

アンケート調査による郊外団地の交通意識調査

大東 延幸*・田中 晶生**・渡辺 昂***

(平成20年10月30日受理)

Traffic Awareness Investigation by Questionary Survey in Housing Complexs

Nobuyuki OHIGASHI and Akio TANAKA, Subaru WATANABE

(Received Oct. 30, 2008)

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 most all one people there can not drive their private cars as they please 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 a 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 overall index that contains fare, time, frequency, transfer resistance and punctuality, regarding the total performance as "Movement" including not only traffic performance but also on foot.

Key Words: suburban area, public transportation, evaluation

1. はじめに

広島市は周りを山に囲まれ、都心部は三角州からなる地形により、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。

本研究では、昨年・一昨年に佐伯区五日市の斜面住宅地での交通意識調査に続き、五日市の古くからの集落である石内地区で交通意識の調査を行った。

石内地区は、佐伯区の北部、石内バイパス周辺の集落で、平岩・湯戸・中講・神原・上中・笹利・原田・下中・下沖の9つの集落からなる地区である。現在は集落を結ぶ通称、石内街道にほぼそって石内バイパスが設置されており、そ

* 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

*** 広島工業大学大学院工学系研究科建設工学専攻

れを利用すると五日市方面も清風新都方面にも大変利便性が良いが、9つの集落全部で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アストラムラインを利用するしかなく事実上マイカーの利用が卓越して便利な地区である。

また、古くからの集落であるため高齢化が進んでおり今後、加齢により多くの住民が現在の職場を退職し、普段の生活環境が大きく変わる可能性があり、そこで生じる1つの問題点として買い物交通が挙げられる。今までは、通勤や自家用車で買い物に行くことが容易に出来ていたが、それが容易でなくなる可能性がある。そのため、市内へ行くより近くのスーパーなどで買い物をしたいと思う住民が増えると考えられる。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。

2. 研究目的

本研究では、アンケート調査により石内地区の住民の交通の実態を把握し、今の買い物交通に何が必要であるかを明らかにすることを目的とする。そして、巡回バスの導入をはじめとした移動交通を改善し、これからも美鈴が丘団地に住み続けてもらえるような移動交通の整備に繋げることを目的とする。

3. アンケート実施概要

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
調査期間	平成19年6月～8月下旬
配付枚数	520部(全世帯)
回収枚数	324部
回収率	62.30%
	・調査対象者の属性
調査内容	・自動車免許、自家用車の保有状況
	・買物交通時の移動実態
	・現公共交通に関する住民の意識

4. 調査結果

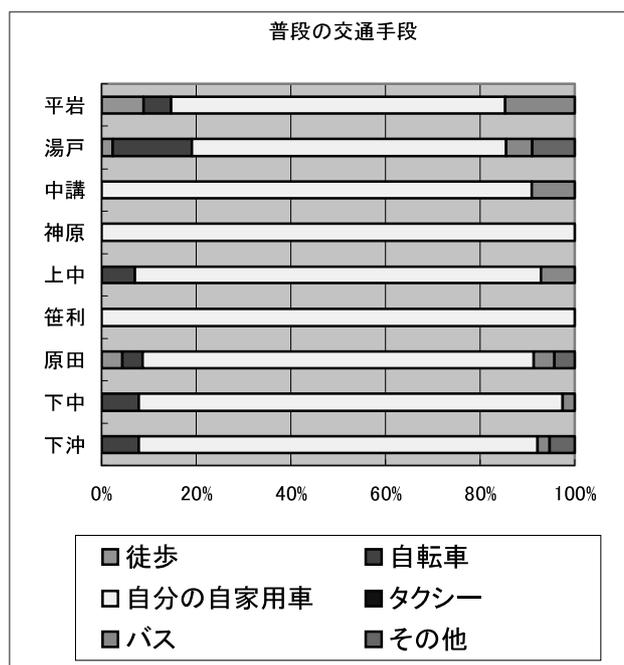


図-1 石内地区集落別の普段の交通手段

石内地区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」がすべての地区で70～80%で、笹利集落にいたっては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、同時に調査した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。

