

住民・行政・大学が連携した交通安全対策の検討

Developing the Traffic Safety Measures cooperated by Residents, Government, and University

○岡田和也¹, 石井達也¹, 岩崎哲也¹, 小池和喜隆¹, 小泉圭汰¹, 泉水勇人¹
五十嵐千叡¹, 石井和成¹, 佐野瞳¹, 瀬川大貴¹, 槇恭吾¹, 松村一輝¹, 小早川悟²

*Kazuya Okada¹, Tatsuya Ishii¹, Tetsuya Iwasaki¹, Wakitaka Koike¹, Keita Koizumi¹, Yuto Sensui¹, Kazuaki Igarashi¹
Kazushige Ishii¹, Hitomi Sano¹, Daiki Segawa¹, Kyogo Maki¹, Kazuki Matsumura¹, Satoru Kobayakawa²

Abstract: Traffic safety measures in residential area is one of basic principal in the 10th Fundamental Traffic Safety Program which Japanese government published in 2016. Actual traffic safety action, however, could not cooperate with local government and residents. The residents in Narashinodai 8 at Funabashi city asked Nihon University to help improving the traffic safety conditions which is located in the next block to the Funabashi campus of Nihon University. As the result, regional council was established to discuss about traffic safety at these areas. This paper reports the activities of university students for traffic safety in the area and it also reports the roles of residents, local government, and university on this council.

1. はじめに

第十次交通安全基本計画¹⁾の中で、重点的に対応すべき項目として生活道路の安全確保が挙げられている。しかし、実際の生活道路における交通安全対策では、住民と行政の十分な連携が取れておらず、行政側が主体となった交通安全対策が施されているのが現状である。今回の対象地区である千葉県船橋市習志野台 8 丁目地区は、国道 296 号線の慢性的な交通渋滞による通過交通に加え、複合商業施設の開業による交通流の変化に伴い当該地域の生活道路の安全確保が困難となっている。そのような中、地域の交通安全対策について地域住民から大学への協力依頼があり、検討を重ねた結果、住民と行政と大学の三者による協議会が発足された。本稿では、住民と行政と大学の三者が連携した地域の交通安全対策の取り組みを報告する。

2. 協議会での関係と役割

これまでの交通安全対策は一般的には行政が主体となって行われていることが多く、交通安全対策の導入後の効果検証や交通安全対策プロジェクトの継続性に欠けてしまうことが多い。そこで、今回の対象地区となる千葉県船橋市習志野台 8 丁目地区では、Figure 1 に示すように住民と行政と大学の三者が協力して協議会を運営していくことで、交通安全対策事業の効果的な対策方法の検討と事業の継続性が担保されるように工夫された。

住民側は地域住民へのアンケート調査やヒヤリハットマップを作成し、地区内における危険個所の抽出や

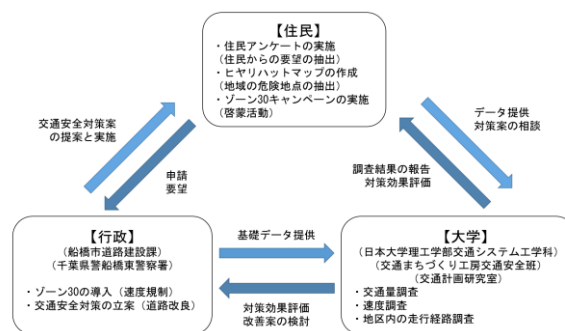


Figure 1. The relation of the regional council

住民からの要望を吸い上げる活動を行っている。本協議会に行政側として参加しているのは、船橋市の道路建設課と千葉県警の船橋東警察署の交通課である。千葉県警の船橋東警察署では、住民からのゾーン 30 の導入の要請を受けて、2017 年に当該地区をゾーン 30 に指定した。また、船橋市の道路建設課では地区内道路の交通安全対策をするとともに、一方通行規制がかかる道路の交差点部に逆走防止のポールを設置を行っている。大学側は、住民から提供されたヒヤリハットアンケート等のデータや、行政より提供された交通事故発生状況や道路平面図等のデータを用いて地区の交通状況を分析した。さらに、交通安全対策の効果測定として、ゾーン 30 導入前後における交通実態の調査を行い、住民と行政に双方に結果を報告している。このように三者が連携することで、すでに実施された交通安全対策後の交通状況を把握することが可能で、それに応じた判断を適切に行えると同時に、新たな対策案の検討へと円滑に移行することができる。

1 : 日大理工・学部・交通, Department of Transportation Systems Engineering and Socio-Technology, CST., Nihon-U.

2 : 日大理工・教員・交通, Department of Transportation Systems Engineering and Socio-Technology, CST., Nihon-U.

