

道路の公平を生むトラフィックヒエラルキー
道路上の力のバランスをもたらす優先階層の導入
第 14 回 ウォーカビリティチェックリスト
(「人と車」2022 年 10 月号から)

(一財)全日本交通安全協会発行「人と車」2022 年 10 月号掲載記事の概要を紹介する。筆者は早稲田大学人間科学学術院教授 加藤麻樹(かとう・まき)博士である。

■ 歩行者の優先性を考慮した街作り

一般的に我が国の生活道路では、道路幅が狭い中で速度差のある混合交通が生じるため、お互いに相当な気を遣わなければならない。自転車や歩行者の通行区分を明確に定めたコペンハーゲンやアムステルダムなどのヨーロッパ諸国の都市と比べて、我が国の都市部は自動車の通行に有利な構造を持っているため、自転車や歩行者などの通行が困難であるという意見をしばしば耳にする。

ただ、優れた都市計画に沿った道路環境においても、交差点などのように必ず複数の交通が交錯しなければならない場所があることから、交通安全の指針は必要である。我が国の道路交通法第 38 条の運用が不十分であるように、諸外国においても歩行者や自転車など交通弱者の優先性は継続的な課題となっている。

トラフィックヒエラルキーは混合交通において交通の種別ごとに優先順位を与え、道路上におけるお互いの配慮の指針を定めている。この観点からは、最上位の歩行者の歩きやすさが最適化されることが望ましく、都市設計とともに居住者の日常的な振る舞いも含めて制度や道路の最適な運用が求められる。今回は歩きやすさの評価指標の一つとして米国の例を紹介する。

■ ウォーカビリティチェックリスト

居住地のウォーカビリティ(Walkability)すなわち歩きやすさの条件は多岐にわたるので定義もさまざまである。欧米で生まれた概念であることから、例えば我が国で自動車と歩行者とが狭い道路を共有することを考慮すると、ウォーカビリティの概念をそのまま我々の身近の道路に適用できるかは、対象地域の特性により判断する必要がある。

そこで、ここでは学術的な定義から離れ、もう少し一般化された評価指標として、米国運輸省道路交通安全局(National Highway Traffic Safety Administration:NHTSA)が構築したウォーカビリティチェックリスト(Walkability Checklist)を取り上げる。NHTSA は米国の道路交通を管理する部局であり、その管轄する範囲は自動車だけではなく、歩行者も含めたあらゆる交通を対象としている。このチェックリストには、居住地域における歩行者の歩きやすさの指標が分かりやすく示されている。歩きやすさが 5 項目に分けられ、それぞれの項目を 6 点満点で採点し、合計 30 点ならば非の打ち所のない素晴らしい街であると言えるが、逆に合計点が 5~10 点の場合は「災害級」とまで言われてしまう。以下、項目ごとに質問と解決すべき課題を紹介する。

1 歩道が充実しているか？

- ・ 歩道が途切れている
- ・ 歩道が壊れている
- ・ 歩道が障害物で塞がれている

- ・ 歩道がない
- ・ 交通量が多すぎる

いずれも歩行者が安全に歩くための空間の確保にかかる内容であり、いずれかにチェックが入っていると歩車混合の危険な状態となる。これに対して歩行者がすぐにできるのは、別のルートを使うこと、地域の行政に改善を求めることだ。行政は地域住民の意見を集めた上で道路構造の改良を進める必要がある。ただ我が国において身近な道路はいわゆる6m道路と呼ばれる生活道路であり、路側帯も設置されていない場合が少なくない。別のルートを使っても狭い道路が多く、いずれにしても歩道の設置は困難であることから、歩道設置以外の事故回避策を講じる必要があるだろう。道路の一方通行化、クランクやハンプなどの道路構造、ゾーン30の設定など、自動車側の走行をコントロールして歩行空間を確保する方法が考えられる。

2 道路を横断しやすいか？

- ・ 道路が広すぎる
- ・ 信号待ちが長く横断時間が短い
- ・ 横断歩道と信号機がない
- ・ 駐車車両が視界を遮る
- ・ 植え込みが視界を遮る
- ・ 街灯がない又は壊れている

