

○中央大学 学生員 中 村 隆 二
三菱総研 正 員 本 多 均
中央大学 正 員 鹿 島 茂

1. はじめに

本研究では、人が交通施設を利用するか否かの判断をするときの評価構造を、

(現状量)→認識→評価→判断(行動)

と考え、駅前商店街の交通施設を対象に、地域住民の評価構造を検討し、こうした仮説の妥当性を検討する。次いで得られた成果を用いて交通施設が買い物行動に及ぼす影響について検討を行う。

2. 調査の概要

1) 対象地域 埼玉県川口市川口駅前商店街

及びその周囲6kmの範囲の地点

2) 調査時期 昭和59年11月17日配布(回収一週間後)。(訪問配布一訪問回収)

3) 調査対象 主婦

4) 調査方法

対象交通施設は、休憩施設やストリートファニチュアなどの道路付帯施設を含めた13施設とした。認識度は、配布した地図に各施設の位置を記入する方法により、認識度を調査。又、評価については、個別の施設並びに交通施設の総合的な評価を5段階評価で記入する方法により調査。

5) 回収状況 配布数 540 票 回収票 496
回収率 91、9%

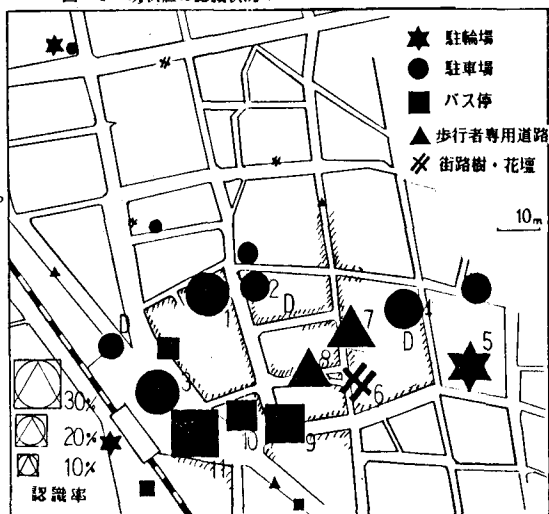
3. 分析結果

1) 認識について

イ) 地域全体

調査地域全体で、各施設の認識は、31、0%以下と余り高くない。駐輪場は、商店街から離れているものについては認識率が数パーセントとほとんど認識されていない。又、駐車場に関しては、駅前公共駐車場、並びに大型店舗付近のものは認識率が高い。(25% - 30%)。街路樹等は全体の約3割が整備されているにもかかわらず、商店街内以外にあるものは殆ど認識されていない。

図・1 現状値の認識状況



(表・1) 距離と認識率 (単位%)

施設	1KM	2KM	3KM	4KM	5KM	6KM
1	31	39	12	17	22	20
2	16	24	13	26	13	17
3	23	34	19	19	38	40
4	23	29	4	12	13	20
5	40	30	0	19	16	23
6	51	49	17	26	38	32
7	31	26	13	19	15	40
8	39	28	13	13	18	28
9	14	14	4	12	38	55
10	20	11	8	6	66	10
11	32	72	31	49	0	23

(表・2) 月別認識と認識率 (単位%)

施設	第1回	第2回	第3回	第4回	第5回
1	0	18	26	26	24
2	6	18	23	24	
3	20	2	27	22	
4	20	23	23	16	
5	67	43	24	17	
6	33	48	24	26	
7	33	30	22	22	
8	20	31	22	26	
9	13	11	16	23	
10	13	11	16	23	
11	29	39	36	20	

(表・3) 交通施設と認識率 (単位%)

施設	徒歩	自転車	バイク	自動車	バス	電車
1	32	23	11	17	26	17
2	10	17	22	12	9	4
3	19	23	0	27	28	13
4	23	22	11	15	16	0
5	46	32	44	26	14	0
6	00	40	22	39	19	6
7	60	34	22	39	19	16
8	64	34	33	20	10	8
9	29	13	11	19	20	13
10	23	12	0	15	20	6
11	41	38	11	30	30	24

表1-3の施設番号は図1と対応している。

ロ) 住居地からの距離による認識の違い

距離による認識率の違いをみている。(表

・1) 1 KM居住者は駐輪場、街路樹等のある道路、歩行者専用道路について認識率が高い。2 KM住居者も、1 KM居住者と同様であるが、加えて駅前バスターミナル及び駐車場の認識率が高くなる。3-6 KM居住者についてはバス停及び駐車場を除いては認識率は低い。全体として3 KM程度の居住者の認識率は低くなっている。

ハ) 買い物頻度から見た認識の違い

買い物頻度から認識を見てみると(表・2) 駐車場及び歩行者専用道路は買い物頻度と正の関係が見られる。それ以外の施設についてあまり関係が見られない。

ニ) 来街時利用交通機関から見た分析

利用交通機関から認識を見てみると(表・

3) 各施設に対して、徒歩街来者並びに自転車利用者は、他機関利用者よりもすべての施設に対して認識率が高い。

総合評価に対する各施設の関係 (数量化2類)

表・1

項目	N	スコア	カテゴリレンジ	項目	N	スコア	カテゴリレンジ
駅	29 61 136 108		0.58	歩道	44 94 137 73		0.34
駅前広場	13 58 93 107		0.70	歩行者専用道路	4 33 75 170		0.73
バスターミナル	85 9 42 83		0.54	街路樹	57 44 73 157		0.34
周辺のバス停	70 5 40 83		0.91	ストリートファニチャー	67 33 66 187		1.09
タクシー乗降場	21 36 148 126		0.46	ベンチ等休憩施設	69 60 60 105		0.49
駐車場	21 94 121 24		0.66	街並み	6 65 99 155		1.63
駐輪場	1 116 100 118		1.65		30 3		

(数量化2類) 表・5

2) 評価について

個々の施設に対する満足度と、商店街全体の交通施設への総合評価との関係を見たのが(表)である。

この結果は、街並み・駐輪場・ストリートファニチャー・歩行者専用道路といった身近な交通施設が商店街の交通施設への評価に強い影響を与えている事を示している。

4. おわりに

今後は、交通施設の評価において、上記の様な現状値の認識の特性・評価の特性を踏まえて、認識・評価と行動の関係をとらえていく。行動については、認識・評価と希望整備順位の間を分析し、仮想商店街を設定してその選択行動による交通施設と買物行動との関係を分析する事によりとらえる。

参考文献

本多 均 他 : 商業集積地内店舗分布認識構造と回遊行動特性に関する研究

第19回日本都市計画学会学術研究論文集

三菱総合研究所 : 社会資本整備水準の評価に関する調査報告書

	偏相関係数
1, 駅	0.175
2, 駅前広場	0.279
3, バスターミナル	0.176
4, 周辺のバス停	0.276
5, タクシー乗降場	0.150
6, 駐車場	0.194
7, 駐輪場	0.176
8, 歩道	0.117
9, 歩行者専用道路	0.139
10, 街路樹	0.121
11, ストリートファニチャー	0.209
12, ベンチなど休憩施設	0.131
13, 街並み(街路と建物との調和)	0.279