

熊本PT調査の有識者アンケートの結果

Results of Questionnaire Research to the Authorities concerned on Person Trip Survey in Kumamoto

丸尾 昭*・船原 幸信**・栄徳 洋平***

By Akira MARUO*, Yukinobu FUNAHARA**, Youhei EITOKU***

1.はじめに

新たな道路整備五箇年計画では「キックオフレポート」の活用によりPI活動の展開が行われ、道路づくりに対する意見が国民から広くとりまとめられている。

熊本都市圏においてもPI方式の考え方を導入し、市民の意見を広く聞くために家庭訪問調査と同時に交通問題に対する市民の意識調査を行っている。さらに、熊本PT調査では各方面の有識者を委員会、幹事に迎え、交通計画のマスタープラン策定に向けて検討を行っている。これらの有識者は多方面に渡ることから、将来の都市や交通に対する考え方も異なることが予想された。このため、これら有識者の考え方の相違を明らかにするため有識者アンケートを実施した。

PIにおけるアンケート調査の実施方法については、その内容や計画・実施等の段階により、さまざまな手法があると思われる。

本論文では、有識者を対象としているものの、熊本都市圏での計画立案段階での従来と異なるアンケート方法を試みており、その手法と結果について述べている。

2.調査の方法

アンケート内容は、熊本都市圏の将来像を描くにあたって「実現しそうな将来像」と「理想とする将来像」を設問している。これは第一に、PT調査のデータにより推計される将来像を補い、有識者による質的な将来像を加えることを目的とし、第二に「実現化しそうな将来像」と「理想的とする将来像」のギャップを明確にして、今後の都市交通政策の資料とするためである。

また第三に、「理想的とする将来像」の有識者の一致する意見を整理し、一致をみないテーマについて、その要因分析をし、最終的なPT調査の将来像策定の資料とするためである。

アンケート方法は、各テーマともあらかじめ極端な意見を3件ほど列挙し、自分の意見に近い意見を加筆して答える方法を採用している。

有識者アンケート対象者は、熊本都市圏総合都市交通計画協議会幹事会及びワーキングメンバーの22名であり、内訳は、学識経験者、民間、行政機関（国、県、市）で構成されている。

有識者アンケート対象者は、熊本都市圏総合都市交通計画協議会幹事会及びワーキングメンバーの22名であり、内訳は、学識経験者、民間、行政機関（国、県、市）で構成されている。

表-1 有識者アンケートの10のテーマ

a	熊本都市圏に住む市民は、今後どのような場所に住むであろうか。
b	熊本都市圏の市街地の広がり、どのようになるであろうか。
c	熊本都市圏の住民は、今後どこに買い物に行くであろうか。
d	熊本都市圏の都心部は、今後どのようになるであろうか。
e	熊本都市圏の都市圏構造（商業・業務等都市機能の配置）は、どのようになるであろうか。
f	交通機関の役割分担は、今後どのようになるであろうか。
g	熊本都市圏の公共交通は、事業としてどのようになるであろうか。
h	熊本都市圏の都心部交通は、どのようになるであろうか。
i	歩行者、二輪車の空間を確保するために道路空間をどのようにすべきであろうか。
j	都市交通計画のマスタープランの策定において、何らかの制約条件を考えるべきであろうか。

キーワード：意識調査分析

*熊本県 土木部都市計画課

(熊本市水前寺6丁目18-1 TEL096-383-1111 FAX096-381-5404)

**熊本県 土木部都市計画課

*** 正員(株) 福山コンサルタント熊本事務所

3. テーマ別の意見の集約

(1) 都市圏構造について

a) 市民の住宅場所

- ・「都市サービスの高い既成市街地やマンション等の都市生活者の増加」を理想像とする意見が58%を占めているものの、実現化しそうな将来像として「緑の比較的恵まれた市街地外縁部の郊外の庭付き一戸建て」の意見が71%を占める。その理由として、郊外一戸建てに対する市民意識や郊外の地価の安さ、住環境の良さがあがっている。

b) 市街地の広がり

- ・理想的な将来像として「現在の市街地の有効活用による現在の市街地の維持」が48%、「市街化調整区域や都市計画区域以外の周辺地域への積極的な市街地の展開」が38%を占め、理想像が二分している。「現在の市街地の維持」では、スプロール化を防止し、都市のコンパクト化が図れるとの意見があがっており、「周辺地域への積極的な市街地の展開」では土地利用の流動化により市街地を開発し、人口増加により賑わいのある地域の形成が可能であるとの意見があがっている。一方で、実現化しそうな将来像は「市街地外縁部等の住宅需要の増加によ

