

自動車利用抑制に向けた道路空間の定量的評価

社会システム計画学研究室2008年度卒業研究 吉城秀治

研究の背景

生活道路への「抜け道」交通



生活環境の悪化を招いている

- ハード面からの対策
コミュニティ・ゾーン形成事業
- ＝ 抜本的解決には至っていない

● 近年の交通静穏化対策

街路の視覚情報による意識・無意識への訴え



路側帯カラー化

➡ ドライバーの行動選択 (通行・速度等) に影響
これに着目!

抜け道として使っても良いとは思えない道路空間整備を目指す

このドライバーの漠然としたイメージを理解する有用な手段

「表通り・裏通り」に着目

研究の目的

ドライバーの街路に対するイメージを理解し
抜け道交通抑制の可能性を探る

研究の流れ

ドライバー意識に影響を及ぼす街路空間上の要因を把握する

- ① まちなかに存在する景観要素を抽出
(道路幅員, 中央線, 街路樹, 歩道など)

- ② 3Dキヤドで景観要素の組合せが異なる16種の街路図を作成



例えば右図では道路幅員8.5m, 黄色中央線, 歩道, 柵, 街路樹, 中高層の建物等の景観要素で構成されている

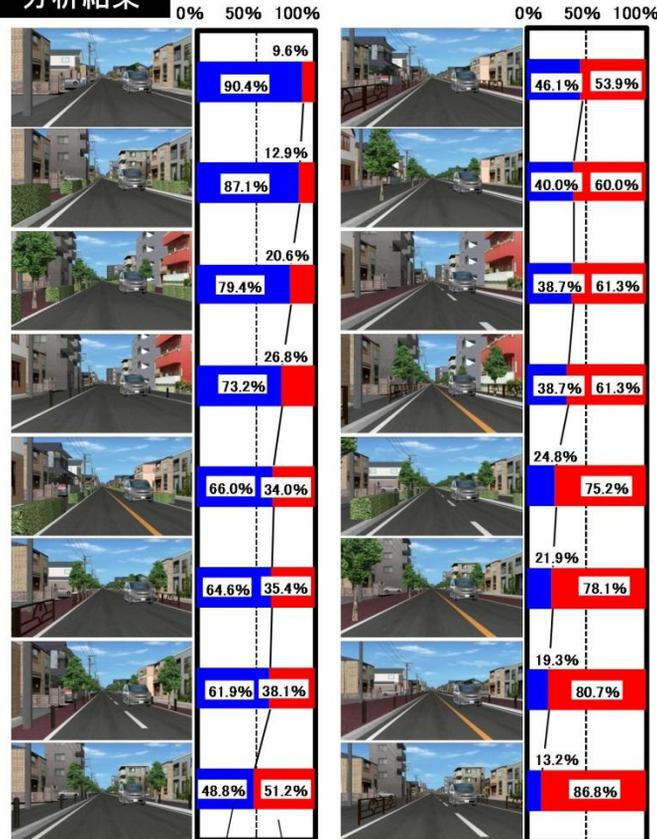
- ③ アンケート調査の実施

主な調査項目

- ・ドライバーによる街路図の表通り・裏通り判断
- ・まちなかの道路に対する意識
- ・個人属性 など

- ④ 分析

分析結果



裏通り 表通り

・街路によって表通り・裏通りの判断に大きな差

・表、裏の判断は道路幅員だけでなく、街路空間全体を包括して行われていることを示唆 ➡ 判断要因を分析



要素	表通り (%)	裏通り (%)
道路幅員	8.5m: 9.6%, 11m: 12.9%, 13.5m: 20.6%, 16m: 26.8%	8.5m: 90.4%, 11m: 87.1%, 13.5m: 79.4%, 16m: 73.2%
中央線	無し: 26.8%, 白色点線: 20.6%, 黄色実線: 12.9%	無し: 73.2%, 白色点線: 79.4%, 黄色実線: 87.1%
歩道部分	路側帯: 12.9%, 歩道: 20.6%	路側帯: 79.4%, 歩道: 73.2%
路側・歩道カラー	通常: 26.8%, 赤: 34.0%	通常: 73.2%, 赤: 66.0%
歩車分離施設	ボード: 24.8%, 柵: 21.9%, 低木植樹帯: 19.3%	ボード: 75.2%, 柵: 78.1%, 低木植樹帯: 80.7%
街路樹	無し: 13.2%, 有り: 19.3%	無し: 86.8%, 有り: 80.7%
沿道立地状況	低層住宅: 13.2%, 中高層住宅: 19.3%	低層住宅: 86.8%, 中高層住宅: 80.7%
沿道立地密度	低密: 13.2%, 高密: 19.3%	低密: 86.8%, 高密: 80.7%

中央線の有無が表、裏通りの判断に大きな影響

歩道、柵 → 表判断
歩車分離が進むほど表通り

結論

・表、裏の判断は、道路空間に関する様々な視覚的な要因が影響

ドライバーの表通り・裏通りの認識は道路の物理的
空間の改変によってコントロールできることを示唆

道路空間の整備で抜け道交通が抑制できる可能性