

大型商業施設の建設を契機として 住民主催の協議会による合意形成により狭さを設置



04. 千葉県市船橋市
(習志野台 8 丁目地区)

提供：船橋市

広域図



背景の地図の出典：国土地理院

整備計画等 策定状況	生活道路対策エリア
対策の内容	➤ ゾーン 30 に指定 ➤ 交差点部狭さく(両側)1箇所 ほか
地区の課題	➤ 通学路であり、自転車・歩行者事故が多発 ➤ 急減速、交通量、走行速度の面から危険要因が多い

まえがき

習志野台 8 丁目地区は、40 年ほど前にこの地区の生活道路の交差点でこどもが交通事故で亡くなったことをきっかけに、地区の目標として「安全で暮らし続けられるまちづくり」を掲げ、町会が長年交通安全対策に熱心に取り組んできました。

また、船橋市内の幹線道路は全体的に混雑しており、生活道路の抜け道利用もある状況です。そのため船橋市は生活道路の交通安全対策に長年積極的に取り組んできました。船橋市で最初のハンプは昭和の時代に設置され、今ではハンプ・狭さくは 30 箇所を超えています。

そのような背景がある中、2015 年にこの地区に大型商業施設の建設が予定されました。これにより、生活道路を通過する交通が増えることを懸念した町会が「習志野台 8 丁目全域をゾーン 30 とすることと、当面の交通対策」を船橋市議会へ陳情しました。船橋市では本中山地区において 2012 年 11 月に、千葉県でも初となるゾーン 30 が指定され、2016 年末までに市内 18 箇所が指定されました。近隣の習志野台の地区も指定されていく中、町会は習志野台 8 丁目にも絶対に必要な対策だと考え、対策の早期実現と交通安全対策の活動を強化するために、2016 年に町会に「交通安全対策委員会」を設置しました。そして、住民自ら交通安全対策を検討し、市や他の関係機関との協議を重ねることで、2018 年 1 月に習志野台 8 丁目地区でもゾーン 30 規制が始まり、同 5 月には、一方通行出口部分に狭さくが設置されることとなりました。

町会が課題解決に向けて動き、後に「習志野台 8 丁目方式」と呼ばれる住民主体の方式により日本大学交通計画研究室の協力の下、国土交通省や市、警察の交通安全対策の具体化等により、住民と市の合意形成につなげることができました。

