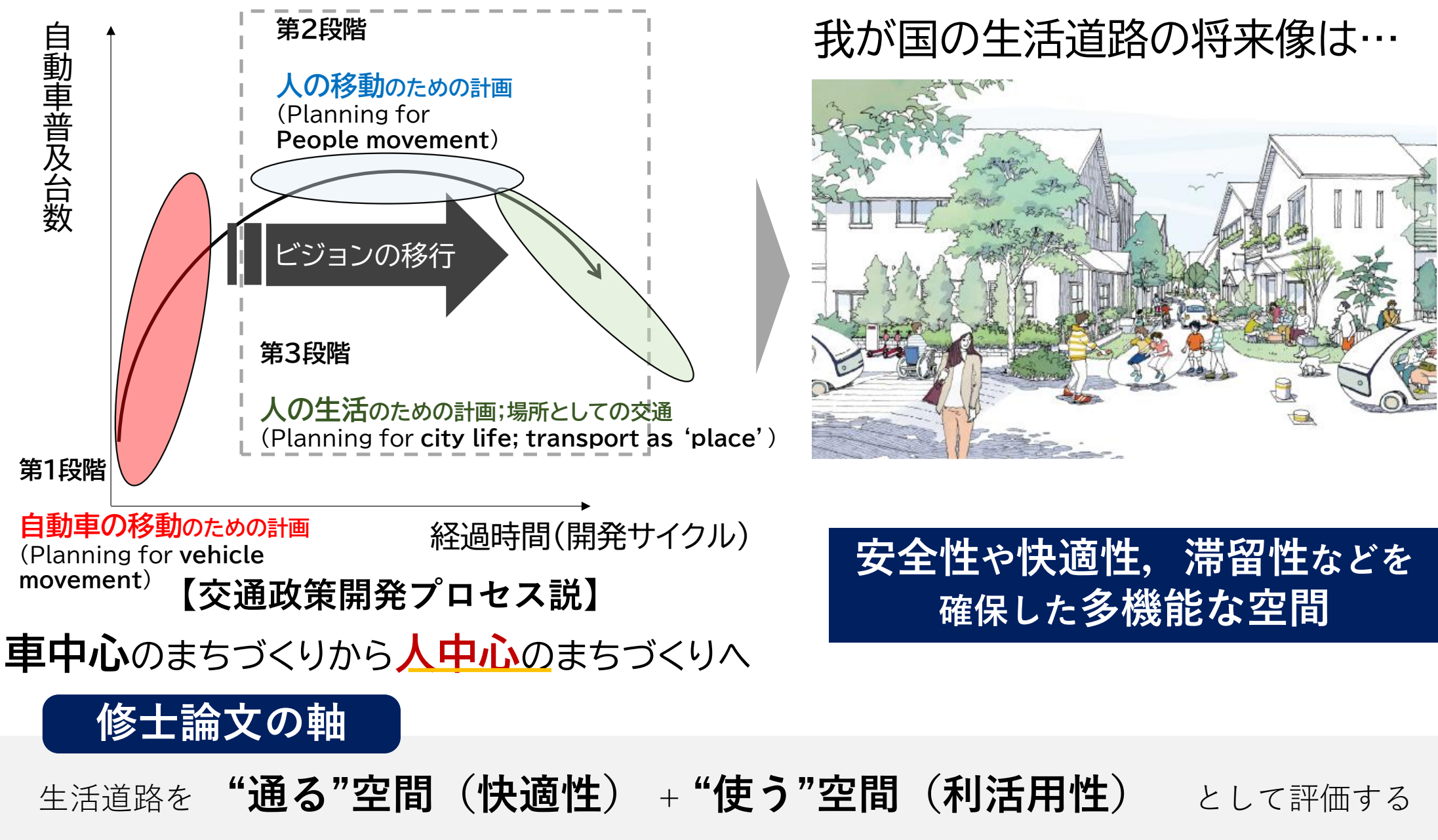


快適性・利活用性に着目した人中心の生活道路空間整備に関する研究

交通まちづくり学研究室 2024年度 修士研究 西村 航太

1. 背景と目的



目的

- 道路環境と“快適性・利活用性”の評価との関連性を明らかにすること
- 個人の属性や意識と“快適性・利活用性”に対する認識との関連性を明らかにすること

2. 調査方法

WEBアンケート調査 (1回目)

- 対象 : 全国の18歳以上の成人
- 調査期間 : 2023/01/17～2023/01/18
- 有効回答数 : 641

▶ 画像による**快適性評価**

WEBアンケート調査 (2回目)

