

同じような考え方を実際に行っているものに、

1. 欧州で整備が進められているShared Space
2. 国内で既に取り組みられている歩道が設置できない道路での、「路側帯拡幅のための中央線抹消」

などがある。

Shared Spaceの概要



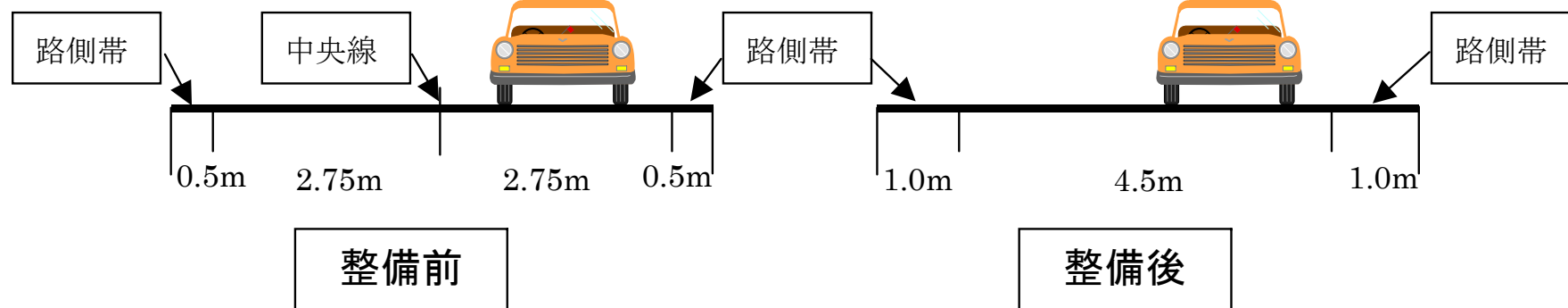
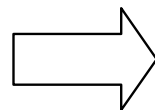
自動車の運転手や歩行者がお互いを注意する意識を高めることにより、交通安全を実現する。

- 信号や標識、外側線などに頼らない
- 車道幅員を狭くする
- 路上駐車のない空間を作る
- ...

