

004 企画部  
ISSN 0386-5878  
土研資料第1610号

# 土木研究所資料

沿道環境に関する住民意識調査事例

昭和55年8月

建設省土木研究所

道路部交通環境研究室

## ま え が き

道路は人の移動と物資の輸送を分担し、それらを円滑ならしめる役割を持つだけでなく、沿道の土地利用に変化をもたらし、人々の生活様式をも変化させる影響力を持っている。その影響の仕方は多様であり、地域開発の促進、日常生活における利便性の増大などの交通路としての機能の他に、都市においては防災、ガス・電気などの都市施設のための空間を提供するなどのプラス面を持つ反面で、交通公害、地域分断などのマイナスの結果を伴うこともある。このような道路の多様な在り方に対して住民がどのように受けとめているかを調査分析することにより、今後の交通計画や道路計画に反映させてゆくことは必要なことであると考えられる。しかし、住民の多様な考え方を適格に把握できるような手法として確立されたものは未だない。本調査では住民意識把握の一手法として、道路に関する意見の重要度を住民に直接アンケートし、住民意識を因子分析により解析し、それらの結果から都市と道路の望ましい在り方および沿道環境整備について考察を加えてみることを試みたものである。

昭和55年8月

交通環境研究室 足立 義雄  
川島 茂樹

# 目 次

|                                       |    |
|---------------------------------------|----|
| 第1章 調査の概要 .....                       | 1  |
| 1. 調査の目的 .....                        | 1  |
| 2. 調査方法 .....                         | 2  |
| 3. 調査地域および調査対象者の特性 .....              | 3  |
| 第2章 道路の利用状況と評価 .....                  | 10 |
| 1. 道路の利用状況 .....                      | 10 |
| 2. 道路の利便性、快適性および交通公害の評価 .....         | 12 |
| 3. 道路の評価 .....                        | 13 |
| 第3章 道路に関する要因の重要度評定 .....              | 18 |
| 1. 都市交通計画、道路計画に関する要因の重要度評定 .....      | 18 |
| 2. 道路ネットワークに関する要因の重要度評定 .....         | 22 |
| 3. 道路の安全性、快適性に関する要因の重要度評定 .....       | 25 |
| 4. 道路からの公害に関する要因の重要度の評定 .....         | 31 |
| 5. 日常生活における道路公害の評価と道路関連事項の重要度評定 ..... | 37 |
| 第4章 道路に関する要因の因子分析 .....               | 42 |
| 1. 因子分析の概要 .....                      | 42 |
| 2. 因子分析の手順 .....                      | 46 |
| 3. 因子の解釈 .....                        | 49 |
| 4. 因子ごとの総合重要度評価 .....                 | 58 |
| 第5章 都市と道路のイメージング .....                | 62 |
| 1. 都市道路網計画 .....                      | 62 |
| 2. 道路網計画と土地利用 .....                   | 64 |
| 3. 道路と空間の位置付け .....                   | 65 |
| 4. 道路計画と交通管制 .....                    | 65 |
| 5. 道路の横断構成 .....                      | 67 |
| 6. 沿道環境整備 .....                       | 69 |
| 7. 道路計画の基本的態度 .....                   | 72 |
| 第6章 調査のまとめと今後の課題 .....                | 73 |

## 第1章 調査の概要

### 1 調査の目的

都市における道路には次のような役割が考えられる。人の移動、物資の輸送などの交通路としての機能が挙げられる。また、緊急時の避難路、火災時の延焼防止などの防災空間、電気・ガス・水道などの都市供給施設の収納空間および都市の景観の構成要素などの空間としての機能が考えられる。道路の果たす社会的役割のひとつとして、産業を誘致したり、流通活動を活発にするなど地域社会の発展にも寄与する。その反面で、自動車交通によって発生する騒音、振動、大気汚染などの交通公害により沿道地域の生活環境が阻害されたり、道路構造によっては通風障害、地域分断などの影響を及ぼしたりする。

道路計画を決定する上において、計画をある一定の基準にもとづいて評価し、最適なものを決定する過程をとるがその時の評価基準としては表1-1のようなものが考えられる。しかし、これらの基準はすべて同じ程度に考慮されるものではなく、各々評価する人の立場により、重点をおく基準が異なってくる。すなわち、道路の建設・管理をする側や道路を直接利用する側においては、経済的基準や技術的基準についても検討するし、沿道地域住民やその地域に居住している方々においては、主として社会的基準や環境的基準に重点をおいて判断するのであろう。もちろん、お互いに他の評価要素について全く無関心であるというわけではない。また、直接道路を利用する側でも同じ個人が自動車を利用する場合と徒歩の場合で観点が異なってくるものである。

従来の道路計画では、計画の主体となる道路建設者あるいは直接利用者の評価基準に基づいて道路本来の交通路としての機能に着目して決定されることが多かったといえる。また、道路交通が周囲に与える影響もそれほど大きくなかったために、沿道住民・地域社会も自分たちの評価基準に基づいて積極的に道路側に働きかけることもなかったといえる。しかし、モータリゼーションの進展により、交通公害の問題が顕在化し、道路を計画する側においても、経済的、技術的評価に加えて、環境的、社会的評価にも重点をおくように変化してきている。幹線道路周辺における生活環境を保全することを目的として、道路の両側に一定幅の用地（環境施設帯）を確保したり、背後地に対して遮音効果のある建築物（緩衝建築物）の建設を促進したり、沿道住宅の防音工事の助成などが行われている。また、都市においては道路整備と併せて土地利用の適正化をはかるなどの総合的かつ多面的に対応することも考えられている。

このように道路の役割は多様であり、道路を評価する基準も多次元的な構成をなしている。この調査では住民にとって望ましい道路とはどのような形態を考えているのか、住民意識を把握する手法の研究として道路計画、環境対策施設などに対する重要度を評定させるアンケート調査を実施し、その結果を分析することにより道路に対する住民の意識構造を検討して、道路の望ましい在り方や沿道環境整備の方向付けを住民意識調査の中からとらえられないか、試験的に行ったも

のである。

表 1 - 1 道路の評価基準

| 評 価 基 準 | 経 済 的 基 準                                                                                                      | 技 術 的 基 準                                                                                                                              | 社 会 的 基 準                                                                                                             | 環 境 的 基 準                                                                                                              |
|---------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 項 目     | <ul style="list-style-type: none"> <li>•投資効率(費用:便益)</li> <li>•国民経済的寄与</li> <li>•予算制約</li> <li>•走行便益</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>•交通技術的特性<br/>(安全性、快適性、利便性)</li> <li>•構造技術的特性<br/>(耐久性、構造的<br/>安全性、経済性)</li> <li>•工 期</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>•地域開発</li> <li>•土地利用</li> <li>•地域社会(コミュニ<br/>ティ)</li> <li>•社会的インパクト</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>•生活環境(騒音、振<br/>動、大気汚染等)</li> <li>•景 観</li> <li>•自然保護</li> <li>•文化財保護</li> </ul> |

## 2 調査の方法

### 1) アンケート調査の方法

東京都内から住宅地域、住商混合地域、住工混合地域に該当する個所を各 10 地区ずつ選定し、その地区に居住している世帯の主人および主婦を対象者として、調査員が各家庭を訪問して調査票を留置き、後日回収する方法により調査を行った。

調査対象者は対象地域の住宅地図をもとにして、各町目より系統的に 10 世帯を抽出し、この世帯の主人および主婦とした。(合計 600 人)

なお、住商混合地域、住工混合地域では、商店、工場がそれぞれ約半数ずつ含まれるようにした。

対象世帯の主婦は各地域とも 100 人の回収を得たが、主人は調査時期に不在、多忙等により回収数がこれより少くなっている。地域別の有効回収数は表 1 - 2 のようになっている。

表 1 - 2 アンケート調査の有効回収数

|     | 住 宅 地 域 | 住商混合地域 | 住工混合地域 | 合 計 |
|-----|---------|--------|--------|-----|
| 合 計 | 177     | 175    | 177    | 529 |
| 男   | 77      | 75     | 77     | 229 |
| 女   | 100     | 100    | 100    | 300 |

調査実施時期は昭和 55 年 2 月 19 日より 2 月 29 日までの 10 日間であった。

### 2) アンケート調査の内容

アンケート調査の内容は以下に示す項目である。

#### ① 対象者の属性

年齢、職業、自動車の保有など 11 項目

#### ② 道路の利用状況

## 利用頻度、利用目的など6項目

### ③ 道路に対する評価

- 騒音、振動などの被害意識など11項目
- 道路の総合評価、個別評価などの5項目

### ④ 道路に関する意見の重要度の評定

- 都市交通計画、道路計画に関する要因の重要度評定（12項目）
- 道路のネットワークに関する要因の重要度評定（13項目）
- 幹線道路の安全性、快適性に関する要因の重要度評定（10項目）
- 生活道路の安全性、快適性に関する要因の重要度評定（8項目）
- 道路からの公害に関する要因の重要度評定（18項目）

調査項目の詳しい内容は巻末の調査票を参照するとよい。

## 3 調査地域および調査対象者の特性

対象とした調査地域（住宅地域、住商混合地域、住工混合地域）とその地域に居住している対象者の特性を示すと以下のようなものである。

### 1) 年 令

表 1 - 3 対象者の年令構成

|                |     | 対 象 者 数         | 20 才 代 | 30 才 代 | 40 才 代 | 50 才 以 上 |
|----------------|-----|-----------------|--------|--------|--------|----------|
| 住宅<br>地域       | 合 計 | 100.0%<br>(177) | 2.3    | 26.0   | 29.4   | 41.8     |
|                | 男   | 100.0%<br>( 77) | —      | 22.1   | 26.0   | 51.9     |
|                | 女   | 100.0%<br>(100) | 4.0    | 30.0   | 32.0   | 34.0     |
| 住商<br>混合<br>地域 | 合 計 | 100.0%<br>(175) | 6.9    | 26.3   | 37.7   | 29.1     |
|                | 男   | 100.0%<br>( 75) | 6.7    | 21.3   | 38.7   | 33.3     |
|                | 女   | 100.0%<br>(100) | 7.0    | 30.0   | 37.0   | 26.0     |
| 住工<br>混合<br>地域 | 合 計 | 100.0%<br>(177) | 7.3    | 28.2   | 26.0   | 38.4     |
|                | 男   | 100.0%<br>( 77) | 1.3    | 23.4   | 28.6   | 46.8     |
|                | 女   | 100.0%<br>(100) | 12.0   | 32.0   | 24.0   | 32.0     |

住宅地域：他の地域にくらべて年令が高く、主人は50才以上が半数を占める。女性は30才、40才、50才以上に均等に分布する。

住商混合地域：男性は40才代が中心で、50才以上は他の地域にくらべて低い。女性も40才代が中心。

住工混合地域：住宅地域に次いで年令が高く、50才以上が半数弱を占める。女性は30才、50才以上の2つの年令層が多い。

性別にみると、当然男性の方が年令が高い。

## 2) 職 業

表 1 - 4 対象者の職業構成

|                |    | 対<br>象<br>者<br>数 | 業<br>員<br>20<br>人<br>以<br>上<br>の<br>会<br>社<br>経<br>営<br>者<br>(<br>作<br>業<br>) | 自<br>営<br>業<br>者<br>の<br>数 | 農<br>業 | 公<br>務<br>系<br>の<br>会<br>社<br>員<br>公<br>務<br>員 | 公<br>務<br>系<br>の<br>会<br>社<br>員<br>公<br>務<br>員 | 自<br>由<br>業 | そ<br>の<br>他<br>の<br>職<br>業 | 主<br>婦 | 無<br>職 |
|----------------|----|------------------|-------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|--------|------------------------------------------------|------------------------------------------------|-------------|----------------------------|--------|--------|
| 住宅<br>地域       | 合計 | 100.0%<br>(177)  | 2.8                                                                           | —                          | —      | 21.5                                           | 6.2                                            | 4.5         | 10.7                       | 50.8   | 3.4    |
|                | 男  | 100.0%<br>(77)   | 6.5                                                                           | —                          | —      | 45.5                                           | 11.7                                           | 9.1         | 19.5                       | —      | 7.8    |
|                | 女  | 100.0%<br>(100)  | —                                                                             | —                          | —      | 3.0                                            | 2.0                                            | 1.0         | 4.0                        | 90.0   | —      |
| 住商<br>混合<br>地域 | 合計 | 100.0%<br>(175)  | 1.7                                                                           | 23.4                       | —      | 10.9                                           | 29.7                                           | 0.6         | 2.9                        | 29.1   | 1.7    |
|                | 男  | 100.0%<br>(75)   | 4.0                                                                           | 54.7                       | —      | 16.0                                           | 16.0                                           | 1.3         | 4.0                        | —      | 4.0    |
|                | 女  | 100.0%<br>(100)  | —                                                                             | —                          | —      | 7.0                                            | 40.0                                           | —           | 2.0                        | 51.0   | —      |
| 住工<br>混合<br>地域 | 合計 | 100.0%<br>(177)  | 0.6                                                                           | 24.3                       | —      | 7.3                                            | 25.4                                           | 0.6         | 7.3                        | 32.2   | 2.3    |
|                | 男  | 100.0%<br>(77)   | 1.3                                                                           | 55.8                       | —      | 13.0                                           | 16.9                                           | 1.3         | 6.5                        | —      | 5.2    |
|                | 女  | 100.0%<br>(100)  | —                                                                             | —                          | —      | 3.0                                            | 32.0                                           | —           | 8.0                        | 57.0   | —      |

住宅地域：男性は事務系の会社員公務員が主であり、労務系の会社員、公務員、会社経営者を加えると6割をこえる。女性はほとんどが主婦である。

住商混合地域：男性は5割強が商(工)サービス業自営で、残りは事務系労務系の会社員公務員が多い。女性は主婦が半数であるが、4割程度の人が労務系の会社員公務員として働いている。

住工混合地域：男性の5割強は商(工)サービス業自営で、残りは事務系労務系の会社員公務員が多い。女性は主婦が6割弱であるが、3割程度の人が労務系の会社員公務員として働いている。

### 3) 通勤の有無

表 1 - 5 対象者の通勤の有無

|                |     | 対 象 者 数          | 通勤している | 自宅で仕事<br>(客業) | 自宅で仕事<br>(内職) | そ の 他 |
|----------------|-----|------------------|--------|---------------|---------------|-------|
| 住宅<br>地域       | 合 計 | 100.0%<br>( 81 ) | 92.6   | 2.5           | 2.5           | 2.5   |
|                | 男   | 100.0%<br>( 71 ) | 95.8   | 1.4           | 1.4           | 1.4   |
|                | 女   | 100.0%<br>( 10 ) | 70.0   | 10.0          | 10.0          | 10.0  |
| 住商<br>混合<br>地域 | 合 計 | 100.0%<br>(121)  | 33.1   | 66.1          | 0.8           | —     |
|                | 男   | 100.0%<br>( 72 ) | 43.1   | 56.9          | —             | —     |
|                | 女   | 100.0%<br>( 49 ) | 18.4   | 79.6          | 2.0           | —     |
| 住工<br>混合<br>地域 | 合 計 | 100.0%<br>(116)  | 32.8   | 61.2          | 4.3           | 1.7   |
|                | 男   | 100.0%<br>( 73 ) | 38.4   | 58.9          | —             | 2.7   |
|                | 女   | 100.0%<br>( 43 ) | 23.3   | 65.1          | 11.6          | —     |

職業を持っている人について、通勤の有無をたずねた。

住 宅 地 域：男性は 9 割以上、女性でも 7 割は通勤している。

住商混合地域：男性は 5 割強が自宅で仕事、残りは通勤している。

女性は 8 割の人が自宅で仕事をしており、商店でない人は内職をしているものと思われる。

住工混合地域：男性は 6 割近くが自宅で仕事、残りは通勤している。

女性は 6 割以上が自宅で仕事している。

### 4) 通勤のための交通手段（通勤している人のみについて） （男性）

住 宅 地 域：私鉄地下鉄および国鉄の利用者が多い。  
自家用車の利用者は 20%程度である。

住商混合地域：私鉄地下鉄および国鉄の利用者が多い。

自家用車の利用者は少ない。自転車利用者はかなりいる。

住工混合地域：私鉄地下鉄および国鉄の利用者が他の地域よりへってきて、かわりにバス、  
自転車がふえている。勤務地が近いためであろう。

### （女 性）

通勤者が少ないので分析できない。

表 1 - 6 通勤のための交通手段

|                |     | 対象者数             | 自 転 車 | 自家用車 | バ ス  | 私 鉄<br>地 下 鉄 | 国 鉄  | その他の<br>交通機関 | 徒歩のみ |
|----------------|-----|------------------|-------|------|------|--------------|------|--------------|------|
| 住宅<br>地域       | 合 計 | 100.0%<br>( 75 ) | 5.3   | 18.7 | 16.0 | 58.7         | 44.0 | 4.0          | —    |
|                | 男   | 100.0%<br>( 68 ) | 4.4   | 20.6 | 16.2 | 57.4         | 47.1 | 2.9          | —    |
|                | 女   | 100.0%<br>( 7 )  | 14.3  | —    | 14.3 | 71.4         | 14.3 | 14.3         | —    |
| 住商<br>混合<br>地域 | 合 計 | 100.0%<br>( 40 ) | 10.0  | 5.0  | 25.0 | 50.0         | 40.0 | —            | 7.5  |
|                | 男   | 100.0%<br>( 31 ) | 12.9  | 6.5  | 19.4 | 51.6         | 45.2 | —            | 6.5  |
|                | 女   | 100.0%<br>( 9 )  | —     | —    | 44.4 | 44.4         | 22.2 | —            | 11.1 |
| 住工<br>混合<br>地域 | 合 計 | 100.0%<br>( 38 ) | 15.8  | 10.5 | 31.6 | 34.2         | 31.6 | 2.6          | 10.5 |
|                | 男   | 100.0%<br>( 28 ) | 17.9  | 14.3 | 28.6 | 32.1         | 28.6 | —            | 3.6  |
|                | 女   | 100.0%<br>( 10 ) | 10.0  | —    | 40.0 | 40.0         | 40.0 | 10.0         | 30.0 |

## 5) 車の保有状況

表 1 - 7 車の保有状況

|             |                   | 乗 用 車 |      | トラック ( ライトバン ) |      |
|-------------|-------------------|-------|------|----------------|------|
|             | 対 象 数             | あ る   | な い  | あ る            | な い  |
| 住 宅 地 域     | 100.0%<br>( 100 ) | 58.0  | 42.0 | 7.0            | 93.0 |
| 住 商 混 合 地 域 | 100.0%<br>( 100 ) | 43.0  | 57.0 | 27.0           | 73.0 |
| 住 工 混 合 地 域 | 100.0%<br>( 100 ) | 56.0  | 44.0 | 44.0           | 56.0 |

住 宅 地 域：乗用車の保有は他の地域よりも高い。

トラック ( ライトバン ) の保有は少ない。

住商混合地域：乗用車の保有は他の地域よりも少ないが、トラック ( ライトバン ) はかなり保有されている。

商店だけでみると、トラック ( ライトバン ) の保有はもっと高くなる。

住工混合地域：乗用車の保有率は住宅地域と同じであり、トラック ( ライトバン ) の保有は他の地域よりずっと高い。

工場だけでみると、乗用車、トラックとも保有率が他の地域にくらべていちばん多くなる。

表 1 - 8 車の保有状況（商店、工場別）

|                |                | 乗 用 車 |      | トラック（ライトバン） |      |
|----------------|----------------|-------|------|-------------|------|
|                |                | あ る   | な い  | あ る         | な い  |
| 住商混合地域の<br>商 店 | 100.0%<br>(47) | 57.4  | 42.6 | 51.1        | 48.9 |
| 住工混合地域の<br>工 場 | 100.0%<br>(54) | 63.0  | 37.0 | 74.1        | 25.9 |

## 6) 運転免許の保有・運転頻度

表 1 - 9 運転免許の保有・運転頻度

|                |    | 対象者数            | 運転免許<br>あ り | ほとんど<br>毎日運転 | 週に1度<br>以上運転 | 月に1度<br>以上運転 | ほとんど運<br>転しない | 運転免許<br>な し |
|----------------|----|-----------------|-------------|--------------|--------------|--------------|---------------|-------------|
| 住宅<br>地域       | 合計 | 100.0%<br>(177) | 41.8        | 25.7         | 29.7         | 8.1          | 36.5          | 58.2        |
|                | 男  | 100.0%<br>(77)  | 58.4        | 37.8         | 31.1         | 6.7          | 24.4          | 41.6        |
|                | 女  | 100.0%<br>(100) | 29.0        | 6.9          | 27.6         | 10.3         | 55.2          | 71.0        |
| 住商<br>混合<br>地域 | 合計 | 100.0%<br>(175) | 44.0        | 42.9         | 23.4         | 2.6          | 31.2          | 56.0        |
|                | 男  | 100.0%<br>(75)  | 73.3        | 49.1         | 27.3         | 3.6          | 20.0          | 26.7        |
|                | 女  | 100.0%<br>(100) | 22.0        | 27.3         | 13.6         | —            | 59.1          | 78.0        |
| 住工<br>混合<br>地域 | 合計 | 100.0%<br>(177) | 41.8        | 52.7         | 20.3         | 4.1          | 23.0          | 58.2        |
|                | 男  | 100.0%<br>(77)  | 70.1        | 68.5         | 22.2         | 1.9          | 7.4           | 29.9        |
|                | 女  | 100.0%<br>(100) | 20.0        | 10.0         | 15.0         | 10.0         | 65.0          | 80.0        |

住 宅 地 域：運転免許の保有者は男性58%女性29%で他の地域にくらべて男性の保有率は低く、女性の保有率が高い。

男性では免許保有者の約70%が週1度以上運転、女性はほとんど運転しない人が多い。

住商混合地域：男性の免許保有率は73%であるが商店では81%、運転頻度も週1度以上の人が76%を占める。

女性の保有は22%程度でほとんどのらない人が多いが、商店では75%の人が週1回以上のっている。

住工混合地域：男性の免許保有者は70%であるが90%程度の方は週1回以上のっている、運転頻度は他の地域よりも高い。

女性の免許保有率は20%で、ほとんど運転しない人が多い。

# 7) 住居形態

表 1 - 1 0 住居形態

|         | 対 象 数           | 持 家  | 民間借家<br>借 間 | 公営賃貸<br>住 宅 | 社宅官舎 | そ の 他 |
|---------|-----------------|------|-------------|-------------|------|-------|
| 住 宅 地 域 | 100.0%<br>(100) | 93.0 | 2.0         | 1.0         | 2.0  | 2.0   |
| 住商混合地域  | 100.0%<br>(100) | 84.0 | 11.0        | —           | 2.0  | 3.0   |
| 住工混合地域  | 100.0%<br>(100) | 80.0 | 13.0        | 4.0         | 2.0  | 1.0   |

各地域とも東京23区内の地域であり、新興の住宅地でないため持家率が非常に高い。

住宅地域では持家率が9割以上、住商混合地域、住工混合地域でも持家率は8割をこえる。

住宅地域以外では、民間借家、借間が1割強みられる。

# 8) 居住年数

表 1 - 1 1 居住年数

|                   |     | 対 象 者 数         | 10年以内 | 11~20年 | 21~30年 | 31年以上 |
|-------------------|-----|-----------------|-------|--------|--------|-------|
| 住 宅<br>地 域        | 合 計 | 100.0%<br>(177) | 29.9  | 20.9   | 24.9   | 24.3  |
|                   | 男   | 100.0%<br>( 77) | 22.1  | 19.5   | 20.8   | 37.7  |
|                   | 女   | 100.0%<br>(100) | 36.0  | 22.0   | 28.0   | 14.0  |
| 住 商<br>混 合<br>地 域 | 合 計 | 100.0%<br>(175) | 25.1  | 28.0   | 24.0   | 22.9  |
|                   | 男   | 100.0%<br>( 75) | 21.3  | 20.0   | 28.0   | 30.7  |
|                   | 女   | 100.0%<br>(100) | 28.0  | 34.0   | 21.0   | 17.0  |
| 住 工<br>混 合<br>地 域 | 合 計 | 100.0%<br>(177) | 29.4  | 19.2   | 26.6   | 24.9  |
|                   | 男   | 100.0%<br>( 77) | 26.0  | 13.0   | 28.6   | 32.5  |
|                   | 女   | 100.0%<br>(100) | 32.0  | 24.0   | 25.0   | 19.0  |

各地域とも居住年数は平均すると20年程度になるが、全般に男性の居住年数は長く、これにくらべると女性の居住年数は短い。女性の場合婚姻後の居住年数になっているためである。

# 9) 学 歴

表 1 - 1 2 対象者の学歴

|                |     | 対 象 者 数         | 中 学<br>(旧制高小) | 高 校<br>(旧制中学) | 大 学<br>(旧制高校<br>以上) |
|----------------|-----|-----------------|---------------|---------------|---------------------|
| 住宅<br>地域       | 合 計 | 100.0%<br>(177) | 7.9           | 41.8          | 50.3                |
|                | 男   | 100.0%<br>( 77) | 7.8           | 16.9          | 75.3                |
|                | 女   | 100.0%<br>(100) | 8.0           | 61.0          | 31.0                |
| 住商<br>混合<br>地域 | 合 計 | 100.0%<br>(175) | 22.3          | 44.0          | 33.7                |
|                | 男   | 100.0%<br>( 75) | 21.3          | 34.7          | 44.0                |
|                | 女   | 100.0%<br>(100) | 23.0          | 51.0          | 26.0                |
| 住工<br>混合<br>地域 | 合 計 | 100.0%<br>(177) | 31.1          | 58.8          | 10.2                |
|                | 男   | 100.0%<br>( 77) | 28.6          | 54.5          | 16.9                |
|                | 女   | 100.0%<br>(100) | 33.0          | 62.0          | 5.0                 |

住 宅 地 域：男性は大学卒以上の人が75%を占めていていちばん多い。女性は高卒が61%でいちばん多いが、大学卒以上の人31%いる。

住商混合地域：男性は高卒44%、次いで大学卒以上34%の順。

女性に高卒が51%で約半数で、残りは大学卒以上と中卒。

住工混合地域：男性は高卒59%がいちばん多く、次いで中卒31%大学卒以上は10%しかいない。

女性は高卒62%がいちばん多く、次いで中卒33%、大学卒以上は5%で非常に少ない。

## 第2章 道路の利用状況と評価

まず始めに、対象者が日常の道路を利用する状況とそれに基づく道路評価についての質問への回答をまとめてみた。ここで取上げた道路とは対象者の世帯が直接に面している当該道路のことである。したがって、幅員6 mから20 m以上に及ぶ道路が含まれている。

### 1 道路の利用状況

#### (1) 徒歩または自転車での通行

対象とした道路を徒歩または自転車で通行した回数は表2-1のようになっている。

表2-1 道路の利用頻度（徒歩または自転車利用）

|        |    | 対象者数            | ほとんど毎日 | 週に1度以上 | 月に1度以上 | ほとんど利用しない |
|--------|----|-----------------|--------|--------|--------|-----------|
| 住宅地域   | 合計 | 100.0%<br>(177) | 76.8   | 11.3   | 4.5    | 7.3       |
|        | 男  | 100.0%<br>(77)  | 66.2   | 14.3   | 9.1    | 10.4      |
|        | 女  | 100.0%<br>(100) | 85.0   | 9.0    | 1.0    | 5.0       |
| 住商混合地域 | 合計 | 100.0%<br>(175) | 92.6   | 5.7    | 0.6    | 1.1       |
|        | 男  | 100.0%<br>(75)  | 88.0   | 10.7   | —      | 1.3       |
|        | 女  | 100.0%<br>(100) | 96.0   | 2.0    | 1.0    | 1.0       |
| 住工混合地域 | 合計 | 100.0%<br>(177) | 87.6   | 7.9    | 2.8    | 1.7       |
|        | 男  | 100.0%<br>(77)  | 89.6   | 3.9    | 5.2    | 1.3       |
|        | 女  | 100.0%<br>(100) | 86.0   | 11.0   | 1.0    | 2.0       |

対象道路はほとんど毎日利用する人が多いが、住商混合地域、住工混合地域では、住宅地域よりも利用する頻度が多い。

また、住宅地域、住商混合地域では女性の方がよく利用している。

次に対象道路を徒歩または自転車で利用する目的をみると表2-2のようになっている。

住宅地域の男性は通勤が主であり、住商混合地域、住工混合地域の男性は通勤に利用する人と業務仕事に利用する人にわかれる。

女性は買物に利用することが多いが、住商混合地域では業務仕事で利用する人もかなりいる。

表 2 - 2 道路の利用目的（徒歩または自転車利用）

|                |    | 対象者数             | 通 勤  | 通園通学 | 買 物  | レジャー<br>娯 楽 | 業務仕事 |
|----------------|----|------------------|------|------|------|-------------|------|
| 住宅<br>地域       | 合計 | 100.0%<br>(177)  | 28.8 | 2.8  | 50.8 | 5.6         | 4.0  |
|                | 男  | 100.0%<br>( 77 ) | 59.7 | —    | 11.7 | 11.7        | 6.5  |
|                | 女  | 100.0%<br>(100)  | 5.0  | 5.0  | 81.0 | 1.0         | 2.0  |
| 住商<br>混合<br>地域 | 合計 | 100.0%<br>(175)  | 20.6 | 1.7  | 41.1 | 1.1         | 33.7 |
|                | 男  | 100.0%<br>( 75 ) | 37.3 | —    | 5.3  | 1.3         | 54.7 |
|                | 女  | 100.0%<br>(100)  | 8.0  | 3.0  | 68.0 | 1.0         | 18.0 |
| 住工<br>混合<br>地域 | 合計 | 100.0%<br>(177)  | 19.2 | 2.8  | 43.5 | 3.4         | 28.8 |
|                | 男  | 100.0%<br>( 77 ) | 33.8 | 1.3  | 2.6  | 7.8         | 53.2 |
|                | 女  | 100.0%<br>(100)  | 8.0  | 4.0  | 75.0 | —           | 10.0 |

## (2) バス、タクシー、自家用車での通行

対象とした道路をバス、タクシー、自家用車で通行した回数は表 2 - 3 のようになっている。

表 2 - 3 道路の利用頻度（バス、タクシー、自家用車利用）

|                |     | 対 象 者 数          | ほとんど毎日 | 週に1度以上 | 月に1度以上 | ほとんど利用<br>しな<br>い |
|----------------|-----|------------------|--------|--------|--------|-------------------|
| 住宅<br>地域       | 合 計 | 100.0%<br>(177)  | 16.9   | 29.9   | 20.3   | 32.8              |
|                | 男   | 100.0%<br>( 77 ) | 27.3   | 31.2   | 13.0   | 28.6              |
|                | 女   | 100.0%<br>(100)  | 9.0    | 29.0   | 26.0   | 36.0              |
| 住商<br>混合<br>地域 | 合 計 | 100.0%<br>(175)  | 33.7   | 20.6   | 19.4   | 26.3              |
|                | 男   | 100.0%<br>( 75 ) | 49.3   | 20.0   | 9.3    | 21.3              |
|                | 女   | 100.0%<br>(100)  | 22.0   | 21.0   | 27.0   | 30.0              |
| 住工<br>混合<br>地域 | 合 計 | 100.0%<br>(177)  | 38.4   | 22.6   | 19.2   | 19.8              |
|                | 男   | 100.0%<br>( 77 ) | 57.1   | 18.2   | 7.8    | 16.9              |
|                | 女   | 100.0%<br>(100)  | 24.0   | 26.0   | 28.0   | 22.0              |

住商混合地域と住工混合地域の男性は利用頻度が高い。

女性は男性にくらべて利用頻度はひくい、住宅地域での利用頻度は住商混合地域、住工混

合地域にくらべて低くなっている。

次に対象道路をバス、タクシー、自家用車で利用する目的をみると表 2-4 のようになる。

表 2-4 道路の利用目的（バス、タクシー、自家用車利用）

|                |     | 対象者数            | 通 勤   | 通園通学 | 買 物  | レジャー<br>娯 楽 | 業務仕事 |
|----------------|-----|-----------------|-------|------|------|-------------|------|
| 住宅<br>地域       | 合 計 | 100.0%<br>(177) | 17.5% | 1.7  | 25.4 | 15.3        | 5.6  |
|                | 男   | 100.0%<br>( 77) | 36.4% | 1.3  | 5.2  | 18.2        | 9.1  |
|                | 女   | 100.0%<br>(100) | 3.0%  | 2.0  | 41.0 | 13.0        | 3.0  |
| 住商<br>混合<br>地域 | 合 計 | 100.0%<br>(175) | 6.3   | --   | 19.4 | 14.9        | 32.0 |
|                | 男   | 100.0%<br>( 75) | 10.7  | —    | 5.3  | 12.0        | 49.3 |
|                | 女   | 100.0%<br>(100) | 3.0   | —    | 30.0 | 17.0        | 19.0 |
| 住工<br>混合<br>地域 | 合 計 | 100.0%<br>(177) | 10.2  | 1.1  | 24.3 | 12.4        | 32.2 |
|                | 男   | 100.0%<br>( 77) | 16.9  | —    | 3.9  | 7.8         | 54.5 |
|                | 女   | 100.0%<br>(100) | 5.0   | 2.0  | 40.0 | 16.0        | 15.0 |

利用目的は徒歩、自転車を利用する場合と同様に住宅地域の男性は通勤が主になり、住商混合地域、住工混合地域の男性は業務仕事が多い。女性は買物に利用することが多いが、住商混合地域、住工混合地域では業務仕事に利用する人もいる。

## 2 道路の利便性、快適性、および交通公害、評価

対象とした道路の利便性、快適性および交通公害について「非常によい」から「非常にわるい」までの 6 ポイント尺度を用いて評価した。アンケート調査結果について、尺度のカテゴリーに「非常によい — 1 点」から「非常にわるい — 6 点」までのウェイトをつけ、これにカテゴリーごとの頻度を乗じた積和を対象者数で割り、平均評点として算出している。用途地域毎に整理したものを図 2-1 に示す。

対象とした道路は三地域を比較してみると、住宅地域の道路の評価が高く、住工混合地域の評価が低くなっている。

住商混合地域の道路は「スーパー、商店への買物」では評価が高く、「通勤通学」「遠隔地へのレジャー、観光」でも住宅地域の道路と変わらず、住工混合地域よりこの点での評価は高いが「騒音」「振動」「排ガス」「交通事故」「日照」「テレビうつり」「地域分断」については、住工混合地域と同様に評価が低くなる。

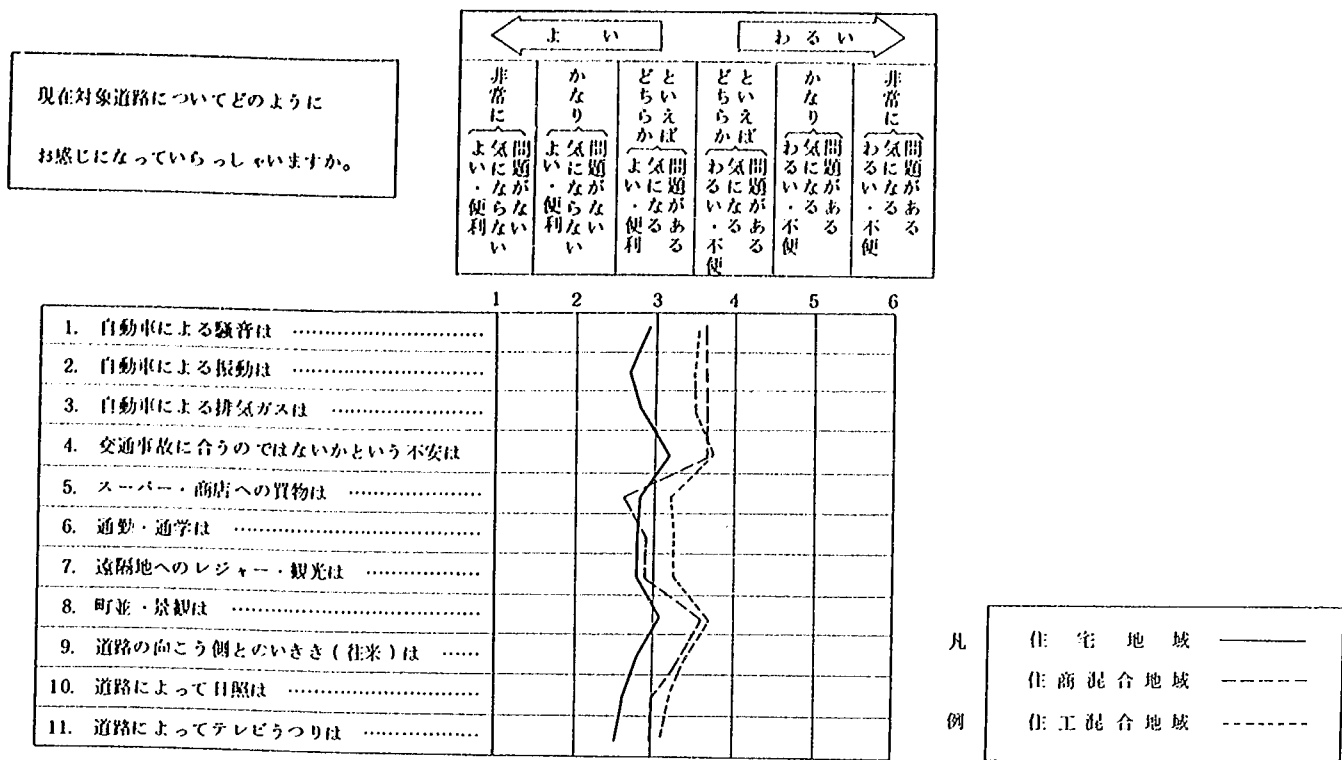


図 2 - 1 道路の利便性、快適性および交通公害の評価

### 3 道路の評価

道路のプラス面とマイナス面を勘案した場合、対象とする道路が役に立っているか否かをたずねた。アンケート調査票で対象者に対して道路のプラス面、マイナス面は表 2 - 5 に示すような教示を行っている。

