

昨 年秋から精力的に開催されている国土交通省の社会資本整備審議会道路分科会の基本政策部会では、建議の中間とりまとめにおいて、道路政策の基本的視点として「クルマ主役から多様な利用者の共存へ」を打ち出し、多様な利用者の共存する道路空間の形成を進めることを提案の第一としている。

昨年十月の自転車の車道走行原則を徹底する旨の警察庁通達から、自転車を巡る論議がマスコミを騒がし、国土交通省と警察庁合同で「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会」が開催され、三月末に自転車走行空間ネットワークを計画、整備のための提言がまとめられている。四〇年以上歩道に閉じこめられてきた自転車を、本来の車両として扱うという趣旨のもと、具体策の指針が示されている。

実は、道路を巡るこうした論議は相当に古く、繰り返し返されてきた。しかし、その都度、個々の施策に手間がかかる割には、目立つ成果が得られないため、投資は伸びず、新規の道路整備においてすら、その精神を忘れられてしまうといった事態を繰り返してきた。先の自転車施策も四〇年前、一〇年前と何度かの発意があったものの、同様の歴史を繰り返してきている。

米国では「Complete Streets（完備された道路）」と呼ばれる政策が、多くの州、都市で進められている。カリフォルニア州では「Complete Streets法」を制定し、道路計画策定時には、全道

各 人 各 説

日本版Complete Streetsへ

徳島大学ソシオテクノサイエンス研究部教授

山中英生

Hideo Yamanaka



路利用者…すなわち歩行者、子供、高齢者、身障者、自転車、自動車、配送車、公共交通のすべての安全な通行の確保が要求されており、しかも、すべての道路整備において常に配慮がなされるような設計、運用が要求されている。そして、そのための計画制度の整備とともに、基準等についても利用者の意見を反映しながら定期的に改訂するしくみを導入する。

重要な点は、全ての利用者の配慮がなされるという政策行為を通常 (routine) において、必要なこととして規定している点である。つまり、「Complete Streets」とは、こういうものですよ、という「姿」を示すのではなく、地域、場所に応じて、多様な利用者が参画し、その納得のもとに道路空間が形成されるという「しくみを重視する」姿勢がその精神の芯にある。

人口減少、高齢化、環境といった制約の中で、震災復興、健康・観光価値への関心の高まり、さらには、都市における新たなコミュニティ形成に対する空間ニーズの高まりを受けて、道路のみならず、都市空間の多面的な価値の再生は、極めて重要な施策となる。しかし、重要なことは「理想」の姿を描くことではなく、「理想に向かうための社会のしくみと行為の積み重ね」をつくることである。建議とりまとめや先の自転車の提言にも、その認識は示されている。

道路づくり、都市づくりの真の「完備」を期待したい。