

IV-18

交通特性変化の全国比較

八戸工業高等専門学校 ○学生員 谷本真佑
 八戸工業高等専門学校 正会員 今野恵喜
 東 北 大 学 正会員 徳永幸之

1. はじめに

自動車交通手段シェアの大半を占めて久しい。さらに、近年でも車利用の増加傾向は続いており、都市部では渋滞の慢性化や深刻化、地方部では渋滞の頻発とバスなどの公共交通の衰退など、その影響は都市部、地方部を問わず大きくなっている。

本研究ではそれらの背景を探るべく、都市規模や年齢等の違いが住民の交通選択行動の変化にどのような違いをもたらしたかを過去の研究¹⁾²⁾³⁾を参考に分析し、今後の交通政策等において考慮すべき点を検討することを目的とする。

2. 分析の概要

本研究では昭和62年及び平成11年に実施された全国都市パーソントリップ調査（国土交通省・都道府県、以下PT調査と略す）の中から2時点比較が可能な都市（市街化区域）居住者を対象に、この12年間における免許保有と自動車利用の変化をコーホータ的に分析することにより、各地域の交通特性を見出すことを試みる。

分析都市は表1の通りであり、人口規模により分類した。東京や大阪近辺ではその中心都市へ向かう交通が卓越していると予想し、これらは別のカテゴリへ加えた。分析対象者は自動車免許取得可能な18歳以上の男女とした。本研究で使用するPT調査データは12年の時間間隔があるため、本分析における年齢階層は12歳刻みとした。性別・年齢階層別の分析は、サンプル数の問題で都市別での分析は困難なため表1の都市群別に分析することとする。

PT調査データの書式に従い、免許保有者を「普通又は大型免許保有者」と定義した。自動車利用可能者の定義は調査年ごとに異なるため、昭和62年については「普通車又は貨物車利用者」を、平成11年については「専用又は共用使用可能な自動車保有者」をそれぞれ自動車利用可能者と定義した。

3. 分析結果・考察

図1は、東京圏における性別・年齢階層毎の免許

表1 分析都市とその分類

東京圏	東京23区 横浜市 川崎市 千葉市 町田市 松戸市 所沢市
大阪圏	大阪市 堺市 神戸市 京都市 奈良市 宇治市
地方中 核都市	札幌市 仙台市 名古屋市 広島市 福岡市 北九州市
地方中 核都市	宇都宮市 新潟市 金沢市 岐阜市 静岡市 浜松市 姫路市 松山市 熊本市 鹿児島市
拠点 都市	釧路市 弘前市 盛岡市 秋田市 郡山市 高崎市 熊谷市 富山市 高岡市 甲府市 長野市 豊橋市 春日井市 津市 大津市 呉市 下関市 徳島市 高松市 高知市 佐賀市 宮崎市
中小 都市	塩釜市 湯沢市 桐生市 上越市 山梨市 富士吉田市 海都市 松江市 安来市 徳山市 岩国市 阿南市 今治市 新居浜市 南国市 鳥栖市 人吉市

保有率と車利用可能性の傾向を示したものである。例えば「18→30歳男」とは、昭和62年の「18～29歳の男性」は平成11年には「30～41歳の男性」になっていることから、この2時点の免許保有率と車利用可能性をプロットしたもので、ほとんどの性別・年齢階層で右上方向に増加している。ただし、その伸びは各年齢層で異なる。東京圏では若年層ほど車利用可能性の伸びが小さいという傾向にあるが、「30～41歳」→「42～53歳」の女性は高い伸びを示した。このような傾向は大阪圏でもほぼ同様である。また、東京圏の「18～29歳」→「30～41歳」の男性では、免許保有率が減少し車利用可能性が増大する結果となった。これらの都市圏では、車を利用せずとも生活ができるほどの公共交通が整備されているため車利用可能性の上昇が抑制され、このような環境が若年層の免許保有率に影響していると思われる。

図2は、地方中核都市について免許保有率と車利用可能性の関係を描いたものである。東京圏・大阪圏と比べると、全体に免許保有率と車利用可能性が高く、女性の中高年層における伸び率が高くなって