表 2 - 5 道路のプラス面、マイナス面

|          |                                                                                                                                                                           |
|----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 道路のプラス面  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・買物・通勤・通学をするのに道路があれば便利だ</li> <li>・レクリエーションに行くのに便利だ</li> <li>・道路は空気のようなもので、もし道路がなければこまる</li> <li>・産業や文化などで地域社会に貢献している</li> </ul> など |
| 道路のマイナス面 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・騒音・振動・排気ガスなどで道路沿いに住んでいる人が困る</li> <li>・テレビうつりが悪くなる</li> <li>・交通渋滞がひどくて迷惑だ</li> <li>・自然が破壊される</li> </ul> など                         |

道路の役割は多岐にわたるため、道路に対する評価も地域社会全体からみた場合と対象者個人の家庭生活からみた場合で異なってくると考えられる。ここでは道路の総合評価が図 2 - 2 に示される構造によってなされ则认为アンケート調査の項目を定めている。

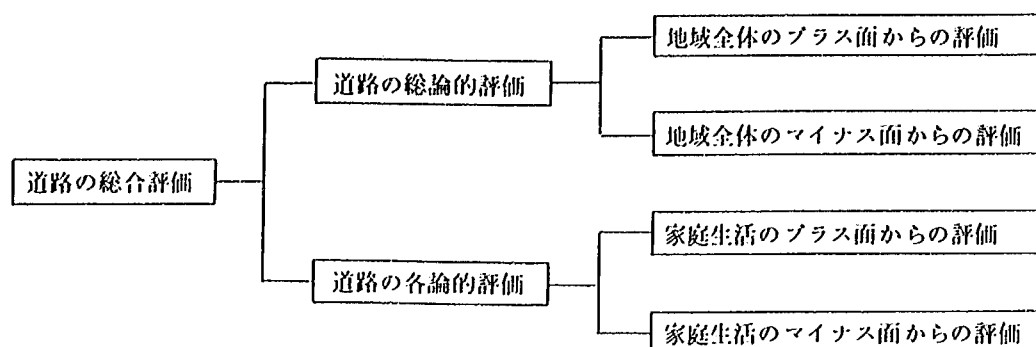


図2-2 道路に対する評価の構成

(ii) 地域社会全体として考えた場合の道路評価

① 地域全体のプラス面からの道路評価

地域社会全体として考えた場合の対象道路のプラス面の評価は表2-6のようになっている。

表2-6 地域全体のプラス面からの道路評価

|        |    | 対象者数            | 非常に役に立っている | ある程度役に立っている | あまり役に立っていない | 全然役に立っていない |
|--------|----|-----------------|------------|-------------|-------------|------------|
| 住宅地域   | 合計 | 100.0%<br>(177) | 50.3       | 44.1        | 5.6         | —          |
|        | 男  | 100.0%<br>(77)  | 49.4       | 42.9        | 7.8         | —          |
|        | 女  | 100.0%<br>(100) | 51.0       | 45.0        | 4.0         | —          |
| 住商混合地域 | 合計 | 100.0%<br>(175) | 57.7       | 39.4        | 2.9         | —          |
|        | 男  | 100.0%<br>(75)  | 61.3       | 37.3        | 1.3         | —          |
|        | 女  | 100.0%<br>(100) | 55.0       | 41.0        | 4.0         | —          |
| 住工混合地域 | 合計 | 100.0%<br>(177) | 59.9       | 36.7        | 3.4         | —          |
|        | 男  | 100.0%<br>(77)  | 64.9       | 31.2        | 3.9         | —          |
|        | 女  | 100.0%<br>(100) | 56.0       | 41.0        | 3.0         | —          |

全体的にいて、対象道路が役に立っていないという人は少ない。また住宅地域にくらべて、住商混合地域、住工混合地域の方が役に立っているという人が多く、それもこの両地域では男性の方に役に立っているという人が多い。

② 地域全体のマイナス面からの道路評価

地域社会全体として考えた場合の対象道路のマイナス面の評価は表2-7のようになっている。

表 2-7 地域全体のマイナス面からの道路評価

|                |     | 対 象 者 数         | 非 常 に 害 に<br>な っ て い る | あ る 程 度 害 に<br>な っ て い る | あ ま り 害 に<br>な っ て い な い | 全 く 害 に<br>な っ て い な い |
|----------------|-----|-----------------|------------------------|--------------------------|--------------------------|------------------------|
| 住宅<br>地域       | 合 計 | 100.0%<br>(177) | 1.7                    | 27.7                     | 49.7                     | 20.9                   |
|                | 男   | 100.0%<br>(77)  | 1.3                    | 29.9                     | 44.2                     | 24.7                   |
|                | 女   | 100.0%<br>(100) | 2.0                    | 26.0                     | 54.0                     | 18.0                   |
| 住商<br>混合<br>地域 | 合 計 | 100.0%<br>(175) | 2.9                    | 36.0                     | 49.1                     | 12.0                   |
|                | 男   | 100.0%<br>(75)  | 5.3                    | 29.3                     | 52.0                     | 13.3                   |
|                | 女   | 100.0%<br>(100) | 1.0                    | 41.0                     | 47.0                     | 11.0                   |
| 住工<br>混合<br>地域 | 合 計 | 100.0%<br>(177) | 2.3                    | 33.3                     | 51.4                     | 13.0                   |
|                | 男   | 100.0%<br>(77)  | 1.3                    | 37.7                     | 48.1                     | 13.0                   |
|                | 女   | 100.0%<br>(100) | 3.0                    | 30.0                     | 54.0                     | 13.0                   |

道路公害という面が重視される結果、住商混合地域、住工混合地域では住宅地域にくらべて害になっているという人が多く、反対に全く害になっていないという人は少なくなっている。特に住商混合地域の女性ではある程度害になっているという人が多い。

(2) 日常生活を考えた場合の道路評価

① 家庭生活のプラス面からの道路評価

対象道路のプラス面は日常生活でどの程度役に立っているかをたずねると表 2-8 のようになる。

先の地域社会全体の評価よりも日常生活の方がプラス面の評価が低くなっており、社会全体としては役立っていても、個人の日常生活ではどちらかというと役立つ程度が低くなると考えられている。この傾向は女性の方に強く表れている。

男性の場合は、住商混合地域、住工混合地域とも、日常生活（おそらく日常の業務仕事）に役立っているという人が多く、地域社会全体に役立つという比率とあまり変わりはない。

表 2 - 8 家庭生活のプラス面からの道路評価

|                |     | 対 象 者 数         | 非常に役に<br>立っている | ある程度役に<br>立っている | あまり役に<br>立っていない | 全 然 役 に<br>立っていない |
|----------------|-----|-----------------|----------------|-----------------|-----------------|-------------------|
| 住宅<br>地域       | 合 計 | 100.0%<br>(177) | 40.7%          | 49.7            | 7.9             | 1.7               |
|                | 男   | 100.0%<br>( 77) | 40.3%          | 48.1            | 10.4            | 1.3               |
|                | 女   | 100.0%<br>(100) | 41.0%          | 51.0            | 6.0             | 2.0               |
| 住商<br>混合<br>地域 | 合 計 | 100.0%<br>(175) | 52.0           | 44.0            | 4.0             | —                 |
|                | 男   | 100.0%<br>( 75) | 60.0           | 34.7            | 5.3             | —                 |
|                | 女   | 100.0%<br>(100) | 46.0           | 51.0            | 3.0             | —                 |
| 住工<br>混合<br>地域 | 合 計 | 100.0%<br>(177) | 53.1           | 39.0            | 7.9             | —                 |
|                | 男   | 100.0%<br>( 77) | 62.3           | 32.5            | 5.2             | —                 |
|                | 女   | 100.0%<br>(100) | 46.0           | 44.0            | 10.0            | —                 |

## ① 家庭生活のマイナス面からの道路評価

対象道路のマイナス面が日常生活でどの程度害になっているかをたずねたのが表 2 - 9 の結果である。

表 2 - 9 家庭生活のマイナス面からの道路評価

|                |     | 対 象 者 数         | 非常に害に<br>なっている | ある程度害に<br>なっている | あまり害に<br>なっていない | 全 く 害 に<br>なっていない |
|----------------|-----|-----------------|----------------|-----------------|-----------------|-------------------|
| 住宅<br>地域       | 合 計 | 100.0%<br>(177) | 2.3            | 19.8            | 49.2            | 28.8              |
|                | 男   | 100.0%<br>( 77) | 2.6            | 18.2            | 46.8            | 32.5              |
|                | 女   | 100.0%<br>(100) | 2.0            | 21.0            | 51.0            | 26.0              |
| 住商<br>混合<br>地域 | 合 計 | 100.0%<br>(175) | 2.9            | 35.4            | 46.3            | 15.4              |
|                | 男   | 100.0%<br>( 75) | 5.3            | 33.3            | 46.7            | 14.7              |
|                | 女   | 100.0%<br>(100) | 1.0            | 37.0            | 46.0            | 16.0              |
| 住工<br>混合<br>地域 | 合 計 | 100.0%<br>(177) | 6.2            | 23.7            | 54.8            | 15.3              |
|                | 男   | 100.0%<br>( 77) | 5.2            | 24.7            | 57.1            | 13.0              |
|                | 女   | 100.0%<br>(100) | 7.0            | 23.0            | 53.0            | 17.0              |

日常生活では道路公害がクローズアップされるために、住商混合地域、住工混合地域では住宅地域にくらべて害になっているという人が多くなっている。非常に害になっているという人は住工混合地域に特に多いが、反対に全く害になっていないという人は住宅地域に多い。

(3) 道路の総合的な評価

道路のプラス面、マイナス面を全部総合した場合、対象道路があることがよいことかよくないことかをたずねた結果が表 2-10 である。

表 2-10 道路の総合評価

|                |     | 対 象 者 数         | よいことだ<br>と思 | まあよいこ<br>だと思 | あまりよく<br>ないことだ<br>と思 | まったくよ<br>くないこと<br>だと思 |
|----------------|-----|-----------------|-------------|--------------|----------------------|-----------------------|
| 住宅<br>地域       | 合 計 | 100.0%<br>(177) | 41.2        | 51.4         | 7.3                  | —                     |
|                | 男   | 100.0%<br>( 77) | 41.6        | 53.2         | 5.2                  | —                     |
|                | 女   | 100.0%<br>(100) | 41.0        | 50.0         | 9.0                  | —                     |
| 住商<br>混合<br>地域 | 合 計 | 100.0%<br>(175) | 33.1        | 61.7         | 5.1                  | —                     |
|                | 男   | 100.0%<br>( 75) | 34.7        | 60.0         | 5.3                  | —                     |
|                | 女   | 100.0%<br>(100) | 32.0        | 63.0         | 5.0                  | —                     |
| 住工<br>混合<br>地域 | 合 計 | 100.0%<br>(177) | 33.9        | 58.2         | 7.9                  | —                     |
|                | 男   | 100.0%<br>( 77) | 33.8        | 59.7         | 6.5                  | —                     |
|                | 女   | 100.0%<br>(100) | 34.0        | 57.0         | 9.0                  | —                     |

道路のマイナス面はかなりあるにもかかわらず、対象道路があることが「よくない」という人は非常に少ない。しかし、対象道路があることが「よい」という人でも、住宅地域では「よいこと」という比率が高いのにくらべて、住商混合地域、住工混合地域では「まあよい」程度と、評価が異っている。

### 第3章 道路に関する要因の重要度評価

「都市交通計画、道路計画」「道路ネットワーク計画」「道路の安全性・快適性」「道路公害」の各次元に関して、61の評価項目を作成し、これを重要度7ポイント尺度（きわめて重視すべきだから 全く重視すべきでない までの7段階評価尺度）を用いて対象者に評価をさせた（評価尺度の形式は巻末の調査票を参照）。

各項目ごとの評価結果は、「きわめて重視すべきだ ― 1点」「かなり重視すべきだ ― 2点」「どちらかといえば重視すべきだ ― 3点」「どちらともいえない ― 4点」「どちらかといえば重視すべきでない ― 5点」「あまり重視すべきでない ― 6点」「全く重視すべきでない ― 7点」というようにカテゴリーごとのウェイトを与え、カテゴリーの頻度を乗じた後、7カテゴリーの値を加算しこれを対象者数で割算して項目ごとの平均評価値を計算した。

なお、対象者は居住地域（住宅地域、住商混合地域、住工混合地域）の3群にわけ、各群ごとに(1)性別、(2)車の運転状況別、(3)学歴別、(4)居住年次別、(5)公害の有無別にクロス集計をした。

なお、対象者属性ごとの評点の差は、t検定を用いて有意差を検定し

90%以上の信頼度で有意差のあるもの \* 印

95%以上の信頼度で有意差のあるもの \*\* 印

で示し、有意差のある項目を□でかこってある。

ただし、対象者属性が3群にわたるものは、いちばん高い評点といちばん低い評点との間での検定を行った。

#### 1 都市交通計画、道路計画に関する要因の重要度評価

都市交通計画、道路計画に関する12の項目についての平均評点を用途地域別に示したのが表3-1である。

重要度の平均評点から次のようなことが一般にいえる。

道路は都市を形成する基礎的な構成要素であるため「道路計画は地域の特性を反映させ」かつ「全体的に整合性のとれたもの」でなければならないとする計画の基本理念が重視されており、道路計画の際には「道路に緑を多くとり入れる」「通風・採光の空間、火災の類焼を防ぐ空間」といったオープンスペースとしての道路の機能も考慮すべきであることが最も重視されている。

次に重要度評点が高い項目は、「交通渋滞をしないような道路を計画する」「自動車交通の増加を抑制する」「歩行者と公共交通を優先させる」である。

これは、都市内で発生する交通需要に対して道路の容量が不足している現状を反映したものと考えられる。現状の改善の方向として自動車交通量を抑制することと並んで道路の整備拡充が同じ程度の重要度で求められており、公共交通を優先させることによる自動車交通の抑制にはやや

消極的な結果となっている。

道路の計画をどのような観点から行うべきかを重要度の高い意見から順に並べると次のようになる。

「道路は都市全体をよくするという観点に立って計画をすること」

「道路建設には、周辺の人々の意見を反映させること」

「周辺の人々の生活環境を守ることを利用者の利便性よりも優先させること」

「道路を利用する人の利便性に主眼をおくこと」

「周辺の人々は不利益を受けても、社会全体の利益を優先させること」

道路の計画は、道路の果たす役割の公共性から広い観点に立ってなされることが強く望まれており、利用者や沿線の人々の利益に偏することのないように人々の意見を広く反映させてゆくことが必要であることを示している。

表 3 - 1 都市交通計画、道路計画に関する要因の重要度評定

| 都市交通計画、道路計画を考える場合の基本的限度について、新聞などマスコミの論評、学者の論文、講演記録、一般家庭の方のご意見を集めてみました。東京など大都市で「理想的」都市交通を実現させるためにどのような意見を重視すべきだと思いますか。 |            |             |             |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|-------------|-------------|
|                                                                                                                       | 住宅地域       | 住 商<br>混合地域 | 住 工<br>混合地域 |
| 1. 歩行者と公共交通を優先し、自家用車は抑制すること                                                                                           | **<br>2.85 | 2.89        | 3.21        |
| 2. 官庁、大企業を都市の周辺部に分散させること                                                                                              | 3.11       | 3.10        | 3.15        |
| 3. 都市の道路は、緑を多くとり入れること                                                                                                 | 2.01       | 2.18        | 2.24        |
| 4. 道路は人や車の移動のためだけにあるのではなく、通風、採光のための空間であり、火災の類焼を防ぐ空間であるということを十分考慮すべきこと                                                 | 1.98       | 2.09        | 2.07        |
| 5. 自分の住んでいる街がよくなればよいという考えではなく、隣の街、ひいては都市全体をよくするという観点に立つこと                                                             | 2.04       | 2.24        | 2.21        |
| 6. 都市の道路は、主に道路を利用する人の利便性に主眼をおいて考えること                                                                                  | 3.24       | 3.17        | 3.33        |
| 7. 都市の道路は、周辺の人々の生活環境を守ることを利用者の利便性よりも優先して考えること                                                                         | 2.92       | 3.05        | 3.19        |
| 8. 都市の道路をつくるときは、周辺の人々の意見を反映させること                                                                                      | 2.61       | 2.62        | 2.64        |
| 9. 都市の道路は、周辺の人々は不利益もを受けても、社会全体の利益の方が大きいので、全体の利益を優先させること                                                               | 3.81       | 3.75        | 3.86        |
| 10. 自動車の交通量が増えても交通渋滞しないような道路を計画すること                                                                                   | 2.44       | 2.49        | 2.21        |
| 11. 道路を計画する時は、住宅地区、工場地区、商業地区など、それぞれの地区の特色に応じた道路を考えること                                                                 | *<br>2.03  | 2.31        | 2.23        |
| 12. 自動車交通量の増加を抑制すること                                                                                                  | *<br>2.45  | 2.69        | 2.76        |

地域別の重要度評点を比較すると、全体にあまり差はみられないが、住宅地域では「歩行者、公共交通を優先し」「自動車交通量の増加を抑制する」といった自動車交通の規制を重視する傾向が強いといえる。またこのことは、「地域特性に応じた道路計画」すなわち、住宅地には住宅地にふさわしい道路づくりを願うという意向となつて表われている。住工混合地域では、自動車交通の規制には消極的で「交通渋滞をしないような道路」の整備の意向が強く、業務の関係で自動車の利用頻度が高いことからくる傾向であろうと思われる。

次に、性別、運転免許の有無別、居住年数別といった対象者の特性ごとにt検定を用いて重要度評点に有為差のある項目を抽出して、その傾向を検討した。

#### ① 性別

表3-2にみられるように男性は「道路は社会全体の利益を考えて計画する」といった社会的な傾向が強いのに対し、女性は「自動車交通量を規制し」「道路計画にあたって周辺の人達の意見を反映させる」といった地域的な考え方が強い。

表3-2 都市交通計画、道路計画に関する要因の重要度評定

|                                                                       | 住宅地域 |      | 住 商<br>混合地域 |      | 住 工<br>混合地域 |      |
|-----------------------------------------------------------------------|------|------|-------------|------|-------------|------|
|                                                                       | 男    | 女    | 男           | 女    | 男           | 女    |
| 1. 歩行者と公共交通を優先し、自家用車は抑制すること                                           | 2.71 | 2.96 | 3.12        | **   | 3.18        | 3.23 |
| 2. 官庁、大企業を都市の周辺部に分散させること                                              | 2.99 | 3.21 | 3.03        | 3.15 | 3.06        | 3.22 |
| 3. 都市の道路は緑を多くとり入れること                                                  | 1.91 | 2.08 | 2.11        | 2.23 | 2.19        | 2.28 |
| 4. 道路は人や車の移動のためだけにあるのではなく、通風、採光のための空間であり、火災の類焼を防ぐ空間であるということを十分考慮すべきこと | 1.97 | 1.98 | 1.99        | 2.16 | 2.16        | 2.01 |
| 5. 自分の住んでいる街がよくなればよいという考えではなく、隣の街、ひいては都市全体をよくするという観点に立つこと             | 2.16 | 1.95 | 2.15        | 2.31 | 2.22        | 2.21 |
| 6. 都市の道路は、主に道路を利用する人の利便性に主眼をおいて考えること                                  | 3.08 | 3.37 | 3.07        | 3.24 | 3.32        | 3.34 |
| 7. 都市の道路は、周辺の人々の生活環境を守ることを利用者の利便性よりも優先して考えること                         | 2.77 | 3.03 | 3.03        | 3.07 | 3.32        | 3.08 |
| 8. 都市の道路をつくるときは、周辺の人々の意見を反映させること                                      | 2.57 | 2.64 | 2.87        | **   | 2.83        | *    |
| 9. 都市の道路は、周辺の人々は不利益を受けても、社会全体の利益の方が大きいので、全体の利益を優先させること                | 3.69 | 3.91 | *           |      | *           |      |
| 10. 自道車の交通量が増えても交通渋滞しないような道路を計画すること                                   | 2.38 | 2.49 | 2.48        | 2.49 | 2.08        | 2.32 |
| 11. 道路を計画する時は、住宅地区、工場地区、商業地区など、それぞれの地区の特色に応じた道路を考えること                 | 1.99 | 2.06 | 2.17        | 2.41 | 2.17        | 2.27 |
| 12. 自動車交通量の増加を抑制すること                                                  | 2.68 | **   | 2.72        | 2.67 | 2.95        | *    |

表 3 - 3 都市交通計画、道路計画に関する要因の重要度評定

|                                                                       | 運転免許 |      |           |      |           |      |
|-----------------------------------------------------------------------|------|------|-----------|------|-----------|------|
|                                                                       | 住宅地域 |      | 住 混 合 地 域 |      | 住 混 合 地 域 |      |
|                                                                       | あり   | なし   | あり        | なし   | あり        | なし   |
| 1. 歩行者と公共交通を優先し、自家用車は抑制すること                                           | 3.07 | *    | 3.10      | *    | 3.24      | 3.18 |
| 2. 官庁、大企業を都市の周辺部に分散させること                                              | 3.03 | 3.17 | **        | 3.34 | 3.01      | 3.25 |
| 3. 都市の道路は、緑を多くとり入れること                                                 | 2.09 | 1.94 | 2.14      | 2.20 | 2.27      | 2.22 |
| 4. 道路は人や車の移動のためだけにあるのではなく、通風、採光のための空間であり、火災の類焼を防ぐ空間であるということを十分考慮すべきこと | 1.97 | 1.98 | 2.05      | 2.11 | 1.93      | 2.17 |
| 5. 自分の住んでいる街がよくなればよいという考えではなく、隣の街、ひいては都市全体をよくするという観点に立つこと             | 1.91 | 2.14 | 2.22      | 2.26 | 2.23      | 2.20 |
| 6. 都市の道路は、主に道路を利用する人の利便性に主眼をおいて考えること                                  | 3.24 | 3.24 | 3.16      | 3.17 | 3.20      | 3.43 |
| 7. 都市の道路は、周辺の人々の生活環境を守ることを利用者の利便性よりも優先して考えること                         | 2.88 | 2.94 | 3.05      | 3.05 | 3.39      | *    |
| 8. 都市の道路をつくるときは、周辺の人々の意見を反映させること                                      | 2.77 | 2.50 | 2.86      | **   | 2.81      | 2.51 |
| 9. 都市の道路は、周辺の人々は不利益を受けても、社会全体の利益の方が大きいので、全体の利益を優先させること                | 3.84 | 3.80 | 3.77      | 3.73 | 3.70      | 3.98 |
| 10. 自動車の交通量が増えても交通渋滞しないような道路を計画すること                                   | 2.30 | 2.54 | 2.51      | 2.47 | **        | 1.92 |
| 11. 道路を計画する時は、住宅地区、工場地区、商業地区など、それぞれの地区の特色に応じた道路を考えること                 | *    | 1.86 | 2.15      | 2.18 | 2.41      | 2.11 |
| 12. 自動車交通量の増加を抑制すること                                                  | 2.77 | **   | 2.22      | 2.87 | 2.55      | 2.93 |
|                                                                       |      |      |           |      | 2.63      |      |

表 3 - 4 都市交通計画、道路計画に関する要因の重要度評定

|                                                                       | 居住年数  |       |           |       |           |       |
|-----------------------------------------------------------------------|-------|-------|-----------|-------|-----------|-------|
|                                                                       | 住宅地域  |       | 住 混 合 地 域 |       | 住 混 合 地 域 |       |
|                                                                       | 21年以上 | 20年以下 | 21年以上     | 20年以下 | 21年以上     | 20年以下 |
| 1. 歩行者と公共交通を優先し、自家用車は抑制すること                                           | 2.80  | 2.90  | *         | 2.70  | 3.05      | *     |
| 2. 官庁、大企業を都市の周辺部に分散させること                                              | 2.98  | 3.24  | 3.12      | 3.08  | 3.15      | 3.15  |
| 3. 都市の道路は、緑を多くとり入れること                                                 | 1.97  | 2.04  | 2.34      | 2.03  | 2.25      | 2.23  |
| 4. 道路は人や車の移動のためだけにあるのではなく、通風、採光のためと空間であり、火災の類焼を防ぐ空間であるということを十分考慮すべきこと | 2.01  | 1.94  | 2.02      | 2.14  | 2.05      | 2.09  |
| 5. 自分の住んでいる街がよくなればよいという考えではなく、隣の街、ひいては都市全体をよくするという観点に立つこと             | 2.26  | **    | 1.82      | 2.39  | *         | 2.11  |
| 6. 都市の道路は、主に道路を利用する人の利便性に主眼をおいて考えること                                  | 3.38  | 3.11  | 3.13      | 3.19  | 3.43      | 3.23  |
| 7. 都市の道路は、周辺の人々の生活環境を守ることを利用者の利便性よりも優先して考えること                         | 3.02  | 2.81  | 3.18      | 2.94  | 3.14      | 3.23  |
| 8. 都市の道路をつくるときは、周辺の人々の意見を反映させること                                      | 2.75  | 2.48  | 2.82      | *     | 2.45      | 2.68  |
| 9. 都市の道路は、周辺の人々は不利益を受けても、社会全体の利益の方が大きいので、全体の利益を優先させること                | 3.83  | 3.80  | **        | 3.51  | 3.96      | **    |
| 10. 自動車の交通量が増えても交通渋滞しないような道路を計画すること                                   | 2.51  | 2.38  | 2.37      | 2.59  | 2.13      | 2.30  |
| 11. 道路を計画する時は、住宅地区、工場地区、商業地区など、それぞれの地区の特色に応じた道路を考えること                 | 2.11  | 1.94  | 2.50      | *     | 2.14      | 2.26  |
| 12. 自動車交通量の増加を抑制すること                                                  | 2.61  | *     | 2.30      | *     | 2.50      | 2.86  |
|                                                                       |       |       |           |       | 2.70      | 2.81  |

## ② 運転免許の有無

表 3-3 にみられるように運転免許保有者は非保有者にくらべて「地域の特性に応じた道路を計画し」「官庁、大企業等を周辺に分散させ」「自動車交通量が増加しても渋滞しない道路を計画する」ことを望んでいる。一方免許非保有者は「自動車交通量を規制し」「道路計画にあたって周辺の人達の意見を反映させる」という意向が強い。

## ③ 居住年数別

表 3-4 にみられるように居住年数の短い人達は「都市全体がよくなるという観点から」「周辺の人々の意見を反映させて」「地域に応じた道路計画をする」といった道路計画についての抜本的な意向を持っているのに対して、居住年数の長い人達は「歩行者、公共交通を優先し、自家用車を抑制する」といった対症策を考えている人が多い。

# 2 道路ネットワークに関する要因の重要度評定

道路ネットワークに関する 13 の項目についての平均評点を用途地域別に示したのが表 3-5 である。

重要度評点から全般的な傾向として次のことがいえる。

都市における道路のネットワーク構成は「幹線道路を外周部に迂回させ」「大きな道路を環状および放射状に配置し」「道路の立体利用を考える」ことが重要視されている。具体的な施策として「大型トラックの専用道の整備」「歩行者、自転車専用道の優先整備」「商店街には公園・ベンチ・緑を多くとり入れる」ことが強く要望されている。

道路の配置に関しては「幹線道路を都市内に通す」ような通過交通を排除すべきであり、「道路を基盤の目のように配置する」よりも「道路を環状または放射状に配置する」ことの方が望まれており、現状の街路構成を発展させることが望まれている。限られた用地で道路整備を行う場合には、「小さな道路を数多くつくること」よりも「大きな道路を数多くつくること」の方が望まれており、さらに「道路を立体的に活用すること」の方が望まれている。また、「自動車専用道」よりも「歩行者・自転車道」を優先するように望まれている。

地域別に重要度評点の差をみると、住宅地域では、「幹線道路は外周部へ」「都市内では都心から郊外へ放射道路をつくり」「工場を 1 ケ所に集め大型トラック専用道をつくる」といった通過交通を排し、生活環境を保全するという居住区の要望が表われている。

これに比べて「住商」「住工」混合地域では、住宅地域よりも「幹線道路であっても都市内を通す」という意向が強い。この地域では業務上の利便性が追求されることが理由であろう。

次に、対象者の特性別に評点を比較し t 検定を用いて、有為差のある項目を抽出して、その傾向を検討した。

## ① 性別

表 3-6 にみられるように、男性の方が女性にくらべて道路ネットワークについて社会的な

表3-5 道路ネットワークに関する要因の重要度評定

| 都市と都市とを結ぶ道路、都市の中の大きな道路、小さな道路、自動車しか通れない自動車専用道路、あるいは歩行者専用道路といったように道路にも種類があります。次に道路の種類や道路と道路との結びつきについて意見をならべてみました。理想的な都市の道路の形態を考えると、それぞれどの程度「重視すべきだ」と思われますか。 |            |             |             |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|-------------|-------------|
|                                                                                                                                                           | 住宅地域       | 住 商<br>混合地域 | 住 工<br>混合地域 |
| 1. 都市と都市とを結ぶ国道等の幹線道路は、都市の中心を通さず、外周部を通すようにして迂回させること                                                                                                        | **<br>2.31 | 2.69        | 2.80        |
| 2. 都市と都市とを結ぶ国道等の幹線道路であっても、都市内を通すようにすること                                                                                                                   | 4.84       | 4.38        | **<br>4.28  |
| 3. 自動車専用道を、歩行者・自転車専用道よりも優先して数多く作ること                                                                                                                       | 4.58       | 4.46        | 4.34        |
| 4. 歩行者・自転車専用道を、自動車専用道よりも優先して数多く作ること                                                                                                                       | 3.18       | 3.27        | 3.47        |
| 5. 都市内では、大きな道路を環状に配置すること                                                                                                                                  | 2.56       | 2.91        | 2.72        |
| 6. 都市内では、都心から郊外に向けて、放射状に大きな道路を配置すること                                                                                                                      | *<br>2.66  | 2.99        | 2.88        |
| 7. 都市内では、大きな道路を京都や奈良のように基盤の目のように配置すること                                                                                                                    | **<br>3.36 | 3.74        | 3.40        |
| 8. 道路を計画する時は、大きな道路とそれよりやや小さめの道路と、細い道路の3つを作り、細い道路は大きな道路と直接結びつけないようにすること                                                                                    | 3.38       | 3.46        | 3.45        |
| 9. 都市内では道路用地が限られるので、2階建、3階建あるいは地下の道路をつくり、土地空間を立体的に活用すること                                                                                                  | 2.61       | 2.83        | 2.75        |
| 10. 都市内では、道路に必要な土地面積が一定なら、小さな道路は少なく、大きな道路をできるだけ多くつくること                                                                                                    | 3.65       | 3.61        | 3.60        |
| 11. 都市内では道路に必要な土地面積が一定なら、大きな道路は少なくし、小さな道路をできるだけ数多くつくること                                                                                                   | 4.36       | 4.42        | 4.32        |
| 12. 都市内の工場を1カ所に集め、大型トラック専用の道路を作ること                                                                                                                        | **<br>2.80 | 3.26        | 3.14        |
| 13. 商店街は、道巾を大きくとって歩行者専用にし、その中に公園やベンチ、緑を多くとり入れるようにすること                                                                                                     | 2.56       | 2.80        | 2.76        |

側面を重視する人が多く、「幹線道路は外周部を迂回させ」「都市内では大きな道路を環状または放射状に配置し」「道路の立体利用を考える」ことが重視されている。「住工」混合地域では、「自動車専用道」の整備に対する期待もある。

これに対して女性は「歩行者・自転車専用道を優先してつくる」という意見が多い。

## ② 運転免許の有無別

表3-7にみられるように、道路ネットワークについては、運転免許保有者の方が非保有者にくらべて関心が高く全般に重要度の平均評点も高い。とくに、運転免許保有者は、「自動車専用道の整備」、非保有者は「歩行者・自転車専用道の整備」を重視している傾向にあり、道路を利用する立場で極だった対照を示している。

## ③ 居住年数別

表3-8にみられるように居住年数による差はとくにみられない。

表 3-6 道路ネットワークに関する要因の重要度評定

|                                                                        | 住宅地域 |      | 住商混合地域 |      | 住工混合地域 |      |
|------------------------------------------------------------------------|------|------|--------|------|--------|------|
|                                                                        | 男    | 女    | 男      | 女    | 男      | 女    |
| 1. 都市と都市とを結ぶ国道等の幹線道路は、都市の中心を通さず、外周部を通すようにして迂回させること                     | **   |      | **     |      | **     |      |
|                                                                        | 2.01 | 2.53 | 2.37   | 2.93 | 2.57   | 2.97 |
| 2. 都市と都市とを結ぶ国道等の幹線道路であっても、都市内を通すようにすること                                |      | **   |        | *    |        |      |
|                                                                        | 5.13 | 4.62 | 4.59   | 4.23 | 4.47   | 4.13 |
| 3. 自動車専用道を、歩行者・自転車専用道よりも優先して数多く作ること                                    |      |      |        |      | *      |      |
|                                                                        | 4.44 | 4.69 | 4.39   | 4.52 | 4.12   | 4.52 |
| 4. 歩行者・自転車専用道を、自動車専用道よりも優先して数多く作ること                                    |      |      |        |      |        | **   |
|                                                                        | 3.19 | 3.16 | 3.37   | 3.19 | 3.69   | 3.30 |
| 5. 都市内では、大きな道路を環状に配置すること                                               | *    |      |        |      |        |      |
|                                                                        | 2.40 | 2.68 | 2.75   | 3.03 | 2.65   | 2.77 |
| 6. 都市内では、都心から郊外に向けて、放射状に大きな道路を配置すること                                   | *    |      |        |      | *      |      |
|                                                                        | 2.48 | 2.79 | 2.83   | 3.12 | 2.71   | 3.01 |
| 7. 都市内では、大きな道路を京都や奈良のように基盤の目のように配置すること                                 |      |      |        |      |        |      |
|                                                                        | 3.26 | 3.43 | 3.79   | 3.71 | 3.30   | 3.47 |
| 8. 道路を計画する時は、大きな道路とそれよりやや小さめの道路と、細い道路の3つを作り、細い道路は大きな道路と直接結びつけないようにすること |      |      |        |      |        |      |
|                                                                        | 3.25 | 3.49 | 3.55   | 3.40 | 3.43   | 3.47 |
| 9. 都市内では道路用地が限られるので、2階建、3階建あるいは地下の道路をつくり、土地空間を立体的に活用すること               | **   |      |        |      |        |      |
|                                                                        | 2.40 | 2.77 | 2.67   | 2.95 | 2.66   | 2.82 |
| 10. 都市内では、道路に必要な土地面積が一定なら、小さな道路は少なく、大きな道路をできるだけ多くつくること                 |      |      |        |      |        |      |
|                                                                        | 3.81 | 3.53 | 3.71   | 3.54 | 3.56   | 3.63 |
| 11. 都市内では道路に必要な土地面積が一定なら、大きな道路は少なくし、小さな道路をできるだけ数多くつくること                | **   |      |        |      |        |      |
|                                                                        | 4.16 | 4.52 | 4.33   | 4.48 | 4.44   | 4.22 |
| 12. 都市内の工場を1カ所に集め、大型トラック専用の道路を作ること                                     |      |      |        |      |        |      |
|                                                                        | 2.79 | 2.81 | 3.20   | 3.30 | 3.18   | 3.11 |
| 13. 商店街は、道巾を大きくとって歩行者専用にし、その中に公園やベンチ、緑を多くとり入れるようにすること                  |      |      |        |      |        |      |
|                                                                        | 2.69 | 2.46 | 2.75   | 2.84 | 2.83   | 2.71 |

