

居住者の広域交通行動変化に着目した都市類型化

岡山県庁 正会員 ○窪田 雅雄

岡山大学環境理工学部 正会員 谷口 守

岡山大学環境理工学部 正会員 阿部 宏史

1. はじめに

わが国で実施されてきた交通調査は、都市圏 P.T 調査などの都市圏交通計画策定を目的としたもの、或いは旅客流動調査などの都市間交通計画策定を目的としたものに大別できる。このような交通調査の枠組みがつけられた時代と比較して、現代の個人の交通行動は社会の変容と共に大きく変化しつつある。特に、都市圏の枠にとられない交通行動については現在までに研究として実態が十分に明らかにされておらず、また、実態を明らかにすることを目的とした交通調査が実施されているわけではない。

そこで本研究では都市圏の枠を越える広域的な交通行動に着目し、多様な都市の交通行動の特徴と経年変化の傾向を明らかにし、その分析結果を通じて都市の類型化を行う。

2. 使用データ

本研究では上記の主旨に沿った分析を可能にするデータとして全国 P.T 調査を使用する。全国 P.T 調査は本来、広域性に着目した都市居住者の交通行動を明らかにするために実施された調査ではない。しかし、下記の諸点から本研究の使用データとして最適であると考えられる。

- 1) 個人の 1 日の交通行動すべてを調査しているため、広域的な交通行動も調査データに含まれている。
- 2) 多様な都市を同時点で調査しているため、特性の異なる都市間での比較ができる。
- 3) 3 時点にわたる同一都市のデータが存在するため、同一都市に関して年度間での比較ができる。

本研究では経年比較を行うため、過去 3 時点とも調査されている 54 都市を分析対象とする。

3. 分析の概要

本研究では広域的交通行動の変化が現れる調査項目として、トリップの目的地と距離に関するデータに着目する。トリップの目的地について 1) 自都市以外、2) 大都市圏、3) 近隣主要都市、4) 遠隔地の 4 種類を設定し、

都市ごとに各目的地へのトリップ構成を算出、分析した。また、結果を相互に比較することとした。なお、本研究では最終目的地だけでなく、途中で経由された都市もなんらかの理由（交通結節点等）によって選択されたと考え一つの目的地として扱う。設定した目的地ごとの分析項目を以下に示す。

- 1) 自都市以外を目的地として選択した割合を自都市非選択率として分析する。
- 2) 東京、名古屋、大阪の三大都市圏を目的地として選択した割合を大都市圏選択率として分析する。
- 3) 分析対象都市の近隣にある母都市的な機能を有する都市を目的地として選択した割合を近隣主要都市選択率として分析する。
- 4) 累積距離が居住都市から 30km 以遠のトリップに着目して分析する。累積距離とは目的地の都市までの単純な都市間の距離ではなく、実際の総移動距離である。なお、都市圏域内に OD がおさまるデータも分析対象に含まれている。

分析の際、54 都市には多様な性格を有する都市が含まれており、まとめて分析するのは適当ではないため、本研究では「大都市圏中心都市」等の 4 つの都市形態を設定した。また、平日・休日で交通行動に違う傾向が現れると考えられるため、平日・休日別の分析も行う。

4. 都市形態別の分析結果

- 1) 大都市圏中心都市は自都市圏内での交通行動がほとんどであり、休日において広域化の傾向にある都市が多い。また、東京区部や大阪に対して衛星都市のような交通行動をとる都市がみられる。
- 2) 大都市圏衛星都市は、近隣主要都市への交通行動が多く他都市への交通行動がほとんどである。また、平日の方が他都市への交通行動が多くみられる。名古屋圏の都市は東京圏、大阪圏の都市ほど近隣主要都市に強く依存していない。
- 3) 地方中心都市は自都市内での交通行動がほとんどであり、休日に他都市への交通行動が比較的多くみられ

