

高架下空間のイメージと利用形態及び環境評価

大阪工業大学	正会員	○大川	晋弥
大阪工業大学		宝園	和高
大阪工業大学		藤川	香織
大阪工業大学	正会員	田中	一成
大阪工業大学	正会員	吉川	眞

1. はじめに

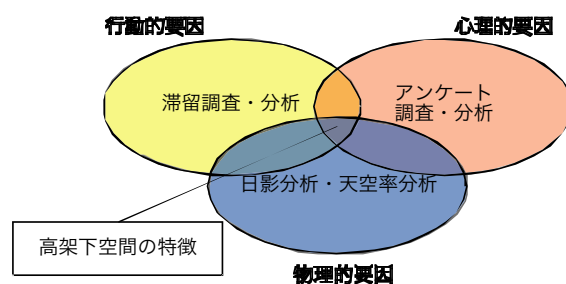
現在、大都市では住宅建築物の高層化や都市内における無秩序な通過交通のための空間増加等により、地域住民が共有する空間の減少が問題視されている。都市内に空き空間自体が少なくなっていることや土地価格の問題から、コミュニティーの場を新たに創出することは難しい。そこで、本研究では高速道路の路面下空間（以下、高架下空間）に着目した。高架下空間は、現在でも周辺地域に対応した利用方法が実施されている部分もあるが、良くないイメージも強いことから、より効果的な高架下空間の利用が求められている。

2. 研究の目的

高架下空間に設けられた公園や遊歩道など、周辺住民のコミュニティーの場となりうる空間の利用には、周辺を通過する車両の多さやこれに伴う廃棄ガス、騒音、埃っぽさなどの問題点が考えられる。また、これにより高架下空間へのイメージが悪く、利用者が少ないことから、地域の分断効果を引き起こしているといえる。したがって本研究では、周辺住民の高架下空間に対するイメージや、高架下空間がどのような物理的特徴を持っているのかを明らかにし、新たなコミュニティーの場の創出の可能性を広げることを目的とする。

3. 研究方法

高架下空間を利用する人の心理的要因、行動的要因、高架下空間の物理的要因の3つの視点から、高架下空間を利用する上での特色を総合的に捉える（図－1）。まず、アンケート調査・分析を行い、都市高速道路による意識的な地域の分断の可能性と、地域住民にとってのコミュニティーの場と高架下空間の関係性を探る。次に、高架下空間の滞留調査・分析により、高架下空間における人の滞留行動の特性を捉える。最後に、物理的特性として日影分析、天空率分析を行い、滞留行動との関係を分析する。以上の結果を重ねあわせ、高架下空間の現況における問題点を明らかにし、提案の可能性を見いだす。



図－1 研究方法

4. 対象地区

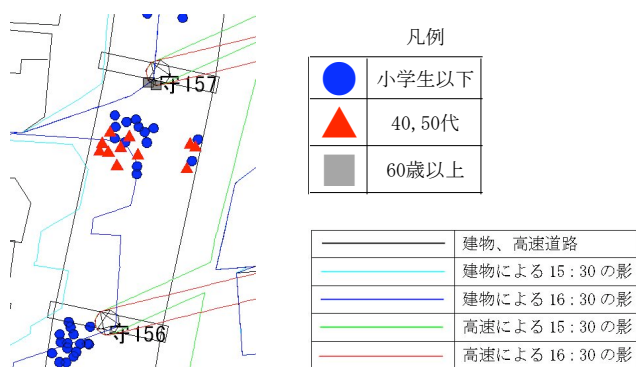
本研究の対象地区には、大阪市旭区から守口市に続く阪神高速守口12号線を選定した。本研究の目標である「高架下空間の新たなコミュニティースペースの創出」に基づき、①地域住民が一般的に利用しやすい高架下空間が現存していること、②周辺地域の用途が住宅地域であることの、2つの選定条件を満たしていることが選定理由である。

5. 調査・分析

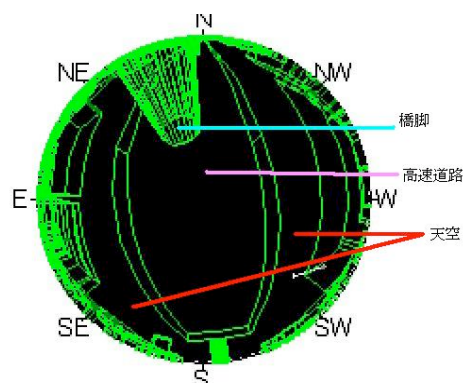
本研究で行ったアンケート調査、相関分析、滞留調査、日影分析、天空率分析の概要と結果を表－1に記す。また、図－2、図－3は日影分析、天空率分析の結果の一部を示したものである。なお、ここでの滞留とは目的を持って一定時間同じ場所にいることとしている。

表－1 調査・分析の概要及び結果

	概要	結果
アンケート調査・分析	・高架下空間の具体的なイメージを把握する ・大宮小学校の2年生～5年生の保護者に回答してもらう ・実施期間は1週間(2008年10月24日～31日) ・心理的要因と行動の関係を明らかにする ・サンプル数307枚(内有効サンプル数229枚 約74%)	・居住地が都市高速に近い住民が高速道路に悪いイメージを持っている ・公園は住所に関わらずコミュニティの場と認識している人が多い ・高架下空間の良いイメージは「便利」のみ ・「散歩コース」と良いイメージは正の相関関係 ・「ペットとの散歩コース」と悪いイメージは正の相関関係 ・「近い」と「友達が利用している」は負の相関関係 ・全体集計で最もよく利用されている公園と、「大宮1丁目」、「大宮5丁目」は負の相関関係
滞留調査・分析	・高架下空間の滞留人数(累計)を、年代別に地図上にプロットする ・調査期間は1週間(2008年10月22日～30日)	・小学生以下…多人数で滞留、少人数で滞留は少ない ・40～50代…少人数で滞留、あるいは子供と滞留 ・60代以上…少人数で滞留、特に一人が目立つ
日影分析	・滞留調査した時間帯の影の変化を地図上に表示させる ・滞留調査の結果と重ね合わせて、滞留行動との関係を明らかにする	滞留している人がいる場所は ・日向…85% ・日影…15%
天空率分析	・滞留行動と天空率の関係を明らかにする ・天空図を作成するポイントは、 滞留がある場所⇒滞留の中心 滞留がない場所⇒橋脚間の中間地点	・天空率の平均値が高いほど滞留人数が多い ・滞留が多い場所は、全天空率か半天空率のどちらかは平均値を上回っている場合が多い



図－2 日影分析



図－3 天空率

6. 考察

分析の結果、影が少なく、天空率が高い場所に人が多く集まること、滞留行動は年代別に特徴を持つことが明らかとなった。また、遊歩道はペットとの散歩コースとして利用されやすく、「ペットとの散歩コース」は悪いイメージと正の相関関係であることから、有効的なコミュニティスペースを高架下空間に創出するためには、ペットの散歩コースとして利用する人のことを考慮しなければならないと考えられる。さらに、都市高速道路の位置によって同一小学校区内において複数のコミュニティが発生していることがわかる。このことから、地域の分断が occurring と考えられる。以上のことから、高架下空間に対し心理的イメージ、行動、物理量の各側面から都市空間における位置づけを明らかにした。