

沖縄中南部都市圏パーソントリップ付帯調査から交通問題を探る

Finding Urban Transportation Problems from Person Trip Additional Survey

鈴木 紀一* 中嶋 康博** 千葉 尚** 北村 清州** 金城 一也** 鈴木 多恵子**

By Norikazu SUZUKI, Yasuhiro NAKAJIMA, Takashi CHIBA, Seishu KITAMURA, Kazuya KINJO and Taeko SUZUKI

1. はじめに

沖縄県中南部都市圏パーソントリップ調査（以後、沖縄PT調査）では、どの都市圏でも実施している平日のトリップ調査（以後、本体調査）以外に付帯調査を実施した。付帯調査は、平成17年度の予備検討の段階で本都市圏の人口動向や交通問題、観光特性などの視点から、本体調査以外で明確にしなければならない点を絞り込み実施した調査である。

本論では、現況把握を充実化させ、適切な問題、課題を浮き彫りにする付帯調査に着目し、その有効性を紹介する。

2. 生活行動調査とTDM意向調査の概要

沖縄PT調査の付帯調査は、5つの調査を実施した。詳細は、参考文献1を参照されたい。本節では、付帯調査のうち“生活行動調査”と“TDM意向調査”の概要を紹介する。

(1) 生活行動調査

本体調査は、平日ある1日の調査であるため、非就業者にとっては通常の交通行動が取得できない恐れがある。例えば、週3回通院する高齢者は、本体調査では把握できない可能性がある。また、その移動は、高齢者にとって移動上の重要な問題が隠されているかもしれない。

そこで、生活行動調査は、高齢者など非就業者の生活行動の実態やモビリティニーズを把握するために実施し、その結果は“住民満足度の要求に応じた地域交通計画の立案への活用”を目指している。

(2) TDM意向調査

沖縄県では、平成16年度にTDM施策推進アク

ションプログラムを策定し、行政、事業者、住民の役割分担を示している。但し、実際の住民の意向は把握できていない。

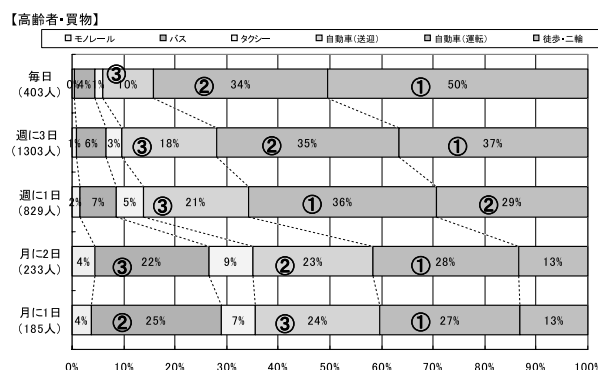
そこで、TDM意向調査は、住民のTDMに関する意識、実施可能性や課題を把握するために実施し、その結果は“地域別の意向や、実際の移動特性に応じた実践的なTDM施策立案への活用”を目指している。

3. 高齢者の交通行動と問題・課題を探る

本節では、生活行動調査の中から、特に高齢者の交通行動分析結果を示す。

(1) 徒歩圏以遠で増える公共交通サービス依存

生活行動調査では、目的別に、移動頻度と交通手段を調査している。その結果、高齢者の買い物交通は、毎日の場合、近所での移動となるため、徒歩や二輪の利用が多いことがわかった。しかし、週1日～月1日となると、近所よりも遠い所への買い物となり、それに伴い、移動手段もタクシー、バス、モノレールといった公共交通系交通サービスを利用す



※図の中の○数字は、大きい方からの順番を指す。

図-1 高齢者の買物目的、頻度別、交通手段分担率

る割合が増える（図-1）。一方、15歳以上の高齢者以外では、自らが運転する自動車での移動が頻度に係わらず多いことが明らかとなった。

(2) “行きたい場所”と“行った場所”の相違

生活行動調査では、移動場所も本体調査のような実際の移動のみでなく、ニーズも把握している。図-2は、時間に制約がある人（特定の時間帯に自宅に居なければならない人）の「実際に移動している場所」と同一目的で「行っただい場所」を比べたものである。後者は、現在行っている場所よりも遠く、各地域の拠点となる商業地や那覇都心、おもろまち、北谷、沖縄市に集中していることがわかる。

