

近郊駅周辺における徒歩交通の実態と意識

大阪市立大学工学部 正会員 西 村 昂
 大阪市立大学工学部 正会員 日 野 泰 雄
 大阪市立大学工学部 学生員 ○佐 藤 知 里

1. はじめに

本研究では、「徒歩」が交通手段としてどの様に考えられ、また交通の中でどの程度のウェイトを占めているのか、その実態をアンケート調査を通じて分析することとした。

2. 基礎調査

アンケート調査の対象は、徒歩圏域を考慮して鉄道駅周辺（半径 2.0 km 以内）とした（表-1）。また、調査の項目は以下のようである。

表-1 調査概要

最寄り駅	対象地域	配布戸数	回収戸数	配布数	回収数
J R 茨木 阪急茨木	各駅より 半径 2 KM	311	232 (74.6%)	841	537 (64.0%)

- ①属性（性別，年齢，職業，住所）
- ②通勤・通学に関する項目（目的地，頻度，経路と手段，各所要時間）
- ③②以外の日常的な外出について（目的，目的地，頻度，手段，所要時間及び週の平均的な外出例）
- ④徒歩交通に係わる項目（徒歩選択理由，経路選択理由，徒歩可能限界）
- ⑤健康に関する意識（健康への留意とその行動）

3. 徒歩交通の実態

3.1 基礎分析

本調査の分析より得られた基礎的知見を以下にまとめて示す（図-1参照）。

- ①目的構成では、通勤・通学（約60%）と買物（約30%）でほとんどが占められている。
 - ②主な目的施設は、駅（40%）、大型店舗（33%）、学校・公的施設（12%）、市場等（7%）である。
 - ③代表手段では自転車（39%）、鉄道（26%）、徒歩（21%）、自動車（11%）、端末手段では徒歩（64%）、自動車（27%）とその差はかなり大きい。
- また、バス利用が数%と低いことも顕著である。

3.2 徒歩選択に係わる分析

(1) 徒歩選択率

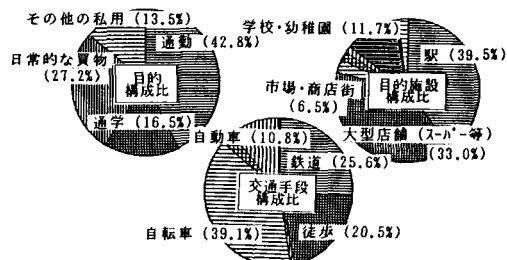


図-1 外出時の目的施設と交通手段

トリップ距離（O D間の直線距離）と選択率の関係を図-2に示す。これによると、徒歩がその中心となっているのはO D間距離 0.3km以内（約70% : 0.6km, 0.9km以内では各々35%, 30%）と、従来一般的徒歩圏とされている 1.5km¹⁾に比べて、実態はかなり限定された範囲になっている。

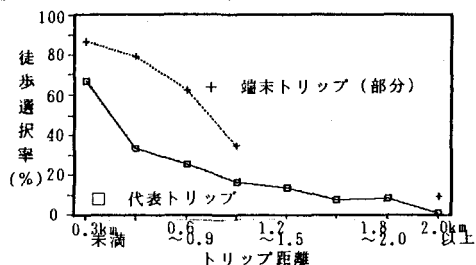


図-2 距離別徒歩選択率

また、属性別には、次のようなことがいえる。

- ①端末トリップの場合に徒歩選択率が高い。
- ②目的では、当然のことながら通学が最も高い。
- ③高齢者の場合、徒歩選択距離0.9km以内に限られ、その率は他の年齢層に比べかなり高い。

(2) 徒歩選択理由

図-3にトリップ種別にその選択理由の割合を示す。ただし、複数回答のため、加重平均値に基づいて算出した。これによると、まず共通した理由として「近いから」が全体の45~55%を占めており、次いで、代表トリップでは「健康のために」（30%）、端末トリップでは「自転車は駐輪に問題がある」（20%）となっている。他に代表トリップでは「他に選べる交通手段がない」（15%）等が挙げられている。

