

道路空間委員会 提言とりまとめ

未来への投資

新たな価値・文化空間としての「みち」の創出



目 次

はじめに	P1
「みち」の多様な使い方 ～先進的な事例～	P2
道路空間委員会からの4つの提言	P4
【提言1】生活道路は「人」を優先に	P6
【提言2】「みち」の持つ多様な機能を活かす	P8
【提言3】地域と「みち」の関わりを強固に	P10
【提言4】道路空間の利用と負担を明確に	P12
道路空間委員会での主な議論内容	P14
道路空間委員会 委員名簿	P20

はじめに

道路には大きく「交通機能」と「空間機能」があります。前者は自動車や自転車、歩行者といった交通を担う機能、沿道の土地、建物への出入り機能が挙げられ、後者は電気・ガスといったライフラインの収容空間をはじめ、防災、環境保全、市街地形成、コミュニティ形成機能があります。近年ではこれらのほかに、「たまり機能」、「社会空間」といった機能としても位置付けられるようになってきています。

また、道路を「みち」としてとらえると、祭祀のために行進する“道”、人や車馬の往来する“路”、わだちとしての“軌”、こみちの“径”など、様々な意味をもち、広がりのある言葉です。

道路空間委員会では、道路を自動車の走行する空間としてだけでなく、歩行者や自転車など「ひと」が中心の「みち」として捉え、これからの少子高齢化社会、人口減少社会、多様な価値観を持つ社会の中で、道路空間をどのような方針で、どのように活用していくか、そのためにはどのような制度等が必要か、などについて、各委員から話題提供をいただく形で、議論を重ねてきました。議論の過程では、様々な先進事例の紹介や、都市や地域と道路の関わり方、これからの時代にふさわしい制度設計の必要性など、多くの貴重な意見が交わされました。

本資料は、これまでの道路空間委員会での議論をもとに、これからの道路空間に必要な提言を4つにまとめ、委員会の総括としたものです。委員会では様々な観点から意見が出されたので、まだ議論が十分でない事項も、今後の参考として掲載しています。

本資料が、これからの社会の新たな価値・文化空間を創出する「みち」の形成に寄与できるものでありますと、幸いです。

道路空間委員会 座長 石田 東生

「みち」の多様な使い方～先進的な事例 ～

「人」を中心とした「みち」



歩道上のオープンカフェ(ドイツ・フランクフルト)

「みち」の新たな活用



道路上で朝食をとるイベント(オーストラリア・シドニー)

Photo by IMG1686 gilmae Flickr

地域とともに創る「みち」



市民参加によるみちづくり(ドイツ・フライブルク)

多様な機能を活かす「みち」



大阪のメインストリートを行歩者に開放(大阪市・御堂筋)

道路空間委員会からの4つの提言

提言 1

生活道路は「人」を優先に

生活道路は「人」の動きを優先に、自転車、自動車などのモードとの共存も考慮しつつ、道路空間づくりを行っていくべき

➡ P6へ

提言 2

「みち」の持つ多様な機能を活かす

道路を交通という特定の機能に限定せず、様々な場面を想定し、時間分割による活用も考慮し、新しい都市の装置として活かすべき

➡ P8へ

提言 3

地域と「みち」の関わりを強固に

住民や関係者が自ら関わり地域に愛される空間の形成を行うために、みちづくりのコーディネート技術や知的ストックの形成が重要

➡ P10へ

提言 4

道路空間の利用と負担を明確に

人中心で安全、快適、多様なニーズを満たす「みち」の整備、維持管理に向けて、受益者負担やエリアマネジメント、更には道路の活用に関する規定が必要

➡ P12へ

変化してきた道路の横断面

かつて、車のない時代は道はフラットで、人中心の歩行、たまり、あそびなどの機能を備えていました。自動車社会になり、歩道を設置し道路を分割し、段差を設けるようになりました。

現在の日本の道路は、車道と歩道が分かれ、自動車標準の考え方での横断構成となっているのではないかと考えます。

時代の変化に対応した道路の 新たな価値観“車から人へ”

海外では人と車が共存する形の“シェアード・スペース”の整備が進められているところがあります。歩車道の境界をなくし、人が存在することによって、自動車交通のスピードを低減させることを目指した取り組みです。

安全を確保する上での課題などはあるものの、人中心のみちづくりの1つの姿として、今後日本でも積極的な導入を考えていきたいものです。

スローな交通に配慮した空間づくり

従来は、最大交通量を達成する速度を保障するために、渋滞対策など様々な手立てを打ってきました。これは、交通自体を“人”中心ではなく、“モノ”中心にみていたともいえます。

