

コミュニティ道路試論 人と自動車の共存をめざして

三浦 良

一 はじめに

昭和五十五年八月に大阪市で試みたコミュニティ道路は、翌五十六年度に建設省が第三次特定交通安全施設等整備事業五カ年計画(五十六〜六十)に新施策として取り入れたため、全国で一〇都市一カ所で建設された。五十七年度は一七都市二三カ所で現在事業実施中である。

本市においても補助採択路線こそないが、港北ニュータウン第二地区に一カ所整備済で、五十七年度に八カ所が計画中である。また、本市道路局の「魅力ある道路」づくり基本調査」においても、生活道路網整備のため有効な手法として、各地で整備構想が計画されている。

このように一つの事業が短期間のうちに全国的展開をみせているのは、コミュニティ道路が都市における道路のあり方について提起した新しい視点が、多くの人々から好感をもって受け入れられているためと思われる。「人と車とが共存しあえる道路」と評されるコミュニティ道路

では、自動車の交通と快適な町といった従来対立関係にあった二つのものを調和させ両立させることができるという提案である。

そこで本稿では、ボンネルフの影響のもとで地域社会にうるおいとゆとりをもたらし多機能空間としてコミュニティ道路が提起されてくる背景、整備上の問題点、そして道路行政上の位置づけを検討し、コミュニティ道路整備の今後の取り組みの一助といたしたい。

二 コミュニティ道路の概況

コミュニティ道路とは何か。建設省では、昭和五十六年度に本事業を新施策とするに際して、次のように定義している。

「地区住民が利用する道路のうち、通過交通の進入と狭小な幅員とが相まって歩行者自転車利用者の安全な通行が阻害されている道路について……歩道部の幅員を拡大または変化させることにより、車

道部分をジグザグにするなどして通過交通を抑制し、さらにやむを得ず進入する地域交通のための自動車が低速走行となるような歩車道構成とすることにより、歩行者等が安全かつ快適に通行できる道路となるよう整備するもの」(建設省道路局)と。

昭和五十六年度に実施された一カ所のコミュニティ道路の事例から整備上の特徴をみることにする。

① 実施例について

(ア) 大阪長池コミュニティ道路

大阪市南部の住宅街の延長二〇〇m、幅員一〇mの市道が当初「ジグザグ道路」とよばれたコミュニティ道路のモデル事業路線である(図一)。この区間は整備前には歩道なしの単断面、対面交通、速度制限三〇km/hであり、また駐車禁止であるにもかかわらず、道路の両側は駐車車両に占有されていた。

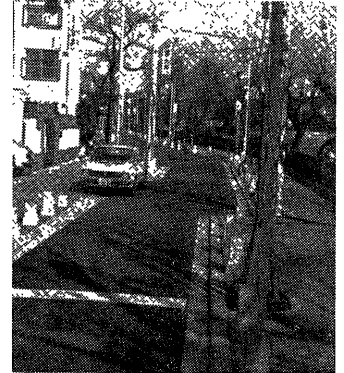
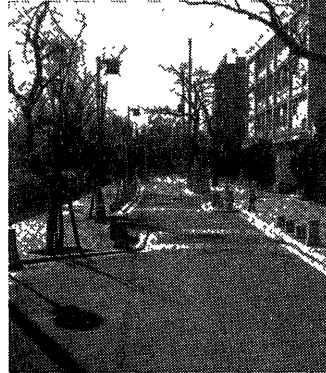
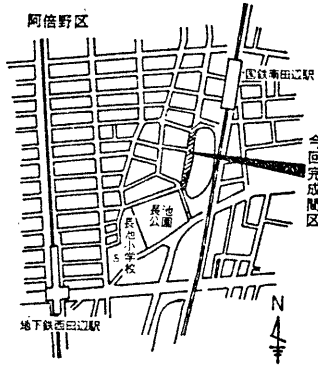
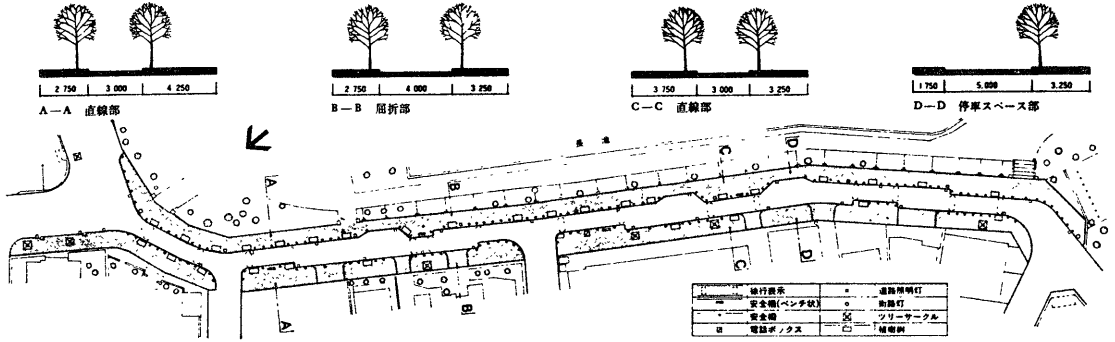
整備により歩車道の分離をはかり(全幅一〇mのうち車道幅三m、住宅側歩道

