

# 京都縦貫道供用効果に対する 地域事業者の認識について ～ストック効果のストーリー化に向けて～

板倉 信一郎<sup>1</sup>・辻 寛<sup>2</sup>

<sup>1</sup>正会員 大阪大学教授 COテ<sup>®</sup>ザ<sup>®</sup>インセンタ<sup>®</sup> (〒560-0043 大阪府豊中市待兼山1-16)

E-mail:itakura@cscd.osaka-u.ac.jp

<sup>2</sup>非会員 大阪大学特任助教 COテ<sup>®</sup>ザ<sup>®</sup>インセンタ<sup>®</sup> (〒560-0043 大阪府豊中市待兼山1-16)

E-mail:tsuji@cscd.osaka-u.ac.jp

道路の整備効果については、従来、時間節約効果等の主要3便益の定量的把握を主として研究がなされてきた。一方で、その道路が供用されることで、地域に具体的にどのような効果をもたらされるのか、それを地域住民に分かりやすく伝えて行く手段としてのストーリー化の方法については十分に知見が得られているとは言いがたい。本稿ではその知見を得る研究の一環として行った、事業者向けアンケート調査で得られたコメントについて簡単な分析を交え紹介する。

**Key Words** : . narrative, questionnaire survey, analysis of public attitude, stock effects of highway

## 1. はじめに

### (1) スtock効果の把握に関する問題意識

近年、道路行政関係者の間では、道路整備のストック効果を国民に広く理解してもらう方法として、事例収集が再注目されている。この背景には、道路の整備効果を現す際に用いられる時間節約効果等の貨幣換算値が、国民の実感につながりにくいことがある。行政の意思決定に際しては、他のプロジェクトとの比較が容易な費用便益分析が便利であり、そこで用いられている直接便益の中でも時間節約効果が大きな位置を占めている。しかし地域の利用者にとって見れば、B/Cが2を越えているからとか、時間節約効果が年間20億円あるからといって利用を決めたり、効果を感じたりするわけではないのである。

定量的に把握しようとするれば便益の発生源で押さえるべきかもしれないが、地域に住む人々に理解してもらうには、彼らにどのような形で効果をもたらされるのかを伝えなければならない。これらは利用者が自ら新しい道路を活用して実感することもあるし、他からの情報で認識を変えることもある。そして、いかに定量的な方法で将来交通量を予測しようとも、利用者が効果を「我が事」として認識しなければ実績交通量には反映されないのである。さらに実績交通量に反映されなければ、経済学的見地からは便益は発生しないことになる。

逆に、その道路が使い勝手のいい、役に立つ道路であるとの認識が地域の利用者の間で広がっていけば、実績交通量は次第に増加していくであろう。道路整備のストック効果を、地域の人々に分かりやすく伝えることは長期的には極めて重要である。

### (2) 人々の腑に落ちるストーリーを

このストック効果を地域の人々に分かりやすく伝え、「我が事」として認識してもらうためにはどうすればいいであろうか？ 実際にその地域で人々が体験、実感した数々のエピソードを収集し、人々の腑に落ちるストーリーとしてまとめ上げ、人々に還元して行くしかないのではないかと。ここでいう腑に落ちるストーリーは、その人の住んでいる地域、経験、従事している仕事によっても異なってくるかもしれない。例えば、昔、京都まで運転していたバスが積雪通行止めになって車中で夜を明かしたベテラン運転手の昔話に思いをはせながら、高速バスで京都で下宿している大学生の息子の様子を見に行くご婦人もいるだろう。京都南部の得意先を回るのに滞在時間を長くできて成約数が増えた営業マンの話にヒントを見出す運送業者もいるかもしれない。逆にマイナスの効果が出ているというエピソードもあるかもしれないが、それへの対処法も含め、数多くのストーリーを提供し、地域の人々の間で共有し合うところから、道路のよりよい使い方を見出すことができるのではないかと。

このような認識の下、筆者らは、国土交通省近畿地方整備局の協力を得ながら、近年供用された京都縦貫道、近畿道紀勢線におけるストック効果のストーリー化に関する研究に着手したところである。

