

都心部における街路のあり方と街路空間再配分に関する研究

A Study on Re-allocation of Road Spaces in Urban Areas

飯田 克弘*・塚口 博司**・香川 裕一***

By Katsuhiko IIDA, Hiroshi TSUKAGUCHI and Yuichi KAGAWA

1. はじめに

わが国の都心部では、自動車交通の増加に伴う交通渋滞が都心商業地区へのアクセス性を低下させ、同時に歩行者環境にも悪影響を及ぼしている。このような状況を改善し、都市の顔である快適な街路空間を創出することへの期待は大きく、その役割も大きい。このためには自動車交通を適正化するとともに街路整備を行うことが必要となる。ここで街路整備には街路の新設と既存空間の有効利用が考えられるが、都心部の空間的余裕や整備費用を考えると、既存の街路空間を交通状況、沿道立地等を考慮して再配分することによって、快適で利用しやすい街路空間を創出することが有効な手法であると考えられる。

街路空間の再配分の必要性および有効性を考察した既往研究としては、P. M. Jones¹⁾、塚口らの研究^{2)~5)}が挙げられる。P. M. Jones は一般の人々に集団討論やインタビューという方法を用いて、道路空間の配分に関する優先順位について検討しており、塚口らはオキュパンシー指標を用いて街路空間に対する評価を行なっている²⁾³⁾⁴⁾。また飯田・塚口はこれらの研究をふまえて、京都市内の街路を対象とし、それぞれの街路機能を考慮した、各交通主体にとって効用の高い街路運用方を提案している⁵⁾。この検討では街路の利用実態から街路空間を評価しているが、街路にはその形態を決定する要因として、交通状況の他にも、沿道利用状況や利用者の意向などが考えられる。

そこで本研究では、飯田・塚口らの研究を発展させ、

図-1に示すような方法論に基づいて街路空間再配分について検討する。具体的には、まず機能分類により街路の特徴を把握し、オキュパンシー指標による街路評価を行なって、問題街路の抽出とその区間の対応策について検討する。さらに街路形態の検討に立地条件や利用者の意向を反映させるために、AHP法を用いて街路構成要素の重み付けを行なう。以上の検討を踏まえて、都心部における街路空間再配分代替案を提案することを目的とする。以上の研究の流れを図-1に示す。また本研究においては、震災からの復興過程で、街路のあり方を早急に検討する必要のある神戸市都心部の街路に対してケーススタディを実施する。

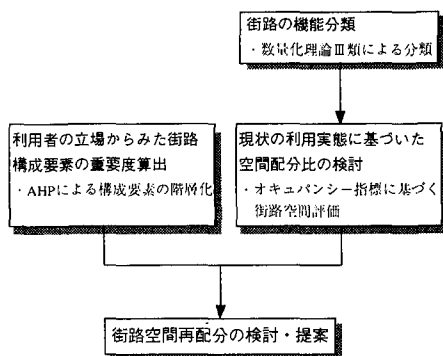


図-1 本研究の構成

2. 街路の機能分類

(1)対象街路と分析に用いたデータ

本研究では、街路の機能分類に際し、飯田・塚口が京都市内の街路を対象として行った研究⁵⁾と同様の手法を用いた。対象街路は平成2年度全国道路交通情勢調査(以下、道路交通センサスと記す)で観測された神戸市の北区、西区を除く地域に位置する街路100区間とした。分析に用いたデータも飯田・塚口らの研究⁵⁾に準じて整理した(表-1参照)。ここで、対象街路のうち歩車分離がなされている街路は83区間、歩車非分離の街路

キーワード：地域計画，街路空間再配分，オキュパンシー

* 正会員 博士(工) 大阪大学工学部土木工学科
(〒565 吹田市山田丘2-1 TEL. 06-879-7611)

