

居住地の違いが個人の自動車依存度へ及ぼす影響

A DIFFERENCE OF ONE'S RESIDENCE PLACE AFFECTS A DEGREE OF
ONE'S DEPENDENCE ON AUTOMOBILE

○国 土 交 通 省 正会員 中前茂之
(株)計画情報研究所 正会員 加藤千佳
金 沢 工 業 大 学 正会員 中村一平

1 はじめに

地方都市では土地利用の郊外化が進展し、中心市街地の空洞化が進んでいる。さらに、急激なモータリゼーションに伴い、都市圏全体の自動車交通量が増大し、深刻な交通渋滞を引き起こしている。増大する自動車交通量を分散・抑制するため、環状道路網の整備といった交通容量拡大策や、公共交通利用促進策の推進といった交通需要マネジメント（TDM）など、道路や交通に関する様々な政策¹⁾が進められているが、TDMによる自動車交通量の抑制には、目だって大きな成果は見られていない²⁾。

近年、自動車利用から公共交通利用への転換を図る一つの手法として、教育を行うことで個人の環境や自動車利用の習慣に対する意識を高め、過度な自動車利用を抑制しようとするモビリティ・マネジメントという考え方が唱えられている^{3) 4)}。しかしながら、公共交通機関の発達していない地方都市では、環境に対する意識が高くても、自動車の利便性の高さのために、自動車利用をやめることができない人が少なくない。

そこで、本研究では、個人の過度な自動車利用を引き起こす原因を調べるため、金沢市を中心とした金沢都市圏を対象に、個人の目的別の交通手段選択、環境問題への関心の有無、居住地等回答者の属性を調べ、これらが個人の自動車利用の度合い（以下、自動車依存度という）へ及ぼす影響について、調査・分析を行なった。

2 調査の概要

(1) アンケートの調査項目

調査項目は、①習慣計測法にもとづき、どんな移動の場合にどのような交通手段を使うか、②環境への関心の有無、③回答者の属性を質問することとした。なお、交通手段に関する質問の項目は以下の20問で、このうち、交通手段として自動車を選択した回答数を自動車依存度として取り扱うこととした。

【アンケートの調査項目】

いろんな場面を思い浮かべて下さい。その場合、あなたはどんな交通手段を使うと思いますか。自動車、バス、徒歩、自転車、バイク、鉄道、その他、の中から直感で、できるだけ素早く、1つ選び、該当する欄にチェックをしてください。①家族と外出するとき、②ノートパソコンを買いに電気屋へ行くとき、③降雨時に外出するとき、④友達と遊びに行くとき、⑤外食するとき、⑥風邪を引いて病院へ行くとき、⑦体調不良時に外出するとき、⑧デートに行くとき、⑨降積雪時に外出するとき、⑩図書館や美術館に行くとき、⑪近所のスーパーに行くとき、⑫美容院（もしくは床屋）に行くとき、⑬金沢駅に行くとき、⑭東京ディズニーランドに行くとき、⑮香林坊・片町や武蔵に買い物に行くとき、⑯ユニバーサルスタジオジャパンへ行くとき、⑰郵便局に行くとき、⑱近所のコンビニへ行くとき、⑲近所の公園に行くとき、⑳夜飲みに行くとき

(2) アンケートの実施方法

アンケートは国土交通省金沢河川国道事務所が主催したイベントへの参加者を対象に実施した。

対象としたイベントと調査概要は以下の通りである。

①道路まつり

年月：平成15年8月9日（土）

会場：金沢市香林坊

回答者数：358人

②トンネルコンサート

年月：平成15年12月20日（土）

会場：金沢市観法寺

回答者数：91人

3 調査結果

回答者の居住地をもとに、まちなかに居住している人と郊外に居住している人の自動車依存度を比較した結果、郊外に居住している人の方が、まちなかに居住している人よりも自動車依存度が有意に大きかった（図－1）。

なお、“まちなか”と“郊外”の区分については、金沢市が中心市街地活性化基本計画の中で「中心市街地」と定義している地域（図－2の緑色の区域）を“まちなか”とし、それ以外を“郊外”と定義した。

キーワード 自動車依存度 土地利用政策 中心市街地の活性化 TDM 習慣計測法
連絡先：国土交通省金沢河川国道事務所調査第二課 nakamae-s29n@hrr.mlit.go.jp

また、まちなかに居住している人と郊外に居住している人の環境への関心の有無を比較した結果、居住地の違いによる差は見られなかった。

さらに、自動車利用を選択した回答数で、自動車依存度が低い(0~6)、中程度(7~13)、高い(14~20)という3つのグループに分け、環境への関心の有無を比較した結果、3グループの間に有意な差がないことが分かった。

このことから、自動車依存度は回答者の居住地に強く影響を受けるが、回答者の環境への関心の有無には影響を受けないことが分かった。なお、すべての結果について、それぞれ検定を行い、有意性を確認した。

4 考察

調査の結果から、回答者の自動車依存度は、環境への関心の有無よりも、むしろ“まちなか”に居住しているか“郊外”に居住しているかという回答者の居住地に強く影響を受けるとことが分かった。では、なぜ、自動車依存度は、環境に対する個人の意識によるものではなく、居住地によって強く左右されるのであろうか。

