

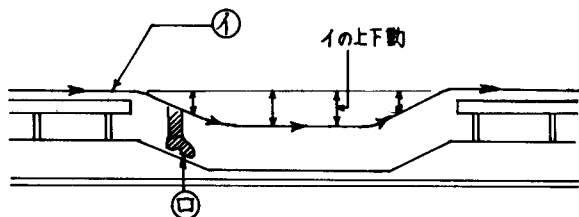
日本大学	正員	田口三郎
日本大学	正員	佐鳥静夫
日本大学大学院	学生員	森田義也
日本大学研究生	正員	○玉石修介

1. はじめに

近年の自動車の発展には目を見張るものがある。また、これに共なった道路整備も充実してきた。これは、幹線道路などの主要道路だけではなく、住宅地域内の生活道路にまでおよんでいる。これによる自動車交通の円滑化は相当に進んだと考えられる。しかし、生活道路における事故などの問題点も多くなっている。道路としての幹線道路と生活道路とは、主たる目的が異なると考えられる。幹線道路における主体は自動車であるが、生活道路では歩行者・自転車などが主体となる。このような観点から道路の構成を見直そうとするのが本研究の目的である。

2. 人の通行に対する問題点

既設道路の交差点部の縦断面(図-1)における歩行者の動線①を示したものである。この図からも明らかにように歩道部が一段高いために、車道部のレベルへ下りてから再び歩道部上という上下の動きが強い。また、信号待ちの状態ではつま先下りの不自然な姿勢②で立つことになる。しかしながらこれらは、自転車や車椅子などの運行を妨げないためであり、自動車を通すために必要なものである。このような道路として必要な条件を満たしつつ、歩行者の動線が上下しにくいような道路形状をコミュニティ道路として考える必要がある。

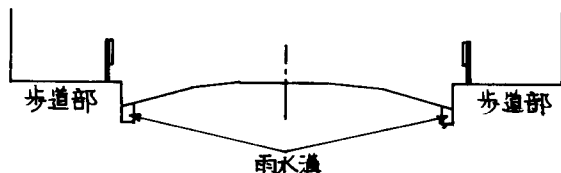


交差点部の縦断面(図-1)

3. 道路断面形状の提案

道路としての必要条件を確保しながら、主体たる歩行者や自転車の動線の上下動を減らそうとすれば既設道路の横断面形状(図-2)のままでは難しくなる。

ここでは従来の形状とは異なった断面形状(図-3)を提案する。また、交差点部における形状は、(図-4)に示すように交差点部に近づくにしながら、車道中央部を歩道レベルまで上げることににより、自動車の通行性を確保しようとするものである。



既設道路(図-2)

この形状の道路の考えられる利点としては次の通りである。

①交差点部では平坦なそれに近い状態になるために、交差点部横断方向での通行では歩行者などの動線の下下動が十分に小さくなる。

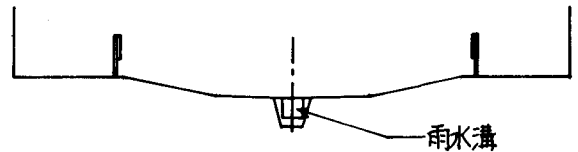
②交差点部が平坦になっているために、従来の道路のような歩道部のテーパ部がなく、つま先下りの状態で信号待ちをすることもなくなる。

③道路中央部での雨水排水となるために、自動車による歩行者への泥跳ねも少なくなる。また、水たまりができるとしても道路中央部近く、すなわち運転席側の正面方向となるため、運転者からはその状態が認識しやすくなる。

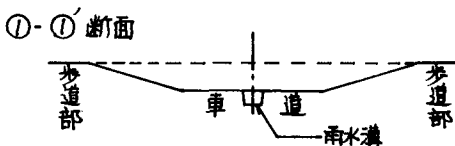
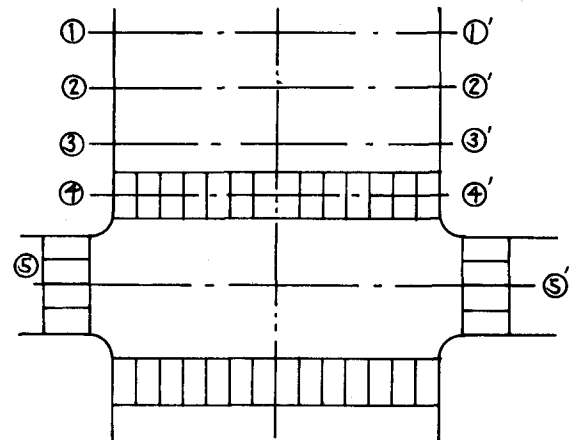
④豪雨など出水時には、車道部が低く、なっており雨水の一時的な貯留も行なえるので家屋の浸水も遅らせるものとする。また、歩道部の冠水も遅らせることができるので歩行も確保しやすくなる。

⑤車道部中央が下った凹面をしているため、対向車に対する注意や狭窄感など精神的圧迫によるスピード抑制を運転車に与え得る。

⑥道路施工時において、従来のような歩道部段差がないために機械化施工が行ないやすくなるのではないかと。



提案する道路(図-3)



交差点部(図-4)

上記の通り生活道路としての機能は、人を優先とし自動車の通行は二次的なものとした基本理念に基づくものである。

4. あとがき

道路というものをどのように使用されるかを考えた場合、自動車の通るための道路と生活空間の一部としたものがある。しかし、近年では生活空間の道路でも歩車道分離が行なわれ自動車の走行は行ないやすくなった。その反面、道路は生活空間の分断を行ない、広場的、度的な利用が行なえなくなっている。このような現状から人のための道路とは何かを考えたものが今回の提案となった。この提案は、まだ実施例がないため、利点などは予測の範囲を出ない。今後、多くの方々からの御意見、助言等をしていただければ幸いとする。