

IV-272

ワークショップによる歩行空間の安全上問題点の整理

東京都立大学大学院都市科学研究科都市科学専攻 学生員 長島一也
 東京都立大学大学院工学研究科土木工学専攻・都市科学研究科都市科学専攻 正 員 秋山哲男

1. はじめに

本研究は、①歩行空間の安全上問題点を住民参加型ワークショップ（以下、ワークショップ）により明らかにしワークショップ参加者属性別（高齢者・子供・障害者）問題指摘内容の違いを比較すること②方法論としてのワークショップ特性把握、の2点を目的とする。

2. ワークショップの概要

表-1 ワークショップの概要

ワークショップは神奈川県藤沢市湘南台地区約100haを対象とし、平成9年5-9月にかけて4回、いずれも5班に分かれて行われた。	日程	テーマ	参加者中心属性 ¹⁾	参加数 ⁴⁾	現地踏査対象地域
	第1回(平成9年5月)	(第2-4回の試行的位置づけ)	とくになし	70人	対象地区一部約10ヘクタール
	第2回(平成9年8月)	高齢者の視点による安全	高齢者	86人	上記以外の全地域約90ヘクタール
	第3回(平成9年8月)	子供の視点による快適	子供 ²⁾	106人	同上
	第4回(平成9年9月)	障害者の視点によるバリアフリー	障害者 ³⁾	107人	同上

1)市民の他行政職員(市・県)、コンサルタント、学識経験者等も毎回30人ほど参加した

2)年齢層は小学4年から中学2年で、保護者・学校教員も数名参加した

3)参加者の障害の種類は肢体不自由・車いす使用・視覚・聴覚障害である

4)行政職員(市・県)、コンサルタント、学識経験者等を含む

も5班に分かれて行われた。参加者は、1回目は対象地区自治会・商店会役員が中心であり、2-4回目は一般市民（対象地区居住者）を対象に市広報を通じて募集され、当日、①現地踏査ルート決定（2×1mほどの拡大住宅地図により現地踏査箇所の確認をおこなう）→②現地踏査（班ごとに現地をみて回り歩行者の安全上問題地点およびその理由を指摘する）→③踏査結果まとめ（拡大住宅地図に問題地点およびその理由を記入する）、の流れで行われた。なお、4回それぞれテーマと属性が異なるが、地元住民による歩行空間の安全に関する問題指摘を中心に行われた点で共通である（表-1）。

3. 歩行空間の安全上問題点

ワークショップ参加者により指摘された歩行空間の問題点は、交通主体別（自動車系、自転車、歩行者/その他）ルール/モラルに関する項目、道路構造・規格（線形、路面・舗装、道路付属物/その他）に関する項目に大別され（表-2）、道路を設置する側、使う側それぞれの面を総合的に考慮し改善を検討する必要があるという知見を得た。表-2ではまた、参加者属性別指摘の有無の分類を示した。これより得られた見解を次に示す。

(1) 高齢者

高齢者は加齢に伴って身体が低下するといわれている。事実、このワークショップでは、「道路を横断中に車にぶつかりそうになり「ヒヤリ」とした」「凹凸のある路面でつまずきそうになった」等の意見が出され、事故を回避する機敏な動きや瞬間判断力が低下していることがある程度確認できた。

(2) 子供

「フェンスがあり車が見えない」「角に停まっている車があるので曲がってくる車が見えにくい」等の意見が出された。これより、身長が低く視線が低いゆえの子供特有の問題点が確認できた。一方「(交差点で)左折する車に巻込まれそうになる」という意見より、自動車運転者の立場から、子供の存在がわかりにくいこともわかる。よって、子供の安全対策には特にその存在認知が十分に行われる必要があることがわかった。

(3) 障害者

視覚障害者の立場では、点字誘導ブロックの設置・配色に関する意見が多数を占め、視覚障害者の歩行確

Keywords ; ワークショップ、歩行空間、安全

連絡先 : 〒192-0397 東京都八王子市南大沢 1-1 Tel(0426)77-1111 ext.4544, Fax(0426)77-2772

保において誘導ブロックの存在が重要であることがわかった。

聴覚障害者では、接近してくる車の認知（エンジン・走行音が聞こえない）に関することが指摘され、聴覚による空間認知の困難さが伺えた。

肢体不自由者（車いす使用者）では、歩道段差切り下げ、勾配など路面走行に関する意見が多く出された。

以上より、さまざまな属性の歩行者の存在を考慮した道路設計が求められることが再確認された。

4. 方法論としてのワークショップ特性

ワークショップの特徴は主に次の3つに分けられる。①地元住民による問題指摘抽出②参加者の安全に関する学習効果形成③道路行政への意識の高揚。ここでは①について、地図指摘法（地区道路に関する住民アンケート）の特徴との比較を中心に方法論としてのワークショップの特性を考察する。

