

生活交通のニーズ把握のための調査票設計について*

Questionnaire Design for Mobility Needs for a Life*

徳永幸之**・千葉 真***・加藤良彦***

By Yoshiyuki TOKUNAGA**・Makoto CHIBA***・Yoshihiko KATOH***

1. はじめに

地方部における公共交通の利用者は、主に運転免許を持たない高齢者や高校生など自動車を自由に利用できない人達である。特に公共交通が不便な地域におけるこれら交通弱者といわれる人々の生活行動は、現状の低いサービス水準によって本来の欲求を満たせていない可能性があり、現在の交通行動を基に公共交通等の計画を策定した場合には、住民の欲求と乖離した計画となりかねない。このような状況は、過疎地域だけでなく都市部においても同様の状況にある地区も増えつつある。

従来の都市圏パーソントリップ調査は、主に平日ピーク時の交通計画を対象とした調査であるため、通勤・通学などの日常的な交通特性が把握できればよかった。しかし、高齢者等の生活行動は、週に数回の買物や月に数回の通院など、非日常的な交通行動が主体であり、送迎などでは他の人の意向なども交通行動に影響を及ぼすことから、これらを考慮した調査票の設計が必要である。さらに、現状のサービス水準に左右されない生活ニーズそのものを聞き出す工夫が必要となる。本稿では、生活交通ニーズ把握のための調査票設計の考え方について論じる。

2. 従来のパーソントリップ調査の問題点

従来の都市圏パーソントリップ調査は、一日の交通行動を詳細に記述してもらう形式であり、一例として全国都市パーソントリップ調査(1999)¹⁾の調査項目を示すと、表-1のとおりである。調査票はA3で、世帯票(表)と自動車票(裏)、個人票平日(表)・休日(裏)、付帯票(表裏)の3枚になり、設問数

(回答欄)は付帯票を除いても201にも及ぶ。全国都市パーソントリップ調査は比較的調査項目を絞っており、個別都市圏の調査では、乗り換え地点や代替交通手段利用の可能性など、特に交通手段に関わる項目をより詳細に聞いており、平日票のみでA3表裏となるため、休日調査をあきらめ平日調査のみが多い。

いずれにしても、6トリップ分程度用意してある交通手段に関わる設問の分量が多く、実際は2.3トリップしかしていない、自動車利用等で乗り換えがないといった場合には大半が空欄になるにもかかわらず、見た目は非常に過大な負担と感じられるものとなってしまっているのが現状である。また、買物行動によく見られる回遊行動については、記入の手間を減らすために回答を省略してしまおうという心理も働くものと思われる。

全国都市パーソントリップ調査は訪問配布・留め置き・訪問回収で実施しており、回収率は約75%となっている。しかし、訪問配布時の調査拒否や受け取ってからの回答拒否も多く、有効票数の確保には苦労しているのが実態である。

表-1 全国都市パーソントリップ調査の調査項目

調査票	調査項目		設問数
世帯票	世帯属性	住居の種類, 建て方	2
	構成員の属性	性別, 年齢, 続柄, 職業, 運転免許の有無, 自由に使える自動車	6×6
自動車票	保有状況	車種別台数	7
	自動車特性	車種, 所有者, 保管場所	3×6
個人票 (平日・休日)	OD	出発地, 到着地 出発時刻, 到着時刻 目的	5×6
	交通手段	交通手段, 手段別所要時間 到着地までの距離 利用自動車, 運転者, 同乗者数, 駐車場所, 駐車料金	18×6
付帯調査票	意識調査		

*キーワード: 公共交通, 調査手法

**正員, 博(工), 東北大学大学院情報科学研究科

(〒980-8579 宮城県仙台市青葉区荒巻字青葉 6-6-06,
TEL:022-795-7476, FAX:022-795-7479)

***正員, パシフィックコンサルタンツ(株)東北本社

(〒980-8579 仙台市若林区新寺一丁目 4-5,

TEL:022-296-8555, FAX:022-298-9189)

