

五日市地区の高齢化の進展に配慮した生活交通の有り方の研究

中村 和成*・大東 延幸**

(平成23年10月31日受付)

Study of life traffic in Itsukaichi the district for progress in ageing is considered

Kazunari NAKAMURA and Nobuyuki OHIGASHI

(Received Oct. 31, 2011)

Abstract

It thought that it was necessary to introduce transportation service in Hiroshima also for activation of the area, and examined performing a transportation service plan first of all bearing bus service in mind.

Ageing of the residential section five years and ten years after the trend of the percentage change in population for the past five years was predicted this time.

As a result, in the new residential section made after the high-growth era, it turned out that the increasing rate is large and aging will progress considerably from now on.

The bus route proposal that aging will, from now on, connect between the residential sections and established city areas which are expected to urgency was examined, and the bus service in consideration of an aging society was proposed.

Key Words: aging public transportation, bus services

1. 背景と目的

広島市において高度成長期以降、多くの新しい住宅地は、広島市周辺は平地が少ないため、周囲の山の斜面に作られたものが大多数である。本研究で対象とした広島市佐伯区は図1に示すようにその西部に位置し、広島市の中心の商業・業務の集積地である中区から、約10km弱と近いため都心への通勤に適しており前述のような住宅地が数多く立地する。

広島市佐伯区の人口と世帯数は、図2に示すように過去7年間で見ると、人口は横ばいやや減少であるが、世帯数は微増であり、区の人口として12万人を超えており、地方の政令指定都市の近郊の区としては日本でも最大級の区である。その佐伯区の高齢化率の推移を図3に示す。

佐伯区の高齢化率は、広島市の中心部である中区や全国



図1 広島市における佐伯区的位置

* 広島工業大学大学院工学系研究科

** 広島工業大学工学部建設工学科

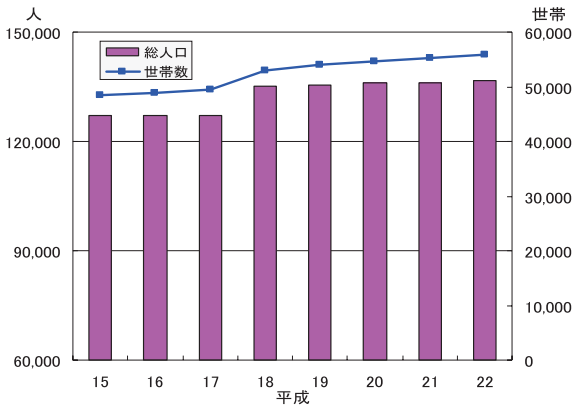


図2 佐伯区の人口・世帯数の推移

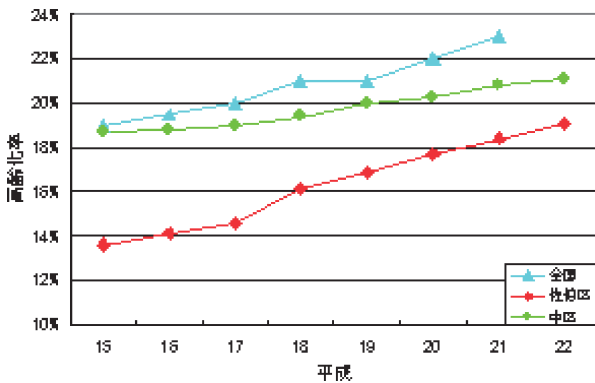


図3 各地の高齢化率の推移

平均と比べても低いが高齢化率の伸び率は高い。この原因として考えられるのが、前述した新しい住宅地が多く、これらの住宅地が作られた時期に入居した特定の年齢層が多いからであると考えられる¹⁾。これに対し、中区の場合古くから住む住民が多いため高齢化率は高いが、オフィスや高層マンションも多く、若い年齢層も多いと考えられる。

それに対し佐伯区の場合、このような住宅地に約5万人が住んでおり、いずれの住宅地も分譲開始時に住宅地を購入した特定の年齢層が多い場合が多い可能性が高い。それから数十年経った現在、偏った高齢化が進むことが多い。特に地方中枢都市圏では都市全体として人口の減少が起こっており、過去に出来た住宅団地では、人口の都心回帰などにより衰退している所もある。本研究対象とする佐伯区の住宅団地は分譲開始から20～30年経った住宅団地が多い。

