

住民参加ワークショップによる地区交差点安全対策の抽出とその効果分析

熊本大学大学院 学生員 古賀 礎州
 徳島大学工学部 正会員 山中 英生
 徳島市土木部 非会員 西岡 孝倫

1. はじめに

通常、全事故件数の約 50%は地区内で発生しており、それを防ぐため安心歩行エリアなど地区レベルの交通安全施策が実施されている。このような地区交通安全施策では効果的かつ地区の実情に合った施策を探索するため住民参加型の計画づくりが重要とされている。本研究は市民参加型によりワークショップ（以下 WS）を開催して新しい交差点施策のアイデアを生み出した事例についてその有効性を分析することを目的としている。

2. 市民参加ワークショップの開催

(1) 対象地区と会の発足

対象地区は徳島県徳島市佐古一番町から佐古 6 番町にある国道 192 号線 1 つ南側に存在する、通称上佐古どおりと称される沿道地区である。平成 13 年に人身事故が 13 件発生し、上佐古地区として、その解決策が切望されていた。徳島市、徳島大学、地域自治会の 3 者が協力体制をとり、施策を住民主体で考える上佐古みちづくり会が発足した。地元主体で WS を運営し、大学はコミュニティーペーパー作成、諸調査を徳島市が担当することとなった。

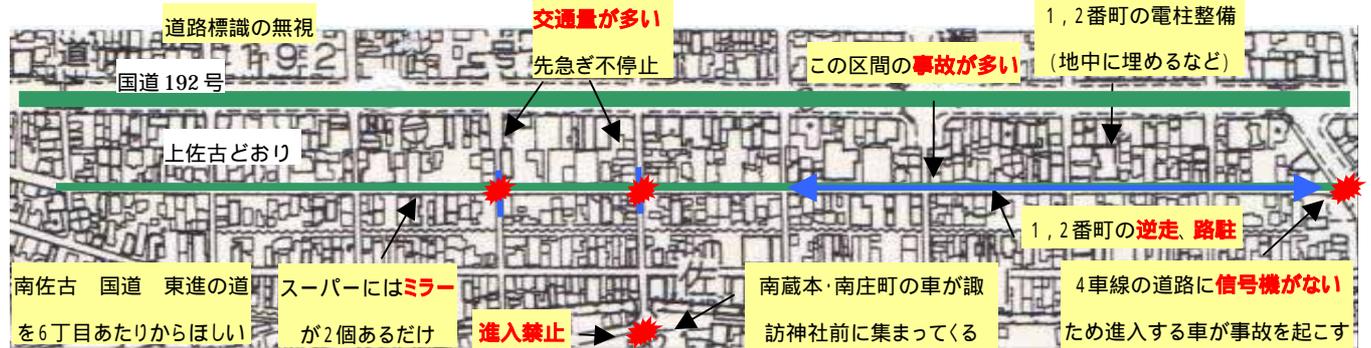
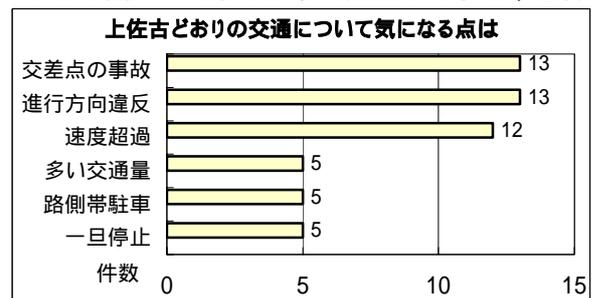
(2) 立ち上げ期

会を進める前に行った上佐古どおりの交通についてのアンケートからは図 - 1 に示すように交差点の事故、進行方向違反や速度超過といったマナーの問題が多く挙がった。第 1 回 WS では昔の上佐古どおりについて自由に話してもらった昔話が行われ、道の風情を復活したい思いが語られた。

(3) 交差点施策への展開

第 2 回からは、交差点における交通事故防止を中心として進めたいとの地元の要望を受けて、WS では体験した交通問題を場所や時間を明らかにすることになった。困っていることについて、

図 - 1 上佐古どおりの交通について気になる点
 ポストイットを配り数枚、個人毎に記入させて発表し、自由な意見交換が進むにつれて、記録者がポストイット 1 枚に意見を 1 つずつ記録した。図 - 2 は交通に関する問題箇所及びまとめ一例である。



全体的には・・・違法駐車が多い・工事で道がでこぼこしている・4方向から見えるミラーはできないのか・わざと逆走・サクラタクシーの側にあるだけで信号機が基本的でない・一時停止の無視・サクラタクシーの側に一方通行の標識があるだけ・カーブミラーが見にくい・車道歩道の区別がないためスピードが出ている・道の真ん中で停止する人がいる・四国三郎橋から上佐古につなげれば・一方通行と書く・警察の巡回

