

入江地区における生活道路の 安全対策への取り組み

今川貴恵

静岡国道事務所 管理第二課（静岡市葵区南安倍 2-8-1）

我が国の交通事故を取り巻く状況は、幹線道路での交通対策が進む一方、生活道路においては、交通弱者が犠牲となる事故が多発していることから、生活道路における交通対策は喫緊な課題である。今回の発表では、こういった課題を背景とした国土交通省の取り組みと、静岡市清水区入江地区において、自治会、学校関係者、警察、市および国が連携した、生活道路の安全対策の実施に向けた取り組みについて報告する。

キーワード：生活道路、ETC2.0 プローブ情報データ

1. はじめに

生活道路とは、地区に住む人々が通学や買い物といった日常生活の中で自宅周辺の比較的狭いエリア内での移動や、地区から最寄りの幹線道路に出るまでに利用する道路であり、本来は頻繁な自動車通行を前提としない、歩行者中心の暮らしの道と位置付けられる（図-1）。

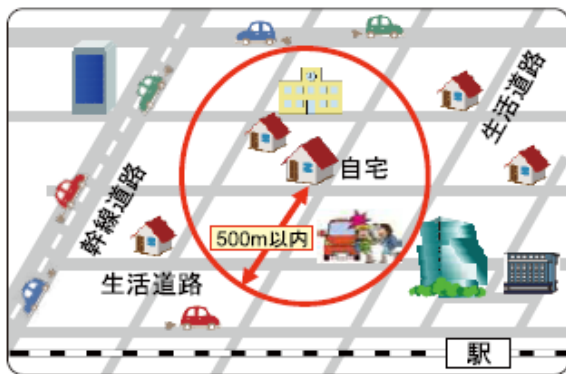


図-1 生活道路のイメージ¹⁾

近年、幹線道路を中心とした交通対策が進み、¹⁾交通事故による死者数は、ピーク時（昭和45年）の1万6万人から約4分の1の4,117人まで減少しており、自動車乗車中の死者数の少なさはG7トップである。一方、歩行者・自転車乗車中の死者数はG7において最下位であり、その半数が自宅から500m以内の身近な道路（生活道路）

で発生していることから（図-2）、生活道路における安全対策の重要性は非常に高まっている。

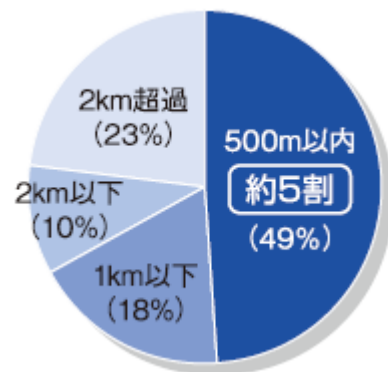


図-2 自宅からの距離別死者数の割合（歩行者・自転車）¹⁾

2. 国としての取り組み

静岡県では、平成28年7月に国土交通省や警察、各自治体の道路管理者が連携し、特に危険性が高い22市町41エリアを「生活道路対策エリア」に選定した。生活道路対策における国としての主な取り組み内容を下記に示す。

(1) 技術的な支援

a) ETC2.0 プローブ情報データの提供

「ビッグデータ」といわれる ETC2.0 プローブ情報

を活用した、生活道路対策エリア内の交通情報分析結果を自治体へ提供している。

本データの分析により、ETC2.0 車載器を搭載した車両の走行履歴、走行速度、急ブレーキ箇所等を知ること、事故データからは読み取ることができない、事故発生の危険がある箇所や、生活道路において抜け道利用がされている経路の把握が可能である。

b) 有識者の斡旋

地区の課題や交通対策内容の妥当性を確認するために実施する現地点検の際に、多角的な視点から助言頂くために有識者を斡旋する取り組みを行っている。また、静岡県では自治体を対象とした有識者による講演会「新時代を迎えた生活道路対策」を開催し、生活道路対策に関する導入・研究事例等を紹介することで、生活道路の安全対策を進める上での留意点や、具体的な手法に関する理解を深めている。

