

転入者の地域愛着醸成と交通行動 ～自動車非利用への積極性の影響について～

鈴木 春菜¹・万本 怜司²・榎原 弘之³

¹正会員 山口大学大学院助教 理工学研究科 (〒755-8611山口県宇部市常盤台2-16-1)

E-mail:suzuki-h@yamaguchi-u.ac.jp

²学生会員 山口大学大学院 理工学研究科 (〒755-8611 山口県宇部市常盤台2-16-1)

³正会員 山口大学大学院准教授 理工学研究科 (〒755-8611山口県宇部市常盤台2-16-1) .

本研究は、交通行動が地域愛着に及ぼす影響、ならびに自動車非利用者の積極性が地域愛着醸成に及ぼす影響について検証することを目的とした。

転入者に対するアンケート調査のデータから、自動車を利用した外出が多い被験者ほど地域愛着（選好）が低く、徒歩での外出が多い被験者ほど地域愛着（選好）が高いという、仮説を支持する結果が得られた。

また、交通不便地域に居住する学生の調査と一般の転入者の調査の結果を比較し、消極的自動車非利用者は、自動車利用者、あるいは積極的自動車非利用者よりも地域愛着の程度が低いという仮説を支持する結果が得られた。自動車が利用できない場合、活動機会が制約されるためであると考えられ、自動車利用者と非利用者の移動格差が存在すると推察される。

Key Words : place attachment , passive non-user of automobile, mobility gap

1. はじめに

人々の地域への想い、また、時にもたらされる協力的・献身的な関与は、地域社会の持続的な発展に大きく寄与する。例えば、まちづくりを成功に導く上では、ごく少数の熱心に取り組む人の存在が極めて重要であり¹⁾、このような人々の存在には周囲の人々がこのような行動に感謝することが有効である²⁾ことが知られている。このような献身的な関与はもちろん、地域に資する協力的行動への感謝もまた、地域への肯定的な態度から育まれるであろうと考えられる。既往研究においても、居住地域への愛着が強いほど地域活動に参加する、行政への信頼が高くなるなどの傾向が示されている^{3,4)}。

地域愛着の醸成に影響を及ぼす規定因については、年齢や居住年数などの個人属性の他、地域に存在する慣習・祭事や、治安・行政サービスといった社会的な環境、立地している施設や手に入る商品、自然環境といった物質的な環境への主観的評価などの諸要素が地域愛着に影響を及ぼしうる可能性が示唆されている⁵⁾。

筆者らの既往研究⁶⁾では、地域愛着への規定因として「風土との関わり」の重要性を指摘し、個人が地域に内在する種々の地物や風景等を見たり触れたり眺めたりす

る機会（＝地域風土との接触機会）が多いほど、地域愛着が強いであろうという仮説を検証した。

萩原ら⁷⁾は、移動中の交通手段の違いによって、「風土との接触量」に生じる違いについて検証し、徒歩や自転車など速度が遅く短距離の移動が多い場合は居住する地域の地域風土との接触量が多い一方で、自動車や鉄道など速度が速く長距離の移動が多い場合は車の利用は風土との接触量を低下させる傾向があることを示している。

このように、これまでに交通行動の差異による地域風土との接触量の差異、あるいは地域風土との接触による地域愛着醸成の差異についてはそれぞれ示されているものの、交通行動と地域愛着の関係については直接的には示されていない。地域風土接触量が変化してから地域愛着醸成程度の変化が導かれるには時間がかかることが指摘されており⁸⁾、既居住者を対象として調査をする場合、被験者の地域愛着は長期間に蓄積された風土接触により醸成されたものであり、短期間の行動の変化では変容しにくいことが一因ではないかと考えられる。つまり、当該地域への転入者については、転入前に当該地域への接触がほとんどなく、その程度が同じであると想定されるなら、転入後の風土接触量が当該地域への地域愛着により強い影響を及ぼすのではないかと考えられる。以上を

踏まえて、本研究では以下の仮説を掲げた。

仮説1：転入後に自動車・鉄道の利用割合が低い人ほど地域愛着が低く、徒歩・自転車の利用割合が高い人ほど地域愛着が高い

さて、先述したとおり、自動車や鉄道などの移動が多い人は地域風土と接触する機会が少なく、地域愛着の醸成程度が低下してしまう可能性が指摘されている。利用する交通手段が地域愛着醸成にこのような方向に影響を及ぼすのは、居住地域内の移動に複数の交通手段を用いることができるような地域であると考えられる。

