

道路空間の「公共性」に関する市民意識の日独比較*

Comparative Analysis on Civil Society Attitude for the Publicness of Road in Japan and Germany*

林良一**・塚本直幸***・波床正敏****

By Ryoichi HAYASHI** Naoyuki TSUKAMOTO*** Masatoshi HATOKO****

1.はじめに

LRT(Light Rail Transit)に代表される路面公共交通の整備のためには、すでに過密なまでに自動車利用が進んでいる都市の道路空間の再配分が不可欠であるが、現在十分な社会的コンセンサスは得られていない。その主な理由としては、路面公共交通の整備が、自動車との比較優位性に関する議論に終始し、路面公共交通の整備は、都市の空間と環境の制約下でまちづくりを進める社会的選択であるとの議論が十分に展開されていないためと考えられる。特に、道路は「公共空間」であることには違いないが、自動車利用者や沿道住民等の各ステークホルダーは、実は歴史的に形成された「私的な」空間利用の既得権を有しており、これら権利調整の問題を抜きにしては、限られた都市の道路空間を「誰がどのように使うのか」という再配分問題の解決は困難と考えられる。

本研究は、以上の観点から、道路空間の「公共性」に関する市民意識を形成する構造を日独比較分析することで、道路空間利用に関する社会的合意形成のための有効な方策に資することを目的とする。

2.アンケート調査の概要

①アンケート調査の内容

路面公共交通の整備時には、道路空間の再配分が不可欠であり、道路の使われ方が大きく変化したり、通行規制や建物移転等が予想される。本アンケート調査ではこのような点に着目し、自宅直近の道路の使われ方、自宅前道路の通行規制や道路整備に伴う建物移転など、公共による私権制限に対する意識について設問し、日独比較分析を行う。

②アンケート調査の対象

アンケート調査の対象に日本からは堺市を、ドイ

*キーワード 公共交通計画・道路計画・意識調査

**学生員 修士(経済学) 大阪産業大学大学院 経済学研究科 博士後期課程

***正員 博士(工学) 大阪産業大学 人間環境学部生活環境学科 (大阪府大東市中垣内3-1-1 Tel:072-875-3001)
E-Mail:naoyuki@due.osaka-sandai.ac.jp

****正員 博士(工学) 大阪産業大学 工学部都市創造工学科
E-Mail:hatoko@ce.osaka-sandai.ac.jp

ツからはヴュルツブルク市を選定した。

堺市は大阪市の南に隣接する人口約 83 万人の都市で、2006 年 4 月に全国で 15 番目の政令指定都市となった。¹⁾ 現在、市内中央部を東西につなぐ全長 8.3Km の「東西鉄軌道」と呼ばれる LRT 計画があり、このうち南海堺駅～堺東駅間の 1.7Km を早期開業区間として 2007 年度内の事業着手を目指している。配布対象はこの東西鉄軌道の早期開業区間、大小路ルートに沿線と、将来的に乗り入れが検討されている阪堺電気軌道の沿線とした。

ヴュルツブルク市(Würzburg)はドイツ・バイエルン州の北部、フランクフルト・アム・マインから約 120Km 南東に位置する人口約 13 万 3000 人の都市である。ヴュルツブルク市は Ring と呼ばれる環状道路の内側に広がる旧市街地と外側に広がる新市街地で構成された大学街で、中央駅を中心に 5 路線、約 42Km の路面電車が放射状に運行されている。²⁾ 配布対象はこのうち、市の中心部を運行している路線の沿線とした。

③調査方法

調査票は住宅地、商店主、来街者のカテゴリ一別で作成し、日独ともに同様の内容とした。堺市では 2006 年 12 月から 2007 年 1 月にかけてポスティングをし、郵送回収とした。ヴュルツブルク市では 2006 年 12 月に面談方式で実施した。なお来街者向けアンケートは通行人に対して実施した。また本論ではスペースの都合上、住宅地に対して行ったアンケートについて掲載した。配布・回収結果は表-1 に示す。

表-1 配布・回収結果

		配布数	回収数	回収率
堺市	住宅地	500	157	31.4%
	商店主	300	67	22.3%
	来街者	—※	51	—※
ヴュルツブルク市	住宅地	—※	121	—※
	商店主	—※	50	—※
	来街者	—※	128	—※

