

広島大学

正員

門用博知

学員

○吉田正裕

まへがき

都市交通に対する住民の意識は最近相当高くなっている。とくに、住宅地が市街地周辺部にぎめられ、しかもそれらの地区を含めて公共投資が民間の宅地開発とは大きくずれているため、市街地周辺部での交通渋滞は激しくなってきた。それを解決するための方法や時期については、ほとんど誰もが現実には答えられない。しかし、住民がどのように交通問題の解決を求めているかを知ることが、対策をたてる上でも、また、対策と住民にPRする上からも極めて重要なことである。最近、広島市及びその周辺部について調査をする機会があったので、調査結果について述べる。

この調査では、旧広島市内の戦災復興区域内、その周辺部、旧広島市周辺部の新興住宅街、及び旧住宅街など28区域について、交通問題の解決に対する関心度、通勤交通の実態、交通上の問題点、交通問題の解決策などの諸点について調査を実施した。

調査内容及び調査結果

(1) 交通問題に対する関心度 — 住宅、交通、学勤、買物・物産、教育、犯罪・公害・交通事故、下水道、公園、余暇施設 の8項目の中から優先順位(早急に解決させられている) 1, 2, 3をつけることとした。また、周辺部と旧市内とは交通施設の整備に差があることを意識して、周辺部と旧市内とを対象に質問した。地域によって関心度に差があるが、周辺部と旧市内とに対する関心度はほぼ画線同様にあることが認められ、しかも、その勾配は5:3となっている。この値は、交通問題を最優先として順位1とした人の割合から計算された数値であり、頂度、石油問題が発生した時期に調査したことと考えると交通問題の解決に対する住民の関心度の大きいことがうかがえる。とくに、

周辺部 交通問題の優先順位1とした割合(%)

沼田、熊野などの周辺部では、公共交通機関はバスのみで、ラッシュ時CBDOへの平均旅行速度が15km/hr以下である地区では3/3

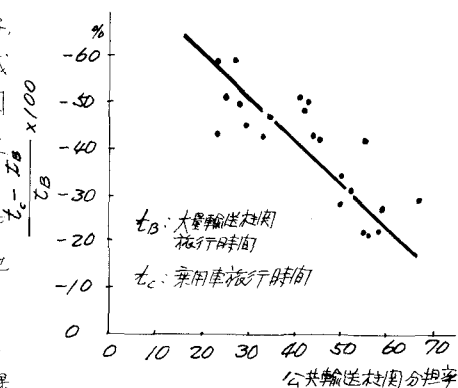
旧市内	20~30	旧市内新築地	44~47
周辺部旧市街地	15~30	周辺部新築地	30~66

以上の人が交通問題を最優先している。公共交通機関バス・電車・鉄道など2種以上が利用出来る地区では、10~20%と関心度が低く、交通機関の整備の程度と関心度とはよく一致しているといえる。

(2) 交通上最も困っている問題として、1.安全性(歩道の整備状況)、2.定時性、3.公共交通機関の不便、4.道路の交通渋滞、5.交通費の5項目に対する回答。新住宅団地地区では、旧市内、周辺部とはほぼ日常生活圏内では歩道を整備されているので、安全な歩道の整備に対する関心は低い。これに対して、小規模な開発が断続的に行われたとみられる地区では、40~50%の人が歩道の欠如と問題にしている。歩道と対象すれば住民は日常生活圏と対象に回答しているが、一方向の道路の交通渋滞の問題にある場合は、広域的に眺め、とくに通勤道路全般に対して判断している。日々利用する各路の中で1箇所でもひどく渋滞する箇所があれば、交通渋滞に対する関心度は高くなるものと解釈される。

(3) 公共交通機関が不便である。調査対象地域の公共交通機関の利用年について、公共交通機関の通勤交通の分担率と、自動車と公共交通機関との旅行時間の差(旅行時間の差/大量公共交通機関の旅行時間)との関係を示すと図-1のとおりであり、旅行時間差が輸送機関の選択に与える影響の大きいことが伺える。また、公共交通機関の不便と優先する割合と前述の旅行時間差の比との関係から、住民の回答に対する考え方が異なることが

わかる。公共交通機関と通勤交通に50%以上利用している地域では、バス、電車、鉄道のうち少なくとも2つ以上が備わっている。この地域でも、不便さを意識している。他のグループは、現在は公共交通機関がほとんど整備されていなく、バスだけに頼るが、またバスも不便であると考えられる地域である。したがって、このグループに属する地域の住民は、バス路線の新設、サービスレベルの改善、交通規制や道路整備などによって公共交通機関が便利にできると期待している地域である。このように、同じ公共交通機関の不便さを意識する場合、現存の改善だけの場合と、新設整備の場合とがある。ここ、何れにせよ、公共交通機関の旅行速度の向上とはかきこは極めて重要な課題である。



(4) 交通対策に関する住民意識 —— 全調査対象区域の45%以上の人が、交通事情は大変で何とか対策という必要がありことを認めている。また、現在の交通施設でもその利用や規制によって解決できると考えている人の割合は40%以下となっている。周辺部や新住宅団地地域では3/5以上の人が抜本的な交通対策を希望している。緊急な具体策として、1. 道路を広げたり、高架道路を作る、2. 自家用車を規制してバスの増便をはかる、3. 時差出勤、4. モノレールや地下鉄など新しい交通機関を導入する、という4項目の順に並べて、40%、35%、8%、18%の人々がそれぞれの対策を望んでいる。皮肉なことに、交通事情が大変であり何とかしなければならぬと答える人の割合が高いほど、自家用車の規制よりも道路の拡張と高架道路の建設を希望する人の割合が高くなっている。これは、モノレールや地下鉄などの建設は普通道路敷を利用するということを知っているのかも知れないが、自家用自動車を手放す動機として交通規制による場合が50%以上を占めていることから、自動車の利便性に対する魅力の大きいことを考えると、大気汚染や騒音などに対する意識よりも利便性が優先する傾向がうかがえる。道路の拡張や新設と地域の特徴とは密接な関係にあり、3つのグループに分けられる。①約50~60%、②約30~40%、③約30%以下の人が道路の拡張や新設を希望する地域である。①は、現在は道路が狭く、交通渋滞で困っているが、拡張や新設が実施に移され建設中の地域、②は、CBDから比較的遠距離にあり、交通が不便な、周辺部新住宅団地地域や旧市内の新住宅地域であり、③は旧市内の公共交通機関に恵まれていた地域及び公共交通機関は悪化している周辺部旧市街地である。直接的な影響や間接的な影響によって関心度の差は認められ、比較的実現性を考慮して、広域的な立場で回答されているといえよう。時差出勤に対する関心度が低いのは、その意味するところが十分理解できていないか、現実性上難しいと考えたかであり、恐らく前者が多いものと解される。

まとめ

住民の意識調査の結果を解析して、交通施設の整備に対する住民の回答は1つの側面から解釈することはできなく、現状や将来の実現性に対する配慮がなされているし、また公害問題に対しては意外に関心が低いようである。また、一般論と各論との差も十分考えられるなど、住民・利用者側から交通に対する評価は、共通的な面とむちなから多様化していて、輸送機関の選好が時間差の比で説明がつくことが多様化とが一致となく、総合的な評価の困難さを感ずるが、交通施設の整備状況によって住民意識の変化に対する考え方がいくらかは判明したと考えることができよう。この度は施設整備を定量化して住民意識を説明するまでには至らなかったが、将来の課題として、住民の交通現状や将来に対する期待感を考慮して定量化に進むことが考えられる。