

5-2-1 歩行を中心とする都市構造のあり方

(1) 総合的な交通体系の見直し

「歩く」まちづくりの実現に向けては、モータリゼーションの進展による需要追従型の交通政策を見直し、過度な車依存から脱却し、車以外の移動手段によって目的地まで円滑にアクセスできる、移動の選択性を創出していく必要がある。具体的には、歩行者、自転車、公共交通による移動の連続性を確保するとともに、車利用者の交通行動の一部を公共交通利用へ誘導していくことが重要となる。

「歩く」まちづくりの実現に向けた総合的な交通体系を構築していくためには、都市交通マスタープランを策定し都市交通ビジョンを明確にするとともに、地域総合交通戦略を策定し重点的な課題について、地方公共団体と関係者が連携して取り組むための戦略を打ち出していく必要がある。

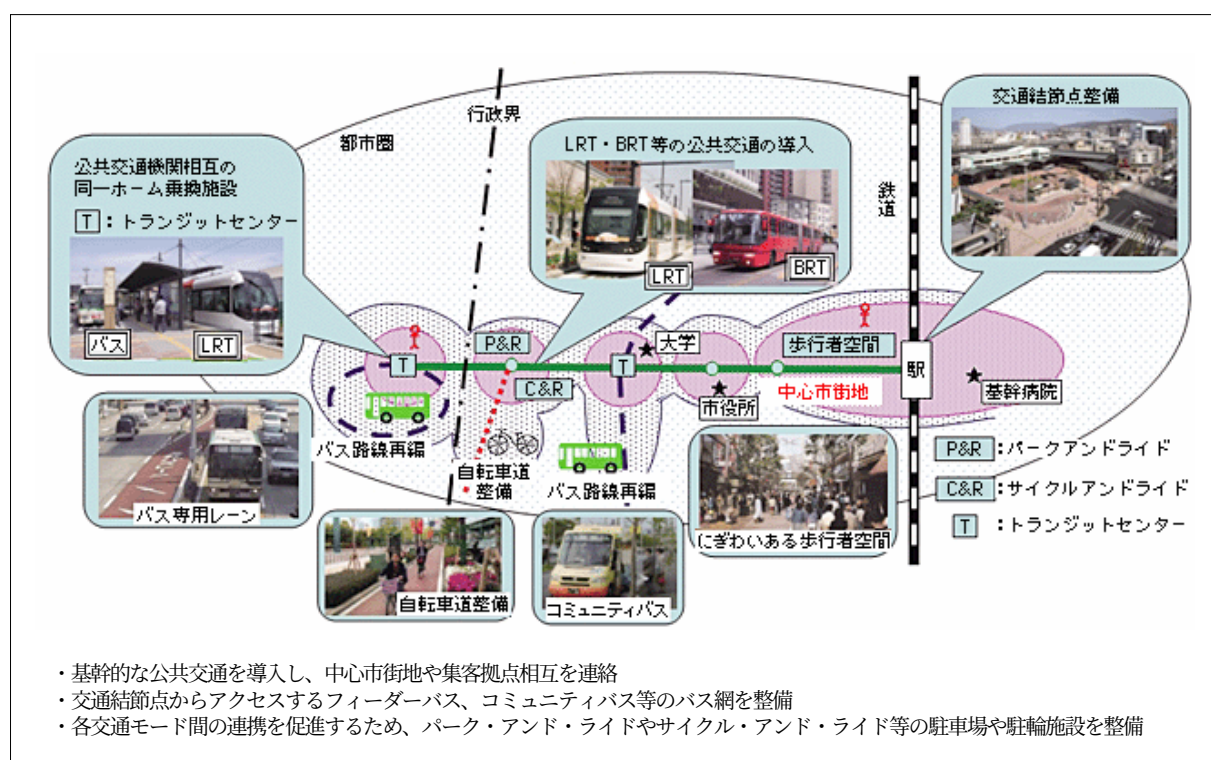


図5-2-1 (1) 総合交通体系のイメージ

出典：平成18年度 国土交通白書

(2) 公共交通ネットワークの構築

「歩く」まちづくりを推進する上で、歩行という短距離の移動手段の限界を補完するためには、徒歩圏内に中広域の移動を支える自転車および公共交通との一体的な交通ネットワークの構築が不可欠である。

公共交通ネットワークの構築に際しては、バスや鉄道などの従来の公共交通手段に加えて、LRT、コミュニティバス、デマンドバスなどの新たな公共交通手段の導入も視野に入れた、『わかりやすい公共交通ネットワークの構築』と『利用者の乗り継ぎに対する抵抗感の少ないシームレスな連結』を図り、自家用車による移動と同等なサービス水準を確保していくことが重要となる。そのため輸送モード別・事業者別の事業展開を見直し、市町村、公共交通事業者、地元関係者等の協議により、利用者の立場に立った横断的な取り組みを検討していく必要がある。

表5-2-1（1）わかりやすい公共交通ネットワークの構築

検討事項	具体例
路線網の段階構成	・ 基幹的な路線 ・ フィーダー路線 ・ 具体的な施設を結ぶシャトル路線 ・ 速達性に配慮した快速運行路線
わかりやすく利用しやすい工夫	・ 段階別の車体の色分け
新たな公共交通の導入	・ 基幹的な公共交通システムの導入 (次世代型路面電車システム（LRT）、高速輸送バスシステム（BRT）等） ・ フィーダー路線となる公共交通システムの導入 (コミュニティバス、デマンドバス等)

