

## 56. 生活道路の利用・管理の変遷と地域住民の認識に関する研究

— 埼玉県戸田市喜沢2丁目を事例として —

A Study on Transition of the Use and Management and Residents' Consciousness in Community Streets  
— In case of Kizawa-2tyome, Toda, Saitama Pref. —

持斎康弘\*  
Yasuhiro Jisai

Our purpose of this article is to clarify today's situation of community street. We did the research into local government and the interview with local community members. The conclusions are 1. On one hand, local community have withdrawn from street management and the public service has been supplied by the local government, on the other, local community was reformed as what act mainly in the park. 2. The multiple functions of community street has been simplified by social and spatial transformation of the local community. 3. The separation of the use and the management has occurred. However, the local government tried to revive the multiple functions of the street reforming the spatial design, the participation of local community was not obtained.

**Keywords :** Community Street, the Use and Management, Local Community, Residents' Consciousness  
生活道路、利用・管理、地域社会、住民意識

### 1. 研究の目的と方法

道路は歴史的には生活の場所として人間—社会の関係において重要な役割を果たしてきたが、交通形態の多様化とともに道路をめぐる《利用—管理関係》は複雑化し、地域社会による道路管理は行政に吸収されてきた<sup>1)</sup>。しかし、今日においては行政の管理行為のみならず、計画プロセスに力点を置いた住民参加による行政を尊重する傾向にある。<sup>2)</sup> また、地域社会による道路の多様な利用が道路の安全性や信頼、子供の同化作用を生起させているという指摘もあり<sup>3)</sup>、これらは複雑多岐な行政活動を体系化し、その目的の総合化に寄与する社会的な意味内容として今日の道路管理に重要な概念である<sup>4)</sup>と考える。

このような中、歩行者中心の道路整備等も盛んになって久しいが、近年になって歩車共存型の緑道が多く整備されている<sup>5)</sup>。しかし、地域社会が、上記のように生活道路を物理的あるいは社会的に管理を行ってきた経緯を検証する



図一 戸田市と喜沢2丁目の位置

ことは今後の整備を考える上で重要である。そこで、本研究ではある地域社会を事例に、土地区画整理事業と歩車共存道路の建設を中心とする生活空間改変に伴う道路の利用・管理の変化と地域住民の認識の現状を把握することを目的とする。

生活道路に着目した既往研究の多くは道路の空間特性や計画者の視点から見た整備効果を分析したものである。住民の認識から道路空間を捉えたものでは小場瀬による一連の研究等<sup>6)</sup>があるが、生活空間全体の変化を視野に入れながら、空間改変と地域社会の利用・管理、住民の認識の連動する姿を考察したものは管見では無い。なお、土井らの漁村における空間改変と住民の認識に関する研究<sup>7)</sup>は本研究と同様の視点を持ったものといえる。

本研究全体の構成についてであるが、一地域を対象として、①実施された空間改変行為とその目的を概観し、②それに伴う空間の利用・管理の変化を行政と地域社会の関わりの中で捉える。そして、③地域住民の空間に対する現在の認識について分析し、空間改変により、生活道路が住民にとってどのように変容したのかについて明らかにする。調査・分析方法は、各々の章の冒頭において記す。

### 2. 調査対象地の概要

本研究を行うにあたって、調査対象として埼玉県戸田市の喜沢2丁目町会を選定した。喜沢2丁目は埼玉県戸田市東部に位置する市街地である(図一)。川口市から中山道方面へ通じる県道新曾川口線(以降、県道とする)の北側の東西方向約600m、南北方向約500mの地域で人口は約3800人、J R 京浜東北線の西川口駅が近接する。用途地域

\*正会員 埼玉県企業局水道部(Saitama Pref.)

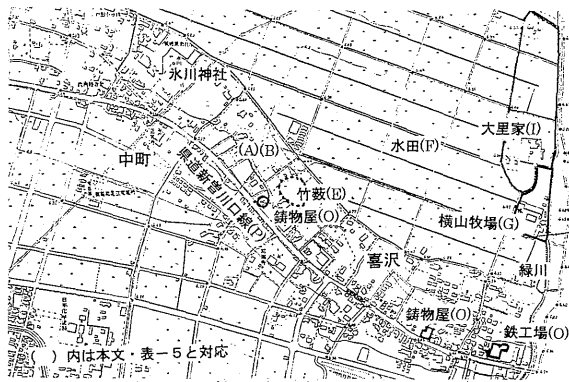


図-2 土地区画整理前の喜沢 (1952年 1/12,000)

