

住宅地区における住民の道路環境評価意識と改善要望に関する考察

Residents' Evaluation and Demand for Improvement
of Streets Environments in Residential Areas

中川 裕二・ 山中 英生・ 武田 豊・

BY Yuji NAKAGAWA, Hideo YAMANAKA, Yutaka TAKEDA

This study analyses residents' degree of satisfaction with their streets. In addition, it examines their demand for methods of improving streets in front of their houses, as well as their neighbourhood streets; in order to provide basic information regarding appropriate street improvement plans prepared for various kinds of districts.

Residential streets are not only spaces for circulation of motorists, pedestrians and cyclists, but are also community spaces for residents. Serious problems have been caused on such streets through the effects of motor vehicles. Especially in old type, or sprawl type districts in Japan, insufficient street space and poor network cause other problems such as safety for disasters. In order to solve these problems many kinds of projects have been carried out.

1. はじめに

住宅地区内の道路は、日常的な通行利用に使われると同時に、立ち話や子供の遊びなどの生活空間として機能している。その一方で自動車の利用が市民生活に浸透し、交通空間としても重要な機能を持っており、住環境と自動車利用の両立をはかることが最大の課題となっている。

こうした、いわば「人と車の共存」をはかるため、我が国では2つの対策が同時に進められている。そのひとつは、旧来の狭小な道路しかもたない市街地やミニ開発が集積してしまったスプロール地区等で、絶対的な道路空間の不足を解消すべく道路拡幅や新

設、あるいは面的な道路網の再構成をはかるというものである。この対策は、区画整理事業をはじめとする市街化整備の手法によるところが多い。

もうひとつは、住環境の破壊をもたらす自動車交通を適度に抑制して、既存の道路をより望ましい使い方にしていこうとするものであり、従来の交通安全対策から、生活ゾーン規制、最近ではコミュニティ道路やロードビア事業などの試みがみられる。こうした対策は、それぞれの地区の課題をふまえながら地区に適した整備方針を立てることが必要となる。そしてその際、整備の直接的利害者である住民の意向が1つの重要な指針になるのはいうまでもない。

本研究は、こうした住区道路整備の方向を考える上での基本的な知見を得るため、道路状況の異なる様々な地区を対象として、道路環境の課題とあるべき整備方向に対する住民意識を分析しようとするものである。

*学生会員 京都大学大学院修士課程 工学研究科
**正会員 工修 京都大学助手 工学部交通土木工学科
(〒606 京都市左京区吉田本町)

2. 調査の概要

(1) 調査対象地区の概要

わが国の市街地を道路整備の面から分類すると、次の3つに分けられる。すなわち、区画整理などによる格子状道路を持つグリッド型、スプロール地区にみられる迷路型の道路網を持つミニ開発型、4m幅以下のいわゆる「二項道路」を多く含む旧集落型である。これ以外に通過交通を抑制して交通環境としては理想的といえる道路網を持った最近の新市街地があるが、ここでは取り扱わないことにする。

ここでは、これらのタイプに着目して表-1に示す6地区を調査対象地区として選出した。道路率をみると、グリッド型で15%程度、最も低い茨田地区で10%程度である。いずれの地区も幹線道路や河川などに囲まれて自動車交通にとってまとまりを持つ範囲をとっている。

表-1 調査対象地区の概要とアンケートサンプル数

地区名	タイプ	面積 (ha)	道路率 (%)	平均幅員 (m)	平均リンク長 (m)	調査道路区間数	アンケートサンプル数
北大路 (京都市)	グリッド	63.5	14.3	5.3	58.7	5	113
高原 (京都市)	グリッド	76.1	15.6	4.8	48.8	6	125
豊里 (大阪市)	グリッド	105.8	15.9	5.5	50.3	5	119
寝屋川 (大阪府)	ミニ開発	70.8	10.9	4.1	42.8	5	120
茨田 (大阪市)	ミニ開発	62.6	10.4	3.9	36.4	5	109
西陣 (京都市)	旧集落	110.3	11.7	3.7	33.4	7	140

北大路地区は、京都市の北部にある住宅地で、典型的なグリッド型地区に属し全域に一方通行が敷かれている。高原地区も、同じく京都市の北東部の住宅地でグリッド型道路網地区であるが、交通規制は敷かれていない。豊里地区は、大阪市新大阪の南東に位置した住宅地でグリッド型であり、幅員は非常に広く歩道設置率も高いが、補助幹線が地区内で未拡幅の所があり道路網としては未完成の状態である。

