



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) をとっても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、拡大できるのかが

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おり、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、落ち着いた雰囲気を醸し出しており、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。

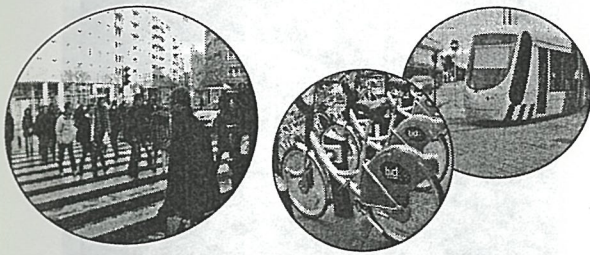
一方、こうした施策、考え方を敷衍してまいりますと、いわゆるトランジットモールといった考え方も出てきます。これにつきましては今後の課題と捉えていただきたいと考えます。

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

調査研究資料

22. 6万歩で実感した
フランス+αの街づくり



2010.1.22~2.2 欧州街づくり視察ツアー

パリ(Pariss)



パリのトラム

パリ(Pariss)



バス専用レーンを走るバス

パリ(Pariss)



ヴェリブ(コミュニティサイクル)

パリ(Pariss)



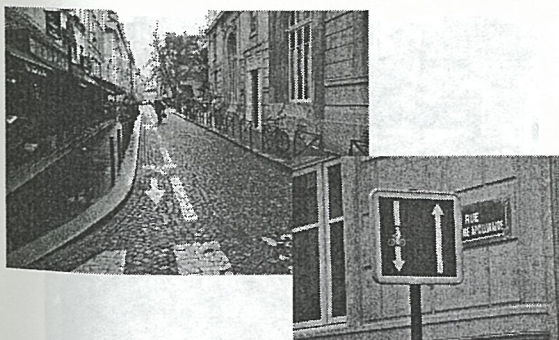
交差点に自転車レーンのサイン

パリ(Pariss)



車道に設置した自転車専用レーン

パリ(Pariss)



一方通行の車と自転車の対面交通

歩行者優先の「ゾーン30」



ナント(Nantes)



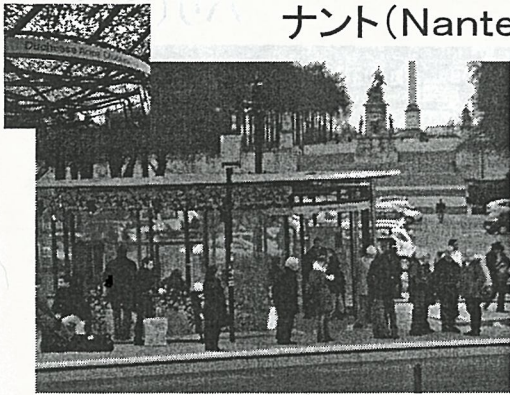
1985年トラム復活の先駆け

ナント(Nantes)



右が新型車両

ナント(Nantes)



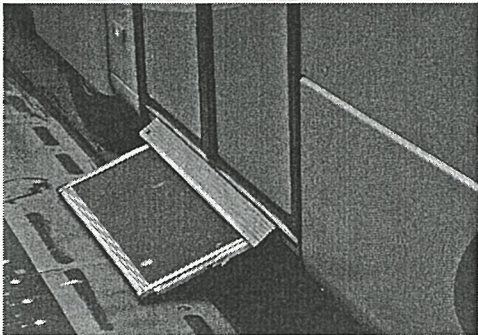
モデル的なバス停

ナント(Nantes)



バスの車内

ナント(Nantes)



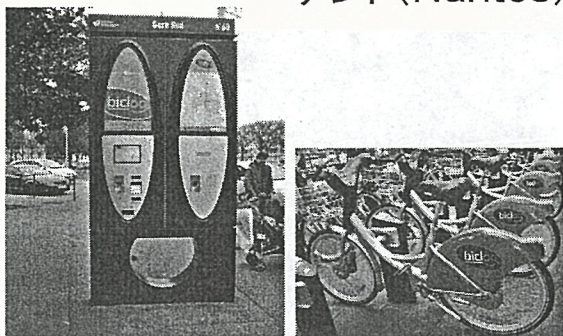
専用ドアには自動スロープが設置

ナント(Nantes)



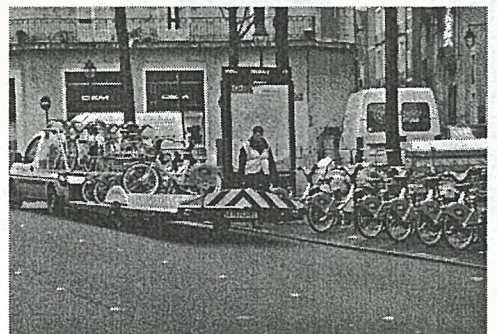
パークアンドライド駐車場

ナント(Nantes)



ビクルー(コミュニティサイクル)

ナント(Nantes)



ビクルーの配車調整

es)

ナント(Nantes)



車輛

ラ・ロシェル(La Rochelle)



リセリック(電気自動車のカーシェアリング)

es)

ラ・ロシェル(La Rochelle)



車内

波止場風の充電スタンド

ラ・ロシェル(La Rochelle)



BIOのペロタクシー

es)

ストラスブール(Strasbourg)



車場

トラム

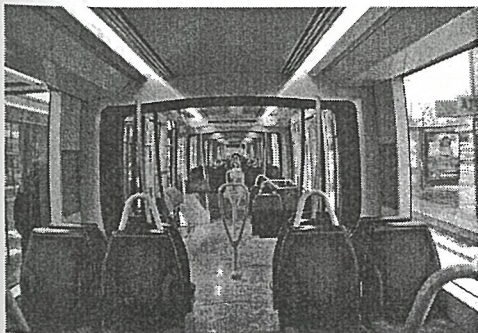
ストラスブール(Strasbourg)



交通まちづくりの集大成

tes)

ストラスブール(Strasbourg)



調整

新型トラムの車内

ストラスブール(Strasbourg)



街中の駅に止まるトラム

ストラスブール(Strasbourg)



交通まちづくりの集大成

ストラスブール(Strasbourg)



にぎわいを取り戻した街

ストラスブール(Strasbourg)



トラムのある街

カールスルーエ(Karlsruhe)



にぎわいのある街

カールスルーエ(Karlsruhe)



トラムの渋滞

リヨン(Lyon)



トラム

まとめ

- 1 トラム(路面電車)、バス、自転車、徒歩を重視した公共交通により、移動の定時性が確保され、環境が改善された。
- 2 中心市街地への自動車流入抑制、駐車場の台数規制で人の居場所が確保された。
- 3 上記が相まって、中心市街地に安全で安心の空間が生まれた。
- 4 その結果、中心市街地が活性化した。
- 5 10年先に松本でトラムに乗ろう。

