

## 1.4.5 地区交通における他の施設との連携

地区交通に対する取組みには、1970年代から、それまでのキーワードであった歩車分離の原則に、歩車共存の思想が加わってきた。これを実現する方策として、1974年にはじまって全国的に定着した「ゾーン規制」(生活ゾーン等を指定してそこに速度抑制、通過交通や大型車の排除、交通弱者の保護を目的に種々の交通規制を組み合わせ投入する方策)がある。また歩車共存の理念を道路に適用した「コミュニティ道路事業」(1981年)やこれを面的に展開した「ロードピア構想」(1984年)等もある。

1980年代になると、ヨーロッパを中心に、規制に加えて比較的安価な物理的手法を配備することで、地区内での30km/h速度を実現させようという「ゾーン30」をはじめとする面的な交通抑制策が「交通静穏化(traffic calming)と称して導入され、今日世界的な展開を見せている。

このような動きの中、我が国では1996年度を初年度とする交通安全施設整備事業7カ年計画の重点施策の1つとして、「コミュニティゾーン形成」の導入が始まった。コミュニティゾーンとは、歩行者の通行を優先すべき住居系地区等において、地区内の安全、快適、利便性の向上を図ることを目的として、面的かつ総合的な交通対策を展開する、ある一定のまとまりをもった地区である。そこで展開される対策を「地区総合交通マネジメント」、その手法を「交通静穏化手法」という。

これらは「通過交通の排除」「速度の抑制」「路上駐車 of 適正化」を主たる目的として、ソフト的手法である交通規制等とハード的手法である物理的デバイスが組み合わせて用いられる。物理的手法の代表的なものとしては、「ハンプ」(車両に垂直方向の動きを与える)、「狭さく」(車道幅を狭める)、「シケイン」(車両をジグザグまたは蛇行させる)、「通行遮断」、「駐停車スペース」、「ミニロータリー」、「ボラード」(車止め杭)等の種々のものが区間や交差点で適用される。

(図6-4参照) (【交通工学 HB2001】13.2.3節、13.3.3節参照)

図 6-4 ハンプ、狭さく、ボラードおよびシケイン(交通工学研究会：コミュニティ・ゾーン形成マニュアル，1996年)

