

滞留行為を可能にする 「生活道路マスタープラン」策定の検討

日本女子大学 家政学部 住居学科 教授 薬袋奈美子
 国土館大学 建築学系 教授 寺内義典
 国土館大学 理工学部まちづくり学系 講師 西村亮彦

概要：

住民に最も身近な公共空間である生活道路を、生活のための空間とし、QOL を改善することに寄与する生活道路での滞留行為を積極的に認めることを可能にする、生活道路マスタープランの策定の可能性を探ることを目的とする。生活道路での滞留行為を可能にしている住宅地等の先行類似事例を調査した。その後既成市街地で、住宅地としての歴史の長い豊島区雑司が谷を対象に、道路構成の分析や交通調査を踏まえて、「生活道路マスタープラン」を仮に策定し、住民にも諮るという方法をとった。

生活道路は、これまでの団地開発や既存の滞留空間づくりに成功した場所の考察から、住宅地を取り囲む①幹線道路、地区内を通り抜ける②主要生活道路、住民の地区内生活を繋ぐ③住民道路、限られた住民しか通らない④交流道路に分類することができた。この分類に雑司が谷に適用したところ、行き止まり私道が多いため⑤前庭通路を加えることで、道路を分類でき、分類に応じた使い方の提案を含むマスタープランを作成することができた。住民にも当該内容に対して理解を得ることができた。

キーワード：ボンエルフ、シェアードスペース、近隣交流、歩行、住宅地、交通安全

1. 研究の背景と目的

高齢者が在宅で生活し続けるために徒歩で外出しやすい住環境があること、子育てが密室で孤立せず、子供たちが多くの大人に暖かく見守られながら成長するためにも、住まいの周辺にある屋外空間の質は重要である。身近な公共空間であり、誰もが使える空間で最も広い面積があるのが、住宅地内の生活道路である。しかし、生活道路であっても積極的な滞留行為を認めない交通安全指導がされている。

オランダで始まったボンエルフ指定に始まり、西欧諸国では、1970 年代から生活道路での滞留行為を認める交通規制が導入されてきた。この制度を導入するにあたっては、指定する道路と周辺道路との関係性が大事である¹⁾。

日本でも、これに類した取り組みは幾つか見られる。1970 年代に盛んであった遊戯道路の指定や、近年の中心市街地の活性化を目的とした国家戦略道路占用事業がある^{2)~4)}。しかし、身近な生活道路に車両が自由に出入りできる状態で、滞留行為を促す欧州に見られるボンエルフとは根本的に異なる。

本研究では、日本でもボンエルフに類した住宅地内での滞留行為を認める交通規制を指定することへ

の提案に向けて、生活道路マスタープランを策定するための試験的取り組みを行うことを目的とする。筆者がまちづくりにかかわってきた豊島区雑司が谷地域を対象に、交通の実態やボンエルフ的空間を疑似的に作成した交通状況を把握した上で、模擬生活道路マスタープラン作成し、模擬パブリックコメントを踏まえて、その妥当性を確認する。

2. 生活道路マスタープランの背景

(1) 生活道路の位置づけ

生活道路とは、「主として地域住民の日常生活に利用される道路で、自動車の通行よりも歩行者・自転車・安全確保が優先されるべき道路」と国土交通省は定義している⁵⁾。人にやさしい道としての位置づけであることは確かであるが、欧州のように滞留行為を積極的に認める表現ではない。

また道路交通法第 76 条第 4 項 3 号には道路での禁止事項として、「交通のひんばんな道路において、球戯をし、ローラー・スケートをし、又はこれらに類する行為をすること。」と記載している。1970 年代の交通戦争以降、道路で遊ぶことを禁ずる交通安全教育等が行われてきたが、道路交通法では、交通

量の少ない生活道路での遊びを禁止しているわけではない。一方道路法では、「この法律において「道路」とは、一般交通の用に供する道」と規定しており、交通つまり移動の場として捉えているものの、他の機能・使い方を禁止することが明記されているわけではない。つまり、滞留行為（立ち話や道での遊び）は、明確に許容されているわけでもないが、明確に否定されているわけでもない、言わばグレーゾーンの行為と捉えられる。

(2) 生活道路 MP の類別

これまでに、住宅地内の道路の構成を検討する取り組みは各地で行われている。産業革命を踏まえた都市拡大期には、ブキャナンは、ロンドンの都市交通の課題を受けて、スーパーブロックの重要性を指摘している。更に C ペリーや、E ハワードにより、通過交通を地域内から排除するスーパーブロックの考えを応用した住宅地開発が行われた。日本でも、多くのニュータウン開発では、田園都市論や近隣住区論を参考に、スーパーブロックの採用や歩行者専用路が導入された。今回取り組む生活道路マスタープランの検討にあたって、参考になるのが港北ニュータウンの V1 道路から V5 までの道路分類の考え方である^{注1)}⁶⁾。大街路から住宅前の生活道路までが、車両交通の在り方に基づいて分類され、道路の形状（幅員や歩道整備）が、この分類に基づき計画されている。