「習志野台 8 丁目方式」と呼ばれるようになった船橋市の生活道路の交通安全対策事例について、どのように合意形成が進められたのか、紹介します。

※習志野台 8 丁目方式

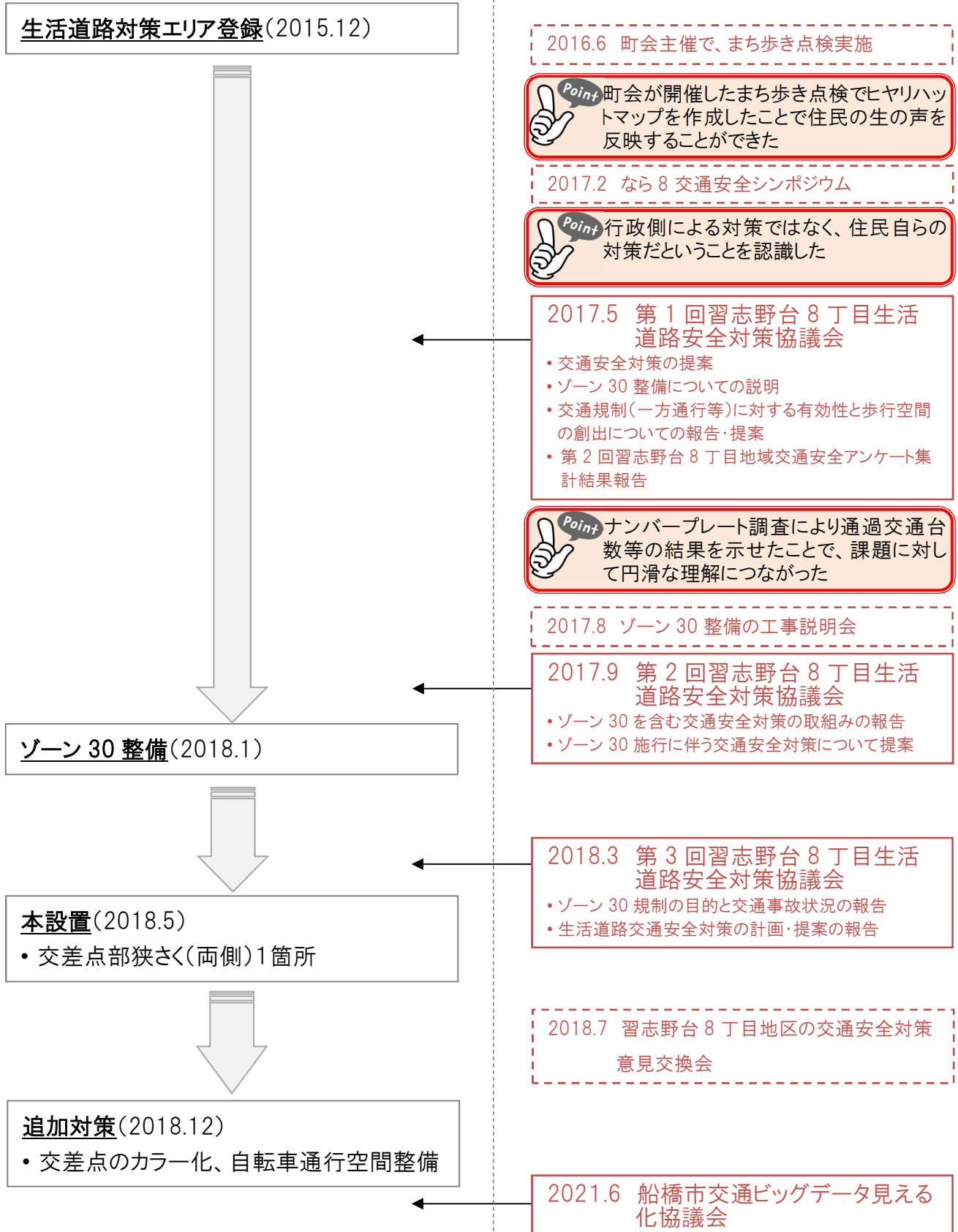
習志野台 8 丁目方式は、長年に渡る船橋市と町会の道路交通安全対策への取り組みという土壌があって生まれた町会主体のコミュニケーション方式である。以下に一連の流れを示す。

- ①町会から船橋市に要望を行う
- ②船橋市から町会へ対策案を説明する
- ③町会の合意を得る
- ④町会が関係する可能性のある沿道住民を集める
- ⑤道路管理者から沿道住民へ対策内容を説明する
- ⑥町会が実際に対策する箇所の沿道住民を集める
- ⑦道路管理者から沿道住民へ対策内容の説明を行う
- ⑧実際に対策する箇所の沿道住民から合意を得る
- ⑨町会・沿道住民合意の下、生活道路対策を実施

設置に至るまでの経緯と合意形成の概要

設置に至るまでの経緯 (道路管理者の動き)

