

佐賀都心軸の道路整備構想について (シンボルロード計画)

佐賀大学 学生員 ○畠添 政則
佐賀大学 正員 高田 弘
佐賀大学 正員 清田 勝
佐賀大学 正員 田上 博

1. はじめに 近年、公共空間である街路空間を多目的に、有効的に利用するために、地域性を生かした街づくりが活発になってきている。現在、佐賀市においても、街の個性を端的に表現するシンボルとして、佐賀の都心軸である佐賀駅から県庁前に至る道路(佐賀停車場線)を、市のシンボルとして指定し、快適で個性的な道路空間を創造するための計画を進めている。

従来の道路整備計画の手法として、分析段階における問題点の抽出のためには、交通機能からみた交通量調査や住民意向調査等が行われてきたが、これらと併行して街路を利用している人々(歩行者やドライバー)の意識も考慮する必要があると思われる。

本研究では、街路を利用している人々の意識を把握するために、被験者として佐賀停車場線の歩行者を対象に、街路の不快性(ディスマニティ)に関するアンケート調査を行ない、ディスマニティと街路のイメージの関係を重回帰分析で明らかにし、また、ディスマニティと街路を構成する要素の関係を数量化Ⅰ類分析で明らかにした。これらの結果をもとに、シンボルロード計画に関する検討対象の考察を行ったものである。

2. 調査の概要 調査は、被験者として佐賀停車場線を歩いている歩行者484人(男性197人、女性287人)に直接尋ねる方法で、昭和62年の8月から9月の日曜日と平日にそれぞれ二日ずつ行なった。

意識要素としては、図-1に示してある形容詞対を予備調査の結果より抽出した。最初の形容詞対は街路に対するディスマニティを総合的に評価するものである。回答は図のような5段階評価(5～1点)によるものとした。属性、構造特性の指標は表-2に示している内容で、ディスマニティに関係のありそうな構造要素を選定した。

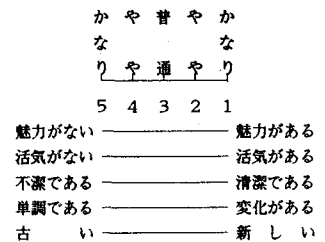


図-1 形容詞対

3. ディスマニティと意識要素との重回帰分析

ディスマニティと意識要素の関係を明らかにするために、重回帰分析を行い次の式を求めた。また平均値及び偏相関係数を表-1に示す。

表-1 平均値及び偏相関係数

	Y	X ₁	X ₂	X ₃	X ₄
形容詞対	魅力なし	活気なし	不 潔	単 調	古 い
平均 値	3.91	3.80	3.69	4.10	4.00
偏相関係数	---	0.34	0.40	0.27	0.31

$$Y = 0.06 + 0.29X_2 + 0.25X_1 + 0.24X_4 + 0.21X_3 \quad (R = 0.83)$$

ディスマニティに最も影響している意識要素は不潔さであるが、他の要素もそれぞれかなりの影響があると思われる。また平均値から見ると歩行者はこの街路をかなり魅力のない街路であると感じていることが判る。

4. ディスマニティと属性、構造特性の数量化Ⅰ類分析

ディスマニティと属性、構造特性の関係を明らかにするために数量化Ⅰ類分析を行い、分析結果を表-2に示す。レンジよりディスマニティに対する要因は、「歩道の幅員が狭い」が最も大きい規定力を持ち、「放置自転車が目障り」、「交通量が多い」、「舗装が汚い」、「放置自転車が通行のじゃま」、「両側の建物が汚い」がそれに続く要因となっており、ほとんど交通関係の要因が影響している。影響力が比較的小さい要因は「緑が少ない」、「看板・広告が通行のじゃま」、「両側の建物の高さが不揃い」、「歩道上への売り場の突出が目障り」等である。特に、「緑が少ない」は、レンジは低いが度数から見るとほとんどの

人が緑を望んでいると思われる。また、属性を見ると、性別や通行回数に比べて年齢がかなり影響している。

5. シンボルロード計画の検討

分析結果より、この街路のディスマニティには交通関係の要因が特に大きいことが判った。そこで、佐賀市のシンボルロード計画にこの街路の交通問題を考慮しながら、要因別に次のような検討をしてみた。

