

安全・安心な生活道路 と 賑わいのある都心歩行空間

第2回「人間重視の道路創造研究会」

2008年10月21日

埼玉大学 久保田尚

生活道路の現状



日本中の生活道路、通学路で繰り返されている光景



通学路でも抜け道

わが国の生活道路安全対策

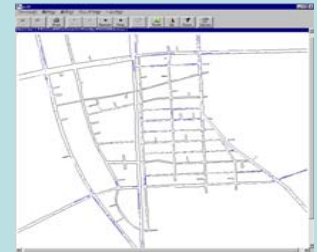
1996年コミュニティ・ゾーン(警察庁/建設省)以降

物理的デバイスと交通規制の連携／住民参加／・・・

ワークショップ
方式の定着



交通シミュレーション
による事前評価
(一方通行化の影響
など)



社会実験ツールの
開発
(例: モバイルハンプ)

↓
実験の制度化
(例: 暮らしのみちゾーンと
ハンプのレンタル)



実施済み地区での効果の検証
(多くの地区で「事故半減」を達成)

国の制度の充実(暮らしのみちゾーン、あんしん歩行エリア、等

なぜ生活道路の整備が進まないのか

▼事故多発が常態化

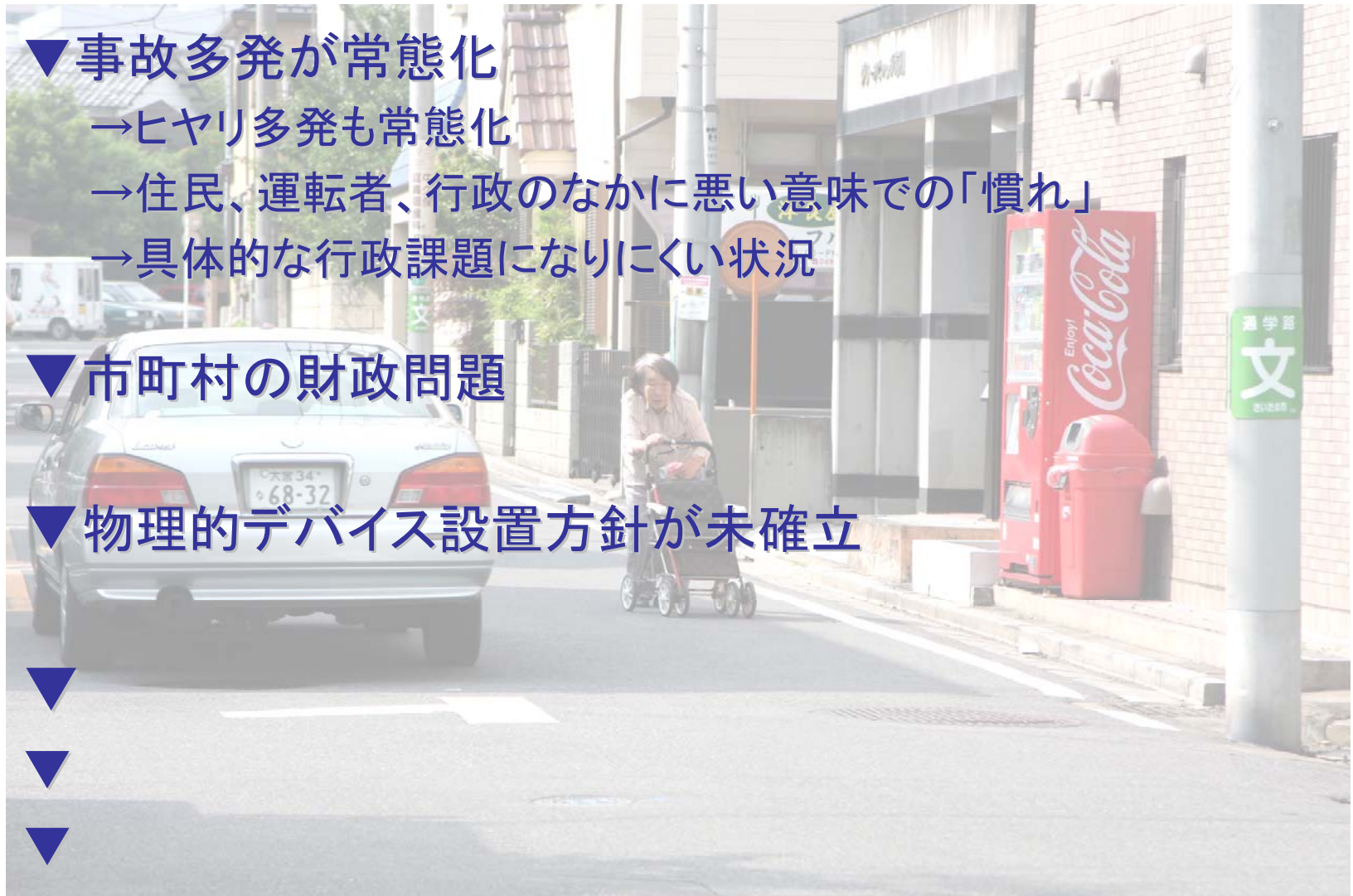
→ヒヤリ多発も常態化

→住民、運転者、行政のなかに悪い意味での「慣れ」

→具体的な行政課題になりにくい状況

▼市町村の財政問題

▼物理的デバイス設置方針が未確立



生活道路改善をさらに進めるために

①物理的デバイスの普及



シケイン



狭さく



ハンプ

ポイント1 設計基準、設置基準の明確化

「騒音振動」「自転車の通行」などの課題に対する解答を得たうえで基準化

例:「交差点手前の注意喚起ハンプ」→直ちに促進

「単路部ハンプ」→再加速時の騒音が問題 → 再加速抑制のための適正間隔

「狭さく、シケイン」→ 自転車、車いすの通行幅の確保

ポイント2 「道路の管理区分」と「事業目的」との関係？

上の写真は、いずれも、幹線道路(例えば県道)と生活道路(実は地域の人々特に高齢者にとっては長い歴史のある「幹線道路」との交差点の事故(「地域DNA型交差点事故」)の抑止を目的としている。

ただし、デバイスの設置箇所は生活道路上であるため、設置は市町村となる。

→ 県道管理者が設置する余地はないのか？

②分離か共存か

歩行者と自動車を分離すべきか、共存させるべきかの長い議論の歴史

分離

1929 **ラドバーン**(米)

歩車完全分離NT



1980年代～ 欧州等

ゾーン30(歩車分離を前提)



共存

1970年代 オランダ等

ボンエルフ(「徐行すれば、どの車でも通れる歩行者用道路」)



2000頃～ 欧州等

