

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*

A Study on Safety and Amenity Impact of "Community Zone" - Case Study in Mitaka City, Tokyo -

橋本 成仁**

坂本 邦宏***

高宮 進****

久保田 尚*****

Seiji Hashimoto**

Kunihiro Sakamoto***

Susumu Takamiya ****

Hisashi Kubota *****

1. 研究の背景と目的

住宅地をはじめとする非幹線系道路における歩行者・自転車の交通安全が問題となって長い年月が経過している。非幹線道路で発生する交通事故には死亡事故につながる重大事故が少ないためこのような道路における交通安全対策は比較的大きな問題として取り扱われない傾向がある。しかし、例えば東京都内では、平成9年の交通事故62415件のうち43%が非幹線道路において発生している¹⁾。特に、歩行者、自転車に注目すると、それぞれ死傷者数は907、1553名となり、全死傷者の73%が非幹線道路で死傷している。また、警察に報告されていない小さな事故や物損事故も多数存在することを考えると、実際の事故発生件数はさらに多いことが推測される。このように非幹線系道路での安全性確保は都市交通において重要な課題であり、この分野における交通安全事業は重要なテーマとして位置付けるべきである。

このような課題に対しては、これまでも、様々な対策が取られてきたが、新たに面的な交通静穏化対策として、「コミュニティ・ゾーン形成事業」が導入され、新道路整備五箇年計画において全国で450箇所の整備が提言されている。

コミュニティ・ゾーン形成事業ではこれまで日本ではあまり用いてこれなかった交通静穏化デバイス（ハンプ、狭窄、…）を利用すること、面的な静穏化整備が行われることや計画段階からの住民参加が規定されている点などこれまでの経験の蓄積が浅い部分も多く存在している。特にこの事業の適用地域では、歩行者・自転車の利用が日常的に多いことが予想されることから、これらの交通手段の安全性・利便性についても早い段階で課題を検討しておく必要がある。

そこで、本研究では、コミュニティ・ゾーン形成事業の最初の事例の一つとして整備された三鷹市コミュニティ・ゾーンを対象として詳細な交通事故データ分析や自

動車走行速度の事前事後調査、当地区の居住者に対するアンケート調査形式の供用後調査などを行うことにより、当地区の安全性・生活空間としての快適性についての評価・問題点の抽出を行うことにより、今後のコミュニティ・ゾーン整備に向けた課題を明らかにすることを目的とする。

2. 三鷹市コミュニティ・ゾーンの概要

三鷹市は東京駅から西に約15km、電車で30分というところに位置した人口16万人の都市で都心への就業者の居住する良好な住宅地域を形成している。

対象地区のコミュニティ・ゾーンはJR三鷹駅の南西部に隣接し、面積約77ha、人口約9400人（1995年）の地区で、地区内には小規模な沿道商業がある以外は、ほぼ全域が住宅地域である。また、当地区は特に朝の通勤時間帯に発生する通過交通が大きな問題となり、コミュニティ・ゾーンが導入されたという経緯を持っている。

当地区は、地区内の整備が平成8年度、リバーシブルレーンの整備が平成9年度に行なわれており、既に完成後2年が経過（地区内の静穏化導入からは3年が経過）している。この事業についてはこれまでも事故の減少、



図1 三鷹コミュニティ・ゾーンの立地

*キーワード：地区交通計画、歩行者交通計画、交通安全

** 正員、工学修士、東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻
(東京都文京区本郷7-3-1、tel: 03-5841-6234)

*** 正員、工学修士、埼玉大学工学部

**** 正員、工学修士、建設省土木研究所

***** 正員、工学博士、埼玉大学工学部

通過交通量の削減などに大きな効果が上がっていることが既に報告されている²⁾。

地区内の道路には、狭窄を設置している「市境通り」、バス路線を考慮したハンプを設置した「新道北通り」、乗用車用のハンプを設置した「電車庫通り」、幹線系道路として、2車線の車道部と両側に幅員1.5mの歩道を持ちゾーンの南側の境界を構成する「連雀通り」および、両側に幅員2.5mの歩道を設置し、ゾーンの東側の境界を構成している「三鷹通り」が存在する。「三鷹通り」は基本的に車道部は2車線であるが、一部区間にリバーシブルレーンを導入している。

また、当地区内の道路幅員は非常に狭くなっており、区画道路および「市境通り」は幅員4mの道路で構成されている。多くの路線で従来から一方通行規制がかけられていたことに加え、地区整備にあたり通過交通量が多い路線では、朝の通勤時間帯（午前7時～9時）に指定方向外進入禁止規制がかけられたため、この時間帯の出入交通量は47%の交通量削減が達成されている。

また、今回の調査によるとこの地区の住民の多くは通勤通学手段として目的地又は最寄りの駅まで徒歩(53%)、自転車(27%)を利用しており、これらの交通手段が特に重要な役割を果たしているようである。

