

地方都市における交通施策の実施条件に関する考察*

A Study on the Relation between Urban Characteristics and Transportation Policy in Local Cities *

山崎 基浩** 伊豆原 浩二*** 秀島 栄三**** 山本 幸司*****

By Motohiro YAMAZAKI**, Koji IZUHARA***, Eizo HIDEISHIMA**** and Koshi YAMAMOTO*****

1. はじめに

モータリゼーションの進展とともに地方都市における交通問題は多様化し、近年では地球環境の保全という世界的レベルで重要視されている課題を背景に、交通円滑化をはじめ交通安全対策、交通機関の利便性向上、交通弱者対策など、行政の抱える交通課題は多岐に渡る。

そのような状況の中で、わが国の地方都市においても、欧米の都市で見られる先進的な交通施策が実施されるという事例が見られるようになってきた。そのような先進的な交通施策を含め、ハード整備のみならずTDM等のソフト的な対策などさまざまな交通施策が、その時代背景ごとに地方都市が抱える交通問題を解決し、交通計画上の目標を達成するために実施されている。

しかしながらこれら交通施策は、どのような都市においても実施が可能であるというわけではなく、都市の規模、財政状況、既存の交通施設の整備状況などの都市特性条件が実施の可否に関わっていると考えられた。

そこで本稿では、地方都市における今後の交通施策実施のあり方を都市特性の中に見出すために「わが国の地方都市において実施された交通施策は、ある都市特性条件を満たした上で実施されている」という考え方を分析の前提とした上で、いかなる施策が各地方都市で実施されているのか集計データから分類整理し、施策実施のための都市特性条件の傾向について考察した。

2. 交通施策実施状況の分類整理

(1) 実施された交通施策の類型化

(a) 分析の概要

地方都市ではさまざまな交通施策メニューが組み合わされて実施されており、その施策実施パターンには何

らかの傾向があり類型化できるのではないかと考えられた。多種ある施策を群として扱うことができれば、後述する都市特性との関連分析を簡潔にすることができる。

そこで、各地方都市における交通施策の実施実績データから、施策実施パターンの類型化を数量化理論第III類により試みた。ここでは平成6年度にトヨタ自動車(株)の協力により、地方自治体に対して実施したアンケート調査の結果を用いた。なお、この調査は人口10万人以上の都市と既存の文献資料等から何らかの交通施策実施が確認された326都市を対象とし、190件の有効回答を得たものである。

(b) 分析対象都市と施策の抽出

まず、人口規模をある程度揃えることと、地方都市を対象とするという観点から、アンケート調査で有効回答のあった190都市のうち政令指定都市および東京都区部を対象から除いた。さらに後述の都市特性データに欠損がある都市および施策実施の回答が1項目のみであった都市を除いた、68都市を分析対象とした。

また、対象施策についてはアンケート項目にあげられていた35項目のうち、実施都市が1都市以下のものおよび物流関連の施策を除いた22項目とした。これを表-1に示す。

表-1 分析対象施策

ME1.1	駐車場整備	都市機能確保のための駐車場整備(収容台数100台以上対象)
ME1.2	駐車場案内システム	路側表示板による駐車場案内
ME1.3	路上駐車スペース	荷さばき等のための停車帯、住宅地での許可制度、パーキングメーター設置など
ME2.1	P&R, K&R	駅周辺のP&R駐車場、乗降施設の整備
ME2.2	P&BR, S&BR	バス停付近のP&BR駐車場、駐輪施設の整備
ME2.5	自転車専用道(レーン)	自転車専用道路、レーンの整備
ME2.6	レンタサイクル	観光地、駅自宅間の貸し自転車
ME2.7	乗継利便性向上	駅、バス停、駐車場の近接、連絡通路の整備、ダイヤ調整など
ME3.1	環状道路の整備	都心の道路交通負荷軽減のための環状道路整備
ME4.2	立体横断施設	地下道、ペDESTリアンデッキなど、駅の歩行者空間立体整備
ME4.3	コミュニティ道路、規制	ボンエルフなど、住宅地における歩車共存道路整備
ME4.4	短距離交通システム	動く歩道、巡回バスなど
ME5.1	新交通システム	モノレール、ガイドウェイバスなど

