

地域別「walkable neighborhood」に関する研究

1. はじめに

「walkability」とは、良好な地域コミュニティの形成、車を使わない環境にやさしい生活、身体的・精神的に健康なライフスタイルなどを可能とする生活環境全般を含む概念である。高水準の「walkability」を有する地域は総称して「walkable neighborhood」と呼ばれている

研究の背景

モータリゼーションの進行、郊外へのスプロール
中心市街地の衰退や、人口減少・高齢化・環境負荷の増大
徒歩と公共交通による都市空間への転換の必要性
「walkable neighborhood」(歩ける街)が注目されている

研究の目的

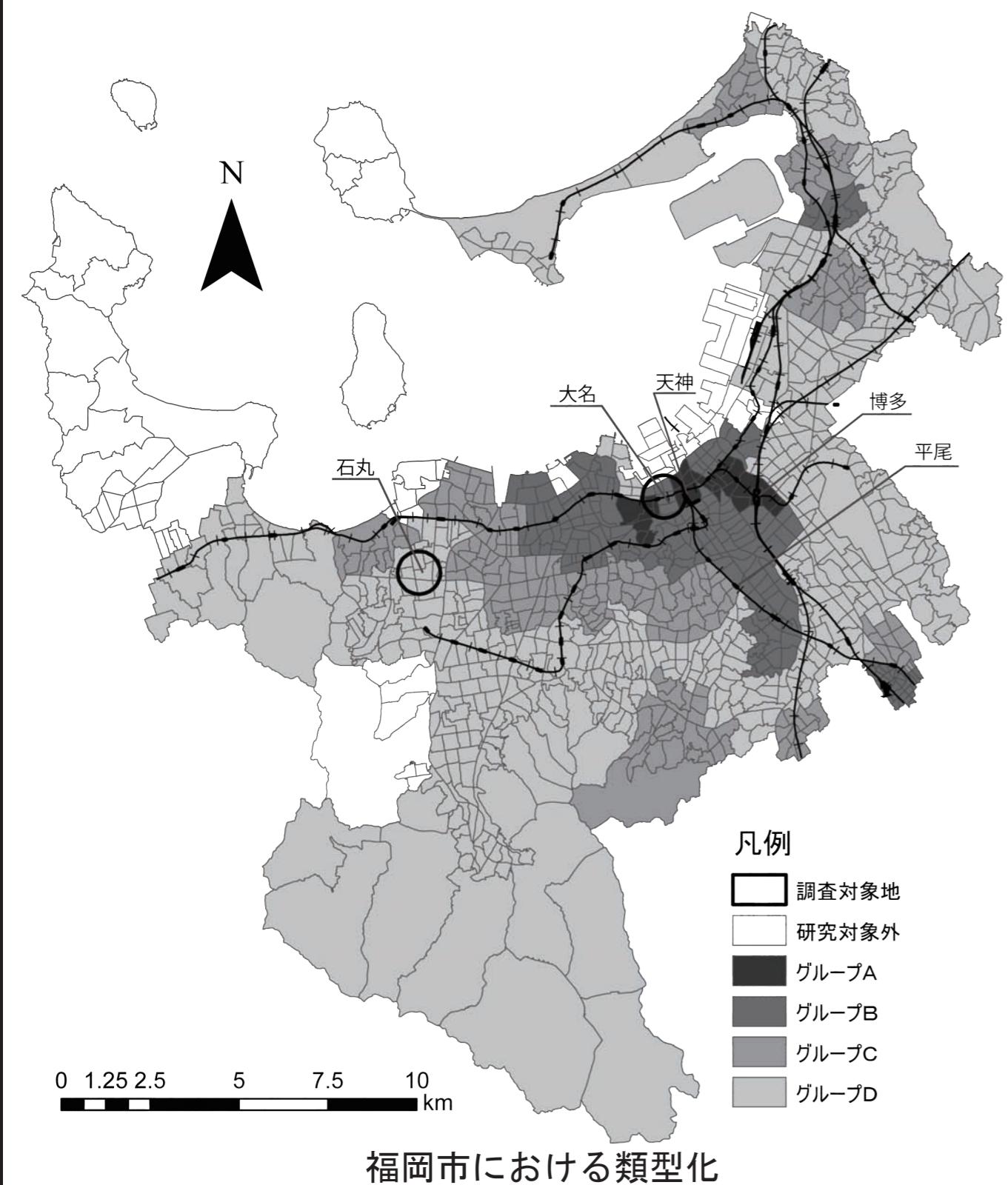
歩行者属性と地域特性に焦点をあて、都市を類型化し、地域別の「walkability」に寄与する都市的要件を明らかにすること

