

宮城県富谷市の人口流入要因分析と将来的な交通手段に対する市民意識に関する基礎的研究

東北工業大学 学生会員 ○村山 拓
東北工業大学 正会員 泊 尚志

1. はじめに

全国の高度経済成長期に開発されたニュータウンでは人口減少や少子高齢化、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が、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でも生じ得ると考えられる。しかし、比較的新しいニュータウンでは、従来のニュータウンと同様の問題に早期に対策することが期待される。そのような議論のためには、計画上の基礎的な情報として、比較的新しいニュータウンに居住する市民の転入した動機や、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重要であると考えられる。

本研究では宮城県富谷市を対象とする。富谷市は仙台市の北部に位置し、2016年10月10日に富谷町から単独市制で認定された市である。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¹⁾。また、国土交通省の定めるニュータウンの定義²⁾に従うと、市の中に小さなニュータウンがいくつも存在するが、それらのほとんどが高度経済成長期後に開発されたものである。交通の面では、富谷市は周辺の市や町と比べて公共交通機関が便利な地域ではないだろう。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、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、富谷市の4つのニュータウン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、基礎的な知見を得ることを目的とする。

2. 既往研究の整理

ニュータウンでの流入要因や路線バスを活かした町づくりに関する知見はこれまでに多数蓄積されている。例えば齊藤ら³⁾は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ている。佐藤⁴⁾は人口減少の原因として、核家族の流入が減り、高齢者単身の流入が増えてきていることを明らかにしている。中村⁵⁾は路線バスを活かした地方都市として、習慣にとらわれずにアイデアを結集し展開する必要があると示している。

以上に見られるよう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、以上のような知見を参考に、比較的新しい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基礎的研究を行う。

3. 調査概要

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明らかにする目的で、宮城県富谷市内のニュータウン4地域で調査を行った。具体的には、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%となった。

4. 人口流入要因分析

本章では、住民の将来の交通手段に対する意識を把握するにあたり、現在の交通環境を理解する上でそもそも比較的新しいニュータウンに転居した要因の理解を試みる。

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

キーワード ニュータウン、人口増加、将来の交通手段

連絡先 〒982-8577 宮城県仙台市太白区八木山香澄町35-1 東北工業大学 TEL 022-305-3533

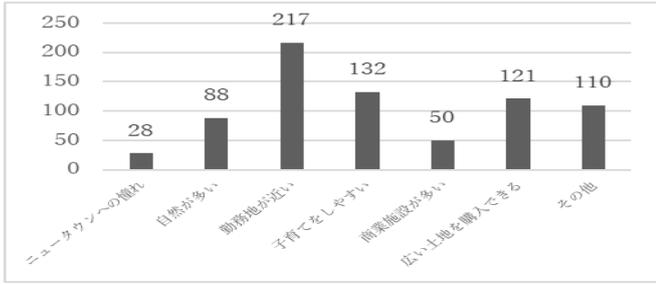


図-1 住み始めた理由（複数回答あり）

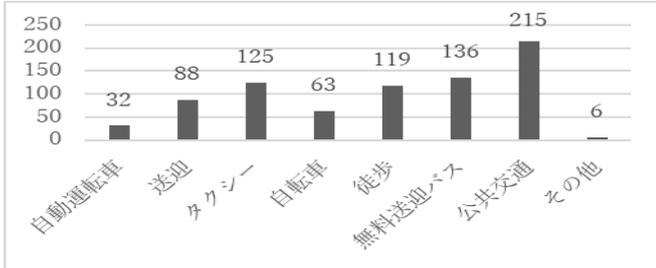


図-2 将来の交通手段の選択（複数回答あり）

みられた。しかし、転入時期が2005年以降では土地を求めて転入してくる世帯割合は減少しつつあり、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は減少しつつあり、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。

以上より、近年、富谷市への転入理由においてはニュータウンへの憧れや土地の広さよりも、勤務地や子育てなど実生活の便宜を理由とする割合が増えてきていることが明らかになった。

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。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、商業施設の無料送迎バスと続いた（図-2）。交通手段の候補は高齢者と非高齢者の間に有意な違いは見られなかった。

また自由に運転できる車を持っている回答者は9割おり、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。さらに、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台だった。しかし、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。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」だった。

さらに将来の交通手段の候補の違いを転入時期別で見たとすると、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減少し、公共交通や無料送迎バスを選択する傾向にある。

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すでに考えている人が多く、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が多かった。

6. まとめ

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、流入要因の経年変化や交通手段候補についての分析をした。その結果、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。また、自動車の運転が困難になる場合を想定した将来の交通手段選択については、考えを持っている人が多く、交通手段候補としては、公共交通を挙げている人が多かった。また、入居年代による将来の交通手段候補の違いがあった。

今後は、これらの分析を活かし、将来の交通手段候補への転換条件等を調査することが課題である。

参考文献

- 1) 富谷市総合計画,
<https://www.tomiycity.miyagi.jp/uploaded/attachment/5437.pdf>.
- 2) 国土交通省, 土木・建設産業,
http://www.mlit.go.jp/totikensangyo/totikensangyo_tk2_000065.html
- 3) 佐藤由美:人口減少が進む公営住宅地区の居住者やコミュニティの変化, 都市計画論文集, Vol44, No.3, pp.709-714, 2009年.
- 4) 斉藤千紗・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, pp.807-812, 2014年.
- 5) 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, pp.3-8, 2007年.