*キーワード：交通計画評価、総合交通計画、地方都市

**正会員 修士(工)(財)豊田都市交通研究所研究部
(471-0025 豊田市西町4-25-18, TEL 0565-31-7543, FAX 31-9888)

***FEI-会員 修士(工)(財)豊田都市交通研究所研究部
(471-0025 豊田市西町4-25-18, TEL 0565-31-7543, FAX 31-9888)

****正会員 工学博士 名古屋工業大学社会開発工学科
(466-8555 名古屋市昭和区御器所町 TEL&FAX 052-735-5586)

*****正会員 工学博士 名古屋工業大学社会開発工学科
(466-8555 名古屋市昭和区御器所町 TEL&FAX 052-735-5484)

ME6.1	共通乗車券	複数の異なる公共交通手段での乗車券共通化
ME6.2	バス専用道(レーン) バス優先道(レーン)	複数車線道路での一部車線バス専用(優先)化
ME6.3	交差点等バス優先	信号現示のバス優先、右左折レーン、テラス型バス停によるレーン確保など
ME6.4	バスロケーションシステム	バス位置情報による運行管理、バス停での接近表示
ME6.5	バス案内情報の充実	案内システム、案内所の設置
ME6.6	応用的バス運行形態	ディマンドバス、ミニバス、フリー乗降など
ME7.1	リバーシブルレーン	時間帯毎の中央線変移システム
ME7.2	ノーカーデー、マイカー規制	都心部、駅周辺、繁華街などの自動車乗り入れ規制、ノーカーデーに合わせた公共交通割引乗車券
ME7.5	時差通勤、フレックスタイム	時差出勤、フレックスタイム制度の官公庁での実施および民間企業への呼びかけなど

(c)数量化理論第Ⅲ類による施策実施の類型化

上述対象都市の交通施策実施の有無について、実施なら1、実施していなければ0として、数量化理論第Ⅲ類による分析を行った。その結果得られた固有値の大きいものから5つの相関係数および説明率を表-2に示す。

表-2 固有値, 相関係数, 説明率

	固有値	相関係数	説明率
第1軸	0.22307	0.47231	0.11725
第2軸	0.18450	0.42954	0.21422
第3軸	0.17080	0.41328	0.30400
第4軸	0.15575	0.39466	0.38587
第5軸	0.13959	0.37362	0.45923

ここではこのうちの固有値の大きい2軸を用いて施策実施の類型化を試みた。この固有値に対して各施策に付与されたカテゴリースコアを2軸平面上に布置したものが図-1である。

まず、各カテゴリーの散布状況を見ると、第1象限には「環状道路整備」や「リバーシブルレーン」「バス専用(優先)レーン、専用道」などの道路交通に関わるハード整備施策およびその運用方策が見られるのに加え、「時差出勤・フレックスタイム制」「レンタサイクル」といったTDM施策(時間的平準化および交通手段変更)が布置されていることから、この領域では道路交通分野に関する施策実施の状況が示されていると考えられ、道路交通に関する施策はハード整備、ソフト的対策の両面から取り組まれているという傾向が見受けられる。

次に第2象限および第3象限の第2軸付近を見ると、複数の交通機関の併用方策である「P&R,K&R」が第1軸の正、第2軸の負で大きい得点を示している。さらに駐車を支援する施策である「駐車場案内システム」が布置されていることに加え、公共交通機関の利便性を高めるための施策である「乗り継ぎ利便性向上」「共通乗車券」、端末交通の利便性を高める「短距離交通システム」

「自転車専用道、レーン」などが見られることから、この領域はマルチモーダル的な分野の施策実施の状況を示しているものと考えられ、P&R等の交通手段転換施策は、交通結節点におけるハード、ソフト両面からの乗り継ぎ利便性向上のための施策とともに実施される傾向にあることがうかがえる。

また、第3象限および第4象限を見ると「新交通システム」が第1軸で負の大きい値を示し、「バスロケーションシステム」「バス案内情報充実」「交差点等におけるバス優先策」などのバス交通を支援する施策が見られる。さらに、バス交通を利用したソフト的な施策である「P&BR,S&BR」に加え、「ノーカーデー、マイカー規制」といった自動車交通に関する需要抑制施策が見られることから、この領域では公共交通機関、特にバス交通に関する分野の施策実施の状況が示されていると考えることができ、バスの利便性を高めるための施策は自動車抑制と併せて実施されているという傾向が見受けられる。