先進都市視察調査報告書（東京都文京区、埼玉県川越市）

1 視察地及び視察項目

平成22年7月29日

ア 東京都文京区

「コミュニティ道路整備について」

・白山・千石地区コミュニティゾーン交通社会実験について

イ 埼玉県川越市

「一番街の交通社会実験について」

・実施の背景及び概要について

・調査結果及び今後の方向性について

2 概要

(1) 東京都文京区（人口・188,880人 市制施行 昭和22年）

「コミュニティ道路整備について」

説明者：道路課海老澤課長、同課財部主査、佐久間主任

- 平成19年に区内を22地区に区分し、区域ごとにコミュニティゾーン整備計画を策定し、最初に手をつけたのが白山・千石地区（東京大学理学部附属植物園：小石川植物園の周辺）である。この地区の課題として教育施設周辺の交通安全の確保、通過交通が多いこと、歩行者空間が狭いこと、路上駐車が多いことなどがあげられており、区内でも危険度の高い地区であった。社会実験対象路線は、危険度の高いこと、社会実験でのデータを他の地区でも活用できるように汎用性の高いことなどを主に選定し、区道812号（制限速度20キロ）、816号、839号（制限速度30キロの路線）とした。
- 区道812号は主要生活道路で、ハンプ2カ所、狭さく2カ所を設けた。区道816号は幹線道路を結ぶ路線で通過交通が多く、ハンプ1カ所、狭さく2カ所を設けた。区道839号は幹線道路から小学校へ向かう道路で、学校施設周辺の交通安全対策を目的にハンプ1カ所と狭さく2カ所を設けた。ここでは埼玉大学の協力により、速度低減効果が高い連続ハンプを設けた。ハンプは延長4メートルくらいのもの、狭さくは緊急車両が通れるよう車道を2.6～2.8メートルとしボラードを設置した。
- ハンプはゴム製でサイン曲線により騒音や振動がある程度抑えられるよう研究された材料のものを使った。費用は10万円/㎡くらいと諸経費で設置できる。
- 社会実験後のアンケート調査では、速度が遅くなったと答えたのが半数近くだったが、交通量は減ったと答えたのが5%程度。効果はハンプが6割くらい、狭さくが3割くらいと評価されていた。運転者はハンプで9割、狭さくで6割が速度を落とすとしたとの結果。ハンプ・狭さくの設置については、前向きな回答が多かったが、自宅前への設置については協力できないとする意見が2割強の路線もあり、住民の

理解を得るのが難しいという傾向が読み取れた。

- ・ 速度計測の結果はハンプと狭さくを比べるとハンプのほうが効果が高かった。速度 30 キロ以上の車がハンプ設置後には大幅に減っていることがわかった。また、20メートル間隔で連続ハンプを設けた 100 メートル区間では、各ハンプの約 10 メートル手前から速度を落とすことがわかり、連続して設置することによりさらに速度抑制の効果があがることがわかった。
- ・ ハンプや狭さくの設置前後では交通量の抑制効果が見られなかったが、これは幹線道路の抜け道としての利用者が多いと考えられる。車の通行を減らして幹線道路に誘導できる手立てがあればいいが、片方をおさえれば他のところが増えてしまい、現状では難しい。しかし、歩行者の安全という観点から速度の抑制ができると事故が減ると考えられる。
- ・ これらの交通社会実験を基に作成した整備計画（案）では、狭さくはハンプより効果が低いこと、住居への出入りや通行に邪魔になることなどの意見から、812 号、839 号はボラードによる狭さくは 1 カ所のみとし、イメージ狭さくとすることとした。また連続ハンプを設けるため各戸訪問をして説明したが、なかなか協力を得られず、連続ハンプは断念した。

(2) 埼玉県川越市（人口 333,569 人 市制施行 大正 11 年）

「一番街の交通社会実験について」

説明者：都市交通政策課田宮課長

- ・ 社会実験を行った一番街は、蔵の街並みで有名なスポット。明治 26 年に大火事があり、焼け残ったのが蔵づくりの家だったので、それ以降は財力のあった商人が皆、蔵を建てた。大体は築 100 年くらい、古いもので 200 年くらいのものがある。道路幅員が約 9～11 メートル、延長約 400 メートル。昭和 11 年に 20 メートルに拡幅する都市計画決定をしてるが、手を付けられずそのままになっていたおかげで、蔵の街並みが残っている。
- ・ もともと地元の人が買い物をする大きな商店街だったが、時代とともに衰退してきていた。商店街の人たちが何とかしようとして蔵づくりの街並みに着目し、昭和 50 年代半ばから保存運動が起こった。現在は街なみ委員会という住民の自主組織があって、この一体で建物の新築や改修の際にはデザインなど承認を受けたうえで、着工するというも行っており、これらの努力もあり重要伝統的建造物群保存地区に指定された。市では平成 8 年に電線の地中化を行った。
- ・ 一番街は県道で交通量が多く 12 時間で約 8,000 台が通過し、路線バスは 1 日に約 500 往復している。昨年 NHK の朝のドラマ「つばさ」の舞台となったこともあり、年間 600 万人くらいの観光客が川越市を訪れ、そのほとんどが一番街を歩くが、バスが頻繁に通るので、街並みの写真を撮るにも危ないという苦情も寄せられている。担当の思いとして、この街並みにそぐわない車の通行を完全にストップさせてしま

