

歩行者の“Walkability”の観点からみた街路の課題

Analysis of Pedestrian Network in Urban and Suburban areas in Japan

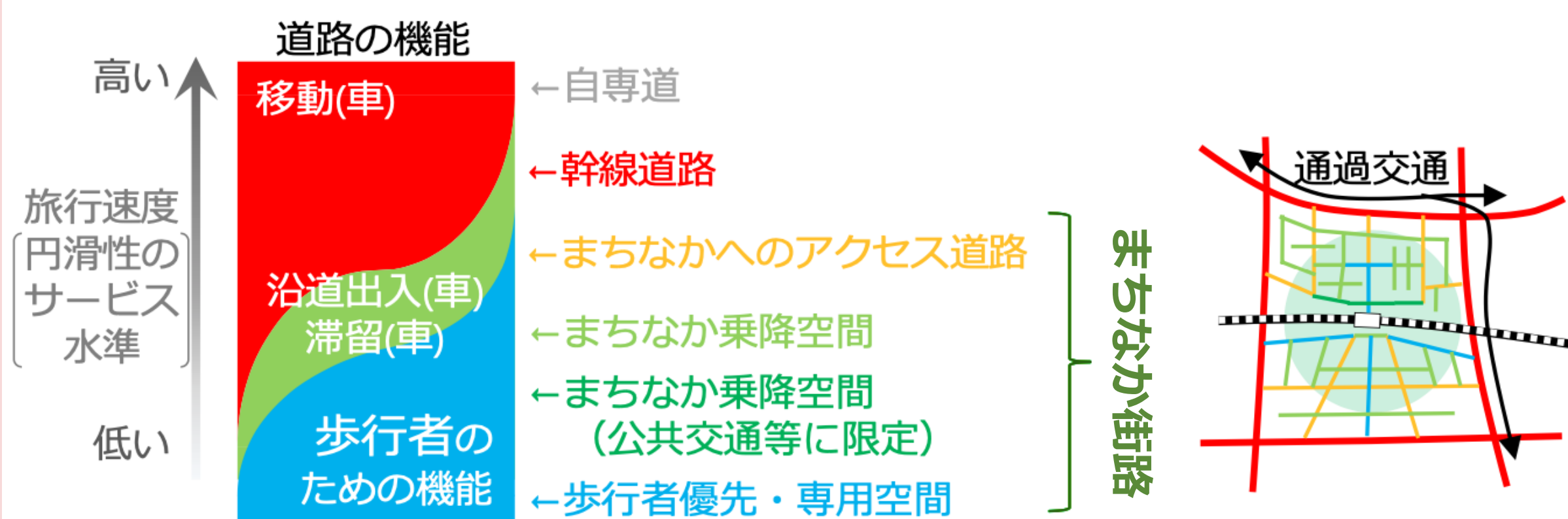
By Azusa TORIUMI, Kizuki NIIMI, and Takashi OGUCHI

1. 現状・目的

- 現在、車から人中心の空間へ転換する為、ウォークアブルな**まちなか**の実現が望まれている。
- ➡歩行者を取り巻く環境に焦点を当て、“Walkability”の観点で街路の課題を整理する。

2. “Walkability”

- “Walkability”を次の2軸で分けて考察する。
 - A. **まちなかへ歩いて行ける** (without自動車)
 - B. **まちなか自体が歩きやすい** (歩いて楽しい) 空間



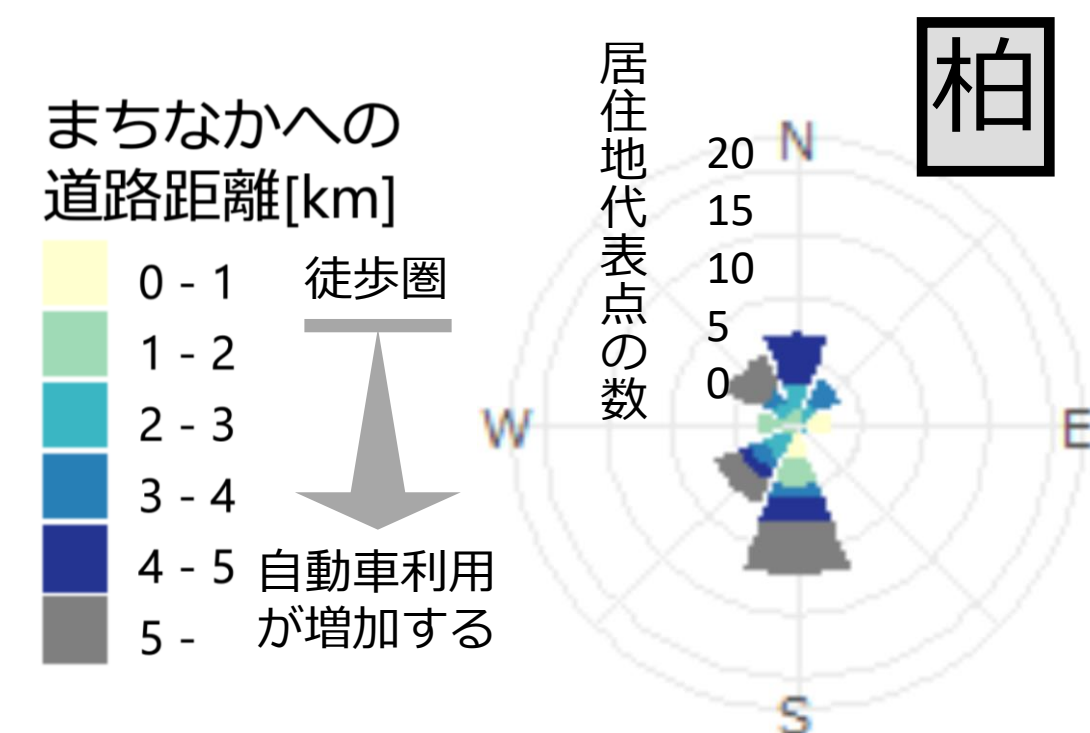
- 道路の機能分担がポイント。通過交通が**幹線道路**を利用することで、**まちなか**街路への車の流入が減少する

