

公共交通利用促進に向けた買物交通の主観的アクセシビリティ分析 ～愛知県長久手市における市民アンケート調査より～

株式会社豊田中央研究所 若尾真里・早川敬一郎・日高健, 長久手市 加藤優作・山際裕行・久保田直也

1. 背景と目的

- 持続可能な交通サービス実現のためには・・・

自家用車を利用する人々に公共交通を利用してもらえるように、「使いやすい」と感じる交通サービスの構築が重要

➡ 主観的アクセシビリティ（個人の認識を反映した目的地までの移動の容易性）を高める

- 本研究では・・・

買物時の移動を対象に主観的アクセシビリティを把握し、主観的アクセシビリティが低く評価される要因を明らかにする



図1 対象地域（愛知県長久手）

2. アンケート調査の実施

無作為に抽出した長久手市民約1,500名を対象にアンケートを実施（回答者：565名）

表1 主観的アクセシビリティを測定する質問

質問項目	回答形式
1 不都合なくスムーズに移動できると思うか	「とてもそう思う」から「全くそう思わない」の7段階のリッカート尺度で回答
2 利用移動手段が便利だからこそ、その外出目的の活動ができると思うか	
3 利用する移動手段にどの程度満足しているか	

主観的アクセシビリティ：
3つの回答スコアの平均値

表2 主観的アクセシビリティに影響を及ぼすと考えられる要因の質問

質問項目
1 性別、年齢などの人口統計学的特徴
2 運転免許の有無
3 公共交通の利用頻度
4 自宅周辺道路には坂道が多いと思うか
5 居住市区町村は近隣市区町村と比較して交通の便が良いと思うか

アンケート質問内容と単純集計結果
(長久手市公式HP「1回目の実験終了：
デマンド型交通(乗合タクシー)の実証実験を行いました!」より)



3. 交通手段ごとの主観的アクセシビリティ

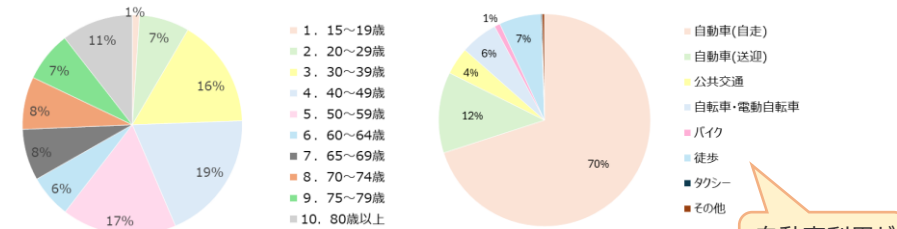


図2 年齢構成
(N=565)

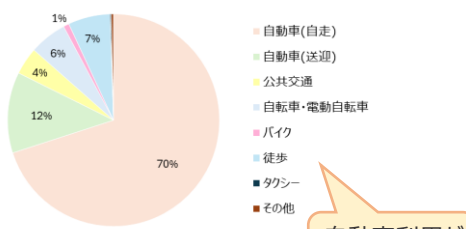


図3 利用交通手段
(N=565)

自動車利用が
最も多い

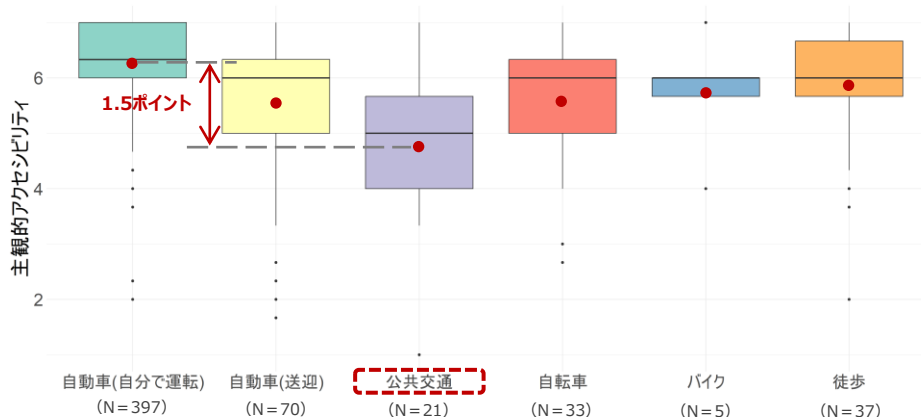


図4 交通手段別の主観的アクセシビリティ（タクシー、その他を除く）

- 自動車(自分で運転) > 公共交通利用者 (1%有意)
- 自動車(自分で運転) > 自動車(送迎) (1%有意)
- 自動車(自分で運転) > 自転車 (1%有意)

