

『生活道路の交通安全対策における社会実験の実施について』

佐賀市 建設部 道路整備課

1. はじめに

本市は、平成17年及び平成19年の市町村合併を経て、北部の緑豊かな山々、中部の肥沃な田園地帯、南部の“宝の海”有明海といった自然豊かな環境を有するとともに、多様な歴史・文化など個性あふれるまちとなりました。合併後、本市が有するこれらの魅力を活かしながら、市民の一体感の醸成と活力にあふれるまちづくりを進めております。

佐賀県は、平成28年度までの5年間、『人口10万人あたりの人身交通事故発生件数が全国ワースト1』という不名誉な記録を更新しており、関係各署で『ワースト1脱却に向けて』様々な取組がなされております。

道路関連においても、国・県・市などの道路管理者をはじめ、警察・学識経験者が集まり『道路交通環境安全推進連絡会議』を定期的に行い、交通安全対策を行っています。

本市においては、『生活道路の交通安全対策』を目的に、交通事故関連のビッグデータを活用して事故が多い箇所を抽出し、佐賀市北川副地区を『交通安全対策のモデル地区』に選定しました。

交通安全対策の検討は、地域の実情にあった効果的な整備を実現するため、住民参加によるワークショップ形式で行い、対策案について社会実験を実施し効果検証を行いました。

2. 取組みの経緯

地区内の現地調査 (H28/ 2/10)

…………ビデオ調査により自動車交通量、歩行者交通量、自転車交通量自動車の速度、地区内の車の通り抜け状況などを調査

地区内の説明会 (H28/ 9/30)

…………現地調査の結果報告及び今後の方針(検討会の開催について)

第1回検討会 (H28/11/13)

…………地区内の危険箇所の抽出(ヒヤリマップ作成)

第2回検討会 (H28/12/11)

…………危険箇所の再確認及び対策案の検討・社会実験の実施について

社会実験 (H29/ 1/15 ~ 2/17)

…………ハンプは地区内の住民と協力して設置



図1 第1回検討会(ワークショップ)の様子

- 効果検証 (同上) ……ビデオ調査やアンケート調査などにより、交通状況の変化や利用者意識を調査
- 第3回検討会 (H29/ 3/12) ……社会実験の検証結果の報告及び今後の整備について

3. 社会実験の実施

3.1 社会実験の内容

対策案は、地区内の住民と話し合っ『ハンプ 3箇所』『自転車の通行位置のカラー化 (矢羽) 1区間 (L=250m)』『交差点のカラー化 2箇所』に決め、社会実験の箇所は、検討会で通り抜けの車が多く危険な箇所であると意見がとくに多かった南北路線を中心に設置しました。

