

街路空間の再配分に関する一考察

京都大学工学部 正 員 塚口博司
京都大学工学部 正 員 飯田克弘
京都大学大学院 学生員○山本俊行

1. はじめに

街路の整備水準は未だ低く、より水準の高い道路システムを構築するためには、今後とも道路整備は必要不可欠である。一方、道路整備とともに、既存の街路空間を有効に活用することも重要である。また、新しく街路ができれば、既存の街路にはそれまでとは異なる機能を持たせることも可能となり、街路空間を再配分（Re-allocation）することによって街路水準を向上させることが考えられてよい。本稿では上記の観点にたち、街路空間を各交通主体に再配分する際の配分比率について検討する。

2. オキュパンシー指標による再配分

街路における歩行者、自転車、自動車の空間的利用状況を表現するオキュパンシー指標¹⁾を用いて、街路空間の再配分について検討した。オキュパンシー指標を用いて街路の評価を行なう場合、A（現在の空間配分比率）とB（オキュパンシー指標による配分比率）を比較することによって、現在の街路空間配分を評価することが可能である。たとえば、歩行者の立場から見た場合、概ね $A > B$ であれば現在の空間配分は望ましいものであると言える。反対に $A < B$ の場合には何らかの対策が必要であると考えられる。このような評価手法を京都市内の33の街路区間に適用した結果、街路空間は、全般的には歩行者に有利に配分されていることが分かる。しかしながら、四条通等では $A < B$ となっており、オキュパンシー指標に基づいた歩行者空間の配分が現在の歩道幅員より広い。そこで、これらの街路では何らかの対策がとられるべきではないかと考えられる。以上のように、オキュパンシー指標を用いることによって、歩道と車道との空間配分比率が妥当であるかをチェックすることが可能であり、街路空間再配分のための一手法とすることができる。なお、ここで、オキュパンシー指標は、その比率で空間を直接に再配分するために使用されているのではなく、あくまでも現状の空間比率と比較することで、問題地点（路線）の抽出に用いられる。このような検討は、現状の空間配分比率とオキュパンシー比率を比較するものであるから、対象とする街路の幅員に応じて、適用方法の詳細について検討しなければならない。

3. アンケートによる利用者の意向調査

表一1のような特徴を持つ四条通、川端通、高辻通、寺町通の4地点について、街路幅員構成に関するアンケート調査を実施した。調査方法は被験者に対して、対象とする街路地点の写真と幅員構成、1時間当たりの各交通主体の交通量を資料として示し、各設問に回

表一1 各地点の特徴

幹線性	現状の空間配分		
	歩行者に有利		自動車に有利
	大	川端通	四条通
	小	高辻通	寺町通

答させる形式にした。図一1に示すように、現状において、自動車に有利に配分されている四条通、寺町通だけでなく、歩行者に有利に配分されている高辻通でも歩行者空間を拡大すべきであるという意見が多いことがわかる。また、幹線性が高く、歩行者空間が比較的広い川端通においては、現状維持が大半を占めている。このように、現在の道路幅員構成比に関しては、利用者は歩行者側に有利に空間配分すべきであるという意向をもっている。

4. 路上駐車を考慮に入れた路側帯の運用

歩行者に対する空間配分が少ない場合には、代替的な道路が整備され、当該道路の自動車通行量が削減さ

Hiroshi TSUKAGUCHI, Katsuhiro IIDA, Toshiyuki YAMAMOTO

れることによって、歩車道の配分比率が変更されることが望ましい。しかし、これには長期間を要するため、ここでは、短期的な対策として路側帯の活用について考えてみたい。上記のアンケート調査において、路側帯の運用に関しては、歩道を広げるという意見とともに、短時間駐車スペースとしての利用としたいという2つの相反する意見が多いことが明らかとなった。街路空間の各交通主体への再配分を考える場合、その

ポイントは両者の境界領域をいかにうまく利用するかということである。そこで、自動車に有利に配分されている四条通と寺町通を取り上げ、

これらの意見を両立させるために路上駐車を考慮した路側帯の運用について検討した。四条通と寺町通の幅員構成及び路上駐車状況表を一2に示す。

ここで、街路を図-2のように利用することを提案したい。図-2では路側帯は全て歩行者の空間として歩道に組み入れている。また、短時間の駐車を可能にするために停車スペースを設けている。この停車スペースのレベルは車道より一段高くする。この部分にはボラードを設置することによって安全を確保したうえで、もし駐車車両が存在しなければ歩行者が歩道として使用できるもの（Dual Use）とすれば、より大きなスペースを歩行者の空間として活用できる。図-2に示すように歩行者空間は現状より多く配分されている。自動車空間は減少するがその程度はそれほど大きくない。

5. まとめ

この提案には制度上の問題、あるいは停車スペース内の交通事故の責任問題など問題点が多く存在するが、路側帯の活用の一方向として今後検討する価値はあろう。

なお、本稿は、大阪市立大学日野講師、神戸商船大学小谷助教授、徳島大学山中助教等との論議のよところが多く、謝意を表する。

参考文献 1) 塚口博司 他：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, 第383号/IV-7,1987

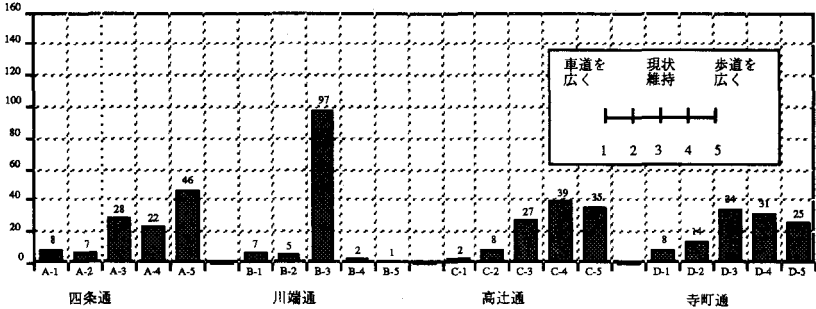
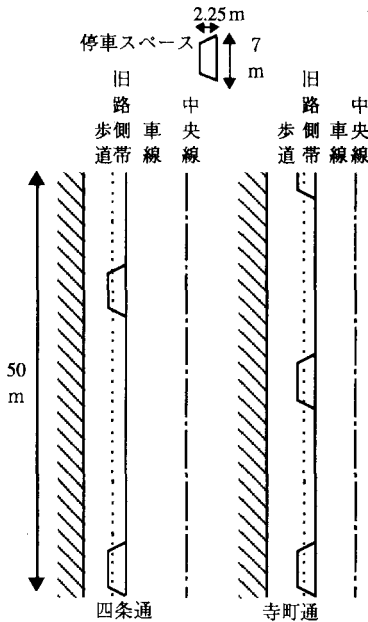


図-1 アンケート結果

表-2 幅員構成および路上駐車状況 (片側)

	車線数	歩道幅員	車道幅員	駐車台数/100m	路側帯
四条通	2	3.6	7.6	2.72	1.1
寺町通	1	3.7	4.05	5	1.05



	歩行者	自動車	歩行者	自動車
現状	32%	68%	48%	52%
提案	42%	62%	61%	49%

図-2 路側帯運用例