

IV-16 公共事業計画における報道情報が意向形成に及ぼす影響に関する分析

(株) 大日本コンサルタント 正会員○江本洋介
徳島大学工学部 正会員 山中英生
徳島大学工学部 正会員 山口行一
徳島大学大学院 学生員 奥平詠太

1. はじめに

社会資本整備において市民や関係者の参加を促す、パブリックインボルブメント（P I）方式が注目されている。P Iでは、「広報」による情報の市民的共有が重要と言われている。特に情報を市民に伝える手段として、ローカルメディアの存在は重要である。本研究では、公共事業における報道情報の量と内容が市民の意向形成に与える影響を明らかにすることを目的としている。具体的には、徳島市の万代橋計画についてローカル紙での報道情報の量と内容を分析し、情報に伴う意向形成への影響を実験的に分析した。

2. 分析対象とした事例

ここでは徳島市において1992年から1998年にかけて論議となった万代橋計画を題材として取り上げた。万代橋は徳島市中心部を通る国道55号線のかちどき橋の渋滞緩和のため、その下流に計画されており、内環状線計画の一部となっている（図-1）。この計画に対して、92年ごろから、かちどき橋周辺の県庁前に係留されている独特の景色を形成していたヨット群の景観保全と、開閉橋形式とすることで観光名所とすべきという市民の声が高まり、新聞紙上の話題となった。その後、平面橋として設計に入っていたが、96年に計画の見直しを知事が指示し、市民代表等による懇話会が結成され、イメージパース図を用いた市民アンケートが実施された。この結果、市民の40%は渋滞緩和のため平面橋を支持する傾向が明らかになり、景観に配慮した平面橋の設計が進められることになった。

本稿では、万代橋をめぐる論議について地方紙上に表れた情報を分析し、それらの情報が意向形成にどのよ

うな影響を及ぼしているのかを実験によって明らかにすることを目的としている。

3. 実験内容

万代橋計画の中で最も議論が行われた「平面橋と開閉橋」の問題に焦点を当て、これに関して新聞紙上で表れた情報を表-1の33項目にまとめた。本研究では、これらの情報が意向形成に与える要因を把握するための実験を行った。被験者は徳島大学の学生62名で、うち58名は万代橋計画を全く知らない者である。

表-1 万代橋をめぐる情報

・第1回アンケート 1-1○平面橋が架橋されれば県庁前からヨットは消える。 1-2○県庁前のような都心にヨットがあるのは全国にも例がなく徳島のみである。 1-3○ケンチョピアにヨットのある風景は美しい都市景観を有していると言われている。 1-4○ヨット群を含めたケンチョピアの風景は徳島の一つの名所であると言われている。 1-5○県庁前ヨットハーバーは市民市民の貴重な財産であると言われている。
・第2回アンケート 2-1○開閉橋にすればヨットの景観を残すことができる。 2-2○ケンチョピアは徳島県の観光PRのCMにも登場している。 2-3○ケンチョピアは重要な観光資源である。 2-4○ケンチョピアは県庁を訪れる県外客に好評である。 2-5●県庁前かちどき橋の交通渋滞緩和のために橋は必要。 2-6●万代橋は将来の交通を考えると両側4車線になり開閉するのが大変である。
・第3回アンケート 3-1○開閉橋は全国にも珍しいもので観光資源になる。 3-2○平面橋は新たな景観対策が必要である。 3-3○開閉橋を新入る運動をヨットクラブなどが行っている。 3-4○司馬遼太郎氏がケンチョピア存続を期待している。 3-5●県庁前の交通渋滞は、四国ワーストワンの大渋滞ポイントである。 3-6●交通渋滞を解消させるためには平面橋が適切である。 3-7●万代橋は通学や生活に役立てる生活橋であるため平面橋が適切である。
・第4回アンケート 4-1○開閉橋建設を求めてヨットクラブなどが署名運動を行う。 4-2○四国放送のヨット愛好家アンケートでは開閉橋支持が6割、平面橋支持が2割である。 4-3●県庁前のヨットの係留は、公共マリーナができるまでの措置として認められた。 4-4●利便性やコストの面から開閉橋は難しい。 4-5●開閉橋の場合開く所要時間が1-5分、開いている時間は5-10分間かかるため、橋付近に渋滞が起る可能性がある。 4-6●平面橋にした場合、かちどき橋周辺から車両が1日1万台減るという調査結果がある。 4-7●開閉橋は修理点検時に度々渋滞を招くおそれがある。
・第5回アンケート 5-1●開閉橋の場合、開閉回数、時間等を制約されるのでヨットが県庁前に係留するかは疑問である。特に将来、公共マリーナができても県庁前に係留するかは疑問である。 5-2●開閉橋は維持管理費が大きくかかるため、ヨット利用者だけで支払うのは無理である。 5-3●開閉橋の建設費は約1.8億円で、平面橋の建設費約1.3億円の1.5倍かかる。
・第6回アンケート 6-1●四国放送の一般市民アンケートでは開閉橋支持が15%、平面橋支持が73%である。 6-2●一般県民アンケートでは開閉橋支持が13%、平面橋支持が40%である。 6-3●平面橋イメージ図 6-4○開閉橋イメージ図その1 6-5○開閉橋イメージ図その2

