

懇談会意見を反映した 地域交通課題解決への取組 —音更町木野地区における事例—

小田嶋 正之¹・田中 学¹・岩渕 之敬¹

¹北海道開発局 帯広開発建設部 道路計画課 (〒080-8585 北海道帯広市西4条南8丁目)

一般国道241号は十勝平野のほぼ中央に広がる音更町を南北に貫く路線である。帯広市に隣接する木野地区では、近年の人口増と郊外型商業施設の出店により、朝夕や休日の道路混雑や交通事故の発生が多く見られ、音更町と帯広開発建設部では2010年度より協働でこれらの課題解決に向けた取組を始めている。

2010年度は現地共同調査を行い、2011年度には地域交通課題解決に向けた協議会及び地域住民や道路利用者の意見を反映した対策の実施に向けた懇談会を開催し、本年度は交通事故対策実施を予定している。本報告では、これらの取組内容と対策案の検討経過について報告するものである。

キーワード 多様な連携・協働、事故防止、計画手法

1. 交通課題の状況

北海道一人口の多い町、音更町の木野市街地を南北に貫く一般国道241号は、一部区間を除き2車線道路であるが、都市計画道路「音更大通」として4車線の決定がされており、交通量も30,000台/12h近い区間があることから、4車線への拡幅整備が強く望まれている(図-1)。

4車線化へ向けては、渋滞対策として整備済みのバイパスや交通ネットワークの構築に向け整備が進んでいる周辺道路の効果を検証すると共に、総合的な対策の検討や、現道状況の調査解析など、中長期的な取組が必要と思われる。

一方、道路の走りにくさや交通事故対策など早急に対応しなければならない課題があるため、短期間に出来る対策を実施する必要がある。

現況道路の車道幅は11メートルで2車線道路であるが、交通状況に配慮して外側線を設置しておらず、中途半端に広い車線幅員となっていて、片側車線5.5m内で車両2台の並走が見られる。

また、主な交差点には右折車線を設けているが、右折車線から直進する車両が見られ、さらに4車線整備済みの区間から2車線へ車線減少する交差点では、交差点直前で左折車線から直進車線への無理な割入が見られる。

音更大通では、1988年には年間100件近い死傷交通事故が発生していたが、各種交通安全対策等の取組の結果、1994年には40件程度に半減し、その後は30件程度で推移している。北海道開発局で2010年末に公表した「事故危険区間リスト」にも3区間が選定されている。

交通量の状況は、1999年までは増加傾向にあったが、並行する帯広北バイパスや、すずらん大橋(道道)が整

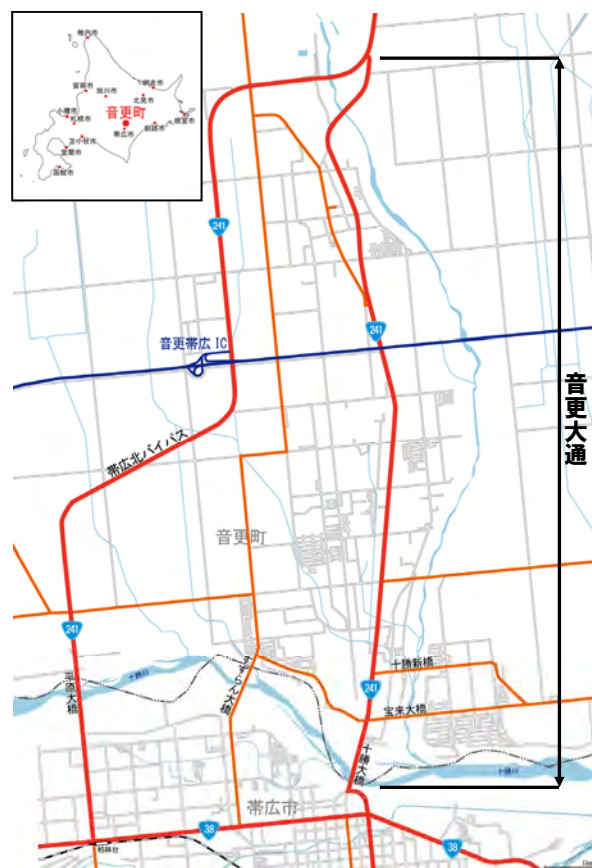


図-1 音更町箇所図

備されたことにより大型車の通行量は大きく減少したものの、新たな住宅地の造成や沿道への郊外型商業施設の出店により全体には若干の減少しか見られない。

混雑の状況は、交通量が増加傾向にあった1997年から1999年にかけて、一部区間で混雑時旅行速度が時速10キロメートルを下回る状況にあったが、2005年以降には時速25キロメートル以上に改善されている(図-2)。しかしながら、現在でも朝夕の通勤帰宅時や冬期間の路面凍結時には相当の混雑が見られる。

