

歩道空間再整備について

建設省四国地方建設局
土佐国道工事事務所田上 利昌
吉本 千繼

正会員 ○河野 俊郎

1. はじめに

近年、人々の生活水準が向上するに従い価値観も多様化し、地域住民が道路空間に求めるものも、従来の交通をスムーズに流せる空間であれば良いというものから、生活におけるゆとりや潤いを得るための重要な空間として活用したいというものに変化してきた。本調査は、このような情勢を背景として、高知市での現況調査をもとに都市内での歩道空間の在り方を検討すると共に、今後歩道空間の体系的な再整備を進めていく上での方法を検討することを目的として実施したものである。

2. 歩道空間整備課題

まず、歩道空間における整備課題を抽出するため、歩行者空間整備の側面から見た現況調査を実施すると共に、歩道空間に関する住民意識を探るためのアンケート調査（表

表1 利用者・住民意識調査の概要

	歩行者インタビュー調査	住民意識調査
調査実施日	昭和58年 2月 9日	昭和58年 2月 9日～16日
実施箇所	高知市内主要交差点10箇所	高知市上町2丁目～知寄町
調査方法	通行者へのインタビュー	調査表配付 留置回収
票数（回収率）	597（100%）	496（82.7%）
アンケート項目	6項目	10項目
対象者の男女比	男性45.4% 女性54.6%	男性44.4% 女性55.6%

1）を行った。これらの調査により整備課題として ①幹線街路 … 一部に歩道幅員が3m以下しかないところがあり、拡幅が必要である ②市のシンボル街路 … 歩道幅員が4.5m以上確保されているが、街路樹等の魅力的空間としての要素が欠如しているので補充を図る必要がある ③事故 … 交通事故は交差点及び、一方通行出入口において多発しているため、歩行者の安全性を考慮した装置（ハンプ等）を整備する必要がある ④停留所 … 歩道幅員3m未満の道路に設置されている場合が多く、人の溜り場としての空間整備をする必要がある などの項目が上げられた。

3. 歩道空間のタイプ別整備方針

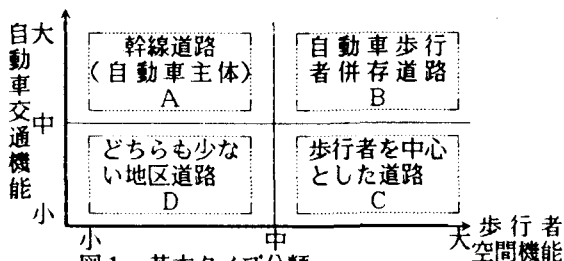
2章において整備課題が明らかにされたが、具体的に整備を実施する場合には路線の持つ特性を考慮し、それを生かした整備を行う必要があると思われる。そこで、路線の持つ各種の特性のうち客観的に判断できるものにより道路の分類を行い、それぞれのタイプに対応した歩道空間の整備方針を設定することとした。タイプ分類の基本方針は ①人と車の機能分担を図り安全で便利な歩道空間の創出を図る ②「わかりやすい街」として構成するために必要な歩道空間のネットワーク化を図る ということである。ここでは、自動車交通機能（表2）と歩行者空間機能（表3）との道路空間に対する2つの軸から道路機能のタイプ分類を行った（図1）。指標としてこの2つを選んだのは、明確に数量でおさえることができるからである。分類に幅を持たせた理由は、基本方針②に従いネットワーク化を図

表2 自動車交通機能

	自動車交通量	車線数
大	10,000台/日以上	原則として4車線以上
中	4,000～10,000台/日	2車線以上
小	4,000台/日以下	2車線

表3 歩行者空間機能

	歩道幅員	沿道空間
大	5m以上	商業・業務地区
中	2～5m	商業・業務地区周辺
小	2m以下及び、歩車道未分離	住宅地又は緑地・水辺



るためには、ある程度の区間について一様なタイプで整備するべきであると考えられるからである。以上のような考え方で路線を分類すると、基本的には図1に示す4タイプに分類でき、それぞれ、表4に示すような方針で整備する必要があると思われる。

