

まちけん活動報告

(豊田市まちと交通研究会)



NPO法人

ひと育て・モノづくり・まちづくり達人ネットワーク
事務局長 増岡 義弘



NPO法人 ひと育て・モノづくり・まちづくり達人ネットワークの紹介

(公財) 豊田都市交通研究所の
O.Bや研究員を中心に設立

- まちづくりや公共交通、地域の安全に関する相談、地域リーダーの育成、講演への講師派遣、調査研究、政策提言事業
 - 科学技術や科学の振興に関する教育事業
 - セミナー、シンポジウム、イベントなどの開催
- 平成22年2月認証・3月登記
会員数14名(大学教員、研究員、公務員など)
理事長 伊豆原浩二(愛知工業大学客員教授)
事務所 愛知県みよし市



まちけんの発足

- まちべんでは報告とそのテーマに沿った議論が中心
 - 市民参加というより勉強会の意味合いが強い
 - テーマが広いので参加者も多彩
- ↓
- **限られたテーマ**について**市民が参加**して深く議論
 - 実地での検証までフォロー(研究ベース)

まちを研究



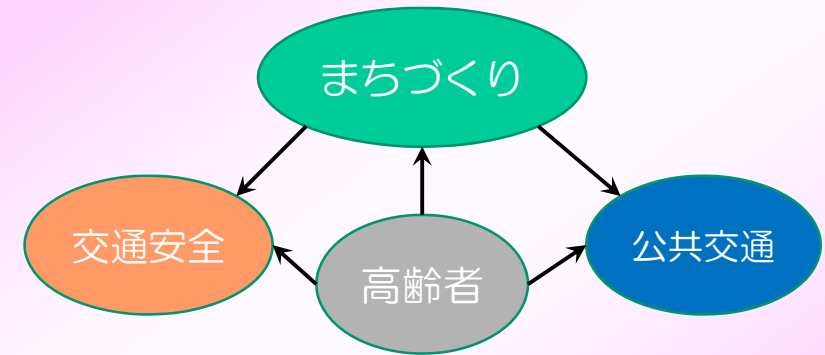
テーマの選定

- 検討テーマの類似性による集約化
- 集約化されたテーマ群間の関係性の整理
- 集約化されたテーマ群ごとのキーワードの抽出
- キーワードの関連性、近似性からみた着眼点を整理

テーマの選定（集約化）

- 交通事故問題（特に都市計画、まちづくりの視点からの解決に向けた検討の必要性）
 - 交通マナーに関する地域間格差の問題
 - 自転車利用教育に関する問題
 - 市街地の安全・安心な交通確保に向けた具体的方策に関する問題（ベビーカー、車椅子、照明など）
- 交通安全**
- 公共交通の利用促進と高齢者の免許返納問題
 - 公共交通の利用環境に関する問題（バス待機場所、バス待ち環境、情報提供など）
- 公共交通**
- 交通モデル都市の具体化・あり方に関する問題
 - 市民の目指す都市の将来像の明確化に関する問題
 - 都市の魅力に関する問題（住み続けたい都市とはどのようなものか）
 - 都心に関する問題（魅力的な都心とは何か）
- まちづくり**
- 高齢者交通に関する諸問題（交通方法、教育方法など新交通の活用も含めて）
- 高齢者**

テーマの選定（関連性の整理）



- 交通安全と公共交通は独立
- まちづくりは交通安全と公共交通の上位に位置し、影響を与える
- 高齢者は全ての課題に関与

テーマの選定（キーワードの抽出）

群	抽出されたキーワード
まちづくり	交通モデル都市
	将来像、市民の目線
	魅力、住み続けたい
交通安全	魅力、都心
	まちづくり、都市計画
公共交通	交通マナー、地域間格差
	自転車、教育
	市街地、照明、ベビーカー、車いす、安全・安心な交通
高齢者	交通マナー、地域間格差
	バス待環境、バスベイ、情報提供
高齢者	支援、教育、新しい移動手段（PMなど）

テーマの選定（まとめ）

- 「交通安全」「公共交通」の双方に関連するものを選定し、それに+αの視点として「まちづくり」「高齢者」の視点を加味するのがよさそう
- 「教育（マナー）」「わかりやすさ」の向上を目指すことを着眼点として考慮してもよいかもしれない
- 「公共交通」を単独としてテーマに設定する場合は「高齢者」を踏まえるべき
- 「交通安全」は対象が多様なのでテーマ設定の際には対象絞込みの作業が必要（徒歩空間の確保（生活道路）のみ対象とすべき）

