

IV-167 コミュニティ道路設計手法に関する研究

----- 関連機関との調整についてのアンケート調査結果 -----

(財)計量計画研究所 正会員 青木 英明
外務省経済協力局 正会員 山田 晴利
東京大学都市工学科 学生会員 久保田 尚

1. 研究の目的

自治体がコミュニティ道路を実施する際には関連機関や地元住民との意見の調整が必要である。この調整の場である協議では、計画の意図について関係者間で合意が得られる例もあるが、計画内容や実施方法の調整がつかず問題を残す例も出てきている。そこで、過去に建設省の補助事業で採択された約40余りの自治体を対象にアンケートを行い、回答結果より協議で扱われる事柄の傾向や問題点を明らかにしようと思う。

2. 公安委員会委員会との協議

21自治体から28路線についての回答を得た。道路管理者は、道路法第95条の2の規定に基づき、公安委員会と協議を持つ必要がある。回答結果によれば、道路改良の意図が交通安全にあるため、基本的な了解は得られていると見てよい。恐らく道路の実施例が増え、地方の警察署でも理解が深まった結果とみられる。例えば車道の線形が蛇行したり、制限速度(建設省の採択基準では設計速度)が20km/hの交通規制をかける、等は現在余り問題とされない。しかし、道路交通法に基づく判断では、駐車扱いが困難な場合が出ている。¹⁾例えば「車両は、駐車する場合に当該車両の右側の道路上に3.5m以上の余地が無いこととなる場所に於いては駐車してはならない」(道交法第45条の2)という規定を守れば、狭さく部の3m幅員が問題とされる(川崎市)。また「車両は、駐車するときは道路の左側に沿い、かつ、他の交通の妨害とならないようにしなければならない」(道交法第47条の2)の規定を守れば、北九州市の例のように蛇行する車道の左右に駐停車帯を置く道路構造の法的扱いが協議で問題となる(北九州市)。この解釈については、公安委員会でも場所によって対応が様々であり、「右側駐車は県下に事例がなく、現行の道交法になじまないので設置しない方針であったが、地元の強い要請により設置出来るようになった」(名古屋市)や、「右側に家屋、商店があるため右側停車をさせなければならず、最後まで調整に手間取ったが、右

側停車可となった」(福岡市)、のように対応に苦慮する例もあれば、大阪市のように既に了解済みで、協議で新たに問題とならない例もある。この他、「停車帯の設置については、公安委員会は難色を示した」(芦屋市)のように、停車帯を認めない例も見られるが、公安委員会の確固たる方針が背景にある場合だけでなく、沿道の土地利用と違法駐車車両排除の即地的な判断を含んだ場合もあるため、一概に公安委員会の協議対応の良否を評価することはできない。

歩車共存と呼ぶ道路構造は、歩車道の境界がない単断面のものが提唱され、欧州を始めわが国の自治体の単独事業の一部や、自治体以外の管理となる団地内道路の一部に採用され始めている。²⁾しかし、道交法第2章、3章では、歩行者と車の利用領域(通行区分)を分けることを原則としているため、公安委員会でも歩車道段差を残すよう求めている。アンケートの回答結果では「歩車道段差を2cmとする」(尼崎市など)が、ほぼ公安委員会共通の見解となっているようである。

3. 交通規制・駐停車の事前事後評価

従前・従後の交通規制と、駐停車対策の相違を17の自治体から22路線について自由回答させた。速度規制について、従前で速度規制が40km/hのものが、従後で20km/hとされた例が3件あり、従前で30km/hが、従後で20km/hとなった例が5件ほどあった。前後共20km/hで変わらないものが5件であった。また従後はほぼ例外なく一方通行としているほか、大型車両は通行禁止にしている。駐車についても停車は商店街等に限定して認めるが駐車は禁止となっている箇所が過半数を占める。

