

業務・商業系地区における歩車共存道路の導入効果に対する評価意識

神戸商船大学 正員 小谷 通泰
徳島大学工学部 正員 山中 英生
菱友システム技術 石野 千恵

1. はじめに 従来から、住宅地区を中心に「歩車共存道路」が整備されてきたが、近年は業務・商業施設が立地し道路上で交通が密集した地区でも、交通環境を改善するためその整備が検討されるようになってきた。そこで本研究は、業務・商業系の地区における歩車共存道路の整備事例を取り上げ、沿道の住民・事業主および来街者を対象に行った意識調査結果をもとに、その導入効果を分析することを目的としている。

2. 調査対象路線とアンケート調査の概要 今回、歩車共存道路が整備されたのは、大阪市の中心部に位置する老松通り（幅員7.3m、全長360m）であり、沿道には商店や事業所および住居が混在して立地している。整備前は単断面の道路であったが、整備後は両側に歩道が設置され、歩車道の境界にはボラードを設け歩道への乗り上げ駐車を防いでいる。車道は1車線の一方通行であるが、沿道の駐停車需要が多いため路側で停車可能な最小限の車幅を考慮して幅員は4mとされた。また当該道路は幅員が狭いので効果的なシケインは設置不可能であり、このため交差点進入部の車道を狭くし(3m)、かつ交差点内をブロック舗装とすることにより走行車両の注意を喚起している。 アンケート調査は道路整備が完成してから約5ヶ月後の平成5年12月に実施した。アンケート票はA票(事業主・世帯主用)とB票(家族・従業員・来街者用)からなり、A票は116票、B票は431票、合計547票が回収された。アンケート調査の内容は大別して以下の7項目よりなっており、A票は全項目について、B票では①から⑤までの項目についてのみ尋ねている。①被験者の属性(性別・年齢・居住歴など)、②道路整備前後の道路交通環境の変化、③利用主体からみた整備道路の評価、④路上での駐停車行動、⑤道路デザイン全般の評価、⑥道路の整備計画の評価、⑦事業活動への影響

3. 利用主体からみた整備道路の評価

3-1 利用のしやすさ 図-1は、道路利用主体別の評価項目を示したものである。そして、全被験者を対象に、主体別に「全体としての通行のしやすさ」に対する満足度・不満度を示したのが図-2である。ここで、満足度とは、全被験者のうちで「満足」、「やや満足」と答えた人数の比率を示す(不満度もこれと同様)。これによると、歩行者の満足度が57.5%と最も高く、次いで自動車利用者が53.6%、自転車利用者は38.5%と最も低い値を示している。逆に不満度は、自転車利用者で30%と最も高くなっている。また「駐車場への車の出し入れのしやすさ」についての満足度は37%であり、不満度は16.5%であった。

「全体としての通行のしやすさ」を外的基準、個別の評価項目を説明変数として、各評価項目の寄与度を数量化Ⅱ類で分析した。先の図-1の中には、各主体ごとに、相関比と個別の評価項目ごとにレンジを記している。この結果、いずれの主体にとっても、「通行スペースの広さ」、「他主体との接触等の安全性」が、全体としての通行のしやすさを決める要因となっている。

次に、寄与度の大きい上述の2項目について、満足度・不満度を調べた。このうち図-3は、通行スペースに関する結果を示したものである。これによると、歩行者の54.1%、自動車の45.3%が

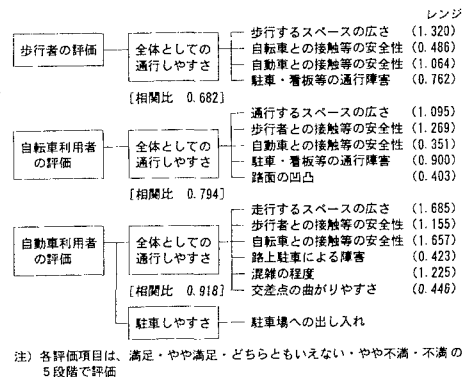


図-1 道路利用主体別の評価項目

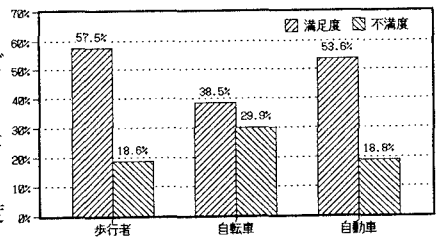


図-2 全体としての通行のしやすさに対する満足度・不満度

満足しているのに対して、逆に自転車の43.0%が不満を持っている。また図-4は、主体相互間の接触等の安全性に関する結果である。なお図中の矢印は、各主体からみた相手となる主体との接触等の安全性に対する満足度または不満度を示す。この図から歩行者と自動車はお互いに5割以上の高い満足度を示しているが、自転車はどの主体とも満足度は30%台と低くなっている。さらに、歩行者と自動車のお互いの不満度は低いのに対して、自転車からみた歩行者・自動車に対する不満度は高い値を示している。

