

路側帯の安全性向上に関する研究* ～豊田市での取り組みを事例に～

A Study on the measure for safety on streets that have no sidewalk *

橋本成仁**・三村泰広**・板谷和也***・増岡義弘****

By Seiji HASHIMOTO**・Yasuhiro MIMURA***・Kazuya ITAYA***・Yoshihiro MASUOKA****

1. はじめに

住宅地等では、分離された歩道をもたない比較的狭い幅員の街路が多く存在する。このような街路は、計画上是は地域の居住者が安全で安心して生活できる空間として整備されているはずであるが、周辺幹線道路の整備状況などによっては、通過交通車両が多数走行する抜け道となってしまう傾向がある。このような街路は、日常生活空間として、徒歩や自転車での利用が多くなされており、幹線道路と比較して重大事故が多発することは少ないものの、ここでの安全対策は重要である。

その取り組みの一部として、豊田市では、歩道のない街路の安全対策として中央線を抹消し、路側帯を拡幅する施策や、あんしん歩行エリア内の路側帯でのカラー舗装（ベンガラ色）や小学校の通学路の路側帯などに緑色ラインを引き、ドライバーの注意を喚起するというような施策が実施されている。

これらの施策については、沿道の居住者からは、安全になったような気がするという声もある一方で、その効果について、十分な評価が行われていないとの指摘もなされている。

本研究では、これらの施策の中で、まず「路側帯拡幅のための中央線抹消」施策に注目する。豊田市は、この施策の取り組みを始めた地域であるため、市内で既に非常に多くの路線で実施されている（現在、70数路線）。

整備された路線では、整備前後の人身事故件数の変化を比較するためにデータ蓄積中で体系的な評価は今後の課題であるが、初期に導入された路線に限れば、一部の例外を除いて人身事故件数は減少していた。また、この施策では、交通量自体の大幅な変化は見られないものの、走行車両に占める大型車の割合が大幅に低下することなどが明らかになっている。

また、これらの施策を行った路線では、路側帯を拡幅

したものの、車道部分が狭くなっており、路側線をはみ出して走行する自動車の存在が沿線から指摘されており、路側部分を安心して通行できる空間にするために、さらなる改善が求められている。

そこで、本研究では、「路側帯拡幅のための中央線抹消」を行った路線を対象に、はみ出し走行の防止策について検討する。

2. 調査対象路線

対象路線は、豊田市の中心市街地の北部に位置する梅坪西58号線である。この路線は、南北方向の交通の抜け道として利用されており、平日1日上下方向合計で約6500台の交通量があるものの、通学路としても利用されており、地域でヒヤリハット地図を作成すると、危険な道路として指摘されている路線である。

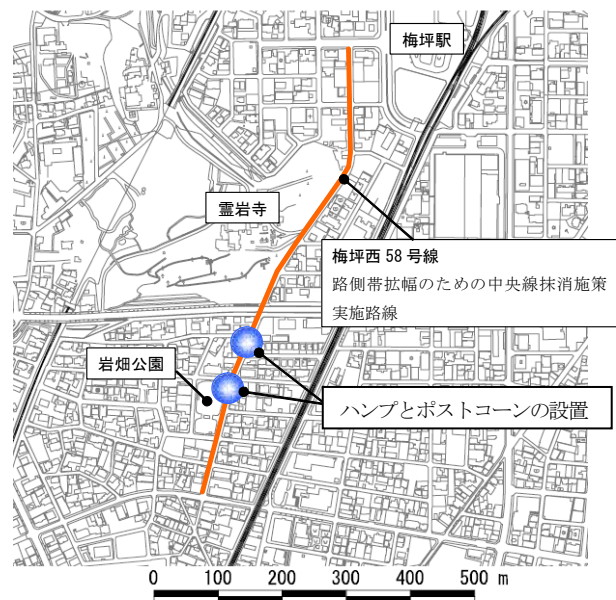


図1 調査対象路線

この路線では、平成14年に「路側帯拡幅のための中央線抹消」を行っており、整備前後で人身事故件数は、5.1件/年→3.6件/年へと約3割の削減がなされている。

この路線で、社会実験として、（ハンプ+）ポストコーンの設置を1ヶ月間にわたって行った。

*キーワード：計画基礎論、地球環境問題、総合交通計画

**正員、博士（工学）、財団法人豊田都市交通研究所

（愛知県豊田市若宮町1-1、

TEL0565-31-7543、FAX0565-31-9888）

***正員、博士（環境）、財団法人豊田都市交通研究所

****正員、財団法人豊田都市交通研究所



図2 ポストコーンの設置状況

3. アンケート調査

以下のようなドライバーと沿線居住者へのアンケート調査を行った。

表1 居住者アンケートの概要

実施日	2007年11月22日実施
配布・回収方法	投函配布・郵送回収
配布・回収数	800票配布、172票回収（回収率21.5%）

表2 ドライバーアンケートの概要

実施日	2006年11月22日実施
配布・回収方法	直接配布・郵送回収 7:00~15:00に南方面に通行している信号待ち車両に対し、全数調査。
配布・回収数	849票配布、308票回収（回収率36.3%）

