

那覇市若狭地区における交通安全対策について

那覇市 都市みらい部 道路建設課

1. はじめに

沖縄県南西部の海岸沿いに位置する那覇市若狭は、明治時代以降の本格的な埋め立てにより形成された平坦な地形上に、戦後の住宅不足問題から戦災復興土地地区画整理による碁盤目状の区画が広がっている地域であり、近年はウォーターフロントの特性を活かしたプロムナード（散歩を目的とした歩行空間）の整備に取り組んでいる。また、当該地区では那覇市初の「市営住宅」が建設されるなど、海浜部に隣接する良好な住宅地の形成を図るとともに、周辺では那覇空港につながる「那覇うみそらトンネル」や大型客船が寄港できる「那覇クルーズターミナル」が整備されるなど、海の玄関口の役割を担う那覇港の機能強化も進めており、水辺空間を活かした訪れる人と暮らす人が憩い安らぐ土地利用を推進している。

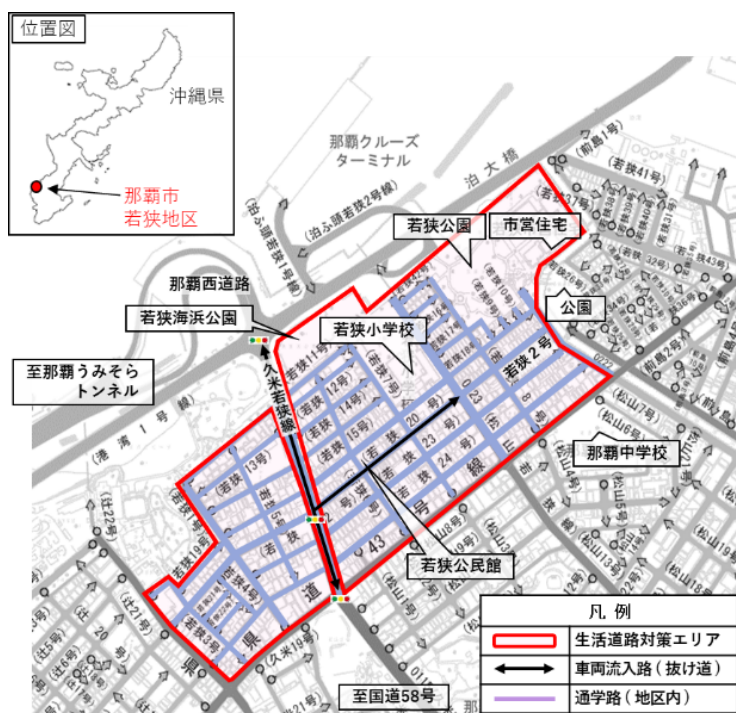


図-1 若狭地区の概要図

若狭地区における交通事情としては、区画整理によって小学校や市営住宅などの生活施設が近接して配置されており、生活道路として利用する歩行者が多い地域となっているが、周辺に位置する広域的な幹線道路（那覇西道路や久米若狭線など）の渋滞の影響を受け、生活道路を抜け道として利用する車両も多数見受けられており、渋滞が起こる時間と通勤・通学の時間が重なることから、歩行者に対する早期の安全確保が必要とされた。なお、当該地区においては歩道のない道路が多く、歩道が設置されている道路においても路面の凹凸や狭隘な歩道幅員により歩きにくい歩行環境となっていたため、歩行空間の改善を求める声が挙げられてきた。

このような背景に加え、本地域における小学校周辺が「ゾーン30」の指定を受けていたことも後押しとなり、生活道路における速度抑制や通過交通の進入抑制を図ることを目的とした施策「生活道路対策エリア」へ若狭地区を登録し、地域住民や警察等、地域関係者と連携しながら交通安全対策に取り組んでいる。

本稿では、若狭地区における交通安全対策の取り組みを実際の流れに沿って紹介する。

2. エリア内の課題抽出

生活道路対策エリアとして面的整備にとりかかるにあたり、まずは第1回ワークショップを開催し、地域内における課題や問題の抽出を行った。このワークショップでは地域住民を中心にエリアの問題を共有し、さらに現地調査を実施し危険な実態を共感した。集約された問題は図-2に示すとおりである。



図-2 課題・問題を集約した概要図

3. 対策の具体化と実証実験の検討

抽出された問題に対する具体的な対策を検討するため、第2回ワークショップを開催した。議論の結果、図-3のような対策方針に決定した。特に、歩道が設置されているものの路面の凹凸や街路樹の根上等、様々な課題が集中する「若狭2号」の改良を主軸な対策とした。対策の詳細は次に示すとおりである。

