

岡山市都心部の交通社会実験に対する市民意識調査

㈱エイトコンサルタント

正会員○粟井睦夫

岡山大学環境理工学部

正会員 阿部宏史

岡山大学大学院自然科学研究科

学生員 中川拓哉

1. はじめに

最近のわが国では、高齢化社会の進展や環境問題に対する意識の高まりから、都市における自動車利用を抑制し、公共交通や歩行者・自転車を優先した街づくりを進めていく動きが高まっている。特に、地方都市では自動車への依存率が高く、そのことが中心市街地衰退の大きな原因ともなっていることから、自動車依存型社会からの転換は急務と言える。

岡山市では、中心市街地再生に向けた都心交通の改善策を探るために、平成11年11月28日(日)に都心幹線街路の一つである県庁通りにおいてトランジットモール社会実験を実施し、平成13年2月17日(土)～20日(火)には、市役所筋への路面電車延伸を想定し、両側6車線のうち中央2車線を削減する交通社会実験を行った。

本研究では、市役所筋での交通社会実験に合わせて実施したアンケート調査結果を用いて、都心居住者及び都心事業所・店舗の交通社会実験に対する意識を分析する。

2. アンケート調査の概要

アンケート調査は、市役所筋における交通社会実験の終了直後に、郵便局のタウンメールを利用し、岡山市都心部25丁町目内の居住者と事業所・店舗の全てに調査票配布し、郵送で回収した。タウンメールによる調査票の配布数は13,496票であり、総配布数に対する有効回収数は、都心居住者アンケート調査票1,511票(11.2%)、都心事業所・店舗対象アンケート調査票1,178票(8.7%)であった。

岡山市の人口調査によれば、平成12年11月時点の対象地域内世帯数は5,287であり、平成8年10

月の事業所統計調査時点での対象地域内事業所数は6,025である。従って、これらに対する回収率は、世帯28.5%、事業所19.6%となる。

アンケート調査票は、次の4つの内容で構成されている。

- 1) 被験者属性（性別、年齢、職業、業種など）
- 2) 市役所筋交通社会実験の生活、業務への影響
- 3) 都心部における交通社会実験の必要性
- 4) 都心交通の現状評価

3. 都心交通の現状評価

現状の都心交通に対する評価は、12種類の個別評価項目と総合評価について、「満足、やや満足、どちらでもない、やや不満、不満」の5段階で質問した。図1は、都心居住者と事業所・店舗のそれぞれについて、「やや不満」と「不満」の割合（不満率と呼ぶ）をグラフ化したものである。

都心交通に対する総合不満率は、居住者57.3%、事業所・店舗51.7%であり、過半数以上の被験者が現状に不満を感じている。個別項目の不満率は、居住者では項目間の差異が小さいのに対して、事業所・店舗では項目による違いが大きく、特に自転車利用や自動車利用に関する不満が大きい。

表1は、SPSS Categoriesの回帰分析を適用し

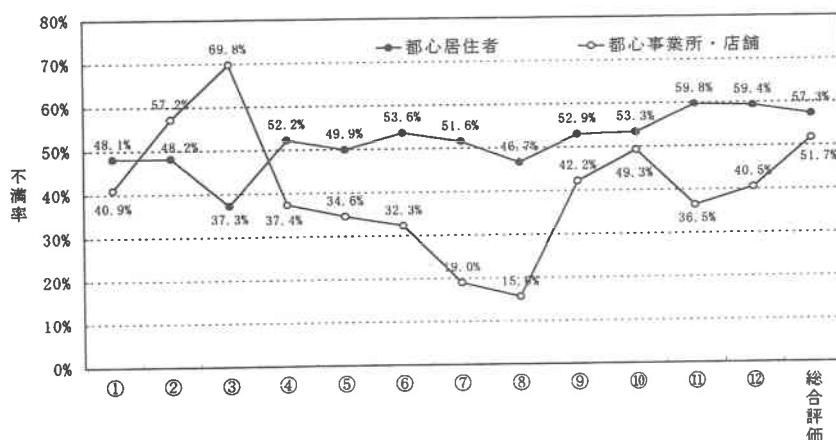


図1 現在の都心交通に対する不満率（個別評価項目の内容については表1参照）

て、個別項目の評価と総合評価との関連を分析した結果である。各変数の値は満足=1～不満=5として、順序尺度によるパラメータ推定を行った。表1で偏相関係数を太字で表示した変数は、不満度に対する影響力の大きい変数である。

分析結果より、都心居住者と事業所・店舗の両者について影響力の大きい評価項目としては、「⑫自動車と公共交通の乗り継ぎ」、「⑪公共交通間の乗り継ぎ」、「①歩行者環境」、「⑨自動車の一方通行規制」が挙げられる。

また、居住者は「④バスルート・運行頻度」、事業所・店舗は「⑥路面電車の運行頻度・ルート」の影響力も大きい。

以上の結果から、図1の不満率のパターンでは居住者と事業所・店舗の間に差異が見られたが、表1の個別評価項目の影響力に関しては、両者について類似した傾向があると言える。

