

駅前商業地域内の高層集合住宅における住民意識アンケート調査と実測調査

住民主体の住環境改善活動の促進を目的とした自治会・町会との共同実測と住民意識に関する研究 その3

主体性 交通量調査 アンケート調査
応募形式 集合住宅

準会員 松本龍憲*1 正会員 鍋島大典*2
正会員 近藤良一*3 同 三浦昌生*4

1. はじめに

本研究では駅前商業地域に立地する高層集合住宅であるソフィア上尾自治会区域を対象として実施した自治会住民への第1回アンケート調査の結果および第1回、第2回車両交通量調査の実測結果を報告する。

2. 本研究の方法

本研究は住環境実測調査の実施と結果の公表を中心として、住民の住環境に対する意識を高め、住民自らが地区の住環境を把握、改善できるよう支援することを目的としている。また実測調査の前後にアンケート調査を行うことにより、本研究を通じてどの程度住民の住環境に対する意識が向上したかを検討する。実測調査への参加募集や住環境実測調査の結果などを公表する手段として、自治会と共同発行の機関紙「住環境新聞」を配布する。これはこの活動をより多くの住民に認知させることや住環境に対する住民意識の向上を目的としている。最後に実測結果の報告および話し合いの場として懇談会を開き、今後の住環境改善活動を検討する。

3. 調査対象地区の選定および地区概要

調査対象地区の選定にあたり、応募した自治会・町会に対してまず、書類選考を行った。住居形態が集合住宅であることや世帯数が取り扱える規模であること、活動に対する意欲が高いことなどを選定条件とした。選定の結果、2自治会に絞り、その後、各自治会の担当者にヒアリング調査を行った。調査の結果、立地条件や地区の住環境の問題を考慮し、ソフィア上尾自治会を選定した。

同自治会区域とその周辺状況を図1に示す。同自治会区域は、JR高崎線上尾駅前の商業地域内に立地する3棟からなる高層集合住宅である。世帯数は494世帯、自治会加入



図1 自治会区域と周辺状況

率は100%となっている。周辺道路は一方通行道路が多く、道幅も狭いため通行するのが極めて危険である。また、ショッピングセンターが隣接しているため、土曜、日曜日には路上駐車や渋滞による騒音、空気汚染も深刻な問題である。今後、自治会付近に新たに幹線道路が開通することも決まっており、交通量増加に伴う環境悪化が予想される。

4. 第1回アンケート調査

04年9月13日(月)~23日(木)に、住まい周辺の住環境に対する意識を把握するために、同自治会の全494世帯を対象に第1回アンケート調査を実施した。アンケート項目は住まい周辺の住環境に対する意識や自治会区域の将来像を問う内容で構成した。住民の意識向上を目的としてアンケート票の冊子の作成は自治会と共同で行った。アンケート票は各ポストへの直接投函で配布し、自治会内設置の回収ポストに投函あるいは管理事務所に持参する方法で回収した。その結果、回収数は106票(回収率22%)となった。

自治会区域の将来像について聞いた結果を図2に示す。「暴走行為の騒音がなくなってほしい:51%」、「ポイ捨てのゴミがなくなってほしい:50%」、「駐車場や駐輪場のスペースをもっと増やしてほしい:44%」、「空気がきれいになって

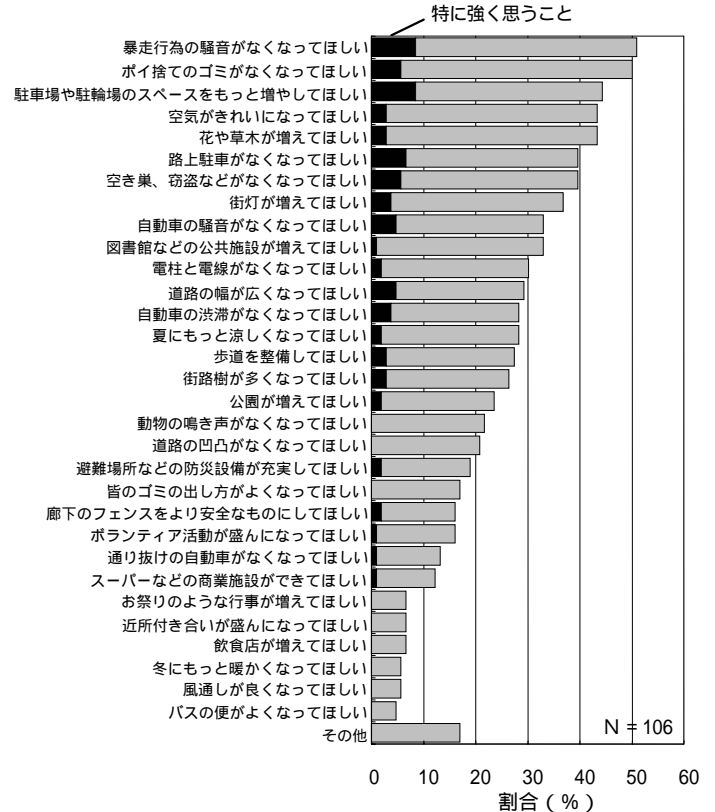


図2 自治会区域の将来像

ほしい:43%」の項目が上位を占めた。その中で特に強く思う項目の上位は「暴走行為の騒音がなくなってほしい」、「駐車場や駐輪場のスペースをもっと増やしてほしい」、「路上駐車がなくなってほしい」と車両に関する項目が上位を占めた。第1回アンケート調査結果および自治会の話し合いにより、実測項目として車両交通量調査、騒音実測調査、二酸化窒素濃度実測調査を実施することを決定した。

