

地域力・組織力を活かした 安全・安心まちづくり活動の実践について

菅野 猛・菅原 功

仙台市 若林区 建設部 道路課 (〒984-8601 宮城県仙台市若林区保春院前丁 3-1)

近年の交通事故や犯罪、違法行為等が増加している中、その根底に横たわる大きな課題として地域コミュニティの崩壊など地域力の減退が指摘されている。仙台市若林区では地域住民自らが主体的に行動し、警察や自治体と連携を図りながら地域力を発揮して、歩行者・自転車の環境整備、路上犯罪防止など安全・安心なまちづくりに向けた取組みを実施している。

キーワード：地域連携、官民協働、安全・安心、歩行者・自転車走行対策、防犯対策

1. 現状と課題

近年、わが国における生活の「安全・安心」が大きく揺らいでいる。この仙台市、そして若林区においても、交通事故やひったくり空き巣等の犯罪が増加傾向にあり区民に不安を抱かせている。また、特に若林区では、藩政時代からの町割りが残り、戦災を免れた地域に住宅や商店が密集し、狭隘な道路も多い為、交通ルール軽視の風潮ともあいまって、交通事故に対する不安が高まっている。こうした交通事故や路上犯罪などを防止し安全・安心のまちづくりは、今や区民にとって生活上の最大の関心事になっていると言っても過言ではない。

交通事故・犯罪や違法行為等が増加する背景には、価値観の多様化や個人主義的傾向の拡大、少子高齢化や長期景気低迷等による将来の不安と社会的閉塞感など様々な要因が複雑に絡んでいると思われる。その根底に横たわる大きな課題のひとつに子供・青少年に対する教育力の低下や地域コミュニティの機能障害など、いわば『地域力の減退』があるとされている。

このため、「安全・安心」のまちづくりのためには、コミュニティを構成する住民や地域団体、企業等が地域の課題の解決を共通の目標として掲げ、地域住民を主体とし、警察・関係機関・区役所が力を合わせ、地域力と組織力での総合的な対策を推進することが必要である。

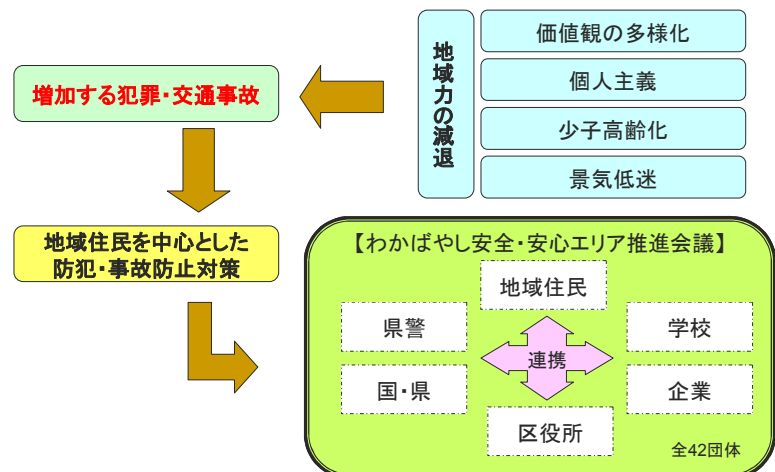
2. 課題解決に向けた組織体制

地域住民自らが、関係機関と連携を図りながら自主的に防犯・交通事故防止等の活動を行うことは、『地域力』を発揮して犯罪や交通事故の起こりにくい環境づくりを目指すことであり、現下の急務であると考えている。

こうした意志のもと、若林区では平成 15 年度より「安全・安心」のまちづくりを効果的に推進するためモデル地域として、町内会等の地域諸団体を中核としつつ、警察署・宮城県・国土交通省・区役所等の関係機関と相互に連携、サポートする「わかばやし安全・安心エリア推進会議」を発足させて活動を行ってきた。

この推進会議は、区内を大きく 9 ブロックに分け、毎年活動エリアを指定しながら活動を継続させてきた。

この活動は、地元住民との対話集会と現地



事務局：若林区役所、仙台南警察署

図 1. 組織体制の概念図

調査、さらに啓蒙活動を組合せながら実施した。その中で、地域の方々と共に課題・問題点等を整理し、「解決できそうな課題」に対しては整備目標期間を設定し、何ごとにも迅速な対応をモットーに推進させてきた。

整備目標期間は、短期（単年度）、中期（2～3年）、長期（予算上5年以上）に分類し、地域住民に対してわかりやすく説明を繰り返し、理解と協力を得ながら環境整備を行ってきた。

