

政策検討過程において市民の問題意識を活かす可能性*

Possibility to take advantage of citizens' consciousness in policy deliberation processes*

田中智麻**・安藤良輔***・森川高行****・倉内慎也*****・杉江大介*****

By Chima TANAKA**・Ryosuke ANDO***・Takayuki MORIKAWA****・Shinya KURAUCHI*****・Daisuke SUGIE*****

1. 研究の主旨

政策や施策は、事前に市場ニーズや利用のされ方などを予測して実施されるべきである。本論文では、その政策検討または実施施策の改善のプロセスにおいて、実施政策・施策に対する利用者を含めた市場評価のあり方、実施者と利用者間の評価の相違と改善プロセスの手法について、豊田市の事例を通して検証する。

本論文の構成として、第2章において豊田市の現状と市民意識把握の流れ、第3章、第4章で具体的な調査の概要、第5章において本調査の結果から、市民意識を政策プロセス上に展開させるための調査の意義と市民評価のあり方を考察する。

2. 市民意識把握の流れ

(1) 豊田市の現状と課題

豊田市では隔年で市民意識調査を実施しているが、豊田市のよくないところという質問に対して、恒常的に「公共交通の便が悪い」ことが他の選択肢に比べ群を抜いて選択されている（H17年度調査 65.5%選択）。一方、豊田市は交通政策において公共交通に対して多くの取組みを実施してきている。

しかし、それにもかかわらず不満度は平行線である現状から、この市民意識評価で得られた結果から「公共交通が不便なことが一番問題である」とするのが妥当であるかどうか、また、現在の政策展開において市民にどう受け入れられているのか市民意識を検証する必要がある。

質問の設定は、教育、福祉、まちの将来など生活への密接度やジャンルを問わずに並列した回答選択となっており、直接生活に関わるものとして公共交通の

*キーワード：政策プロセス、評価、市民参加

**正員、工修、(財)豊田都市交通研究所

TEL0565-31-7543、FAX0565-31-9888、tanaka@ttri.or.jp

***正員、工博、(財)豊田都市交通研究所

****正員、工博、名古屋大学大学院環境学研究科

*****正員、工博、名古屋大学大学院工学研究科

*****豊田市都市整備部交通政策課

問題を強く感じていることも考える。また、政策の如何にかかわらず常に問題視される具体的な公共交通の原因について把握することも必要とされる。

(2) 調査のフローと調査概要

本調査では、政策評価に対して市民意識を把握するため、以下のフローで調査を実施する。(図1)

第1段階では、住民の交通問題に関する市民意識の全体像をつかみ、具体的な問題点を明らかにするため、市民アンケート調査を行う。第2段階では、アンケート調査で明らかになった交通問題の原因やその解決方法を抽出するため、対象を絞りフォーカスグループインタビュー調査を行う。

これらの調査によって住民意識を把握し、政策展開プロセスにおける展開のあり方を考察する。また、住民評価の方法について考察する。

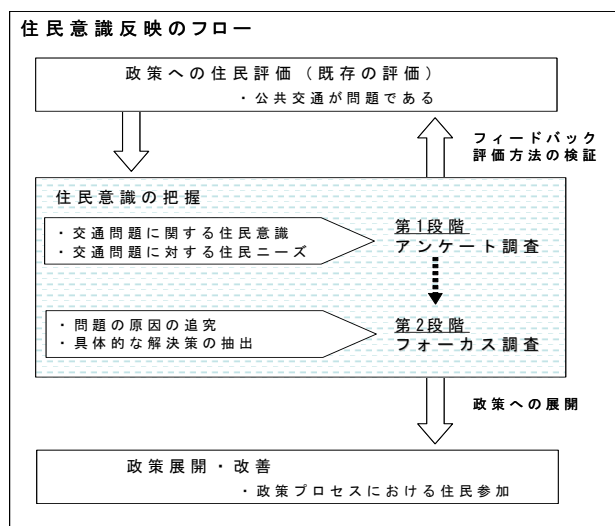


図1 住民意識反映のフロー

3. 交通問題アンケート調査

(1) 調査目的と概要

豊田市民の持つ交通に対して持っている問題意識に焦点を当て、市民の生活上の移動手段と日常感じる具体的な交通問題を把握する。また、豊田市の実施する情報施策に対する市民認知度を把握する。本調査は、名古屋大学大学院環境学研究科の森川研究室との共同

