

一般国道336号広尾町市街地における地域特性を踏まえた交通安全対策の実施について —地域連携・協働による交通課題の対策事例—

帯広開発建設部 広尾道路事務所 工務課 ○藤岡 祐基
荒木 恒也
道路設計管理官付 宮西 功喜

広尾町市街地を縦断する一般国道336号は、帯広方面や日高方面を連絡する生活交通の基盤となる路線である。このうち、約1kmの市街地区間において、路肩側からの無理な追越しや並走による接触事故等が発生しやすい状況であったため、交通安全対策が急務となっていた。本報告では、交通安全対策として、地域協働による交通課題検討結果も踏まえ実施した交通安全対策の取組について報告するものである。

キーワード：交通安全対策、地域連携、交通課題対策事例

1. 現地状況

広尾町は北海道十勝地方の最南端に位置し、町の東には太平洋、西には日高山脉の山並みがそびえ立ち、中央部に市街地が形成されている。また、その美しい自然環境から、サンタクロースの故郷ノルウェーが認めた国外初、日本で唯一のサンタランドや、日本屈指のサーフスポットとして知られるフンベ海岸などの観光名所があり、季節毎に観光客が訪れる地域である。加えて、古くから重要港湾十勝港と音調津漁港を拠点として、鮭や毛がに、昆布など北海道を代表する海の幸が水揚げされる漁場としても知られており、水産直売所や魚介加工品を取り扱う商店が営業を続けている。



図-1 広尾町箇所図

前述のとおり、広尾町の中心市街地を縦断する一般国道336号は、帯広方面と日高方面を広域に連絡する交通利用がある一方で、市街地の特に銀行や店舗など多くの商業施設が建ち並ぶ約1kmの沿道では、観光旅行者

や漁業関係者が日常的に往来する交通利用が多い路線となっている。加えて当該区間は、路肩が広い片側一車線の道路幅員となっていたことから、路肩側からの無理な追越しや並走による接触事故、駐停車車両による交通阻害等が発生しやすい状況であった。そのような状況を踏まえ事故の危険性が高いものとして、平成28年度に事故危険区間（地域の声）に選定されている。（図-1、図-2）

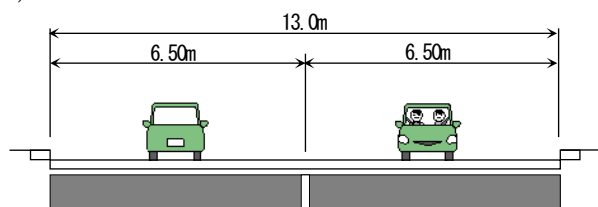


図-2 現況の道路幅員構成

2. 交通課題解決に向けた取組

帯広開建では、事故危険区間選定後より本区間の交通課題解決に向け以下の取組を行ってきた。

(1) 交通課題の現状把握および調査結果分析

交通課題の現状を把握するため、沿道店舗箇所を中心に道路利用状況の実態把握調査を実施した。調査区間は商業施設が建ち並ぶ1km区間とし、交通量、追越し並走する車両の台数、路肩に駐停車している車両の台数、各交差点における右折車両の台数を把握した。

・調査実施日

令和3年11月14日（日）休日調査

令和3年11月16日（火）平日調査

調査結果から、あらためて「地域の声」として上げられているような危険な道路利用状況が確認された。（写真-1、写真-2、写真-3、写真-4）



写真-1 現地状況（危険行動：無理な追越）

※路肩側より追越するが、前方の路肩（図中赤破線囲い）に駐車車両があり、追突事故の危険性がある

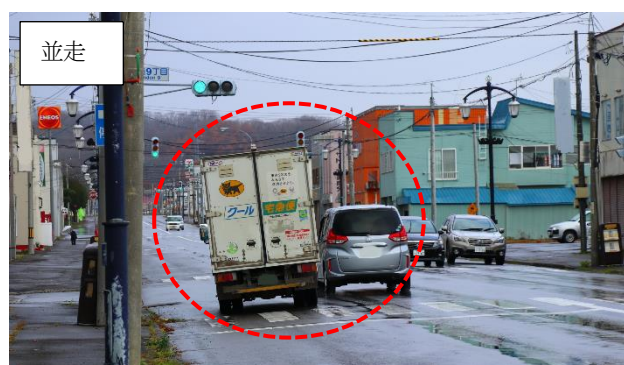


写真-2 現地状況（危険行動：並走）



写真-3 現地状況（危険行動：駐車車両）



写真-4 現地状況（右折状況）

- ① 無理な追越や並走をする車両（写真-1、写真-2）
- ② 商業施設の路肩に駐車車両（写真-3）
- ③ 右折のため停車等する車両（写真-4）

道路利用状況①～③について、集計結果を表-1、表-2、表-3、表-4に示す。平日調査（12時間調査）結果から、追越しのため並走する車両台数が44台、その全てが路肩側からの無理な追越し行動であった。（表-1）