** 正会員 工博 立命館大学理工学部環境システム工学科
(〒525 草津市野路町1916 TEL. 0775-61-2735)

*** 正会員 工修 (株)日本総合研究所

表-1 分析に用いたデータ

交通特性に関する変数
①平日および休日の12時間交通量 ・歩行者・自転車・動力付き二輪車 ・乗用車 ^{注1)} ・貨物車 ^{注2)}
②平日および休日の大型車混入率
③平休率 ^{注3)}
道路特性に関する変数
①指定速度[km/h] ②車線数 ③車道幅員[m] ^{注4)}
④歩道幅員[m] ^{注5)} ⑤信号数 ^{注6)} ⑥バス路線率 ^{注7)}
土地利用特性に関する変数
①住居系率[%] ②商業系率[%] ③工業系率[%]

注1) 乗用車＝軽乗用車、普通乗用車、バス

注2) 貨物車＝ライトバン、特殊車、軽・小型・普通貨物

注3) 休日自動車交通量/平日自動車交通量×100

注4) 車線・停車帯によって構成される車道の幅員の合計

注5) 両側に歩道が設置されている場合の片側幅員

注6) 信号数/区間延長×100

注7) バス路線延長/区間延長×100

表-2 軸の比較

	京都市	神戸市
第1軸	幹線性	都心部の立地
第2軸	歩行者-自転車系	幹線性
第3軸	平日産業道路	歩行者系
第4軸	大型車の混入	産業道路
第5軸	観光ルート	

は17区間となっている。

(2)分類結果

先に述べたデータを用いて、数量化理論Ⅲ類による機能分類を行なった。累積寄与率が30%を越える軸までについて、飯田・塚口らの研究結果と比較したものを表-2に示す。この結果から、「幹線性を表す軸」「歩行者系を表す軸」がともに上位に位置づけられており、街路の特性を表す大きな要因であることが推察される。また神戸市においては「都心部の立地を表す軸」が第1軸として抽出されているが、これは、都市機能や人口の集中度が高い神戸市中心部に位置することが、街路の特性を大きく左右するためではないかと考えられる。

次に、第4軸までのサンプルスコアを用いてクラスター分析を行なった。この結果対象街路を、表-3に示す6グループに分類することができた。この結果から、同様の機能を持った街路が同一グループに属していることが分かり、妥当な分類が行われたと考える。グループCには様々な幹線性の街路が属しているが、これは

表-3 分類結果

【A：4区間】	第2神明につながる自動車専用道路（国道2号）
【B：6区間】	幹線性高く、周辺地区への流入街路（国道2号、国道43号）
【C：20区間】	自動車、歩行者ともに多く、また歩道幅員も広い商業系街路（下山手、フラワーロードなど）
【D：10区間】	歩行者が少なく、大型車が多い、工業系地区の街路（摩耶埠頭線など）
【E：43区間】	自動車交通量が比較的少なく、幅員もそれほど広くない、住居系が高い地区内幹線道路または生活街路（平野舞子停車場線など）
【F：17区間】	自動車、歩行者ともに少なく、幅員が狭い幹線性の低い街路（神戸六甲線など）

表-4 各交通主体の平均速度・平均占有面積

	平均速度	平均占有面積
歩行者	4km/時	6m ² /人 ⁶⁾
自転車	12km/時	12.8m ² /台 ³⁾
自動車	指定最高速度	(安全停止距離+車長) ×(通行幅)

第1軸（都心部を表す軸）の影響が強いためであると思われる。

3. 現状の利用実態に基づいた空間配分比の検討

上記対象街路に関して、塚口らが提案しているオキュパンシー指標^{2)・5)}を用いて、平日休日別に各交通主体のオキュパンシー値を求め、その構成比からオキュパンシー比を求めた。ここでオキュパンシー指標 Q_{si} は、以下の式で表される。

$$Q_{si} = \frac{1}{\ell d} \sum_{j=1}^{n_i} A_{ij}$$

i : 交通手段 j : 交通主体 ℓ : 街路区間長
 d : 道路幅員 A_{ij} : 占有面積

ただし n_i は、速度の平均値 $\bar{v}_i$ 、時間交通量 q_i を用いて次式のように表現される。

$$n_i = \frac{q_i \ell}{\bar{v}_i}$$

また平均速度、平均占有面積は表-4に示す値を用いており、特に歩行者の平均占有面積は、文献6) 7)に記載されている数値、自転車の平均占有面積は、文献3)に記載されている数値を用いた。また自動車の安全停止距離としては、次式に示す停止視距⁸⁾を用いた。

