

市民の公共交通に対する意識と地域交通政策の検討に関する研究*

Study on Civic Concern about Public Transportation and Examination of Local Transport Policy*

長洲扶幹**・三星昭宏***・大藤武彦****・沢田正則*****

By Fumoto NAGASU**・Akihiro MIHOSHI***・Takehiko DAITO・Masanori SAWADA

1. はじめに

わが国は高齢社会が到来し、自動車等を運転する機会が減少する高齢者や自動車免許を持たない者のモビリティ確保が重要となっている。また、モーターリゼーションの進展による全国的な公共交通の衰退で、交通弱者がいっそう増加している現状がある。

自動車を使わなくても誰もが生活できる社会への見直しが検討されており、公共交通の整備が急務となっている。2007年10月には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が施行され、市町村が地域公共交通計画のために果たすべき役割が大きくなっている。

交通施策を行うためには自治体や交通事業者だけでなく住民などを交えた協働が重要である。住民のニーズや需要を把握するのはもちろん、まちづくりや公共交通に対する意識を把握する必要がある。市民の意識を重点においた研究が行われている。大東ら¹⁾、松田ら²⁾など、このほか土木計画学分野ではこの流れに沿って近年数多くの研究発表がなされている。しかしながら、本研究で取り上げる富田林市のような大都市周辺部では公共交通の崩壊がまだ顕著でないこともあり、自治体が交通政策を考える上で市民がどのように積極的に関わっていけばよいかに焦点をあてた研究はまだ多くはない。

*キーワード：総合交通計画，交通弱者対策，意識調査分析，交通意識分析

**正員、工修、日本交通技術株式会社大阪支店
(大阪市北区芝田2丁目3番20号、
TEL:06-6371-3843、E-mail:f-nagasu@jtc-con.co.jp)

***フェロー、工博、近畿大学理工学部社会環境工学科
(東大阪市小若江3-4-1、
TEL:06-6730-5880(内線4265)、FAX:06-6730-1320)

****正員、株式会社交通システム研究所
(大阪市淀川区西中島7-1-20、
TEL06-6101-7001、FAX06-6101-7002)

*****富田林市 まちづくり政策部道路交通課
(富田林市常盤町1-1
TEL:0721-25-1000(内線416)、FAX:0721-24-0269)

富田林市では現在、路線バス利用者が減少しつつあり、また市が運営するコミュニティバスが財政的な理由により当初の路線から大幅に縮小されている。このような中で、従来まで積極的にモビリティ確保に関わってこなかった市が、どのように市民のモビリティ確保に責任を持ってよいかのポリシーの検討を始めた。これを受けて2008年11月に近畿大学と富田林市が「市民の交通手段に関する実態調査」を共同で実施した。

本研究は市民の交通実態と公共交通に対する意識を把握し、自治体が交通政策を検討するための課題の抽出することを目的とする。

2. 対象地域とアンケート調査概要

(1) 富田林市の概要

富田林市は大阪府の南東部に位置し、人口は約12万人(2009年6月末現在)である。大阪市内への鉄道によるアクセス利便性が非常に高いため、大阪市のベッドタウンとして発展してきた。北西部は高度経済成長期に発展したニュータウン、中部は古くからの市街地、南東部は丘陵地帯・山間部と多様な地域となっている。市内を大阪府内でも有数の幹線道路が横切っており、自動車の依存度も高い。

鉄道駅としては市の中央部にある富田林駅(近鉄長野線)が中心の駅であるが、市西部の金剛ニュータウン居住者は大阪市内へのアクセスがよい隣の大阪狭山市の金剛駅(南海高野線)を利用する人が多い(図-1)。

市内には3つのバス事業者(近鉄バス・金剛バス・南海バス)によるバス路線と、市の運営によるコミュニティバス「レインボーバス」が運行している。レインボーバスは利用者が伸び悩んでいることから見直しが検討されている。

(2) 調査の概要

富田林市全域を対象とした。調査票の配布(1世帯あたり個人票を3部)は、市全域から1000世帯を無作為に抽出し、メール便により配布した。回収は郵送により行い、回収世帯数は317世帯(世帯あたりの回収率は31.7%)、有効回答者数は計567名(1.8票/世帯)となった。



