

生

活道路の交通安全対策が課題となっている。改めて言うまでもなく、生活道路は、そこに住む居住者にとって、日常生活を送る生活空間としての役割があり、自動車交通の利便性のみではなく、安全性、安心感が重視されるべき空間である。

ところが、交通事故全体が減少傾向にある中、全体の事故減少率に対して生活道路の交通事故の減少率が低く、結果として、交通事故全体に占める生活道路の割合が高くなっている。

これまでも、生活道路の交通安全対策として、コミュニティ・ゾーン、あんしん歩行エリア、ゾーン30などの対策が全国で導入されてきたものの、その対象範囲は限定的で、生活道路の交通安全対策が十分であったとはいえない状況となっていた。

そのような状況下で、平成二十四年四月に京都府亀岡市で発生した登校中の児童等の列に自動車が入り込んだ事故を始め、登下校中の児童等が死傷する事故が連続して発生したことから、通学路の合同点検や生活道路の交通安全対策が実施されている。

生活道路の交通安全対策は、自動車の走行速度を低減すること、交通量を抑制することを基本としている。特に、自動車の走行速度に関しては、時速三〇キロメートルを超える車両と歩行者との交通事故で、歩行者の死亡率が急激に上昇することから、国内外で時速三〇キロメートルを一つのター

各 人 各 説

生活道路の交通安全

岡山大学大学院環境生命科学研究科 准教授

橋本成仁

Seiji Hashimoto



ゲットとして検討が進められている。

その具体的な手法として特徴的なものは、道路の一部を盛り上げるハンプや道路の一部を狭くする狭さくにより自動車の走行速度を低減させるという物理的デバイスの導入があげられる。これらは、諸外国でも多く取り入れられている手法で、特に、ハンプに関しては速度抑制効果が高いことが実証されており、その導入が期待される場所である。国土交通省でも現在、これらの物理的デバイスの基準化の議論が進められており、今後の積極的な導入が予想される。

このような物理的デバイス以外でも、例えば、道路空間の中の車道部分の幅員を狭くすることや路側帯のカラー化なども生活道路の交通安全対策として広く利用されている。

岡山県内の生活道路における私どもの実測調査でも、道路幅員を狭くすること、路側帯をカラー化することで、共に平均速度が低減することが明らかにしている。また、カラー化することの色の選択、カラー化する幅やその位置などによっても、速度抑制の効果がみられることが確認されている。

生活道路は非常に路線延長も長く、かつ、死亡事故や重傷事故のような重大事故も比較的に少ないため、交通安全対策も幹線道路の整備の後回しにされてきた。しかし、成熟社会においては、生活の質の向上が重要な課題であり、生活道路の安全確保は喫緊の課題といえる。