

第IV部門 地区特性と生活様式の変化に伴う移動ニーズとその評価に関する一考察

大阪市立大学工学部 学生員○宮崎 弘行
 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 日野 泰雄
 河内長野市交通政策課 非会員 田和 裕

1. はじめに

戦後、都市圏郊外部では大量の住宅地が形成され、それに伴い交通サービスが提供されてきた。そこでは、時間経過とともに居住地立地条件や居住者の生活様式と移動ニーズが変化していると予想される。しかし、現在、鉄道駅やバス停からの距離等に基づく交通空白地域の設定によるサービス提供を行っているため、それらの変化が十分に反映されているとは言い難い。

そこで本研究では、居住地立地条件や生活様式の変化に着目し、それら地区特性の変化と移動ニーズ・移動満足度の変化との関連について分析することで、今後のバスサービスのあり方について考察する。

2. 調査概要

本研究では、段階的に住宅地が形成されてきた経緯をもつ河内長野市を対象とし、居住者の生活様式や交通行動の変化を把握するため、2007年1月に郵送配布・回収方式によりアンケート調査を実施した(配布数5000部、回収数2391部、回収率47.8%)。

3. 交通サービス水準の変化からみた居住地区の分類

まず、鉄道駅圏域を700m、バス停圏域を200mと設定して、各地区の鉄道及びバス利便性を判定するとともに、居住地形成当初から現在までの経年変化をも勘案して地区類型を行った(図-1)。尚、鉄道・バス利便性とは、各々の圏域と地区面積との重複率を指す。

以下文中では Group I ~ III を G I ~ G III と記す。

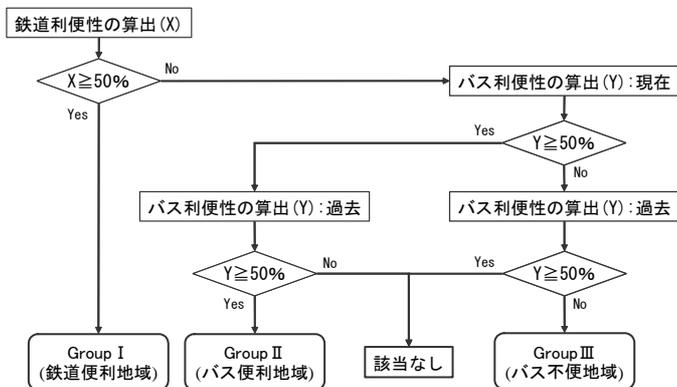


図-1 地区分類の流れ

4. 居住地選択要因と職業からみた生活様式の変化

居住地選択要因と職業から対象地域の居住者層の変化についてみると、①居住地選択要因の「親の居住」から、約1割は世代が交代している(図-2)、②職業の変化からは、退職や就職(世代交代)といった生活様式の変化がみられる(表-1)。これらのことから、居住地形成当初から居住者(世帯)層が変化しており、それに伴って移動ニーズも変化していると考えられる。

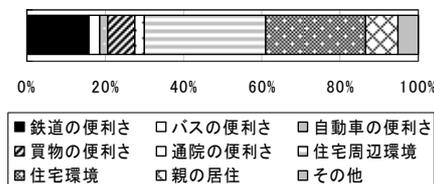


図-2 居住地選択要因

表-1 居住当初と現在の職業の比較

	現在						
	就労者	学生	家事	パート・アルバイト	無職	その他	
居住当初							
就労者	1065	0	12	52	629	14	
学生	56	1	1	4	18	0	
家事	8	0	97	16	34	0	
パート・アルバイト	14	0	6	31	18	0	
無職	9	0	0	12	139	2	
その他	1	0	1	1	4	10	

5. 生活様式の変化に伴う移動ニーズの変化

図-3をみると、就職・退職といった生活様式の変化に伴い、鉄道利用が減少し、自動車(運転)が増加していることがわかる。また、退職後には、自転車・徒歩やバスも若干ではあるが増加している。一方で、地区の違いにかかわらず、退職後加齢が進むと自動車(運転)が減少し、その他の交通手段へとさらに変化が生じている(図-4)。地区分類別にみると、G I では自転車・徒歩が増加しているのに対し、G II ではバス利用が増

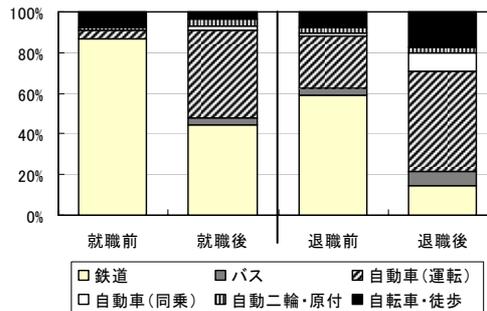


図-3 就職・退職に伴う交通手段の変化

加している。また、バス不便地域のGⅢでもバスと自転車・徒歩が増加する傾向にあることから、そのニーズの一端がうかがわれる。このことから、今後の居住地立地条件や居住者の生活様式の変化を考慮した上で、それぞれの地区に合った公共交通サービスの提供を考える必要があると言えよう。