本稿では、生活道路、港北ニュータウンで用いられた V1～V5 までの分類を参考に、既成市街地内での道の滞留を促す使い方を取り入れた分類を表 1 のように仮定し、考察を進める。

表 1 生活道路分類

分類名	道の概要
①幹線道路 (V1 及び V2)	大街区を構成し、地域間をつなぐ広幅員で通行車両の多い道路
②主要生活道路 (V3)	地域内を通り抜けられる道で、狭隘ではなく、6 m 程度あり低速の車両であれば通行に不安を感じない道。
③住民道路 (V4)	地域内の移動に使われる長距離の道であるが、幅員が十分ではなく（4 m 或いは狭隘）、車両の通過にあたっては歩行者が立ち止まる等して、通行を譲ることのある道
④交流道路 (v5)	地域内の移動にはあまり使われず、沿道住宅等へのアクセスを主として使われる道。短距離の道。

() 内は港北ニュータウンでの分類⁶⁾

3. 日本版シェアードスペースでの道路構成

国家戦略特区でも取り上げられるように、中心市街地等における賑わいづくりにおいて、道路断面の再編や車両の進入の規制を含めた道路空間利用の変化が各地でみられる。今回扱う住宅地内の車道も含めた道路での滞留空間づくりとは異なり、歩行者専

用空間や道路状空地の利用等である。しかし歩行者に、安心して使われるための位置づけについての示唆を得るために、周辺道路との関係を確認する。取り上げるのは、住宅地内の道路に多い幅員 4 m～6 m の道路で、歩行者の滞留を促す雰囲気が醸成されているものである。4 種の生活道路分類も含めた周辺道路との関係を確認する。道の分類は、絶対的な基準があるものではなく、その地域における相対的な位置づけの中で行った。

いずれの事例でも、対象道路近辺には、大街区を周回できる①幹線道路に該当する広幅員道路があり、街区内は、通過交通が入り込む必要のない道路構成になっている。滞留空間となっているいずれの道も交差点の一方は、当該道路よりも交通量の多い道であり、特に新開地・聚楽横丁では、①幹線道路に面しており、かつ車両の通行の規制はない。しかし、通常とは明らかに異なる高質化舗装をすることにより、車両の侵入を躊躇するような雰囲気が醸成されている。魚町サンロードは高質化舗装に加えて時間規制で歩行者専用路とすることで、滞留行為の安全を確保している。

一方十日町のキナーレ南側進入路は、②主要生活道路から③住民道路という差であり、大きな差ではない。通常の路面舗装に、滞留を促す雰囲気を醸成する路面アートがあるのみでも、安心して通行できる空間が作られている。

既成市街地内の道路の構成を検討し、その段階差を整理した。交差点部分の道路分類の段階差が一である場合には、小さな仕掛けの投入でも滞留空間が実現しているが、段階差の大きい交差点が関わる道では、高質化舗装をしたり、車両の侵入を制限する交通規制を伴うことで、滞留行為が実現する環境を整えていることが確かめられた。

4. 雑司が谷地域における交通調査

(1) 住民の主要動線意識

地区内の生活道路の住民の認識・使用状況を幾つかの角度から確かめる。地域住民が来街者に歩いてもらいたいと考えている道について、地域内の交通拠点や施設を結ぶ道等を意識しながら、当該地域のまちづくりに携わる協議会が提示した^{注2)}。その大半は、地域内の 6 m 以上を中心とする広幅員道路であり、車両の通行も比較的容易な大街路から大街路に向けて通り抜けの可能な、生活道路の分類の中で②主要生活道路に該当する。

続いて、地域内の通学路の確認を行った。通学路は交通安全を特に意識して指定がされ、比較的狭隘でありながらも通学路として、指定されている道もある。車両の通行がしやすい幅員の広い道と平行してある地域内を通り抜けることのできる細い道である。歩道をとることができていないために、安全が

確保しにくい道よりも車両の少ない道のほうが通学路として良いとの話であった^{注3)}。

住民は雑司が谷の道について、②主要生活道路にあたるような、地域内をつなぐ誰もがわかりやすい道、また、幅員は狭くても地域内での生活移動に欠かせない③住民道路の役割に近い動線が、意識的に使い分けられていることが確かめられた。

(2) 交通量

調査対象地域内で、道のヒエラルキーを交通量の観点から確かめる。道路幅員に差があるが、6 m 程度の比較的広幅員で構成される道で、滞留行為の疎外要因となる車両（自動車や自転車）の通行に住民が課題を感じている交差点を3箇所（図1）取り上げて、交通量及び交通規制の順守を確かめた。2019年5月15日の9時から19時に実施した。