表5-2-1（2）利用者の乗り継ぎに対する抵抗感の緩和

検討事項	具体例
物理的な連続性	・ 物理的な水平距離や上下移動の短縮（低床車両の導入等）
経済的な連続性	・ 乗換え時の運賃制度の検討 ・ 異なる交通手段に共通のエコパスなどの導入
時間的な連続性	・ 各モード間のダイヤ調整 ・ 定時性や速達性の確保（バス専用レーン等）
心理的な連続性	・ 分かりやすいサイン整備



スムーズに乗り換えられる LRT とバスの郊外
乗り継ぎターミナル（ハノーヴァー）

図5-2-1（2）
物理的な連続性の確保（バス&ライド）
出典：都市再生—交通学からの解答—P144



車椅子利用者やベビーカーがスムーズに移動できる
LRT の乗降口（グルノーブル）

図5-2-1（3）
物理的な連続性の確保（低床車両）
出典：まちづくりのための交通戦略 P54



渋滞の中、中央帯に設置されたバス専用レーンを快
走するガイドウェイバス（エッセン）

図5-2-1（4）
定時制・速達性の確保（ガイドウェイバス）
出典：都市再生—交通学からの解答—P134

（3）交通需要マネジメント（TDM）

これまでの道路整備や鉄道整備は、将来需要の拡大にあわせ、際限なく供給量の拡大を図ってきたが、環境への配慮や財政制約などを背景に、現在のストックに合わせて交通需要を適正に制御していくことが求められるようになった。そのため、車利用者の交通行動の変更を促すことにより、車への過度の依存を減らし、都市または地域レベルの道路混雑を緩和する具体策として交通需要マネジメント（以下 TDM）の手法がある。

「歩く」まちづくりの実現に向けては、歩行者・自転車・公共交通による移動の連続性確保と併せて、車利用者の交通行動の変更を促す TDM 施策を導入していくことが有効となる。

TDM は、交通需要の発生源である土地利用、都市計画に関わる都市の成長管理・立地誘導等の長期的な施策を含めた概念として広く理解すべきだが、一般的には、ピーク時間帯におけるパーク・アンド・ライドや公共交通利用の促進、ITS を活用した道路交通情報の提供、カーシェアリング等の交通関連施策として捉えられている。TDM 施策の導入に際しては、歩行者・自転車、公共交通優先のサステナブルな都市構造への再編を見据え、歩行環境整備や公共交通強化等と連携した長期的な取り組みを推進していくことが期待される。

表 5-2-1 (3) 交通需要マネジメント (TDM) の主な狙いと手法例

TDMの狙い	概要
経路の変更	○道路交通情報等により、混雑地域の交通量を分散 ○道路交通情報や駐車場情報等の適切な提供により、最適なルート選択を誘導
手段の変更	○公共交通機関の利便性の向上による車両交通の減少 ○パーク・アンド・ライド等、都市外縁部における公共交通への乗り換え促進 ○自転車道や歩道の整備により自転車・徒歩での移動を推奨 ○特定地域や道路において公共交通、自転車・徒歩を優先
車の効率的利用	○相乗り（カープール・バンプール等）や共同集配等により、自動車交通量を減少 ○カーシェアリングの推奨により、車両の絶対数を減少
時間帯の変更	○フレックスタイムや時差通勤等によるピーク時に集中していた交通量の平滑化

1) パーク・アンド・ライド

車利用者の手段の変更を促す TDM 施策の代表例として、郊外の鉄道駅やバス停に車を駐車し、公共交通機関に乗り換え目的地に向かうパーク・アンド・ライドがある。

欧米諸国では、過度な車依存から脱却し、歩行者・自転車・公共交通優先の交通政策を推進する際、都市中心部の歩行者空間の拡充等とセットで取り組まれている。また、多くの場合、郊外の鉄道駅やバス停におけるパーク・アンド・ライド駐車場の整備とあわせ、乗り換え地点での便利施設の設置や、公共交通料金の優遇策等を展開し、自動車から公共交通へのモーダルシフトを果たしている。そして車から解放された歩行者で賑わう質の高い都市中心部を取り戻している。

事例：フランス ストラスブールの取り組み（人口約 25 万人、面積約 80km²・広域都市圏共同体 45 万人、面積約 306 km²）

ストラスブールでは、郊外と都市中心部を結ぶトラムの導入、都市中心部におけるゾーン・システムの導入や駐車容量の抑制等、過度な車依存からの脱却と都市中心部の環境再生を目指した交通戦略の一環としてパーク・アンド・ライドを導入し、公共交通利用を促進させている。

公共交通利用を促進した一つの要因として、パーク・アンド・ライド駐車場の利用料金を、乗車人数分のトラムの運賃込みで 15 フランと、都市中心部の駐車料金の約 1～2 時間分に相当する額で設定したことから、郊外での公共交通への乗り換えを経済的に誘導したことが挙げられる。ストラスブール市の行った調査によると、パーク・アンド・ライド駐車場利用者の 90%が以前は都市中心部まで車で移動し駐車していたという。パーク・アンド・ライドの導入が、郊外での公共交通への乗り換えを誘導し、公共交通利用を大いに促進させたほか、都市中心部への車両の流入抑制等、都市交通問題の解決に果たした役割は計り知れないといわれている。

事例：金沢市の取り組み（人口約 46 万人、面積約 1,240km²）

金沢市は、城下町の街路形態を残しているため狭隘な道路が多く、道路整備に際して多くの制約を抱えていることから、増大する車両交通に対して既存の道路を最大限有効に活用するため、他都市に先駆けて TDM 施策を導入している。パーク・アンド・ライドは TDM 施策の重要な柱であり、通勤時と観光期における公共交通利用の促進を目指している。