交通弱者の生活交通を把握するため、このようなパーソントリップ調査を実施した場合、以下のような問題点があると考えられる。

- 1) 主な対象者が高齢者等アンケート調査に不慣れな場合が多く、設問数の多さに圧倒され回答を拒否する可能性が高くなる。
- 2) 買物などの回遊行動の記入を省略してしまう可能性が高い。
- 3) 1日の実態調査では、頻度が少ない買物・通院などの行動が把握できない。
- 4) 買物・憩いなどは詳細な目的や目的地が多様であるが、詳細な実態が把握できない。
- 5) 実際の行動が、自由な行動なのか公共交通や送迎者など制約によって制限を受けたものなのかの判断ができない。
- 3) 4)の問題に関しては、1週間の行動を記録してもらうダイヤリー調査などもあるが、やはり被験者にとっては負担が大きいため、記入式の調査には適さないものと考えられる。

3. 実態及びニーズ調査の設計方針

ここでは、過疎地域の小さな自治体や都市部でも高齢化した郊外団地などにおいて、地域の生活交通を維持・向上させるための施策を考えるに当たり、住民の生活行動実態やニーズを把握するための調査を想定し、調査の設計方針について述べる。

このような状況では、以下のような点を考慮すべきであると考えている。

- 1) 小規模な自治体や一部地域を対象とした調査のため、多額の調査費はかけられない。
- 2) 公共交通のサービス水準が低く、多くの人々は自動車（送迎を含む）を利用している。
- 3) 普段自動車を利用している人は公共交通サービスの現状を知らない可能性が高い。
- 4) 買物でも、内容に応じて自宅周辺、中心市街地、郊外ショッピングセンターなど使い分けている可能性が高い。
- 5) 買物・憩いなどは車を自由に使える人と使えない人で行動に大きな違いがあると思われる。
- 6) 外出しなくても、家族に買物を頼んだり宅配サービスなどによって欲求を満たしている可能性もある。

このような状況において、住民、特に交通弱者の生活行動実態やニーズを把握するため、以下のような方針で調査を設計することとする。

- 1) 調査票の配布回収は郵送や自治会組織を活用し、訪問は1回以下とする。したがって、見た

目をできる限り簡単なものとし、A3表裏1枚程度に収める。

- 2) 交通弱者の抽出率を上げるため、1世帯に2票、場合によっては「男/女」「自動車を自由に使える人/使えない人」といった2種類の調査票を用意することも考慮する。
- 3) 公共交通利用者の実態把握のためには、バス停やバス車内での配布も検討する。
- 4) 通勤より買物・通院などの実態把握に焦点を絞り、目的地別の頻度、手段、代替可能性等を把握する。
- 5) 交通弱者に対しては、送迎の頼みやすさなどおかれている環境も把握する。
- 6) 自分で運転している人の公共交通転換可能性は低いことから、送迎してもらっている人からの転換や出控えている人の誘発需要を探る。
- 7) 交通弱者に対しては出控えや外出への欲求を聞くが、直接的な設問では難しいため、間接的に聞き出す工夫をする。
- 8) 自分で運転している人へは、送迎等の負担や将来の運転意向などを尋ねた上で、公共交通支援に対する意向を尋ねる。

このような方針による調査項目の案を表-2に示す。

表-2 生活交通調査の調査項目案

調査票	調査項目		設問数
世帯票	世帯属性	居住履歴	1
	構成員の属性	続柄、職業の有無、 運転免許の有無、	3×6
自動車票	保有状況	車種別台数	3
個人票	個人属性	性別、年齢(年代)、 自由に使える自動車 将来の運転意思 送迎の可能性	5
	目的別 or 目的地別 行動概要	目的地 or 目的 平休の別、頻度、 交通手段、 代替可能性	4× 4~6
付帯調査票	意識調査		

4. おわりに

本稿では生活交通のニーズ把握のための調査票設計の考え方を整理した。今後、これまでの調査事例の反省を踏まえ、聞き方など詳細な検討が必要であり、調査事例の収集・分析を進めていきたい。

参考文献

- 1) 国土交通省：平成11年 全国都市パーソントリップ調査報告書 - 1. 基礎集計編 - , 2002.3