

歩行者を優先した価値体系による、 円滑な交通環境の確立に関する考察

勝 田 亨

Discussion on Establishment of Smooth Traffic Circumstance with Paradigm Giving Priority to Pedestrians

Toru KATSUTA

要 旨

日本国内の陸上交通環境において、物流における自動車輸送や自家用車の普及などの発展経緯から、ともすれば自動車交通優先と受け止められる政策が行われて来た。車道幅員や横断歩道橋の設置などの社会資本投入においても、あたかも歩行者や自転車利用者が自動車に道を譲るがごとき面がある。一方、交通事故において対自動車の場合に歩行者、自転車利用者の方がより大きな被害を受ける、いわば「交通弱者」であることは間違い無い。事故の未然抑止、被害軽減の観点から緊急避難的に、横断歩道橋や地下歩道など立体化により交差しない横断方法を取ることはひとつの価値体系としては有効であろう。だが、歩行者を優先した価値体系への変換によって円滑な交通環境を確立することも可能であり、検討すべき課題である。ゆえに本研究では「中央線消去と路側帯拡幅」を事例として、この価値体系の変換について考察をした。

キーワード：中央線消去、路側帯拡幅、交通管理者、道路管理者、公通（造語）、
公通考学（造語）

ABSTRACT

Japan's policies on land transport which might be deemed as car-oriented policies have been implemented due to a key role of motor transportation played in domestic distribution and widespread of private cars. Social capitals injected into widening of roadway and installation of pedestrian overpasses seems to lead pedestrians and/or bicycle users to make way for cars. In turn, pedestrians or bicycle users are more damaged in case of road traffic accidents and there is

no doubt that they are vulnerable road users. An option using grade separated crossings such as pedestrian overpass and/or underpass to cross roadways would be effective for prevention of traffic accidents and reduced damages from the aspect of the paradigm for emergency evacuation. However, establishment of smooth traffic circumstance would be possible by shifting the paradigm from car-oriented value system to pedestrian-oriented value system and should be examined. This study discusses the shift in the value system with a case of “deleted centerlines and widening sidewalk”.

Key words : deleted centerline, widening of sidewalk, traffic administrator, road administrator, public pass (coined word), study of public pass (coined word)

1. はじめに

道路管理者である国土交通省（交通基本法検討会）が制定にむけて「交通基本法案」を作成している。同法案は民主党が平成18年第165回国会（臨時会）に社民党と共同で国会に提出して審議未了で廃案。平成21年第171回国会（常会）では衆議院解散のため廃案となったものである。与党となった民主党政権下（平成23年1月24日現在）で成立する可能性が高くなっている。民主党の考え方のベースは、国民の移動する権利を人権のひとつとする「交通権」というとらえ方である。

「交通権」という新たな価値体系について国土交通省のホームページ上（<http://www.mlit.go.jp/> 平成23年1月24日現在）で公開されている「交通基本法案」を以下に引用紹介する。

第三章第二十六条からなるものであるが、まずその目的について、第一条に「この法律は、交通が、人の移動及び貨物流通を担うものとしての国民の諸活動の基礎であるとともに、環境に多大な影響を及ぼすおそれがあることにかんがみ、移動に関する権利を明確にし、及び交通についての基本理念を定め、並びに国、地方公共団体、事業者及び国民の交通についての基本理念に係る責務を明らかにするとともに、交通に関する施策の基本となる事項を定めることにより、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって国民の健康で文化的な生活の確保及び国民経済の健全な発展に寄与することを目的とする。」とある。「移動に関する権利」は第二条「すべての国民は、健康で文化的な最低限の生活を営むために必要な移動を保障される権利を有する。2 何人も、公共の福祉に反しない限り、移動の自由を有する。」と記載されている。

