

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位置付けに合わせた整備が行われている。しかし、この整備方針と実際の使い方がずれている場合には、生活空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。豊田市内で通過交通の多い41道路を抽出し平成14年1月～12月の事故件数、人口密度、沿道状況を加味し本研究の6路線を決定した。¹⁾

そこで本研究では、通過交通が多く発生している道路を対象に、事故の発生率、通過交通量、速度、住民意識について調査分析し通過交通に対する住民意識を検討することを目的とする。

2. 調査内容

- 本研究では以下の調査を行った。
- (1) 人身事故分析
調査対象道路で平成14年1月～12月に発生した人身事故データについて事故形態・事故種類・事故の発生時間などを分析した。
 - (2) 通過交通量調査(ナンバープレート調査)
ナンバープレート調査により対象路線の午前7時～午前8時の通過交通量を調査した。
 - (3) 通過車両の速度
対象道路を午前7時～午前8時に通行する車両の速度を通行交通量の10分の1サンプリングで、スピードガンを用いて計測した。計測地点は、対象とする非幹線道路の両端と中間点で行った。
 - (4) 住民意識調査

対象道路の沿道及び周辺地区で居住者を対象としたアンケート調査を実施した。アンケート内容は個人属性、地区内通過交通に対する意識、生活が脅かされているかなどの30項目とした。

表-1 配布回収状況

	高原町	宮口町	山之手	森町
世帯数	15	13	29	10
配布数	11	6	15	5
有効票	9	6	15	4
有効回収率	81.8	100	100	80

全世帯配布・回収を目標に配布作業を行ったが辞退等で表-1の状況となった。

3. 調査・分析結果

3-1 事故分析

(1) 事故発生状況

調査対象道路での交通事故の発生状況を表-2に示す。どの調査対象道路においても3～9件の事故が起きていることが分かる。ケガの程度は宮口町と東新町の調査対象道路で重傷者が出ており、その他の道路では軽傷者のみということが分かる。

事故類型は、多くが車両相互の事故で、東新町で人対車両の事故が1件起きている。全調査対象道路で卓越した事故類型には「出合頭」が必ず含まれていることが分かった。なお、事故の発生した時間帯は午前8時から午後4時の比較的明るい時間帯が多いが、夜間にも事故が発生していることが分かった。

3-2 通過交通量調査・通過車両の速度

全調査対象道路の通過交通量を朝の7時から8時の時間帯で見ると表-3より、調査対象道路を全区間通過する車両が多いのは、高原町のみということが分かる。

他の道路は、全区間ではないが、調査対象道路の一部の区間で通過台数が100台近くになっている道路が多いことが分かる。

宮口町は、調査した時間帯は軽車両以外通行禁止という規制があったにもかかわらず通過台数があり、宮口町では、日常的に違反車両が多く存在していることが考えられる。通過車両の速度調査の各区間の平均を表-4に示す。多くの道路が、30km/h～40km/hの範囲で走行していることが最も速度が出ているのは、高原町で45～47km/hで30km/hの制限速度を超えている。速度が低いのは、樹木町の②③区間で、これは、調査対象道路の中でも見通しが悪く、比較的歩行者の数も多

表-2 事故分析

調査道路	路線長 (m)	事故件数 (件)	怪我の程度	事故種類	卓越した事故類型
高原町	180	3	全員軽傷	全て車両相互	その他追突・出合頭・車その他
宮口町	270	9	重傷1人・軽傷8人	全て車両相互	出合頭
東新町	465	7	重傷2人・軽傷5人	車両相互6件・人対車両1件	出合頭
山之手	240	4	全員軽傷	全て車両相互	出合頭
森町	285	6	全員軽傷	全て車両相互	出合頭
樹木町	300	6	全員軽傷	全て車両相互	出合頭

いためと考えられる。速度調査の結果を見てみると比較
的見通しが良いところ・歩道が設置されているところ・
道幅が比較的広いところでは速度の値が高くなることが
分かった。

3-3 住民意識調査

図-3 を見てみると総合的に見た結果、道路の危険性は
80%近くの人が「非常に危険」「やや危険」と考えている
ことが分かった。また、自動車が危ないと感じるのは比
較的幅員の広い、山の手、高原町は「スピードの出しす
ぎ」が多いが、道の狭い森町、宮口町では「自動車と歩
行者がすれ違うときの距離が十分でない」と考えている
ことが分かった。通過車両が多いかという質問に対して
はどの地域でも「少ない」と感じていないことが分かった。

なぜ抜け道利用者が多いという質問に対しては森町で
は、「ショートカットができる」と考えている人が多く、
ほかの地域では、「ショートカットができる」「渋滞を避
けるため」という回答が多く見られた。不必要な規制で
は、「一方通行」「普通車通行禁止」「指定時間車両通行禁
止」がどの地域でも上げられており、回答者は自分た
ちも道路を使うので、このような規制は不必要と考
えていることが分かる。

