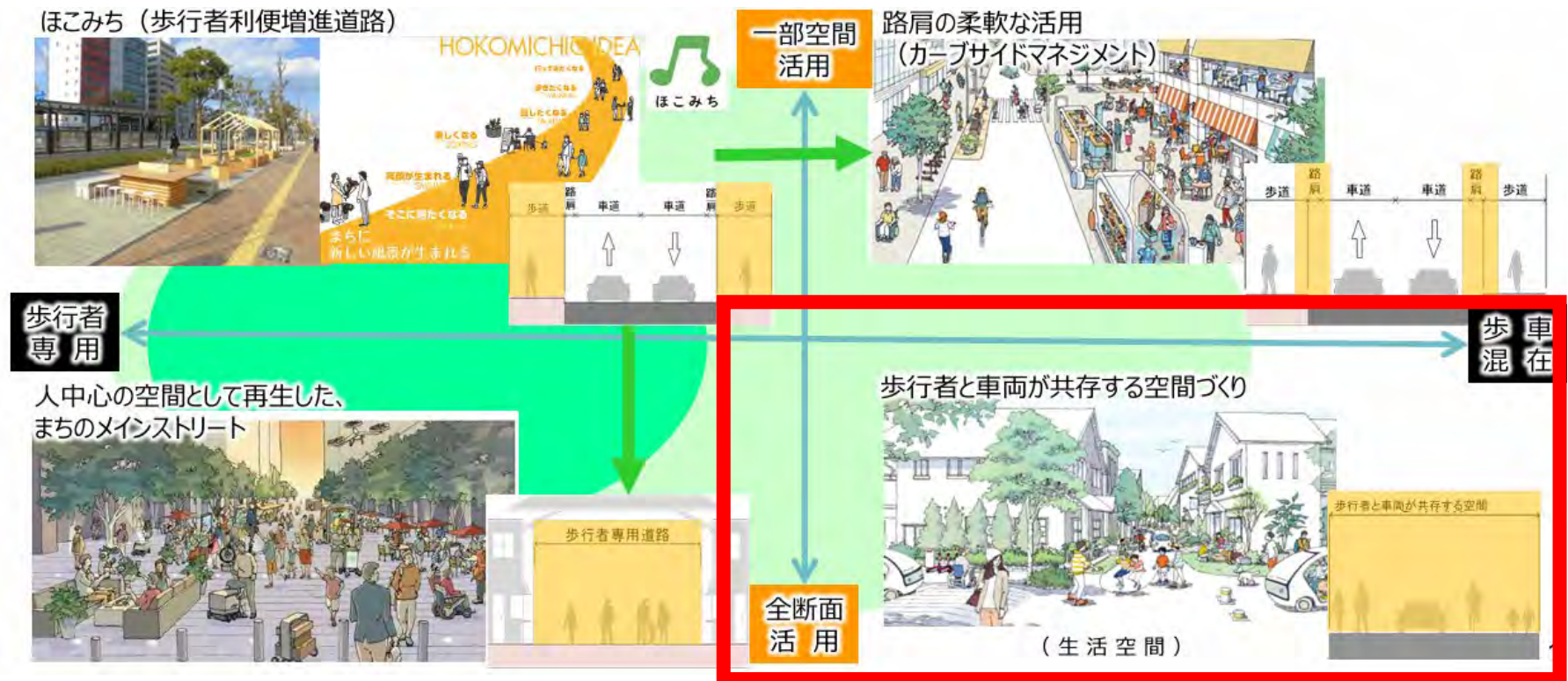


今後の「人中心」の道路空間のあり方 ～単断面道路を中心に～

第4回「人中心の道路空間」のあり方に関する検討会

2025年6月25日 久保田尚



わが国の「人中心」道路交通のための主要制度等

歩行者専用道路（道路法）

第四十八条の十四

2 道路等の管理者は、・・・同条第三項の規定による指定を受けた道路若しくは道路の部分（以下「歩行者専用道路」という。）と交差させようとする場合においては、当該自転車専用道路等の安全な交通が確保されるよう措置しなければならない。（通行の制限等）

