

斜面住宅団地の住民の交通に関する意識の調査研究*

The study for an attitude survey for transportation at residential area form a slope *

大東延幸**・日野泰雄***

By Nobuyuki OHIGASHI**・Yasuo HINO***

1. はじめに

広島市は周囲を山に囲まれ、都心部は三角州からなる地形で平坦部分の占める割合が少なく、山々を切り開いた斜面住宅地に人口が集中している。高齢化が進む中、斜面住宅地における交通等の生活環境を現状のまま放置することは問題が多い。

広島市の西側の近郊である佐伯区の古くからの斜面住宅団地である石内地区は、佐伯区の北部、石内バイパス周辺の住宅団地で、平岩・湯戸・中講・神原・上中・笹利・原田・下中・下沖の9つの住宅地からなる地区である。それぞれの住宅地は、高度経済成長期以前から存在している集落が高度成長期に人口が増え住宅団地になったもので、計画的につくられたいわゆるニュータウンではない。各住宅地は、同じく高度経済成長期以前から存在する石内街道にほぼそって点在している。現在はその街道に平行して新しいバイパス道路である、石内バイパスが設置されており、それを利用すると佐伯区の拠点である五日市方面にも、広島市最大のニュータウンである清風新都方面にも大変利便性が良いが、9つの住宅地全部で520世帯しかなく、それが分散しているため、地区の中にバスの路線は通っておらずバスを含む公共交通を利用するためには、2～3km離れた西風新都方面へ行き、バスか新交通システムを利用するしかなく事実上自家用車の利用の方が圧倒的に便利な地区である。

図-1に各住宅地の年齢構成を示す。平均年齢は約61歳であり、これは広島市で最も古いニュータウンの平均年齢¹⁾と比べほとんど変わらないが、古くからの住宅地であるため子供から90歳前後の人までが生活している。これは古くからの住宅地であるため、個々の住宅の世代交代が行われている割合が多いと考えられ、ニュータウンに見られるような、特定の世代が多く住み、

*キーワード：斜面住宅団地、公共交通、高齢化

**正員、博士（工学）、広島工業大学工学部建設工学科
（広島市佐伯区三宅2丁目-1-1、
TEL082-921-3121、FAX082-921-8934）

***正員、工学博士、大阪市立大学大学院工学研究科
（大阪市住吉区杉本3-3-138、
TEL06-6605-2651、FAX06-6605-2769）

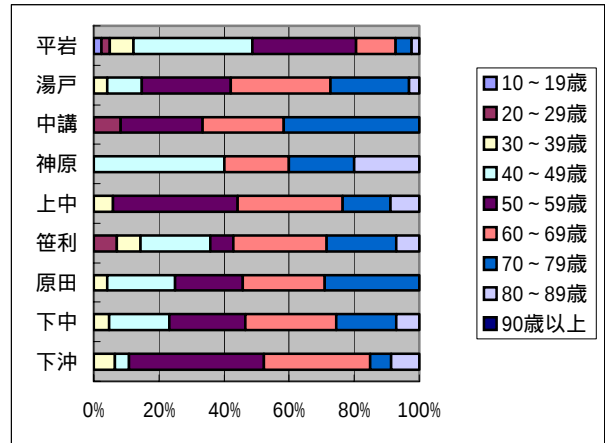


図-1 住宅地別の年齢構成

一斉に高齢化すること無く、住宅地としては持続性があると考えられるが、高齢者の割合が高いことは事実であり、現在の自家用車中心の交通環境を放置すれば、今後も住宅地として持続するとは限らない懸念があり、何らかの対策を講じる必要性がある。

2. 調査の概要

本研究では、石内地区の交通の実態と、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、自治会を通して各住宅地、全世帯に配布・回収を行なった。そのアンケート調査による調査概要は以下の表-1に示す通りである。

表-1 調査概要

調査の種類	アンケート調査
調査対象	石内地区住宅団地
調査期間	平成19年6月～8月
配付枚数	520部(全世帯)
回収枚数	324部
回収率	62.30%
調査内容	調査対象者の属性 運転免許、自家用車の保有状況 買い物交通時の移動実態 公共交通に関する住民の意識

