

交通静穏化プロセスにおける住民の役割に関する研究*

『ご近所の底力』を交通問題改善につなげるために

Resident's involvement in traffic calming process*

武本東**・ファルザナ ラフマン***・坂本邦宏****・久保田尚*****

By Azuma TAKEMOTO**・Farzana RAHMAN***・Kunihiro SAKAMOTO****・Hisashi KUBOTA*****

1. はじめに

一般的に、住民は自らが居住する地域の交通環境を認識しており、時として、行政よりも交通問題についての知識がある。海外では、交通静穏化施策や交通安全施策を導入するプロセスにおいて住民が自発的かつ積極的に活動する例が多く見られ、住民が主体的に関わる制度ができていく地区もある。しかし、日本ではそのような活動を行政施策にまで成熟させる仕組みが存在しなかった。

本研究では、海外での住民の活動に関する事例を整理した上で、住民が主体的に交通静穏化プロセスに関わる仕組みの萌芽が見られる東京都小金井市における住民の活動を分析した。

2. 海外事例

(1) 交通静穏化プロセス¹⁾

海外における交通静穏化プロセスは、住民の要請や行動により開始される例が見られ、住民が主体的に関わる制度も存在する。また、交通静穏化プロセスは、住民と行政の十分な話し合いに依存しており、一般的な交通静穏化プロセスには次の2つのタイプがある。1つ目は、住民の要請に応じて行政が行動するような、住民が自ら問題提起を行う自発的なタイプである。2つ目は、行政が住民の不満や交通事故、地区内交通環境の悪化が生じる前に問題を識別し行動をするような、住民が受動的なタイプである。以下に2つのタイプに関する事例をまとめる。

*キーワード：市民参加、地区交通計画
**学生会員、埼玉大学大学院理工学研究科
***埼玉大学大学院理工学研究科
****正員、工博、埼玉大学工学部建設工学科
〒338-8570 埼玉県さいたま市桜区下大久保 255
TEL 048-858-3549, FAX 048-855-7833
*****正員、工博、埼玉大学大学院理工学研究科

(2) アラスカ州アンカレッジの事例¹⁾

MOA (Municipality of Anchorage：アンカレッジの自治体)は、地域住民か地域評議会の交通静穏化に関する要求に対し、データを収集し、プロジェクトを選定する。交通静穏化議定書マニュアルにあるMOA 適用ガイドラインをもとに、MOA は交通静穏化施策の適用を決定する。MOA は出資されたプロジェクトの実施、影響範囲における交通静穏化計画の骨格形成のために NATC (Neighborhood Advisory Traffic Committee：近隣交通諮問委員会)を設立する。全体の影響範囲は NATC で公表される。委員会は、交通静穏化施策の提案者、地元の地域評議会によって任命される住民、参加を申し出た住民、影響範囲内の事業主、代表者の偏りを排除するために MOA によって必要と考えられたメンバーで構成される。MOA は NATC からの情報をもとに交通静穏化計画の骨格を形成する。計画が進展すると、MOA は住民の意見を求めるためにワークショップ(地域評議会の会合と結合する場合もある)を開催する。MOA は、景観なども考慮した交通静穏化手法を設計し、実施する。MOA は本格実施後約6ヶ月間、交通静穏化手法の効果を評価する。

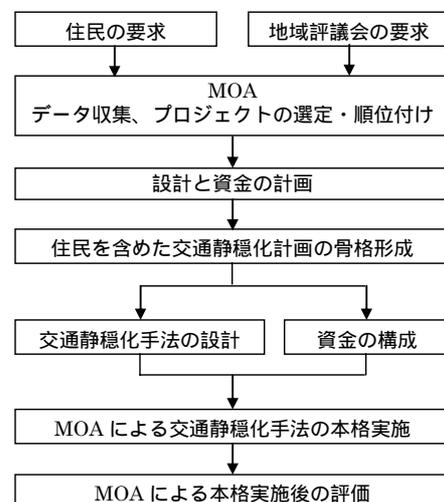


図1 アラスカ州アンカレッジ

(3) ヴァージニア州アーリントン郡の事例²⁾

住民、住民団体、公共団体、企業、デベロッパ一、郡職員、郡政機関が交通規制を要求することにより、交通静穏化プロセスが開始される。NTCC (Neighborhood Traffic Calming Committee: 近隣交通静穏化委員会) は問題解決プロセスの監督機関である。NTCC の代表者や職員は、実行可能な方針を議論するために要求者本人と会合を行う。計画中の交通静穏化手法案が財政的支援と実施に相応しいものにするために、コミュニティサポートを必要とする。コミュニティサポートとは、NTCC と公共事業部計画課が、地域の交通問題改善を支援することを指す。影響範囲内のコミュニティが計画を承認すると、計画は財政的支援に相応しいものとなる。財政的支援に相応しい交通静穏化プロジェクトは6ヶ月サイクルの出資とプロジェクトの実施が予定される。NTCC は、交通静穏化プロジェクトが数ヶ月間実施された後、再度プロジェクトの有効性を評価する。この評価結果により、NTCC がプロジェクトの再検討の必要性を決定する。