新たな交通量の概念として、例えば、“健康度”“コミュニケーション（ふれあい）度”などといった、速度に比例しない概念を考え、低速モビリティなどのスローな交通に配慮した空間づくりを考えていく必要もあるのではないのでしょうか。



シェアード・スペース
(オランダ・ハーレン)



フライブルク・ヴォーバン住宅地
・遊びの道

道路に標識を設置し、車に注意喚起をして、遊びの道として機能させようとしています。



大阪 御堂筋オープンフェスタ
メインストリート歩行者空間として開放し、様々なイベントを行うことで賑わいの向上を図った取り組みです。

➡ 生活道路は「人」の動きを優先に、自転車、自動車などのモードとの共存も考慮しつつ、道路空間づくりを行っていくべき

交通という特定の機能に限定しない空間の活用

道路を交通という特定の機能に限定せず、公的空間として、イベント、遊戯、憩いの場、工作物設置等の需要を、道路外の空間と分担していく必要があります。場所によっては、防災や景観等の配慮が必要になります。

時間分割を考慮した空間のシェア

海外では、時間を区切って道路空間の活用方法を変えることにより、歩行者中心の賑わい向上と、それを下支えする物資の輸送（物流・配送）を両立させている事例があります。

このような方法で、都市の重要な装置としての道路空間を最大限に活かしていくことは、大変有効な取り組みと考えられます。

平常時だけでなく、災害時の空間活用を考慮

平常時には想定していない活用の仕方として、災害時の避難空間、滞留空間やガレキの一時置場など、一時的に空間が必要となることがあり、この空間があるかないかで、道路の迅速な啓開に影響を及ぼすことがあります。

平常時に必要な空間だけでなく、様々な場合を想定した空間活用が求められることを、再認識すべきです。



ドイツ・ハノーファーの中心市街地

日中は歩行者専用空間、夜間・早朝は貨物車進入可能時間とし、歩行者中心のエリアと物流交通を両立させています。



広島県福山市の商店街

商店街のアーケードを取り払い、公園的な要素を取り込んだ再整備をしている事例です。

アメリカ・ニューヨーク
プラザプログラム

道路の中央部分を広場化し、プランターを置いて区切り、簡易的にテーブルと椅子を置くことで、憩いの場所になっている事例です。

道路を交通という特定の機能に限定せず、様々な場面を想定し、時間分割による活用も考慮し、新しい都市の装置として活かすべき

地域のアイデンティティ・地域の愛着が空間をつくる

人が自分の関わっている、あるいは住んでいる場所に愛着を持ち、心を豊かにしていくことは、どのように道路を整備するかに関わっていくと考えます。

地域の住民の方たちに積極的に参加いただいて、まちづくり、みちづくりに、自分たちも関わったという喜びを持っていただくプロセスを組み込むことが重要です。

住民協働のみちづくりをコーディネートする技術

様々な関係者との合意形成を図る際に、これをコーディネートする技術が必要です。まちづくりに対する予算や人材の不足、技術者や行政、市民のイメージネーションレスなどにより合意形成が十分進まない事例もあり、これらをサポート、主導する人材育成を含め、コーディネート技術の向上が住民協働のみちづくりを実現するカギになります。

「みち」を通じて、地域と人との関わりを強化

道路空間の再配分については、シミュレーションや社会実験などを通じて、駐輪、沿道利用、自転車走行レーン、信号現示、交通規制等の地元協議を丁寧積み重ねていくことが必要です。

この積み重ねを道路空間利活用の知的ストックとして、「地域道路戦略研究センター」のようなものを各地に作り、利活用の仕組みを根付かせていくことも有効ではないかと考えます。



住民や関係者が自ら関わり地域に愛される空間の形成を行うために、みちづくりのコーディネートの技術や知的ストックの形成が重要



島根県出雲市
神門通り

出雲大社の表参道の道路空間整備、空間再配分にあたり、地域の方々とともにワークショップを行いながら計画を立てて進めていきました。

神門通りのワークショップには、地元の中学生も参加し、積極的な議論を重ねて進められました。



鳥取市鹿野町 歩行者優先の道路空間

強力なリーダーのもと、地域主導・民間の協力により、旧市街地を20年かけて歩行者優先の街にしています。



道路空間の整備・管理と費用負担の関係

道路空間の整備・管理の費用をどのように負担するかは重要な課題です。受益者に維持管理の費用を払ってもらい、あるいは沿道居住者に維持管理に参加してもらい、快適な道路空間が生まれている事例があります。

