

卒論(目次案2)

タイトル案（10月15日時点）

運転免許返納後のバス路線の分析と検証

***論文全体の完成後に最終タイトルを決定予定**

目次案

目次案(10/15)←

タイトル(仮)：運転免許返納後のバス路線の比較と検証←

←

1. はじめに #高齢化に伴う交通弱者の増加←
 - 1.1 交通弱者とは←
 - 1.2 高齢者免許返納率の変化←
2. 足立区花畑での交通弱者への施策←
 - 2.1 社会実験バスでの交通弱者人数変化の分析←
 - 2.2 分析方法←
 - 2.3 社会実験バスによる交通弱者人数の変化←
3. 運転免許返納後の交通弱者←
 - 3.1 年齢別交通弱者被覆率の分析←
 - 3.2 年齢別の交通弱者減少率←
 - (3.3 既存のバス路線で交通弱者救済に効果的なバス停)←
4. 考察←
5. まとめ←

-はじめに- 1~1.2

1.1交通弱者とは

はじめに-交通弱者について-

交通弱者

日本大分県大分市(二ツ井二カ)「交通弱者」の解説

自給自足の社会において、年少者、要介護者、一部の高齢者や障害者など、自分で運転することができず、**自家用の交通手段がないため公共交通機関に頼らざるを得ない人、とくに公共交通機関が整備されていないため、買い物も日常的な移動にも不自由を強いられている人**をさす。

日本では、1980年代に過疎地における高齢人口の維持増進が浮上した際、交通手段を失う生活をすようになり、移動手段の平等や交通手段の向上といった観点から、今日ではまちづくりや福祉などの幅広い分野で使われている。高齢化が進み、都市部の公共交通機関では車両や施設の快速性(ワンストップバス導入や乗り場の指定確保など)が高められる一方、地方では、自家用の移動手段がなければ、日常的な買い物も支障をきたすような状態が続いている。

「病院への通院」、「買い物」が気楽に行える手段を考えたい

1: はじめに

1.1 急増する交通弱者、弱体化する公共交通

わが国では、既に5人に一人が高齢者という時代に入っている。平成21年度版高齢社会白書によると、現在、65歳以上の高齢者人口は2,822万人(総人口に占める割合は22.1%)になった。高齢者人口のうち、「65~74歳」の割合は約1,500万人で総人口の17%、75歳以上は1,322万人で、総人口に占める割合は10.4%と始めて1割を超えた。今後は15歳から59歳の人口が急減するので、その割合は急増が見込まれる。こうした高齢者は、現在は自家用車を運転しているも、次第に公共交通に大きく頼るようになることが見込まれる。また、児童、生徒、自家用車を持たないで移動する地域内の住民や、外部からの観光者等も、地域内の移動に公共交通に大きく依存している。

「公共交通不便地域の考え方について」より抜粋

高齢者の移動目的は、商業施設や公共施設への通勤である場合が多く、特に高齢者にとっては、商業施設に「買い物」が最大の移動目的である。公共交通機関は、高齢者の移動目的に合わせたサービスを提供することが求められる。また、高齢者の移動目的は、商業施設や公共施設への通勤である場合が多く、特に高齢者にとっては、商業施設に「買い物」が最大の移動目的である。公共交通機関は、高齢者の移動目的に合わせたサービスを提供することが求められる。

