

IV-43

岡山市コミュニティ・ゾーン整備に関する住民意識分析

中電技術コンサルタント株式会社 正会員 ○市川芳宏
 広島大学大学院 国際協力研究科 正会員 杉恵頼寧
 広島大学大学院 国際協力研究科 正会員 藤原章正
 岡山市 道路計画課 正会員 猪原将宏
 中電技術コンサルタント株式会社 正会員 周藤浩司

1. はじめに

近年、人に優しい道路交通環境の確立が求められる中、地区内の歩行者・快適性・利便性を面的に、かつ総合的に計画するため、全国各都市でコミュニティ・ゾーン形成事業が展開されている。

本研究では、岡山市のコミュニティ・ゾーン形成事業指定地区を対象にアンケート調査を実施し、地域住民のコミュニティ・ゾーン整備に対する意識を分析するものである。

2. 対象地区及び道路の現状

対象地区は、商店や飲食店などの商業施設やオフィスなどの業務施設が集まり、岡山市の中心街として賑わう地区であり、ゆとりのある歩行空間を連続的に確保することを目標として、コミュニティ・ゾーン形成事業等により整備が行われている。そのため、対象路線 1,2,3 についてもゾーン内での道路機能を明確にした上で、歩行または通行の連続性を確保していくことが求められている。

道路の現状としては、アンケート調査前に実施した交通量調査より、路線 2,3 は、交通量がそれぞれ 5,000 台/12h 以上と非常に多く、そのほとんどが通過交通であり、また、平日、休日をとわず、歩行者、自転車交通量も多い道路である。

路線 1 については、対面通行で 2,500 台/12h 程度と交通量は比較的少ないが、歩道が未整備の道路である。

3. アンケート調査の概要と集計結果

表-1 に調査概要を示すが、主に図-1 の路線 1,2,3 について①交通の安全性、歩行の快適性、居住の快適性など、現状の各路線の評価、②シケインやハンブなどハード対策による整備や広い歩道や植栽、街路灯の設置など歩行者優先道路としての整備に対する居住者および商店等の評価について調査した。

調査の結果、対象地区内における世帯、商店、事業所から 853 人の有効回答が得られ、約 80% が 40 歳代以上で、約 50% が居住 20 年以上であった。各路線の利用の有無については、回答者の約 70% 以上が利用しており、地区内における対象路線の重要性が確認できた。

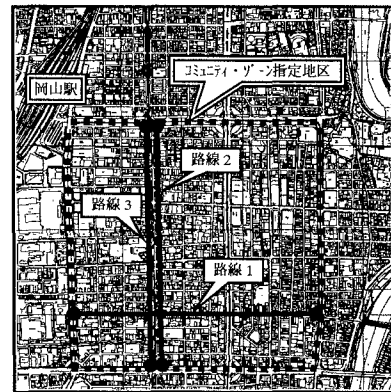


図-1 対象地区

表-1 アンケート調査の概要

調査対象者	対象地区内に居住する世帯及び商店、事業所
調査方法	世帯、商店、事業所への郵送配布・回収
調査内容	個人属性、現況評価、整備に対する評価など
調査実施（配布）	平成 10 年 10 月 26 日～平成 10 年 11 月 1 日
（回収）	平成 10 年 12 月 31 日
回収数／配布数	853／5,403 部（回収率 15.8%）

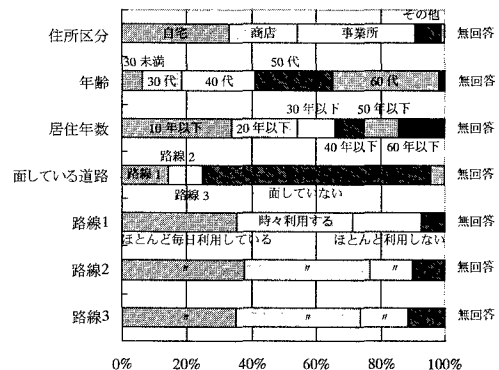
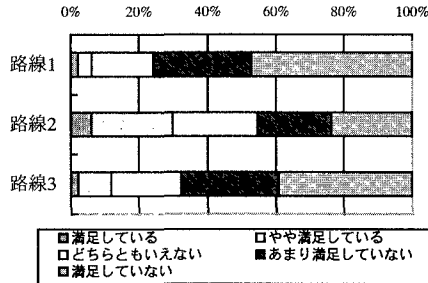