速
20
-ト
E抑

速
20
-ト
E抑

は幹
直路
い、
事故

こり
ま、
こし
尋ら

事が
皆、
直路
幅す
蔵の

して
150
があ
、着
地区

に約
り、
、バ
いる。
しま

いたいが、今の段階ではそういうわけにもいかない。

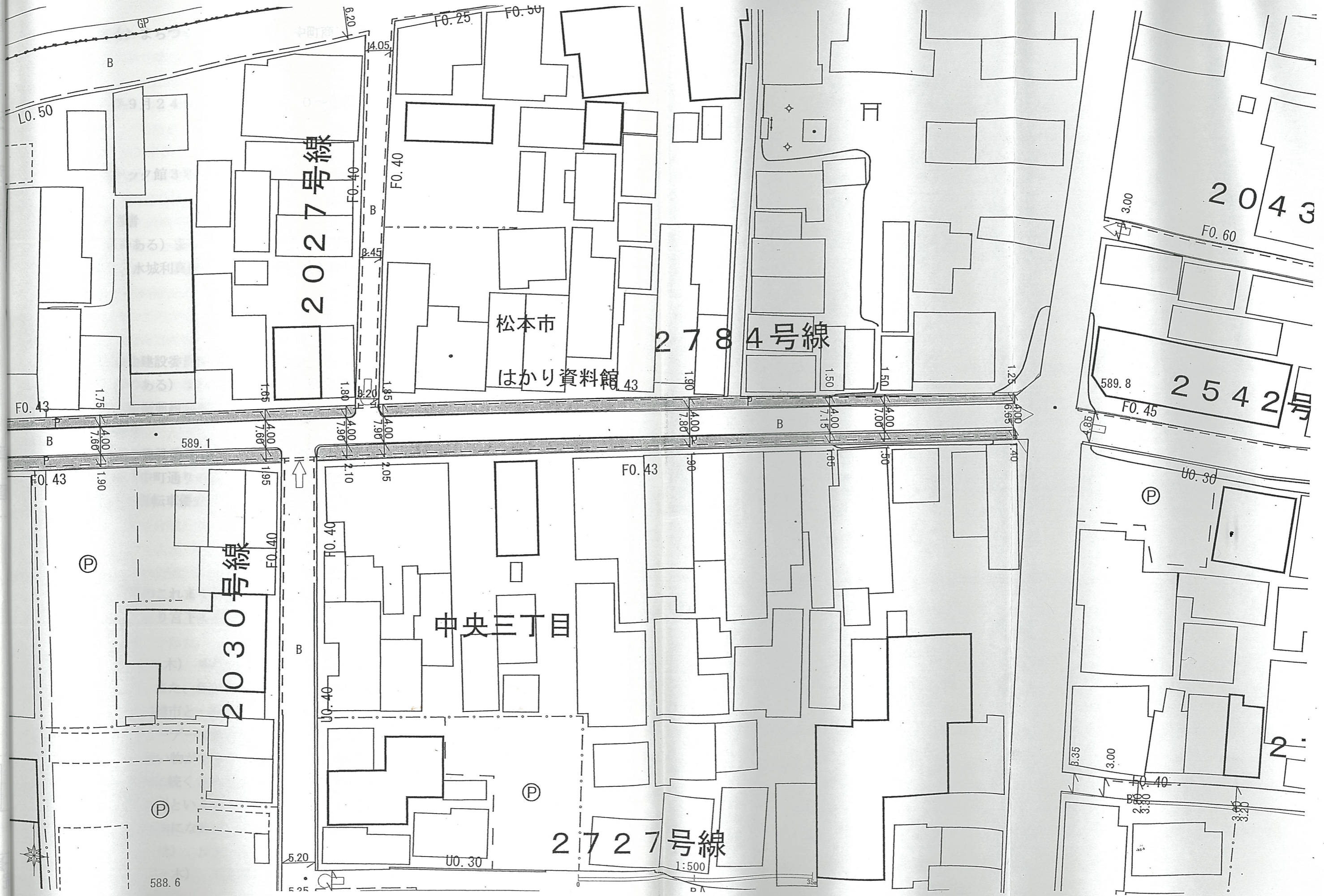
- ・ 安心して歩ける歩行空間を作るための実験として、平成 21 年 11 月 7 日～23 日までの 17 日間、平日は 24 時間一方通行、休日のうち 5 日間は通行止めにして歩行者天国とした。この期間だけは、従来のセンターラインと歩道のラインは黒いテープで隠し、真ん中に車道が来るようにラインを白いテープを張って対応をした。
- ・ 川越市街地を南北に横断する道路はこの一番街の通りと市役所前の通りの 2 本しかないなので、一番街を一方通行にしたり、歩行者天国にすることは無謀な実験だと思われ、また、県道なので県や地元警察との調整が難しかった。なかなかできない実験なので、交通量調査、来街者アンケート、住民アンケートなどを同時に行いデータの収集に努めた。
- ・ 住民アンケートだと現状の交通環境をまあ良いと思っている人は約 16%くらいだが、一方通行にした場合は約 42%、歩行者天国にした場合は約 52%に増えている。さらに歩行者アンケートでは一方通行は約 75%、歩行者天国は約 90%の人がよいと評価した。
- ・ 実験中、中心市街地の流入出路の断面交通量は通常に比べ減少し、迂回ルートとなる郊外の環状道路は交通量が増加した。
- ・ 埼玉大学の学生に依頼し、まちなかの渋滞状況を調査したところ、市役所前の南北の道路に渋滞が発生したが、規制をして通れなくなった方向でなく、一方通行と同じ向きの流れの方に渋滞が発生した。これは市内の交差点で右折レーンがないところが多く、3～4 分の間に 400、500 メートルの渋滞が発生してしまう場所があり、その一つである松江町の交差点の右折待ちによる渋滞と思われる。
- ・ この渋滞については、住民からはどちらかというところ許容できないという人が約 50%いたが、来街者は約 80%が渋滞に巻き込まれることなかったので許容できるという結果となり差が出た。これは観光客が川越市に入ってくるルートと住民が通るルートの違い。これは、住民が日常的に使用している経路をそのまま使っていることが渋滞発生の要因だと考えられた。
- ・ 実験全体の住民の評価は、「毎日終日一方通行にする」より、「平日は終日一方通行、休日はこれに加え歩行者天国にする」という条件のより厳しい方が反対意見が少なかった。単純な一方通行対策は許容できないが、休日の観光客対策はしっかりしてほしいということかもしれないが、面白い結果となった。ただし回答率が 32%と低かったのでこれがすべてとも言えない。
- ・ 地元住民は観光客の影響で道が混んでいるというイメージを持っていたが、データを見るとそうでないことがわかったので、このデータを公表していく。商店街の反応は賛成の方はあまり声をあげていなく、反対の声が大きい。通行止めを実施すると買い物客が減るという意見もあったが、意外と少ないのでは。商店主も観光客相手の店と地元相手の店によっても意見は違った。
- ・ 一方通行と歩行者天国を組み合わせ実施する方向に進めていきたいが、住民とさ

らに議論していく。

3 所 感

文京区のコミュニティ道路は、計画案を作成するにあたり、戸別訪問をして自宅前にハンプ設置することの協力を求めたそうですが、趣旨には賛成でも自宅前となると難色を示す方が多かったので、できるだけマンションなど集合住宅前に設置するように計画をしたとのことでした。本市でもすでにくらしのみちづくりゾーンとして狭さくを行っている箇所もありますが、速度抑制に効果のあるハンプなども取り入れていけるのではないかと思います。

川越市一番街では、一方通行を実施した時、歩道が広がったため車道にはみ出す観光客がないので、逆に車のスピードがでてしまい、路線バスには停車時にバスを左に寄せずに乗降させて追い越せないようにし、時速30キロで走行するように指示したとの話も伺いました。また、古くからある住民の生活用品を販売している商店と観光客を相手とする土産屋や飲食店では営業に対する影響が違い、今回の交通社会実験に対する考えも違うようでした。施策実施に向けて、様々な意見があるところをどういう方向に進めるかというのが難しく、どの自治体にも共通する課題だと感じました。



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報告書

1 日 時

平成22年9月24日（金）午後7:00～午後8:38

2 場 所

中町 蔵シック館3号館2階会議室

3 相手側出席者

中町（蔵のある）まちづくり推進協議会 浅田洲宏会長、中町商店街振興組合 佐々木一郎理事長、水城利真副理事長 ほか役員10名

4 次 第

(1) 開会

(2) 松本市議会建設委員長あいさつ

(3) 中町（蔵のある）まちづくり推進協議会会長あいさつ

(4) 中町商店街振興組合理事長あいさつ

(5) 出席者紹介

(6) 松本市議会建設委員会のこれまでの調査研究説明

(7) 意見交換「中町通りの道路とまちづくりについて」

～歩行者・自転車優先で安心・安全に楽しめるまちづくり～

(8) 閉会

5 概 要

(1) 建設委員会のこれまでの調査研究説明

配付資料により宮下委員長説明

(2) 意見交換会

○組合理事長（佐々木） 中町では歩行者天国を毎年やっている。毎年5月の最終日曜日、クラフトフェア。また、9月のカーフリーデーにも1回参加した。1日の歩行者天国でも大変苦勞する。川越市と一緒に歩行者天国は賛成と反対と意見がある。2日間、クラフトフェアとカーフリーデーで歩行者天国にすると、確かに車の音が聞こえなくて道の真ん中を堂々と歩いて買い物ができるので、こういうのが日常であるといいなと感じることではある。ただ恒久的に続くというのは賛成、反対があつて難しいと感じているのが今の実情の一部。歩行者天国というのは先にして、それに近い、この資料に書いてあるような人と車が安全という方向になればと考える。