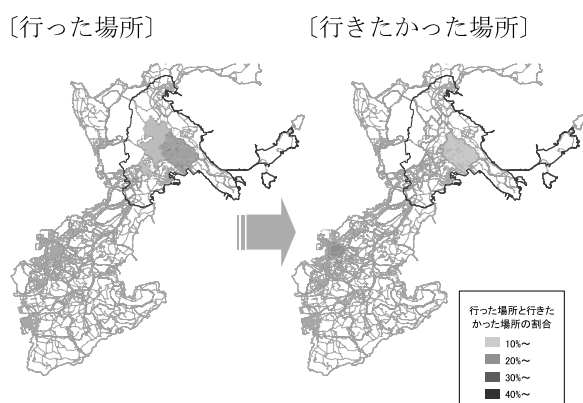


図-2 制約ありの人の実際の行動と希望の場所

(3) 交通費用による交通行動の制約

移動に際しては、1ヶ月あたりの頻度と費用も調査しており、1回あたり交通費用が安いほど移動頻度が高く、交通費用の負担額が移動の制約になっている傾向が明らかとなった。特に公共交通利用者で

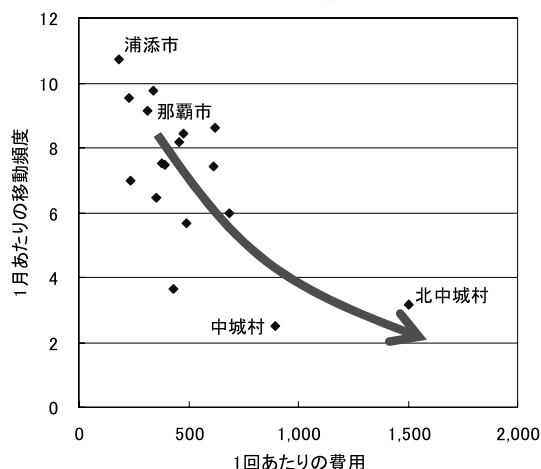


図-3 公共交通利用者の移動1回あたりの費用と月あたりの移動頻度

は、都市部より地方部の方が、その傾向が高くなる（図-3）。

4. ソフト施策の意向と交通上の問題を探る

本節では、TDM 意向調査の中から、TDM の参加意識や実行可能性の分析結果を示す。

(1) 通勤利用者が感じる渋滞区間

TDM 意向調査では、通勤経路とその経路での渋滞区間を把握しているため、時間帯別に渋滞区間を表すことができる。これより、7～8時台で約70%が渋滞を感じていることがわかる（図-4、5）。

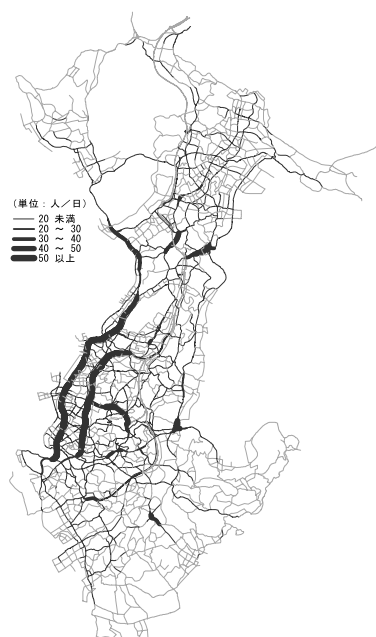


図-4 通勤利用者が渋滞を感じている区間

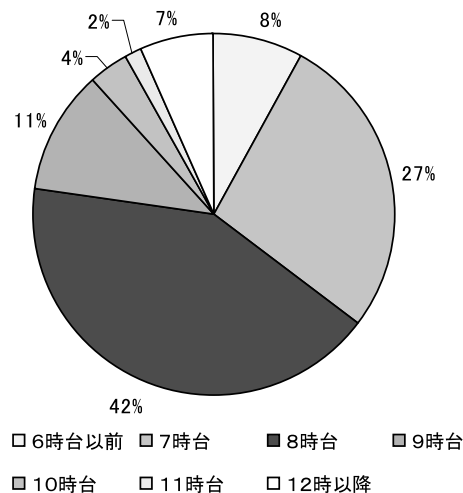


図-5 通勤利用者が渋滞を感じている区間の時間帯構成比（時間帯は通勤目的先の到着時刻）

(2) 交通問題やTDMに関する意識

交通問題や、その解消に対する意識の強さは、自らが渋滞を体感しているピーク時間帯の通勤者で高いことがわかる。一方、依然として車利用に対する意識の高さは根強く、自らの交通手段の変更に興味がある利用者は少ないことが明らかとなった(図-6)。

