

## コンパクトシティ政策下における住民行動の実態解明

富山県立大学大学院 学生会員 ○高須崇之  
星川圭介

### 1. はじめに

富山市は2007年より本格的にコンパクトシティ政策に取り組んでいる。公共交通を軸とした居住誘導区域を設け、従来の「車での移動に依存した生活」から公共交通での移動を軸とした「歩いて暮らせるまち」を目標としている。具体的には最寄り品の購入や医療などの日常生活に必要なサービスは徒歩圏に配置して徒歩や自転車の利用によりアクセス可能とし、買回り品の購入や娯楽などの広域的サービスは都心に配置して公共交通での移動により享受できるようにしようというものである。

しかし、現在のコンパクトシティ政策の目標に対して実際の住民の日常生活の実態やまちなか居住に対する意識は十分に明らかにされているとはいえない。

報告者らはこれまでに富山市の人口動態の解析を行い、若い世代に郊外化の傾向がみられる一方で、高齢者世代が居住誘導区域内・周辺部へ移動していることを明らかにした。富山県では子育て世代を中心に戸建て指向が強いとされているが、土地の制約上、居住誘導区域内への戸建ての新規立地は難しい。したがって移動の利便性に加えて居住形態に関する住民意識が居住誘導の成否を握っているといえる。

したがって本研究ではコンパクトシティ政策下での住民の日常生活の実態や居住に至る経緯、居住環境に対する意識をアンケート調査によって明らかにし、今後コンパクトシティの実現へ向けて提言を行うことを目的とする。

### 2. 研究手法

住民の生活実態や居住に関する意識のなかでも以下の点を明らかにするために項目を設定した。

- どのような人がどのような経緯や理由で現在の地域に住んでいるのか

- 近隣にバス停や電停がある環境下において住民が実際に食料品・日用品をどこで・どのように購入し、日常生活を成立させているのか。また、年齢による行動の違いはあるのか
- どのような点を重視して購入先を決定しているのか

対象地域として以下の点に留意して選定して3地域を選定し、地域指定郵便による全戸配布を行った。  
対象戸数

地域 A:143 戸、地域 B:115 戸、地域 C: 120 戸

- 居住誘導区域内
- バス停又は電停が近くに存在する
- スーパーが地域内や隣接する地域に存在しない
- 居住歴が長く政策開始から住んでいる住民が比較的多い
- 戸建および集合住宅の両方の回答が得られる

### 3. 結果・考察

#### ◆ アンケート調査結果 (回答率:36.8% (139/378))

住むキッカケでは結婚を機に結婚相手の住居へ移り住む方が最も多く、次いで転勤・研修などの仕事関係の理由で居住している方が多い結果となった。居住地域選定理由としては「交通便が良い」が最も多く次いで「生まれた時から住んでいる」が多い結果となった。

食料品・日用品の購入先店舗分布図は図1のような結果となった。店舗に極端に近い地域では近隣店舗の利用が見られたが、中心から離れた店舗や居住誘導区域外店舗の利用が多くみられた。また、バス停や電停が近くにあるにも関わらず食料品・日用品の購入にはほぼ利用されていなかった。

回答者の27.3%が居住環境への不満が「ある」と回答した。不満内容で最も多かった回答が「食料品・日用品の店が遠い」、次いで「交通の便が悪い」という結果となった。また、その他に「小売店が近くな

い、「徒歩圏にお店がない」、「公共交通での買い物は遠回りで余計時間がかかるため使いにくい」、「車が使えなくなったときの生活が不安」といった不満があげられた。

居住地域の選定理由として「交通便が良い」が多かったが実際の移動の際には車での利用が大半を占めることから車を所有する・している前提での生活であると考えられる。

店舗を利用する理由として「自宅が近い」「商品数が多い」「駐車場が広い」の順に多かった。また、中心から離れた店舗を利用する一方で隣接地域の小売店での購入もみられた。以上の点から徒歩や自転車はもちろん車での移動においてもアクセスを重視していると考えられる。

郊外に魅力的な店舗がある一方で居住誘導区域内や中心部に「徒歩圏内で行ける」、「アクセスが良い」といった店舗が存在しないことも中心から離れた店舗を利用する要因ではないかと考える。

#### 4. まとめ

居住歴の長い住民に加え仕事関係での居住者が多い結果となった。買い物行動では車での移動を前提とした生活であり、車を利用しての郊外への移動が多くみられたが、一方で「自宅からの近さ」等のアクセシビリティを重視している結果もみられた。先に行った人口動態の解析結果からも今後も高齢者が居住誘導区域内・周辺部へ増加する可能性があり、店舗の位置、アクセシビリティはより重要になっていくと考える。

以上の結果よりコンパクトシティ政策を推進していくうえで以下の点に注力するべきであると考えられる。

- 食料品・日用品の購入など日常的に利用できるように運行数・ルートなどの公共交通網の整備

- 地域性を考慮した店舗の設置

例1) 中心に大きな商業施設の設置、大きい道路を整備することにより中心地へのアクセシビリティを向上させ中心地の活性化

例2) 高齢者の多い地域、狭い地域では街角に小売店の設置することで交通弱者・地域住民の購入を促し各地域の活性化

表-1 「現在の居住地域を選んだ理由」回答結果  
(複数選択可)

	地域A	地域B	地域C	合計
交通便が良い	11	11	16	38
生まれた時から住んでいる	11	12	13	36
職場に近い	6	9	12	27
商業施設が集中していて便利	1	4	7	12
食料品・日用品の店が近い	3	1	7	11

表-2 「店舗を利用する理由(食料品・日用品)」  
回答結果(複数選択可)

	地域A	地域B	地域C	合計
自宅が近い	33	34	33	100
商品の数が多い	23	21	20	64
駐車場が広い	17	18	19	54
営業時間が長い	4	5	8	17
周囲に店舗が集中している	3	1	8	12
店舗の中に様々な店が充実している	3	2	6	11
職場に近い	6	1	3	10

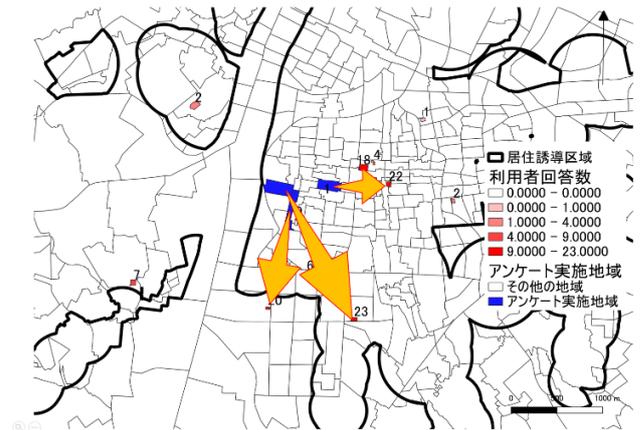


図1. アンケート調査地域と利用店舗結果  
(各地域住民の最も回答が多い利用店舗が矢印先)

表-3 「食料品・日用品の購入の際の移動手段」回答結果(複数選択可)

	地域A	地域B	地域C	合計
バイク・車	40	37	24	101
自転車	12	10	12	34
徒歩	6	11	16	33
インターネット	4	0	1	5
路面電車・LRT・バス	2	1	0	3
その他	0	0	0	0