

後発ニュータウンにおける人口流入要因と 将来の交通手段に対する市民意識の分析 —宮城県富谷市を事例に—

村山 拓¹・泊 尚志²

¹学生会員 東北工業大学大学院工学研究科土木工学専攻(〒982-8577 仙台市太白区八木山香澄町35-1)

E-mail: m184803@st.tohtech.ac.jp

²正会員 東北工業大学講師 工学部都市マネジメント学科(〒982-8577 仙台市太白区八木山香澄町35-1)

E-mail: tomari00@tohtech.ac.jp

全国の高度経済成長期に開発されたニュータウンでは、コミュニティ内の人口減少や少子高齢化、生活の足の確保などの問題が顕在化している。このような問題は比較的新しく開発されたニュータウン（以下、「後発ニュータウン」）でも将来生じ得るだろうが、後発ニュータウンではそのような問題に対し早期に対策することが期待される。そこで、本稿では後発ニュータウンが点在している宮城県富谷市を事例に、後発ニュータウンにおける将来的な生活環境の持続性を検討するための基礎的な情報として人口流入要因と将来の交通手段に対する意識を分析した。その結果、勤務地への近さや良好な子育て環境を理由に転入している世帯の割合が近年増加していることが明らかになった。また、将来の交通手段について、「公共交通」や「無料送迎バス」の利用を志向する傾向が示された。

Key Words : new-town , population growth , public transportation , settlement factor

1. はじめに

全国の高度経済成長期に開発されたいわゆるオールド・ニュータウンでは人口減少や少子高齢化、施設の老朽化、また特に外出の足の確保等の問題が顕在化してきている¹⁾²⁾。そのような問題は、比較的新しく開発されたニュータウン（以下、「後発ニュータウン」）でも生じ得ると考えられる。しかし、従来のニュータウンと同様の問題が顕在化するだろう時期までに時間的余裕がある場合には、早期から対策することが期待される。本研究では後発ニュータウンとして以下に述べるように宮城県富谷市（以下、「富谷市」）を事例とするが、その特徴として、近年に至るまで継続的に若い家族世代の流入が続いていることが挙げられる。このような特徴のある後発ニュータウンにおいて、国勢調査によると富谷市は他の地域より比較的收入が高い地域であるため、将来の交通手段の変換時において、代替案を選択できる幅が比較的広いことが期待される。また、オールド・ニュータウンで足の確保が喫緊の課題となっていることは全国的な問題であり、近年転入している世帯がこの問題を認知していることも期待され、現在から将来の交通手段につ

いて考えている世帯が多いことが期待される。加えて、比較的新しく開発された地区における将来的な生活環境の持続性に寄与する要因を把握することが求められる。以上を踏まえると、後発ニュータウンの将来を議論する上では、計画上の基礎的な情報として、第一に後発ニュータウンにおける人口流入要因を把握することが必要である。第二に後発ニュータウンに居住する市民の「将来的な生活環境の持続性」に対する意識を把握することが必要であろう。特に、将来的な移動手段等に対する当該住民の意識を把握することが有用であると考えられる。

本研究で事例とする富谷市は仙台市の北側に隣接した市である。2016年10月10日に旧富谷町から単独市制で認定された市であり、全国的に人口が減少している中で、人口が約50年前からほぼ一定の割合で増加し続けているという特徴がある³⁾。また、国土交通省の定めるニュータウンの定義に従うと、市の中に小さなニュータウンが数多く点在するが、それらのほとんどが高度経済成長期を過ぎてから開発されたものである⁴⁾。交通の面では、バス事業者1社による路線展開がされているものの、鉄道は通っておらず、仙台市中心部に直通するバス路線が低頻度で通っているのみである。そのため、鉄道が通っ

ている周辺の市や町と比べると頻度が低く公共交通機関での移動に関して時間の制約を受けている地域である。富谷市が主体となって運行している富谷市民バスもある。バス業者に比べると料金形態も一括で安価であるが、本数や路線パターンは多くはなく、市内循環のみであり、最寄駅である地下鉄南北線泉中央駅や仙台市中心部には移動できない⁹⁾。そのため、生活や通勤などの移動手段は主に自動車に依存していると推察される。

以上より、本研究では、富谷市内に点在するニュータウンのうち4つを対象に意識調査を行い、富谷市の人口流入要因と今後の交通手段選択に対する意識を把握し、今後持続・発展していくために必要な知見を得ることを目的とする。