いる。また 45° 線に近いことから、免許を保有すれば車を利用する可能性が高いことを示している。このような傾向は中核、拠点、中小の各都市でも認められた。これらの「地方圏」においては男性若年層の車利用可能性の高さが目立った。また、「54～65 歳」→「66 歳以上」の車利用可能性の伸びも目立った。地方圏での車利用必要性が高まるのは公共交通よりも自動車利用の利便性が高いためと思われる。

図 3 は、「18 歳～29 歳」→「30 歳～41 歳」において各都市圏別に見た免許保有率と車利用可能性を示したものである。なお拠点都市は、中核都市とほぼ同じ値を示したためグラフからは除外した。東京圏の男性を除いて免許保有率と車利用可能性は増加している。全体的に男性より女性の免許保有率と車利用可能性が増えているが、商業地の郊外移転に伴う主婦の買物行動の変化や就業女性の増加が車を利用する機会を増加させたと考えられる。

図 4 は、「30 歳～41 歳」→「42 歳～53 歳」について、図 3 と同様に免許保有率と車利用可能性を示したものである。ここでは、中核、拠点、中小各都市の動向がほぼ同じであったため、グラフでは中核都市で代表させた。また、同様の理由で大阪圏を東京圏で代表させた。ここでは、女性の免許保有率と車利用可能性の増加が図 3 の若年層以上に目立つ。これは、商業地立地の影響に加え、家庭内で車を購入する余裕が出てきた主婦の割合が増えたためと思われる。

4. おわりに

本分析で、昭和 62 年と平成 11 年の間で「地方圏の人」「女性」「30～41 歳→42～53 歳」がより車を利用する方向に変化していることがわかった。今後、更に車利用が増えるであろう地方圏において、交通の円滑化と公共交通の活性化への取り組みが必要と考える。

参考文献

- 1) 木原太，徳永幸之，須田熙 (1995)「地下鉄沿線地域の交通特性の変化分析」土木計画学研究・講演集，pp.155-158
- 2) 松井達也，徳永幸之 (1998) 地方都市郊外における私事交通の特性変化分析」土木計画学研究・講演集，pp.375-378
- 3) 木村俊宏，徳永幸之 (1999)「地下鉄沿線における女性の平日買物行動の変化分析」日本都市計画学会学術研究論文集，pp.739-744

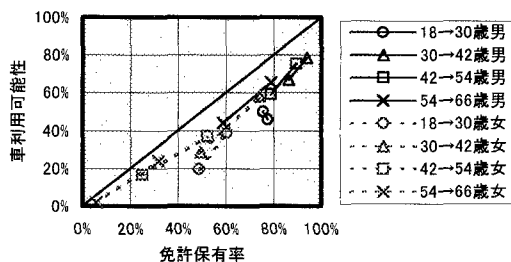


図1 東京圏における免許保有率と車利用可能性

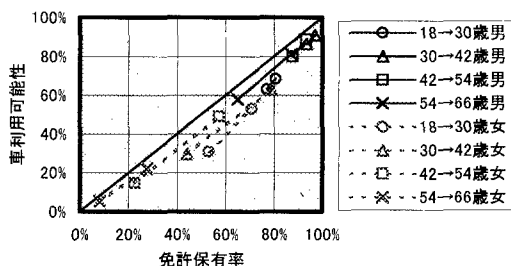


図2 中核都市における免許保有率と車利用可能性

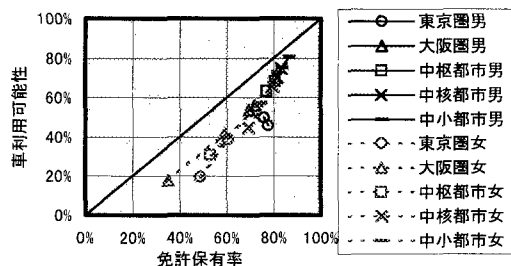


図3 若年層(「18～29歳」→「30～41歳」)における免許保有率と車利用可能性

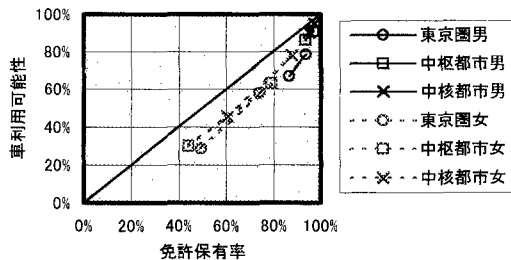


図4 中年層(「30～41歳」→「42～53歳」)における免許保有率と車利用可能性