通勤時のパーク・アンド・ライドシステムは「K・パーク」と呼ばれ、バス路線の再編とあわせ、郊外に位置する商業店舗の空き駐車スペースを「K・パーク駐車場」として確保している。そして当該店舗の商品券を購入することで「K・パーク駐車場」を利用できるシステムとしたほか、利用者のバスや電車の定期券を割安とする等により、郊外でのバスや電車への乗り換えを促進している。（平成 19 年 11 月時点で、パーク・アンド・バスライド駐車場 11 箇所、パーク・アンド・レールライド駐車場 1 箇所）また観光期に関しては、北陸自動車道のインター付近に臨時駐車場を設置し、シャトルバスで観光客を輸送するシステムとなっている。

2) カーシェアリング

車利用者に車の効率利用を促す TDM 施策として、カーシェアリングがある。

カーシェアリングとは、各個人が乗用車を所有し使用するという所有形態に代わって、グループ、企業、コミュニティ等で共有し、必要に応じて使用するという所有形態を指し、車の絶対数を減少させ、交通渋滞の緩和、駐車スペースの削減などを図る狙いがある。また個人にとっては、必要に応じて車を使える利便性を確保しつつ、車の保有に費やす費用を軽減できる。そして、毎回の移動に対する意識が芽生えることから、安易な車利用の抑制、公共交通の利用増が期待でき、地球温暖化対策にも有効な手段といわれている。

ヨーロッパにおいては、自動車保有の削減、自動車走行距離の削減、公共交通・自転車・徒歩への移行等の効果が認められ、カーシェアリングが普及している。

我が国でも 1999 年頃より、ITS の実用化や電気自動車の普及に主眼を置いた技術開発型実験が始められた。2002 年には我が国初のカーシェアリング事業会社が誕生し、2004 年頃からマンション開発と併せた導入がみられるようになってきた。また 2006 年には、地方都市で初のカーシェアリングが、金沢市で本格始動している。

しかしながら国内事例の多くは、車がなくても生活や商売に困らない都市部での週末利用や、マンション販売の際の付加価値としての導入が多く、ヨーロッパのように、車の弊害による都市問題の解決策として社会に定着し始めたとはいえない状況にある。カーシェアリングが普及しない背景として、日本人のマイカーへの愛着や、カーシェアリングの低い認知度が指摘されているが、何よりヨーロッパで見られるような交通計画における戦略的な位置づけと、積極的な支援体制が実現しておらず、行政や公共交通事業者等との連携が不十分な点が見逃せない。

環境意識の高いヨーロッパ諸国では、カーシェアリング事業者と公共交通事業者の連携による、共通カード（カーシェアリングのカードと公共交通の定期券を一体化）の導入、公共交通事業者や大手企業による公共交通駅へのカーシェアリング駐車場の設置等、公共交通網を補完する手段としてカーシェアリングが普及している。またイギリスでは、開発者に公的貢献を課すことで、住宅地開発とあわせたカーシェアリングを促進し、マイカー保有の抑制を図っている。

「歩く」まちづくりの推進にあっては、歩いて快適な歩行環境を形成していくためにも、安易な車利用の抑制を目指し、公共交通網を補完する末端交通としてカーシェアリングを普及させていくことが考えられる。特に車依存の高い地方都市では、通勤や買い物など日常的な車利用が定着して

おり、駅周辺の一等地が駐車スペースにより占領されるなど、都市空間の質を低下させている。カーシェアリングによって通勤時のマイカー利用を代替し、車の絶対数と中心市街地の駐車スペースを減少させ、快適に歩ける歩行環境を形成するとともに、公共交通利用を促進させ、車に依存した生活スタイルからの転換を図っていくことが期待される。

（４）交通体系と一体となった土地利用開発(TOD)の推進

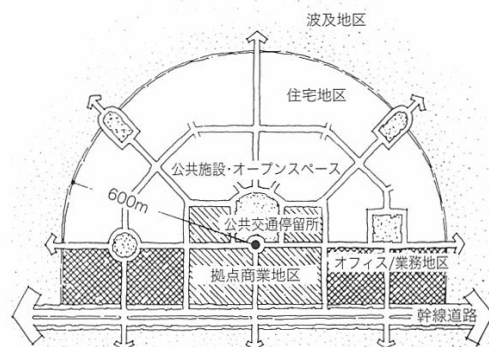
「歩く」まちづくりとは、歩行と公共交通を移動手段として選択した人が最も生活しやすいコンパクトな都市構造への再編を図る長期的な取り組みでもある。このような都市づくりの戦略として、ニューアーバニズムの提唱者の一人であるピーター・カルソープは、都市の成長をバランス良く誘導し、よりサステナブルな都市構造への再編を目指す、公共交通指向型開発（以下、TOD）を提案している。具体的には、公共交通ネットワークを構成する公共交通の駅や停留所を中心とする歩行圏内に、業務、商業、住宅、コミュニティ施設、公園などを複合的に配置したコンパクトなコミュニティづくりを推進するものである。

公共交通体系と一体となった複合的な土地利用は、歩行による公共交通施設へのアクセスを容易にし、公共交通の利用促進が期待される。また、日常の生活行動の移動量を減少させ、時間、エネルギー、都市空間の効率的な利用を可能とする。

さらに、病院、学校、役所、図書館、コミュニティ施設、公園、大規模商業施設、観光レクリエーション施設などの拠点施設の立地と公共交通ネットワークを戦略的にリンクさせることで、公共交通の利用が促進され、その結果、歩行も促進されることになる。