Home zone/ Shared space

日本：政策的には「分離派」。現実的には、世界有数の「共存派」

「日本人は、和室・布団の伝統があるので、ボンエルフがあっている」(某オランダ人)

- ・歩行者の通行義務を緩和した生活道路の再定義は可能か？
- ・道路交通法との連携が必須。

③ 新・「天下の公道」論

- どうすれば生活道路から「通過交通を排除」できるのか？
- 一部の生活道路に、一般の「道路」と異なる位置づけが与えられないか？

- 教科書に書いてある「通過交通排除」と、「天下の公道」との整合性
- 通過交通問題を抱える地区でも、通過交通排除の提案に抵抗感
 - 「天下の公道を通過して何が悪い？」
 - 「天下の公道だから多少の通過交通があっても我慢しなくては」

・判例 1976年：アメリカ/アーリントン郡

- 居住者優先駐車条例の是非に関する最高裁判決
 - 「条例は、一見すると合衆国憲法第14修正箇条の平等権保証を冒すことになるが、社会的かつ環境保護的な目的を合理的に追求するものであり、違憲ではない」
- 生活環境保護のため、生活道路において、居住者の車両とそれ以外の車両に対して優先的に扱うことを認めた。
- 通過交通排除の合理性の根拠

新・「天下の公道」論

- ライジング・ボラード
 - 許可された車両(緊急車、サービス者、沿道居住者、など)のみが通行可能
- 『街路は「天下の公道」であるからすべての人(歩行者)の通行は保障する。しかしクルマについては、地区の環境や安全を保つという目的のもとに、流入を選択的なものとするを許容する。』(久保田尚:公共空間としての街路、『岩波講座 都市の再生を考える 7 公共空間としての都市』岩波書店、2004)



総合的な都心交通プランの必要性

交通まちづくりの要諦

歩行空間



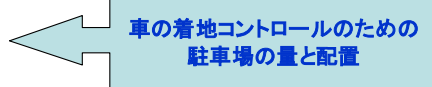
目的施設への最終モード/回遊

交通流マネジメント



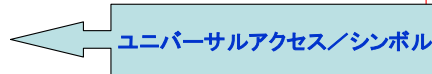
混雑がなく賑わいのある都心

駐車マネジメント



車の着地コントロールのための
駐車場の量と配置

公共交通



ユニバーサルアクセス/シンボル

のパッケージ化が不可欠



歩行エリアを中心として都心道路を再構築し、駐車場政策を連動させた例

豊かな歩行者空間の実現に向けてー 新たな地区交通計画の理念と実践 一社団法人 日本交通計画協会、地区交通研究会、2007

総合的な都心交通プランの例

ドイツ・インゴルシュタット(人口約10万)