4. 消防署その他公共施設管理者との協議事項

a) 道路公園等管理者

9の自治体が回答した。同一自治体でも公園と道路では管理部門が異なるため、境界に柵や植栽を配して領域を区分する習慣があるが、まちづくりの視点から

は好ましくない。大阪市、尼崎市、北九州市では道路に隣接する公園の境界のブロック塀を撤去して、歩道が公園と一体感のあるプランを実行している。これにより歩道は広がり、道路景観も改善されている。

b) 消防

17の自治体が回答した。消防活動に欠かせない梯子車の進入路と活動を確保したいという事から、道路の幾何学的な形態や、架線ならびに安全柵などの障害物の有無、消火栓の扱いなどが主な協議対象となった。とりわけ、梯子車の進入路の検討では、電算機によるシミュレーション³⁾等の方法ががまだ普及するに至っていないため、実際に走行試験を実施して確認する例が少なくなかった(東京北区浮間等、5つの路線)。実験の時期は工事前、途中、工事後と様々であった。

4. 占用企業者との協議

a) 電電(NTT)

19の自治体より、28路線の回答を得た。電話架線の地中化もしくは移設、共架が目標である。9路線は協議の結果架線の地下埋設が実現したが、一方「費用の面から困難」(名古屋市)、「配線経路の関係上不可能の回答」(兵庫県芦屋市)などの理由から意見が折り合わず、やむをえず電線の移設、または電力との共架(同一柱を共有する)、架線の整理統合と美化柱で美装化を図る例が過半数を占めている。

b) 電力

17の自治体より、23路線の回答を得た。電話架線に比較すると、電力架線の地中化は困難である。回答では地下埋設までに至ったもの3路線と、部分埋設1路線のみであり埋設化率は17%、残りは14件の「架線を残した」ならびに、5件の不良回答(記述漏れ)である。地中化が不成功の理由はやはり、「工事費用の面から地中化がむずかしく…」(名古屋市)であり、「地下ケーブルとして要望したが、重要性が無いとの事で、電柱の移設のみを行った」(福岡市)のような例もある。

c) 上下水道

18の自治体より22路線の回答があった。道路整備にあわせて上下水道の埋設管を新しいものと交換するかどうかが一般的な内容である。たとえば、「水道、ガスについて入れ替え、下水を一部補修した」(名古屋)等の回答がある。市道下の上下水道の多くは老朽化しているため、自治体道路担当者が下水道局等と協議を

して敷設替えを行う。「上下水道は今後の掘削が不可能なので敷設替えを依頼した」というように、掘り返して舗装が不統一となるのを避ける目的で工事時期を合わせる場合があり、これに関連して「占用工事を先行して施工するように要請し、工事完成後5ヶ年は占用工事を許可しない旨確認した」(兵庫県芦屋市)や「当面敷設替え及び新設の計画が無いことを確認した」(神戸市)のように掘り返し防止の配慮の例が4件あった。

5. 町内会との協議

21自治体より26の路線に対する回答が寄せられた。回答からは、各自治体の担当者の努力する姿が想像できる。自治体誘導型の例で典型的なのが尼崎市の例で「町会町、市会議員にまえて工事説明をし、市報および一般広報誌で工事の趣旨、施工時期の説明をした。また、地元住民には初めての特異な道路であり、理解してもらえないものと思われたので、工事着手時に現場担当者がお知らせ文を直接手渡したうえ工事の概要を説明し、施工した」と述べている。それとは逆に沿道住民側の関心が高かったのは、「地元商店街組合約10名により『道路整備委員会』を結成して、その中で総務、道路整備、駐車近代化の各委員会を設置し検討を重ね…」(栃木県鹿沼市)や、「地元住民や区役所が一体となってコミュニティ道路と決定した」(大阪市大淀区)、「別なコミュニティ道路を視察し、本事業の趣旨について当商店街としても理解をされて視察を終わり、計画実施について明るい基礎を得た」の回答が見られた。特に住民に対する説明の程度には自治体で大きな差があり、「町内会役員を通じ住民に計画を伝達してもらった」(北海道岩見沢市)といった省略型があれば、「6回地元説明回をおこなった」「計画実施案に基づいて個別訪問し…」(名古屋市)のような熱心な例も見られた。

【引用文献】

1. 青木「コミュニティ道路とボンカルとの比較」、都市計画、地区交通計画、都市計画協会、No. 148, 1987, pp. 26-32.
2. 久保田、青木、新谷「住区内の環境改善と交通抑制」、(3)道路の計画設計の考え方、交通工学、Vol. 22, No. 6, 1987, pp. 47-70
3. 青木、久保田、山田、吉田、「シケインの形態と速度抑制効果に関する基礎的研究」、土木計画学研究論文集 No. 4, 1986, pp. 253-260.