

IV-101

コミュニティ道路整備計画事例の評価に関する一考察

横浜国立大学 正会員 中村文彦
 東京都 非会員 三上 学
 横浜国立大学 正会員 大蔵 泉

1. はじめに

コミュニティ道路整備は昭和56年度より国庫補助事業となり、その整備件数は平成5年度までに全国で600路線を越え、大阪市や名古屋市に多くの事例が集中する等の地域的偏りはあるものの、順調に進んでいるように思われる。その整備効果についても報告や分析例が少なからずある¹⁾が、一般的な評価はまだ確定的とは言えない。本研究では、今後のコミュニティ道路整備に有用な情報を、既存事例の事後評価を通して整理することを目的とした。

2. 対象事例と研究の手順

対象事例として、首都圏での最近の典型的な事例としてX市Pコミュニティ道路とY市Qコミュニティ道路の2事例を取り上げた。両事例の特色は表1に示す通りである。

両事例について、沿道住民に対してアンケート調査を実施し、コミュニティ道路に対する住民の評価構造を分析し（3節）、特徴的な点について、道路管理者及び交通管理者へのヒアリングを通して、整備計画上の論点を整理した（4節）。

アンケートは、両道路沿道で訪問留置方式で行い、両地区合計で86世帯153人（X市58人、Y市95人）から回答を得た（個人票回収率93%）。

表1：検討対象事例の比較

項目	X市	Y市
共通点	交通運用 ハンプ	一方通行 自転車歩道走行可 イメージハンプのみ
相違点	道路全体幅員 車道線形 停車帯 ポラード 沿道公共施設 歩道拡幅度合	8.1m クランク なし 固定のみ 多数 +1m
		10.0m 曲線スラローム あり 可動あり 少数 +2m

3. コミュニティ道路に対する住民の評価

調査票で設定した11の評価項目に対する回答結果は表2に示す通りである。各項目のうち、①については、停車帯のあるY市とないX市の間で大きく異なった他、歩道にゆとりのあるY市において、⑥、⑩などで評価の傾向が異なった。他の項については、2事例間で大きな差異は見られなかった。

コミュニティ道路では、自動車の走行がある程度抑制され、沿道での生活環境が向上することを仮定して設問を設定したが、自動車の走行抑制に関しては、十分な評価を得られておらず、関連して、安全性など歩道の環境への評価も決して高くはない。以上の点は、速度の抑制に関する整備の考え方の問題、歩道空間に対する整備の考え方の問題に関係する重要な論点であり、次節で詳細に考察した。

4. 整備計画上の論点

整備計画上の論点のうち、自動車の走行抑制に関しては、車道の線形、イメージハンプ、停車帯の考え方に分けて論点を整理した。また、歩車道については、その区分と段差の考え方に分けて、論点を整理した。引用するアンケート集計結果は表3にまとめて示した。

表2：コミュニティ道路への住民の評価（%）

項目	肯定	中間	否定
①歩道への駐車は少ない	42.5	29.4	28.1
②歩道への駐輪は少ない	64.7	24.2	11.1
③自動車走行速度は遅い	13.7	64.7	21.6
④自動車交通量は少ない	9.2	55.5	35.3
⑤交通事故危険度は低い	31.4	37.2	31.4
⑥歩道は歩きやすい	37.3	41.2	21.6
⑦夜間でも通行しやすい	32.7	56.2	11.1
⑧立ち話しやすい	22.9	62.8	14.4
⑨子供が安心して遊ぶ	7.2	41.9	51.0
⑩道路の緑が多い	20.3	54.9	24.8
⑪道路のゴミが少ない	25.5	48.4	26.1

(1) 自動車の走行抑制

住民は、整備以前に比べ歩きやすくなったと考えているが、その理由として自動車の速度抑制効果は相対的には大きくは寄与していない（表3）。速度が抑制されていない理由は、速度を抑制するための物理的な手法である、車道の線形とハンプの効果が弱いためと想像される。

道路線形については、管理者側で、自動車交通の円滑性を重視する傾向がヒアリングから伺え、その影響等から速度抑制に十分なきつさの線形を導入できなかった様子が推察される。速度抑制が重要目標であることを再認識した上で十分なきつさの線形を確保する必要がある。

ハンプについては、両市ともイメージハンプを導入しているが、住民は、速度抑制効果を認めておらず、一方で、騒音問題の指摘が自由回答欄にあった。管理者側も騒音苦情問題等から導入に消極的な面がある。この問題が、ハンプ自体の技術的な改良で解決されることが認識される必要がある。そして同時に、ハンプ以外の速度抑制方策のメニューの充実とそれを踏まえた設計基準の確立が望まれる。

さらに、停車帯の問題が関連する。X市では停車帯はなくY市では停車帯があるが、その設置については住民は賛成の色合いが強い（表3）。コミュニティ道路のある意味でのルーツといえるボンエルフでは、駐停車は肯定されている。しかし、通過交通の円滑性が重視される面があり、必ずしも積極的に停車帯が導入されてはいない。この点についても、コミュニティ道路での自動車の役割について、関連主体間で合意を形成する必要がある。

表3：住民のコミュニティ道路への認識（複数選択）

歩道が歩きやすくなった主な理由	歩道幅員が増加したので 街灯が明るくなったので 車速度が抑制されたので	85.1% 67.6 27.1
停車帯の評価	X市 導入すべきである	53.4
	Y市 現在あるものに賛成	74.7
歩車道区分	現状（ボラード）賛成 段差が必要 ガードレールが必要 区分をなくすべき	47.7 20.9 18.7 2.6

(2) 歩車道の区分と段差

住民の評価は、表3に示すように、一定していない。管理側でも、交通管理者は、交通事故が起きたとき、事故処理の混乱を避けるためにも明確な区分が必要と考えている一方で、道路管理者側は歩行者主体の道路づくりを考え、道路空間を歩行者にとって快適なものにするべきと考えている。景観や歩行者の快適性の配慮と安全面の配慮の間のバランスが課題となる。

歩車道間の段差についても表3に示すように、住民の評価は一定していない。交通管理者は、自動車の走行域を制限するために段差は必要と考えている。反面、道路管理者は、道路空間を歩行者にとって快適なものにするという考えとともに、自転車の歩道通行を許可したことから、自転車の歩車道間の移動をスムーズにするためにも段差を解消することに積極的である。この背景には、歩車道の区分、そして自転車の扱いとの関連性が重要な論点となってくる。

5. 結論

以上より、コミュニティ道路整備計画において考えるべき視点として、整備目的の再確認、速度抑制方策メニューの充実と設計基準の確立、自転車の扱い方の検討、の4点が指摘できた。整備目的については、当初考えられていた自動車の走行速度及び通過交通量の抑制から道路空間の明確な再配分へと目的の重心が移動してきている傾向があり、整備目的を明確に提示する必要がある。速度抑制方策については、近年、海外では車道狭窄や見かけ幅等いろいろな手段を用いられており、わが国での採用の検討が望まれる。その際には、シケインやハンプについてもそうだが、公式な設計基準の確立が必要となる。最後に、自転車の扱い方については、一般的に自転車冷遇されている状況を踏まえて、管理者側での指針の提示が必要となろう。

<参考文献>

- 1) 橋本、太田、原田、室町(1995)「コミュニティ道路に関する住民意識と課題」、第15回交通工学研究発表会論文報告集 pp.169-172
- 2) 山田、青木(1993)「コミュニティ道路における速度抑制手段」、土木学会第48回年次学術講演会講演概要集第IV部、pp.460-461