

住宅地区における大型車通行規制に関する基礎的研究

横浜国立大学大学院 学生会員 ○原田 賢
横浜国立大学大学院 正会員 中村 文彦
横浜国立大学大学院 正会員 岡村 敏之

1. はじめに

ブキャナンレポートで居住環境地区や通過交通の排除が打ち出され、自動車の通行規制はわが国でもスクール・ゾーンを初めとして、長年にわたって行われており、現在コミュニティ・ゾーンなどのさまざまな施策が行われている。しかし、表1のように海外と日本を比較した場合、海外では道路の段階構成において、それぞれの道路タイプに明確な規定や考え方、それに対応する通行規制が存在する。それに対して日本では、道路構造令における各道路種別・級別は、道路をどのように使用していくのかという明確なビジョンはない。そのため、実際に通行規制を行う場合は個別のケースで判断をしており、住民や事業所との合意形成を取らなければならない。よって、通過交通の排除などの問題に対して迅速に対応することや、問題への対応そのものが困難になっていると考えられる。

したがって、大型車の通行規制を行うためには道路構造に対してどのような通行規制が望ましいのかを明確にする必要がある。さらに、住宅や商業、工業といった土地利用によって道路を通行する車両の種類や目的が異なっているために、土地利用も考慮しなければならない。

そこで本研究では、さまざまな種類の道路構造や土地利用に対して、どのような通行規制を行うことが望ましいのかを明らかにするために、まず幹線道路で囲まれた居住環境地区で実際に道路構造や土地利用に対してどのように通行規制がかけられているのか把握し、そこから現状の通行規制の方法に対して考えられる問題点を明らかにする。

表1 道路の各段階構成の道路構造に対する考え方

	日本	イギリス	ドイツ
道路機能(道路の使用目的)	一部主体考慮	主体・目的考慮	主体・目的考慮
道路計画の設計方針	画一的	段階別に存在	段階別に存在
大型車に対する考慮	なし	あり	あり
交通量	計画交通量(1日)	考慮(数値はない)	ピーク時(上限)
速度	設計(制限)速度	規制速度	規制速度

キーワード：地区交通、道路、通行規制、大型車

連絡先：〒240-8501 横浜市保土ヶ谷区常盤台 79-5 横浜国立大学 交通研究室 TEL 045-339-4039

2. 対象地区の選定

本研究の対象地区として、幹線道路によって住宅地区が囲まれていること、土地利用が明確に分かれていること、大型車交通が多く通行規制が必要とされている地域であることから、神奈川県綾瀬市を選定した。この地区は、東名綾瀬バス停付近に新規の高速道路のインターチェンジ設置の予定があり、そのため将来住宅地に通過交通が発生する可能性があり、通行規制等の対策が望まれている。この地区の南北方向の道路は、東名綾瀬バス停付近に4車線の幹線道路があり、厚木基地西側に2車線の幹線道路がある。その南北方向に接続するように東西方向の2車線の幹線道路、補助幹線道路がある。住宅地区の通行規制の問題を考えるために、これら幹線道路に囲まれた地区として図1のような4つの地区を選定した。

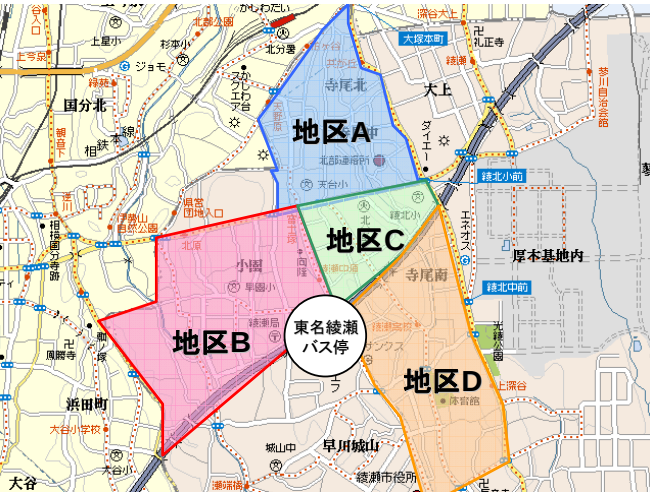


図1 対象とする綾瀬市の4地区

3. 各地区の現状から通行規制への考察

選定した各地区の特性から以下の3つの特徴的な通行規制に関する問題を取り上げる。そのために、各地区の実際の道路ネットワークと土地利用、車両の通行規制を地図上に表し、さらに現地踏査を行った結果から考察を行った。