表 3-7 道路ネットワークに関する要因の重要度評定

|                                                                        | 運転免許 |      |        |      |        |      |
|------------------------------------------------------------------------|------|------|--------|------|--------|------|
|                                                                        | 住宅地域 |      | 住商混合地域 |      | 住工混合地域 |      |
|                                                                        | あり   | なし   | あり     | なし   | あり     | なし   |
| 1. 都市と都市とを結ぶ国道等の幹線道路は、都市の中心を通さず、外周部を通すようにして迂回させること                     | 2.19 | 2.39 | **     | 2.43 | **     | 2.57 |
|                                                                        |      |      |        | 2.90 |        | 2.96 |
| 2. 都市と都市とを結ぶ国道等の幹線道路であっても、都市内を通すようにすること                                | 5.01 | 4.72 | **     | 4.62 | **     | 4.45 |
|                                                                        |      |      |        | 4.19 |        | 4.16 |
| 3. 自動車専用道を、歩行者・自転車専用道よりも優先して数多く作ること                                    | 4.41 | 4.71 | **     | 4.38 | **     | 4.23 |
|                                                                        |      |      |        | 4.53 |        | 4.43 |
| 4. 歩行者・自転車専用道を、自動車専用道よりも優先して数多く作ること                                    | 3.35 | 3.05 | **     | 3.49 | **     | 3.66 |
|                                                                        |      |      |        | 3.09 |        | 3.33 |
| 5. 都市内では、大きな道路を環状に配置すること                                               | 2.49 | 2.61 | **     | 2.65 | **     | 2.59 |
|                                                                        |      |      |        | 3.11 |        | 2.81 |
| 6. 都市内では、都心から郊外に向けて、放射状に大きな道路を配置すること                                   | *    |      | *      |      | *      |      |
|                                                                        | 2.49 | 2.78 | 2.83   | 3.12 | 2.57   | 3.11 |
| 7. 都市内では、大きな道路を京都や奈良のように基盤の目のように配置すること                                 | **   |      | **     |      | *      |      |
|                                                                        | 3.61 | 3.17 | 3.58   | 3.87 | 3.16   | 3.56 |
| 8. 道路を計画する時は、大きな道路とそれよりやや小さめの道路と、細い道路の3つを作り、細い道路は大きな道路と直接結びつけないようにすること | 3.46 | 3.33 | 3.34   | 3.56 | 3.51   | 3.41 |
| 9. 都市内では道路用地が限られるので、2階建、3階建あるいは地下の道路をつくり、土地空間を立体的に活用すること               | 2.47 | 2.71 | 2.70   | 2.93 | **     | 2.51 |
|                                                                        |      |      |        |      | 2.92   |      |
| 10. 都市内では、道路に必要な土地面積が一定なら、小さな道路は少なく、大きな道路をできるだけ多くつくること                 | 3.54 | 3.73 | 3.69   | 3.55 | 3.46   | 3.70 |
| 11. 都市内では道路に必要な土地面積が一定なら、大きな道路は少なくし、小さな道路をできるだけ数多くつくること                | **   |      | **     |      | *      |      |
|                                                                        | 4.57 | 4.21 | 4.43   | 4.41 | 4.61   | 4.11 |
| 12. 都市内の工場を1カ所に集め、大型トラック専用の道路を作ること                                     | 2.70 | 2.87 | 3.22   | 3.29 | 3.31   | 3.02 |
| 13. 商店街は、道巾を大きくとって歩行者専用にし、その中に公園やベンチ、緑を多くとり入れるようにすること                  | 2.59 | 2.53 | 2.84   | 2.77 | 2.78   | 2.75 |

表 3－8 道路ネットワークに関する要因の重要度評定

|                                                                        | 居住年数              |                   |                   |                   |                   |                   |
|------------------------------------------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
|                                                                        | 住宅地域              |                   | 住商混合地域            |                   | 住工混合地域            |                   |
|                                                                        | 21<br>年<br>以<br>上 | 20<br>年<br>以<br>下 | 21<br>年<br>以<br>上 | 20<br>年<br>以<br>下 | 21<br>年<br>以<br>上 | 20<br>年<br>以<br>下 |
| 1. 都市と都市とを結ぶ国道等の幹線道路は、都市の中心を通さず、外周部を通すようにして迂回させること                     | 2.32              | 2.29              | 2.70              | 2.69              | 2.65              | 2.95              |
| 2. 都市と都市とを結ぶ国道等の幹線道路であっても、都市内を通すようにすること                                | 4.91              | 4.78              | 4.38              | 4.39              | 4.22              | 4.34              |
| 3. 自動車専用道を、歩行者・自転車専用道よりも優先して数多く作ること                                    | 4.41              | 4.74              | 4.49              | 4.44              | 4.41              | 4.28              |
| 4. 歩行者・自転車専用道を、自動車専用道よりも優先して数多く作ること                                    | 3.26              | 3.09              | 3.21              | 3.32              | 3.32              | 3.63              |
| 5. 都市内では、大きな道路を環状に配置すること                                               | 2.53              | 2.59              | 2.84              | 2.97              | 2.58              | 2.86              |
| 6. 都市内では、都心から郊外に向けて、放射状に大きな道路を配置すること                                   | 2.64              | 2.67              | 2.94              | 3.04              | 2.80              | 2.97              |
| 7. 都市内では、大きな道路を京都や奈良のように碁盤の目のように配置すること                                 | 3.43              | 3.29              | 3.82              | 3.69              | 3.24              | 3.56              |
| 8. 道路を計画する時は、大きな道路とそれよりやや小さめの道路と、細い道路の3つを作り、細い道路は大きな道路と直接結びつけないようにすること | 3.44              | 3.33              | 3.44              | 3.48              | 3.35              | 3.56              |
| 9. 都市内では道路用地が限られるので、2階建、3階建あるいは地下の道路をつくり、土地空間を立体的に活用すること               | 2.71              | 2.51              | 2.68              | 2.96              | 2.89              | 2.60              |
| 10. 都市内では、道路に必要な土地面積が一定なら、小さな道路は少なく、大きな道路をできるだけ多くつくること                 | 3.59              | 3.71              | 3.46              | 3.74              | 3.66              | 3.53              |
| 11. 都市内では道路に必要な土地面積が一定なら、大きな道路は少なくし、小さな道路をできるだけ数多くつくること                | 4.45              | 4.28              | 4.55              | 4.30              | 4.25              | 4.38              |
| 12. 都市内の工場を1カ所に集め、大型トラック専用の道路を作ること                                     | 2.87              | 2.73              | 3.29              | 3.23              | 3.10              | 3.19              |
| 13. 商店街は、道巾を大きくとって歩行者専用にし、その中に公園やベンチ、緑を多くとり入れるようにすること                  | 2.68              | 2.44              | 2.98              | 2.65              | 2.85              | 2.67              |

### 3 道路の安全性・快適性に関する要因の重要度評定

#### 1) 幹線道路に関する重要度評定

幹線道路について安全性・快適性にかかわる10項目の平均評点を用途地域別に示したのが表3－9である。

重要度の評点から全般的な傾向として次のことがいえる。

道路を計画・建設する際に「歩行者と自動車を完全に分離する」「横断歩道橋や地下道を作る」「景色のよいことや早く走れることよりも安全面に配慮する」「車用地下道や車用横断陸橋を設ける」といった歩行者を優先させ、安全面に配慮すべきであることが強く要望されている。また、「交差点では、右左折の車線を定め、交通渋滞を減少させる」「停車帯の設置によ

る道路の効率的な利用をはかる」といった交通流の円滑化をはかる項目の重要度も高い。「景観がよい」「早く走れる」という項目は安全性に比較して重要度は低い結果となっている。また、「駐車規制」「一方通行規制」といった車の規制に対する重要度も高くない結果となっている。

表 3 - 9 道路の安全性・快適性に関する要因の重要度評定（幹線道路）

| <p>a 道路を<u>大きな道路</u>（例えば広くて交通量の比較的多い国道など）と、<u>小さな道路</u>（例えば家の前の比較的狭い道路）に分けて考えてみたいと思います。大きな道路を利用する時の安全性、快適性などについて、いろんな人の意見をならべてみました。「理想的な都市の道路」という観点からみると、あなたは、これらの意見はどの程度重視すべきだと思いますか。</p> |            |             |             |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|-------------|-------------|
|                                                                                                                                                                                            | 住宅地域       | 住 商<br>混合地域 | 住 工<br>混合地域 |
| 1. 歩行者と自動車を完全に分離すること                                                                                                                                                                       | *<br>1.97  | 2.17        | 2.18        |
| 2. 交差点では、左折用、直進用、右折用の車線を定め、交通停滞を減少させること                                                                                                                                                    | 2.06       | 2.15        | 1.97        |
| 3. 交通量の多い道路では、横断歩道や地下道をつくること                                                                                                                                                               | 2.42       | 2.56        | 2.32        |
| 4. 歩行者優先を徹底させ、横断歩道橋や地下道の代わりに、専用地下道や車用横断陸橋をもうけること                                                                                                                                           | 2.31       | 2.50        | 2.69        |
| 5. 景色が悪くてもいいから、今までより早く行けること                                                                                                                                                                | 4.28       | 4.15        | *<br>3.22   |
| 6. 早く走れることよりも、景色のよいことを優先すること                                                                                                                                                               | *<br>4.14  | 4.40        | 4.59        |
| 7. 景色のよいことや早く走れることよりも、安全面に配慮すること                                                                                                                                                           | 1.88       | 1.94        | **<br>1.62  |
| 8. 駐車規制を厳しくし、都市内に車を持ちこませないようにすること                                                                                                                                                          | **<br>3.28 | 3.31        | 3.64        |
| 9. 停車帯をたくさん設け、4車線の道路が駐停車が多いため実質2車線しか通行できないといったような無駄をなくすこと                                                                                                                                  | 2.56       | 2.74        | 2.48        |
| 10. 交通渋滞を少なくするために、一方通行にすること                                                                                                                                                                | 3.29       | 3.61        | 3.40        |

地域別に重要度評点の差をみると住宅地域では「歩車道の分離」「駐車規制を厳しくし、車を持ち込ませない」といった居住者の生活中心の発想がみられる。これに対してとくに「住工」混合地域では「安全面に配慮し」「今までより早く行ける」といった業務上からの利便性が求められている。また、「駐車規制」「一方通行規制」といった交通規制に対しては消極的である結果となっている。

次に、対象者の特性別に評点を比較し、t検定を用いて有為差のある項目を抽出して、その傾向を検討した。

#### ① 性 別

表 3 - 10 にみられるように性別による差はみられなかった。

#### ② 運転免許の有無性

表 3 - 11 にみられるように運転免許の保有者は車を運転する立場から「交差点の交通渋

表 3 - 10 道路の安全性・快適性に関する要因の重要評定（幹線道路）

|                                                            | 住宅地域 |           | 住 商<br>混合地域 |      | 住 工<br>混合地域 |      |
|------------------------------------------------------------|------|-----------|-------------|------|-------------|------|
|                                                            | 男    | 女         | 男           | 女    | 男           | 女    |
| 1. 歩行者と自動車を完全に分離すること                                       | 1.86 | 2.05      | 2.04        | 2.27 | 2.16        | 2.19 |
| 2. 交差点では、左折用、直進用、右折用の車線を定め、交通停滞を減少させること                    | 1.99 | 2.11      | 2.09        | 2.19 | 1.95        | 1.98 |
| 3. 交通量の多い道路では、横断歩道橋や地下道をつくること                              | 2.57 | 2.31      | 2.67        | 2.48 | 2.34        | 2.30 |
| 4. 歩行者優先を徹底させ、横断歩道橋や地下道の代わりに、車用地下道や車用横断陸橋をもうけること           | 2.31 | 2.31      | 2.40        | 2.57 | 2.84        | 2.57 |
| 5. 景色が悪くてもいいから、今までより早く行けること                                | 4.23 | 4.32      | 4.01        | 4.25 | 3.82        | 3.93 |
| 6. 早く走れることよりも、景色のよいことを優先すること                               | 4.35 | *<br>3.98 | 4.57        | 4.27 | 4.58        | 4.60 |
| 7. 景色のよいことや早く走れることよりも、安全面に配慮すること                           | 1.86 | 1.89      | 1.92        | 1.96 | 1.68        | 1.68 |
| 8. 駐車規制を厳しくし、都市内に車を持ちこませないようにすること                          | 3.25 | 3.31      | 3.43        | 3.23 | 3.71        | 3.59 |
| 9. 停車帯をたくさん設け、4車線の道路が駐停車が多いため実質2車線しか通行できないよといったような無駄をなくすこと | 2.48 | 2.63      | 2.56        | 2.87 | 2.53        | 2.44 |
| 10. 交通渋滞を少なくするために、一方通行にすること                                | 3.16 | 3.39      | 3.63        | 3.60 | 3.42        | 3.39 |

表 3 - 11 道路の安全性・快適性に関する要因の重要度評定（幹線道路）

|                                                            | 運転免許       |            |             |      |             |            |
|------------------------------------------------------------|------------|------------|-------------|------|-------------|------------|
|                                                            | 住宅地域       |            | 住 商<br>混合地域 |      | 住 工<br>混合地域 |            |
|                                                            | あり         | なし         | あり          | なし   | あり          | なし         |
| 1. 歩行者と自動車を完全に分離すること                                       | 1.93       | 1.99       | **<br>1.97  | 2.33 | 2.18        | 2.17       |
| 2. 交差点では、左折用、直進用、右折用の車線を定め、交通停滞を減少させること                    | **<br>1.86 | 2.19       | 2.01        | 2.26 | 1.91        | 2.01       |
| 3. 交通量の多い道路では横断歩道橋や地下道をつくること                               | 2.39       | 2.45       | 2.66        | 2.48 | 2.42        | 2.24       |
| 4. 歩行者優先を徹底させ、横断歩道橋や地下道の代わりに、車用地下道や車用横断陸橋をもうけること           | 2.54       | **<br>2.15 | 2.44        | 2.54 | 2.85        | 2.57       |
| 5. 景色が悪くてもいいから、今までより早く行けること                                | 4.41       | 4.19       | 4.13        | 4.16 | 3.85        | 3.90       |
| 6. 早く走れることよりも、景色のよいことを優先すること                               | 4.41       | **<br>3.95 | 4.53        | 4.30 | 4.80        | *<br>4.45  |
| 7. 景色のよいことや早く走れることよりも、安全面に配慮すること                           | **<br>1.70 | 2.00       | 1.82        | 2.04 | 1.68        | 1.68       |
| 8. 駐車規制を厳しくし、都市内に車を持ちこませないようにすること                          | 3.47       | 3.15       | 3.39        | 3.26 | 3.88        | *<br>3.41  |
| 9. 停車帯をたくさん設け、4車線の道路が駐停車が多いため実質2車線しか通行できないよといったような無駄をなくすこと | 2.57       | 2.56       | 2.86        | 2.64 | 2.55        | 2.43       |
| 10. 交通渋滞を少なくするために、一方通行にすること                                | 3.47       | *<br>3.16  | 3.78        | 3.48 | 3.66        | **<br>3.21 |

滞の減少」を望んでおり、「住商」混合地域では「歩車道の分離」を望む人が多い。一方、非保有者は歩行者の立場から「交通渋滞をなくすために一方通行にし」「車用地下道や車用横断陸橋」の評点が高くなっている。

### ③ 居住年数別

表3-12にみられるように居住年数別には系統だった差異はみられないが、居住年数の長い人は「交通渋滞をなくすために一方通行にする」といった対症療法的な方策を重視している。

表3-12 道路の安全性・快適性に関する要因の重要度評定（幹線道路）

|                                                           | 居住年数  |       |        |       |        |       |
|-----------------------------------------------------------|-------|-------|--------|-------|--------|-------|
|                                                           | 住宅地域  |       | 住混合商地域 |       | 住混合工地域 |       |
|                                                           | 21年以上 | 20年以下 | 21年以上  | 20年以下 | 21年以上  | 20年以下 |
| 1. 歩行者と自動車を完全に分離すること                                      | 2.03  | 1.90  | 2.16   | 2.18  | 2.21   | 2.14  |
| 2. 交差点では、左折用、直進用、右折用の車線を定め、交通停滞を減少させること                   | 2.17  | 1.94  | 2.11   | 2.18  | 1.97   | 1.97  |
| 3. 交通量の多い道路では、横断歩道橋や地下道をつくること                             | 2.48  | 2.37  | 2.56   | 2.56  | 2.24   | 2.40  |
| 4. 歩行者優先を徹底させ、横断歩道橋や地下道の代わりに、車用地下道や車用横断陸橋をもうけること          | 2.36  | 2.27  | 2.48   | 2.52  | 2.57   | 2.81  |
| 5. 景色が悪くてもいいから、今までより早く行けること                               | 4.36  | 4.21  | 4.05   | 4.24  | 3.80   | 3.97  |
| 6. 早く走れることよりも、景色のよいことを優先すること                              | 4.14  | 4.14  | 4.45   | 4.35  | *      | 4.77  |
| 7. 景色のよいことや早く走れることよりも、安全面に配慮すること                          | 1.85  | 1.90  | 1.96   | 1.92  | 1.78   | *     |
| 8. 駐車規制を厳しくし、都市内に車を持ちこませないようにすること                         | 3.36  | 3.21  | 3.16   | 3.45  | 3.48   | 3.81  |
| 9. 停車帯をたくさん設け、4車線の道路が駐停車が多いため実質2車線しか通行できないといったような無駄をなくすこと | 2.53  | 2.60  | **     | 2.48  | 2.97   | 2.47  |
| 10. 交通渋滞を少なくするために、一方通行にすること                               | 3.26  | 3.31  | **     | 3.37  | 3.83   | **    |

### 2) 細街路に関する重要度評定

細街路に関して安全性、快適性にかかわる8項目の平均評点を用途地域別に示したのが表3-13である。

重要度の評点から全般的な傾向として次のことがいえる。

細街路では「子供の遊び場、散歩などに安心して利用できる」「ポスト・電話ボックスなどの公共施設を設ける場所を確保する」「商店街では車の規制をする」といった点の重要度の評

点が高く、反対に、「通り抜けできないように袋小路にする」「車が入れないようにサクを設ける」といった道路の利用制限については評点が低かった。

地域別に重要度評点の差をみると、住宅地域では、「緑を多くし」「ポストや電話ボックスなどの公共施設の場所を確保し」「車を入れないようにサクを設ける」といった居住環境の快適化につながる3項目が評価されている。「住工」混合地域では車の利用頻度が高いことから、「サクを設ける」といった利用規制よりも「小さな道路であっても必ず歩道を設ける」といった安全面への配慮が望まれている。

次に、対象者の特性別に評点を比較し、t検定を用いて有為差のある項目を抽出して、その傾向を検討した。

表3-13 道路の安全性・快適性に関する要因の重要度評定（細街路）

| <p>b 次は小さな道路のことについておたずねします。<br/>         大きな道路とは異なり、小さな道路は、居住している人が日常生活を営む上で重要な役割を持っています。子供のころ、家の前で遊んだり、近所の店へ買物に行ったり、駅まで裏道を通って行ったりしたことはありませんか。ここでは、そんな道路について、あなたのお考えをおきかせください。</p> |            |             |             |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|-------------|-------------|
|                                                                                                                                                                                    | 住宅地域       | 住 商<br>混合地域 | 住 工<br>混合地域 |
| 1. 小さな道路は、通り抜けできないように袋小路にすること                                                                                                                                                      | 4.64       | 4.74        | 4.62        |
| 2. 小さな道路では、住んでいる人以外の車を入れないようサクをもうけるなどの規制をすること                                                                                                                                      | **<br>3.62 | 4.14        | 3.99        |
| 3. 小さな道路は、子供の遊び場、近所の人との立ち話、散歩などに安心して利用できるようにすること                                                                                                                                   | 2.77       | 2.94        | 2.98        |
| 4. 住宅地の小さな道路には、ポストや電話ボックス、ゴミ収集用スペースなど公共的なものを設ける場所を確保すること                                                                                                                           | **<br>2.40 | 2.79        | 2.68        |
| 5. 住宅地では、小さな道路であっても必ず歩道をもうけること                                                                                                                                                     | 3.14       | 3.69        | **<br>3.05  |
| 6. 小さな道路の横に、公園をもうけること                                                                                                                                                              | 3.11       | 3.31        | 3.31        |
| 7. 商店街では、車の通行規制をすること                                                                                                                                                               | 2.34       | 2.43        | 2.28        |
| 8. 小さな道路では、緑を多くすること                                                                                                                                                                | **<br>2.73 | 3.02        | 3.25        |

#### ① 性 別

表3-14 にみられるように女性の方が男性にくらべて「車の通行規制を行う」「車が入れないようにサクを設ける」「小さな道路であっても必ず歩道を設ける」といった安全面への関心が高い。

#### ② 運転免許の有無別

表3-15 にみられるように運転免許非保有者の重要度評点が全般に高く、なかでも「車が入れないようにサクを設ける」「小さな道路であっても歩道を設ける」「小さな道路の横に公園を設ける」「車の通行規制をする」といった安全面での評点が高くなっている。

表 3 - 14 道路の安全性・快適性に関する要因の重要度評定（細街路）

|                                                          | 住宅地域 |      | 住 商<br>混合地域 |      | 住 工<br>混合地域 |      |
|----------------------------------------------------------|------|------|-------------|------|-------------|------|
|                                                          | 男    | 女    | 男           | 女    | 男           | 女    |
| 1. 小さな道路は、通り抜けできないように袋小路にすること                            | 4.81 | 4.52 | 4.95        | 4.58 | 4.96        | 4.35 |
| 2. 小さな道路では、住んでいる人以外の車を入れないようサクをもうけるなどの規制をすること            | 3.77 | 3.50 | 4.29        | 4.02 | 4.25        | *    |
| 3. 小さな道路は、子供の遊び場、近所の人との立ち話、散歩などに安心して利用できるようにすること         | 2.65 | 2.86 | 2.97        | 2.92 | 3.06        | 2.91 |
| 4. 住宅地の小さな道路には、ポストや電話ボックス、ゴミ収集用スペースなど公共的なものを設ける場所を確保すること | 2.40 | 2.40 | 2.91        | 2.70 | 2.70        | 2.67 |
| 5. 住宅地では、小さな道路であっても必ず歩道をもうけること                           | 3.25 | 3.05 | 3.92        | *    | 3.30        | **   |
| 6. 小さな道路の横に、公園をもうけること                                    | 3.16 | 3.07 | 3.37        | 3.26 | 3.30        | 3.32 |
| 7. 商店街では、車の通行規制をすること                                     | 2.39 | 2.30 | 2.52        | 2.37 | 2.43        | *    |
| 8. 小さな道路では、緑を多くすること                                      | 2.73 | 2.74 | 3.05        | 2.99 | 3.16        | 3.33 |

表 3 - 15 道路の安全性・快適性に関する要因の重要度評定（細街路）

|                                                          | 運転免許 |      |             |      |             |      |
|----------------------------------------------------------|------|------|-------------|------|-------------|------|
|                                                          | 住宅地域 |      | 住 商<br>混合地域 |      | 住 工<br>混合地域 |      |
|                                                          | あり   | なし   | あり          | なし   | あり          | なし   |
| 1. 小さな道路は、通り抜けできないように袋小路にすること                            | 4.85 | 4.50 | 5.08        | **   | 4.95        | **   |
| 2. 小さな道路では、住んでいる人以外の車を入れないようサクをもうけるなどの規制をすること            | 4.03 | **   | 4.23        | 4.06 | 4.26        | *    |
| 3. 小さな道路は、子供の遊び場、近所の人との立ち話、散歩などに安心して利用できるようにすること         | 2.96 | 2.63 | 2.94        | 2.95 | 3.14        | 2.86 |
| 4. 住宅地の小さな道路には、ポストや電話ボックス、ゴミ収集用スペースなど公共的なものを設ける場所を確保すること | 2.43 | 2.38 | 2.68        | 2.88 | 2.77        | 2.62 |
| 5. 住宅地では、小さな道路であっても必ず歩道をもうけること                           | 3.46 | **   | 3.96        | **   | 3.38        | **   |
| 6. 小さな道路の横に、公園をもうけること                                    | 3.26 | 3.00 | 3.55        | *    | 3.20        | 3.39 |
| 7. 商店街では、車の通行規制をすること                                     | 2.39 | 2.30 | 2.45        | 2.42 | 2.46        | **   |
| 8. 小さな道路では、緑を多くすること                                      | 2.92 | *    | 3.05        | 2.99 | 3.20        | 3.29 |

### ③ 居住年数別

表3-16にみられるように住宅地域では、居住年数の短い人ほど重要度評点が高い傾向にあり、「緑を多くすること」「車が入れないようにサクを設ける」「ポストや電話ボックス等の公共物の空間を確保する」「車の通行規制」といった居住環境整備への関心が高い。「住商」「住工」混合地域では差がほとんどみられない。

表3-16 道路の安全性・快適性に関する要因の重要度評定（細街路）

|                                                          | 居住年数              |                   |                   |                   |                   |                   |
|----------------------------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
|                                                          | 住宅地域              |                   | 住 商<br>混合地域       |                   | 住 工<br>混合地域       |                   |
|                                                          | 21<br>年<br>以<br>上 | 20<br>年<br>以<br>下 | 21<br>年<br>以<br>上 | 20<br>年<br>以<br>下 | 21<br>年<br>以<br>上 | 20<br>年<br>以<br>下 |
| 1. 小さな道路は、通り抜けできないように袋小路にすること                            | 4.99              | **                | 4.62              | 4.84              | 4.82              | 4.40              |
| 2. 小さな道路では、住んでいる人以外の車を入れないようサクをもうけるなどの規制をすること            | 3.86              | **                | 4.07              | 4.19              | 4.07              | 3.92              |
| 3. 小さな道路は、子供の遊び場、近所の人との立ち話、散歩などに安心して利用できるようにすること         | 2.86              | 2.68              | 2.91              | 2.97              | 2.82              | 3.14              |
| 4. 住宅地の小さな道路には、ポストや電話ボックス、ゴミ収集用スペースなど公共的なものを設ける場所を確保すること | 2.56              | **                | 2.91              | 2.68              | 2.62              | 2.76              |
| 5. 住宅地では、小さな道路であっても必ず歩道をもうけること                           | 3.24              | 3.03              | 3.91              | *                 | 3.21              | 2.87              |
| 6. 小さな道路の横に、公園をもうけること                                    | 3.14              | 3.08              | 3.28              | 3.33              | 3.37              | 3.24              |
| 7. 商店街では、車の通行規制をすること                                     | 2.52              | **                | 2.43              | 2.44              | 2.26              | 2.29              |
| 8. 小さな道路では、緑を多くすること                                      | 2.97              | **                | 3.12              | 2.92              | 3.20              | 3.31              |

### 4 道路からの公害に関する要因の重要度評定

道路からの公害に関する18項目についての平均評点を用途地域別に示したのが表3-17である。

重要度の評点から全般的な傾向として次のことがいえる。

道路構造による公害対策では「堀割・切土」「高架」「トンネル」の間には大きな差はみられず、重要度評点もとくに高くない。

環境保全施設として「車道の外側の10～20mのスペースを設ける」「車道と住宅の間に公園、駐車場を優先して設ける」といった対策の重要度の評点が高い。

騒音に関連した項目でみると、「防音のための街路樹の設置」「木造住宅の防音工事費用の助成」の重要度の評点が高く、これに比べると「防音壁の設置」「中高層ビル（パファビル）の誘致」の重要度の評点は低い。

表 3 - 17 道路からの公害に関する要因の重要度評定

大きな道路の周辺に住む人々に公害を起こさないようにするために、現在実施されている対策や、海外の実例、学者の提案をいろいろあげてみました。それについて、あなたのお考えをおきかせください。

|                                                          | 住宅地域       | 住 商<br>混合地域 | 住 工<br>混合地域 |
|----------------------------------------------------------|------------|-------------|-------------|
| 1. 優先して道路構造を高架にすること                                      | 3.31       | 3.49        | **<br>3.01  |
| 2. 優先して道路構造を堀割や切土にすること                                   | **<br>3.06 | 3.19        | 3.65        |
| 3. 優先して道路は地上を通さず、トンネルにすること                               | **<br>3.46 | 3.77        | 3.85        |
| 4. 車道の外側に 10 ～ 20 m の環境を保全するためのスペースをもうけ、住宅と車道との距離を広くすること | 2.240      | 2.57        | 2.71        |
| 5. 車道と住宅の間に公園、駐車場を優先的につけること                              | **<br>2.58 | 2.99        | 2.86        |
| 6. 道路には防音壁をつけること                                         | *<br>2.93  | 3.35        | 3.16        |
| 7. 道路には、防音のための街路樹を植えること                                  | 2.34       | 2.52        | 2.63        |
| 8. 道路のそばに中高層のビルを誘致し、うら側の住宅に騒音がおよばないようにすること               | *<br>3.29  | 3.37        | 3.64        |
| 9. 道路のそばの木造住宅は、防音工事費用の助成を受けられること                         | 2.58       | 2.73        | 2.76        |
| 10. 木造住宅は、道路のそばに建ててはいけなようにすること                           | 3.81       | 3.96        | 3.89        |
| 11. 都市内を通る国道などは、信号を系統信号にすること                             | 2.65       | 2.80        | 2.78        |
| 12. 都市内を通る国道などは、すべてバス優先レーンをもうけること                        | *<br>2.71  | 2.95        | 3.00        |
| 13. 速度制限をより厳しくすること                                       | 2.46       | 2.65        | 2.88        |
| 14. 車は一方通行にすること                                          | 3.21       | 3.59        | 3.42        |
| 15. 大型車は内側の車線のみを走るように規制すること                              | *<br>2.65  | 2.65        | 2.85        |
| 16. 住宅地では、大型車の通行規制（夜間や休日の通行規制）をすること                      | **<br>1.91 | 2.34        | 2.28        |
| 17. 住宅地のそばは、車線数を削減し、交通量を少なくさせること                         | **<br>2.35 | 2.87        | 2.72        |
| 18. 住宅地と工場地とを完全に分離し、住宅に用のない車は入ってこないようにすること               | **<br>2.31 | 2.99        | 3.07        |

交通規制に関連する項目のなかでは、「速度制限を厳しくする」「大型車の走行車線の規制」「住宅地における大型車の通行規制」「住宅地と工場を分離し、住宅地から通過交通を排除する」「住宅地のそばは車線数を削減し、交通量を少なくさせる」ことの重要度の評点が高く、「木造住宅の建築規制」「一方通行規制」の評点が低い。

道路の運用や交通管制に関する「信号の系統化」「バス優先レーンの設置」の評点も高い。

表 3 - 18 道路からの公害に関する要因の重要度評定

|                                                        | 住宅地域 |      | 住 混 合 地 域 |      | 住 混 合 地 域 |      |      |      |
|--------------------------------------------------------|------|------|-----------|------|-----------|------|------|------|
|                                                        | 男    | 女    | 男         | 女    | 男         | 女    |      |      |
| 1. 優先して道路構造を高架にすること                                    | 3.22 | 3.37 | 3.37      | 3.57 | *         | 2.81 | 3.16 |      |
| 2. 優先して道路構造を堀割や切土にすること                                 | 2.96 | 3.14 | 3.09      | 3.27 | 3.73      | 3.59 |      |      |
| 3. 優先して道路は地上を通さず、トンネルにすること                             | 3.31 | 3.57 | 3.67      | 3.84 | 3.82      | 3.87 |      |      |
| 4. 車道の外側に10 ～ 20 mの環境を保全するためのスペースをもうけ、住宅と車道との距離を広くすること | 2.36 | 2.43 | 2.56      | 2.58 | 2.70      | 2.71 |      |      |
| 5. 車道と住宅の間に公園、駐車場を優先的につけること                            | 2.53 | 2.61 | 2.88      | 3.08 | 2.74      | 2.96 |      |      |
| 6. 道路には防音壁をつけること                                       | 2.97 | 2.89 | 3.52      | 3.22 | 3.25      | 3.10 |      |      |
| 7. 道路には、防音のための街路樹を植えること                                | 2.44 | 2.27 | 2.59      | 2.47 | 2.64      | 2.63 |      |      |
| 8. 道路のそばに中高層のビルを誘致し、うら側の住宅に騒音がおよばないようにすること             | 3.36 | 3.23 | 3.27      | 3.44 | 3.51      | 3.75 |      |      |
| 9. 道路のそばの木造住宅は、防音工事費用の助成を受けられること                       | 2.74 | 2.45 | 2.81      | 2.67 | 2.84      | 2.69 |      |      |
| 10. 木造住宅は、道路のそばに建ててはいけないようにすること                        | 3.92 | 3.72 | 3.91      | 4.00 | 3.69      | 4.04 |      |      |
| 11. 都市内を通る国道などは、信号を系統信号にすること                           | 2.60 | 2.69 | **        | 2.57 | 2.97      | 2.64 | 2.89 |      |
| 12. 都市内を通る国道などは、すべてバス優先レーンをもうけること                      | 2.75 | 2.68 | 2.99      | 2.92 | 3.09      | 2.93 |      |      |
| 13. 速度制限をより厳しくすること                                     | 2.57 | 2.37 | 2.95      | **   | 2.42      | 3.35 | **   | 2.52 |
| 14. 車は一方通行にすること                                        | 3.21 | 3.22 | 3.63      | 3.57 | 3.47      | 3.38 |      |      |
| 15. 大型車は内側の車線のみを走るように規制すること                            | 2.71 | 2.60 | 2.60      | 2.69 | 3.01      | 2.73 |      |      |
| 16. 住宅地では、大型車の通行規制（夜間や休日の通行規制）をすること                    | 2.92 | 1.30 | 2.33      | 2.34 | 2.45      | **   | 2.34 |      |
| 17. 住宅地のそばは、車線数を削減し、交通量を少なくさせること                       | 2.50 | *    | 2.21      | *    | 2.72      | 2.82 | 2.14 |      |
| 18. 住宅地と工場地とを完全に分離し、住宅に用のない車は入ってこないようにすること             | 2.27 | 2.33 | 3.03      | 2.92 | 2.97      | 3.14 |      |      |

表 3 - 1 9 道路からの公害に関する要因の重要度評価

|                                                     | 運転免許       |            |            |            |            |            |
|-----------------------------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
|                                                     | 住宅地域       |            | 住 混 合 地 域  |            | 住 混 合 地 域  |            |
|                                                     | あ<br>り     | な<br>し     | あ<br>り     | な<br>し     | あ<br>り     | な<br>し     |
| 1. 優先して道路構造を高架にすること                                 | *<br>3.08  | 3.47       | 3.45       | 3.51       | *<br>2.76  | 3.18       |
| 2. 優先して道路構造を堀割や切土にすること                              | 2.26       | 3.20       | 3.22       | 3.17       | 3.57       | 3.71       |
| 3. 優先して道路は地上を通さず、トンネルにすること                          | 3.38       | 3.51       | 3.70       | 3.82       | 3.86       | 3.83       |
| 4. 車道の外側に10～20mの環境を保全するためのスペースをもうけ、住宅と車道との距離を広くすること | 2.31       | 2.47       | 2.56       | 2.58       | 2.66       | 2.74       |
| 5. 車道と住宅の間に公園、駐車を優先的につけること                          | **<br>2.39 | 2.71       | 2.92       | 3.05       | 2.80       | 2.91       |
| 6. 道路には防音壁をつけること                                    | 3.09       | 2.81       | 3.39       | 3.32       | 3.16       | 3.17       |
| 7. 道路には、防音のための街路樹を植えること                             | 2.36       | 2.33       | 2.52       | 2.52       | 2.70       | 2.58       |
| 8. 道路のそばに中高層のビルを誘致し、うら側の住宅に騒音がおよばないようにすること          | 3.42       | 3.19       | 3.48       | 3.28       | 3.62       | 3.66       |
| 9. 道路のそばの木造住宅は、防音工事費用の助成を受けられること                    | 2.66       | 2.51       | 2.75       | 2.71       | 2.88       | 2.67       |
| 10. 木造住宅は、道路のそばに建ててはいけないようにすること                     | 3.86       | 3.77       | 3.83       | 4.06       | 3.74       | 3.99       |
| 11. 都市内を通る国道などは、信号を系統信号にすること                        | **<br>2.41 | 2.83       | **<br>2.57 | 2.98       | **<br>2.57 | 2.93       |
| 12. 都市内を通る国道などは、すべてバス優先レーンをもうけること                   | 2.58       | 2.81       | 3.00       | 2.91       | 3.07       | 2.95       |
| 13. 速度制限をより厳しくすること                                  | 2.68       | *<br>2.30  | 2.92       | **<br>2.43 | 3.41       | **<br>2.50 |
| 14. 車は一方通行にすること                                     | 3.49       | **<br>3.02 | 3.83       | **<br>3.41 | 3.66       | **<br>3.24 |
| 15. 大型車は内側の車線のみを走るように規制すること                         | 2.77       | 2.56       | 2.66       | 2.64       | 3.07       | **<br>2.70 |
| 16. 住宅地では、大型車の通行規制（夜間や休日の通行規制）をすること                 | 1.96       | 1.87       | 2.31       | 2.66       | 2.47       | **<br>2.14 |
| 17. 住宅地のそばは、車線数を削減し、交通量を少なくさせること                    | 2.65       | **<br>2.14 | 3.05       | *<br>2.72  | 3.67       | **<br>2.48 |
| 18. 住宅地と工場地とを完全に分離し、住宅に用のない車は入ってこないようにすること          | 2.38       | 2.25       | 3.09       | 2.91       | 3.18       | 2.99       |

