

地域交通づくりの実践課程におけるモビリティグループの考察

兵庫県立福祉のまちづくり研究所 正会員 ○北川 博巳

1. はじめに

交通政策基本法の施行以前から、地域交通の維持・活性化・新たな移動手段の形については、地方公共団体とくに市町村が主体的に地域交通に関する計画策定や提案を行うこと、住民と行政の協働による計画づくりなどまちづくりと一体的に実施し、様々な実践が地域で行われている。その手段として、地域住民と行政が連携しながら計画づくりから運行に至るまで模索する実践事例が増え、その支援制度や手法などニーズはますます高くなっている。この研究では、地域交通づくりの実践課程の中で、現場で度々議論される利用層の特定について、アンケートによる集計分析を通じて、地域の中でのモビリティグループについて整理・報告をする。

2. 調査の概要

本研究で対象とした地区は、バスを中心とした地域交通の活性化と再編を目的とした地区である。地勢的には三方を山に囲まれ川沿いに集落が広がっている地区で、9集落で構成された1294世帯(人口3149人)の町である。現在は各集落と主要駅を結ぶ路線バスが運行している。今回は地域で結成された交通勉強会での議論をもとに、16歳以上の自治会会員(対象人口2704名)に対して移動・交通に関するアンケート調査を実施した。内容は、1)自治協議会の協力のもと、町内の自治会各世帯に家族分を配布、2)調査内容は日常の移動手段・時間帯・具体的な場所について集計できることを念頭において調査票を設計した。設問項目として、1)個人属性(性別、年齢、職業、居住地区、同居家族数、運転免許保有、最もよく利用する交通手段、自動車での送迎状況)、2)日常の外出状況(外出目的、通院先や食料品・衣料品の購入先)、3)路線バスの利用状況(路線バスの利用頻度、路線バスを利用する時の目的および利用先、他の交通手段への乗換)、および4)路線バス利用にあたっての実態および希望(移動に関する困りごと・心配ごと、最寄りのバス停まで歩いて行くことは可能か、移動や交通であなたが望むこと)について設問をした。

その概要として、町全域で1548人、対象となった16歳以上の57%の町民から有効な回答が寄せられた。また、女性の回答数が比較的多いこと、および50代以上の回答数が多い特徴となった。その他、世帯あたりの同居家族数は4.0人、会社員・主夫・主婦の割合が高い、77%が免許保有者で家族の誰かを送迎している464人に対して、していないと答えた数は972人であった。

3. モビリティグループの定義

実施した調査結果をもとに移動手段の再整理を行った。そのポイントとして、免許を持っており自分で気軽に自動車が運転できること、免許保有者でも必ずしも自動車を運転していないこと、免許非保有でそれぞれ移動レベルが違うのではないかという観点から、アンケート調査結果を手段ごとのグループとして再集計し、以下のグループに分けて集計をした(図1、図2)。その結果以下のようなグルーピングと構成になった。

※グループA：自分で自動車を運転するグループ

※グループB：免許は持っているが自分で自動車を運転するわけではないグループ

※グループC：免許を持っていないグループ

※グループD：よくわからないグループ(一部未回答など)

※構成割合(人数)は、A:B:C:D=988:139:332:52である。

つぎに、自動車利用以外のグループB~D以外の利用交通手段をまとめると送迎が一番多く、ついでバス
キーワード 地域交通, 高齢者交通, 公共交通

連絡先 〒651-2181 神戸市西区曙町1070 TEL078-925-9283

となっている。よって、町の15歳以上人口の65%は自分で自動車を運転して移動しており、それ以外の35%のうち、18%(86名)がバスのユーザーである(図3)。とくに当該地区は送迎の割合が多く、バスへの転換をするためには、バス路線の増設だけでなく、利用促進やバスの理解など地域での取組みも重要な位置づけがあると言える。さらに、世帯構成と利用交通手段の関係は、一人暮らしをされている方は公共交通利用の割合が高く(19人)特徴がある(図4)。

