

コミュニティ・ゾーンの整備効果の経年変化に関する基礎的分析

呉工業高等専門学校専攻科 学生会員 ○廣長恵里菜
 豊田工業高等専門学校 正会員 山岡俊一
 岐阜工業高等専門学校 正会員 坂本淳
 中部大学 正会員 磯部友彦

1. はじめに

面的な地区交通安全対策であるコミュニティ・ゾーン形成事業は1996年から開始され、全国各地で整備が進められてきた。整備が完了した地区では、生活道路の安全性や快適性等の向上が見られたなどの様々な効果が報告されているが、これらの事後評価のほとんどは整備完了直後の調査によるものである^{1), 2)}。現在では事業完了から10年以上経過している地区も多数あり、その効果が十分に発揮されていないことや、地区交通安全対策に対する住民のニーズの変化も予想される。以上のことより、長期供用後におけるコミュニティ・ゾーンの実態の把握と再評価の必要があるといえる。

そこで本研究では、供用年数が長期間経過した名古屋市の長根台地区コミュニティ・ゾーンを事例に、交通実態調査および整備地区住民を対象としたアンケート調査を実施し、整備効果の経年変化を分析することで、供用後数年経過したコミュニティ・ゾーンの整備効果の持続性を明らかにする。

2. 調査対象地区と調査内容

(1) 調査対象地区

本研究で対象とする長根台地区コミュニティ・ゾーンは、愛知県名古屋市緑区に位置する。当該コミュニティ・ゾーンは供用後14年が経過している。

(2) 交通実態調査

本研究では、交通量調査、自動車走行速度調査、路上駐車実態調査を実施した。交通実態調査は2012年8月20日に実施した。なお、これらの調査はコミュニティ・ゾーン形成事業の実施前、交通規制後、事業完了直後に名古屋市が実施しており、事業完了4年後には呉高専都市交通研究室が実施している。交通量は8ヶ所、自動車走行速度は3ヶ所、路上駐車は3ヶ所の地点で実測をした。自動車走行速度は、各調査地点で調

査員がスピードガンを用いて自動車の通過時刻とその速度を記録した。また、路上駐車台数はその路線に駐車された自動車を15分ごとにカウントした。

(3) アンケート調査

アンケート調査は、2012年8月20日に実施した。30km/h速度規制区域内を対象に無作為抽出した250世帯に各戸2部ずつ訪問配布し、後日郵送回収した。回収合計部数は90部で、回収率は世帯で26%(65世帯)、個人で18%であった。また、アンケート調査は、事業完了直後(1999年)、事業完了から4年後(2003年)の計2回実施されている。なお、これらの調査で得られたデータは、本研究で実施した事業完了から約14年が経過した時点での交通実態調査とアンケート調査で得られたデータと比較検討する際に用いる。過去2回実施されたアンケート調査においても、本研究のアンケート調査と同様な配布・回収方法で実施している。事業完了直後に実施したアンケート調査では、218世帯に配布し、回収合計部数は208部で、回収率は世帯で60%(130世帯)、個人で48%であった。また、事業完了4年後に実施されたアンケート調査では、220世帯に配布され、回収合計部数は88部で、回収率は世帯で31%(68世帯)、個人で20%であった。

3. 交通実態

コミュニティ・ゾーン内の8地点における交通量の合計の経年変化を表1に示す。供用後14年経過したコミュニティ・ゾーン内の交通量は、整備前と比較して減少している。このような結果につながった理由として、整備前の当該地区の課題となっていた「渋滞回避を目的とした地区内の生活道路の通行」の抑制がされたこと、周辺の幹線道路の交通量全体が減少しているのに伴い、地区内に進入する車両も減少していることが挙げられる。

地区交通計画 コミュニティ・ゾーン 整備効果 長期供用後評価 経年変化

〒737-8506 広島県呉市阿賀南2-2-11 呉工業高等専門学校専攻科建設工学専攻 TEL0823-73-8967

ゾーン内の3地点における自動車走行速度の経年変化を図1に示す。コミュニティ道路と歩車共存道路では、整備14年後においても平均走行速度は規制速度の30km/h以下であり、走行速度の抑制効果は持続しているといえる。コミュニティ道路等に整備していない路線である未整備道路においては、平均走行速度が規制速度の30km/hを若干上回っているが、走行速度の経年的な低下は確認できる。

ゾーン内3路線における路上駐車台数を表2に示す。表より、規制後から供用後14年時点まで、路上駐車台数はほとんど存在しないことが分かる。

以上より、供用後14年が経過しても自動車交通の抑制効果は持続しているといえる。

4. 住民意識からの評価

(1) ハード対策に対する評価

コミュニティ・ゾーンにおける各種ハード対策に対する住民評価の経年変化を図2に示す。これより、全3項目のハード対策評価について満足度が供用後4年と比較して増加していることが分かる。