表 3 - 2 0 道路からの公害に関する要因の重要度評定

|                                                          | 居住年数              |                   |                   |                   |                   |                   |
|----------------------------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
|                                                          | 住宅地域              |                   | 住 商<br>混合地域       |                   | 住 工<br>混合地域       |                   |
|                                                          | 21<br>年<br>以<br>上 | 20<br>年<br>以<br>下 | 21<br>年<br>以<br>上 | 20<br>年<br>以<br>下 | 21<br>年<br>以<br>上 | 20<br>年<br>以<br>下 |
| 1. 優先して道路構造を高架にすること                                      | 3.24              | 3.37              | 3.50              | 3.47              | 3.12              | 2.88              |
| 2. 優先して道路構造を堀割や切土にすること                                   | 3.21              | 2.92              | 3.18              | 3.20              | 3.59              | 3.71              |
| 3. 優先して道路は地上を通さず、トンネルにすること                               | 3.47              | 3.44              | 3.90              | 3.65              | 3.87              | 3.83              |
| 4. 車道の外側に 10 ～ 20 m の環境を保全するためのスペースをもうけ、住宅と車道との距離を広くすること | 2.45              | 2.36              | 2.57              | 2.57              | 2.73              | 2.69              |
| 5. 車道と住宅の間に公園、駐車場を優先的につけること                              | 2.66              | 2.50              | 2.98              | 3.01              | 2.86              | 2.87              |
| 6. 道路には防音壁をつけること                                         | 3.00              | 2.86              | 3.39              | 3.31              | 3.34              | *<br>2.98         |
| 7. 道路には、防音のための街路樹を植えること                                  | 2.39              | 2.30              | 2.62              | 2.43              | 2.68              | 2.58              |
| 8. 道路のそばに中高層のビルを誘致し、うら側の住宅に騒音がおよばないようにすること               | 3.39              | 3.19              | 3.21              | 3.51              | **<br>3.41        | 3.90              |
| 9. 道路のそばの木造住宅は、防音工事費用の助成を受けられること                         | 2.69              | 2.47              | 2.76              | 2.71              | 3.03              | **<br>2.47        |
| 10. 木造住宅は、道路のそばに建ててはいけなようにすること                           | 3.93              | 3.69              | 4.12              | 3.82              | 3.82              | 3.95              |
| 11. 都市内を通る国道などは、信号を系統信号にすること                             | 2.66              | 2.64              | **<br>2.50        | 3.06              | 2.73              | 2.84              |
| 12. 都市内を通る国道などは、すべてバス優先レーンをもうけること                        | 2.78              | 2.64              | **<br>2.76        | 3.12              | 2.88              | 3.13              |
| 13. 速度制限をより厳しくすること                                       | 2.44              | 2.48              | 2.54              | 2.74              | 2.92              | 2.84              |
| 14. 車は一方通行にすること                                          | 3.16              | 3.27              | *<br>3.41         | 3.75              | **<br>3.23        | 3.62              |
| 15. 大型車は内側の車線のみを走るように規制すること                              | 2.70              | 2.60              | *<br>2.52         | 2.76              | 2.85              | 2.86              |
| 16. 住宅地では、大型車の通行規制（夜間や休日の通行規制）をすること                      | 1.84              | 1.98              | 2.29              | 2.38              | 2.25              | 2.30              |
| 17. 住宅地のそばは、車線数を削減し、交通量を少なくさせること                         | 2.28              | 2.42              | 2.76              | 2.97              | 2.70              | 2.74              |
| 18. 住宅地と工場地とを完全に分離し、住宅に用のない車は入ってこないようにすること               | 2.29              | 2.32              | **<br>2.74        | 3.20              | 3.21              | 2.92              |

表 3 - 2 1 都市交通計画、道路計画に関する要因の重要度評定

| 都市交通計画、道路計画を考える場合の基本的態度について、新聞などマスコミの論評、学者の論文、講演記録、一般家庭の方のご意見を集めてみました。東京など大都市で「理想的」都市交通を実現させるためにどのような意見を重視すべきだと思いますか。 |  | 住宅地域                |                         | 住 商<br>混合地域         |                         | 住 工<br>混合地域         |                         |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|---------------------|-------------------------|---------------------|-------------------------|---------------------|-------------------------|
|                                                                                                                       |  | 害<br>にな<br>って<br>いる | 全<br>く<br>害<br>にな<br>って | 害<br>にな<br>って<br>いる | 全<br>く<br>害<br>にな<br>って | 害<br>にな<br>って<br>いる | 全<br>く<br>害<br>にな<br>って |
| 1. 歩行者と公共交通を優先し、自家用車は抑制すること                                                                                           |  | 2.92                | 2.71                    | **<br>2.40          | 2.93                    | 3.00                | 3.33                    |
| 2. 官庁、大企業を都市の周辺部に分散させること                                                                                              |  | 3.00                | 2.96                    | 2.90                | 3.11                    | 3.04                | 3.52                    |
| 3. 都市の道路は、緑を多くとり入れること                                                                                                 |  | 1.87                | 2.06                    | 2.15                | 2.07                    | **<br>2.06          | 2.85                    |
| 4. 道路は人や車の移動のためにあるのではなく、通風、採光のための空間であり、火災の類焼を防ぐ空間であるということを十分考慮すべきこと                                                   |  | 1.95                | 1.86                    | 1.99                | 2.04                    | 2.17                | 2.19                    |
| 5. 自分の住んでいる街がよくなればよいという考えではなく、隣の街、ひいては都市全体をよくするという観点に立つこと                                                             |  | 1.95                | 2.06                    | 2.25                | 2.33                    | 2.09                | 2.07                    |
| 6. 都市の道路は、主に道路を利用する人の利便性に主眼をおいて考えること                                                                                  |  | 3.33                | 3.14                    | 3.42                | **<br>2.70              | 3.66                | **<br>2.93              |
| 7. 都市の道路は、周辺の人々の生活環境を守ることを利用者の利便性よりも優先して考えること                                                                         |  | 2.85                | 2.55                    | 2.91                | 3.22                    | 3.02                | 3.52                    |
| 8. 都市の道路をつくるときは、周辺の人々の意見を反映させること                                                                                      |  | 2.41                | 2.59                    | 2.76                | 2.52                    | 2.70                | 2.70                    |
| 9. 都市の道路は、周辺の人々は不利益を受けても、社会全体の利益の方が大きいので、全体の利益を優先させること                                                                |  | 3.90                | 3.86                    | 3.61                | 3.85                    | 3.64                | 3.96                    |
| 10. 自動車の交通量が増えても交通渋滞しないような道路を計画すること                                                                                   |  | 2.36                | 2.39                    | 2.55                | 2.30                    | 2.19                | 2.22                    |
| 11. 道路を計画する時は、住宅地区、工場地区、商業地区など、それぞれの地区の特色に応じた道路を考えること                                                                 |  | 1.95                | 1.90                    | **<br>2.22          | 2.67                    | 2.09                | 2.30                    |
| 12. 自動車交通量の増加を抑制すること                                                                                                  |  | 2.64                | **<br>2.10              | **<br>2.24          | 2.81                    | 2.85                | 3.04                    |

地域別に重要度評点の差をみると、道路構造では住宅地域、「住商」混合地域で「堀割・切土」が望まれ、「住工」混合地域で「高架」が望まれる傾向にある。「トンネル」は他の構造よりも重要度評点が低く、トンネル構造は沿道利用が制限されることがその理由であろうと思われる。

環境保全帯では、住宅地域で「車道と住宅の間に公園、駐車場を優先してつける」ことが望まれ、騒音対策でも他の地域にくらべて「防音壁の設置」「バッファビルの建設」の評点が高くなっている。住宅地域で環境対策施設の要望が強いことを示している。

交通規制に関する項目は、いずれも住宅地域で重視されており、とくに「バス優先レーン」「大型車の内側レーン通行」「大型車の通行規制」「車線数の削減」「住宅地と工場の分離」といった居住区における環境の保全に対して対症療法的な対策が強く要望されているといえる。

次に、対象者の特性別に評点を比較し、t検定を用いて有為差のある項目を抽出して、その傾向を検討した。

#### ① 性別

表3-18にみられるように全般に大きな差はみられないが、女性の方が「速度制限」「車線数の削減」「大型車通行規制」などの規制の意向が強い。

#### ② 運転免許の有無別

表3-19にみられるように運転免許の保有者に自動車の利用の利便性から「高架」構造化、「信号の系統化」を望む意向が強く、交通規制については消極的である。一方、非保有者は「速度制限」「一方通行」「大型車の内側車線走行」「大型車の通行規制」「車線数制限」などの交通規制に対する意向が強い。

#### ③ 居住年数別

表3-20にみられるように「住商」混合地域で居住年数の長い人に「信号の系統化」「バス優先レーン」といった交通管制や交通運用に対する意向が強く、「一方通行」「大型車の内側車線走行」「工場と住宅の分離による住宅地への車の規制」といった交通規制に対する意向が強い。「住工」混合地域で居住年数の長い人が「中高層ビル（バッファビル）による騒音対策」が望まれるに対し、居住年数の短い人は「防音助成」「防音壁」による騒音対策に志向がみられる。

### 5 日常生活における道路公害の評価と道路関連項目の重要度評定

対象者が日常生活を営むうえで、周辺の道路からどの程度害をうけているかを「非常に害になっている」「ある程度害になっている」「あまり害になっていない」「全く害になっていない」の4ポイント尺度で評定した結果は表2-9に示したが、ここではこの評定を用いて、

- ・「非常に」「ある程度」害になっている→害になっている
- ・「全く害になっていない」

の2群の対象者を選定し、この人達の重要度評定を比較した。

(あまり害になっていない)という人は省略した。)

対比した結果は表3-21 から表3-25 に示してある。

# ① 都市交通計画、道路計画に関する項目について

表3-21 にみられるように特に住商混合地域で害になっているという人達は、・「自動車の交通量の抑制」・「地域特性に応じた道路計画」をのぞんでいる。この地域はかなりの公害があると思われるのでその根源である車の規制がまず問題にされている。

一方住工混合地域では・「緑を多く」といった間接的な解決方法が支持されている。

表3-22 道路の種類別整備に関する要因の重要度評定

| 都市と都市とを結ぶ道路、都市の中の大きな道路、小さな道路、自動車しか通れない自動車専用道路、あるいは歩行者専用道路といったように道路にも種類があります。次に道路の種類や道路と道路との結びつきについて意見をならべてみました。<br>理想的な都市の道路の形態を考えますと、それぞれどの程度「重視すべきだ」と思われますか。 |                                                                     | 住宅地域        |                                           | 住商混合地域      |                                           | 住工混合地域      |                                           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|-------------|-------------------------------------------|-------------|-------------------------------------------|-------------|-------------------------------------------|
|                                                                                                                                                                |                                                                     | 害にな<br>っている | 全<br>く<br>害<br>に<br>な<br>っ<br>て<br>い<br>る | 害にな<br>っている | 全<br>く<br>害<br>に<br>な<br>っ<br>て<br>い<br>る | 害にな<br>っている | 全<br>く<br>害<br>に<br>な<br>っ<br>て<br>い<br>る |
| 1.                                                                                                                                                             | 都市と都市とを結ぶ国道等の幹線道路は、都市の中心を通さず、外周部を通すようにして迂回させること                     | 2.36        | 2.27                                      | 2.49        | 2.81                                      | 2.72        | 2.78                                      |
| 2.                                                                                                                                                             | 都市と都市とを結ぶ国道等の幹線道路であっても、都市内を通すようにすること                                | 4.77        | 5.04                                      | 4.39        | 4.70                                      | 3.91        | 4.33                                      |
| 3.                                                                                                                                                             | 自動車専用道を、歩行者・自転車専用道よりも優先して数多く作ること                                    | 4.51        | 4.53                                      | 4.58        | 4.26                                      | 4.64        | 4.15                                      |
| 4.                                                                                                                                                             | 歩行者・自転車専用道を、自動車専用道よりも優先して数多く作ること                                    | 3.51        | 3.12                                      | 3.28        | 3.15                                      | 3.25        | 3.63                                      |
| 5.                                                                                                                                                             | 都市内では、大きな道路を環状に配置すること                                               | 2.56        | 2.43                                      | 2.97        | 3.07                                      | 2.62        | 3.00                                      |
| 6.                                                                                                                                                             | 都市内では、都心から郊外に向けて、放射状に大きな道路を配置すること                                   | 2.59        | 2.41                                      | 2.96        | 3.37                                      | 2.74        | 3.15                                      |
| 7.                                                                                                                                                             | 都市内では、大きな道路を京都や奈良のように碁盤の目のように配置すること                                 | 3.64        | *                                         | 3.60        | 4.00                                      | 3.34        | 3.30                                      |
| 8.                                                                                                                                                             | 道路を計画する時は、大きな道路とそれよりやや小さめの道路と、細い道路の3つを作り、細い道路は大きな道路と直接結びつけないようにすること | 3.13        | 3.43                                      | **          | 4.07                                      | 3.23        | 3.59                                      |
| 9.                                                                                                                                                             | 都市内では道路用地に限られるので、2階建、3階建あるいは地下の道路をつくり、土地空間を立体的に活用すること               | 2.72        | 2.71                                      | **          | 3.33                                      | 2.66        | 2.56                                      |
| 10.                                                                                                                                                            | 都市内では、道路に必要な土地面積が一定なら、小さな道路は少なく、大きな道路をできるだけ多くつくること                  | 3.77        | 3.76                                      | 3.64        | 3.70                                      | *           | 3.89                                      |
| 11.                                                                                                                                                            | 都市内では道路に必要な土地面積が一定なら、大きな道路は少なくし、小さな道路をできるだけ数多くつくること                 | 4.21        | 4.43                                      | 4.30        | 4.52                                      | 4.57        | 4.22                                      |
| 12.                                                                                                                                                            | 都市内の工場を1カ所に集め、大型トラック専用の道路を作ること                                      | **          | 2.38                                      | **          | 3.01                                      | 3.59        | 2.83                                      |
| 13.                                                                                                                                                            | 商店街は、道巾を大きくとって歩行者専用にし、その中に公園やベンチ、緑を多くとり入れるようにすること                   | 2.49        | 2.84                                      | **          | 2.52                                      | 3.19        | 2.57                                      |
|                                                                                                                                                                |                                                                     |             |                                           |             |                                           | 2.96        | 2.89                                      |

## ② 道路網の整備に関する項目について

表3-22 にみられるように住商混合地域で害になっているという人については、・「大きい道路と小さい道路を直接結びつけない」・「土地の立体活用」・「工場を1カ所に集め大型トラック専用道をつくる」・「商店街は道幅を大きくとって歩行者専用にする」といった通過交通の排除に対する関心が高い。

住工混合地域では通過交通を渋滞させないようにするため・「土地面積が一定なら大きな道路を」という声がある。

住宅地域では特に公害をうけている人の間に・「工場を1カ所に集め大型トラック専用道をつくる」ことに関心の高い人が多い。

表3-23 道路の安全性・快適性に関する要因の重要度評定（幹線道路）

| a 道路を大きな道路（例えば広くて交通量の比較的多い国道など）と、小さな道路（例えば家の前の比較的狭い道路）に分けて考えてみたいと思います。<br>大きな道路を利用する時の安全性、快適性などについて、いろんな人の意見をならべてみました。「理想的な都市の道路」という観点からみると、あなたは、これらの意見はどの程度重視すべきだと思われますか。 | 住宅地域        |                             | 住商混合地域      |                             | 住工混合地域      |                             |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-----------------------------|-------------|-----------------------------|-------------|-----------------------------|
|                                                                                                                                                                            | 害にな<br>っている | 全<br>く<br>害<br>い<br>な<br>って | 害にな<br>っている | 全<br>く<br>害<br>い<br>な<br>って | 害にな<br>っている | 全<br>く<br>害<br>い<br>な<br>って |
| 1. 歩行者と自動車を完全に分離すること                                                                                                                                                       | 1.92        | 2.08                        | **<br>2.00  | 2.70                        | 2.25        | 2.26                        |
| 2. 交差点では、左折用、直進用、右折用の車線を定め、交通停滞を減少させること                                                                                                                                    | 1.97        | 2.06                        | 2.16        | 2.41                        | 1.81        | 1.74                        |
| 3. 交通量の多い道路では、横断歩道橋や地下道をつくること                                                                                                                                              | *<br>2.03   | 2.57                        | 2.55        | 2.81                        | 2.42        | 2.33                        |
| 4. 歩行者優先を徹底させ、横断歩道橋や地下道の代わりに、車用地下道や車用横断陸橋をもうけること                                                                                                                           | 2.21        | 2.37                        | 2.43        | 2.44                        | 2.42        | 2.89                        |
| 5. 景色が悪くてもいいから、今までより早く行けること                                                                                                                                                | 4.31        | 4.22                        | 4.04        | 4.37                        | 3.79        | 4.00                        |
| 6. 早く走れることよりも、景色のよいことを優先すること                                                                                                                                               | 4.08        | 4.33                        | 4.30        | 4.26                        | 4.64        | 4.56                        |
| 7. 景色のよいことや早く走れることよりも、安全面に配慮すること                                                                                                                                           | 2.13        | *<br>1.78                   | *<br>1.79   | 2.15                        | 1.74        | 1.70                        |
| 8. 駐車規制を厳しくし、都市内に車を持ちこませないようにすること                                                                                                                                          | 3.28        | 3.31                        | 3.04        | 3.48                        | *<br>3.34   | 4.00                        |
| 9. 停車帯をたくさん設け、4車線の道路が駐車車が多いため実質2車線しか通行できないといったような無駄をなくすこと                                                                                                                  | 2.77        | 2.59                        | 2.66        | 3.07                        | *<br>2.25   | 2.74                        |
| 10. 交通渋滞を少なくするために、一方通行にすること                                                                                                                                                | 3.18        | 3.57                        | **<br>3.39  | 4.07                        | 3.13        | 3.52                        |

## ③ 道路の安全性、快適性に関する項目について

### 1) 幹線道路

表3-23 にみられるように住宅地域では害になっているという人達は・「横断歩道、地下歩道」に対する評点が高い。一方住商混合地域では・「歩車道分離」・「一方通行化」・「安全面への配慮」がのぞまれている。また、住工混合地域では・「駐・停車規制」などの規制への関心が高い。

表3-24 道路の安全性・快適性に関する要因の重要度評定(細街路)

| <p>b 次は小さな道路のことについておたずねします。</p> <p>大きな道路とは異なり、小さな道路は、居住している人が日常生活を営む上で重要な役割を持っています。子供のころ、家の前で遊んだり、近所の店へ買い物に行ったり、駅まで裏道を通って行ったりしたことはありませんか。ここでは、そんな道路について、あなたのお考えをおきかせください。</p> |             |                                                |             |                                                |             |                                                |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|------------------------------------------------|-------------|------------------------------------------------|-------------|------------------------------------------------|
|                                                                                                                                                                               | 住宅地域        |                                                | 住商混合地域      |                                                | 住工混合地域      |                                                |
|                                                                                                                                                                               | 害にな<br>っている | 全<br>い<br>く<br>な<br>い<br>害<br>い<br>な<br>っ<br>て | 害にな<br>っている | 全<br>い<br>く<br>な<br>い<br>害<br>い<br>な<br>っ<br>て | 害にな<br>っている | 全<br>い<br>く<br>な<br>い<br>害<br>い<br>な<br>っ<br>て |
| 1. 小さな道路は、通り抜けできないように袋小路にすること                                                                                                                                                 | 4.36        | 4.88                                           | 4.69        | 4.96                                           | 4.32        | 4.78                                           |
| 2. 小さな道路では、住んでいる人以外の車を入れないようサクをもうけるなどの規制をすること                                                                                                                                 | 3.33        | 3.67                                           | 4.01        | 4.44                                           | 3.87        | 4.04                                           |
| 3. 小さな道路は、子供の遊び場、近所の人との立ち話、散歩などに安心して利用できるようにすること                                                                                                                              | 2.69        | 2.61                                           | **<br>2.49  | 3.85                                           | 2.98        | 3.26                                           |
| 4. 住宅地の小さな道路には、ポストや電話ボックス、ゴミ収集用スペースなど公共的なものを設ける場所を確保すること                                                                                                                      | 2.56        | 2.27                                           | 2.70        | 3.07                                           | 2.55        | 2.96                                           |
| 5. 住宅地では、小さな道路であっても必ず歩道をもうけること                                                                                                                                                | 3.00        | 3.22                                           | 3.67        | 4.00                                           | 2.94        | 3.33                                           |
| 6. 小さな道路の横に、公園をもうけること                                                                                                                                                         | **<br>2.85  | 3.24                                           | 2.97        | 3.33                                           | *<br>3.23   | 3.81                                           |
| 7. 商店街では、車の通行規制をすること                                                                                                                                                          | 2.41        | 2.33                                           | *<br>2.13   | 2.59                                           | 2.42        | 2.26                                           |
| 8. 小さな道路では、緑を多くすること                                                                                                                                                           | 2.67        | 2.88                                           | 2.81        | 3.11                                           | **<br>3.06  | 3.93                                           |

## 2) 細 街 路

表3-24 にみられるように住宅地域では、害になっているという人には・「小さな道路の横の小公園」がのぞまれている。住商混合地域では・「子供の遊び場、散歩ができるよう」・「車の通行規制」がのぞまれている。住工混合地域では・「小さな道路の横の小公園」・「小さな道の緑」などがのぞまれている。

## ④ 公害に関する項目について

表3-25にみられるように住商混合地域で公害をうけている人には、規制をのぞむ声が多く・「速度制限」・「一方通行」・「大型車の通行制限」・「車線数の削減」・「住宅と工場の分離」などの対策がのぞまれている。また施設としては・「車道の外の10～20mのスペース」・「車道と住宅の間の公園、駐車場」といった環境保全帯がのぞまれている。この地域の公害はかなりひどいことが予想される。

一方、住工混合地域では、公害をうけている人は・「車道の外の10～20mのスペース」・「バッファビル」などの施設への関心がみられる。

表 3-25 道路からの公害に関する要因の重要度評定

大きな道路の周辺に住む人々に公害を起こさないようにするために、現在実施されている対策や、海外の実例、学者の提案をいろいろあげてみました。それぞれについて、あなたのお考えをおきかせください。

|                                                    | 住宅地域                |                                       | 住 商<br>混合地域         |                                       | 住 工<br>混合地域         |                                       |
|----------------------------------------------------|---------------------|---------------------------------------|---------------------|---------------------------------------|---------------------|---------------------------------------|
|                                                    | 害<br>にな<br>って<br>いる | 全<br>く<br>害<br>い<br>な<br>い<br>な<br>って | 害<br>にな<br>って<br>いる | 全<br>く<br>害<br>い<br>な<br>い<br>な<br>って | 害<br>にな<br>って<br>いる | 全<br>く<br>害<br>い<br>な<br>い<br>な<br>って |
| 1. 優先して道路構造を高架にすること                                | 3.79                | *                                     | 3.58                | 3.70                                  | 3.09                | 2.78                                  |
| 2. 優先して道路構造を堀割や切土にすること                             | 3.36                | 3.10                                  | 3.16                | 3.37                                  | 3.64                | 4.11                                  |
| 3. 優先して道路は地上を通さず、トンネルにすること                         | 3.72                | 3.57                                  | 3.51                | 3.96                                  | 4.00                | 4.26                                  |
| 4. 車道の外側10～20mの環境を保全するためのスペースをもうけ、住宅と車道との距離を広くすること | 2.26                | 2.41                                  | **                  | 2.46                                  | **                  | 2.40                                  |
| 5. 車道と住宅の間に公園、駐車を優先的につけること                         | 2.64                | 2.57                                  | *                   | 2.87                                  | 3.26                | 2.89                                  |
| 6. 道路には防音壁をつけること                                   | 2.79                | 3.14                                  | 3.28                | 3.48                                  | 3.00                | 3.33                                  |
| 7. 道路には、防音のための街路樹を植えること                            | 2.28                | 2.27                                  | 2.40                | 2.67                                  | 2.53                | 2.74                                  |
| 8. 道路のそばに中高層のビルを誘致し、うら側の住宅に騒音がおよばないようにすること         | 3.49                | *                                     | 3.31                | 3.70                                  | **                  | 3.40                                  |
| 9. 道路のそばの木造住宅は、防音工事費用の助成を受けられること                   | 2.51                | 2.51                                  | 2.67                | 3.00                                  | 2.51                | 3.07                                  |
| 10. 木造住宅は、道路のそばに建ててはいけないようにすること                    | 3.82                | 3.78                                  | 3.96                | 4.41                                  | 3.85                | 3.78                                  |
| 11. 都市内を通る国道などは、信号を系統信号にすること                       | 2.56                | 2.47                                  | 2.69                | 2.81                                  | 2.85                | 2.52                                  |
| 12. 都市内を通る国道などは、すべてバス優先レーンをもうけること                  | 3.13                | **                                    | 2.72                | 3.07                                  | 2.94                | 2.96                                  |
| 13. 速度制限をより厳しくすること                                 | 2.49                | 2.35                                  | **                  | 2.37                                  | 3.00                | 2.98                                  |
| 14. 車は一方通行にすること                                    | 3.26                | 3.22                                  | **                  | 3.36                                  | 4.00                | 3.26                                  |
| 15. 大型車は内側の車線のみを走るように規制すること                        | 2.46                | 2.67                                  | 2.54                | 2.74                                  | 2.70                | 2.44                                  |
| 16. 住宅地では、大型車の通行規制（夜間や休日の通行規制）をすること                | 1.92                | 1.67                                  | **                  | 1.97                                  | 2.89                | 2.19                                  |
| 17. 住宅地のそばは、車線数を削減し、交通量を少なくさせること                   | 2.03                | 2.22                                  | **                  | 2.52                                  | 3.37                | 2.66                                  |
| 18. 住宅地と工場地とを完全に分離し、住宅に用のない車は入ってこないようにすること         | 2.21                | 2.25                                  | **                  | 2.60                                  | 3.56                | 3.06                                  |

## 第4章 道路に関する要因の因子分析

この調査でアンケートした61項目の道路に関する要因の重要度の評定結果について、項目のうち関連のあるもの同志をまとめることにより、住民の道路に対する意識の構造を把握する目的で因子分析 ( Factor Analysis ) を行った。

### 1 因子分析の概要<sup>1)</sup>

#### a) 因子分析の目的

因子分析は多変量の間に見られる変動を分析する統計的方法であり、その分析の目的はおもに、多変量によってあらわされる変動を、より少数の代表的・仮説的変動によって説明し、これによって科学的単純性を求めること、あるいは対象とするものの構造を明らかにしようとするにある。

#### b) 因子分析の基本モデル

因子分析は多変量の間相互関係を分析することを目的とするが、多変量とはこの場合61項目の道路に関する要因の重要度の評定結果となる。アンケート調査の対象者を「個体」と呼ぶことにし、個体の重要度の評定を「測定値」と呼ぶと、多変量データは個体*i*の变量*j*に関する測定値  $x_{ij}$  とし、*N*個の個体について *n*通りの測定値を行列

$$X = \begin{bmatrix} x_{11} & x_{12} & \cdots & x_{1n} \\ x_{21} & x_{22} & \cdots & x_{2n} \\ \vdots & & & \vdots \\ x_{N1} & x_{N2} & & x_{Nn} \end{bmatrix} \cdots \cdots (1)$$

によってあらわす。

各変量固有の測定の単位は、因子分析モデルではふつう無視されることになる。各変量の間関係は、単位の違いにかかわらず、相関関係として取扱われることになるため、測定値を变量ごとに平均が0、分散が1となるように標準化して考えることにする。標準化されたデータ行列は次のようにあらわされる。

$$Z = \begin{bmatrix} z_{11} & z_{12} & \cdots & z_{1n} \\ z_{21} & z_{22} & \cdots & z_{2n} \\ \vdots & & & \vdots \\ z_{N1} & z_{N2} & & z_{Nn} \end{bmatrix}$$

因子分析の基本モデルは、観測された測定値を、いくつかの構成された変量の1次結合によって次のようにあらわすものである。

$$z_{ij} = a_{j1} f_{1i} + a_{j2} f_{2i} + \cdots + a_{jm} f_{mi} + d_j u_{ij} \cdots \cdots (3)$$

ここで、 $f_{i1}$ 、 $f_{i2}$ ……、 $f_{im}$  および  $u_{ij}$  が構成された変量をあらわし、 $a_{j1}$ 、 $a_{j2}$ ……、 $a_{jm}$ 、 $d_j$ はこの構成された変量にかかる重み係数である。

モデルを構成するこれらの変量の名称は次の通りである。まず、 $z_{ij}$  は個体  $i$  に対する変量  $j$  の観測値を標準スコアであらわしたものである。 $f_{i1}$ 、 $f_{i2}$ …… $f_{im}$  はそれぞれ個体  $i$  に対する第1、第2、……第  $m$  因子の因子スコアで、すべての観測変量 ( $j = 1, 2, \dots, n$ ) についても、これら  $m$  個の因子が共通にもちいられるので、これらを共通因子と呼んでいる。これに対し、 $u_{ij}$  は  $n$  個の変量の対応する固有の変動をあらわすもので、これを独自因子と呼んでいる。

共通因子スコアにかけられた重みである  $a_{jp}$  は、その添字からわかるように、各変量と共通因子との関係を定める係数である。たとえば  $a_{jp}$  についていえば、変量  $j$  には因子  $p$  がどれほど反映しているかということであらわすとみることができる。この係数を因子負荷と呼んでいる。

基本モデルと因子に関する条件を行列を用いてあらわすと次のようになる。

$$Z = F A' + U D \dots\dots\dots(4)$$

ここで、 $Z$  は標準化されたデータ  $Z_{ij}$  を成分とする  $N \times n$  の行列である。 $F$  は行に個体を取り、列に因子をとった大きさ  $N \times m$  の因子スコア行列である。 $A$  は行に変量を取り、列に因子をとった  $n \times m$  の因子負荷行列である。 $U$  は大きさ  $N \times n$  の独自因子スコア行列で、行が個体に、列が変量に対応する。 $D$  は対角行列で、標準化された独自因子スコアに重みとしてかけられるものである。

### C) 変量間の相関行列

変量間の相関係数は、標準化されたスコアをもちいると、その標準偏差が1であるため共分散にひとしく

$$r_{jk} = \frac{1}{N} \sum_{i=1}^N z_{ij} z_{ik} \dots\dots\dots(5)$$

となる。相関係数を成分とする行列  $R$  とすると

$$R = \frac{1}{N} Z' Z = \left( \frac{1}{N} \sum_{i=1}^N z_{ij} z_{ik} \right) = \frac{1}{N} \begin{bmatrix} z_{11} & z_{12} & \cdots & z_{1n} \\ z_{21} & z_{22} & \cdots & z_{2n} \\ \vdots & \vdots & & \vdots \\ z_{N1} & z_{N2} & \cdots & z_{Nn} \end{bmatrix} \begin{bmatrix} z_{11} & z_{12} & \cdots & z_{1n} \\ z_{21} & z_{22} & \cdots & z_{2n} \\ \vdots & & & \\ z_{N1} & z_{N2} & \cdots & z_{Nn} \end{bmatrix} \dots\dots\dots(6)$$

となる。

相関行列は基本式(4)を代入して次のようにあらわされる。

$$R = \frac{1}{N} AF'FA' + \frac{1}{N} AF'UD + \frac{1}{N} DU'FA' + \frac{1}{N} DU'UD \quad \dots\dots\dots(7)$$

第1項にある  $\frac{1}{N} F'F$  は因子間の相関行列となり、因子が独立であるとすれば（因子間の相関係数が0）、 $\frac{1}{N} F'F = I$ （単位行列）となる。第2、3項の  $F$  と  $U$  の積は独自因子と共通因子との間の相関は0であると条件から成分がすべて0となる。第4項については  $\frac{1}{N} U'U$  が単位行列となるから(7)式は次のようになる。

$$R = AA' + D^2 \quad \dots\dots\dots(8)$$

$$r_{jk} = \sum_{p=1}^m a_{jp} a_{kp} + \delta_{jk} d_j^2 \quad \dots\dots\dots(9)$$

相関行列  $R$  の対角成分から独自性をひいた行列を

$$R^+ = R - D^2 \quad \dots\dots\dots(10)$$

によってあらわすと

$$R^+ = AA' \quad \dots\dots\dots(11)$$

となる。因子負荷行列は相関行列の分解によってもとめられることがわかる。因子負荷行列の各列ベクトルを  $a_p$  によってあらわすと、

$$R^+ = a_1 a_1' + a_2 a_2' + \dots\dots\dots + a_m a_m' \quad \dots\dots\dots(12)$$

となる。このように、相関行列は各因子ごとの負荷ベクトルの積に分解される。(12)式の第1項を左辺に移項すると

$$R_1^+ = R^+ - a_1 a_1' \quad \dots\dots\dots(13)$$

となり、このようにしてできた対称行列  $R_1^+$  を残差相関行列といい、第1残差相関行列とよぶ。

$$R_2^+ = R_1^+ - a_2 a_2' \quad \dots\dots\dots(14)$$

を第2残差行列という。

何らかの方法で、一つの因子負荷ベクトルが相関行列からもとめられると、順次因子負荷ベクトルがもとめられる。このようにして因子を定めていくことを因子の抽出という。

#### d) 因子分析の解法

因子分析の主たる目的は、相関行列によって示されている多変量の間の変動を、より少ない数の変動によって説明するのに適した代表的変動としての因子を主とすることである。その解法のひとつである主因子法について以下に述べる。

主因子法は多変量の間共通にみられる変動のうち、第1因子から順次、因子寄与を最大とするように因子を定める方法である。すなわち、因子負荷行列  $A$  において、第1因子負荷の寄与が最大となるように解をもとめる。因子の寄与は因子負荷の平行和であらわされる。

$$V_1 = a_{11}^2 + a_{21}^2 + \dots\dots\dots + a_{n1}^2 \quad \dots\dots\dots(15)$$

主因子法は全変量の分散のうち第1因子によって説明される分を最大にするように因子を定める方法であるともいえる。

主因子法による解は直交解であるから、第2因子以下の因子による変動は第1因子の変動に直交し、相関は0となる。主因子法の第2因子は、相関行列から第1因子による変動成分がとり除かれた後に、やはり各変動との相関が最も高くなるように定められるものである。こうして、順次直交する因子をもとめてゆくのが主因子法である。

相関行列  $R^+$  と因子負荷行列  $A$  の間の条件は(14)式で示したように  $R^+ = AA'$  であり、これを行列の各成分を用いてあらわすと

$$\gamma_{jk} = \sum_{p=1}^m a_{jp} a_{kp} \quad (j, k = 1, 2, \dots, n) \quad \dots\dots\dots(16)$$

となる。次に、

$$2T = V_1 - \sum_{j=1}^n \sum_{k=1}^n \mu_{jk} \left( \sum_{p=1}^m a_{jp} a_{kp} - \gamma_{jk} \right) \quad \dots\dots\dots(17)$$

なる値  $T$  を考える。ここで、 $\mu_{jk}$  はラグランジュの未知乗数である。

(16)式を第1因子負荷のそれぞれについて偏微分し、その結果を0とおく。

$$\frac{\partial T}{\partial a_{j1}} = a_{j1} - \sum_{k=1}^n \mu_{jk} a_{k1} = 0 \quad (j = 1, 2, \dots, n) \quad \dots\dots\dots(18)$$

また、第2以下の因子負荷についても偏微分し、これを0とおくと、一般に

$$\frac{\partial T}{\partial a_{jp}} = a_{jp} - \sum_{k=1}^n \mu_{jk} a_{kp} = 0 \quad \left( \begin{array}{l} j = 1, 2, \dots, n \\ p = 2, 3, \dots, m \end{array} \right) \quad \dots\dots\dots(19)$$

となる。これらの結果は記号

$$\delta_{pq} = \begin{cases} 1 & p = q \text{ のとき} \\ 0 & p \neq q \text{ のとき} \end{cases}$$

をつかうと、まとめて

$$\delta_{1p} a_{jp} - \sum_{k=1}^n \mu_{jk} a_{kp} = 0 \quad \dots\dots\dots(20)$$

とあらわすことができる。これに  $a_{j1}$  を乗じて、 $j$  についての和をとると、

$$\delta_{1p} \sum_{j=1}^n a_{j1}^2 - \sum_{j=1}^n \sum_{k=1}^n \mu_{jk} a_{j1} a_{kp} = 0 \quad \dots\dots\dots(21)$$

となる。ここで、左辺第2項の和の記号の順序を入れかえて  $\sum_{k=1}^n a_{kp} \sum_{j=1}^n \mu_{jk} a_{j1}$  とする。

この後の方の和記号の部分は(18)式の記号  $j$  と  $k$  を交換するとわかるように、 $\sum_{j=1}^n \mu_{kj} a_{j1} =$

$a_{k1}$  となる。したがって(21)式は

$$\delta_{1p} \lambda_1 - \sum_{k=1}^n a_{kp} a_{k1} = 0 \quad \dots\dots\dots(22)$$

と書きかえることができる。ここで  $\lambda_1$  は第1因子の平方和  $\lambda_1 = \sum_{j=1}^n a_{j1}^2$  をあらわす。

これは  $V_1$  を最大とする条件を示すものとなっている。 $\textcircled{23}$ 式に  $a_{jp}$  を乗じて、 $p$  についての和をとると、

$$\sum_{p=1}^m \delta_{1p} \lambda_1 a_{jp} - \sum_{k=1}^n a_{k1} \sum_{p=1}^m a_{kp} a_{jp} = 0 \quad \dots\dots\dots \textcircled{23}$$

