

**北常三島町交差点  
交通安全方策 提言書**

**平成18年2月**

**北常三島町交差点  
交通安全方策検討委員会**

## 目 次

第 1 章	はじめに	1
第 2 章	委員会の概要	3
2.1	委員会の目的（委員会規約より抜粋）	3
2.2	委員会の構成と運営	3
2.3	委員会の経過の概要	5
第 3 章	提言	6
3.1	提言の目的	6
3.2	対応が必要とされる課題	6
3.3	交差点改善方策の体系	6
3.4	早期に実施可能と考えられる交通安全方策	8
第 4 章	引き続き検討すべき課題	12
第 5 章	おわりに	13
北常三島町交差点交通安全方策検討委員会	委員名簿	14
北常三島町交差点交通安全方策検討委員会	運営関係者名簿	15

### 添付資料

- ・ 資料 1 第 1 回委員会
- ・ 資料 2 第 2 回委員会
- ・ 資料 3 第 3 回委員会
- ・ 資料 4 第 4 回委員会
- ・ 資料 5 第 5 回委員会
- ・ 資料 6 関係者分析
- ・ 資料 7 交差点交通安全方策イメージ

## 第 1 章 はじめに

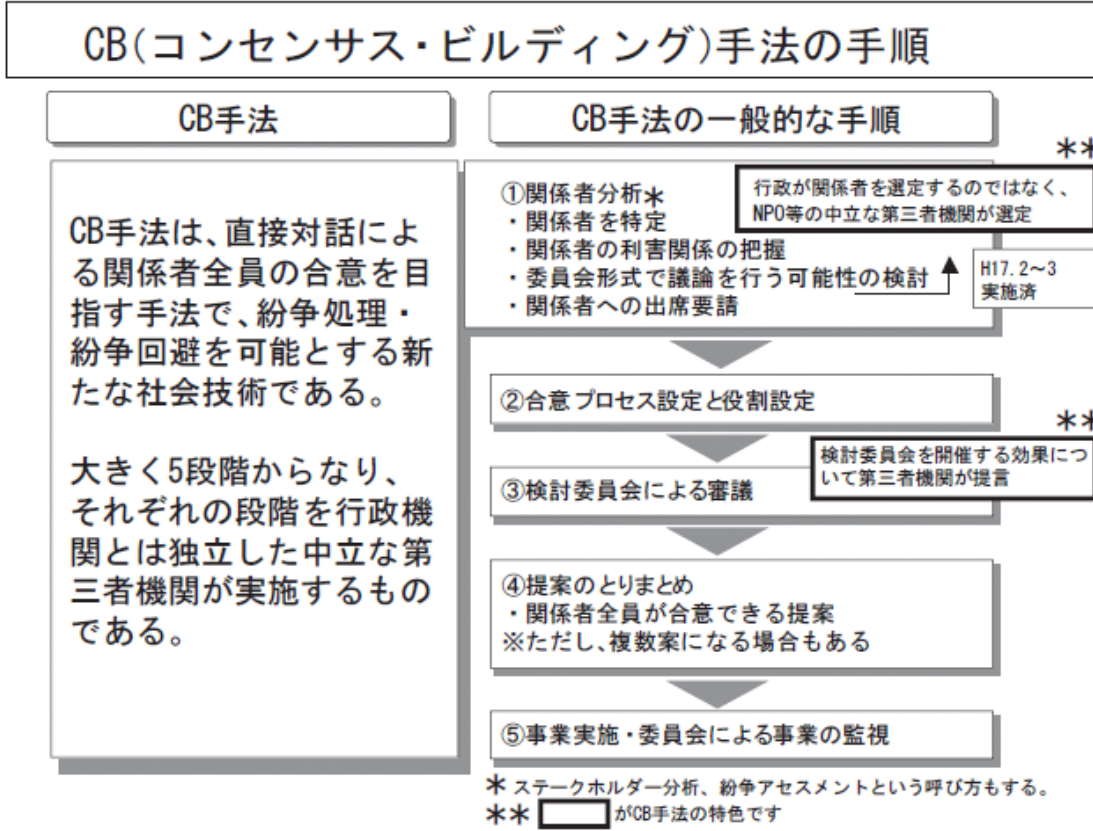
この提言書は、北常三島町交差点の交通安全方策を検討することを目的とした検討委員会が、委員全員の同意をめざして議論し、取りまとめた成果である。また、この検討委員会の運営においては、北常三島町交差点の交通安全方策に関して、影響を受けると考えられる関係者全員の同意が得られる方策を検討するために、コンセンサス・ビルディング手法（以下「C B手法」と呼ぶ）を導入した。

