

## II-379 環境の境界概念からみた歩車共存型 整備事例の評価に関する研究

日本道路公団 正会員 〇五寶光基  
大阪大学工学部 正会員 盛岡 通

### 1. はじめに

歩車共存、自動車交通抑制の手法は欧州各国や日本でも様々な形をとって提案され、実施されてきた。昭和60年、大阪市城東区関目において実施された「ゆずり葉ゾーン」計画は、地区内の道路を自動車を速やかに幹線道路に流す「自動車系道路」と、歩行者の主な動線になる「歩行者系道路」に使い分け、歩行者系道路に「コミュニティー道路」や「ハンプ」などの歩者共存のための施策を導入したものである。この整備を行ったことによって、地区内の通過交通量、交通事故の減少や歩者共存施策を実施した道での自動車交通量、自動車走行速度の減少、低下がみられ、交通安全性が向上した。

道路においては、通行以外の使い方があり、広義の生活空間としての位置づけもなされている。特に道に植木鉢をおく、洗濯物を干す等の、沿道の建物から道路ににじみだす様な道路の使い方と道路整備のかかわりあいは、居住者の環境整備への参加の源泉と見なすことができる。そこで道路における通行以外の使い方に注目し、異なった生活機能の重なりあう境界、車の走行や歩行の行動形態からみた境界、ユーザーからみた環境空間の心象の境界などを分析し、これらの境界概念を基に「ゆずり葉ゾーン」整備を評価、考察し、今後の計画に生かす考え方を提起した。

### 2. 使い方による道路の分類と「境界」の定義

地区内の道路がどの様に使われているか調査し、その結果と沿道の土地利用をもとに、①住宅の庭代わりに使われる「にわのみち」②商店街の「みせさきのみち」③沿道に工場、事務所が立ち並ぶ「こうばのみち」に分類し①～③の、生活やなりわい(業)のための使われ方はなされていないが、④立ち話等のコミュニケーションのための使い方がみられる「ひろばのみち」及び⑤上の4つの分類に当てはまらない「移動のみち」に分類した。

環境の境界とは、まず第一に土地利用や道路の形態が明らかに変化するような所、もしくは物理的に地域を隔てたりするような所をさす。この様なものを、見える境界と呼ぶことにする。「見える境界」では、人々は何か他の場所とは違う、変わったところであると認識するであろう。また「見える境界」でなくても、人々が何か他の場所とは違うと認識しているような所は存在する。このような所もまた意識面の境界であるといえる。このような認識には、そこに行くとき危なく感じる、うっとおしく思う等の否定的な認識と、楽しく感じる、そこに行きたくなるなどの肯定的な認識があり、それぞれ、「プラスの境界性」「マイナスの境界性」と呼ぶことにする。

また、様々な主体はそれぞれの生活領域として内と外を持っており、外の領域に自分にとっていないもの、よけいなものを排除する。このうち多くの主体が排除の場として認めるような所もまた境界であり、そのような認識を持たせるような性質を「排除の境界性」と呼ぶ。また多くの人にとっての「排除の境界性」を持つような所が他の主体の内の領域にあると、そこはその主体にとっては、「マイナスの境界性」を持つ境界になる。

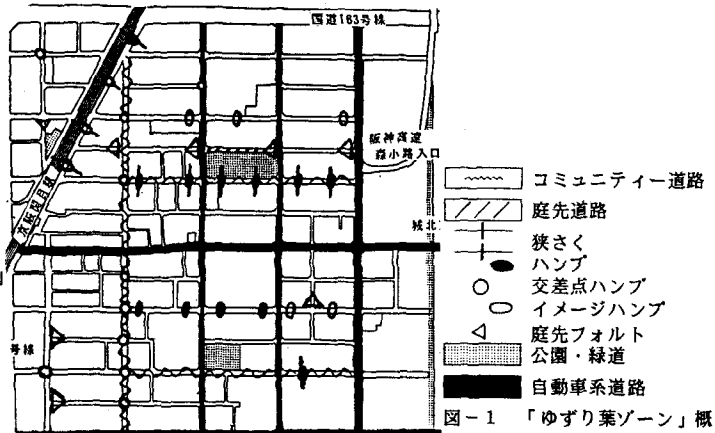


図-1 「ゆずり葉ゾーン」概要

4. 「境界」の探求と検証

本研究ではまず、「見える境界」を観察によって探し、アンケート調査によって人々にとっての「マイナスの境界性」を探索した。アンケートでは歩行者の立場と自動車を運転する人の立場にたつて、それぞれ「危ない」「うっとおしい」と感じる箇所を地図上にチェックしてもらった。さらに、コミュニティー道路も含めた歩道のある道に対して、危険を感じるか、ゆったり歩けるか、どの様に整備したら(歩車共存か歩車分離)か良くなるかと思うかを5段階で評価してもらう設問や、道路整備に対する意見や苦情などを自由に書いてもらう設問を用意した。そしてそれらの結果を基に境界の成立要因をみた。

