

街と街をつなぐ通りの利用特性と その有用性に関する研究

1g02j021-9 岡田 大典*

Daisuke Okada

本研究は、活性化が課題となっている街における歩行回遊行動を促進させる手段の一つとして、街と街をつなぐ通りであるリンクストリートに着目し、事例調査を通してその利用実態の把握、タイプ分類を行った。また現地ヒアリング調査を行うことにより、それぞれの地域でリンクストリート利用者と非利用者の歩行回遊行動の比較を行った。その結果リンクストリートが歩行回遊行動を誘発する手段の一つであること、また街の連携を強化する方法としても有用であることの可能性を示唆した。それらのデータを基に理想のリンクストリートの在り方を示す。

Key Words: 街路景観、歩行回遊行動、歩行空間特性

1. 序章

1.1 研究の背景と目的

交通機関の発達に伴って、自動車・電車が移動の主流になり、街の中や街の間は大通りや線路により分断された。街の規模はそれらに分断されたゾーンとしての閉じた空間に決定され、その空間内が発展してきた。しかし近年、特に大規模な街では、一つの街では完結しない、訪れる人々の行動領域の拡張が見られる。この理由として、できるだけ地価の高い場所を避けるために、あらゆる種類の商業施設が街と街の間あたりに多く点在していることが考えられる。これらの施設を起点に単なる移動の際の通過点であったはずの街と街の間の通りに賑わいが生まれた。本研究では、このように現在人々に多く利用されている「街と街をつなぐ通り」をリンクストリート (link street) と名付け、利用実態や利用特性を明らかにし、その魅力について言及したい。

街の活性化を図る上で検討すべき事項は2つある。1つは来街者の増加であり、2つ目は回遊行動の促進である。特に回遊行動を促進させることは、来街者の増加と同じ効果をもち、さらに滞留時間、歩行時間、施設利用数等の増加も期待することができる。また一つの街は、少なからず周辺の街と相互依存関係をもち、その規模・特性・位置は秩序づけられている。そこで、もし街それぞれが特有の個性を持ち、その街同士がうまく連携し合えたら街はさらに発展し、また私達も今よりずっと街を楽しむことができるだろう。

以上より「回遊行動の促進」と「街と街の間の空間に魅力を持たせ、街相互の連携を強化」する方法とし

て、街をつなぐリンクストリートに着目しその利用実態・利用特性について研究し、リンクストリートの有用性を確認し理想のリンクストリートの在り方を示すことを本研究の目的とする。

1.2 用語の定義

本研究における用語の定義を以下の通りに行う。

「街」

多様な商業施設や業務施設、文化施設、それら施設への来街交通を受け入れる交通結節施設を内包し、さらにその交通結節施設を中心に来街者が活発に行動する地域とする。

また街とは点ではなく面で表される。つまり街をつなぐとは面と面をつなぐということになるが、この広がりを持つ街の規模を把握することが難しい。よって本研究では、来街者が活発に行動する範囲を、交通結節施設を中心とした半径 400m以内の地域とする。400m とは歩行したくなる限界の距離とされている¹⁾ため駅を中心とした半径 400m の地域を街の規模に定義した。

「リンクストリート」

リンクストリートとは街の外部地域へと歩行者動線をつくる、2つ以上の街をつなぐ通りである。

具体的には近隣(通りから半径 400m以内)に2つ以上の駅が存在し、歩行者量が多い通りを「リンクストリート」とする。近隣に1つしか駅が存在しないが街の外部地域へと歩行者動線をつくっている、または近隣に2つ以上の駅は存在するが、歩行者量が少なくリンクストリートとしての機能が弱い通りを、歩行行動を誘発する工夫を施すことによりリンクストリートに

成り得る通りと考え「準リンクストリート」と定めた。

「歩行回遊行動」

街の内部の歩行行動である。本研究では主に来街者の滞留時間・歩行時間・施設利用数で歩行回遊行動特性を表す。

2. 事例調査

2.1 事例調査の目的

様々な地域のリンクストリアートの現況を把握するために、またアンケート調査の質問項目の一助とするために事例調査を実施する。東京都内および横浜地域の様々なストリートマップを紹介しているガイドブック「LINKLINK!」に記載されている通りの中からリンクストリートになっていると思われるものを事例調査の対象とした。