合意形成の概要

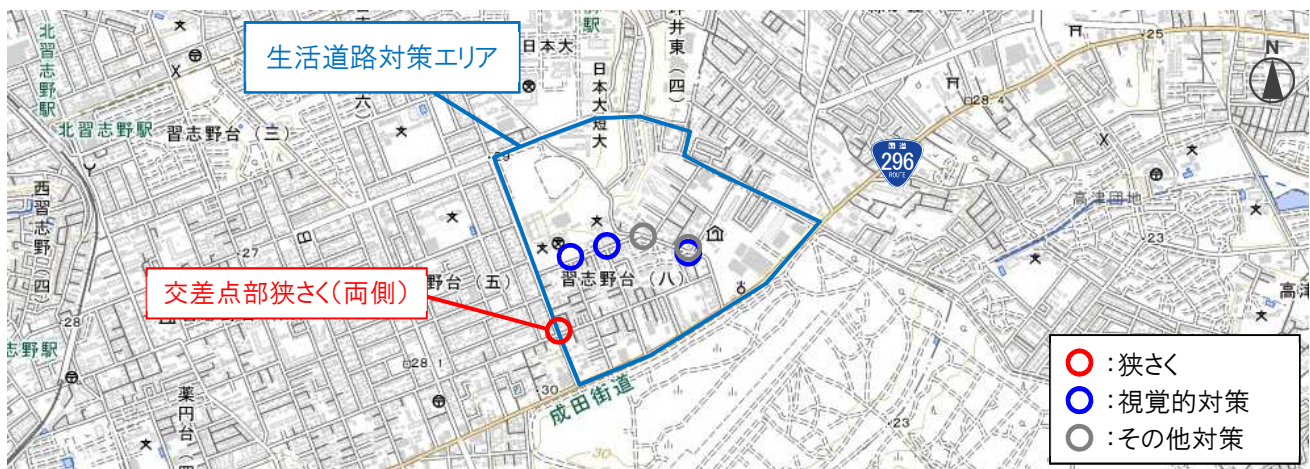


物理的デバイスの概要

設置内容

	内 容	備 考
設置箇所数	1 箇所	
設置時期	2018 年 5 月	
狭さくの形状	【交差点部狭さく（両側）】 ・ 狭小部の幅員 3.0m ・ 狭小部の長さ 1.8m ・ すりつけ部の長さ 0.7m	・ 技術基準を参考
構造及び 付属施設	・ ゴム製ポール ・ 路面表示 ・ 路側帯のカラー化	・ 路側帯：緑

設置箇所



背景の地図の出典：国土地理院

設置状況



概観(交差点部狭さく(両側))



イメージハンプ①



概観(交差点部狭さく(両側))



イメージハンプ②



概観(交差点部狭さく(両側))



路側帯のカラー化、自転車通行空間整備

合意形成のプロセス

▶ まち歩き点検とアンケート調査（危険箇所の把握）

2016 年 4 月に大型商業施設が開業した影響により、国道が渋滞し、習志野台 8 丁目の生活道路も渋滞しました。そこで、町会はまず「まち歩き点検」を行い、その結果に基づき町会がヒヤリハットマップを作成しました。ヒヤリハットマップを作ることによって、どこで、何が危険かを地区内で共有することができ、対策検討を効率的に進めることができました。また、住民が感じている大型商業施設開業後の交通課題と、危険箇所の把握のためにアンケート調査も行いました。ヒヤリハットマップの情報とアンケート調査の結果を照合した結果、危険性が高いと思われる箇所が抽出されました。町会が開催したまち歩き点検でヒヤリハットマップを作成したこと、住民を牽引するリーダー的役割を担う町会長がいたことも円滑な合意形成を図る上で大きな要因でした。

まち歩き点検にあたり、町会は日本大学理工学部交通システム工学科交通計画研究室に直接相談しました。その結果、習志野台 8 丁目交通安全対策づくりに向けた調査・研究を町会と日本大学の共同で実施することとなりました。

❖ まち歩き点検

実 施 日：2016 年 6 月 3 日
主 催：習志野台 8 丁目町会
参 加 者：国土交通省千葉国道事務所、船橋市、
日本大学交通計画研究室、新聞等のメディア



提供：船橋市

まち歩き点検の様子



提供：船橋市

ヒヤリハットマップ



- ・町会が開催したまち歩き点検でヒヤリハットマップを作成したことで住民の反映することができた
- ・住民を牽引するリーダーシップのある人(町会長)がいたことでまとまりが生まれた
- ・早い段階で有識者からの協力が得られたことで円滑な交通課題の把握につながった

▶ なら 8 交通安全シンポジウム (課題の共有)

町会と日本大学が共同でシンポジウムを主催しました。シンポジウムでは、まち歩き点検やアンケート調査により抽出した課題の箇所の共有を行いました。また、一般的な対策案として、国土交通省千葉国道事務所よりハンプや狭さく等の物理的デバイスの説明、警察によるゾーン 30 の説明、市による市内の生活道路の交通安全対策の説明が行われました。

