

金沢大学工学部 正会員 高山 純一
 (株)パシフィックコンサルtant 正会員 ○武野 雅至
 (株)浅沼組 佐野 雅幸

1. はじめに

近年、大店法の改正などにより、大規模商業施設の郊外進出がかなり多くなった。このような商業施設への自動車利用率は非常に高く、新たに生成される交通需要によって周辺道路交通へは様々な影響が予想される。特に、周辺部に住宅地がある場合、細街路の通過交通が増加し、交通事故や騒音など、生活環境の悪化も懸念される。

しかし、従来このような影響を調査した事例は少なく、交通アセスメントの観点からもその影響を予測し、評価する必要性が高い。本研究では、道路交通における安全性や交通環境面での地域住民の意識を調査し、大規模商業開発の影響や問題点を探る。

2. 住民意識調査の概要

調査は、平成4年3月に金沢市にオープンしたAショッピングセンター（SC）周辺に立地する一戸建て世帯（666世帯・高校生以上の男女）を対象に実施した。調査方法としては訪問留置調査法を採用し、平成5年8月4日に調査票を配布し、同月7～12日に回収した。

調査の項目としては、性別や年齢等の個人属性とともに、SCオープン前と比べて①幹線道路における交通混雑、②違法駐車台数、③住区内道路の通過交通量、④歩行・自転車乗車時における危険察知頻度および⑤自動車乗車時における危険察知頻度がどのように変化したのかを、あらかじめ用意した5つの選択肢から1つを選んでもらう方法により調査した。また、それが悪い評価である場合には、どの時間帯にそう感じるかについてもあわせて回答してもらうこととした。さらに、A店舗（調査対象店舗）への自動車の誘導方法について、⑥現在の誘導方法とそれに代わる5つの誘導案を示し、最良だと思う案を選んでもらう設問も追加した。

3. 意識調査結果の分析

配布予定件数 666軒のうち、実際に配布できたの

は 583軒で、回収できたのは 425軒（854票）であった。回収率（回収軒数/ 配布軒数）は72.9%であり個人属性別には、女性が55.7%、男性が36.8%（無回答 7.5%）と女性が多い。年齢構成別には、19歳以下が 7.4%、20歳代が13.0%、30歳代が14.2%、40歳代が21.8%、50歳代が18.7%、60歳以上が18.4%、（無回答 6.6%）と偏りがほとんどないといえる。

分析は、(1)単純集計による分析と(2)性別および(3)年齢別による分析、さらには(4)SCからの距離（50m未満、50～100m、100～200m、200m以上の4つの距離帯に分類）や(5)前面道路種別（幹線道路および幹線道路を連絡する道路、施設周辺道路、SCへのアクセス道路、その他の道路の4種類に分類）による分析を主体に行った。

まず、施設立地前後の「幹線道路における交通混雑」の程度に関する意識について比較すると、「ひどくなった」「ややひどくなった」と答えた人が全体の79.39%とかなり高い。しかも、この傾向は個人属性別や距離帯別、道路種別にみた場合にもほぼ同様の傾向を示しており、特に顕著な違いは見られなかった。また、いつそう感じるかについては、過半数（52.39%）の人が、「日・祝日の昼間」と答えており、「日・祝日」の午前、夕方を含めると全体で86.87%になることがわかった。

次に、違法駐車を程度を尋ねたところ、「増加した・やや増加した」と答えた人（増加派）が27.73%で、「減少した・やや減少した」と答えた人（減少派）が12.88%であった。これは予想よりも前者の割合が小さく、後者の割合が大きくなっている。ただし、過半数の人は「あまり変わらない」と答えている。これを距離帯別（図-1）に比較すると、SCからの距離が離れるにしたがって「増加派」が増え、「減少派」が減っている。また道路種類別（図-2）にみると、他の道路と比較して、施設周辺道路では

「増加派」が少なく、「減少派」がほぼ50%となっている。これは施設に大きな容量の駐車場が設置されたため、以前まで路上駐車していた人がSCの駐車場を利用するようになったものと考えられる。これを時間帯別にみると、過半数(51.03%)の人が「日・祝日の昼間」と答えており、「日・祝日」の外の時間帯をも含めると全体では83.15%となっている。