他の3地区は、以上の3地区と異なって計画的な道路形態を有していない。寝屋川地区は、京阪寝屋川駅の東の丘陵地斜面に位置する住宅地で、典型的なミニ開発型地区で、多くの道路が貫通していない。茨田地区は、大阪市の東部に位置し、自動車の通行が不可能な狭幅員道路を多く含む地区と、比較的道路が整備された町工場が多い地区が混在している。西陣地区は、京都市北西部に位置する地区で、住宅に加えて西陣織の小規模家内工業および卸問屋など

が数多く混在している。ここでは、旧集落型地区に属し、狭幅員道路が網の目のように広がっており、袋小路・行き止まりが多い。

(2) アンケート調査、道路・交通状況調査の概要

調査は、1地区当たり50から70の調査対象路線を選び、その路線の沿道住民に表-2に示すアンケートを訪問設置方式で行い、計728サンプルを回収した。

道路・交通状況調査の項目は表-3に示す通りであり、道路全幅員、歩道幅員および交通規制に関しては調査地区の全リンクで、その他の項目についてはアンケート調査の対象路線のみで調査を行った。

表-2 アンケート調査内容

自 宅 前 道 路	設 問 1	○道路の広さ・歩道の幅・自動車交通量・路上駐車・自動車の止めやすさ・歩きやすさなど19項目について4段階評価 ○安全性・快適性・利便性および総合的不満感
	設 問 2	○整備方向に対する賛否 ○幹線道路の建設・自動車利便のための拡幅・歩道設置・車両進入禁止・自動車の速度抑制など9項目について5段階評価
地 区 道 路	設 問 3	○自動車利用一曲がりにくい交差点・優先関係のわかりにくい交差点・規制があるための迂回など16項目について4段階評価 ○歩行者利用一横断しにくい交差点・歩道がなく危険な道・自動車が多すぎて危険な道など25項目について4段階評価 ○安全性・利便性および総合的不満感
	設 問 4	地区全体の道路の総合的満足感 ○防災道路の建設・交差点改良・歩道設置・通過交通抑制・自動車の速度抑制など8項目について5段階評価

表-3 道路・交通状況調査

道路状況	全幅員・歩道幅員・舗装の状況・障害物 規制 (一方通行・車両規制)
沿道状況	住宅地・商業地・事務所・公園・緑の量
交通状況	自動車交通量・歩行者通行量・自転車交通量 駐車台数・駐輪台数

3. 地区特性からみた道路環境評価意識の比較

(1) 道路利用者の問題意識

図-1は、自動車ですら日常通る道路に対する評価をまとめたものである。これによると、飛び出しの危険性・駐車車両の問題が全体的に指摘率が高く、それに加えて、茨田地区や西陣地区ではやはり幅員の狭さを問題にしている人が多い。地区別にみると茨田地区がもっとも全体として問題指摘が多く、ここでは、道の曲り・歩道などの安全性に加えて、交通規制による迂回・道順のわかりにくさといった利便性の問題意識も高い。平均幅員などを見ても茨田地区より非常に狭い道路の多い西陣地区の方が指摘率が低いのは、もともと自動車の利用自体が少ないことが原因とも考えられる。

また、徒歩で利用する場合の評価についても同様に質問した結果からは、寝屋川・茨田・西陣地区では、道路に対する問題指摘率がが高く、北大路・高原・豊里地区では交通に対する問題指摘率が高くなっていることが特徴であった。

地区名		北大路	高原	豊里	寝屋川	茨田	西陣
幹線道路を通るとき	右左折のしやすさ	○	○			○	○
	混雑の度合					○	○
危険な所	曲がりにくい交差点	○	○			○	○
	見通しの悪い交差点	○	○	○	○	○	○
	事故の危険を感じる交差点	○	○	○	○	○	○
	優先関係がわかりにくい交差点	○	○	○			○
	飛び出しの危険を感じ所	○	○	○	○	○	○
	幅員の狭い所	○	○	○	○	○	○
	人通りが多い所	○	○	○	○	○	○
	曲がりくねっている所				○	○	○
	歩道がなくて危険な所				○	○	○
	駐車車両が多い所	○	○	○	○	○	○
でこぼこ				○	○	○	
迂回道順	規制による迂回	○			○	○	○
	道が無いための迂回				○	○	○
	道順のわかりにくさ				○	○	○

凡例) 問題ありとした人の割合
 ○ 40%以上
 ◦ 25%以上40%未満
 ○ 10%以上25%未満
 ◦ 10%未満

図-1 地区別にみた通行利用道路の問題

(2) 地区道路の環境評価因子

次に、この質問結果から因子分析法を用いて利用経路に対する評価因子を抽出した。その結果、自動車については表-4の7つの因子が、歩行者については表-5の7因子が抽出された。また図-2、3は、各評価因子と通行利用経路全体への不満感との関連分析(判別関数法による)から求めたウエイト(標準化係数)を示している。これを見ると、自動車利用者では「交差点」と「狭幅員道路」に対する

