

# 生活道路の住民利用実態と通過交通から見た道路空間の再評価

京都市中京区役所地域力推進室 早崎 真魚  
京都大学安寧の都市ユニット 土井 勉  
京都大学安寧の都市ユニット 孔 相権

## 1 はじめに

### (1) 問題意識

京都市の中心部においては、道路の両側で1つの町内となる両側町が形成されている。これは、町内の空間の中心に道路が位置することを意味しており、地蔵盆などの町内行事をはじめ、子供の遊びなどの場所ともなるなど、道路は町内の共有生活空間という側面を有してきたことを示している。

しかしながら、戦後、特に高度経済成長期に自動車が生活の中に浸透し、普及するにつれ、町内の中心を貫く道路空間は自動車の通行が優先されるようになった。法制度の点でも、道路に関する基本的な法律である道路法は、「交通の発達に寄与」することを目的としている(第1条)。こうして、現在では、道路は町内の空間としてよりは、自動車などが通行する空間として考えられるようになり、地域住民は自動車に遠慮して道路空間を使わざるを得ない状況となっている。

筆者の問題意識は、このように人間が疎外され、自動車が中心となってしまった道路を、再び人間、地域コミュニティの手に取り戻したいという点にある。

近年、京都市をはじめ、各都市において、自動車交通を抑制し、人を中心としたまちづくりを目指した試みがなされつつある。

ただ、その際に、自動車の対比として「歩行者」優先の視点が強調されているが、道路空間は、既述したように地域コミュニティ、住民の生活に結び付いた空間であることも重視する必要がある<sup>(1)</sup>。たとえば、歩行者の安全確保という観点だけからであれば、歩道を設け、ガードレール等で車道から分離すれば問題は解決するが、そのような道路は、通りの向かい側の人たちとの交流を遮断し、地蔵盆や子供の遊びなどにおける道路空間の柔軟な利用を阻害することになる。

また、道路の機能としては、主に交通機能(自動車や自転車、歩行者を通す機能)、空間機能(ライフラインの収容や防災機能、快適で居心地の良い空間を創出する機能)、市街地誘導機能(沿道土地に建物を誘導する機能)がある。交通機能が道路の重要な機能であることは間違いないが、京都の両側町のように、沿道で住民生活が営まれてきていることを踏まえれば、生活道路における道路の空間機能は極めて重要なものであると考えられる。

### (2) 先行研究

先行研究としては、アンケート調査による近隣地域での知り合いの分布を調査し、道路の自動車交通量との関係を考察した太田勝敏らの論文<sup>1)</sup>や、商店街における自動車通行が歩行者に与える心理影響について、アンケート調査により検討した谷口綾子らの論文<sup>2)</sup>があるが、道路空間の利用のされ方と地域コミュニティの観点には触れられていない。

一方、海外の先行研究としては、ジェイン・ジェイコブスが、『アメリカ大都市の死と生』<sup>3)</sup>において、都市の多様性とその相互の支え合いが重要であることを指摘し、歩道上における触れ合いや子供の遊びについても考察を行っている。歩道という空間を沿道住民利用の視点から考察している点が本論文の問題意識とも合致している。ただ、アメリカの都市における主要な課題として、スラム化の防止があり、日本の都市とは大きく状況が異なることから、日本の都市に根差した研究を進める必要がある。

### (3) 研究テーマ、研究目的

そこで、本論文においては、人間が中心となった生活道路を実現していくための基礎的研究として、地域住民や地域コミュニティによる生活道路の利用状況と自動車交通、特に通過交通との関係を明らかにすることで、交通機能の面から評価されがちであった道路空間を、空間機能の面で再評価することを目的とする。

また、本論文で道路空間という場合、厳密な道路の空間だけでなく、私有地であっても玄関の外側の空間を含めて考える。なぜなら、そのような場所は道路と接続する空間であり、そこで行われる住民のコミュニケーションや、植物の栽培、地蔵の祠の維持管理などといった活動も空間機能を評価するために重要な構成要素だと考えるからである。

## 2 調査内容及び結果

### (1) 調査内容

調査は、平成24年11月から12月にかけて、昼間1時間(11:30~12:30)、夕方1時間(15:30~16:30)路上での観察を実施した。具体的には、その時間帯に道路空間で行われる活動やコミュニケーションとその人数を把握するとともに、自動車、自転車、歩行者の交通量と、

