

## 基調講演・パネルディスカッション

# 生活道路の交通安全対策



## 1. 概要

久保田尚・埼玉大学大学院教授が、物理的デバイスの効果や住民の合意形成のあり方等について、「生活道路の現状と今後の方向性」と題し基調講演した。引き続き、久保田氏をコーディネーターに、道路利用者や国・地方公共団体の担当者等をパネリストに迎えて、パネルディスカッションを開催し、生活道路の対策が求められる背景や地域との協働に向けた課題等を議論した。

## 2. 久保田教授の基調講演の要旨

2015年は第9次交通安全基本計画の最終年にあたるが、「死者3,000人以下」の目標は達成できず、死亡事故削減の観点から、新たな取り組みが求められている。

日本は死亡事故が比較的少ないが、ヨーロッパの国々と異なり、市街地で多発している。そのため、1990年代半ばから、面的な速度規制等、ハードとソフトの対策に取り組んできたが、生活道路は範囲が膨大で、違反取締りが難しい等の事情があり、普及していない。

その中で、2015年3月、速度抑制を目的とする物理的デバイスの計画・設計等を審議する国土交通省の検討会が発足し、8月には、勾配がなだらかなハンプの運用が沖縄県の小学校でスタートした。通過交通の排除でも、自動昇降式の車止め（ライジングボラード）が、新潟市内の商店街に取り付けられ、成果を上げている。

ハンプ等については、普及のきっかけがつかめそうな状況になっており、PDCAサイクルを回す中で、導入に踏み込んでもらいたい。これに対し、公道利用を制限するライジングボラードには抵抗感があるかもしれないが、歩行者や自転車が優先する生活道路は、普通の道路とは違うという認識に立って、導入を考えて頂きたい。

## 3. パネルディスカッション

### コーディネーター

久保田 尚氏（埼玉大学大学院教授）

### パネリスト

岩貞るみこ氏（モータージャーナリスト）

小林奈都夫氏（日本PTA全国協議会相談役）

若泉 哲也氏（千葉県鎌ヶ谷市道路河川管理課長）

植竹 昌人氏（警察庁交通規制課課長補佐）

酒井 洋一氏（国土交通省道路局環境安全課  
道路交通安全対策室長）

## 4. パネルディスカッションの主なやりとり

### ●生活道路における事故の状況

植竹 警察庁では、幅員5.5m未満の市町村道で発生した人身事故を分析している。それによると、過去10年間で事故総数が約4割減少したのに対し、5.5m未満の道路は約3割減に止まり、自転車乗車中・歩行中、自宅から500m以内、交差点での事故の割合が高い。

類型別に見ると、自転車を含む車両同士の事故が約9割を占めており、その半数は出会い頭の衝突。年齢層・状態別では、15歳以下と65歳以上の自転車乗車中及び歩行中の割合が、非常に高くなっている。

### ●生活道路の交通安全対策

若泉 鎌ヶ谷市では、昭和40年代に分譲された住宅地の道路が幹線道路の抜け道となり、2004年度に約64haの地区で車両の流入と走行速度の抑制策を講じた。

主な内容は、①事故が多い交差点10カ所にハンプを設置、②住宅地の入口部分に幅員2mの狭窄を設置したこと。その結果、時速40km以上の車の割合が、対策前の約46%から約4%に激減しただけでなく、対策前5年間平均で22.6件あった年間事故件数も、対策後5年間で11件、次の5年間では8.4件と4割以下に減少した。

酒井 国土交通省は、2016年度からの5年間で対策実施エリアの歩行者・自転車乗車中の死者の半減を目指す「歩行者の命を守る緊急戦略」に取り組んでいる。

背景として、安全性の高い高速道路の整備が進み、また、ビッグデータ活用による生活道路の危険度の「見える化」等、対策を支えるツールが活用できるようになったことがある。

今後、生活道路対策に取り組む自治体に対し、ETC2.0による分析等、技術的な支援を進めていく。

植竹 警察庁は2011年9月から、区域を定めて最高



速度を時速 30 km に規制するとともに、その他の対策を組み合わせる「ゾーン 30」を全国展開している。

1996 年のコミュニティ・ゾーンの理念を受け継ぐが、かつては面積の広さ等、いろいろと条件を付けたことが足枷となり、普及しなかった。そこで、今回は、中央線の抹消と路側帯の設置・拡幅をベースとする対策に自治体が同意すれば OK という柔軟な仕組みにした。

