

歩行者交通文化研究の提案*

Proposal on Pedestrian Study based on Culturally Sensitive Pedestrian-centric Philosophy*

立命館大学 塚口博司**
By Hiroshi TSUKAGUCHI**

1. はじめに

安心・安全で快適な歩行者空間を整備することは、成熟社会における都市交通システムにとって不可欠であり、わが国における急激な高齢化等の社会状況の変化を考慮すれば、緊急性が高い重要課題となっている。言うまでもなく歩行は最も基本的な交通手段であり、その重要性は古代から現代に至るまで時代を超えた普遍性を有するものであるが、環境負荷が小さい交通システムの構築、歩いて楽しい魅力ある街づくり、交通施設のバリアフリー化等が都市整備にとって欠くことのできない視点となっている今日では、歩行者空間整備は従前にも増して重要となっている。歩行者交通に関しては、従来、歩行者交通に内在する流れとしての特性、あるいは行動メカニズムに関する特性等に対して工学的視点から研究されてきた。これらの研究成果は歩行者空間を整備するに当たって重要な基礎的知見となっており、多数の学術論文が発表されるとともに、交通工学ハンドブック等にも整理されているところである。

このように歩行者交通に関する工学的研究の蓄積は少なくないが、歩行者交通は非常に奥行きが深い研究分野と考えられる。すなわち、歩行行動様式、あるいは歩行行動に対する意識・態度などは、地域におけるライフスタイル、そしてそれを通して、ものの考え方や社会の捉え方といった地域住民の特性に影響を与えている。一方、逆に歩行行動はこれらから影響を受けていると考えられる。このため、歩行行動は、地域における内面的な特性、すなわち文化的な側面からも捉えることが必要ではないかと考える。このような相互関係を本稿では「歩行者交通文化」と呼ぶことにしたい。「歩きやすい・歩きたくなる歩行者空間」は、画一的なものではなく地域のアイデンティティが反映されたものであろう。このような計画を立案するためには、「歩行者交通文化」の概念が有用ではないかと考えられる。

歩行者交通に関しては、従来から交通心理学等の分野において研究が行なわれており、ここでは文化的な側面も考究されてきた。たとえば、長山¹⁾はドライバー

*キーワード：歩行者交通文化、地域比較

**フェロー会員、工博、立命館大学理工学部都市システム工学科（草津市野路東1-1-1、TEL077-561-2735、

e-mail:tsukaguc@se.ritsumeit.ac.jp)

の行動に関する文化的背景を考察する中で、歩行者の交通行動に関する地域比較を行なっている。また、内山²⁾は安全文化の下位構造として、日常生活場面、移動の原初的タイプである歩行、および交通場面の関係を調べている。しかしながら、歩行者交通についてライフスタイル等を含んだ地域文化特性と関係付けて論じた研究事例は数少なく、歩行者交通計画の視点からの研究はほとんど存在しないのが実情である。

2. 歩行者交通文化研究の枠組み

歩行者交通文化概念を確立し、これを歩行者交通計画に適用する方向を提案することが本研究の最終的な目的であるが、そのためには、このような事項を研究するに当たっての枠組みについて検討することがまず必要である。そこで、本稿では図1に示す研究の枠組みを提案したい。

(1) 歩行者交通特性

図1に示すように、まず、①種々の歩行者行動特性、②歩行者行動に関する意識や態度、③歩行者施設あるいは歩行行動に関する評価意識を調査・分析するとともに、これらの関係を分析する。

ここで対象とする歩行者行動には、

- ・歩行速度
- ・平均徒歩トリップ距離
- ・抵抗無く歩ける距離
- ・徒歩トリップ分担率・発生量等のトリップ特性
- ・経路選択特性
- ・交通ルール（歩行者交通関連）の順守状況等が考えられる。

歩行行動に関する意識・態度に関しては、例えば、

- ・歩くことが好き
- ・歩くことは格好よいと思う
- ・日常生活において短距離ならばできるだけ歩く
- ・散歩や散策が好き
- ・景観の良い道路を歩きたい
- ・多少遠回りでも環境の良い道路を歩きたい
- ・多少遠回りでも賑やかな道路を歩きたい
- ・歩行環境が多少悪くても近道を歩きたい
- ・他の人と比べて歩くのが速い
- ・信号が赤でも車が来ていなければ横断することが多い

