

歴史的街区内の生活道路における路上活動と自動車交通の関係に関する考察

京都市都市計画局公共建築部企画設計課 吉田 純
京都大学安寧の都市ユニット 特定教授 土井 勉
京都大学安寧の都市ユニット 特定准教授 安東 直紀
京都大学安寧の都市ユニット 特定准教授 小山 真紀

1. 研究の背景と目的

京都市中心部の歴史的街区内の道路は、両側町の成立過程からいえるように、従来、地域住民にとっての生活空間として認識されてきた。しかし、自動車交通の普及に伴い、道路が有する機能のうち、自動車交通を支える機能（交通機能）が重視され、その結果、人々が生活を営み、交流する場としての機能（空間機能）が失われてきた。このような状況に対し早崎ら¹⁾はコミュニティ形成の観点から生活道路の空間機能を再評価すべきと主張し、青木ら²⁾も自動車交通のない路地を対象とした研究から、路地空間を「都市における接客空間の原型」として捉え、都市計画上考慮されるべきと主張してきた。

近年、大規模な震災の経験から、非常時の住民同士の「共助」の重要性が叫ばれ、平常時からの地縁的なコミュニティの形成の必要性が指摘されている。筆者の問題意識は災害に強く安寧なまちを築くために、道路が本来有していた空間機能を改めて評価し、地域コミュニティの形成という視点を都市計画だけでなく、道路行政及び道路交通行政においても積極的に位置付けるべきと考えている点にある。

本研究では京都市中心部の歴史的街区内の生活道路を題材に、住民の路上活動及び自動車交通等の状況を調査するとともに沿道住民の意識を把握することにより、路上活動に及ぼす自動車交通の影響を明らかにすることを試み、住民の意識から見た生活道路の役割について考察することを目的とする。

2. 調査の内容及び結果

(1) 調査概要

調査対象は京都市上京区の中央に位置する聚楽学区の新梨庇町（元大宮通。97世帯207人〔平成22年国勢調査〕）及び小大門町（黒門通。67世帯114人〔同調査〕）である（図-1）。2013年9月から11月の9日間にわたって両町において路上観察調査を行った。路上観察調査の概要を表-1に示す。主な調査項目は住民の路上活動状況及び自動車、歩行者の交通量、自動車の通過交通量、走行速度である。また、住民の路上活動が自動車交通に対して何らかの影響を与えるのではないかと仮説の下、調査日のうちそれぞれ2日は、路上活動の疑似痕跡（路

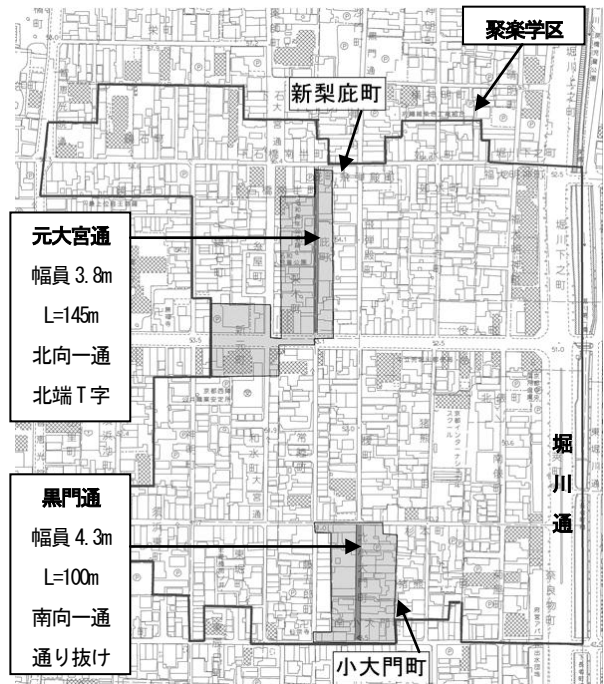


図-1 聚楽学区位置図



写真-1 路上活動の疑似痕跡

面へのチョーク書き（写真-1）を設け、痕跡の有無による通過交通の量や速度の変化についても調べた。

さらにその後、沿道住民に対し、町内の調査路線の幅員や交通量、安全性に対する認識、近所付き合いの状況等についてアンケート調査を行い（表-2）、その結果と先の2つの実地調査の結果を併せて分析し、住民が生活道路に求める役割・機能（目標像）について考察した。

表-1 路上観察調査（2013年）の概要

調査地域	新梨庇町	小大門町
調査日	10月10日(木) 10月31日(木)	9月18日(水) 9月25日(水)
は路面に疑似痕跡を設けた日	11月7日(木) 11月14日(木)*	10月16日(水) 11月13日(水)* 11月20日(水)*
調査時間	午前9時～10時 午後4時～5時	午前9時～10時 午後3時～4時
調査項目	路上活動	挨拶、立ち話、水遣り・門掃き、隣家訪問、路上遊びの件数
	交通量	自動車、バイク、自転車、歩行者の交通量
	通過交通量	沿道に直接用事がない自動車及びバイクの交通量
	通過交通速度	上記交通の通過速度（距離20m間の通過時間をストップウォッチで測定）

