

藤沢市を例とした住民参加による交通実験*

The Experimental Approach to Road Safety Device with Citizen Participation in Fujisawa Area

本田 恵子** 秋山 哲男*** 山田 稔**** 高宮 進***** 一色 俊夫*****

By Keiko HONDA**, Tetsuo AKIYAMA***, Minoru YAMADA****

Susumu TAKAMIYA***** and Toshio ISHIKI*****

1. 本研究の目的

従来の道路整備は、急増する自動車交通への対応から、幹線道路など自動車主体の道路を中心に進められてきた。ところが、近年本来の道路利用者である「歩行者」を中心に捉えた道路整備が重要な課題となっており、合わせて高齢社会に突入した今、高齢者や障害者を含めたあらゆる歩行者が安全で快適に利用できるユニバーサルデザイン性を重視した歩行空間に整備していくことが求められている。また、ひとたび発生すれば大事故となる歩行者事故を防止するためにも空間を適切に確保して交通安全を導くことが期待されている。その対策として、道路空間に制約のある既成市街地では歩車共存型の整備がされてきたが、これは線の整備にとどまり、総合的な改善につながりにくくして、特に近年は面的整備を行い、地区の総合的な交通安全を向上させるため、現在、住宅地などを中心としてコミュニティゾーン形成事業が実施されている。コミュニティゾーン形成事業は幹線道路などに囲まれた一地区に対して、ソフトの手法である 30km/h 最高速度などの交通規制

の適用と、ハードの手法であるハンプ・狭さくなどのデバイス(速度抑制構造)の設置とを適切に組み合わせ、通過交通を抑制し、地区内の交通安全対策を総合的且つ面的に展開するものである。ところがこの様な新たな規制を伴う計画を立案・展開するにあたっては道路利用者や地域住民などとの適切な住民参加プロセスを経ることによる、円滑な合意形成が重要となってくる。その一つの手段としてワークショップ(以下 WS と記す。)があげられる。WS とは「何かについてアイデアを出し合い意志決定する集まりで、会議の一種」であり、近年のまちづくりイベントにおいて注目されている手法である。また、適切な住民参加プロセスは計画策定における地域住民の参画や具体的な問題の共有による住民の交通安全意識の向上、更には維持管理面における地域住民の参加などを便益としてもたらすと思われる。

以上を受けて本論では、面的事業における適切な住民参加プロセスの構築を最終的な目標と考慮しつつ、①ワークショップ方式を用いた住民参加において、実際の道路上に仮設のデバイスを設置し、歩行・自動車利用の両観点から地域住民による通行の交通実験を行った結果を整理し、②交通実験が住民参加プロセスに与えた効果について考察した結果を報告する。

2. 対象地区と交通実験の位置づけ

本研究においては神奈川県藤沢市の湘南台地区を対象地区とした。湘南台地区では相模鉄道・横浜市営地下鉄の乗り入れに伴う湘南台駅の改修とともに、駅を中心とした周辺地区に対して「ひとにやさしいまちづくり」として、「バリアフリー」地区の実現に取り組んできた。このため、平成 9

*キーワード: 住民参加、交通実験、
ワークショップ、コミュニティゾーン

**学生会員 学修

東京都立大学大学院都市科学研究科都市科学専攻
(〒192-0397 東京都八王子市南大沢 1-1
tel0426-77-1111 ex.1947 fax0426-77-2352
hellokei@comp.metro-u.ac.jp)

***正会員 工博

東京都立大学大学院工学研究科土木工学専攻講師
(〒192-0397 東京都八王子市南大沢 1-1
tel0426-77-1111 ex.4543 fax0426-77-2772)

****正会員 工博

茨城大学工学部都市システム工学科講師
(〒316-8511 茨城県日立市中成沢町 4-12-1
tel0294-38-5176 fax0294-35-8146)

