

複合団地開発の影響による生活圏の変化に関する研究

住宅団地 生活圏 郊外  
 新規開発 施設利用 複合

正会員 ○鈴木涼嗣\*  
 同 石垣文\*\*  
 同 平野吉信\*\*\*

1 研究の背景と目的

少子高齢化や人口減少が問題となる中、ある時期に集中的に開発された郊外の住宅団地は、特に年齢層の偏りによる急激な高齢化を迎え、それに伴う種々の問題を抱えている。新しい団地と古くに開発された団地が隣接する地域に着目すると、そこに持続的な環境をつくり出すための糸口があるのではないかと考える。本研究では、新規開発の影響による既存住宅団地居住者の生活圏の変化を明らかにし、居住者が生活を継続していくための新たな団地整備手法の糸口を探ることを目的とする。

2 研究の方法

2.1 調査対象地区の位置付け

本研究の調査対象地区のある「ひろしま西風新都」は、広島市中心部から約5km～10km圏に位置(図1)し、人口の長期目標を8万人、対象面積を4,570haとした都市拠点である。1994年アジア競技大会の開催を契機に開発が進み(表1)、新しく開発された団地と古くからある団地が混在する地域である。宅地の開発が現在も進行中であり、人口は増え続けている(図2)。

2.2 調査対象地区の概要

本研究では、ひろしま西風新都のS団地とT団地を調査対象地区とした。両団地は1971年に造成完了しており、1994年以降に新しく開発された地域(A.CITY, ころ)と隣接し、その影響を受けていると考えられる(表2, 図3)。開発面積は同程度であり、両団地とも傾斜地に位置するものの、T団地の方がアストラムラインの駅やバス停へのアクセスはよい。

また、A.CITYの完成後に分譲が始まったH団地についても、比較対象として調査を行った。

2.3 調査の概要

予備調査として、広島市西風新都整備部および各自治会長にヒアリングを行い、居住者の大まかな生活の様子を把握した。本調査では、調査対象地区の戸建住宅の居住者を対象とし、アンケート調査とヒアリング調査を行った。

2009年11月16日から30日の期間に各戸を直接訪問し、アンケート調査に了承を得た357名(307世帯)へアンケートを配布し、347名(304世帯)から回答を得た(回収率97%)。ヒアリング調査では、アンケート調査を補足するものとして、生活圏の変化に対する住民の意識について把握した(表3)。

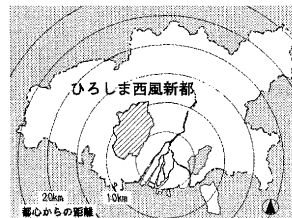


図1 広島市域全体

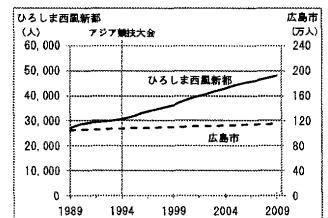


図2 人口推移

表1 ひろしま西風新都における開発の略歴

1971年～1975年	開発事業者による用地買収が進む	↑ [居住歴] 15年以上
1975年	関連公共施設の未整備を理由として開発が凍結される	
1986年	「広島西部丘陵都市建設基本計画」を策定(開発凍結の解除)	↑ ↓ 5年～15年
1994年	A.CITYヒルズ、ネオスの分譲開始	
	新交通システム「アストラムライン」開業 「第12回アジア競技大会広島1994」開催	
2001年	広島西風新都線(広島高速4号線)の供用開始	↑ ↓ 5年未満
2006年	A.CITYネオスにショッピングセンター誕生	

表2 調査対象地区概要

地域名	造成完了	開発面積
S団地	1971年	20ha
T団地	1971年	16ha
H団地	1996年	41ha

表3 調査の概要

地域名	アンケート調査			ヒアリング調査
	配布部数	回収部数	回収率	
S団地	132	128	97%	5名
T団地	122	116	95%	4名
H団地	103	103	100%	—

