

街路空間の形態と評価について

茨城大学工学部都市システム工学科 学生会員 ○山本 佳和
福島工業高等専門学校 正会員 齊藤 充弘

1. はじめに

近年、モータリゼーションの進展などにより中心市街地の空洞化が顕著になり、大きな社会問題となっている。中心市街地を魅力あるものとするためには、快適なまちとして整備していくことが必要である。まちの中でも歩行者空間は人々が日ごろ利用している最も身近な空間である。まちの中核となる歩行者空間の快適性を知ることが、今後のまちづくりを行う上で重要である。

そこで、本研究では環境心理学の観点からいわき市平中心市街地における歩行者空間の問題点を抽出し、形態別にみた歩行者空間の快適性評価を行い、快適性を評価する際に影響を及ぼす要素を明らかにすることを目的とする。

2. 研究方法

(1) 調査対象街路の決定

対象地区について、沿道の土地利用状況と道路幅員により、街路の分類を行った。その結果、表-1に示すように該当する街路のない分類を除く a~i の 9 街路を調査対象とした。

(2) 快適性に関するアンケート調査

対象街路についての快適性評価アンケート調査を行った。対象 9 街路より、好ましい街路 3 つと好ましくない街路 3 つを選択してもらい、それぞれについて「〇〇が（街路の諸要素）△△なので（状態）××な感じがする（印象）」というように、街路を構成する要素と評価（状態+印象）の組み合わせにより回答してもらった。また、選択した街路について「より良くするにはどうしたらよいか」という改善案を、事前に作成した選択肢より選択してもらった。調査は一般市民を対象として集合調査法により実施し、323 票の回答を得ることができた。

表-1 街路の分類

		道路構造 (幅員)				
		車線・歩道なし (4m未満)	車線・歩道なし (4m以上5m未満)	車線・歩道あり (5m以上)	多車線・歩道あり (5m以上)	コミュニティ道路
沿道の土地 利用状況	商業地域1 (建蔽率80%、容積率600%)		d	e	f	
	商業地域2 (建蔽率80%、容積率400%)	g	h	i		a
	住宅	b	c			

3. 街路の快適性評価

(1) 街路に対する評価

図-1 より、好ましいと選択した街路の中で最も回答数が多かったのは 242 の街路 f であった。次いで 215 の街路 a、176 の街路 i が多くっており、コミュニティ道路や歩道のある街路に対する評価が高くなっている。

一方、好ましくないと選択した街路の中で最も回答数が多かったのは 201 の街路 d であり、次いで 179 の街路 h、178 の街路 g であり、いずれも歩道の設置されていない道路である。

このように、好ましい街路と好ましくない街路という評価がはっきりとしている中で、街路 e については、好ましいと感じる評価が 45%で、好ましくないと感じる評価が 55%と、ほぼ同様の回答割合となっている。

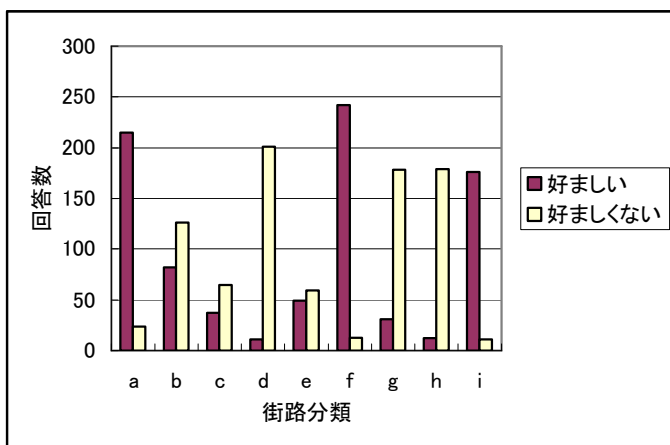


図-1 街路に対する評価

キーワード 歩行者空間、街路、快適性評価、景観構成要素、環境心理学

連絡先 〒970-8034 福島県いわき市平上荒川字長尾 30 福島工業高等専門学校 TEL 0246-46-0830

（２）着目する景観構成要素

好ましい街路、好ましくない街路について、選択理由としてあげられた街路の諸要素に着目する景観構成要素としてみたものが図－２である。これを見ると、最も回答数が多いのは497の道路であった。次いで周辺の建物、自動車、自転車となっている。

これらのことより、街路空間を捉える際には、個々の要素だけではなく街路空間全体の雰囲気で捉える傾向にあるといえる。また、自動車や自転車など、特に放置されていて通行の妨げとなるものに関して多く選択される結果となっている。

（３）街路に対する印象

好ましい街路について、その印象を図－３にみると、「整然としている」、「開放感がある」、「安らぎを感じる」という理由が多い。これより、街路に対する認識・評価として、憩いや安らぎの感じる街路空間を好ましいと評価していることがわかる。