しかしながら、自動車を用いないと地域内の移動が困難であるような地域においては、自動車を用いることができない状況が、逆に地域風土との接触を制約する条件となってしまうとも想定される。例えば、地方都市郊外部の居住者など、自動車を利用しないと生活に必要な諸活動が著しく制限されるような地域では、「自動車を使えない」人は地域風土との接触機会が少なくなってしまうと考えられる。すなわち、自動車を所有しているが環境や健康に及ぼす影響などを考慮して利用しない人、あるいは自動車利用の必要性を感じておらず実際に所有していない人（積極的自動車非利用者）と、居住地域の生活環境の制約などから自動車を利用したくとも、身体的・経済的状况などから自動車を利用できない人（消極的自動車非利用者）とでは、おなじ「自動車非利用者」でも地域風土との接触機会が異なり、地域愛着醸成の効果も異なると考えられる。

国内の地方都市では、商業施設の郊外化・大規模化による買い物難民の発生などに示される高齢者や、若者・短期居住者など消極的自動車非利用者が多数存在している。このような消極的自動車非利用者のうち、本研究で着目したいのは大学生である。近年、大都市圏の一部の大学で都心のキャンパスに移転・増設するなどの動きがみられるものの、郊外に立地している大学は多い。特に規模の大きい大学では、用地確保などの観点から郊外部にキャンパスを所有している大学が多い。しかしながら、自動車の保有には多額の費用が必要であり、経済状況等から自動車の維持が困難である学生も少なくないであろう。そのような学生は自転車や徒歩で通学するためにキャンパスの近くに居住することが多いと想定され、さらに社会的活動の機会を制限することにつながっているのではないかと懸念される。そして、そのような地域での活動機会が減少することによって、当該地域への愛着醸成にも影響を及ぼすと考えられる。以上を踏まえ、本研究では以下の仮説を掲げた。

仮説2：地方都市郊外部に居住する消極的自動車非利

用者は、自動車利用者、あるいは積極的自動車非利用者よりも地域愛着の程度が低い

本研究では、転入者を対象にアンケート調査を実施し上記の仮説を検証することとした。

2. 調査

(1) 調査の概要

本研究では山口県宇部市に転入届を提出した転入者を対象としてアンケート調査を実施した。また、大学生については転入届を提出せずに居住している可能性が高いため、別途調査を実施した。

まず、2010年11月に宇部市の転入者を対象とした調査を実施した。同年6月から9月の間に宇部市に転入届を提出した600世帯の世帯主宛に郵送で配布・回収を行った。有効回答数は206人で、回収率は34.3%であった。回答者206人のうち、男性は127名（62.0%）、女性は78名（38.0%）、不明1名であった。回答者の年齢は、平均41.01歳、標準偏差16.591歳、最低19歳、最高93歳であった。

大学生対象の調査は、山口大学工学部で実施した。山口大学工学部では、1年次は市外に位置する別のキャンパスに所属し、2年次から宇部市にあるキャンパスに所属する。このため、宇部市で生活するのは2年次以降である。1年次所属キャンパスと宇部市との都市間交通が充実しておらず、2年進学時に宇部市に転入する学生が多い。このため、工学部の2年生を対象としてアンケート調査を実施した。2年次から所属するキャンパスは市街地から3.5kmほど離れた台地に立地している。周辺は住宅地であり、近隣店舗も少ない。学生の多くが自動車を保有しているが、自動車を保有していない学生も半数近くおり、このような学生が自動車の消極的非利用者となっていると考えられる。調査対象は工学部社会建設工学科、感性デザイン工学科の2年生であり、2010年7月に実施した。社会建設工学科80人中78名、感性デザイン工学科70人中68名、合計146名から回答が得られ、回収率は97.3%であった。回答者146人のうち、男性は119名（82.6%）、女性は25名（17.4%）、不明2名であった。回答者の年齢は、平均19.73歳、標準偏差0.928歳、最低18歳、最高23歳であった。

(2) 調査項目

調査項目は、日常の交通行動、宇部市への意識、個人属性である。以下、各項目について述べる。

a) 日常の交通行動

自動車・鉄道・バスを用いた外出回数、ならびに自転

車のみ・徒歩のみ外出回数について、平日の場合・休日の場合のそれぞれについて尋ねた。回答結果から各交通手段のひと月あたりの交通生成量と分担率を算出し用いた。

b) 宇部市への愛着（選好）に関する調査項目

地域愛着の測定項目として、既往研究⁹⁾によって短期に醸成されると指摘されている地域愛着（選好）を用いた。これは、当該地域に対する個人的な「選好」（好き嫌い）の程度を意味する地域愛着の一要素である。地域愛着の構成尺度として、他に当該地域を大切に思い、愛着を感じ、住み続けたいと感じる、という要素を意味する地域愛着（感情）、当該地域の永続を願う愛着要素である、地域愛着（持続願望）があるが、これらの愛着要素は長期間に醸成されることが示されており、今回の調査は転入後間もない被験者を対象とするため省いた。

