

歩行行動意識に関する地域比較分析

立命館大学大学院 学生員 ○杉原伸二

立命館大学理工学部 フェロー会員 塚口博司

1. はじめに

歩行行動あるいは歩行行動に関する意識や態度は個人によって異なるだけでなく、地域における様々な特性にも影響され、地域によっても異なるのではないかと思われる。このため、歩行行動ならびに関連意識自体が当該地域の特性を表しているとも考えられる。歩行行動ならびに関連意識を分析することによって、地域の実情に即した交通施設整備の方向が検討できるのではないかと考えられる。

このような視点から、本研究では歩行行動の実態、歩行行動に関する人々の意識、態度を全国の主要10都市における調査に基づいて比較し、これらに関する地域的差異の有無を調べることにした。

2. アンケート調査の概要

本研究では歩行行動意識について地域比較分析を行うために全国から10都市を抽出し、2004年12月にアンケート調査を実施した。被験者の抽出は電話帳のデータを利用し無作為に行った。対象都市、アンケート票の配布回収状況は表1に示すとおりである。

表1 アンケート表の配布回収状況

	配布数	回収数	配布世帯数	回収世帯数	アンケート回収率(世帯)
金沢	1000	237	500	128	25.6%
松山	1000	241	500	135	27.0%
広島	1000	240	500	129	25.8%
京都	1000	259	500	144	28.8%
東京	1000	194	500	117	23.4%
札幌	1000	243	500	134	26.8%
大阪	1000	222	500	125	25.0%
福岡	1000	216	500	124	24.8%
仙台	1000	242	500	137	27.4%
長野	1000	275	500	148	29.6%
全域	10000	2369	5000	1321	26.4%

3. 徒歩距離および徒歩距離意識に関する地域比較

通勤・通学または買物等で外出する際に、月に1度以上公共交通機関を利用する人に対して、公共交通機関を利用して外出する時の自宅から最寄りのバス停ならびに鉄道駅までの徒歩距離に関しては、以下のような結果が得られた。

バス停までの徒歩距離については、全都市とも2～5分

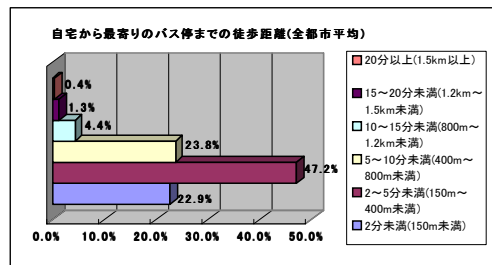


図1 バス停までの徒歩距離

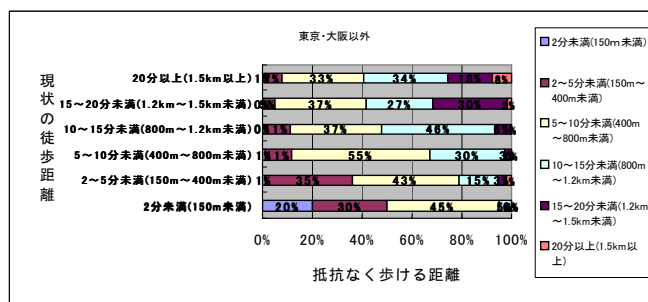
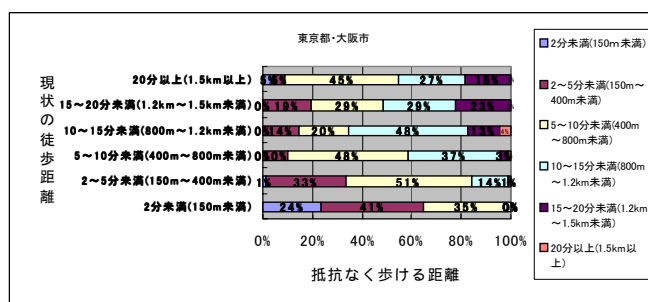


図2 鉄道駅までの現状の徒歩距離と抵抗なく歩ける距離

未満(150m～400m未満)の回答数が最も多く、約90%の回答者に対して自宅から歩いて10分未満の場所に、最寄りのバス停が存在していた。

鉄道駅までの徒歩距離については、東京と大阪では5～10分未満(400～800m未満)、それ以外の都市においては20分以上(1.5km以上)の回答が多い結果となった。

このような日常の歩行行動実態と日常生活において抵抗なく歩ける距離との関係を調べてみた。図2では東京・大阪とその他の都市に区分して示してあるが、両者ともに、鉄道駅までの徒歩時間(距離)と日常生活において抵抗なく歩けるとする距離には関係があることがわかる。たとえば抵抗なく歩ける距離として10分(800m)未満を挙げる人は、東京・大阪の場合、鉄道駅までの徒歩時間