幅四・五m、公園側歩道幅二・五mをベースとした)、車道に五カ所で屈折部を設けて自動車に蛇行を強いており、特に車道の屈折部には運転者の注意喚起のための徐行標示がされた。また歩道と車道の間には一・五mピッチで高さ五〇cmの車止めやベンチ兼用の安全柵が設けられ、二〜三cmのマウンドアップされた歩道や組合わせブロックで舗装された、街路樹、街灯、電話ボックスが配置された。この結果、通行方法は駐車禁止はそのままであるが、一方通行、制限速度二〇km/hに変わった。

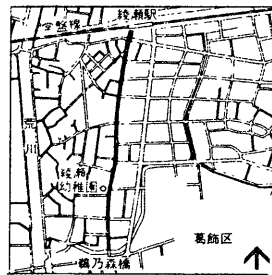
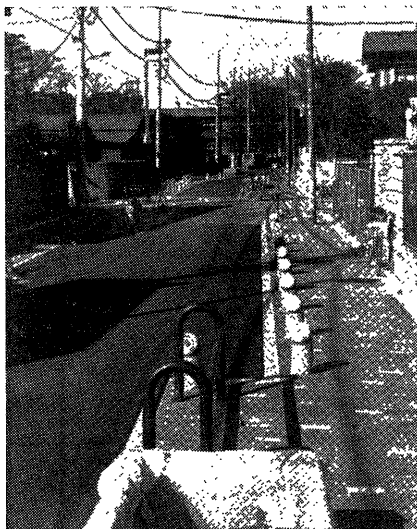
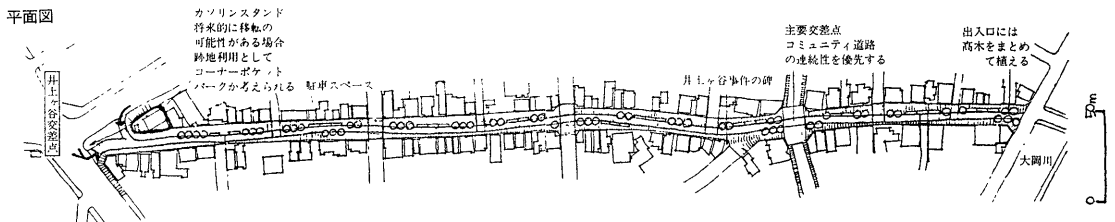
(イ) 足立区綾瀬コミュニティ道路

本路線は、国電綾瀬駅前から商店街、幼稚園をへて住宅街を貫通する延長六九二m、幅員七・七〜九・二mの道路である。通勤、通学、買物道路として利用度が高いにもかかわらず、従来は白線かガードレールによる「歩道」があったにすぎない。交通規制としては、一方通行、速度制限三〇km/h、一五時〜一八時の

図一 大阪長池コミュニティ道路平面図



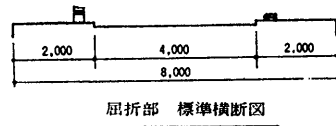
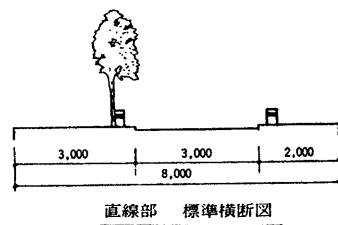
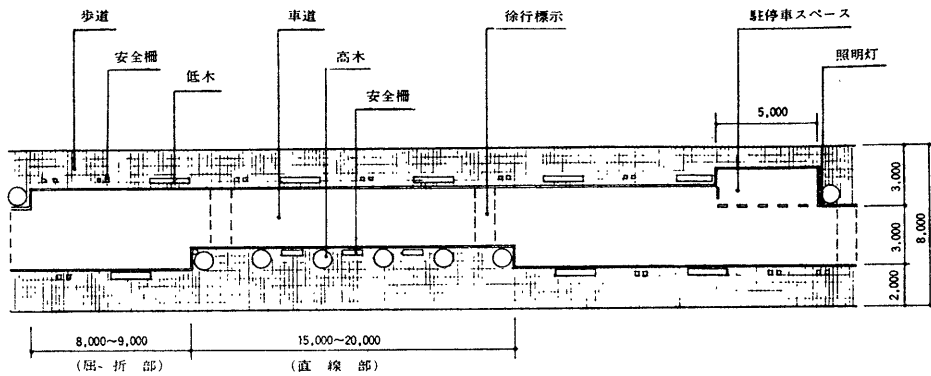
図二 東京綾瀬コミュニティ道路平面図



歩行者用道路、七時～二〇時の駐車禁止がかけられている。

車道幅員三m、残り七mを段差を設けな
い歩道(四・五m十二・五mの千鳥配
置)とした。車道線形は一般的なジグザ
グ形で、屈折部には徐行標示がされてい
るが、交差点はコミュニティ道路の出入
口であることがはっきり認識できるよう
カラーブロック舗装された。歩道には一
・五mピッチで七〇cmの大型でユーモラ
スな車止めがあり、歩道面はインターロ
ッキングブロック舗装で、プランター、
高木、低木の植込み、ベ
ンチ、街灯、電話ボック
スが配置された。この結
果、一方通行はそのまま
であるが、四〇分時間制
限付駐車可、制限速度
二〇km/hに変わった。

図-3 コミュニティ道路のモデル (幅員 8 m)