図 - 1 富田林市の交通

3. 市民の交通実態

(1) 自動車の所有

自由に使える（運転できる）自動車の有無については、19～64歳ではどの年代でも「ほぼ自分専用の車がある」と回答した割合が変わらないものの、年齢が上がるにつれて「家族共同の車がある」と回答した割合が少なくなる傾向であった。また75歳以上では「ほぼ自分専用の車がある」と回答した割合が大きく減少した（図 - 2）。さらに、女性の約52%が自由に使える自動車がないと回答しており、年齢・性別によって自動車を自由に使えない人が多いということが明らかとなった。

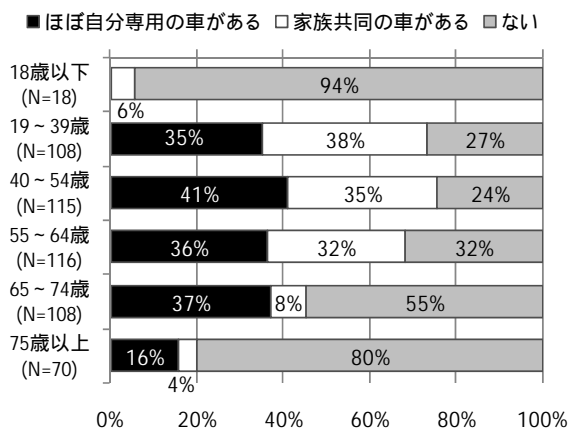


図 - 2 自由に使える自動車の有無

(2) 公共交通の利用状況

また、富田林市内を大きく10の地域に分けたものが図

- 3である。鉄道の利用状況を図 - 4、バスの利用状況を図 - 5示す。全体的に公共交通の利用状況は低い傾向にあった。バスが運行していない錦織地区では全ての人がバスを利用していない結果となった。

東条地区では鉄道・バス共に半数に近い人が利用していない結果となった。これは東条地区が鉄道駅から離れており、バスの運行本数も少ないことが影響していると考えられ、自動車の依存度が高い地域である。

