

受益者意識から見たコミュニティ・ゾーンの整備効果度の経年変化に関する研究

名古屋工業大学 学生会員 ○早川 徹
 名古屋工業大学 正会員 塚原 真理子
 名古屋工業大学 正会員 藤田 素弘
 名古屋工業大学 正会員 鈴木 弘司

1. 研究の背景と目的

コミュニティ・ゾーンは、「歩行者の通行を優先すべき住居系地区等にて、地区内の安全性・快適性・利便性の向上を目的として、面的かつ総合的な交通対策を展開する、ある一定のまとまりをもった地区」と定義されている¹⁾。このコミュニティ・ゾーンには、整備後供用年数の経過による設置デバイスの消耗や劣化、植栽や道路清掃などの地区内の管理に関する問題等、供用段階における維持管理に関する問題点がある。

そこで本研究では、まず整備前や整備直後など、事業段階ごとにコミュニティ・ゾーンの受益者である住民からの評価の変化について検討する。次に、供用時における住民意識を明確に把握するため、住民の意見を自由回答方式で評価することにより、コミュニティ・ゾーン施設への問題意識や改善意見について検討する。

2. 調査概要

H18年9月に「コミュニティ・ゾーンに関するアンケート調査」とし、名古屋市でコミュニティ・ゾーンに指定されている、しまだ、大針、吹上の3地区にてアンケート調査を実施した。配布部数は各地区400部で計1200部、回収部数はそれぞれ、92部(しまだ)、105部(大針)、99部(吹上)の、計296部であり、回収率は24.7%であった。この3地区の概要を表1に示す。

主な調査内容は以下のとおりである。

- ①現状の自宅前交通状況に対する満足度(5段階評価)
- ②コミュニティ・ゾーン整備前、直後と現在の整備効果の経年変化(%表示)
- ③現在のコミュニティ・ゾーン施設に対する改善点の有無と、案や工夫などの自由意見
- ④回答者の個人属性(性別、年齢、日頃の交通手段、自宅前道路整備状況、自宅位置など)

3. 整備効果度の経年変化

コミュニティ・ゾーン形成事業への住民満足度意識を事業段階(整備前・整備直後・供用後)ごとに検討した。各評価項目における結果(全体平均 5段階評価)を図1、2に示す。住民の満足度得点は、「交通事故」が最も高く、次いで「犯罪・治安」が高かった。変化量では、「歩道の歩きやすさ」や「景観」、「路上駐車」など整備前は低かった項目が、現在(供用時)では高くなっていることから、これらの評価項目がコミュニティ・ゾーンの整備効果として住民に認識されているといえる。

表1 調査対象地区の概要

		吹上	しまだ	大針
事業年度		H12~14	H10~12	H11~13
地区面積(ha)		27	21	42
整備延長(m)	全整備延長	1623	1290	1940
	コミュニティ道路	1623	200	1400
	歩車共存道路	0	1090	540
整備デバイス (整備項目に○)	コミュニティ道路	○	○	○
	歩車共存道路	—	○	○
	交差点カラー舗装	○	○	○
	一方通行規制	○	○	○
	速度規制	○	○	○
	ハンプ	○	○	○
学区人口密度(人/km ²)		11830	11569	8260
人口増加率(%)		-2.1	2.1	1.1
最寄駅(地下鉄)までの距離(m)		0	1540	2650

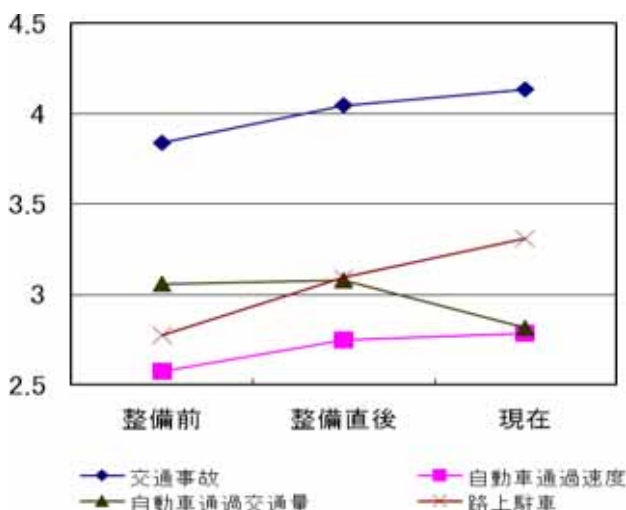


図1 平均満足度得点の事業段階ごとの推移

キーワード：コミュニティ・ゾーン、受益者意識

連絡先：〒466-8555 愛知県名古屋市昭和区御器所町 名古屋工業大学

TEL 052-732-5492

E-mail hayakawa@keik1.ace.nitech.ac.jp

満足度得点は、整備直後は全項目で向上しているが、現在（供用時）では「自動車通過交通量」「騒音・振動」の2項目が整備直後より低下している。これらについては、住民意識を更に検討し、要因を明確にする必要がある。