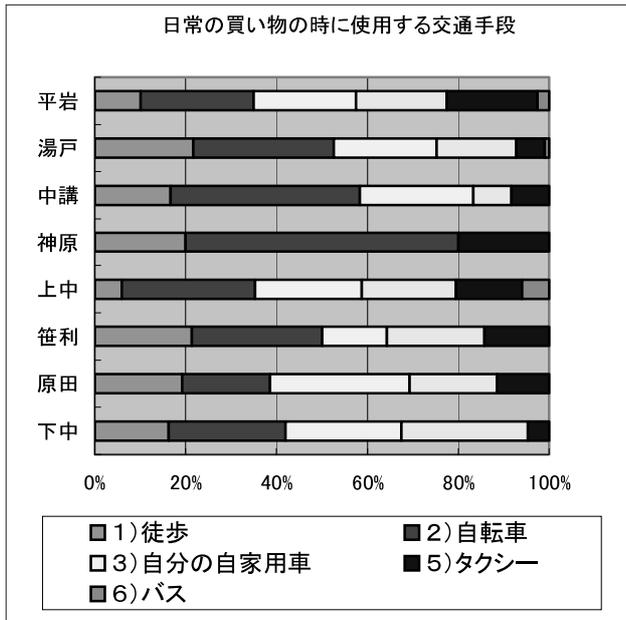


図-2 石内地区集落別の日常の買い物時の交通手段

次に、集落別の日常の買い物時の交通手段について図-2に示す。日々の買い物には、地元の小規模の小売店がほぼ各集落にあり、このあたりは昨年・一昨年と同様の調査を行った斜面住宅団地とは事情が異なる。図-1と図-2を比較すると、各集落とも日常の買い物の交通手段としては、徒歩や自転車の割合が40～60%程度であり、図-1の他の目的も含めた普段の交通手段が示すように必ずしも自家用車の利用が卓越しているわけではない。日常の買い物の交通手段がこのようになるのは、上記の地元の小規模の小売店がほぼ各集落にあるからであると考えられ、昨年・一昨年と同様の調査を行った斜面住宅団地とは事情が異なる。しかしながら、各集落とも公共交通機関の利用が大変利用しづらいため、バスの利用はほとんどない。この中で注目されるのがタクシーを利用して日常の買い物を行っている人々が10%弱から多いところでは20%も存在することである。小規模の小売店がほぼ各集落にあるといっても、そこから遠かったり高低差の大きい住戸もあるわけであり、この点は今後、詳細に分析を行う予定である。

