

中部工業大学 学生員○高木 俊二
中部工業大学 正 員 竹内 伝史

1. はじめに

道路整備にあたっては、市民（利用者と沿道住民）のその道路機能に関する合意が得られ、しかもそれが実現する機能に一致してくることが望ましい。少なくとも、整備計画立案にあたっては市民の当該道路機能に関する認識の実態を把握しておくことが、道路交通の実態を把握するのと同様に重要である。

住区内街路については、より市民の生活に結びついた幅広い使われ方をするだけに、住民の当該道路についての理解の仕方が十分に反映された形で整備計画が立案されなければならない。とくに別稿（住区内街路の分類の必要性と通過交通量指数）で述べてあるように住区内街路を細分類することが必要であるとすれば、住民の道路認識かどのようなパターンに分類整理できるかに重大な関心が寄せられる。

本研究は、名古屋市瑞穂区の140haの住区に対し、地先道路に対するアンケート調査（1250世帯）を実施し、道路認識の実態を分析したものである。

2. 住民意識調査の結果

有効標本1011人の職業別構成は67%が就業者で、そのうち販売・サービスの職業の従事者が最も多く、また主婦は非就業者の約80%を占めている。年齢構成においては30代が25%で最も多く、次いで40代が約半数がこの両年代に含まれている。なお性別では男性の割合の方が女性よりも高く、その比は3対2である。

道路ハンドブックによれば道路段階は、8段階に分類されている（全国幹線道路、大都市圏幹線道路、主要都市幹線道路、都市幹線道路、業務道路、基幹生活道路、一般生活道路、特殊道路）が、住民が自宅前の道路どのような段階と認識しているかについて、有効回答者の60%が一般生活道路、14%が基幹生活道路であるとしている。一方、主要都市幹線道路以上については5%に満たない。このように住区内街路は住民意識においても、両生活道路に分類され得ることについての疑念の余地はないであろう。

また、住民の自宅前の道路（以下道路と記す）に対する受益意識、かたわり、イメージ、さらには道路の使いかたに関する認識・評価については、道路が沿道住民に及ぼす影響について過半数の人が、生活を便利にし住民に利益を与えていると答えている。しかし、散歩や遊び場として居住環境の向上に寄与していると評価する人は極めて少なかった。また、道路を歩く際の快適性に関しては快適に歩ける、歩けないの回答の比率に大差はなく、その快適性、不快性へ及ぼす要因としては、自動車の通行量の多少が最も多く寄与している。そして、道幅については不快性には大きく作用しているが、快適性に関してはその限りでなく、道路舗装については逆のことが言える。また、景色、緑量はほぼ快適性、不快性に影響を与えていない。さらに道路を何の場と考えるかについて、人、自動車、自転車の通行の場と考えている人が圧倒的に多く、ここでも子供の遊び場、散歩や会話の場などと考えている人は極めて少ない。

このように、住民の認識においては、大多数の人が住区内街路を生活道路であると認識・評価しているにもかかわらず、道路を交通の場以外の用途とする関心、すなわち、散歩やいこいの場といったコミュニティ空間への関心が極めて低いことがうかがえる。

3. 住民意識における道路認識の構造

道路認識を形成している様々な要因の中から、住区内の道路段階構成を論ずる際に有効な要因を見つけ出し、認識の構造を明瞭にするため、表1の項目を用いて数量化理論Ⅲ類による分析を行なった。

数量化の結果、各カテゴリーに与えられた値をⅠ軸とⅡ軸について図示したものが図1である。この図のⅠ軸

に着目すると、H8、B1、H5等のカテゴリーが大きな値を示し、アイテムC、G、H等のそれぞれのカテゴリーの段階性がそのまゝⅠ軸上に表われている。このことからⅠ軸は「段階性」を示す軸と考えられ、正方向は幹線型、負方向は生活型と見なすことができる。またⅤ軸はI8、F3、E3等のコミュニティー空間性を示すものに対して大きな値となり、交通機能に関するものは0に近い値である。負方向はH8、K1、B2が突出し、さらには利益であるにもかかわらずF2が負方向に引張られていることから、××商店街、××通りというような道路の有名性の指向の強さを示していると言えよう。したがって、Ⅴ軸では正方向に「コミュニティー空間性」、負方向に「道路の象徴性」を示していると考えられる。Ⅱ軸については、客観的な道路の大きさによる「幹線道路指向性」と考えられた。Ⅲ・Ⅳ軸はカテゴリーのデータ件数の極めて少ないもの、また、あいまいなニュアンスを含んだカテゴリーとそうでないものに関する軸と考えられた。

4. 生活道路の分類

Ⅰ軸とⅤ軸さらにはⅡ軸によって住民の道路認識の構造が分類されることわかった。したがって、以上の結果より、Ⅰ軸とⅤ軸によって全対象者のケース得点の分布図を描くと図2のようになる。

この図から道路認識分類の主要因は、幹線型・生活型軸であることがわかる。コミュニティー空間型の反応はⅠ軸に関してかなり広く分布しているが、中程度のところに1団のかたまりが見られる。また、生活型の反応を示すものの半分はコミュニティー空間型の反応を示している。この生活型認識のコミュニティー空間と通路空間への2極分解は、一般生活道路への反応者だけと分離して分析するとより明瞭である。一方、有名性指向を顕著に示す住民は意外に幹線型認識に少

