

みちづくり・まちづくりの新展開

埼玉大学大学院教授 工学博士
久保田 尚

本日は生活道路について話していきます。
現在は昔に比べてかなり変わってきました。
生活道路、昭和40年代と比べて何が違うかというと、車がたくさん通るといこと。それから抜け道として使われる道路が多数あります。
また、インテリジェントラットランナー（アメリカの俗語である「ラットランナー（ねずみ走り野郎）」がインテリになっている、というもの）が増えています。初めての土地でもカーナビに導かれて様々な生活道路に入り込んでしまうのがとても危険ではないかと思っています。

もう一つはスピードです。資料に添付している写真の道は時速30km規制ですが、速い車は時速約50km出しています。この調査をしている中では、規制を守っている車は一代もありませんでした。これが現在の生活道路の実態となっているのです。

これがどういう状況になっているかというと、先進国の人口当たりにおける自動車乗車中の交通事故死者数は、日本は先進国中トップで、歩行中・自転車乗車中は最下位という結果になっています。この結果から、歩行者・自転車に優しくない道路になっているのが日本の状況なのです。

これに対して昭和40年ころからスクールゾーンのような交通規制が始まり、昭和50年代にはコミュニティ道路というジグザグな道を導入しております。さいたま市でも一時期はかなり導入されていたのですが、全体としては解決には至らなかったというところで

す。
これに一石を投じたのが、コミュニティゾーンというものでございます。これは平成8年から始まったものです。ソフトとハードの組み合わせというのが大事なポイントとなっています。ゾーンを決めて、ゾーンラインという区域を決めます。



図 抜け道問題

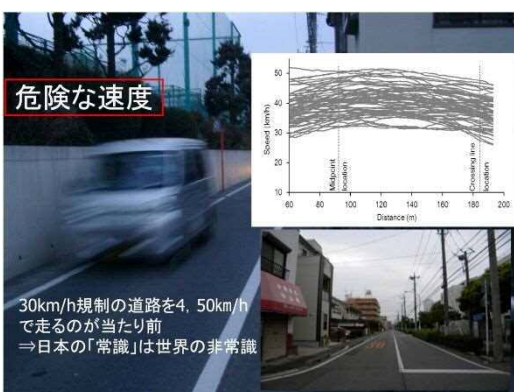


図 危険な速度

本家のゾーン 30（サーティー）は、日本のゾーン 30 と違い、ハンプなどを置き時速 30km 以上で走れないような道路づくりを行なっている道路対策セットになっています。

日本はこの対策が遅れているため、先ほどの結果のように歩行者・自転車の交通事故が多いのです。抜け道が通学路を横断しているのは、日本どこでも見られる風景です。この状況を国が何とかしようとして、第 10 次交通安全五カ年計画を策定いたしました。5 年前の第 9 次の時に基本的な視点として 3 つ挙げられました。1 つ目は高齢者・子ども、2 つ目は歩行者・自転車、3 つ目は生活道路・幹線道路です。これが第 10 次でどうなったかという、1、2 つ目はそのまま、3 つ目の項目から幹線道路がなくなりました。幹線道路は対策の目処が付いたためです。

交通安全の PDCA が軌道に乗り、支店に載せる必要はないとの内閣判断があったため、幹線道路の項目がなくなりました。

生活道路対策の一つとして、凸部、掘削部、狭窄部があるわけですが、平成 13 年から構造令に入っていたわけです。ただ、当時は技術基準が示されなかったこともあり、構造令通り行う事例は非常に少なかったのです。

昨年、国交省より生活道路における物理デバイス等検討委員会が立ち上げられ、1 年間検討し、今年 4 月に屈曲の設置に関する技術基準が出ました。日本で初のナショナルスタンダードが立ち上がったということになります。

詳しくは本編をご覧くださいなのですが、一言で言うと単路部と交差点部、狭窄部を定義しています。

凸部は幹線道路の歩道をつないで、つまり横断歩道を嵩上げするような形で、最街路から出てくるまたは入る車にハンプを超えてもらい、速度低下を示唆する構造になっています。整備自体は幹線道路側になります。

もう一つは交差点全部を盛り上げる「交差点全面ハンプ」というものです。生活道路で単路部にハンプを置こうとすると、ガレージや玄関が並んでいる住宅街にはなかなか置く場所がないという声をよく聞きます。それであれば、交差点に置けばよいのではないかということから、交差点を盛り上げるということを考えています。

