

公共交通整備状況の変化が高齢者交通に及ぼす影響に関する一考察

名城大学 小野 宗助
名城大学 正会員 松本 幸正
名城大学 学生員 稲富 貴久

1. はじめに

高齢者人口が増加する中で、高齢者を主体とした交通基盤の整備や交通運用施策を実施することの重要性が高まってきている。そのような整備や施策を実施するためには、高齢者の交通利用形態の特徴を把握することが必要不可欠である。そこで本研究では、PT データを用いて公共交通の整備状況の変化が、高齢者交通にどのような影響を与えているかを把握する。

2. 対象地域とデータ概要

本研究では、中京都市圏 PT 調査のデータを用いる。また、第 1 回から第 4 回までの各回の PT 調査の間に鉄道やバス路線が新設、廃止され、整備状況の変化が見られる豊田市を対象地域とする。

(1) PT 調査の概要

PT 調査は、交通の主体である「人の動き」を把握することを目的に実施される。第 1 回 PT 調査は昭和 46 年に実施され、現在まで計 4 回、10 年ごとに実施されている。本研究では各回の PT データを中ゾーンで集計した。

(2) 豊田市の概要

愛知県豊田市は、愛知県中部に位置する都市で、平成 16 年当時、面積 290.0km²であり、人口は 36 万人で、世帯数は 13.4 万世帯、高齢化率は 11.7%である。PT データの中ゾーンにおいて豊田市は東部、南部、北部、中央部の 4 つのゾーンに分類される。中央部、南部には第 1 回 PT 調査日より以前に名鉄三河線が運行されている。このため、交通整備状況の変化による高齢者交通の影響が他の東部、北部に比べて把握することが難しいと考えられ、本研究では、豊田市の中でも東部、北部について分析する。

(3) 各 PT 調査間に行われた交通施策

第 1 回と第 2 回 PT 調査間の昭和 54 年 8 月に豊田市中央部から豊田市北部を通して名古屋市へ繋がる名鉄豊田線が開通した。また、同年 12 月に公共施設を巡回するバスが本格的に運行された。

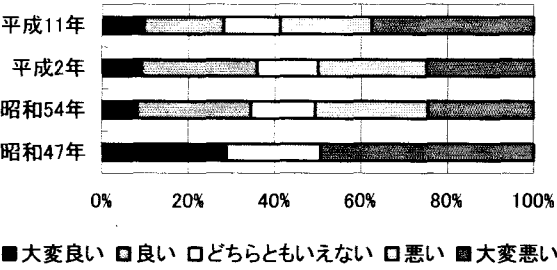


図 1 各回における電車・バスの便利さ

表 1 豊田市北部・東部のバス利用率

豊田市北部		
バス利用率		
	第 1 回	第 2 回
前期高齢者	0.069	0.063
免許無し前期高齢者	0.077	0.107
後期高齢者	0.000	0.056
免許無し後期高齢者	0.000	0.056

豊田市東部		
バス利用率		
	第 1 回	第 2 回
前期高齢者	0.120	0.196
免許無し前期高齢者	0.118	0.222
後期高齢者	0.000	0.158
免許無し後期高齢者	0.000	0.167

愛知環状鉄道は、第 2 回と第 3 回 PT 調査間の昭和 63 年 1 月に開業し、豊田市中央部から北部を通して、瀬戸方面に向かう鉄道である。また、この開通時期前後に名鉄三河線で西中金～猿投間にレールバスが代わって運行され、豊田西バイパスも全線開通された。

第 3 回と第 4 回 PT 調査間では平成 10 年に豊田市東部の松平地区でミニバスの運行が開始された。

3. 豊田市による市民意識調査¹⁾

豊田市では、市政に対する評価や市民のまちづくりに対するニーズを把握するため、昭和 44 年から 2～3 年おきに市民意識調査が実施されている。図 1 は昭和 46 年～平成 11 年の約 10 年ごとの市民意識調査の「電車・バスの便利さ」における評価割合を示す。図より、電車・バスに対して「大変悪い」、「悪