テーマの選定

結果から考えると

人が安心して移動できることが重要

まちの安全と快適な移動

特に、高齢者や子どもが対象

「まちけん」として何ができるか

地域で安全を考える際の「お手伝い」

ゾーン30のおさらい

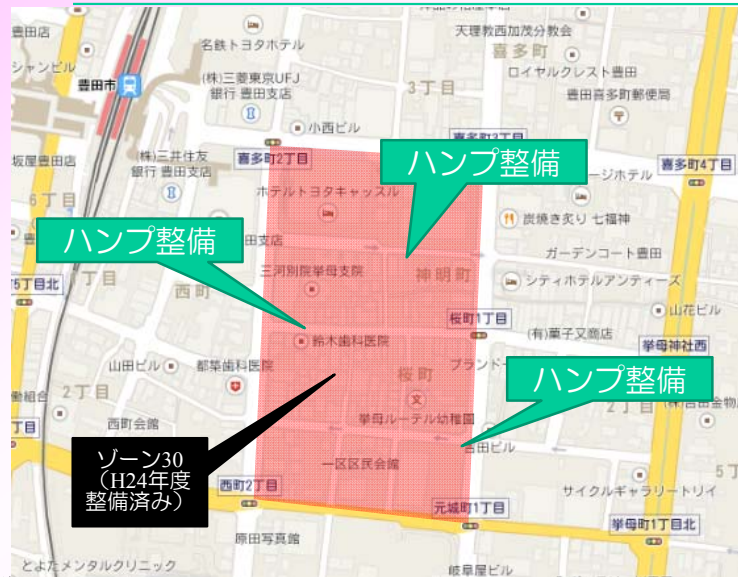
基本的な考え方

1. 歩行者等の通行が最優先され、通過交通が可能な限り抑制されるという基本的なコンセプトに対する地域住民の同意が得られる地区をより柔軟にゾーンとして設定する
2. ゾーン内は、最高速度30km/hの区域規制の実施を前提として、住民の意見や財政的制約も踏まえて、実現可能なものから順次実施していく。

