

生活圏のウォーカブル化の観点から (中央大学/SLM 三浦)

(1) 地方都市(郊外) の実態 携帯GPSデータ分析事例

極端に歩行者が少ない中、
いかに安心感をもって(車を降りて)歩く気持ちにさせるか

(2) 子ども・若者のサードプレイス需要

(2)-1 小学校 実践事例

→子どもたちの多様性/教材変化に対応する、“改修”以外の選択肢

(2)-2 東京都 都心キャンパス大学生 アンケート+デプスインタビュー

→アフォーダビリティ

(3) 地域の生活+多様な交通主体の共存モデル開拓へ

***(3)の部分のみ公開**

地域の生活＋多様な交通主体の共存モデル開拓へ

無料開催 / AMANE主催

2025. 11.25 TUE
14:00 - 16:30 開催

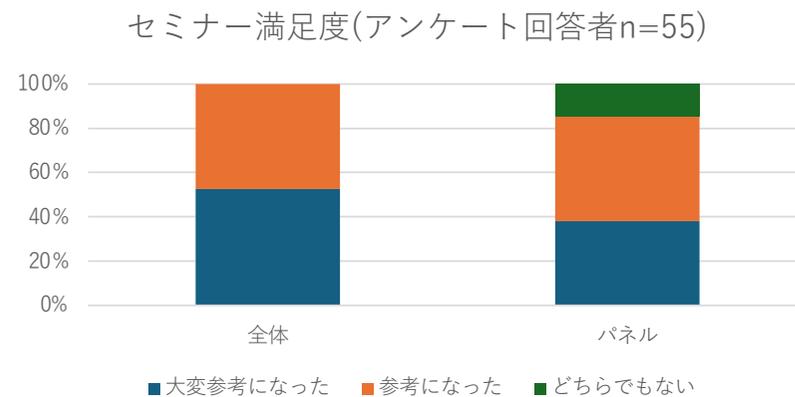
@大和ライフネクスT1F配信スタジオ
「赤坂プラスタ」

歩行者優先の都市の広げ方とは — 幹線街路のスローストリート化



中央大学 三浦 詩乃氏
バシフィックコンサルタンツ 上泉 俊雄氏
交通運用エンジニアリング 椎名 啓雄氏
Luup 牧田 涼太郎氏
ishau 石田 祐也氏

継続中の研究会中間成果（一部抜粋）



※産・官・学参加者から関心

ウォークブル推進区域外の一般道路：全国の実態

指標：LOS

- ・交通量のみ測定
- ・高密度歩行時の危険対策
→流況モデルの精緻化

計画：標準断面の弊害

都市計画道路（幹線街路）
用地取得の制約のもと、車道確保優先

休憩は？ グループ利用者は？
緑陰は十分？ 自転車や新たな移動手段は？

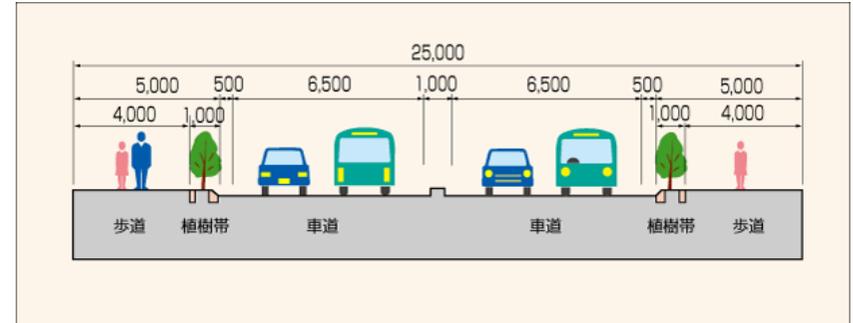
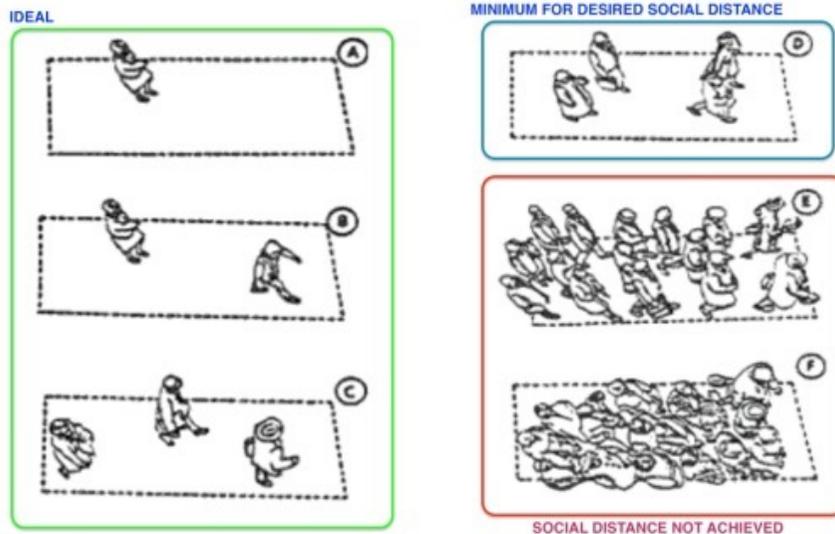


FIGURE 5: Illustration of proposed walkway Level of Service thresholds.

SOURCE: TRB, 1994; adapted from FRUIN, 1971.