は県道沿いが近隣商業地域に指定されている他は住居地域となっており、県内では最も早く都市公園の設置された街区整備のなされた地域の1つである。

### 3. 空間改変行為とその目的

#### (1) 調査・分析の方法

市史、各種行政資料等の文献調査により、空間改変行為とその目的を史的に概観する。調査対象期間は1950年代から1996年とした。

#### (2) 1950～1960年代半ばにおける空間改変

1950年頃迄の喜沢は、県道沿いに形成された農村で、地域の北側の大部分は農地であり、県道を除く道路は幅員2～4m程度の狭小不規則な砂利道だった(図-2)。

1940年代以降、県道の拡幅(1942)、上水道の供用開始(1955)等の都市基盤整備がなされたが、国電の西川口駅が設置(1952)されたことを契機として、中町・喜沢地区において駅前からのバス通り(戸田草加線)の建設を中心に、宅地造成を目的として土地区画整理事業(1956～1964)が行われた<sup>6)</sup>。これにより、3ヶ所の公園と、4～11mの幅員構成を設けた格子状の街路網が形成された<sup>6)</sup>(図-3)。なお、公園設置の目的については、「立野際公園は球技場として、その他は児童公園としての施設を設け、町民が広く体育活動の場、幼児童の遊戯場、憩いの場として利用することに留意した」とされ、バス通りについては舗装及び歩車道の分離が施された。

#### (3) 1960年代半ば～1980年代における空間改変

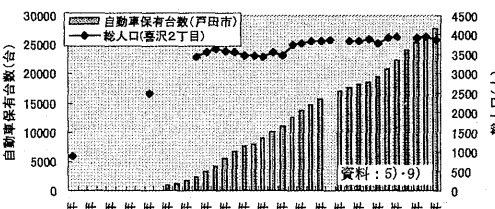


図-4 人口と戸田市における自動車保有台数



図-3 現在の喜沢2丁目 (1995年 1/12,000)

土地区画整理事業以前には1000人に満たなかった人口は竣工後の1969年には現在とあまり変わらない3500人程度へと急増し地域全体は宅地化した(図-4)。しかし、土地区画整理直後の1966年における戸田市の自動車保有台数はまだ現在の1/30以下で、「半分近くの土地が空き地であり、幹線街路には多少の通過交通が進入し始めたものの、荒野に延びる閑散とした道」<sup>6)</sup>だった。このような中、1965年以降自動車交通の増加による路面の荒廃に対応するため、地区内道路は比較的交通量の多い道路から順次舗装整備が施され、1975年頃に完了した<sup>4)</sup><sup>5)</sup>。また、主に都市衛生の向上と河川の浄化を目的とした公共下水道が供用開始(1973)され、間もなく道路のU字溝は姿を消した。なお、1971～1988年の間に3ヶ所の児童公園が相次いで開設した。

#### (4) 1990年代における空間改変

1986年に戸田市は第2次総合振興計画を策定した。その基本方針の一つとして都市化の中で失われた「ゆとり」や「うるおい」のある環境を創出するために、市内の一連の既存道路を再整備することが掲げられ<sup>7)</sup>、1993年に「ささ舟の道」が竣工した。これに伴って、既存の排水路は暗渠となり、隣接する喜沢第1公園、喜沢第2公園にも大規模な改修が行われている。この空間改変の目的と整備内容を整理した(表-1)。

「ささ舟の道」はいわゆる歩車共有道路として整備され、水と緑のある風景の創出を目的として車道部と歩道部の間

表-1 ささ舟の道の整備目的と整備内容

整備の目的	具体的な整備方針	主な整備内容
1. 生活の場としての活性化	・様々なストリートライフの展開 水遊び、笹舟洗し、散歩、夕涼み、縁台将棋、井戸端会議	歩行者優先のコミュニティ道路化 水路の設置、笹の植栽
2. 魅力ある風景の創出	・水・緑と水辺の生き物の導入 ・日本的な街路景観	自然石舗装、ハンブの設置 庭園灯の設置
3. 安全な道路	・自動車走行速度の抑制 ・高齢者、身障者の配慮	歩車道の段差解消・スツールの設置
4. 周辺施設を取り入れ	・隣接する公園との一体的な整備	喜沢第1・第2公園、アリスの広場の一体的整備

資料：7)

に水路と植栽帯が設けられている他、沿道に多数の生垣、庭園灯、スツール等のストリートファニチャーが設置されている。舗装は自動車走行速度の抑制を目的として自然石による凸凹舗装がされている。

