

中部大学大学院 学生員 ○太田真一
中部大学工学部 正 員 竹内伝史

1. はじめに

市民は、日常さまざまな形で街路に関わりをもっている。たとえば、ある目的で通行したり、憩いの場として使ったり、人さまざまである。そうしながら、街路に対して、いろいろな意見をもっていると思われる。そこで、本研究では、アンケート調査より、街路をどのように認識しているか、また、どのように街路を利用しているかを分析して、さらに階層によって、街路認識や利用実態に違いがあるかを知ろうとするものである。また、従来の住区内街路の研究は、主として交通活動の研究が進められてきたが、本研究は非交通活動も取り入れて分析を行なった。また、既成市街地である国鉄春日井駅の北側一帯と計画理論に基づいてつくられた高蔵寺ニュータウンの藤山台地区を比較することにより、地域特性の違いを把握しようとするものである。

2. 調査概要

アンケート調査の内容は、個人や世帯の属性・行動実態・街路認識の3つに大別できる。属性については、年齢・性別・職業などの個人属性と、家族人数・住宅について・居住歴などの世帯属性を調べた。行動実態については、1日の行動を目的トリップ別に調べた。街路認識については、街路の使われ方とどのように使われるべきかを調べ、さらに、街路の改造案も調べた。調査方法は、留置面接回収法を用いて行なった。その結果、有効サンプル数は、春日井地区では、世帯票33、個人票104であり、藤山台地区では、世帯票44、個人票129であった。

3. 街路認識の実態

タイプの違う3つの街路—地先的な街路(B)・集散的役割を果たす街路(C)・バス通りに準ずる街路(D)—についての街路認識を調べた。

まず、街路の使われ方の集計結果を図1に示す。両地区の共通点として、3つの街路は、おもに通行の場として使われ、散歩・ジョギングの場としても使われている。しかし、春日井地区では、街路の性格がBに近づくにつれて、多目的に使われている。それに対し、藤山台地区では、どの街路もだいたい同じような使われ方をしている。

次に、どのように街路が使われるべきかについての集計結果を図2に示す。春日井地区では、BとCは、はっきりと認識されているが、藤山台地区では、認識されている。Dは春日井地区では、市道商店街へ買物に来る

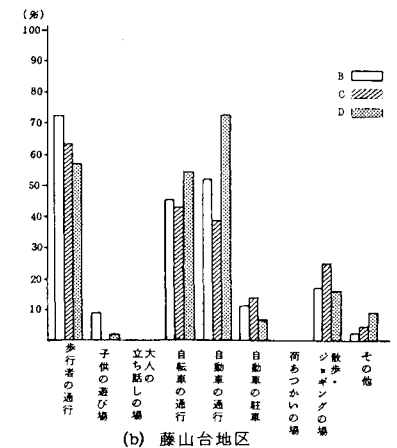
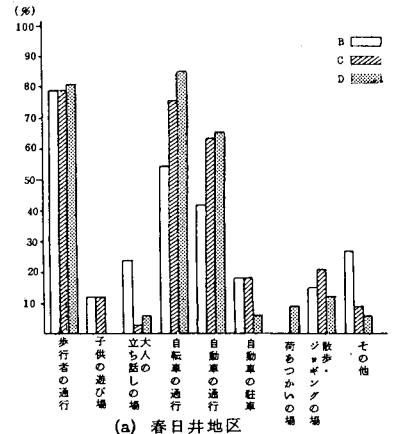


図1 街路の使われ方

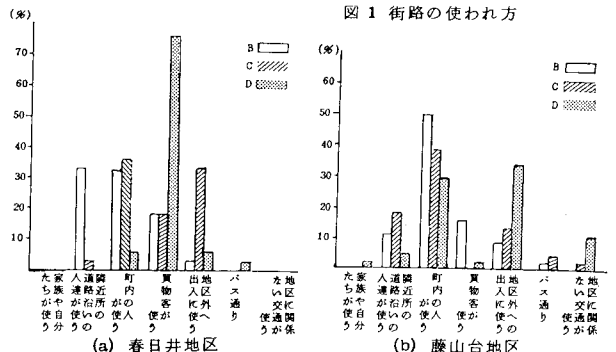


図2 どのように使われるかについて

人達が使う街路として認識しているが、藤山台地区では、買物客が使う街路としてではなく、地区外への出入に使う街路として認識している。このことから、Dは、春日井地区では幹線街路、藤山台地区では集散街路としての役割を果たしていると思われる。