図 2 ヴァージニア州アーリントン

(4) ペンシルバニア州の事例³⁾

近隣住民や地元行政は、地元行政のエンジニアや LTAC (Local Traffic Advisory Committee: 地方交通諮問委員会) に特定箇所の交通静穏化の調査を要請する。LTAC とは管轄内における交通静穏化手法に関する要求を調整する常任委員会である。この委

員会は通常、地元行政、州行政、救急隊、地元市民、公共事業の代表者で構成される。住民や企業から70%以上の承認があると、交通静穏化の調査が開始される。NTCC は、住民と行政間のリンクを提供することによって計画の開発プロセスを重点的に規定する。地元行政のエンジニアは、LTAC や NTCC からの援助を受け、地域に影響を与える交通問題をさらに明確にするために豊富なデータを収集する。一時的な導入期間に従って、LTAC および NTCC、地方自治体、Penn DOT (Pennsylvania Department of transportation: ペンシルバニア州の運輸省) は永久的な土台となる手法を導入することを決定する。

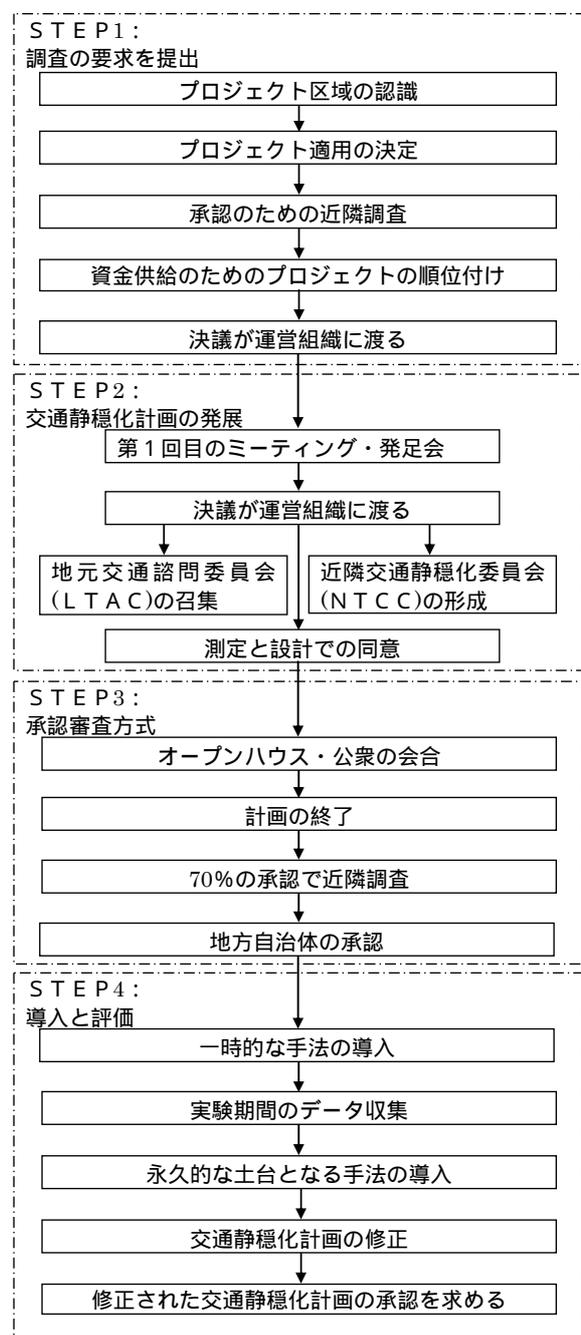


図 3 ペンシルバニア州

3. 小金井市における事例

(1) 住民の自発的行動の萌芽

わが国では、これまで交通静穏化プロセスに対し、住民が主体的に行動する例はほとんど見られなかったが、東京都小金井市において、その先駆けとなる住民の行動が確認されている。

