

名古屋大学

○高木俊二

中部工業大学

正員

竹内伝史

中部工業大学大学院

亀山寿夫

1. はじめに

道路をその機能によって、①全国幹線道路、②大都市圏幹線道路、③主要都市幹線道路、④都市幹線道路、⑤業務道路、⑥基幹生活道路、⑦一般生活道路、⑧特殊道路の8段階に分類して整備していくとする考え方がある。道路の機能純化と対応のとれた構造が、道路の公害防除と効率向上に役立ち、道路の位置づけについてのコンセンサス確立にも役立つという考え方である。これによれば、一般の住区内道路は基幹生活道路へ一般生活道路に分類されることになる。実際に、住民もそれを望んでいることは、名古屋市が行った市民意識調査（昭和53年7月）で、住区内であるか否かを問はず、住民の80%近くが、自宅前の道路をこの両生活道路であると判断していることからも明らかである。

しかし、住区内街路の整備計画を立てていく上からは、これを基幹生活道路と一般生活道路の2分類だけでは処理していくことは適切でないようと思われる。住区内道路に考えらるる交通対策や街路構造の選択肢の多さからいっても、住区内街路はさらに多様に分類されて良い。しかも、街路の性格上地域住民が、当該街路どのように認識評価しているかが、その分類の基礎となるべきであろう。本研究は、住区内街路に対する住民の認識評価を調べることにより、その反応の中から街路分類の契機を探るとともに、いかなる街路が住民のいかなる評価を受けているかのメカニズムを明らかにしようとするものである。

2. 調査の概要

調査結果は各道路区間（リンクと呼ぶ）との対応のもとに沿道住民の道路認識評価を把握せねばならないから、調査標本は、対象住区からまず道路リンクを集落抽出し、抽出されたリンクの沿道世帯の中から5~8世帯（1世帯1人）の標本を抽出する方法を採った。なお、道路リンクはそのリンク特性によって層化されており、①住外外周幹線道路、②バス通り、③集散道路、④商店街路、⑤格子状短辺路（南北）、⑥同長辺路（東西）、⑦格子状を成さない一般街路の7分類となっている。こらをリンクタイプと呼ぶ。

調査内容は、住民属性、自宅前道路現況の認識、自宅前道路の機能等についての評価判断および住区内典型道路についての同様の評価判断（このほか、本分析には使わなかった道路公害被害意識がある）から成っている。調査項目数は59で、調査票は対象世帯に訪問配布し、留置して後日訪問回収した。回答者は世帯内の18才以上とし、くくに個人名は指定しなかった。

調査対象地は従来の調査で道路諸元の測定が進んでいる名古屋市瑞穂区の新瑞橋北西一角の1.4Km²を採った。地区内の総世帯数は約1万、道路リ

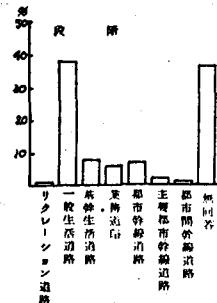
表-1

	配布予定期	不在	回収不能	拒否	無効回答	無効票数	回収数	回答率(%)
1	126	19	2	3	5	29	105	82.0
2	77	13	1	9	—	23	54	70.1
3	61	11	1	3	—	15	66	84.0
4	78	4	—	2	—	6	72	92.3
5	235	74	2	7	1	84	177	75.3
6	216	44	0	7	—	60	223	86.7
7	195	52	3	—	—	55	143	73.3
MA	184	35	7	2	—	44	159	86.4
合計	1250	252	25	33	6	316	1011	80.9

シク数は843である。この中から209リンク1250世帯を抽出した。各リンクタイプ別の回収状況は表-1に示すとおりである。有効標本1011人の構成は、男性57.2%，30~40代が約50%，3~4人家族が約50%（平均家族人数4.0人）となっており、世帯収入は300~500万円が35.0%と最も多く、200~700万円で全体の73%を占めている。職業別では、69.7%が就業者で、そのうち販売・サービス的職業43.4%，技能・生産工程従事者17%となっている。非就業者の大半は主婦である。

