

東京都立大学 正員 山川 仁
東京都立大学 学生員 〇池 本 裕 生

1. はじめに

地区道路は、面的開発等によるものを除けばストック水準が低く、しかも住民の生活に密着している事から、様々な問題が発生していると思われる。

本研究は、地区道路の計画策定方法について考察を行なうために、地区道路に対する住民評価の実態と分析し地区の交通実態との関連において、道路評価の分析を行なったものである。

2. 調査・集計の方法

世田谷区における住宅地で中心に、40ha前後の地区を調査対象として8ヶ所選定し、地区交通実態の測定と、道路評価に関する調査・集計を実施した。前者については、道路白帳と住宅地図帳による作業から、①道路幅員②歩道幅員、時間交通量（昼間10分間交通量を換算したもの）として、③大型車交通量、④その他の自動車交通量、⑤歩行者交通量、以上の項目についてリンク毎に測定し、後者の道路評価については、昭和53、55年度に世田谷区が実施した生活交通実態調査のうち、地図指摘調査法による道路評価の中で①好きな道（17理由）、②嫌いな道（15理由）、③危険な道（10理由）、の3項目について、リンク毎にその指摘数と理由別に集計した。

3. 地区の交通実態

地区の概要と道路の整備状況を表-1に示す。道路率、延長密度に関して、①基盤整備状況、②人口密度、この2つと関連が深い。すなわち、道路は基盤整備と市街化の進展に伴い形成されていると考えられるが、両者の違いを幅員ラング別延長密度でみてもみる（図-1）。基盤整備済地区（3、4）とその他の地区の間に、特に幅員が6m以上の道路において差が見られる。

4. 地区道路に対する住民評価の実態と分析

(1) 地区道路に対する住民評価の実態

$\sum_{i=1}^N$ [指摘数]_i (i=リンク番号, N=リンク総数) の式で算出したバ指摘リンク数を質問項目別にみたのが図-2である。大部分の地区は「嫌い>危険>好き」の順にのべ数は大きい。地区4は「好き>嫌い>危険」、地区5・9は「危険>嫌い>好き」の順になっている。

各項目毎に理由別にみると、「好きな道」では「排気ガス騒音が少ない」や「景観に関する理由」をあげるものが多く、特に緑道に指摘が多い。「嫌いな道」、「危険な道」では、交通量、排気ガス・騒音という、たつろに対するものと、歩車道が未分離、道路が狭い、というたストックに対するものも理由にあげるものが多い。

(2) 地区道路に対する住民評価の分析

表-1 地区概要と道路整備状況

地区No.	面積(ha)	人口密度(ha)	道路率(%)	延長密度(km/km ²)	基盤整備状況
2	43.6	200	16.0	26.9	一部整備
3	45.2	180	22.8	40.0	整備済
4	41.3	150	19.4	31.6	〃
5	37.7	240	25.5	29.4	未整備
6	33.6	180	13.6	31.9	〃
8	45.5	90	10.1	18.4	〃
9	44.1	120	16.9	22.7	〃
10	37.9	90	11.5	19.6	〃

図-1 地区別幅員ラング別延長密度

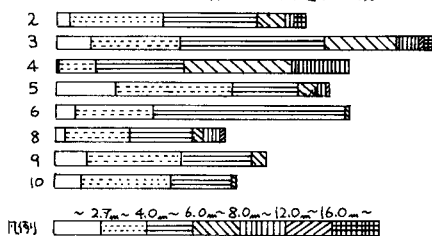
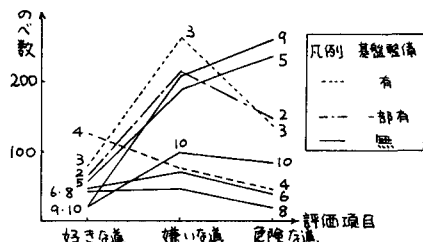
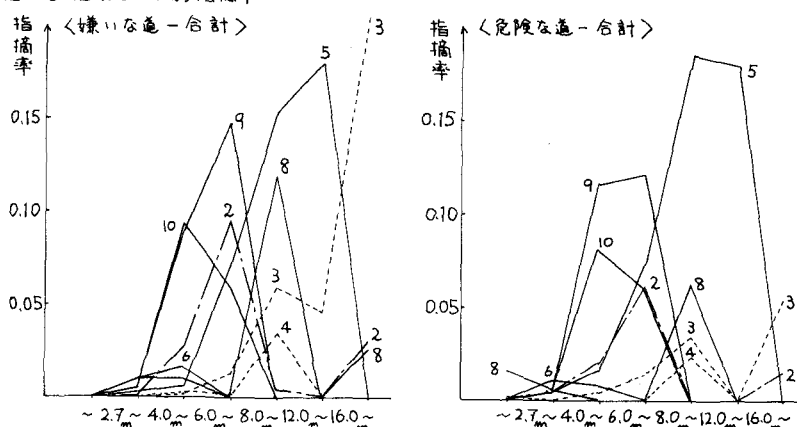


