

IV-159 住民意識の分析からみた歩車共存手法による面的整備の効果

大阪市土木局 辻 達夫
 大阪府土木技術協会 ○正員 立間 康裕
 ア・バンスタディ研究所 正員 藤埴 忠司

1. はじめに

大阪市は昭和59,60年度の2年間にわたり、城東区関目地区において「関目ゆずり葉ゾーン」整備事業(住区総合交通安全モデル事業)を実施した¹⁾。この事業では、地区環境の総合的な向上を目的として、各種の歩車共存策を面的に展開した。本研究は、関係住民を対象とした意識調査に基づいて、面的に実施した歩車共存策の効果を定量的に分析・把握し、将来の事業計画立案のための計画情報を抽出することを目的として実施したものである。

2. 意識調査の概要

アンケートの内容は、●回答者属性、●家の前の道路の安全性・利便性・快適性・総合評価、●コミュニティ道路(ゆずり葉の道)等5種類の施策に対する通行手段・設計要素の評価・よくなった点・悪くなった点・賛否、●自動車利用経路の変化、●ゆずり葉ゾーン整備に対する賛否の各項目からなっている。また、サンプリングは、ゆずり葉ゾーン内で歩車共存策が取られた道路のうち7区間の沿道(111世帯)、その他ゾーン内(70)、ゾーン外周辺地区(40)から計221世帯を抽出し、各世帯に2票ずつアンケートを配付・回収した。有効回収数は375票(84.8%)であった。

3. 前面道路に対する住民意識の分析

(1)安全性評価の比較

7区間の沿道・地区内・地区外に分けて家の前の道路の安全性評価値を比較(図1)すると、7区間沿道の評価値が最高で、地区外の評価値が最も低かった。特に、歩くときの安全性や総合的な安全性で差が大きく、事業効果が明瞭に表れている。また7区間沿道について施策別に比較すると、コミュニティ道路の安全性評価が最も高かった。

(2)環境評価の比較

図2に示す様に、安全性評価と同様の傾向が認められ、事業地区内と地区外の差はさらに大きくなっている。この結果から、交通安全面だけでなく、道路環境全般にわたる事業効果も大きいと考