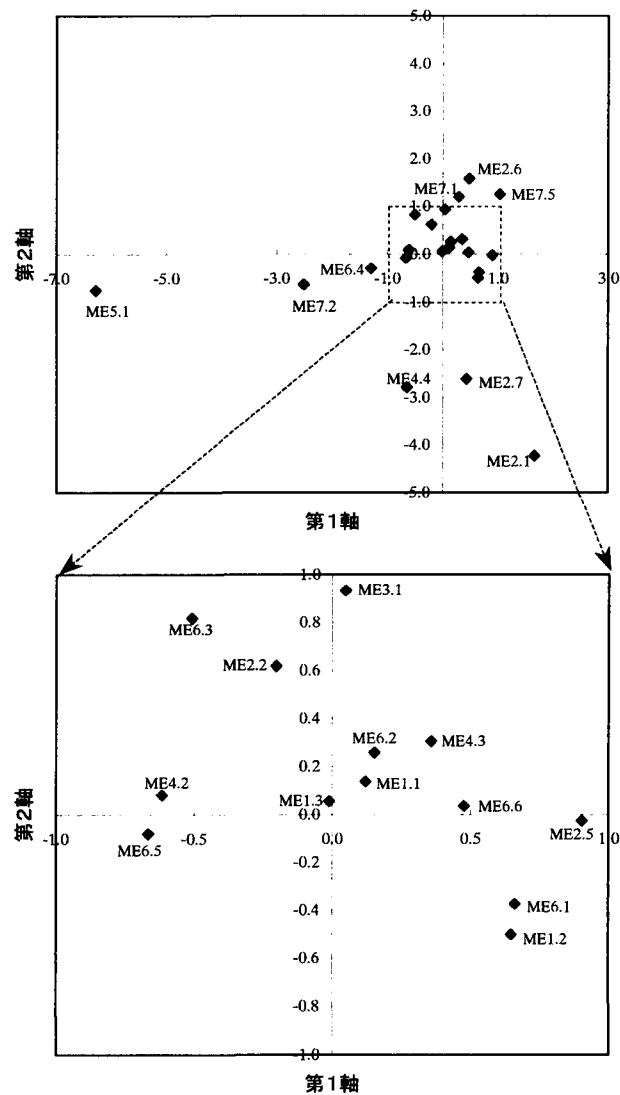


図-1 カテゴリースコアプロット図

以上を踏まえて、この2軸平面の意味づけを試みたところ、図-2に示すように第1象限で右肩上がりの方

向に『道路交通に関する施策の展開』を示し、第2象限で右肩下がりの方向に『マルチモーダル的な施策の展開』、第1軸の負の方向に『自動車抑制と公共交通関連施策の展開』を示していると考えられた。

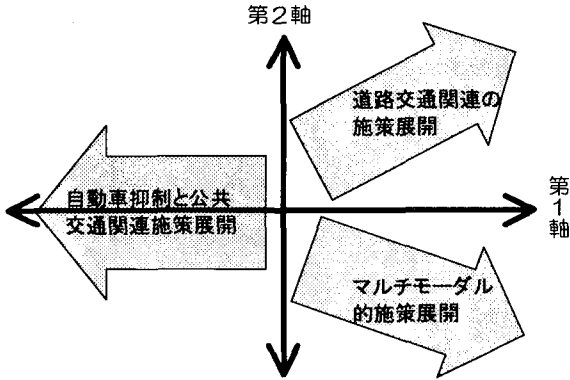


図-2 カテゴリースコア軸の意味付け

(2) 施策実施パターンによる都市分類

前節の数量化理論第Ⅲ類により各都市に付与されたサンプルスコアから都市の分類を試みた。カテゴリースコアと同様に、先に取り上げた2つの固有値に対する2軸平面に都市を布置し、前節で考察した2軸平面の意味に基づいて都市分類を行ったところ、図-3に示すような6都市群への分類を考えることができた。

