

歩行空間に関するアンケート調査

熊本大学工学部 学生会員 ○山田 健太
熊本大学工学部 正会員 北園 芳人

1. はじめに

来たる、超高齢化社会において「ユニバーサルデザイン」という言葉がキーワードになっている。社会基盤整備においても近年では「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（交通バリアフリー法）」が平成12年に制定されるなどバリアフリーの思想は広がっている。しかし、バリアフリーとは高齢者や障害者が移動するにあたり、その移動を妨げる障害や障壁（バリア）を取り除くという考え方で、それより一歩先を行く誰もが使いやすいデザインを取り入れるユニバーサルデザインへの転換が言われるようになってきている。また、熊本では早ければ平成23年頃に全線開業する九州新幹線のため熊本駅周辺が新しく再開発等で生まれ変わる。その熊本駅周辺の再開発にあたってユニバーサルデザインを考慮することが検討されている。そこで熊本駅周辺の現地調査とアンケート調査を実施した。

2. 研究方法

- (1) 熊本駅に関する文献調査：熊本駅周辺の歩行空間のユニバーサルデザインを考える際に必要となる熊本駅周辺の情報を様々な文献から集める。
- (2) 現場調査：熊本駅周りをユニバーサルデザインの考え方で整備をする上で、現在の熊本駅周辺の問題点などを把握するため、種々の場所の歩道や熊本駅周辺の状況を調査する。
- (3) アンケート調査：普段使っている歩道や、熊本駅を利用する際に思っていることなどをアンケートによって200人を対象に調査する。

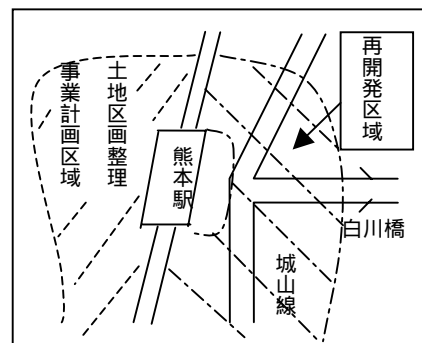


図-1 熊本駅前の道路

3. 研究結果

3.1 文献調査結果

- (1) 駅の西側の地区は土地区画整理事業が計画されている。また再開発区域である東口駅前広場熊本駅前・東A地区には市街地再開発事業による再開発ビルを建設する¹⁾。
- (2) 図-1に示す熊本駅の前を南北に走っている道路「熊本駅城山線」の幅員は現在の22mから36mに¹⁾、駅の東口駅前広場から白川橋までの道路の幅員は現在の22mから32mに拡幅される²⁾。
- (3) 現在の熊本駅の機能は高架化される在来線や新幹線の下に移転される。よって駅前広場が拡幅されることになる。しかし、高架化の工事の関係で新幹線開業時はまだ現在の駅舎は残っておりその後7年程かけて駅前広場を完成させる³⁾。

3.2 現場調査結果

現在の熊本駅は目立った商業施設もなく活気があるとは言い難い。駅の周りを歩いてみても歩道がない場所、狭い場所等があり整備が十分でないのが実感できる。駅前のバス停は反対車線側にもあり、そのバス停の利用者は横断歩道を渡らなくては駅に行くことはできない。また、そのバス停も狭い歩道上にあるためバスを待つ人達が歩行者や自転車を走行する人達の妨げとなっている。

3.3 アンケート調査結果

3.1、3.2の調査から熊本駅周辺の歩行空間については問題がいくつかある明らかになった。また、ユニバーサルデザインを考えるには幅広い年代の歩行空間の利用に対する意見が必要と思われるので11項目についてアンケートを実施し、200人から回答を得た。

その調査結果の主なものを以下に示す。

(1) アンケートの回答者 200 人中、体が小さくて歩行の安全性に問題のある小学生の若年層が 20%、通常の歩行にさほど影響が考えられない中学生～40 代の成人層が 50%、高のため歩行に影響が大きいと考えられる高齢者層が 28%、非回答 2%となっており年代層を幅広く調査できた。(図-2)

