

徳島大学工学部 正 員 定井喜明
 徳島大学大学院 学生員 谷本悦久
 徳島大学大学院 学生員 ○丸山修士

1. はじめに

近年、地方中核都市においても大都市同様、交通問題が深刻化し、その対応策がせまられている。その主なものとして、都市近郊からのマイカー通勤者の流入の増加に伴う幹線道路における朝夕の交通混雑、ならびにバスの運行速度の低下、定時制の確保の困難性などの問題があげられる。そこで、本研究は、建設省および徳島県が中心となって昭和58年度に実施した、徳島広域都市圏パーソントリップ調査結果を分析し、マイカー通勤者の特性を解明し、有効なマイカー通勤対策を示唆するとともに、バス利用の特性を明らかにし、その利用増進策を導出せんとしたものである。

2. 調査概要

本研究の資料とした徳島広域都市圏パーソントリップ調査は、都市圏の長期的総合的交通計画を樹立することを目的としており、39,000人を対象として調査を行い、有効回収率91%を得ている。

3. 分析結果

まず、5年前から現在までの間にマイカー通勤に転換した人（マイカー転換者）の「5年前の通勤手段」と「居住地」、「性別」、「年令」、「通勤時間」、「通勤費用」の各属性とのクロス集計を行い、マイカー転換者特性をもとめたものが表-1である。

この表から、公共交通機関からのマイカー転換者は、遠距離通勤で女性に多いことがわかる。このことは、最近の女性の免許取得者率の向上と深い相関があることは言うまでもない。

次に、マイカー通勤者自身は、交通混雑対策として「時差出勤(46.4%)」、「P & R (20.5%)」、「一人乗りマイカー都心乗り入れ規制(13.0%)」の三つを主要な対策と考えており、これらの対策と各属性とのクロス集計を行った結果をまとめたものが表-2である。

この表より、各通勤対策支持者の特性は次のとおりである。まず「時差出勤」支持者は、徳島市内に勤務している遠距離通勤者で、比較的若い人に有意に多いといえる。次に、「P & R」と「一人乗りマイカー都心乗り入れ規制」支持者は、徳島市外に勤務している比較的近距離通勤者に有意に多いといえる。

表-1 マイカー通勤への転換者が有意に多い特性

手段 有意属性	徒歩,自転車,オートバイ	タクシー,バス,鉄道
性 別	男 性	女 性
年 令	40才代	20才代
通勤時間	15分未満	30分以上 (特に45分以上)
通勤費用	5000円未満	10000円以上

表-2 マイカー通勤対策の支持者が有意に多い特性

マイカー通勤 有意な 属性	時 差 出 勤	P & R	一人乗りマイカーの 都心乗り入れ規制
性 別	—	女 性	(女性が少ない)
年 令	20才未満	30才代	40才以上
勤 務 地	徳 島 市 内	徳 島 市 外	徳 島 市 外
通勤時間	60分以上	20分未満	15分未満
通勤費用	5000円以上	2500円未満	2500円未満
備考 (支持率)	46.4%	20.5%	13.0%

次に、行政地域別バス不便率を図-1に示す。ここに不便率とは、バス交通が不便および非常に不便と答えた人のバス利用回数の、総利用回数に対する割合である。

この図より、内町、昭和、西富田、八万、津田、佐古などの徳島市中心地区は、10%以下で、比較的不便率は低いが、一方多家良地区および徳島市周辺地区では、不便率が高い傾向にあることがわかる。

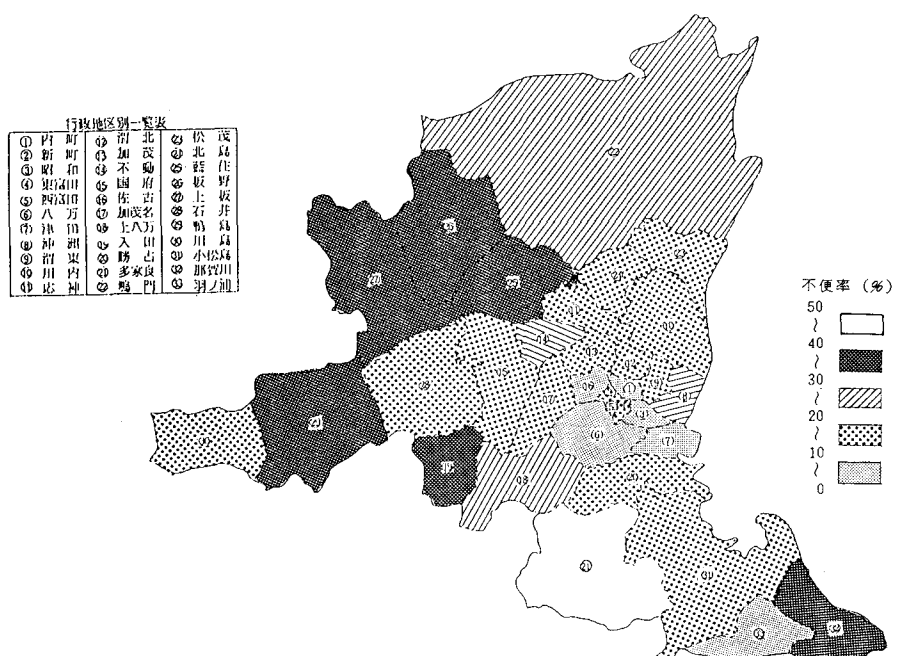


図-1 バス交通の行政区域別不便率図

次に、バス利用増進策別選択率を図-2に示す。なお、この率は、現在マイカー通勤している人で、今後バス利用が考えられると答えた人に対する率である。

この図によると、運行回数の増加(20.7%)、運行経路の改善(13.5%)であり、これら2つの選択率は41.4%に達している。また、運行時間の延長と運行速度の向上は、上記2つの増進策と比較して選択率は低かった。

4. おわりに

今回の研究では、マイカー通勤交通者については属性的特性や通勤対策別支持者特性を解明したにすぎないが、今後、これらマイカー通勤対策を実際に実行した場合の効果などについて研究をすすめたい。また、バス利用者については、運行回数の増加、運行経路の改善などの対策を実際に実行するにあたっての具体的内容について研究をすすめる予定である。

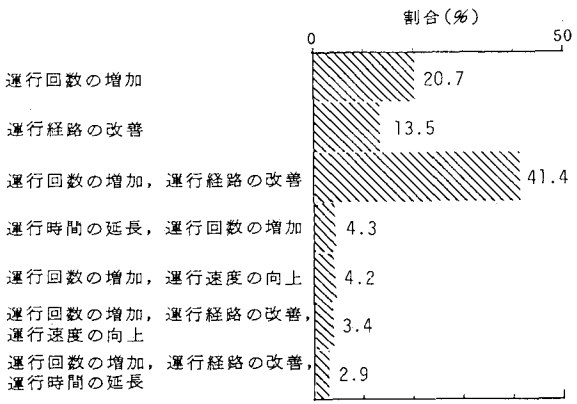


図-2 バス利用増進策別選択率図