

提言1:「交通計画」の実体化

提言2:「乱横断」から「地域性」考慮へ
～交通安全のための「90°」の視点転換を

提言3 社会実験を、「施策の実験(大規模)」と
「導入の実験」に2分化できないか

道路分科会基本政策部会

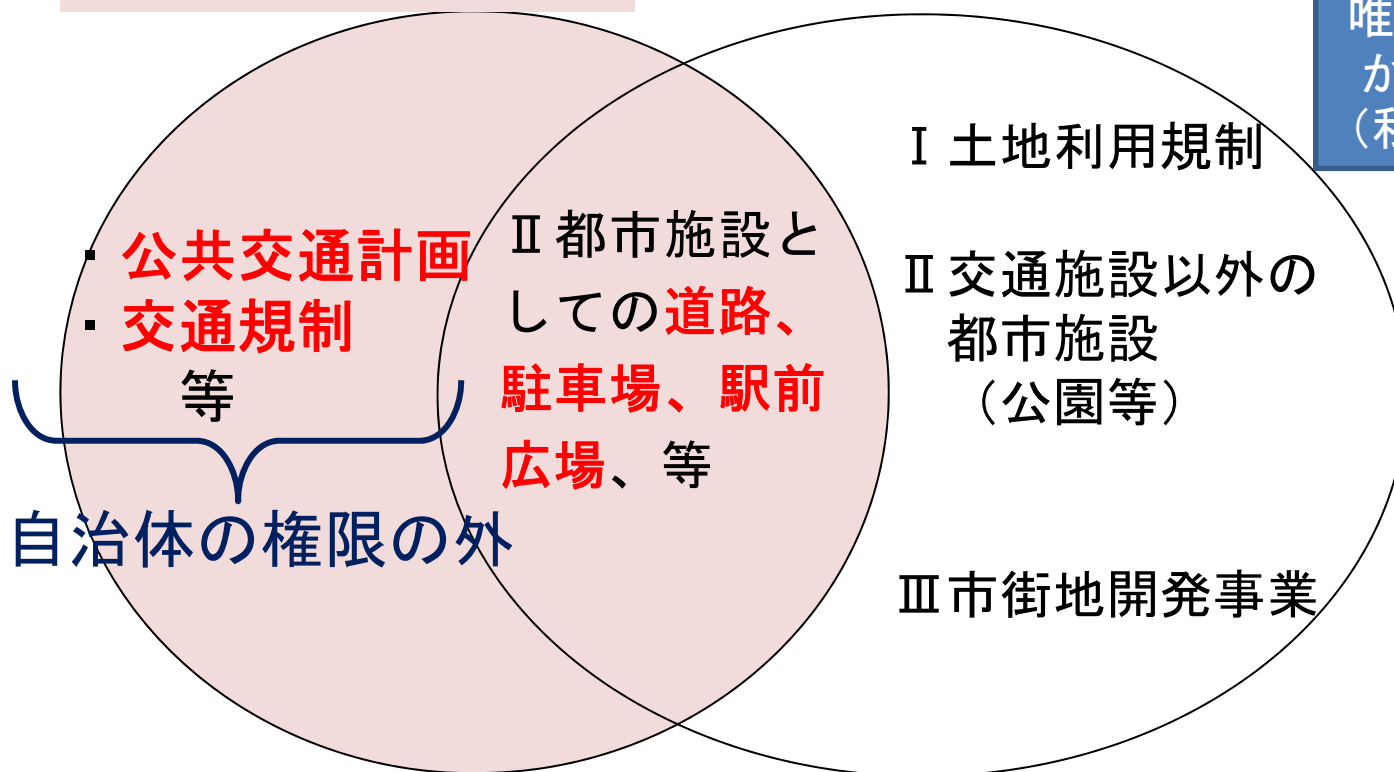
2011/08/30

埼玉大学 久保田尚

提言1:「交通計画」の実体化

「交通計画」

法定都市計画



唯一の「長期計画
かつ実現性担保
(私権制限含む)」

総合的な交通計画(パッケージアプローチ)に対応した計画決定手続きの確立が必要

提言2:「乱横断」から「地域性」考慮へ ～交通安全のための「90°」の視点転換を

- 交通安全推進のキーワード
 - 「**高齢者**」(全死者数の50.4%(2010))
 - 「**歩行者・自転車**」(全死者数の48.8%(2010))
- 高齢歩行者の「乱横断」が問題視
- しかし、「乱横断」は、あくまで管理者側の視点
 - 「信号を付けたあの交差点で渡るべき」
- 実は、ほとんどの場合、個々の歩行者は「乱れた横断」をしているわけではなく、それどころか、地域にとっては、必然的行動である場合がある...

