

IV-87

市街地における都市高速道路周辺の整備に関する研究

大阪大学大学院 学生員 恩地典雄
大阪大学工学部 正 員 毛利正光

1. はじめに

都市部においては交通の確保等のために高速道路の必要性はわれているが、都市づくり、地域との調和といった観点からの施策は十分ではないと考えられる。本研究では、住民意識などをもとに特に、高速道路の形態、高架下とその周辺、沿線の住宅配置のあり方について考察を行った。

2. 都市高速道路の住民による評価に関する意識調査

調査は大阪府下の阪神高速道路沿線の5地区を対象地区として選り1986年3月に行った。回収票数は1660票、世帯回収率は93.5%であった。各地区における都市高速道路の形態、高架下の状況などを表-1に示す。地区の特徴としては、およそ、どの地区にも密集した住宅を中心に若干の商業施設の存在する地区である。

3. 高速道路からの距離と住み分け

高速道路上を走る車からの周辺への物理的被害を完全になくす技術は現在のところはないということから、高速道路は出来るかぎり住宅地は避けて通るのが原則である。しかしながら、現実には線形の問題、都市高速道路そのものの機能の問題もあって、住宅地を通さざるを得ない場合が多い。したがって、沿道部分の立ち退きなども被害軽減のためには必要となってくる。図-1に示すように、被害意識と距離との関連は非常に強いものとなっており、およそ、高速道路から60m以上になると被害意識はかなり軽減されることになる。したがって、60m以内の範囲で立ち退き、被害の少ない構造への改築を進めていくことが必要であると考えられる。しかし、これらのことを全

表-1 調査地区の都市高速道路の概要

項目	路線名 地区名	①大阪守口線 太子橋（一）	②大阪松原線 昭和町	③大阪堺線 東加賀屋二、三	④大阪堺線 七道東	⑤大阪松原線 三宅中
高架から舗装面までの高さ(m)		約2.2	約1.5	約1.4	約1.0	約1.0~1.5
幅 (m)		17.4	19.0	18~20	17.6	約30~40
車線数(往復)(本)		4	4	(4)	4	(6)
車線幅 (m)		3.0	1.0	約2.8	約2.5	約3.0
縦断的な断面		中島 高さ 				
高架下整備状況		公園、集会所、歩道 樹木	集会所、 ゲートボール場、 クラブ工事中	道路、環境施設等	子供公園、空き地 ゴルフ練習場	道路、自転車保管所
平日交通量(台/日)(昭和60年)		77,600	89,100	86,900	103,700	43,400
都市計画決定		S.41. 9. 3	S.44. 5.23	S.37. 9.18	S.40.11.10	S.44. 5.23
事業 供用開始の告示		S.46.10. 4	S.55. 3. 1	S.45. 3.13	S.45. 3.13	S.55. 3. 1

面的に行う必要はないものとする。

図2-1~2は調査対象住民の住宅の都市高速道路からの距離及び住民の希望する距離である。希望距離は個々の住民によってかなり異なった尺度で判断するものと考えられ、かなり離さないと我慢できない住民、近くても良いと考える住民など距離に関する意識が幅広く分布していることがわかる。このことは、いずれの地区も供用開始から相当の年月が経っていることも考え合わせると、ライフスタイルを都市高速道路と調和させている住民が一定部分存在しているものと考えられる。また、一方では、高速道路に近い部分からの遠い部分への住み変えを行った住民、経済面、その他の理由から、住み変えが十分に出来ずにいる住民も存在するものと考えられる。

したがって、全面的な立ち退きというよりは、このような距離に関しての住民の住み分けを行政、事業者が積極的に支援していくための施策をうつことの方が重要と考えられる。

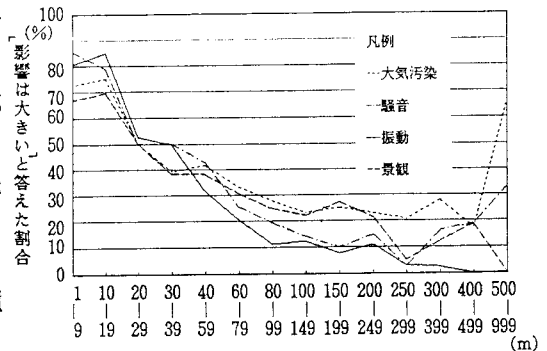


図-1 高速道路からの距離と影響意識（全地区）

4. 高架下利用

高速道路沿道の住み分けを考えていく場合、高架下とその周辺の利用の方法についても考えていかなければならない。現在の高架下は地区によって差はあるが2～5割程度の利用しかされえないものとなっている。高速道路建設による地区分断が相当存在するのはある程度やむを得ないとすれば、高架下にはそれを代替する意味でも施策を工夫しなければならないと考える。図-3からは住民が高架下の利用について多くの期待をもっていることがわかる。高架下だけに限って整備をしようとするれば幅の狭さ、日照の悪さなどの制約が加わって可能な施策も限られてしまうが、高架下とその周辺の相当の範囲を一体的に考えていけば、十分に住民を満足させる施策をうてるものとする。

