

コミュニティ道路に関する住民意識の評価構造

パシフィックコンサルタンツインターナショナル 正会員 柿田慎二
 広島大学大学院国際協力研究科 正会員 杉恵頼寧

1. はじめに

コミュニティ道路は、1980年に大阪市阿倍野区にその第一号が整備されて以来、全国に約600路線導入されるまでになった。しかし、ほとんどが単一路線のみの整備であり、欧州諸国のような交通静穏化（Traffic Calming）を基本とした面的整備はあまり行われていない。これは、日本における道路整備が、住民合意によって整備されているためである。そのため、住民の住区整備に対する要望と行政の提案する整備内容の間に開きがあれば、住民合意を得ることは難しくなる。本研究では、住民のコミュニティ道路に対する評価構造を因果構造モデルにより明らかにし、住民意向を反映したコミュニティ道路整備の方法を提案する。

2. コミュニティ道路に対する住民意識調査

本研究では、平成8年現在、広島市に整備されている7地区のコミュニティ道路から、両側歩道が設置されている皆実、舟入、白島、草津の4路線を抽出し、コミュニティ道路に対する住民意識調査を実施した。

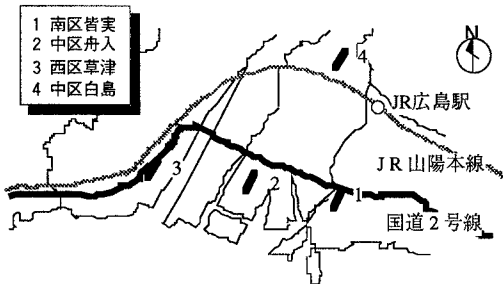


図1 調査したコミュニティ道路の位置

(1) アンケート票の作成

調査票は、1) 個人属性、2) デバイスの有効性に対する段階的な意識評価、3) 住区内道路のあり方に関する問題といった3項目によって構成し、安全性、快適性、美観性という3つの視点に着目して質問した。

(2) 調査実施と回収結果

コミュニティ道路の整備されている地区の居住者を対象に無差別に調査した。総配布数1000枚に対する回収率は約90%で白票を除いた有効回答率は総配布枚数に対して85%と非常に良好な結果であった。

3. 集計結果

住区内道路に総合的に満足しているかを5段階評価で質問した「住区内道路の総合満足度」と自宅前にコミュニティ道路を整備することに賛成かを3段階評価で質問した「コミュニティ道路に対する整備要望度」の関係を調べると図2のようになった。

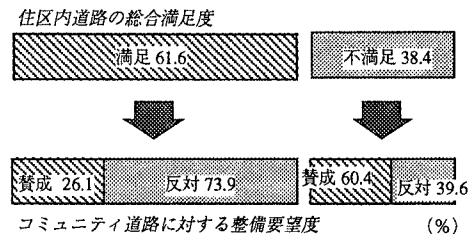


図2 整備要望度と総合満足度の割合

総合的に満足およびやや満足している人は61.6%であり、そのうちコミュニティ道路の整備要望に賛成した人は、わずか26.1%で、反対は73.9%になった。また、総合的に不満足およびやや不満足と回答した人で、整備要望に賛成した人は60.4%であった。このことから、住区内道路の整備状況がコミュニティ道路の整備要望度を決定する過程に影響していると考えられる。

4. 共分散構造モデルによる意識構造分析

(1) 住民意識評価構造の概念

コミュニティ道路に対する評価は、被験者自身が居住する住区内道路の現状とコミュニティ道路の整備水準の差を比較することである。したがって、この評価構造を明らかにできれば、住区に対する要望度と整備

