

路面装飾が生活者に与える影響と可能性

21918013 雄川 嶺
指導教員 葉袋 奈美子 教授

生活道路 路面装飾 滞留行為
住宅地 交通安全 防犯カメラ

1. はじめに

1.1. 研究背景と目的

住民にとって身近な生活空間の一つである住宅地内の生活道路が、近年自動車中心の社会によって生活の場としての機能を失いつつある。生活者から生活道路に対する交通安全対策の要望が多数あること¹⁾や警視庁によるゾーン 30 の推進などによる通過交通の抑制²⁾が行われるなど全国的に生活道路を生活者優先の環境として整備することが求められている。本研究では生活道路を生活の場として整えるために、海外で事例が見られる路面装飾³⁾の可能性を検討したい。そこで、本研究では中川らが作成した路面装飾として有効と思われるデザイン・設置場所⁴⁾を、実際に路面装飾を導入する際の環境に近い公道に設置し、その有効性を歩行者、自転車による評価から明らかにすることを目的とする。

1.2. 研究方法

本研究は福井県福井市内の生活道路に設置した路面装飾の通行場所調査とアンケート調査で構成されている。前者は路面全体を人が使うのか、後者は、路面装飾が人に与えた印象をアンケートから明らかにする。実際に設置した路面装飾を写真 1・2 に、調査対象道路と路面装飾の設置場所を図 1 に示す。



写真 1 路面装飾



写真 2 設置の様子

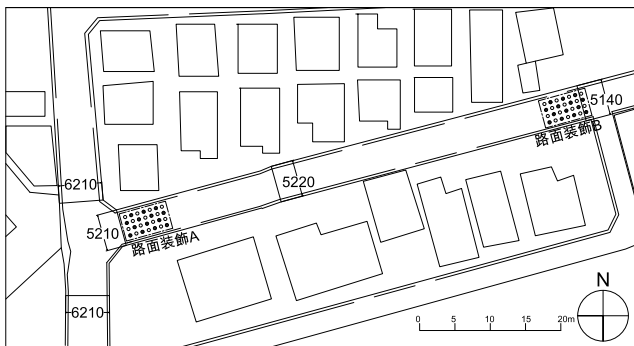


図 1 調査対象道路

2. 路面装飾が与える影響

2.1. 挙動調査概要

挙動調査では防犯カメラで自動録画した映像データより車を除いた通行者の通行挙動の観察を行なった。本調査の調査対象期間を表 1 に示す。また、動体検知機能の精度を検討するため、一定時間設置した手動録画のカメラのデータとの比較を行なった。装飾 B の通行者の通行挙動を確認できる範囲にカメラを設置できなかったため、装飾 A のみを調査対象とした。

表 1 挙動調査の調査期間

	第 I 期	第 II 期	第 III 期
調査内容	路面装飾の有無による通行挙動の変化		
実施日 (2023)	10/15 (日) ~ 10/17 (火)	10/29 (日) ~ 10/31 (火)	11/5 (日) ~ 11/7 (火)
概要	特に備えのない調査対象地を通行。 通行時の通行挙動を録画。	路面装飾を施した調査対象地を通行。 通行時の通行挙動を録画。	路面装飾を撤去した後の特に備えのない調査対象地を通行。 通行時の通行挙動を録画。

2.2. 歩行者・自転車の通行位置

道路南側端、中央、北側端の 3 つに区分した通行位置の通行量の変化について図 2、3 に示す。歩行者・自転車ともに道路中央の通行量の変化は小さく、路面装飾が道路中央の通行を促進する効果を確認することはできなかった。これは装飾付近の目的地に向かう通行者が多く、当該通行者の通行位置が調査期間によってほとんど変化しなかったことから、本調査での通行位置には通行者の目的地が影響していると考えられる。路面装飾による通行挙動への影響については、地域特有の環境による影響が少ない状態で再度調査を行う必要がある。なお、第二期は模様を使って遊びながら歩く子どもや大学生が複数名確認された。

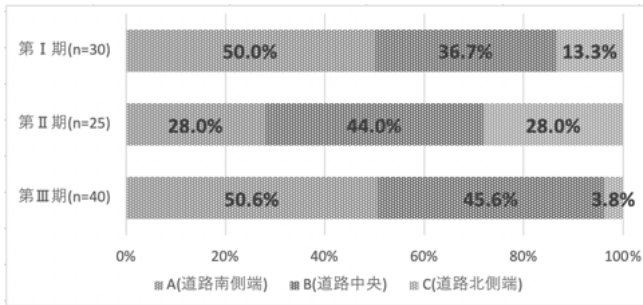


図2 歩行者の通行位置

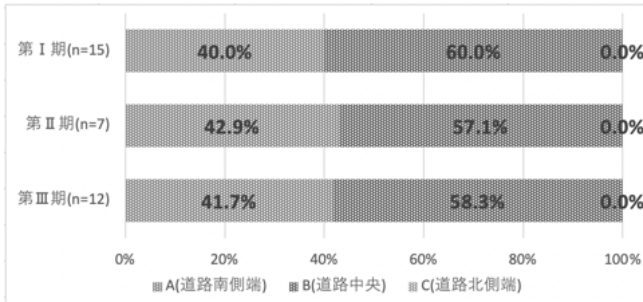


図3 自転車の通行位置

3. 路面装飾が与える印象

3.1. アンケート調査の概要

本調査では調査対象道路を歩行し、路面装飾が与える印象についてアンケートを回答してもらった。路面装飾の設置期間である10月19日(木)から11月3日(金)まで行い、通常版と簡易版を用意した。調査参加者は福井ぼんえん研究会のWebサイトと現地での通行者の対する声かけによって募集を行い、99人の参加があった。