2021年の我が国における交通死亡事故のうち歩行中死者数は883人で、そのうち612人(69.3%)が道路横断中であつた。重傷者数も6,677人で、そのうち4,526人(67.8%)が道路横断中だつた。最近では歩車分離型の信号交差点などもしばしば見かけるようになってきたが、横断中の事故の多くはお互いが認識できていないために発生するので、ここでも視認性にかかる項目が列挙されている。そこで個人でできることとして、植え込みの手入れや車両の駐車防止強化などを促すことが考えられる。行政には駐車車両の取り締まりや街路樹の手入れに必要な予算を確保し、道路上の死角をできるだけ減らすことが期待される。

3 ドライバーは安全運転か？

- ・ 安全確認をしない
- ・ 歩行者横断時に徐行しない
- ・ 歩行者横断中でも走行する
- ・ スピードが速すぎる
- ・ 信号機周辺で加速する
- ・ その他

近年スマートフォンの道路案内機能が発達した結果、目的地までの最短ルートとしてしばしば生活道路が表示されるようになったので、初めて訪れた地域で想像していた以上に狭い道路に遭遇する機会が増えたように思える。生活道路周辺には住宅はもちろんのこと学校や公園、病院等、公共性の高い施設があるため、いつでも歩行者の存在を意識しなければならない。

ドライバーはできるだけ早く目的地に向かいたい気持ちがあるので、事故を防ぐためには前述の通りできるだけスピードを出せない道路構造が期待される。国際交通安全学会では通学路の安全性

を確保するための指針として具体的な方策を提案している。こうした取り組みには行政の力も必要だし、運転の改善が見込まれないような場合は警察にも相談して取締りを厳しくしなければならない。

4 交通ルールを守っているか？

- ・ 横断時に自動車とお互い確認するか
- ・ 横断前に左右の確認をするか
- ・ 歩道、側道を歩いているか
- ・ 信号を守るか

当然のことだが、トラフィックヒエラルキーで最も優先されている歩行者にも交通ルールを遵守する義務がある。チェックリストでは自分自身とともに、特に子供たちに対する交通ルールを遵守する教育の必要性が明記されている。個人としては家庭で、行政としては学校で交通安全教育の充実を推奨しており、実際に欧米諸国における交通安全教育はたいへん充実している。子供は身近な大人の行動を真似るので、ここに書かれているような必要最小限の安全確認行動を我々がまず率先したい。また、諸外国の交通安全教育課程にかかる知見を集め、我が国の学校等教育機関における交通安全指導に反映できるとよいと考える。

5 歩くのは楽しいか？

- ・ 緑が足りない
- ・ 犬が怖い
- ・ 人間が怖い
- ・ 道路が暗い
- ・ ゴミで散らかっている
- ・ 排ガスで空気が汚い

以前、公共性の観点から道路交通において自動車が占有する道路面積が極めて広いことについて説明したように、歩きか自転車で済むような近距離の移動に自動車を利用するのは健康や環境の観点からもあまり推奨できない。一方で自動車を使う理由がチェックリストに書かれているような場合は、ウォークアビリティにとどまらず、地域社会として解決すべき問題があることを意味している。いわゆる「割れた窓理論」でも言われるように小さな問題の積み重ねがやがて地域の大きな問題に広がることもある。

また、古典的な心理学では、怖かったり辛かったりする経験は行動を抑制するが、嬉しい経験は積み重ねにより習性化につながるとされている。安全で楽しい道路を歩いて気持ちのよい経験が得られる環境の整備が、積極的に歩くモチベーションを高め、その結果、街の歩きやすさを促進することだろう。歩く楽しさをアピールすることで国民の健康増進を促す取り組みとして、我が国のスポーツ庁では「FUN+WALK PROJECT」を提案している。チェックリストにも記されている「楽しさ」を具体的な行動につなげる積極的な取り組みであり、交通安全の観点からも参考にできそうである。

以上