

非交通目的の地区内道路利用に関する一考察

近畿大学理工学部 正員 ○高石 博之

近畿大学理工学部 正員 三星 昭宏

1. はじめに

道路は交通を目的とした公共施設である一面、公共空間としての機能も有し、総合的に見て極めて多面的な機能と役割を持っている。しかし、都市内では交通以外の機能が疎外されがちであり、様々な形でこれに対処する努力がなされている。

本研究は、アンケート調査¹⁾より①「現在どのような道路の利用方法をしているか」(以下「実際の利用の仕方」とする)、また、②「法律や規則を考えない場合どのような利用をすべきか」(以下「理想的な利用の仕方」とする)についての意識を調べ、地区内道路における非交通目的の利用動向について述べるものである。

2. 対象とする道路について

対象とした道路は、車道幅員 2.3～8.2m、歩道幅員 0～2.4mを有している。このうち約 8割が車道幅員 6.0m未満、歩道幅員 1.5m未満の道路であり、歩道形態については 9割近くが路側帯、または歩道なしの道路である。

以下、道路条件の目安として、道路幅員は車道+歩道幅員を、交通量は推定 12 時間自動車交通量を用い、便宜上道路幅員 6.0m以上を「幅員広」

6.0m未満を「幅員狭」、交通量1000台/12h 以上を「交通量多」、1000台/12h 未満を「交通量少」とする。

3. 道路の利用目的

表-1、表-2は、道路利用の目的を「実際の利用の仕方」と「理想的な利用の仕方」について道路の条件別に示したものである。道路利用の目的が「交通目的のみ」、「交通目的以外」のどちらであるのかをみると、「実際の利用の仕方」「理想的な利用の仕方」いずれの場合も大半の回答者が「交通目的のみ」の利用を考えている。また、「理想的な利用の仕方」において「交通目的以外」の利用も考えるべきであるという割合は、「実際の利用の仕方」における割合に比べ、いずれの道路条件においても1割～2割程度高くなる。このうちとくに、「交通量多・幅員広」については2割の増加がみられる。

4. 非交通目的での利用方法について

交通目的以外の道路利用方法についての設問に対し、表-3、表-4に示す結果を得た。全般的に「実際の利用の仕方」

表-1 実際に利用している利用目的

	人(%)	
	交通目的のみ	交通以外の目的も
交通量多	12	1
幅員狭	(92.3)	(7.7)
交通量少	155	41
幅員狭	(79.1)	(20.9)
交通量多	88	27
幅員広	(76.5)	(23.5)
交通量少	62	21
幅員広	(74.7)	(25.3)
合計	317	90
	(77.9)	(22.1)

表-2 理想的な利用目的

	人(%)	
	交通目的のみ	交通以外の目的も
交通量多	11	2
幅員狭	(84.6)	(15.4)
交通量少	130	63
幅員狭	(67.4)	(32.6)
交通量多	71	53
幅員広	(57.3)	(42.7)
交通量少	56	28
幅員広	(66.7)	(33.3)
合計	268	146
	(64.7)	(35.3)

Hiroyuki TAKAISHI, Akihiro MIHOSHI

「理想的な利用の仕方」共に「遊び場」として利用する割合が高く、「理想的な利用方法」ではとくに「遊び場」としての利用が約5割の比率を占める。「実際の利用の仕方」のうち「交通量少・幅員狭」の道路では「遊び場」としての利用が高く、「交通量多・幅員広」の道路では「駐車」、「私有物の置場」としての利用率が高い。また、「理想的な利用の仕方」では、いずれの道路も「遊び場」としての利用を考えているが、とくに「交通量少・幅員狭」の道路での比率が高い。

5. 住民が理想とする道路について

道路の「理想的な利用の仕方」として、「交通目的のみ」の利用を考えた方がよいか、「交通目的以外」の利用法も考えた方がよいかの選択理由（自由記入）を分類したものが表-5、表-6である（サンプル数 137件）。「交通目的以外」の理想的な利用の仕方として多いものに、「遊び場」があげられる。「遊び場」については、「時間帯または、日による道路の解放」も併用し回答している。さらに、「憩える空間」等全体的に「交通以外の空間」を求める回答が多い。一方、「交通目的のみ」の利用を考える理由として、道路の現状（交通、スペース等）をかなり意識しており、通行目的以外の空間をとることによる弊害を恐れている傾向が見られる。

6. まとめ

以上のことより、非交通目的で実際に道路を利用する場合には利用者は少ないものの現状の交通量やスペースによって利用方法の調整が成されているようである。また、「理想的な利用の仕方」からは、「遊び場」に代表される道路に応じた人系のスペースの確保、または調整を望む意識がみられた。さらに、「実際の利用の仕方」と「理想的な利用の仕方」の意識動向から、非交通目的による利用をしたのではあるが現状ではしがたいという意識がみられる。

最後に、「交通目的のみ」の利用を考える者の割合が高いがこれらの中には、交通量や現有のスペースの制限から非交通目的での道路利用はしがたいという意識もみられ、今後の地区計画、整備において秩序ある車系と人系のスペースの確保が重要であると考えられる。

表-3 実際の利用方法

	駐車	私有物の置場	遊び場	その他	合計
交通量多 幅員狭	1	0	0	0	1
交通量少 幅員狭	6 (15.0)	4 (10.0)	20 (50.0)	10 (25.0)	40 (100.0)
交通量多 幅員広	9 (33.3)	8 (29.6)	4 (14.8)	6 (22.2)	27 (100.0)
交通量少 幅員広	5 (20.8)	7 (29.1)	7 (29.1)	5 (20.8)	24 (100.0)
合計	21 (22.8)	19 (20.7)	31 (33.7)	21 (22.8)	92 (100.0)

表-4 理想的な利用方法

	駐車	私有物の置場	遊び場	その他	合計
交通量多 幅員狭	1	0	0	0	1
交通量少 幅員狭	6 (8.8)	11 (16.2)	44 (64.7)	7 (10.3)	68 (100.0)
交通量多 幅員広	8 (17.0)	9 (19.1)	20 (42.6)	10 (21.3)	47 (100.0)
交通量少 幅員広	5 (12.5)	10 (25.0)	20 (50.0)	5 (12.5)	40 (100.0)
合計	20 (12.8)	30 (19.2)	84 (53.8)	22 (14.1)	156 (100.0)

表-5

「交通目的以外の利用も考えるべきだ」とした理由

自由記入欄の回答内容	件数
① 遊び場に利用できる。	43
② コミュニケーションの場として利用する。	8
③ 地域住民の生活の場（空間）の一部として（広場）利用。	9
④ 憩える（楽しめる）空間が必要。（散歩もできる道）	19
⑤ 時間による道路の解放。	18
⑥ 他に空間が無いから。	15
⑦ 家の一部として、私物の置場として利用できる。	4
⑧ 合法的な駐車場が必要。	5
⑨ 道路は公共空間であるから。	6

表-6

「交通目的のみの利用を考えればよい」とした理由

自由記入欄の回答内容	件数
① 道路は交通のためのものである。	14
② 交通以外の利用は通行妨害（障害）または他人の迷惑になる	18
③ 危険であるから。	13
④ 道が狭いから（スペースの問題）。	5
⑤ 道路は公共空間であるから。	4
⑥ 駐車の問題で	11
⑦ 家の一部として、私物の置場の利用はいけない。	5

参考文献：1)高石・三星、地区内道路の利用に関する一調査、第16回日本道路会議論文集