などの取り組みが行われている。



「路側帯拡幅のための中央線抹消」 の概要



中央線(車道の真ん中の線)を消して路側帯(両側の白線の外側の歩行者が歩く部分)を広くする事業。

目的

- 歩行者・自転車の走行環境向上
- 中央線の抹消による自動車ドライバーの緊張感向上による走行速度の抑制
- 交通事故の削減

効果

- 歩行空間の確保
- 交通事故減少
 - 速度の低下による効果
 - 出会い頭の事故の削減
- 大型車混入率の低下

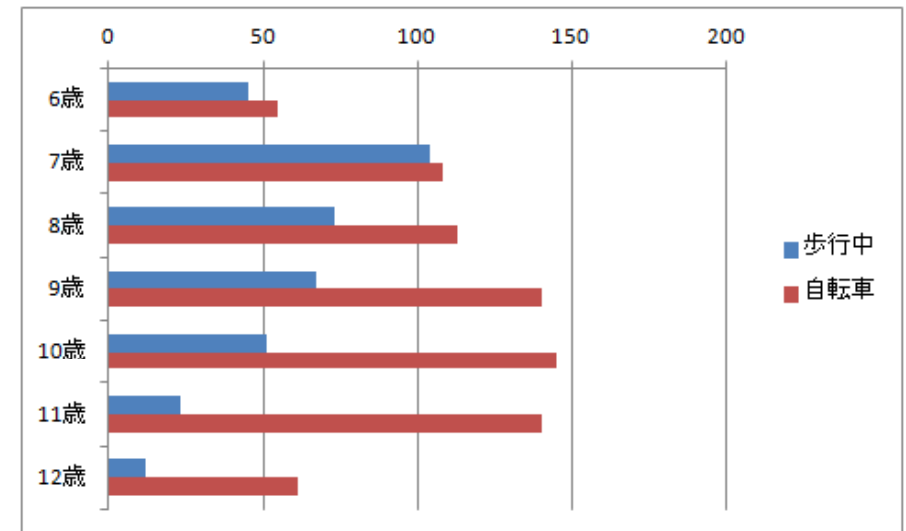
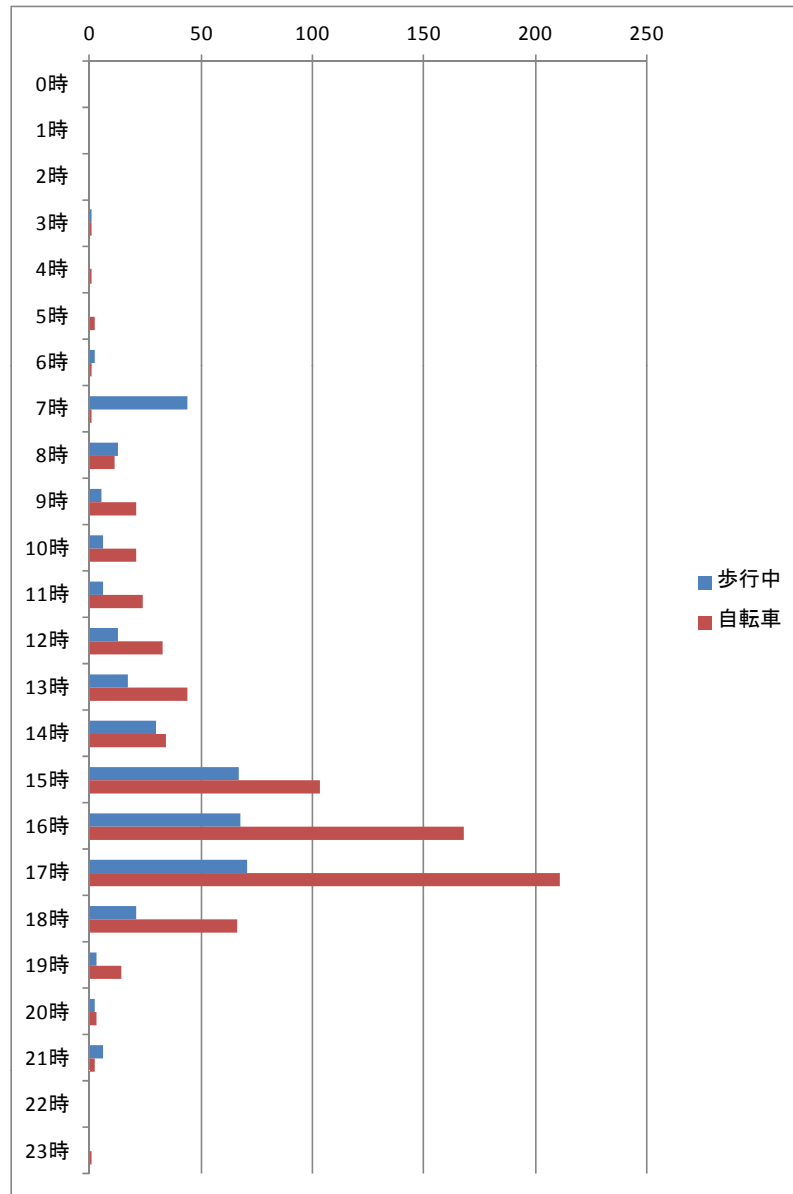
ところで

