

モータリゼーション 歩行 自転車 アクセシビリティ

1. はじめに

都市づくりにおいて、日常生活に不可欠な施設（以下、生活関連施設）を徒歩で移動可能な範囲内に配置するアクセシビリティが注目されている。『アーバンルネサンス』では、日常生活圏を 500m と想定し、人口密度に合わせた施設までの距離を提案している¹⁾。

アクセシビリティに配慮することは、日常生活での交通手段に徒歩の選択肢を与える。一方で、歩く行為には歩こうという意思も必要である。アクセシビリティは移動手段に徒歩を選好する誘因のひとつとも考えられる。

歩行は身体的効果と精神的効果が得られる。歩かない人が増加することで外出時の日常的な近隣での交流が減少して近隣コミュニティが衰退することや、日常的な運動量が減少して身体が衰弱することなどが懸念される。

以上のことから、本研究では日常生活圏で移動手段として徒歩を選択する意思を持ちやすいことに考慮したまちづくりへ繋げることを目的に、本研修では、日常生活の移動手段に関する意識調査を行う。そして、徒歩の選択の際にそれぞれの生活関連施設へのアクセシビリティ等が誘因として作用しているか検討する。

2. 日常生活における徒歩の選択状況

どのくらいの割合で日常生活において徒歩を選択しているのか知見を得るため、生活関連施設の利用状況を調査する。

2.1. 調査の概要

日常生活を営む上で重要と思われる活動の中から、個人属性に関わらず、経験している人が多い食料品・日用品の買い物をする活動を対象としアクセシビリティの測定を行う。市役所を中心に 10km 圏内を 2km のメッシュに分割し、各メッシュの交点から最寄り施設までの最短経路を測定する。その距離を『アーバンルネサンス』で用いられる都市を分割する距離帯の数値(200m, 600m)を用いて、調査対象地区である由利本荘市地域に設定したメッシュを分類した(図 1)。

各メッシュにおける食料品・日用品購入時のアクセシビリティの測定結果を基に、アクセシビリティに差があり、データが収集しやすい 2 地区を選定する。A 地区は、中心市街地であり、商店街、スーパーマーケット、市役所、バスターミナルが存在する。一方 B 地区は、新興住宅地であり、小規模の商店が複数存在する。

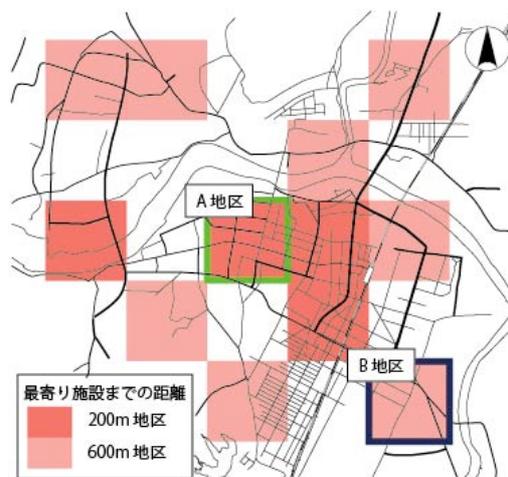


図 1 対象地域における買い物行為での最寄り施設へのアクセシビリティ評価

居住者住居訪問によるアンケート調査とインタビュー調査を行う。概要を表 1 に示す。

表 1 インタビュー調査の概要

実施時期	平成 22 年 7 月 19 日・20 日 13:00~18:00		
実施方法	訪問によるアンケート調査とインタビュー調査		
地区	A 地区	B 地区	合計
回答件数	82	74	156
拒否件数	8	30	38
不在件数	124	30	154
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ◆居住者の交通手段別の利用状態 <ul style="list-style-type: none"> ◇外出の際の交通手段利用頻度 ◇自家用車の有無、利用の条件 ◆徒歩選択者の施設利用 <ul style="list-style-type: none"> ◇食料品・日用品を購入する、市役所を利用する、かかりつけの病院に通う際の利用施設 ◇移動中の交流の有無 ◆散歩の有無 <ul style="list-style-type: none"> ◇散歩の習慣の有無、散歩ルート ◆個人属性、世帯属性 <ul style="list-style-type: none"> ◇性別、年齢、職業 ◇世帯構成 ◇居住年数 		

2.2. 調査結果の考察

(イ) 地区による比較

地域別で移動手段選択の関係性をみていく(図 2)。

A 地区では徒歩選択者の割合が、B 地区では自動車選択者の割合が高い結果となっている。

(ロ) 職業の有無

職業の有無と移動手段選択の関係性をみていく(図 3)。両地区において有職者が自動車を選択する割合が大きくなっている。また、地区で比べると、A 地域は有職者でも徒歩を選択者が存在した。

