

広川町の移動制約者の行動実態に関する基礎的研究

福岡大学工学部社会デザイン工学科 辰巳 浩, 堤 香代子, 浅野 佑太

1. はじめに

九州運輸局が九州内のコミュニティバスを導入している市町村に実施したアンケートで、導入後の利用者数は予測値に比べ少ない、減少している¹⁾。現状が明らかになった¹⁾。これを改善するにはコミュニティバスやデマンド交通を導入する前段階において、その地域特性や移動制約者になりうる人を抽出し、導入の必要性を検討することが重要である。移動制約者になりうる人を抽出することができれば、その地域住民のニーズに合ったバスの運営を行うことができる。また、コミュニティバスやデマンド交通は各自治体が税金を使用して運営していることから、その地域の真の生活支援交通となり、利用者数の増加に繋げることもできるであろう。

本研究では、広川町が2012年に町内全戸に行った生活支援交通の必要性についてのアンケート調査を用いて、交通手段による移動制約者、年齢による移動制約者を見つけ、移動制約者の現状を把握することを目的とする。

2. 八女市の概要、アンケートの概要

広川町の2013年10月1日の人口は19,851人で、男女比は男性48%、女性52%である。地域別の人口比は上川川が21%、中川川が57%、下川川が22%を占める。2012年に各世帯に実施されたアンケートの有効票数3,930票は、広川町の全世帯の58%を占め、回収率の地域割合が上川川23%、中川川54%、下川川23%であることから、概ね広川町の地域構成に一致するといえる。また、このアンケートが世帯ごととの調査であることを考えれば、居住地や性別、年齢構成に大きな偏りはなく、ほぼ広川町の趨勢に応じた意見が得られたといえる。

アンケートは日常の買い物と通院時の交通状況を、それぞれに1世帯から最大2名まで回答したもので、調査項目は交通状況以外に、新たな公共交通の必要性や利用希望状況等である。



図1 広川町の位置

3-2. 買い物における交通移動

日常的な買い物をする人を1世帯から最大2名まで回答可とした結果、5,313人の結果が得られた。5,313人についての交通手段別、年齢別の交通行動分析を行い、買い物時の移動制約の状況を分析する。

日常的な買い物をする買い物行動者の個人属性を図6と図7に示す。性別の割合は男性18%、女性82%であり、64歳以下68%、高齢者である65歳以上は32%である。買い物行動者の自動車運転免許保有率は85%であり、64歳以下では95%と非常に高く、65歳以上でも68%を占める。

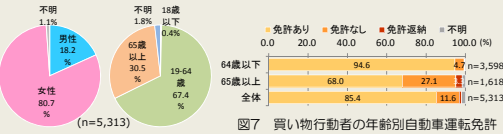


図6 買い物行動者の個人属性

■買い物先

自家用車利用の有無および年齢別の買い物先市町の割合を図8に示す。全体では広川町内73%、八女市15%、筑後市6%、久留米市6%である。年齢別では65歳以上が64歳以下よりも広川町内の割合が高く76%を占める。買い物時の交通手段が自家用車利用(同乗も含む)と自家用車以外では、町内での買い物自家用車利用が71%に対し、自家用車以外は88%と高い。なお、自家用車利用での買い物では年齢別に差がみられないが、自家用車以外では65歳以上が64歳以下よりも町内の割合が高く、91%を占める。このことから、自家用車を利用できない65歳以上の高齢者は移動範囲に関して制約を受けていることが推察される。

3-3. 通院における交通移動

通院をしている人を1世帯から最大2名まで回答可とした結果、2,875人の結果が得られた。2,875人についての交通手段別、年齢別の交通行動分析を行い、通院時の移動制約の状況を分析する。

通院者の個人属性を図13と図14に示す。性別の割合は男性40%、女性60%であり、64歳以下32%、高齢者である65歳以上は68%で、年齢別の割合が買い物と通院では逆の結果が得られた。通院者の自動車運転免許保有率は62%であり、64歳以下では82%と高いが、65歳以上になると54%に減少する。

