

移動に着目した場所経験価値の形成要因に関する研究

横浜国立大学 大学院 都市イノベーション学府 学生会員 ○三浦 萌夕
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. 背景と目的

近年我が国のまちづくりでは、場所への個人的な価値認識が地域資源になるとして着目されている。場所への価値認識として、居場所やお気に入りの場所などの認知が挙げられ、これらは生活の質や地域への意識を向上させたり地域愛着を醸成させたりすることが示されている。¹⁾²⁾さらに、こういった価値認識をまちづくりに活かす実用的な評価手法を提案する既往研究も多数ある。³⁾⁴⁾このように場所への価値認識の実態や評価手法を示す研究はあるものの、それらの形成要因について定量的に示したものはない。本研究では移動に着目し、移動の様態や環境が場所経験価値(地域住民が日常の経験の中で場所に対して抱く価値)³⁾の形成に与える影響を明らかにすることを目的とする。

2. 実験概要

対象エリアは横浜国立大学を中心として最寄り駅 3 駅を含む円内とする。横浜国立大学は学内乗り入れバスが運行している上に、周辺が山坂の多い地形であることから、徒歩だけでなく原付を利用する学生も多数いる。よって様々な経路と交通手段での移動が想定され、これらの差異による比較分析がしやすいことから対象地とした。

場所経験価値の収集のために、ヒアリング調査を行った。調査の詳細を表 1 に示す。

表 1 ヒアリング調査概要

調査日	2022 年 12 月 9 日～2023 年 2 月 2 日
被験者	横浜国立大学・大学院の学生 29 名
調査項目	(1) 対象エリア内で最もよく行く場所、2 番目によく行く場所 (2) (1)に行く頻度、交通手段、移動経路 (3) 経路上に存在する場所経験価値

3. 評価手法

対象経路上にある場所経験価値の総数を対象経路の道のりで除した値を場所経験価値密度とし、場所経験価値の形成されやすさの指標として用いる。なお対象

経路とは、①交通手段などトリップで比較する場合は個人のアンリンクトトリップとし、②沿道の様子や幅員など移動環境で比較する場合は、移動環境が変化する点で道路を分割した、分割区間とする。算出方法は式 1、式 2 のとおりである。

① 交通手段など個人で比較する場合

場所経験価値密度[個/トリップ長(対数)]

$$= \frac{\text{アンリンクトトリップ上の場所経験価値数 [個]}}{\log(\text{アンリンクトトリップ長})} \quad (1)$$

② 沿道の様子や幅員など移動環境で比較する場合

場所経験価値密度[個/分割区間長(対数)]

$$= \frac{\sum \left(\frac{\text{分割区間上の個人別場所経験価値数 [個]}}{\log(\text{分割区間のうち通行している道のり})} \right)}{\text{分割区間を通行している人数}} \quad (2)$$

場所経験価値の分類は木場ら⁴⁾の 3 つの分類に加え、移動の危険性を新たに設定する。(表 2)

表 2 場所経験価値の分類

略称	説明	項目例
危険性	移動の危険性に関する価値	見通し、車通り道の明るさ、治安
場所特性	場所の特徴に関する価値	景色、地形、におい、音、沿道の機能性
個人的	個人と場所の関係による価値	思い出、習慣
他者	他者の存在による価値	他者へのまなざし、他者との関わり

4. 交通手段による場所経験価値密度の比較

図 1 から、バスによる移動では、価値分類に寄らず価値が形成されにくいことがわかる。移動の速度が速いこと、寄り道や休憩といった周遊ができないなど場所への近接性が低いことが価値形成のきっかけを減少させる可能性が示された。危険性価値は原付、徒歩、バスの順で形成されやすいことが有意に示された。原付による移動では、道路状況や見通しの悪さなど自ら運転することで認識する価値が多数見られ、運転という行為が危険性価値を形成しているといえる。徒歩による

キーワード 場所愛着, 場所経験価値, 交通行動

連絡先 〒240-8501 神奈川県横浜市保土ヶ谷区常盤台 79-5 横浜国立大学 交通と都市研究室 TEL045-339-4039

移動では、場所特性価値密度が高い。「木造住宅のいい匂いとピアノの音がよい」「屋根に日光が反射した朝夕の景色が綺麗」などの価値がみられ、移動速度の低さが価値形成において重要であることが推察できる。