表-5 問題街路として抽出された区間

区間番号	分類	平日交通量			休日交通量			現状幅員 (m)		再配分結果(平日)		再配分結果(休日)		不足量 (B-A)	
		歩行者	自転車	自動車	歩行者	自転車	自動車	車道	歩道(A)	車道	歩道(B)	車道	歩道(B)	平日	休日
103 (国道2号線)	C	4,876	535	7,468	2,068	166	6,627	10.75	3.50	9.17	5.08	11.31	2.94	1.58	-0.56
321 (神戸明石線)	C	36,418	300	31,628	11,907	132	24,096	24.00	8.80	17.15	15.65	23.56	9.24	6.85	0.44
516 (山麓線)	E	2,060	27	4,754	3,753	23	4,000	4.00	1.50	3.83	1.67	2.83	2.67	0.17	1.17
521 (山麓線)	E	5,213	138	8,318	3,901	73	8,229	9.00	4.30	8.85	4.45	9.65	3.65	0.15	-0.65
608 (山1住吉線)	E	3,174	572	4,138	1,887	307	3,794	7.00	3.00	5.95	4.05	6.93	3.07	1.05	0.07

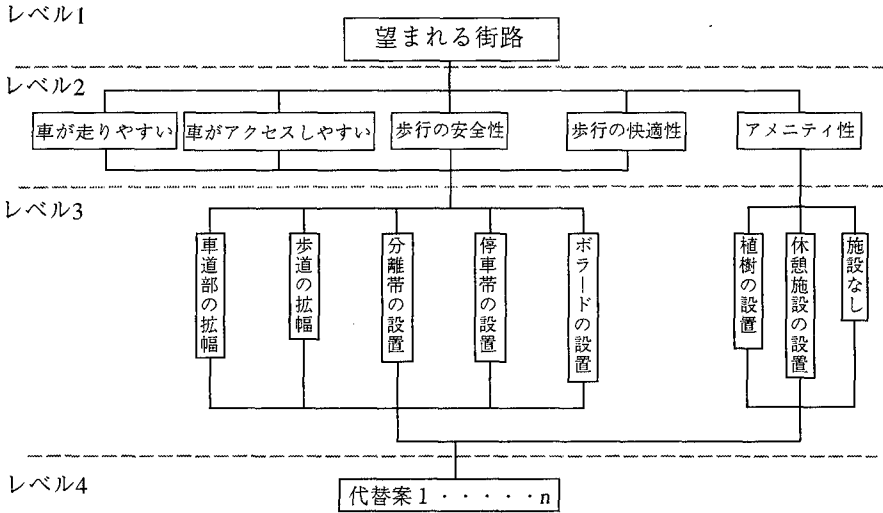


図-2 階層図

$$s = \frac{v}{3.6}t + \frac{v^2}{2gf \times 3.6^2}$$

次に歩行者と自転車のオキュパンシー比を足し合わせ、これに全幅員に乗じて、利用実態に即した歩道幅員を算出する。ここで現状の歩道幅員をA、上述したような利用実態に即して得られた歩道幅員をBとすると、 $A < B$ となる街路は歩行者にとって不利な構成であると考えられる。本研究では、このような街路を問題街路とする。このような観点で対象街路において問題街路を抽出した結果、歩車分離された街路について、表-5に示す5区間が抽出された。

これをみると、すべてがグループCまたはグループEに属している。特にグループCに属している2区間は三宮周辺という都心中央部に位置する街路で、ストックとしての全幅員が比較的広いため、再配分によって対応することが望ましいと考えた。区間番号321(神戸明石線)に関しては、他の区間と比べて自動車交通量が多いが、同様に歩行者交通量も多く平日の不足量が非常に大きくなっているため、再配分の検討対象とし

