

歩行者に配慮した幹線街路の空間再配分手法に関する研究 —英国の“Link and Place”を対象として—

横浜国立大学 大学院 都市イノベーション学府 学生会員 ○森下 恵介
 横浜国立大学 大学院 都市イノベーション研究院 正会員 三浦 詩乃
 横浜国立大学 正会員 中村 文彦
 横浜国立大学 大学院 都市イノベーション研究院 正会員 田中 伸治
 横浜国立大学 大学院 都市イノベーション研究院 正会員 有吉 亮

1. 序論

近年、英国では歩行者に配慮した街路空間の創出を目指す空間再配分が進められるなかで、Link and Placeによる街路の分類が街路設計に有用である¹⁾とされている。この手法は幹線街路の空間再配分の困難さに端を発して開発され、現在ではロンドンをはじめとした幅広い地域で適用されている。しかし、この分類の方法論や既往研究はほとんど存在せず、事例毎の独自の解釈により分類が行われていることが推察される。そこで本研究ではLink and Placeの未検討である点、またこれに起因する街路分類の特徴を明らかにすることで、本分類手法の改良可能性を提示することを目的とする。

2. Link and Placeの適用実態

Link and Placeとは、本源需要を創出する街路の機能をPlace、派生需要を支える機能をLinkとし、これら二軸の指標を用いた街路機能の相対評価により街路を分類するものである²⁾(図1, 表1)。

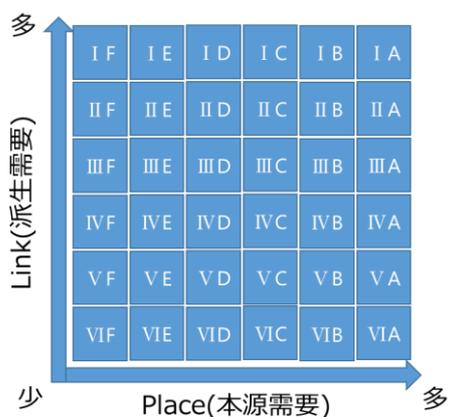


図1 Link and Placeによる街路分類²⁾

表1 主なLink/Placeに関する行動²⁾

行動主体	Linkに関する行動	Placeに関する行動
自家用車 自動二輪 自転車	通行	駐停車・駐輪
貨物車		荷捌き
バス事業者		乗降
バス利用者		バス待ち
歩行者		待ち行列・会話・待ち合わせ・休憩など

2004年 European Commission 主導による ARTISTS プロジェクト³⁾でのLink and Place提唱から2017年時点に至るまでのLink and Placeの適用事例14件を調査した。この結果、Linkの評価には交通流に基づく既存の道路分類が用いられ、評価基準が比較的統一されている一方で、Placeの評価は沿道住民らの意見をもとに行われており、評価基準が定まっていなかったことが明らかとなった(表2)。さらにLink and Place提唱者へのヒアリング調査⁴⁾から、LinkとPlaceの評価基準が街路の利用状況であることが判明した。

表2 Link/Placeの評価基準

	適用事例調査	ヒアリング調査
Link	・道路管理者等による道路分類 ・自転車専用レーン、バスレーンの有無	歩行者、車両の通行状況
Place	街路の利用者圏域の広さ(沿道住民らによる判断)	歩行者、車両の滞在状況

3. ロンドン A2におけるPlaceの評価因子調査

ヒアリング調査の結果を受け、街路の利用状況からPlaceの評価因子を明らかにすることを目的とし、ロンドン Lewisham 区の幹線街路 A2 にて、歩行者行

動、駐停車状況の観測調査を行った(図2)。本街路の Link/Place 評価は、2006年にロンドン交通局主導で行われ、Place の評価基準は沿道住民の意見という不明瞭なものであった²⁾。なお、2006年以降観測時に至るまで、周辺地区を含めて大規模な街路事業や土地利用の変化はみられない。



