

路面電車軌道を含む街路空間再配分における街路利用者間意識の相違に関する研究

名古屋大学大学院 博士前期課程 学生会員 岩川 慎悟  
 福井工業大学 産学共同研究センター 正会員 三寺 潤  
 福井大学大学院 正会員 川本 義海

1. 背景と目的

多くの地方都市では自動車依存のライフスタイルが著しくなっている。福井県も例外ではなく、全国一の自動車保有台数をもつ都市となっている。しかし、このような自動車依存型社会からの脱却を図るため、福井市では、福井市都市計画マスタープランの中で、「歩く」視点による都市づくりの推進にともなう公共交通の充実等を掲げており、現在、福井鉄道福武線のLRT化やJR福井駅への延伸などの計画がすすめられている。路面電車軌道を有する街路ではこれらの変化に伴い、既存空間を有効活用し、街路利用者の意識を反映した、より使いやすい公共的な空間が望まれている。

そこで本研究では、街路利用者間の街路に対する現状評価と将来望む街路空間に対する意識の差を明らかにし、再配分を検討する際の基礎的な情報として提示することを本研究の目的とする。

2. 調査の概要

本研究では、福井鉄道福武線市役所前電停付近を対象街路とした。また、街路利用者として歩行者、電停利用者、沿道店舗・企業で働く人々(以下利用者)として選定し、対象街路における現状評価と将来望む空間の意識調査を行った(表-1)。

表-1 調査概要

調査対象	市役所前電停利用者(300部)、歩行者(300部)、沿道店舗・企業(300部)
調査月日	2008年11月26日(水)
調査方法	直接配布・ポストイング(郵送回収)
回収/配布	238/900(26.4%)
調査内容	1:属性 2:現状意識把握 3:問題箇所把握 4:構想案の評価 5:フリーアンサー

3. 利用者別にみた対象街路の現状評価

対象街路に対する現状評価に違いがあるかを探るために、5つの要素別に評価を聞いた。図-1に示すように、対象街路は中心市街地に位置する街路であ

りながら「にぎわい」の評価が低いことがわかる。さらに、要素別に利用者間に評価の差がみられるか検定をおこなったところ、「にぎわい」に関して有意差が認められたものの、どの利用者も同じ傾向の評価をすることがわかった。福井市のマスタープランにあるような都市づくりを目指す際、このような結果が得られたのは問題であり、「にぎわい」の創出が対象街路において大きな課題であるといえる。

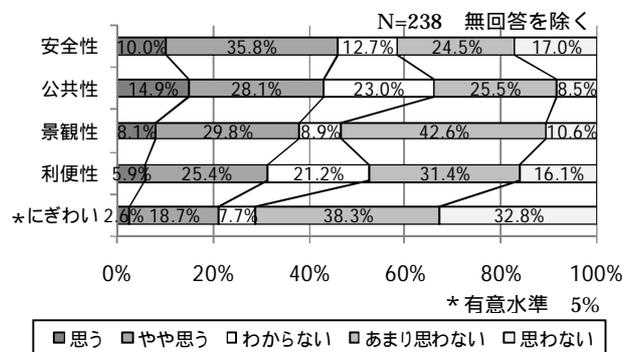


図-1 対象街路に対する現状意識の評価

4. 対象街路に対する利用者別の視点

現状として対象街路に抱く印象は利用者により違いはないが、普段利用者が注目している視点や指摘する課題は異なることが考えられる。その利用者による違いを把握するため対象街路の写真を提示し、気になる箇所を自由回答により聞いた(表-2)。その結果、電停に関して歩行者は景観性を、電停利用者は利便性を指摘するなどの意見の偏りが見られ、利用者によって対象街路に対して異なった視点を持っていることが明らかとなった。また、利用者は現状評価において「にぎわい」が低いと評価したが、この自由回答では全体的に「にぎわい」に関する意見が少ないことが分かる。これは「にぎわい」は抽象的な事項であり、具体的な課題が見出しにくいためであると考えられるが、にぎわいの創出が大きな課題である以上、これらを明確化する議論が不可欠といえる。

キーワード 路面電車, 空間再配分, 街路利用者意識

連絡先 〒479-0803 愛知県常滑市松原字平井畑 12-2

E-mail:iwakawar427a@yahoo.co.jp

表-2 自由回答により抽出された意見

街路全体	空間要素		問題箇所	歩行者	電停利用者	沿道店舗
	景観性	利便性				
電停	景観性	利便性	電線が多い	31%	30%	31%
			軌道部がガタガタ	30%	14%	26%
			暗い、デザイン良く	28%	12%	23%
	利便性	利便性	電灯に問題あり	18%	5%	5%
			柵をきれいに	15%	9%	5%
歩道	にぎわい	公共性	上屋が小さい	16%	47%	15%
			電停への横断方法	13%	33%	3%
	公共性	公共性	電停幅が狭い	5%	26%	3%
			通りに活気がない	25%	7%	13%
公共性	公共性	駐輪が問題	39%	58%	49%	
		自転車歩行者の分離	11%	23%	18%	
自由回答の回答者数(複数回答あり)			61(100%)	43(100%)	39(100%)	