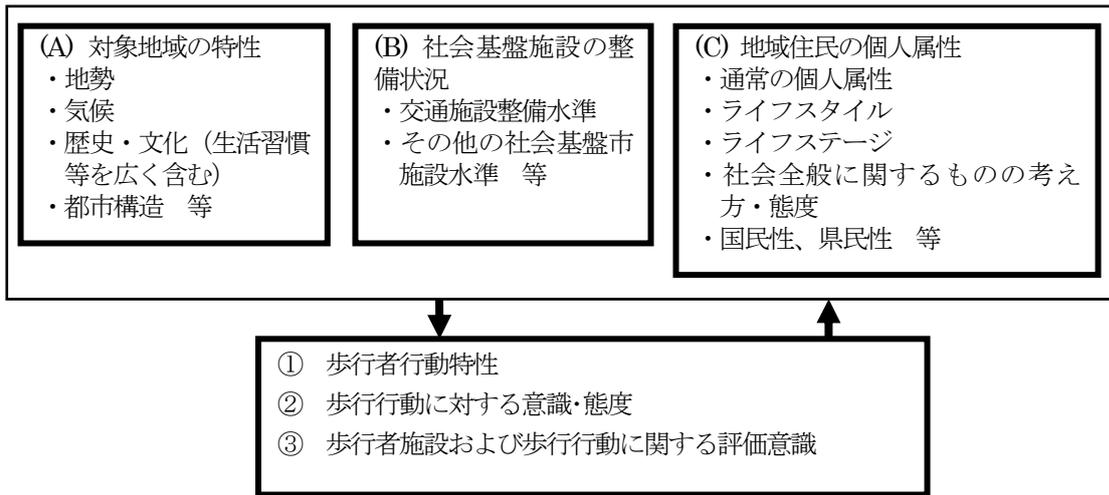


図1 歩行者交通文化の捉え方

といったじこう項目が挙げられよう。

また、歩行者施設および歩行行動に関する評価意識に関しては、

- ・交通インフラの整備状況、公共交通サービス水準
- ・最寄りの鉄道駅およびバス停までの距離と距離感
- ・上記の行動における歩行環境意識
- ・上記行動において歩行環境が良ければ歩いてもよいと考える距離等が考えられる。

(2) 歩行者交通特性と地域特性等との関係

地域における歩行者交通特性を明確にするためには、図1上段に示す各種特性との関係を分析することが有用であると考えられる。ここでは、(A)対象地域の特性、(B)社会基盤施設の整備状況、(C)地域住民の個人属性特性を取り上げることとした。

地域特性には、対象地域の地勢および気候、生活習慣等を広く含んだ歴史・文化特性、都市構造等が含まれる。社会基盤の整備状況では、交通施設の整備水準、その他の社会基盤施設の整備水準等が考慮される。地域住民の個人属性には、通常個人属性の他に、ライフスタイル、ライフステージ、社会全般に関するものの考え方・態度、ならびに国民性・県民性等が含まれよう。

このような地域における諸特性と上記の歩行者特性との関係を整理する際には、以下のように区分することができると思われる。まず、(a)に示す地勢、気候といった地域の自然特性、ならびに歴史・文化特性、都市構造といった地域特性が歩行者行動特性と強い関係を有する場合である。次に、(b)に示すように交通施設を中心とした社会基盤施設の整備状況が歩行者行動特性と強い関係にある場合であり、さらに、(c)ライフスタイルや社会全般に関するものの考え方・態度等が歩行者行動

