

# 五日市地区の高齢化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24年10月31日受付)

Research of the life traffic which considered aging of the Itsukaichi area

Kazunari NAKAMURA and Nobuyuki OHIGASHI

(Received Oct. 31, 2012)

## 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.

Aging 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.

It is necessary to grasp according to the area using GIS about the problem considered to happen the present problem and from now on and, and works on the measure in transportation service by clarifying shopping level service of the every place region in the ward.

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, food desert

## 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、平地が少ないため斜面に作られた。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、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、横ばいや減少であるが、世帯数は微増であり、区の人口として12万人を超えている。高齢化率は、広島市の中心部である中区や全国平均と比べても、高齢化率は低いが近年の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いことである。

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。そして高齢化が進む地域などでは、商店の閉店もあり、食料品を購入することが困難な地域フードデザートが広がっている。

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。

\* 広島工業大学大学院工学系研究科

\*\* 広島工業大学工学部都市デザイン工学科



図1 広島市における佐伯区の位置

これらの住宅団地では、元々自転車の利用が困難な場合が多く、高齢化が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、今後ともこの様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2と図3である。

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。

そして区内各地域の買い物水準サービスを明らかにすることで、現状起っている問題や今後起こると考えられる問題についてGISを用いて地域別に把握する必要がある、また、交通サービスでの対策を検討する。

今回は、比較的近くで生活用品を購入することのでき

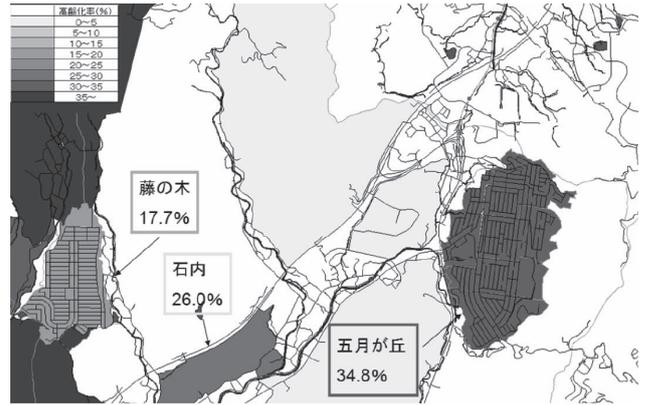


図2 佐伯区の住宅地の高齢化率（北部）

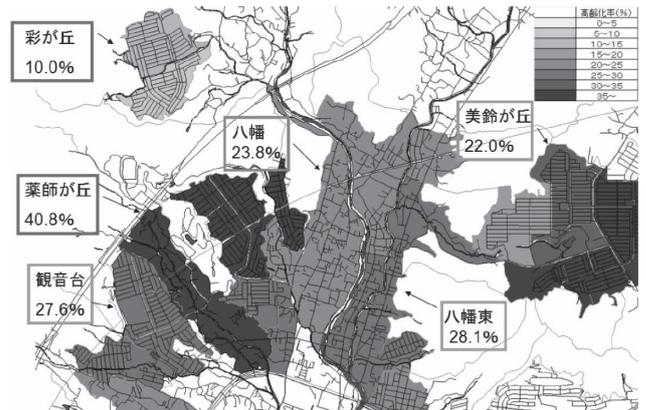


図3 佐伯区の住宅地の高齢化率

る最寄業種のコンビニエンスストア、スーパーに重点をおき、GIS上で現状の把握を行う。

さらに、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4である。人口の予測には不確実な要素も多いので、今回は図5の手法で過去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。5年後を地図上に示したものが図6と図7であり、10年後を地図上に示したものが図8と図9である。図10では、最寄業種のコンビニエンスストア、スーパーを表しており、赤がスーパー、青がコンビニエンスストアとなっている。