これらの住宅団地²⁾では、元々自転車の利用が困難な場合が多く、高齢化も進むとバス等の公共交通機関が存在していても、バス停までの徒歩が困難になる可能性がある。斜面地開発住宅団地の交通利便性は、団地内のバス停からの立地条件や、住民の自家用車や自動車免許の有無等によって、平地の住宅団地以上に、差が生じている可能性がある。

住宅地の日常的な交通はマイカーに依存している割合が高いが、特定の年齢層が多いまま高齢化が進展した場合、今後ともこのような交通のあり方が続けられるとは限らず、買い物や通院などに不便が生じ、商業施設の縮小などによる地域の衰退が生じる可能性がある。これらの住宅地において現状ではマイカーに変わる公共交通網はほとんど存在しないが、地域の活性化と維持のためにも何らかの形で交通サービスを導入する必要があると考え、まずはバスサービスを念頭に置き、現状の公共交通空白地帯に交通サービス計画を行うことを検討したい。

2. 対象地域の住宅地における高齢化の現状と将来

佐伯区の既存市街地を含めた、主な住宅地の2010年9月時点の65歳以上の高齢化率を地図上に示したものが図4と図5である。

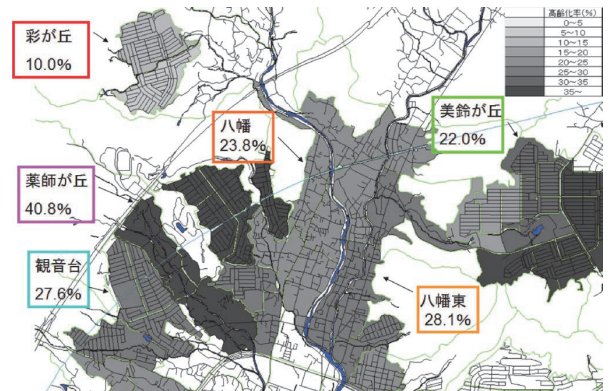


図4 佐伯区の住宅地の高齢化率

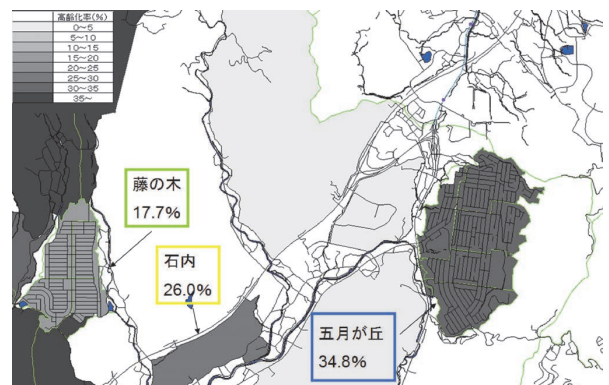


図5 佐伯区の住宅地の高齢化率 (南部)

これらの住宅地の高齢化率から、既成市街地比べ特に高度成長期以降に作られた新しい住宅地である薬師が丘・美鈴が丘・観音台・五月が丘・藤の木等の高齢化率が特に高いことが明らかになったが、今後これらの住宅地が特定の年齢層が多いまま高齢化の進展した場合にどの程度の高齢化率になるかを検討したものが、図6である。人口の予測には不確実な要素も多いので、今回は過去5年間の人口増減のトレンドから5年後と10年後の予測を行った。地図上