図2 地区Aの現状の通行規制

(1) 通行規制が遵守されていないことの問題

東名綾瀬バス停方面から地区Aに幹線道路が延伸されているが、大型車の進入は禁止されている(図2)。しかし、実際は大型車が進入してきており、通行規制が守られてはいない。通行規制を行っていても、守られていなくては効果がなく、守られていない理由として、通行規制自体が適切に行われているのかどうか、通行規制への適切な取り締まり等の問題がある。

(2) 土地利用と通行規制の連携の問題

図3は地区Bの土地利用を表しており、東側が工業、西側は住宅と明確に分かれている。工業地区の都市活動に伴って大型車の往来が多いが、隣接している住宅地区への進入を阻止する規制が行われてはいない。そのため大型車が住宅地に通過交通として進入してきてしまう。このように、土地利用は明確に分かれているのに対して、通行規制は土地利用に連携して行われていないことが分かる。

(3) 通過交通への対策の問題

図4は地区Cを表しており、東名高速で区切られている南側を除き、幹線道路で囲まれている。しかし、この地区に対しての通行規制がほとんどかけられておらず、大型車の出入りが自由であり、通過交通を排除しきれるとは言えない。図2から地区Aでは通行規制は見られるものの、隣接の工業地区からの進入禁止以外は時間帯別で規制されているので、常に通行規制が行われているわけではない。加えて、図3を見ても地区Bも地区Cと同様であり、地区D

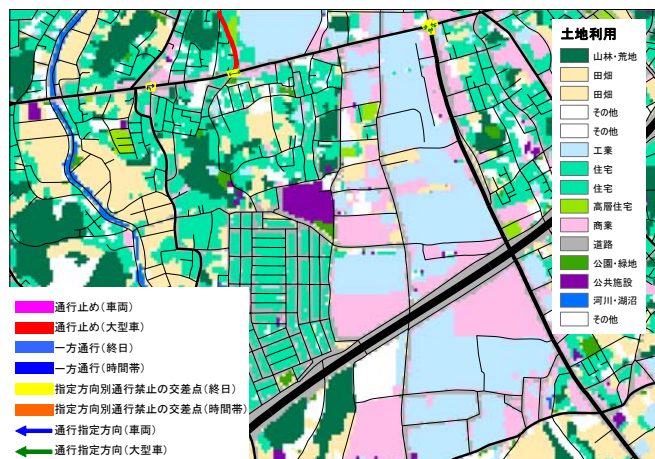


図3 地区Bの土地利用と現状の通行規制



図4 地区Cの現状の通行規制

も学校付近で通行規制は行われているが、その他の場所では通行規制が行われていない。このように、面的な通行規制が望まれているのに対して、実際は通行規制がほとんど行われておらず、住宅地区への通過交通の進入が容易だということが分かる。

4. おわりに

本研究では、通行規制自体が守られていないこと、道路に対して通行規制がほとんど行われておらず、通過交通を排除する機能の担っていないこと、土地利用と通行規制が一体的に行われていないことを明らかにできた。したがって、現在の通行規制が戦略的に行われておらず、しかも通過交通の排除に対してあまり機能していないと考えられる。

さらに、わが国ではひとつの地区の中でさまざまな用途の土地利用が混在していること、道路の段階構成が十分には配慮されていないこと、市街地の道路整備が不足していることなどから、通行規制だけで行える通過交通の排除の範囲は限定される。そのため、通行規制と土地利用、道路構造を一体的に行なう必要があると考えられる。