

第2回深大寺通り交通社会実験実施準備会 会議記録

1 日時

平成22年10月5日（火） 14時00分～16時15分

2 会場

調布市教育会館3階 210会議室

3 出席者：24人

深大寺通り交通社会実験実施準備会委員 14人

深大寺通り交通社会実験実施準備会委員随行者 2人

事務局（都市整備部都市計画課） 5人

コンサルタント業者 3人

4 内容

(1) 開会

ア 配布資料確認

イ 委員長挨拶

(2) 議題

ア 第1回深大寺通り交通社会実験実施準備会議事録の確認

【質疑応答】

委員長：

第1回の議事録は次回で確定ということなのか。

事務局：

10月8日時点での修正依頼をいただいた上で、その内容を反映して第3回の準備会に提示させていただく。10月8日時点のもので確定とさせていただき、市のホームページに掲載したい。

委員長：

少なくとも変更の結果は私に教えていただき、変更については一任していただければ、それをホームページに載せるという手続きにしたい。正式には第3回準備会で確定としたい。

- ・ 議事録変更案については委員長に一任する

イ 深大寺通り交通社会実験ハンプ体験会の結果について

【質疑応答】

A委員：

ハンプ体験会に参加した運転のプロである白バイ隊員に聞いたところ、平坦部が2mのハンプを時速40～50kmで越えようとしたときは、ニーグリップをしないと、おそらく普通の人では転んでしまうだろうとのことだった。

スクーターであれば時速50kmで走行したとき間違いなく転倒してしまうだろう。私は最悪の場合を考える。交通社会実験の趣旨自体はよく理解できるが、時速30kmで走るのには善良な人であって、速度を超過して走る人などがある。もしそういった人が転倒した場合、ハンプを設置したことに対する責任追及をされかねない。スクーターについてはあちらこちらで死亡事故が発生している。スクーターは膝でバイクを支えるニーグリップができないため、路面が濡れていたりすると簡単に転倒してしまう。白バイ隊員の意見では、ハンプの設置は平坦部3mの方がまだよく、2mの方は大変危険である。

バスについても、高齢者の車内転倒事故があり、あちらこちらで訴訟になっているので非常に怖い。

地域住民の理解が得られたのかどうかも気になっている。

ある地域では訴訟になったと聞いている。事故が発生した際に誰が責任を持つのかを明確にしておく必要がある。

警視庁の交通規制課に指摘された事項をクリアしないと非常に怖い。規制課は路面のプロなので、その了解を得る必要がある。

私としてはやはり最悪の事態を考えてしまう。

事務局：

この実験については地元の街づくり協議会の議論から提案されたものである。

A委員：

協議会の意見は全員の意見ではないのではないか。

事務局：

確かに限られた参加者の意見である。それを踏まえて、そば組合や健全育成、学校にも説明に行っている。地域全体に対しての説明は、ビラの配布や説明会の形で行いたいと考えている。実験の周知徹底の方法については、この準備会

の中でも提案していただきたい。

安全対策については警視庁に行き、いろいろと伺った。ハンプの位置と停止線の関係、その他夜間の照明の関係等々のご意見を頂いている。これらについては実施計画書の中で検討し、第3回準備会までには決定していきたいと考えている。

A委員：

平坦部2mのハンプ設置は無理である。

事務局：

基本計画でも示しているが、平坦部2mではなく3mの方を採用していきたいと考えている。それを検討して頂くための準備会である。

委員長：

今までの議論でいくつか心配な点を挙げていただいた「スクーターで走行する危険性」「バス車内での転倒の危険性」「地元の方々への説明」については、後ほど議論したい。

B委員：

もし実験中に騒音振動に関する苦情が来ても、ハンプを外すことはできないのか。1回設置したら沿道の方は我慢しなければならないのか。

深大寺通り沿道で家を新築された方がおり、その向かいの家の方が水道工事の振動で不眠症になったと聞いた。その方はハンプ設置による振動をととても心配しており、3週間の実験の間で振動が発生した場合、またそのような症状が出てしまうのではないかという心配をされている。