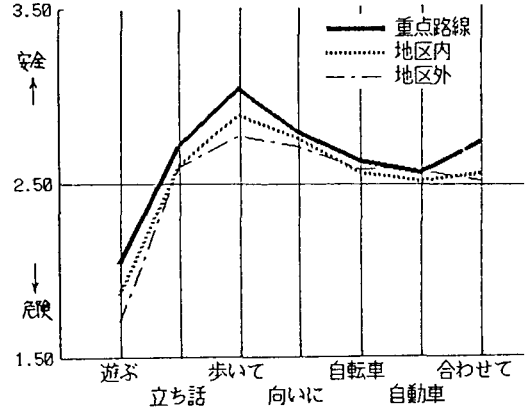


図1 家の前の道路の安全性評価

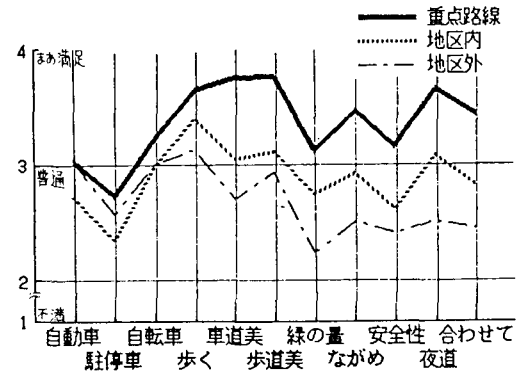


図2 家の前の道路の環境評価

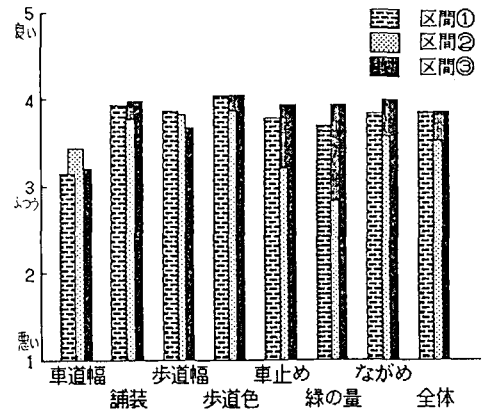


図3 コミュニティ道路の評価

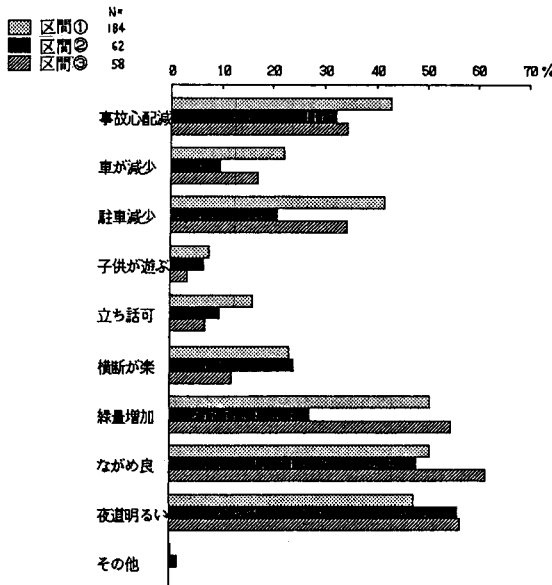


図4 コミュニティ道路ができて良かった点

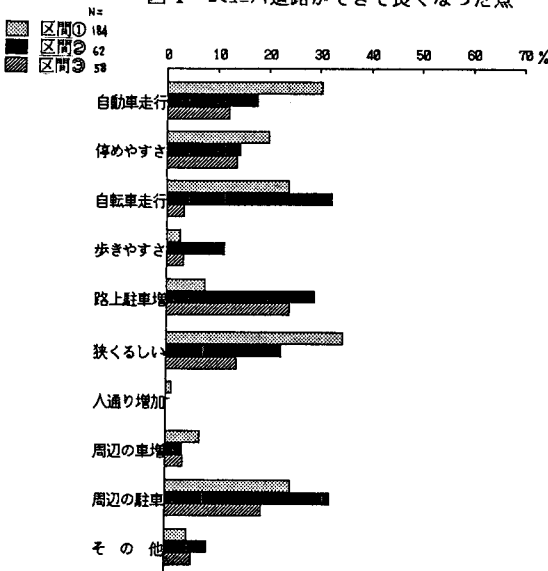


図5 コミュニティ道路ができて悪くなった点

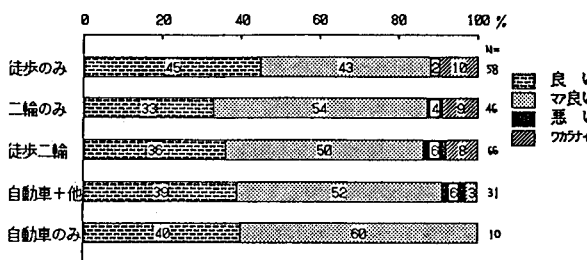


図6 利用交通手段と庭先道路整備への反応

えられる。なお、施策別にみると、コミュニティ道路及び庭先道路の評価値が特に高く現れていた。

4. 重点整備路線に対する住民意識の分析

(1) コミュニティ道路の評価

閑目ゆずり葉ゾーンのコミュニティ道路は車道を屈曲させた歩車共存道路で、区間によっては2ヶ所にハンプを併設している。まず、設計要素の評価値を見ると図3に示す様であった。車道幅が概ね「ふつう」という評価であった他は「まあ良い」という評価を得ている。しかし、ハンプの高さについては自動車利用者の半数弱、全体の約1/3がやや高いと感じている。次に良くなった点としては、「事故の心配が減った」と並んで、「緑が増えた」「眺めが良くなった」などが6割以上の回答者から指摘された(図4)。悪くなった点は路線によって差があったが、「狭苦しい」「周辺駐車増」「自転車走行」などが3割程度の指摘率となっているケースがあった(図5)。総合的な施策への賛否は、「良い」「まあ良い」を合わせると88~96%にも達しており、「良いことではない」という回答は2~5%にとどまっている。

(2) 庭先道路の評価

庭先道路は幅員6mの単断面道路の路面をブロック等を用いて舗装し、植樹樹を交互に配置した非分離型コミュニティ道路である。この道路についても同様の設問を設けたが、結果は全体としてコミュニティ道路と似通っていた。設計要素に対する評価では特に問題点はなく、事故の心配が減った、眺めが良くなった、緑が増えた等の項目が良くなった点として多くの回答者から指摘され、また、自動車の利用・非利用にかかわらず、施策への賛否は「良い」「まあ良い」をあわせて89%(わからない=7%)に達した。

(3) その他の施策の評価

ハンプ、狭さく、交差点ハンプ等の施策の評価については講演時に発表する。

5. おわりに

本研究を取りまとめるに当たっては京都大学天野光三教授のご指導を頂いた。ここに感謝の意を表する。

1) 「ゆずり葉ゾーン整備事業効果調査報告書」

大阪市土木局(1987.03)