

宇部市の地域別マイカー利用動向の分析

山口大学大学院 学生会員 ○ 柳井 隆宏 スーパーモリナガ 非会員 峰松 浩純
建設技術研究所 正会員 桜井 宏司 山口大学大学院 正会員 榊原 弘之

1. はじめに

本研究では、マイカーに対する依存度の高い地方都市の一例として山口県宇部市を取り上げ、地域別のマイカー利用動向を分析することにより今後のまちづくりに対する知見を得ることを目的としている。

2. 宇部市交通実態調査の概要

本調査は宇部市において、自動車の利用率、公共交通の利用率、時間帯別の交通流動傾向、発生量・集中量の多い地域などの交通実態を捉えることを目的として実施された。宇部市在住の約 18 万人の住民のうち、南部の 22 の小学校区に属する 6750 世帯（13500 人）を対象に実施された。平日は 2006 年 11 月 7 日、休日は 11 月 3 日を基準調査日としている。交通流動については、第 3 次地域区画（3 次メッシュ）を単位として集計を行った。調査の結果、計 6016 人の回答が得られ、回答率は約 45%であった。

3. 居住地区別のマイカー依存度の比較

居住地区がマイカー利用動向に及ぼす影響を明らかにするために、居住地別の自家用車利用率の比較を行った。まず、回答者の居住地区を 3 次メッシュ単位で集計した。次に、当該地区に居住する回答者の全トリップ中で自家用車を利用するトリップの比率を自家用車利用率とした。図 1、図 2 に平日と休日の自家用車利用率を表す。図中の楕円内が概ね市街地に該当する。図より、以下の点が明らかとなった。

- ・平日と休日ともに、市街地に居住する回答者より、郊外に居住する回答者の方が自家用車利用率が高い傾向が明らかとなった。特に、平日の東部郊外において、マイカーが利用される傾向が高い。
- ・同一地区の平日、休日の自家用車利用率を比較した場合、平日の方が自家用車利用率が高い地区が多い。

次に、交通目的別に自家用車利用率の比較を行った。交通実態調査においては、買物、通勤の 2 目的が、交通目的の上位に挙げられた。図 3 は、居住回答者数の多い 54 メッシュについて、自家用車利用率に対する累積地区数をこれらの目的別に示している。買物目的の交通においては自家用車利用率が 80%以下の地区も多く、

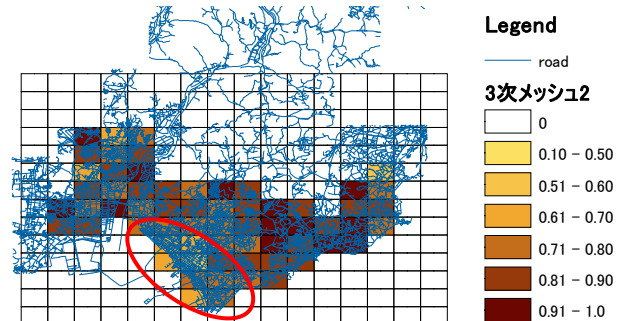


図 1 平日の居住地区別自家用車利用率

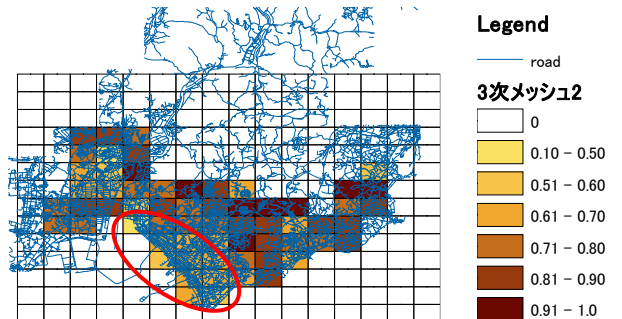


図 2 休日の居住地区別自家用車利用率

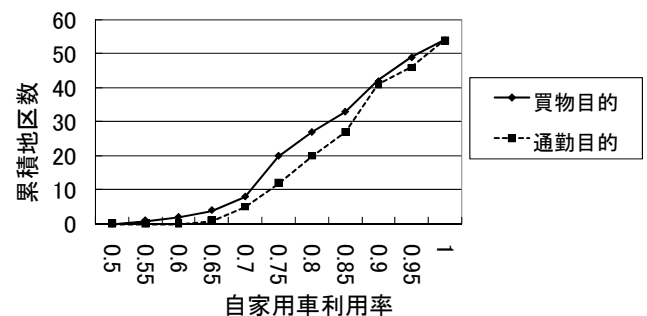


図 3 目的別の自家用車利用率の地区数分布

約半数の地区を占めている。その結果、地域差が比較的大きいことがわかる。一方通勤目的においては、過半数の地区において自家用車利用率が 80%以上となり、地域差が比較的小さいものと考えられる。従って、図 1、図 2 に見られる自家用車利用率の地域差は、買物交通の影響が相対的に大きいものと予想される。