コミュニティ・ゾーン整備前後での交通事故の変化についてまとめたものが表1であり、当事業の整備効果として広く公開されている数値である。なお、当地区の事業完成後まだ日が浅いことや、事前の事故に関するデータの制約があるため、ここでは事前事後各2年間の事故についてのみ比較している。

表1 ゾーン内の事前事後の事故件数の変化

事故種別	事前			事後			前後比較
	H6	H7	平均	H9	H10	平均	
死亡	0	0	0	0	0	0	0
重傷	0	4	2	1	0	0.5	-1.5
軽傷	21	37	29	13	14	13.5	-15.5
合計	21	41	31	14	14	14	-17

(出典：警視庁資料)

これによると今回の整備で、事故件数は事前事後で半減しており、当事業がこの地区の安全性向上に大きな効

果を与えていることが示されている。また、ここで示された交通事故削減率は、欧米での面的交通静穏化事業と比較しても遜色ない値を示しており³⁾、当コミュニティ・ゾーンの整備が交通安全対策としての有効的なものであるということも示されている。

3. 安全性に関する評価

事前事後の交通事故総数の変化から三鷹市コミュニティ・ゾーンは交通安全事業として一応の有効性を認めることができる。ただし、この地区での知見を今後各地で整備されるコミュニティ・ゾーンに適用するためには、整備と事故の減少についてのより詳細な検討を行う必要がある。

そこで、①詳細な事故データによる交通安全事業としての評価、および②住民の視点から見た安全性の向上に関する評価、を通して今回の整備における安全性に関する評価を行う。また、他の地区においても重要であると考えられる課題の抽出を行う。

(1) 詳細な事故データによる検証

交通事故件数が総数として半減したことは表1に示したとおりである。ここでは、それがどのような事故の減少を意味しているのか、また、地区内に施された各手法の中でどのようなものが効果を挙げているのかということを検証する。

表2は当地区の事前事後の事故データを交通手段別に分類し直したものである。これによると、自動車同士の事故(85%削減)の削減率の大きさが際立っていることが分かるが、同時に、地区内で通勤・通学、買い物など日常的に使用されている自転車の事故については削減率が低くなっており、相対的に地区内で発生する事故全体に占める自転車関連の事故の占める割合が高くなったことが分かる。特に、自動車と自転車の交通事故は約30%の減少率(12件/年→8.5件/年)にとどまっている。

また、表3は三鷹市コミュニティ・ゾーン内の道路を幹線系(新道北通り、三鷹通り、連雀通り)と非幹線系(それ以外の道路)に分類し、事故件数の変化を示したものである。この表から明らかなように、三鷹市コミュ

表2 ゾーン内事故の内訳

事故種別	事前			事後		
	H6	H7	平均	H9	H10	平均
自動車単独	0	0	0	1	0	0.5
自動車対自動車	5	8	6.5	1	1	1
自動車対二輪車	2	6	4	2	1	1.5
自動車対自転車	7	17	12	7	10	8.5
自動車対歩行者	2	5	3.5	0	1	0.5
二輪車対二輪車	0	0	0	2	0	1
二輪車対自転車	4	4	4	0	1	0.5
二輪車対歩行者	1	1	1	1	0	0.5

- 自動車対自動車の事故の減少率(85%)の高さが際立っている。
- 自転車が関係しない事故は年平均で15件→5件と66%の削減がなされているが、自転車が関係する事故は年平均16件→9件と44%の削減にとどまっている。特に自動車と自転車の事故は12件→8.5件と29%の削減である。

ニティ・ゾーンにおける事故件数の減少は幹線系道路における事故の減少 (21.5 件/年→4.5 件/年、79%削減) が大きく貢献している。この結果は、事故の発生地点と事故の内容を地図上にプロットし事前事後で比較した図 2 でも確認できるが、特に、地区の中央に位置する新道北通りでの事故の減少は大きなものがある。

表 3 三鷹市コミュニティ・ゾーンの道路種別事故数

道路種別	事前			事後		
	H6	H7	平均	H9	H10	平均
非幹線系道路	7	12	9.5	10	9	9.5
幹線系道路	14	29	21.5	4	5	4.5
全事故数	21	41	31.0	14	14	14.0

(注：非幹線系道路には集散道路的な役割も兼ねる電車庫通りを含む)

当地区の整備においては、幹線道路共通の施策として、歩道の連続化が行われている。また、新道北通りではハンプの導入および車道幅員を狭めての中央線消去などの改善が行われている。

事故の内容を見てみると、三鷹通りや連雀通りでは、地区内への出入時の車両が関わる事故が減少し、新道北通りではこれに加えて追突事故も大幅に減少しており、これらの道路で導入された手法が大きな効果を挙げていることが分かる。

