

## 地方都市における鉄道駅周辺地区に住むことの価値認識に関する研究

- えちぜん鉄道駅周辺地区を事例として -

### A Study on the Value Recognition of Living around the Railway Station in Local city : A Case of Area around Echizen Railway Station

三寺 潤\*・田中 美里\*\*・川上 洋司\*\*\*

Jun MITERA\*・Misato TANAKA\*\*・Yoji KAWAKAMI\*\*\*

This study aims to examine the value recognition of the living around the railway station as the basic information to promote TOD at the local city. The results obtained through the analysis of the questionnaire survey data to the residents are as follows: 1) A lot of residents are recognizing the high value of living around the railway station in terms of place attachment etc. 2) The value recognition of the living is influenced by not only individual attributes such as the use of the railway but also affirmative image of the existence value of the station. 3) Finally, the whole structure of the value recognition is derived by applying the Covariance Structure Analysis.

**Keywords:** Local railway, Questionnaire survey, Value recognition, Area around the railway station  
地方鉄道, 意識調査, 価値認識, 駅周辺地区

#### 1. はじめに

確実な人口減少・超高齢社会の到来、環境や財政面の制約等の中で、現在の都市構造を「集約型都市構造」へ転換すべきことは、多くの全国諸都市のマスタープランでも掲げられている通り、不可避な取り組みといえる。富山市のように、公共交通の先行的サービス改善と都心部や公共交通沿線への居住推進支援策等により、その効果が見え始めてきた都市も一部みられる<sup>2)</sup>が、多くの都市では掲げた目標に対して、未だ実効性ある具体的施策を取り得ていないのが現状といえる。

「集約型都市構造」へと転換させるには、多面的かつ総合的なアプローチが求められる。「交通面からの誘導」に着目すると、現在の分散型都市構造を導いた主要な要因の一つである「過度なモータリゼーション」からの脱却、言い換えれば「公共交通の再生」と連携した都市構造の集約化を戦略的に進めることが不可欠である。つまり既存ストックとしての「公共交通、特に土地利用誘導ポテンシャルが最も高い鉄道」の価値を見直し、そのポテンシャルを引き出すことによって、人々の交通行動の変更だけでなく、諸活動の立地行動の変更を通して都市構造の集約へと結び付けていくことが必要である。

人々の生活行動を支える交通施設としての鉄道には、移動手段としての価値以外にも、その存在自体がもたらす多面的「価値」を有しており、沿線住民はその価値を認識している<sup>3)</sup>。ここで、地域との関わりという点からすると、鉄道は結節点としての「駅」を介して地域と結びついており、「駅」自体が地域施設として多面的な意味を持っている。少なくとも、モータリゼーションが進展する以前、つまり鉄道が地域における重要な移動手段として機能していた時代には、地方都市においても駅を中心としたまとまり（コミュニティ）、諸活動の集積が、実態としても住民の意識の中にも強く存在していたはずである。

公共交通としての鉄道を活かした「集約型都市構造」（コンパクトシティ）を誘導することは、ミクロ的には鉄道駅を中心とし

たまちづくり、つまり公共交通指向型開発（Transit Oriented Development：以下 TOD という）を推進することであり、これは駅を中心としたコミュニティの再生とも言える。

こうした方向へと誘導していくためには、鉄道サービスの向上、駅周辺地区の利便性を始めとする生活環境の改善、各種立地優遇制度の導入等といった構造的方略施策はもちろんとして、それに併せて人々の中に公共交通の利便性の高い場所（鉄道駅周辺）に住むことの価値を啓発・醸成させること（一種の心理的方略として）が出来れば、公共交通の持続的再生とともに、公共交通を軸とした集約型都市構造への再編も効果的に推進されると思われる。そのためには、先ず現在駅周辺に住む人々が実際にそこに住んでいることに高い価値認識を有していることを実証することが前提となる。

こうした認識に基づいて、本研究では「駅周辺に住んでいる」という価値を実際にそこに住んでいる住民自身がどの程度認識しているのか、そしてその価値認識は何に由来しているのかという点に着目する。

#### 2. 本研究の視点と位置付け

都市構造の集約化に向けての立地誘導策に関する研究としては、谷口ら<sup>4)</sup>による住宅需要マネジメントの観点から住環境改善ガイドライン等を提案した一連の研究、鈴木ら<sup>5)</sup>によるロケーション・マネジメントの概念を提示し、立地誘導策の体系化を検討したもの等これまでも多くの研究がなされている。しかし、これらの検討施策は上述のように、いわゆる構造的方略として位置付けられるものといえる。こうした中で、居住地選択行動の意識変容を促すことが不可欠であることを前提に、対象者は大学生に限定されているが、谷口ら<sup>6)</sup>は公共交通配慮型居住地選択に向けた説得的コミュニケーション手法を提示、実践し、その効果について報告している。先に述べたように、本研究はこうしたアプローチの必要性を前提におくものである。