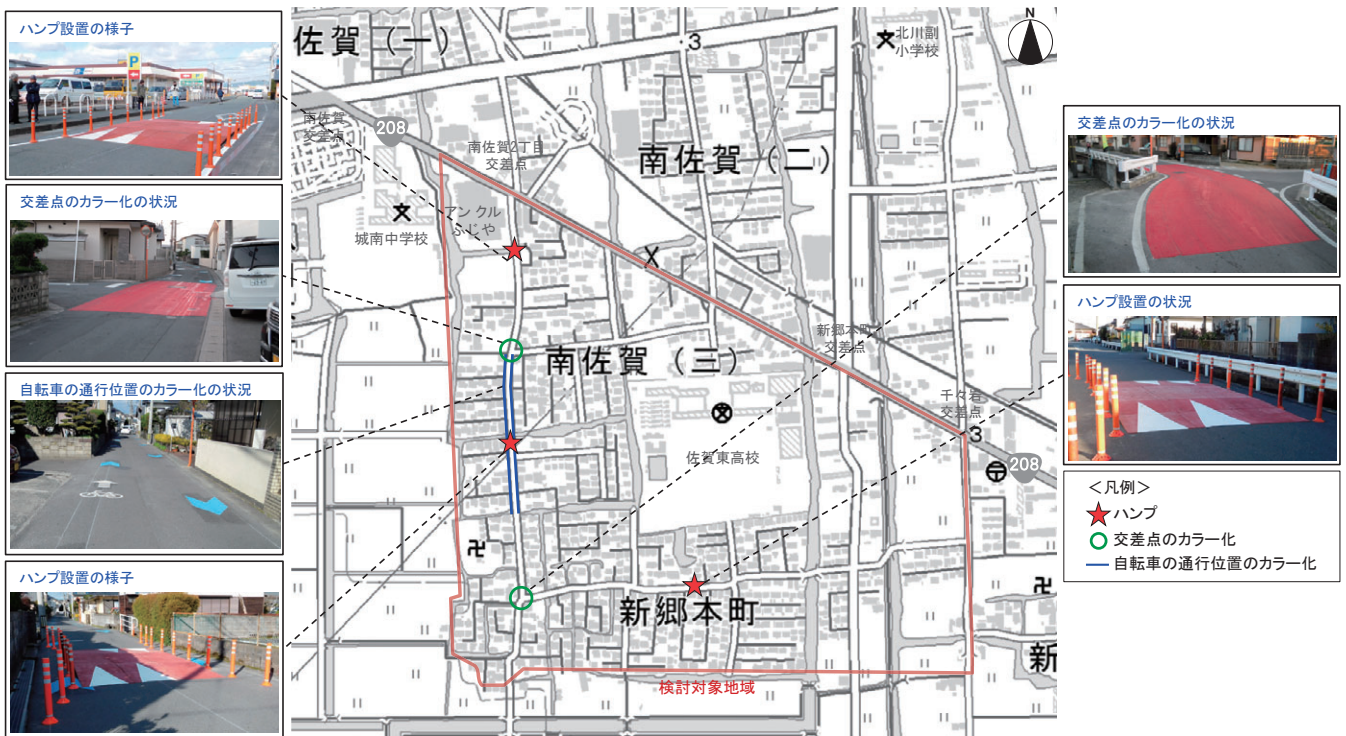


図2 社会実験の実施内容

3.2 社会実験の対策施工

本取組みの周知のため、社会実験の初日にはハンプの施工をイベント化し、地区内の住民と一緒に設置作業を行い、地区の盛り上がりを醸成しました。

住民参加の施工イベントはマスコミにも取材され、テレビや新聞を通じて多くの方に本取組みを周知することができました。



図3 ハンプの施工イベントの様子

4. 社会実験の効果検証

社会実験の効果を正確に把握するため、ビデオカメラによる交通状況調査や、中学・高校へのアンケート、沿道施設へのヒアリングによる利用者意識の調査を実施しました。

4.1 ビデオ調査による交通状況の分析

ビデオ調査では、当初の現地調査と同様に、北川副地区を通過する自動車や自転車、歩行者の交通量・交通挙動(速度・危険事象・通過交通)を調査し、社会実験前と実験中の朝ピーク(7:30～8:30)及び夕ピーク(16:00～17:00)の交通状況を比較することで、実施した対策の効果を把握しました。

4.1.1 自動車の走行速度

社会実験中に地域内を南北へ抜ける交通は社会実験前と比較して平均速度が低下しており、自動車の速度はハンプ設置路線で低下していることが確認されました。また、30km/h以上で通過する車両の割合^{*}は、社会実験前と比較して10.2%低下していました。一方で、地域内を東西方向へ抜ける交通については、社会実験前と比較すると平均速度の低下は確認されず、ハンプ設置による車両速度低下の効果は確認できませんでした。

(※交通事故が起こった場合、車両速度が30km/hを超えると、死亡確率が急激に上がることが明らかにされています。)