② 構造基準について

自動車通行を排除するのではなく、歩行者の安全を図るため通過交通を進入しにくいし、やむを得ず進入した自動車は低

速でしか通行できない道路構造を実現しようとするものがコミュニティ道路の目指すものである(図-3)。沿道条件、交通条件、道路条件に応じて必ずしも同一ではないが、共通する構造基準は次のとおりである。

① 道路の区分と設計速度

ア、道路の区分は第四種四級とする。

イ、設計速度は 20km/h とする。

② 車道

ア、道路は歩車道の分離をはかり、車道は原則として一車線とし、必要があれば一方通行とする。

イ、車道幅員は原則として 3m とする。

ウ、車道には直線部と屈折部を設け、自動車に蛇行を強いるものとする。

エ、車道の屈折部の前後の路面には徐行標示を設ける。

③ 歩道

ア、歩車道境界には必要最小限の段差を設ける。

イ、舗装は必要に応じて楽しく歩ける構造とする。

④ 付属施設

ア、道路の入口部及び車道屈折部には必要に応じて照明灯を設ける。

イ、歩道には適宜、高木及び低木を配する。

ウ、歩道には原則として安全柵などを設ける。

エ、歩行者系道路の標識を設ける。

オ、車道屈折部に接続して、必要に応じて駐停車スペースを設ける。

ここに示されたものは、第一に交通計画上地区にとって不要な通過交通をいかに排除するかへの回答であり、そこでなされる各種デザインは基本理念をより効果的ならしめる補助的役割の関係にある。そして第二に、コミュニティ道路の

「コミュニティ」が目的としているのは、市民が楽しく生活できる場所、市民が解放される場所、市民が救われるような場所を建設しようとする意義があるようである。「コミュニティ」道路さえつくればいろいろな問題が解決されるという期待がこめられているようである。

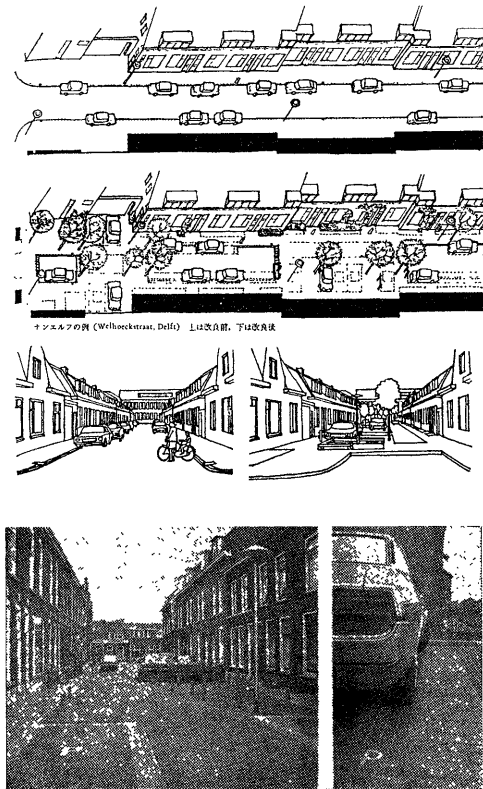
三——ボンネルフとコミュニティ道路

コミュニティ道路の原型は、オランダの小さな町デルフトで一九七〇年に始められた「WOONERF」にみることができ。ボンネルフは、英語の「residential precinct」と翻訳され、オランダにおける居住環境整備地区で、この地域内の道路には特別交通規則が適用される。ボンネルフの道路は、歩車道区分をなくし「車道」をジグザグに変えるときも、必要に応じて「車道」に緩やかな段差(ハンブ)を設けている(図-4)。ここでは人に優先権があり、自動車は人を脅かさないように低速で走行する限りで通行が認められる。

①—ボンネルフの背景と考え方

「WOONERF」のオランダ語の本来的意味は「生活の庭」(農家のコートヤード)のことである。オランダにおい

図-4 デルフト市のボンネルフ例



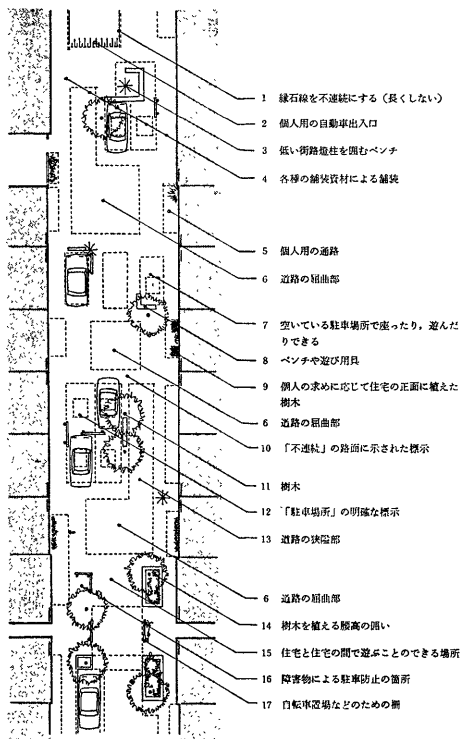
オランダの例 (Welhoekstraat, Delft) 上は改良前、下は改良後

ても住宅地区内道路へ通過交通が進入し、この自動車によりひきおこされる家庭の周囲の環境悪化が大きな問題となっている。最も深刻な問題が子供の交通事故である。この原因が、末端の地区道路でも法規上五〇km/hの運転が認められ、通過交通の侵入が自由であるということがオランダの認識であった。

