

地方都市における平日・休日の 自由目的交通の実態分析

豊橋技術科学大学 ○学生員 松浦和人
豊橋技術科学大学 正 員 廣島康裕

1. はじめに

従来、一定規模以下の都市圏ではパーソントリップ調査は定期的実施されておらず、その交通実態の把握および分析は十分になされていない。一方、近年モータリゼーションの一層の進展、所得水準の向上、余暇時間の増大など交通を取り巻く環境は大きく変化しており、より詳細な交通需要の分析・予測が求められるようになっている。

そこで本研究では、地方中核都市である豊橋市を対象として、交通実態調査を行い、特に自由目的交通に着目しつつ、活動実施頻度、平日・休日それぞれの1日の交通実態、交通決定における諸制約の状況等を明らかにするとともに、最終的にはそれらを踏まえた交通需要予測モデルの構築を行うことを目的としている。

2. 交通行動実態調査の概要

実態調査は、豊橋市内全域を対象として、平成3年10月28日に調査票を配布し、11月10日までを回収期間として実施した。対象者は市内在住の18歳以上の個人とし、市内全域より住宅地図により世帯を無作為に抽出し、世帯当たり3人までを対象者とした。調査方法は郵送配布・郵送回収の方法をとった。1500世帯に対して回収率は53.4%で、そのうち有効票として得た回収率は32.4%であった。

調査票は世帯票と個人票より構成されるが、その住所、家族構成等で、個人票に関しては個人属性（性別・年令・職業）、自動車運転免許・自由に使える車の有無、私的な自由活動の頻度、最近の平・休日それぞれ1日におけるトリップの実態である。

本研究では、トリップ属性として①交通目的、②出発地・目的地、③利用交通手段、④出発時刻、⑤総所要時間等を取りあげた。また、以下に示す5つの制約の有無について着目した。

- ①場所制約 : 各々の交通はその目的地でしか達成できなかったか。
- ②時刻制約 : 各々の交通はその時刻までに行かなければならなかったか。
- ③時間帯制約 : 各々の交通は他の時間帯でも行うこと

ができたか。

- ④予定性 : 各々の交通は朝家を出る前から決めていたか、それともその交通をする直前に決められたか。
- ⑤代理可能性 : 各々の交通は家族の誰かに交代してもらうことができたか。

3. 調査結果の集計

3-1 運転免許・自由になる車の保有状況

全国の自動車運転免許保有率は、全体的には60.3%で、男性が78.2%、女性が43.5%である。豊橋市においては全体的には78.0%で、男性が88.0%、女性が67.0%と全国的にみても高い値を示している。

また、車の保有率については全国的では総人口当たり0.46(台/人)であるのに対して、豊橋市においては調査対象年齢人口(18歳以上)当たり0.78(台/人)という高い値を示したことから、車が使いやすい都市であるといえる。

3-2 自由活動の実施頻度

本研究においては自由活動を①日常的買物、②非日常的買物、③金融機関への用事、④通院、⑤文化的活動、⑥娯楽、⑦送迎、⑧習い事、⑨集会等とした。調査の結果、①は週に約2.6回、②・③は月に約1.2回、⑥は約2.2回、⑦は月に約4.0回の割合で行われていることがわかった(紙面上の都合により④⑤⑧⑨は1ヶ月あたり1回以下なのでここでは省略する)。

日常的買物を性別ごとにみると、女性では「毎日」の割合が27%で最も多いのに対して、男性では「ほとんどしない」という割合が34%で最も多く、ついで「週に1回」(21%)という割合が多いという結果がでた。これは独身か既婚かによって左右されていると考えられる。これは非日常的買物や金融機関への用事においても同様の結果がでた。

また、送迎において年齢別にみると36～45歳の年齢層で送迎をする割合が最も多く、全体の約7割を占めるという結果がでた。これは主婦等が子供を幼稚園に連れていくことに起因するものと考えられる。

