

# 住民参加を前提とした地区交通計画手法の検討\*

## A Study on Micro-area Transportation Planning for Citizen Involvement \*

椎名主税\*\* 中野英明\*\*\* 坂本邦宏\*\*\*\* 久保田尚\*\*\*\*\*

Chikara SHIINA\*\*, Hideaki NAKANO\*\*\*, Kunihiro SAKAMOTO\*\*\*\*, Hisashi KUBOTA\*\*\*\*\*

### 1. はじめに

近年の道路行政においては、事業の透明性を確保するため、住民参加型の計画策定手法がとり入れられてきており、事業の必要性及び効果等をより簡潔に表現し、住民にわかりやすい説明を行うことが求められている<sup>1)</sup>。一方、住民参加による計画づくりとは、計画にあたり、住民参加を得るための基本となる「何のために参加するのか、言い換えれば、参加して何が得られるのか」を明確にすることにある。

このような背景の中、本地区交通計画は、構想段階からの住民参加により、方針・目標設定～対策立案～交通実験による事業検証～事業化までの経緯を経て事業の竣工をみた、計画を実現化した事例である。

本報告は、常に「具体的な形として住民にみえるもの」を基本とした計画づくりにより、住民とのパートナーシップを形成・維持し、実際に事業竣工までに至った事例紹介を目的とした。

報告内容の構成は、1)地区交通計画の概要、2)対策実施案の作成、3)具体的な対策事業の概要により、事業化までのステップを列記した。

### 2. 地区交通計画の概要

#### (1) 対象地区の概況

本研究の対象地区は、JR 大宮駅東側に位置し、周囲を幹線道路に取り囲まれた約 50ha の地区である。地区の中央には緑豊かな参道が南北に通っており、参道より西側の地区は市役所や大型の商業施設が集積する行政、コミュニティの中心地、参道より東側の地区は一般住宅が多い居住地区となっている。

現在、周辺幹線道路は、地区内施設アクセス及び通過型の交通により混雑しており、この渋滞をさけるために、参道を中心に通過交通が流入している。

幅員5.5～6.0mの参道は、車両約5000台/12h、歩行者・自転車約3300人/12hを超える利用が混在しており、安全性や居住環境が損なわれている。



図-1 対象地域の概略図

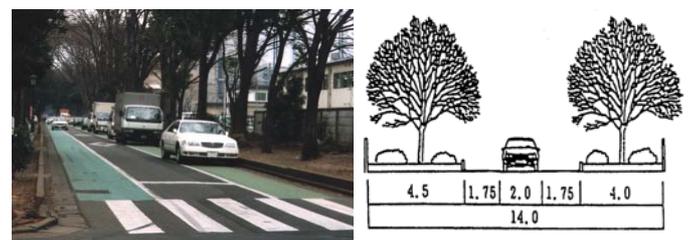


図-2 参道の概要

\* キーワード：地区交通計画、市民参加、交通計画評価

\*\* 正員 国際航業株式会社  
(東京都千代田区三番町 5 TEL03-3288-5675  
FAX 03-3262-6714)

\*\*\* さいたま市都市開発部都市整備課  
埼玉県さいたま市常磐 6-4-4 TEL 048-829-1449  
FAX 048-829-1979)

\*\*\*\* 正員 工学修士 埼玉大学大学院  
埼玉県さいたま市下大久保 255 TEL  
048-855-7833 FAX 048-855-7833)

\*\*\*\*\* 正員 工学博士 埼玉大学工学部  
埼玉県さいたま市下大久保 255 TEL  
048-855-7833  
FAX 048-855-7833)

## (2) 住民参加による計画立案のステップ

地元では、市のシンボルである参道を将来に引き継ぐという主旨において、周辺自治会長や沿道住民の有志による「うるおいのあるまちづくり推進協議会」が1995年9月に組織され、市の協力を得ながら参道のあり方などを提言している。このような背景の中、1999年8月に交通問題への対応を図る地区交通計画の策定を目的とした官学民合同の「参道周辺地区まちづくり交通計画検討協議会」が組織された。

このような背景の中、本地区交通計画の立案は、検討協議会において、交通流シミュレーション、社会実験など目に見える形で、「何のために参加するのか」の合意形成を図った。

さらに、最終的には参道全区間の歩行者優先化を方針とし、対策を短期事業と中・長期事業に分類し、「何が得られるのか」を短期事業の竣工という形で明確化するステップを構築した。