た。これらの方法は、人を車から分離する考え方で、ごく普通には歩道と車道を分離すること、ニュータウンなどの歩行者専用道路などで人と車が平面交差しないう計画すること、信号機や買物道路などで構造的、時間的分離をするものと共通するものである。

一九七〇年代にデルフト市ではDIDD(人口集中地区)の交通政策として、DIDDを四ブロックに分けたうえで、各地区で駐車台数をきめ、車の速度を制限する新交通規制を実施した。このとき従来の人と車の分離手法に反省を加え、新施策を、古い住宅を修復し、居住区域を美しくするための再改造事業にとりこませたものが「ボンネルフ」として実施され

図-5 ボンネルフに改造した状況とその施設図



た。歩道があっても車道にとびだす子供は事故は防げないし、認められていた路上駐車車の処理ができないので、住宅地の地区道路では通過交通を排除したうえで人と車を共存させる試みが提案されたのである。

②デザイン・マニュアル

ボンネルフは、住宅地のなかで交通の危険性の問題を解決すると同時に、生活のための場所としてふさわしい道路の環境をとり戻すことを目的としている。

この目的のために三つの基本的目標——自動車交通の速度を減らすこと、安全性と見とおしをよくすること及び環境の質を向上すること——が定められた。

一九七六年九月に、ボンネルフに関する交通法規条項がオランダ道路交通法に追加され、同時にボンネルフのための最低設計基準が制定された。ボンネルフの設計基準(全一四条から構成)と前記コミユニティ道路の構造基準及び建設省の補助採択基準の比較対照表は別表のとおりである。

ボンネルフの三つの基本目標により、道路交通法(「RVV」と略す)と設計基準(「DS」と略す)の両面をみると次のとおりである(図-5)。

①自動車交通の速度を減らすこと

RVV: 最高速度をおさえて人の歩行速度より速く運転してはならない(88b)。

DS: (7)歩道と車道を分離する境界線を連続させない (§4)。

(1)直線コースは長くしないで、道路中心を五〇m以内でずらす (§9)。
 (2)形態を一定にしないで、ハンブ、蛇行、段差のある敷地、狭い幅員などにより不規則性をもたす (同右)。
 (3)車線幅は、自動車と自転車とが並走する三・二mを基準として必要以上広くしない。

(4)原則として一方通行としない (二台の車のすれ違いには待避スペースを設けて、不便を意図的につくりだして通過交通排除をはかる)。

②安全性と見とおしをよくすること

RVV: (7)車道を取りやめて、歩行者は道路幅員全部を用いることができ (88a)。

(1)明示したところだけパーキング可 (88e)。

DS: (7)遊び場をつくる。

(1)駐車列が続かないようにする。

(2)障害物は照明する。

③環境の質の向上をはかること

RVV: 区域内はどこで遊んでもよい。

DS: (7)小庭園、樹木、ベンチを配置する。

(1)出入口は明らかにそれとわかるよう設計する。

別表 ポンネルフとコミュニティ道路の設計基準比較対照表

区分	WOONER F	コミュニティ道路 (大阪市)
設置場所	ポンネルフは原則として居住地区でなければならない (§1)。	①鉄道駅商業娯楽施設、教育、医療施設に通じる道路あるいはこれらが沿道に集積している道路を選ぶ。
幅員	ポンネルフ内の道路または道路網は地区内に起終点をもつ事みの交通の用に供されるべきであり通路交通は排除されるべきである (§2)。 ポンネルフ内のいかなる道路にもポンネルフを構成する道路としての性格に合致しないような交通流を通すべきでない (§3)。	②寺院、景勝地、公園等に通じる道路を選ぶとともに、由跡連絡遊歩道等の他の歩行者道路との有機的結合を図る。 ③広域避難場所避難路に指定されているところに通じる道路を選ぶ。 ④幅員8.0m未満の道路を基本とする。
歩車区分	道路が歩行者用で自動車用に分離されているという印象はさげなければならない。……歩道の存在を印象づけるような緑石線の連続を避け約25mごとに区切をつけるべきでそれが車のドライバーによくわかるようにすべきである (§4)。	道路は歩車道分離をはかり車道は原則として一車線かつ一方通行とする。歩車道境界には必要最小限の段差を設ける。
視距	鉢植植物、かん木など垂直方向のものは視界を妨げるようなものであってはならない (§5)。	
出入口の明示	ポンネルフの出入口は明らかにそれとわかるように設計しなければならない (§6)。	
駐車スペース	車の通路と駐車スペース境界は明確にしなければならない (§7)。 ポンネルフ内の居住者のための駐車施設は需要を満たすものでなければならない (§8)。	車道屈折部に接続して必要に応じて駐停車スペースを設ける。
ハンブ等	自動車の利用する通路部分はすべての車の速度を低減させることのできるような造作物を取り入れねばならない。この造作物は50m以内ごとに設けなくてはならない (§9)。 造作物は、そのために車が玄関口を道路に面している住居に接して通らなければならないような位置へ設けてはならない (§10)。 造作物は車の通行に危険なものであってはならない (§11)。	車道には直線部と屈折部を設け自動車に蛇行を強いるものとする。設計速度は20km/hとする。 歩道には適宜高木および低木を設ける。歩道には原則として安全柵などを設ける。
照明	適切な照明によってすべての造作物がはっきりと確認できるようにしなければならない (§12)。	道路の入口及び車道屈折部には必要に応じて照明灯を設ける。
遊び場	遊び場として設計された範囲はそれとわかるようにし、車が通行できるスペースとは直ちに識別できるようにしなければならない (§13)。	
標識	<WOONER F>という文字を標識の下に必ず併記しなければならない (§14)。	歩行者系道路の標識を設ける。車道の屈折部の前後の路面に徐行標示を設ける。