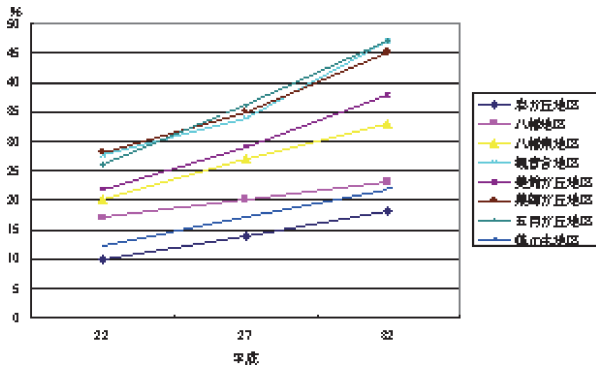


図6 住宅地別高齢化率の予想

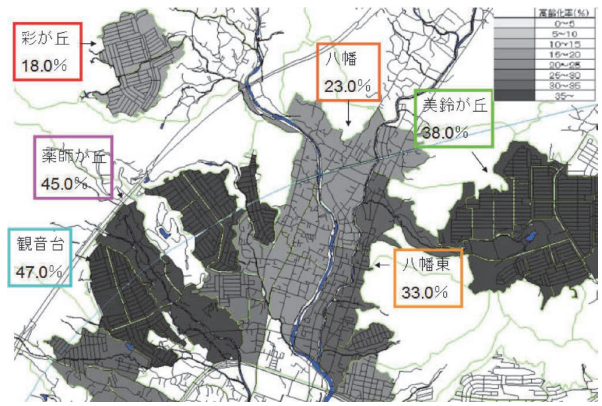


図10 佐伯区の住宅地の10年後の予想

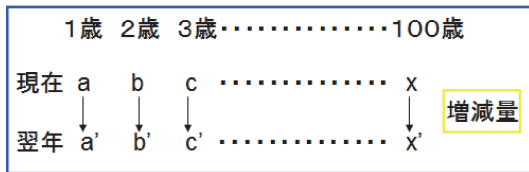


図7 予測方法

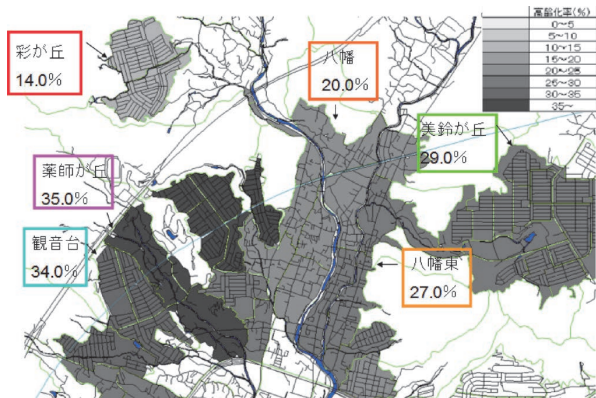


図8 佐伯区の住宅地の5年後の予想

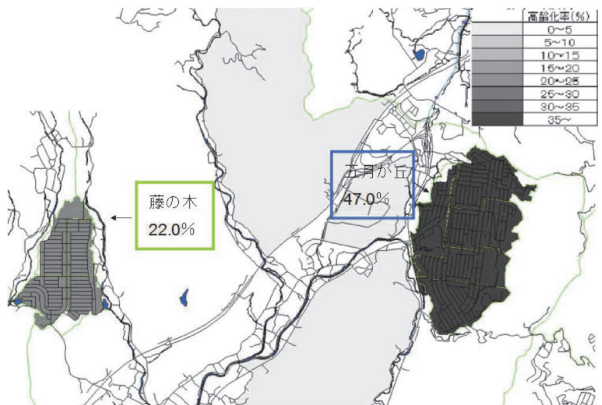


図11 佐伯区の住宅地の10年後の予想 (南部)

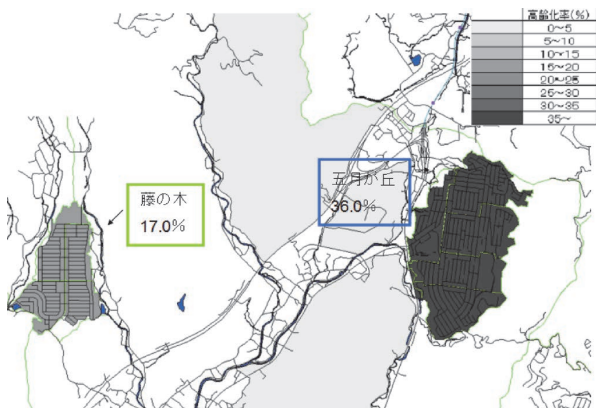


図9 佐伯区の住宅地の5年後の予想 (南部)

に示したものが図8と図9である。

この結果、高度成長期以降に作られた新しい住宅地では、古くからある住宅地に比べ上昇率が大きくなっており、高齢化率も31%~46%というようになりかなり高齢化が進んでいる。

これらの住宅地の中には、町丁目単位での平均年齢が現

在50歳を超えているところもある。また不動産業者へのヒヤリング調査から、20歳代~40歳代の住宅購入の人口減により、今回対象とした住宅地は不動産価格が下がっているが、住宅地が斜面にあるなど不動産としての魅力の点で都心のマンションに対して不利なものが多く、また、これらの住宅地に現在住んでいる住民にとっても、不動産価格の下落により交通の便の良いところへの住み替えが難しくなっている。

