

豊田高専 正員の川上 雅一
福井大 正員 本多 義明
大同工大 正員 舟渡 悦夫

1. はじめに

都市には、市民の日常生活の諸要求を満たすべく、種々の施設があり、それは各階層の人々にさまざまな方法で利用されている。人々は自分の住居を中心として、各施設ヘトリップするわけであるが、経験から目的地である施設の位置、経路などの自己の日常生活空間に対する“メンタルマップ”を描くことが可能である。しかしながら、“メンタルマップ”の主要構成要素である施設への距離および、施設の方向は、それぞれの個人の各種属性によって異っており、その意味で、各人の都市空間の認知は、必ずみを生じているであろうことは容易に想像される。たとえば、その認知に影響をおよぼすと思われる属性として、施設の利用頻度、施設までの交通手段と途中の危険意識、不快感などが考えられ、そしてまた、各個人の住居周辺の交通環境なども、認知に影響をおよぼすものと思われる。

本研究の目的は、「都市生活者が、その都市の各種施設の位置をどのように認知しているかを、いくつかの属性から分析すること」であり、それによって都市施設の立地、施設をとりまく交通などの評価および、今後の整備の方向を検討するための基礎的資料とするものである。

2. 調査の概要

本調査は、昭和51年11月に、福井市松本二、三丁目において実施されたものである。同地区は、福井市中心部に南接した住宅地区であり、住民の居住歴も長いことから、主要な都市施設については、充分認知していると考えられる。なお、本調査では、認知対象施設として、国鉄福井駅、文化会館を選定した。以下に調査の概要を示す。

配布数：684 票（抽出率30％）

調査方法：訪問による配布・回収

有効回収：557 票（有効回収率81.4％）

なお、本調査の調査項目の概略を表.1に、また施設の認知に関する質問の記入例を図.1に示すことにする。

表.1 質問項目の概略

質問項目
1 年 令
2 性 別
3 居住歴
4 職 業
5 自動車保有
6 施設の利用頻度
7 施設への交通手段
8 危険意識
9 不快感
10 国鉄福井駅からの影響
11 新線沿線からの影響

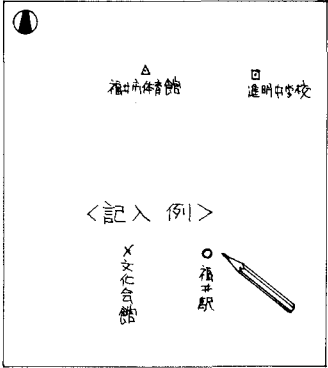


図.1 認知距離調査記入例

3. 認知距離の分析

3-1. 各種属性と認知距離

1)施設の利用頻度について 表.2に示されるように利用頻度高>は利用頻度く低>に比較して〔(認知距離)/(実距離)〕の値(以下Lrと記す)が小さくなっている。これより、施設の利用頻度が高いほど施設への距離をより正確に認知しているといえる。

表.2 各種属性とLr

項 目	カテゴリー	福井駅	文化会館
利用頻度	高い	1.57*	—
	低い	1.50	—
交通手段	徒歩	1.64	1.51
	自転車	1.46	1.42
	自動車	1.53	1.40
	バス	1.52	1.42
危険意識	感じる	1.51	1.45
	感じない	1.59	1.45
不快感	感じる	1.50	1.42
	感じない	1.58	1.50

* (認知距離)/(実距離) : Lr

2)交通手段について 交通手段別の認知距離については、「徒歩」が他の交通手段に比較してLRの値が大きくなっており、最も小さいのは、福井駅の場合は、「自転車」、文化会館では「自動車」となっている。これより認知距離の正確さは、施設、交通手段により異なるものと思われる。

3)危険意識について 施設へ行く途中の交通事故等の危険に関する意識については、認知距離にあまり影響がないといえる。

4)不快感について 自動車の騒音、排気ガス等による不快感については「不快を感じずる」ほうが「感じない」よりも認知距離は長くなっており、不快感が距離の認知に影響しているといえる。

3-2 交通手段別意識と認知距離

1)福井駅について 交通手段別危険意識におけるLRの値は、表3に示されるように「危険を感じる」が、「感じない」よりも認知距離が長くなっているといえる。不快感についてもまた「感じる」が、「感じない」よりも認知距離は長くなっている。これは施設へ行く途中の危険意識や不快感が、距離をより長く認知させるものと思われる。

2)文化会館について 表4より、危険意識については、「徒歩」、「自転車」で「感じない」ほうが認知距離が長く、「自動車」は「感じる」が認知距離が長い。また、不快感については「徒歩」「自転車」「自動車」で、「感じる」ほうが認知距離は長いが、「バス」では逆に「感じない」ほうが認知距離が長くなっている。

以上より、認知距離には各種の属性および、施設へ行く途中の危険意識、不快感などが影響することが明らかにされたが、いずれの場合も距離の認知は、住居から施設までの実距離（直線距離）よりも長くなっている。このため経路距離との比較を以下のように行った。

3-3 経路距離と認知距離

対象地区を18のゾーンに分割して分析を行った。これを図2に示す。また地区の交通環境との関連を検討するため、18ゾーンを幹線道路の沿道かで右と左に分け図2に示すことにする。これより幹線道路の沿道ゾーンでは、経路距離が相対的に短いにもかかわらず、他のゾーンよりも認知距離が長くなっている

表.3 交通手段別意識とLR(福井駅)

項目	カテゴリー	徒歩	自転車	自動車	バス
危険意識	感じる	1.65	1.51	1.65	—
	感じない	1.64	1.44	1.42	1.55
不快感	感じる	1.64	1.49	1.66	1.51
	感じない	1.61	1.37	1.44	1.59

表.4 交通手段別意識とLR(文化会館)

項目	カテゴリー	徒歩	自転車	自動車	バス
危険意識	感じる	1.59	1.44	1.40	1.47
	感じない	1.41	1.40	1.49	1.47
不快感	感じる	1.59	1.43	1.56	1.43
	感じない	1.49	1.40	1.36	1.50

○：幹線道路の沿道ZONE

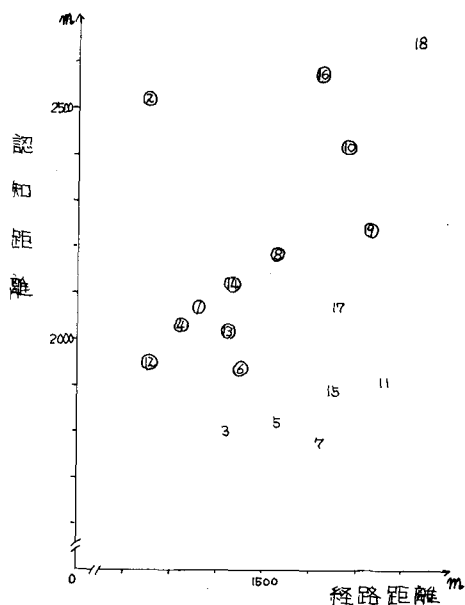


図-2 経路距離と認知距離

といえよう。このことから、認知距離は幹線道路の沿道か否か、によっても影響をうけるといえよう。

4. おわりに

以上、認知距離と属性との関係を中心に分析してきたが、個々の住居から施設までの角度のずれについても検討する必要があると考えられる。また3-3で示したように幹線道路沿道ゾーンで、施設までの距離が他ゾーンより長く認知されていることから、地区の交通環境が認知に与える影響についても考察する必要がある。これらについては現在分析中である。