

バリアフリー意識と生活行動の関係に関する研究

— 横浜市 常盤台・羽沢地域を対象として —

1782050 花田 幹也

指導教員 大原一興教授 藤岡泰寛准教授

1. 研究の背景と目的

これまで日本では、さまざまなバリアフリー環境の整備のための取り組みがなされてきた。2006年、バリアフリー新法が制定され、バリアフリーの考え方にとどまらず、ユニバーサルデザインの考え方も踏まえて環境の整備をする重要性が唱えられた。そのためには、幅広い層がワークショップなどのまちづくり活動に参加すること、利用者の視点を認知することが必要である。

本研究では、住民の地域に対する意識や評価と、属性や生活行動との関係を明らかにし、今後ユニバーサルデザインのまちづくり活動を発展させていくための知見を得ることを目的とする。

2. 調査概要

2-1. 対象地域のこれまでの取り組み

常盤台・羽沢地域は、起伏に富んだ丘陵住宅地であり、細く入り組んだ路地が多い地域である。常盤台地域では、2008年よりワークショップ(以下WS)が開催され、2018年には羽沢横浜国大駅の開業を契機に羽沢地区が加わり、全国に先駆けてバリアフリー基本構想の住民提案(以下基本構想)を行なうなど、活発な活動が続いている。

2-2. 調査の概要

WSに参加している常盤台・羽沢地区の自治会町内会区域を対象として、周辺地域に対するバリアフリー意識と生活行動、回答者属性との関係を明らかにするため、全戸配布アンケートを行なった。(配布期間:2020/08/02~、配布数:3,258枚、回収数:887枚、回収率:27.22%)

2-3. 回答者層の概要

居住者には学生の割合が大きいですが、今回の調査では学生層からの回答は十分には得られなかった。年齢構成では、60代以上の高齢層の割合が回答者の6

割となっていた。回答者の半数以上が、各バス停と周辺道路に対する問題意識を持っているものの、WSなどのまちづくり活動に関心のある人は全体の1割にも満たなかった。

3. 調査結果

3-1. 問題意識を持つ人の特徴

若年層、外出頻度が高い人、徒歩もしくは自家用車を利用する人のほうが、バリアフリーの観点における問題意識を持つ割合が大きいことが分かった。

3-2. 年齢・居住年数による特徴

年齢が高いほど、外出頻度は低下し、バス利用率が増加していることが分かった。しかし問題意識を持つ割合は50代が最も大きく、50代以下が60代以上よりも問題意識を持つ人の割合が大きいことが分かった。居住年数との関係は、全体的に年齢との関係よりも薄かった。

3-3. まちづくり活動の参加経験による特徴

WSの参加経験や基本構想の認知度が高い人はごく少数であり、かつそのほとんどが高齢である。その中でも頻繁に活動に参加している人には、バスや羽沢横浜国大駅に対して問題意識がある人の割合が非常に大きい。また、活動に参加することで、周辺環境に対してなんらかの意見を持つことができるようになっていたことが分かった。

3-4. 外出行動の差による特徴

若年者のほとんどがほぼ毎日外出していることが分かった。また、外出頻度が高いほど、周辺地域へ問題意識を持つ人の割合や、福祉施設の認知数が増えることが分かった。

3-5. 利用する公共交通機関による特徴

バスのみを利用する人には高齢者が、鉄道のみを利用する人には若年者が多い。またそれぞれの公共交通機関では利用頻度が高い人の方が問題意識を持

つ割合が小さく、周辺道路では公共交通機関を利用しない人が最も問題意識を持つ割合が大きかった。

4. 地域に対する問題意識の構造

4-1. 問題意識の有無による特徴

50代以下の若年層において、外出頻度の内訳は問題意識の有無に影響されていないことが分かる。一方60代以上の高齢層では差が見られ、問題意識のある人の方が、外出頻度の高い人の割合が大きくなっている。(図4-1)

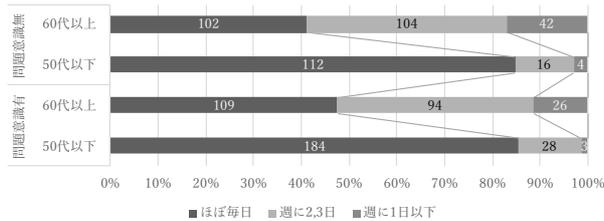


図 4-1 「問題意識・年齢」と「外出頻度」の関係

また活動への関心が高い住民のほとんどが高齢者であり、その4割が問題意識を持っていないことが分かった。またこの問題意識の差について、外出頻度からさらに分析をしたところ、問題意識を持たない人は、持つ人に対して外出頻度が低い傾向にあることが分かった。(図4-2)

