

広島市を対象とした LRT 導入に関する基礎的研究

広島工業大学

(株)地域未来研究所

広島工業大学

正会員 ○大西 学

正会員 中野光治

フェロー 青山吉隆

1. はじめに

環境共生型社会の構築，都市再生の面から都市内公共交通の充実が求められ，その有力な候補の一つに，近代化された路面電車である LRT (Light Rail Transit) が挙げられる．広島市では，平成 16 年に LRT 化された路面電車の導入が検討¹⁾され，今後検討を進めるべきルートとして4つが選定された．これを図1に示す．

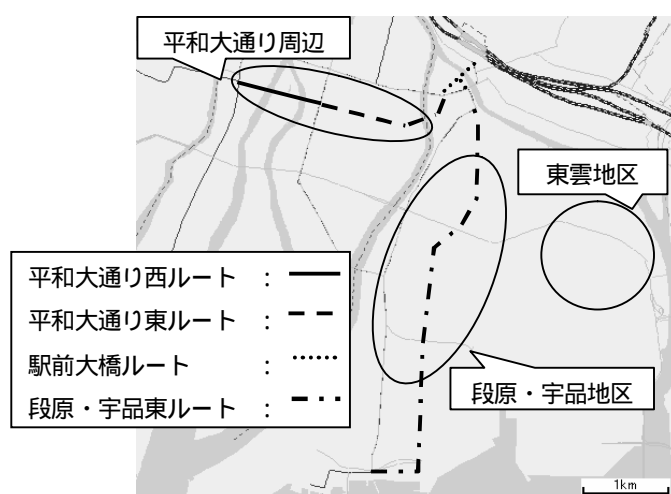


図1 LRT 導入検討ルートと調査実施地区

以上の背景のもと，本研究では，この4ルート周辺地区を対象としたアンケート調査を通じて，LRT の新規導入への課題整理を実施した．

2. 調査概要

アンケート調査は，LRT 導入の候補ルート周辺地区における住民，および一部候補ルート周辺地区から離れた地区における住民を対象に実施した．

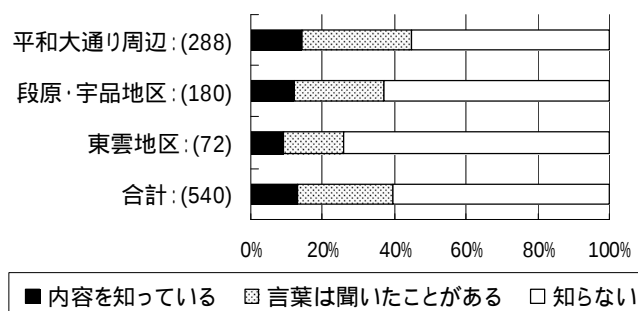
配布回収方法，回収数・率，抽出率等のアンケート調査実施概要は表1に示す．

表1 アンケート調査の実施概要

回答対象者	広島市の対象地区における18歳以上の男女
配布回収方法	配布:各地区に訪問し，各町丁目に200部をランダムに投函ポスティング 回収:郵送回収
実施期間	配布:2007年2月4日 回収:配布日から2月16日(金)まで投函期間を設定
配布世帯・部数	5000世帯×2部=10000部
回収数・率	配布世帯数ベース:478世帯,9.56% 配布部数ベース:652部,6.52%
抽出率	1.87%(回収数652部/配布対象地区人口34,827人)

3. 調査結果

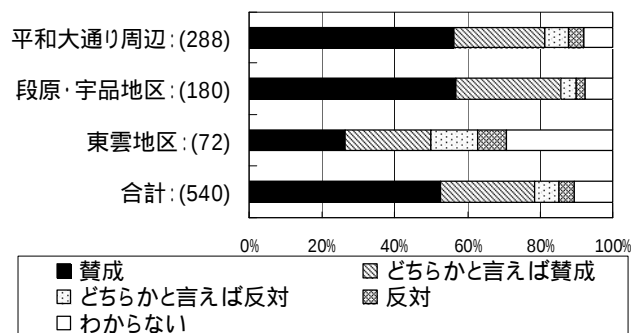
まず，「LRT」に対する認知度を図2に示す．これより，「LRT」を知らない回答者は全体の6割に達しており，LRT 導入に対する情報提供が充分ではないことがうかがえる．地区別に注目すると，LRT 導入検討ルートから外れている東雲地区は，他の地区と比べて「LRT」に対する認知度が低くなっており，このような導入検討ルートに近接しない周辺住民への働きかけには，周知のための工夫がより一層求められる．



()内は回答者数

図2 LRT の認知について

つぎに，図3ではLRT 導入検討4ルートに対する回答者の評価を示している．賛成の割合は，全体で8割近くを占め，検討ルートから距離的に外れている東雲地区においても過半数の回答者が賛成している．このように，多くの住民がLRT 導入を望んでいることがわかる．



()内は回答者数

図3 LRT 導入検討4ルートに対する支持

キーワード LRT，合意形成，新規導入，情報提供

連絡先 〒731-5193 広島市佐伯区三宅2丁目1番1号 広島工業大学 tel:082-921-3121 m-oh24@cc.it-hiroshima.ac.jp