(2) 小金井市の交通環境

小金井市は東京都の西部に位置し、東町 5 丁目の地区内道路は狭隘な道路が多く、そのほとんどが対面通行である。東町付近の幹線道路には信号が多く、信号を避けるため地区内への通過交通の進入が多い。さらに、地区内道路を走行する車両のほとんどが規制速度を大きく超過した危険な速度で走行しており、歩行者が危険に晒されている。

(3) 住民の自発的な活動

小金井市東町 5 丁目地区の住民は、規制時間帯に進入する違法車両や車両の速度超過といった交通問題に以前から悩まされ、交通安全対策を市や警察に何回か要望してきた。その結果、規制時間内のガードマン配置や看板設置、巡回等が実現した。ただ、予算の限界からガードマンは 1 箇所しか配置できず、また、巡回を毎日行うことは不可能であるなど、交通安全性向上効果にも限界があった。

そのような時、NHK が「ご近所の底力」という番組を平成 15 年 4 月からスタートした。全国の「ご近所」の問題に、自ら立ち上がる人々の活動を追おうとする番組である。番組の開始にあたって、番組で取り上げるテーマ及び地区の選定作業に資するため、近所の諸問題について全国の町内会・自治会にアンケートを実施した。

小金井市東町 5 丁目地区の町内会長がこのアンケートに答える形で交通問題を訴え、結果的に 2003 年 6 月の番組で取り上げられた。番組の中で住民は、「違法進入車をなくし隊」を結成するとともに、番組内で紹介された「進入規制道路の入口に住民自身が立ち、違法に進入しようとするドライバーに注意を促す」という案を直ちに実行に移した。これらの活動により、地区内道路の交通量、特に進入規制時間帯の交通量は大幅に減少した。

一方、進入規制時間帯以外の時間帯においても自動車の速度抑制を図る必要が残っていた。そこで、同じく番組内で紹介されていたハンプの導入に向けた住民活動が開始された。

ただ、ハンプの騒音・振動を懸念する声が少なくなかったことから、まずは実験的導入を目指すことになったが、その費用負担が大きな壁となった。

そこで住民グループは、大学との共同研究という形を選択し、まず、市や警察署とともに敷地内実験を 2004 年 4 月 26 日に実施した。敷地内実験で実施したアンケート調査では、公道実験の実施に多くの賛成が得られた。その結果、2004 年 5 月 21 日から 6 月 14 日までの 25 日間、市内の通称「はげの道」にてハンプ公道実験を実施した。

ハンプ実験の主体は、道路管理者である小金井市であり、交通管理者の立場から警察署も全面的にサポートした。また、住民は、実験ハンプの設置や撤去作業、実験実施の看板の取り付け作業などに協力した。さらに、実験開始当初は、住民と学生が共同で 24 時間体制の監視活動を行った。ハンプ設置や調査データの解析に掛かる費用は大学側が負担した⁽¹⁾。

実験中に実施したアンケート調査は、大学側が設計し、「違法進入車をなくし隊」が配布・回収をした。また、住民以外にも、市役所・地元企業・ハンプ設置道路の通過交通にも配布した。

以上のように、小金井市東町 5 丁目地区では交通問題改善に向けて大きく動きだすことができたが、その要因として、朝の規制時間帯に自ら啓蒙活動を継続する、実験や調査に主体的に取り組むなどの住民の自発的な行動、慎重な検討を行いつつも、住民の意向を踏まえて最終的には実験に取り組んだ市および警察、住民と市・警察、大学等の関係者との潤滑剤となった NHK(ディレクター)の役割、

大学によるノウハウとハンプ設置・データ解析費用の提供、が指摘できる。

(4) ハンプ実験の結果

敷地内実験のアンケート結果としては、8 割以上の肯定的な意見を得ることができ、公道実験の実施にも大きく影響した(図 4)。

ハンプ公道実験中は交通事故がなく、ハンプ付

近での人と車の危険な錯綜も見られなかった。アンケート調査の結果としては、ハンプ設置に対し、特に保護者からの支持が強く、他の立場からも多くの支持を得ていることが分かった（図 5）。また、肯定的な評価の割合は、敷地内実験時の肯定的な割合と比較しても大きな差はなかった。