3. 実施した主な事業

前述した「わかばやし安全・安心エリア推進会議」の活動の中で、地域住民から提案・指摘のあった「歩行者の安全歩行・自転車の安全走行エリアの確保」、「路上犯罪防止の道路環境の改善」等が課題として見出された。

これらの課題に対する主な事業としては、下表のとおり自転車走行対策、歩行者安全対策、自動車安全対策、防犯対策などであり、安全・安心のまちづくりに関わる複数の事業に総合的に取り組んでいる。

表 1. 主な事業の一覧

	事業	実施数量
自転車走行対策	① 自転車専用帯	L=137m
	② 自転車走行レーン	L=約 800m
歩行者安全対策	③ 路側帯カラー化	L=3,650m
自動車安全対策	④ 交差点部右折導流レーンのカラー化	3 交差点
防犯対策	⑤ 簡易非常通報装置（KGシステム）	8 基 16 箇所
	⑥ 青色市街灯	70 基

このうち、①自転車専用帯④交差点部右折導流レーンのカラー化⑤簡易非常通報装置（KGシステム）は、全国初の取り組みであった。

以下、特に自転車・歩行者・自動車の通行区分を明確化することによる安全対策事業について詳しく述べる。

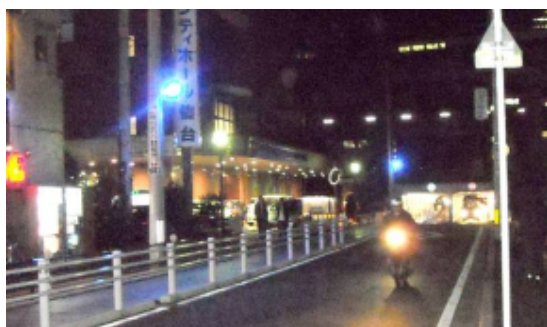


写真 1. 青色市街灯



写真 2. 交差点部右折導流レーンのカラー化



図 2. 簡易非常通報装置

4. 安全対策の施工事例

全国の自転車の保有台数は年々増加しており、環境にやさしい移動手段として利用促進の動きが加速している。その一方、自転車と歩行者が接触する事故は平成 8 年から 10 年間で約 4.8 倍に増加しており、その対策が必要となっている。

また、自転車の走行空間としての自転車道、自転車専用道路、自転車歩行者道の整備は、欧州諸都市に比べ立ち遅れているのが現状である。特に都市部における自転車走行環境は、自転車の通行位置が明確に区分されておらず、自転車と歩行者、自転車と自動車の接触事故の危険性が課題となっている。

そこで、若林区においては、自転車と歩行者が交錯する危険性の高い地点を抽出し、それぞれ自転車専用帯、自転車走行レーンの設置、路側帯のカラー化を試みた。

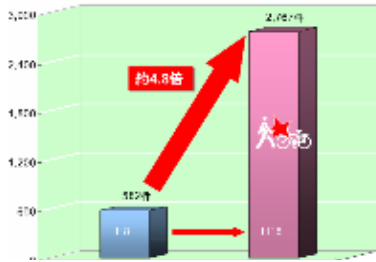


図 3. 自転車歩行者事故件数
自転車利用環境整備ガイドブックより

(1) 自転車専用帯

JR 仙台駅近傍にある通称「旧北目ガード」といわれるアンダーパスは、JR 線で分断された東西地区を結ぶ連絡通路として、自動車・歩行者・自転車の通行量の非常に多い市道である。これまでは、自動車の通行量が多いため、自転車は狭い歩道を通行せざるを得ず、歩行者との接触事故等、危険性の高い地点であった。

