

密集市街地の街路環境と整備方策に対する住民意向分析

An Analysis of Residents' Consciousness of the Street Environment
and their Attitudes for Improving Schemes at High Densely Built-up areas

山中 英生* 吉川 耕司** 西口 学***

by Hideo YAMANAKA, Koji YOSHIKAWA and Manabu NISHIGUCHI

This study aims to reveal the needs of local residents and their attitudes toward the improvement schemes for high densely built-up areas. In Japan, there are many areas where old wooden houses are densely built up and urban infrastructure facilities such as street network, park, sewerage are insufficient. In these areas, several kinds of schemes for improvement are considering such as urban area renewal methods, housing improvement programme, and residential streets constructions, but, it is difficult to carry out these projects due to several reasons. In this paper, by analysing residents inquiries, the balance of the residents' groups of similar attitudes is compared between several kinds of areas and several kinds of residents to find out the appropriate improving schemes.

1. はじめに

本研究では、従来より問題市街地として認識されている住居系密集市街地を対象として、その問題を把握するとともに、整備の方向について考察する。以下では、まず、密集市街地の特徴を整理し、整備における問題点を考察する。そして、2つの密集市街地における住民意識調査をもとにして、住民の望む整備方向と整備方策を探る。

2. 密集市街地の特徴と課題

2-1 密集市街地の特徴

わが国の都市には、小さな規模の住宅を中心として、商店、工場などを混在して、十分な街路基盤もないまま、これらが「建て詰まった状態」にある市街地が多く見られる。こうした市街地は総称して住居系密集市街地と呼ばれ、形成過程の面から、以下

* 正会員 工博 徳島大学助教授 工業短期大学部
(徳島市南常三島2-1)

** 正会員 工修 京都大学助手 工学部交通土木

***学生員 京都大学大学院

のような典型が指摘されている¹⁾。

1) 戦前の長屋、その更新建物で構成された密集市街地。関西の都心部周辺や東京の下町など。この地域には、戦前の耕地整理等の面開発が行なわれた場所もあるが、一般に基盤は十分とは言えない。

2) 戦前の戸建て住宅地が戦後高度成長期に庭先・空地に建物の充填が進み木質アパート地帯となった地域。東京の都市周辺に典型的に見られる。

3) 戦後高度成長期にスプロール的に木質アパートやミニ開発が集積し、これらが建て詰まった地域。東京郊外、関西の大都市周辺に典型的にみられる。

本研究では特に1)の類型に含まれる密集市街地に着目する。この地域は、形成時期が古くそれだけ住環境上の課題も蓄積しており、しかも、他の2)

3)の地域と比べると、都心に近いだけ住商・住工混在の問題を併せ持つことが多いのが特徴と言える。

2-2 密集市街地の課題

密集市街地はそれぞれ独特の地域を形成しており、住環境上の課題の現れ方は一つ一つの地域によって

も異なっているが、共通した課題を挙げると以下のようになろう。

- ① 未整備か、あるいは古くに整備された基盤のままのため道路基盤やオープンスペースが少なく、市街化時期も古く木造家屋を中心としている。このため、建て詰まりによる日照、風通しといった相隣環境の悪化、さらには防災上の課題も抱える。
- ② 自動車化の進展のなかで、住民は、迷路性をもった街路、自動車でアクセスできない敷地の存在、駐車スペースの不足といった問題に直面している。
- ③ 高齢化、人口の空洞化が進行で都市活力が低下しており、都市基盤の不足や狭小な敷地規模と相まって、建物の更新が進まず、これがさらに居住地としての地位を低下させている。
- ④ 市街化の過程で敷地の分割とともに権利関係の錯綜が進んでおり、しかも都市圏での位置ポテンシャルは高いことから既に高地価が形成されているなど、面的整備を妨げる要因が多い。
- ⑤ その一方で、位置ポテンシャルの高さから、一部の敷地の中高層化が進み、これが日照等の相隣環境問題とともに、コミュニティの破壊といった問題を引き起こしている例も見られる。

一方以下のようなプラス面も指摘されている¹⁾²⁾。

- ① 都市圏でみれば比較的都心近くに位置し、通勤や生活上の利便性が高い地域であり、都市型の居住を愛好する世帯に適している。
- ② 徒歩圏に生活必需機能が揃っているなど高齢者層の居住に適している。また、就業地が地区内や近隣にあることが多く職住隣接のメリットを有しているなど、複合的土地利用の利点をもつ地域と言える。
- ③ 密集は、コミュニティ形成上からみればきわめてヒューマンスケールな空間構成となり、また、歴史の蓄積と相まって、社会的にも密なコミュニティが形成されている。これが、相互監視によるコミュニティガード機能による防犯性、ヒューマンな景観などをもたらしめている。

