

第IV部門

LRT 整備計画に対する住民意識に関する構造分析

神戸大学大学院 学生員 ○上園 真
 神戸大学大学院 正会員 小谷 通泰
 神戸大学大学院 学生員 松田 南

1. はじめに 堺市では、南北に偏重した鉄軌道網を是正し、中心市街地を活性化させるとともに、臨海部での開発プロジェクトを支援するために、LRT の整備計画が提案されてきた^{注1)}。筆者らは、この LRT 整備計画に対する住民意向を探るため、アンケート調査を実施し、従来より中心市街地の現況や LRT 導入効果への期待について分析を進めてきた¹⁾。そこで、本稿では、LRT の整備計画に対する住民意識を共分散構造分析により明らかにすることを試みる。なお、本研究で用いたデータは、計画路線の沿線に居住する 357 世帯（配布世帯 2000 世帯、1 世帯あたり 3 票配布、2008 年 9 月実施）より得られた計 582 票の回答結果である。

2. 中心市街地が抱える問題

中心市街地へ日常的な買い物で外出する割合は 69% であるのに対して、非日常的な買い物で外出する割合は 36% と低い（図1）。また、中心市街地に対して、来街者の 82% が不満を感じており、商業空間に対する不満では、「品揃え」や「好みの店がない」の項目に、また、交通環境に対する不満では「休憩するスペース」や「駐車場の整備状況」の項目に不満を感じている（図2）。

このように、LRT の導入が予定されている中心市街地の衰退は、深刻なものになっている。

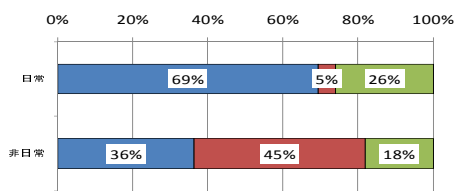


図1 日常・非日常的な買物の行き先別にみた外出頻度の割合

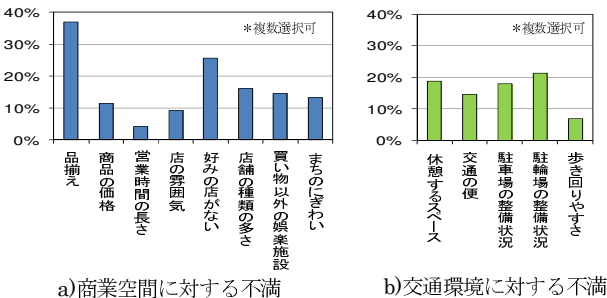


図2 中心市街地に対する不満

3. 中心部の公共交通サービス・道路交通環境の評価

堺市中心部の公共交通であるシャトルバスは、利用状況がきわめて低調で、週一回以上利用する人は全体の 5% であった。総合評価も「満足・やや満足」とした割合は 40% で、「不満・やや不満」の 16% を上回っているものの、「どちらともいえない」が 44% を占めており、必ずしも積極的な評価は得られていない。特に、「運賃」に対する評価では、不満が満足を上回っていた。数量化Ⅱ類を用いて、各個別項目による総合評価への影響を分析した結果、「運賃」、「運行本数」、「所要時間」の順に寄与度が高かった（表1）。

また、中心部の主要幹線道路である大小路通りの交通環境について、「良い・やや良い」と回答した割合は 23%、逆に「悪い・やや悪い」と回答した割合は 27%、大半は「どちらとも言えない」という回答であり、全体的に評価は低く、特にまちのにぎわいに対して否定的な回答が多かった。同様に、数量化Ⅱ類による分析の結果より、