歩行空間:

トランジットモール
モール街
オープンカフェ



公共交通:

フリンジパーキングと
都心部を循環するバス
がトランジットモールを
走行



駐車マネジメント:
フリンジパーキング

環状道路沿いに5箇所の大



交通流マネジメント: ゾーンシステム

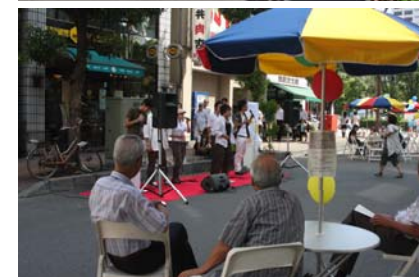
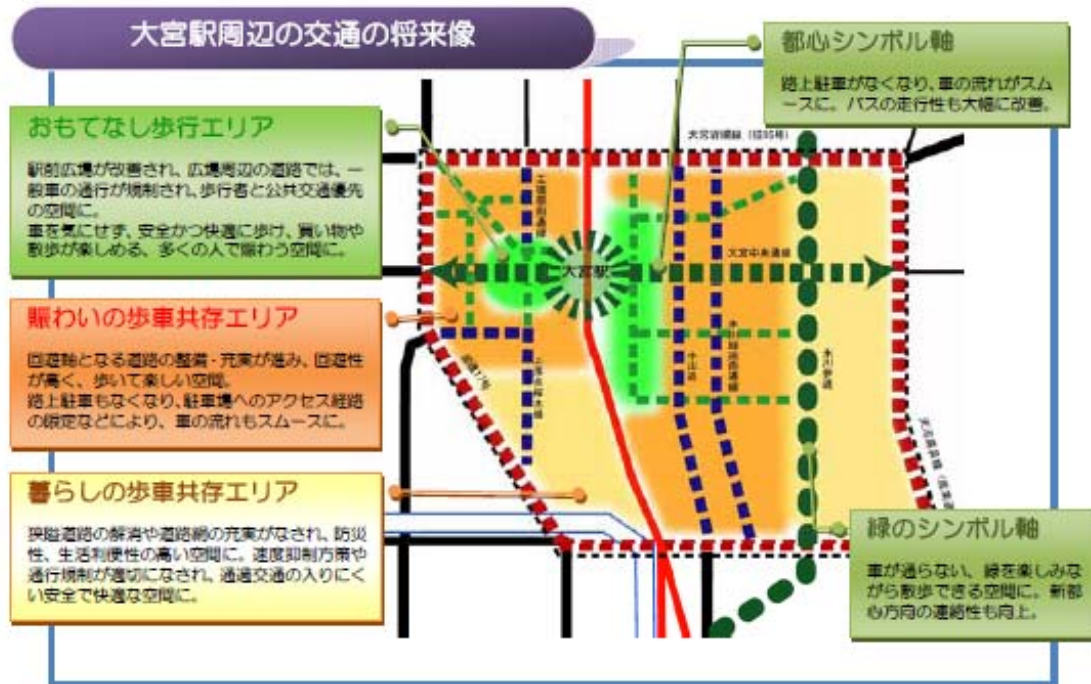
環状道路で囲まれた直径約
1kmの都心部を、十文字のトラ
ンジットモールで4ゾーンに分
割し通過交通の都心部流入を
阻止。

4つの施策パッケージにより、きわめて
豊かな歩行空間が
実現している



「おもてなし歩行エリア」 の試み

「おもてなし歩行エリア」：
もてなす主体としての商業者の役割を明示
cf.「賑わい空間」「たまり空間」



さいたまカーフリーデー(大宮)：今のところ年1日のイベント。
地元の意向や周辺道路への影響などを考慮しながら拡大も検討

一般論として、管理形態、通行性との両立などを考慮しつつ、都心部街路空間の多様な使い方の可能性を探ることはできないか？



大宮イベントのオープンカフェで、いち早くワインを飲み始めたのはドイツ人夫婦だった。

彼らは、イベントが終わりに近づき、他のテーブルが片付けられても、いつまでも話し続けていた。 12