図-2 評価項目別のバ指摘リンク数



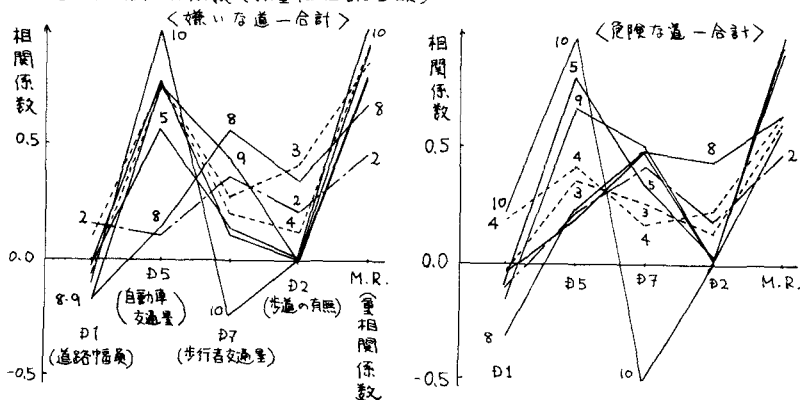
“嫌いな道”、“危険な道”について $[(\text{幅員ラック別の被指摘ラック数}) / (\text{幅員ラック別ラック数})] / (\text{アンケート回答者総数})$ の式で算出した幅員ラック別指摘率を地区別にみたのが図-3である。最も指摘率の高い幅員ラックは各地区で異なるが、幅員ラック別延長密度(図-1)と見比べると、段階構成が未確立な地区では、不足している幅員ラックの次の下位ラックの道路に指摘率のピークがある事がわかる。これは、不足しているラックの道路が本来はたすき機能と次の下位ラックの道路が負担をするためと思われる。地区2、8においても12m~16mの幅員ラックの道路が不足しているために、次の下位ラックに最も高い指摘率を示しているが、16m以上の幅員ラックの道路は、幹線道路で交通量が多いためにも関わらず、比較的低い指摘率を示している。これは、このラックの道路が、植樹され十分な幅員の歩道を持つ事、主要な歩行経路となっていない事、等の理由が考えられる。

図-3 幅員ラック別指摘率



次に、外的規準を理由別指摘数、説明変数に①道路幅員、②自動車交通量、③歩行者交通量、④歩道の有無ととり、数量化理論Ⅰ類を用いて分析を行った。地区により多少の変動はあるが、偏相関係数を見ると(図-4)一般に自動車交通量との関連が最も大きく、特に

図-4 偏相関係数(数量化理論Ⅰ類)



段階構成の未確立の地区においてこの傾向が強い。理由別評価をみると、歩車道の分離、歩道が狭い等ストックに対する不満を理由とする評価においては、道路幅員、歩道の有無に関する偏相関係数は工程が大きくなる。自動車交通量の値が最大で、歩行者交通量の値も前者2つの指標と大して差は無い。

5. まとめと今後の課題

- (1) 街路の段階構成が未確立の場合、不足している幅員ラックの次の下位ラックの道路に過重な負担がかかり、住民の不快感、危険感が大きい。特に幅員が8m~16m程度の道路の不足から問題が生じている場合が多いと思われるので、このラックの道路の整備が、地区道路整備の一つの重点と考えられる。
- (2) 住民の不快感、危険感には、自動車交通量との関連が大きく、ストックの不満を理由とする場合においても、道路幅員、歩道の有無よりも自動車交通量の方が偏相関係数の値は大きい。
- (3) 今後の課題として、地図指摘によるアンケートのサンプル数を増し、他の地区にも適用可能な評価モデルを作成する事が必要であると思われる。