表-4 自動車利用時の経路評価因子

因子軸	第1軸	第2軸	第3軸	第4軸	第5軸	第6軸	第7軸
主な項目	歩道がない(0.71)	曲がりにくい交差点幅員が狭い(0.70)	道がないための迂回(0.83)	優先関係のわかりにくい交差点(0.83)	道順のわかりにくさ(0.80)	駐車車両が多い(0.83)	でこぼこが多い(0.55)
因子負荷量	(0.70)	(0.59)	(0.84)	(0.83)	(0.80)	(0.83)	(0.55)
累積寄与率	81.4	73.3	80.7	87.1	82.0	96.0	100.0
軸の解釈	狭幅員道路	交差点	迂回	交差点の優先関係	道順のわかりにくさ	駐車	路面状態

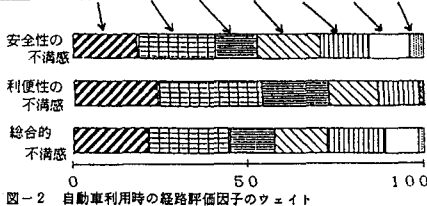


図-2 自動車利用時の経路評価因子のウエイト

意識のウエイトが高く、歩行者では「狭幅員道路」「交通量」のウエイトが高くなっている。つまり、自動車では主に道路ストックの不十分さ、歩行者はそれに加えて自動車交通の危険感が問題と考えていることがわかる。

(3) 地区特性と住民意識との関連

図-4は、横軸に道路率・平均幅員・平均リンク長の3つの地区道路の特性値を、縦軸に地区全体の道路に対する満足感をとって、地区別にプロットし

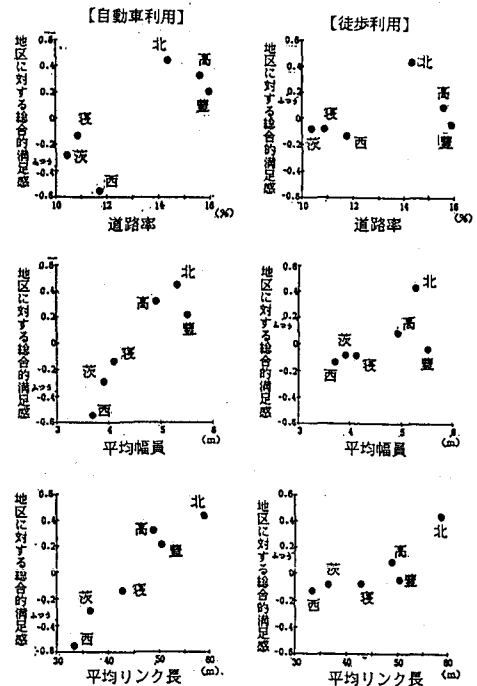


図-4 地区道路特性と利用経路への満足感の関係

表-5 徒歩利用時の経路評価因子

因子軸	第1軸	第2軸	第3軸	第4軸	第5軸	第6軸	第7軸
主な項目	自動車が多い(0.70)	幅員が狭い(0.69)	視折しにくい(0.85)	迂回(0.59)	駐車車両が多い(0.83)	緑が多い(0.79)	看板や電柱がじゃま(0.60)
因子負荷量	(0.60)	(0.67)	(0.73)	(0.39)	(0.83)	(0.71)	(0.60)
累積寄与率	52.7	68.1	77.6	88.4	91.9	98.3	100.0
軸の解釈	交通量	狭幅員道路	交差点	路面状態	駐車	沿道の環境	障害物

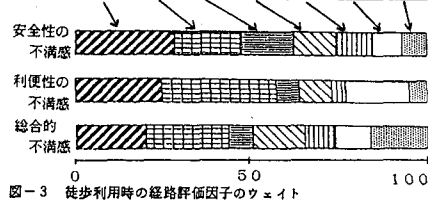


図-3 徒歩利用時の経路評価因子のウエイト

たものである。自動車利用者と歩行者は同様の傾向を示し、地区全体の道路に対する住民の不満感はある程度の道路空間が確保されれば満足感が高くなる傾向が見られる。しかし、同程度の道路率を持つ計画的地区、非計画的地区それぞれの群の中では、「平均幅員」が広く「平均リンク長」が長いといったところが全体に満足感が高くなる傾向が明確になっている。

つまり、計画的市街地に見られる大街区で効率的なグリッドパターンの方が、住民の満足度は高いといえる。また、西陣地区は、地区全体の道路については茨田地区よりも満足感が低く、通行利用経路に対する反応と異なっていることが注目される。

4. 道路タイプ別にみた道路環境意識の比較

(1) 自宅前道路の問題意識

次に、住民の自宅前の道路について、その道路タイプに着目して、住民の評価意識と比較してみた。そのため、自動車交通量と幅員に着目して表-6のような道路タイプを設定した。