本稿は、そのうち、京都縦貫道における事業者へのインタビュー調査の過程で派生した事業者アンケートの結果を基に、京都縦貫道の整備効果について、地域の事業者がどのような認識を持っているかについて把握し、とりまとめたものである。

## 2. 京都縦貫道の概要

京都縦貫道は、京都府宮津市から大山崎町に至る全長 93.5km の高規格幹線道路である。1988年に国道9号老ノ坂峠付近の渋滞解消を目的として沓掛IC～亀岡IC間が開通したのが最初で、その後約30年にわたって整備が続けられ、2015年7月の京丹波わちIC～丹波IC間の開通により全線供用となった。宮津天橋立ICで鳥取豊岡宮津自動

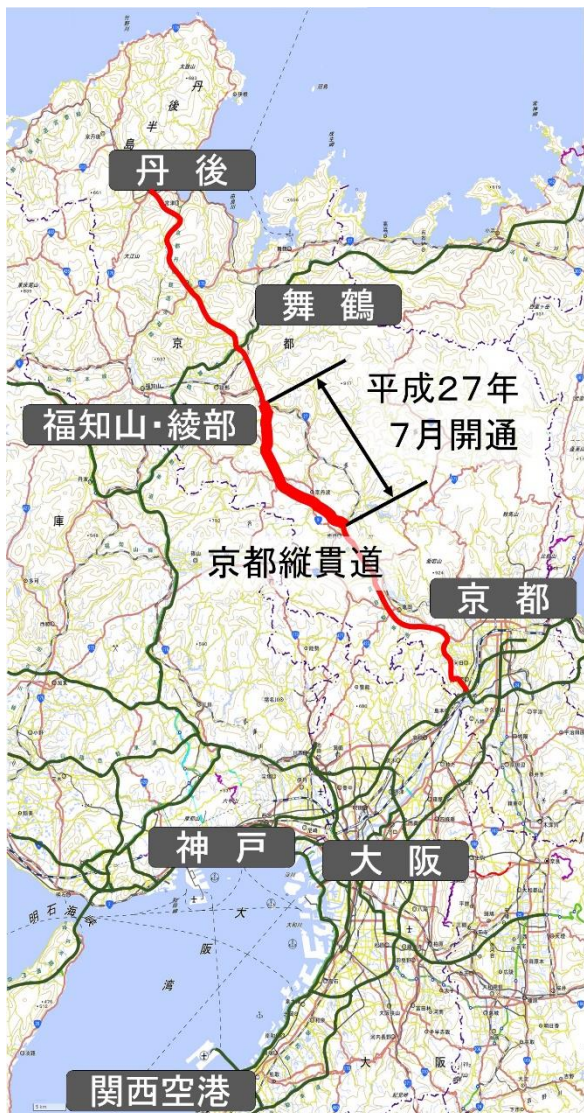


図-1 京都縦貫道位置図

車道（宮津天橋立IC～与謝天橋立IC間供用中）、綾部JCTで舞鶴若狭自動車道、大山崎JCT・ICで名神高速、京滋バイパスと接続してネットワークを形成している。京都市と京都府北部の主要都市の間の連絡については、宮津市とは直結、綾部市、福知山市、舞鶴市とは舞鶴若狭道を通じて接続することとなる（図-1）。今回の京丹波わちIC～丹波IC間の供用により、例えば舞鶴港～京都市役所間の所要時間は108分から93分へと15分短縮<sup>1)</sup>、全線未供用時と全線供用後の比較では宮津～京都間は180分から90分へと短縮<sup>2)</sup>されている。なお、福知山河川国道事務所の試算によると、企業立地による経済波及効果は約710億円<sup>3)</sup>とされている。