本研究では、地域愛着（選好）を構成する質問項目のうち「宇部市に、お気に入りの場所がある」「宇部市が、好きだ」「宇部市では、リラックスできる」という質問を用いた。それぞれ、「とてもそう思う」と「全くそう思わない」を両端とする5件法で尋ねた。

c) 個人属性に関する調査項目

個人属性について以下の項目を尋ねた：年齢・性別・自動車保有の有無・自転車保有の有無

3. 結果

(1) 交通分担率の算出

まず、両調査から得られた結果をもとに宇部市の一般転入者と大学生の交通分担率をそれぞれ算出した。その結果を表1に示す。一般転入者の自動車分担率は65.7%、学生の自動車分担率は28.9%であった。

(2) 転入者の地域愛着に交通行動が及ぼす影響について

転入後の交通行動が転入者の地域意識に影響を与えるという仮説を検証するため、一般転入者の調査結果を用いて、交通手段別外出割合と地域愛着（選好）の相関分析を行った。

結果を表2示す。自動車を用いた外出の割合と宇部市への愛着（選好）の各項目が統計的に負の相関を示す一方、徒歩についてはいずれも有意に正の相関を示した。これは、1. で措定した仮説を部分的に支持するものであり、自動車による外出の割合が多い人ほど地域愛着（選好）が低く、宇部市にお気に入りの場所を見出しづらくなったり、好きでなくなったり、リラックスできなくなったりする、という傾向を示す結果である。一方、徒歩については逆の効果があると考えられる。また、自

動車保有が地域愛着（選好）に及ぼす影響について、自動車保有有無別の各項目の平均値を比較した。図1に示される通り、いずれも非保有者において平均値が高く、お気に入りの場所があるかどうか、及び市への好意度についてはこの差が統計的に有意であった。

(3) 学生の自動車利用の状況と交通行動が地域愛着に及ぼす影響について

大学生を対象とした調査からは、まず被験者の居住地と自動車の利用状況について調査した。被験者の通学時間は平均 9.4 分で、89%が大学から徒歩 15 分以内の範囲に居住していた。自動車の保有率は 41%であった。

表1 宇部市転入者交通分担率

	2010 年転入者(%)		2006 年調査	
	一般	学生	平日	休日
自動車	65.7	28.9	80.0	80.5
鉄道	2.6	2.0	2.4	2.4
バス	4.7	0.4		
自転車	11.9	43.1	6.9	7.1
徒歩	15.1	20.9	5.1	5.7
その他	—	—	5.6	6.7
合計	100.0	100.0	100.00	100.00

※2006 年調査は宇部市南部地域で実施した OD 調査⁹⁾

表2 交通手段別外出割合と地域愛着（選好）の相関分析（一般転入者）

各交通手段 外出割合 n=199		宇部市にお気に入りの場所 がある	宇部市が好き	宇部市は リラックス できる
自動車	r	-.209**	-.201**	-.142*
	p	.004	.011	.046
鉄道	r	-.119	-.048	-.055
	p	.095	.496	.440
バス	r	.119	.066	.051
	p	.095	.353	.476
自転車のみ	r	.103	.074	.037
	p	.149	.297	.607
徒歩のみ	r	.186**	.182*	.173*
	p	.008	.010	.015

r=相関係数, p=r の p 値, n=サンプル数 *p<.05, **p<.01

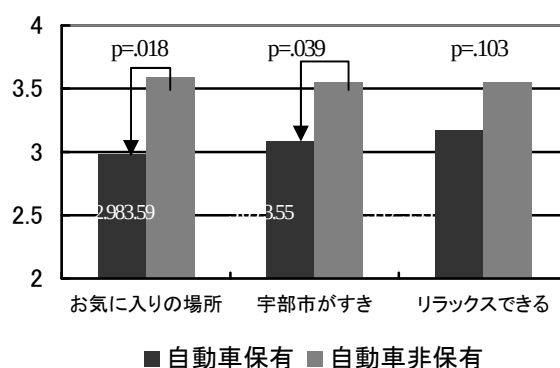


図1 自動車保有有無別転入者の宇部市への意識（一般転入者）

表3 交通手段別外出割合と地域愛着（選好）の相関分析
（学生）

各交通手段 外出割合 n=136		宇部市にお気 に入りの場所 がある	宇部市が 好き	宇部市は リラックス できる
自動車	r	.074	.221*	.150
	p	.394	.010	.081
鉄道	r	-.118	-.125	-.152
	p	.170	.149	.077
バス	r	.134	.016	.099
	p	.120	.852	.251
自転車のみ	r	-.071	-.199*	-.132
	p	.414	.020	.127
徒歩のみ	r	.037	.048	.028
	p	.669	.582	.743

