

地区内通過交通の実態と住民意識に与える影響に関する研究

豊田工業高等専門学校 学生員○上原 健一 (財) 豊田都市交通研究所 正員 橋本成仁
豊田工業高等専門学校 正員 荻野 弘 豊田工業高等専門学校 正員 野田宏治

1. はじめに

道路ネットワークは段階構成を意識して計画されており、それぞれの道路ではその位置付けに合わせた整備が行われている。しかし、この計画と実際の使い方がずれている場合には、想定外の自動車交通による周辺地区への悪影響が問題となる場合がある。通過交通の問題はその顕著な例で、生活区間を走行する通過交通車両により交通安全や騒音・振動といった生活環境に大きな影響を与える問題が発生することになる。

本研究では通過交通の発生している街路の、路線の特徴と交通事故の発生状況について調査を行い、第一段階として、通過交通の住民意識に与える影響について考察を行う為の基礎資料の収集・整理を行った。

2. 調査内容及び調査対象道路の選定

本研究では、まず豊田市内で通過交通の発生している道路を選定し、その中から事故件数、人口密度、周辺状況などを考慮し調査対象道路を選定した。さらに、調査対象道路で現地調査を行い、各道路の特徴を把握した。

(1) 通過交通が発生している道路の抽出

まず始めに、同豊田市内の交通状況に詳しい(財) 豊田都市交通研究所、豊田市役所の職員へのヒアリング結果に基づき通過交通の多い41道路を抽出した。

(2) 事故件数、人口密度

41路線の中で、単位距離当たりの交通事故発生件数と周辺地域の人口密度の関係を示したものが、図-1である。No7、No9、No13、No14、No22、No28、No33、No37、No41の地域で事故件数が多いことが分かり、また、これらの路線では人口密度にかなりばらつきがあることが分かった。以下ではこれらの路線を対象を絞って検討を行う。なおNo41については、事故件数は多いが、既に中央線削除等の対策により事故が減っていることが分かったため、本研究では、調査対象道路からはずした。

(3) 沿道状況

各路線の沿道状況をまとめたものが表-1である。No14とNo28の道路では、周辺に居住者が少なく住民意識についての調査対象としてふさわしくないと判断し、調査対象から外した。

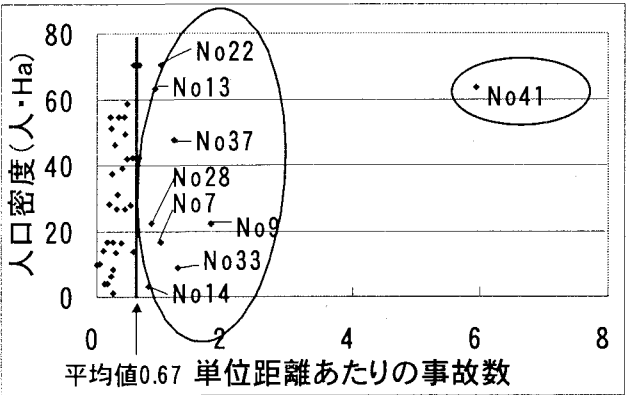


図-1 単位距離あたりの事故件数と人口密度の関係

表-1 沿道の状況

沿道状況	住宅地	農地、住宅地	商業地、住宅地
道路No	13, 37	7, 9, 33	22
沿道状況	工業	工場、商業地	
道路No	28	14	

3. 現地の状況

(1) 調査道路

平成15年11月15日(水)の昼間に各道路状況をビデオ撮影し車道・歩道との大きさなどを記録した。

表-2の結果をみると、歩道がしっかりと整備されているところはNo7だけで、No33では歩道が一部整備されているのみで、その他の道路は、歩道は整備されていなかった。通過交通車が頻繁にあった道路はNo37のみで、歩行者はNo13、37の道路で比較的多かった。No33の道路では、木や傾斜、カーブがあり、対向車・歩行者が見にくい、No37の道路では住宅が多く、自動車が脇道から進入する際に、運転者にとって見にくい場所もあった。その他には、車がすれ違うと、歩行者の歩くスペースが無い所もあった。No13の道路では、歩行者が車道を歩かなくてはならない場所もあった。

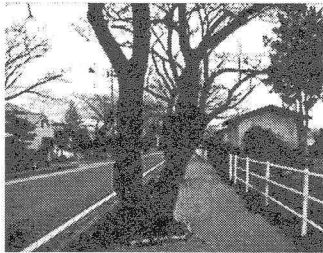
現地調査を行った結果よりNo.37、13は通過車両が多く、沿道に住宅が比較的多くある道路。No.37の道路は、No.13の道路と比べて、通過車両の量や、交差点からの自動車の進入が多く、歩行者が歩くスペースが十分に確保されていないことがわかった。

4. 道路の事故状況

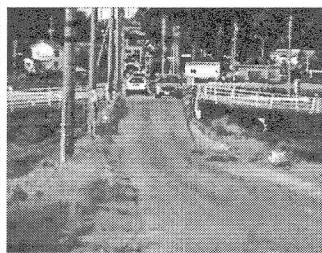
調査対象路線で平成14年度1月~12月に発生した1km当たりの事故件数は表-3に示す通り。最初に取り上

