

長期供用後におけるコミュニティ・ゾーンの交通実態とその評価

呉工業高等専門学校

正会員 ○山岡俊一

中部大学工学部

正会員 磯部友彦

1. はじめに

コミュニティ・ゾーンは1996年の創設以来、全国各地で整備が進められ、整備が完了した地区では様々な整備効果が報告されている。さて、初期の整備地区においては事業完了後約5年が経過した。供用から年月が経過すれば、ゾーン内のコミュニティ道路等の各種デバイスは、破損や景観上の汚れ等から何らかのメンテナンスが必要だと考えられる。また、ドライバーのデバイスに対する慣れにより、デバイスの自動車交通抑制効果の低下も心配される。そこで本研究では、供用後約5年が経過し、コミュニティ・ゾーンが地区に馴染んだ名古屋市長根台地区を事例に、交通実態調査、地元住民を対象としたアンケート調査を実施し、各調査で得られたデータを分析することにより供用後数年経過したコミュニティ・ゾーンを再評価することを目的とする。

2. 調査対象地区と調査概要

(1) 長根台地区（図-1）

長根台地区は名古屋市南東部の緑区にあり、地下鉄桜通線終点駅である野並駅の南東部に位置しており、面積は約22ha、人口は約1,500人、世帯数は約490世帯の戸建て住宅が多い住宅地である。

(2) 交通実態調査

交通実態調査の調査年月日と調査時間を表-1に示す。また、調査地点（路線）を図-1に示す。

(3) アンケート調査

アンケート票の配布は平成15年10月11日（土）と12月15日（月）に実施した。配布回収方法は、30km/h速度規制区域内を対象に無作為抽出した220世帯に各戸2部ずつ訪問配布をし、後日郵送回収した。回収合計部数は89部で、回収率は世帯で31.4%（69世帯）、個人で20.2%であった。本論文に関連する質問内容は、長根台地区の道路に対する総合的評価、で

ある。

3. 交通実態

交通量：図-2は、30km/h速度規制区域内の交通量（A、B、C、F、及びGの合計）の5地点のピーク時（7時～9時）における自動車交通量の合計の変化を表したものである。図より、事業実施前に比べ、多少の増減はあるものの事業完了5年後において1117台と565台減少（減少率33.6%）している。

自動車走行速度：図-3は4時期に調査した歩車共存道路（図-1 ①地点）、コミュニティ道路（図-1 ②地点）、未整備生活道路（図-1 ③地点）にお

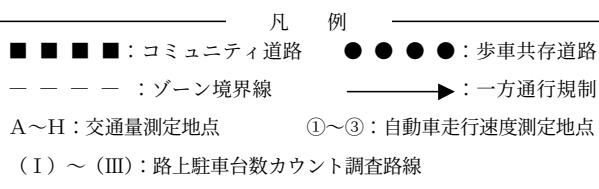
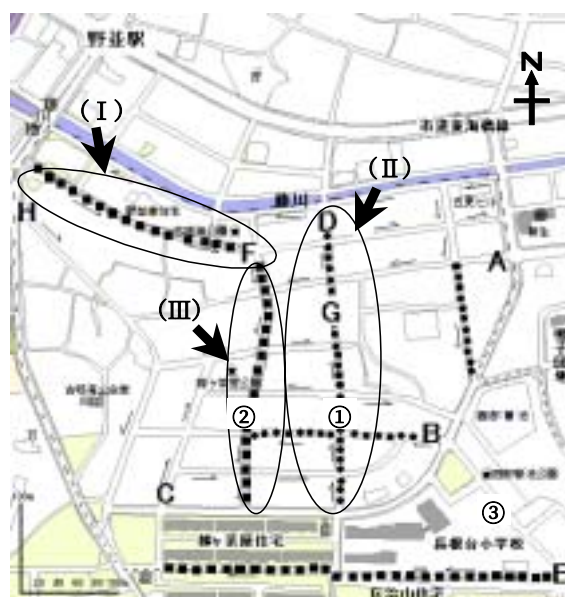


図-1 長根台地区における交通実態調査地

表-1 交通実態調査の実施年月日と調査時間

調査項目	交通量	自動車走行速度	路上駐車台数
調査年月日	平成15年10月16日（木）	平成15年12月12日（金）	平成15年12月12日（金）
調査時間	朝 7:00～9:00	8:00～9:00	8:00～9:00
	昼	13:00～14:00	13:00～14:00
	夕	18:00～19:00	18:00～19:00

キーワード コミュニティ・ゾーン、地区交通計画、長期供用後評価、交通実態調査

連絡先 〒737-8506 広島県呉市阿賀南2丁目2-11 呉工業高等専門学校内 TEL: 0823-73-8955

ける、自動車走行速度の平均速度、最高速度、最低速度の結果を示したものである。②地点及び③地点では、朝、昼、夕とも平均速度は事業実施前に比べ、途中多少の増減は見られるものの時間の経過とともに低下傾向にあることが分かる。①地点の事業完了5年後の平均速度は、事業完了直後より各時間帯で2km/h～7km/h程度速くなっている。しかし、ゾーン内の最高速度規制である30km/h以下であるため、整備効果は持続しているといえる。

路上駐車台数：路上駐車台数カウント調査の結果を図-4に示す。路上駐車禁止規制実施後から路上駐車車両は大幅に減少し、事業完了直後においてこの状況に変化はなかった。

交通事故発生状況：表-2は長根台地区の年別人身事故発生件数を示したものである。表より、事業実施前の年に比べ事業完了直後では約半減していたが、事業完了5年後では12件となり、事業実施前の状況に戻ってしまっている。