2. 既往研究の整理と本研究の位置づけ

ニュータウンへの流入要因やそこでの交通手段に関する既往研究はこれまでに多数蓄積されている。斎藤ら⁶⁾は交通脆弱地域である郊外部においては、少子高齢化を理由にゴーストタウン化していると指摘している。このような状況の改善のためには新規に若者層世代を継続的に流入させ、定着させることが求められるという視点から若年層の流入誘発要因を分析した結果、子育ての手助けのために、親子近居を求めて若い世代が流入してきていることを明らかにした。佐藤⁷⁾は、人口減少を問題視し、人口の流入出をニュータウンの地区単位で調査した結果、居住者から、年少人口の減少と老年人口の増加が読み取れ、居住者数と平均世帯人数の減少により、世帯規模の縮小が続いていることを明らかにした。また、アンケートの結果から、新規入居者の特徴として高齢者が多く、単身者も多いことを指摘している。退去者では、子供のいる若い世代や居住年数の短い世帯が多かった。しかし、居住意向では、全体の半数以上が住み続けたいと思っており、高齢者は特に入居時期に関わらず定住意向が強いことがわかった。青島ら⁸⁾は鉄道・路線バスは免許非保有者高齢者にとって、主に通院目的で利用しており、地域にとって欠かすことのできない移動手段となっていることを指摘している。また、公共交通機関の利用状況とモビリティの関係性を個人属性別で見た場合、高齢免許非保有者が最も強い関連を示しているという。また中村⁹⁾によれば、路線バスシステムを活かした地方都市のまちづくりの可能性と課題について、日本の地方都市では都市の中の公共交通のあらゆる機能をバスによってまかなうことは非現実的とする一方、既存のバス路線がそれなりに機能している場合には、そのバスというシステムをより活かす方法があるかどうか吟味する必要がある、しかし海外事例を分析した結果、どの都市でも

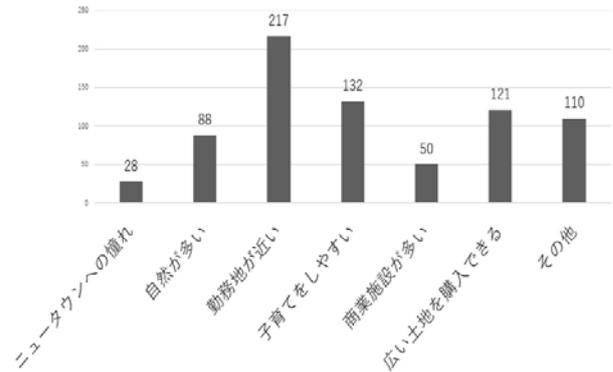


図-1 富谷市に住み始めた理由（複数回答あり）

試行錯誤の繰り返しをしていることから、わが国でも習慣にとられることなく、市民を巻き込んだ議論をする必要があると指摘している。

以上に見られる知見は主に高度経済成長期に開発されたニュータウンを対象としたものであり、開発から50年以上経って、現在の状況と改善方策を示している。

これらに対して本研究では、従来のニュータウンでの流入要因や地方バスが通っている地域の実態などの知見を参考に、後発ニュータウンを対象として、住民の人口流入要因と将来の交通手段に対する意識の研究を行う。

3. 調査概要

全国のニュータウンで高齢化や人口流出が続く中で、後発ニュータウンが点在し人口流入が続く富谷市における人口流入要因と今後の交通手段選択に対する意識を明らかにする目的で、富谷市内のニュータウン4地域で調査を行った。調査項目は、一週間の運転目的と回数、自動車の保有台数、宮城交通バス・市民バス利用頻度、将来の交通手段の考えの有無と候補（自動運転車・タクシー・公共交通・無料送迎バスなど）である。配布対象地域は計画戸数と位置を加味して選定した。調査方法は、対象地域内で無作為に抽出した世帯に調査票を配布し、郵送で回収した。配布は2017年12月19日に実施した。配布数は1500部、回収数は409部であり、回収率は27.2%であった。

4. 人口流入要因分析

はじめに、富谷市に住み始めた理由を尋ねたところ、「富谷市から通える位置に勤務地がある」という回答割合が1番多く、「子育てのしやすい環境である」と「広い土地を購入できる」がこれに続いた(図-1)。この回答

と転入時期についてクロス集計を行った結果、1980年頃に住み始めた人は「広い土地を購入できる」、「富谷市から通える位置に勤務地がある」と回答する傾向がみられた。一方、転入時期が2005年以降では広い土地を求めて転入してくる世帯割合は減少しており、子育てのしやすい環境を求めて転入する世帯が増えつつあることが分かった。同じく、「自然の多さ」も、2010年以降の転入者の回答が減少しており、商業施設を求め転入する世帯が増えつつあることが明らかになった(図-2)。