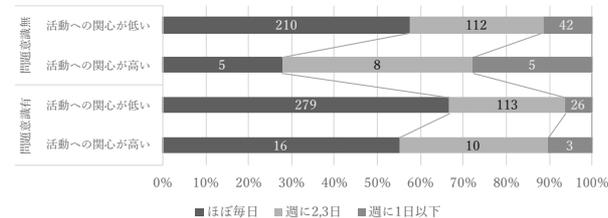


図 4-2 「問題意識・活動への関心」と「外出頻度」の関係

4-2. 公共交通機関の利用状況による特徴

基本的に、若年層の方が高齢層よりも、地域に対して問題意識を持つ人の割合が大きいことが分かったが、バスの利用状況による分類においても、同様の傾向が見られる。(図4-3)しかし、公共交通機関を利用しない人の周辺道路に対する評価においては、年齢による差はみられなかった。(図4-4)

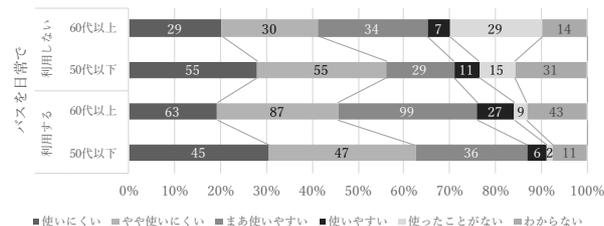


図 4-3 「公共交通機関の利用状況・年齢」と「各バス停の評価」の関係

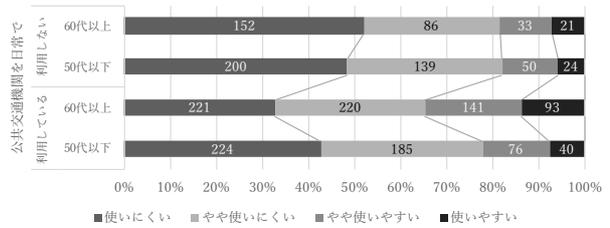


図 4-4 「公共交通機関の利用状況・年齢」と「周辺道路の評価」の関係

5. まとめ

住民によるユニバーサルデザインのまちづくりのためには、地域に対する意識が高まることが重要である。今回の調査では、特に利用する公共交通機関、年齢、外出頻度によって問題意識の差が生じていることが分かった。現在ワークショップを構成するのはほとんどが高齢層の住民であり、若年層の参加は少ない。常盤台・羽沢地区においては、より問題意識を持っていることが明らかになった若年層、外出頻度の高い住民の参加が、より多様な意見の集約につながると考えられる。

今後常盤台・羽沢地区は、羽沢横浜国大駅の開業やそれに伴う開発によって、地域の様子が大きく変わる可能性を持っている。そのなかでこのワークショップが、長く居住している住民のみならず、新たに居住する人々とも気軽に意見の交流ができる場となることが、この地域のユニバーサルデザインの達成に寄与するのではないかと考察する。

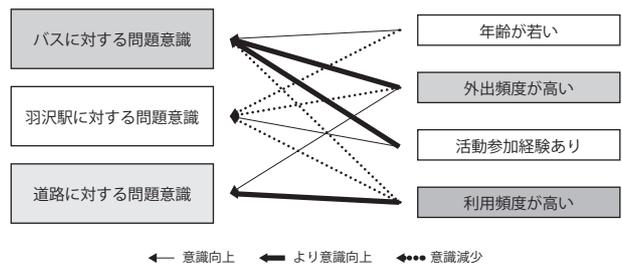


図 5 問題意識の構造

[謝辞]本研究にあたりアンケート調査にご協力いただきました常盤台・羽沢地域の住民の皆様、町内会自治会長の皆様方に深く御礼申し上げます。

参考文献

- 石塚裕子ほか：ユニバーサルデザインのまちづくりにおける継続的な市民参加の効果と課題に関する研究，土木学会論文集 D3，72 巻 5 号 p.L1155-L1166，2016
- 末木竜暉、大原一興、藤岡泰寛：地域情報と住民の地域意識に関する研究 ―常盤台・羽沢地域におけるサインづくりを通して― 平成 31 年度 横浜国立大学大学院 修士論文