以下の表 2.1 に「LINKLINK!」に記載されている全ストリアートのうち、それぞれの地域ごとのリンクストリート・準リンクストリアートを記した。

表 2.1 各地域のリンクストリアートと準リンクストリアート

	記載ストリアート	リンクストリアート	準リンクストリアート
銀座・丸の内・汐留	7	並木通り 中央通り 丸の内仲通り	晴海通り みゆき通り 外堀通り 銀座コリドー通り
渋谷	16	明治通り キャットストリアート	道玄坂
青山・表参道・原宿	9	表参道	青山通り 榎家通り 骨董通り 内記坂 八幡通り キャッスルストリアート
恵比寿・代官山・白金	10	駒沢通り	外苑東通り キャッスルストリアート
六本木・麻布十番・広尾	6		麻布十番通り
赤坂	3	一ツ木通り	エスプラナード赤坂通り みすじ通り
新宿	4	靖国通り 新宿通り 神楽坂	職安通り
池袋	2		
上野	1	アメ横通り	
自由が丘	3		
吉祥寺	3		
横浜	1	元町通り	
合計	65	13	16

2.2 事例タイプ分類

事例調査の結果、リンクストリアートと準リンクストリアート（以下2つまとめてリンクストリアートと示す）になっている通りの中にも多様な種類があることがわかった。ここではどのような通りがリンクストリアートになっているか、またはどのような通りがリンクストリアートに成り得るかを確認することを目的として、リンクストリアートの分類を試みた。

分類方法は、各リンクストリアートの街路景観の写真を見て「風景の感じが似ている」と思われる写真同士を集めて任意数のグループに分類する作業を行った。作業の結果少なくとも4つのグループに分かれる傾向が見られことがわかり、各グループを表す名称をそれぞれ「大通りタイプ、裏通りタイプ、商店街タイプ、店舗・住居混在タイプ」とした。

また表 2.3 に用いた交通量、歩行車両、店舗数、緑・並木それぞれの区分(多い、普通、少ない)の基準を以下の表 2.2 に示す。なおこの基準はあくまで目安であり正確なデータは得られていない。

表 2.2 区分基準の目安

歩行者量	2千人/h以上	1千~2千人/h	1千人/h未満
店舗	1.0店舗以上	0.3~1.0店舗/m	0.3店舗/m未満
緑・並木	視界に1割以上の植栽	視界に0.5~1割の植栽	視界に0.5割未満の植栽

以下の表 2.3 にタイプ分類結果と、各リンクストリアートのデータを示す。なお太字で示したものはリンクストリアート、細字は準リンクストリアートである。中央通りと元町通りは土日祝日が歩行者天国になるため、交通量の欄の括弧内にそれを示した。D/H:街路幅員建物高比、D/L:街路幅員延長比、Ds/D:歩車道幅員比である。

