

長期交通計画策定に対する市民参加意識の分析*

An Analysis of Public Attitude to be Involved in Long Range Transportation Planning Process*

寺部慎太郎** 屋井鉄雄*** 関健太郎****
Shintaro TERABE** Tetsuo YAI*** Kentaro SEKI****

1. はじめに

近年、様々な公共事業に対する批判が高まり、それによって交通基盤整備プロセスのより上流側である計画段階におけるパブリック・インボルブメント (PI) の必要性が認識されている。従来から重要視され、様々な事例と共に研究も蓄積されている計画策定後の事業段階における住民参加に比べ、特に長期で広域の交通計画は市民の関心を得ることが難しく、その様な交通計画策定の際のPIの意義と進め方の検討が求められている。

筆者らは、米国における長期交通計画策定や事業の際のPIを調査し体系的に整理する^{1) 2) 3)} 一方で、PIに用いることを念頭に置いた意識調査の試験実施を行ってきた⁴⁾。本研究ではこれら一連の研究成果を踏まえた上で、市民の参加意識を把握する意識調査を設計・実施し、分析した。

2. 意識調査の概要

(1) 調査の項目と実施方法

本調査は、Q1：パブリック・インボルブメント等の交通計画に関する用語の認知、Q2：計画・財源・参加方法に関する質問、Q3：交通施設の整備についての質問、Q4：高速道路の計画における参加方法・意識調査の範囲についての質問、Q5：環境・交通・行政についての態度、Q6：回答者の個人属性、の大問6問から構成されている。

調査は1997年11月に、横浜市において調査票を用いた家庭訪問留置回収法で行われた。調査対象は横浜市鶴見区、青葉区、戸塚区の3区内からランダム・サンプリングで選ばれた世帯と、道路計画

や既存の幹線道路など交通基盤事業・施設の近傍からサンプリングされた世帯である。配布数、回収率等を表1に示す。

表1 調査の配布数と有効回収数

	配布数	有効回収数	有効回収率 (%)
鶴見区	547	419	76.6
青葉区	560	474	84.6
戸塚区	531	466	87.8
ランダムサンプル計	1638	1359	83.0
事業施設近傍	619	514	83.0
合計	2257	1873	83.0

(2) 調査協力率の考察

先に示した回収率は、調査票を受け取った世帯を分母として算出しているため、実際の調査協力率を示しているわけではない。サンプリングされたものの調査協力を拒否した世帯を含めた数値を図1に示す。これを見ると約6割の人が調査に協力しており、その大小関係は回収率と同様で、特に交通基盤事業・施設近傍が低いというわけではなかった。また、調査員の依頼に対して拒否をする応対の様子からみても、特に交通計画に関係する調査であるから協力を拒むわけではなく、回答の手間が面倒であるとか、家事に手を取られていて応対できないといった一般のアンケート調査と同様の理由による拒否であると考えられる。

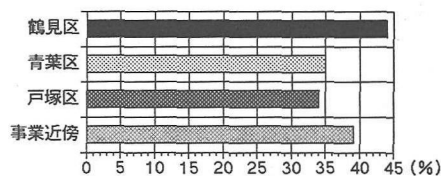


図1 調査協力依頼に拒否した人の割合

3. 長期交通計画と事業化の関係

我が国では本研究で想定している複数の自治体をカバーするような広域の長期交通計画は存在しないが、米国には法定の長期交通計画が存在し、それを策定する際にはPIを行うことが義務づけられている。筆者らの調査によれば、米国の計画主

*キーワード：市民参加、意識調査分析

** 正会員 博(工) 東京大学大学院工学系研究科
社会基盤工学専攻

(〒113-8656 東京都文京区本郷7-3-1

TEL: 03-3812-2111 ex.6135 FAX: 03-5800-6868

e-mail: shin@trip.t.u-tokyo.ac.jp)

*** 正会員 工博 東京工業大学工学部土木工学科

**** 学生会員 東京工業大学大学院総合理工学研究科

体である州交通省や都市圏計画機構のスタッフで調査に協力した人の約60%は、計画段階でのPIが事業段階への合意形成に正の影響を与えていると考えている²⁾。実際のところ、長期交通計画策定段階でのPIの結果としての合意が、その後の事業段階での合意の担保になることはないが、二つの段階におけるPIは全く無関係でやっているわけではない。我が国では、事業段階における市民の関心は高いが、長期交通計画の策定段階ではなかなか市民の関心を高めることが難しいことが予想される。しかしながら、本調査では両者への参加意向は様々なPI手法で違うものの共に50・75%程度あり、事業段階でのPIに参加したいと考えている人の約6割は、計画段階でのPIにも参加したいと考えていることがわかった。

