

地方都市と周辺過疎地域における交通行動実態調査

エイトコンサルティング 正会員 ○坪内 謙治 鳥取大学 正会員 喜多 秀行
鳥取大学 正会員 多々納裕一 鳥取大学 正会員 小林 潔司

1. はじめに

都市交通を中心として発展してきた従来の交通需要分析では、交通手段の選択に際してすべての人に同じ選択肢が与えられていると仮定されるのが一般的であった。しかし過疎地域では個人の属性やかかわれている環境によって利用することのできる交通手段が異なるため、都市交通需要分析の枠組をそのまま過疎地域に適用することには問題がある。しかしどのような場合にいかなる交通手段が利用可能であるかは現在のところあまりよく分かっていない。

そこで本研究では、過疎地域における交通手段の利用可能性に関する実態分析を行なう。

2. 過疎地域の交通行動実態調査と分析対象地域

過疎地域における住民の交通行動を把握するため平成5年12月に鳥取市と周辺6町村4600世帯を対象とするパーソントリップ調査を行なった。その際自家用車などの保有状況や使用形態、家族構成などについての調査を併行して実施した。本研究ではこのうち過疎地域として八頭郡若桜町を、地方都市内の地区として鳥取市湖山町を取り上げ、交通特性や利用者属性の違いを分析する。

八頭郡若桜町は鳥取県の南東部、鳥取市まで31Kmのところろに位置する。人口は6004人（1990年）である。町内を、国道29号線が通っており、公共交通機関はJR若桜線（若桜―郡家（郡家からは因美線で鳥取へ行ける））が上下線合わせて20本、路線バス（若桜車庫―鳥取駅）が上下便合わせて59便ある。人口は年々減少が目立ち山村における人口流出の悩みを持っている。このために山村振興特別開発事業地域の指定（昭和42年）などを受けている。

鳥取市湖山町は市の中心部（鳥取駅付近）まで約5Kmのところろに位置する。人口は12772人（1993年）である。町内にはJR山陰線（湖山―鳥取）が上下線合わせて58本、路線バス（鳥商前―鳥取駅）が上下便合わせて232便ある。昭和40年ごろから鳥取大学や県立の農業・工業・商業の各高校ができる

など文教地区として発展してきている。

3. 過疎地交通の実態と利用制約の分析

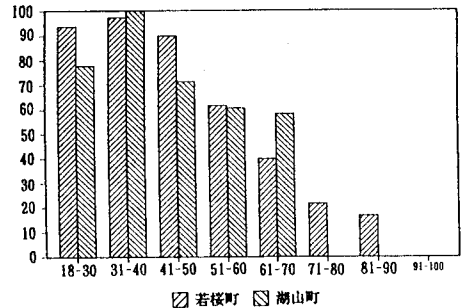
交通手段利用の実態の違いが、交通手段の利用可能性の違いに起因するものと考え関連項目のデータを分析した。

本研究では、両地区の住民の運転免許保有率、外出率、属性別の交通手段分担率を求め、交通手段利用の実態を比較した。

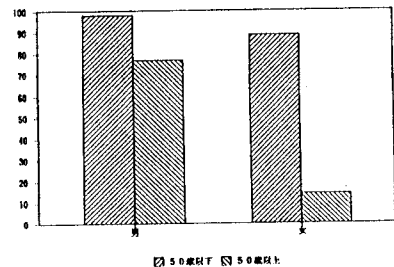
年齢別免許保有率より湖山町に比べ若桜町の高齢者の免許保有率が高いことが分かる。これは過疎地域では公共交通機関が不便なため高齢者でも自家用車を運転しなければならないといった状況を表わしている。

若桜町の性別免許保有率より、50歳以上の女性の免許保有率が男性と比べ極端に低いことが分かる。よって住民の運転免許保有率の50歳以下と比べた50歳以上の保有率の低さの原因は、50歳以上の女性の運転免許保有率の低さであると言える。