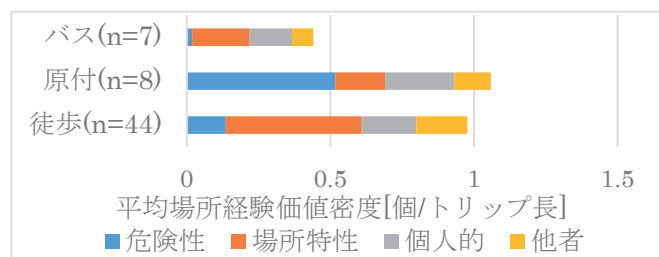


図1 交通手段別の平均場所経験価値密度

5. 移動の環境による場所経験価値密度の比較

沿道の土地利用による比較として公園の有無(図2)と生活利便施設密度の高低(図3)の差異を示す。なお、生活利便施設とはスーパーや飲食店・弁当屋など日常生活の需要を満たす施設を指す。公園のある移動環境では、他者価値密度が有意に高くなる。子どもが遊ぶ様子や高齢者が運動する姿に和む・元気づけられるなどの価値がみられ、人々が活発に活動できる場合は、周辺の通行者の価値も形成しているといえる。生活利便施設密度が高い移動環境では、個人的価値が有意に高くなった。生活利便施設と関連する個人的価値は「いつも寄り道して、自宅付近に帰ってきたと思える場所」など習慣によるものが多数であった。また「露店の残っている惣菜をつい確認してしまう」「開いている扉から幼少期に通っていたピアノ教室と同じ香りがして懐かしい」など、特にサービスや空間が移動環境に向けて開かれている場所で価値形成がされており、その重要性が示唆された。

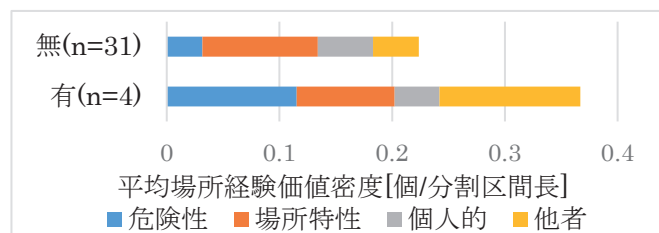


図2 公園の有無別の平均場所経験価値密度

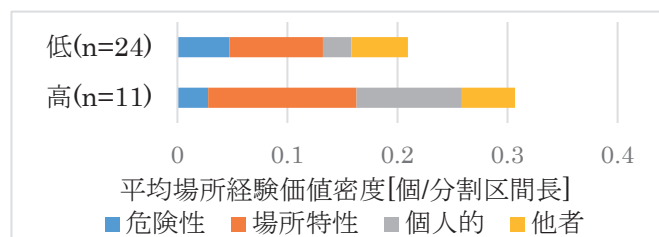


図3 生活利便施設密度別の平均場所経験価値密度
幅員ランクによる場所経験価値密度の比較結果を図

4に示す。他者価値は幅員の大きい道路では形成されにくいという結果となった。他者価値には前述したような公園で形成される価値に加え、「野球少年が素振りをしているなど人々が思い思いに過ごしている様子を見て楽しむ」「小さい子供がキャッチボールをしていてほのぼのする」など住宅街の路地で得られる価値がみられた。幅員が狭いといった人々の営みと距離が近い道路では、価値が形成されやすいと考えられるが、これは滞留空間を備えた歩道にも応用できる可能性が考えられる。人々の営みが身近に感じられる幅員や道路配分であることの重要性が示唆された。

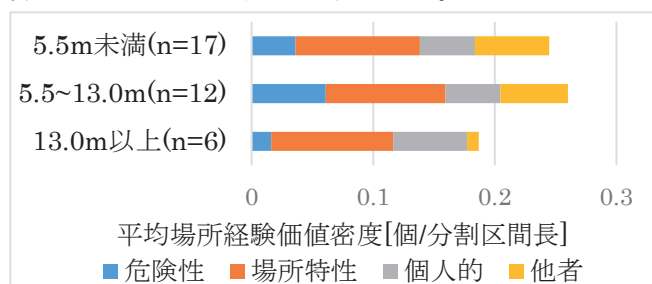


図4 幅員ランク別の平均場所経験価値密度

6. 結論

人々の活動やサービスの多様な様子が通行者に向けて開かれており、それらが味わえる速度と場所への近接性をもつ移動であることが、場所経験価値形成において重要であることが示された。

移動が単なる手段ではないことを念頭に、速度の遅い移動や自らの運転に頼らない移動を適切に組み込んだ交通計画と、変化に富んだ沿道利用を移動環境に向けて開かれた空間にしていくことが重要であるといえる。

参考文献

- 1)川村竜之介,谷口綾子.“まちなかの居場所が生活の質・地域への意識に与える影響に関する研究”.土木学会論文集 D3,Vol.69,No.5,pp335-344,2013.
- 2)大谷華,芳賀繁.“地域交通環境の利用が高齢住民の地域感情に及ぼす影響”.立教大学心理学研究,Vol.45,pp.01-09,2003.
- 3)湯川竜馬,山口敬太,久保田善明,川崎雅史.“日常生活圏における場所経験価値の評価手法に関する研究”.土木学会論文集 D1,Vol.77,No.1,pp1-16,2021.
- 4)木場佳音,杉田早苗,土肥真人.“個人の大切な場所が織りなすまちの構造の研究-大岡山・千束地区を対象として-”.都市計画論文集.Vol.56,No.3,2021