第四十八条の十五

3 何人もみだりに歩行者専用道路を車両により通行してはならない。



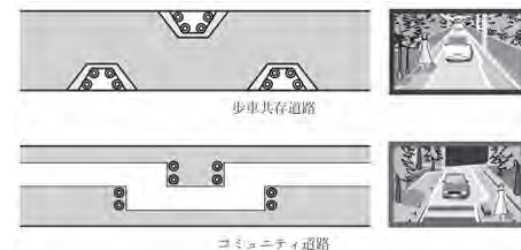
歩行者用道路（道路交通法）

第九条 車両は、歩行者の通行の安全と円滑を図るため車両の通行が禁止されていることが道路標識等により表示されている道路（第十三条の二において「歩行者用道路」という。）を、前条第二項の許可を受け、又はその禁止の対象から除外されていることにより通行するときは、特に歩行者に注意して徐行しなければならない。



歩車共存道路（道路構造令の解説と運用）

凸部等の技術基準（2016）



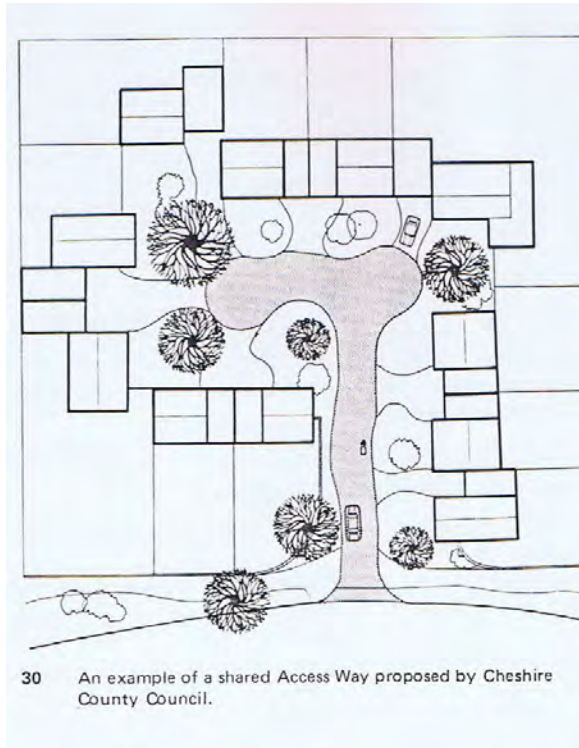
様々なShared Spaceと類似事例 - 歩車混在・共存道路の議論のための整理

名称	1) Shared space/street	2) Shared space	3) Shared street	4) Woonerf／交通静穏化ゾーン／出会いゾーン等
概要	1960年代英国。ニュータウンなどの道路設計基準	1980年代、オランダのH. モンダーマンが提唱。交通参加者同士のコミュニケーションにより交通安全を実現。規制や制御は極力削除。	モンダーマンのShared spaceの理念を、具体的な道路設計に活かす動きが欧米に見られる。 歩行者の道交法上の扱いは不明	1970年代オランダ発祥。現在も名前を変えて健在。道路法、道路交通法に規程あり。「歩行者はどこを歩いても可」 「自動車は徐行/15／20km/h 規制」など
		・道路空間デザインの提案ではない。 ・生活道路から幹線道路まで適用。単路部も交差点もあり。 ・導入以前の交通ルールとの関係は不透明（ヒアリング等では「柔軟に対応」等の説明） 	例：New York City :Street Design Manual, 2015 “ Street users generally negotiate right-of-way cooperatively rather than relying on traffic controls, allowing pedestrians to dominate the street.” “ Curbs should not be used” “Institute a reduced speed limit (New York State VTL Section 1642(a)(26) (a) currently allows as low as 15mph) along with the physical traffic-calming of the shared street”	 
日本との関係	・住宅・都市整備公団：団地内歩車共存道路の計画設計指針・同解説（案）、1986に反映 ・歩行者の通行は道交法通り	合法的には成立できない	歩行者の通行が道交法に従うことを前提とすれば可能。 ⇒日本の歩車共存道路と類似か。	≒「すべての車両を規制除外車両とする歩行者用道路」 ・最近では、Shared street と称しつつ、標識を立てて交通静穏化ゾーンにしている例が増えている」（埼玉大学小嶋准教授調査）

1) Shared surfaces (Shared space) 英国

Runcorn NT (Cheshire county)