となる。 $\gamma_{jk} = \sum_{p=1}^m a_{jp} a_{kp}$  の関係を持ちいると

$$\sum_{k=1}^n \gamma_{jk} a_{k1} - \lambda_1 a_{j1} = 0 \quad (j = 1, 2, \dots, n) \quad \dots\dots\dots \textcircled{24}$$

となる。すべての  $j$  についての関係を同時にまとめて行列表示すると

$$(R - \lambda_1 I) a_1 = 0 \quad \dots\dots\dots \textcircled{25}$$

となる。これに対して $\textcircled{25}$ 式で示される連立方程式の解は

$$|R - \lambda_1 I| = 0 \quad \dots\dots\dots \textcircled{26}$$

が条件となる。

$\lambda$  を変数とする多項式

$$f(\lambda) = |R - \lambda I| \quad \dots\dots\dots \textcircled{27}$$

を考えたとき、これを  $R$  の固有多項式とよび、とくに  $f(\lambda) = 0$  を固有方程式と呼んでいる。

$\lambda_1$  はこの固有多項式の最大の根にあたり、 $\lambda_1$  のことを  $R$  の固有値とよび、これに対応する解であるベクトル  $a_1$  を固有ベクトルとよぶ。このように因子負荷行列を求めるのは、 $R$  の固有値問題に帰せられる。この場合、固有ベクトルが $\textcircled{26}$ 式を満足すれば、 $b_1 = c a_1$  も  $R b_1 = \lambda_1 b_1$  となって $\textcircled{26}$ 式を満足する。したがって、因子負荷としての固有ベクトルは固有値との間に

$$\lambda_1 = \sum_{j=1}^n a_{j1}^2 = a_1' a_1$$

という関係がなければならないから、これによって因子負荷ベクトル  $a_1$  の大きさ (ノルム) を定めればよい。

また、直交因子モデルの場合では、 $R = AA'$  という関係を満たす行列  $A$  をもとめることであり、解  $A$  がえられたとして、ある正規直交行列  $T$  をもちいてこれを  $B = AT$  のように変換すると、 $TT' = I$  であることから

$$BB' = ATT' A' = AA' = R$$

となって  $B$  もまた解となる。このように因子分析においては、ある解を変換して因子の解釈に役立てることも行われる。

## 2 因子分析の手順

### 1) 因子分析の項目

因子分析に用いた項目は道路に関する要因であり、表 4 - 1 に示すような変数番号を与えて

表 4 - 1 因子分析に用いた項目

## ① 都市交通計画、道路計画

## ② 交通ネットワーク

|                                                                       |                                                                        |
|-----------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|
| 1. 歩行者と公共交通を優先し、自家用車は抑制すること                                           | 13. 都市と都市とを結ぶ国道等の幹線道路は、都市の中心を通さず、外周部を通すようにして迂回させること                    |
| 2. 官庁、大企業を都市の周辺部に分散させること                                              | 14. 都市と都市とを結ぶ国道等の幹線道路であっても、都市内を通すようにすること                               |
| 3. 都市の道路は、緑を多くとり入れること                                                 | 15. 自動車専用道を、歩行者・自転車専用道よりも優先して数多く作ること                                   |
| 4. 通路は人や車の移動のためだけにあるのではなく、通風、採光のための空間であり、火災の類焼を防ぐ空間であるということを十分考慮すべきこと | 16. 歩行者・自転車専用道を、自動車専用道よりも優先して数多く作ること                                   |
| 5. 自分の住んでいる街がよくなればよいという考えではなく、隣の街、ひいては都市全体をよくするという観点に立つこと             | 17. 都市内では、大きな道路を現状に配置すること                                              |
| 6. 都市の道路は、主に道路を利用する人の利便性に主眼をおいて考えること                                  | 18. 都市内では、都心から郊外に向けて、放射状に大きな道路を配置すること                                  |
| 7. 都市の道路は、周辺の人々の生活環境を守ることを利用者の利便性よりも優先して考えること                         | 19. 都市内では、大きな道路を京都や奈良のように碁盤の目のように配置すること                                |
| 8. 都市の道路をつくるときは、周辺の人々の意見を反映させること                                      | 20. 道路を計画する時は、大きな道路とそれよりやや小さな道路と、細い道路の3つを作り、細い道路は大きな道路と直接結びつけないようにすること |
| 9. 都市の道路は、周辺の人々は不利益を受けても、社会全体の利益の方が大きいので、全体の利益を優先させること                | 21. 都市内では道路用地が限られるので、2階建、3階建あるいは地下の道路をつくり、土地空間を立体的に活用すること              |
| 10. 自動車の交通量が増えても交通渋滞しないような道路を計画すること                                   | 22. 都市内では、道路に必要な土地面積が一定なら、小さな道路は少なく、大きな道路をできるだけ多くつくること                 |
| 11. 道路を計画する時は、住宅地区、工場地区、商業地区など、それぞれの地区の特色に応じた道路を考えること                 | 23. 都市内では道路に必要な土地面積が一定なら、大きな道路は少なくし、小さな道路をできるだけ数多くつくること                |
| 12. 自動車交通量の増加を抑制すること                                                  | 24. 都市内の工場を1カ所に集め、大型トラック専用の道路を作ること                                     |
|                                                                       | 25. 商店街は、道巾を大きくとって歩行者専用にし、その中に公園やベンチ、緑を多くとり入れるようにすること                  |

## ③ 安全性、快適性

## ④ 公 害

|                                                            |                                                      |
|------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|
| 26. 歩行者と自動車を完全に分離すること                                      | 44. 優先して道路構造を高架にすること                                 |
| 27. 交差点では、左折用、直進用、右折用の車線を定め、交通渋滞を減少させること                   | 45. 優先して道路構造を掘割や切土にすること                              |
| 28. 交通量の多い道路では、横断歩道橋や地下道をつくること                             | 46. 優先して道路は地上を通さず、トンネルにすること                          |
| 29. 歩行者優先を徹底させ、横断歩道橋や地下道の代わりに、車用地下道や車用横断陸橋をもうけること          | 47. 車道の外側に10~20mの環境を保全するためのスペースをもうけ、住宅と車道との距離を広くすること |
| 30. 景色が悪くてもいいから、今までより早く行けること                               | 48. 車道と住宅の間に公園、駐車場を優先的につけること                         |
| 31. 早く走れることよりも、景色のよいことを優先すること                              | 49. 道路には防音壁をつけること                                    |
| 32. 景色のよいことや早く走れることよりも、安全面に配慮すること                          | 50. 道路には、防音のための街路樹を植えること                             |
| 33. 駐車規制を厳しくし、都市内に車を持ちこませないようにすること                         | 51. 道路のそばに中高層のビルを誘致し、うら側の住宅に騒音がおよばないようにすること          |
| 34. 停車帯をたくさん設け、4車線の道路が駐車車が多いため実質2車線しか通行できないといったような無駄をなくすこと | 52. 道路のそばの木造住宅は、防音工事費用の助成を受けられること                    |
| 35. 交通渋滞を少なくするために、一方通行にすること                                | 53. 木造住宅は、道路のそばに建ててはいけないようにすること                      |
| 36. 小さな道路は、通り抜けできないように袋小路にすること                             | 54. 都市内を通る国道などは、信号を系統信号にすること                         |
| 37. 小さな道路では、住んでいる人以外の車を入れないようサクをもうけるなどの規制をすること             | 55. 都市内を通る国道などは、すべてバス優先レーンをもうけること                    |
| 38. 小さな道路は、子供の遊び場、近所の人との立ち話、散歩などに安心して利用できるようにすること          | 56. 速度制限をより厳しくすること                                   |
| 39. 住宅地の小さな道路には、ポストや電話ボックス、ゴミ収集用スペースなど公共的なものを設ける場所を確保すること  | 57. 車は一方通行にすること                                      |
| 40. 住宅地では、小さな道路であっても必ず歩道をもうけること                            | 58. 大型車は内側の車線のみを走るように規制すること                          |
| 41. 小さな道路の横に、公園をもうけること                                     | 59. 住宅地では、大型車の通行規制(夜間や休日の通行規制)をすること                  |
| 42. 商店街では、車の通行規制をすること                                      | 60. 住宅地のそばは、車線数を削減し、交通量を少なくさせること                     |
| 43. 小さな道路では、緑を多くすること                                       | 61. 住宅地と工場地とを完全に分離し、住宅に用いない車は入ってこないようにすること           |

表4-2 因子分析結果

〈表3-1〉 EIGEN VALUES &amp; FACTOR LOADING (AFTER ROTATION)

|             |  | 因子1      | 因子2      | 因子3      | 因子4      | 因子5      | 因子6      | 因子7      | 因子8      | 因子9      | 因子10     | 因子11     | 因子12     | 因子13     | 因子14     |
|-------------|--|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| 固有値         |  | 3.82129  | 2.34798  | 2.05417  | 1.92943  | 1.82143  | 1.75542  | 1.62060  | 1.59156  | 1.53837  | 1.45033  | 1.36953  | 1.34603  | 1.24703  | 1.20961  |
| 寄与率         |  | 12.72687 | 7.82000  | 6.84147  | 6.42601  | 6.06630  | 5.84648  | 5.39744  | 5.30021  | 5.09022  | 4.83035  | 4.56126  | 4.48298  | 4.15327  | 4.02863  |
| 累積寄与率       |  | 12.72687 | 20.54687 | 27.38834 | 33.81435 | 39.88065 | 45.72713 | 51.12457 | 56.42528 | 61.51555 | 66.34590 | 70.90716 | 75.39014 | 79.54341 | 83.57204 |
| 各項目の因子負荷量   |  |          |          |          |          |          |          |          |          |          |          |          |          |          |          |
| 1 V1 項目1    |  | -0.09821 | -0.14884 | 0.03147  | 0.02008  | -0.59753 | -0.01861 | 0.09523  | 0.03251  | 0.02283  | -0.17532 | -0.09413 | 0.08613  | 0.00891  | 0.15079  |
| 2 V2 項目2    |  | -0.03629 | -0.02867 | 0.05110  | -0.13841 | -0.17845 | -0.03357 | 0.04856  | 0.12010  | -0.08985 | -0.41332 | -0.06544 | 0.02353  | 0.07307  | 0.06262  |
| 3 V3 項目3    |  | -0.29909 | -0.01648 | 0.06910  | -0.05688 | -0.01206 | -0.09929 | 0.05069  | 0.06191  | -0.03072 | -0.46024 | -0.18113 | 0.07995  | -0.05855 | 0.11246  |
| 4 V4 項目4    |  | -0.15909 | -0.06968 | 0.21584  | 0.02734  | -0.06088 | -0.03430 | 0.09049  | -0.02215 | 0.03687  | -0.48318 | -0.10425 | 0.09119  | -0.03072 | 0.05880  |
| 5 V5 項目5    |  | -0.15421 | 0.00219  | 0.09836  | -0.07586 | -0.00028 | -0.13947 | -0.05166 | 0.02298  | 0.04417  | -0.23602 | -0.23856 | 0.07078  | -0.05235 | 0.05238  |
| 6 V6 項目6    |  | 0.04524  | 0.01002  | 0.21290  | -0.09333 | 0.07956  | -0.02624 | -0.02227 | 0.11737  | 0.08520  | 0.04520  | -0.18225 | -0.04569 | -0.31750 | -0.05435 |
| 7 V7 項目7    |  | -0.09217 | -0.06684 | 0.02361  | -0.05817 | -0.13347 | -0.00110 | 0.10315  | 0.04366  | -0.03545 | -0.17877 | -0.25503 | -0.02311 | -0.00170 | 0.06865  |
| 8 V8 項目8    |  | -0.06851 | -0.13992 | 0.04415  | 0.11508  | -0.12747 | 0.01305  | 0.04273  | 0.00723  | -0.09936 | -0.08492 | -0.48831 | -0.01712 | -0.00231 | 0.00773  |
| 9 V9 項目9    |  | -0.04099 | 0.13192  | 0.24630  | -0.32101 | -0.08832 | 0.06231  | 0.00787  | 0.15109  | 0.11177  | 0.01009  | -0.00874 | 0.05605  | -0.26976 | 0.06724  |
| 10 V10 項目10 |  | -0.02118 | -0.03313 | 0.25961  | -0.15989 | 0.13963  | -0.21428 | -0.05487 | -0.05155 | 0.09200  | -0.00435 | -0.09148 | -0.09389 | -0.34191 | -0.04701 |
| 11 V11 項目11 |  | -0.13244 | -0.05229 | 0.30497  | -0.12726 | 0.10335  | -0.29320 | -0.07826 | 0.00920  | -0.09189 | -0.12732 | -0.27068 | 0.42866  | -0.09740 | 0.01640  |
| 12 V12 項目12 |  | -0.14446 | -0.17971 | 0.40301  | -0.06723 | -0.40301 | 0.00050  | 0.07780  | 0.09392  | -0.09876 | -0.10427 | -0.17526 | 0.04709  | -0.09643 | 0.17661  |
| 13 V13 項目13 |  | -0.04264 | -0.04334 | 0.22173  | -0.20677 | -0.16451 | -0.12443 | 0.04081  | 0.17397  | -0.07834 | -0.15202 | -0.03182 | 0.24395  | 0.01846  | 0.04225  |
| 14 V14 項目14 |  | 0.07109  | 0.03078  | 0.03263  | 0.06404  | 0.09121  | -0.14038 | 0.02441  | 0.04555  | 0.04272  | 0.04227  | -0.05665 | -0.29995 | -0.12017 | -0.01005 |
| 15 V15 項目15 |  | 0.08692  | 0.11114  | 0.06370  | -0.12567 | 0.13094  | 0.03295  | -0.80523 | 0.00861  | 0.11603  | 0.09506  | 0.05866  | -0.04404 | -0.11424 | -0.05517 |
| 16 V16 項目16 |  | -0.11241 | -0.10244 | 0.04993  | 0.05330  | -0.17881 | -0.06126 | 0.81921  | 0.04044  | -0.10288 | -0.08559 | -0.11142 | -0.07085 | 0.00970  | 0.04195  |
| 17 V17 項目17 |  | -0.13866 | -0.01173 | 0.60135  | -0.00426 | -0.04506 | -0.10501 | 0.00441  | 0.10463  | -0.00107 | -0.09915 | -0.00168 | 0.09795  | -0.05223 | 0.07725  |
| 18 V18 項目18 |  | -0.04126 | 0.00772  | 0.67951  | -0.07803 | 0.01894  | -0.09009 | 0.04645  | -0.01516 | 0.01636  | -0.10640 | -0.01127 | 0.04895  | -0.04464 | -0.01442 |
| 19 V19 項目19 |  | -0.12684 | -0.03319 | 0.30040  | -0.23377 | -0.09305 | -0.01402 | -0.10215 | 0.19138  | 0.00895  | -0.02018 | -0.08749 | 0.04453  | -0.14193 | -0.04497 |
| 20 V20 項目20 |  | -0.10490 | -0.12298 | 0.20624  | -0.18669 | -0.14833 | -0.12011 | -0.03207 | 0.10201  | -0.09088 | -0.05985 | -0.12179 | -0.17091 | -0.00270 | 0.06400  |
| 21 V21 項目21 |  | -0.11515 | -0.12259 | 0.42802  | -0.10693 | -0.00187 | -0.19990 | -0.03362 | -0.07608 | -0.06749 | -0.00197 | -0.03504 | -0.03037 | -0.19209 | 0.04264  |
| 22 V22 項目22 |  | -0.07899 | 0.05883  | 0.07384  | -0.08436 | 0.02209  | -0.01455 | -0.06027 | 0.03188  | -0.80023 | 0.08687  | -0.02324 | -0.07331 | -0.12409 | -0.03011 |
| 23 V23 項目23 |  | -0.02991 | 0.00746  | -0.01458 | -0.06192 | -0.06605 | 0.03364  | 0.10614  | 0.05775  | -0.81190 | 0.03287  | -0.12928 | -0.01799 | -0.03439 | 0.04193  |
| 24 V24 項目24 |  | -0.03970 | -0.09507 | 0.15934  | -0.35552 | 0.07418  | -0.27041 | 0.07065  | 0.14432  | -0.03113 | 0.09507  | -0.06738 | 0.11207  | -0.10784 | 0.06520  |
| 25 V25 項目25 |  | -0.49054 | 0.02783  | 0.06093  | -0.08586 | -0.03790 | -0.24337 | 0.07267  | 0.07889  | 0.01122  | 0.01513  | -0.16734 | 0.05416  | -0.03654 | 0.11564  |
| 26 V26 項目26 |  | -0.12972 | -0.06327 | 0.09712  | 0.02302  | -0.14485 | -0.54895 | 0.05121  | -0.01049 | -0.00886 | -0.05175 | 0.09143  | 0.10926  | -0.13812 | 0.15825  |
| 27 V27 項目27 |  | -0.07050 | -0.16532 | 0.16756  | 0.06438  | -0.04747 | -0.57427 | 0.04046  | 0.08061  | 0.01391  | -0.11954 | 0.00690  | 0.06993  | -0.19424 | -0.02743 |
| 28 V28 項目28 |  | -0.05326 | -0.11397 | 0.10103  | 0.00365  | -0.08501 | -0.18703 | 0.05123  | 0.03903  | -0.00123 | -0.01960 | -0.08920 | -0.08388 | -0.26327 | -0.07015 |
| 29 V29 項目29 |  | -0.13489 | -0.15312 | 0.08564  | -0.07428 | -0.08299 | -0.31273 | 0.11092  | 0.07307  | 0.02621  | 0.04315  | -0.20850 | -0.00294 | 0.02829  | 0.02978  |
| 30 V30 項目30 |  | 0.15300  | 0.09667  | 0.03189  | -0.18069 | 0.04520  | -0.02398 | -0.07795 | 0.01896  | 0.02664  | 0.28707  | -0.00050 | -0.18948 | -0.22595 | 0.05932  |
| 31 V31 項目31 |  | -0.06077 | -0.13755 | -0.02259 | 0.02600  | 0.02236  | 0.09717  | 0.03145  | -0.03782 | -0.00794 | -0.08420 | -0.05017 | -0.02489 | 0.03575  | -0.02131 |
| 32 V32 項目32 |  | -0.20745 | -0.14442 | 0.11130  | 0.04436  | 0.02945  | -0.25375 | 0.06268  | -0.02392 | -0.01654 | -0.02302 | -0.26154 | 0.06323  | -0.05480 | -0.00749 |
| 33 V33 項目33 |  | -0.11787 | -0.11483 | -0.02546 | -0.10726 | -0.54806 | -0.14859 | 0.13043  | 0.22648  | -0.06564 | -0.04840 | -0.00887 | 0.08123  | -0.02184 | -0.05748 |
| 34 V34 項目34 |  | -0.07814 | -0.07402 | 0.21144  | -0.06029 | -0.02862 | -0.33335 | -0.09549 | 0.28294  | 0.08159  | -0.00917 | -0.16976 | -0.06790 | -0.03464 | -0.13510 |
| 35 V35 項目35 |  | -0.12339 | -0.10010 | 0.02206  | -0.07218 | 0.21251  | -0.11248 | 0.01216  | 0.72639  | 0.00423  | 0.01760  | -0.06099 | 0.16355  | -0.07366 | 0.02864  |
| 36 V36 項目36 |  | -0.10858 | -0.06720 | -0.17444 | -0.33105 | -0.24432 | 0.01641  | 0.09987  | 0.02557  | -0.10066 | 0.08041  | 0.02476  | -0.26861 | -0.14067 | 0.00970  |
| 37 V37 項目37 |  | -0.30201 | -0.16591 | 0.01456  | -0.27684 | -0.39248 | -0.01949 | 0.08617  | 0.07702  | -0.02242 | 0.07069  | -0.05146 | -0.19981 | 0.03975  | 0.05075  |
| 38 V38 項目38 |  | -0.50017 | -0.18011 | 0.10267  | -0.03997 | -0.26310 | -0.02466 | 0.09965  | -0.02853 | -0.03361 | 0.04552  | -0.06923 | 0.00665  | 0.14300  | 0.01176  |
| 39 V39 項目39 |  | -0.53909 | -0.16693 | 0.17030  | -0.02740 | -0.11376 | -0.09753 | 0.05669  | 0.04134  | 0.09849  | -0.08433 | -0.04588 | 0.05688  | 0.01550  | -0.03701 |
| 40 V40 項目40 |  | -0.44913 | -0.09848 | -0.02645 | 0.10834  | -0.06759 | -0.08514 | -0.07295 | 0.12674  | 0.02735  | -0.00896 | -0.00337 | -0.12270 | -0.18807 | 0.02582  |
| 41 V41 項目41 |  | -0.55515 | -0.02316 | 0.13315  | -0.11723 | -0.12681 | -0.07528 | 0.00293  | 0.09023  | 0.00872  | -0.08330 | 0.08784  | -0.00735 | -0.02167 | 0.04210  |
| 42 V42 項目42 |  | -0.39251 | -0.23364 | 0.06189  | 0.09721  | -0.24029 | -0.19075 | 0.08220  | 0.07814  | -0.02680 | -0.07993 | -0.15156 | -0.03943 | -0.10189 | 0.17017  |
| 43 V43 項目43 |  | -0.56771 | -0.03454 | 0.07384  | -0.04147 | -0.06962 | 0.00384  | -0.01993 | 0.15919  | 0.01938  | -0.11070 | 0.00129  | -0.00525 | -0.05672 | 0.12476  |
| 44 V44 項目44 |  | -0.17766 | 0.03198  | 0.19939  | -0.04654 | -0.04592 | -0.10586 | -0.18814 | 0.04530  | -0.02271 | 0.13196  | -0.12244 | -0.10447 | -0.26642 | 0.12071  |
| 45 V45 項目45 |  | -0.14565 | -0.14865 | 0.07459  | -0.08624 | -0.02139 | -0.06973 | 0.00608  | 0.02710  | 0.02925  | -0.12402 | 0.04365  | 0.05222  | 0.05552  | 0.05564  |
| 46 V46 項目46 |  | -0.15100 | -0.02640 | -0.02184 | -0.11031 | -0.12845 | -0.00311 | 0.05666  | 0.02500  | -0.14028 | 0.02027  | -0.10245 | 0.06458  | -0.06388 | 0.06048  |
| 47 V47 項目47 |  | -0.52649 | -0.16513 | 0.02273  | -0.08270 | 0.05723  | -0.20440 | 0.10652  | 0.02734  | -0.04535 | -0.19221 | -0.11219 | 0.20016  | 0.02344  | 0.00149  |
| 48 V48 項目48 |  | -0.50775 | -0.16451 | 0.20141  | -0.23263 | 0.11796  | -0.08161 | 0.05154  | 0.01760  | -0.05911 | -0.14888 | -0.04012 | 0.27561  | -0.09034 | 0.09140  |
| 49 V49 項目49 |  | -0.39329 | -0.15253 | -0.09027 | -0.08133 | -0.16570 | -0.06339 | 0.02571  | 0.00094  | -0.08769 | -0.06703 | -0.12037 | -0.03958 | -0.30992 | -0.26696 |
| 50 V50 項目50 |  | -0.52676 | -0.04449 | -0.01481 | -0.17017 | 0.04279  | -0.13243 | 0.01936  | -0.06789 | 0.02206  | -0.33204 | -0.24620 | 0.07607  | -0.02064 | 0.13271  |
| 51 V51 項目51 |  | -0.11471 | -0.10723 | 0.03606  | -0.55682 | -0.04244 | -0.00397 | -0.11469 | 0.02844  | 0.00891  | -0.02537 | -0.03553 | 0.01566  | -0.06125 | 0.09240  |
| 52 V52 項目52 |  | -0.38447 | -0.13030 | -0.11878 | -0.32211 | 0.02979  | -0.15440 | 0.06474  | -0.05445 | -0.02317 | -0.28702 | -0.20356 | -0.04681 | -0.06097 | 0.03398  |
| 53 V53 項目53 |  | -0.02964 | -0.06347 | 0.14964  | -0.57443 | -0.05601 | 0.02340  | -0.07361 | 0.06471  | 0.00830  | -0.15157 | 0.06830  | -0.01135 | 0.00468  | 0.10394  |
| 54 V54 項目54 |  | -0.18692 | -0.12216 | 0.30154  | -0.30500 | -0.06772 | -0.24163 | 0.01204  | -0.02518 | 0.09419  | -0.14925 | -0.10205 | 0.16093  | 0.11644  | -0.04933 |
| 55 V55 項目55 |  | -0.25019 | -0.17113 | 0.14544  | -0.21106 | -0.23777 | -0.10326 | 0.06280  | -0.00757 | 0.13322  | -0.23137 | -0.08274 | -0.02754 | -0.12059 | 0.04554  |
| 56 V56 項目56 |  | -0.16757 | -0.55325 | -0.00649 | 0.06611  | -0.10682 | 0.00274  | 0.07876  | 0.24795  | -0.00269 | -0.08452 | 0.02170  | -0.09984 | -0.11728 | 0.06005  |
| 57 V57 項目57 |  | -0.14786 | -0.33292 | 0.03544  | -0.12253 | -0.09279 | 0.04945  | 0.05272  | 0.68805  | -0.06496 | -0.13363 | 0.02227  | 0.01473  | -0.04572 | 0.07578  |
| 58 V58 項目58 |  | -0.08875 | -0.43266 | 0.09212  | -0.21986 | 0.16952  | -0.16014 | 0.05853  | 0.28093  | 0.01818  | -0.10337 | 0.04044  | -0.07873 | 0.03623  | 0.06378  |
| 59 V59 項目59 |  | -0.08646 | -0.22290 | 0.09457  | -0.01999 | -0.17352 | -0.21874 | 0.02287  | 0.00725  | 0.01806  | -0.03097 | -0.13107 | 0.10755  | 0.05278  | 0.09255  |
| 60 V60 項目60 |  | -0.14437 | -0.60156 | -0.05036 | -0.11213 | -0.22057 | -0.03724 | 0.09624  | 0.10265  | -0.05555 | -0.01967 | -0.17506 | -0.02375 | -0.10031 | 0.05502  |

いる。

## 2) 因子分析に用いた対象者

この調査の有効回収数（519人全員）の評定尺度結果を用いて行った。

## 3) 因子分析結果

対象者519人の61項目にわたる評定結果をもとに因子分析を行い、固有値1.0以上の因子14を抽出した。抽出した14因子で全体の分散の83.6%まで説明できる。得られた因子をバリマックス回転を行い、解釈しやすいようにした。

表4-2に回転後の項目別の因子負荷量を示した。得られた因子は因子負荷量をウェイトとする項目の一次結合で表わされるため、因子負荷量の大きい変数、すなわち表4-2の中で□に囲まれた項目が因子を構成すると考え、因子の持つ意味の解釈を行った。

## 3 因子の解釈

### 1) 居住者のための沿道環境整備優先因子（第1因子）

第1因子の因子負荷量の大きい項目を取り出し、その項目の重要度評点を用途地域別に示したものが表4-3である。これから第1因子は次のように解釈することができる。

表4-3 居住者のための沿道環境整備優先因子

| 項 目                                                   | 因 子<br>負 荷 量 | 重 要 度 評 点 |             |             |
|-------------------------------------------------------|--------------|-----------|-------------|-------------|
|                                                       |              | 住宅地域      | 住 商<br>混合地域 | 住 工<br>混合地域 |
| 小さな道路では、緑を多くすること                                      | ・57          | 2.73      | 3.02        | 3.25        |
| 小さな道路の横に、公園をもうけること                                    | ・56          | 3.11      | 3.31        | 3.31        |
| 住宅地の小さな道路には、ポストや電話ボックス、ゴミ収集用スペースなど公共的なものを設ける場所を確保すること | ・54          | 2.40      | 2.79        | 2.68        |
| 道路には、防音のための街路樹を植えること                                  | ・53          | 2.34      | 2.52        | 2.63        |
| 車道の外側に10～20mの環境を保全するためのスペースをもうけ、住宅と車道との距離を広くすること      | ・53          | 2.40      | 2.57        | 2.71        |
| 車道と住宅の間に公園、駐車場を優先的につけること                              | ・51          | 2.58      | 2.99        | 2.86        |
| 小さな道路は子供の遊び場、近所の人との立話、散歩などに安心して利用できるようにすること           | ・50          | 2.77      | 2.94        | 2.98        |
| 商店街は、道巾を大きくとって歩行者専用にし、その中に公園やベンチ、緑を多くとり入れるようにすること     | ・48          | 2.56      | 2.80        | 2.76        |
| 住宅地では、小さな道路であっても必ず歩道をもうけること                           | ・45          | 3.14      | 3.69        | 3.05        |
| 道路には防音壁をつけること                                         | ・39          | 2.93      | 3.35        | 3.16        |
| 商店街では、車の通行規制をすること                                     | ・39          | 2.34      | 2.43        | 2.28        |
| 道路のそばの木造住宅は、防音工事費用の助成をうけられること                         | ・38          | 2.58      | 2.73        | 2.76        |
| 小さな道路では、住んでいる人以外の車を入れないようサクをもうけるなどの規制をすること            | ・31          | 3.62      | 4.14        | 3.97        |
| 都市の道路は、緑を多くとり入れること                                    | ・30          | 2.01      | 2.18        | 2.24        |
| 都市内を通る国道などは、すべてバス優先レーンをもうけること                         | ・25          | 2.71      | 2.95        | 3.00        |

この因子は都市内道路の整備にあたって、居住者の快適性、利便性、安全性を優先させることを重視する立場を表わしている。

この因子に含まれる項目は多いが、まとめてみると次のようになる。

居住者の快適性にかかわる項目（主要なもの）

- ・「小さな道路は緑を多く」
- ・「小さな道路のそばに小公園」
- ・「防音のための街路樹」
- ・「車道の外側の10～20mの環境保全スペース」

居住者の利便性にかかわる項目（主要なもの）

- ・「ポスト、電話ボックスなどの公共施設のためのスペース」
- ・「車道と住宅との間の公園、駐車場」
- ・「商店街は道幅を大きくとって歩行者専用にし、公園、ベンチ、緑を取り入れる」

居住者の安全性にかかわる項目（主要なもの）

- ・「子供の遊び場、散歩などに安心して利用できる」
- ・「小さな道路でも歩道をつける」
- ・「商店街は車の通行規制をする」
- ・「車の入れないようなサクをもうける」

この因子に含まれる項目は「かなり重視すべきだ」と「どちらかといえば重視すべきだ」との中間の評点が与えられているが、全般的にいうと、住宅地域で重視され、住商混合地域では住宅地域ほど重視はされていない。

商業地域では、ある程度の快適性、安全性を犠牲にしても顧客へのサービスが重視されるので、・「道路に防音壁をつける」・「車の通行規制をする」・「車が入れないようなサクをもうける」といった点の重要度は低い。

一方工業地域では、大型車の通行や車の速度がかなり速いと考えられるので・「小さな道路にも歩道をつける」ことがのぞまれている。

## 2) 住宅地域での通過交通、大型車規制因子（第2因子）

第2因子の因子負荷量の大きい項目を取り出し、その項目の重要度評点を用途地域別に示したものが表4-4である。これから第2因子は次のように解釈することができる。

この因子は居住者の立場からみた住宅地域での通過交通、大型車両の規制因子とみることができる。

この因子は、「車の一方通行」を除いて「かなり重視」と「どちらかといえば重視」の中間の評点が与えられているが、全般的に住宅地域で重視されている。特に・「大型車の通行規制」・「車線数の削減」・「工場と住宅を分離して住宅域に車が入らないようにする」などという点では住宅地域での重要度が高い。

表4-4 住宅地域での通過交通、大型車両規制因子

| 項 目                                    | 因 子<br>負 荷 量 | 重 要 度 評 点 |             |             |
|----------------------------------------|--------------|-----------|-------------|-------------|
|                                        |              | 住宅地域      | 住 商<br>混合地域 | 住 工<br>混合地域 |
| 住宅地では、大型車の通行規制（夜間や休日の通行規制）をすること        | ・62          | 1.91      | 2.34        | 2.28        |
| 住宅地のそばは、車線数を削減し、交通量を少なくさせること           | ・60          | 2.35      | 2.87        | 2.72        |
| 速度制限をより厳しくすること                         | ・55          | 2.46      | 2.65        | 2.88        |
| 住宅地と工場地とを完全に分離し、住宅に用のない車は入ってこないようにすること | ・51          | 2.31      | 2.99        | 3.07        |
| 大型車は内側の車線のみを走るように規制すること                | ・43          | 2.65      | 2.65        | 2.85        |
| 車は一方通行にすること                            | ・33          | 3.21      | 3.59        | 3.42        |
| 都市内を通る国道などは、すべてバス優先レーンをもうけること          | ・32          | 2.71      | 2.95        | 3.00        |

これに対して、住工混合地域では、業務との関連からか・「工場と住宅を分離して住宅地に車が入らないようにする」ということは、住宅地域ほど重視されていない。

### 3) 都市内の交通ネットワーク整備因子（第3因子）

第3因子の因子負荷量の大きい項目を取り出し、その項目の重要度評点を用途地域別に示したものが表4-5である。これから第3因子は次のように解釈することができる。

表4-5 都市内の交通ネットワーク整備因子

| 項 目                                                   | 因 子<br>負 荷 量 | 重 要 度 評 点 |             |             |
|-------------------------------------------------------|--------------|-----------|-------------|-------------|
|                                                       |              | 住宅地域      | 住 商<br>混合地域 | 住 工<br>混合地域 |
| 都市内では、都心から郊外に向けて、放射状に大きな道路を配置すること                     | ・68          | 2.66      | 2.99        | 2.88        |
| 都市内では、大きな道路を環状に配置すること                                 | ・60          | 2.56      | 2.91        | 2.72        |
| 都市内では道路用地が限られるので、2階建、3階建あるいは地下の道路をつくり、土地空間を立体的に活用すること | ・43          | 2.61      | 2.83        | 2.75        |
| 道路を計画する時は、住宅地区、工業地区、商業地区など、それぞれの地区の特色に応じた道路を考えること     | ・30          | 2.03      | 2.31        | 2.23        |
| 都市内を通る国道などは、信号を系統信号にすること                              | ・30          | 2.65      | 2.80        | 2.78        |
| 都市内では、大きな道路を京都や奈良のように基盤の目のように配置すること                   | ・30          | 3.36      | 3.74        | 3.40        |
| 自動車の交通量が増えても交通渋滞しないような道路を計画すること                       | ・26          | 2.44      | 2.49        | 2.21        |

この因子は、都市内の交通ネットワークの整備因子と考えることができる。都市内の交通網整備に関しては、「都心から郊外への放射状道路」と「環状道路」との区別はなく、また「土地空間の立体利用」などの土地利用も考えられている。

この因子に含まれる項目は、「大きな道路を基盤の目のように配置する」という項目をのぞいて大むね「かなり重視」と「どちらかといえば重視」の間の評点になっている。

地域別にみると、この因子は住宅地域で重視される傾向が強い。商業地域では顧客の便宜を考慮するためか「都市内道路網の構造（放射状、環状、基盤の目状）」に対する重視の程度は低い。

#### 4) 緩衝建築物要望因子 (第4因子)

第4因子の因子負荷量の大きい項目を取り出し、その項目の重要度評点を用途地域別に示したものが表4-6である。これから第4因子は次のように解釈することができる。

表4-6 緩衝建築物要望因子

| 項 目                                                 | 因 子<br>負 荷 量 | 重 要 度 評 点 |             |             |
|-----------------------------------------------------|--------------|-----------|-------------|-------------|
|                                                     |              | 住宅地域      | 住 商<br>混合地域 | 住 工<br>混合地域 |
| 木造住宅は、道路のそばに建ててはいけないようにすること                         | ・57          | 3.81      | 3.96        | 3.89        |
| 道路のそばに中高層のビルを誘致し、うら側に住宅に騒音がおよばないようにすること             | ・56          | 3.29      | 3.37        | 3.64        |
| 都市内の工場を1カ所に集め、大型トラック専用の道路を作ること                      | ・35          | 2.80      | 3.26        | 3.14        |
| 小さな道路は、通り抜けできないように袋小路にすること                          | ・35          | 4.64      | 4.74        | 4.62        |
| 都市の道路は、周辺の人々は不利益を受けても、社会全体の利益の方が大きいので、全体の利益を優先させること | ・32          | 3.81      | 3.75        | 3.86        |
| 都市内を通る国道などは、信号を系統信号にすること                            | ・31          | 2.65      | 2.80        | 2.78        |
| 小さな道路では、住んでいる人以外の車を入れないようサクをもうけるなどの規制をすること          | ・28          | 3.62      | 4.14        | 3.99        |
| 住宅地と工場地とを完全に分離し、住宅に用のない車は入ってこないようにすること              | ・26          | 2.31      | 2.99        | 3.07        |

この因子は、騒音等の自動車公害を防ぐために、沿道に、「木造住宅をたてることは禁止し」「中高層ビルを誘致して、うら側に騒音が及ばないようにし」あわせて、通過交通の流れをよくするために、「工場を1カ所に集め大型トラック専用道をつくり」、「信号を系統化する」一方、住宅地域への車の進入を防ぐために、「小さな道路は袋小路にして通りぬけ出来ないようにし」、「車が入れないようにサクをもうける」、「工場と住宅とを分離することによって住宅に車が入らないようにする」ことが表明されている。

