

歩行者優先街路形状に対する満足度および選好意識の実態と評価因子の抽出

長野工業高等専門学校 ○豊岡 恭平 長野工業高等専門学校 正会員 柳沢 吉保
 金沢大学大学院 フェロー 高山 純一 長野工業高等専門学校 滝澤 諭
 金沢大学大学院 学生員 轟 直希 長野工業高等専門学校 今井 俊介

1. はじめに

近年、地方都市では歩行環境や都市の回遊性の向上に有効な手法としてトランジットモール(T.M)あるいは歩行者優先の社会実験を実施し、その導入効果を検討している事例がある。長野市中心市街地中央通りでは、市街地活性化を目指した「ふれ愛通り」という歩行者優先街路の社会実験が実施され、歩行環境の向上が及ぼす影響が評価されている¹⁾。しかしながら、歩行者の道路形状に対する意識評価を考慮したT.Mの具体的な設計基準が示されていない。そこで本研究では、T.Mなどの歩行者優先街路の道路形態に対する歩行者の意識を明らかにし、その具体的な設計指針を示すための調査を行ったので、来街者の本実験に対する満足度および街路形態の選好意識実態を示す。

2. 対象地域と調査の概要

調査は平成 19 年秋と 20 年春の長野市中心市街地「表参道ふれ愛通り」の社会実験を分析対象とする。表 1 にその概要を示す。道路形態に関する 23 項目(2007 秋)及び 24 項目(2008 春)の満足度、およびその中でT.Mに必要なと思われる項目(選考意識)、さらに長野市のふれ愛通りにおいて改善して欲しい項目(改善要望)を歩行者に対し、アンケートによって調査した。調査結果により得られた意識データを分析して、具体的な設計指針を示すという方法をとる。表 2 にアンケートの配布・回収状況を示す。

表1 ふれ愛通り実施概要

	2007年秋	2008年春
期間	2007年10月27日～11月25日	2008年5月3日～5月5日
区間長	200m	700m
時間	終日	8:00～17:00
交通規制	なし	一般車両進入禁止

表2 アンケート配布、回収部数

	2007年秋	2008年春
配布日時	平成19年11月17日、18日	平成20年5月3日、4日
配布部数	2000部	3000部
回収部数	382部(19.1%)	597部(19.9%)

3. 歩行者優先街路形状に対する満足度分析

2007 年秋と 2008 年春における T.M の道路形状に対する満足度調査結果を図 1 に示す。評価項目は、2回

の調査で共通の項目のみ示している(春と秋のふれ愛通りの特徴が異なり、それによって評価項目が異なるものがあるため)。「よい」に2点、「どちらかといえば」に1点、「どちらともいえない」に0点、「どちらかといえば悪い」に-1点、「悪い」に-2点の5段階評価で、縦軸の満足度は、有効な全ての回答を用いた満足度の平均を示している。グラフを見ると休憩場所関係、歩行スペースの確保の項目で2008年春が2007年秋を大きく下回っている。これは2007年秋のふれ愛通りは日常的な導入を意図したものであるのに対し2008年春のふれ愛通りはイベント志向が強く、来客が街路沿道に集中し、混雑したためと考えられる。