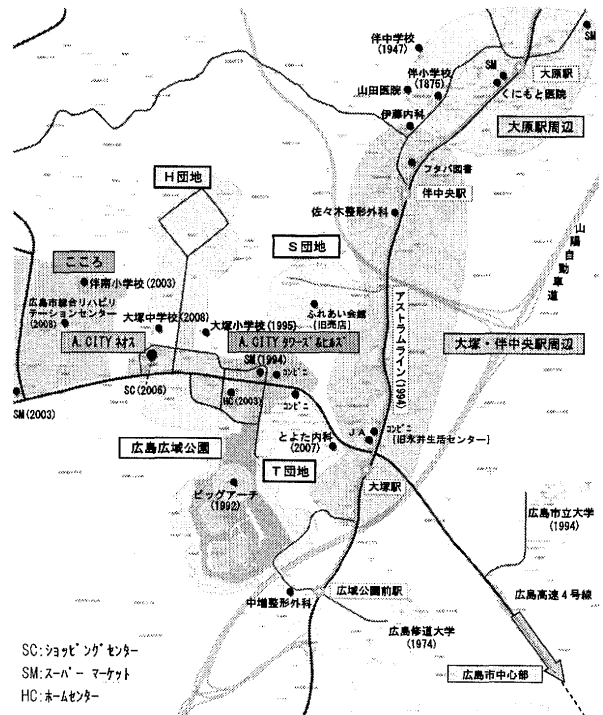


図3 調査対象地区とその周辺地域

A Study on the Changes of the Living Area under the Influence of Mixed Housing Development

SUZUKI Ryoji, ISHIGAKI Aya, and HIRANO Yoshinobu

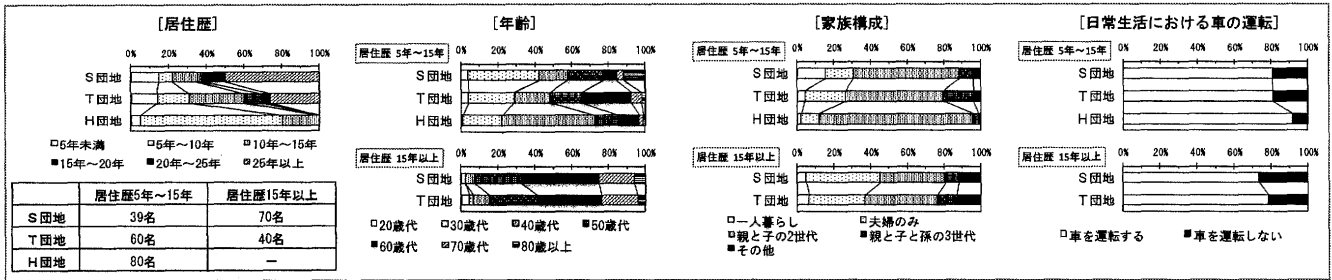


図4 回答者の属性

2.4 回答者の属性 (図4)

S 団地と T 団地は同時期に造成が完了しているが、S 団地の方が入居が早く進んだ。そのため、長年住んでいる居住者が多く、高齢化も進んでいる。S 団地と T 団地ともに、「居住歴 5 年～15 年」よりも「居住歴 15 年以上」の方が高齢であり、単数世代世帯の割合が高い。

日常生活の中で車を運転する割合は H 団地の「居住歴 5 ～15 年」が最高の 92%、S 団地の「居住歴 15 年以上」が最低の 78%であった。また、回答者の性別の割合はどの団地でも、男性が 3,4 割、女性が 6,7 割程度であった。

3 生活圏の変化

ここからは回答者を、居住歴が長く A.CITY が開発される以前から生活している「居住歴 15 年以上」と居住歴の短い「居住歴 5 年～15 年」とに分けて生活圏の変化をみていく。

3.1 食料品の買物における変化

まず、食料品の買物において利用する地域を団地ごとに比べると (図 5)、S 団地では「A.CITY ネオス」や「A.CITY クラズ & ヒルズ」を多くの居住者が利用するようになったが、最も利用率の高いのは住み始めた頃も現在も「大原駅周辺」である。一方、T 団地や H 団地では住み始めた頃は「大原駅周辺」や「大塚駅・伴中央駅周辺」の利用など、A.CITY 以外の利用もある程度見られる。しかし、現在ではそれらはいずれも減少し、「A.CITY ネオス」と「A.CITY クラズ & ヒルズ」の利用が大部分を占めている。

また、居住歴で比べてみると、S 団地と T 団地の両方も現在の食料品の買物の利用地域は、「居住歴 15 年以上」の方が「居住歴 5 年～15 年」よりも「A.CITY クラズ & ヒルズ」と「A.CITY ネオス」の選択率が低く、「広島市中心部」と「その他」の選択率が高くなっている。