\* 正会員・福井大学大学院工学研究科・Graduate School of Engineering, University of FUKUI

\*\* 正会員・福井市建設部・Construction Department, Fukui City

\*\*\* 正会員・福井大学大学院工学研究科・Graduate School of Engineering, University of FUKUI

前述した TOD に関しても、その考え方、具体的な推進方策に関して数多くの研究があるが、本研究との関連でいえば、TOD の中心概念として立地効率性 (Location Efficiency 以下 LE) を位置づけ、その政策的含意について言及している土井ら<sup>7)</sup>の研究があげられる。そこでは、LE を結節機能と場所機能の結合効果とし、場所としてのトランジットエリア (駅周辺) の空間的価値の積極的評価の重要性を種々の観点から言及している。本研究においてもこうしたことを踏まえ、駅周辺を「住む場所」としての対象空間、分析単位として設定する。

さらに、本研究で着目する「住んでいることの価値」認識を捉えるにあたっては、一連の地域愛着に関する研究成果<sup>8)9)</sup>等を踏まえ、駅周辺という場所を日常生活活動圏として設定した上で、住む場所としての愛着感等により価値認識の程度を把握する。場所として「駅周辺」に着目した点と、価値認識の程度にその中心施設としての駅の存在がどの程度寄与しているかに着目する点が本研究の独自の視点である。

以上の視点、位置づけに基づき、本研究では車依存型の低密分散構造にある福井市及びその周辺を対象に、再生された地方鉄道 (えちぜん鉄道) 駅周辺住民へのアンケート調査結果に基づき、①駅周辺に住んでいることの価値認識の程度を愛着感等により把握すること、②価値認識の程度にかかわる要因を、個人属性だけでなく、当該地区の中心施設である駅に対するイメージ・意識と関連付けて把握すること、③以上を総括して、共分散構造分析により駅周辺に住むことの価値認識構造を明らかにすることを目的とする。

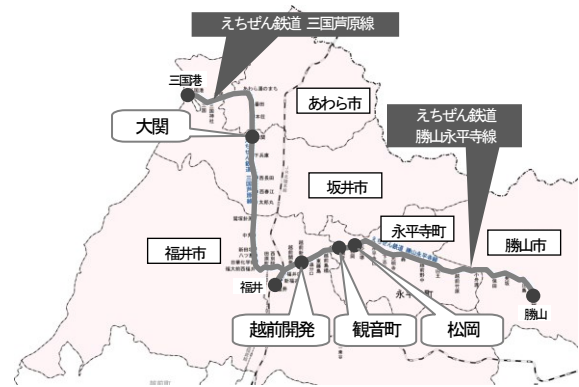
### 3. アンケート調査の概要

本研究では、徒歩駅勢圏に相当する駅を中心とした 0.5km 圏を「駅周辺地区」とし、上述の目的に沿って表 1 に示すアンケート調査を実施した。調査対象地区については、えちぜん鉄道の沿線より、市街地部と郊外部に位置し主に住宅が立地する 4 駅 (図 1) を抽出した。各駅周辺の位置、集積状況などの概要を表 2 に示す。

アンケート票は、駅周辺地区内の全戸建住宅を対象に世帯当たり 2 票をポストに配布、郵送回収とした。その結果、世帯回収率は 4 地区全体で 31.9% であり、1,071 票の個人票を得た。回答者の属性をみると、回答者の半数以上 (55%) が 60 代以上であり、女性が若干多い (53%)。世帯当たりの車の保有台数は、最も多いのが 2 台/世帯で、車を全く保有しないと回答したのは全体の約 5% に過ぎず、送迎を含めると回答者のほとんどが車利

表 1 意識調査の概要

調査対象	越前開発駅、観音町駅、松岡駅、大関駅 (各駅周辺の半径 500m 以内の全戸建住宅 (全世帯) に配布)
調査方法	ポストに配布、郵送回収
配布日	2012 年 12 月 6 日、7 日、11 日、12 日の 4 日間
配布数	2,127 世帯
回収数	678 世帯 (世帯回収率 31.9%)、個人票 1,071 票
調査内容	①個人属性 (居住歴等) ②生活行動実態 ③駅周辺地区の愛着感、帰属感 ④駅周辺地区の定住意向 ⑤生活環境評価