2. 類型化

地域別の「walkability」について言及するため、歩行特性・地域特性を加味した類型化を行う

グループ毎の平均値

グループ	年代(%)		性別(%)		来訪者率(%)		自動車保有率(%)		歩行目的(%)				交通分担率(%)			密度(人/ha)			
	15歳以下	16~64歳	65歳以上	男性	女性	来訪者	有	無	通勤	通学	業務	私用I	私用II	徒歩	自動車	バス	鉄道	人口密度	世帯密度
グループA	2.7	83.5	13.8	46.4	53.6	90.8	36.9	63.1	15.5	2.7	18.7	52.4	10.7	15.6	27.0	20.0	24.6	50.2	34.3
グループB	21.7	64.3	14.1	38.6	61.4	49.4	21.9	75.0	21.9	7.0	36.1	17.4	20.9	34.9	11.7	11.7	138.6	82.0	
グループC	53.7	31.2	15.2	40.0	60.0	29.8	11.8	6.2	51.8	1.3	23.7	17.0	31.1	41.6	6.0	3.7	97.6	41.4	
グループD	40.6	41.2	18.2	38.4	61.6	28.1	17.6	11.4	40.1	2.3	28.6	17.6	19.1	55.2	4.6	4.5	63.6	28.3	
都心型	15.9	70.1	14.0	41.0	59.0	62.0	26.5	16.9	16.1	10.6	41.0	15.4	19.0	32.0	14.8	16.5	122.8	73.5	
郊外型	45.7	37.3	17.0	39.1	60.9	28.8	15.3	9.4	44.6	1.9	26.7	17.4	22.5	51.4	5.0	4.2	75.6	32.9	