研究として、豊田市交通政策課の協力により実施した。

- ・調査時期：2005年11月
- ・調査形式：郵送配布回収アンケート調査
- ・調査対象：豊田市全域から3000名抽出

図2に示す地区区分のうち旧市部8地区（約36万）から2000人、旧町村部6地区（約5万）から1000人を人口比率に従い住民基本台帳からランダム抽出した。



図2 豊田市地区

(2) 調査内容

以下の3部構成でアンケート調査票を作成した。内容の検討にあたり、過去に実施している市民調査などの情報を整理し、既存調査の活用を念頭においた。

1) 通勤・通学、平日、休日の交通行動

住民の交通行動の実態と公共交通利用意思の有無、利用を考えない場合はその理由を聞いた。

2) 豊田市の交通課題に対する意識

豊田市の掲げる交通政策の5項目（道路の渋滞問題、公共交通問題、中心市街地の交通問題、地域間交流の問題、交通事故の問題）に対する各項目の問題を抽出した。また、回答者にとっての重要性および5項目の豊田市としての優先順位を聞いた。

3) 豊田市で実施されている施策認知度

政策には住民の認知度を前提とするものと利用者が意識せずに利用する道路整備のようなものの2通り考えられる。本調査では、認知を前提として活用されるITS・情報施策を中心に認知度を把握した。また、認知している場合に使うか使わないかを聞き、使わない場合はその理由を聞いた。

(3) 回答属性

豊田市は平成17年4月の合併により総面積918.5k㎡、人口411,266人（平成18年1月）である。

回収数893部（29.7%）であり、うち男性380名（42.6%）、女性467名（52.3%）となっている。

旧豊田市地区人口365,676人の回収数は556部で

回収率は27.8%である。旧町村部は人口45,590人（豊田市の11.1%）、回答数300部で30%の回収率であった。

(4) 調査結果

調査結果から次のことが明らかになった。

1) 全市的な傾向と地域・年齢別の意識の相違

全市的な市民意識の概要を捉えることを目的としたところ、地域別、年齢別における問題意識や優先順位に違いがあることが分かった。例えば、公共交通の問題、地域間交流に関しては、旧町村部、旧豊田市で差が出た。旧豊田市住民は、公共交通と地域間交流に対する問題の重要度を低く回答している。公共交通では特に稲武、小原、藤岡地区の関心が高く、地域間交流は足助を除く旧町村部で重要とされた。

年齢別の相違としては、公共交通の利用を考えない理由として、75歳以上の回答者が「高齢者と一緒に（高齢者の面倒をみている）だから」、20歳代は「情報不足」、30歳代は「経費」、60～64歳は「時間がかかること」をあげている点がそれぞれ他の世代と異なる特徴であった。

2) 提供側の考える対象とそのニーズの相違

施策の傾向で見ると、所要時間掲示板、駐車場満空情報板など実施機関が長いものや日常目にするものは比較的認知されている一方、地域限定や対象者が限定されている実験については認知度が低い。インターネットからの情報は全体的に認知度が低い、75歳以上の認知度が低いことを除くと年齢別にそれほど違くない。

ニーズという観点で見ると、ITS情報センター、みちなびとよた（Web）は、知っているという回答の中で知っていても使わないと答えた割合が高い。ITS情報センターの認知度は年齢差があり、20歳代と30歳代では高くなっているが、それ以上だと認知度が低い。20、30歳代でも知っていても使わない傾向である。

3) 政策の一体化への示唆

質問は5項目の課題別に設定したが、各項目に設けた自由記述ページへの記載には項目を複合させた回答が多数みられた。

例えば、渋滞に対する根本的な解決策として、信号や道路の改良といった整備の他、公共交通による代替手段の検討を指摘された。また、公共交通の問題点

としては、クルマを前提とした生活、クルマ中心の計画が行われていることが問題としてあげられ、高齢化に向かうにあたっての移動問題として捉えられている。

4. フォーカスグループインタビュー調査

(1) 調査目的と概要

交通問題アンケート調査で把握した市民全般の問題意識、および地区別、年齢別傾向を踏まえて、市民の考える問題の原因はどこにあるのか、公共交通の利用を考えない理由はなぜなのか地区・年齢の傾向を代表するものとして対象を絞った調査を行った。

