

IV-236

住民意識を考慮したコミュニティ道路の面的整備

(株) 荒谷建設コンサルタント 正会員 田辺博樹
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、地区交通の安全性を向上させ、将来の高齢化社会に対応できる交通環境の整備方策として注目を集めている。しかし、コミュニティ道路はそのほとんどが単一路線での整備であり、地域によっては十分な効果が期待できないところもある。そこで、この線的な交通安全対策を面に広げていくことの必要性が高まっているが、コミュニティ道路を整備する際に、住民の合意を得なくてはならないという行政的な問題があり、面的な整備を実施しにくいのが現状である。本研究では、現在のコミュニティ道路事業の評価、そして将来におけるコミュニティ道路の面的整備に対する考察を住民意識によって行うことを目的とする。

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10年現在、広島市に整備されている8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、白鳥、草津、観音、横川の6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。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、総配布数約1700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。

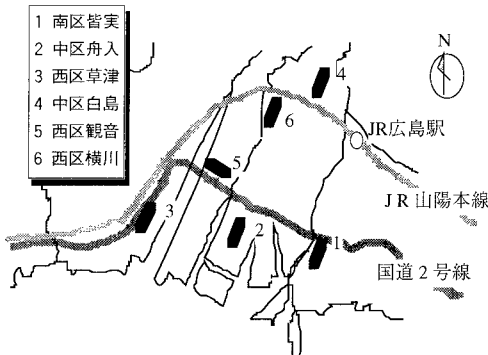


図1 調査したコミュニティ道路の位置

3. 集計結果

コミュニティ道路に総合的に賛成しているかどうかを5段階評価で質問した「コミュニティ道路の賛成度」と自宅前にコミュニティ道路を整備することに賛成かどうかを3段階評価で質問した「コミュニティ道路の整備要望度」の関係を調べると図2のようになった。現存するコミュニティ道路に対しては、約55%の人が賛成としているが、自宅前への整備要望度については、要望する人は28.3%とそれほど高い支持を得ることはできなかった。

コミュニティ道路の賛成度

賛成	どちらでもない	反対
55.3%	24.7%	20.0%
要望する	どちらでもない	要望しない
28.3%	46.3%	25.4%

コミュニティ道路の整備要望度

図2 コミュニティ道路の賛成度と整備要望度

4. コミュニティ道路評価の意識構造分析

コミュニティ道路評価の住民意識構造を、共分散構造モデルを用いて分析した。コミュニティ道路は交通静穏化施策の1つと考えられているが、その評価は歩行者を通行する車から守る安全性、歩行者の通行が妨げられない快適性、地区の環境を向上させる美観性という3つの潜在意識から大きく決定されていると仮定した。分析の結果、安全性・快適性・美観性の各評価が高くなるほどコミュニティ道路の評価は高くなり、その中でも安全性評価が最もコミュニティ道路評価に影響しやすいことが分かった。

キーワード：面的整備, コミュニティ道路

〒730-0856 広島市中区河原町10-18 TEL 082-232-2180
〒739-8527 広島県東広島市鏡山1-4-1 TEL 0824-24-6919 FAX 0824-24-6919

