

路側帯拡幅のための中央線抹消による安全性向上に関する研究

（財）豊田都市交通研究所 正会員 ○橋本 成仁
 玉野総合コンサルタント（株） 正会員 小倉 俊臣
 （財）豊田都市交通研究所 正会員 伊豆原浩二

1．研究の背景と目的

交通事故の削減、歩行者の歩行環境の向上を目指して、生活道路や歩道の設置されていない補助幹線道路等において、路側帯を拡幅し、中央線を抹消するという施策が導入されつつある。愛知県警下では平成12年以降、この施策が積極的に導入されており、今年度からは全国でも「あんしん歩行エリア」の整備手法の一つとして展開されることとなっている。

この施策は

- 歩行者・自転車の走行環境向上
- 中央線の抹消による自動車ドライバーの緊張感向上による走行速度の抑制
- 通過交通量の削減
- 出会い頭事故の削減

等が目的とされており、井本（2002）¹⁾により一部路線における整備効果が紹介されているが、本格的な評価はこれからの課題となっている。

そこで、本研究では、愛知県豊田市内の新規整備路線を対象に、事前事後の速度・交通量の変化及び周辺居住者の施策に関する評価について調査・検討した。

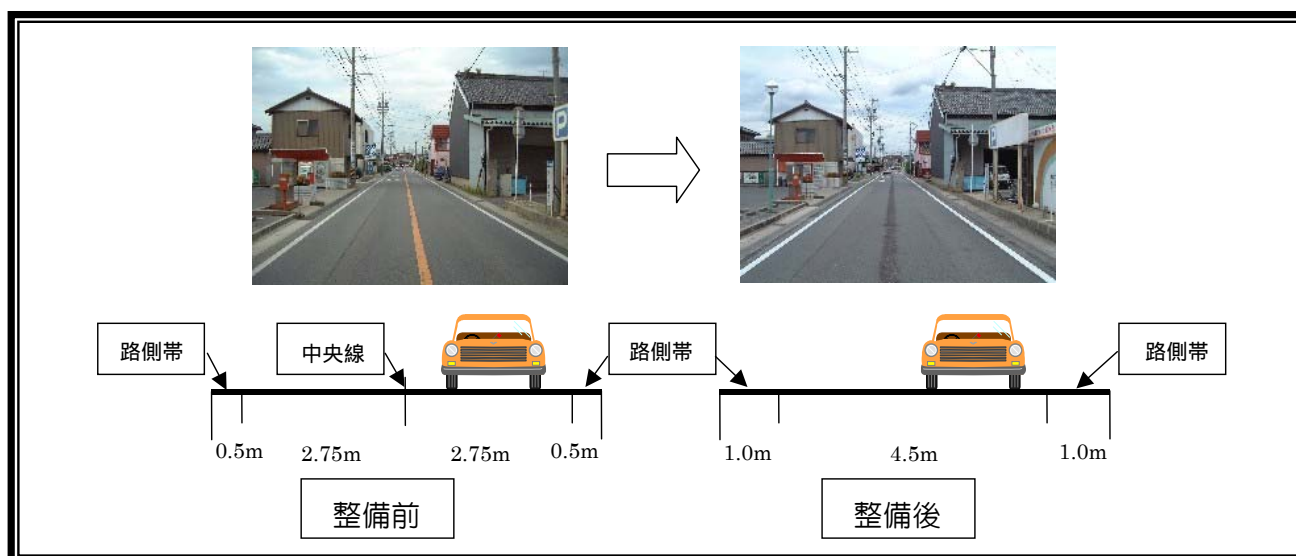
2．調査対象路線の概要

今回の調査対象路線は、豊田市内の旧県道であるが、バイパスの完成により、現在は市道に移管されている路線である。この道路の沿道及び周辺には集落や駅が存在し、歩行者・自転車が安全に利用できる生活道路としての整備が求められていた。この道路の整備前後の車道及び路側帯の幅員の変化を示したものが下の図1である。道路幅員は6.5mで、もともとの車道幅員が5.5m（片側2.75m）、歩道はなく両側に幅0.5mの路側帯が設置されていたものを車道幅員4.5m、両側の路側帯幅を各1mとした。

3．交通量及び走行速度の変化

調査対象路線における事前事後の走行速度及び交通量を測定した結果が以下の図2、表1である。この測定にはトラフィックカウンターSTC-2100を用いた。事前調査は施行直前、事後調査は概ね施行半年後に行った。

ここでの実測結果からは、この施策の目的とされている走行速度の抑制、通過交通量の削減は見られなかった。特に、交通量については、大型車（ここでは車長550cm以上と定義）の混入率は大幅に低下しているものの、全体では事後の方が増加している