5. 住民への理解の促進

住民自身は高速道路と地区を調和させるための解決策は無論のこと、高速道路の現状に対する評価についての具体的表現をもっているとはいえないかもしれない。しかし、住民は、確実に住民独特の評価基準をもって生活し、行動していると考えられる。そういった言葉にならない高速道路に対する評価をイメージの中から探ろうとした（図-4）。” うっとおしさ ” については、かなり距離との関連が強く、高速道路に近い住民にとっては、かなりの圧迫になっているものと考えられる。これについては、高速道路の色、形、高さなどの点で改良していくべきものとする。しかし、このような悪いイメージだけでなく” 安全である ”、” 親しみがある ”、” かっこいい ” といった良いイメージを持っている住民が少なからず存在していることに注目すべきであるとする。これらは、利用者としての意識も相当あると考えられるが、少なくとも住民が高速道路の被害者としての立場からしか評価をしないものではないことがわかる。したがって、高速道路と地域との調和を進めるうえでは、物理的施策のみならず、住民に対する高速道路の役割、機能などについての情報提供活動などにも力をいれるべきであると考えられる。

6. おわりに

都市高速道路の沿道整備は実現性の上で多くの制約のある問題である。しかし、従来以上に空間的広がりをもって考えていけば自ずと解決される問題も多いと考えられる。とりもなおさず、このことが都市の活性化、あるいは、実現性を高めていくことにつながるものとする。

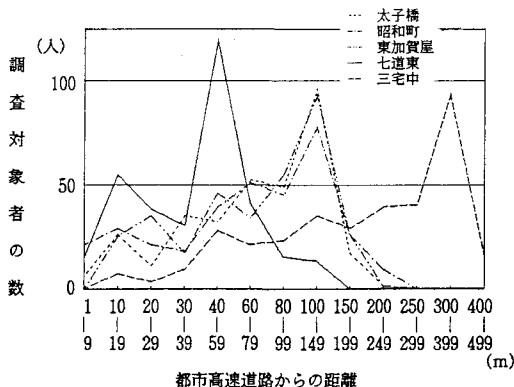


図2-1 地区別調査対象者の都市高速道路からの距離分布

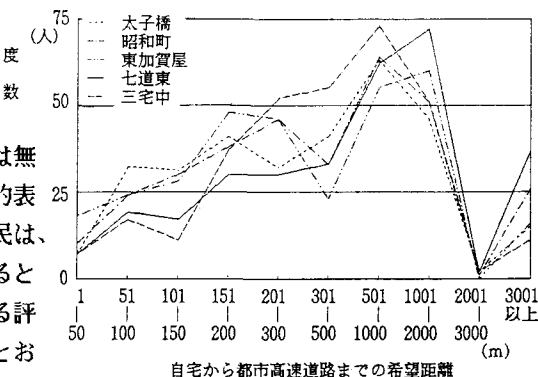


図2-2 地区別都市高速道路までの希望距離分布

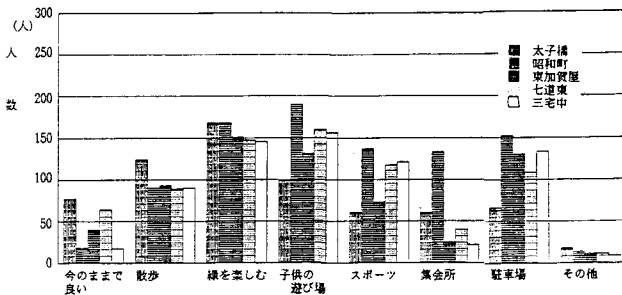


図-3 将来の高架下利用 (地区別)

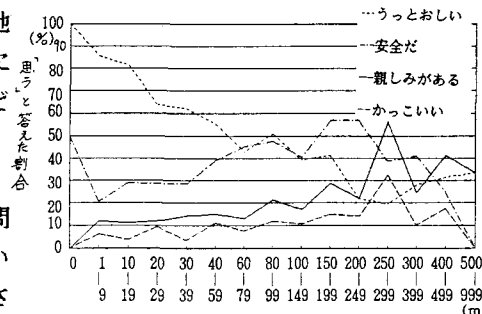


図-4 高速道路からの距離とイメージ (全地区)