そこで、上下 2 車線の車道を片側 1 車線の一方通行道路とし、残りの車線を車道と段差を設けた自転車専用帯とすることで、歩行者・自転車・自動車との分離を促した。

また、自転車専用帯 (W=2m) にセンターラインを設け、自転車の左側走行を誘導する試みを行った。

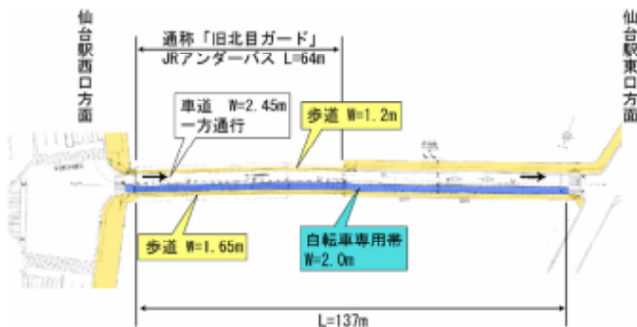


図 4. 自転車専用帯の概要図



写真 3. 自転車専用帯の敷設状況

(2) 自転車走行レーン

若林区荒町地区は、住宅や商店が密集した

昔ながらの商店街であり、違法駐車もあいまって、自動車・自転車・歩行者の通行領域が錯綜し、交通事故の危険性の高い地域であった。

そこで、自転車走行レーン (W=1.35m) を確保し、黄緑色のカラー舗装とすることで、自動車・自転車・歩行者の通行区分を明確化した。

また、自転車走行レーンには左側通行を促す路面表示を行い、さらに自発光式掲示板を自転車走行レーン区域前後に設置し自転車走行マナー向上を促す表示を行った。



写真 4. 自転車走行レーンの敷設状況



写真 5. 自転車走行レーン施工前



写真 6. 自転車走行レーン施工後

(3) 路側帯カラー化

道路幅員が狭く、歩道・自転車道の分離の

ない未整備な一方通行道路や指定通学路で自転車走行レーンの設置が困難である市道には、路側帯をカラー化し、歩行者と自転車・自動車の走行空間を明確化した。



写真 7. 隘路における路側帯のカラー化

(4) 自転車安全走行の啓蒙活動

上記の歩行者・自転車に対する安全対策を、交通事情の異なる諸外国から来た外国人（留学生）に対しても知ってもらい、いっそうの交通マナーアップを図るため、留学生を対象とした自転車安全走行教室を開催した。クイズ形式の交通規則講習や実際の自転車走行体験を通し、楽しみながら安全走行を学んでもらう取り組みを実施した。



写真 8. 自転車走行体験教室の状況

5. 活動の効果

自転車専用帯や自転車走行レーンの設置、路側帯のカラー化により、歩行者・自転車・自動車の走行区分が明確化され、ラッシュ時においても整然と走行する光景が見られるようになった。また、自転車走行レーンや路側帯のカラー化により、違法駐車の数も減少する効果が見られた。

市民・町内会のアンケートからも「安全性が高まった」「大いに効果があった」との評

価を得た。

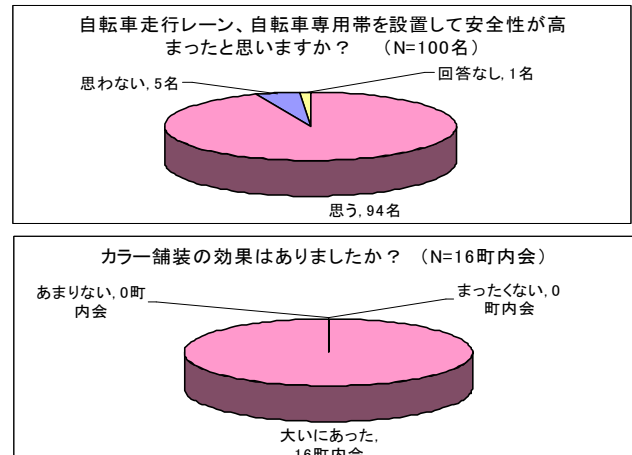


図 5. アンケート調査結果

これまでの活動・実績を宮城県警では高く評価し、県警本部交通部長・刑事部長より表彰された。さらには、県警本部長より宮城県警としては異例の県警本部長賞を若林区道路課へ授与され、また、平成 21 年 2 月には政令都市としては前例がない一年間交通死亡事故ゼロ達成で県警本部長より表彰最高位の褒状を授与された。記載した事業だけではなく、関係諸機関による様々な対策の結果ではあることはもちろんであるが、その一助となったと考えている。

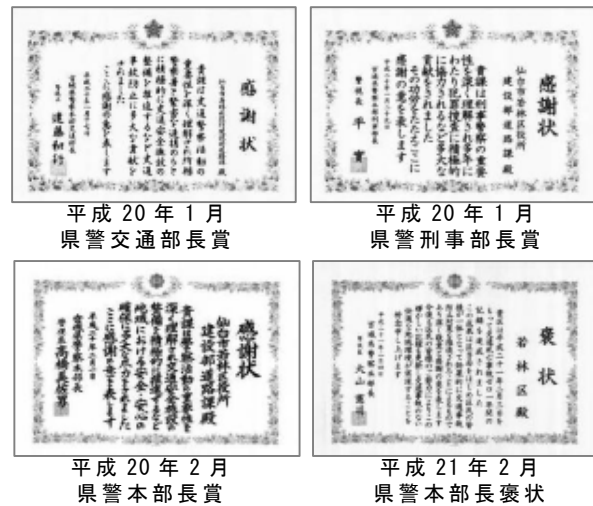


図 6. 表彰状一覧

さらに、「わかばやし安全・安心エリア推進会議」の活動の中で得た資料を基に、地域住民自らが「地域安全安心マップ」を各ブロックで作成するなど、当初に想定していた以上の住民活動の盛り上がりにつながっている。

