

岡山・香川における通勤・通学の長期的傾向

岡山市 正員○大野雅彦
岡山大学 正員 明神 証
岡山大学 正員 山田正人

1. はじめに

昭和63年の瀬戸大橋開通によって、岡山・香川間の交通における所要時間は大幅に短縮され、新たな通勤・通学圏が形成されつつある。本研究は、通勤・通学の近年の傾向をふまえた上で、岡山・香川間の通勤・通学の長期的傾向を見通すものである。

2. 近年の通勤・通学の傾向

ここでは、下記の2通りの手法によって、近年の通勤・通学の傾向を分析する。

- (1)岡山、高松などの、都市圏の中心都市へ通勤・通学するものはどこに常住しているか（中心都市への通勤・通学）、及び中心都市に常住するものはどこへ通勤・通学しているか（中心都市からの通勤・通学）を表した距離分布の昭和45年、昭和55年、平成2年における推移から分析する(図1)。
- (2)昭和45年の本州側、四国側それぞれにおける主要都市のOD表を、フレーター法によって昭和55年、平成2年の発生、集中交通量に収束させる。そして、そのOD表と実際のOD表との比較から分析する。

これらによる分析の結果をまとめると、以下の通りである。

- ・通勤に関しては、中心都市と、そこからおおむね20km以内の市町村との間の通勤者の割合の増加が顕著である。
- ・通学に関しては、中心都市と、そこから20～30km以上の市町村との間の通学者の割合の増加が顕著である。20km以内の市町村の間では流動的である。
- ・中心都市間の通勤・通学に関してはともに増加傾向で、特に通学者の割合の増加が顕著である。

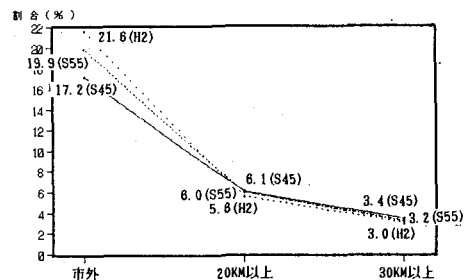


図1 岡山市への通勤

3. 岡山・香川における今後の通勤・通学の傾向

岡山・香川間、特に岡山・高松間における今後の通勤・通学の傾向を、所要時間や交通手段の類似した都市間との比較(表1)によって考える。

- (1)平成12年における岡山・福山間、岡山・姫路間の通勤者の割合(出発都市に常住する全自宅外就業者に対する割合)を回帰分析によって求めたものが図2である。これより、この割合が距離に比例すると仮定して平成12年における岡山・高松間の通勤者の割合を予測すると

岡山→高松0.149% 高松→岡山0.188% となる。(図3)

これに全自宅外就業者数の予測値(平成2年の数×昭和55年から平成2年の伸び率)をかけると、

岡山→高松430人 高松→岡山280人 となる。

また、通学においても同様にして

岡山→高松0.854%(570人) 高松→岡山2.179%(660人) となる。

- (2)岡山・高松間における今後の通勤・通学の傾向として以下のことが考えられる。

- ・通勤に関しては開通2年後の平成2年の段階では、開通後に通勤先を決定する状況にあった者の割合がまだ少なく瀬戸大橋開通の効果が十分に現れていないので、長期間にわたって徐々に増加するものと考えられる。

・通学に関しては類似都市間との比較から、高松から岡山への通学者はかなりの増加があるものと考えられる。

表 1 類似都市間との比較(平成 2 年)