**SDGsや少子高齢社会
(人口減少) など社会課題
に対応する視点不足**

東京都 (2025年7月)

東京における都市計画道路の整備方針

中間のまとめ

都市計画道路の必要性の検証

都全域（広域）に関わる項目は都一律の考え方で東京都が検証し、地域に関わる項目は地域の実情を踏まえて各区市町で検証します。

基本目標



必要性の検証項目

- 1 骨格幹線道路網の形成
- 2 交通処理機能の確保
- 3 物流ネットワークの形成
- 4 広域的な災害対応機能の強化
- 5 延焼遮断機能の向上
- 6 持続可能な地域公共交通等の実現
- 7 つながり・まとまる緑豊かな空間の創出
- 8 あらゆる災害に対する地域の防災力向上
- 9 命を守る道路ネットワークの形成
- 10 地域の魅力的な拠点の形成

優先整備路線の選定

今後15年間で優先的に整備すべき路線※（優先整備路線）を選定するため、六つの選定項目を設定し、整備効果等を考慮しながら選定します。

優先整備路線の選定項目

- 1 骨格幹線道路網の形成
- 2 首都東京の強靱化
- 3 スムーズな道路網の形成
- 4 誰もが安全に暮らせるまちづくり
- 5 国際競争力の強化
- 6 持続可能な地域のまちづくりへの貢献

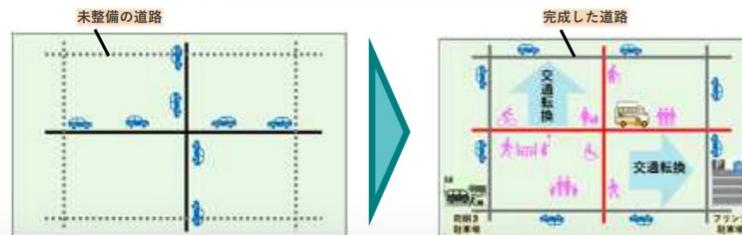
必要性が高い路線

※優先的に整備すべき路線：優先的に事業に着手する路線のこと
注) 各項目に示した番号は検証や優先順位を示すものではありません

道路空間のリメイクの検討

道路空間のリメイクとは、道路ネットワークの形成が進んでいる地域において、回遊性や滞在の快適性などの多様化するニーズなどに応じ、道路の幅員構成を見直すことで、ゆとりやにぎわい等の新たな付加価値を生み出す取組です。こうした取組を都内に幅広く展開するため、完成済みの都市計画道路等を対象として、広域的・地域的な視点でリメイク候補路線を検討します。

道路空間のリメイクイメージ



広域的な視点

東京の国際的なプレゼンスを高める観点から、国内外の多様な人材が集い、交流、滞在する地域において、リメイク候補路線を検討

地域的な視点

地域の特性、課題及びニーズに応じ、にぎわい等を生み出す観点から、地域の拠点となる駅前商業地などにおいて、リメイク候補路線を検討

世界的な都市づくりの方向性 「スローストリート」

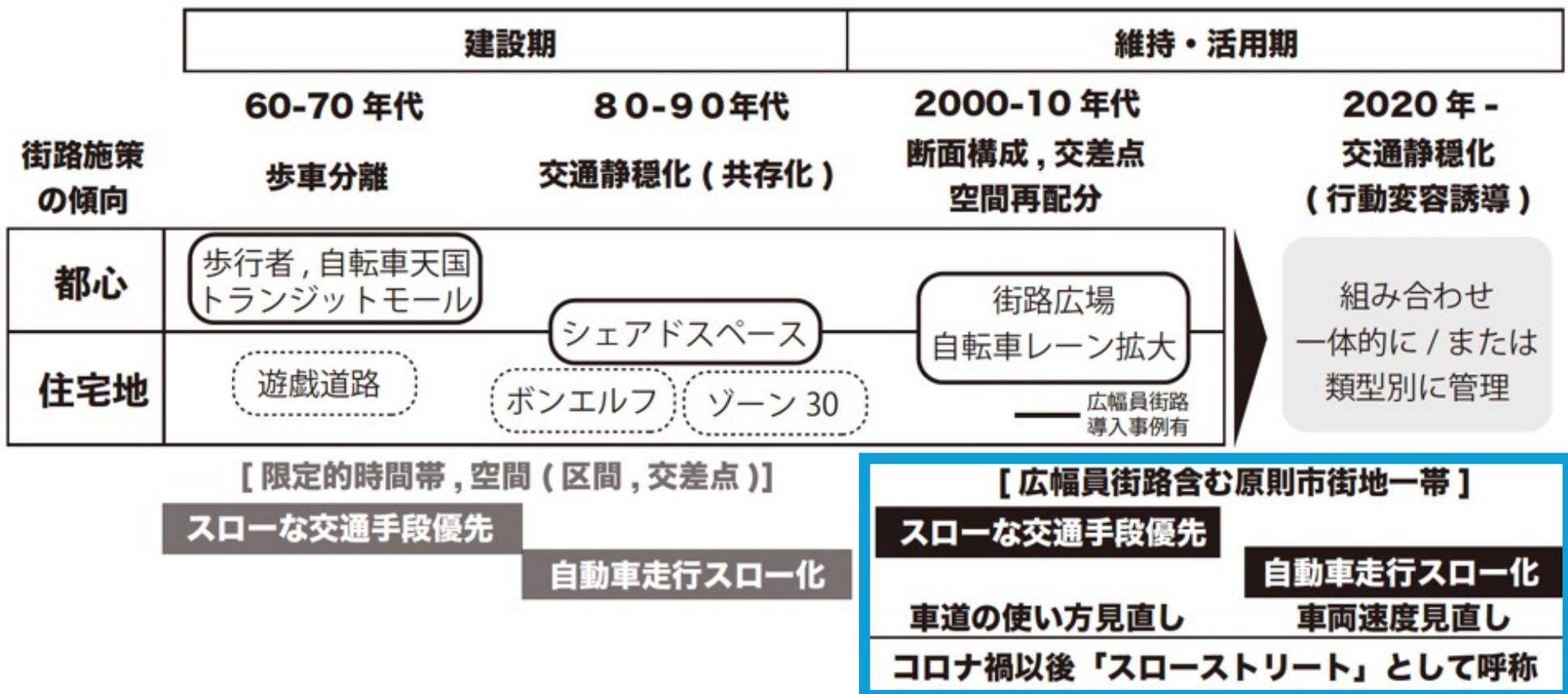
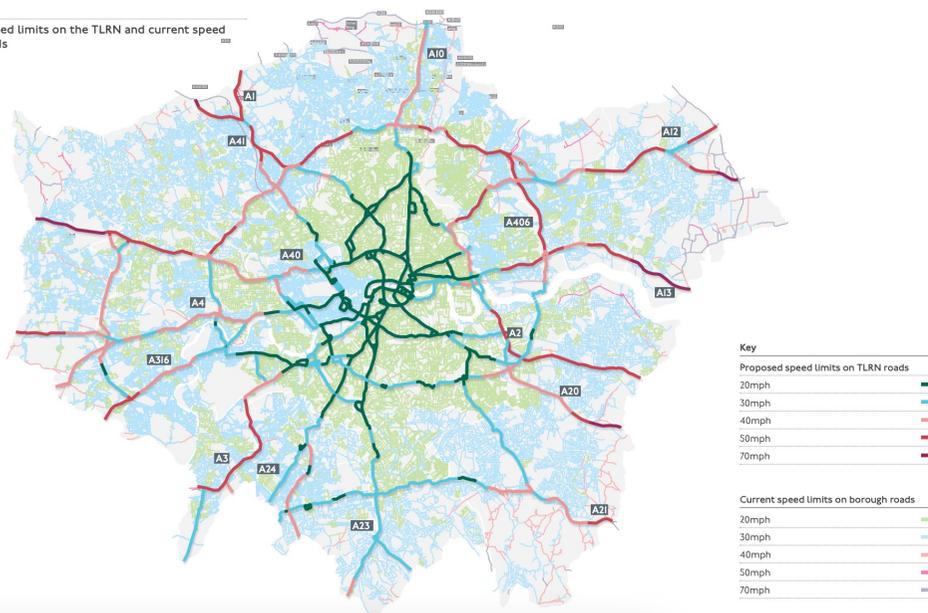