住区内における通過交通量をみると、「増加した・やや増加した」と答えた人の割合は全体で74.88%となっておりかなり多い。これを距離帯別にみるとSCからの距離が50m未満の地域の人々が約8割となっておりSCから遠ざかるにしたがってその割合は漸減している。また、道路種別にみた場合には、SC周辺道路およびアクセス道路沿いに居住する人が約9割、通過交通量が増えたと感じていることがわかった(図-3)。なお、通過交通量が多いと感じる時間帯については、約8割の人が「日・祝日」とであると答えている。

歩行・自転車乗車時における危険察知頻度については、「多くなった・やや多くなった」と答えた人は全体で60.10%であり、道路種別にみた場合にはアクセス道路でその割合が高くなっている(図-4)。

これは交通量そのものが増加しているのに加えて、その速度もかなり速いのではないかと考えられる。しかし、施設立地にもなって施設周辺の歩道が整備されたことや路上駐車する車両が減少したことなどから、SC周辺道路沿いの住民の約1割が「減少した・やや減少した」と答えている。

年齢別にみた場合には、高齢者になるにしたがって「多くなった・やや多くなった」と感じる人の割合が増加するのではないかと考えたが、本調査では年齢による差異は認められなかった。危ないと感じる時間帯については、「日・祝日」が約70%を占めているが、他の質問と比較すると「平日」と答えた人の割合が多くなっていることが特徴的である。これは、徒歩や自転車を日常の交通手段としているのは主婦や学生、お年寄り等であり、彼らの平日における外出率が高いためではないかと考えられる。

なお、詳しい分析結果については講演時に報告したい。最後に、本研究を行うにあたり調査ならびに分析に協力してくれた金沢大学工学部土木建設工学科都市施設計画学講座の大学院生、四年生諸君に、心から感謝したい。また、研究助成をして頂いた佐川交通社会財団に対しても、深く感謝致します。

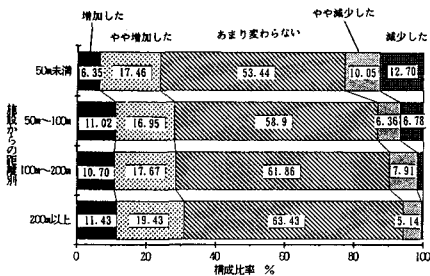


図-1 違法駐車車両に対する住民意識 (施設からの距離帯別)

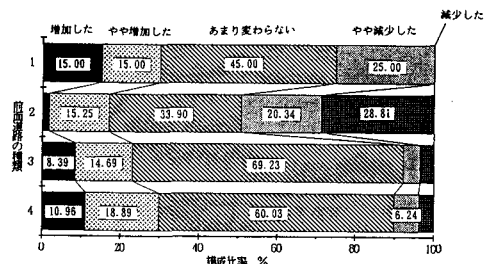


図-2 違法駐車車両に対する住民意識 (前面道路の種類別)

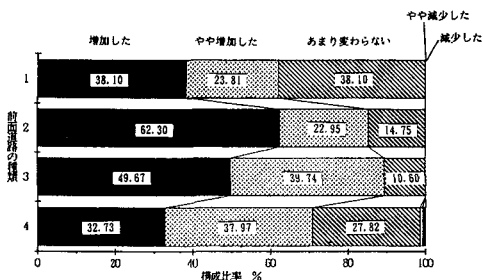


図-3 住宅地域を通過する自動車に対する住民意識 (前面道路の種類別)

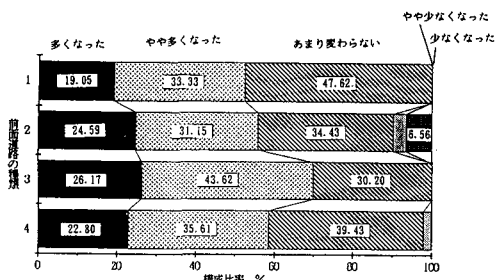


図-4 歩行時・自転車乗車時における危険察知頻度に対する住民意識 (前面道路の種類別)