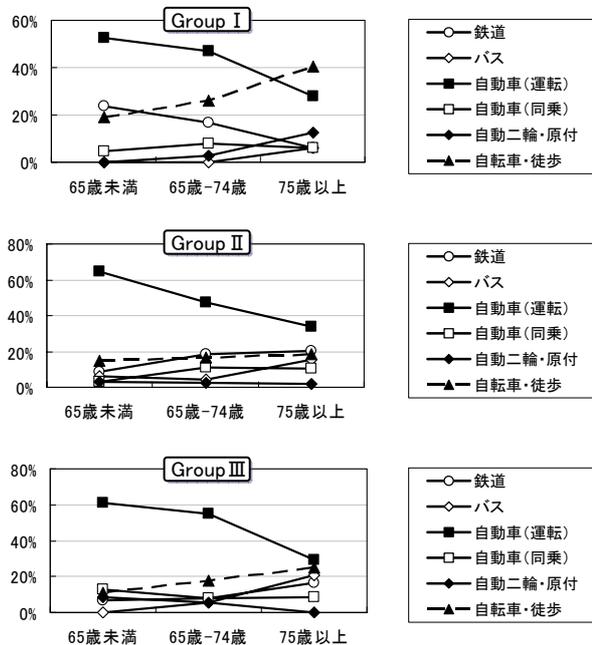


図-4 退職後の加齢に伴う交通手段の変化

6. 生活様式の変化に伴う移動満足度の変化

ここでは、満足度の指標を得点化した「移動満足度ポイント」を用いる。移動満足度ポイントは、「大変満足」を5ポイント、「どちらかといえば満足」を2.5ポイント、「どちらかといえば不満」を-2.5ポイント、「大変不満」を-5ポイントとして、各々の地区で平均移動満足度ポイントを算出した。

(1) 退職に伴う交通手段と移動満足度の変化

退職による義務交通から自由交通への転換に伴う手段変化とそれぞれの移動満足度をみると、鉄道から自動車(運転)へ転換した場合の満足度が高くなっているが、他には大きな変化はみられない。バスに関しては、GⅠを除いて満足度が上昇していることから、今後の利便性改善で利用者が増加する可能性も考えられる。そのため、今後さらに詳細な分析を試みたい。

また、全体の傾向として、GⅠからGⅢへ満足度は低下していることがわかる。このことは、前述の交通利便性による地区分類と対応している。一方で、自動車(運転)への転換以外では、手段に変更がなくても、退職後に満足度が低下していることも興味深い。

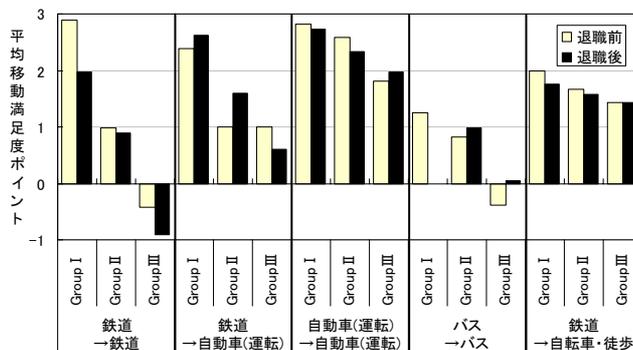


図-5 退職前後の交通手段と移動満足度

(2) 世代交代に伴う移動満足度の変化

退職までの通勤時の移動満足度(第1世代)と、世代交代した世帯主の現在の通勤の移動満足度(第2世代)を比較してみると、全体的に満足度の低下がみられることから、現在の居住地を前提条件としている世代のニーズには必ずしも十分対応していないようである(図-6)。但し、このことは立地条件によって異なり、交通便利性の悪い地区ほど低く、現在の交通手段に満足していないことがわかった。このことから、今後世代交代が多く出現することを考え併せると、地区に見合った交通サービスの検討が緊急の課題といえる。

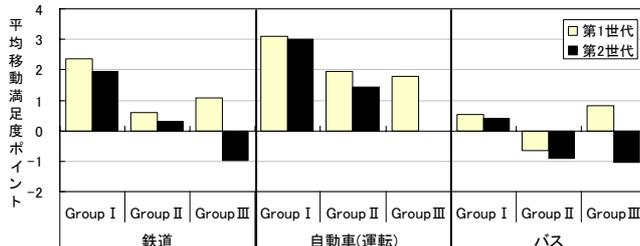


図-6 世代交代に伴う移動満足度の変化

7. まとめ

本稿では、居住地立地条件別に生活様式の変化と移動ニーズ及び満足度の変化との関連について分析した。その結果、就職や退職、高齢化といった生活様式の変化によって移動ニーズとその満足度が変化し、その特徴は居住地の立地条件によって異なることがわかった。

今後は、バス利用ニーズ等の詳細分析を含め、居住地立地条件・生活様式の変化と移動ニーズとその満足度に関するモデル化と、それに基づく今後の交通サービスのあり方を考えたい。

8. 謝辞

本研究は河内長野市との共同研究(河内長野市公共交通研究会)の一環として実施したものであり、研究会メンバーはじめ、アンケートにご協力いただいた市民の方々に対して感謝の意を表したい。