

IV-170

利用者意識を反映した街路空間再配分代替案の検討

立命館大学大学院 学生員 香川裕一
立命館大学理工学部 正 員 塚口博司
京都大学工学部 正 員 飯田克弘

1. はじめに

現在わが国においてはモータリゼーションがさらに進展しており、円滑な都市交通のために必要な街路は未だ十分に整備されておらず、早急な対応が望まれる。しかし道路の新設を行うには膨大な費用と時間を必要とする。そこで街路空間を有効利用するという観点が重要となり、歩行者交通や自転車交通等の安全性や快適性を考慮して街路の機能に応じた既存街路空間の再配分が検討に値することとなろう。またこの際に沿道住民や街路利用者の意向、意識を反映することが重要である。筆者らは図-1に示すような手法を用いた街路空間再配分による街路整備手法について研究している。本稿では、このうち街路利用者に再配分方策をフィードバックすることにより街路利用者にとって、より望ましい街路空間再配分方策を提案することを目的とする。

2. 代替案の集約化の考え方

本稿においては、図-1に示す流れ(a),(b)→(i)に基づいて作成した代替案を街路利用者に再度提示し、その改善を図ることとした。そのため図-2のような実験を実施した。実験は1回8～9人が参加して対話形式で行い合計3回実施した。被験者としては、様々な立場から判断してもらうため、一般的な立場として立命館大学文学部学生、交通に関してある程度知識がある立命館大学土木工学科学生、日頃から業務として道路整備や街づくりに携わっている自治体職員の合計25名とした。実験方法は、京都市内の182街路に関する街路機能によるグループ化、オキュパンシー指標を用いた問題街路の抽出、問題街路の改善に関するアンケート調査結果、問題街路のグループ特性に対応した再配分方策の提案、さらに各代替案に対する交通サーキュレーションについて説明をした¹⁾。対象地区（北を御池通、南を五条通、東を川端通、西を堀川通とする）の現状の写真を提示し合わせて交通量等も知らせる。ここで設問1（表-1）として四条通を境とする南北ゾーン間移動に関して回答させ、合わせてその判断に関する意見も尋ね、次に設問2として6代替案（表-2）を説明する。その中から各被験者が最も望ましい

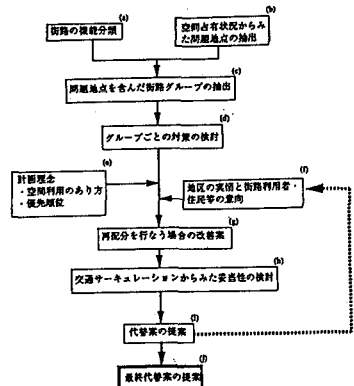


図-1 街路空間再配分の方法論

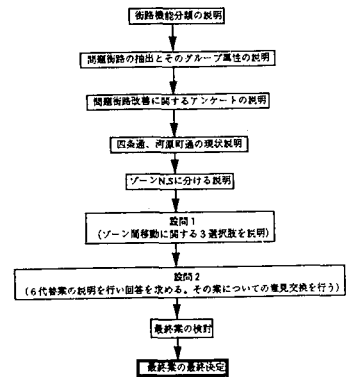


図-2 アンケート進行フロー

表-2 設問2

表-1 設問1

1	ゾーンA, S間の出入りを認めない場合
2	ゾーン間の直進移動は認めないが、ゾーン内から四条通または四条通からゾーンA, Bへの進入は認めない場合
3	ゾーンA, B間の移動、四条通への移動ともに認める場合

A案	四条通（烏丸～川端間）、河原町通（三条～高辻間）をセミモールとして歩道を拡張する。道路幅は車線を1車線減らしバス、タクシー等の停車帯を歩道に切り込んで設ける。
B案	河原町通（三条～高辻間）をトランジットモールとして一般車の通行を禁止する。四条通（烏丸～川端間）は歩道幅1車線を公共交通レーンにする。道路幅は四条通に併しては現状維持、河原町通に関しては車道を1車線削減して歩道を拡張し、停車帯を切り込んで設ける。
C案	四条通（烏丸～川端間）、河原町通（三条～高辻間）をともにトランジットモールとして一般車の通行を禁止する。道路幅としては車道を1車線削減して歩道を拡張し、停車帯を切り込んで設ける。
D案	河原町通（三条～高辻間）をフルモールとして車両の進入を全面禁止する。四条通（烏丸～川端間）、河原町通（四条～高辻間）をトランジットモールとして一般車の通行を禁止する。トランジットモール区間の道路幅は、C案と同様にする。
E案	四条通（烏丸～川端間）を西行一方通行とする。河原町通（三条～高辻間）はセミモールとして歩道を拡張する。道路幅としては、セミモール区間はA案と同様に、四条通に関しては、1車線削減して3車線として歩道を拡張する。
F案	四条通（烏丸～川端間）を西行一方通行として河原町通（三条～高辻間）をトランジットモールとして一般車の通行を禁止する。道路幅は、トランジットモール区間はC案で、四条通に関してはE案と同様にする。

