

地区交通とコミュニティ道路

—足立区綾瀬駅付近の事例研究—

田那辺行雄*

地区交通における人間優先を基調とする歩車共存の道路として整備した綾瀬コミュニティ道路の計画段階の経緯と、整備後の実態調査および地区住民のアンケート調査結果を報告する。計画にあたっては、第1に発想の大幅な転換が求められ、既定概念からの脱却、新しい法解釈等によって対応できたことは幸いであった。しかし、地区住民については、必ずしも歩車共存道路の理念が受け入れられたとは言えず、自動車進入禁止道路との混同がみられた。今後は歩車相互に「ゆずり合い」の風土作りに工夫、努力が必要である。

The Traffic in Neighborhood Area and Ayase Mall

—The Case Study of Neighboring Area of Ayase Rail Way
Station in Adachi Ward, Tokyo—

Yukio TANABE*

I would like to report on the progress of planning Ayase mall, the utilization after completion and inquiry by the method of questionnaire, as the redevelopment of roads is based on the pedestrian first coexisting car traffic in neighborhood area. First of all, to start the project required us changing widely a conception of traffic. It is very fortunate that we could proceed with the project by abandoning the ready made conception and new understanding of the existing laws and the other means. However, it is difficult to say that the idea of the road coexisting between pedestrians and all vehicles was always well received by the inhabitants, and some of them mixed up the mall with "No entry for all motor vehicles". From now on, more devices and efforts should be required to improve the manner of driving so that pedestrians, cyclist and drivers more smoothly yield to each other.

1. はじめに

昭和57年3月10日、都内初の試みとして注目されたコミュニティ道路が、東京都足立区綾瀬1丁目地区内に完成した。

それに先立つ昭和55年6月、都庁第1ホールで、コミュニティ道路についてその概念が示され、大阪市の実施例等の説明がなされた。

これにより足立区はコミュニティ道路の整備を希望し、55年10月大阪市役所を訪問して長池地区のコミュニティ道路を視察し、「歩行者系道路の調査研究報告書」を頂戴し、説明並びに貴重なアドバイスをいただいた。翌11月、56年度実施に向けて基本計画の検討会を開き、以降引続き具体的作業に入ったの

であるが、国庫補助申請等の時間的制約があり、充分な調査研究をするいとまもなく、その大半は大阪市から戴いた調査研究資料を参考として計画した。

以上の経緯から綾瀬コミュニティ道路は長池地区と類似した点が多々あるが、以下両者の比較を交えながら報告することとした。

2. 周辺の状況

この地域はFig.1に示すとおり国鉄常磐線綾瀬駅の南側に位置し、1級河川綾瀬川、旧水戸街道、都市計画街路補助109号線に囲まれた住区を形成している。用途地域はほとんどが住居系で占められ、一部駅寄りが商業系であり、当該道路沿線は両側とも第2種住専である。

次に交通流動状況についてみると、都計道補助109号線に主要流動が、足立25号線にサブ流動が形成され、当該道路はピーク時の迂回路となっている。

当該道路は特別区道綾瀬344号線で、地区補助幹線

* 足立区役所土木部主幹
Chief Engineer of Civil Engineer Development,
Adachi Ward Office
原稿受理 昭和57年12月18日

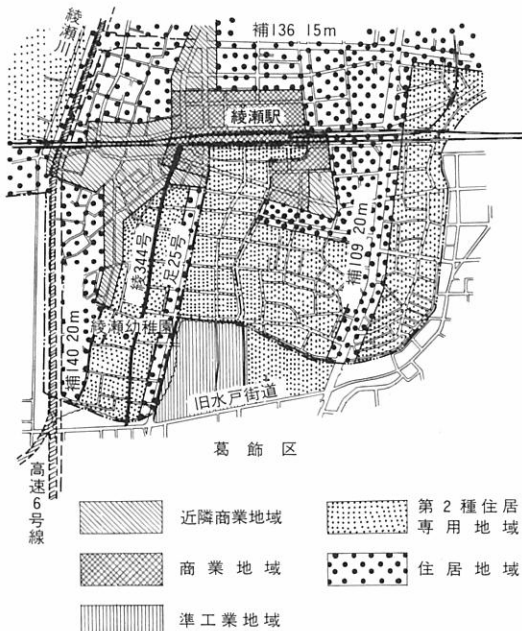


Fig. 1 周辺の状況および用途地域指定現況図
The city planning of neighboring area

に位置付けられ、綾瀬駅と旧水戸街道を連絡する幅員8.0~9.0m、延長約700mの道路であり、綾瀬駅改札口に直結していることもあって、通勤通学者の駅へのアプローチ動線として、また、周辺住民の買物動線として利用度が高い。

大阪市長池の場合は、鉄道駅、小学校（綾瀬の場合は幼稚園）を結ぶ線上にあるという点で似ているが、沿道東側が公園であること、幅員が10mと1.0~2.0m広いこと（この違いは大きい）において異なる。

整備前は、両側にガードレールによる1.2m程度の準歩道がある単断面、対面通行の道路であり、通勤通学時には歩行者が車道にあふれ、自動車の相互交通と相まって極めて危険な状態であった。また、自動車は朝夕のラッシュ時に迂回路として流れ込み、40~45km/hで走り抜けることも見られ、一部に暴走族の溜り場らしい場所もあって、自動車、バイクによる事故、迷惑などが発生していた。

3. 整備路線として選定

このような状況から次の事項をふまえて、住民の日常生活に密着した地区道路での安全確保と環境整備のための歩車共存道路として最適である、との評価を得てモデル路線に選定された。

- (1) コミュニティ道路によって抑制された自動車を収容するバイパス道路（足25号線）が隣接している。
- (2) コミュニティ道路として活用が図れる住宅地、核となる教養施設がある。
- (3) 歩行者および自転車等の交通量が多く、繁華街と交通機関（駅、停留所）を結ぶ道路である。
- (4) 商店街等への生活道路を構成し、必要な憩いと安全を図る必要がある道路である。

4. 整備の基本計画

4-1 道路空間の構成

道路空間を計画する基本的視点は、道路を単なる交通空間としてではなく、「生活空間」として捉え、従来の車優先型から人間優先でかつ車との共存型に変更するという点である。このような空間に要請される基本的事項としては、歩行者にとって安全かつ快適であること、沿道住民にとって身近で親しめる空間であることが考えられる。それは「樹木等の緑が豊かで、周辺住民にとって憩いの場となり、地区に関連した交通にとっては支障がないが、関連のない交通にとっては支障がある道路」ということになり、「一定の条件のもとに車の交通を許す緑道の道路」というパターンに集約できよう。

緑道の空間構成については、東京都で行われた調査結果 Table 1 がある。このうち「住区緑道」の構成を当てはめて計画することとした。なお、今回の整備に当たっては、物理的変更を最少限にとどめ（拡幅等は考えない）、現況のストック（側溝、沿道の樹木、その他）を充分活用することとした。