TODの概念

- ・TODとは、公共交通駅を中心に平均歩行距離が約600mの範囲内に開発された複合的コミュニティ
- ・TOD地区では、住民や就業者にとって、公共交通、自転車、徒歩、車のどの移動手段を利用しても便利なよう、徒歩でいける範囲内に、住宅、店舗、オフィス、オープンスペース、公共施設を複合的に配置



TODの7原則

- ①地域レベルの成長をコンパクトで公共交通優先型のものに計画する
- ②商業施設、ハウジング、業務施設、公園、公共施設を公共交通の駅から徒歩圏内に配置する
- ③地区内の目的地を直接つなぐ歩行者に配慮した街路ネットワークづくりをする
- ④種類、密度、価格ともに多様なハウジングを供給する
- ⑤壊れやすい生態系や水辺、貴重なオープンスペースを保全する
- ⑥建物の軸線や近隣地区のアクティビティの中心に公共空間を配置する
- ⑦既存の近隣地区内を通る公共交通路線も沿ってインフィル開発や再開発を促進する

図5-2-1（５）TODの概念と7原則

出典：ニューアーバニズムの手法次世代のアメリカの都市づくり

（５）駐車場の配置

車利用者の交通行動の変更を促し、「歩く」まちづくりを推進していくためには、公共交通優先施策、土地利用や交通需要管理と連動し、駐車場整備を推進していく必要がある。

具体的には、歩行者優先および公共交通優先施策と連携した、郊外鉄道駅やバス停への大規模駐車場の整備（パーク・アンド・ライド駐車場）、都心中心部の交通混雑軽減に向けた外縁部での駐車場整備（フリンジパーキング）等がある。さらに積極的な歩行者主体のまちづくりを推進するには、都市中心部における駐車場の計画的削減や、都市中心部の駐車料金の値上げと併せた郊外のパーク・アンド・ライド駐車場の値下げ、不法駐車等の計画的取締り等のソフト施策の展開が重要となる。

5-2-2 歩行者マスタープラン

(1) 歩行活動および歩行環境実態調査

歩くまちづくりにむけて、快適な歩行環境を創造するには、それぞれの地域の現状を、調査、分析する必要がある。ペDESTリアン・マスタープランを策定しているポートランド市やデンバー市など米国の各都市では、プランの策定前に、快適な歩行環境のポテンシャルがどの地域にあるのかを見極めるため、多方面からの調査を実施し、調査の分析結果を地図上にまとめている。「歩く」まちづくりのポテンシャルが高い地区は重点地区に指定され、その地区に対し優先的に実現化方策が実施されている。

調査の種類

- 道路の種類
- 歩道・歩行路（パス等）横断歩道の整備状況
- 歩行者施設（オーバーパス、アンダーパス、跨線橋、橋）
- 街路灯などの整備状況
- 既存・計画中の公共交通のルート、自転車道のルート、駅の所在地
- 既存・計画中のトレイル、サイクリングロードとその舗装（ソフト／ハード）
- 人身事故発生場所
- 公共施設の位置
- 再開発計画
- 土地利用、就業人口
- 歩いて通勤している人の割合



図5-2-2 (1) 歩行空間の現況

出典：サクラメント市歩行者マスタープラン



図5-2-2 (2) 公共交通の現況

出典：サクラメント市歩行者マスタープラン

(2) 歩行者マスタープランの策定

「歩く」まちづくりを推進する海外都市の多くが、歩行環境実現のための骨子として、まちづくりに関わる主体が共有すべき理念、実現化方策、資金計画の考え方をとりまとめた歩行者マスタープランを策定している。歩行者マスタープランでは、現況と課題を踏まえた目標および基本方針を打ち出すとともに、「歩く」まちづくりの戦略的な展開に向けて、全体計画やガイドラインを示している。

歩行者マスタープランにおける検討項目

1. 歩行環境の現況と課題
2. 「歩く」まちづくりの目標
3. 「歩く」まちづくりの基本方針
4. 「歩く」まちづくりの全体計画
 - ・歩行者ネットワークとリンクエッジ
 - ・ペDESTリアン・セル（歩行環境の基本単位）
 - ・総合的な交通体系の見直し
 - ・交通体系といったとなった土地利用計画
 - ・歩行者拠点の創出
 - ・交通静穏化による住環境の改善
 - ・歩行者環境の改善
 - ・沿道のまちなみ
 - ・歩行啓発促進プログラム
5. 「歩く」まちづくりのパイロットプロジェクト
6. 歩行環境のガイドライン
7. 「歩く」まちづくりの推進体制