受益者負担による快適な道路空間の整備・管理について、都市計画制度や開発規制等との関連も含め、検討を進めていく必要があると考えます。

エリアマネジメントによるまちづくり

海外の中心市街地では、税金を付加して、清掃の充実や、時間帯を区切った歩行者専用化、イベントを実施するなどして、エリアの価値向上、賑わい創出といった取組みをエリアマネジメントとして行っている事例があります。

日本でも地下の道路空間等で広告収入による取組みが行われていますが、エリアマネジメントの観点からの検討も必要ではないでしょうか。

道路の活用に関する規定が必要

道路法では、まず道路網を整備し、交通の発達をさせて、公共の福祉の増進に寄与するという目的を規定しています。しかし、活用や計画に関する規定はされていないのが現状です。

これまで述べたような「みち」の多様な活用を図るために、生活道路は人中心とすること等を含めた道路空間のあり方について規定する“道路空間活用基本法(仮)”が必要なのではないでしょうか。



カナダ・バンクーバー
「住みやすい街」として知られています。

バンクーバーでは、都市計画により建物の高さから樹木の保存に至るまで、細かい規制がされています。受益者負担、道路維持管理への参加により、住宅地の環境を保全し、同時に土地の資産価値を向上させています。



札幌市
札幌駅前通地下歩行空間
広告収入を地域のまちづくりの取組みに活用している事例。



人中心で安全、快適、多様なニーズを満たす「みち」の整備、維持管理に向けて、受益者負担やエリアマネジメント、更には道路の活用に関する規定が必要

道路空間の機能の多様性

空間多様性

- 都市と都市を結ぶ郊外道路と、都市内道路とでは、道路の使われ方は異なると考えるが、道路空間を構成する要素は、異なる利用に応じた多様性に配慮できていないのではないかな。
- これまでは、沿道の土地利用に応じた道路空間のあり方が道路の説明因子として、あまり取り入れられてこなかったのではないかな。
- 道路の使われ方に応じて、道路の構成（歩道、植栽、中央分離帯等）を切り替えることがあっても良いのではないかな。
- 中心市街地では、自動車を排除や制限するような空間を積極的に形成し、周辺部分は交通円滑性の高いネットワークで物流を確保するという考え方があってもいいのではないかな。

時間多様性

- 潜在する多様な機能の様々な状況に応じた活用がなされていない。
- 日中と夜間では、道路の使われ方が異なるが、このような時間多様性という概念が、十分に道路の運用に組み込まれていないのではないかな。
- 深夜と昼間時間帯の使い方が違ってても良いのではないかな。現在は、夜間を十分に活用していないのではないかな。
- 有事の場合の滑走路、災害時の避難場所などの機能の多様化が可能ではないかな。

コミュニティ形成機能

- 京都の祇園祭の山鉾は、道路を挟んだエリアで一つの町となっている「両側町」で管理されており、通りを中心にコミュニティが出来上がっている。日本は広場の代わりに、道路がコミュニティをつくる機能を持っていた。
- コミュニティ形成機能をどのように復活するかという考え方が道路空間の議論の中にあっていいのではないかな。
- 沿道とのコラボレーションの視点も重要。「道の駅」の情報発信機能を強化するとともに、「道の駅」間の連携を図るなど、小さな拠点として、みちを介したコミュニティ形成機能を育んでいく必要があるのではないかな。

機能変化の可能性

- 日光の杉並木、久屋大通、御堂筋などのような、空間に余裕を持った整備が難しい現状がある。制度上は可能だが、実質は難しいのではないかな。
- 将来の機能変化を可能とする空間的余裕を持つ道路などが考えられないかな。
- 外環と圏央道の間に環状道路と公園をつくることによって、直下型地震に対する避難場所、避難物資の展開、瓦礫の集積などに備えることが考えられても良いのではないかな。

新たな価値観、人中心の道づくり

新たな価値観

- 少子高齢化・人口減少の時代になって、交通量は大きく伸びないと予想される中、新たな価値観で道路整備を考える必要があるのではないか。
- 時代の変化に対応した道路の新たな価値観としては、「車から人へ」というコンセプトになるのではないか。
- 道路に賑わい空間を作ること、「道の記憶」「場所の記憶」を思い出す役割を果たすのではないか。
- 道路へのいろいろな働きかけと活動の中で道路の多様性が生まれ、活かされていくのではないか。

