

休日に北九州市都心へ向かう自動車保有者の交通行動について

- 都心における駐車条件も考慮して -

九州工業大学大学院 学生会員 近重 宏徳

九州工業大学大学院 学生会員 西原 将太

九州工業大学 正会員 渡辺 義則

九州工業大学 正会員 寺町 賢一

1. はじめに

イベントのある休日に北九州市都心へ向かう人を対象とした既往の研究^{1), 2)}において, 自動車を持っているのにも関わらず, 自動車を利用せず公共交通を利用して来街した人は, 2007 年で 41(%), 2008 年で 48(%)と約半数も存在した. その要因は, 『普段の公共交通利用頻度』や『同行者人数』, 『当日の所要時間』といった“交通特性”が大きく寄与していることが分かった. しかしながら交通特性以外に, 都心における駐車条件も, 自動車保有者にとって公共交通を利用する要因となるのではないかと考え, 本研究では, 駐車条件と交通特性の両面から自動車保有者の交通行動について分析する.

2. 調査概要

本研究では, 北九州市都心で毎年開催されている「エコスタイルタウン」という環境イベント来場者に対して, アンケート調査を行った. 調査では, 「自動車保有者用」と「自動車非保有者用」の 2 種類に大別し, さらに「自動車保有者用」に関しては, 当日の交通手段別に「自動車利用者用」と「公共交通利用者用」の 2 種類を用意し, 合計 3 種類の調査票を準備した. アンケートの調査概要を表-1 に示す.

3. 調査結果

今回の調査では 569 部の有効回答を得ることができた. その内訳を図-1 に示す. 全回答者の約 58(%)が自動車保有者であり, そのうち, 調査当日の交通手段が自動車, 公共交通, 徒歩・自転車の人は, それぞれ, 約 45(%), 41(%), 14(%)であった. 表-2 に, 自動車保有者のうち当日の交通手段が自動車と公共交通の比較を示す. χ^2 検定の結果より, 性別・年齢・居住地区の分布について有意な差がないといえる. つまり, 性別や年齢を問わず, また, 北九州市内外の全域にわたり自動車を持っているのにも関わらず公共交通を利用して来街した人がいたということである.

表-1 アンケート調査概要

調査期間	2009年10月17日(土)・18日(日)
調査方法	ブース訪問者への直接配布・回収
調査対象	エコスタイルタウン来場者
有効回答数	自動車保有者用: 330部 / 自動車非保有者用: 239部

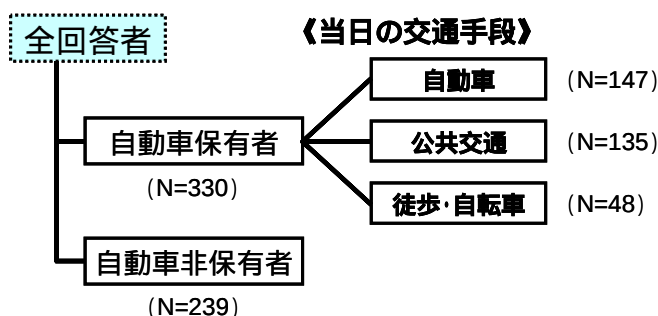


図-1 アンケート回答者分類

表-2 自動車・公共交通利用者の個人属性の比較

比較項目		自動車	公共交通	χ^2 検定適合率
性別	男性	59 (41.0%)	55 (43.0%)	73.9%
	女性	85 (59.0%)	73 (57.0%)	
年齢	20代以下	24 (16.7%)	15 (11.1%)	5.1%
	30代	45 (31.3%)	27 (20.1%)	
	40代	32 (22.2%)	33 (24.6%)	
	50代	19 (13.2%)	31 (23.1%)	
	60代以上	24 (16.7%)	28 (20.9%)	
居住地区	小倉北区	31 (21.2%)	24 (17.8%)	35.9%
	小倉南区	29 (19.9%)	33 (24.4%)	
	戸畑区	7 (4.8%)	13 (9.6%)	
	門司区	12 (8.2%)	16 (11.9%)	
	八幡西区	27 (18.5%)	14 (10.4%)	
	八幡東区	7 (4.8%)	5 (3.7%)	
	若松区	8 (5.5%)	7 (5.2%)	
	市外	25 (17.1%)	23 (17.0%)	

単位: 人

4. 自動車保有者の交通行動に与える影響

本研究では, 自動車保有者のうち自動車利用者と公共交通利用者について, 交通特性以外に, 都心における駐車条件にも着目し, 交通行動への影響を分析する.