対照的に非幹線道路における事故の減少効果は低くなっているように見える。その原因は、地区内において集散道路的な役割も担っている電車庫通りにおいて、ハンプを導入したものの逆に事故数が大幅に増加した結果となっている (0 件/2 年→9 件/2 年) ためである。

電車庫通りの事故の内容は、この通りを駅の方から走って来た自転車と細街路から電車庫通りに進入する自動車の出会い頭の事故 (5 件) が最も多くなっている。今回の整備においては路側線の変更など、出会い頭の事故を引き起こすと思われる改変は行われておらず、事故増加に直接関わるような物理的な変更が認められないため

はっきりとした原因究明はできていないが、自転車の速度上昇、静穏化による安心感に起因する道路利用者の油断などが考えられ、今後も交通量の変化、自動車・自転

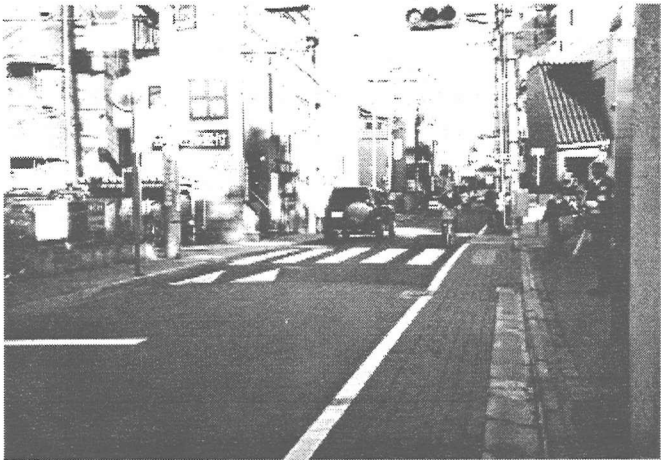


図 3 新道北通りの整備状況

ハンプが設置され、歩道と路側帯を拡張し中央車線は消去されている車走行速度の変化、道路利用者の意識の変化などについて詳細な検討を行う必要がある。ただし、出会い頭事故の発生地点においては、隅切りが不十分であることや、細街路側からの進入時に速度を低下させるデバイスの欠如などが指摘できる。これらの点については、今後の改善の余地も残されており、早急に対策を講じるべきである。

電車庫通りを除けば、非幹線系道路においても当地区の交通事故は幹線道路ほどではないもののそれなりの効果を挙げているようである (9.5 件/年→5 件/年、47%削減)。

当地区を構成する街路はそのほとんどが狭幅員であるため、ハンプ、狭窄、クランクなど通常の交通静穏化デバイスの導入は極めて困難である。よって地区内での物理的な静穏化デバイスの導入密度は非常に低くなっており、狭幅員の街路においては、交差点改良や路側帯のカラーリングが主な整備手法となっている。その中でも物理的な静穏化デバイスの導入が可能であった路線につ



図 2 地区内の事前と事後の事故発生状況

いて詳細な事故データを検証してみたところ以下のような結果になった。

狭窄を導入した市境通りでは事故数が3件/2年→1件/2年に減少、歩車共存道路化した小学校脇の道路では4件/2年→0件/2年に減少、同じく歩車共存道路化した病院脇の道路では、0件/2年→1件/2年となっている。これらの道路は、沿道に立地している施設や従前の交通状況から見て極めて安全性の確保が重要な路線として整備されたものであるが、一応の整備効果は現れているようである（ただし、これらの道路での事故発生率は元々極めて低いものであり、加えて今回取り扱ったデータが事前事後2年間という交通事故を分析する上では余りにも短期的なものであることから、長期的に見て事故削減が有意であるかどうかは不明である。今後、さらにデータ収集・分析を続けていく必要がある）。

物理的のデバイスを付けられなかった街路については、これもまた上で述べたのと同様に確かなことは言えないが、削減率は33%（12件/2年→8件/2年）となっており、デバイスを設置した路線と比べて低い数字となっている。このような狭幅員の路線についての安全性向上について、今後、更に対策を講じることが必要である。

以上、事故データから今回の整備について以下のことが分かった。これらは、基本的には他のコミュニティ・ゾーン整備地区においても共通した課題となる事項である。

- ◆ 歩道連続化により幹線道路での事故は大きく減少
- ◆ ハンプの設置、車道幅員を縮小しての中央線の削除により事故が減少
- ◆ 狭窄・歩車共存道路で事故が削減
- ◆ 集散道路への導入部での速度抑制策が必要
- ◆ 自転車対策、デバイスの設置できない狭幅員街路への対策は今後の課題として残っている

