

大同工業大学 正員 ○ 舟渡悦夫
 福井大学 正員 本多義明

1 分析の背景と方法 道路が都市住民に果たす機能の多様性は、道路自体の特性である公共性に基づく使用自由の原則と利用者がフルに活用することによって住む機能の重複現象であり、その結果として、必然的に利用者相互の間において、道路に対する評価の相違をもたらす。換言すれば、道路利用者ならびに都市住民は、各自個々の道路評価を行っており、全体的評価としての“道路イメージ”を持っていると思われる。本稿は、その道路イメージと道路沿道の住民の個人属性との関連性を定性的に考察するものである。

方法として、住民に配布したアンケート（昭和52年3月、名古屋市広小路沿道と地区ご実施）を分析データとして、“道路イメージのための評価項目”（表-1）と“住民の個人属性”（表-2）の関連性をクロス分析から検討し、つぎに、特定の評価項目についての反応に対し、最も対応した“個人属性パターン”を見出し、そのパターンから、再度、評価項目の反応を検討することにした。

表-1. 道路イメージのための評価項目 (数値:%)

評価項目 (種類)(都市)(新築)(旧山)(本郷)					
バス・自動車と広小路を利用する時の便否	.....	HREV1.			
1. 満足・ほぼ満足	29.2	23.0	21.0	16.3	22.5
2. 不満	45.8	51.8	46.8	39.4	48.7
3. 不満、やや不満	25.0	25.3	32.3	44.3	28.9
広小路の自動車交通による生活環境への影響	.....	HREV2.			
1. 満足・ほぼ満足	15.4	14.2	14.1	8.1	12.8
2. 不満	59.3	58.8	61.4	50.8	57.6
3. 不満、やや不満	25.2	27.0	24.4	41.1	29.6
交通の便・生活環境等、全体的に広小路の影響	.....	HREV3.			
1. 満足・ほぼ満足	28.0	22.1	23.8	16.4	16.4
2. 不満	57.0	58.8	59.5	53.5	59.6
3. 不満、やや不満	15.1	19.1	16.7	30.1	24.0
広小路に対する交通対策	.....	HREV4.			
1. 交通の便の改善	37.3	41.4	41.4	44.0	27.8
2. 環境対策	62.7	58.6	58.6	56.0	72.2
地区に対する広小路の影響	.....	HREV5.			
1. 地区の中心となる	25.3	19.2	21.7	23.6	16.6
2. どちらともいえない	45.9	52.5	35.7	40.1	37.1
3. 地区を分断する	28.8	28.3	42.6	36.3	46.3
広小路の道路段階の中核線的な性格	.....	HREV6.			
1. 全国的・都市圏的	28.6	28.3	23.8	43.2	57.4
2. 名古屋市に特有	54.3	56.3	60.7	44.8	36.7
3. 地区に特有	17.1	15.4	15.5	12.0	6.0
「おぼろの地域」といった範囲	.....	RASP1.			
1. 隣近所・町内会	30.4	29.5	34.5	35.2	37.7
2. 小学校区	37.0	35.7	38.5	30.5	25.7
3. 中学校区以上	32.7	34.8	27.0	34.3	36.5
道路・建物の形状を明確に思い出せる範囲	.....	RASP2.			
1. 半径300m以内	33.8	27.9	34.4	32.6	24.3
2. 半径500m以内	31.7	25.1	30.5	29.9	24.3
3. 半径1000m以上	34.4	47.0	35.0	37.5	51.4

表-2. 住民の個人属性 (数値:%)

個人属性項目	カテゴリ1	カテゴリ2	カテゴリ3	カテゴリ4	カテゴリ5
年齢	19才未満	20才台	30才台	40才台	50才以上
I 性	男	女			
広小路の見通し	よく見通す	少し見通す	見えにくい		
II 広小路からの距離	19m未満	20~119m	120m以上		
広小路に面している	前しか	前と側	側しか		
住宅の構造	一戸建	共同			
III 土地の所有	持地	借地			
住宅の専用・併用	専用地	併用地	その他		
IV 来住年次	昭40年以前	昭20~39年	昭10年以前		
家族収入	500円以上	300~500円	300円以下		
通勤・通学の有無	通勤	通学	通勤・通学		
V 通勤・通学先*	自分地区	中核地区	核外地区	その他	その他
自動車免許の有無	免許あり	免許なし			
自由に車を有無*	自由に有	自由に無			
VI 職業1.*	専業主婦	主婦	学生	その他	その他
職業2.*	主婦	学生	その他	その他	その他
通勤・通学手段(知)	鉄道	地下鉄	バス	自動車	自転車
VII 通勤・通学時広小路の状況	通行	通行なし			
日常生活パターン	終日在宅	通勤・通学	その他		
自動車利用頻度*	5回以上	2~4回	1回	0回	不明
永住性意向	永住	転居	転居しない		
VIII 将来の自動車利用頻度*	5回以上	2~4回	1回	0回	不明
将来の自動車使用*	使用しない	使用			

(註) * 全被験者の回答は「はい」の回答の便用。
 ** 現在、免許を持っていない人に該当する質問。

表-3. 個人属性と評価項目の関連性.

