

IV-45

道路整備効果に対する住民の意識構造に関する研究

京都大学大学院工学研究科 学会員 ○藤原史明
 京都大学大学院工学研究科 正会員 松中亮治
 兵庫県土木部 伊藤裕文

京都大学大学院工学研究科 フェロー 青山吉隆
 中央復建コンサルタンツ株式会社 正会員 高木真志

1. はじめに

近年、価値観の多様化により道路整備事業に対する住民のニーズは多岐にわたっている。本研究では住民にとって比較的身近に関心が高いと思われる幹線道路整備に着目し、住民がどのような整備効果を重視しているか（以下、住民意識）を定量的に示しそれが性別などの個人属性の違いによってどのように異なるか（以下、意識構造）を明らかにする。その際、自動車利用者だけでなく様々な立場（一個人の様々な側面）に帰着する種々の整備効果について、比較可能な形で分析を行うこととする。

2. アンケート調査の概要

本研究では兵庫県全域を対象に、道路整備に対する住民意識に関してアンケート調査を行った。表1にその概要を示す。

表1 アンケート調査の概要¹⁾

調査対象	兵庫県内に居住する18歳以上の住民
配布回収方法	都市部：郵送配布回収 地方部：自治体組織を通じた配布回収
回収率	57.2% (5,175/9,047)
抽出率	約0.01% (5,175/5,450,000)
質問項目	
個人属性	性、年齢、職業、居住地域、居住年数、家族構成（子供・高齢者の有無など）、自動車免許保有状況、自動車利用頻度（運転頻度、乗車頻度）を質問する。
各立場の重要度	4つの立場（居住者・歩行者・自転車利用者、自動車利用者、路線バス利用者）のうち、どの立場への影響を重視するかという立場別の重要度（合計で100%）を質問する。
各立場において重視する効果項目	各立場において道路整備効果を列挙し、その中から重視する項目を選択する。

3. 住民意識の把握

アンケートでは仮想的な幹線道路整備を想定し、各被験者に対してそれぞれ整備道路の沿道に住んでいる場合（沿道住民）と、少し離れた場所に住んでいる場合（地域住民）の2つのケースを設定した。

そして、まずそれぞれのケースについて道路整備効果が帰着すると考えられる4つの立場（居住者、歩行者・自転車利用者、自動車利用者、路線バス利用者）のうち、どの立場への影響を重視するかという各立場の重要度を質問した。この結果を図1に示す。

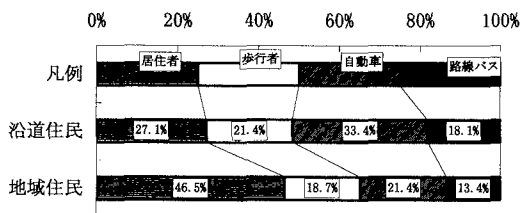


図1 各立場の重要度の集計結果

次に、各立場ごとに様々な効果項目の中から重視する効果項目を選択してもらい、住民の意識を定量的に把握するため、先の「各立場の重要度」によってウェイト付けし、住民がそれぞれの効果項目を重視する割合（重視率）を算出した。

図2は、2つのケースにおいて、各効果項目の重視率とその順位がどのように異なるかを示している。沿道住民の場合、居住者の「環境への影響」が18.6%と非常に高くなっている。一方、地域住民の場合の「環境への影響」では3.9%となっており、両者の差は大きい。自動車に関連する効果項目に関しては沿道住民の場合に比べて地域住民の場合の重視率が大きくなる傾向がある。歩行者・自転車利用者関連の項目については、2つのケース間に大きな差はみられない。

4. 住民の意識構造分析

ここでは、整備効果の重視率が個人属性によってどのように異なるかを分析するために、各属性ごとに重視率の特性を整理したものを表2に示す。重視率が大きく異なる個人属性は「年齢」、「居住地域」、

Key words：道路整備効果、住民意識、個人属性

京都大学大学院工学研究科（〒606-8501 京都市左京区吉田本町、tel075-753-5138 fax075-753-5759）

「自動車利用頻度」である。例えば、「年齢」でみると高齢者は歩行者の「安全性」を最も重視しており、他の年齢層で最も重視されている自動車利用者の「所要時間の短縮」は4位（地域住民の重視率：13.1%→9.6%）と低くなっている。また、自動車の利用頻度が低い層では、利用頻度の高い層で最も重視されている自動車利用者の「所要時間の短縮」が4位（地域住民の重視率：13.9%→8.8%）と低くなっている。