類似都市間の通勤・通学

	岡山 →岡山	岡山 →岡山	岡山 →岡山	岡山 →岡山	岡山 →岡山	岡山 →岡山	岡山 →岡山	岡山 →岡山	岡山 →岡山	岡山 →岡山
中心駅間営業キロ(km)	58.3	84	93	105	75	75	80	90	109	105
平均所要時間(分)	87	84	93	105	75	75	80	90	109	105
J R 利用割合(%)	71.9	89.0	76.6	92.2	56.4	83.9	16.0	57.4	30.0	25.8
通勤者数 (a) (人)	372 (0.16)	491 (0.33)	80 (0.04)	71 (0.04)	222 (0.09)	709 (3.29)	73 (0.05)	342 (2.05)	113 (0.09)	139 (-)
通学者数 (b) (人)	137 (0.27)	677 (2.45)	21 (0.04)	520 (1.51)	5 (0.01)	374 (10.1)	8 (0.03)	59 (2.40)	17 (0.07)	12 (-)

岡山・香川間の通勤・通学

	岡山 →岡山	岡山 →岡山	岡山 →岡山	岡山 →岡山	岡山 →岡山	岡山 →岡山	岡山 →岡山	岡山 →岡山	岡山 →岡山	岡山 →岡山
中心駅間営業キロ(km)	72.1	50.5	44.3	22.7						
平均所要時間(分)	93	96	69	68	78	-	48	55		
J R 利用割合(%)	88.4	87.0	86.8	95.4	89.6	-	74.7	76.8		
通勤者数 (a) (人)	143 (0.06)	101 (0.08)	42 (0.02)	41 (0.17)	74 (0.04)	33 (0.02)	82 (0.05)	43 (0.18)		
通学者数 (b) (人)	150 (0.29)	176 (0.74)	26 (0.05)	67 (1.61)	157 (0.49)	15 (0.06)	143 (0.45)	13 (0.31)		

- ・ 平均所要時間、J R 利用割合は通勤、通学全体に対するもの。
- ・ 平均所要時間は国勢調査。
- ・ J R 利用割合は国勢調査をもとに算出。
- ・ (a)は出発都市に在住する全自外就業者、(b)は全通学者に対する割合。
- ・ 一は不明。
- ・ 倉敷の中心駅は児島駅とした。

平均所要時間、J R 利用割合は通勤、通学全体に対するもの。

平均所要時間は国勢調査。J R 利用割合は国勢調査をもとに算出。

(a)は出発都市に在住する全自外就業者、(b)は全通学者に対する割合。

一は不明。

倉敷の中心駅は児島駅とした。

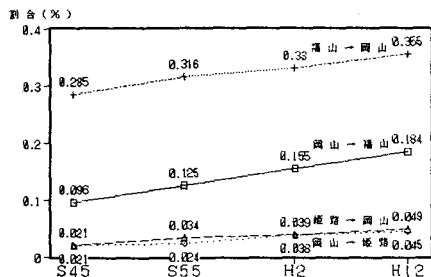


図 2 割合の推移(通勤)

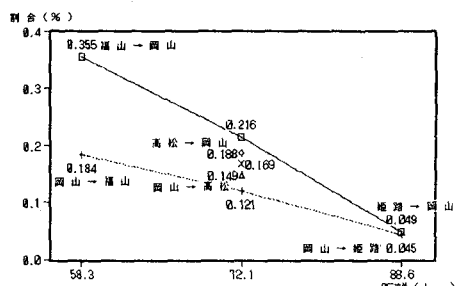


図 3 割合と距離の関係(通勤)

(3)その他の都市間における今後の通勤・通学の傾向として以下のことが考えられる。

- ・ 岡山・坂出間、高松・倉敷（特に児島地区）については岡山・笠岡間、高松・観音寺間との比較から、通勤・通学者に占める中心都市への、つまり坂出→岡山、倉敷→高松の割合が高くなるものと考えられる。
- ・ 倉敷・坂出間については20km程度の距離であるが、通勤・通学の交通手段がほぼ鉄道に限られるため、通勤者数が通学者数を大幅に上回ることはいずれ考えられない。

4. おわりに

以上、約20年間にわたる通勤・通学の傾向からのかなりラフな推計方法によるものであるが、特に通勤者の割合についてはこんなものではないかと感じている。