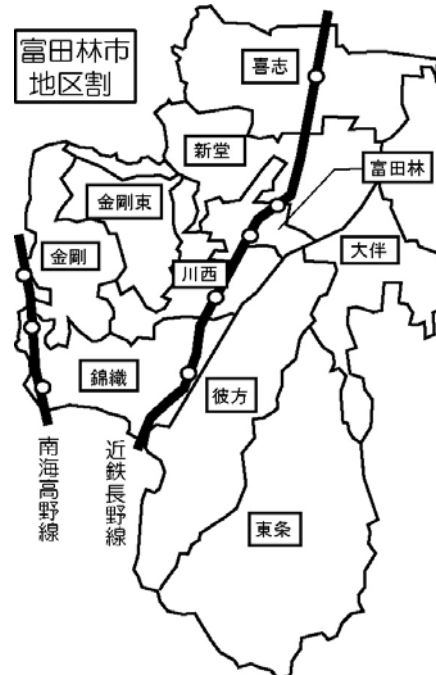


図 - 3 各地区の位置

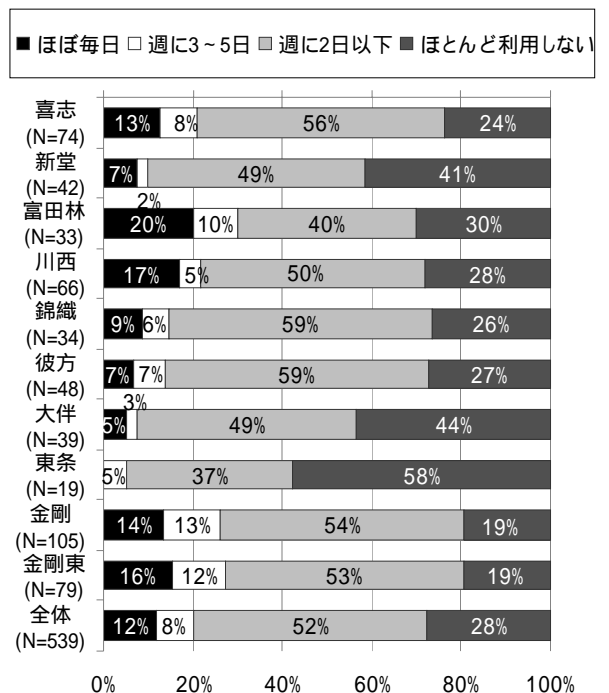


図 - 4 地区別の鉄道利用状況

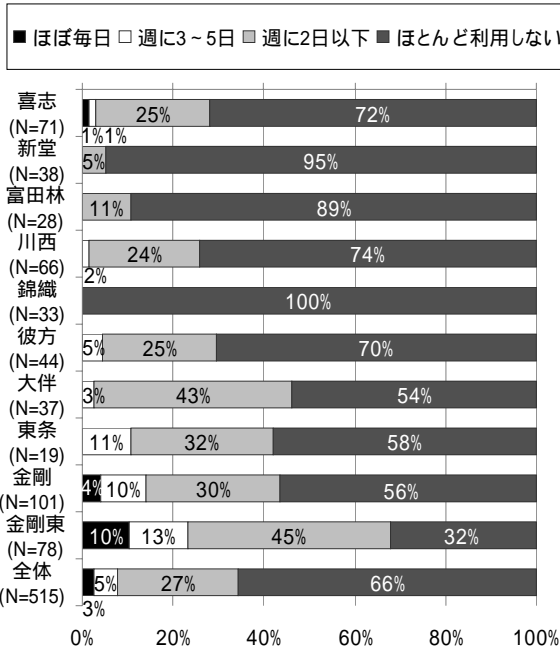


図 - 5 地区別のバス利用状況

4. 市民の交通に対する意識の把握

(1) 公共交通に対する依存度

バスの沿線住民に対して、「もし、現在の居住地域を運行しているバスがなくなるとしたらどうしますか」という質問を行った。自由に使える自動車の有無別での結果が図 - 6、外出時の身体的負担の有無別の結果が図 - 7である。自由に使える車のない人の方が「交通手段がなくなりとても困る」という回答が多く、自動車のない人は公共交通に依存しているという実態が明らかとなった。これは、体に不自由を感じる人でも同様であり、「外出できなくなる」と回答した人も多かった。

さらに、「今は困らないが、将来は困ると思う」と回答した方が多く、これについて自動車の有無や身体的負担の有無で差はほとんどみられなかった点が注目される。つまり現状に関わらず将来の交通に対する不安は市民の共通の認識であることがわかった点が成果であった。

(2) まちづくり・公共交通への興味

そこで、将来の交通問題解決に対する市民の興味をみた。全体で6割程度の方がまちづくり・公共交通に対する興味を持っていることがわかった。興味の有無の要因について数量化 類を用いて分析したところ、年齢による影響が卓越して大きいことがわかった。このクロス結果を図 - 8 に示す。年齢が上がるにつれて「大変興味がある」と回答した方が増える傾向にあったものの、19~64歳の間では大きな違いはみられなかった。また、「大変興味がある」、「少し興味がある」と回答した方を「興味あり」、「あまり興味はない」、「まったく興