## 3. 研究の全体構想とアンケートの位置づけ

本研究の全体構想は供用後の京都縦貫道路沿線地域における住民の道路に対する意識や生活の変化を、インタビューや参与観察、アンケート調査等によって包括的かつ長期的に記録し、そこから道路の整備効果を象徴するエピソードを抽出し、人びとの腑に落ちるストーリーとして提示することを試みるものである。さらには、これを用いた意見交換を今後、継続的に行うことができれば、長期的には地域の住民、企業や行政に携わる人々が、道路の活用の仕方を考え、より効果的な使い方や施策を講じていくことが可能になると期待している（図-2）。

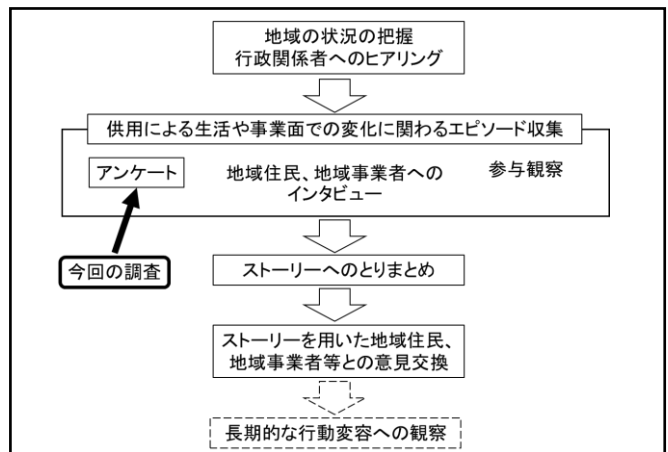


図-2 研究の全体構想

昨年度はまず手始めとして、舞鶴市の建設、企画、商工部門の担当者にヒアリング、討議した上で、舞鶴市内、宮津市内のいくつかの事業者に、京都縦貫道の整備によって、事業環境や生活上の変化についてインタビューした。その過程で、京都北都信用金庫（本社：宮津市）から、詳細な地域の景気動向に関する調査結果をご教示いただくことができた。さらに、定期的に約600の顧客とのコミュニケーションをとっているため、その機会を活

用した簡単なアンケート等であれば協力できるとのご提案をいただいた。

インタビューだけでは多くのエピソードを収集するには時間を要すること、ご提案いただいた京都北都信用金庫が、顧客との緊密なコミュニケーションを常日頃から行っており、幅広い業種の方から率直な意見を伺うにはいい機会と考え、アンケートをお願いすることとした。

アンケートによって得られる情報は、今後も行う半構造化インタビューの際の質問の仕方や、参与観察の視点設定に際しても、大いに参考になるものと考えている。

#### 4. 今回の調査の概要

京都北都信用金庫（以下「信金」と記す）は、宮津市、舞鶴市、福知山市、綾部市を中心とした京都府北部、福井県の一部、兵庫県の一部において中小企業や個人を対象に金融を行っている非営利組織である。今回のアンケートは、顧客向けの景気動向調査資料に同封し 2016 年 6 月、570 社に対して配布された。質問に際しては、特定の金融機関の顧客ということもあり、企業名等の記入をお願いすることができなかったが、信金からいただいた情報では表-1、表-2 のような配布先となっている。

表-1 配布地域別配布数

配布地域	配布数
丹後地域	207
福知山・綾部地区	218
舞鶴地区	145
計	570

表-2 業種別配布数

業種	配布数
製造業	142
卸売業	57
小売業	142
サービス業	97
建設業	103
不動産業	29
計	570

アンケートは、特定の仮説検証や定量的把握よりも、京都縦貫道の供用に対してどのような印象を持っているかという全般的把握を目的に設計しており、設問Ⅰで京都縦貫の整備による回答者の事業環境上の変化、設問Ⅱで地域活性化への影響、設問Ⅲで生活面で実感したことについて質問を構成、最後に回答者の業種を記入してもらうようにしており、A4 用紙裏表で完結させている（図-3）。

回答票は信金を通じて回収されたが、回収数は 533 通、回収率は 94% と極めて高率であり、しかも記述欄への回答数が 291 通と半数を超えているのが特徴的である。業種についての記入回答数は、309、表-2 に示す配布数による分布割合と 2% 程度しか違っていなかった（表-3）。