駅名	越前開発駅 (勝山永平寺線)	観音町駅 (勝山永平寺線)
位置	福井市 (福井駅まで 2.4 km)	永平寺町 (福井駅まで 7.3 km)
特徴	・既成市街地内に立地し、集積密度は高く、サービス施設も立地 ・労働基準監督局やハローワークなど公共施設も立地	・郊外部に立地 ・駅北西部に新規住宅が立地 ・南側公道に大型スーパー等が立地 ・生活に必要な公共施設が少ない
駅名	松岡駅 (勝山永平寺線)	大関駅 (三国芦原線)
位置	永平寺町 (福井駅まで 8.4 km)	坂井市 (福井駅まで 16.9 km)
特徴	・旧松岡町の中心部に立地し、集積密度は比較的高い ・生活に必要な公共施設も多い ・周辺に自然的土地利用も多い	・郊外部 (田圃地帯) に立地 ・集積密度は低く、既存集落と駅南側に新規住宅地区が存在 ・生活に必要な公共施設が少ない

図 1 調査対象とした駅周辺地区の位置と特徴

用可能層といえる。また、居住歴をみると、20 年以上が 6 割を占め (63%)、10 年未満は全体の 1 割程度である。

## 4. 駅周辺地区に住むことの価値認識とその要因

### 4.1. 価値認識の程度

2 で示した既往研究等を参考にし、「駅周辺地区に住む (住んでいる) ことの価値」は、当該地区への「愛着感」、「帰属感」、そして「定住に対する意向」によって捉えられる」ことを作業仮説とし、「駅周辺地区に対する愛着感の程度」(4 段階) と「駅周辺地区に住んでいることの実感 (帰属感) の程度」(5 段階)、さらに、「現在住んでいる (駅周辺地区への) 定住意向の程度 (5 段階)」に関する回答結果より、「駅周辺地区に住むこと (住んでいる) の価値」認識の程度を把握する。これらの設問項目の回答結果<sup>(1)</sup>を図 2 に示す。

駅周辺地区への愛着感、帰属感については、「やや持っている」、「やや実感している」を含めると約 80% の回答者が認識していることがわかる。さらに、回答者の 43% が当該駅周辺地区に「是非住み続けたい」という高い定住意向を持っており、「できれば住み続けたい」も含めると 75% の住民が定住意向を有していることわかる。

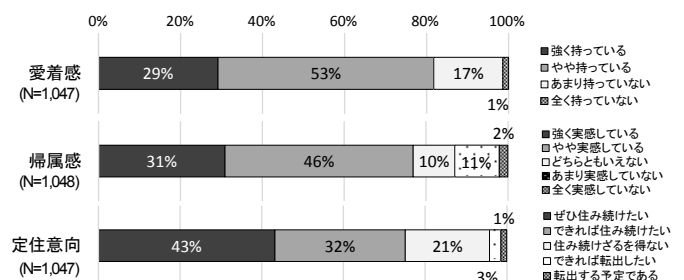


図 2 駅周辺地区に住むことの価値に関する意識

表 2 駅周辺に住むことの価値に関する意識

	定住意向あり		定住意向なし		合 計
	ぜひ 住み続けたい	できれば 住み続けたい	住み続けざるを 得ない	できれば 転出したい	
帰属あり +愛着あり	388 37.7%	243 23.6%	101 9.8%	5 0.5%	737 71.7%
帰属なし +愛着あり	32 3.1%	42 4.1%	33 3.2%	2 0.2%	109 10.6%
帰属あり +愛着なし	10 1.0%	22 2.1%	19 1.8%	4 0.4%	55 5.4%
帰属なし +愛着なし	21 2.0%	27 2.6%	61 5.9%	18 1.8%	127 12.4%
合 計	451 43.9%	334 32.5%	214 20.8%	29 2.8%	1028 100.0%

先ほどの作業仮説より、これら 3 つの面から「駅周辺地区に住む（住んでいる）ことの価値」認識を把握するため、図 2 のそれぞれの回答結果をクロス集計したのが表 2 である。

表 2 に基づいて、ここでは価値認識の程度を、定住意向があり、かつ帰属感（「強く実感+やや実感」・愛着感（「強く持っている+やや持っている」）を有している層を「高価値認識層」、いずれか一つを有する層を「中価値認識層」、定住意向もなく、帰属感・愛着感も持っていない層を「低価値認識層」の 3 つのレベルに類型化した。その結果より、回答者の価値認識の程度構成をみると（図 3）、高価値認識層は有効回答全体の 6 割を占める一方で、低価値認識層は 1 割にも満たない結果となった。つまり、多くの住民が駅周辺地区という場所に住んでいることに対して高い価値認識を持っているといえる。