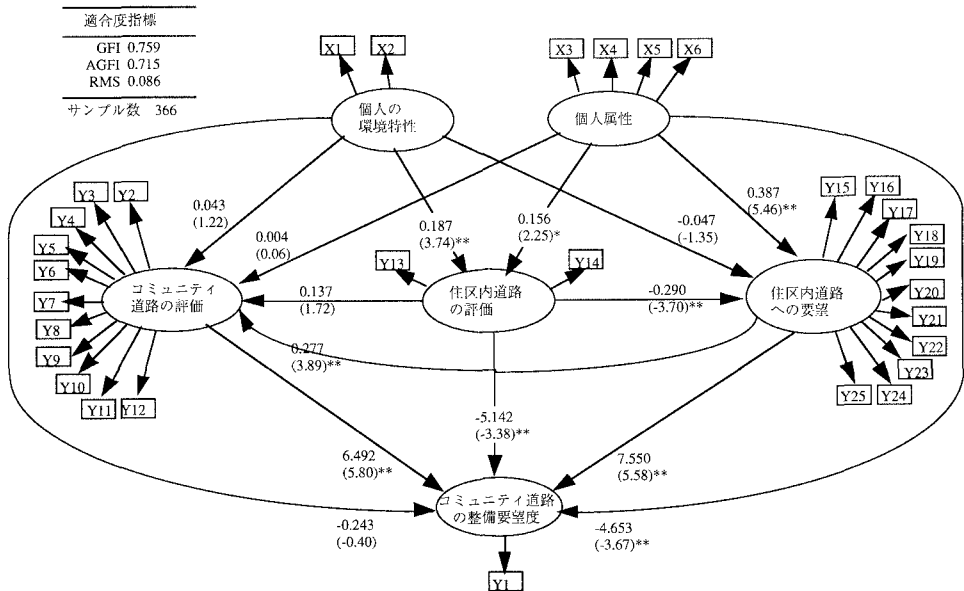


図3 コミュニティ道路整備要望度の意識構造

表1 コミュニティ道路整備要望度の要因分析

アイテム	カテゴリー	サンプル	レンジ	偏相関係数	スコア
住区	舟入	91	0.792	0.104	要望しない
	草津	110			
	白島	90			
	皆実	105			
距離	50 m以内	67	0.409	0.066	
	100 m以内	49			
	150 m以内	61			
	200 m以内	52			
	250 m以内	45			
	250 m以上	122			
居住年数	5年未満	97	1.289	0.185	
	10年未満	59			
	20年未満	89			
	40年未満	102			
	40年以上	49			
性別	男性	191	0.255	0.068	
	女性	205			
年齢	20歳未満	72	0.529	0.089	
	30歳代	94			
	40歳代	90			
	50歳代	60			
	60歳代以上	80			
		40			
職業	自営業	40	0.943	0.140	
	会社員・公務員	154			
	主婦	112			
	学生	28			
	無職・その他	62			
交通弱者	いる	222	0.458	0.123	
	いない	174			
自家用車	ある	301	0.052	0.012	
	ない	95			
コミ認知度	知っていた	174	0.608	0.129	
	聞いたには気づいていた	97			
	知らなかった	125			
コミ賛成度	賛成	186	1.733	0.362	
	どちらでもない	100			
	反対	110			
住区満足度	不満	44	1.291	0.201	
	多少不満	136			
	どちらでもない	106			
	多少満足	89			
	満足	21			
	要望しない	98	0.458	0.201	
	どちらでもない	164			
	要望する	134			
相関比				0.458	サンプル数 396

5. コミュニティ道路整備要望度の分析

(1) コミュニティ道路整備要望度の意識構造

共分散構造モデルによる分析結果を図4に示す。パスの向きとパラメータの符号から、「住区内道路の評価」が高いほど「住区内道路への要望」(-0.290)が低いことが分かる。そして「住区内道路の評価」が高くなれば、「整備要望度」(-5.142)も低くなる。「住区内道路への要望」が高くなれば、直接的に「整備要望度」(7.550)は高くなる。また間接効果として「住区内道路への要望」が高くなれば「コミュニティ道路の評価」(0.277)が高くなり、「コミュニティ道路の評価」が高くなれば「整備用要望度」(6.492)は高くなる。

(2) コミュニティ道路整備要望度の要因分析

表1に数量化2類による分析結果を示す。居住年数において年数の長い人ほど、職業別では自営業者の整備要望度が低い。コミュニティ道路については、賛成度が高い人ほど要望する傾向にある。住区内道路では、現状に不満を感じている人ほど整備要望度が高い。

6. 結論

以上の分析より、コミュニティ道路を面的に広げていく場合の諸問題が明らかになり、住民のコミュニティ道路整備要望度に対するメカニズムを定量的に示すことができた。