①—ボンネルフからコミュニティ道路へ
ボンネルフはレンガ造りの古い住宅街の改造にあわせて狭隘な道路空間を八歩車共存区域化 \checkmark したもので、本来ボンネルフという再改造を必要とする特定の区域に特別な道路を適用するだけの必然性があった。これに対して現在のコミュニティ道路は、当初から地区道路の整備手法である。建設省の補助採択基準がその典型例である。大阪市の場合には、次のような考え方をしている。

①地区道路への通過交通の進入を抑制するとともに、自動車の低速化により安全性をはかる。

②違法駐車車両の排除と地区道路の緑化、美化等により生活環境の向上をはかる。

③ライド・アンド・ライドシステムに対応した地区道路網に再編成する。

現在のコミュニティ道路は、建設省の事業であり、車道を蛇行させることはできないが、ボンネルフのように歩道と車道の区分をとりはらうことはできない。大阪市の場合にも、整備路線の選定について「道路の使いわけ」方法が採用されている。これはイギリスの総合改善地区制度の理論的根拠となった「Your Street: for you or your car」の中の「Shared space」の概念に類似している。すなわち、日交通量五〇〇台未満程度の市道(四種四級)

では、通行する交通手段の構成比が路線により異なることに着目して、このような地区道路を比率に応じて交通手段別優先通行路線(バス系道路、自動車系道路及び歩行者系道路)に使いわけの考え方である。これに基づく地区道路網計画において、特に歩行者の主要動線として利用される歩行者系道路を、コミュニティ道路として整備しようとするものである。オランダの場合には、再改造が必要になっている居住地域であれば、交通機能より社会的、環境的機能を優先させる必要があると行政と市民が認めた道路は、面的にボンネルフ化される。このことは生活様式や交通事情の違いが良い意味で反映されたものとみてよいと思われる。コミュニティ道路は日本型ボンネルフである。

しかしながら昭和五十六年度実施済一カ所のコミュニティ道路が共通して、従来歩車道区分がなかった道路に歩道を新設した形であること、車道をクランク状に蛇行させながら一方通行規制にかえたこと、をみているとボンネルフはコミュニティに至って、必然から生まれたボンネルフの手法だけ切離された形で進みはじめていると思われるのである。抜群のネーミングである「コミュニティ」道路の本来の形は、歩車分離された道路から自動車の専用(車道のこと)をとりや

めたことにあるので、その逆(歩道新設、拡幅など)ではないのである。そして、このことよって自動車交通によつて分断されていた町について、再び人と人、家と家、地域と地域をつないで一体化する役割を道路が復権する道すじを開くと期待されているのではないだろうか。

四—都市と道路—横浜市におけるコミュニティ道路導入の諸条件

本市では、これまで従来の歩道の水準を超えた歩行者空間のための諸整備を行ってきた。「くすの木広場」(四十九・六)、「都心プロムナード」(四十九・五十一)、「イセザキ・モール」(五十三・十一)などがその事例である。こうした事業は引き続き現在も進められており、「大岡プロムナード」や「イセザキ三々四々モール」が事業中である。そこで次に、本市のこうした歩行者空間整備とコミュニティ道路の関連について検討する。

①—ショッピングモールとコミュニティ道路

馬車道もイセザキ・モールもショッピングモールである。このショッピングモールは、古い概念の歩行者のための道、

いわゆる散策路ではないが、都心の「木陰の散歩道」のイメージで整備されている。そこには樹木が植えられ、人々はベンチに座って彫刻や花を眺めて談笑し、美しい照明の下で楽しいペースを歩くことができる。

このようなモール整備の積極的意義は、概ね次のように考えられる。

①歩行者が「やむを得ず」歩くのではなく、「楽しく」歩けることによる車離れ、自動車交通量の削減及びこれに伴う自動車公害の減少効果。

②既成市街地において沿道の土地建物と一体整備されまたは従来の長期かつ高額な再開発事業にかわって容易で低費用な都市再開発事業としての効果。

③地域に独自の魅力をもたせて商業ポテンシャルを向上し地盤沈下に歯止めをかける効果。

④都市環境が「経済性」「効率性」を優先させた結果、都市空間が美的、文化的配慮に乏しく自由で個人的な人間的生活を創造する時間的・空間的ゆとりを失っている。このような経済効率よりもゆとりや安らぎ、文化を重視しはじめた市民ニーズに応える効果。

ところで、モールは、立地、機能、交通及び整備手法の四要因によって性格を

違えている。特に、右に述べた、そしてこの国にモールドームをひきおこすきっかけとなったショッピングモールドームは、一九五〇年代に欧米の建築家達が提唱したものであって、次のように性格づけられる。第一に、商業業務地区に立地して、不特定多数の市民が、歩き、休み、集い、遊ぶ場として(道路と広場の両方)機能をもつ。第二に、人と車の交通形態では、フルモールドーム、トランジットモールドーム、セミモールドームの三タイプがあり、その整備方法は既存道路の改築によるケースが多い。

