



健康寿命延伸都市・松本

平成22年度

建設委員会のテーマ調査研究

「ゾーン30の取組みについて」提言書

松本市議会

目 次

1	はじめに	1
2	検討経過	1
3	検討内容	2
4	今後のあり方	6
5	おわりに	7

調査研究資料等

資料1	ゾーン30についての現地研修者からの説明資料 抜粋	
	「2.2. 6万歩で実感したフランス+αの街づくり」	9
資料2	先進都市視察調査報告書（東京都文京区、埼玉県川越市）	13
資料3	中町通り現地視察調査 道路図面	17
資料4	中町(蔵のある)まちづくり推進協議会・中町商店街振興組合と 建設委員会との意見交換会報告書	21
資料5	研修会「生活道路対策と規制速度の見直しについて」報告書	
	31
	平成22年度松本市議会建設委員会名簿	36

1 はじめに

建設委員会は、松本市議会基本条例第2条を踏まえ、政策立案のひとつとして決定された、委員会における調査研究テーマの一つを「ゾーン30の取組みについて」として設定しました。

「ゾーン30」とはヨーロッパが発祥とされ、自動車の制限速度を30キロメートル以下とするエリアを指します。

ヨーロッパにおける「ゾーン30」とは、住宅街から500メートルほどのエリアで特に交通事故が多かった状況を踏まえ、そのエリアを30キロメートル以下で走行することにより、安全を担保しようとするものです。しかし、現在ではそのような考え方が拡大され、中心市街地においても必要個所に設定されています。時速30キロメートル以下としたのは、仮に交通事故にあっても軽症で済む確率が高いところからきています。

このエリアにおいては歩行者が自動車に優先します。すなわち、自動車は細心の注意を払って運転しなければなりません。

一方、「ゾーン30」に設定されたエリアにおいては、歩行者が車に優先できることによって安全な空間が生まれ、安心してウインドウショッピングができるなど、市街地活性化にも寄与しています。

交通安全を所管する建設委員会では、こうした実態にある「ゾーン30」に着目しました。

本市では平成15年から「想いやりのみちづくり事業」として歩行者や生活者に安全・快適なみちづくりが展開されています。建設委員会では、こうした取組みに加え、「ゾーン30」のエリアが設定できれば、これまで以上に市民の交通安全と、中心市街地の活性化が、同時に達成できるのではないかと、この仮説を立て、これまで調査研究を進めてまいりました。

その結果、一定の成果が見込めるのではないかと結論に至りましたので、以下に調査研究結果を報告いたします。

2 検討経過

平成22年6月17日	調査研究テーマに「ゾーン30の取組みについて」を決定
平成22年7月13日	「ゾーン30」について現地研修者から説明を受け、本市の市街地における交通事情について、理事者から説明を受ける。
平成22年7月29日	研究テーマに沿い、東京都文京区、埼玉県川越市を視察
平成22年8月12日	市内の中町通り、高砂通りを視察し、委員会で論議
平成22年8月19日	当面する日程などを決定
平成22年9月17日	関係団体との懇談内容検討
平成22年9月24日	中町(蔵のある)まちづくり推進協議会、中町商店街振興組合との意見交換会開催

平成 22 年 10 月 15 日	上記意見交換会を踏まえ論議
平成 22 年 11 月 9 日	道路交通法「生活道路対策と速度規制の見直し」について、松本警察署から説明を受ける。
平成 22 年 12 月 9 日	「ゾーン 30 の取組みについて」調査研究報告書素案作成
平成 22 年 12 月 9 日	中町(蔵のある)まちづくり推進協議会役員会に正副委員長及びテーマ提案者が出席し、素案について報告

3 検討内容

(1) 調査研究テーマに「ゾーン 30 の取組みについて」を決定

委員全員の論議により前記「1 はじめに」のとおり、市民の交通安全と中心市街地活性化に資する街づくりを行うため、「ゾーン 30 の取組みについて」を調査研究テーマに設定しました。