今回のアンケートでは会社名を記入してもらわないこととしたため、地域の特定ができなかったが、記述回答欄から概ねの地域を割り出すことが可能な回答があった

設問Ⅰ 京都縦貫道が全通して貴社の事業環境面で何か変がありましたか？あるいはありそうですか？以下の1～5の中からお選び番号を○でお困みください。

1. 大いにプラスになった(なりそう)
2. 少しプラスになった(なりそう)
3. 変わらない
4. 少しマイナスになった(なりそう)
5. 大いにマイナスになった(なりそう)

・それは具体的にどのような変化でしょうか？お感じになったままで結構ですので、できるだけご記入ください(以下同様です)。

・それに対してどのように対応されましたか、あるいは対応されようとお考えですか

・それに関して、行政機関等にご要望されることがありましたらお聞かせください

設問Ⅱ 京都縦貫道は貴社の事業展開地域の活性化に役立つと感じますか？以下の1～5の中からお選び番号を○でお困みください。

1. 大いに期待する
2. 少し期待する
3. わからない
4. あまり期待しない
5. 全然期待しない

・それはどのような理由でお感じになっていますか？お感じになったままで結構ですので、できるだけご記入ください(以下同様です)。

・貴社以外の方も含め、地域全体として、地域の活性化に向けて京都縦貫道をどのように活用していけばよいとお考えでしょうか？

・それに関して、行政機関等にご要望されることがありましたらお聞かせください

設問Ⅲ 最近、京都縦貫道が全通したことについて周りの方から聞いたことや、生活面も含めて実感したこと等があればお聞かせください。お感じになったままで結構ですので、できるだけご記入ください。

図-3 アンケート設問

表-3 業種回答数

業種	配布数	構成比	業種回答数	構成比
製造業	142	0.25	78	0.25
卸売業	57	0.10	30	0.10
小売業	142	0.25	74	0.24
サービス業	97	0.17	47	0.15
建設業	103	0.18	61	0.20
不動産業	29	0.05	19	0.06
計	570	1.00	309	1.00

ため、それに基づき集計した。配布数による分布割合と比べると、地域が判明した回答数の中の分布割合は、福知山綾部地域でやや少なく、他の2地域でやや多かったが、大きな偏りがあったとは考えていない（表-4）。

また、設問Ⅰ（アンケート表面）には記述欄まできちんと回答しているにも関わらず、設問Ⅱ、Ⅲ（裏面）は選択肢も含めて無回答というものが100通近くあったのが特徴的であった。しかし、コメント記述欄の数が全部で7つあったにも関わらず延べ891、約29000字のコメントをいただいたことになり、極めて豊富なデータを得



ることができたと感じている。

表-4 地域が判明しているアンケート数

	配布数	構成比	地域判明数	構成比
丹後	207	0.36	40	0.38
福知山綾部	218	0.38	36	0.34
舞鶴	145	0.25	30	0.28
合計	570	1.00	106	1.00

## 5. 分析とコメントの紹介

### (1) 選択肢回答の分析

選択肢回答は、回答者におおまかな印象を聞いているものである。設問 I で、事業環境上におおいにプラス、少しプラス、±0、少しマイナス、おおいにマイナスを、設問 II では、地域活性化上で同様の選択肢から選ばせている。仮に大いにプラスから大いにマイナスに向けて、+2, +1, 0, -1, -2 と配点していくと、平均値は事業環境上で+0.3、地域活性化上で+0.32 であった。このスコアが 0 よりも大きければ、事業者は総じて道路整備効果を感じていると解釈できる。これを業種別に見ると、小売業+0.08, +0.15, 卸売業+0.14, +0.28 に対し、不動産業 0.53, 0.61, サービス業 0.46, 0.46, 製造業 0.4, 0.49 と評価が高かった(表-5)。

