

IV-215

大阪市における歩車共存道路整備事業の進捗と整備効果に関する考察

大阪市建設局 正員 徳本 行 信
 福山大学工学部 正員 三輪 利 英
 大阪市建設局 小川 高 司

1. はじめに

本研究は、わが国における歩車共存道路整備の先駆的事例である大阪市の「ゆずり葉の道」を対象に、その整備実態と、交通事故を指標とした整備効果とを報告するものである。

本研究では、平成3年度迄に整備された歩車共存道路 186路線を対象とした現地調査から得られた交通状況、施設の実態、交通事故、沿道状況などの諸指標をデータとした分析にもとづき、今後の歩車共存道路整備の指針を得ることを目的とした考察を加えている。

2. 大阪市の歩車共存道路の整備状況

(1) 路線数

大阪市では、平成3年度までにコミュニティ道路が 186路線が整備されている。図-1 に示すように、年間整備路線数は年を経るごとに増えつつあり、昭和62年以降に整備された路線が全体の74%、最近3年間（平成元年～3年）に99路線（53%）が整備されている。

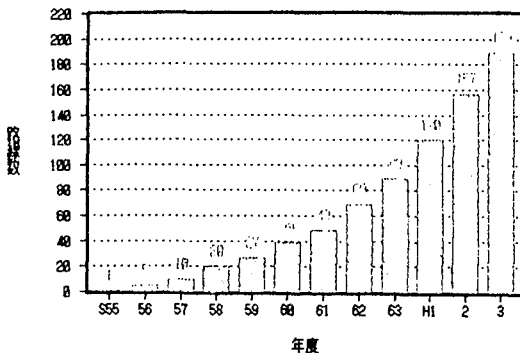


図-1 年度別整備路線数

(2) 沿道状況

平成3年度末までに整備済の歩車共存道路の沿道土地利用（都市計画による用途地域）を調査した結果を図-2 に示す。

大阪市内のコミュニティ道路を用途地域別に分類すると、住居地域に整備されているもの97路線（52.2%）、第2種住居専用地域が40路線（21.5%）であり、住居系が併せて137路線（73.7%）を占めている。

そのほか、住居系施設も多い準工業地域、商業・近隣商業地域にも整備事例が見られる。

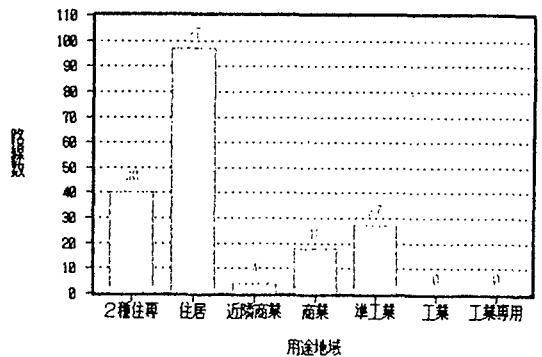


図-2 コミュニティ道路の立地

3. 事故抑制効果

整備後3年間以上の事故データを得られる 153路線を対象に、整備前後の交通事故発生件数の変化を総括した結果を表-1 に示す。

交通事故が減少した路線は78路線（51%）であり、特にそのうち22路線（14.4%）では整備後に交通事故が全く発生していない。一方、58路線（37.9%）では交通事故が逆に増加しており、これらの路線については事故内容や整備内容を詳細に検

討して、今後の改善課題を抽出していく必要がある。

近年、市内全域として交通事故が増加傾向にあるなかで、交通事故の発生率が減少または変化しなかった95路線（62.1%）については、一応の整備効果が得られていると見ることができよう。

表－1 整備前後の事故件数の変化

事故発生率の変化	路線数		沿道に小中学校	
	路線数	%	路線数	%
0に減少	22	14.4	5	8.8
減少	56	36.6	21	36.8
変化なし	17	11.1	7	12.3
増加	58	37.9	24	42.1
合計	153	100.0	57	100.0

4. 整備前後の交通事故の発生状況

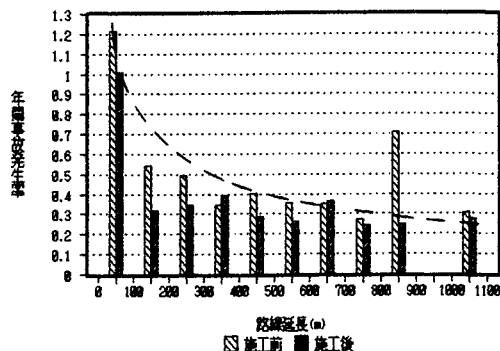
表－1の結果を分析するために、交通事故の発生場所を単路部と交差点部に分けたものが図－3、4である。

（1）単路部における事故

歩車共存道路の整備前後の単路部の交通事故の発生率（路線ごと・年間件数／100mあたり）の変化を図－3に示す。

整備前の年間事故発生件数は、一部の例外を除いて路線長にかかわらず減少傾向を見せており、歩車共存道路の整備効果が明らかに現れている。

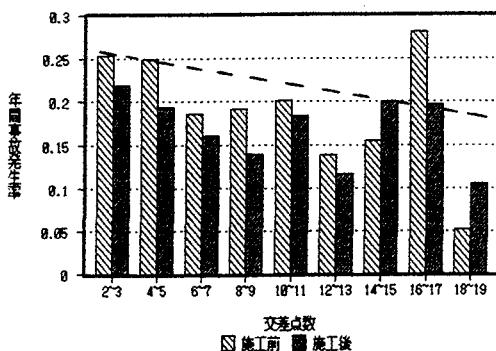
平均すると、整備前の事故発生率が0.5（件／100m・年）であるのに対し、整備後の事故発生率は0.37に低下しており、単路部の事故が約3／4に減少している。



図－3 単路部の事故発生率

（2）交差点部における事故

同じく交差点部の交通事故の発生率を比較したのが図－4である。単路部の場合と同様に、事故発生率は路線内の交差点数にかかわらず概ね低下しており、平均すると0.17件／交差点・年から0.15件／交差点・年に、約12%の減少をみている。



図－4 交差点部の交通事故発生率の変化

5. おわりに

大阪市においては、コミュニティ道路（ゆずりはの道）の整備を積極的に推進しており、整備済路線数はまもなく200路線に達する見通しである。

平成2年までに整備された153路線における交通事故の発生状況の変化を見ると、路線あたり事故件数において年間189.9件（1.2件／路線・年）から年間156.8件（1.0件／路線・年）へと確実に減少しており、事業効果が顕著に認められるといえる。

しかしながら、上記の153路線中の58路線では事故発生率が増加しており、それらの路線を対象として、交通量の変化や整備内容など事故発生要因を総合的に分析・評価して、今後のコミュニティ道路整備の指針を得る必要がある。