○：開閉橋支持情報 ●：平面橋支持情報

実験の手順を以下に示す。

- ① 万代橋計画に関する説明
- ② 橋形式への意向調査(初回)
- ③ 意向が均等に分布するように4グループに分ける。

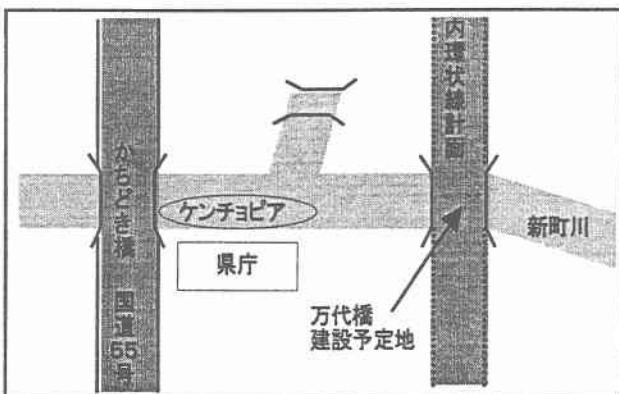


図-1 万代橋架橋予定位置図

- ④ 情報を段階的に提示、賛否とその変化、理由となった情報に関するアンケートを行う。(合計6回)
- ⑤ 全被験者の賛否分布の公表(各グループに時期を変えて実施した)

情報の提示は、第1回の情報では開閉橋支持の情報を多く記載し、回を追うごとに平面橋支持の情報が増加し、第5回では、情報のすべてが平面橋支持となるように記載されている。第7回アンケートに関しては、全被験者の賛否反応のみを与え回答している。

4. 実験結果

図-2、図-3は各グループの開閉橋、平面橋の支持動向図である。回を重ねる毎に開閉橋の支持率は減少し、平面橋の支持率は増加している。グラフ中の○は、そのグループの被験者に全員の意向分布を公表した時期である。

表-2は全体の賛否情報がどのような影響を与えたかを表している。例えばBグループでは、平面橋が少という公表内容に対して、支持率が減少し他人の意向に対する相互作用が見られる結果となっている。しかし他の場合では見ることができなかった。

図-4は各情報について、その重要度を求めて、開閉橋への意向変化に重要なもの、反対に平面橋に重要なもの、どちらも言えないものを抽出した結果である。開閉橋への意志変化は、ケンチョピアが希少なものであるという報が多く、平面橋への意志変化は、開閉橋の不便さを示す情報が多いことがわかる。