4. 利用実態と階層

(1) 街路の類型 街路の利用実態を知るために、どのような目的でどのような手段でどの街路を通過したかを調べた。アンケートでは、目的を細かく分けて調べているが、集計の結果、3つの目的が中心となっているため、通勤、通学、日常的行動、その他の4つにまとめた。手段についても同様に、徒歩、自転車、二輪・乗用車の3つにまとめた。このような交通利用実態のほかに、好きな道路・子供が遊ぶ道路・立ち話のできる道路・知っている道路の場所を調べているので、これらも分析を行なうための指標とした。

これらの11指標を用いて主成分分析を行なった。その結果、春日井地区では、自動車交通的街路・生産活動的街路・コミュニケーション的街路・通学路的街路の4つの主成分が得られ、藤山台地区では、自動車交通的街路・通学路的街路・コミュニケーション的街路・日常生活的街路の4つが得られた。これらに対する各街路の主成分得点を用いて、街路の類型化を行なった。その結果を表1に示す。

(2) 階層別街路利用実態 階層によって利用する街路がどうかどうかを調べるために、各類型街路の通過人数を階層別に求めた。その結果を表2に示す。

まず、類型街路と階層の間に相互関連があるかどうか分割表によるχ検定を行なった。その結果、2地区とも、類型街路と階層の間に相互関連があることがわかった。とくに藤山台地区において、その傾向が強い。

階層による街路利用の違いをみるために、出現度数と理論度数の比(表2の(内))で判断した。春日井地区では、主婦と幼稚園児・小学生が同じようなところを使っている。藤山台地区では、幼稚園児・小学生と学生が同じようなところを使っている。

5. 既成市街地とニュータウン

以上のことより、既成市街地である春日井地区では、地先的な街路の性格に近づくほど、街路は多目的に使われ、どの階層も一様に使っていると思われる。しかし、ニュータウンである藤山台地区では、どの街路も、同じような使われ方をしているが、特定の階層によって、使う街路があると思われる。

なお、本調査は、鹿島学術振興財団の研究助成を受けている。

表1 街路の類型
(a) 春日井地区

(1)	自動車交通的街路としての利用度が高い	[11]
(2)	コミュニケーション的街路としての利用度が高い	[1]
(3)		
(4)	生産活動的街路としての利用度が高い	[5]
(5)	自動車交通的街路としての利用度が高い	[3]
(6)		
(7)	コミュニケーション的街路としての利用度が高い	[8]
(8)	生産活動的街路としての利用度が高い	[1]
(9)		
(10)	通学路的街路としての利用度が高い	[5]
(11)	特色のない街路	[249]

(b) 藤山台地区

(1)	自動車交通的街路としての利用度が高い	[15]
(2)	通学路的街路としての利用度が高い	[7]
(3)	コミュニケーション的街路としての利用度が高い	[1]
(4)		
(5)	自動車交通的街路としての利用度が高い	[1]
(6)		
(7)	通学路的街路としての利用度が高い	[1]
(8)	日常生活的街路としての利用度が高い	[9]
(9)	自動車交通的街路としての利用度が高い	[3]
(10)		
(11)	特色のない街路	[388]

[]は分類された街路数

表2 類型街路と階層
(a) 春日井地区

類型街路	勤め人	主婦	幼稚園児・小学生	学生
(1)	76(0.74)	29(0.97)	4(3.25)	8(2.50)
(2)	12(0.58)	2(2.00)	1(2.00)	0(—)
(3)	6(0.83)	4(0.75)	1(1.00)	0(—)
(4)	8(2.00)	11(0.73)	10(0.40)	5(1.20)
(5)	17(0.65)	6(1.00)	0(—)	0(—)
(6)	7(2.57)	15(0.67)	11(0.36)	5(1.20)
(7)	3(2.00)	6(0.50)	3(0.67)	1(2.00)
(8)	14(1.64)	13(0.92)	4(1.25)	17(0.47)
(9)	223(1.00)	108(1.11)	51(1.02)	94(0.85)

(b) 藤山台地区

類型街路	勤め人	主婦	幼稚園児・小学生	学生
(1)	138(0.59)	62(1.21)	19(2.63)	18(1.72)
(2)	1(45.00)	33(1.24)	68(0.40)	28(0.61)
(3)	1(9.00)	8(1.00)	13(0.46)	4(0.75)
(4)	22(1.00)	15(1.33)	13(1.08)	14(0.57)
(5)	9(0.67)	2(2.50)	3(1.33)	3(0.67)
(6)	5(1.67)	6(1.33)	9(0.56)	4(0.75)
(7)	2(2.50)	7(0.57)	2(1.50)	3(0.67)
(8)	19(1.58)	46(0.61)	13(1.46)	11(1.09)
(9)	28(0.86)	28(0.67)	4(3.75)	10(0.90)
(10)	241(0.98)	221(0.98)	147(0.51)	81(1.10)