そして、個人の意見と近隣住民意見の関係を図4に示している。18～20歳代の若年層は、付き合いが深いとは考えにくいものの、周辺住民の意見に影響されやすい傾向にあり、それ以上の年齢層は周辺住民の意見に左右されにくい傾向がうかがえる。

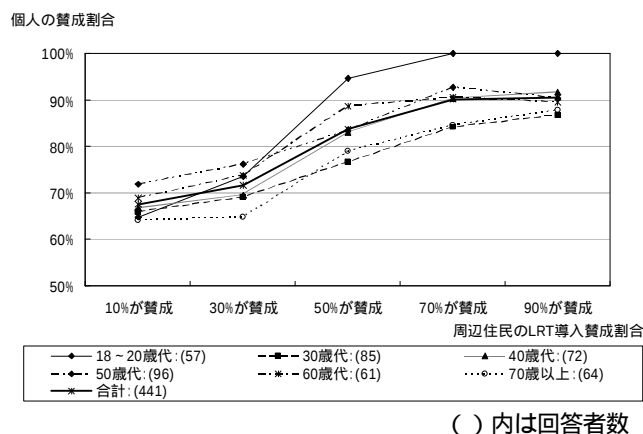


図4 周辺住民の意見と個人意見の相互関係

また、表2は行政の施策を知る際に、参考にする意見・情報を示している。本表から、最も参考にする意見・情報、次に参考にする意見・情報は、ともに「テレビ・ラジオ」からの情報、および「新聞」からの情報、が圧倒的に多いことがわかる。次に、「行政」が発信する情報が挙げられているものの、2つと比べてその回答数は半数にも満たない。さきほど指摘した「LRT」に対する認知度の向上に努める際には、行政からの情報提供だけでなく、テレビ・ラジオ、新聞による情報提供が効果的であると示唆される。

表2 行政の施策において参考にする意見・情報

	最も参考にする	次に参考にする
「テレビ・ラジオ」からの情報	35.7%	29.6%
「新聞」からの情報	21.6%	46.9%
「ホームページ」からの情報	1.1%	4.9%
「家族」の話・意見	1.2%	4.8%
「町内会など近所の人」の話・意見	0.5%	3.2%
「友人」の話・意見	1.1%	4.4%
「会社の同僚」の話・意見	0.5%	3.4%
「行政」が発信する情報	4.3%	13.7%
「政党・政治家」の情報・意見	0.3%	0.6%
その他	0.0%	0.3%
未回答	34.7%	9.2%

(複数回答, n=652)

図4、および表2から、市民に情報を提供し、合意形成を図るためには、若年層に対しては、影響力の高いテレビなどのメディアを活用する一方で、それ以上の層に対しては、ワークショップの開催など、一人一

人の意見の尊重と対話を重ねることが求められる。

図5は年齢別における環境問題への関心、図6は年齢別における自動車の抑制行動について示している。環境問題に対する関心は、全年齢を通じて高いものの、自動車利用の抑制行動までには至っていないことがわかる。特に、若年から中年層において、この関心と行動のギャップは大きい。

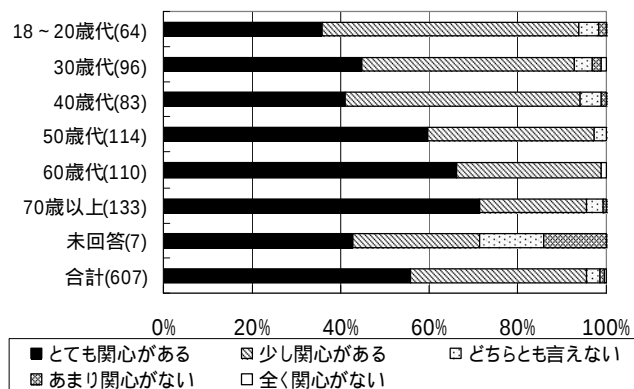


図5 年齢層別の環境問題に対する関心

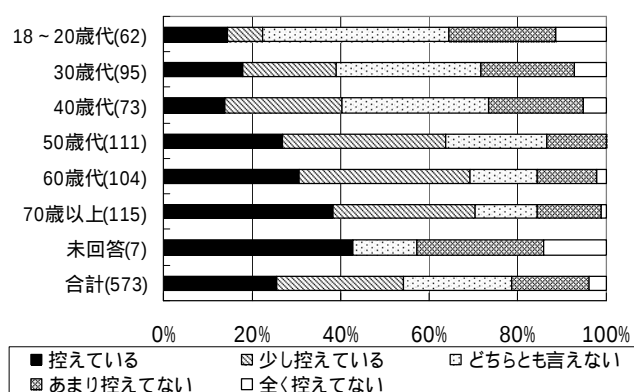


図6 年齢層別の自動車利用の抑制行動

4. 結語

広島市の路面電車の運営主体は民間企業であるため、LRTの新規導入に対する地区住民の意見は留意を持って解釈する必要があるが、大多数が賛成する結果を得た。その一方で、LRTの特徴を多く持つ車両が運行し、多くの市民が利用している広島市においても、「LRT」に対する認知度が低く、メディアの活用による情報提供の重要性が示唆された。LRT導入に向けて、議論を高めるためには、各世代に応じた情報提供の方法を検討した情報提供が必要であることがうかがえた。

参考文献

- 1) 国土交通省中国運輸局：路面電車のLRT化を中心とした公共交通体系の再構築の検討調査、2004年