2007.10.22 埼玉県南5市まちづくり協議会

交通とまちづくり
ー大学の研究データからー

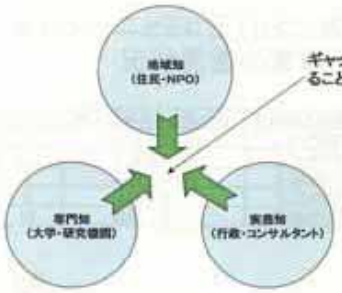
日本大学理工学部　社会交通工学科
専任講師　小早川　悟

交通まちづくり とは？

「まちづくりの目標に貢献する交通計画を、計画立案し、施策展開し、点検・評価し、見直し・改善して、繰り返し実施していくプロセス」

交通まちづくりのポイント

① 集中的な投資によるその町に応じた公共空間の再生
② 多様なプレイヤーに対応した合意形成手法の採用
③ 都心の問題把握と目標設定のための定量調査の実施
④ 交通まちづくりの多様な評価指標と目標の設定
⑤ 実践的で修正可能な計画実行方法の確立



私の考える交通とまちづくりのポイント

① 都心の問題把握と目標設定のための定量調査の実施
② 総合的な交通体系（システム）の整備
③ 交通容量に応じた土地利用や施設の立地誘導
④ 住民の合意形成

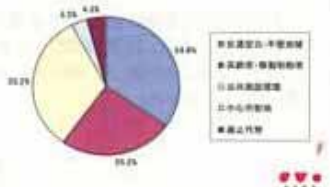
高齢者のモビリティとコミュニティバスの問題

例えば・・・・

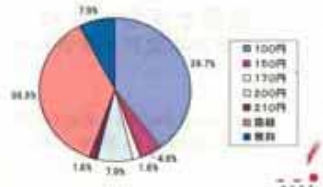
1）千葉県A市における保養施設を巡るコミュニティバスの問題

2） 東京都B区における病院を巡るコミュニティバスの問題

関東地方におけるコミュニティバスの導入目的



関東地方におけるコミュニティバスの運賃



関東地方におけるコミュニティバス事業の運営状況

運営状況	運賃収入回収率	1kmあたりの利用人数	ルート数
黒字	100%以上	6．0人以上	1
赤字	85%以上	5．1人以上	1
	50%以上	3．0人以上	5
	30%以上	1．8人以上	2
	30%未満	1．8人未満	21

1.はじめに（研究の目的）

千葉県鎌ヶ谷市をケーススタディとして、
同市在住の高齢者に対し、
①日常の外出行動
②公共交通の利用
に関するアンケートを実施し、
保養施設に行く際の高齢者の外出実態を明らかにした。

調査概要

- 調査場所
  保養施設
- 調査日時
  平成18年12月5日（火）9：00～17：00（8時間）
  平成18年12月6日（水）9：00～17：00（8時間）
- 調査方法
  保養施設の入り口で、来場する高齢者に聞き取り調査を行ない、調査員が高齢者から聞き取った結果をアンケート票に記入する。

調査概要

高齢者の定義

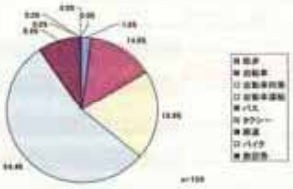
―WHO（世界保健機構）の高齢者の定義に基づき―

高齢者	65歳以上	前期高齢者	65～74歳
		後期高齢者	75歳以上

アンケート調査結果
①来訪者の年齢層別割合

日本大学

アンケート調査結果
②来訪者の交通手段



日本大学

アンケート調査結果
③コミュニティバスの利用経験

日本大学

高齢者の外出実態の分析

（1）地域別外出実態に関する分析

公共交通機関が整備されている地域や整備されていない地域（公共交通貧困地域）での高齢者の外出実態の比較。

（2）年齢別外出実態に関する分析

64歳以下、前期高齢者、後期高齢者の年齢層別に分類し、高齢者の外出実態の比較。

日本大学

高齢者の外出実態の分析

地域名	説明
路線バス整備地域	路線バスのバス停より300m内の地域
コミュニティバス整備地域	コミュニティバスのバス停より300m内の地域
路線バスおよびコミュニティバス整備地域	路線バスおよびコミュニティバスのバス停より300m内の地域
公共交通貧困地域	路線バスおよびコミュニティバスのバス停から300m以上離れた地域