回答数の多い項目のみ提示

また意識調査では沿道店舗・企業の視点の特徴は明らかにすることができなかつたため、対象街路の商店街の理事長(2商店街)を対象に、ヒアリング調査を行った。その結果、商店街は共通して、クルマ社会に対応した駐車帯を車道横に設置することを望んでおり、自家用車で訪れやすさを重視していた。依然として対象街路では自動車交通が大きな重要性を持っているといえる。しかし、この意見はさらに自動車への依存を高める結果になりうるものであると考えられることから、多様な主体間での幅広い議論が必要といえる。

5. 利用者の視点からの将来望む街路空間

自由回答により将来望む空間に関する意見が多く得られたが、利用者による特性は明確には得られなかつた。そこで利用者別の特性を把握するため数量化 類による分析注 1) を行った。分析の結果、寄与率の高い X1 軸と X2 軸の結果から X1 軸を【私見の考えに基づく空間 公共的考えに基づく空間】軸、X2 軸を【にぎわい重視 利便性重視】軸として解釈

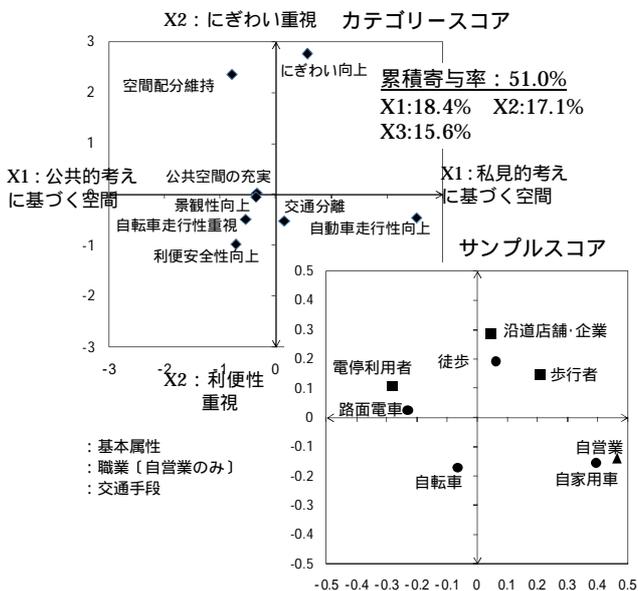


図-2 将来望まれる街路空間の属性による特性

した(図-2)。さらに利用者のサンプルを重ね合わせたことで利用者別の将来望む空間の傾向が見られた。

電停利用者は多くの交通と交差するために公共的考えに基づく空間整備を望むと考えられる。歩行者は私見的となつたが、これは歩行者の中でも日常的に自家用車を使う人が多いためと考えられる。沿道店舗・企業はその中間的な位置にあるが、自営業に限ると自家用車と同じように「自動車走行性向上」を望むことがわかつた。この結果は、ヒアリング調査を裏付ける結果となつた。さらに、「自動車走行性向上」を望む考えは他の考えと比べ特異であるということが図から読み解ける。つまりこの考えの利用者は自動車のみを重視した傾向があると考察できる。

6. まとめ

本研究により、対象街路に対して、利用者別の印象の違いはあまり確認できなかったが、それぞれが対象街路に対する視点や指摘する課題に相違があることが確認でき、その具体的な項目も捉えることができた。さらに、将来望む空間については利用者によって異なり、特に自営業者に関しては、自動車だけに特化した空間を望む傾向にあることがわかつた。前にも述べたように、対象街路は中心市街地に位置しており、公共的な視点で将来的な街路空間を創造していかなければならない。そのため、他の利用者が携えている課題を一方の利用者が把握しておくことは必須であり、それをなくして空間再配分の検討はできない。

今後は利用者それぞれがどの程度他の利用者の抱く課題を理解しているかを探り、それを理解した上で必要とされる将来的な空間を捉えていくことが重要となる。さらに、固執した意見を持った利用者に対して、対象街路での公共的な意識への改善も必要であると考えられる。

補注

1) 自由回答により得られた将来望む空間を 12 項目に類型化し、更に累積寄与率を上げるために 8 項目にまとめたものを数量化 類により分析した。

参考文献

高宮 進・大西 博文(2002): 道路空間再構築に関する欧州事例報告, 土木技術資料 44 - 9