

アンケート調査に基づく長崎市元船遊歩道の改善策に関する提言

長崎大学工学部 学生員 ○大崎 健嗣 長崎大学大学院 学生員 井上 雅裕
長崎大学大学院 正会員 後藤 恵之輔

1.はじめに

長崎市の出島・常盤地区は、人流・物流の機能を集約するための大規模商業施設が立地し、海の玄関口として賑わいを形成している。その出島・常盤地区と長崎駅周辺地区とを結ぶ道路はいくつかあるが車の進入もなく歩行者が目的地まで歩ける道路は元船遊歩道のみである。長崎駅前から出島・常盤地区を結ぶ歩行者専用道路であるにもかかわらず、市民の認知・利用がほとんどされていないというのが現状である。

そこで本研究では、過去に長崎市役所が行なった交通量調査と今回の元船遊歩道についてのアンケート調査を比較して元船遊歩道が認知・利用されない理由を明確にし、具体的な改善方法を提示することを目的とする。

2.調査対象地区の利用状況

今回の対象地区となっている出島・常盤地区は長崎の観光、商業の中心地となっている地区であり、幅広い年齢層の人々や観光客、海外からの旅行者が往来していると考えられる。また、この地区には大波止通り、元船遊歩道、海岸通りの3つのルートしかない。過去に長崎市役所が行なった交通量調査によると平日、休日ともに大波止通りが最も利用者が多いことがわかっている。

3.アンケート調査の概要

アンケート調査は、元船遊歩道を中心として半径1.5kmの徒歩圏内に在住の方を対象とし、電話帳により無作為に600人抽出し、郵送方式で行なった。表-1に今回の配布部数、回収部数及び回収率を示す。

3.1 元船遊歩道の現状

「主にどのルートを利用するか?」という質問に対し、39%が海岸通りと回答した。次いで元船遊歩道が31%という結果になった。表-2、3に示している今回行なったアンケート結果、2002年に市役所が行なった交通量調査の結果と比較すると、明らかに元船遊歩道を利用する割合が変化していることがわかる。また、一度も元船遊歩道を利用したことがない人は全体の15.9%であった。このことから以前に比べて認知度、利用頻度ともに向上していると考えられた。

また、今まで元船遊歩道があまり利用されていなかった背景として、暗い、狭い、汚いといった理由が挙げられる。「現在の元船遊歩道についてどのようなイメージを持っているか?」という質問を、遊歩道を利用したことがある方々に五段階評価で行なった。結果をまとめて図-1の結果を得る。とても良いを5点とし、良い4点、普通3点、あまり良くないを2点、悪いを1点とした。図-1からわかるように安全面、環境面、快適性の評価が高いことから暗い、狭い、汚いといったイメージは改善されてきていると考えられる。次に、遊歩道に最も重要なものについてアンケート回答者全員に調査したところ半数が安全面であると回答した。次いで快適性、環境面となった。この2つの質問から元船遊歩道を利用する人もしない人も遊

表-1 アンケート配布の概要

配布部数	回収部数	回収率
596	138	23.20%

表-2 各ルートの利用状況(1)

今回のアンケート結果		
大波止通り	元船遊歩道	海岸通り
29.19%	31.39%	39.42%

表-3 各ルートの利用状況(2)

2002年の結果(長崎市役所)		
大波止通り	元船遊歩道	海岸通り
63.50%	15.80%	20.70%

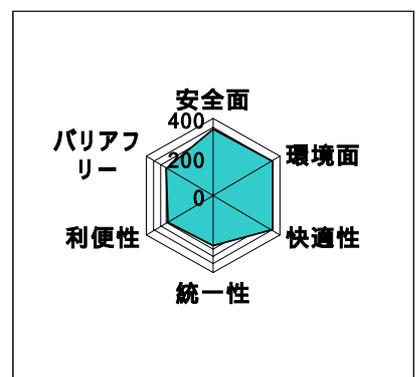


図-1 元船遊歩道のイメージ

歩道に対する考え方が同じであることから安全面、環境面、快適性が重要であることは、元船遊歩道に限らず遊歩道全般に言えると考えられた。

4. アンケート結果からみる改善策

今回のアンケートは選択形式で作成しているため、回答者の主観的な考えは把握できたが客観的な考えを理解することは難しかったと言える。しかし、今回のアンケート結果から以下のことを読み取ることができた。まず、歩行空間の形成に不可欠なものとして挙げられるのが歩行者の安全の保障である。次に、重要なものとして考えられたものは、歩行空間の整備における歩行空間とその周囲における快適性、環境面である。今回のアンケート結果からこれらは歩行空間づくりにおける付加価値要素と位置付けることができる。例として「駅が近い、店が通りがある、海が見える」等の歩く以外の楽しみである。

