

地方中核都市におけるマイカー通勤特性に関する研究

徳島大学工学部 正 員 定井喜明
徳島大学工学部 正 員 近藤光男
徳島大学大学院 学生員 ○丸山修士

1. はじめに 近年、地方中核都市においても大都市同様、交通問題が深刻化し、その対応策がせまられている。その主なものの一つとして都市近郊からのマイカー通勤者の流入の増加に伴う幹線道路における朝夕の交通混雑があげられる。そこで、本研究は、建設省および徳島県が中心となって昭和58年度に実施した、徳島広域都市圏パーセントリッパ調査結果を分析し、マイカー通勤者の特性を解明し、マイカー通勤対策の方向を示唆するものである。

2. 調査概要および分析内容 本研究の資料とした徳島広域都市圏パーセントリッパ調査は、都市圏の長期的総合的交通計画を樹立することを目的としており、39,000人を対象として調査を行い、有効回収率約91%を得ている。本研究は、この結果を用いてマイカー通勤者のOD交通量を明らかにし、さらにマイカー通勤意識などに関するクロス集計分析やAID分析を行い、マイカー通勤交通の特性を解明した。以下にその分析結果を示す。

3. 分析結果 まず、5年前から現在までの間にマイカー通勤に転換した人（マイカー転換者）の「5年前の通勤手段」と「居住地」、「性別」、「年令」、「通勤時間」、「通勤費用」の各属性とのクロス集計を行い、マイカー転換者特性をまとめたものを表-1に示す。

この表から、公共交通機関からのマイカー転換者は、遠距離通勤で女性に多いことがわかる。この転換理由を推察すると、最近の女性の免許取得者率の向上と深い相関があることは言うまでもなからう。

次に、マイカー通勤者自身は、交通混雑対策として「時差出勤（46.4%）」、「P & B R（20.5%）」、「一人乗りマイカー都心乗り入れ規制（13.0%）」の三つを主要な対策と考えており、これらの対策と各属性とのクロス集計を行った結果をまとめたものを表-2に示す。

表-1 マイカー通勤への転換者が有意に多い特性

有意属性	手段	徒歩、自転車、オートバイ	タクシー、バス、鉄道
	性別	男 性	女 性
年 令		40才代	20才代
通勤時間		15分未満	30分以上 (特に45分以上)
通勤費用		5000円未満	10000円以上

この表より、各通勤対策支持者の特性は次のとおりである。まず、「時差出勤」支持者は、徳島市内に勤務している遠距離通勤者で、比較的若い人に有意に多いといえる。次に、「P & B R」と「一人乗りマイカー都心乗り入れ規制」支持者は、徳島市外に勤務している比較的近距离通勤者に有意に多いといえる。

次に、マイカー通勤者のみによるOD交通量を、通勤交通量と考え、国道11号、旧国道11号、国道192号、国道55号、国道55号バイパス、国道439号、主要地方道徳島一引田線の7本の放射状主要幹線道路に割り振り、そして各区間の混雑対策支持者率を図-1に示す。