体験会で計測した騒音振動の結果と、深大寺通りでの結果は、道路の固さ等が異なるので違った結果が出るのではないか。

事務局：

道路の地盤の固さについては、転圧をかけて車両が乗れる固さに工事を行っているので、体験会を行った場所の地盤と深大寺通りの地盤の固さは一緒と考えてもいい。

B委員：

騒音振動を実際に感じるのは沿道の住民である。その人たちが体験会に全員

来ているわけではないと思う。

事務局：

ハンプ設置候補地の前にある何軒かのお宅にはお話をさせていただいている。ハンプの設置位置が確定した折りにはご説明に伺う。

B委員：

そのときに拒否されたらどうするのか。

A委員：

やはり設置位置を確定する以前に調査しなければならない。

B委員：

ハンプ設置候補地が前回と変わっているようだが，その設置候補地がその人の家の前のようなのである。

事務局：

ハンプの設置箇所を決めるにあたっては，設置候補地付近のお宅に伺って説明をした上で決めていきたい。

実験は基本的には3週間続けたいと考えている。しかし，事故の発生等により，実験実施主体である調布市もしくは警察署の判断によっては中止も考えられる。

B委員：

水道工事は3週間も続いたわけではない。

事務局：

水道工事は，どの程度の振動が発生していたか分からないので，こちらで答えることはできない。

C委員：

現状においても，夜間はスポーツカーやトラックなどの通行があり，道の近くに住んでいると騒音・振動は非常に気になる。ハンプを付けることでそういったものの削減効果が期待できるのではないか。ハンプの効果に期待を持つ人もいれば不安に思う人もいる。暑い時期に窓を開けて寝ていると，ものすごい騒音を立てて走る車やバイクがあると，目が覚めることがある。

ウ 深大寺通り交通社会実験基本計画案について

【質疑応答】

C委員：

A委員はスクーターが危ないと言っていたが、万が一事故になった場合に備えて、他の地域で現在ハンプが設置してある箇所において、スクーターで走行して確認した方がいいのではないか。

スクーターはハンプ体験会では実験しなかった。時速40kmから50kmで実験してみた方がいい。

委員長：

経験によると、バイク・スクーターは普通速度、時速40kmの範囲なら全く問題ない。時速50kmや60kmは異常な速度だと思う。

A委員：

しかし、現にそのように走る人がいるから怖い。

委員長：

いるかどうかはわからない。高速でハンプを通過する実験は、スタントマンのような人でないとできない。

A委員：

高速で走行する人がいて転倒し、重傷事故を起こして損害賠償を請求された場合、どうするのか。

委員長：

30km規制の道路なので、時速何kmまでの走行を想定してまじめに議論するのかという問題になる。

C委員：

賠償責任の観点から考えても、特に危ないと言われていたスクーターを対象にして実験をされた方がいいと思う。今までバス・乗用車・自転車の実験は行ったが、スクーターの実験は行っていない。

委員長：

ハンプの設置事例は日本中にあり、毎日のようにスクーターは安全に走っている。つまり、その道路において常識の範囲で走っているスクーターが安全に走っている。この通りだけなぜ異常なことが起きるのかを、我々は考えなけれ

ばならない。50 km や 60 km で走ることを認めるのか。そのような異常な状態を前提にしたくない。たとえば他の地域のハンプ設置箇所に行って、スクーターが安全に通行しているかどうかを確認することはできる。高速で通過する実験はスタントマンに頼まないと、実験自体が危険なものになってしまう。

C 委員：

白バイ隊員の方に実験していただくことは可能か。

本社会実験で万が一スクーターによる事故が発生した場合、事故が注目されて今後の事業が進まないことが懸念される。事故が発生した場合に備えて、スクーターによる実験を行っておけば、スクーターの安全性を前もって確認したということができる。

どのスピードなら安全に通過できるのか、スクーターで実験した方がいい。

A 委員：

スクーターは時速 50 km まで出せると思う。特に怖いのは夜間でかつ雨のときである。スクーターは転倒すると体が飛んでいってしまう。スクーターの死亡事故は多い。

副委員長：

スクーターによる実験をやりたい意図は、ハンプ上を通過できる速度の上限を知りたいという意味か。時速 50 km や 60 km で走行しても大丈夫なのかを確認したいのか。どういうことを確かめたいのか。

A 委員：

白バイによる実験では、ハンプの平坦部を 2 m にして、時速 50 km で通過したときは厳しいようだった。平坦部 3 m はなんとか大丈夫だった。制限速度である時速 30 km ちょうどの速度で走る人はあまりおらず、普通の人よりも速い速度で走ることが多い。