5. 第1回車両交通量調査

04年9月29日(水)7:20~9:00に同地区付近において住民と共同で第1回車両交通量調査を実施した。同自治会区域は駅前商業地域内にあり、通学・通勤時間帯において、進入禁止区域へ入る違反車両や自治会付近の踏切前にできる交通渋滞が住民から深刻な問題として挙げられた。住環境新聞や自治会長の呼びかけにより、実測には7名の住民が参加した。進入禁止時間帯(7:30~8:30)に谷津公園前交差点(図1の)を通過する車両の合計台数を西側の一方通行道路を除く3方向の道路について表したものを図3~図5に示す。3方向の道路とも違反車両が多く見られた。特に図4では交差点の右折台数より進入禁止区域への直進台数のほうが多い結果となった。違反車両の10分ごとの合計台数の推移を図6に示す。最大台数は37台、平均台数は29台、進入禁止時間帯の合計台数は176台となった。禁止時間帯外と禁止時間帯内の違反車両台数の推移の変化は見られなかった。これは交差点周辺に設置してある標識が見えづらく、進入禁止区域であることに気付かず進入しているためと推測される。進入禁止区域は小中学生の通学路として利用されているため、大変危険であり早急な対策が必要と考えられる。

6. 第2回車両交通量調査

04年10月17日(日)11:00~15:00に同地区付近において住民と共同で第2回車両交通量調査を実施した。休日に商業施設前にできる交通渋滞および路上駐車が深刻な問題として住民から挙げられた。住環境新聞や自治会設置の掲示板、自治会長の呼びかけにより、実測には6名の住民が参加した。計測時間帯におけるTimes駐車場前道路(図1の)の1時間あたりの通行車両台数、通行者数、横断者数、路上駐車台数を表したものを図7~図9に示す。路上駐車台数は駐車場入り口にできた渋滞も入れると1時間あたり3.46台以上であった。通行車両や通行者が多く、駐車場前道路には歩道としてグリーンベルトが引かれているものの、路上駐車車両を避ける通行者と車両との接触などが考えられる。図9において駐車場南側の交差点横断者数が283人となった。横断者は交差点を渡るのに最低でも車両1台とすれ違うことになる。勢いよく渡る自転車や左右をよく確認せず渡ろうとする横断者が多く、交差点の見通しが悪いため危険である。

7. まとめ

本研究では第1回アンケート調査、第1回、2回車両交通量調査を実施し、住民の住環境に対する意識と住環境の実態を把握することができた。また実測参加やアンケート、住環



図3 北西方向からの車両台数

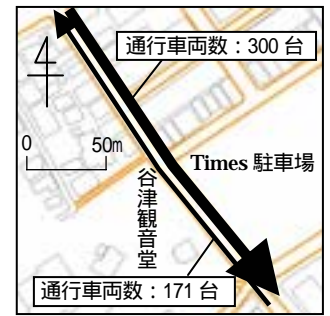


図7 1時間あたりの通行車両台数



図4 東方向からの車両台数



図8 1時間あたりの路上駐車台数



図5 南東方向からの車両台数



図9 1時間あたりの通行・横断者数

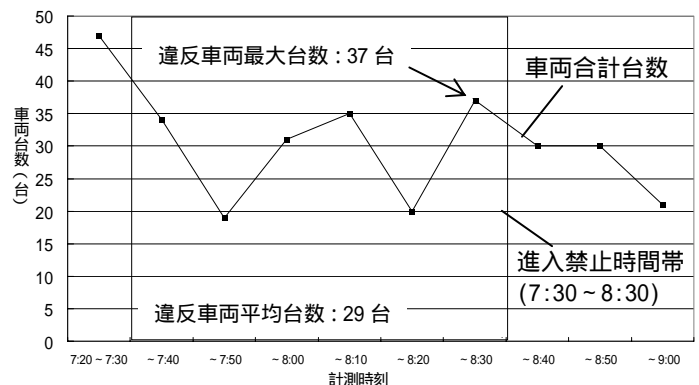


図6 進入禁止区域へ入る車両の10分ごとにおける合計台数の推移

境新聞により住環境への意識向上につながったと考えられる。

本研究は、科学研究費補助金基盤研究(C)「実測調査に基づく住民主導の地区住環境づくりのための支援システムの構築」(研究代表者:三浦昌生)によるものである。

*1 芝浦工業大学学部生
*2 長谷工コミュニティ(当時芝浦工業大学学部生)
*3 トヨタカラー神奈川(当時芝浦工業大学学部生)
*4 芝浦工業大学システム工学部環境システム学科 教授 工博

Bachelor Student, Shibaura Institute of Technology
Haseko Community
Toyota Corolla Kanagawa
Prof., Dept. of Architecture and Environment Systems, Shibaura Institute of Technology, Dr.Eng.