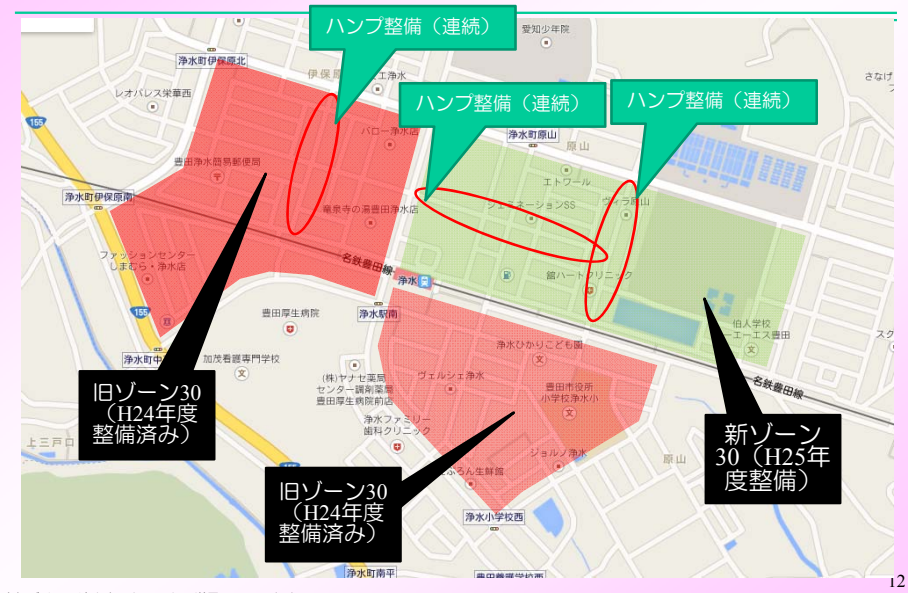
3. 自動車の速度コントロールの方法を考える

交通規制、物理デバイス、車両制御など

ゾーン30のおさらい（都心）



ゾーン30のおさらい（浄水）



ゾーン30のおさらい（施工事例）



まちづくりの達人ネットワーク 増岡 2015/2/16

豊田市のゾーン30の特徴

	元城	浄水	井郷
特徴	<ul style="list-style-type: none"> 西三河最初のゾーン30 	<ul style="list-style-type: none"> スロータスなどの独自色が強い整備を推進 	<ul style="list-style-type: none"> 愛知県で最も広いゾーン30指定
対策	<ul style="list-style-type: none"> 入口部カラー舗装、ハンプ、狭さく（現在撤去） 	<ul style="list-style-type: none"> 入口部カラー舗装、入口部ゾーン30路面標示、ハンプ、交差点カラー舗装などが実施（済み） 	<ul style="list-style-type: none"> 入口部カラー舗装、入口部ゾーン30路面標示、通学時間帯の進入規制路指定
主導	<ul style="list-style-type: none"> モデル的地区として行政主導で実施場所を選定 	<ul style="list-style-type: none"> 警察主導でディベロッパー協力のもと、地域住民と調整 	<ul style="list-style-type: none"> 住民主導でエリア、対策内容を決定

まちづくりの達人ネットワーク 増岡 2015/2/16

地域で考える交通安全対策の提案



まちづくりの達人ネットワーク 増岡 2015/2/16

住民主体の交通安全対策

- 生活道路に焦点を当てた対策
- 子どもの通学路や道路空間の安全性の確保
- 高齢化に対応した安心して歩けるまちづくりへの転換



住民自ら行動するのが基本

でも… 方法がわからない

まちづくりの達人ネットワーク 増岡 2015/2/16



「まちけん」の役割

- 市民からの立案でゾーン30のような対策を進めていく際の課題を解決するツールづくりなどの支援
- 現時点で、ゾーン30が住民主導で進められてるところが少ない
- 地域の交通安全に対する気付きを促す
- やろうとしたときのサポート



ボトムアップ型ゾーン30の整備に向けたサポートの実施



具体的な検討

- **ゾーン30を効果的に推進**するため、住民組織に対する「**気付き**」の支援、「**動き**」の支援など、専門知識などの「**形式知**」を幅広く伝え、活動の源泉にする

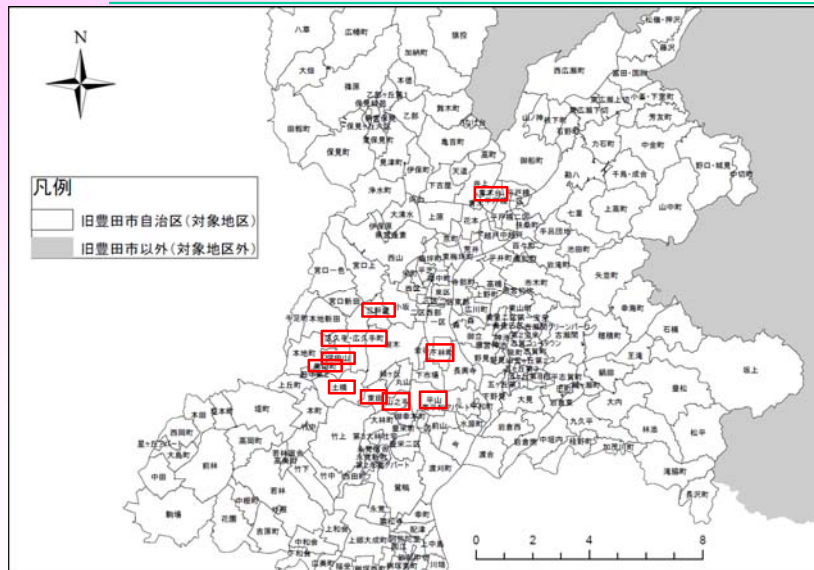
※具体的には**自治区長**に対する**趣旨説明**から**地域の自治会**に入り込み、上記支援を試みる

- 対象：**自治区の意向**や歩行者、自転車**事故の自治区別の発生傾向**から上記サポートの効果が発現しやすい地区

※具体的には、山之手、美山町、三軒屋、下林町、青木台、深田山、広久手・広久手町、平山、土橋、東田



候補の自治区の場合



まちと交通見学会の実施

- メンバーで共通の意識を持つために実際に事故の起こった場所とその対策を見学



京都府亀岡市 府道王子並河線

- まちづくりに「安全」を取り入れている団地のまち歩きと住民組織の活動をヒヤリング



京都市西京区 桂坂ニュータウン

府道王子並河線



- 旧山陰道で亀岡市の中心部を国道9号と並行する。道幅は所々で狭く、一部区間では時間帯一方通行規制が実施

事故地点

事故の概要

- 亀岡市立安詳小学校へ登校中の児童と引率の保護者の列に軽自動車が突っ込む
- 計10人がはねられて**3人が死亡**、7人が重軽傷を負った
- 原因は遊び疲れと睡眠不足による**居眠り運転**であり、軽自動車を運転していた少年（18歳）は**無免許運転**であった