図2 対象街路の概要

歩行者行動調査では、街路上の歩行者のうち、通行者と通行以外の行動を行う者(滞在者)に大別し、平日 10-12 時の一定時間、人数を計測した。この結果 A2 では歩行者が街路上に滞在する確率を重視した評価がなされたことが明らかとなった(図3、図4)。

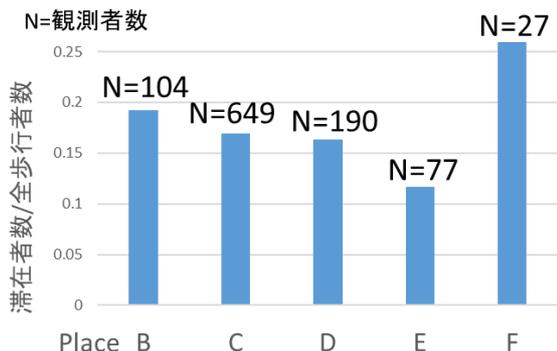


図3 歩行者の滞在確率

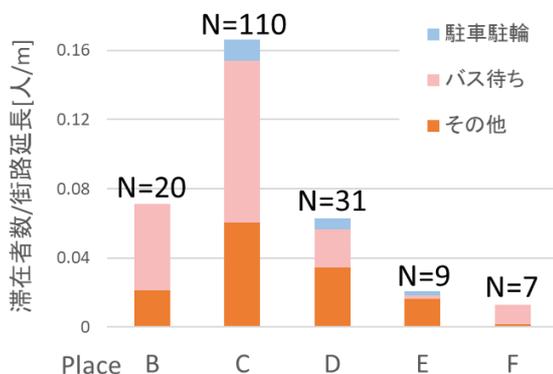


図4 滞在者人口密度

駐停車状況調査では、平日 13-15 時における路上駐停車の台数と駐停車可能位置の観測を行った。この結果、Place の評価と駐停車状況は対応関係がみられず、Place の評価に必ずしも駐停車状況が反映され

ていないことが明らかとなった(図5)。

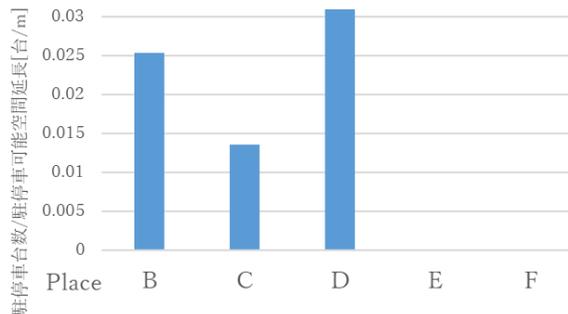


図5 駐停車可能空間利用割合

本調査から、幹線街路 A2 における Place の評価は歩行者の滞在確率が重視されたことが明らかとなった。このような評価がなされた背景として、対象街路が住宅地区内に位置していることが影響し、沿道住民は滞在する確率が高い道を望ましい住環境として捉えていることが推察されるが、他事例であるアデレード中心市街地で行われた街路分類では、Place の評価に滞在者の人口密度を用いたことが報告されており⁵⁾、A2 と異なる評価基準であったことが確認される。対象地区の特性により、Place 評価時に重視される基準が異なることが明らかである。

4. 結論

本研究では、幹線街路 Place の評価基準が一律でないこと、またこのため異なる特性をもつ街路を同じ分類としてしまう可能性が存在することを明らかにした。これにより同等の分類がなされた街路を整備しても、受益者が異なる場合があると考えられる。この課題に対して、Place の評価に伴い各街路の利用者属性を明示することで、整備事業の受益者が明確化され、Link and Place の分類をより有効に街路事業に活用することが可能となるであろう。

参考文献

- 1) Department for Transport, Manual for Street, 2007
- 2) Peter Jones, Link and Place: A guide to street planning and design, Local Transport Today Ltd, 2007
- 3) European Commission, ARTISTS, 2004
- 4) 2017年11月29日, P.Jones(UCL)を対象
- 5) Government of South Australia, Streets for People, 2012