

# 東近江市における生活道路の 安全対策の取組み

滋賀県 東近江市役所 都市整備部 道路課

## 1. 東近江市の概要

東近江市は、万葉集で有名な額田王と大海人皇子の相聞歌の舞台となった蒲生野や、大本山永源寺、百済寺、石塔寺など多くの古刹が位置している。中世以降は市場町や門前町として、また主要街道が交わる要衝地として栄えた。近世には近江商人が活躍し、多くの企業家を生んだ先進的な風土が醸成された。東近江市は、平成17年から18年にかけて1市6町（八日市市・永源寺町・五個荘町・愛東町・湖東町・能登川町・蒲生町）が合併し誕生した。滋賀県の東部に位置し、東は鈴鹿山脈から西は琵琶湖まで広がり、山村・農村・湖辺の多彩な景観を持つ自然豊かなまちである。

市内には、鈴鹿山脈から琵琶湖までつながる愛知川、日野川が流れており、広大で肥沃な農地を形成していることから、近畿地方有数の穀倉地帯となっている。また、畜産業も盛んで、乳用牛の飼育や、日本三大和牛のひとつである「近江牛」の生産も行われている。

近畿圏と中京圏の中間地点という立地条件と名神高速道路、国道8号などの幹線交通網が充実していることから、多くの工場が進出しているが、市西部を通過する国道8号は高速ICまでのアクセス性が悪く産業活動や観光振興の妨げとなっている。

一方で、国道8号線の愛知川渡河部周辺（五個荘地区）において、交通集中による激しい渋滞が生じており、渋滞を回避するために幅員の狭い生活道路（旧中山道）へ交通が流入することから、歩行者と車両の接触事故の危険性が問題となっている。



図1 東近江市の位置図

## 2. 東近江市五個荘地区の特性

通勤者の移動手段が自動車中心であることから、朝夕のラッシュ時には通常に比べ大幅に交通量が増加する。交通が集中する国道8号の愛知川渡河部では、処理能力を上回る交通量が流入するため、激しい渋滞が生じる。図2は、国道8号の彦根～東近江間の混雑状況を示したものである。愛知川渡河部では、朝夕を中心に1～2km程度の渋滞になるほか、ピーク時以外も断続的に渋滞している。

以下の図3、4は五個荘地区の位置図や渋滞状況、生活道路への流入が多い交差点の航空写真である。国道と市道の交差点の接道長が60mあるY字路であり、通り抜け車両を呼び込みやすい形状となっていることから、並走する生活道路内に通過交通が流入し朝の通学時間帯を中心に沿線住民の安心・安全な生

活を脅かしている。また、市道から流出の際に、一時停止規制があるにもかかわらず、確認を怠り合流するため、追突事故が多発する地点でもある。

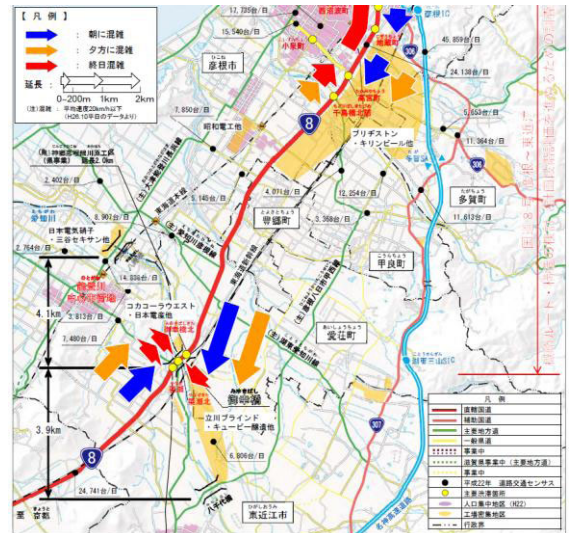
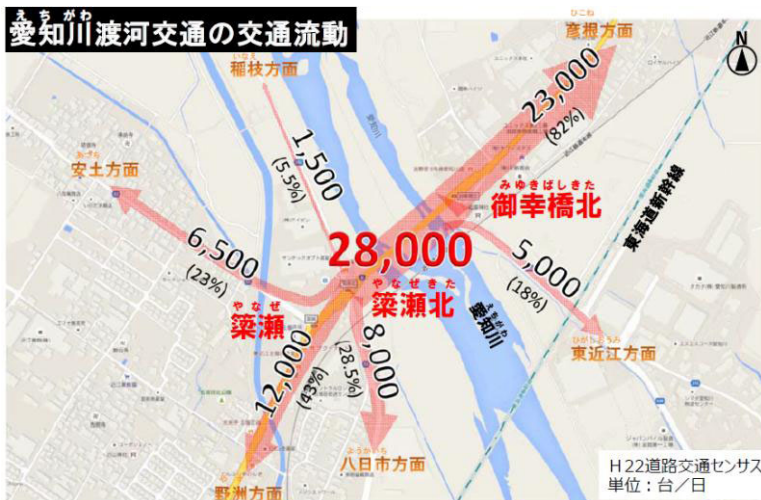