*****正会員 建設省土木研究所道路部交通安全研究室

(〒305-0804 茨城県つくば市大字旭 1 番地
tel0298-64-4539 fax0298-64-0178)

*****非会員 藤沢市役所 道路部道路建設課

(〒251-8601 神奈川県藤沢市朝日町 1-1
tel0466-25-1111 fax0466-25-1353)

年 8 月に、安全・快適・バリアフリーをテーマに、高齢者・障害者(車いす使用者・視覚障害者)・子供そして健常者に参加を募り、WS 方式によって「交通安全総点検」を実施した。

さらに、同地区では交通安全総点検に基づく改善箇所の抽出とともに、面的な交通安全対策の実施を目標とし、コミュニティゾーンとしての整備を進めている。駅周辺の 100ha の範囲を最終的な区域とするものの、そのうちの 8ha(2 丁目地区)については先駆的に、①地区での問題点の把握、②地区の整備方針の検討、③整備におけるメニュー(ハンプ・狭さくなどのデバイスなど)の確認を進めてきたが、今回の交通実験は「③整備におけるメニューの確認」に関連して体験的に学習することなどを目的として実施した。

3. 交通実験の目的とその実施方法

(1)実施目的

コミュニティゾーンでは交通規制やデバイスの設置を行うが、一方通行などの交通規制に比べ、ハンプや狭さくなどのデバイスの特徴や効果は地域住民にとって理解しにくいものである。これは、図面や写真での説明でもなかなか理解が深まらない。そこで、今回の交通実験では、実際に体験することによりより深く理解した上で、①住民によるデバイスの評価と、更には、②交通実験が住民参加にどのような影響を与えるかを整理することを目的とする。

(2)実施方法

図 1 のように仮設物を配置し、次の手順で交通実験を実施した。

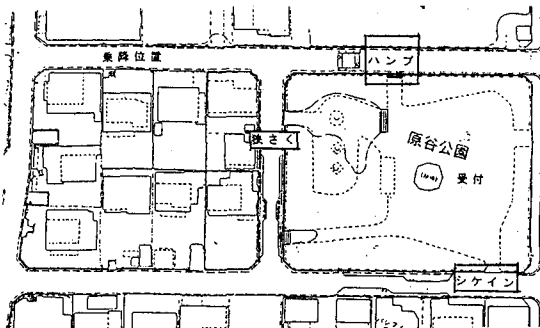


図1 交通実験対象地域

1.グループ分け

確実にデバイスを理解し、体験するために小グループに分けた。構成としては参加した地域住民 6、7 名、説明係として専門家 1 名、補助役として学生 2 名の計約 10 名とした。

2. アンケート用紙配布

次に、実験開始前にアンケート用紙を配布し、専門家が実験の趣旨・手順・順路などを口頭で説明した上で、地域住民がフェイスシートを記入してもらった。

3.交通実験

専門家によるデバイスの説明を受けながら、歩行時による体験と、ワゴン車に乗車して 2 周する自動車同乗時での体験をした。希望者には自動車運転時、自転車による体験も試みた。また、緊急車両として消防車や自動車・トラックなどの通過時の状況も見学した。

4.アンケート回収とヒヤリング調査

実験終了後にアンケートに回答した。アンケート用紙回収時には数人の地域住民に交通実験や住民参加(WS)に対するヒヤリング調査も実施した。

4. 交通実験結果によるデバイス評価

交通実験参加者及び、アンケート回収数は 57 票であり、回収率はその場で回収したため、100%であった。なお、参加者の属性は表 1 の通りである。

表 1 参加者属性

性別	男性 42 名、女性 15 名(合計 57 名)
平均年齢	49 歳
年齢層	50 才代 25%、40 才代 20%
運転免許の有無	有り 74%、無し 26%
交通手段	徒歩 82%、自動車運転 46%、 自動車同乗 23%

デバイスに対する評価については、全体的にハンプ・狭さく・シケインにおいて共通した回答が得られたが、ハンプに対して問題視する意見が多く、設置場所の検討の必要性を指摘する意見が多かった。その反面、事故の軽減への貢献が期待できるという意見も見られた。