○委 員（芝山 稔） 反対される方々はどのようなイメージで反対するのか。

○組合理事長（佐々木） 利害関係。

○役員 駐車場を持っているところ。

○組合理事長（佐々木） やっぱり車を必要として、まだまだ車でお客さんが来るというイメージがあるから、自分の家の利益、仕方がない、当然のことだが。

○役員 駐車場を経営している人は1日歩行者天国になってしまうと収入にならない。その辺が解決されればいいけれど、難しい。

先般、中町3丁目の仲間でこの会があるのでみんなで話したが、その中では自動車の問題より、自転車の問題の方が多く出た。飯田町、小池町から出てくる学生などの自転車は一方通行の反対側からくる。飯田町から出てくる車は向こうから出てくる車には注意するが、こっちからくる自転車についてはあまり注意を払わない。飯田町の角で自転車がしょっちゅう接触する。事故にはならないけれども、急ブレーキをかけたりするという話がよくある。自転車の一時停止の標識をつけて停めたらどうか。高砂町にしても天神にしても本町にでてくるところで、自転車の事故になりそうな現場をよく見る。今の中町では自転車が問題。

この中町はそんなに早くないが、女鳥羽川の方の通りの方は車のスピードが速いので、もう少しスピードを落とす方法を考えるという話もあった。

○役員 歩行者天国については賛成で、望ましいと思う。実際にやると周りの人や観光客からも毎週土日にやってくださいとか、夏休み中やりましょうとか、前向きな意見が出てくる。やりたいのもやまやまだが、振興組合の会計の立場で言うと、あたかも何もかからない事業に見えるけれども、警察の指導により単発の歩行者天国は必ず、辻々に警備員をたてなければいけないということ、事前告知の捨て看板を立てなければいけないこと、当日は歩行者天国実施中として、う回路の捨て看板を辻々に立てなければいけないこと等、その経費だけでも1日50万~60万円が必要になる。そういうことについても実施にあたっては配慮いただきたい。

○組合副理事長（水城） この建設委員会でゾーン30を検討することになったということだが、日本国内ではまだゾーン30は1件もやっていなく、ヨーロッパにしかない。コミュニティ線路をとるのか、トラフィックゾーンをとるのかなど、ゾーン30の研究をする中で出てくると思うが、松本市全体の交通行政としてゾーン30を研究されているのか、この通りのみを考えているのか。

○委員長（宮下正夫） できれば一定のエリア、面積で、線ではなくて、面的になると思うが、とりあえず一からで、きっと路線からになる。理想だなと思うのが中町通りと高砂通りと考えて、調査をしたり、今日の意見交換会を開催したりしている。まだ具体的に構想があるということではない。

○組合副理事長（水城） 少し危惧するのは、文京区の白山地区は住宅街で小石川植物園の外郭の線の区道3本をとって社会実験をやっている。ランプや狭さくを作っても交通量が大きく減らなかったというのは、生活道路だからということで、速度が落ちるというのは走りづらいからという意味でもある。ネガティブな考え方をすると、こういうところを走りづらくするという概念を中町1本だけにもってくると、その街にくる歩行者やお客様

に対してネガティブな要件を生み出すことになりはしないか。もしやるなら、ゾーンとしてその範囲の中でやってその中で車もゆっくりと走ってもらい、歩行者も安全でという考えでいければ、それはそれでいいと思う。

○川越市は自分も通ったことがあるが、交互通行で車が走ってくるのでおっかないなとは思っていたけれど、当時自分は中町に住んでいたのでこのくらいのことは大して気にはならなかった。

○全体のゾーンとして考えてもらえるのなら、ハンプや狭さくでも考えられると思う。この提案の中に歩道のところにプランターなどを置いてみてはとあったが、少し前に我々も考えたこともあるが、警察がうんと言わない。ベンチ1つ道路に置くのにも文句を言われる。そういった社会実験をするのなら市から話をして全体的に広範囲にやった方がいい。今、委員長が言った高砂通りだけでなく、その横の道、小池町、飯田町、宮村の通りもあるし、女鳥羽川左岸の通りも、縄手も、緑町も片端のお堀の辺もあるので、歩車道が分離されていないところでも、それができるということを考えていただければと思う。

○副委員長（山崎たつえ）先ほど反対があるといったが、川越市では駐車場経営者の反対ではなく、観光客、観光業と住民が混在しているため、生活者の人たちから反対があり、その調整をいかにしていくかというのが市の課題だと聞いた。参考までに。

○組合理事長（佐々木）中町は旧市のなかでも職住一体の多いところ。伊勢町、本町商店街の人たちはほとんど住まいは郊外に持っている。高齢化で若干、戸数が減ってきたりしているが、職住一体のまちづくりを進めてきたので、川越市のような住んでいる人からの反対は今まではそんなになかった。松本市は東西の主な通りが、駅前通り、中町通り、お城の前と本数が少ないので、中町は通過車両がすごく多い。さらに、入口の本町よりのところで、車歩道分離となっているが、そこに両側に駐車をされてしまうと、歩道部分まで車があつて歩く人が歩けない。蔵シック館より先はポツポツ駐車車両がある程度だが、入口の西の方は車道部分に出ないと歩けない状態。確かに駐車場が必要だが、買物に来てくれる方が車で駐車場に入れるなどしてきてもらうような方策を取っていかないと。道を石畳のもっと見栄えの良いようにしてとここにもあるが、私たちも当初望んだが、市の予算の関係でできなかった。いまのあの状態でも、人はゆっくり歩ける。ただ路上駐車の問題。

当初、中町はモール化をして車のスピードを落とそうという目的があつたが、できなかった。今年、女鳥羽川左岸の道を新しくしていただいたが、モール化したが、もう少しやった方が良かったという話も聞いている。モール化によってかなりスピードが落ちるのではないかと思っている。

○役員 なぜ中町はそんなに車が通るかというのと、昔は善光寺街道で、よその人は上高地線から伊勢町通りをまっすぐ来て、山辺、美ヶ原、上田へ行ったりするとき、本町に突き当たって、駅前通を通過して山辺へ行くかといえば違うし、大名町へ行く車と中町へ行く車を数えてみると、みんな中町へ入ってきて、上土通り、カタクラモール方向へ向かう。松本のまちの泣き所。東西へ行く道がない。西へ行く道も少ないので女鳥羽川沿いもみんな

な入ってくる。住方がないのがまんしている。

○役員 アスファルト＝車の道という意識がある。車を運転していると、アスファルトがあればそこに入ってきて両側に線があってその中を走れるんだという意識。どうしても通過するものは共存していかなければいけないと思う。タウンスニーカーも走っているし、大型バスや観光バスも入ってくる。石畳が適切かどうかわからないが、きれいな浸透性のアスファルトの380メートルの一直線の中町の道を、若干色を変えたり、ハンプではなくて、でこぼことした違う形で石畳とか、どちらかという歩行者に優しい道だということを運転者に伝えられることができれば、速度の制限とか入ってくる車の量の制限もできるんじゃないかと思う。

○組合副理事長（水城） 今の意見に共通して、会長が話したモール化の道路計画を作ったときに、道路を蛇行させて歩車道をはっきりと分けるという図面を作った。ただしこの道は道路交通法上で歩車道が完全に分離できる道ではないということだった。当時は警察が5センチだけ段差をつけていいと言った。荷降ろしの車や宅配便のためにポケットパークをつくろうと道路設計をいろいろと作ったが、当時はいろいろあってできなかった。ただ、その計画どおりになっていれば、電線の地中化はできなかったと思うので、かえって良かった面もある。現時点でアスファルトの舗装の部分、石の部分、歩行者も運転者も、歩道で明らかに歩車道を分離されていなくても、ある程度という形になってきている。将来的にはその部分を蛇行させる形で舗装や石張りをずらすような形でやっていければ、視覚的效果は非常に大きいと思う。そこで、ある程度許可がおりれば、多少は段差がついたものがあれば、自転車ももう少しゆっくり走ってもらえるかなと思う。それをやったうえで、何か考えられればと思う。中町のイメージとして。

