

「学生と地域住民で作り上げる安全なまち」の提案

The Proposal of "Safe community plan to make in the area together with inhabitants and students"

吉澤里香, 雪山大地, 弓場健史, 遠田秀晴, 山形光希, 尾坂洋介, 飯干恒, 岩岡巧樹, 車田敬斗, 齋藤陸, 國府田将紘, 江守央, 稲垣具志, 下川澄雄, 安井一彦
 日本大学理工学部交通システム工学科 交通まちづくり工房交通安全プロジェクト

～地域密着型プロジェクト～

千葉県船橋市坪井地区の「美し学園自治会」では、「ゾーン30」が2014年2月28日に導入された。ゾーン30事業計画について、地域住民や学校関係者を中心とする協議会を対象エリアごとに立ち上げ、意見を取り入れながら事業計画を策定することを目的としている。そこで、学生ならではの視点から多くの提案を事業計画に提示することを活動目的とし、今回は事前調査で得られた結果から成果・課題をまとめた。

地域住民と協同して交通問題意識向上・改善を図る！

交通まちづくり工房



2013年4月
プロジェクト発足

学生まちあるき(2013.5.11)

「交差点事故対策の手引」に基づいたチェック項目を設けて、メンバー内で自治会内の交通状況・まちなみを調査、その後メンバー内で多く上がったキーワードの抽出



学生まちあるき

key word 視界, 一時停止, 飛び出し, スピード

住民まちあるき・ワークショップ(2013.8.31)

- ・住民とまちあるきを行い、危険箇所を発見
- ・住民が考える危険及び安全箇所にシールを貼り、具体的な問題点を付箋に書いてもらう



ワークショップの様子

＜結果・分析＞

- ・事故発生現場と住民の意見に相違あり
- ・住民から挙げられた意見の数
- key word 幹線道路<生活道路
- ・意識の違いを認識、共有
- key word 抜け道, 飛び出し, 視界
- ・住民間では危険箇所の認識が一致
- key word 抜け道, スピード
- ・改善案の要望
- key word 一時停止, 飛び出し, 速度

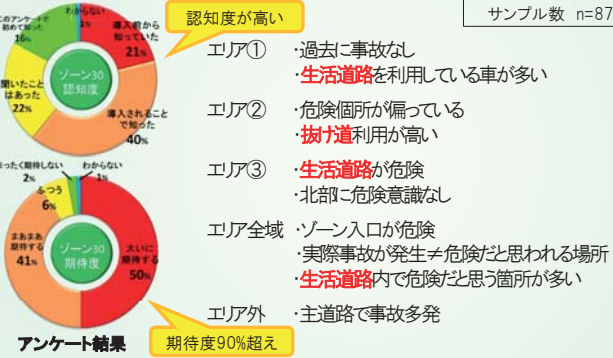


ワークショップの結果

住民アンケート(2013.10～11)

認知度が高い

サンプル数 n=87



計画

調査・分析

情報提供・共有

提案

Stage 1

参加住民拡大

調査・分析

情報提供・共有

提案

Stage 2

更に組織拡大

調査・分析

情報提供・共有

提案

Stage 3

新たな組織形成

交通問題委員会 定例会初参加(2013.11.9)

- ・ゾーン30に携わった住民の方々と意見交換
- 交通安全プロジェクトの活動・調査報告

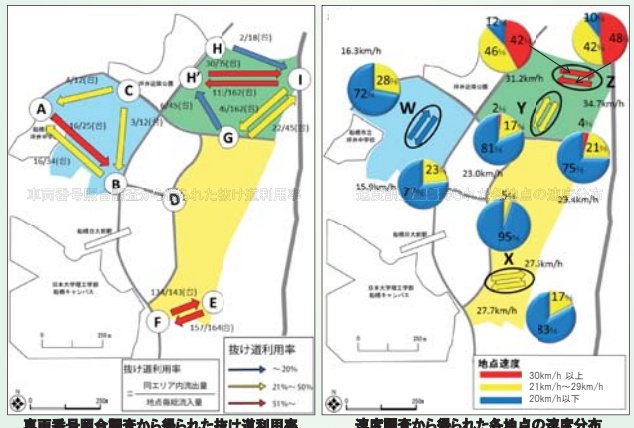
【住民の方々からの要望】

- ・通学路の確認
- ・新たな交通調査

ゾーン30導入後調査(2014.3.11～20) 調査時間 800～900 (平日) 1700～1900

目的

ゾーン30導入直後における通勤・通学時間にターゲットを絞り、現状がどのような交通状況か調査する
 今後、同じ条件下で再調査を実施しゾーン30の効果・検証を行う予定