あくまでも案であり、制定までには文言表現の推敲を経るのであろうが、基本理念の方向性はこの案を参考にすれば理解することが可能である。具体的には、移動手段を持たない高齢者や障害者などいわゆる「買い物難民」対策や環境負荷低減が促進され、これまでの民営化と規制緩和の理念から公営化の強化へと変化する部分が少なくないことが伺える。民主党がマニフェストで

掲げた、高速道路通行料金の無料化や暫定税率の廃止との整合性が問われることにもなるであろう。本研究は政治的力学を論ずるものではないので、紹介に留めるが、制定後の施策には今後も注目する必要がある。

次に最新（平成20年4月1日現在）の道路の現状を国土交通省の道路種類別整備状況で見える（表1参照）。実延長では市町村道、いわゆる生活道路の占める割合が高いことが分かる。しかし舗装済延長は18.2%で国・都道府県道と実数値では拮抗している。歩道設置道路においては市町村道で8.4%である。これは、幅員が狭隘なため工作物等による歩道設置が困難なこともあり、路側帯や外側線などにより歩車の走行区分をしている場合が多いことを伺わせている。通俗では「ドブ板歩道」と呼ばれる側溝の蓋の上を含んだ歩行区分も存在している現状にある。また、電線、ケーブルの地中化も進められてはいるが、まだまだ電柱により歩行スペースが狭められている個所も生活道路においては少なくない。

以上のような状況を踏まえ、生活道路における円滑な歩行スペースを広げるためには、住宅などの民有地を買収して供用することよりも、車道幅員を削減してキャパシティを確保する方法が工期やコストの面から有効であることが理解される。

表1 道路種類別整備状況

区 分	実延長 (km)	舗 装				歩道設置の道路		道路部 平均 幅員 (m)	車道部 平均 幅員 (m)
		舗装率 (%)	舗装済延長 (km)	簡易舗装を含む舗装		設置率 (%)	延長 (km)		
				舗装率 (%)	舗装済延長 (km)				
一 般 国 道 (指定区間)	22,786.6	98.7	22,481.1	100.0	22,782.3	68.5	15,602.5	15.7	9.5
一 般 国 道 (指定区間外)	31,949.3	85.4	27,274.7	98.9	31,602.9	52.9	16,902.1	11.1	6.8
一 般 国 道	54,735.9	90.9	49,755.8	99.4	54,385.2	59.4	32,504.6	13.0	7.9
主 要 地 方 道	57,890.4	71.8	41,571.6	98.0	56,718.1	44.5	25,734.0	10.5	6.6
一般都道府県道	71,502.5	53.0	37,882.1	95.1	67,964.8	30.8	22,058.2	8.7	5.7
都 道 府 県 道	129,392.9	61.4	79,453.7	96.4	124,682.9	36.9	47,792.2	9.5	6.1
国・都道府県道	184,128.8	70.2	129,209.5	97.3	179,068.1	43.6	80,296.8	10.5	6.6
市 町 村 道	1,012,087.8	18.2	183,847.5	76.5	774,737.3	8.4	85,146.3	5.2	3.8
計	1,196,216.5	26.2	313,057.0	79.7	953,805.4	13.8	165,443.1	6.0	4.2

国土交通省道路統計調査公表資料より作成（平成20年4月1日現在）

（原注）1. 高速自動車国道を除く。

2. 舗装については簡易舗装を除いた数値（左欄）及び簡易舗装を含む（右欄）を併記。

2. 中央線消去と路側帯拡幅

まず、初めに中央線と路側帯について道路交通法¹⁾の第2条(定義)を参照する。

「4の2.「中央線」とは、車馬の通行を方向別に明確に区分するために、道路に白色実線又は白色点線等の安全標識により表示した線若しくは中央分離帯、鉄柵、垣等により設置した施設物をいい、第13条第1項後段の規定により可変車道が設置された場合は、信号機が指示する進行方向の最も左側の白色点線をいう。」