これらより、とくに駐輪の問題に関しては、その整備によって新たな自転車需要を誘発する可能性もあり、近距離の自転車利用を抑制する方が検討されるべきであろう。

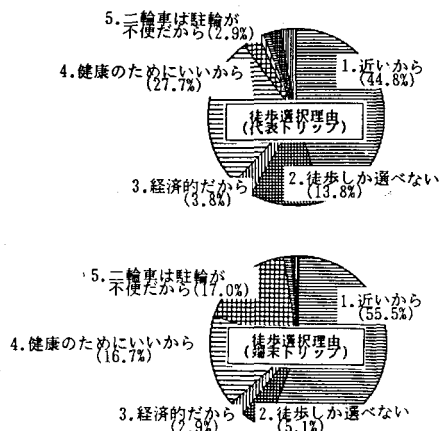


図-3 徒歩選択理由

(3) 徒歩距離の実態と意識

徒歩トリップの平均距離(時間)は、端末、代表トリップで各々 0.6km(9.44分), 0.49km(9.39分)となっているのに対して、徒歩の限界を尋ねた結果は平均16.4分とかなり大きな値となった。この値は、先に示した一般的な徒歩圏とほぼ一致することから、実際には徒歩が中心的交通手段である距離はやはり10分以内と考える方が妥当であろう。

また、徒歩経路選択の要因についてみる(表-2)と、最短経路(85%), 車の少ない経路や歩道設置経路(各70%)に比べ、駐車量や景観に関する要因(30~40%)はかなり低く、実質的な利便性や安全性が依然重視される結果となっている。

(4) 自転車利用との関係

距離別手段の集計より、0.6km以上ではその中心が自転車に移行し(自転車利用率は0.3km以内:

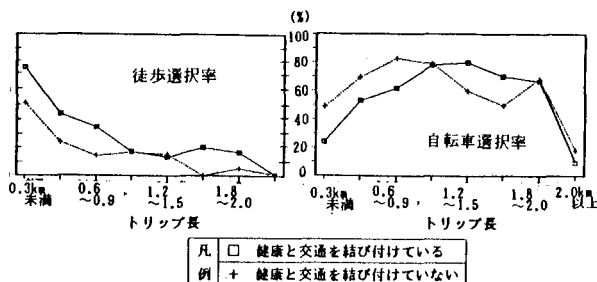


図-4 健康に対する意識と徒歩・自転車選択

30%, 0.3 ~ 0.6km:60%, 0.6 ~ 0.9km:75%, 0.9 ~ 1.2km:80%), また、かなりの距離から自転車の利用が存在していることがわかる。

このことから、放置自転車の問題においては、放置自転車の約 1/4が駅より500m以内より発生したものであるとの報告もあり²⁾、先の潜在的需要の抑制とも併せて十分な対策が必要であろう。

表-2 徒歩経路選択理由

理 由	重視すると答えた人の割合 (%)
最短経路である	84.8
自動車の通行量が少ない	68.1
二輪車の通行量が少ない	35.7
歩道がある	69.3
自動車の駐車の量が少ない	35.5
緑などの景観がいい	29.1

4. 徒歩と健康に関する意識

ここでは、これまでの実利的な側面とは観点を代えて、健康に対する意識と徒歩や自転車利用等との関係をみてみる。図-4にその結果を示すが、これらより、健康に留意しているグループの方が1.2kmまでは徒歩選択率が高く、それ以上の距離では自転車の選択率が高くなっており、徒歩や自転車の利用が普段の健康管理と結びつけて考えられていることがわかる。ただし、これらのグループでもかなりの近距離から自転車等の利用もあり、健康以前に実利が重視されていることも否めない。

5. おわりに

以上、限られた側面からではあるが、徒歩に関する意識とその実態の一部を明らかにすることができた。ただし、まだまだ、地理的条件や交通手段の利用可能範囲あるいは個人の価値観などによって、これらは大きく変化するとも考えられるため、さらに調査・分析を重ね、近年の駐輪問題解決への足がかりや良好な歩行者空間の整備を目指した基礎資料の作成が必要であろう。

参考文献

- 1) 京阪神都市圏総合都市交通体系調査, 昭和56年度調査報告書, No.2, 人の動きの推移編, 1982.3
- 2) 兼子 仁, 関 哲夫: 放置自転車条例, 北樹出版, 1983.10