



# 生活道路での交通安全 面的速度マネジメントと地区交通計画

東洋大学国際地域学部教授 太田 勝敏

## はじめに

道路交通事故は、現在の自動車に過度に依存した社会での最大の問題である。交通渋滞問題、道路環境問題などと合わせて二十世紀から未解決のまま引き継いだ課題でもある。自動車交通が私共の生活・社会にもたらした多くの恩恵の裏面でもある。加えて、シャッター通りに典型的に顕れているように、郊外化による中心市街地の衰退などの都市・まちづくり上の問題、公共交通の衰退と、車を利用できない人々といわゆる交通弱者の増加といった社会的問題も引き起こしている。「限界集

落」や「買物難民」といった課題の原因のひとつは、自動車交通への過度の依存である。さらに、騒音・大気汚染といった健康に直結するような地域生活環境問題に加えて、温暖化といった地球環境問題にも拡大しており、自動車交通の適切なあり方、その抑制について早急に取り組むべき時代となっている。

## 都市交通政策の新たな方向

自動車依存性の緩和に向けた具体的な方策は各国で一九九〇年代から始まっており、自動車そのものの技術的改善、道路の改良・整備、交通規制・交差点改良など道路の利用の仕方

改善する道路交通管理、公共交通の改善といった交通分野での対応にとどまらず、「歩いて暮らせるまちづくり」に向けたコンパクトシティの動きなど、都市づくり・土地利用政策からのアプローチも始まっている。少子高齢化により人口の減少が進むわが国では、特に地方中小都市では、拡散した市街地を賢く「縮退」していくことが、インフラを適切に維持し、公共サービスを確保していく上で重要な段階となっている。こうしてバスなどの公共交通サービスを確保・改善し、徒歩・自転車でも大半の用が足せるまとまった市街地とすれば、地域社会の活性化にもなると期待されている。

## 自動車交通適正化の方策

さらに地球温暖化問題への対応として、二酸化炭素の排出を大幅に削減していく上では、技術革新に期待するだけでは限界があり、根本的に私たちの生活の仕方、経済・社会の仕組み全体を持続可能な形に変更するといった低炭素社会への大転換が求められている。交通分野では電気自動車やハイブリッド車といった次世代の車の普及開発が鍵であるが、それだけでは不十分で、都市部だけでなく農山村部でも、自動車への依存を少しでも減らすライフスタイルに変えていくことが求められている。

統合パッケージ型アプローチに移っている。その主要な新しい政策領域が交通需要マネジメントTDMやモビリティ・マネジメントMMといった交通需要サイドについての対応である。これはバスなどの公共交通を改善し、車利用者を啓発して問題意識を高め、車使用の抑制を促すというものである。具体的施策としては、徒歩・自転車・LRTなどの代替交通手段の改善、そのための道路空間の見直し（再配分）による専用走行空間の確保、住宅地などでの交通静穏化、都心部への自動車乗り入れ規制、ロードプライシング、路上駐車

の整序化などさまざまなものが世界各地で工夫されている。このような新たなアプローチでは、アメとムチの政策を適切に組み合わせることが重要である。特に長期的継続的な車利用抑制のためには市役所・学校・病院や商店などの諸施設の立地をはじめ土地利用計画・都市計画、まちづくりとの連携を含めた総合的対応が不可欠である。

## 道路交通対策の事例 ——生活道路を中心に

交通事故の多くは身の回りの生活道路で発生している。道路延長の一五・五%を占める生活道路で、交通事故は件数で見ても、死傷者数で見ても五〇%強が発生しており、死者数では六八%（二〇〇五年）を占めるという<sup>注1</sup>。また、自宅からの距離別交通事故死者数をみると小学生では五百m以内で約三割、一km以内では六割を占めている<sup>注2</sup>。このように住宅地の身近な道路での対策が課題となっている。

都市交通については既に一九九〇年代より、自動車交通の抑制に向けて新たな対応、パラダイムシフトが始まっている。交通渋滞と大気汚染問題を契機に、従来のように自動車交通の増大に合わせて道路整備を拡大するといった需要追従型アプローチでの対応の限界が明らかとなり、自動車の利用を抑制し、公共交通など代替交通手段を整備改善し、そのための制度と仕組みをつくるという

