

郊外住宅団地に対する住民意識に関する研究

広島工業大学大学院 学生会員 今井 隼平
 広島工業大学大学院 学生会員 田中 晶生
 広島工業大学 正会員 大東 延幸

1. 研究背景

広島市は地形上の制約により、他都市と比べると平坦部分の占める割合が少ない。そのため、山々を切り開いた斜面住宅地に人口が集中している。しかし、近年高齢化が進む中、高齢者にとって斜面住宅地の生活環境は決して良いものとはいえない。そこで本研究では、1978年に分譲開始と広島市の中でも古く、人口約11000人とベッドタウンとして非常に大規模な斜面住宅地である、美鈴が丘住宅団地を対象として調査を行った。

美鈴が丘住宅団地は、分譲開始から約30年が経ち、住宅団地内では高齢化が進んでいる。この高齢化に伴って、今までのように自動車で行動することが困難になる住民が増える可能性がある。そして、普段の生活環境が大きく変わる可能性があり、その中で生じる1つの問題点として買い物交通が挙げられる。住宅団地内には、スーパーなどの小売店はあるが、団地内には坂や階段などの高低差が多くみられる。そのため、団地内を歩くには不便であり、団地外への買い物は自動車でないとは不便である。しかし、現在の交通環境では、今後地域住民の生活が不自由になるのは明らかである。その結果、交通に関する不満・地理的条件などを考えると、最悪の場合は、交通条件の良い地域へ移住するなど、都市郊外地域全体への衰退に繋がる恐れがある。

2. 研究目的

本研究では、このような背景を踏まえ、美鈴が丘住宅団地のモビリティのあり方について調査を行う。アンケート調査により、美鈴が丘住宅団地の住民の交通の実態を把握し、住民の交通に対する意識を把握する。そして、現在の買い物交通に何が必要であるかを明らかにし、その地域に適した交通のあり方を考えることを目的とする。

また、本研究は広島市だけでなく、他の都市においての問題である、いわゆる団地離れを防ぎ、地域活性を目指した研究である。

3. アンケート実施概要

本研究では、住宅団地の交通の実態と、それに伴う住民の移動に関する意識を把握する為、日常的な買い物や通院をしている方を対象とするアンケート調査を行なった。今回、このアンケートの配布方法は、自治体を通して各街区、全丁目に配布・回収を行なった。そのアンケート調査による調査概要は、表-1に示す通りである。

表-1 アンケート調査概要

| | |
|-------|--|
| 調査の種類 | アンケート調査 |
| 調査期間 | 平成18年4月～7月上旬 |
| 調査対象 | 美鈴が丘住宅団地 |
| 配布枚数 | 3626部(全世帯) |
| 調査内容 | ・調査対象者の属性 ・自動車免許、自家用車の保有状況 ・買い物交通時の移動実態 ・現公共交通に関する住民の意識 ・巡回バス導入に関する住民の意識 |
| 回収枚数 | 2105部 |
| 回収率 | 58.10% |

4. 調査結果

図-1は、人口統計から得た団地内の高齢者の割合の推移である。図-1では最近4年間における団地内の高齢者の割合の推移を表している。図-1を見て分かるように、団地内で着実に高齢化が進んでいることが分かる。

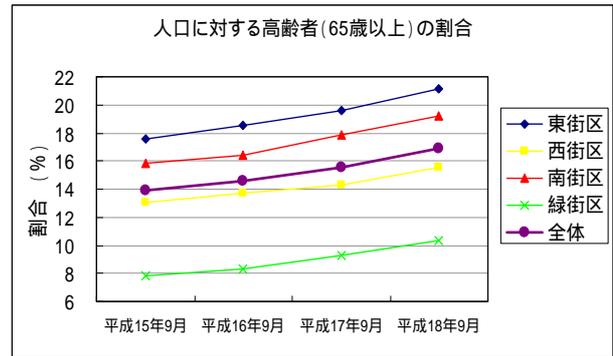


図-1 美鈴が丘住宅団地における高齢者の割合の推移

図-2では、図-1と同様に人口統計を用いて、団地内、全国、広島市、佐伯区との高齢者の割合の比較を行った。この図からは、団地内の高齢化が他のものと比較して、かなり進行が速いことが分かる。

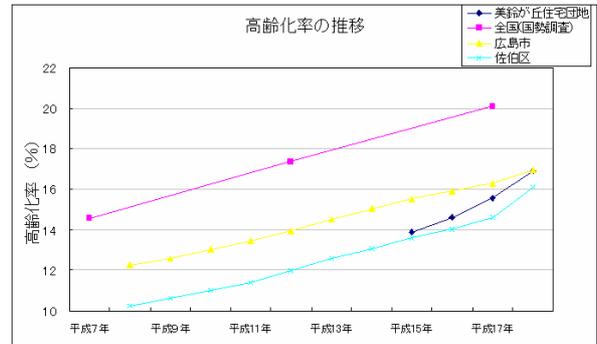


図-2 高齢者の割合の推移比較

図 - 3のグラフは、「日常的に買い物や通院をしている方」の年齢構成である。この年齢構成比較からでは、65歳以上の割合は得ることができないが、60歳以上の割合は東街区：45.3%、西街区：33.5%、南街区：39.2%、緑街区：21.0%と単純な高齢者の割合よりも高いことが分かる。

また、アンケート調査から若い年代で交通手段に自家用車に利用する傾向が強く、年代が高くなっていくにつれて自家用車から、徒歩、バス、タクシーを利用する割合が高くなっているという結果が得られている。