こうした利点は、地区としての潜在的危険性、停滞性を持ちながらも、住民は急激な変化を望まないといったジレンマを生み出しているとも言える。

2-3 密集市街地の改善整備

密集市街地の整備は、大きくは住居の改善と施設

基盤系の改善に分けられる。研究の初期においては、低質木質アパートが密集した地区での住宅改善、いわゆるスラムクリアランス的な手法の検討が中心であった。しかし、所得格差の縮小と住宅単体の建て替えで個々の住宅水準が改善していく一方で、街路やオープンスペースの不足、建て詰まりによる相隣環境と交通環境（迷路性、自動車アクセス、駐車）の問題がクローズアップされるようになる。そして、その問題を解決するための、地区集散街路や隘路の整備、敷地コントロール、さらには住居施設と街路を一体的に整備する共同建て替え、面的整備などの手法が検討されるようになっていく。

基盤整備、特に街路基盤の不足に対応する点から見ると、密集市街地の整備の方向には、およそ以下の3つが考えられる。

第一は、再開発、区画整理といった面整備手法を地区全体に適用して、全く新しい街を造る方法である。大阪市阿倍野再開発や広島市段原地区などにその例をみることができ、事業の大規模化と煩雑さに加えて、既存コミュニティの破壊など出来上がった街が必ずしも評価されていない面もある。

第二は、建築規制や敷地コントロールなどによる悪化防止と、共同化や小規模な再開発の蓄積によって改善誘導を図ろうとする方法である。この方法は、地区全体に対する計画構想を明確にすること、また計画主体が事業や規制の権限を実行できるなど、個々の手法をまとめる計画が重要であるが、その点で現行の行政では十分でないのが弱点と言える。

第三は、とりあえず、防災やガス抜き上必要な最低限の集散街路だけを整備しようという考え方である。例えば赤碓は市街化が進行中のスプロール地区に対して、建築基準法では整備できない集散街路「中街路」の先行整備の重要性を指摘している³⁾が、密集市街地においてもこうした街路にはある程度の公的負担が必要と考えるわけである。具体的には、居住環境整備事業等のように、街路事業で区画道路を整備する例がある。ただし実際には、住民側の公平負担の仕組みを内在させる方法も検討が必要であろう。また、公共事業を過大化させない方法として、集散路の計画路線に住宅共同化事業等を集中的に誘導することも考えられている。

いづれにしても、こうした手法の選択は地区の実

状と住民の意向によって地区毎に選択されるべきものである。ただし、計画者にとっては、こうした整備方向に対して、いかなる住民がいかなる意向を示すのかを予め知ることは、住民の合意形成を図る上で重要なことである。

そこで本研究では、2つの密集市街地について、住民意向調査を使って、こうした視点から住民意向を分析してみた。

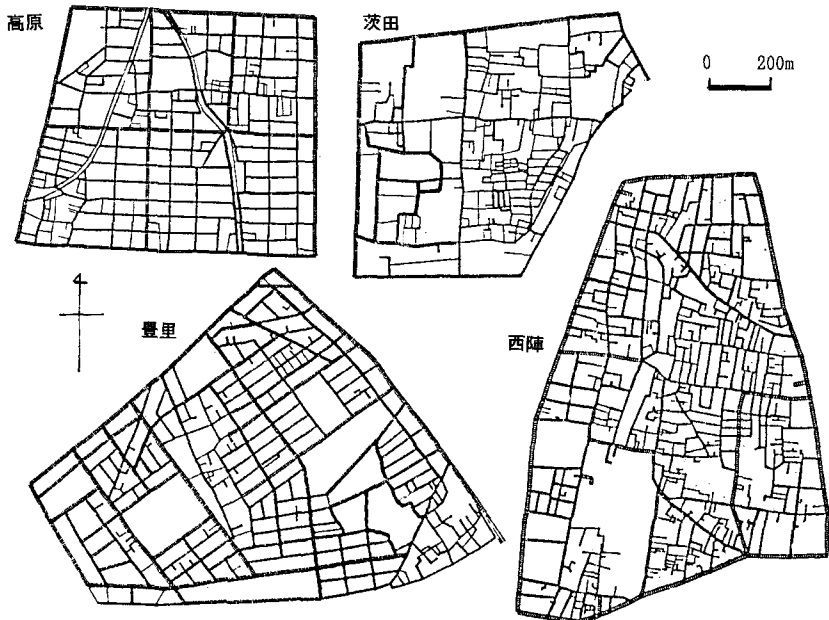


図-1 対象地区の街路網

3. 街路環境と整備方針に対する住民意識の分析
—京都西陣地区を対象として、他類型との比較—

3-1 対象地区と調査の概要

ここでは、街路環境の問題点と整備の方向について、密集市街地とそれ以外の地区の比較を中心に分析してみる。対象地区は表-1に示す4地区である。図-1は各地区の道路網を示している。グリッド型の道路形態を示す高原、豊里の2地区は、初期の区画整理が施工された地区である。また、茨田地区は、一部古い集落を含むが大部分は戦後スプロールの市街化が進んだ地区である。西陣地区は京都の古い町並みと戦前の長屋建て住宅が密集しており、狭隘な旧集落型の街路が集中している密集市街地である。ただし、寺社等の敷地が多いためか人口密度はさほど高くない。

