

立命館大学大学院 学生員 ○阿部 了
立命館大学大学院 学生員 竹上 直也
立命館大学理工学部 正会員 塚口 博司

1. はじめに

高齢社会に向けて歩行者交通関連施設の重要性が再認識され、歩行者空間のバリアフリー化が積極的に行われるようになってきた。安全で快適な歩行者空間整備を的確に行うためには、歩行者の経路選択行動について詳細に分析し、これを計画・設計に反映させることが必要である。歩行者の経路選択行動に影響する要因には、1)経路の距離差、2)街路環境、3)歩行者の空間的定位、4)歩行者属性(交通目的を含む)があると考えられる。ここで歩行者の空間的定位とは、歩行者が自分の置かれている空間的位置を認識して行動することを言う。

筆者らは先に、不整形街路網を対象とし、空間的定位の視点から歩行者の経路選択行動を分析し、基本的な法則性を明らかにした¹⁾。本研究では、これらの知見をベースとし、歩行環境の影響について分析することによって、不整形街路網における歩行者の経路選択行動特性を更に詳しく解明することを目的とする。

2. 調査地区と調査概要

本研究においては、阪急十三駅前、京阪千林駅前、JR野田駅前の3地区を対象としてアンケート調査を実施した。これらの地区はいずれも、不整形な街路網を有する地区である²⁾。

本調査は、自宅から最寄り駅までの経路選択状況および歩行環境評価意識等を問うものである。経路選択行動に関しては、歩行経路とともに、目的・時間・経路選択要因等を尋ねた。次に予め指定した街路区間の歩行頻度を尋ね、頻度の高い歩行者には歩行環境評価を求めた。歩行環境評価項目は表1に示す11項目であり、その良否を5段階で評価させ歩行環境評価値とした(5段階評価値の単純平均を採用した)。また歩行環境の満足度に関しては、現在の地区の歩行環境満足度と改善策を考える際に重視する要因を尋ねた。

表1 アンケート調査の質問項目

	非常に	やや	ふつ	やや	非常に
1 道路の幅は広いですか	広い				狭い
2 自転車の交通量は多いですか	多い				少ない
3 この地区で自転車交通量が増えたり減ったりしていますか	増える				減る
4 駐車・駐輪は多いですか	多い				少ない
5 路上に看板などの障害物は多いですか	多い				少ない
6 人通りは多いですか	多い				少ない
7 この道路は清潔・きれいだと思いますか	思う				思わない
8 この道路は歩いていて楽しいと感じますか	感じる				感じない
9 この道路は歩きやすいと思いますか	思う				思わない
10 歩道はにぎやかだと思いますか	思う				思わない
11 総合的にみてこの道路をよいと思いますか	よい				悪い

3. 経路選択行動における重視される要因

筆者らは不整形街路網を対象とし、目的地指向性、方向保持性といった空間的定位が歩行者の経路選択行動に大きく影響を与えることを明らかにした¹⁾。もっとも、この空間的定位だけが経路選択要因というわけではない。本研究では、これらが第一義的な経路選択要因であるとの認識に立ち、歩行環境意識が経路選択行動に与える影響について分析する。

まず、経路選択行動において、どのような要因が重視されているかを調べると、いずれの地区においても、最短経路であることが圧倒的多数の回答数によって挙げられている。最短性を除くと、選択要因は図1のようであった。すなわち、交通量が少なく安全に通行できる安全性および快適性が重視されている。目的地の方向から離れず移動するという目的地指向性に関しては、選択要因として直接指摘するものは少ないが、選択行動モデルにおいてはこれが主要な要因となっていることに注意する必要がある。

地区の特色としては、十三地区は圧迫感がない、にぎやかといった歩行する上での周りの状況にも注意が向けられていると思われる。千林地区は不整形街路網地区のなかでも複雑な街路網を有しているため、他の地区に比べて重視する項目が多岐にわたる傾向がみられ、自転車、自動車といった他の交通手段の影響を受けずに早く快適に移動する、目的地に向かうまでに右左折を出来るだけ減らして移動するといった意識が強いと思われる。野田地区は、他の地区と比べ、通過交通の抑制・排除、車両の速度規制を重視する意向が強く、これは隣接して立地する中央卸売市場関連のトラックといった通過交通、荷おろしの駐車などの影響があると考えられる。

