

路面電車の経路変更が歩行者のまちの認知に及ぼす影響の考察 —広島市の路面電車を対象に—

広島大学総合科学部 前土井広章・竹田百花・匹田 篤
hikita@hiroshima-u.ac.jp

はじめに

都市の活性化において歩行による回遊性は極めて重要である。広島市においては、広島駅周辺地区と紙屋町・八丁堀地区という 2 つの主要拠点間の歩行回遊が十分ではないという課題がある。2025 年夏、広島駅と中心部を結ぶ路面電車の経路変更（新線開通）が行われた。本研究では、この変化が利用者の「まちの認識」にどのような影響を与えるのかを明らかにすることを目的とする。具体的には「都市の構造が理解できた瞬間に、人は歩き出そうとする」Fendley(2008)という概念 Eureka moments を手がかりに、認識の変化が歩行探索のポテンシャルに及ぼす影響を考察する。

1. 調査・分析方法

広島大学東広島キャンパスに通う学生を対象に「地図調査」と「アンケート調査」を実施した。

- **地図調査：**経路変更直後の 2025 年夏季（8～9 月）と、一定期間経過後の冬季（10～11 月）の 2 回、記憶に基づいて 5 分間で地図を描いてもらう手法を採用した。
- **アンケート調査：**個人の歩行特性（ストローラー/ストライダー傾向）や景観への興味度、広島市内における歩行への自信や距離感について調査した。

2. 調査結果

3.1 集団全体における変化

駅前大橋線開通前後（第一期：21 名）と 2～3 ヶ月後（第二期：29 名）の結果を比較したところ、以下の傾向が確認された。

- **構造スコアの上昇：**「川」「本通りとの位置関係」「路面電車の経路」の全項目で第二期の平均値が第一期を上回った。特に「経路」のスコア向上が顕著であり、新経路が「シンプルで分かりやすい構造」として認識されたことが示唆された。
- **情報配分の変化：**第一期は広島駅や本通りといった「拠点」の描写が中心だったのに対し、第二期は両地点を繋ぐ「間のエリア」の描写数が増加した。また、要素別では「パス（道）」や「ノード（接点）」が増加し、ランダムマーク（点）への依存から構造的な把握へと関心が移行した。

3.2 同一被験者による個人内変化

第一期、第二期の両方に参加した 13 名の比較では、「間のエリア」のエレメント割合（平均+9.15 ポイント）と「構造スコア」（平均+1.69 点）が共に上昇していた。被験者の変化を「構造把握の改善」と「途中空間への配分増加」の 2 軸で分類した結果、構造把握と途中空間への情報配分の双方が向上した群が多かった。

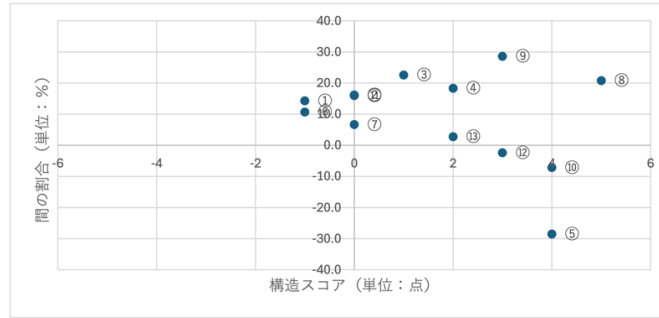


図 1 被験者の分布 (横軸：構造スコア差、縦軸：間のエレメント割合差)

3.3 Eureka moments の生起可能性

アンケート調査では、徒歩移動は定着しているものの、「探索すること」自体には自信がない (19 名中 12 名) という現状が浮き彫りになった。距離感については、公共交通との比較により「やや遠い」と感じる人が多い (19 名中 14 名)。しかしインタビューでは「路面電車が一度曲がるだけで着く」という経路の単純さが描きやすさに繋がったという声が多く、新経路の認知が、歩行の心理障壁を下げる「補助線」として機能し始めていることが確認された。

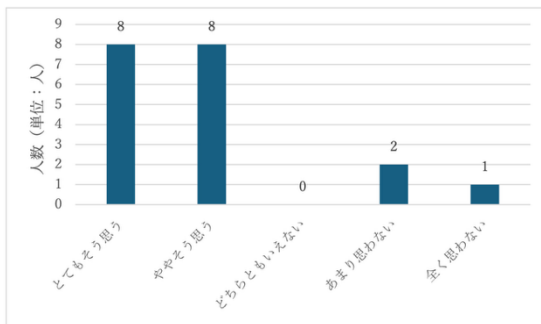


図 3 広島駅本通間を歩いて移動することへの受容性

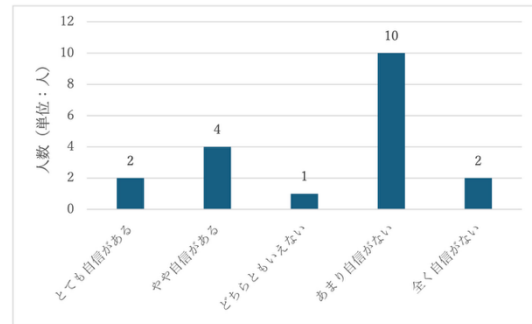


図 2 広島駅本通間を歩いて探索する自信

3. 考察と結論

新経路の浸透によって都市骨格の把握が進み、これまで認知的に「空白地帯」であった駅と本通りの間のエリアへ意識が向くようになったことは、Eureka moments の生起、すなわち「歩いてみよう」という主体的な行動へと転換するための重要な基盤を形成していると言えよう。

一方で、距離感の心理的障壁や「探索」への自信の低さは依然として課題である。

おわりに

広島駅周辺から本通りにかけて、経路変更は利用者の都市認知を「機能的な移動」の枠組みから、より「能動的な探索」を可能にする構造把握へのきっかけとなった。実際の歩行経験を通じて距離感が更新される余地も確認されており、都市の分かりやすさの向上が、広島のみちを歩く楽しさを創出する契機となることが期待される。

参考文献

Fendley, T, "Making sense of the city", Information Design Journal, 17(2), pp. 91-108 (2009)