

第4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23年2月10日（木） 10時00分～11時30分

2 会場

調布市文化会館たづくり西館3階会議室

3 出席者：22人

深大寺通り交通社会実験実施準備会委員 12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 実験の結果と評価について

イ その他

事務局から、白い点線とだまし絵のイメージハンプの取り扱いについて、経緯の説明を行った。協議会から残してほしいとの要望があったため、設置を続けている。

また、社会実験の結果については、市のホームページへの掲載や、評価結果をまとめたリーフレット等の配布で、市民の皆様に公表を行っていく予定である。

【質疑応答：ア 実験の結果と評価について】

A 委員：

速度規制の標識について、昨年12月27日に深大寺通り街づくり協議会の会長と事務局長が調布警察署に行き、標識の大型化をお願いした。

その2日後には大型標識を設置していただき、地元としてはお礼を申しあげたい。また、1月18日発行の街づくり通信第21号にその旨を掲載したので、皆様にもお目を通していただきたい。

B 委員：

夜間の走行速度を測っているようだが、そのデータが資料の中に見受けられない。実際にはどうであったのか。また、資料3のP35～36の大型車混入率とは何を意味しており、どのような計算で出しているのか。

事務局：

夜間の走行速度について、実際に計測した。今、手元にデータがないので正確ではないが、夜中の11～1時に平均走行速度が高い傾向にあった。それ以降の時間帯には速度が落ちていたが、日中とはそれほど大きな差はなかった。

大型車混入率は、そこ道路を通る全車両のうち、1・2ナンバーの車両、あるいは8・9ナンバー（特殊車両）の中でも1ナンバーに相当する大きさの車両の割合である。一般の人が大型車と感じる、バスやダンパーだけの割合ではない。数値の単位は%である。

A 委員：

トン数で言うと何トン程度の車両なのか。

C 委員：

8トンぐらいであると思われる。

D 委員：

実験期間中、通過交通は多かったのか。

事務局：

通過交通の割合を調べるためナンバープレート調査を行ったが、3～4割程度であったと思われる。

E 委員：

交通社会実験を行い、深大寺通りがいかに通行しやすいかが良く分かった。救急車でも神代植物公園通りはほとんど通らない。深大寺通りの

方が走りやすいのだろうと思われる。交通量を抑制するのはなかなか難しいと思う。

深大寺小学校の交差点から降りてくる車が、深大寺交差点の信号で必ず停まるようにすれば、かなりスピード抑制になるのではないか。甲州街道では赤信号のタイミングをずらすことで、取締りをしなくてもスピード抑制ができていると聞いた。

F 委員：

それは可能だが、渋滞が発生する恐れがある。

A 委員：

渋滞が発生すると地元の人には少し不便になるが、通過交通の車輛が渋滞を避けて他へ逃げる効果もあるのではないか。いずれにしろ、深大寺通りの両端にある信号機は待ち時間が長いので、渋滞は発生する。

F 委員：

深大寺交差点の信号は押しボタン式なので、押しボタンを押さない限りは車が流れる状態である。車の流れを考慮してそのような形にしたと思うが、あえて押しボタンでない信号機に変えると、歩行者が待ちきれなくなって信号無視をする人も出てくることが考えられる。単に車輛の速度を抑えるためではなく、歩行者を守るために横断歩道や信号機がある。コンピューターで信号を制御することはできるが、現在制御しているのは甲州街道や武蔵境通りなどの大きな道路だけである。その他の道路まで全て制御することは現実的ではない。信号機のタイミングをいじると、武蔵境通りなど他の道路にも影響が出る。

A 委員：

深大寺交差点の信号機は押しボタン式であるため、修道院方面から来る車輛は交差点で左右を確認して出るしかないが、見通しが悪く、以前から危ないという指摘がある。

E 委員：

地元から感応式信号を要望したこともあるが、予算の関係で設置は順番待ちであるとの話だった。

A 委員：

歩行者や自転車もかなりマナーが悪く、マナーアップが課題の一つである。しかし、全長 800 m の深大寺通りには、信号は真ん中と両端の三ヶ所で、横断歩道は四ヶ所しかない。子供たちや高齢者に、わざわざ信号の所まで行き、渡って帰ってくることをお願いするのは無理がある。車と自転車と歩行者が共存し、安全にこの道を使えるようにする必要がある。マナーアップ活動だけでは限界があるように思う。