食料品の買物の評価については、変わらないものや良くなっているものが大半を占めている (図 6, 図 7)。S 団地には団地内に、T 団地には新しくできたスーパーマーケットと同程度の距離に小規模の購買施設が以前は存在していたが、買い物へ行くことが困難になったという割合は小さい。「居住歴 5 年～15 年」の中では特に H 団地での評価が高いが、これは新しいショッピングセンターが、それが出来る前の最寄りスーパーマーケットよりも近くにでき、距離の短縮に加えて駐車場の利便性が向上したことが要因だと考えられる。

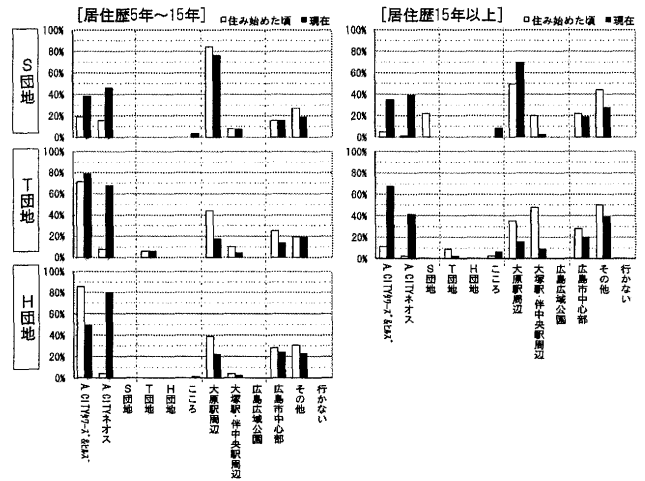


図5 食料品の買物の利用地域 (複数回答可)

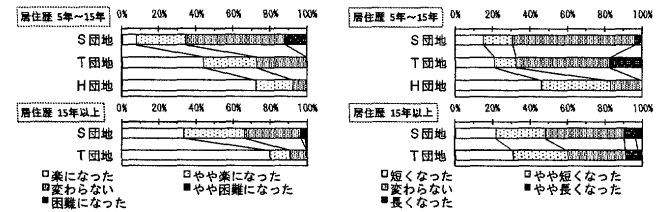


図6 食料品の買物へ行く難しさ

図7 食料品の買物の移動にかかる時間

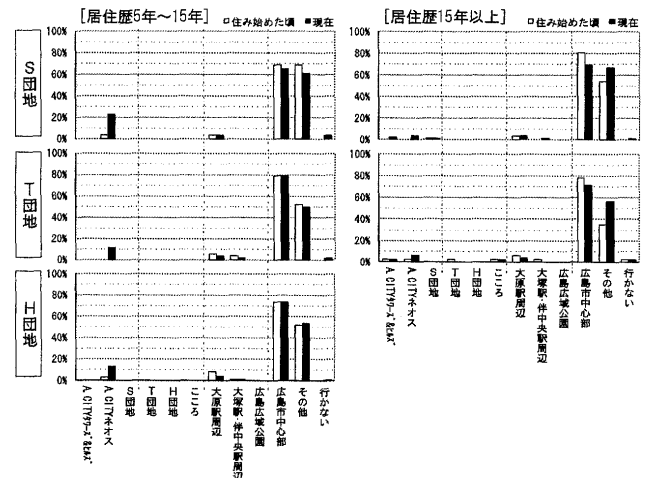


図8 衣料品の買物の利用地域 (複数回答可)

### 3.2 衣料品の買物における変化

次に、衣料品の買物における利用場所を見てみると、A.CITY ネオスの利用は「居住歴 15 年以上」ではほとんど見られないが、「居住歴 5 年～15 年」では若干認められ、どの団地でも 1 割を超えている。ただし、全団地の居住歴「5 年～15 年」と「15 年以上」ともに住み始めた頃も現在も「広島市中心部」と「その他」の選択率が高く、食料品の買物とは異なり、衣料品の買物の需要が周辺地域では満たされていないことが分かる。