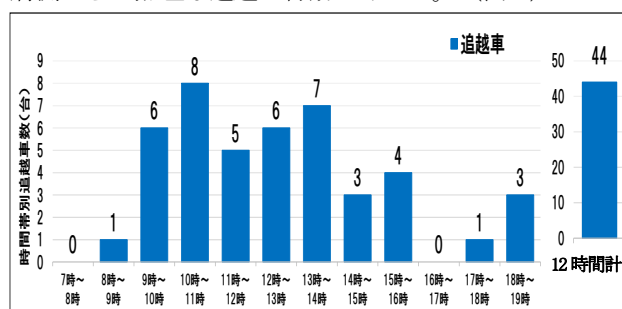


表-1 追越車台数（12時間台数）

併せて、路肩に駐車車両する車両の台数調査を行い、5分以上の駐車車両台数55台（12時間台数）を確認した。（表-2）

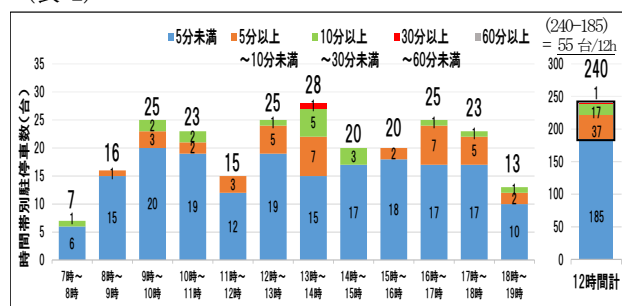


表-2 駐車車両台数（12時間台数）

また、各交差点における右折車台数を調査し、右折のために停車等する台数を把握した。（表-3）

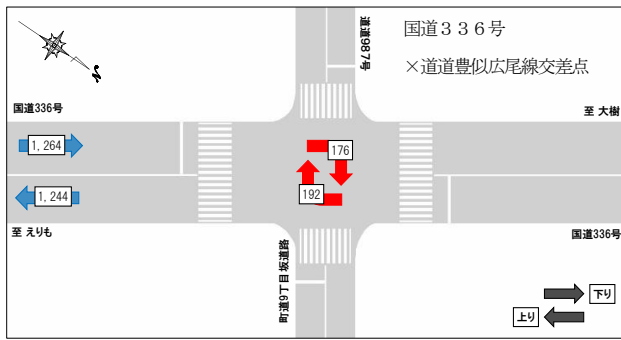


表-3 右折車台数模式図 例

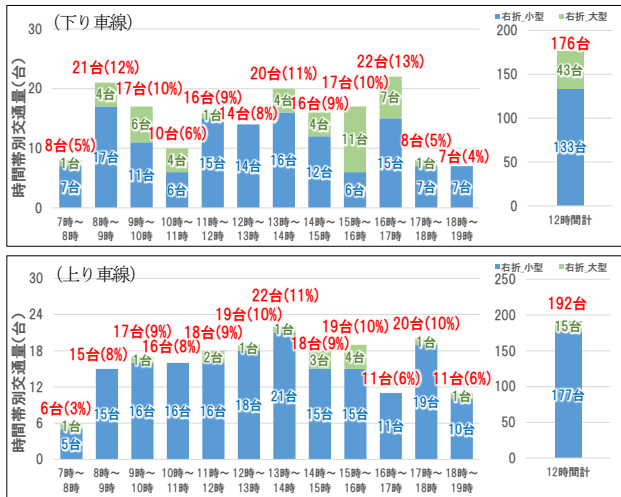


表-4 右折車台数（下り上り車線別）例

調査結果より、いずれの行為も時間帯に関わらず頻出しており、路肩が広い片側一車線の道路幅員内で、駐車車両や右折のため停車する車両を避けた進路変更による走行が繰り返される危険な状況であったことから、交通状況を考慮した交通安全対策が急務であると考え、道路区画線による通行区分の明確化を検討した。

3. 交通安全対策

現道の道路構造は、構造規格3種2級、設計速度60km/h、車両外側線がない片側6.5mでの運用となっていた。このため、まず構造規格の規定値となる車道3.25m、路肩2.00mとする外側線を設置し、通行区分を明確化する対策とした。交差点部には、適切な右折車線設置となるようにした^{1) 2) 3)}。(図-3)