4-2 基本的形状（平面）

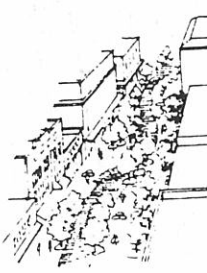
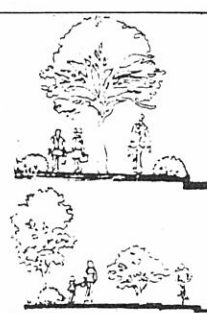

1) 歩道幅員

ガードレールなどの工作物によって歩行者空間が確保されたり、段付歩道がある場合を除いて、歩道幅員が1.7~1.8m未満の道路では、歩行者が車道にはみだして通行しており、少なくとも1.7~1.8m以上の幅が必要であると報告*されている。

この道路は4種4級（道路構造令第3条2項）と考えられるので、道路構造令では歩道幅は1.0m、路上施設を設置する場合は0.5m増し、さらに植栽をする場合1.5m拡幅するものとされ、最低2.5m必要（同11条3、4項）とされている。また、自転車と歩行者の混合交通を認める場合は一般に2.0mを最小としている（同10条3項）。東京都街路緑化基準では

* 大阪市土木局調査研究報告書、4地区道路における行動実態調査

Table 1 緑道計画策定のための基礎調査
Basic survey to fix the plans for greenery besides the road

	土地柄		利用の種類	計画の原単位 あるく・ Human Scale	アメニティーの質	デザイン エレメント	2・3のスケッチ
	具体的には	用途地域・地区					
境界 限 緑 道	商店街 魅力ある建物が 多い ・コーヒー・シ ョップ ・フルーツ・パ ーラー ・ブティック ・画廊 ・デパート ・レストラン ・居酒屋 ・映画館 ・プレスセンター	商業地域 娯楽レクリエ ーション地区 特別業務地域	人が多く集まる 買物を楽しむ 待合せ ファッション を楽しむ 休む たむろする 何かをアピー ルする	買物をしながら ぶらつく距離は 新宿…新宿通り 800m 前後 渋谷…道玄坂・ オリンピ ック通り 700m前 後 銀座…銀座通り 1000m前 後	自然的 青い空 緑の樹木(緑陰・ 花の新緑) 青い水(噴水・池) 真赤な太陽 人工的 道路付帯施設 モール構成施設 ペープメント 音 楽 安 全	プレイスカルプチュア 芝生 噴水・池 シェルター 水飲場 街路灯 樹木・花 プラントーボックス ベンチ くず入れ 方向表示板 キオスク テレフォンボックス バーゴラ シェルター 排水施設 車止め アーケード	
住 区 緑 道	静かな所 樹林・生垣の ある住宅地 公園-児童公園 近隣公園 学校の近く	第一種 住居専用 地域 第二種 住居専用 地域 住居地域 近隣商業地域 準工業地域	散歩 通学・通勤・ 買物 家から友だち の所へ行く 主婦たちの立 話 タザサミ 公園などのレ クリエーション 施設を結ぶ 子供の遊び 自転車	100~200m 遊び場までの距 離 200~400m 幼稚園の徒歩圏 300~500m 購買徒歩圏 500~600m 子供の生活圏 一学区 800m 日常行動で苦に しないで歩く距 離	街路樹 生垣 庭垣 庭の樹木 四季と花 車からの安全-騒音	樹木・花 車止め プラントーボックス 芝生 ベンチ 排水施設 交通標識 テレフォンボックス 街路灯 プレイスカルプチュ ア キオスク 案内板	
自 然 散 策 緑 道	林地 河岸 湖岸 畑・水田 原っぱ	風致保安林 都市計画法に よる生産緑地 地区 都市緑地保全 法による緑地 保全地区 自然環境保全 地区 自然公園地区 近郊緑地保全 区域	静かな林での 散歩、植物採 集、昆虫採集 河岸、湖岸で の遊び、魚と り、石投げ ハイキング ピクニック サイクリング 身体の特レー ニング	歩行速度 観察路…2km/h 普通路…4km/h 歩行時間 4~5時間	緑…樹木・花・草 に親しむ 昆虫…生物の観察 鳥…鳥の美しい鳴 き声 魚…のんびりとつ りを楽しむ 水…人類の羊水 風…快い新鮮な空 気 空…夢を託す 自然風景…写生 安全…安心	自然-樹木・草花・ 野鳥etc. 案内板 山などの遠景(ラン ドマークとして) 休憩施設	

「緑道計画策定のための基礎調査報告書」より作成 1975年3月都市計画協会

街路樹の場合2.5m、緑地帯の場合3.5m必要とされて
いる (Fig. 2)。

2) 車道幅員

同構造令によれば4.0mとなるが、総幅員の制約
と歩道幅との関係から3.0m (同5条5項)として考
えることにした。

3) 車道の線形

この道路整備の基本的視点から、地区に関連の
ない交通はできるだけ排除したい。排除方法として
は規制によるものと、物理的に入りにくい形状にする
ものの大きく2つに分類される。

規制によるものとしては、許可制が最も一般的で

あるが、制度自体の規制力、許可証配布のわずらわ
しき等が現実の問題としてあげられる。物理的に入
りにくい形状にするものに関しては、路面に凹凸を
つけて走行に支障を与えるもの、道路の起終点に障
害物を備えるもの、車道線形の改良によるものが考
えられる。

大阪市の調査によれば、ハンドルを操作して蛇行
せざるを得ないような障害物があれば、走行速度は
10km/h程度低下する*とされており、車道線形の
改良によるものが運転者に対するショックも与えず、
走行速度は減少し、貨物の荷いたみの心配もなく、

* 大阪市土木局調査研究報告書、4地区道路における行動実態
調査

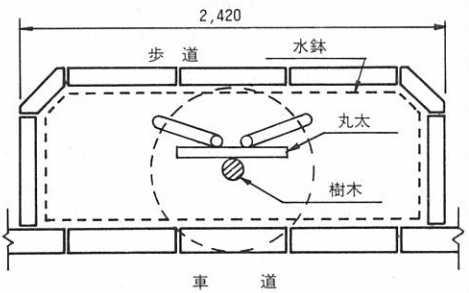
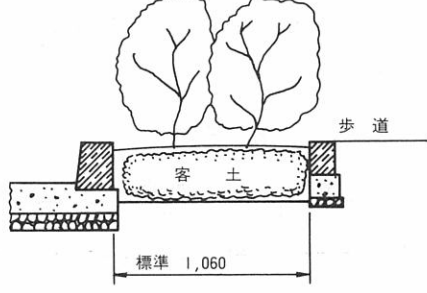
歩道幅員	2.5 m 以上	3.5 m 以上
植栽形式	植栽間隔は8mを標準とする。 同一樹種の延長は500m以上とする。 樹高は3.5m以上、幹廻り1.8m以上。	歩道緑地帯 緑地帯延長は1区画2.5m以上とすること。 植栽数量は1㎡当り4～9株を標準とする。 高さは標準90cm以下。 道路附属物または占用物件は緑地帯に入れることができる。
樹種	スズカケ、イチョウ、ヤナギ、 エンジュ、イワカエデ他	サツキ、ツツジ類、ウバメカシ アベリア、カンツバキ他
囲いますの標準		