このシンポジウムで、「町会が主体となってゾーン 30 の導入や物理的デバイス設置の合意に向けた住民コミュニケーションを図っていく」、「合意が得られた交通安全対策は市が整備する」という方向性が固まり、協議会での詳細な検討につながっていきました。

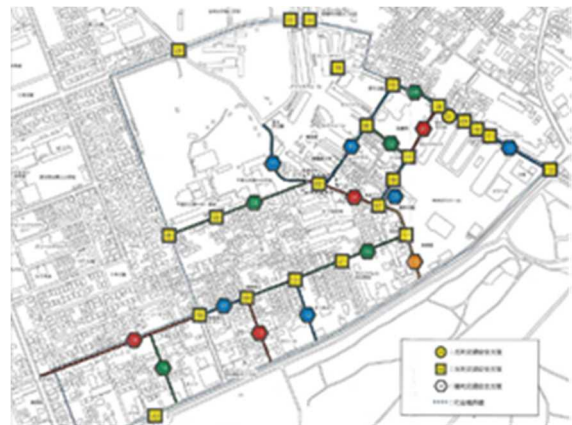
❖ なら 8 交通安全シンポジウム

実 施	日：2017 年 2 月 25 日
場 所	所：習志野台 8 丁目町会会館
主 催	催：習志野台 8 丁目町会、日本大学交通計画研究室
協 力	力：習志野台 8 丁目自治協議会、国土交通省千葉国道事務所、船橋市、船橋東警察署
次 第	第：交通安全委員会の活動報告（習志野台 8 丁目安全委員会） 国内外の生活道路の交通安全対策（日本大学） 習志野台 8 丁目の交通調査と分析報告（日本大学） 生活道路の交通安全対策エリア指定地の技術的支援（国土交通省） ゾーン 30 とは（船橋東警察署） 船橋市のゾーン 30 設置・要望状況と生活道路交通安全対策（船橋市） 交通安全状況アンケートの結果報告(習志野台 8 丁目交通安全対策委員会)



提供：船橋市

シンポジウムの様子



提供：船橋市

アンケート結果における危険箇所



・住民を集めたシンポジウムで、交通安全対策に向け町会が主体となって住民との合意形成を図ることや、合意された対策について市が整備していく方針を確認・発表した

▶ 第 1 回習志野台 8 丁目生活道路安全対策協議会（調査結果報告）

なら 8 交通安全シンポジウムの後、「第 1 回習志野台 8 丁目生活道路安全対策協議会」が行われ、警察からゾーン 30 についての説明や、市から一般的な対策メニューの説明が行われました。また、まち歩き点検の際に協力を依頼していた、日本大学交通計画研究室から、習志野台 8 丁目地区におけるナンバープレート調査の結果報告についても説明が行われました。この調査では、大型商業施設の利用台数や利用者の来退店経路、生活道路を通行する通過交通台数や通過交通の経路について調査を行いました。その結果、地区に流入してくる車両が合計 811 台/時であり、そのうち大型商業施設を利用した車両が 239 台/時（29.5%）、抜け道として利用した車両が 418 台/時（51.5%）という結果となっており、半数近くが抜け道として地区内の生活道路を利用していることが分かりました。

❖ 第 1 回習志野台 8 丁目生活道路安全対策協議会

実施日：2017 年 5 月 20 日
主催：習志野台 8 丁目町会
参加者：住民、国土交通省千葉国道事務所、船橋市、船橋東警察署、
日本大学交通計画研究室
次第：調査結果の報告と提案（日本大学）
習志野台 8 丁目における交通安全対策の提案（国土交通省）
交通規制についての報告（ゾーン 30 設置についての説明）
（船橋東警察署）
交通規制（一方通行等）に対する有効性と歩行空間の創出についての
報告・提案（船橋市）
第 2 回習志野台 8 丁目地域交通安全アンケート集計結果報告（習志野
台 8 丁目安全委員会）



提供：船橋市

船橋市説明資料（事例紹介）



提供：船橋市

ナンバープレート調査結果



・ナンバープレート調査により通過交通台数等の結果を示せたことで、課題に対して円滑な理解につながった

第 2 回習志野台 8 丁目生活道路安全対策協議会 (対策案の提案)