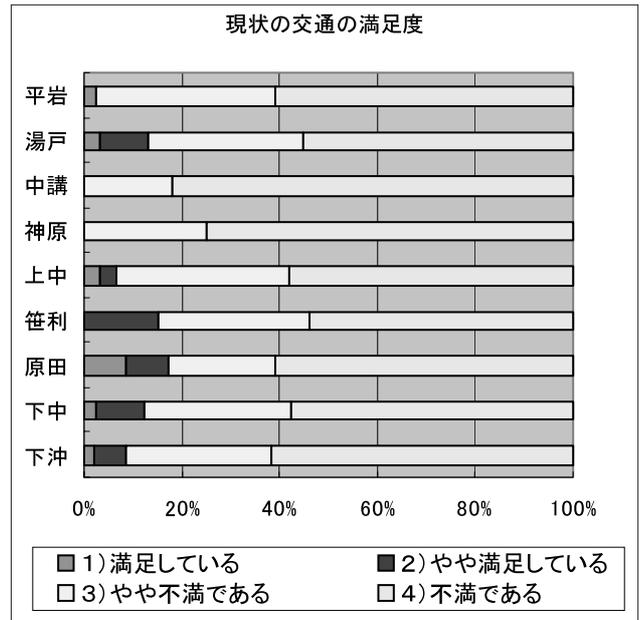


図-3 石内地区集落別の交通の満足度

次に、今の石内地区内の交通全般に対しての満足度について図-3に示す。全ての集落で80%以上が「不満・やや不満」と回答した。「満足」の回答が無い集落が3箇所、特に中講集落と神原集落では「不満・やや不満」に対して全ての住民が回答した。神原集落は図-1でも明らかのように、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から、使えるからといって必ずしも現状の交通に対して満足しているわけで無く、住民は現在の交通に対して多くの不満を抱えていることが分かった。

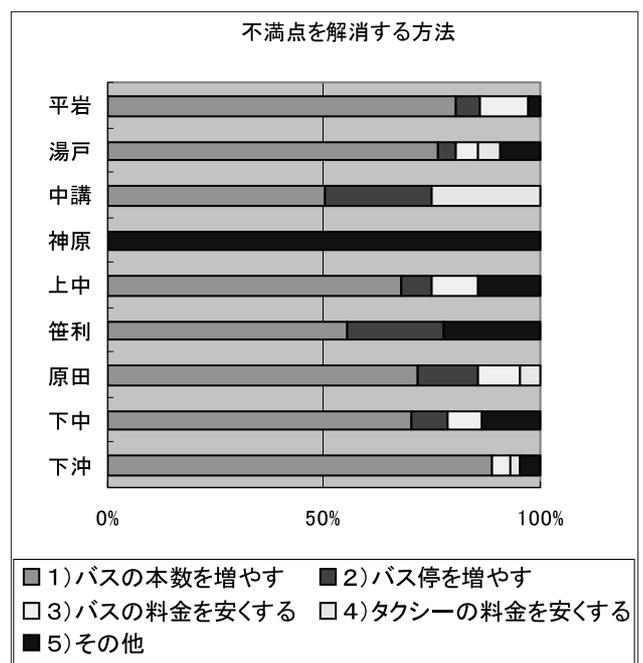


図-4 石内地区集落別の交通不満を解消する方法

さらに、この現状を解消するための住民の意見を図-4に示す。神原集落をのぞく全ての集落で、「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、とにかく多くの集落ではバス路線が近くにな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く。さらに、場所によっては、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。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的確に感じているからであると考えられる。これらの結果は、図-3の石内地区集落別の交通の満足度の結果との関連も十分考えられる。

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。これは後述する自由意見欄に、バス路線の親切に関する要望の意見が多かったことから、神原集落を含む全ての集落でバスの増便・路線の新設に関する要望が強いと考えられる。

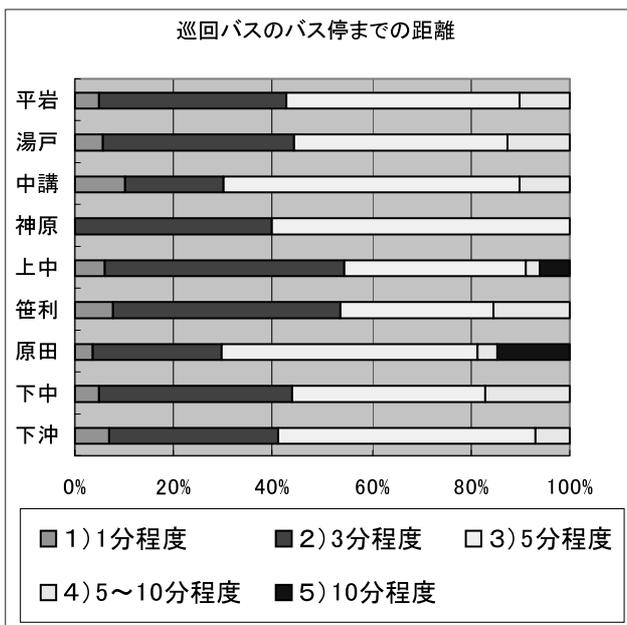


図-5 石内地区集落別のバス停までの望ましい距離

次に、石内地区における「巡回バスのバス停までの距離は何分程度が妥当か?」という質問を行ったところ、図-5のような結果となった。これより、すべての集落で「3分程度」「5分程度」を合わせると約8割を超える回答が得られた。このことから、バス停の位置は、歩行速度を分速80mと仮定すると、自宅からおおよそ240~400mの距離に設置されることが望ましいとが分かった。

