

大都市部における今後の生活交通空間の整備のあり方

The Management of Urban Traffic Systems for Residents in Metropolitan Area

吉岡 正人[※]、野寺 寿雄^{※※}、高橋 徹^{※※※}、三星 昭弘^{※※※※}、三谷 哲雄^{※※※※※}

by Masato YOSHIOKA, Toshio NODERA, Toru TAKAHASHI, Akihiro MIHOSHI, Tetsuo MITANI

1. はじめに

近年、まちづくりにおいては高齢化、価値観の多様化等を背景に、福祉、環境、景観などといった新たな政策ニーズへの対応が求められており、人々が日常的に生活を営む上で利用する空間となる交通環境の整備においてもこれらの課題に対応したきめ細やかな配慮が求められてきている。

しかしながら、従来、こういった対応については、個々の施設整備の中で個別に対応が図られているのが現状であり、個々の施設間の連続性の欠如、空間としてのまとまりの不足など、日常的な生活を送る空間という観点からみれば、十分な効果を発揮されるまでには至っていない。

このため、本稿では、日常的な生活活動において利用され、きめ細やかな配慮が求められる交通空間を生活交通空間と定義し、生活者の視点から大都市部における今後の生活交通空間整備の考え方を体系的に整理するとともに、具体的な施策のイメージについて整理を行うものである。

2. 生活交通空間における現状の問題

従来、生活交通空間の整備は、どちらかというと幹線交通施設の整備にあわせ付随的に進められてきた面が強い。このため、生活者が日常的な生活を送る空間として生活交通空間を捉えたと以下に示すように問題点は数多く残されている。

①ネットワークとしての連続性の欠如

- ・歩行者・自転車空間の分断
- ・情報提供の不連続

②境界領域における一体性の欠如

- ・官民境界における空間のまとまりの不足
- ・施設の境界領域におけるバリアフリー空間の分断

③各種交通の混在による交通環境の悪化

- ・自動車、自転車、歩行者の混在による安全性低下
- ・自動車交通による生活環境の悪化

3. 生活交通空間の整備方策

2章で整理したような問題を解消するための施策の枠組みとして、本稿では①ゆとり・うるおいある暮らしを実現する交通空間の形成、②誰もが不自由を感じることのない交通空間の形成、の2本の柱を設定し、さらにそれぞれの施策の分類として①については自動車交通による負荷の軽減、自転車利用環境の高度化、魅力ある道路空間の形成を、②についてはバリアフリー化・ユニバーサルデザインの推進、情報提供による高度な交通環境の実現を行った。

キーワード：歩行者・自転車交通計画、交通弱者対策

- ※ 中央復建コンサルタンツ(株) 第一設計部
(大阪市淀川区西宮原 1-8-29 TEL06-6393-1131 FAX06-6393-1147)
- ※※ 中央復建コンサルタンツ(株) 第一設計部
大阪市計画調整局計画部交通政策課
(大阪市北区中之島 1-3-20 TEL06-6208-7840 FAX06-6231-3753)
- ※※※ 正会員 工博 近畿大学理工学部土木工学科
(東大阪市小若江 3-4-1 TEL06-6721-2332 FAX06-6730-1320)
- ※※※※ 正会員 工博 流通科学大学情報学部経済情報学科
(神戸市西区学園西町 3-1 TEL078-796-4401 FAX078-794-3054)

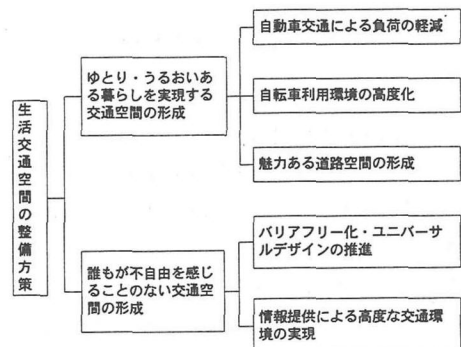


図-1 生活交通空間整備のための施策の体系

(1) 自動車交通による負荷の軽減

生活地区内への自動車交通の流入は、歩行者・自転車交通の安全性を低下させるとともに、騒音・振動などによる生活環境の阻害の要因となっている。

このため、こうした問題を解消し、誰もが安心して、ゆとり・うるおいを感じることができる生活環境を実現するため、地区内に用いない自動車交通の流入抑制や自動車の走行速度を抑制するための方策を講じることが必要である。

○コミュニティ道路、歩車共存道路の整備

車道部の狭幅員化、屈曲、ハンプの設置等により自動車の走行速度を抑制し、自動車と歩行者・自転車の共存を図る。

また、歩車共存道路の整備にあわせて地区内道路における電線類の地中化を実施することにより、歩行空間の拡大を図ることも効果的と考えられる。

○ゾーン規制

幹線道路等に囲まれたエリアを歩行者・自転車交通が主体となるべきゾーンと位置づけ、一方通行規制・大型車規制等による自動車交通の流入抑制策や、歩車共存道路の整備による自動車走行速度の抑制策の組み合わせにより歩行者、自転車のための空間を面的に確保する。

