

歩行者から見た都心地区の評価構造に関する研究

横浜国立大学工学部 学生会員 武士俣明子
横浜国立大学工学部 フェロー 大蔵 泉
横浜国立大学工学部 正 会 員 中村 文彦

1.はじめに

人間よりも自動車を優先する、そのような風潮のなかで、我が国の都心地区の街づくりは自動車交通中心の道路網に大きく左右され、歩行者の行動特性を考えた都市計画が十分になされていないのが現状である。その結果、歩行者にとって迷いやすく連続性のない歩行空間が多く存在しているが、街づくり、特に都心再生のためには、連続的に歩行者が歩きたくするような回遊性高い空間の創出が重要である。そのために、歩行者の行動特性と意識の関係を把握して歩行者系道路のネットワークを捉え、歩行者空間全体の面的な評価をすることが必要だと考えられる。

本研究では「街の構造のわかりやすさ」に着目し、それを歩行者からみた「迷いにくさ」という概念に置き換え、歩行者アンケート調査を実施して、都心地区に対する歩行者の評価構造分析を行った。また、その一要因としてランドマークの存在の重要性、またその特性を検証する。

2.調査方法とその概要

調査地区は同じように休日の来街者が多いが表1のように特性の異なる、横浜市西区のみなとみらい21地区(以下M M21)と中区の関内地区を選定し、歩行者への直接面接調査を行った。内容は以下の2項目とした。

- 1) 地図記入調査: 歩行経路、歩行中に目印としたもの、迷った場所、立ち寄った場所を直接地図上に記入。
- 2) 歩行者の評価: 「迷いにくさ」「歩きやすさ」に対する5段階評価、それに対する理由(自由回答)

加えて、経路上のランドマークの状況を把握するため、主要歩行ルートビデオ撮影を行った。

3.分析結果

1)「迷いにくさ」要因

「迷いにくさ」の評価理由として挙げた自由回答を5種類のカテゴリーに分けて考えた結果、「街の構造」に関するカテゴリーが強く意識されていることがわかった(図1)。

2)「迷いにくさ」に対するランドマークの重要性

また、表2でその内訳を詳細にみると目立つのは「目印の有無」に関する項目(表中の網掛け部分)で、「迷いにくさ」に対して「目印となるランドマーク」の存在が強く意識されている。また、図2より、「迷いにくい」と感じる人ほど「ランドマークの多さ」を「迷いにくさ」の要因だとしていることがわかった。

表1 調査対象地域の特性の違い

	成長形態	区画	建物	建物の密度	休日の人
MM21	計画開発型	大きい	特徴的 大きい	低い	多い
関内	自主発展型	小さい	似ている 中層 多い	高い	場所による

(評価理由全数に対するそれぞれのカテゴリーの割合)

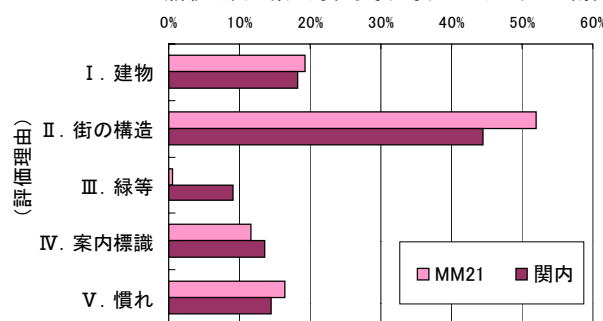


図1 「迷いにくさ」評価理由

表2 「迷いにくさ」評価理由(「街の構造」に関する上位5項目)

MM21	(人)	関内	(人)
目印が多い	34	目印が少ない	11
街の構造がわかりやすい	25	道が似ている	9
新しく整然としている	7	目印が多い	8
街の構造が分かりにくい	6	裏路地が分かりにくい	5
広々している	6	ゴチャゴチャしている	5

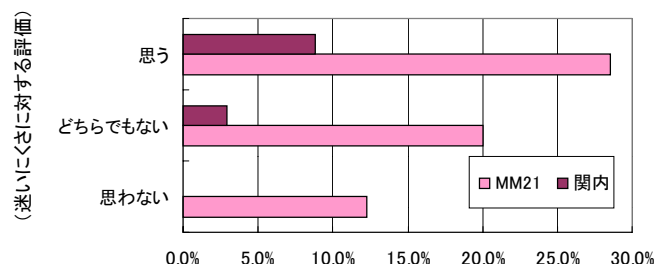


図2 「目印の多さ」を「迷いにくい」街の要因とした歩行者の割合

キーワード：ランドマーク、歩行者空間、歩行者意識調査

連絡先：〒240-8501 横浜市保土ヶ谷区常盤台 79-5 Tel (045) 339-4039 Fax (045) 331-1707

3) 街の構造によるランドマークの捉え方の違い(図3)

