

IV-72 歩車共存道路の事後評価

上田市役所 正員 中沢泉美
 筑波大学 正員 黒川 洸
 筑波大学 正員 石田東生

1. はじめに

我が国では、10年前からコミュニティ道路の整備が数多くされ、建設省の補助事業として整備されたものだけでも、現在200ヶ所を越えている。事業終了後1年以内の調査によるとコミュニティ道路には様々な整備効果があると報告されているが、数年経過した道路の実態は明らかにされていない。

本研究の目的は、事業後数年経過したコミュニティ道路の調査を行ない、実態を捉えることにより、整備効果の継続や維持管理などの面で新たに生じている問題を指摘することである。

2. 調査対象道路の概要

調査地は、調査可能な東京近辺で5年以上経過した道路11路線の内、地区特性やスピードコントロール手法の異なる3地区を選定した(表1)。

表1 調査対象道路概要

	足立区綾瀬 1丁目	江東区東陽 4丁目	北区王子 1丁目
整備後 経過年数	9年	7年	6年～7年
地区特性	商業・低層住宅系	公共・高層住宅系	商業系
整備範囲 (延長)	単一路線 (691.8m)	単一路線 (280.45m)	面的三路線 (682m)
車道幅員	3.0～4.0m	2.0～3.5m	3.5m
歩道幅員	3.5～5.0m	2.75～4.75m	1.75～2.80m
歩車道 段差	なし	あり (2cm)	あり (2cm)
スピードコントロール手法	クランク イメージハンブ	クランク	ハンブ
調査日	1990年11月16日 (金) 晴れ	1990年12月13日 (木) 晴れ	1991年2月25日 (月) 晴れ

3. 調査方法について

調査は次の3つの方法によった。

- ①10時間のビデオ固定撮影によって、1断面での交通状況（走行速度、交通量）や連続的な交錯状況を捉える。
- ②1時間間隔の移動観測を12時間行ない目視観測をすることにより、道路がどのように利用がされているか、どのような問題が生じているかを把握する。

- ③路面や植栽の管理責任者へヒアリングの実施により、住民の維持管理への参加状況を知る。

4. 分析結果の考察

(1) 交通量からみた道路利用状況

図1は綾瀬における交通量の変化を手段別に示したものである。現在の自動車とバイクの交通量は、整備前と比較すると減少しており、整備直後との比較でもさらに減少していることがわかる。一方、現在の歩行者と自転車の交通量は整備前に比べ増加している。この傾向は他の2地区でも同様にみられた。このことから、交通量からみたコミュニティ道路の整備効果は、整備直後だけでなく整備後数年経過した現在も効果が継続しており、3地区とも歩行者系の道路として定着しつつあることがわかる。

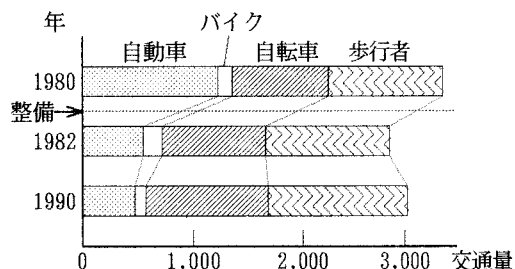


図1 手段別交通量の推移(綾瀬)

(2) 自動車・バイクへの速度抑制効果

整備直後の調査と比較すると自動車の平均速度が綾瀬では4km/h、東陽、王子では8km/h以上上昇しており、速度抑制効果の継続性があまりないと思われる。3地区とも、自動車とバイクの平均速度を比較すると、5km/h前後バイクの方が高速で走行しており、現在のスピードコントロール手法はバイクに対して十分機能していないことが分かる(表2)。また、コミュニティ道路は本来自動車の20km/h走行が目標とされているが、20km/h以下で走行している自動車やバイクは綾瀬で2.4%、東陽で1.3%、王子で0.9%と少ない。