住民アンケートは自宅前道路と地区道路に関する意識と整備のあり方について質問したもので、上記以外に2地区計6地区で1987年11月に訪問留置法で実施している。自宅前道路に対する意識の道路タイプに着目した分析については既報している⁴⁾⁵⁾が、ここでは上記の4地区のサンプル、各地区110~140票、計493票を用いて、地区街路全体に対する意識を取り上げ、特に西陣地区に着目して他地区との住民意識の違いを比較分析してみる。

表-1 対象地区の人口と街路特性

地 区	京都市 高 原	大阪市 豊 里	大阪市 茨 田	京都市 西 陣
道路網の形態	グリッド	グリッド	スプロール	旧集落
地区面積 ha	76.1	105.8	62.6	110.3
人口密度 /ha	133	186	156	144
世帯密度 /ha	66.7	63.7	53.2	56.3
道路率 %	15.6	15.9	10.4	11.7
道路密度 km/km ²	32.0	29.2	26.5	31.8
平均幅員 m	4.9	5.5	3.9	3.7
幅4m以下割合 %	24.7	22.5	67.7	70.7
幅8m以上割合 %	9.1	19.3	8.2	3.8
平均リンク長 m	48.8	50.3	36.4	33.4
交差点密度 /ha	3.4	3.0	3.6	4.6
歩道設置率 %	13.7	42.9	9.5	2.8

表-1 自動車によく使う道筋の問題点

	高 原	豊 里	茨 田	西 陣	凡 例
曲がりにくい交差点	○	○	○	○	無 15% 未満
見通しの悪い交差点	○	△	△	○	・ 20% -
事故危険性を感じる交差点	○	○	◎	○	△ 30% -
優先関係のわかりにくい交差点	○	○	○	○	○ 25% -
飛び出しの危険を感じる交差点	○	○	◎	△	○ 35% -
幅員の狭いところ	△	○	▲	◎	○ 40% -
人通りの多いところ	△	○	◎	○	○ 45% -
曲がりくねっているところ	○	△	○	○	△ 50% -
歩道がなくて危険なところ	○	○	◎	○	● 60% -
駐車車両の多いところ	★	★	★	◎	★
でこばこのあるところ	○	○	○	○	

注) かなり多い、多いと答えた人の割合

3-2 街路環境の問題点

表-2、3は自動車によく利用する道筋と徒歩で利用する道筋について、問題点を質問した結果である。これで見ると、西陣がとりわけ問題が多いわけではなく、むしろ茨田地区での自動車利用者の問題意識が高いのが目立つ。西陣は「幅員が狭い」と

表一 よく歩く道筋の問題点

	高原	豊里	茨田	西陣
横断しにくい交差点	・	○	・	・
信号がなくて危険な交差点	・	○	・	・
見通しの悪い交差点	・	・	・	・
信号待ちの長い交差点	・	○	・	・
幅員が狭いところ	・	◎	◎	・
でこぼこの多いところ	・	・	・	・
歩道がなくて危険なところ	・	・	・	○
勾配が急なところ	・	・	・	・
夜暗くて怖いところ	・	△	・	・
見通しの悪いところ	・	・	・	・
路面が汚いところ	・	・	・	・
水はけの悪いところ	・	・	・	・
ほこりっぽいところ	・	・	・	・
看板や電柱のじゃまなところ	・	・	・	○
自動車が多くて危険なところ	○	○	○	△
自動車が速く走り危険なところ	・	○	○	・
車の騒音振動が気になるところ	・	○	・	・
人通りの多いところ	・	△	・	・
自転車が歩くにくい所	・	△	△	・
駐車がじゃまなところ	○	★	○	◎
放置自転車がじゃまなところ	・	◎	・	・

