

だ い に け い は ん ど う ろ き ょ う と だ い に そ と か ん じ ょ う ど う ろ

第二京阪道路・京都第二外環状道路開通前後の**交通状況の変化を小学生が研究****～ワークショップによる交通安全点検マップ作成～**

国土交通省 近畿地方整備局 ○茶山 徹*

国土交通省 近畿地方整備局 大西 健一**

By Tooru CHAYAMA , Kenichi ONISHI

第二京阪道路と京都第二外環状道路の開通に先立ち、これらの道路の整備効果を住民の視点から把握することを目的として、小学生と高齢者を対象に「交通安全点検マップ」作成調査を行った。

新たな道路が通過する市町のうち、京都府長岡京市・京都府久世郡久御山町では、国道1号及び国道171号の渋滞を避ける車が地域の道路を「抜け道」利用しているために、歩行者や高齢者から、「生活道路が安心して歩くことができない。」との声が上がっていた。

このような課題に対する効果を分析するために、地域の小学生がワークショップ形式により、「危険を感じた地点・区間」を地図に記入していくグループ作業を行った。

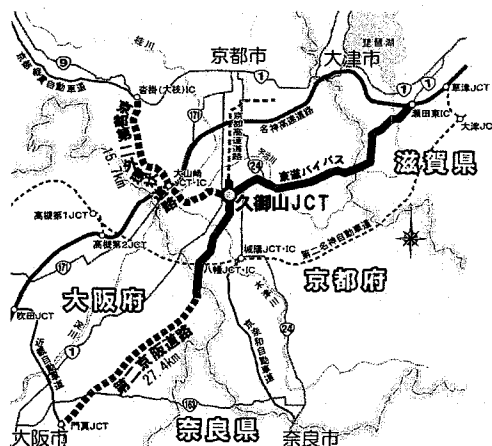
これまでは渋滞損失額の減少・死傷事故率の低下等を用いて、数値での整備効果の説明を行ってきたが、さらに掘り下げて、「抜け道を利用している車の変化」など、地域での問題解決に向けた道路整備効果を打ち出していくことで、地域住民が実感できる整備効果の説明が可能となるのではないかと考えている。

【キーワード】コミュニケーション、アカウンタビリティ

1. はじめに

第二京阪道路は、自動車専用道路とそれに併設される一般道路からなる全長約 30 km の道路である。京都～大阪間の国道1号をはじめとする幹線道路の交通混雑の緩和や沿道環境改善、地域交流の促進等のために整備を進めている。

このうち、第二京阪道路（巨椋池 IC～枚方東 IC L=10.5 km）が平成15年3月30日に開通し、京都縦貫自動車道の一部を形成する京都第二外環状道路も平成15年の一部開通に向けて整備を進めている。

**2. 調査目的**

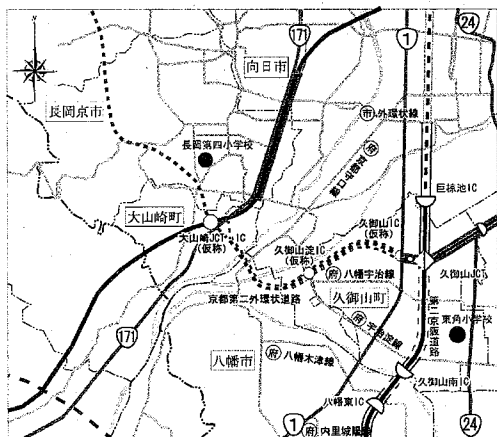
これまで、国道1号の沿線に位置する京都府久世郡久御山町では、朝夕のラッシュ時に発生する国道

1号の渋滞を避けるために、通過交通が生活道路に入り込む状況が見られた。

* 京都国道事務所 調査課 調査係員 075-351-3300

** 京都国道事務所 調査課 調査係長 075-351-3300

第二京阪道路は国道1号と平行する路線であるために、その開通に伴う交通分散により、国道1号の渋滞緩和が期待されている。これは生活道路への通過交通の流入に対しても効果を有するものと考えられる。



図－1 対象路線位置図

本調査は第二京阪道路・京都第二外環状道路の開通前後で、地域に生活する小学生の視点から「抜け道」、「車が多くて歩きにくい箇所」等の交通危険箇所を捉え、地域の情報を得ることにより、既存の道路に関する問題点を把握するだけでなく、道路利用者（歩行者）と道路管理者（行政）間における問題意識の共有化を図ることを目的としている。

教育的な位置づけからは、「地域の調べ学習」の一環として実施することで、「道路」の課題について、児童が自分の「まち」を見つめ直すことにつながり、近い将来に担うであろう「まちづくり」への参加意識の醸成となるのではないかと考えている。

3. 調査対象

第二京阪道路沿線

久御山町立東角小学校^{とうすみ}5年生2クラス(43名)

