

近畿大学理工学部	正員	高石	博之
近畿大学理工学部	正員	三星	昭宏

地区道路が生活の場であることを考えると、そこには多種多様な道路利用があると思われる。しかし、筆者らが大阪市内の住区で行ってきた道路利用についての調査から、将来希望では非交通側の利用意識が高くなるものの、現状は交通側の利用意識が高いことがわかっている¹⁾。ここで筆者らは、住民がどの程度の親しみを持って地区道路にかかわっているか、また、道路への接し方が変化しているとすればどのようなものに影響されているのか疑問をもっている。そこで、本稿は自宅前道路の愛着感、管理意識、住民に対する公共性の意識から、道路に対するかかわり方をみるとともに、それらの認識の違いはどのような要因に左右されているのかをみようとするものである。

調査は昭和61年12月に阪南町2～3丁目、王子町2～3丁目で行われ、12才以上の住民を対象に自宅前道路に関するアンケート調査を行った。有効回収率は273票、回収率は71.0%である。

調査地区は、大阪市阿倍野区に属し、住商混合型の既成市街地である。調査地区の西部には王子本通商店街、王子町商店街などの商店街が形成されている。調査地区、調査路線の概要を図-1、表-1にそれぞれ示す。

今回の調査路線では、路線12、13を除き、回答者の約5割以上がそれぞれの路線で愛着を示している(表-2)。とくに、路線1、7、10、15では回答者の7割以上が愛着を示している。道路幅員では幅員が狭くなるほど愛着感が増す傾向がみられる。道路の種類別でみると、歩行者および自転車専用道路の方が一般道路に比べ愛着感が増すようである。道路幅員が比較的狭く、自動車交通量が少ないためと思われる。

自宅前道路に対する愛着感を個人属性についてみる。年齢別でみると、12～20才代では比較的愛着感が少なく、年齢とともに愛着が増していく傾向がみられる（図－2）。居住年数においては居住年10～19年を除くと、居住年が長いほど強い愛着を示していることがわかる。性別でみると女性の方が男性に比べ「大いに愛着がある」とする割合（33.3%）が1割程度高い愛着感を持っているようである。

自宅前道路に対する管理意識としては、「障害物を置かないようにしている」「掃除くらいは行っている」とする回答が、それぞれ全路線を通じて約 5 割以上を占めている（表-3）。また、路線 7、13 では「役所に任せている」とする回答が約 5 割を占めている。「障害物を置かないようにしている」という意識は若干ではあるが、自動車交通量が多いほど高く、

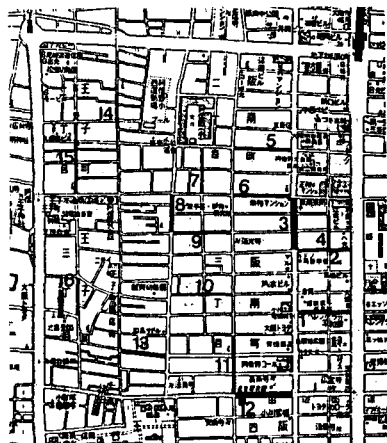


図-1 調査地区および路線

表-1 調査路線の概要

[illegible]

注) 8H: 歩行者自転車専用道路(8時~20時)
H: 歩行者自転車専用道路
GD: ガードレール、股付歩道有り
備考: 車道幅員+歩道幅員

表-2 路線別愛着感

表番順 座席	大に あたる	やや あたる	あまり ない	まった くない	人(%) のわか らぬ
1	0 (55.6)	10 (16.7)	2 (3.3)	2 (3.3)	11 (17.7)
2	4 (40.0)	2 (20.0)	5 (50.0)	0 (0.0)	1 (10.0)
3	5 (26.3)	5 (26.3)	6 (31.8)	0 (0.0)	3 (15.8)
4	0 (0.0)	4 (44.4)	2 (22.2)	1 (11.1)	2 (22.2)
5	6 (20.0)	4 (13.3)	8 (26.7)	3 (10.0)	7 (23.3)
6	2 (28.6)	4 (53.3)	6 (75.0)	1 (14.3)	3 (39.3)
7	3 (36.4)	4 (54.5)	1 (12.1)	0 (0.0)	0 (0.0)
8	2 (21.4)	7 (72.8)	5 (52.4)	0 (0.0)	1 (14.3)
9	1 (10.3)	3 (31.3)	3 (31.3)	0 (0.0)	3 (30.3)
10	3 (52.6)	4 (62.1)	1 (15.3)	0 (0.0)	0 (0.0)
11	1 (18.8)	2 (42.1)	3 (71.3)	0 (0.0)	0 (0.0)
12	2 (13.3)	2 (13.3)	6 (40.0)	2 (13.3)	3 (20.0)
13	1 (13.3)	2 (26.7)	5 (53.3)	1 (10.0)	0 (0.0)
14	1 (25.0)	3 (33.3)	4 (41.7)	0 (0.0)	0 (0.0)
15	4 (40.0)	3 (30.0)	3 (30.0)	0 (0.0)	0 (0.0)
16	2 (22.2)	2 (22.2)	3 (33.3)	1 (11.1)	2 (22.2)