表 2.3 タイプ分類結果と各リンクストリアートデータ

	リンクストリアート	延長L(m)	道路幅員D(m)	歩道幅員Ds(m)	交通量	歩行者量	D/H	D/L	Ds/D	街路線形	店舗数	緑・並木
大通りタイプ	中央通り	1000	27	6.5	多い(無し)	多い	0.9	1/37	1/4	直線・平坦	多い	少ない
	外堀通り	1000	30	5	多い	少ない	0.9	1/33	1/6	直線・平坦	少ない	普通
	晴海通り	650	34	4.5	多い	少ない	0.9	1/19	1/8	直線・平坦	普通	少ない
	明治通り	1000	30	6	多い	多い	1.3	1/33	1/5	直線・平坦	多い	少ない
	表参道	1000	36	7	多い	多い	1.4	1/28	1/5	直線・坂	多い	多い
	青山通り	600	40	4.5	多い	少ない	2.0	1/15	1/9	直線・坂	普通	少ない
	骨董通り	800	17	3.5	多い	普通	1.0	1/47	1/5	直線・平坦	普通	少ない
	駒沢通り	600	30	4	多い	普通	0.8	1/20	1/7	曲線・平坦	少ない	普通
	八幡通り	700	18	4	多い	普通	1.7	1/39	1/4.5	直線・平坦	少ない	普通
	外苑東通り	1300	20	4	多い	少ない	1.0	1/65	1/5	直線・平坦	少ない	少ない
	新宿通り	450	25	6	多い	多い	0.9	1/18	1/4	直線・平坦	多い	少ない
	靖国通り	600	36	6	多い	多い	0.9	1/17	1/6	直線・平坦	普通	普通
職安通り	600	30	6	多い	少ない	1.0	1/20	1/5	直線・平坦	少ない	少ない	
裏通りタイプ	並木通り	1000	22	3	少ない	普通	0.6	1/45	1/7	直線・平坦	普通	普通
	銀座コリドー通り	400	10	3	多い	少ない	1.0	1/40	1/3.5	直線・平坦	少ない	普通
	みゆき通り	600	15	3.5	多い	少ない	0.6	1/40	1/4	直線・平坦	普通	普通
	丸の内仲通り	800	20	5.5	普通	多い	0.8	1/40	1/3.5	直線・平坦	多い	少ない
	道玄坂	400	20	6	多い	少ない	0.7	1/20	1/3.5	直線・坂	普通	多い
	一ツ木通り	500	12	5	多い	普通	0.8	1/41	1/2.3	曲線・平坦	普通	普通
商店街タイプ	みすじ通り	500	7	2	少ない	少ない	0.6	1/71	1/3.5	直線・平坦	普通	少ない
	エスプラナード赤坂通り	500	8	2	少ない	少ない	0.5	1/62	1/4	直線・平坦	普通	少ない
	麻布十番通り	600	12	3.5	少ない	多い	0.7	1/50	1/3.5	曲線・平坦	多い	少ない
	神楽坂	600	11	2	普通	普通	0.9	1/55	1/5	直線・坂	普通	多い
店舗・住宅混在タイプ	アメ横通り	400	8	8	無し	多い	0.5	1/50	1	曲線・平坦	多い	少ない
	元町通り	700	9	3.5	普通(無し)	多い	0.8	1/78	1/2.5	直線・平坦	多い	少ない
	キャットストリアート	700	9	9	無し	普通	1.5	1/78	1	曲線・平坦	普通	少ない
	榎毛通り	450	17	3	少ない	普通	1.0	1/26	1/6	直線・平坦	普通	普通
店舗・住宅混在タイプ	内記坂	650	8	1	少ない	少ない	0.9	1/81	1/8	曲線・坂	少ない	普通
	キャッスルストリアート	500	6	2	少ない	普通	1.0	1/63	1/3	曲線・平坦	普通	普通

表 2.3 より、リンクストリート全体に言えることは、延長が 1000m 程度の長いものには、通り沿いの駅の存在または曲線・坂道等の街路線形により街路が分節化され、視覚的均整と空間的まとまりを得ているものが多くなっている。実際に歩いても「気づいたら街間を移動していた」という感想を持った街路が多かった。

・方準リンクストリートの中で歩行者量が少ないものは、分節化ができていない、または歩道幅員が狭い、店舗数が少ない等の傾向が見られる。こちらは歩行中、街間を移動している感じが強く出てしまう。また歩行者はいるが街につながっていないタイプのものは、終点まで行くとその道を引き返すという経路が主になってしまい、店舗・街路景観の単調さや経路選択の幅が小さくなってしまい、歩く楽しさは半減してしまう。

以下に各タイプの特徴を示す。

(i) 大通りタイプ

大通り、メインストリートの景観を持つタイプである。全体的に広幅員で交通量が多く緑が少ないのが特徴である。延長は他のタイプと大きな違いは見られないのに対し、道路幅員が広い D/H、D/L が大きくなり広場のイメージを与えている。13 ストリートが該当し、4 タイプ中一番該当数が多いタイプとなった。これはリンクストリートの街をつなぐという定義上、他の通りと比較して延長が長い大通りが多くリンクストリートになっているためと考えられる。