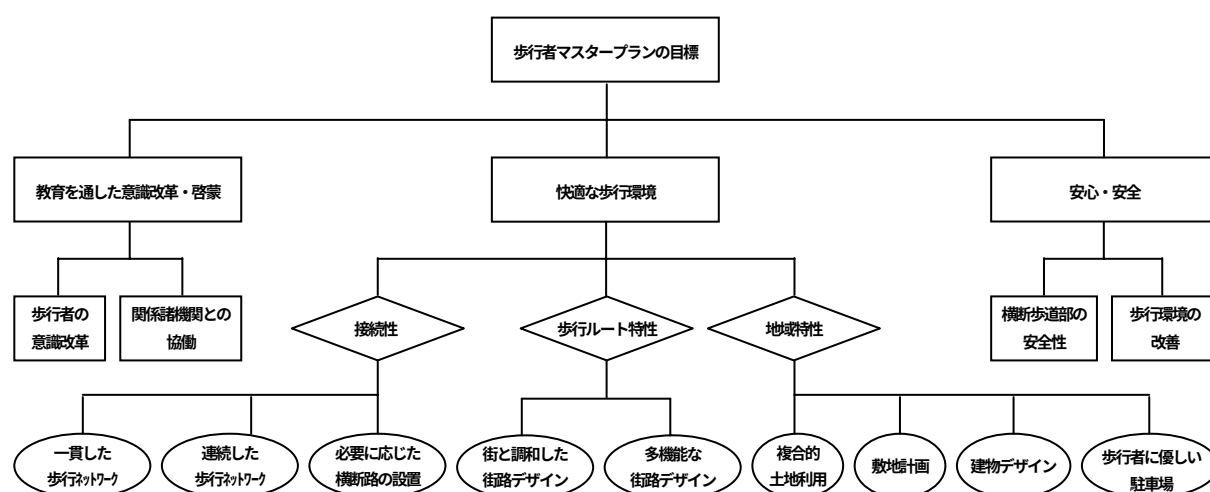


図5-2-2 (3) 歩行者マスタープランの体系図

出典：サクラメント市歩行者マスタープラン

5-2-3 歩行者空間のネットワークとリンケージ

(1) 歩行者空間のネットワークと公共交通とのリンケージ

歩行空間のネットワークとは、住宅と商業店舗が混在する近隣住区、学校や図書館とその周辺地区、公共交通の駅や停留所の周辺地区など、人が歩いて出かける傾向の高い施設を含む地域の歩行空間のネットワークをさす。歩くという交通手段が、有効な交通手段の選択肢の一つとなるためには、歩行空間の質が高く快適であること、連続的にネットワーク化されていること、他の公共交通へのアクセスがよいこと、即ち、公共交通へのリンケージがあること等が重要である。

目的地まで繋がっていない、十分な歩道幅員がなく歩きにくい、交差点周辺が危険である、歩行ルートがわかりにくい、公共交通の駅まで歩いて行けないなど、歩行空間の快適さやネットワーク化が充分でない場合、人は歩いて出かけようとは思わないものである。徒歩は長距離の移動には向かないため、歩行圏内においてネットワークが公共交通の駅へ繋がっていることは重要である。

表5-2-3 (1) 各都市の定める公共交通の駅からの歩行圏距離

出典：サンディエゴ地域のモデルガイドライン

参考都市	駅からの歩行距離範囲	
シアトル市（ワシントン州）	LRT の駅から半径 1/4 マイル	400m
ヒルズボロ市（オレゴン州）	LRT の駅から半径 1300 フィート	400m
ポートランド市（オレゴン州）	LRT の駅から半径 1/4 マイル	400m
ワシントン郡（オレゴン州）	LRT の駅から半径 1/2 マイル	800m
	主要なバスルートから半径 1/4 マイル	400m
サンディエゴ市（カリフォルニア州）	公共交通の駅から半径 2000 フィート	600m

*メートル表示は、1 マイル=1,600m、1 フィート=0.3m とした概算の数字

歩道や広場等の公共空間のみでは歩行空間の連続性を確保できない場合は、民地のオープンスペースや、建物内の公開空地をネットワークに組み込む等して、歩行空間のネットワークの連続性を図る。地下バイパス、橋梁等をネットワークに組み込む場合は、エレベーターやエスカレーター等の補助施設と階段を併設する、車いす使用者にとっても安全な斜路勾配とする等、バリアフリーやユニバーサルデザインの考えに基づき、安全性や快適性に支障のないネットワークづくりを図る。

(2) 歩行空間のネットワークと避難路、防災・避難拠点とのリンケージ

建物内の避難の場合、日頃使い慣れた廊下を避難経路とするのが望ましいとされている。それは日頃使い慣れていることで、緊急時、パニック状態であっても迷わずに避難できるとの考えに拠る。

同様の理由で、地震など災害時の避難経路と防災拠点・避難場所が、歩行空間のネットワークに組み込まれた計画とすることは有効である。

公共交通の駅、学校、図書館、市役所等の公共施設、公園は、人が歩いて出かける傾向が高い施設や場所であり、歩行空間のネットワークの中に組み込むべきとされているが、こうした施設や場所は、防災拠点・避難場所と位置づけられていることが多いため、常日頃から歩き慣れている歩行空間のネットワークが、避難路と重なっていれば、緊急時にも迷いにくく、防災拠点へのアクセスも容易であり、防災の観点からも有効に機能するネットワークといえることができる。

(3) 自転車走行環境の整備

自転車は、徒歩と同様に、年齢、性別、宗教、経済状態にかかわらず、人が自由に利用でき、騒

音、排気ガス等の環境負荷がなく、健康づくりにも寄与する移動手段である。通勤、通学、買い物、公園への散歩や観光と利用範囲も広い。又、徒歩に比べて移動範囲が広く、短距離の車交通を代替する移動手段として、都市での中域的な補助的交通手段と位置づけることができる。しかしながら自転車は、歩行に近い交通手段と見なされてきたため、その空間的位置づけが不明確で、安全な自転車路の整備が遅れ、歩行と空間を共有することが多く、接触事故の増加等、車、歩行者双方から疎まれる存在となっている。二者の空間の住み分けは、安全上、不可欠である。歩行と同様、公共交通へのアクセス性、連続性は必須条件であり、多様な移動手段の選択肢の一つとして、自転車を捉え直し、包括的な都市インフラの整備を図る必要がある。

平成19年度、国土交通省では、自転車利用環境整備ガイドブックにより、自転車の車道走行を原則として、現場の状況に適した整備手法の考え方を示している。今後は、歩行者・自転車ともに安心して移動できる都市空間の形成を目指すとともに、短距離間の車両交通を代替できるよう、自転車空間ネットワークを整備していくことが求められている。またサイクリングロードは、健康やレジャーの意味合いが強いため、舗装、植栽等に配慮し、河川や水路等の自然資産、歴史、文化資産をルートに組み込み、行政域にこだわらず隣接する他都市とも連携した広域的なルート整備を図る。

