

# 弘前市における「ゾーン 30 プラス」の整備について

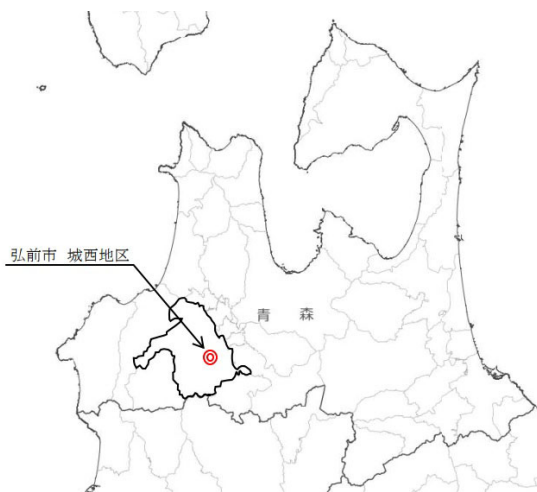
弘前市 建設部 土木課

## 1. はじめに

弘前市は、青森県の南西部に位置し、東に八甲田連峰を望み、西には津軽衆の魂のふるさとである秀峰岩木山、南西には世界自然遺産白神山地を擁する自然に恵まれ、面積は約 524km<sup>2</sup>、人口は約 17 万人で津軽地域の政治、経済、文化の中心都市として発展してきました。

市内には、日本一の桜の名所である弘前公園をはじめ、33 の寺が連なる禅林街や最勝院五重塔、伝統的建造物群保存地区である仲町の家並み、あるいは旧弘前市立図書館や青森銀行記念館など明治・大正期に建築された洋風建築物、昭和を代表する近代建築の巨匠前川國男の作品など数多くの歴史的建造物が残っています。また、春のさくらまつりや夏のねふたまつりなど四季のまつりでは、多くの観光客で賑わう観光都市です。

弘前市城西地区位置図



出典：国土地理院発行電子地形図  
白地図を加工して作成

城西地区「ゾーン 30 プラス」指定区域



出典：国土交通省 東北地方整備局 青森河川国道事務所

## 2. 背景

弘前市は、「お城と桜とりんごのまち」としてよく知られていますが、「古都弘前」とも言われ、藩政時代以来約 400 年の歴史を持ち、狭い道や街並みが数多く残されている城下町でもあります。現在、それらの道路は、生活道路として市民の日常生活に利用されていますが、抜け道として利用する車やスピードを出す車などによって、未だに多くの交通事故が発生しており、生活道路以外の道路における交通死亡事故に比べて減少割合が小さいこともあり、一層の安全対策が求められています。

「第 11 次交通安全基本計画」においては、生活道路における安全確保、地域が一体となった交通安全対

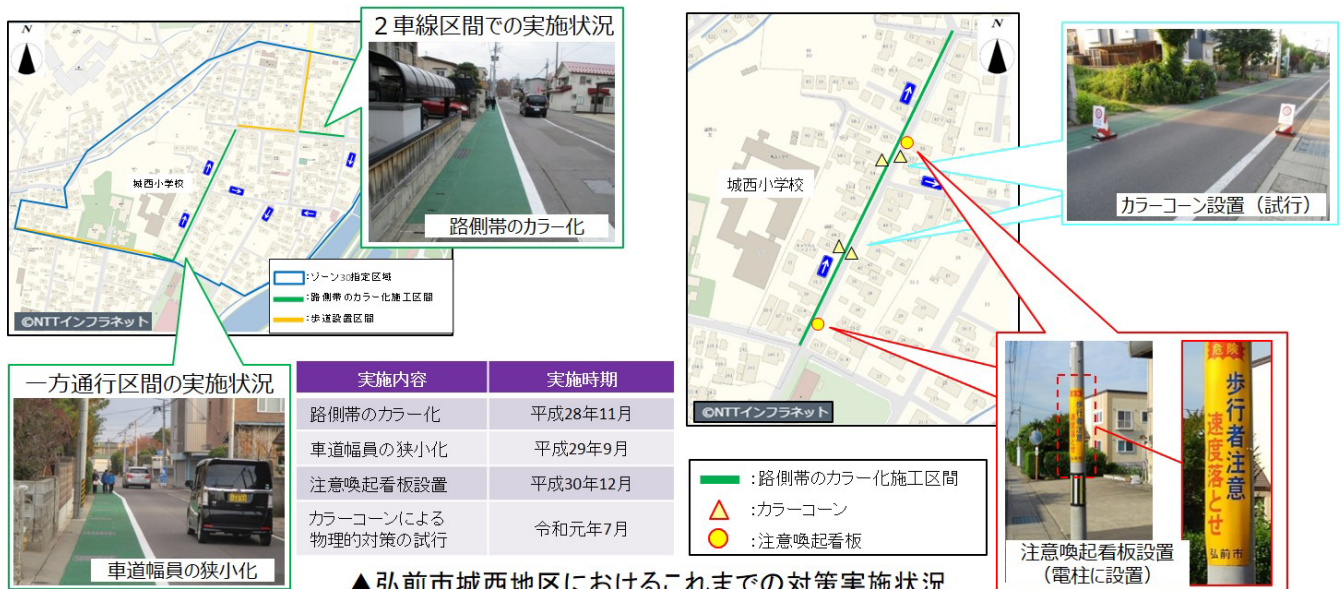
策の推進等が重視すべき視点とされるとともに、生活道路等における人優先の安全・安心な歩行者区間の整備が掲げられ、その具体的手法として、物理的デバイスを組み合わせたゾーン規制の活用等が位置付けられています。