なお、このような公害防止策は、「周辺の人々は不利益をうけても、社会全体の利益を優先させる」という思考にもとづいている。

しかし、この因子の重要度評点は「信号の系統化」「住宅と工場の分離」を除いて重視の程度はあまり高くなく、「どちらかといえば重視」「どちらともいえない」の間にとどまっている。

沿道への中高層ビル(バッファービル)の誘致も、全体に重視度は高くないが、地域別にみると、住宅地域、住商混合地域、住工混合地域の順に重視度が高い。

#### 5) 自家用車の都市内乗入れ規制因子 (第5因子)

第5因子の因子負荷量の大きい項目を取り出し、その項目の重要度評点を用途地域別に示したものが表4-7である。これから第5因子は次のように解釈することができる。

この因子は、歩行者と公共交通を優先し、都市内に自家用車の乗り入れを抑制することを重視する因子である。

重視の程度は比較的低く、特に自家用車の都心乗り入れ規制については「どちらかといえば重視」という段階にとどまっている。

表 4 - 7 自家用車の都市内乗り入れ規制因子

| 項 目                                           | 因 子<br>負 荷 量 | 重 要 度 評 点 |             |             |
|-----------------------------------------------|--------------|-----------|-------------|-------------|
|                                               |              | 住宅地域      | 住 商<br>混合地域 | 住 工<br>混合地域 |
| 歩行者と公共交通を優先し、自家用車は抑制すること                      | ・60          | 2.85      | 2.89        | 3.21        |
| 駐車規制を厳しくし、都市内に車を持ちこませないようにすること                | ・55          | 3.28      | 3.31        | 3.64        |
| 自動車交通量の増加を抑制すること                              | ・40          | 2.45      | 2.69        | 2.76        |
| 小さな道路では、住んでいる人以外の車を入れないようサクをもうけるなどの規制をすること    | ・39          | 3.62      | 4.14        | 3.99        |
| 小さな道路は、子供の遊び場、近所の人との立ち話、散歩などに安心して利用できるようにすること | ・26          | 2.77      | 2.94        | 2.98        |

因子負荷量としては低くなるが、自動車交通量の抑制と同時に、「自動車が入れないようサクをもうける」「子供の遊び場、散歩などに利用できる」ことも同じ規制因子に含まれる。こちらの方は、「子供の遊び場、散歩」に利用することの重視度は「どちらかといえば重視」されるが、「自動車が入れないサク」については「どちらともいえない」段階にある。

地域別には、住宅地域で全般に重視の程度が高い。

住工混合地域では、業務の関係からか、自動車の都心乗り入れ規制については他の地域よりも重視度がひくい。

#### 6) 運転者からみた渋滞解消期待因子 (第 6 因子)

第 6 因子の因子負荷量の大きい項目を取り出し、その項目の重要度評点を用途地域別に示したものが表 4 - 8 である。これから第 6 因子は次のように解釈することができる。

表 4 - 8 運転者からみた渋滞解消期待因子

| 項 目                                                       | 因 子<br>負 荷 量 | 重 要 度 評 点 |             |             |
|-----------------------------------------------------------|--------------|-----------|-------------|-------------|
|                                                           |              | 住宅地域      | 住 商<br>混合地域 | 住 工<br>混合地域 |
| 交差点では、左折用、直進用、右折用の車線を定め、交通停滞を減少させること                      | ・57          | 2.06      | 2.15        | 1.97        |
| 歩行者と自動車を完全に分離すること                                         | ・55          | 1.97      | 2.17        | 2.18        |
| 停車帯をたくさん設け、4 車線の道路が駐停車が多いため実質 2 車線しか通行できないといったような無駄をなくすこと | ・32          | 2.56      | 2.74        | 2.48        |
| 歩行者優先を徹底させ、横断歩道橋や地下道の代わりに、車用地下道や車用横断陸橋をもうけること             | ・31          | 2.31      | 2.50        | 2.69        |
| 道路を計画する時は、住宅地区、工場地区、商業地区など、それぞれの地区の特色に応じた道路を考えること         | ・29          | 2.03      | 2.31        | 2.23        |
| 都市内の工場を 1 カ所に集め、大型トラック専用の道路を作ること                          | ・27          | 2.80      | 3.26        | 3.14        |
| 景色のよいことや早く走れることよりも、安全面に配慮すること                             | ・25          | 1.88      | 1.94        | 1.68        |

この因子は、運転者の立場からみた渋滞解消期待因子とみることができる。そのためにはまず、「交差点での渋滞をなくし」「歩車道の区分をして単路部の交通流を円滑にする」ことが必要である。また、同様に施設面では「4 車線道路が駐停車が多いため実質 2 車線しか使えない無駄をなくし(停車帯をもうける)」「車用地下道や車用横断陸橋をもうける」によって交通流をスムーズにすることが考えられる。

このほか、地域特性を考慮して「地域に応じた道路にし」「工場は 1 カ所に集め大型トラッ

ク専用道」をつくるが、この際、安全性重視の思想も必要で「景色のよいことや早く走れることよりも安全面の配慮」がのぞまれている。

この因子の重視度は高く、「大型トラック専用道路」を除くと、「かなり重視」する段階にある項目が多い。

地域別にみると、全般的にいて、住宅地域での重視度がやや高いように見られるが、他の地域との差はあまりない。

ただし、住工混合地域では、業務の関係からか「交差点での渋滞解消」「停車帯の設置」「安全面の配慮」についての重視の程度が高い。

#### 7) 歩行者・自転車専用道優先整備因子（第7因子）

第7因子の因子負荷量の大きい項目を取り出し、その項目の重要度評点を用途地域別に示したものが表4-9である。これから第7因子は次のように解釈することができる。

表4-9 歩行者・自転車専用道優先整備因子

| 項 目                              | 因 子<br>負 荷 量 | 重 要 度 評 点 |             |             |
|----------------------------------|--------------|-----------|-------------|-------------|
|                                  |              | 住宅地域      | 住 商<br>混合地域 | 住 工<br>混合地域 |
| 歩行者・自転車専用道を、自動車専用道よりも優先して数多く作ること | ・82          | 3.18      | 3.27        | 3.47        |
| 自動車専用道を、歩行者・自転車専用道よりも優先して数多く作ること | －・81         | 4.52      | 4.46        | 4.34        |

この因子は、2つの項目よりなっているが、本来は同じ内容の表裏を言い表わしたもので、同じ項目とみなすことができる。

重視度評点からみると、「歩行者・自転車専用道を自動車専用道よりも優先」することの方が評点が高いので、この因子は歩行者・自転車専用道優先整備因子である。

この因子の重視の程度は「どちらかといえば重視」と「どちらともいえない」の間にあり、あまり高いとはいえない。

地域別にみると、この因子は、住宅地域、住商混合地域、住工混合地域の順に重視の程度が高い。

#### 8) 道路の一方通行化重視因子（第8因子）

第8因子の因子負荷量の大きい項目を取り出し、その項目の重要度評点を用途地域別に示したものが表4-10である。これから第8因子は次のように解釈することができる。

表4-10 道路の一方通行化重視因子

| 項 目                     | 因 子<br>負 荷 量 | 重 要 度 評 点 |             |             |
|-------------------------|--------------|-----------|-------------|-------------|
|                         |              | 住宅地域      | 住 商<br>混合地域 | 住 工<br>混合地域 |
| 交通渋滞を少なくするために、一方通行にすること | ・73          | 3.29      | 3.61        | 3.40        |
| 車は一方通行にすること             | ・69          | 3.21      | 3.59        | 3.42        |

この因子は「交通渋滞」を解消するために「大きな道路」での一方通行や、「自動車公害」をなくすために一方交通を重視する因子である。この因子の重視の程度は「どちらかといえば

重視」と「どちらともいえない」の間にあり、あまり高いとはいえない。

地域別には、住宅地域での重視の程度が、他の地域にくらべてやや高いが、業務との関連から、住商混合地域、住工混合地域の重視の程度は低かった。

#### 9) 都市内の主要道整備優先因子（第9因子）

第9因子の因子負荷量の大きい項目を取り出し、その項目の重要度評点を用途地域別に示したものが表4-11である。これから第9因子は次のように解釈することができる。

表4-11 都市内の主要道整備優先因子

| 項 目                                                 | 因 子<br>負 荷 量 | 重 要 度 評 点 |             |             |
|-----------------------------------------------------|--------------|-----------|-------------|-------------|
|                                                     |              | 住宅地域      | 住 商<br>混合地域 | 住 工<br>混合地域 |
| 都市内では道路に必要な土地面積が一定なら、大きな道路は少なくし、小さな道路をできるだけ数多くつくること | ・81          | 4.36      | 4.42        | 4.32        |
| 都市内では、道路に必要な土地面積が一定なら、小さな道路は少なくし、大きな道路をできるだけ多くつくること | ・80          | 3.65      | 3.61        | 3.60        |

この因子は、土地面積が一定なら、主要道を整備するか、生活道路（細街路）を整備するかの優先度をたずねた項目よりなっている。ここにあげられた2つの項目は、意味とするところは表裏の関係にあるが、重視度との関連から主要道整備が優先されていることがわかる。

しかし、この因子の重視度は低く、「どちらともいえない」に近い程度であり、地域的にも差はない。

#### 10) 都市内道路の空間確保優先因子（第10因子）

第10因子の因子負荷量の大きい項目を取り出し、その項目の重要度評点を用途地域別に示したものが表4-12である。これから第10因子は次のように解釈することができる。

表4-12 都市内道路の空間確保優先因子

| 項 目                                                                | 因 子<br>負 荷 量 | 重 要 度 評 点 |             |             |
|--------------------------------------------------------------------|--------------|-----------|-------------|-------------|
|                                                                    |              | 住宅地域      | 住 商<br>混合地域 | 住 工<br>混合地域 |
| 道路は人や車の移動のためだけにあるのではなく、通風、採光のための空間であり、火災の類焼を防ぐ空間であるということを十分考慮すべきこと | ・48          | 1.98      | 2.09        | 2.07        |
| 都市の道路は、緑を多くとり入れること                                                 | ・46          | 2.01      | 2.18        | 2.24        |
| 官庁、大企業を都市の周辺部に分散させること                                              | ・41          | 3.11      | 3.10        | 3.15        |
| 道路には、防音のための街路樹を植えること                                               | ・33          | 2.34      | 2.52        | 2.63        |

この因子は、都市内道路計画の基本姿勢といえることができる。

まず、道路は人や車の移動ばかりでなく、「通風、採光のための空間であり、火災の類焼を防ぐ空間であり」「官庁、大企業を都市の周辺部に分散させて」空間確保を考慮すべしという意向が表れている。またこういった空間には「緑を多くとり入れる」が、それは「騒音公害を防ぐ（防音の役割をはたす）」ことにもなっている。

この因子の重視の程度は高く、空間確保については「かなり重視」という人が多い。ただし、「官公庁、企業の都市周辺部への分散」は「どちらかといえば重視」という段階にとどまって

いる。地域別の差はみられない。

#### 11) 居住者の生活環境防衛優先因子（第11因子）

第11因子の因子負荷量の大きい項目を取り出し、その項目の重要度評点を用途地域別に示したものが表4-13である。これから第11因子は次のように解釈することができる。

表4-13 居住者の生活環境防衛優先因子

| 項 目                                               | 因 子<br>負 荷 量 | 重 要 度 評 点 |             |             |
|---------------------------------------------------|--------------|-----------|-------------|-------------|
|                                                   |              | 住宅地域      | 住 商<br>混合地域 | 住 工<br>混合地域 |
| 都市の道路は、周辺の人々の生活環境を守ることを利用者の利便性よりも優先して考えること        | ・56          | 2.92      | 3.05        | 3.19        |
| 都市の道路をつくるときは、周辺の人々の意見を反映させること                     | ・49          | 2.61      | 2.62        | 2.64        |
| 道路を計画する時は、住宅地区、工業地区、商業地区など、それぞれの地区の特色に応じた道路を考えること | ・27          | 2.03      | 2.31        | 2.23        |
| 景色のよいことや早く走れることよりも、安全面に配慮すること                     | ・26          | 1.88      | 1.94        | 1.68        |

この因子は、道路計画にあたって、居住者の意向を重視することが主体となっていて、「道路計画では周辺の人々の意見を反映させ」「利用者の利便性よりも、周辺の人達の生活環境を守る」ことが重視される。したがって、「道路計画は、地域の特色に応じて行なわれるべきで」その際「安全面の配慮」が重要になる。

この因子は、安全面の重視が「かなり重要」と思われているほか、居住者の意向重視は「かなり重視」と「どちらかといえば重視」の間にあり、重視の程度は高い。

地域別にはあまり差はないが、生活環境の保全は住宅地域でやや高く、安全面の配慮は住工混合地域でやや高い。

#### 12) 都市内幹線道路の排除重視因子（第12因子）

第12因子の因子負荷量の大きい項目を取り出し、その項目の重要度評点を用途地域別に示したものが表4-14である。これから第12因子は次のように解釈することができる。

表4-14 都市内幹線道路の排除重視因子

| 項 目                                             | 因 子<br>負 荷 量 | 重 要 度 評 点 |             |             |
|-------------------------------------------------|--------------|-----------|-------------|-------------|
|                                                 |              | 住宅地域      | 住 商<br>混合地域 | 住 工<br>混合地域 |
| 都市と都市とを結ぶ国道等の幹線道路であっても、都市内を通すようにすること            | -・60         | 4.84      | 4.38        | 4.28        |
| 都市と都市とを結ぶ国道等の幹線道路は、都市の中心を通さず、外周部を通すようにして迂回させること | ・54          | 2.31      | 2.69        | 2.80        |
| 小さな道路は、通り抜けできないように袋小路にすること                      | -・37         | 4.64      | 4.74        | 4.62        |

この因子は、都市内への幹線道路の設置を排除することを希望する因子であり、都市内の貫通道路と外周部の迂回道路をくらべて「幹線道路は外周部を迂回させ」「都市内を通さないようにする（因子負荷量マイナスよりの解釈）」ことを重視する。なおこの際「都市内の小さな道路は通りぬけができる（負荷量マイナスよりの解釈）」ようにしておく。

この因子の重視度は「かなり重視」と「どちらかといえば重視」の間にあり、かなり高いと

いえる。

地域別には、住宅地域での重視度が高く、住商混合地域、住工混合地域の順に重視度は低くなっていく。

### 13) 人と車との分離重視因子（第13因子）

第13因子の因子負荷量の大きい項目を取り出し、その項目の重要度評点を用途地域別に示したものが表4-15である。これから第13因子は次のように解釈することができる。

表4-15 人と車との分離重視因子

| 項 目                                                 | 因 子<br>負 荷 量 | 重 要 度 評 点 |             |             |
|-----------------------------------------------------|--------------|-----------|-------------|-------------|
|                                                     |              | 住宅地域      | 住 商<br>混合地域 | 住 工<br>混合地域 |
| 交通量の多い道路では、横断歩道橋や地下道をつくること                          | ・56          | 2.42      | 2.56        | 2.32        |
| 自動車の交通量が増えても交通渋滞しないような道路を計画すること                     | ・34          | 2.44      | 2.49        | 2.21        |
| 都市の道路は、主に道路を利用する人の利便性に主眼をおいて考えること                   | ・33          | 3.24      | 3.17        | 3.33        |
| 道路には防音壁をつけること                                       | ・31          | 2.93      | 3.35        | 3.16        |
| 優先して道路構造を高架にすること                                    | ・27          | 3.31      | 3.49        | 3.01        |
| 都市の道路は、周辺の人々は不利益を受けても、社会全体の利益の方が大きいので、全体の利益を優先させること | ・26          | 3.81      | 3.75        | 3.86        |

この因子は、歩行者の立場からいうと「横断歩道や地下道をつくり」、運転者の立場からいうと「道路構造を高架化し」「防音壁をとりつける」という方法で、人と車との分離を重視する因子である。

こうすることによって、「自動車交通量が増えても交通渋滞しない」ようになるが、これは「都市の道路は道路利用者の利便性を主に考え」「周辺の人々は不利益をうけても社会全体の利益になる」という思想がもとになっている。

この因子の重視度は「横断歩道や地下道」は「かなり重視」と「どちらかといえば重視」の間にあるが、「高架化」はこれよりも重視度が低く「どちらかといえば重視」される程度である。

地域的には、横断歩道や地下道は差がないが、高架は住商混合地域では商売が来ないので重視度はひくくなる。

### 14) 地下道路重視因子（第14因子）

第14因子の因子負荷量の大きい項目を取り出し、その項目の重要度評点を用途地域別に示したものが表4-16である。これから第14因子は次のように解釈することができる。

この因子は公害を防ぐために道路をトンネル、堀割、切土にし、地上を通さないようにすることを重視する因子である。

地上を通さないという意味では、土をかけたトンネルでも、露天の堀割、切土でも同じという見方がなされている。

この因子の重視度は「どちらかといえば重視」と「どちらともいえない」の間にあり、比較

表 4 - 1 6 地下道路重視因子

| 項 目                                           | 因 子<br>負 荷 量 | 重 要 度 評 点 |             |             |
|-----------------------------------------------|--------------|-----------|-------------|-------------|
|                                               |              | 住宅地域      | 住 商<br>混合地域 | 住 工<br>混合地域 |
| 優先して道路は地上を通さず、トンネルにすること                       | ・60          | 3.46      | 3.77        | 3.85        |
| 優先して道路構造を堀割や切土にすること                           | ・56          | 3.06      | 3.19        | 3.65        |
| 歩行者優先を徹底させ、横断歩道橋や地下道の代わりに、車用地下道や車用横断陸橋をもうけること | ・29          | 2.31      | 2.50        | 2.67        |

的低い水準にとどまっている。

地域的にみても、住宅地域の重視度が他の地域にくらべて高い。また、住工混合地域は業務のためか道路の地下化には関心がうすく、住商混合地域でもトンネル化には重視度がひくい。

#### 4 因子ごとの総合重要度評価

前節では道路に関する61項目の要因が因子分析により、14の因子に集約されることが示された。ここでは各因子がどの程度の重要度で住民に認識されているかを判断するために、各因子の総合重要度評点を算出した。総合重要度評点は、因子負荷量の2乗値を合計し、合計値を1,000とした場合の各項目のウェイトを重要度評点に乘じ、それらの総和として求めた。こうすることによって、重要度尺度（7段階評定尺度）上に各因子の総合重要度を近似的に射影することができる。以上のことを数式で示すと次のようになる。

$${}_pW_i = {}_pF_i / \sum {}_pF_i^2$$

${}_pW_i$ : p 因子の i 項目のウェイト ( $\sum W_i = 1.0$ )

${}_pF_i$ : p 因子の i 項目の因子負荷量

ただし、因子の解釈に採用した項目のみ

$$S_p = \sum_p ({}_pW_i \times {}_pT_i)$$

$S_p$ : p 因子の総合重要度評価（換算値）

${}_pT_i$ : p 因子の i 項目の重要度評価（換算値）

ただし、 $T_i = 8.0 - T_i'$

$T_i'$ : i 項目の重要度評価（非換算値）

(注) 8.0にしたのは重要度評点が1～7の間にあるため

同様に  $S_p = 8.0 - S_p'$  となり

$S_p'$ : p 因子の重要度評点

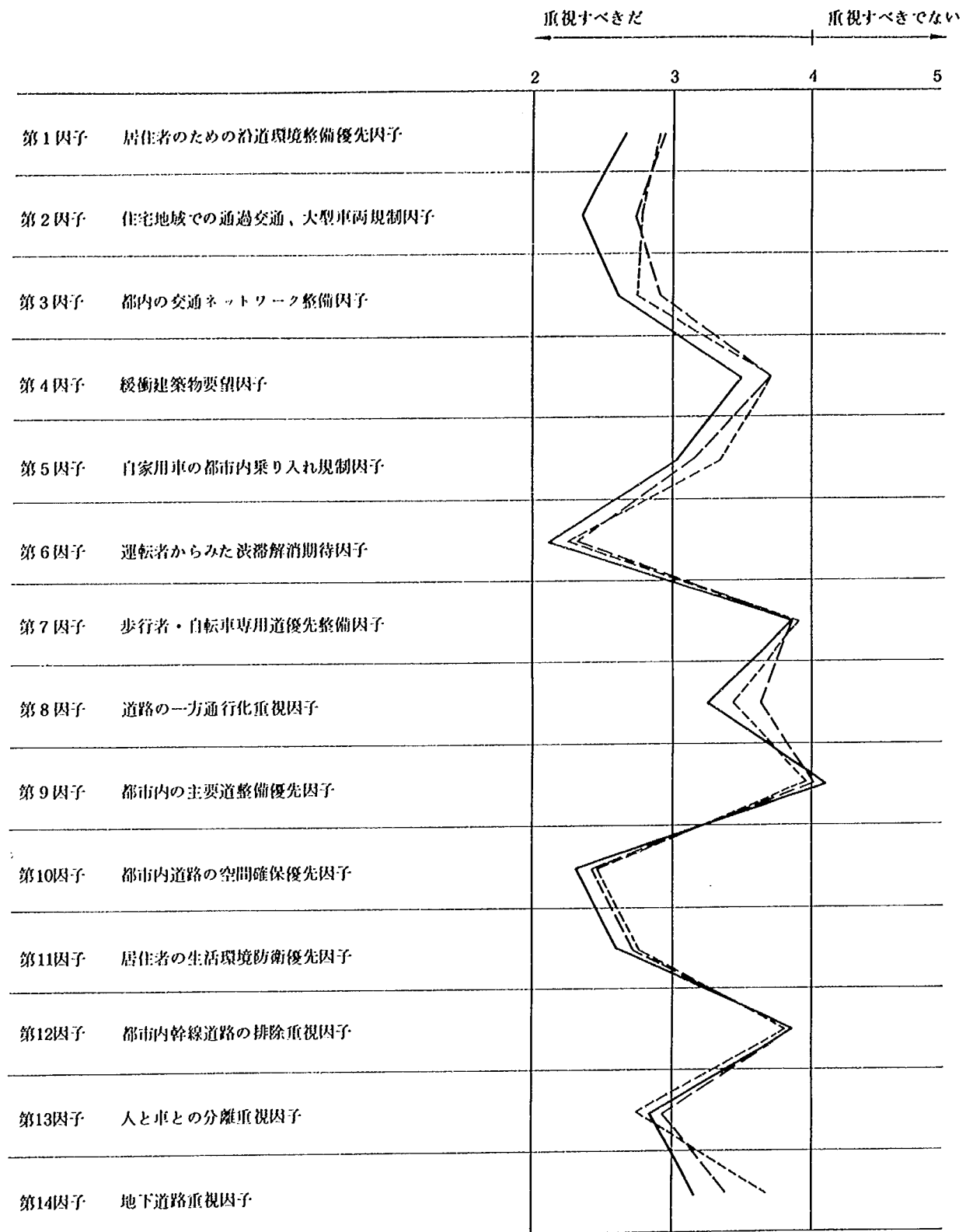
8.0から $S_p$ を減じることにより本来の $S_p'$ を求めた。

このようにして求めた各因子の総合重要度の評点を用途地域別に示したのが図4-1である。

重要度評点の最も高い因子は「運転者からみた渋滞解消期待因子」で第5位の「都市内の交通ネットワーク整備因子」とあわせて、都市内では道路の整備、交通ネットワークの整備が重要な

課題として要望されていることがこの結果からわかる。しかし、道路の整備は「居住者の生活環境防衛因子」、「居住者のための沿道環境整備優先因子」などにあらわれてるように居住者の生活環境に対して十分配慮して行うべきであり、「都市内道路の空間確保優先因子」にあらわれているように道路のもつ空間としての機能に対しても十分配慮して行うべきであることをこの結果は示している。都市内における道路や交通のあり方を考える場合に、「住宅地域での通過交通、大型車両規制因子」「自家用車の都市内乗り入れ規制因子」にあらわれているように交通規制といったソフト面での対応も必要となると考えられる。

用途地域別に各因子を構成する項目の重要度評点を比較したのが表 4-17 である。地域により因子の重要度評点はあまり差のない結果となっているが、第 3 章でも考察したように住宅地域では「住宅地域での通過交通、大型車両規制因子」、「自家用車の都市内乗り入れ規制因子」の評点が高く、「住商」混合地域では「道路の一方通行化因子」の評点が低いなどの傾向がみられる。



|     |       |        |   |                 |    |                   |    |
|-----|-------|--------|---|-----------------|----|-------------------|----|
| 凡 例 | ——    | 住宅地域   | ウ | きわめて重視すべきだ…………… | 1点 | どちらかといえば重視すべきでない… | 5点 |
|     | ----  | 住商混合地域 | エ | かなり重視すべきだ……………  | 2点 | あまり重視すべきでない……………  | 6点 |
|     | ..... | 住工混合地域 | イ | どちらかといえば重視すべきだ… | 3点 | 全く重視すべきでない……………   | 7点 |
|     |       |        | ト | どちらともいえない……………  | 4点 |                   |    |

図4-1 因子別総合重要度評点のプロフィール

表 4-17 用途地域別の重要度評点のパターン

| 重要度評点 |              |
|-------|--------------|
| A     | 2.0 未満       |
| B     | 2.0 ~ 2.5 未満 |
| C     | 2.5 ~ 3.0 未満 |
| D     | 3.0 ~ 3.5 未満 |
| E     | 3.5 以上       |

| 因 子                              | 負 荷 量 の 多 い 項 目                 | 因 子<br>負 荷 量 | 重要度評点    |          |          |
|----------------------------------|---------------------------------|--------------|----------|----------|----------|
|                                  |                                 |              | 住宅<br>地域 | 住商<br>地域 | 住工<br>地域 |
| 第 1 因 子<br>居住者のための沿道<br>環境整備優先因子 | 小さな道路では緑を多く                     | ・57          | △        | D        | D        |
|                                  | 小さな道路の横の公園                      | ・56          | D        | D        | D        |
|                                  | 小さな道路のポスト、電話ボックスなどの公共物          | ・54          | ⑩        | △        | △        |
|                                  | 防音のための街路樹                       | ・53          | ⑩        | △        | △        |
|                                  | 車道の外側の 10 ~ 20 m の緩衝帯           | ・53          | ⑩        | △        | △        |
|                                  | 車道と住宅の間の公園駐車場                   | ・51          | △        | △        | △        |
|                                  | 小さな道路は子供の遊び場、散歩などに安全に           | ・50          | △        | △        | △        |
|                                  | 商店街は道巾を大きくし歩行者専用、公園、ベンチ、緑をとり入れる | ・48          | △        | △        | △        |
|                                  | 住宅地は小さな道路でも歩道                   | ・45          | D        | E        | D        |
| 第 2 因 子<br>住宅地での通過交通<br>大型車両規制因子 | 住宅地では大型車の通行規制を                  | ・62          | △        | ⑩        | ⑩        |
|                                  | 住宅地のそばは車線数をへらし、交通量を少なく          | ・60          | ⑩        | △        | △        |
|                                  | 速度制限を厳しく                        | ・55          | ⑩        | △        | △        |
|                                  | 住宅地と工場を分離。住宅に車が入らないように。         | ・51          | ⑩        | △        | D        |
|                                  | 大型車は内側車線のみを走る                   | ・43          | △        | △        | △        |
| 第 3 因 子<br>都市内の交通ネット<br>ワーク整備因子  | 都市内では都心から郊外へむけての放射状道路           | ・68          | △        | △        | △        |
|                                  | 都市内では大きな道路を環状に                  | ・60          | △        | △        | △        |
|                                  | 都市内では土地空間の立体利用を                 | ・43          | △        | △        | △        |
| 第 4 因 子<br>緩衝建築物要望因子             | 木造住宅は道路のそばに建ててはいけない             | ・57          | E        | E        | E        |
|                                  | 緩衝用建築物の誘致                       | ・56          | D        | D        | E        |
| 第 5 因 子<br>自家用車の都市内乗<br>り入れ規制因子  | 歩行者の公共交通を優先し、自家用車を抑制            | ・60          | △        | △        | D        |
|                                  | 駐車規制をきびしくし、都市内への車の乗り入れ規制        | ・55          | D        | D        | E        |
|                                  | 自動車交通量の増加を抑制                    | ・40          | ⑩        | △        | △        |
| 第 6 因 子<br>運転者からみた渋滞<br>解消因子     | 交差点では左右折、直進の車線を定め交通渋滞の減少        | ・57          | ⑩        | ⑩        | △        |
|                                  | 歩車道の分離                          | ・55          | △        | ⑩        | ⑩        |
| 第 7 因 子<br>歩行者・自転車道因子            | 歩行者、自転車道を自動車専用道より優先してつくる        | ・82          | D        | D        | D        |
| 第 8 因 子<br>道路の一方通行化因子            | 交通渋滞を少なくするのに一方通行                | ・73          | D        | E        | D        |
|                                  | 車は一方通行                          | ・69          | D        | E        | D        |
| 第 9 因 子<br>主要道整備因子               | 土地面積が一定なら大きい道路を                 | ・80          | E        | E        | E        |
| 第 10 因 子<br>都市内道路の空間確<br>保因子     | 道路は人や車の移動だけでなく、風光、採光、火災の類焼を防ぐ空間 | ・48          | △        | ⑩        | ⑩        |
|                                  | 都市の道路は緑を多く                      | ・46          | ⑩        | ⑩        | ⑩        |
|                                  | 官庁、大企業を周辺部に分散                   | ・41          | D        | D        | D        |
| 第 11 因 子<br>居住者の生活環境防<br>衛因子     | 道路は利用者の利便性よりも生活者の環境を守るもの        | ・56          | △        | D        | D        |
|                                  | 道路をつくるときは周辺の人の意見をきく             | ・49          | △        | △        | △        |
| 第 12 因 子<br>幹線道路排除因子             | 都市間を結ぶ道路は外周部へ                   | ・54          | ⑩        | △        | △        |
| 第 13 因 子<br>人と車との分離因子            | 交通量の多い道路は横断歩道、地下歩道をつくる          | ・56          | ⑩        | △        | ⑩        |
| 第 14 因 子<br>地下道路重視因子             | 道路は地上を通さずトンネルに                  | ・60          | D        | E        | E        |
|                                  | 道路構造を堀割や切土に                     | ・56          | D        | D        | E        |

## 第5章 都市交通、道路計画のイメージング

前章までに整理した住民の道路に関する要因の重要度評定、因子分析の結果を参考として既応の文献に基づいて都市における望ましい道路のイメージングを試験的に試みた。

### 1 都市道路網計画

都市における道路は自然発生的に形成され、都市の発展とともに外縁部に延伸して行ったとみることができる。従って街路網は人為的に街路網を計画しない限り都心を核として図5-1に示すような放射状のパターンを形成したと考えられる。また、都心の発展は物資の輸送、人の移動、自動車によるサービス（消防自動車、ゴミ収集車など）といった都市活動に伴う自動車交通の増加を招き、交通需要に対して供給側の施設である道路の整備が立遅れるという状況をもたらした。

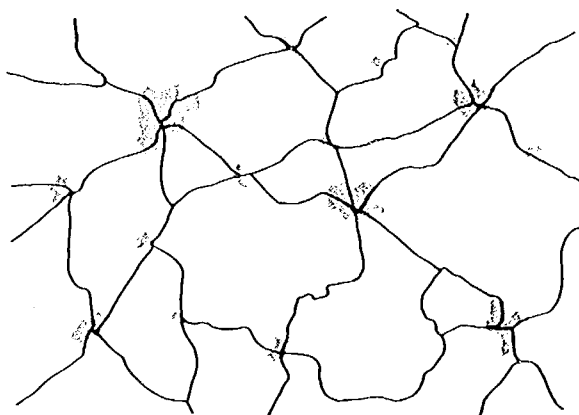


図5-1 旧来の道路網。都市の中心部間を直接に結び、あらゆる長距離交通は、都市の中心を通過せねばならない。<sup>2)</sup>

因子分析から抽出された「都市内の交通ネットワーク整備因子」、「都市内幹線道路排除因子」の重要度評定結果をみれば、都市内の道路網構成は、幹線道路を環状ならびに放射状に配置し、主要幹線道路（とくに都市間を結ぶ道路）は外周部に配置すべきであるとしている。道路網の計画は住宅地区、工場地区、商業地区などそれぞれ地区の特色に応じた道路を考えなくてはならないとしている。また、都市内での交通需要に対応するべく「交通渋滞しないような道路の整備」が求められ、道路整備は道路用地を立体的に利用して行えばよいとしている。

これらは模式的に図5-2のようになる。この図は現在の東京の道路網と比較的類似しているといえる。放射道路を中心として発達した都市においては、環状道路の整備が遅れている状況であり、重要度評定結果も環状道路の整備が最も高くなっている。

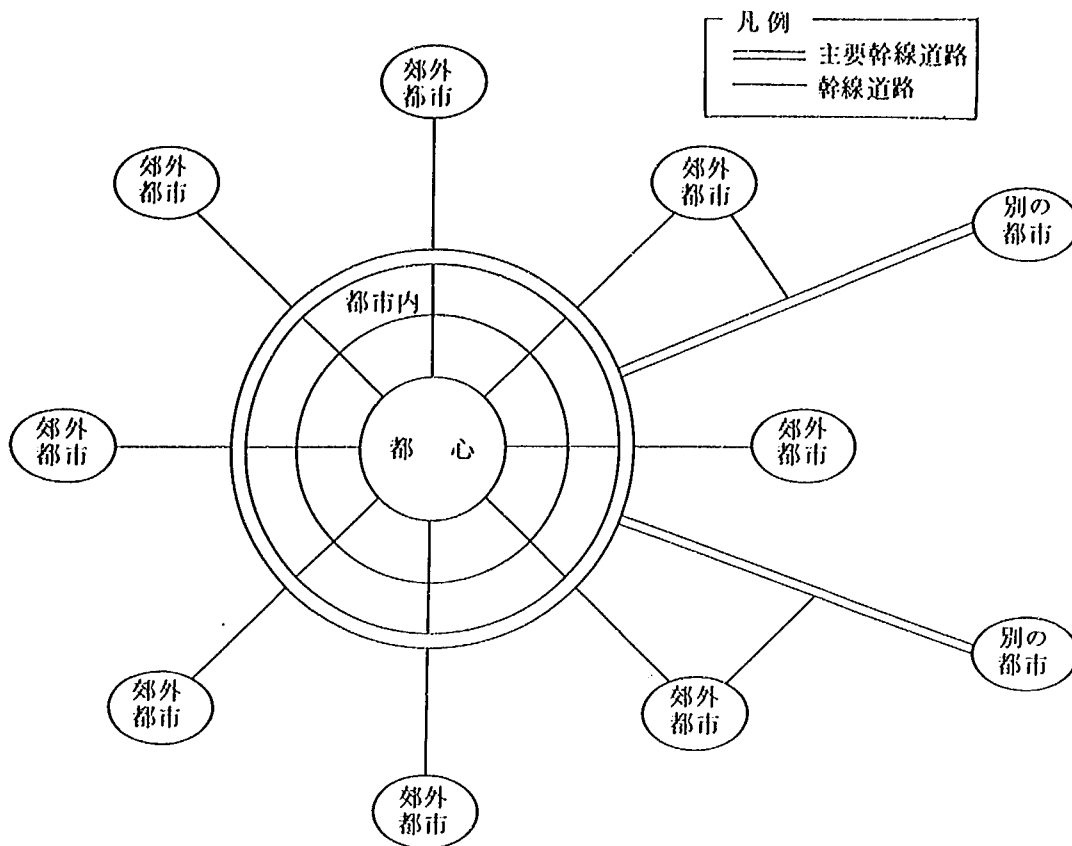
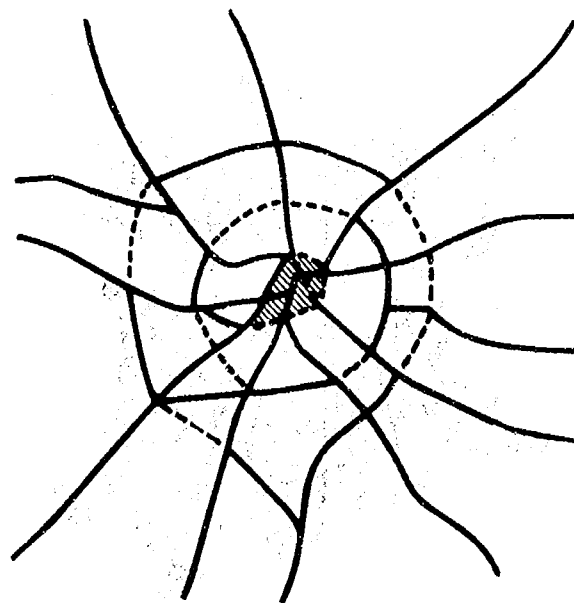


図 5 - 2 都市道路網のイメージ図



既存都市道路 —

「環状」道路の新しい延長区間 - - - -

市街地 .....