狭窄については技術基準で 1 番狭いところで 3m を標準と記載しています。構造令になっているのでやむを得ず書いていますが、日本にはもっと狭い狭窄がたくさんあります。ここに記載している 2.0m の道路については、非常に通過交通が多いため、地域住民からもっと狭くして欲しいという要望がありました。

幅 2.5m の消防車が通れないので、火事の場合には、このポストコーンを踏み倒して行くということで関係各所や地元と協議し、成立しました。

屈曲部については、あまり事例がなかったために寸法等の記載がありません。これについては、勇気のある自治体に進めてもらいたいと考えています。

こちらに記載しているのは埼玉県内にある事例ですが、非常に厳しいジグザグ道路があり、ほんの少しでも気を緩めると木にぶつかってしまいます。ニーズがあれば、公道でこの対策を行うことができます。なぜこのようなことをするかというと、ここは昔のコミュニティゾーンで、通過交通が 1 日 1,800 台で、片側 3m の対面通行であったため、普通であれば時速 100 キロ程度出てしまいそうなおところであったため、地元と議論して、このようなジグザグな道路にあえて整備したのです。

そしてハンプですが、世界で日本が一番この整備が遅れています。このハンプは、騒音、振動の問題が必ず指摘されて、やめてしまうことが多かったものですが、その原因ははっきりしています。まず、長さが足りていないこと。前輪と後輪の間より狭いものであれば、これでは音が出てしまいますが、そもそもこれは音を出すためのものです。アメリカでは使い分けをしており、タイヤにぶつけてびっくりさせるものを「バンプ」といいます。「ハンプ」は緩やかな丘上になっており、タイヤにぶつけることはありません。

そして、滑らかか否かによります。ここが大きな違いとなっています。かつてガイドラインがなかった時に各自治体で自己流に作ったハンプはクレームが起こることもありました。そこで当時の土木研究所で様々な形のゴム製ハンプを作ったところ、サインカーブのものがなめらかで長さがあるものになるとわかりました。

日本で最初に公道でハンプを設置したのはさいたま市です。

騒音については、調査したところハンプ設置前は **66.7db** ですが、設置後は **63db** に下がっています。

テレビでも取り上げられたことがあります。こちらをご覧ください。(映像上映)

一緒にハンプを設置するため、まちづくり的な要素も期待できます。

日本の道路は、ハンプの上を人が歩くことを考えないといけません。道路のバリアフリー基準を満たしているか確認しましたが、これは満たしています。

サインカーブハンプの設置は埼玉県朝霞市が一番初めです。2004年に設置しているが、今もそのまま現役で使用されています。

上尾市では停止線の20m手前に設置しました。これは非常に効果があり、脇見をして一時停止線を見逃して出会い頭の事故が一番多いのですが、これの設置で必ず交差点前で目が覚めて前を見ることになるのです。



サインカーブハンプ (埼玉県朝霞市)

埼玉県で数箇所このような場所にハンプを設置し、県警と共同で調査をしたところ、交通事故が8割減少するという大きな効果が見出されました。

事故が起きた際には誰の責任かというドライバーの責任である、しかしながらその状況をなんとか改善しようと物理的デバイスである木やハンプを置いた際に万一事故が起きた際に、交通管理者の責任になるのではないかということで、これまで多くの自治体で導入されてこなかったのです。今は住民の方が情報は多く、地元協議にはハンプ設置の要望が有り議論を始めるのですが、やはり自治体としては心配があるので、看板や路面に色を塗ることで対策完了としてきたのがこれまでの道路行政であったのではないかと思います。

しかし全体としてみると、生活道路が危険なままで放置されているという現状で、国として責任があると思います。看板だけで効果がないのではないのであるならば、何かしら新たな対策を講じる必要があるのではないかと思いますので、いくつか情報提供をさせていただきます。

まず、ハンブ設置により、初めて行った道路で着地時にバンパーが壊れた等のクレームを言う人がいます。しかしながら、それは必要条件であり十分条件ではないと考えます。クレームを言う人は毎日通っている人で、自分の道だと思い込んでいて、生活道路でもスピードを出している人であると考えられます。見えなかったと言わせないように、看板を設置して実験を始めるべきです。また、カメラを設置することで、クレームを言う人に証拠を提示して対応することが重要です。

以上で講演を終了させていただきます。ありがとうございました。