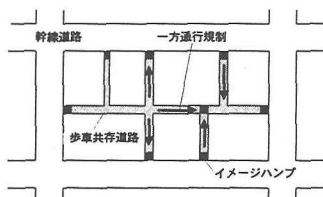


図-2 面的な自動車交通の抑制

(2) 自転車利用環境の高度化

自転車は省エネルギーや健康増進のための交通手段として今後とも多くの利用が見込まれる交通手段といえる。

このため、自転車利用者の視点に立ち、自転車の利用しやすい環境を実現するため、放置自転車削減のための各種方策を講じるとともに、あわせて自転車の利用しやすい空間を確保するための方策について積極的に検討することが重要といえる。

(a) マナー、安全教育の充実

事実上ほとんど規制を受けていない自転車利用に関して、マナー、安全教育の充実を図るよう要請する。

(b) 放置自転車の削減

○都市型レンタサイクルの導入

自宅と駅の間など自転車の往復利用が多い箇所においてレンタサイクルを導入し、駅周辺等における放置自転車の削減を図る。

○自転車共有化

マンション等に共有自転車を設置することにより、マンション周辺の放置自転車対策と管理上のトラブルの軽減を図る。

○駐輪場の附置義務化

公共性の高い施設の設置にあたり、駐輪場の設置を義務づけることにより歩道上への自転車の放置を削減する。

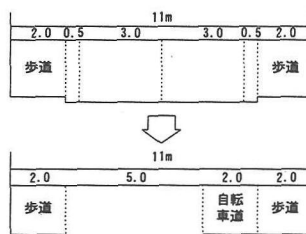
(c) 自転車空間の確保

○自転車ネットワークの形成

駅周辺などの歩行者・自転車の集中する地区において、車道の停車帯、広幅員歩道の一部、裏道などを活用して、連続的な自転車ネットワークを形成する。

○自転車道の分離

駅や病院、商店街への自転車利用の多い主軸道路において、歩行者と自転車の共存をやめ、停車帯等の空間を活用して自転車道を分離を図る。



＜車道幅員5.0mの考え方＞

車両幅：小型車1.7m、大型車2.5m

↓

小型車と大型車のすれちがいに必要な幅

= 1.7m + 2.5m + (余裕幅)

= 4.2m + (余裕幅) < 5.0m

図-3 自転車道分離の例

(3) 魅力ある道路空間の形成

今後、既成市街地において、安全で快適な交通空間の確保、道路空間の魅力向上を積極的に図るためには、これまでの管理区分、利用主体にとらわれずに道路空間の整備を図っていくことが必要といえる。

(a) 沿道と一体となった歩行・たまり空間の確保

○休憩施設の設置

高齢者の主動線、連続して歩ける距離などを考慮し休憩スペースとして歩道や交差点部における休憩のためのスペース等を設置する。

○沿道との一体的な歩行空間・オープンスペースの確保

建築物をつくる際につくりだされる空間をまとめて一般市民の利用に供する通路、沿道景観を演出するオープンスペースとして整備する。

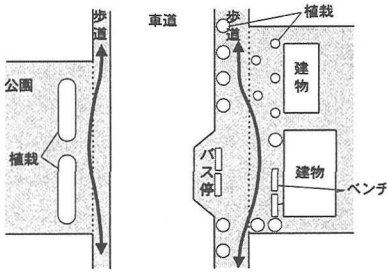


図-4 沿道と一体となった空間の確保

○建築物と一体となった歩行者空間の確保

歩行者交通を自動車交通と立体的に分離するため、建築物を貫通するなどにより公共通路等を整備する。

(b) 異手段共存型の道路の整備

○トランジットモール化

安全な歩行空間を確保するとともに、商店街等のにぎわいを創出するため、自動車交通を排除し、歩行者と公共交通のための空間を確保する。

(4) バリアフリー化、ユニバーサルデザインの推進

誰もがまちを安全で快適に移動し、安心して行動でき、社会参加ができるよう、バリアフリー、ユニバーサルデザインの視点に立った生活交通環境の整備を積極的に推進していくことが重要である。

このため、生活活動の拠点となる施設の周辺を中心

に、特に人の移動する主動線に配慮し、段差解消、昇降施設の設置等による歩行空間のバリアフリー化を推進するとともに、高齢者等の社会参加を支援するコミュニティバス、スペシャルトランスポートの導入について検討することが重要である。

(a) 歩行空間の整備

高齢者・障害者等の移動制約者をはじめとして誰もが不自由することなく移動できる交通環境を提供するため、歩行者の主動線に配慮し、垂直移動をとまなう場合のエレベーター・リフト等の設置、歩道の段差の解消、歩道面の傾斜・勾配の緩和等を図り、連続的な歩行空間の整備に努める