3．調査結果

石内地区住民の日常の買い物交通時の交通手段について図-2 に示す。日常の買い物については、各住宅地に小規模の小売店があり、同じ佐伯区内の高度経済成長期にニュータウンとして作られた斜面住宅団地の小売店の事情と異なり、集落から変容した住宅団地の規模が小さいため、各住戸から小売店までの距離が概して短い。しかし、斜面住宅地ということもあり「自分が運転する自家用車」がすべての地区で 70～80%で、笹利住宅地にいたっては 100%である。やはり、住民の交通手段は自家用車がほとんどを占めているといえる。また、「バス」「タクシー」と公共交通を利用する人はわずか1割程度だった。これらの結果は、石内地区がおかれている交通条件から考えると当然の結果で、年齢構成の高齢化の点からも、このまま放置しておいて良いか疑問が残る結果となった。

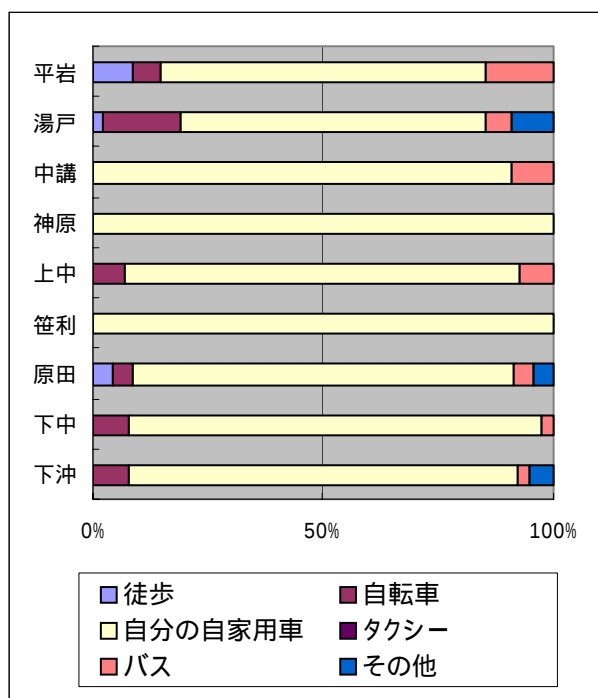


図-2 住宅地別の買い物の交通手段

次に、住宅地別の日常の買い物交通の頻度について図-3 に示す。各住宅地とも日常の買い物交通の頻度は「毎日」から「一週間に一回」まで、ほぼ均等に分布しているように見え、頻度に関しては、地形の影響や、買い物交通に自家用車の利用が卓越していることと利用頻度の間に強い関連も見られなかった。毎日買い物している人にも自家用車で買い物をしている場合が多く見られ、小売店が各住宅地にあるといっても、そこから遠かったり高低差の大きい住戸もあり、この点は今後、詳細に分析を行う必要があると考える。