本研究では、道路整備効果に対して自動車利用者だけでなく居住者など4つの立場を考慮した上で住民が重視する効果項目を明らかにした。また、住民が重視する効果項目は、「年齢」、「自動車利用頻度」などの個人属性によって大きく異なることを定量的に明らかにした。

参考文献

1) 藤原史明、大江真弘、松中亮治、伊藤裕文、青山吉隆、高木真志：道路整備効果に対する住民の意識構造に関する研究，平成11年度土木学会関西支部年次学術講演会、投稿中

5. 結論

沿道住民の場合			地域住民の場合		
順位	効果項目	重視率(%)	順位	効果項目	重視率(%)
1	居・環境への影響	18.6	1	車・所要時間の短縮	12.9
2	歩・安全性の変化	9.4	2	歩・安全性の変化	10.7
3	居・生活利便性の変化	8.3	3	車・安全性の変化	10.5
4	車・所要時間の短縮	7.9	4	バ・タイヤの確実性向上・時間短縮	10.2
5	バ・タイヤの確実性向上・時間短縮	7.3	5	居・生活利便性の変化	8.2
6	居・事故、災害の可能性	6.5	6	車・快適性の向上	8.0
7	車・安全性の変化	6.5	7	歩・快適性の変化	4.5
8	車・快適性の向上	4.7	8	居・住環境の改善	4.3
9	歩・快適性の変化	4.0	9	歩・所要時間の変化	4.3
10	居・地域の分断	3.6	10	居・環境への影響（地球レベル）	3.9
11位			18位		
合 計（全23項目）		100.0	合 計（全23項目）		100.0

*効果項目は「立場・項目」の形式で記述。立場は以下のように略す。
 居：居住者
 歩：歩行者・自転車利用者
 車：自動車利用者
 バ：路線バス利用者
 ※太線は、順位で3位以上、重視率で3%以上の差がみられる項目を示す。
 ※集計のための不明を除く2,992サンプルによる集計結果

図2 整備効果に対する重視率の集計結果

表2 整備効果に対する重視率の個人属性による特性

	沿道住民	地域住民
性 別	・ 性別によって大きな違いはみられない。	・ 女性の方が「地球環境への影響」への関心が若干高い（男性 3.5%、女性 4.6%）。
年 齢	・ 65歳以上の高齢者が「安全」、「快適」に関わる項目への関心が高い（自動車の安全性の変化：高齢者 8.1%、その他年齢 6%前後）。	・ 高齢者では「安全」に関わる項目の関心が高く、「時間短縮」に関わる項目の関心が低くなる傾向がある（自動車の時間短縮：高齢者 9.6%、その他年齢約 13%）。
居住地域	・ 地方部では都市部と比べて「生活利便性」が高くなっている（地方部 9.4%、都市部 6.6%）。	・ 地方部では都市部と比べて「自動車の安全性」への関心が高く（地方部 11.4%、都市部 9.1%）、「地球環境への影響」が低い（地方部 2.4%、都市部 6.3%）。
子供の有無	・ 子供がいる方が「生活利便性」（有 9.0%、無 7.9%）「事故、災害の可能性」（有 7.3%、無 6.1%）への関心が高い。	・ 子供がいる方が「歩行者の安全性」への関心が高い（有 11.2%、無 10.4%）。
高齢者の有無	・ 高齢者の有無によって大きな違いはみられない。	・ 高齢者の方が「歩行者の安全性」（有 11.5%、無 10.2%）「自動車の安全性」への関心が高い（有 11.0%、無 10.2%）。
自動車の利用頻度	・ 自動車の利用頻度が低い方が「生活利便性」（頻度低 3.8%、高 9.4%）、「自動車の所要時間」への関心が低く、「事故、災害の可能性」（頻度低 7.8%、高 6.3%）「自動車の安全性」への関心が高くなっている。	・ 自動車の利用頻度が低い方が、「生活利便性」、「自動車の所要時間」（頻度低 8.8%、高 13.9%）への関心が低く、「生活利便性」、「歩行者の安全性」（頻度低 12.0%、高 10.6%）への関心が高くなっている。