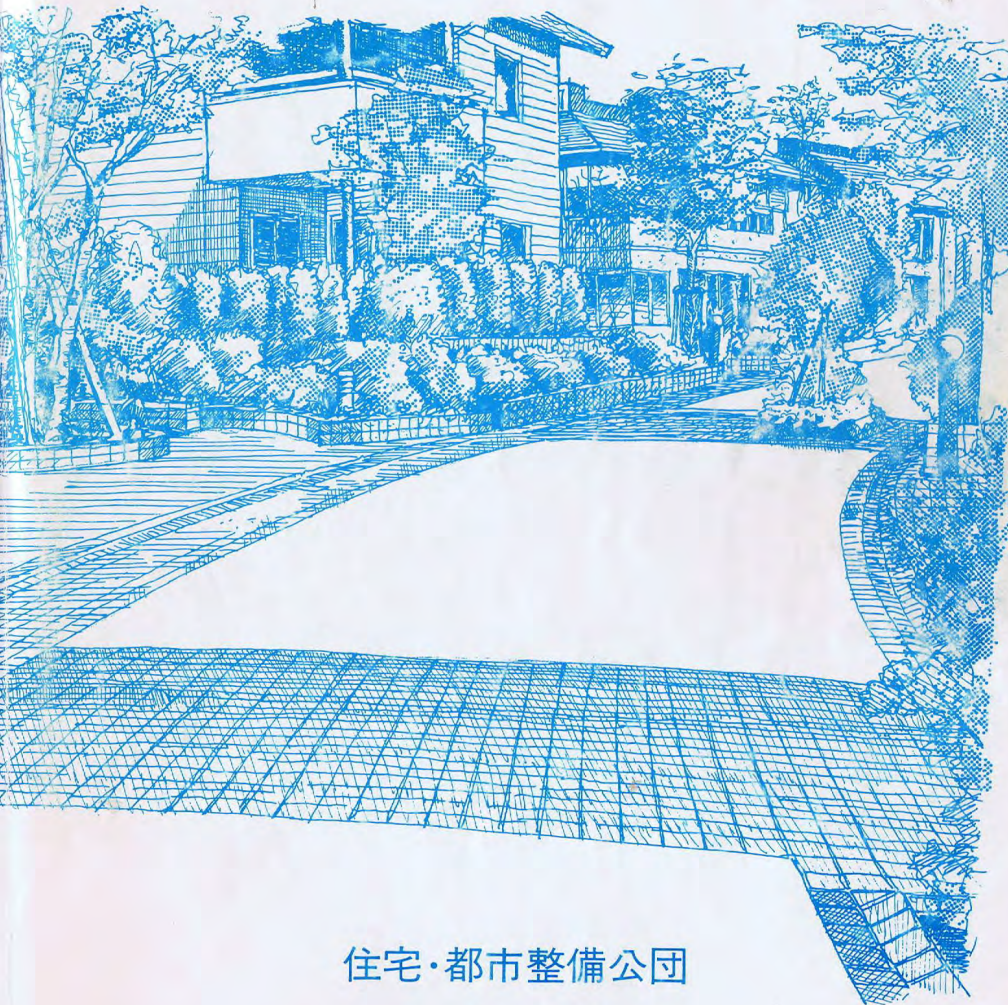
1960年代英国ニュータウン等で導入の試みが始まる。地先道路にあえて歩道を設けない画期的設計



出典：Design Bulletin 32: Residential roads and footpaths, 1977



団地内歩車共存道路の 計画設計指針・同解説(案)



住宅・都市整備公団

昭和61年3月

CIBATA

氏 名 所 属

委員長 新 谷 洋 二 東京大学工学部都市工学科教授

副委員長 岡 並 木 西武百貨店顧問、前朝日新聞編集委員

委 員 青 木 英 明 ①計量計画研究所
池 原 謙一郎 筑波大学芸術学系教授
井 上 剛 志 警察庁交通局交通企画課係長
岩 永 則 夫 消防庁消防課課長補佐
太 田 勝 敏 東京大学工学部都市工学科助教授
河 島 正 治 建設省土木研究所交通安全研究室
窪 田 陽 一 埼玉大学建設工学科助手
菅 沼 篤 警察庁交通局交通規制課係長
鈴木 敏 雄 警視庁交通部理事官
中 島 浩 建設省都市局都市計画課課長補佐
藤 本 貴 也 建設省道路局企画課課長補佐
三 浦 裕 二 日本大学理工学部交通工学科教授
村 田 隆 裕 警察庁化学研究所交通安全研究室