キーワード：交通安全、歩行環境、速度抑制、中央線

連絡先：〒471-0025 愛知県豊田市西町4-25-18 中根ニッセイビル3F （財）豊田都市交通研究所
 TEL 0565-31-7543

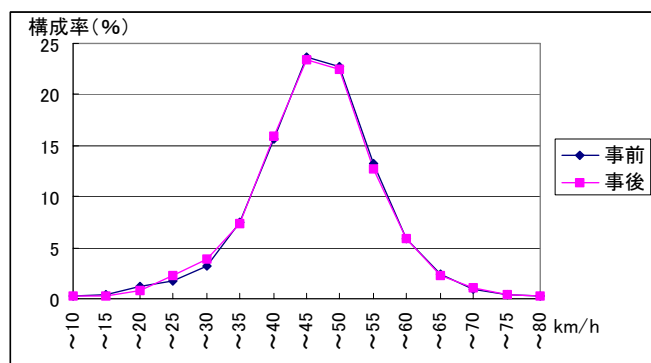


図2 事前事後の速度分布比較

表1 事前事後の交通量の変化

	事前		事後	
	6月26日 (木)	6月30日 (日)	12月4日 (木)	12月1日 (日)
交通量(台/日)	7458	4450	7800	5031
昼間(7:00~19:00)	5879	3450	6058	3883
夜間(19:00~7:00)	1579	1000	1742	1148
夜間率(%)	21.2	22.5	22.3	22.8
大型車混入率 (550cm以上)(%)	25.4	22.7	12.3	9.1

という結果となっている。つまり、今回測定を行った路線では、この施策の目的とされていた項目のうち、走行速度の抑制と通過交通量の削減については効果が見られなかった。

このうち、交通量については季節変動の影響も考えられ、今後更に検討を進める必要がある。

4. アンケート調査による周辺居住者の評価

対象路線周辺居住者を対象としたアンケート調査により歩行者・自転車の走行環境向上についての評価を行った。アンケート調査の概要は以下の表のようである。

表2 アンケート調査の概要

配布回収方法	調査員による投函・郵送回収
実施日	2002年12月5日
配布数	500票(500世帯)
回収数	172票(回収率34%)

図3は自動車と自転車、歩行者がすれ違うときにどのように安全性を評価しているかということと比較したものである。

自動車側からの評価と、歩行者側からの評価はほぼ同じ形となっているが、自転車側からは「非常に安全」が比較的少なく、「非常に危険」がやや多くなっている。この理由としては、「自動車が路側線をはみ出して走行する」ことが理由として挙げられた。観測調査でも車同士のすれ違い時に路側帯にはみ出て走行している車両が確認されており、このあたり

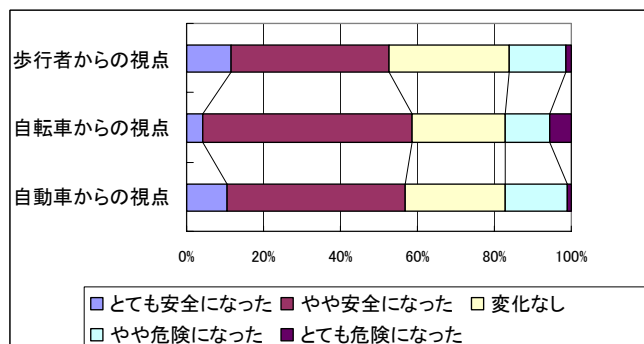


図3 各手段から見たすれ違い時の安全性評価

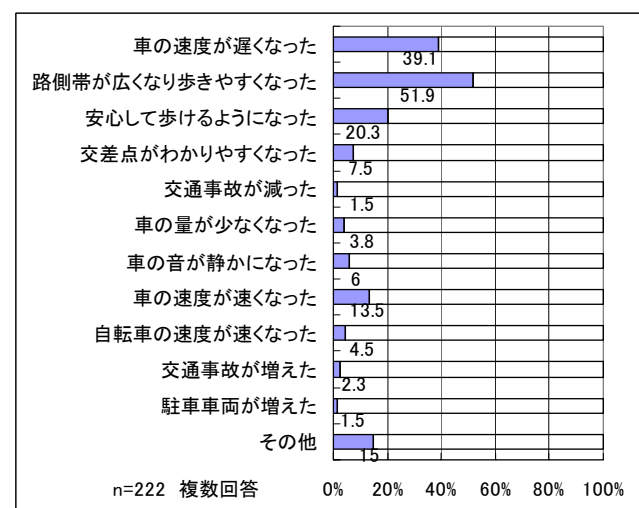


図4 地域住民の実験路線への評価（複数回答）

が課題として挙げられる。

また、図4は今回の実験路線への周辺住民の評価を表したものである。路側帯が広くなり歩きやすくなったという項目は50%の住民が指示しており、安心して歩けるようになった(20%)とともに歩行環境の改善については比較的好評である。

5. まとめと今後の課題

本論文では、1路線のみを対象に路側帯拡幅のための中央線抹消施策について事前事後評価を行った。残念ながら今回の検討では、走行速度、交通量については効果が見られなかったが、周辺の居住者からは歩行環境について好意的な評価が下されている。

過去に整備が行われた既存路線の交通事故データなどから、この施策が、路線によりその効果に大きな差異が見られることが分かってきており、どのような路線においてこの施策を適用すべきかについて今後の検討が必要である。

参考文献

- 1) 井本泰壽：歩行者空間の確保に対する取り組みについて、月刊交通 2002年11月号、2002、pp.25-32