

個人の移動能力と定住傾向に関する環境負荷の地域移転の可能性
—市川市での住民アンケートに見られる交通過疎地への個人的対応—
Possibility of regional relocation of environmental load related to
personal mobility and settlement tendency

○平原 隆史*
Takashi Hirahara

1. 研究の背景と意図

人口減少・少子高齢社会となった日本の現状においても、個人が生活を送る上で移動なしで生活は維持できない。また環境を考える上でも、エネルギーの4分の1以上を占める輸送や交通分野の環境負荷低減は今後とも重要な問題である。その一方で、人口減少は公共交通機関の広範囲なきめ細かい交通網の維持を採算で困難にさせている。同時に、こうした社会構造では小売りなどのサービスも通販など規模を大きくしなければ維持が難しく、生活に必要な買い物、あるいは病院の通院なども地方においては拠点化が進み、公共交通機関の交通網が利用できなくなった層に対して、自家用車の使用を抑制出来ない状況となっている。この問題は環境問題だけでなく、近年の高齢者ドライバーによる自動車事故増加という安全の問題と合わさって、重要な社会問題となっている。

その一方で、首都圏のような大都市部においても、多摩ニュータウンなど人口減少が進む地域が存在する。こうした地域でも買い物弱者など、生活インフラ機能がすでに機能しなくなっている地域も存在する。都市部においても、地方と同じく日常生活の維持のためにより広い移動を強いられる状況も発生している。ただ、地方部と異なり、公共交通機関の交通網はより利用可能な状況にあり、その点ではエネルギー効率に関しても効率がよく、環境負荷の低い公共交通機関にシフトしやすい状況にある。

こうした中、2017年に社会調査系の講義の中で勤務校とその所在地である市川市の市民に対して、生活に関わるアンケートを行なうことが出来た。このアンケートを通じて、市川市民の交通や移動に関する現状と意識を探り、大都市部やその周辺部での公共交通機関の利用を進めるための留意点を探るのが本研究の目的である。

2. 市川市民に対する生活に関する意識調査とその概要

先述の勤務校での社会調査を実践する授業において、市川市住民の生活に関してアンケート調査を行った。方法は郵送調査、期間は平成29年6月14日～7月10日、一度督促状を6月22日に発送している。調査対象は平成29年6月1日現在で選挙権を有する市川市民男女で、500名に対し選挙名簿と地区人口規模に応じ二段階の系統無作為抽出を行っ

* 千葉商科大学政策情報学部 Faculty of Policy Informatics, Chiba University of Commerce
〒272-8512 千葉県市川市国府台1-3-1 TEL 047-373-9950 E-mail: hirahara@cuc.ac.jp

た。有効回答数は 213 名、有効回答率 42.6%であった。ほぼ市川市での生活に関わる現状と不満、満足について質問をしている。

移動に限定すると具体的には、免許の有無や返納（4 段階：日常的に運転する、ペーパードライバー、免許返納者、免許は持ったことがない）、買い物の満足度（近所で買い物が間に合うか、商店の品揃えの 2 通りで同じく 4 段階調査）、引っ越し予定の有無（3 段階：5 年以内に予定、将来的に引っ越し予定、予定なし）、通勤・通学以外での主たる移動手段、最寄り駅（最大 2 カ所）、個人属性（年齢・性別・職業など）などを質問している。

回答者は、男女比が 4:6、世代的には 20 代以下が 12%、30~60 代が各 16~17%程度、70 代が 11%、80 代以上が 9%程度となっている。免許に関しては、運転も行なう免許所有者が 51%、ペーパードライバーが 17%、免許返納者が 7%、免許を持ったことがない人たちが 22%となっている。また、引っ越しに関しては 5 年以内に予定がある 10%、予定はある 22%、予定なしが 64%となっている。

3. 調査結果の分析と含意

このアンケート結果を組み合わせて、様々な分析を試みたが、例えば、引っ越し予定している層は、比較的特定の地域に集中していることが最寄り駅のデータとクロス集計すると明らかになる。特に市川においてはメトロ東西線や行徳などの新興住宅地が目立つ傾向があり、買い物行動など生活に関して、定住性向の高い地域住民と有意な差は見られないし、免許を持っていない層が不満を高めているわけでもないという傾向が読み取れるので、いわゆる交通過疎が住民の不満に繋がらない可能性が考えられる。

先行研究においては、免許返納者に買い物行動への不満が高まることが論じられているが、そうした層は不満解消のため公共交通機関の充実や、買い物行動支援を求めて不十分にしか成果が得られなくとも定住傾向が高いことが本研究からは明確になった。その反面、地域の生活環境に不満がなくても、自家用車の使用ができる層は定住性向が他の層より低く、引っ越しなどの移住のハードルが低い。

これらを併せると、公共交通機関の充実が地域での環境負荷を低減するが、特に大都市部においては、それが移住先に負荷が移動するという一種の公害移転に繋がる可能性があることが考えられる。

そこで、交通による環境負荷に関しては、大都市圏を構成しているような地域では、各基本自治体だけでなく、人口移動が多い同一都市圏内での政策協調などが必要になると考えられる。

参考文献

- 佐々木公明・徳永幸之・盧向春（2012）「住民の幸福を反映した地域交通システムの評価：交通弱者の「潜在能力」の測定」 尚綱学院大学紀要（63），99-119