る郊外化の進展」が81%を占めている。

c) 市民の買い物場所

- ・「都心部再活性化による幅広い層の都心集中」を理想とする意見が63%を占めている。一方、実現化しそうな将来像は、郊外大型店の動向、都心部の開発動向、福岡の影響をどのようにみるかで意見が分かれているものの、大きくは都心部への買い物離れが進むと予想している。

d) 都心部のあり方

- ・「都心地区の再開発による都心の拠点性の向上」を理想とする意見が大部分（90%）を占めている。一方、実現化しそうな将来像は「若者向けの商業機能と行政を中心とする業務機能に特化」が57%を占めている。都心部の拠点性の向上のため、公共交通強化や駐車施設、歩行空間の確保等の交通に関する施策と再開発を推進するための公的補助等の意見があがっている。

e) 熊本都市圏の都市圏構造（都市機能の配置）

- ・理想的な将来像として「都心部、熊本駅周辺地域を中心とする二極集中型都市圏構造」が52%、「周辺市町村を核とする外核分散型都市圏構造」が48%を占め、理想像が二分している。一方、実現化しそうな将来像は、熊本駅周辺の副都心の再開発、自動車交通中心の道路沿

表－2 都市圏構造に関する有識者アンケートの要約 ◎：全体意見の半数以上
○：全体意見の25%以上

分野	最も実現しそうな将来像	最も望ましい将来像（理想）
a. 市民の住宅場所	◎緑の比較的恵まれた市街地外縁部の郊外の庭付き一戸建て ○周辺市町村の幹線道路沿線の一戸建て	◎都市サービスの高い既成市街地やマンション等の都市生活者の増加 ○緑の比較的恵まれた市街地外縁部の郊外の庭付き一戸建て
b. 市街地の広がり	◎市街地外縁部等の住宅需要の増加による郊外化の進展	○現在の市街地の有効活用による現在の市街地の維持 ○市街化調整区域や都市計画区域以外の周辺地域への積極的な市街地の展開
c. 市民の買い物場所	○成年層、高齢者層は郊外大型店へ、若年層は福岡へ。都心部の利用減 ○若年層は中心部、成年層は郊外大型店、高齢者層は近隣商店街に分化	◎都心部再活性化による、幅広い層の都心集中 ○若年層は中心部、成年層は郊外大型店、高齢者層は近隣商店街に分化
d. 都心部のあり方	◎若者向けの商業機能と、行政を中心とする業務機能に特化 ○都心地区の再開発による都心の拠点性の向上	◎都心地区の再開発による都心の拠点性の向上
e. 都市圏構造の形態	○一極集中型都市圏構造 ○二極集中型都市圏構造 ○ロードサイド型都市圏構造	○二極集中型都市圏構造 ○外核分散型都市圏構造

線の市街化の動向をどのようにみるかで意見が分かれている。

(2) 交通計画について

f) 交通機関の役割分担

- ・「公共交通中心の都市交通政策」を理想とする意見が大部分（95％）を占めている。そのために「市民の世論づくり」や「路面電車等の公共交通の強化」「自動車交通の規制」等の施策が必要であるとの意見があがっている。

g) 公共交通の事業

- ・「都市交通経営全体の視点から公共交通を位置付けるべき」を理想とする意見が68％を占めている。それにより交通渋滞の解消、高齢者の足の確保、都市環境の保全を図り、公共交通中心の交通体系を形成するとの意見である。そのために、経営を客観的に判定するシステムや運輸連合等による運行の一元化・料金の均一化等の施策を求める意見があがっている。

h) 都心部の交通

- ・「トランジットモール等、歩行者空間を重視した交通体系」を理想とする意見が大部分（86％）を占めている。そのためには、商店街を含む合意形成、公共交通優先施策、都心フリッジの駐車場整備、都心部駐車場設置の抑制等の駐車施策を求める意見があがっている。

i) 歩行者・二輪車の道路空間

- ・歩行者・二輪車の道路空間を確保するための理想は、3つの意見に分かれている。一方で、実現化しそうな将来像として「既存の道路空間の中で歩道と車道の分離」が大部分（71％）を占めている。その理由として、「歩行者・二輪車の空間形成のために既存道路を含めて拡幅は困難である」や、「既存の車道空間の転換は交通安全上、自動車の走行性上問題」とする意見である。

j) 都市交通計画のマスタープラン

- ・制約条件によっては意見の一致をみている。制約条件としては環境問題を、そして制約すべきでない条件として、現在の法的規制や制度にこだわらないとの意見となっている。財政的な問題等の事業性については、制約条件の是非で意見が分かれている。

