

IV-433

非交通面に着目した“通り”の機能評価

福井大学大学院 学生員 ○川本義海 福井県土木部 正 員 加藤哲男
福井大学工学部 正 員 川上洋司 福井大学工学部 正 員 本多義明

1. はじめに

道路は従来より交通機能をその基本機能としながらも、あらゆる面において人々の諸活動を支える施設として多様な役割・機能を果たしている。戦後の道路整備はおもに交通機能の充実に力点がかけられ量的整備水準はかなり向上した。その結果として、近年来の人々の生活の質に対する関心の高まりと相まって、今後の豊かな社会形成に資するために道路が果たす役割・機能を非交通的観点から評価することが一層求められている。

本研究では、非交通的観点から道路（通り）の果たしている機能、資質を定性的に評価する試みとして、まず非交通面からの道路（通り）の機能項目を仮設的に設定する。そして設定した機能項目に対する地域ごとの道路（通り）指摘調査にもとづき、設定した機能項目の妥当性・独立性を検証するとともに、非交通機能としての道路の資質という点からみた地域性について考察する。

2. 地域の道路に対する意識調査の概要

ここではまず、道路の持つ非交通的な機能項目として表-1に示す7つを仮設的に設定した。

表-1 想定した7つの道路機能項目

①まちのシンボル	②まちの憩い潤い
③走行時の道路景観	④まちの歴史文化
⑤まちの活気賑わい	⑥地域らしさ・風土
⑦地域イベント	

そして表-1に示した各機能項目に該当すると思われる道路（通り）を抽出することをねらいとして地域ごとにアンケートを実施した。アンケートの対象者は、地域内の道路の全体像をほぼ掌握していると思われる各市町村の道路関係担当者（各市町村約10名 合計104名）である。質問回答形式は図-1に示すとおりであり、各機能ごとに「該当する道路（通り）指摘」と自由記述による「指摘理由」から成る。

質問1. あなたにとって福井市のシンボル（代表的な通り）と思われる道はどの道（通り）だと思われますか。

質問1に該当する路線(通り)の名称	質問1に該当する路線を指摘した理由(自由記述)
1. フェニックス通り	フェニックス祭りの舞台となる
2. さくら通り	街路樹の桜が美しい
3.	

図-1 アンケートの回答例（シンボル）

以上のアンケート調査結果を、市町村・個人別に機能項目別指摘路線、および指摘理由についてデータベース化した。

3. 想定した非交通機能からみた地域の道路の実証的分析とその考察

(1) 想定した機能別にみる指摘理由の特徴

各機能項目に対して指摘された道路（通り）が、それぞれどのような理由にもとづいているかを集計したものが表-2である。全体的にみて歴史的事物（建物・町並み）、景観（人工・自然）、まちの中心といったものがおもな指摘理由として挙げられているが、機能別にみると指摘理由の挙げられ方には差異がみられる。

表-2 各機能に対する指摘理由の内訳

指摘理由	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
道路の機能	シンボル	憩い潤い	道路景観	歴史文化	活気賑わい	地域風土	イベント
1 空間的余裕	2 2.1%	1 1.1%	0 0.0%	0 0.0%	1 1.3%	0 0.0%	11 12.9%
2 交通の大動脈	13 13.5%	0 0.0%	1 1.2%	0 0.0%	3 3.8%	1 1.5%	1 1.2%
3 人工景観	13 13.5%	16 18.0%	16 18.8%	5 5.6%	1 1.3%	3 4.5%	1 1.2%
4 街路傾斜	2 2.1%	6 6.7%	1 1.2%	1 1.1%	0 0.0%	2 3.0%	0 0.0%
5 歩道整備の充実	7 7.3%	12 13.5%	0 0.0%	3 3.3%	1 1.3%	2 3.0%	13 15.3%
6 広幅員・大通り	13 13.5%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	5 6.3%	1 1.5%	14 16.5%
7 文化施設	5 5.2%	6 6.7%	3 3.5%	2 2.2%	0 0.0%	4 6.0%	5 5.9%
8 大型ショップ・ビル	2 2.1%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	13 16.5%	0 0.0%	0 0.0%
9 商店街・商業施設	5 5.2%	1 1.1%	0 0.0%	1 1.1%	29 36.7%	3 4.5%	5 5.9%
10 中心街（駅・官公庁）	16 16.7%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	17 21.5%	3 4.5%	20 23.5%
11 公園・広場	3 3.1%	7 7.9%	2 2.4%	6 6.7%	0 0.0%	3 4.5%	17 20.0%
12 歴史的建造物	8 8.3%	8 9.0%	0 0.0%	29 32.2%	1 1.3%	3 4.5%	6 7.1%
13 農産物・特産物	4 4.2%	1 1.1%	8 9.4%	0 0.0%	0 0.0%	9 13.4%	0 0.0%
14 歴史的町並み	10 10.4%	14 15.7%	1 1.2%	51 56.7%	0 0.0%	25 37.3%	2 2.4%
15 文化的・日常的町並み	9 9.4%	1 1.1%	1 1.2%	6 6.7%	5 6.3%	11 16.4%	3 3.5%
16 イベントの行事	5 5.2%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	1 1.3%	1 1.5%	15 17.6%
17 習慣的行事	6 6.3%	0 0.0%	0 0.0%	1 1.1%	7 8.9%	4 6.0%	1 1.2%
18 人通りが多い	1 1.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	9 11.4%	0 0.0%	5 5.9%
19 交通量が多い	3 3.1%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	10 12.7%	0 0.0%	3 3.5%
20 観光客が多い	5 5.2%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	8 10.1%	0 0.0%	3 3.5%
21 聴覚的事象	1 1.0%	12 13.5%	0 0.0%	1 1.1%	0 0.0%	1 1.5%	0 0.0%
22 山道・旧街道	2 2.1%	0 0.0%	2 2.4%	11 12.2%	0 0.0%	1 1.5%	1 1.2%
23 自然景観	13 13.5%	43 48.3%	52 61.2%	2 2.2%	0 0.0%	4 6.0%	3 3.5%
24 大規模建築物土木構造物	7 7.3%	2 2.2%	15 17.6%	3 3.3%	2 2.5%	5 7.5%	1 1.2%
25 その他	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	1 1.2%
各機能に回答した人数	96	89	85	90	79	67	85