4. 交通社会実験の必要性

表2は、今後の社会実験継続に対する質問の集計結果である。(a)～(c)の選択肢は社会実験の継続を支持する内容であり、居住者は76.4%、事業所・店舗は75.2%の高い選択率になっており、社会実験継続に対する支持は大きい。

また、図2に示した今後実施すべき社会実験の内容に関しては、居住者、事業所・店舗ともに、歩行者環境の改善に関する実験の要望が最も大きく、自転車利用や公共交通の改善に対する要望も大きい。自動車利便性の改善については、居住者26.0%に対して、事業所・店舗39.6%となっており、事業所・店舗は自動車利便性の改善を求める意見が強い。

表1 都心交通の満足度に関する回帰分析結果

説明変数	都心 居住者		都心 事業所	
	回帰係数	偏相関係数	回帰係数	偏相関係数
①歩行者環境	0.175	0.228	0.135	0.175
②自転車走行環境	0.102	0.137	0.138	0.174
③駐輪場整備状況	0.097	0.154	0.100	0.146
④バスルート・運行頻度	0.149	0.191	0.139	0.169
⑤バスターミナル・バス停の利便	0.070	0.089	0.076	0.092
⑥路面電車のルート・運行頻度	0.112	0.144	0.168	0.216
⑦路面電車停留所の利便	0.085	0.111	0.039	0.054
⑧タクシー利便性	0.080	0.128	-0.051	-0.077
⑨自動車の一方通行規制	0.123	0.190	0.145	0.213
⑩駐車場整備状況	0.082	0.126	0.124	0.171
⑪公共交通間の乗り継ぎ	0.171	0.214	0.175	0.213
⑫自動車と公共交通の乗り継ぎ	0.191	0.241	0.180	0.221
サンプル数	995		902	
自由度調整済み決定係数	0.667		0.611	

(注) 回帰係数が正の場合は、不満度に対する影響度が大きいことを表す。

表2 社会実験継続に対する意見

都心部での社会実験に対する意見	居住者	事業所・店舗
(a) 様々な実験を継続し、成果のあった実験は早急に実現を検討すべき	25.0%	22.8%
(b) 様々な実験を継続するが、実験結果のみで実現を判断すべきでない	28.8%	29.5%
(c) 市民の関心や要望の高いテーマならば、実験を継続すべき	22.6%	22.9%
(d) 実験は必要最小限にとどめるべきである	8.5%	9.5%
(e) 事業所活動や市民生活への影響が大きいので、実験は不要である	3.8%	3.5%
(f) その他	2.6%	2.0%
(g) 無回答	8.7%	9.8%
合計	100.0%	100.0%

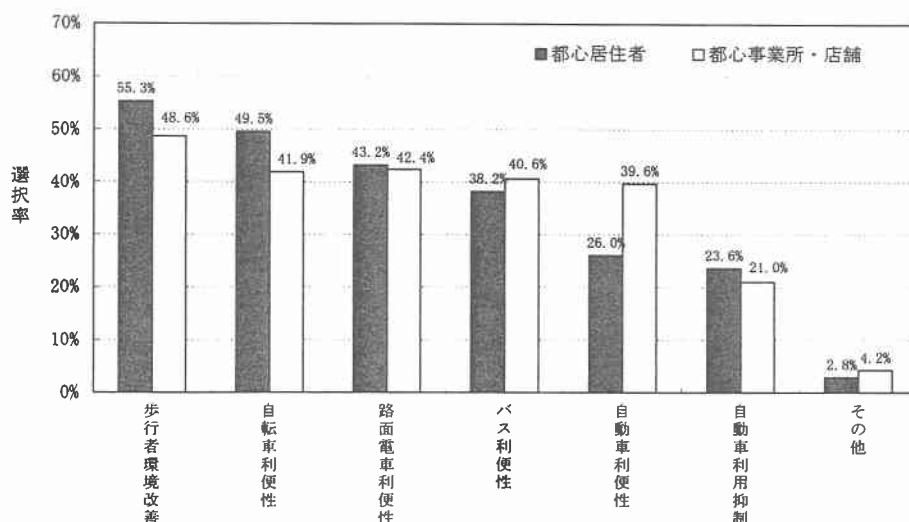


図2 岡山市都心部で今後実施すべき交通社会実験の内容

通社会実験に対しては、都心居住者および事業所・店舗の支持が高く、特に歩行者環境の充実に対する要望が大きいことが明らかになった。また、都心部における自動車利用抑制に向けては、今後、事業所・店舗の啓蒙と意識改革が必要と思われる。

5. まとめ

アンケート調査の結果、岡山市都心部における交

＜参考文献＞波多野・栗井・山根・阿部・具：岡山市都心部におけるトランジットモール社会実験の実施と評価、2000年度・土木学会中国支部研究発表会講演概要集。