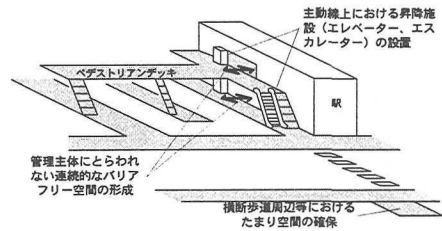


図-5 歩行空間のバリアフリー化

(b) 新たな交通手段の導入

○コミュニティバスの導入

道路が狭く通常のバスが通行できないなど公共交通が不便な地区への小型のバスの導入により公共交通サービスの提供を図る。

○STサービス（ドア・ツー・ドアサービス）の導入

一般の公共交通を利用できない障害者等を対象にドア・ツー・ドアサービスを提供する。

(5) 情報提供による高度な交通環境の実現

高齢者や障害者の社会参加の支援、他地域からの来訪者の増大に対応し、誰もが不自由を感じることをない質の高い交通環境を実現してゆくためには、歩行者のための情報を適切に提供することが重要といえる。

(a) サイン案内の充実

○サイン・音声装置の設置

管理主体に関わらず地区全域で整合のとれた系統的な案内板の整備や、障害者のニーズに対応した案内板、サインの整備を図る。

視覚障害者に配慮し、主要経路施設への経路上

などに音声による案内装置の設置を図る。

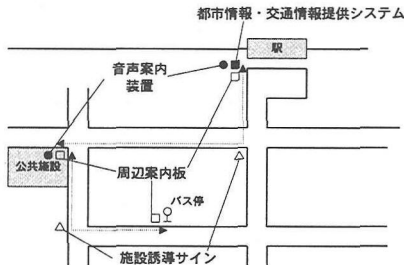
○カラーコントロール

歩行者の利便性向上のため、主要動線や、主要施設に系統的な配色を行うことにより誘導を行う。

(b) 情報通信技術による歩行者支援

○情報提供システムの設置

外出前に交通情報等を入手できるようインターネット等を活用した情報の提供を行うとともに、駅前・まちかどのたまりスペース等でこれら情報が入手できるシステムの設置を図る。



図－6 サイン・案内の充実

○ITS等を活用した歩行者交通の支援

ITS等の情報通信技術を活用した携帯可能な歩行者交通誘導・案内システムの整備を図る。

4. 効果的な施策実施に向けて配慮すべき視点

(a) ネットワークとしての連続性の確保

生活交通空間は、単体の施設整備を行うのみでなく、利用者の動線上に連続的に施設配置がなされてこそ十分な効果が得られるといえる。このため、生活交通空間の整備においては、利用者の視点に立った連続的なネットワークの形成に十分配慮することが必要といえる。

また、このためには整備主体・管理主体の枠組みをこえた一体的な空間形成が不可欠であり、この観点から協議・調整のための場を設けることも重要といえる。

(b) 新たな概念の導入

生活交通空間の整備にあたっては、生活者の視点に立った空間整備を行うという観点より、あらゆる場面においてユニバーサルデザインの考え方を積極的に取り入れた空間整備を図ることが重要である。

また、新たな施設の整備にとらわれるのではなく、情報通信技術を積極的に活用するなど効果的な情報提供を行うことにより、既存施設を有効に活用することについてもあわせて考えることが重要といえる。

(c) 地区特性に応じた生活交通環境の形成

生活交通空間はそれぞれの地区によって様々な利用がなされている。このため、生活交通空間の整備にあたっては、すべての地区において画一的な整備を行うのではなく、地区それぞれの特性に配慮した空間の整備が重要といえる。

5. 施策推進に向けての課題

本稿で整理した施策については従来より実施されている施策も少なくない。しかし、冒頭に整理したように生活者の視点からみれば問題は数多く残されているのが実情である。このため、生活交通空間整備を推進してゆくためには、従来の枠組みでの対応にとどまらず、既往の制度、仕組みの枠を変えていくことについてもあわせて検討していく必要がある。

(a) 住民参加、当事者参加の推進

地区住民が主な対象となる生活交通空間整備にあたっては、計画のできるだけ早い段階より住民参加・当事者参加を実施し、利用者側の意向を極力反映し、最大限の効果が得られるように配慮することが重要である。

(b) 計画の持続性を担保するしくみの確立

民間の敷地・建築物との一体的な空間の整備にあたっては、将来的な持続性を確保するため、空間整備にあたっての基準を都市計画等に位置づけるなどの方策についても検討を行うことが必要である。

(c) 管理方策、組織の確立

民間敷地・建築物の積極的な活用を図るにあたっては、すべての管理を公共側で行うには限界がある。このため、管理における民間との役割分担など、管理の仕組みを確立する必要がある。

6. おわりに

本稿のとりまとめにあたっては、大阪市が中心となり検討された「21世紀に向けた新しい総合交通体系調査、生活交通施策ワーキンググループ」の検討結果を引用させていただいた。ワーキングで積極的な議論を頂いた関係各位に感謝の意を表します。