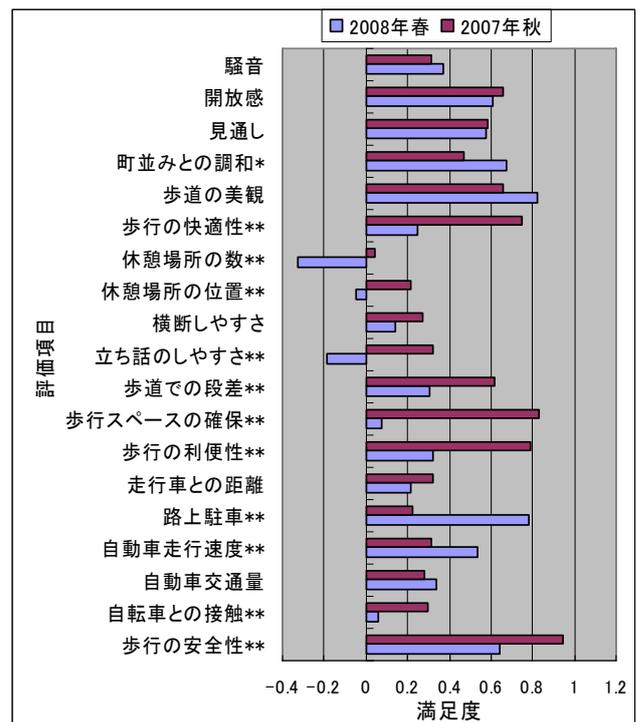


図1 満足度調査比較^{注)}

その他来街者の個人属性によって要望する条件が異なることが考えられるため、主目的別、居住地域別、年齢別等様々な階層による集計を行った。一例として2008年春の調査での主目的別の結果を図1に示す。買物が主目的の来街者は全体的に高い評価をしていることがわかる。一方、食事が目的の来街者の評価が低い結果となっている。目的施設へのアクセスを重視す

ることから、イベント環境に対して、評価の低下に影響したのではないかと推測する。

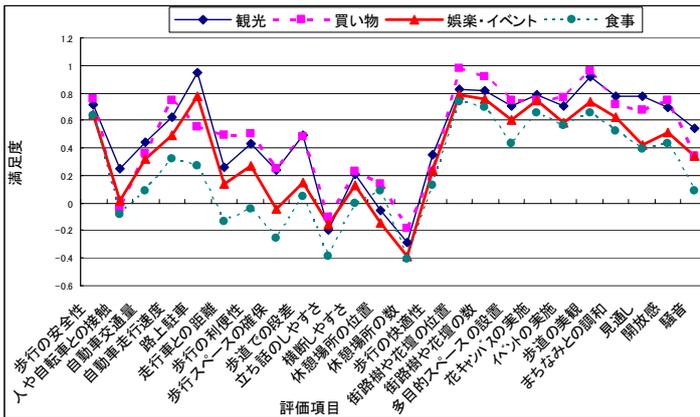


図2 主目的別満足度

4. 歩行者優先街路形状に必要な整備項目

2007年秋と2008年春の調査においてトランジットモールに必要と思われる項目(選考意識)を答えてもらい、分類、集計した結果を図3に示す。上記の満足度と同じように共通の項目だけを示している。グラフを見ると、全体的に2007年秋での来客が歩行の安全性や美観に対して意欲的に回答している。これは上記にもあるように日常的な導入に対して必要なものであると判断されたためであると推測する。

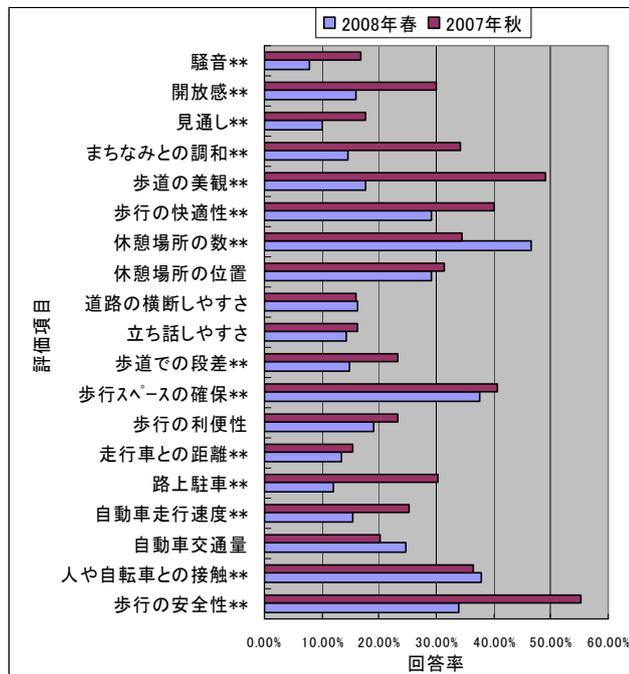


図3 選考意識調査比較^{注)}

また、満足度と同様階層別にも分類、集計したが、ここでは主目的の結果を図4に示す。とくに食事主目的の歩行者は「車両の走行速度」「走行車との距離」などの安全性の確保や「歩道幅の確保」などのスムーズに歩きやすい歩道の確保を重視していることがわかる。