(5) まとめ

喜沢では、土地区画整理事業により自動車交通を想定した格子状の道路、体育・遊戯・保健の場としての公園という空間の機能的な再編＝分化を目的とした公共空間の整備が行われ、行政は空間改変の位相において、この後の急激な宅地化と自動車交通の増加を支えてきたといえる。これに対して、1990年代に入って行われたささ舟の道の整備は生活の場として道路の機能的多様性の回復を目的としたものであった。

4. 空間改変に伴う利用・管理の変化

(1) 調査・分析の方法

市担当課、町会役員へのヒアリングと市史に関わる文献調査を中心として、前章において概観した行政による空間改変に伴い、その利用・管理の内容がどのように変化したかについて行政と地域社会の関わりの中で史的に捉え年表に図示した(表-2)。

(2) 土地区画整理事業に伴う変化

1950年代以降、乗合自動車路線の新設(1950)、消防車の設置(1950)、救急車の配置(1960)というように公共機関が自動車利用を推進する中で、行政は道路の私的な利用に対する規制を強めていった<sup>6)</sup>。

土地区画整理事業の竣工に伴い、伝統的な地域社会としてのホラとクミは現在の町会と班に再編され(1963)<sup>7)</sup>、行政からの砂利等の供給により住民が直接作業を行っていた道路の補修は戸田町土木課により行われるようになり<sup>8)</sup><sup>9)</sup>、戸田町保健課ではトラックによる道路側溝の塵芥収集を始めた(1964)。また、地区の伝統芸能である「ささら獅子舞」の村祈祷の順序が、伝統的な序列によるものから決まった道順を舞い歩くものへと変化した<sup>10)</sup>。

公園の設置に伴っては、戸田町都市計画課が定期的に公園の清掃等を行う他、町会への委託が行われた。現在町会では老人会・子供育成会・ソフトボール部によって各公園の清掃を行っている。特に、喜沢第2公園は当初から交流の場として親しまれ、夏期には盆踊りが催された。立野際球技場(現在の喜沢小学校)はソフトボール、運動会等の体育活動の場として利用された<sup>11)</sup>。

(3) 道路の舗装と下水道整備に伴う変化

地区内道路の舗装と平行して、戸田市土木課は清掃車による清掃業務を開始した(1973)<sup>12)</sup>。また、公共下水道の

表-2 喜沢2丁目の道路管理の変遷

年代	行政による空間の改変	行政・公共交通機関による空間の利用・管理	地域社会による空間の利用・管理	その他
1940	・県道新曽川口線を幅員15mに拡大(1942)(埼玉県土木部)			
1950		・東都乗合自動車、川口駅～笹目通り新設(1950) ・消防車の配置(1950)(戸田町消防団)		・戸田橋花火大会始まる(1951) ・道路法の制定(1952) ・国電西川口駅開設される(1954) ・土地区画整理法の制定(1954)
1955	・下水道が供用を開始する(1955) ・戸田町後土地区画整理事業が開始する(1957)(戸田町都市計画課) ・街路工事始まる(1959)			・都市公園法の制定(1956)
1960		・砂利供給による道路補修始まる(戸田町土木課) ・国際航業バス、西川口駅～笹目新設(1962) ・救急車の配置(1963) ・トラックによる塵芥収集の開始(1964)(戸田町保健課) ・公園の清掃・庭木の管理(戸田町都市計画課)	・周辺住民による道路の補修作業の消滅 ・ささら獅子舞の村祈祷の順の変化	
1965	・換地処分完了(1963) ・公園施設の完成(1964) ・土地区画整理事業竣工(1964) ・喜沢2丁目において街路の舗装工事始まる(1965)(戸田町土木課)		・公園の清掃を始める ・公園における盆踊り、運動会が始まる(1965)	・喜沢2丁目町会の設置(1963) ・モータージェットによる道路整備盛んに ・東京オリンピック(戸田競艇場)(1965) ・市制施行(1966) ・交通安全対策緊急措置法の制定(1966) ・市民交通傷害保険制度が発足する(1967) ・都市計画法の制定(1968) ・戸田市防犯協会設立(1969) ・新大宮バイパスが開通(1969) ・交通安全対策基本法の制定(1970)
	・喜沢小学校開校(1968)		<b>I 期 機能的再編</b>	・市内歩行者天国始まる(1972) ・都市総合交通規制の開始(1974)
1970	・喜沢2丁目児童遊園地の開設(1971)(戸田市公園緑地課) ・公共下水道の供用開始(1973)(戸田市下水道課)	・5m以上の街路での清掃車の使用(1973)(戸田市土木課) ・下水道管渠・公共マスの清掃(戸田市下水道課・土木課) ・一方通行、歩行者用道路の設置(1974)(埼玉県公安委員会)	・夏祭りでの山車、神輿の利用(交通規制を行う)(1970) ・防犯活動の開始 ・道路側溝の清掃、消毒の消滅 ・幼児用プール(喜沢2丁目児童遊園地)の管理	・都民総合交通規制の開始(1974)
1975	・喜沢2丁目において街路の舗装が概ね完了する(1975) ・立野際小公園の開設(1980)(戸田市公園緑地課)	・駐車禁止、速度規制、大型車通行禁止、一方通行の指定(1982)(埼玉県公安委員会)		・都民総合交通規制の開始(1974)
1980			・ゴミゼロ運動の嘱託(1981)	
1985				・埼京線開業(1985) ・戸田市第2次総合振興計画策定(1986)
1990	・喜沢2丁目児童公園の開設(1988)(戸田市公園緑地課)			
	・「ささ舟の道」竣工、喜沢第1・第2公園の改修(1993)(戸田市公園緑地課)	・ささ舟の道路の清掃・水路の維持管理(戸田市公園緑地課)	<b>II 期 交通規制等による生活付加</b> <b>III 期 機能の転換と住民の参加</b>	・東京外都環状道路開通(1991)

