

東京都 正員 寺西 弘文

1. はじめに

東京区部に於ける都市計画道路は、決定以来10～50余年の歳月を経て今日に至り、なお未着工、未事業の路線がかなり多くある。しかるに都市計画事業そのものは長年月をかけて行う性格のものであることは否定出来ない。自動車社会が定着し、今後その必要性が認識され、また将来都市の構造変革等が考えられる今日、道路の都市計画的整備が極めて重要なことである一方、都市計画道路区域内及び近隣に居住する人々の不満・不安は否定出来ない。そこで、未着工都市計画道路に対する反対の不満(安)項目を評議会に提出された請願書及び都市計画道路に対する公聴会より、おもに23区外周部(区)(都心から7～15km圏)を対象に検討した。これはいづれもランダムな意見陳述によるものさ心理学的手法を用いて分析を試みたものである。

2. 分析

分析手順は図-1に示すとおりで、まず、データは昭和46～53の6年間に渡って提出された区部外周部対象の請願36サンプル(1サンプル平均請願者数約1300人)と、東京都が昭和53末に行った都市計画道路に対する公聴会による個人陳述都心部11サンプル、外周部19サンプル計30サンプルを使用した。況に、請願書及び公聴会陳述の中から、18個の共通語(Key Word)を抽出し、さらにこれら18不満(安)項目と5つの集約項目即ち、Ⅰ交通環境、Ⅱ生活環境、Ⅲ経済環境、Ⅳ道路環境、Ⅴ政治行政環境に分類した。況に、これら不満(安)個別項目、集約項目に対して、評価者(請願者、公聴会陳述者)が該当する評価を行ったとき1、その他の時0と0-1変換を評価し分析した。本報告は、前半は、区部外周を主体に請願書を用い、後半は、公聴会のデータを用い、都心部、外周部の比較等を行った。

3. 評価

表-1

		評価者(区心部)		評価者(区外周部)	
対象	23区外周部	40	12	35	36
A-補助線(幹線(1))	0	1	0	0	0
B-代表用地区(住居系(0)非住居系(1))	0	0	0	1	1
Ⅰ-交通環境 (0)					
Ⅰ-1交通公害	1	1	1	0	0
Ⅰ-2交通量増大(通過車)	2	0	0	0	0
Ⅰ-3事故増加	3	1	1	0	0
集約 Ⅰ-1より(1)無し(0)	1	1	0	0	0
Ⅱ-生活環境 (0)					
Ⅱ-1地価高騰	4	0	0	0	0
Ⅱ-2教育環境破壊	5	0	1	0	0
Ⅱ-3居住環境	6	0	0	0	0
Ⅱ-4自然・文化環境破壊	7	0	0	0	0
集約 Ⅱ-1より(1)無し(0)	0	1	0	0	0
Ⅲ-経済環境 (0)					
Ⅲ-1生活環境(住居系)	8	0	1	0	0
Ⅲ-2商業・工業系	9	0	0	0	0
Ⅲ-3商業制限(都市計画)	10	1	0	0	0
Ⅲ-4事業継続の不安定性	11	0	0	0	0
集約 Ⅲ-1より(1)無し(0)	1	1	0	0	0
Ⅳ-道路環境 (0)					
Ⅳ-1内通	12	0	0	0	0
Ⅳ-2線形	13	0	0	0	0
Ⅳ-3構造	14	0	1	0	0
Ⅳ-4断面構造	15	0	0	0	0
集約 Ⅳ-1より(1)無し(0)	0	1	0	0	0
Ⅴ-政治・行政環境 (0)					
Ⅴ-1住民意見尊重	16	1	1	0	0
Ⅴ-2税金・サービス	17	0	0	0	0
Ⅴ-3行政サービス	18	0	0	0	0
集約 Ⅴ-1より(1)無し(0)	1	1	0	0	0
個別: $\Sigma = \Sigma I + \Sigma II + \Sigma III + \Sigma IV + \Sigma V$	4	6	0	0	6
集約: $\Sigma = I + II + III + IV + V$	3	5	0	0	4

請願(評議会)

公聴会陳述

共通語抽出

不満(安)項目

集約項目

0-1変換

解析

図-1 分析フロー

表-3 単相関表

	I	II	III	IV	V
I	1.000	0.408	0.358	0.197	0.072
II		1.000	0.239	0.162	0.219
III			1.000	0.135	0.105
IV				1.000	0.014
V					1.000

