

立命館大学理工学研究科 学生員 ○田島 佳幸
立命館大学理工学部 フェロー会員 塚口 博司
立命館大学理工学部 正会員 安 隆浩

1. はじめに

歩行は最も基本的な交通手段であり、歩行行動に関する意識や態度などはそれぞれの地域によって異なると思われる。特に、ライフスタイルやライフステージが歩行行動意識に影響し、また歩行行動意識がライフスタイルに影響するといった双方向の関係が存在するのではないかと考えられる。筆者らはこのような関係を歩行者交通文化と呼んでいる。本研究では、日本 10 都市、台湾 4 都市、韓国 2 都市の計 16 都市を取り上げて、歩行行動とライフスタイルおよびライフステージの関係について分析することを目的とする。

本研究では、同一内容のアンケート調査を上記の 3 カ国・地域において実施し、歩行イメージに関する地域比較を行う。回答者の属性に関しては、男女比率は国による差異はほとんどなかったが、年齢に関しては差が見られた。すなわち、日本では高齢層が多く、台湾では若年層が多かった。

2. 歩行イメージの特徴

歩行に対するイメージを日本、台湾、韓国の三ヶ国でどのように異なるかを把握するため、以下の歩行イメージに関する 11 項目の設問を 5 段階で評価することとする。設問項目を表 1 に示す。

ここでは、「非常にそう思う」を 4 点、「そう思う」を 3 点、「普通」を 2 点、「あまりそう思わない」を 1 点、「全くそう思わない」を 0 点と置き、5 段階で評価して、おおまかな傾向を把握する。結果をレーダーグラフに表したものが図 1 である。日本と台湾は比較的類似しているが、韓国の傾向はかなり異なっている。

表 1 歩行イメージに関する設問

		非常に	多少	普通	あまり	全く	
回答例			○				
1 歩く事が好きである	そう思う		○				そう思わない
1 歩く事が好きである	そう思う						そう思わない
2 歩く事は格好いい事である	そう思う						そう思わない
3 日常生活において近い距離ならば、できるだけ歩くようにしたい	そう思う						そう思わない
4 散歩や散策が好きである	そう思う						そう思わない
5 できるだけ景観の良い道路を歩きたい	そう思う						そう思わない
6 多少遠回りでも環境の良い道路を歩きたい	そう思う						そう思わない
7 多少遠回りでもにぎやかな道路を歩きたい	そう思う						そう思わない
8 歩行環境が多少悪くても近道を歩きたい	そう思う						そう思わない
9 他の人と比べて歩くのが速い	そう思う						そう思わない
10 信号が赤でも車が来ていなければ、横断することが多い	そう思う						そう思わない
11 よく知らない街中を歩く時、事前によく調べてから歩く	そう思う						そう思わない

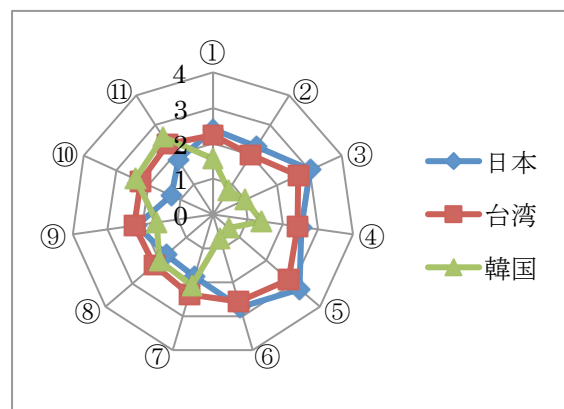


図 1 3 カ国での歩行イメージ

3. ライフスタイルから見た歩行イメージ比較

ライフスタイルの代替指標である「月 1 以上公共交通機関を利用するか否か」および「自動車保有の有無」と歩行イメージの設問 11 項目の間に関係が存在するか否かを調べるために検定を行い、有意な差が認められたものを表 2 に示す

公共交通機関の利用、自動車保有の有無別に見ると、いずれにも日本と韓国の間に関係が生じた。台湾は日本と韓国のいずれとも共通点があるが、多少

韓国と類似する傾向にあるようである。たとえば、日本では公共交通機関を利用するの方が歩行に肯定的である。一方、台湾と韓国では自動車を保有しているの方が歩行に対して肯定的であると言える。モータリゼーションの成熟度の影響ではないかと考えられる。

表 2 公共交通機関状況と自動車保有の有無との関係

	日本	台湾	韓国
①歩く事が好きである	利用する>利用しない	利用しない>利用する あり>なし	利用しない>利用する あり>なし
②歩く事は格好いい事である		利用しない>利用する あり>なし	利用する>利用しない なし>あり
③日常生活において近い距離ならば、できるだけ歩くようにしたい	利用する>利用しない		利用しない>利用する あり>なし
④散歩や散策が好きである	利用する>利用しない	利用する>利用しない	
⑤できるだけ景観の良い道路を歩きたい	利用する>利用しない		
⑥多少遠回りでも環境の良い道路を歩きたい	利用する>利用しない	あり>なし	
⑦多少遠回りでもにぎやかな道路を歩きたい	利用する>利用しない なし>あり		利用しない>利用する あり>なし
⑧歩行環境が多少悪くても近道を歩きたい			
⑨他の人と比べて歩くのが速い	あり>なし	あり>なし	
⑩信号が赤でも車が来なければ、横断することが多い	利用する>利用しない あり>なし	利用する>利用しない なし>あり	あり>なし
⑪良く知らない街中を歩くと事前に良く調べてから歩く	利用する>利用しない		