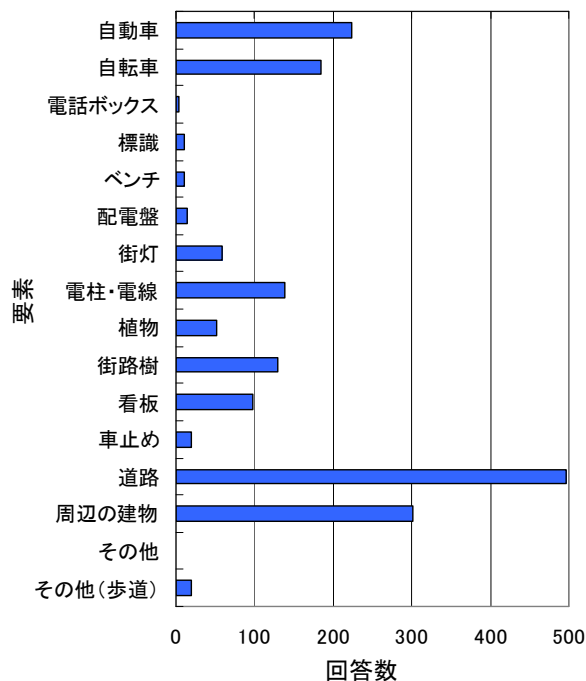
一方、好ましくない街路については、図－４にみるように、「邪魔である」、「ごちゃごちゃしている」、「圧迫感がある」という理由が多くなっている。これより、路上放置物等の障害物がある街路空間を好ましくないと評価していることがわかる。

４．おわりに

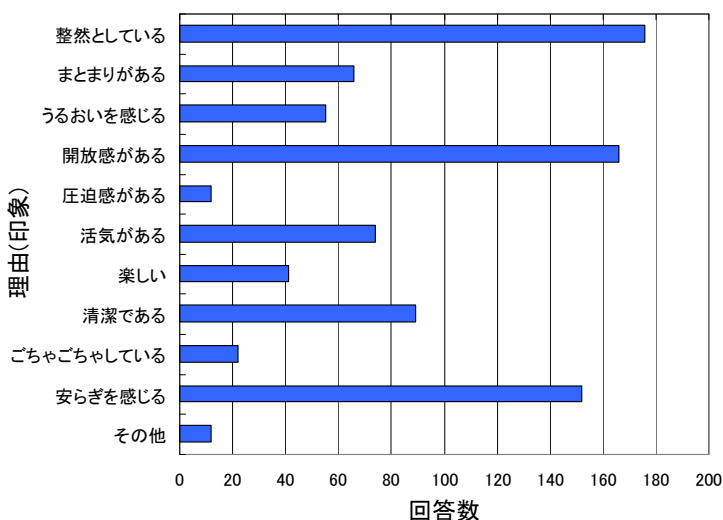
本研究により、以下のことが明らかとなった。第一に、好ましい街路と感じた場合には周辺の施設の状況により着目し、好ましくない街路と感じた場合には路上放置物により着目することを確認することができた。第二に、一般に街路空間の快適性を評価する際には、個々の要素だけでなく、街路空間全体の雰囲気で捉える傾向にあることがわかった。第三に、形態別にみた歩行者空間の快適性評価を明らかにし、対象地区において最適な街路を導いた。

参考文献

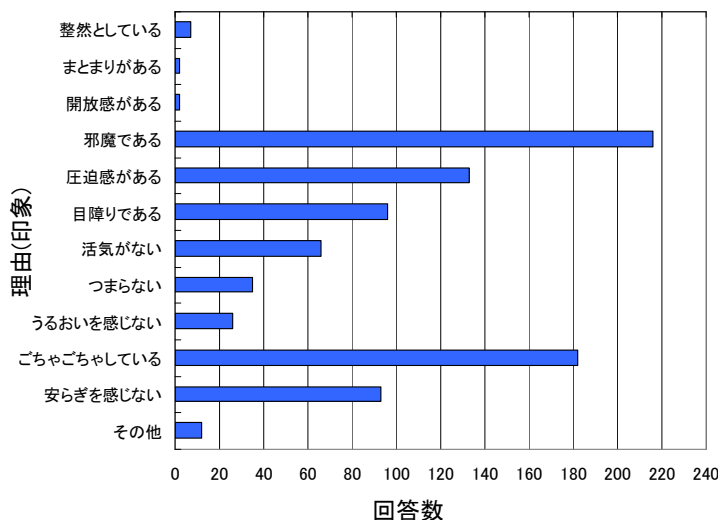
- 1) 山下葉：現場歩行による街路空間の快適性評価実験について、第22回日本都市計画学会学術研究論文集、pp.283-288、1987
- 2) 山下葉：夜間の公共空間の快適性評価実験について、第23回日本都市計画学会学術研究論文集、pp.445-450、1988
- 3) 日本建築学会編：人間環境学—よりよい環境デザイン—、1998



図－２ 着目する要素



図－３ 街路に対する印象(好ましい街路)



図－４ 街路に対する印象(好ましくない街路)