

外出環境改善のための当事者意識の効果に関する基礎的研究

東北工業大学	学生会員	○ 佐々木 奏
東北工業大学	学生非会員	佐々木秀平
東北工業大学	正会員	泊 尚志
東北工業大学	正会員	菊池 輝
都市デザインワークス	非会員	榊原 進
東中田社会福祉協議会	非会員	大野真知子
仙台市市民局	非会員	吉川 登

1. はじめに

地域の外出の足の確保は全国的に喫緊の対策を要す課題となっている¹⁾。しかしながら、これは行政や、あるいは交通事業者が改善策を講じれば済むという問題でもない。地域の交通問題の解決や将来的な交通環境の構築に当たっては、地域住民の関心や関与が必要であることが指摘されている。例えば猪井ら²⁾は住民参加型のバス運営が成立する理由について、全住民が当事者という自覚をもって運営に望むことで成立すると指摘している。また、住民間の繋がりを強めることで自覚が芽生えていくとも指摘している。また柳沢ら³⁾は住民主体のバス運営に対する意識が低い地域では行政主導による住民参加型のコミュニティバス運営が有効であり、より詳細で確実なニーズを知るため、直接聞き取り調査を実施している。これらの例に共通することは、地域住民の当事者意識のレベルを把握した上で地域公共交通の運営をしている点であり、地域住民の当事者意識が極めて重要であることを指摘している。

以上を踏まえ、本稿では、地域主導で地域内交通や外出環境の改善を図ろうという動きがある仙台市東中田地区の住民を対象として、当事者意識に対して個々の現在の交通環境や各種意識が与える影響、および当事者意識が公共交通への意図や態度、主観的規範に与える影響に関する基礎的な知見を得ることを目的として、当該住民に対して調査を実施した。その分析結果について報告する。

2. 調査概要

外出状況や交通に対する意識を把握するために「現

在の交通環境」、「外出意欲」、「地域交通の課題の認識」、「当事者意識」、「関係者への信頼」、「公共交通に対する意図」、「公共交通に対する態度」、「交通に対する主観的規範」の8つについてそれぞれ2つないし3つの質問項目を設定した（いずれも、あてはまらない～あてはまるもの5件法）。調査方法は、調査票のポスティング配付および郵送回収（一部回収箱で回収）で、配付は2017年12月27日（水）に実施した。調査対象は対象地域の全世帯とし、3,637軒に1部ずつ調査票を配付した。なお、回収数は1075部であった（回収率29.6%。なお本稿の分析では回収期限内に届いた1060部を対象としている）。本研究の対象となった東中田地区は15の町内会で構成された広範囲の地域であり、地域の内部にバス路線が3系統通っている。そこで、松橋⁴⁾を参考に、当地区内の17のバス停から半径200m以内と以外を調査票上で区別して配付した。また、200m圏内の件数は643件、圏外は400で計1042の内外を把握している。

3. 結果と考察

各質問項目に対してバス停からの遠近とのクロス集計を実施し、独立性の検定を行った（有意水準はいずれも5%とした）。その結果、(1)現在の交通環境、(2)地域交通の課題の認識、(3)関係者への信頼、(4)当事者意識と公共交通に対する意図、および(5)当事者意識と交通に対する主観的規範の5項目で有意性が認められた。また、(4)、(5)について、それぞれ当事者意識との相関係数を算出したところ強い相関が認められた。（順に0.88, 0.81）。

キーワード 外出 足の確保 当事者意識 地域主導

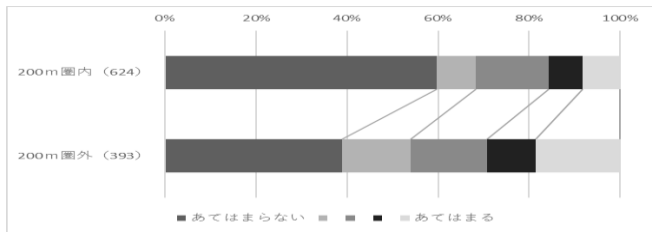


図-1 自宅からバス停までの移動の困難度合い
($df=4$, $\chi^2=52.5$, (1)に相当)

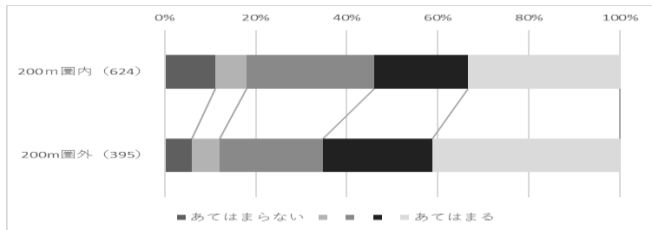


図-2 東中田における交通環境の利便性改善の必要性
($df=4$, $\chi^2=15.1$, (2)に相当)

