

居住地と居住者の特性からみた交通サービスの評価に関する一考察

大阪市立大学大学院工学研究科 学生員 伊勢 昇
 大阪市立大学大学院工学研究科 正会員 吉田 長裕

大阪市立大学大学院工学研究科 正会員 日野 泰雄
 大阪市立大学大学院工学研究科 正会員 内田 敬

1. はじめに

モータリゼーション以降、居住地の立地条件が変化し、さらに高齢化などにより土地利用や居住者の生活様式に変化が生じ、結果として、公共交通利用者の減少によるバス路線の廃止が相次ぐなど、居住地間に公共交通サービスの差が生じることとなった。一方、各自治体では公共交通空白地域を定義し、コミュニティバス等による交通サービスの提供を実施・検討している。しかし、現在の定義ではこのような居住地立地条件や住民のニーズが十分反映されているとは言い難い。

そこで本研究では、居住地形成と交通サービスの経緯を考慮して、現在の地区特性と交通行動ニーズの関連について分析し、今後の公共交通サービスのあり方について考察することとした。

2. 居住地区の分類と調査対象

居住地の形成過程と移動手段の関係を図-1 に示す。このように、一般に公共交通の整備に伴い、公共交通軸を中心に居住地が形成されるようになるが、その後のモータリゼーションの発展により公共交通の利便性に関らず郊外部へと居住地が拡大し、さらに近年の高齢化や世代交代によって公共交通サービスへのニーズも変化してきたと考えられる。一方、現在の公共交通空白地域は表-1 のように定義されているに過ぎないことから、本研究では公共交通空白地区を3タイプに

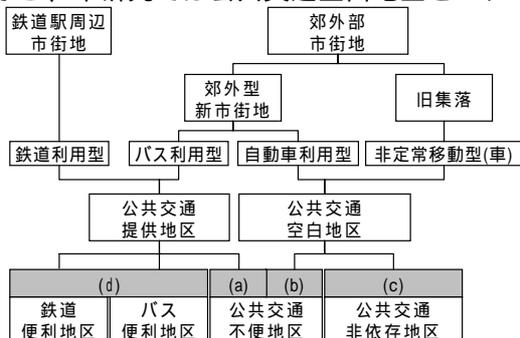


図-1 居住地形成過程と移動手段

注:

- a) 高齢化(退職等)による定常的移動の減少により、バス利用者が減少し、路線の廃止等によりサービス低下している地区
- b) 世代交代や居住者層の変化により、バスサービスのニーズが発生、もしくは増加している地区
- c) 定常的移動がない、もしくは自動車利用が中心の地区

キーワード：公共交通空白地域、生活様式、バス利用ニーズ

連絡先：〒558-8585 大阪市住吉区杉本 3-3-138 大阪市立大学大学院工学研究科都市系専攻土木計画学分野

表-1 公共交通空白地域の定義

- a) 鉄道駅から700m以上で、かつバス停から200m以上離れている地域
- b) 鉄道駅から700m以上で、かつバス停から200m以内ではあるものの、バス運行頻度が1(本/時)以下の地域

分け、これに公共交通提供地区を加えた4地区を対象に、次のような内容について調査することとした(表-2)。なお、調査対象は大阪市に隣接する松原市とし、各タイプ別の地区を抽出した(表-3)。

表-2 調査概要

居住年数	居住地選択要因
通勤手段とその評価	買物手段とその評価
バス利用ニーズ	

表-3 対象地区の概要

分類	地区タイプ	現在		以前(形成当初)	
		最寄り駅までの距離(m)	最寄りバス停までの距離(m)	最寄り駅までの距離(m)	最寄りバス停までの距離(m)
公共交通空白地域	(a)	800	500(H8~)	-	100(廃止)
	(b)	900(H5敷設)	800	1800	-
	(c)	1400	900	-	-
公共交通提供地区	(d)	300	150	-	-

3. 居住地選択要因からみた地区特性

居住年数を昭和42年(自動車の発達時期)前後で分類し、居住地選択要因の変化を比較した(図-2)。

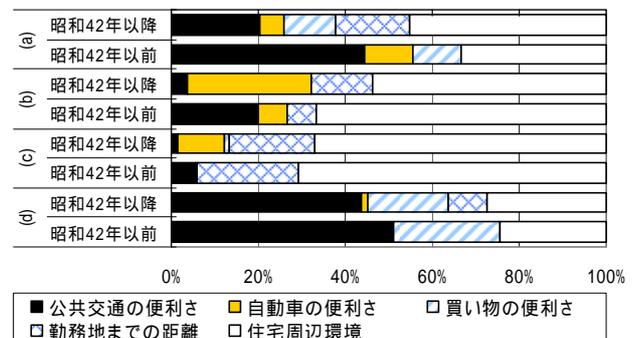


図-2 居住年数別にみた居住地選択要因

(a)地区では、平成8年にバス路線が廃止され、現在は公共交通空白地域と定義されており、公共交通の評価は低下したものの、鉄道駅の徒歩圏域にあるため、鉄道や買物利便性が依然一定の評価を得ている。

(b)地区は、平成5年に鉄道路線が敷設され、公共交通の利便性は向上したにもかかわらず、自動車利便性の評価が高くなっていることから、自動車利用主体の居住層が増加してきたと考えられる。