4. 今後の展望

- まちなか街路の機能分担を実現する具体的な計画論、道路構造等の利用者への影響の検討する。
- 歩車双方の利用経路や交通量などの情報も併せて課題をより明確にし、対策の方向性を議論する。

3-A. まちなかへ歩いて行けるか？

- ❖都市全体で軸A「**まちなかへ歩いて行ける**」を実現することは、現状では**困難**である。



- **まちなかへ歩いて行ける**範囲(1km圏内)にある地域は限られる。
- 例：柏は東西と南北で**まちなか**の広がりが違う。

- ➡**まちなか**を軸B「**歩きやすい/歩きたくなる**」の観点で改善していくことが必要。

- ❖**まちなかへ歩いていくのに使う道**が、歩行を意識して計画されていない。(評価指標が断続的)

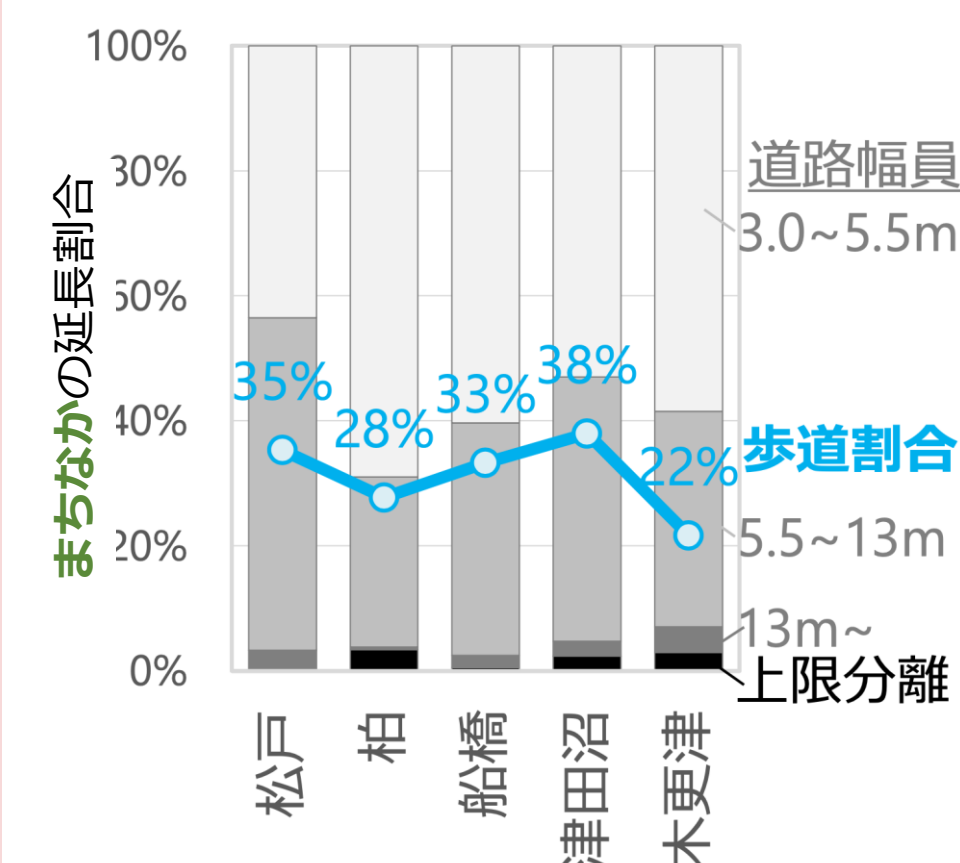


Category	Criterion	M	H	I	U	
Safety	Sidewalk Availability	100%	100%	100%		
	Traffic Perception	2				
Security	Pedestrian Presence	5	5	5		
	Lighting	43	33	14	6.4	
	Rest Stop Density	1.7	6.0			
Accessibility	Intersection Density	15	18	13	13	
	Intersection Placement	76	83			Excelent
Comfort	Sub-destination	1.7			39	Good
	Rest Stop Density	1.7	6.0			Fair
	Average Noise Disturbance	64.6	70.6	62.5	59.6	Poor
Other	Time to Destination	8	2	2	2	Zero
						N/A