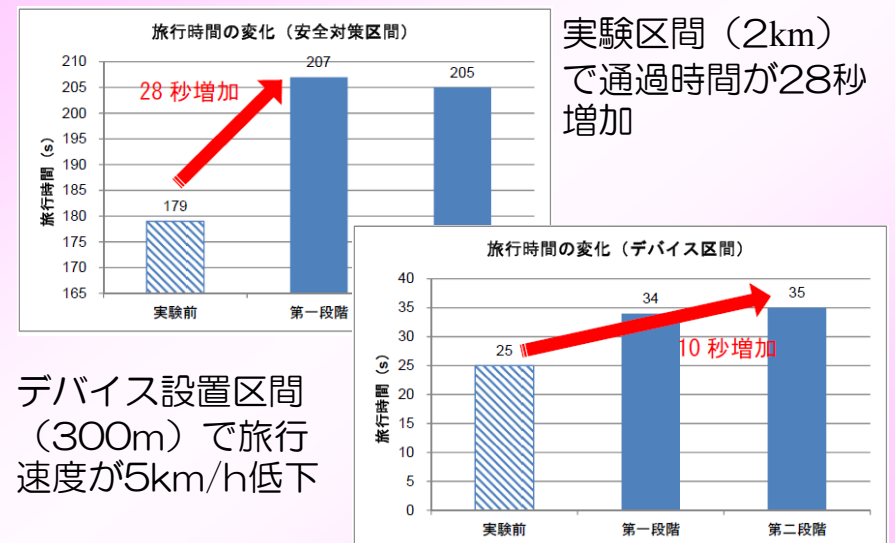
危険運転致死傷罪の適用を断念し社会問題化⇒自動車運転死傷行為処罰法が制定された

事故後の安全対策



- 社会実験
- 評価
- 恒久対策実施

実験結果





現地調査



恒久対策だが...



現地調査での感想

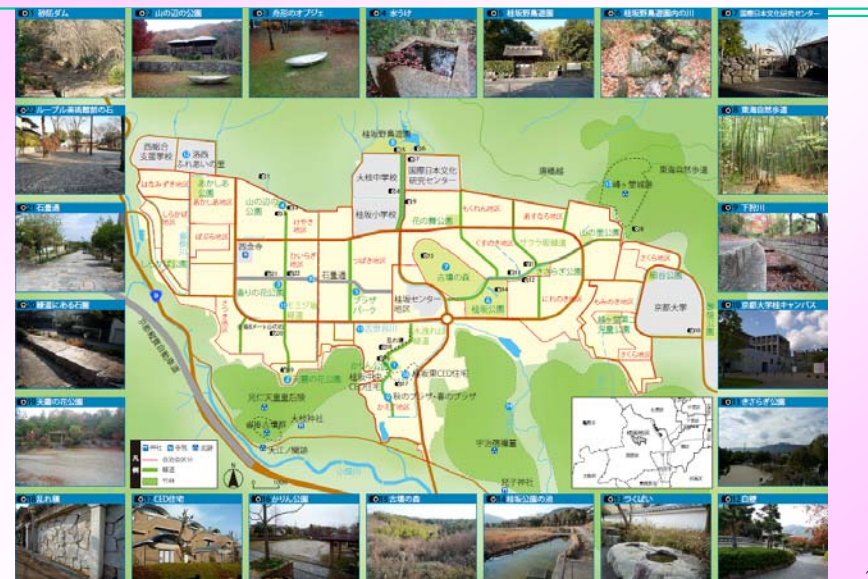
- 「狭さく」の設置間隔が広い
- 減速効果が発揮されているのは「狭さく」直近部に限定
- 「狭さく」は速度を維持したままの通過が可能
- 車両によってはかなりの高速で「狭さく」部分に進入可能
- 視界の悪いところでは車両の確認が遅れるため急ブレーキをかけるなどの行動がみられる



