

第Ⅳ部門

中心市街地の“交通とまちづくり”に対する住民意向の分析

神戸大学大学院 正会員 ○ 小谷 通泰
 神戸大学大学院 横山 宏樹
 神戸大学大学院 学生員 松田 南

1. はじめに わが国では2006年5月に、富山市で初めて本格的なLRTの導入が実現し、大きな成功を収めている。本研究では、これに続く事例として大阪府堺市のLRTの整備計画を取り上げ、沿線住民を対象としたアンケート調査を通じて、交通行動の実態、堺市中心部の公共交通サービス、主要幹線道路のイメージに対する意識を把握するとともに、開業後のLRTの利用意向やまちづくりへの効果などを明らかにし、計画実現に向けての課題を考察した。

なお、本研究で用いた調査は、筆者らが、平成20年9月に、LRTの先行整備区間の沿線地域を対象として実施したものである。調査票の配布(1世帯あたり3通)は、地域内の合計2000世帯を無作為に抽出し、調査員がポスティングにより行った。また、回収は郵送により行い、回収世帯数は357世帯で、世帯あたりの回収率は17.8%、有効回答者数は、計582名(1.63名/世帯)となった。

2. 普段の交通行動 買い物行動についてみると、日用品や食料品など日常的な買い物については、堺市中心部で行う割合が高いのに対し、非日常的な買い物では、なんば・天王寺など堺市外で行う割合が圧倒的に高かった。利用交通手段は、堺市中心部は自転車、徒歩、自動車での外出の割合が高いのに対し、堺市外については、南海本線、地下鉄御堂筋線を利用する割合が非常に高い。一方、図1は、堺市中心部で買い物を行う際の問題点を示したものである。これによると、商業施設に対しては、「品揃え」や「好みの店がない」といった点について不満を抱える人が多い。また、自転車や自動車の利用が多いにもかかわらず、「駐輪場・駐車場が不足している」としている。こうしたことから、現状では、堺市中心部が商業空間としての魅力に欠けることが明らかになった。

3. 現況の公共交通サービスと道路イメージに対する意識

堺市中心部における公共交通サービスである、シャトルバス(堺駅～堺東駅間)と阪堺線の利用状況は、いずれも極めて低く、7～8割の回答者はほとんど利用していなかった。図2は、シャトルバス、阪堺線のそれぞれについて、サービス内容を表す各項目の評価結果を示したものである。

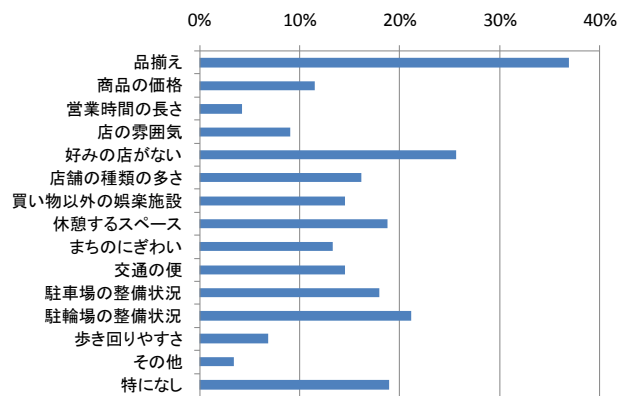


図1 堺市中心部での買い物における不満

これを見ると、シャトルバスは、運賃についての不満が高い他は、全体として平均値の3.0を上回っている。これに対して阪堺線は、シャトルバスに比べ、「駅の近さ」を除いて、大半の項目で評価は低くなっており、運賃、所要時間は平均値を下回っている。これらの項目を総合したサービス水準の評価については、「満足・やや満足」とした割合は36～40%で、「不満・やや不満」の15～16%を上回っているものの、「どちらともいえない」が44～49%を占めている。このように、公共交通機関の利用率はきわめて低調であり、そのサービス水準についても、運賃に対する不満が強く、全体として必ずしも積極的な評価が得られているとは言い難い。

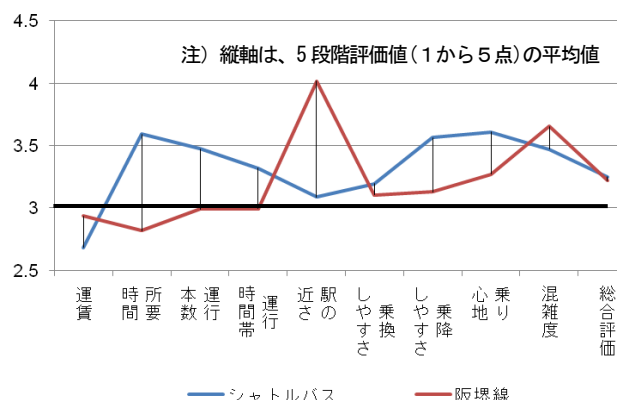


図2 サービスに対する満足度

次に、図3は、堺市中心部の主要幹線道路である大小路通りと大道筋について、道路イメージに関する各項目に対する評価結果を示したものである。図をみると、大半の項

目で平均値 3.0 を下回っており、全体的に道路イメージに対する評価は低くなっている。特に「人通りの多さ」や「店舗のにぎわい」、「地域の人との関わり」といった「まちなぎわい」に関する項目について否定的な回答が多くみられた。これらの項目を総合した各道路のイメージに対する評価は、大小路通り、大道筋ともに、「良い・やや良い」と回答した割合は 21~23%であり、逆に「悪い・やや悪い」の 27~28%を下回っており、大半は「どちらとも言えない」とする回答であり、評価は必ずしも高くなかった。このように、都心部の道路は、現状では道路空間としての魅力に欠け、沿道を歩くことを楽しむ人が非常に少ないことが明らかになった。