表-6 道路タイプの設定

幅員	自動車交通量(5分間交通量)		
	小(0~3)	中(4~6)	大(7~)
2.0m以下	Vs(82)		
2.0~3.8m	Ns(221)		
3.8~6.5m	Ms(287)	Mm1(59)	
6.5m以上	Wsm(31)		W1(38)

() 内は、アンケートサンプル数を示す。

図-5は、自宅前道路の環境要素に対する評価意識をまとめたものである。これによると、「広さ」「歩道の幅」「見通し」「自転車の通りやすさ」などは、幅員が広いほど問題意識が低くなるが、同じ広幅員タイプでも交通量が多くなると指摘が高くなる傾向がみられる。「立ち話のしやすさ」「子供の遊びやすさ」などは、交通量の多いタイプMm1、タイプW1で問題の指摘率が高く、幅員よりも交通量の影響が高いことがわかる。「駐車」は、幅員が広く交通量の多いタイプMm1、タイプW1で問題の指摘が多い。「車の止めやすさ」は、幅員の狭いタイプVs・タイプNsで問題が生じているが、交通量の多いタイプW1でも問題の指摘が多い。道路タイプ間の比較では、やはり幅員の割に交通量の少ないタイプWsmが最も問題が少なく、次に、タイプMsとなる。タイプVsやタイプNsが「広さ」「歩道」といった道路施設の問題を抱えているのに

対して、タイプW1は「自動車交通量」「路上駐車」「子供の遊び」といった問題を抱えているというように、異なった問題のパターンが生じていることがわかる。

道路タイプ	Vs	Ns	M	Mm1	Wsm	W1
道路について						
広さ	◎	◎	○	○		○
歩道の幅	◎	○	○	○		○
でこぼこ	○	○	○	○	○	○
見通し	○	○	○	○	○	○
看板や電柱	○	○	○	○	○	○
路面の表し	○	○	○	○	○	○
水はけ	○	○	○	○	○	○
交通について						
自動車交通量	○	○	○	○	○	◎
人通りの多さ	○	○	○	○	○	○
自動車の速度	○	○	○	○	○	○
自転車の交通量	○	○	○	○	○	○
路上駐車	○	○	○	○	○	◎
止めてある自転車	○	○	○	○	○	○
自動車の騒音・振動	○	○	○	○	○	○
利用について						
立ち話のしやすさ	○	○	○	○	○	○
子供の遊びやすさ	○	○	○	◎	○	◎
自動車の止めやすさ	◎	◎	○	○	○	◎
自転車の通りやすさ	○	○	○	○	○	○
歩きやすさ	○	○	○	○	○	○

凡例) 問題ありとした人の割合

- ◎ 70%以上
- 50%以上70%未満
- 30%以上50%未満
- 10%以上30%未満
- 無印 10%未満

図-5 道路タイプ別にみた問題指摘率

(2) 自宅前道路の環境評価因子

この質問結果から、因子分析法を用いて自宅前道路の評価因子を分析した結果、表-7の5つの因子が抽出された。また、図-6は、各評価因子と総合

表-7 自宅前道路の評価因子

因子軸	サンプル数 726				
	第1軸	第2軸	第3軸	第4軸	第5軸
主な項目	立ち話が多い (0.74)	自動車交通量が多い (0.56)	幅員が狭い (0.86)	でこぼこが多い (0.53)	駐車車両が邪魔 (0.78)
因子の負荷量	子供の遊びが多い (0.53)	立ち話が多い (0.73)	歩きの速さ (0.60)	路面が汚い (0.56)	水はけが悪い (0.67)
(0.5以上)	(0.63)	(0.60)			
累積寄与率	56.5	73.8	84.1	93.1	100.0
因子軸の解釈	危険感	大交通量	狭幅員	悪路面	迷惑駐車

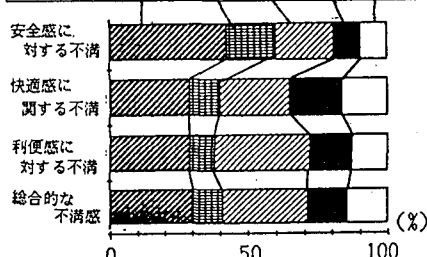


図-6 評価因子のウェイト

的不满感との関連分析から求めたウエイトを示している。これを見ると、総合的な不満感は「狭幅員」「危険感」に対する意識のウエイトが高く、利便性や快適性も同様である。ただし、利便性に対する不満には「狭幅員」に対する意識のウエイトが高く、安全性に対する不満には「危険感」のウエイトが高いことがわかる。また、「大交通量」に対する意識が、全体的にウエイトが低いのは、対象が住区内であり、交通量がさほど多くないためであろう。

