

IV-107

地方都市圏における住宅立地と交通行動に関する2時点間比較分析

群馬大学工学部 フェロー 青島 縮次郎
 群馬大学大学院 学 生 員 ○ 駱 柄璋
 群馬大学大学院 学 生 員 金井 昌信
 群馬大学大学院 学 生 員 小野 ももこ

1. はじめに

我が国のとりわけ地方都市圏では、高度経済成長期以降、郊外居住化と連動してモータリゼーションが進展し、それがさらに他の都市機能を拡散化させるという循環構造のなかで、人々の交通行動における自動車利用が増大の一途を辿ってきている。そしてそのことは公共交通の経営成立性を困難なものにし、急速な衰退をもたらしている。そのような状況のなかで、自動車を自由に使える人と使えない人の間には、モビリティにおいて明確な落差が生じていることが想定される。

そこで本研究は、我が国のなかで最も自動車保有の進んだ群馬県の県都前橋市を対象とし、昭和 52 年と平成 5 年の 2 回にわたって行われた前橋・高崎パーソントリップ調査のデータを用いて、居住地の郊外化が人々の交通行動にどのような影響を与えたのかを、運転免許保有者と非保有者に分けて分析することにより、都市構造の観点からの人々のモビリティの違いを明らかにしようとするものである。

2. 住宅立地から見たモータリゼーション進展状況の2時点間比較

表－1 は前橋駅までの距離別に見たモータリゼーションの進展状況の 2 時点間比較である。ここで免許保有率とは 19 歳以上人口に占める免許保有者の割合を見たものである。本表より、前橋駅までの距離が離れるにしたがって免許保有率、免許保有者 1 人あたりの自動車保有台数ともにその値が増加しており、第 1 回よりも第 2 回の方がより一層その傾向が顕著であることから居住地の郊外化がモータリゼーションの進展と密接に関連していることが伺われる。また第 2 回の 2 km 超のところで、免許保有者 1 人あたりの自動車保有台数が 1 を超えており、郊外部における自動車保有が概ね飽和状態になりつつあることを示している。

表-1 前橋駅までの距離別免許保有率・
免許保有者1人あたりの自動車保有台数の2時点間比較

前橋駅までの 距離	運転免許保有率 (19歳以上) (%)		免許保有者1人あたりの 自動車保有台数(台/人)	
	第1回	第2回	第1回	第2回
1 km 以下	41.7	62.1	0.869	0.932
2 km 以下	44.9	65.6	0.880	0.937
3 km 以下	48.6	71.3	0.849	1.024
4 km 以下	54.9	74.9	0.874	1.039
6 km 以下	52.9	76.9	0.954	1.088
6 km 超	51.5	76.4	0.988	1.160
計	50.5	72.3	0.910	1.043

3. 住宅立地から見た運転免許保有・非保有別交通行動特性の2時点間比較

図－1 は住宅立地から見た運転免許保有・非保有別の代表交通手段分担率の 2 時点間比較を行ったものである。まず運転免許保有者については、前橋駅までの距離が離れるにしたがって自転車、徒歩が減少し、自動車運転が卓越してくることが分かり、これは 2 時点間とも同様の傾向を示している。また両時点ともに公共交通の分担率は低くなっているが、とりわけバスについては第 1 回で郊外での利用がやや見られたものの第 2 回ではそれがなくなっている。一方で、運転免許非保有者については、前橋駅までの距離が離れるにしたがって公共交通、自動車同乗の分担率が増加することは両時点で変わらないが、その傾向を見るとバスの

分担率が低下し鉄道、とりわけ自動車同乗が上昇しているのが分かる。すなわち、住宅立地の郊外化と連動したモータリゼーションの進展により、免許非所有者の自動車同乗への依存が一層強まっていることが伺われる。