第 2 回協議会の主なテーマは、物理的デバイス等の具体的な対策案の提案でした。第 1 回では、国土交通省千葉国道事務所から地区内の交差点部等を対象とした交通安全対策の内容について提案され、対策を実施した場合のイメージ図などの資料を用いて説明が行われました。その提案内容と日本大学が協力した調査・研究に基づき、市からゾーン 30 の施行に伴う工事計画や交通安全対策を提案しました。

第 2 回習志野台 8 丁目生活道路安全対策協議会

実施日：2017 年 9 月 30 日
主催：習志野台 8 丁目町会
参加者：住民、船橋市、船橋東警察署、日本大学交通計画研究室
内容：ゾーン 30 周知を含む交通安全対策の取り組みの報告（習志野台 8 丁目町会）
ゾーン 30 施行に向けての状況（船橋東警察署）
ゾーン 30 施行に伴う交通安全対策について提案（船橋市）
※国土交通省による交差点など交通安全対策提案の具体化も含む調査結果の報告と提案（日本大学）



提供：船橋市

具体的な対策案



提供：船橋市

具体的な対策案の一例



提供：船橋市

協議会の様子①



提供：船橋市

協議会の様子②

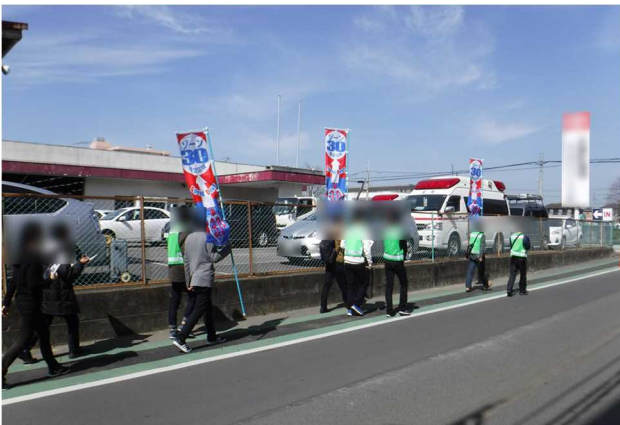
04.千葉県船橋市(習志野台 8 丁目地区) ゾーン 30 規制施行記念街歩き調査

▶ ゾーン 30 規制施行記念街歩き調査

第 1 回習志野台 8 丁目生活道路安全協議会で、警察からこの地区におけるゾーン 30 規制が説明された後、市によるゾーン 30 規制整備の工事説明会が行われました。

そして、2018 年 1 月、町会の目標の 1 つであったゾーン 30 規制がついに始まりました。町会は「ゾーン 30 規制施行記念街歩き調査」を実施し、ゾーン 30 の認知度やゾーン 30 施行後の地区の交通の様子等についてアンケート調査を行いました。また、ゾーン 30 を地区に浸透させ効果を高めることと、更なる交通安全対策の実現に向け町会全体の機運を高めることを目的に、「なら 8 ゾーン 30 ステッカー」を作成し住民へ配布しました。

❖ ゾーン 30 規制施行記念街歩き調査



提供：船橋市

ゾーン 30 規制施行記念街歩き調査の様子



提供：船橋市

街歩き中のアンケート



提供：船橋市

町内会掲示板における広報



提供：船橋市

ゾーン 30 実施の新聞掲載



- ・ゾーン 30 や町内の交通安全対策に関する活動の周知のために、ステッカー作成や街歩きを行った
- ・町会の活動や対策を知ってもらうことにより円滑な住民コミュニケーションにつながった
- ・更なる対策に向け、自分たちのモチベーションを上げることにもつながった