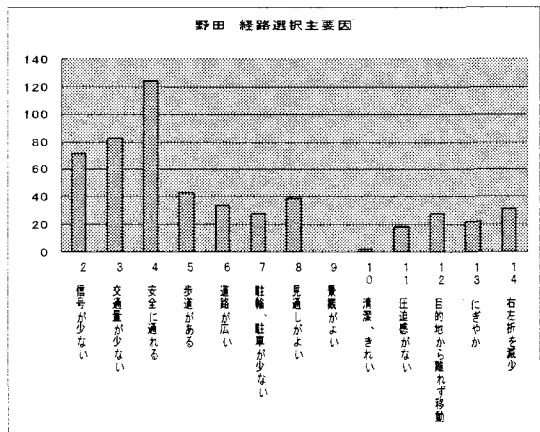


図1 経路選択において重視する要因（野田）

4. 歩行者の主要動線上における選択行動と歩行環境評価

次に、歩行者流動図を作成し、環境評価値の良否が経路行動に影響しているかを考察する。歩行者の流動状況と歩行環境評価の関係に関しては、全体としては総合評価値の高い経路に進む傾向がみられるが、評価値の高い経路が常に選択されているというわけではない(図2)。各経路によって経路選択要因が変わってくると考えられる。更に総合評価以外の環境評価項目には以下の事項を指摘できる。自動車交通量に関しては、十三地区では目的地より離れている地域においては交通量の少ない安全な経路が選択されている。千林地区、野田地区においては、どの経路においても交通量に関する評価値が高く差異が少なかったため、経路選択の要因になっていない。人通り、にぎやかさに関しては、全体的な傾向として交通量と異なり、目的地に近い区域でこの指標値を重視する傾向にあると思われる。

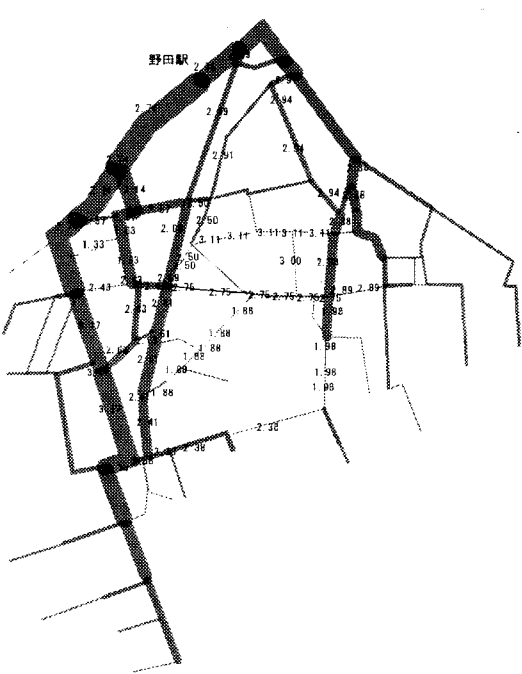


図2 流動図上の歩行環境評価値（野田）

5. おわりに

本研究の成果ならびに課題は以下のようにまとめられる。

- ① 空間的定位の視点からみた歩行者の経路選択行動では、目的地指向性は歩行者の経路選択に影響するが、アンケート調査結果からは主要な経路選択行動として認識されていない。このため歩行環境を考慮した歩行者の経路選択行動モデルについて更に検討する必要があると思われる。
- ② 今回対象とした地区では経路選択に影響する歩行環境要因と街路の歩行環境評価に影響する要因は異なっていると考えられる。ただし、この傾向が全ての地区においてみられる傾向とは断定することはできない。これについても地区および各経路の特長を考察していく必要があると思われる。

参考文献

- 1)塚口博司、松田浩一郎：歩行者の経路選択行動分析、土木学会論文集、No.709/2002.7
- 2)塚口博司、竹上直也、松田浩一郎：街路網類型別に見た経路選択行動のモデル化、土木計画学講演集、No.90/2003.6