(注) かなり多い、多いと答えた人の割合

凡 例	
無	15%
・	未満
○	15%
△	20%
○	30%
○	25%
◎	35%
◎	40%
●	45%
●	50%
★	60%

いう指摘がどの地区よりも高いかわりに、「駐車がじゃま」などの問題は少なくなっている。

一方、図2は自動車利用者、歩行者の地区道路全体に対する危険感と不満感を比較したものである。これをみると、西陣地区の自動車の街路に対する不満感、歩行者の危険感が他地区に比べて高いことが分かる。つまり西陣では、狭い道が密なネットワークを構成しているため、日頃使う道筋の経路選択には自由度があるが、地区全体の街路網としては住民は強い不満を持っていることがわかる。西陣のように長い期間住み慣れた環境に対する場合、問題意識は日頃実感する事柄よりも、全体のシステムに潜在するものに向けられていると言えるのではないだろうか？

3-3 整備方針に対する意向

アンケートでは地区全体についての街路環境改善の8つの方法を示して賛否を質問している。図-3はそれを地区別に集計したものである。これによると全体としては、路上駐車規制や自動車速度抑制といったソフトな対策に賛成者が多く、集散路建設や通過交通抑制、車両進入禁止などの対策に反対者が目立つことがわかる。同様な整備でも、「防災用道路の建設」という場合は賛成者が多い。

しかし、西陣はこの傾向が他地区に比べると弱く、集散路建設への反対者は比較的少なく、一方で、賛成者が3割程度に達している。ただし、その傾向は茨田地区でより顕著である。これらから判断する

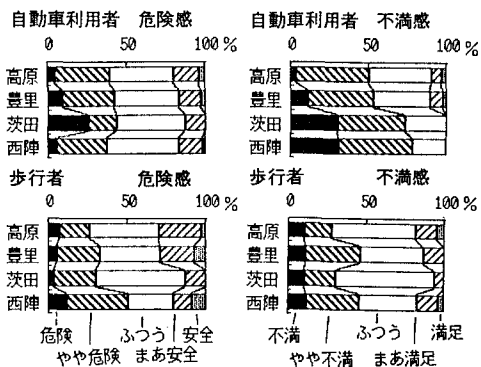


図-2 地区道路の危険感と不満感

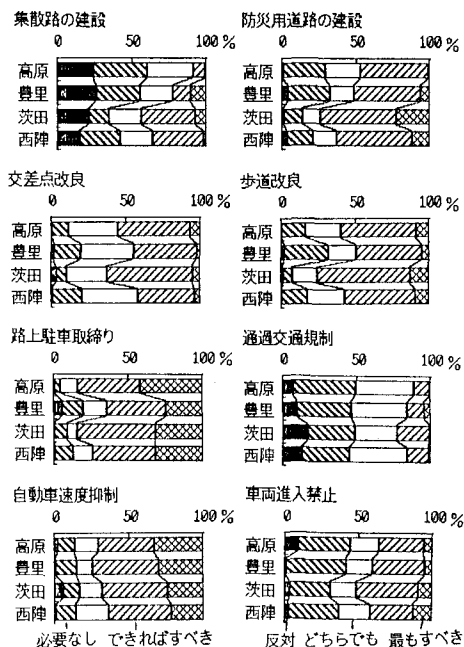


図-3 地区道路の整備方向への賛否

集散路の建設	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
防災用道路の建設	防災・緊急避難のための道を新しくつくる
交差点改良	交差点を広くして、見通しや曲がりやすさを良くする
歩道整備	歩道を多くして歩行者・自転車が安全に走れるようにする
路上駐車規制	路上駐車を取り締まる
通過交通抑制	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
自動車速度抑制	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
車両進入禁止	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

と、高原や豊里といった街路空間の確保された地区に比べて、茨田、西陣のように街路空間の未整備地区では、集散路や防災道路の必要性を感じる住民も少なくない。しかしこうした改造型整備に対しては住民全体としてみれば反発は多く、特に西陣のような古い地区は、茨田のように市街化が進行中の地区に比べて反発が高いことが指摘できる。

3-4 住民の意向グループとその構成

個々の整備に対する
住民意向の構成は上の
集計で明らかになった。
ただし、住民の意向は、
個々の整備手法に対す
るものと見るよりは、
基本的な意向がこうし
た個々の整備への賛否
反応となって現れてい
ると考えられる。そこ

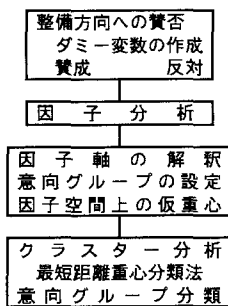


図-4 意向グループの抽出方法

で、各個人の賛否パタ

ーン进行分析し、賛否反応の類似した意向グループに分類することを試みた。ここでは、図-4に示すように、因子分析と最短距離重心分類法によるクラスター分析を用いている。

