

地方部の幹線道路の質的レベルが人々の生活パターンと満足感に与える影響

東京大学 学生員 ○加藤 究
東京大学 正 員 家田 仁
東京大学 正 員 柴崎隆一

1. はじめに

一般に、地方部では車主体の生活が営まれており、道路が重要な生活基盤施設となっている。したがって、道路整備が人々の日常生活における効用を大きく改善する可能性をもつと考えられる。すなわち、道路整備の影響は直接道路を利用する者だけにとどまらず、周囲を取り巻く人々、たとえば家族の満足感・安心感にも及び、相互効果・相乗効果を生み出しているものと考えられる。しかしながら、時間短縮効果や生活行動圏の広がり、これまで頻繁に議論されてきた道路整備の効果であり、現在の交通量ベースの費用便益分析では、そうした相互効果を十分に計測しているとは言い難い。本研究では、地方部の道路整備を、母都市までの速達性や歩道の安全性、公共交通のサービスレベルの面から捉え、日常生活に及ぼす効果、とりわけ家族内における相互効果を、インタビューやアンケートを通して調査した。

2. 対象地域の選定と概要

(1) 対象地域の選定

調査対象地域は、関東地方の、①人口 20 万以上の地域の核となる都市があり、②幹線道路沿いの市町村が①の母都市を生活圏としているという条件から、水戸市から北上する国道 118 号沿線（大宮町、大子町）と、水戸市から西進する国道 50 号沿線（笠間市）を選定した。

制限速度や混雑度、信号数などに起因する各市町から母都市までの速達性の違いは、今回取り上げた路線では差異が小さいため、母都市からの時間距離の違いで代用した。すなわち、水戸市から所要約 1 時間の大

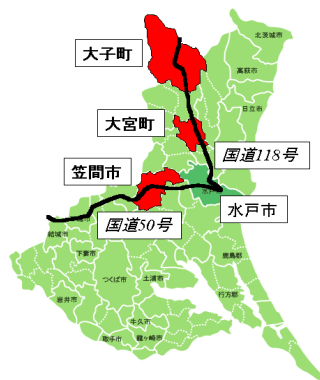


図-1 対象地域

子町（水戸市から約 50km の距離）は速達性が低く、約 25 分の大宮町と笠間市（約 20 数 km の距離）は速達性が高いとした。

(2) 調査対象地域の概要

道路規格は、対象地域において 118 号線、50 号線ともに 2 車線であり、制限速度は 50km/h である。道路混雑度は 50 号線のほうがやや高い。鉄道については、118 号線は水郡線（1 時間間隔以上）、50 号線は水戸線（約 30 分間隔）が並行している。路線バスについては、大宮町からは水戸市まで直通便が出ている。また、笠間市からは東京までの直通バスがある。

人口については 3 市町ともほぼ同程度である。人口の増減は、ここ数十年、大子町が減少傾向、大宮町が増加傾向、笠間市が横這い状態にある。

表-1 人口、人口密度、増減率

	大子町	大宮町	笠間市
人口 (人)	25,604	26,443	30,337
人口密度 (人/km ²)	79	319	231
増減率 (12~5)	-5.4%	3.5%	-1.5%

また、母都市からの距離が離れるにつれ、

- ・母都市への通勤通学者の減少
- ・買物・余暇・医療目的での母都市への訪問頻度の減少
- ・所得レベルの低下

といった事実が既存の統計資料からわかった。しかし、より詳細な家族の生活行動や満足感を把握するには不十分である。そこで、統計データからは分からない事実を把握するために、地元の人々を対象として深く掘り下げたヒアリング調査を計 3 回実施した。

3. 調査結果と考察

この調査で明らかになった地方居住者の生活と道路整備との関連を以下に列挙する。

(1) 母都市までの速達性に関わる事柄

①女性の社会進出を助ける自家用車の存在 子供の送迎や家事に追われる女性が社会参加の機会をもつには、限られた時間を有効に使うためにも、自家用車を運転できる環境で、かつ速達性の高いことが重要である。

*キーワード：道路整備評価 家族の効用

**連絡先：〒113-8656 文京区本郷 7-3-1 東京大学大学院工学系研究科

社会基盤工学専攻交通研究室 TEL:03-5841-6118 FAX:03-5841-8507

②帰省のしやすさ 母都市から離れるほど、帰省頻度は低くなり、家族が集まる機会が減る傾向にある。

③家族で過ごす時間の大きな価値 家族と一緒に過ごす時間は大切にされており、とくにしつけ等の必要な小さい子供をもつ家庭においてその傾向は強い。母都市までの速達性の高さは、家族で過ごす時間を十分にとれることにつながる。