た。一方、グループEに属している街路は不足量があり大きくなく全幅員もあまり広くないため、再配分よりも交通運用などの対策が適当と思われる。

4. 利用者の立場からみた街路構成要素の検討

(1)AHP法の概要

本章では、都心部の街路において、どのような形態が望まれているかを検討するために、街路構成要素の重要度を算出し、代替案の評価を行う。街路を構成する要素は幅員に関連するものや、道路付属施設など様々なものがあるが、それらを単順に比較することは難しい。そこで本研究ではAHP法を用いて重要度を算出する。AHP法は不確定な状況や多様な評価基準における意思決定法で、比較的簡便な手法であり、様々な分野で活用されている。AHP法は以下に示す3段階に分かれている。

- 分析に用いる要素により階層図を作成する。
- 各要素について一対比較を行ない、その一対比較行列の最大固有値と固有ベクトルを求める。また同時に一対比較の整合性を表す整合度 (C.I.) を求める

表-6 代替案作成の条件

幅員に関連する条件

- ・全幅員を25mとする
- ・車道幅員を3.25mとする
- ・片側1車線の場合は、自転車歩行者道4m以上とする
(ただし歩道上に施設がある場合は、通行幅が4m以上とする)
- ・片側2車線の場合は、自転車歩行者道3m以上とする
(ただし歩道上に施設がある場合は、通行幅が3m以上とする)
- ・停車帯は2mとする
- ・中央分離帯は1.5mとする (側帯を含む)
- ・路肩は0.5mとする
- ・植樹の設置には1.5m必要とする
- ・休憩施設の設置には1m必要とする
- ・ボラードの設置には0.35m必要とする

幅員以外の条件

- ・車線は2車線以上とする
- ・2車線の場合は、停車帯を設置する
- ・4車線の場合は、中央分離帯と路肩を設置する

表-7 代替案

2車線の場合

- 1) 車道+停車帯+歩道 (7.25)
- 2) 車道+停車帯+ボラード+歩道 (6.9)
- 3) 車道+停車帯+ボラード+植樹+歩道 (5.4)
- 4) 車道+停車帯+ボラード+休憩施設+歩道 (5.9)
- 5) 車道+停車帯+ボラード++植樹+休憩施設+歩道 (4.4)
- 6) 車道+停車帯+植樹+歩道 (5.75)
- 7) 車道+停車帯+植樹+休憩施設+歩道 (4.75)
- 8) 車道+停車帯+休憩施設+歩道 (6.25)

4車線の場合

- 9) 車道+路肩+分離帯+歩道 (4.75)
- 10) 車道+路肩+分離帯+ボラード+歩道 (4.4)
- 11) 車道+路肩+分離帯+ボラード+休憩施設+歩道 (3.4)
- 12) 車道+路肩+分離帯+植樹+歩道 (3.25)
- 13) 車道+路肩+分離帯+休憩施設+歩道 (3.75)

(注：括弧内は片側の歩道における通行幅)

表-8 レベル2に対するレベル3の項目の重要度

		レベル2に対するレベル3の項目								C.I.値
		車道部の 拡張	歩道の 設置	分離帯の 設置	停車帯の 設置	ボラード の設置	植樹 の設置	休憩施設 の設置	施設なし	
レベル2 の項目	車の走りやすさ	0.319	0.055	0.385	0.157	0.084				0.148
	車がアクセスしやすい	0.317	0.122	0.164	0.308	0.098				0.047
	歩行の安全性	0.121	0.176	0.175	0.184	0.344				0.066
	歩行の快適性	0.111	0.207	0.190	0.180	0.312				0.060
	アメニティ性						0.642	0.241	0.116	0.011

(一般に C.I. 値の許容範囲は 0.1 ~ 0.15)。

- iii) 階層図に基づいて、親要素の重みと子要素の重みを乗じるにより各要素の合成重要度を求める。

(2) アンケートの概要

対象街路としては都心部の 25m 街路を設定した。被験者には、その地域に係わりのある者が望ましいと考え、今回は神戸市の街路を対象としたことから、神戸市在住者 (12 名)、職場や学校が神戸市にある社会人または学生 (それぞれ 18 名)、および仮説住宅居住者 (11 名) の合計 59 名とした。