以上より、近年、富谷市への転入要因においては、ニュータウンへの憧れや土地の広さを理由とする割合が2005年頃を境に減少しつつあり、勤務地や子育てなど実生活における便宜を理由とする割合が増加してきていると考えられる。

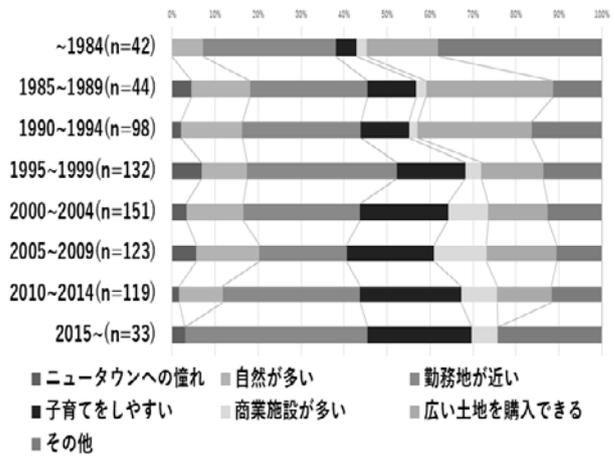


図-2 転入時期・富谷市に住み始めた理由(複数回答あり)

5. 将来の交通手段

次に、高齢を理由に将来運転が困難になった時の交通手段を考えているかと質問したところ、全体の7割ほどが「考えている」と回答した。このうち高齢者は約9割が将来の交通手段を「考えている」と回答した(図-3)。具体的な交通手段の候補には「公共交通」を考えている人が最も多く、これに「タクシー」、「徒歩」、「無料送迎バス」(商業施設が運行)と続いた。「自動運転車」に関しては考えている人が全体でもかなり少ない結果となった。

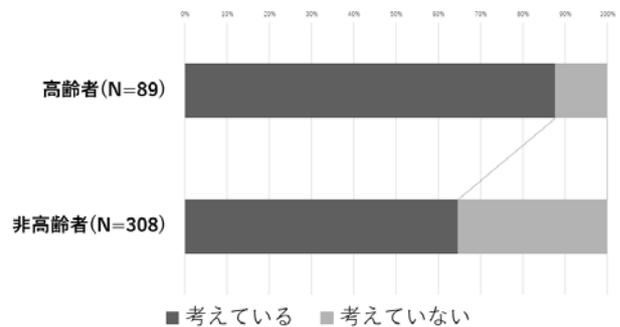


図-3 将来の交通手段を考えているか

また、自動車(普通自動車と軽自動車)の1世帯当たりの平均保有台数は1.8台で、自由に運転できる車を持っていると回答した割合は9割であった。運転回数では6割ほどが毎日運転していることが分かった。また、運転する目的では、「買い物」が1番多く、次いで「通勤」と「私用」であった。路線バスを普段から利用している人は全体の2割弱しかいなかった。

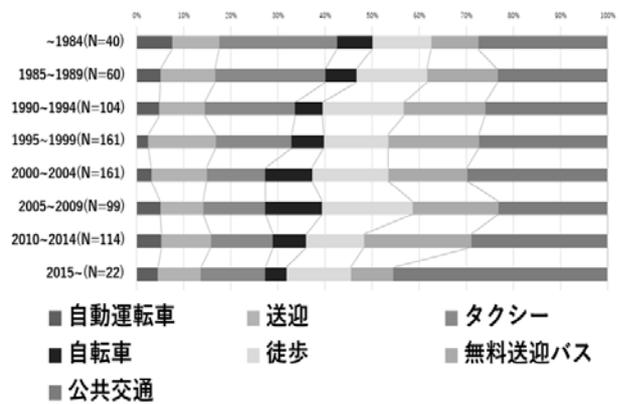


図-4 転入時期・将来の交通手段候補

将来の交通手段の候補の違いを転入時期別で見たところ、1985年頃に住み始めた人は「タクシー」、「無料送迎バス」、「公共交通」を選択する傾向にある一方、2010年以降の転入者は、「タクシー」を選択する人が少なく、「公共交通」や「無料送迎バス」を選択する傾向にある。(図-4)。

また、将来の交通手段の考えの有無に対して影響する要因について共分散構造分析を行った(図-5)。その結果、「将来の交通手段の考え」に対する「日常の自動車生活」と「公共交通機関」という2つの因子の影響は限定的であることが示唆されたが、その他の要因については本研究では明らかになっていない。なお、「日常の自動車生活」としては「運転回数」で、「公共交通機関利用」としては「市民バスの利用」(市が主体となって、

