

立命館大学理工学部 正会員○塚口博司
立命館大学理工学部 学生員 野村亜紗子

1. はじめに

一定限のモビリティ水準を保ちつつ、環境負荷が小さい交通システムを構築することは今後の交通計画において最も重要な課題のひとつであるが、これは画一的なものではなく、地域の実情と住民の意向を反映したものであることが必要であると思われる。

本研究は、大都市圏で公共交通が整っている大阪府と、自動車交通に大きく依存している地方の特徴を有する滋賀県をケーススタディ地域として、各種交通施策に対する両府県民の意向を分析し、今後の交通関連施策の方向を探ろうとするものである。

2. 調査概要

地域の実情と地域住民の意向に根ざし、今後も持続可能な交通システムを形成する施策について検討するために、地域住民を対象として各種交通施策に関するアンケート調査を実施した。その際、大阪府民には交通渋滞や交通公害に関する資料を提示し、滋賀県民には同県における先進的な環境施策ならびに自動車依存型社会の特徴を表す資料を提示して、それを前提として回答を求めた。大阪府民ならびに滋賀県民から、それぞれ578名、667名の回答を得た。なお、被験者の抽出に当たっては両府県を6～7

の地域に分け、各地域の人口比率に応じて配布数を決め、電話帳を用いて地域ごとに無作為抽出を行った。

3. 交通施策に対する意向の比較

3-1 交通施策に対する地域住民の意向

施策に対する意向に関しては、5段階評価を行うこととし、「強く望む」を1、「全く望まない」を5として評価させた。この得点の平均を示したものが図1および図2である。なお、施策メニューにはそれぞれの府県の特徴を反映させたので若干の相違があるが、ここでは両府県に共通する項目のみを取り上げている。全体的傾向として、コミュニティバスの導入、エレベーター・エスカレーターの設置、ノンステップバスの導入、歩道整備といった交通弱者に対する施策や環境対策である低公害車の導入に賛成意向が多い。一方、電車・バスの運行本数増大や運行時間帯の拡張、道路新設・車線数増に対する希望はあまり大きくないようである。大阪調査では、ロードプライシングの導入、バス専用レーンの拡充、ETCの導入が相対的に評価されているが、滋賀調査ではこれらの施策に対する支持は低いものとなっている。

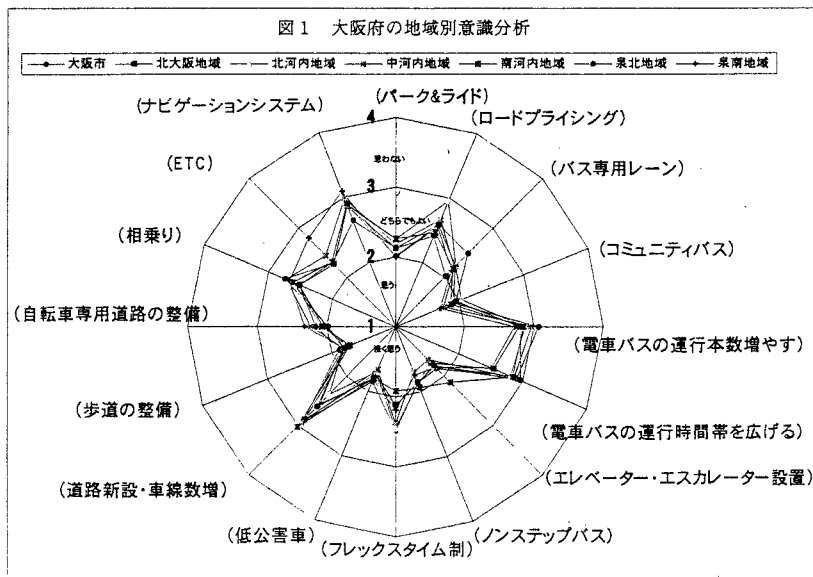
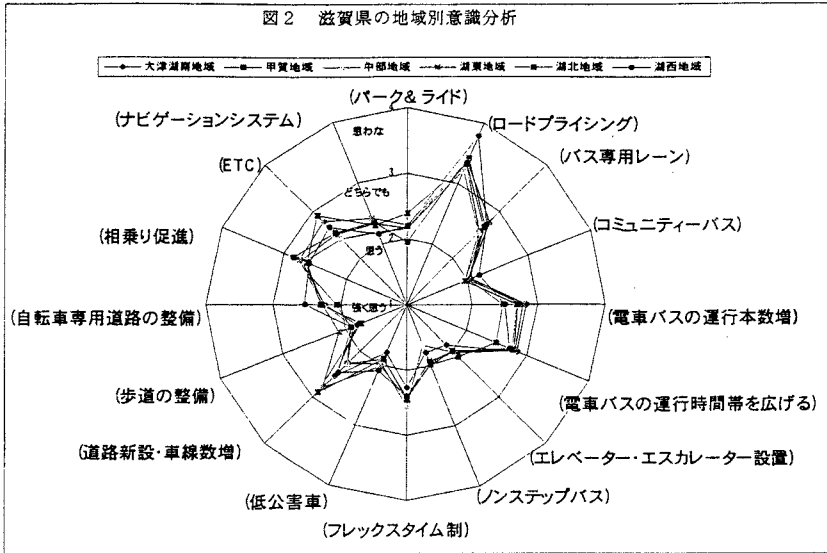