表-3 喜沢2丁目における商店数の変化

年代	S. 51	S. 53	S. 55	S. 57	S. 59	S. 61	S. 63	H. 2	H. 4	H. 6
商店数	80	80	74	84	81	70	70	60	60	59
うち飲食店	18	18	16	16	13	9	9	5	5	4

供用開始に伴い、地域社会は排水路の清掃・消毒作業から完全に撤退した。

戸田市では1965～1975年の10年間に10倍以上の自動車保有台数の増加が見られたが(図-4)、1974年に埼玉県公安委員会により一方通行と歩行者用道路の指定がされ、1982年に一方通行、大型車通行禁止、駐車禁止、速度制限が指定された。また、1970年から喜沢2丁目町会では交通規制を行って、毎年7月に御輿・山車を使った夏祭りが開かれるようになった<sup>(13)</sup>。また、1975年頃から県道沿いを中心とする町内の商店(飲食店)数は激減している(表-3)。

(4) ささ舟の道の建設に伴う変化

ささ舟の道の計画には住民参加による計画の推進が基本方針の一つとなっており、計画段階から市民との調整を図るほか、整備後の管理にあたっては愛護会を組織し住民の協力による管理・運営を進めることを計画していたが<sup>(1)</sup>、行政から地域への働きかけは3回の住民説明会に止まり、地域による愛護会は組織されなかった。戸田市公園緑地課は業者に月2回の管理業務委託を行い、街路樹の剪定・消毒、水路のポンプの点検を行っているが、清掃に関しては特に関与せず、住民自身による管理の啓発を行っている<sup>(14)</sup>。

(5) まとめ

行政は空間の機能的な再編に伴って空間を専門的に管理していった一方、地域社会も公園を中心とした利用・管理の主体として再編され、道路空間の管理からは次第に撤退した(I期)。他方、自動車交通の増大した1970年代以降、交通規制等により生活のコードを道路空間に付加してきたが、道路における「利用」と「管理」の乖離はより一層明確になり(II期)、行政による道路の空間改変に伴う溜り・遊び・保健等の機能の輻輳により地域社会による管理への参加を再生することは困難であった(III期)。

表-4 ヒアリング及びアンケート調査対象者の年齢構成

	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80代	不明	計
ヒアリング	0	0	1	2	8	6	1	0	18
アンケート	5	11	11	17	24	19	3	2	92

5. 空間に対する地域住民の認識

(1) 調査・分析の方法

自由に意見を表現してもらうことを重視して、集団面接法によるヒアリング及び自由回答方式のアンケートにより<sup>(15)</sup>、地図指摘法を使って以下の順序で聞き取りを行った。

- ①よく使う道<sup>(16)</sup>とその交通手段・目的、②昔の喜沢の空間はどうだったか、どのように利用・管理していたか、③現在の喜沢の空間はどうか、どのように利用・管理しているか。ヒアリングは1996年10月5日に喜沢2丁目会館にて実施し、4グループ18人の意見を収集し、アンケートでは喜沢2丁目町会の92世帯の回答を得た(表-4)。なお、収集した意見は言及された空間毎に分類し(表-5)、空間改変、利用・管理の変化との関連の中で考察した。