3. 自宅前道路の評価および判断

道路の評価判断の項目としては、当該道路を①「何の場」と考えているか、②どのような「利益」を受けていていると思っているか、③どのような「影響」を受けているか、④どのような「段階」の道路に思っているか、⑤どのような「形態」上にすべきと考えているのかの5項目を探りあげた。それらの全般的特性としては、住民の約60%が自宅前の道路を「一般生活道路」と、また約40%の人が「人の通行」の場と考えている。そして、約半数の人が「生活の向上」と道路から受ける「影響」と考えている（無回答を除く）。（図-1、図-2参照）



圖一

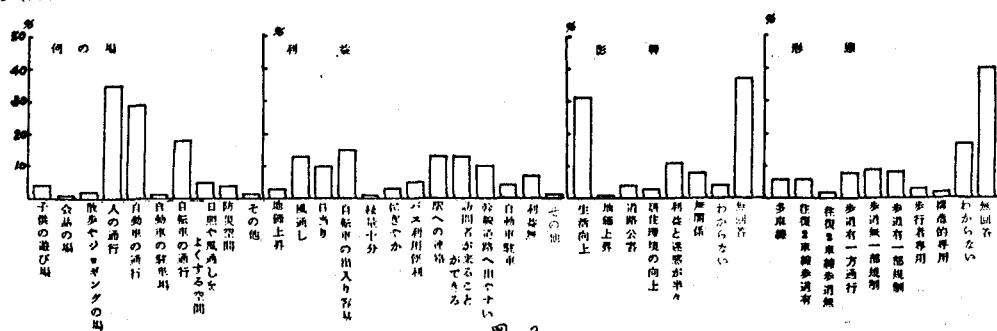


图-2

さらに「段階」について、他の4項目とのクロス集計によれば、「形態」との関連が強くクロス表より、「一般生活道路」は「歩道有の一方通行」にしたいと考えているようである。

4. 自宅前道路の認識と評価

上述の評価判断の項目より「形態」を除いた4項目と、先に述べた自宅前道路現況の認識（表-2に示す12項目）との属性相関分析を行なった。表-2には、クラマーのV係数の値を示した。ここで関連の強い（Cramer's V が 0.3 以上）ものに対しては、アンダーラインを施こした。こより、道路現況認識は、「影響」と「段階」について関連が強いことがわかる。さらに詳しくクロス表より分析すれば、「一般生活道路」とは、通行量が少なく、

表-2

		何の場	利	益	影	響	段	階
通	行	量	0.2422	0.2665	0.3259	<u>0.3761</u>		
路	上	駐	0.2063	0.2065	0.2301	<u>0.2874</u>		
歩	車	道	0.2338	0.2938	0.3343	<u>0.3871</u>		
幅	員	の	0.2011	0.2375	0.2207	<u>0.3021</u>		
緑	の	十	0.1890	0.2121	0.2125	<u>0.2526</u>		
交	通	分	0.2410	0.2629	0.2831	<u>0.3484</u>		
事	故	規	0.2025	0.2202	0.2862	<u>0.3137</u>		
掃	不	制	0.2020	0.2244	0.2362	<u>0.2927</u>		
近	所	除	0.1828	0.2281	0.2084	<u>0.2682</u>		
近	所	あい	0.2188	0.2274	0.2278	<u>0.2774</u>		
快	所	度	0.2512	0.2966	0.3649	<u>0.3587</u>		
横	づき	適	0.2465	0.2447	0.3678	<u>0.3721</u>		

卷 - 2

	何の場	利益	影響	段階		
通路幅員の交通事故	行上車員の通故	量道別分量規制不除	0.2422 0.2063 0.2338 0.2011 0.1890 0.2410 0.2025 0.2020 0.1828 0.2188 0.2512 0.2465	0.2665 0.2065 0.2939 0.2375 0.2121 0.2629 0.2202 0.2244 0.2281 0.2274 0.2966 0.2447	0.3259 0.2301 0.3343 0.2207 0.2125 0.2831 0.2862 0.2362 0.2084 0.2278 0.3649 0.3678	0.3761 0.2874 0.3871 0.3021 0.2526 0.3484 0.3137 0.2927 0.2682 0.2774 0.3587 0.3721