(ii) 裏通りタイプ

裏通りといわれる比較的狭幅員の街路空間を持つタイプである。道路幅員、歩道幅員共に狭く、緑・並木が多いのが特徴である。道路幅員が狭く D/H が比較的低くなっている。それに加え植栽・並木が多いため開繞感がある景観となっている。

(iii) 商店街タイプ

商店街の景観をもつタイプである。すべて D/H < 1 となっており開繞感がある通りである。しかし裏通りタイプと比べると D_s/D が大きく交通量も少ないことから歩行者中心の街路になっていることが伺える。また該当ストリートのほとんどがリンクストリートとなっている。この理由として店舗数を見てもわかる通り、店舗が通り沿いに線的に存在していることが歩行者動線をつくっている大きな要因になっていると予測できる。

(iv) 店舗・住宅混在タイプ

住宅地の景観の中に店舗が存在しているタイプである。道路幅員が狭く、歩道幅員も広いわけではないが、D/H が高く、交通量が少ないため開放的で比較的歩きやすい通りである。

3. アンケート調査

3.1 アンケート調査の目的

来街者の街内部の移動は大半が徒歩によるものである。つまり徒歩、鉄道、バス、自動車等の交通手段で来街した後、駅、バス停、駐車場等の交通結節点から徒歩で交通行動を開始し、回遊を行った後近隣の交通結節点で徒歩から他の交通手段に転換して街を離れると考えられる。本研究ではこの来街時から離街時までの歩行回遊行動を把握するため、また来街者の街路に対する意識を把握するためにアンケート調査を行う。またアンケート対象者は最も活発な歩行回遊行動を期待できる、鉄道利用者の方に絞る。調査項目を以下に示す。

表 3.1 調査項目

項目	内容	項目	内容
性別	男女	滞留時間	選択性
年齢	10歳単位	歩行時間	選択性
職業	選択性	施設利用数	選択性
住所	都道府県	対象の通り認知	選択性
交通手段(来街時)	選択性	対象の通り利用	選択性
利用駅(来街時)	選択性	対象の通りの長所	記入式
来街目的	選択性	対象の通りの短所	記入式
交通手段(離街時)	選択性	改善策	記入式
利用駅(離街時)	選択性	その他	記入式

このアンケートの結果よりリンクストリートの認知率の算定、リンクストリート利用者と非利用者の歩行回遊行動の比較を行う。また各地域の目標有効票数を 60 以上とする。

3.2 対象地の設定

事例調査より本研究の対象地域は利用者の多いリンクストリートが多数存在する「渋谷地域」と「青山・表参道・原宿地域」を合わせた「渋谷・原宿地域」と「銀座・丸の内・汐留地域」の 2 地域とする。対象リンクストリートはそれぞれ「明治通り・キャットストリート・表参道」、「丸の内仲通り・中央通り・並木通り」とする。

3.3 対象地概要

以下に各地域の対象リンクストリートの写真と位置を記した。

渋谷・原宿地域



写真1 明治通り1



写真2 明治通り2



写真3 表参道1



写真4 表参道2



写真5 キャットストリート1



写真6 キャットストリート2



銀座・丸の内・汐留地域



写真7 中央通り1



写真8 中央通り2



写真9 並木通り1



写真10 並木通り2



写真11 丸の内仲通り1



写真12 丸の内仲通り2

3.4 アンケート調査の方法

より多くのサンプルを得るため「現地アンケート調査」と「メールアンケート調査」を並行して行った。

「現地アンケート調査」

木下ら⁴⁾の研究より回遊行動を把握する方法として現地配布・郵送回収方式が適切であると結論を出しているが、本研究ではミクロな歩行回遊行動を把握する回遊ルートの記事がないため比較的簡単なアンケート調査になることから、現地ヒアリング調査が適切であると判断した。実施場所は対象地域内の駅周辺とした。これは本研究で、鉄道利用者を対象にしたためである。より多くのサンプルを得るためまだ回遊行動を行っていない人に対しても、以下の図のように想起と予測を行うことで、ヒアリング調査を行った。

しかしこの調査法は回遊行動を行ったのが「現在」ではないため想起、あるいは予測してもらって行う調査なので信頼度に若干の疑問が残る調査法である。なお調査項目はすべて同じである。