歩行者の安全確保と中心市街地活性化の観点では、同じくヨーロッパで導入が進む「トランジットモール (注)」が理想的であるとの意見がありました。

しかし、市民に対しこうした考え方の周知活動が行われていない現段階において、一気にモール (遊歩道) まで持っていくことは難しいのではないかとの意見もあり、同様の趣旨で歩行者の安全確保と、中心市街地活性化に寄与することのできる「ゾーン 30」を研究し、導入していくことが望ましいのではないかと、この考え方の中で、調査研究テーマに設定したものです。

注 トランジットモール

公共交通機関 (バス、路面電車、LRT、タクシー等) に開放されている歩・車共存道路。自家用自動車などの通行を制限する一方で公共交通の利便性を高め、中心市街地を活性化させる施策の一つとして設けられる。

(2) 「ゾーン 30」について現地研修者からの説明を受け、また、本市の市街地における交通事情について、理事者から説明を受ける

フランス、ドイツにおける「ゾーン 30」の実態を見聞してきた現地研修者から、約 1 時間にわたり説明を受けました。(資料 1 参照)

「ゾーン 30」においては、自動車運転手は時速 30 キロメートルの走行が許されているという感覚ではなく、歩行者がどのような行動 (たとえば飛び出し) をとって安全に停車できるよう、細心の注意を払って運転しているのが実態、との研修報告を受けました。

また、理事者からは本市の総合都市交通計画 (素案)、道路整備五箇年計画、想いやりのみちづくり事業など、特に市街地における道路整備の状況などの説明を受けました。

(3) 東京都文京区、埼玉県川越市視察

「ゾーン 30」を設定するに当たっては、どのようにしたら自動車の速度を抑制することができるのかと併せ、どのようにしたら歩行者の安全空間を確保、拡大できるのか

極めて大きな要素となります。そこで、全国の中でその種の社会実験をしていた2都市、東京都文京区と埼玉県川越市を、建設委員会調査研究テーマにのっとり視察することとしました。(資料2参照)

ア 東京都文京区

東京都文京区では、生活道路における交通事故多発に対し、「歩行者が安全かつ安心して利用できる道路環境の整備」が必要との考え方のもと、コミュニティ道路整備事業が展開されています。

その中で、自動車の速度を抑制する「ハンプ」、「狭さく」を設置した社会実験が行われたことから、その実態を調査することとしました。

調査事項、感想については別添資料のとおりですが、結論的には、「ハンプ」、「狭さく」とも自動車の速度抑制効果があることが判明しました。ただし、個人によっては沿道の個人住宅前における、「ハンプ」や「狭さく」の設置を忌避する者もあり、課題も浮き彫りとなりました。

イ 埼玉県川越市

江戸時代の町割が残る川越市では、観光客増加の中で、自動車も増え続けています。重要伝統的建造物群保存地区を中心に、誰もが安心して歩ける空間とするため、観光客が集中する2車線の通りを、一方通行にした場合と通行止めにした場合の二つのパターンにおいて、どのような影響が出るのか、社会実験が行われたことから、その実態を調査することとしました。

調査事項、感想については別添資料のとおりです。

今回の社会実験においては、看板による交通誘導と、郊外型駐車場を利用したパーク&ライドを併せて実施した結果、全体の交通量は減少しました。しかし、車両通行止めの時間帯では渋滞が発生し、通常より移動に要する時間が増えたとのことであります。また、一方通行の時にも隣接する道路や外縁部の道路において交通量が増加しましたが、車両通行止めの時ほど周辺道路の交通に大きな影響はなかったようです。

この社会実験に対する住民反応ですが、約半数は交通渋滞を容認できないとしていますが、その感覚について分析したところ、観光客が利用する道路ではなく、地域の住民が利用する道路に対しての不満であることが判明したようです。

したがって、通行止めも一方通行も歩行者にとっては現状より安全になることは確かですが、その施策展開に当たっては、地域住民に理解を得ていくことが必須条件です。

(4) 市内の中町通り、高砂通りを視察し、委員会で論議

「ゾーン30」導入を想定している「中町通り」、「高砂通り」の現地視察を行いました。

ア 中町通り

中町通りにおける「ゾーン30」の対象区間は、女鳥羽川の南側、本町から東の国道143号までの約400メートルを想定しています。

この区間は平成13年度に工事が完成し電線類が地中化され、白黒のなまこ壁と相

まって、落ち着いた雰囲気醸し出しており、観光客に人気の通りとなっています。

道路幅員は、7.5から7.9メートルで、その内車道が4.0メートル、左右の歩行者や自転車が通行する路側帯（以下、「路側帯」という）が1.7から2.1メートルの幅となっています。大まかにいえば、4メートルの車道に左右約2メートルの歩道がついている、そんなイメージの道路です。（資料2参照）

