

生活空間における道路環境に関する住民意識

名古屋産業大学 学生会員 王 妍
 名古屋産業大学 正会員 伊豆原 浩二

1. はじめに

近年、日本では幹線道路の交通事故を減少しているが生活道路の交通事故が年々増加している。特に身近な生活空間における交通安全対策の充実が求められており、平成 15 年から「あんしん歩行エリア形成事業」が始まっている。全国では 796 箇所が指定され、尾張旭市においても瑞鳳地区で事業が実施されている。

本研究では、この瑞鳳地区を対象として、生活空間における道路環境に関する住民の意識を把握することを目的とする。

2. アンケート調査概要

瑞鳳地区は尾張旭市西南部に位置し、名古屋市中心部までは約 15 km の住宅地である。

瑞鳳地区の 5 町 (吉岡町、大塚町、東山町、西山町、庄南町) で住民の意識を把握するアンケート調査を行った。

- ① 調査対象：尾張旭市瑞鳳地区の 2,049 世帯
- ② 調査日時：2006 年 12 月～2007 年 2 月
- ③ 調査方法：調査票は瑞鳳地区連合自治会を通して自治会員世帯全戸に調査を配布し、回収は郵送による。
- ④ 回収状況：配布数は 2,049 票、有効回収は第一回目 389 票、第二回目 290 票、合計は 679 票、回収率は 33.1% である。第 2 回目は第 1 回目に回答した世帯を除く世帯を対象としたが配布は全世帯としている。

3. 道路環境の重要度の分析

道路環境に関する項目は次の 15 項目を提示し、5 段階で回答を求め、平均値を「非常に重要」=2.0 「重要」=1.0 「どちらでもよい」=0 「必要ない」=-1.0 「全く必要ない」=-2.0 の得点を与えて算定した。

重要度の項目

- ①歩道と車道が段差のある歩道で区別されること
- ②段差はなくても歩道と車道が区別されること
- ③車がゆっくり走ること
- ④車で全ての家の前までたどり着けること
- ⑤地区に住んでいない人の車が通り抜けけないこと
- ⑥路上駐車がないこと
- ⑦立ち話ができる空間があること
- ⑧ベンチなど休める施設があること
- ⑨路面の舗装や植樹などが工夫された美しい道路であること
- ⑩自宅の前に自分の車が駐車できること
- ⑪自宅の前に来客の車が駐車できること
- ⑫路上駐車できる十分な車道の幅があること
- ⑬植樹がなされていて、緑があること
- ⑭車の排気ガス、騒音、振動が少ないこと
- ⑮細街路にも街路照明灯が整備されていること

1). 個人属性からの分析

① 性別

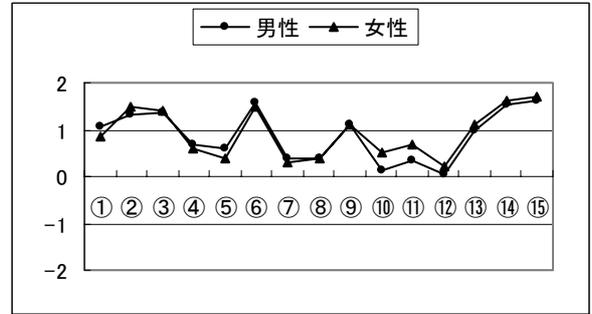


図1 性別の道路重要度

性別による重要度では、共通して高いのは⑮、⑭、⑥である。また、男性、女性共に同じような傾向を示しているが、⑩、⑪で女性の方が男性を上回っていることがわかった。

② 年齢別

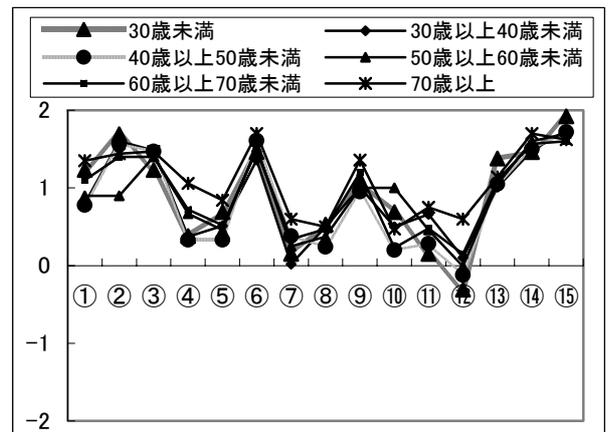


図2 年齢別の道路重要度

年齢別で重要度が異なっているのは②、④、⑩、⑫である。②では、50代だけが低い。④では年齢が上がるに従って重要度が高くなっている。50代だけ最も高くなっている。⑫では、年代別にバラついているが、70代のみが高くなっている。