4. 供用時のコミュニティ・ゾーン施設への改善点

地区内道路の住民の自由意見を系統別にまとめるとともに、自由意見で回答した地区内道路への具体的な改善点が供用時における満足度にどのように関係しているかについても検討する。供用時のコミュニティ・ゾーン施設に対する意見を図3に示す。これより「植栽の管理」「路上駐車」「一方通行（路線選択）」「カーブミラーの設置」の4項目の回答数が比較的多いことが分かる。これらの項目の具体的な内容としては、「植栽の管理が悪く、景観を乱している」「整備直後は路上駐車が減少したが、また最近増加した」「一方通行の路線選択により、自宅前の交通量が増加した」「規制のかかった路線は交通量が増加したが、他のところは増加した」「交差点の事故が多いので、カーブミラーを設置してほしい」というように、供用時の維持管理に関することや、整備時の問題点が継続しているというような内容が多く見られた。

次に、住民からの意見が多かった4項目と、前章で分析した供用時における地区内満足度の相関関係について分析した結果を表2に示す。データセットは、アンケート調査によって得られた満足度得点と、改善点の有無をダミー変数化したデータ（あり=1, なし=0）としている。この結果から、「植栽の管理」と「路上駐車」や「景観」に正の相関があり、路上駐車や景観の評価が高い人ほど植栽の管理に関心が高いのではないかと考えられる。また、「路上駐車」と「維持管理」には負の相関があり、住民の維持管理意識は路上駐車の評価に影響することがわかる。「一方通行の路線選択」は、「自動車交通量」「景観」「騒音・振動」と負の相関があり、一方通行規制に関して意見する人（改善すべき課題を抱えている人）は、供用時の満足度が低くなる傾向が明らかとなった。最後にカーブミラー設置に関しては、有意な相関をもつ項目は見られなかった。

5. まとめ

本研究はコミュニティ・ゾーンの整備効果の経年変化に関して、受益者である住民の意識の観点から分析した。

今後の課題は、供用時になると満足度が低下する評価項目について、その要因を詳細に検討すること、供用時の改善点として多く挙げられた項目について、現地調査を実施し、問題点を明確にすることである。

参考文献

- 1)警察庁交通局 建設省都市局・道路局 監修：コミュニティ・ゾーン形成マニュアル, pp.1, 1997年, 社会法人 交通工学研究会 発行

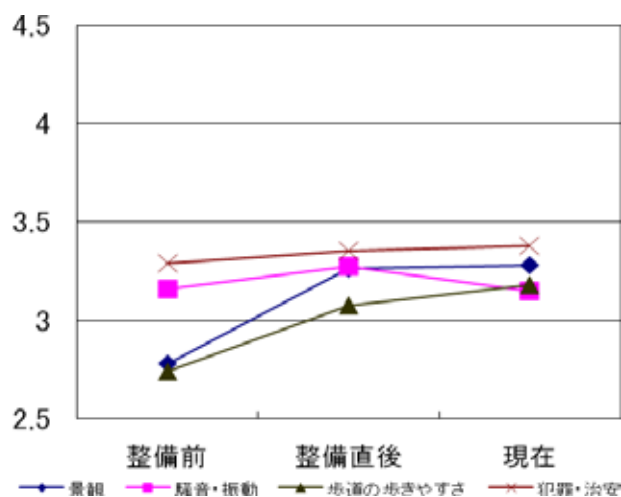


図2 平均満足度得点の事業段階ごとの推移

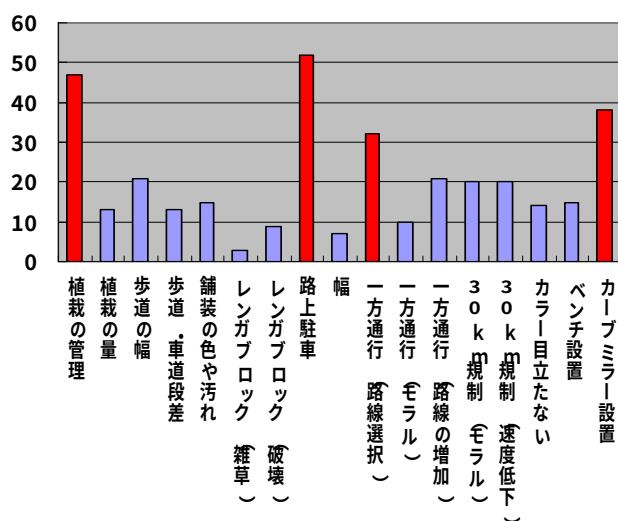


図3 コミュニティ・ゾーン施設に対する意見

表2 自宅前道路満足度と改善点との相関分析
(※5%有意の結果のみ黄色で表記)

満足度評価項目	植栽の管理	路上駐車	一方通行(路線選択)	カーブミラー設置
交通事故	0.052	-0.103	-0.051	-0.002
自動車の通過速度	0.062	-0.031	-0.045	0.005
自動車の通過交通量	0.039	0.035	-0.149	0.027
路上駐車	0.126	-0.047	-0.041	0.084
景観	0.123	-0.061	-0.132	-0.053
騒音・振動	0.11	0.057	-0.148	-0.052
歩道の歩きやすさ	0.102	-0.088	-0.11	-0.061
犯罪や治安	0.071	0.004	0.009	-0.059
維持管理	-0.107	-0.126	-0.027	-0.083
総合	0.052	-0.043	-0.148	-0.001