

③ 地区別意識構造

人々の歩行空間の安全性に対する意識構造分析を数量化Ⅱ類を用いて行、た。外的基準は表-1に示されている安全性の項目である。相関比は、全地区で分析した場合0.19、地区別に分析した場合0.23~0.41の範囲であり、非常に低い。レンジの大きい要因は地区によって異なるが、列举すると、交通量、歩道、自転車道、年令、道路幅員、信号機、幹線道路から自宅までの距離、横断歩道、家族構成等である。また、これらの要因のカテゴリーに与えられた数値の大きさは常識と合致するものとなっている。しかし、前に述べたように相関比が低いので、数量化Ⅱ類で分析を行、てみた。図-1は全域の分析結果である。第1根は0.544、第2根は0.449である。なお、図中の数は表-2の意味をもつ。第1根は施設の整備状況と、第2根は歩行歩空間の安全性を示していると考えられる。すなわち、横軸のプラス側は整備十分、マイナス側は整備不十分、縦軸のプラス側は安全である、マイナス側は危険であることを示している。したがって第1象限は施設が十分整備されているため歩行歩空間の安全性は保たれていると評価できる。第2象限は施設の整備は不十分であるが幹線道路よりかなり離れた地点に自宅があるため交通量が少ないので安全性は高いと評価されよう。グループ3は、交通量の多い地区であり施設の整備はやや不十分であるが危険であると評価される。この分析を地区別に行、た結果、いずれの地区においても第1根は0.50~0.57、第2根は0.45~0.47の範囲であり、したがって、分析精度は地区間に大きな差がなく、同一の反応パターンと考えられるので、各地区の反応パターンを1つの図に示すことが可能である。

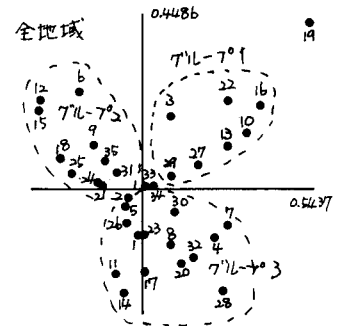


図-1 数量化Ⅱ類分析結果

図-2は横断歩道と道路幅の各々が事故不安に対してどのように意識されているのかを地区別に示したものである。各項目の評価は地区間において大きく位置的にはずれを生じていない。ただし、▲の千田町地区には大きなずれが生じている。これは、この地区には広島市で一番交通量の多い国道2号線が存在するため、安全施設の整備不十分が指摘されているものと考えられる。その他の地区については図-1で示されているものほぼ同じ結果を示している。

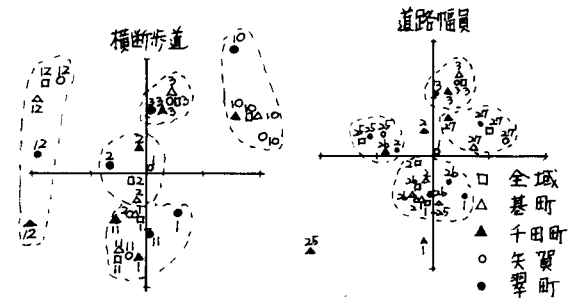


図-2 地区別・項目別数量化Ⅱ類結果

Ⅳ 意識と物理量

交通環境に対する人々の意識を量的に把握することは可能である。しかし、人々の意識が現実の交通環境の量とどれだけの相関があるのかを知らなくてはならない。そこで、交通環境評価を得点化することによって意識の数量化をはかり、さらに交通環境の実態との関係をプロットしたものが図-3である。このとき4地区をさらに12地区に分割している。交通環境の項目によ

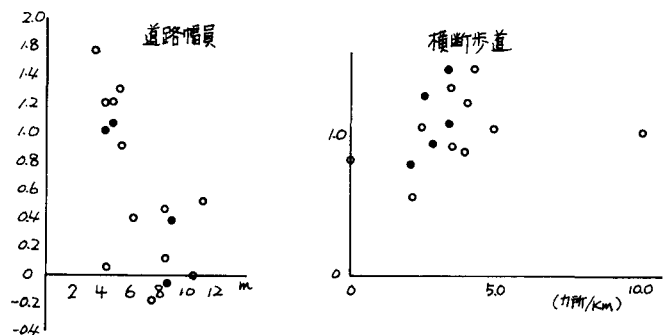


図-3 意識量と物理量との関係

によって意識と物理量との間の相関性には差が生じている。なお、意識の得点は-2.0~2.0の範囲である。

今後は意識の分散も考慮した分析を行うことが必要である。