※面談方式のため、配布数、回収率は記載していない。

3.集計結果

①自宅直近の道路の使い方に関する設問

まず、道路の使い方に関する設問の単純集計を行った。

図-1 は被験者の自宅前道路に自動車が増車されていた場合、どのように思うのかを質問したものである。堺市では「迷惑に思う」、「迷惑だが止むを得ないと思う」など、迷惑に思っているという回答が97.5%でほぼすべてを占めた。一方、ヴェルツブルク市では同様の回答が32.2%であったのに対し、「特に迷惑なことだとは思わない」と回答した者が63.6%もあった。

図-2 は被験者に対し普段、自宅前道路の清掃を行うのかを質問したものである。堺市では「よくする」、「時々する」が合わせて87.9%、「あまりしない」、「まったくしない」が合わせて12.1%であり、自宅前道路の清掃を行うものが多数を占めた。一方、ヴェルツブルク市ではそれぞれ26.4%、70.2%と自

宅前道路の清掃を行わないものが多数を占めた。

図-3 は自動車が増道に乗り上げるなど、違法に増車することについてどのように思うのかを質問したものである。堺市では「取り締まるべきだと思う」、「迷惑だが止むを得ないと思う」など、否定的に思っている者が95.5%とほとんどを占めた。一方、ヴェルツブルク市では否定的に思っているものが33.9%であったのに対し、「特に迷惑なことだとは思わない」と回答した者が63.6%と多数を占めた。

図-4 は商店街の歩道などに設置されている自販機、看板、商店の商品に関してどのように思っているのかを質問したものである。堺市では「取り締まるべきだと思う」、「良くないが止むを得ないと思う」など、否定的に思っている者が84.1%と多数を占めた。また、「特に良くないことだとは思わない」と回答した者も14.0%であった。ヴェルツブルク市ではそれぞれ38.1%、59.5%で、「特に良くないことだとは思わない」と回答した者が多数を占めた。