Fig. 2 東京都街路緑化基準
Tokyo standard of planting on road

他の交通に問題も残さないことから最適と考えた。
大阪市の調査で車道線形の改良による例が種々検討されているので、これを参考として決定することとした。

4) 交通方法

この道路は歩行者、自転車の主要流動軸となっている実態から、自動車交通を一方通行（駅に向かって南→北）とすることにより、車道幅員を市街地内限界の3.0mに抑え、歩行者空間の拡大を図ることができる。しかし、歩行者および自転車を自動車が追越し、すれ違いする場合、全体として追越し、すれ違い幅と自動車速度に強い関連はなく、危険な運転をしていることが報告されている*。

ここでは道路の構造、線形および付帯施設による視覚、心理的効果に訴え、運転者の自覚に期待する方策を講ずることとする。

5) 駐車スペース

沿道サービスとしての駐車スペースは、道路幅員が総体的に狭いこと、駐車は原則的に関連施設付属の駐車場でなされるべきものであること、沿道の大半が住居地であることなどから、路線全体を駐車禁止とすべきであるが、現実の問題として停車スペースで対応することを検討した。

道路交通法では、駐車時に車両の右側に3.5m以上の余地がなければならない（同45、47条）。また、

* 大阪市土木局調査研究報告書、4地区道路における行動実態調査

駐停車する場合は道路の左側端と定められている。長池の場合、駐停車禁止であるにもかかわらず、長時間の迷惑駐車が沿道にぎっしり並んでいた。整備後は停車スペースで対応しているが、すべて進行方向左側に統一されている。

綾瀬の場合は消火栓が道路の右側寄りに設けられており、消火活動のためと商店事務所などの関係で右側にも配置する必要があるため、道交法45条3項および48条（停車または駐車の方法の特例）、49条（駐車時間の制限等）を適用し、60分の時間制限付き駐車スペース（道路標識による）を左右に設けることとした。

4-3 基本的形状（断面）

1) 歩道と車道の段差

最初に路面排水について検討した。現状は民地との境界寄りにL型溝によって公共下水道に収容されている。改良後の排水の取り方としては、①現状維持、②W型、③V型（Fig. 3）が考えられる。①は歩道と車道がフラットであることが前提となる。②は平面形状との対応から排水管の取付けが複雑となる。③は歩道と車道がフラットである必要はなく平面形状にも左右されないが、道路のセンターに設置されることになり維持管理上難がある。

構造令では、「歩道は緑石、防護柵その他これに類する工作物により区画して設けられる」と規定され（同2条1項）、段差についての規定は設けられてい

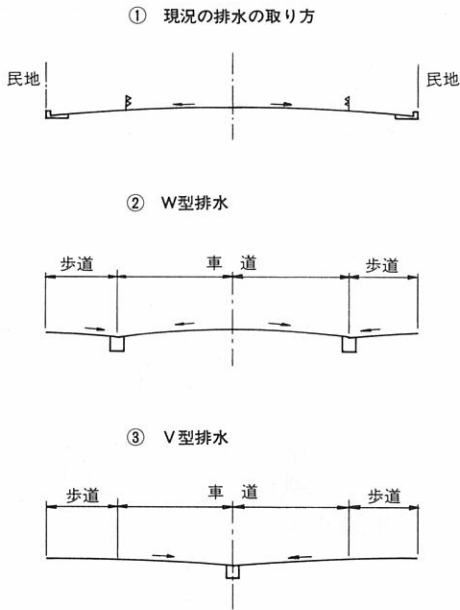


Fig. 3 路面排水の取り方
Cross section for drainage

ないが、4種4級にあっては15cm程度とするのが一般的である。

計画のテーマは歩主車従の道路空間の創造にあり、心理的には「道路全体が歩行者空間」（断面の一体的連続意識）、さらに身障者、老人、子供の歩行の容易性、横断時の容易性、自転車の回避等歩車共存をめざした道路を強調し、あえて段差を設けないこととし、コンクリート製境界ブロックをフラットに埋設して歩車道の区画を行う。この点は交通管理者の合意を取り付けることに最大の努力を要したところであり、最終的に合意を得たが、横断歩道の表示をしない（どこでも横断できる）ことについては合意を得られなかった。

このような形状とした場合、問題となるのは車の歩道部の進入であるが、これについては適切な植樹間隔、ストリートファニチャーの設置、防護柵等により対策を講ずる。

2) 植樹の高さ

一般に樹木は高木、中木、低木に分類されるが、樹高は景観、心理的側面、安全性の側面から検討される。

景観・心理的側面：高木だけの場合は、車道と歩道が一体空間として捉えられるが、足元が殺風景となりやすい。低木だけの場合は、車道と歩道の空間分離が生じ、この面での効果はあるが、景観的なうらおいに欠けるうらみがある。中木はこの中間的な

存在となる。

安全性の側面：樹高についての安全性の側面は、自動車の運転者にとって「樹高は死角を作る」という観点から評価される。即ち、中木は最も危険性が高く、高木の場合も枝が下がらないものという条件が必要となる。これらのことから、高木と低木の混合植樹が適しているといえよう。

3) 道路占用物件の整理

消火栓は現状維持とする。電柱等はこれを機会に地下埋設とし、歩行者空間の拡大、青空の回復、景観美観の向上に努める。

4) 駐車スペース

商店その他施設の前に設置することを原則とし、公共サービス（ゴミの収集、郵便配達等）の停車を考慮して、1ブロック1駐車スペースを基本とした。なお、段差がないことにより、駐車していないときは歩道として利用できる。

