

大阪大学工学部 正員 ○嶋津古秀
福井大学工学部 正員 本多義明

1. はじめに

従来、交通計画においては、交通目的、利用手段、所要時間の3者を因子として実態の分析がなされ、そこから計画がたてられてきた。これは、利用者を総体として捉える立場であるといえよう。しかし、職業、収入等利用者の階層の別により、利用手段の間に何らかの差異があることが予想できる。そのため、個々の利用者の要求に細かく適合した交通体系を作っていくためには、交通実態の階層的分析が必要となる。

本稿は、以上の視点に立つた研究の一環として、地方都市福井市において実施した「通勤通学交通実態調査」を職業階層により分析したものである。

2. 調査概要

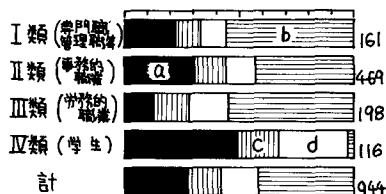
調査対象地区として、図1に示す4地区を選んだ。調査は昭和47年11月13日～12月4日にかけて行なった。抽出率は11.3%であり、回収世帯数は596世帯(回収率82.6%)で、そのうち有効個人票は968票であった。

各地区の概要は表1に示すとおりであり、市街部(A, B)は主に住宅地であり、郊外部(C, D)ではスプロールが進行している。また、A, B地区から市中心部への時間距離はおおむね20分以内であり、C, D地区からは30～50分である。

3. 通勤交通の実態

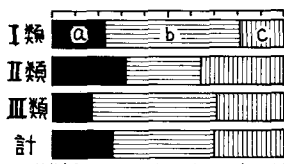
職業と収入の各交通属性に対するクラマーのコンティンジェンシ係数 C_t は、概して職業の方が高い関連を示している(図2)。したがって、職業階層によって階層的分析を行なった。なお、この分析においては、前述した4地区を分けずにまとめて扱うこととする。

○利用手段— 全体的に自動車利用が高く、自動車分担率は6割を越え、東京、大阪などの大都市圏では公共交通機関の整備により、自動車分担率が2～3割であるのと対照的である。I, II類では自動車利用が極めて高く、II類では公共交通利用が他に比べて高い。またIII類では徒歩、自転車が3割を越えているのは、近々への通勤が多いためであろう(図3)。



a: 公共交通機関。b: 自動車。c: 徒歩
d: 自転車、バイク。

図3 利用手段



a: 公共交通のサービス性が低い。b: 仕事の関係で必要。c: 車の方が自由で便利。

図4-a 利用理由(自動車)

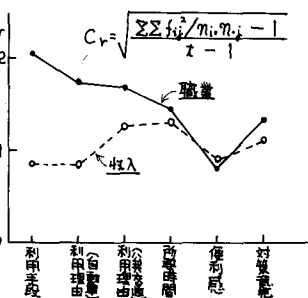
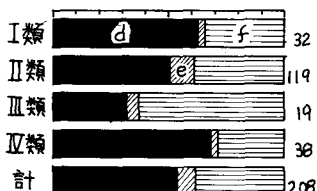


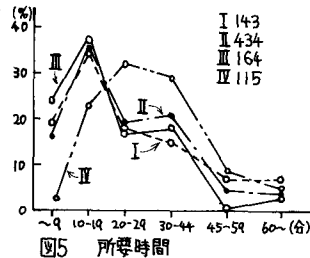
図2 関係係数



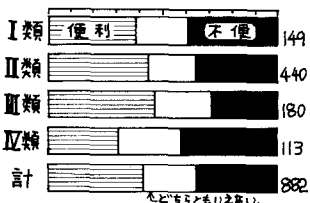
d: 公共交通機関の方が安全。e: 車はかえって不便。f: 車が無い、運転できない。

図4-b 利用理由(公共交通)