他の交通手段に比べて、公共交通利用者の主観的アクセシビリティが低い

4. 主観的アクセシビリティを低く評価する人 (公共交通利用者の場合)

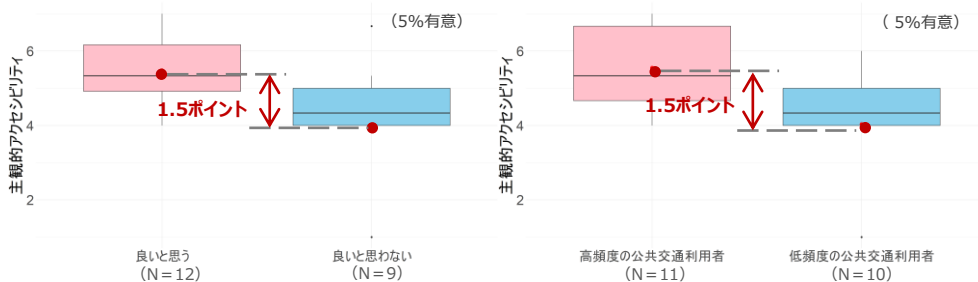


図5 近隣の市町村と比較して交通の便が「良いと思う人」と「良いと思わない人」の主観的アクセシビリティ

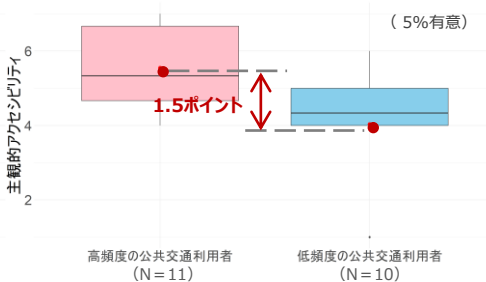


図6 「高頻度の公共交通利用者」と「低頻度の公共交通利用者」の主観的アクセシビリティ

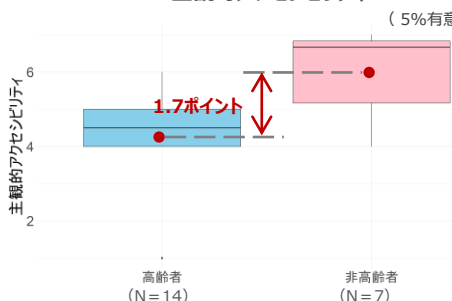


図7 「高齢者 (65歳以上)」と「非高齢者 (65歳未満)」の主観的アクセシビリティ

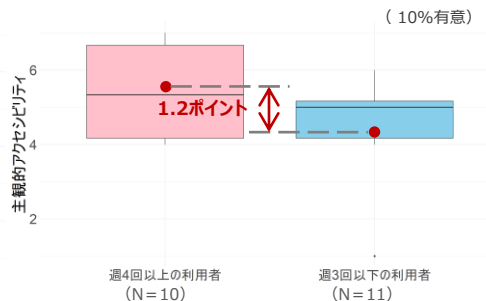


図8 公共交通を「週4回以上利用する人」と「週3回以下利用する人」の主観的アクセシビリティ

主観的アクセシビリティに影響を及ぼすと考えられる要因（公共交通利用者）

- 近隣市町村と比較して長久手市は交通の便が良くないと思うか
- 利用する公共交通の運行頻度
- 高齢者
- 公共交通の利用頻度

5. まとめ

長久手市のように自動車を利用した移動が多い地域において公共交通の利用を促進するためには、自動車による移動と公共交通による移動の主観的アクセシビリティの差をなくすための交通政策が必要

具体的には、本研究の結果より以下のような政策が考えられる

- ① 公共交通の運行頻度の向上
- ② 住民が公共交通に慣れ親しめるような施策
- ③ 高齢者の移動を支援する施策

公平かつ有効な
交通計画の検討に活用可能

6. 今後の方針

- 主観的アクセシビリティの形成に影響を与える要因を正確に把握するため、変数間の相関を考慮した分析
- 高齢者などの交通弱者を対象とした主観的アクセシビリティの把握