図-2 は住宅立地から見た運転免許保有・非保有別の生成原単位構成比の2時点間比較を行ったものである。まず運転免許保有・非保有別に外出率(生成原単位1回以上の割合)を見ると、前者よりも後者の方がやはり低いものの2時点間での変化はあまり見られず、また前橋駅までの距離による変化も全体的にないと言える。ただし、1人あたりのトリップ数は運転免許保有・非保有ともに前橋駅までの距離が離れるにしたがって減少する傾向を示し、後者の方がその値が小さい。また2時点間比較では第2回の1人あたりのトリップ数が、運転免許保有・非保有ともに減少しているようである。すなわち、住宅立地の郊外化により運転免許保有・非保有ともにモビリティの低下が見られ、後者の方が一層低下していると言える。

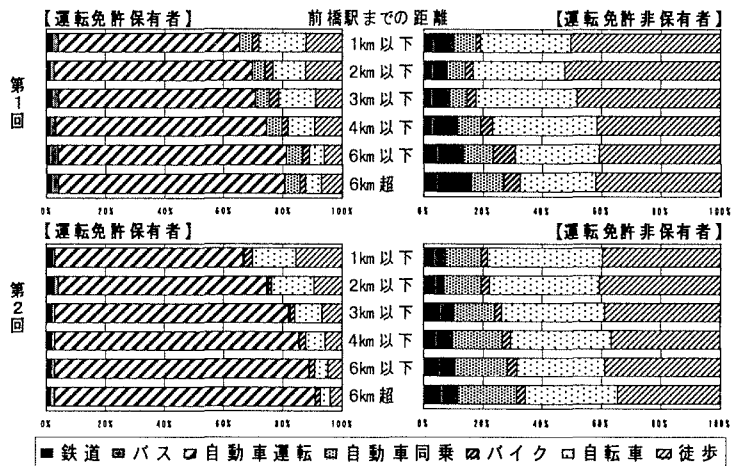


図-1 運転免許保有・非保有別の前橋駅までの距離別代表交通手段分担率の2時点間比較

4. 今後の課題

自動車保有状況、運転免許保有・非保有別の生成原単位の2時点間にわたる要因分析については数量化理論Ⅰ類による分析を、運転免許保有・非保有別の交通手段選択分析については同Ⅱ類による分析を行う予定である。また、免許保有者については自動車運転を中心に他の交通手段との使い分け行動を、免許非保有者については自動車同乗を中心とした他の交通手段との使い分け行動に関する分析を行う必要がある。

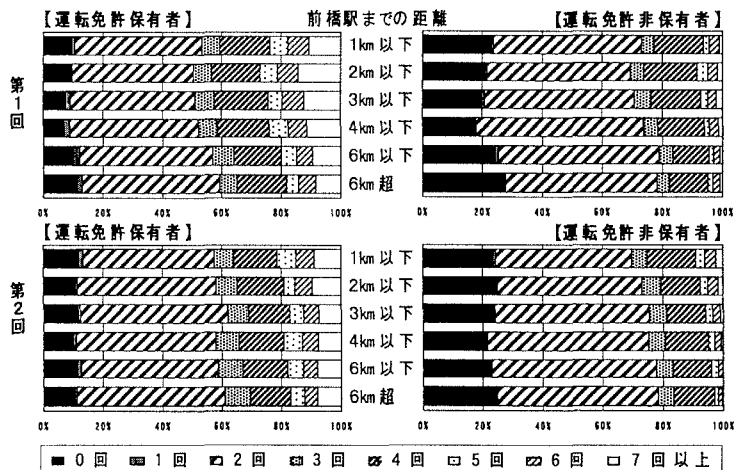


図-2 運転免許保有・非保有別の前橋駅までの距離別生成原単位構成比の2時点間比較

【参考文献】

- 1) 青島縮次郎・磯部友彦・高橋慶子；世帯のライフサークルステージから見た自動車運転免許保有者と非保有者の交通行動分析、地域学研究、第22巻第1号、pp.151-164、1992。
- 2) 青島縮次郎・宿良・藤縄寛；自動車化社会における公共交通サービスと高齢者モビリティとの関連分析、地域学研究、第24巻第1号、pp.195-206、1994。