(2) 質問ごとの回答の考察

①よく使う道に対する住民の意識

よく使う道の経路を徒歩・自転車・自動車の代表的な3つの手段別に分類した。徒歩ではJR西川口駅等の立地から北側を中心に、特に商店街、ささ舟の道、緑側沿いの道路等がよく利用されていることが分かる(図-5)。自転車では買い物を中心としてささ舟の道の南側の東西方向の道路がよく利用され(図-6)、自動車では2本の準幹線道路に集中しており、ささ舟の道はほとんど利用されていない(図-7)。以上のように、利用者の交通手段別の住み分けは比較的明確である。

②過去の喜沢の空間に対する住民の認識

過去の喜沢の空間に対する住民の認識については59件が収集された。道路に関する意見が17件と多いが、路面の狭小・凸凹(▲4件)の他、路上で体験される風景(☆4件)が目立った。また、公共空間のみならず空き地、竹藪、水田、牧場等、多様な空間についての認識(計26件)が確認された。鋳物屋を始めとする古い建造物等についての意見(□5件)を含め、県道沿いの空間認識が目立ったことも注目すべき点である。

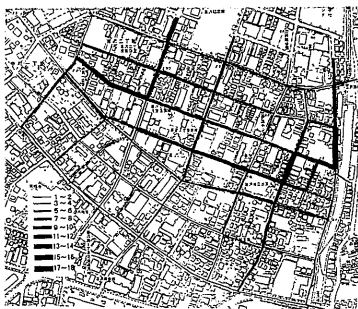


図-5 徒歩による「よく使う道」

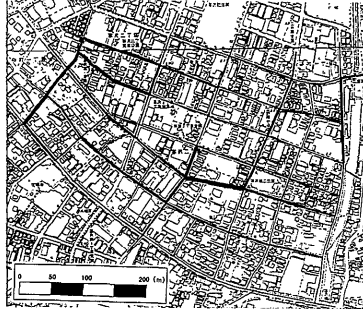


図-6 自転車による「よく使う道」

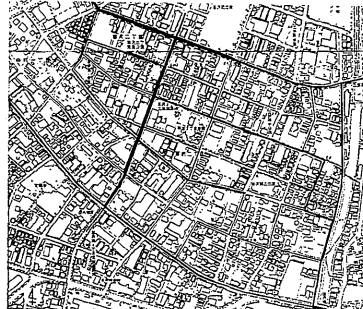


図-7 自動車による「よく使う道」

表-5 喜沢の空間に対する現在の住民の認識

		過去の喜沢について	現在の喜沢について
道路	(一) 道 路 道 ・ 町 除 並 み	▲荷車が通れるくらい狭い農道だった▲(この道は)行き止まりだった(A) ▲両側は田圃で雨が降るとぬかるんだ▲全部砂利道で凸凹だった(B) ☆蘇の南小学校まで見えた☆戸田橋の花火がよく見えた☆40年前後までは京浜東北線の汽車の煙が見えた☆家がぼぼあったからバス通りが見えた(D) ◎車の少ない頃は自転車を乗り回して遊んだ◎溜まり場のように使っていた◎納涼大会をやった(J) ○舗装される前は植木・草花が植えられていた	●路駐が多くて危険(3)●抜け道として交通量が多い(3)●自動車が飛ばす(2)(R) ●交通量が多く危険(7)●駐車車の騒音が酷い(2) ●最近公園でしか遊べないので子供を遊ばせるにはよくない ・垣根が門扉になって付き合にくくなった ・マンションと駐車場ばかりで歩く楽しみは無くなった(M) ●芝道が欲しい(2)・木陰が無いので高木の街路樹が欲しい(4)(L) ●大型車進入禁止箇所の規制を徹底してほしい(4) ・一方通行の道は気分的にゆったり歩ける(5)(M) ◆犬の糞が困る(2)・区画整理された整然とした町並みは好きだ・街路灯が無く暗い ・(この道は)華やかな感じ・(この道は)寂しいが、子供はよく使う
	点 交 差		●事故があった(8)●子供の飛び出し多く危険(4)●見通しが悪い(4) ●信号を設置して欲しい(3)
	道路 (県道)	・川口からの生活道路だった(P) ▲砂利道だった	●交通量が多く危険(4)●歩道が無いので回り道する ・(こちらのバス体など)バス料金が20円安い
	ささ舟の道	・用水路だった(2) ・ドブ川で、板でちよこちよこ蓋してた	◎水路では夏に子供たちがよく遊ぶ(2)・車通りが無く、ほっとする・いい散歩道になっている(2)(S) ・ささ舟の道が好き(2)・雰囲気がいよ、格好がいい(2) ▲歩きづら、自転車も走りにくい(18)▲横いて怪我をした(2)(T) ◆灌木植えられ清掃が大変(2)◆冬に枯れ葉がつまり、水路の維持管理が大変(2) ◆掃除なども(市に)きちんとやってほしい(U) ●水路を管理するのは不経済 ◆犬の散歩が多く、衛生上良くない(3)◆カン等のゴミが多い ●完全な歩道としては機能していない●車止めが撤去され、よく車が出入りする・自動車を扱うには不便 ・道ることを聞いていなかった・魚が飼えるといっていたがだめだった・家の前の夜みをブン抜かれた・行政指導型で達された・建設にお金をかけすぎ