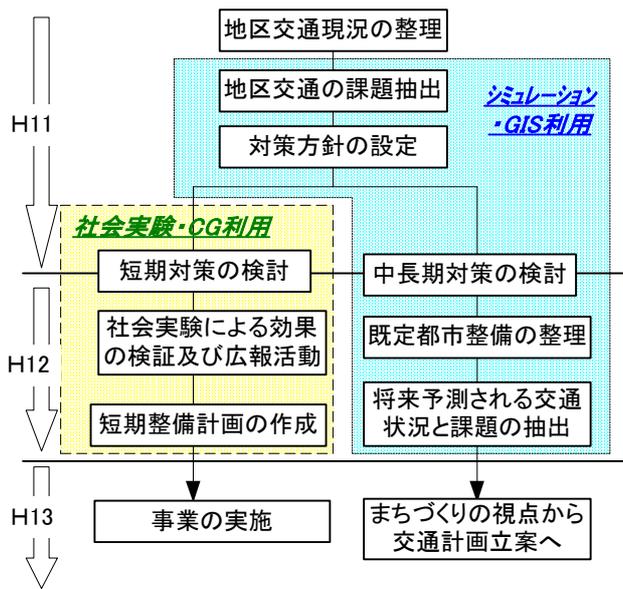


図-3 住民参加の計画プロセスと説明手法の適用状況

## 3. 対策実施案（短期事業）の作成

短期事業の対策立案の経緯を以下に列記した。

### (1) 対策案作成までの経緯

(a) 『氷川の杜うるおいのあるまちづくり推進協議会』からの提案

⇒ 氷川参道における具体的な交通対策の必要性について提案

(b) 『アンケート・交通実態調査』による課題把握

⇒ 住民は、参道に歩行者・自転車が快適な空間を求め、課題として 1) 路上駐車抑制、2) 車両速度の抑制等を挙げ、その他「暗いイメージがある」、「沿道の樹木の保全」を指摘した

⇒ 参道利用の車両は、約75%が通過交通である。

⇒ 参道での路上駐車（違法）は、短期事業区間上で最も台数が多くかつ駐車時間が長い。

### (c) 『交通計画検討協議会』での検討

⇒ 将来的に「歩行者専用道」を目標とし、氷川参道での交通対策を「短期対策」として位置づける

⇒ 対策内容を具体的な形として住民に見えるものとする

### (d) 『交通実験』の実施による評価

⇒ 「駐車車両の排除」「歩行空間の確保」を目的とした交通実験を試行し、有効な手段としての評価を得た

⇒ 片側、両側歩道の2パターンに対し、両側歩道では「歩行空間が狭い」等の課題が指摘された

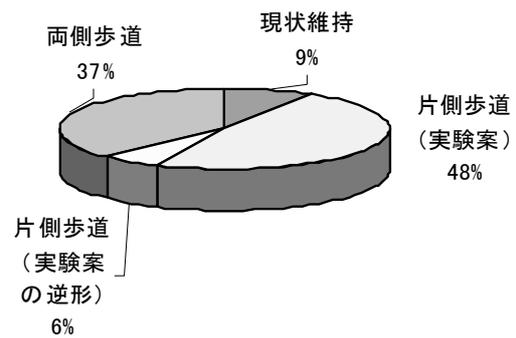


図-4 実験案の実施に向けた支持評価

## (2) 対策案作成にあたっての課題・条件

(a) 歩車道の区分にあたっては段差を設けない

⇒ 氷川神社の例大祭での勅使や夏祭りでの山車の通行を考慮し、構造物は取外しが可能なもの

(b) 歩車道の区分は車止めにより部分的に行う（完全な区分は行わない）

⇒ 対象区間の中央に位置する消防署からの緊急車両走行に対し、故障車発生時の待避スペースの確保

⇒ 枝下ろしの際の高所作業、落ち葉清掃時等の作業スペースの確保

## (3) 住民との協働による対策案の作成ステップ

対策案の作成に際し、住民との協働作業は、「交

通計画検討協議会」による対策案を基本案とし、住民主導の「まちづくり推進協議会」による検討を経て、具体的な対策案として構築した。

「まちづくり推進協議会」による協働作業は、推進協議会本会による全体の概略検討から、部会ワークショップ及び協議会勉強会による具体的な事業部材の検討までが約10ヶ月にわたり検討され、また、「シンポジウムの開催」及び「協議会だより」により幅広い広報が平行して実施された。