委託者側 熊 谷 純一郎 住宅・都市整備公団建築部土木課長
委 員 高 橋 禮三郎 " 都市開発事業部調査役
正 木 正 広 " 建築部設計課長

受託者側 安 藤 義 之 住宅・都市整備公団建築部設計課造園係長
幹 事 唐 沢 陸 海 " 管理部住宅保全課環境整備係長
早 坂 昭 博 " 都市開発事業部事業第2係長
松 永 豊 " 計画設計課団地係長
皆 川 和 男 " " 土木課土木企画係長
森 貴 史 " " 土木課土木設計係長

事務局 舘 内 正 敏 " 建築部設計課
野 田 和 利 " " 土木課

執筆・ワーキング
グループ

幹 事 長 青 木 英 明 ①計量計画研究所
幹 事 久保田 尚 東京大学工学部都市工科大学院博士課程
中 野 恒 明 ④アブル総合計画事務所代表取締役
野 田 和 利 住宅・都市整備公団建築部土木課
根 本 明 朗 ④バーンズ設計事務所専務取締役

受託者 ④交通工学研究会

(五十音順)

団地内歩車共存道路の計画設計指針・同解説(案)

住宅・都市整備公団 昭和61年3月

・序文より

・・・これまでに住宅団地の建設にあたり、何らかの形で歩車共存道路の手法を導入したものが30例以上にも上る。また、全国の自治体によるコミュニティ道路づくりも急速に広がっている。

本指針（案）では、これらの実施例を踏まえ、諸外国の事例、基準などを参考としながら、住宅団地内の道路を、人と車を共存させることで、快適な生活空間として演出させるための手法を提案

なぜ歩車共存なのか

多様で豊かな日常の行動にこたえ、それを保証していく最も身近な屋外空間が生活道路であるとすれば、そこに求められる道路形態はおのずとそこに住む人々の生活環境を反映したものになるだろう。

それは、道空間に、日常生活の多様性に応じた複合機能性を持たせることに他ならない。

車の通行機能を抑制し、日常生活の多様性に応じた複合機能を与えられた道は、豊かで快適な生活のための屋外舞台を提供するだろう。

人と車の新しい結びつきによって生まれる、新しい生活の場が歩車共存道路であると言えないだろうか。

歩車共存道路の理念

歩車共存道路とは、歩行者と自動車の共存する道路のことであるが、この歩行者と自動車の関係は単に同一の区間を両者が共有する場合の“形”の問題ではなく、空間の使い方の“思想”に他ならない。

歩車共存道路が従来の道路づくりと異なるのは、これまで歩行者と自動車とは分離することで、安全性を確保し、住みやすい環境づくりを考えてきたのに対し、ここでは、必ずしも分離ということではなく、空間の使い方における“思想”とそれを導く“一定の仕組み”さえあれば歩行者と自動車は同一空間に共存でき、団地環境に必要な安全性、快適性を確保するとともに、利便性を付加した、より良い住環境の形成に貢献するという考え方を持っている点である。

使い方の思想とは、歩車共存道路を使う人々が、交通弱者をはじめとする歩行者等の優先と、沿道生活者の住環境尊重の立場に立つことを意味する。

優れた歩車の共存空間は、ただむやみにカラフルな舗装材を使用したり、高価なストリートファニチュアを設けたりすることで作り出されるものではない。

主人公は人と車であり、道路は舞台であるにすぎない。歩車共存の道路づくりは、それをと리카こむ様々な屋外環境や構築物がおりなす空間の中で、共存する人と車を効果的に演出する舞台づくりであらねばならない。

歩車共存道路 の分類 (p. 2-12)