京都第二外環状道路沿線

長岡京市立長岡第四小学校5年生2クラス(56名)

4. ワークショップの概要

ワークショップでの調査はヒアリングやアンケートに比べ、対象者が主体的に参加し、担当者と相互で共同作業を進めていく点である。

時間は90分(通常授業の2時間分)とし、途中5分間の休憩を挟んで実施した。

(1) 調査1週間前

学級担任から調査趣旨について児童に説明を行い、「通学する時や、遊びに行く時に道路を歩いていて危険を感じた場所」を調査日までに探すように課題が出された。学級担任からは例をあげながら以下の項目について説明を行った。

- ・自動車やトラックが非常に多く走っている道路。
- ・車が多く、道路を横断するのが怖い横断歩道。
- ・車が猛スピードで走り抜ける狭い道路。
- ・自転車が車とすれ違うのに危険を感じる狭い道路。
- ・見通しが悪く、車が急に出てくる交差点。
- ・狭くて歩きにくい歩道や歩行者が多いのに歩道が無い道路。
- ・その他に歩いていて不便に感じた道路。等

(2) 調査当日

a) 講座

京都国道事務所職員により「国道事務所の仕事」についての講座を行った。

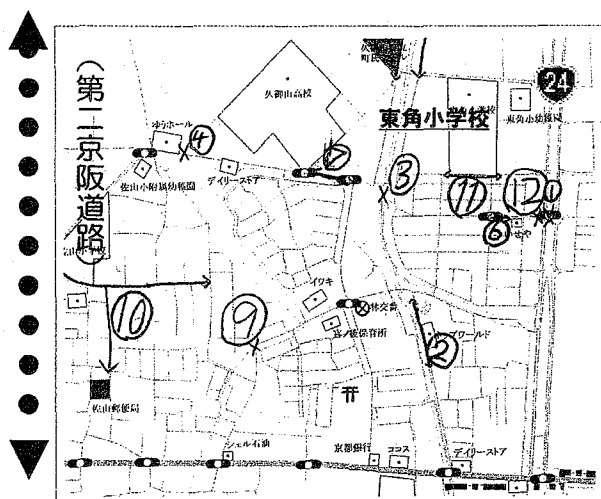
講座の中で京都国道事務所が整備を進めている、第二京阪道路や京都第二外環状道路等の改築事業の紹介と、今回、取組む交通安全点検マップの情報が実際の歩道設置や歩道のバリアフリー化にどのように活用されるのかを紹介した。



図－2 講座でのスライドの一部

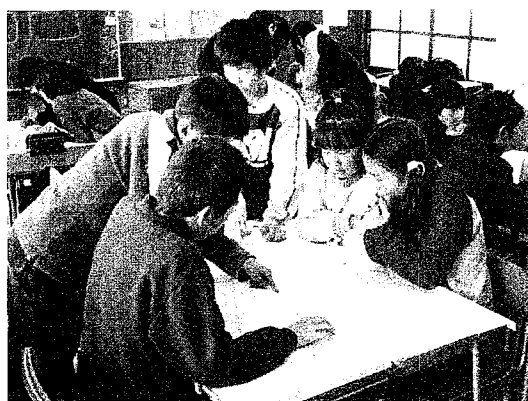
b) マップ作成

児童が通学路等で調べてきた危険な箇所について、それぞれが意見を出し合い、児童が普段の生活行動範囲内の中で交通安全の視点「危ない」と感じたことがある地点・区間を探し出し、地図(縮尺1/6,000)に地点を、記録用紙にコメントの記入を行った。



番号	コメント
①	電灯がありませんので、夜は暗い。
②	車がスピードを出している。歩道がせまい。
③	道が急に曲っていて、見通しが悪い。
④	道がななめになっているので、車が来ているのがわかりにくい。
⑥	歩道がせまくてあぶない。
⑦	信号無視をする車が多く、横断歩道を渡っていてもあぶない。
⑨	車が交差点に入る時に危険を感じる。
⑩	せまい道なのに、車がよく通りあぶない。

図－３ 児童により作成されたマップの一部とコメントの抜粋（東角小学校）



図－４ 長岡第四小学校でのワークショップ

5. 調査結果

(1) 調査結果のまとめ

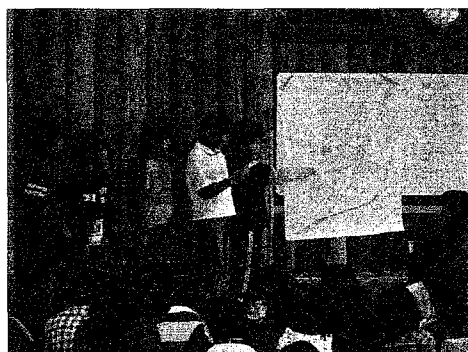
グループ毎に意見をまとめて1枚の地図を作成した。「危険を感じた箇所」として、2校合わせて178地点・区間が上げられた。これらの地点・区間に関する指摘内容を基に現地調査を行い、「抜け道」となっている地点・区間等5つに分類し、現地写真を撮影し、状況把握を行った。