表2 自動車・バイクの平均走行速度

	自動車	バイク
綾 瀬	30.6 km/h	36.0 km/h
東 陽	28.3	34.1
王 子	28.7	32.9

(3) 歩行者・自転車と自動車の交錯

自転車の通行場所（歩道か車道か）や交錯時の挙動は、歩車道段差の違いや歩道幅員の違いにより変化する。特に、段差がない場合、交錯時に進路変更を迫られると通行場所の変更が頻繁に行なわれる。自動車の挙動は、車道を通行する自転車や歩行者の挙動に大きく左右され、交錯時に自転車や歩行者が歩道に逃げるか、車道に残るかで、スピードや車両動線が異なる。（図2）

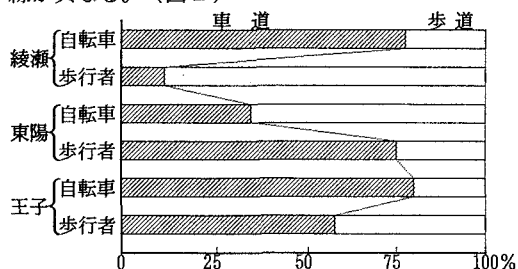


図2 歩行者・自転車の通行場所

(4) 路上駐車・駐輪の発生状況

コミュニティ道路は歩道への進入が容易であるため、停車帯以外での歩道の乗り上げ駐車が絶えず発生している。また、コミュニティ道路は鉄道駅付近に整備されることが多く、ゆとりのある歩道幅員が確保されているため駐輪が発生しやすい。この点については、整備直後には解決されていたが、現在では再び迷惑駐輪が多く見られ問題となっている。

(5) 道路の生活利用

コミュニティ道路の重要な整備目的の1つに、生活空間の再生があるが、交通機能以外の利用のされ方は地区特性や交通量の違いによって異なっている。沿道に一戸建ての住宅が多く、交通量の少ない綾瀬では、「生活の庭」的利用がなされ、沿道住民の立ち話やあいさつ、子供の遊び場としての利用が見られた。沿道に公共施設や高層マンションが立ち並び、交通量の多い東陽では、露店、イベント、待ち合わせの場としての利用が見られ、「買い物の庭」、「都市の庭」といった利用のされ方に近い。沿道に商店

の多い王子では、ストリートファニチュア（特にベンチ）があまり利用されていないなど、生活利用がなされておらず、本来の機能を発揮していないと思われる。

(6) 道路の維持管理状況

3地区ともに20%前後のボラードの破損が見られる（表3）。コミュニティ道路は通常の街路に比べ、破損しやすい施設が多く、修復のサイクルが短いと考えられる。ボンネルが後退した理由の1つにメンテナンスにコストがかかりすぎたこともあるため、メンテナンスコスト削減の工夫が必要であろう。

一方、清掃や植栽の管理に関しては、地区特性の違いにより住民参加の度合いが異なり、戸建ての多い地区の方が生活の庭としての意識が強く住民の維持管理への積極的な参加が現在もお見られた。

綾 瀬	19%
東 陽	15%
王 子	30%

5. まとめ

整備目的の1つである「安全で快適な歩行者空間の確保」については、交通量から見ると整備効果が継続しており達成されていると思われる。しかし、速度抑制や路上駐車、駐輪においては、整備当初とは異なり、整備効果の継続性があまり見られない。

一方、「生活空間の再生」という面では沿道地区特性によって生活利用の仕方が異なり、その効果については一概に論じられないことが分かった。

また、整備直後には生じていなかった問題として、ボラードの破損等、施設の状態が悪化している点が挙げられる。植栽の維持、清掃面においては整備当初住民による自主的行為とし、現在もお実施されている地区もあったが、現在は業者に委託している地区もあり、住民の自主管理はどの地区でも成功しているわけではないことが分かった。

<参考文献>

- 1) 青木、久保田、山田(1989): 「歩車共存」実現のための計画・設計上の問題点に関する研究—コミュニティ道路を実施した自治体の経験に学ぶもの—、日本都市計画学会学術研究論文集、pp.295-300
- 2) 天野、小谷(1983): コミュニティ道路の整備効果に関する考察、土木計画学研究発表会講演集、pp.96-103