r=相関係数, p=のp値, n=サンプル数 *p<.05, **p<.01

次に、一般転入者と同様に交通手段別外出割合と宇部市への意識の相関分析を行った。その結果を表3に示す。この結果、「宇部市が好き」の項目について、自動車を利用した外出の割合が正に、自転車などのみの外出の割合が負に、それぞれ統計的に有意な相関を示した。これは、既往研究で述べられており、一般転入者の調査の結果からも示された交通行動が地域愛着に及ぼす影響と逆の方向である。

(4) 自動車非利用の積極性が地域愛着に及ぼす影響について

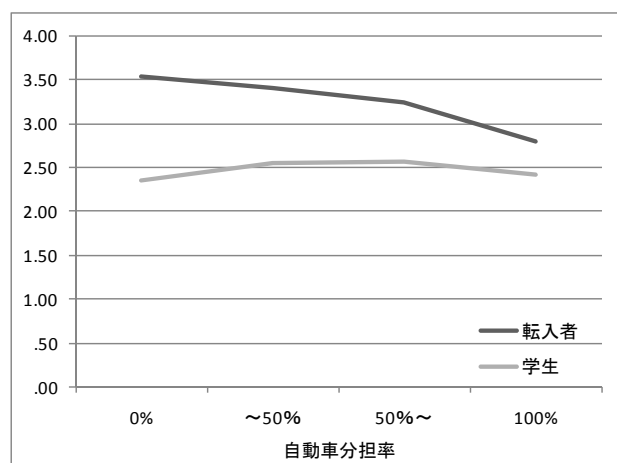
大学生の被験者において、自動車を使う割合が高いほど地域愛着（選好）が高く、自転車のみを使う外出の割合が高いほど地域愛着（選好）が低くなる理由として、仮説2で述べたとおり、学生には消極的な自動車非利用者が多く地域愛着が低くなったと考えられる。

一般利用者、学生の被験者の自動車分担率の分布を表4に示す。一般居住者では、45%が自動車分担率100%、自動車を利用していない被験者は17%であるのに対し、学生は自動車を全く利用しない被験者が43%であった。表4に示した分担率の分類毎の、地域愛着（選好）の各項目の平均値を図2に示す。

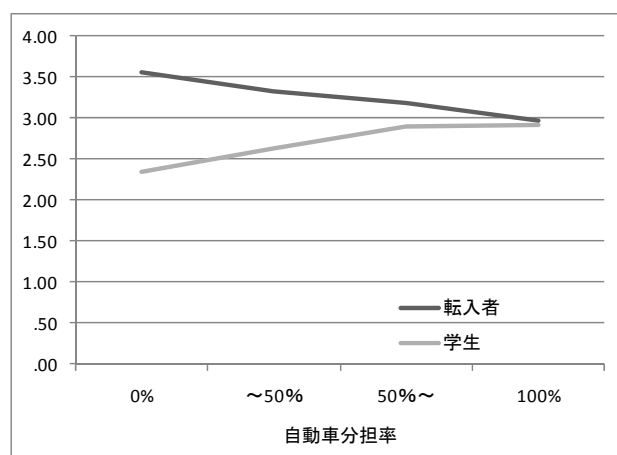
まず、いずれの項目についても、転入者は自動車分担

表4 自動車分担率の分布

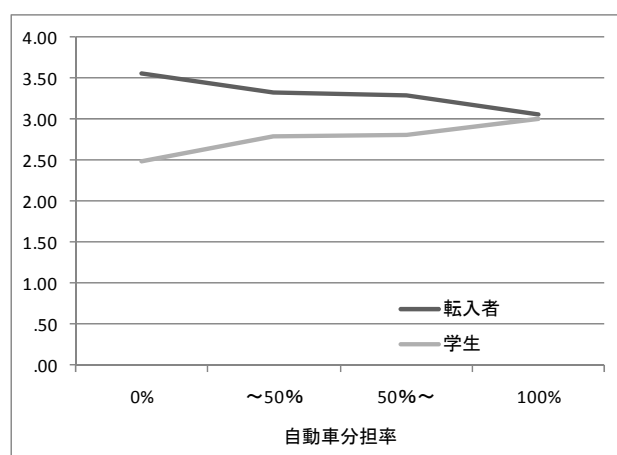
自動車外出割合	一般居住者		学生	
	n	%	n	%
0%	31	17	63	43
1~50%	25	14	48	33
51~%	45	24	23	16
100%	82	45	12	8
合計	183	100	146	100



