

IV-157

住区総合交通安全モデル事業とその整備効果について

大阪市土木局 正員 橋本 固
 大阪市土木局 西村 惇
 大阪市土木局 高島伸哉

1 はじめに

大阪市では、昭和59～60年度に城東区関目地区において、住区総合交通安全モデル事業（ロードピア事業）を実施した。この事業は、幹線道路に囲まれた生活地域において各種の交通抑制策を施し、地域内の交通安全と快適な道路空間の創造を目指すものである。ここではその事業内容と整備効果について概要を紹介する。

2 地区の概要

モデル地区は大阪市城東区関目地区で、国道1号・163号・城北川および市道に囲まれた約700m四方の地区（47.6ha）である。地区内の用途地域はほとんどが住居地域で、一部に近隣商業・準工業地域が混在している。公共交通機関としては、地区の北西角に地下鉄谷町線関目駅が隣接し、地区内には京阪本線関目駅がある。また外周にあたる道路はバスルートになっている。地区内の公共施設には、2つの小学校のほか3つの公園・郵便局・電話局・商店街などがある。

この地区の道路は、6m・8m・11mの道路がほぼ格子状に通っており、道路密度も約29km/km²と市内平均の約18km/km²に比べて高くなっている。歩道などの交通安全施設は比較的良好に整備されており、また公安委員会によって昭和45年から生活ゾーン規制のモデル地区となっているため、一方通行規制・20km/時または30km/時の速度規制・駐車禁止・大型車規制などが全域で行われている。地区内の自動車交通量は、城北川に橋のかかっている東西方向の通り（幅員11m）で多いほか、地区北西角の幹線道路交差点を避けたり、地区東端の阪神高速道路の入口へ向かう自動車が細街路に流れ込んでいるケースが見受けられる。

歩行者交通としては、駅に向かう通勤・通学の流れや2つの小学校への通学、商店街への買物などが多く近隣地域への歩行者を含めて歩行者交通量の多い地区である。

また、地区内での交通事故の発生件数は、事業開始前にあたる昭和52～58年の7年間の年平均で単位面積あたり約48件/km²となっている。これは、同じ7年間の市内の生活道路における平均発生件数約35件/km²よりも高くなっている。

3 整備計画

計画の作成手順としては、まず地区道路を歩行者系道路・自動車系道路に分類し、この機能を実現する手法として表-1に示した各種の交通抑制策を取り入れることとした。各施策の実際の配置は図-1のように

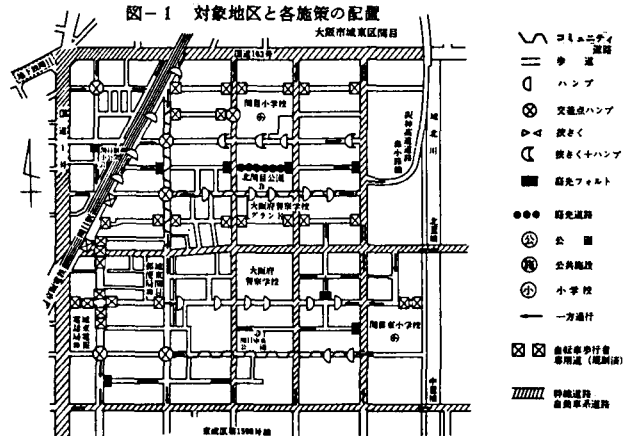


表-1 モデル事業に取り入れた交通抑制策

施策	コミュニティ道路	ハンプ	交差点ハンプ	狭さく	路先道路
内容	車道をクランク状にして車の速度を抑えカラー舗装や植樹により快適な歩行空間とする。	車道の路面を部分的に盛り上げ車の速度を抑える。カラー舗装で視認性を確保する。	交差点をカラーボックスなどで盛り上げてわかりやすくし、ドライバーの注意を促す。	車道の幅員を部分的に狭くして車の速度を抑える。樹木を植えることも可能である。	入口に狭さくを設けて通過交通を減らすとともに植木等を設置して車の速度を抑える。
効果	一方通行規制のかかっている幅員8m以上の道路で歩行者の動線となる路側に配置する。	自動車系の道路を除いて、地区道路の大部分に設置が可能である。	歩行者と自動車の動線が交差すると思われる交差点を中心に設置する。	幅員が4m程度以上で設置可能。地区の入り口に設けると通過交通減少に効果がある。	一方通行規制のかかっている幅員8m程度の道路で歩行者の軸として配置する。