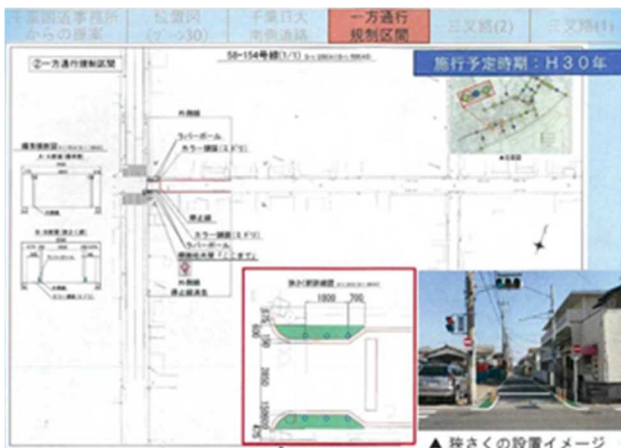
▶ 対策の実施

第 2 回の協議会では国土交通省千葉国道事務所から提案のあった対策案について、市が設計図面にに基づき具体的に説明を行いました。

そして 2018 年 5 月には交差点部に両側狭さくが設置されました。狭さくの設置に当たって、現地での説明は、町内会長が狭さくに接する店舗と駐車場の所有者のみに対して行いました。

さらに同年の 12 月には交差点のカラー化や矢羽根型路面表示（自転車通行箇所の明示）が整備されました。

❖ 対策の実施



提供: 船橋市

狭さくの設計図（第3回協議会）



交差点部狭さく（両側）



交差点のカラー化



自転車通行箇所の明示

▶ 船橋市の住民とのコミュニケーションのポイント

習志野台 8 丁目方式は、長年に渡る町会と市の道路交通安全対策への取組みという土壌があって生まれたコミュニケーション方式です。その他の箇所について、取組みの初期の頃は市でもワークショップや協議会を随時開催してコミュニケーションを図っていましたが、今では箇所ごとのワークショップや協議会を実施していません。

このようなコミュニケーションが実現するには、前述したように、これまで継続的に生活道路の交通安全対策を実施してきたことにより、住民が物理的デバイスを認知していることに加え、以下のポイントがあります。

- ・「船橋市交通ビッグデータ見える化協議会」によるビッグデータを活用した課題の見える化と対策案の立案、関係者によるオーソライズを図っていること
- ・「道路安全診断」による有識者の意見を踏まえた対策立案を行っていること
- ・要望箇所を対象としていること



- ・長年の生活道路の交通安全対策により、住民が物理的デバイスを認知している
- ・「船橋市交通ビッグデータ見える化協議会」により、ビッグデータを活用した課題の見える化・対策立案を関係者で確認しながら実施
- ・「交通安全診断」による専門家の意見を踏まえた対策立案を行うことで、なぜその対策が必要なのかを円滑に理解してもらうことに繋がった
- ・対策エリア・箇所は要望箇所から抽出することで、住民が必要としている場所に必要としている対策を行うことができた