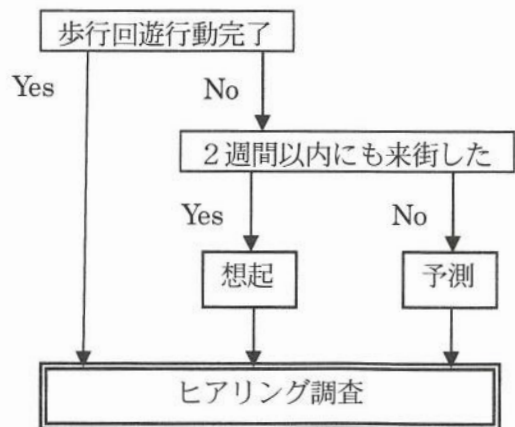


図3.1 条件別アンケート調査法

2005 年度 卒業研究

図1の通り、歩行回遊行動が完了している人についてはそのままヒアリング調査を行う。また歩行回遊行動が完了していない人で、2週間以内に来街したことがある人はその時の回遊を想起してもらい、2週間以内に来街していない人はその日の行動を予測してもらいそれぞれヒアリング調査を行う。

「メール調査」

現地調査と並行して友人・知人にメールによるアンケート調査を依頼した。調査対象者は2週間以内に対象地域に来街した人とした。

3.5 アンケート調査日程

以下の表の日程通りに現地調査を行った。またメールによるアンケート調査は2006/1/7~2006/1/20の期間で行った。

表 3.2 地点別アンケート調査日程

地域	実施場所	実施日
渋谷原宿地域	渋谷駅	2005/11/27(日)、2006/1/5(木)、2006/1/16(月)
	原宿駅	2005/11/27(日)、2006/1/5(木)、2006/1/16(月)
銀座・丸の内・汐留地域	東京駅	2005/12/3(土)、2006/1/6(金)、2006/1/12(木)
	有楽町駅	2005/1/6(金)、2006/1/7(土)、2006/1/13(金)

3.6 アンケート回収結果

現地調査・メール調査共に来街目的が娯楽かつ来街手段が鉄道である人を有効票とした。現地調査は駅で調査を行ったため大半が有効票となった。

表 3.3 地点別有効票数と有効票率

地域	実施場所	聞き取り数	有効票数	有効票率
渋谷・原宿地域	渋谷駅	21	20	95.2%
	原宿駅	23	21	91.3%
	メール	51	44	86.3%
	合計	95	85	89.5%
銀座・丸の内・汐留地域	東京駅	28	23	82.1%
	有楽町駅	25	23	92.0%
	メール	28	22	78.6%
	合計	81	68	84.0%

3.7 リンクストリート利用者特性

本調査結果を用いることにより、リンクストリートの認知率、利用率が算定できる。以下の表に結果を示す。

表 3.4 各リンクストリートの認知率

	知っている	知らない	認知率
明治通り	79	6	92.9%
表参道	77	8	90.6%
キャットストリート	47	38	55.3%
丸の内仲通り	29	39	42.6%
並木通り	38	30	55.9%
中央通	41	27	60.3%

表 3.5 各リンクストリートの利用率

	利用した	利用していない	利用率
明治通り	50	35	58.8%
表参道	42	43	49.4%
キャットストリート	14	71	16.5%
丸の内仲通り	19	49	27.9%
並木通り	22	46	32.4%
中央通	28	40	41.2%

2006 年 2 月 8 日

いずれの通りも高い認知率・利用率となった。特に明治通りは認知率・利用率が高い。その理由として明治通りは主要な幹線道路であるため認知されやすい。またショッピングが目的である人、また原宿～渋谷あるいは渋谷～原宿への移動が目的である人両方の票が集められたため利用率が高くなったことが考えられる。

銀座・丸の内・汐留地域のリンクストリートについては3つの通りがほぼ同じ認知率・利用率となり、渋谷・原宿地域のリンクストリートと比べると認知率・利用率共に低い結果となった。