①歩行時におけるデバイス評価

デバイスにより自動車速度が減速し、歩行者の安全が確保できると回答した人と、歩きやすくなったと回答した人の傾向は重なるように思われる(図2)。しかし、シケインや狭さくについてはあまり期待できないという意見も多くみられた。

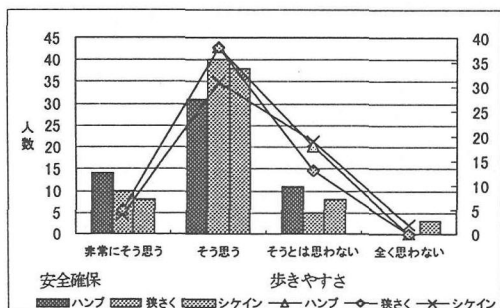


図2 歩行者の安全確保と歩きやすさの関係

②自動車同乗時におけるデバイス評価

デバイス通過時の不快感に対してハンプの乗り心地が悪いと回答した人が多く、逆に自動車の速度抑制に向けては、効果が期待できると思われる(図3)。また、「デバイス通過に伴う減速が煩わしいか」という設問に対しては、あまり煩わしさを感じていないようであった。

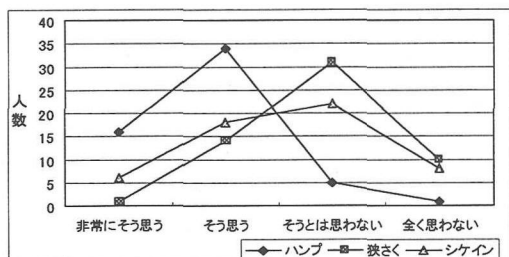


図3 同乗時の乗り心地の悪さ

③ 全体的なデバイス評価

全体としてデバイスの設置に関しては、肯定的な意見が大半を占め、デバイスの改善や設置場所の検討を重ねれば、ハンプ・狭さく・シケインはいずれも導入の合意を得ることは可能であると思われる(図4)。

その他の意見としては、ハンプに対する騒音問題があげられた。これは本実験の仮説デバイスの斜面勾配がきつかったためであり、実際の設置のためにはこの点の工夫が必要と思われる。また、

デバイス設置に対しては、デバイスの存在を示す標示板の必要性や地域住民の理解の必要性が指摘された。

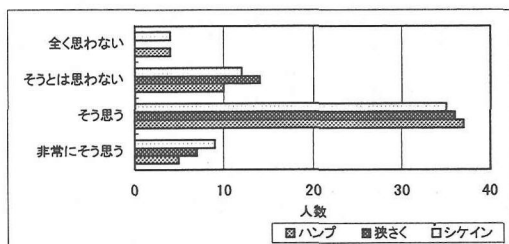


図4 設置してもよいか

5. 交通実験の効果

交通実験後により得られた効果としては、以下のようなことが考えられる。

(1) 交通実験参加者へ与えた効果

交通実験全般については、交通実験の有効性と再参加への意向で高い相関が得られ、有効性が高いと答えた人ほど、また参加したいと解答する傾向にあった(図5)。

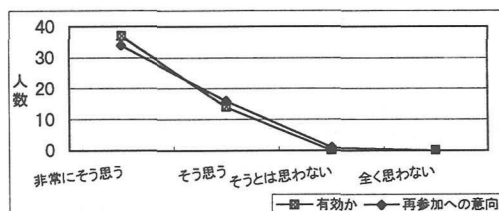


図5 交通実験の有効性と再参加の意向性の関係

(2) WS 参加者の実験前後の変化

交通実験に参加した地域住民を中心としてのまちづくりや住民参加に対する地区住民の意識が高まりつつある。図6はWSを通じた参加者数のうち、交通実験後に開催されたWS(平成10年6月27日)の参加者人数の割合を示したものであるが、4月のWSでは8%であったが、6月のWSでは42%を占めるに至った。このことから参加者の固定化が進み、中心的な参加者が活動し始めていることを示していると思われる。