これらの状況より道路利用者からは「車線が判らず走りづらい」、「危険である」などの意見が数多く寄せられているため、まずは必要な事故対策を検討し、早期に実施することが必要と考えた。

2. 地域協働交通課題解決への取組

音更町と北海道開発局帯広開発建設部(以下、帯広開建という。)では、2010年度より本区間の交通課題解決に向けた取組を開始している。

2010年度には、共同で現地の交通量計測や混雑および危険な走行状況確認などの調査を行った。

2011年度は、現地調査で確認した課題への対策案の検討を行うため、自治体(音更町)、警察署(帯広警察署)、道路管理者(北海道十勝総合振興局・帯広開建)からなる「協議会(帯広開建主催)」と、対策案の意見

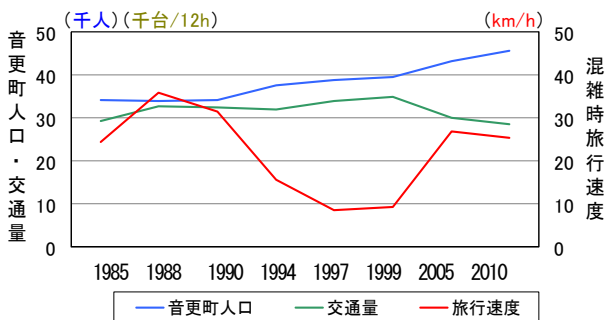


図-2 木野市街地交通状況推移

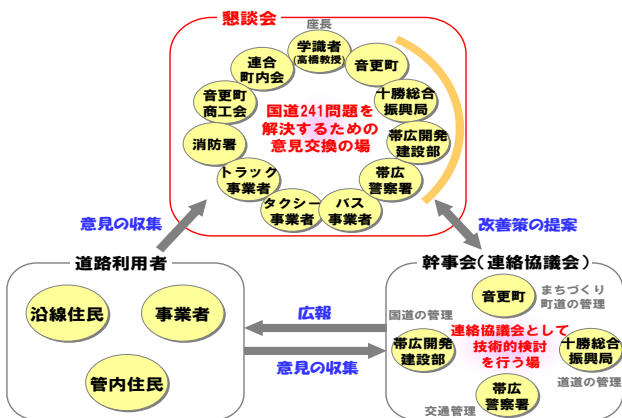


図-3 懇談会の構成

交換を行うため、「協議会」に地域住民(関係連合町内会長)、道路利用者(トラック・バス・ハイヤー協会、音更消防署)、座長として学識者(北見工業大学 高橋教授)を加えた「懇談会(音更町主催)」を組織して、総合的な解決策の策定に向けた取組を行っている。

既に「懇談会」は4回開催されており、課題に対して短期間に対策が可能と思われる現道を活用した対策工を中心に、現在まで意見交換を行っている(図-3、4)。

また、会議における検討内容を取りまとめたニュースレター「R241(音更大通)通信」を作成・配布することで、この懇談会における検討内容とともに取組自体を広く町民や利用者に周知することとした(図-5)。

3. 第1回懇談会

第1回懇談会は2011年8月30日に音更町で開催し、取組の意義・必要性、進め方、地域の現状、交通課題の確認を行っている。

事前の現地調査結果などから、以下の3点を重点課題項目に選定し提案した。

①幅広2車線道路

2車線道路であるが幅員が広い無理に2台並列走行する車両が存在する。

②沿道店舗への出入り交通

沿道店舗出入りのために、低速で走行する車両、店



図-4 懇談会の様子

図-5 第1回懇談会ニュースレター

舗からの飛び出し車両が存在する。

③急激な車線数減少

車線数が交差点を挟んで急激に変化（4車線→2車線）する場所がある。

各重点課題に対する議論内容等を次に示す。

(1) 幅広2車線道路

幅広2車線が長期間に亘るため片側1車線での2台並走が常態化している。また、2車線通行車両の走行位置が車線内で一定せず、2台並走の車両と輻輳する状況となっている（図-6）。

