

コンパクトな都市づくりに向けた都市計画行政担当者の態度変容*

Do municipal urban planners change their attitude for compact city?*

芝池綾**・谷口守***・松中亮治****

By Aya SHIBAIKE**・Mamoru TANIGUCHI***・Ryoji MATSUNAKA****

1. はじめに

都市の構造をコンパクトにすることは、居住者の自動車依存を軽減するための究極の戦略であることがTDMの時代から指摘されている¹⁾。わが国の実際の都市から得られたわかりやすい数値で例示すると、市街化区域人口密度が50(人/ha)から100(人/ha)の倍になれば、居住者の一人当たりガソリン消費量はおよそ半分となることも知られている²⁾。これを居住者対象の一般的なMMの効果(参加者の平均的な自動車行動変化割合)が約12%である³⁾ことと単純に比較すると、その差は歴然と言ってもよい。しかし、実際のところ交通に及ぶ効果が明確に見える形でコンパクトな都市づくりが政策として完遂された所はまだ無いと言ってもよい。それはいったいなぜだろうか。

その理由のひとつとして、コンパクトな都市づくりが認知されるようになったのは、ごくごく最近であるということが挙げられる。換言すると、都市構造を方向付ける規制、誘導、事業などに強く関与する国や地方の行政担当者の、コンパクトな都市づくりに対する「態度」が現在までに適切に形成されていなかったということが考えられる⁴⁾。ちなみに、現在では関係者の努力の甲斐あって、社会資本整備審議会答申において「集約型都市構造」という名称で、コンパクトな都市づくりが今後の都市整備の中心概念となったこともあり⁵⁾、「言葉さえ知らない」というケースはなくなりつつある。現状としては、コンパクトな都市の具体的な要件や内容についても情報が完備されつつあるものの⁶⁾、コンパクトな都市づくりに向けた明確な「態度」はまだ十分に形成されていないというのが実情である。

本研究ではこのように熟しつつある機に乗じ、全国の都市計画の行政担当者を主な対象として、各所でコンパクトな都市づくりに対する態度形成促進のためのワンシ

*キーワードズ：都市計画、モビリティマネジメント(MM)、意識調査分析、コンパクトシティ

**学生員、岡山大学大学院環境学研究所

***正員、工博、岡山大学大学院 環境学研究所

(岡山市津島中3-1-1 TEL・FAX086-251-8850)

****正員、博(工)、京都大学大学院工学研究所

ョット型のレクチャーを実際に行った。あわせてその前後において態度形成の実態を個人ベースでアンケート調査を用いて計測した。この情報をもとにワンショット型レクチャーによる態度変容量を明らかにするとともに、数量化モデルを用いて態度形成に影響する要因をモデル化した。また、次の段階として行動変容に進む際に想定されるコンパクトなまちづくりを進める上での具体的障害についても聴取・分析を行っている。

なお、コンパクトな都市形成を実際に進めるためには主に居住地の供給サイドに関わる行政側の態度・行動変容に加え、需要サイドである住民の居住地選択態度・行動に対しても働きかけが期待されるが、そのような先進的な試みも既に開始されつつある⁶⁾。

2. ワンショット型レクチャー(OL)の概要

本研究では先述したように全国の都市計画行政担当者を幅広く対象とするため、表1に示す全国6会場においてコンパクトな都市づくりに対する態度変容を促進するためのワンショット型レクチャー(以下、OLと略記)を実施した。回答者総数は398人、回答者の所属する地方自治体は57都市に及ぶ。なお、表2に示した通り、主たる回答者は地方自治体における都市計画業務担当者であるが、その他にも他分野担当者、国家公務員、地方議員、一般民間人なども含まれている。

OLの参加者は多様であるが、調査結果をプーリングして定量分析にかけられるため、各会場での話題内容は統一し、必ず同一者(谷口守)が担当した。具体的にはコンパクトシティの定義解説、交通環境負荷と都市構造の関係、誤解しやすい事項の整理、成功した事例紹介などを極力わかりやすく行った。なお、一部の会場ではこれら共通情報に加え、公共交通再生の必要性に関する詳細情報を付加しており、その影響も後述するモデル分析では分離して計測できるよう変数化を行っている。なお、OLに際して参加者に実施したアンケート調査の概要を表3に示す。態度変数については同一の設問内容に対し、OL実施後にOL実施前の状況も想起し、前後の水準(5段階評価:全くあてはまらない1~非常によくあてはまる5)をそれぞれ回答する形をとった。

