

事例 7-1；郵送アンケート調査 ポートランド 2040 成長構想策定段階

< 主要な施策方針への賛否 >

1) 調査のねらい

- ・ ニュースレターによって、検討してきた様々な方法・計画から、UGB (the Urban Growth Boundary：都市成長境界線) を広げず農地や自然を守るために、基本的な 4 つの施策を示し、市民の賛否を問う。ニュースレターに添付されている調査票によって、意見を集める。

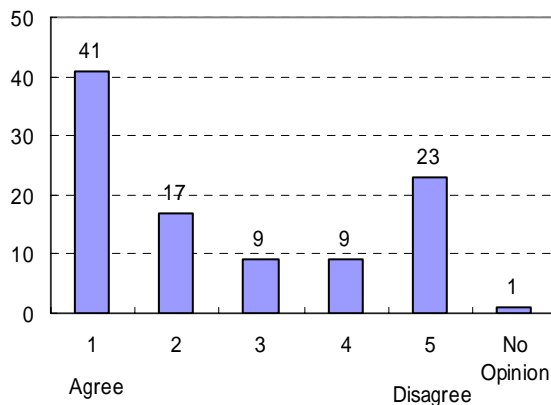
2) 調査項目

- ・ 下記の 4 つの施策について、賛否を 5 段階で尋ねる。
 - 家一件あたりの平均的な敷地面積を 8500 平方フィートから 7000 平方フィート (630 m² 25m×25m) へ減少させることへの賛否
 - 都心や商業地から駐車スペースを減少させることへの賛否
 - バス路線と LRT の停留所にそった開発を増やすことへの賛否
 - より市街地を成長させることとコンパクトな土地利用のための再開発の賛否
- ・ 自由意見

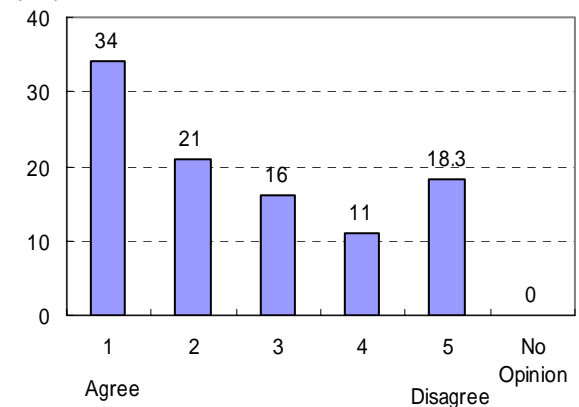
3) 調査結果

- ・ 50 万世帯以上に調査票を送付し、そのうち 1.7 万件の返答があった。
- ・ 強く賛成、賛成を合わせると、4 つの施策とも賛成が半数以上となっている。

(%) 家の敷地面積の減少



(%) 駐車場の削減



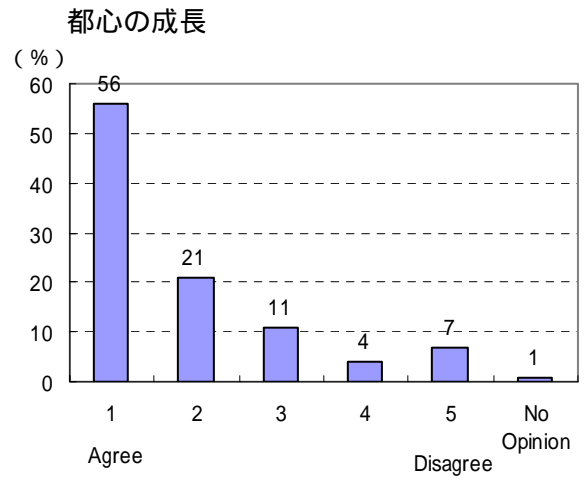
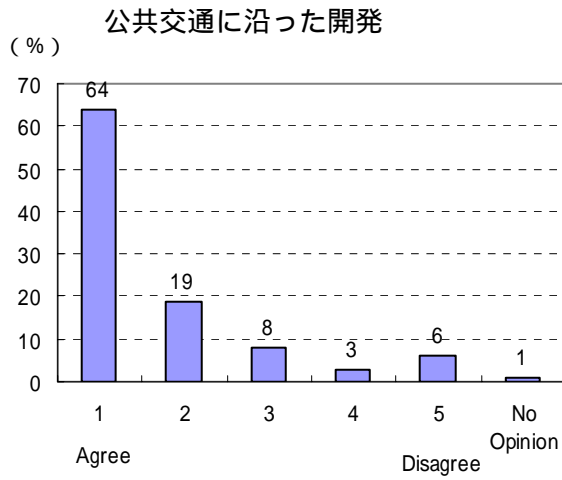