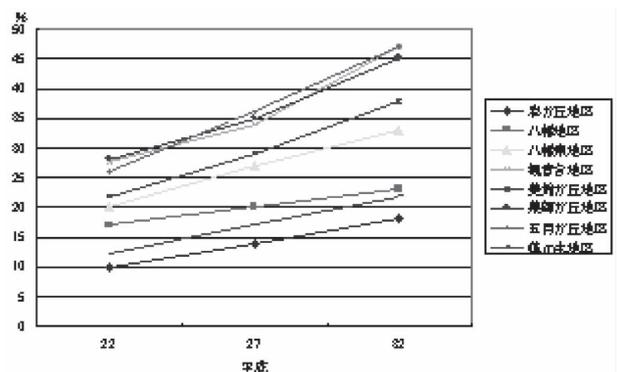


図4 住宅地別高齢化率の予想

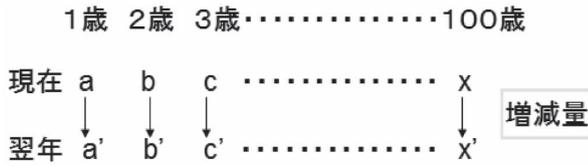


図5 予測方法

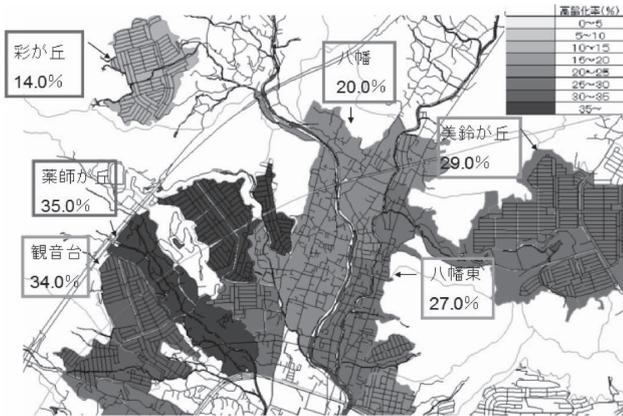


図6 佐伯区の住宅地の5年後の予想

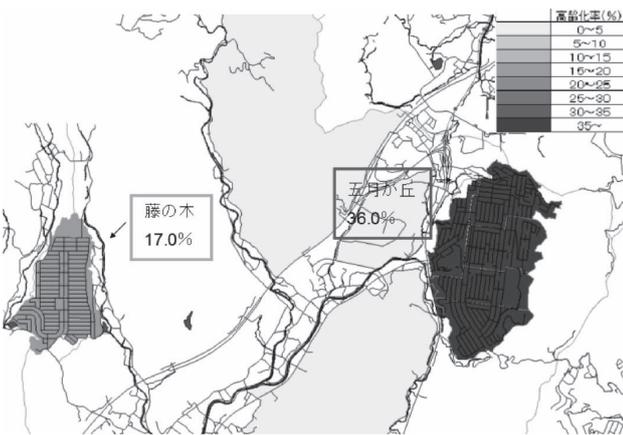


図7 佐伯区の住宅地の5年後の予想 (北部)

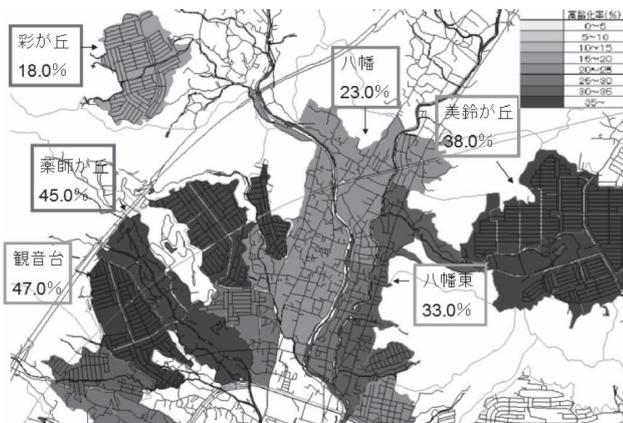


図8 佐伯区の住宅地の10年後の予想

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、高齢化率が7%超で高齢化社会、14%超で高齢社会、21%超で超高齢化社会と言われているが、高齢化率も

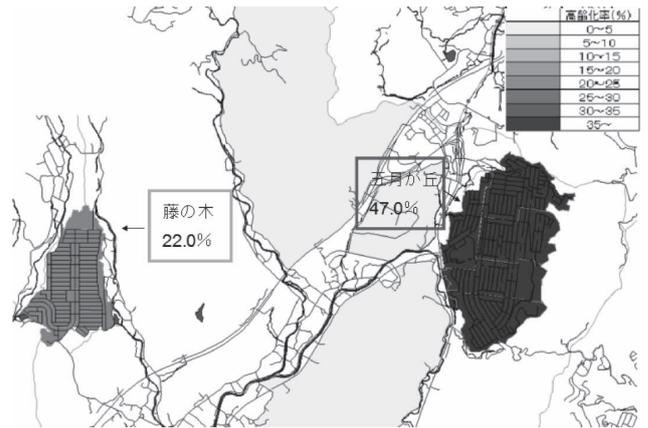


図9 佐伯区の住宅地の10年後の予想 (北部)



図10 最寄業種の位置

31%～46%というように超高齢社会となっている。

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、図7で取り上げた住宅地と、主要な商業施設や病院等を結ぶ公共交通の整備が必要であると考えられる。

### 3. 高齢化率の高い地域へのバスルートの検討

図11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結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。

### 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。そして高齢化が進む地域

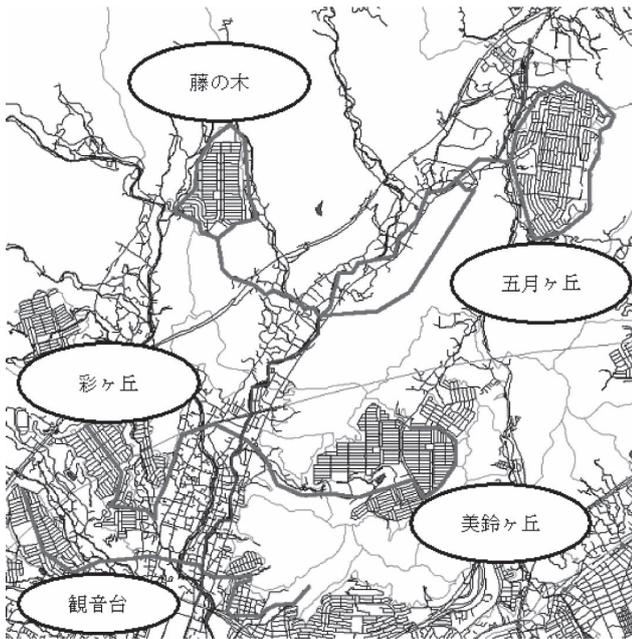


図11 検討したバスルート案

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<sup>1)</sup>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協議を始めているところである。

## 文 献

などでは、商店の閉店もあり、食料品を購入することが困難な地域フードデザートが広がっている。

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。

店舗と人口の関係を地域別平均移動距離（道路距離）で算出し、地域性を分析し、買い物水準サービスの低い地域を対象に対策案を提案していきたい。

- 1) 大東（2010）斜面地開発住宅地の高齢化にむけた交通便利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
- 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) 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
- 4) 更なる高齢化に配慮した公共交通に関する研究，第66回年次学術講演会
- 5) 広島市ホームページ 人口・世帯数統計データ  
<http://www.city.hiroshima.lg.jp/www/toppage/000000000000/APM03000.html>