表1 実施したOL一覧

実施順No.	実施日	会合名	開催都市	回答サンプル数	調査対象者の概要
1	2007年7月20日	市街地整備促進協議会	東京	53	札幌市から鹿児島市に至る全国29市の区画整理業務担当者が主対象
2	10月4日	市街地再開発事業研究会	水戸	76	約300万人の人口を有する横浜市から人口約10万人の生駒市までを含む様々な規模の32市の都市再開発事業担当者が主対象
3	11月30日	FCC(土木学会関西支部フォーラム)	大阪	55	近畿地方における都市・交通計画に関連する行政職員、民間事業者が主対象
4	12月6日	EST創発セミナー	岡山	46	中国地方における都市・交通計画に関連する行政職員が主対象
5	2008年2月1日	コンパクトシティ講演会(鳥取県)	米子	135	都市計画に関わる県職員を中心に、一般県職員、地元議員を対象
6	2月13日	広島県議会拠点づくり講演会	広島	33	広島県議会議員と県職員が主対象

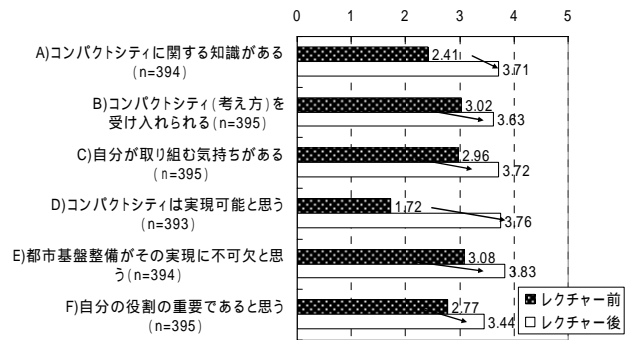


図1 OLによる態度変容

表2 サンプルの内訳

所属	回答サンプル数
国家公務員	16
地方公務員	120
都市計画関連部署所属	88
その他の部署所属	75
民間事業者	72
その他	27
議員	27

表3 アンケート調査概要

実施期間		2007年7月～2008年2月
対象者		地方自治体の都市計画行政担当者、議員 他
アンケート項目	変数(被説明変数)	A)コンパクトシティに関する知識がある B)コンパクトシティ(考え方)を受け入れられる C)自分が取り組む気持ちがある D)コンパクトシティは実現可能と思う E)都市基盤整備がその実現に不可欠と思う F)自分の役割の重要であると思う
	(説明変数)	個人属性 1)計画業務経験年数 2)専門分野(土木、建築、法律、経済など) 3)性別 4)年齢 5)コンパクトなまちづくり関与経験の有無 6)職業(国家公務員、地方公務員、議員など) 7)レクチャーでの提供情報(交通再生に関する追加説明有無) コンパクトなまちづくり実施の際に想定される障害
回答サンプル数		n(回答者サンプル数) = 398 N(プーリングサンプル数) = 548
回答者所属都市数		67市

3. OLによる態度変容結果

OLによって参加者にどれだけ態度変容が生じたかを概観するため、表2で示したA)～F)の6項目に関する結果の平均値について、OL前後で比較する形で図1に示す。この結果から、いずれの態度変数においてもOLの前後で大きく指標値が向上しており、態度変容の促進にOLが一定の効果を有していることが読み取れる。

特に顕著な傾向として、OL実施前には、D)「コンパクトシティは実現可能だ」とはほとんど思われておらず、6つの態度変数の中でもOLの実施効果が最も大きく出ている。これに次いで、A)「コンパクトシティに関する知識がある」という項目において低いレベルからOLによる比較的大きな改善効果が見られる。

4. コンパクトなまちづくりに係る態度形成の要因分析

OLの提供がコンパクトな都市づくりに対する態度変容を喚起したことが明らかにされたが、ここではいったいどのような個人属性等が態度形成自体に影響している

かを簡便な数量化 類モデルの構築を通じて明らかにする。具体的にはA)～F)の6種の態度変数をそれぞれ被説明変数とし、表2に示す個人属性(計画業務経験年数、専門分野、性別、年齢、コンパクトなまちづくり関与経験の有無、職業)やOLでの提供情報(公共交通再生の必要性に関する情報が付加されたか)を説明変数とした。なお、回答者はOLの前後でプーリングし、OL実施の影響も他の説明変数と同列で評価できるようにしている。なお、以下では考察の対象として紙数の制限上、A)、D)、F)の態度変数に対する結果を提示する。