委員長：

深大寺通りでは、現にスクーターで時速 50 km を超過して走る人はいるのか。そういったデータはあるのか。

D 委員：

時速 40 km や 50 km で走っている人などはとても多い。夜などはさらに

高速で走っていると思う。今までに3回くらい事故があったが、時速120kmで走行していて事故が発生した例がある。夜間は車通りが少ないので、スピードを出す人がいる。街づくり協議会の議論のなかでも、ハンプを設置せずに速度を落とす方法が議論された。

バスでも30kmを超えて走行する人が多い。バスの車内事故が心配である。自分はハンプ体験会の時に時速30kmでハンプを通過したが、バンパーが地面につきそうだった。

しつこいくらいに看板をつけても「見えなかった」という人はいるので、たくさん看板を付けたほうがよい。

C委員：

バス運転手に対しては会社が教育するから大丈夫だと思う。また、バスの車内放送もあるので、運転手がスピードを出すということはないと思う。

A委員：

高齢者は転倒しやすい。停車する寸前でも転倒する場合がある。

C委員：

色々と懸念事項はあるが、そのために社会実験を実施するのだと思う。しかし、社会実験中にスクーターによる転倒事故が発生するのは非常によくはない。それを防ぐためにスクーターによる実験を行い、時速何kmであれば安全に通行できるかを確かめた方がよい。

副委員長：

白バイ隊員の話によれば、ハンプの平坦部は2mより3mの方がいいだろう。

A委員：

事故により亡くなった人の遺族は、運転者の過失に関わらず、ハンプ設置者の責任にするだろう。それに対応するための保険をかけなければならない。

委員長：

設置箇所はまだ確定していないが、深大寺通り西側に2箇所設置することになっている。武蔵境通りから深大寺通りに進入する車両に対しては問題ないと思うが、三鷹通りから深大寺通りに入ってきた車への対策が問題である。我々が考えなければならないことは、高速で通過することができるハンプを開発す

ることではなく、ハンプを初めて通過する車両が速度を落とす方法である。方法は看板による周知かもしれないし、実験初期は24時間人を配置しなければならないかもしれない。とにかく最初のハンプに進入する車両に対して、速度を落とさせる方法を実施計画案のなかで徹底的に議論しなければならない。

もし実験がうまくいき本設置の運びとなった場合には、深大寺通りにハンプを密に設置することで速度を抑制することができる。実験でハンプ2箇所しか設置できないという制約のなかで、議論しなければならない。スクーターに対してどのようにハンプを気づかせるか、その対策を考えることが現実的である。

事務局：

スクーターは時速120kmも出すことができるのか。最近のスクーターはそんなに性能がいいのか。

A委員：

最近のスクーターはそれくらいの性能を備えている。時速50kmを超過したあたりから危ないと思う。

事務局：

速度超過により事故が発生し死傷した場合には、どういった取扱になるのか。

A委員：

スピード違反になる。しかし亡くなった人の遺族はハンプの責任にする可能性がある。

事務局：

スクーターによる実験で、時速120kmでの通過が確認できても、どこまでの速度超過を許すのかきりが無い。

A委員：

深大寺通りは、時速120kmで車両が通過する可能性のある道路である。

事務局：

バイク・スクーター・乗用車を同じものとして議論しているので、区別して議論すべき。

D委員：

時速120kmによる事故事例は、自動車によるものである。

C 委員：

運転者には前方を注意しながら運転する義務がある。一般的な運転者であっても、時速 50 km 程度は出す可能性があり、その場合においても安全を確かめたほうがいい。あるいは他の地域で現在ランプが設置されている管轄の警察署に事件事例などを聞いてみるべき。

すべてを尽くして、こちらに過失がなく、事故が発生した際には運転者の責任であるという証拠を用意した方がいい。

委員長：

普通の人がどの程度の速度で走るのかという議論をするのではなく、1 回目のランプに進入する車両の対策を考えるべき。特に実験初期における対策を考えるのが現実的である。その対策については実施計画で議論する。

