

自家用車依存地域における交通弱者の移動結節点に関する研究
-千葉県館山市を対象とした「道の節」の提案-建築学専攻
プロジェクトデザイン研究みよし ゆか
MJ22136 三好 由佳
指導教員 山代 悟

序章

研究背景と研究目的

地方部では特に自家用車の依存度が高く、交通弱者は行動制限を強いられている。国土交通省では交通確保事業などの政策を行ってきたが、商業施設の分布や交通網の敷き方等地域毎に交通特性が異なるため対策の実行は充分に行われていないと言えない。この状況を改善するため早急な対策が必要ではないだろうか。

日本の交通弱者の現状や交通の問題点を概観し、自家用車依存地域の千葉県館山市を対象に交通の評価を行い、結節点の利用方法と空間改善の可能性を提案し交通弱者に対する交通対策への展開に寄与することを目的とする。

第1章 交通弱者の現状

交通弱者とは

1960年代にアメリカで起きた黒人暴動の原因を考察する中で使われた言葉が由来で、自家用車を保有できないことで都心へ通勤できず就業機会を逃し貧困から抜け出せない人を指していた¹⁾。日本では社会的にノーマライゼーションの思想が高まったこと²⁾で交通弱者という言葉が使われはじめた。本研究では交通弱者を「自家用車の依存性が高い地域において自動車を自ら運転することができず、交通手段が不足しているために移動に困難をきたしている人々」と定義し、65歳以上の高齢者又は高校生を研究対象者とする。

交通弱者のハンディキャップ

高齢者は加齢に伴い日々の生活の中で様々なハンディキャップが生まれる。移動に着目すると歩行能力、視力、判断能力の低下などが挙げられる。その為免許返還の動きが加速しており交通弱者となりやすい。

一方で道路交通法第6章第88条第1項に「普通免許（普通自動車に係る仮免許を含む。）は18歳に満たない者は免許を与えない」と記されているため、年少者は自ら自動車の運転ができない。移動には大人の協力が必要となるが時間の制約もあり自由に移動できないことが多い。

第2章 近代以降の日本の交通

現在主に使用されている交通手段

2000年の国勢調査、2021年のパーソントリップ調査では共に交通手段の利用率は自動車が半数を占める結果であった。自動車はドア to ドアで移動できるため個人の交通として汎用性や利便性が良いことが日常生活に広く浸透していった理由であると考えられる。

第3章 千葉県館山市における交通政策

千葉県館山市とは

千葉県の最南部に位置し、安房地域の中で最も人口が多く中心都市としての役割を担っている。館山市内は国道127号、国道128号沿いに大規模商業施設が集積しつつあり、市街地の空洞化が進んでいる。

館山市では2020年から館山市地域公共交通網形成計画⁴⁾を策定し、計画内で館山駅から半径2km圏内の商業施設に高齢者が便利にアクセスできる循環バスの設定や既存バス路線の見直しを行った。また、地区独自の対策として富崎地区では集落支援員の考案による地域内送迎の実証を行っており、地区毎にも対策が行われている。

調査対象地の交通状況

地域内で交通対策を行っており、運用路線量と商業施設の多さが異なる2つの地域で調査分析を行う。

北条地区は館山市の市街地である。本研究ではJR館山駅があり、館山市の中で公共交通に恵まれた地域であるが、1時間に1本ほどしか運行しておらず、交通状況は芳しいとは言えない。大型スーパーなどが郊外に移転し、移動の幅が広がっているため、自家用車の需要も高い。富崎地区は特に公共交通機関が脆弱であり、館山市内でも高齢率が一番高い地域である。公共交通はJRバス関東の南房州本線のみが1時間に1本、国道沿いに3発着地点のみで利便性は他地域と比較しても特に悪い。独自の交通対策で地域循環バス（富崎ぐるっとバス）が毎週土曜日に運行しているが、利用者は限られており運行範囲も限られているため自家用車が必要な地域である。

第4章 千葉県館山市における実施調査

実地調査

第3章で述べた北条地区と富崎地区を調査対象地とした実地調査を2回行う。北条地区コミュニティー委員会、富崎地区住人、千葉県立安房高等学校に在籍する者を調査対象者とする。調査方法は表1の通りである。

グループヒアリング（北条地区高齢者）	アンケート（北条地区）
対象 北条地区コミュニティー委員会 計4名 (80代男性4名)	調査期間 2023年11月2日
実施日 2023年8月24日	調査地 北条地区コミュニティー委員会活動会場
グループヒアリング（富崎地区高齢者）	調査対象 北条地区住人
対象 富崎ぐるっとバス利用者 計9名 (70代女性3名、80代女性6名)	配布方法 会場内にブースの設置。 アンケート用紙を配布し、 その場で記載。
実施日 2023年8月28日	回答数 41枚
グループヒアリング（富崎地区高齢者）	設問 ・通院している病院名 ・最寄りのバス停 ・バス停は便利な場所にあるか ・バス停付近に不便を感じているか ・人と立ち話をする場所 ・通院ルート
対象 富崎地区住人 合計4名 (70代女性1名、80代女性1名、 80代男性1名)	アンケート（富崎地区）
実施日 2023年9月8日	調査期間 2023年12月1日～2023年12月15日
グループヒアリング（年少者）	調査地 富崎地区コミュニティー委員会活動会場
対象 千葉県立安房高等学校2年生 合計9名 (北条地区4名、富崎地区4名)	調査対象 富崎地区住人
実施日 2023年9月11日	配布方法 回覧板を通し富崎地区全世帯（42世帯） に世帯アンケート用紙を配布。 地区会長が地区毎に回収
調査項目 【高齢者】 ・交通事情（移動手段、満足度など） ・買い物、遊び等の生活事情（頻度、場所、時間帯、満足感など） ・住人の属性（人柄等） ・地域内移動の利便性 【年少者】 ・交通事情（移動手段、満足度など） ・買い物、遊び等の生活事情（頻度、場所、時間帯、満足感など） ・両親等からの送迎事情	回答数 24枚
	設問 ・通院している病院名 ・おとな、お年寄りには歩いて行けるか ・バス停は便利な場所にあるか ・バス停付近に不便を感じているか ・人と立ち話をする場所 ・通院ルート

