

# 広島市郊外の住宅団地における住民の交通に関する意識の調査研究

広島工業大学 正会員 大東 延幸  
大新土木株式会社 学生会員 渡部 昂

## 1. 研究背景・目的

本研究では典型的な斜面住宅団地である美鈴が丘住宅団地を事例として調査研究を行った。美鈴が丘住宅団地は、図-1に示すように、緑街区・西街区・東街区・南街区の4つの街区から構成されている。

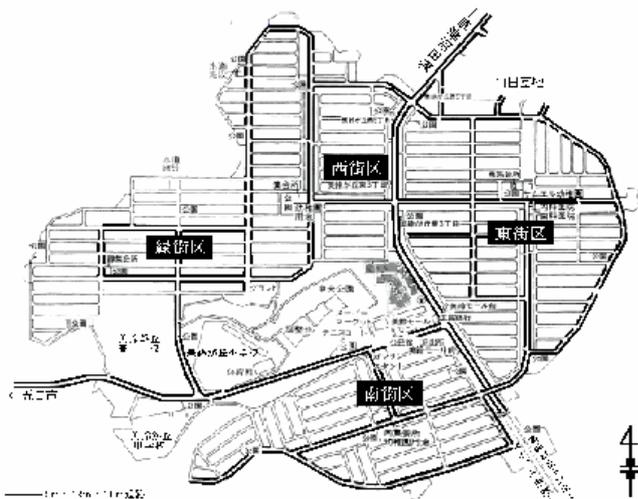


図-1 美鈴が丘住宅団地の概要

ここへの公共交通は、広島都心部への通勤や通学を考慮して計画されており、バスの運行状況は、主な通勤地である広島市都心部方向では1時間5本以上あるが、商業地のある五日市方面には1時間1本程度しかない。さらに、バス停によっては1日に4本と非常に五日市方面へのアクセスが悪い。分譲開始から約30年が経ち、高齢化が進んでいる。今後、自動車の利用が困難になり、普段の生活環境が大きく変わる可能性があるなど交通上の問題点は多い。

表-1 アンケート調査概要

調査の種類	アンケート調査
調査対象	美鈴が丘住宅団地
調査内容	性別/年齢/仕事 免許の有無/自家用車所有の有無 美鈴が丘の交通全般に対する満足度 etc
調査枚数	3626部(全世帯)
回収枚数	2105部
回収率	58.10%

本研究ではアンケート調査結果を元に、住民の交通意識構造の把握を目指した。住宅団地内の種々の個別の事象を明らかにし、斜面住宅団地の問題点・改善点を明確化する事を目的とする。調査の概要は表-1の通りである。

## 2. アンケート調査結果概要

アンケート調査結果として、どの街区においても移動手段として、50%以上の住民が自家用車を利用していることが分かった。それに対して、バス・タクシーといった公共交通を利用すると回答した住民は、全体でわずか10%程度であった。この問題点として、バス停までの距離が長い バスの本数が少ない バスの運賃が高い タクシーの料金が安いといったことに利用者が不満を感じていることがわかった。

さらに、アンケート調査では団地内交通の改善案として巡回バスの導入についての調査を行なった。その結果として「是非利用したい」「便利であれば利用したい」と巡回バス導入に前向きな意見が全体の約80%得られた。

今回のアンケート調査では、日常的な買い物者を対象としているため、回答者は女性が多く、年齢層を見ると全ての街区で50~59歳が最も多く、団地内の年齢層の高さが分かる。これは、近い将来さらなる高齢化も考慮すると、公共交通サービスを充実によって潜在的な需要喚起の可能性があると言える。

## 3. 調査・解析結果

本研究では、質問の中から満足度を目的変数とし、他の項目を説明変数とし、数量化理論 類での解析を行った。

解析結果の中から信頼性の高い数値の出た組み合わせを考察した。説明変数として[性別、免許の有無、将来の交通]の3項目を選択した。街区別の解析結果として、緑街区の分類結果の値が他の街区と比べて高いことから緑街区では交通に対する関心が非常に高いことが分かる。また、逆に東街区・南街区の

分類結果の値が低いことから交通に対しての関心が他の街区と比べてないことがわかる(表-2 参照)。

表-2 解析結果[分類結果に対する影響度]

