

小学生によるコミュニティ道路の事後評価

ウエスコ 正会員 ○中沢英則  
広島大学大学院 正会員 杉恵頼寧  
パシフィックC.I. 正会員 柿田慎二

1. はじめに

近年、それまであまり目の向けられなかった地区内交通計画に対する関心が相対的に高まってきた。実際、我が国で発生する交通事故の半数は幹線道路以外の生活道路で起きている。そういった現状を踏まえて地区内の交通静穏化と道路環境の向上を目的として「コミュニティ道路」の整備が全国的に行われている。

しかしながら、計画段階における住民の参加機会も少なく、その整備内容は画一的で地域特性や利用状況を充分考慮した整備であるとは言いがたい。平成8年3月、広島市西区観音に完成したコミュニティ道路は沿道に観音小学校があるため、主要な利用者であるこの小学生に意識調査を行い、そのデータを基に小学生のコミュニティ道路への評価の要因の分析を行う。また大人である周辺住民との評価の比較を行い相違点を探ることにより、小学生の特性を把握し、コミュニティ道路整備のあり方を示すことを本研究の目的とする。

2. 調査の概要及び集計結果

コミュニティ道路への評価を把握するために小学生及び周辺住民に意識調査を行った。小学生では318名、周辺住民については220名から有効回答が得られた。集計結果の一部を図-1、2、3に示す。図-1の結果から、小学生はこのコミュニティ道路の沿道に小学校があり1日

に1度は必ず通行しており、一方、一般住民は調査時点ですべて整備後半年しか経っておらず、必ずしも通行頻度が高くないにも関わらず、小学生の認知度は低く、一般住民のそれは高い。このことはコミュニティ道路という名前自体が小学生にとって難しく認知の妨げになっているという可能性がある。図-2、3の結果は総合的な評価である現在あるコミュニティ道路に賛成か（以下、賛成度とする）、今後自宅周辺へコミュニティ道路を要望するか（以下、要望度）を示している。双方の質問に両者とも概ね肯定的な結果が得られている。しかし、要望度の評価において22.2%の小学生が不要であると回答したことは意外であった。

3. 小学生の評価要因の分析

小学生の総合的な評価の要因分析を数量化2類により3通りで行った。

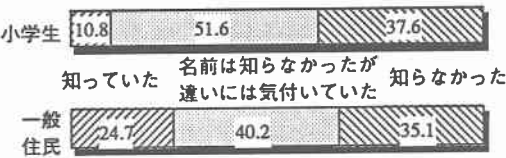
a)個人属性及び利用形態が総合的な評価に与える影響  
表-1、2では個人属性及び利用形態が総合評価に与える影響の分析結果を示している。賛成度、要望度ともに歩行部分、自転車通行頻度、自転車通行部分といったコミュニティ道路の利用形態に関するアイテムの説

表一1 小学生意識調査の概要

|       |                              |
|-------|------------------------------|
| 調査対象者 | 観音小学校4、5、6年生                 |
| 回答者数  | 318名（回収率：96.4%）              |
| 調査内容  | 個人属性、認知度、利用形態、個別効果の評価、総合的な評価 |
| 調査実施  | 平成8年9月上旬                     |

表一2 住民意識調査の概要

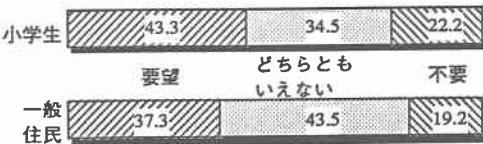
|          |                         |
|----------|-------------------------|
| 調査対象者    | 西区観音地区及び周辺地区住民          |
| 回答者数     | 220名（回収率：86.0%）         |
| 調査方法     | 訪問留置き式                  |
| 調査内容     | 個人属性、認知度、個別効果の評価、総合的な評価 |
| 調査実施（配布） | 平成8年8月30日（金）～9月1日（日）    |
| （回収）     | 平成8年9月6日（金）～9月8日（日）     |



図一1 コミュニティ道路の認知度（%）



図二 コミュニティ道路の賛成度（%）



図三 コミュニティ道路の要望度（%）

表-1 個人属性、利用形態が賛成度に及ぼす影響

| アイテム | カテゴリー   | 頻度 (285) | スコア | 偏相関係数     |
|------|---------|----------|-----|-----------|
| 個人属性 | 学年      | 4年       | 91  | 0.123     |
|      |         | 5年       | 101 |           |
|      |         | 6年       | 93  |           |
|      | 性別      | 男子       | 142 | 0.090     |
|      |         | 女子       | 143 |           |
|      | 登校時間    | ～5分      | 47  | 0.036     |
|      |         | 6～10分    | 125 |           |
|      |         | 11～15分   | 86  |           |
|      |         | 16分～     | 27  |           |
|      | 登校門     | 東門       | 120 | 0.028     |
|      |         | 西門       | 84  |           |
|      |         | 正(南)門    | 81  |           |
| 利用形態 | クラブ加入   | はい       | 106 | 0.116     |
|      |         | いいえ      | 179 |           |
|      | 自転車使用頻度 | ほぼ毎日     | 168 | 0.099     |
|      |         | 3, 4回/週  | 65  |           |
|      |         | 1, 2回/週  | 44  |           |
|      |         | 乗らない     | 8   |           |
|      | 歩行部分    | 車道       | 25  | 0.260     |
|      |         | 歩道       | 119 |           |
|      |         | 両方       | 141 |           |
|      | 自転車通行頻度 | よく通る     | 83  | 0.204     |
|      |         | 少しは通る    | 182 |           |
|      |         | 通らない     | 20  |           |
| 外的基準 | 賛成度     | 賛成       | 170 | 相関比 0.400 |
|      |         | どちらとも    | 100 |           |
|      |         | 反対       | 15  |           |

