

IV-138 マレーシアにおける FELDA 開発地域の人間居住環境調査(3)
— ジェンカトライアングルの交通特性分析 —

北海道大学環境科学研究科 正員 山 村 悦 夫
FELDA(INPUT) Addinan Din
北海道大学環境科学研究科 正員 加賀屋 誠 一
同 上 太 田 充

1, はじめに

前回の発表では、マレーシアにおける FELDA 開発地域のジェンカトライアングルの住民の生活基盤と公共施設の利用水準について分析した。今回は、ジェンカトライアングル地域の住民の行動とそれに伴う交通特性について分析する。

2, 地区および地域外への旅行頻度

前回の発表でも明らかなように、日常の住民の必要とするものや、それに伴う行動については、ほとんど住区内でまかなうことができる。しかしながら、高級品、大型商品の購入、長期の入院が必要な場合の病院、また、都会的なレジャーを楽しむなどの高度な生活欲求に対しては、地域内のタウンセンター、あるいは、周辺の都市や既存集落へ出かけるが必要になる。このような視点から、対象地区から、他の地区や地域外への旅行回数・頻度について調査を行った。

図1は、タウンセンター Bandar Pusatへの旅行についてまとめたもので、図2は、周辺地区の代表的な Sungai Jerik への旅行頻度である。さらに、図3は周辺都市で最も結びつきが強い Temerloh への旅行頻度を表わしており、図4は、首都 Kuala Lumpur への旅行頻度についてまとめたものである。

これによって入植者の旅行特性をまとめると次のようなことが明らかとなった。

- (1) ジェンカタウンセンターへは、Jengka 8と、Ulu Jempol の入植者がよく出かけていることがわかるが、全体的に、その頻度は、あまり多くない。これは、Bandar Pusatが、タウンセンターとして現在建設中であり、施設量も、また質も、まだ未整備の状態にあるためと考えられる。そのため、一部の地区の住民のみが利用している結果となっている。
- (2) Sungai Jerik は、すでに、この地域が開発される前に存在していて町で、そのため、特に買物施設を中心に近隣地区の入植者が利用していることがわかる。すなわち、その町と、その周りの入植地の結びつきがかなり強いことが明らかとなった。
- (3) Temerloh は、ジェンカトライアングル地域に隣接する都市では、最も大きなものである。したがって、入植者が高度の施設を求めて、最もよく利用する都市であることが明らかとなった。特に、ショッピングセンターや、政府の総合病院などが利用対象施設と考えられる。
- (4) 首都 Kuala Lumpur へは、約45%の人々が、なんらかの理由で、毎年、少なくとも1回は旅行していることを示し、距離的にも近いが、頻度からみて往来が多いといえる。

3, ジェンカトライアングル地域での交通量

前述したように、入植者は、一般にかなり活動的であると考えられるが、これらは、買物、通院やレジャーなどのためと考えられる。ここでは、この地域の4地点で通過する交通量について時間交通量を計測した。これらの交通調査の主な結果をまとめると次のとおりとなる。

- (1) 交通量は、7:00amより次第に増加し、9:00amにピークに達し、6:00pmまでほとんど同じ量の値をとるのが特徴である。これは、通勤などの現象がみられず、日中は、平均して生産活動や買物などの目

的を達成していると考えられる。

(2) Kg, Awah地点における交通量は、3,462 台/日で、他の観測地点に比べかなり多い。これは、この地点が、Temerlohから、Jarantutへの通過地点であり、また、ジェンカトライアングル地域より、TemerlohやKuala Lumpurなど西への往来に通る地点であることによる。

(3) 交通機関については、乗用車の交通量が最も多いが、自動二輪車も、乗用車に匹敵する割合で利用されている。これは、自家用車の所有調べでも明らかのように、自動二輪車が、現在、各家庭に広く普及し各家庭の生活必需品となっていることによる。

4. 入植者の行動特性からみた交通量

ここでは、ジェンカトライアングル地域の住民の行動特性から、地域内および地域外交通量の推定を行った。その方法は、各地区から、他の地区あるいは、地域外への平均旅行(トリップ)頻度は、調査結果に基づき、交通機関選択は長距離旅行については調査で得られた交通機関を用い、近隣については所有交通手段を用いた。さらに、調査地点を通過する交通量は、最短経路を通る交通量の累積量とし、地点交通量は計算された地区からの交通量と与えられた通過交通量の和とした。このような簡便な予測手段でもよい予想結果となった。

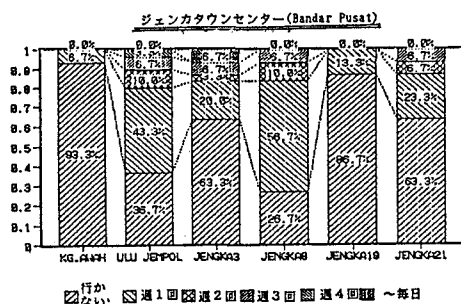


図1 各地区からの旅行頻度の全体に対する割合
(その1)

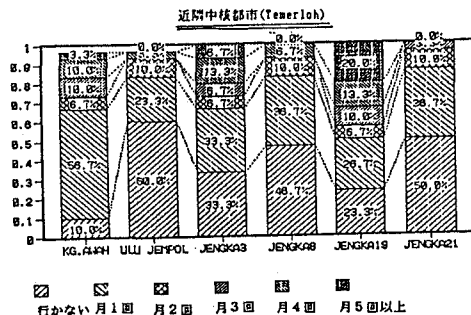


図3 各地区からの旅行頻度の全体に対する割合
(その3)

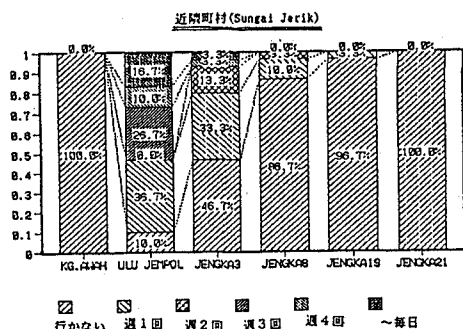


図2 各地区からの旅行頻度の全体に対する割合
(その2)

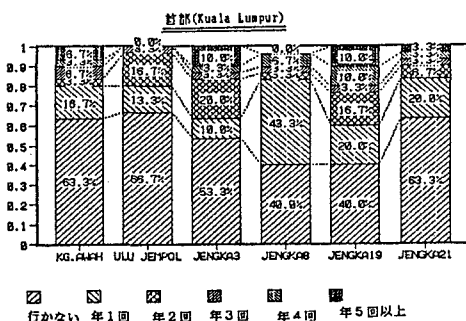


図4 各地区からの旅行頻度の全体に対する割合
(その4)