

神戸商船大学 正員 小谷 通泰
神戸商船大学大学院 学生員 〇前野 達也

1. はじめに 従来から筆者らは、住商の混在した密集市街地を対象に意識調査を実施し、事業所からみた地区道路交通環境の改善方策のあり方を検討している¹⁾。そこで本稿では、まず前面道路や道路交通状況に対する評価意識構造の差違から事業所をいくつかのクラスターに分類するとともに、クラスターごとに改善方策に対する要望の違いを示す。さらに、各クラスターの事業所属性や前面道路の幅員特性を考察する。

2. アンケート調査の概要 本調査は大阪府門真市と寝屋川市にまたがる、石原・大倉地区（面積50ha）を対象に1993年8月に実施したものであり¹⁾、アンケート票の配布総数は204票、回数総数は181票であった。図-1はアンケート票の質問項目のうち、前面道路や道路交通状況に対する評価を尋ねた結果を示している。これによると「非常に感じる」と「やや感じる」を合わせた比率は、「交通の錯綜が多く危険」が87%と最も高く、次いで「路上駐車が多い(75%)」、「幹線道路からの出入りが不便(67%)」、「前面道路が使いにくく不便(65%)」など、全般的に低い評価を下している。また図-2は、列挙した改善方策に対して「ぜひ進めるべき」と「進めるべき」をあわせた比率を示している。これによると「路地や曲がり角の拡幅」や「道幅の拡幅」など車を通行しやすくするという意見が多い一方で、歩行者交通を考慮した「歩道の設置」などの改善方策も多く指摘されていた。しかし「歩行者天国の実施」に対しては否定的な意見が多かった。そして、「路上駐車規制・取締」に賛成する事業所が多く、共同駐車場の整備に対しても約半数が賛成を示している。さらに、この地区では自転車交通量が多いことから駐輪場整備に対する要望も多かった。

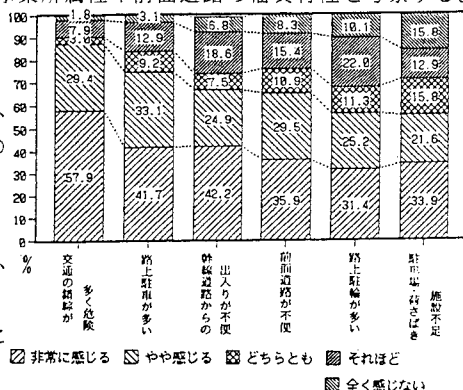


図-1 前面道路と道路交通状況に対する評価

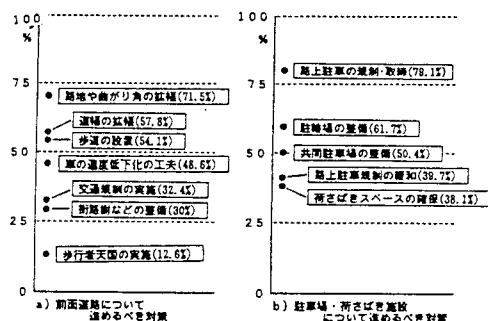


図-2 改善方策に対する要求

表-1 因子分析の結果

	第1因子	第2因子
幹線道路からの出入りが不便	0.79221	0.16182
前面道路が不便	0.82135	0.26094
駐車場・荷さばき施設不足	0.80060	0.17706
交通の錯綜が多く危険	0.33401	0.73963
路上駐車が多い	0.08723	0.82796
路上駐輪が多い	0.20754	0.74248
寄与率 (%)	49.5	17.4
累積寄与率 (%)	49.5	66.9

表-2 クラスター別の因子得点の平均値

	因子得点1	因子得点2
クラスター1	-0.35733	-0.85943
クラスター2	1.37944	-1.24386
クラスター3	-1.22407	0.44195
クラスター4	0.60077	0.93065

3. 事業所の道路交通環境についての評価意識構造の分析

道路交通環境についての評価意識の構造を探るために、図-1に示す評価結果に因子分析を適用した。その結果を表-1に示す。これより、固有値が1を越す2つの因子が抽出された。この2因子による累積寄与率は66.9%であった。各因子についてみると、第1因子は「前面道路が不便」、「幹線道路からの出入りが不便」、「駐車場・荷さばき施設不足」の各変数の因子負荷量が高く、絶対的な道路スペースや交通施設に関する因子と推定される。第2因子は「交通の錯綜が多く危険である」や「路上駐車が多い」、「路上駐輪が多い」の各変数の因子負荷量が高く、道路の利用方法など使われ方に関する因子と推定される。そこで、こうした意識構造をもとに事業所をグルーピングするために、各事業所ごとに求めた因子得点により、クラス