図1 街路施策の時系列傾向からみる「スローストリート」の位置付け

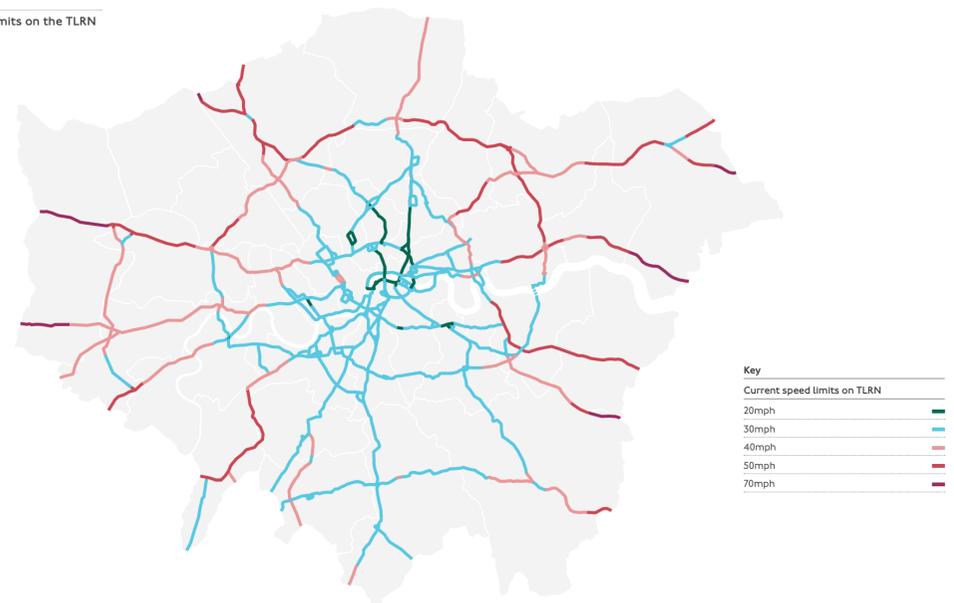
事例：イギリス・ロンドン TfL等施策

“Local highway authorities are “encouraged to introduce 20 mph”
(Speed limit circular , DfT 2009)

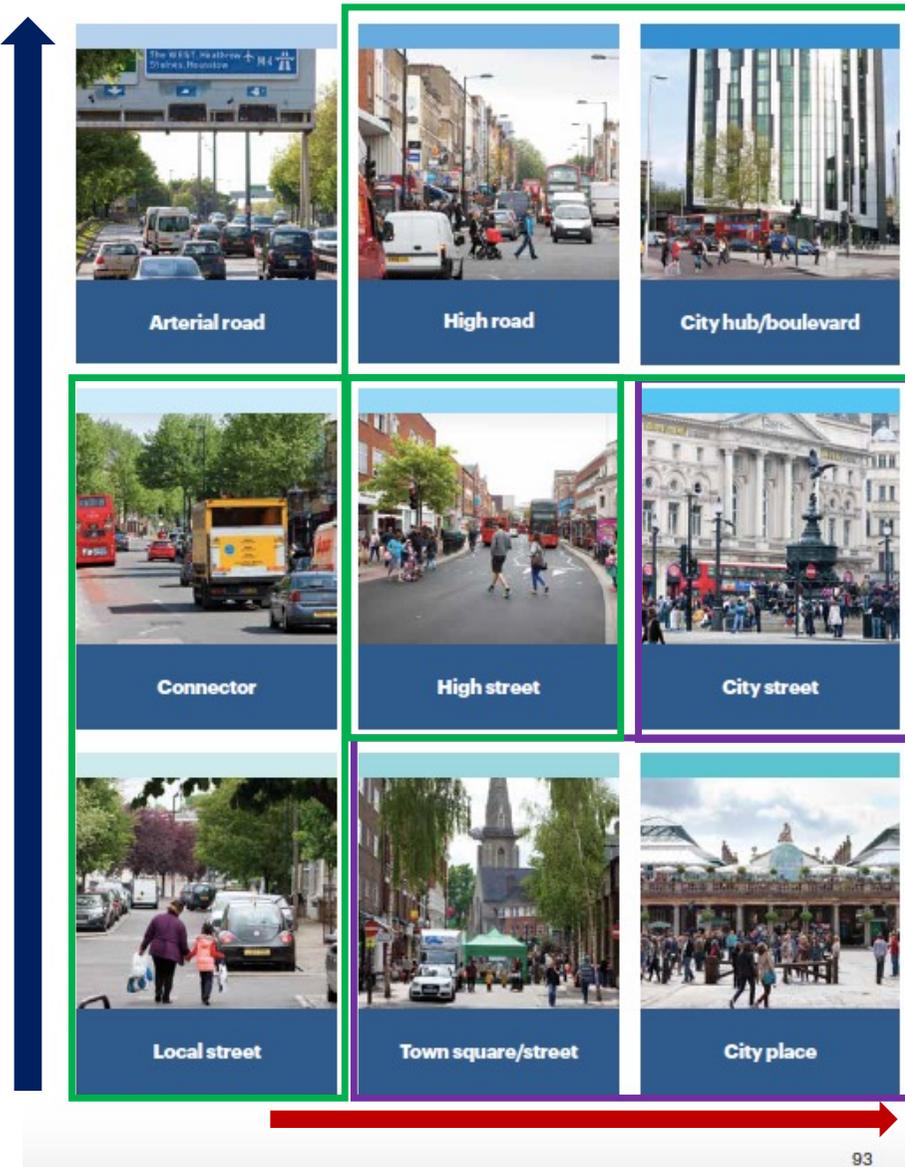
Figure II: Proposed speed limits on the TLRN and current speed limits on borough roads