街区	標準化された正準判別関数係数			
	分類結果	性別	免許	将来の交通
東街区	20.00%	0.669	0.651	0.022
南街区	22.90%	0.085	0.080	0.984
西街区	32.00%	0.707	0.275	0.455
緑街区	43.70%	0.622	0.295	0.502

次に、解析結果から個別の事象について述べる。

まず、交通に対する満足度の解析結果から緑街区は交通に対しての関心が非常に高いことが分かる。街区ごとの満足度では、緑街区の影響度が低い。これは緑街区が、美鈴が丘住宅団地内の主要道路から離れており、買い物交通に際して団地内の商業施設、五日市方面、広島市内方面から他の街区と比べ距離が遠いことから交通に対して不満が非常に高いことがわかる(図-2 参照)。

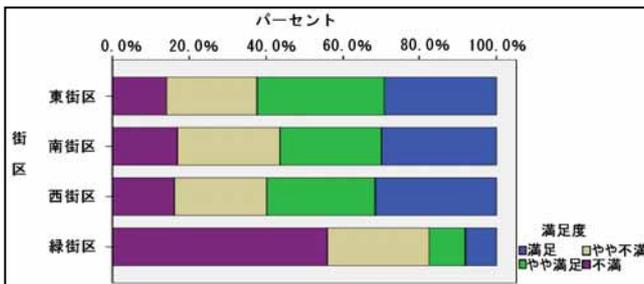


図-2 街区ごとの満足度

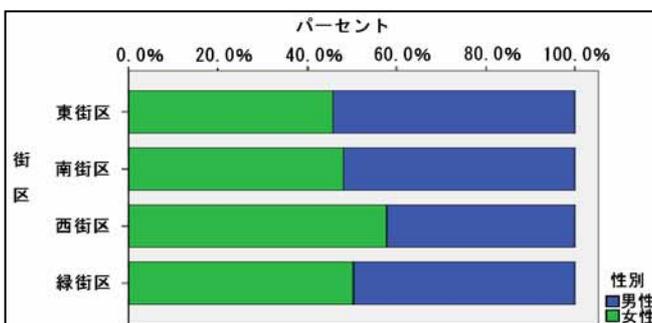


図-3 街区ごとの性別

街区ごとの性別に注目すると南街区が他の街区と比べて満足度に対する影響度が低いと出ている。しかし、街区ごとの性別の比率に大きな差はなく、こ

れは南街区が商業施設や都市部に近いためだと考えられる。また、南街区の団地外への交通利便性が高いことがわかった(図-3 参照)。

免許有無の数値を比較すると東街区の満足度に対する影響度が高くなり、南街区が低くなっている。しかし、免許の保有割合は街区間に差がなく、このことから免許と満足度が関係していない南街区の住民は徒歩圏内である最寄りの商業施設を利用していると予想できる(図-4 参照)。

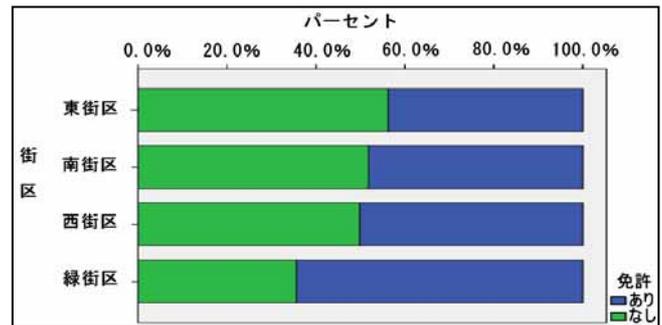


図-4 街区ごとの免許の有無

将来の交通に対しての考えの項目を比較すると東街区の影響度が低いとなっている。しかし各街区とも将来の交通に対しての考え方に差が出ていない。これは東街区の立地条件が他の街区に比べ交通の便に優れた場所にあるため住民が将来の交通に対して危機感を抱いていないためだと思われる。

## 9. まとめと今後の課題

本研究では、これにより、各街区で立地条件の差から住民の交通意識が違ってくるということが分かった。

今後の課題として、このような住民の交通意識が違いの原因である交通の改善が必要である。一方、新しい公共交通サービスの定着、新しいバス交通計画の導入は、採算性や制度・組織の面で難しい側面を抱えるケースが多いことから、今後は住民を中心としたワークショップなどにより具体化を図る必要があると考える。

## 参考文献

- 1) 美鈴が丘連合町内会：美鈴が丘 30 周年記念誌 2009