

平成23年度

# 一般国道241号 音更町 木野市街における交通安全向上の取組 —地域連携・協働による道路横断構造の改善—

帯広開発建設部 道路計画課 ○角 由紀子  
小田嶋 正之  
音更町 建設水道部 都市計画課 恩田 惣次

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平成22年度より協働でこれらの課題の解決に向けた取組を始めている。

平成22年度は現地共同調査を行い、平成23年度には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懇談会を開催している。

本報告では、昨年に引き続き、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車線の道路であるが、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も含めて、多くの取組が必要であり、長期間を要すると思われる。

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。

現況道路の車道部の幅員構成は、全幅員11メートルの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車線へ車線数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り込みが見られる。

音更大通の交通事故の発生状況は、昭和63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、平成6年には40件程度に半減し、その後も30件程度で推移している。北海道開

発局で昨年末に公表した「事故危険区間リスト」にも3区間が選定されている。



図-1 音更町箇所図

交通量の状況は、平成11年までは増加傾向にあったが、帯広北バイパスやすずらん大橋が整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平成9年から平成11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、平成17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。

この内、昨年報告した通り<sup>1)</sup>「車線が判らず走りづらい」、「危険である」など道路利用者から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. 交通課題解決への取組

音更町と帯広開発建設部(以下帯広開建という。)では、平成22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。

平成22年度には、現地で交通量や混雑、危険な走行の状況を共同で調査を行った。

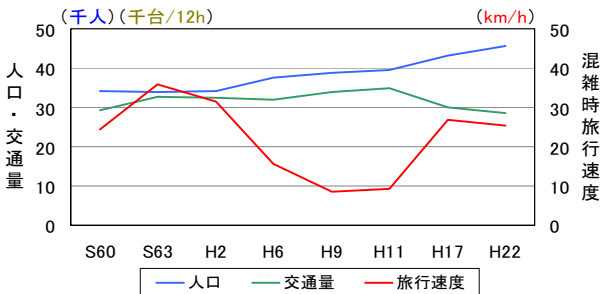


図-2 木野市街地交通状況推移

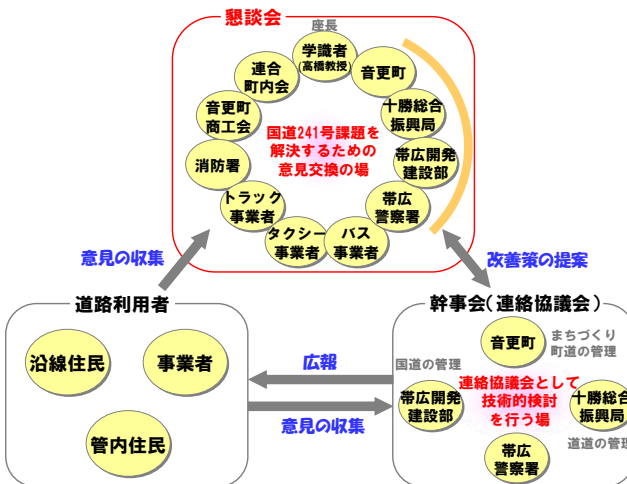


図-3 懇談会の構成

本年度は、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(十勝総合振興局・帯広開建)からなる「協議会」と、対策案への意見交換を行うために、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」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2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意見交換を行っている。(図-3)

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」を作成し配布することで、広く町民や利用者に周知することとしている。(図-4)

## 3. 第1回懇談会

第1回懇談会は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ため無理に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。



図-4 第1回懇談会ニュースレター

### (1) 幅広2車線道路

幅広の2車線が長期に亘るため片側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台並走車両と幅轆する状況となっている。(図-5)

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。

通常の位置に外側線を設置すると路肩幅が広すぎ紛らわしいため、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-6)



図-5 2台並走通行の様子



図-6 区画線試験施工設置前後写真

### (2) 沿道店舗への出入り交通

平成6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-7)

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-8)



図-7 駐車場退場時の無理な通行状況



図-8 左折車線からの無理な割り込み

懇談会では以下の意見が出された。

- ・車線が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。
- ・国道は信号の連動が悪くて通りづらい。
- ・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。

### 4. 第2回懇談会

第2回懇談会は11月2日に開催した。

第1回懇談会で出された意見と住民、利用者を対象として実施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、短期に出来る対策案を提案している。

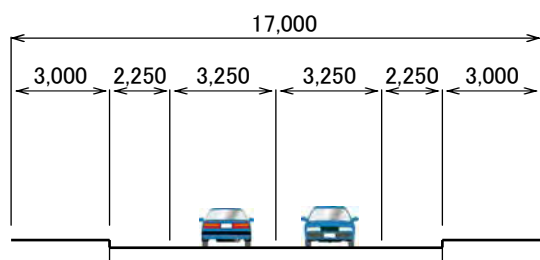


図-9 車線幅3.25m案

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、道路利用者の運転マナー向上などは、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。