ター分析を行った。その結果、大別して4つのクラスターに分類できた。各クラスターの特徴を探るために、クラスターごとに第1因子と第2因子の因子得点の平均を算出したのが表-2である。これより、因子得点の平均値と因子負荷量の値から考えて、クラスター1は全般的に高い問題意識を持っており、クラスター2は特に道路の利用方法についての関心が高い。またクラスター3は自動車利用者側からみた道路スペースの不足について関心が高く、クラスター4は道路交通環境に対し全般的に関心が低い。

4. 事業所クラスターごとにみた改善方策に対する要望

図-3は、クラスターごとに、前面道路について進めるべき対策に対し「ぜひ進めるべき」「進めるべき」と答えた被験者を合わせた比率を示している。これより、クラスター1は全ての項目で要望が高く、クラスター2は「歩道の設置」、「歩行者天国の実施」や「交通規制の実施」といった道路の利用方法に関する対策に要望が高い。またクラスター3では「道幅の拡幅」や「路地や曲がり角の拡幅」といった道路スペースについての要望が高い。そしてクラスター4では全ての項目にわたり要望が低い。同様にクラスターごとに駐車場・荷さばき施設について進めるべき対策について要望する比率を図-4に示す。これについても、クラスター1では全般的に要望が高く、クラスター2は「路上駐車規制・取締」といった道路の利用制限に関する要望と「駐輪場の整備」の比率が高かった。クラスター3では「共同駐車場の整備」や「荷さばきスペースの確保」などの交通施設に対する要望と「路上駐車規制の緩和」といった自動車利用者側からみた要望が高い。そしてクラスター4では前面道路の対策と同様全ての項目にわたり要望が低い。

5. クラスターごとの事業所属性と道路幅員

事業所の業種ごとに、4つのクラスターに属する比率を示したのが図-5である。飲食店ではクラスター1が多く交通環境について意識が高いが、製造加工業においてはクラスター4が多く意識が低いといえる。これは、業種により搬出入形態や来客形態の違いによるものと思われる。また小売業やサービス業でクラスター3が他より多いが、これは事業所自身の自動車利用が多いためと思われる。次に、図-6は前面道路の幅員別に4つのクラスターに属する事業所の比率を示している。これより幅員が広くなるにつれてクラスター4の割合が増えており関心が低下し、逆に幅員が狭くなるにつれて、クラスター3の割合が増えており、道路や駐車場の絶対的な不足に関する意識が高まっている。特に幅員4m以下では利用方法に関する意識は全くなく、半数以上がクラスター3に属し、幅員9m以上では不足に関する意識が全くなく、利用方法に関する意識が他よりも高かった。

6. おわりに 前面道路や道路交通状況に対する評価意識の構造の差異より、改善方策に対する要望の違いを明らかにしてきた。なお本調査では、道路交通環境の改善といった観点から、中街路整備の可能性を尋ねており、その必要性についても検討したい。

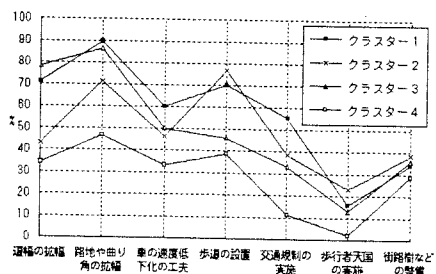


図-3 前面道路に関する対策別の事業所クラスターの比率

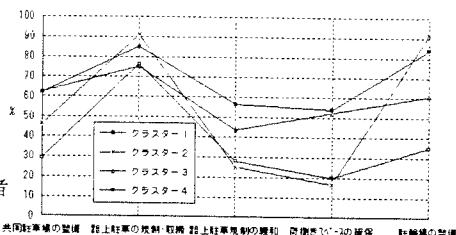


図-4 駐車場・荷さばき施設に関する対策別の事業所クラスターの比率

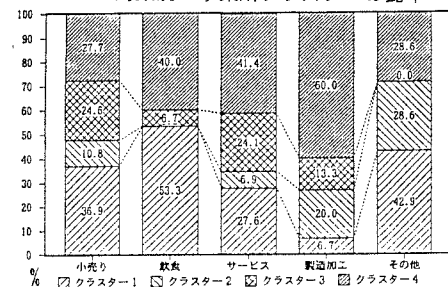


図-5 業種ごとにみた各クラスターの構成比

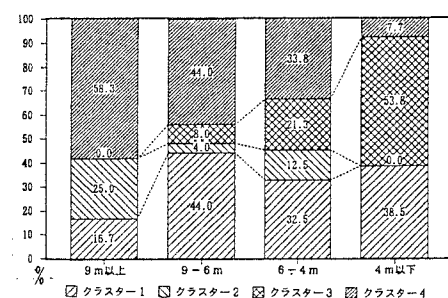


図-6 幅員ごとにみた各クラスターの構成比

都市計画論文集、1994