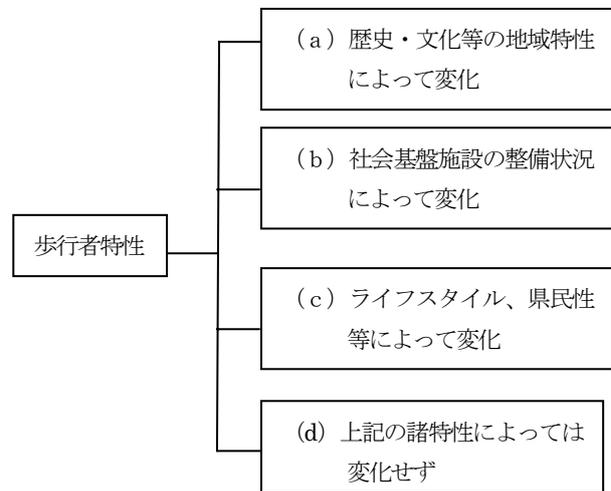


図2 歩行者行動特性の区分

特性に大きく影響する場合である。最後に、(d)歩行者行動特性とこのような諸特性の間に強い関係がなく地域による差がほとんど見られないもの場合である(図2参照)。

このような一連の分析に基づいて、普遍的に認められる歩行者交通特性と、地域によって異なる特性が存在することを確認することができよう。前者の歩行者交通特性には、歩行者交通計画を立案する上で一般的に重要な特性が含まれており、これを抽出することは不可欠であり、従来の工学的視点からの歩行者研究はこのような特性を見出すことに努力してきたと言ってよいであろう。一方、後者の歩行者特性に関しては、交通施設整備水準が歩行者行動特性に及ぼす影響は、従来から種々の局面で研究されてきたものであり、これも歩行者交通計画に有用な情報を提供するものである。もっとも、本稿で特に注目したいのは、生活習慣を含む歴史・文化特性、ライフスタイル、社会全般に関するものの考え方・態度等

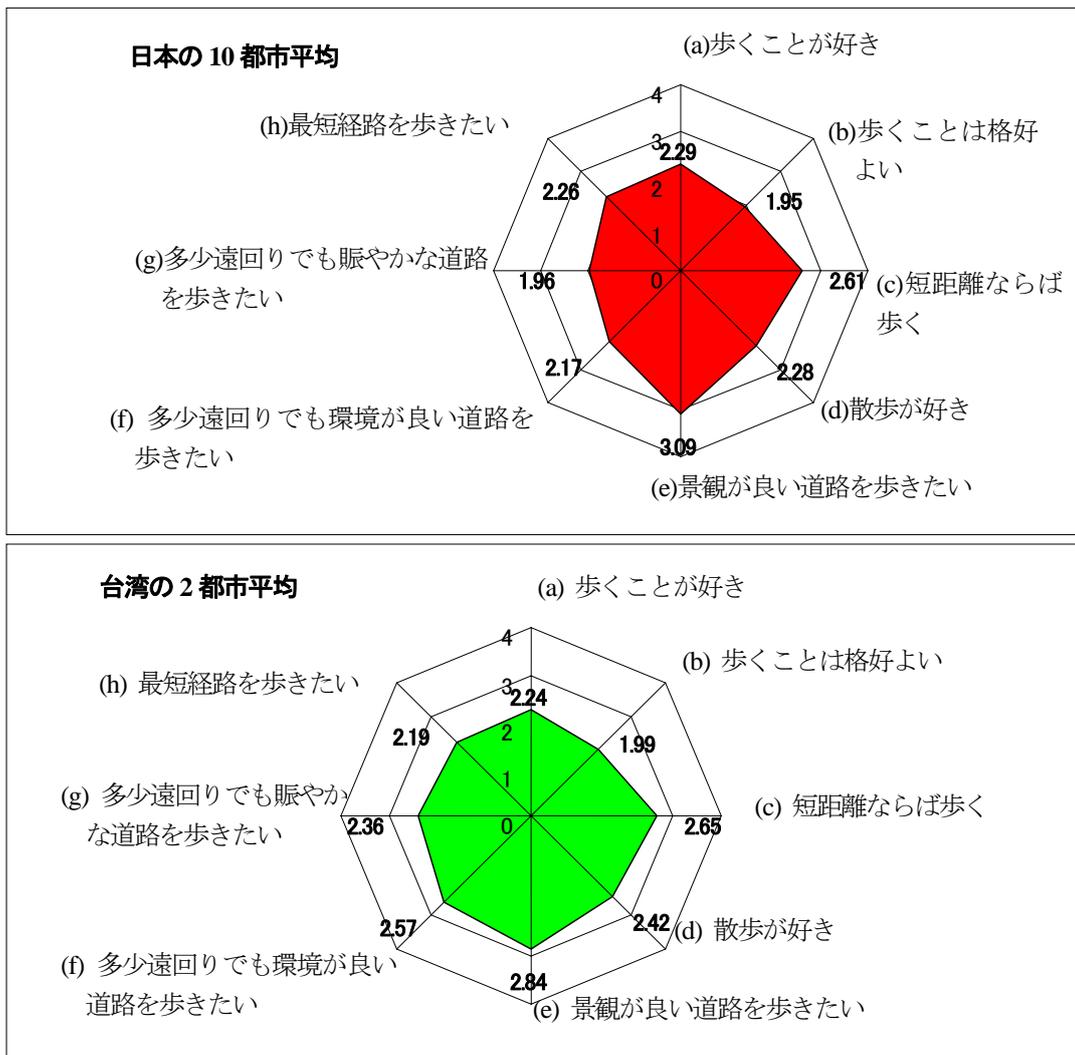


図3 歩行行動に対する意識・態度

との関係である。これらの諸特性の分析は、従来、交通計画に活用するという明確な視点を持って研究されてはこなかったが、魅力ある都心地区の形成等、今日的な課題に資する歩行者交通計画立案には非常に重要となる視点であると考えられる。