人中心の道づくり

- 従来の交通流理論は、最大交通量(Qmax)を達成する速度を保障するために例えば渋滞対策など様々な手立てを打ってきた。これは“人”ではなく、“モノ”を中心としてみていたのではないか。
- 新たな交通量の概念として“健康度”“コミュニケーション(ふれあい)度”など、速度(V)に比例しない考え方を検討していく必要があるのではないか。
- 低速領域(徒歩、自転車等)の交通手段をできるだけ都市の中、街の中で装置化することで、ふれあいが増える環境づくりが可能。
- 道路の機能として、交通の機能(Link機能)と空間の機能(Place機能)の大きく2つが考えられる。Link機能では、特に今まで軽視されてきた自転車、路面電車など多様なモードに注目する必要がある。また、Place機能ではコミュニケーション・賑わい・いやし等環境・社会・経済的機能をつくっていく必要があるのではないか。

社会的な合意形成

社会的合意形成の重要性

- 住民協働・合意形成によるまちと道を含めた総合的なまちづくりが重要。
- 住民協働のまちづくりをコーディネートする技術が必要。
- 道路は、さまざまなステークホルダー、ストックホルダーの方々が連携し合う中でしか利活用できない。
- 地域道路戦略研究センターというようなものを各地に展開していく中で、回遊空間、道路空間の再配分、新たな利活用の仕方を生み出していく仕掛けが必要。
- 現地にフィットした、現場に重心を移した道路空間の創生をプロセス、コミュニケーションの向上により進めることが重要。

行政と住民の関係構築

- 多くの人は自分と道、地域との関係を身近なものとして感じることはないのではないか。
- 北海道のシーニックバイウェイや、日本風景街道の取り組みを充実・展開していくことで、行政と住民の新しい関係構築が必要ではないか。
- 地域住民が、具体的に道の活動に関わることで、身近なものとして考えるきっかけとなる。
- 本委員会で議論を行っている間にも、道路協力団体制度が創設されるなど、新たな動きも出てきている。
- 道守九州会議のように、道に関わる住民の活動グループを各地に展開していくとよいのではないか。
- 国道10号では思い出の木(ファミリーツリー)を植えるという植樹運動をしており、管理も植樹をした人が行っており、人々の心に近い道路になっていくのではないか。

地域との関わりの重要性

まちへの当事者意識

- 現在の社会では、人が都市に関わっているという感覚が希薄になっているが、道路空間・広場空間と沿道を含めた公共空間は、人とまちとの接点をつくり出す重要な空間となり得るのではないかな。
- イギリスの19世紀の都市では、市民階級が主導し寄付して整備した公共建築や公園のような公共空間が、シビックプライド（都市に対する市民の誇り、当事者意識に基づく自負心）の象徴と見なされていた。

地域アイデンティティや地域愛着

- 現代の問題としては、人と空間というものがかなり分離されつつあること。人と空間の関わりあいにより地域アイデンティティや地域愛着が重要ではないかな。
- 過去の空間に対する記憶と、これからの空間の整備が連続性があるのかどうかというのは、地域に住んでいる人が空間整備に賛同するかどうかの重要な条件になり得るのではないかな。

制度上の課題

道路利用のあり方と法制度

- 道路法は古いタイプの公物管理法であり、活用や計画に関する規定がないこと、道路区分が管理主体別であることなどが課題ではないかな。
- 円滑や安全の上位概念として「交流」という概念が抜けているのではないかな。
- 交流には「都市間交流」と「ふれあい交流」があり、交通によって2つの交流が活性化する面もあるのではないかな。「交流」を最大化する道路法改正を目標としてはどうか。
- 道路整備とまちづくり、道路整備と沿道利用との調整は断片的であり、道路網整備の考え方、配慮事項、道路利用のあり方等を盛り込んだ法律が必要ではないかな。