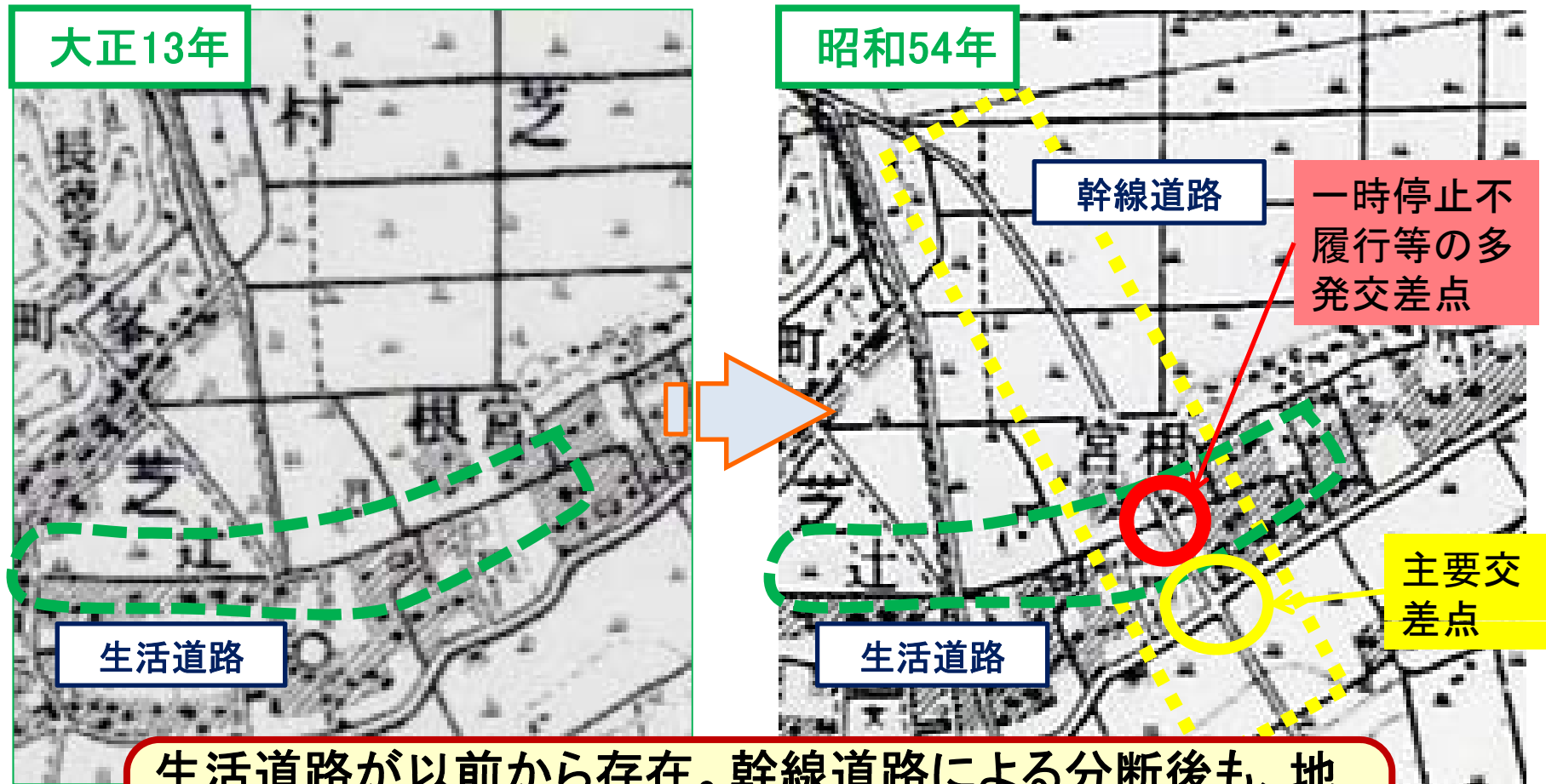
例:横断禁止の4車線県道の事故多発区間

無信号交差点における生活道路からの飛び出しや「乱横断」が多発。地域住民の歩行者、自転車、自動車による横断が頻発

2割近くが、近接の主要交差点を渡らない

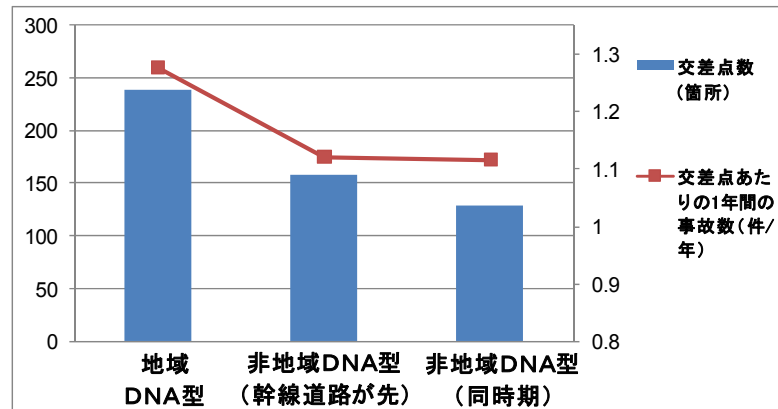


「乱横断」の要因を地域の道路形成史から探る

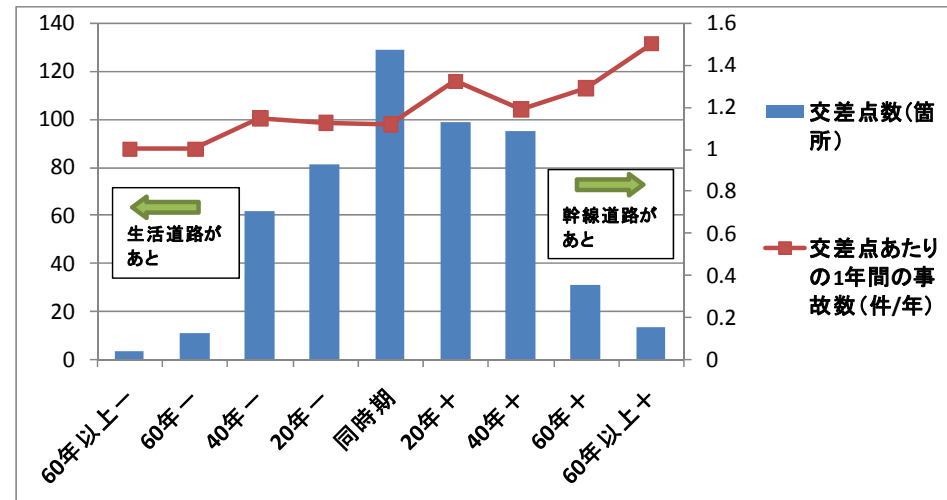


生活道路が以前から存在。幹線道路による分断後も、地域住民の中に昔の“習慣”（地域DNA）が残っており、その結果として横断や飛び出しが多発しているのでは？

「地域DNA型」交差点で高い事故率



地域DNA型交差点(生活道路が先に存在し、幹線道路が後から分断)の事故率(埼玉県内調べ)



•「地域の視点」への転換

「幹線道路で起きた乱横断・一時停止不履行による事故」



(事故の起きた場所を「90°」回転して観てみる)