い」と答えた人の割合が5～6割近くになっており、「電車・バス」に対する不満意識を持つ人の割合が高いことがわかる。

4. 豊田市における高齢者の交通行動実態

表1にPT調査のデータから得た豊田市東部のバス利用率を示す。表より、鉄道が新設された北部よりも、北部に隣接する東部における高齢者のバス利用率が大幅に増加していることがわかる。この要因として、交通整備があまり行われていない東部では、鉄道に乗り換えるために端末交通手段としてバスを利用し、名古屋方面へ向かうトリップが増加したと考えられる。また、増加率は前期高齢者で約8%、後期高齢者で16%と後期高齢者の方が大きいことがわかる。さらに、免許の有無によっても増加率に差があり、免許を保有していない高齢者の増加率の方が大きいことがわかる。

次に、第2回と第3回PT調査データの変化を見ると、名鉄豊田線と同様に直接路線が通る豊田市北部よりも、隣接した東部における高齢者の鉄道利用率の増加がみられた。しかし、増加が見られたのは前期高齢者のみで、増加率もわずかであった。表2に各回のPT調査の豊田市東部、北部におけるトリップ平均を示す。表より、第2回と第3回PT調査にかけて、東部における高齢者のトリップ平均は増加していることがわかる。これらのことより、愛知環状鉄道は、豊田市東部における高齢者にとって移動制約を緩和する重要な鉄道になっていると考えられる。

一方、豊田市北部における前期高齢者の鉄道利用率は減少したが、バス利用率については増加した。このバス利用率の増加要因として、愛知環状鉄道が開業したことや、豊田市北部における名鉄三河線の西中金～猿投間にレールバスが運行されたことが挙げられる。

表3は第3回、第4回PT調査のデータから外出率をまとめたものである。表より、高齢者の外出率が大幅に増加したことがわかる。その増加率は、免許を保有していない後期高齢者で40%である。しかし、表2より、トリップ平均はやや減少傾向にあることがわかる。また、PT調査のデータから交通手段分担率を求めると、バスが減少しており、自動車が増加している。これは、高齢者人口の急速な増加

表2 豊田市北部・東部におけるトリップ平均

豊田市北部				
トリップ平均				
	第1回	第2回	第3回	第4回
免許有り前期高齢者	4.33	2.81	3.15	3.36
免許無し前期高齢者	2.48	2.71	2.44	2.79
免許有り後期高齢者	0.00	0.00	2.40	3.03
免許無し後期高齢者	2.60	2.50	2.70	2.70

豊田市東部				
トリップ平均				
	第1回	第2回	第3回	第4回
免許有り前期高齢者	0.00	2.33	3.43	3.55
免許無し前期高齢者	3.27	2.75	2.76	2.39
免許有り後期高齢者	0.00	2.00	3.00	2.78
免許無し後期高齢者	2.67	2.53	2.53	2.36

表3 豊田市北部・東部における外出率

豊田市北部		
外出率		
	第3回	第4回
免許有り前期高齢者	0.582	0.846
免許無し前期高齢者	0.319	0.426
免許有り後期高齢者	0.333	0.818
免許無し後期高齢者	0.159	0.544

豊田市東部		
外出率		
	第3回	第4回
免許有り前期高齢者	0.603	0.776
免許無し前期高齢者	0.360	0.701
免許有り後期高齢者	0.400	0.728
免許無し後期高齢者	0.218	0.640

による影響や、代表交通手段としてでなく端末交通手段としてバスを利用していることが考えられる。

5. おわりに

本研究では、PT調査のデータを用いて、豊田市北部、東部において鉄道、またはバス路線が新設されたときに高齢者の交通手段利用率、平均トリップ数、外出率、交通手段別分担率がどのように変化するかを簡単に分析した。その結果、鉄道が新設されたとき、その隣接した地域において、平均トリップ数の増加など高齢者の交通利用形態にも影響を及ぼすことがわかった。また、バス路線が新設されたときは、新設された地域において高齢者の外出率などに大きく影響することがわかった。

今後の方針として、より多くの高齢者交通に及ぼす影響要因を考慮することや、他の地域においても分析する必要がある。また、PT調査では捉えきれない意識の面でも市民意識調査などで把握する必要がある。

参考文献

- 1) 豊田市「市民意識調査報告書」、豊田市総合企画部企画課