アンケートを行なうにあたって図-2 に示す階層図を作成した。一対比較の場合、要素を増やすと比較回数が増大になり、被験者の負担が大きくなるため、今回は基本的に幅員に関する項目を中心に考えた。

レベル 2 の項目については各要素を言葉の提示により比較させ、レベル 3 に関してはパースを用いて比較させた。パースの提示は、印刷物もしくは OHP により 2

つのパースを同時に提示して比較させた。ここで用いたパースには参考として各街路構成要素の幅員を示した。また回答形式は「Aの方が非常に望ましいーAの方が望ましいー同じーBの方が望ましいーBの方が非常に望ましい」という 5 段階形式のものを採用した。

(3) 代替案の定義と作成

代替案の作成に際して、各要素の必要幅員を道路構造令 (第 4 種第 1 級) に基づいて設定した。ボラードの占有幅はボラードの直径と歩行に影響を与えないような余裕幅を考慮して 0.35 m とした。代替案が 2 車線の場合は、自動車空間が非常に少なくなるため、停車帯を付けることとし、4 車線の場合は中央分離帯と路肩を設置することとした。これらの条件を表-6 に示す。なお、本研究で歩道とは歩行者自転車道とし、自転車は歩道を通行するものとする。以上のような条件に基づいて表-7 に示す代替案を作成した。

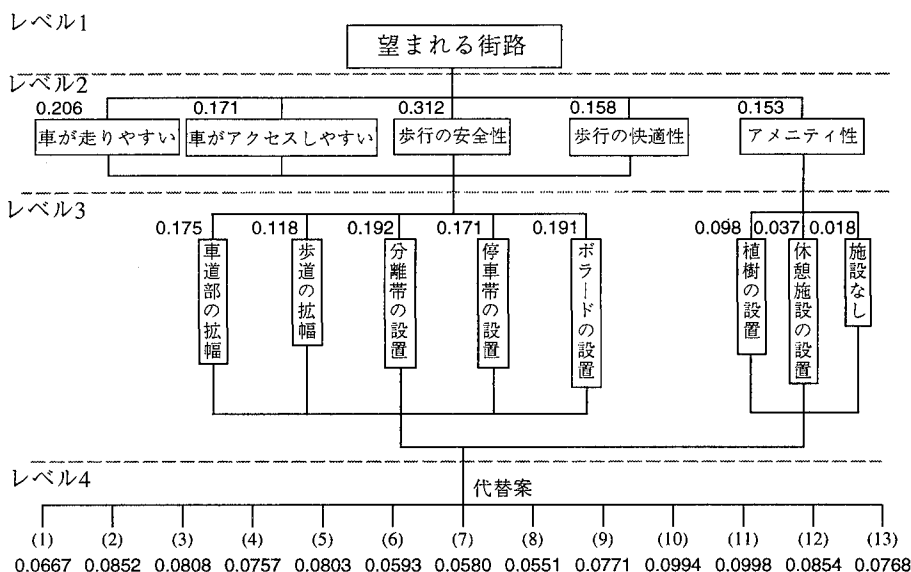


図-3 各要素と代替案の重要度（統合値）

(4)分析結果

各要素と代替案の重要度に関して、代替案を作成するうえで重要なレベル2に対するレベル3のウェイトを表-8に、各レベルに対する統合ウェイトを図-3にそれぞれ整理する。以下、それぞれのレベルにおける考察結果を示す。

i)レベル1に対するレベル2の重要度

図-3でレベル2の重要度をみると、「歩行中の安全性」が他と比べて高い値になっている。また「車の走りやすさ」についても高い値になっている。安全性、機能性を重視した街路整備が最も重要であると考えられる。

ii)レベル2に対するレベル3の重要度

表-8において、意思決定の首尾一貫性を示す整合度（C.I. 値）は、「車の走りやすさ」に関して0.148と少し大きい値になったが、その他の整合度は0.07以下と整合が取れている結果となっている。レベル3の重要度に関して特徴的なこととしては、「車の走りやすさ」において車道部の拡幅以外に分離帯の設置の重要度が大きくなっており、歩行者の環境において、「安全性」「快適性」の両方でボードの設置の重要度が非常に高くなっていることが挙げられる。その他には、歩行者の環境に関して停車帯の設置の重要度が高くなっていることも特徴である。歩行者にとって自動車交通に対する不安感を無くすためには、歩道幅員の拡幅と同様に

