

4.交通アンケート調査とその結果

4-1 パーソントリップ調査について (概要)

パーソントリップ調査は、「どのような人が」「いつ」「何の目的で」「どこから」「どこへ」「どのような交通手段で」動いたかを調査し、1日の動きを捉える調査である。

(1) 調査目的

この調査データをもとに、折尾駅圏の交通の実態を総合的に把握・分析し、折尾駅圏の望ましい交通体系のあり方を検討する。

(2) 調査の圏域

折尾駅圏のパーソントリップ調査は、約一万世帯を対象とする。

(3) 調査の方法

調査対象世帯に対し、調査員が訪問してアンケート調査表を渡し、郵送していただいて回収する方法で実施する。

(4) 回収の結果

今回の調査では、およそ千人の方にご協力をいただき、調査票を回収した。

4-2 折尾地区交通調査の課題

- A. 交通渋滞の実態と対策の有効性・必要性
- B. 路上駐車・駐輪の実態と対策
- C. 折尾駅東口ロータリーの交通問題
- D. 折尾駅西口の交通問題
- E. 歩行者とバリアフリー対策

4-3 交通アンケート調査の概要

- (1) 調査実施日：2003年12月
- (2) 住民アンケート調査：18才以上の全家族構成員を対象とする。
- (3) 調査対象町内会：折尾地域内の下記の町内会の全戸（8町内会：約2480戸）
南鷹見町・則松1丁目・折尾3丁目・日吉台2丁目・大浦1丁目・光貞台2丁目・浅川2丁目・本城東3丁目（駅からの距離を考慮に入れ任意に抽出）
- (4) 有効回答数：配布数と回収率の関係を表-2に示す。
- (5) 交通実態調査の主な内容

- 交通渋滞の実態と原因
渋滞の実態（旧199号線、学園大通り、駅前口

- ロータリーなど)
- 鉄道踏切の除去→鉄道高架化？
- 道路幅員→拡幅化？
- 車道と歩道の分離
- 路上駐車・駐輪（パーキングスペースの確保）
- 駅東口・西口問題
バス待機場所と乗り場→バス路線
タクシー待機場所と乗り場
送迎用自家用車の待ち合わせ場所
駐車・駐輪スペース（立体駐車場の利用実態）
- 歩道とバリアフリー
歩道の設置・拡幅（旧199号線、学園大通り）
歩行者・自転車などの安全確保
バリアフリー設計
- その他
騒音・暴走族対策

表-2 配布数と回収率

町名	配布	回収	回収/配布 (%)
南鷹見町	1280	150	11.70%
則松1丁目	880	64	7.30%
折尾3丁目	1280	63	4.90%
日吉台2丁目	1600	221	13.80%
大浦1丁目	2080	130	6.30%
光貞台2丁目	1200	230	19.20%
浅川2丁目	720	65	9.00%
本城東3丁目	880	49	5.60%
合計	9920	972	9.80%