(2) 住民の目から見た評価

対象地区住民に対するアンケート調査形式の供用後評価の中で安全面に関するものを以下に示す。なお、本調査は、調査員による投函配布・郵送回収方式でコミュニティ・ゾーン内の全世帯及びその周辺の2000世帯に対して1998年12月～1999年1月にかけて行ったものである。回収状況は表4のとおりである。回収率がやや低くなっているものの、回答者に地域的な偏りは見られなかった。また、世帯主や主婦の記入が多く、若年層の回答数が少なくなっているため、年齢による評価の相違などはここでは扱わないこととした。

表4 アンケート調査の回収状況

	配布数	回収数	回収率
ゾーン内	4687	394	8.4%
周辺地区	2000	215	10.8%

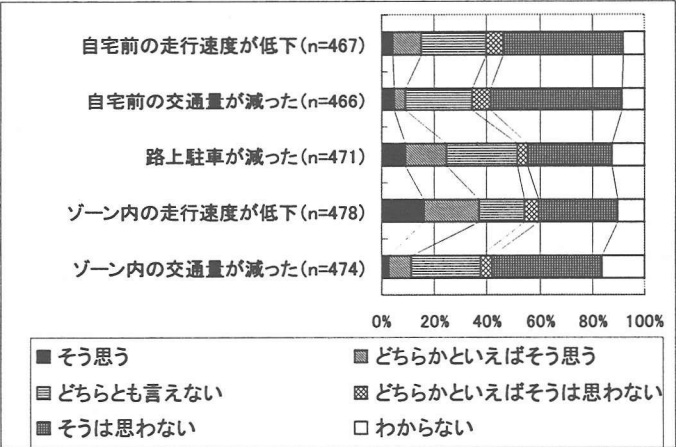


図4 自動車の速度・交通量の評価

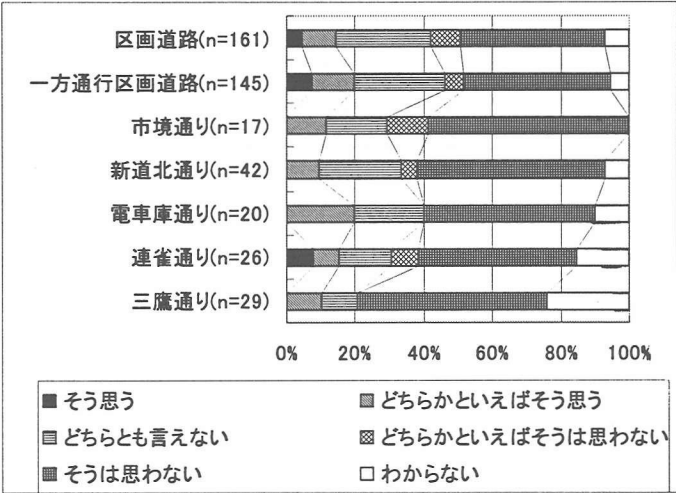


図5 前面道路別「前面道路の速度低下」

安全性評価の中でも直接的に居住者の安全認識にかかわると考えられる自動車の走行速度と交通量の変化についてまとめたものが図4である。交通量の削減効果と比較して速度低下についての評価がやや高いという傾向は見られるものの、走行速度、交通量ともに十分に評価されているとは言えない状況であり、住民の評価から見た安全評価では、まだまだ改善の余地が残されているということがわかる。

相対的に評価の高かった走行速度の低下について前面道路別に評価をまとめたものが図5である。幹線系の道路である新道北通り、三鷹通りでは評価が低くなっている。また、非幹線系の街路では乗用車対応のハンプを設置した電車庫通りが比較的高い評価を受けているのに対して、今回の整備における最重要路線として狭窄を設置し、速度低下・通過交通排除に力を注いだ市境通りは同程度の幅員条件で交差点部分の改良と路側帯のカラー表示程度の整備しか行っていない区画道路と比較しても低い評価となっている。