「地域の生活幹線道路上での幹線道路との交差点での事故」

地域のDNAに着目した交通事故対策

• 既存交差点

– 幹線道路上の事故多発個所の見直し
道路形成史／地域の利用実態

– 地域側への対応

- 一時停止履行の促進(「気づき」の手助け)
 - 例:一時停止線手前にハンプ設置

※整備・管理主体は？

設置場所は市道

設置目的は県道交差点の安全対策

→県による整備・管理はできないか？(柔軟な道路管理)

– 幹線道路での対応

- ドライバーへの注意喚起
- (場所によっては)「主要交差点」としての位置づけ



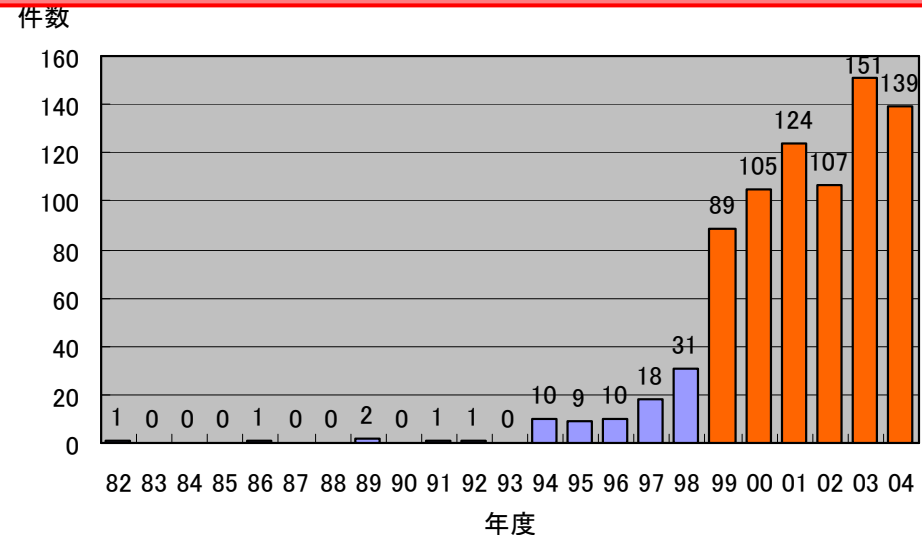
• 新規の道路計画

– 地域DNAに合致した路線選定・交差点

提言3: 社会実験を、「施策の実験(大規模)」と「導入の実験」に2分化できないか

日本の社会実験の経緯と課題

日本の交通社会実験の件数 →
 埼玉大学久保田研究室調べ



第1期: 必要に迫られての「事実行為」としての実験 (1990年代以前)