4-4 交通アンケート調査の結果

(1) 回答者の年齢構成

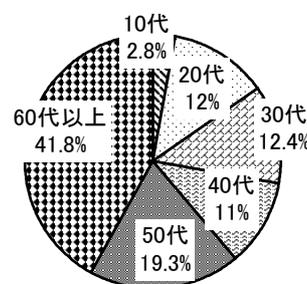


図-4 回答者年齢構成

回答者の年齢構成としては、50歳以上が約60%を占めている。50歳以上が多くを占めているが、八幡西区の人口構成から見ると妥当な結果であるといえる。

(2)折尾駅に来るまでの利用交通手段

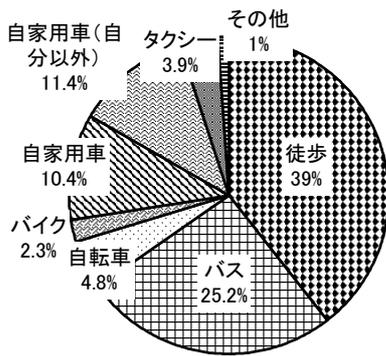


図-5 利用交通手段

徒歩、バスに次いで自家用車で訪者が多いことがわかる。中でも送迎者の運転が 11.4%もあり、そのため路上駐車が多いのが実態である。

(3)交通渋滞以外の改善要望

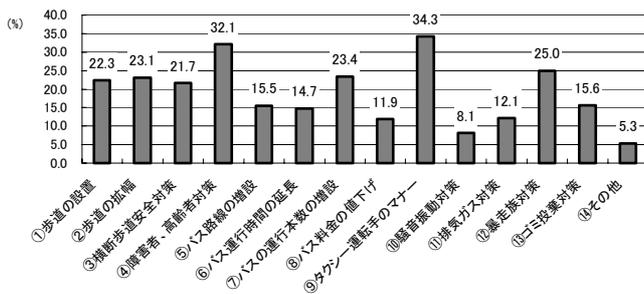


図-6 交通渋滞以外の改善要望

交通渋滞以外の改善要望として、意外にも「タクシーの運転手のマナー」が 34.3%と多いのがわかる。次いで、「障害者・高齢者対策」が 32.1%となっている。

警察などが交通マナーの講習会を行い、タクシー運転手のマナーを向上させる必要がある。

5. 再開発に対する独自の提案

折尾の町の活性化について、以下の私見を述べる。

学術研究都市の玄関口と学生の街として、折尾の街全体が、歴史漂う水辺と緑の憩いの街を目指す。

折尾の街は線路が高架になることにより、みんなが快適に暮らせる街へ生まれ変わると期待したが、市から出された構想は、線路による分断はなくなったものの、道路により分断され、街としての機能がなくなるようなものでした。しかし、このような大規模な開発はこれを逃すともうありません。少し発想を転換して、折尾の歴史を残しながら、学術研究都市の玄関口・学

生の街としてふさわしい街づくりを考えてみました。

【道路幅】

鹿児島本線から北側の道路幅は、ほぼ市の計画通りとし、駅への交通アクセスをよくする。

【駐車・駐輪場】

駅東側：現在の商店街の駐車場入り口から南北線のところまでの鹿児島本線と短路線の高架下を利用する。

駅西側：現在の市の計画通りとし、スターレーン・裁判所前の JR 高架下を利用する。

駅北側：土木事務所付近を利用する。

【商業施設（市場）&公共施設】

現在の商店街駐車場と堀川を利用して、1・2階は商業スペース、3・4階は公共施設にする。新市場や銀行通りと上記ビルをアーケードなどで繋ぎ、雨に濡れないで行き来できる歩行者天国のような一体化した商業地域をつくる。背後にある JR の高架下を利用して駐車・駐輪場ができるので、例えば井筒屋メイトビルのような感じの商業と公共の複合施設になるようにする。

【バスセンター、商業と公共の複合施設&ホール】

土木事務所の東側に作ることにより、上記の地域や駅まで濡れないでいけるようにする。

【再開発事業が完成するまでの暫定的処置】

歩行スペースなどをつくる。

6. まとめ

今回のアンケート調査で現在の折尾地区の現状が見えてきました。現状として、学生はほとんど商店街を利用していないし、折尾駅周辺の交通にも不満があるといえる。商店街の活性化、交通渋滞の解消、バリアフリー化による高齢者や障害者などの社会参加の拡大、アンケートによる改善要望も踏まえこれからの折尾の街づくりをする必要がある。

また現在の都市計画案では線路を高架し、道路も拡張することになっている。都市計画事業を実施して完成するまでの期間は 10 年、もしくは 20 年かかるかもしれない。その間、立ち退きした店舗の問題や、仮につくる駅の問題、交通問題など色々な問題も出てくる。それを想定した処置も重要になってくるだろう。

住民が健やかに快適に住み続けられるように、地元住民との十分な合意形成を図りながら事業を実施していくことで大切である。