

交通マスタープラン策定のための市民ワークショップ参加による意識変容の分析

豊橋技術科学大学 ○田村秀樹
豊橋技術科学大学 正会員 廣島康裕

1. はじめに

豊橋市は概ね20年後を見据え、将来交通体系として目指すべき姿を明らかにし、それを達成するための基本目標及び基本方針を示すものとしての『豊橋市都市交通ビジョン』を平成16年3月に策定しており、現在、今後2年間でそのビジョンを具体化するものとしての「都市交通マスタープラン」の策定に着手している。その策定作業の一環として、いくつかの地区において「市民ワークショップ・交通」(以下、WS と略称)を開催している。

そこで本研究では、このWSへの参加者を対象にWS参加前と参加後に将来の交通体系に関することや交通の現状評価や公共交通の財源・資金のあり方などについて、アンケートを実施し、WS参加による市民の意識変化の程度と方向性について、地区特性の違いやWSの主要議題を考慮しつつ分析を行うことを目的としている。

2. 調査概要

本年7月より中心部・近郊部・郊外部で1地区につき各々5回、市民WSを実施してきており、既に中心部・近郊部においては終了し、現在は郊外部において開催中である。それらのWSにおいて、実施されているアンケートの概要を表1に示す。

表1 アンケート概要

問1	『都市交通ビジョン』の基本目標について 「福祉・安全・安心」「生活・魅力」「地域・活力」「環境に配慮」
問2	「人にやさしく、安全、安心な交通づくり」の基本方針について 「誰もが移動しやすい」「交通事故を減らす」「災害に強い」
問3	「生活に魅力を感じる交通づくり」の基本方針について 「生活環境の維持・向上」「中心市街地活性化」「潤い・安らぎ」
問4	「地域の活力を高める交通づくり」の基本方針について 「道路交通の円滑化」「広域交流の促進」「物流交通の効率化」
問5	「環境に配慮した交通づくり」の基本方針について 「環境にやさしい交通の整備」「交通手段の転換」「環境に配慮した市民活動」
問6	豊橋市の交通の現状について
問7	『都市交通ビジョン』の基本理念について
問8	公共交通の財源・資金のあり方
問9	過度に自動車交通に依存しないための施策について

問1～問5は、『都市交通ビジョン』の基本目標と基本方針をキーワードで表現し、それがどの程度重要かを一対比較により質問。問6は問1～問5のキーワードについて交通の現状についてどのように感じているか、問7は『都市交通ビジョン』の基本理念である「過度に自動車交通に依存しない都市交通体系の構築」についてどのように考えているか、問8は

公共交通に対して税金を投入することについてどのように考えているか、問9は税金を投入して、自動車交通に依存しないための施策を実施するとすればどのような施策を重視すべきか、優先順位を1位～5位まで質問している。データの概要について、表2に示す。

表2 データの概要

	中心部(全員)	中心部(前後参加者)	近郊部(全員)	近郊部(前後参加者)
男性	18	10	20	6
女性	1	1	5	4
計	19	11	25	10
10歳代	3	2	6	3
20歳代	8	4	1	0
30歳代	2	1	1	1
40歳代	2	2	0	0
50歳代	1	1	2	0
60歳代	3	1	9	4
70歳代	0	0	6	2
計	19	11	25	10

3. アンケート集計・分析結果

(1) AHP分析によるウェイトの比較(問1～問5)

各々のWS参加者がどのキーワードをどの程度重視しているかをAHP分析を用い、ウェイトを計算し、その相乗平均と標準偏差をWS参加前と参加後においてどのように変化したかを比較した。中心部について、その結果を図1に示す。

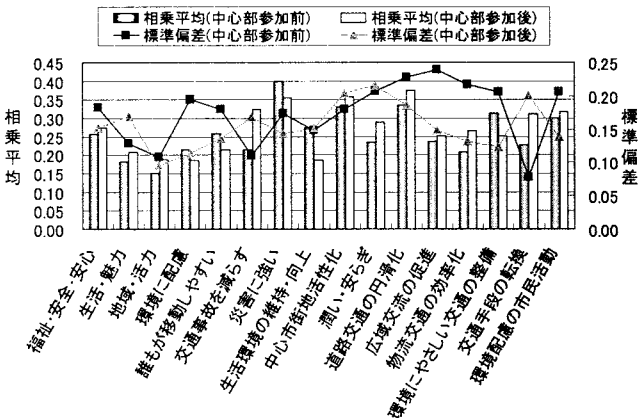


図1 WS参加前後におけるウェイトの比較

WS参加前は「災害に強い」についてのウェイトが最も高かったが、WS参加後は「災害に強い」が低くなり「道路交通の円滑化」についてウェイトが高くなった。WS参加前と参加後での変化が特にみられたのは「交通事故を減らす」「交通手段の転換」「生活環境の維持・向上」についてである。それについて、「生活環境の維持・向上」はウェイトが低くなっている。また、「広域交流の促進」「物流交通の効率化」

「環境にやさしい交通の整備」はばらつきが小さくなり、「交通手段の転換」はばらつきが大きくなった。
(2) 交通の現状について(問6)