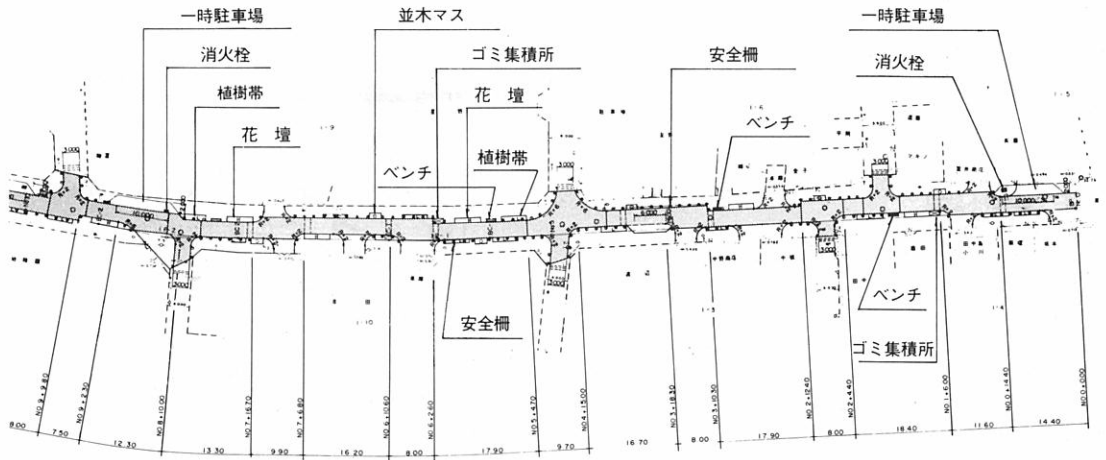
5. 構造規模の決定

以上述べた経緯をふまえ、地域住民、警察署、消防署、各種公営企業者と協議調整を重ね、次のように決定した（Fig. 4）。

直線区間の長さは20m、屈折区間は8.0mとし、道路中心線が左右に1.0mの変化を繰り返すジグザグ道路とする。歩道は両側に配し、幅員は最小でも2.0mを確保する。車道の幅員は3.0mとし、路面の構造は段差を設けずフラットとする。防護柵は視線誘導と美観を兼ねた反射板付ポストおよび花壇、植栽、防護柵兼用ベンチ等を設ける。道路照明は角パイプ地上高6.0mとし、200W水銀灯カットオフタイプを歩道前面に配置し、沿道住宅の迷惑にならぬよう配慮した。車道の舗装はアスファルト舗装を主体とし、ジグザグ部の幅員変化点および交差点に減速予告のため、インターロッキングブロックによる幾何模様を配する。歩道は透水性、滑り止め効果、消音効果、たばみ性、美的感覚等を考慮して、インターロッキングブロックによりカラフルに施行する。特に幼稚園沿いは動物の凶案化を挿入する。

植栽は沿道既存の樹木の活用、整合を図り、低木刈込みを主体とする。花壇は四季の草花コーナーとして配置し、コミュニケーションの向上を旨とする（地元住民の自主管理とする）。高木は常緑樹とし、クスノキとする。その他エクテリアについては、現場に合わせて落ち着いた雰囲気のものを選択配置する。

特に歩・車道の段差をつけずフラットとしたこと



注) ゴミ集積所の寸法は2.0m×1.0mとする。
安全柵の間隔は最大1.8mとする(標準間隔も1.8mとする)。
植樹帯、花壇、並木ます、ベンチ等のそれぞれの間隔は最小1.0mとする。
車乗り入れ部の幅は標準4.0mとする。

Fig. 4-1 綾瀬コミュニティ道路平面図
The map of Ayase mall

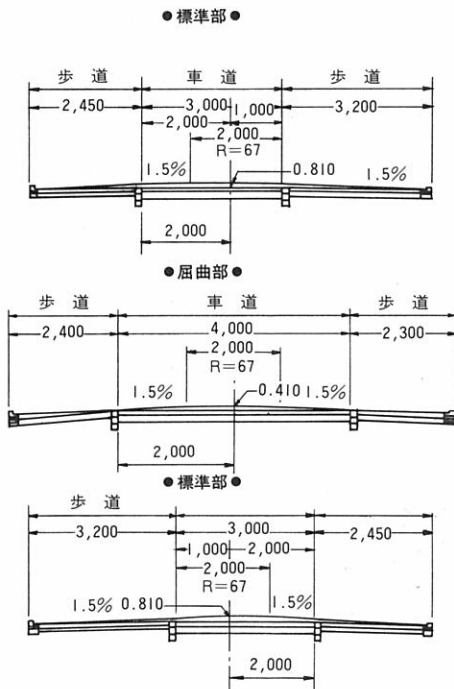


Fig. 4-2 標準横断面図
Standard cross section

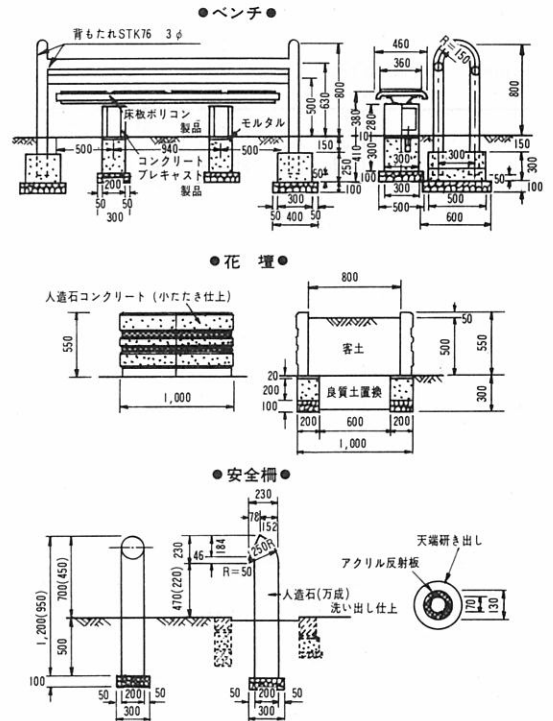


Fig. 4-3 小構造物図
Facilities

から、花壇を通常より高めにする(55cm)。反射板付ポストは道路の交差箇所では緊急車両の進入を考慮してできるだけ低くし、一般的な箇所についても高さを一定とせず、上下左右に5~10cmの範囲で変化させ、運転者の注意を集中させる効果をねらう。

6. 整備の効果

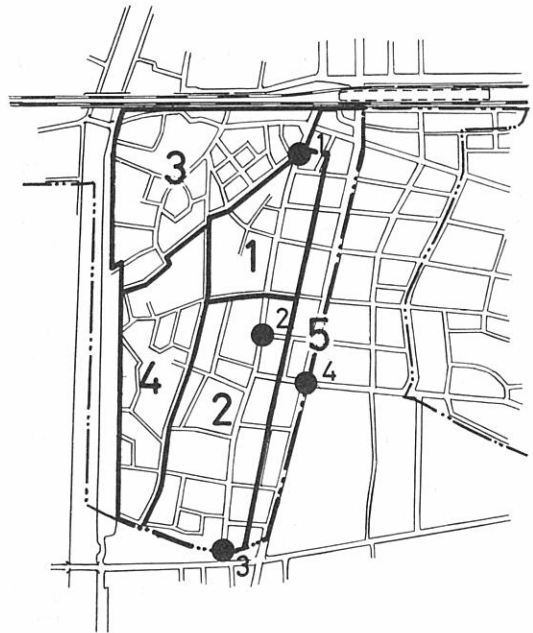
コミュニティ道路として供用開始してから約6か月を経たので、住民生活の中に定着したものと考え昭和57年9月に調査を実施した。

調査の目的は、コミュニティ道路の整備が全交通にどのように変化を与えたか、この整備に対して住民がどのように評価するか、を知ることにある。

第1の目的については整備前の状況と比較するため、前回(55年11月)調査と同じ箇所4ポイント(Fig. 5)で、時間帯も午前7時~午後7時の12時間と同じくした。

1) 断面交通量

Fig. 6 にみられるとおり、各ポイントにおける交通量には著しく差がみられ、第1ポイントが最大値を示し、駅から遠ざかるに従って減少している。こ



● 調査地点および番号 □ 調査ブロックおよび番号
Fig. 5 実態調査地点およびアンケート調査ブロック分割図
The map of points and areas of research

Table 2 55年度との比較
Traffic volume comparing to 1980 (%)