次に各リンクストリート利用有無別の歩行回遊特性を以下に示す。

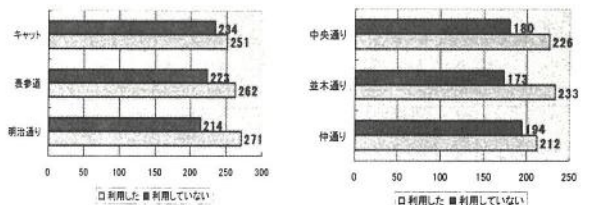


図 3.2 各リンクストリート利用有無別平均滞留時間(分)

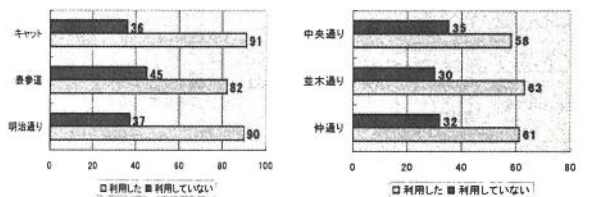


図 3.3 各リンクストリート利用有無別平均歩行時間(分)

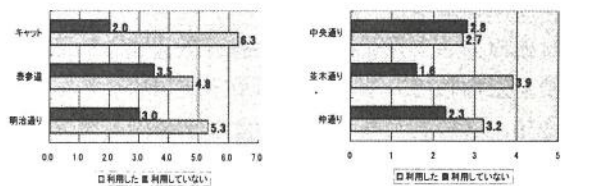


図 3.4 各リンクストリート利用有無別平均施設利用数

中央通り利用者の平均施設利用数以外は、リンクストリート利用者のほうが非利用者に比べ滞留時間、歩行時間が長く、多くの施設を利用しているという結果となった。特に平均歩行時間・平均施設利用数については顕著に差が出ている。

歩行時間に関してはすべてのリンクストリートに関して、利用者の方が約2倍の時間歩行していることが言える。

さらに来街時と離街時で異なる駅を利用した人の割合を各地域で比較すると以下の表のようになる。

表 3.6 各地域での駅利用状況

	同じ駅を利用(人)	異なる駅を利用(人)	合計(人)
渋谷・原宿地域	54	31	85
銀座・丸の内・汐留地域	54	14	68

JR や地下鉄の駅が密集している銀座・丸の内・汐留地域では 68 人中 14 人が来街時と離街時で異なる駅を利用したという結果に対して、渋谷・原宿地域では 85 人中 36% の 31 人が来街時と離街時で異なる駅を利用したという結果となった。

渋谷・原宿地域では来街時に原宿駅、明治神宮前駅、表参道駅を利用した人が離街時に渋谷駅を利用するケースが多く見られた。渋谷・原宿地域のリンクストリートの存在がこのような街間の移動を促しているのではないかと予測できる。

3.8 通りに対するイメージ調査結果

アンケート調査結果よりそれぞれの通りに対するイメージを集計し、2人以上に同一イメージがあったものを以下に示す。なお括弧内の数字は回答者数である。

表 3.7 各リンクストリートのイメージ調査結果

	プラスのイメージ	マイナスのイメージ
明治通り	渋谷～原宿間の移動に便利(14) (好きな)店が多い(10) 大通りなので目印になる(5)	交通量が多い(12)、騒音(4) 歩道が狭い(11)、工事(3)、路上駐輪が多い(2) 人が多い(9) ゴミが多い(4)、空気が悪い(4)、緑が少ない(2) 反対側の歩道へ迷りにくい(2)
表参道	(好きな、ブランド)店が多い(8) 緑、並木が心地よい(8) (幅員が広い)歩きやすい(5) 雰囲気が良い(5)、オシャレ(5)、景観が良い(5) きれいな建物が多い(2)	人が多い(8) ゴミが多い(6) 休む場所が少ない(3) 動静が多い(3) 交通量が多い(2)
キャットストリート	遊歩道で歩きやすい(4) (好きな)店が多い(3) 独特の(落ち着いた)雰囲気(3) 渋谷～原宿間の移動に便利(2) 店を発見する楽しさがある(2)	店が少ない、備っている(3) 場所がわかりづらい(2)
丸の内仲通り	統一感がある(3)、オシャレ(3)、景観が良い(2) 歩きやすい(2) 高級感がある(2)、店が多い(2) イベントがある(2)	無機質、温かみがない(3) 工事が多い(3)
並木通り	(高級ブランド)店が多い(7) 高級感がある(5)、華やか(2)	気軽に入れる店が少ない(6)、近寄りづらい(3) 個性がない(3) 暗いイメージがある(2) 路上駐車が(2) 歩道が狭い(2)
中央通り	高級感がある(7) 銀座の象徴(7)、歴史がある(4) (好きな、ブランド)店が多い(7) 歩きやすい(3)、歩行者天国(4) オシャレ(4)	緑が少ない(4) 人が多い(4) 交通量が多い(3) 統一感がない(3)

