

## わがまちの街路は快適でしょうか

我々は通勤、通学、買い物などに歩くのは市街地の道路です。車で通過することが多い郊外の道路とは対照的です。市街地の道路は安心でき、快適でしょうか？郊外の道路と市街地の道路が同じ基準でよいのでしょうか？理想を少しイメージして見ましょう。

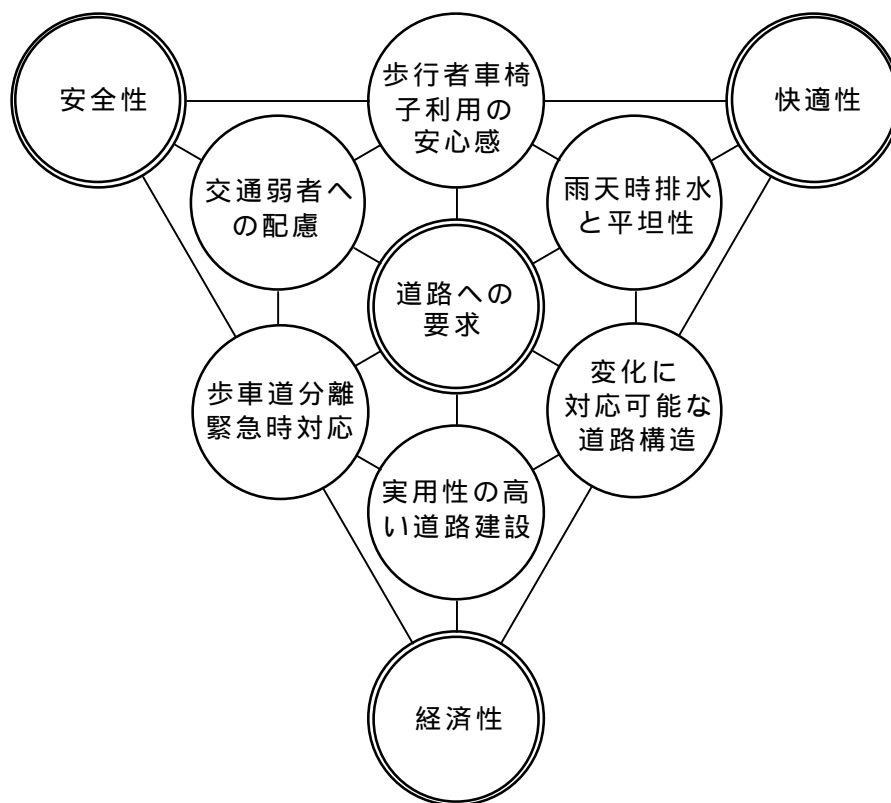
我々住民が求めるものは名より実、見栄えより安心・安全性、そして経済負担が軽く快適なものです。自転車に乗るときは平坦で走りやすく、荷車などを押すときは軽く静かに、車を運転するときは自転車や歩行者に気を使わないような、歩くときは雨の日でも滑りにくく水撥ねがなく、そして年に一度のお祭りには歩行者天国を楽しめる。こんな路は夢でしょうか。

### はじめに

道路に要求される3要素は安全性、快適性そして経済性でしょう。我々が要求する施設が過剰設備にならないよう、また、このために建設費や維持費負担の増加を担わなくても済むように考えたいものです。

様々な切り口があろうと思いますが、現在の安全性・快適性に加え、色々なシチュエーションに耐えられるような仕掛けを盛り込んでおく必要もあるのではないのでしょうか。今の道路は、街が歩行者天国の実施を計画しても、バス停の変更が必要になっても、建物が変更になって駐車場の入り口が変わってもそのまま対応できる道路構造にはなっていません。