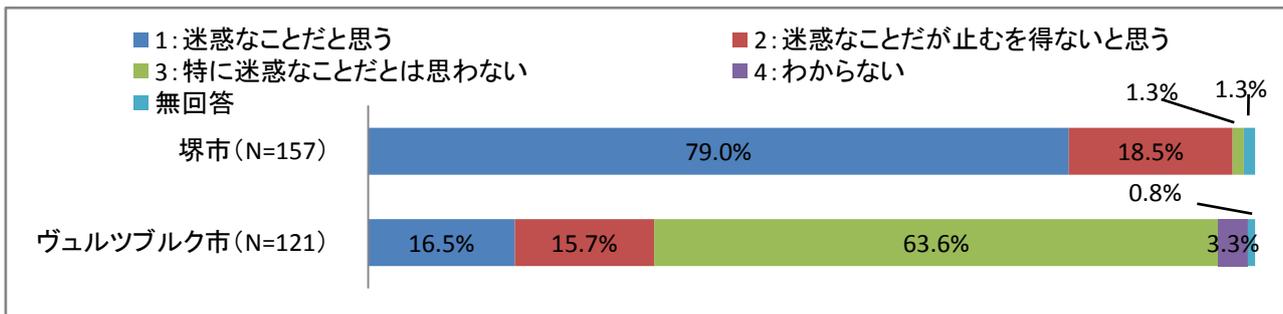


図-1 あなたの自宅前道路に自動車が増車されていた場合、どのように思いますか

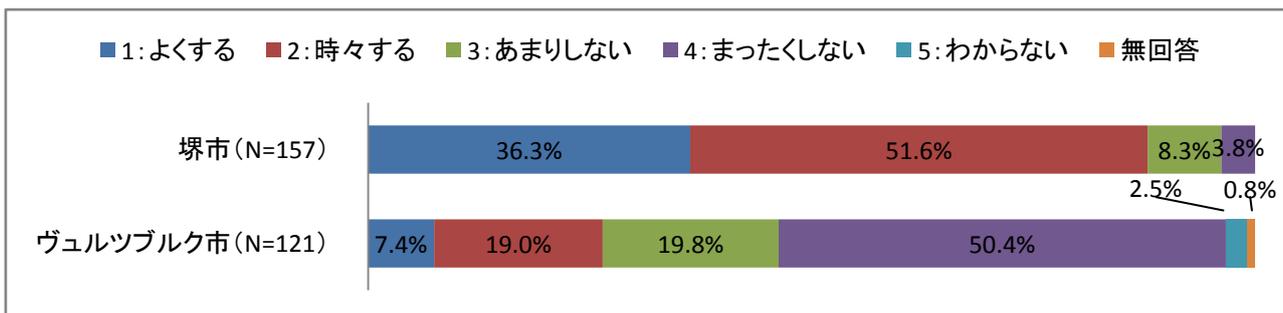


図-2 あなたは普段、自宅前道路の清掃をしますか

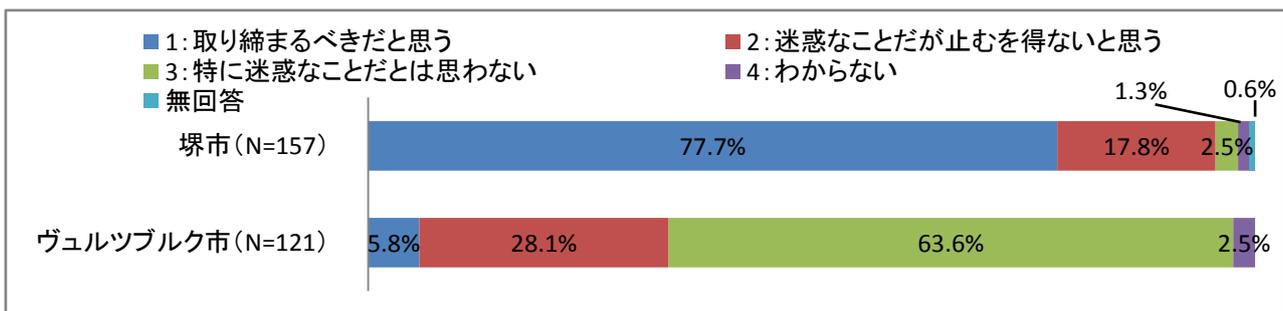


図-3 自動車が増道に乗り上げるなど、違法に増車することについてどのように思いますか

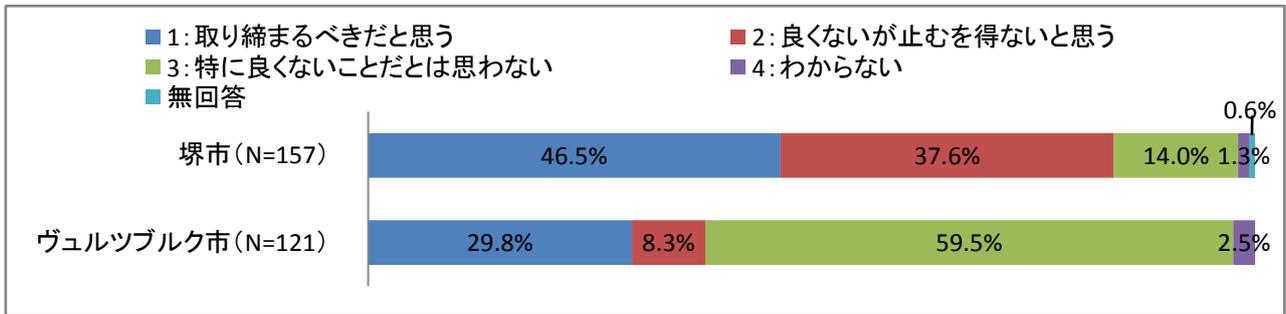


図4 商店街等の歩道に設置されている自販機、看板、商店の商品に関して、どのように思いますか

②公共による私権制限に関する設問

次に、公共的な事業や自宅前道路の通行規制、道路整備に伴う建物移転などに関する設問の単純集計を行った。

図-5は自宅付近の道路で管路の工事が行われることになった場合、工事に対する協力について質問したものである。堺市では「生活に必要なものなので積極的に協力したい」、「迷惑ではあるが必要なものなので協力する」など、協力的な回答が100%とすべてを占めた。一方、ヴェルツブルク市では協力的な回答が14.1%と少数であり、「協力できない」と非協力的な回答が79.3%で大多数を占めた。