A)「コンパクトシティに関する知識がある」の態度形成要因

図2に数量化 類モデルの構築結果を示す。この結果から、以下のことが考察できる。

- 1) OLが知識レベルの向上に大きな効果を及ぼしているが、その他にも様々な要因が参加者の知識レベルの形成に大きな影響を与えている。
- 2) 特に、関連する業務経験(年数、およびコンパクト化関連業務)がある場合は職業に関わらず知識レベルが相対的に高いことがわかる。
- 3) その一方で、年齢的に見ると若い人の方がむしろ知識があるという点は興味深い。

D)「コンパクトシティは実現可能と思う」の態度形成要因

同様に図3に結果を示す。このD)とF)のモデルでは、コンパクトシティに対する知識レベルも態度形成の要因になりえると思われるため、A)の回答で得られた各自の知識レベルも説明変数に加えている。

- 1) コンパクトシティが実現可能かどうかの態度形成は、OLの有無が大きく効いていることが示された。一方、知識レベルが態度形成に及ぼす影響は大きくなかった。
- 2) OLにおいて他都市で実現された例を見て、初めて実現可能性を確認できた参加者が多かったということが類推できる。OLを実施することの意義が最も認められる態度変数であるといえる。

F) 「自分の役割は重要であると思う」の態度形成要因同様に図4に結果を示す。この結果から以下のことが示される。

- 1) D) の実現可能性ではOLの影響が強く出たが、一転してこの項目では影響は非常に小さく、その逆に各個人の知識レベルの影響が最も大きくあらわれている。自らが動くという態度形成に、十分な知識の裏打ちが不可欠であることが確認された。地区レベルで活用できる詳細な知識情報を提供すること⁷⁾の重要性が示されたといえる。
- 2) 議員の自覚が高くなっていることは、これから実現を進める上で大きな意味があるといえる。コンパクト化関連業務に関わったことのある人の方が、自分の役割であることの自覚が強いということもうなずける。
- 3) 法律、福祉を専門分野とする人は、自分には関係ないことと考える傾向がある。

5. 行動変容に向けての障害を考える

OLによって態度変容が促進されることは示されたが、これが実際に行動変容(コンパクトなまちづくりを実際に遂行する)までつながるだろうか。本研究ではあわせてコンパクトなまちづくりを実施する際の障害となる事柄を具体的に調査している。その結果を選択率(複数回答)として表示したものが図5である。また、実際に行動を行ったことがある者(コンパクトなまちづくりの経験あり)と全くその経験がない者との間で、障害として捉える事項にどのような差があるかを、あわせて図6に示した。これらの結果から、下記のような知見が得られる。

- 1) 全体で見れば、障害が無いと答えている者は1.3%にすぎず、行動変容に至るにははまだ抵抗が残っていることがうかがえ、その原因を除去していく必要がある。
- 2) 全体での三大障害は、市民の無理解、予算の欠如、専門的知識の不足、である。これらの選択率はいずれも4割程度と高いが、このうち少なくともとは対話や勉強を通じて解消可能である。
- 3) 一方で、市長の政策や議員の反対を障害とする者は比較的少ない。
- 4) コンパクトなまちづくり経験者と未経験者では、障害として捉える項目に差が生じている。経験が障害意識を下げた項目として、制度が整っていない、適切な事業手法がない、といった制度面の項目があげられており、「取り組んでみれば使える制度がある」ということに気づくケースが多いと思われる。
- 5) この逆に経験を通じてむしろ障害意識が強く高まった項目は、都市構造が公共交通利用に不適、であった。取り組んでみて初めて、土地利用計画と交通計画

の一体化の重要性を痛感する形になっている。

- 6) この他にも 担当者がすぐ異動する、 人手不足、 部署間の調整、 効果をうまく説明できない、 といった「組織」や「説明」の面での障害が、経験者にとって悩みの種となったことが読み取れる。実際に行動変容を行った者が苦勞するこれら5),6)の項目については、特に今後の改善の取り組みが必要であるといえよう。

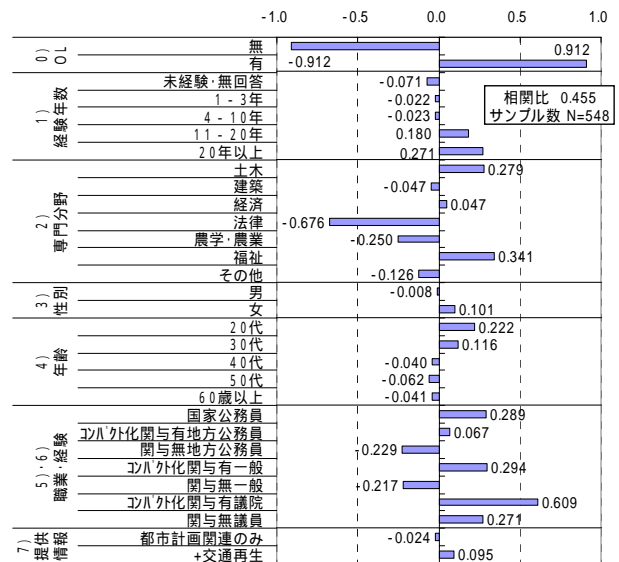


図2 A) 「コンパクトシティに関する知識がある」の態度形成要因分析結果(類モデル・カテゴリ値)