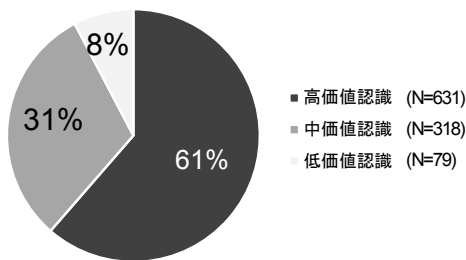


図 3 「駅周辺地区に住むこと」の価値認識の程度

#### 4-2. 価値認識の程度と諸属性との関係

価値認識の程度について、先ず対象とした 4 地区間で差異がないか検定を行った結果、価値認識の程度において地区間に有意な差はなく、対象の駅周辺 4 地区いずれも 6 割程度が高価値認識層であることがわかった（図 4）。本調査で対象とした 4 駅周辺地区については、価値認識の程度で見ると、地区特性に関係なく同程度の価値認識レベルをもっているといえる。したがって、以降の分析については、4 駅周辺地区全体について行うものとする。

次に、価値認識と回答者属性との関係を見る。先ず、居住歴との関係を図 5 に示す。

有意な差は認められなかったものの、居住歴が長いほど高価

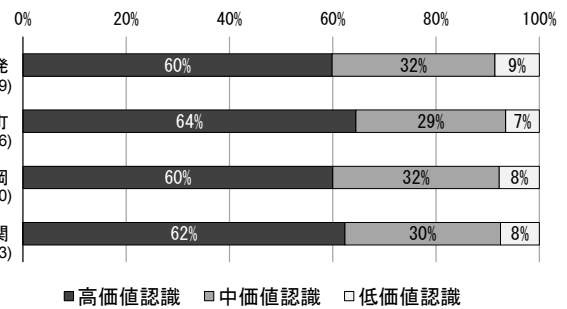


図 4 価値認識の地区間比較

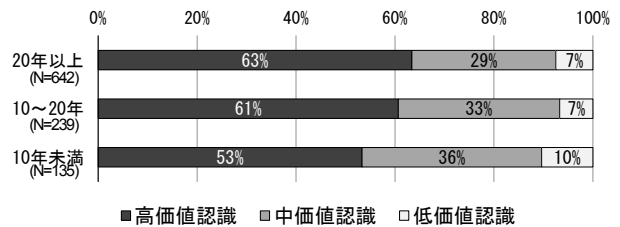


図 5 価値認識と居住歴との関係

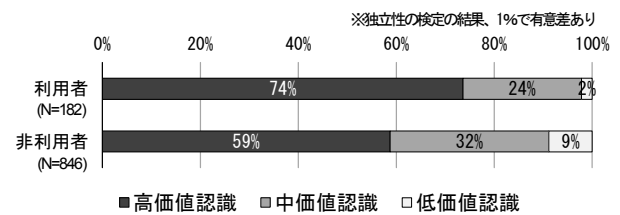


図 6 価値認識と鉄道利用の有無

価値認識層の占める割合が高くなっている。

また、鉄道（駅）利用の有無においては、価値認識の程度において差異（有意水準 1%）があり、利用者の場合高価値認識層 74%に対して、非利用者は 59%である。このことは徒歩で駅にアクセスすることによる地区との接触機会が愛着感等に影響していると考えられ、既存研究結果 9) とも符合するものである。しかし、非利用者であっても 59%が高価値認識層であることは、駅という施設が存在するという駅周辺地区の場所性が影響している可能性があると思われる（図 6）。

#### 4-3. 価値認識の程度と現状の生活環境との関係

次に、駅周辺地区に住むことの価値認識と現状の生活環境評価との関連性を把握する。生活環境にかかわる個別項目ごとに 5 段階で満足度を尋ね、その回答結果を得点化し、項目別平均得点を価値認識の程度別に比較した（図 7）。評価項目は【交通利便性】に関する 2 項目、【生活利便性】に関する 3 項目、【周辺の快適性】に関する 3 項目、【コミュニティ性】に関する 2 項目と【総合評価】の計 11 項目である。算定した「得点」は、満足 2 点、やや満足 1 点、普通 0 点、やや不満 -1 点、不満 -2 点として、各項目の回答結果より項目別に平均値を求めた。

図 7 を見ると、総合評価だけでなく、全ての個別評価項目において、駅周辺地区に住むことの価値認識が高い層の方が有意に高い満足度評価を示している（有意水準 1%）。