「通学路の安全対策」で本当に良いのか？

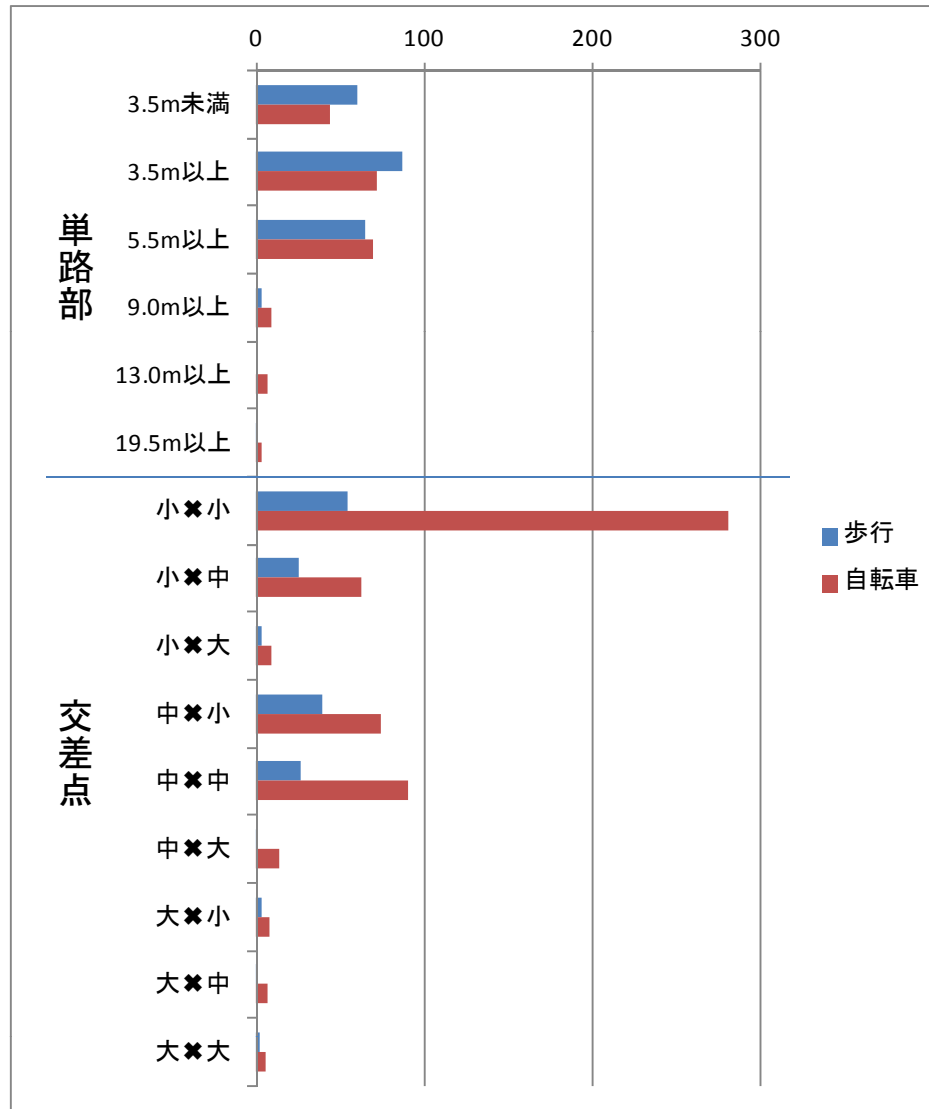


交通事故は、通学路のみで起こっているわけではなく、
登下校中だけ安全ならそれで良いというわけではない。

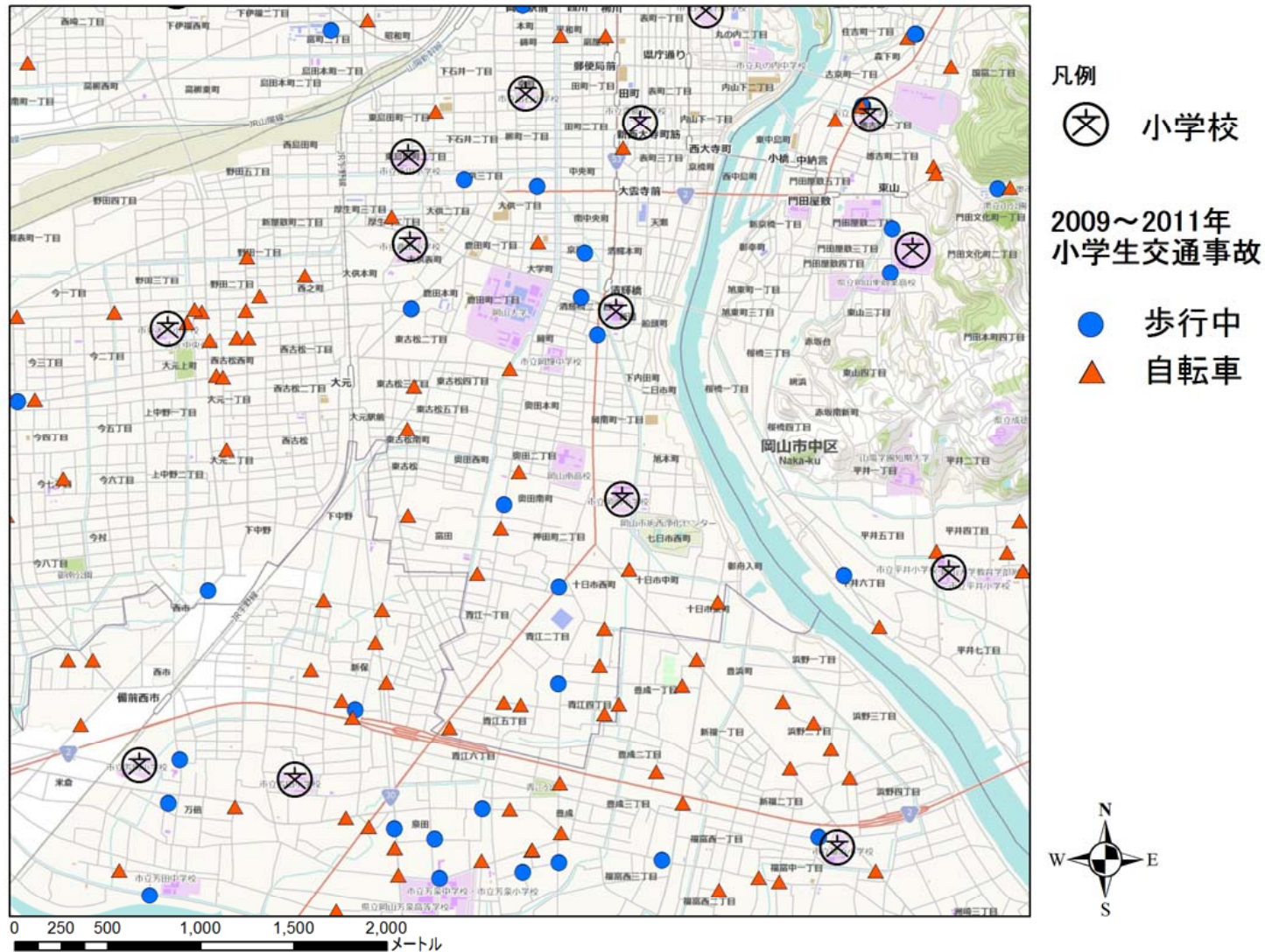
岡山県の2009-2011の3年間の 6-12歳の徒歩・自転車の事故



岡山県の2009-2011の3年間の 6-12歳の徒歩・自転車の事故



岡山県の2009-2011の3年間の 6-12歳の徒歩・自転車の事故



比較的狭い幅員のいわゆる「生活道路」でも多数発生している。



子供の安全を考えるなら

通学路のみでなく、地域全体で対策を施すことが重要。



通学路を「特別に安全なみち」にするのではなく、地域全体を安全にすることで、結果として、通学路も安全になる考え方。

つまり

