

IV - 4

地方都市の中心市街地に見られるにぎわいと都市構造に関する研究

秋田大学 学生会員○石塚沙矢香

秋田大学 フェロー 清水浩志郎

秋田大学 正会員 浜岡 秀勝

1. はじめに

郊外の都市開発が次々と行われている中、近年都市の顔ともいえる駅前や中心市街地の衰退が目立ってきている。これを回復させるため、都市の活性化を考えたとき、どんな要素が必要とされるであろうか。そこで本研究は、にぎわっているまちづくりをするための一つの提案として、人が都市を訪れたときにどの点に着目しその都市のにぎわいを判断するかを分析した。

2. 研究の方法

人口規模がそれぞれ30万人程度と同等な秋田市・青森市・盛岡市においても、都市のにぎわいを比較するとそれは同等ではない。何故感じ方に差がでるのかを明らかにするために、にぎわいを判断する時、都市を形成するものの中で何を重要視するのかを把握する。分析方法として、定性要因の定量的比較が可能なAHP (Analytic Hierarchy Process) を用いることとした。

3. 使用データの概要

にぎわいを持つ都市についてのアンケートを実施するにあたり、まず都市はどういったもので構成されているかを認識する必要がある。実に様々なもので都市の景観は構成されているが、本研究では中でも大きく分類した項目5つ「建造物」「道路構造」「歩行者」「色使い」「自動車」を取り上げた。この5項目はそれぞれ表-1のような意味を持っている。

表-1 評価基準の内容

建造物	店舗数、種類、規模の大きさ、景観等
道路構造	広さ、安全性、性能、快適性等
歩行者	人の多さ、歩行速度、動き方等
色使い	色の多さ、明るさ、電光の量等
自動車	交通量、自動車台数、速度等

また、アンケート調査に用いた対象景観は、写真-1に示す秋田・青森・盛岡の中心市街地の写真3枚ずつ、計9枚を使用した。この9枚の写真は互いに5項目について比較できるものを選んでいく。

最後に本研究で行ったアンケート調査概要を表-2に示す。アンケートでは1.にぎわいに関する研究、2.景観評価調査の2つを行ったが、ここでは紙面の都合上1の結果を載せることとした。



写真-1 対象景観

表-2 アンケート概要

日時	平成13年12月20日(木)
対象	秋田大学工学資源学部生96名 男78名 女18名
調査内容	1. にぎわいに関する調査 ①構造物・道路構造・歩行者・色使い・自動車の5項目を5段階評価で対比較する ②秋田市・青森市・盛岡市を①の5項目を基準にして5段階評価で都市を対比較する 2. 景観評価調査 ①景観に対する評価(にぎわっているかいないか) ②景観構成要素を5段階評価する

4. アンケートの集計結果

景観を構成する5項目についての調査では、他の項目と5段階評価し、非常に良2点、やや良い1点、同じ程度0点として、得点付けを行った(表-2)。これによると、歩行者・道路構造・建造物の項目は20%以上の割合を占め、重要性が高いことがわかる。これらは、まちの骨格を形成する基本的な項目である。つまり人は街路を認知するとき、街路全体の構成または人に関する情報をより重要と見なしている傾向にあるからと思われる。

また、各都市の評価も同様にして得点付けした(表-3)。5項目に対する都市の得点を合計したものが総合得点である。この順位を見ると盛岡 603>秋田 391>

表-2 評価基準の得点

評価基準	得点	割合
歩行者	273.1	28.4%
道路構造	227.8	23.7%
建造物	210.9	21.9%
自動車	144.0	15.0%
色使い	105.8	11.0%
総得点	961.6	100%

表-3 各都市の得点

建造物	秋田	66.7	色使い	秋田	72.0
	青森	73.1		青森	50.5
	盛岡	133.3		盛岡	144.1
道路構造	秋田	87.0	自動車	秋田	84.9
	青森	117.4		青森	55.9
	盛岡	85.9		盛岡	115.1
歩行者	秋田	80.7	総合得点	秋田	391.3
	青森	57.9		青森	354.9
	盛岡	124.2		盛岡	602.5

表-4 都市の順位

	人数	割合
秋田市	16	17.4
盛岡市	65	70.7
青森市	11	12.0
総合	92	100

青森 355 となった。各都市のにぎわいを順位付けした結果からもこの順位と同様の結果が得られた(表-4)。盛岡が他の2都市に比べ得点が高い理由として、アンケートで示した写真(No1、No7)には路上に自転車があり、それが歩道を狭くしている。この道路状況の違いがこのような結果を招いた原因と思われる。