(3) 交通実験後の地域住民への効果

① デバイス理解の浸透

6月のWSでのアンケート結果によると、

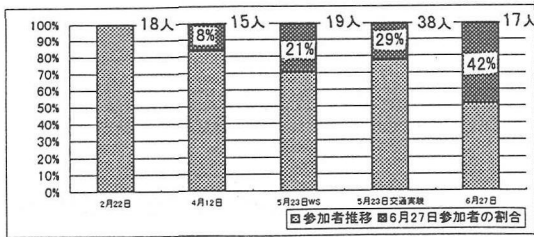


図6 6月のWS参加人数の割合

(尚、グラフ上部の人数はWS全参加者人数である。)

交通実験に参加した住民の大半がデバイスの理解度が上がったため、まちづくり計画は進化したと回答した(住民 57%、行政&専門家 70%)。しかし、交通実験によってデバイスの理解度が上がったとしても、各自の理解に留まり、デバイスの導入には賛成だが、自宅前の設置は好ましくないとの意見も多くでてきた。これからの課題としてはデバイスを設置することによって得られるメリットはどのようなものがあるかを具体化するなど、より多くの情報を提供していく必要があると思われる。

② 住民間の議論の活発化と

意見交換のきっかけづくり

WS は、住民参加を活発化させる手段として使われきたが、交通実験後のヒヤリング調査などを通して、行政と地域住民の自由な話し合いの中から、現況や今後の課題に関して、議論が活発化してきたと思われる。また4月のWSからは住民が打ち合わせに参加し、意見や提案などを発言するなど積極性も見せている。住民がデバイスに関しても新しいデバイスの設置の提案をするなど積極性も顕著に現れている。また、WSに新しく参加した地域住民と再参加の地域住民が意志疎通を図る際に、行政や専門家が介入せずに意見交換をすることができるようになったと思われる。

③ 計画の具体化

交通実験によってデバイスの理解度を深めたと共に、地域住民が活発化したことで議論の内容が現状の問題点の指摘に対しての今後の要望などの概念的なものから、より具体化した内容になり、

例えば、狭さくやハンプの形状の新しいアイデアやデバイス設置場所の問題点の指摘などに移行してきた。

④ 役割の変化

地域住民と行政と専門家という立場に分けると、今まで、どちらかという住民は受け身の姿勢であった。しかし今までのWSに加えて、交通実験を体験したことにより、住民側の動きが活発化し、行政や専門家が介入せずに住民間での意志疎通ができる土壌ができてきたと考えられる。

6. まとめと今後の課題

本実験により得られたこととしては、①地域住民に対して、コミュニティゾーンにおける様々なデバイスの理解に役立ったこと、また住民参加を進めていく上で、②地域住民に住民参加プロセスにおけるWSに対して関心をもたせ、今後地域住民が活発化していくであろうきっかけになったことがあげられる。

今後の課題としては、①最終目標をどこに置くか、そして②地域住民と行政と専門家の主体をどこに置くか、また、一度もたれた関心をいかに冷めさせないようにWSを進行させていくかがあげられる。

<参考文献>

1. 21世紀の道を考える委員会「ボイスレポート」1996
2. 濱田俊一、高宮進「歩行空間の構成の基本的考え方」、第22日本道路会議特定課
3. 藤沢市交通安全総点検「あたらしいまちづくり」、藤沢市道路部道路交通安全課、1997
4. 吉野正治「市民のためのまちづくり入門」学芸出版社、1997
5. 交通工学研究会「コミュニティゾーン形成マニュアル」、1997
6. まちづくりイベント研究会「まちづくりイベントハンドブック」、1996
7. 世田谷まちづくりセンター「参加のデザイン道具箱」、1993