と考える代替案を選択させ、その案に関しての長所、短所を述べさせる。そしてそれらを参考にして最も支持の多かった案に変更点、追加点を取り入れて最終案を提案する。

3. 実験結果

表-3を見ると、トランジットモールを導入したC案(図-3-1.2)が最も多く支持された。これは現状の四条通、河原町通の交通量から考えてセミモールの導入は渋滞を生じさせる恐れがあり、フルモールは街路の利用実態が大きく変化し、直ちに導入するのが困難であるため思われる。C案を選択した被験者の意見として多かったのは、トランジットモール導入地区周辺の駐車場の整備、歩道とは別の場所に駐車場の整備が必要という意見である。またバスを優先するべきという意見が多く、公共交通機関としてバスとタクシーを同様に扱うよりも、タクシーベ이를集中配置するなどしてバスを優先する対応を行うべきであるという意見があった。また自治体関係者の意見の中には、トランジットモールの区間について若干区間の延長をすべきという意見もあった。以上のような点を考慮し最終案を図-4に示す。このように計画者側が提示したいくつかの代替案を用いて、それらを街路利用者に提示して、対話形式で様々な被験者の意見、希望について検討することにより、最適案への絞り込みが可能になると思われる。

4. 終わりに

本稿で対象とした被験者は当該地区の居住者等ではないから、今後は沿道住民や従業者に対しても、同様の流れで意見を聞き、計画の実現性を高めていくことが必要であろう。

参考文献

- 1) 加古裕二郎、塚口博司、飯田克弘等：街路空間再配分と交通サーキュレーションに関する一考察、土木学会・年講、No.48、1993

表-3 実験結果

設問1 (ゾーン再移動に関する設問)	設問2 (代替案選択に関する設問)
1: 9人	B案: 3人
2: 17人	C案: 13人
3: 6人	D案: 1人
無回答: 2人	F案: 5人
	無回答: 3人

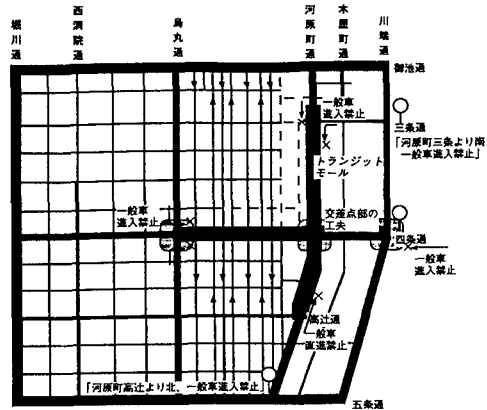


図-3-1 再配分策：C案

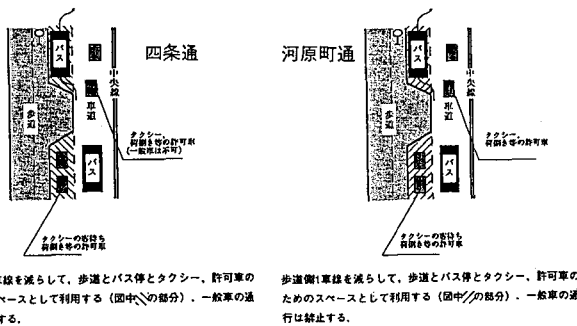


図-3-2 C案の道路構造

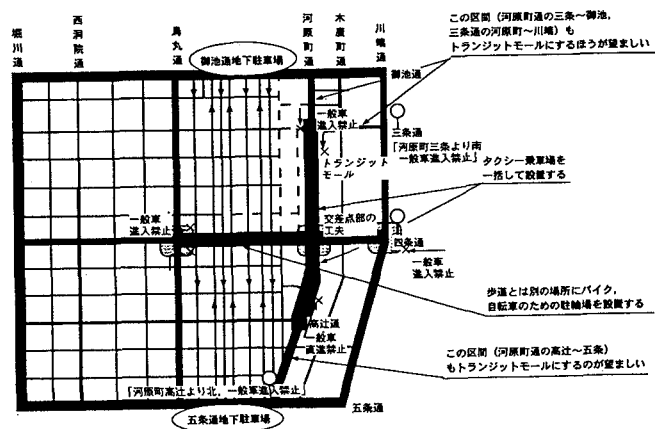


図-4 最終代替案