3-2 路上での駐停車行動 図-5は、道路整備後の駐停車行動の変化を、来街者とそれ以外の沿道関係者（世帯主、事業主、従業員など）に分けて示している。これによると整備後はいずれのグループも「駐停車時間を短縮した」とする者が多く、また沿道関係者は「駐車場・車庫の利用」や「異なる路上の利用」の比率、来街者は「以前と変わらない」の比率が高くなっている。路上駐停車に対する感想としては、沿道関係者は「現状のままでよい」(36.1%)、「もっと駐停車をしにくくした方がよい」(19.4%)に対して、来街者は「気兼ねなく駐停車したい」と考える者が75%と圧倒的に多い。

3-3 道路デザイン全般 「歩道や車道の幅は十分とは言えないが、この道路としては適切なバランスである」と考えている被験者は全体の59.7%を占め、特に改善点がないとする者も76.2%にのぼっている。

4. 整備計画の評価と事業所活動への影響

4-1 整備計画の評価 沿道の事業主・世帯主が計画を知った方法としては、「町内会などによる回覧や説明」(45.8%)と「役員等の人から口頭で」(32.7%)が多く、おもに住民同士で情報交換がなされている。行政による説明会に参加した人は全体の1/3足らずであるが、計画に好意的な意見を持っていた人が全体の88.1%を占めていた。また、整備後の道路に対してほぼ満足している人が84%おり、きわめて高い評価を得ている。そして事前のイメージとの比較では「予想していた通り」は45.7%であり、「予想よりよかった」とする人は全体の41.3%にも達しており、このことは事前に整備後の道路イメージを適格に伝える事の難しさを示している。

4-2 事業所活動への影響 沿道事業主のうち、今回の道路整備が事業所活動にとって「ややメリットがある」、「メリットがある」と考える者は全体の84.2%を占め、その理由は「町のイメージアップになる」、「店の前の長時間駐車がなくなった」の2項目に集中した。一方、全体の67.7%が「ややデメリットがある」、「デメリットがある」と答えており、その理由は、「商売の車が使いにくくなった」、「駐停車ができにくくなって客が減る」が多かった。このように、メリットとデメリットの理由では、路上駐停車に関して相矛盾する結果が見られ、業種による自動車利用特性の差異が反映していると考えられる。さらに、メリットとデメリットを比べて全体としては、42.9%がメリットが多いと感じており、デメリットが多いと感じる11%を上回っていた。

5. おわりに 今回の整備では、自転車利用者の評価が他の主体に比して低く、今後デザイン上の配慮が必要である。また路上駐停車が意識の面でも抑制されていることがわかったが、業務・商業系の地区では路上の駐停車を完全に排除する事は困難であり、道路デザイン上の工夫だけでなくそれらを必要最小限にとどめられるような駐車管理の方法も求められよう。事前に整備道路のイメージを住民に伝達することは必ずしも容易ではなく、今後は路上での実験や模型、CGを用いて整備内容をより分かりやすい形で伝える事が必要である。なお、ここで得られた成果は、立命館大学塚口博司氏、大阪市立大学日野泰雄氏との共同研究の一部である。感謝の意を表する次第である。

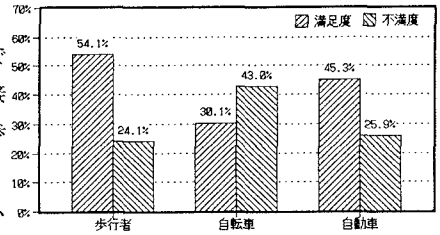


図-3 通行スペースに対する満足度・不満度

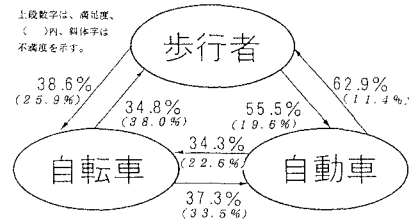


図-4 主体相互間の接触等の安全性に対する満足度・不満度

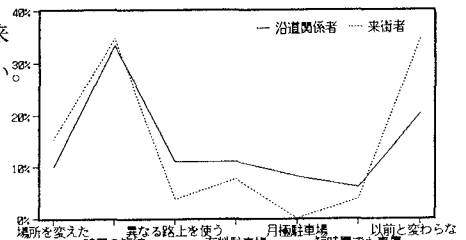


図-5 道路整備後の駐停車行動の変化