ent speed limits on the TLRN



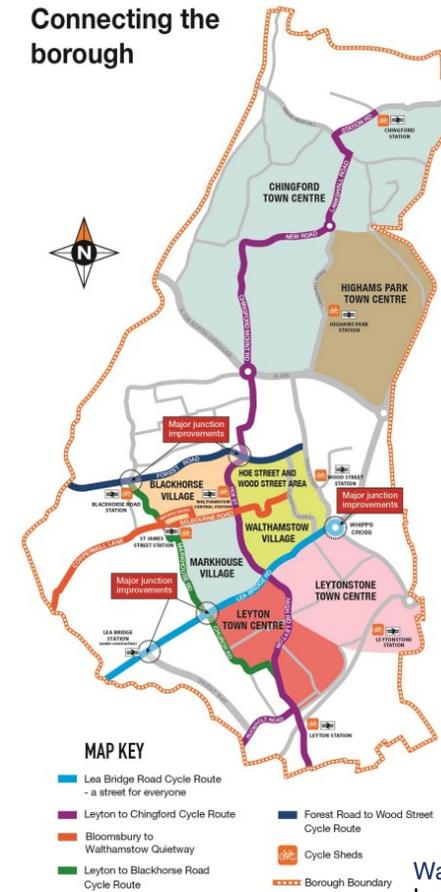
通行機能



Mini-Holland schemes in Waltham Forest

A NETWORK OF WALKING AND CYCLING ROUTES

Connecting the borough



Low traffic neighbourhood政策： ロンドン



公共交通軸



結節点

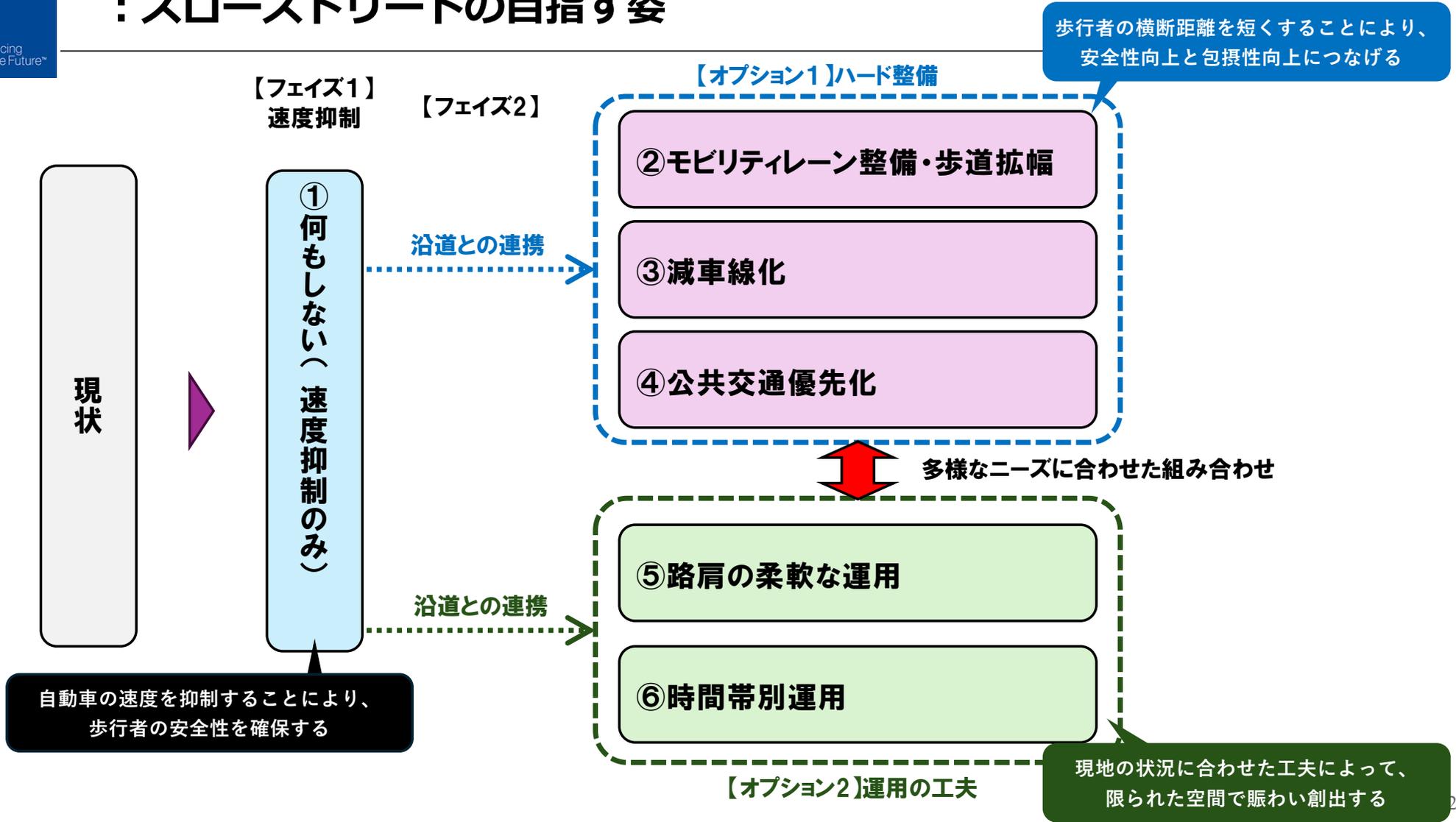


駅前ストリート (マーケット)



