

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

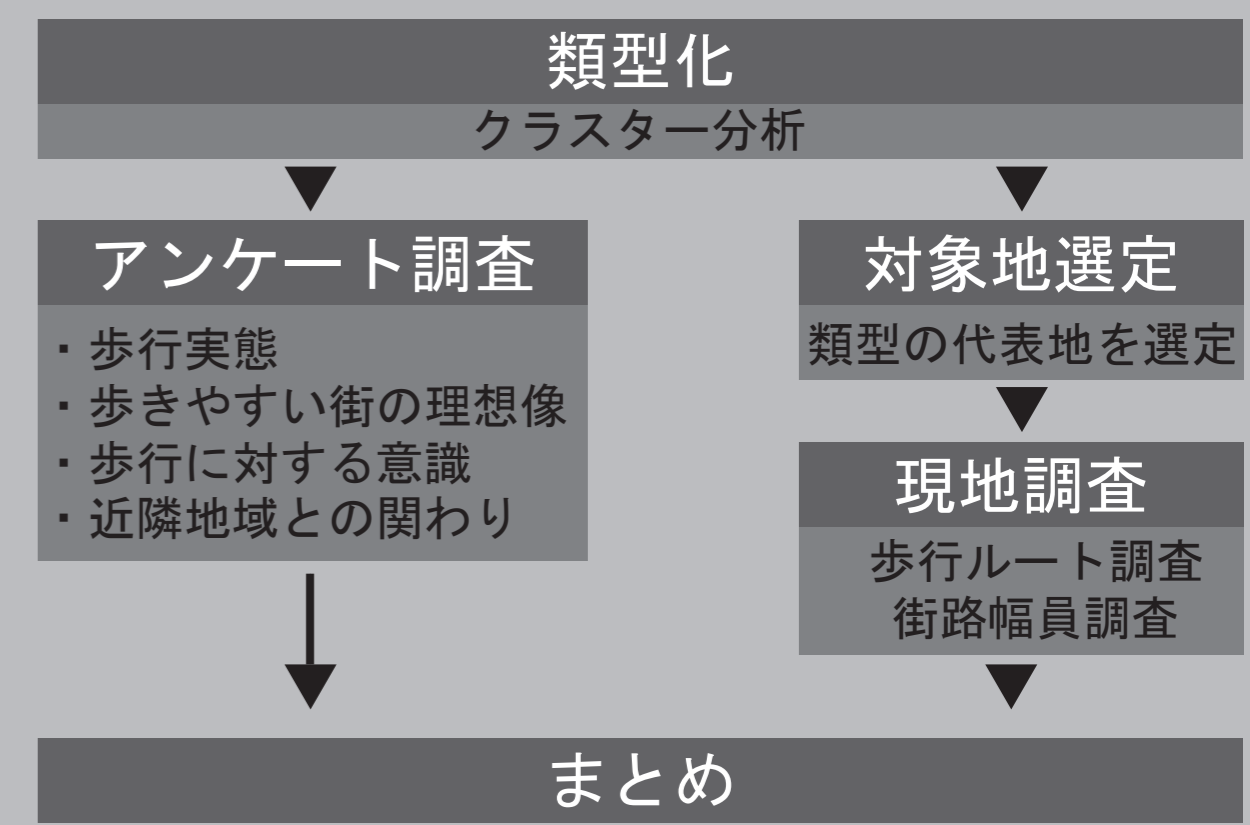
しかし...
・年齢や性別などの属性による歩き方の違い
・都心と郊外といった地域による都市構造の違い
「walkable neighborhood」の地域像にはいくつかのタイプが存在すると考えられる