1) 「歩道の幅員が狭い」、「放置自転車が目障り」、「放置自転車が通行のじゃま」

・現状の幅員は4mであるが、電柱や低木の植栽があるうえに自転車やミニバイクが混在していて、歩行困難な場所が所々に見られる。これらの対策として、歩道幅員を両側4.5mに拡幅、駐輪場の設置、電線の地中化等を図る。

2) 「交通量が多い」

・この街路の交通量は、昭和60年の道路交通情勢調査によれば、17000台/日であり、また、商品搬入のための路上駐車も多く、かなり混雑している状態である。これらの問題を解決するために、裏通りに補助幹線道路の建設や一時駐車場の設置を促進する。

3) 「歩道の舗装が汚い」、「両側の建物が汚い」

・歩道の舗装が老化して歩きづらくなっている。この対策として、現在の舗装を改良し、佐賀の特性を示す佐賀錦の模様を入れたカラー舗装にしてイメージアップを図る。また、沿道建物や商店の近代化の促進、誘導を図る。

4) 「緑が少ない」

・モミジバフウの街路樹を植栽する。

6. あとがき

本研究によって得られた結果をまとめると、

1) ディスマニティと歩行者の立場から見た意識要素と構造要素との関係を明らかにしたことは、道路整備計画の問題点の抽出のためには有効であると思われる。

2) 佐賀停車場線のディスマニティは特定の意識要素が影響しているのではなく、色々な意識要素がからみ合い、全体的なイメージを下げていると思われる。

3) ディスマニティに関して、交通関係の要素（特に駐輪、駐車の問題）は大きな影響を及ぼしている。

今後の課題としては、

1) 今回の調査及びその分析は、対象道路全体で行なったが、道路の地区分けをして地区ごとの比較を行なうべきであった。

2) 今回の数量化I類分析は、ディスマニティと構造要素の関係について行なったが、他の意識要素と属性や構造要素との関係も明らかにする必要があるように思われる。

尚、これらの検討案を考慮したシンボルロードの具体的な計画案については当日発表することにする。

7. 参考文献

- 1) 建設省道路局編 (社)交通工学研究会:昭和60年度 道路交通センサス(全国道路交通情勢調査)
- 2) 佐賀県:佐賀都市圏 都市交通体系のマスタープラン

表-2 数量化I類による

ディスマニティスコア

Y: 魅力がない 定数項: 3.9521 R=0.73

項	目	カテゴリ ウェイト	度数	レンジ
性別	男	0.0877	197	0.1552
	女	-0.0675	287	
年齢	20才以下	-0.1203	74	0.2700
	20~30才	0.1235	117	
	30~40才	0.0471	65	
	40~50才	0.0629	68	
	50~60才	-0.1465	83	
	60才以上	-0.0136	77	
通行回数	週に3~4回	0.0289	141	0.1565
	週に1~2回	0.0063	125	
	月に1~2回	-0.0975	117	
	初めて	0.0590	101	
幅員	狭い	0.1657	261	0.3840
		-0.2183	223	
舗装	汚い	0.1146	310	0.3312
		-0.2166	174	
	車調	0.1481	165	
歩道	汚い	-0.0771	319	0.2252
		0.1421	145	
看板広告	汚い	-0.0696	339	0.2117
	通行のじゃま	0.1043	150	
売場の突出		-0.0519	334	0.1562
	目障り	0.1483	77	
部	目障り	-0.0321	407	0.1804
	通行のじゃま	0.0881	276	
放置自転車		-0.1281	208	0.2162
	目障り	0.2493	126	
車道の駐停車		-0.0925	358	0.3418
	通行のじゃま	0.0459	402	
部		-0.2731	82	0.3190
	目障り	0.2150	121	
沿道建物		-0.0784	363	0.2934
	通行のじゃま	0.0644	334	
道		-0.1595	150	0.2239
	多すぎる	0.1682	228	
沿道緑	不揃い	-0.1636	256	0.3318
		0.1235	102	
道		-0.0354	382	0.1589
	汚い	0.1099	310	
道		-0.2077	174	0.3176
	少ない	-0.0085	387	
道		0.0384	97	0.0469