まず、因子分析では、賛成、無関心、反対の3つの反応を分けるため、各サンプルの各整備手法への反応について、「最もすべき」あるいは「できればすべき」の賛成の場合に1、また「必要なし」「反対」の時に1となる2つのダミー変数を作成し、これに因子分析を適用した。表-3はその結果抽出された4つの因子軸の因子パターンを示している。○はその整備に賛成、×は反対の変数であり、軸の正方向、負方向に集まるサンプル群を解釈すると、表の下のような意向グループが浮かび上がってくる。

1, 2軸については大きな負の因子負荷量をもつ変数がないためグループを考えていない。

次に、各因子の因子得点を使ってサンプルをグループに分類する。グループは因子軸の正あるいは負の方向に原点から離れた場所に集まるクラスターなので、表-4のように各グループのクラスター重心を予め設定して、それをもとに最短距離重心にサンプルを分類するというクラスター分析法⁶⁾を用いた。なお、因子得点は平均0、分散1に標準化されているので、例えば整備反対派は、第一因子の得点が平均+1.5×標準偏差をクラスター重心としていることになる。最後の無関心派はどの因子も平均的な値を示していることになるが、ダミー変数の作り方から、結果的に多くの整備手法について「どちらでもいい」と答えた無関心派が集まった。

図-5は、こうして分類した意向グループの構成

表-3 整備方向への賛否反応の因子分析結果

	因子 1	因子 2	因子 3	因子 4
* 19.2 (3.08)	18.2 (2.92)	11.5 (1.85)	9.6 (1.54)	
因	×歩道設置 (0.78)	○集散路の建設 (0.71)	○路上駐車取締 (0.70)	○車両進入禁止 (0.78)
子	×防災道路整備 (0.69)	○交差点安全化 (0.70)	×集散路の建設 (0.67)	○通過交通規制 (0.58)
負	×交差点安全化 (0.67)	○防災道路整備 (0.68)	○車庫の速度抑制 (0.57)	○車庫の速度抑制 (0.51)
荷	×路上駐車取締 (0.59)	○歩道設置 (0.56)	○歩道設置 (0.57)	○歩道設置 (0.48)
量	×通過交通規制 (0.57)	×通過交通規制 (0.51)	×車両進入禁止 (0.43)	
	×集散路の建設 (0.43)	×車庫の速度抑制 (0.35)		
	×車庫の速度抑制 (0.35)		○集散路の建設 (-0.31)	×車庫の速度抑制 (-0.45)
	×車両進入禁止 (0.33)		×路上駐車取締 (-0.36)	×車両進入禁止 (-0.61)
解釈	+整備反対派	+整備拡充派	+自動車抑制派 -抑制反対派	+自動車排除派 -排除反対派

* 因子寄与率 (因子固有値)

注) 因子負荷量は+0.3以上 -0.1以下のみを示している。

表-4 意向グループとその因子得点重心の設定

意向グループ	クラスター重心 (因子得点)				意向グループの賛否パターン
	1	2	3	4	
整備反対派	1.5	0.0	0.0	0.0	大半の整備を反対・必要なし
整備拡充派	0.0	1.5	0.0	0.0	集散路、交差点歩道整備賛成
自動車抑制派	0.0	0.0	1.5	0.0	駐車規制速度抑制に賛成
抑制反対派	0.0	0.0	-1.5	0.0	駐車規制に反対
自動車排除派	0.0	0.0	0.0	1.5	通禁、速度・通過抑制に賛成
排除反対派	0.0	0.0	0.0	-1.5	通禁、速度抑制に反対
無関心派	0.0	0.0	0.0	0.0	その他大半にどちらでもいい

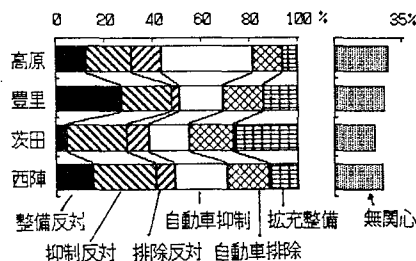


図-5 地区別の意向グループの構成

を地区別に見たものである。無関心派は別にして構成率を示している。これによると、西陣地区では豊里ほどではないが整備全体に反対する層が1割程度も存在する。しかも、高原地区における自動車抑制派や、茨田地区での拡充整備派のように、整備の方向をリードしそうな多勢グループが西陣には存在していない。（豊里の場合は住民の意向としては整備拒否に近いものが読み取れる。）

あえて西陣の構成を読みとるなら、抑制反対派に加えて整備拡充派、排除反対派によって自動車化に対応した街路整備の方向が見いだせる可能性もないともいえるが、自動車化から取り残された環境を良くしと考える自動車抑制派や排除派、現状を是認している整備反対派も多く、相当の調整が必要なることを伺わせる。