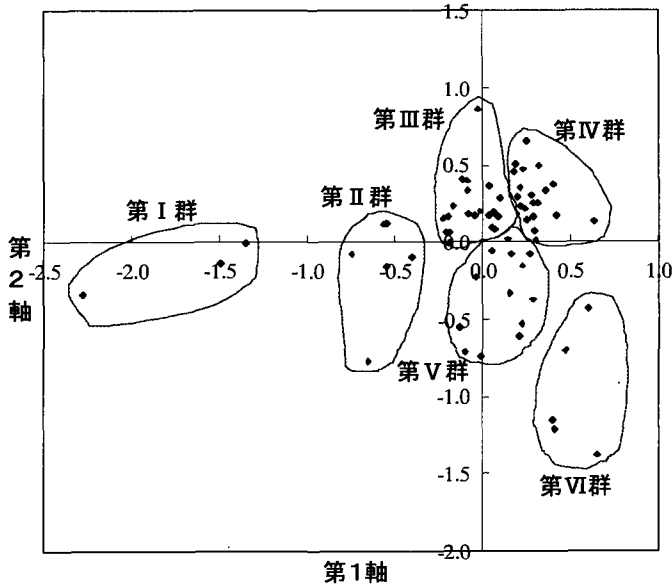


図-3 サンプルスコアによる都市分類

各都市群の、施策実施パターンに見られる傾向を、以下にまとめた。

- 第Ⅰ群「公共交通関連施策展開型A」
自動車交通の抑制を図りながら公共交通機関に関する施策の展開がなされていると考えられる都市群。新交通システムの導入もされている。
- 第Ⅱ群「公共交通関連施策展開型B」
新交通システムの導入はないが、Ⅰ群と同様に公

共交通機関、特にバス交通に関する施策の展開がなされている都市群であると考えられる。

- 第Ⅲ群「道路交通関連施策展開型A」
道路交通に関するハード面での整備と、道路施設の運用方策を中心に施策展開がなされていると考えられる都市群。
- 第Ⅳ群「道路交通関連施策展開型B」
第Ⅲ群と類似した施策展開がなされていると考えられるが、加えて時間平準化などTDM施策も実施されている傾向が見受けられる都市群。
- 第Ⅴ群「マルチモーダル施策展開型A」
乗り継ぎ利便性の向上など、マルチモーダル的な施策の展開がなされている都市群であると考えられ、新交通システムが導入されている都市も見られる。
- 第Ⅵ群「マルチモーダル施策展開型B」
第Ⅲ群と類似した施策展開がなされている都市群であると考えられるが、加えてP&RやK&Rを支援する施策の展開に特徴がある。

3. 都市特性の類型化と都市分類

(1) 都市特性指標の集約

(a) 都市特性指標の抽出
前章では地方都市における交通施策実施の傾向を類型化し、それに基づく都市の分類を行ったが、さらにここでは各地方都市の都市特性を明らかにする。
都市特性としては表-3に示す指標を取り扱うこととした。これらはデータ入手が可能であったものの中で、各指標間の関連性を考慮しながら選択したものである。なお、今回の分析にはデータの整備状況から、1990年時点でのデータを用いた。

表-3 都市特性指標

都市活動指標		交通指標	
A01	人口密度	T01	道路総延長／総面積
A02	生産年齢人口構成比	T02	都市計画街路整備率／道路総延長
A03	可住地面積／総面積	T03	市町村道舗装率
A04	都市公園面積／人口	T04	鉄道路線数
A05	歳出総額／人口	T05	自動車総数／道路総延長
A06	普通建設事業費／人口	T06	乗用車保有台数／人口
A07	市民一人あたり所得	T07	乗合自動車登録数／人口
A08	就労比率	T08	貨物自動車登録数／人口
A09	就業人口構成比(第2次)	T09	交通事故数／道路総延長
A10	農業粗生産額／人口	T10	高速道路IC所要時間
A11	工業製造品出荷額／人口	T11	新幹線駅までの所要時間
A12	商店年間販売額／人口	T12	鉄道分担率(通勤通学)
A13	工業事業所数／人口	T13	バス分担率(通勤通学)
A14	小売・飲食店数／人口	T14	自動車分担率(通勤通学)
A15	金融機関店舗数／人口		
A16	預貯金残高／人口		
A17	病床数／人口		
A18	医師数／人口		
A19	下水道普及率		
A20	加入電話数／人口		
A21	大学等学生数／人口		