「4の7.「路側帯」とは、歩道と車道が区分されていない道路において歩行者の安全性を確保するために、安全標識等によりその境界を表示した道路の端の部分を用いる。」

中央線に関しては道路標識、区画線及び道路標示に関する命令²⁾に第5条において

「車道(軌道敷である部分を除く)の幅員が5.5メートル以上の区間内の中央を示す必要がある車道の境界。」とされている。

市民感覚にはあまり馴染みのない文言であるが、法律では上記のとおり定義されたものである。本稿の考察課題である「歩行者を優先した価値体系」においては、歩道の整備されていない、又は整備するに足る幅員がない道路における路側帯の拡幅が重要な要因となる。中央線が施工されている車道は幅員5.5メートル以上である。この幅は普通車両の幅を2.5メートル以下として計算されているものである。車道の幅員が5メートル以上あれば、車両相互がすれ違うことができると想定される。「路側帯拡幅等による交通事故抑止対策実施要領³⁾」によると、対策道路は「住居系地区又は商業系地区にあり、かつ、片側1車線の道路又は中央線により車線が分離されていない道路であること」となっており、実施方法は「車両のすれ違い時における交通安全と円滑の確保を考慮しつつ、可能な限り路側帯を拡幅し、これにより車道幅員を原則として5.5m未満とすること。対策実施後の車道幅員を5.5m未満としたときは、片側1車線の道路については、その中央線を抹消するものとする。」とされている。

路側帯の幅員に関しては、行政機関である交通管理者(公安委員会、交通警察)や道路管理者の協議や各都道府県、市町村の実情とアップ・ダウン・カーブなどの道路形状に合わせた解釈と意思決定による運営がなされるのであるが、道路交通法第17条の歩道等の等の部分に路側帯は含まれるのであり、設置する場合は幅員を0.5メートル以上とすることとなっている。また、駐停車の際には、路側帯の内側に入って道路の端から0.75メートルの間隔をあけ、路側帯の幅員が0.75メートル以下の場合には車両は路側帯の線の右側に、線に沿って駐停車しなくてはならないこととなっていることから、おおむね1メートルの幅員が現実的である。0.75mは成人男子の肩幅を想定しており、この幅員確保のために、前述のいわゆる「ドブ板歩道」とよばれる有蓋側溝を含む歩行スペースとなる実情がある(当然、歩行スペースであって路肩の様な道路の一部には成り得ない。蓋が破損した場合は歩行不能となるのである)。

交通事故抑止と被害軽減の施策として有効と思うものについて質問紙を用いた意識調査結果から見てみる。この調査は平成15年9月22日に群馬県高崎市の公安委員会指定自動車教習所の協力を得て、職員32名に対して実施した。表2にあるように、中央線を必要とする回答と路側帯を必要とする回答が拮抗している。

表2 生活道路（細街路）に必要な施策

	とても必要	必要	わからない	無くて良い	無いほうが良い	重要度
中央線	6	20	6	1	0	4.2
路側帯	6	21	3	1	0	4.0
一方通行	3	12	7	6	1	3.1
進入禁止	1	10	7	8	3	2.7

※有効回答数 31

表中の重要度は「とても必要」をウエイト値5として以下「無いほうが良い」を1としたものをウエイト値×回答数÷回答総数で算出した。有効回答数の多さからみれば統計的傾向を分析する性質のものではないが、自動車教習所職員の意識としても、一方通行や進入禁止の様な車両を締め出す施策よりも、中央線や路側帯といった誘導線により重要性を感じていることが分かる結果となっている。

では、実際に中央線消去、路側帯拡幅を実施した場合の事故件数や実勢速度の変化はどの様になっているのかを表3に示した。

表3 中央線消去・路側帯拡幅による効果測定

対策内容	測定内容	対策前	対策後
中央線消去・路側帯拡幅	事故件数	1	0
	実勢速度	40km/h	30km/h
中央線消去・路側帯拡幅・グリーンベルト	事故件数	1	0
	実勢速度	45km/h	30km/h
路側帯拡幅	事故件数	6	1
	実勢速度	45km/h	35km/h

