

福岡・北九州両市における都市高速道路の 利用実態に関する研究

九州大学工学部 学生員○岡野 幹夫 正 員 榑木 武

学生員 五十嵐 智章 学生員 梶田 佳孝

1. はじめに

出発地と目的地との間に都市高速道路と一般道路など複数の経路が存在する場合、利用者はそれぞれの交通経路に関する独自の判断基準に基づいて経路選択を行っている。即ち、選択基準は選択要因ごとの経路選択特性値に加えて、OD特性や個人属性・目的等によっても異なる。つまり、これらの因果関係、特性を正しくつかむことが都市高速道路の問題点、料金水準、経営改善のための施策などいろいろな課題に対処していくとき、最も重要である。

昨年、AHP手法による都市高速道の利用選択モデルの構築¹⁾を行ったが、福岡・北九州両市の都市高速道路に関する利用実態については、ほとんど明らかにされず、AHPの一対比較の個人データによってのみ分析を進めたため、属性間に見かけ上の違いや同一性が生じている恐れがあり、信憑性に欠けたものとなっている。そこで本研究では、両市の都市高速利用者増加の施策提案を第一の目標とし、福岡と北九州の利用実態の違いや、項目別の利用実態の特性を把握するものである。また、利用実態を踏まえた上で、利用意識の分析、意識モデルの構築を行うための一助にするものである。

2. アンケート実施概要

両市の利用実態・利用意識を把握するための基本データとしては、平成6年度に行われたアンケート調査を用いた。そのアンケートの調査概要を表-1に、調査項目を表-2に示す。

3. 福岡・北九州両市の利用実態について

3.1 単純集計による両市の比較

まず、福岡と北九州で表-3に示す項目に関して差があるか否かを分析した。車の利用目的においては、北九州の通学通勤の構成比が福岡より大きく、業務目的が小さい。都市高速利用頻度を比較すると、北九州の方が若干多く利用されているようである。都市高速利用目的においては、両市とも私用等が約60%と過半数を超え、差は認められない。両市の都市高速の最長区間距離は福岡が14km、北九州が31.2

表-1 アンケートの調査概要

アンケート方式	現地配布郵送回収法・留置き調査法
アンケート対象地域	福岡都市圏 北九州都市圏
アンケート用紙配布期間	平成6年10月26日～11月17日
回収(郵送)締切日	平成6年11月30日
配布枚数	437枚 497枚
回収枚数	181枚 140枚
有効枚数	171枚 127枚
回収率	41.4% 28.2%
有効回収率	39.1% 25.6%

表-2 アンケートの調査項目

1. 性別 2. 年齢 3. 住所 4. 職業 5. 車の利用曜日
6. 車の利用目的 7. 利用車種 8. 都市高速利用頻度
9. 都市高速利用目的 10. 都市高速利用距離
11. 目的地までの所要時間
12. 料金負担(個人負担か会社負担か)

表-3 福岡と北九州の単純比較

	車の利用曜日	車の利用目的	利用車種	都市高速利用頻度	都市高速利用目的	都市高速利用距離	所要時間	料金負担
福岡と北九州との間の差	×	○	×	○	×	○	○	×

○: 差がある ×: 差がない

kmであるが、両市の平均利用距離は福岡が8.57km、北九州が15.36kmとなっている。しかし、両市の平均所要時間は、福岡55.1分、北九州41.3分となっており、北九州の方が短時間であるといえる。このことから、福岡においては都市高速を利用する前後の一般道路の利用距離が長いと考えられる。料金負担については、両市とも個人負担が過半数を超えているが、北九州の方がより個人負担の割合が高い。

3.2 クロス集計による項目別の利用実態

項目毎の利用実態を把握するため、表-4に示すとおりクロス集計を行い、項目によって差があるか否かを福岡・北九州両市について分析した。そのうち、次に示す項目に関する特性についての分析結果を示す。

3.2.1 都市高速利用頻度に関する特性

男女間では両市とも女性の方が若干利用頻度が低い、年齢によって北九州では有意差が認められ、若年層の頻度が低い。また両市とも職業によって利用頻度が異なり、有意の差が認められた(図-1)。

さらに車の利用目的間・都市高速利用目的間では両市とも顕著な差が現れ、業務目的の頻度が高く、私用目的の頻度は低い(図-2)。北九州では通勤通学の利用頻度が福岡より若干高い。

[illegible]

職業—都市高速利用頻度(福岡)

職業	5日以上	週3日~4日	週1日~2日	月1日~3日	年1回	使わない
公務員	2.0%	15.0%	10.0%	35.0%	45.0%	0.0%
会社員	2.0%	15.0%	25.0%	15.0%	25.0%	0.0%
自営業	2.0%	0.0%	10.0%	42.0%	58.0%	0.0%
学生	2.0%	0.0%	0.0%	15.0%	15.0%	0.0%
専業主婦	2.0%	0.0%	0.0%	0.0%	45.0%	0.0%
無職	2.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
その他	2.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

車の利用目的—都市高速利用頻度（福岡）

利用頻度	通勤・通学 (%)	業務 (%)	私利用 (%)
5日以上	5.0	5.0	0.0
第3日～4日	10.0	20.0	0.0
第1日～2日	15.0	30.0	5.0
月1日～3日	25.0	30.0	30.0
年間	15.0	35.0	45.0
わからない	5.0	5.0	5.0

車の利用目的—都市高速利用頻度（北九州）

利用頻度	通勤・通学	業務	私用等	その他
週5日以上	10.0%	14.0%	0.0%	10.0%
週3~4回	11.0%	20.0%	0.0%	10.0%
週1~2回	16.0%	40.0%	11.0%	10.0%
月1~3回	25.0%	20.0%	40.0%	10.0%
年に1回	23.0%	7.0%	33.0%	10.0%
使わない	0.0%	0.0%	11.0%	0.0%
その他	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

全体的に両市とも似たような特性を示している。男女間では業務目的の割合に差があり、女性においては私用目的が圧倒的に大きい。年齢間でも、若年層では私用目的が圧倒的であり、職業間でも差が大

職業—都市高速利用目的（福岡）

職業	私用等 (%)	業務 (%)	通勤・通学 (%)
その他	55.0	35.0	10.0
無職	95.0	5.0	0.0
専業主婦	90.0	10.0	0.0
学生	20.0	0.0	80.0
自営業	70.0	30.0	0.0
会社員	45.0	55.0	0.0
公務員	30.0	70.0	0.0

職業—都市高速利用目的（北九州）

職業	その他	私用等	業務	通勤・通学
その他	20%	0%	0%	80%
無職	10%	0%	0%	90%
専業主婦	0%	100%	0%	0%
学生	0%	0%	0%	100%
自営業	0%	0%	70%	30%
会社員	0%	0%	50%	50%
公務員	0%	100%	0%	0%

福岡においては居住地と料金負担によって有意の差が現れ、中央地区（福岡市中央区・博多区）では比較的利用距離が短く、会社負担では個人負担より短い。この原因として、中央地区からは都市高速の端から端まで余り利用しないということと、個人負担では、目的地までの距離が短い時、都市高速の利用を控えるといったことが考えられる。その他の項目では差は現れなかった。北九州においては、全ての項目間に差は認められなかった。

1) 安田 直由：福岡・北九州両市における都市高速道路の利用選択モデルの構築に関する研究