		第1ポイント		第2ポイント		第3ポイント		備 考
		南→北	北→南	南→北	北→南	南→北	北→南	
歩 行 者	平日	100	83	33	28	10	10	第1ポイント 南→北 1959人を100%とした
		101	89	32	26	9	8	
	日曜	82	68	22	18	10	10	
		80	71	27	21	9	7	
自 転 車	平日	100	92	89	73	36	35	第1ポイント 南→北 579台を100%とした
		102	87	84	69	31	30	
	日曜	73	65	58	53	34	41	
		98	97	62	62	24	25	

(下段は昭和55年調査結果 平日S.55. 11. 20 日曜S.55. 11. 16)

南 → 北		第1ポイント		第2ポイント		第3ポイント		備 考
		S. 57	S. 55	S. 57	S. 55	S. 57	S. 55	
乗 用 車	平日	100	156	85	184	9	134	第1ポイント479台を 100%とした
	日曜	70	95	53	97	14	75	
二 輪 車	平日	90	60	100	72	21	33	第2ポイント181台を 100%とした
	日曜	31	53	25	41	14	21	
貨物自動車	平日	79	211	100	259	12	221	第3ポイント135台を 100%とした
	日曜	19	50	9	50	7	41	

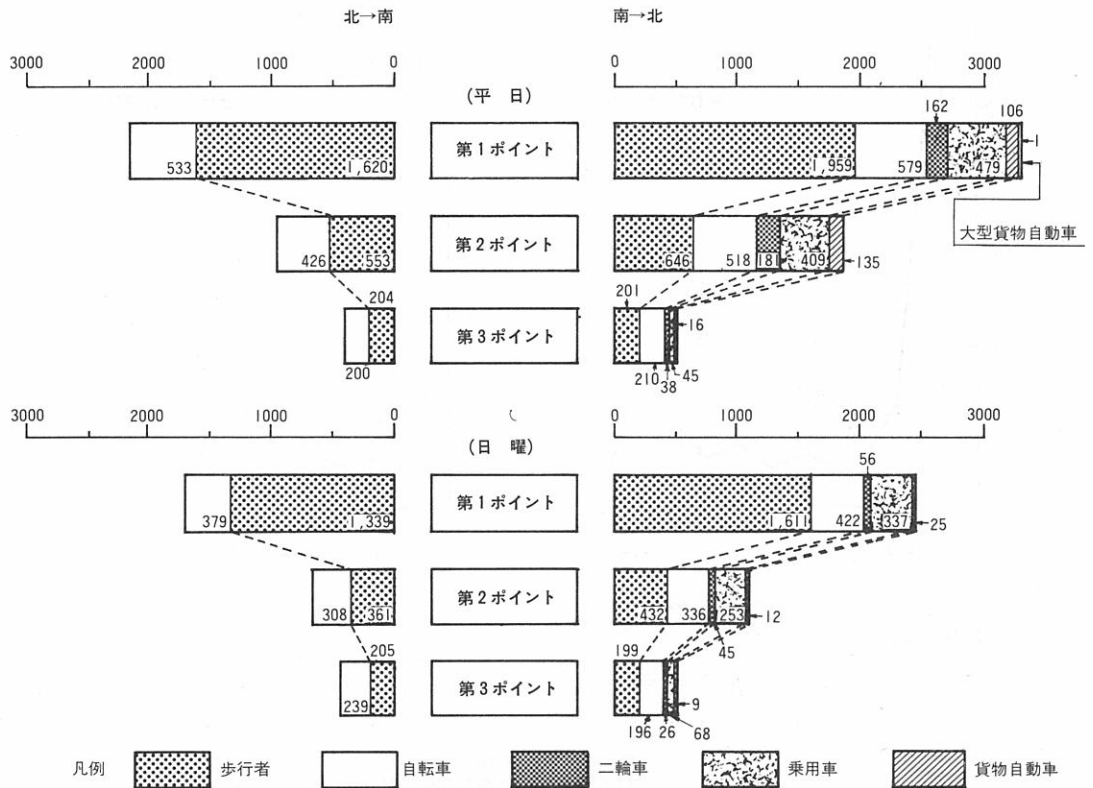


Fig. 6 種類別交通量
Traffic volume per hour

の傾向は前回と変わらない。これを前回の調査結果と比較すると Table 2 であり、長池の場合*、歩行者については約42%、自転車については61%の増加がみられたのに対し、綾瀬の場合は特に目立った変化はみられず、大きな相違といえる。長池の場合は片側の大半が公園であり、違法駐車が一掃されたという事情があり、綾瀬の場合は両側が住宅で占められ、もともと駐車で悩むことがなかったという条件の違いからのものと考えられる。

次に自動車の減少率は長池では約40%であるのに対し、綾瀬では平日の場合で36~93%、平均61%の減少を示し、特に貨物自動車では73%と大幅に減少している。これは適当なバイパス道路が隣接していることによるものと思われる。

2) 時間的利用傾向

コミュニティ道路の主たる利用者である歩行者、自転車については、量的にはそれ程の変化はないが、最も交通量の多い第1ポイントについて、時間的利用傾向をみると、歩行者については駅に向かって(南→北)、出勤通学時間帯から12時頃までほとんど変わ

* 都市住宅 p.74

らないが、16~19時までは極端に増加している。逆に駅から(北→南)の利用者は8~9時に増加を示し、16~17時に全く逆転し、ピークに2時間のずれが生じている (Fig. 7)。これは、整備により通勤、通学、特に退社時間帯に大きな変化をもたらしたものと認められる。自転車では駅からの10~14時に減少がみられるが、全体的には前回調査を上まわっている。

3) 迂回路に対する影響

Fig. 8 に示すように、第4ポイントでの交通量は乗用車、貨物自動車を中心に、歩行者、自転車はコミュニティ道路に比べて著しく低い。前回調査と比較すると、Table 3 に示すように乗用車の増加が急激であり、他の種別ではそれ程の変化は認められない。

4) 自動車の走行速度

乗用車、貨物自動車別に30mの走行所要時間から速度に換算した (Fig. 9)。その結果は乗用車でほぼ26.3km/h、貨物自動車で平均24.5km/hであり、制限速度20km/h以下には保たれず、長池における平均速度24.3km/hとほぼ同様の結果を示している。