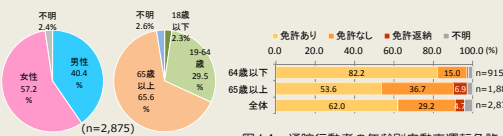


図13 通院行動者の個人属性

■通院先

通院先市町の割合を、自家用車利用の有無および年齢別に図15に示す。全体では広川町内60%、八女市20%、久留米市16%、筑後市4%である。年齢別では町内の割合が65歳以上66%、64歳以下46%であり、64歳以下は65歳以上に比べて町内の割合が少なく、八女市や久留米市などの割合が増え、広範囲の医療機関を選択している。

通院時の交通手段が自家用車利用(同乗も含む)と自家用車以外では、

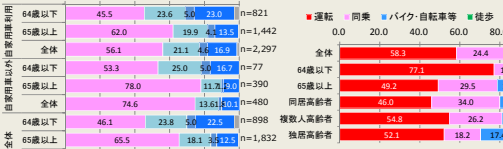


図15 自家用車利用の有無別年齢別通院先

3. 調査結果

3-1. 路線バスの利用状況と利用環境

広川町内を東西に横断する堀川バス(備)の広川線(小椎尾～役場～福島、下川川～役場、広川インター～役場)が2013年9月末で廃止され、2013年10月からデマンド交通が導入された。このアンケートは路線バスの廃止1年前に実施されたもので、その当時の路線バスの利用状況等の結果を図2～5に示す。

日頃の路線バスの利用状況は、3,930人中利用しないが81%、年に1～2回利用9%、月に1～2回利用4%、週に1～2回以上利用2%と路線バスの利用は非常に少ない。自宅から最寄りバス停までの徒歩での所要時間は5分以内が51%、6～10分が23%である。路線バスの利用環境は63%が利用環境にあるという結果であり、路線バスの利用環境は劣悪であるとはいえない。一方、3,930人中93%の世帯で自家用車を所有しており、自家用車の所有率は非常に高い。路線バスの認知度は73%が路線バスが運行しているのを知っているが、時刻表や運賃等を知っている割合は5%前後である。路線バスを利用しない理由としては自動車移動するからの割合が78%を占める。

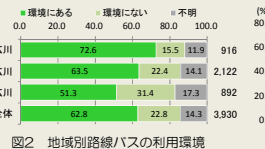


図2 地域別路線バスの利用環境

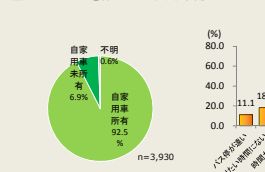


図3 路線バスの認知度



図4 世帯の自家用車の所有

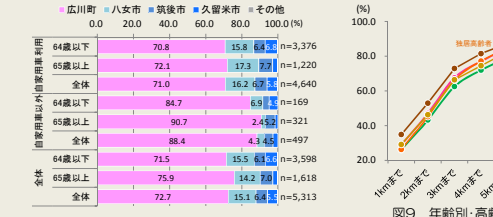


図8 自家用車利用の有無別年齢別買い物先

■買い物移動距離

65歳以上の高齢者を①64歳以下と同居している高齢者の「同居高齢者」、②複数人の65歳以上のみの世帯の「複数人高齢者」、③高齢者の一人世帯の「独居高齢者」の3つに、世帯で分けた。

この高齢者世帯別と年齢別の交通手段と店舗までの移動距離の累積割合を図9に示す。自宅周辺の1km以内での買い物は独居高齢者35%に対し、64歳以下は26%であり、独居高齢者が最も自宅近くの店舗を利用している。また、64歳以下は65歳以上に比べ移動距離が長く、広範囲に店舗を選んでいる。図12に自家用車が自身で運転、同乗、自家用車以外の買い物者の移動状況を示す。店舗までの平均移動距離は64歳以下が3.2kmで、65歳以上は2.7kmと500m短い。高齢者の世帯別では独居高齢者が2.4kmで最も短く、同居高齢者と複数人高齢者が2.8kmである。高齢者の中でも特に独居高齢者は移動距離が短く、移動に制約があることが考えられる。

■交通手段

年齢別・高齢者世帯別に買い物時の交通手段を図10に示す。全体では自家用車を自身で運転82%、同乗8%で、自家用車で買い物者が90%を占める。一方、バイク・自転車等は7%、徒歩2%である。