図 - 2 交通に関する問題箇所及びまとめ一例

キーワード：住民参加，ワークショップ，交通安全対策，先急ぎ不停止

連絡先：〒770-0814 徳島市南常三島 2-1 TEL 088-656-7578 FAX 088-656-7579

このWSで特に注目されたのは交通が集中する地区中央の2箇所の交差点である。図-3のように一時停止規制があるのに、国道の信号機が青を現示しているとき、一時停止をしない車が多いとの指摘が多くあった。国道への進入を急ぐあまりに上佐古どおり交差点での一時停止を忘れるというもので我々はこれを「先急ぎ不停止」と名付けた。

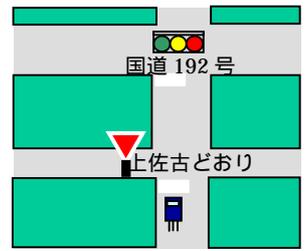


図-3 先急ぎ不停止現象

(4) 施策の選択

第3回WSでは図-4のような百分の一スケールの模型を用いて、図-5のような交通安全対策が練られ、最後に施策に関する優先順位が決められた。

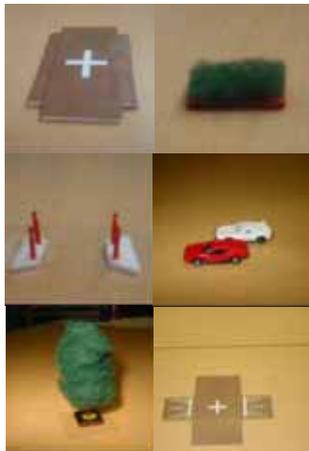


図-4 模型一例

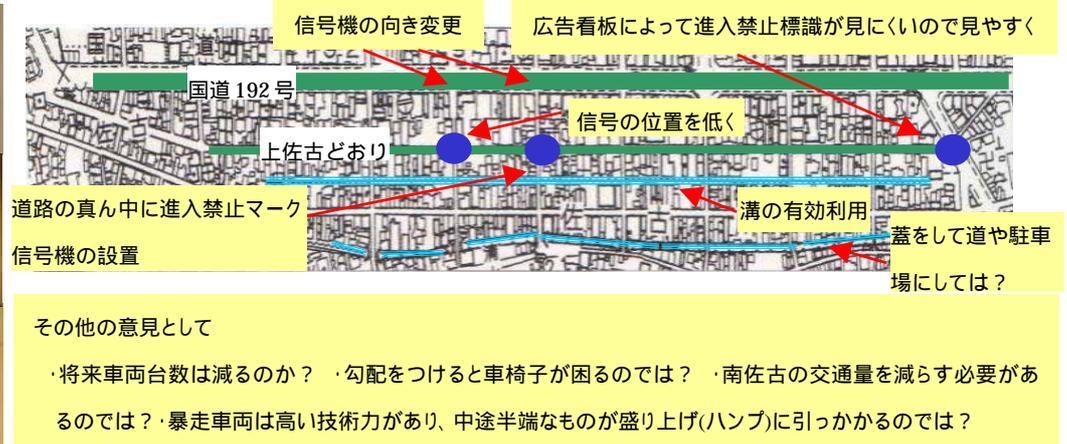


図-5 交通安全対策について

優先順位1は事故多発防止のための対策である。交差点手前からの先急ぎ不停止防止のため、信号機の調整、一旦停止遵守のための一灯式信号機の設置、主従関係啓発のための一時停止標識の改良、クロスマーク、ドットラインの設置が挙げられた。優先順位2は東端交差点の対策で、一方通行逆走防止のための進入禁止標示の路面標示、交差道路への進入スムーズ化のための停止禁止部分の設置が挙げられた。優先順位3は交差点の存在を認識させるための対策である。交差点位置標示の強調のための交差点部のカラー化が挙げられた。徳島市と県警との話し合いの結果、優先順位1について、信号機調整、一時停止標示の改良を行って効果が低ければ、一灯式信号機の設置を公安委員会へ検討依頼することとなった。

3. まとめ

WSでの指摘を受けて県警、市の協力によって以下のような手順で施策が試行された。第1段階として図-6のように信号機を下方に14度傾けさらには、図-7のように青信号シェードを15.5cm延長し青信号のランプ前にルーバーが取り付けられた。第2段階として図-8のようなドットラインと交差点を明示するクロスマーク設けられた。第3段階としては一旦停止標示の改良が行われた。このように大学・行政・住民によるWSで交通安全対策を練ることができ、行政の協力によって試行することができた。本来見易くあるべき信号を下方に傾けることによって見え難くするといった珍しくかつ安価な対策を考えるためにも住民参加による交通施策の試行は有効であると考えられる。これらの効果を車両挙動から分析したが、結果については講演時に発表する。



図-6 信号機の見え方



図-7 シェード延長



図-8 交差点明示と一時停止標示改良