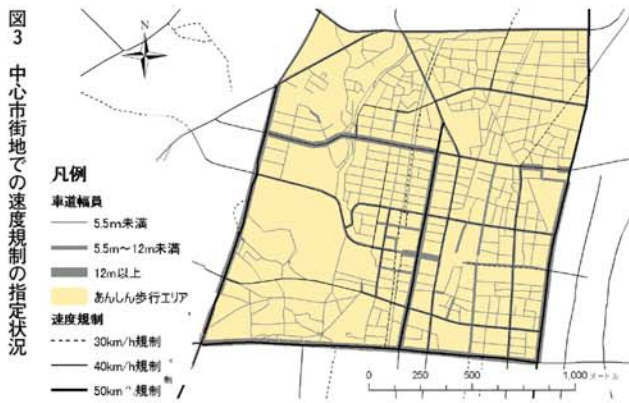


図3 中心市街地での速度規制の指定状況

幹線道路についてもその階層にあった時速60km、50kmの速度規制を体系的に市街地全体に適用する。これが面的速度マネジメントの考え方である。

の交通事故致死率は時速30km付近から急速に高まるという実態によるもので、欧米の「ゾーン30」施策の根拠となっている(図1)。また、時速30km規制による面的な速度マネジメントは、ドイツのベルリンやカイザースラウテルン(図2)、また近年はロンドン、オックスフォード等の英国都市でも適用が進んでいる。

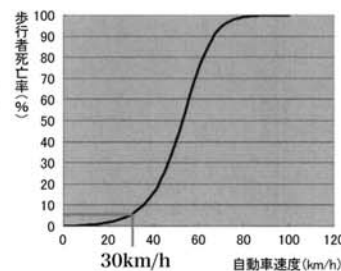


図1 交通事故における自動車の走行速度と歩行者の致死率との関係

べきである、との二つの主要原則を示したものである。

このように生活道路は、基本的に自動車だけでなく、徒歩、自転車をはじめさまざまな交通手段が利用し、交通以外の活動も行なわれる身近な公共生活空間として整備し、利用していくものである。その前提条件が安全性であり、交通計画や都市計画の分野ではいわゆる地区交通計画の対象として取り組んでいるものである。

注1) 交通事故総合分析センター資料による。  
注2) 「交通統計」(平成18年版)による。

### 面的速度マネジメントの適用

住宅地での交通安全対策として、我が国では「コミュニティゾーン」や「あんしん歩行エリア」の適用が、「交通静穏化」対策として進んでいる。これはハンプ(盛り上げ舗装)、狭さく、シケインなどにより物理的に走行速度を引き下げたり、一方通行などの交通規制により住宅地での抜け道走行や通過交通を減らして歩行者の安全性を高め、生活環境の改善を図るものである。これはオランダ

での歩車共存道路、「ボンエルフ(生活の庭)」からはじまり、現在欧米で広がっている「ゾーン30」といった面的な交通静穏化施策につながる流れを受けたもので、交通安全に果たす効果は大きい。しかし、わが国での適用状況を見ると、物理的改変を伴うことから費用が高く、住民の理解・合意形成に時間と手間がかかるなどから、市街地のごくわずかにしか導入できていない。

この事態を変える可能性が昨年秋に警察庁から出された最高速度に係る交通規制の見直しの方針である。その中で、一般道路のうち、主として地域住民の日常生活に利用される道路を生活道路として、規制速度を原則時速30kmとすることが示された。対象は「歩行者・車両の通行状態や交通事故の発生状況を勘案しつつ、住民や道路管理者等の意見を十分に踏まえ、速度を抑えるべき道路を選定」するとしている。

私は、この速度規制を、住宅地など市街地全体を対象に面的な速度規制として適用することを提案したい。プキヤンレポートの原則に従い道路の機能別階層構造をまちづく

る。

わが国での適用に向けて、私たちは愛知県豊田市などを事例に検討を進めているが、市街地(DID)の道路では事故率が高いものの、市道での速度規制は断片的にしか設定されておらず、未規制で、現実には狭く曲がっていたりして高速走行は困難であるが、法定速度の時速60kmとなってしまう状況が多く見られた(図3)。市街地全体にこの面的な時速30km規制を導入し、実効あるものにするには、ここからは低速の生活道路であることを運転者に容易に認識させる物理的、視覚的ツールとしてその境界を示す敷居として、出入口部で幹線道路の歩道に合わせた盛り上げ舗装、カラー舗装、シンボリックなゲートの設置、などの低費用の物理的対策をとること、そして生活道路については歩行者、自転車のための空間を広げ、車道は必要最小限にする、すれ違い部分を除いて一車線とする、また中央線は抹消するなど、地域の道路構造と交通の特性に合わせた使い方を工夫することが重要である。

### 今後の方向——「持続可能な交通」に向けて

生活道路での安全性の改善をはじめ道路交通の課題への対応の基本は、車との共存であり、便利で有用な自動車を賢く使う仕方を社会全体で工夫することである。ITS技術の活用などにより自動車の安全性は飛躍的に高まってはいるが、道路とその使い方の面、そして運転者のマナーや行動では改善の余地が大きい。生活道路での低速化の徹底が重要であることは以前から認識されていたが、速度規制の市街地全体への適用という面的速度マネジメントの適用が可能になったことから、早急に全国の市街地への適用を期待する。

(おた・かつし)



図2 カイザースラウテルン市(ドイツ)の速度規制と交通静穏化地区