#### 4. 具体的な対策事業の概要

具体的な対策事業の概要を以下に示した。

##### (1) 対策実施案（短期事業）の概要

- ① 対象区間は、南大通東線以北 450mとする。  
⇒ 路上駐車が最も多く、歩行者・自転車の利用も最も多い区間とする。
- ② 緑道西側を車道 3.5m、東側を歩道 2.5mとして歩車道を分離する。  
⇒ 西側に車道を寄せることで、現状の形態と比較して駐車しにくい状況をつくる。
- ③ 車道は外側線で区分し、歩行空間（路側帯）は、ブロック等で参道にふさわしい空間を演出する。
- ④ 部分的に車止め（脱着式）を設置する。  
⇒ 歩車道の分離感を高め、駐車しにくい状況をつくる。
- ⑤ 交差点直前にイメージハンプ等を設置する。  
⇒ 交差点であることの認識度を高める。  
⇒ 交差点の安全性を高めるため、通行車両の減速を促す。
- ⑥ 透水性舗装材を使用し、両側の樹木への水の供給を行う。  
⇒ 雨水を地中に浸透させることにより、周りの樹木への配慮を行う。
- ⑦ 照明施設を設置することにより夜間通行の安全性を確保する。  
⇒ 緑道の既設照明において「暗い」箇所を補完することにより、夜間通行の安全性を向上させる。
- ⑧ 舗装面に光触媒による自動車排気ガス（NOx）浄化機能を付加する。  
⇒ 自動車から排出される NOx を浄化する環境修復機能を付加し、環境に配慮する。