高崎警察署資料より作成

高崎署管内の対策箇所3箇所に対して対策前（平成14年4月20日から平成14年9月19日）、対策後（平成14年9月20日・晴天から平成15年2月19日・小雨）の測定結果である。前後を見れば状況が改善されていると見なすことができる。

群馬県内の笠懸町阿左美地区（現みどり市）の施行前後について観察調査を行った結果が事前が表4・5・図1、事後が表6・7、図2である。

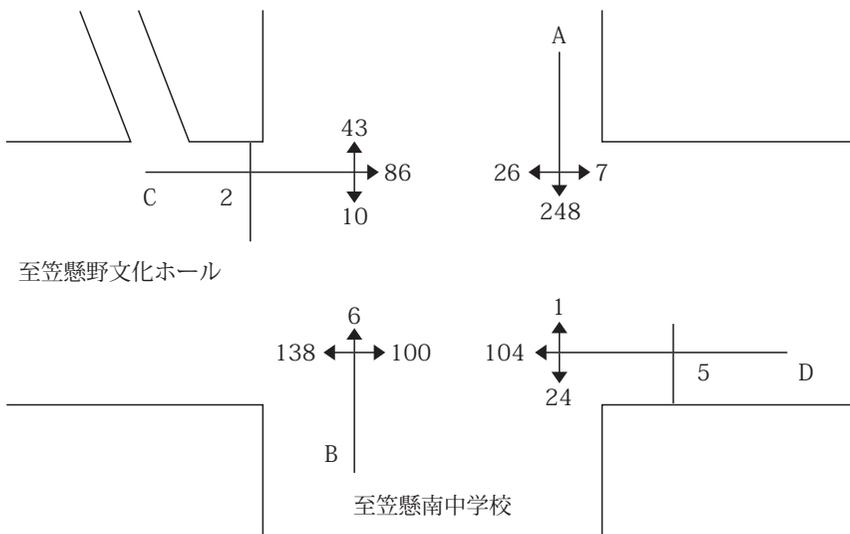
表4 施行前・各観測地点における通過車両台数

観測地点	通過車両台数
A	281
B	244
C	141
D	134
合計	800

表5 一時停止指定箇所通過後停止せずに減速・徐行・交差点進入後停止した車両台数

観測地点	車両対数
C	139
D	129

図1 施行前・進行方向別車両台数



高崎署の資料では、1件が0件になったことの意味の取り方は方検討の余地を含むものとしても、路側帯拡幅によって6件から1件に減少したことは、施策の有効性を認識する根拠となり得る可能性があるものと考えられるであろう。もとより、「交通事故未然抑止、事故被害軽減に特効薬無し」ではあるが、有効な施策の選択肢として路側帯拡幅が選ばれる根拠となり得る結果となっている。

観察調査に際し一時停止は観察者である筆者の主観であり、交通警察官が法律に基づいた取り締まりとは、性質を異にするものである。車輪が停止した状態を停止と見なし、それ以外は減速、徐行として観察したものである。予備調査的な位置づけであることは否めないが、数値的には歴然たる違いが見て取れるものであり、効果があることは明らかである。

自動車の行動について、高宮、岡、中野、小出（2007）の研究結果でも、対向車がある場合には自動車が路側帯を通過するケースが生じるものの、歩行者がいる場合は自動車が路側帯に深く踏み込むことは少ないことが指摘されている。また、歩行者の安全のために路側帯を通行しな