3. 対象地区における交通実態調査の概要

住民からの要望および相談を受けて、日本大学理工学部交通まちづくり工房の交通安全班では、Figure 2 における青枠で囲まれた習志野 8 丁目地区でゾーン 30 の導入効果の検証を目的とした地点速度調査を行った。なお、対象地点は住民から提供されたヒヤリハットアンケートおよび千葉県警からの交通事故発生状況から速度に関する危険箇所を考慮して選定を行っている。今回の地点速度調査^[2]では対象地点に人員を配置し、地点 A~E における観測区間長 15m の通過時間をストップウォッチを用いて測定し、時速に換算した。



Figure 2. Narashinodai 8 chome and survey points

4. ゾーン 30 導入前後における地点速度の変化

Figure 3 は Figure 2 で示した計測地点の通過平均速度をゾーン 30 導入前後で比較した結果である。ゾーン 30 導入前と比較すると全体的に高くなっている。これは、ゾーン 30 が導入されたことで交通量が減少し、速度が高くなってしまったことが考えられる。

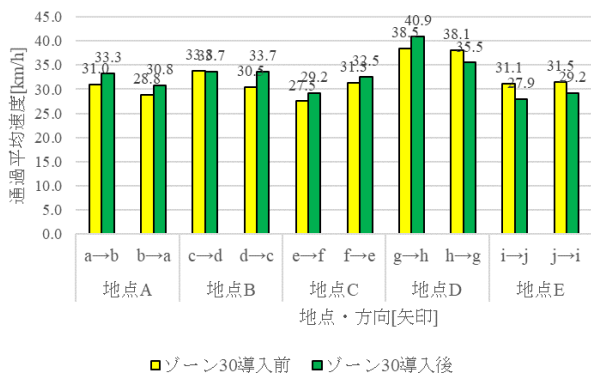


Figure 3. Change of traffic speed introducing Zone 30

Figure 4 と Figure 5 は地点 A と地点 C におけるゾーン 30 導入前後の累加曲線図および通過平均速度の分布を示したものである。いずれの地点も通過台数は減少しているものの、通過平均速度の分布は維持したまま速度については上昇している。このことから速度抑制を行うにはゾーン 30 の導入に加えて、ハード・ソフト的手法（交通規制・デバイス等）を適用する必要があると考えられる。

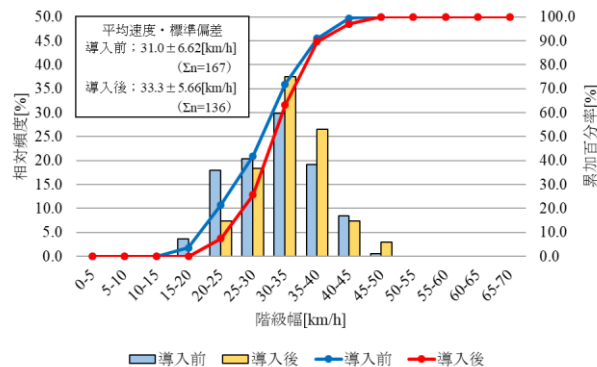


Figure 4. Distribution of traffic speed at point A

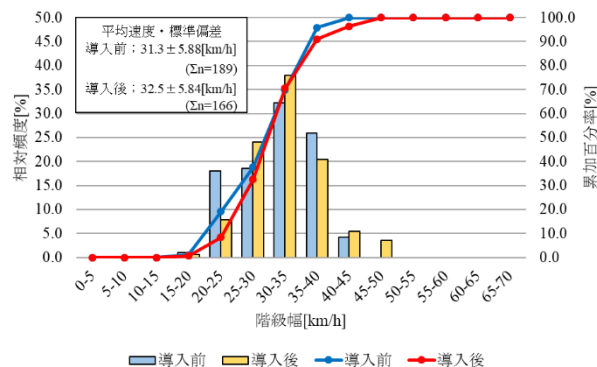


Figure 5. Distribution of traffic speed at point C

5. 今後の展開

今回の調査結果を第 4 回交通安全対策協議会で報告した結果、新たな対策案として通学路のひとつである地点 A において一方通行化の要望が住民から出た。そのため、対象地域を通過する車両の通過経路を明確にし、交通流の変化を予測することで、一方通行化に対する住民の合意形成に貢献できるようなデータを収集する必要があり、このような活動を通じて大学としての地域貢献を行っていく予定である。

6. 参考・引用文献

[1] 内閣府 第十次交通安全基本計画（全文）
http://www8.cao.go.jp/koutu/kihon/keikaku10/pdf/kihon_keikaku.pdf
 [2] 一般社団法人 交通工学研究会 道路交通技術必携 2013 丸善出版株式会社 p12