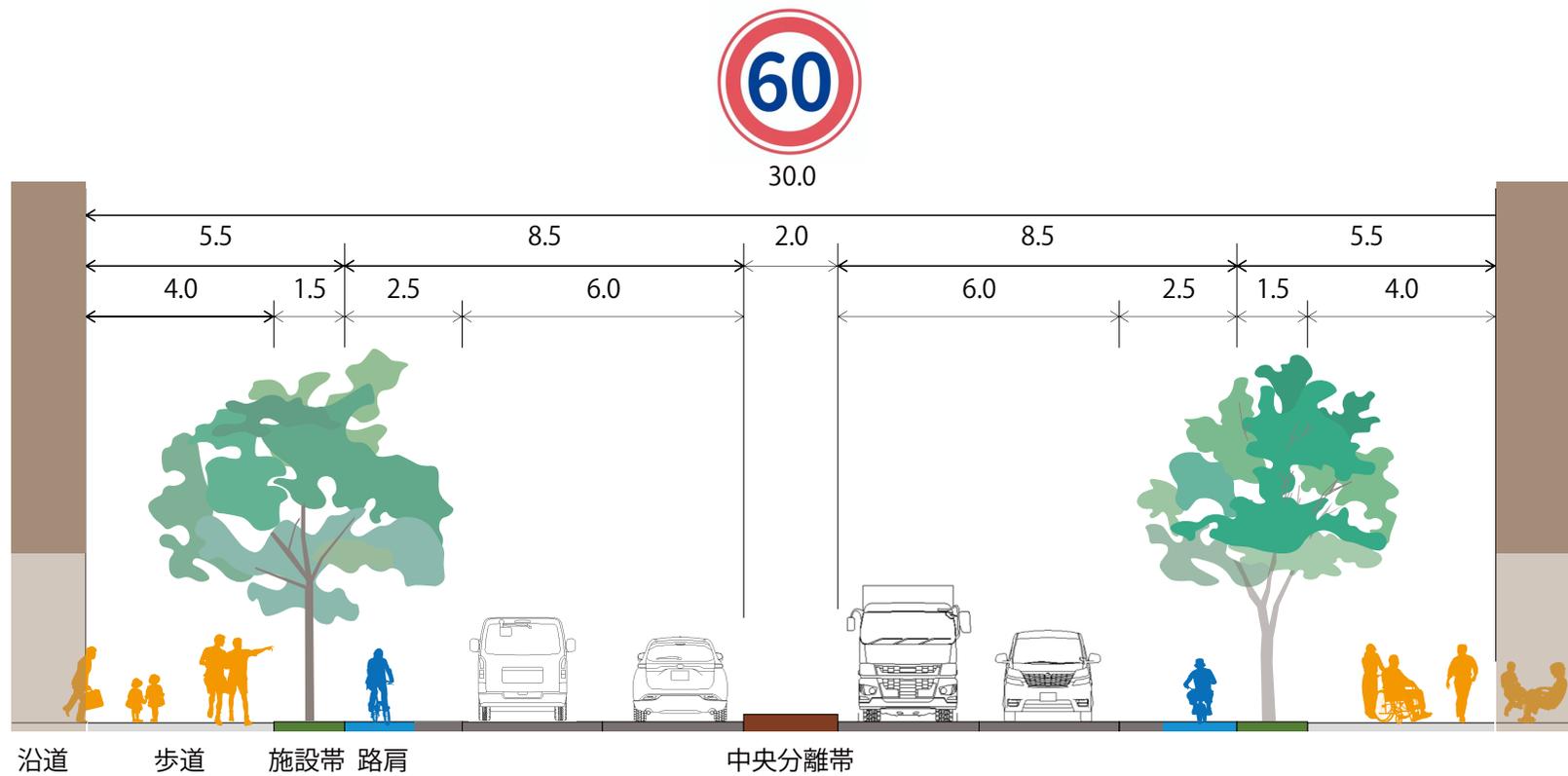
駅前幹線街路一住宅街導入部

国内幹線街路への適用可能性 ：スローストリートの目指す姿



現状

- 都市部の幹線道路において、現状では**自動車交通が中心**であり、歩行者は歩道部分を利用。



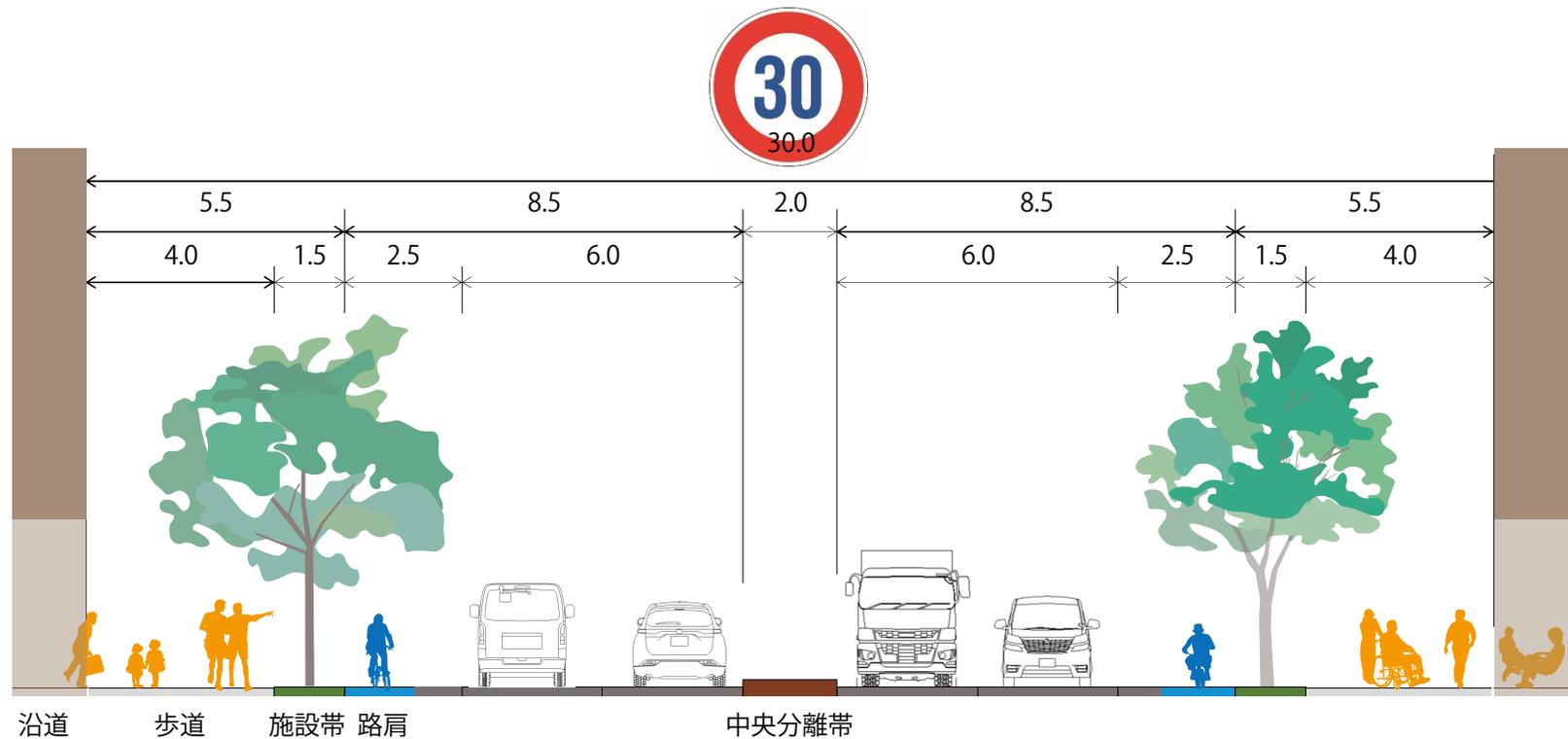
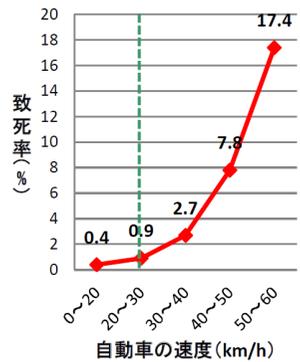
フェイズ1：速度抑制