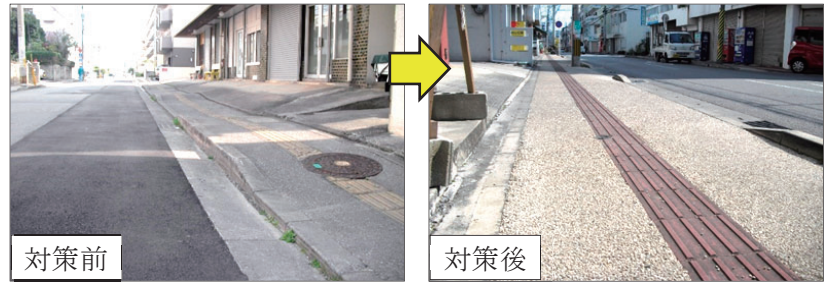


図-3 交通安全に向けた早期対策案

(1) 若狭2号における全面改良と実証実験 (対策A)

a) バリアフリーに対応したセミフラット型整備

現状のマウントアップ型歩道は、乗り入れ口等の影響により路面の凹凸が激しく、歩行者や車いす・ベビーカーの利用者にとって通行しにくい状況となっているため、より平坦なセミフラット型での歩道整備を計画した。



(a) マウントアップ型歩道 (b) セミフラット型歩道

図-4 セミフラット型整備による歩道の凹凸解消

b) 通過交通・速度抑制を図るシケイン整備と植栽による緑陰の形成

通りにくさから通過交通・速度抑制効果が期待できるシケイン整備と併せて、広い歩行空間を確保するために歩道幅を1m拡幅し、歩道幅が広い箇所には植栽による緑陰を形成し、快適性の向上を図る。

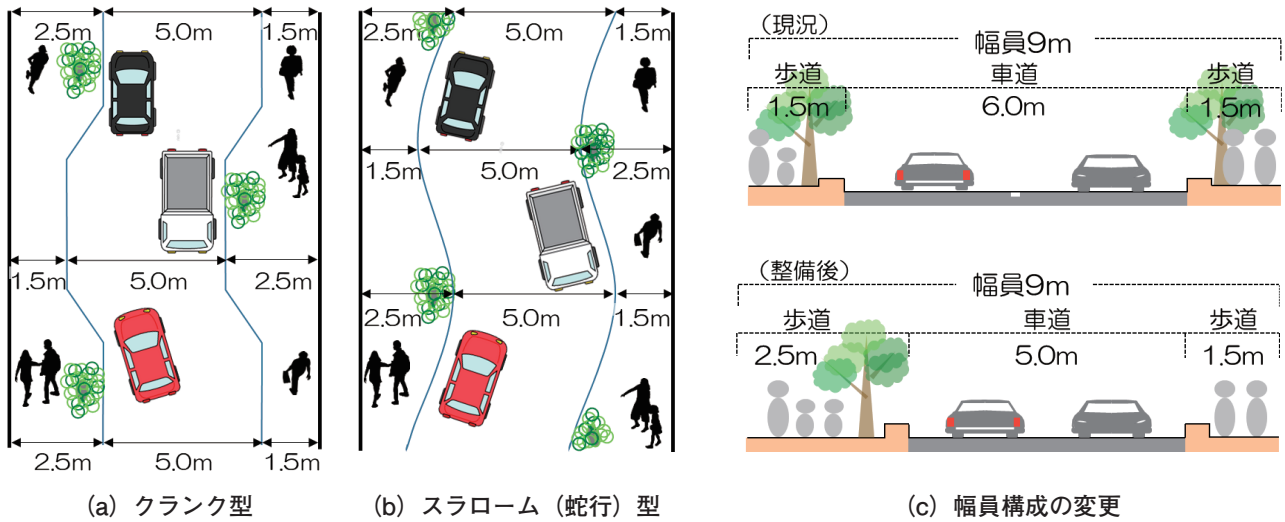


図-5 シケインの導入と歩道拡幅による道路改良案

c) 特に危険な交差点箇所へのハンプ設置と仮設ハンプ設置による実証実験 (若狭公民館前)

事故の多い交差点部に、路面に凹凸を創出するハンプを設置することで、路面状況の変化から注意喚起を促し、併せて対策bと同様な効果も期待する。なお、実際に設置を予定している若狭公民館前にて事前検証を実施し、効果の有無を確認してから対策a、bの改良案へ取りかかる。