- ・ 調査時期：2006年1月29日、2月4日各2時間
- ・ 調査場所：豊田市 ITS 情報センター会議室
- ・ 対象人数：19名（6、6、7名の3グループ）
- ・ 調査対象：アンケート調査対象者からの抽出

アンケート調査回答者を対象にアンケート調査票上でインタビュー協力を要請し、協力の意思があった人を対象に調査依頼状で日程調整を行い、旧豊田市地区、旧町村部の分類、年齢の均衡を考慮して日程を決定した。

調査では、聞き取りを必要とする内容を中心に全体の流れを設定してシナリオを作成した。また、あらかじめ参加者のアンケート調査票から個人の意向を把握して参加者の意向に対して臨機応変に対応したり、施設体験から開始して緊張をほぐしたりするなど、円滑な意見交換が行われる工夫を行った。

(2) 調査内容

アンケート調査結果から特に地区別の特性や年齢別傾向から次の3つの質問を中心に調査した。

- ・ 公共交通が利用促進できる方法、できない原因
- ・ 豊田市の交通問題への対応策や政策の方向性
- ・ 施策認知度が低い原因・対策

(3) 回答属性

回答者の居住地区と年齢を以下表に示す。

	地区	年齢	性別
旧豊田市	拳母	20～29	男
	拳母	30～39	男
	猿投	60～64	男
	猿投	60～64	女
	猿投	65～74	男
	高岡	60～64	男
	高岡	60～64	女
	高橋	30～39	女
	高橋	50～59	男
	高橋	50～59	男
	藤岡	40～49	男
	松平	50～59	男
町村部	旭	30～39	女
	小原	50～59	男
	稲武	60～64	男
	下山	65～74	女

表1 インタビュー参加者の属性

(4) 結果概要

調査の結果、以下の点を把握した。

1) アンケート調査を補完する詳細事情

アンケート調査では、公共交通についての不便な点の選択式質問と自由記述での回答があったが、更に地域別の交通問題について事情が明らかになった。

2) 問題解決の具体策

主として公共交通利用促進と情報提供の認知度向上のための解決策に対する市民の意識を迫及した。

公共交通をなぜ利用しないかという公共交通の課題について、公共交通が車と比較したときのメリットの少なさが簡単には公共交通に切り替えにくい原因である。車の利便性に慣れてしまった人にとって環境や理想からの転換が難しいという意識が明らかにされ、公共交通単独でない複合的な解決策を話し合った。

3) 地域差・高齢化に対する認識の高さ

旧豊田市地区の参加者から、合併した町村部も含め、豊田市における生活は立地によってかなり生活（移動）方法が変わってくるものがあげられ、山間部の公共交通網不足など地域差の問題についての意識が高いことが分かった。また、今後高齢化が進むことや団塊の世代の定年後について、現在は車で移動することに不自由していない参加者も、将来の移動に対する問題意識が高い。

そのための公共サービスとしての山間地における公共交通の方法について計画から運行方法まで多くの提案が出された。同時に、サービスを実施する際の財政面で、行政と市民負担についての意向として、現状の財政状況を見直しても行政だけではサービスが難しいのであれば、環境税という新たな課税やお互い様という公共サービスへの市民負担も受け入れるという総意であった。

4) 豊田市の政策に対する関心の高さ

豊田市の政策のあり方や、今後の計画推進方法、プロセスに対する関心が高いことが分かった。特に60～64歳において他の分野よりも政策検討プロセスに対して多く意見を述べられる傾向が強かった。

5. 調査の意義と政策への展開

豊田市における市民意識調査は、あらかじめアンケート調査とフォーカスグループインタビュー調査の併用で完結させることを計画した。図1に示したフロ

一に基づく調査意義と政策展開を考察する。

(1) 属性別意識の相違と政策展開

政策の検討において、全市傾向を見ると同時に、地域別に検討すべきもの、将来に対して検討すべきものなど、政策として取り上げる必要があるものを判断する材料としてアンケート調査の属性別分析は有効である。

