

近畿大学大学院 学生員○吉岡 伸也

近畿大学理工学部 正会員 三星 昭宏

近畿大学理工学部 正会員 北川 博巳

1. 研究の目的

住区における街路は交通のみならず、子供の遊びや散歩、コミュニケーションの場といった「非交通」目的としての機能を兼ね備えていなければならない。またその交通機能についても、地区住民のアクセスサービスに限定された車の通行、自転車・歩行者など交通弱者に対するモビリティ確保も十分なされるべきである。本研究は、利用の目的や主体が多様な住区内街路に質的評価を加味するため、街路環境を住民の選好意識に基づいて分析し、その街路環境と選好性の関係について考察・把握する。

2. 研究の方法

研究対象地区として門真・守口市にまたがる石原・大倉地区、徳島市矢三地区を取り上げ、当地区内で平成5年4月に実施された意識調査をもとに住民の「好きな道」、「嫌いな道」について考察する。また当大学の学生を対象に数枚の街路写真投影による各街路に対する好感意識、街路上のアイ・ストップおよび街路評価について調査し、より具体的な交通・街路条件から得られる街路選好意識を把握する。

3. 好きな道・嫌いな道の指摘

調査において回答者の「好きな道」、「嫌いな道」を配布地図中の道路に直接記入を、また選択理由について自由記入による回答を求めた。好きおよび嫌いな道の回答数（人）は石原・大倉地区が48, 97, 矢三地区が129, 151であったが、回答の大小を表現するため指摘街路を3段階に分類した。

これより「好きな道」は、通行のための適切な幅員を有する、あるいは歩行空間が確保されている街路である。また様々な交通主体に対応し交通環境上、良好なバランスが保たれている道路も「好き」と指摘されている。石原・大倉地区で指摘率が10%以上の街路は、車両進入禁止の遊歩道または歩行空間が十分確保された区間であり、矢三地区では河川沿いの道が指摘されている。その他に街路空間に対して交通量が低い、商業店舗や鉄道駅へのアクセス性が良い、神社・仏閣周辺が散策や参拝に利用されている道についても指摘されている。さらに複雑な形態の街路は車両交通が進入を控える傾向にあり、それに伴う歩行者交通の活発な街路も指摘されている（図1、図2）。

逆に「嫌い」と答える場合、その絶対的な幅員不足、交通量の多さおよび路上車両の街路占有が相互

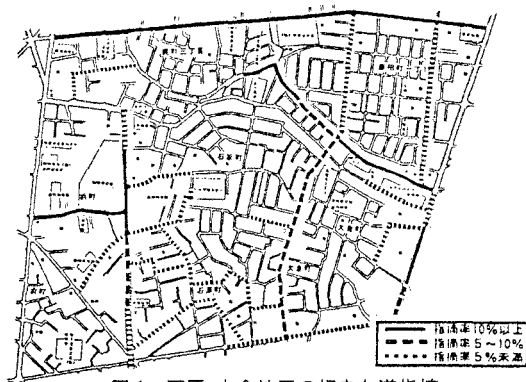


図1 石原・大倉地区の好きな道指摘

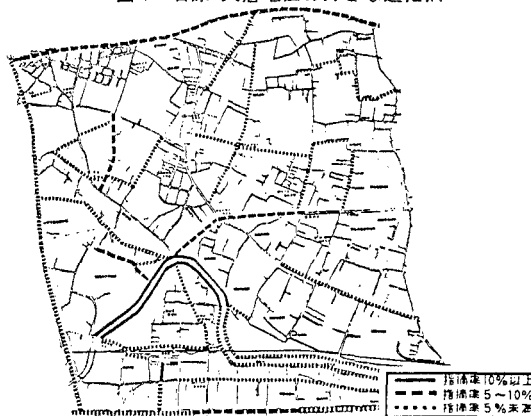


図2 矢三地区の好きな道指摘

に絡み合った状態である。指摘率 10%以上の区間は地区内交通の根幹をなすべき街路であるが、それらの交通を処理する十分な機能を備わず、慢性的な交通混雑・錯綜を招いている。

街路の選択理由について、好きな道では「花・緑・街路樹がある」が回答の 40%を、「歩行空間が確保されている」が 17%を占めている。また「車両交通量が少ない」、「街路自体が美しい」といった回答も得られた。嫌いな道では「路上駐車・駐輪が多い」が回答の 24%、「街路幅員が狭い」が 22%、「車両交通量が多い」が 17%とこれら三要因が大きなウェイトを占めているが、いずれも単独で嫌いと指摘されるよりもむしろ重複回答されている場合が多い。

4. 街路選好意識の分析

当大学の学生（112 名）を対象に実施した街路写真投影によって分析を行う。サンプル写真はそれぞれ交通・街路条件の異なる街路を 12 パターン用意した。

これより「好感の持てる」街路の形態は、安全な歩行空間が確保され、車両による街路占有が認められない場合である。また「好感の持てない」街路の形態は、その幅員とは無関係に路上の車両占有が大きい場合である。ここで路上の車両占有が選好意識に与える影響を知るため、同じ街路形態で路上に車両が存在する場合（街路 A）と存在しない場合（街路 B）について分析する。図 3、図 4 より街路 A の場合、被験者は路面に視点

が集中しており、特にこれに好感を持つ回答者は 67%とその傾向が高い。それに併せて沿道の緑にも視点が注がれている。一方、街路 B は A と比較して 58 人から 24 人へとその好感が著しく低下する。そしてその視点も路上車両に集中し、好感を持たない回答者の 66%がこれを指摘している。すなわち路面状態や沿道の雰囲気によって得られる街路の選好意識が路上の車両占有によって大きく阻害されたといえる。

5. まとめ

「好きな道」の要因は交通・街路条件に対する評価だけでなく、街路環境や道路管理への配慮といった指摘も目立つ。これは単に街路・交通上の問題を改善するのみでは評価されにくく、何らかの付加価値要素を与える必要があることを示している。また歩行モビリティが選好意識に与える影響は大きく、歩行動線を中心に選好性要因を交通ネットワーク上に生かすことが望まれる。

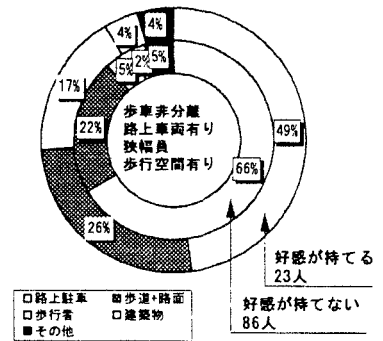


図 3 街路 A の選好意識

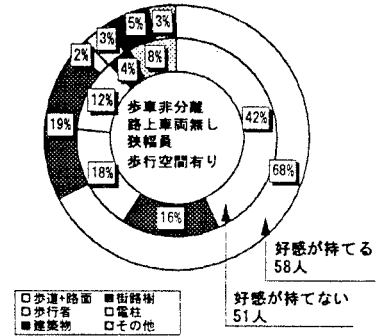


図 4 街路 B の選好意識

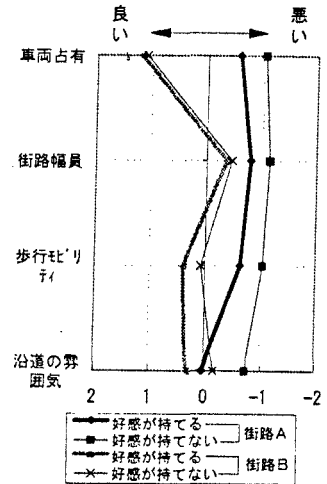


図 5 選好性による街路評価