遊歩道はその名前の示すとおり「楽しみながら歩くことのできる空間」であると位置付けることができる。また、遊歩道は国道や県道のような一般道路とは通る目的が異なるため安全性だけではなく周囲の環境や利便性も兼ね備えたものにしていく必要があることをこのアンケート結果から得ることができた。そこで、主な改善策案として図-2、図-3 から次の5つが挙げられる。

遊歩道に街灯を設置 遊歩道の出入り口を整備

遊歩道に案内係を配備 トイレを設置 横断歩道を整備

と は遊歩道の改善策であり ~ は遊歩道の周囲についての改善策である。KJ法でまとめると、 は安全性を は快適性を、 は両方の特性を兼ね備えていると考えることができる。

5. おわりに

今回のアンケート調査により元船遊歩道の認知度及び利用頻度は数年前と比較すると向上しているように考えられた。それは元船遊歩道が改善されてきているためであると言える。しかし、実際には横断歩道が整備されていない場所やバリアフリーの行き届いていない場所も存在している。また、今回の結果から遊歩道を通る歩行者は自分の安全性、歩行空間とその周囲の快適性、環境を重視していることが明らかとなった。その中でも特に「安全」というキーワードが今後の歩行空間づくりでは重要となってくると考えられた。故に今後、元船遊歩道を改善していく上で横断歩道の整備や点字ブロックの配置といった障害者における安全性の問題を解決していかなければならない。安全性は健全者の立場だけから考えるものではなく障害者や高齢者といった社会的弱者の立場から考える安全性を取り入れていくことにより安全な遊歩道づくりが可能であると考えられる。健全者、障害者、高齢者全てにおいて安全である遊歩道づくりが今後、求められているということそして、遊歩道の整備だけではなく遊歩道の周囲を改善することが遊歩道づくりには必要であるということが今回のアンケート調査から言える。

【参考文献】

- 1) 今野 博 まちづくりと歩行空間 p147~179、1993.8 鹿島出版会
- 2) 長崎市役所 中心市街地歩行者導線整備計画作成業務 p38~51、2002.3
- 3) 元船遊歩道、出島、常磐、中央地区商店街の動線と活性研究会報告書 2005.3

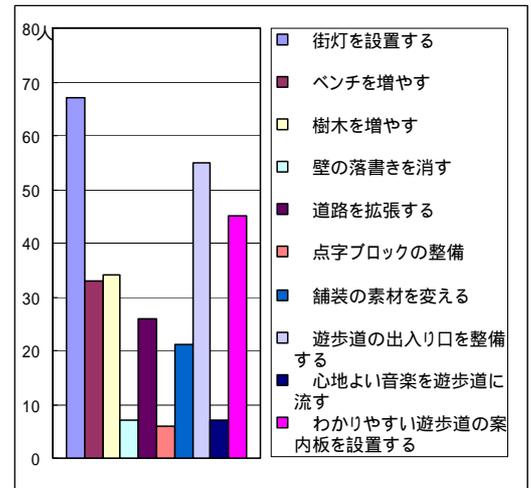


図-2 元船遊歩道の改善策

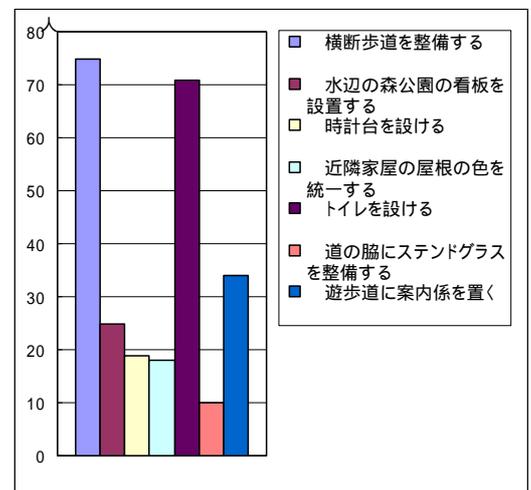


図-3 元船遊歩道周囲の改善策