(2) 地区内道路に対する住民の各項目評価

図3に地区内道路に対する地元住民の各項目別の評価結果を過去のアンケート調査から得られたデータと合わせて示す。なお、事業完了4年後は「総合」評価は設けていない。各評価を比較すると、住民は特に景観性に対して満足している。また、総合評価に関しては、事業実施直後よりも満足度が上昇していることが分かる。極端に低下した評価項目は見られず、長期供用後も一定の満足度は得られているといえる。また、全ての項目で供用後年数が経過するにつれて、不満と回答した比率が低下していることが分かる。

5. まとめ

本研究より、得られた知見を以下に示す。

- ・ 供用後14年が経過した時点における自動車交通抑制効果は持続していることが分かった。
- ・ 住民意識からの評価に関しては、満足度が増加していることが分かった。

参考文献

1) 橋本成仁, 坂本邦宏, 高宮進, 久保田尚: 三鷹市コミュニティ・ゾーンの安全性と生活環境向上に関する評価, 土木計画学研究・論文集, 17, pp. 797-804, 2004.

表1 自動車交通量の経年変化

1996.1 整備前	1997.5 交通規制後	2000.1 整備直後	2003.10 整備4年後	2012.8 整備14年後
2377	1939	2226	1687	782

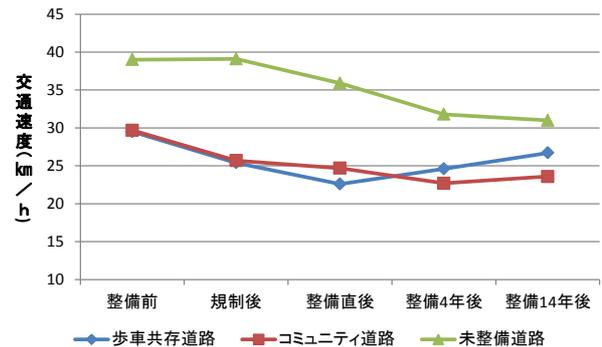


図1 平均走行速度の経年変化

表2 路上駐車台数の経年変化

地点	整備前	規制後	整備直後	整備4年後	整備14年後
①	28	1	1	0	1
②	14	0	1	0	1
③	24	7	0	0	0

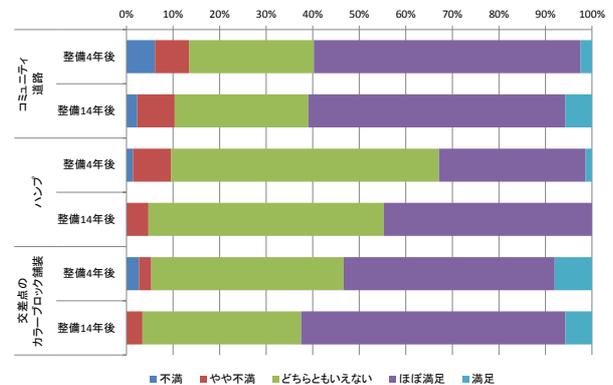


図2 ハード対策に対する住民の評価

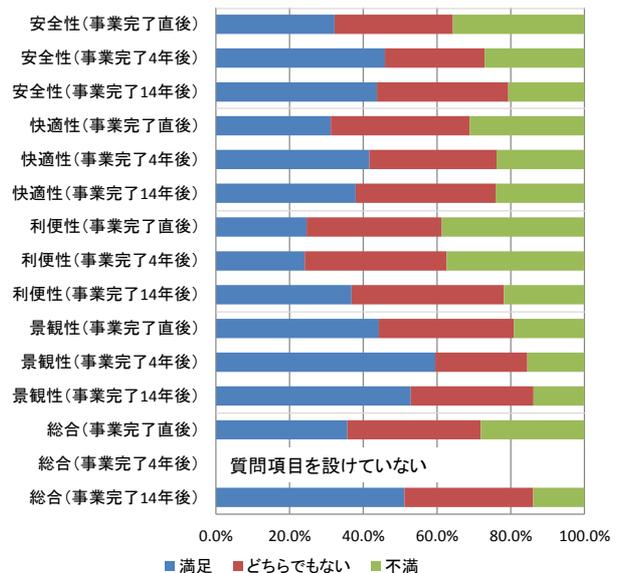


図3 地区内道路に対する住民の評価

2) 山岡俊一, 磯部友彦: コミュニティ・ゾーンに対する地元住民の意識分析—名古屋市根台地区を事例に—, 第19回交通工学研究発表会論文報告集, pp. 205-208, 2003.