3-3 平日・休日の交通実態

(1) 外出率と生成原単位

全国における平日及び休日における代表的な生成原単位の平均はグロスで平日2.65、休日2.22であり、ネットは平日で3.08、休日で3.14であるのに対して、豊橋市における生成原単位はグロスにおいて平日2.86、休日2.14であり、またネット値においては平日3.11、休日3.04であることから、全国平均よりも若干高いと言える。しかし、S52年の東三河パーソントリップ調査の値（グロス3.25、ネット3.37）と比較すると若干低くなった。

(2) 平日と休日のトリップ数の関係

平日と休日のトリップ数の関係をあらわしたものを図-1に示す。この図より、平日トリップ数が少ない人は、休日においても少なく、平日トリップが多ければ休日でも多いという結果がでた。

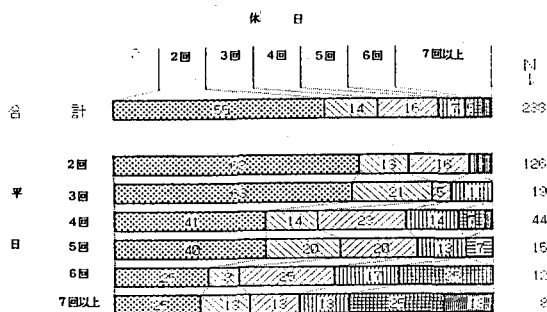


図-1 平日・休日におけるトリップ数

(3) 交通目的構成

平日においては通勤・通学が21%、業務が11%であるのに対し、休日では私用（日常的買物・非日常的買物）が56%とその差異が明確である。これは他の都市圏やS52年の東三河パーソントリップ調査の結果と大きな差はない。

(4) 交通手段別分担率

全国の平均の交通手段構成は、平日には徒歩27%、自転車・バイクが22.5%、車が40%、マストラが10%となっており、休日には車の構成比が53%と増大するのに対して、豊橋市においては、平日には車を運転58%、車に便乗6%となっており、休日においては車を運転56%、で平日とほとんど変化がないが、車に便乗の構成比が19%と増大している。また、公共交通手段のサービス水準が低いためか、マストラの割合が3%と低い値を示している。

3-4 交通における諸制約の実態

平日・休日とも場所制約・予定性に関しては、関連が強いことがわかった。また、時間帯制約がそれらに反比例している。代理可能性においては、日常的買物以外の目的ではほとんど無理であるといった結果がでた。（図-2に、平日の交通目的別の制約の有無を示す。）

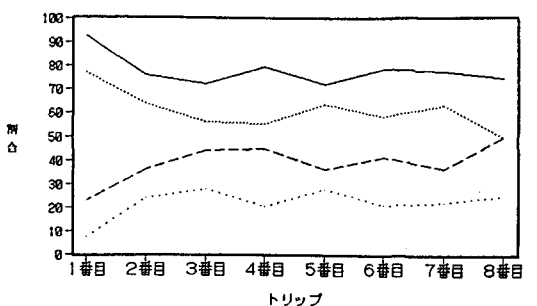


図-2 平日の交通目的別の制約の有無

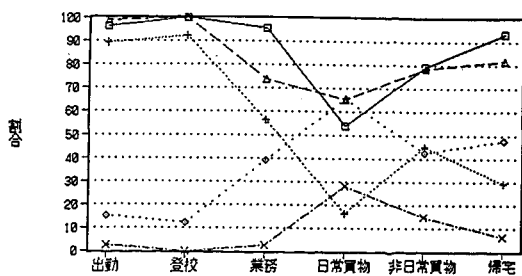


図-3 平日・休日のトリップと予定性の関係

次に、トリップ実施と予定性の関係をみると、図-3に示すように、休日は平日に比べて予定している割合が2割ほど低い。言い換えると休日はいきあたりばったりの行動が多い。1番目の交通から2番目の予定性の差が平・休日ともに約1割減り、同様に3番目の予定性も約1割減り、その後の3番目以降の交通はあまり予定性に变化がない。

目的地と場所制約に関してしてみると、休日は交通が便利であったり、施設が充実しているような地域においては制約が緩和されていることがわかった。

4. おわりに

本稿では自由目的活動の頻度および平日・休日における交通実態に関する集計結果を中心に述べたが、今後はさらに詳細な分析を行うと共に、それらを踏まえた交通需要予測モデルの構築を行う予定である。