懇談会では以下の意見が出された。

- ・4車線だと思って走行している車両が多い。
- ・幅員が広く、前方車両の動向が予測できない。
- ・片側1車線にすることで左折車が路肩に寄ることも、右折レーンも確保出来るのではないか。

2車線の明確化、車線幅員の適正化が求められる結果となった。

事前の検討で、外側線の設置により2車線道路であることを明確にすることを対策の候補に選定し、一部区間で試験的に外側線を施工している。

これは、通常の位置に外側線を設置すると路肩幅が広すぎて紛らわしいため、適切な設置位置を検討する目的と、潜在的に片側2車線を望む利用者がいるものと推測されたため、外側線設置の可否について利用者の意向を確認する目的で実施した（図-7）。

(2) 沿道店舗への出入り交通

1994年以降、沿道に郊外型店舗の出店が続き、現在、集客力の大きい店舗が24軒出店しており、駐車場の出入り時に追突や出合頭事故が発生している。

事前の調査では、駐車場へ右折で進入する車両により、直進する大型車両の進路が阻害されたり、急な左折進入



図-6 2台並走通行の様子

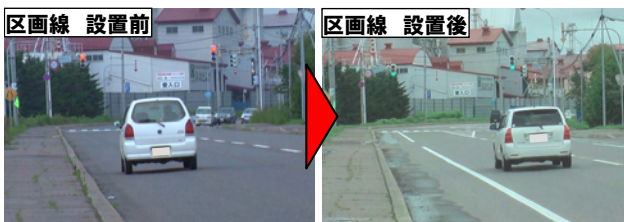


図-7 区画線試験施工設置前後写真

で、後続車が回避の為に対向車線へはみ出す状況が見られる他、駐車場退場時には無理な通行状況も見られる（図-8）。

懇談会では以下の意見が出された。

- ・大型店の出入り誘導が守られていない。
- ・大型商業施設が多数立地、今後も開発予定あり。

運転者のマナーの悪さの指摘や、新規出店に対する対策も併せて実施してほしいとの要望があった。

(3) 急激な車線数減少

4車線から2車線に車線数が変わる交差点で、片側2車線が右折・直進・左折の各車線に移行する際、直進の優先車線が判りにくく、交差点直前での無理な割り込みを誘発している（図-9）。

懇談会では以下の意見が出された。

- ・車線減少する交差点の運用方法を知らない人が多い。
- ・車線が減少する箇所は非常に危険であるので、拡幅により全線4車線化にしてもらいたい。

道路利用者の認識の問題や、道路構造の改善に関する意見が出された。

(4) その他の意見

- ・交差点部の右折レーンを直進する車両が多く危険。
- ・国道の裏道となる町道の交通量が増えてきている。
- ・国道・道道・町道の交通の役割を明確にして検討を。
- ・新聞に2車線であることが掲載されてから4車線として利用する人が減ったように感じる。
- ・初めて通る人が危険を感じる道路は良くない。



図-8 駐車場退場時の無理な通行状況



図-9 左折車線からの無理な割り込み

4. 第2回懇談会

第2回懇談会は2011年11月2日に開催した。

第1回懇談会で出された意見とその後実施した町民、道路利用者を対象としたアンケート結果から、課題の確認、実験の評価結果、各重点課題に対する対策案の提案を行い、意見交換を行った。

(1) 課題の確認

アンケートの結果では、第1回懇談会で示した重点課題について、急激な車線数増減で7割以上の方、幅広2車線道路で約7割の方が重要な課題と認識しているが、沿道店舗への出入り交通については半数以下であった。

その他の意見として、片側2車線走行、右折レーンからの直進、渋滞関連に対するものが多く寄せられている。これらは、第1回懇談会で出された意見と同様の結果となっている。

(2) 改善案の提案

改善の方向性として「道路構造について」「使われ方について」「道路ネットワークについて」を設定し、実施時期を考慮した対策内容を検討、その内、短期に出来る改善案を提案している。

短期に出来る対策として、現道を活用した道路構造の改善による対策を検討し提案している。また、混雑解消に向けた道路ネットワークの整備や4車線化等抜本的な道路構造の見直し、道路利用者のマナー向上などは、周辺道路整備の進展や各種対策工の効果検証を進め、更なる課題検討の中で中長期的に取り組むことを提案している。また、道路利用者の運転マナー向上や道路の利用方法改善などは共同で継続して取り組む必要を示した。

