

コミュニティ・ゾーンの長期供用後の効果に関する研究

呉工業高等専門学校 正会員 ○山岡俊一
中部大学工学部 正会員 磯部友彦

1. はじめに

コミュニティ・ゾーンは 1996 年の創設以来、全国各地で整備が進められ、整備が完了した地区では様々な整備効果が報告されている。さて、初期の整備地区においては事業完了後約 5 年が経過した。供用から年月が経過すれば、ゾーン内のコミュニティ道路等の各種デバイスは、破損や景観上の汚れ等から何らかのメンテナンスが必要だと考えられる。また、ドライバーのデバイスに対する慣れにより、デバイスの自動車交通抑制効果の低下も心配される。そこで本研究では、供用後約 5 年が経過し、コミュニティ・ゾーンが地区に馴染んだ名古屋市長根台地区を事例に、交通実態調査、地元住民を対象としたアンケート調査を実施し、各調査で得られたデータを分析することにより供用後数年経過したコミュニティ・ゾーンを再評価することを目的とする。

2. 調査対象地区と調査概要

(1) 長根台地区（図-1）

長根台地区は名古屋市南東部の緑区にあり、地下鉄桜通線終点駅である野並駅の南東部に位置している。面積は約 22ha、人口は約 1,500 人、世帯数は約 490 世帯の戸建て住宅が多い住宅地である。

(2) 交通実態調査

交通実態調査の調査年月日と調査時間を表-1 に示す。また、調査地点（路線）を図-1 に示す。

3. 交通実態

(1) 交通量

図-2 は、30km/h 速度規制区域内の交通量（A、B、C、F、及びGの合計）の 5 地点のピーク時（7 時～9 時）における自動車交通量の合計の変化を表したものであり、図-3 は地点別の交通量をあらわしたものである。図-2 より、事業実施前に比べ、多少の増減はあるものの事業完了 5 年後において 1117 台と 565 台減少（減少率 33.6%）している。続いて地点別（図-3）で見ると、特に減少した地点は F 地点であり、事業実施前に比べ各調査時期とも 800 台前後減少している。この原因として考えられるのは、この地点がコミュニティ道路であること、一方通行規制により幹線道路への流出が無くなったことと考えられる。一方、特に交通量が増加した地点は G 地点である。G 地点は交通規制後と事業完了直後において事業実施前より交通量が 300 台程度増加した。事業完了 5 年後にお

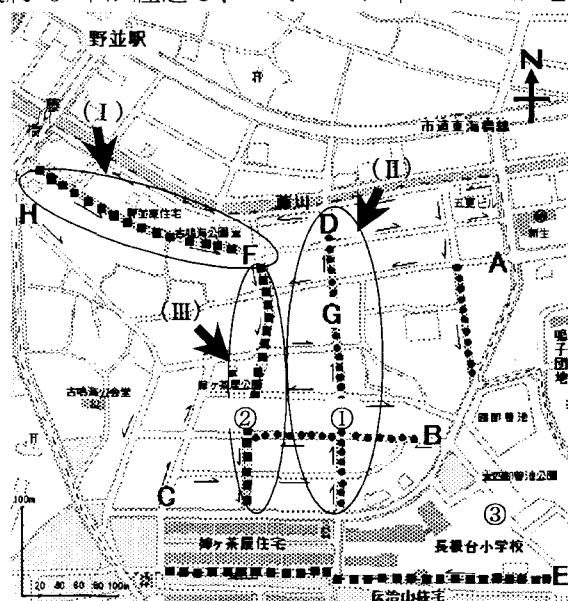


図-1 長根台地区における交通実態調査地点

表-1 交通実態調査の実施年月日と調査時間

調査項目	調査年月日	調査時間		
		朝	昼	夕
交通量	平成15年10月16日(木)	7時～9時		
自動車走行速度	平成15年12月12日(金)	8時～9時	13時～14時	18時～19時
路上駐車台数	平成15年12月12日(金)	8時～9時	13時～14時	18時～19時

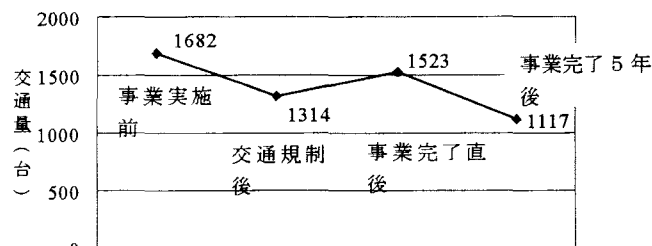


図-2 30km/h 規制区域内における交通量の変化

いても交通規制後、事業完了直後より減少したとはいえず、未だ事業実施前よりは230台多くなっている。この原因は、一方通行規制により南方から北方へ向かう地区内の路線が限られてしまい、車両がここに集中してしまうためである。しかし、ゾーン全体の交通量は、各種交通規制やハード的対策により削減できたといえ、また長期供用後でもゾーン全体の交通量は増加しておらず、コミュニティ・ゾーンの整備は交通量抑制対策になっていることが確認できる。