地域やバス会社によって様々だが、**バス利用者の200~500mに停留所が無い地域の人々**を指す

「バス停から半径300m以上、鉄道駅から半径800m以上」を公共交通不便地域として考える。

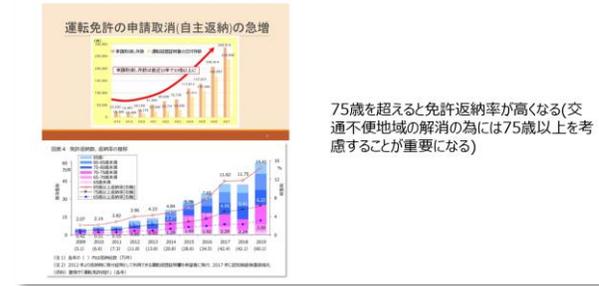
*各所の考え方は異なるが、まずは300mが基準

➡ バス停から300m離れている人たち

➡ 増加傾向

1.2高齢者免許返納率の変化

交通弱者について-免許返納率の上昇-



➡ 近年、高齢者免許返納率が上昇傾向にあり、75歳以上の交通弱者が増加する

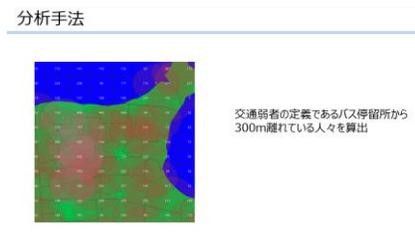
-足立区花畑での施策- 2~2.3

2.1 花畑社会実験バスとそれによる交通弱者変化



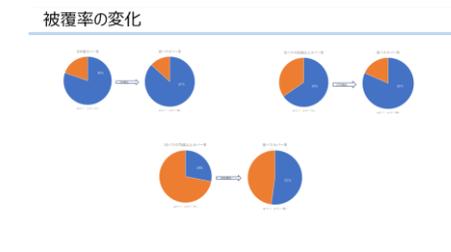
⇒ 交通弱者の救済になっているのか分析

2.2 分析手法



⇒ バス停から300m離れている人々を算出、どの程度の効果があるのかを見る

2.3 社会実験バスによる交通弱者被覆率の変化

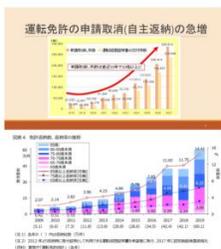


⇒ 300m離れている交通弱者にどの程度効果があるのか

-運転免許返納後の交通弱者- 3~3.2(3.3)

3.75歳以上(免許返納後)の交通弱者

交通弱者について-免許返納率の上昇-

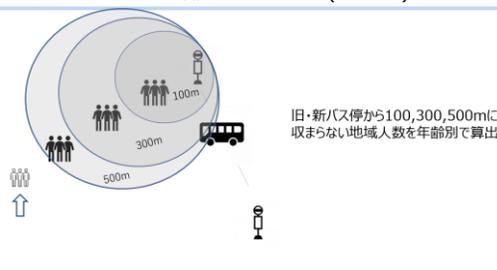


75歳を超えると免許返納率が高くなる(交通不便地域の解消の為に75歳以上を考慮することが重要になる)

⇒ どの年齢層に効果があったのかを分析する

3.1年齢別交通弱者減少率

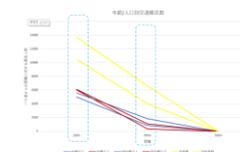
社会実験バスによる年齢別変化を分析(イメージ)