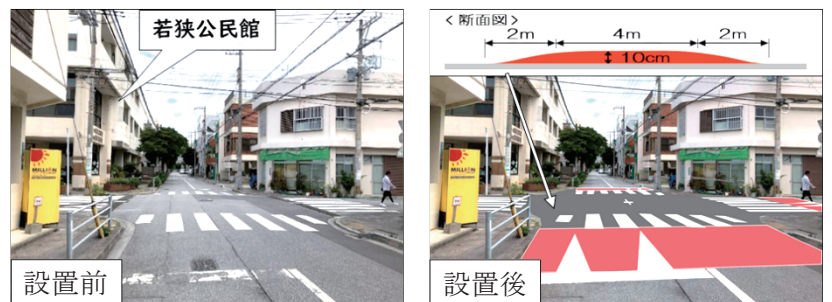


図-6 対策イメージ

(2) 若狭 15 号における路側帯及び交差点の着色（対策 B）

スーパーマーケット横に位置する若狭 15 号は、買い物客による通行が多いものの歩道が整備されていないため、路側帯の着色による歩行空間の明示を計画した。また交差点部は、速度抑制及び注意喚起を促すための交差点着色と止まれの強調標示を対策案とした。

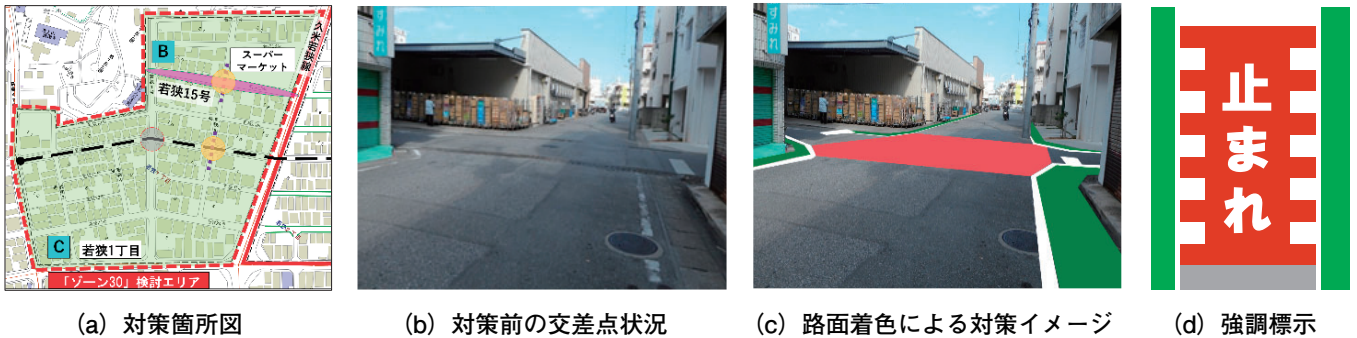


図-7 若狭 15 号における対策概要

(3) 若狭 1 丁目の「ゾーン 30」指定の推進（対策 C）

小学校付近である若狭 2、3 丁目は沖縄県初として 2012（平成 24）年度に「ゾーン 30」指定を受けているが、同じく生活道路としての歩行者や周辺施設を利用する来訪者が多い若狭 1 丁目は「ゾーン 30」未指定のままであった。冒頭でも挙げたようにプロムナードの整備を推進しており、地域住民からも若狭 1 丁目の「ゾーン 30」指定が望まれたため、歩行者の安全確保に向けて早期指定に取り組む。

4. 対策（実証実験）の実施と改善効果

2022（令和 4）年 10 月時点までに、若狭 2 号での交差点ハンプ実証実験（対策 A - c）や若狭 15 号での路面着色による対策（対策 B）を実施した。また、若狭 1 丁目の「ゾーン 30」指定（対策 C）については、警察と調整のうえ、2022（令和 4）年 3 月に指定を受けることができ、本地域における「交通安全対策エリア」全体を歩行者優先のエリアとして、一層の安全確保を推進することとなった。

本章では、対策 A、B による改善効果についてまとめる。

(1) 若狭 2 号における交差点ハンプ設置の実証実験結果（対策 A - c）

本地域における交差点ハンプ設置の有効性を検証するため、若狭公民館前にて実証実験（仮設ハンプ設置）を実施した。なお効果検証として、ハンプ設置前後の通過速度を計測し、比較分析を行った。

