

東京都大田区の「くらやみ坂通り」



抜け道として利用する車が多く、接触事故の危険も少なくない

住民主導の道づくり

東京都大田区に「くらやみ坂通り」と呼ばれる区道がある。幅員が4.5メートルに満たない区間もある狭い通りだが、JR大森駅付近から都道環状7号線（環7）への最短ルートになるため、抜け道として利用する車が多い。重大事故には至らないまでも、車と人が接触する軽微な事故が後を絶たず、沿道住民らは「くらやみ坂通りゆっくりに走ろう運動」（中島敏事務局長）を展開。学識者や道路舗装会社の知恵も借りながら、安心・安全な道づくりに取り組んでいる。（編集部・溝口和幸）

スコープ 生活インフラ

くらやみ坂通りは、大森駅の西側、線路沿いにある都道421号線から環7方面に伸びる延長約900メートルの道路。住宅地のまっただ中を通る生活道路で、駅側の一部を除いて一方通行だが、抜け道に利用するタクシーなどの通過車両が多い。傘や手荷物、ベビーカーが車に接触したり、子どもと歩く親がヒヤッとしたりするケースも少なくないという。

「工事で通行止めになった時は、車を気にせずに悠々と歩けた」。ゆっくりに走ろう運動を始めたことになったきっかけを中島事務局長はそう説明する。「道は悪いけれどもいい住宅街」といってはあり得ない。車との接触を避けるため、時には沿道に並ぶ住宅の扉や門扉に張り付くように歩かなければならぬ現状を少しでも改善しようとして、署名運動を開始。11年1月に設立集会を開き、地域住民が主体となったゆっくりに走ろう運動をスタートさせた。

住民らは、ワーキンググループ（WG）を設けて対策を協議。危険箇所や交通量を調査した上でハード、ソフト両面からの対策案をまとめ、区や警察に対応を求めた。具体策として、近くの駐車場にある設備をトントに、車両の走行空間を狭めるソフトポールの採用や、路側帯の白線と横断歩道の再塗装、舗装のカラ化、表示の大型化などを提案した。ポールの設置場所を協議して決めるなど行政任せにせず、「行政との協働」を意識した道づくりによって一部の対策は既に実現している。



ソフト面では、車のスピードを落とす抜本的な対策として、道路を凸型に舗装して段差を設け、速度を抑えなければ走行が

難しくなるハンプを設置する案も浮上。一部の住民がNIPPONに相談を持ち掛けた。対応した同社の技術陣は、ハンプの設置は速度抑制には効果的だが、設置後に騒音・振動のクレームが出るケースがあることを長年の経験から熟知。慎重な対応が必要と助言した。NIPPONには、路面を波打つように舗装する速度抑制舗装「スピードセーフエッジ」などの独自技術もあるが、まずはソフトポールの設置による速度低下の効果測定に協力することにした。

生活道路改善のモデルに

学識者、道路舗装会社も協力

「生活に密着した問題を解決するために、要望するだけでなく、アイデアを出しながら行政と一緒に行動し、目に見える成果を着実に上げている」。住民の要請に応じて運動をサポートしてきた大田勝敏東大名誉教授は、今回の住民運動を高く評価。「今あるインフラを自分たちにとって良いものにしていく行動することで、社会と関わる意識も育まれている。災害が起きた時に、その効果は大きなものになるだろう」と話す。

ゆっくりに走ろう運動事務局は、引き続き住民主導を基本コンセプトに、安全・安心な道づくりに取り組む考えだ。沿道住民の意見をまとめたうえで、電柱の移設をはじめ長期的な視野で今後も対策を検討するという。運動の成果を聞きつけ、区には「話を聞いてほしい」とほかの地域からの問い合わせも来ているという。中村利恵副事務局長は、環7と都道412号線の間にある地域一帯を対象に「くらやみ坂沿道だけでなく、ゾーンで対応を話そう」という機運も高まってきていると話す。

高齢化の進展で、住民に身近な生活道路の改善はこれからますます重要になる。地域住民が主導し、行政や企業、学識者らが協力して取り組む「くらやみ坂の道づくり」は、生活道路整備の新たなモデルともいえる。