その一方で、衣料品の買物の状況は、利用する施設が周辺地域に増えたわけではないが、S 団地と T 団地の「居住歴 15 年以上」において、買物が楽になっている割合が過半数となり、移動時間が短くなっている割合が 4 割を超えている (図 9, 図 10)。これは、「その他」の地域の施設増加の影響だけでなく、広島高速 4 号線を含む道路の整備やアストラムラインの开通によって、遠くの施設へのアクセスが向上した結果と推測される。

### 3.3 医療機関の利用における変化

かかりつけの医院のある地域を団地ごとに見ていくと、S 団地では「大原駅周辺」の利用が増え、「T 団地」はほとんど利用されていない (図 11)。一方、T 団地と H 団地では「大原駅周辺」の利用が減り、「T 団地」と「大塚駅・伴中央駅周辺」が増えている。特に T 団地において、「T 団地」の利用が大きく上昇し、通院の難しさや移動時間に対する評価についても他団地と比べ大幅に改善されている (図 12, 図 13)。

S 団地におけるヒアリングにおいて、「以前から通っている医院を利用し続けており、他の近い医院へは変えづらい。また、車で移動できるのでわざわざ変える必要もない」という意見が確認された。しかし、T 団地の「居住歴 15 年以上」で「T 団地」の利用が 3 割あるところを見ると、医療機関がかなり近くにできることは、長く住んでいる人にとってもメリットが大きいと考えられる。

## 4 利用地域との距離にみる生活圏の変化

各団地からの距離による、地域の利用の充足率を団地ごとに比較する。

S 団地での「食料品の買物」をみると、団地から 1.6km 以内の距離では住み始めた頃よりも現在の方が低い値を取っており、近距離においては利便性が低下していることが分かる。しかし、1.7km 以降では現在の方が高い値を取っている。「衣料品の買物」と「かかりつけの医院」においては、住み始めた頃と現在の差はほとんどなく、距離上の利便性は変化していないと言える。また、T 団地は「食料品の買物」と「かかりつけの医院」で、住み始めた頃の値を現在が大きく上回っている地点が多く、現在の方が近距離で施設の利用が満たされることが増加したことが分かる。

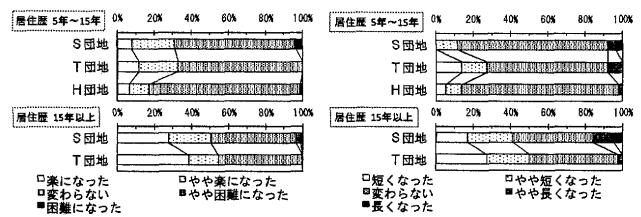


図 9 衣料品の買物へ行く難しさ

図 10 衣料品の買物の移動にかかると時間

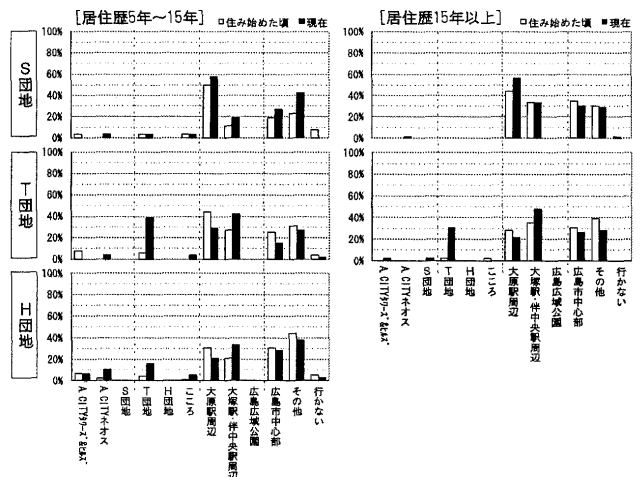


図 11 かかりつけの医院がある地域 (複数回答可)