(3) 道路タイプの比較

図-7は、5つの評価因子について、道路タイプ別の平均因子得点を求めたものである。これを見ると、問題意識のパターンは、「狭幅員」に関するものと、その他の「大交通量」「危険感」等に関するものとに大別されるのがわかる。「狭幅員」の問題意識は、幅員が広くてしかも交通量が小さい時に不満感が少ないという特徴を持っている。「大交通量」等は、交通量の多いタイプで不満感が高い。つまり、タイプVs・タイプNsは「狭幅員」の問題意識が高く、交通量の多いタイプW1では「交通量」「危険感」など安全性に関する問題意識が高くなるという問題パターンが生じていることがわかる。

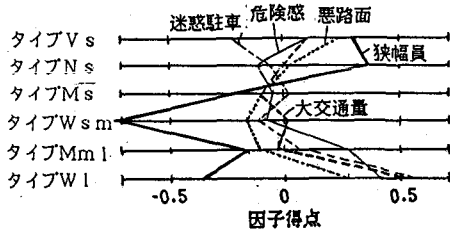


図-7 道路タイプ別にみた評価因子得点のプロフィール

5. 道路整備方策に対する住民意識の分析

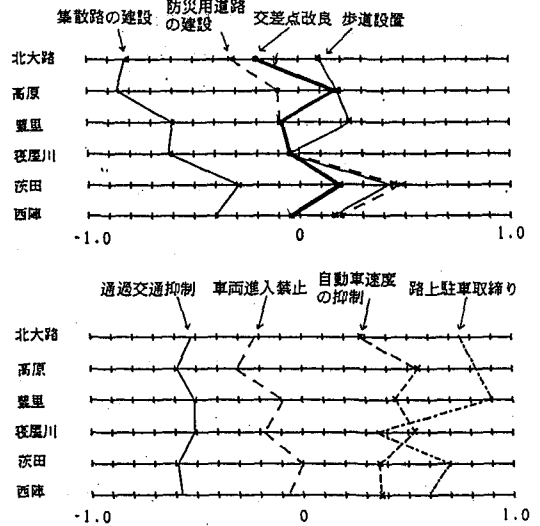
次に、地区道路と自宅前道路の整備方策に対して住民の賛否を分析した。

(1) 地区道路の整備方向に対する住民意識

図-8は、地区道路の整備方策に対する住民の賛否をまとめたものである。全体的には、「自動車速度の抑制」や「路上駐車取締り」といった対策が支持されている。「歩道設置」や「交差点改良」、「防災用道路の建設」なども、非計画地区の茨田・西陣地区で、比較的 support されている。これに対して、

「集散路の建設」や「通過交通抑制」については、全体的に消極的である。

さらに、この賛否パターンから因子分析を用いて方策を分類した結果、表-8に示す4つの整備方向が抽出された。同じ道路ストック拡充の整備でも「安全性のための拡幅」と「利便性向上のための拡幅」は独立して抽出されており、住民が両者を区別して意識しているのが分かる。



自動車地区から出やすいように広い道を地区内につくる	集散路の建設
防災・緊急避難のための道を新しくつくる	防災用道路の建設
交差点を広くして、見通しや曲がりやすさを良くする	交差点改良
歩道を多くつけて、歩行者・自転車に安全に走れるようにする	歩道改良
路上駐車を取り締まる	路上駐車取締り
地区外の自動車が入ってこないように交通規制や、道路網の工夫をする	通過交通抑制
地区内では自動車が速く走れないようにして、安全にする	自動車速度抑制
自動車通行禁止の道路を設けて、子供が安全に遊べるようにする	車両進入禁止

図-8 地区別にみた整備方向への賛否

表-8 地区道路の整備方向に関する因子分析結果

因子軸	第1軸	第2軸	第3軸	第4軸
主な因子負荷	歩道設置 (0.83)	集散路の建設 (0.71)	通過交通の抑制 (0.52)	路上駐車取締り (0.44)
	交差点改良 (0.50)		車両進入禁止 (0.45)	
	防災用道路の建設 (0.47)			
累積寄与率	40.5	69.4	86.3	100.0
軸の解釈	安全のための拡幅	利便のための拡幅	自動車交通抑制	路上駐車取締り

図-9は地区別の整備方向に対する因子得点のプロフィールを示している。計画的地区である北大路、高原、豊里地区では、「路上駐車対策」への要望以外は整備に対して消極的で、地区内に面的整備の未完了部分の残る豊里地区でやや「安全のための拡幅」に対する要望が強いという傾向がある程度である。