各改善案と主な意見は次の通り。

(3) 車線運用の明確化

幅広2車線区間に外側線を設置し、車線運用を明確化する。交差点部は適切な右折レーンを設置する。

道路構造令に準拠した車線幅3.25m案と、路肩を車線と勘違いされないよう2.0mとし、車線幅を3.5mとする特例値案を提案した(図-10)。

外側線設置の試験施工に対するアンケート結果では、「走りづらくなった」との回答は約6%で、区画線を無

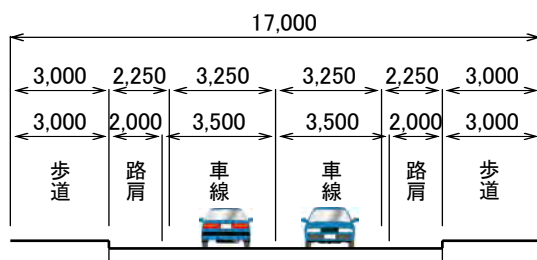


図-10 車線運用の明確化(車線幅3.25m案と3.50m案)

視して走る車両の存在が理由となっている。

懇談会では以下の意見が出された。

- ・無理な追い越しや並走はほとんど改正されると思う。
- ・路肩を車線と勘違いしないよう(左から追い越しが無いよう)、路肩幅は2.0mが良い。
- ・コスト・工期・維持管理面で車線運用明確化に賛成。
- ・バス停車時の追突の危険性が減ると思われる。
- ・混雑時でも車線の明確化を守ってもらえるのか。賛成意見が多く、実施に向けて最終案の検討に入ることとした。

(4) 沿道出入りに配慮した道路構造

沿道出入りに配慮し、右折車両の待ちスペースに利用できる中央ゼブラゾーンを確保する(図-11)。

右折車両が中央ゼブラゾーンに収まる2.5m幅と、左折車両も考慮し、路肩幅1.5m幅(中央ゼブラゾーン1.5m幅)の2案を提案した(図-12)。

懇談会では次の意見が出された。

- ・新規出店予定に対する検討もしてほしい。
- ・右折車が中央ゼブラゾーンに入ること、直進車がスムーズになるので賛成。
- ・右折待ち車にも恐怖心があるので2.5m幅が良い。
- ・停車バス回避など1.5m幅の方が直進車がスムーズ。
- ・中央ゼブラゾーンに入らないで右折待ちする車両が発生しないか。
- ・右折待ちルールの周知は広範囲に必要。
- ・中央ゼブラゾーン内で正面衝突の危険性が懸念。
- ・中央ゼブラゾーンは全面ゼブラ表示ではなく、出入り箇所は右折ポケットとして設置しては。