表-5 業種別の選択肢回答状況

設問 I	製造	卸売	小売	サービ	建設	不動	無記	合計	
事業環境上	4	1	3	7	6	2	15	38	
おおいに+	26	7	14	12	12	6	43	120	
少し+	46	17	46	23	42	11	141	326	
±0	1	3	6	3			8	21	
少し-	1	1	4	1			3	10	
おおいに-	78	29	73	46	60	19	210	515	
計(無記入除く)	0.40	0.14	0.08	0.46	0.40	0.53	0.28	0.30	
スコア(//)		1	1	1	1		14	18	
無記入	78	30	74	47	61	19	224	533	
計(無記入含)	設問 II	製造	卸売	小売	サービ	建設	不動	無記	合計
地域活性化上	10	3	11	8	4	4	6	46	
おおいに+	31	9	17	18	23	7	20	125	
少し+	23	12	20	10	22	4	29	120	
±0	8	3	18	7	8	2	15	61	
少し-	3	2	5	3	1	1	4	19	
おおいに-	75	29	71	46	58	18	74	371	
計(無記入除く)	0.49	0.28	0.15	0.46	0.36	0.61	0.12	0.32	
スコア(//)	3	1	3	1	3	1	150	162	
無記入	78	30	74	47	61	19	224	533	
計(無記入含)									

また、地域別に同様に配点を行うと、福知山・綾部が設問 I, II の順に 0, -0, 36, 舞鶴が+0.20, +0.64, 丹後地域が+0.87, +0.77 と顕著な差があった(表-6)。これについては、後述の記述欄の分析からも分かるが、今回の供用区間と地域の位置関係、ひいては時間短縮効果の大小が大きく影響していると思われる。福知山・綾部地区の事業者のコメントなどからも、この地区が丹後地域

や舞鶴地区に比べて京都市への速達性において相対的に地位が低下しているとの認識を持っていることが分かる。

表-6 地域別の選択肢回答状況

設問 I	福・綾	舞鶴	丹後	不明	合計	
事業環境上	3	2	9	24	38	
おおいに+	3	7	17	93	120	
少し+	23	17	10	276	326	
±0	3	3	2	13	21	
少し-	3	1	0	6	10	
おおいに-	35	30	38	412	515	
計(無記入除く)	0.00	0.20	0.87	0.28	0.30	
スコア(//)	1		2	15	18	
無記入	36	30	40	427	533	
計(無記入含)	設問 II	福・綾	舞鶴	丹後	不明	合計
地域活性化上	2	7	6	31	46	
おおいに+	7	11	15	92	125	
少し+	5	4	5	106	120	
±0	15	5	4	37	61	
少し-	4	1	0	14	19	
おおいに-	33	28	30	280	371	
計(無記入除く)	-0.36	0.64	0.77	0.32	0.32	
スコア(//)	3	2	10	147	162	
無記入	36	30	40	427	533	
計(無記入含)						

### (2) 記述回答の分析

記述回答の分析に際しては、891 の記述に対して、その趣旨を端的に表す言葉を見出しとして付けながら、その見出し語と記述の内容間を相互に行き来しながら見出し語を集約していった。結果として表-7 のようになっている。なお、コメントに対する見出し語は、1 つには限定していない。たとえば、「年に数回、京都市内への出張があり、短時間で行けるのでたすかります。又、観光入込客数も少し増えていますし、京都市内の仕事ができる可能性ができました。」のようなコメントに対しては、最終的に「時間短縮」「観光客増加」「販路拡大」の 3 つの見出しを残している。

以後の記述においては、全体的把握のために、分類、集計を行っているが、必ずしも集計された数が意味をなすとは限らないことに注意しておく必要がある。例えば、貴社の事業環境面で何か変化があったかという設問に対してコメントを頂いたのは 213 社であるが、裏を返せば 357 社は無回答であり、その中には京都縦貫道の供用が回答者にとって「無関係」「変化ない」「影響少ない」「分からない」と考えて記入していない者も数多く含まれると思われるからである。したがって、以後の分析は、中立以外のコメントの傾向を把握し、今後、エピソードからいくつかのストーリーを作っていくための概念形成のための作業であることに注意されたい。