表-2 アンケート調査の概要

調査対象	調査路線に主な入口を設ける71軒（新梨庇町33軒、小大門町38軒）の居住者	
配布日	2013年11月20日（水）	
配布方法	ポスティング	
回収日	2013年11月30日（土）までの11日間	
回収方法	町内会長のポストへの投函	
回収数	22票（回収率30.98%） うち、新梨庇町9票（回収率27.27%） 小大門町13票（回収率34.21%）	
質問内容	道路認識	幅員（狭一広）、交通量（少一多）、危険度（危険一安全）、道路空間（車優先一人優先）、路上活動（否定一肯定）等
	自動車運転	頻度、所有の有無、保管場所、運転時の道路選択等
	近所付き合い	付き合い状況（挨拶、立話、相互訪問、一緒に出掛ける）、地域愛着（嫌い一好き）、居住意向
	交通規制	生活道路の利用改善に導入可能な規制等（カラー舗装、時間規制、規制不要等）
	属性	性別、年齢、居住年数等

(2) 路上観察調査の結果

路上活動については新梨庇町では様々な種類の住民活動が観察され、その中には30分に及ぶ立ち話や1時間以上の子どもの路上遊びが確認された。一方、小大門町では路上活動は少なく、確認された路上活動のほとんどが挨拶程度の短時間のコミュニケーションであった（表-3）。観察結果からは新梨庇町では道路空間を地域のコミュニケーションの場として利用しているが、小大門町ではそこまでの利用には至っていないといえる。

交通量については新梨庇町は全体的に少なく、自動車の交通量は平均9台/時間程度であった。一方、小大門町では平均30台/時間程度であり、黒門通は約2分に1台の割合で自動車が通行していることが分かった（図-2）。両町を走行する自動車の通過交通率（通過交通量/総交

通量）は新梨庇町では2.5割未満（痕跡無2.5/9.75台、痕跡有1.0/9.0台）であったのに対し、小大門町は約6割（痕跡無21.34/36.0台、痕跡有19.5/30.25台）であった（図-3）。また、路面痕跡の有無による変化については今回の調査からは特筆すべき差異は確認できなかった（図-3、図-4）。なお、自動車の通過交通率については新梨庇町では痕跡がある場合で半減しているが、通過交通量自体が1時間当たり2.5台（痕跡無）及び1.0台（痕跡有）と少ないため、この結果で痕跡による効果を評価することはできないと考える。

このように同じ歴史的街区内の生活道路であっても自動車交通量及び通過交通率は大きく異なっていた。路上活動の状況と合わせて両町を比較すると、自動車交通量が少なく通過交通率が低い新梨庇町の方が路上活動が活発であり、自動車交通量と路上活動量とは関連しているものと推測できる。

表-3 路上活動状況（2013年9月～11月）（単位：件数）

		調査日の午前・午後各1時間当たりの平均件数	
		新梨庇町	小大門町
挨拶	AM	2.8	1.2
	PM	3.8	0.2
立話	AM	1.0	0.0
	PM	0.5	0.6
水やり・門掃き	AM	0.8	0.0
	PM	0.3	0.0
隣家訪問	AM	0.8	0.2
	PM	0.8	0.0
路上遊び	AM	0.0	0.0
	PM	1.3	0.0