- ➡今後、高低差の緩和やバス路線の増線などの課題を解決していくことが必要。

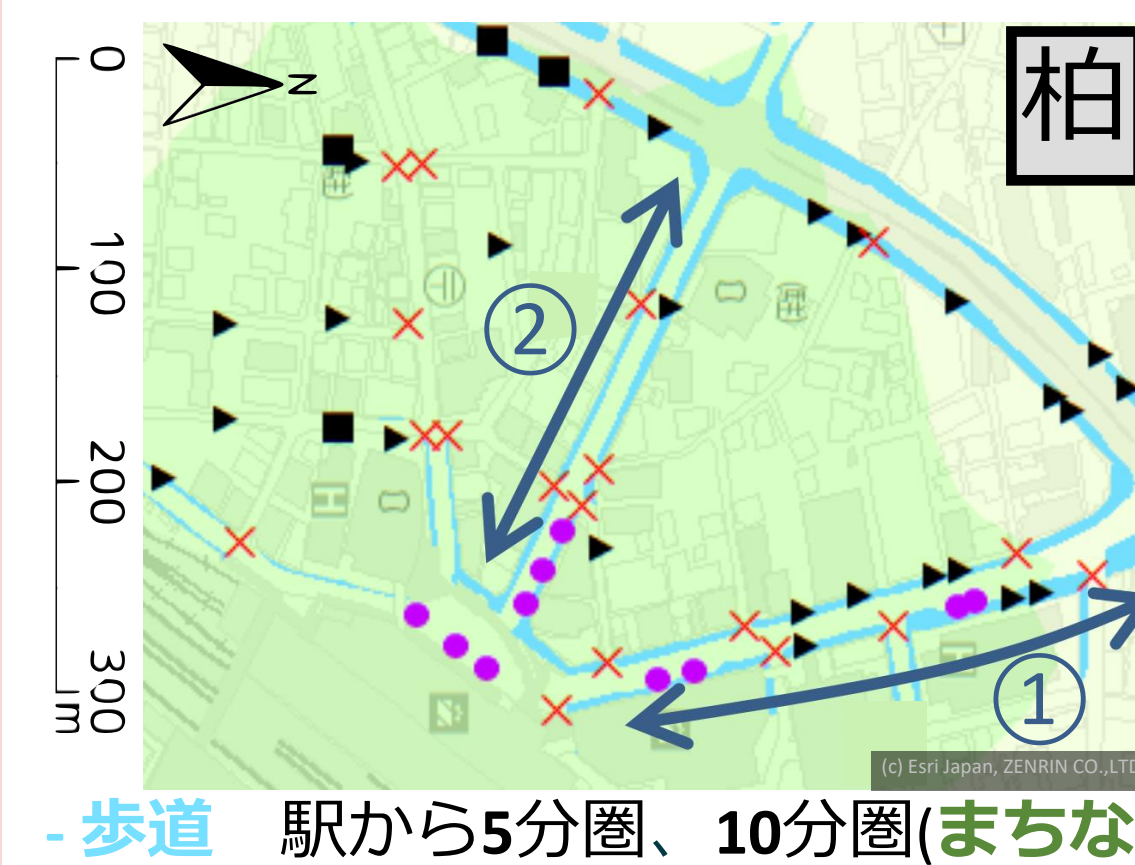
3-B. まちなか自体が歩きやすい空間であるか？

- ❖道路幅員が13m未満の道路(e.g.対面2車線+歩道)が多い。狭い幅員の道路が多いほど歩道の割合が小さい。



- ➡歩道のない道路は、歩行者優先徹底のもと車両の通行が最小限になるように、他の道路との接続や構造上の工夫が必要。

- ❖乗降空間と歩行空間のメリハリが弱く、歩車錯綜箇所が**まちなか**に点在している。



- 例：柏駅西側は歩行者の多い通り①に▲駐車場出入口、×細街路からの**車両**出入、●バス停が集中。路上駐停車や横断歩行者も多い。

-歩道 駅から5分圏、10分圏(まちなか)

- 歩行者は自動車の出入に対し、停止、迂回や小走りになる等の影響を受ける。
- ➡歩行者優先空間と歩車が双方に配慮しあう空間を明確にすることが必要。