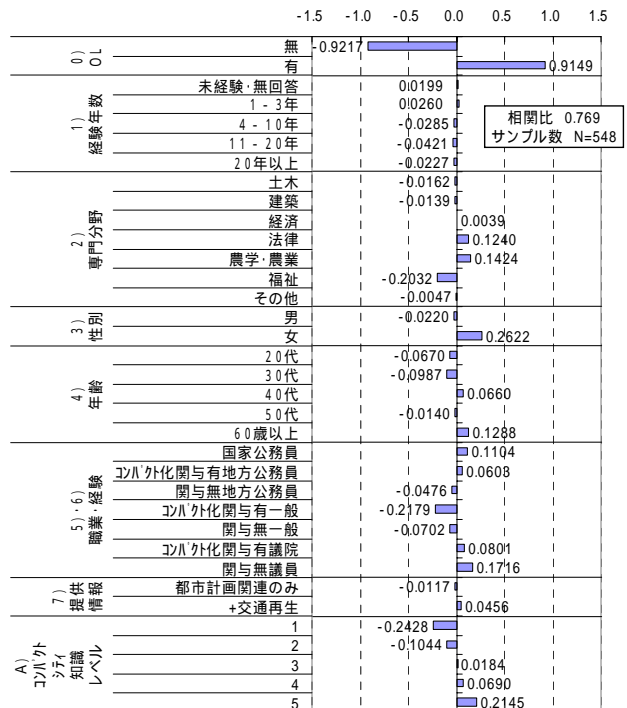


図3 D) 「コンパクトシティは実現可能と思う」の態度形成要因分析結果(類モデル・カテゴリ値)

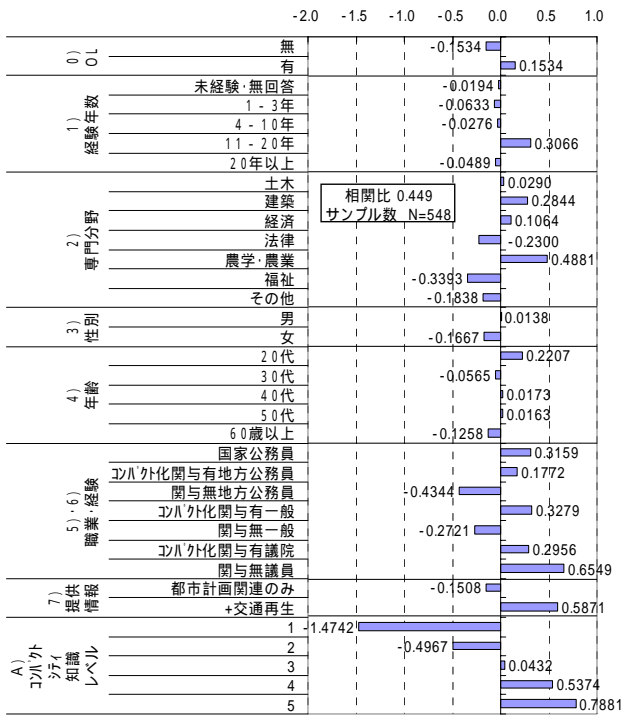


図4 F) 「自分の役割は重要であると思う」の態度形成要因分析結果 (類モデル・カテゴリ値)

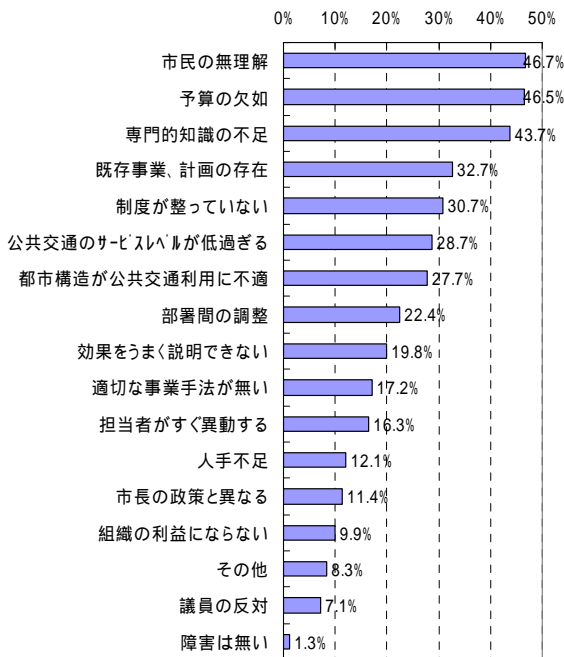


図5 コンパクトなまちづくりを実際に進める際に生じると考えられる障害 (選択率、複数回答)