c) 物理的デバイスの技術基準制定と可搬型ハンプの貸出

生活道路の交通対策として、道路へ段差（凸部）を作ることで、車両の走行速度を低減するハンプ（図-3）や、局所的に道路幅員を狭める狭さくといった物理的デバイスの設置が挙げられる。これら物理的デバイスは国内の導入実績が少なく、積極的な検討・導入に向けて、国土交通省は、物理的デバイスの技術基準を制定した。

また、ハンプについて、中部地方整備局では、「可搬型ハンプのレンタル制度（レンタルハンプ制度）」により、自治体に対して可搬型ハンプの貸し出しを行っている。あわせて、自治体がハンプ設置位置の検討や設置前後の効果検証を行うにあたり必要となる ETC2.0 プローブ情報による分析データの提供も必要に応じて行っている。



図-3 ハンプの様子¹⁾

(2) 取り組み推進に対する支援

県内自治体に対して、生活道路対策の取組経緯を説明するとともに進め方について助言を行った。同時に、直轄国道事務所が生活道路対策に関する事務局を務め、生活道路対策推進にあたっての課題収集やその解決に向けて警察、各道路管理者、静岡県、PTA 連絡協議会

及び静岡県タクシー協会と連携し、検討を行っている。

また、後述する静岡市清水区入江地区については、直轄国道が外周道路を形成していることから、県内の先行モデル地区として、協議会に静岡国道事務所も参加し、自治体や警察といった行政機関のほか、地域や学校の代表者である地元自治会や PTA 等と連携して、地域の声を聞きながら対策の検討を行っている。

(3) 予算的支援

自治体からの予算要求に対し、通学路の点検等を継続的に実施している団体が行う対策や、ビッグデータを活用した生活道路対策といった、通学路の生活空間における交通安全対策へ防災・安全交付金を重点的に配分している。

(4) その他

警察は、区域内の制限速度を 30km/h とした「ゾーン 30」を設置している（図-4）。これは、自動車の走行速度を 30km/h 以下に抑えることで、自動車と歩行者による交通事故が発生した場合、歩行者の生存率が高まるためである。



図-4 ゾーン 30 の概念図¹⁾

3. 入江地区の概要

「生活道路対策エリア」の 1 つである静岡市清水区入江地区は、静岡市の市街地部に位置し、小中学校が隣接し、地区内の生活道路は小中学校の通学路に指定されている。また、住宅街であるため住居に加え商業施設が建ち並び、歩行者や自転車の往来が多い（図-5）。当地区は国道 1 号や県道 197 号線（入江富士見線）の幹線道路で囲まれており、幹線道路の渋滞や信号待ちを回避した車両の抜け道としての利用も確認されており、生活道路内には、歩行者・自転車・自動車といった複数の交通モードが混在している。