(b) 主成分分析による都市特性指標の集約

上記の都市特性の傾向を総合的に捉えるために、都市活動指標、交通指標それぞれについて、主成分分析による指標の集約を試みた。

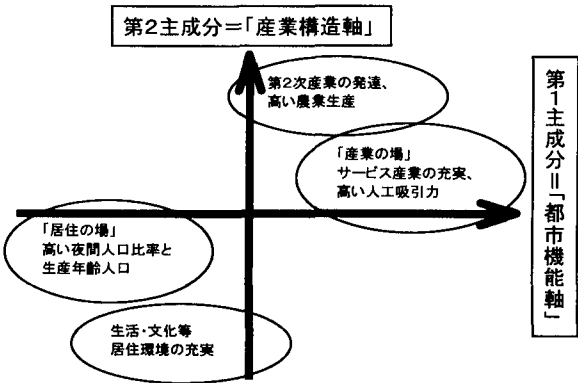
その結果得られた主成分のうち、表-4 に示す固有値の大きい2つの主成分の意味づけを行ったところ、都市活動指標では第1主成分は正の方向が「産業の場」、負の方向が「居住の場」といった『都市機能軸』、第2主成分は正の方向に第2次産業の発達を示す『産業構造軸』であると解釈できた。また交通指標では、第1主成分が正の方向に鉄道利用率の高さ、負の方向に自動車利用率の高さを示す『利用手段軸』、第2主成分が正の方向に自動車への依存性と利用環境の悪さ、負の方向に総合的な利用環境の良さを示す『利用環境軸』であると解釈できた。これを図-4 に示す。

表-4 都市特性指標による主成分分析

都市活動指標			
	固有値	寄与率	累積寄与率
第1主成分	5.87645	0.27983	0.27983
第2主成分	2.97447	0.14164	0.42147

交通指標			
	固有値	寄与率	累積寄与率
第1主成分	4.50016	0.32144	0.32144
第2主成分	1.92607	0.13758	0.45902

【都市活動指標の主成分】



【交通指標の主成分】

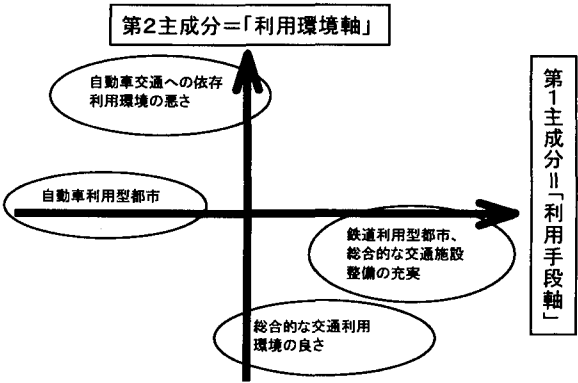


図-4 主成分の意味づけ

(2) 都市特性による都市分類

(a) 都市活動指標による都市分類

前節で集約し意味づけを行った主成分について、各都市に付与されたサンプルスコアを2軸平面上に布置し、都市特性による都市の分類を試みたところ、都市活動主成分では図-5 に示すような6都市群への分類が考えられた。主成分の意味から考察される各都市群の特徴を以下に述べる。

