

高速交通施設整備に対する住民の意識構造について

秋田大学 正 員 清水浩志郎
秋田大学 正 員 木村 一裕
秋田大学 学生員○佐久間智明

1. はじめに

社会構造の転換期にある現代において、交通システムは量的拡大や、高速性、信頼性、快適性、といった質的向上が必要不可欠である。そういった社会的要求から、高速交通体系の整備が重要視されており、その整備は、所要時間の短縮などに伴って、企業進出による雇用の拡大、地元産業の活性化、観光資源の開発など、地域経済の活性化を呼び起こすというインパクトをもたらす。その一方で、高速交通体系が未整備の地域では、地域開発の遅れ、産業活動の不振、人口減少等によって過疎化が一層進むことも考えられる。

本研究では、高速交通が未整備な地域において、高速交通施設整備に対する住民の意識構造、期待感を明らかにし、将来の整備のあり方を考えることを目的としている。対象地域として、秋田県東北地域をケーススタディに選定し、調査・分析を試みた。

2. 調査の概要

、対象地域：秋田県東北地域（27市町村）

調査方法：東北各市町村へ配布・回収
（有権者の1%程度）

調査時期：昭和61年10月

対象者：各市町村の住民20歳以上の者

表-1 調査の概要

地 域	人口	有権者	配布数	回収数	回収率	対有権者
鹿 角	54227	40821	330	225	68.2%	0.55%
大館・北秋田	147998	112652	957	612	63.9	0.54
能代・山本	115671	88309	807	546	67.7	0.62
男鹿・南秋田	112229	84382	756	612	81.0	0.73
合 計	430125	326164	2850	2053	72.0	0.63

3. 分析結果

まずはじめに、同地域の交通動態について把握しておく。他の都市圏への旅行の際の分担率については、図-1に示すように、仙台圏へは自動車およびバスなど、車での利用率が高く、とくに高速道路の利用率が高い。首都圏への旅行においては、新幹線の

の利用率が高く、新幹線へのアクセスの充実により分担率はさらに高まるものと思われる。

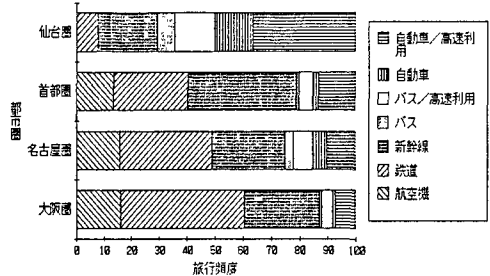


図-1 都市圏への旅行の交通分担率

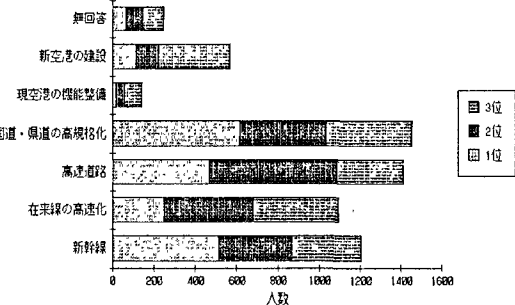


図2.1 立ち遅れている高速交通施設

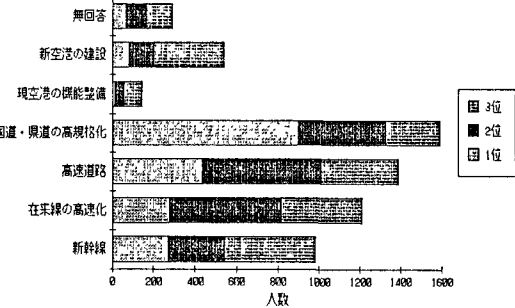


図2.2 緊急に整備が必要な高速交通施設

整備を要する高速交通施設としては、図2.1に示すように国道・県道の高規格化、高速道路、新幹線の順に多くなっている。一方、緊急に整備が必要な高速交通施設としては、図2.2に示すように国道・県道の高規格化、高速道路、在来線の高速化の順に多くなっており、とくに国道・県道の高規格化を1位に上げた人数の割合が高い。これは、高速性を対する

要求が、高速交通施設までのアクセスを重視した、実現性の高い施設を先ず第一にと考えているものと思われる。

4. SD法による分析結果

高速交通施設整備の施策を立案するためには、地域住民がこのような整備によって、地域に与える効用をどのように考えているかが、重要な問題と考えられ、住民の意識構造をとらえることが必要であると思われる。そこで、高速交通施設整備後における地域のイメージを求め、それを明確化するため、概念（刺激）と複数の尺度から構成された評定法であるSD法（semantic differential technique）によって、整備に対するイメージ構造の分析を試みた。