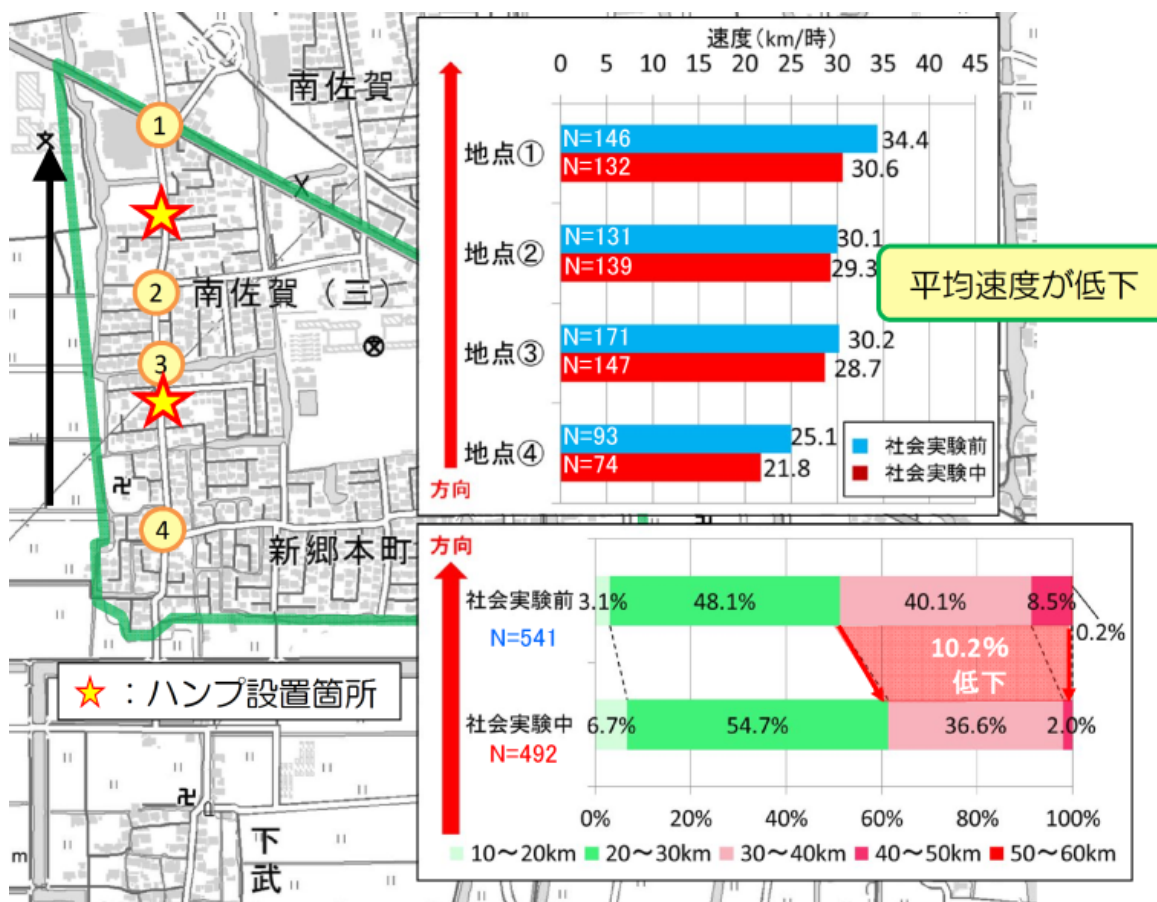


図4 自動車の平均速度の変化

4.1.2 自転車の通行位置

社会実験中に地域内を南北に通行する自転車の左側(順)走行の割合は、社会実験前と比較して20%

上昇しました。自転車通行位置カラー化箇所では、左側を順走する自転車の割合が上昇したことで、自転車の走行環境が改善されたことが確認されました。