類型毎の特徴整理

【グループA】

天神、博多を含む都心の地域で、来訪者率(来訪者の割合)や公共交通(バス・鉄道)の分担率、さらに歩行目的も買物の割合が高い。

【グループB】

都心近郊の住宅地や、西新、香椎を含む副都心の地域で、グループAと似た傾向を示しているが、人口密度、世帯密度ともにグループ間で最も高くなっている。

都心型

【グループC】

主にグループBの周辺地域、または鉄道沿線沿いの地域で、来訪者率が低く、地域内の居住者による歩行が多い地域である。

【グループD】

郊外に位置する住宅地で、グループCと同様に来訪者率が低い。

郊外型

4. 現地調査による歩行実態分析

都心型・郊外型の歩行の実態を調査する

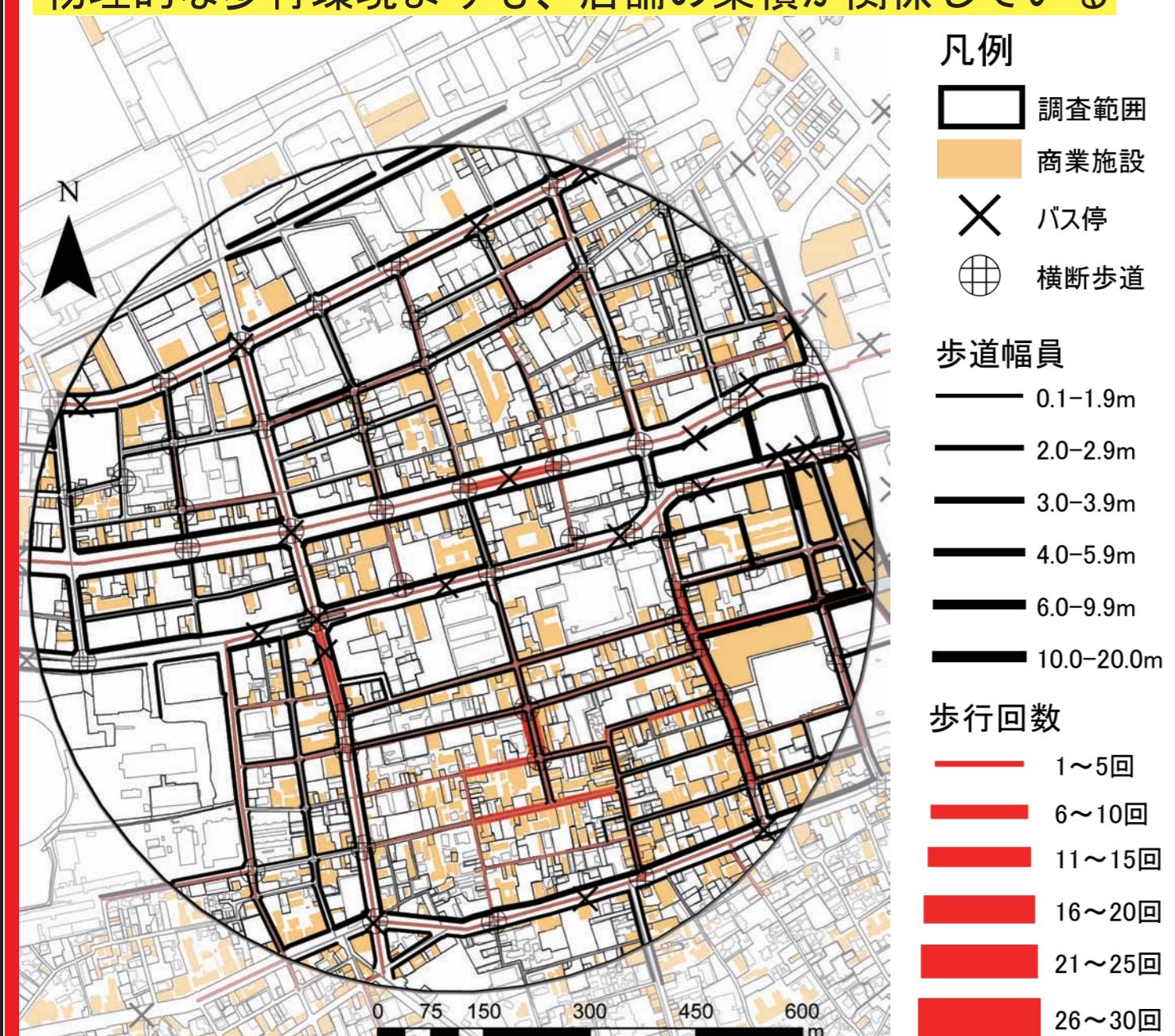
都心型・郊外型それぞれの平均値に最も近いCゾーンを選定 ► 重心点を中心とした半径600メートル以内を調査

地域図による分析

都心型

歩行回数が特に多い街路は調査範囲内で最も商業が集積するエリアであるが、中には歩道のない街路も多い
+
広幅員の街路において横断歩道が細かく設けられ街路の横断が容易であることが言えるが、街路を横断する歩行者は少ない

物理的な歩行環境よりも、店舗の集積が関係している



郊外型

・広幅員の街路に歩行回数が集中している
・比較的商業が集積するエリアの歩行は少ない

歩道が広いことや、大規模商業施設・バス停などの目的地となる場所が大通沿いにあることが要因として挙げられる



5. 総括

本研究では都市を類型化することで、都心型・郊外型の「walkability」について言及することができた。

都心型では「店舗の集積」が地域の「walkability」に大きく寄与している。店舗の集積に関しては、単に生活利便性と捉えることもできるが、それよりも歩く楽しさを増大させる要素として「walkability」に寄与していると考えられる。さらに、夜間の安全性が求められており、小幅員の街路に至るまで街灯の整備が必要である。

郊外型では、「歩道環境の充実」が地域の「walkability」に大きく寄与している。歩道が確保され、歩行者は他の交通と分離されていることが必要となる。

研究の構成

都市を類型化し、定性的観点から分析する

類型化

クラスター分析

アンケート調査

・歩行実態
・歩きやすい街の理想像
・歩行に対する意識
・近隣地域との関わり

対象地選定

類型の代表地を選定

現地調査

歩行ルート調査
街路幅員調査

まとめ

3. アンケート調査による意識分析

福岡市在住の16歳以上を対象とする ► 都心型・郊外型で比較分析

※有効部数グループA(10部) グループB(50部) グループC(28部) グループD(93部)