以後、アンケートの記述回答欄毎に概観していく。なお、アルファベットの A~M は表-7 に付記しているもので、その直後にある数字は区分毎の概数である。

表-7 コメントに付与した主な見出し語

	評価に関するもの			対応に関するもの (要望、提案含む)
	肯定的	中立	否定的	
道路の利用に関する見出し	A 時間短縮 アクセス向上 快適		F 時間短縮少ない 不便	I 道路整備・延伸 アクセス向上策 4車化 通行料割引(高い)
地域の状況に関する見出し	B 広域化 交流増加 観光客増加 交通量増		G 素通りされる 日帰り化 沈滞化 交通量減 もともと地域に 魅力がない	J 魅力増 地域資源発掘 観光客増加策
企業活動に関する見出し	C 売上増加 販路拡大		H 売上減少 競争激化	K サービス向上 商品充実 雇用増
行政、地域活性化に関する見出し(道路関係除く)		D 生かし次第 ブライあり		L 連携強化 情報発信 イベント開催 行政の支援・高度化 企業誘致 施設整備 地域振興 補助金
その他		E 無関係 変化ない 影響少ない 分からない		M 特になし 対応できない 打つ手なし

a) 設問 I 事業環境上の変化

コメント総数 213 のうち、A 約 80、B 約 50、C 約 50 などが肯定的なコメントの内容となっている。一方で E が約 40、否定的なコメントとして H が約 20 あった。また、G など京都縦貫道全線供用により他地域と比較して不利になることを懸念するコメントが約 10 あった。肯定的なコメントの例としては

A 「時間短縮」

・京都市内の取引先が大半を占めているので移動時間の短縮につながったのが大きい(業種不明)

B 「観光客増加」

・青果物卸売業をしているので、取引先である飲食業(特にホテル関係)の注文が行楽シーズン(GW等)の週末の量が比較的增加したように思える(卸売業)

C 「販路拡大」

・京都縦貫道が出来た事で客先周り件数が増えたり1社当りの訪問時間が伸び、より濃いうちあわせが出来るようになり受注拡大に貢献している(製造業:機械金属)

E 「無関係」

・京都市方面の取引先が皆無に等しいため(製造業:一般機械器具)

否定的なコメントとしては

H 「競争激化」

・物流が発達すれば外部の大手同業者の流入が一層激しくなる。地元零細にとって歯止めをかける手立てがない。一方消費者は、簡単に都心(及びその周辺)の大型商業施設等へ出かけやすくなるので、地元のスーパーや商店街は閑散としている。観光客は増えている

かもしれないが、お金が回っている実感がない(卸売業:食品)

などである。

b) 設問 I 事業環境変化への対応

コメント総数 104 のうち、高速道路を活用してさらに C を促進しようとしていると思われるものが約 20、K が約 20 ある一方、M が約 10 あった。

C 「販路拡大」

・京都へ1時間と少しいけるので午前、午後とアポイントが決めやすい。(サービス業:美容室)

K 「サービス向上」では

・天橋立景観条例に基づく店舗改装を実施した。また、観光客の要望に応えるべく駐車場整備(改装工事)を行った。サービスが低下しない様、七日、祭日には人員補強を実施。(不明:小売業の飲食系と推測)

と前向きに捉える事業者がいる一方、

M 「対応できない」

・特に対応する手立てに思いつかない状況です。(小売業:ガソリンスタンド)

M 「打つ手なし」

・今のところ向かえ打つ方策はない。今までの顧客を守るのが精一杯である。(不明)などの声も聞かれる。

c) 設問 I 事業環境変化に対する行政への要望

コメント総数 88 のうち、最も多かったのが道路関係(I)で約 50 あったが、「通行料割引」と「道路整備・延伸」「4車化」「道路復旧」合計がほぼ同数であった。なお、道路復旧についてのコメントがあるのは、アンケート実施当時、与謝半島外周道路の一部が通行止めになっていたことによる。それ以外に L が約 20 あった。

I 「道路整備・延伸」

・京丹後市内への一日もはやい開通。(小売:自動車部品)  
・市内の道路網の整備を早急にしてもらいたい(27号バイパス等)(業種不明)