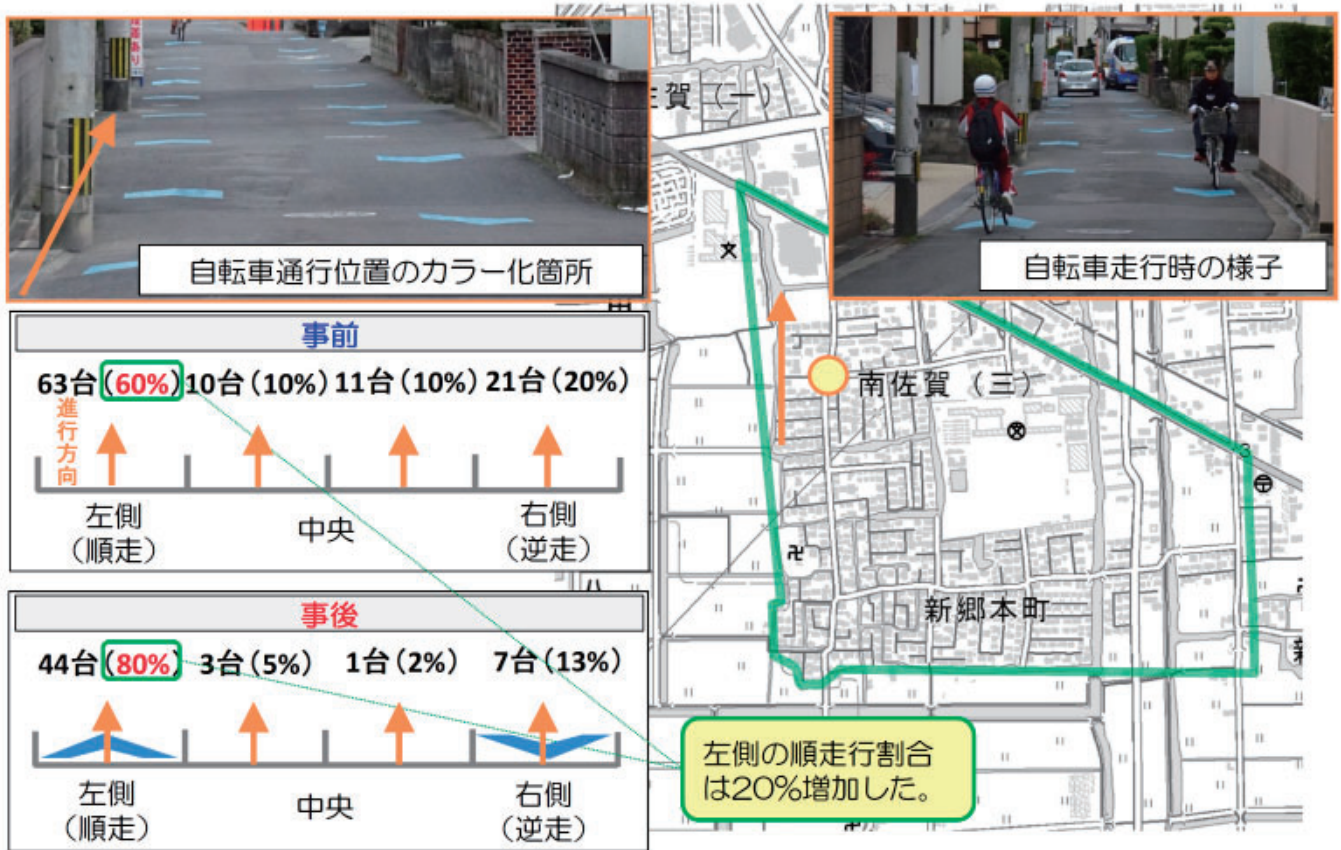


図5 自転車の通行位置の変化

4.2 アンケート・ヒアリング調査による利用者意識の分析

利用者意識を把握するため地域住民や中学・高校・地域住民へのアンケート、沿道施設利用者へのヒアリング調査を実施しました。アンケートは合計で、2,251部配布し、1,041部回収しました（回収率46.3%）。ヒアリングは、沿道施設利用者124人を対象として実施しました。