みなとみらいでは慣れていくうちにランドマークへの意識が薄れるが、逆に関内では目印にするランドマーク指摘数が増加傾向にある。「迷いにくい街」とされる街ではランドマークを意識して歩かなくても「迷いにくい」のだということがいえる。

4) ランドマークの特性整理(図4, 5)

次に関内地区をモデルに、実際に歩行者が多く歩いている3経路を選びだし、ビデオ撮影を行って、歩行の際のランドマークとなりうるものを抽出した。それを、アンケート調査で歩行者が指摘したものと比較し、どのような特性をもったものが歩行者の目印になりうるのかを整理した。収集したランドマークを以下の3つのカテゴリーに分類した。

- ①建物用途(官公庁、学校、娯楽施設、ホテル、緑地系等)

②経路選択に対する役割(方向、判断、確認、目的地)

歩行経路に対しての配置(遠景、近景、直近)

「指摘された回数をランドマークとなりうるもの数とその経路の歩行者数で割ったもの」という指標を用いてそれぞれを比較した。結果より、「方向」を示すランドマーク、また、「近く」より「遠く」のものの方が歩行の目印として参考にされていることがわかった。

5) 「迷いにくさ」要因の分析

ここまでの分析で“迷いにくさ”が歩行者空間の面的評価に対して重要であることがわかったが、それがどの歩行特性と関係が深いのかを知るために、関内地区をモデルに、被説明変数を歩行者の「迷いにくさ」評価にとった判別分析を行った(表3)。この分析結果が表3であり、最終的にとりこまれなかった変数は空欄となっている。結果、「方向」を示すランドマークを目印にして歩いている人は「迷いにくい」と感じており、逆に「迷いやすい」と感じている人は進行方向を「判断」するもの、道があっていることを「確認」するものに頼っていることがわかった。

4.まとめ

本研究では、歩行者の意識と行動特性の関係に着目し、歩行者アンケート調査の結果を基に分析・考察を行った。それによると、「迷いにくさ」の評価には「街の構造」に関するカテゴリー、例えば“道が似ている”等計画段階で考慮できる点が非常に多かった。また、来街者特性が似かよった観光地でも、街の構造の違いによって歩行者が感じる「迷いにくさ」には差があり、歩行の際に目印となるランドマークも、その役割は地域により異なっていることが明らかとなった。また、アンケート調査の結果から得た実際の主要歩行経路をビデオ撮影することで、街に存在するものと指摘されたランドマークの特性比較を行いその特徴を明らかにし、歩行行動と意識の関係を判別分析によって把握した。結果、ランドマークの配置を工夫することで、歩行者の街に対する理解度は高まり、回遊性が向上し、都心地区の活性化にもつながると考えられる。

参考文献

1) K.リンチ:都市のイメージ、丹下健三・富田玲子訳、岩波書店、1976

2) 小場瀬令二:地区からの歩行者空間の計画、交通工学、1979 No.5

3) 毛利正光、塚口博司、児島統一:歩道の評価に関する調査研究、交通工学、1980 No.5

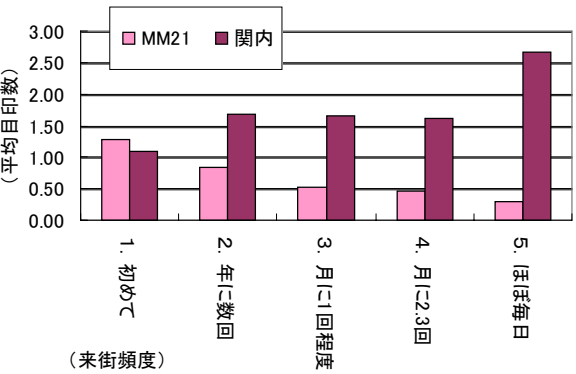


図3 来街頻度と目印として指摘されたランドマーク平均数

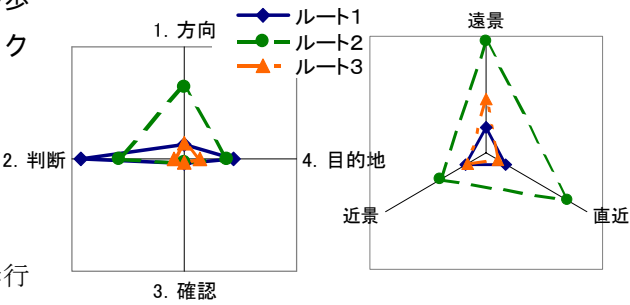


図4 経路選択に対する役割別 ランドマークとして指摘されたもの

図5 経路に対しての配置別 ランドマークとして指摘されたもの

表3 「迷いにくさ」に対する判別分析 N=97

説明変数		標準化された 正準判別係数
歩行距離		
方向転換数		
ランドマーク の役割	方向	0.997
	判断	-0.469
	確認	-0.612
	目的地 そのもの	-0.390
	電車	
来街手段	徒歩	
	車	0.508
バス・タクシー		
正判別率		70.8%