

平成 27 年度 第 1 回 都市計画サロン 報告

日時：平成 27 年 7 月 17 日（金）

演題：「街路のしつらえに着目した交通安全対策の
提案と実務への適用」

講師：福岡大学工学部社会デザイン工学科
助教 吉城 秀治 氏

聴講者：12 名（講師除く）

講演内容：

我が国では、幹線道路は交通安全対策が比較的進んでいるものの、生活道路での対策が遅れており、相対的に事故の発生割合が増加傾向にあります。生活道路の交通事故を減らすため、街路の印象をコントロールして、自動車の走行速度をコントロールしようという研究について、ご紹介いただきました。当該研究は、日本都市計画学会論文奨励賞を受賞された大変興味深いテーマです。

本研究は、安全で安心なみちづくりのために、街路空間、自動車、歩行者の関係に着目して、街路空間整備を通じた交通安全対策手法を開発することを目的としています。①街路空間要素と自動車走行速度の関係について分析、②街路空間と区間全体にわたる速度変化の関係について分析、③出雲大社の参道「神門通り」を対象とした実務への適用事例、の 3 部構成でご紹介いただきました。

①街路空間要素と自動車走行速度の関係については、住区内街路もしくは生活道路を対象として、実際の街路にてスピードガンで速度を計測、重回帰分析により自動車平均走行速度との関係の分析について、詳しくご解説いただきました。車道幅員の広さや中央線の有無、路側帯のカラー舗装化や区間長といった街路空間要素の改良により、自動車走行速度をコントロールし得るとの結果が示されました。

②街路空間と区間全体にわたる速度変化の関係については、スピードガンにより、走行速度の軌跡を取り、各地点(区間入り口、最高速度、区間出口)の速度と街路空間の関係をもとに、速度プロフィールモデルを適用し、概ね予測可能であった、

との分析を解説いただきました。沿道状況次第では予測に課題が残されているものの、平均速度の予測ではなく、区間全体の速度変化を予測できるよう完成度を高めたことが、当分析の成果であると、紹介いただきました。

さらに③実務への適用事例として、島根県の出雲大社門前の参道、神門通りの整備について、ご紹介いただきました。かつては鉄道を利用して訪れる参拝客でにぎわっていた参道も、モータリゼーションの進展により、今では多くの参拝客が境内まで車で訪れるため、参道へと赴く観光客も激減し、賑わいを失っていました。さらに周辺には住宅が密集、付近には学校や駅などの公共施設もあり、比較的自動車交通量が多い箇所です。この神門通り整備の目標として、1.安全に安心して歩けるようにするため、自動車をゆっくり走らせること、2.楽しく並んで歩けるようにするため、歩行空間を広くすること、3.そぞろ歩きしながら両側の沿道店舗に行き来しやすいようにするため、道路を横断しやすくすること、の 3 点がありました。また 60 年に 1 度の出雲大社遷宮に合せた参道改修の必要性から、交通安全対策手法として、当該研究成果を適用し、中央線末梢と幅員変更の社会実験が行われました。統計的な有意差は出なかったものの、自動車走行速度は 3km/h 減少しており、アンケートでは 60%の歩行者が安心して歩けるようになったと回答し、安心感が大きく変化しました。実際に、歩行者が広い空間を使えるようになり、路側帯内を歩ける人、横並びで歩ける人が増えるなどの歩行位置が変化しました。一方、路上駐車など外側線(路側帯)の中に入る車もあり、そうした箇所では、やむを得ず車道に出る歩行者もありました。社会実験の結果、街路の改良効果が見込みを得て、既に当該街路の整備も終了しています。

吉城氏お薦めの出雲大社の参拝や周辺観光も紹介され、活発な意見交換が行われました。

(文責：永村景子)



整備前の神門通り



整備後の神門通り



第1回都市計画サロン会場風景

【質疑応答・意見交換メモ】

- 神門通りについて、樹木や石畳のにじみだしについて、モデルは無いのか。最初の神門通りのモデルはどうか。(吉武先生)
- 3章モデルは予測があっていない。松や石畳が原因ではないかと考えている。4章モデルは、標準偏差内で予測できた。また今回は紹介していないモデルでは予測が当たっている。3章モデルは状況を考慮できていないものの、実用性はかなり上がっていると思う。
- 整備前後で、安全性の観点から、交通事故の有無はどうか。(堤先生)
- 事故は起きていないと思われる。ヒヤリハットの変化は調査できていない。観光客が多い時は、ドライバーがゆっくり走る。
- 神門通りを通行する車が多いが、速度を押さえたことで問題は生じていないのか。(日暮幹事)
- 観光バスは北進(入り)のみで依頼している。
- モデルの空間移転性、時間移転性の問題。福岡でモデルを改良してみる予定はあるのか。(加知先生)
- 石畳や、樹木など、地域特有の要素がモデルでは反映できていない。
- 交通事故の絡み。平均値の回帰ではなく、4分点など最大値や最小値でやっても面白いのではないのか。裾野の重要性、やってみると面白いのではないのか。(加知先生)
- 分布の端っこの予測は難しい。バラツキを予測するためのモデルは構築している。
- 道路改良そのものではなく、工事に対する地域の不満の方が大変だったのではないのか。(吉武先生)
- 定期的な工事の瓦版やWSなど、きめ細やかなフォローはされていた。
- 改良の効果を、住民に対して紹介したのか。(吉武先生)
- 整備前のワークショップなどは合意形成ツールとして使用した。

- 路上駐車は減少したか。(久留米市役所)
- 増えたように思う。荷卸しの車は多い。
- 整備中にそれらの調整は行われたのか(久留米市役所)
- 整備前の調査で、状況は把握した。ワークショップ等では特定の商店の攻撃になるので、あまり詳しくは話が出来なかった。
- 雰囲気や速度が変わる、という発想はどこから得たのか。車をスムーズに流した方が良く、ガードレール等で歩行者専用の空間を、という発想になりがち。幹線とは異なる道路は、車の流し方を変えた方が良くいだろう。場合によっては空間を分けない方が良く、という考え方になる、設計の仕方が異なるかもしれない。また、区間の長さによって速度が変わる、入り口・出口の構造で表現する話も興味深い。(外井先生)
- 手法(中央線の抹消)などは良くあるが、それを組み合わせて一体的に考えるのが、珍しいかもしれない。
- 謙虚なシェアードスペースのイメージである。(吉武先生)
- 路側帯内に車が入ってくる、歩車分離はどう考えるのか。プランターを置く、などの発想はなかったのか。(橋本副支部長)
- 歩車共存の考え方。子どもには境界線がわかりづらい、といった声はあった。
- 車の専用スペースを狭くすることにより、意識的にドライバーを誘導する。(外井先生)
- ドライバーが慣れると、スピードが速くなる、ということはないか。(有馬先生)
- まだ分からない。
- ドライバーはほとんど観光客なので、慣れない。スピードは上がらない。(吉武先生)
- 中央線は無い方が、景観的にも良い。(外井先生)

以上