

コミュニティ道路の効果検証結果を踏まえた今後の整備について

1 概要

区では、人と車の調和を図るとともに、歩行者等が安全かつ安心して利用できる道路環境の整備を行っていくため、平成19年度に「コミュニティ道路整備計画」を策定し、コミュニティ・ゾーン対策を進める区域を22地区に区分した。このうち、これまでに白山・千石地区及び向丘・弥生・根津・千駄木地区の2地区において協議会を設立し、策定した整備計画に基づき地区整備を行ってきた。

このたび、最新の区内の交通事故状況や交通状況から、これまでに整備した2地区の整備効果を検証・評価し、今後の交通安全対策の進め方を踏まえた道路整備を検討した。

2 整備効果検証結果等調査の概要

別紙のとおり

3 今後の整備

これまで整備してきたコミュニティ道路の効果検証結果を踏まえ、地区整備から交通事故発生件数の多い路線や通過車両速度の速い路線など危険な箇所を含む路線整備を優先的に進めていく。

4 今後のスケジュール

令和5年6月 建設委員会

コミュニティ道路整備効果検証等調査の概要

1 調査概要

区では、平成 19 年度に「コミュニティ道路整備計画」を策定し、コミュニティ・ゾーン対策を進める区域を 22 地区に区分した。このうち、これまでに白山・千石地区及び向丘・弥生・根津・千駄木地区の 2 地区において協議会を設立し、策定した整備計画に基づき地区整備を行ってきた。(図 1 参照)

本調査は、最新の区内の交通事故状況や交通状況から、これまでに整備した 2 地区の整備効果を検証・評価し、今後の交通安全対策の進め方を踏まえた道路整備を検討するものである。

2 現状の整理

2-1 道路交通状況等の整理

(1) 交通事故発生状況

令和 3 年の区内の交通事故件数は 476 件あり、そのうち区道・私道は 137 件であった。平成 29 年から令和 2 年までの交通事故件数は大きな変化がなかったが、令和 3 年に大きく増加している。(図 2 参照)

(2) 交通状況

車両の通行情報を用いて、区道における通行車両の速度超過が多い路線等を整理した。(図 3 参照)

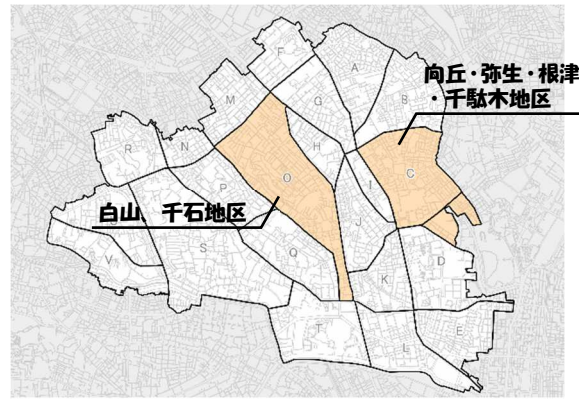


図 1 コミュニティ・ゾーン整備地区

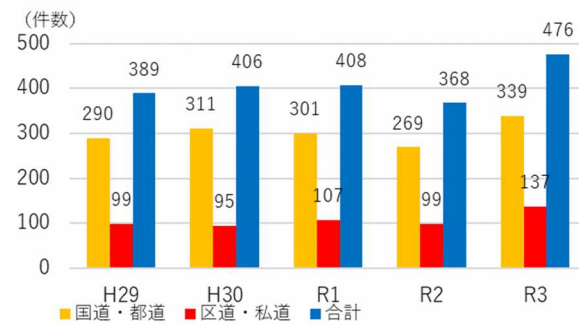


図 2 区内における交通事故発生状況 (出典：東京の交通事故)