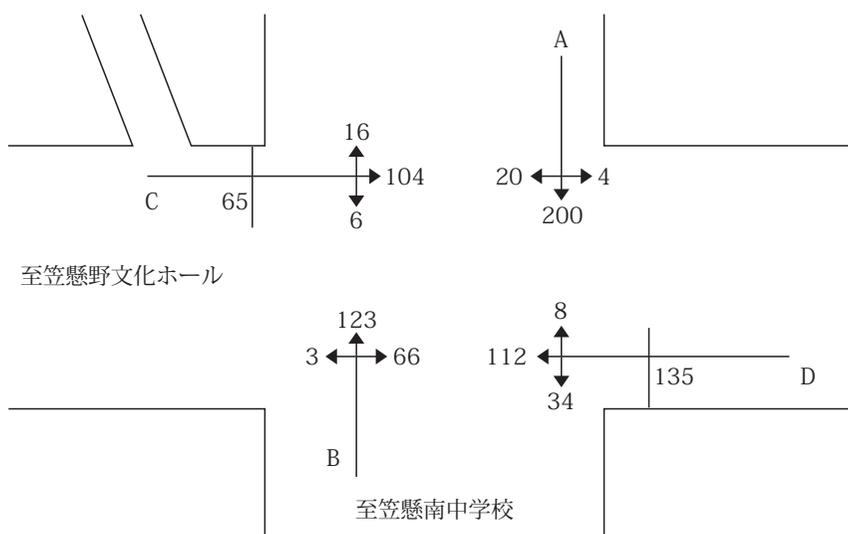
表6 施行後・各観測地点における通過車両台数

観測地点	通過車両台数
A	224
B	192
C	126
D	158
合計	700

表7 一時停止指定箇所通過後停止せずに減速・徐行・交差点進入後停止した車両台数

観測地点	車両台数
C	61
D	23

図2 施行後・進行方向別車両台数



いようにしたり、通行する場合でも踏み込む量を少なく、走行速度を落とすなど、歩行者の安全性を高める対処を周知・意識づけていくことの重要性も指摘されている。高崎市内の中央線消去、路側帯拡幅（片側）を実施した路線（並榎町）で平成16年3月21、22日の2日間に観察調査を実施した結果では、キープレフト走行をする車両が75.1%、車道中央部を走行する車両が24.3%、車道右寄り走行する車両は0.7であった（小数点2位四捨五入）。通過車両台数は午前7時から午後7時までの観測時間内で21日（日曜日）は985台、22日は1,064台であった。対向車両の無い場合には、車道中央部を走行するケースが2割以上であることが示唆される結果となった。

歩行者の行動については、高宮、岡、中野（2006）によると、路側帯の拡幅を行った前後比較では、どちらも歩行者の通行位置は路側帯内にほぼ納まっており、車道外側線の道路中央側への移設に伴い、歩行者はより広い空間を利用できるようになったことが指摘されている。より広い空間を利用できるということは、対向する歩行者同士が同じ方向へ回避しようとして「お見合

い状態」になることが減少することが期待できる。対面する相手が左側、自分が右側へと鏡の様に同じ方向、いわゆる「姿見回避現象」を経験することはまああることだが、行動スペースが広がることによって歩行者同士の円滑なすれ違いも図れるであろう。

交通管理者の見解⁴⁾では、重点交通規制に係る留意事項として当該最高速度規制を変更することが適当でないと認められる生活道路の場合には、「道路管理者に対するハンプ、狭さく等の物理的デバイスの設置の働き掛け。中央線の消去及び路側帯の拡大。」等について検討することとなっている。

3. 公通と公通考学

ここで「公通」と「公通考学」という造語を提示する。交通、交通安全という言葉はあまりにも日常用語になってしまっている観がある。

「交通」という言葉を聞いて理解できない場合は少ないであろうが、それゆえに思い込みや個人的な経験などによる個々の解釈のずれを生じることにもなる。交通管理者の「交通」に対するテーゼとして昭和32年の「交通警察についての考え方」によると「交通警察が、その任務の対象としている交通は、毎日実現している生活そのものであるとあって差し支えない。この交通にはあらゆる人々が参加し、そういう人によって形成されている生活である。」と非常に分かりやすい言葉で示されている。本稿における「交通」の概念もこれに準ずるのであるが、一步踏み込んで、行動及びそれを行いつつある状況を指すものである。つまり、「労働」、「行楽」や「飲食」と同じ種類の表現である。「労働環境」、「行楽環境」や「飲食環境」と同じく、「交通環境」と表現することが可能な状態ととらえる。単独の行動ではあっても不特定多数の個人参加者が同時に共存的環境を形成するのである。