弘前市の城西地区は、従来の「ゾーン30」指定区域に組み合わせて、生活道路対策エリアを登録し、速度抑制の対策を平成28年から実施してきました。また、令和4年には、同地区を新たに「ゾーン30プラス」の整備区域として指定し、更なる整備に取り組んでいます。

### 3. 整備内容について

平成28年3月に「ゾーン30」指定区域と生活道路対策エリアに登録された城西地区は、弘前公園の西側に位置し、地区内には小学校の通学路が含まれています。

この地区の歩道未設置区間には、路側帯のカラー舗装化を実施し、一方通行区間に対しては、速度抑制を図るため、注意喚起看板の設置や車道幅員の狭小化を実施しました。



対策効果の検証を実施したところ、通行車両の速度は夕方のピーク時はやや低下しつつも、朝のピーク時は明確な速度抑制効果が確認されなかったため、関係機関や地元関係者と協議し、物理的デバイスとしてラバーポールを設置し、更なる速度抑制を図ることとしました。

設置区間は、民家が連なっているため、地域住民と何度も協議し、試験的にカラーコーンを物理的デバイスと見立て設置するなど、試行錯誤しながらラバーポールを千鳥配置に4箇所設置しました。

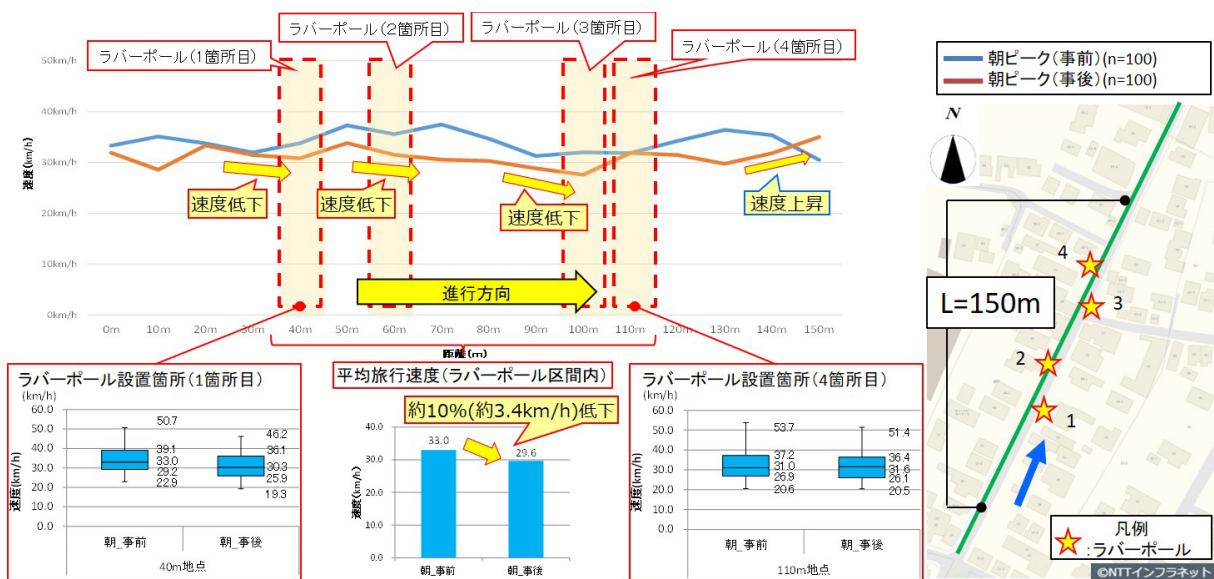


出典：国土交通省 東北地方整備局 青森河川国道事務所

その後、交通事故発生状況や地域の課題、地域住民からの要望等を踏まえ、「ゾーン 30 プラス」の整備計画を関係機関である、青森河川国道事務所や弘前警察署、教育委員会と連携し、策定しました。

