

コミュニティ道路について

福岡市 正賢 石井 聖治 橋本谷 敬
真鍋 隆一 北村 伸夫
真次 寛 野瀬 繁隆

1. はじめに

現代社会のなかで、生活に欠くことができないもののひとつに自動車がある。わが国経済の高度成長、産業構造の高度化に伴って、自動車輸送の進展は著しく、昭和55年末の自動車保有台数は約3800万台に及び、この十年間に約2倍の増加となっている。自動車の増加に伴って、交通混雑の激化と交通事故の増大を招いている。

交通事故は、図1に示すとおり昭和45年にピークに達し、発生件数で718080件、死者数16765人、負傷者数981096人を記録したが、昭和46年から漸減に転じ、その後においても引き続き減少の傾向を示した。しかしながら近年に至り、交通事故は増加のきざしがみられ、昭和57年においては、交通事故による死者数は、9000人を越え依然として憂慮すべき事態は解消していない。

わが国の交通事故の顕微として、死者のうち歩行者自転車利用者の占める割合が高いことがあげられ、昭和55年にはそれぞれ34%、14%となっており、両者合計で48%と全死者数の半数近くを占めている。これは、欧米諸国の平均的な値が、歩行者15~25%、自転車利用者5~10%程度であるのと比較すると極めて高い割合であることがわかる。また、交通事故の内容をみると、都市部では生活道路での歩行者の交通事故が、幹線道路より多発しており、特に子供の事故にその傾向が著しい。すなわち、昭和30年代まで人々の生活の場であり、会話の場であった街みちが、今日では車に取ってかわられたことを如実に物語っており、今こそ、再び街みちを生活の場として、車社会から取り返さなければならぬ時ではないだろうか。

これからの交通安全対策は、とりわけ歩道整備の視点を「幹線道路から裏通り」へと広げ、歩道整備の方針も「狭くて長くから、安全かつ快適な歩道空間の確保」へと、より質の向上をめざし、さらには、安全対策の手法も「分離から共存」へと、思想転換を図るものとして、新しくコミュニティ道路の整備が、注目されるに至った。

2. コミュニティ道路の実例とその効果について

道路法の規定に、「道路の構造は、安全かつ円滑な交通を確保することができるといふことがなければならぬ」とあり、すなわち、「道路はまっすぐであるべきもの」とされている。

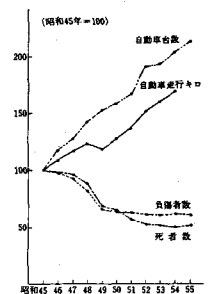
しかし、昭和55年に大阪市阿倍野区長池町に完成したわが国最初のコミュニティ道路は、従来の道路とは基本的に異なる道づくりで、オランダのデルフト市で考案されたボンセルフをモデルとして実施されたと聞き及んでいる。

コミュニティ道路の最大の特徴は、車道をジグザグ構造(図2)にして、車の通行をできるだけ抑制しようとする道路で、やむを得ず進入した自動車は、物理的に低速でしか通行できないような道路構造にしたのである。また、歩道の幅員に変化をつけ、部分的に広くとった歩道部には植樹し、快適性にも配慮した歩行者と自動車とが共存しあえる道路ということができる。

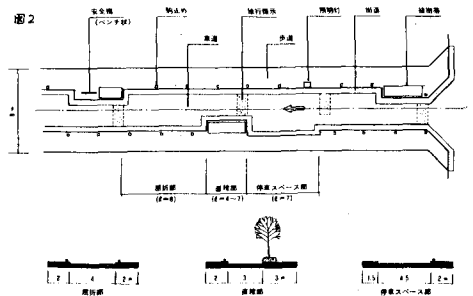
福岡市では、昭和56年度に建設省指導のもとに、九州で最初のコミュニティ道路の整備に着手し、180mの部分完成をみせた。

福岡市「野間コミュニティ道路」(図3)は、市の南部の位置する南区野間1丁目の市道(幸ノ町野間本町線)である。当野間地区は、住居地域と商業地域とが重なり合った地区で、周辺には西鉄高宮駅を中心とした高宮野間西商店街があり、西側一帯は、野間台団地をはじめとする閑静な住宅街として良好な環境を構成している。また、付近

図1 自動車保有台数、自動車走行キロ及び交通事故死者数の推移

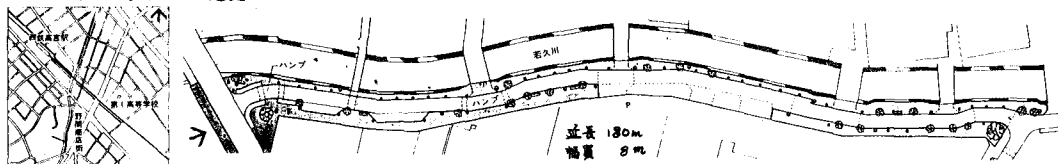


(注) 1. 自動車保有台数、自動車走行キロは運輸省統計資料による。
2. 死者数、負傷者数は警察庁資料による。



には、幼稚園をはじめ小中学校および、高校大学等があり、文教地区でもある。

図-3 野間コニエ道路



今回施工した箇所の治道は、東側が野間商店街の一部で、高層住宅3棟のほか商店3店舗、遊戯場2店がある。また、若タリに沿う西側の高台は、閑静な住宅地である。整備前の当該道路は一方通行で、若タリ側に幅員1.5mのガードレールの簡易歩道しかなく、駐車禁止であるにもかかわらず長時間の迷惑駐車が、治道にぎっしり並んでいた。したがって、歩行者が車道の中央を歩かなければならない危険な道路であった。

計画設計に当たっては、県公安委員会、市消防局、右道住民および関係機関と十分協議を行うとともに、特に、右道住民とは、設計原則をくずさない範囲で、できるだけ要望や意見を採り入れて事業を進めた。

他都市のコニエ道路と比較して野間コニエ道路の最大の特徴は、車道断面は1ヶ所にして、地形に合わせて車道の線形を蛇行させている点である。また、施工区間400m内に、ハンプ(Hump:障害物)を6ヶ所設けて、よりの低速走行を強いる構造にした。ハンプ6ヶ所のうち4ヶ所は、イメージハンプ(視覚的ハンプ)である。この整備に当たっては、歩車共存の立地前から、歩道と車道のレベル差を小さくし、それにより歩車道が一体化することによって、歩行者の自由な横断、特に、幼児や老人乳母車・身体障害者の通行を助ける意味でも役立っている。また、歩道舗装には、カラーブロックを使用し、車止めには撥木を、また、防護柵、道路照明灯の設置、高木低木の植栽、および、電柱道路標識等の集約など、よりよい環境づくりへの配慮を行っている。

事業の効果としては、整備前後で自動車の通行量は、883車が58%減(60%)と減少し、逆に歩行者は、576人が250%増(111%)、自転車は、592人が662人(89%)に増加している。また、迷惑駐車については皆無となっている。

残念ながら全区間(1.240m)を完成してはいないため、地区住民および当該道路利用者のコニエ道路に対する意識調査をしていないが、大部分の地区住民の好評を得ていることは事実で、参考に大阪市の施工した長池町コニエ道路のアンケート調査結果があるのをごくおきかせ。