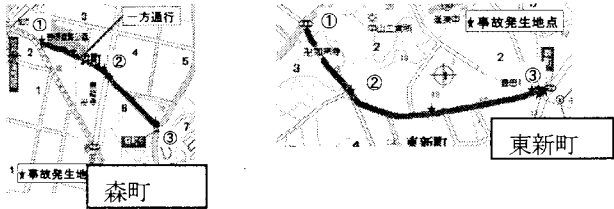
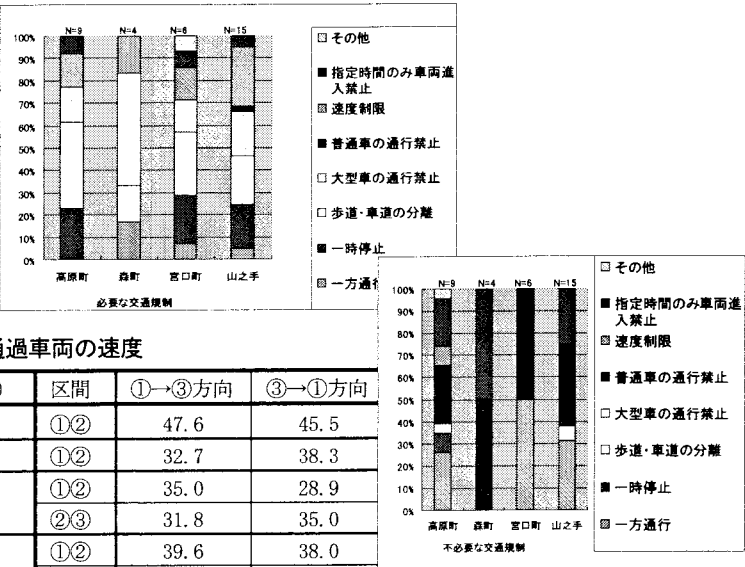
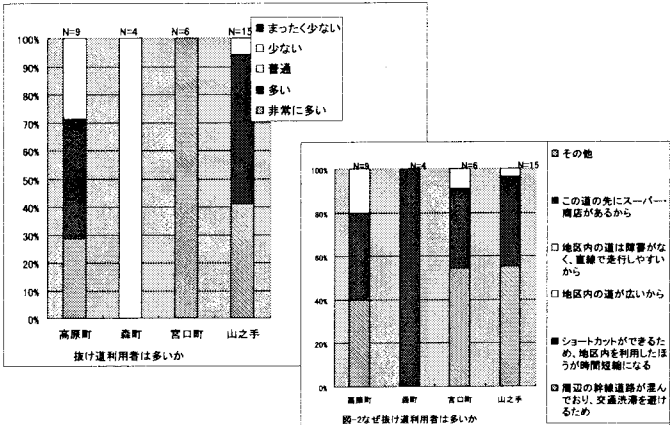
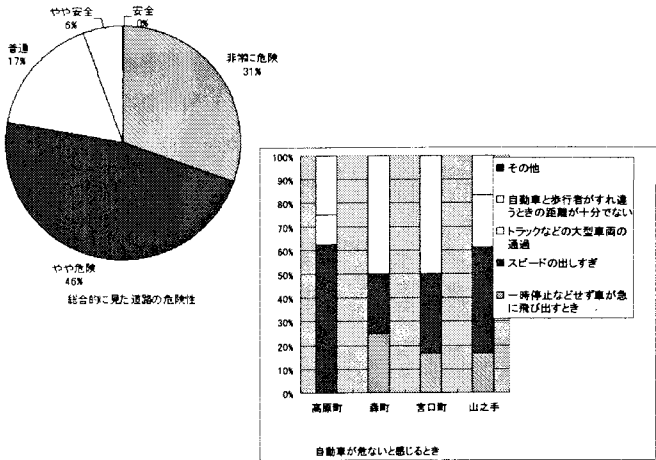


図-3 意識調査結果

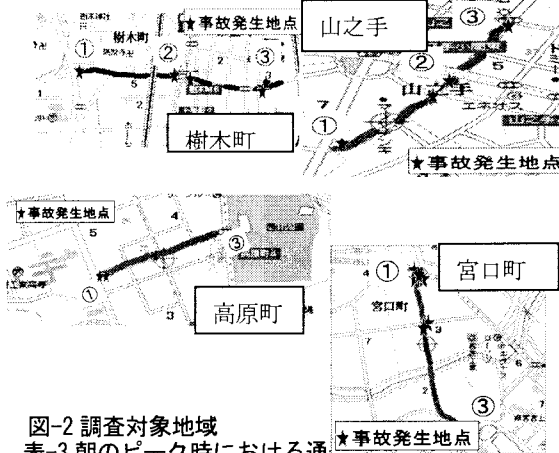


表-4 通過車両の速度

路線名 (km/h)	区間	①→③方向	③→①方向
高原町	①②	47.6	45.5
	②③	35.0	28.9
宮口町	①②	32.7	38.3
	②③	31.8	35.0
東新町	①②	35.0	28.9
	②③	31.8	35.0
山之手	①②	39.6	38.0
	②③	30.3	32.6
森町	①②	30.0	33.1
	②③	39.3	33.1
樹木町	①②	29.9	33.0
	②③	22.7	23.8

図-2 調査対象地域

表-3 朝のピーク時における通過車両数

路線名	①→②	②→③	③→②	②→①	①→③	③→①
高原町					215	144
宮口町					45	9
東新町	490	56	8	120	31	3
山之手	61	99	28	10	49	0
森町	13	22	297	1	9	1
樹木町	51	10	63	90	7	35

4. まとめ

地区内の通過交通、速度、住民意識調査を行
った結果、住民は通過交通を問題視している反面
自分たちも利用するため過度の規制を求めている
ことが分かった。

参考文献

1) 上原健一：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：土木学会中部支部発表：平成 16 年