図-11 沿道出入りに配慮した中央ゼブラゾーンイメージ

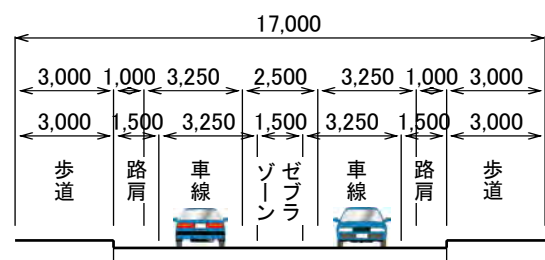


図-12 中央ゼブラゾーン2.5m案と1.5m案

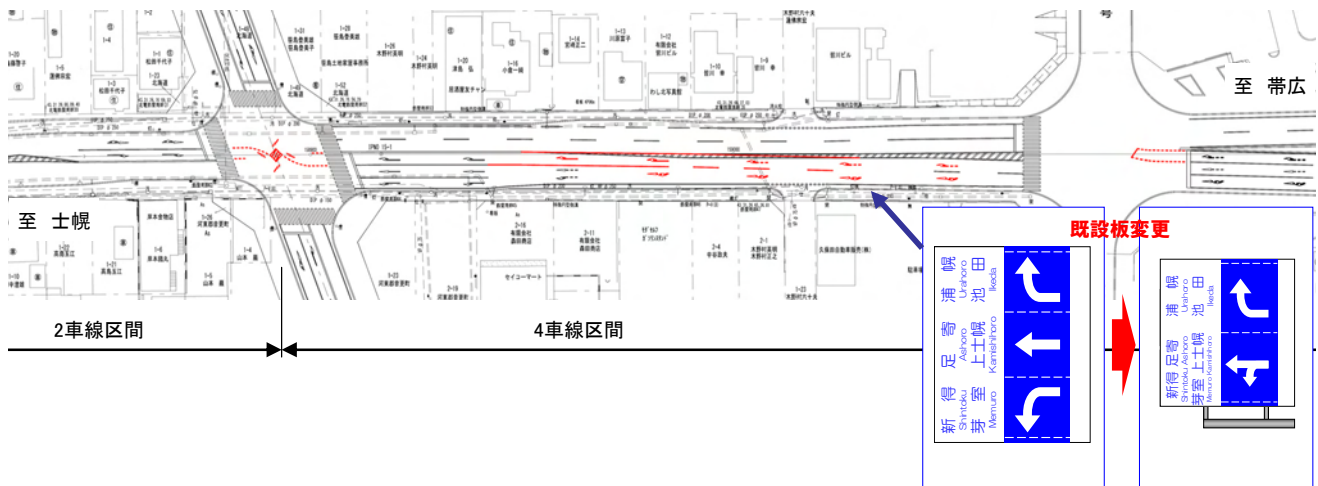


図-13 車線減少区間改良案

中央ゼブラゾーン設置については概ね理解を得られたが、運用方針や幅員、路面標示の仕方に関して再度検討が必要となった。

(5) 車線減少区間

直進車両の優先車線を明確化し、案内標識を改良することで交差点直前での車線変更を防止する。

外側車線を直進優先車線とし、区画線と路面標示を改良する(図-13)。

懇談会では以下の意見が出された。

- ・車線運用変更の周知は地元以外にも広く行うべき。
- ・標識だけでは理解されない可能性がある。
- ・車線変更運用案は良い案だと思う。
- ・車線運用が認識可能な、判りやすい標識、看板が必要ではないか。

車線運用の変更自体には反対意見は無く、事前周知と判りやすい案内の仕方を追加検討することとした。

5. 第3回懇談会

第3回懇談会は2012年2月23日に開催した。

第2回懇談会で出された意見から、2012年度に実施する改善策と改善内容の事前周知方法、改善効果の確認方法について提案し、意見交換を行った。

(1) 改善策

第2回懇談会で提案した改善案から、懇談会意見を参考にメリットデメリットを整理、以下の改善策を実施する事を提案した。

- ・車線運用の明確化：車線幅3.5m
- ・沿道出入りに配慮した道路構造：中央ゼブラゾーン 2.5m
- ・車線減少区間：前回提示案(図-13)

なお、対策実施にあつては「利用適正化に向けた広報」の実施を提案している。

改善案に対しての意見としては、沿道出入りに配慮した道路構造で、中央ゼブラゾーンに関する意見が多く出された。

- ・右折時に両方向からの利用車両が錯綜しないか。
- ・中央ゼブラゾーンを走行する車両がいるのでは。
- ・中央ゼブラゾーン有無区間の接続箇所で迷わないか。
- ・沿道施設への入り口が判らないのでは。

2012年度の改善策実施前に懇談会を開催し、沿道出入りに配慮した道路構造の再検討結果と、より詳細な広報案、改善効果確認方法を提示することとした。

5. 第4回懇談会

第4回懇談会は2012年7月12日に開催した。

第3回懇談会で出された意見により、沿道出入りに配慮した道路構造の対策の再検討結果と事前周知のための広報案、改善効果確認のための現地調査内容を報告した。

(1) 改善策の見直し

懇談会意見より、以下の課題を抽出した。

- ・中央ゼブラゾーンでの交錯抑制
- ・中央ゼブラゾーンの通常走行を抑制
- ・中央ゼブラゾーンの有無区間が接続する交差点における走行円滑化
- ・施設出入り箇所の明確化

上記課題に対して、現況の幅広い車道幅員を有効に活用し、沿道施設への右左折入場車存在時でも、本線直進車両が安全かつ円滑に走行できることに配慮し、以下の2項目の検討を行った。

- ・中央ゼブラゾーンの幅員再検討
- ・交差道路等との接続部分のマーキング方法検討

(2) 中央ゼブラゾーンの幅員再検討

沿道出入り状況について昨年度実施した現地調査（ビデオカメラ撮影）結果の再分析を行い、以下の状況を確認した。

- ・通行車両の18%が沿道施設に入場（昼間）
- ・右折より左折による入場車両が多い（右：左＝約4：6）
- ・右折車同士が交錯する頻度は少ない（5回/6時間）

右折車の滞留スペース確保を主に中央ゼブラゾーンの幅員を設定していたが、左折車両の多いことから、左折入場車の直進通過車両への影響も考慮し、中央ゼブラゾーンの幅員を2.0mに見直した（図-14）。

