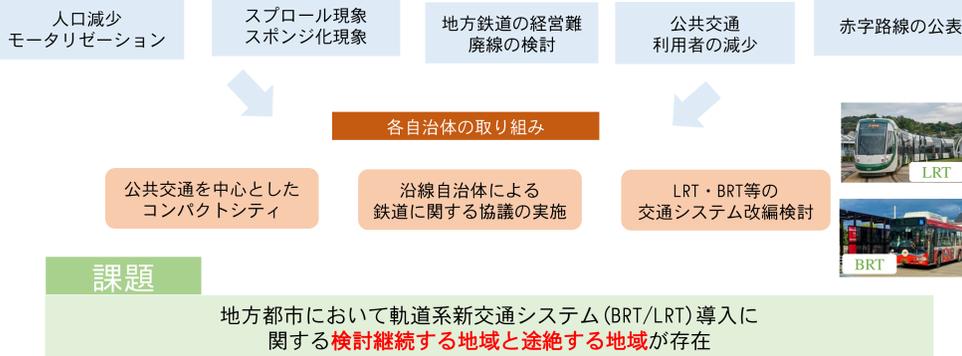


地方都市の交通まちづくりにおける新交通システム導入議論の 継続に住民意識が及ぼす影響についての研究 -高岡市と宇部市の比較から-

辻辺貴晃・鈴木春菜（山口大学）

背景

我が国の地方都市の現状



事例調査

軌道系新交通システムの導入が検討都市を調査

調査路線	所在	議論開始時期	構想	実現
宇部線	山口県宇部市	2019	BRT	凍結
富山港線	富山県富山市	2003	LRT	開業
新設	栃木県宇都宮市	1989	LRT	開業予定
近江鉄道	滋賀県米原市他	2016	BRT/LRT	鉄道存続
城端線/氷見線	富山県高岡市他	2020	LRT	進行中

まちづくりの議論継続に影響を及ぼす要因

- ① 施策の認知度
- ② 施策の受容意識
- ③ 沿線団体認知度
- ④ 県の推進体制

目的

新交通システム導入についての議論が
継続した地域と途絶えた地域の人々の態度・行動の差を検討

アンケート調査

アンケート調査概要

路線名	概要
城端線/氷見線	<ul style="list-style-type: none"> 富山県高岡市/砺波市/南砺市/氷見市を沿線市 沿線3市長は公約として城端線・氷見線を活用したまちづくりに関する政策を打ち出す 両路線において、2020年にLRTなど新交通体系への移行の議論
宇部線	<ul style="list-style-type: none"> 山口県山口市/宇部を沿線市 乗客数の減少からBRT導入の検討が2018年に開始 翌年市長がBRTへの転換を含めた調査を始めたが、2020年にBRT導入計画を見送った

人口(人)	167786	162128
輸送密度(人/日)	2899(城端線)	2539
輸送密度(人/日)	2552(氷見線)	
議論開始時期	2020	2019

✓ 人口規模
✓ 輸送密度
✓ 新交通システム議論開始時期
同程度の2市を選択

日時	2021年12月27日～2022年1月5日
対象地域	富山県高岡市/山口県宇部市
回答者数	高岡市 212名/宇部市 204名

回答方法
受容意識/認知度:5件法 (1~5)
新交通システム導入認知度:2件法(0,1)

調査項目

- コンパクトシティ施策に関して
- 富山市施策受容意識: 富山市都市計画「お団子と串」に対する賛否意識を調査
 - パリ施策受容意識: パリ市都市計画「15minutes City」に対する賛否意識を調査
 - 立地適正化計画受容意識・認知度: 両市で策定されている本計画に対する賛否意識・認知度を調査
- フランス・パリ 15minutes city 富山県富山市 お団子と串

- まちづくりとの協和に関して
- 協和性認知とは(本研究では)
立地適正化計画が地域のまちづくりと協和しているとの認知のこと
- ①②協和性認知過去・未来:
両市の立地適正化計画のまちづくりが、『これまで/これからの両市のまちづくり』と
(1)調和した取り組みだと思いませんか(2)即した無理のない取り組みだと思いませんか
(3)反する奇抜な取り組みだと思いませんか*(4)照らして違和感のある取り組みだと思いませんか*
- 上記の4項目から各市の立地適正化計画の協和性認知(過去・未来)を調査

- 公共交通関連する施策に関して
- 公共交通重要性認知: 我が国において公共交通の役割の重要性を調査
 - 交通税受容意識: 交通税が導入された際の賛否意識を調査
 - 市民団体認知度: 当該路線の沿線市民団体の認知度を調査
 - 将来の移動手段: 「あなたは将来の移動手段についてどのようにお考えですか」という設問で考えを調査
 - ⑤⑥新交通システム導入受容意識: 宇部市ではBRT・高岡市ではLRT導入に対する認知度・賛否意識を調査

結果

受容意識・認知度に関する比較

	高岡市 N=216 N=106	宇部市 N=212 N=72	
公共交通重要性認知	4.0	4.2	0.17
立地適正化計画認知度	2.2	2.0	0.03*
新交通システム導入認知度	0.5	0.4	0.00*
新交通システム導入受容意識	3.8	3.3	0.00*
協和性認知過去	3.0	3.2	0.03*
市民団体認知度	1.8	1.9	0.32