4. 住民意識から見た評価

図-5に住民の長根台地区の道路に対する評価を、本事業実施直後に筆者らが実施したアンケート結果と合わせて示す。住民は特に景観に対し満足している。また、便利さを除く景観、快適性、安全性の面で事業実施直後よりも満足度が上昇していることが分かった。

5. まとめ

以上より、自動車交通抑制効果は持続していることと、住民からの評価も上昇していることがわかった。人身事故発生件数については、件数が事業実施前と今後も慎重に着目していかなければならないといえる。

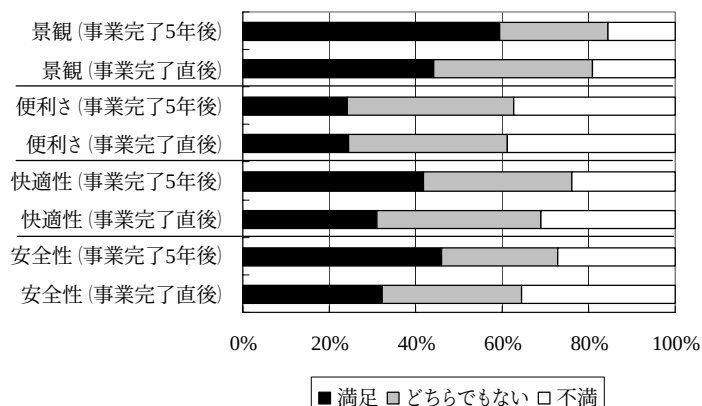


図-5 長根台地区内の道路に対する地元住民の評価

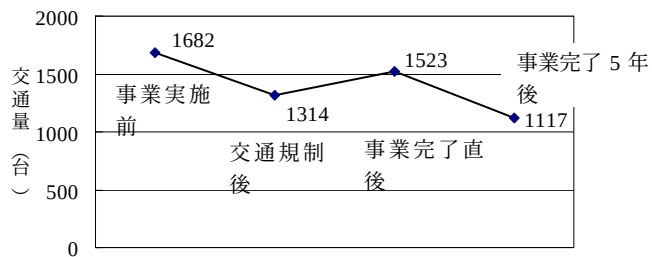


図-2 30km/h 規制区域内における交通量の変化

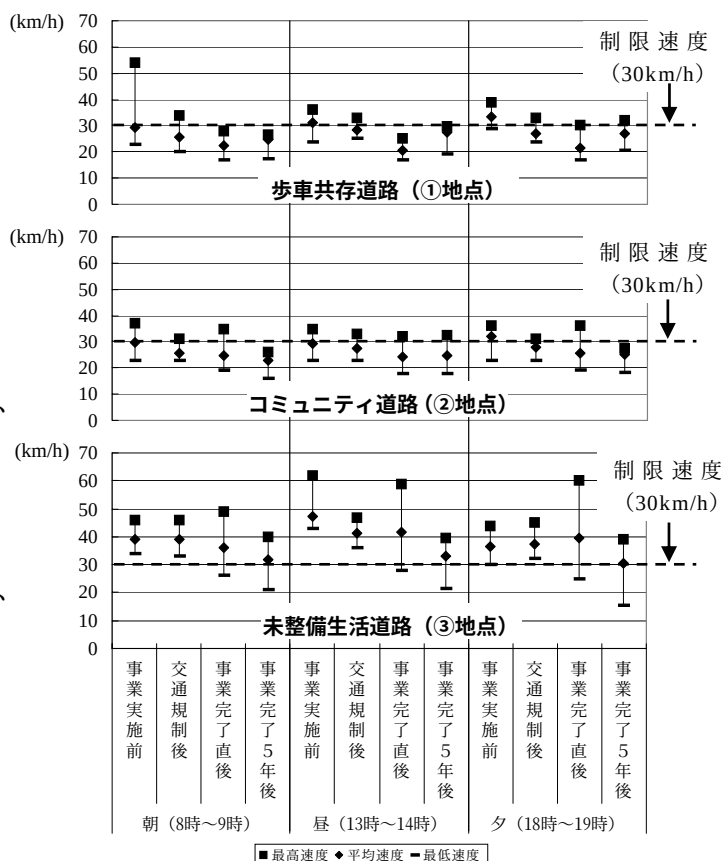


図-3 自動車走行速度の推移

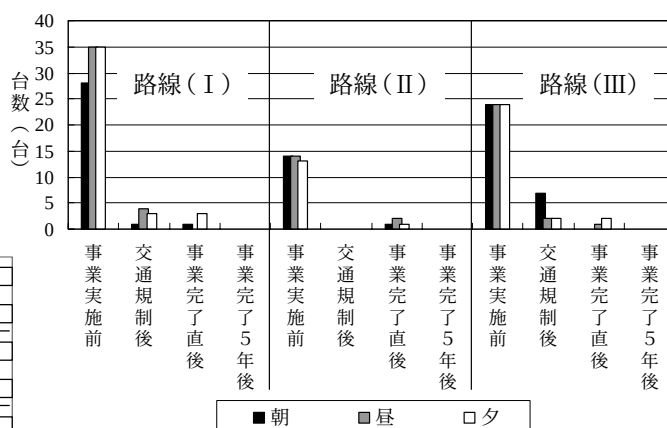


図-4 路上駐車台数の推移

表-2 人身事故件数の推移 (件)

事業実施前			交通規制後	事業完了直後	事業完了5年後
平成5年	平成6年	平成7年	平成9年	平成11年	平成15年
10	13	12	8	6	12