

IV-180

歴史的市街地における住民の街路評価意識

金沢大学工学部 正員 竹田 恵子

金沢大学工学部 正員 川上 光彦

金沢大学大学院 根石 修

1. はじめに

近年の都市政策では自動車交通を主体とした道路整備が進められてきたため、歩行者が主体であった昔ながらの街路網を残す地域では、都市計画道路と既存街路との不整合によって問題が生じている場合も多く見受けられる。本研究は、金沢市を事例として街路形態の違いによる街路の利用実態、住民の評価意識の比較を行うことを目的としている。

調査対象地区としては、一定のまとまりをもって細街路で構成される住区内街路網を選び、今回は、都市計画道路によってスーパーブロック化された地区の内部に、古くからの街路網(曲線道路、T字形交差点、袋小路)をもつ地区と、比較的新しい街路網(直線道路・直角交差点)をもつ地区を選定した。前者を歴史的街路地区と名づけ、芳斎・長土堀・長町地区(以後長町地区とする)、また後者を計画的街路地区として、泉野地区を対象とした(図-4参照)。

調査は15歳以上の住民を対象とし、一定の割合で、各地区約200世帯を抽出した。調査用紙は、訪問留置調査により、昭和62年12月12・13日に配布、2,3日後に回収し、表-1のような回収結果を得た。質問項目は前面道路との関わり・評価、周辺街路に関する歩行者・運転者の立場からの評価、希望する街路整備方針等について設定し、街路空間を交通の面だけでなく生活の場としてとらえた利用実態についても明らかにしようとしている。また、同時に対象道路の幅員、交通規制についても調べている。

2. 調査結果

ここでは特に前面道路に対する評価についての結果を示す。

まず街路との関わりについて調べるために前面道路の掃除の頻度、関心の有無について尋ねた結果が図-1, 2である。関心の有無を直接尋ねた結果については両地区とも関心が高く現れた。掃除の頻度では長町地区の方がより高くなっている。また、長町地区では幅員に関係なく多くの街路で掃除の頻度が高かったが、泉野地区では、幅員の狭い街路で高く現れた。幅員の広い街路では、より公共性が薄れ、掃除の頻度も低くなると推測されるが、長町地区では幅員に関係なく道

路の手入れを行っているという点では、道路への愛着の深さに差があるものといえよう。

次に前面道路について「自動車交通量、スピードを出す車、バイク交通量、駐車車両」の多少について住民に評価してもらった。図-3は「自動車交通量」についての結果である。他の3項目についても同様の傾向を示しており、全体的に長町地区の方が交通量が多いと感じられていた。これは、長町地区の方が泉野地区より中心部に近いという位置的な違いによるものと思われる。事実1985年道路交通情勢調査によれば、対象地区を囲む幹線道路の昼間自動車交通量は、長町地区は泉野地区の約2倍である。住区内に入り込む通過交通量もそれだけ多くなっているものと考えられる。図-4は自動車交通量を「とても多い」から「とても少ない」まで+2~-2点に得点化し、路線ごとにその平均値を求め、地図上に表したものである。これは実際の交通量を反映しているとみなせる。幅員の広い街路の方が交通量が多いと評価されているが、その中でも

表-1 調査票配布数・回収率

調査地区	配布票数:A (配布世帯数)	回収票数:B (回収世帯数)	回収率:B/A (世帯回収率)
長町地区	444 (155)	262 (146)	69.0 (94.2%)
泉野地区	295 (138)	251 (110)	85.1 (79.1%)

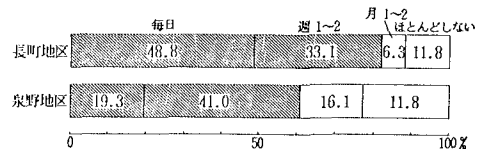


図-1 前面道路での掃除の頻度

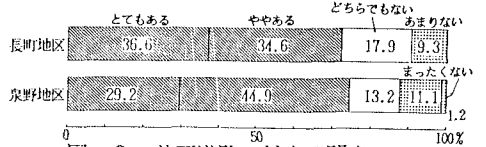


図-2 前面道路に対する関心

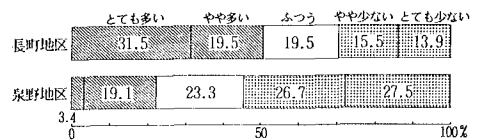


図-3 自動車交通量の評価

特に長町地区においては、南北に走る幹線道路に並行する2本の一方通行路に車が集中し、その道路をつなぐ東西方向の5本の直線道路が抜け道的な道路として使われており、交通量の評価に顕著に現れている。泉野地区では幹線の形状が長町地区と異なっており、各街路の交通量評価に長町地区ほどの顕著な差は見られないが、周囲を囲む幹線をつなぐ街路で交通量が多く評価され、抜け道として利用されているようである。