(): 新交通システム受容意識の回答者数

有意な差が確認できた項目

高岡市民>宇部市民
立地適正化計画受容意識
新交通システム導入受容意識
新交通システム導入認知度

宇部市民>高岡市民
協和性認知過去

結果

✓ 新交通システム導入受容意識と立地適正化計画認知度が**高岡市民の方が高い可能性**

受容意識	高岡市 受容意識 N=216(N=106)		宇部市 受容意識 N=216(N=72)	
	新交通導入	立地適正化	新交通導入	立地適正化
立地適正化計画	0.42**		0.05	
パリ市施策	0.34**	0.42**	0.05	0.70**
富山市施策	0.36**	0.68**	-0.06	0.70**
交通税	0.19**	0.21**	0.13	0.07
公共交通重要性認知	0.41**	0.42**	-0.26**	0.33**
協和性認知過去	0.29**	0.46**	0.15	0.50**
協和性認知未来	0.32**	0.55**	0.13	0.55**

(): 新交通システム受容意識の回答者数

受容意識・協和性認知の相関分析の結果

- 共通点** 両市ともに、立地適正化計画受容意識とコンパクトシティ施策・公共交通重要性認知・協和性認知との相関が**正に有意**
- 相違点** 宇部市では、立地適正化計画受容意識と新交通システム受容意識との相関が**有意ではない**
新交通システム受容意識とコンパクトシティ施策・公共交通重要性認知・協和性認知との相関が**有意ではない**

結果

宇部市民 (議論途絶地域)

- ✓ 新交通システム導入が公共交通利便性の向上に寄与すると理解されていない可能性(高岡市では理解されている可能性)
- ✓ 立地適正化計画と新交通システム導入との関係が理解されていない可能性

将来の利用意向が受容意識に及ぼす影響

※観視: 将来の移動手段に関する設問で「クルマが運転出来なくなったら公共交通を利用したい」を選択した回答者

受容意識	高岡市 将来の公共交通利用への 意向無 N=33(N=18)			宇部市 将来の公共交通利用への 意向有 N=110(N=50)		
	意向無	意向有	観視	意向無	意向有	観視
公共交通重要性認知	0.37**	0.53**	0.30*	-0.35*	-0.12	-0.61
パリ市施策	0.38**	0.31**	0.36**	-0.04	0.27	-0.56
富山市施策	0.44**	0.43**	0.21†	-0.03	0.10	-0.69
立地適正化計画	0.24**	0.54**	0.35**	-0.01	0.16	0.00
交通税	0.05	0.35**	-0.01	0.08	0.17	0.27
公共交通利用頻度	0.21*	0.09	0.21†	-0.56**	-0.04	-0.74

(): 新交通システム受容意識の回答者数

将来の利用意向別受容意識の相関分析の結果

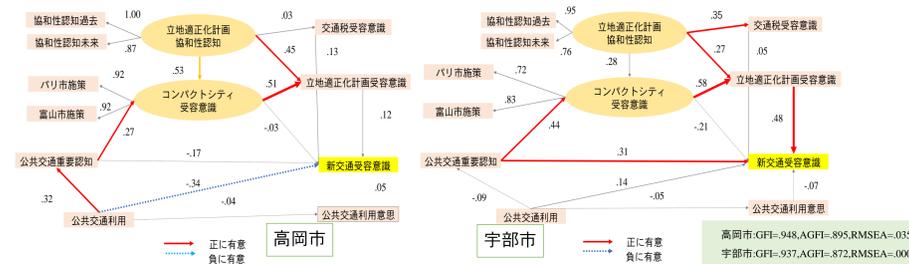
- 高岡市民は将来の公共交通の利用意向に関わらず**
新交通システム受容意識とコンパクトシティ施策・立地適正化計画受容意識との相関が**正に有意**
- 宇部市民は将来の公共交通の利用意向に関わらず**
新交通システム受容意識とコンパクトシティ施策・交通税・立地適正化計画受容意識との相関が**有意でない**
利用意向の無い回答者
新交通システム受容意識と公共交通重要性認知・公共交通利用頻度との相関が**負に有意**

結果

宇部市民

✓ 将来の公共交通利用意向に関わらず**新交通システム導入受容意識が低い可能性**

新交通システム受容意識の影響要因の分析(共分散構造解析)



共分散構造解析結果から

- 新交通システム導入受容意識に関して
- 高岡市民: 立地適正化計画受容意識 **正に影響**
 - 宇部市民: 公共交通重要性認知 **正に影響**
 - 宇部市民: 現在の公共交通利用有無 **負に影響**

結果

宇部市民 (議論途絶地域)

✓ 立地適正化計画における公共交通の役割は認知されていたが新交通システム導入が重要な役割を果たすとは認識されなかった可能性

まとめ

- 議論が継続している高岡市では、
- 新交通システム導入**受容意識・認知度が高い可能性**
 - 立地適正化計画とLRT導入の**関係性が理解されている可能性**

- 議論が途絶した宇部市では、
- 立地適正化計画とBRT導入の**関係性が理解されなかった可能性**