安全性と快適性及び経済性の相関を図にしてみました。



## 道路の形状

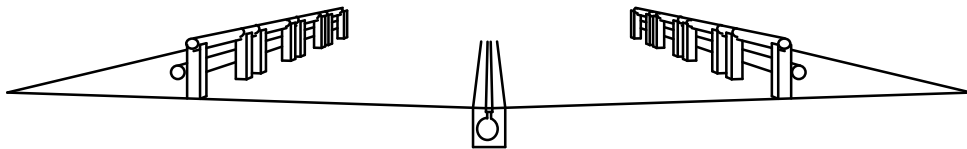
今までの一般的な道路断面

- ・ 車道の端部に排水口が一定間隔にあり、格子の蓋が取り付けられている。
- ・ 歩道と車道の境は縁石により区分されている。
- ・ 車道の勾配は外側の歩道に向かい、歩道の勾配は車道側に向かっている。
- ・ 車が横断する箇所は縁石が切り下げられて歩道勾配が変化している。



提案する道路断面

- ・ 排水溝は道路中央に連続して集水できる構造のものを配置する。
- ・ 歩道と車道の境は必要により柵を設け区分する。
- ・ 柵は取り外し可能な構造とし、地域の個性を表現できる材料・形状とする。
- ・ 道路勾配は歩道・車道を一致させて道路中央に向かって設ける。



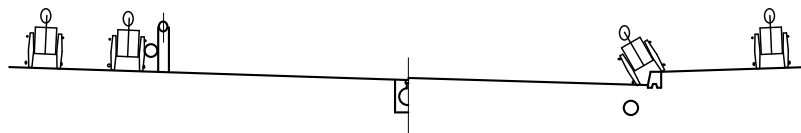
## 従来の道路と提案する道路の比較

道路勾配や形状を変更することによって、どのようなメリットが生まれるのでしょうか？色々な状況を想定して比較してみましょう。略図の中心線より左側が提案型道路、右側が従来の道路モデルです。

- ・ 車椅子を押したことがありますか？

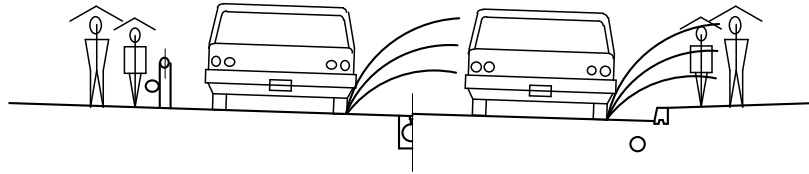
車椅子にとって、道路の横断勾配はかなり急です。車椅子は車道に向かいます。そして縁石のところでは転倒しそうで必要以上の注意と力が必要になります。丈夫な柵があったらその安心感は間違いでしょう。

最近、歩道に色々なタイル舗装や、ブロック舗装が目を楽しませてくれますが、車椅子の前輪は意外に小さいものです。小さな目地でも車椅子の抵抗は割と大きいのです。抵抗が小さく滑りにくく建設費の安い(と思われる)アスファルト舗装が利用しやすいのです。



- ・ 雨降りに歩いて、水撥ねにあったことがありますか？

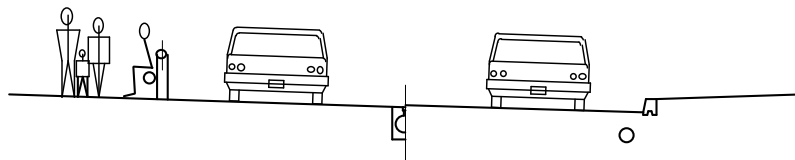
雨降りは傘を片手に足元を気にして歩きますが、水撥ねは嫌なものです。車道の水は歩道側に流れてきますが、排水口は15m位に1箇所では十分な排水は出来ません。排水勾配を歩行者から遠い道路中央に向かって設け、排水は連続的に排水の出来る線状にすれば水撥ねは大幅に改善されると思います。



- ・ 歩行者天国を歩いたり、ゆっくりウィンドウショッピングをしたことがありますか？

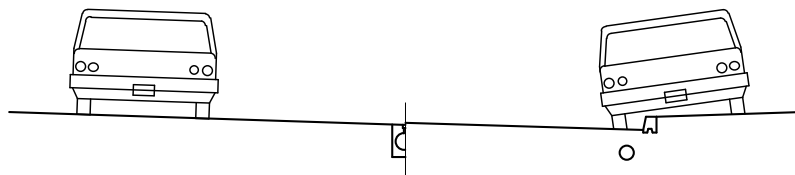
物理的に歩車道が分割され、車を気にしないでゆっくり歩くことができ、一寸休んで立ち話などが出来る空間としての歩道はあるのでしょうか。お祭りなどのイベントでは歩行者天国として提供できる道路構造になっているのでしょうか。