この結果については、狭窄という交通静穏化デバイス自体についての評価が低いという可能性も考えられるため、それぞれのデバイスについても効果に関する認識を調査した。

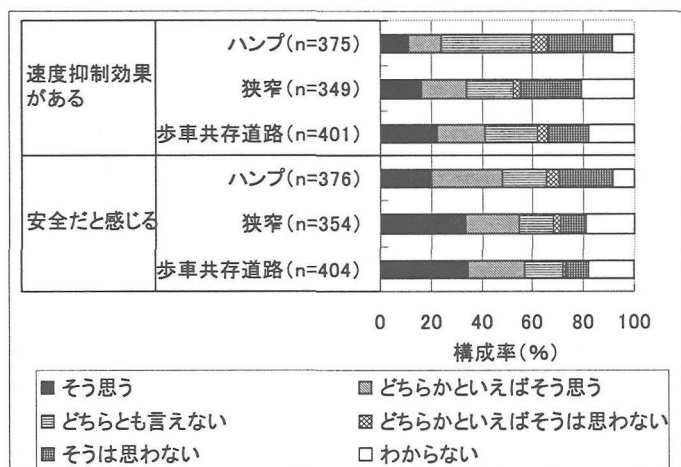


図6 住民のデバイスに関する一般的評価

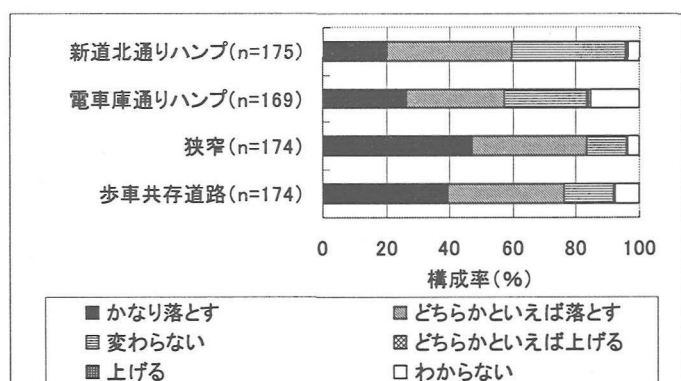


図7 ドライバーのデバイス走行時の速度

図6に示すように狭窄自体は歩車共存道路（当地区では一方通行区画道路で2路線適用）には及ばないものの、速度抑制効果、デバイス通過時の安心感で共に比較的高い評価を受けている。また、ドライバーのデバイス通行時の速度認識を示した図7においても狭窄は高い速度抑制効果を示していることから、市境通りに対する住民評価の低さには他の原因が存在することが予想される。

(1) で述べたように市境通りは交通事故の発生件数では確実に減少しているに関わらず、この道路に関する住民の評価は必ずしも高いものとはなっていない。また、アンケートの自由回答欄では、この道路が整備により逆に危険になったとの指摘も多くなされていた。

そこで、この道路の整備効果を検証するために自動車の走行速度を独自に測定し、警視庁の事前事後での測定記録とを比較することにより、事前・事後・一定期間後で自動車速度にどのような変化が見られるのか比較した。

この路線について自動車の交通量・走行速度の事前事後の変化を測定したものが図8である。交通量については、事前には300台以上だったものが、事後は200台程度を維持しており、狭窄設置の一つの目的である交通量抑制については効果があったと言える。

ただし、速度については必ずしも効果があったとは言えない。警視庁資料として示されている平成8年、10年と平成11年のデータは測定機器（スピードガン）が同一

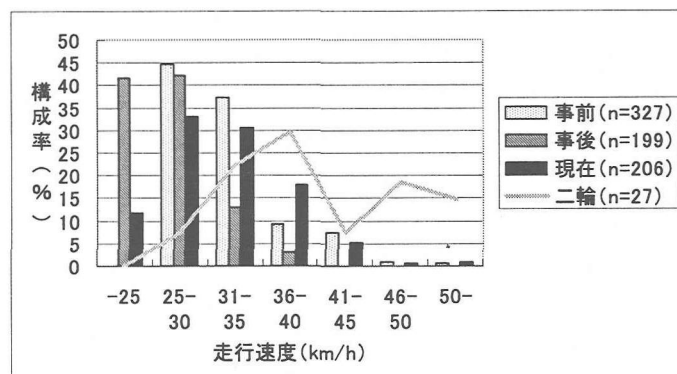


図8 市境通りにおける事前事後の走行速度

注) 事前：H8年2月13日（火） 警視庁資料
事後：H10年3月24日（火） 警視庁資料
現在：H11年5月10日（月） 今回の調査
測定は全て朝の7時～9時の2時間行った。



図9 市境道路に設置された狭窄

のものではないため、単純には比較できないが、それでも徐々に走行速度が事前の数字に戻ってきている或いは事前よりも速度が増していることがわかる。

ここで設置した狭窄が速度抑制効果を十分に発揮していない理由は、4mの幅員の道路に幅3mの狭窄を設置していることに考えられる。元々4m幅員の道路では自動車は道路の中心を走行するために、3mという乗用車には十分な幅員を持つ狭窄では速度の抑制効果があり期待できない状況にある。

さらに、今回の観測では36～40km/hの速度で走行する車が施工前よりも多くなっているのが特徴となっている。狭窄の両側にボラードを含めて50cm程度の幅の通行帯しかないため、自転車・歩行者は狭窄の内側（車道側）を通行せざるを得ない。また、自転車・歩行者が狭窄部に接近するのを見た自動車は、自転車・歩行者より先にこの狭窄を通過しようとするため、このような自動車が40km/h近い速度で走行していることが観測された。

このような行為は自転車・歩行者が狭窄付近にいる場合に発生することから、自転車・歩行者がより以上に危機感を感じ、この路線の整備について不満をもつ結果となっているようである。

