

と思われる。私事は9～19時の昼間帯に発生が集中している。

②中心部のトリップについて 次にトリップの動きを見るため、手段ごとのODを調べたところ、代表徒歩ではゾーン内々トリップ（特に市中心部ゾーン15）が多く、端末徒歩を含むバストリップでは、バス路線網の発達しているゾーン15をOまたはDとするトリップが非常に多い。そこで特に通勤、私事トリップの多い15ゾーンに注目して発生要因について分析した。このゾーンは金沢市の中心市街地であり、オフィス街、商店街を含み、トリップ量も多く、交通渋滞もしばしば問題となっている、環境整備のためには特に注目に値するゾーンである。

全域に比べて15ゾーン内々の歩行者交通は、性差が少なく、免許保有者の増加が見られる。車の利用率は全域に比べ、かなり低下している。また出発時間帯については、特に代表徒歩に11～13時の昼間トリップの率が高い（図4）。これは、都心部の昼間人口の多さとも関連している

と思われる。通勤に他の手段を使っても、職場近辺でのトリップという形で日中に歩く機会が多いものと思われる。

次にゾーン内での各トリップのODを調べてみた。15ゾーンを10に細分化したゾーンであるが、代表徒歩、端末徒歩とも内々トリップ、隣接ゾーンへのトリップが多い。歩行者交通の行動範囲はかなり狭いものである。また、代表徒歩は、住宅地からの発生、オフィス街、商店街への集中が特に多い。端末徒歩では、オフィス街、商店街での発生、集中に加え、金沢駅を含むゾーンからの発生が多くなっている。3.

今回は徒歩トリップの発生要因について分析を行ったが、その主な要因は、トリップ距離と車の利用可能性に関するものといえよう。また、市街地での内々トリップが多いこと、時間帯によりトリップ発生に偏りがあることも示された。

現在自動車の普及、免許取得者の増加により、自動車の利用はより増加している。そのため、中心部への流入交通が増大し、歩行環境はますます悪化している。しかし、市街地内においては、特に勤務先での外出、買物などの私事、公共交通の端末などで短距離の徒歩トリップ発生が多いことも示されている。環境改善には、自動車の市街地への流入交通の抑制と共に、オフィス街、商店街等の歩行環境整備を進めていくことが必要といえよう。公共交通との関連を考慮した上で、地域特性をいかした整備が望まれる。

4. おわりに

市街地において自動車交通量を減らし、公共交通、徒歩トリップへの転換をはかることは、これからの重要な課題といえよう。特に降積雪時には、自動車の交通容量の低下は避けられぬことでもあり、今後さらに公共交通サービスの充実、歩行環境の整備を進めていかねばならない。59年のパーソントリップ調査においては、秋期と冬期の交通実態が調べられており、現在の交通実態に即した手段選択、手段変更実態が明らかにされることが期待される。また、交通手段の選択は個人の判断に任されていることが多い。特に歩行者の行動を把握することは、個々の心理的要因も加わりなかなか容易なものではない。実際の街路整備にあたっては、発生要因に加えて個々のトリップの調査も必要である。今後歩行者の経路選択、天候による手段、経路変更の実態を調べることにより、現在の街路における問題点、必要とされる交通サービスを明確にしていく所存である。

<参考文献> パーソントリップ調査を用いた歩行者交通の発生構造分析に関する研究、土木学会第40回年次学術講演会、1985。

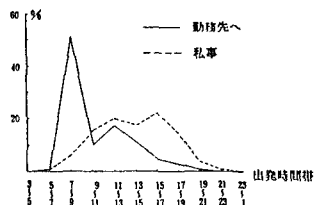


図3. 目的別に見た代表徒歩の出発時間帯（全域）

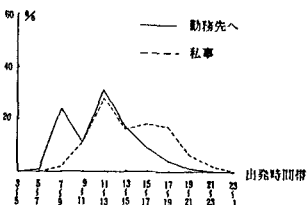


図4. 目的別に見た代表徒歩の出発時間帯（都心部）