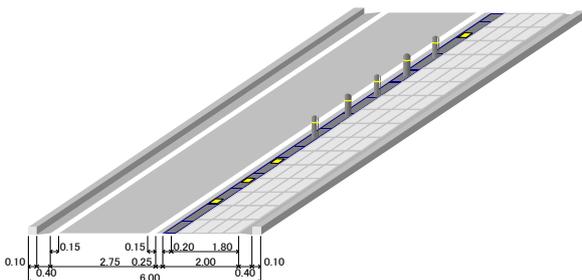


図-5 対策実施案の最終段階

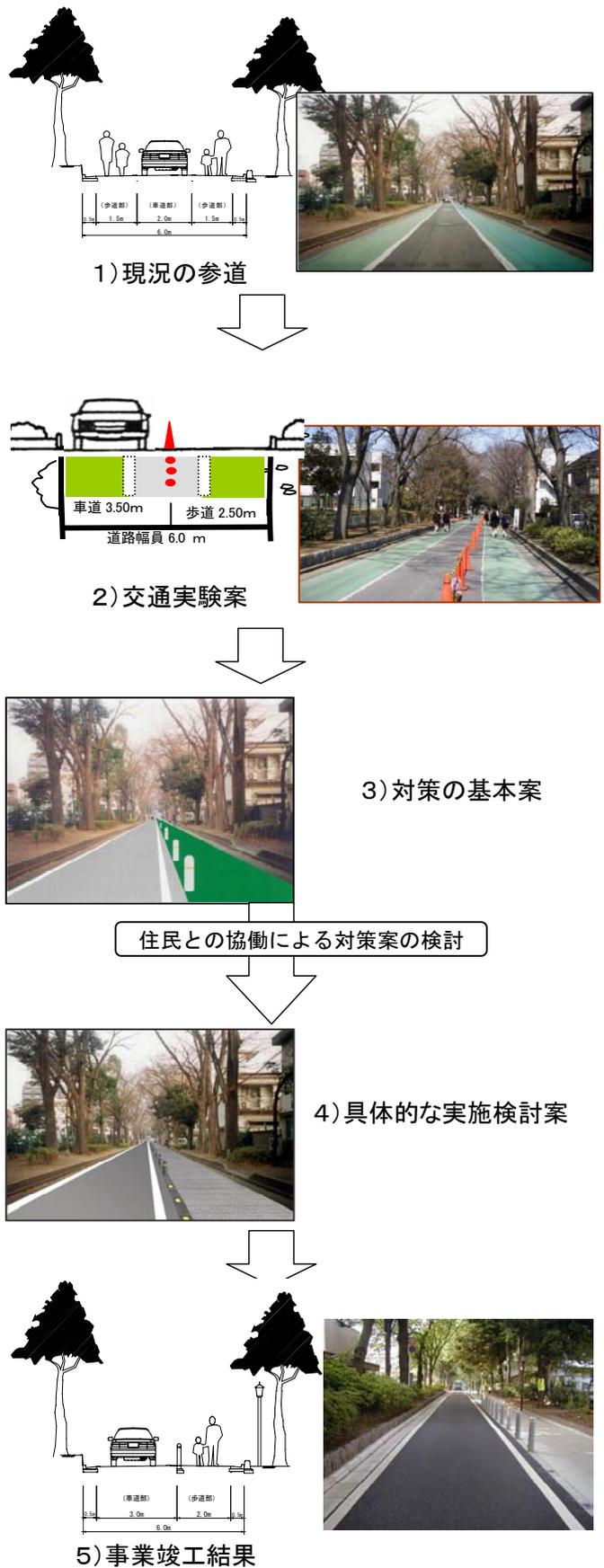


図-6 各ステップにみる対策実施案の変化

## (2) その他対策実施案の工夫

### (a) 車両速度抑制のためのイメージハンプ設置

交差点であることの認識度を高め、通行車両の減速を図るため、交差点部手前にイメージハンプを設置した。

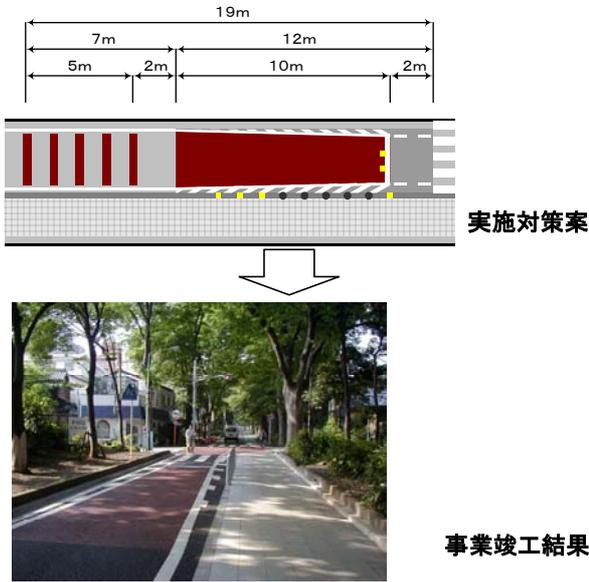


図-7 交差点部のイメージハンプ

### (b) 沿道樹木の保全のための道路構造の工夫

沿道樹木の保全を考慮し、雨水を地中に還元することにより、参道両側の樹木への水の供給を行う環境に配慮した道路構造の工夫を行った。

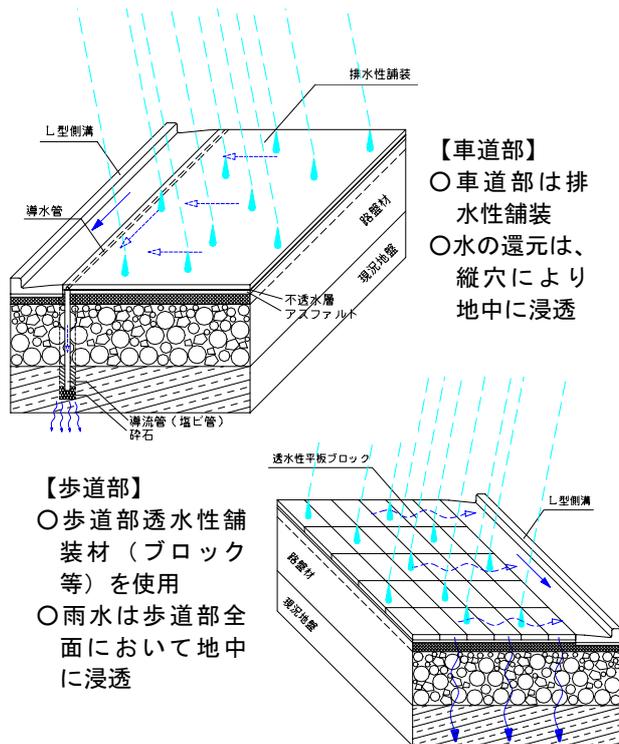


図-8 沿道樹木の保全のための道路構造

## 5. おわりに

本事例では、参道を将来的に『歩行者専用の道』とすることを最終的な目標として認識した上で、「具体的な形として住民にみえるもの」を基本とし、早期に取り組むことが可能な内容を「短期対策」として立案、事業の竣工まで行ってきた。

今後の取り組みとしては、地区全体の『まちづくり』という視点に立ち、残る「中・長期対策」の具体的な取り組み内容として、地区全体の交通対策や参道に関する各種個別対策の検討を進めることにある。

今後の課題としては、特に、竣工された短期事業の効果を 1)交通量・車両速度の変位などの定量データ、2)住民に対する満足度（CS）調査のような意識調査等で把握し、目的と効果の客観的な把握を行うことが必要である。この結果は、今後の「中・長期対策」検討時の評価データとして貴重であるとともに、今後、さらなる住民参加を得るために必須のデータであると考えられる。

## 参考文献

- 1) 太田勝敏編著：新しい交通まちづくりの思想 コミュニティからのアプローチ、鹿島出版会