日本大学

高齢者の外出実態の分析

（1）地域別外出実態に関する分析

地域名	サンプル数	交通手段			コミュニティバス利用経験	
		自動車運転	自動車同乗	コミュニティバス	ある	ない
路線バス整備地域	n=38	24人 (63.2%)	4人 (10.5%)	3人 (7.9%)	5人 (13.2%)	32人 (84.2%)
コミュニティバス整備地域	n=57	28人 (49.1%)	8人 (14.0%)	8人 (14.0%)	23人 (40.1%)	28人 (49.3%)
路線バスおよびコミュニティバス整備地域	n=10	8人 (80.0%)	1人 (10.0%)	1人 (10.0%)	5人 (50.0%)	5人 (50%)
公共交通貧困地域	n=19	9人 (47.4%)	5人 (26.3%)	1人 (5.3%)	1人 (5.3%)	18人 (94.7%)

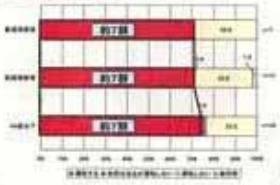
日本大学

高齢者の外出実態の分析

(1)地域別外出実態に関する分析
コミュニティバスの利用経験

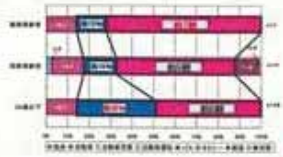
高齢者の外出実態の分析

(2)年齢別外出実態に関する分析
①自動車免許の有無



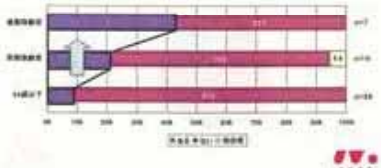
高齢者の外出実態の分析

(2)年齢別外出実態に関する分析
②来訪者の交通手段



高齢者の外出実態の分析

(2)年齢別外出実態に関する分析
③コミュニティバス利用経験



① 地域別外出実態に関する分析

- コミュニティバスが整備されている地域では、2人に1人がコミュニティバスの利用経験があり、高齢者のモビリティ確保の手段のひとつであることがわかった。
- 保養施設への来訪手段としては、自動車を運転して来ている人が多く、コミュニティバスで来ている人は少ないことがわかった。

② 年齢別外出実態に関する分析

- 前期高齢者は自動車を運転することが出来る人が多く、公共交通機関に頼らず自力でモビリティを確保している人が多かった。
- 後期高齢者はサンプル数が7人(4.5%)と少ないが、前期高齢者と同様に自動車利用が多い。サンプル数の少ないことは、後期高齢者になると外出機会が減少することを示している。

来院交通手段に関するアンケート調査

調査日	平成18年 12月7日
調査時間	午前9時～午後5時（8時間）
調査場所	日本大学練馬光が丘病院
調査方法	面接アンケート方式
有効回収票数	403票（うち福祉コミュニティバス沿線住民110票）

本研究では、区内のモビリティ確保のための
コミュニティバス利用促進に向けた
対応策について検討

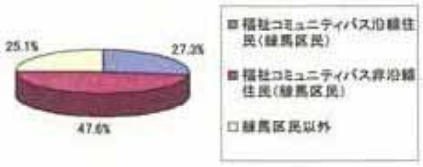
日本大学

来院の頻度

n=403

日本大学

来院者の住所



n=403

日本大学

来院交通手段

n=436（複数回答可）

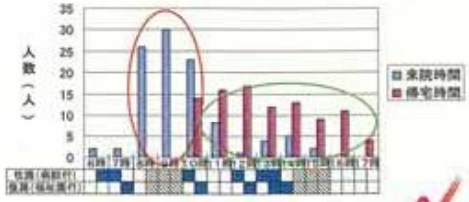
日本大学

コミュニティバスへの不満

n=111（複数回答可）

日本大学

来院帰宅時間とコミュニティバス運行時間の関係



日本大学