「宇部市にお気に入りの場所がある」



「宇部市が好き」



「宇部市はリラックスできる」

図2 地域愛着（選好）各項目の自動車利用状況別回答平均値

率が0%の被験者の回答が最も高く、自動車分担率の増加につれて回答値が低下する傾向が示された。学生については、逆の傾向が示された。学生について、自動車分担率が0%の学生と少しでも自動車を使っているそれ以外の学生との回答の平均値の差を検定したところ、「宇部市が好き」「宇部市はリラックスできる」の各項目に

においてこの差が統計的に有意であった。また、一般転入者と学生の自動車分担率が0%の被験者について、回答値の差を検定したところ、全ての項目についてこの差が統計的に有意であった。また、自動車分担率が100%の被験者については、転入者と学生の回答値の間に有意な差はなかった。

この結果は、学生が自動車を利用できれば一般の居住者と同様の地域風土との接触機会が得られるものの、自動車を利用できないことで逆に地域風土との接触機会を逸している可能性を示唆するものであり、仮説2を支持する結果であると考えられる。

4. おわりに

本研究では、転入者に対するアンケート調査を用い、交通行動が地域愛着に及ぼす影響、ならびに自動車非利用者の積極性が地域愛着醸成に及ぼす影響について検証した。

その結果、転入者調査のデータからは、自動車を利用した外出が多い被験者ほど地域愛着（選好）が低く、徒歩での外出が多い被験者ほど地域愛着（選好）が高いという、仮説を支持する結果が得られた。

また、交通不便地域に居住する学生の調査と一般の転入者の調査の結果を比較し、消極的自動車非利用者は、自動車利用者、あるいは積極的自動車非利用者よりも地域愛着の程度が低いという仮説を支持する結果が得られた。自動車の消極的非利用者は、自動車の利用による地域風土との接触量の低下よりも、自動車が利用できないことによる地域風土との接触機会の減少に大きな影響を受け、地域愛着が低くなったと考えられる。

自動車利用が可能であるか否かで活動機会が制約される地域は、自動車利用者と非利用者の移動格差が存在す

ると考えられる。このような地域では、徒歩や自転車での活動機会を増加するとともに、カーシェアリングの導入など自動車利用機会を提供するような施策が求められると考えられる。

参考文献

- 1) 羽鳥剛史, 藤井聡, 住永哲史: “地域カリスマ”の活力に関する解釈学的研究: インタビューを通じた「観光カリスマ」の実践描写, 土木技術者実践論文集, 1, pp. 122-136, 2010.
- 2) 藤井聡, 松山公紀: 「まちづくり問題」に関する進化論的検討(2) —利他的行動と感謝の創発に関する進化シミュレーション分析と実証分析, 土木計画学研究・講演集 vol.32, 2005.
- 3) 鈴木春菜, 藤井聡: 地域愛着が地域への協力的行動に及ぼす影響に関する研究, 土木計画学研究・論文集, 土木学会土木計画学研究委員会, 25(2), pp. 357-362, 2008.
- 4) 引地博之, 青木俊明, 大淵憲一: 地域に対する協力的行動の要因: 地域に対する評価と愛着の効果, 日本社会心理学会第48回大会発表論文集, pp.456-457, 2007.
- 5) Brown, G., Brown, B. & Perkins, D.: New housing as neighborhood revitalization —place attachment and confidence among residents—, Environmental and behavior, vol.36 No.6, pp.749-775, 2004.
- 6) 鈴木春菜, 藤井聡: 「地域風土」への移動途上接触が「地域愛着」に及ぼす影響に関する研究, 土木学会論文集D, 土木学会, Vol.64, No. 2, pp.179-189, 2008.
- 7) 萩原剛, 藤井聡: 交通行動が地域愛着に与える影響に関する分析, 土木計画学研究・講演集, 2005.
- 8) 山口大学: 「宇部市における環境負荷低減に向けた公共交通機関利用促進策」報告書, 宇部市委託研究, 2007