（1）問題指摘数

①まとめ役の影響を受けること
②特定参加者（積極的な参加者等）により問題指摘が集中する場合があること等が考えられるが、問題指摘数は制限がないため地図指摘法（基本的に単数回答）よりかなり多い。

（2）問題指摘地点

現地踏査ルート以外の地点の問題指摘がされにくい恐れがあるものの、長島ら¹⁾により地図指摘法による問題指摘とかなり一致し、また、居住環境容量（道路の横断をしにくくする自動車交通量）からみた安全上の問題リンクのほとんどがワークショップで指摘されていることがわかっている。

（3）問題指摘理由

現地踏査をおこなっているため地図指摘法より具体的に詳細な理由が挙げられている。

（4）問題指摘内容の信頼性

今回のワークショップでは、道路に関する有識のある行政職員や学識経験者等も参加しているため、指摘回答が誘導される心配があるものの、特に検討する必要はないものと思われる。

<参考文献>

- 1) 長島・秋山（1998）「ワークショップによる道路空間の安全評価に関する研究」土木学会関東支部（本研究は藤沢市が実施した「交通安全総点検」をもとに行ったものである）

表ー2 ワークショップで出された歩行空間の問題点

系統	項目	小項目	具体的指摘(主旨)	参加者属性 ^(注)		
				高	子	障
ルール ／モラル	自動車	一時停止無視	一時停止が守られない	*	*	*
		巻き込み	角の駐車で曲がってくる車が見えにくい	*	*	*
		通過交通	車が多くて横断が怖い 車の抜け道になっている	*	*	*
		路上駐車	歩道上の駐車で車道を歩かざるを得ない	*	*	*
		駐車場出入り	多い 駐車場から出る車が歩道をふさぐ	*	*	*
		速度抑制	スピードを出す自動車とバイクが危険	*	*	*
		運転マナー他	学習塾があり父母の駐車と子供の飛び出しあり 車がいっぱい通るので危ない 弱視のため車をよけて通ってもサードミラーにぶつかる 難聴のため後ろから来る車がわかりにくい	*	*	*
	自転車	違法駐輪	駅前の放置自転車とバイクが通行上危険 点字ブロックの上に駐輪している	*	*	*
		歩道走行	歩行者と錯綜する 自転車にベルを鳴らされ不愉快 自転車・歩行者を分けてほしい	*	*	*
	歩行者 ／その他	歩行ルール	横断歩道がないのに渡る 信号設置間隔が広く、横断歩道以外のところを渡ってしまう	*	*	*
		防犯	バス停でゴミが捨てられ深夜やかましい 夕方になると変なおじさんがいる	*	*	*
		その他	線路沿いの柵が低く乗り越えることが可能 横断時は左右をよく見る 店の前の歩道に看板が置いてある 煙の土が歩道にあふれている コンビニ出入口のマットが車いすの車輪に引っかかった	*	*	*
道路構造 ・規格	線形	交差点構造	歩道真ん中の電柱がじゃま 見通しの悪い角をなくす(角に看板を出さない)	*	*	*
		信号・横断	信号設置位置がわかりにくい 押しボタン信号があるとよい 青時間が短い	*	*	*
		地下道	暗くてきつい、気持ち悪い、こわい 自転車も通れるようにしてほしい	*	*	*
	歩道幅員 ・スペース	歩道幅員	狭いので横断・低木はいらぬ 歩道のない道は白線から出ると危ない 自動車と車いすのすれ違いが不可能	*	*	*
		路面・舗装	段差・勾配	*	*	*
		歩道切り下げ	位置・幅・高さに工夫を	*	*	*
	その他全般	点字ブロック	配置(点・線)に工夫を、歩道の色と区別してほしい	*	*	*
		マンホール	マンホールがある、路面に穴があいている、 並木の落葉が多い 雑草がじゃま、大きな深い水たまりがある 雨水マスがつかえにひっかかる 平板舗装は車いすでガタガタする	*	*	*
		街路樹	枝が垂れ下がって歩きにくい 公園の木が日陰になって涼しい ケヤキ並木で薄暗い	*	*	*
		交通安全施設・標識など	標識が見にくい ガードレールの柱の陰が怖い 標識が歩道に設置しており歩きづらい	*	*	*

(注)高:高齢者、子:子供、障:障害者、該当する指摘に*がついている