図 調査結果

< 提供した情報 >

- 以下の 4 つの項目について、将来のポートランドの目標像と、実現するためには何をすべきか。
 - スプロール開発の抑制について
 - 中心市街地の活性化について
 - コンパクトで、自転車や歩行者が利用しやすい近隣街区について
 - 保全すべき自然区域と境界（UGB）について
- 4 つの施策に対し、それぞれの施策で拡大を防ぐことができる土地の面積 など

事例 7-2 ; オープンハウスにおけるアンケート調査 ポートランド 2040 成長構想策定段階
 < 施策方針への賛否 >

1) 調査のねらい

- ・ ニュースレターと同じ調査項目に加え、その他の施策を示しそれに対する賛否を問う。

2) 調査項目

- ・ 郵送アンケート調査と同じ基本的な 4 つの施策への賛否 (5 段階評価)
- ・ 基本的な施策の他に、以下の 6 つの施策への賛否 (5 段階評価)

近隣の都市を発展させることへの賛否

グリーンベルトの設置への賛否

UGB 内のオープンスペースの維持に対する賛否

公共交通型に合わせた開発への賛否

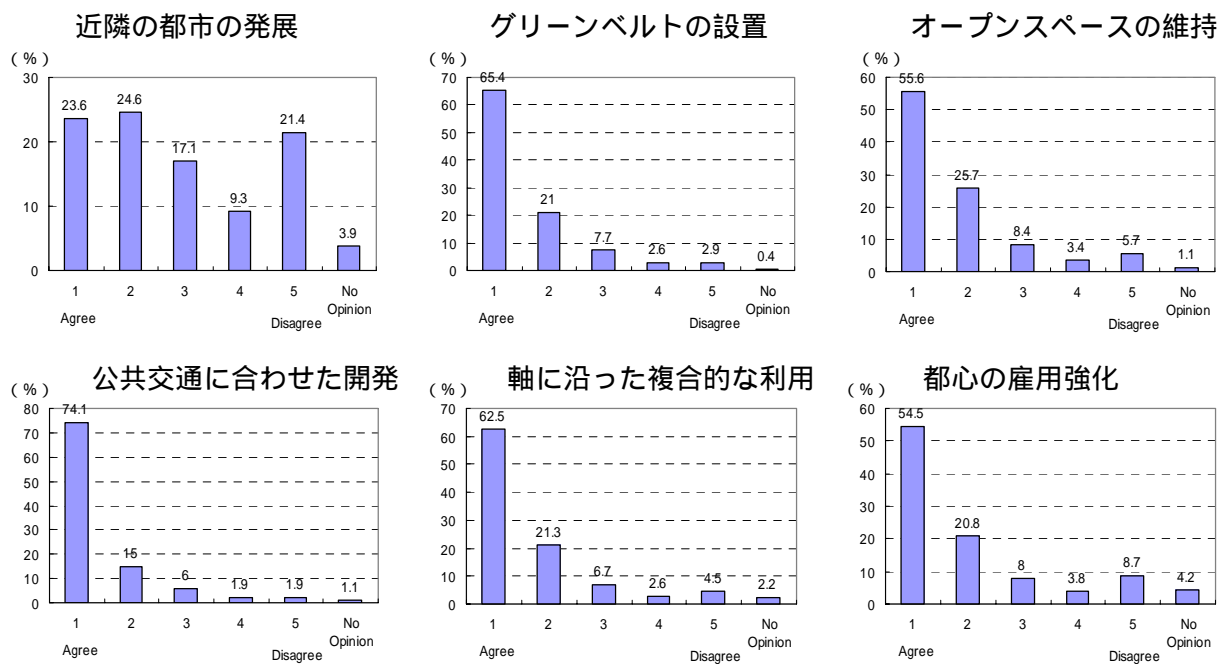
軸に沿った複合的な土地利用の促進への賛否

都心における雇用者の増加への賛否

- ・ 自由意見

3) 調査結果

- ・ 基本的な 4 つの施策についての回答は、郵送調査と同じ傾向を示している。
- ・ 近隣の都市を発展させることへの賛成が 50% を切っている。
- ・ その他の 5 つの施策では、どの施策に対しても賛成が 7 割以上である。





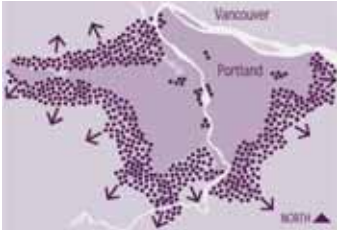

事例 7-3 ; 成長構想に対する意識調査 ポートランド 2040 成長構想策定段階
 < 都市圏構造の将来像の代替案への賛否 >

1) 調査のねらい