一方、非計画的地区の3地区は非常に異なった様相を示している。茨田地区は大阪市域の郊外部にあって地区外周の幹線交通需要が高く、今後も市街化が見込まれることから整備に積極的であり、逆に同じ大阪の郊外でも良好な住宅地を形成しつつある寝屋川地区では整備に対して消極的で、ここでは「路上駐車対策」にも反対傾向が見られる。

このように、住民の意向からは、道路ストックの多い計画的市街地では「路上駐車対策」などの交通コントロールへの要望が見られるのに対して、非計画的地区では、道路ストック拡充に対する要望がどの地区でも高いというわけではなく、地区における現在や将来の自動車需要に左右されることが分かる。

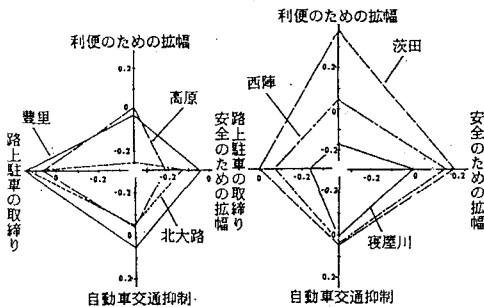
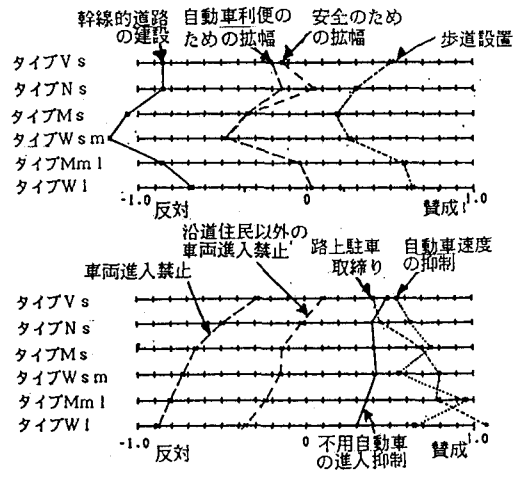


図-9 地区別にみた整備方向の重要度

(2) 自宅前道路の整備方向に関する住民意識

図-10は、自宅前道路の整備方策に対する賛否をまとめたものである。地区道路の対する要望と同様に、全体として、「駐車取締り」「自動車の速度抑制」「不用自動車の進入抑制」「歩道設置」の賛成が多く、「幹線の道路の建設」「車両進入禁止」には否定的であることがわかる。

道路タイプによる変化には、3つのパターンがあることがわかる。すなわち、「歩道設置」「拡幅」などのように狭く交通量の多い道路で賛成が多くなるものと、「速度抑制」「駐車取締り」のように交通量が多くなると賛成が多くなるもの、逆に「進入禁止」「進入抑制」のように交通量が少ないところで比較的反対が少なくなるものがある。



道路を広げて、オフィスビルや商店が立ち並ぶようにする	幹線の道路の建設
自動車が便利に通行できるように道を広げる	自動車利便のための拡幅
多くの自動車が通っても安全なように道を広げ歩道を設けたり広げたりして、歩行者・自転車が安全に通行できるようにする	安全のための拡幅
自動車が速く走れない道にして、歩行者・自転車が安全に通行できるようにする	自動車速度抑制
路上駐車を取り締まったり、駐車できないように工夫する	路上駐車取締り
用のない自動車が通行しないようにして、安全な道にする	不用自動車の進入抑制
沿道住民以外の自動車を入れないようにして、安全な道にする	沿道住民以外の車両進入禁止
自動車を全く締め出して、安全な道にする	車両進入禁止

図-10 道路タイプ別にみた整備方向への賛否

そこで、上の結果に因子分析法を用いて整備方策を分類した結果、表-9に示す3つの整備方向が抽出された。図-11は道路タイプ別の整備方向に対する因子得点のプロフィールを示している。狭幅員のタイプV sは、自動車排除への賛成が多く、その他の方向には中間的態度を示している。その次に狭いタイプN sも、似た傾向がみられる。一方、中幅員で交通量の少ないタイプM sやタイプW s mは、全体として整備に否定的だが、どちらかといえば速度抑制的手法への賛成傾向が見られる。さらに、交

表-9 自宅前道路の整備方策の因子分析結果

因子軸	第1軸	第2軸	第3軸
主な因子項目の負荷量	幹線の道路の建設 (0.42) 自動車利便のための拡幅 (0.73) 安全のための拡幅 (0.82) 歩道設置 (0.44)	不用自動車の進入抑制 (0.41) 沿道住民以外の車両進入禁止 (0.86) 車両進入禁止 (0.51)	自動車速度の抑制 (0.48)
累積寄与率	51.2	85.9	100.0
軸の解釈	拡幅	自動車交通排除	速度抑制