4. 整備手法に対する住民意向の分析 —大阪生野区鶴橋周辺地区を対象として—

4-1 対象地区の概要

次に、大阪市生野区の鶴橋地区を対象に、整備方向や整備手法に対する住民意向を分析した結果を示す。対象地区は図-1に示す、JR環状線鶴橋駅の南東部約150haの地区である。密集した商店街がある駅付近を除いて、主な土地利用は住居であるが、街路型の商店街が多く、小規模な町工場等も立地しており、混合型土地利用の様相を呈している地域も見られる。地区東部には戦前耕地整理の施工区域もあるが、大半は大正以前に市街化され、未整備のまま今日に至っており、戦前長屋の密集地区である⁶⁾。

表-5は、鶴橋地区と先の豊里、茨田地区の特性を比較したものである（京都市については同様のデータが得られていない）。これによると建物の経年数、木造比率、建ぺい率、宅地率、人口密度とも他地区よりかなり高い値を示していることがわかる。

住民アンケートは地区内から10町会を抽出し、町内会の協力で全世帯に世帯主用1票、家族用2票を配布し、留置回収した。実施期間は1989年11月～12月である。配布世帯数は2705世帯で回収は2108世帯、3660票である。アンケートは①回答者属性、②資産等に関する意向、③地域へのかかわりの度合、④現在のまちに対する評価、⑤将来のまちづくりに対する意向の5つの内容からなっているが、ここでは④と⑤について分析する。

4-2 住環境の評価意識とまちのイメージ

表-6は住環境に対する住民の不満感について、全サンプルと、町会を5つに分けて集計した結果を示している。不満感とは、環境の緑、まちなみ、前面道路、災害の安全性、交通安全に強く現れており、また、区域によっては住宅に対する不満も強い。これに対して、施設の利便性やつきあいに関しては不満はほとんどみられない。

図-7は、まちに対する現在のイメージと将来希望するイメージをSD法で質問した結果である。現



注) ①～⑩がアンケート対象町会 各町丁目名と設定した地区名は以下の通り。
①鶴橋1丁目②鶴橋2丁目：鶴橋西 ③桃谷2丁目④勝山北2丁目：桃谷西
⑤鶴橋3丁目⑥鶴橋5丁目：鶴橋東 ⑦桃谷4丁目⑧勝山北4丁目：桃谷東
⑨中川西1丁目：⑩中川西2丁目：中川西

図-6 大阪市生野区鶴橋地区とアンケート対象町会

表-5 鶴橋地区の比較

地区	大阪市豊里	大阪市茨田	大阪市鶴橋
公共用地率 %	23.5	12.7	21.8
建物平均経年数	11.4	22.0	32.2
木造比率 %	42.4	67.3	73.3
建ぺい率 %	37.9	43.0	65.5
宅地率 %	63.5	75.5	76.9
人口密度 /ha	185	156	246

表-6 鶴橋地区の住環境に対する住民の不満感

	鶴橋西	桃谷西	鶴橋東	桃谷東	中川西	全地区
住	住宅の広さ開取り	○	△	●	●	●
	庭やベランダの広さ	●	●	★	★	★
	住宅の設備	○	○	●	★	★
宅	日当たり風通し	○	△	○	●	●
	騒音/プライバシー	○	○	●	●	●
	住宅全体の満足度	○	○	○	●	●
施設	日常買物の便利さ					
	通勤通学の便利さ					
	病院や診療所の便利さ					
	役所や郵便局の便利さ	○			△	○
環境	図書館集会所の便利さ	○	○	△	△	○
	子供の遊び場や公園	★	★	○	★	★
	緑のゆたかさ	★	★	★	★	★
	まちなみの美しさ	★	★	★	★	★
つきあい	玄關前道路の広さ	●	★	★	★	★
	保育所や学校	○	○	○	○	○
	火事地震時の安全性	★	★	★	★	★
	住宅周辺の交通安全	●	●	★	★	★
総合的な街の住みごころ	親や子供夫婦の近さ	-	-	○	○	-
	近所つきあい	-	-	-	-	-
	住民の気風きだて	-	-	-	-	-
	祭りや催し物	-	-	-	-	-
総合的な街の住みごころ	自治会等の地域活動	-	-	-	-	-
	総合的な街の住みごころ	-	-	-	△	-

凡例
不満を感じる人の割合
無 15%
○ 未満足 15%
△ 20%
○ 25%
○ 30%
● 35%
● 40%
▲ 45%
● 50%
★ 60%

状と希望の差を見ると、古く、庶民的で入り交じってコンパクトな現状に対して、新しく高級感があり、整然とゆとりのある町が希望されていることになる。

これらの結果を見ると、庶民的下町的情緒の是非はともかく、やはり住民には近代化とともに、「ゆとりの空間」への願望が根強いことを示していると言える。しかし、このゆとりへの願望と、近代化は相いれない側面も持つわけで、それぞれを希望する住民はかなり異なった層ではないかと推測される。