表1 数量化Ⅱ類によるシャトルバスの評価要因分析

説明変数	カテゴリ	カテゴリスコア	レンジ	偏相比
運賃	満足	0.4919		0.7058
	どちらともいえない	-0.2140		
所要時間	満足	0.2269		0.5414
	どちらともいえない	-0.3051		
運行本数	満足	-0.1552		0.5868
	どちらともいえない	-0.2983		
運行時間帯	満足	-0.1140		0.4208
	どちらともいえない	-0.1064		
駅の近さ	満足	0.1529		0.2905
	どちらともいえない	-0.0778		
乗降しやすさ	満足	-0.1276		0.4473
	どちらともいえない	-0.2448		
乗降しやすさ	満足	0.2025		0.2487
	どちらともいえない	-0.0429		
乗り心地	満足	0.0222		0.4366
	どちらともいえない	-0.0914		
混雑度	満足	0.0398		0.4601
	どちらともいえない	-0.2178		
総合評価	満足	0.1780		0.6008
	どちらともいえない	-0.2587		
説明変数	満足	0.0005		
説明変数	不満	0.1627		
説明変数	どちらともいえない	-0.0914		
説明変数	不満	-0.2974		
説明変数	満足	0.3964		
説明変数	不満	-0.6227		

表2 数量化Ⅱ類による大小路通りの評価要因分析

説明変数	カテゴリ	カテゴリスコア	レンジ	偏相比
人通りが多い	満足	0.3805		0.5083
	どちらともいえない	-0.2168		
立ち寄りたくなる店がある	満足	-0.4728		0.8275
	どちらともいえない	0.1237		
沿道で地域の人と接する機会が多い	満足	0.4710		0.0253
	どちらともいえない	-0.2822		
高齢者や移動制約者が移動しやすい	満足	0.0025		0.3890
	どちらともいえない	-0.0025		
夜でも安心して歩ける	満足	0.2743		0.3670
	どちらともいえない	-0.0828		
歴史や文化を感じる	満足	0.1819		0.3207
	どちらともいえない	-0.1284		
近代的印象を受ける	満足	0.0880		0.4824
	どちらともいえない	-0.1524		
沿道の街並みが美しい	満足	0.3456		0.9346
	どちらともいえない	-0.1707		
公共交通機関の利用が多い	満足	0.5250		0.4780
	どちらともいえない	-0.1088		
道路が洗剤している	満足	0.4457		0.3024
	どちらともいえない	-0.0317		
放置自転車が多い	満足	-0.2439		0.1684
	どちらともいえない	0.0440		
総合評価	満足	0.0485		0.6387
	どちらともいえない	-0.2351		
説明変数	満足	0.3747		
説明変数	不満	-0.2301		

注) 青色の付いた部分は「そう思う」の回答がマイナス評価になるもの

「沿道の街並みが美しい」、「人通りが多い」、「立ち寄りたくなる店がある」の順に総合評価に対して影響が大きく、景観だけでなく、商業空間としての機能も重視されていた(表2)。

3. LRT 整備計画への住民の反応と態度

(1) 整備計画に対する反応

整備計画を以前から知っていた人は約9割であり、理解度も6割以上に達している。しかしながら、約4割が整備計画の詳細な情報を求めていることから、さらなる情報提供を必要としていることがわかる(図3)。

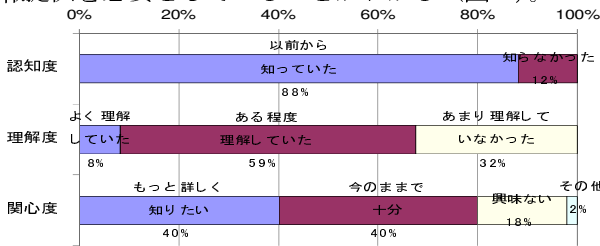


図3 計画の認知度・理解度・関心度

(2) 整備計画に対する態度

i) 交通行動の変化

買い物時にLRTを利用するとした回答者は約3割に達しており、そのうちの過半数が「堺市中心部への外出が増える」と回答している。このことから、LRTの整備が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(図4)。

