

(2) 評価項目のウエイト設定

環境施設帯の評価項目のうち、大項目と中項目はAHP手法によりウエイト値を算出し、小項目は順位回答法による第1位項目の占める割合をウエイト値として設定する。表-2に算出されたウエイト値の一覧を示す。なお、住民のウエイト値は、住民意識に差が生じた沿道からの距離別に表記する。

表-2 意識調査に基づく評価項目のウエイト設定

大項目	住民			中項目	住民			小項目	住民		
	第1列	第2列	商業		第1列	第2列	商業		第1列	第2列	商業
良好な環境の創造	0.46	0.46	0.20	良好な生活環境の創造	0.44	0.71	0.56	騒音の軽減	0.32	0.39	0.34
								振動の軽減	0.05	0.01	0.06
								大気汚染の軽減	0.83	0.80	0.80
モビリティ・安全の確保	0.33	0.33	0.45	自然環境との調和	0.56	0.29	0.44	緑地等の構成	1.00	1.00	1.00
								利便性	0.26	0.21	0.24
								快適性	0.05	0.21	0.17
魅力あるまちづくりの創造	0.21	0.21	0.35	自動車へのサービスの向上	0.11	0.14	0.16	高速性	0.21	0.11	0.06
								空間性	0.48	0.47	0.53
								歩道等の設置率	1.00	1.00	1.00
				歩行者へのサービスの向上	0.82	0.58	0.50	事故件数	1.00	1.00	1.00
								前面道路の幅員	0.43	0.43	0.26
								公共施設までの距離	0.19	0.21	0.18
				安全の確保	0.27	0.26	0.34	環境施設帯の占有者	0.38	0.36	0.56
								アミューズメント空間の創出	1.00	1.00	1.00
								地区区分	1.00	1.00	1.00
				公共空間としての道路空間の確保	0.55	0.52	0.36				
				たまり空間の確保	0.22	0.26	0.32				
				ネットワークの形成	0.23	0.22	0.32				

沿道からの距離を考慮し、評価項目のウエイト値の差について比較・検討する。

図-2に示すように、大項目では、沿道から住居までの距離による差はなく、「良好な環境の創造」のウエイト値が最も高く、「環境空間」としての機能を重要視している。しかし、商業者は、「モビリティ・安全の確保」のウエイト値が最も高く、「良好な環境の創造」が最も小さくなり、交通の「通行空間」としての機能を重要視している。

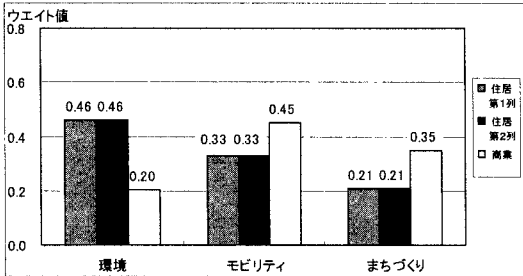


図-2 大項目のウエイト値の比較

次に、図-3に示す「良好な環境の創造」の中項目では、幹線道路に近い沿道第1列では、絶対量としての緑を確保したいという緑化や景観の向上を図るための自然環境との調和が重要視されているのに対して、沿道第2列では生活環境が重要視されている。また、商業者は、沿道第1列の住民より10%程度生活環境の創造を重要視している。

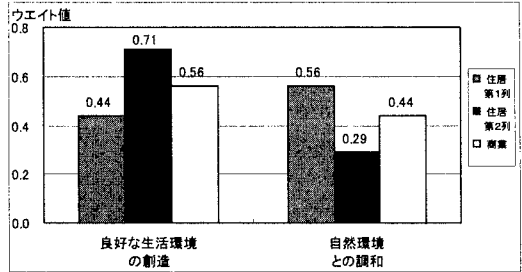


図-3 「良好な環境の創造」のウエイト値の比較

図-4に示す「公共空間としての道路空間の確保」の小項目では、住民は環境施設帯の整備有無よりも住居が面する道路の種別のウエイト値が高い。しかし商業者は、副道利用が可能か、あるいは歩行者を確保できる歩道が設置されているか等に関わる環境施設帯占有率のウエイト値が高くなっている。

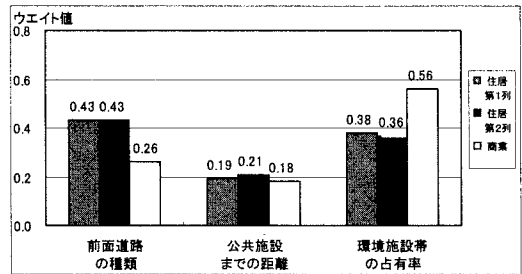


図-4 「公共空間としての道路空間の確保」のウエイト値の比較

4. まとめと今後の課題

本研究の成果と今後の課題を整理すると次のとおりである。

- ① 環境施設帯を評価する上で、沿道からの距離を考慮する必要性が明らかとなった。
- ② 住民と商業者では、沿道利用の観点でトレードオフに相当する関係があるが、その影響程度が環境施設帯の整備を行う上での評価項目のウエイト値として定量的に明らかとなった。
- ③ 今回の研究では、環境施設帯の設置形態の差が明確に現れなかった。今後は、沿道第1列のなかでも幹線道路に直接面しているか否かについて比較検討すると共に、アンケートの信頼性について検討する予定である。

参考文献

- 1) 榎本英樹、他1名：環境施設帯の整備効果に関する基礎的研究，第26回関東支部技術研究発表講演要集，1999年3月，pp.644-645。
- 2) 藤井敬宏、他2名：環境施設帯の整備評価方法の提案および適用に関する研究，第19回交通工学研究発表論文集，1999年12月，pp.169-172。