- 対象 : 全国の18歳以上の成人
- 調査期間 : 2024/01/29～2024/01/31
- 有効回答数 : 566

▶ 動画による**利活用性評価**

※本分析では、利活用性の機能の一部に内包されているものとして滞留行為を取り上げた

4. 利活用性に関する分析

滞留性評価に影響を与える要素 (数量化Ⅱ類分析)

(n=566)

アイテム		カテゴリー	カテゴリスコア	偏相関係数	p値
道路環境	歩車分離構造	なし	-0.618	0.152	<0.001**
		歩道	0.416		
		路側帯	0.203		
	歩車道舗装区別	アスファルト&石畳風	0.610	0.150	<0.001**
		全面アスファルト	-0.219		
		全面石畳風	-0.391		
個人属性	ストリートファニチャー	なし	-0.561	0.153	<0.001**
		ベンチ	0.228		
		花壇	0.538		
	交通量	少ない	0.327	0.158	<0.001**
		多い	-0.654		
生活道路交通手段	性別	男性 (n=285)	0.134	0.046	<0.001**
		女性 (n=281)	-0.136		
	年代	20代 (n=179)	0.361	0.098	<0.001**
		30代 (n=101)	0.126		
		40代 (n=89)	-0.241		
		50代 (n=87)	-0.383		
		60代以上 (n=110)	-0.205		
	自家用車 (自分で運転)	利用回数・多 (n=218)	0.197	0.086	<0.001**
		利用回数・少 (n=132)	0.225		
		全く利用しない (n=216)	-0.336		
	徒歩	利用回数・多 (n=297)	0.101	0.041	0.0013**
		利用回数・少 (n=189)	-0.056		
		全く利用しない (n=80)	-0.244		
	自転車	利用回数・多 (n=97)	0.287	0.045	0.0018**
		利用回数・少 (n=151)	-0.060		
		全く利用しない (n=318)	-0.059		
	公共交通 (バスやタクシー)	利用回数・多 (n=63)	0.059	0.011	0.4428
		利用回数・少 (n=160)	-0.044		
		全く利用しない (n=343)	0.010		

5%有意:* 1%有意:**

まとめ

- 滞留性評価に与える影響度の大きさ

道路環境 > 個人属性

- 道路環境の対策群として滞留性評価に与える影響度の大きさ

歩車分離構造 ≒ 歩車道舗装区別 ≒ ストリートファニチャー ≒ 車両交通量

ファニチャーの設置も有効である

- 個人属性が滞留性評価に与える影響

- ▶ 年齢などに伴う**身体的負担**が影響している可能性
- ▶ **自動車に対する慣れ**が影響している可能性

3. 快適性に関する分析

- “歩きやすさ”のニーズに着目して個人を分類 (クラスター分析)

多要素意識型		快適性意識型		安全性意識型		歩きやすさ低関心型	
ニーズ		全要素		デザイン円滑な移動		歩車分離構造安全な他交通	
嗜好性		歩行自体が好き 運転に抵抗感あり		—		歩行自体が好き 運転に抵抗感なし	
—		—		—		歩行自体を好まない 運転に抵抗感なし	

- “歩きやすさ”のニーズ別の歩きやすさ評価に与える街路要素 (重回帰分析)

クラスター	変数	標準偏回帰係数	係数寄与率 (%)	P 値	判定
多要素意識型	歩道の有無ダミー	0.3131	31.68	P < 0.001	**
	防護柵ダミー	0.1851	18.73	P < 0.001	**
	舗装区別ダミー	0.0936	9.47	P < 0.001	**
	歩行可能空間の幅員	0.3966	40.12	P < 0.001	**
	修正R2乗	0.5632			
快適性優先意識型	歩道の有無ダミー	0.2973	31.80	P < 0.001	**
	防護柵ダミー	0.1720	18.41	P < 0.001	**
	舗装区別ダミー	0.0783	8.38	P < 0.001	**
	歩行可能空間の幅員	0.3871	41.41	P < 0.001	**
	修正R2乗	0.5160			
安全性優先意識型	歩道の有無ダミー	0.3381	32.86	P < 0.001	**
	防護柵ダミー	0.2035	19.78	P < 0.001	**
	舗装区別ダミー	0.0899	8.73	P < 0.001	**
	歩行可能空間の幅員	0.3974	38.63	P < 0.001	**
	修正R2乗	0.6092			
歩きやすさ低関心型	歩道の有無ダミー	0.2652	35.77	P < 0.001	**
	防護柵ダミー	0.1148	15.49	P < 0.001	**
	舗装区別ダミー	0.0553	7.47	P < 0.001	**
	歩行可能空間の幅員	0.3059	41.27	P < 0.001	**
	修正R2乗	0.3402			