図2 国道8号愛知川渡河部の交通量と混雑状況 (国土交通省提供)

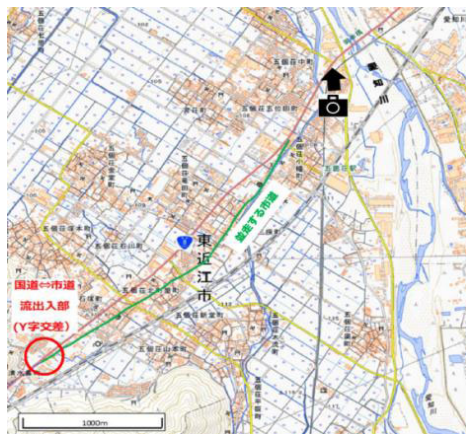


図3 五個荘地区周辺の位置図と国道8号の混雑状況



図4 国道8号と市道Y字交差点の航空写真

### 3. 安全対策の考え方

国道8号が混雑するピーク時間帯には、並走する市道の交通量も増加する。ピーク時間帯のY字交差点の流入出量は、日中の3～4倍となり、通学時間帯とも重なるため、沿線自治会より安全対策（速度規制）

の要望があった。そのため平成26年度に一部エリアのゾーン30による速度規制を講じたが、速度超過をする車両が多いため、更なる安全対策とゾーン30エリア拡大を要望されている。

更なる安全対策を検討していたところ、平成27年度に生活道路の交通安全の確保に向けた取組の推進について、国土交通省から案内があった。生活道路の交通安全確保とは、道路の機能分化を進め、自動車を安全性の高い道路へ転換するとともに、生活道路を歩行者及び自転車中心の空間にしていくという考えである。具体的には、地域住民や警察等の関係者と連携して、ハンプや狭窄といった物理的デバイス（図6）の適切な設置等により、生活道路の交通安全対策を一層推進し、生活道路における速度抑制対策や、通過交通の進入抑制を進めるものである。

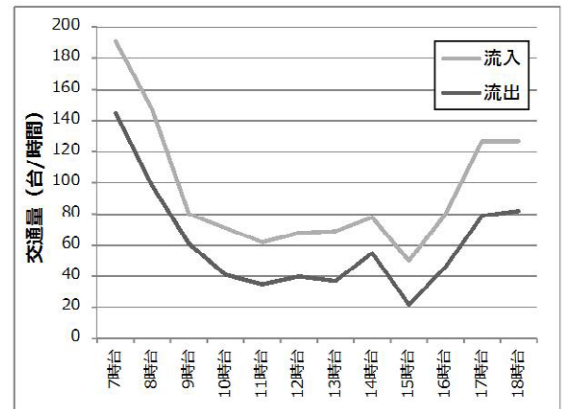


図5 平日昼間の国道8号と市道Y字交差点の流出

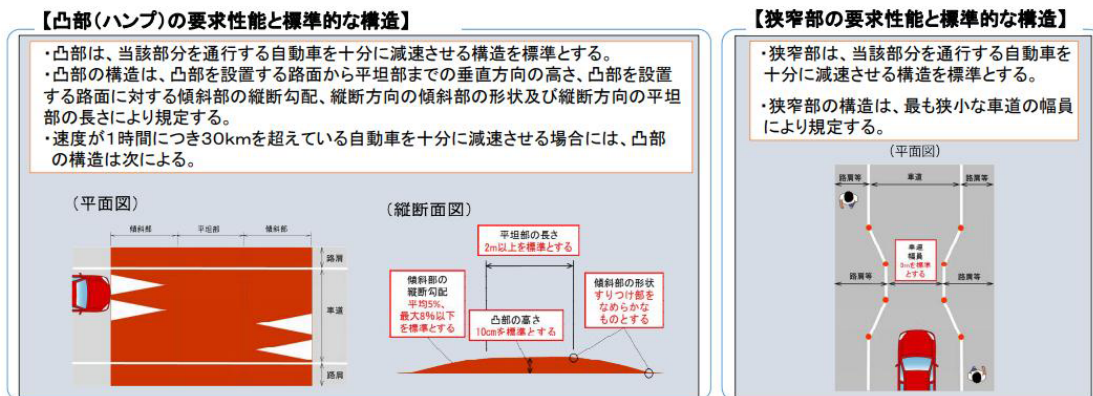


図6 ハンプ及び狭窄部の標準的な構造

この取り組みでは、生活道路における交通安全の確保が必要なエリアを『対策エリア登録』し、国土交通省がETC2.0で収集したビックデータを活用した。自動車の速度に関する情報や、抜け道利用に関する情報、急挙動情報等の提供を受けることができるとともに、交通安全の現地診断を行いうる有識者等の斡旋や、可搬型ハンプの貸出を受けることが可能となる。