表1：実施調査概要

ヒアリング調査

公共交通機関の利用状況、満足度や普段の活動で困難なことなどについて4件のヒアリングを行った。この調査から高齢者は特に病院の通院に対して不便を感じてお

り、バスの動線の悪さや停留所の位置、停留所環境について不満を持っていることがわかった。高校生の北条地区の生徒は、自転車(1時間程度)で移動できる範囲に日常生活は集約しており問題を感じている人はいなかった。また、富崎地区の生徒は終バスが早いことやバスの動線の悪さが理由で両親等が送り迎えをしている人が半数以上おり、交通に多少の不便を感じているが問題とは感じていないという結果になった。しかしこの結果は不便さを自覚していないことが理由であり、交通環境が高校生にとって良いとは言えないのではない。また遊びや部活で電車を使用する場合の待合空間には不便を感じていると明らかになった。

アンケート調査

全6問のアンケートを実施し、回答数は北条地区61人、富崎地区241人である。このアンケート結果から、北条地区・富崎地区共に館山市内の主な公共交通のバス停の位置に不満を持つ人は約4割であるが、バス停環境に不満を持つ人は約7.5割に上り、結節点環境の為に移動に不便を感じていると考えられる。富崎地区での設問2では、回答者のうち布良郵便局のみ徒歩で行ける人が多いという結果になり、既定路線の他に地区内に小さな交通を通すことで不便さの解消に繋がると考えられる。

交通状況の考察と評価

移動販売や宅配等の手段により買物に不便を感じている人は比較的少なく、病院の移動に不便を感じている人がほとんどである。高校生は館山駅を利用する際の待合空間に不便を感じており、館山の交通は館山駅を起点としているので、特に館山駅周辺での待合空間の改善が必要である。また、富崎地区住人はスーパーマーケットおどや、布良郵便局を中心に活動を行うので2点を中心とした動線作りの必要がある。またヒアリング調査より移動することで人と会いコミュニケーションを取る人も多く、誰かに会うための買物や散歩など必要を伴わない移動が存在する。結節点にこの要素を入れることで必然性が無いコミュニティの場としての結節点への利用促進に努めることができる。

第5章 結節点の提案

本研究では結節点を「道の節」と称し、特に結節点環境について提案を行う。まず結節点環境に必要な要素を抽出し、北条地区・富崎地区共に各交通の結節点をタイプ別に分け、結節点毎に試設計を行い、空間改善策を提示する。また今後の高齢者の増加に伴いパーソナルモビリティ等の利用が一般化し、移動手段が変化すると考えられる。富崎地区ではバス停までの移動が難しいため、布良郵便局とスーパーマーケットおどや間を移動する自動運転モビリティを配置し最低限の移動手段を確保する。

結節点の必要要素

「道の節」の必要要素として下記が挙げられる。

- ・風や雨除けとなる壁・屋根かつ周囲からの見通しが良い開放的な空間
- ・待ち時間を快適に過ごせる空調設備等の設置
- ・コミュニケーションを促進する椅子・机等の什器、プライベート空間を程よく備えた空間配置
- ・植栽等による暖かく人が留まりやすい視覚的效果
- ・パーソナルモビリティ等の駐車場

館山市内の結節点の分析

調査対象地の結節点は図2のように6つに分類することができる。



図2: 調査対象地域結節点分類

提案

分類した結節点毎に以下の道の節を提案する。道の節では結節点機能とコミュニティ施設機能が備わっている。

A:【都会広域型】3~5グループが同時滞在、駐車スペース15台、周辺施設(施設駐車場)に設置

B:【小都会広域型】3~5グループが同時滞在、駐車スペース10台、空き家又は店屋に設置、私的空間

C:【田舎広域型】3~5グループが同時滞在、駐車スペース15台、周辺店舗駐車場に併設

D:【都会狭域型】2~3グループが同時滞在、駐車スペース5台、周辺施設(施設駐車場)に設置

E:【小都会狭域型】2~3グループが同時滞在、駐車スペース5台、空き家又は店屋に設置、私的空間

F:【田舎狭域型】2~3グループが同時滞在、駐車スペース5台、空き地に設置

終章 終わりに

自家用車依存地域では結節点を改善することにより「待つこと」に対する不満を解消することで交通への満足度を高めることができる。また必ずしも目的を持って移動するのではなく、コミュニケーションを期待して移動、交流を行う場合もありその為の空間としての利用も期待できる。さらに交通がより脆弱な地域では路線バスのような大きな交通と小さな交通を地区形状に合わせて配置も合わせて行うことで移動自体への不満も最小限にすることが可能だと考える。

参考文献

- 1) 堀 武郎. アメリカの都市郊外化と「交通カルチャー」の変容. 国際安全交通学会, 2021
- 2) 運輸省. 80年代の交通政策のあり方を探る: 運輸政策審議会答申「長期展望に基づく総合的な交通政策の基本方向」. ぎょうせい, 1981
- 3) 千葉県館山市総合政策部企画課交通計画係. 館山市地域公共網形成計画. 館山市, 2020