味はない」と回答した方を「興味なし」の2つに分類した場合は40歳以上ではほとんど差がみられなかった。

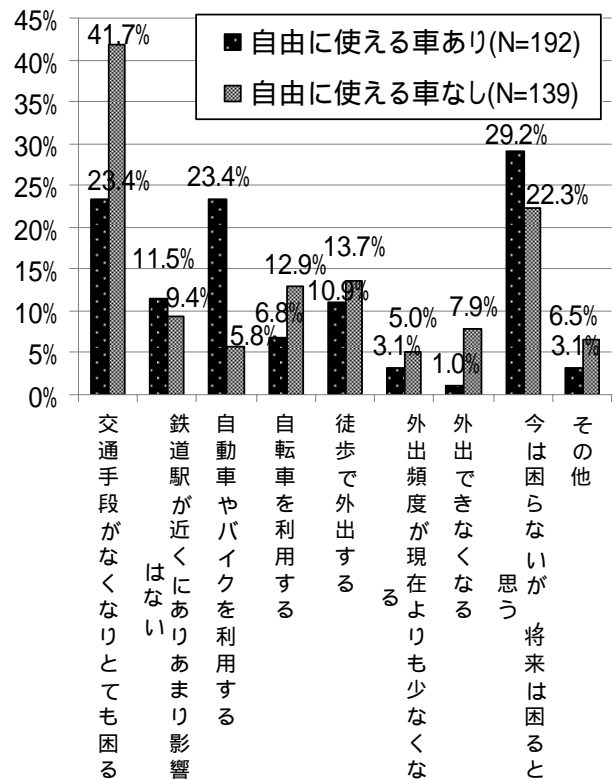


図 - 6 自由に使える自動車の有無別・バスが無くなった場合の対応 (複数回答可)

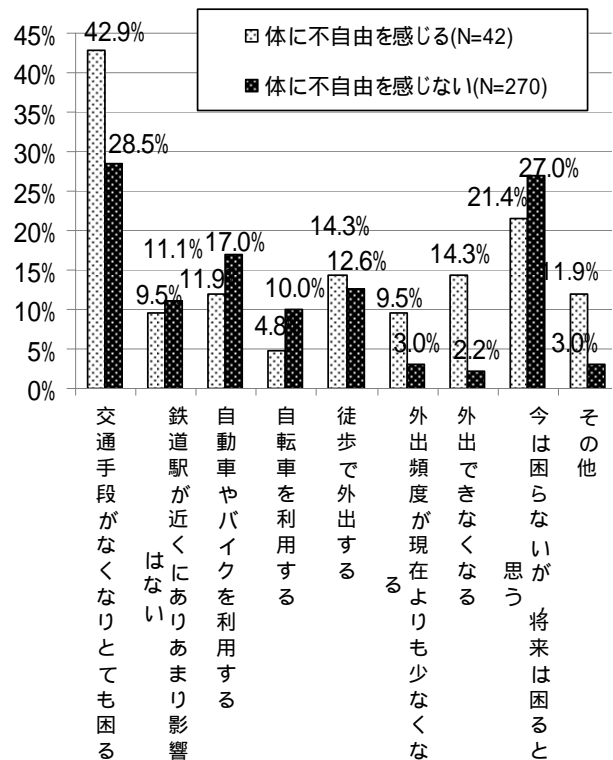


図 - 7 身体的負担の有無別・バスが無くなった場合の対応 (複数回答可)

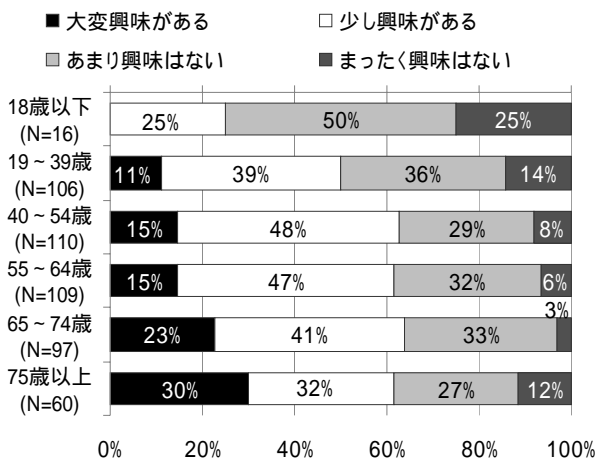


図 - 8 まちづくり・公共交通に対する興味

さらに、特に興味の度合で違いがみられなかった19～64歳の方においては、比較的鉄道利用の頻度が高い人の方が、まちづくり・公共交通に対する興味がある結果となったものの、ほぼ毎日利用している人に限っては、あまり高くない結果であった。

