

にぎわいある商業地区の歩車共存街路の歩行環境調査

国土舘大学大学院
 元国土舘大学理工学部
 国土舘大学理工学部

学生会員
 非会員
 正会員

○鈴木 萌々
 上野 実紀
 寺内 義典

1. 背景と目的

居心地が良く歩きたくなるまちなかの形成を目指し、各地でウォーカブルなまちづくりへの取り組み、歩行者の滞留を促す空間の創出手法が導入されている。しかし幅員が狭あいな商業地区では、大胆な空間再配分でなく、車両・自転車・歩行者等の多様な交通主体の通行を担保しつつ、にぎわいを持たせる手法が求められる現状がある。本研究は、歩車共存の通行形態をとらざるを得ない商業地区の街路空間のウォーカブルの検討に資する歩行環境調査を目的とする。

2. 対象地区

東京都世田谷区の北東に位置し下北沢駅を中心とした商業地区である下北沢地区を対象とする。平日、休日ともに多くの来街者があり賑わいを見せている一方で、街路のほとんどは幅員 6m 以下の単断面道路であり、搬入出の車両、鉄道駅を利用する歩行者、買い物客の自転車などが混在している。近年、連続立体交差事業等により歩行者専用空間が新設され、今後も駅前広場や都市計画道路整備により歩行空間が創出され安全円滑な通行はもちろん、オープンカフェやベンチ等、沿道商業と街路が一体化した滞留空間が整備される。既存の街路空間が見劣りすることなく、それらの空間と相互補完的な回遊空間を形成できるよう、歩車共存空間にも可能な整備手法が必要と考える。

3. 方法

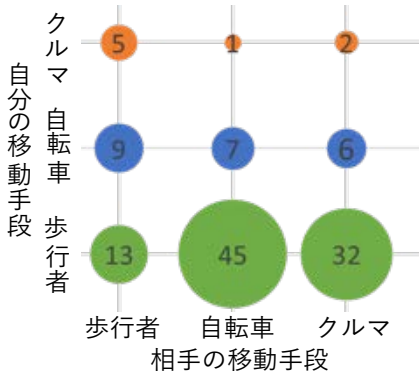
まず地区全体を多少としたヒヤリハット調査を実施し、安全性の問題を持つ街路区間を抽出する。この街路区間の中から、より多様な交通主体が見られる区間を対象街路として、安全性と快適性の観点から歩行環境を調査する。

4. ヒヤリハット調査

2021 年 11 月 5 日（金）・8 日（月）10～18 時において、駅から 3 方向にある駅出入口付近でヒヤリハットと危険箇所についてヒヤリングを実施し 132 人から回答を得ることができた。その結果を図 1・2 に示す。手段別にみると、人対人の指摘が見られた。特に多くの指摘があった A・B・C 区間を比較すると、特に C で荷捌き車両等を含めた多様な指摘がみられたことから、これを調査対象とした。

5. 歩行環境調査

C 区間は歩行者が多く自動車の徐行運転が見られる状況にあり、シェアードスペース化している状況がある。一方、駅に近く生鮮品を扱



移動手段別ヒヤリハット回答数
図 1 手段別ヒヤリハット回答数



図 2 ヒヤリハット位置図

表 1 調査分類

調査の種類	安全性	快適性
ゲート カウント 調査	人と車両の混在	
スタティッ クログ 調査		滞留の 位置・ 内容
ショート トレース 調査	動線の 位置・ 密度	滞留 可能 スペース
スナップ ショット 調査	路上駐車による 密度の高まり ・方向の混在	
ロング トレース 調査	荷下ろしの 時間・場所	

う大型店、個性的な物販店、劇場などが立地し、にぎわいある区間でもある。ウォークアブルの視点を加味し、安全性と快適性の両面から調査を進めるため、安全性と広場づくりの手引き^リを参照し調査手法を設定した。調査の種類を表1に示す。調査は休日・平日の両方で行う。現地での目視と、俯瞰する位置からのビデオ撮影の両方から、人の流れを可視化して分析した。ビデオ撮影画像を図3に示す。

調査から次のことがわかった。ショートトレース調査(図6)やスナップショット調査(図7)では、歩行者が最短距離を歩こうとして、曲がる際には角を通る動線を描く。この際、同じ方向であればぶつかることは少ないが、対向すると角でぶつかる可能性が高くなっている。

ゲートカウント調査(図4)では、大型店への荷捌きの車が日中の人が多い時間に対象道路に入ってくる状況を確認した。ショートトレース調査(図6)を組み合わせると、荷捌き車がある状況では、より狭くなった道路を塞いでしまう。歩行者の密度が高まり歩行しづらい。大型店の前は、対象道路内で最も道幅が狭くなる場所であるが、買い物客の出入りで通行人と交錯するため、衝突の危険性が高まる。午後になると一気に歩行者が増加していくにも関わらず、荷捌きの車の量は変わらない。歩行者が荷捌きの車のすぐ横を通る場面が多く見られた。

スタティックログ調査(図5)からは、この区間に特徴的な沿道店舗のショーウィンドウとの関係を示すアクションや、道幅が広がる場所で道路上の柵にもたれかかり飲食するなどのアクションが多く見られた。逆に道幅が狭い場所では人の密度が高く歩行以外のアクションは少ない。

6. まとめ

今回の調査では、ヒヤリハットで挙げられた問題を実際に確認した。その結果、荷捌き車両の問題など、歩車共存の空間の課題を多く確認した。一方、幅員の狭い道路でも僅かに道幅が広くなればアクティビティが誘引されることや、柵が人のアクティビティを促していることなどもわかった。

今後は、自転車に関する追加調査や、A・B区間など他の場所へも調査を広げ、さらなる賑わいを生み出す道路空間の提案へつなげたい。

【参考文献】

- 1) 国土交通省 国土技術政策総合研究所 都市研究部 都市施設研究室：広場づくりのコツ、あります。～新たなまちづくりの担い手のための 広場づくりの手引き（案）～街との関係・空間配置・利用者行動に関する知見から、2017.6



図3 ビデオ撮影画像



図4 ゲートカウント調査



図5 スタティックログ調査

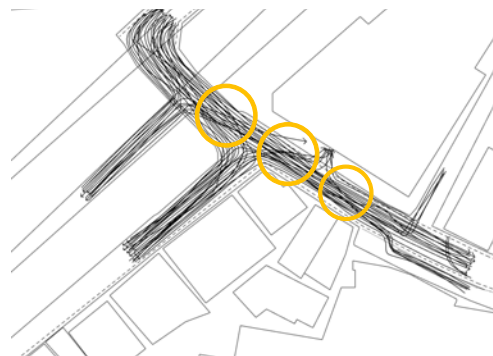


図6 ショートトレース調査

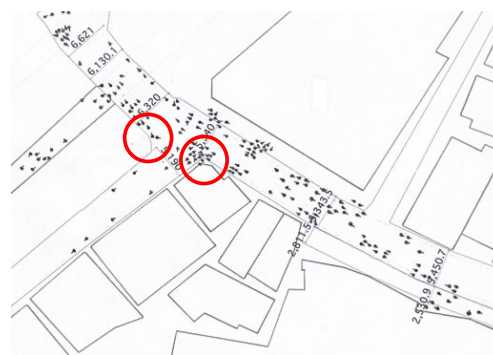


図7 スナップショット調査