

# アンケート調査による交通意識調査

—住宅団地間の違いについて—

大東 延幸\*・今井 隼平\*\*・田中 晶生\*\*・渡部 昂\*\*\*

(平成19年10月31日受理)

Traffic awareness investigation by questionnaire survey

—About the unlike between housing complexes—

Nobuyuki OHIGASHI, Junpei IMAI and Akio Tanaka and Subaru Watanabe

(Received Oct.31,2007)

## Abstract

People have to drive their own cars in the suburban area of a regional hub city, because the service level of the public transportation is lower than that of the central area of the city.

However all people can not drive their private cars freely there. And the traffic service for private cars, is not satisfactory in transportation to children, students, senior citizens, handicapped persons and people who do not have their private cars or driver's license.

The aim of this paper is to evaluate the service level of public transportation in Itsukaichi district of Hiroshima City, which is commuter town.

We evaluated the service level of public transportation in Itsukaichi district the sight and quantitatively by using Arc View GIS and the model of an existing research, by the over all index that contains fare, time, frequency, transfer resistance and punctuality, in consideration of the performance of total as "Movement" including not only traffic performance but also on foot.

**Key Words:** suburban area, public transportation, evaluation

## 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、以下にあげる3地区を対象として交通に意識調査を行った。

全体を通して今後、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。各地区の問題点を挙げると以下ようになる。

まず、美鈴が丘住宅団地内には、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ある。そのため、団地内を歩くには不便であるといえる。

次に、彩が丘住宅団地においては団地内にスーパーなどの小売店はなく彩が丘住宅団地自体が高所にあるため、歩

\* 広島工業大学工学部都市建設工学科

\*\* 広島工業大学大学院工学研究科建設工学専攻

\*\*\* 広島工業大学工学部都市建設工学科学部生

いて買い物へと行くことが困難であり、団地外への買い物は自動車がないと不便である。

最後に石内地区に関しては、平地に存在するものの左右を山に囲まれた谷状の地形に存在し、住宅地が密集している場所がある。そのため、道路が非常に狭くなっており、自動車の使用の通行が困難な状況にある。しかし、地区内にはスーパーなどの小売店は少なく、地区外へと買い物へ出かけないといけない現状にある。

買い物交通に関してはこのような問題が挙げられる。現在の交通環境のままでは、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、彩が丘住宅団地、及び石内地区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		
	美鈴が丘団地	彩が丘団地	石内地区
調査期間	平成8年4月~7月上旬	平成8年11月~2月上旬	平成9年6月~8月下旬
配布枚数	3626部(全世帯)	1250部(全世帯)	520部(全世帯)
回収枚数	2105部	522部	324部
回収率	58.10%	41.76%	62.30%
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手段 ・現公共交通に関する住民の意識		

## 4. 調査結果

以下に示す、図-1は各地区における年齢分布の比較を示したグラフである。

彩が丘住宅団地は他の2地区に比べて新しくできた団地

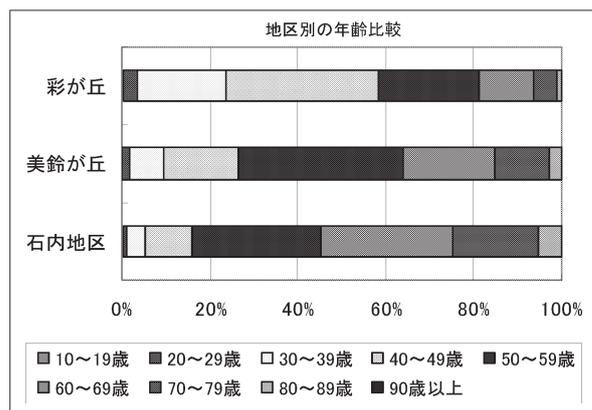


図-1 各地区の年齢構成比較

であるため、現状では高齢化の問題は深刻ではない。現在彩が丘団地では、40歳~60歳の人々が約50%を占めている。今後数十年が経過した後は高齢化が進行し、日常の買い物交通に支障が出ることは美鈴が丘住宅団地のアンケート結果からも予想することができる。