ゾーン30導入前調査(2013.11.16) 調査時間 1000～1100 (休日) 1500～1600

車両番号照合調査

出入ポイント計9地点に絞り、エリア内を抜け道として利用する車両を調査



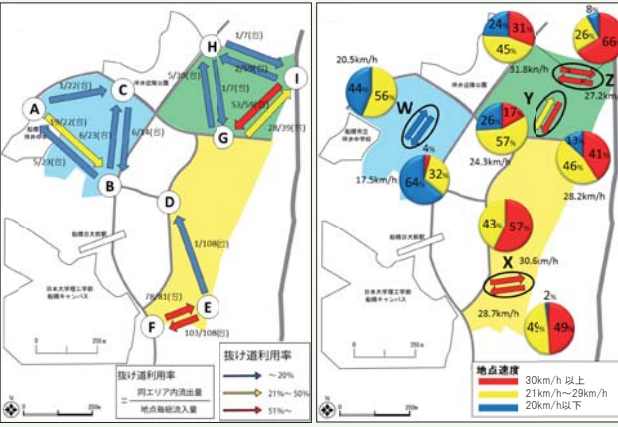
地点Dにおける車両番号照合調査

速度調査

単路部4地点を選出し、その地点を通過する車両の速度を計測



地点Wにおける速度調査



交通問題委員会 定例会(2014.4.12)

- ・自治会ホームページにて私たちの活動が紹介される
- ・ワークショップ第二回開催の打ち合わせ
- 地域の学校・幼稚園の教員も招待して行う予定
- ・新たな要望
- ゾーン30エリア内の他の場所やエリア外での調査
- ・幼児送迎バス経路の確認

船橋市坪井地区 ～ 美し学園自治会協同製作マップ～

エリア①の特徴

- ・学校が近く、子供の飛び出しが多い
- ・抜け道利用の自転車が多い
- ・車両の一時停止無視や見通しの悪い地点が多い
- ・住民の『思い込み』により、交差点への侵入速度が高い

エリア②の特徴

- ・抜け道になっている上に、通過交通量が多い
- ・30km/h以上で通過する車両が多い
- ・直角に交差する道路が多く、見通しが悪くなり、歩行者などの認知が遅れる