県道沿い	○水道はなく、井戸がここにあった○日本短波の放送用鉄塔があった○鉄工場(伊藤金属)があった○跡地があった(O) ・家がわりと多かった・この辺は全部茅葺、雑草・(オリンピック道路は)土手だった。	◎交流の場(2)◎子供の遊び場(3)◎(喜沢2丁目児童公園は)平面的なので母親がよく使う○立野原公園の桜がきれい ●夜中に高校生が集まるが、警察もなかなか注意できない(4)◆子供会で清掃を行う ◆ゴミが多くて大変(清掃)行政にしっかりやってほしい(3) ◆砂場が犬猫の糞尿で汚い(2) ▼木陰が少ない▼(喜沢第1公園は)立体的で子供を見失うので母親は使いたがらない ◎子供の飛び出し防止のため柵を細かくして欲しい(R)・公園が多い(3)	
空き地	◎昔は空き地が多く、そこで遊んだ。(2)(H)		
竹藪	・この辺は竹藪だった(E) ・竹藪からヒロボクがでてきた		
大地主	・この辺は「大里さん」という1人の大地主のものだった(2)(I)		
水田	・全部水田だった(3)(P)・高圧線と鉄塔があった(2)・この辺は田圃、畑が多かった(2)		
牧場	・昭和40年位まで牧場だった(3) ・横山牧場があった、乳搾りをやっていた搾りたての牛乳を売っていた(G) ・タクシー運転手が「ララミー牧場」と名付けた		
公園			
園(一)公 喜園 沢 第 2 公	◎桜がともきれいだだったが、工事のときに切ってしまった ◎四阿があった ◎公園は昔のほうがお年寄りがよく利用した ◎昭和40年頃は子供がよく遊んでいた	◎イベントの場所として定着してきている(Q)○緑が多い ・広くて日当たりが良い・第2公園が好き・安らぎを感じる(2) ◆ゲートボールをする前に掃除をする(2)◆ゴミが多くて大変(4)◆酔っぱらいが集まり、酒を飲んでいて自然らしい公園を作りたいが、そうすると衛生的な面で問題がでくる ▼自然的でなく子供に魅力無い(2)▼遊具少なくて水場ばかり(6)▼段差がありすぎて危険・ヤブが、野球は注意書きでできなくなった	
駐車場		◆駐車場がきれいじゃない、掃除してもいじやない(2)◆犬の糞が困る ●(路駐が多いので)マンションの駐車場を大きくして欲しい	
商店街	・昭和33年、息子が生まれたときに喜沢湯というお風呂屋がオープンした	・若い人が買い物袋ぶら下げて買い物するようなことはめっきり無くなり寂しくなった	
緑川	■水門があった・川があふれた・低い土手だった ・昔はコンクリートで固めていなかった	・蕨のほうは下水設備が悪く、それが(緑川を低って)こちらに流れてくる	
地域全体に関する 意見	・西川口駅ができてから、真っ先に開発されたところで、利便性では一番恩恵を受けている(3) ・道路の舗装、ガス、上下水一番最初だった(4)(C) ・昔は小さいアパートがたくさんあって、人の転出入が激しかった。 ・みんな農家だった	・埼京線開通後、戸田は西に発展し、今(喜沢は)落ち着いてきている(2) ・戸田市の隅っこのでお風呂に入った、娯楽が出来るセンターへ行くのに不便。高齢者が増えているから近くに建ててほしい。 ・この辺はいいとこないが、住めば都でみんな好きになっちゃうと思う。 ・買い物するのに便利、イトーヨーカドーも近いし、ダイエーもある。(3) ・ゴミ捨ての収集日が守られない	
凡例	※意味内容がほぼ同一のものについては1つにまとめ、意見数を( )で示した。 ▲道路の狭小・凸凹 ☆路上の風景 ◎交流の場の存在 ○自然の存在 □古い建造物の存在 ●自動車交通による諸問題 ◆施設の維持・管理 ▼デザインによる問題 下線は自動車交通に関する意見 網掛けは公共施設(空間)		