自動車交通との距離を保つことや、歩車道の境界に安全柵を設けることが必要であるという結果として読み取ることができる。またアメニティ性に関しては、植樹の設置が他と比べて非常に大きい値となっている。

iii)レベル1に対するレベル3の各要素と代替案の重要度

図-3をみると、分離帯の設置およびボードの設置の重要度が大きい値となり、街路構成の主要な要素であると考えられる。代替案では、分離帯を取り入れているため4車線の代替案の方が全体的に値が大きい結果となった。今回作成したパースにおいては、分離帯上にアメニティ的要素である低木の植樹を行っているため、分離帯の重要性が高くなったと思われる。

2車線の代替案では代替案2、4車線の代替案では代替案11の重要度が最も大きい値となった。両代替案ともボードが取り入れられているため重要度が大きくなったと考えられる。

5. 街路空間再配分に関するケーススタディ

街路は、利用実態に応じた空間配分が行われるとともに、利用実態には直接関係しない、利用者の意向に基づいた街路のあり方を考慮して整備されるべきであろう。そこで、本章では3章と4章での検討結果を踏まえて、具体的な街路について改善方策を検討すること

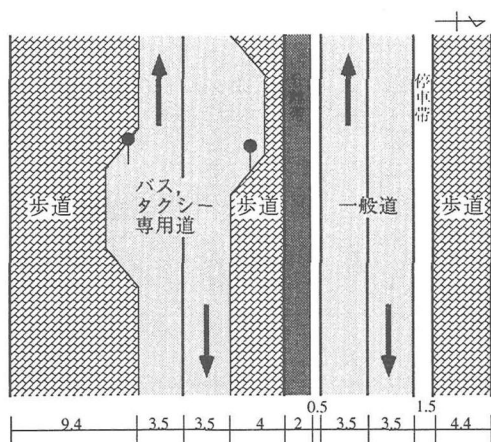


図-4 プランA

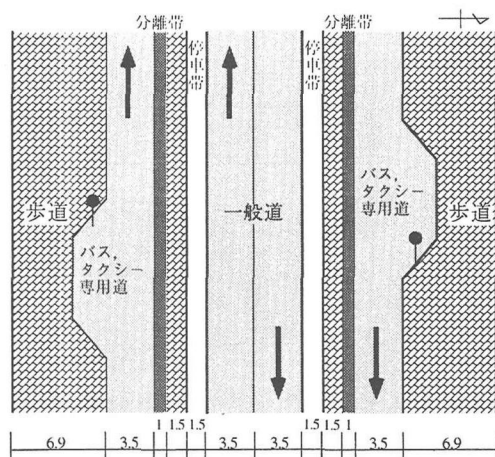


図-5 プランB

にした。

(1)対象街路

対象街路としては、神戸明石線（以下道路交通センサスの区間番号である321と呼ぶ）を取り上げた。この街路は第3章の検討において述べたように、現状の利用実態を考えると歩道幅員が不足しており、かつ全幅員が広いと、空間再配分による対応が適していると判断した。

321は神戸市の中心地である三宮付近にあり、JR三宮駅からJR線に沿って西に続く区間で、商業用地としての利用率が非常に高い。321の南には、歩行者専用道（三宮センター街）があり、北側にはJRの高架下通路に商店街が存在する。現状の道路構造は西行が4車線、東が2車線の合計6車線で、中央分離帯があり、幅員に関しては全幅員が35.8m、車道部幅員が27m、歩道幅員が8.8mとなっている。