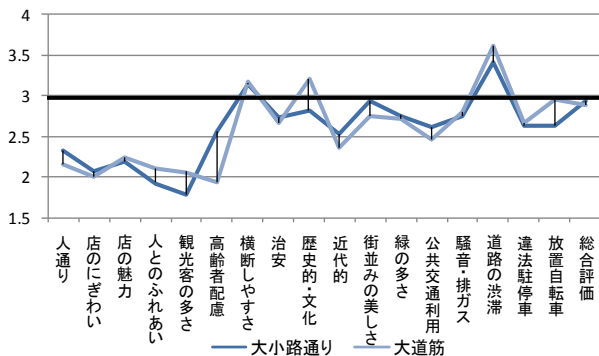


図3 道路のイメージ に対する評価 注) 5段階評価の平均値

4. LRT整備計画に対する関心と期待 LRT の整備計画に対する関心度をみると、計画自体の認知度は 88%であるが、40%がその詳細を「もっと詳しく知りたい」としており、沿線住民が一定の関心を示していると同時に、更なる情報提供を必要としていることがわかった。

LRT開業後、買い物による外出で、29%がLRTを「利用する」と回答していた。また、利用するか否かを判断する要素は、「運賃の安さ」を最も重視し、次いで「阪堺線との相互乗り入れ」となっていた。そして、LRT 整備による買い物目的での外出頻度は、LRT を利用すると回答していた利用者の 72%が「増える」と回答していた。さらにこのうちの 77%が、「堺市中心部への外出が増える」と答えており、LRT の整備が沿線住民に対し、中心市街地への外出促進に寄与する可能性があることがわかった。

LRT の整備がもたらすまちづくりへの効果について、図4は年代別にみた回答結果を示している。項目別にみると、「移動が便利・快適になる」や「高齢者・移動制約者にやさしいまちになる」、「騒音が減少する」、「まちのシンボルになる」といった項目に対する期待が大きかった。また、「まちづくりに効果」に対しては、半数の回答者が

「効果あり・やや効果あり」としていた。また、年代が高くなるほど評価は高くなる傾向がみられた。

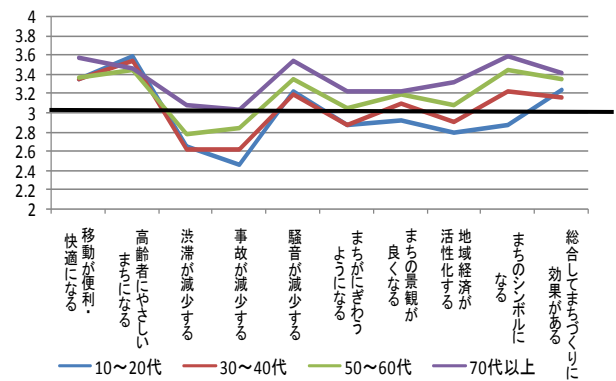
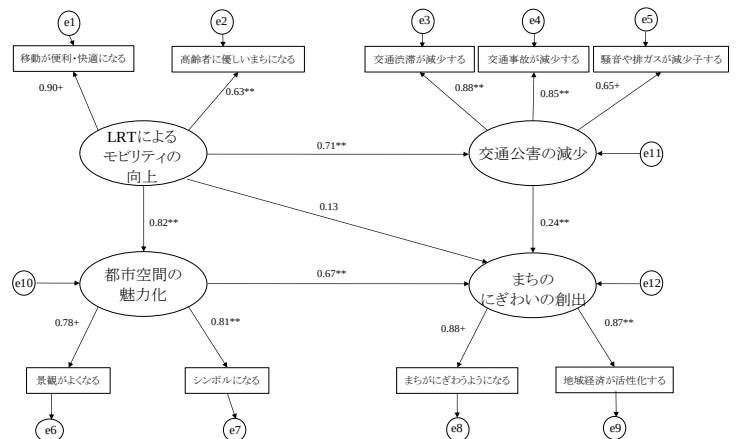


図4 年代別にみたまちづくりへの効果

一方で上述の結果をもとに、まちづくりへの効果に関する意識構造分析（共分散構造分析）を行った。図5に示すように、LRT 整備による「モビリティの向上」は、「都市空間の魅力向上」や「交通公害の減少」といった副次的効果を生むとともに、これらが最終的に「まちなぎわいの創出」に寄与し、「にぎわいの創出」へは「都市空間の魅力向上」を介した間接効果が最も大きいことがわかった。



GFI=0.925 AGFI=0.854 注1) **は有意水準1%を意味する。

注2) +は識別性の確保のため1に固定した変数を意味する。

図5 まちづくりの効果に対する意識構造の分析結果

5. おわりに 堺市中心部は、現状では商業空間としての魅力に欠けており、公共交通の利用状況が低く、道路に対するイメージも悪い。その一方で、LRT の整備は、交通とまちづくりの両面に対し、改善効果があるとの期待が寄せられている。今後の課題としては、こうした“交通とまちづくり”の現状と期待の隔たりを埋めるために、LRT 整備計画の意義を広く市民に伝達し、合意形成を促すこと、LRT の利便性・快適性を活かして公共交通の利用を促進すること、そして堺市都心部の商業空間としての魅力を高めること、が必要である。

【謝辞】最後に、本研究で実施した調査は、堺交通・環境まちづくり研究会（代表：塚本直幸）の支援を受けて行ったものである。付記して感謝の意を表す。