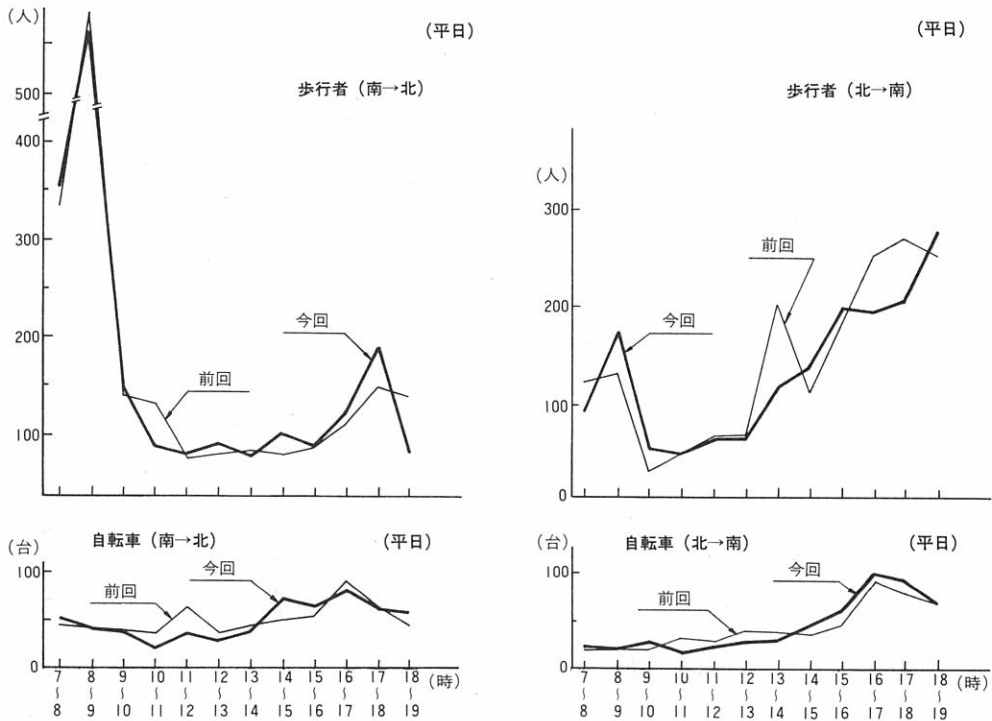


Fig. 7 第1ポイントの時間交通量
Traffic volume per hour at point NO.1

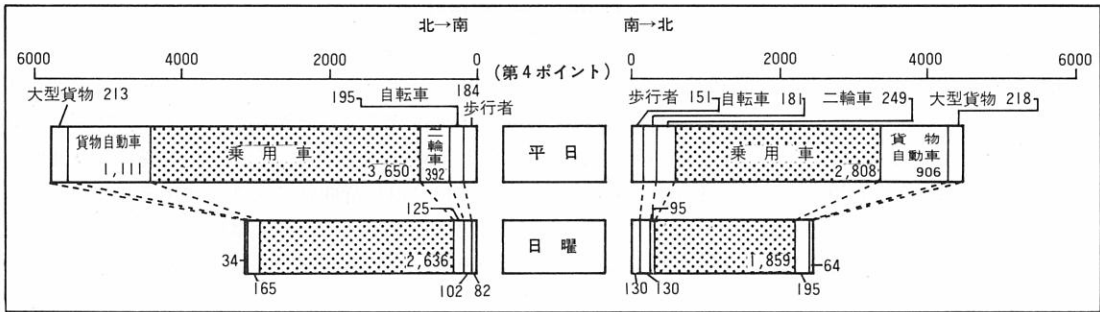


Fig. 8 第4ポイントの交通量
Traffic volume at point NO.4

5) 歩行者・自転車の行動軌跡

歩行者、自転車の通行ルートを各100サンプルごとに示したものが Fig. 10 である。

歩行者のルートは歩道を中心としているが、車道部も自由に横断しており、歩行者空間としての利用状況は良好といえる。これに対し長池の場合、歩行者が車道を通行するのは、道路横断や歩道上の障害物を回避する場合などに限られているようである。歩道に段差を付けずフラットにした効果といえよう。

自転車については、車道部を中心としたルートが多いものの、歩道のみを走行するケースも相当にみ

られる。車道から歩道、歩道から車道へのルート変更は歩行者ほどに自由とはいえ、植樹帯等の道路付属施設のない地点に限定されている。長池においても自転車は車道を通行することが多く、綾瀬と同じ傾向にある。

7. 住民の評価

周辺住民を対象としたアンケート調査は、直接道路に接した地区だけでなく、広範な視点で意見を収集できるよう Fig.5 のように5ブロックに分割した。

コミュニティ道路の利用状況は74.9%と利用率

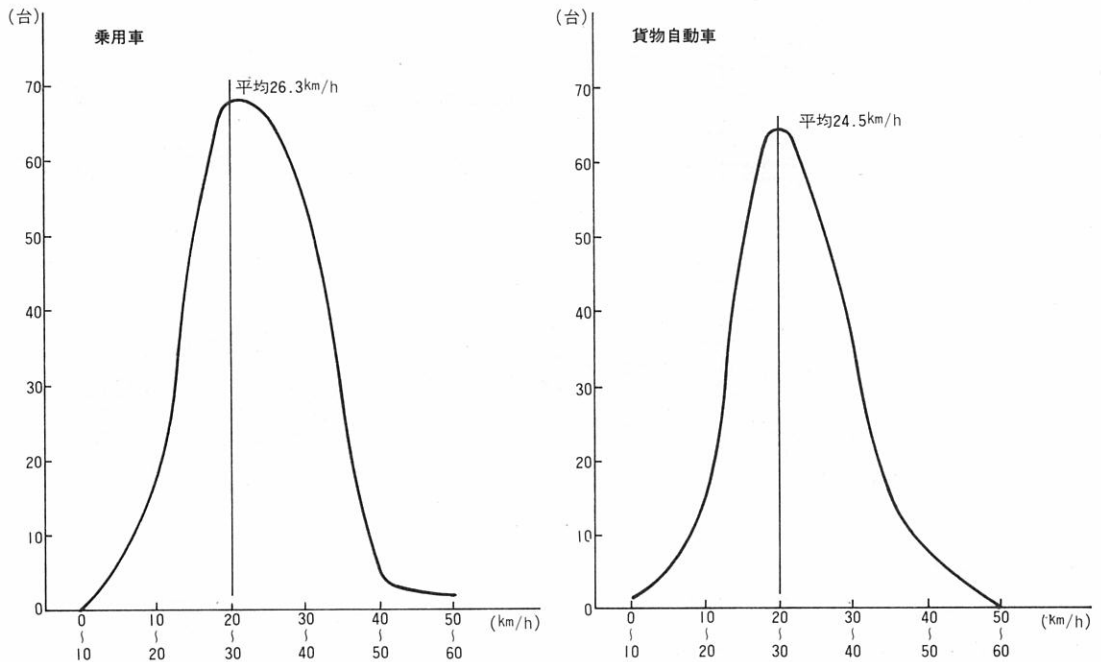


Fig. 9 自動車走行速度
Survey of vehicle's speed

Table 3 第4ポイントの交通量
Traffic volume at point NO.4 (%)

		平 日		休 日	
		南→北	北→南	南→北	北→南
歩 行 者	今回	3	3	5	3
	前回	5	3	6	4
自 転 車	今回	4	3	5	3
	前回	4	3	8	5
二 輪 車	今回	6	7	4	4
	前回	3	4	4	4
乗 用 車	今回	62	64	75	84
	前回	43	51	54	74
貨物自動車	今回	20	19	8	5
	前回	22	24	8	10
大型貨物	今回	5	4	3	1
	前回	5	5	1	1
計	今回	100	100	100	100
	前回	82	91	80	98