4-3 地区整備の方向に対する意向

図-8は、まちの整備の方向として10項目を挙げ、ぜひすべき、すべき、どちらでもない、すべきでないの選択で質問したものである。ここでは、災害に安全で緑の多い、子供が安全で、年寄り向きといった良好住宅地のイメージが強く見られる。一方で買物に便利で商売がしやすく、自動車が便利でにぎやかといった都市型環境への要望も見られるが、買物に便利の要望以外は数としては少ない。

この設問について、3-4と同様に因子分析を適用した結果、表-7の因子が抽出された。ただし、「すべきでない」の回答数が少ないため、「ぜひすべき」「すべき」の時に1となるダミー変数のみを用いている。これによると、安全で年寄り向きを強く希望するグループと、商売がしやすく賑やかさなど活性化を望むグループ、自動車の利便性と若者に好まれる街を望むグループの存在が見られる。そこで同様の方法でクラスター分析を行い、回答者属性別に意向グループの構成を集計したのが図-9である。これによると、どのグループにも属さない中間層がどの属性にも4割程度見られるが、それを除くと、安全で年寄り向きの街を望む層が全体に多く、特に60才以上、女性、学生主婦層に多いことがわかる。商売の活性化を望む層は自営業者や定住意向者に多く、自動車利便派は29才以下、自営業、移転希望者に多いことがわかる。

4-4 地区整備手法に対する住民意向

アンケートでは地区整備のための具体的な6つの方法を説明して、その賛否を設問している。図-10はその集計結果である。どの手法に対しても「わからない」「興味ない」といった無関心層が3割程度

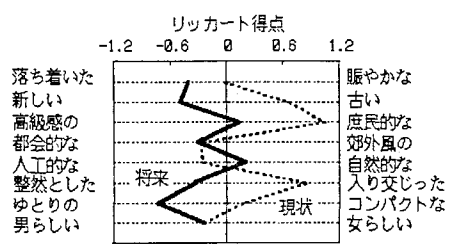


図-7 まちの現状イメージと将来希望するイメージ

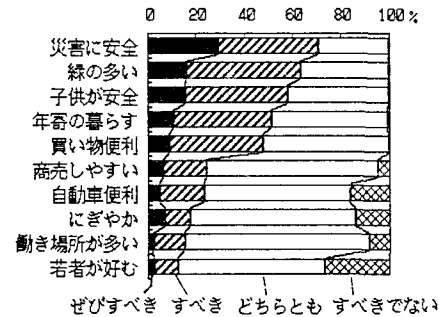


図-8 整備の方向に対する住民意向

表-6 整備方向に対する賛否反応の因子分析結果

	因子 1	因子 2	因子 3
*	17.6 (1.76)	18.6 (1.86)	11.0 (1.10)
因子	災害時も安全な 子供が安全に遊べる (0.70) (0.66) (0.62)	にぎやかなまち 商売や事業がしやすい (0.62) (0.61) (0.58)	自動車を便利に 使える (0.68) 若者が好む (0.54)
負荷量	緑の多い (0.48) 年寄りの暮らし やすい (0.50)	働き場が多い (0.58) 買物に便利 (0.56) 若者が好む (0.31)	年寄りの暮らし やすい (-0.41)
解釈	安全年寄り向き	商売活性化	自動車利便 若者向き

* 因子寄与率 (因子固有値)

注) 因子負荷量は+0.3以上 -0.1以下のみを示している。

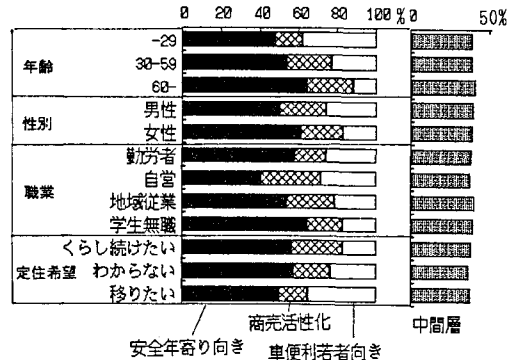


図-9 整備方向に対する意向グループと属性の関係

あるが、賛成の多いのは買収方式による道路整備、次いで区画整理、共同建て替え、建築協定となっている。再開発には賛成者が少ない。

この設問についても、因子分析を適用した結果、表-8の因子が抽出された。因子パターンから意向グループを解釈すると、整備全体に賛成する層、区画整理、共同建て替え、再開発といった面的整備に反対する層、逆に賛成する層、また、単独買収や共同ビル、建築協定と言った部分的な整備に反対する層、逆に賛成する層の5つのグループが指摘できる。

