

Ⅳ-37 街路空間整備のためのポリシー・ミックスに関する研究

香川大学工学部 正会員 ○土井健司
香川大学工学部 学生員 大戸貴博

1. はじめに

街路は交通機能やアクセス機能に加え、沿道の土地利用誘導や環境創出などの多面的な機能を有する。それゆえ、交通政策、土地利用政策、緑化政策の適切なポリシー・ミックスが良質な街路空間整備の鍵となる。しかしながら、政策相互の時間スケールの隔たりに起因して、その統合デザインは難しいとされる。これを可能ならしめるためには自動車交通に偏重した街路の使い方が見直され、居住環境の改善や都市再生への貢献という街路の役割がより強く認識される必要がある。

本研究は、高松都心部における都市環境と交通に関する市民意識調査に基づき、ポリシー・ミックスの設計という観点から、街路政策の望ましい方向性を模索することを試みる。

2. 意識調査の概要

本研究の調査内容は、現状に対する不満・満足度調査、個別の交通政策に対する選好調査、複合的政策案への選好調査、および環境に関する価値意識調査から構成されている(表-1)。また、これらの意識調査に加え、日常の交通行動に関する実態把握も併せて行った。調査は、平成13年11月の平日と休日にまたがって実施し、歩行者、ドライバー、住民、企業の4主体から合計420サンプルの回答を得た。

(1)現状に対する不満・満足度

渋滞や排気ガスなどの環境要因および交通安全性等への不満は高い一方で、街並みや景観、沿道の緑の量、街路樹の美しさなど空間デザインに関する項目への不満は低いという結果が得られた。主体ごとの評価の違いを見ると、ドライバーが他の主体より事故に対する安全性への不満が低く示され、自動車を運転する側と運転しない側の間に安全面に対する認識に温度差が認められた。

(2)交通政策に対する選好

政策選好を捉えるにあたり、「交通量の抑制と事故の削減」「渋滞しない道路づくり」「道路空間の緑化促進」「歩行者優先の道づくり」「公共交通の利便性向上」の5項目を設定した。これらのうち、最も要望度が高いものは「渋滞しない道路づくり」であったが、「交通量の抑制と事故の削減」への要望も高く、自動車の利便性向上が手放しで支持されては

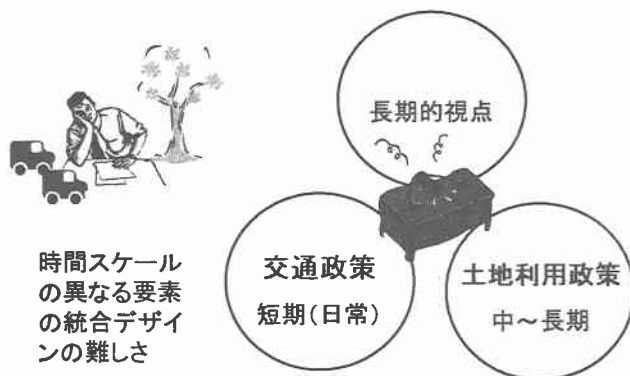


図-1 街路整備をめぐるジレンマの構図

表-1 意識調査の概要

- **現状に対する不満・満足度調査(CS調査)**
都市環境と交通に関する10項目
- **個別の交通政策に対する選好調査**
交通政策の方向性に関するプライオリティ
具体的な交通施策に関するプライオリティ
- **複合的政策案 ポリシー・ミックスへの選好調査**
歩行者に配慮した空間整備に対する賛否
「高松都心部への乗り入れ規制などにより、
サンポート高松～中央通りおよび周辺地域
を連続的な歩行者空間に整備すること」について
- **環境に関する価値意識の調査**
都市環境改善への支払意思額

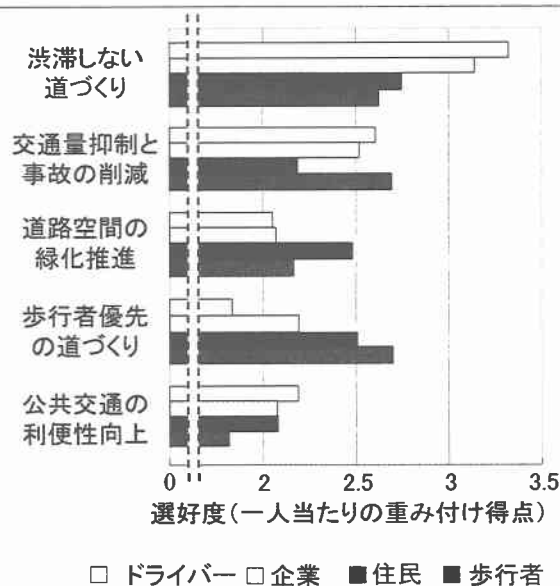


図-2 交通政策の方向性に関する選好調査の結果

いないことが確認された。

より具体的な交通施策に関する要望を捉えたところ、まず「交通量の抑制と事故の削減」のためには、都心部の駐車場を削減する等の規制的施策は支持されず、公共交通の利便性向上、都心部の周辺にまとまった駐車場を設置する等の誘導的な施策が支持されやすいことが示された。次に、「渋滞しない道路づくり」のためには、荷捌き駐車車両への規制や右折場所の削減などが強く要望され、車線の拡幅や新たなバイパスの整備等はあまり支持されていない。言い換えれば、新たな道路投資への要望よりも、現状の渋滞要因を取り除くための適切な交通運用への要望が高い。「歩行者優先の道づくり」の案では、放置自転車の撤去と駐輪場の確保と歩道の拡幅を強く支持する当然の結果が得られている。また、歩行者専用エリアの設置という施策に対してはドライバーからも一定の支持が得られており、ここでも都心部での自動車交通抑制策が支持されうる可能性が示唆されている。