表-2 個人属性、利用形態が要望度に及ぼす影響

| アイテム | カテゴリー   | 頻度 (286) | スコア | 偏相関係数     |
|------|---------|----------|-----|-----------|
| 個人属性 | 学年      | 4年       | 92  | 0.127     |
|      |         | 5年       | 101 |           |
|      |         | 6年       | 93  |           |
|      | 性別      | 男子       | 143 | 0.202     |
|      |         | 女子       | 143 |           |
|      | 登校時間    | ～5分      | 47  | 0.080     |
|      |         | 6～10分    | 125 |           |
|      |         | 11～15分   | 87  |           |
|      |         | 16分～     | 27  |           |
|      | 登校門     | 東門       | 120 | 0.069     |
|      |         | 西門       | 85  |           |
|      |         | 正(南)門    | 81  |           |
| 利用形態 | クラブ加入   | はい       | 107 | 0.003     |
|      |         | いいえ      | 179 |           |
|      | 自転車使用頻度 | ほぼ毎日     | 168 | 0.096     |
|      |         | 3, 4回/週  | 65  |           |
|      |         | 1, 2回/週  | 45  |           |
|      |         | 乗らない     | 8   |           |
|      | 歩行部分    | 車道       | 25  | 0.124     |
|      |         | 歩道       | 120 |           |
|      |         | 両方       | 141 |           |
|      | 自転車通行頻度 | よく通る     | 83  | 0.149     |
|      |         | 少しは通る    | 182 |           |
|      |         | 通らない     | 21  |           |
| 外的基準 | 賛成度     | 賛成       | 121 | 相関比 0.355 |
|      |         | どちらとも    | 109 |           |
|      |         | 欲しくない    | 56  |           |

表-3 個別評価に及ぼす影響の高いデバイス

| 外的基準 | 安全性向上 | 快適性向上 | 美観性向上  |
|------|-------|-------|--------|
| デバイス | 歩道の拡幅 | 歩道の拡幅 | 照明灯    |
|      | 速度抑制  | 速度抑制  | クランク   |
|      | 車道の狭窄 | 照明灯   | 交差点カラー |
| 相関比  | 0.381 | 0.379 | 0.265  |

表-4 個別評価が総合評価に与える影響

| 外的基準   | 賛成度              | 要望度              |
|--------|------------------|------------------|
| 安全性の向上 | 1.057<br>(0.268) | 1.050<br>(0.165) |
| 快適性の向上 | 1.081<br>(0.317) | 1.200<br>(0.249) |
| 美観性の向上 | 2.942<br>(0.478) | 1.933<br>(0.207) |
| 相関比    | 0.691            | 0.457            |

レンジ (偏相関係数)

ずつを表-3に示す。快適という言葉や概念が小学生には難しかったためか安全性と快適性を同義的に捉えている。また安全性向上の要因で、車の速度抑制の方がその誘因である車道部のクランクより影響力ははるかに高い。このことは個別評価の向上には直接効果の認識しやすいデバイスの影響が大きい。

#### c) 個別評価が総合評価に与える影響

表-4では個別評価が総合評価に与える影響を示している。賛成度、要望度といった総合評価である外的基準に、それぞれの個別評価である説明変数はいずれも正の相関を持っており、美観性の向上が賛成度、要望度の評価に最も影響を与えている。

#### 4. 結論

以上の結果から小学生はコミュニティ道路を通行しているにも関わらず、認知度は低い。これはコミュニティ道路という名前自体が難しいという側面があり、交通安全教育等の対策により理解を促す必要がある。小学生の安全性、快適性、美観性の向上には歩道の拡幅、速度抑制、照明灯などのデバイスの改善が効果的であり重要な整備項目である。コミュニティ道路を小学生が正しく理解し、身近な存在であると捉え、また小学生の特性が大人とは異なることを十分考慮に入れた整備をおこなう必要がある。

明力が強い。また自転車での通行頻度の高い5年生、男子、車道部分を歩行するといった活発な小学生達にとってはデバイスのそれぞれが障害物として受けとめられている可能性があるため、総合的な評価が低い。

#### b) デバイスの認知が個別効果の評価に与える影響

観音コミュニティ道路が有するデバイス(車道部のクランク、歩道の拡幅、車道の狭窄、歩道のカラーブロック舗装、交差点のカラーブロック舗装、照明灯、植栽、車の速度抑制)が安全性、快適性、美観性の向上といった個別効果の評価に及ぼす影響の高いもの3つ