まず、高速交通整備後における地域のイメージを対極させた19組の要因を尺度として 5段階の程度を示す副詞をつけた。高速交通施設を刺激として、各施設整備後における地域のイメージを、それぞれの尺度について評価してもらった。（表-2）

その結果から、因子分析を行い、高速交通施設整備によってもたらされる恩恵として、表-3に示す3因子「交流の強化」「社会基盤の整備」「産業の振興」が刺激を計る重要な要因として解釈できた。こうした3因子に基づき、19項目の回答の程度に対して -2, -1, 0, 1, 2 と評定値を与え、各地域別、選択交通施設別に得点を求めた。この得点の値はマイナスの値が大きいほど、その因子に帰属しているといえる。表-3は、分析結果の一例として、すでに高速道路のサービスが得られている、鹿角地域（鹿角市、小坂町）での結果を示している。これによ

れば、この地域では、整備によって交流因子が、社会基盤因子、産業因子に比べ、強く意識されていることが分かる。高速交通別に見ると、高速道路整備においては、産業因子が他の交通施設に比べて低くなっている。同地域ではすでに、高速道路の利用が容易な地域であり、この因子は利用しているイメージと思われる。在来線の高速化においては、他の整備に比べて社会基盤因子、産業因子が強い。一般道の高規格化に関しては、図-1に示されているように、緊急に整備が必要と考えているが、整備後の期待感は低いようである。

表-3

因 子	高 速 交 通 施 設				
	新幹線	在来線	高速道	一般道	新空港
交流の強化	-1.38	-1.23	-1.45	-1.18	-1.26
社会基盤の整備	-0.79	-0.73	-0.39	-0.67	-0.77
産業の振興	-0.37	-0.62	-0.20	-0.48	-0.58

5. おわりに

本研究では、高速交通施設整備における住民の意識構造について分析を試みた。この分析より、高速交通施設整備に対する住民の意識構造が明らかになった。今後は、他の角度からも高速交通施設に対する意識構造についても、調査・分析を進めていきたいと考えている。

本調査は、秋田大学と、秋田県企画調整部交通対策室によって実施した。また秋田県北地域27市町村にはアンケートの配布、回収をお願いした。ここに紙面をかり深く感謝の意を表わす次第である。

（参考文献）

1) 岩下豊彦 SD法によるイメージの測定

表-2 SD法のアンケート

あなたが、整備が必要だと思う高速交通施設が整備されると、あなたの住んでる地域はどのように変わると思いますか。

☐ 1. 旅行が便利になる	(1) (2) (3) (4) (5)	☐ 旅行が不便になる
☐ 2. 観光客の来訪が増える		☐ 観光客の来訪が減る
☐ 3. 工業製品の輸出が容易になる		☐ 工業製品の輸出が難しくなる
☐ 4. 企業立地の活性化が図られる		☐ 企業立地の活性化が図れない
☐ 5. 都市圏の結び付きが強化される		☐ 都市圏の結び付きが弱くなる
☐ 6. 地域間のイメージが上がる		☐ 地域間のイメージが下がる
☐ 7. 人口が増える		☐ 人口が減る
☐ 8. 地域間の結び付きが強化される		☐ 地域間の結び付きが弱くなる
☐ 9. 人口が増える		☐ 人口が減る
☐ 10. 地域間の結び付きが強化される		☐ 地域間の結び付きが弱くなる
☐ 11. 環境がきれいになる		☐ 環境が汚れる
☐ 12. 社会基盤の整備が進む		☐ 社会基盤の整備が遅れる
☐ 13. 観光客の来訪が増える		☐ 観光客の来訪が減る
☐ 14. 商業活動が活発になる		☐ 商業活動が低調になる
☐ 15. 農業活動が活発になる		☐ 農業活動が低調になる
☐ 16. 林業活動が活発になる		☐ 林業活動が低調になる
☐ 17. 他産業の発展が図られる		☐ 他産業の発展が図れない
☐ 18. 他産業の発展が図られる		☐ 他産業の発展が図れない
☐ 19. 滞在型観光になる		☐ 滞在型観光にならない

注) 目盛り (1)(5)非常に (2)(4)少し (3)どちらともいえない
因子 ○ 交流の強化 △ 社会基盤の整備 □ 産業の振興