4 長期交通計画策定に対する参加意識構造の分析

長期交通計画策定に対する参加意識が何によって規定されているかを調べるために、調査回答から共分散構造モデルを作成した。調査回答を用いた因子分析の結果から、実際の交通基盤事業や交通計画用語の認知、地域活動の積極性が潜在変数として選択され、それらと参加意向との関係を意識構造モデルとして表現したものを図2に示す。ここで「小規模集會に参加意向」とは、長期交通計画策定の際に10・20人程度の市民を対象にした説明會に参加して情報を得たいと思う、あるいは意見を言いたいと思うことであり、「代表を介して参加意向」とは、町内会長や有志などの市民の代表を介して情報を得たいと思う、あるいは意見を言

いたいと思うことである。本モデルから以下のことがわかる。

○「地域活動」に積極的な傾向がある場合、「小規模集會に参加意向」「代表を介して参加意向」は共に高くなる傾向がある。即ち、地域活動を活発にやっていると、計画策定に対する参加意識は共に高くなる。逆に、それ以外の市民は、たとえ計画策定プロセスにおいてPIを行ったとしても、なかなか関心を持たない可能性がある。

○「横浜環状道路の知識」が高い場合は「小規模集會に参加意向」は高くなるものの「代表を介して参加意向」は低くなることから、交通基盤整備事業に関心の高い場合、代表を介するような間接的な意見集約方法よりは小規模集會のような直接的な参加形態を好む傾向がある。逆に、関心が低い層は、小規模集會を多数開催したとしても参加しない可能性があるため、このような市民を取り込むために他に多様なPI手法を用いた方が望ましいといえる。

5. おわりに

本研究では長期交通計画に対する市民意識について意識調査を行い、計画策定の際の参加意識について分析した。その結果、長期交通計画策定のPIに対する参加意向と、市民の知識や地域活動との関係を分析することができた。ここでは実際の長期交通計画を対象としていないため、市民の参加行動ではなく、参加する意欲を分析したことになるが、実際にPIを進める場合には4.でも見たよ

うに関心を持たない市民層の興味を獲得する工夫が必要であることがわかった。

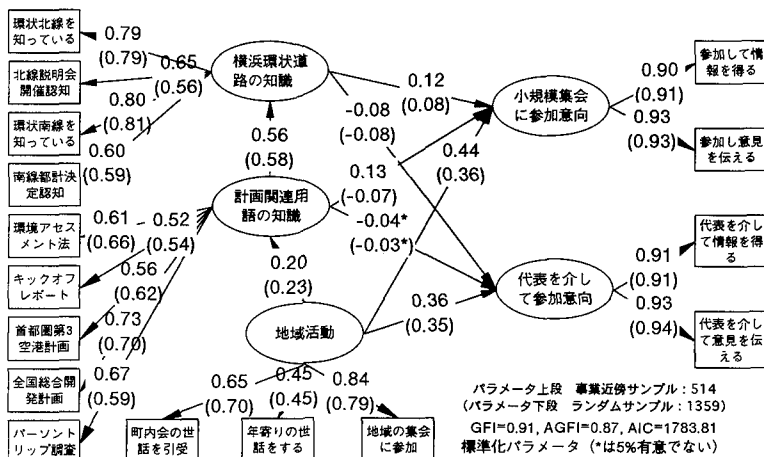


図2 長期交通計画策定に対する参加意識構造

- [参考文献]
- 1) 屋井鉄雄・寺部慎太郎：米国の交通計画へのパブリックインボルブメント、都市計画論文集、31、pp.403-408、1996
 - 2) 屋井鉄雄・寺部慎太郎：米国の都市圏交通計画におけるパブリックインボルブメントの多様性、都市計画論文集、32、pp.565-570、1997
 - 3) 最首忠・寺部慎太郎・屋井鉄雄：米国の交通計画における意識調査と住民投票、土木計画学講演集、202、pp.319-320、1997
 - 4) 寺部慎太郎・屋井鉄雄：デルファイ法を応用した意識調査・分析プロセスの試案、都市計画論文集、32、pp.595-600、1997