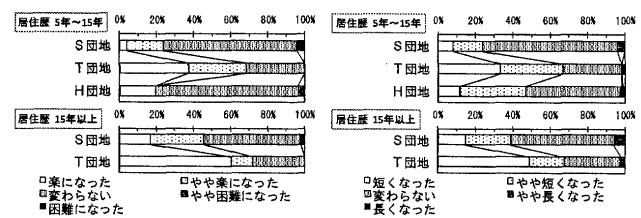


図 12 かかりつけの医院へ行く難しさ

図 13 かかりつけの医院への移動時間

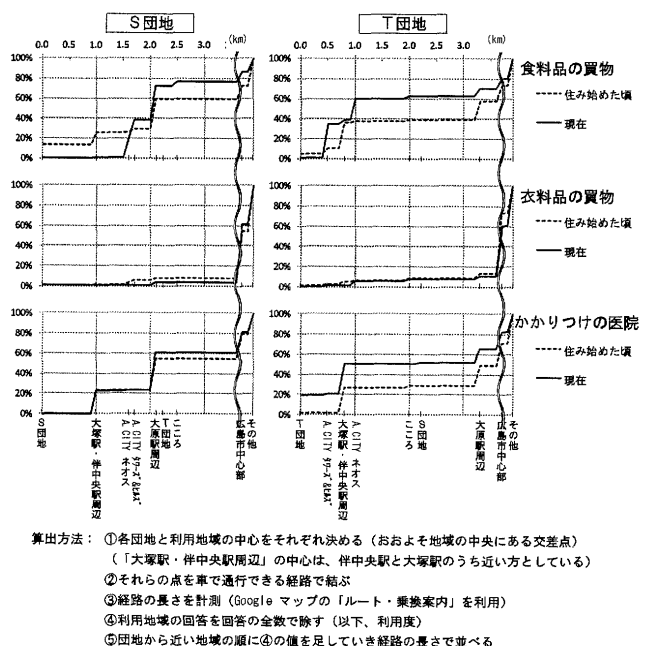


図 14 施設利用の充足率 [居住歴 15 年以上]

算出方法: ①各団地と利用地域の中心をそれぞれ決める (おおよそ地域の中央にある交差点) (「大塚駅・伴中央駅周辺」の中心は、伴中央駅と大塚駅のうち近い方としている)  
②それらの点を車で通行できる経路で結ぶ  
③経路の長さを計測 (Google マップの「ルート・乗換案内」を利用)  
④利用地域の回答を回答の全数で除す (以下、利用率)  
⑤団地から近い地域の順に④の値を足していき経路の長さで並べる

S 団地と T 団地の「食料品の買物」と「かかりつけの医院」について現在の充足率を比較する。近距離での充足率は、A.CITY クラズ & ビルズ が近くにあり団地内に医院のある T 団地が、S 団地のそれを大きく上回っている（距離 1km - S 団地:1%, 22%, T 団地:60%, 51%）。ただし、2.5km の距離で比べると、T 団地(63%, 52%)よりも S 団地(77%, 61%)の値の方が高い。

## 5 生活圏の変化に対する居住者の意識

自由回答により得られた生活圏の変化に対する居住者の意識を整理した（表 4, 5, 6）。最も多かった回答はいずれの団地でも買物等の利便性に関するものであった。また、そのうちの多くが、どの団地でも、店舗の増加による利便性の向上を指摘した。しかし、S 団地では「近くに買物場所が欲しい」という要望が、T 団地や H 団地ではお店の質や規模に関する要望が多くみられた。

S 団地では他に、アストラムラインやバスの利便性は評価しつつも、それを利用するためのアクセスの悪さが指摘された。また、高齢化や将来の生活への不安をうったえる住民も多くいた。一方、T 団地では、団地内外の居住者が増えたことによる交通量の増加や、団地内に増えているワンルームマンション居住者のマナーに関する不安や不満が把握されたものの、将来の生活に関する不安はほとんどなかった。これは、勾配が急ではあるが、半径 1km 以内に食料品の買物場所や医療、駅やバス停が揃っていることが大きな要因だと考えられる。

## 6 まとめと今後の課題

本研究では、新規開発の影響による既存住宅団地居住者の生活圏の変化と、それに対する居住者の意識を明らかにした。

S 団地では、周辺地域の利便性の向上と多くの人が車の運転が可能のため、周辺の生活利便施設とある程度距離が離れているが、現在のところ生活に支障が出ていないことが分かった。しかし、多くの人が心配しているように、購買施設や公共交通へのアクセスがよくない S 団地では、体力が落ち、車が運転できなくなった時には生活を維持していくことが難しくなる可能性がある。このような状況に対応するためには、小規模でも近距離の購買施設の新設やコミュニティバス等の周辺の既存施設へのアクセスを容易にする手段の実現が必要だと考えられる。

また、S 団地は A.CITY と大原駅周辺の二方向の利用により、日常生活に必要な移動が T 団地よりも周辺地域内に収まっていることが分かった。車で移動することを前提にすれば、S 団地は T 団地に劣らない利便性を確保していると言える。