現状の生活環境に対する満足度が当該地区に住むことの価値

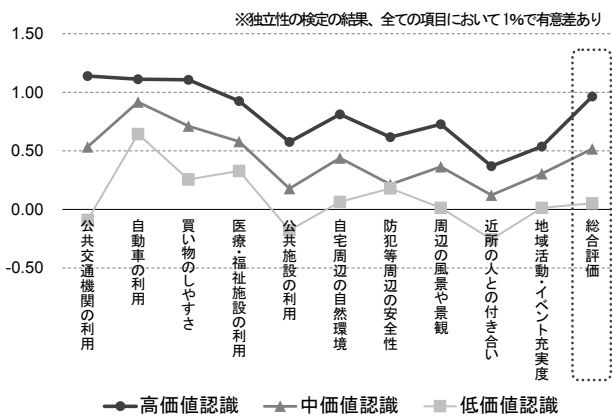


図7 価値認識と生活環境評価の関連性

認識の程度に結びついていることは当然ともいえるが、特に「公共交通機関の利用」や「買い物のしやすさ」、「公共施設の利用」等、当該地区の特性に関わる個別項目だけでなく、総合評価においても両者の差異が大きいことが注目される。

#### 4.4. 価値認識の程度と駅が存在価値との関連性

鉄道結節点としての駅は利用価値以外にもその存在自体がもたらしている価値があり、それがその周辺地区住民に対して住むことの価値に影響を及ぼしていると考えられる。このことを検証するために、アンケートでは駅に対するイメージ・意識について、【生活している中で非常に目立つ施設である】、【自分の住んでいる場所の魅力的な施設である】、【親しみやすい施設である】、【気軽に使いたい(行きたい)施設である】、【生活する上でなくてはならない施設である】、【安全、治安を良くする上で重要な存在である】の計6項目を設定し、5段階で回答を求めた。その結果(図8)、「生活する上でなくてはならない施設である」と認識している回答者が全体の6割以上存在し、また、「安全、治安を良くする上で重要である」と価値づけている回答者が半数近く存在している。つまり「駅」施設に対して、利用価値以外にその存在価値を多くの住民が意識していることがわかる。

ここで、このことをより詳細にみるために、直接的な利用価値を享受していない非利用者に絞って、駅周辺地区に住むことの価値認識の程度と駅が存在価値(駅に対するイメージ・価値認識)との関係を見たのが図9であり、項目ごとに、回答結果を得点化(強く思う2点、やや思う1点、どちらともいえない0点、あまり

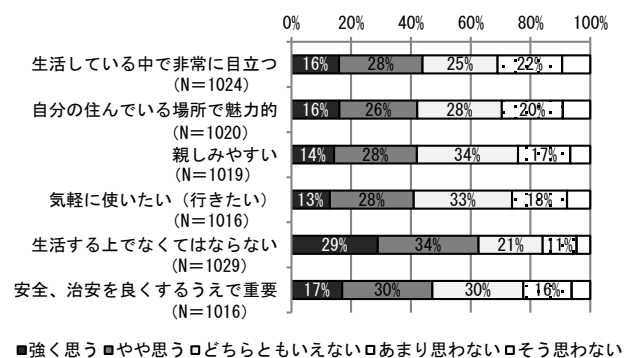


図8 駅に対するイメージ(駅が存在価値)

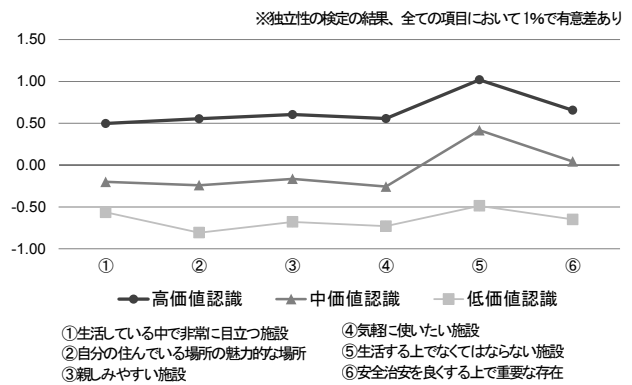


図9 非利用者の価値認識の程度と駅が存在価値

り思わない-1点、思わない-2点)し、項目別平均得点を認識レベル別に比較している。図9からわかるように、非利用者の駅周辺地区に住むことに対する高価値認識層と低価値認識層では、駅に対するイメージ(価値付け)について、全てのイメージ項目で有意な差異がみられた。つまり、直接駅を利用していなくても、愛着感、帰属感、そして定住意向が高い高価値認識層は「駅」の存在価値の認識も高いことがわかった。