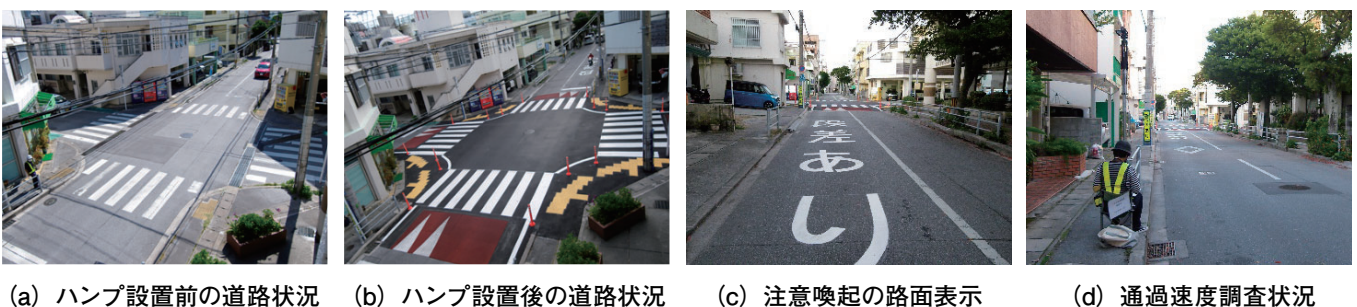
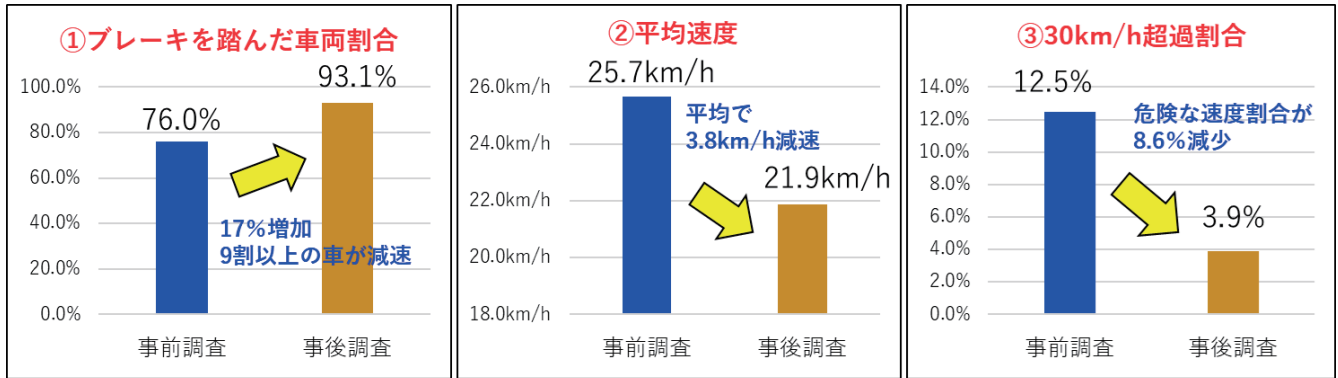


図-8 若狭 2 号（若狭公民館前）における実験状況

実証実験で得られたデータの分析結果が図-9である。これにより、交差点ハンプ手前で減速する車両が増加したことで、30km/hを超過して走行する車両を1/3程度に低減させる効果が確認された。なお、30km/hを評価規準とした理由は、30km/hを超えた速度において、対車両事故における歩行者の致死率が急激に高くなるからである（ゾーン30の速度基準も対車両事故の致死率に伴うものである）。



※スピードガン機器の性能を加味し、16km/h以下の速度は含めていない。

図-9 実証実験による効果検証結果

(2) 若狭15号における路面着色による安全対策効果（対策B）

若狭15号では、図-10に示すような路側帯の着色や「止まれ」の強調標示による対策を実施した。

なお、前述した対策案としては交差点部の着色も予定していたが、本路線の交通量に関しては幹線道路からの流入によるものではなく、スーパーマーケットの利用者が多数であり、スピードを出す車両が多いわけではないことから、路側帯の着色と「止まれ」の強調標示による注意喚起で十分な危険状況の軽減が見込まれたため、交差点部の着色は実施しないこととなった。

