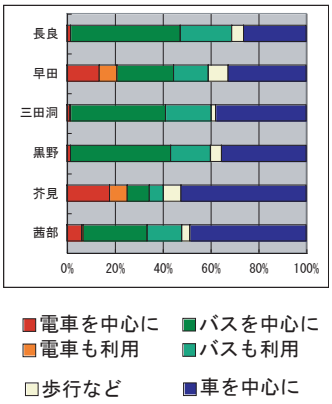


る4つの場面での移動手段を聞いている。すなわち、1)通勤時、2)身近な買い物、3)ふだんの一番のお出かけ、4)柳ヶ瀬まで、である。これらのいずれにも公共交通を利用しないうえ、そのいずれかに自らの運転でクルマを利用する人を「クルマ利用者」と位置づけた。つまり、クルマにしか乗らない人である。その人たちの分布がこの図のようになっている。

5)各利用者の比率

上記を比率ベースで合算したのがこの図である。両地区ともに豊富な便数のバス路線が並行して(早田地区で3倍強、芥見地区で2倍弱)走っているなかで路面電車が便数割りを大幅に上回る役割を果たしている。郊外部を含む市内発着バス約40路線全ての合計で36000人弱/日なのに対して、市内路面電車と美濃町線との2路線12000人弱/日(揖斐線を除く)という数字がそれを裏付けている。

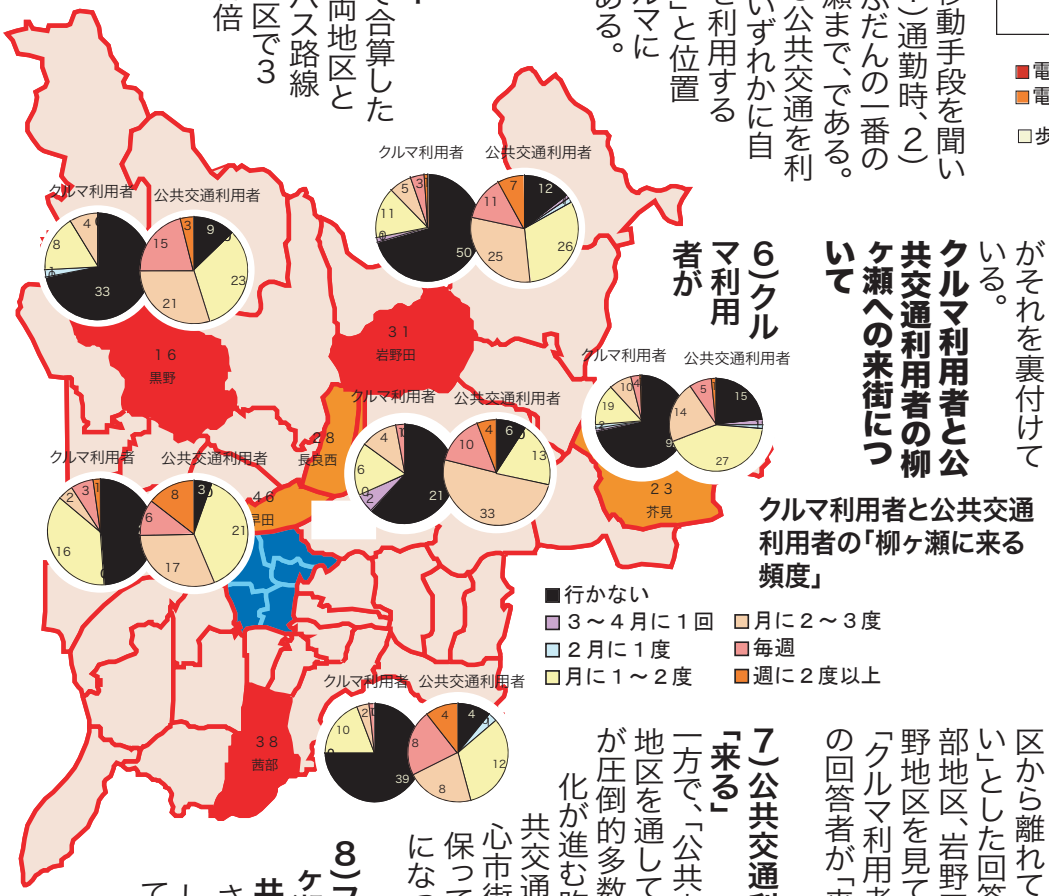
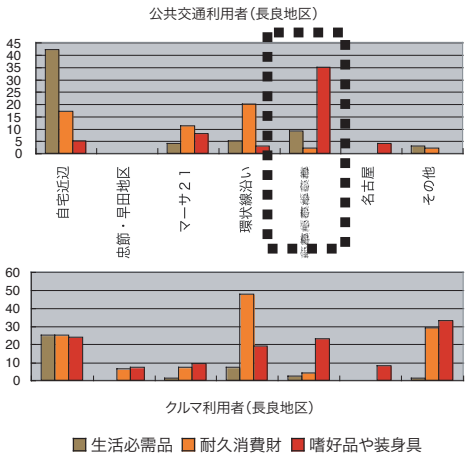
クルマ利用者と公共交通利用者の柳ヶ瀬への来街について

6)クルマ利用者が柳ヶ瀬に「来ない」

仕事以外で柳ヶ瀬に「来る」とした回答者のうち、金華を除く都心5地区(徹明、明徳、木ノ本、本郷、京町)に隣接する早田地区で、「来ない」とほぼ同数、長良(長良西を含む)地区、芥見地区と、都心5地区から離れて行くに連れて、「来ない」とした回答者が多かった。茜部地区、岩野田(三田洞)地区、黒野地区を見ても同様で、3地区の「クルマ利用者」は、そろって多数の回答者が「来ない」とした。

7)公共交通利用者が柳ヶ瀬に「来る」

一方で、「公共交通利用者」は、各地区を通して「来る」とした回答が圧倒的多数を占め、クルマ社会化が進む昨今に於いても、公共交通利用者が都市の中心市街地との接点を長く保っている事実も明らかになった。

8)ファッション品を柳ヶ瀬で買うのは、「公共交通利用者」

さらに、平行して質問した買い物先については、「生活必需品」が自宅近辺、「耐久消費財」が環状線沿いと利用者別を通して傾向が出たのに対して、「ファッション品」に関しては、クルマ利用者では行き先が分散したのに対して、公共交通利用者では揃って「岐阜市都心部(柳ヶ瀬～神田町～新岐阜～JR岐阜駅周辺と規定)」との回答が多数を占め、柳ヶ瀬～神田町～新岐阜地区の底堅さを伺わせる一端だった。(左図は典型的な一例:「長良」「長良西」西両地区南部の公共交通利用者とクルマ利用者)