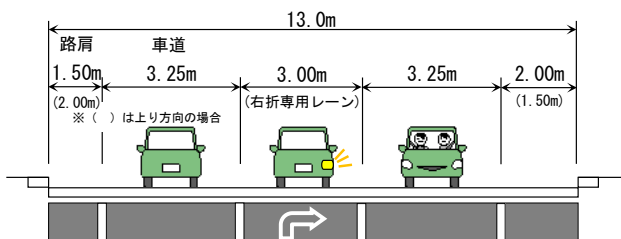


図-3 通行区分の明確化、右折車線設置

FUJIOKA Yuuki, ARAKI Nobuya, MIYANISHI Kouki

右折車が滞留するのに必要な長さについては、最低でも30mの長さを確保することが望ましい¹⁾が、交差点間隔が短く滞留長が確保できない交差点がある。そのため、警察と協議を行い、現在の道路利用状況と乖離がなく、かつ、できるだけ長さを確保できるよう設置計画を行った。(図-4、表-5)

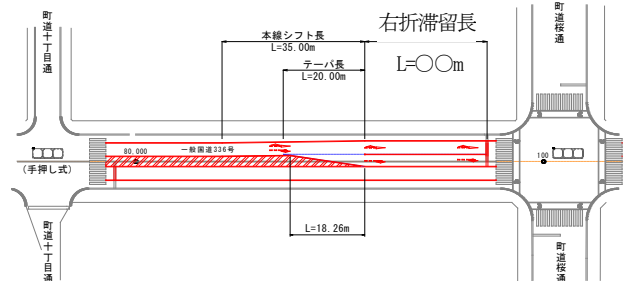


図-4 右折滞留長設置 例

交差点名		シフト長(m)	テーパ長(m)	滞留長(m)
町道6丁目通	下り側	35	20	10
	上り側	30.46	20	10
町道7丁目通	下り側	30.46	20	10
	上り側	35	20	20
道道 豊似広尾線	下り側	35	20	25
	上り側	35	20	30
町道桜通	下り側	35	20	30
	上り側	35	20	30
町道12丁目通	下り側	35	20	30
	上り側	35	20	30
道道 広尾停車場線	下り側	35	20	30
	上り側	—	—	—

表-5 右折滞留長一覧表

以上の交通安全対策を基に地域との協議調整を進めることとした。

4. 地域協働による取組

対策区間は銀行や店舗など多くの商業施設が建ち並ぶ市街地であり、日常的な出入り交通が多い区間のため、区画線によって通行方法が変更されることで混乱を生じることが懸念された。そのため交通安全対策を進めるにあたっては、行政、警察が協力して交通安全対策を推進していく必要があるほか、地域住民や商店街などへ如何にして周知するかが課題であったことから、以下に対応状況を述べる。

(1) 関係機関との協議

行政、警察に加え、地元商店街が加入する広尾町商工会との協議を実施し、交通安全推進への協力体制を構築した。(写真-5)



写真-5 関係機関との協議状況
※写真左側：行政職員

(2) 周知活動の実施

地域住民への周知方法として、行政が発行する広報誌を活用して、折り込みチラシによる周知を実施した。

(図-5) 折り込みチラシの校正・校閲は、行政、広尾町商工会からの意見を参考に、整備前後のポンチ絵に加えイメージ写真を添えることで、目に見えてわかるよう工夫を行った。



図-5 折り込みチラシによる周知（発行部数3,176世帯分）

(3) 交通安全対策の実施

施工は、令和6年9月9日～13日にかけて実施した。

(図-6) なお、施工後3ヶ月経った現在において、重大事故等は発生していない。また、事前の地域協働、周知活動により、通行形態が変更になったことによる問い合わせなどもなく、関係者からは「安心して通行できるようになって良かった」等の意見を頂いているところである。



図-6 交通安全対策実施後の交通状況

5. まとめ

一般国道336号広尾町市街における交通安全対策は、地域特性を踏まえた効果的な施策の導入が必要であった。道路区画線による通行区分の明確化により、路肩側からの無理な追越しや並走による交通の流れが改善され、施工後3ヶ月経った現在において重大事故等は発生していないことから、事故リスクの低減・抑止に貢献できたと考えられる。

今後も快適で安全な交通環境の実現に向け、交通状況を十分に考慮した取組を推進していくが、何よりも地域住民が今回の交通安全対策をきっかけに交通安全への意識が少しでも向上することを期待したい。

参考文献

- 1) 日本道路協会：道路構造令の解説と運用（令和3年3月版）
- 2) 北海道開発技術センター：北海道開発局 道路設計要領（令和5年度）
- 3) 北海道開発技術センター：北海道開発局 標準設計図集（令和5年度）