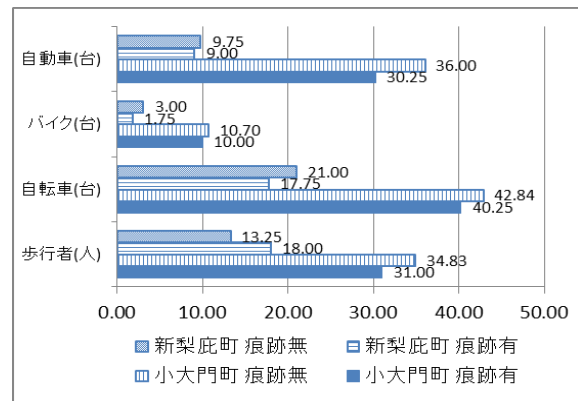


図-2 1時間当たりの交通量（調査日平均）

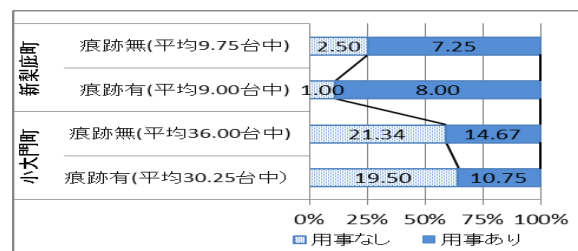


図-3 自動車の通過交通率（グラフ中の値は台数）

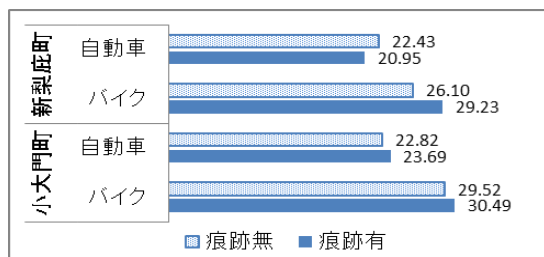


図-4 通過交通の通過速度 (km/h)

(3) アンケート調査の結果

新梨庇町の78% (7/9票) が元大宮通の幅員は狭く、安全ではないと感じ、交通量については67% (6/9票) が少ないと感じている。この結果で注目すべきは、新梨庇町では実際の交通量も少なく、住民自身も交通量を少ないと感じているにも関わらず、調査路線を安全ではないと捉えている点である。これは新梨庇町では調査路線の交通機能よりも生活空間としての空間機能が重視されていることを示唆するものである。反対に小大門町は新梨庇町と比べ3倍の自動車交通量があるものの、38% (5/13票) が「やや安全」と感じており、調査路線の交通機能を当然視する意識が少なからず存在することが推測される。

次に調査路線をどのような空間と考えているかの問いに対し、新梨庇町では「歩行者優先の交通空間だけでなく、住民の生活空間としての利用を進めるべき」(44% (4/9票))、「自動車の通行を限定して歩行者優先にすべき」(33% (3/9票))と自動車よりも歩行者、住民を重視した意見が多数(計78% (7/9票))を占めた。小大門町においても「歩行者優先の交通空間だけでなく、住民の生活空間としての利用を進めるべき」とする意見が一定割合(31% (4/13票))あったものの、「歩行者の通行を優先すべきだが、自動車の走行は仕方がない」(61% (8/13票))、「自動車の円滑な走行を優先すべき」(8% (1/13票))と自動車の通行を許容する意見が多数を占める結果となった。

路上で行われる子どもの遊びや立ち話等に対しては、新梨庇町では89% (8/9票) が肯定的な回答(「当たり前のこと」「より一層活発になる方が良い')であったが、小大門町では「やめてほしい」との否定的な回答が31% (4/13票)と一定の割合を占める結果となった。

これらのことから新梨庇町では調査路線を生活空間として捉える傾向が強いのにに対して、小大門町では調査路線を自動車交通を前提とした交通空間として捉える傾向がみられる。

近所付き合いの状況についての質問では、①出会っても挨拶しない人が多い、②出会ったら挨拶する人が多い、③挨拶のほか立ち話をする人が複数いる、④お互いの家にかかる、⑤一緒に出掛けるという5つの選択肢から回

答してもらった。新梨庇町では③の立ち話が44% (4/9票)と最も多く、次いで④の相互訪問が33% (3/9票)、②の挨拶が11% (1/9票)となっており、住民間の交流関係が親密であることが分かる。一方、小大門町では②の挨拶が77% (10/13票)、③の立ち話が23% (3/13票)となり、軽いコミュニケーションがほとんどだった路上観察調査の結果を補強する内容となった。

町内活動の状況について新梨庇町は「とても活発」(44% (4/9票))、「やや活発」(22% (2/9票))と多くが活発な町内と捉えているが小大門町では69% (9/13票)が「ふつう」と回答し特段活発な町内とは認識していない。新梨庇町では活発な路上活動が多く観察され、小大門町の路上活動のほとんどが挨拶程度だった結果と合わせると、路上活動の頻度は町内におけるコミュニティの活性度を表しているということができよう。

また、アンケートでは電柱に注意喚起の標識が並ぶ通りの写真(写真-2)と路上観察で行ったチョーク書きの痕跡の写真を用い、運転者の視点で見た場合に運転の仕方に変化が生じるかを尋ねた。無回答者を除く回答者の8割以上が写真のような道路では速度を落とし慎重に運転すると回答したが、可能であれば通行自体を避けるとしたものはわずか1票であった。これは路面痕跡の有無によって交通量の変化が確認できなかった路上観察調査の結果と一致する内容となった。



写真-2 標識の乱立した通り

Q : 写真のような道路では運転の仕方に変化が生じるか?