この道路において、一層地域が活性化することを念頭に、歩行者の安全について実験を試みました。

まず、委員が運転する側と歩行者側に半数ずつ分かれ、自動車で時速20キロメートル、30キロメートルで走行するときの運転者としての感覚、あるいは歩行者としてそういった速度で走行する自動車がどの程度危険と感じるのか、を体験することとしました。

その結果、運転者側として時速30キロメートルをさほど速くない、つまり、安全に走行できていると感じる一方、歩行者から見た自動車の30キロメートルは速く感じ、20キロメートル以下でも速いくらい、と感じた委員がほとんどでありました。

この実験を通じ、中町通りにおける歩行者の安全を担保するためには、できるだけ自動車の走行速度を30キロメートルより遅くしていくことが望ましいと判断できます。

また、そのことと関連し、車道の幅はできるだけ狭めていくことも有効と考えられます。現在4メートルの車道幅員ですが、緊急自動車が通行できる最低の幅（2.6から2.8メートル程度）とし、車道を減じた分、路側帯を広げていけば、現状より片側で0.5メートル程度拡幅することができることとなります。

イ 高砂通り

現在、高砂通りは、「想いやりのみちづくり」として事業が展開されています。委員会ではこの通りについても「中町通り」と同様の考えで交通安全と市街地活性化を企図いたしました。しかし、既に平成16年以前からまちづくり推進協議会との話し合いが持たれ、① 車道幅員を2.5メートル、歩道は0.9メートル程度とすること、② 電線は地中化しないこと、③ 水路は一定程度露出するものの、7割以上を暗渠としていくことなどが決定されており、建設委員会として意見提起することが難しい状況となっています。

したがって、高砂通りについては、地域の要望を踏まえた本市の「想いやりのみちづくり」事業を継続していただくこととして、それ以上の調査には踏み込みませんでした。

(5) 中町(蔵のある)まちづくり推進協議会、中町商店街振興組合との意見交換会開催

19時からの意見交換会には、地元から浅田洲宏協議会会長、佐々木一郎理事長はじめ13名の方々に出席をいただき、建設委員会と約1時間半にわたり議論しました。議事録は資料4のとおりですが、主な意見を抜粋すると

① 市街地活性化のためには歩行者天国が望ましいが、利害が対立する要素があるので、

歩行者と自動車が共存する「ゾーン30」のような考え方が良いのではないかと。歩行者天国は1日50万から60万円の経費がかかり大変な出費となる。

- ② 中町の通りに南北から進入してくる自転車が急に飛び出し危険である。
- ③ 「歩行者に優しいみち」であると運転者に伝えられる工夫をすれば、速度の制限になるのではないかと。
- ④ モール化については20年前に検討されたこともあるが、実現に至らなかった。現在は住民の意識も変わり、人優先の考え方に変わってきている。
- ⑤ 中町の通りに「ハンプ」や「狭さく」は景観に馴染むかどうかで考えてほしい。
- ⑥ 車道幅員については2.6とか2.8メートルでよいのではないかと。
- ⑦ 路側帯が広がった場合の違法駐車対策を考えておく必要がある。
- ⑧ 中町は基本的に車道であると聞いた。歩道にできるのか、確認してほしい。(ほとんどの人は路側帯までは歩道と思っている。)
- ⑨ 路側帯のカラー舗装化などは受け入れがたい。現状の石畳で区別してほしい。(女鳥羽川左岸のカラー舗装化については予算の関係で仕方ないと考えている。)

といったような意見があり、工法上の課題は残るものの、地元としては建設委員会が考える「ゾーン30」の考え方を全面的に否定するものではないことが、共通認識として得られました。

こうした考え方を発展させていくため、今後地元として引き続き建設委員会との意見交換を望んでいます。

(6) 道路交通法について、松本警察署からレクチャーを受ける

松本警察署交通課規制係 熊谷昭雄係長から「生活道路対策と規制速度の見直しについて」と題し、レクチャーを受けました。議事録は資料5のとおりですが、主な内容を抜粋しますと、

