

徳島都市圏における公共交通機関の利用特性について

徳島県土木部都市計画課

○元村 利治

中央復建コンサルタンツ

正員

丸尾 哲也

フジタ建設コンサルタント

山下 勝昌

1 はじめに

徳島県では、総合的な都市交通体系の確立を目的として、昭和58年度から3か年計画でパーソン・トリップ調査を実施している。このうち昭和59年度は昭和58年度に行った実査結果をもとに、現況交通の実態把握及び将来交通量の予測を行った。本稿は、現況実態把握の中から、公共交通機関に着目し、その利用特性について紹介するものである。

2 徳島都市圏の公共交通機関の現状

今回のパーソン・トリップ調査の調査圏域は、徳島市を中心とする3市10町(夜間人口: 51.8万人)である。圏域内の公共交通機関は、鉄道は国鉄のみで、全線単線で5路線85.3km(昭和59年10月現在)バスは3公営・1民営の4社が運行しているが、鉄道、バス共に、利用者数は著しい減少傾向にあり、経営は困難を極めている。手段分担をみても図-1のように、鉄道とバスを合わせて、全体の6.2%に過ぎないというのが、本都市圏の公共交通機関の現状である。

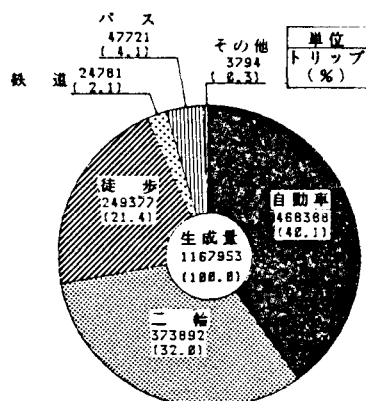


図-1 代表交通手段構成

3 公共交通機関の利用特性

①利用目的からみた特性

鉄道利用では、図-2に示すように、帰宅を除くと出勤と登校にかたよった傾向がみられ、この2つの目的で約44%を占めており、自由と業務は合わせても10%以下である。またバス利用では、帰宅を除くと出勤が最も多く、次いで自由、登校となっており、業務が最も少なくなっている。こうしたことから、鉄道に比べてバスでは自由が多いという特徴はあるものの、公共交通機関は、主に出勤、登校といった定時的な目的に利用されていることがわかる。

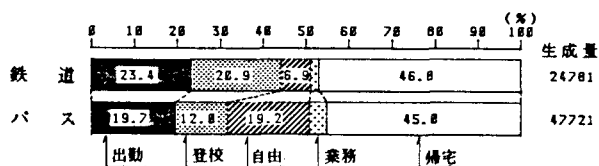


図-2 鉄道及びバス利用トリップの目的構成

②利用者の個人属性からみた特性

図-3に示すように、性別では鉄道、バス共に女性が男性を上回っており、特にバスについては女性が2/3を占めている。年齢別では、鉄道については、15才~24才にかたよっており、特にこの年齢層の女性は鉄道全体の4割を占めている。一方、バスについては、年齢層による大きなかたよりはみられない。これを他の手段分担との関係からみると、図-4に示すように50才以上では、鉄道の分担率は大きな変化はないが、バスの分担率は、年齢が高くなるに従って大きくなっており、高齢者にとってバスは重要な交通手段となっていることがわかる。また、自動車の保有・非保有という面からみても自動車非保有者のバス分担率は、自動車保有者の約2倍となっており、こうしたことから、いわゆる交通弱者にとってバスは重要な交通手段であるといえることができる。