年齢別免許保有率（18歳以上）



性別免許保有率：若桜町（18歳以上）



外出率（調査日に1度以上外出した人の比率）の分析結果から、若桜町の高齢者の外出率は湖山町のそれより低いことが分かった。これは過疎地域では高齢者を中心として様々な利用制約のもとで結果的に利用可能な交通手段がなく外出できなかった住民がいたためと判断できる。過疎地域ではこのような状況が頻繁に生じていると思われるため、今後は非外出者について、その原因となった利用制約を探ることも必要である。

交通手段分担率は、分析に必要な調査項目のすべてが記入されている調査票（若桜町58世帯129個人、湖山町60世帯145個人）を用いて分析を行なった。利用交通手段は両地区とも自家用車が主流でありその比率は50%を占めていた。自転車の比率は湖山町の10.3%に対して若桜町では7.6%と低いが、バイクの比率は湖山町の0.4%に対し若桜町は2.0%と高かった。また鉄道とバスの比率は湖山町の7.7%に対し若桜町は4.4%と低かった。

以上より過疎地域ではトリップの目的地が自転車による移動圏を越えることが多いため、これらの利用が都市地域に比べて低く代わりにバイクが利用され、また自家用車が主流ではあるものの、それを利用できない人は公共交通機関が不便な為、送迎バスを利用しているという構図が浮かび上がってくる。

またトリップ目的による手段選択の違いに関し、同じ地区内においても通勤、買い物、通学により利用交通手段が大きく異なり、地区によりその内訳もかなり異なるとの結果が得られた。これは交通

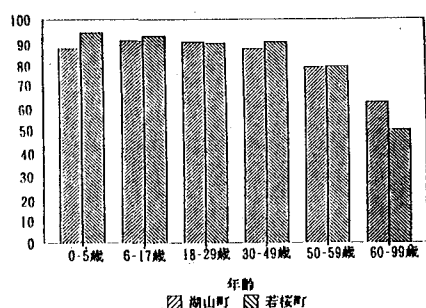
手段選択に関わる制約条件が個人の属性やトリップ特性により異なるためと推察され、利用制約の分析にあたっては個人属性の考慮が重要となることを示唆している。

4. おわりに

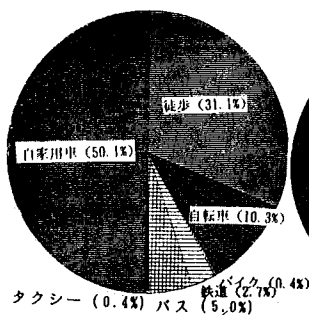
本研究では過疎地域における住民の運転免許保有率、外出率、交通手段分担率を求め、地方都市と比較しながらそのような結果をもたらした要因である利用制約について考察した。その結果過疎地域では交通手段の主流は自家用車であるがその比率や、その他の交通手段の分担率はトリップ目的や職業によって異なることが分かった。このようなことから交通手段利用に係わる制約条件は個人の属性やトリップ特性によって異なるといえる。

したがって、公共交通のサービス水準が低い過疎地域等の交通計画を策定する際には、上述のような利用制約の存在をまず認識しておくことが必要であり、個々の利用制約をどのようにすれば緩和することができるかといった観点からシステム整備を検討することが要請されている。そのためには、交通行動実態調査に基づいて本研究の中で試みた実証分析を他の利用制約についてさらに進めるとともに、多様な利用制約の存在下における交通行動選択結果を分析する新たな方法論の開発が必要である。

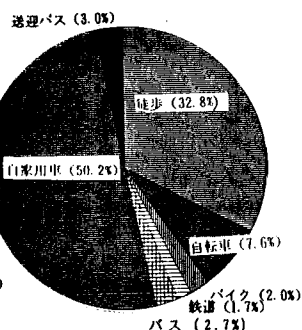
なお、本研究を進めるにあたり鳥取大学工学部奥山育英教授には多大なるご協力をいただいた。記して謝意を表する次第である。



住民の外出率（湖山町・若桜町）



交通手段分担率（湖山町）



交通手段分担率（若桜町）