例: 旭川買物公園実験(1969)

「社会実験」という言葉も、制度も予算もなかった時代に、提案施策の是非を巡って議論を重ねる中で、「やむをえぬ選択」として結果的に「実験」を行った時代



旭川買物公園

旭川駅前の幹線道路(一部国道／一部道道)を、歩行者専用道路(買い物公園)にすることの是非についての激しい議論の結果、「まず1週間やってみる」ことになり、実験を実施。結果は大成功で、本格導入

第1期：必要に迫られての「事実行為」としての実験

－ 例： 浦安市・入船西団地ボンエルフ実験（1987）



社会実験の効果

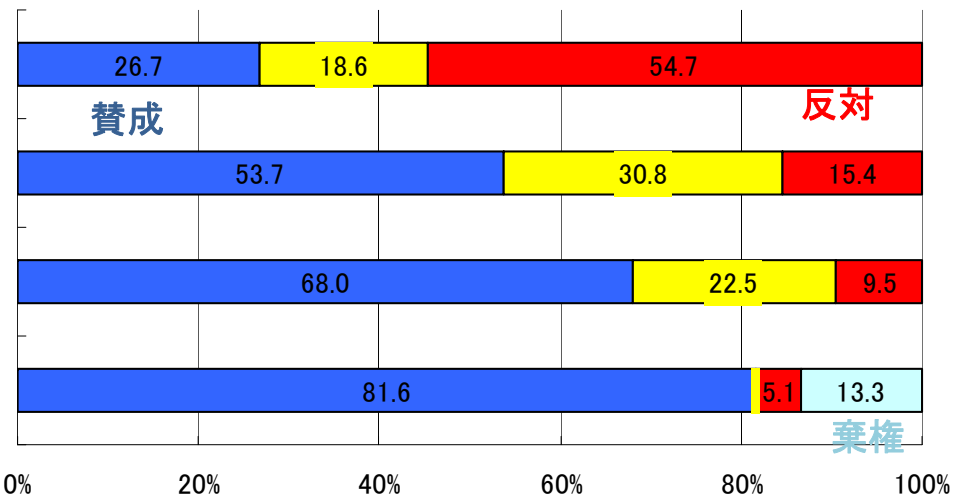
実験前は過半数が反対していたが、実験により大多数が賛成に転じた

実験前

実験中（実験開始3週間）

実験中（実験開始5ヶ月後）

実験後（管理組合投票結果）



日本の社会実験の経緯

第2期：社会実験制度の模索

- 1990年代後半
- 社会実験の実施に対して国が主導的に費用支援
- 「実験のための実験」に終わった例もある

第3期：必要に応じた社会実験公募制度の定着

- 1999年から、地域からの応募を審査して国が100%助成する社会実験制度がスタート
- 世界的に見ても、国レベルでここまで充実した制度を持つ国は他にない

• 現時点での課題(私見)

- 「施策の実験」の限界(施策として新規であることが国がサポートする根拠)
 - わが国にとって「新規」な施策の数には限りがある。
- 「薄く広く」の傾向
 - 個々の実験現場の充実度は？

提言3: 社会実験を、「施策の実験(大規模)」と「導入の実験」に2分化できないか

10

第4期① 施策の実験(大規模)

- わが国にとって新規かつ有望な施策に限定し、対象都市を厳選して数年間集中的に実施。(「実験」というよりもはや「国家プロジェクト」に近い?)
例: ハンプの一齐設置(ある自治体の全ての無信号交差点にハンプを一齐に設置)
- 複合的パッケージ施策も対象に。
例: ゾーンシステム(環状道路、駐車場、モール、コミュニティ道路、コミュニティバス等を総合的に展開)



↑ ゾーンシステム

第4期② 導入の実験

- 施策としての新規性は薄れたとしても、参加型導入プロセスの一環としての社会実験には意義。
- ある施策の導入を検討している地区を対象に、その現地での有効性や影響を試す社会実験
- 徹底的に「薄く広く」、当たり前の手続きとしての実験
- そうした実験を実施するコストを低減するサポートは引き続き重要

歩行者・自転車優先の みちづくりホームページ

5しのみちゾーン実験設備レンタル制度

る実験設備と、国総研で保管する総設備数(平成15年度予定)

①仮設ハンプ

騒音・振動を小さくする工夫をしたサイン曲線型ハンプ
(硬質ゴム製): 斜路部 24個 中間水平部 24個



↑ レンタルハンプ

国総研による無料貸し出し