- ・ 将来の土地利用・都市圏構造について、基本ケースに加え、3つのパターンを設定し、代替案に対する住民の意見を集約し、都市成長の方向性を決定する。

2) 調査項目

- ・ 将来の土地利用・都市圏構造について、基本ケースに加え、3つのパターンを設定し、代替案に対する住民の意見を集約し、都市成長の方向性を決定する。

代替案	内 容	代替案	内 容
基本 パターン	<ul style="list-style-type: none"> ・ 最も UGB が拡大。 ・ 1985 年から 1990 年の 5 年間と同様のパターンで開発。 ・ UGB 内は 354,000 I-カー (121,000 I-カー拡大) 	パターン B	<ul style="list-style-type: none"> ・ UGB を拡大させない。 ・ UGB 内の再開発で成長を収容。 ・ UGB 内は 234,000 I-カー 
パターン A	<ul style="list-style-type: none"> ・ 著しく UGB を拡大させる。 ・ 都市縁辺の住宅用地を開発。 ・ UGB 内は 284,000 I-カー (51,000 I-カー拡大) 	パターン C	<ul style="list-style-type: none"> ・ 適度に UGB を拡大させる。 ・ 中心部、主要道路沿い、近隣都市を成長させる。 ・ UGB 内は 257,000 I-カー (22,000 I-カー拡大) 

1 エーカー = 0.4 ヘクタール

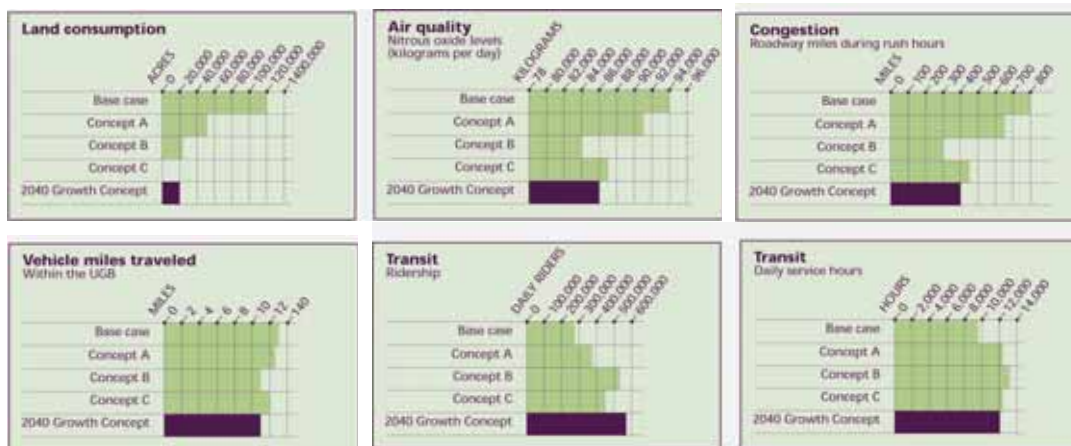
3) 調査項目

- ・ 地域の拡大路線（基本ケース、パターン A）を否定し、既存の都市部の密度を上げる方向（パターン B）を明確に支持した。
- ・ その後、メトロ諮問委員会において、パターン B を基に、技術的検討を加え、推奨案として決定された。