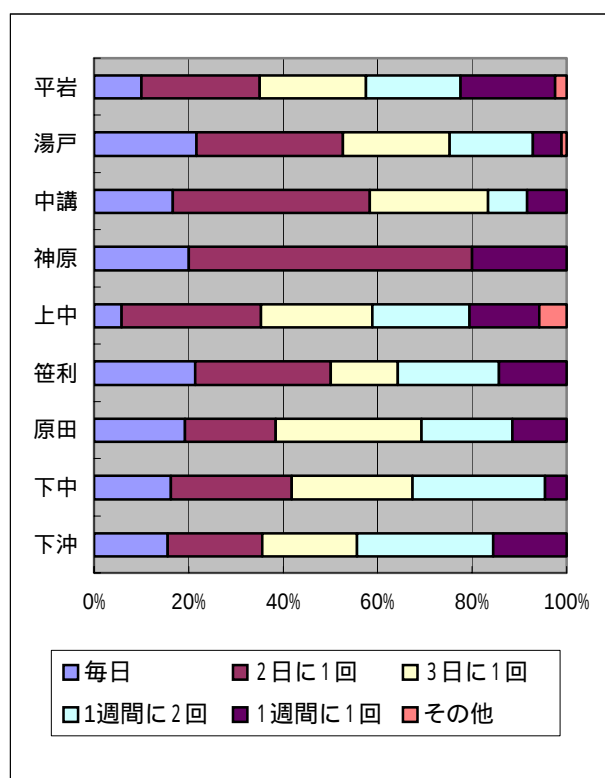


図-3 住宅地別の日常の買い物交通の頻度

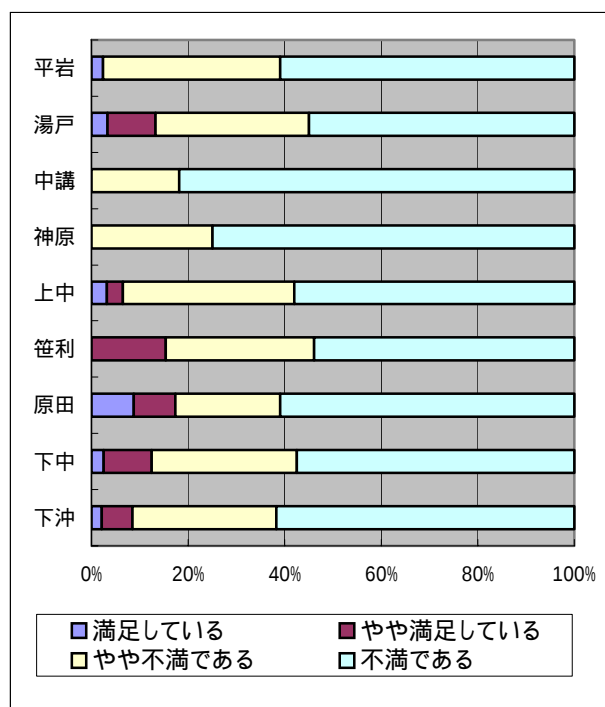


図-4 住宅地別の交通の満足度

次に、今の石内地区内の交通全般に対する満足度について図-4 に示す。全ての住宅地で 80%以上が「不満・やや不満」と回答した。「満足」の回答が無い住宅地が 3 箇所、特に中講住宅地と神原住宅地では

「不満・やや不満」に対して全ての住民が回答した。神原住宅地は図-1 でも明らかなように、石内地区の中でも自家用車の利用が卓越しているが、自家用車を使っている・使えることが、必ずしも現状の交通に対して満足していることではなく、住民は現在の交通に対して多くの不満を抱いていることが明らかとなった。

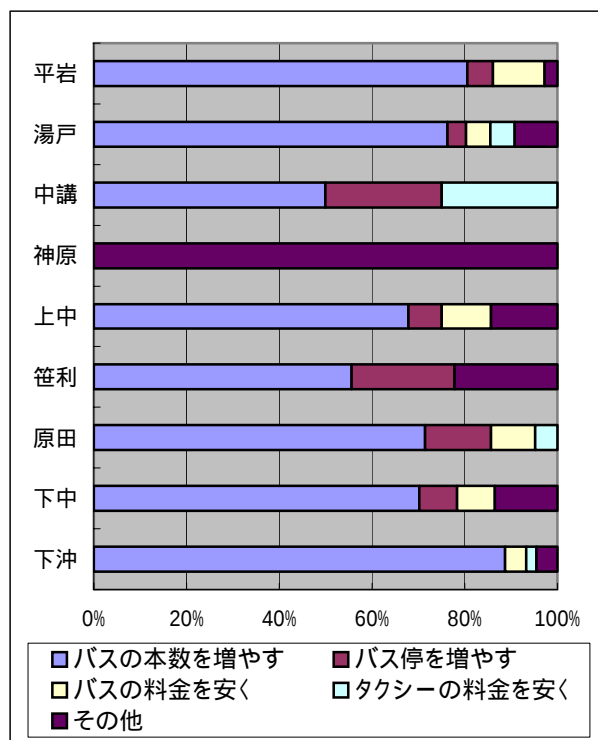


図-5 住宅地別の交通不満を解消する方法

さらに、この現状を解消するための住民の意見を図-5 に示す。神原住宅地をのぞく全ての住宅地で、「バスの本数を増やす」という回答が 50%から 80%と多くみられた。これは、とにかく多くの住宅地ではバス路線が近くに無いというのが現状で、バス停まで行くのに徒歩で約 10 分以上かかる場合が多い。さらに離れたところのバス停まで行っても本数が少ないという現状を住民は認識しているからであると考えられる。住戸の場所によっては高低差もある。これらの結果は、図-4 の石内地区住宅地別の交通の満足度の結果との関連からも十分考えられることである。神原地区は事実上、バス路線が近くに通っておらず、「その他」という回答になったと考えられる。

これまでのアンケート結果では、住民にとって自家用車がいかに必要不可欠であるかが明らかになった。しかし今回、「もし各住宅地を巡回する買い物に便利なバス（巡回バス）を走らせるとしたら、どう思うか」という質問を行なったところ、図-6 の結果となった。神原住宅地と笹利住宅地を除く全ての住宅地で「是非使ってみたい」、「便利であれば使ってみた

