

【 8 】 道路・交通対策への要望

(8 - 1) 歩行者の安全のために求める道路対策 (A ~ C ´ 群 : 大人全員への質問)

質問 子どもを含めた歩く人の安全確保のために、いろいろな道路対策が考えられます。ヨーロッパの各地では、歩行者や自転車を優先したまちづくりが進んでおり、日本でもそうした取り組みが進みつつあります。下記は対策の一例ですが、身近ではどんな対策をとくに望みますか。(いくつでもを)

- 1:車道と歩道を物理的に区分する(歩車分離)
- 2:車道の車線を減らして広い歩道や自転車専用道を確保する
- 3:生活道路では、車が徐行して通るような工夫(道路を蛇行させる、軽い隆起 ハンプ を設けるなど)をする
- 4:歩道をとれない狭い道では車は一方通行にしたり、スクールゾーンなどは進入を時間帯制限する
- 5:人と車がすれ違えないような通りは車の進入を原則禁止にする
- 6:小学校や住宅街を中心とした一定エリア内を歩行者優先区域とし、複数の安全対策を施す(コミュニティーゾーン)
- 7:横断歩道の歩行者横断時間を長くする
- 8:横断歩道で歩行者が横断中は右折車・左折車も通さない「歩車分離式信号」にする
- 9:その他お考えの案

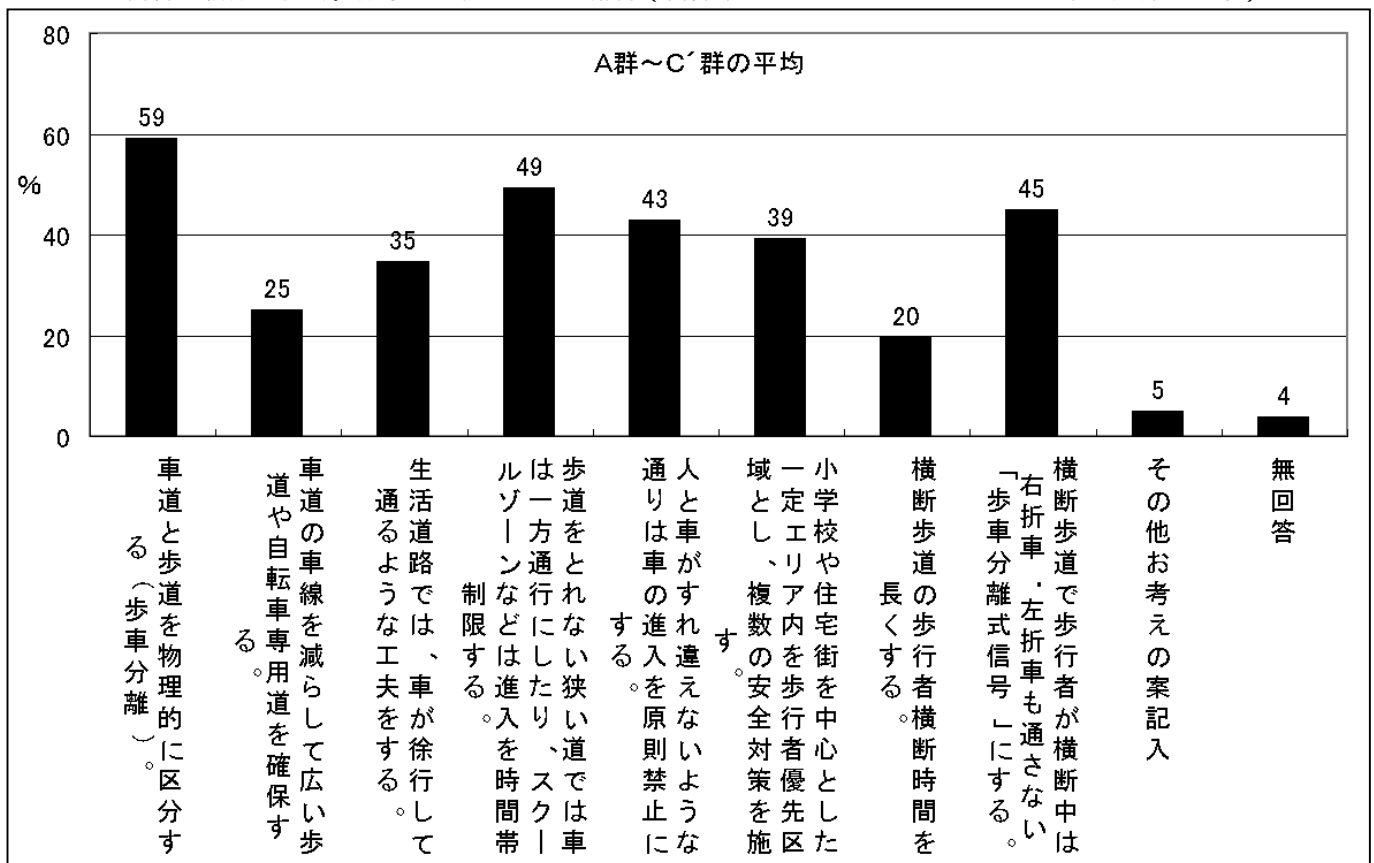
... 車道と歩道の分離や狭い道の一方通行化などを多数が希望 ...