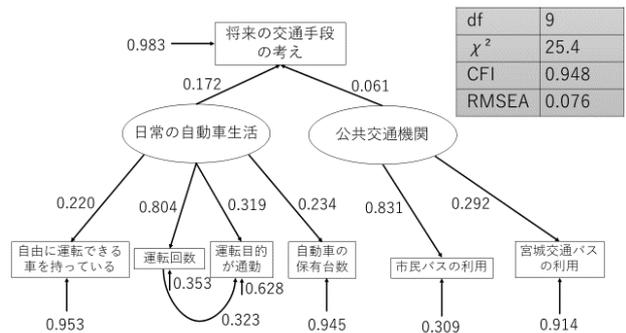


図-5 将来の交通手段に対する関係性

コミュニティバスと同程度の乗車人員と低運賃で市内循環しているバス)で、それぞれ強い傾向が見受けられた。

以上をまとめると、調査対象地域では平均的に運転回数や自動車保有台数が多く、移動手段は主に自動車に依存していることが明らかになった。また、将来の交通手段については年齢によつての違いはなく、全体で考えている人が多いことが分かった。将来の交通手段候補としては「公共交通」の他に、「無料送迎バス」を挙げている人も多い結果となった。しかし、現在の公共交通の利用率は低く、利用しない理由では、「他の移動方法が便利」の回答が多かった。富谷市は公共交通が便利な地域ではなく、今後も改善されなかった場合、公共交通より、無料送迎バスや自動車を使用する移動方法に傾いていく可能性がある。しかし、住み始めた年によつて交通手段の候補に差があり、30年前と今では大きな違いが出ている。そのため、今後も交通手段の候補は変動していくと考えられる。

6. 結論

本研究では、富谷市への流入要因と将来の交通手段について意識調査を実施した。分析の結果、以下の点が明らかになった。

- ・ 富谷市の人口流入要因においては、ニュータウンへの憧れや、土地の広さを理由に転入する世帯が減少しつつある一方で、勤務地や子育てなどの理由で転入する世帯が増えつつあることが明らかになった。このことより、近年の転入世帯は実生活の便宜を求めて転入してきており、世帯が求めるニーズが変化していることが示唆される。
- ・ 自動車の運転が困難になる場合を想定した場合の将来の交通手段については、自分で考えを持っている人が多いことが明らかになった。

- ・ 「将来の交通手段の考え」に関しては「日常の自動車生活」と「公共交通機関」という2つの因子が関わっていることが明らかになった。
- ・ その交通手段の候補としては、転入時期によって選択する候補が違い、1985年頃では「タクシー」、
「無料送迎バス」、
「公共交通」を選択する傾向にあったが、2010年以降の転入者は、「タクシー」を選択する人が少なく、「公共交通」や「無料送迎バス」を選択する傾向にあることが明らかになった。

今後は富谷市内の他のニュータウンのサンプルを集めより正確な傾向を知る必要がある。さらに、持続可能性をより確実なものにするために、より細かい情報や他の視点から、富谷市民の特徴を把握し、富谷市の持続・発展に繋がることを期待される。

参考文献

- 1) 国土交通省：平成 14 年度国土交通白書
- 2) 国土交通省：ニュータウンの再生について
<http://www.mlit.go.jp/common/000042300.pdf>
- 3) 富谷市総合計画
<https://www.tomiycity.miyagi.jp/uploaded/attachment/5437.pdf>
- 4) 国土交通省、土木・建設産業
http://www.mlit.go.jp/totikensangyo/totikensangyo_tk2_000065.html
- 5) 富谷市：富谷市民バスについて
<https://www.tomiya-city.miyagi.jp/soshiki/kikakuseisaku/bus13.html>
- 6) 斎藤千沙、後藤春彦、佐藤宏亮：横浜市郊外の交通脆弱地域における若年層の流入と定着要因、都市計画論文集 Vol49, No.3, 2014 年
- 7) 佐藤由美：人口減少が進む公営住宅団地の居住者やコミュニティの変化、都市計画論文集, Vol44, No.3, 2009 年
- 8) 青島縮次郎、宿良、藤縄寛：自動車社会における公共交通サービスと高齢者モビリティとの関連分析、地域学研究, 24 巻, 1 号
- 9) 中村文彦：バスを活かした地方都市のまちづくり、都市在宅学, 58 号, 2007 年