C B手法は、大きく5つの段階によって構成される。この提言は、第4段階までを取り纏めたものである。第1段階の関係者分析（紛争アセスメント、ステークホルダー分析とも呼ばれる）では幅広い聞き取り調査に基づき関係者、課題、委員会開催可能性についての評価が行われた。北常三島町交差点の交通安全方策に関する関係者分析は平成17年2月から3月にかけて（社）土木学会四国支部により実施された。聞き取り調査の対象者数は計76名（面接54名、FAX・電話22名）で、その結果北常三島町交差点に関する5つの主な問題点が明らかにされた（関係者分析は本提言書添付資料6参照）。

第2段階は合意プロセス設定と役割設定であるが、これについては関係者分析報告書と第1回検討委員会において行われた。関係者分析報告書（第5章）では委員会開催の前提条件、目的、参加すべき関係者、組織構成、検討プロセスが提案された。その報告を受け、国土交通省が21名の委員を招集し、第1回検討委員会においてNPO法人 commons が中立な立場から第三者機関として検討委員会の運営を行なうことが出席委員の全会一致で承認された。

第3段階は検討委員会による審議であり、これは計4回の検討委員会（第2回～第5回）において実施された。審議の経過については「検討委員会便り」を通じ交差点近隣の住民の方々に広くご連絡するとともに、一般の傍聴を受け付けることで透明性を確保した。

C B手法の第4段階は提案のとりまとめである。これは第4回検討委員会の審議結果を受け、第三者機関であるNPO法人 commons が中心となり本提言書の案を作成し、第5回検討委員会において協議の上、全委員の同意を得ることで行われた。



**表 1 CB手法の一般的な手順と北常三島町交差点の交通安全方策検討との関係**

一般的な手順	北常三島町交差点に関するCB手法
1. 関係者分析	平成17年2月～3月に(社)土木学会四国支部が実施。調査報告書を平成17年3月17日に公表。
2. 合意プロセス設定と役割設定	関係者分析報告書にて提言。国土交通省が平成17年7月に「北常三島町交差点交通安全方策検討委員会」を招集。7月22日の第1回委員会にて運営者等の役割を設定。
3. 検討委員会による審議	「北常三島町交差点交通安全方策検討委員会」第2回から第5回(平成17年9月2日～平成18年2月10日)において審議。
4. 提案のとりまとめ	運営者が素案を作成。第5回委員会(平成18年2月10日)における協議の後、出席委員の全会一致で合意。
5. 事業実施・委員会による事業の監視	本提言書に示された交通安全方策の実施状況の速やかな公開。

## 第 2 章 委員会の概要

### 2.1 委員会の目的（委員会規約より抜粋）

北常三島町交差点交通安全方策検討委員会（以下、検討委員会）は、県内でも交通事故が多発している事故危険箇所の一つである一般国道 11 号北常三島町交差点（徳島市北常三島町）の改善を図るための交通安全方策を検討する目的で設置する市民参加型の委員会である。検討委員会の目標は、現状の課題について共通認識に基づき、主として平成 18 年度に実施する交通事故を抑制させる方策の他、短期的に実現可能な利用者の利便性を改善できる方策について、国土交通省に対し、平成 17 年 11 月までに提言のとりまとめを行うことである。ただし提言の進行が遅れた場合は、提言のとりまとめが完了するまで期間を延長するものとする。