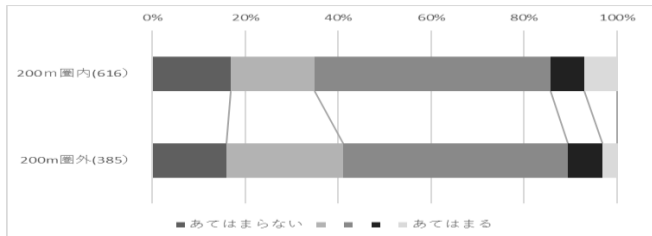


図-3 バス事業者の地域貢献度
($df=4$, $\chi^2=12.8$, (3)に相当)

図-2 からバス停と自宅が離れている住民ほど、公共交通や公共交通関係者への不満があることが分かった。一方で、公共交通の利便性改善を求めているため、バス路線から離れて生活している人からも、公共交通を利用したいという意思があることが認められた。

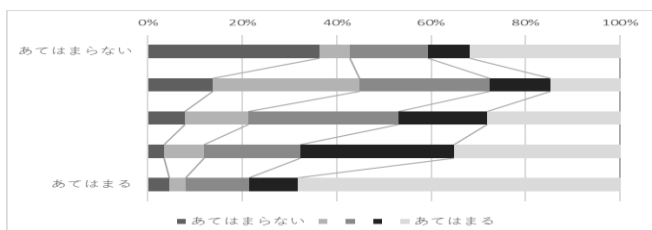


図-4 外出環境改善への貢献具合（縦：外出環境改善の活動に協力したい，横：外出には公共交通を利用したい， $df=16$, $\chi^2=32.5$, (4)に相当)

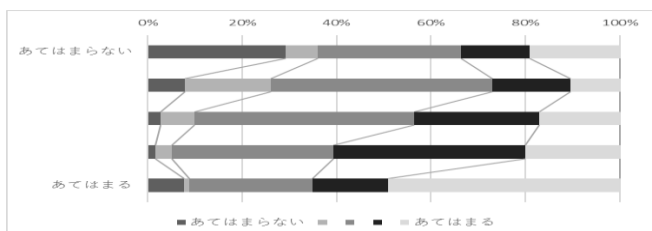


図-5 当事者意識の有無（縦：外出環境改善の活動に協力したい，横：地域住民が公共交通機関を利用するこ

とが求められる， $df=16$, $\chi^2=237.3$, (5)に相当)

これらから外出環境改善に積極的な人ほど、公共交通機関を利用したいと考えており、改善のためには住民ひとりひとりが公共交通を利用すべきだと感じている人が多いことが分かった。また、この 2 項目はどちらも相関係数の絶対値が 0.8 を超えていて、強い相関関係にあるといえる。

4. 結論

本稿では、当事者意識による効果が公共交通利用に与えている影響を把握するために調査を行った。その結果、図-1、図-2、図-4、図-5 から分かるように、東中田地区では外出環境改善のため、積極的に公共交通を利用しなければならないことは理解しているが、それ以上に交通環境に不便を感じているため、実現できていない現状だということが分かった。なお、図-2 や図-3 から分かるように 200m 圏内に居住している人も現状の交通環境に満足しているとは言い難い。結論として、猪井²⁾、柳沢³⁾でも述べられていたように住民同士、住民と行政同士の繋がりを重視し、東中田地区に合った外出環境創出のための体制を構築していくことが重要であり、本稿で検討した結果を踏まえて、当該地域でそのような体制作りを図ることが今後の課題である。

参考文献

- 1) 国土交通省，地域交通の現状と課題，
<http://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/h20/hakusho/h21/html/k1132000.html>
- 2) 猪井薄登・新田保次：住民が主体となったコミュニティバスの運行に関する研究，土木計画学研究・講演集，2004.
- 3) 柳沢友樹・高山純一・中山昌一郎：過疎地域における行政主導型の住民参加実施によるコミュニティバス運行計画策定とその効果分析，土木計画学研究・論文集，Vol. 22，pp.921-931，2005.
- 4) 松橋啓介：公共交通機関の停留所立地が徒歩圏人口に与える影響，国立環境研究所資料，
<https://www.nies.go.jp/social/seminar/H14/pdf/0209Matsushashi.pdf>，2002.