■ 居住地型A都市群

比較的住環境が良く、大都市周辺の衛星都市もしくはベッドタウン的性格を有すると考えられる。

■ 居住地型B都市群

A都市群と比較して、第1次、第2次産業における産業基盤が発達し、独立した都市機能を持っていると考えられる。

■ 産業立地型A都市群

第2次産業が突出して発達している反面、居住環境の整備がやや遅れていると考えられる。

■ 産業立地型B都市群

特化した産業は見られないが、居住環境と産業のバランスが比較的良く、独立した都市圏域を形成していると考えられる。

■ 成熟型A都市群

各種都市機能が充実し、サービス業務機能と居住環境の均整が取れていると考えられる。県庁所在地などの地方中核都市が多くみられる。

■ 成熟型B都市群

比較的都市機能は充実しているが、A都市群よりもやや産業的色彩が強いと考えられる。

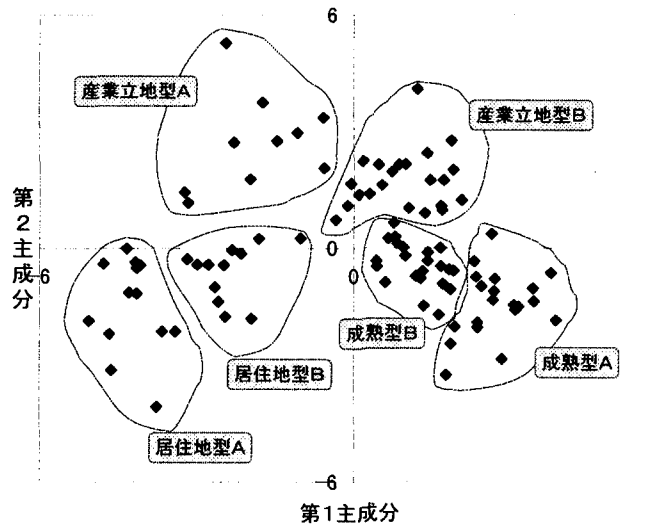


図-5 都市活動指標による都市分類

(b) 交通指標による都市分類

前項と同様に、交通主成分による都市分類を試みたところ、図-6 に示す6都市群への分類が考えられた。各都市群の特徴を以下に述べる。

■ 都市内交通型A都市群

広域幹線交通へのアクセスが悪く、周辺都市との流動が少なく、都市内完結トリップの多い都市群であると考えられる。また、バスの利用率が高い。

■ 都市内交通型B都市群

A都市群と類似しているが比較的広域幹線交通へのアクセスが良く交通施設が整備されていると考えられる。県庁所在地等地方中核都市が多く見られる。

■ 自動車交通型都市群

自動車交通の利用環境が整備されており、自動車利用中心の都市群であると考えられる。

■ 公共交通型A都市群

比較的、公共交通機関と自動車交通のバランスが良いと考えられる都市群。

■ 公共交通型B都市群

A都市群と比較して、公共交通機関の利用分担率が高いと考えられる都市群。

■ 鉄道交通型都市群

相対的に見た交通施設整備水準は高いが道路交通が過密状態にあり鉄道利用が多いと考えられる。大都市圏周辺の都市が多く見られる。

ことが考えられた。

表-5 都市分類クロス表

		施策実施状況による都市分類					
		I 群	II 群	III 群	IV 群	V 群	VI 群
都市活動分類	居住地型A	2	1	2	4	1	
	居住地型B	1	2	2	1	1	
	産業立地型A			1		2	2
	産業立地型B		2	4	3	6	2
	成熟型A		1	9	2	5	1
	成熟型B			3	3	5	
交通分類	都市内交通型A			3	2	1	
	都市内交通型B		1	3	3	9	2
	自動車交通型		1	9	2	6	2
	公共交通型A		2	2	1	3	
	公共交通型B	1		4	2	1	1
	鉄道交通型	2	2		3		

例えば、施策実施状況による分類で、公共交通関連を中心に施策の展開がなされていると考えられた「第I群」に属する都市を見ると、サンプル数は少ないが、都市活動指標による分類では似通った都市特性を持つ「居住地型A」および「居住地型B」に属し、交通指標による分類では、これも比較的近い特性を持つ「公共交通型B」と「鉄道交通型」都市群に属している。これより、自動車交通の抑制を図りながら新交通システム導入をはじめ公共交通に関わる施策の展開がなされている都市特性の傾向として、比較的住環境が良い衛星都市で、交通施設整備水準が相対的に高いという条件が見出せる。

また道路交通関連を中心に施策展開がなされていると考えられた「第III群」を見ると、都市特性による分類では「鉄道交通型」を除く全ての都市群に分散しているが、都市活動指標による分類では「成熟型A」、交通指標による分類では「自動車交通型」には特に多くの都市が属している。これより、道路交通に関するハード面整備とその運用方策を中心に施策の展開がなされている都市の都市特性の傾向として、各種都市機能が充実しており自動車交通の利用環境の整備が比較的進んでいるという条件が見出せる。

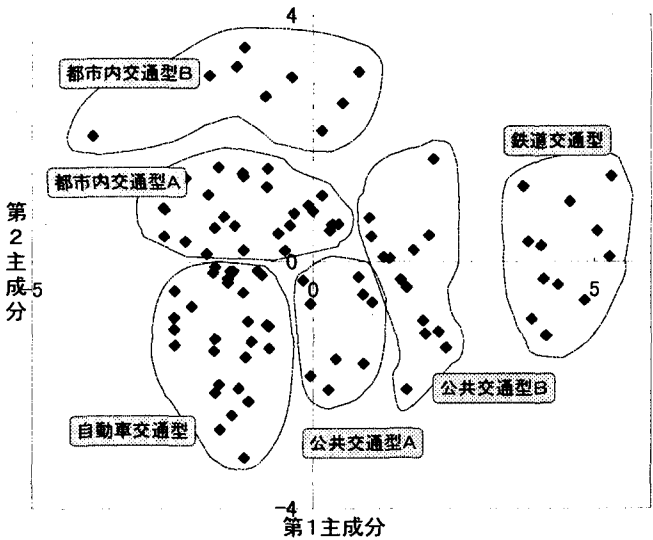


図-6 交通指標による都市分類

4. 交通施策実施のための都市特性条件

(1) 交通施策実施と都市特性との関連性

前章までで地方都市における交通施策の実施状況の類型化と都市分類、地方都市の都市特性指標の集約と都市分類を行った。ここではこれらの結果を用いて、交通施策実施と都市特性の関連性を考察する。