「交通安全」については、今日、従来のペーパー辞書よりも改訂の早いweb検索の利用も少なくないことから、Wikipediaフリー百科事典 (ja.wikipedia.org/wiki 2011.1.24現在の書き込み)を参照すると「交通安全とは乗り物単体や同士、乗り物と人などが事故を起こさず安心して往来することを指す言葉で交通事故防止の言い換え。また、その心掛けや取り組み。対自動車や自転車など陸上の交通の他、航空や海上での交通に対しても用いられる言葉である。」とされている。いみじくも、交通事故防止の言い換えとあるように「交通安全」は四字熟語としては意味を成していないのである。日本語としては「交通の安全」や「安全な交通環境」の解釈を補完しなくては意味が通らない表記である。ゆえに、日常用語に過ぎている現状を考えて「公通」という造語を提示するものである。「道中安全」ならば意味を成すが、その場合は事故の回避だけではなく、疾病や犯罪に巻き込まれることを防ぐ、厄除け的な意味合いも多分に含まれることになる。もとより「公」は「おおやけ」、「public」である。「天下の大道」という表現があるが、公道以外、私有地やコンビニエンスストアなどの駐車場内での事故は事故統計上、道路外としてカウントさ

れるものである。また、公道は税金投入、インフラストラクチャーによって建設、維持管理されている公共財の供用であるため、「公」を全面に出すことは妥当と考えるの造語である。言い換えれば「自分勝手」な逸脱行動が他人の迷惑になる「恥」の意識の上でも「世間」つまり「おおよけ」を強調したい。それ無くしては道路環境の整備や法律、罰則を強化しても人的要因に起因する事故未然抑止と被害軽減の目標を達することはできないであろう。

次に「考学」という造語について解説する。工学は土木、機械などに代表されるように自然科学分野である。しかし、交通参加者や交通環境における人間行動は社会科学の領域である。もとより道路管理者の施工は土木工学や人間工学、車両の設計は機械工学に基づくところが大きいものであるが、本稿の「歩行者を優先した価値体系」は社会科学の視点から論じられるべき課題である。岸田（1992）はその著書で「従来人間工学—Human Engineeringのイメージからすると、内容に違和感を持つ読者もいると思い、人間の働き様を考える学問が人間工学との思いを込めて、とりあえず「人間考学」と名付けた。」と記述しているが、「公通考学」も同じ趣旨である。自然科学をハード、社会科学をソフトとして捉え、「工学」に対する「考学」という位置づけである。

（なお、本稿のキーワードではpublic pass, study that thinks about public passと表記したが英語表記についての妥当性は今後、推敲を重ねることをご理解いただきたい。）

4. 考 察

群馬県高崎警察署の測定や旧笠懸町での観察調査の結果から、中央線消去と路側帯拡幅の施策が車両速度低減、事故件数の減少に寄与したことは理解できる。前述のとおりこの施策は工期、予算の上でも従来の大掛かりな土地買収などを伴う工事に比べ、実行しやすい施策である。もとより塗装、ラインの経年劣化などによる維持管理は必要であるため、相応の経費はかかるのは当然であり、全ての路線で実施できるものではない。ゆえに実施個所の吟味は住民へのリスニングなど事前調査が重要になる。「なぜ」このような施策を実施するのかを周知、意思疎通、合意形成を図ることである。また、前後の比較調査として交通量、事故発生件数などを数量化した客観的データとして効果測定を行うことも不可欠である。施策実施直後は環境の変化によって実勢速度が低減したとしても、時間の経過とともにドライバーの慣れが生じることは予見できるので、1年後、3年後の様なタイムスパンでの把握が施策の妥当性を裏付けることとなる。今日は「社会実験」という言葉が耳新しくない社会環境になってきているのであるから、効果が把握できない施策を「実験」として位置づけ、改正、廃止することもハードルが低くなっているものと考えられる。行政組織が安易に「社会実験」を行うことは許されることではないが、一度実施した施策を墨守して改正、廃止することにためらいを持つことは交通、道路政策としては健全な状況とは言えない。そもそも、「中央線消去」とは、一度引いたラインを消去する、規制解除のことであるから、車優先から人（自転車、車椅子等含む）優先へと価値体系の変換が行われたものであ