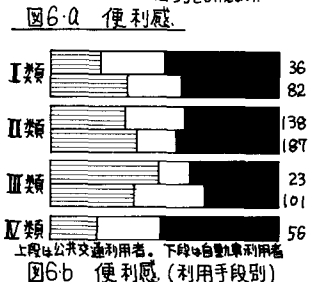
○利用理由— 自動車利用者に関しては、Ⅱ類において3つの理由がほぼ均衡しているのに対して、Ⅰ、Ⅲ類では「仕事の関係で必要」と答えたものが過半を占める。また、「車の方が自由」と積極的理由をあげたものは、Ⅱ類を除いてさほど高くはない(図4・a)。公共交通利用者に関しては、Ⅰ、Ⅱ類では「バス、鉄道の方が安全」と積極的理由をあげたものが多数を占めるが、「車が無い、運転ができれば」と答えているものが、Ⅲ類をはじめとして無視できない比率を示しており(図4・b)、それらの約6割が自動車の利用を希望している。



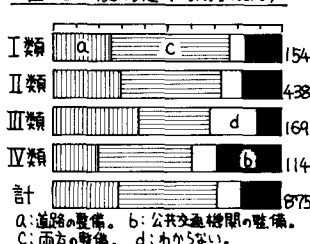
○所要時間— 10~19分にピークがあり、福井市内を対象にしたとはいえ、大都市部に比べ相当な短時間通勤である。その中でもⅢ類が比較的短時間的、Ⅰ類が長時間的であるといえる(図5)。これは前述したように、Ⅲ類では近隣の町工場、商店へ勤める人がかなりの割合を占めるためと考えられる。



○便利感— 「便利」と「不便」と答えた人の割合はほぼ等しく、階層的にも差はあまりない(図6・a)。しかし、自動車利用者、公共交通利用者のみに関しては、Ⅲ類を除いて「不便」と感じている人の方が多い(図6・b)。不便の内容として、「混雑」が全体的に多く、Ⅱ類の公共交通利用者には「運行回数の少なさ」が多い。

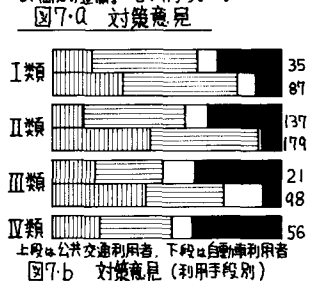


○対策意見— 「公共交通の整備」を求めるものが比較的少なく、Ⅲ類を除いて、「両方の整備」を求めるものが最も多い(図7・a)。これを、自動車利用者および公共交通利用者に限ってみると、Ⅰ、Ⅱ類では「両方」が最大であるが、現在利用している交通機関の整備を求めるものが次に多くなっている。しかし、Ⅲ類では現在利用している交通機関の整備を求めるものが最大を占めている(図7・b)。



4. 考察

前述したことを要約すると、1)Ⅰ、Ⅲ類で自動車利用が高い。2)Ⅰ、Ⅲ類では仕事の関係上自動車を利用している人々が過半を占める。3)公共交通利用で、自動車利用を希望するものが2割近くいる。4)Ⅰ、Ⅱ類の自動車および公共交通利用者では「不便」と感じている人の方が多い。5)Ⅲ類では、現在利用している交通機関の整備を求める人が最も多い。の5点をあげることができよう。



また、Ⅲ類の交通パターンに問題点をみることができる。これは、就業地の立地、その収入に関係があると思われる。Ⅲ類は、都心への通勤が少なく、A、B地区から市街、郊外へ、C、D地区から地元、市街部への通勤が多い。また、低収入層が占める割合も大きい。したがって、この職業階層においては、その低収入にもかかわらず、公共交通網の不備な方向への通勤が多いため、自動車利用を余儀なくされている。すなわち、利用手段の選択が限定されていると考えられる。このような選択の制限された階層に、低廉な交通手段を供給する必要性があるだろう。

5. あとがき

福井市においては、当面の課題として、バス路線網の拡充が必要であるが、さらにきめ細かいサービスを保証するには、このような階層性に着目した、地方都市の交通計画の方法論を研究する必要がある。

最後に、調査に協力いただいた多くの人々、および、調査、討論に加わっていただき、資料の提供を受けた大阪府安藤重隆氏に感謝する。