

近畿大学理工学部 正 員○北川 博巳
 近畿大学理工学部 正 員 三星 昭宏
 堺都市交通計画研究所 正 員 田中 清久
 近畿大学大学院 学生員 吉岡 伸也

1. はじめに

住区内の道路整備における課題の1つとして、外出の少ない高齢者や身体的な理由で移動する際に困難を伴う人のモビリティ（移動性）を確保し、向上させることは、魅力あるまちづくりを築く上でも重要であると思われる。

本研究は、住区内の住民が外出する時において、近辺の街路に持っている不満から生じるモビリティ上の問題点を明らかにするとともに、住区内の街路が整備されることによって、潜在的な外出需要に影響を及ぼす要因を分析し、それによる外出増加の傾向の特徴を探ることを目的とする。

2. 調査データについて

本研究で使用する調査データとして、大阪府門真市と守口市にまたがる石原・大倉地区の住民を対象に「生活道路に関するアンケート調査」を平成5年4月に訪問配布・訪問回収方式で実施した。対象地区は非計画的に市街化が進んでおり、木賃住宅や集合住宅が密集した、住・商混合の形態を呈している地区である。調査票は1104票配布し、有効回答数は480票（43.5%）であった。対象地区の概要を表1に、質問項目は個人属性、定住意識の有無、外出に関する質問、交通手段、地区内の道路に関する質問等を被験者から聞いている。

表1 調査対象地区の概要

人口（人）	8009
世帯数（世帯）	3420
面積（ha）	58.50
人口密度（人/ha）	136.9
交差点数（個）	352
交差点密度（個/ha）	6.02

3. 街路不満の実態分析

ここでは、街路を歩くとき、近辺に不満を感じるかどうかについての設問を集計したものを示す（図1）。これより「駐輪・駐車が邪魔になる」、「歩道がない・狭い」、「街路樹・緑が少ない」、「人や車で混雑する」という不満の割合が高い。これらの項目に関しては、年齢差に関係なく不満の割合が高い要因である。つぎに、年齢階層別に見た場合（図2）では、「案内がない」、「休憩施設がない」、「てすりがない」という不満の項目において、全体での不満の割合は高齢になるにしたがい増加する傾向にある。

住民全体としての不満要因については現状の街路幅員の拡大や街路構造の変化、あるいは交通規制などを行うことによって改善される。また加齢にともない増加する不満要因について

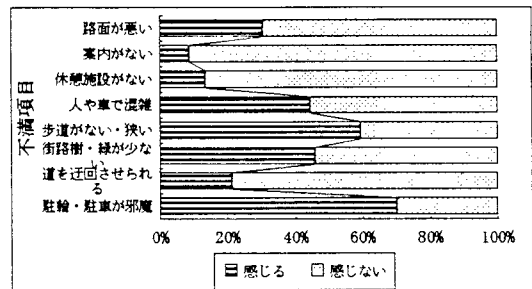


図1 街路に関する近辺不満の割合 (%)

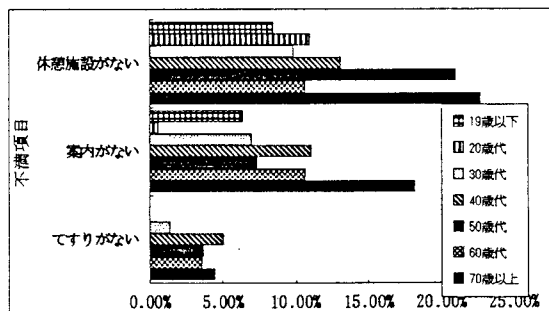


図2 加齢によって増加する不満要因の割合 (%)