狭さを設けるとかプランターを置くにしてもそれはいいのかもしれないが、その前に道路設計のやり直しをしてみても、おもしろいのではというふうに考える。ゾーン30はボンエルフというオランダが最初で、そういうコミュニティ道路を日本で最初にやったのは大阪市あたりだったと思う。日本でもそういうところが増えてきた。

○役員 前に一回中町でもそういうことをということで、どこかの経営コンサルタントからやったらどうかという提案があった。なんでいけないということになったのか。

○役員 近所の人から車が通り過ぎるとき、ドンと落ちる雑音がまず出ると。ガタガタという振動とか。

○役員 実験をやったとき、はしご車を通したり。

○役員 それから松電のタウンスニーカーが走るのにつかえてしまうという話もあった。

○組合副理事長（水城） 当時のモール化がだめになった理由は、他にある。

○協議会会長（浅田） あれから20年近くたっていて、時代が変わってきている。モール化は車の中に入れない、人が優先だという感覚が一般市民にふえてきている。今言ったようなことで考えていただくのも一つの方法だと思う。20年前だから、その当時にまちづくりをやった方は現役を退いている。

○副委員長（山崎たつえ） 調査は20年前に行ったのか。

○協議会会長（浅田） まちづくり協議会が平成2年にできて、その研究の中でモジュール化したらどうかという意見があった。和合市長のときだった。もうここでお話しても時効なのでいいと思うが、住民の98%の賛同を得た。和合市長はやりましようと言ってくれた。ところが選挙で市長が有賀市長に替わって、100%の住民の賛成がないとできないということになった。

○組合副理事長（水城） それには前段がある。98%の賛成で2%の反対があったがその反対者が有賀市長に陳情した。そこで、市も態度が変わって、100%にしてくれとなった。それで暗礁に乗り上げてだめになった。

○役員 日本中で歩行者優先のまちづくりをするというって、県内では松本市と軽井沢を選んだということで、松本では女鳥羽川から南の天神までを歩行者優先にするという話があったのではないか。

○組合副理事長（水城） 思いやりのみちゾーンとか自転車で歩けるみちゾーンってあったけれど、あれはどこへいったのか。

○副委員長（山崎たつえ） その事業はまだ進めている。

○組合副理事長（水城） 3年くらい前からやっているのに……。

○副委員長（山崎たつえ） その当時に実験をやったデータがあったらぜひいただきたい。

○組合副理事長（水城） その当時の実験はコーンで道路を分離した。それでは誰が通っても邪魔ってわかるので、そうやって邪魔なのをはっきりさせて分けるということをやった。実際にはそこにそれだけの高さのものが立つわけではなくて、ここからここはこうと分けるけれども、視覚的効果で非常にPRしすぎた。そうやってこの通りに全部コーンを立ててやってみたけれど、結果がどうのこうのじゃなくて、それはやっておもしろかった。まだ電柱があった時代だったので、非常に歩きづらかった。

○役員 今の邪魔なものがふえるということに関連して、狭さくとかコーンをおくやり方について。今いただいた資料にヨーロッパと文京区白山の写真がある。これが決定的に違うと感じるのは、景観になじんでいるかどうかということ。このヨーロッパの形でやれるのならそっちの方が全然いい。ただスピードを落とすためだけのものを作るだけだと、失敗してしまうのではないか。イタリアのベネチアに行ったとき、車はおろか、自転車1台も入れない場所でありながら、市民の人たちも何の苦も不満も言わずに逆に自慢げに誇らしげに住んでいるのを感じた。日本と全然違うと感銘を受けた。車のスピードを落とすだけの手法でピンポイントで考えるのではなく、まずはせっかくこれだけの蔵のまちなみを残してこういう景観をつくったまちなので、まずはどれだけ景観になじむのかを考えてほしい。

○委員（芝山 稔） 私もハンプや狭さくはあまり用いないほうがいいと思う。通行にも邪魔になるし。逆に私たちがイメージしているのは、今の3.5メートルの車道と約2メートルの歩道があるが、車道を2.6メートルから2.8メートルに狭めて、もちろん緊急自動車が入れるので問題ないと思うが、歩道を広げるという構想を持っているが、そ

のことについてはどう考えるか。

○役員 いいと思う。現状でもこの脇に自動車がとまっていれば、石畳の方へ入れるが、ほとんどの車は普通に走っていて歩道にのらないので、そういうふうにやっても大丈夫だと思う。

○組合理事長（佐々木） 視覚でいくというのが一番いいと思う。まっすぐだけでなく女鳥羽川沿いのように曲げてみるとか。

○役員 段差をつけないで、今の状態でやっても、十分自動車を運転している人は自覚して走ると思う。

○組合副理事長（水城） 電柱がとれてこうなったときに、この道はもっと狭くてもいいかなと思った。ずっと住んでいて思うが、年取ったせいかもしれないが、道がわたりづらい。車が走っていて、今まではずっと渡れたが、最近はややちよしてしまう。車がすつとんでくるわけではないが、なんか変だ。アンケートをとると、電柱がある時代は観光客が歩きづらくて車が通るとこわいという意識から、今の状態は歩きやすくなったとそういう答えをもらうが、その先を見ないと商店街としてもまちの景観としても、やたらと障害物みたいなものを置かれても困るし、それよりも車幅を狭くする方法でいけるのならばそっちの方がいい方法だと思う。

○委員（芝山 稔） 南北の両方のわき道からこの中町に入るところに軽めのハンプ等をつけて、先ほどの自転車の話もあったが、一時停止という表示があってもちょっと危険な一時停止をする方もいるようだ。そういうために、軽めのハンプをつけて少し意識して中町に出る1メートルくらい手前のところで停止してもらおうというような工夫をしたらどうかと思う。

○役員 各交差点にカーブミラーがあるが、あれがくせ者。わき道から出るときにカーブミラーを見て出る運転者が結構いる。死角がすごく多い。例えば、女鳥羽川沿いから中町通りに出るところのカーブミラーがある。向こうから来て本町の方を見たときに、半分くらいは見えない。いつか市の方にも話をしたことがあった。そういうことでも事故を誘発するので、考えてほしい。

○役員 小池町の交差点のところに色をつけて直したが、あれは効果はどうか。

○組合副理事長（水城） 自分たちは住んでいるので分かっているからあってもなくてもとまっている。みなさんはどうか。

○役員 初めて来た人は横道の交差点がわからない。

○協議会会長（浅田） 中町は十字路ではなくてかぎの手になっているから余計わかりにくい。

○組合副理事長（水城） 先ほど、通過交通が多いという話もあったとおり、飯田町や宮村などを使って中町に入る車が多い。停止線でとまっても、ちょっと顔を出して見ているうちに、逆の方向から自転車が来てぶつかるかそういうことが多い。南北からのハンプについては実験してみるとおもしろい。

