

IV-142

狭幅員道路における歩行者の通行空間と危険に関する意識の分析

(株)建設企画 コンサルタント 正 員○新田則博
大阪市立大学 工学部 正 員 日野泰雄

1. はじめに

近年、住宅地区内狭幅員道路における安全性の向上が重要な課題の1つとなっているが、拡幅等による道路空間の確保はもちろん、交通規制の実施も、住民の自動車利便性に対する欲求等から容易ではない状況にある。そこで本研究では、効果的な安全対策を検討するために、地区住民をはじめとする道路利用者に対して、道路空間に対する考え方と交通危険意識を調査し、その実態を把握することとした。

2. 調査の概要

大阪市内の住宅系地区を中心に抽出した狭幅員道路25区間（表-1）で、歩行者と自転車利用者を対象として、通行の実態とそこでの交通危険感あるいは通行空間に対する評価、及び路側帯標示の認知度などに関する質問票を配布し、郵便で回収した（表-2）。

表-1 調査対象道路区間の概要

通行方法	全幅員(m)			車道幅員(m)			合計
対面通行	<6.0	=6.0	>6.0	≤5.0	--	>5.0	10
	2	5	3	4	--	6	
一方通行	≤5.5	--	>5.5	≤3.0	≤3.5	>3.5	15
	7	--	8	6	6	3	

注) 表中下段の数値は調査対象区間数を示す。

表-2 調査票回収状況と個人属性

<配布・回収状況>

- ◇配布数：635
- ◇回収数：229
- ◇回収率：36.1%

<回答者の属性(%)>

年齢	男性	女性	計
10代	2.0	3.0	5.0
20代	3.5	8.9	12.4
30代	5.4	8.9	14.4
40代	7.4	11.4	18.8
50代	7.9	15.3	23.3
60代	5.9	8.4	14.4
70代	5.9	4.5	10.4
80代	0.0	1.5	1.5
計	38.1	61.9	100

居住地	歩行	自転車	他	計
地区内	男 12.2	8.6	1.4	22.2
	女 28.5	13.6	2.3	44.3
地区外	計 40.7	22.2	3.7	66.5
地区外	男 10.9	4.1	1.8	16.7
	女 8.1	7.2	1.4	16.7
計	19.0	11.3	3.2	33.5

職業	男性	女性	計
会社員	12.4	6.4	18.8
公務員	3.0	1.5	4.5
主婦・無職	8.4	38.1	46.5
学生	2.5	4.0	6.5
その他	11.9	11.9	23.8
計	38.1	61.9	100

3. 狭幅員道路の通行実態と交通安全意識

(1) 通行位置と危険意識

狭幅員道路における歩行者の通行位置をみてみると（表-3）、道路端の通行比率が8割弱と高くなっているが、調査区間が片側路側帯や歩行者空間比率の

低い一方通行路の場合、路上駐車等によって路側帯が占有されていることが少なくないため、むしろ、道路端通行比率が低い結果となっている。

表-3 狭幅員道路における歩行者の通行位置
《路側帯の有無別》 《歩行者空間比率別》

	道路端	その他
側帯有	両側 75.7	24.3
	片側 73.1	26.9
	小計 75.3	24.7
路側帯無	83.7	16.3
計	77.2	22.8

	道路端	その他
対面	分離 76.1	23.9
	混合 86.7	13.3
	小計 81.3	18.7
一方通行	<50% 69.3	30.7
	≥50% 81.1	18.9
	小計 74.2	25.8
計	77.2	22.8

一方、通行中の危険経験度をみてみると（表-4）、昼間では、よく経験する割合が45%、時々を含めると85%近くに達していることがわかる。また、夜間の場合、交通量が極端に少なくなるため、その比率はやや低くなっている。道路特性別では、通行位置と同様の傾向を示しており、ここでも、路上駐車等による空間の阻害が問題となっていると考えられる。

表-4 歩行者の通行危険経験度

路側帯の有無	《昼間》			《夜間》		
	頻	繁	時々	頻	繁	時々
側帯有	両側 43.1	38.2	18.7	34.3	25.4	35.1
	片側 50.0	38.5	11.5	36.0	28.0	36.0
	小計 (44.1)	(38.2)	(17.6)	34.6	30.1	35.2
路側帯無	44.9	40.8	14.3	38.6	29.5	31.8
計	44.3	38.8	16.9	35.5	30.0	34.5

歩行空間比率(%)	《昼間》			《夜間》		
	頻	繁	時々	頻	繁	時々
対面	分離 41.3	43.5	15.2	33.3	28.6	38.1
	混合 46.7	42.2	11.1	39.0	29.3	31.7
	小計 (43.9)	(42.9)	(13.2)	(36.1)	(28.9)	(34.9)
一方通行	<50 47.3	35.1	17.6	34.3	32.9	32.9
	≥50 40.8	37.0	22.2	36.0	28.0	36.0
	小計 (44.5)	(36.0)	(19.5)	(35.0)	(30.8)	(34.2)
計	44.3	38.8	16.9	35.5	30.0	34.5