エリア③の特徴

- ・坂道が多いため速度が高い
- ・車両の一時停止無視や減速不足が非常に多い
- ・八千代市との市境や国道296号線に近く、抜け道利用が顕著である

主要地点の特徴



- ・植栽が高く、子どもが見えにくい
- ・シケイン道路があるが、直進して通過する車両が多い

主要地点の特徴



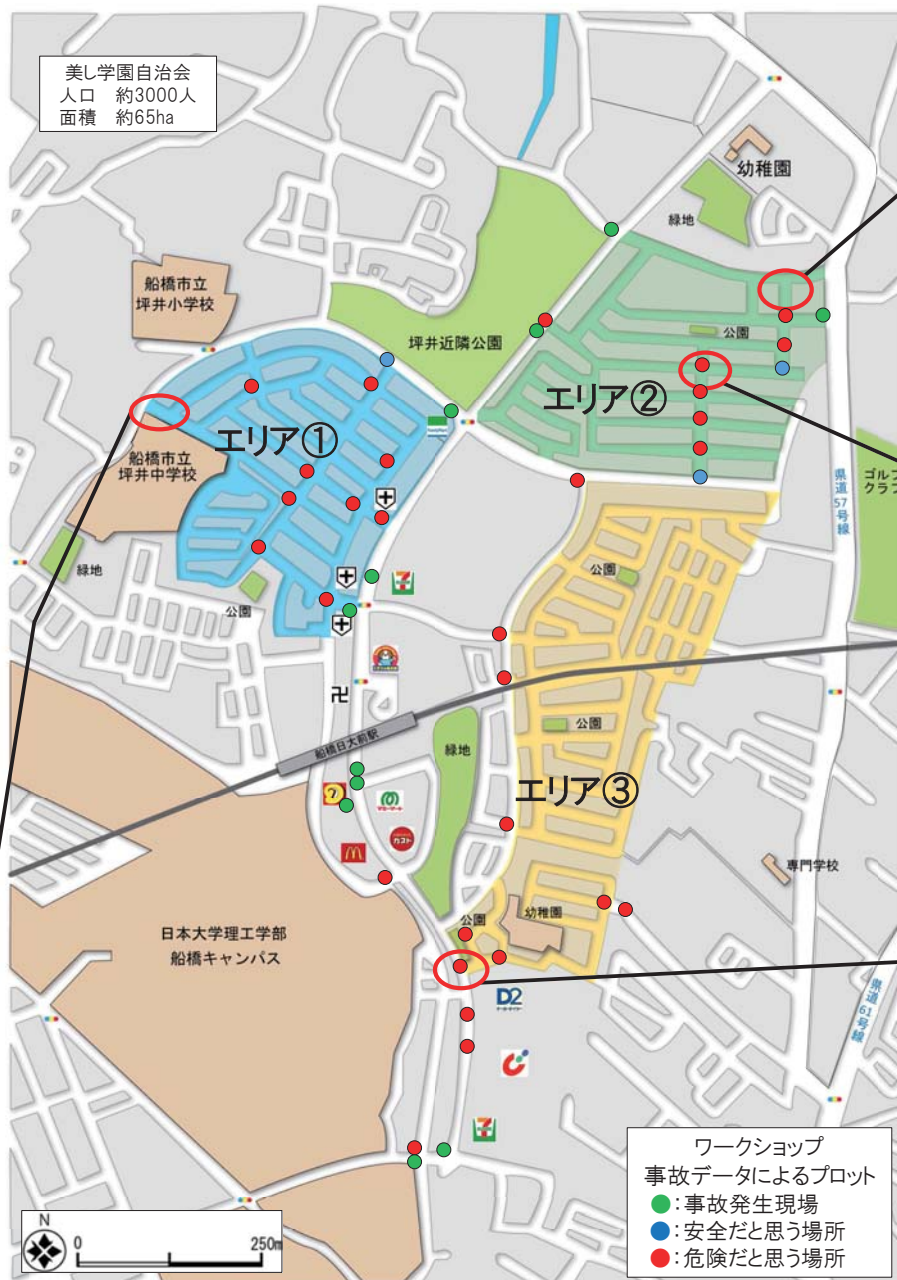
- ・抜け道になっている
- ・速度抑制を促す舗装の効果は薄い
- ・平均速度が高い



- ・交差点にはカラー舗装が施されている
- ・ポールが設置されているが、優先道路を利用する交差点流入速度が高い



- ・道が細く、車両のすれ違いが困難
- ・抜け道利用による車両の出入りが多い
- ・公園があり子供が集まりやすく危険



～プロジェクト成果～

各エリア毎に挙げられる問題点を私たちが発見し、地域の方々と情報共有することが出来た。また、地域交流の場を広げる事に成功し、住民を巻き込んで交通問題について考える事が出来た。

Stage 1: 学生視点でのまちあるきからキーワードの抽出を行った。さらにワークショップや住民アンケートの実施により地域住民の意見を集めることができた。

Stage 2: 自治会主催の交通問題委員会に参加し意見交換等を行った。また、Stage 1で得られた情報を活かし、ゾーン30導入前調査を行った結果、定量的データを得ることができた。

Stage 3: ゾーン30導入後調査を行い、効果を検証した。また、自治会運営のホームページに調査結果を掲載することになり、地域住民全体に情報を提供した。

～今後の展開・課題～

- ・地域交流の場をさらに広げ、老若男女様々な意見を取り入れる。また、ドライバー・歩行者両者の視点を考慮する。
- ・地域の子供たちによるポスター製作にて地域全体に交通安全・ゾーン30政策意識を呼びかける。
 - 小学生にはポスター・幼稚園児以下にはぬりえ形式
- ・各エリア毎の解決案を住民とともに考えていく活動をする。
 - ワークショップ・協同で交通量調査など