○役員 南北の通りは狭いから10センチから15センチのハンプをつけると、歩行者が

どうなるか。危ないのでは。

○委員（芝山 稔） 15センチということではなく軽めの意識させるような3センチくらいのような感じにしたらどうかと思う。道路交通法上の問題はどうかは別として。

○役員 ああいうものは警察の許可になるのか。

○委員長（宮下正夫） 現地調査のときに、車道幅を最小限に狭めてスピードを落としてもらい、その分歩道を広げて、できれば色をつけて区分けすることや、時速30キロで走ると思ったよりも速いイメージで、20キロで走るとちょうどいいのではないかということを感じた。

○協議会会長（浅田） 幅員を狭めるということについては大部分の方はそれでもいいんじゃないかと思う。さらに狭めるにしても、多少引っ込んだり出っ張ったりさせて、まっすぐではなくモール化させたほうがさらに効果がでるのではないか。

○組合理事長（佐々木） その場合は歩道部分と勘違いして車がとまりやすくないような工夫があわせて必要だと思う。それによって停車する車両が多くなってしまってもともこない。

○委員（福島昭子） 車道を狭めて歩道を広くするということが出されているが、歩道の勾配がひどい。私みたいに足が痛いとか力が均等にかからず、斜めになっていて歩きにくい。車椅子も不便だと思う。モール化も合わせて見直さなければいけない。あれはどうしてなのか。

○組合副理事長（水城） あれは市のせい。松本市の道路設計がああなっている。側溝の水勾配をとらなければならないのがまず一つ。どういう設計か分からないが、なぜか非常に低くなっている部分とそのまま残っている部分とある。特にマンホールがかかっている一番真ん中のところの線を基準に道路を設計している。そこをなんとかしてくれと言ったら無理だといわれた。それは決まった規格で側溝を作っているからそうなるわけで、そこを工夫してと言ったが、もう決まっているからといってああなった。マンホールのふたの厚さの部分の削ってもうちょっと平らにしようというけれど、決まっているからと。

○委員（福島昭子） あれだけほとにかく何とかしなければいけない。

○役員 もう一つ。個々のお宅の高低がある。新しく建てたところは道路に合わせて高くしているし、昔からあるお店は低くなっている。それにあわせて削ると各入り口に高低が生じてしまう。それと、今歩道と言われている部分が狭いところと広いところがある。

○協議会会長（浅田） 父から聞いたが、昔は30センチくらい道が低かった。それがどんどん積み重ねられていって道を修理すると同時に高くなってしまった。昔は30センチくらい低かったのでそういう問題はなかった。道があって一歩上がって店に入るという状況だったが、今は逆にこっちがあがっちゃったから今低い店があって、歩道にあわせるには斜めにならないと歩けないという箇所が何カ所もある。

○役員 幅員に関しては反対ではないが、中町の道路は根本的に道路で、警察が言うのには中町通りはコミュニティ道路という位置づけで歩道みたいな形を取っているが基本的には車道である。車道となっているのを歩道とできるのか、歩道を警察が認めるのか。

ただ、現状が石畳が整理されて白い白線が引いてある。あれによって、県外から松本市外から来た観光客は歩道と見ているので、歩いている人にとってはありがたいこと。法的に、警察に中町に歩道を設けられるのかどうか確認してほしい。

○組合副理事長（水城） 20キロ制限については、それで走ってくれればいい。自分たちが決めることではないと思う。30キロ制限の標識がついていても、知らなくて走っている人もいる。これが10キロになったって普通に走って行ってしまふ。自分たちが20キロにしてくれとかいう問題ではなくて、運転手のモラルではないか。

○役員 2.6メートルの道幅になれば、運転する人は危険を感じて、自然にスピードを落とすと思う。

○組合理事長（佐々木） 今日欠席している増田家具デパートの増田さんがレポートを書いて出してくれた。今のスピードのことが書いてあるので読む。

- ・車両のスピードを少しでも和らげるために立体絵を敷設したらどうか。（なぎさライフサイト沿いの国道19号にあるものの小さいもの）歩道を広くすると路上駐車を助長させてしまう上に費用が膨大にかかりますが、視覚的障害物だけならばそれほど費用は要さないと思う。

- ・デリー前、翁堂前の道路に歩行者横断帯を書く。藤森病院の北に位置する南北道は通院者、それも高齢者が多く行き交う。ヘッドフォンをしたまま、または携帯を操作しながら早い速度で通過する自転車の学生もおり、小さな事故が起こりやすい場所。

付け加えると、中町は増田家具、ハンバーグ屋さんからが中町になる。そこから西の本町寄りには本町地籍になる。

○役員 20キロの制限をしたとしても、違反する人は必ず違反する。20キロに車のスピードを落とすくらい素敵な通りだったら、自然に車のスピードが落ちる。ハンプとか狭さくも従来どおりのものであれば、決していいまちづくりにはならない。もう少し専門家、そういうものをデザインする人たちの意見も聞いてもらって、歩行者を安全にということが第1の目的だが、ここで商売をしている以上はいいまちになってもらいたいのが正直ある。それが歩行者の安全につながり、自分たちの生活にもつながっていくというふうに思うと、このまちはいいまちだなと感じていくとピントがあってくると思う。具体的には言えないが。専門的なデザイナーとか、今日来ていない人たちの意見も反映してほしい。

○委員（忠地義光） 道路を蛇行させて作るとすれば、視覚でしっかり見えるようにしないといけない。歩道と車道と同じような色だと勘違いしてしまう。歩道と車道と区別しやすいとすると色づけをしなければいけない。女鳥羽川沿いのような白っぽい色でも色を付けることをご理解いただけるのかどうか。

（「反対」「無理」と呼ぶものあり）

（多数発言あり）

○組合副理事長（水城） そんなことを言い出したら、たぶんみんなに帰れと言われる。

（「とんでもない」と呼ぶものあり）

○組合副理事長（水城） 石の歩道というのはこれだけ定着しているので、カラー舗装と

いうのはありえない。酷なことを言うが、考えること自体まずおかしい。

中町では先ほどから聞いている意見で分かると思うが、かなりみんなの意識が高い。自分たちでまちをこうやって作ってやってきたという意識があるから、カラー舗装という話をした瞬間に帰ってくれと言われる。

○役員 物というのは色と形と素材でできていると思う。素材を変えればいい。交差点とか同じ色でも素材を変えることでできる。特に今回の女鳥羽川沿いの工事は最初始めた頃はいいと思っていたが、あの色が付いたときに、なんてことをしてくれたんだろうなと思った。やる工事がでたらめだと思った。そういうことをきちんとブレンみたいな人が市には必要なんじゃないかと。ここに説明もあったが、色見本を見せられて自分たちが決めなければいけなかったが、もうちょっときちんとしたものが……。

○組合副理事長（水城） 女鳥羽川左岸のカラー舗装は泣く泣く承認した。石にしてほしいと言ったらお金がないと言われた。なので泣く泣く仕方がない。

○協議会会長（浅田） 今までの道よりは人が歩ける歩道が区別されているからいいんじゃないかという程度の妥協だった。確かあれが県の補正予算か何かで急に予算がついたということで、市街地整備課から話があった。中町通りとしては石を使ってもらいたい、モノトーンのまちだから、そういう方向を願っていたけれども、今、話したように市に予算がないということで泣く泣くやってももらわないよりはやってももらったほうがいいという形だった。