い」を合わせると、8 割を超える回答が得られた。自家用車の利用が卓越している神原住宅地と笹利住宅地でも「便利であれば使ってみたい」は 60%の回答が得られた。この両住宅地に対してこのような結果になったのは、地形の関係がある可能性があり、この点は今後の検討の必要があると考えている。

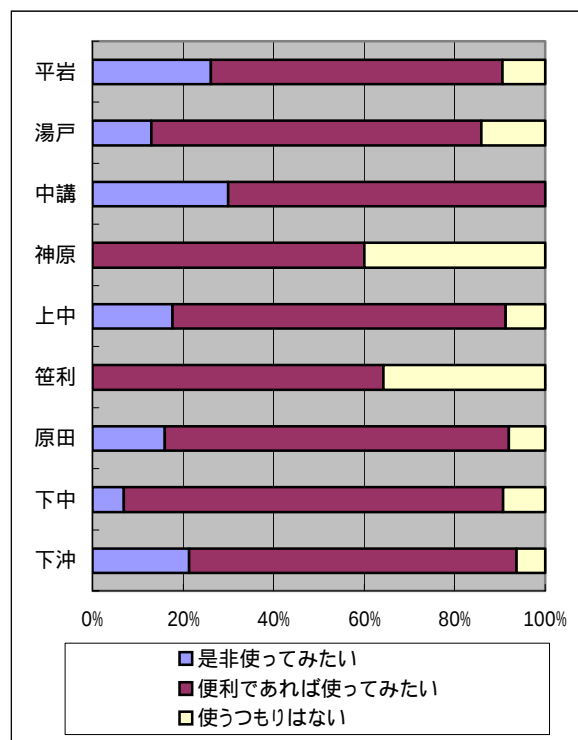


図-6 住宅地別の巡回バスに対する意識

自由意見欄に記入された意見のうち、票数において上位となったものを、表-2 に示す。「運行時間及び頻度の見直し」「増便」「バス路線の新設」等々バス交通の現状に不満、中でもバスの運行に対するサービスレベルに対する不満をもつ意見が目立つ結果となった。

表-2 アンケートの自由意見欄のまとめ

意見	票数
運行時間及び頻度の見直し	208
増便・新設して欲しい	185
巡回バスを導入して欲しい	108
老後・高齢化の問題	74
バス代が高い	50
バス停までが遠い	36
アクセスが悪い	35
団地内で買い物できる場所が無い	12