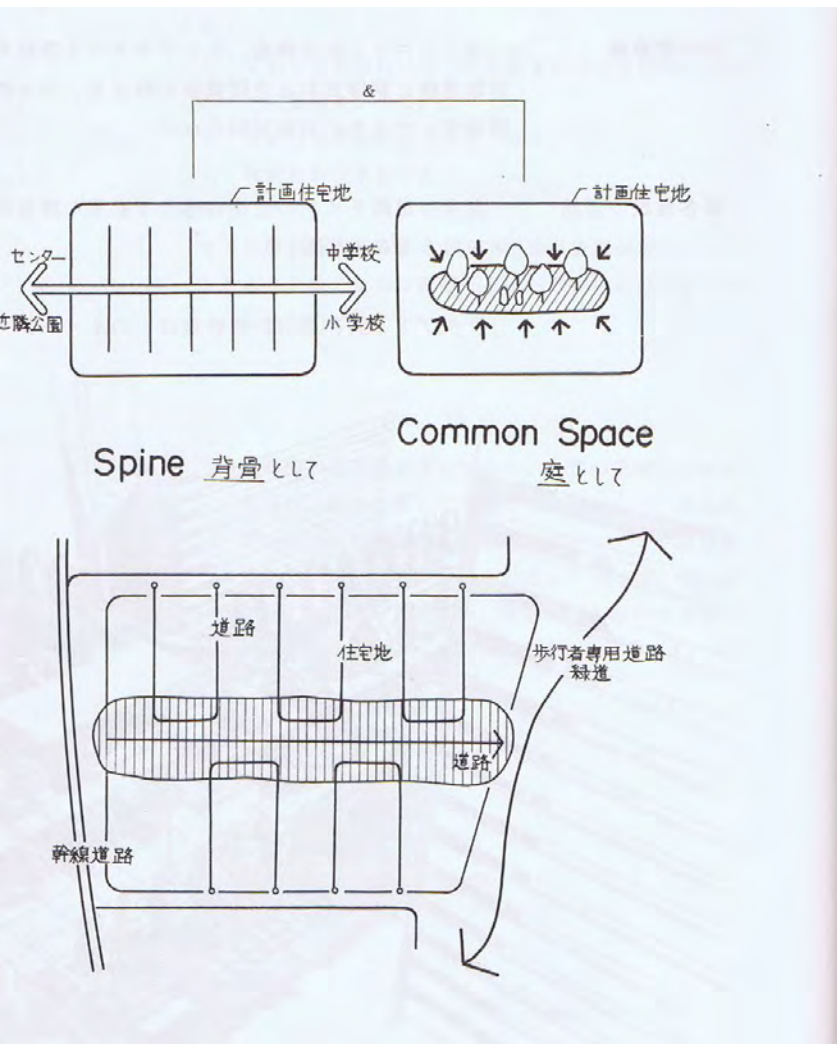
道路タイプ	共存道路名称
I	共存型歩行者幹線路
II	共存型補助幹線道路
III	共存型区画道路
IV	共存型アプローチ道路
V	共存型アプローチコモン

歩行者関連による分類 自動車関連 による分類	歩行者の滞留・住宅周りの移動 歩行者の交通機能 ＜ネットワーク上、広域をカバー＞		
	幹線歩行者路	一般歩行者路	補助歩行者路

生活・住宅への サービス機能 居住者の	自動車の交通機能 取り付け車道	幹線道路			
		補助幹線道路		II	
		区画道路	I	III	
		アプローチ道路			IV
		コモン			V

	分離型	融合型
	人と車の通行領域を、低い段差、車止めなどによって物理的に分離	自動車と歩行者との通行領域の明確な区分がなく、単断面構成が基本
自動車交通量	比較的多い (ピーク時50台/h以上)	比較的小さい
共存の手法	車両通行領域と歩道部に小さな段差を設ける。 車止め、ストリートファニチュアなどを間歇的に設置。	車両通行領域は舗装材等により視覚的に区分することが多い。
タイプ	I 共存型歩行者幹線路 II 共存型補助幹線道路 III 共存型区画道路 IV 共存型アプローチ道路	I 共存型歩行者幹線路 III 共存型区画道路 IV 共存型アプローチ道路 V 共存型アプローチコモン (Shared surface)

I 共存型歩行者幹線路



光が丘パークタウン
ゆりの木通り 1983年4月完成



Ⅱ 共存型補助幹線道路



きよみ野ニュータウン(吉川市)

