

街区パターンの違いによる交通特性の分析

——板橋区を事例として——

平木直美

近年のモータリゼーションの激化が進行する中、交通事故や路上駐車などの問題も深刻になっている。本論文はそのような交通特性を主に街区パターンによって分析することを目的としている。

板橋区は、埼玉県との県境に位置し、北部にトラックターミナルや中央卸売市場が計画的に移され、交通量、大型車混入率ともに高い主要幹線道路が多く通っている。一方、区内の生活道路は土地区画未整備地区がまだ多く残っているため、整備地区との間で差が大きく、街区パターンも様々である。以下、それぞれの交通特性の要因を分析した。

1. 交通事故の発生パターンは街区パターンによって違いが現れた。グリッド型やそれに近い街路網では分散傾向にあり、これは街区が画一的になり、運転者の経路選択要因に差が生じにくく、交通量が分散傾向にあるためと思われる。逆にスプロール型では一本の道や一か所に集中する。また、一か所に集中する型は街区パターンだけではなく、土地利用にも関係している。街区パターンで分析した場合、幹線道路の役割を持つ道路が未整備道路に直接つながっているなど、機能の違う道路の接続箇所にもみられ、土地利用の場合、道路の形態は同じでも住居系地域に工業系地域が隣接した箇所等、土地利用が大きく変化する場所または混在する地点に見られる。しかし、発生密度は街区パターンではなく、土地区画整理されているか否かに違いがあり、整備されている地区ほど多発し、未整備であるほど事故は少ない。これは交通量の差といえる。

2. 路上駐車は広幅員で交通量が少ない箇所に多く見られたが、全般的に、街区パターンよりも土地利用との関係が強い。特徴的なものは、商店街

付近の駐車と「昼休み」駐車である。前者は業務上駐車が目立つ地区だが、商店街よりも一本隔てた広幅員の道路または交通量の少ない道路に集中するが、そのような車を受け入れる道路がない場合は幹線道路まであふれる。後者は公園や学校に面した広幅員で交通量の少ない道路に多く見られる。また、この種の駐車が他の例と大きく違う点は運転者が乗車しており、時間も正午頃に集中する、ということである。また、苦情件数と実態は必ずしも一致せず、商店街のように苦情が多く駐車も多い地区もあれば、工業系地域のように実際の数の割に苦情に結びつかない地区もある。

3. 自動車公害は交通量、特に大型車の影響が強いので、幹線道路沿道でも、大型車が侵入しにくい道路であれば、他の幹線道路沿道に比べてそれほど環境悪化は目立たない。また、他地区で未完成であった幹線道路が全面開通した途端、交通量が増加し、環境悪化した地区も見られた。これからも計画された路線が建設されるが、環境悪化を恐れて交差点で交差する本数を減らしてほしいという意見もある。しかし、中途半端な接続ではかえって交通流が混乱し、他の道路への通過交通の原因になるなど、幹線道路の機能を考えると都市計画道路を適切に接続させることは不可欠である。

以上のように様々な交通特性は街区パターンの違いによって現れるのではないかという考えで始めたものだったが、実際、交通事故はある程度はその違いによって特徴はでたものの、それだけでは説明しきれない形もあった。これは、道路が街区パターンだけでなく、沿道の土地利用や交通量や幹線道路との位置など様々な要素で性格づけられているためといえる。