図-6 の結果より、巡回バスは便利である必要があり、そのサービスレベルとして、運賃・バス停までの距離・運行間隔について尋ねた結果を図-7～図-9 に示す。

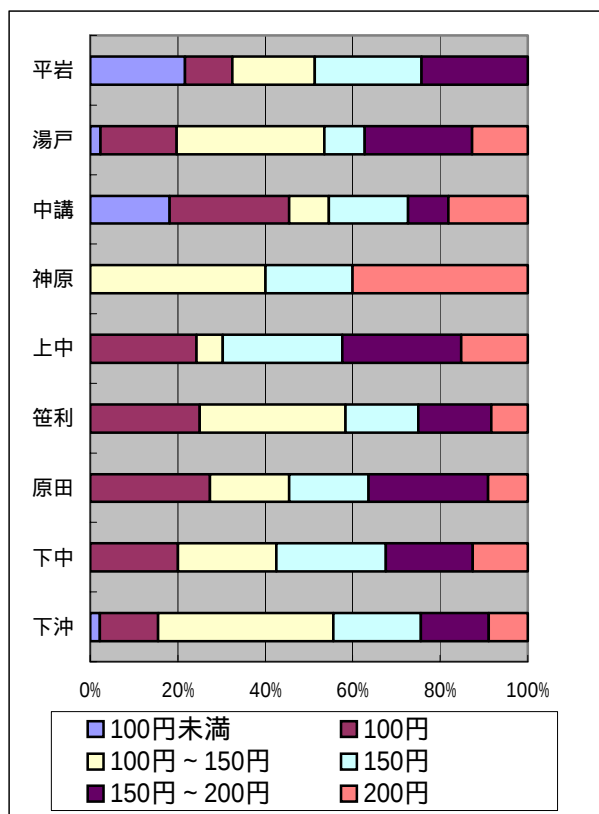


図-7 住宅地別望ましい運賃

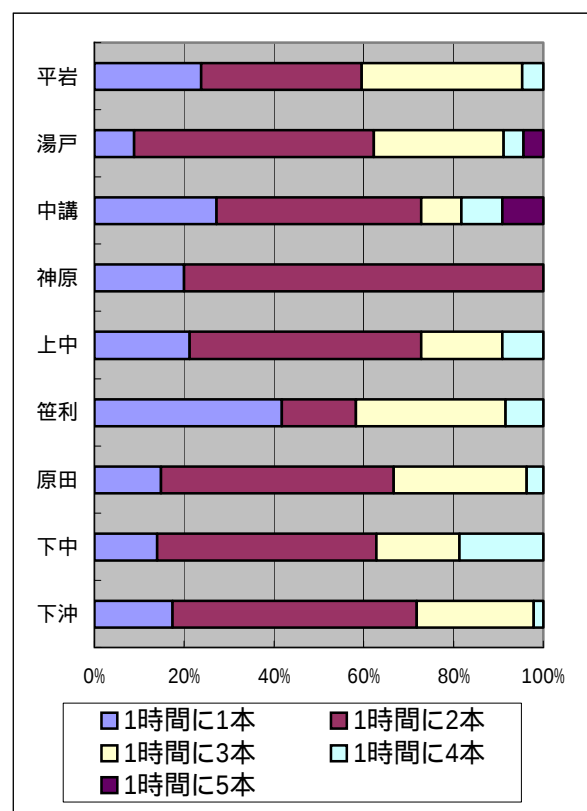


図-9 住宅地別望ましい運行頻度

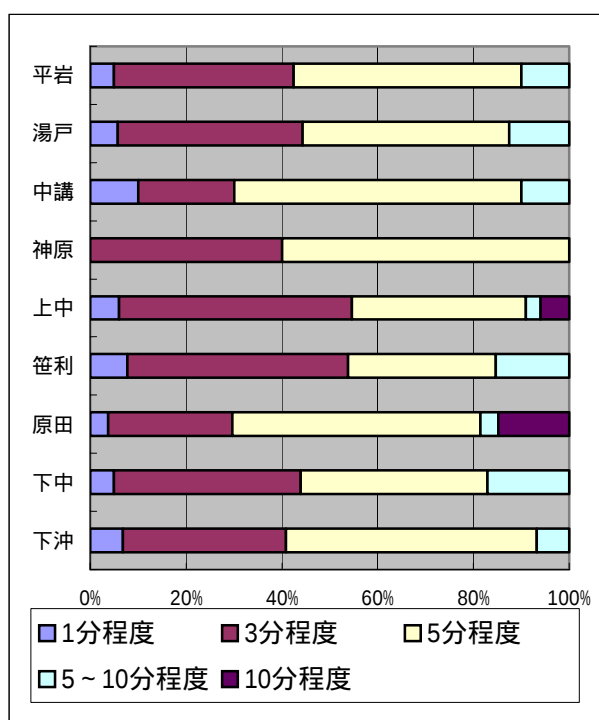


図-8 住宅地別のバス停までの望ましい距離

これらの結果より、運賃は100円～200円程度で、バス停までの距離は「3分程度」「5分程度」を合わせ

ると約8割を超え、歩行速度を分速80mと仮定すると、自宅からおよそ240～400mの距離に設置され、運行頻度は1時間に2本程度のサービスレベルのバスの運行が望ましいことが明らかとなった。

4. まとめ

本研究で得られた主な知見は以下である。

- (1) 対象とした斜面地住宅地では、計画的に作られた住宅団地でないため、公共交通サービスに配慮されておらず、高齢化が進む中、住民の自家用車の利用割合が極めて高く、既存の公共交通サービスに対する満足度は低い。
- (2) 一方でこの斜面地住宅地では高齢化が進んでいるものの、その背景から住宅地として持続性があると考えられ、公共交通サービスの改善の必要性が高い。
- (3) このような現状で、この住宅地の住民は日常の買い物に便利なバスの運行を望み、その運行に必要なサービスレベルを明らかにすることが出来た。

参考文献

- 1) 大東・日野：斜面地開発住宅団地の交通利便性評価とその改善方策に関する事例的研究，第28回交通工学研究会論文集 pp.141 -144，2008．