注) 各軸は表-4による因子の得点を表す。
正(外側)が賛成、負(内側)が反対を示す。

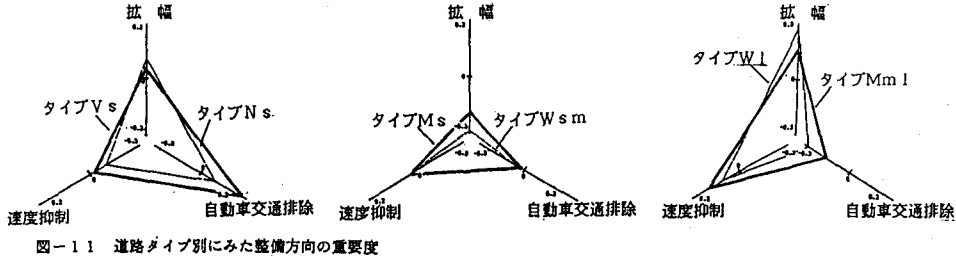


図-11 道路タイプ別にみた整備方向の重要度

通量の多いタイプMm1やタイプWlは拡幅や速度抑制の賛成が多く、自動車排除には反対している。

総じて言うと、住民は、交通量については現状を是認し、速度抑制などの安全策への改善を求めるに対し現状の交通量に適合するように道路拡幅等の整備を望んでいるということになる。自動車排除の方策は現に交通量の少ない所では反対が少ないものの、多くの道路タイプで反対傾向にあり、自動車交通の通行機能については現状を守りたいという傾向が強いことは注目に値する。

(3) 道路整備方向と地区・道路タイプの関連

上では、地区と道路タイプを別々に分析しているが同じ道路タイプにあっても地区道路全体の条件によって状況は異なってくる。そこで次に、前面道路タイプと地区の組合せによってどのような整備要望がみられるかを検討してみた。

まず、自宅前道路と地区道路に関する整備要望をまとめて、因子分析法を適用したところ、表-10に示す5つの整備方向が抽出された。住民は、道路拡幅や新設などのストック整備については自宅前道路と地区道路を分けて考えているが、その他については、地区・自宅前道路区別せずに考えている。

表-10 自宅前道路と地区道路の整備方向の評価因子
サンプル数 726

因子軸	第1軸	第2軸	第3軸	第4軸	第5軸
主な因子項目の負荷量 (0.5以上)	自動車利便のための拡幅 (前面・0.77)	住民以外の車両進入禁止 (前面・0.80)	歩道設置 (地区・0.70)	路上駐車取締り (前面・0.87)	自動車速度の抑制 (前面・0.71)
	安全のための拡幅 (前面・0.73)	通過交通抑制 (地区・0.52)	防災用道路の建設 (地区・0.51)	路上駐車取締り (地区・0.83)	自動車速度の抑制 (地区・0.47)
		車両通行禁止 (前面・0.45)			
累積寄与率	39.2	66.8	80.8	92.4	100.0
因子軸の解釈	自宅前道路の拡幅	通過交通抑制	地区道路の安全対策	路上駐車取締り	自動車速度抑制

図-12は、道路タイプ別・地区別の整備方向に対する因子得点の平均を示したものである。

「自宅前道路の拡幅」を見ると、茨田地区は拡幅員以外のすべての道路で積極的なものに対して、豊里・寝屋川地区は交通の集中する所のみで賛成されている。旧集落型の西陣地区は、道路に不満を持ちながら拡幅にはさほど積極的ではない。

一方、これと全く逆方向の整備である「通過交通

	道路タイプ	地区				
		北大路	高原	豊里	寝屋川	茨田 西陣
自宅前道路の拡幅	タイプVs				○	●
	タイプNs	●	●	○	○	○
	タイプMs	●	●	●	○	●
	タイプMm1	●	○	○	○	○
	タイプWsm	○	○	○	○	○
タイプWl	○	○	○			
通過交通抑制	タイプVs				●	○
	タイプNs	○	○	○	●	●
	タイプMs	○	○	○	○	○
	タイプMm1	●	●	●	○	○
	タイプWsm	○	○	○	○	○
タイプWl	●	●	●			
地区道路安全対策	タイプVs				○	○
	タイプNs	○	○	○	○	○
	タイプMs	○	○	○	○	○
	タイプMm1	○	○	○	○	○
	タイプWsm	○	○	○	○	○
タイプWl	○	○	○	○	○	
路上駐車取締り	タイプVs				○	○
	タイプNs	○	○	○	○	○
	タイプMs	○	○	○	○	○
	タイプMm1	○	○	○	○	○
	タイプWsm	○	○	○	○	○
タイプWl	○	○	○	○	○	
自動車速度抑制	タイプVs				○	○
	タイプNs	○	○	○	○	○
	タイプMs	○	○	○	○	○
	タイプMm1	○	○	○	○	○
	タイプWsm	○	○	○	○	○
タイプWl	○	○	○	○	○	