(2) 普段歩道を利用していて不満に思うことがある人は 93%にもなる。(図-3) 年齢層にかかわらず共通した不満は、狭い道を車がスピードを出して走っているや、歩く人と自転車が同じ歩道を使っていて危ない等が挙げられた。

(3) 自転車道を整備したいが、歩道と自転車道を境界線で分けるか植樹帯等で分けた方がよいかという質問には、「植樹帯等」と答えた人は 71%で、境界線だけでよいと答えた人の 19%を大きく離している。(図-4) また、樹木などで分けるほうがよいと答えた人の理由は自転車が歩道に入ってきたり安全だというのが大多数である。境界線だけでよいと答えた人の理由としては歩道を歩いていて狭い感じがする、もし自転車が歩道に入ってきたら避けることが難しい等が挙げられる。

(4) 小倉駅を始め、日本の各地の公共交通機関の結節点で自動車道路と立体的に分離した歩行者専用通路であるペDESTリアンデッキを採用している。そこで熊本駅にもペDESTリアンデッキを整備した方がよいかどうかの問いについては、その結果「整備したほうがよい」と答えた人が 69%、「いらない」と答えた人が 9%、「どちらでもよい」が 17%、残りの 5%は非回答となっている。(図-5) 「整備した方がよい」と答えた人は安全であるからという意見が多く、「いいえ」と答えた人の多くの意見は、熊本駅はペDESTリアンデッキができるほど栄えていないからであった。

4. まとめ

これらのアンケート結果を参考にして熊本駅周辺の歩行空間がユニバーサルデザインを考慮した整備が行われると、より人々が使いやすいものになるだろう。

アンケート調査の結果をからすべての人が同じ意見でないのが分かる。しかし、ユニバーサルデザインはできるだけすべての人が利用しやすく安全なデザインにしないといけない。アンケート調査の(3)で「境界線で分けた方がよい」と答えた人の理由は、歩道に自転車が入ってきたときに避けるのが困難になると答えた人が多かった。しかし、これは利用者がきちんと定められた利用帯をそれぞれ利用していれば起こらない問題ではある。誰もがユニバーサルデザインを理解して実行していけば自転車道と歩道を植樹帯で分けた時、それはとても使いやすい歩行空間になるであろう。そういった意味でもソフト面のユニバーサルデザインの普及が求められる。

参考文献

1) 熊本県：「鉄道高架化事業の概要」 2004 年 3 月

2) 熊本日日新聞 平成 16 年 12 月 8 日

3) 熊本日日新聞 平成 16 年 11 月 8 日

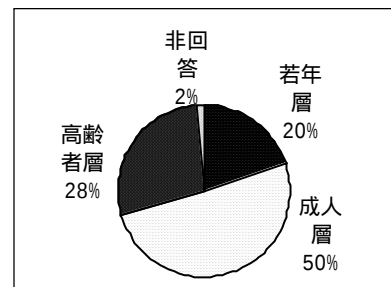


図-2 アンケートの対象年齢

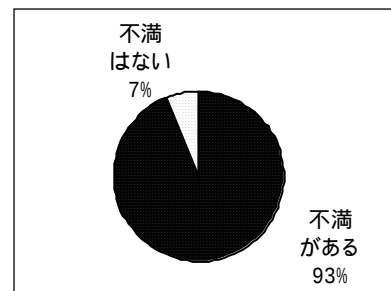


図-3 歩道を利用して不満があるか

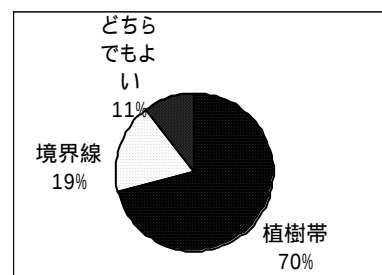


図-4 自転車道と歩道の分け方

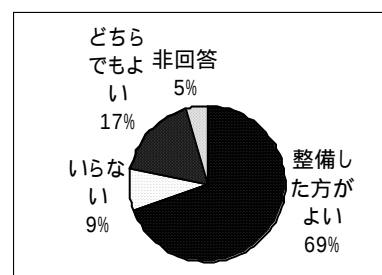


図-5 ペDESTリアンデッキの可否