表-2 現地調査結果

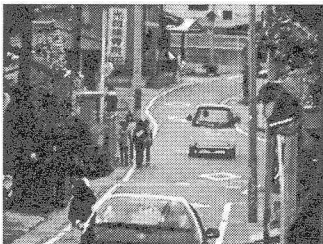
道路 No.	歩道	通過車両	歩行者
7	あり	ある	少ない
9	なし	ある	少ない
13	なし	ある	あり
22	なし	少し	少ない
33	一部あり	ある	少ない
37	なし	頻繁にある	あり



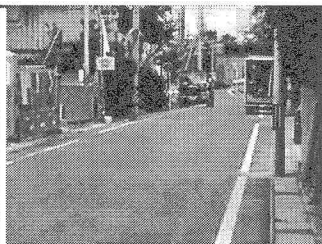
No.7



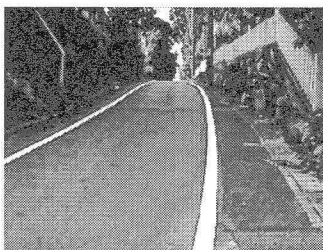
No.9



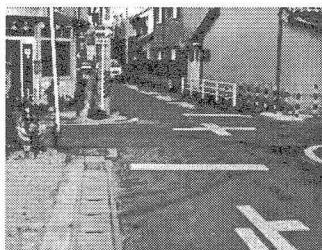
No.13



No.22



No.33



No.37

表-3 各路線の交通事故発生件数

道路 No	1km 当たりの事故件数
7	16.67
9	29.63
13	15.05
22	16.67
33	21.05
37	20.00

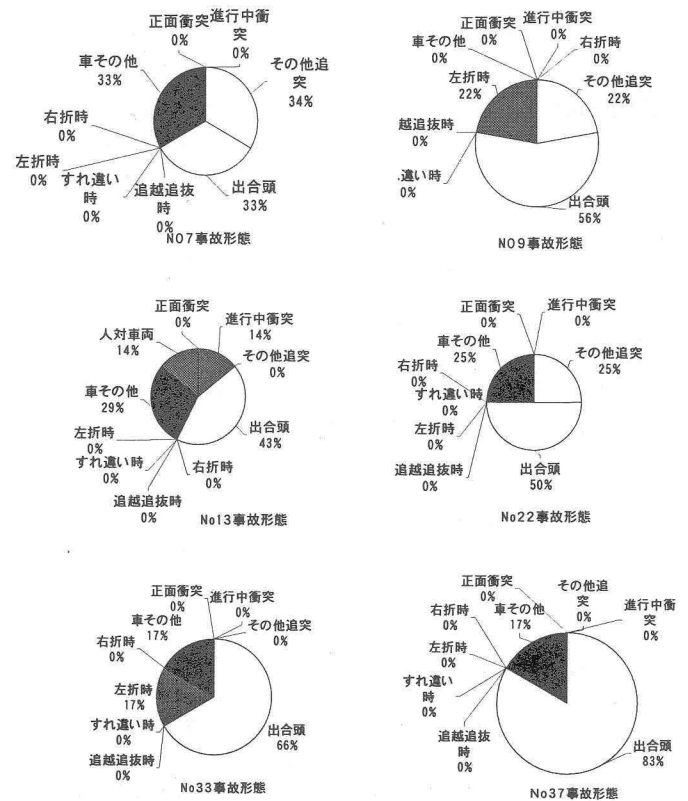


図-3 事故形態

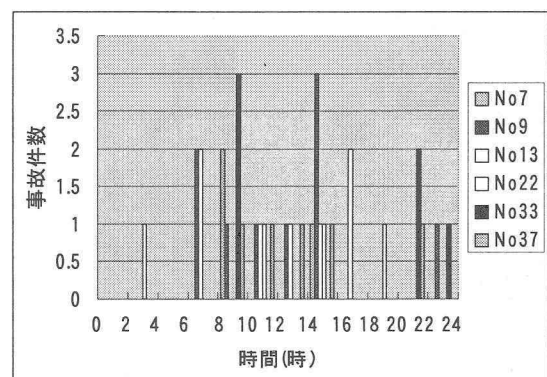


図-4 事故発生時間

げた 41 路線 1km あたりの事故件数は 6.35 で、表-2 の 6 路線は約 2 倍程度になる。また、6 道路での事故内容は図より No. 13 の道路では人対車両の事故が発生し、No. 13 以外全て車両相互の事故となっている。事故が発生した時間を図-3 に示す。図より午前 8 時から午後 4 時の比較的明るい時間帯が多いが、夜間にも発生している。

事故状況は、図-3 を見て分かるように、No. 7 以外の道路では出合頭が最も多いが、No. 7 の道路では、その他追突、出合頭、正面衝突が同程度となっている。出合頭の事故が多いのは住宅街から車が進入してくるからではないかと考えられる。

5. 今後の課題

今回の調査では、通過交通の発生している 6 路線において歩道が完全に整備されていないところが多いことが分かった。一方事故の内容では、車両相互の事故が多い

がこれらの路線の事故状況（事故が起こった時間帯、負傷状況等）を詳しく調べる必要がある。調査道路沿道の住民の生活環境、住民の外出時における注意行動、通過交通に対する認識について研究する必要がある。

参考文献

- 1) 団法人 交通工学研究会：交通工学ハンドブック、技法堂出版、1984