

徳島県における生活道路の安全対策と整備方向の提案

四国建設コンサルタント 法人会員 ○高田 妙美
井上 直人 藤川 健太

1.はじめに

近年日本では、「人」中心の道路空間がますます注目度を高めている。例えば昨年には道路法、道路構造令の改正が行われ、その主な改正内容の一つは、歩行者中心の道路空間の構築や歩行者利便増進道路（ほこみち）に関する規定の追加であった。また昨年改訂された『道路構造令の解説と運用』では、近年の社会情勢等をふまえせり出した横断歩道、二段階横断施設、スムーズ横断歩道、ライジングボラード、駒止といった歩行者の安全に配慮した施設が紹介された。さらに令和3年8月26日には、「生活道路の交通安全に係る新たな連携施策ゾーン30プラスについて」が国土交通省と警察庁から同時に発表された。ゾーン30プラスとは、警察による低速度規制と道路管理者による物理的デバイス設置とを適切に組み合わせることにより、生活道路の安全性向上を図ろうとする区域のことで、物理的デバイスの一つであるスムーズ横断歩道について、全国で試行設置が進められている。このように歩行者空間の安全確保が注目される中、徳島県内の生活道路における安全対策を調査する。また調査結果に基づき望ましい対策のあり方を検討し、徳島県における生活道路の整備方向を提案する。



図 1.ゾーン 30 プラスの整備内容(例) [国土交通省 HP より]

2.徳島県内の現状

徳島県において、現在「人」中心の道路空間を意識し対策が進められているのは、主に歩車共存道路である。具体的な施策としては、通学路等におけるゾーン30の指定が挙げられる。ゾーン30は公安委員会の区域指定を受け各道路管理者が整備を行う交通安全対策の一つであり、県内では平成25年から平成29年の間に15箇所まで整備が完了している。県内における整備内容の調査結果を、表1にまとめる。調査の結果、自動車の速度低下を促す対策として立体に見える路面標示であるイメージハンプを導入した箇所はあったが、新町地区のクランクを除き、ゾーン30プラスにつながる物理的デバイスを設置した事例はないことを確認した。また、徳島県のゾーン30整備箇所数15箇所は全国最下位であり、平成31年3月28日の警察庁通達「ゾーン30の推進について(通達)」で整備目標として示された16箇所に届いていないことを確認した。

このような状況のもと、県内生活道路の歩行者安全対策を加速させるためには、まずはゾーン30プラスへの円滑な移行が重要と考え、次項にて、全国で試行設置が進められる物理的デバイスであるスムーズ横断歩道について、既存のゾーン30区域から設置に適した箇所を選定し、その設置計画を立案した。

表 1.徳島県内におけるゾーン30の整備内容(計15箇所)

市町村	実施区域	区域にある学校等	流入部への路面標示・標識	交差点の強調	横断歩道の強調	路肩のカラー舗装	イメージハンプの設置	物理的デバイス
徳島市	沖浜東・山城町	分離小学校, 昭和小学校						(クランク)
	幡町	新町小学校						
	北前川町 南前川町	助任小学校, 付属小学校						
鳴門市	撫養町斎田地区	撫養小学校						
	撫養町黒崎地区	黒崎小学校						
小松島市	小松島町地区北側	小松島北小学校						
	小松島町地区南側							
阿南市	羽ノ浦町	羽ノ浦小学校						
吉野川市	新野町	新野小学校						
	鴨島町	鴨島小学校						
美馬市	脇町	脇町小学校						
	つるぎ町半田地区	半田小学校						
東みよし町	三加茂地区	三庄小学校, 三加茂中学校						
三好市	池田町	池田小学校						

3. スムーズ横断歩道の設置計画

スムーズ横断歩道の効果が得やすい箇所としては、道路が直線的な単路部、横断歩道があるにもかかわらず歩行者優先が守られていない場所、横断歩道の利用者が多い場所が挙げられる。これらに該当する箇所として、三好市池田町のゾーン30区域内に位置する、高台にある池田幼稚園正門前の横断歩道(以下、「横断歩道」と表記)と、高台から下る階段の手前にある横断歩道(以下、「横断歩道」と表記)の2箇所を抽出した。両横断歩道は幼稚園、小学校、中学校に隣接するため児童の利用が多く、また道路も直線的なため自動車速度が増しがちな場所である。設置計画立案にあたり、スムーズ横断歩道の形状は、国土交通省地方整備局等から借用可能な仮設可搬型ハンプの寸法等を参考とした。下図に、立案したスムーズ歩道の設置イメージを示す。

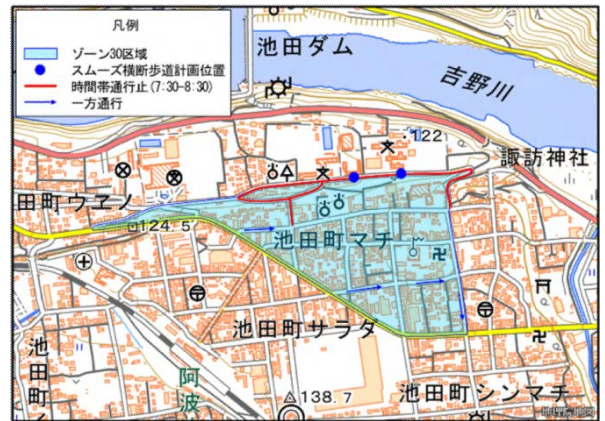


図2. 池田町のゾーン30位置図

検討の結果、実現に向けた構造的な課題として、設置箇所周辺の路面排水の円滑な処理が重要となることを確認した。またハンプが自動車の円滑な走行を一定程度損なうことから、地域の合意も必要と考える。



図3. 横断歩道
スムーズ横断歩道設置イメージ



図4. 横断歩道
スムーズ横断歩道設置イメージ

4. おわりに

徳島県内の生活道路における歩行者安全対策整備状況を調査した結果、全国的にみても整備が遅れ、物理的デバイスの導入事例も少ないことを確認した。これは、県内の公共交通機関が乏しく自動車中心の生活が根付き、歩行者自体が少ないため、全体として自動車側の利便性を優先する傾向にあるからではないかと考える。またゾーン30プラスへの円滑な移行を目的に、既存のゾーン30区域へのスムーズ横断歩道設置を検討した結果、設置箇所周辺の円滑な路面排水処理が重要であること、また物理的デバイスは歩行者を守る効果がある一方自動車にとっては通行の妨げとなるため、設置にあたっては地域の合意も必要であることを確認した。その場合も、そもそもゾーン30の指定自体が少ないことが課題となる。

今後設置を進めるにあたっては、地域住民や道路利用者の理解を得るため、地元説明会やワークショップ等を開催し、積極的に合意形成を図ることが重要と考える。また平行して、地域から危険箇所に関する意見を積極的に吸い上げ、ゾーン30の指定を加速させる必要があると考える。

生活道路の安全、安心確保は「歩きたいまち」につながる。「歩きたいまち」になれば歩行者が増え、安全への配慮がより高まる。このような好循環が徳島県の道路空間をよりよいものに発展させるものと思う。

参考文献

1. ゾーン30プラスの概要 (<https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/anzen-zone30plus.html> R4.2.9 閲覧)
2. 徳島新聞記事 2018/1/12 「ゾーン30」人身事故減 徳島県内15地域で完了
(<https://www.topics.or.jp/articles/-/15492> R4.2.9 閲覧)
3. 「ゾーン30」の概要 警察庁交通局 令和3年4月
(https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/seibi2/kisei/zone30/pdf/zone30_r2.pdf R4.2.9 閲覧)