< 提供した情報 >

- ・ 50 年後を計画する上での前提となる以下の条件
 - 都市圏は着実に成長し、人口は 110 万人増加し 250 万人となる
 - 高齢化の進展
 - 一戸あたりの家族の人数の減少
 - 人種構成の多様化
- ・ GIS によるシミュレーション結果（技術的検討後）



事例 7-4 ; フレームワークプラン策定段階において ポートランド

< 施策に対する賛否 >

1) 調査のねらい

- ・ オープンハウス参加者へのアンケート調査を行い、フレームワークプラン作成に反映させる。成長構想をうけて、施策の方向性に対する意識を調査している

2) 調査項目

- ・ 土地利用や、交通施策、水施策に関して、複数のオプションからの選択や、施策の重要度の 5 段階評価、自由意見など全 15 項目

Example)

- 1.成長構想では、コンパクトで高密度の開発が採用されています。コンパクトな開発を進める上で、あなたは以下のオプションのうちでどれがいいと思いますか？

敷地面積が 6500 平方フィートの家の数を増やす

地域の回りにコンドミニアムやアパートを増やす

UGB を拡大させないために、小さい家とコンドミニアムやアパートをうまく組み合わせていく。

どれもあてはまらない、低密度の方がいい

その他（具体的に説明）

- 7.道路混雑を解決するためには何をすべきだと思いますか？1つ選んでください。

さらに道路を建設する

公共交通や徒歩、自転車などの自動車の代替手段利用を促進する

- 11.自転車に対する計画は、フレームワークプランで重要な部分の1つです。下に示す施策それぞれを1から4までで評価してください。（1が最も高い）

幹線道路、補助幹線道路において、幅が5~6フィートでしま模様の自転車レーン

公園やグリーンスペースでの分離された自転車道

主要な高速道路や道路に沿った、分離された自転車道

住宅地における自転車コネクションや速度低減装置、幹線道路との交差点での信号設置

・ その他の設問

低密度な開発を望むとしたら、どの程度の敷地面積が望ましいか？

メトロが取り組まなければならない施策（上下水道、職住近接等）に対して重要度（5段階評価）

2040 成長構想では UGB の拡張防止と、その中の都市の成長をバランスさせようとしているがそれについてどう思うか？

ポートランドの道路混雑についてどう思うか？

高速道路、幹線道路などどこが混雑の原因となっていると思うか？

郊外の道路において、歩行者や自転車に対する施策を行うことに対してどう思うか？

現在トライメットのバスを利用しているか？

アクセスの改良やシートの改良などサービスレベル改善策についての重要度（8段階評価）

上下水道施策に対して、必要と思うこと

水質や洪水対策などの重要度（5段階評価）

土地利用は水資源に対し影響が大きい、良い影響を与えるためにメトロは何をすべきか？

UGB 内に住んでいるか、UGB の外に住んでいるか？

3) 調査結果

（質問 1.）・56%が小さい家とコンドミニアムやアパートとの組み合わせを選択した
・25%は反対で、低密度の開発を望んでいる

（質問 7.）・77%が公共交通や徒歩、自転車などの自動車の代替手段利用の促進を選択し、23%が道路建設を選択した

（質問 11.）・記入された数値の平均は以下のとおり

2.09：幹線道路、補助幹線道路において、5～6 フィートでしま模様の自転車レーン

2.89：公園やグリーンスペースでの分離された自転車道

2.49：主要な高速道路や道路に沿った、分離された自転車道

2.11：住宅地における自転車コネクションや速度低減装置、幹線道路との交差点での信号設置

事例 7-5 ; 地域交通計画策定段階において ポートランド

< 施策への賛否 >

1) 調査のねらい

- ・ オープンハウス参加者へのアンケート調査を行い、交通の各施策に対する重要度の評価や問題点を調査し、2040 成長構想に基づく地域交通計画策定に市民の意向を反映させる。