- 自動車の速度を抑制することにより、歩行者の安全性を確保する。中央分離帯は撤去可能に。

①何もしない

→ 速度抑制

参考： 自動車の速度と歩行者の致死率

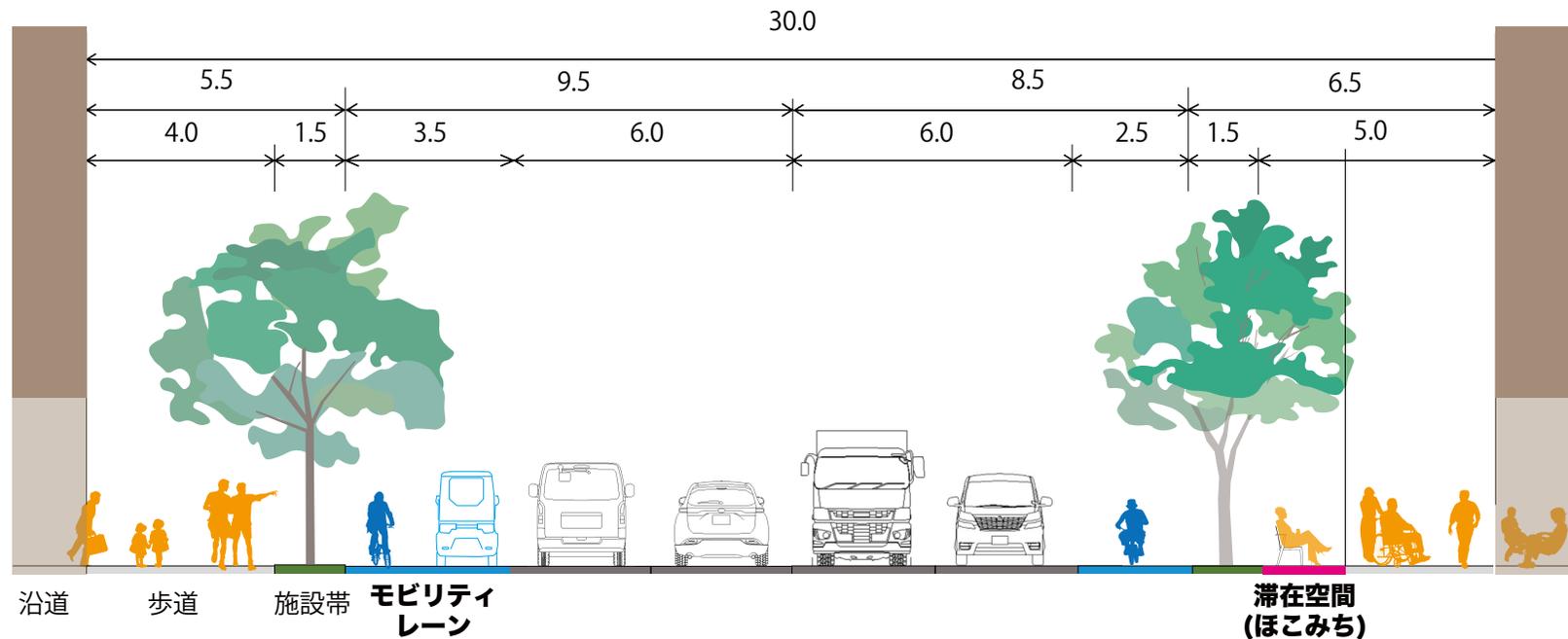


フェイズ2- オプション1：ハード整備

- 歩行者の横断距離を短くすることにより、安全性と包摂性向上につなげる。

②モビリティレーン整備・歩道拡幅

→ 横断促進
休憩施設の増設

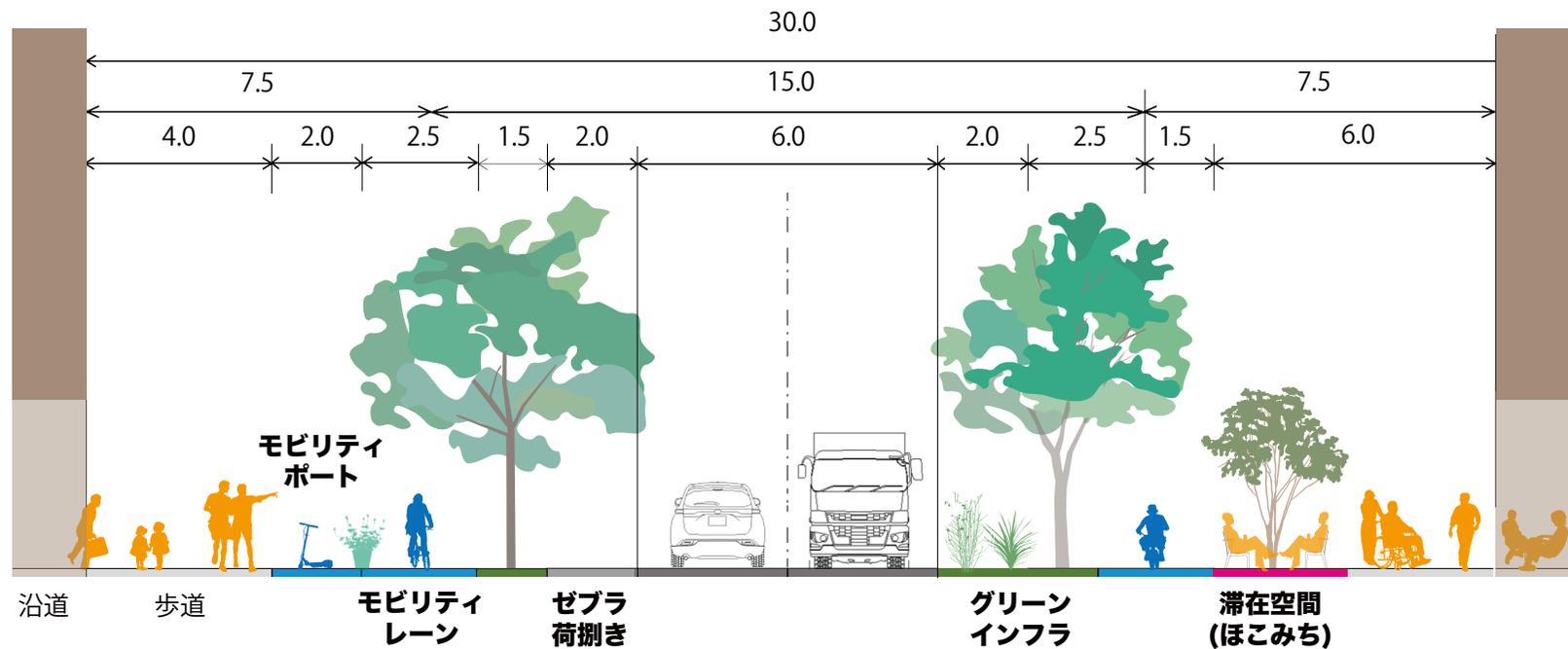