これは、地域住民と関係諸機関が一丸となって取り組んだ成果と考えている。

古城地区環境調査マップ総括図

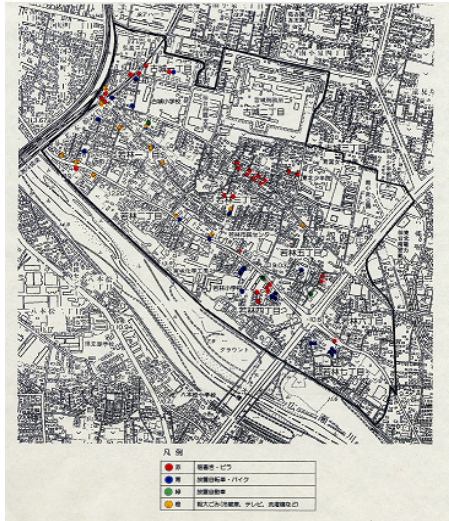


図 7. 地域安全・安心マップの一例

6. まとめと今後の取り組み

現在も自転車・歩行者・高齢者の安全対策や路上犯罪防止対策、さらに道路環境改善など、幅広い整備手法を進めているところである。

今回の活動で、住民からの多くのアイデアを取り入れ、「地域力」を活かした手法は、高度な技術なしでも低コストで効果的な対策が可能であることを示したと考えている。

その活動においては、住民を主体とし、関係機関が行政の枠を超え連携し、協働の考えのもとで実施することが重要な要素であった。

さらにこの活動は、地元住民・町内会同士のコミュニケーションを促進し、道路環境のみならず、地域環境の面へも波及効果が得られるものと考えている。

また、この取り組みは他行政機関からの照会を受け、各都市へ展開されつつあるところである。

以上から、安全・安心なまちづくり活動における総合的な戦略として、地域力を発揮さ

せ、組織力として、警察・関係機関・行政側が支援する仕組みづくりは、現在のところ一定の効果があると考えている。

今後、市民協働を誘発し、積極的に取り組んでゆくためには、行政側がきちんとした説明責任を果たしてゆくことはもとより、行政の枠を超えた多角的な連携と継続的活動が求められる。

また現在は、近い将来発生が予想される宮城県沖地震に伴う津波対策として、NEXCO 東日本所管の仙台東部道路を一時緊急避難場所指定に向け、地域と一丸になって取り組み活動中である。



写真 9. 津波対策勉強会の状況

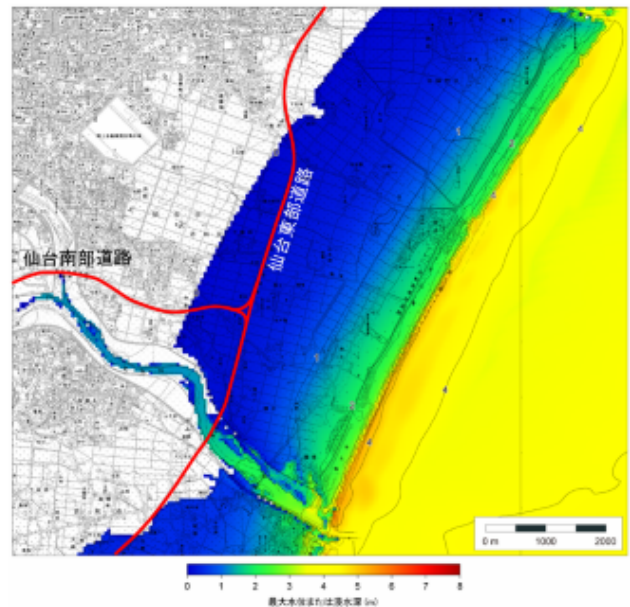


図8. 津波数値シミュレーションによる浸水予想図
※Minoura et al. (2001)のパラメータに基づき計算