### 2.2 委員会の構成と運営

検討委員会は、関係者分析調査チームの作成した委員構成案にもとづき、国土交通省から委嘱された 21 人の委員により構成されるとともに、以下のような関係者の代表者によって構成された。各委員は、以下のような関係者の代表者として委嘱されている。

表 2 検討委員会・委員構成

交差点利用者	歩行者（一般・児童・高齢者・障害者）、自転車利用者、マイカー利用者、交差点周辺事業者、交通事業者
道路管理者・交通管理者	国道管理者、県道管理者、市道管理者、交通管理者

検討委員会の運営事務、司会は、関係者分析調査（最終報告書）の提案にもとづき、北常三島町交差点の改善方策の検討について、かたよりのない立場から委員による検討を支援することができる第三者機関が担当することとなった。このため、関係者分析調査の実施者である（社）土木学会四国支部が、検討委員会を運営する第三者機関として、NPO 法人コモンズを推薦するとともに、（社）土木学会四国支部は運営協力者として検討委員会を支援することを提案した。なお、NPO 法人コモンズを推薦する理由としては、徳島県内の NPO 法人で唯一、「第三者」「社会的合意形成」が設立趣意に含まれていることが挙げられた。さらに、第三者機関として推薦を受けた NPO 法人コモンズは、検討委

員会に対し、交通工学等の技術的専門知識に関するアドバイスを第三者的立場から行う「技術検討チーム」の設置を提案するとともに、技術検討チームとして徳島大学工学部教授の山中英生氏と（株）オリエンタルコンサルタンツによる合同チームを推薦した。以上のような手続きのもと、下図のような委員会の枠組みが第1回検討委員会において全会一致で承認された。