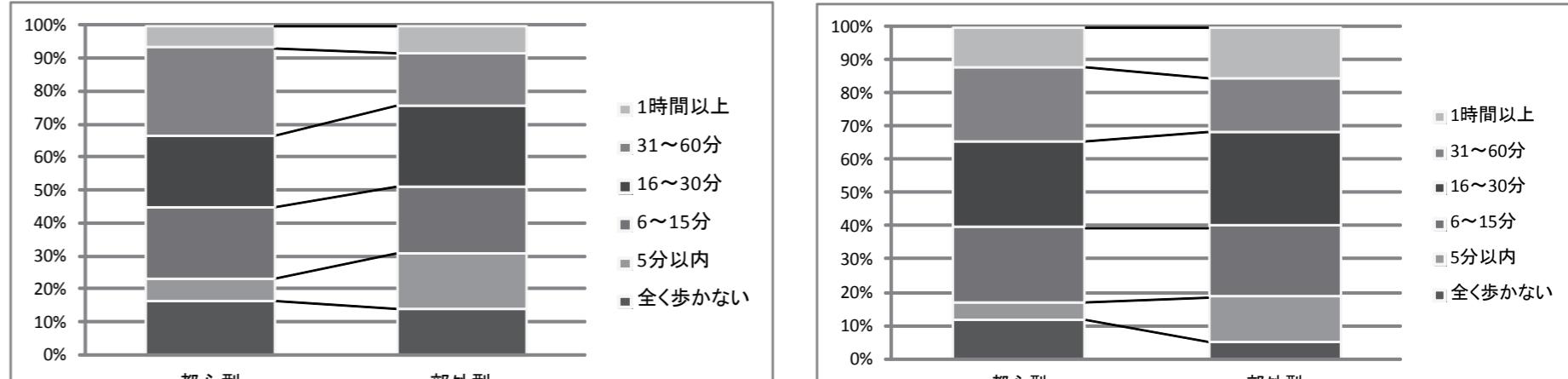
比較分析

(1) 歩行時間と歩行目的

①平日、休日の歩行時間について大きい傾向として都心型は郊外型よりも歩行時間が長いことがわかる

②休日の歩行時間については、都心型、郊外型ともに平日に比べ歩行時間が長くなっているが、特に郊外型でその傾向が大きく出ている

►郊外型で休日の「散歩」目的の割合が14.7%と大きく増加していることが1因である



歩行目的 - 平日

	通勤	通学	買物	社交	娯楽	通院	習い事・塾	食事	散歩	ダイエット	駅・バス停	その他
都心型	22.9	10.1	20.2	0.9	5.5	1.8	0.9	10.1	9.2	4.6	11.0	2.8
郊外型	22.2	14.0	28.0	2.4	3.4	0.5	1.9	7.2	3.9	1.4	12.6	2.4

歩行目的 - 休日

	通勤	通学	買物	社交	娯楽	通院	習い事・塾	食事	散歩	ダイエット	駅・バス停	その他
都心型	4.1	2.5	35.2	0	13.1	1.6	1.6	13.1	12.3	4.1	8.2	4.1
郊外型	3.1	3.6	39.3	0	11.2	0.4	1.8	10.3	14.7	2.2	12.1	1.3

(2) 好んで選択する街路

好んで選択する街路について1位から3位まで選択してもらい、順位によって重みづけを行って各選択肢の得点を算出

共通

「最短ルート」が他の選択肢よりも圧倒的に評価点が高い

►歩行者は最短ルートを基準に考えながら歩行を行っている

都心型

「お店が多い通り」「夜間でも明るい道」

が高い評価点を示す

►賑わいや夜間の安全性に意識が向いている

郊外型

「自動車が少ない道」「歩道がある道」

が高い評価点を示す

►歩行環境の安全性に意識が向いている

(3) 歩く理由と歩かない理由

歩く理由

共通 表に示す通り4項目に回答が集中

歩く理由

理由	都心型(%)	郊外型(%)	全体(%)

<tbl_r cells="4" ix="2" maxcspan="1" maxr