中心地域 ■■■■

図 5 - 3 顕著な放射道路のある基本的なクモの巣状プラン。『環状道路』の考え方は、中心地域のまわりの放射道路上に交通をそらすという考え方から生れた。<sup>2)</sup>

## 2 道路網計画と土地利用

都市における土地利用計画ならびに都市内の土地の有効利用という観点から道路計画をみると次のようなことがいえる。

### 1) 領域別土地利用構想

都市を構成する領域は土地利用の面から生産領域、カルチャ領域、コントロール領域、ビジネス領域、流通ショッピング・アミューズメント領域、居住領域の6つに分類することができる。都市計画の観点からは、土地利用を純化して各領域が混在することを避けることが望ましいとされており、道路網計画も土地利用の面から「居住地域から通過交通を排除する」「居住地域と工場を分離し」「大型トラック専用道を整備する」といった「地域の特性に応じた道路構成を行う」ことが望ましいといえる。これらは模式的には図5-4に示すようになる。また、都市内の道路網の望ましい構成をはかるために、官庁・大企業のコントロール領域、ビジネス領域を周辺部に移転させるなど土地利用に働きかけることも考えられる。

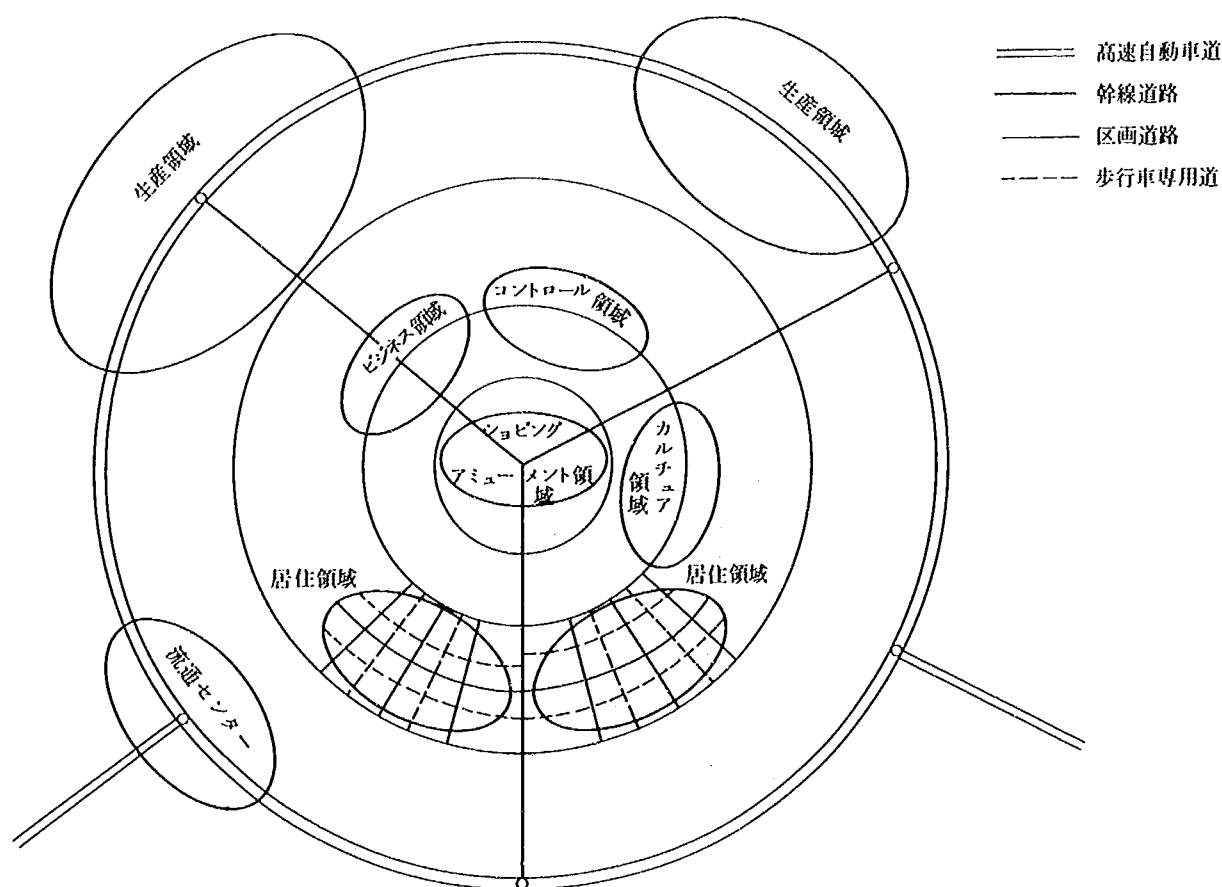


図5-4 土地利用と道路網のイメージ図

### 2) 土地空間の有効利用

都市内においては、限られた土地しかなく、それを有効に利用するために次のような道路が望まれる。

① 道路面積が同じ場合、狭幅員道路を数多く建設するよりも広幅員道路を優先すべきである。つまり、道路に対して交通の質、量、機能に応じて自動車専用道路、主要幹線道路、幹線道路、補助幹線道路、区画道路、歩行者・自転車専用道などといった性格づけを行い、地域特性にマッチした道路整備を行うべきであることを示している。

② 道路構造は堀割・切土・トンネルなどの地下式が望まれているが、重要度評点からいって、できれば望ましいという程度である。これは、土地利用がうまく領域別に配置可能であるならば、高架道路や地下道路にする必要性は少ないと考えられる。

高架構造に関するものは第13因子に属し、人車分離にやや貢献すると考えられる。

交通流の円滑化という面からは人・車それぞれの専用道路もしくは交差部分の立体化が望まれている。

### 3 道路と空間の位置づけ

都市内における道路の機能のうち、空間確保という役割は無視できない。過密化、高層化されている都市においては、道路のもつ空間は、都市環境上必要不可欠といえる。特に通風や採光が充分確保できる植樹帯をもつ広幅員道路は、都市の美観の点からも象徴としても重要であろう。また、災害発生時には、被害者を防災拠点及び救護施設に安全に導くための重要な通路としての避難路、防災活動用の救護路などの空間としての機能も有する。また、災害などの際は、広幅員道路は、防災帯として働く場合もあろう。調査ではたずねていないが、他の都市施設のための空間でもある。

土地利用の面からみても、コントロール領域、ビジネス領域を都心から移転させることによって生じた空間を、道路もしくは他の都市空間として有効に利用することが望まれている。

### 4 道路計画と交通管制

ここでいう交通管制は、道路交通に対する禁止、制限、誘導または警告である。道路計画においては、基本的に禁止や制限の少ないことが望ましいものであるが、交通管制は交通流の円滑化、交通安全、環境保全に有効な手段となる場合もある。住民の希望する交通管制は次のようなものである。

#### 1) 交通流の円滑化と交通安全のために

- |                     |   |                        |
|---------------------|---|------------------------|
| ① 自家用車の都市内乗り入れ規制    | } | (第5因子 自家用の都市内乗り入れ規制因子) |
| ② 公共交通を優先し、自家用車を抑制  |   |                        |
| ③ 交差点での右左折用走行レーンの普及 |   | (第6因子 運転者からみた渋滞解消因子)   |
| ④ 道路の一方通行化の普及       |   | (第8因子 道路の一方通行因子)       |

#### 2) 沿道の住宅地への車公害抑制のために

- ① 大型車の通行規制

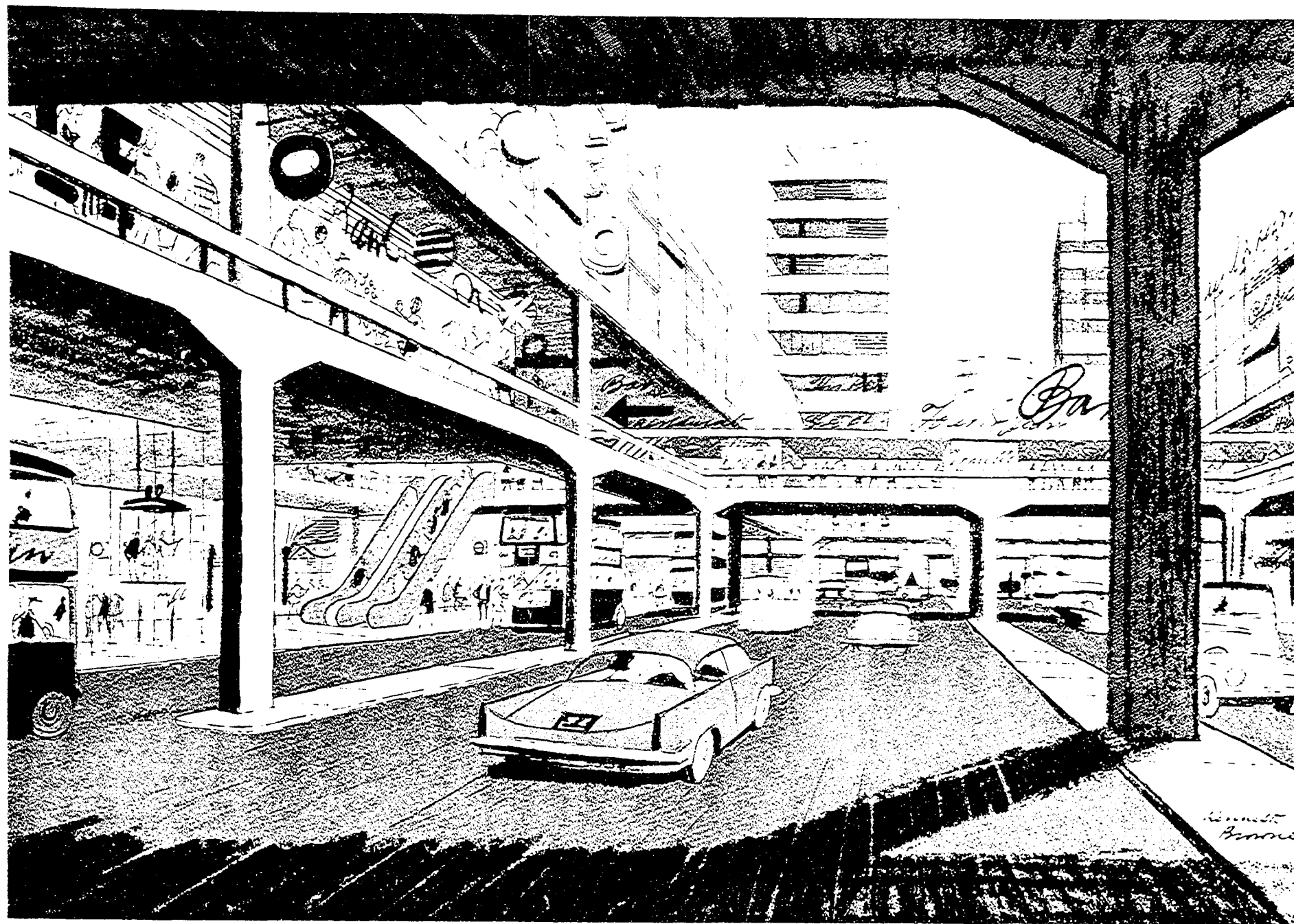


図5-5 ペデストリアンデッキの例<sup>2)</sup>

(2) 速度制限 (第2因子 住宅地での通過交通・大型車両規制因子)

(3) 大型車の外側車線の走行禁止

## 5 人車分離の道路建設

通行の安全性・快適性からみて人と自動車の動線の交錯を避け、歩行者系の通路と自動車系の通路を分離することが道路の計画の面で望ましいことはいうまでもない。本調査でも「歩行者・自転車専用道優先整備因子(第7因子)」や「人と車との分離重視因子(第13因子)」がかなり重視すべき因子として抽出されている。それらの具体的内容としては次のようになる。

(1) 交通量の多い道路は歩道橋や地下道を設置するか、車用横断陸橋や地下道を設置する。

歩行者の横断施設としてその他に信号、ゼブラゾーンがあり、交通量や設置場所の条件により最適なものを選択することになるが、都市内の駅、商店街といった人の集合する場所では、図5-5に示すようなペDESTリアンデッキの設置や自動車道の地下化、高架化といった立体利用が望まれる。

(2) 歩行者・自転車専用道を優先して建設する。

歩行者・自転車専用道は、都市内でそれほど重視されているとはいえない。これは都市内の幹線道路では広幅員の歩道の整備が進められているためであろうと考えられる。歩行者・自転車専用道は、必ずしも自動車道と平行して設置される必要はなく、緑道あるいはモールとしてそれ自体でひとつの系をなすように計画されるべきであろう。計画例は図5-6、図5-7に示す。

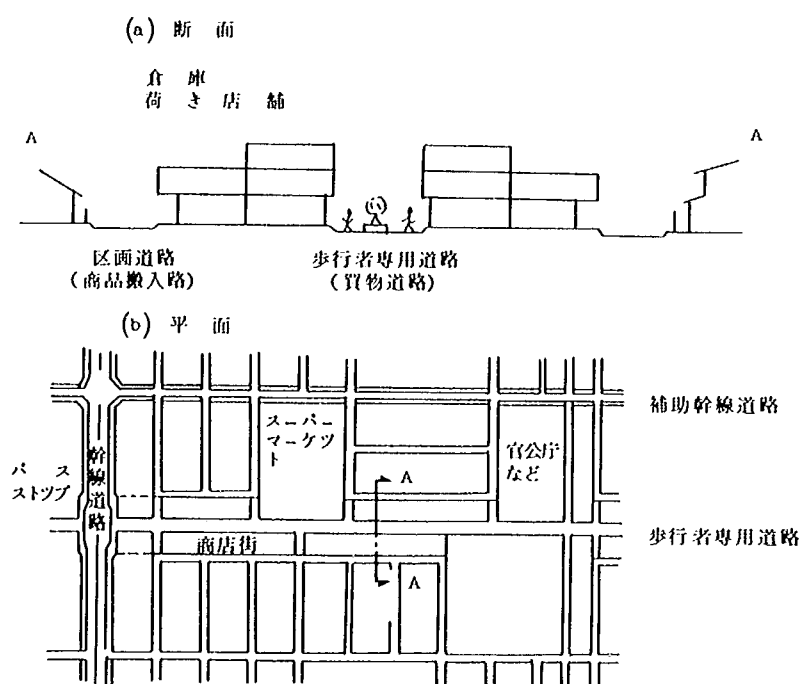


図5-6 商業地における歩行者専用道路の例<sup>3)</sup>

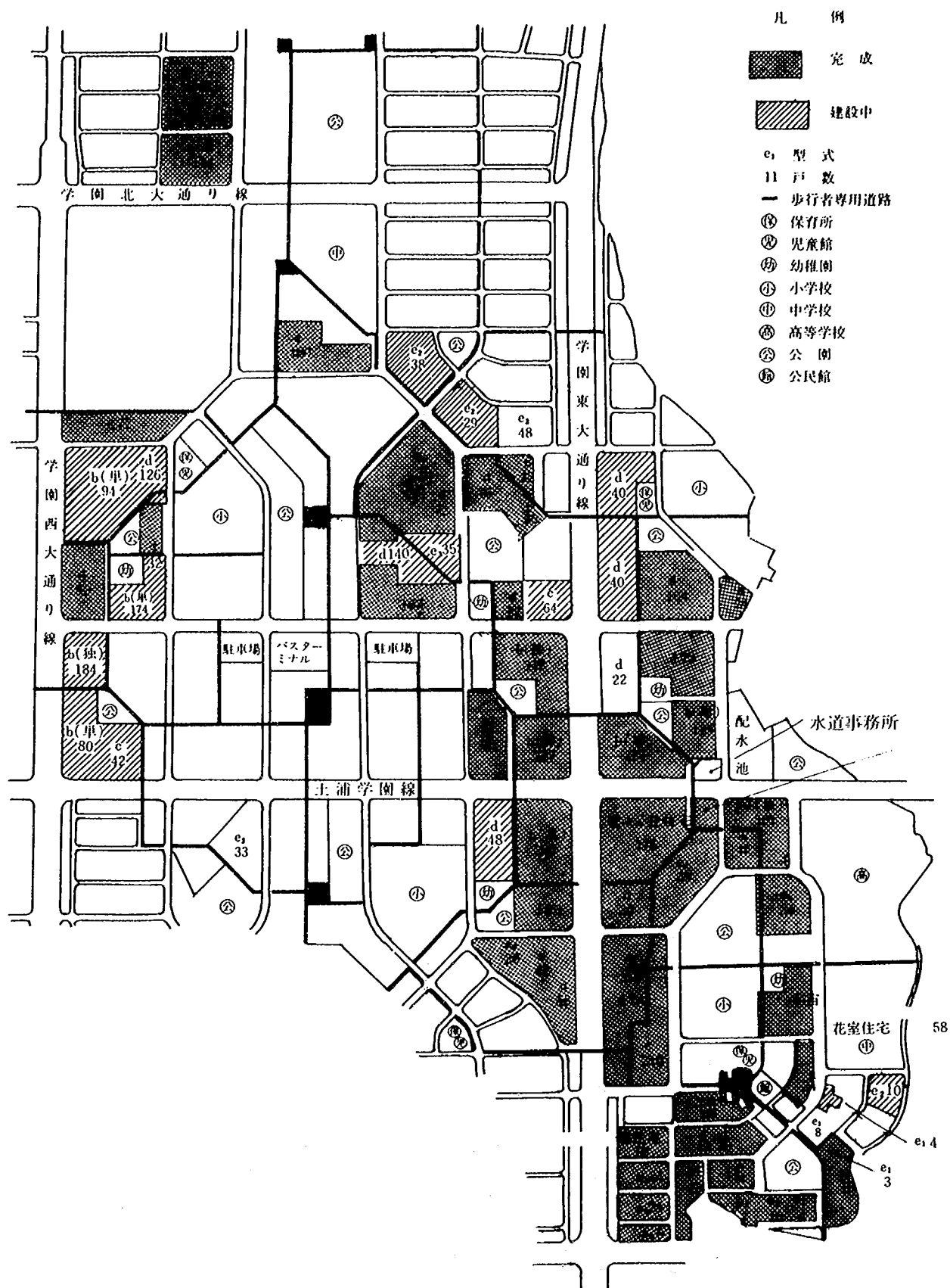


図5-7 筑波研究学園都市における縁道の計画<sup>4)</sup>

## 6 沿道環境整備

因子分析の第1因子に抽出されたのは「居住者のための沿道環境整備優先因子」である。具体的な内容は次のとおりである。

幹線道路は「車道の外側に10～20mの環境を保全するためのスペース」を設け、その空間には「公園」、「街路樹」を設置し、「緑を多く」取入れることが希求されている。細街路については安全性のため「歩道」を設けたり、「サク」を設けて車の規制を行うことや、環境保全や快適性の面で、「緑を多く」「公園」「ポスト、電話ボックス、ゴミ収集用スペース」を設けて、「子供の遊び場、近所の人との立ち話、散歩」などにも利用できるようにすることが希求されている。

これらをイメージ的に表現すると図5-8、図5-9のようになる。

住宅地における車の侵入を避ける方法として図5-10に示すような道路の配置パターンが考えられているが、車の保有者にとって問題が多いためか重要度の評点は高くない。

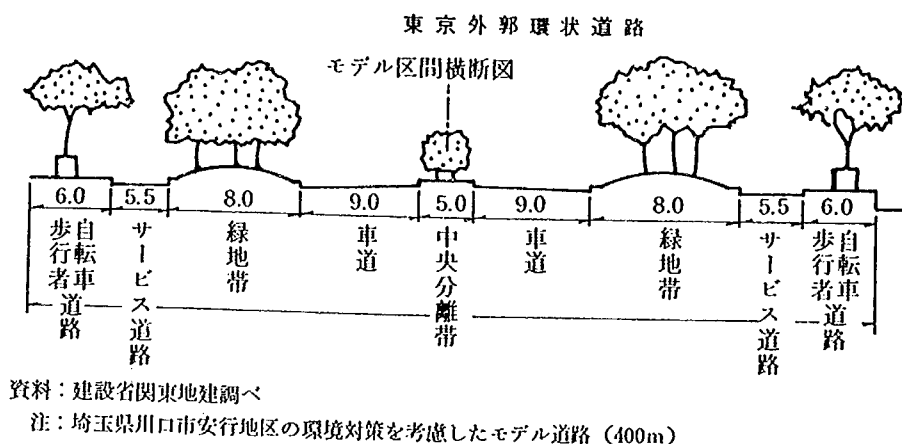


図5-8 幹線道路の環境施設案の計画例<sup>5)</sup>

沿道環境整備に関して「緩衝建築物要望因子（第4因子）」が抽出されている。具体的なイメージは図5-11のようになる。緩衝建築物は沿道に中高層のビルを誘致し、その遮音効果により裏側の住宅地の自動車による騒音公害を防ぐ目的の環境対策施設である。この緩衝建築物の効果は、騒音の低減以外にも考えられ、防災面でも有効であると考えられる。すなわち、図5-12は防災拠点等の関連図であるが、ここで示されている沿道の不燃化の促進、避難路の確保のために緩衝建築物が働くと考えられる。

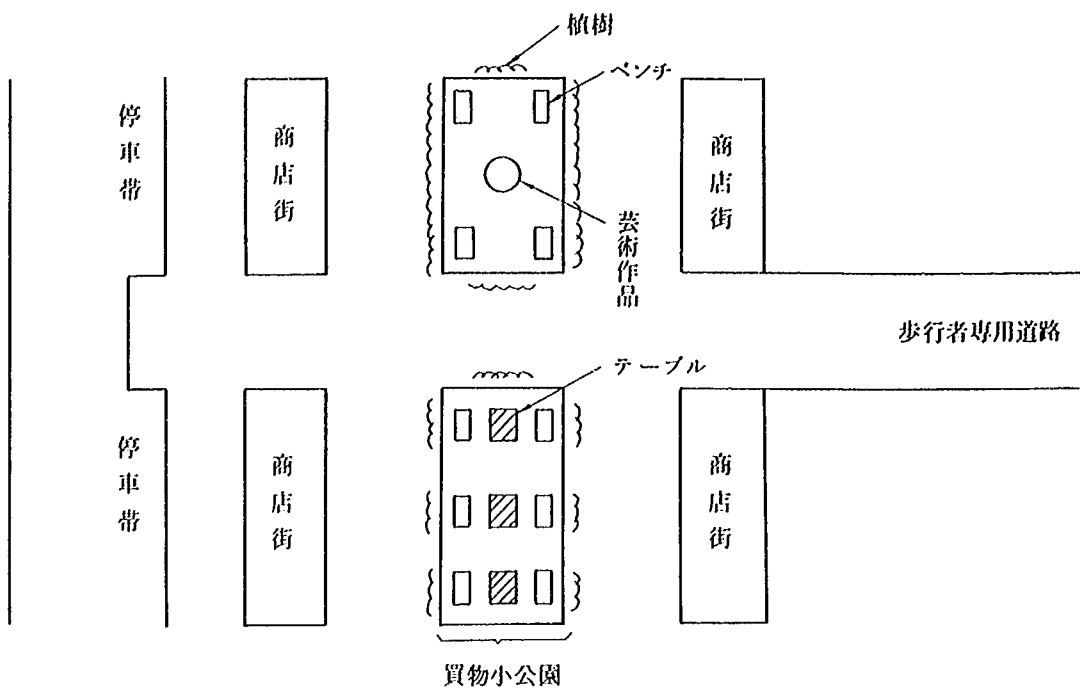


図 5 - 9 商店街における道路のイメージ図

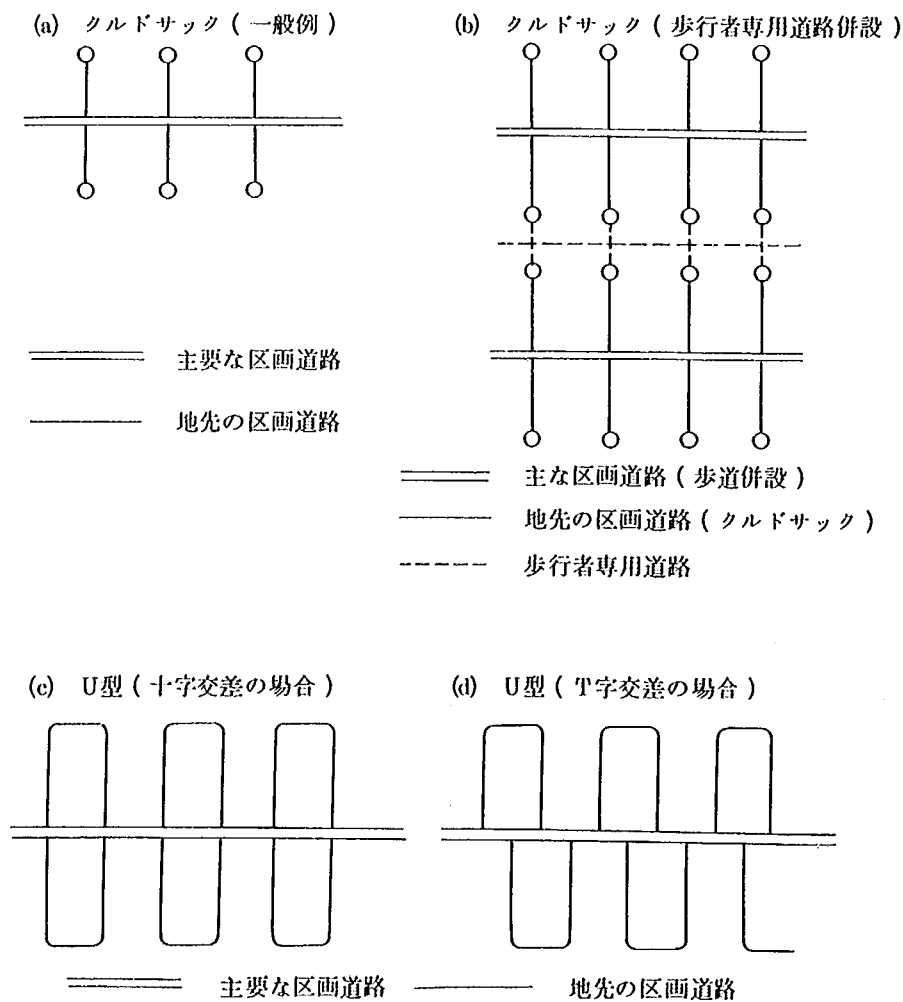


図 5 - 10 通過交通を排除する区画道路網の基本型<sup>3)</sup>

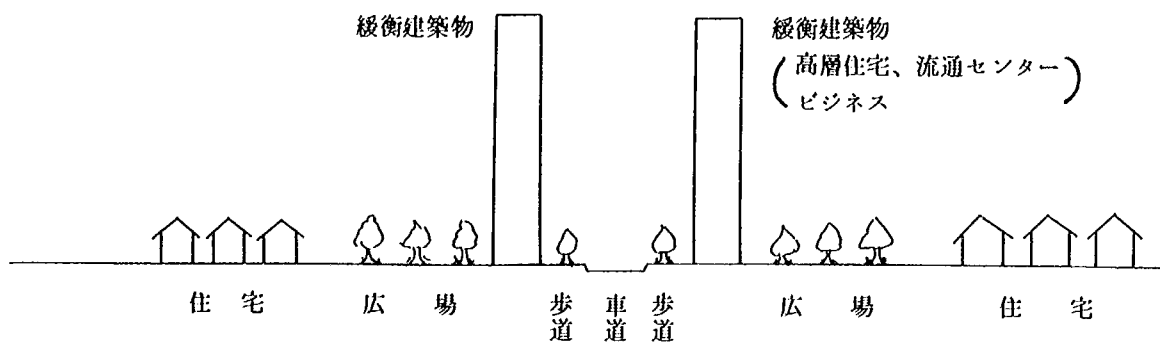
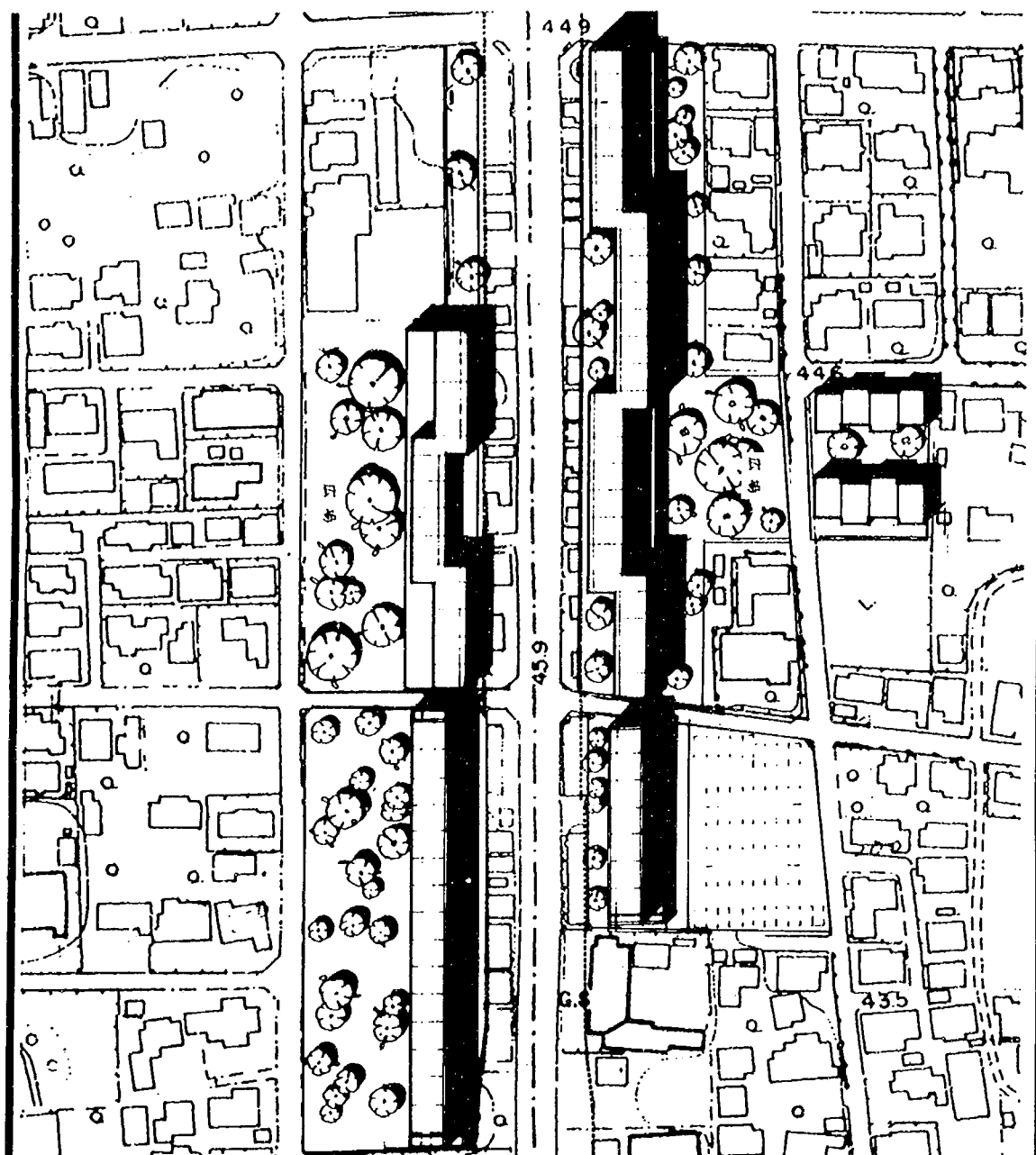
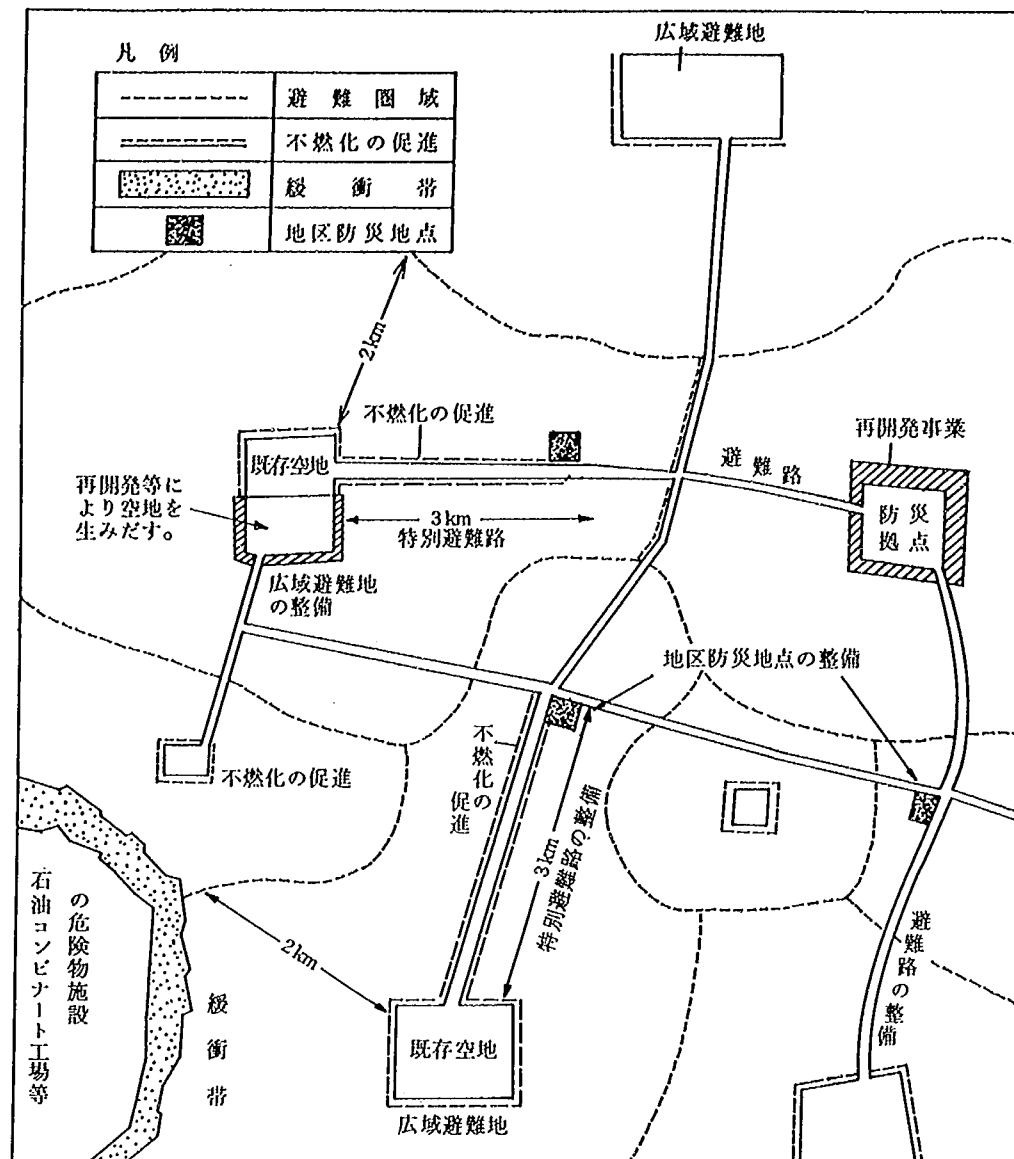


図5-11 緩衝建築物の計画例 6)



資料：国土庁大都市圏整備局資料

図5-12 防災拠点等の関連図

## 7 道路計画の基本的態度

都市内の沿道住民は、道路から受けるベネフィットは多く、道路に対する満足度も高い。しかし、今後の建設に対しては要望が多い。この要望は第11因子、居住者の生活防衛因子として抽出されている。すなわち、道路のプランナーは、利用者の利便性よりも居住者の環境保全に重きを置いてほしい、また、計画時には沿道住民の意見をたずねてほしい、といったことを希求している。したがって今後はプランナーとしては、都市全体を考えると同時に沿道住民の立場も十分に考慮した道路を計画すべきである。そんな道路が前述した環境施設帯、緑道、緩衝帯をもったものである。

## 第6章 調査のまとめと今後の課題

### 1 調査のまとめ

本調査は、都市に居住する住民が「理想」とする「都市の道路」「沿道環境」とはどんなものであるかを、道路計画に関する意見に対する重要度評定尺度で測定することにより、導き出す試みに目的がある。

本調査で行った作業は以下のとおりである。

- ① 都市交通、都市の道路の形態、道路の安全性、快適性、沿道環境対策等に関する意見に対する重要度の程度を尋ねた。
- ② この結果をもとに、対象者の居住地域別（住宅地域、住商混合地域、住工混合地域）、特性別（性別、運転免許保有状況別、学歴別、居住年数別、日常生活における道路公害の評価別等）にクロス分析および検定をおこない、意見項目ごとに対象者特性による差を検討した。
- ③ 全項目を用い因子分析（主因子解法およびバリマックス回転）を行い、14因子を抽出し因子の解釈を加えてみた。
- ④ 因子負荷量をウェイトとして用い、因子別総合重要度を算出してみた。
- ⑤ 以上の結果をもとに住民が理想とする都市と道路のイメージングを試験的行ってみた。

調査の結果をあえてまとめてみると次の7つに要約できる。しかし、この点についてはここでのアンケート調査の範囲内で、かなり個人的に解釈したものであることに留意を要する。