も今後の高齢社会を迎えるにあたり、安全性や快適性を考慮する上で整備がますます必要となってくる。

表2 各種街路整備がなされたとき外出が増える

4. 潜在外出需要の分析

ると回答した人数

現在交通をする際に、外出が潜在化している人の交通需要を把握することは、より魅力のある住区の交通計画を策定する上で重要である。そこで潜在的な外出需要を把握する方法として、質問票での、住住区内の街路において、①交通混雑や危険が緩和された場合と、②緑や休憩施設が整備され、歩いて楽しい道路になった場合の2種類の街路改善がなされたときに、外出が増加するかどうかの回答を集計する

	危険緩和	楽しい道路
外出増える	236	306
変わらない	142	73

(表2)。これより①より②の方で外出が増えると答えた傾向が高く、分析結果も顕著に表れているため、本稿では②の「緑や休憩施設が整備された道路」についての分析結果を述べる。

表3 街路改善による潜在外出需要の要因分析結果(数量化Ⅱ類)

「緑や休憩施設が整備された道路」として整備されることにより外出が増えるかどうかを外的基準に、街路での各近辺不満を説明要因(アイテム)として数量化Ⅱ類による要因分析を行った。分析結果を表3に示す。

アイテム	カテゴリー	度数	スコア	レンジ	偏相関
路面が悪い	感じる	117	0.8476	1.2423	0.1770
	感じない	261	-0.3947	<1>	<1>
案内がない	感じる	32	-0.5531	0.6023	0.0520
	感じない	346	0.0492	<5>	<6>
休憩施設がない	感じる	54	0.9956	1.1475	0.1209
	感じない	324	-0.1519	<2>	<2>
人や車で混雑	感じる	180	0.1947	0.3531	0.0569
	感じない	198	-0.1584	<6>	<5>
歩道がない・狭い	感じる	231	0.2837	0.7255	0.1116
	感じない	147	-0.4418	<3>	<3>
街路樹・緑が少ない	感じる	187	0.2988	0.6096	0.0971
	感じない	191	-0.3108	<4>	<4>
道を迂回させられる	感じる	86	0.2581	0.3265	0.0425
	感じない	292	-0.0684	<7>	<7>
駐輪・駐車が邪魔	感じる	279	0.0365	0.2640	0.0370
	感じない	99	-0.2275	<8>	<8>

相関比 0.0971

<>:順位

街路改善による外出の変化には、「路面が悪い」、「休憩施設がない」、「歩道がない・狭い」、「街路樹・緑が少ない」などの不満要因が特に大きく影響している。これら4つの要因は、共通して街路近辺に不満を感じている人ほど街路が整備されることによって外出が増える傾向にあり、逆に不満を感じていない人ほどそれが変化しない傾向にある。これらの要因から共通して、街路での安全性、快適性を重視した改善が望まれていることがうかがえる。

5. おわりに

本研究は、住区内街路におけるモビリティを住民の外出時の近辺不満を把握することにより問題点を提示した。また住区内の潜在外出需要に関わる要因分析により、外出増加の傾向にある人の特徴の把握を行った。そして住区内では街路の安全性、快適性の改善が潜在外出需要に直接影響を与えるということが数字の上でも表現された。さらに「交通混雑や危険が緩和された道路」より「緑や休憩施設の整備された道路」の方が住民の外出増加意識が高く、分析結果においてもより顕著にその傾向が表れていたことから、住民は単なる交通対策を基本とした整備より、むしろ生活のゆとりやうるおいといった効果をもたらすようなソフト面での整備を期待しているといえる。今後は、より具体的に住民が求める街路整備とはどのようなものかを知ることが、住区内の潜在外出需要を明確に把握する上で重要であり、またそれがよりよい住区を形成するためには必要であると考えられる。

参考文献

- 1) 田中清久・三星昭宏:住区内における交通困難者のモビリティと潜在交通需要,土木計画学講演集,1995
- 2) 清水浩志郎:高齢者・障害者のモビリティと対策の課題,土木計画学講演集,1992
- 3) 住区内街路研究会:人と車[おりあい]の道づくり,鹿島出版会,1989