

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20~30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する。この住宅団地において、アンケート調査を行い、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 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	3828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

4.1 現団地内交通に対する住民の意識

まず、美鈴が丘住宅団地住民の買い物交通時の交通手段について図-1に示す。「自分が運転する自家用車」、「他人が運転する自家用車」を合わせると東・西・南街区では60%を越え、緑街区では80%を越えている。これより、住民の交通手段は自家用車が占めているといえる。

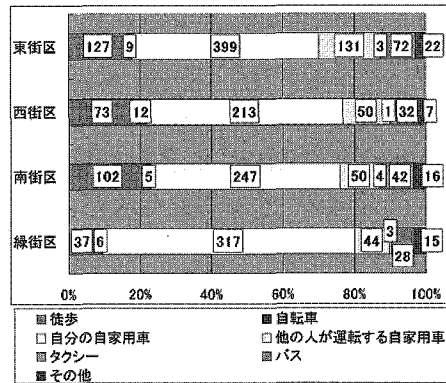


図-1 美鈴が丘団地街区別交通分担率

次に、現在の美鈴が丘住宅団地内の交通全般に対する満足度について図-2に示す。東・西・南街区では、「満足・やや満足」約60%、「不満・やや不満」と約40%の人が回答した。しかし、緑街区では「不満・やや不満」と約80%の住民が回答した。これにより、緑街区の住民は現在の団地内交通に対して多くの不満を抱えていることが分かった。

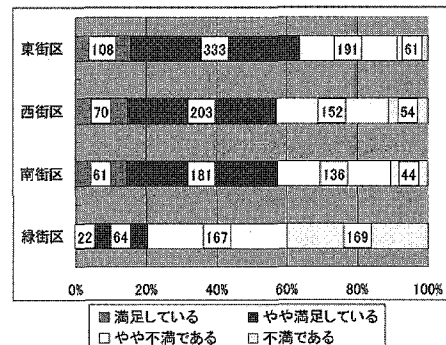


図-2 美鈴が丘団地街区別公共交通満足度

さらに、この現状を解消するための住民の意見を図-3に示す。東・西・南街区では、「バスの料金を安くする」「バスの本数を増やす」という回答が多くみられた。それに比べ、緑街区では圧倒的に「バスの本数を増やす」という回答が多く見られた。これらの結果で、緑街区の住民は明らかに他の街区の住民と住宅団地の交通環境に対しての意識が異なっていることが分かった。この結果に対しての要因の1つとして、最寄りのバス停が挙げられる。緑街区の最寄りのバス停は高校前であるが、高校前のバスの運行状況を見ると、市内方面でさえ10時台にバスが来ると、次のバスは15時まで運行していない。五日市方面に至っては、1日に4本という状況である。

そのため、緑街区の住民は他のバス停まで移動しなくてはならない。しかし、他のバス停まで行くのに徒歩で約10分かかる。(図-4参照)さらに、斜面住宅団地ということもあり、高低差があるため高齢者の方にとっては非常に辛いものである。よって、図-1・2・3のような結果になったと考えられる。

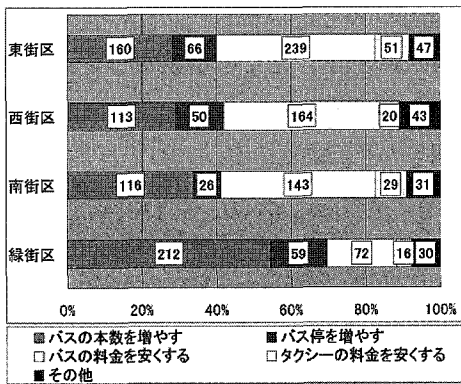


図-3 街区別買い物交通不満解消方法

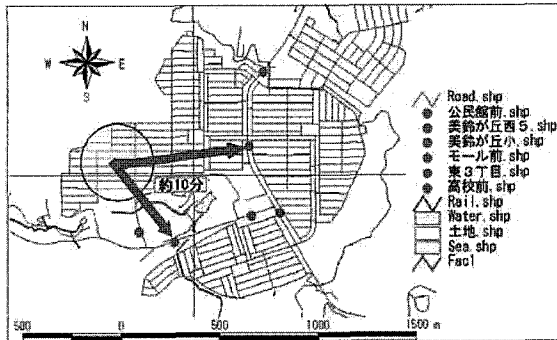


図-4 他のバス停までの移動時間

さらに、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以下の表-2に示す。この集計では、「運行時間及び頻度の見直し」の意見を筆頭に、バス交通の現状に不満をもつ意見が目立つ結果となった。その他にも、団地内の高齢化への不安や、市内方面以外のアクセスの悪さに対してなどの不満が明らかとなった。

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
バスの増便・バス停の新設	185
巡回バスを導入して欲しい	108
老後(高齢化)の問題	74
バス料金が高い	50
バス停までが遠い	36
アクセスが悪い	35
市内方面には便利	13
巡回バスは不必要	12
団地内で買い物できる場所がない	12

また、最も意見の多かった「運行時間及び頻度の見直し」の項目について、グラフ化したものを図-6に示す。図-6より、他街区に比べ緑街区の回答数は126票と圧倒的に多く、全体の60%を占めていることが分かった。さらに、緑街区の回収枚数は他街区と比べ最も多かった。よって、緑街区の住民はバスの運行状況に対して、多くの不満を抱いていることが分かった。

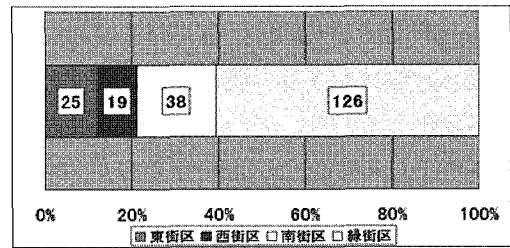


図-6 「運行時間及び頻度の見直し」の割合

## 5. まとめ・今後の課題

広島市郊外地域の住民の交通行動は自動車交通に頼らざるを得ない状況にある。そこで本研究では、近年高齢化が進み自動車交通に依存する住宅団地内の交通(本研究では買い物交通)に着目した。まず、広島市の郊外地域である美鈴が丘住宅団地において、アンケート調査を行うことによって、その属性や現状の住宅団地内の交通に対する意識を把握することができた。

本研究によって、郊外地域にある住宅団地において、住民のニーズを示すことができた。研究前までは大方の予想は立てられたが、実際にアンケート調査を行なったことによって、その予想を裏付ける結果が得られたことは非常に大きな成果になったと考えられる。今後は、住民の意見を取り入れ、郊外地域活性のために、その地域にあった交通条件・交通政策を投じる必要があると考えられる。

また、今回初めてのアンケートということもあり、基礎的な質問しか行っていない。よって、住宅団地内の交通の改善に向け、今後もさらに詳細なアンケート調査を行い、団地や住民の特性を適確に捉えることが必要と考えられる。