○役員 県が堤防だから市道としてあまりいじってはいけないということがあるのか、便宜的にやったというか、私はそういうふうに思った。

○組合副理事長（水城） それでお願いしたいことがある。こっちの都市計画道路をなんとかしてもらえないか。計画されっぱなしでそのまま。小池町のほうも日銀のところから続く都市計画道路になっているが、さっさとやめてもらえないか。確か議会でも検討しているはず。

○協議会会長（浅田） 市長もそういう方向で見直しをしたいという話があったきり……。

○委員長（宮下正夫） それは見直しをしているようで、早ければ年内、年度内には一定の見直しを終了したいということを聞いている。

○組合副理事長（水城） それをしないと女鳥羽川左岸の人たちはかわいそう。例えば建物を建替えようとか。ここの通りだけじゃないと言われるので、あちらも中町なので。いろいろしたいときに、どうしてもいろいろな規制があって。先ほどの建設事務所もそうだが、堤防を壊すことはまかりならんとか言うけど。規制ばかりでまちづくりにならない。

○副委員長（山崎たつえ） 女鳥羽側左岸の工事は理事者側の肩を持つわけではないが、少ない予算でそれでも一生懸命やった。私たちにああやって速度を落とすように工夫してやったとか、色をこうしたとか、喜んで話してくれた。きっと予算がなかったんだと思う。一生懸命やっているのですこのところはぜひ。

○組合副理事長（水城） 橋の上の舗装を全部しなおしてもらって、非常に中町のイメージとあった石風の舗装を考えてもらって、あれは少ないなかでいろいろと考えてうまくや

ったと市街地整備課の葉山さんと話したが、連続性があるって良くなったと思っている。

○協議会会長（浅田） 最後に一言。きょうはこういう機会を作っていただいて大変ありがたかった。これが最後でなく、これから今の私たちの話を聞いてもらったうえで建設委員会で検討されると思うが、また逐次報告というか、連絡を密にさせていただいてこういう機会ができたならと組合理事長とも話をしている。ぜひこういう機会をまた作っていただきたい。

「生活道路対策と規制速度の見直しについて」の研修会報告書

1 日 時

平成22年11月9日（火）午後1:33～午後5:26

2 場 所

松本市役所 東庁舎 第1委員会室

3 説明者

松本警察署交通課規制係 熊谷昭雄係長

4 研修内容

【説明】

○松本の交通事情

- 生活道路対策については、何年か前から、道路管理者である市と県建設事務所と一緒に取り組んでいる。松本市では、交差点での自転車と自動車衝突事故が60%以上あり、県内他市に比べ多い。狭い交差点での事故が多いためか、死亡・重体事故にはあまりつながらない。安全の確認をしないことが原因の80%を占めるが、道路環境、交差点整備も非常に重要である。

県内の事故件数（H22.11.8現在）人身事故9,014件、死者101名、負傷者11,429名
全国の事故件数（H22.11.7現在）死者4,013名

松本市の事故件数（H22.11.8現在）死者4名（内高齢者2名）

- ベルト非装着、夜間事故、生活道路での車と自転車の出会い頭事故が増えている。ほとんど市道になるが、交差点の中までドット（点線）を引いて交差点をわからせるようにするとか、手前にV字の原則マークをつけるとか、道路管理者の松本市が対策を講じてくれていて、効果が十分出ている。一時停止で公安委員会がつけるのは標識と停止線のみ。止まれの文字は道路管理者の市が書いている。

○中町通り

- 中町通りは速度規制を仮に20キロにしても、守るかどうかは運転者次第。それを守らせるのは公安委員会なので、取締まりができることが担保されることが前提。取締まりには車をとめたり書類を作成する場所が必要だが、中町通りではできない。標識だけ掲げても意味がないので、物理的に速度が出ない構造にしたほうがよい。
- 中町は外側線を引き石畳を敷いて、歩行者が安全に歩けるように幅をとってあるが、スラロームや車道を狭く見せて速度を落とさせるのも効果的な方法。これらは公安委員会ではなく、道路管理者が行う施策。幅員は3.5メートル以上なければならないということは必ずしもない。速度規制するより、視覚で運転者自らが速度を落としたほうが良いという感覚を持つような道に変えていければ、安全な道路にな

っていくのではないか。

- ・ 道路交通法にも「歩行者や自転車に1メートル以内接近して走行する際は徐行すること」と決まっているが、なかなか守られていない状況。歩車分離にすると事故は減るが、かえって車の速度が上がってしまうのではと懸念する。
- ・ 中町通りを365日完全に歩行者天国として、タウンズニーカーなどの指定車や、荷物の積み下ろしのための許可車のみ通行可とするようなことも考えられるが、今現在は車で買物に来ることが多いと思うので、歩車混在した形のまま、車にゆっくり走っていってもらいたいと思う。
- ・ 0.75メートル幅以上のところに線が引いてあるものが路側帯で歩行者と車を分離するための線。中町通りは石畳で破線のように見えるのと歩行者と車を分離した形に外側線で仕切っているの、一見すると道路交通法上の駐停車禁止路側帯のようなイメージがある。あれは石畳の模様だから破線ではないという解釈であれば、外側線一本で駐車禁止路側帯ということ。路側帯の中への駐車は、指定場所駐車違反ではなく、左側に沿わない駐車違反で点数2点の1万5千円になる。少し買物をするとか、人の乗降とかで5分以内であれば許される範囲だが、そこに車があることで、歩行者が車道側を通過して通行しなければいけなくなり危険になる。
- ・ 高砂町通りは狭いので車を止めると、3.5メートル以上の余地がなくなり、他の車が通行できないため、無余地場所駐車違反となるので、高砂町通りでの駐車はすべて駐車違反となる。
- ・ 道路にベンチや花壇を置くことは、基本的に道路交通法上で道路使用許可申請をしないと置けない。車の通行で壊しっぱなしになったり、もとあった場所から動いて歩行者や自転車の通行の妨げになったりすることがあるため。歩道へ構造物として置く場合は、道路使用許可は必要なく、道路管理者側でできる。また、歩行者天国の中でベンチなど移動式構造物を置く場合は、道路使用許可は要らないが、カフェのようにすると道路使用許可が必要となる。

○生活道路対策

- ・ 一時停止の標識があるところは、道路管理者が止まれの文字を100%表示してくれている。標識を二枚付けにしてほしいという要望もあるが、すべてそういう対応をしないではいけなくなってしまうのでできない。交差点に入る手前で減速させる方策は、長野中央警察署管内より松本警察署管内の方が進んでいて、松本市のほうが安全で住みやすい感じ。長野市は碁盤の目のようになっているので、交差点での速度が速く、ぶつかって重体・死亡事故につながっている。松本市はかぎの字になって速度が出にくくぶつかっても大怪我をせずに済んでいる。
- ・ 横断歩道はしっかり規定はないが、前後80メートルから100メートル以内に横断歩道があるところには新たに設置しにくい。横断歩道のない交差点で歩行者が渡る場合は、車両の運転手は保護しなさいという法律があつて、徐行、停止をしなければならないが、なかなか守られていないのが現状。横断歩道で手を挙げても止まっ