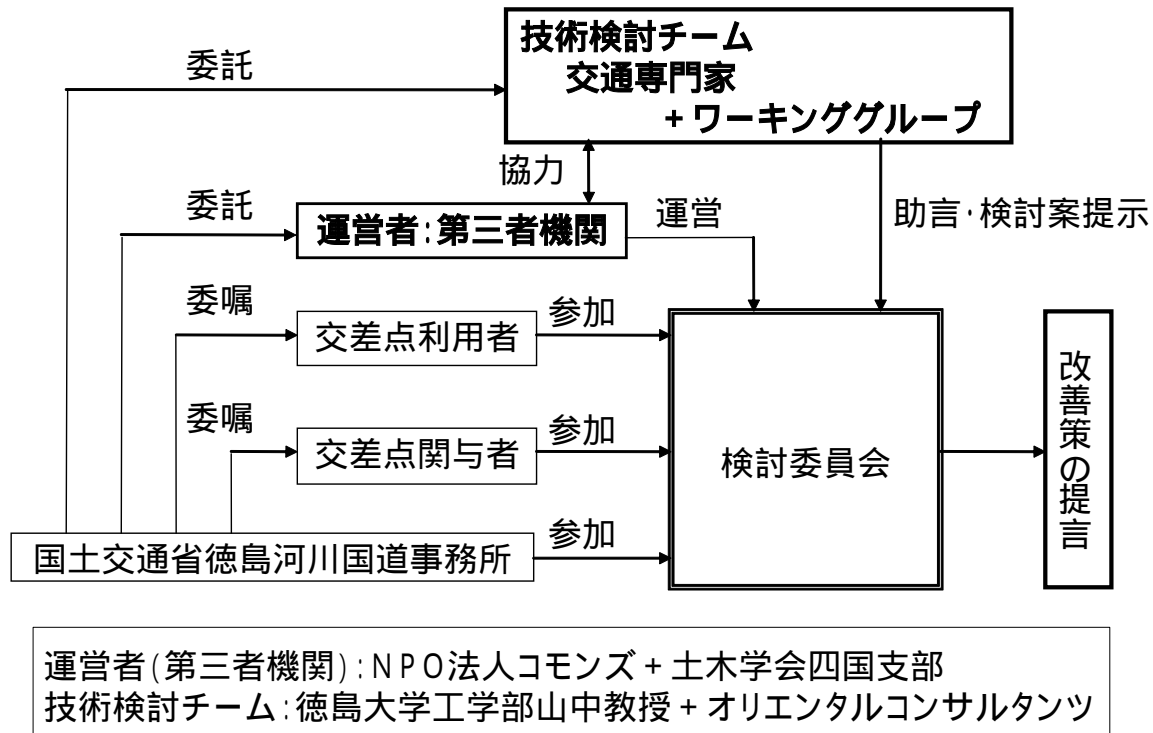


図 2 委員会の枠組み

## 2.3 委員会の経過の概要

以上のような委員会の目的・構成・運営体制のもと、検討委員会が計5回開催された。この5回にわたる検討委員会の経過の概要を以下に示す。( 詳細は添付資料に示す)

表3 検討委員会の経過の概要

委員会名称	開催日時・場所	出席者数(代理出席者含)	議事の概要	備考
第1回 検討委員会	平成17年7月22日(金) 15:00~17:00 徳島県教育会館4F 研究室A	17人	<ul style="list-style-type: none"> <li>関係者分析調査の経過説明</li> <li>委員自己紹介</li> <li>検討委員会について</li> <li>委員会運営について</li> </ul>	傍聴者 10人
第2回 検討委員会	平成17年9月2日(金) 14:00~17:00 徳島県教育会館5F 小ホール	17人	<ul style="list-style-type: none"> <li>前提となる技術的諸条件について</li> <li>聞き取り調査で明らかにされた交差点の問題点について</li> <li>対応すべき交差点改善項目について</li> </ul>	傍聴者 4人
第3回 検討委員会	平成17年10月6日(木) 14:00~17:00 徳島県教育会館5F 小ホール	14人	<ul style="list-style-type: none"> <li>交差点改善策の検討方法について</li> <li>交差点改善メニューについて</li> </ul>	傍聴者 4人
第4回 検討委員会	平成17年11月18日(金) 14:00~17:00 徳島県教育会館5F 小ホール	12人	<ul style="list-style-type: none"> <li>これまでの検討経過と今後の進め方について</li> <li>アンケート結果について</li> <li>交差点改善対策の関係図(案)について</li> <li>交差点改善策(案)の懸念事項について</li> </ul>	傍聴者 1人
第5回 検討委員会	平成18年2月10日(金) 14:00~16:00 ホテル千秋閣(自治会館)	14人	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通安全方策の提言(案)の作成経過について</li> <li>交通安全方策の提言(案)の内容について</li> <li>交通安全方策の提言(案)の内容検討</li> </ul>	傍聴者 5人

## 第 3 章 提言

### 3.1 提言の目的

この提言は、北常三島町交差点での交通事故を減らし、利便性を高めることができる改善方策のうち、早期に実施可能な方策（平成 18 年度実施を目標）について当委員会が議論し、取りまとめた結果である。

また、この提言は本委員会の招集者である国土交通省四国地方整備局徳島河川国道事務所への答申でもある。

### 3.2 対応が必要とされる課題

平成 18 年度中に対応可能な課題に限定せず、幅広い視点から検討した場合、本交差点において対応が必要とされている課題は以下の 10 点に集約される。

- 課題 - 1 : 歩行者の安全対策
- 課題 - 2 : 自転車の安全対策
- 課題 - 3 : 交差点南側流入部の安全対策
- 課題 - 4 : 交差点北側流入部の安全対策
- 課題 - 5 : 交差点西側流入部の安全対策
- 課題 - 6 : 交差点東側流入部の安全対策
- 課題 - 7 : 右折車の安全対策 国道北～県道西
- 課題 - 8 : 右折車の安全対策 国道南～市道東
- 課題 - 9 : 右折車の安全対策 市道東～国道北
- 課題 - 10 : 右折車の安全対策 県道西～国道南