表 4 生活圏の変化に対する意識 (S 団地) (記入者 全 69 名)

多かった回答	＋評価	－評価	要望	主な意見
買物等の利便性 (26件)	13件	5件	8件	(+評価)店舗が増えて便利になった (要望)もう少し近くに買物場所が欲しい
公共交通 (21件)	6件	11件	3件	(+評価)715号バスとバスの利便性が高い (-評価)駅・バス停へのアクセスが悪い
高齢化や将来のこと (15件)	0件	15件	0件	(-評価)車に乗れなくなる将来の生活が心配
道路事情 (14件)	7件	6件	1件	(+評価)4号線を含め道路の整備が進んできた (-評価)A.CITYに通じる道路がよくない
地域の活気・賑わい (14件)	10件	4件	0件	(+評価)新しい団地の若い世代で賑やかに

表 5 生活圏の変化に対する意識 (T 団地) (記入者 全 62 名)

多かった回答	＋評価	－評価	要望	主な意見
買物等の利便性 (24件)	15件	3件	6件	(+評価)食料品の買物等便利になりました (要望)大きなお店が欲しい
道路事情 (17件)	5件	9件	1件	(+評価)4号線で市内へ短時間でいけるように (-評価)交通量が増えて渋滞も増えた
安心・安全 (14件)	1件	11件	2件	(-評価)マンション居住者のマナーに問題が
公共交通 (6件)	6件	0件	0件	(+評価)715号バスとバスの利便性が高い
自然 (6件)	0件	6件	0件	(-評価)便利になった反面、自然が減った

表 6 生活圏の変化に対する意識 (H 団地) (記入者 全 50 名)

多かった回答	＋評価	－評価	要望	主な意見
買物等の利便性 (22件)	7件	6件	8件	(+評価)店舗が増えてとても便利になった (要望)魅力の高い店をつくって欲しい
道路事情 (12件)	6件	5件	1件	(+評価)4号線の開通で便利になった (-評価)交通量が増えて渋滞も増えた
地域の開発・発展 (7件)	3件	1件	1件	(+評価)日々成長する団地で満足している
安心・安全 (4件)	0件	4件	0件	(-評価)住民の増加による治安の悪化が心配

さらに、S 団地と T 団地ともに居住歴が長くなると、新たに開発された A.CITY を利用が減少する傾向が見られた。今回の調査では居住歴の長いグループの方が高齢であるなど、他の属性条件も影響していると推測されるが、新たに施設をつくる際には居住歴の影響も考慮に入れる必要があると考えられる。

ここまで述べてきたように、新たな開発によってつくられた施設は周辺住民の生活に影響を与えるが、その影響の大きさは施設の種類やアクセスのしやすさ、居住者の属性によって大きく変わる。また、団地を再編する際であっても、住民の生活圏の変化を考慮に入れて検討を重ねることが重要である。

## 参考文献

- 1) 原田陽子：香里団地とその周辺地域における空間特性と団地周辺居住者の住環境評価と居住実態 - 団地とその周辺地域との関係性の再構築に関する研究 -, 日本建築学会計画系論文集 No.640, pp.1349-1357, 2009.6
- 2) 三好庸隆、柏原士郎ほか：兵庫県三田市のニュータウンにおける居留意識構造の分析, 日本建築学会計画系論文集 No.571, pp.1-8, 2003.9
- 3) 大野拓也、伊丹康二：千里ニュータウンにおける地域施設の利用実態と評価意識からみた地域施設整備の方向性 - 高齢社会に対応した地域施設の整備に関する研究 -, 日本建築学会計画系論文集 No.592, pp.57-64, 2005.6
- 4) 東北産業活性化センター 編：明日のニュータウン, 日本地域社会研究所, 2008.7

\* 広島大学大学院工学研究科 博士課程前期

\*\* 広島大学大学院工学研究科 助教・博士 (工学)

\*\*\* 広島大学大学院工学研究科 教授・博士 (工学)

Graduate Student, Graduate School of Engineering, Hiroshima Univ.  
Assistant Prof., Graduate School of Engineering, Hiroshima Univ., Dr.Eng.  
Professor, Graduate School of Engineering, Hiroshima Univ., Dr.Eng.