ただし、実際には速度を充分には落としていないなが

らも、図7のようにドライバーの心理では、狭窄が最も速度抑制に対する意識をもつデバイスであることを考えると、設置場所（設置道路の幅員）を適切なものにすることによって狭窄は十分に有効な手法となりうると考えられる。どの程度の幅員まで狭窄が有効な手法でありうるのかについては今後の検討課題である。

また、今回の速度測定では、二輪車の走行速度が自動車よりも相当高くなっていることも確認できた。現時点では二輪車に対する有効な速度抑制手法がない上、狭い街路でも二輪車は比較的速度を出しやすいため、狭幅員道路において二輪車は大きな脅威となりうる。今後のコミュニティ・ゾーンにおいては二輪車に対する手法の確立も課題の一つとして取り上げる必要がある。

以上、アンケート調査および走行速度の測定から、安全性に関して以下のことが分かった。

- ◆ 居住者・ドライバーともに狭窄・歩車共存道路に対して速度抑制効果を評価している
- ◆ 狭幅員の街路では狭窄の設置は逆効果
- ◆ 二輪車に対する対策が必要

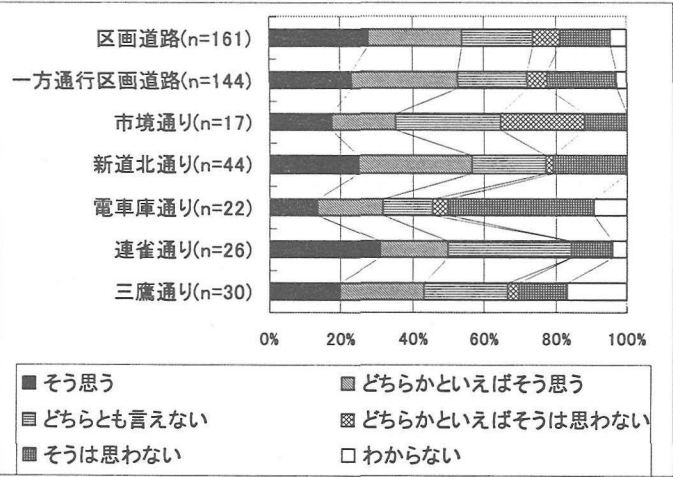


図 10 前面道路別「景観が向上した」

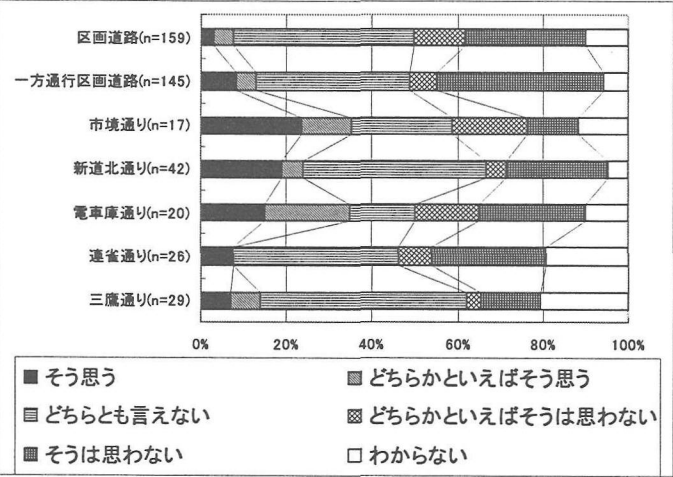


図 11 前面道路別「騒音・振動の悪化」

4. 生活環境改善に関する評価

(1) 住民の目から見た評価

コミュニティ・ゾーン形成事業の最大の目標は交通安全の促進であるが、同時に生活環境の向上も大きな目的として挙げられている。ここでは、生活環境の向上について、アンケート調査の結果を中心にまとめる。

図 10、11、12 はこの事業の生活環境面における評価を示したものである。これによるとゾーン整備の生活環境への効果については、「ゾーン整備で景観が良くなった」とする肯定的な評価を下す住民が半数を占めており、景観面での効果については一定の評価を受けている。

また、静穏化事業においてマイナス面の効果としてしばしば指摘される騒音・振動の悪化についても、指摘した人は回答者全体の 13%と低い値を示しており、全体としては大きな問題として受け取られていないようである。

元来、アスファルト舗装の平坦な道路に対して安全性を高めるために何らかの交通静穏化デバイスを設置するこのような事業では、騒音・振動は（軽減は可能であるが）避けられない問題である。それにもかかわらず、ハンプや狭窄を設置した道路で、（他の騒音を発生する施設整備を行わなかった道路より評価は低いものの）自由解答欄においても騒音・振動に対する強い苦情がなかったことは高く評価できると考えられる。