歩行者の安全という視点での道路対策要望(回答は複数選択式)で最も多いのは「車道と歩道の物理的区分」である。「広い歩道と自転車専用道の確保」も同種の意見とみなすと、8割以上の人々が求めている。次いで、狭い道での一方通行化や時間帯進入規制、進入原則禁止などの対策や、歩車分離式信号の要望も多い。

横断歩道では右・左折車に脅かされ、安心して歩ける歩道が少なく、狭い道にもクルマが絶えず侵入してくるという現実(p20~25参照)に対応する回答となっている。

回答選択肢のコミュニティーゾーンや歩車分離式信号については、図説資料を質問用紙に添付した。

(図 8 - 1) 歩行者の安全のための道路対策として望むこと (A ~ C ´ 群の回答)
回答は複数選択式。数字は選択した人の割合(回答群による差はわずかだったので全群の平均値を表示)



質問 人命の安全と子どもの健やかな発育を守る視点で交通環境を改善していくには、車の使い方・使われ方にも検討が必要です。どのような対策が必要だと思いますか。(思うものいくつでもを)

1:車の利用に規制をかけて走行量全体を減らす 2:自主的になるべく車を使わないようにする
 3:車の走行規制(進入禁止や一方通行化、時間規制など)ゾーンを各地で増やす
 4:鉄道やバスなど公共交通網を充実させ、マイカーからの利用転換をはかる
 5:トラックによる物流システムの見直しを図る 6:運転マナー教育を向上させる
 7:免許取得基準を引き上げる 8:交通違反の取り締まりや指導強化 9:その他

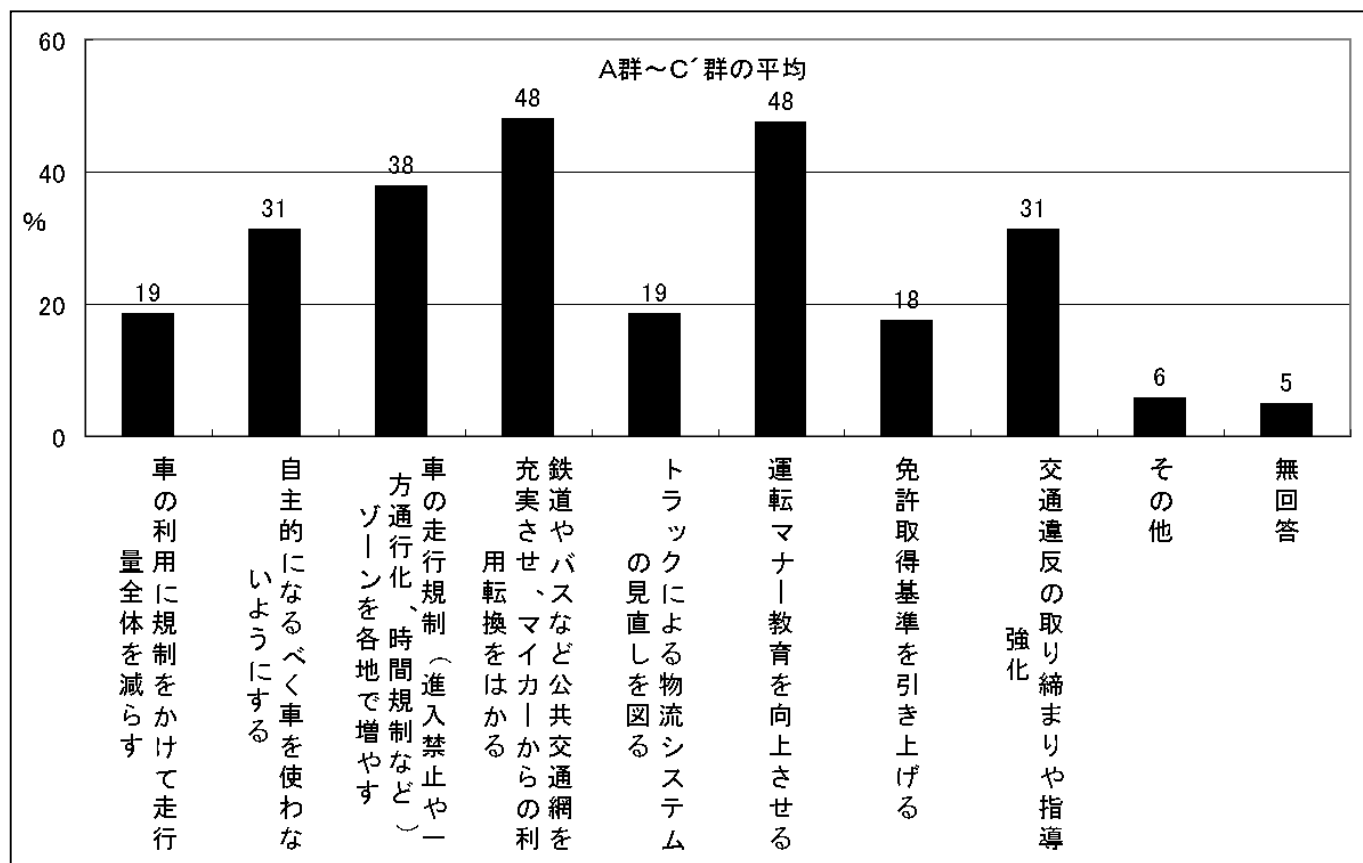
... 公共交通網の充実と運転マナー教育への要望も多い ...