③職業別

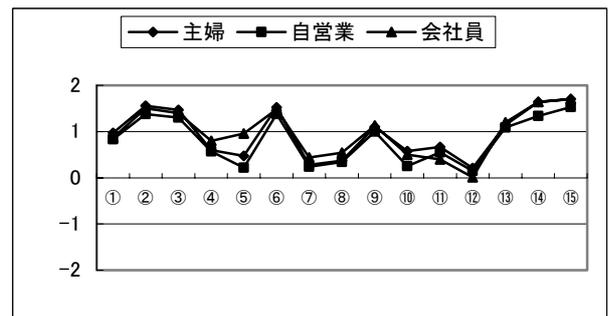


図3 職業別の道路重要度

職業別では、⑤と⑭に大きい差がみられる。⑤では会社員のほうが高く、⑭では自営業が最も低いことがわかった。

2) 対策の優先度からみた分析

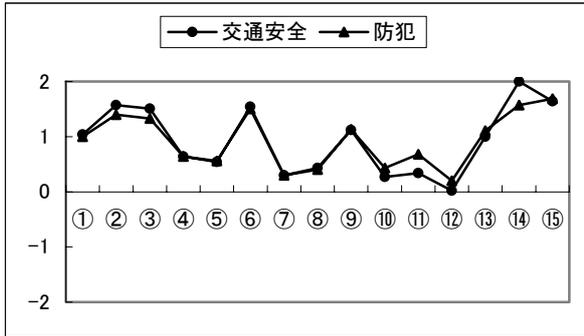


図4 交通安全と防犯の比較

地区での対策の優先度(交通安全と防犯)からみると、同じよう名傾向にはあるが、⑪は交通安全より防犯のほうが高く、⑭では防犯より交通安全のほうが高くなっていることがわかった。

4. 通行規制と物理的デバイスの設置についての分析

ここでは、通行規制策と物理的デバイスを設置する策との相異について分析した。

- ①一方通行や走行速度を30キロ以下にする等通行規制
- ②ハンブや狭さくなどの物理的デバイスを設置

①性別

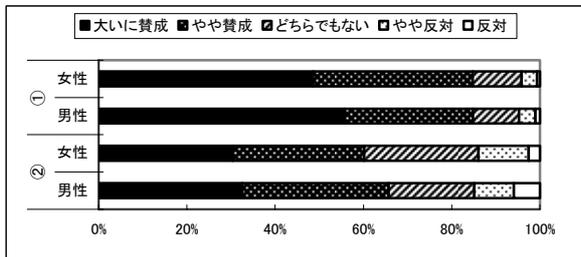


図5 性別の通行規制と物理的デバイスを設置の比較

男女共に通行規制策の方が物理的デバイス設置策より通行規制策については、男性の方が女性よりも賛成が多い。物理的デバイス設置策では、女性の方は反対が多い。

②年齢別

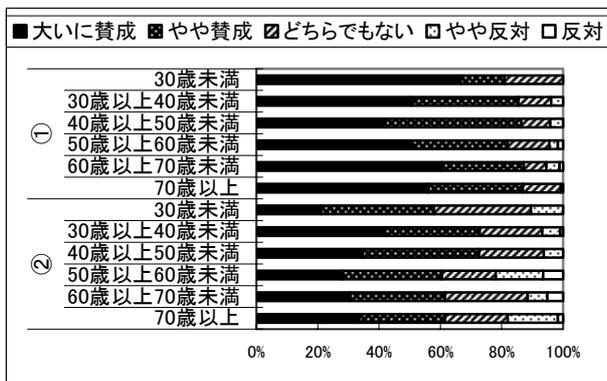


図6 年齢別の通行規制と物理的デバイスを設置の比較

各年代共に通行規制策の方が物理的デバイ設置策よ

りも賛成が多い。30代、40代では、その差が少ないが、特に、30代未満では、物理的デバイ設置施策への賛成が少なく、50歳以上でもその傾向になっている。

③ 職業別

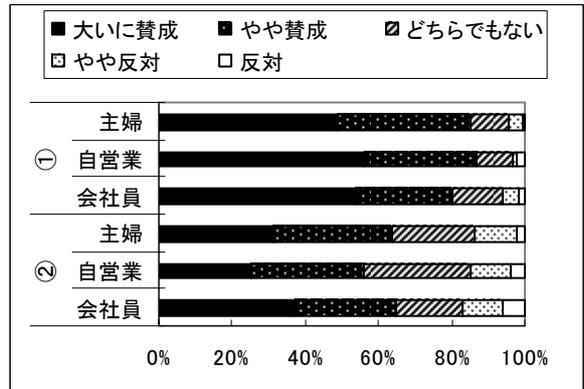


図7 職業別の通行規制と物理的デバイスを設置の比較

職業別でみても通行規制策の方が物理的デバイスを設置策よりも賛成が多いが、特に、差が大きいのは、自営業であることがわかった。会社員ではその差が少ないことがわかった。

5. まとめ

道路環境の重要度が大きく異なってくる項目は②段差はなくても歩道と車道が区別されること、④車で全ての家の前までたどり着けること、⑤地区に住んでいない人の車が通り抜けられないこと、⑩自宅の前に自分の車が駐車できること、⑪自宅の前に来客の車が駐車できること、⑫路上駐車できる十分な車道の幅があることなどがわかった。

対策の優先度から見ると交通安全を優先する人は②段差はなくても歩道と車道が区別されること、③車がゆっくり走ること、⑭車の排気ガス、騒音、振動が少ないことを重要と考える傾向が見られるが、防犯を優先と考える人は⑩自宅の前に来客の車が駐車できることが重要としている。

また、通行規制策と物理的デバイス設置策では通行規制策の方が受け入れられやすいが、物理的デバイスを設置策は年齢別、職業別で評価が大きく異なることもわかった。

参考文献

- 1) あんしん歩行エリアに関する要望書 (平成15年11月)
- 2) 交通工学研究： コミュニティ・ゾーンの評価と今後の地区交通安全 (平成16年3月)
- 3) 交通エコロジー・モビリティ財団：エコモビリティ実現に向けて—実務者のための手引書— (平成18年3月)