図2 滋賀県の地域別意識分析



3-2 交通施策に対する住民意識構造

前節で述べた得点を用いて主成分分析を行うと、固有値が1以上の主成分として、大阪府では第4主成分、滋賀県では第3主成分までが得られた。第1主成分はバリアフリー（バリアフリー施策⇔その他の施策）、第2主成分は自動車交通に対する姿勢（自動車交通型⇔TDM型）、第3主成分は交通手段別施策（公共交通優先施策⇔自動車交通優先施策）と判断することができる。これは両府県に共通したものであり、両府県民の意識構造は類似していると言える。

次に第1～3主成分を用いてクラスタ分析を行い、グルーピングを行った（図3、図4）。道路整備に関しては、滋賀県では独立したグループを形成しているが、大阪府ではP&Rや歩道整備と同一グループに属しており、道路整備に関する位置づけが異なっているものと思われる。また、ロードプライシングとバス専用レーンは、滋賀県ではそれぞれ自動車優先施策グループおよび公共交通優先施策グループに分かれているが、大阪府では両者は密接な関係を持って同一グループに属しており、このグループは自動車交通に対する強制力のあるTDM施策群となっている。

4. 今後の交通施策の方向

コミュニティバスの導入、エレベーター・エスカレーターの設置、ノンステップバスの導入、歩道整備といった施策に対する賛成意向は両府県において共に高く、いずれの地域においても今後積極的に推進していくべき施策と位置づけられよう。バスに関しては、コミュニティバスタイプのバスの導入を積極的に推進し、これと既存のバスあるいは鉄道との連携を図るべきであろう。大阪にお

図3 大阪のグルーピング

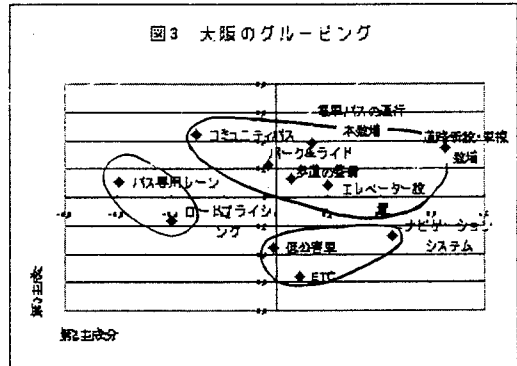
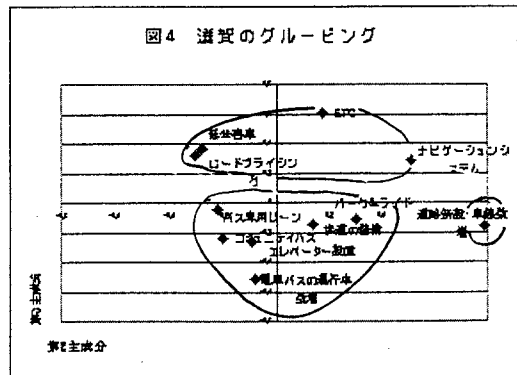


図4 滋賀のグルーピング



いては、ロードプライシングとバス専用レーンが比較的支持されているから、両者を組合せた施策も検討に値しよう。自動車交通に関しては、低公害車の導入を促進するとともに、道路整備に関しては地域における住民意識に差が見られるから、地域における当該施策の位置づけを慎重に検討した上で、施策の導入是非について判断することが必要であろう。