2) 調査項目

- ・ 個人属性や具体的な土地利用、交通施策などについての 5 段階評価、交通手段利用の妨げとなっている項目など 42 の設問

Example)

土地利用施策のうち以下に示す施策について、どの程度賛成できますか？(5 段階)

6. 5000 平方フィートのような敷地の狭い家にする。

7. 空き地になっているところへ新しい家やアパートメントなどを作る。

12. ウォールマートのような大型店舗を制限する

以下の項目は、交通をよくするための施策のリストです。それぞれどの程度重要だと思いますか？

18. 公共交通やバス、パークアンドライド用地、バスシェルターなどサービスをよくする。(5 段階評価)

23. 歩道や横断歩道などを増やす。(5 段階評価)

24. 自転車レーンや、自転車ロッカー、自転車駐車場などを増やす。(5 段階評価)

25. 職場や、商業地、住宅地を一緒にする。(5 段階評価)

29. 短時間の徒歩にとって何が一番問題となっていますか？下記から選んで下さい。

(歩道がない、自動車のように早く移動しなくてはならない、商業地へ続く道がない、道が横断するのに広すぎる、歩行者用の信号が足りない、商業地までが遠い、安全性、時間がない、歩けない、坂道や天気など)

以下に示すラッシュ時の交通量を削減するための施策は、あなたにとってどの程度好ましいですか？(5 段階評価)

33. テレコミュティングや在宅勤務

34. バスや MAX (トラム) の定期券の値下げ

35. ラッシュ時のロードプライシング

3) 調査結果

設問	強く反対 (%)	反対 (%)	どちらでも ない (%)	賛成 (%)	強く賛成 (%)
6	17.90	13.74	10.85	24.05	33.45
7	16.85	12.37	12.72	30.11	27.96
12	22.24	12.99	13.52	16.73	34.52

設問	全く重要で ない (%)	重要でない (%)	どちらでも ない (%)	重要 (%)	非常に重要 (%)
18	8.44	9.17	8.26	29.17	44.95
23	4.77	6.24	11.74	25.50	51.74
24	5.00	7.04	26.11	31.11	30.74
25	15.48	10.75	15.12	21.49	37.16

設問	回答	(%)	回答	(%)
29	歩道がない	12.66	商業地までが遠い	36.08
	自動車のようによく移動し なくてはならない	9.92	安全性	5.49
	商業地へ続く道がない	5.27	時間がない	14.14
	道が横断するのに広すぎる	3.16	歩けない	4.01
	歩行者用の信号が足りない	2.11	坂道や天気など	7.17

設問	全く好ま しくない (%)	好ましくな い (%)	どちらでも ない (%)	好ましい (%)	非常に好ま しい (%)
33	20.00	16.25	9.25	20.00	34.50
34	36.88	14.36	11.88	16.09	20.79
35	39.81	18.20	11.89	15.05	15.05