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

研究の構成

都市を類型化し、定性的観点から分析する

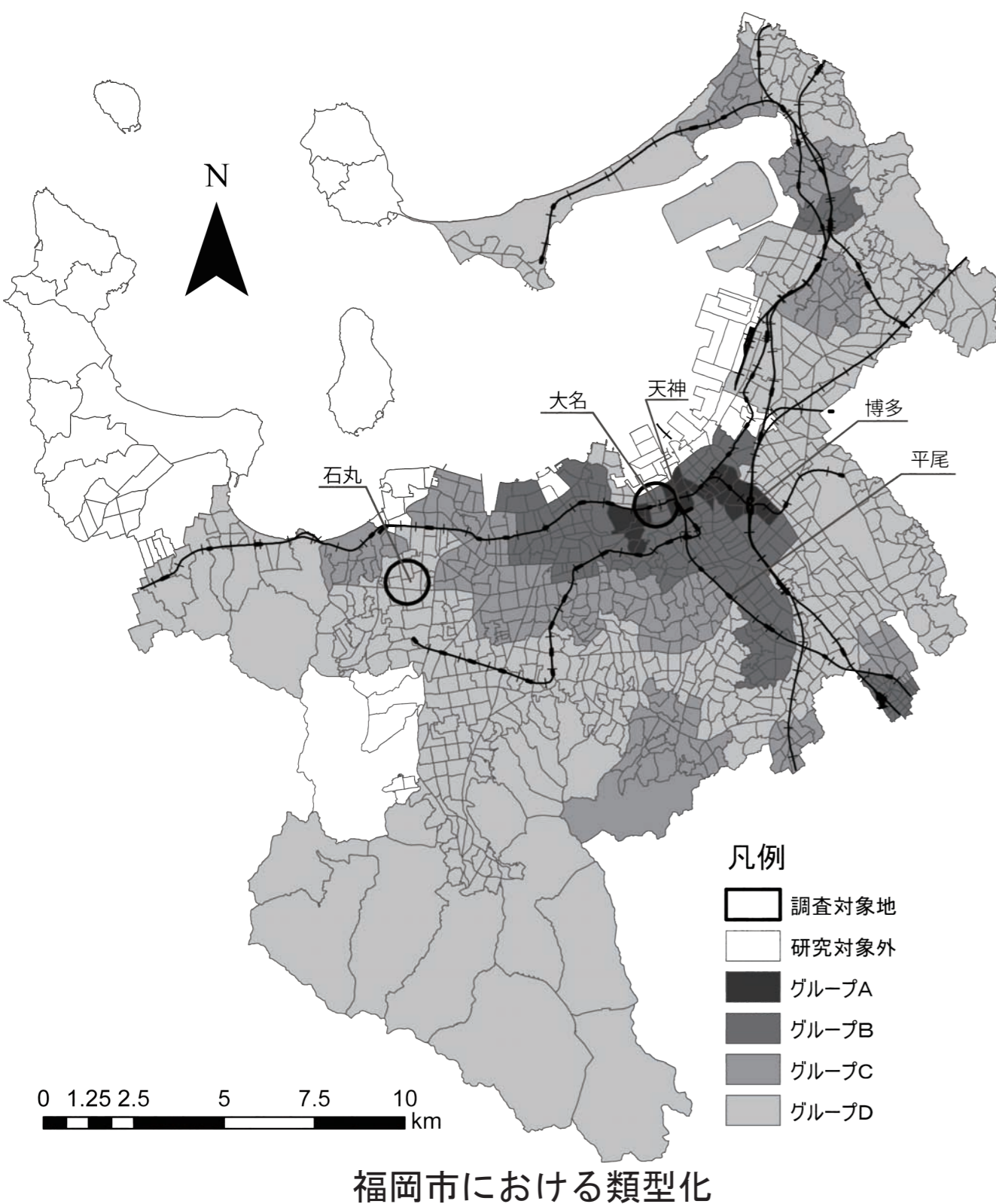


2. 類型化

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			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	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	17.5	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】 都心型**
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**
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。
- 【グループC】 郊外型**
主にグループBの周辺地域、または鉄道沿線の地域で、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】 郊外型**
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。

