

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
 日本電子計算機 大橋 一成

1. 研究の目的

住区内での人の活動は、1つの交通目的としてとらえることのできる活動（交通活動）と、立ち話しや夕涼み等の交通として意識しない活動（非交通活動）とに大きく2つに分けることができる。

今までは、前者については研究されてきたが、後者も住区内街路計画には重要な計画要素であるため、本研究では、非交通活動に着目して、住区内街路の類型化を行ない、道路条件などと比較して、どのような所に活動がみられるか分析を行なった。

2. 調査概要

非交通活動路上調査は、住区内街路の路上での非交通活動をとらえることを目的としている。調査項目は11項目あり、それらは、佇立者、路上作業、路上駐車に3つに大別することができる。調査方法は、地区を9つのブロックに分け、各ブロックごとに4名のローテーションで行ない、調査員が決められたコースを歩きながら、路上活動を調査用紙に記入するドットマップ方式を採用した。

また、非交通活動に影響を与えると考えられる沿道施設と道路付帯施設についても調査を行なっている。

調査対象地区は、名古屋市瑞穂区に位置し、外周四辺を主要地方道で囲まれた既存市街地で、住・商が適度に混在する住区である。調査対象地区全域の735の街路区間（リンクとよぶ）を分析の対象とする。

3. 調査結果

沿道施設調査の結果、地区の東側に住宅、西側に商店街が集中して分布していることがわかった。

道路付帯施設調査の結果、得られたデータの内訳をみると、そのほとんどが、街路灯・電柱と交通標識であり、それらは、ほとんどのリンクで観測された。他の付帯施設については、図1に示すようにかなり観測値が低くなっている。歩車道分離については、住区内幹線においては、歩車道が、はっきり区別されているが、幅員が狭くなるほど、はっきり区別されていない。

非交通活動路上調査の結果、まず、どのような活動が多く行なわれていたかをみると、図2のとおりである。路上駐車（自動車・自転車）が80%以上を占めている。そこで、駐車を除いた活動だけでみると、大人の佇立者が全体のほぼ半分を占め、子供の佇立者よりもかなり多い。次に、各項目ごとに、各リンクの観測値をみると、路上駐車については、ほとんどのリンクで観測されているが、他の項目については、その1つの例として、図3に示すように、全リンクの約30%以下のリンクにおいてのみしか観測することができなかった。

4. 街路の類型化

非交通活動路上調査に用いた11項

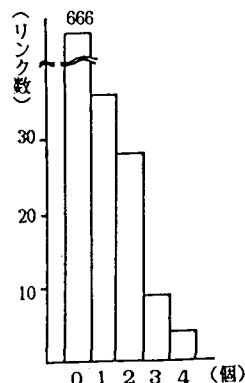


図1 看板について

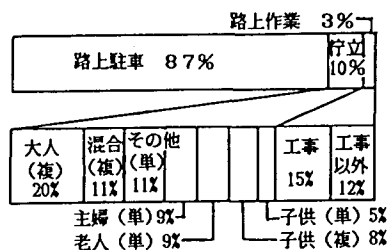


図2 非交通活動の構成

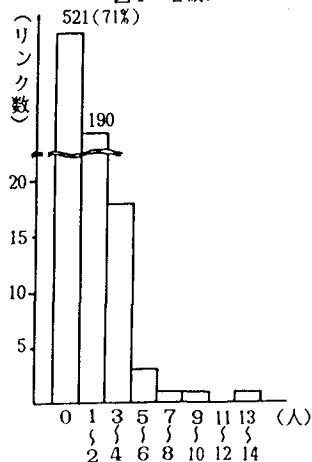


図3 主婦の佇立者(単独)について

目を、街路の類型化を行なうための指標として用いた。まず、各指標について、カテゴリー化を行なったのち、林の数量化理論Ⅲ類を用いて分析を行なった。その結果、3つの主成分を得ることができた。各主成分の意味を考えてみると、第Ⅰ主成分は、全活動量が多いか少ないかを表わし、第Ⅱ主成分は、活動の中心が路上作業か、それともグループによる佇立かというように、活動の主役を表わし、第Ⅲ主成分は、路上駐車の量を表わし、第Ⅰ主成分とある程度のある関係があると思われる。つまり、全活動量に比例して、路上駐車の数も増加する。しかし、これに反して、全活動量が多いにもかかわらず、路上駐車の数が比較的少ないものはいくつかあり、このことは、街路の類型化において1つの特性として挙げられる。

そして、これらの主成分の各リンクについてのスコアを用いて、表1に示す6タイプに分類することができた。

5. 道路条件との関連

上記で得られた6タイプと、非交通活動に何らかの影響を与えられと考えられる沿道施設や道路付帯施設との関連を調べてみた。

まず、沿道施設との関連についてみると、路上作業の場としての性格が強いTYPE1とTYPE5が、商業施設の多い所に分布している。また、グループの佇立の場としての性格が強いTYPE3は、商業施設が多い所と、一致するケースは極めて少ないことから、商店街では、佇立よりも、荷物の積み下ろしや陳列等の路上作業が多く行なわれていると思われる。そして、全体的な傾向として、大半が住宅地である東側よりも、商店街の多い西側の地区の方が活発で、また、区画整理がされていない地区よりは、区画整理のされた地区の方が活動が活発であることがわかる。

次に、道路付帯施設との関連についてみる。歩車道分離との間には、あまり関係が認められない。公的・私的置物では、TYPE1とTYPE4には、図4に示すように、かなりの割合で、自動販売機が設置されている。この原因としては、自動販売機があるから人が集まるのか、人が集まる所に、自動販売機が設置されているのか問題になるところである。このことは、公衆電話についても同様である。

6. 今後の課題

今回の調査で、とらえた非交通活動は充分とはいえないと思われる点もあり、また、街路の類型化の段階で、いくつかの問題点があると思われる。そのため、非交通活動による街路の類型化を確立するには不十分と思われる。したがって、調査項目、分析に用いる指標などをもっと検討する余地があると思われる。さらに、どの地区においても、同じような街路の類型化ができるのか、また、交通タイプと非交通タイプとの関連も調べる必要もあると思われる。

表1 非交通による街路分類

街路類型	全活動量	活動の主役	駐車の数	リンク数
TYPE1	多い	路上作業	——	152
TYPE2	多い	路上作業	比較的少ない	15
TYPE3	多い	グループ佇立	——	48
TYPE4	多い	グループ佇立	比較的少ない	28
TYPE5	少ない	路上作業	——	82
TYPE6	少ない	グループ佇立	——	410

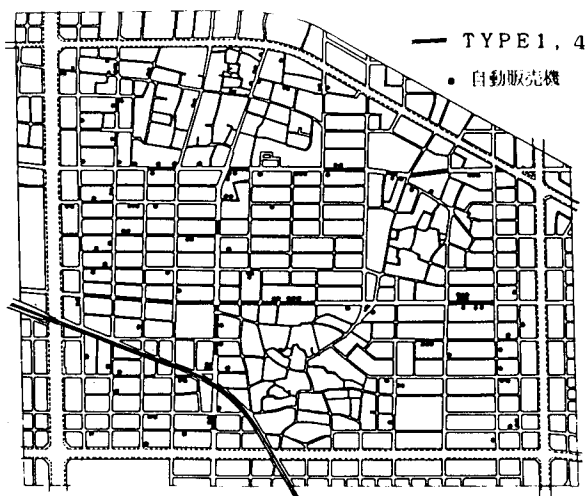


図4 TYPE1, 4 と 自動販売機