個人属性	評価項目	HREV1	HREV2	HREV3	HREV4	HREV5	HREV6	R&SP1	R&SP2
I 年齢(高い)	性(女性)	○*		○	⊗			○	○
	広小路を通し(見えか)	○							
	広小路の距離								
II 広小路の距離	広小路の距離(副都)	*			○	○			○
	住宅の構造(共同)	○*	○					○	○
III 土地の所有(借地)	住宅の専用使用(併用)					○		○	
	来住年次(新築)	○*							
IV 家族収入	通勤の有無(通電)	○*						○	○
	通勤(学)先(遠方)						○		
V 車の所有の有無(有)	自由車の有無(有)	⊗*			○		○		⊗
	職業1(外資的会社)	○							
VI 職業2(主婦)	通勤(学)先(車)				⊗	○			○
	通勤(学)先(広小路を通り)	○			⊗			○	○
VII 日常生活(在宅)	車の利用頻度							○	○
	永住性向(永住)	○*	○	○	⊗				
VIII 利便の便利(利便)	利便の車使用(便利)	○						○	○

(註) HREV1, 2, 3, 5, 6, R&SP1, 2のカテゴリ-1ならびにHREV4のカテゴリ-2との関連性が高いものを、○、⊗で印した。なお⊗は、属性の()内が逆のカテゴリとの関連性が高いことを示す。

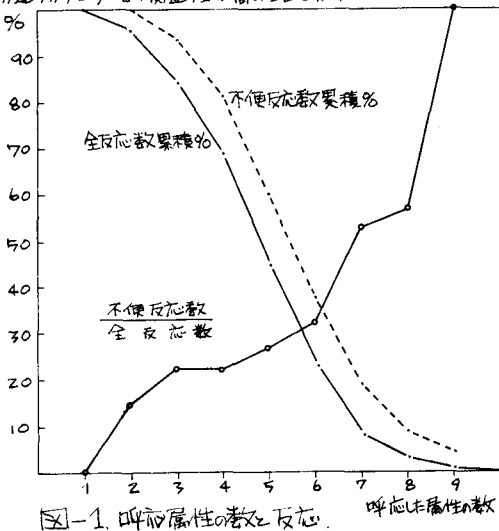


図-1. 呼応属性の数と反応.

2 分析結果 道路イメージの評価項目と個人属性の関連性を2次クロスから検討し、その結果を、表-3に要約した。これより、個人属性と関連の深いとみられる評価項目として、特に、HREV1, R&SP2、さらに、全般的に評価項目と関連の深い個人属性として、年齢・性、住宅の構造、車の所有の有無、通勤(通電)時に広小路を通るか否か、永住性向などがあつたこととあつた。つぎに、道路イメージの調査項目の中から、広小路の利便性(HREV1)について、不便(カテゴリ-3)の反応に呼応した個人属性パターンを作成してみると、次のような人物パターン像が描かれる。

“年齢が若い、男性で、広小路への見通しが良い、一戸建の、持家の専用住宅に住み、昭和40年以降に居住し、通勤(学)しており、自動車(免許)を持ち、自由車(自乗)を保有し、職業が事務系で、通勤(学)時は広小路を利用しない人、将来当地に永住する意向はない人”
 この反面、便利であるという反応に呼応した人物パターン像は、上述の逆の性格を持つことに存す。

このようにパターンを持つ人物が多いとは考えられませんが、前者の不便感の人物に比べたら、後者の便利感の人物の社会的条件の方がめくめく悪いと思ふのは誤りとはいへないであろう。前者は良い社会的条件の害に現状否定的な厳しい評価を持ち、後者は、社会的条件が良好に思ふが、現状是認的な緩やかな評価を持って居るとする場合は、両者の条件を考慮しつつ、その反応を解釈するは要があるであろう。

そこで、不便な反応に呼応した個人属性パターンの組み合わせに、実際にどれだけの住民が該当しているかを試みさせた。図-1は、23の個人属性のうち、関連性が深く、欠損データの少ない10の属性について、不便さの反応に呼応したカテゴリの数の数値の分布と、その時の不便さの反応の割合を示している。10属性のうち、7つ以上に呼応した属性パターンは、現実には、全サンプルの79%であり、そのうちの5割以上が不便に反応し、不便に反応した者に占める割合は、69%であった。

なお、他の評価項目についての検討、地区別の検討については、当日発表とする。

(註1) 採用した10の個人属性は、表-3中における*で示す。