*:P値<0.05 **:P値<0.01

歩行空間の幅員

歩道の有無

防護柵の有無

舗装区別の有無

まとめ

- 個人によって“歩きやすさ”に求める要素が異なる
- 街路空間として、歩行できる幅員の広さが最も“歩きやすさ”に影響を与える
- 街路要素が歩きやすさに影響を与える大きさはニーズによって変わらない

生活道路での利活用を許容できる意識について

“生活道路に対する考え方”を
因子分析・クラスター分析に
よって分類

利活用を許容できる意識に影響する
要素は??
(多項ロジスティック回帰分析)

(n=113)



立ち話、休憩、子どもが遊ぶ...
生活道路は**歩行者が利活用**
してもよいと考えている属性

(n=262)



生活道路は**歩行者が優先して**
通行できるべきと考えている属性

(n=191)



生活道路は**歩行者優先**
という意識が比較的低い属性

説明変数		歩行者優先意識・高(利活用)型			
		偏回帰係数	オッズ比	p値	判定
個人属性	性別(女性[1], 男性[0])	-0.4449	0.6409	0.1236	
	年代	0.2009	1.2225	0.0421	*
	市街地の中心部	0.6388	1.8941	0.3905	
居住地域環境	市街地の郊外部	0.2494	1.2833	0.7310	
	住宅地	1.3170	3.7322	0.0424	*
	計画的に開発された団地やニュータウン	0.8170	2.2638	0.3596	
	中山間地域	0.9740	2.6486	0.1897	
	居住年数	0.0641	1.0662	0.5892	
生活道路交通手段	徒歩	-0.0315	0.9690	0.7595	
	公共交通	0.2559	1.2916	0.0361	*
歩行時の交通行動	近くに横断歩道があるとき、必ず横断歩道上で道を横断する	1.5186	4.5657	P < 0.001	**
	横断歩道がない道を横断する時に自動車が近くにいる場合、ドライバーにアイコンタクトをして横断の意思表示をする	0.0623	1.0643	0.8473	
	横断歩道のない道を横断する時に自動車が近くにいる場合、少し道から前に出て横断の意思表示をする	0.7969	2.2187	0.0124	*
	横断歩道のない道を横断する時に自動車が近くにいる場合、ドライバーに手を挙げて横断の意思表示をする	0.2839	1.3283	0.4083	
地域との関わり	自分なら事故に遭わないという自信を持っている	0.7808	2.1833	0.0376	*
	地域の祭りやイベントに参加している	1.0872	2.9661	0.0065	**
	近所の人と世間話や挨拶など一般的な近所づきあいを持っている	-0.1763	0.8384	0.6456	
	地域に愛着がある	0.3148	1.3700	0.3686	
まちづくり施策評価	防犯灯の設置や見守り活動の実施など防犯対策がされた生活空間の整備	0.7055	2.0248	0.0419	*
	公共交通の便が充実した生活環境の整備	-0.0540	0.9475	0.8781	
	充実した公園や広場の整備	0.3338	1.3963	0.3689	
	地域の特色のある祭りやイベントの開催	-0.8549	0.4253	0.0247	*
定数項		-3.8078	0.0222	P < 0.001	**
決定係数		Cox-Snell	Nagelkerke	McFadden	
モデルの有意性		0.3666	0.4184	0.2186	
判別的中率		p<0.001			
		66.43%			

※「歩行者優先意識・高(英活用)」型についての結果のみを抜粋

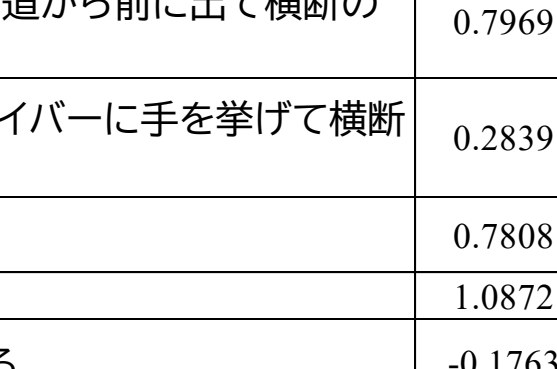
まとめ

- 利活用を許容できる意識も持っている属性

- ▶ **居住環境が住宅地**
- ▶ 歩行時にルールを遵守するが、ドライバーへの意思表示も積極的で、**事故に遭わない自信感を持っている**
- ▶ **活動的に地域と関わる属性**である
- ▶ 最低限の**安心感が担保された生活環境整備**

安心感が担保された生活環境が重要

事故に遭わない自信感を高めるようなアプローチの検討



例)【東京都文京区藍染大通り】