5. AHP による都市の評価

4での結果を踏まえ、図-1に示す階層構造に従いAHPにより評価する。AHPの重要度については表-2、3に示した点を割合で考え、これを用いてウェイトを計算した。表-5に総合評価値と整合度を示す。

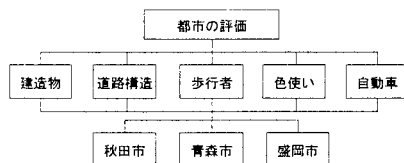


図-1 階層構造

表-5 総合評価値と整合度

評価基準	秋田	青森	盛岡	整合度
建造物	0.211	0.241	0.246	0.512
道路構造	0.283	0.255	0.464	0.281
歩行者	0.326	0.306	0.184	0.509
色使い	0.071	0.228	0.159	0.613
自動車	0.109	0.314	0.187	0.499
総合評価値	0.273	0.275	0.452	0.011

注)一番下の整合度0.011は評価基準の整合度である

総合評価値を見ると、4の結果と同様に盛岡は0.452と全体的に評価が大きい。しかし、青森 0.275>秋田 0.273 と、この2都市に関して 0.002 の差ではあるが4での結果と異なった。ここで評価基準のウェイトを見ると、1番重要視されるのは「歩行者」の項目である。平均的に歩行者が多く写っていたのは、写真-1から判断できるように秋田の写真である。しかしこれによると盛岡の評価が 0.509 と高い。反対に道路構造では盛岡の評価が 0.281 と低く、青森の評価が 0.464 と高い。以上を考慮すると表-3、表-4の結果にも明らかにように、空間認知を考慮すると、道路整備の良さはにぎわいにとってはかえってマイナスポイントになることが伺える。

実際に都市を訪れた人は写真以上の情報を得ている

と考えられ、それがまちの評価に影響すると思われる。よって次に旅行経験の有無が評価にどう変化が現れるかを見てみる。

6. 旅行経験の有無による評価

図-1に示す階層図を用い、旅行経験別のデータに分けて同様に評価値を求めた(表-6)。まず青森市へ行ったことのない被験者[44人]の評価値は盛岡 0.480>秋田 0.285>青森 0.235 であるが、青森市に行ったことのある被験者[52人]は盛岡 0.429>青森 0.307>秋田 0.264 であり、30%評価値が増加した。これは、今回使用した青森の写真は比較的閑散とした物であったと考えられる。

表-6 青森市への旅行経験

行ったことのない被験者			行ったことのある被験者		
	秋田	青森	盛岡		
評価値	0.285	0.235	0.480	評価値	0.264
					0.307
					0.429

整合度は共に0.1以下なので十分整合性を持つ

同様に盛岡市も旅行経験別に評価値を求めた。盛岡市へ行ったことがない被験者[21人]の評価値は盛岡 0.425>秋田 0.331>青森 0.244、盛岡市へ行ったことのある被験者[72人]は盛岡 0.498>青森 0.403>秋田 0.287 と、7%評価値が増加した。以上の結果から、旅行経験のない被験者は判断材料が写真のみであるが、旅行経験のある被験者は経験に依存する傾向にあると推測できる。

表-7 盛岡市への旅行経験

行ったことのない被験者			行ったことのある被験者		
	秋田	青森	盛岡		
評価値	0.331	0.244	0.425	評価値	0.262
					0.284
					0.454

整合度は共に0.1以下なので十分整合性を持つ

7. まとめ

本研究では、にぎわいと都市の評価の、2つの観点について分析を試みた。その結果、盛岡の例のように、写真だけでも十分ににぎわいを感じる被験者が多い。また、旅行経験の有無で評価が変わる。これは、やはりにぎわいというのは実際にその場で体験した時の印象が、評価に強く影響することを示している。今後の課題として、青森市と盛岡市にも同様のアンケート分析を行い、3都市の評価をそれぞれ比較する予定である。また、写真の形容詞対ごとの分析を行い、にぎわいと都市の構造のより詳細な関係を明らかにしたいと考えている。

<参考文献>

- 1) 平野勝也他：「街路イメージの認知構造分析」土木計画学研究・講演集、p.155-158、1999
- 2) 平野勝也他：「街路イメージ類型を用いた繁華街構成分析」土木計画学研究論文集、p.533-540、2000
- 3) 木下栄蔵：(2000) 日科技連、「入門AHP」