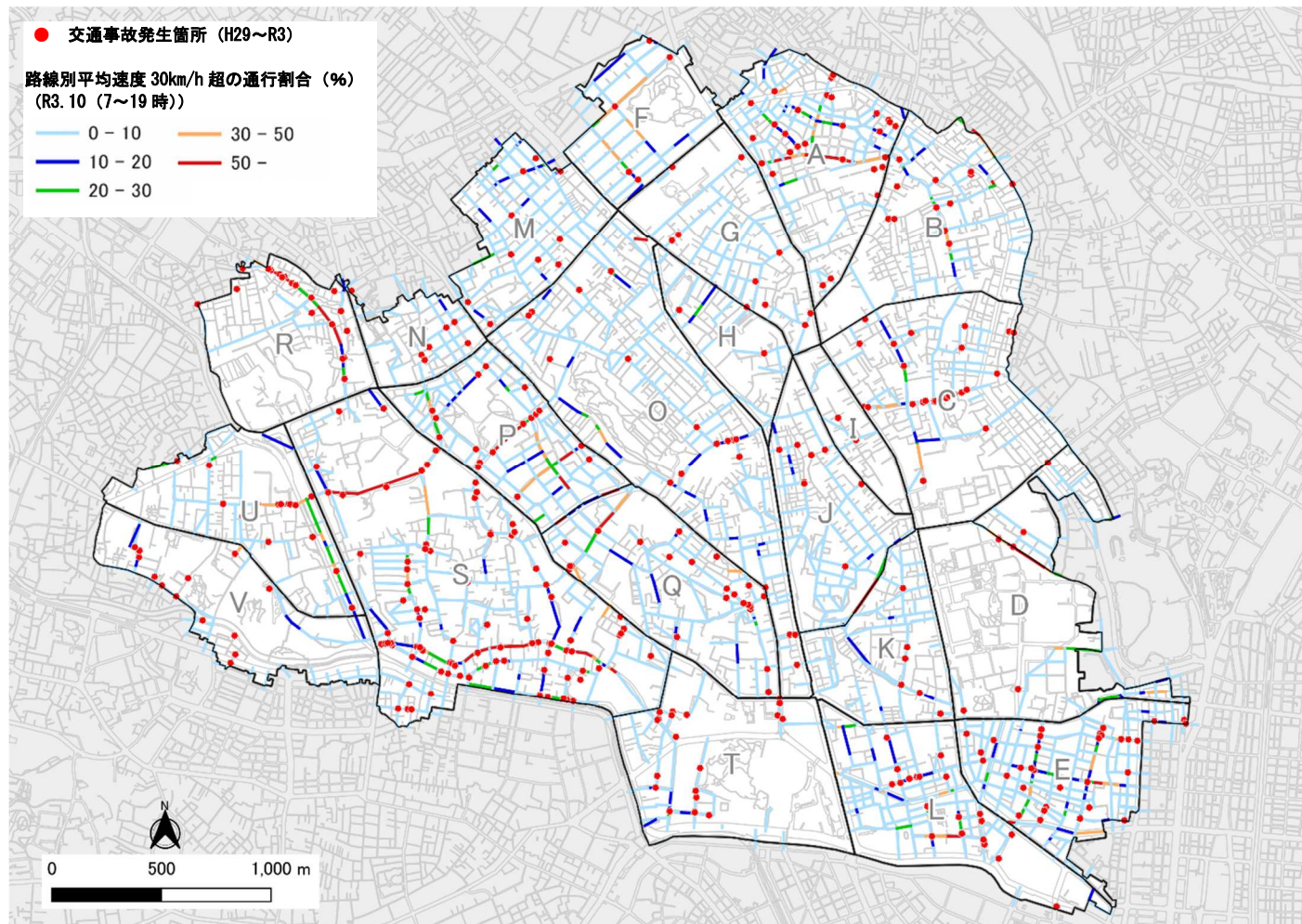


図 3 平均速度 30 km/h 超の通行割合と交通事故発生箇所

2-2 整備状況の整理

(1) 白山・千石地区 (図 4 参照)

【整備期間】平成 20~30 年 (11 年間)

【整備内容：路線対策】歩道改善、歩行環境改善、ハンブ、狭さく、イメージ狭さく、スムーズ歩道

【整備内容：点的対策】交差点明確化、ゾーン入口の路面標示・標識

(2) 向丘・弥生・根津・千駄木地区 (図 5 参照)

【整備期間】平成 26~令和 4 年 (9 年間 (区道 870 号においては現在整備中))