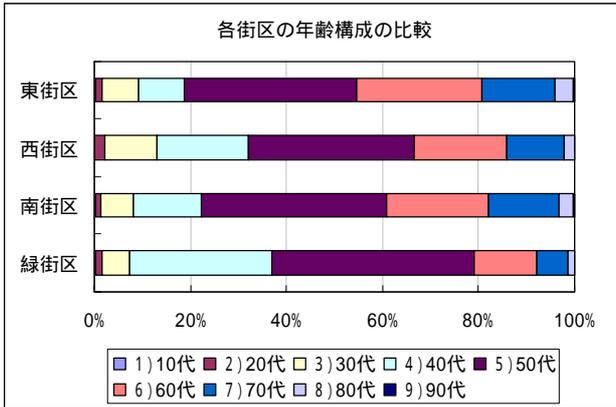


図 - 3 各街区の年齢構成比較

これまでの調査結果より美鈴が丘住宅団地は高齢化が進んでいるといえる。

次に示す図 - 4は、年代別に分けて集計した場合の「バス停までの距離に関する意識」のグラフである。すべての年代において、3分程度から5分程度という回答が最も多くなっている。この結果よりどの年代においても、自宅からバス停までの距離は、3分から5分以内で移動できる場所に配置してあることが望ましいと考えられる。

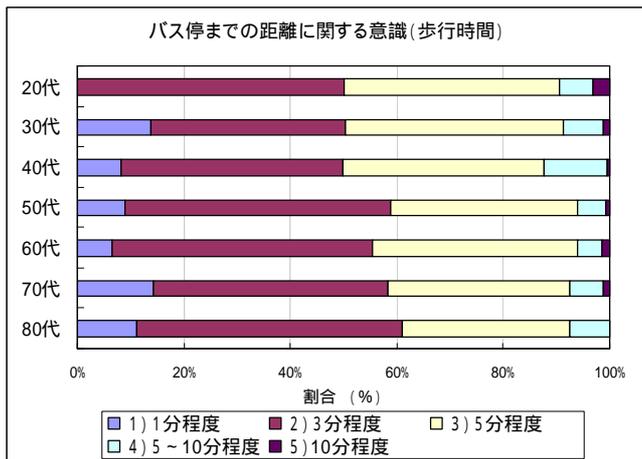


図 - 4 年代別に見たバス停までの距離に関する意識

以上のことより、若い世代では、分速80mとしたとき4分間の距離は約300m、高齢者を分速53mとしたとき約200mで移動可能な距離にバス停が配置されていることが望ましいと考えられる。

5. バス停の再配置案

高齢化の進んでいる美鈴が丘住宅団地において、上記の

事を踏まえた上で、以下のバス停の再配置案を検討した。

高齢者の交通として、徒歩での行動範囲、タクシーの料金などを考えると、自家用車に代わることのできる交通手段は、バスであると考えられる。

しかし、斜面住宅地を高齢者が歩いてバス停まで移動し、バスを利用するには、距離と高低差がありすぎる現状では利用しにくいと考えられる。

そこで、本研究では、バス停の新設・再配置を提案する。現状のバス停の配置と、提案するバス停の位置について以下の図 - 5に示す。

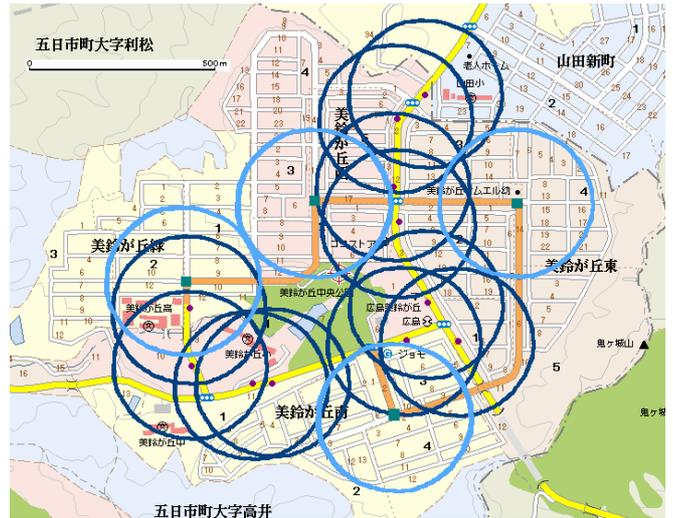


図 - 5 現状のバス停配置と再配置案

図 - 5の薄い色の円は、バス停を中心とし、高齢者の歩行速度を分速53mとして、4分間に移動できる距離を示したものである。現在、バス停は団地内の主要な道路にしか無く、この図に示した円に含まれない地区が多く発生している。上図の四角で示す4点は、主要な道路ではないが道幅がある道路であり、各街区のほぼ中心といえる場所に新たなバス停を配置した。この配置により、団地内の大部分が、円の中に収まることが分かる。

6. まとめと今後の課題

団地内は傾斜や段差が多く、高齢者や妊婦、障害を抱えている人がバスを利用するのは困難である。そこで、アンケート結果を元に改善案を提案した。

バス停の再配置を検討するのであればアクセスの改善とは違い、住民それぞれで配置場所に対して意見が違ってくるため、住民全ての意見を実現するのは不可能である。

そこで、バス停の再配置と同時に巡回バスの導入を検討した。既存のバスと平行して巡回バスを走らせることで、住民にとっての生活交通の充実・交通手段の選択肢を広げることになる。同時に、バス停の再配置を行うことで住民の交通に対する不満の軽減・緩和に繋がることになる。

今後の課題としては、本研究を元にコスト面を考えた問題解決の検討、他の団地でも同様のアンケートを行い、団地別での交通意識の調査、今回のアンケートで聞けなかった要望や行動パターンを聞くことが必要である。