(注) 各セル内の数字は、各機能に対して回答した人すべてのうち、何人が表左の1～25の指摘理由を挙げているかを示している

(2)指摘理由と機能項目の関連性からみた7つの道路機能の独立性分析

表－3は、先に示した25項目の指摘理由おのおのが、被験者個人レベルで単一の機能にのみ挙げられているか、もしくは複数の機能にわたって挙げられているかといった指摘理由と機能項目との関連性をみたものである。この表で対角線上のマス目の数は、該当する機能のみで挙げられている指摘理由の延べ数を示している。

表－3 指摘理由からみた機能項目間の関連性

道路機能	シンボル	憩い潤い	道路景観	歴史文化	活気賑わい	地域風土	イベント
シンボル	74	18	17	12	22	14	18
憩い潤い		60	34	14	1	10	8
道路景観			47	6	0	6	2
歴史文化				67	1	12	8
活気賑わい					71	8	11
地域風土						31	4
イベント							76

想定した7つの非交通機能は仮設的なものであり、道路機能としての一般性、認識における明瞭性が必ずしも担保されているわけではない。そこで表－3にもとづいて道路の非交通面における機能としての認識の独立性の程度をみるために、下式に示す指標を定義する。

$$\text{機能Aの独立性} = \frac{\text{道路機能Aのみで挙げられている指摘理由項目の延べ数}}{\text{道路機能Aで挙げられている指摘理由項目の延べ数}}$$

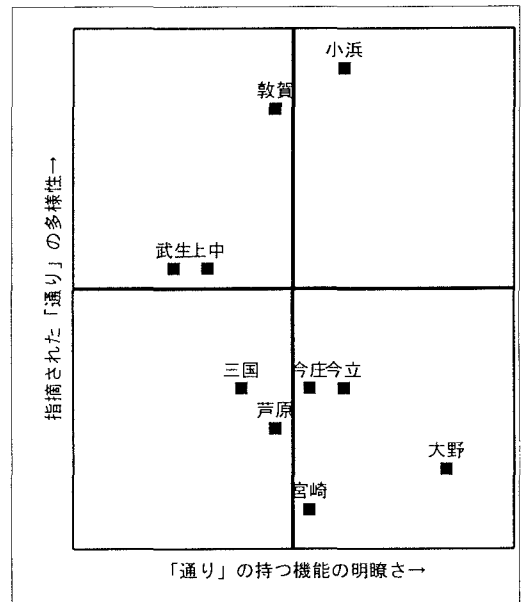
この式より、各道路機能の独立性は表－4のように示すことができる。これにより「活気賑わい」「イベント」は機能としての独立性は高く、道路機能として捉えられやすいが、「地域風土」は概念が曖昧で機能として明瞭には捉え難いことがわかる。

(3)非交通機能としての道路資質からみた地域性
ここでは地域において指摘された道路（通り）の量的多様性、ならびに一つの「通り」としてみた場合の機能の明瞭性といった視点から地域の道路（通り）を捉えるために、道路（通り）の量的多様性を表す軸（縦軸）、道路（通り）の機能の

明瞭性を表す軸（横軸）を設定し、各地域に存在する道路資質といった点からの地域性の把握を試みた（図－2）。

なお縦軸は各市町村で表－1に示した7つの道路機能に対して指摘された道路（通り）の総数、横軸は7つの各道路機能において、その機能に対する回答者の3割以上が指摘している道路（通り）の数を表している。

これにより、非交通的な機能という点からみて、各地域がどのような道路ストックを有しているかその特徴をおおよそ捉えることができる。



図－2 非交通機能からみた道路（通り）の地域性

4. まとめ

本研究では、道路の持つ非交通機能として7つの道路機能を設定し、地域の道路の機能別評価を試みた。以上の分析により、想定した7つの道路機能は非交通面における整備の方向性を示唆し得るものであることが示された。今後はこの分析結果を踏まえ、ここで想定したような観点にもとづいた地域独自の道路整備のあり方について検討していく必要がある。