キーワード 徒歩距離, 歩行イメージ, 地域比較分析

連絡先 〒525-8577 滋賀県草津市野路東1-1-1 立命館大学 交通システム研究室 TEL077-566-1111(内線6872)

が短い2～5分の層では80数%であるが、鉄道駅までの徒歩時間が20分以上の層では50数%であり、もっと長い距離でも抵抗がないとしている。東京・大阪以外の都市の場合にも同様の傾向を示していることが伺えるが、現状の徒歩距離が長い層においては、相対的に見て、やや長い距離を許容しているように思われる。

4. 歩行イメージに関する地域比較分析

歩行に対するイメージが各都市において、どのように異なるのかを分析するために、以下に示す8項目の設問に対する回答結果を比較することにした。

- 1 歩くことが好きである
- 2 歩くことは格好いいことである
- 3 日常生活において近い距離ならできるだけ歩くようにしたい
- 4 散歩や散策が好きである
- 5 できるだけ景観の良い道路を歩きたい
- 6 多少遠回りでも環境の良い道路を歩きたい
- 7 多少遠回りでもにぎやかな道路を歩きたい
- 8 歩行環境が多少悪くても近道を歩きたい

集計に当たっては「全くそう思わない」を0点、「あまりそう思わない」を1点、「普通」を2点、「ややそう思う」を3点、「非常にそう思う」を4点とし、これの平均として各都市の指標値を求めた。2点以上であれば、当該項目に対して肯定的な態度であると考えられる。

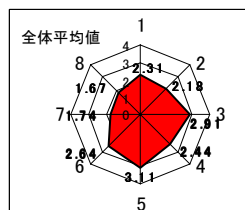
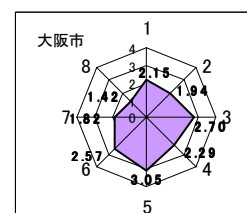
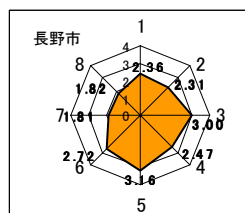
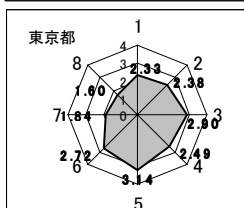
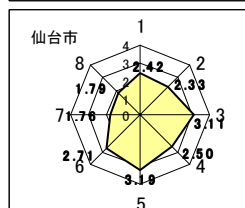
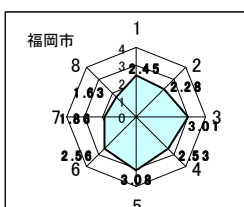
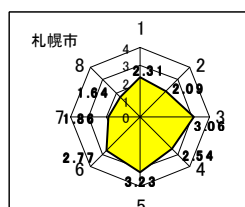
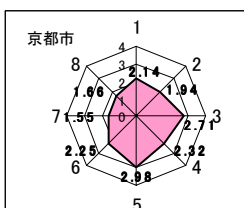
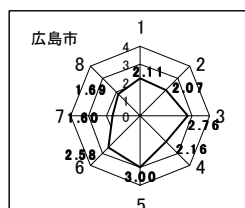
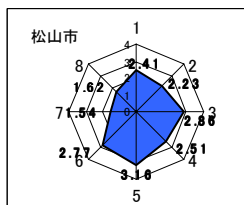
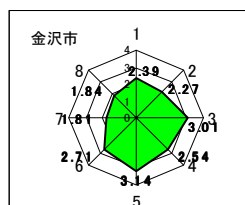


図3 歩行イメージ評価値

図3に示す10都市の結果を概観した場合、都市間において大きな差異は見られないようである。また公共交通の整備水準が高い東京・大阪と他の8都市においても顕著な差は認められない。都市間における歩行イメージの特徴に関してはさらに詳細に分析していきたい。

本稿では、上記の8項目に関する10都市全体に対する傾向について答えることにしたい。8項目のうち、1～4は歩行に関する一般的な態度に関するものであり、5～8は好んで歩きたい経路の特性に関するものである。「歩くことが好きである」に対してはすべての都市において肯定的であるが、「歩くことが格好いい」とは考えられていないようである。また、「日常生活においてできるだけ歩くようにしたい」と考えている人が非常に多いことが伺える。

好ましい歩行経路に関しては、「にぎやかな道路」よりも「景観の良い道路」あるいは「環境が良い道路」が挙げられている。

5. おわりに

本研究では、全国主要10都市を対象とした歩行者の交通行動意識および歩行イメージをアンケート調査により概略的に把握した。今後、日常の歩行行動と歩行に対するイメージとの関連を詳細に分析するとともに、各都市における歩行行動の実測調査結果も含めて、都市間における歩行イメージについて比較検討していくことにしたい。また、日本の都市だけでなく、海外の都市においても同様の調査を実施しており、これについても比較分析を実施する予定である。