分類項目	具体的内容	指摘箇所数
「抜け道」となっている地点・区間	・車の「抜け道」となっていることが問題。	4 箇所
車がよく走っている地点・区間	・交通量が多いことが問題。	57 箇所
道路の構造が問題とされた地点・区間	・歩道に段差があるなど歩いていて危険。 ・曲がり角、樹木・看板等で視界が制限されている問題。	132 箇所
利用者の交通意識が問題とされた地点・区間	・路上駐車や車の運転マナーが問題。	68 箇所
交通事故の発生箇所と指摘された地点・区間	・交通事故が過去に発生。	19 箇所

図－５ 「交通危険箇所」の分類項目と具体的内容

(2) 調査結果の授業への活用

長岡第四小学校では、学習成果の定着を目的として、調査結果についての発表会が行われた。発表会の中では事故から自分の身を守るという視点で、これらの問題解決についての改善方法が提案された。



図－６ 調査結果の発表の様子

6. 今後の取組み

本調査は第二京阪道路及び京都第二外環状道路の開通前の「事前調査」であり、今後、交通が落ち着く時期をみながら、進級した同じ児童を対象に「事後調査」を実施する。

開通前後の調査結果を比較して、「生活道路を走行する車が減少」や「抜け道を利用している車の変化」など、児童の視点から道路整備効果についての把握を行う。これにより定量的データだけでは説明することが難しい交通状況の変化を、新規開通路線が地域に対して及ぼす整備効果についての把握が可能になると考える。

今後、事後調査で得られる結果と比較を行い、地域の生活者の視点に立った事業効果指標としても活用していきたい。

また、道路管理者（国・府・市町）で、これらの課題解決に向けた検討会を立ち上げ、道路状況の改善に向けた取組みを進める。教育効果としては児童の成長により道路に関しての危険意識がどのように変化したかを見ていくことが可能である。

今後も地域住民の道路に関する興味・関心を高めるという観点から、コミュニケーション型道路行政を積極的に進めて行こうと考えている。

番号	児童による改善策の提案	指摘箇所の状況
①	街灯をもっと設置すると思う。	団地近く、国道沿いの付近と比較すると暗い。
②	歩道を広げてほしい。	歩道を広げる空間が無い堤防沿いの道路。
③	歩行者ももっと注意すべきだと思う。（例えば、道路を横断する時には左右確認を必ずする）	橋の前後で道路の高さが低く、対向してくる車を確認するのが遅れる。
④	カーブミラーがあるとよいと思う。	歩行者が脇道から出てくる車を確認ができない。確認できるような対策が必要。
⑥	歩道を広げてほしい。	歩道が途切れている区間なので連続した歩道整備が必要。
⑦	信号を守るように呼びかける看板を設置してはどうか。	見通しが良い直線道路。運転者の意識啓発を促す必要がある。
⑨	カーブミラーがあると良いと思う。	見通しが悪い交差点でありながら、停止線がなく車の通行でも危険。
⑩	道を広げることは住宅が多すぎて難しいと思うので、車がスピードを出さないような仕組みをつくってはどうか。	通学路になっている道路だが車の通行が多い。車を排除する対策が必要。

図－7 児童からの改善策の提案と指摘箇所の状況
（東角小学校）

In advance of access of the second Keihan road and the second outside beltway of Kyoto, "traffic safe checking map" drawing investigation was conducted for the schoolchild for the purpose of grasping the effect from residents' viewpoint.

By Tooru CHAYAMA , Kenichi ONISHI

Since Nagaokakyo-shi and Kumiyama-cho locates along the route or its neighboring area, and the car avoids traffic congestion of a highway may pass through an inner-city road as a "byroad" or "short-cut route", there seems to be a difficult situation for reservation of road space safety for a pedestrian.

The workshop was carried out to clarify where "the point or section of road that felt danger" is. Such point or section was written in the white figure with participation and cooperation from schoolchild. This research is "a preliminary survey" before the opening of traffic both second outside beltway and the second Keihan road, and will be carried out in the way of a workshop style again for the same schoolchild promoted to the sixth grader in an elementary school as post-effect investigation in 2003.

The results of a research before and behind opening of traffic will be compared for grasping the road construction effect such as "change of using the byroad of a car" in the point of a schoolchildren's view. It can be said that output of the research make it possible to clarify the effect of a provided route such as change of the traffic situation considered that explanation is seemed to be difficult only by quantitative data