図7 地域住民を対象としたワークショップ



図8 ビックデータ解析の一例（国土交通省提供）

東近江市では、平成27年度に対策エリア登録を行い、五個荘地区の生活道路安全対策に着手した。沿線自治会から委員を選出して、『五個荘地区生活道路安全対策協議会』を設立し、地域住民から危険箇所や危険事例を聞き取りするワークショップを開催するなど、危険箇所の把握に努めた。（図7）

また、ワークショップ内で挙げられた速度超過、ヒヤリ・ハット箇所が、国土交通省から提供を受けたビックデータの解析により裏付けされる事例もあり、地域住民との合意形成に大きく寄与した。(図8)

ワークショップ内で新しい交通安全対策の手法である、ハンプ、狭窄を中心にした対策を進めて行くことが重要であるとの方針説明を行い、理解を深めて頂くためにハンプの走行体験会を開催した。(図9)



図9 ハンプ走行体験会の様子

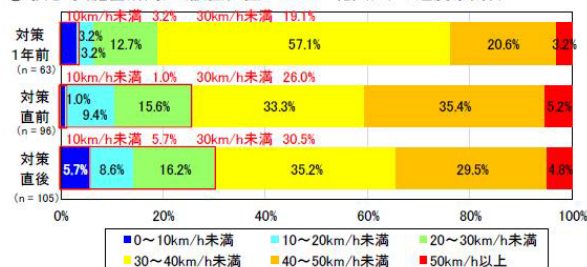
#### 4. 物理的デバイスの仮設置による社会実験

ワークショップ及びビックデータから判明した危険箇所について、物理的デバイスによる対策を提案したが、一部の委員より、①速度抑制効果に疑問②騒音・振動が心配③本設置後に撤去となるとハードルが高い等の意見があったため、社会実験により効果を検証した後に本設置することとなった。

エリア内に、ハンプを3箇所、狭窄を1箇所設置し、3週間の社会実験を行った。



④ 狭さく実施箇所周辺(設置位置から100m範囲内)の速度帯割合



④ ハンプ設置箇所周辺(設置位置から100m範囲内)の速度帯割合

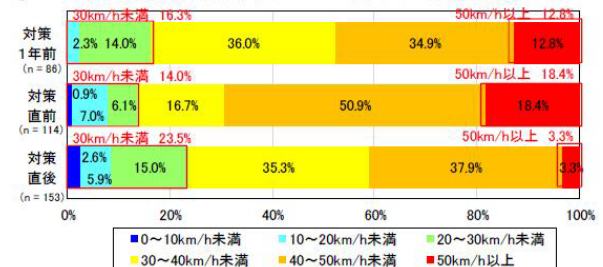


図10 社会実験状況とビックデータ解析による実験期間中とその前の速度帯割合 (国土交通省提供)

社会実験中は、公安委員会と連携し、ゾーン30規制区域外の制限速度40km/h区間も、一時的に30km/hに変更を行った。同時に、国道を利用する交通の流出入ポイントとなっていたY字交差点の90度交差化も併せて実施した。

効果検証は、社会実験期間中とその前のビックデータ解析から検証を行った。物理的デバイスの設置により、通り抜け車両台数の減少にも期待していたが、効果は低かった。

狭窄では、30km/h未満で通行した車両が5%増加したが、50km/h以上で通行している車両は横ばいとなっている。これは、対向車がない場合は減速せず通り抜けしてしまうことが原因と考えられ、効果が低いことがわかる。

ハンプでは、30km/h未満で通行した車両が8%増加し、50km/h以上で通行した車両は15%低下した。このことから、ハンプによる速度低減対策は一定の成果があると言える。また、近隣住民に行ったアンケート調査において、ハンプ周辺の手速度は低下しているとの回答が8割を占めた。しかし、ハンプ通行後に、減速した車速を回復させようとするドライバーが多く、ハンプがない箇所での高速通行が目立ち、より危険になったとの回答も多数あった。

## 5. 今後に向けて

物理的デバイスによる速度低減対策には、一定の効果が見られたことから、今後本市では、本設置に向け取り組んでいくこととしている。同時に、抜け道利用する車両を減少させるために、生活道路入口に通り抜け利用を控えるように促す啓発看板を設置することとした。

社会実験では、物理的デバイス設置箇所以外で速度超過が目立ったことから、短い間隔（100m程度）での設置も検討したが、沿線住居の利用形態（玄関や車両出入口）により、設置箇所に制限があることや、対策エリア内の市道（中山道）延長が2kmあり、ハンプ設置費用がかさむことから、地元合意が図れた箇所から優先的に設置することを計画している。

五個荘地区をモデル地区として生活道路対策を推進した結果、他の抜け道対策に困っている地区からも同様のエリア対策要望があったことから、通り抜け車両対策について市民が強い関心を示していることが確認できた。

物理的デバイスによる生活道路安全対策は、歩道構築が見込めない地区などに道路空間の再構築と同時に実施することで、安価に安全対策を進めることができる手法である。道路利用者や地域住民に対して、適切な情報提供や安全対策手法を示し、様々な視点で道路上に潜む危険を排除すべく、「安心・安全なまち ひがしおうみ」の住民満足度向上につなげていきたい。