対して、石内地区は美鈴が丘住宅団地ができる以前から存在する地区である。50歳以上の人々が80%を超えており、高齢化はよりいっそう深刻な問題となっている。

次に示す図-2のグラフは各地区における現在の交通分担率を示したものである。

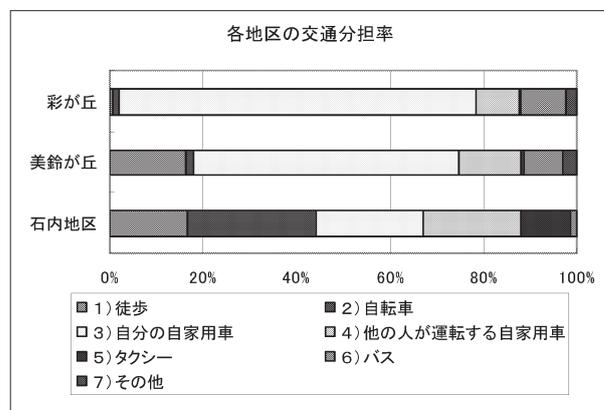


図-2 各地区の交通分担率

グラフより彩が丘住宅団地では、約75%もの人が日常の買い物に自分の自家用車を利用していると回答している。彩が丘住宅団地と同様に斜面住宅団地である、美鈴が丘住宅団地でも約60%の人が日常の買い物に自分の自家用車を用いている、と回答している。彩が丘住宅団地と美鈴が丘住宅団地において分担率の違いが出た原因は、美鈴が丘住宅団地では団地内に小売店が出店している。そのため、団地内で買い物を済ませる事が出来るからであると考えられる。

次の図-3のグラフは石内地区における年齢別交通分担率を示したグラフである

石内地区は交通分担率が『自分の自家用車』と答えた割

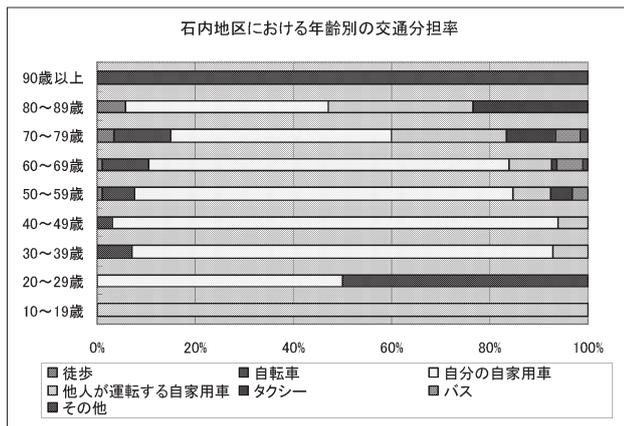


図-3 石内地区における年齢別の交通分担率

合が低い地区である。グラフより70歳代以上になると自分の自家用車における買い物交通の分担率は減少の傾向がある。また上記の年齢構成のグラフより70歳以上の方は全体の4分の1を占めている。以上のことより『自分の自家用車』での買い物における交通分担率が低いのは、地区として便利であると言う理由ではなく、運転する事が困難になったため、自転車やバスなどを使わざるを得ない状況になっているからであると考えられる。

次に示す図-4のグラフは各地区における現在の交通に対する満足度の比較を示したものである。

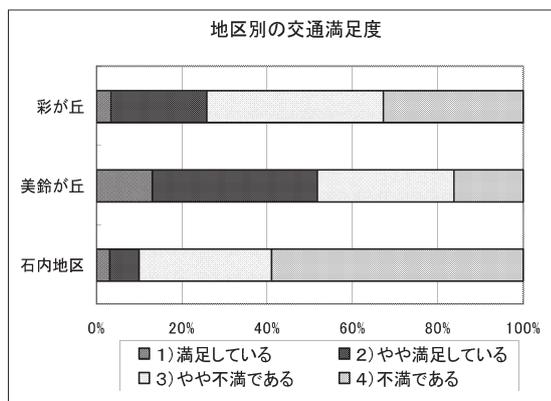


図-4 各地区の交通満足度の比較

グラフより、彩が丘住宅団地、石内地区共に地区全体で半分以上の人が現状の交通に不満を抱いているということが見て取れる。特に石内地区では約90%の人が「不満である」、「やや不満である」と回答しており。これは地区内にスーパー等の小売店がないこと、上記に示した年齢的な問題、更には地区内の道が狭いなどといった理由により自家用車の運転が困難になっているということが理由として考えることが出来る。それに対し、彩が丘住宅団地と同様に斜面住宅団地である美鈴が丘住宅団地の住民の約50%の人は現状の交通に満足している。