は高いものの、不満点があるとした者が46.3%と半数近くを占め、設問に問題があったと反省している (Fig. 11)。

利便性について便利であるかとの問いに対して、自動車では63.9%が不便とし、自転車では51.6%と

半数以上が便利と答えている。また、改善を必要とするかの間に対しては、いずれも改善の必要はないとするものが多い (Fig. 12)。

歩行者に対する安全性については、60%以上が自動車に対する危険を感じており、完全に安全な歩行者空間という意識は低い。しかし、以前と比較して利便性、安全性について過半数の住民が良くなったと受けとめており、歩行者道路としての効果は高まったといえよう (Fig. 13)。

自転車利用者の安全性についてみると、走行中に感ずる危険度は、ある程度感ずるを含めて73.7%と非常に高い。これは80%に近い自転車利用者が車道を走行していることと相関するものと考えられる。しかし、自転車走行の場としてみた場合、利便性、安全性が高まったとする住民と、変わらない・悪化したとする住民が、いずれも45%と同値であることが注目される (Fig.14)。

自動車利用者の安全性では、運転者のマナーはそれほど高いとはいえず、徐行運転を心がける者は40%弱で、他の運転者は道路構造により必然的に速度が低減されるものと考え、意識的な減速運転は行っていない。その結果、自動車走行の利便性は70%近くが低下したと考えている。また、運転者からみ

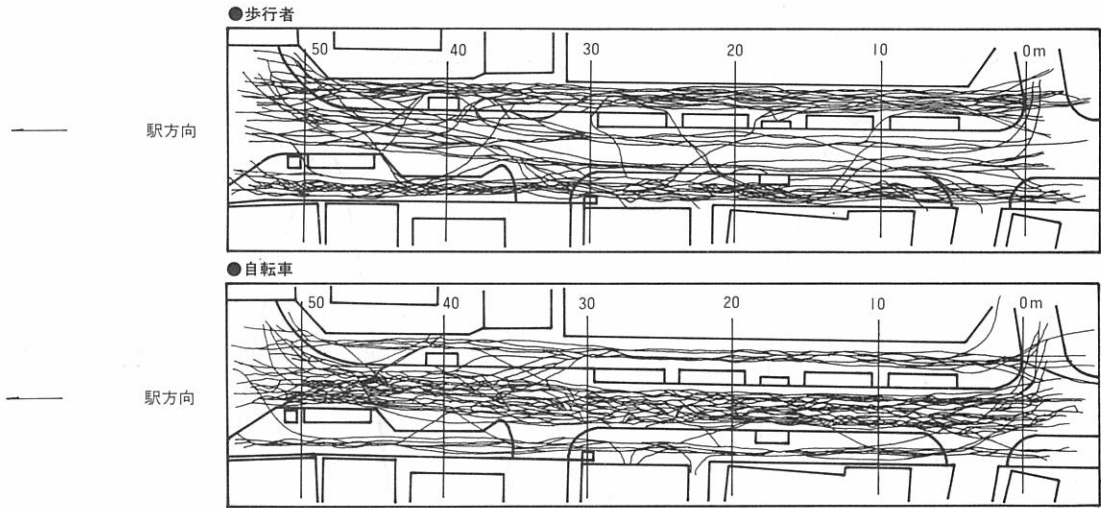
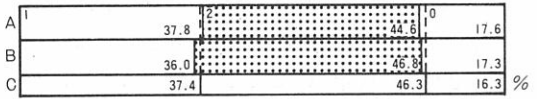


Fig. 10 歩行者、自転車の動態図
The map of traffic stream

●綾瀬コミュニティ道路を生活の中で利用しているか
1. 非常によく利用している 2. 利用している 3. 利用していない
4. わからない 0. 無回答



●現在の綾瀬コミュニティ道路に対し
1. 満足している 2. 不満な点がある 0. 無回答



●以下のそれぞれについて満足しているか 全体値

- 歩道としての安全性
- 子供の遊び場
- 立話をする場
- 自動車走行の安全性
- 自転車走行の安全性
- プライバシーの保護
- 地区のイメージアップ
- 道路付随施設

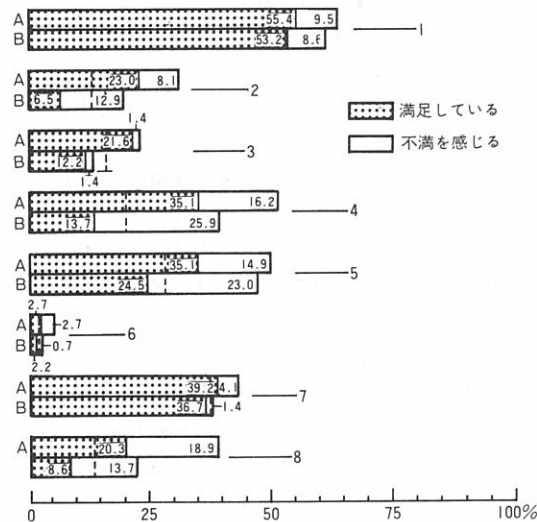


Fig. 11 クロス集計結果
Cross total of questionnaire

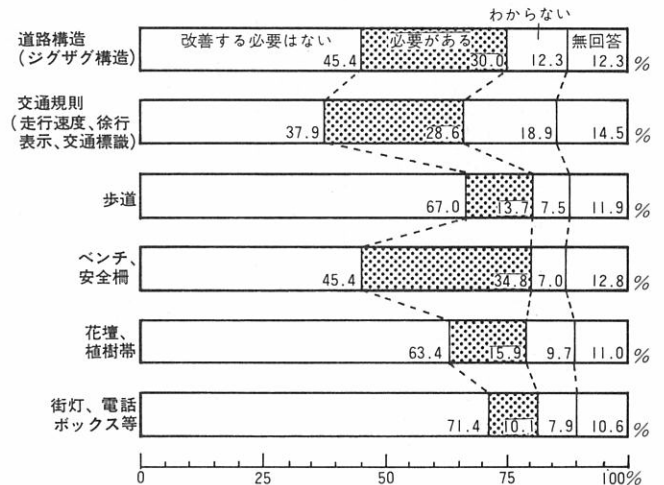
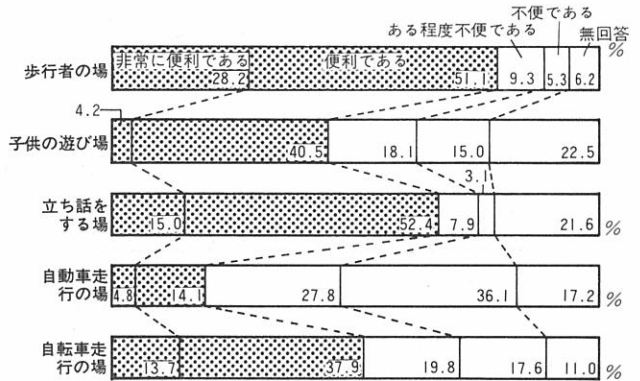
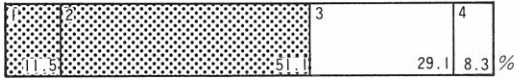


Fig. 12 コミュニティ道路の便利性
The conveniences of Ayase mall

- 綾瀬コミュニティ道路の歩行中、自動車走行による危険を
 1. 歩行中たえず感じる
 2. ある程度感じる
 3. ほとんど感じたことがない
 4. わからない