⇒ 年齢別に交通弱者の変化を分析

3.2年齢別の交通弱者減少率

社会実験バスによる年齢別変化を分析

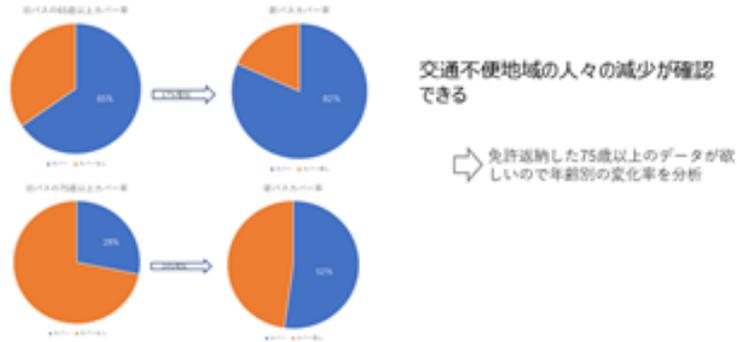


減少比率	100m	300m
新・旧65歳以上	1.12	2.20
新・旧75歳以上	1.01	3.03
新・旧全年齢	1.30	1.65

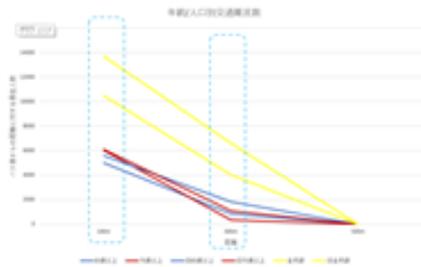
⇒ 特に75歳以上の高齢者の減少に効果的なため今後増加する免許返納後の交通弱者への対応が可能である

進捗状況(より多くの交通弱者を救える新規バス停を設立)