そのうち通過交通の割合などを調査した。

調査対象地域は、京都市上京区聚楽学区に位置する新梨庇町と小大門町である。聚楽学区は、近世以前からの市街地であり、両側町が形成されているとともに、上京区のほぼ中央部分に位置し、学区内には一方通行の道が基盤の目状に存在しており、京都市の市街地では一般的な状況である。聚楽学区の人口は、1,600世帯、3,051人であり、高齢化率は23%となっている（平成22年国勢調査）。地域の特性としては、住宅が中心であるが、167の事業所があり、幹線道路に面した商店街を中心とする卸売・小売（60事業所）や、西陣織関係を中心とする製造業（35事業所）が分布している（平成21年経済センサス）。

調査対象の新梨庇町は、道路を通行止めにして、地蔵盆を2日間にわたって実施するとともに、事前の聞き取りにおいても「子供が道路でよく遊んでおり、昭和の風景がある」との声もあったことから、道路空間利用が盛んな町内である。その比較対象として、通行止めなしで1日間の地蔵盆を実施している小大門町を選定した。

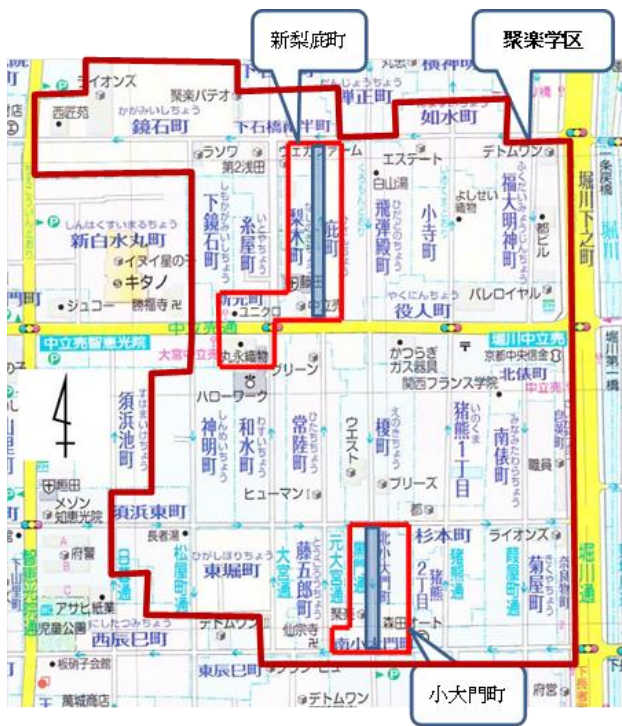


図-1 新梨庇町及び小大門町の位置  
（昭文社『京都府都市地図』（2004年）から引用）

(2) 調査結果

調査の結果は表-1のとおりであり、その中で特徴的な事例について、詳しく示す。

表-1 調査の結果

|                      | 新梨庇町  | 小大門町   |
|----------------------|---|--|
| 調査日時                 | 11月25日(日)<br>11:30~12:30<br>15:30~16:30<br>天気：晴 | 12月2日(日)<br>11:30~12:30<br>15:30~16:30<br>天気：曇 |
| 道路に面した軒数             | 30軒   | 25軒  |
| 道路幅員                 | 3.5m  | 4.5m   |
| 道路空間での活動             | 6人  | 0人   |
| コミュニケーション<br>(挨拶、会話) | 11回   | 1回   |
| 自動車交通量<br>(その内、通過交通) | 6台<br>(1台)                                      | 38台<br>(28台)                                   |
| 自転車交通量<br>(その内、通過交通) | 28台<br>(10台)                                    | 55台<br>(41台)                                   |
| 歩行者交通量<br>(その内、通過交通) | 24人<br>(11人)                                    | 23人<br>(11人)                                   |

※通過交通：その町内に用事があったわけではなく、単に道路を通行しただけの交通。

【道路空間での活動の事例】

<事例1 キャッチボール5人（新梨庇町 夕方）>

父親と子供が自宅の前の道路でキャッチボールをしていたところ、同町内の別の家族（両親と女の子）が徒歩で帰宅した。すれ違う際に、挨拶と30秒程度の会話（様子から、キャッチボールをしている子供についての話題と思われる）が行われたのち、女の子は、家に帰るとすぐにボールを持ち出し、母親とキャッチボールを始めた。その後、最初の親子に、もう一人子供が加わり、3人でのキャッチボールとなった。

3人組の親子のキャッチボール約40分

2人組の親子のキャッチボール約10分



写真-1 キャッチボールをする2組の親子

<事例2 自転車の空気入れ1人（新梨庇町 昼間）>

町内住民の一人が、外出するにあたって、自宅前の道路上に自転車を出し、自転車の空気入れを行っていたところ、向かいの住民が買い物から自転車で帰宅し、買い物の話題などで、4分程度会話が行われた。その会話の最中に、徒歩で帰宅した別の町内住民（2軒隣）が通りかか