(2)代替案の提案

代替案を作成するにあたり、以上のような点に留意した。まず、3章における検討結果に基づき、

- i) オキュパンシー指標による現状評価で歩道幅員が不足しているため、これが改善されるように歩道幅員を拡幅する。具体的には、再配分後の歩道幅員が、概ね表-5中の平日に対する再配分結果（15.65m）となるようにする

こととした。次に、4章の検討結果に基づいて、以下の

事項を重視した。

- ii) 歩行者の安全性を重視する
- iii) 駅付近であるため、歩行者を優先するとともに公共交通の利便性を向上させる
- iv) 植樹などを配置することにより、利用者にとって快適な空間とする

なお、前章においては、25m幅員の街路に関して街路構成要素の重要度を検討したが、この値をそのまま異なる幅員の街路に適用することは困難である。そこで本章では、前章で明らかとなった街路構成要素の重要度に基づいて、望ましい街路の特徴を上記のように定性的に表した。以上のような点を考慮して以下に示す3つの代替案を作成した。

まず、図-4にプランAを示す。これは街路の南側にバス・タクシー専用道を設置し、北側に一般道を設置するものである。南側に歩行空間や公共交通の専用空間を集中させ、一般道との間に分離帯を設置することで歩車分離を図っている。これは北側の商店が高架下側を向いて営業しており、歩行者交通量も南側に比べて少ないため北側に一般道を配置する形になっている。

次に、プランB（図-5）では、一般道を道路中央部に設置し、その両側に分離帯、公共交通の専用空間を設置する。一般道には停車帯を設け、沿道施設へのアクセスも考慮する。そのため公共交通専用空間は基本的に公共交通以外は通行できないようにする。さらに公共交通の指定速度を低く設定して、歩行者の安全性を考慮する。またこの代替案の場合は、沿道利用状況に

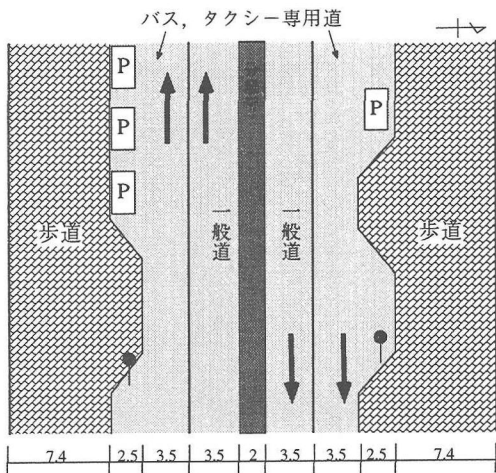


図-6 プランC

よりどちらかの歩道幅員を広くして、様々な歩道上の施設を設置することも可能である。ただしここで、プランAおよびプランBは321が三宮駅前でT字路を形成していることを念頭において作成しているため、一般的な交差点においては、車種別走行レーン指定や、信号制御による交通処理面に十分な配慮をする必要がある。また、沿道アクセスにおける歩行者の安全確保のため、一般的な交通安全対策はもとより、横断帯などを適所に配置する必要もある。

最後にプランCを図-6に示す。街路の両端の車線を公共交通専用レーンとし、中央の2車線を一般道とする。また一般車のアクセス性を考慮してパーキングメータを設置して、停車帯を確保する。公共交通レーンの路面に変化をもたせて、一般車の進入を抑制する工夫が必要である。

以上に示したすべての代替案について、歩道と車道の間にボラードを設置し、歩行者の安全性を確保する。各種停車帯は、歩道上に切り込んで設置するものと、停車帯を交互に設置し街路を蛇行させて空間の有効利用を図るものが考えられる。分離帯には低木の植樹を行えば、災害時などは取り払うこともでき、通行幅員を拡大することもできる。また図においては休憩施設は示していないが植樹と組み合わせた休憩施設等を配置することにより、さらに利用しやすい形態にすることが望ましいと考えられる。

6. 結論

本研究は、まず都心部の街路において、機能分類により街路の特徴を把握した。そしてその上で利用実態から現状の街路空間構成の評価を行ない、さらに都心部の街路において構成要素の重要度の順位付けを行って利用者にとって望ましい街路構成について検討した。そして、これらの結果を踏まえて街路空間再配分代替案を提案した。以下に本研究の成果をまとめる。