表-2

		評価項目(m)				
評価者(N)	評	I	II	III	IV	V
		1	2	3	4	5
1	1	1	1	1	1	1
2	1	1	1	1	1	1
3	1	1	1	1	1	1
4	1	1	1	1	1	1
5	1	1	1	1	1	1
6	1	1	1	1	1	1
7	1	1	1	1	1	1
8	1	1	1	1	1	1
9	1	1	1	1	1	1
10	1	1	1	1	1	1
11	1	1	1	1	1	1
12	1	1	1	1	1	1
13	1	1	1	1	1	1
14	1	1	1	1	1	1
15	1	1	1	1	1	1
16	1	1	1	1	1	1
17	1	1	1	1	1	1
18	1	1	1	1	1	1
19	1	1	1	1	1	1
20	1	1	1	1	1	1
21	1	1	1	1	1	1
22	1	1	1	1	1	1
23	1	1	1	1	1	1
24	1	1	1	1	1	1
25	1	1	1	1	1	1
26	1	1	1	1	1	1
27	1	1	1	1	1	1
28	1	1	1	1	1	1
29	1	1	1	1	1	1
30	1	1	1	1	1	1
31	1	1	1	1	1	1
32	1	1	1	1	1	1
33	1	1	1	1	1	1
34	1	1	1	1	1	1
35	1	1	1	1	1	1
36	1	1	1	1	1	1

Rep. = $1 - \frac{\Sigma}{N \times m} = 0.84$
 e: 階級状折線外の1と折線内の0の合計

まず外部と対象とした請願書のみについて分析を試みた。その結果は表-1に示すとおりである。まず、個別項目を見るに、不満指摘率が高いものは、道路使用に伴う交通公害の発生、そして交通量の増大(通過交通も含む)に対する不安であり、次に教育、居住環境の破壊が懸念され、さらに生活権(住居系、商工業系)の阻害に対する不満(安)であった。これを反映して、集約項目においてもⅠ交通、Ⅱ生活、Ⅲ経済環境に対する不満(安)が大きい結果となった。

さて、ここで、集約項目を用いてガットマン(Guttman)のスケログラム分析(Scalogram Analysis)により、態度尺度の一次元性(Unidimensionality)を考察するに、表-2が示すとおり、再現性係数(Coefficient of Reproducibility) $Rep = 0.84$ と再現性がかなり高く、これらの集約項目を用いることによる尺度の一次元性が高いことが明かされた。次に集約項目間の相関を見るに表-3が示すとおり、いかなる有意性は低い。しかし、その中でもⅠ-Ⅱパターン、即ち交通環境の悪化に対する不安と生活環境破壊に対する不安の結びつきが強く表われていることはうなづけることである。また、用途地域別、道路別に不満指摘率を見ると図-2が示すとおりであるが、特に、用途別では、非住居系(商工業系)における生活権の阻害等の経済環境に対する不安の高さが顕著に表われており、このことは今日社会に定着した商工業地帯、新規道路を設ける困難性と物語っている。また住居系における交通環境に対する不安は、被害度0地域に於ける過敏性、大まかとも解釈される。

<公聴会>

先に述べた公聴会における分析の結果は図-3、図-4、図-5に示すとおりである。まず、図-3においては、外周部における公聴会-請願の個別項目の関係を示したもので、おおむね1対1に対応していることが明かである。また、公聴会データによる都心部と外周部との対比を行うに、外周部での交通、生活項目に対する不満(安)の高さが示され(図-4、図-5)、都心部での建築制限及び事業時期の不確実性に対する不満の高さが示され、後者は、社会的不公平感の表われの一つと見なせる。

4. まとめ

以上大都市内一般市街地、業務地における、未着工(未事業)都市計画道路に対する関係者の反村に因る不満(安)を分析したものである。これより、少なくとも道路使用による自動車公害の不安、そして道路事業による生活再建の不安の二大不満(安)項目を解消することにより、初めて、関係住民に理解と協力を得る系が見出されると思われる。(参考文献①心理学における実験と測定 岡本他、②マーケティング情報システム 田内)

図-2. 不満指摘率(請願)

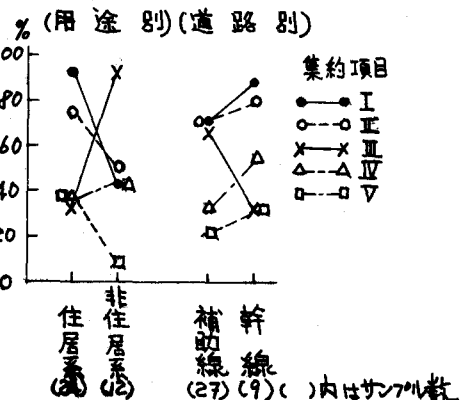


図-3 項目別相関図 (請願-公聴会)

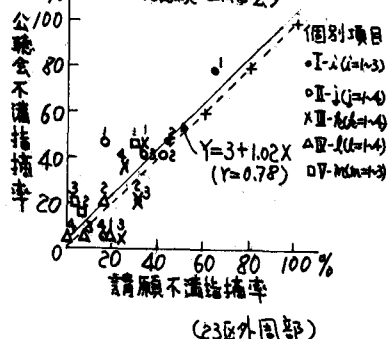


図-4 公聴会

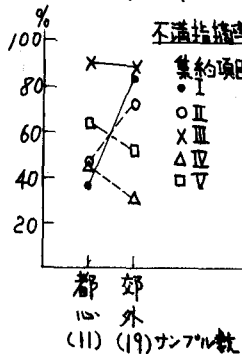


図-5 不満指摘率(公聴会)