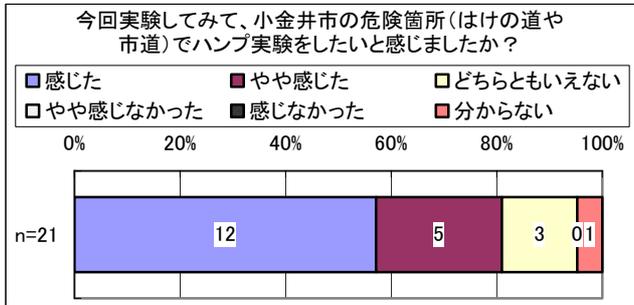


図 4 敷地内実験時のハンプ実験に対する評価

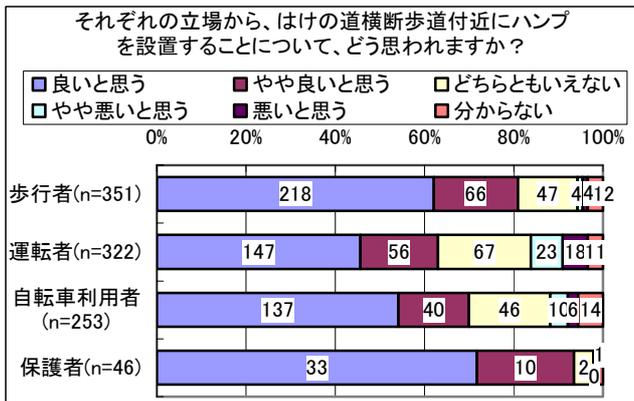


図 5 はけの道ハンプ設置についての評価

4. まとめと今後の展望

本研究では、海外における交通静穏化プロセスの事例を整理したうえで、交通問題改善のための住民の役割について、住民が主体的に交通静穏化プロセスに関わる仕組みの萌芽が見られた小金井市東町 5 丁目の住民に焦点を当て、交通問題改善に向けた動きを分析した。その結果、まずは、地域住民の交通問題改善に向けた自発的な行動が必要だが、住民の行動だけでは市や警察を動かすのに限界があり、両者の潤滑剤となれる存在、両者にノウハウや（時として）費用を提供できる存在も重要だということが分かった。海外事例を模して小金井市における交通静穏化プロセスを整理すると図 6 のようになる。小金井市東町 5 丁目の場合、NHK が潤滑剤となり、

大学がノウハウ・費用の提供元となったが、NPO 団体や地元コンサルタントもそのような役割を担うことが可能である。また、費用面においては、レンタル制度の拡充によって、社会実験の実施が以前よりも容易になると考える。

わが国でも、小金井市東町 5 丁目で見られたような住民の自発的な行動と、住民の行動を支える潤滑剤的存在、ノウハウや費用の提供元、市・警察が一体となり、交通問題を改善する体制が一般化することが必要である。

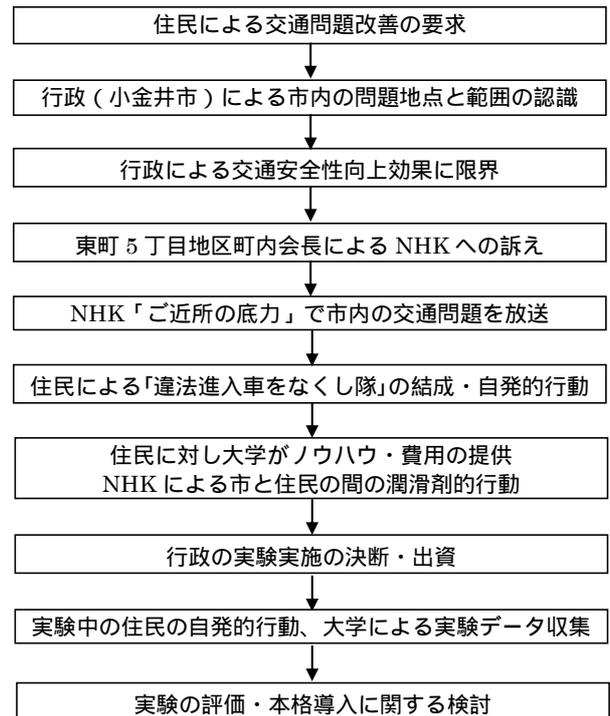


図 6 小金井市の交通静穏化プロセス

【謝辞】

(1)本実験は、(財)国土技術研究センターの新道路研究会(座長 屋井鉄雄東工大教授)の研究の一環として実施された。

また、研究を進めるにあたり、小金井市、小金井警察、NHK、さらに近隣住民の方々に多大のご協力を頂いた。ここに深く感謝の意を表します。

【参考文献】

- 1) <http://www.muni.org/iceimages/traffic/trafcalm.pdf>
- 2) <http://www.civfed.com/trafcalm.htm>
- 3) <http://www.dot.state.pa.us>