(ハ) 自動車利用の自由度

A 地区において当人専用の車を持っているか否かで徒歩の選択者の割合が変わらない。一方、B 地区では、当人専用

の車を持つことで、徒歩の選択者の割合が約 2 割も小さくなっている(図 4)。

(二) 自転車・徒歩の選択理由

A 地区では、主に距離的誘因の回答が多くみられた。一方で、高齢である等の身体的要因により、徒歩を選好するという回答もみられた。B 地区では、健康維持を意識した身体的誘因や、ガソリン代が高い、自動車を所持していない等の経済的要因の回答が多くみられた。

A 地区において徒歩選択理由として距離的誘因が多く挙げられていた。このため食料品・日用品購入時のアクセシビリティが徒歩選択に影響してくるといえる。また、職業の有無や自動車利用の自由度に関して多少バラツキがあるものの、アクセシビリティが徒歩を選択する主要な誘因となっている。

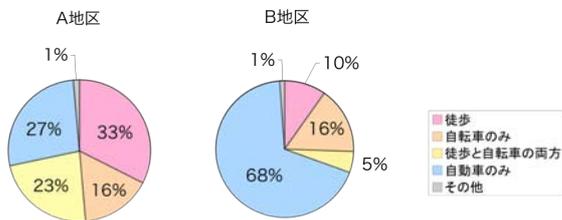


図 2 地区別の移動手段選択の状況

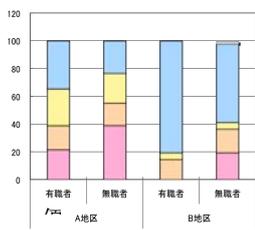


図 3 移動手段選択と職業有無の関係

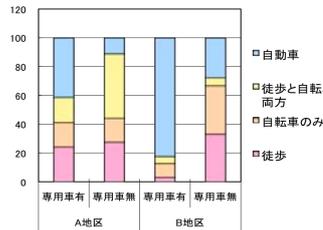


図 4 移動手段選択と自動車利用の自由度の関係

3. 誘因の選定に関するプレ調査

3.1 調査方法

人々の生活関連施設への移動をより細かく知るために、起終点、移動手段、施設の選択理由を当人で描いた空間要素のみで構成され、不特定の人を対象とした場合の的確である認知マップ^[3]に記入し、回答してもらう形でパーソナルトリップ調査を行った。

3.2. 調査結果の考察

回答者全員が 3. の図 1 に示す地区区分の 200m 地区に在住している。回答者 6 人中、自転車(雨天時は徒歩)選択者は 1 人のみであり、当人専用車を持っておらず、休日に自

表 2 プレ調査の概要

実施時期	平成 22 年 6 月上旬～中旬
実施方法	旧本荘市の範囲で認知マップを描画。時間は無制限。認知マップを基にインタビュー調査。
調査対象	旧本荘市地区在住者 6 名
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ◆交通手段の制約状況 ◆居住者の日常行動での移動理由 <ul style="list-style-type: none"> ◇食料品、薬、日用品、書籍を購入する市役所、金融機関、図書館を利用する、外食をする際の施設選択、施設の選択理由、移動手段、移動手段の選択理由、自宅からの移動経路 ◆個人属性、世帯属性 <ul style="list-style-type: none"> ◇性別、年齢、職業 ◇世帯構成 ◇居住年数、家屋形態



図 5 調査結果の例

動車を借りてまとめ買いをしていた。

自動車選択者の 1 人は最寄りの商業施設は利用せず、サービスの質から 2,000m 以上離れた商店を利用していた。自動車選択者は全ての生活関連施設において自動車を利用しており、内 4 人は専用車を持ち、1 人は当人専用ではないが、家族に連絡をとればいつでも使える状態であった。

日常生活で自動車選択者にどのような場面で徒歩を選択しているかという質問に対し、町内会の行事に参加すること、ポストに葉書を出しに行くことが挙げられた。これらは、自宅までの距離が近くにあることによる環境的誘因が考えられる。

4. まとめ

日常生活の移動手段に関する意識調査を行った。結果、徒歩選択時に生活関連施設へのアクセシビリティが歩行の誘因に大きな影響を及ぼしている示唆を得る事が出来た。また、就労条件と自動車使用の自由度が徒歩の選択を阻害する誘因として、影響を与えていると考えられる。

後期では、この結果を基に歩行の誘因を整理し、アクセシビリティ等の誘因の寄与率を算出し、分析を深めていく。

【注釈】

- 注[1] アクセシビリティとは、施設への行きやすさを指す。
- 注[2] 本研究では、歩行を生活関連施設へ徒歩で移動する行為として定義し、徒歩・ウォーキング等の歩く事を目的とした行為を含めないものとする。
- 注[3] 認知マップとは、白紙上に各自の知っている空間要素を平面図的に描画してもらう方法である。

【引用・参考文献】

- 1) Urban Task Force : Toward an Renaissance E&FN SPON
- 2) 日本建築学会 編 建築・都市計画のための調査・分析方法 井上書院 1987