以前までの交通弱者被覆率



社会実験バスによる年齢別変化を分析



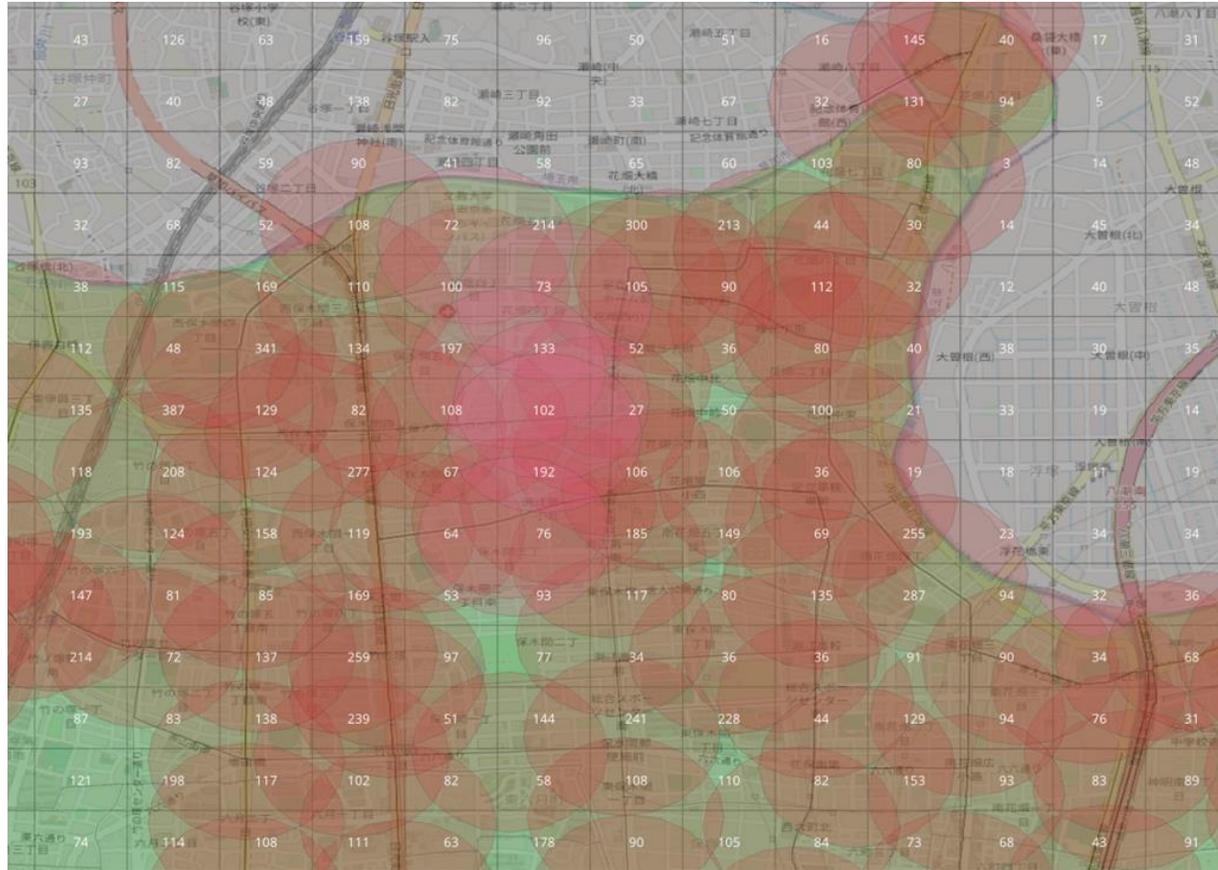
⇒ 今回の社会実験バスにより75歳以上の高齢者の減少を確認できた

減少比率	100m	300m
新・旧65歳以上	1.12	2.20
新・旧75歳以上	1.01	3.03
新・旧全年齢	1.30	1.65

今回の社会実験バスによって75歳以上の交通弱者に効果的なのは分かったが、今後必要になるバス停を考える

進捗状況(より多くの交通弱者を救える新規バス停を設立)

定義



300mバッファ内に収まっていない地域内の施設に配置する(施設は既存のバス停に配置されているのと同様の配置にする)

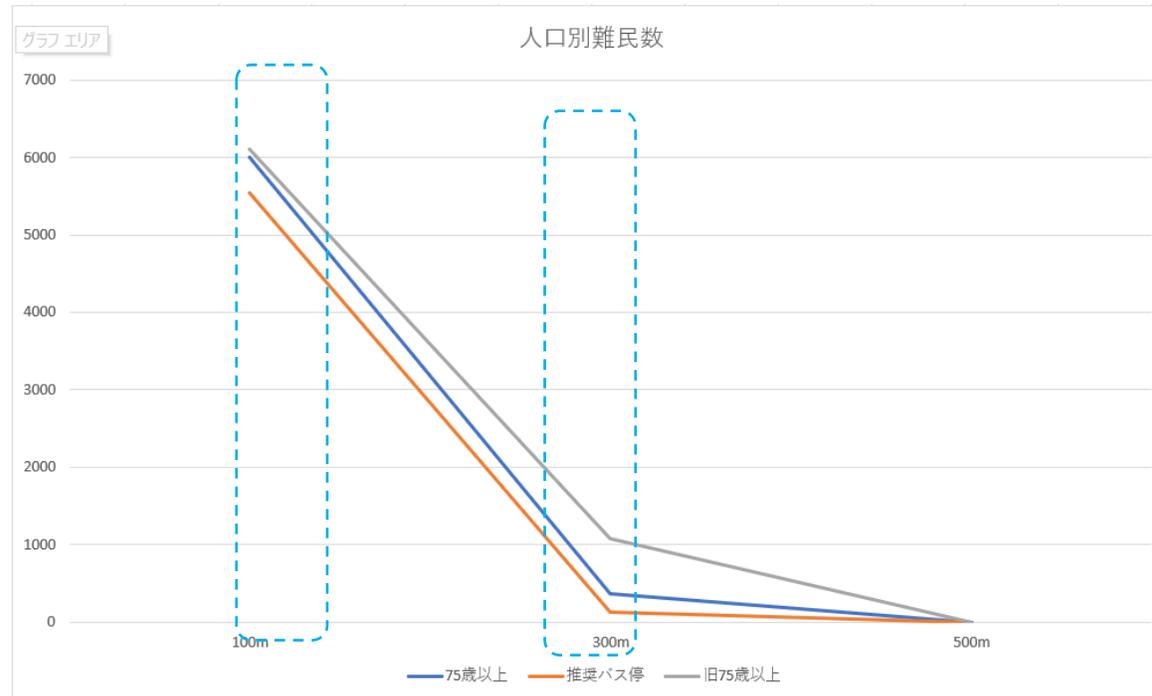
候補地

足立区立花畑中学校

保木間二丁目

保木間一丁目団地

推奨バス停による変化を分析



推奨地域にバス停を3つ新たに設置することで交通弱者を約3倍減少することが出来る

減少比率	100m	300m	バス停
推奨・旧65歳以上	1.10	9.03	+3
新・旧75歳以上	1.01	3.03	0