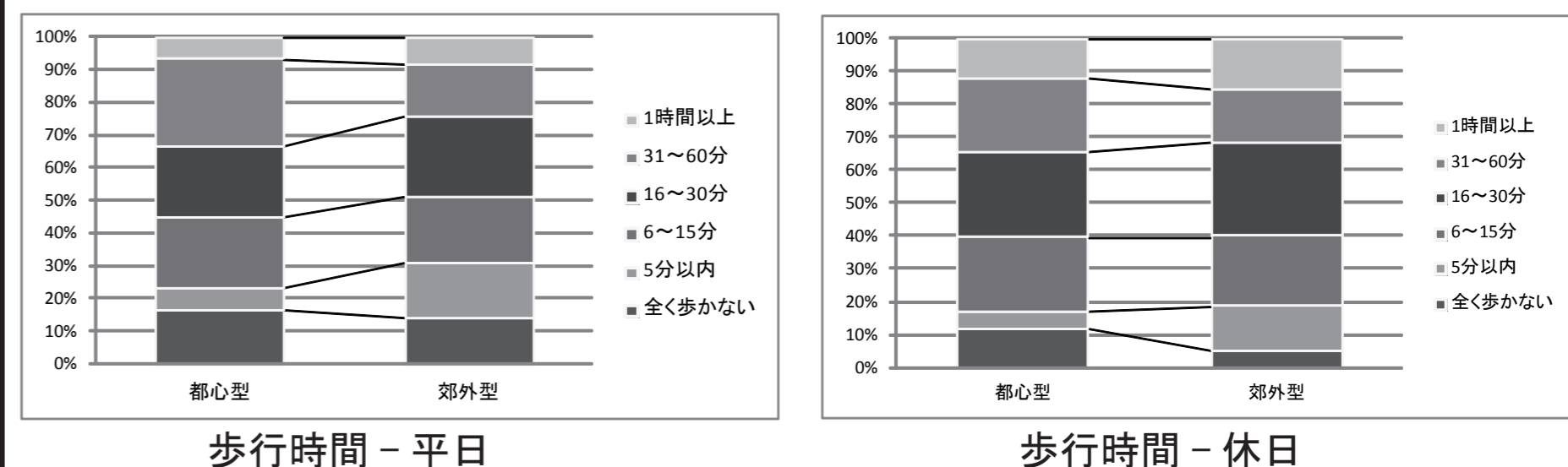
3. アンケート調査による意識分析

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

- 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ということがわかる
 - 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短くなっているが、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

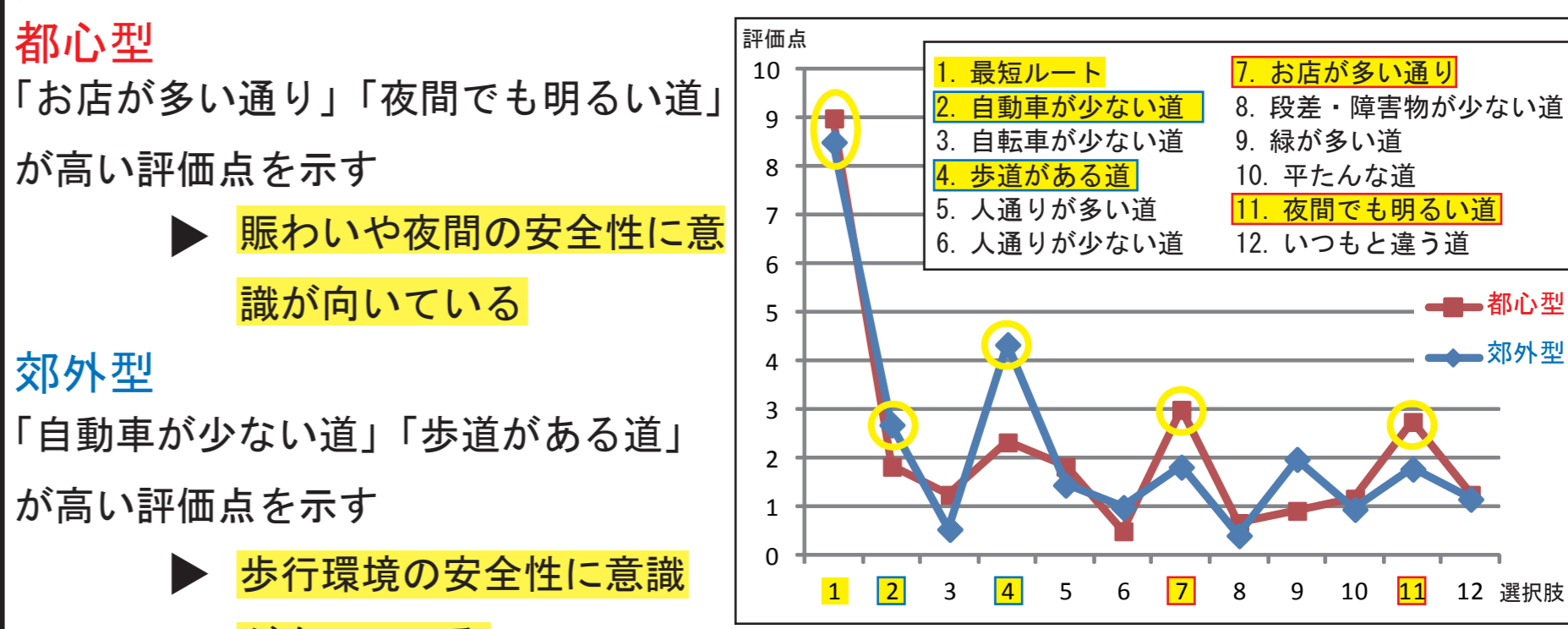


歩行目的 - 平日	通勤	通学	買物	社交	娯楽	通院	習い事・塾	食事	散歩	ダイエット	駅・バス停	その他
都心型	22.9	10.1	20.2	0.9	5.5	1.8	0.9	10.1	9.2	4.6	11.0	2.8
郊外型	22.2	14.0	28.0	2.4	3.4	0.5	1.9	7.2	3.9	1.4	12.6	2.4