(3)ポリシー・ミックスに対する支持

「自動車交通の抑制等による連続的な歩行者空間の整備」という複合的な政策案に対しては、4主体のいずれにおいても 60～70%の高い支持が示された。渋滞が問題視され、かつ支店経済を支える都心地域でありながら、この支持率は予想以上に高いと言えよう。その背景を考えると、この複合政策案が単に自動車交通の排除を意味するのではなく、自動車を抑制することが交通事故や環境負荷の減少につながり、連続的な歩行者空間が賑わいのある快適な都市空間の創造につながるという、一石三鳥のメリットが多くの回答者に理解された結果であると推測される。

3. ポリシー・ミックスの効果の定量化

現状への不満と政策選好との因果関係を、共分散構造モデルにより捉えた結果が図-3である。これを見ると、例えば「渋滞しない道路づくり」(モビリティ改善)への要望が高い場合には「交通量抑制と事故削減」や「道路空間の緑化促進」への要望が低くなるなど、政策選好相互の間にキャンセル・アウトが見られ、緑化や歩行者優先の道づくりへの要望が低いレベルに抑えられていることが読み取れる。

一方、この因果モデルにおいて「自動車交通の抑制等

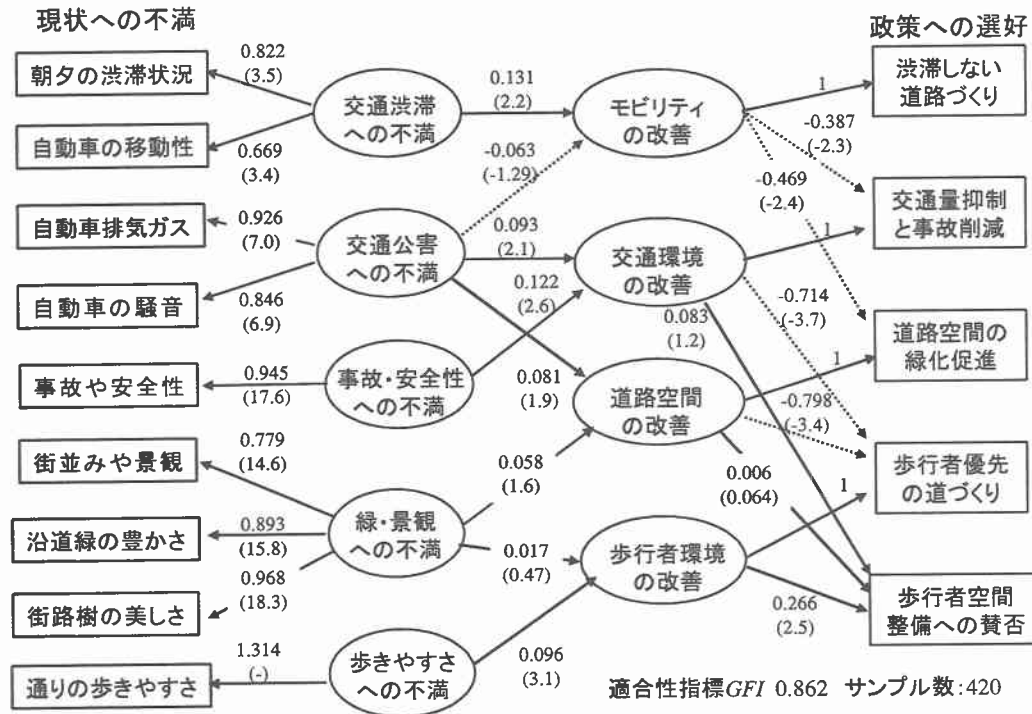


図-3 共分散構造モデルによる政策効果の定量化

による連続的な歩行者空間の整備」という複合政策案を導入した場合、個々の政策に対する潜在的な要望を効果的に吸い上げ、キャンセル・アウトが生じないことが確認された。

さらに集団内での選好のバラツキに着目した場合、ポートフォリオ効果により、各政策案単体に対する選好の分散よりも複合的政策案のそれが小さくなり、意見の発散が抑制されることが示された。

4. おわりに

都市部の重要な公共空間である街路をめぐる市民の価値観は多様である。本稿は、合意形成に及ぼすポリシー・ミックスの効果を幾つかの側面から実証したものである。なお、政策の現実的な効果を提示するために、著者らは交通シミュレータを用いた自動車交通抑制策のインパクト評価についても別途検討を進めている。

第 V 部門

V — 1 ~ V — 35