- 1) 神戸市の街路を対象として、街路の機能分類を行ない、街路の機能を表す軸を京都市と比較した。その結果「幹線性」「歩行者系」はどちらにも含まれ、神戸市の場合は「都心部の立地を表す軸」が抽出された。その他は地域性に関連する軸が抽出された。
- 2) 利用状況から現状の空間構成の評価を行なったところ、5区間が問題街路として抽出され、
- 3) 街路構成要素についてAHP法により各要素の重要度を算出したところ、分離帯、ボラード、植樹などが重要度が大きいという結果が得られた。
- 4) 街路の機能、利用実態、街路のあり方を考慮して、神戸市の都心部の街路を対象として、具体的な街路空間再配分代替案を提案した。

今後の課題として、本論では都心部の25m街路を対象として街路のあり方について検討したが、様々な幅員の街路に適用できるように改善する必要がある。また、交通サーキュレーションの観点からの評価は行っていないが、文献5)において示したように、周辺地区を含めて広範囲の交通流動について検討するとともに、街路構造変化に伴う街路運用についても検討する必要がある。さらに、このような交通処理および本文中に示した交通安全の観点を加えて代替案の総合評価のための手法を確立する必要がある。

最後に本研究の調査、分析にご協力頂いた立命館大学大学院小西秀治氏に対し、謝意を表する次第である。

参考文献

- 1) Peter M.Jones: PUBLIC ATTITUDE TOWARDS OF TRAFFIC REGULATION AND THE ALLOCATION ROADSPACE IN BRITISH URBAN AREAS: Selected Proceeding of The Fifth World Conference on Transport Research, 1989.

- 2) 塚口博司: 住区内街路における駐車現象の分析と街路運用に関する研究, 土木計画学研究・論文集, 1986.
- 3) 塚口博司, 毛利正光: 歩車のオキュパンシー指標の提案と住区内街路計画への適用, 土木学会論文集, No.383 /IV-7, 1987.
- 4) 塚口博司, 黒田英之, 矢島敏明, 田中一史: 歩車のオキュパンシー指標を用いた住区内街路の評価に関する研究, 土木計画学研究・論文集, No.7, 1989.
- 5) 飯田克弘・塚口博司: 街路空間再配分と交通サーキュレーションに関する研究, 土木学会論文集, No.495/IV-25, 1994.
- 6) 塚口博司: 歩行者空間に関する基礎的研究, 大阪大学学位論文, 1982.
- 7) Boris S.Pushkarev with Jeffery M.Zupan: URBAN SPACE FOR PEDESTRIANS, MIT Press, 1975.
- 8) 松尾新一郎編: 道路工学, pp.77-78, 山海堂, 1971.

都心部における街路のあり方と街路空間再配分に関する研究

飯田 克弘・塚口 博司・香川裕一

本研究では、筆者らがこれまで検討を重ねてきた方法論を発展させる形で街路空間再配分について検討する。具体的には、まず機能分類によって街路の特徴を把握し、オキュパンシー指標による街路評価を行って、問題街路の抽出とその区間の対応策について検討する。さらに、街路形態の検討に立地条件や利用者の意向を反映させるために、AHP手法を用いて街路構成要素の重み付けを行い、都心部における街路空間再配分代替案を提案することを目的とする。また本研究においては、震災からの復興過程で街路のあり方を早急に検討する必要のある神戸市都心部の街路をケーススタディの対象として考えることとする。

A Study on Re-allocation of Road Spaces in Urban Areas

By Katsuhiko IIDA, Hiroshi TSUKAGUCHI and Yuichi KAGAWA

This paper proposes a methodology to improve traffic conditions and make streets more functional and comfortable. The methodology is based on re-allocation of road spaces with regard to the traffic condition. This paper is composed of following three parts: 1) Classification of streets into groups according to their function, 2) Examination of the necessity of re-allocation for each group and 3) Clarification of road user's awareness using AHP method,