④定住志向が高くても人口が流出 3市町において定住志向は大差なく、生まれ育った土地で暮らしたいとする若者は多い。しかし住む家と就労の場の問題から、母都市から離れた地域では若者の流出が続いている。

⑤買物行動にみる休日の過ごし方 子供が小さい間は、家族一緒に休日を過ごすことが多い。母都市に近い地域では週末の買物にレジャーをかねたものが目立つが、離れた地域では買物行動に特化している傾向がある。

(2) 歩道の安全性に関わる事柄

⑥危険な登下校、親の不安感 通行規制がないために大型車の交通量が多いうえ、歩道の整備レベルも低く、子供の登下校時の安全は十分に確保されていない。それゆえ、子供をもつ両親の不安感は大きく、登下校時に親が見回りに出ることが多い。

(3) 公共交通のサービスレベルに関わる事柄

⑦高校生、下宿から家族同居へ 鉄道のディーゼル化（大子町では水戸市まで2時間半の道のりが1時間半に短縮）とともに下宿生は大幅に減少した。これはモビリティ環境の改善が家族の同居を可能にした一例といえる。

⑧学生や高齢者の移動手段 免許を取得すると、自家用車中心の生活に切り替わるが、運転のできない学生にとっては、母都市に向かう路線バスの十分な配備が望まれる。高齢者の通院についても同様である。

(4) その他、地方居住者の日常生活に関する事柄

⑨高い自家用車保有率 施設の集積度が低く、他の交通機関が十分に整備されていないため、地方部の家庭では自家用車の保有率が非常に高く、免許取得が可能な年齢になれば、自分専用の車を所有するようになるのが一般的である。

⑩家族・近所と連携しての子育て 共働きの家庭は多いが、子育てに十分な環境は整っていない。フルタイムの就業者の場合、保育所への子供の送り迎えは難しく、両親や祖父母、近所の人に頼ることになる。

⑪衰退する駅前市街地 大子町と笠間市で駅前市街地の空洞化が観察された。仕事帰り客は、幹線道路沿い

にある、駐車場が整備されている店を利用しやすい。

⑫ほとんど見られない夕方の回遊行動 夕方の回遊行動は都市部特有のものであり、地方部においては、中心市街地以外ではほとんど見かけない。

⑬気力・体力のついていかない高齢者 高齢者のなかには、余暇を楽しもうにも気力と体力がついていかず、道路整備の恩恵を十分に享受できない者が少なくない。また、道路整備は介護の受けやすさにも影響を与える。

4. 地域への生活の定着

上記の調査結果をライフステージ別に整理すると、道路整備による効果は下図のようにまとめられる。

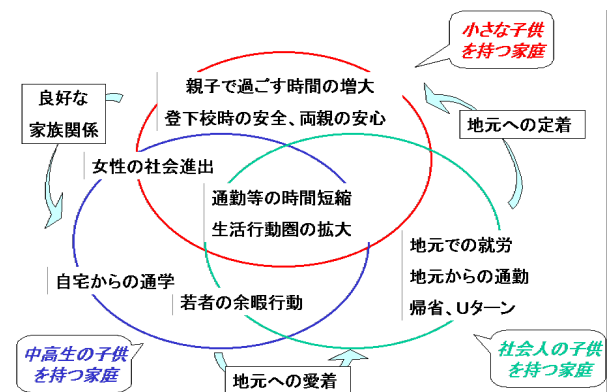


図-2 ライフステージ別にみた道路整備効果

(1) 小さな子供を持つ家庭：親子で過ごす時間が十分に取れ、安心かつ充実した生活を送れることが良好な家族関係の維持につながる。

(2) 中高生の子供を持つ家庭：下宿することなく家族と一緒に暮らせ、また気軽に都市部へ遊びに行ける足もあれば、地元へ愛着を持ったまま成長できる。

(3) 社会人の子供を持つ家庭：地元での就労、あるいは地元からの通勤が容易であれば、地元への定着が促進され、次の世代を生み出す家族を形成していく。

こうした構造が世代にわたって循環することによって、定住化、地域の存続が促されていくと考えられる。

これまで、家族間における相互・相乗効果はほとんど考えられてこなかった。しかしながら、そうした効果は、少なからず定住化や地域の存続と関係をもっていることが今回の調査から明らかになった。今後、さらなる調査を行い、家族にもたらされる効果を考慮した効用関数を構築し、道路整備評価に役立てていくことが望まれる。

参考文献

- 1) 『茨城県生活行動圏調査報告書』、常陽地域研究センター、1998年
- 2) 荒井良雄・川口太郎・神谷浩夫・川口太郎、『都市の空間と時間』、古今書院、1996年