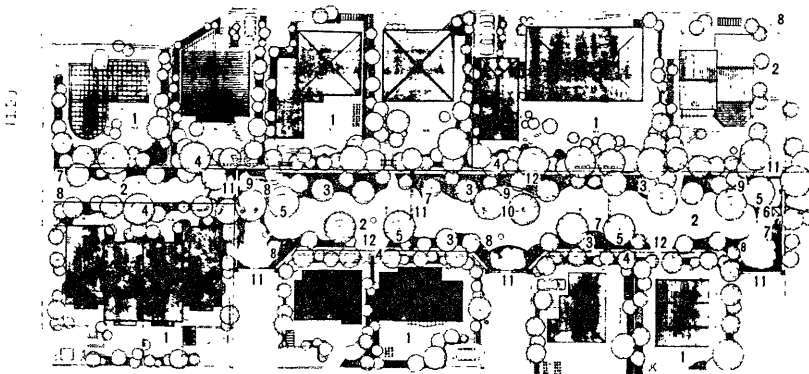
これに対して、コミュニティ道路は一見したところ、馬車道のセミモールドーム型のショッピングモールドームに類似している。しかしながら、立地と機能からみて本来のコミュニティ道路の場合は居住地区でいわば特定の人々によって利用されるという特徴をみることが出来る。いかえれば、ショッピングモールドームは都心の商業業務地域にあって公的性格の強い歩行者空間の拡充であるが、本来のコミュニティ道路は住宅地にあって私的性格の強い歩行者空間の拡充をめざすものといえよう。

② 横浜市事例について

本市唯一のコミュニティ道路は港北ニュータウン内に五十六年秋に試行整備さ

れた。この道路は、幅員一〇・五m延長八〇mで、ボンネルフの基本思想に忠実にしたが、歩道・車道といった分離を避けて、車道をとりのみ。幅員四・五mの「車道」部の線形はS字曲線とし、そのカーブを道路中心寄りの高木と植樹樹及び路肩からの低木によって作りだし(図一六)。コミュニティ道路の入口

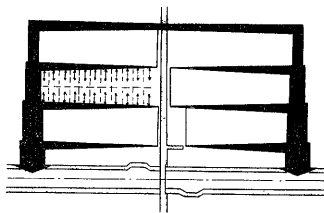
図一六 港北ニュータウンコミュニティ道路平面図



1 宅地 2 通路 3 植栽地 4 敷地境界線 5 植樹帯 6 電話ボックス 7 照明灯 8 車庫 9 ベンチ 10 自然石 11 横断溝 12 L型側溝

図一七 港北ニュータウンコミュニティ道路計画における人と車の動線システム

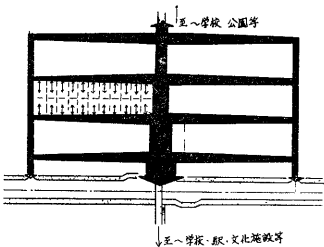
自動車の流帯図(流量動線図)



(コメント) ←→ : 自動車の出入

○各宅地から発生する自動車交通は6M街路→9M街路→幹線街路 というルートで集中し各宅地へ入る自動車交通はその逆方向のルートで各宅地に分散して行く。

歩行者の流帯図(流量動線図)



