

はじめに

交通事故の死者数は概ね減少傾向にあるものの、歩行中や自転車乗用中の死者数が全体の約半数を占める状況であり、通学路などの身近な生活空間での交通安全対策が喫緊の課題となっています。

そこで、国土交通省と警察庁は、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間を整備するため、「ゾーン 30 プラス」の取組みを推進しています。これは最高速度 30km/h の区域規制とハンプ・狭さく・シケイン・ライジングボラード等の物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン 30 プラス」として設定し、道路管理者と警察が緊密に連携して、住民等の合意形成を図りながら交通安全対策を進めるものです。国土技術政策総合研究所では、道路管理者に対し、「ゾーン 30 プラス」を推進するために必要な技術的な支援を行っています。

身近な生活空間で行われる交通安全対策は、住民の関心が高く、地区全体としては理解を得られやすいものの、個々の物理的デバイスの設置については同意を得られない場合があり、地区等の合意形成の進め方に悩みを抱える実務者が多くいます。

一方、合意形成のために、様々な工夫を行った自治体の事例もあります。その詳細なプロセスや実際に使われた資料は、他の実務者にとって大変有用なものとなりますが、これまでその蓄積と整理が十分に行われてきませんでした。

そこで、国土技術政策総合研究所では、生活道路への物理的デバイス設置における合意形成に際して行われた工夫に着目し、事例の調査を行いました。

今回調査した事例では、課題把握、対策検討、対策実施、効果検証という合意形成の各段階で様々な工夫が行われています。例えば、「課題把握」の段階では、交通安全対策に関する基礎知識や身近な先行事例を紹介した上で、客観的データと主観的データの重ね合わせを行うなどの工夫が挙げられます。また、いずれの段階においても、ワークショップや協議会に参加していない住民への積極的な広報を行うなどの工夫がみられました。

検討体制に着目すると、「ワークショップ主軸」での事例と「協議会主軸」での事例の大きく 2 つに分類でき、いずれの事例においても住民やその代表者に主体的に検討プロセスに関わってもらう工夫がみられました。

本資料は、このように、生活道路への物理的デバイス設置における合意形成に取り組む際の参考となるよう、検討の主な流れと工夫について整理するとともに、詳細な合意形成プロセスや実際に使われた資料を取りまとめました。

本資料が、ゾーン30プラスをはじめとした、生活道路における交通安全対策推進の支援となれば幸いです。