▶ 船橋市交通ビッグデータ見える化協議会

船橋市交通ビッグデータ見える化協議会は、以下の全体協議会と個別検討（対策部会）の 2 部で構成されています。

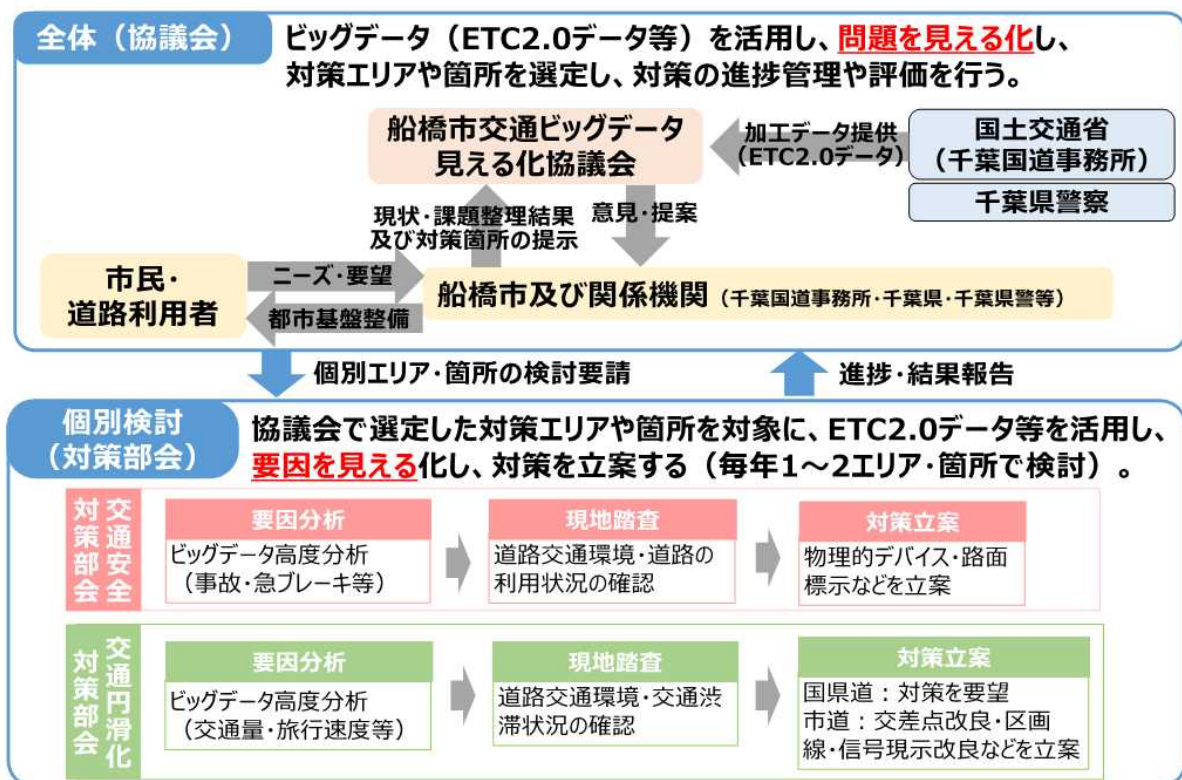
全体協議会：ビッグデータを用いて課題を「見える化」し、市民や道路利用者のニーズ・要望を踏まえて対策エリア・箇所を選定

個別検討（対策部会）：全体協議会で選定された対策エリア・箇所（毎年 1～2 エリア）について、ビッグデータを用いて課題の要因の「見える化」や対策を立案

生活道路の対策を担当する「交通安全対策部会」と幹線道路の渋滞対策を担当する「交通円滑化対策部会」が連携しながら対策案を立案し、進捗や結果を全体協議会に報告する

（参加者）国土交通省千葉国道事務所、千葉県、船橋市、千葉県警察等

船橋市交通ビッグデータ見える化協議会の枠組み



船橋市交通ビッグデータ見える化協議会

提供：船橋市

04.千葉県船橋市(習志野台 8 丁目地区) 道路安全診断の導入

▶ 道路安全診断の導入

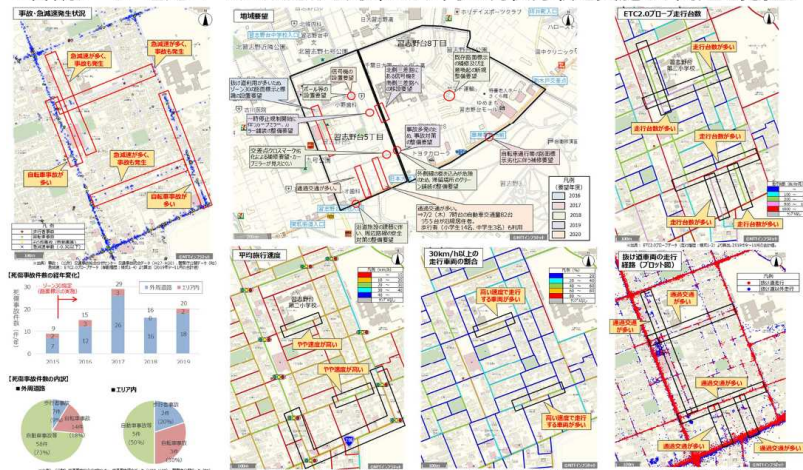
道路安全診断とは、交通安全の有識者が交通事故に関する地区の課題や対策案等について技術的アドバイスを行う仕組みです。「船橋市交通ビッグデータ見える化協議会」個別検討（対策部会）において、道路安全診断を市独自で構成しており、その結果を踏まえ、市では道路安全診断の主な効果を 4 つ挙げています。