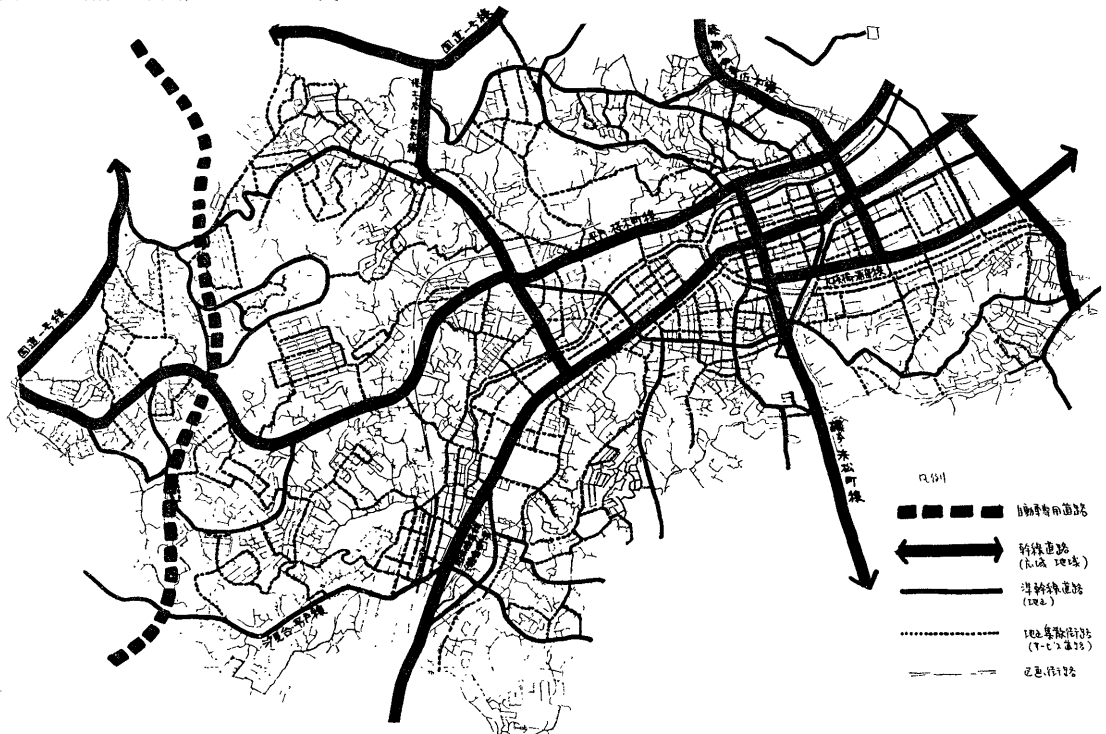
(コメント) ←→ : 人(歩行者)の出入

○各宅地から生じる歩行者交通は主に6M街路より、自動車の流れとは逆方向の流れとなって、歩行者専用路に集中し、その後バス・ストップ、コーナージュップや歩行者専用路の先の都市施設(学校、駅、文化施設等)に流れて行く。又上記の施設から各宅地への歩行者交通は前記の逆方向となる。歩行者交通には一部街路の歩道を流れるものがあるが、量的には少ない。(以上から歩行者の安全が得られる。)

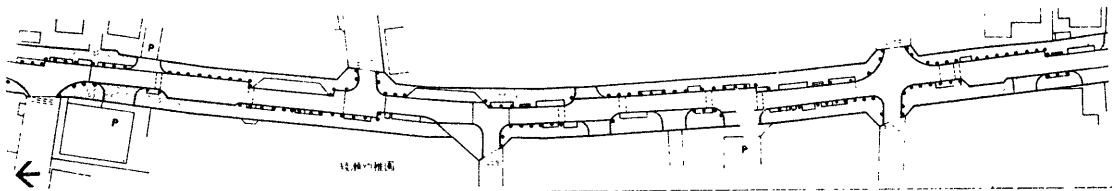
と出口部分は、一般道路と区別し歩行者優先道路であることを強調するために、ピンコロ舗装(割石による舗装)によるイメージ・ハンブとした。歩行者には植樹と自然石とでガードされたベンチのあるたまり場が設けられた。このニュータウンでのコミュニティ道路のもう一つの特徴は、幹線道路↓地区

幹線道路↓住区幹線道路↓区画街路↓歩道↓緑道の道路のヒエラルキーにおいて、人と車の混合部となる区画街路と歩道との間に位置づけられたことである(図一七)。通過交通の侵入を考慮する必要がない計画的団地では、歩行者の安全確保という本来の意味でのボンネルフは不要であ

図一八 南区の道路ヒエラルキー図



図一九 井土ヶ谷コミュニティ道路計画図



コミュニティ道路のイメージスケッチ

現況幅員一・一m、両側に二mの歩道(複断面)。両方通行から一方通行への変更を行い、区役所へ至る歩車共存のコミュニティ道路の整備を進める。

- ・路面は単断面とし、舗装材、仕上げの区別により車、人の通行帯を分離する。
- ・駐車スペースは、基本的に数台程度に程く分節化し、その前後には低木、高木とりまぜた植栽を施す。また、このふくらはみは休憩スペース、植栽帯、案内板の設置場所としても使われる。
- ・コミュニティ道路に直交する道路は、歩道部分で車道を盛りあげ、歩道優先と考える。
- ・コミュニティ道路の出入口である井土ヶ谷交差点、井土ヶ谷橋口では植栽帯による特徴づけを行う。
- ・電柱は撤去するものとし、電力、電話等のミニ共同溝化を考える。

るはずであるが、港北ニュータウンの事例はボンネルフのもう一つの側面である環境の質の向上、または道路空間の有効利用の試みをみる事ができる。五十七年度にはさらに八カ所でコミュニティ道路が試行予定であるが、路線選定方法、整備内容、及び管理上の諸問題についてきめ細かなフォローアップが望まれる。

五十六年度に実施された「魅力ある道路づくり基本調査(中、南、金沢区)」において、生活道路のコミュニティ道路化がスタディされた。そのなから、

南区井土ヶ谷の事例を示す（道路ヒエラルキー図18、井土ヶ谷コミュニティ道路図9）。

④ コミュニティ道路導入の条件

「歩行者空間」とは、歩行という一定の行為に着目して、都市空間を連続してとらえようとするもので、一般に歩行者交通が優先されるよう整備された空間をさし、歩行可能な空間すべてをさすわけではない。すでにみたように現行のコミュニティ道路は、従来の交通安全対策事業の延長線上にあって、単に住宅地区内の交通量も幅員もない道路における歩道新設、拡幅の新しい口実づくりに陥りやすい。本来のコミュニティ道路は、地区計画の一翼を担って車の専用路をなくす事業である。この意味で、本来のコミュニティ道路は、これまで横浜市がすすめてきた一連の歩行者空間整備のため諸事業の一環をなすもので、住宅系DIDの歩行者専用道路を整備する如しである。

このため、本市でコミュニティ道路を導入するに際しては、次の点について配慮された展開が必要となる。

① 計画をすすめるについての問題点

(ア) 通過交通の排除を要件とするコミュニティ道路は区画街路で実施される。

しかし本市では、主要幹線、幹線道路が未整備なため区画街路でありながら

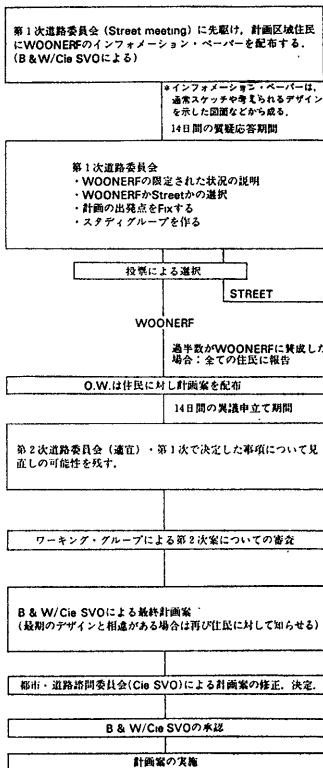
幹線道路として使われるなど計画と実情にズレが多い。したがって、計画と実情の両面から道路の段階別構成が分析される必要がある。

