歩行者の安全を確保する交通安全対策「ゾーン30プラス」が、兵庫県の播磨地域で広がりをみせている。車両の最高速度を時速30キロに制限した上で、道路上に速度を抑える物理的な細工を施すことであえて走りにくくし、通行量などを抑制する取り組み。通学路などを対象に、明石市２カ所、姫路市、播磨町各１カ所で導入され、「登下校時に危険を感じる機会が少なくなった」と効果を実感する声も上がる。

（中川　恵）

30キロ制限、路面段差で歩行者の安全確保「ゾーン30プラス」

効果実感 播磨で広がり

播磨町や明石、姫路で4カ所

抜け道封じ、協議重ね地域合意

「ゾーン30プラス」を導入した播磨西小学校（播磨町北本荘4）周辺。学校に面した南側の生活道路は、対向車が辛うじてすれ違える程度の細い道だ。実際に車で走ってみると、赤茶色に塗られた路面が見えてくる。「ハンプ」と呼ばれる凸部が設けられ、そばには「段差あり　速度注意」という標識もある。すかさず速度を落とした。

車を降りて通行車両を観察すると、低速で走る車はさほど影響がなさそうだが、ややスピードが出ている車は車体が少し跳ね上がるように見えた。

「ここは幹線道路の抜け道になる。子どもが通学するのに苦労する」と地元・石ケ池自治会の中島直實（なおみ）会長(76)。幹線道路とは、生活道路の1本南を東西に走る町道浜幹線。東は明石市、西は加古川市につながり、通勤時間帯は渋滞が発生しやすい。

このため急いでいる車が生活道路に流入し、町の通学路安全推進会議では危険な場所として度々議論の対象に。警察、行政、学校、地域の総意として、２０２３年3月に「ゾーン30プラス」の導入を決めた。

一般的に速度抑制や進入抑制の対策を取ると「走りにくい道路」になり、周辺住民にも不便が生じるため、実施にあたっては地域の合意が欠かせない。播磨町でも反対の声が想定されたが、対象エリアに含まれる本荘北自治会の松下嘉城（よしき）会長(73)は「役員会で伝えたら皆賛成。書類を回覧し、説明会も開いたが、反対意見は特に出なかった」という。

整備計画に沿って、歩車分離柵やハンプを2カ所に導入。標識を設けて路肩のカラー舗装の幅も広げ、今年3月には利用開始に合わせて式典が開かれた。石ケ池自治会の中島会長は「子どもの保護者から『車が少なくなって安全』と言われた。やってよかった」と胸をなで下ろす。

■

国土交通省によると、「ゾーン30プラス」の整備計画があるのは全国２６３件（3月末時点）。県内では姫路市の城北地区▽明石市の王子1丁目、北王子町地区▽同市の大道町2丁目、硯町1丁目地区▽播磨町の北本荘1丁目、4丁目地区―の4カ所。警察や道路管理者を中心に、計画に定めた区域内に物理的な構造物などを整備して効果を検証し、必要があれば追加の対策を検討する。

姫路城の北側に位置する姫路市城北地区は、古くからの狭い道路に住宅が密集する。特に小学校や高校に面する市道は、登下校時に児童生徒が集中するが、見通しがよく車両のスピードが出やすい。住民らは10年ほど前から市と連携して改善に取り組んでおり、22年には「スムーズ横断歩道」などを設置。同小から南東の地区では主要幹線道路からの通り抜け対策も兼ねて取り組む。

■

広がりを見せる「ゾーン30プラス」だが、生活道路にハンプなどを設ける際の合意形成など課題もあり、国交省は円滑に進んだ事例をホームページで紹介。例えば埼玉県朝霞市のリポートでは、何度もワークショップを開いて危険箇所を共有したとあり「対策ありきではなく、住民による課題解決という意識を徹底した」と記されている。

導入決定から2年と早期の利用開始にこぎ着けた播磨町危機管理課の担当者は「今回は行政と地域の課題が合致し、役場の関係部署とも連携できた。自治会長の人柄もあり、いい事例だったと思う」と話した。

県立明石公園の西側にある明石市立王子小周辺では、22年に路面を盛り上げ

「ゾーン30プラス」のエリアであることを示す標識や路面標示＝播磨町北本荘1

道路を盛り上げた「ハンプ」の上を走る車＝播磨町北本荘4

ローカル＋α

(C)神戸新聞社 無断転載 複製および頒布は禁止します。