2016 年度末までに約 3,000 カ所整備する目標を掲げ、2015 年 3 月時点で約 1,800 カ所を整備済み。

**小林** いま日本では、特に小学校の通学途中での事故が増えている。それだけに、通学路がゾーン 30 に指定された学校の教職員や児童生徒、保護者の交通安全意識は高まっているが、相変わらず、車はいつものスピードで走っている。従って、PTA の立場からすると、地域の合意が得られるのであれば、ハンプや狭窄等のハード的な手法を積極的に進めてもらいたいと考えている。

**岩貞** 日本の道路政策は、車を基準としており、道路交通法も、車が歩行者や自転車を守らなければいけないという考えだ。その結果、車の方が避けてくれるので大丈夫という“安全ボケ”が浸透してしまった。

そんな状況の中で、ハンプやライジングボラードは、私たちが構造物によって守られていることの“気付き”のきっかけとなり、人や自転車の動きを安全な方向へ変えていくためのいいタイミングになると感じる。

もう一点、私はほぼ毎日、車を運転するが、ゾーン 30 の入り口がよく分からない。ここから先が生活圏であることがわかるような標識等を考えて頂きたい。

#### ●地域住民の合意形成

**若泉** 住民は基本的に安全対策への意識は高くても、ハンプ等の具体的な整備の話になると、自宅前だと騒音や振動が心配という話になる。問題は、最初のきっかけではないか。その意味では、本格実施に先立って実際にハンプを体験してもらう社会実験は非常に有効だ。

社会実験も、行政主導ではなく、地域と一緒にやっていく努力を根気よく続けていくことが大事である。

**岩貞** ハンプのような新しい装置が道路上にできると不安を感じ、得体が知れないと怖いというのは、一般市民の当然の感情だ。私自身、ハンプというと騒音や振動が酷く、自転車で通ると卵が割れると思っていたが、勾配がなだらかな曲線のハンプはそんな心配は、まずない。これから設置を検討している物理的デバイスがどのようなものか、正確な情報を伝えることが大切だと思う。

**酒井** 先ほど生活道路対策のツールとして紹介した、ビッグデータによる危険度の「見える化」は、住民等の合意形成を図る上でも重要な役割が期待される。

ビッグデータの分析によって地域の実態を適切に把握し、住民や利用者にも共通認識を持って頂くことが、安全な生活空間を希求する第一歩となり、計画策定等に対し積極的な参画を促す基盤になると思う。

路線の特徴を分かり易くアピールするため、車の走行速度の分布や急減速の回数で、通過交通の多さやヒヤリハットの危険度を周知すること等が考えられる。

また、日頃、通学路の安全点検で協力頂いている PTA のほか、自治組織等、地域の方々をできるだけ多く巻き込む仕組みを考えることも大事な視点である。

**小林** 行政が「ここに道路をつくりたい」と提案すると決まって反対する人が出るが、同じ要望でも、地域の中から出てくると、その後の動きは違ってくることが少なくない。しかし、地域住民の声を汲み上げるシステムは、あるようで、案外できていないのが現状だ。

その意味で、子どもたちが元気に育ってくれることを一番の目的に活動している社会教育団体の PTA を、交通安全対策推進のために積極的に活用して頂きたい。

#### ●まとめ

**久保田** 物理的デバイスは、住民と一緒に考えていく姿勢が前提だが、日本の場合はいわばゼロからの出発になるだけに、相当の戦略をもって取り組む必要がある。そのため、私たちも知恵を絞り、協力を惜しまない。子どもたちやお年寄りはもちろん、国民全員にとって安全な生活道路を目指し、頑張っていきたいと思う。

#### おわりに

今回、生活道路における交通安全対策について、ソフトとハードの両面からの最新の取り組みや合意形成のあり方等を議論頂き、情報共有できた。

「生活道路は身近な道路であり、住民と一体となり取り組むことが重要」等、活発に意見交換が行われ、満員の会場からも参加者の関心の高さを再認識した。

〔 文責：国土交通省道路局環境安全課道路交通安全対策室  
課長補佐 竹下 卓宏 〕