I 「アクセス向上」

・「長田野」から「京丹波みずほ IC」までの道路の改良。時速 60 キロでスムーズに流れるようにしてほしい。(サービス:税理士事務所)

L 「行政の支援、高度化」「地域振興」については

・建築申請のスピード up おそい。(不動産業)  
・縦貫道というハードなインフラは完成したので地域で根をはり広いネットワークを持っておられる行政機関さまにはソフトの部分に力を入れていただきたい

す. (小売業：貴金属・時計)

の他,

・全通して「追い風が吹いているのでこれをかたちにする. このチャンスをものにする」と耳ざわりのいいことばかりでなくウラ返しの作用もあることをもって市長以下認識しなければならない. 所詮はヒトゴト. (小売業：飲食料品)

といった辛口のコメントもあった.

**d) 設問Ⅱ 地域活性化に役立つ(役立たない)理由**

コメント総数 175 のうち, 役立つ理由としては A 約 40, B 約 50, C が約 10 あった. 一方, 役立たない理由では F 約 10, 道路に起因するものではないが, 「もともと地域に魅力がない」が約 10 あった. この他, E が約 30 あった.

**A 「時間短縮」**

・通常便での出荷が間に合わなかった時最終手段として持込みが出来る. (製造業：織物業)

**B 「観光客増加」**

・観光関連・物流関連事業者を中心に商圈エリアの拡大に伴う観光客等顧客の増加や物流面における効率の改善が図られたと感じる. (建設業)

がある一方,

**F 「不便」**

・福知山の住人としては, 福知山インターとの接続をもっと便利な場所にしてほしい. 京都方面へ行く時に相当回り道になる. (不動産業)

**G 「もともと地域に魅力がない」**

・縦貫道を利用して来たいと思う地域ではないため逆に流出する方が増えるのではと思う. (小売業)

などが見られた. 「地域活性化」という切り口での設問になると, 事業環境面での設問に対し, 全般にやや抽象的な回答が多いように見受けられたが, 「不便」との印象を持った回答においては, 地名を挙げた具体的な指摘が多くみられた.

**e) 設問Ⅱ 京都縦貫道の活用策**

コメント総数 110 のうち, J 約 40, L 約 40 (うち「情報発信」約 20), I 約 20 (「通行料割引」, 「道路整備・延伸」等の合計がほぼ拮抗)であった.

**J 「観光客増加策」**

・海の京都の取組みにより, 京都北部への観光振興が計られています. この期に観光を切り口として各産業共, 何かしらの取組みをすべきではないでしょうか. (サービス業)

**L 「企業誘致」「地域振興」**

・京都市内, 他府県からの観光客(外国人含む)の集客及び企業誘致, 介護・子育て環境などに特化した特色のある町づくりによる人口増加(建設業)

**L 「情報発信」**

・高速道をおりてからの観光地への看板や案内板が少ない. 看板は知っている人に対して表示するものではなく, 他府県の方が初めてお越しになってわかるかです. (小売業：食品)

など, 具体的な提案が多くみられた.

通行料に関しては, 単に料金が安いからという意見も多くみられたが,

**I 「通行料割引」**

・利用客を多くしようとすると高速料がネックになるのでは? 従って所要時間短縮の場合に限られ, 将来高齢化地域になれば高齢者は時間があり, 下道を利用することになる. 大いなる地域活性化は薄かろう. (建設業)

**I 「通行割引」 L 「補助金」**

・京都市内中心の観光から京都府内全体での観光集客を高める為に縦貫道の料金補助等の利用促進. (建設業)

といった, 長期的, 広域的視野からのコメントもあった.

**f) 設問Ⅱ 京都縦貫利用促進に向けた行政への要望**

コメント総数 86 のうち, L 約 30 (うち「行政の高度化」約 10, 「情報発信」約 10) I 約 20 (うち「通行料割引」約 10), J 約 10 であった.