キーワード：住民合意、コミュニティ道路

〒206 東京都多摩市関戸1-7-5

TEL 0423-72-0111

〒739 広島県東広島市鏡山1-4-1

TEL 0824-24-7849 FAX 0824-24-7849

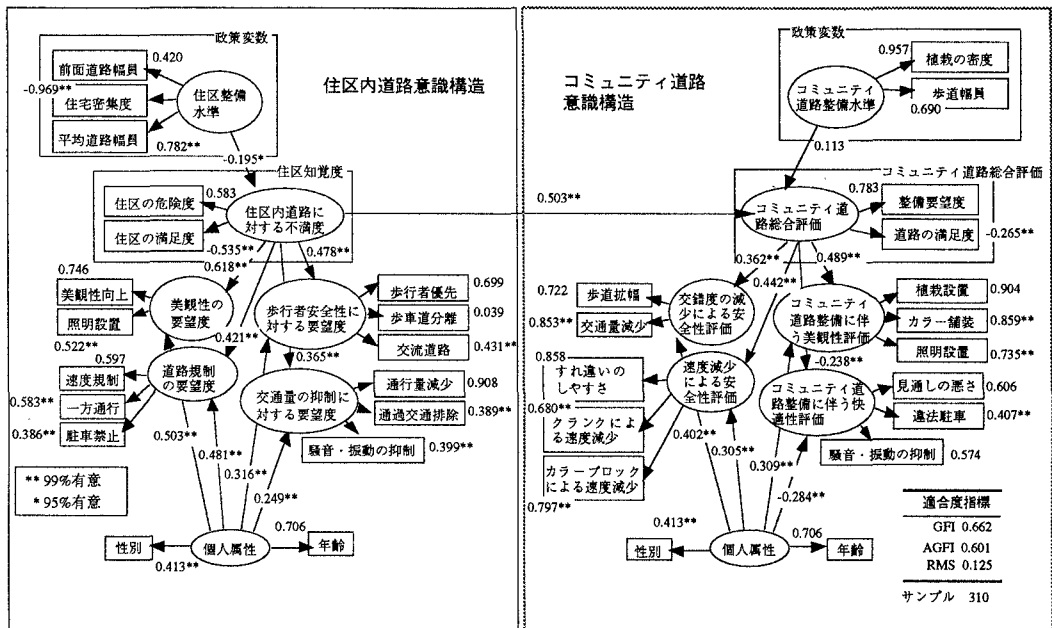


図4 コミュニティ道路評価構造図

水準、コミュニティ道路の整備水準の3要因によってコミュニティ道路導入後の評価を推測でき、住民の要望を考慮した道路整備のあり方を示すことになる。

本研究では図3のようにコミュニティ道路の評価構造を仮定し、共分散構造モデルを用いて分析した。

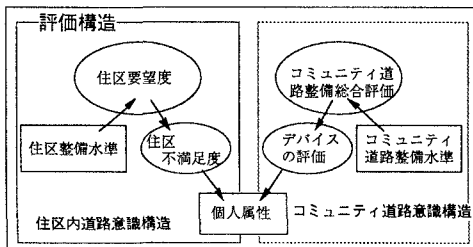


図3 コミュニティ道路評価の構造図

(2) コミュニティ道路意識構造統合モデル

政策の影響を考慮するために、コミュニティ道路の整備水準として植栽の密度、歩道幅員を、住区整備水準として、自宅前の道路の幅員、住区の住宅面積と道路面積の比である住宅密集密度、住区内の道路幅員平均をモデルに取り込んだ。図4に示す統合モデルの推定結果より、①住区整備水準がよくなるほど住区に対する不満度が減少すること。②不満度が減少すると、住区の危険度も下がり住区の満足度が増加すること。③住区の整備水準が高まるほど改善の要望は少

なくなり住民の満足度が増加することが確認できた。また、住区内道路の評価がコミュニティ道路の評価に影響していることを意味する住区整備水準からコミュニティ道路総合評価までのパスは、0.503で99%の有意水準である。プラスの符号は、住区内道路に対する不満度が高まるほど、コミュニティ道路の総合評価が高まることを意味している。また、住区整備水準がよくなれば、住区内道路に対する不満度が低くなる（-0.195）ので、住区整備水準が高ければコミュニティ道路整備の必要が薄いことを示している。このことから、コミュニティ道路総合評価は、コミュニティ道路整備水準と住区不満度の2つの潜在変数によって決定され、コミュニティ道路総合評価が高くなれば、歩道幅員など個々の評価値も高くなることが確認できた。

5. 結論

本研究で、住区不満度からコミュニティ道路の総合評価が正の関係でつながれていることを明らかにしたことで、コミュニティ道路の評価が住区内道路に対する要望度によってなされていることが確認できた。したがって、住民にアンケート調査を実施して住区に対する要望度を明らかにしたのち、コミュニティ道路に対する評価が向上するようなコミュニティ道路の整備水準を決定することができる。