フェイズ2- オプション1 : ハード整備

- 歩行者の横断距離を短くすることにより、安全性と包摂性向上につなげる。

③減車線化

→ 多様な移動の選択肢
休憩施設の高質化
グリーンインフラ



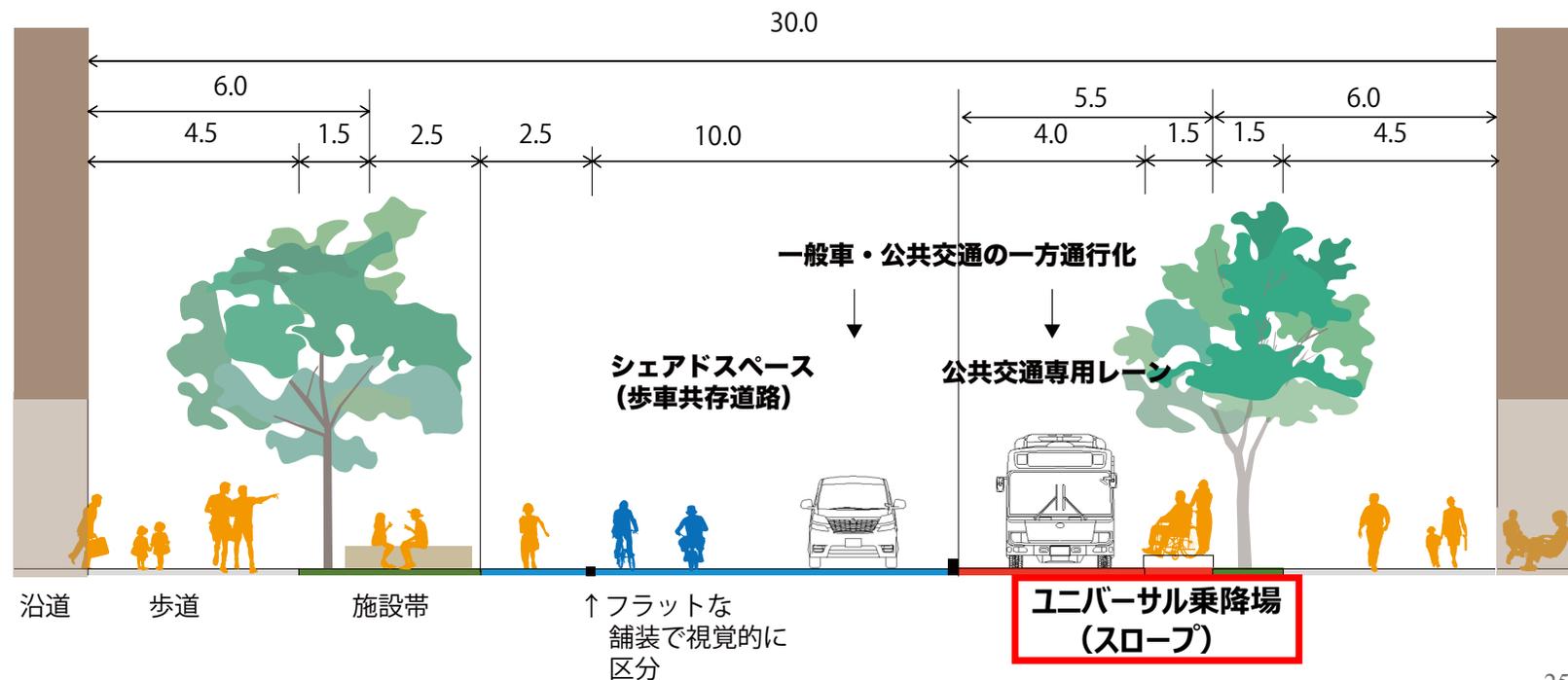
フェイズ2- オプション1 : ハード整備

- 一方通行化と組み合わせたシェアドスペース、専用レーンにより公共交通の速度維持。

④公共交通優先化



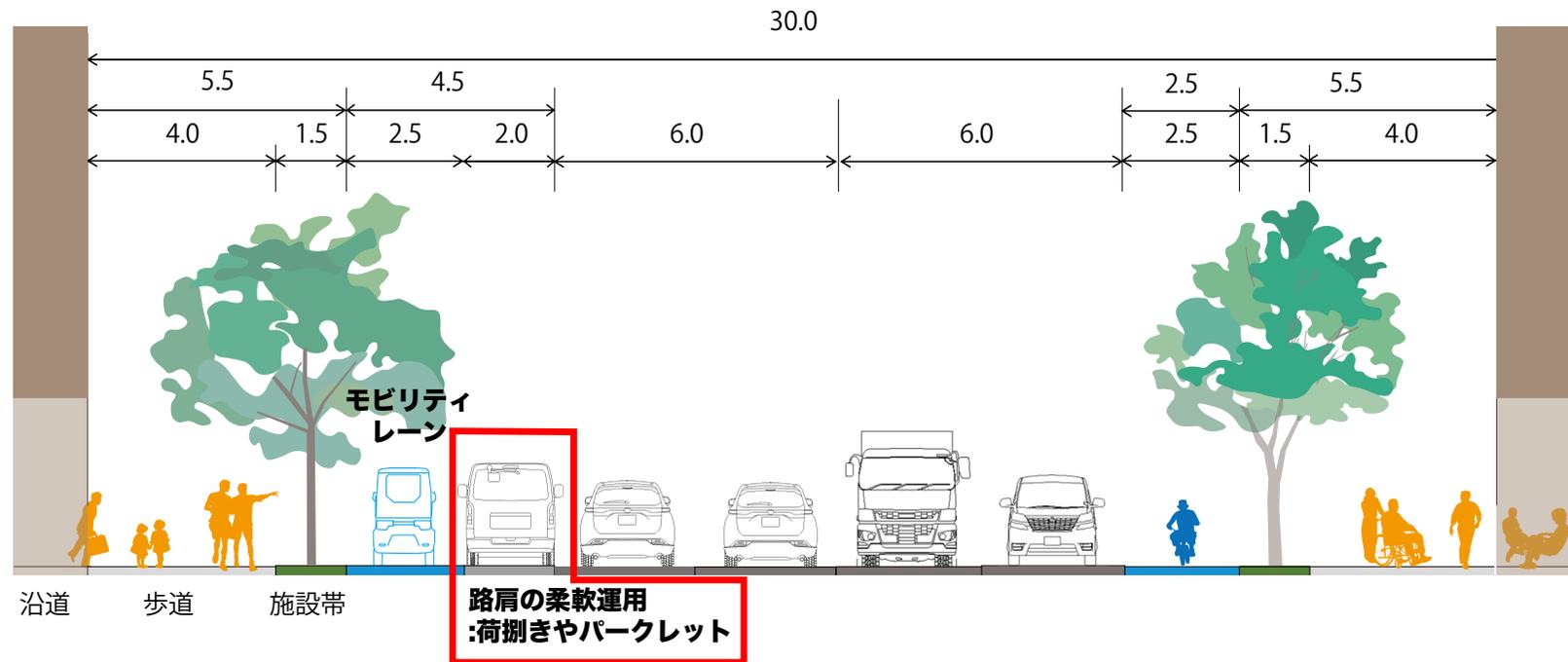
<https://thisbigcity.net/mixing-cars-cyclists-pedestrians-on-exhibition-road-londons-take-on-shared-space/>



フェイズ2- オプション2：運用の工夫

- 現地の状況に合わせた工夫によって、限られた空間で賑わい創出する。

⑤路肩の柔軟な運用



フェイズ2- オプション2 : 運用の工夫

- 現地の状況に合わせた工夫によって、限られた空間で賑わい創出する。

⑥時間帯別運用

[通学時の流入規制、休日の歩行者用道路化、
夜間車優先など]

