

自動車で利用されやすい都市機能誘導区域の特徴

ー公共交通型拠点づくりに向けてー

令和5年2月 庄司 望

要旨

目的

我が国では高齢化社会を迎え、自動車に頼らずに生活できる公共交通型の拠点として、都市機能誘導区域を公共交通利便性の高い地域に設定し、施設や公共サービスの誘導を図っている。しかしこれは、自動車を主に利用する住民の移動実態とは乖離しており、公共交通が利用されない自動車型の拠点と成る恐れがある。そこで、公共交通型と自動車型の拠点の差異の要因把握による公共交通型の拠点づくりの一助を目的とする。

方法

分析対象地は経年変化を追うことから長野都市圏を対象とし、人々の動きを小地域ごとに把握できるパーソントリップ調査を用いる。調査結果から自動車利用の経年変化を算出し、自動車利用が増加した地域と減少した地域を把握する。続いてこれを目的変数、公共交通利用性、都市機能別施設、年齢、目的などの移動特性を説明変数として正準判別分析を行い、要因の把握を試みた上で今後考えられる対策を提案する。

結論

公共交通型の拠点を目指していくためには、まず幅広い年齢層が訪れる施設の誘導が重要である。特に拠点内への商業施設の誘導によって公共交通の利用促進が期待できる。また、多くの人を集めるという点では、観光目的の人が多く訪れることは有効であるが、周辺観光地と回遊するため自動車が使われる傾向がある。そのため、拠点周辺にパーク・アンド・ライドを整備して公共交通の利用を促すほか、拠点内の回遊性を高める施策が効果的である。さらに、高齢者の移動について、拠点内であっても自動車に頼らず移動できる環境整備ができていないと考えられる。そのため、医療施設や公的福祉施設の拠点への誘導が急がれることに加え、次世代型電動車いすのような近距離モビリティなどを整備し拠点内を自動車なしで回遊可能にするといった対策が考えられる。

指導教員 森本 瑛士 助教