

長距離歩行における車道側道の「歩きにくさ」に関する調査

健康スポーツマネジメントコース
5006A329-8 佐藤邦弘

研究指導教員： 中村好男教授

英国における歩く道の多くはフットパスと言われ、私有地の牧場、森、麦畑などを貫き縦横に走っており、身近にあって、歩行者専用である。このように歩行環境が整った英国では、休日などを利用して長距離歩行を楽しむ人が多い。日本における長距離歩行は、車道側道の歩行(以下、「車道側道の歩行」とは「車道と縁石やさくなどで仕切られた歩道の歩行や車道脇の歩行」を意味する)を余儀なくされることが多い。車道側道の歩行には、自動車などの騒音や排気ガスへの暴露の問題、さらに歩道が設置されていても狭い幅員や横断勾配などの問題があり、多くの人が車道側道の歩行を忌避する傾向にある。特に、車道側道を長時間歩行すると、騒音、排気ガスおよび幅員や横断勾配など車道側道の歩行の影響を強く受けることになる。

車道側道の歩行忌避要因および忌避の程度などを把握するためアンケート調査を行った。調査対象者は「中山道ウォーク」を行っていた長距離歩行のベテランである。「中山道ウォーク」における「歩きにくさ」の調査では、5段階評価のSD法により回答を求めた。またこれまでの長距離歩行に基づく調査では、車道側道歩行要因の中から好きな要因又は嫌いな要因を尋ねた。解析結果の概要は次のとおりであった。

「中山道ウォーク」における「歩きにくさ」の解析結果：

- ・ 車道側道の歩行環境要因(説明変数)である「騒音」、「排気ガス」、歩道の「幅員」、「段差」、「横断勾配」、「木陰」、「電柱」の7変数のうち、排気ガス、

幅員の狭さ、木陰がないことに対して、半数以上の人が最も悪い評点を与えた。

- ・ 7つの説明変数相互間にはほとんどに高い相関が見られた(図. 変数相互間の相関を参照)。主成分分析を適用したところ、第1主成分だけで7変数のもっている情報の52.6%が説明できた。第1主成分と7変数との間には高い相関が見られるので、“車道側道歩行環境の総合指標”と解釈した。
- ・ 目的変数のうち、「歩きにくい」と「気持ちよくない」に対して、第1主成分“車道側道歩行環境の総合指標”を説明変数とする有意($p<0.01$)な回帰式が得られた。

長距離歩行体験に基づく忌避要因の解析結果：

- ・ 路面材料については、大部分の人が土は好きと答え、多くの人がU字溝の蓋の上を歩くのは嫌いと答えた。また車道側道を歩く際、半数以上の人が嫌いなものに挙げたのは、歩道の段差、次いで、騒音、狭い幅員、横断勾配、排気ガスであった。しかし、歩道内の自転車、電柱は約半数の人が嫌いなものに挙げず、路面の硬さについては約2/3の人が嫌いなものに挙げなかった。

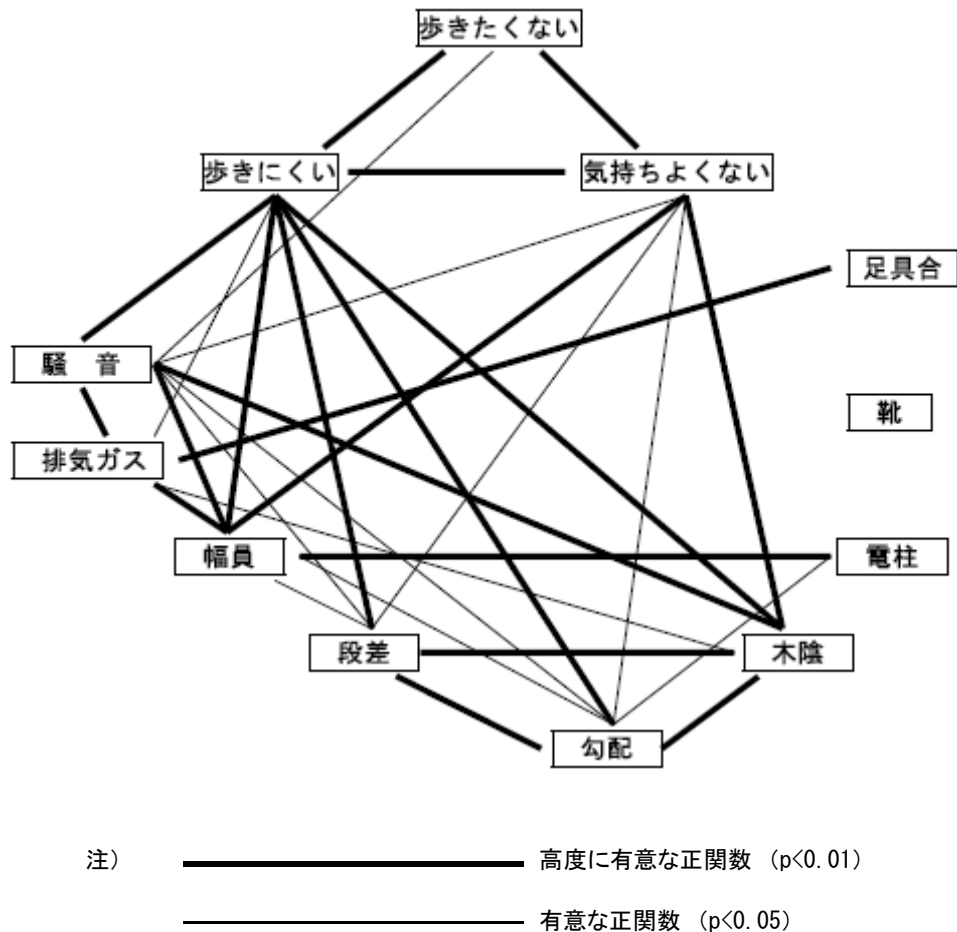


図. 変数相互間の相関 (Spearman 順位相関係数の検定結果による)

「歩きにくい」や「気持ちよくない」は多くの歩行環境要因と有意な相関が見られたが、「歩きたくない」は、わずかに騒音のみに有意 ($p < 0.05$) な相関が見られた。「歩きにくい」や「気持ちよくない」は歩行環境の良し悪しの影響を強く受けるが、「歩きたくない」(⇔「歩きたい」)は歩行環境の良し悪し以外の要因、例えば、満足感、爽快感、リラックス、充実感などの影響を受けているのかもしれない。

車道側道の歩行環境は改善の方向にある。騒音規制や透水性舗装、排水性舗装の施工増により、騒音は低減の方向にある。排気ガスは地球温暖化や大気汚染の

観点から法的な規制強化の方向にあり、歩道の構造に関しては道路構造令により一定の幅員確保、横断勾配が 2%から 1%へと改善の方向にある。しかし、ウォーカビリティ(歩行性、快適性)の点から、現状の改善程度では十分とは言えず、更なる改善が必要である。

健康の維持・増進にウォーキングが推奨されている。まずは健康問題や安全問題が発生しないようなレベルまで車道側道の歩行環境を改善し、さらにウォーカビリティを取り戻して、ウォーキング人口の増加に対応すべきと考える。自動車道の整備のみならず車道側道の歩行環境の整備は今後の大きな課題と言えよう。