なっている。自動車系道路については南北方向に一方通行の対となる2路線を、東西方向には地区の南側外周道路の一方通行と対になるように1路線を配置することとし、沿道状況・歩道の有無などを考慮して設定した。歩行者系道路の主軸としては、地下鉄や京阪の駅に向かう路線や小学校への通学・商店街への買物に集中する路線について検討し、道路幅員・沿道状況を考慮しながら設定した。この主軸がコミュニティ道路の整備区間である。また、その他の歩行者系道路は、歩道の設置が可能な幅員を有する道路で歩道が未整備の路線については、歩道設置を行い、さらに、各種交通抑制のための施設を配置した。

4 整備効果

モデル地区で事業を実施した効果ならびに居住者の事業に対する評価を把握するため、交通量・駐車台数・自動車走行速度・交差点進入状況・アンケート調査などを実施している。ここでは調査結果のうち主なものについて報告する。

i) 交通量と走行速度 表-2はコミュニティ道路とハンプを組み合わせて整備した区間・ハンプを単独で整備した区間・狭さくとハンプを組合せて整備した区間における自動車の交通量と走行速度を整備前後で比較したものである。各区間とも自動車交通量は減少しており、コミュニティ道路および狭さくとハンプを組合せた区間で速度が低下している。一方、ハンプを単独で整備した区間では速度が低下しておらず、また従前の調査でハンプと組合せていないコミュニティ道路では平均速度が25km/時前後であったことから、施策の組合せにより、より一層の速度抑制効果があるといえる。

ii) 交差点の進入状況 交差点ハンプは交差点での速度抑制による事故防止対策の効果をねらったものである。そこで交差点ハンプを設置した交差点へ進入する自動車および自転車の行動がどのように変化したかを図-2に示している。自動車に関しては停車・徐行の割合が増加し、効果が現れている。しかし自転車については停車・徐行の割合が低下しており、今後の検討課題であるといえる。

iii) 住民の評価 モデル地区とその周囲の住民に対して、事業に対する評価をたずねるアンケート調査を実施した。アンケート票は221世帯442票を配布し、375票を回収(回収率84.8%)している。図-3は集計結果の一部を示したものである。各個別の施策に対する評価を見るとすべて80%以上の賛成を得ており、最も反対意見の多い狭さくでも「良いことではない」とした人は7%にすぎない。さらに各種の施策を組合せた面的整備に対する住民の評価としては、「良いことである」「良いことであるが、多少改良すべき点はある」を合わせると約90%で、「良いことではない」とした人は、わずか1%であった。

5 おわりに

住区総合交通安全モデル事業を実施した結果、細部については検討課題は残っているものの各施策は目的とした効果を現し、住民からも高い評価を得ていることがわかった。これらの成果を踏まえながら調査・研究を一層重ねて、より快適なまちづくりを目指していきたい。なお大阪市では現在9箇所において住区総合交通安全モデル事業地区を整備中であり、今後も全市に広げていく予定である。最後に、本事業の実施に際して御指導・御協力をいただいた京都大学天野教授・建設省・大阪府警本部に謝意を表します。

表-2 整備による自動車交通量と走行速度の変化

施 策	推計交通量	走行速度(km/h)
	整備前→整備後	整備前→整備後
コミュニティ道路 +ハンプ	694→398	26.6→23.1
ハンプ	986→732	21.2→23.0
狭さく+ハンプ	1,755→1,391	28.6→20.5

注) 推計交通量は30分間交通量2回の観測値に基づく推計値(台/12h)

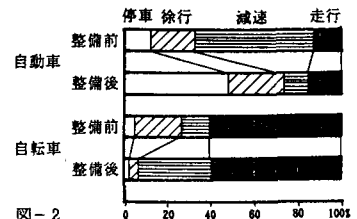


図-2 交差点ハンプへの自動車・自転車進入状況

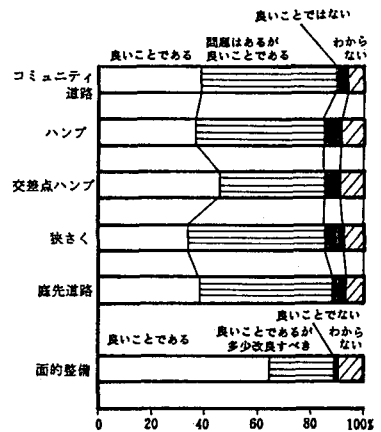


図-3 住民のモデル事業に対する評価