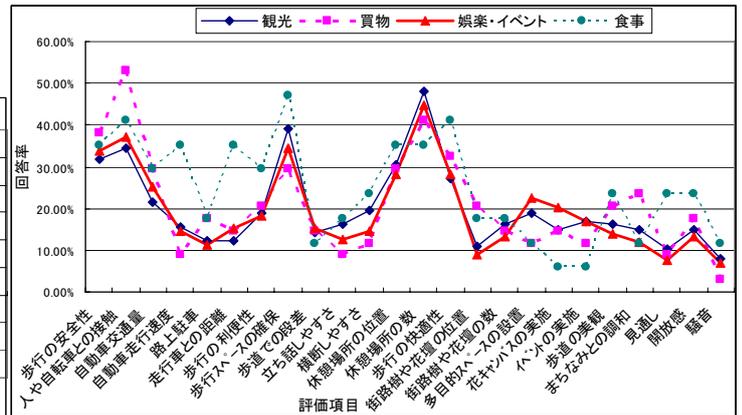


図4 主目的別選考意識

5. 歩行者優先街路形状の満足度要因の抽出

満足度調査の、各項目の評価がどのような潜在意識によって構成されているかを明らかにするため、満足度の調査結果に因子分析を適用した。6つの因子が抽出されたが、累積寄与率が50%を超えた第3因子までを表3に示す。表の負荷量の高い項目を見ると、因子1は「歩行環境のよさ」に対する潜在意識、因子2は「安全かどうか」に対する潜在意識、因子3は「街路の修景」に対する潜在意識であると推測できる。

表3 因子負荷量

	因子		
	1	2	3
歩行スペースの確保	0.831768	0.139503	0.128642
歩行の利便性	0.753816	0.203955	0.171414
歩行の快適性	0.667206	0.174719	0.295148
立ち話のしやすさ	0.618464	0.165355	0.12362
歩行の安全性	0.519462	0.370825	0.182367
歩道での段差	0.449788	0.173638	0.216205
横断しやすさ	0.425871	0.257059	0.220568
自動車交通速度	0.145305	0.752102	0.101104
自動車交通量	0.226521	0.738775	0.00333
走行車との距離	0.287305	0.657554	0.082272
人や自転車との接触	0.390222	0.482622	0.118833
路上駐車	0.029229	0.461872	0.163821
騒音	0.248313	0.357848	0.345366
見通し	0.278019	0.11403	0.759435
開放感	0.302913	0.107682	0.722716
まちなみとの調和	0.102266	0.128976	0.644272
歩道的美観	0.241669	0.161631	0.58384

6. まとめ

得られた知見は、多くの来街者が①歩行者優先街路空間には休憩場所の充実を求めている。②安全で快適に移動するためにスペースの確保を要求している。③満足度は「歩行環境」「安全」「街路修景」の潜在意識で評価されている。今後の課題は、評価意識データと道路形状の関係性を分析し、具体的な設計指針を示す。

<参考文献>

1) 柳沢、高山、轟：中心市街地回遊トリップ特性に着目したトランジットモールの導入効果に関する評価分析、都市計画論文集、pp.31-36、2006.10

注)図2、図3の*と**においては、各項目の平均の差が等しいという帰無仮説を立てて検定(t検定)を行った結果、有意水準0.05のみで棄却されたものが*、有意水準0.05、0.01共に棄却されたものが**を示している。