表4 基本的分類タイプごとの整備方針

A	自動車幹線道路 (安全性の確保)	自動車優先であるため自動車の交通機能を優先させつつも歩行者の安全性の確保を図る
B	併存幹線道路 (歩道の充実)	Aに加え快適な歩行空間としての充実に図る
C	歩行者幹線道路 (歩行者優先)	自動車の交通機能は多少犠牲にしても歩行者交通の為に各種施設の整備を図る
D	地区道路	歩車分離を図る

4. 整備方法

広い意味での歩道空間の構成要素は、①歩道空間要素 ②歩道空間の使われ方 ③沿道空間要素と大きく分けられるが(表5)、物理的な施設整備により対応できるのは、そのうち歩道空間要素である。そこで、歩道空間要素を ①歩道本体(歩道幅員・舗装等) ②歩道の装置(ストリートファニチャー等) の2つに分けて、整備方法を検討した。

(1) 歩道本体の整備方法

歩道本体の整備方法としては、その路線の整備方針に基づき、歩道部拡幅・路面舗装の改良(打替・カラー舗装・カラー平板・インターロッキングブロック)等を実施することが考えられる。

(2) 歩道装置の整備方法

Aタイプについては安全性の確保が第一であり、完全な歩車分離とガードレール等の安全施設の整備が主となる。これに対し、B・Cタイプでは、利便性や快適性にも配慮し豊かな歩行者空間を創出することが必要である。快適な歩道空間の創出のためには、沿道空間に配慮しながら、ベンチ・植栽等のストリートファニチャーが適切に配置されることが必要である(図2)。これらの配置にあたって配慮すべきことは①街全体の景観や雰囲気に適合したデザインであること ②なじみやすいデザインとスケールであること ③過剰設置を避けること ④周辺住民に愛し、育てられるように、維持管理・保守の仕組みを考えること ⑤交通安全上の配慮がなされていること などである。

表5 歩道空間の構成要素

構成要素	要素
歩道空間要素	○歩道の幅員形状 ○歩道の装置 ○歩道設置状況 ○歩道幅員・形状 ○路面舗装等 ○ガードレール ○街路樹 ○標識類等
歩道空間の使われ方	○歩道の使われ方 ○歩道の管理 ○利用実態(利用交通手段・利用ルート・利用目的・利用頻度等) ○植栽等の管理状況 ○看板等の路上放置物・占用物の状況等
沿道空間要素	○沿道施設と建物形態 ○主要動線(人・車) ○イベント ○主要施設との結びつき ○建物ファザード等の形態 ○商店・駐車場との結びつき等

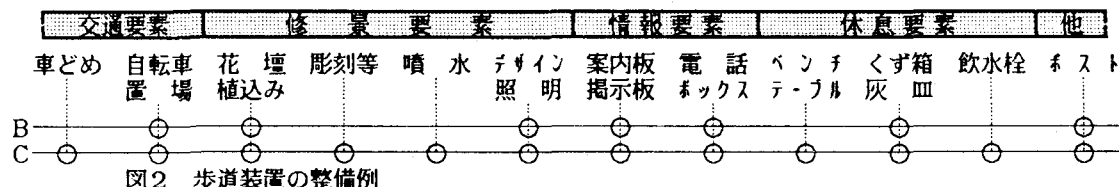


図2 歩道装置の整備例

5. 今後の課題

本調査により、地方中核都市における歩道空間の在り方及び、具体的な整備課題と整備方針については基本的な方向性を得られたと考えられる。今後の課題としては、①市街地中心部の歩道空間への駐輪台数は約 6,000台となっているが、適切な配置で駐輪施設を計画し、歩道本来の機能を回復する事が必要である。②歩道空間上の看板・商品・ゴミ箱等の障害物の放置は、歩道の有効幅員を狭め、歩行者の通行を阻害しているが、その根本的な解決のためには、何よりも利用者のモラルを向上させる対策を考える必要がある。③道路幅が狭く歩道が充分取れない路線では、沿道建物の利用により整備する方法を検討する必要がある。