**L 「行政の高度化」**

・行政も一部の人だけでの動きしかみられません. 一日だけのイベントではなくて, もっと継続性をもった事を考えないと人を引きつけることは出来ないと思っています. 行政のやり方は遅いし, 昔くさいです. (サービス業)

・もっとふみ込んだ取り組みをお願いしたい. (取り組み方が淡泊) (サービス業: 宿泊)

など, 踏み込んだ取り組みを求めている者が多く, 「通行料割引」については,

**I 「通行料割引」 L 「イベント」**

- ・1 人を呼び込む施策: 高速道路土日無料化等, イベントの開催
- 2 当地のアピール: 自然, 食べ物等 (建設業)

のように, 他の取組みとセットで語られているものも多く見受けられた.

## g) 設問Ⅲ 生活面での実感

コメント総数 115 のうち、A 約 50, B 約 30 であった。  
否定的な評価としては G 約 10, I 約 10 (「通行料が高い」) であった。

A「時間短縮」では

・近畿道が混雑していれば京都方面より大阪に入れる様になった。又関西空港にも少し時間が短縮できた様である。(製造業)

B「交流増加」では

・子供が京都市内の大学に進学しましたが、行き来が楽です。また、舞鶴の魚料理を食べに来る人が大幅に増えた。(小売業)

がある一方、

G「沈滞化」

・縦貫道が全通して京都・大阪・神戸が近くなり、行楽や買い物を地元でするより都市でする事が多くなったと聞く(特に若年層)。観光・ショッピング等地域の更なる活性化が盛んにならないと若年層の流出の歯止めにならないと思う(労働力不足が更に深刻になる)(製造業：繊維)

G「素通りされる」

・便利になると商売はやりにくくなる。H.W.が出来ると目的地までノンストップで行ってしまうから。(卸売業)

といった懸念も表明されている。

## 6. まとめ、今後の課題

今回は、6月末に回答票を入手後、約1ヵ月という短時間の間にコメントの読み込みを通じて地域の特定や、内容の分類を試行錯誤的に実施したものである。

表-7に示した見出しの付け方、グルーピングについて

は、今回の報告までに適切な手法を見出すには至らず、個人的データ対話作業(直観と試行錯誤)に頼っているところがあり、改善の余地が残っている。また、分類の妥当性を高めるためには、分類の過程を可視化し、複数の研究者によるチェック・討議を導入すべきかもしれない。

今後は、データや見出し付与の精査も行いつつ、このアンケートで得られた情報をもとに、地域におけるインタビューや参与観察を通じて、エピソードを収集し、いくつかのストーリーにまとめて行きたいと考えている。さらに、そのストーリーを地域の方々に提示し、対話を深める過程で、「そういえば…」とか「その話であれば実は…」と言った更なる情報が入ることを期待している。それらを付け加えていく事で、ストーリーは次第に豊かなディテールに富んだ、人々の腑に落ちる話になればと考えている。

謝辞

今回のアンケートは、国土交通省福知山河川国道事務所、舞鶴市役所にご紹介いただいた、京都北都信用金庫様の多大なご協力の下に実施されたものである。ご協力頂いた皆さまに感謝申し上げます。

## 参考文献等

- 1) 国土交通省福知山河川国道事務所 記者発表資料 H28.5. 2 p2
- 2) 京都府道路公社 パンフレット「京都縦貫自動車道」2008.9
- 3) 国土交通省福知山河川国道事務所 記者発表資料 H28.5. 2 p1

(2016. 7. ?? 受付)

RECOGNITION OF THE LOCAL COMPANIES WITH REGARDS TO EFFECTS  
OF KYOTO LONGITUDINAL(JUKAN) EXPRESSWAY  
- STOCK EFFECTS TOWARDS STORIES -

Shin-Ichiro ITAKURA and Hiroshi TSUJI

Regarding the effects of road networks, quantitative approaches of three main benefits such as time-saver effects have been studied.

On the other hand, it is difficult to say that it is recognized about the method of stories enough, such as 1. what kind of effect is brought concretely in the area, if the road is used, and 2. stories as the means telling to people.

This paper is discussed a simple analysis of the comments of the questionnaire survey, which was conducted as a part of the studies.