(2) 交通主体による通行空間の評価

狭幅員道路を歩行、もしくは自動車で通行する際、歩車のいずれが回避すべきかを問い、道路空間に対する優先意識を分析した（表-5）。その結果、歩行者、車いずれの立場でも、相手が通り過ぎるまで待つと答えた人が約半数となっているが、相手が待つ

べきであるとする回答の割合からみると、若干ではあるが、住宅地区内の狭幅員道路に対する優先意識は、歩行者の立場に強い傾向が見られる。但し、本来のこの種の道路の役割からすると、むしろ車の立場での意識に問題が残ると言わざるを得ない。

次に、駐車車両のある場合における、歩行者と自動車のすれ違い時の危険意識についてについてみると（表-5）、道路区間を占有し、有効空間を狭める原因となっている駐車車両に対する危険性の指摘が全体の3/4に達しており、通行機能を優先させた評価がうかがえる。中でも、人の通行に対する優先意識がやや高いようである。

表-5 歩車すれ違い時の通行優先意識 (%)

運転頻度	自分が待つ	双方回避	相手が待つ	駐車危険	車が待つ	人が待つ	計
頻 繁	62.1	34.5	3.4	76.6	16.7	6.7	13.3
	48.1	44.4	7.4				
時 々	35.8	37.7	26.4	75.5	18.9	5.7	16.0
	58.3	39.6	2.1				
全 く	55.9	32.4	11.8	74.3	16.9	8.8	61.3
	49.5	41.0	9.5				
計	51.8	33.9	14.2	75.1	17.2	7.7	100
	51.7	41.1	7.2				

注1)運転頻度「時々」には「あまりしない」、「全く」には「免許無し」を含む。

2)表左はすれ違い時の行動、右は駐車を含む危険行動の評価。

3)表左上段は歩行者の立場、下段はドライバーの立場。

4. 安全施設に対する理解度と要望

(1) 路側帯の認知度と理解度の分析

狭幅員道路での歩車の空間領域を示す路側帯標示について、その認知度と理解度を調べてみた（表-6）。これらより、路側帯をふだん見たことのない人が15%程度、その意味を知らない人が6割以上もいることがわかった。また、知っていると言った人の理解は概ね正しいものであったが、歩行者用や駐車車禁止路側帯でも「駐車のみ禁止」と考えるなど、車利用に若干甘い認識となっていることがわかった。このことから、他の交通安全施設を含めて、交通安全対策の意図を明確にし、利用者の十分な理解を得ることが重要な課題であるといえる。

(2) 狭幅員道路における利用者の問題意識と要望

調査票に、狭幅員道路における交通安全に対する自由意見の記入欄を設けたところ、全体の8割以上の回答があり、問題意識の高さがうかがわれた（表-7）。その内容をみると、拡幅等の道路整備に比べて、①路上駐車に対する危険感と取り締まり強

化、②自動車利用の抑制、③一方通行化や自動車速度の抑制等の交通規制への期待が高いことがわかった。また、譲り合いによる共存を説くものもあり、その実現に向けた空間の再配分が大きな課題であることが再認識された。

表-6 路側帯の認知度と理解度 (%)

	よく	時々	たまに	見ない	その他
認知度	47.1	33.8	10.7	4.9	3.6

	よく知ってる	大体知ってる	知らない
理解度			
一般路側帯	10.8	25.4	63.8
駐車車禁止	6.5	19.4	74.1
歩行者専用	5.6	13.6	80.8

表-7 自由意見からみた問題点とその対応

大項目	小項目	構成率(%)
道 路 整 備	道路拡幅	7.3
	歩道設置等	2.1
付属施設等の整備	照明、ミラ等	2.1
	駐車場	1.6
専有物	専有物撤去	5.7
交通規制	駐車規制	44.0
	一方通行化	5.2
	人優先・車抑制	16.6
	速度抑制	4.7
二輪対策	自転車等の危険	2.1
その他	譲り合い(共存を)	6.7
	仕方ない	2.1
計(意見数(複数):193)		100.0

5. まとめと今後の課題

本稿では、狭幅員道路での歩行者・自転車の通行実態と危険意識や通行優先意識等の一端を示すとともに、限られた空間の配分を明示する路側帯標示の認知度が低いといった問題点や利用者からみた多くの課題が明らかになった。一方、交通規制等を援用した空間再配分による対応が可能であることも再認識された。今後、これらのデータをさらに詳細に分析することによって、地区の特性、利用者の行動や意識を踏まえた安全対策検討への手がかりとしたい。

謝辞

本研究に際し、大阪市建設局交通安全施設課には多くの資料の提供をいただき、また、山中英生助教授をはじめ徳島大学建設システム研究室の諸氏には調査に多大な協力をいただいた。さらに、塚口博司・立命館大学教授、小谷通泰・神戸商船大学助教授をはじめ地区交通環境検討会のメンバー各位には、調査の進め方などについての貴重なコメントをいただいた。ここに記して、感謝の意を表したい。