図-2 個人属性

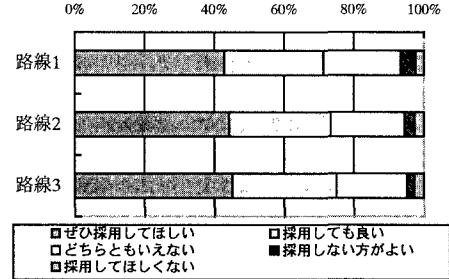
Key Word：コミュニティ・ゾーン，住民意識

連絡先：広島市南区出汐 2 丁目 3-30 TEL：082-256-3353 FAX：082-254-0661

調査対象路線の現状における満足度は低く、「満足していない」と回答する割合が40％程度を占めた（図－2）。3 路線の中では歩道が整備されている路線 2 が他路線よりやや高い満足度を示した。一方、歩行者優先の道路整備については、各路線とも一様に要望が高く、全ての路線で「ぜひ採用してほしい」あるいは「採用してほしい」と回答する割合が70％以上となった。コミュニティ道路の面的整備に対して住民の要望が高いことが分かる。



図－2 現状に対する満足度



図－3 歩行者優先道路整備に対する満足度

4. 路線評価の要因分析

対象路線の現況評価と総合満足度との因果関係について数量化理論第Ⅱ類により行った。対象路線のうち路線 1 について、その分析結果を表－3 に示す。

ここで、「路上駐車が排除された道路」、「歩行者が横断しやすい道路」、「道路緑化されている道路」などのアイテムの偏相関係数が高く、道路に対する満足度に大きく寄与する要因となっている。これらのアイテムは快適な歩行者空間を形成する要因であり、地域住民には当該道路が歩行者優先の道路として整備することにより、道路整備に対する満足度が高まることが考えられる。

また自動車騒音や排ガスなど道路環境に関するアイテムは偏相関係数が小さく、道路整備の満足度に寄与する割合は小さいが、これは路線 1 では自動車交通量が比較的少ないためと考えられる。

5. 結論

岡山市のコミュニティゾーンを対象として、地域住民にアンケート調査を実施した。その調査結果から、①現状道路に対する満足度は各路線とも高くないこと、②歩行者優先道路整備に対しては各路線とも要望度が高いこと、が明らかとなった。また対象路線の現状に対する総合満足度の要因分析から、路線 1 については、路上駐車排除され、道路を容易に横断でき、道路緑化が施されることが、道路の満足度（総合評価）に寄与していることが明らかとなった。これはコミュニティ・ゾーン形成事業の中でこれらの機能を重要視したコミュニティ道路の整備施策を展開していくことで、住民の道路に対する満足度は効果的に高まることを示すものであり、当該道路の整備に関する一指針を示すものと考えられる。

表－3 路線 1 の総合評価（満足度）に及ぼす影響

アイテム	カテゴリ※	頻度	スコア	偏相関係数
安全な自動車走行速度	1	368	-0.0681	0.1158
	2	144	-0.0249	
	3	103	0.2780	
安全な歩行者通行空間	1	198	-0.2493	0.1643
	2	207	-0.0300	
	3	210	0.2647	
街路照明の整備	1	357	-0.1507	0.1645
	2	154	0.1968	
	3	104	0.2261	
道路環境(騒音・排ガス)は良好	1	201	-0.1385	0.0883
	2	165	0.0379	
	3	249	0.0866	
景観(電柱・標識)は良好	1	252	-0.1951	0.1399
	2	162	0.1039	
	3	201	0.1609	
道路緑化(植栽)整備	1	123	-0.3345	0.1840
	2	162	-0.1281	
	3	201	0.1876	
路上駐車排除	1	123	-0.4456	0.2167
	2	117	-0.1479	
	3	375	0.1923	
歩行者の横断しやすさ	1	240	-0.2965	0.2111
	2	169	0.2282	
	3	206	0.1583	
停車スペースの確保	1	112	-0.2239	0.1765
	2	138	-0.2485	
	3	365	0.1626	
外的基準(満足度)	1		-1.0330	相関比 0.506
	2		-0.2828	
	3		0.6920	

※1: その通りである 2: あまりそうは思わない 3: そうは思わない