- ① 20キロメートルの考え方はわかるが、いわゆる「のろのろ」ではなく一定速度で車を通過させるという観点から、20キロメートルの規制は無理と考える。
- ② 時速30キロメートルでも20キロメートルでもそれを守るのは運転者であり、守らせるのが公安委員会の仕事。
- ③ 中町通りにおいて速度規制で取り締まっていくことは難しいと思う。
- ④ 速度制限の標識だけでは効果がなく、視覚的にS字に見せるなどの工夫が必要。
- ⑤ 車道と路側帯を分離していく場合、構造物であれば許認可は必要ないが、可動できるものの設置には許認可が必要。
- ⑥ 中町通りは車道である。(現状、車歩道は外側線で分離していると認識されている。)
- ⑦ 車道と路側帯の幅については、道路管理者である松本市が決定できる。

というものであり、より自動車を低速で走らせる例えば20キロメートルといった規制や完全に人優先とはできないものの、建設委員会として考える「ゾーン30」を展開していくことは、道路交通法上不可能ではないようです。

4 今後のあり方

これまでの調査研究の結果、「ゾーン 30」は道路交通法上からも地域住民の方々の考え方においても実現可能な施策です。

現在、松本市では「思いやりのみちづくり」事業として、「安心して歩ける空間」、具体的には広い路肩や舗装の色分けなどにより、多くの歩車共存道路の整備を進めています。

こうした施策は、実施前と比べ、安心、安全という点で効果的と判断できますが、一方でもう一步踏み込んださらなる歩行空間の安全確保や、安心してウインドウショッピングなどができる環境とすることが、市街地活性化のために一層効果的と考えるものです。

委員会の調査研究では、「ゾーン 30」はそうした課題に対応できる施策であると判断します。

ヨーロッパにおける「ゾーン 30」は、「歩行者は車に優先する」という考え方ですが、日本国内では道路交通法上課題となるかもしれません。しかし、自動車は歩行者に対し細心の注意を払って通行するようなハード面の整備を行うことで、相当程度その趣旨は達成できるものと考えます。

ただし、「ゾーン 30」という考え方は本市においては新しい考え方であり、市民への浸透度合いからしても中心市街地の全てに網をかけて実施することは現実的ではありません。そういった意味では一定地区をモデルとした「社会実験」を行う中で、次なる施策展開につなげていくべきと考えます。

そこで、まずは私たちの調査研究にご協力をいただいた「中町通り」について、次の取組みをされるよう提言いたします。

- 本町から国道 143 号までの約 400 メートルの道路の車道幅員を 2.8 メートル以下とすること
- 狭めた車道幅員については、路側帯として両側同等に直線で拡幅する、あるいは、直線車道ではなく S 字車道として視覚的に速度を抑制する方法とすること
- 車道と路側帯については、景観に配慮しながら色分けすること
- このエリアにおいては、公共サインなどで自動車は歩行者に対し、細心の注意を払う道路であることを明示すること
- 南北から進入してくる車、自転車が確実に一時停止する対策（ハンプ、イメージ狭さく等）について検討すること
- これらの施策展開にあたっては、計画段階から住民参加で推進すること
- 一定期間経過後、地域住民、観光客などの歩行者に、アンケート調査などで安心安全の空間となったか、歩行者は増加したか、など成果を確認すること

5 おわりに

6月から調査研究を行うこととなった「ゾーン30の取組みについて」は、中町通りを一つのモデルとして展開していただくことを提言しました。

この考え方は必ずや、松本市全体の交通安全と中心市街地の活性化に寄与するものであると確信いたします。今回の提言につきましては、地域住民の皆様の理解を得て、ぜひ実現していただきたいと考えます。

一方、こうした施策、考え方を敷衍してまいりますと、いわゆるトランジットモールといった考え方も出てきます。これにつきましては今後の課題と捉えていただきたいと考えます。

終わりに、今回の調査研究にご協力をいただきました、「中町(蔵のある)まちづくり推進協議会」様、「中町商店街振興組合」様、視察先の皆様、松本市建設部、警察署各位に深甚なる敬意と感謝を申し上げます。

以 上