図-6は被験者の住んでいる土地や家屋が、道路などの公共事業のために買収されることになったとしたらどうするかを質問したものである。堺市では「進んで協力するほう」、「仕方なく協力するほう

う」など、協力すると回答した者が58.6%と半数以上を占めた。ヴェルツブルク市では同様の回答が6.6%と少数であったのに対し、「できれば協力したくないほう」、「絶対協力したくないほう」など、協力したくないと回答した者が62.3%と多数を占めた。

図-7は道路や鉄道建設などの公共事業を進める際、建物や土地の所有者が反対して工事が遅れることがある時、「建物や土地を法律に基づいて強制収用すべきである」という意見についてどのように思うのかを質問したものである。堺市では「そう思う」、「どちらかと言えばそう思う」など、肯定的な回答をした者が58.6%と半数を超えた。一方で、「どちらかと言えばそうは思わない」、「そうは思わない」など否定的な回答をした者は20.4%であった。ヴェルツブルク市ではそれぞれ22.3%、62.0%と否定的な回答が肯定的な回答を大きく上回った。

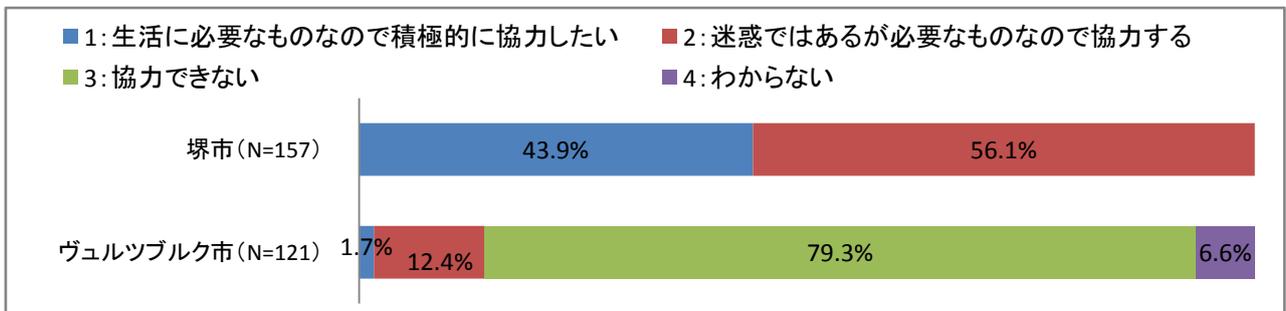


図5 あなたの自宅付近で電気・ガス・水道等の管路の工事が行われることになった場合、工事に対するあなたの協力について教えてください

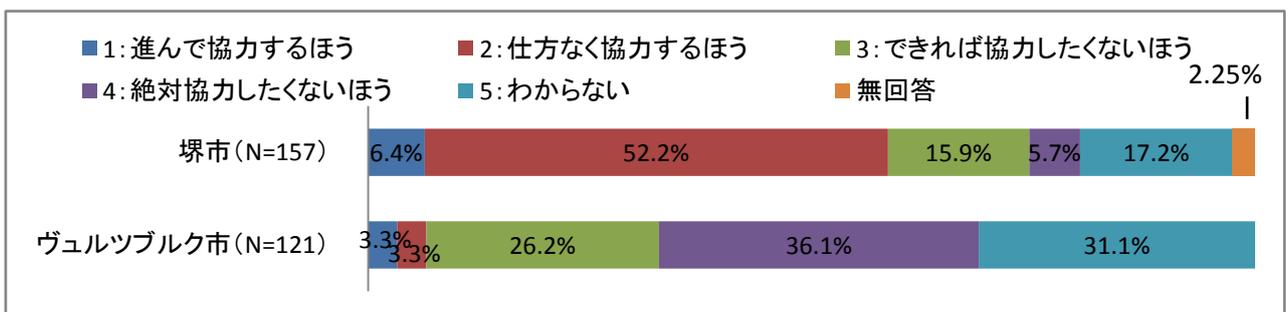


図6 道路などの整備には土地が必要ですが、もしあなたの住んでいる土地や家屋が、道路などの公共事業のために買収されることになったとしたらどうされますか

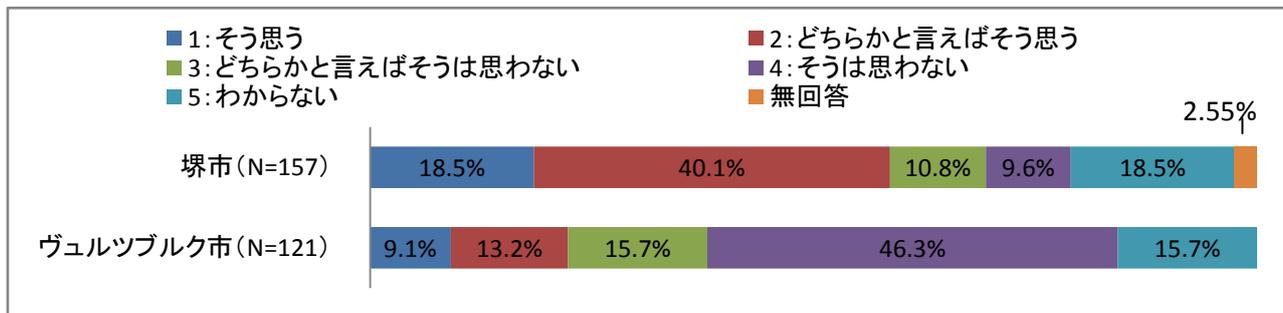


図7 道路や鉄道建設などの公共事業を進める際、建物や土地の所有者が反対して工事が遅れることがあります。こうした場合には、建物や土地を法律に基づいて強制収用すべきである」という意見もありますがあなたはこれについてどのように思いますか

4.まとめと今後の課題

本研究では、LRT(Light Rail Transit)に代表される路面公共交通の整備のための道路空間の再配分に関連して、道路空間の「公共性」に関する市民意識の日独比較分析を行い、以下の事を結論として得た。