まず、交通施策の実施状況により分類した都市が、都市特性による分類ではそれぞれどのような都市群に属しているのか、表-5 に示すように各都市群に属する都市数をクロス表によって整理した。これより交通施策の実施状況と都市特性との間には、何らかの関連性がある

(2) 交通施策実施のための都市特性条件の考察

都市群のクロス表による整理で見受けられた交通施策実施と都市特性の関連性を数量化理論第II類によって検証し、施策実施のための都市特性条件を考察した。

まず、施策実施分類を外的基準、都市活動分類および交通分類を説明変数として、数量化理論第II類による分析を行った結果を表-6 に示す。

まず、各カテゴリースコアのレンジおよび偏相関係数を見ると、都市活動指標による分類の方が交通指標による分類に比べて、やや大きい数値を示しているものの、ほぼ同程度に影響を及ぼしていると解釈できる。

次にカテゴリースコアを見ると、都市活動分類では「産業立地型」および「成熟型」が負の方向に影響し、「居

住地型」が正の方向に影響していることがうかがえる。また交通分類では「鉄道交通型」が正の方向に大きく影響しているが、「都市内交通型A」と「都市内交通型B」および「公共交通型A」と「公共交通型B」といった似通った特性を持つと考えられる都市群が、それぞれ互いに離れた値を示しており、交通施策実施分類に与える影響に明確な順列は見られない。

表-6 数量化理論第Ⅱ類 分析結果

アイテム	カテゴリー	カテゴリースコア	レンジ	偏相関係数
都市活動分類	居住地型A	1.203	2.866	0.530
	居住地型B	1.087		
	産業立地型A	-1.663		
	産業立地型B	-0.138		
	成熟型A	-0.441		
	成熟型B	-0.094		
交通分類	都市内交通型A	0.310	2.160	0.421
	都市内交通型B	-0.330		
	自動車交通型	-0.006		
	公共交通型A	0.415		
	公共交通型B	-0.889		
	鉄道交通型	1.270		
	相関比			

続いて、外的基準である交通施策実施の状況により分類した都市群ごとのサンプルスコアの平均値を表-7 に示す。さらに、これとカテゴリースコアを併せて図で示したものが図-7である。

表-7 サンプルスコア平均値

交通施策実施による分類都市群 (外的基準)	サンプルスコア 平均値
第Ⅰ群(公共交通関連施策展開型A)	1.714
第Ⅱ群(公共交通関連施策展開型B)	0.949
第Ⅲ群(道路交通関連施策展開型A)	-0.225
第Ⅳ群(道路交通関連施策展開型B)	0.491
第Ⅴ群(マルチモーダル施策展開型A)	-0.344
第Ⅵ群(マルチモーダル施策展開型B)	-1.121