したがって、これらの住宅地の維持だけでなく、これらの住宅地の住民の買い物などの日常生活につながるの深い既成市街地の維持のためにも、図6で取り上げた住宅地と、主要な商業施設や病院等をつぶ公共交通の整備が必要であると考え³⁾⁴⁾。

3. 高齢化率の高い地域へのバスルートの検討

図12は、これまでの検討を踏まえ、既存のバスルートに加えて、実際の道路事情を考慮して、これから急速に高齢化が予想される住宅地とそこに隣接する既成市街地との間をつぶバスルート案の検討を行ない太線で示したものである。

このバスルートなら、藤の木・五月が丘・彩が丘・美鈴が丘・観音台といった住宅地から生活関連施設の多い所までバスで行き来することが可能になる。

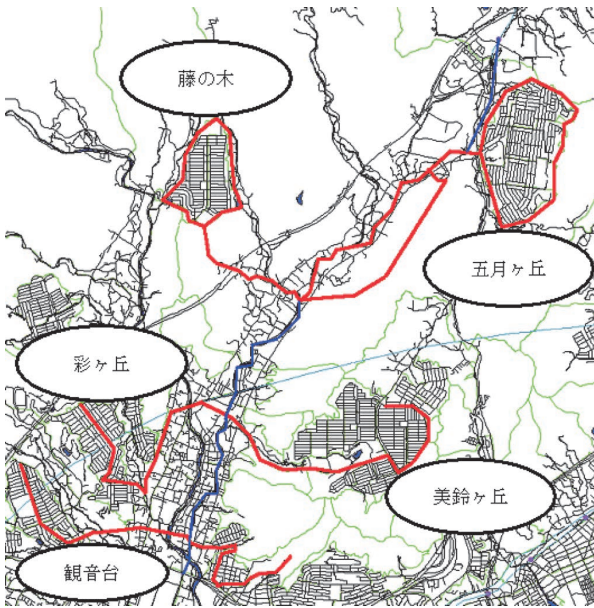


図12 検討したバスルート案

4. まとめ

佐伯区では全体的に高齢化が進んでおり、特に斜面住宅地では生活が困難になっている。

そのため、この地域に住宅地と生活関連施設をつなぐバスルートが必要であると考え。そこで、先の目的のため、まず斜面住宅地をターゲットとし、高齢化を考慮し、気軽な地区の足を目指し、持続可能な運営のために既存施設・人員の有効活用を極力行う「乗ってもらおう仕掛け」を凝らし、現在の地区の買い物交通の主な移動手段がマイカーという習慣を変えていきたい。

上記の目的のため、実現可能な部分から試行したい。高齢化社会をにらんだ朝夕の通勤通学ではなく、主に買い物を目的とする五日市地区周囲の斜面住宅地と、平地である五日市中心部との間を結ぶ、五日市地区内をめぐる、循環的な運行を行う利用者にとって気軽に手軽な交通手段を作りたい。そのため今回はバスサービスを提案した。

当方では既に、過去の調査研究¹⁾で、住宅地の住民の意向として、現在のマイカーの代替となるバスサービスを導入する意向が高いことを確認している。今回の検討は、高齢化が過大に評価されている可能性があるが、一部の住宅地で高齢化が急速に進展し交通弱者が増えることは明らかと考える。しかしこれが交通事業として独立採算的に成立するのは難しく、地元の商業関係団体や自治会等と、住民ニーズを満たし実現可能な何らかの交通サービスの導入に当たって、どのような方法が可能か、住宅地周辺の関係する各種の事業者と協議を始めているところである。

文 献

- 1) 大東：斜面地開発住宅地の高齢化にむけた交通利便性の改善に関する事例研究，第42回土木計画学研究発表会・講演集，2010
- 2) 美鈴が丘30周年記念誌編集室：美鈴が丘の軌跡，美鈴が丘連合町内会，2009
- 3) 大東・中村：高齢化の進展を考慮した生活交通の有り方の研究，第63回土木学会中国支部研究発表会，2011
- 4) 大東・中村：更なる高齢化に配慮した公共交通に関する研究，第66回土木学会年次学術講演会，2011