この図によると、国道192号においては全区間7,500人以上のマイカー通勤交通量がある。その中でも、国道192号の主要地方道徳島一引田線との

表-2 マイカー通勤対策の支持者が有意に多い特性

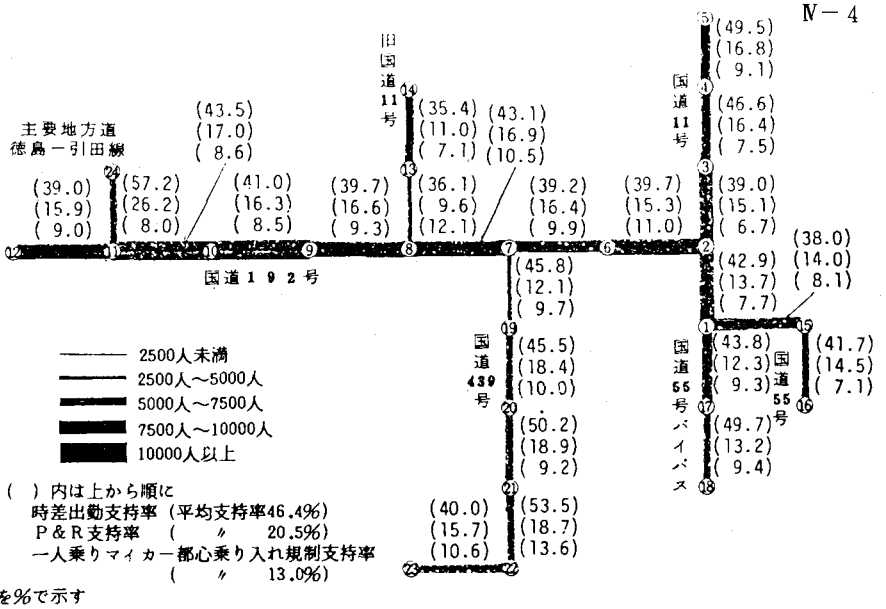
マイカー通勤 有意な属性	時 差 出 勤	P & B R	一人乗りマイカーの 都心乗り入れ規制
性別	———	女 性	(女性が少ない)
年 令	20才未満	30才代	40才以上
勤 務 地	徳 島 市 内	徳 島 市 外	徳 島 市 外
通勤時間	60分以上	20分未満	15分未満
通勤費用	5000円以上	2500円未満	2500円未満
備考 (支持者率)	46.4%	20.5%	13.0%

合流点付近では10,000人以上のマイカー通勤交通量となっている。

次に、マイカー通勤対策支持者率をみると、「時差出勤」は、主要地方道徳島一引田線と国道439号においては50%以上となっている。

逆に、旧国道11号では支持者率は低いといえる。また、絶対交通量として多いのは、国道11号と国道192号である。

次に、「P & R」は、主要地方道徳島一引田線においては支持者率



が26.2%と高いが、絶対交通量としては少ない。また、「一人乗りマイカー都心乗り入れ規制」は、国道439号において比較的支持者率が高くなっている。これらから、三つのマイカー通勤対策を実施した場合の効果を大まかに判断できる。

次に、これら三つのマイカー通勤対策支持者の特性を明らかにするためにAID分析を行った。分割は最小サンプル数が、20以下になると打切った。分割されたグループのうち、それぞれのマイカー通勤対策別に最大、最小支持グループの特性を表-3に示す。

これによると、各対策において「5年前の通勤手段」、「職業」、「年令」がそれぞれ第1分割要因として大きく影響しているといえる。また、支持者最大のグループの属性をみると、三つのマイカー通勤対策において共通なものは、「職業」、「年令」であるので、マイカー通勤対策を効果的に実施するには対象のマイカー通勤者の「年令」と「職業」により対応すべきことが明らかになった。

4. おわりに 今回

の研究ではマイカー通勤交通者の属性的特性を解明したにすぎないが、今後、これらマイカー通勤対策を実際に実行した場合の効果などについて研究をすすめたい。

表-3 マイカー通勤対策の最大、最小支持グループの有意に多いといえる特性

マイカー 通勤対策	支持者最大のグループ				支持者最小のグループ			
	グループ属性		人数	支持者率	グループ属性		人数	支持者率
	アイテム	カテゴリー			アイテム	カテゴリー		
時差出勤	5年前の通勤手段	乗用車、貨物車 ライトバン	124	0.500	5年前の通勤手段	乗用車、貨物車 ライトバン	26	0.039
	職業	技能、販売 サービス、管理 専門技術			職業	保安、農林 採鉱、運輸 事務		
	年令	40才未満			通勤費用	1000円未満		
	保有台数	1台以下						
P & R	職業	保安、農林 採鉱、技能 事務	51	0.353	職業	管理、販売 専門技術 運輸、サービス	52	0.019
	年令	40才未満			保有台数	0台		
	通勤費用	1000円未満			年令	50才以上		
一人乗り マイカー 都心乗り 入れ規制	年令	30才以上	45	0.356	年令	30才未満	112	0.036
	居住地	徳島市外						
	保有台数	3台以上						