(凡例) 因子得点の平均
 ● ~-0.3 ○ 0.1~0.3
 ○ -0.3~-0.1 ○ 0.3~
 ● -0.1~0.1 ○ サンプル数5票以下

図-12 道路タイプ別にみた整備方向に対する因子得点

進入抑制」を見ると、西陣地区ではタイプV s、北大路・高原本・豊里地区ではタイプN sと、その地区で最も狭い道路に属するところで賛成が見られる。茨田地区では中幅員の小交通量区間で賛成が見られるが、これは、未貫通道路である。

「地区道路全体の安全・防災のための拡幅」は、自宅前道路拡幅と同様で、特定の地区で賛成者が偏っている。その他2つの項目は、「通過交通進入抑制」とは逆に、高規格の道路タイプで全体に要望が高く地区には関係していない。

総じて言うと、交通コントロール対策への住民の反応は、地区が異なっても道路タイプによってほぼ同様の傾向となるが、道路拡幅や新設などのストック整備は地区状況の強く受けていることがわかる。

(4) 個人属性別にみた整備方向

以上のように、地区や道路特性によって整備方向への住民意識がかなり異なることが明らかになったが、こうした整備要望を考える上では、住民自身の属性も無視できない。

図-13は、個人属性別に整備方向への賛否を比較したものである。これをみると、幼児のいる家庭では自宅前道路の拡幅に対する拒否反応が高く、その他の整備方向にも幼児のいない家庭との対立が見られる。また、職業については、給与所得者・自営業者・主婦がそれぞれ異なった傾向を示しており、主婦が道路ストック拡充整備には消極的で、逆に自営業者がこれらに強い要望が見られるといった対立構造が明らかである。給与所得者は比較的バランスした反応を見せるものの、交通コントロール策にはやや消極的である。このように、各主体の道路とのかわりによってかなり異なった意識が見られる。

また、自動車に乗るか乗らないかによっても同様の対立が見られる。自転車については、利用者が非利用者に比べて全ての整備に積極的となる傾向が見られ、自転車にとっての交通環境整備の方向は、道路整備、交通コントロールの両面が要望されていることになる。

実際の整備においては、こうした住民間の対立をいかに調整するかも大きな問題であり、今後は地区状況、前面道路状況、個人属性の関連から住民意識を分析することが必要であろう。

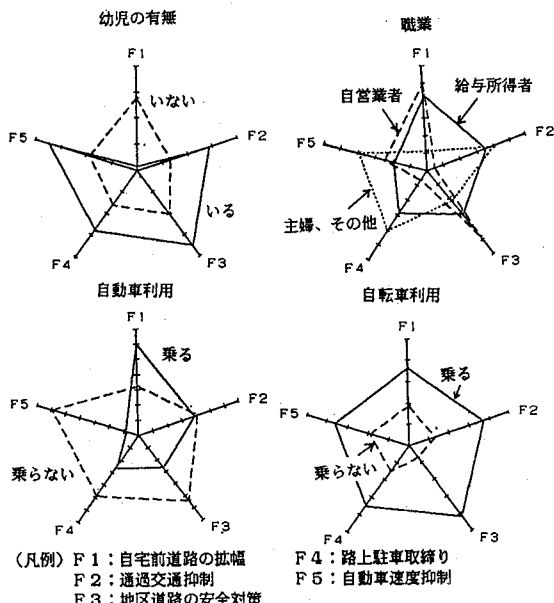


図-13 属性別にみた整備方向の重要度

6. おわりに

本研究では、地区特性の異なる6つの地区を対象として、地区道路・自宅前道路に着目して、住民の道路環境の評価意識と整備方向について分析した。

今回は住民意識の構造を分析することに主眼を置いたため、実際の道路構造との関連は調査データの制約もあって極めてマクロ的で限られたものになっている。今後は調査の拡大も含めて、詳細な検討が必要と思われる。また、住民意識だけではとらえきれない道路環境の問題、例えば防災性、土地利用効率からくる資産価値などの点からも地区道路整備の方向を検討していく必要がある。これらについては、今後の研究の課題としたい。

[参考文献]

- 1) 日本交通政策研究会：地区交通計画に関わる事業・制度・計画設計指針の比較研究、日交研シリーズ、A-105、1987
- 2) 天野、山中、武田：地区特性からみた道路環境評価意識の比較について、関西支部年次学術講演会概要集、IV-19、1988
- 3) 山中、中川、武田：道路タイプ別にみた道路環境と整備方向に対する住民意識の分析、土木学会第43回年次学術講演会概要集、1988