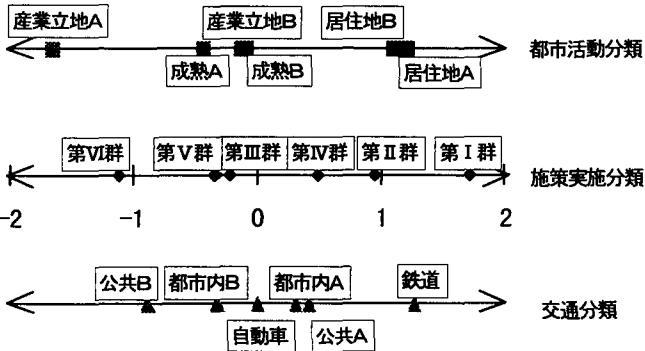


図-7 スコアプロット図

これらより、交通施策実施のための都市特性条件を施策実施パターンの類型ごとに考察し、その傾向をまとめたものを表-8 に示す。

表-8 施策実施の都市特性条件

施策実施の類型	都市特性条件	
	都市活動	交通
【第Ⅰ群】 ・公共交通機関の 利便性向上策 ・新交通システム の導入 ・自動車交通の抑 制策	・居住地型都市 ・住環境の良さ ・大都市周辺の衛 星都市	・高い交通施設整 備水準 ・高い公共交通機 関の分担率
【第Ⅱ群】 ・公共交通機関の 利便性向上策 ・バスに関する施 策の充実	・居住地型都市 ・良好な住環境 ・大都市周辺の衛 星都市または地 方中核都市	・明確な特性は見 出せない
【第Ⅲ群】 ・道路の整備と運 用方策	・地方中核都市の ような独立した都 市機能	・自動車交通の利 用環境の整備が 充実 ・高い自動車の分 担率
【第Ⅳ群】 ・道路の整備と運 用方策 ・交通需要管理	・明確な特性は見 出せない	・明確な特性は見 出せない
【第Ⅴ群】 ・乗り継ぎ利便性 の向上 ・マルチモーダル 施策	・地方中核都市の ような独立した都 市機能 ・独立した都市圏 域の形成	・比較的高い交通 施設整備水準 ・良好な広域幹線 交通へのアクセス ・高い自動車の分 担率
【第Ⅵ群】 ・乗り継ぎ利便性 の向上 ・P&R,K&R を支 援 する施策	・産業の発達 ・独立した都市圏 域の形成	・比較的高い交通 施設整備水準 ・良好な広域幹線 交通へのアクセス

以上のように、各施策実施類型ごとに都市特性の傾向を捉えることができた。この傾向は、前項のクロス表から見受けられる特徴と概ね合致している。これらのことから、表-8 に整理した都市特性条件を満たしている都市において、表左欄の施策実施類型で分類された交通施策が実施されている、と捉えることができる。

5. おわりに

地方都市において展開がなされている交通施策は、ある都市特性条件を満たした上で実施されているという考え方を分析の前提とした上で、地方都市における交通施策の実施状況と都市特性の関連を導き出し、施策実施のための都市特性条件に関する考察を行った。交通施策項目および都市特性指標はともに多種多様であることから、簡潔に取り扱うために指標の集約もしくは類型化す

ることによって集計的な分析を進めた。その結果、前章の表-8に整理したように、各交通施策実施類型ごとに、施策実施のための都市特性条件を、傾向として見出すことができた。

今後の展望としては、個々の施策を取り上げ、今回の分析では用いなかった土地利用状況、交通流動など、地方都市における交通施策実施に深い関わりを持つと考えられる都市特性の要素にも着目し、施策実施要件に関する分析をさらに深めていきたいと考える。

また、年次ごとのデータに着目するなど、都市特性の変化と交通施策の実施に関する研究にも発展させていきたいと考える。

《参考文献》

- 1) (財)豊田都市交通研究所：欧米交通政策の日本における展開状況，都市交通レポート⑥，1997.
- 2) 山崎基浩・和田かおる・山本幸司：都市活動と交通の相関に基づく地方都市の交通施設整備水準の設定，土木学会第49回年次学術講演会講演概要集第4部，pp88-89，1994.
- 3) 垂水共之・西脇二一・石田千代子・小野寺孝義：新版SPSS×II解析偏1，東洋経済新報社，1990.
- 4) 東洋経済：都市データパック 1990年版，東洋経済新報社，1990.
- 5) (株)日本統計センター・週間ダイヤモンド編集部：全国692都市ランキング，ダイヤモンド社，1997.

地方都市における交通施策の実施条件に関する考察

山崎基浩，伊豆原浩二，秀島栄三，山本幸司

近年、行政の抱える交通課題が多様化する中で、わが国の地方都市においては、交通問題を解決し、交通計画上の目標を達成するためにさまざまな交通施策の展開がなされているが、実施の可否には都市の規模、財政状況、既存の交通施設の整備状況などの都市特性条件が関わっていると考えられた。そこで本稿では、「わが国の地方都市において実施された交通施策は、ある都市特性条件を満たした上で実施されている」という考え方を分析の前提とした上で、地方都市における交通施策の実施状況と都市特性の関連を導き出し、交通施策実施のための都市特性条件を、多変量解析により分類した施策実施パターンの類型ごとに整理した。

A Study on the Relation between Urban Characteristics and Transportation Policy in Local Cities

By Motohiro YAMAZAKI, Koji IZUHARA, Eizo HIDESHIMA and Koshi YAMAMOTO

Recently, in the inside where transportation problem diversifies, the various transportation measure has been carried out in order to solve transportation problems in the local city in our country. However, it seemed to relate cities characteristics condition to the propriety of the execution. Then, in this paper, the relation of the transportation measure of operational situation and city characteristics in local city was deduced under the premise of "transportation measure carried out in the local city in our country is carried out, when some cities characteristics condition were satisfied", and city characteristics condition for the traffic measure execution was arranged in every typology of the measure execution pattern classified by the multivariate analysis.