更に、生活道路であるにも係わらず、歩道整備された

区間はわずかであり（図-6）、道路幅員の広い道路では高い速度で走行する車両も見られるなど、安全性が大きく損なわれている。

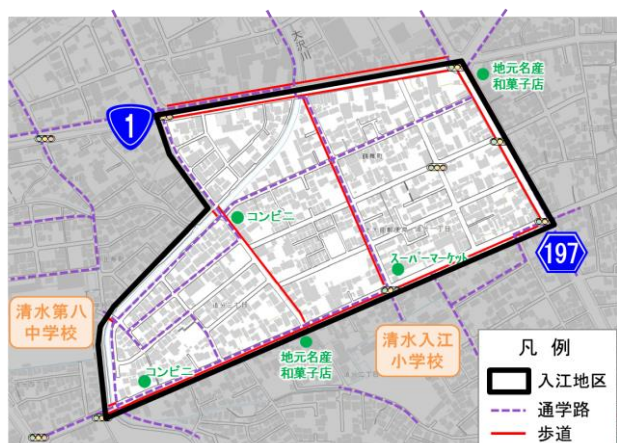


図-5 清水区入江地区の概要



図-6 入江地区の様子

4. 生活道路対策を進める上で留意すべきこと

生活道路対策を進める上で留意すべきこととしては、下記の2点が挙げられる。

(1) 危険な箇所（問題箇所・要対策箇所）の見極め

死傷事故発生状況や、児童・生徒の通学経路、自動車の走行速度、急ブレーキ発生箇所などといった道路の利用特性を把握することで、地区内の課題や安全対策の必要な箇所を的確にとらえることが必要である。その際には、顕在化した課題だけでなく、潜在的な危険事象にも目を向けること、また、子供や高齢者など多様な目線での状況把握に務めることに留意する必要がある。

(2) 道路の機能分化を実現する対策立案と地域の理解

地区内の道路を面的に捕らえ、それぞれの区間に求

められる機能を考慮して「自動車交通を担う幹線道路」と「歩行者中心の暮らしの道（生活道路）」に機能分化する対策の立案が重要である。その中で、生活道路の安全対策においては、通行車両の走行性阻害や、沿道住民の利便性低下が懸念されるため、地域住民や道路利用者の理解を得ることに留意する必要がある。

5. 生活道路対策立案へ向けた取り組み

入江地区では、死傷事故データやETC2.0プローブ情報データといった交通ビッグデータの解析および地域住民や小中学校へのアンケート調査や現地点検を実施し、顕在的、潜在的な課題を多角的に抽出した。

対策にあたっては、効果的かつ円滑に事業を推進するよう、警察、市、国といった行政機関のみならず、地区を代表して地元自治会長、交通弱者となる通学児童・生徒の目線を反映できるようPTA・学校関係者が連携した協議会を設置し、ワークショップを開催した。協議会にはファシリテーターとして有識者にも参加いただき、専門的な角度からお話いただくことで、生活道路対策への理解を深めながら検討を進めた。なお、協議会はこれまでに3回実施しており、下記にその概要を示す。

(1) 第1回協議会

生活道路対策の必要性やその進め方、入江地区の現況について、ETC2.0プローブ情報データを用いて分析した結果（図-7）を示し課題等の共有を図った。本地区の課題としては、下記が挙げられる。

- ・歩道が整備された区間が少なく、狭い
- ・見通しが悪い
- ・抜け道利用を目的とした車両が地区内へ進入する
- ・車両が速いスピードで走行する



図-7 入江地区を通過する抜け道経路
(ETC2.0 データ分析結果の一例)

また、より詳しく地域の状況を把握するため、地区内の住民を対象としたアンケート（図-8）を実施した。

(2) アンケートの実施

入江地区の住民等を対象に行ったアンケートの概要は、下記のとおりである。

a) 対象

- ・清水入江小学校の5、6年生児童（および保護者）
- ・清水第八中学校の2年生生徒
- ・地域住民（自治会経由で配布）
- ・タクシー運転手（静岡県タクシー協会清庵支部所属）

b) 質問内容

小学校児童、中学校生徒、地域住民に対しては、徒歩・自転車での通行時におけるヒヤリハット体験や入江地区内を走行する自動車への印象を尋ねた。

タクシー会社へは、ヒヤリハット体験の内容・場所および地区内を自動車で通行する際の経路を尋ねた。

c) 回答状況

アンケート配布数 2983 部に対し、ほぼ半数である 1454 部の回答が得られ、その回答の一部を下記に示す。

- ・自動車が一時停止を守らない
- ・自動車の速度が速い
- ・歩道が狭く、歩行者同士のすれ違い時等に一方が車道に出なければならない
- ・抜け道経路として利用されている