桂坂地区の概要

- 総面積 約163ha
- 世帯数 約4,200世帯
- 人口 約12,000人
- 昭和60年から開発が始められ、工区毎に一人型建築協定を締結し、分譲を開始。段階的に開発を進め、現在は2工区を残すのみとなっている

桂坂全体配置



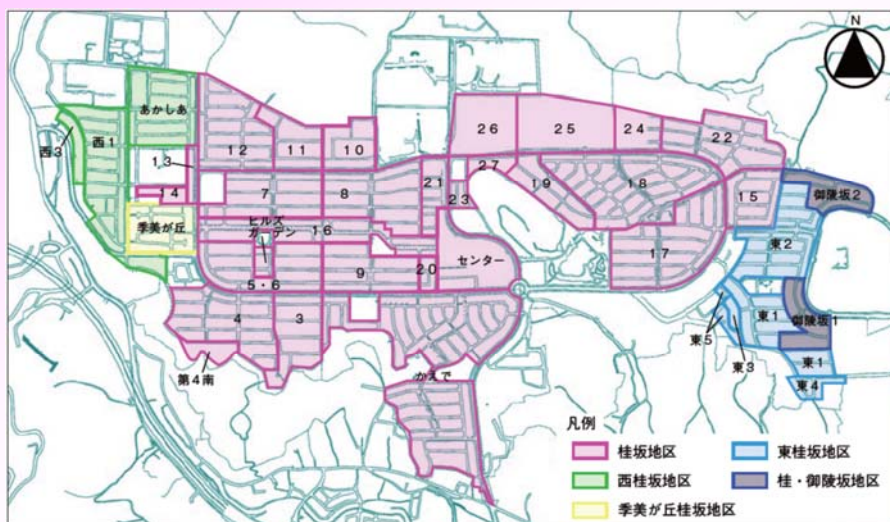
29

桂坂における景観づくりの方針

1. 美しく健やかで住み心地のよいまちをつくる
2. 緑の保全と育成に努め、季節感豊かなまちをつくる
3. 自然と調和した潤いと安らぎのあるまちをつくる
4. 歴史・文化を大切にし、誇りに満ちたまちをつくる
5. 地域の連携を深め、より魅力のあるまちをつくる

30

桂坂地区建築協定全体図



31

建築協定の主な制限項目

制限項目	建築協定による制限内容（抜粋）
用途の制限	建築することができる建築物 (1) 1戸建て専用住宅 (2) 診療所 (3) 巡査派出所等 (4) 前各号の建築物に付属するもの
敷地面積の最低限度	160㎡
容積率・建ぺい率	容積率80%以下、建ぺい率50%以下
壁面位置の制限	道路境界から1.5m (2階については2.4m) 隣地境界から1.2m
高さの最高限度	10m (軒高7m)
形態又は意匠の制限	屋根及び外壁の形式、材料、色彩
植栽及び外柵の制限	緑化率20%以上
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・地盤面の変更禁止 ・屋外広告物の設置禁止 ・無線用アンテナ等の屋外設置禁止

32



まちづくり協議会との懇談



街並み



街並みと古墳



現地調査での感想

- 街区の至るところに緑豊かな**フォルト**や区域の区切りとなる**ハンブ**が整備され、理想的な交通静穏化空間が確保
- **石畳**や**遊歩道**、各地区の中心に設置された**公園**など居住環境にも十分配慮
- 桂坂ロータリーを入り口ととらえ、**環状道路**と**細街路**で構成された理想的な道路ネットワーク
- 古墳に代表される**歴史を重要視**した保護活動



理想的な住宅地=都市計画+住民活動

まちけん支援対象自治区

- ゾーン30に代表される**交通安全対策を****実施**できそうな自治区
- 区長をはじめとして、**住民の参加**が見込める自治区
- 事故多発地点、通過交通、通学路対策などで**安全に関する課題**のある自治区

竹中 (+α)、東田、山之手

現在の状況（竹中）

- メンバーに竹中自治区の区役職者
- 区長も警察などに独自に働きかけ
- 駅への狭あい道路でスピードを出している車が多い



現地の状況



見通しの良い直線区間で速度が出しやすい。歩道は分離されている。



軽微な事故が多いとされる交差点。一時停止をしない車両（自転車含む）が多いとのこと。

今後の予定

- ゾーン30エリアの設定
⇒竹上、竹下等竹村小学校区との連携



- 現地調査
交通状況など
(4月中旬まで)
- 自治区内で検討会メンバーの募集