歩行者天国に露天を配し歩行者に開放感を味わってもらい、沢山の人の参加がイベントを盛り上げれば、地域の活性化も期待できるでしょう。この場合も道路の段差は不要です。(取り外し可能な柵なら充分対応できます)



- ・ 車が歩道の一部を占拠し、歩きにくいと思ったことがありますか？
- ・ 工事用車両が不安定に歩道に乗り上げて工事しているのを見たことはありますか？

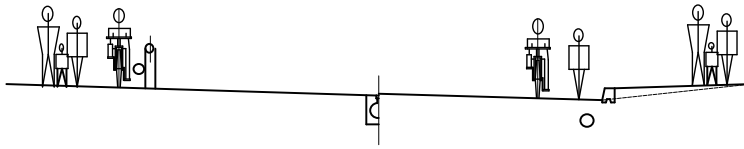
現在の道路では縁石を越えて歩道に乗り上げられます。乗り上げた車は大きく傾き、歩行者はこれを避けて歩きます。柵があれば車は乗り上げられませんし、必要な場合柵を外して車を進入させてもお車が大きく傾くことはありません。



- ・ 車を運転していて、歩行者が急に横断し、ヒヤッとしたことはありませんか？
- ・ 自転車が車道を走り、危険を感じたことはありませんか？

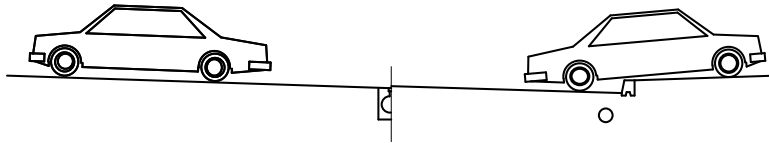
縁石の段差は歩行者にとって大きなバリア(障害)ではありません。歩行者は最短距離を歩こうとします。また、現在の道路は歩道より車道のほうが平坦で、自転車は平坦なところが走りやすいし、ブロック舗装よりアスファルト舗装のほうが快適なことから、車道

走るのではないのでしょうか。



- ・ 駐車場に入るのに縁石を超えたことはありませんか

縁石部分に三角形の乗り越え金具を配置或いは、車の腹を打ちながら越えるのを見たことがあるでしょう。駐車場の位置が変わるたびこの問題は発生します。運転者の注意は歩行者と段差を超えることに二分されます。段差は無いほうがよいでしょう。



## 将来のために

道路は人・車・物の流れを円滑に快適に行うための施設です。しかし、都市は成長し時代は変化していきます。高齢化、バリアフリー、安全性、安心感に加え多様性が要求されています。今までの基準或いは標準に則るだけの街路建設から一歩進めて、街のイメージを前面に出し人々が快適に利用できる道路は建設できないものでしょうか。

柵を設けることで、快適性が増し、安全性・安心感が得られると思います。また、柵の形状や材質を変えるだけでその街のイメージをアピールできるのではないのでしょうか。提案の道路構造は、様々なイベントや緊急時に対応できる機能を持ち、道路の多機能化といえましょう。

交差点の中央部の標高が最も低くなるが大きめの排水枡を配することで、速度の限られている市街地の道路としては車の通行には支障ないでしょう。横断歩道は勾配の変化が少ないことから、カートや車椅子での通行が快適になるのではないのでしょうか。

建設費を考えた場合、排水側溝の経費は道路両側に配置する場合と比較し、中央一列ですから増加にはならないでしょう。また、柵も縁石の設置費との比較ですから大幅な増加にはならないでしょう。むしろ、都市の変化に対して柔軟に対応できることで、縁石の交換歩道の切り下げなどの工事は減少するでしょう。これは道路機能の維持費の減少に繋がります。

車道の横断勾配と縁石の段差及び歩道の勾配を考慮すると、道路の横断形状を変更しても、車道中央と歩道端部の高さは大差ないと思います。これは現在の道路をある区間改造しても、道路全体の変更や民地の高さや車庫を変更することなく実現が可能と考えられます。