4. ライフステージから見た歩行イメージ比較

ライフステージの代替指標である「年齢」と歩行イメージとの関係について検定し、その結果を表 3 に示す。なお、性別はライフステージの代替指標とはみなせないが、年齢と組合せて分析するために指標として用いた。

表 3 年齢層と性別での検定結果

	日本	台湾	韓国
①歩く事が好きである		20歳～40歳未満>20歳未満 40歳～60歳未満>20歳未満 40歳～60歳未満>20歳未満 60歳以上>20歳未満 60歳以上>20歳～40歳未満	
②歩く事は格好いい事である	20歳～40歳未満>20歳未満 40歳～60歳未満>20歳未満 60歳以上>20歳未満	20歳～40歳未満>20歳未満 40歳～60歳未満>20歳未満 40歳～60歳未満>20歳未満 60歳以上>20歳未満 60歳以上>20歳～40歳未満	20歳～40歳未満>40歳～60歳以上
③日常生活において近い距離ならば、できるだけ歩くようにしたい	40歳～60歳未満>20歳未満 60歳以上>20歳未満		男性>女性
④散歩や散策が好きである	60歳以上>20歳～40歳未満		男性>女性 20歳未満>40歳～60歳未満 20歳未満>60歳以上
⑤できるだけ景観の良い道路を歩きたい		20歳～40歳未満>20歳未満 20歳～40歳未満>60歳以上	男性>女性
⑥多少遠回りでも環境の良い道路を歩きたい	女性>男性 40歳～60歳未満>20歳未満 40歳～60歳未満>20歳～40歳未満 60歳以上>20歳未満 60歳以上>40歳～60歳未満	20歳～40歳未満>20歳未満 40歳～60歳未満>20歳未満 40歳～60歳未満>20歳～40歳未満	男性>女性
⑦多少遠回りでもにぎやかな道路を歩きたい	女性>男性	女性>男性	40歳～60歳未満>20歳未満 40歳～60歳未満>20歳～40歳未満 60歳以上>20歳未満 60歳以上>20歳～40歳未満
⑧歩行環境が多少悪くても近道を歩きたい	男性>女性 20歳未満>40歳～60歳未満 20歳未満>60歳以上 20歳～40歳未満>40歳～60歳未満 20歳～40歳未満>60歳以上		女性>男性 40歳～60歳未満>20歳～40歳未満
⑨他の人と比べて歩くのが速い	男性>女性 20歳～40歳未満>60歳以上 40歳～60歳未満>60歳以上	男性>女性	女性>男性
⑩信号が赤でも車が来なければ、横断することが多い	男性>女性 20歳未満>40歳～60歳未満 20歳～40歳未満>60歳以上 20歳～40歳未満>60歳以上 40歳～60歳未満>60歳以上		女性>男性 40歳～60歳未満>20歳未満 40歳～60歳未満>20歳～40歳未満 60歳以上>20歳未満 60歳以上>20歳～40歳未満 60歳以上>40歳～60歳未満
⑪良く知らない街中を歩くと事前に良く調べてから歩く	男性>女性	40歳～60歳未満>20歳未満 60歳以上>20歳～40歳未満	女性>男性

年齢層・性別で見ると、日本では若年層の男性が、韓国では高齢層の女性がせっかちであると言え、日本と韓国の間で顕著に差が表れた。また、台湾は全般的な歩行意識や態度は高齢層の方が前向きであり日本と同じ傾向にあると言えるであろう。全体的に見て日本と韓国は対照的であり、台湾は比較的日本と同じ傾向にあるのではないかとと思われる。

以上で述べてきたことは図 2 のようにまとめることができよう。もっとも、本図は調査結果の概要を模式的に示したものであり、その適否についてはさらに検討することが望まれる。

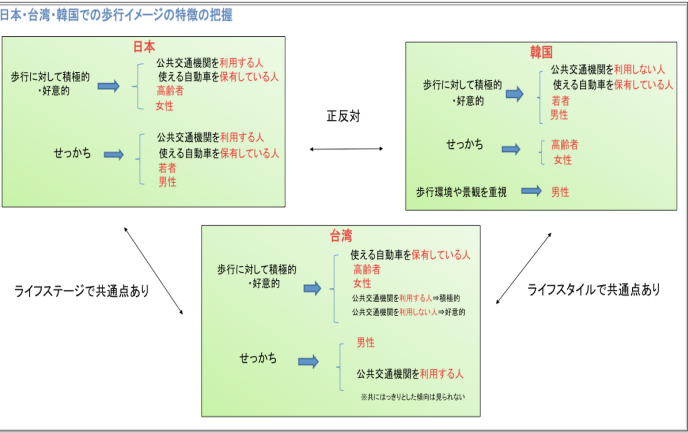


図 2 歩行イメージに関する 3 カ国の関係

5. おわりに

本研究では歩行行動の意識や態度が、ライフスタイルやライフステージの視点から、東アジアの 3 か国・地域でどのように異なるかを把握することができた。

今後、本稿で取り上げた指標以外、例えば国民性や県民性などの視点から分析することも必要であろう。さらに、東アジア地域だけでなく、文化特性が大きく異なる地域との比較研究も有用であろう。これらを通して、歩行者交通文化の概念を一層確実なものとし、これを歩行者空間計画に適用することを目指したい。