(1) 駐車条件が与える影響

自動車保有者に対し, 当日の交通手段別に以下の質問を設けた. 自動車利用者には“当日大きなイベントがあり, 駐車場の確保が困難であると考えられるのにも関わらず, 自動車”, 公共交通利用者には“自動車を持っているのにも関わらず, 当日, 会場まで自動車

表-3 駐車条件をどの程度重視しているか
 (“非常に重視している”と回答した割合)

質問項目	自動車	公共交通
駐車場が見つけれられるかどうか	83 (56.8%)	82 (60.7%)
駐車料金の総額	75 (52.8%)	68 (51.5%)
昼間、上限500円で駐車できる	76 (57.1%)	59 (46.8%)
駐車場へ入る待ち時間の長さ	65 (44.8%)	62 (46.3%)
駐車場から目的地までの距離	55 (37.9%)	50 (37.3%)
駐車場のサービス券が得られるかどうか	58 (40.0%)	47 (35.3%)
駐車場の外に待つスペースがない	57 (41.0%)	42 (31.3%)
昼間、上限800円で駐車できる	36 (33.0%)	30 (26.3%)

単位:人

を使わずに”それぞれ来ているが、駐車条件についてどの程度重視しているかを“非常に重視する”から“全く重視しない”までの5段階で問うた。表-3に“非常に重視する”と回答した結果を示しており、50(%)以上が回答した項目については、表中で太字斜体としている。表-3より、公共交通利用者よりも自動車利用者の方が、駐車条件を気にかける傾向にあると推察できる。また、自動車利用者は『昼間、上限500円で駐車できる』という点を、公共交通利用者は『駐車場が見つけれられるかどうか』という点を重視した結果、各交通手段を選択して来街したと捉えることができる。

しかしながら、自動車・公共交通利用者の両者に顕著な差は無く、むしろ、自動車保有者が駐車条件に関してどのように考えているかといった傾向と捉えた方が良いのかもしれない。

(2) 中心市街地における当日の行動が与える影響

来街目的について

自動車・公共交通利用者について来街目的の個数を比較すると、両者の70(%)以上の方は、来街した目的が1個であった。併せて、当日北九州市都心以外での予定があるか否かを問うたところ、両者ともに80(%)以上の方が、“決まった予定はない”と回答していた。つまり、都心への来街目的の個数や都心以外での行動が、当日の交通手段に影響したとは考えにくい。

滞在時間について

来街目的同様、都心での滞在時間も比較したところ、当日の交通手段による有意な差はなかった。すなわち、都心での滞在時間が、当日の交通手段選択要因にはならないと推察される。

(3) 交通特性が与える影響

交通特性について、当日の同行者人数と平日の自動車・公共交通利用頻度について分析を行った。その結果、三人以上で来街する場合には自動車を、一人で来

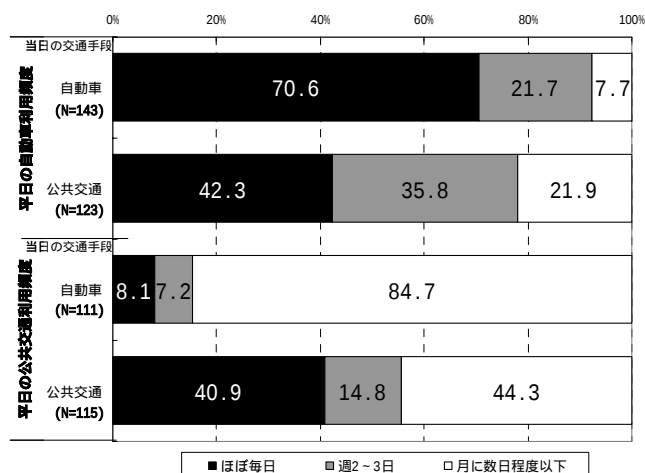


図-2 平日の自動車・公共交通利用頻度の比較

街する場合には公共交通を利用していた。さらに、平日の利用頻度において、自動車の利用頻度が高い人は当日に自動車を、公共交通の利用頻度が高い人は当日に公共交通を利用すると傾向が見られた(図-2)。

5. まとめ

本研究では、都心における駐車条件と交通特性の両面から自動車保有者の交通行動について分析を行った。その結果、今回得られたデータからは、駐車条件が当日の交通手段選択の決定的な要因とはならないのではないかと推察された。また、駐車条件以外にも都心における当日の行動について分析を行った。自動車・公共交通利用者の両者において、“来街目的”や“滞在時間”といった項目に関して、統計的に有意な差は見られなかった。

しかしながら、公共交通利用者は当日“一人もしくは二人”で来街しており、さらに平日においても公共交通を利用する頻度が高かった。反対に、自動車利用者は当日“二人以上”で来街し、平日に自動車を利用する頻度が高かった。

以上より、自動車保有者の交通行動に影響を与えるのは、都心における駐車条件や当日の行動・交通特性よりも、“普段の交通行動”や“当日の同行者人数”といった要因の方が大きいのではないかと推察される。

- 参考文献
- 1) 金築正文, 渡辺義則, 寺町賢一, 近重宏徳「自動車から公共交通へと交通手段の転換を促進する要因に関する一考察」日本都市学会第55回大会, pp66-67, 2008
 - 2) 近重宏徳, 渡辺義則, 寺町賢一「石油価格高騰が自動車保有者の交通行動に与える影響について」日本都市学会第56回大会, pp76-77, 2009