検討 順位	整備手法	整備イメージ
1	■自転車道の整備 ・自動車や歩行者等の他の交通と分離を図ることが可能であり、自転車のスムーズな通行が可能 ・自転車と自動車、歩行者が接触する危険性が低い ・自転車道内は対面通行が原則 ・歩道は歩行者専用となる	
2	■自転車レーンの設置 ・車道内の自転車が通行すべき部分の明確化が可能 ・自転車と歩行者が接触する危険性は低い ・物理的分離構造ではないため、自転車と自動車が接触する危険性が残る ・自転車レーン内の自転車の通行は一方	
3	■自転車歩行者道における自転車走行位置の明示 ・走行位置が明確に区分されるため、歩行者・自転車交通が整序化される ・自転車と自動車が接触する危険性は低い ・物理的分離構造ではないため、交通量によっては、自転車と歩行者が接触する危険性が残る	
4	■（参考）自転車歩行者道 ・自動車と物理的に分離され、自転車と自動車が接触する危険性は低い ・走行位置が明確に区分されないため、交通量が多い場合には、自転車と歩行者が錯綜する可能性がある	

図5-2-3（1）自転車走行空間整備の検討順位と整備イメージ

5-2-4 歩行環境の改善と創造

(1) 歩行者ゾーンの設定

歩行者を優先した豊かな都市空間の形成に向けて、歩行圏域を設定し、歩行圏域内の車両交通を排除、抑制していくことや、速度規制を図ること、主要な施設へのアクセス・ルートを確保していくこと等が考えられる。都市中心部における取り組みとしては、ペDESTリアン・プリシントや、トラフィック・セル（ゾーン・システム）とよばれる方策があり、住宅地においては、ゾーン 30 やコミュニティ・ゾーンとよばれる方策がある。

1) ペDESTリアン・プリシントやトラフィック・セル

ペDESTリアン・プリシントとは、都市中心部の幹線道路に囲まれたゾーン内から車を排除し、歩行者専用ゾーンを形成する手法である。またトラフィック・セルとは、都市中心部において、歩行環境と自動車利用の両立を図るもので、自動車を排除するのではなく、車でアクセスを阻害しないで通過車両をコントロールする手法である。具体的には、都市中心部を歩行者専用道路やトランジット・モール（歩行者と公共交通のみが通行可能な道路）によって、いくつかの小地区（セル）に区切り、車両はそれぞれの地区へ外周の環状道路からしか進入できなくするとともに、地区間を直接行き来できないようにしたものである。1960 年ドイツのブレーメンで初めて導入され、1970 年スウェーデンのイエテボリで「ゾーン・システム」と名称を変えて実施されている。ヨーロッパを中心に、都心中心部における車両交通対策としてよくみられる手法である。

ペDESTリアン・プリシントやトラフィック・セル等の実現に向けては、通過交通を処理するための地区外周環状道路を備えるとともに、車利用から公共交通利用へ移動手段の変更を促す施策と一体的に展開していくことが望まれる。また歩行者専用あるいは優先地区内に、多様な都市機能がある程度集積していることが重要となる。



図5-2-4 (1)
ペDESTリアン・プリシント（フライブルグ）
出典：まちづくりキーワード事典P142 より



図5-2-4 (2) トラフィック・セル（イエテボリ）
出典：まちづくりのための交通戦略P41

2) ゾーン 30

地区内の車の最高速度を 30 km/h に規制するもので、交通量の抑制や交通環境の改善にも効果のある手法である。1970 年代後半のドイツにおいて、住宅地を中心に交通事故を削減するため、速度規制を従来の 50 km/h から 30 km/h に変更（テンポ 30）する政策がとられた。

30 km/h とは、急な飛び出しがあっても 10m 以内で停車でき、事故の回避また軽微化になるという実験結果にもとづいたものである。また速度規制とあわせボンエルフ（後述）を導入するなど、歩車共存道路を面的に展開する地区が広がり、局所的な規制から都市域全体での計画へと変化していった。1985 年からは、地域の出入り口に「ゾーン 30」の標識をたてることで、幹線街路で囲まれた範囲全域への速度規制を可能にしており、ヨーロッパ各国で広く実施されている。



図5-2-4（3）ゾーン30

出典：まちづくりのための交通戦略 P139

3) コミュニティ・ゾーン

1996 年、ヨーロッパで実施されている「ゾーン 30」をモデルに、旧建設省と警察庁の合同事業として「コミュニティ・ゾーン形成事業」が創設され、国内でも多くの地区でコミュニティゾーンの形成に向けた取り組みが推進されている。

コミュニティ・ゾーンとは、地域住民が地区内を安全かつ快適に歩行・回遊し、日常の交流機会を増大するために、車の走向速度の抑制、地区内への通過交通の排除を目指し、物理的な道路改良とあわせ、速度規制を面的に展開したゾーンである。景観形成や環境整備と併せ、総合的な住環境の質の向上を図ることでコミュニティの共有空間を再生していくことが期待される。