- ① 都市交通計画、道路計画は、都市の道路は緑を多くし、空間を確保し、都市全体のことを考えねばならない。また、交通流を円滑にするよう計画することが基本的態度として重視されている。
- ② 道路ネットワークでは、都市内では幹線道路を放射状および環状に配置し、主要幹線道路は外周部に配置することが重視されている。  
また、土地の立体利用を考え、住工分離と商店のモール化が望まれる。
- ③ 広幅員道路では、人車分離、交通流の円滑化、歩行者の安全性の確保が重視され、狭幅員道路では、コミュニティー活動や日常生活の利便性や安全性が重視されている。
- ④ 沿道環境保全の観点からは、環境施設帯の設置が重視されている。
- ⑤ 地域別にみて、理想とする都市と道路間に極端な差はみられず、理想的な道路というマクロな観点からみるとほぼ、都市住民は同一のイメージを描いていることがわかる。
- ⑥ 緩衝性建築物は、単独に因子として抽出された。この因子は、騒音等の自動車公害を防ぐことが主目的であると理解されているが、ビルを建築するというハード面以外に、木造住宅の建築規制、交通流の円滑化、大型トラック専用道路の建設、住宅地への車の乗り入れ規制等のソフト面での配慮も必要と考えられている。

- ⑦ 総じて、都市計画、道路計画プランナーが考える都市と道路のイメージングポリシーの方向は、まちがいでないといえる結果が導き出されたといえる。

## 2 今後の課題

### 1) 調査結果の活用の方角

調査結果の活用例として、次のようなものが考えられよう

- ① 道路計画骨組の立案に際して、チェックポイントとして活用できる。
- ② 建設後のイメージ図（フォト）を作成する場合、完成予想図が数種類作成可能であり、地域にあった計画が可能であろう。
- ③ 環境施設帯、緩衝性建築物の促進化を図る有益な資料となしうる。
- ④ 新都市建設の際の全体イメージを考える際に活用可能である。

### 2) 今後の課題

都市全体としての理想的道路という観点から今後の方向性を検討したわけであるが、現実とのギャップをどううめるか、道路供用に向けての長大なタイムスパンの間に住民の考える道路イメージに変化はこないかといった点に関して、研究の余地が残されている。

さらに、現実として整備計画が立案される地域において、ハード面ばかりの探求にとどまらず、ソフト面での探求（交通管制を含め、地域全体の環境を保全し、今以上によくする施策）をどうすればよいかという問題も今後の課題として残されよう。

## 参考文献

- 1) 芝 祐順：「因子分析法第2版」東京大学出版会，1979．
- 2) 八十島義之助、井上孝共訳：「都市の自動車交通」、鹿島出版会、昭和40年．
- 3) 都市計画道路標準策定委員会編：「都市計画道路の計画標準」、都市計画協会，昭和49年．
- 4) 科学技術庁計画局編：「筑波研究学園都市要覧昭和54年」、大蔵省印刷局、昭和54年．
- 5) 国土庁計画調整局編：「人と国土」別刷「第三次全国総合開発計画」第1～6巻．  
昭和53年11月．
- 6) 建設省都市交通調査室：「緩衝性建築物の立地誘導と建設促進に関する調査研究」、  
昭和53年．

## 都市と道路についてのおたずね

様

このアンケートは、日頃皆様が道路をどのようにご利用になっていらっしゃるか、将来の都市内の道路のあるべき姿について、どのようなご意見をおもちかをお伺いするものです。お手数ですがよろしくをお願いします。

このアンケートの目的は、都市に居住している人間にとって、＜住みよい都市＞の「交通環境」、「道路環境」は如何にあるべきかを、1人1人の意見をもとにして全体像を考えることです。

説明欄、質問欄をよくお読みの上、あなたのお考え、お感じをお知らせください。

ご記入にあたってのお願い

ご回答は、特に指定のない場合は、数字に○印をしてください。

その他の指定のあるところは、指定にしたがってご記入ください。

調査員は、    月(      )日に回収にお伺いします。

| 調 査 方 法 | 1. 面接 | 2. 留置 |
|---------|-------|-------|
| 面接/面接日時 | 日     | 時ごろ   |
| 回 収     | 1. 日  | 時ごろ   |
|         | 2. 日  | 時ごろ   |
|         | 3. 日  | 時ごろ   |

| 地名 | 標本 |
|----|----|
|    |    |

|     |       |     |  |
|-----|-------|-----|--|
| 検収者 |       | ed. |  |
| 結果  | 有無 電再 | CO  |  |

問 1. 大都市の交通は、都市に住み、都市に集まる人々の移動、都市で生産される物、廃棄される物、及び、都市に供給される物の移動からなるといわれています。都市部では地方部と異なり、いろいろの種類の交通が集中し、移動距離は比較的短かく、交通量が多くて混雑するという特徴があります。

都市交通計画は、交通手段及び交通路（道路や鉄道）を、質的・量的に全体として均衡のとれた都市計画の一環として計画されるものです。また、道路計画は、都市交通計画の一環として、都市活動が円滑に営まれるように計画されるものです。

|             |   |   |
|-------------|---|---|
| カ<br>ル<br>ム | 1 | ① |
| 地<br>域<br>カ |   | ② |
|             |   | ③ |
| 標<br>本<br>カ |   | ④ |
|             |   | ⑤ |
|             |   | ⑥ |

都市交通計画、道路計画を考える場合の基本的態度について、新聞などマスコミの論評、学者の論文、講演記録、一般家庭の方のご意見を集めてみました。東京など大都市で「理想的」都市交通を実現させるためにどのような意見を重視すべきだと思いますか。

あなたのお感じに近いところに○印をつけてください。

（それぞれの意見について○印1つだけです）

| 重視すべき                                          |                                           |                                                                    |                                      | 重視すべきでない                                                                          |                                                     |                                                | カ<br>ラ<br>ム |
|------------------------------------------------|-------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|------------------------------------------------|-------------|
| さ<br>わ<br>め<br>て<br>重<br>視<br>す<br>べ<br>き<br>だ | か<br>な<br>り<br>重<br>視<br>す<br>べ<br>き<br>だ | ど<br>ち<br>ら<br>か<br>と<br>い<br>え<br>ば<br>重<br>視<br>す<br>べ<br>き<br>だ | ど<br>ち<br>ら<br>と<br>い<br>え<br>な<br>い | ど<br>ち<br>ら<br>か<br>と<br>い<br>え<br>ば<br>重<br>視<br>す<br>べ<br>き<br>で<br>は<br>な<br>い | あ<br>ま<br>り<br>重<br>視<br>す<br>べ<br>き<br>で<br>な<br>い | 全<br>く<br>重<br>視<br>す<br>べ<br>き<br>で<br>な<br>い |             |
| 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                    | 5                                                                                 | 6                                                   | 7                                              |             |
| 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                    | 5                                                                                 | 6                                                   | 7                                              | ⑦           |
| 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                    | 5                                                                                 | 6                                                   | 7                                              | ⑧           |
| 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                    | 5                                                                                 | 6                                                   | 7                                              | ⑨           |
| 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                    | 5                                                                                 | 6                                                   | 7                                              | ⑩           |
| 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                    | 5                                                                                 | 6                                                   | 7                                              | ⑪           |
| 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                    | 5                                                                                 | 6                                                   | 7                                              | ⑫           |
| 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                    | 5                                                                                 | 6                                                   | 7                                              | ⑬           |
| 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                    | 5                                                                                 | 6                                                   | 7                                              | ⑭           |
| 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                    | 5                                                                                 | 6                                                   | 7                                              | ⑮           |
| 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                    | 5                                                                                 | 6                                                   | 7                                              | ⑯           |
| 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                    | 5                                                                                 | 6                                                   | 7                                              | ⑰           |
| 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                    | 5                                                                                 | 6                                                   | 7                                              | ⑱           |

（記入例） どんな人とでも仲良くすること

1. 歩行者と公共交通を優先し、自家用車は抑制すること

2. 官庁、大企業を都市の周辺部に分散させること

3. 都市の道路は、緑を多くとり入れること

4. 道路は人や車の移動のためだけにあるのではなく、通風、採光のための空間であり、火災の類焼を防ぐ空間であるということを十分考慮すべきこと

5. 自分の住んでいる街がよくなればよいという考えではなく、隣の街、ひいては都市全体をよくするという観点に立つこと

6. 都市の道路は、主に道路を利用する人の利便性に主眼をおいて考えること

7. 都市の道路は、周辺の人々の生活環境を守ることを利用者の利便性よりも優先して考えること

8. 都市の道路をつくるときは、周辺の人々の意見を反映させること

9. 都市の道路は、周辺の人々は不利益を受けても、社会全体の利益の方が大きいので、全体の利益を優先させること

10. 自動車の交通量が増えても交通渋滞しないような道路を計画すること

11. 道路を計画する時は、住宅地区、工場地区、商業地区など、それぞれの地区の特色に応じた道路を考えること

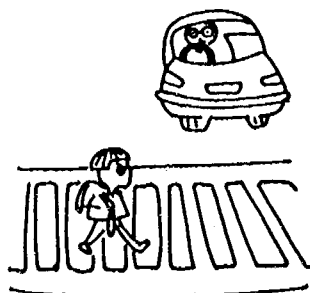
12. 自動車交通量の増加を抑制すること

問2. 道路は、毎日何千台、何万台という自動車が行き、生活を支える物資の輸送と人の移動の大動脈となっているものや、日常の買物・通勤通学等に利用されるものなど、その使われ方が多様に分かります。また、大都市や大都市郊外、農山漁村部それぞれの地域に応じて、使われ方は多様になります。道路を通してある場所に行く時、Aという道路を何㎞か行き、B道路を横断して、C道路を何分ぐらい行くと到着といったように道路を「網」として考えることも必要です。つまり特定道路それだけでなく、その道路と結ぶ他の道路のことも考え合わせなければなりません。

| 都市と都市とを結ぶ道路、都市の中の大きな道路、小さな道路、自動車しか通れない自動車専用道路、あるいは歩行者専用道路といったように道路にも種類があります。次に道路の種類や道路と道路との結びつきについて意見をならべてみました。<br>理想的な都市の道路の形態を考えますと、それぞれどの程度「重視すべきだ」と思われますか。 |                                                                     | 重視すべき ←   重視すべきでない →                           |                                           |                                                                    |                                                                         |                                                                              |                                                     |                                                | カ<br>ラ<br>ム |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|-------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|------------------------------------------------|-------------|
|                                                                                                                                                                |                                                                     | さ<br>わ<br>め<br>て<br>重<br>視<br>す<br>べ<br>き<br>だ | か<br>な<br>り<br>重<br>視<br>す<br>べ<br>き<br>だ | ど<br>ち<br>ら<br>か<br>と<br>い<br>え<br>ば<br>重<br>視<br>す<br>べ<br>き<br>だ | ど<br>ち<br>ら<br>と<br>い<br>え<br>ば<br>重<br>視<br>す<br>べ<br>き<br>で<br>な<br>い | ど<br>ち<br>ら<br>か<br>と<br>い<br>え<br>ば<br>重<br>視<br>す<br>べ<br>き<br>で<br>な<br>い | あ<br>ま<br>り<br>重<br>視<br>す<br>べ<br>き<br>で<br>な<br>い | 余<br>く<br>重<br>視<br>す<br>べ<br>き<br>で<br>な<br>い |             |
| 1.                                                                                                                                                             | 都市と都市とを結ぶ国道等の幹線道路は、都市の中心を通さず、外周部を通すようにして迂回させること                     | 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                                                       | 5                                                                            | 6                                                   | 7                                              | ⑩           |
| 2.                                                                                                                                                             | 都市と都市とを結ぶ国道等の幹線道路であっても、都市内を通すようにすること                                | 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                                                       | 5                                                                            | 6                                                   | 7                                              | ⑪           |
| 3.                                                                                                                                                             | 自動車専用道を、歩行者・自転車専用道よりも優先して数多く作ること                                    | 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                                                       | 5                                                                            | 6                                                   | 7                                              | ⑫           |
| 4.                                                                                                                                                             | 歩行者・自転車専用道を、自動車専用道よりも優先して数多く作ること                                    | 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                                                       | 5                                                                            | 6                                                   | 7                                              | ⑬           |
| 5.                                                                                                                                                             | 都市内では、大きな道路を環状に配置すること                                               | 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                                                       | 5                                                                            | 6                                                   | 7                                              | ⑭           |
| 6.                                                                                                                                                             | 都市内では、都心から郊外に向けて、放射状に大きな道路を配置すること                                   | 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                                                       | 5                                                                            | 6                                                   | 7                                              | ⑮           |
| 7.                                                                                                                                                             | 都市内では、大きな道路を京都や奈良のように碁盤の目のように配置すること                                 | 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                                                       | 5                                                                            | 6                                                   | 7                                              | ⑯           |
| 8.                                                                                                                                                             | 道路を計画する時は、大きな道路とそれよりやや小さめの道路と、細い道路の3つを作り、細い道路は大きな道路と直接結びつけないようにすること | 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                                                       | 5                                                                            | 6                                                   | 7                                              | ⑰           |
| 9.                                                                                                                                                             | 都市内では道路用地が限られるので、2階建、3階建あるいは地下の道路をつくり、土地空間を立体的に活用すること               | 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                                                       | 5                                                                            | 6                                                   | 7                                              | ⑱           |
| 10.                                                                                                                                                            | 都市内では、道路に必要な土地面積が一定なら、小さな道路は少なく、大きな道路をできるだけ多くつくること                  | 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                                                       | 5                                                                            | 6                                                   | 7                                              | ⑲           |
| 11.                                                                                                                                                            | 都市内では道路に必要な土地面積が一定なら、大きな道路は少なくし、小さな道路をできるだけ数多くつくること                 | 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                                                       | 5                                                                            | 6                                                   | 7                                              | ⑳           |
| 12.                                                                                                                                                            | 都市内の工場を1カ所に集め、大型トラック専用の道路を作ること                                      | 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                                                       | 5                                                                            | 6                                                   | 7                                              | ㉑           |
| 13.                                                                                                                                                            | 商店街は、道巾を大きくとって歩行者専用にし、その中に公園やベンチ、緑を多くとり入れるようにすること                   | 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                                                       | 5                                                                            | 6                                                   | 7                                              | ㉒           |

問3. 道路には、人や物の移動をになうという機能以外に、利用者の「遠くへ」、「早く」、「楽に」、「安全に」行きたいという欲求を満たす役割もあります。また道路を通る時は、よい景色のところを気分よく快適に利用したいとも思います。そのため、樹を植えたりして「緑」が多くとり入れられるようになってきています。

|                                                                                                                                                                                                                     | 重視すべき                                          |                                           |                                                                    |                                           |                                                                              |                                                     |                                                | カ<br>ラ<br>ム |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|-------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|------------------------------------------------|-------------|
|                                                                                                                                                                                                                     | さ<br>わ<br>め<br>て<br>重<br>視<br>す<br>べ<br>き<br>だ | か<br>な<br>り<br>重<br>視<br>す<br>べ<br>き<br>だ | ど<br>ち<br>ら<br>か<br>と<br>い<br>え<br>ば<br>重<br>視<br>す<br>べ<br>き<br>だ | ど<br>ち<br>ら<br>と<br>も<br>い<br>え<br>な<br>い | ど<br>ち<br>ら<br>か<br>と<br>い<br>え<br>ば<br>重<br>視<br>す<br>べ<br>き<br>で<br>な<br>い | あ<br>ま<br>り<br>重<br>視<br>す<br>べ<br>き<br>で<br>な<br>い | 全<br>く<br>重<br>視<br>す<br>べ<br>き<br>で<br>な<br>い |             |
| a 道路を <u>大きな道路</u> （例えば広くて交通量の比較的多い国道など）と、<br><u>小さな道路</u> （例えば家の前の比較的狭い道路）に分けて考えてみたい<br>と思います。<br><br>大きな道路を利用する時の安全性、快適性などについて、いろんな人<br>の意見をならべてみました。「理想的な都市の道路」という観点から<br>みると、あなたは、これらの意見はどの程度重視すべきだと思われま<br>すか。 |                                                |                                           |                                                                    |                                           |                                                                              |                                                     |                                                |             |
| 1. 歩行者と自動車を完全に分離すること                                                                                                                                                                                                | 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                         | 5                                                                            | 6                                                   | 7                                              | ㉔           |
| 2. 交差点では、左折用、直進用、右折用の車線を定め、交通停滞を減少さ<br>せること                                                                                                                                                                         | 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                         | 5                                                                            | 6                                                   | 7                                              | ㉕           |
| 3. 交通量の多い道路では、横断歩道橋や地下道をつくること                                                                                                                                                                                       | 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                         | 5                                                                            | 6                                                   | 7                                              | ㉖           |
| 4. 歩行者優先を徹底させ、横断歩道橋や地下道の代わりに、車用地下道や<br>車用横断陸橋をもうけること                                                                                                                                                                | 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                         | 5                                                                            | 6                                                   | 7                                              | ㉗           |
| 5. 景色が悪くてもいいから、今までより早く行けること                                                                                                                                                                                         | 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                         | 5                                                                            | 6                                                   | 7                                              | ㉘           |
| 6. 早く走れることよりも、景色のよいことを優先すること                                                                                                                                                                                        | 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                         | 5                                                                            | 6                                                   | 7                                              | ㉙           |
| 7. 景色のよいことや早く走れることよりも、安全面に配慮すること                                                                                                                                                                                    | 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                         | 5                                                                            | 6                                                   | 7                                              | ㉚           |
| 8. 駐車規制を厳しくし、都市内に車を持ちこませないようにすること                                                                                                                                                                                   | 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                         | 5                                                                            | 6                                                   | 7                                              | ㉛           |
| 9. 停車帯をたくさん設け、4車線の道路が駐停車が多いため実質2車線し<br>か通行できないといったような無駄をなくすこと                                                                                                                                                       | 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                         | 5                                                                            | 6                                                   | 7                                              | ㉜           |
| 10. 交通渋滞を少なくするために、一方通行にすること                                                                                                                                                                                         | 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                         | 5                                                                            | 6                                                   | 7                                              | ㉝           |



b 次は小さな道路のことについておたずねします。

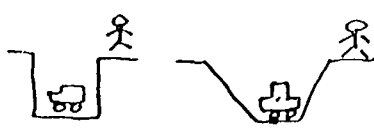
大きな道路とは異なり、小さな道路は、居住している人が日常生活を営む上で重要な役割を持っています。子供のころ、家の前で遊んだり、近所の店へ買物に行ったり、駅まで裏道を通って行ったりしたことはありませんか。ここでは、そんな道路について、あなたのお考えをおきかせください。

|                                                          | 重視すべき      |           |                |           |                  |             |            | カラム |
|----------------------------------------------------------|------------|-----------|----------------|-----------|------------------|-------------|------------|-----|
|                                                          | きわめて重視すべきだ | かなり重視すべきだ | どちらかといえば重視すべきだ | どちらともいえない | どちらかといえば重視すべきでない | あまり重視すべきでない | 全く重視すべきでない |     |
| 1. 小さな道路は、通り抜けできないように袋小路にすること                            | 1          | 2         | 3              | 4         | 5                | 6           | 7          | ④②  |
| 2. 小さな道路では、住んでいる人以外の車を入れないようサクをもうけるなどの規制をすること            | 1          | 2         | 3              | 4         | 5                | 6           | 7          | ④③  |
| 3. 小さな道路は、子供の遊び場、近所の人との立ち話、散歩などに安心して利用できるようにすること         | 1          | 2         | 3              | 4         | 5                | 6           | 7          | ④④  |
| 4. 住宅地の小さな道路には、ポストや電話ボックス、ゴミ収集用スペースなど公共的なものを設ける場所を確保すること | 1          | 2         | 3              | 4         | 5                | 6           | 7          | ④⑤  |
| 5. 住宅地では、小さな道路であっても必ず歩道をもうけること                           | 1          | 2         | 3              | 4         | 5                | 6           | 7          | ④⑥  |
| 6. 小さな道路の横に、公園をもうけること                                    | 1          | 2         | 3              | 4         | 5                | 6           | 7          | ④⑦  |
| 7. 商店街では、車の通行規制をすること                                     | 1          | 2         | 3              | 4         | 5                | 6           | 7          | ④⑧  |
| 8. 小さな道路では、緑を多くすること                                      | 1          | 2         | 3              | 4         | 5                | 6           | 7          | ④⑨  |



1. 道路は、利用者にとっては便利なものでも、道路の周辺に住んでいる人々にとっては、道路公害の原因になることもあります。理想をいえば、大きな道路の周辺には人が住まなければ問題は生じないのですが、現実には人が住んでいます。この現実をふまえた上で将来の理想的道路では公害のないように、対策が考えられなければなりません。

大きな道路の周辺に住む人々に公害を起こさないようにするために、現在実施されている対策や、海外の実例、学者の提案をいろいろあげてみました。それぞれについて、あなたのお考えをおきかせください。

|     |                                                                                                                | 重視すべき                                          |                                           |                                                                    |                                           |                                                                              |                                                     |                                                | カ<br>ラ<br>ム |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|-------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|------------------------------------------------|-------------|
|     |                                                                                                                | さ<br>わ<br>め<br>て<br>重<br>視<br>す<br>べ<br>き<br>だ | か<br>な<br>り<br>重<br>視<br>す<br>べ<br>き<br>だ | ど<br>ち<br>ら<br>か<br>と<br>い<br>え<br>ば<br>重<br>視<br>す<br>べ<br>き<br>だ | ど<br>ち<br>ら<br>と<br>も<br>い<br>え<br>な<br>い | ど<br>ち<br>ら<br>か<br>と<br>い<br>え<br>ば<br>重<br>視<br>す<br>べ<br>き<br>で<br>な<br>い | あ<br>ま<br>り<br>重<br>視<br>す<br>べ<br>き<br>で<br>な<br>い | 全<br>く<br>重<br>視<br>す<br>べ<br>き<br>で<br>な<br>い |             |
| 1.  | 優先して道路構造を高架に<br>すること<br>      | 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                         | 5                                                                            | 6                                                   | 7                                              | ⑤①          |
| 2.  | 優先して道路構造を堀割や<br>切土にすること<br> | 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                         | 5                                                                            | 6                                                   | 7                                              | ⑤①          |
| 3.  | 優先して道路は地上を通さず、トンネルにすること                                                                                        | 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                         | 5                                                                            | 6                                                   | 7                                              | ⑤②          |
| 4.  | 車道の外側に10～20mの環境を保全するためのスペースをもうけ、<br>住宅と車道との距離を広くすること                                                           | 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                         | 5                                                                            | 6                                                   | 7                                              | ⑤③          |
| 5.  | 車道と住宅の間に公園、駐車場を優先的につけること                                                                                       | 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                         | 5                                                                            | 6                                                   | 7                                              | ⑤④          |
| 6.  | 道路には防音壁をつけること                                                                                                  | 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                         | 5                                                                            | 6                                                   | 7                                              | ⑤⑤          |
| 7.  | 道路には、防音のための街路樹を植えること                                                                                           | 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                         | 5                                                                            | 6                                                   | 7                                              | ⑤⑥          |
| 8.  | 道路のそばに中高層のビルを誘致し、うら側の住宅に騒音がおよばな<br>いようにすること                                                                    | 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                         | 5                                                                            | 6                                                   | 7                                              | ⑤⑦          |
| 9.  | 道路のそばの木造住宅は、防音工事費用の助成を受けられること                                                                                  | 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                         | 5                                                                            | 6                                                   | 7                                              | ⑤⑧          |
| 10. | 木造住宅は、道路のそばに建ててはいけないようにすること                                                                                    | 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                         | 5                                                                            | 6                                                   | 7                                              | ⑤⑨          |
| 11. | 都市内を通る国道などは、信号を系統信号にすること                                                                                       | 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                         | 5                                                                            | 6                                                   | 7                                              | ⑥①          |
| 12. | 都市内を通る国道などは、すべてバス優先レーンをもうけること                                                                                  | 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                         | 5                                                                            | 6                                                   | 7                                              | ⑥①          |

問4のつづき

|                                            | 重視すべき                                          |                                           |                                                                    |                                           |                                                                              |                                                     |                                                | カ<br>ラ<br>ム |
|--------------------------------------------|------------------------------------------------|-------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|------------------------------------------------|-------------|
|                                            | さ<br>わ<br>め<br>て<br>重<br>視<br>す<br>べ<br>き<br>だ | か<br>な<br>り<br>重<br>視<br>す<br>べ<br>き<br>だ | ど<br>ち<br>ら<br>か<br>と<br>い<br>え<br>ば<br>重<br>視<br>す<br>べ<br>き<br>だ | ど<br>ち<br>ら<br>と<br>も<br>い<br>え<br>な<br>い | ど<br>ち<br>ら<br>か<br>と<br>い<br>え<br>ば<br>重<br>視<br>す<br>べ<br>き<br>で<br>な<br>い | あ<br>ま<br>り<br>重<br>視<br>す<br>べ<br>き<br>で<br>な<br>い | 全<br>く<br>重<br>視<br>す<br>べ<br>き<br>で<br>な<br>い |             |
| 13. 速度制限をより厳しくすること                         | 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                         | 5                                                                            | 6                                                   | 7                                              | ②           |
| 14. 車は一方通行にすること                            | 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                         | 5                                                                            | 6                                                   | 7                                              | ③           |
| 15. 大型車は内側の車線のみを走るように規制すること                | 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                         | 5                                                                            | 6                                                   | 7                                              | ④           |
| 16. 住宅地では、大型車の通行規制（夜間や休日の通行規制）をすること        | 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                         | 5                                                                            | 6                                                   | 7                                              | ⑤           |
| 17. 住宅地のそばは、車線数を削減し、交通量を少なくさせること           | 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                         | 5                                                                            | 6                                                   | 7                                              | ⑥           |
| 18. 住宅地と工場地とを完全に分離し、住宅に用いない車は入ってこないようにすること | 1                                              | 2                                         | 3                                                                  | 4                                         | 5                                                                            | 6                                                   | 7                                              | ⑦           |

| おたずね欄                                                                                       | 回 答 欄                                            | カラム |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|-----|
| 問5. あなたのお住いの近くの道路についておたずねします。<br>あなたのお住いの面している道路のうち一番広い道路の道巾（歩道を含みます）は何mくらいですか。<br>（1つだけ○印） | 1. 6m未満<br>2. 6～10m未満<br>3. 10～20m未満<br>4. 20m以上 | ⑧   |

以下の質問は、お住いに面している道路のうち、もっとも広い道路を対象にしておたずねします。

|                                               |                                                               |   |
|-----------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|---|
| 問6. 対象道路からお宅までの直線距離は何mくらいですか。<br><br>（1つだけ○印） | 1. 15m以内<br>2. 16～30m<br>3. 31～60m<br>4. 61～120m<br>5. 121m以上 | ⑨ |
|-----------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|---|

|                               |                                                                          |                                                        |   |
|-------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|---|
| 徒歩又は自転車での利用                   | 問7. 徒歩又は自転車で対象道路を通行することとはどのくらいありますか。<br>あてはまる答の数字を1つだけ○印で囲んで下さい。         | 1. ほとんど毎日<br>2. 週に1度以上<br>3. 月に1度以上<br>4. ほとんど利用しない    | ⑩ |
|                               | 問8. その目的はどれになりますか。<br>あてはまる主な目的の数字を○印で囲んで下さい。                            | 1. 通 勤<br>2. 通園・通学<br>3. 買 物<br>4. レジャー・娯楽<br>5. 業務・仕事 | ⑪ |
| バス・タクシー・自家用車など（2輪・貨物・自家用車）の利用 | 問9. バス・タクシー・自家用車などで対象道路を通行することとはどのくらいありますか。<br>あてはまる答の数字を1つだけ○印で囲んでください。 | 1. ほとんど毎日<br>2. 週に1度以上<br>3. 月に1度以上<br>4. ほとんど利用しない    | ⑫ |
|                               | 問10. その目的はどれになりますか。あてはまる主な目的の数字を○印で囲んでください。                              | 1. 通 勤<br>2. 通園・通学<br>3. 買 物<br>4. レジャー・娯楽<br>5. 業務・仕事 | ⑬ |

| おたずね欄                                                                      |  | 回答欄                                                                                                        |                                |                                      |                                       |                                 |                                 | カラム                                                                                                                       |
|----------------------------------------------------------------------------|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 問 11. 現在対象道路についてどのようにお感じになっていらっしゃると思いますか。以下の項目について、あてはまるところに1つだけ○印をしてください。 |  | <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <span>← よ い</span> <span>わる い →</span> </div> |                                |                                      |                                       |                                 |                                 | <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">             カ<br/>ー<br/>ド<br/>2           </div> |
|                                                                            |  | 非常に<br>よい・<br>問題が<br>ない・<br>便利                                                                             | かなり<br>よい・<br>問題が<br>ない・<br>便利 | どちら<br>かば<br>よい・<br>問題が<br>ない・<br>便利 | どちら<br>かば<br>わるい・<br>問題が<br>ある・<br>不便 | かなり<br>わるい・<br>問題が<br>ある・<br>不便 | 非常に<br>わるい・<br>問題が<br>ある・<br>不便 |                                                                                                                           |
| 記入例                                                                        |  | 1                                                                                                          | 2                              | 3                                    | 4                                     | 5                               | 6                               |                                                                                                                           |
| 1. 自動車による騒音は .....                                                         |  | 1                                                                                                          | 2                              | 3                                    | 4                                     | 5                               | 6                               | [7]                                                                                                                       |
| 2. 自動車による振動は .....                                                         |  | 1                                                                                                          | 2                              | 3                                    | 4                                     | 5                               | 6                               | [8]                                                                                                                       |
| 3. 自動車による排気ガスは .....                                                       |  | 1                                                                                                          | 2                              | 3                                    | 4                                     | 5                               | 6                               | [9]                                                                                                                       |
| 4. 交通事故に合うのではないかという不安は .....                                               |  | 1                                                                                                          | 2                              | 3                                    | 4                                     | 5                               | 6                               | [10]                                                                                                                      |
| 5. スーパー・商店への買物は .....                                                      |  | 1                                                                                                          | 2                              | 3                                    | 4                                     | 5                               | 6                               | [11]                                                                                                                      |
| 6. 通勤・通学は .....                                                            |  | 1                                                                                                          | 2                              | 3                                    | 4                                     | 5                               | 6                               | [12]                                                                                                                      |
| 7. 遠隔地へのレジャー・観光は .....                                                     |  | 1                                                                                                          | 2                              | 3                                    | 4                                     | 5                               | 6                               | [13]                                                                                                                      |
| 8. 町並・景観は .....                                                            |  | 1                                                                                                          | 2                              | 3                                    | 4                                     | 5                               | 6                               | [14]                                                                                                                      |
| 9. 道路の向こう側とのいきさ(往来)は .....                                                 |  | 1                                                                                                          | 2                              | 3                                    | 4                                     | 5                               | 6                               | [15]                                                                                                                      |
| 10. 道路によって日照は .....                                                        |  | 1                                                                                                          | 2                              | 3                                    | 4                                     | 5                               | 6                               | [16]                                                                                                                      |
| 11. 道路によってテレビうつりは .....                                                    |  | 1                                                                                                          | 2                              | 3                                    | 4                                     | 5                               | 6                               | [17]                                                                                                                      |

| おたずね欄                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |  | 回答欄                                                                            | カラム  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--------------------------------------------------------------------------------|------|
| 【対象道路についてお宅ではどのような意見をおもちですか】<br><br><div style="border: 1px dashed black; padding: 10px;"> <p>道路について、いろいろな人の意見のうち主なものをご紹介します。道路のプラス面、マイナス面をお答えいただく時の参考として下さい。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 30%;"> <p>道路のプラス面</p> <p>道路のマイナス面</p> </div> <div style="width: 60%;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>・買物・通勤・通学をするのに道路があれば便利だ</li> <li>・レクリエーションに行くのに便利だ</li> <li>・道路は空気のようなもので、もし道路がなければとまる</li> <li>・産業や文化などで地域社会に貢献している</li> <li>など</li> <li>・騒音・振動・排気ガスなどで道路沿いに住んでいる人が困る</li> <li>・テレビうつりが悪くなる</li> <li>・交通渋滞がひどくて迷惑だ</li> <li>・自然が破壊される</li> <li>など</li> </ul> </div> </div> </div> |  |                                                                                |      |
| 問 12. まず道路のプラス面だけをお考え下さい。<br>(1) 対象道路は、地域社会全体として考えた場合、どの程度役に立っていると思われますか。<br>(1つだけ○印)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |  | 1. 非常に役に立っていると思う<br>2. ある程度役に立っていると思う<br>3. あまり役に立っていないと思う<br>4. 全然役に立っていないと思う | [18] |
| (2) では対象道路は、お宅の家庭(日常)生活にとっては何の程度役に立っていると思われますか。<br>(1つだけに○印)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |  | 1. 非常に役に立っていると思う<br>2. ある程度役に立っていると思う<br>3. あまり役に立っていないと思う<br>4. 全然役に立っていないと思う | [19] |

| おたずね欄                                                                                             | 回答欄                                                                             | カラム |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <p>問13. では次にマイナス面だけをお考え下さい。</p> <p>(1) 対象道路は、地域社会全体として考えた場合、どの程度害になっていると思われますか。<br/>(1つだけに○印)</p> | <p>1. 非常に害になっている<br/>2. ある程度害になっている<br/>3. あまり害になっていない<br/>4. 全く害になっていない</p>    | 20  |
| <p>(2) では対象道路は、お宅の家庭(日常)生活にとっては、どの程度害になっていると思われますか。<br/>(1つだけに○印)</p>                             | <p>1. 非常に害になっている<br/>2. ある程度害になっている<br/>3. あまり害になっていない<br/>4. 全く害になっていない</p>    | 21  |
| <p>問14. このようなプラス面とマイナス面を全部総合した場合、対象道路があることはよいことだと思いますか。<br/>(1つだけに○印)</p>                         | <p>1. よいことだと思う<br/>2. まあよいことだと思う<br/>3. あまりよくないことだと思う<br/>4. まったくよくないことだと思う</p> | 22  |

●お宅のことについてお伺いします。

|                                                              |                                                                                                                                                    |    |
|--------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <p>問15. 住居は (1つだけに○印)</p>                                    | <p>1. 持家<br/>2. 民間借家・借間<br/>3. 公営賃貸住宅<br/>4. 社宅・官舎<br/>5. その他</p>                                                                                  | 23 |
| <p>問16. 乗用車は (1つだけに○印)</p>                                   | <p>1. ある<br/>2. ない</p>                                                                                                                             | 24 |
| <p>問17. トラック(ライトバンを含む)は<br/>(1つだけに○印)</p>                    | <p>1. ある<br/>2. ない</p>                                                                                                                             | 25 |
| <p>問18. あなたのお年は (1つだけに○印)</p>                                | <p>1. 20才代<br/>2. 30才代<br/>3. 40才代<br/>4. 50才以上</p>                                                                                                | 26 |
| <p>問19. あなたのお仕事は (1つだけに○印)</p>                               | <p>1. 会社経営者(従業員30人以上)<br/>2. 商工サービス業自営業<br/>3. 農業<br/>4. 事務系の会社員・公務員<br/>5. 労務系の会社員・公務員<br/>6. 医師・大学教授などの自由業<br/>7. その他の職業<br/>8. 主婦<br/>9. 無職</p> | 27 |
| <p>問20. (職業をもっている方に)<br/>通勤はなさっていらっしゃいますか。<br/>(1つだけに○印)</p> | <p>1. 通勤している<br/>2. 自宅での仕事(家業)<br/>3. 自宅での仕事(内職)<br/>4. その他( )</p>                                                                                 | 28 |
| <p>問21. あなたの最後に出られた学校は、<br/>(1つだけに○印)</p>                    | <p>1. 中学(旧制高小)<br/>2. 高校(旧制中学)<br/>3. 大学(旧制高校師範以上)</p>                                                                                             | 29 |

| お た ず ね 欄                                                                           | 回 答 欄                                                                                                                                                                                                     | カラム  |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| 問 22. あなたは運転免許を<br>( 1 つだけに○印)                                                      | <div style="border: 1px dashed black; display: inline-block; padding: 2px;">1. もっている</div> <div style="border: 1px dashed black; display: inline-block; padding: 2px; margin-left: 20px;">2. もっていない</div> | [30] |
| 問 23. <u>( 免許をもっている方に )</u><br>あなたの運転回数は<br>( 1 つだけに○印)                             | 1. ほとんど毎日<br>2. 週に 1 度以上<br>3. 月に 1 度以上<br>4. ほとんど運転しない                                                                                                                                                   | [31] |
| 問 24. <u>( 通勤をなさっている方に )</u><br>通勤にはどのような交通機関をご利用なさっている<br>しゃいますか。<br>( あてはまるものに○印) | 1. 自 転 車<br>2. 自家用車<br>3. バ     ス<br>4. 私鉄・地下鉄<br>5. 国     鉄<br>6. その他の交通機関<br>7. 徒歩のみ                                                                                                                    | [32] |
| 問 25. 現在地での居住年数は何年ですか。                                                              | (            ) 年                                                                                                                                                                                          | [33] |
| 問 26. ご回答いただいた方は                                                                    | 1. 御主人<br>2. 奥様                                                                                                                                                                                           | [34] |

どうもありがとうございました。

なお、分析には必要ないのですが、もし記入もれなどがありました時におたずねするために、お名前、おところ、電話番号をご記入下さい。

|        |                                                 |
|--------|-------------------------------------------------|
| おなまえ   |                                                 |
| おところ   | 市                      区                      町 |
| 電    話 | (            ) 局                                |

※ ご記入もれがないかおたしかめの上、調査員にお渡し下さい。