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



(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 (%)
自宅から目的地までが近いから	15.4	18.6	17.1
健康・ダイエットのため	19.2	20.6	20.0
地球環境のため	5.1	0	2.3
家族とのコミュニケーションのため	1.3	2.1	1.7
近所の人とのコミュニケーションのため	0	0	0
ペットの散歩のため	3.8	3.1	3.4
節約のため	9.0	6.2	7.4
気分転換のため	20.5	24.7	22.9
駐車・駐輪場所に困るため	5.1	4.1	4.6
気軽にいろいろな場所に立ち寄れるから	15.4	12.4	13.7
車や二輪車を持っていないから	1.3	6.2	4.0
その他	3.8	2.1	2.9

歩かない理由

理由	都心型 (%)	郊外型 (%)	全体 (%)
自宅から目的地までが遠いから	7.1	15.9	13.9
疲れるから	14.3	6.9	8.6
時間がかかるから	23.8	28.3	27.3
近隣地域の公共交通が充実しているから	14.3	6.2	8.0
近隣の駐車・駐輪場が充実しているから	2.4	2.8	2.7
他の交通手段(公共交通を除く)の方が便利だから	19.0	22.8	21.9
夜間の歩行が不安だから	7.1	4.8	5.3
その他	11.9	12.4	12.3