< 提供した情報 >

- ・ オープンハウス開催前に、2040 フレームワークプランのドラフトについてのニューズレター

事例 7-6 ; アイデアや課題の収集段階において バンクーバー

< 施策方針への賛否 >

1) 調査のねらい

- ・ 具体的な交通施策に対するアンケートによる意識調査。

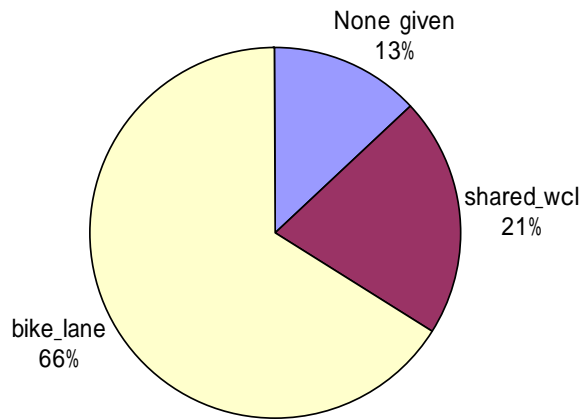
2) 調査概要

- ・ 都心で各交通手段(歩行者、自転車、公共交通、自動車)を利用しているかどうか(Yes or No)
- ・ 普段の交通手段(自転車、自動車、公共交通、徒歩、その他)
- ・ 自転車レーンへの賛否(Yes or No)
- ・ 職場、住宅の場所
- ・ 自動車の代替手段(カープール、相乗、自転車、公共交通)への変更についての意志(5段階評価)
- ・ 自動車から転換するためには何をすべきか(代替手段の利便化、公共交通サービス改善、ガソリン料金や駐車場代の値上げ、なし) など

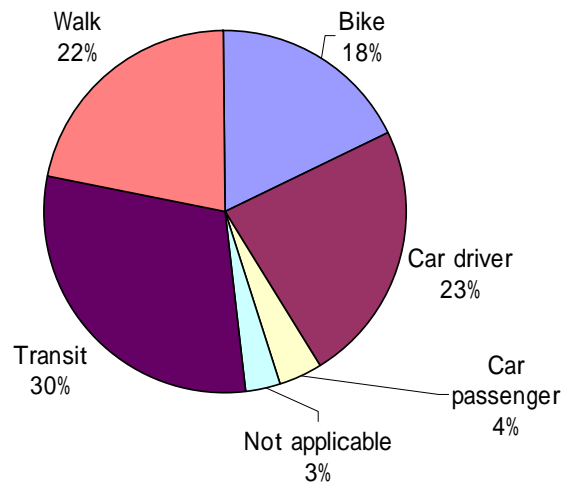
3) 調査結果

- ・ 自転車施策(自転車レーン・縁石で分離されているレーン)は87%が賛成している。
- ・ 普段の通勤交通手段は、公共交通30%、自動車23%、徒歩22%、自転車18%。
- ・ 自動車から転換するためには、31%の人が公共交通のサービスを上げることが必要だと感じている。また10%の人は、転換するつもりはないと回答している。
- ・ 私的な自動車交通の代替としては、公共交通や自転車を重要と考えている人が多い。

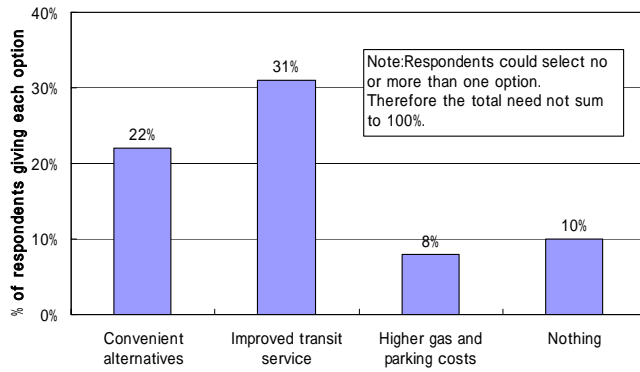
Bike facility preferences (368 responses)



Commuting modes of survey respondents (368 respondents)



What would encourage you to leave your car at home?



Attractiveness of Alternatives to Private Auto Travel

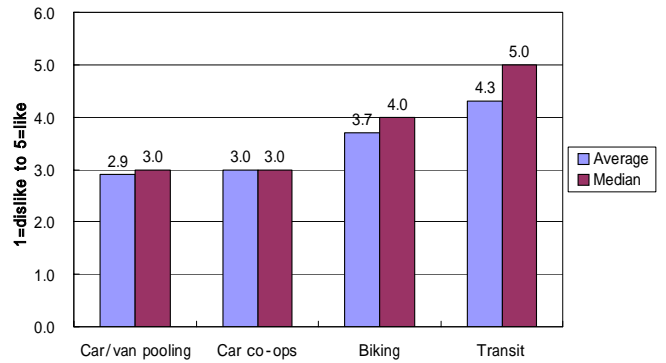


図 調査結果