次に示す図-5のグラフは美鈴が丘住宅団地内の現状の交通に対する満足度に対するアンケート結果である。

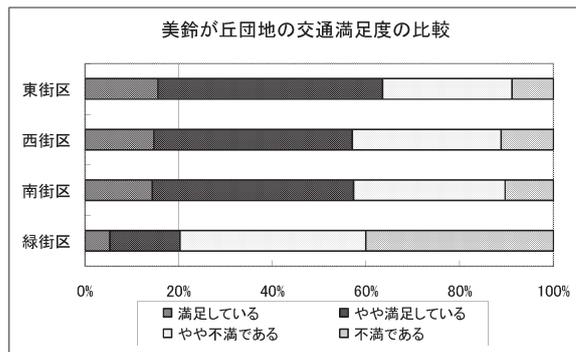


図-5 美鈴が丘の交通満足度の比較

上記の事より地区別に見た場合美鈴が丘住宅団地では現状の交通に約50%程度の人「満足している」、「やや満足している」と答えている。しかし、美鈴が丘住宅団地内の交通の満足度を街区別に見た場合、バス路線沿いにある、東街区、西街区、南街区の3街区は現状の交通に「満足している」、「やや満足している」と答えた人が60%近くいた。それに対してバス路線沿いから離れている緑街区に関しては約80%の人が「不満である」、「やや不満である」と答えている。以上のことより、各地区別に見た場合の満足度が高くなっている。内訳で見た場合、緑街区の現状の交通に対する満足度は低くなっているため、改善が必要であると考えられる。

彩が丘住宅団地、石内地区では地区内に小売店が無く、他地区へと買い物へと行かなければならない。また、主な買い物場所を聞いたアンケートの結果では、美鈴が丘住宅団地においても約70%の人は他地区へと買い物へ行くという結果が得られた。また、高齢化が進行しているということからも買い物に対する公共交通の充実を図る必要があるといえる。

次に示す図-6のグラフは3地区間における現在の交通に対する不満点を比較したグラフである。

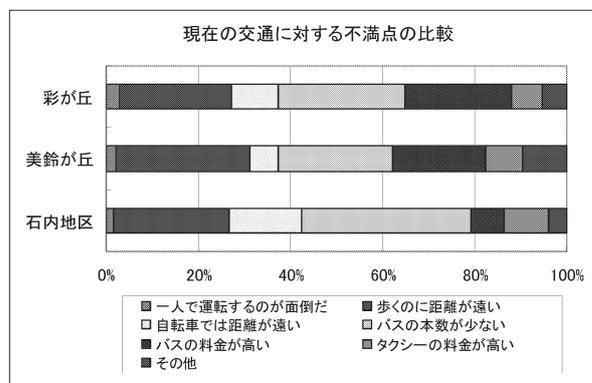


図-6 現在の交通に対する不満点の比較

グラフより『歩くのに距離が遠い』『自転車で距離が遠い』といった距離に関する回答が多くなっている。次いで、『バスの本数が少ない』『バスの料金が低い』という回答になっており。このことより、買い物をするためのスーパー

などは距離のある遠い場所にある。しかし、バスなどの公共交通は充実されていない。という住民の地区内における現在の交通に対する意識が読み取れる。

次に示す図-7のグラフは3地区間における買い物交通不満解消法の比較を示したグラフである。以下のグラフよりどの地区においてももっとも多かった回答は『バスの本数を増やす』という回答であった。中でも石内地区は80%弱の人がバスの本数を増やしてほしい、という回答であった。