そこで、先と同様にクラスター分析によってサンプルを分類し、回答者属性、および回答者の世帯の資産状況によってグループの構成率の違いを見たのが図-11である。どのグループにも属さない中間層は4割程度存在し、借地借家人や学生主婦層に多い。これを除いた中では、整備賛成派が全体に多く、特に転出希望者に多いことがわかる。その他、持家層に面整備反対グループが多く、借地借家層には逆に面整備賛成派が他の属性に比べると高いことがわかる。

このように、現状に不満を持ちそれを打開したいと考える転出希望層や、資産よりも住環境の質への意識が高いと考えられる借地借家層には抜本的整備の意識が強いことが指摘できる。

5. おわりに

以上、2つの住民意識調査について、整備への住民意向のグループ化とその構成を見ることで、いくつかの興味ある傾向が明らかになった。

しかしながら、実際の密集市街地の整備を考えるには、多くの事業手法について適用上の問題を探るとともに、合意形成を得るための新しい考え方をづくり出す必要がある。それには、合意形成上の障壁となる事柄のあぶりだしと、合意のキーとなる住民層の探索などを進めていく必要があろう。

西陣地区等の意識調査には、中川祐二氏、武田豊氏の協力を得た。また、生野区の調査には大阪市建設局渡瀬氏に協力と助言を戴いた。さらに、京都大学中川大講師にも多くの有益な助言を戴いた。記して感謝の意を表したい。

[参考文献]

- 1) 高見沢実：住居系密集市街地の問題、住環境研究の動向、日本建築学会都市計画委員会住環境小委員会、1989.3.
- 2) 住信基礎研究所：複合高密度市街地における都市整備・活性化法に関する基礎調査、1990.3.

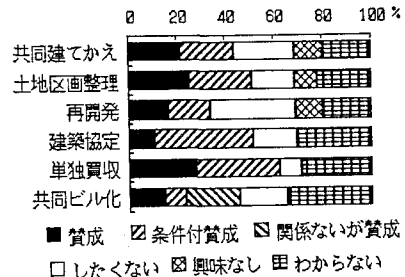


図-10 地区整備手法に対する住民意向

表-7 整備手法に対する賛否反応の因子分析結果

	因子 1	因子 2	因子 3
*	29.3 (3.52)	20.4 (2.44)	11.1 (1.34)
因子 負 荷 量	○土地区画整理 (0.81)	×共同建て替え (0.79)	×単独買収 (0.74)
	○建築協定 (0.78)	×土地区画整理 (0.76)	×共同ビル (0.70)
	○共同建て替え (0.75)	×再開発 (0.64)	×建築協定 (0.65)
	○単独買収 (0.75)		
	○再開発 (0.74)	○土地区画整理 (-0.12)	○共同ビル (-0.10)
	○共同ビル (0.67)	○共同建て替え (-0.28)	○建築協定 (-0.16)
解釈	+整備賛成	+面整備反対 -面整備賛成	+部分整備反対 -部分整備賛成

* 因子寄与率 (因子固有値)

注) 因子負荷量は+0.3以上 -0.1以下のみを示している。

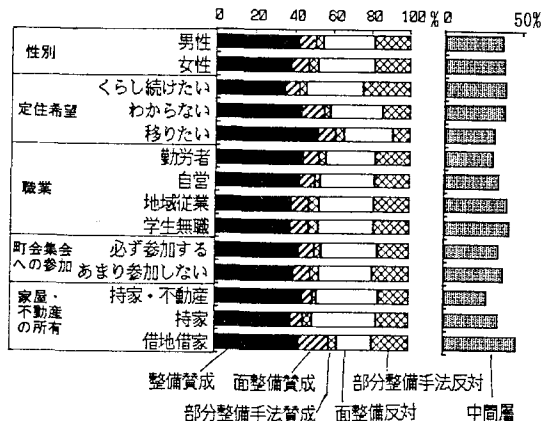


図-11 整備手法に対する意向グループと属性の関係

- 3) 住区内街路研究会編：人と車「おりあい」のみちづくり、鹿島出版会、1989.11.
- 4) 中川祐二、山中英生、武田豊：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、土木計画学研究講演集、No. 11, pp. 527-534, 1988.12.
- 5) 山中英生、武田豊、天野光三：住民意向からみた空間占有住区内街路の問題点と整備方策、土木計画学研究論文集、No. 12, pp. 211-218, 1989.12.
- 6) アーバンプランニング研究所：密集市街地の整備手法の開発研究、1982.8.