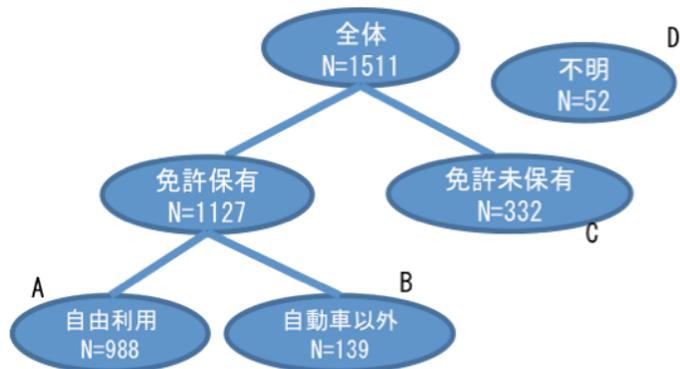


図1 移動グループの構成

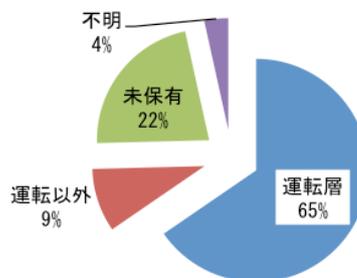


図2 移動グループの割合(N=1511)

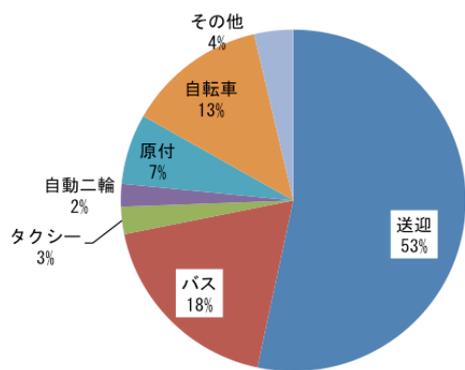


図3 自動車運転以外の移動手段(N=465)

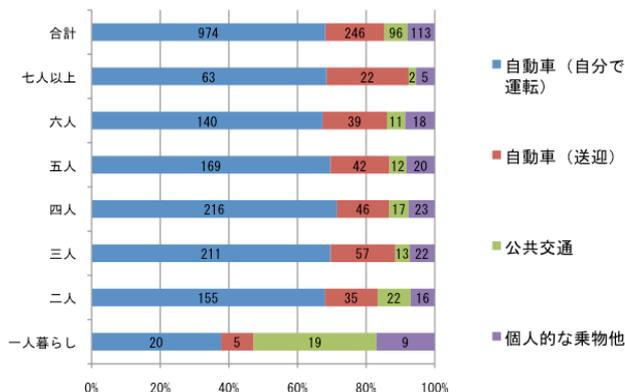


図4 世帯構成と交通手段の関係(N=1429)

4. 考察

実施した調査の現状および課題をさらに整理すると以下の通りとなった。

- 1) 今回バス利用が見込める層として、自動車に乗らない・乗れない方たち、現在バスに乗っている人たち、とくに一人暮らしの方が該当した。とくに、地域内では家族に送迎されている方が最も多く、次にバス利用が多い結果であったことや今回の調査では高齢者層でその傾向が著しかった。よって、バスは自動車の代替手段となりうる可能性もあり、路線バスの見直しはこれらの層を需要層として考えた。
- 2) その他知見として、歩ける距離で近くにバス停のある被送迎者は118名いること、送迎利用者は買物が少ないこと、歩行困難のある人は近くにバス停があっても困難があること、一人暮らしの方はバスが重要な交通手段であることが判明した。バスの再編にあたっては、この課題を克服することが求められる。
- 3) この結果を用いた実践として、バス事業者・地域・行政とで社会実験を実施したが、乗降結果は必ずしも芳しいものではなかった。送迎利用者が送迎を受ける理由として、バス停が近くでも利用できない層も見受けられ、今後の高齢化の進展を考えると、歩行困難な方達の移動手段、場合によっては自主運行や細い道の通行についても検討を深めて行く必要があることが実践の課程で判明した。この地域ではこれらの知見をさらに活用した実践を展開しており、地域に適した形で無理のない範囲の地域交通づくりの展開を目指しながら進展させている。

参考文献 国土交通省：高齢者の交通行動特性に関する分析, www.mlit.go.jp/common/001001531.pdf, 2015.4.3 最終訪問