る。

以上のような施策を実施するためには、担当部署の連携が重要になるのだが、そのひとつの事例として交通管理者と道路管理者の連携を強めることを意図し、47都道府県に道路交通環境安全推進連絡会議⁵⁾が設置され定期的な意思疎通が行われていることを紹介する。各都道府県の実情に合わせてアドバイザー会議を設ける場合があるが、筆者がアドバイザー委員の委嘱を受けている（平成14年度より平成22年度現在）埼玉県においては、県警察本部交通部交通規制課、国土交通省大宮国道事務所、県県土整備部道路環境課、学識経験者4名と地元新聞社等の有識者3名で構成されている。埼玉県におけるアドバイザー会議の位置づけを引用すると、「アドバイザー会議では、警察及び、道路管理者が緊密な連携のもとに安全な道路交通環境の整備を推進し、埼玉県内の道路における交通事故の防止を図ることを目的として設置している埼玉県道路交通環境安全推進連絡会議に対して、以下の事項について審議、検討を行っております。①地域の道路交通実態を踏まえた交通安全に関する主要施策の実施に関すること。②対策効果の評価及び評価効果の施策への反映手法に関すること。③道路交通環境の安全を図るための新規施策の提案に関すること。④推進連絡会議の要請による現地調査。」の4点が示されている。周知方法として、市民が行政組織の交通政策に関するwebにどれだけアクセスするかは検証の余地があるが、地元新聞社の理解、協力も得ていることから（発表記者クラブ：埼玉県政記者クラブ、さいたま市政記者クラブ、神奈川建設記者クラブ、竹芝記者クラブ）、閉鎖的な密室会議ではなく、オープンに市民へのアナウンスも配慮された会議運営となっている。現時点（平成23年1月12日）での最新である平成22年度第2回アドバイザー会議（平成22年12月2日開催）の内容については、大宮国道事務所のホームページ（<http://www.ktr.mlit.go.jp/oomiya/>）に掲載されている。その中でアドバイザー会議での主な意見として以下の2点が要約されている。「交通安全対策の事業実施後に効果や利用者からの評価を取りまとめ、公表することが重要。今回は国道を対象とした交通安全対策の取組みのため、県道や生活道路でも交通安全対策について、別の取組みを実施していることが分かるようにした方が良い。」といった組織外部のアドバイザーならではの意見が述べられていることが分かる。

5. 結 論

陸上交通環境においてモータリゼーションの発展は重要な要因である。それを否定しては現在の市民生活や物流等の経済活動への便益性が大きく損なわれると言っても過言ではない。しかし、交通事故や渋滞の発生などによって円滑な陸上交通環境を損ねていることも事実である。日本国内のモータリゼーションは大正期（100m道路構想など）にすでに予見されていたものであるが、敗戦によってリセットされ、高度経済成長とともに発展してきたと捉えることも妥当性がある。その発展過程において車道幅員拡充や車道舗装が物流などの効率性のために、ともすれば優先さ