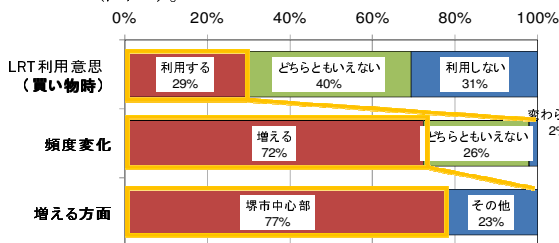


図4 買物交通行動の変更意向

ii) まちの変化

「移動が便利・快適になる」、「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」などの項目への期待が高くなっており、回

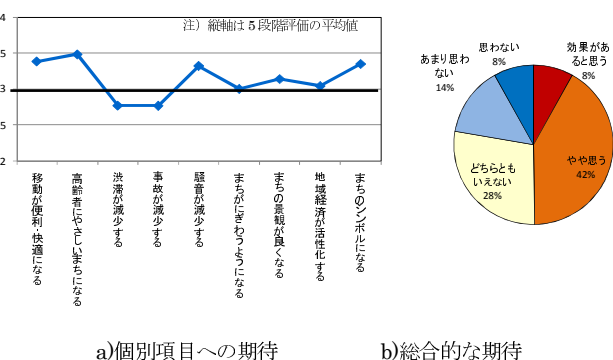


図5 まちの変化に対する期待

答者の約半数が、LRTの導入はまちづくりに効果があると回答している(図5)。また、LRTの導入はモビリティの改善に加えて、都市空間としての魅力を向上させ、まちのにぎわいの創出にも寄与すると考えられていた。

4. 整備計画に対する住民の意識構造

整備計画に対する住民の意識構造を、共分散構造分析によりモデル化した(図6)。

潜在変数としては、『公共交通と道路の総合評価』、『整備計画に対する反応』、『整備計画に対する態度』の計3変数を想定した。また、潜在変数を構成する観測変数については、『公共交通と道路の総合評価』は、「シャトルバスの総合評価」と「大小路の総合評価」、『整備計画に対する反応』は、「計画への理解度」と「計画への関心度」の2変数、そして、『整備計画に対する態度』は、「まちの変化への総合期待度」と「買い物時のLRT利用意思」を、それぞれ設けた。モデルの推定精度はGFI、AGFI、CFIが0.9を上回っており、またRMSEAも0.1より小さく、良好な推定結果となった。

この結果、整備計画への反応とともに、公共交通と道路交通環境の総合評価が、整備計画への態度に影響を及ぼしており、これらの要素が計画への合意形成の鍵となっていることが推測できる。

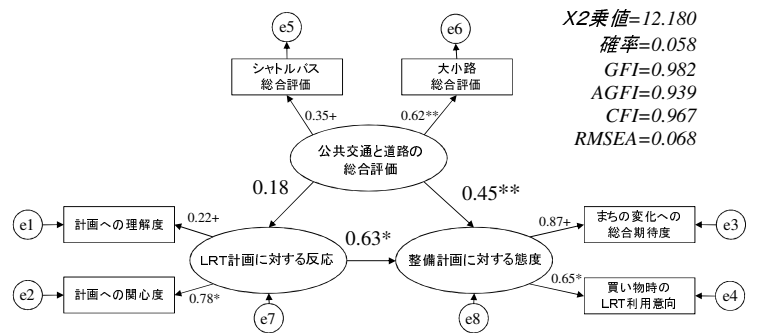


図6 整備計画に対する意識構造モデル

5. おわりに

LRT導入への合意形成を図るためには、LRT整備計画について積極的な広報活動を行い、住民の理解度・関心度を高めるとともに、日常から便利で快適な公共交通サービスの提供とその利用促進を図ること、また、LRTの導入と並行して質の高い商業空間と快適な歩行空間を整備し、中心市街地の魅力を高めること、が必要である。

注1) 本整備計画は、2009年9月に選出された新市長により白紙撤回された。

【参考文献】

1) 松田南・小谷通泰・横山宏樹:「中心市街地におけるLRTの整備計画に対する沿線住民の意向分析」土木計画研究・講演集, vol.39,2009,6.