てくれる車が少ないので、これは警察で取締りをしていかなければならないと感じている。

- ・ 規制速度は、規制をかけなければならない道路もあるが、かければみんなが守ってくれるということではない。両側に歩道が整備されていて、歩行者がそんなに多くないところでは取締りのメーター誤差の関係で10キロオーバーくらいまでなら大丈夫という感覚でいる。それを防ぐのはまず取締まりと、道路を安全な構造にすること、安全教育をすることである。
- ・ 車は時速30キロメートルで1秒間に9メートル、40キロメートルで11.1メートル進んでしまう。人間の対応限度は40キロメートルで、それ以上出すと交通事故につながるといわれている。人間の反応は通常0.75秒かかるので、アクセルペダルから、ブレーキペダルに足をのせて空走距離があって、それから制動にかかって停止する間に、時速40キロメートルだと16メートル、50キロメートルだと25メートル以上進んでしまう。追突事故なら25メートル以内の車を発見しても追突してしまう。
- ・ 今の法定速度は最高60キロメートルであるが、安全な道路であれば80キロメートルでもいいのではないかと、町なかで40キロメートルでも危険であれば30キロメートルに落とすでもいいのではないかなど、メリハリのある速度規制をといわれている。それには取締りの担保が必要。
- ・ ハンプについて、過去大阪あたりでトラックがひっくり返った事故があったり、振動で頸椎をおかしくしたということを知る。ほんのわずかな段差であればいいが、民家が多いところでは夜中の騒音に対する苦情もあり、難しいのではと思う。
- ・ 昭和48年県内死亡事故337名、平成14年頃は200名くらいで、10年かけて平成24年には半分の100名以下にしようと政策を進めて、去年まではマイナスだったが、今年死亡事故、特に高齢者の死亡事故が増えてしまっている。高齢者の自転車の利用も増加しているので、さらに生活道路対策が必要だと思う。
- ・ 全体的に松本市は車道のスラローム化など道路構造の改良による安全対策がかなり進んでいると思う。しかも街並みにあった色使いにも配慮しているように感じる。

【質疑】

Q：歩行者天国は告知看板など費用負担が大きいと聞く。どの程度看板を出さなければいけないのか。

A：年数回開催するのであれば事前看板が必要。通行止めの箇所や迂回路の案内看板が要る。全く知らなくて車が通れないというのは苦情もでてくるので、歩行者天国のイベントそのもののイメージダウンにもなる。365日通年の歩行者天国の道路であれば必要はない。

Q：経費節減のために模造紙などを使って雨にぬれてもいいような対策をとれば、それでもいいのか。

A：場所によってはそれでも可能であるが、運転者にはっきりとわかるような看板が

必要。回覧板や広報も必要だと思うし、1枚では見落とすので何枚か看板を出したほうがいい。

Q：中町通りで速度規制を時速20キロメートルと設定することができないか。

A：できないことはないが、ヒアリングをして公安委員会にかけても意思決定がおりないことがほとんどで難しいと思う。せいぜい30キロメートルまで。ただし、30キロメートル制限でも歩行者が大勢いたり、走りづらい道だと、運転者の意識で制御して20キロメートル以下で走ることもある。

Q：時速20キロメートルの速度規制は見たことがないが、なぜ難しいのか。

A：道路交通法上の安全性と円滑に走らせることの境のグレーゾーンということで、時速30キロメートルになるのだと思う。

Q：車道の最低幅員は決まっているのか。

A：特に決められていない。緊急自動車が入れる幅員であればよい。

Q：車道幅員は道路管理者が決めることができるのか。

A：道路法でどう定められているかわからないが、管理者が決めることができる。歩行者が外側線ぎりぎりを歩いていると、万が一、何かの拍子でつまづいて出してしまうこともあるので、多少の余裕があったほうがいいかと思う。

Q：歩道と車道を分けるカラー舗装について、色の規制はあるか。

A：規制はないが、あまりにも目を引くような色使いは芳しくないのでは。

Q：中町通りに南北から出入りする交差点において、歩行者の安全を担保するために、交差点の少し手前で必ず一時停止をしてもらうという目的で、南北からの道に2～3センチの高さのハンプを設けるのは可能か。

A：可能であるが、固定されていない荷物を積んでいると、騒音が問題になると思う。安全面からすると路面にカラーで視覚的に飛び出して見えるようなだまし絵のようなものも効果があると思うが、突然それを見て急ブレーキをかけて事故になるという事例もあった。

Q：ミラーのポール、ハンプ、アスファルトの色は派手な色は芳しくないということだったが、逆に地味な色はいいのか。

A：制限はないので、街並みにあったものなど統一されていればいい。

Q：横断歩道で止まらない車が多すぎる。取締りとかどう考えるか。

A：取締りしかないと思う。安全協会で運動期間中、旗を出して止まってもらう習慣をつけることとか、安全教育で意識づけをしていかなければならない。

Q：ハンプの素材や白線の色は決まりはないのか。一方通行や駐車禁止など路面表示の文字の字体はゴシック体でないといけないのか。

A：文字については規格がありゴシックと決まっている。外側線の色は白と決まっている。ハンプの素材やカラー舗装の色は決まっていない。

Q：自転車、自動車に比べてバイクの駐輪場は少ない。バイクの駐輪に対する行政や民間への指導はあるのか。

A：道路交通法上で50ccの原付は原動機付自転車と言っているが、自動二輪は自動車と同じ車両の位置づけ。

Q：自転車は車道と歩道とどちらを走るのか。

A：歩行者と自転車の絵が描いてある自転車歩道通行可の青い看板があるところは、歩道も左右関係なく走れるようになっていて、物が置いてあったりする場合は車道にも出れる。そういう看板がない場合でも、子どもや高齢者は歩道を走れることになっている。横断歩道では自転車を降りずに渡れるというふうに変ったが、人の通行が頻繁な場所は降りて自転車を押していくということになっている。

Q：環境意識の高まりで自転車に乗る人が増えている。左側通行が守られていなくて、事故に遭いそうになることがよくある。教育指導がもっと必要なのではないか。

A：交通課の安全係で小学校、中学校、高校で左側通行など安全教育をしているが、自転車は歩行者になってみたり、自動車になったり、都合よく運転しているのが現状。今年は自転車同士の事故が2件あった。事故後の補償で、保険が入っていたり、入っていなかったりなかなか話が進まない場合がある。

Q：中町通りの人が歩く部分は歩道という位置づけなのか。

A：歩道という解釈ではなく路側帯である。路側帯というのは歩行者の利便のためについているもの。道路交通法上、歩道というものは縁石線、柵、その他これに類する工作物で完全に区分されていて車が入りづらい、又は、入れないものをいう。中町通りのものは、イメージ的には歩道に見えるが、純然たる歩道とは言えない。

Q：車道と同じ高さではいけないのか。

A：厳密にいうと、歩道という解釈ではない。

Q：中町関係者との意見交換会で、カーブミラーの位置が死角になるという意見があったが、それはどう考えるか。また、位置を変えてほしいときはどうすればいいのか。

A：カーブミラーはあくまでもアドバイスミラーなので、それだけを頼ると事故になってしまうことがある。自分の目で確かめてからでないと、必ず死角がある。

カーブミラーの設置は道路管理者であるので、中町通りの場合は松本市の維持課になる。

平成22年度 松本市議会建設委員会 委員名簿

委員長	宮 下 正 夫
副委員長	山 崎 たつえ
委 員	小 澤 豊
委 員	宮 坂 郁 生
委 員	忠 地 義 光
委 員	芝 山 稔
委 員	吉 江 健太朗
委 員	福 島 昭 子
委 員	南 山 国 彦
委 員	白 川 延 子