- ランプの平坦部は 3 m で決定

委員長：

事務局は、実験の日程、調査の内容、ランプ・イメージランプの概ねの位置については今日承認をいただき、具体的な検討をしたいと考えているようである。

E 委員：

交通実態調査の時間帯だが、先ほど深夜時間帯の車両の話が出たので、夜間も調査した方がよいのではないか。なぜこの時間帯に調査を行うのか。

交通に関わる調査において、何を基準値として扱うのか。

事務局：

交通量調査では一般的な状態を測るものだったのでこの時間を設定した。深夜時間帯に高速で走る車両は特異値なので、そこまで計測する考えがなかった。深夜時間帯の交通状態を把握する方法については検討する。

E 委員：

実験の効果を把握するのに基準値となるものがあると思うが、それは何か。

事務局：

基本計画案で示すとおり、実験期間前と実験期間中の 2 回、交通量調査を行い、効果を比較する。実験期間前のランプのない状態が基準値となる。比較する際は、同じ曜日の同じ時間帯の交通量を比較する。

E 委員：

深大寺通り沿道の住民の方については周知徹底がされると思うが、一度しか通らないような通過交通やトラックドライバー等のハンプに対する評価はどのように行うのか。また、アンケート配布方法はどのようにするのか。

事務局：

ドライバーに対するアンケート調査を、深大寺付近の時間貸し駐車場での配布を考えている。

E 委員：

居住者と非居住者の区別はどのように行うのか。

事務局：

アンケート調査票のなかに居住の有無や来街回数を問う質問を入れる。

委員長：

全くの通過交通の人に対しては、やるとすれば信号待ちのときに配布する。その方法が可能かどうかも含めて検討して欲しい。ハンプがあることによって「通過したくない」という回答があれば、通過交通の抑制効果があると考えることができる。

ご指摘をまとめると、交通実態調査の時間帯については先の議論を踏まえて変更を検討する。調査対象者についても工夫をして広げる可能性がある。

F 委員：

前回準備会で夜間の車両の速度をどのように計測するのか検討すると言っていたはずだが、今回の資料では検討が進んでいない。深夜に計測できない理由があるのであれば説明して欲しい。

事務局：

大変申し訳ない。深夜時間帯の計測についてはほぼ確実に実施していく。

委員長：

実験期間中は24時間ビデオ撮影を行う予定なので、それで速度を確認することができる。

事務局：

F 委員のご指摘の通りで、申し訳ない。前回の準備会では、深夜時間帯にお

いても人による調査を行うのは合理的ではないので、ビデオによる速度観測を行うという話をした。それについては交通実態調査の項には載せてはいないが、やりたいと考えている。今日の資料で抜けていたのは、実験前の深夜時間帯の速度の計測方法である。それについては実験前後で効果を比較する必要があるので、考える。

委員長：

ということはビデオの設置期間を前倒しすることで対応できるかと思う。

事務局：

サンプリング調査であれば、直接人による調査も考えられる。

委員長：

ビデオの撮影は、同じ方法・同じアングルで比較しなければならない。

事務局：

具体的な方法については後に詰める。

F 委員：

確実にやっていただけるようお願いしたい。議事録は非常に大事なものである。

委員長：

議事録に修正点を記録するように。

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">• 実験開始前の深夜時間帯の深大寺通りを撮影する。 |
|---|

B 委員：

先ほどの話にもどるが、やはり住民の意見だけではランプを外すことはできないのか。

委員長：

この実施準備会で議論してきたので、この会のみなさんの意見で決めることになると思う。委員の1人である警察の方の意見や道路管理者からの意見や、住民の方の意見を受け、集まって頂けるかは別として、最終的にはこの会で決めることも判断する。

B 委員：

実際にランプの近くに住んでいる人が「やめてくれ」といっても中止にはできないのか。

委員長：

それは非常に強力な意見，重視しなければならない意見である。その意見はハンブを撤去しなければ解決されないものなのかも含めて議論する。

事務局：

その方にお伝えしていただけるのであれば，資料5のP8にハンブ体験会で記録した騒音・振動レベルが書いてある。この数字については深大寺通りにおいても変わらないと考えられる。水道工事の振動レベルがどの程度であったかはわからないが，今回使用するハンブはゴム製で音が静かなものである。もし実験実施時に寝られない程度の振動が発生した場合には，その方のお宅に伺い，状況を確認した上で，緊急に招集をして最終的な決断をさせていただく。

E委員：

騒音についてはバス会社にも寄せられることがある。騒音が何dBというのは一般の人にとって理解しづらい。たとえ騒音値が基準内であってもバスだけのせいにされてしまう。非常に難しい問題なので，丁寧に説明するしかないと思う。

