

くらしのみちゾーンにおける 対策効果の把握

道路研究部 道路空間高度化研究室 室長 岡 邦彦 主任研究官 高宮 進



1. はじめに

生活道路では、利用者間の交通事故を防止するため、的確な交通安全対策が望まれる。またこのほかに、歩行者が快適に利用できる空間の実現を望む声も強い。このため、既存の道路ストックを利用しつつ、安全で快適な道路空間を実現していく「くらしのみちゾーン」施策が進められている。本稿では、くらしのみちゾーンでの対策効果に関する研究動向を紹介する。

2. 効果計測内容

表－1には、本研究で効果計測するもののうち主要なものを示す。

くらしのみちゾーンでは、ハンプや狭さく、シケインなどの設置、車道外側線移設などにより、自動車走行速度の抑制や通行位置の誘導が行われる。また無電柱化等を通じて、快適性の向上が図られる場合もある。研究では、走行速度や通行位置の計測、利用者意識の把握などにより、これら対策の効果計測を進めている。

3. 効果計測の一例

中心市街地の生活道路において、歩道の整備や無電柱化などを行った事例を写真－1に示す。整備前のこの道路の幅員は8m程度で、歩道がない状態であった。この道路では、両側に歩道を設置し、また電線類地中化や舗石による修景整備、ベンチの設置等を実施している。

道路整備後に、来街者に対してヒアリング調査を実施した結果、歩きやすくなったとの回答や、景観面でよくなったとの回答が得られた。これは、歩道の整備、無電柱化などにより歩行者空間が充実したためと考えられる。そのほか、整備後の道路に駐輪することを気兼ねするためか、道路整備により駐輪が減ったとの回答も得られている。調査では、悪くなったという回答はほとんどなく、歩きやすさなど快適性に関わる観点は、総じて好評であったと考えられる。

表－1 主な効果計測内容

	分類	内容
1	走行速度 対策	交差点ハンプの速度抑制効果
2		単路部のハンプの速度抑制効果
3		ハンプとシケインの組合せによる速度抑制効果
4	歩行者空間確保	車道外側線移設による自動車等の通行位置の変化
5	通過交通 対策	コミュニティ道路整備による通過交通量削減
6		ハンプ設置による通過交通量削減
7	快適性向上策	無電柱化等に対する利用者の評価



写真－1 道路整備後の状況

4. おわりに

以上では、くらしのみちゾーンでの対策効果に関する研究動向をまとめた。今後も、生活道路における交通安全対策効果の把握を進め、得られた結果を技術的知見としてとりまとめるとともに、同種の対策を実施する地区等に情報提供していきたいと考える。

【参考文献】

- 1) 高宮 進、岡 邦彦、中野圭祐、小出 誠：生活道路における交通安全対策事例とその効果、土木技術資料、Vol.49, No. 4, pp.28-31, 2007.4