③現在の喜沢の空間に対する住民の認識

現在の喜沢の空間に対する住民の認識については202件が収集された。ほとんどの意見が道路(141件、うち「ささ舟の道」に関するもの47件)と公園(47件)に集中しており、その他に認識されている場所は駐車場、商店街、緑川(計6件)のみであった。ささ舟の道を除く道路については一方通行による交通規制について好ましい評価が与えられているものの、自動車交通の危険(●75件)が極めて多く、その問題の大きさが伺える。その一方で、ささ舟の道では自動車交通の問題はほとんど無く、遊び場・安全性・景観の点からの肯定的な評価や自然石舗装に起因す

る利用の困難(▲20件)が、公園については子供の遊戯・交流の場としての評価(◎7件)が目立ち、特に喜沢第2公園に関する意見(28件)が多かった。両者とも維持管理の困難(◆28件)に関する意見も多い。

(3)空間変換との関係の考察

土地区画整理における<道路網の造成>とその後の<道路の舗装>により、道路の狭小・非貫通性(A)、また路面の凸凹(B)等の空間特性が解消された。その他の一連の都市基盤整備を含め、これらの空間変換は利便性における評価(C)等に支えられている。しかし、その結果としての<地域全体の宅地化>によって眺望による風景(D)のみな

らず、水田・空き地・牧場・竹藪等の多様な土地利用(E)(F)(G)(H)(I)が消滅した。また、<自動車交通の増大>によって遊び場・交流の場としての道路空間(J)も喪失したが、路上駐車・抜け道の存在や自動車の速度超過(K)は土地区画整理と道路の舗装によって得た空間特性に起因するものである。これらの結果、現在の生活道路には街路樹・歩道の設置要望(L)や交通規制の評価・徹底要望(M)のように歩行者の視点からの快適性が求められているが、「歩く楽しみはなくなった」「公園でしか遊べない」「門扉になって付き合いにくい」(N)道路は、意識上においては風景体験の場、遊戯・交流の場としての機能を縮小させ、自動車中心の交通空間として機能を単一化させていったと考えられる。特に、沿道に数多くの商店のみならず、鋳物屋や井戸等があった(O)県道は産業や生活の風景を呈し、当に「川口からの生活道路だった」(P)が、現在では沿道の空間や利用に対する認識は極めて低い(図5~7、表-5)。

一方で、土地区画整理以降の度重なる<公園の設置>は子供の遊び場や交流の場(Q)、自然の確保された場として認識されており、特に「飛び出し防止の柵を設置してほしい」(R)の意見に象徴されるように道路の機能的な単一化を支えている。

以上に見られる住民の認識は第3章で確認されたささ舟の道の整備目的に対応するものといえよう。<ささ舟の道の建設>によって、安全な歩行空間、遊び場としての道路空間の創出がある程度達成され(S)、歩行者中心の生活道路として認識されている(図-5)ことを考えれば、行政による空間改変は一面において価値を為したものである。しかし、凸凹舗装が高齢者を中心として歩行の障害(T)として大きく顕在化していた点からは、凸凹舗装による自動車速度抑制に合意が得られていないことが明らかである。また、沿道の空間の認識が極めて希薄で、水と緑の創出により沿道住民がその管理を負担と認識していた(U)点からは、現在の生活道路が地縁と無関係な公共性を帯びた空間として捉えられていることが理解されるのである。

## 6. 結論

本論文の結論として以下の点が挙げられる。

①土地区画整理事業からの一連の空間改変は空間の機能的再編を目的とするものであり、行政は空間を専門的に管理していった。他方、地域社会はその再編と伴に道路の管理から次第に撤退し、公園を中心とする利用・管理の主体として形成され、生活道路において「利用」と「管理」は乖離した。