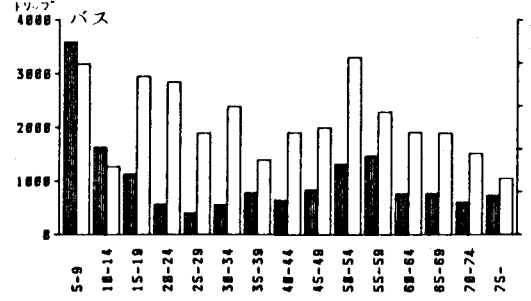
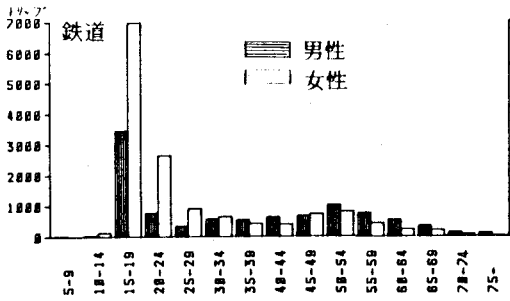


図-3 鉄道及びバス利用者の性年齢構成

③利用の時刻帯からみた特性

図-6に示すように鉄道については、利用目的が出勤、登校にかたよっていることもあり、発生、集中は朝夕に集中している。特に朝の7～8時台の発生及び8～9時台の集中においては、それぞれ30%以上のピーク率を示している。しかし、逆に10～15時台の昼間時刻帯においては、発生、集中量共に1%前後でしかない。バスについても出勤、登校が多いことから、発生、集中のピーク時刻帯は、鉄道のそれとほぼ同じであるが、ピーク率は鉄道ほど大きくはなく、逆に昼間時刻帯の発生、集中量は4%前後であり、鉄道のそれを上回っている。これより鉄道の利用時刻帯は朝夕に大きくかたよるが、バスについては、朝夕のピークはあるものの、昼間でも鉄道と比較すればよく利用されているということがわかる。

4 おわりに

以上、鉄道とバスの利用特性について簡単にまとめたが、これらより利用目的については、出勤、登校が主であり、バスについてはこれに自由が主要目的として加わることがわかった。また、利用者の個人属性より、高齢者など交通弱者にとってバスが重要な交通手段となっていくこともわかった。今後はこれらの結果を踏まえて、鉄道、バスといった公共交通機関のあり方といった面について検討していかなければならないと考えている。

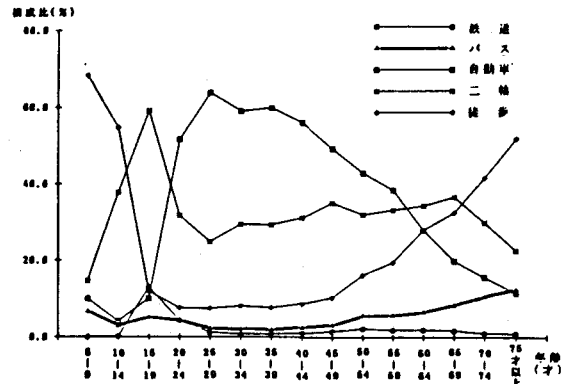
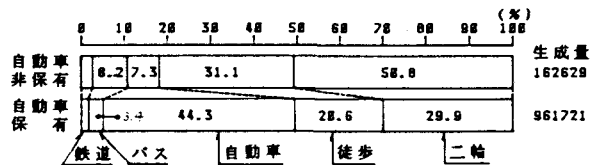


図-4 年齢階層別代表交通手段構成



注) 都市圏内々流動で船舶、航空機、その他を除く。

図-5 自動車保有・非保有別手段分担率

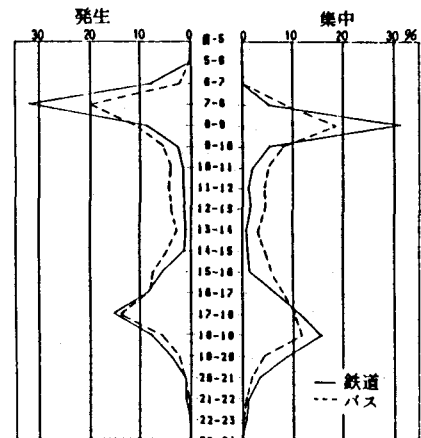


図-6 鉄道及びバス利用の時刻帯別発生集中量