れてきた観がある。歩行者等を積極的にないがしろにしてきた訳ではないのであろうが、輪禍の被害者は甚大であり昭和45年には全国の年間交通事故発生件数が718,080件、死者数16,765名と最悪の状況を生み出すこととなった。尊く無い命などは存在しないのであるから、尊い命とは表現したくないが、これだけの犠牲を払うほどの価値がモータリゼーションにあるのかという疑念は遺族ならずとも持たざるを得ない。車両は人間社会を豊かにする道具のひとつであり、社会の主人公は人間そのものであることは明らかであろう。本稿で提唱した「歩行者を優先した価値体系」とはそのような意味である。中央線消去及び路側帯拡幅は車両が歩行者等に配慮した交通参加行動を取る環境を物理的に整えるものであり、交通管理者や道路管理者にとっては普及した施策手法である。しかし、交通参加行動の主体である車両ドライバーや歩行者等にその意図が理解されなくては効果を損なうことになる。交通管理者と道路管理者の連携がスムーズに行われていることは良いことであるが、交通参加者や地域住民をいかに巻き込んでいくかが、今後の大切な課題である。円滑な交通環境の確立を目指すにあたって、理念・実行・評価の3点は常にセットであるから、「何のために」中央線を消去して路側帯を拡幅するのかを周知するための方法論が必要なのである。その方法は山間地や市街地、工業地などの構造的な違いや、居住系や商業系、文教系などの地域の特性によって影響を受けることであろう。A地区で成功した方法がB地区で成功するとは限らないのである。また、時間の経過によっても工業地内の工業施設が移転したり、居住系地区の高齢化や過疎化が進行するなど、同じ地区でも同じ方法で十年一日のごとき効果を期待することはできない。路線自体も新たなバイパスの供用や鉄道の延長・廃止などの影響を受けて変化し続けるものである。交通とは地域と地域を結び付けるヒト・モノの流れそのものであることから、ミクロとマクロの視点を持った体系的な施策が行われなくてはならない。その施策を行政組織が外部に知らしめる方法として、パブリックコメント（HPやペーパーなど）、フォーラム開催やアドバイザー会議などを積極的に活用し、継続性を持たせた上で、良い点・悪い点（GP）を精査する交通・道路管理者間の小集団活動（QCサークル）による改善を行うことを提言する。

産・学・官連携と言われて久しいが、交通問題における、自動車産業やトラック輸送業、タクシー業などの産業界と機械工学や土木工学、心理学などの学術分野、実務担当の行政組織との連携は試行の段階は過ぎたと捉えているのだが、今後はさらに地域住民の「地」を加えた「地・産・学・官」の連携が図られることが望ましいであろう。

（かつた とおる・高崎経済大学大学院地域政策研究科博士後期課程）

【注】

- 1) 昭和35年6.25法律第105号、最終改正平成21年7.15法律第79号（平成23年1 現在）
- 2) 昭38総府建令2、昭46総府建令1、昭50総府建令1・一部改正
- 3) 警察庁丁規発第72号、平成15年10.8
- 4) 警察庁丙規発第24号、丙交企発第144号、丙交指発第38号、平成21年10.29
- 5) 安全な道路交通環境の整備に関する推進方法について、道維第9号平成12年4.4、建設省道環発第10号平成12年3.23。国の「道路交通環境安全推進会議」は特定交通安全施設等整備事業七箇年計画（平成8年度から平成14年度）に基づき、平成11年9.30に設置。

〈参考文献・資料〉

- 内海 倫 「交通」実態と対策：1958 立花書房
- 勝田 亨・岸田孝弥 高齢者交通安全教育への新しい試み～道路横断経路からみた交通安全指導について～ 交通安全教育 2001.8 No.424：2001. pp6-11 （財）日本交通安全教育普及協会
- 勝田 亨・岸田孝弥 生活道路における中央線消去、路側帯拡幅の効果について 日本交通心理学会平成15年度秋季（第68回）大会発表論文集：2003. pp21-22
- 岸田孝弥 マクロ・アーゴノミクス：1992 高文堂出版社
- 高宮 進・岡 邦彦・中野圭祐 生活道路の車道外側線移設による、歩行者等通行位置の変化 土木学会第61回年次学術講演会：2006. pp411-412
- 高宮 進・岡 邦彦・中野圭祐 生活道路における交通安全対策事例とその効果 国土技術政策総合研究所研究資料：2007. pp28-31