【整備内容：路線対策】歩道改善、歩行環境改善

【整備内容：点的対策】交差点明確化、ゾーン入口の路面標示・標識

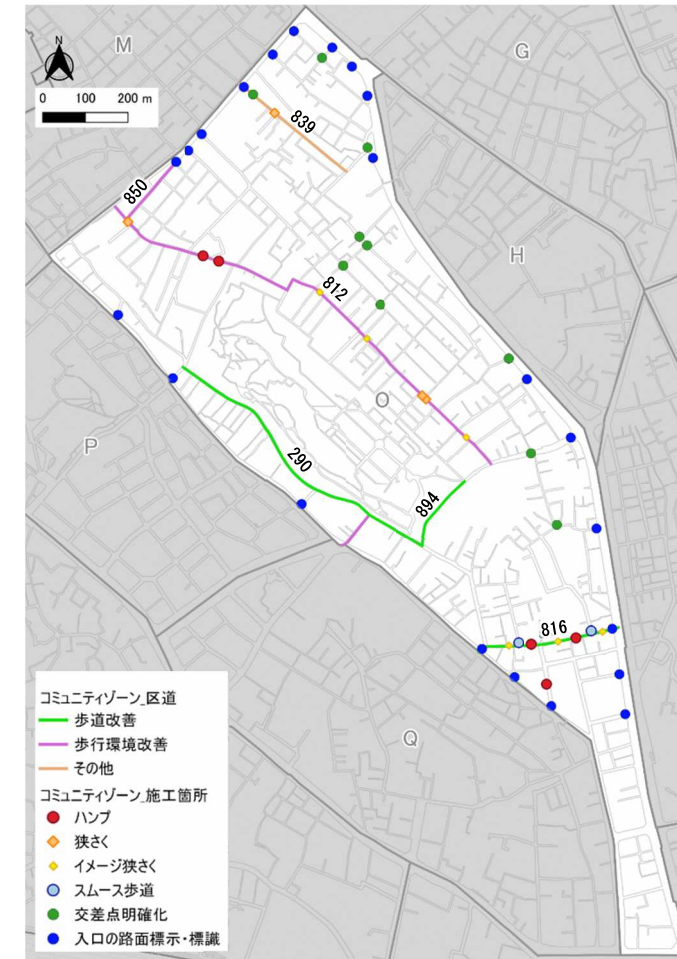


図 4 白山・千石地区の整備状況

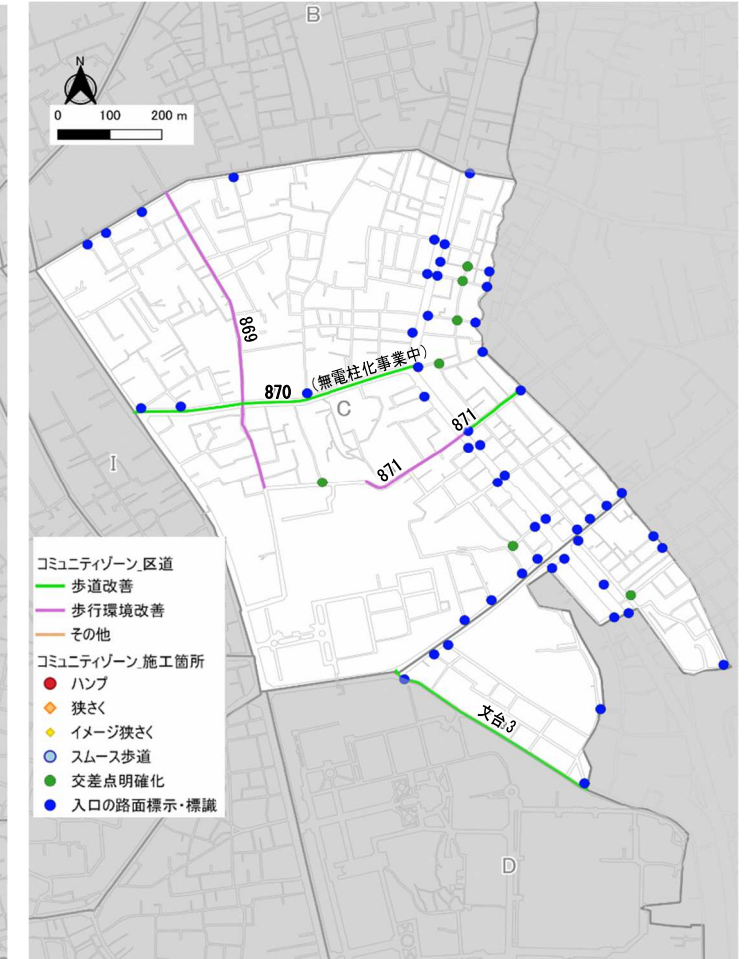


図 5 向丘・弥生・根津・千駄木地区の整備状況



3 整備効果の検証

3-1 整備前後の交通事故状況

白山・千石地区と向丘・弥生・根津・千駄木地区は、整備前後において、地区内の年平均交通事故件数が約 1/3 に減少するとともに、主な整備路線別の年平均交通事故件数が減少した。(図 6、7 参照)

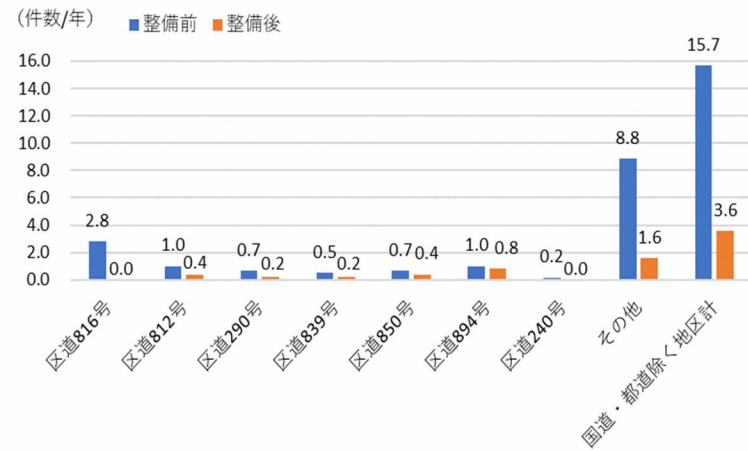


図 6 主な整備路線別の年平均交通事故件数 (白山・千石地区)