り、3人で挨拶と30秒程度の会話が行われた。空気入れを行っていた住民は、その後外出した。



写真-2 道路上で会話する住民

#### 【道路空間でのコミュニケーションの主な事例】

##### <事例3 (新梨庇町 夕方)>

町内の住民宅に町外から訪問者があり、家の前で立ち話をしているところに、2軒隣の住民が自転車で帰宅し、挨拶を交わした。その後、その自転車の住民が、帰宅のため自動車で通りかかった町内住民(80m程度離れた住宅)と1分程度の会話をを行った。

##### <事例4 (小大門町 夕方)>

町内の住民が徒歩で出かけた際に、向かいの住民が徒歩で帰宅し、挨拶を交わした。

## 4 考察

### (1) 交通量と道路空間利用

観察結果を比較すると、道路空間での活動については新梨庇町が6人、小大門町が0人、また、コミュニケーション量については新梨庇町が11回、小大門町が1回となっており、新梨庇町の道路は住民の生活に結びついた道路として、住民に活発に活用されていることが分かる。ここで注目したいのが、各交通手段別の交通量との関係である。

まず、歩行者交通量の比較では、歩行者数も、その通過交通の数もほぼ同じ数字となっており、道路空間における活動やコミュニケーション量との関連は認められない。

そこで、自動車に着目すると、新梨庇町が6台、小大門町が38台と6倍以上の開きがあり、自動車交通量が少ないことと道路空間利用の活発さとは、密接に関連していることが分かる。実際の調査においても、自動車を通りかかり、キャッチボールが中断された場面が見られたほか、小大門町の子供がいる母親からは、「自動車が通って危ないので、子供には道路で遊ばないように言っている」との声もあった。このように、自動車交通量は、地域住民が道路空間を利用する上で、阻害要因になると考えられる。

また、自動車の通行という点では、通過交通の観点からより重要である。自動車交通量を減らすことを考えた際

には、その主たる対象は、まずは、そこを通る必然性のない通過交通になるからである。そこに用事のある自動車だけが入ってくるような道路をどう実現していくかは、これからの課題であり、(3)で考察する。

その点からいえば、調査した2町内の自動車交通量のうち、通過交通の割合は、新梨庇町ではわずか17%であるのに対して、小大門町は74%であった。この差が道路の使われ方に大きく影響していることは明らかであろう。

なお、通過交通量に大きな差が出る要因としては、新梨庇町の旧大宮通(北行一方通行)は、町内の北側でT字路になっており、そこで左折するしかない状況であるのに対し、小大門町の黒門通(南行一方通行)は、南に直進でき、幹線道路までつながっていることが影響していると思われる。また、道路幅員の点でも、新梨庇町の方が狭く、自動車にとっては運転しづらい道であることが考えられる<sup>(2)</sup>。

次に自転車交通量との関係については、自動車より差は小さいが、同様に、新梨庇町で少なく、小大門町で多い傾向を示していた。自転車も、住民の道路空間利用を妨げるという点では、自動車と同様の性格を持っていると思われ、自転車交通量の多さも阻害要因となると思われる。

### (2) 道路空間利用の連鎖反応

調査においては、しばしば道路空間利用の連鎖反応が見られた。典型的なものは、新梨庇町の事例1で紹介しているが、この場合、先に道路で遊んでいた親子の姿を見て、家族で帰宅した女の子がすぐにボール遊びを始めている。おそらく、道路で楽しく遊んでいる姿を見て、自分もボール遊びをしたくなったと思われる。興味深いのは、女の子がボール遊びをした場所が、自分の家の前ではなく、先に遊んでいた親子に近接する場所へ移動してボール遊びを始めた点であり、明らかに先にキャッチボールをしていた親子に影響を受けている。

また、事例2で示したように、町内住民が出会い、道路上で会話をしているときに、他の住民が通りかかり、挨拶を交わして、その輪に加わった場面も見られた。

このようなことから、道路空間が住民によって利用され始めると、それに影響を受け、連鎖する形で他の住民による道路空間の利用が促される側面がある。

この連鎖反応により、新梨庇町における道路空間利用が小大門町よりも圧倒的に多いという結果につながったと言えよう。

### (3) 通過交通抑制に向けた考察

通過交通抑制に向けては、各自治体において、様々な検討されているが、解決には至っていない。自動車交通量の抑制に向けては、道路管理者による車道幅員の狭小化(路側帯の拡幅やボラードの設置など)やハンブ設置などのハード的施策、交通管理者による交通規制の手法