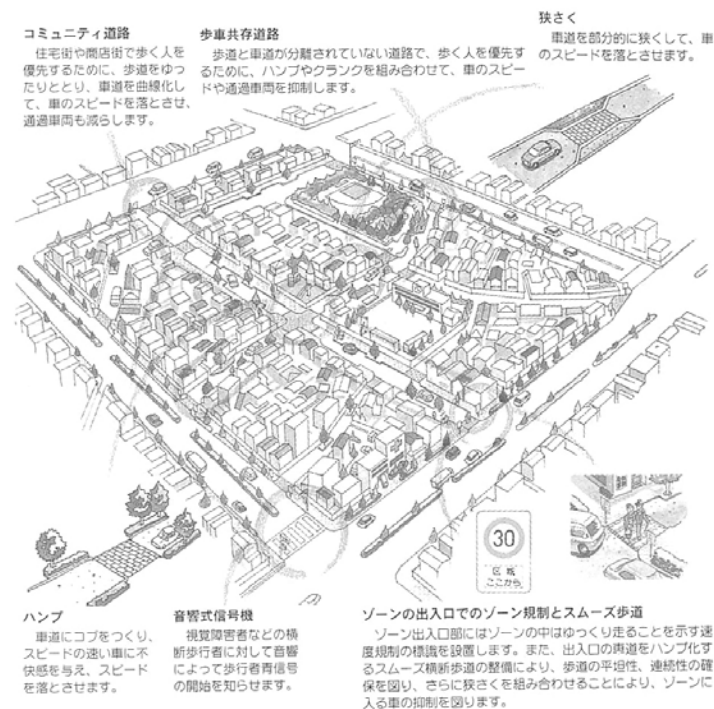


図5-2-4（4）コミュニティゾーンのイメージ

出典：まちづくりのための交通戦略 P69

4) 歩行圏域の設定と歩行アクセス・ルートの整備

一般市街地における歩行環境の改善手法として、学校、近隣商店街、病院、コミュニティ施設、公園、公共交通の停留所等、近隣地区内の主要な拠点施設からの歩行圏域を設定し、歩行圏域内の拠点施設への歩行アクセス・ルートの整備を推進していくことが考えられる。歩行アクセス・ルートは、車交通から分離し、バリアフリーにも配慮した、安全、快適で連続的な歩行者空間として、

戦略的かつ優先的に改善整備していくことが重要となる。

(2) 歩行者優先の道づくり

1) 歩行者モールやトランジット・モールの整備

歩行者に優しいまちづくりのシンボルとして、中心市街地に歩行者モールやトランジット・モール等、まちの顔となる歩行者優先のメインストリートを整備していくことが考えられる。

歩行者モールとは、自家用車の乗り入れを排除した歩行者専用道路、あるいは自家用車の乗り入れを制限した歩行者優先道路のことで、沿道の建物用途と相俟ってまちの賑わいを演出する都市空間である。

またトランジット・モールは、バスやLRT、路面電車等の公共交通と歩行者が共存する歩行者専用道路である。歩行者に対する快適な歩行空間の提供と併せて、公共交通の都心部へのアクセス性や利便性を向上させ、市街地の活性化に寄与しようとする手法であり、ヨーロッパや米国の都市の中心市街地の活性化で成果を修めている。



図5-2-4 (5) 歩行者モール (フライブルグ)
出典：まちづくりキーワード事典 P142 より



図5-2-4 (6) トランジットモール (ストラスブール) 出典：
まちづくりのための交通戦略 P96 より

2) コミュニティ道路

コミュニティ道路は、オランダにおける「ボンエルフ」が始まりとされ、我が国では1970年代後半に、大阪市長池町に誕生した。

コミュニティ道路とは、歩道部の幅員を広くとり、車道の線形を蛇行させたり、路面に起伏を設ける等して、物理的に走行速度を落とさざるをえないようデザインされた道路である。

高木や低木植栽等のランドスケープと併せて車道を蛇行させるなど、安全かつ質の高い住環境の形成を目的としている。



図5-2-4 (7) 初期のボンエルフ
(オランダ・デルフト) 出典：歩車共存道路の設計・手法 P1 より



図5-2-4 (8) 国内初のコミュニティ道路
(大阪市長池町) 出典：歩車共存道路の設計・手法 P51 より

(3) 交通静穏化 (traffic calming)

交通静穏化とは、交通規制等により交通を抑制するソフト的手法を含んだ考え方もあるが、ここでは、道路の構造を改善し、物理的に自動車交通をコントロールするハード的手法を示す。

交通静穏化への取り組みは、オランダの「ボンエルフ」が始まりとされ、車の走向速度の抑制、地区内への通過交通の排除、路上駐車の適正化を目的に道路を改良する一連の手法があり、前述したコミュニティゾーンや、暮らしのみちゾーン、コミュニティ道路等の主な実現手法である。

具体的には、車道の線形をクランクやS字状に蛇行させるシケインや路面に起伏を設けるハンプ等によって、走向速度を落とさざるをえないようにしたり、交差点を盛り上げるなどして注意走行を喚起したり、車道を遮断すること等で通過交通を排除したり、ボラードや車道の幅員を狭くすることで路上駐車を抑制していく等の手法がある。こうした道路改良により、交通事故や歩行者の不安感を軽減し、地域住民が安全かつ快適に歩行・回遊し、日常の交流機会を増大していくことが期待される。