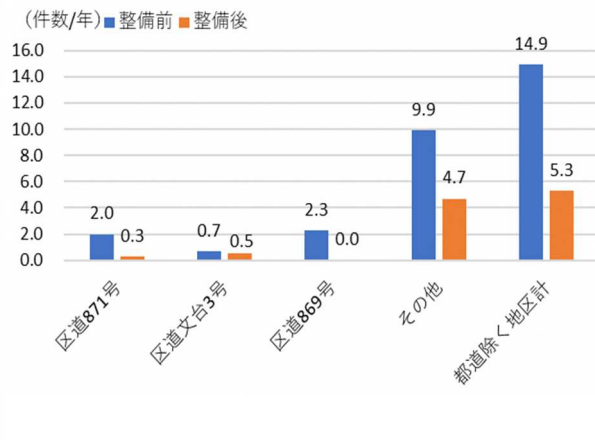


図 7 主な整備路線別の年平均交通事故件数 (向丘・弥生・根津・千駄木地区)

3-2 整備前後の交通状況

本調査で整理した車両の通行情報を用いて、ハンブや狭さく、歩行環境改善等の整備路線における整備前後の通行車両の平均速度の比較を行った。

○歩行環境改善整備をした区道 871 号では、全時間帯の平均速度が概ね 20km/h 以下に下がっている。(図 8 参照)

○ハンブ及び狭さくを設置した区道 812 号では、整備後の平均速度が 30km/h 以下に下がっている。(図 9 参照)

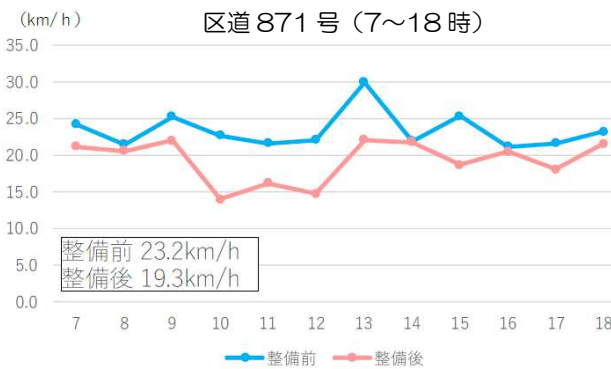


図 8 整備前後の走行速度の比較 (区道 871 号)

