

コミュニティ道路整備事例の分類とその整備効果について

京都大学工学部 正 員 天野 光三
 京都大学工学部 正 員 山中 英生
 京都大学工学部 学生員 ○中川 裕二

1 はじめに 昭和55年に誕生したコミュニティ道路は、全国で数多く整備されるようになり、現在は100力所以上になっている。本研究は、こうした事例を分類し整備効果を把握することを目的としている。以下では、全国の整備事例の中から59路線を取り上げて沿道状況・アクセス施設・道路網・車道の形状などから分類するとともに整備前後の自動車・自転車・歩行者の交通量変化からみた整備効果の分析結果の一部を報告する。

2 コミュニティ道路の整備事例とその分類 コミュニティ道路を沿道状況・交通規制・道路網における位置・車道の設計の視点から分類した結果を表-1に示す。沿道タイプ別にみると住宅系が40%をしめており最も多いが、近隣商店街等の住商系に加えて都心や駅前などの商業地域での整備事例も多くみられる。通行規制については、従来の対面通行から一方通行へ変更された路線が40%ある。

道路網の中での対象路線の位置に着目して分類した道路網タイプをみると、地区の外周道路をつなぐ路線に適用された通過型が大半を占めている。車道構造タイプでは、スラローム型は設計上広幅員が必要なため、クランク型が一般的である。

3 交通量変化からみた整備効果の分析

図-1～3は、自動車・自転車・歩行者の整備前後の交通量変化を示している。これによると、コミュニティ道路の整備により自動車交通量は商業系・住商系の一部を除いて大体減少する傾向がみられる。一方、歩行者および自転車交通量は、自動車ほどは変化の割合は多くないが、おおそは交通量は増加する傾向がみられる。これは、歩行者や自転車では自動車に比べると最も短い距離の道すじを選ぶことが多いため、コミュニティ道路のような道ができて、多くの迂回をしてまでも通行する場合が少ないためであろう。図-4は、沿道タイプ別に自動車・自転車・歩行者

表-1 各分類タイプ別の路線数

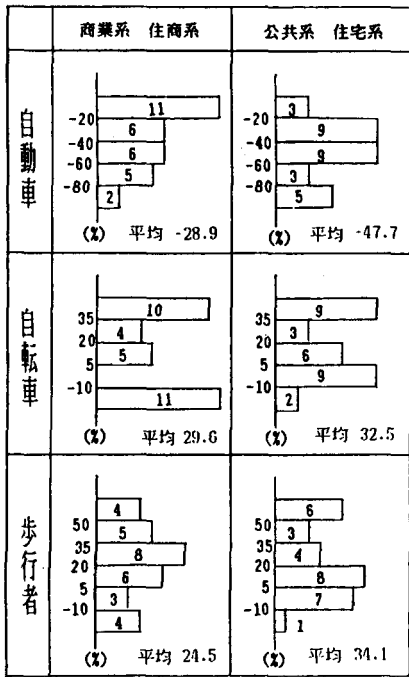
	タイプ	路線数		タイプ	路線数
沿道状況	住宅系	23	交通規制の変化	対面通行から一方通行へ変更	23
	住商系	16		その他	36
	商業系	14			
	公共系	6			

	タイプ	路線数		タイプ	路線数
道路網	通過型	 10	車道構造	 クランク型	34
		 12		 フォルト型	14
		 11			5
		 8		 スラローム型	5
	地区内型	 6		 中間型	5
		 9			1
		 3		その他	

Kozo AMANO, Hideo YAMANAKA, Yuji NAKAGAWA

の交通量変化率の分布を示したものである。自動車交通量の変化率を見ると、商業系・住商系よりも公共系・住宅系の方が減少効果が高くなっている。歩行者通行量・自転車交通量の変化率は、沿道タイプによる差は少ないが、住宅系・公共系の方が平均値を見る限りやや増加傾向が高いようである。これは、商店の多い路線のコミュニティ道路では商店へのアクセス車などコミュニティ道路となっても通行する必要がある車が多いためであろう。

4 おわりに 今後は、さらに交通量変化と路線タイプとの関連を分析し、自動車交通抑制効果の得られやすい路線の特徴などを抽出していきたい。



$$\text{増加率}(\%) = \frac{(\text{整備後の交通量}) - (\text{整備前の交通量})}{(\text{整備前の交通量})} \times 100$$

図-4 沿道タイプ別にみた交通量変化率の分布

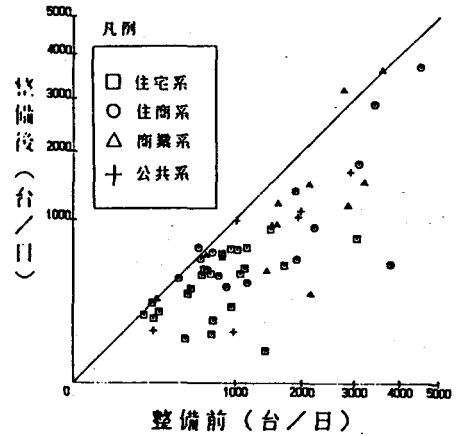


図-1 自動車交通量の変化

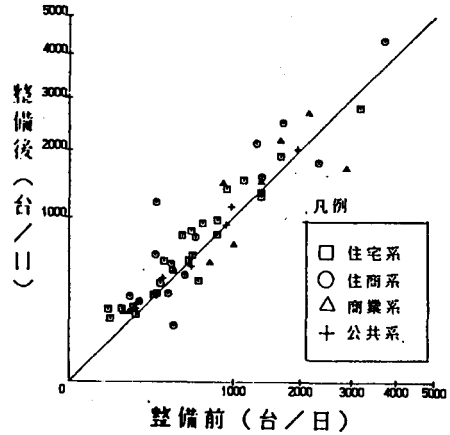


図-2 自転車交通量の変化

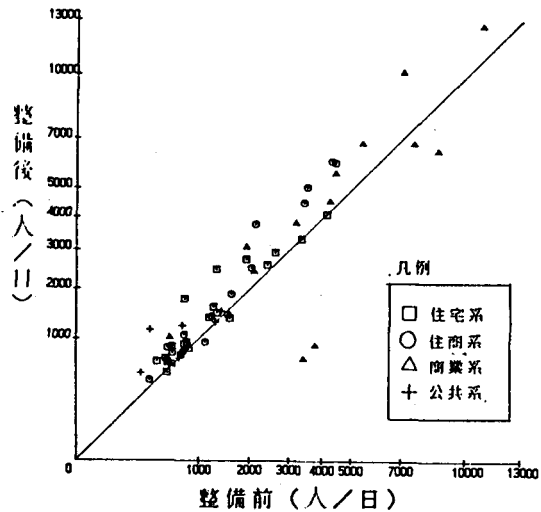


図-3 歩行者通行量の変化

参考文献 天野・藤埴・小谷・山中；歩車共存道路の計画・手法、1986、都市文化社