

「あんしん歩行エリア」の整備について

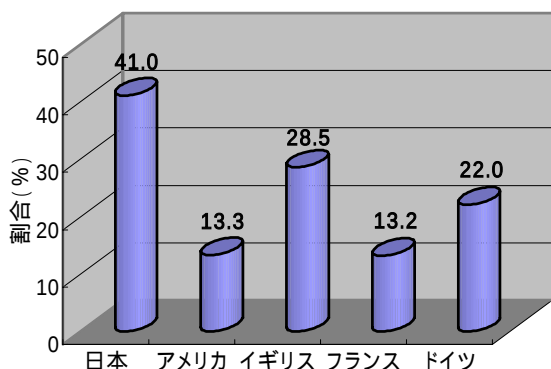
(株)アジア共同設計コンサルタント 正員 ○鈴木 公二

(株)アジア共同設計コンサルタント 正員 半井 直哉

(株)アジア共同設計コンサルタント 正員 石井 督

1. はじめに

我が国では、交通事故死者数に占める歩行者と自転車利用者の割合が4割を越えており欧米と比べて高い割合となっている。(図 - 1)また、歩行中の交通事故死者の約6割が自宅付近で被害に遭っている。



	歩行者	自転車	全死者数	割合
日本	2,835	1,285	10,060	41.0%
アメリカ	4,882	728	42,116	13.3%
イギリス	889	131	3,580	28.5%
フランス	822	256	8,160	13.2%
ドイツ	900	635	6,977	22.0%

図 - 1 交通事故死者数に占める歩行者の割合

こうした情勢を踏まえ、警察庁と国土交通省は、平成15年7月死傷事故抑止対策を集中的に実施するため、全国796箇所に地域の生活者の安全を面的に確保する「あんしん歩行エリア」を指定した。「あんしん歩行エリア」の整備(図 - 2)とは、市街地内の事故発生割合の高い地区において、歩行者・自転車等(以下「歩行者等」)の安全対策を行い、歩行者等を優先する道路構造及び道路付属物等によって安全を確保し、死傷事故発生件数の抑止を目的とする。

本研究は、某政令指定都市における「あんしん歩行エリア」10地区について、第4種3、4級の道路を対象にした基本整備計画に当たり、整備手法での問題点を抽出し、歩行者等が望む道路構造という視点から、今後の整備の手法について考察する。



図 - 2 「あんしん歩行エリア」の整備イメージ

2. 整備手法

「あんしん歩行エリア」の基本整備計画の立案を、以下の手順で行った。(図 - 3)

交通事故発生状況図の作成

管轄警察より入手した事故関連資料を活用し、交通事故発生状況図を作成し、交通事故多発箇所の抽出を行う。

関係機関へのヒアリング

当該行政機関の土木事務所へのヒアリングを行い、現地状況の把握、スクールゾーン等の把握を行う。

PI(パブリックインボルブメント)手法の実施

当該行政機関のホームページ上に「あんしん歩行エリア」の整備施策を公表し、道路利用者である地域住民の意見をインターネットにより募る。

調査箇所の抽出

、 の机上調査をまとめ、調査箇所を抽出する。

現地調査

道路幅員の計測、歩道、ガードレール、路側線、区画線の設置状況、スクールゾーン調査、交通規制の状況等の調査を行い、写真撮影を行う。

基本整備計画の立案

以上の調査を基に対策案、整備案を立案する。

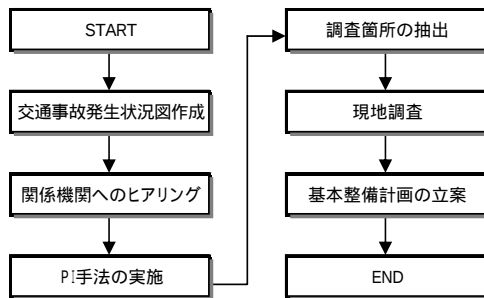


図 - 3 整備手法フロー図

3. 歩行者等が望む道路構造とは

基本整備計画の立案に当たり、歩行者等が望む道路構造の要因として、以下のことを考えた。

交通事故が無く安全であること(「あんしん歩行エリア」の整備)

近年の社会情勢を反映した、高齢者、身体障害者等に対して、移動の円滑化を図ることにより、全ての人々にとっても、使いやすい構造であること(バリアフリー化された歩行空間ネットワークの整備)

住居系地区等において、コミュニティ道路や歩車共存道路等の整備による、ゆとりある生活を実現した身近な空間であること(コミュニティ・ゾーンの形成)

これらは、我々の生活に密着した施策であり、歩行者が望む道路構造とは、これらの相互作用により、安全性、利便性、快適性を満たした、利用者である地域住民の総合的な意見であるといえる。

4. 整備手法での問題点

基本整備計画立案において、整備手法での問題点を抽出し、「歩行者等が望む道路構造」という視点から整備のあり方を考えた。

(1) 事故多発箇所と関係機関ヒアリングによる整備要望箇所の相違

事故多発箇所と関係機関が望む整備箇所とは、必ず

しも一致しなかった。それは関係機関において、スクールゾーンや地元協議会等での、地域住民の生の声を反映させたもので、それが「歩行者等の望む道路構造」であり、事故多発箇所が必ずしも優先的に整備を行うべき箇所ではないといえる。

事故多発箇所、関係機関ヒアリング、PI手法、現地調査のそれぞれから抽出した整備箇所の重ね濃度の濃い箇所から、整備の必要性を検討していく必要がある。

(2) 「あんしん歩行エリア」と「コミュニティ・ゾーン」との重複

「あんしん歩行エリア」形成地域と、「コミュニティ・ゾーン」形成地域が重複した箇所があった。

事故抑止対策である「あんしん歩行エリア」、ゆとりある生活の実現である「コミュニティ・ゾーン」、歩行者等の移動の円滑化を図る「バリアフリー化」のこれらの施策は、「歩行者等が望む道路構造」という意味では共通するが、施策の目的が異なるため、整備結果が相反する場合もある。どちらの施策を優先するかは、利用者である地域住民の意見であり、それぞれの可能性を検討し整合をとる必要がある。

(3) インターネットによるPI(パブリックインボルブメント)手法

インターネットを活用した情報発信、意見聴取は、懇談会やワークショップと比べ、時間と場所の制約が無いため、参加の頻度と範囲は広がるが、実際は地域住民への情報提供が満足にできておらず、聴取した意見は少なかったため、地域住民の意見を反映できたとはいえない。地域住民への広報活動の方法、例えばインターネットとパンフレット、ポスター等との併用、定期的な各種情報交換の場を検討し、「歩行者等が望む道路構造」を実現していく必要がある。

5. 今後の整備のあり方

今後の整備のあり方は、道路の整備が今後どのように地域住民に貢献していくかということに具体的に現れていくといえる。そのため住民と行政の双方向のコミュニケーション体制が必要であり、計画の早い段階から、地域の実情に合わせた効果的、効率的なPI手法の組み合わせが必要である。そして各種施策等から「歩行者等が望む道路構造」を考え、安全で、快適で、便利な道路空間として整備していくことが重要である。