

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

龜山寿夫

1. はじめに

道路とその機能によって、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わず、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へ一般生活道路の2分類だけで処理していくことは適切でないように思われる。住区内道路に考えられ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、当該街路と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捉むとともに、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住区外周幹線道路、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。これ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、本分析には使われ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、1人1票に個人名は指定しなかった。

表-1

	配布予定数	不在	回収不能	拒否	無効回答	無効票数	回収数	回答率(%)
1	128	19	2	3	6	29	105	82.0
2	77	13	1	9	—	23	54	70.1
3	81	11	1	3	—	15	68	84.0
4	78	4	—	2	—	6	72	92.3
5	235	74	2	7	—	84	177	75.3
6	272	44	9	7	—	60	233	85.7
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

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面一角の1.4km²を採った。地区内の総世帯数は約1万、道路リ