年齢別では64歳以下は自身で運転91%、同乗4%と自家用車利用が95%を占める。これに対し、65歳以上では自身で運転63%、同乗16%と自家用車利用が79%に減少し、バイク・自転車等が14%、徒歩6%に増加する。

高齢者の世帯別では、独居高齢者が自身で運転も同乗の割合も61%と12%で最も低く、自家用車利用は74%である。

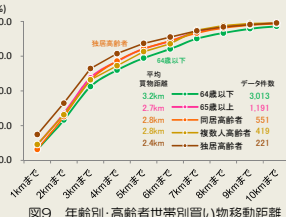


図9 年齢別・高齢者世帯別買い物移動距離

表1 買い物時の交通手段別所要時間

交通手段	平均所要時間(分)	被験者数(人)
自家用車(運転)	120.6	3,063
自家用車(同乗)	125.8	298
バイク・自転車等	119.1	262
徒歩	95.5	99
バス・電車	213.0	20
全交通手段	120.7	3,808

表1 買い物時の交通手段別所要時間

■出発・帰宅時間帯と買い物所要時間

年齢別の出発時間帯と帰宅時間帯を図11に示す。64歳以下の出発時間帯は午前と夕方にピークが現れるが、概ね日中を通して買い物先に出発している。それに対し、65歳以上では午前中に出発する割合が多く、10時台に大きなピークが現れ、再び13時台に小さなピークが現れる。帰宅時間帯は出発時間帯から1～2時間遅れてピークが現れている。

帰宅時間帯から出発時間帯を引いた買い物者の交通手段別の所要時間を表1に示す。自家用車を自身で運転120.6分、同乗125.8分、バイク・自転車等119.1分と約3時間弱を要している。それに対し、徒歩は95.5分、バス・電車は213.0分であり、全交通手段の平均所要時間は120.7分である。

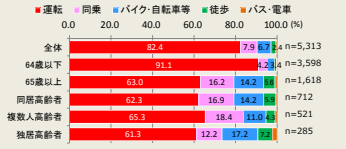


図10 年齢別・高齢者世帯別買い物時の交通手段

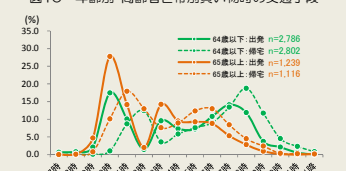


図11 年齢別買い物時の出発・帰宅時間帯



図12 買い物者の移動人数と移動先

4. まとめ

世帯で自家用車を所有している割合が93%の広川町は、64歳以下の自身で運転する買い物移動者は91%、通院では77%と高い。65歳以上の高齢者では自身で運転の割合は減るが同乗の割合が増えるため、自家用車利用がいすれも79%である。広川町の買い物や通院での移動手段は、8割が自家用車利用である。

自家用車利用者は64歳以下でも65歳以上も、買い物先や通院先の市町の割合に違いがみられない。このことは、自家用車利用者は年齢に関わらず広範囲に店舗や病院を選択しているといえる。それに対し、交通手段が自家用車以外での65歳以上の高齢者は移動距離が短く、買い物でも通院でも買い物先や通院先が町内の割合が高い。このことは移動の制約を受けているといえる。自家用車利用の多い広川町で移動制約者を抽出すると、自家用車を利用できない高齢者、特に、独居高齢者は移動制約者といえる。

移動制約者となりうる可能性の高い65歳以上の高齢者の割合は買い物者が30%に対し、通院では66%を占める。特に、通院は通院者本人が移動しなければならず、移動制約者には公的な交通手段が欠かれない。

65歳以上の高齢者の行動実態は、買い物は10時台、13時台に出かける割合が高く、帰宅はその約2時間後である。64歳以下と比べ65歳以上は買い物や通院を済ませる傾向にあり、明らかに買い物や通院の行動に違いがみられる。通院では64歳以下でも65歳以上も9時台に出かける割合が高いが、帰宅は65歳以上は出発の約2時間後、64歳以下は約3時間後と、1時間の差がみられる。このような行動の違いがみられ、行動制約者のニーズに合った生活支援交通を実現すべきである。

参考文献 1)「九州管内におけるコミュニティバス・乗合タクシーの状況について」九州運輸局企画観光交通企画課、2012年6月