(イ) コミュニティ道路は、現在公安委員会が実施しているゾーン規制について、道路管理者が道路構造的に補完又は強化する関係にある。このため、(ウ)で述べた道路の段階別構成は交通警察と道路の共同の成果であることが望ましい。また、現行の道路交通法に抵触する問題——コミュニティ道路内では歩行者は道路全幅員を利用して歩き遊ぶことができ、ドライバーはこの歩行者優先を妨げる運転ができないこと。車の左側通行の適用除外やみ出し通行可など車両の交通方法の見直し、一方通行規制の不使用。右側駐車可。各種ストリートファニチャーや催しの設置枠の拡大など——の解決が必要である。

(ウ) 道路法についても、右の道交法と同様のことが指摘できる。供用済道路の歩専用指定、道路構造例上の取り扱い扱い、道路管理者による不正通行者(車)への直罰規定などについて、巧みな法運用や改正が必要である。

(エ) コミュニティ道路の特徴が私的性格の強い歩行者空間であるため、交通流の変更に対する市民の理解、生活に密

図10 ボンネルフ計画手続フロー(2)

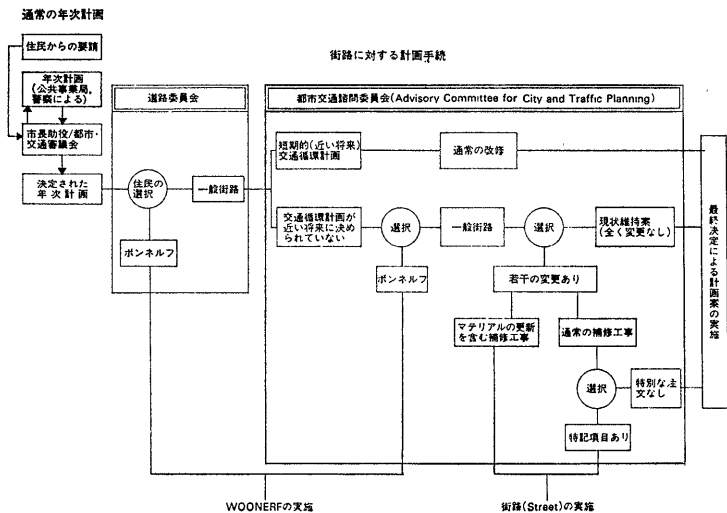


② 設計にあたっての問題点

(オ) 費用分担とくに住民負担金のルールづくり

着した細かい要望の反映はかなり重要である。このことは、ボンネルフ同様、コミュニティ道路計画は住民主導型が原則で、行政主導型は補足的なことを意味しよう。したがって、計画、建設、管理の全工程について明確な住民参加システムが求められるのである(図10)。

図11 ボンネルフ計画手続フロー(1)



(7) ボンネルフが面的な、建設省のそれ

が線的な歩車共存をはかるものとすれば、コミュニティ道路のメニューには「辻、小広場」「バス停まわり」のいわば点的整備が考えられてよい。また、線の整備の中に南区や中区に多い「坂や尾根道」整備が含まれてよい。ジグザグ状や道路幅員にこだわらない多様な整備内容を提案する必要がある。

(8) Shaved Surface の考え方は道路の公益施設の収容機能についても適用できる。電柱や各種標識、街灯を共架柱に集約し、各種地下埋設物を各々直埋

設せずにトラフ型簡易共同溝に収容して、道路の美化とストリートファニチャーの設置融通性を高めることができ。電柱、標識、地下埋設物の整理統合を積極的に推進する必要がある。

(9) 駐車、荷捌きのルールづくり。

(10) 舗装、植樹、花壇の多様性。

③ 維持管理面の問題点

コミュニティ道路では維持管理上路面清掃車の作業は困難で、人力作業となる。また、建設費同様に維持管理費用の負担区分の問題点もある。人と費用についてルールづくりが必要になる。

五——おわりに

モールブームのあとにやってきた新しいファッションのように、コミュニティ道路が語られていないか。自動車問題が指摘されて久しいが、自動車がかくも苛酷な事態をひきおこしても、この国の人々は自動車に執着したのである。それを与件として、われわれは「歩行者空間整備」または「楽しく歩ける道づくり」をめざすものであって、このコンテキストの中でコミュニティ道路を議論する必要がある。

車と歩行者の間にある種のバランスを保つよう交通量を制御することは保守的な考え方もされない。しかし、われわれの都市の大部分が自動車時代以前にあたったといつてわれわれの生活様式をその昔に変更することは余りにも退嬰的であり、そして技術革新のたびに都市改造することもまた余りにも非現実的である。

われわれの都市には、長年の伝統とかけがえのない資産があるので、イノベーションに対するにも慎重であつてよいのではないかと思う。

△道路局管理部管理課▽