### 3.3 交差点改善方策の体系

これらの課題に対応する対策の目的と対策の着目点は、次ページの図に示す通りである。

「歩行者の安全対策」については、歩行者と自動車の事故を減らすことを対策目的として、「自転車横断帯を横断する歩行者をなくす」とこと、「自動車の運転者の不注意を少なくする」ことに着目した対策を検討した。しかし、現状の交差点の交通状況、利用状況において、早期に実現可能な対策案を見いだすには至っていない。

「自転車の安全対策」では、自転車と自動車の事故を減らすことを目的に、「自転車の不適切な横断を減らす」とこと、「自動車の運転者の不注意を少なくする」点に着目した

改善策を検討している。

「交差点流入部の安全対策」では、追突事故を減らすことと、出会頭・右折時事故を減らすこと、北流入部では左折時の二輪車事故を減らすことを対策目的としている。

「右折車の安全対策」では、出会頭・右折時事故を減らすことが対策目的である。

追突事故を減らす目的に対し、「急な減速が起こらないようにする」、「交差点進入時の自動車の速度を落とす」、「流れを乱す車線変更を減らす」、「自動車の運転者の注意を喚起する」ことに着目した対策を検討した。

出会頭事故・右折時事故を減らす対策目的については、「不適切な交差点への進入・交差点内進入を少なくする」ことを着目点に、また、左折時の二輪車事故を減らす対策目的では、「二輪車を遮って路外へ出入りする自動車を減らす」ことと、「自動車の運転者の注意を喚起する」ことを着目点に、それぞれ対策案の検討を行っている。