地区別の興味の度合は大きな違いがみられ、東条地区の興味の高さが目立った(図 - 9)。

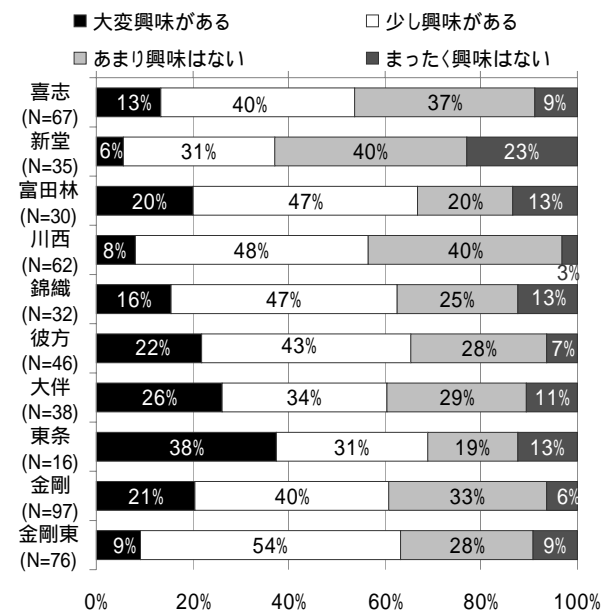


図 - 9 まちづくり・公共交通に対する興味 (地区別)

(3) 自治体に求める交通施策

市に組み込んでほしい交通施策の内容を表 - 1 に示す。18歳以下を除いて組み込んで欲しい交通施策の1位と2位は「高齢者・障害者の交通手段の確保」と「公共交通の利便性の向上」のどちらかであった。3位では年齢層で違いがみられ、19～54歳では「渋滞対策」、55～64歳では「駅や歩道のバリアフリー」、65歳以上では「交通不便地域の解消」という結果となった。これによ

り、若年層では車利用に関する対策、年齢が高くなるにつれて徒歩や公共交通に利便性に関する対策に力を入れてほしいと希望している傾向がみられた。

表 - 1 取り組んでほしい施策 (複数回答可)

年齢層	1	2	3	4	5	6	7	8	9
18歳以下 (N=16)	25%	31%	44%	25%	31%	25%	25%	6%	25%
19～39歳 (N=106)	40%	35%	48%	35%	23%	23%	36%	8%	11%
40～54歳 (N=109)	61%	27%	48%	29%	20%	19%	34%	7%	9%
55～64歳 (N=111)	54%	31%	56%	41%	19%	14%	16%	15%	4%
65～74歳 (N=98)	71%	37%	46%	36%	19%	9%	11%	13%	5%
75歳以上 (N=66)	71%	36%	42%	35%	9%	12%	3%	8%	5%
市民全体 (N=506)	57%	33%	48%	35%	19%	16%	22%	10%	8%

：高齢者・障害者の移動手段の確保	：環境問題の対応
：交通不便地域の解消	：渋滞対策
：公共交通の利便性の向上	：バスや鉄道の総合的な情報提供
：駅や歩道のバリアフリー推進	：その他
：中心市街地の活性化	

5. おわりに

多様な地域性があり、表面的に大きな公共交通問題が生じていない富田林市において、今後公共交通が衰退していけば、交通困難者が増加することが予想される。また、バスがなくなれば将来に不安がある人も多いことが明らかになった。この2点の対策への要望が他の渋滞やバリアフリー対策などを大きく上回っていることが重要である。モビリティ確保の課題がこれまでの自治体の責務の重要課題をしのご要望となっていることがわかる。

市民の間で、まちづくり・公共交通への興味の度合は、年齢や地区別で違いがみられ、特に若年層の関心の薄さが目立った。自治体が交通政策を進めるためには、市民の中でもまちづくりや交通への意識が違うということを把握した上で進めていく必要がある。今後の課題としては、以下の点があげられる。

今回の調査を基にして、さらなる詳細な交通の実態と意識を把握し、重点すべき課題を抽出する必要がある。

まちづくりや公共交通に対する意識が高くても実際は、コミュニティバスの利用率低迷などの問題が生じていることから、今回の調査結果と交通の実態を市民にフィードバックして、市民が地域全体の問題として公共交通を考えられるような交通政策の手法が求められる。

まちづくり・公共交通に対して関心の薄い層に対してその原因の追求と興味を持ってもらうための対策を考える必要がある。

参考文献

- 1) 大東延幸, 日野泰雄: 斜面住宅団地の住民の交通に関する意識の調査研究, 土木計画学研究・講演集 (CD-ROM) Vol. 39, 2009
- 2) 松田南, 小谷通泰, 横山宏樹: 中心市街地におけるLRTの整備計画に対する沿線住民の意向分析, 土木計画学研究・講演集 (CD-ROM) Vol. 39, 2009