これは当地区内のデバイス（特にハンプ）の設置密度がそれほど高くないということとともに、設置に関してこれまでの各地での交通静穏化事業の経験を生かし、擦りつけ部を滑らかにするなど施工レベルでの精度を上げていることも効果をあげている一因であると考えられる。

ただし、地区内の歩きやすさについては、評価を道路別に検証してみると歩道の拡幅・連続化を行った新道北通りをはじめ歩道が整備されている幹線系の道路での評価が高いのに対し、交通静穏化事業として騒音・振動の発生と引き換えに歩行者にやさしい歩行環境を目指して取り組まれた街路（電車庫通り、市境通り）における評価は、低いものとなっている。この点については前述し

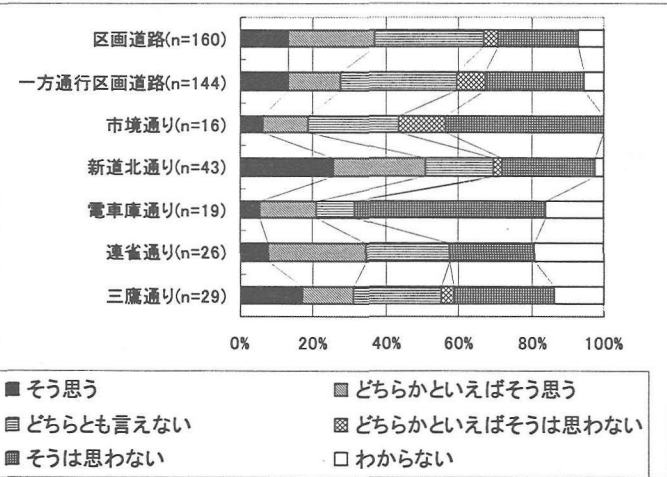


図 12 前面道路別「地区内が歩きやすくなった」

た市境通りも含めて再検討すべき課題である。

(2) 住民の行動変化からの評価

コミュニティ・ゾーン事業は「コミュニティ」の名を冠するように、導入過程における住民参加や導入による生活環境向上によるコミュニティ活動の形成も目標の一つとしている。つまり導入した結果として少なくとも地区内が生活空間として安全で快適なものとなったと住民が感じると同時に地区内の道路空間の利用法・コミュニティ活動にまで変化が現れるのが望ましい姿である。

この行動変化に関する調査結果が下の図 12 である。この結果は、歩行空間の改善については住民の 1/3 が肯定的に捉えているにも関わらず、買い物や散歩でゾーン内の道を利用することが多くなったという人や、立ち話をする機会が増えたという意見は少数に留まっているということを示しており、少なくとも今回の調査ではコミュニティ・ゾーンの導入によりコミュニティ活動が促進されたということまでは言えないということを示している。

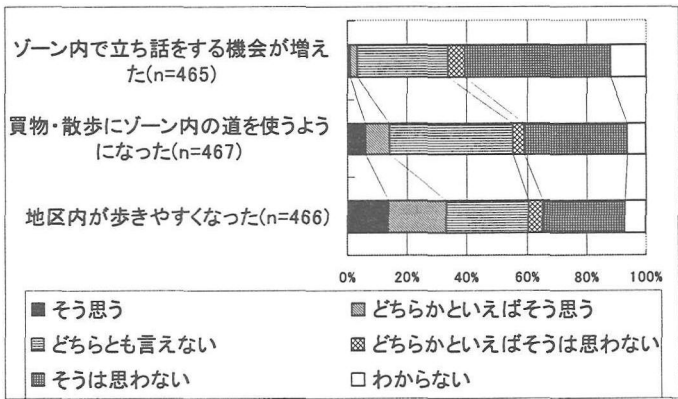


図 13 住民の地区内道路での行動変化

図 14、15 は回答者のうち地区内のドライバー、自転車利用者が三鷹駅に向かう際に使う経路を集計し、利用



図 14 自動車での三鷹駅への経路



図 15 自転車での三鷹駅への経路

者数の多いリンク順に太線で標示したものである。この図により、基本的な通行経路として自動車利用者は最短距離の幹線道路に出てそのまま幹線道路を走行するのに対し、自転車利用者は必ずしも歩道の整備された幹線的な道路を通行するとは限らず、むしろ自動車の通らない裏道を多く利用していることがわかる。また、特に自転車については、この経路は、整備を行った街路を利用者が選択して移動しているという傾向を示していない。これは、利用者が今回の整備を行った路線を十分に安全で快適なものとしては認識していないということを意味している。