6. おわりに

実際の都市構造を変えていく上で、これら行政の都市計画担当者の役割は非常に大きく、特に実現可能性の認知などの面でワンショット型レクチャーの効果が示された。今後も同様の取り組みを地道に続けてゆく価値が確

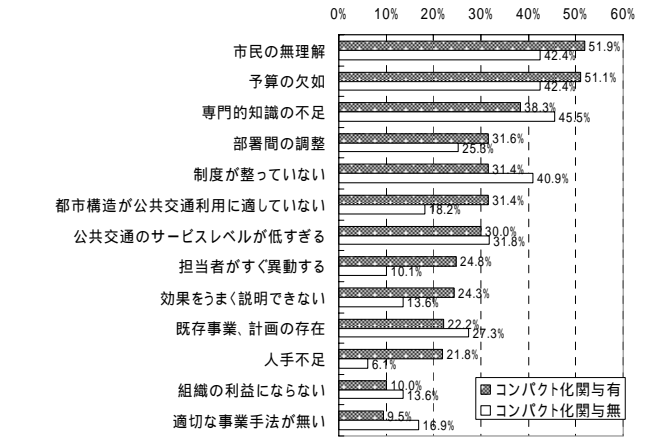


図6 コンパクト化関連業務に関わった経験の有無による障害と考える事項の違い

認されたといえる。また、関連する業務経験や知識が態度形成に強く影響していることも明らかとなった。さらに行動変容へとステップアップする際の具体的な障害もあわせて整理を行い、関連制度理解に経験が活かされること、対話や勉強を通じて障害が軽減され得ること、予算や人手などの面ではサポートが必要なことなどが明らかになった。

最後になったが、本研究で実施したワンショット型レクチャーにご協力いただいた皆様に謝意を申し上げます。

補注

- 1) わかりやすく言えば、機が熟すまで時間がかかったということである。ちなみに筆者(谷口守)は2000年に国の担当部署に対し、本研究で実施したものと同主旨の、コンパクトシティに対する態度変容促進のためのワンショットレクチャーを実施したことがある。その際の反応は「お話はよくわかりましたが、コンパクトシティがよいとは法律には書いてありません」というもので、今と違って態度変容は望むべくもなかった。なお、MMIに限らず、現在まで研究として行政の態度・行動を変えていくという課題にアプローチした事例も多くはない。

参考文献

- 1) たとえば、谷口守：最終兵器としての「都市コンパクト化」政策、 - その可能性と展望 -、交通工学、Vol. 37、増刊号、pp. 4-8、2002。
- 2) 谷口守・村川威臣・森田哲夫：個人行動データを用いた都市特性と自動車利用量の関連分析、都市計画論文集、No. 34、pp. 967-972、1999。
- 3) 鈴木春菜・谷口綾子・藤井聡：国内TFP事例の態度・行動変容効果についてのメタ分析、土木学会論文集D、Vol. 62 No. 4、pp. 574-585、2006。
- 4) たとえば、国土交通省・地域整備局：集約型都市構造の実現にむけて - 都市交通施策と市街地整備施策の戦略的展開 -、2007。
- 5) たとえば、海道清信：コンパクトシティの計画とデザイン、学芸出版社、2008。
- 6) 浅見知秀・谷口綾子・石田東生：公共交通指向型居住地選択に向けた説得的コミュニケーション、第3回JCOMM、2008。 Forthcoming
- 7) たとえば、谷口守・松中亮治・中道久美子：ありふれたまちかど図鑑、技報堂出版、2007。
- 8) 都市再生とコンパクト・シティの学際分析、不動産学会誌、Vol. 21、No. 2、p. 26、2007。
- 9) たとえば、村田義郎・延藤安弘：参加型計画づくりにおける住民と行政の意識及び計画内容の変容過程についての考察、ワークショップによる都市計画道路及び水空間整備計画策定(柳井市)を事例として、都市計画論文集、No. 35、pp. 865-870、2000。