道路空間の整備・維持管理の手法

受益者負担による道路空間の整備、管理

- 受益者に道路空間を維持管理するための費用を払ってもらい、受益と負担を一致させることによって快適な空間が生まれるのではないかな。
- 道路行政の最大の顧客は道路利用者であり、道路利用者の理解、納得を得るために、道路利用者の費用負担に対してどのようなサービスが得られているかを示すことが重要ではないかな。
- オランダのような対距離制課金をする仕組みに変えていくべきではないかな。
- バンクーバーでは都市内道路空間の管理に関し公私があいまいであり、受益者である沿道住民により道路の維持管理がなされる地域もあり良好な道路空間が保全されている。
- 国立市では、市中心を貫く幹線道路（大学通り）の緑地帯は開発当初から民間企業の所有であり、地元の商店街等によって管理されている。
- イギリスでは、エリアマネジメントとして、関係者から賦課金（事業税の1%）を徴収し、道路の清掃や色彩の統一など、人が集まる仕掛けに取り組み、通りの価値を上げる工夫を行っている。
- イギリスのエリアマネジメントの事例を日本で適用する場合は、道路も含めた地域の管理を行うにあたっての費用をどのように捻出していくかが課題である。固定資産税を高くして高度利用を促進する方法などがある。
- 官と民がパートナーシップ精神で、具体的な成果を実現していくことが必要ではないかな。

道路空間委員会 委員名簿

座長	筑波大学	名誉教授	石田 東生
委員	東京理科大学理工学部	教授	伊藤 香織
委員	(一財)国土技術研究センター 国土政策研究所	所長	大石 久和
委員	東京工業大学	名誉教授	桑子 敏雄
委員	(一財)国土技術研究センター	理事長	谷口 博昭
委員	元・西日本新聞(株)	副社長	玉川 孝道
委員	大阪大学	名誉教授	新田 保次
委員	敬愛大学経済学部経済学科	教授	根本 敏則
委員	東京大学大学院工学系研究科	教授	羽藤 英二
委員	愛媛大学社会共創学部	准教授	羽鳥 剛史
委員	京都大学大学院工学研究科	教授	藤井 聡
委員	千葉大学大学院工学研究院	教授	村木 美貴
委員	大阪大学COデザインセンター	教授	森栗 茂一
委員	(一社)日本自動車連盟	会長	矢代 隆義

(五十音順、敬称略)

道路空間委員会ホームページのご紹介

道路空間委員会ホームページ

<http://www.jice.or.jp/reports/committee/roads>

JICE 道路空間

検索 🔍

話題提供内容等の詳細がご覧いただけます。
是非ご覧ください。

調査報告・研究成果 / 常設委員会（道路空間委員会）

道路空間委員会について

高齢化、女性の社会進出等に伴って、様々な人が様々な場面で道路を利用する状況になってきており、今後、その傾向はさらに拡大すると考えられます。

また近年、地域活性化、環境に配慮した交通体系の構築が重視されており、道路は各交通モードの基盤であることから、道路においても、これらの観点に配慮した政策を立案していく必要があります。

さらに、道路は交通機能、空間機能を通じて都市や地域の形成に影響を及ぼすことも踏まえ、自転車や歩行者、自転車、沿道を隔てなく考える道路空間を構築する際に考えられる課題と解決策について、本委員会において、幅広い視点から議論していくことで、そのあり方や改善方策の提案につなげていきたいと考えております。

本HPでは、委員会の開催内容等について皆様へ情報発信を行うものです。

道路空間委員会メンバー

道路空間

開催状況

話題提供

石田 東生委員長	「道路空間について考えること」
大石 久和委員	「道路空間の表現方法」
根本 敬則委員	「受益者負担による道路空間の整備」
新田 保次委員	「人中心の道づくり：速度とシェア」
村木 美貴委員	「エリアマネジメントと道路空間の」
伊藤 昌博委員	「道路空間を包含する空間のデザイン」
羽鳥 剛史委員	「地域アイデンティティ～人と空間」
森東 茂一委員	「道路政策と住民協働・合意形成」
轟子 敏雄委員	「道路空間整備と社会的合意形成」
矢代 隆義委員	「道路空間を考える視点」
谷口 信昭委員	「新たな価値観と多様な道路空間」
玉川 弘道委員	「九州での試み」

道路空間に関連して考えること

石田 東生
筑波大学大学院教授



本日の話題提供は、「道路空間に関連して考えること」としました。

話の概要は、道路や道路空間を考えたときの基本的スタンスは、サービスを提供してなんぼのものだろうと思っています。そのためどう考えるかということを中心にしたいと思っています。そして、やはり道路法の問題

話の概要

- 道路・道路空間を考えたときの基本的スタンス
 - 道路と「まち」
 - 道路と道路空間の捉え方
 - 道路とサービス
 - 道路とコミュニティ・エンゲージメント
- 道路のオープン化——議論の現状
- やはり、「道路法」の問題
- 道路空間研究会への期待
- 蛇足ですが、まずいと思っている自転車道政策



は考えないといけないと思っています。そういう意味で、この道路空間研究会への期待は非常に高いです。また、自転車道政策について少し触れたいと思います。