また、実際に、今回の整備により事業前後で経路を変更した利用者は 5% 程度に留まっており、整備による環境向上は経路選択には大きな影響を与えていないようである。なかでも、具体的に以前の経路を図示した自転車利用者についてはその殆どが (12 人中 10 人) 地区内の歩車共存道路を避けて三鷹通り沿いの歩道への経路変更となっており、残念ながら地区内の生活道路における安全性・快適性の向上を評価して経路を変更したというわけではないことが示されている。

以上、今回の整備について生活環境向上についてまとめると以下のようである。

- ◆ 景観向上や幹線系道路における歩道の整備などについては生活環境の向上はある程度の評価を住民から受けている
- ◆ 生活環境向上の評価は表面的な部分についてのみのようで、それにより住民のコミュニティ活動や地区内道路への経路変更が見られるほどの実のある効果が出るまでには至っていない
- ◆ 逆に地区内の非幹線系道路から幹線系道路の歩道に移る利用者もあり、非幹線系の道路における環境改善・安全性向上に関しては十分な評価を得ているとは言いがたい

5. まとめと今後の課題

本研究で取り上げた三鷹市コミュニティ・ゾーンは、本来コミュニティ・ゾーンの適正な大きさとされている25～50ha よりもかなり広い地域(77ha)を対象とした事例であること、地区内の道路のほとんどが既存の交通静穏化デバイスを導入するのに困難な狭幅員の街路により構成されており十分な密度での静穏化デバイスの導入が行えないなど、整備を進める上で困難な条件を抱えていた地区である。

そのような困難な条件にも関わらず関係者の努力により交通事故を半減させるなど、交通安全事業として、良い結果を残している。

ただし、本文中にも述べたようにデバイスの選択、配置に関する問題点もいくつか存在しており、まだ改善すべき点も残している。また、コミュニティ・ゾーン形成事業の一つの柱である生活環境向上において、住民が高いレベルで満足しているとは言えない結果となっており、「安全」からもう一步踏み込んだ「安心」感のある住宅地の形成という所までは至っていないことも明らかになった。

以上のように、まだいくつかの問題点は抱えているものの当地区のコミュニティ・ゾーンに対しては住民の最終評価として導入して「よかった」と肯定的に考えている住民が47%、今後の改良次第では肯定すると思われる「どちらとも言えない」が約30%を占めており、住民からの大きな期待を受けているというも事実である。

また、自動車同士の事故は既存の手法でかなり抑えら

れることが証明され、幹線系の道路への出入において歩道の連続化が事故削減に大きな効果を上げているということも事故件数の変化から示されたのも大きな成果であると考えられる。

今後、さらに「安心」感を追求する整備を行っていく必要があると考えられるが、そのためには現時点での問題点として明らかになった課題についての検討が必要である。これらの点については既存市街地でのコミュニティ・ゾーン導入を考える際、多くの地区で共通した課題となることが予想できる。

- ◆ 自転車交通についての交通事故の削減率が低い
- ◆ 狭幅員の街路における事故の削減率が低い
- ◆ 二輪車・自転車に有効な速度抑制手法の開発が必要

なお、本研究は、建設省土木研究所の委託調査の一部であり、(社)交通工学研究会地区交通委員会(委員長: 埼玉大学 久保田尚)での議論を踏まえたものである。

参考文献

- 1) 警視庁交通部: 警視庁交通年鑑(平成9年版), 1998
- 2) 花田健司 他: コミュニティ・ゾーンにおける安全対策の手法とその効果について, 第18回交通工学研究発表会論文報告集, pp77-80, 1998
- 3) Alan Lovell et al: Traffic Calming in Practice, 1994

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

橋本 成仁 坂本 邦宏 高宮 進 久保田 尚

新たな面的な交通静穏化対策である「コミュニティ・ゾーン形成事業」の安全性と生活環境の向上に関して三鷹市コミュニティ・ゾーンを題材として詳細な交通事故データ分析や自動車走行速度の事前事後調査、当地区の居住者に対するアンケート調査形式の供用後調査などを行うことにより、評価・問題点の抽出を行った。

その結果、当地区は交通事故の削減は進んでいるものの、住民がそれを実感できる安心感を醸し出すまでには達していないことが判明した。また、自転車・二輪車交通への対応、狭幅員の道路への整備手法の必要性など、今後、既存住宅地においてこのような事業を進める際に他の地区でも課題となるであろう問題点を抽出した。

A Study on Safety and Amenity Impact of "Community Zone" - Case Study in Mitaka City, Tokyo -

Seiji Hashimoto Kunihiro Sakamoto Susumu Takamiya Hisashi Kubota

The purpose of this paper is to evaluate the new area-wide traffic calming project "Community Zone", especially in the ability of improvement in safety and quality on living environment. With detailed accident data, vehicle speed survey, and questionnaire survey, we show the advantage and problems of this project.

We found that the number of accident will be reduced by this project. But, in order to make it more attractive project, we have to find new measure for treating with bicycle and narrow streets.