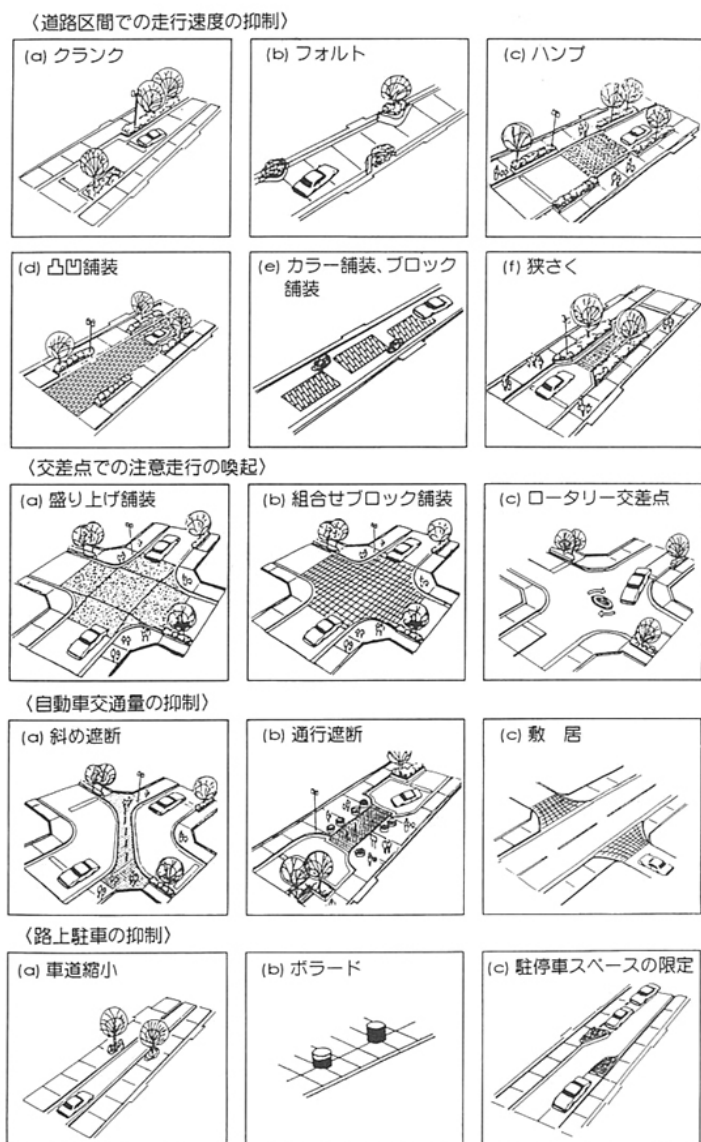


図5-2-4 (9) 交通静穏化の主な手法

出典：まちづくりのための交通戦略 P65



図5-2-4 (10)
ランドスケープによる交通静穏化(盆栽町)



図5-2-4 (11)
クランクによる交通静穏化(北部拠点宮原地区)



図5-2-4 (12)
舗装によるイメージハンプ(高幡鹿島台ガーデン54)

出典：コモンで街をつくる p26

(4) ウォーキング・レイル（ウォーキング・コース）

人々が歩くことを通してまちや地域を楽しむとともに、健康の増進を図るため、ウォーキング・トレイルやウォーキング・コースを整備する。

ウォーキング・トレイル設定の留意点

- 地域固有の自然環境や歴史文化資源に触れる機会がある。
 - 歩きやすい安全な歩行環境が整備されている。
 - 歩行者の興味や身体能力に合わせてコースや距離の選択ができる。
 - 誰にでも分かりやすいサインが整備されている。
 - 最新情報をおさめた携帯用の地図が用意されている。
 - 高木や、建物などわかりやすい目印があり、魅力的な景観が形成されている。
- トレイルの起点、終点、長い場合にはその中間点が公共交通の駅に隣接しているか、代替の交通システム（オンデマンド・バス、自転車タクシー等）がある等、長距離のウォーキングを支援する交通システムがある⑩歩いて通勤している人の割合

(5) ウォーキング・ステーション（歩行者拠点）の整備

「歩く」まちづくりを推進するため、歩行活動のシンボリックな拠点施設、支援システムとして、歩行ネットワークの結節点となる場所にウォーキング・ステーションを整備する。ステーションは、市民の健康意識や環境意識の啓発・教育拠点でもあり、シンボルとしての意味合いの強いメイン・ステーションと、歩くことを推進する支援システムの機能をもつサブ・ステーションとから成る。

1) メイン・ステーション

歩行空間のネットワークの拠点として、「歩くまちづくり」推進をアピールする効果もある、駅、広域公共施設、大規模商業施設、中心商店街、公園等、市民、来街者も含めて、多くの人々が立ち寄る拠点施設に隣接もしくは併設して整備する。

2) サブ・ステーション

歩行ネットワークの歩行圏距離に合わせ、歩行支援の場として、サブ・ステーションを設ける。サブ・ステーションは、歩くまちづくりを掲げる市民の意識が常に関心されるよう、楽しいデザインのロゴ等を備えたものとする。店舗や小施設に併設して整備するサブ・ステーションとは別に、トレイルの起点・終点、結節点には、トレイルのウォーキングが比較的長距離になることに配慮して、目印の意味合いも持つ「ウォーキング一里塚」を整備する。

表5-2-4 (1) ウォーキング・ステーションの設置場所と機能

	メイン・ステーション	サブ・ステーション
設置場所	○広域公共施設 ○大規模商業施設 ○中心商業施設 ○駅 ○公園	○バス停 ○小売店舗 ○保育所、学校 ○コミュニティ施設 ○トレイルなどの起点、終点、結節部（ウォーキング一里塚）
機能	○歩行者の休憩・交流スペース ○地域のインフォメーション・センター ○ウォーキングや健康増進に関する情報提供 ○登録者のウォーキングの記録検索 ○車椅子など歩行補助機器の貸し出し ○健康によい地域物産の販売 など ○トイレ、ロッカー	○簡易な休憩施設 ○歩いた距離がポイントで記録される「ポイント・スキャナー」 ○木陰を提供し、目印となる樹木 ○サイン