交通の現状について、中心部 WS 参加前と参加後における平均不満度(不満=7～満足=1としての平均)の変化を比較した結果を図2に示す。

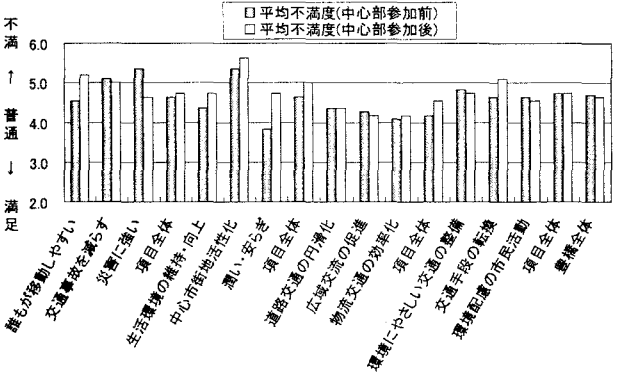


図2 WS 参加前後における交通の現状についての比較

WS 参加前は「災害に強い」「中心市街地活性化」について不満が高く、WS 参加後は「中心市街地活性化」「誰もが移動しやすい」について不満度が高くなっている。

(3) 基本理念についての考え方(問7)と公共交通の財源・資金のあり方について(問8)

アンケート回答項目を以下に示す。中心部 WS 参加前と参加後における変化を比較した結果を図3、図4に示す。

問7 基本理念についての考え方

アンケート回答項目

1. 高齢者等の足を確保することにつながるので賛成
2. 環境対策として必要なので賛成
3. 交通渋滞が解消されるので賛成
4. 車利用の増加は人々の選考結果であり、それに介入すべきではない
5. 他の交通手段に税金を投資することは無駄なので反対
6. 自動車よりも便利で快適な手段はないので反対
7. その他

問8 公共交通の財源・資金のあり方

アンケート回答項目

1. 公的な資金を投入するのは適切でなく、独立採算で市民サービスの維持・向上を図ることが困難であれば、路線バス等のサービスは低下しても構わない
2. 基本的には独立採算制とすべきだが、路線バス等は公的な市民サービスであるので、最低限のサービスを維持するため公的な資金を投入するべきである
3. 自動車の所有者が支払う税は、現在ほとんどが道路整備などの財源とされているが、この一部を路線バス等への財源として活用するべきである
4. 新しい税金制度等を導入して財源を確保し、その財源を路線バス等に関する費用の一部に投入することによって、サービスの維持・向上を図るべきである
5. その他

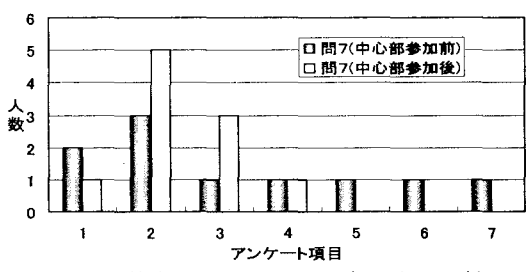


図3 基本理念についての考え方の比較

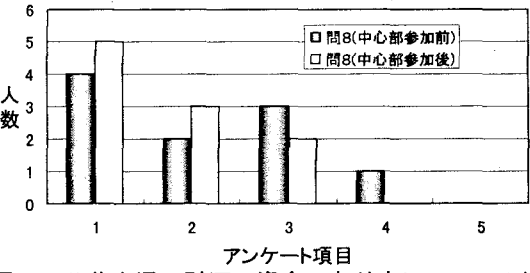


図4 公共交通の財源・資金のあり方についての比較

問7ではWS 参加後に「2」と考える人が多くなり、「5」「6」「7」と考える人がいなくなった。問8は「1」と考える人がWS 参加前と参加後、共に多かった。

(4) 過度に自動車交通に依存しないための施策について(問9)

中心部 WS 参加前と参加後における施策の優先順位の重み付平均(1位=5点～5位=1点と得点化した)の変化を比較した結果を図5に示す。

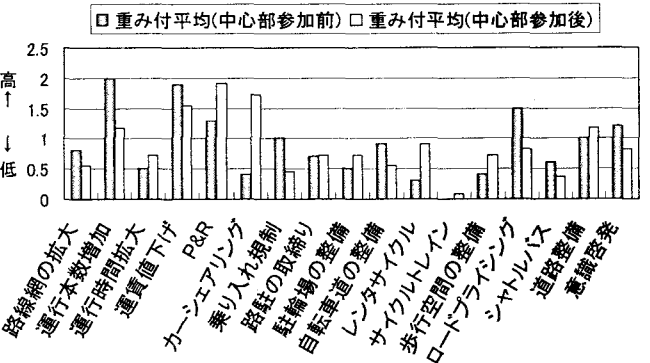


図5 WS 参加前後における過度に自動車交通に依存しないための施策についての比較

WS 前において「運行本数の増加」「運賃の値下げ」が高かったが、WS 後においては「P&R」「カーシェアリング」の自動車を効率的に利用する施策が高くなっている。

4. おわりに

WS 参加前と参加後において、いくつかの項目で様々な変化がみられた。なお、WS 主要議題との関係性や近郊部・郊外部との比較、AHP 分析において整合性の問題を考慮した分析結果等については講演時に発表したい。