Ⅲ 共存型区画道路



汐見台NT

歩車共存道路の理念と実践

都市住宅編集部編



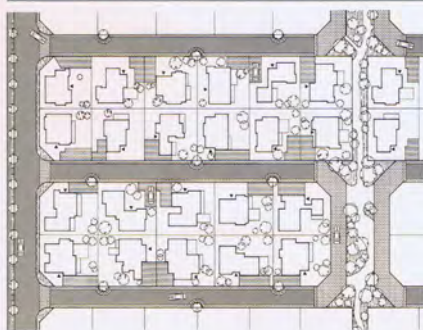
●足立区・綾瀬コミュニティ道路
昭和56年度実施のコミュニティ道路のなかでは距離が最も長い。国電・綾瀬駅前の商店街から始まって、閑静な住宅街に至るまでの約700メートルの間には、さまざまなシーケンスが展開される。車止めのユーモラスなデザインが独自の雰囲気を醸し出している。



●北区・浮間コミュニティ道路
道路幅員が広く、浮間北公園や都営アパートのオープン・スペースと隣接していて、かつ歩道部分に豊富な植栽がほどこされていることも相まって、道路というよりも公園のような印象すら与える。幾何学的な蛇行曲線による道路線形は、コミュニティ道路実用としては唯一のものであろう。



●大阪市・コミュニティ道路
昭和55年度の実施で、わが国の一途のコミュニティ道路のパイロット的役割りを果たしている。ジグザグの道路線形、車止め、照明灯、電話ボックス、植栽、歩行標示のペイント等、停車帯、歩道部分のインターロッキング・ブロックと、コミュニティ道路の要素が網羅されている。



●西武・汐見台ニュータウン
仙台市郊外に計画された約92ヘクタールのニュータウンである。〈人間優先〉をテーマに掲げたこの街づくりでは、細街路を〈生活の脈〉として捉え、〈ポシエルフ〉にヒントを得た歩車共存の道を実現している。細街路入口のハンプ、突出した植栽帯、イメージ・ハンプなどによって車の走行速度を抑え、歩行者の安全を守り、子供たちに遊びの場を提供している。しかしこのニュータウンの特色は、歩車共存の細街路の設計にとどまるのではなく、幹線道路→準幹線道路→コレクター道路→細街路→緑道のヒエラルキーによる、人と車の動線システムのネットワークが、ニュータウン全体の構造を形づけていることである。



図14 道路ランク図



図16 北工区計画図



図15 人と車のヒエラルキーおよび動線システム



図17 ゴンペル方式を取り入れた緑道と細街路

鹿島出版会：都市住宅編集部編：歩車共存道路の理念と実践、1983

V 共存型アプローチコモン(Shared surface)



2) Shared space



1980年代、オランダのH. モンダーマンが提唱。交通参加者同士のコミュニケーションにより交通安全を実現。規制や制御は極力削除。



3) Shared street

2.1.3 Shared Street

GEOMETRY: ROADWAYS & LANES

Shared Street

Usage: Pilot

Often referred to as a “pedestrian-priority street,” a shared street is a low-speed, typically curbsless roadway designed as a single surface shared among pedestrians, bicyclists, and low-speed motor vehicles.

Typically employed on low-vehicle-volume and/or high-pedestrian-volume streets, vehicles are slowed to very low speeds through a reduced speed limit, traffic calming, signage, and use of distinctive materials, furnishings, and other visual cues in the roadway that encourage drivers to travel with increased caution. Street users generally negotiate right-of-way cooperatively rather than relying on traffic controls, allowing pedestrians to dominate the street. The entire street thus effectively functions as a public space. Different forms of shared streets can be used in different contexts.

モンダーマンの Shared space の理念を、具体的な道路設計に活かす動きが欧米に見られる。歩行者の道交法上の扱いは不明



ABOVE: Shared street: Mainz, Germany
(Note: for illustrative purposes only)

LEFT: Shared street in a commercial area:
Brighton, UK (Credit: Gehl Architects)
(Note: for illustrative purposes only)

New York City :Street Design
Manual, 2015

4) Woonerf／交通静穏化ゾーン／出会いゾーン等





- 1976年、道路法と道路交通法を改正しWoonerfを法的に合法化
- ⇒欧州各国に様々な形で広がる
 - 歩行者はどこを歩いてても可
 - 遊んでも可
 - 車両は徐行(その後15km/h。20m/hの場合もある)



今後の「人中心」の道路空間のあり方 ～単断面道路を中心に～

- 「人中心」が重視される中、都心部などでの歩行者優先を求める声の高まり
- 但し、歩行者の安全が絶対的に重要



⇒わが国におけるありかたは？