②かつての喜沢に対しては県道を中心として多様な場が地区住民に認識されているが、空間改変の結果、現在の喜沢

2丁目に対してはささ舟の道を中心に道路・公園に認識が集中し、各々は機能の単一的な空間となっている。

③行政は生活道路の機能的多様性の回復を参加を伴わずに空間改変により試みた。しかし、凸凹舗装等のデザインに対して合意形成することが出来なかった他、水と緑の維持管理は大きな負担と認識され、愛護会の組織化にも失敗した。

以上のように、地域の空間改変は社会的変化と連動しながら住民の空間認識を形成してきたが、道路管理における地域社会の復権もまた、物理的意味のみならず社会的な意味内容においても達成されなければならない。地域の核となる新たな生活道路の整備に際しては、住民参加により整備内容の合意形成を行うべきである。それは地域社会を道路管理者として行政と二元的に管理していく仕組みを整える端緒ともなるであろう。

**謝辞** 本調査に御協力頂いた喜沢2丁目町会と戸田市役所、東京工業大学の関係各位と貴重なコメントを頂いた東京工業大学土肥真人助教授に感謝の意を表します。

### 【補注】

- (1)建設省は「平成10年度建設省重点施策・概算要求のポイント」のなかでも歩道のせせらぎや公園との一体的整備による水と緑のネットワークの創出を掲げている。
- (2)区画整理事業により道路、公園は4.4%から21.5%へ、宅地は19.3%から31.2%へと増加する一方、田・畑・山林等は69.7%から38.8%へと減少した。
- (3)(4)(11)(13)戸田市喜沢2丁目町会長、山本昌夫氏にヒアリング。
- (5)集団面接法によるヒアリング、航空写真等からも確認された。
- (6)戸田町報では「町道の耕作物は即刻除去いたしまして(1958.2)」|「品物の置場として道路を使うと、交通を阻害することになり罰せられます(1960.10)」|「舗装の上で火を燃やしたり水を撒くのは止めましょう(1960.10)」|「交通に危険なので樹木の枝などを道路に繁茂させない(1963.7)」の記述が確認された。
- (7)喜沢(ホラ)は県道沿いの5つのクミで構成され、かつては葬送を中心とする社会活動が営まれていたが、新町の設置により、喜沢1丁目、喜沢2丁目、南喜沢の各町会に分離した。
- (8)戸田市土木課区画整理事務所副所長、関口氏にヒアリング。
- (9)戸田町報では喜沢において「町道を至急修理してください(1964.8)」|「道路に砂利を敷いてください(1965.7)」の住民からの苦情の記述が確認された。
- (10)ささら獅子舞は下戸田(かつての喜沢、中町、上町)に伝わる伝統芸能である。かつては味噌屋、元屋敷での祈禱舞を最初に行い、後は比較的自由であったが、1960年頃から米川神社を基点に道順どおり行うようになった。
- (12)(14)戸田市公園緑地課、今井教雄氏にヒアリング。
- (15)集団面接法では参加した住民を3~5名のグループに分け、各グループに記録兼進行役を置いた。これらに関する意見はそれぞれ1/1250(A1)の地図上に直接、記録兼進行役が記録した。なお、ヒアリング調査とアンケート調査は同様の質問項目で実施したものである。
- (16)回答者の他、世帯構成員のよく使うと意識される経路についても回答を得た。
- (17)「よく使う道」の調査は交通実態調査ではなく、「どのような用途・手段で、どの道をよく使うと認識しているか」の意識調査として位置付けている。

### 【参考・引用文献】

- 1)4)武藤博巳(1995)、「イギリス道路行政史」、東京大学出版会、p4~7
- 2)世田谷まちづくりセンター(1996)、「参加のデザイン道具箱part-2」、p16・34
- 3)J・ジェイコブス(1977)、「アメリカ大都市の死と生」、鹿島出版会
- 4)小場瀬令二ほか(1977)、「通過交通のない地区における交通実態とその規制の方法-生活道路の計画的な研究(その1)-」、日本建築学会報告集、259号、p75~85
- 5)土井良浩ほか(1998)「漁村のオーブンスペースにおける空間改変と地区住民の認識に関する研究」、都市計画論文集、33号、p133~138
- 6)戸田市(1964)、「藤都市計画戸田町後都市計画事業 竣工記念」
- 7)8)戸田市(1986)、「戸田市第2次総合振興計画」
- 9)戸田市(1969~1995)、「統計戸田」
- 10)戸田市(1983)、「戸田市史 資料編 民俗編」
- 11)戸田市(1983)、「広報戸田復刻版」