安全と子どもの発育を守る視点でのクルマの使い方・使われ方対策(回答は複数選択式)としては、「公共交通網の充実によるマイカーからの利用転換」と「運転マナー教育の向上」を望む人が約半数にのぼった。公共交通網の充実を求める意見は「その他」欄にも多く書かれており、クルマの使用を控えたくとも公共交

通網が貧弱なためにマイカー依存にならざるを得ない背景がうかがえる。

また、クルマの走行規制ゾーンの拡大や自主的なクルマの使用制限、交通違反取り締まりや指導の強化が3割を越えている。

(図 8 - 2) クルマの使い方・使われ方の対策として望むこと (A ~ C ' 群の回答)
 回答は複数選択式。数字は選択した人の割合(回答群による差はわずかだったので全群の平均値を表示)



... 一部の規制より総合対策が必要という意見も ...

道路・交通対策についての「その他」意見には、全体で122件の意見が寄せられた。自転車道の確保、公共交通網の充実や料金低廉化、カーシェアリング(クルマの共同利用)免許の年齢上限制限や更新時の教育強化、市街地へのクルマ乗り入れ規制、ドイツなどの

例に見る総合交通対策など、多くの具体策が挙げられている。また、一部の規制や対策だけでは逆に渋滞や危険が増す、土地利用や公共交通網の計画的構想が必要、といった、社会全体の見直しを求める意見も少なくない。

「その他」欄への大人の記入意見(一部)(A~C群の回答)

()の数字は同種の意見が複数ある場合のその数

道路の改善策(21)

* 自転車道と歩道の区分を(6) * 段差のない幅の広い歩道を(2) * 車道を広く * 電柱の地下埋設を * 車道に面した公園に車止めを * 歩道橋は老人には苦痛。ハンディのある人にやさしい道路に * 車の出入りのために歩道をスロープ化したりガードレールをつけない所が多いが、出入りの車の数より通行歩行者の数が多い場合は歩道をフラットにし、開閉型のガードレールの設置を * どんな道にも歩道の確保。側溝にふたを * 車を避けるために歩く人に遠回りさせるものはやめてほしい * 駅前コンコースのように車道の上に歩道を作る、など

公共交通・公共輸送などの導入対策(18)

* 公共交通を充実させ、マイカーからの利用転換の政策を(7) * 公共交通を利用しやすいように料金を下げる(5) * 海運、川船の利用も再検討しては * LRT(低床路面電車)の導入 * 交通機関の車両を車いすやベビーカーの方が利用しやすいものに * バス鉄道等に自転車を乗車させることにしたり、高速道路の下を自転車道にしたりしては? * 市電を大都市で復活させる。市電・バス・地下鉄・JR私鉄を時間制限キップで乗り換え自由にする(ドイツフライブルグの例あり) など

車の利用規制・交通規制(17)

* マイカーを持つのでなく各地域でシェア〔共有〕して台数を減らす(3) * 車庫のない人には車を売らない(2) * 市街地への車乗り入れへの規制、禁止を(2) * 大型車の通行規制 * 抜け道規制を。実家の前は抜け道利用されて時速40キロくらいで走行している。 * マイカーは体力的にどうしても必要な人だけとする。特に東京都市部は交通機関が網の目のように走っているので、体力のある人は活用すること * ノーカーデーなどまず学校関係者が率先して行う(月1~2回) * 一