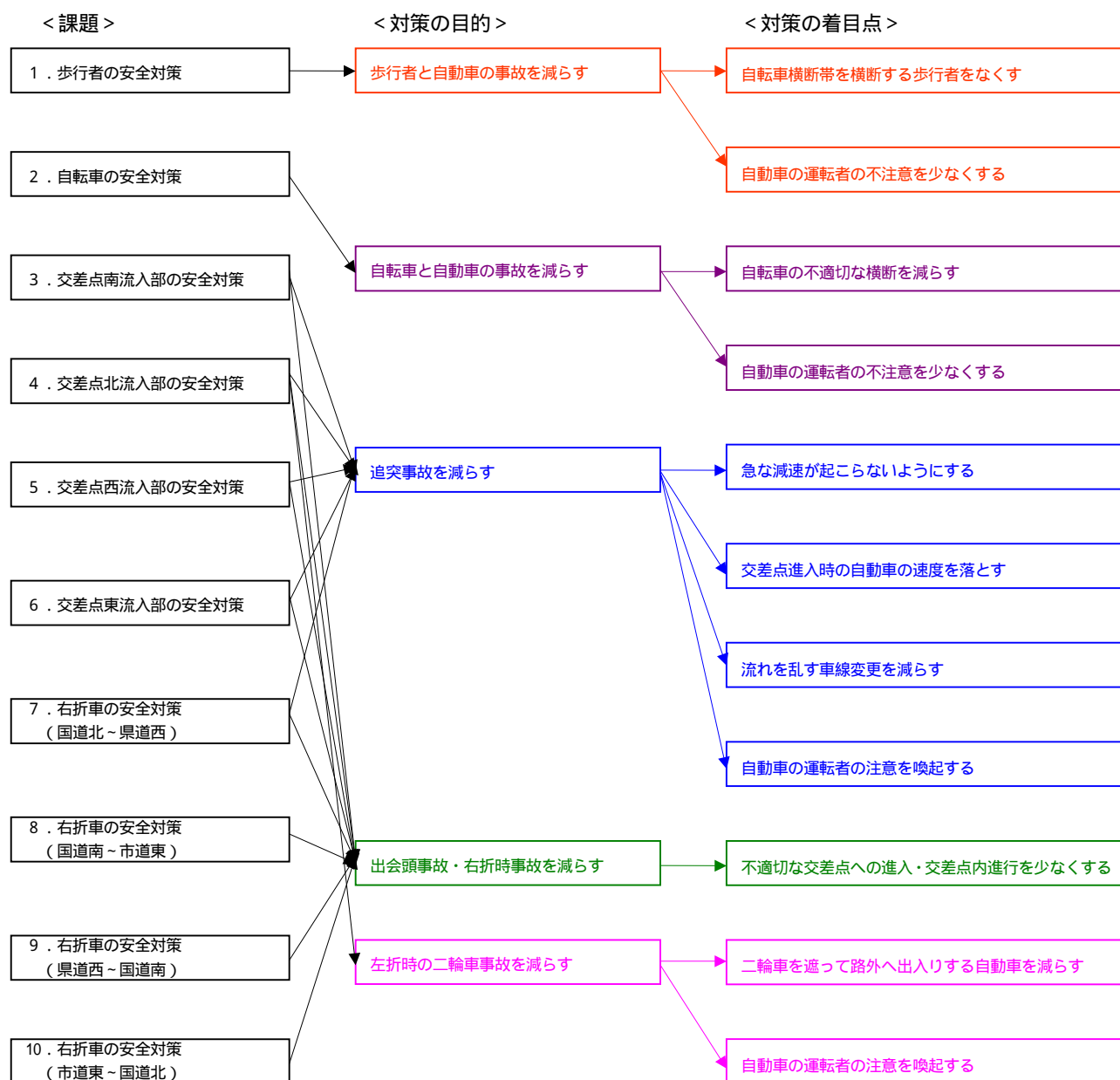


図3 交差点改善方策の体系

### 3.4 早期に実施可能と考えられる交通安全方策

上記の課題に対応することができる交通安全方策のうち、比較的早期に実施可能と考えられる交通安全方策を以下に示す。これらの方策には、懸念が表明されているものも多くあり、実施にあたっては、懸念が解消されるような配慮が求められる。

なお、実現するまでに詳細な技術検討、沿道地権者、利用者、交通管理者（徳島県警）との調整および交差点周囲の環境への配慮等を図る必要がある。これらについては、道路管理者（国土交通省）に委ね、早期実現に向けて努力されることを期待する。

#### 自転車横断帯の前出しと隅切り半径の縮小

- ・ 対策の目的

自転車と自動車の事故を減らす

- ・ 対策の着目点

自転車の不適切な横断を減らす

自動車の運転者の不注意を少なくする

- ・ 対策の考え方

横断歩道橋の橋脚、階段、電柱等で、左折車から横断自転車の確認がしづらい箇所において、視認性を高めるため自転車横断帯を交差点側に前出しする。

また、レーン外を横断する自転車の行動に対し、自転車横断帯を前出しすることにより、歩道から自転車横断帯へのスムーズな動線を確保する。

あわせて、隅切り半径が大きく、左折車の走行速度が高い箇所において、隅切りを張り出して左折時に減速させるようにする。隅切りを張り出すことでできるスペースを、自転車のたまり空間として利用する。

自転車横断帯の前出しについては、左折車の滞留スペースを確保すること、また、隅切り半径の縮小については、大型車両の左折に支障がないよう配慮する。

- ・ 実施場所

交差点北西部、南東部については、歩道を前出しすることにより、隅切りを縮小する。北東部については、当面、ゼブラ処理による隅切り半径の縮小を行い、経過を見ることとする。尚、南西側は、大型車両の左折動線などを考慮し、現状のままとする。

- ・ 懸念事項

自転車横断帯の前出しに対する懸念事項

自転車と直進車の接触のおそれがある

自転車が高速で横断帯を通行し、自動車との事故を誘発するおそれがある

自転車が直進車両の進路妨害をするおそれがある

左折車両の滞留スペースが少なくなり渋滞が悪化するおそれがある

左折滞留車と自転車の接触事故が発生するおそれがある  
隅切り半径縮小に対する懸念事項  
渋滞が悪化するおそれがある  
左折に時間がかかるようになる  
大型車による巻き込み事故が発生するおそれがある  
交差点内に自転車がはみ出し、危険が増す