も含めたソフト的施策を総動員して、幹線道路と生活道路の機能分担を進めていく必要がある。具体的には、生活道路においては、人間を中心とした空間とし、必要最小限の自動車流入にとどめ、幹線道路で多くの自動車を処理する必要がある。その際、交通政策上においては、人間中心の空間を、歩行者を主たる対象として考える傾向にあるが、本論文で着目してきたように、地域住民による道路空間利用という点も重要視する必要がある。

ただ、行政だけで生活道路の自動車交通量の抑制を行うことは困難で、一人一人の市民が、過度な自動車利用を改めるとともに、生活道路への進入は必要最小限にとどめるなど、行政、市民が一体となって取り組む必要がある。

そのためには、本論文の観点や、得られた調査結果を、住民と共有することで、住民が自らの家の前の道路空間を考えるきっかけとし、住民、町内コミュニティ、そして、学区なども巻き込んだ地域からのまちづくりの動きを作り出していくことが重要である。

既述したように、道路空間での活動が起ころし始め、連鎖反应的に道路空間の活用が増加すれば、自動車のドライバーからすると、自動車のための道路ではなく、住民の生活道路であることが認識され、物理的にも心理的にもスピードを出して通過しづらくなることは想像に難くない。また、人間の姿が見えない場合にも、道路空間に植栽や消火バケツなどがあり、そこで沿道住民による生活が形成されている雰囲気を感じられれば、やはり、走りにくい道路と認識され、自動車交通、特に通過交通の抑制にもつながると考えられる。

## 5 まとめと今後の課題

### (1) まとめ

本論文では、沿道住民の道路空間利用の観点から、道路の空間機能を再評価する必要性を指摘するとともに、町内のコミュニティ活動や沿道住民により活発に利用されている道路と、そうでない道路を比較し、自動車の通過交通の多さが大きく影響していることを明らかにしてきた。

本論文の成果として、次の2点が明らかとなった。

1点目は、通過交通が多いことは、道路空間を住民が利用する際に阻害要因として働くことである。また、町内コミュニティ活動にも差があることも把握することができた。この点では、京都市をはじめ、各都市において、生活道路への自動車の進入、通過交通を抑制するための取組が行われており、これを進めることが住民の道路空間利用を促進することにつながると思われる。

2点目は、地域住民により、道路空間が利用され始めると、それが連鎖的に広がり、好循環を生み出すことである。

### (2) 今後に残された課題

本論文における調査は、2町内で計4時間であり、より根拠をもって結論付けるためには、平日も含め、さらなる調査を積み重ねる必要がある。

調査では、道路空間の利用として、子供の遊びやコミュニケーションが観察されたが、他に道路空間における住民の活動としては、植栽への水やりや、門掃き、打ち水など、幅広く想定され、そのような活動が複合的に行われている。また、観察される活動だけでなく、地蔵の祠や植栽、消火用バケツ、消火器、ベンチなど、可視化されている要素の多さ、さらには、生活音や匂い（例えば夕食の準備の音や香り）といった目に見えない要素も重要だと思われるが、本論文では検討を深められなかったため、今後の課題としたい。

### 補注

- (1) 京都市中京区では、区の基本計画において、将来像として「通りの復権」を掲げ、暮らしや生業の空間としての魅力ある「通り」の復権を目指すとしている。
- (2) 幅員を住民の観点から捉えると、向かいの家までの距離を示しており、その距離が近い方が、親密な空間を形成しやすいと思われる。たとえば、アメリカの文化人類学者であるエドワード・ホールは、人間同士の距離が12フィート（約3.7m）を超えると、社会距離から公衆距離へと変化し、「インヴォルヴメント」、つまり、会話などが生じる範囲の外側になると述べている（エドワード・ホール著、日高敏隆・佐藤信行訳（1970、原著は1966）『かくれた次元』、pp. 170 - 176、みすず書房）。つまり、狭い道路幅員の方が、住民同士が出会った際に、会話というコミュニケーションが起ころしやすくなると考えられる。

### 参考文献

- 1) 太田 勝敏・久保田 尚（1983）「道路が近隣のコミュニティ形成に及ぼす影響」、『都市計画 別冊：学術研究論文集』。
- 2) 谷口綾子・香川太郎・藤井聡（2009）「商店街における自動車交通が歩行者に及ぼす心的影響分析」、『土木学会論文集』65号。
- 3) ジェイン・ジェイコブス著、山形浩生訳（2010、原著は1961）『アメリカ大都市の死と生』、鹿島出版会。