3.2. アンケート調査の結果

図4に示す通り、路面装飾が与える印象について、「安全である」「歩行者優先である」と回答した回答者の割合はどちらも全体の約8割を占めていることから、路面装飾は歩行者に「安全である」「歩行者優先」という印象を与える効果があると実証することができた。路面装飾を施した生活道路上での滞留行為に関する評価を図5に示す。全体的に肯定的な回答が多く、生活道路を生活の場としての環境に整える効果を実証することができた。

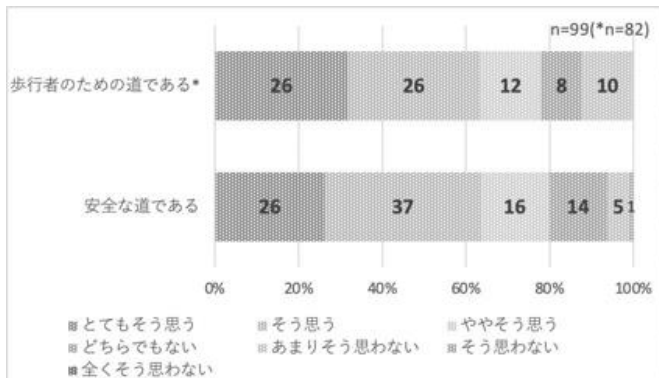


図4 路面装飾が与える印象

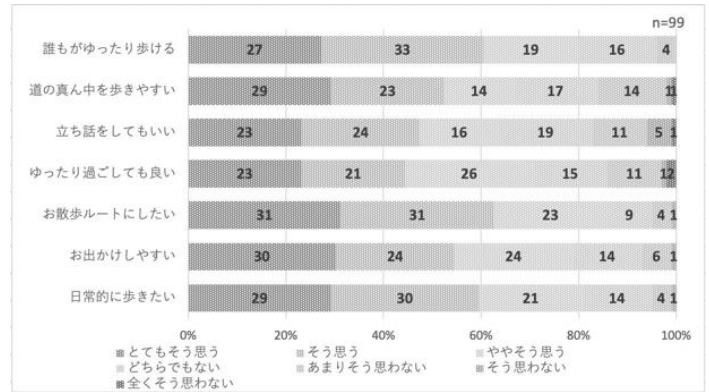


図5 滞留行為に関する評価

4. 結論

本研究により、歩行者の主観的評価から、既存の法定外表示で用いられる特色を踏まえた円形緑・白色の路面装飾は歩行者の滞留行為の許容・促進に効果的であり、生活の場としての環境を整えることに効果的な手法であることが明らかとなった。機材の精度が低かったことや、周辺環境の影響によって、客観的評価から有意な結果を得ることができなかったため、次回は通行者の客観的評価から有効性を明らかにすることを目指す。

【謝辞】本研究の遂行にあたり、本社会実験の実施をご承諾くださった近隣住民の皆様及び挙動、アンケート調査にご協力いただいた皆様には心から感謝致します。また、社会実験実施にあたってお力添えいただいた田原町デザイン会議の皆様には大変お世話になりました。ありがとうございました。

そして研究にあたり多くの示唆をいただいた福井工業大学三寺教授、豊田都市交通研究所三寺様に御礼申し上げます。

最後に、丁寧にご指導くださった葉袋奈美子教授、共に研究を行った葉袋研究室吉本華様、中川晴賀様、調査を手伝ってくださった三寺研究室の皆様へ深く感謝致します。

【参考文献】

- 1) 内閣府「地域の課題解決に資する交通安全計画推進に関する調査」
<https://www8.cao.go.jp/koutu/chou-ken/r02/chiiki/index.html>
- 2) 警察庁交通局「ゾーン30の推進について(通達)」
<https://www.npa.go.jp/laws/notification/koutuu/kisei/kisei20190328-1.pdf>
- 3) 葉袋奈美子「欧州におけるボンエルフの普及と現状—オーストリアにおける”生活の道 Wohstrabe”と”出会いのゾーン Begegnungzone”—」
- 4) 中川晴賀,葉袋奈美子,三寺潤,三村泰広『実験環境での検証による「路面装飾」がドライバーの安全確認に与える影響の分析—生活道路における人優先の道環境づくりを目指して—