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であるかが浮き彫りになるものであった。しかし今回、「もし巡回バスを走らせるとしたら」という質問を行なったところ、以下の図-6のような結果となった。

図-6より、神原集落と笹利集落を除く全ての集落で「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。神原集落と笹利集落でも「便利であれば使ってみたい」は60%の回答が得られた。この両集落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、この点は今後の課題である。

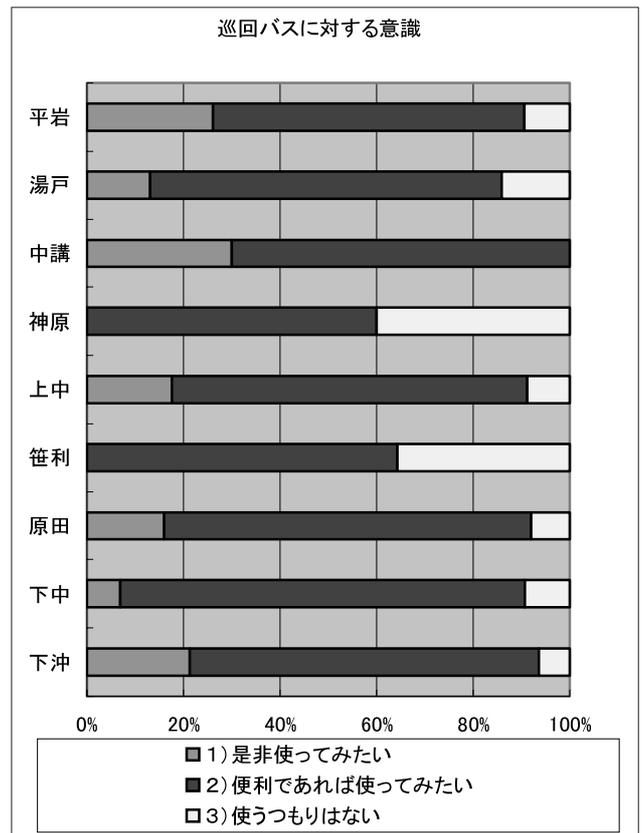


図-6 石内地区集落別の巡回バスに対する意識

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、「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
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

5. まとめ・今後の課題

本研究では、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なった。それにより、五日市方面にも市内方面にもスーパーなど、ショッピングセンターへの公共交通、つまりバス路線が近くが無いため、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、住宅団地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。また、一部の集落では事実上歩いていける範囲にバス路線が無い等、明らかにサービスレベルの極端な低さが見られ、他の集落に比べてより多くの不満を抱い

ていることがわかった。

今後、人口減少や加齢に伴う交通に対する意識の変化が予測される。従って、地区に求められるニーズに沿った新たな交通計画が必要である。

よって今後の課題は、石内地区の新たな交通計画として、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以下の2つについて分析する。

- 1) 需要予測モデルによる運賃・運行頻度の決定
- 2) 運行者側に提案し、運行可能か決定

以上、石内地区による、巡回バス運行実現に向け取り組む。

参考文献

- 1) 広電ホームページ： <http://www.hiroden.co.jp/>
- 2) 広電ホームページ：郊外バス
<http://www.hiroden.co.jp/trans/bus/suburb/>
- 3) 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
- 4) 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
- 5) アンケート調査について：
<http://www.kiui.ac.jp/~katayaa/TOUKEI2.html>