第3章で地域別の問題認識の差を述べたが、本調査では居住人口比率でランダム抽出しているために、旧町村部の母数が少なくなり、全体傾向を見ると少数派の意見として表面に上がってこない部分がある。同様に、高齢者の意見は年齢別比率から見ると全体への影響力が小さくなる。

しかし、フォーカス調査によって、山間地だけではなく旧豊田市地区でも高齢化に向かう将来の移動問題は不安要素として認識が高く、公共サービスの発展を期待していることが明らかになった。

表面上の少数派である属性が持つ問題意識でも、現時点の数値のみで判断せず将来より深刻になる問題を見越して政策に展開することが必要とされる。

(2) 活用を念頭に置いた政策展開

本調査で、公共交通を使わない理由として20歳代では情報不足があげられる一方、情報を認知しているながらも使っていない実態も明らかになった。

この現状を図3に示す。公共交通情報が市民全般に向けて提供されている。その情報内容を本来必要とすると想定される利用者層Bは情報取得手段がない。逆に、情報があれば公共交通を利用するかもしれない利用者層Cは提供される情報に満足していない。

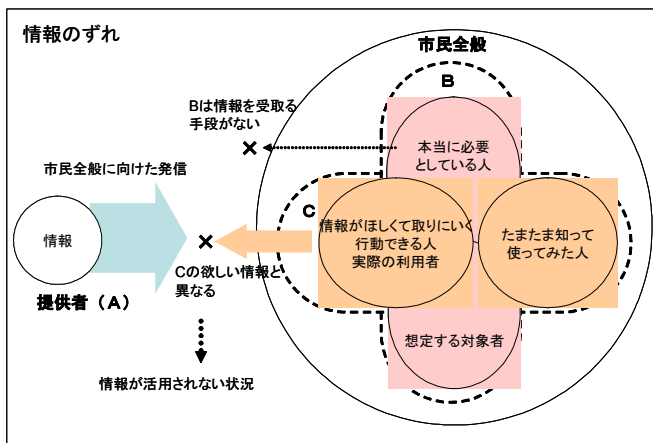


図3 情報のずれが生じる

今後の政策展開においては、現状の情報内容や発

信方法と受手との間に生じたずれの実態を正確に把握して展開する必要がある。一方、情報を必要としている層のニーズを正確につかみ、その対象が活用できる情報提供のあり方を検討していくことが求められる。

(3) 一体的な政策展開

本調査では、市民の問題意識として交通渋滞や公共交通など各問題は相互に組み合わせられて問題視されており、生活に関わる問題として交通問題を捉えていることが分かった。また、豊田市の政策プロセスでの市民参加に対する期待も大きい。

このような交通問題に対する市民意識の高さを受けて、政策検討のプロセスにおいて市民参加の推進しやすい体制づくりが求められる。また、交通問題解決において道路行政や公共交通など行政内の個々の事業を相互リンクさせて一体的な政策展開を図っていくことが重要である。

(4) 調査フローの考察

フォーカス調査の併用は、アンケート調査で得られた大筋に沿ってアンケートでは抽出しにくい選択肢に隠れた本音や原因などを補完できる意義が大きい。また、年齢や居住地によって興味や関心が異なり生活状況が違う立場の市民がグループでコミュニケーションを取ることによって、相互の事情を理解しあい市民間の地域認識レベルが高まる効果もある。

本調査のフローは、市民意識把握の手法として有効と思われるが、アンケート結果の全体像と不明な点を明確にしてフォーカス調査の焦点を絞ることがフローとして意義あるものとなり得るであろう。

6. 今後の展開

交通問題アンケート調査は34ページにもわたる膨大な量であったが、総計6ページの自由記述欄にも丁寧な回答が非常に多かった。豊田市民の性質によるところが大きいかもしれないが、豊田市民の交通問題に対する意識が極めて大きいことは実態として言える。

今後、交通問題についての市民意識を啓発してコミュニケーションを取るきっかけとして豊田市民に対して本調査の結果を公表する予定である。また、実際の政策展開に向けて推進していく。

参考文献

- 1) 第16回豊田市民意識調査報告書 平成18年3月 豊田市