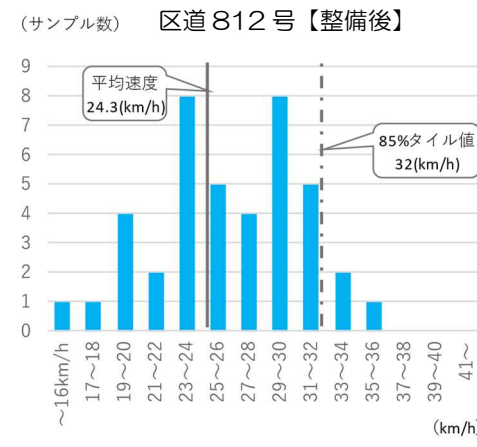
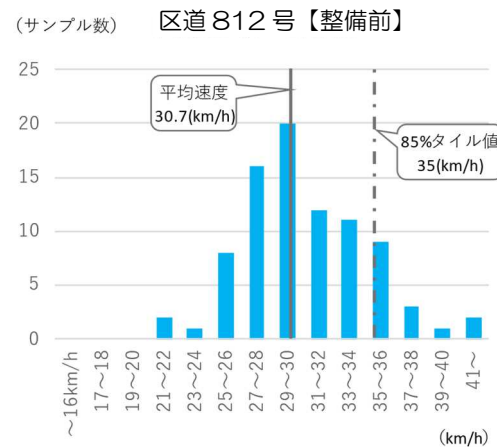


図 9 整備前後の走行速度の比較 (区道 812 号)

3-3 コミュニティ・ゾーン整備による整備効果

○白山・千石地区及び向丘・弥生・根津・千駄木地区では、コミュニティ道路整備を実施したことで、地区内の交通事故発生件数が整備前の約 1/3 に減少し、交通事故を減少させることができた。

○ハンブや狭さく等の物理的な車両速度抑制対策を実施した結果、歩行者の死亡率に関係するといわれる自動車の速度 (30km/h) 以下に車両速度を抑制することができた。

4 今後の交通安全施策の検討

4-1 交通安全対策の現状と課題

(1) コミュニティ道路整備による地区整備について

○これまでに実施した 2 地区の地区整備は、計画策定から整備完了までそれぞれ約 10 年の期間を要しており、整備対象地区以外の交通安全対策が遅れてしまうことが課題となっている。
○地区整備を続けた場合、新たな交通安全需要に対して、迅速な対応が難しい場合が想定される。

(2) コミュニティ道路整備以外による交通安全対策について

○交通安全対策は、これまででも区民等からの情報提供に基づき、その都度対策を行っている。
○毎年、通学路点検を実施し、対策を行っているが、警戒標識の設置等の点的な対策が多い。
○ゾーン 30 の区域指定が年々増えており、指定に合わせて交通管理者と連携して路面標示等の交通安全対策を行っている。

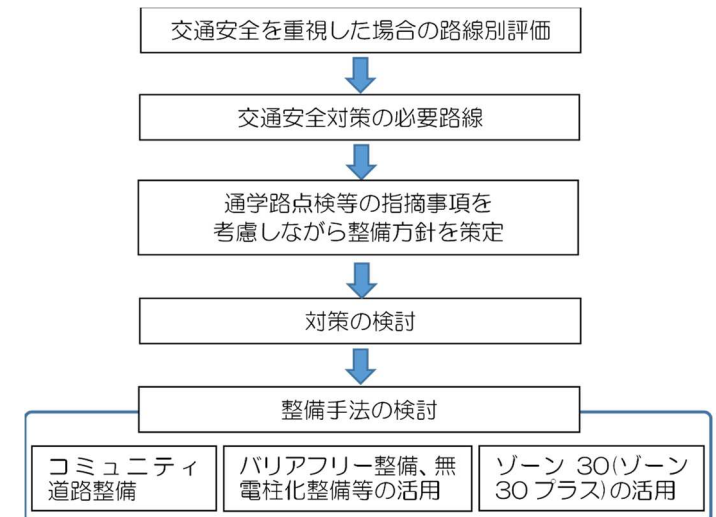


図 10 コミュニティ道路整備の今後の方向性

4-2 今後の方向性

○交通事故状況や車両の走行速度が速い路線から、交通安全対策の必要性が高い上位 20 位までの路線を選定した。(図 11 参照)