そこで、買物、通勤目的の交通における、居住地区ごとの自家用車利用率を図 4、図 5 に示す。図より、以下の点が明らかとなった。

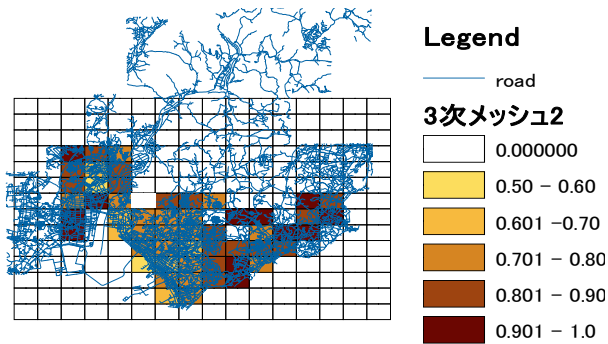


図4 買物目的交通の自家用車使用率

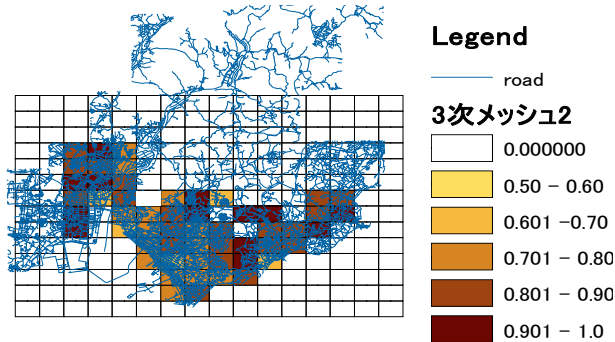


図5 通勤目的交通の自家用車使用率

- ・買物目的交通においては、市街地を中心に自家用車利用率が低く、郊外ほど高い傾向がみられた。郊外においても、大規模商業施設周辺において、局所的に自家用車利用率が低い地区も存在した。
- ・通勤目的交通においても、郊外の方が自家用車利用率が高い傾向が見られた。しかし、市街地でも自家用車利用率が70%を下回る地区は少ない。従って、市街地居住者も、通勤交通においてはマイカーに依存する傾向が高いと考えられる。

4. 都市内の人口移動動向との関係

前節に示したように、宇部市内においては、自家用車利用率の地域差が存在し、特に郊外居住者のマイカー依存度が高いことが明らかとなった。この理由としては、①郊外地域においては相対的に人口密度が低く、諸機能が分散的に配置されているため、自転車、徒歩による移動が困難となる点、②郊外地域においてはバス路線網が疎であるため、公共交通の利用が困難である点等の都市構造に起因する要因が考えられる。

一方、居住者属性の地域差が交通特性に影響を及ぼしている可能性も否定できない。そこで、奥村¹⁾に基づいて、宇部市内の人口移動特性の分析を行う。

国勢調査メッシュデータを用いて、宇部市内の各3次メッシュの世代別社会増減量を推定した。この推定社会増減量に因子分析を適用することにより、宇部市内に

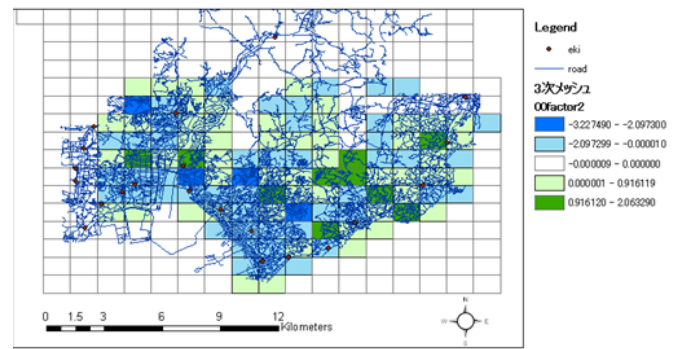


図6 学齢期の児童を含む世帯の人口移動の因子得点分布

おける人口移動の主要な説明因子として、I. 壮年世帯の移動、II. 学童期の児童を含む世帯の移動、III. 高齢者の移動、IV. 大学生の転入・転出に伴う移動、V. 若夫婦世帯の移動の5因子の存在が明らかとなった。

図6は、1995年～2000年の期間において、II. 学童期の児童を含む世帯の移動の因子得点分布を示したものである。緑色で示されるメッシュが因子得点が正のメッシュ(学童期の児童を含む世帯が転入している地区)、青色で示されるメッシュが因子得点が負のメッシュ(学童期の児童を含む世帯が転出している地区)を示している。

図1、2、4、5と比較すると、東部郊外の自家用車利用率の高い地区は、近年学童期の児童を含む世帯が多く転入していることがわかる。従って、30歳代～40歳代の世帯の郊外地域への流出が、都市全体のマイカー依存度の増加に寄与している可能性が考えられる。

一方、西部郊外においては、既に人口流入が収束している、自家用車利用率が高い地区が見られる。これらの地区では、高齢化の進行とともに、交通手段の確保が課題になることが予想される。

5. おわりに

本研究では、交通実態調査及び国勢調査の3次メッシュ単位の集計データを用いて、宇部市における居住地域別の交通特性の分析を行った。今後のまちづくりに当たっては、地域別、世代別の特性を踏まえた交通手段の検討が必要であると考えられる。

謝辞：本研究発表は、宇部市よりの受託研究の成果に基づくものであり、付して謝意を表します。

参考文献

- 1) 奥村誠：国勢調査メッシュデータに基づく地区の将来人口構成予測手法，都市計画論文集 No.40-3, pp.193-198, 2005.