## 道路照明の設置

- ・ 対策の目的

自転車と自動車の事故を減らす

- ・ 対策の着目点

自動車の運転者の不注意を少なくする

- ・ 対策の考え方

北常三島町交差点は、横断歩道橋があることから、歩道橋下の自転車横断帯は昼間でも暗い状況にあり、夜間は特に暗く、自動車から自転車の視認性を低下させている。

そこで、交差点内に照明を設置し、夜間の明るさを確保することにより、運転者の歩行者・自転車に対する視認性を向上させる。

- ・ 実施場所

交差点内の自転車横断帯

- ・ 懸念事項

照明の設置位置、角度を考慮しないと、逆に横断者が見えにくくなる可能性がある

## 歩道・車道の区分の明確化(マンション出入口)

- ・ 対策の目的

自転車と自動車の事故を減らす

- ・ 対策の着目点

自動車の運転者の不注意を少なくする

- ・ 対策の考え方

自転車と自動車の事故を防止するため、マンション(朝日プラザフロンステージ助任橋)出入口部分(市道北常三島北線と県道徳島鳴門線の歩道の交差する箇所)の歩道と車道の区分を明確にする。

- ・ 実施場所

マンション(朝日プラザフロンステージ助任橋)出入口部分

- ・ 懸念事項

マンション出入り口部分の出入りに支障をきたす路上駐車が増加する恐れがある。

## 補助標識「時差式信号」の設置（県道西流入部）

- ・ 対策の目的

追突事故を減らす

- ・ 対策の着目点

急な減速が起こらないようにする

- ・ 対策の考え方

南側流入部及び西側流入部の右折に関しては、変則的な信号現示になっている。南側流入部には補助標識「時差式信号」が設置されているが、西側流入部には設置されていない。

そこで、運転者に注意を喚起するため、補助標識「時差式信号」を設置する。

- ・ 実施場所

県道西流入部に設置されている信号機の上か横に補助標識「時差式信号」を設置

## 注意喚起看板の設置

- ・ 対策の目的

自転車と自動車の事故を減らす

歩行者と自動車の事故を減らす

左折時の二輪車事故を減らす

- ・ 対策の着目点

自動車の運転者の不注意を少なくする

自動車の運転者の注意を喚起する

- ・ 対策の考え方

国道11号、北側流入部には沿道施設に出入りする自動車の運転者に対し、自転車への注意を喚起する看板を設置する。

- ・ 実施場所

国道11号北側流入部の沿道施設出入口の手前

- ・ 懸念事項

看板が路側側となり、目線が本線からずれることによる追突事故増加のおそれがある（自動車）

## 減速マーキングの設置（国道11号）

- ・ 対策の目的

追突事故を減らす

- ・ 対策の着目点

交差点進入時の自動車の速度を落とす

- ・ 対策の考え方

減速マーキングの設置により、視覚的に車線幅員が縮小しているように見せることで、車両の走行速度を抑制する。スピードが出る区間に設置することが有効であるため、下り勾配、長い直線区間などの速度超過をおこしやすい区間に設置する。

- ・実施場所

吉野川大橋南詰め交差点の南流出部から、興源寺川の渭北橋(北常三島町交差点右折レーン部)までの区間に設置する。

- ・懸念事項

減速による渋滞悪化のおそれがある

交差点に近すぎると、渋滞時にはマーキングが見えない

### **導流標示・指導線の設置**

- ・対策の目的

出会頭・右折時事故を減らす

- ・対策の着目点

不適切な交差点への進入・交差点内進行を少なくする

- ・対策の考え方

北常三島町交差点は、交差点面積が大きく交差点内での走行軌跡が不安定となっている。そのため、交差点内に走行すべきラインを破線で明示し、各車両の走行軌跡を安定させる。また、右折車には対向直進車の通過を待機する位置(右折停止線)を明示し、右折車と対向直進交通の交錯を防止する。