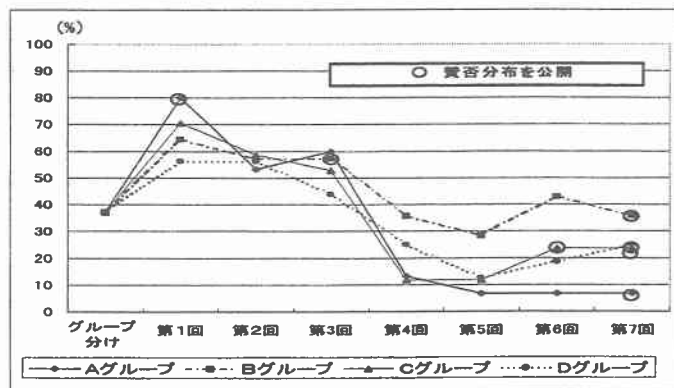


図-2 各グループの開閉橋支持動向

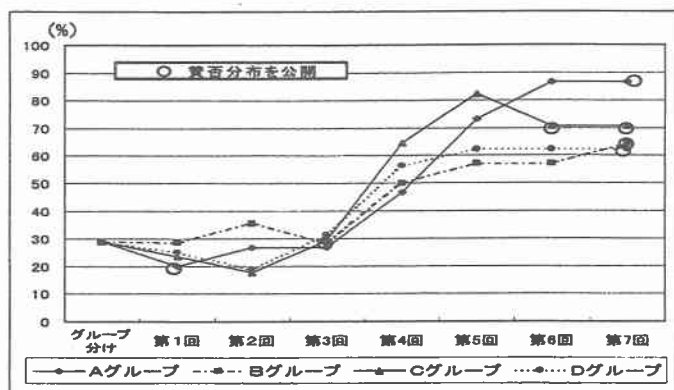


図-3 各グループの平面橋支持動向

5. 結論

結論として以下のことが明らかになった。

- ① 情報の内容が意向形成に大きく影響している。
- ② 開閉橋への意向を形成する要因としては、ヨットの景観イメージの貴重さが重要であり、平面橋への意向を形成する要因として、渋滞に関する情報の内容が重要であることが明らかになった。
- ③ 他人の賛否意識の分布に関する情報が、個人の意向形成に与える影響については明らかにならなかった。

表-2 全体の賛否情報の影響

グループ	相互作用	公表時期	公表内容	他グループとの変化の比較
A	?	第1回	開閉支持 37% 平面支持 29%	他グループより 開閉支持が増加 A 開+43% 平-17% 他 開+27% 平-3%
B	○	第3回	開閉支持 56% 平面支持 24%	平面支持が減少 B 開±0% 平-7% 他 開-4% 平+8%
C	×	第6回	開閉支持 23% 平面支持 69%	平面支持が減少 C 開+12% 平-12% 他 開+7% 平+4%

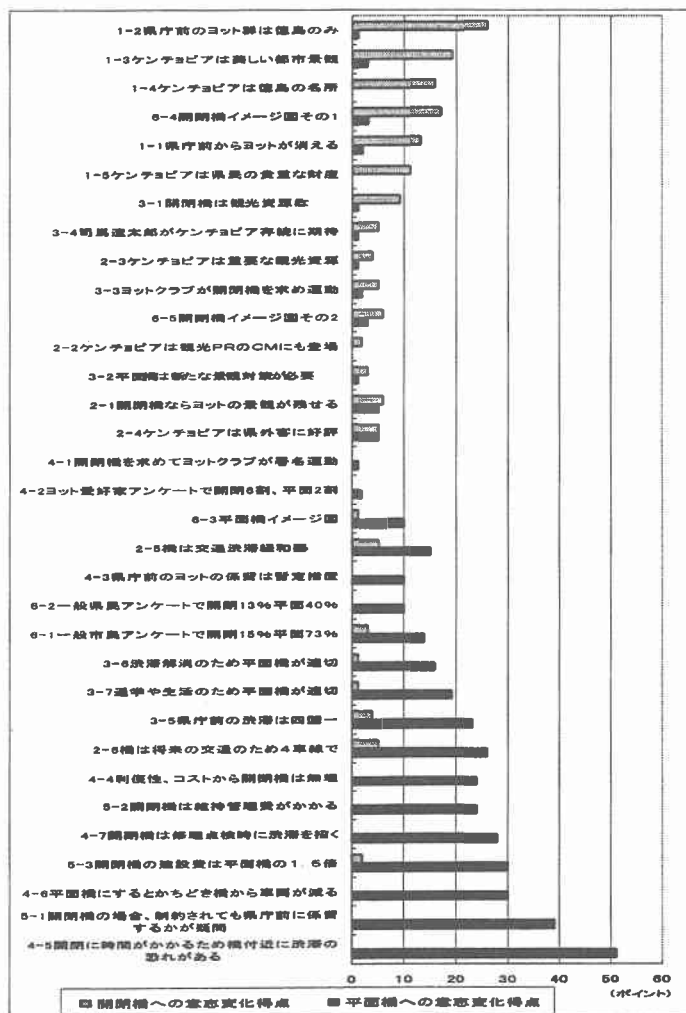


図-4 意志変動における情報の重要度