家に車は1台と規制を加える * 車を使用しない(頻度の少ない)個人、企業への税金優遇、など

免許・罰則の対策(16)

* 高齢者の免許年齢制限を(5) * 違反者への罰則強化(4) * 免許更新時の検査を厳しく(2) * 免許更新時の再教育。歩行者優先なんて死語!! 車利用自粛もしいと思う * 合宿免許は考えた方がよい、など

信号の改善策(9)

* 分離信号の普及をぜひ!(7) * 点滅信号で1度青赤(横断側)になると次の青まで時間が長く、信号を待たずに横断する人がいるので改善すべき、など

マナー・交通安全教育対策(8)

* 歩行者、自転車のマナー教育(4) * 歩行者優先を社会の共通認識として確立する(学校教育で) など

駐車対策など(5)

* 路肩や歩道への駐車取り締まり。死角になって危険(2) * 駐車場を増やす(2) * 軽四輪にも車庫証明の提出を義務づける。夜間、軽四の歩道駐車が

総合的な対策・まちづくりなど(8)

* 職住の距離とそれに伴う各層の交通利用の公的な計画等が必要。土地利用と公共交通網への計画的構想が必要 * 自転車道路の確保。北欧やドイツのように町の中心地まで車を入れない工夫、電車やバスに乗り換える工夫、信号待ちでエンジンをかならず切る工夫等々 * 住宅街の道路の狭い所、駐車場スペース等、街作りとの兼ね合いでトータルに考えて賢く * 規制ばかりでは逆効果。行政組織全体の連携による改善策を * ドイツに習い対向車線のない道路での停車中のバス追い越

しを禁止、対向車も徐行運転する。住宅地域へのトラック・大型車の進入は許可制に、住宅地域の走行は徐行運転にする。夏時間を導入すれば老人、子どもの夏季の行動時間が明るい時間帯となり、人身事故が減り、生活も自然になる。ドイツに前例あり。*クルマでの移動・所有が快適でないような街(道・制度)づくりを。ハンプ〔クルマの速度低下を促すために設ける道路の隆起〕、ロードプライシング〔一定区間内の走行は有料とする〕、廃車代を上乘せしてクルマを高額化*車の利用は悪いこと(交通事故発生の可能性、環境破壊)という認識を広めたり、「公共交通の運賃がマイカー利用経費より安い」というしくみをつくる、など

現実の難しさ(12)

*車が必要な人・場合もあるので総合的に考えないと難しい(2)*渋滞が起こりうる方法はかえって事故につながる*規制強化すると守らない車、人が出てく

るのでその対策が問題*園の前は保護者会が一方通行に決めて守っているが、園関係者以外には言えない*マナーの講習会に出ない人達が問題を起こすので、マナー教育もあまり効果はない*ハンプや蛇行路は危険、時間帯進入制限は気づかれない面もある*どの道路対策も物流やドライバーの意識が変わらないと変わらない。運転者は歩行者のことは考えない人が大半*走行時間規制をすることで結局細い住宅街の裏道を通り抜ける車で朝の通学時間帯が一番交通量が多い。車の流れを広域で考慮して実施しないと解決しない、など

その他(8)

*道交法で規制されている速度を越えるスピードの出る車を造らせない。自動車専用道の最高速度が100キロなのに何故180キロで走れる車を国内で造っているのか*ハイブリッドカーを低価格で販売する*ディーゼル車に対する規制、など

【8】の回答に関連して(会の所感)

交通環境改善には、市民の理解も不可欠

アンケートでは多くの方が、歩車道の分離や生活道路へのクルマの進入規制、ドライバーのマナー向上などを望んでいます。

国土交通省や警察庁では、危険な歩行環境の改善を目指して、近年「あんしん歩行エリア整備」「事故危険個所対策」「歩車分離式信号設置」などの施策に取り組んでおり、各地の自治体でも歩道の設置などが少しずつ進められています。

しかし、クルマの走行量が依然として多く、法規違反の運転をなかば黙認状態にせざるをえないような現状では、部分的な道路改善や交通規制だけでは、まち全体が安全になることは難しいようにも思われます。一部道路に対策を施しても、別の道路での走行量が増えるケースもあり得ます。また、通行規制などを無視して平然と通り抜けるクルマが多い実態は、テレビでもよく報じられている通りです。人々が安全に安心して行き来でき、暮らせるまちにするには、行政、クルマを使う市民、業界など社会全体で、クルマの使い方を見直していく姿勢が不可欠のように感じられます。