- ・実施場所

交差点北側流入部

### **自転車用信号の待ち時間の表示**

- ・対策の目的

自転車と自動車の事故を減らす

- ・対策の着目点

自転車の不適切な横断を減らす

- ・対策の考え方

交差点内での信号待ちのイライラが原因で、自転車が道路に飛び出して事故に巻き込まれることを予防するため、信号の待ち時間を表示する。待ち時間の表示方法については、県内他事例との整合性を図るものとする。

- ・懸念事項

時間がくると安全と思わせるのは危ない

## 第 4 章 引き続き検討すべき課題

本委員会は、北常三島町交差点の改善に関して、主として短期的観点から検討を行った。提言書では、このうち、各委員における多角度からの影響評価にもとづく議論を通して合意に至った、10個の「課題」、5個の「対策の目的」、11個の「対策の着眼点」、8個の「早期に実施可能と考えられる交通安全方策」を3章において提言している。

さらに、前章で提言した8個の「早期に実施可能と考えられる交通安全方策」には、本委員会で指摘された「懸念事項」が示されている。方策の実施にあたっては、これら懸念事項に十分配慮することが必要である。

さらに、3章の提言では、「歩行者と自動車の事故を減らす」の対策目的に関して、交差点内における「早期に実施可能と考えられる交通安全方策」を見いだすに至っていない。これらの対策目的に対する方策は、今後交通情勢を十分に見極めた上での適切な時期に、「長期的観点」から引き続き検討する必要がある。

本委員会の議論の中では、多くの委員より交通弱者を含む「歩行者の安全対策」実施の重要性が指摘されており、「歩行者の安全な歩行空間・横断経路を確保する方策」について、引き続き検討する必要がある。

特にバリアフリーの横断経路を確保する方策（例えば、エレベータ・スロープ・地下道等）について、設置方法、投資効果を含めて早急に検討し改善することが重要である。

## 第 5 章 おわりに

本提言書は、一般国道 11 号北常三島町交差点の改善のため、市民参加型で設置された北常三島町交差点交通安全方策検討委員会の提言書である。

北常三島町交差点の交通安全方策検討は、コンセンサス・ビルディング手法（以下、CB手法）を導入して実施された。CB手法は、大きく「関係者分析」「合意形成プロセスと役割設定」「検討委員会による審議」「提案のとりまとめ」「委員会による事業の監視」の段階から構成される。本提言書は、このうち～のプロセスを経て作成された。

本委員会は、検討委員会の検討をふまえ、事業者において、今後の交通情勢を勘案し、交差点改善に向けて、次の取り組みを実施することを提言する。

1. 3章に示した「早期に必要と考えられる交通安全方策」のすみやかな実施、及び、この実現に向けた各種最終調整を行うこと。このとき、懸念事項に十分留意すること。
2. 4章に示した長期的観点からの引き続き検討すべき課題に関する「検討の場のあり方」について検討すること。
3. 今後の「事業の監視段階」の取り組みとして、本委員会委員等への「設計案の提示」「事業実施計画の提示」「事業実施スケジュールの提示」「事業実施効果の提示」、及び「本提案書に示された実施内容の公開」を行うこと。

**北常三島町交差点交通安全方策検討委員会  
運営関係者名簿（敬称略）**

区分	所属	氏名	連絡先
運営者	特定非営利法人 コモンズ	笠井 義文 喜多 順三 倉橋 雄二 佐藤 幸好 澤田 俊明 田中 紀子	〒770-0814 徳島市南常三島町 1-2-5 TEL：088-652-7666
運営協力者	社団法人 土木学会四国支部	滑川 達 松浦 正浩	〒770-8506 徳島市南常三島町 2-1 TEL：088-656-9877
技術検討チーム	徳島大学工学部	山中 英生	〒770-0814 徳島市南常三島町 1-2-5 TEL：088-652-7666
	(株)オリエンタルコン サルタンツ	松原 淳 富安 浩 金築 亮敦	〒760-0023 高松市寿町 1-3-2 高松第一生命ビル TEL：087-821-4012