- コミュニティ道路の整備により
 1. 以前より歩行距離が延びた
 2. 以前とほぼ同じである
 3. 以前より短縮した
 4. わからない
 0. 無回答



- コミュニティ道路に自動車が行き通ることに対して
 1. 走行規制、道路構造から走行は問題がない
 2. 地域外の自動車を規制し、自動車交通量の減少を図るべきだ
 3. 一切の自動車（緊急自動車を除く）を通行させないことが望ましい
 0. 無回答



- 以前と比較して徒歩通行の
 1. 利便性、安全性が高まった
 2. 変化しない
 3. 悪化した
 4. わからない
 0. 無回答

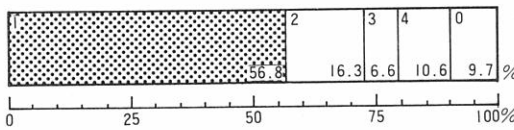


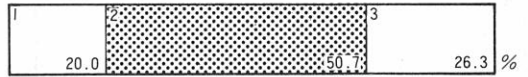
Fig. 13 歩行者の安全性
Safety effect for pedestrians

た歩行者の安全性は70%近くが高まったとみており、歩行者自身から見た値より8%近く高い結果がでている (Fig.15)。

駐・停車については、過半数の運転者が問題をもっておらず、駐車帯を左右に設置(ただし時間制限)するなどの対策がこの結果を生んだものといえる。

以上アンケートの項目によっては、道路に接するか接しないかによって、全く違った評価となっている自転車も自動車に対する危険感が高い。すでに指摘したとおり、自動車の走行速度は20km/hに保たれず、一方、自転車の80%は車道を走行し、歩行者は自由に車道を横断している。このことが危険感を高めているものと考えられる。自動車の走行速度は相当の低減をみているものの、未だ目標値に達していない。歩車共存の理念からでき得る限り法規制による方式はとりたくないと考えているので、道路付属施設の改善と運転者に対して歩行者優先の歩車混合道路であることの理解を深める方策を講ずる必要

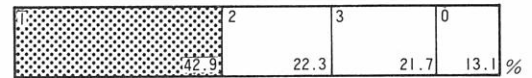
- 自転車を利用する方について
 綾瀬コミュニティ道路の自転車走行による危険を
 1. 走行中たえず感じる
 2. ある程度感じる
 3. ほとんど感じたことがない



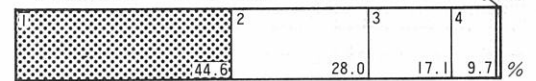
- 自転車利用による綾瀬コミュニティ道路の走行状況は
 1. 主に歩道部分を走行する
 2. 主に車道部分を走行するが自動車が接近した場合、歩道部分を走行する
 3. 自動車走行方向と逆立方向となる場合歩道部分を走行する
 4. 主に歩道部分を走行する
 0. 無回答



- 自転車走行中、走行の障害について
 1. 自動車の走行が障害になった
 2. 歩行者が障害になった
 3. 子供達が遊んでいて障害になった
 0. 無回答



- 以前と比較して自転車走行中の
 1. 利便性、安全性が高まった
 2. 変化しない
 3. 悪化した
 4. わからない
 0. 無回答



- 道路構造および付随施設は自転車走行に対して
 1. 道路構造がジグザグで走行しにくい
 2. ベンチ、安全柵が分布しており走行しにくい
 3. 歩行者が多く、子供の遊び場となっているため走行しにくい
 4. 別に問題はない

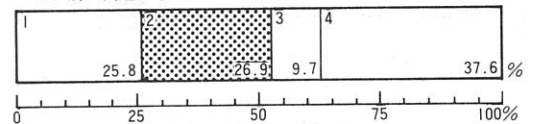


Fig. 14 自転車利用者の安全性
Safety effect for cyclists

がある。

付属施設配置の見直しについては、今回の整備は歩車共存の道路づくりとともに、地域のコミュニティの場の提供として、美観、景観を強調したあまり、歩道部分の空間が犠牲となったうらみがうかがえる。

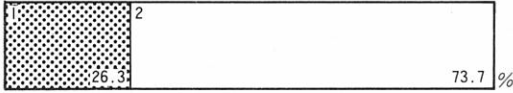
しかし、いずれにしてもスペース自体に限界があり、その限界の中で快適な交通環境、生活環境を造りだすことがコミュニティ道路の本来の目的であることから、人も車も互に“ゆずり合い”のルールを確立する手法を追究する必要がある。

足立区としては今後ともコミュニティ道路の整備を積極的に推進していく方針であるので、さらに、ご教示をいただければ幸いです。

最後に綾瀬コミュニティ道路については警視庁、所轄警察署、消防署、都建設局のご指導、ご協力、

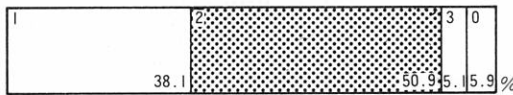
●綾瀬コミュニティ道路を自動車で行中、歩行者、子供、自転車と接触しかかったことがある。

- 1. ある
- 2. ない



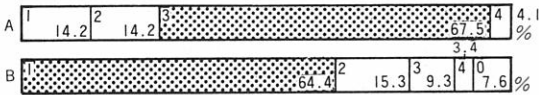
●走行中どのように運転に注意を払っているか

- 1. 歩行者、自転車との接点の可能性があるため、徐行運転をこころがけている
- 2. 道路構造がジグザグのため、必然的に徐行運転になる
- 3. 別に意識して注意を払っていない
- 0. 無回答



●以前と比較して

- A. 自動車の利便性は
 - 1. 高まった
 - 2. 変化しない
 - 3. 低くなった
 - 4. わからない
 - 0. 無回答
- B. 歩行者等の安全性は
 - 1. 2. 3. 4. (Aと同様)
 - 0. 無回答



●以前と比較して自動車を駐・停車する際

- 1. 駐車帯が限定され、かつ駐車時間が1時間なので不便である
- 2. 駐車する場所の移動を余儀なくされた
- 3. 別に問題はない
- 0. 無回答

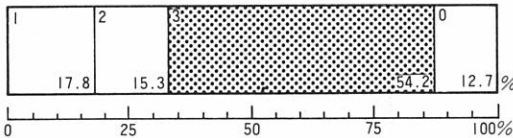


Fig. 15 自動車利用者の安全性
Safety effect for drivers

特に大阪市土木局のご教示によるところが多かったことを申し添え、感謝の意を表したい。

参考文献

- 1) 歩行者系道路—安全で便利な地区道路の整備—地区道路交通環境整備計画策定に関する調査研究報告書(概要編), 大阪市土木局, 昭和55年3月
- 2) 都市住宅8207, 特集・歩車共存道路の理念と実践, 鹿島出版会, 昭和56年7月
- 3) 足立区綾瀬1丁目地内道路改良計画打合せ資料, 八千代エンジニアリング(株), 足立区役所土木部, 昭和55年11月
- 4) コミュニティ道路実態調査報告書, (株)JICC, 昭和57年10月