○選定された路線に対して、整備方針の策定、対策の検討を行い、バリアフリー整備等も活用しながら交通安全対策を推進する。(図 10 参照)

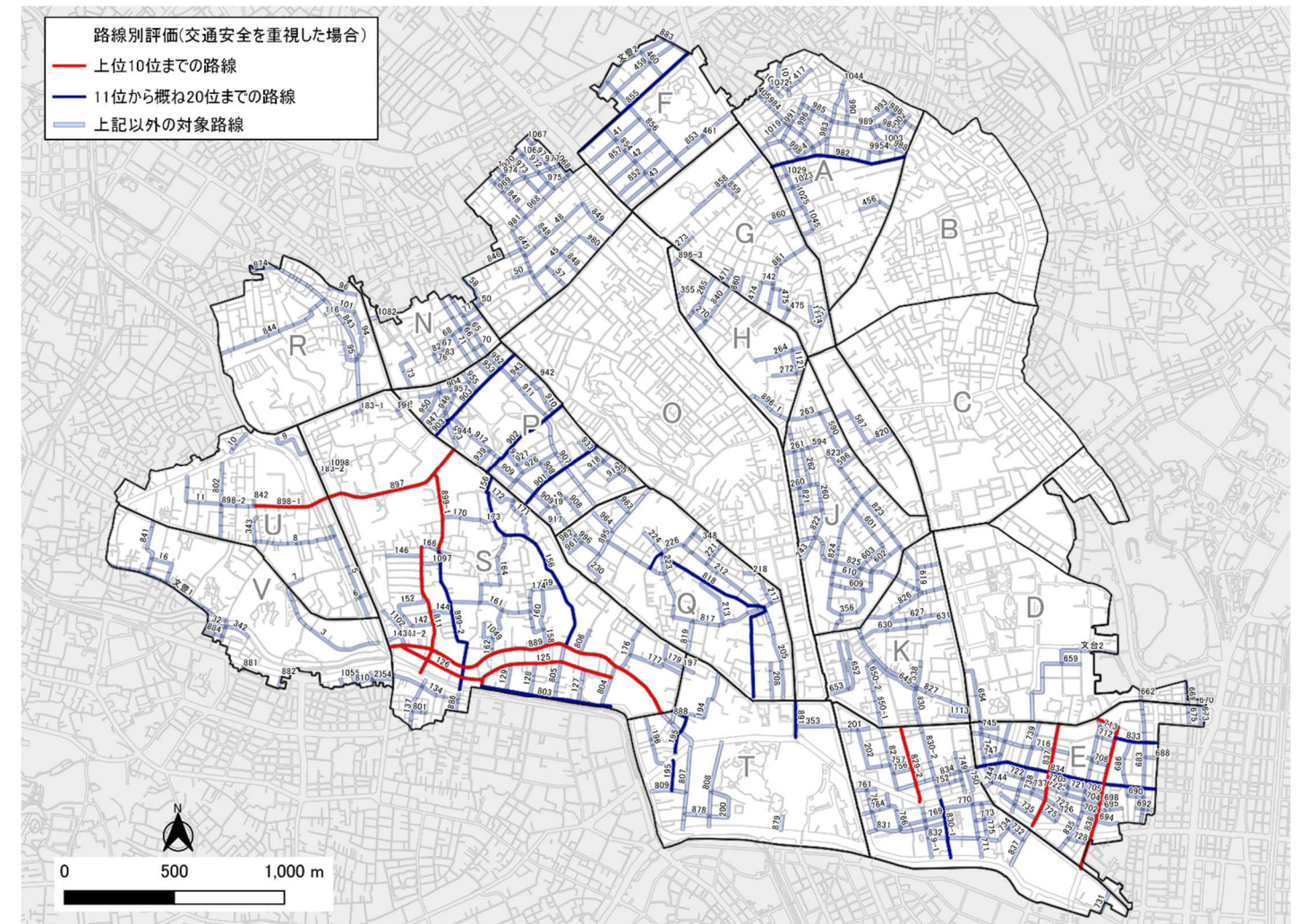


図 11 概ね上位 20 位までの整備路線 (交通安全を重視した場合)