現在、提案した対策案に対する意見から、実施する対策の絞り込み、対策の重要度から対策時期の設定を行い、次回懇談会（2月開催予定）に向けた準備を進めているところである。

各対策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。交差点部に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-9、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、区画線を見失っ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・維持管理の面で車線運用の明確化には賛成。
- ・バス停車時の追突の危険性が減ると思われる。
- ・朝晩の混雑時に車線の明確化をきちんと守ってもらえるのか。

賛成意見が多く、実施に向けて実施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帯を確保する。

右折車両が中央帯内に収まる、2.5m幅と、左折車両も考慮し、路肩幅1.5m幅の2案を提案した。（図-11、12、13）

懇談会では次の意見が出された。

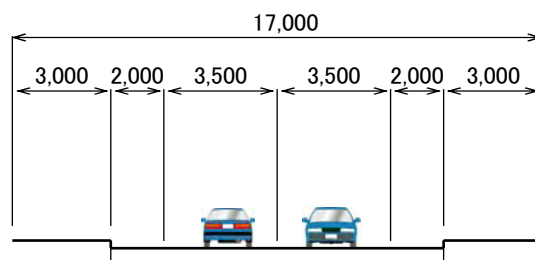


図-10 車線幅3.50m案

- ・新規出店予定に対する検討もしてほしい。
- ・右折車が中央帯に入ること、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幅が良いのでは。
- ・停車バス回避など、1.5m幅の方が直進車がスムーズでは。
- ・中央帯に入らないで右折待ちする車両が発生しないか。
- ・中央帯内で右折待ちするルールが当初浸透しない可能性がある。
- ・右折待ちルールの周知は広範囲に必要。
- ・中央帯内で正面衝突の危険性が懸念される。
- ・中央帯は全面ゼブラ表示ではなく、出入り箇所を右折ポケットとして設置しては。

中央帯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。



図-11 沿道出入りに配慮した中央帯イメージ

### (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-14)

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。

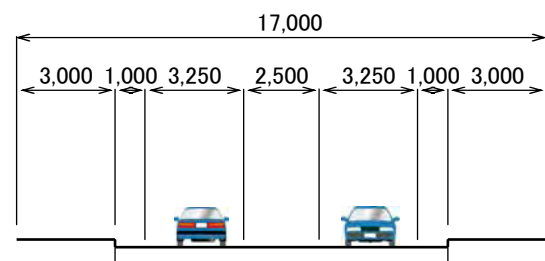


図-12 中央帯2.5m案

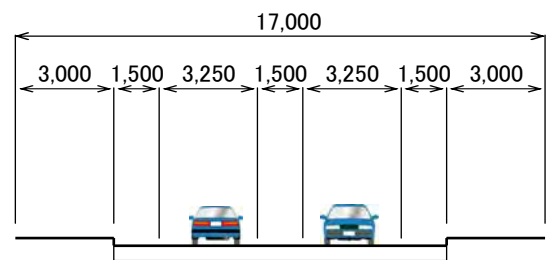


図-13 中央帯1.5m案



図-14 車線減少区間改良案

## 5. まとめ

今回、地域の関心が高い区間における交通課題対策の検討を地域と協働して行った。

実際に行った感想を以下に取りまとめる。

### ○良かった面

- ・地域の声を直接聞けるので、効果的な対策を検討提案できる。
- ・道路構造改善以外の対策も総合的に考えられる。
- ・対策実施にあたって得、関係機関との協議などスムーズに進められる。
- ・アンケート調査や対策の事前周知に地域や関係団体の協力が得られた。
- ・対策実施に向けて説得力の高い要求資料が作成可能。
- ・座長の懇談会運営が適切で、参加者から多くの意見が引き出せた。

### ○反省点

- ・事故対策以外の意見をもっと聴きたかった。
- ・ソフト対策や道路の維持管理など地域協働に関する議論が少なかった。
- ・ニュースレターが新聞紙上に載らなくて残念。

### ○その他

- ・地域の声が新聞記事に掲載されることで、道路利用の適正化が図られた。

道路構造による対策は道路管理者の責任において適切に行わなければならないと考えるが、検討にあたっては地域の実情を考慮しなければならず、また、対策の実施にあたっては地域住民、道路利用者、自治体、他の道路管理者、関係機関が総合的に対策を検討し取り組むことが重要であると実感した。現在、短期的に実施出来る道路構造改善による交通安全対策を重点的に検討しており、次回懇談会においては、次年度以降の対策実施、効果検証等における連携協働の取組を提案するとともに、今回の取組をきっかけに地域住民が主体となって課題を解決出来るような地域の盛り上がりや、「みちづくり」から「まちづくり」へ波及していくことを期待している。

### 参考文献

- 1) 平成 22 年度技術研究会発表：一般国道 2 4 1 号 音更町市街地における地域課題への取組