以上より、駅が存在自体に対する肯定的なイメージ・意識が駅周辺地区に住むことの価値(愛着感や帰属感、定住意向)の醸成をもたらしている可能性を示唆することが出来た。

#### 5. 駅周辺に住むことの価値認識に関する意識構造

4では、駅周辺地区への愛着感や帰属感、定住意向に着目し、居住歴や利用有無などの属性別の価値認識を確認し、さらに、これらの価値認識の程度が生活環境評価や駅へのイメージ(駅が存在価値)に対する認識とも関係が強いことを確認した。つまり、駅周辺地区の中心に位置する「駅」という施設が、移動の利便性に資する本来の機能以外にも、存在自体がもたらす効用を通して、当該地区に住むことの価値認識を高めていると解釈できる。言い換えると、駅を持つ多様な機能を高めることが、その周辺住民に対して、愛着や帰属感そして定住意向を高めることに結びつく可能性がある。ここでは、上記仮説を明らかにするため、「駅周辺に住むことの価値」を示す、「愛着感」、「帰属感」、「定住意向」がどのように形成されているのか、そして「駅(そのもの)の存在価値」が「駅周辺に住むことの価値」にどのように関わっているかの全体構造を、実際に住んでいる駅周辺地区住民の意識を通して明らかにする。

##### 5-1. 駅が存在価値形成に関する潜在因子の抽出

駅が存在価値と駅周辺に住むことの価値に関する意識構造をより分かりやすく図示(モデル化)するため、因子分析を用いて、駅が存在価値の潜在因子の抽出を行った。

分析には、駅に対するイメージ6項目に対する回答結果を用い、全てのイメージ項目を変数として因子分析を行った。分析の結果(表3)、2つの因子が抽出され、各指標の因子負荷量から、駅が存在価値、つまり駅に対するイメージ形成を特徴づける第1因子を「駅への魅力感」、第2因子を「駅があることによる安心感」と解釈し、駅が存在価値の潜在因子とした。

表 3 因子分析の結果

	因子①	因子②	
固有値	1.82	1.56	
寄与率	30.29%	25.96%	
項目名	生活している中で非常に目立つ施設である	0.40	0.25
	自分の住んでいる場所の魅力的な施設である	0.92	0.24
	親しみやすい施設である	0.58	0.37
	気軽に使いたい(行きたい)施設である	0.55	0.36
	生活する上でなくてはならない施設である	0.32	0.51
	安全、治安を良くするうえで重要な存在である	0.23	0.96
因子名	駅の魅力感	駅があることによる安心感	

5-2. 共分散構造分析による意識構造の解明

5-1 で抽出された 2 つの潜在的な因子を、「駅が存在価値」の構成概念 (= 潜在変数) とし、図 10 に示す仮説モデルを設定した。この仮説モデルに基づいて、「駅周辺地区に住むことの価値」に関する意識構造を明らかにするため、共分散構造分析を用いた因果構造の推定を行った。共分散構造モデルの推計は、SPSS の共分散構造分析ソフト AMOS 22.0 を用いた。仮説モデルをもとにパスの引き方を検討した中から、適合度の良いモデルを採択し、その因果構造の解釈を行うこととした。検討を重ねた結果、採択したモデルを図 11 に示す。パスについては、有意水準 0.1% であるものを実線で明示している。

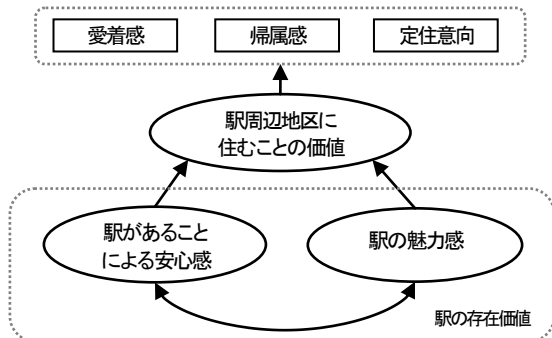


図 10 駅周辺地区に住むことの価値の意識構造モデル (仮説)

潜在変数相互の関係をみると、「駅の魅力感」が「駅があることによる安心感」に繋がり、「駅周辺地区に住むことの価値」に繋っている。中でも「駅周辺地区に住むことの価値」は「愛着感」に最も影響を与え、ついで「帰属感」にも影響を与えている。さらに、推定値は大きくないものの、これらの価値は、「定住意向」にも影響を与えていることがわかる。