アンケート・ヒアリング調査の結果、自動車利用者の90%近くが、「ハンプによって速度を落として走行するようになった」と回答、70%以上が「交差点のカラー化によって注意して走行するようになった」と回答しており、今後の対策の意向についても、地域住民の80%以上は対策の継続を望んでいることが確認できました。



図6 ハンプによる速度抑制効果の実感

設問

交差点のカラー化によって、交差点位置が分かりやすくなり、注意して走行するようになったと思いますか？



76%が注意して走行するようになったと回答

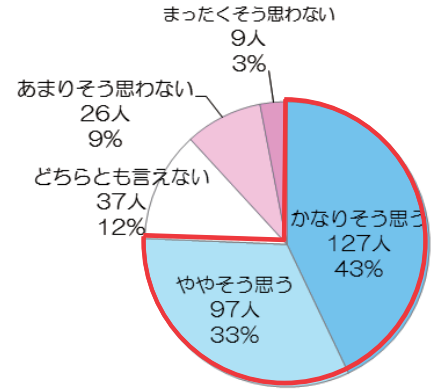
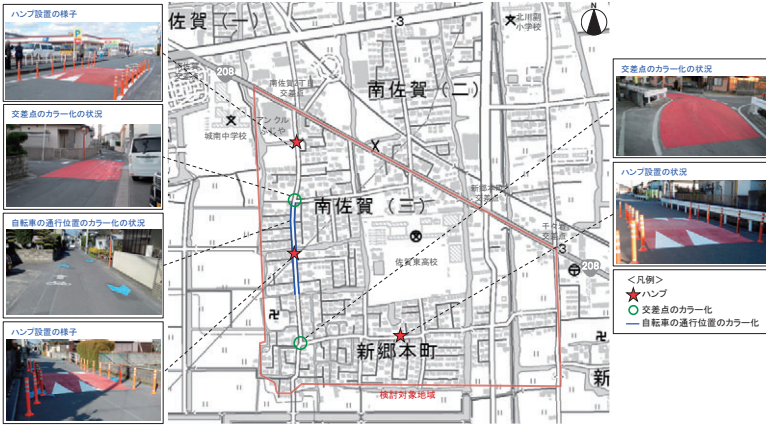


図7 交差点のカラー化による注意意識の向上効果の実感

設問

社会実験を踏まえ、今後の対策についてご自身の意向に最も近いものはどれですか？



83%が対策の継続を希望すると回答

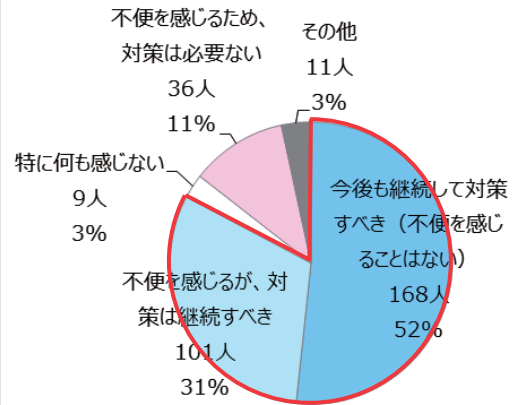


図8 今後の対策継続の意向

5. 今後の取り組み

検討会での意見や社会実験の検証結果、アンケート調査結果を踏まえ、また警察と連携しながら区内をゾーン30に設定するとともに、効果があった『ハンプ』『自転の通行位置のカラー化(矢羽)』『交差点のカラー化』などの安全対策を必要に応じて組み合わせ、本設置に向けて、地域の方々と調整を図りながら区内の交通安全対策を進めていきます。更に、今回の取組を他地区にも広げ、市全域の生活道路の安全性向上を目指していきます。