道路幅員 7.0m未満の道路（54%）では、7.0m以上の道路よりも1割程度高い意識を示している。「掃除くらいは行っている」とする意識は、自動車交通量 800～1,200台/12hの52.7%を除き約65%程度みられる。若干ではあるが62.3%～54.4%と道路幅員が広がるほど意識の低下がみられる。

個人属性についてみる。年齢別にみると「障害物を置かない」という住民は4～5割程度づつおり、「掃除くらいは行っている」という住民は各年齢層で約6割程度いる。性別では、「障害物を置かない」「掃除くらいは行っている」という意識はいずれも女性が前者で54.5%、後者で65.4%と1割程度男性に比べ上回っている。

5. 住民に対する道路の公共性

自宅前道路を私的なものとしてとらえているか、公共的なものとしてとらえているのか、またその認識にはどのような要素が影響しているかをみる。表-4はそれを路線別に集計したものである。公共的な認識をされているのは、路線2、3、4、9、11であり、路線10、12～15は私的な認識をされている。これらの認識には道路要因では自動車交通量や歩行者交通量が単独に影響しているのではなく複合的に働いていると思われる。そこで、筆者らが提案しているシェア指標を用い、自動車交通量構成比（全交通量に占める自動車交通量の割合）を横軸にし、各路線の「誰のものでもない」とする割合をプロットしてみた（図-3）。図より、道路に対する公共性の認識度は、幅員が大きいほど全交通量に占める自動車交通量の影響が大きいことがわかる。

自宅前道路に対する公共性の認識と個人属性の関係についてみる。年齢では、さほど顕著な傾向は見出せないが、居住年との関係を見ると、居住年数が大きいほど誰のものでもないとする傾向がみられる。性別では、男性が「誰のものでもない」ととらえているのに対し、女性は「地域住民のもの」としてとらえている。

6. まとめ

今回示した結果では、道路構造、交通要因、個人属性などの条件が地区道路へのかかわり方に影響していることがわかった。また、これらは単独に影響しているのではなく、お互い複合的に影響しているものと考えられる。

今回は、扱う条件や要因を限定した分析であったが、土地利用等などの条件や、他の道路との接し方を考慮した面的な分析も必要と考えている。これらは今後の課題としたい。

【参考文献】

- 1) 高石, 三星: 非交通目的を中心とした地区内の道路利用に関する一考察, 土木計画学研究・講演集, Vol. 9, 1986年
- 2) 三星, 毛利, 塚口, 高石: 地区における人と車のシェア算出の諸元について, 土木学会第40回年次学術講演会講演概要集, 1965年