(c)地区では、勤務地までの距離を考慮するものの、公共交通、自動車ともにその利便性が評価されていないことから、区内就業の側面が伺われる。また、近年では、自動車利用層の増加も見られることから、公共交通のサービスが必要とされていないとも言える。

4. 地区別にみた生活様式の変化

居住当初と現在の外出目的の変化をみると、全体として、通勤目的が減少し、買物や通院といった自由目的が増加していることから、居住者の高齢化や世代交代が進んでいることが推測される(図-3)。このことは、鉄道が減少し、自動車や自転車・徒歩が増加しているといった交通手段の変化からも伺われる。また、地区による若干の差は、居住者層の変化等によるものと想定されるため、それぞれの移動ニーズに合った公共交通サービスの提供が求められていると言えよう。

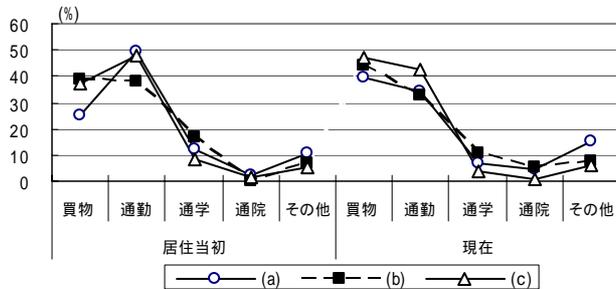


図-3 経緯に伴う外出目的変化

5. バス利用ニーズの現状と要因分析

1) 公共交通空白地域におけるバス利用ニーズ

各地区のバス利用ニーズの変化をみると、鉄道駅徒歩圏の(a)地区ではバスニーズが低いのに対して、自動車利便性の評価の高かった(b)地区では、近年バスニーズが極めて高い結果となった(図-4)。そこで、その目的を聞いたところ、いずれの地区でも、そのほとんどが買物目的で、特に(b)地区でその傾向が顕著となっている(図-5)。また、交通手段非依存地区と考えられていた(c)地区でも、4割近くの潜在的バス需要が確認され、今後とも、移動ニーズの変化が想定されると言える。

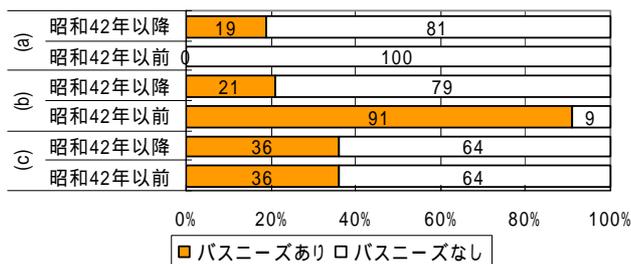


図-4 バス利用ニーズの変化

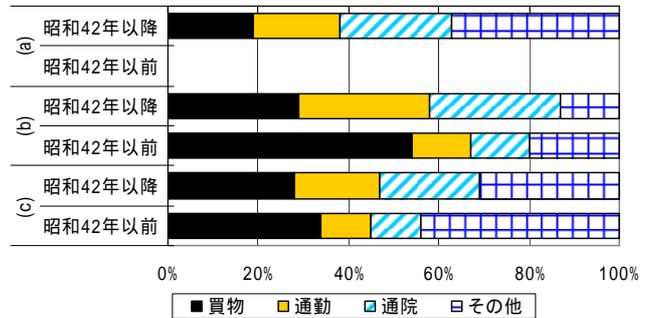


図-5 バス利用を希望する目的

2) 代表交通手段別のバス利用ニーズ

代表交通手段別にバス利用ニーズ(図-6)をみると、鉄道駅徒歩圏の(a)地区では自動車利用通勤者のニーズが高いことから区内移動としてのバスを希望し、(b)(c)地区においては鉄道利用者のニーズが非常に高いことから鉄道駅への端末手段としてのバスを希望していることがわかる。また、買物目的では、どの地区においても自転車・徒歩でのニーズが高いことから、高齢化等の移動制約からバス利用ニーズが高くなっていることが推測される。

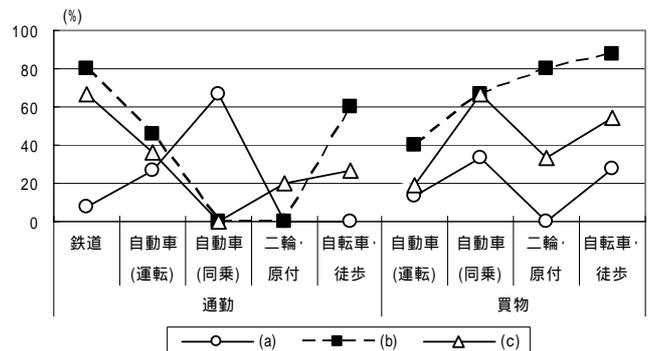


図-6 利用交通手段別のバス利用ニーズ

6. おわりに

本稿では、自治体等で一般に定義されている公共交通空白地域を対象として、その居住地立地条件と生活様式の変化が移動ニーズにどのように影響しているのかを分析した。その結果、居住時には移動ニーズと交通サービスが勘案されるものの、高齢化や世代交代等によるニーズの変化が交通サービスに影響し、さらにそのことが移動ニーズに影響するといった循環が伺われ、その特徴は地区によって差があることもわかった。このことから、今後さらにケース数を増やし、その分析を深めることによって、居住者ニーズをより反映した公共交通サービスの提供(新設や廃止を含む)が可能になるものと考えられよう。