

# 社会基盤整備の計画・整備期間と世論との因果分析 —東京圏都市鉄道・高規格堤防を対象に—

建設工学専攻  
土木計画研究

ME11028  
指導教員

おの ひろし 泰  
岩倉 成志

## 1. はじめに

社会資本は国民や企業の社会的ニーズや国、地方自治体等の必要性から計画される。東京圏において1980年以前に開業した都市鉄道路線とそれ以後に開業した路線の計画・整備期間を答申記載年・工事施行認可取得年を基に算出した結果、1980年以後に開業した路線の方が相対的に長期化する傾向にあった。計画・整備期間が長期化すると社会情勢・経済状況の変化から計画時点よりその必要性が低下する可能性がある。

また、1987年の制度が創設された高規格堤防事業は、2009年次に民主党へ政権が交代し、本事業は多くの時間と費用を要することから、事業仕分けの対象となり一時凍結された。このことから政権や首長の交代を機に、政策方針が変化し事業の一時凍結や廃止がなされた事例もある。

世論の後押しが計画、事業の進捗に影響を与えることは一般的には言われるものの、ある特定の分野についてそれに着目した研究はない。よって、本研究では社会基盤の一分野として、東京圏都市鉄道と高規格堤防を対象とし長期化要因と世論動向との因果関係についての仮説を抽出する。その仮説の検証をインタビュー調査により明らかにすることを目的とする。

なお、図1は大都市における社会資本へのニーズをまとめた。都市鉄道は「地域の交通」、高規格堤防は「治山治水対策」に属すると考えられる。国民に身近な生活基盤である都市鉄道と比べると、国土保全を目的とした高規格堤防は、相対的にニーズが低いと考えられる。

## 2. 分析方法とデータ概要

### (1) 分析方法

まず、新聞・議会議事録・建設史等より計画・整備期間の長期化・阻害要因を抽出する。

次に、新聞記事を使用して世論動向の分析を試みる。関連記事に研究対象事業名を含む段落を抜き出し、テキストマイニングソフト IBM SPSS Text Analytics for Surveys 4.0 Japanese の感性分析機能を使用し、対象文内の最後の肯定的・否定的語彙を基に、対象文を肯定的・否定的・その他に分類する。分類結果を時系列に集計した結果を「世論動向変遷」等、事業の重要な出来事も時系列に整理し

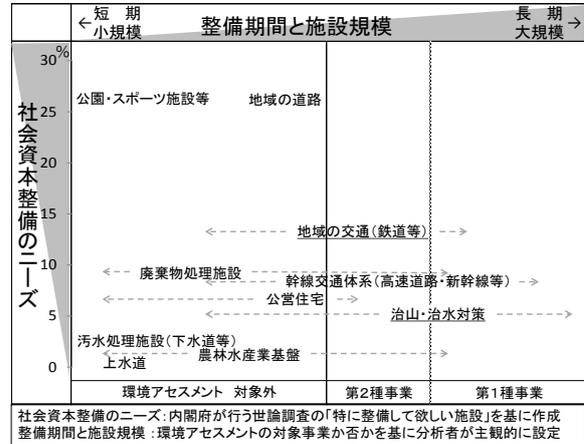


図1 大都市の社会資本整備のニーズと整備期間  
た。また、高規格堤防については「議会で争点」も時系列に整理し考察の深度化を図った。

以上の調査を研究対象事業に関して行い、計画・整備期間の変動と世論との因果関係の考察により仮説を設定し、その仮説をインタビュー調査により検証する。

### (2) データ概要

長期化要因・阻害要因の抽出には主に新聞記事・議会議事録・建設史等を使用し、世論動向を把握するために新聞記事を使用した。

a) **新聞記事**：朝日、読売、日経が公開している、電子媒体のテキストデータを使用した。東京圏都市鉄道の検索キーワードは「建設時路線名」「営業時路線名」、高規格堤防は「高規格堤防」「スーパー堤防」「大川端×住宅」「大川端×堤防」で検索し関連記事を収集した。

b) **議会議事録**：国や各自自治体が公開している電子媒体のテキストデータで、新聞記事と同様の検索キーワードで検索を行う。東京圏都市鉄道で使った議会は東京都、千葉県、埼玉県、茨城県、川崎市である。高規格堤防で使った議会は国会、東京都、江戸川区である。

c) **建設史**：東京圏都市鉄道の各路線の建設主体が発行した書籍であり、開業路線のみ入手できる。

### 3. 長期化要因と世論の因果分析と仮説の抽出

表1に研究対象事業についての世論動向の分析結果を示す。事業化や一時凍結等の期間に関係する出来事等と、肯定的・否定的記事の差分や増減から、因果関係を考察し11個の仮説を立てた。以下では紙幅により3つの仮説について記述する。