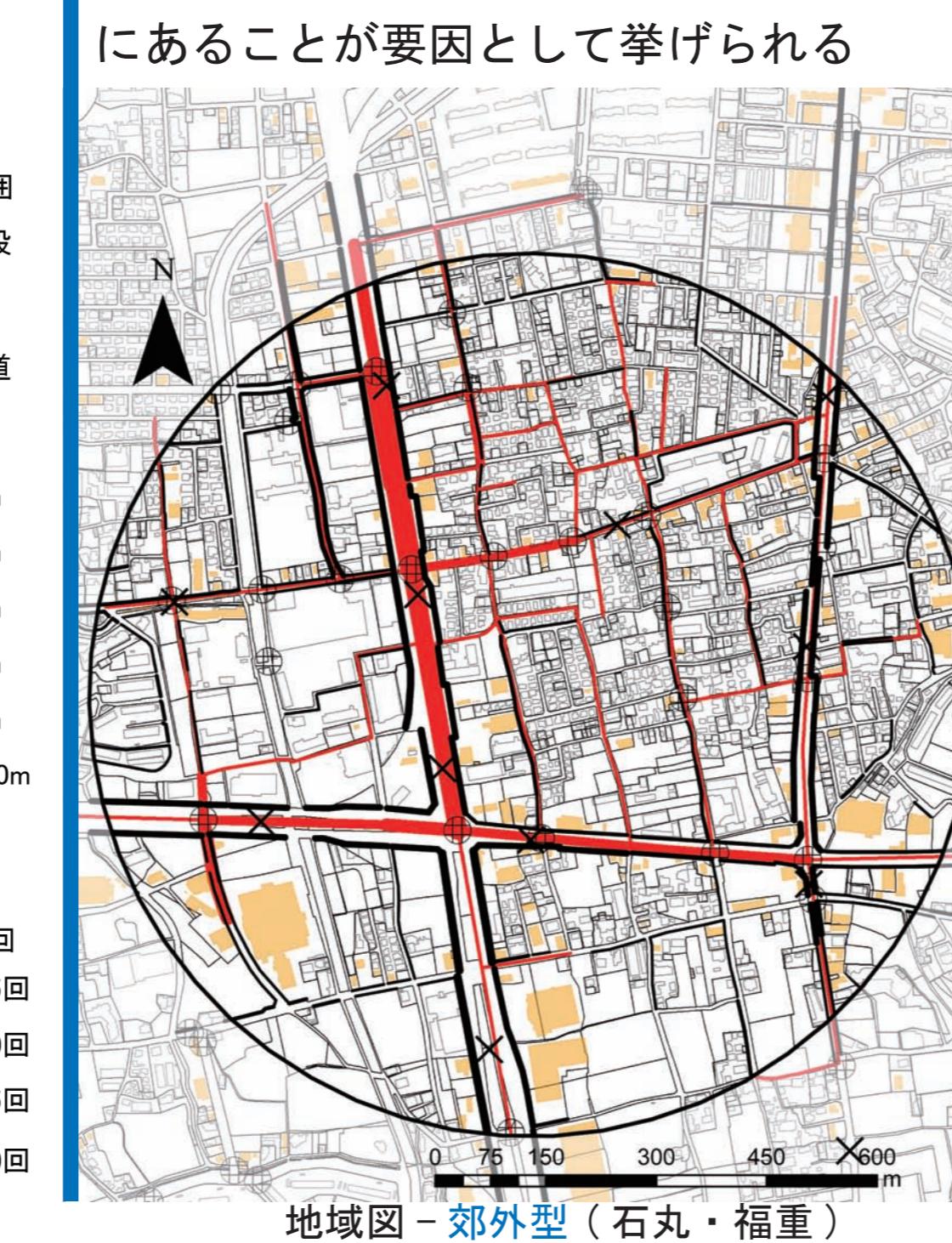
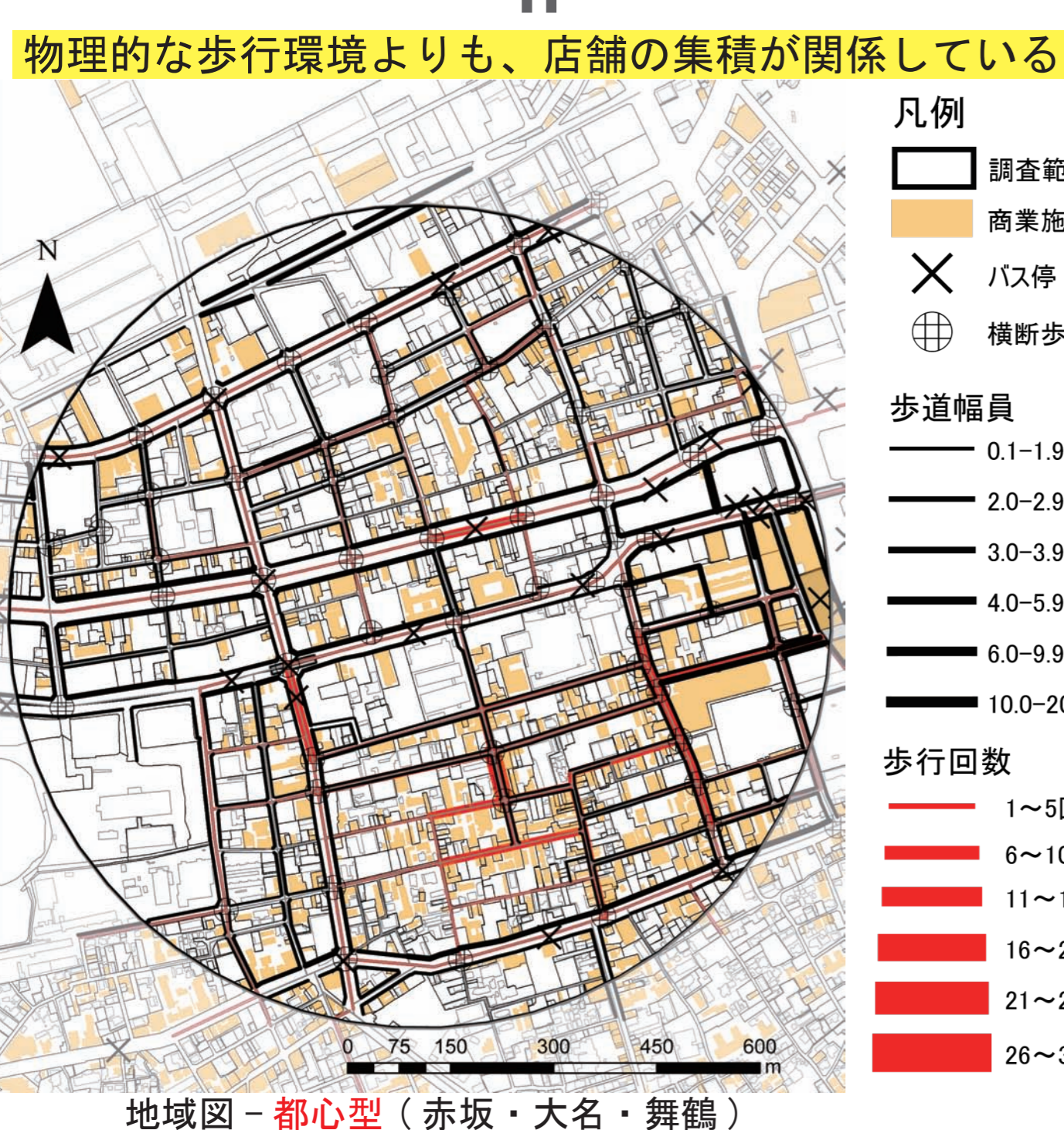
4. 現地調査による歩行実態分析

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。