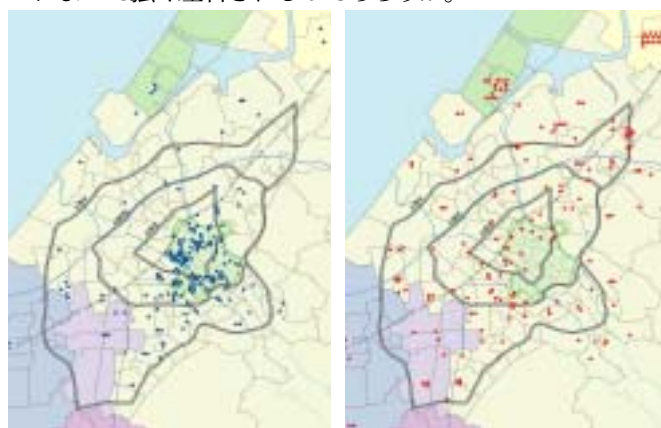


図-2 自動車依存度が高いグループと低いグループの居住地分布

今回のアンケート結果を詳しく見てみると、まちなかに居住している人で自動車を利用する割合が高いのは、「家族で外出するとき：76%」、「ノートパソコンを買いに電気屋へ行くとき：69%」、「降雨時に外出するとき：65%」等、同乗者や荷物あるいは悪天候といった自動車を利用する合理的理由がある場合で、「郵便局へ行くとき」、「近所の

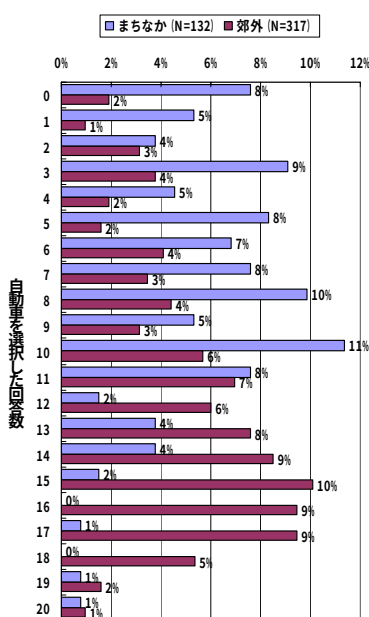


図-1 まちなかと郊外の自動車依存度の比較

コンビニに行くとき」、「近所の公園に行くとき」など距離が近いときには徒歩によっている。また、郊外の利用者では、「郵便局へ行くとき：53%」、「近所のコンビニに行くとき：47%」と比較的自動車依存度が高いが、「東京ディズニーランドに行くとき：18%」、「近所の公園に行くとき：15%」、「夜飲みに行くとき：16%」と自動車を利用することが不合理な場合には低くなっている。

そもそも交通は、移動にかかる距離と時間の抵抗を軽減するものである。この距離抵抗の軽減割合は、交通手段によって異なり、また、距離抵抗を軽減する合理的な交通手段は距離と時間、それに目的等によっても異なる。

まちなかでは、施設が集積しているため利用者の合理的な交通手段は徒歩や自転車といった自動車以外のモードとなり、一方、施設が散在し、あるいは、まちなかや他の地区とは距離が離れている郊外では合理的な交通手段は自動車となる。

つまり、郊外は様々な目的地までの距離抵抗が大きく、これを合理的に軽減する手段として自動車が最適であることに他ならない。今回の結果はまさにこれに合致している。

さらに言えば、郊外に居住する人ほど自動車依存度が高くなることから、郊外の人口割合が高まるほど都市圏全体の自動車交通量が増加するものと考えられる。

5 政策への提案

平成10年度に中心市街地の活性化を図る法律が制定され、また、中心市街地の再構築に土地区画整理事業を重点化する方針⁵⁾が示されるなど、中心市街地策としてさまざまな取り組みがなされているものの、一方で、バブル崩壊後も郊外に人口を配分する土地区画整理事業が進められており⁶⁾、土地利用の郊外化への歯止めがなされていないため、中心市街地の活性化策の障害となっている。

都市圏の自動車交通量を抑制し、中心市街地の活性化を図るためには、環境への意識を高めることよりも、早期に土地利用政策を見直し、これ以上の郊外への人口誘導を止め、中心市街地へ人口誘導する政策へ転換すべきである。

参考文献

- 1)国土交通省：平成16年度道路関係予算概要
- 2)高山純一、谷 英賢、林 高博：アンケート調査に基づくTDM 施策の導入状況に関する研究、土木計画学研究・講演集 22(2)、pp.999-1002、1999.10
- 3)藤井聡：モビリティ・マネジメント、新都市 vol58 No2 2004.2
- 4)谷 綾子、藤井聡、原文宏、高野和栄、加賀屋誠一：TDMの心理的方略としてのITP(Travel Feedback Program)の実効性検証と展望、土木学会論文集 No. 737/IV-60、pp. 27-38、2003
- 5)国土交通省：平成16年度都市・地域整備局関係予算概要
- 6)金沢市：金沢の組合区画整理事業 2004 ホームページ、URL：<http://www.kukakuseiri.com/>