

これからの都市と交通

C4 C1251113 近藤千洋

A) 他チームの発表を聞いて

自分達のチームにない解決策の提案として、参考になったものとして、発想としては「オムライス」、「FOODS」が素晴らしいと感じたが、技術的・制度的ハードル、維持管理、人間心理、財政持続性、システム管理の複雑さ、商店街の負担、デジタル弱者、交通格差等の課題があり、提案の内容に現実性が足りないように思う。私達の班の中になかった視点として3・4・6・7班にみられる特徴は、交通問題を「道路構造や交通網」といった都市機能の改善だけに限定せず、人間の行動や心理に起因する事故要因に焦点を当てている点である。3班「Variety」は、脇見や疲労、教育不足といった人的要因を重視し、VR体験や実地指導を通じて危険認知能力を高める教育的アプローチを提案した。これは事故の未然防止において、体験を通じた学びが有効であると判断した点に特色がある。4班「頭文字 IKT」は、中高生や若年層の自己過信、「車が止まるだろう」という誤った期待、標識理解不足など、若者特有の心理的・認知的課題を詳細に分析し、交通安全教室やVRを用いた当事者体験による意識改革を重視した。これにより、事故を「抑制」する現実的な視点を提示している。6班「ほんまに本間」は、自転車運転者のながら運転、ヘルメット未着用、通学路の危険箇所など身近な行動改善に取り組み、学校や家庭、

行政の三者が連携した包括的な対策を提示している。この点で、個人習慣と環境整備の両面から事故を減らそうとする姿勢が強い。7班「たんたん」は、高齢者の免許返納問題を扱い、移動手段の不足による生活不安や「免許＝自立」という心理的負担に着目した。デマンド交通や条件付き運転、地域の見守りなど、高齢者の尊厳を保ちながら安全を確保する社会的支援策が特徴である。以上のように、3・4・6・7班はそれぞれ異なる対象（子ども、若者、自転車利用者、高齢者）に焦点を当てつつ、共通して人の意識・行動・心理を変えることに重点を置いていてその点が参考になった。

B) 地方都市における交通の問題を総合的に解決するための自分の意見

地方都市の交通問題は、車依存を前提とした都市構造、歩行者・自転車の安全性不足、公共交通の利用低迷、若年層と高齢層それぞれのリスク行動と心理要因、という複合的な層で絡み合っている。私達の班が示した「歩いて暮らせるコンパクト・タウン」と「バス運行の再編」は、中長期の構造的解として有効だが、人の行動や心理を変える対応を同時に進めなければ効果は限定的である。ここに3・4・6・7班の視点を統合し、ハード（構造）×ソフト（行動）×ケア（心理・生活支援）の三層を一体で動かすことが、実効性と持続性を両立する鍵となる。第一に、都市構造とネットワークの再設計である。私達の班が掲げる拠点集約・結節点型バスは、生活機能を15分圏に近づけ「歩く・乗る」が自然に選べる体制をつくる。これを3・6班の視点で

補強し、歩道の連続性と幅の増幅、夜間照度、ベンチなど歩行快適性を体系的に整え

ると同時に、自転車は車道と分離された専用レーンと交差点での自転車待機空間

(ASL)・歩行者先行青を導入して接触リスクの低下を図る。積雪期には、優先除排雪

ルートと臨時スクール動線を標準化し、冬季でも安全・快適な移動を確保する。さら

に、需要が低いエリアは定時+予約併用のデマンド交通へ移行し、通院・買い物時間

帯の直行便を厚くすることで使いにくさを解消する。

第二に、教育・規範による行動変容である。3・4・6班が強調したのは、「事故の多

くは人の行動と認知に由来する」という点であり、小中高をターゲットにした体験型

カリキュラムを制度化し、小学校では実路横断や死角体験、中学校では自転車の法

規・危険予測訓練、高校ではVRやドライブシミュレーターにより「見えても止まれ

ない」「車は必ずしも止まらない」を当事者として体感させる。並行して、ながら運転

の禁止、ヘルメット常用、夜間ライトと反射材の徹底を学校・家庭・地域の三位一体

で習慣に落とし込む。通学路の危険箇所は、生徒・PTA・警察・道路管理者が毎年地

域点検を行い、危険箇所マップを更新。道路サインは文言・高さ・設置位置を最適化

し、ドライバーと自転車双方の認知負荷を下げる。時間帯進入規制やゾーン30の活用

で通学時間の交通静穏化も段階的に導入する。

第三に、高齢者の移動と尊厳を守る心理・生活支援である。7班が示した通り、免許

返納は0か100かではない。条件付き運転（エリア・時間・車両・天候の限定）を地

域で試行し、段階的移行を支援する。自動車学校と地域包括支援センターが連携して運転適性の定期チェックと安全運転講習を提供し、本人と家族の不安を減らす。返納後は、デマンド交通・コミュニティバスの直行便を通院・買い物に集中させ、タクシー補助は紙・IC併用で事後精算を簡素化。さらに、近隣の見守り・送迎・移動販売などコミュニティの互助を交通政策の正式メニューに位置づけ、頼りやすい空気と実際の足を同時に担保する。

これら三層を動かす推進体制として、地域交通コンソーシアムを常設する。市（交通・福祉）、教育委員会、警察、道路管理者、教習所、PTA、交通・商業事業者が同じテーブルに着き、都市構造（⑤）×教育（③・④・⑥）×高齢者支援（⑦）を一体で設計・運用する。成果はKPIで可視化する。モード分担（歩行・自転車・バス）、安全指標（通学時事故・ヒヤリ・ハット）、行動指標（ヘルメット・ライト・反射材の着用率、ながら運転違反）、高齢者（返納後の移動満足、通院アクセス時間）を分析し、学校や地域にダッシュボードで還元する。

最後に、インセンティブと合意形成の工夫が定着を左右する。2班の発想を簡略化し、紙・IC併用の地域ポイントを導入して、ヘルメット常用、夜間ライト、地域点検参加、バス利用などの望ましい行動に小さな報酬を付す。学級・町内単位で安全スコアを公表し、「見える化×褒める化」によって、規範遵守を前向きなものに変える。合意形成は、子どもの安全と高齢者の移動権という反対の起きにくい領域から着手し、

成功事例を素早く可視化して裾野を広げる。リスクとしての「慣れ」「人手不足」「財源制約」「デジタル格差」には、教材・標識・広報の年度更新、ボランティアと地域企業の活用、段階投資と小規模反復、紙・ICの併存で備える。

結論として、地方都市の交通を「安全で、歩いて、頼れる」基盤へ転換するために、5班の構造改革に、3・4・6班の教育・行動変容と7班の心理・生活支援を重ねる三層統合モデルを、常設の協働体制×KPI運用×段階投資で継続実装することが近道に繋がる。「歩けるまち × 使える公共交通 × 学び続ける地域 × 年齢に優しい支援」いう四位一体の実装が理想であり、事故抑制と移動の自由、地域活力の同時達成をもたらす現実的な策である。