#### 4. 整備効果について

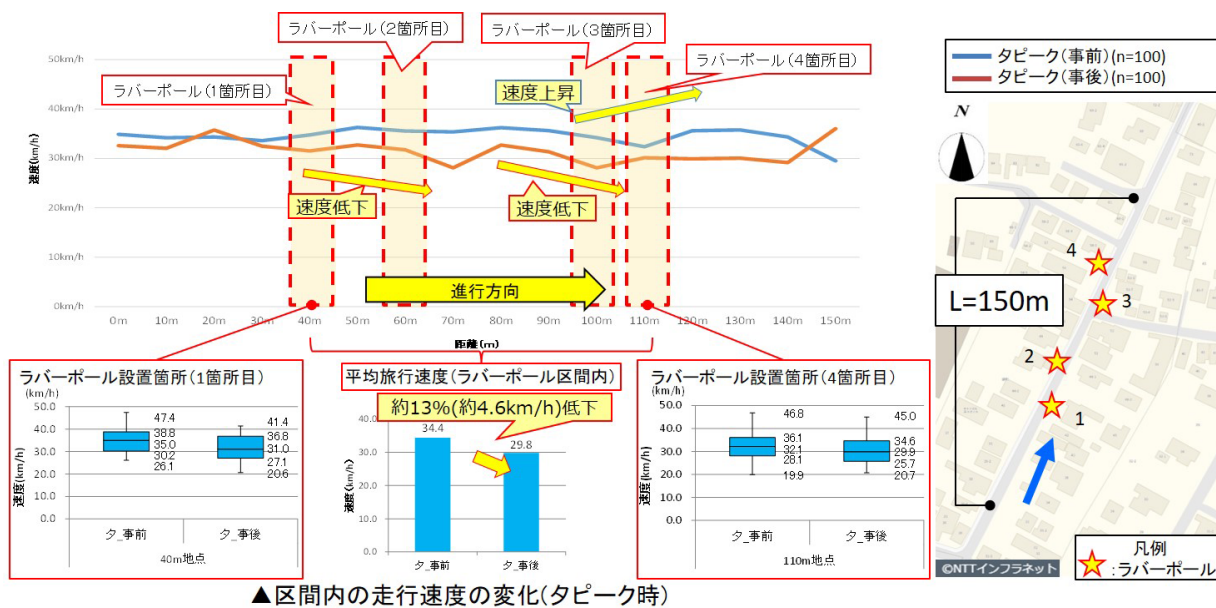
ラバーポール設置後の交通実態調査では、朝のピーク時は、1箇所目から3箇所目までは速度低下が確認され、3箇所目以降は速度上昇が確認されました。ラバーポールを避けながらスラローム状に減速しながら走行していたことにより、ラバーポール設置区間内の平均旅行速度は、設置前と比べ約10%低下し、30km/hを下回り、速度低減効果が確認されました。



▲区間内の走行速度の変化(朝ピーク時)

出典：国土交通省 東北地方整備局 青森河川国道事務所

夕方のピーク時は、1箇所目以降は速度低下が確認され、2箇所目を超えると速度上昇に転じるものの、3箇所目手前で再び速度減少する結果となりました。朝のピーク時と同様に、ラバーポール設置区間内の平均旅行速度は、設置前と比べ約13%低下し、30km/hを下回り、速度低減効果が確認されました。



▲区間内の走行速度の変化(夕ピーク時)

出典：国土交通省 東北地方整備局 青森河川国道事務所

ラバーポール等の物理的デバイスは、車両の速度を物理的に低下させることに加え、運転者に対し、歩行者等の安全確保に一層の注意を払うべきである旨を周知する効果もあるため、運転者の法令順守意識を十分に高められると期待できます。

現在、「ゾーン30プラス」の入口には、当該区域内が歩行者等の通行が優先される道路環境であること及び物理的デバイスが設置されていることを運転者へ周知するため、法定外表示及び看板を設置し、車両の速度及び通過交通の更なる抑制に努めています。

## 5. おわりに

最高速度30km/hの区域規制と物理的デバイスとの適切な組み合わせにより、交通安全の向上を図ることができましたが、一方で緊急車両や大型車両の宅地内への出入りの支障となることや、ラバーポールを避けようと外側線を逸脱し走行する車両が見られるなど、今後はそれらの課題解決に向けて取り組んでいく必要があります。

「ゾーン30プラス」の整備は、地域住民の理解があってこそできる交通安全対策であるため、引き続き関係機関と連携し、地域住民との合意形成を図りながら、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備に取り組んでまいります。