幅員を狭くすることで、中央ゼブラゾーン通常走行の抑制効果も有ると推測した。

(3) 交差道路等との接続部分のマーキング方法検討

都市計画道路との交差箇所、都市計画道路以外の公道との交差箇所、店舗等の取付道路箇所における路面標示について検討を行った。

- ・都市計画道路との交差箇所では中央ゼブラゾーンを活用し右折車線（3.0m）を設置する（図-15）。
- ・都市計画道路以外の公道に対しては、中央ゼブラゾーンに開口部を設ける（図-16）。
- ・店舗等の取付道路箇所には中央ゼブラゾーン開口部を設けない。

中央ゼブラゾーンの有無区間の接続箇所は都市計画道路の交差点であるので、右折車線設置により交差点前後の相対する道路断面は同一となり、スムーズな走行が可能となる。

沿道店舗の出入り口には案内看板を設置している箇所が多く、通常利用する場合には道路側に標示が無くても支障が無いと推測した。

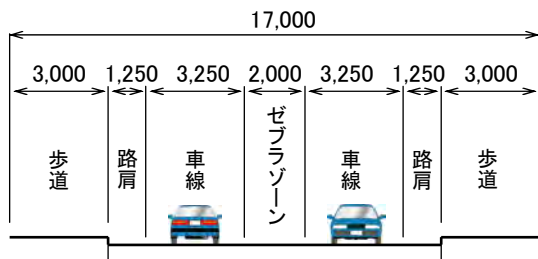


図-14 中央ゼブラゾーン 2.0m案

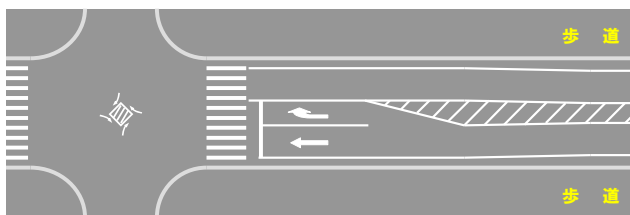


図-15 都市計画道路との交差箇所のマーキング

(4) 事前周知のための広報案

対象区間は音更町民だけでなく、近隣自治体住民の利用も多く、長期間にわたり4車線的な使用が続いている状況にある。

改善策実施後に適正利用を図り、安全、安心、快適な道路交通環境とするため、改善策実施前に利用者に対し広く周知を図ることが必要であると考え、多様な手段による広報案を提案した（表-1）。

より広範囲で多様な事前周知を求める意見が出された。

(5) 改善効果確認のための現地調査内容

改善策の効果及び影響を確認するため、改善策実施前後に、交通量・渋滞状況調査、旅行速度調査、交通挙動（危険行動）調査を行うこととした。

また、改善策実施後に利用者アンケートを行い、広報効果、改善効果・影響について把握することとした。

6. まとめ

地域懇談会での意見を参考にしながら、道路管理者として決定した改善策を本年10月より実施する予定である。

地域交通課題の解決にあたっては、道路管理者による道路構造改善とともに、道路利用者の適正利用や沿道事業者の協力により、改善策立案で想定した改善効果を発揮できるものと感じている。

今回の取組では、地域懇談会は道路構造改善に関する意見交換の場に留まっているが、今後、利用者による更なる改善策の自発的取組や、沿道施設への出入誘導方法改善などの沿道事業者による取組に繋がるよう、当懇談会の継続が望ましいと考えている。

地域一丸となった交通課題への取組が、地域づくりの取組にも活かされることを期待するものである。

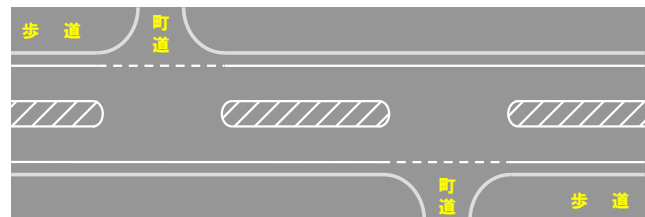


図-16 その他公道との交差箇所のマーキング

表-1 広報媒体・方法

広報媒体・方法	町民	町民以外
チラシ・ポスターの配布	・町広報誌 ・町内大型店舗を中心とした商業施設	・道の駅 ・運転免許試験場 ・各協会（バス、トラック、ハイヤー）を通じた配布
ホームページへのチラシ等掲載	・音更町、開発局HP	
報道機関の活用	・報道機関への投げ込み ・コミュニティFMでの紹介	