

商店街の歩車共存道路に関する研究

アーキスコープ 正会員 ○下村英之
広島大学大学院国際協力研究科 正会員 杉恵頼寧
広島大学大学院国際協力研究科 正会員 大東延幸
広島大学大学院国際協力研究科 学生会員 田辺博樹

1. はじめに

従来、歩車共存道路は自動車交通の需要処理がさほど問題とはならない住宅地区に対応した手段として整備されてきた。しかし、最近では近隣商店街や商業地区においてもその実施事例が広く見られる。

このような商業系街路は、一般に交通や駐車が集中し、しかも横断等の錯綜状況が著しいなどから交通環境上、深刻な問題を抱えている。一方で、沿道商業主には、交通環境改善による商業的成功への期待を持っているが、自動車アクセスの否定には根強い不信感がある。平成9年3月、広島市西区横川の横川本通り商店街に歩車共存道路が完成した。沿道にある商店街の店主と住民に意識調査を行ない、そのデータを基に店主と住民の特性を比較・検討する。また、両者の評価の要因を分析する。これらのことから人が集うという地域特性を踏まえた、商店街の歩車共存道路整備のあり方を示すことを本研究の目的とする。

2. 調査の概要および集計結果

歩車共存道路への評価を把握するために住民と店主に意識調査を行なった。住民では320名、店主については43名から有効回答が得られた。集計の一部を図-1、2、3、4に示す。図-1の結果から、店主は今回の整備を行なった側であるため認知度は高い。一方、住民は整備後まだ間もないためか、認知はされ

ていても名前まではまだ浸透していないことがわかる。今後、看板などを設置するなどして、広くアピールする必要があるだろう。図-2、3の結果は総合的な評価である、現在の歩車共存道路に賛成か（以下、賛成度）、今後自宅周辺へ歩車共存道路を要望するか（以下、要望度）を示している。双方とも賛成度は高い支持を得た。しかし、住民の要望度はそれほど高くないという結果を得た。これは、今回の整備に何らかの問題点があることを示唆しているように思える。図-4では今回の整備でどこが向上したかを示している。美観性の評価が高く、安全性の評価が低かった。

3. 住民および店主の評価要因の分析

住民と店主の総合的な評価の要因分析を数量化Ⅱ類により3通りで行なった。

a) 個人属性と利用形態が総合的な評価に与える影響
表-3、4では個人属性と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、要望度ともに通行頻度、利用形態といった歩車共存道路との関わり方に関するアイテムの説明力が強い。また、交通弱者

表-1 住民意識調査の概要

調査対象者	西区横川地区及び周辺地区住民
回答者数	320名（回収率：81.7%）
調査方法	訪問留置式
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9年10月27日（月）～10月30日（木）
（回収）	平成9年11月4日（金）～11月6日（木）

表-2 店主意識調査の概要

調査対象者	横川本通り商店街の店主
回答者数	43名（回収率：89.6%）
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10月下旬

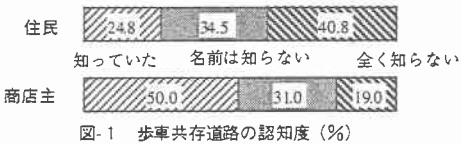


図-1 歩車共存道路の認知度 (%)

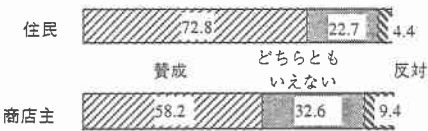


図-2 歩車共存道路の賛成度 (%)

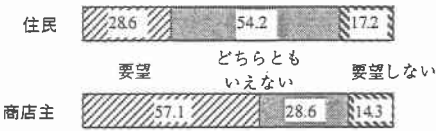


図-3 歩車共存道路の要望度 (%)



図-4 整備向上点 (%)

表-3 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	サンプル	偏相関係数	スコア		
個人属性	属性	住民	0.066	反対	賛成	
		商店主				
	距離	5 0 m以内	143	0.166		
		1 0 0 m以内	90			
		1 5 0 m以上	120			
	性別	男性	175	0.021		
		女性	178			
	年齢	2 9 歳代以下	85	0.153		
		3 0 歳代	46			
		4 0 歳代	90			
		5 0 歳代	63			
		6 0 歳代以上	69			
	居住年数	5 年以内	123	0.172		
9 年以内		28				
1 0 年代		55				
2 0 年代		20				
3 0 年代		22				
4 0 年代以上		49				
	無回答	56				
交通弱者	いる	151	0.025			
	いない	202				
運転免許	ある	261	0.017			
	ない	92				
職業	小売業	74	0.164			
	会社員・公務員	120				
	主婦	40				
	学生・生徒	13				
	無職	15				
	その他	91				
勤務先	自宅	83	0.114			
	町内・区内	122				
	市内・県内・県外	118				
	無回答	30				
歩行者	ほとんどと通行しない	37	0.100			
	時々通行する	157				
	よく通行する	117				
	無回答	42				
自転車	ほとんどと通行しない	85	0.159			
	時々通行する	96				
	よく通行する	52				
	無回答	120				
自動車	ほとんどと通行しない	115	0.169			
	時々通行する	71				
	よく通行する	30				
	無回答	137				
相関比 (η)		0.401	サンプル数	353		

表-4 個人属性、利用形態が要望度に及ぼす影響

アイテム	偏相関係数
自転車通行頻度	0.237
居住年数	0.227
勤務先	0.200
職業	0.178
歩行者通行頻度	0.162
相関比	0.442

がいる人は肯定的、免許のある人は否定的な傾向があることもわかった。

b) 整備向上点が総合評価に与える影響

表-5 では整備向上点が総合評価に与える影響を示している。説明変数である整備向上点は賛成度、要望

表-5 整備向上点が総合評価に及ぼす影響

外的基準	賛成度	要望度
安全性の向上	0.135	0.101
美観性の向上	0.125	0.138
快適性の向上	0.150	0.136
相関比	0.158	0.145

(値は偏相関係数)

表-6 整備向上点に及ぼす影響の高いデバイス

外的基準	安全性向上	美観性向上	快適性向上
デバイス	速度抑制	照明灯	照明灯
	車とのすれ違い	植栽	歩道の拡幅
	歩道の拡幅	カラー舗装	交通量抑制
相関比	0.443	0.521	0.446

度といった総合評価である外的基準に正の相関を持っている。賛成度には快適性が、要望度には美観性が強く影響していることがわかった。

c) デバイスの評価が整備向上点に与える影響

歩車共存道路に整備されているデバイス（車道のクラック、歩道の拡幅、カラーブロック舗装、照明灯、植栽、車の速度抑制）が整備向上点に及ぼす影響の高いもの3つずつを表-6に示す。安全性には車との関わり方が大きく影響しており、美観性には視覚的な整備が、快適性には歩行者空間の向上についての影響が強いことがわかった。

4. 結論

以上の結果から住民も商店主も賛成度は高いが要望度は低い。歩車共存道路と関りがあるほど総合評価が高くなることから、歩車共存道路がどういった目的で、何のために整備されるのか正しく理解してもらう必要がある。

商店街で歩車共存道路を導入する場合、活性化という商業的側面もあるため美観整備に力を入れがちである。また、商業地という地域特性から、交通量は多く安全性についての効果が得られにくい。そのため、速度抑制を促すデバイス等を導入する必要があるだろう。今後、商業地に歩車共存道路を導入する場合、住民と商店主という立場の違う利用者がいることを考慮して整備する必要がある。