図-8 アンケート依頼

(3) 第2回協議会

アンケート結果およびETC2.0プローブ情報データ分析から抽出した危険な箇所と、それに対して有効だと思われる対策例をとりまとめ、協議会に提示し、実際に合同現地点検（図-9）を行った。その後、参加者が発言し

やすいよう、グループワーク形式により課題や対策方針の確認および共有を図った（図-10）。グループワークの際には、下記に示す意見が挙げられた。

a) 交差点部

- ・一時停止を守らない
- ・信号無視や変わり目に急ぐ車両が見られる
- ・見通しが悪い
- ・物理的デバイスを導入し、速度抑制をしたい
- ・車道の中央線を抹消し、狭くすることで、主道路と従道路を明確にしたい

b) 単路部

- ・通過車両の速度が速い
- ・すれ違い時に歩行者と車両が接近する

c) 抜け道

- ・抜け道として地区内に進入する車両が見られる



図-9 現地点検の様子



図-10 ワークショップの様子

(4) 第3回協議会

グループワークによる課題や対策方針等の結果を踏まえ、入江地区では具体的にどのような対策を行うべきか短期・長期に分け、再度グループワークにより検討を行った。

a) 短期対策

- ・ゾーン30表示の強調

- ・中央線抹消、路側帯拡幅、グリーンベルトの設置

b) 中長期対策

- ・横断歩道の設置
- ・信号機の設置
- ・歩道整備
- ・カーブミラー、防護柵設置

これらの対策に加え、ハンプ・狭さくといった物理的デバイスの実施にあたっては、利便性の低下や走行性阻害等といった住民の懸念を取り除くため、あらかじめ実証実験を行い、効果や副作用を評価しながら恒久対策としての可能性を検討していくこととした。

6. 取り組みを推進する上での課題と対応策

(1) 地域住民との合意形成

対策として検討しているハンプは、沿道住民への騒音や段差による走行時の不快感など、導入に対する抵抗感が懸念される。また、これまでは自治会関係者など地域住民の代表者と協議会にて意見の交換をしてきたが、近隣居住者など一般住民との合意形成はできていない状況にある。このため、レンタルハンプを活用した実証実験を行うことで、妥当性や効果を十分に検証して事業を進める方針とした。



図-11 ETC2.0 プローブ情報とアンケート結果
(ヒヤリハットの例)

(2) 対策の実現性

歩道整備や交差点改良等抜本的対策が必要な箇所も存在するが、用地制約等により事業化が困難な状況も確認された。このため、短期対策・中長期対策として区分した段階的な事業計画を策定し、円滑な事業の推進を図る方針とした。

(3) ETC2.0 プローブ情報データの限界

現時点において、ETC2.0 の積載車を搭載した車両は少ないことから、特に交通量が少ない生活道路では、分析サンプル数の不足や、自動車の急挙動はでていないが、歩行者は危険だと感じる箇所が見落とされ、自動車目線のヒヤリハットばかりに集計結果が偏ってしまうことなどが懸念された(図-11)。このため、現地踏査や住民アンケート調査の結果と整合性を確認することで、正確な状況把握を心がけた。

7. 今後の進め方

入江地区では、これまで実施してきた協議会で得られた意見をふまえ、地域住民との合意形成後、まずは短期対策を実施することとした。また、中長期対策については実証実験の後、効果の検証を経て恒久対策の実施を検討することとした。

生活道路対策は、静岡県内の各地域で取り組みが進められており、入江地区で完結するのではなく、取り組み方法・得られた成果・今後の課題等を関係機関や住民と共有することで、他の地域への水平展開図っていく必要がある。

また、物理的デバイスなど生活道路における安全対策の必要性・有効性について広く道路利用者に周知するための広報活動を積極的に実施することも肝要であると考ええる。

参考文献

- 1) 生活道路パンフレット「みち(ハンプ)が大切な人の命を守ります～機能分化により、暮らしのみちを安全にします～(H28.6 道路局)」