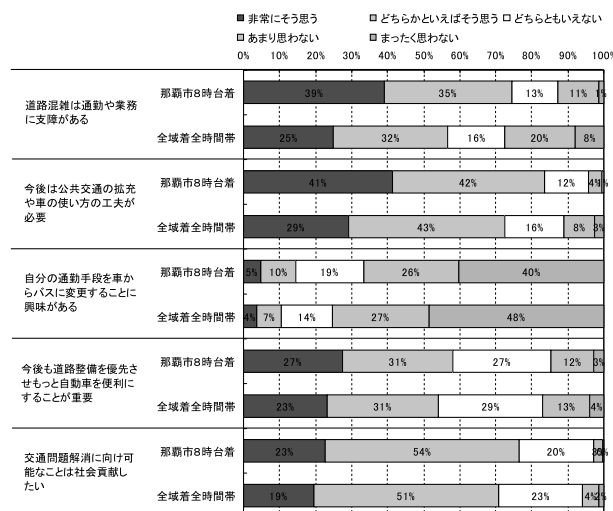


図-6 自動車通勤者の交通問題や今後の取組みに対する意識

(3) 大規模事業所と相乗り施策の可能性

TDM 意向調査からの“TDM 施策で興味がある人”、本体調査からの“その人の居住地、勤め先”を組み合わせることにより、施策の可能性が明らかになってくる。図-7は、大規模事業所での相乗りに

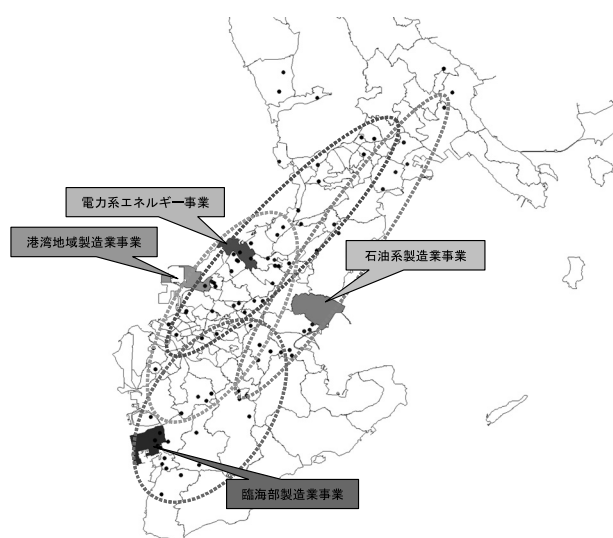


図-7 相乗り施策に興味がある人の大規模従業地とその居住地(※点が居住地)

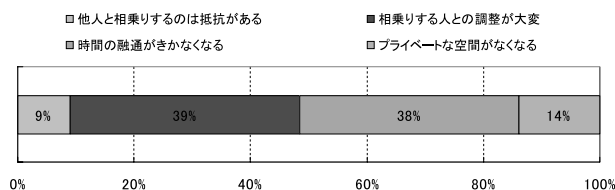


図-8 相乗り施策に興味がある人の心配や懸念

興味がある人の居住地を示したものであり、施策に興味のある人の居住地に方向性が見られる。但し、実施する上では、相乗りする人の調整があるため、今後、民間事業者と、その従業者も交えた具体的展開可能性の検討が必要となる(図-8)。

5. おわりに

現況の交通分析を幅広く分析するには、付帯調査が一つの手法であり、その結果、本論で示したように、いくつかの特徴的な分析を行うことが出来た。

但し、地域毎には、特有の課題テーマがある。そのテーマに対応するには、調査環境が厳しい中でも、知恵を絞りながら、更に適切な調査手法や分析手法の改善が望まれる所である。

参考文献

- 1) 沖縄本島中南部都市圏総合都市交通協議会, 第3回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査報告書1.実態調査編, 平成19年3月
- 2) 沖縄本島中南部都市圏総合都市交通協議会, 第3回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査報告書2.集計解析編, 平成20年3月
- 3) 沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査ホームページ, <http://www.pref.okinawa.jp/okinawapt/index.htm>
- 4) 北村, 中嶋ら, プローブパーソン調査手法の簡素化と観光交通行動調査への適用, 土木計画学研究・講演集 vol. 35, 2007.6
- 5) 北村, 中嶋ら, パーソントリップ調査データ収集のためのWeb調査の改良, 土木計画学研究・講演集 vol. 36, 2007.11