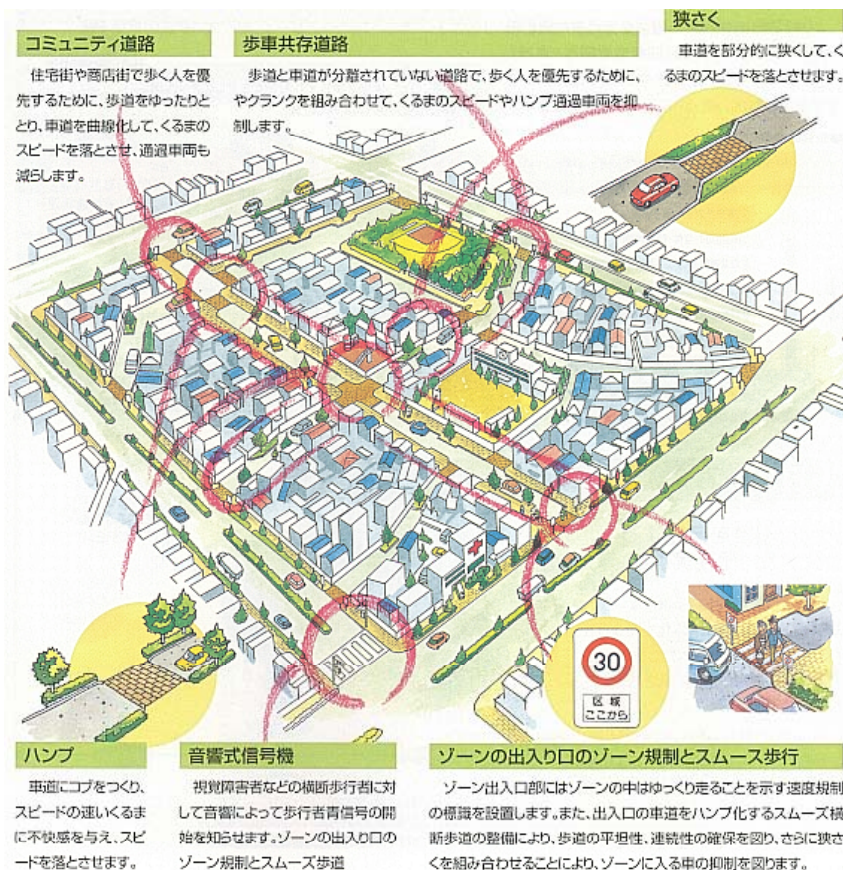
(通学路のみを対象とした)
交通事故が発生しにくい「みち」づくり



(地域全体を対象とした)
交通事故が発生しにくい「まち」づくり

交通事故が発生しにくい「まち」づくり

導入実績が少ないものの、コミュニティ・ゾーンのような面的な交通安全対策が重要になる。



現在、各地で検討が進められている、ゾーン30などに大きな期待。

ゾーン30を有効なものとするために、これまでも検討されてきたハンプ、狭さくなどの手法や街並みと走行速度の関係を考慮した空間整備が求められる。

地域の貢献

- 通学路だけではなく地域全体の安全性を高めようとする、学校、PTAのみではなく、地域と連携して安全・安心を確保する必要がある。

例) 愛媛県・新居浜市泉川地区の事例

地域でまちづくりに関わっている団体は多い

- 例えば
 - 自治会
 - 交通安全協会
 - 老人会
 - 婦人会
 - PTA
 - 社会福祉協議会
 - グループサークル
 - …

それぞれが、ばらばらに活動
していて、活動もマンネリ化し
ている地域も多い



泉川では

公民館を中心に、まちづくり協
議会を形成し、地域の活動を
整理・方向付け。

それぞれの活動がより効果的
なものへ。

まちづくり協議会と公民館関係図



自治会を通じて寄付金を募り、寄付金を集めてきた自治会関係者の前で、プレゼンによる各部会の活動予算獲得競争をさせるなど、活動のマンネリ化防止、活動の重要性を再確認する仕組みも取り入れている。

交通安全に関する活動の例

- 地域の安全安心マップを作成し、毎年、小学校の全校生徒によるまち歩きを行うことで、データ更新、課題の抽出を行い、まちづくり協議会で対応を行う。



毎日の通学帰宅時の見守り活動、まち歩きで見つかった、(子供が躓く)アスファルトの穴埋めなど、まちづくり協議会の活動として行われている。