また、若狭2号における交差点ハンプの実証実験と同様に、本対策箇所についても対策実施前後の車両通行速度における比較分析を実施した（図-11）。

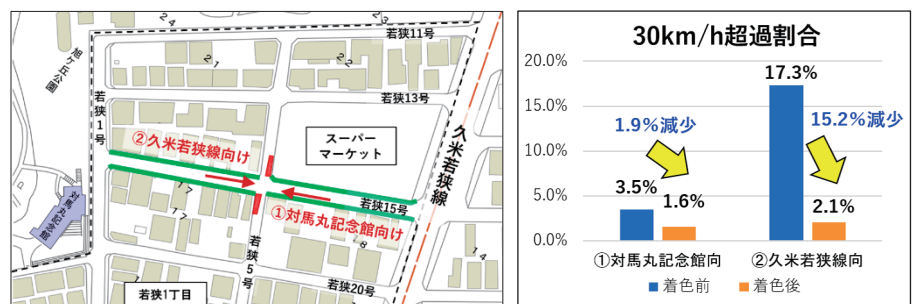
その結果、30km/h超過割合が低下している状況が確認され、特に久米若狭線向けの車両においては、30km/h超過割合を1/8程度まで低減させることが実証された。



(a) 路側帯の着色

(b) 「止まれ」の強調標示

図-10 交通安全対策状況



(a) 対策位置図

(b) 30km/h超過状況

図-11 路面標示対策による効果検証結果

5. 今後の交通安全対策について

(1) 若狭2号の整備計画の決定

今後の主要な対策となる「若狭2号」の道路整備内容を決定するため、第3回ワークショップを開催し、地域住民と議論を交わした。このワークショップでは、第2回ワークショップで検討した対策案（対策A）について、交差点ハンプ設置の有無とシケイン構造（図-5参照）の選定を行い、これに伴って決定する道路改良計画への合意を地域関係者へ図った。

結果として、当初の計画どおり交差点ハンプを設置することとし、シケイン構造はスラローム型に決定した。なお、スラローム型を選定した理由としては、歩車道の線形が連続的であることからクランク型に比べて段差部の危険性が低いこと、また、クランク構造では段差部に違法駐車が懸念されたからである。最終的な整備計画のイメージを、若狭公民館前的一部分を抜粋して図-12に示す。

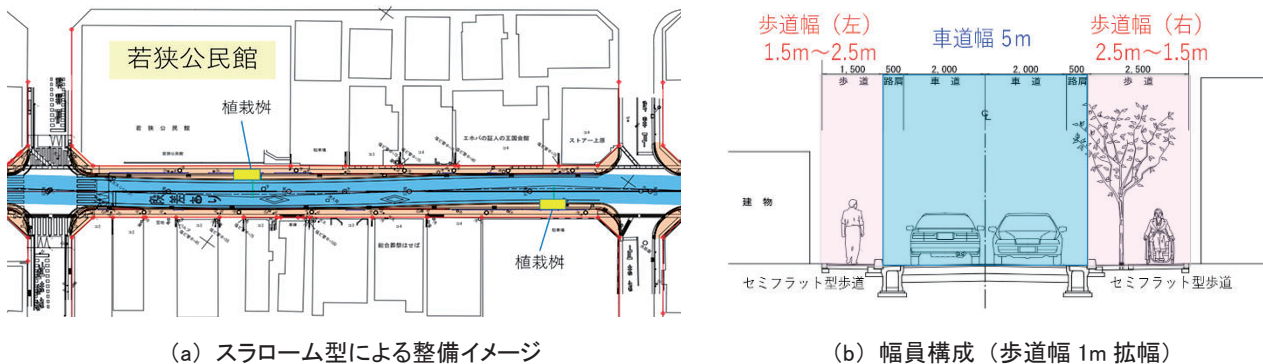


図-12 若狭2号の整備計画

(2) 沖縄県初となる「ゾーン30プラス」の導入

「ゾーン30プラス」は、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備の推進を図るため、警察による対策「ゾーン30」に加え、道路管理者による物理的デバイス（ハンプ等）の設置を推進する、2021（令和3）年に創設された新施策である。現在は、本施策の導入に向けて関係機関と調整中である。

6. おわりに

若狭地区では「子どもからお年寄りまで誰もが歩いて楽しい地域」を目標に、地域における歩行空間の改善に向けて地域関係者と連携しながら対策を検討・実施してきた。

今後は、現在計画中である若狭2号の整備後において、ETC2.0プローブデータを活用することにより、車両の通過交通・速度抑制効果等のさらなる知見を得ながら、整備路線を含む地区内の対策の見直しや強化を図り、安全・安心で快適な道路を創出できるよう引き続き取り組んでいく。