道路環境に対する満足度（図-5）については、すべての質問において長町地区の方が泉野地区より不満度が高かった。また、両地区とも「道幅の広さ」について不満群の割合がかなり高いのは注目に値する。満足の程度を各路線ごとに見た結果、この幅員に対する不満度は実際の街路幅員とあまり関係がなく、むしろ「歩きやすさ」、「静かさ」と同様に自動車交通量との関係が見られた。すなわち長町地区では南北方向の2本の道路とそれをつなぐ東西5本の道路に、泉野地区では周囲の幹線をつなぐ抜け道的道路に不満度が高く現れた。その中でも幅員の狭い道路の方がより不満の程度も高くなっている。幅員の狭い街路に交通量が多ければ不満が大きいのでは当然であろう。逆に幅員が狭くても交通量が少なければそれほど不満とも感じないように思われる。抜け道を利用する通過交通の多寡が住民の街路環境に対する不満度に現れたものと解釈できる。そしてこの現象は長町地区でより高い不満度として表されている。

図-6は希望する街路整備の基本方針である。両地区とも「歩行者と自動車の共存できるような道路整備」を望む割合が、最も高い。歩行者と同時に、自動車の利便性についても保持していきたい意識がうかがえるが、「歩行者・自転車を中心とした道路整備」を望む割合も無視できないものがある。また、特に長町地区において「歴史的環境や景観の美しさを重視する整備」を望む割合が泉野地区に比べて高かったことは、歴史的街路に居住する住民の意識の現れでもあるといえよう。

3. まとめ 街路形態による街路の利用実態・評価意識を調査した結果、複雑で狭い街路構造をもつ歴史的街路地区においては、昔からの歩行者の道としての愛着も強いが、自動車交通量の増加に伴い幹線から流れる通過交通も増加し、歩行環境、住環境にかなりの影響を及ぼしていることが示された。また住民はその対策として、狭幅員道路の解消、歩車共存を望

んでいるようである。しかし、単純に道路を拡幅し街路形態を変えてしまうことは得策とは思われない。道路計画に関しては今後さらに調査を進めるなどして、慎重に取り組んでいかねばならないことと思われる。なお本研究は文部省科学研究費補助金による成果の一部である。ここに記して感謝したい。

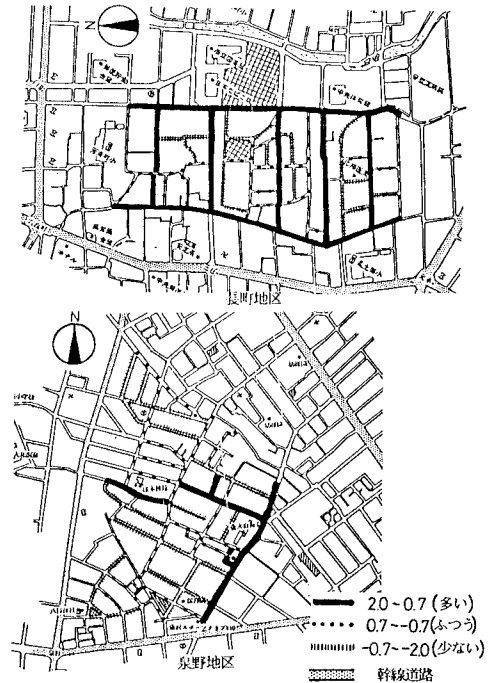


図-4 自動車交通量の評価分布

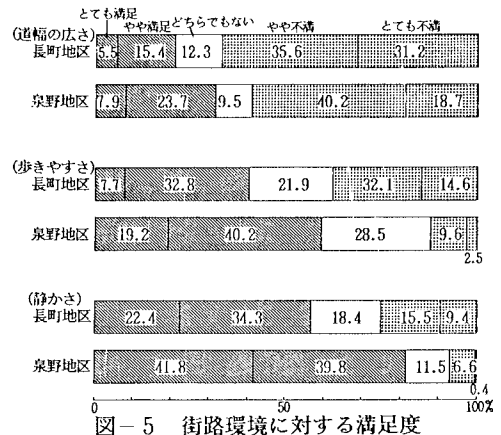


図-5 街路環境に対する満足度

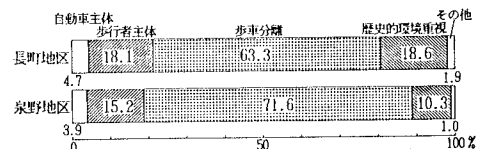


図-6 希望する街路整備の基本方針