委員長：

それは資料 3 の P 39 「○速度抑制方策の検討」の二つ目の黒丸の課題になっている。

A 委員：

深大寺通りだけ特別扱いはおかしいという指摘もあるが、この道には特徴がある。生活道路としての特徴と観光道路としての特徴があり、周辺には自然が多く残り、調布市や東京都にとっても重要な財産であると思う。

事務局：

今は手元に資料がないが、平成 20 年に通過交通の調査を行っている。ナンバープレート調査というのは、車輛が深大寺通りをどのように通っているのかを追跡調査するという方法であり、そこを通過するだけの車輛なのか、地区に用がある車輛なのかが分かる方法である。その結果によると、深大寺通りは通過交通が 3～4 割、生活交通が 3 割台、観光交通が 3 割となっており、一般的な道路では通過交通が 6～7 割を占めるのに比べ、観光・通過・生活の 3 つの特徴を持つ非常に特殊な道路であるといえる。

D 委員：

これだけ通過交通があり、線形が悪い道路であれば、通常は道路管理者として滑り止め舗装などの対策を実施しているが、調布市はそのような対策を考えているのか。これだけドライバーが速度を守っていないデータが出され、交通管理者は対策を実施するとして、調布市は道路管理

者として速度抑制策を何もしてこなかったのはなぜか。

C 委員：

通常 of 速度抑制の策として、段差舗装などを他の箇所では実施しているが、実施したことに対して必ず騒音や振動などの苦情が出ている。なかなか良い物理的な対策が見出せない状況である。

G 委員：

深大寺通りでも、カーブのきつい箇所などでカラー舗装などの対策は実施している。

A 委員：

振動や騒音が全く出ない減速装置はないのか。ヨーロッパでは道に花壇を置いて幅を狭め、減速させているところもあるが、日本ではできないのか。

委員長：

深大寺通りよりもっと狭い 6 m や 8 m 幅の、歩道がないような住宅地の道路では、花壇のようなものを互い違いに置き、速度を出せないようにしている例が日本にもある。しかし、深大寺通りはバスも走るのだから、そのような方法は難しいと判断し、ハンプ設置を当初提案した。

G 委員：

実際に仙川では、対面通行の両側に電柱が互い違いに立っていて、大型車は蛇行しなければならない道路があるが、渋滞が発生しており、電柱を撤去してほしいという要望もある。歩道のない道路なので、歩行者の安全が守られて良い面もあるが、渋滞による排気ガスが出て悪い面もある。

A 委員：

現在の深大寺通りは補助幹線に指定されているが、それが交通量が多くなる背景となり、物理ハンプを設置できない要因にもなっている。補助幹線の指定から外し、深大寺通りにふさわしい指定にした方が良く街づくり協議会としては考えている。

事務局：

今回の社会実験では当初、ハンブを設置して交通量抑制ができないかと考えていたが、資料3のP12～13にあるように、イメージハンブでは交通量が落ちていないという結果が出た。深大寺通りが都市計画道路であることは変更できないと市では考えており、そのあり方の検討として社会実験を実施した。実験の結果を受けて、今後どうするか考えていく必要がある。その中では道路ネットワークも考えていかなければならない。佐須街道などは事業中であり、道路ネットワークはまだ完結していない部分もある。そこも含めて、全体をどうするか考えていきたい。

また、深大寺通りの特性は市も理解している。単に通過するための道路ではなく、生活と観光の特性を持っていることから、国の助成事業である街なみ環境整備事業を活用し、深大寺地区における街なみとともに道路のあり方を検討しようとしている。その検討内容を社会実験の報告書に入れ込むことは難しいが、実験の結果を引き続き深大寺地区のまちづくりに活かしていきたいと考えている。

【質疑応答：イ その他について】

C 委員：

道路管理課としては、二種類のイメージハンブを残すことは構わない。万が一撤去しなければならないことが発生した場合には、道路管理課の判断で撤去させていただきたい。

事務局：

今回、埼玉大学にご協力いただき、ドライバーへの自覚促し実験を実施した。その際に、地元でもプラカード活動など、自主的に動いていただいた。実験の準備が整わず、自主的な活動は少し待っていただいた経緯があるが、待っていただいたことにより、実験結果がデータとして表れ、実験の効果も出ていることが分かった。深大寺通りに対する地元の方々の関心も高まっており、今後は月に一回でも自主的な活動が行われれば、それも実験の成果の一つになると考える。

A 委員：

地元を持ち帰って検討したい。

以上