その結果、まず「見える境界」と人々の認識による「意識上の境界」はおおむね一致していた。そして「にわのみち」や「みせさきのみち」「ひろばのみち」では、自動車系道路が入り込むとマイナスの境界性が強くなり、そのためかとくに「みせさきのみち」では歩行者と車を分離する志向が高かった。また、「こうばのみち」は歩行者にとって異質な空間であることがわかった。

一方、コミュニティー道路やハンプを整備することが逆に「マイナスの境界性」を増すことがあり、特に「みせさきのみち」や「移動のみち」でそれが著しい。全体としては、コミュニティー道路を整備すると、例えば「散歩したくなる道」として挙げられるなどの肯定的な評価も持つようになることも確認できた。

また「移動のみち」は「排除の境界性」を持ち、駐車や駐輪が多くなっている。ここで歩道が存在する道で駐車や駐輪がなされていると、車道や歩道の幅が狭いので通行のじゃまになって「マイナスの境界性」を持つようになるが、歩道のない道での駐車や駐輪は道路の端においてなされるため負の境界性を持つことが少ないこともわかった。

5. 「境界」との共存とそのルール

このようにみてもマイナスの境界性をなくすには、自動車系道路のネットワークを工夫したり、コミュニティー道路やハンプの整備をさらに一層洗練させることが考えられる。しかし、ここで発想を転換して「境界」と共存する考え方も提起できる。もともと、コミュニティー道路やハンプ等は、そこが危ないところである、すなわち「境界」であると認識させ、例えば、車にゆっくり走ってもらう、そこでのルールを守ってもらうものである。「境界」ではルールが存在し、「境界」を認識すればそれを守る方向に催すはずである。

異質境界の存在を前提として、そこでのルールを認識させるような道路の整備が居住型街区でのアプローチとして必要である。参考文献 1)橋本 固、西村 惇、立間 康裕、藤墳忠司(1988)「大阪における住区総合交通安全モデル事業の整備効果と計画方針について」、土木計画学研究講演集、No. 11, pp. 511~518、2)天野光三、藤墳忠司、小谷通泰、山中英生(1986)「歩車共存道路の計画・手法 快適な生活空間を求めて」、都市文化社

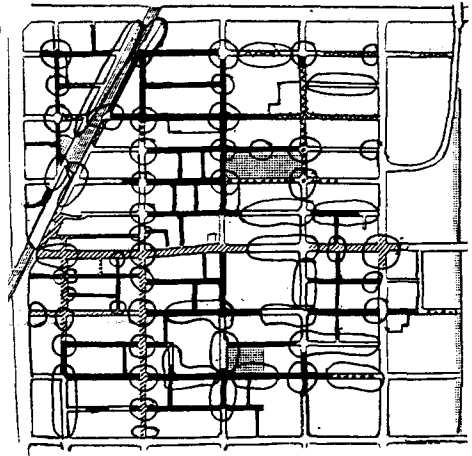


図-2 道路分類および「見える境界」

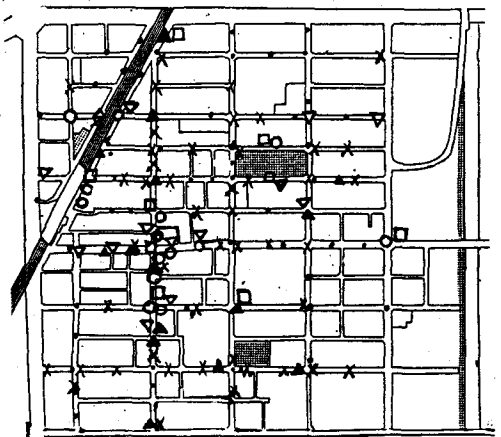


図-3 住民の「危ない」、  
「うっとおしい」所の指摘