図3は、このポールをつけることにより、自動車が、路側線をはみ出して走行する頻度は変化したかどうかについての居住者の評価である。7割以上が路側線のはみ出しが減少したと認識している。

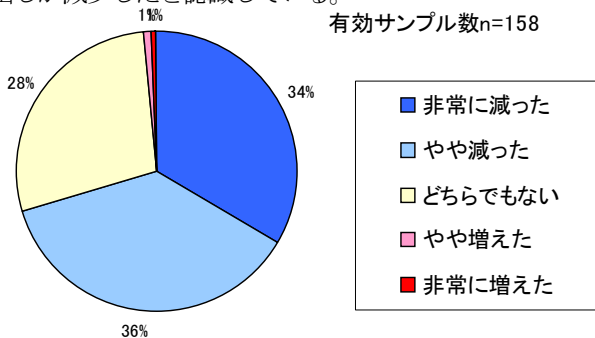


図3 路側線のはみ出しの増減についての認識

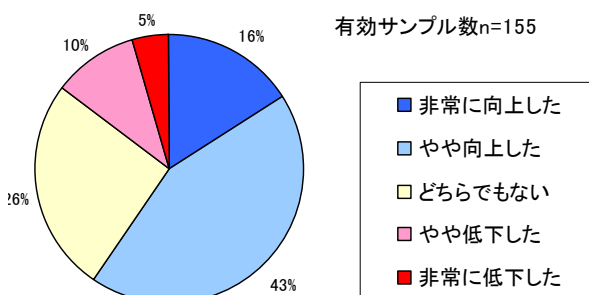


図4 安全性の向上についての認識

また、ポストコーンを設置したことによる安全性の向上についても約6割が認識している。

この結果から、路側線を車がはみ出さないように、ポストコーンなどを設置することは、路側帯を通行する歩行者や自転車の保護という観点からは、非常に効果的な手法であると考えられる。

ただし、図4で約15%が安全性の低下を指摘している。これは、居住者の中でも、車でこの街路を通行している人からの指摘で、ドライバー側から見た反応である。

同様の反応は、この路線を走行していたドライバーに聞いた、意識（図5）にもあらわれている。

中央線を抹消した今回の路線では、車道部の幅員が4.5mと狭くなっており、確実に路側帯への車の進入を防ぐためにポストコーンを設置した場合、自動車のすれ違いが、困難になり、自動車同士の接触事故なども懸念される。

とはいえ、ドライバーも歩行者・自転車の通行環境を守るという観点からは今回の手法について一定の評価をしているようである（図6）。

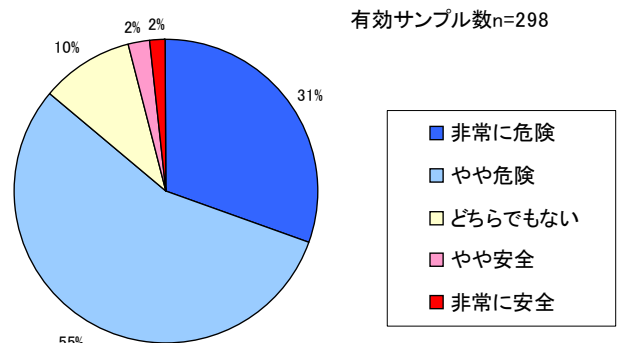


図5 ポストコーンを立てることですれ違い時に危険を感じるかどうか

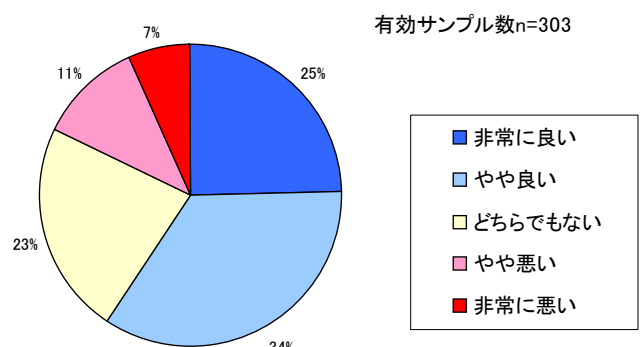


図6 ポストコーンを立て、路側部の歩行者・自転車の通行環境を守る方法をドライバーがどう感じているか

4. まとめ

本研究では、中央線抹消施策とともに導入すべき路側帯の安全対策として、ポストコーンによる路側帯の分離について検討し、その有効性が確認できた。