表 3.7 より明治通りが渋谷～原宿間の徒歩の移動に多く使われていることがわかった。しかし、ほとんどのリンクストリート利用者は街から街への移動に使っているという意識はないことがいえる。また全体を通してプラスのイメージに店舗が多いという意見が目立った。これよりその通りを歩く条件として店舗数が多いことが必須条件となるのではないかと考察できる。

地域ごとに比較すると、渋谷・原宿地域ではすべてのリンクストリートで街間の移動に便利という意識があったのに対し(表には記していないが、表参道が原宿～青山間の移動に便利という意見が1票あった)、銀座・丸の内・汐留地域では1票もそのような意見はなかった。これより人々が実際にそのような使い方をしていない、または人々の意識の中に銀座・丸の内・汐留地域全体が1つの大きな街として捉えているため街間を移動していると考えないのではないかと考えることができる。つまり渋谷・原宿地域は銀座・丸の内・汐留地域と比較して、街それぞれの個性が強いのではないかとと思われる。

4. 結論

現地調査より、2つ以上の街とリンクストリートという少なくとも3つのエリアに1度の来街で行くことが、店舗・経路の選択、景観・雰囲気等の体験を行う幅が広がり、歩行回遊行動を促進させているのではないかと感じた。またタイプ分類結果より大通りタイプと商店街タイプがリンクストリートの機能をより発揮するタイプであることがわかった。これより通り全体にわたって店舗が存在し、街間の距離が短いものは商店街タイプで、比較的長いものは分節化を行って大通りタイプでつなぐことが有効であると言える。

さらにアンケート調査結果より人々の意識に関係なくリンクストリートは多くの人に利用され、利用者の歩行回遊行動を活発にしていることがわかった。また本研究の対象としたリンクストリートのうち人々に意識されているリンクストリートは明治通りのみとなった。明治通りは渋谷または原宿に来街した人に多く利用され、利用者の歩行回遊行動を活発にし、それぞれの街へと歩行者動線をつくっている。すなわち渋谷と原宿という隣接する街が各々特有の個性を持つことで、それぞれの街に来街した人がその間に存在するリンクストリートの明治通りを歩いて、目的地である他方の街に行きたいと思わせることがこれらの効果を生んでいるのではないかと。つまり明治通りを歩くことが目的であると同時に、目的地までの移動も目的としているのである。

つまりリンクストリートの理想の在り方としては「隣接する街が特有の個性を持ち、買い物や景観体験を楽しめる通り」にすることが重要であるということである。そのようなリンクストリートは人々の歩行回遊行動を活発にし、リンクストリート沿いに新たな商業地をつくることことができる。また歩行者にとってリンクストリートは、1つの街で完結しない新しい街の楽しみ方を実感させ、歩く楽しさを再認識させてくれる通りとなるだろう。

<参考文献>

- 1) 高橋研究室編・彰国社刊(1984):かたちのデータファイル デザインにおける発想の道具箱
- 2) 土木学会編・技報堂出版刊(1985):街路の景観設計
- 3) 昭文社(2005):LINK!LINK! TOKYO&YOKOHAMA
- 4) 木下・田維・牧村・浅野(1999):都心地区における歩行者回遊行動調査とその有用性に関する研究、土木学会論文集、No.625/IV-44,pp.161-170
- 5) 窪田陽一(1983):街路景観の類型に関する構造分析