4. 全体意見の考察

(1) 都市圏構造

有識者アンケートを全体的に整理すると、将来の理想とする都市像については、意見が大きく二分されている。

都市計画中央審議会では、地方中核都市について「極力市街地の拡大を抑え、中心部に機能集積する

表－3 都市圏構造に関する有識者アンケートの要約

◎：全体意見の半数以上
○：全体意見の25%以上

分 野	最も実現しそうなシナリオ（現実化）	最も望ましいシナリオ（理想）
f. 交通機関の役割分担	◎自動車と公共交通機関の混合利用 ○公共交通中心の都市交通政策を	◎公共交通中心の都市交通政策を
g. 公共交通の事業	◎事業者による運営を前提に、一部公的な助成を ○都市交通経営全体の視点から公共交通を	◎都市交通経営の視点から公共交通を ○事業者による運営を前提に、一部公的な助成を
h. 都心部の交通	◎トランジットモール等、歩行者空間を重視した交通体系に ○自動車の利便性を高める交通体系に	◎トランジットモール等、歩行者空間を重視した交通体系に
i. 歩行者・二輪車の歩行空間	◎既存の道路空間の中で、歩道と車道の分類を	○歩行者・二輪車の空間形成のために、積極的な道路拡幅を ○既存の車道空間を、歩行者・二輪車の空間に転換を ○既存の道路空間の中で、歩道と車道の分類を
j. 都市交通計画のマスタープラン	◎環境や財政的な事業の可能性、また、法的な制約条件化でマスタープランを ○利用者の最大限望むマスタープランを	◎利用者の最大限望むマスタープランを ○環境や財政的な事業の可能性、また、法的な制約条件化でマスタープランを

形の都市構造」とすることが答申されている。

「今後の市街地の広がり」についての一つの意見は、都市計画中央審議会で答申されている内容と合致すると思われる「既成市街地の有効活用による現在の市街地の維持」の意見である。また一方の「周辺地域への積極的な市街地の展開」は、土地の流動化により賑わいのある地域の形成を図っていききたいとする周辺地域のニーズを反映した意見であると思われる。

また、都市機能集積に関する都市圏構造についても同様に、中心部の拠点性の向上を主眼とした「都心部と熊本駅周辺の二極集中型都市圏」と、周辺市町村のニーズを反映した「外核分散型都市圏」の意見に分かれている。

また、「理想的な将来像」と「実現しそうな将来像」は、各項目ともギャップが生じている。「理想的な将来像」構築のためには、現状延長上の「実現しそうな都市像」からの転換を促すため、都心部の再開発事業等の政策的な取り組みが必要であるといえる。

(2) 交通計画

一方、交通計画に関する理想とする将来像は、比較的意見の一致をみている。要約すると、都心部に関しては再開発等により都心部の拠点性を高めるとともに、トランジットモール等、歩行者空間を重視した交通体系への転換が必要である。また、熊本市圏は、公共交通中心の都市交通体系を理想とし、公共交通事業の支援は積極的に行い、都市経営的な視点まで高めると要約できる。

また、交通計画に関しては、「実現化しそうな将来像」は「理想とする将来像」と概ね同じ方向性にあると言える。

5.市民の交通問題の意識調査

熊本PT調査では、住民に対しても交通問題に対して意識調査を実施している。この調査においても市民の抱えている交通問題意識と実際の交通行動とは矛盾している意見もある。例えば、右図に示すように「交通問題解決のために公共交通機関の整備を優先すべき」との意見が比較的多いにもかかわらず

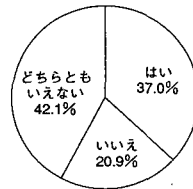
ず、通勤・通学時に自動車から公共交通機関への転換は最大で約3割程度にしかならない結果となっている。

6.おわりに

上記に示すように、理想とする都市像についても有識者の意見は分かれており、また、市民の交通問題に対する意識や実際の交通行動も一致をみていないと思われる。

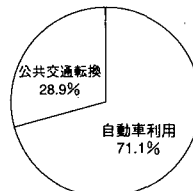
このため、熊本PT調査では、今後市民のニーズを尊重しながらも、都市や交通に対してどのような影響を及ぼすのかを具体的に整理し、交通計画のマスタープランの提案を行う予定である。

質問：交通問題解決のためには、道路整備よりも公共交通機関の整備を優先すべきであると思う。



図－1 交通問題に対する市民意識調査（1）

質問：自動車で通勤・通学される人のうち、公共交通機関の交通サービスがどんなに向上しても自動車で通勤・通学しますか。



図－2 交通問題に対する市民意識調査（2）

参考文献

- 1)平成10年度熊本都市圏総合都市交通体系調査報告書（2．現況集計編）