続いて、駅が存在価値に関連する潜在変数である「駅の魅力感」、「駅があることによる安心感」に強い影響がある項目をみる。まず、「駅の魅力感」は「親しみやすい場所」が最も影響が大きく、ついで「気軽に使いたい場所」、「住んでいる場所の中で魅力的な場所」であった。次いで、「駅があることによる安心感」は「安全・治安の面で重要な施設」が最も影響が大きかったが、推定値としては、「生活をする上でなくてはならない施設」も大きい結果となった。

一方、属性との因果関係を見ると、「居住歴」、および「鉄道利用の有無」については、推定値は他に比べて大きくはないが、「駅の魅力感」に影響を及ぼしていることがわかる。因果パスから、「鉄道利用の有無」および「居住歴」から「駅の魅力感」に繋がり、そこから「駅があることによる安心感」、そして最終的には「駅周辺地区に住むことの価値」に繋がっていくことが読み取れる。

以上より、駅そのものを親しみやすく、気軽に使いたい施設にすることにより、駅が存在価値である「駅の魅力感」が高まり、「駅があることによる安心感」へと影響が及び、さらに「駅周辺地区に住むことの価値」が高まることを意識構造モデルで明示することが出来た。

6. まとめ

本研究では、駅周辺地区住民へのアンケート調査結果に基づいて、「駅周辺に住むことの価値認識」の程度を「愛着感」、「帰属感」、「定住意向」の三つの意識から捉え、価値認識の程度と諸要因との関係、特に「駅が存在価値」についての意識との関係に着目して、「駅周辺に住むことの価値認識」に関する住民の意識

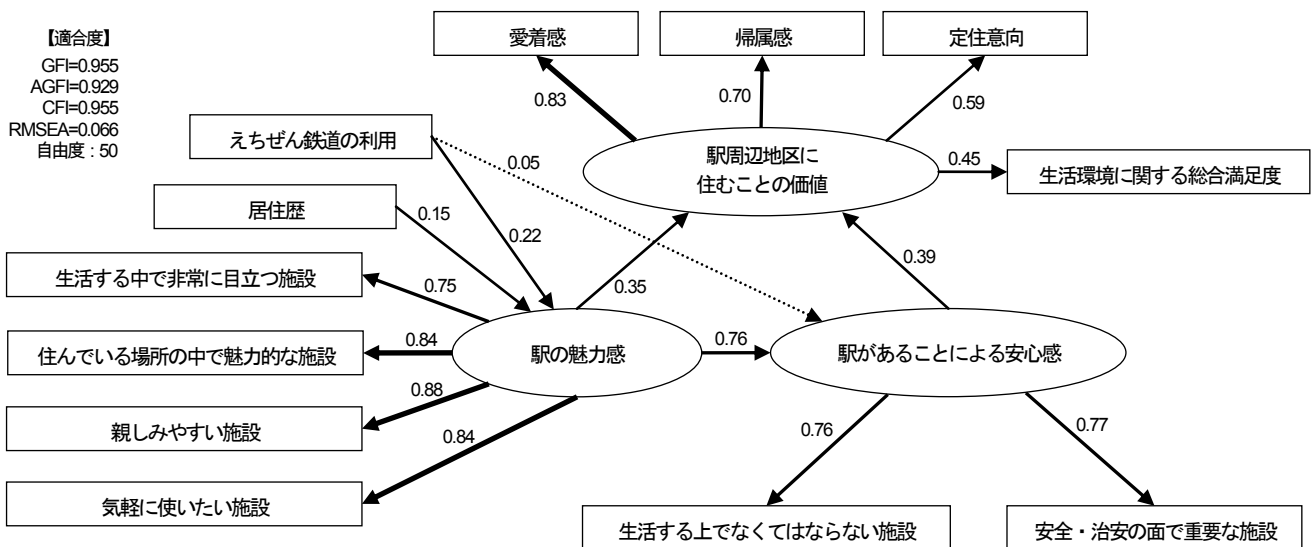


図 11 駅周辺地区に住むことの価値認識に関する意識構造 (分析結果)

