



みんなで考えるまちの空間 — 交通安全とユニバーサルデザインの事例から

稲垣 具志 先生（東京都市大学 建築都市デザイン学部 都市工学科准教授）

生活道路における交通安全対策と、障害を「社会環境の問題」と捉える視点に基づくユニバーサルデザインの考え方を提示。地域住民主体の安全確保と、多様性を尊重する空間づくりの重要性を示し、持続可能なまちづくりに向けた課題と方向性を探る。

講演内容(要約)

1. 生活道路の交通安全対策

生活道路における交通安全の課題として、①抜け道利用による交通量増加、②速度超過、③交通規制の無視という問題が挙げられる。小学生の交通事故の約77%が区市町村道で発生している現状を踏まえ、生活道路の安全対策が求められる。対策としては、ハンプやボラードなどの物理的デバイスの設置、ゾーン 30 による速度規制の導入などがある。ヨーロッパ諸国では日本と比較して、ゾーン 30 の認知度や道路標示に違いがあり、とても重要視されている。日本での事例として、世田谷区二子玉川ではゾーン 30 導入に向け、住民発意による客観的なデータ収集を行った。これにより、抜け道利用者だけでなく地域住民の速度超過も明らかとなり、これを契機に地域全体で交通安全意識が高まった。アンケート調査による交通安全への意識付けやワークショップ、子どもへの積極的な声掛けなど、交通安全に対する社会環境を整えることが重要である。

2. ユニバーサルデザイン

東京オリンピック・パラリンピックを契機にバリアフリー政策が大きく前進した。「障害の社会モデル」という考え方があり、障害は「個人の問題ではなく社会環境の問題である」という視点が重要である。各自治体においてバリアフリー法に基づく基本構想の策定・改定が進む中で、バリアフリー施策の検討にあたって多様性を担保するために、当事者参加での議論が進められるようになった。当事者・事業者・管理者等の関係者の相互理解を図り、障害の社会モデルに基づく空間設計が、「誰ひとり取り残さない」まちづくりの基盤となる。

質疑応答

Q.生活道路の定義、一方通行の長さの定義、緊急車両の通行に関する規制や法律について教えてほしい。

A.生活道路の法的定義はないが、警察の事故統計では車道幅員 5.5m 未満を生活道路として捉えることが多い(詳細な統一基準はない)。一方通行の長さについても明確な定義はなく、所轄の警察署が個別に判断する。緊急車両については、行政や消防署が個別に検討するところで、明示的な法令や基準はない。

Q.ボラードのデザインについて、工事現場のようなデザインではなく、もっと素敵なデザインや海外事例はあるか。

A.最近の事例としては、五反田駅付近の国道 1 号線沿いの自転車専用レーン脇に設置されている目立ちにくいデザインのボラードがある。ただし、目立たないとボラードとしての意味をなさないため、しっかりした反射材を巻くなどの対策が必要である。海外ではテロ対策として使われることが多く、鉄製だが景観を邪魔しないデザインのものがある。景観の専門家と議論しながら製品開発すべきである。