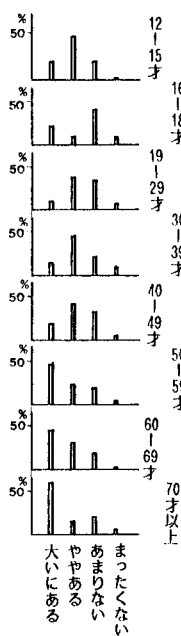


図-2 年齢と愛着感

表-3 路線別道路管理意識

路線	管理方法 を定めない	掃除くらいは 行かない	掃除くらいは 行かない	掃除くらいは 行かない	掃除くらいは 行かない	掃除くらいは 行かない	掃除くらいは 行かない
1	1	9	1	0	8	3	
2	(42.9)	(52.4)	(0.0)	(0.0)	(28.4)	(14.3)	
3	1	1	0	0	2	7	
4	(46.7)	(73.3)	(0.0)	(0.0)	(26.7)	(26.7)	
5	8	13	0	0	1	5	
6	(40.0)	(65.0)	(0.0)	(0.0)	(5.0)	(25.0)	
7	5	4	0	0	0	1	
8	(50.0)	(40.0)	(0.0)	(0.0)	(0.0)	(30.0)	
9	1	2	2	0	0	6	
10	(47.1)	(67.6)	(15.9)	(0.0)	(0.0)	(17.6)	
11	1	1	0	0	1	6	
12	(62.5)	(41.7)	(0.0)	(4.7)	(25.0)		
13	5	8	0	0	0	5	
14	(45.5)	(72.7)	(0.0)	(0.0)	(45.5)		
15	8	11	0	0	1	4	
16	(80.0)	(73.3)	(0.0)	(6.7)	(26.7)		
17	1	1	1	1	3		
18	(15.0)	(66.7)	(6.3)	(6.3)	(18.8)		
19	1	1	0	0	2		
20	(50.0)	(61.1)	(0.0)	(11.1)	(27.8)		
21	3	3	0	0	3		
22	(56.3)	(43.8)	(0.0)	(18.8)	(18.8)		
23	1	8	0	0	1		
24	(46.7)	(53.3)	(0.0)	(6.7)	(46.7)		
25	8	8	0	0	1		
26	(53.3)	(53.3)	(0.0)	(6.7)	(13.3)		
27	6	8	0	0	1		
28	(54.5)	(72.7)	(0.0)	(9.1)	(9.1)		
29	5	6	1	1	1		
30	(50.0)	(60.0)	(10.0)	(10.0)	(10.0)		

(注) 複数回答を含む

表-4 路線別道路に対する公共性

路線	誰のものでもない	誰のものでもない	誰のものでもない	誰のものでもない	誰のものでもない	誰のものでもない	誰のものでもない
1	0	4	1	6	3		
2	(0.0)	(19.0)	(52.4)	(28.6)	(14.3)		
3	2	3	3	8	0		
4	(13.3)	(20.0)	(26.9)	(53.3)	(0.0)		
5	0	5	7	10	2		
6	(0.0)	(25.0)	(35.0)	(50.0)	(10.0)		
7	0	2	4	6	0		
8	(0.0)	(20.0)	(16.0)	(80.0)	(0.0)		
9	1	1	1	1	1		
10	(2.9)	(28.6)	(28.6)	(35.7)	(2.9)		
11	0	3	1	1	0		
12	(0.0)	(12.5)	(50.0)	(45.8)	(0.0)		
13	1	3	3	5	1		
14	(9.1)	(27.3)	(27.3)	(45.5)	(9.1)		
15	0	1	7	6	0		
16	(0.0)	(6.7)	(46.7)	(40.0)	(0.0)		
17	0	0	3	12	2		
18	(0.0)	(0.0)	(43.8)	(62.5)	(12.5)		
19	0	3	1	1	1		
20	(0.0)	(18.8)	(8.3)	(41.7)	(18.8)		
21	0	0	1	4	1		
22	(0.0)	(0.0)	(12.5)	(50.0)	(37.5)		
23	0	2	4	1	1		
24	(0.0)	(11.1)	(22.2)	(44.4)	(22.2)		
25	0	1	5	4	1		
26	(0.0)	(31.3)	(31.3)	(25.0)	(18.8)		
27	0	2	8	5	0		
28	(0.0)	(13.3)	(53.3)	(33.3)	(0.0)		
29	0	6	2	2	1		
30	(0.0)	(40.0)	(46.7)	(13.3)	(6.7)		
31	1	4	5	2	0		
32	(9.1)	(36.4)	(45.5)	(82.5)	(0.0)		
33	0	3	3	4	0		
34	(0.0)	(30.0)	(30.0)	(40.0)	(0.0)		

(注) 複数回答を含む

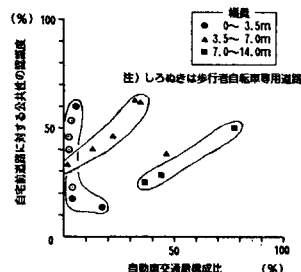


図-3 自動車交通量構成比と自宅前道路に対する公共性の認識度