構造を明らかにした。得られた主要な成果は以下の通りである。

- ① 駅周辺地区に対する「愛着感」、「帰属感」、「定住意向」に対していずれも肯定的な意識を有する住民を、駅周辺地区に住む（住んでいる）ことに高い価値認識を有する層とみなすと、その割合は全体の約 6 割を占めている。過度ともいえる車依存の現状においても、駅周辺地区は住む場所としての価値を十分有しているといえる。
- ② 「駅周辺地区に住むことの価値」認識の程度は鉄道利用の有無と有意に関連しており、鉄道の利用が価値認識の形成に結びついている。しかし、鉄道を利用したことのない非利用者でも約 6 割が高い価値認識を有している。
- ③ さらに、駅周辺地区における現状の生活環境評価(満足度)や駅そのものに対するイメージ(駅の存在価値)が、駅周辺に住むことの価値認識の程度に深く関係しており、駅の存在自体がもたらす肯定的なイメージ(駅の存在価値意識)が駅周辺地区に住むことの価値の醸成をもたらしている。
- ④ 「駅周辺地区に住むことの価値」認識の因果構造について共分散構造分析を用いて推定した結果、駅の存在価値を表す「駅の魅力感」を高めることにより、「駅があることによる安心感」に繋がり、さらに「駅周辺地区に住むことの価値」や「生活環境に対する総合的な満足度」に大きな影響を及ぼしていること、影響の出発点である「駅の魅力感」は「鉄道利用の有無」や「居住歴」からも影響を受けていること等が明らかとなった。

以上の分析結果の意義と示唆することは、一つには高い価値認識を持って住み続ける場所づくりの計画単位として、「駅周辺地区」を位置づけること、そして鉄道(駅)の利用促進や駅自体の魅力増進等を通して、その位置づけをさらに強化し示した点にある。二つには、TOD を推進する上では人々の住む場所選択の考え方自体に働きかけることも重要だとすれば、そうした働きかけの基礎情報として、駅周辺という場所に住むことの価値を実際にそこに住む住民の意識に基づいて示したことである。

今後は、住むことの価値認識に関して駅周辺地区以外との詳細な比較分析を行うこと、人びとの居住地選択における誘導的働きかけの方法とその効果等についての検討を進めること等が課題として挙げられる。

## 補注

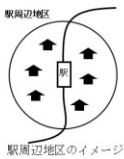
- (1) 回答者が駅周辺地区をイメージしやすいように図を加え回答を求めた。実際のアンケート票と設問内容を示す。

IV. あなたがお住まいの駅周辺地区についてお尋ねします。

以下の項目について該当するもの 1 つに○印を付けて下さい。

(1) 現在お住まいになっている駅周辺地区に住み続けたいと思いますか。

a. ぜひ住み続けたい	b. できれば住み続けたい
c. 住み続けざるを得ない	d. できれば転出したい
e. 転出する予定である	



(2) 駅の周辺地区に住んでいることをどのように実感していますか。

a. 強く実感している	b. やや実感している	c. どちらともいえない
d. あまり実感していない	e. 全く実感していない	

(3) 現在住んでいる駅周辺地区に対して、愛着を持っていますか。

a. 強く持っている	b. やや持っている	c. あまり持っていない	d. 全く持っていない
------------	------------	--------------	-------------

## 参考文献

- 1) 和田信貴 (2013), 「コンパクトシティとこれからの計画制度」、計画行政、第 36 巻第 4 号, pp9-14
- 2) 森雅志 (2013), 「富山市におけるコンパクトなまちづくりの推進と効果」、計画行政第 36 巻第 4 号, pp3-8
- 3) 大山英朗・三寺潤・川上洋司 (2012), 「沿線住民の認識を通じた地方鉄道の価値に関する研究—えちぜん鉄道を事例として—」、都市計画論文集, Vol.47, No.3, pp319-324
- 4) 島岡明生・谷口守・松中亮治 (2005), 「コンパクトシティ・マネジメントにおける行動変容戦略の不可欠性」、土木学会論文集 No.786/IV-67, pp135-144
- 5) 鈴木一将・森本章倫 (2011), 「集約型都市実現に向けた立地誘導策の体系化の検討」、土木学会論文集 D3(土木計画学), Vol.67, No.5, pp1\_315-I\_320
- 6) 谷口綾子・浅見知秀・藤井聡・石田東生 (2009), 「公共交通配慮型住宅地選択に向けた説得的コミュニケーションの効果分析」、土木学会論文集 D Vol.65, No.4, pp441-448
- 7) 土井健司・中西仁美・紀伊雅敦・杉山郁夫 (2006), 「米国の TOD に見る新たなアクセシビリティ概念 Location Efficiency に関する研究」、土木学会論文集 D, Vol.62, No.2, 207-212
- 8) 引治博之・青木俊明・大淵憲一 (2009), 「地域に対する愛着の形成機構—物理的環境と社会的環境の影響—」、土木学会論文集 D, Vol.65, No.2, pp101-110
- 9) 荻原剛・藤井聡 (2005), 「交通行動が地域愛着に与える影響に関する分析」、土木計画学研究・講演集, Vol.32 (CD-ROM)