- 有識者の視点により、抜け道や速度超過の箇所が明確になる
- 技術基準やマニュアルに基づいた、有識者の助言により具体的な対策を立案できる
- 住民との円滑な合意形成がしやすくなる
- 交通安全対策についての具体的なノウハウが学べる

船橋市習志野台地区

●現状の詳細分析

●客観データ・地元ニーズの双方から対策エリア内の現状分析を実施し、問題を把握。



船橋市習志野台地区

●対策の立案

●専門家・関係機関が一体的となって対策を立案。



提供：船橋市

船橋市の道路安全診断

当時の町内会長から一言

習志野台 8 丁目の生活道路は国道 296 号の抜け道としての通行や大型店に来店する車両が多く、中には猛スピードで走る車両もあり、多発する交通事故をどう減らすかは町会の重要な課題でした。

町会では、「なんとかしてほしい」と叫ぶだけではだめ、そこで暮らす者がお互い考えあい、行政と相談して一致できるものから実現に向けて行動しようと住民に呼びかけて活動をしています。その活動を町会の中で専門に進める組織として活動しているのが交通安全対策委員会（安全委）です。安全委は当初、市役所や図書館、インターネットで参考資料を収集し交通安全に関することを学び、応用できるものはないかと考え合いましたが、限界を感じました。研究者の力も得ようと、日本大学理工学部交通システム工学科交通計画研究室を訪ね、協力をお願いしました。有識者の協力で調査・研究に取り組み、交通安全対策を提案する力をつけるようにしました。

町会として交通安全対策について住民の共通認識を持つため、町会の新聞や X（旧ツイッター）、のぼり、ポスターなどを活用して宣伝もしてきました。町内の大型店の協力も得てステッカーも制作し全世帯に配布しました。町会の要望に応えた市の交通安全対策について、住民の合意を得るため、町会役員や安全委の委員による訪問・対話活動もしてきました。最初は説明する交通安全対策に疑問、不安を抱いていた住民も「命をまもるため……」の訴えに同意を表しました。

市の施策、町会の活動は習志野台 8 丁目での交通安全対策への意識を高めることも生んでいます。その典型例として、マンション管理組合・自治会が市道に面した敷地を歩行空間にと、アスファルト舗装をしました。学校法人（私立）も市道に面している敷地を歩行空間として整備しました。千葉県警の「くらしの安全マップ」によると、習志野台 8 丁目での事故件数はゾーン 30 施行前の 2018 年に 29 件でしたが、年々減少し、2022 年は 17 件でした。市の交通安全対策はこの数字を見ても効果が現れています。新たに気づいた課題もあります。町会として隣接する習志野台 5 丁目や八千代市新木戸の住民に交通安全対策の説明をしていなかったため、町境や市境の生活道路の交通安全対策の合意が得られなかったことがあります。隣接する町の住民の理解を得るための活動も必要であることを痛感しています。

おわりに

船橋市で行われている「習志野台 8 丁目方式」は、長年に渡る町会と市の道路交通安全対策への取り組みという土壌があり、生まれたコミュニケーション方式です。

市では「船橋市交通ビッグデータ見える化協議会」により、課題の把握・対策箇所の抽出・対策案の検討までの仕組みが確立されており、物理的デバイスの設置に関し、今では個別箇所についてワークショップや協議会を開催することは少ないといえます。本資料を読んですぐ同様に実施することは難しいかもしれませんが、市も最初からこのような仕組みを確立したわけではありません。大切なのは、地区や市でまず 1 つ設置すること、そしてそれを広げつなげていくことだと考えます。

なお、市では、物理的デバイス設置に関し長年の経験により、排水やバリアフリー、ハンプの色など独自の方式を採用しております。薬園台地区の単路部ハンプの事例を、別途国総研が取りまとめた「生活道路におけるハンプ・狭さくの設置事例集」に掲載しておりますので、併せてご覧下さい。