本稿では、以上のような枠組みに基づいた分析によって、地域における歴史・文化、ライフスタイルならびに社会に対するものの考え方等に影響する歩行者行動、ならびに逆に歩行者行動に影響される上記の諸特性を見出すことを通じて、「歩行者交通文化」の概念を確立していきたいと考えている。

3. 具体的な分析事例

本稿は「歩行者交通文化」に基づいた歩行者交通計画手法の提案を最終的な目的としているが、現時点では、概念の整理段階に留まっている。そこで以下では、このような趣旨で実施中の調査の一端を紹介することにした。

以上のような研究を遂行するためには、地域比較分析

が有効であろう。筆者らは、上記の歩行者交通文化研究の端緒として、国内 10 都市および台湾の 2 都市における調査を実施している。国内 10 都市に関しては、2004 年に金沢、松山、広島、京都、東京、札幌、大阪、福岡、仙台、長野で調査を行い、2006 年には台湾の Tainan および Kaohsiung において調査を実施した。さらに、2007 年には台湾の Taichung および Chiai において同様の調査を行うとともに、韓国の Pusan および Daegu において意識調査を実施済みである。

図3は 2006 年までの調査結果の一部であり、国内の 10 都市と台湾の 2 都市について、歩行行動に関する意識・態度を比較したものである（被験者が各設問内容に適合すると考えた場合には 5、しないと考えた場合には 1 と回答する 5 段階評価）。紙面の都合で各都市のデータではなく平均を示すに留めるが、ほぼ類似傾向を示す項目と相違が大きい項目を見出すことができる。相違が見られる項目に関しては、前述の視点から、さらに詳細な分析を実施したい。また、歩行行動に関する意識・態度と交通施設の整備水準との関係について

では、鉄道駅やバス停までの距離（時間）等において差異が生じることが確認できる。なお、図3に示していない都市を含めた分析結果に関しては講演時に紹介することとしたい。

4. 歩行者交通文化に基づいた歩行者交通計画の特徴

歩行行動に対する意識・態度ならびに歩行者施設・歩行行動に関する評価意識と、都市の歴史・文化特性あるいはライフスタイル等との関係を明らかにし、これを考慮して歩行者交通計画を実施することができれば、時間的および空間的に普遍性を有する歩行者行動特性・意識特性を念頭に置きつつ、歩行者交通文化の概念に基づいた特色ある歩行者空間整備が行えると考えられる。

このような計画は以下のような特徴を有していると考えられる。

- ① 歴史・文化的特性及びライフスタイル等を背景とする多様な地域特性に応じた歩行者空間整備の考え方ならびに整備目標が明確となる。これによって、画一的でない地域に適した計画立案の可能性が高まる。
- ② 歩行者交通計画として重点的に取り組むべき課題が明確となる。すなわち、積極的に整備すべき地域や道路区間の抽出方法、優先させるべき歩行環境要素、賑わいの創出方法、整備方法と優先順位等が説明しやすくなる。

本稿は、歩行者交通文化研究の枠組みのみを示した

ものであり、分析に基づいた具体的な成果を示すには至っていない。今後、海外を含めた都市で実施した調査等の分析を通して、「歩行者交通文化」の概念を具体的な分析に基づいて明らかにし、これを歩行者交通計画に適用する方向で研究を進めていきたい。

参考文献

- 1) 長山泰久：「人間と交通社会—運転の心理と文化的背景—」第4章 文化と交通について、pp.209～284、幻想社、1989.
- 2) 内山伊知郎：交通安全文化、交通科学、Vol.34、No.1、pp1-4、2003（交通科学、Vol.34、No.1では11編の原稿からなる小特集「交通安全文化」が取上げられており、内山論文はその総論である）
- 3) Tsukaguchi, H., Vandebona, U., Sugihara, S., and Yeh, K.: Comparison of attitudes toward walking in Japanese cities, Journal of EASTS, 2007.
- 4) 杉原伸二、塚口博司：歩行行動意識に関する地域比較分析、土木学会年次学術講演会概要集、2005.
- 5) 杉原伸二、塚口博司：歩行イメージに関する地域比較分析、大阪交通科学研究会研究発表会論文集、2005.