表 1 各事業の肯定的・否定的段落数（世論動向）

	事業名	記事分類	年次【1986年から2012年】												総段落数																											
			86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97		98	99	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12												
肯定的・否定的段落数	大江戸線	肯定的	11	25	28	25	31	32	17	9	8	8	14	25	13	24	81	開業												351												
		否定的	1	14	9	10	45	12	6	7	5	11	11	12	8	32	67	開業												250												
	副都心線	肯定的	0	0	5	3	4	5	2	1	3	1	2	2	3	8	1	3	5	4	8	6	14	29	56	開業												165				
		否定的	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	3	3	2	1	3	0	27	開業												42				
	つくばエクスプレス	肯定的	9	17	104	219	243	172	152	126	117	68	95	88	93	93	97	101	112	189	357	822	開業												3274							
		否定的	2	6	16	47	83	62	48	44	34	22	39	49	41	32	18	51	38	27	48	80	開業												787							
	川崎縦貫高速鉄道	肯定的	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	5	3	0	2	0	0	0	0	0	4	1	1	0	開業												17
		否定的	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	13	1	0	0	0	0	1	0	0	1	開業											
	高規格堤防（スーパー堤防）	肯定的	9	29	30	22	15	16	7	10	8	15	2	6	4	8	10	9	13	4	6	16	8	6	2	5	13	15	10	開業												298
		否定的	2	9	7	6	4	4	5	2	0	6	2	1	6	0	4	2	2	0	4	12	9	2	6	6	68	16	7	開業												192

(1) 副都心線についての仮説

副都心線は1972年に計画され2008年に開業しました。副都心線では、事業化される10年前(1988年)から肯定的記事が連続的に存在しており、かつ、否定的記事が非常に少ないことから「肯定的世論の醸成」がされていたと考えられる。また、1998年の参議院選挙において、当時の第一党である自民党は東京都にて議席を大きく減らしており、都市部への配慮をするために副都心線が選ばれて「事業化」したと考察した。よって、仮説1: 副都心線の沿線住民による「肯定的世論の醸成」によって、予算が確保され「事業化」した一つの要因とした。

(2) 川崎縦貫高速鉄道についての仮説

川崎縦貫は1966年には武蔵野線の旅客化が計画されていたが、現在も未整備路線である。川崎縦貫高速鉄道では既開業路線のような世論の高まり(否定的記事より肯定的記事が継続的に多い状態)が見受けられないことから「世論の後押しが欠如」していたと考えた。また、川崎縦貫高速鉄道は鉄道事業の認可を受けていたが、阿部市長は財政逼迫等を理由に2003年次に川崎縦貫高速鉄道の「事業の延期」(5年程度)を表明した。よって、仮説2: 「世論の後押しが欠如」していたことが、「事業化の遅れ」を引き起こす一つの要因とした。

(3) 高規格堤防事業についての仮説

1987年に創設された高規格堤防事業は、超過洪水対策や親水性の向上、盛土により良質な景観も兼ね備えた住宅供給を可能にする。このことから、事業の創設期である1987年から90年では肯定的記事が多く、社会からの注目度が比較的高い状態であったと考察した。しかし、バブル景気を背景として地価の高騰が発生し、住宅(マンション建設)価格も大幅に値上がり、当初と比べ安価な住宅供給が困難となった。また、肯定的段落数は88年をピークに減少してくる傾向にあり、世論の後押しが弱まっていると考察した。よって、仮説3: 当初の「事業に対する期待(安くて良質な住宅供

表 2 インタビュー調査の仮説と評価結果

分野	仮説【事業名】 インタビュー者数	仮説	主観的評価結果と主なコメント			
			全く関係していない	関係していないと思う	どちらともいえない	非常に関係している
都市鉄道	仮説1【副都心線】 2名	沿線住民による「肯定的世論の醸成」は、「事業化」に至る一つの要因である。			1名	1名
	仮説2【川崎縦貫】 4名	「世論の後押しが欠如」は、「事業化の遅れ」を引き起こす一つの要因である。		1名	1名	1名
高規格堤防	仮説3【高規格堤防】 1名	当初の「事業に対する期待(安くて良質な住宅供給)が喪失したことが、本事業への「世論の後押しを弱めた」一つの要因である。			1名	

給)の喪失」が、本事業への「世論の後押しを弱めた」一つの要因とした。

4. 仮説の検証(インタビュー調査結果)

インタビュー対象者は、対象事業に携わっていた経緯を持ち、事業の進捗に直接的・間接的に影響を与えていた方である。各仮説に対する主観的評価結果と頂いたコメントを表2に示す。

仮説1への評価はやや支持される結果となった。しかし、表2のコメントや肯定的記事が少なく、世論の影響度は非常に小さかったと考えられる。

仮説2への評価は回答者で別れた。表2のコメントでは「世論の有無」が論点となり、記事数が非常に少ないことから、川崎市民からの川崎縦貫へのニーズが低かったと考えられる。

仮説3についてはどちらともいえないという結果となった。表2のコメントより「市民に浸透していなかった」と考えていたためである。

5. おわりに

本研究では都市鉄道・高規格堤防を対象とし、計画・整備期間に影響したと考えられる世論の抽出を行った。今後も仮説の検証をすすめることとする。