A : 変わらない2、慎重に運転13、可能なら避ける1、無回答6

3. 考察

(1) 生活道路に対する住民意識

新梨庇町の場合、実際に住民の意識の上でも交通量は少ないにも関わらず、調査路線を安全ではないと感じている点などから、住民は調査路線を歩行者、住民の利用が優先すべき空間として捉えているということが分かった。また、直接的に調査路線の道路空間の認識を尋ねた質問に対し歩行者、住民の利用を優先する意見が多いことや路上活動に対して肯定的な意見が多いことにもその認識をみることができる。一方、小大門町の場合、新梨庇町の3倍もの自動車交通量があるものの、意識調査に

において38%が調査路線を安全と考えていることや自動車交通を許容した意見が多いことなどから、自動車交通を前提に道路空間を捉えているものと考えられる。この住民の意識は実際の道路の利用方法にも表れており、新梨庇町では路上活動が活発に行なわれ、道路は地域のコミュニケーションの場として利用されているが、小大門町では路上活動は少なく、道路は交通空間としての利用が主となっている。

以上をまとめると同じ歴史的街区内の生活道路であっても住民が生活道路に求める役割は異なっており、新梨庇町の住民が考える生活道路の役割は「通過交通を排除して歩行者、住民利用を中心とした生活空間」であるのに対して、小大門町の役割は自動車交通を前提とした「歩車共存の交通空間」ということができる。

(2) 路上活動とコミュニティの関係

路上活動が多数確認された新梨庇町では意識調査においても近所付き合いが濃厚であり、住民自身が町内活動の状況を活発と評価している。一方、挨拶程度の軽いコミュニケーションが主であった小大門町では、住民は町内活動の状況を「ふつう」と評価し特段活発な町内とは認識していない。路上で顔を合わせ挨拶を交わしているうちに、立ち話をする間柄となり、親密な関係に発展するという図式は容易に考えられ、路上活動の活発さと住民間の交流、コミュニティの活性の度合いは相関していると推測できる。また、早崎らは路上活動の連鎖反応を指摘しているが、実際に新梨庇町では、2人で始まった立ち話が井戸端会議に発展した事例や筆者が書いた路上遊び(ケンパ)の疑似痕跡が本物の子どもの遊びにつながった事例(写真-3)など、路上活動の連鎖反応が確認された。以上のことから、生活道路が立ち話や子どもの路上遊びなどの路上活動が行い易い空間であれば、その活動が連鎖しコミュニティの活性化につながっていくことが期待できる。

(3) 標識等のあふれ出しの通過交通に対する効果

当初筆者は、住民による路上活動が通過交通を抑制する要素になり得るのではないかと期待していたが、今回、路面痕跡の有無による通過交通量や通過速度の変化等は確認できなかった。更にアンケートにおいて標識や路面痕跡の写真を提示した際に「可能なら通行を避ける」としたものが1票しかなかったとからも標識や路上活動の痕跡等のいわゆるあふれ出しは注意喚起にはなっても通過交通の抑制には有効に働かないと考えられる。つまり、住民が生活道路の空間機能を活かして地域コミュニティの活性化を望んだとしても住民の努力だけでは通過交通を抑制することは難しく、限界があるものと推測される。



写真-3 筆者の書いた痕跡で遊ぶ女兒

調査対象地域のような両側町における地域コミュニティの形成・活性化には住民と行政が一体となりハード、ソフトの両面から街区内の自動車交通の抑制に取り組むことが重要であると考えられる。

4. 今後の課題

本研究では、小大門町の調査路線の目標像を「歩車共存の交通空間」と表現したが、61% (8/13票) は道路空間について「歩行者優先だが自動車の走行は仕方がない」としており、住民が自動車交通を積極的に認めているわけではないことが伺える。しかし、現実としては自動車が約2分に1台の割合で通行するため、生活道路を生活空間として捉えることができず交通空間としての安全性を高めることを目標としているものと推測される。

今回の調査を通して筆者は自動車交通、とりわけ通過交通が抑制されれば小大門町の目標像にも変化が生じるのではないかと仮説を持つに至った。つまり、小大門町の住民が黒門通の自動車交通量の6割、沿道にある町内のコインパーキングの利用を含めると7割が直接利用しない交通であるという事実を知り、そのうえで住民自身の自動車利用がさほど不便にならない方法で通過交通を抑制することが可能であれば、生活道路の生活空間としての役割を重視することになるのではないだろうか。

この仮説については住民の協力を得て、期間を限定してでも実際に社会実験を実施し、検証してみる価値があると考えられる。安寧なまちを築くため、このような仮説の検証を重ねつつ、都市計画、交通政策、コミュニティ政策等につなげていくことが期待される。

参考文献

- 1) 早崎真魚、土井勉、孔相権 (2013) 「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」、日本都市計画学会関西支部研究発表会講演概要集、Vol.11、pp.117-120.
- 2) 青木義次、湯浅義晴、大佛俊泰 (1994) 「あふれ出しの社会心理学的効果 路地空間へのあふれ出し調査からみた計画概念の仮説と検証 その2」、日本建築学会計画系論文集、No.457、pp.125-132