(2) 自動車走行速度

図-4は4時期に調査した歩車共存道路(図-1 ①地点)、コミュニティ道路(図-1 ②地点)、未整備生活道路(図-1 ③地点)における、自動車走行速度の平均速度、最高速度、最低速度を示したものである。②地点及び③地点では、朝、昼、夕とも平均速度は事業実施前に比べ、途中多少の増減は見られるものの時間の経過とともに低下傾向にあることが分かる。①地点の事業完了5年後の平均速度は、事業完了直後より各時間帯で2km/h～7km/h程度速くなっている。しかし、ゾーン内の最高速度規制である30km/h以下であるため、整備効果は持続しているといえる。

(3) 路上駐車台数

路上駐車台数調査の結果を図-5に示す。路上駐車禁止規制実施後から路上駐車車両は大幅に減少し、その後もこの状況に変化はなかった。

(4) 交通事故発生状況

表-2は長根台地区の年別人身事故発生件数を示したものである。表より、事業実施前の年に比べ事業完了直後では約半減していたが、事業完了5年後では12件となり、事業実施前の状況に戻っている。

4. まとめ

以上より、自動車交通抑制効果は持続していることが確認できた。一方で、人身事故発生件数については、今後も慎重に着目していかなければならないといえる。

表-2 人身事故件数の推移 (件)

事業実施前			交通規制後	事業完了直後	事業完了5年後
平成5年	平成6年	平成7年	平成9年	平成11年	平成15年
10	13	12	8	6	12

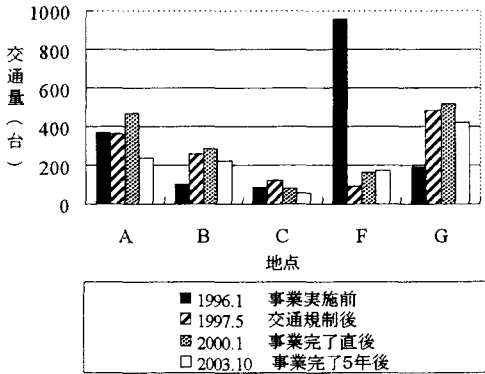


図-3 地点別の交通量の変化

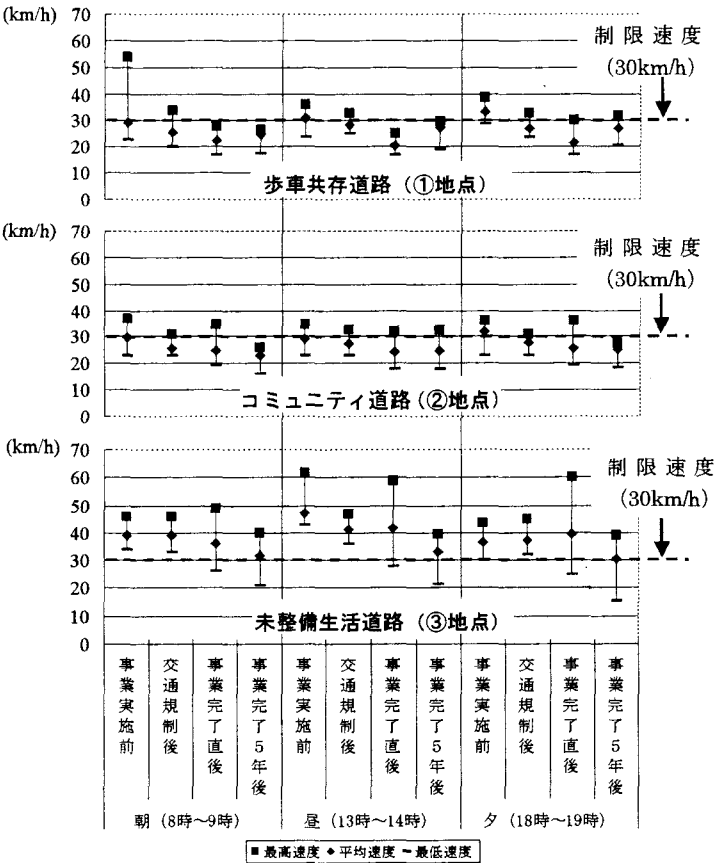


図-4 自動車走行速度の推移

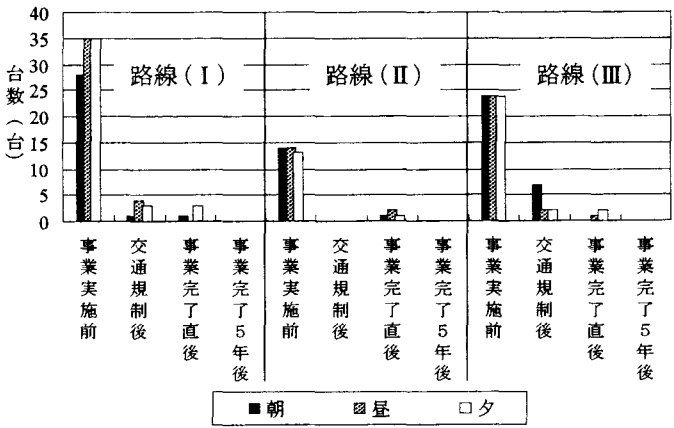


図-5 路上駐車台数の推移