B委員：

水道工事は夜間やっていないと思うが，ハンブは24時間ずっとなので，その点が心配である。

C委員：

近所の方と話していると，ハンブというものを誰も知らないので心配している。知らないものに対して心配をしている。それに答えるために実験の準備を万全に尽くす必要がある。関係者は自分の観点から意見を言っているので，それに答える必要がある。

委員長：

資料6に今まであがった修正点を踏まえた上で，これを基本計画とすることによいか。

- 基本計画が了承された。

エ 深大寺通り交通社会実験実施計画案について

【質疑応答】

C委員：

走行者の注意を促すため、ハンプ予告看板についても「危険」という文字や「減速したほうがよい」といったような表現等を入れた方がいいのではないか。
事務局：

看板の「この先段差あり」という表現は、他地域の事例と合わせた。「危険」という刺激的な表現をすると過敏になるのが怖い。記載内容については警察と道路管理者と相談させていただきたい。注意を引きつけるという目的はC委員のおっしゃるとおりである。

委員長：

文言・色・デザインについては、夜間高速で走る人たちの目に入ることを第一に考えていただきたい。

F委員：

交通社会実験と聞いただけでは何をやるのかわからないので、速度抑制実験などの伝わる言葉で書いた方がいいのではないか。

事務局：

看板の図柄を工夫することによって、実験で何をやっているかをわかるようなものにしたい。

準備会で実験の名称を変えることはできるので、ふさわしい名前があるようであればご提案いただきたい。

F委員：

しかし実験には仮設駐輪場や交差点改良など他の要素も含まれるため、交通社会実験で仕方ないと思うが、プロジェクトの名称としてなにかないか。

事務局：

実験のロゴマークに「人にやさしく走る街」と「交通社会実験」との記載がある。

P14の看板案は速度抑制を謳ったものではなく、深大寺通りで実験をやっていることを案内する看板である。

F委員：

実験期間中に仮設駐輪場などほかのメニューも同時に行うのであれば、交通社会実験でいいと思う。

委員長：

それでもやはり交通社会実験という名称はわかりにくい。一番伝えたいことは速度抑制なので、看板ではそれを強調する必要がある。

G委員：

実験案内看板についても速度抑制について訴える文言を入れる必要があると思う。

看板の設置箇所数が多いことはとてもいいと思う。実験案内看板にランプが設置してある旨を記せば、初めて深大寺通りを通った人でも、ランプがあることを頭の片隅に置くことができる。

C委員：

深大寺通りについては生活道路でもあって観光道路でもあり、議論の経緯から考えると、看板には「人にやさしい」という意味の言葉が必要ではないか。

事務局：

看板の設置目的は大きく二つあり、一つは実験をやっているということを周知するためのものである。二つ目はランプがあることへの予告である。その二つの目的については看板も使い分けたいと考えている。基本的な考え方としては、深大寺通りに近づくに従って「実験をやっている」という旨を案内することである。次に、深大寺通りに入るところでランプの予告をする。二段階で情報がうまく伝えられるよう、設置場所や表現については考えて行きたい。

委員長：

これについては多くの意見を頂いたので、次回までに詰めるようにしてほしい。

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">• 看板文言については次回までに詰める。 |
|--|

委員長：

深夜時間帯に高速で走行する車両、特にスクーターについてどのように対策するかが重要である。次回準備会ではほぼ確定の状態の実施計画案が出ると思う。

F委員：

看板が目についたかどうかヒアリングやアンケートで聞いたほうがいい。

ランプに関わる交通事故時の判例について調べて欲しい。誰の責任で、どの

ような責任になるのか知りたい。

事務局：

事故の事例がある自治体にヒアリングに行く。

事故に備えて保険にも加入する。

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">• ハンプの事故事例について精査する。 |
|---|

オ その他

以下の四点について、事務局より報告した。

- (ア) 第3回深大寺通り交通社会実験実施準備会は、10月22日（金）の14時から開催する。会場については、確定次第委員の皆様にお知らせする。
- (イ) 地元住民説明会は10月28日（木）の19時から深大寺小学校で開催する。
- (ウ) 深大寺通り交通社会実験について、市報10月20日号でお知らせしていく。
- (エ) 本準備会の議事録は、調布市ホームページに公開で公開していく。

以上