第一に、意識調査の結果より、日本では自宅直近の道路に対する「私的」感が強いが、ドイツでは、他の人々による道路の多様な使われ方に寛容であり「私的」感は薄い。逆に、自宅前道路の通行規制や道路整備に伴う建物移転など、公共による私権制限に対する反発はドイツの方が強く、日本の方が公共的な事業に対する協力意識は高い。

第二に、このように市民意識の面からは、路面公共交通の整備に協力的なドイツ、非協力的な日本という図式は浮かび上がってこない。すなわち、ドイツの路面公共交通の整備が進んでいるのは、市民意識よりも法体系、ガイドライン・基準の整備状況、情報公開制度、社会的合意形成のための制度整備、予算的裏付け等の要因が大きいのと思われる。逆の言い方をすれば、わが国でもこれらの「仕組み」を整えればLRT整備が急速に進む可能性はある。

第三に、ドイツの道路法と我が国のそれとでは道路使用概念的に異なるものがあるが、³⁾ ⁴⁾ 「地方自治体交通財政援助法」、「路面電車の建設と運営に関する規則」など、未だ模索段階にあるわが国のLRT整備のために参考とすべき仕組みや財政的裏付け政策は多い。⁵⁾ また、公共と市民と相互信頼の向上のために、計画情報の公開制度や市民説明のための制度的裏付けがきわめて重要と考えられる。

以上の結論を踏まえ、今後の課題として、法体系、情報公開制度、社会的合意形成のための制度整備など、制度面のさらなる考察が必要である。

謝辞

アンケート実施にあたって、アンケート用紙の独語翻訳及び配布に大阪産業大学人間環境学部・文化コミュニケーション学科の木村英二教授、ヴュルツブルク大学の学生、シャネット・フックスさんから多大なる協力を得た。ここに記して謝辞としたい。

なお、本研究は2005年度～2006年度文部科学省科学研究費補助金萌芽研究（課題番号：17656166）の助成を得たものの一部を取りまとめたものである。

参考文献

- 堺市ホームページ：
<http://www.city.sakai.osaka.jp/index.html>
- ヴュルツブルク市ホームページ：
<http://www.wuerzburg.de/>
- 土田 伸也 「ドイツにおける道路の一般使用の権利性について」 中央大学大学院研究年報 29(法学) 1999年
- 土田 伸也 「ドイツ道路法における沿道者使用について」 比較法雑誌 35(3)(通号 118) 2001年
- 西村幸格・服部 重敬『都市と路面公共交通 欧米にみる交通政策と施設』学芸出版社 2000年