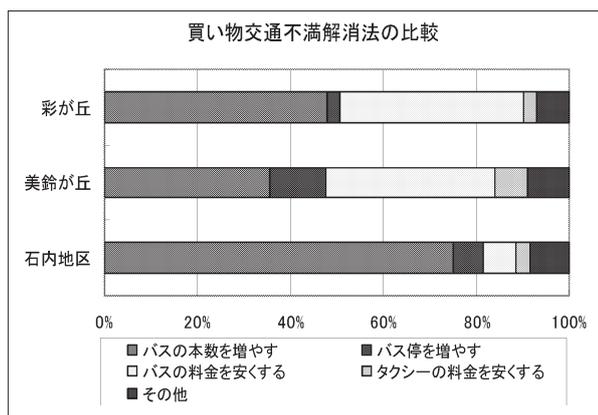


図-7 3地区間の買い物交通不満解消法の比較

この結果より石内地区ではバスの本数が少ないとほとんどの人が感じている。このことより金銭的・時間的な負担感等と違い、根本的にバスの利用が困難である、ということを示していると考えられる。

以上のことより、各地区においてバス交通に問題があると考えられる。

そのため今回のアンケート調査では巡回バスの導入に関する質問を行った。次に示す図-8のグラフは巡回バス導入に関する意識の各地区の比較である。

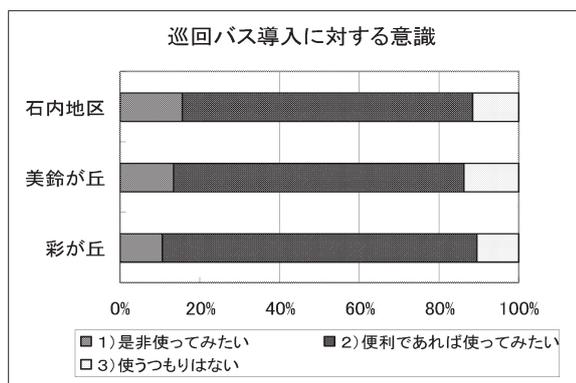


図-8 巡回バス導入に対する意識の各地区の比較

全ての地区で「是非使ってみよう」、「便利であれば使ってみよう」を合わせると、80%を超える回答が得られた。さらに、アンケートの自由意見欄でも上位に「バスの運行頻度の見直し」、「バスルートの再編」など、現在の公共交通でも便利になれば使いたいという公共交通に対して前向き

な意見が多く見られた。

今回のアンケートには自由意見欄を設けたが、その中でも特に記入の多かった地区である、美鈴が丘住宅団地のアンケートの結果について以下で説明する。

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。

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
市内に向かうには便利	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-9に示す。図-9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少なかった。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。

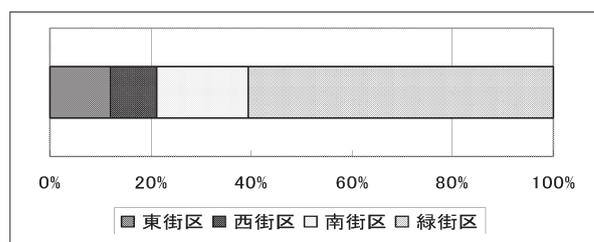


図-9 「運行時間及び頻度の見直し」の割合

## 5. まとめ・今後の課題

本研究では、美鈴が丘住宅団地、彩が丘団地、石内地区における買い物交通者を対象にアンケート調査を行った。それにより、各地区からショッピングセンターへの公共交通が無いため、住民は自家用車に頼らざるを得ない状況にあると考えられる。

また、各地区の公共交通に対してバスの運行頻度始め、運賃・バス停までの距離全てにおいて不満を抱いていることがわかった。特に美鈴が丘住宅団地の緑街区、及び高齢化の進行が深刻な石内地区には、明らかにサービスレベルの低さが見られ、他地区に比べて多くの不満を抱いてい

ることがわかった。

今後の課題は、各地区の交通計画として、巡回バス導入を目指して取り組んで行く。そのため、今回アンケート調査による結果から、住民のニーズを満たす、バスルート・運行頻度を提案する。さらに、提案したものが現実可能であるか需要予測モデルによる運賃・運行頻度の決定することにより分析する。

## 6. 参考文献

- 1) 中川大：自治体が主体となったバス事業の成果と課題に関する研究，第33回土木計画学研究発表会・講演集
- 2) 山田稔：外出意欲を考慮した移動・交通サービスのニーズ把握に関する研究