交差点 A は、優先道路が通学路にも指定されている狭隘道路で、非優先道路が坂道の下にあり、自転車の速度が速く、一時停止を守らない交差点であることが、住民から交通安全上の課題と指摘されている。通過する自転車の台数は、図2の通り朝の通勤時間帯に圧倒的に多く、一時停止を守っていない人が9割以上であり、道路の幅員と優先指定の齟齬により、交通事故リスクが高いことが確かめられた。

交差点 B は、地域内を繋ぐ道で且つ幅員が広い②主要生活道路が交差する場所でもある。図3に示すように朝と夕方に歩行者のピークがあり、通勤・通学の道であることが確かめられる。自動車・自転車にも朝にピークがあるが、次のピークは15時台であり、歩行者に比べると早めである。自転車は放課後の子供の遊びや、お稽古事の送迎、地域内での生活のための移動が多いものと推測される。一方交差点 C は、③主要生活道路で且つ商店街の道でもあり、朝よりも昼頃に歩行者のピークがあり、自動車よりも自転車のほうが多い。商店街の道として、買い物等の利用がその背景にあらう。道の幅員や道の長さ・通り抜け具合が類似していても、沿道の建物用途により、利用実態は大きく異なる。

交差点 B・C においては、進路の調査（図4）も行った。交差点 B は変形十字路であるが、東側にある大街路（日の出通り）から霊園前を通り、商店街に抜ける直進方向の交通量が突出して多い。右折することとなる西への道は、街路樹があり歩道も設置され交通上の安全性は高く、一部の狭隘部分を通れば、大街路にも出られることができるにも関わらず、右折車は少ない。比較的広幅員の道を直進で走行し続けられる運転のしやすさに加え、右折側は街路樹の植えられた景観上の雰囲気の良いさが、車両の通行を抑制への寄与も推測できる。

交差点 C での進路調査からは、商店街である弦巻通の交通量が多いほかに、目白通りから抜ける道から弦巻通を西方向に左折する車両が多い。幹線道路から地域内に入る道として使われていることがわか

る。また、その道を直進する方向の交通量も多い。狭隘路ではあるが、特に護国寺駅のある東側方面から、これらの宅地にアクセスする重要な位置づけの道であることが、その背景にあるだろう。

雑司が谷内の道は、計画的に作られたわけではなく、江戸時代には江戸の郊外に行楽地として、また大名のお抱え屋敷や寺社地として利用されていた場所が、大正期以降の宅地開発の中で、順次形成された。そのような既存市街地でも、道路の使い方・認識が区別されていることが確かめられた。

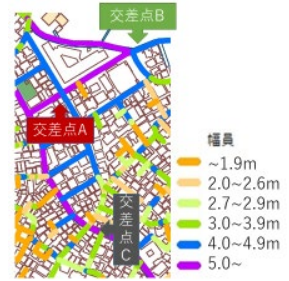


図1 交通調査実施地点

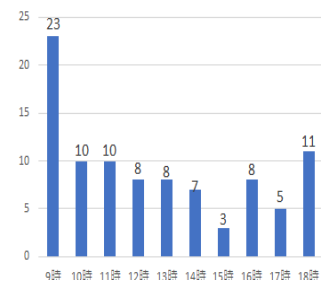
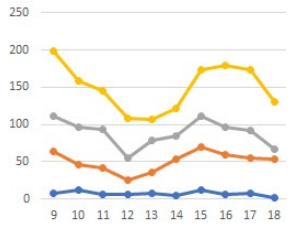
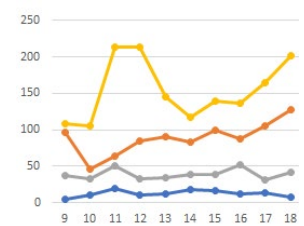


図2 交差点 A 自転車数



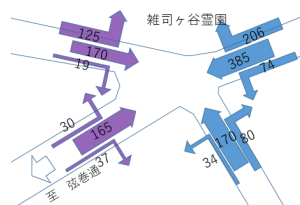
交差点 B



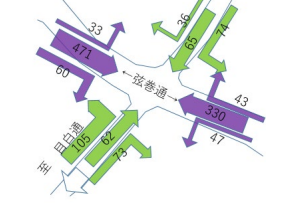
交差点 C

凡例 ● バイク ● 自転車 ● 車 ● 歩行者

図3 交差点 B・C 通行量



交差点 B



交差点 C

図4 交差点 B・C の車両の進行方向

(4) 滞留空間のあり方に関わる意識

高質化舗装等を行わずに、滞留空間としての雰囲気醸成するための手段として、ベンチや植栽を設置し、歩きたくなる、滞留したくなる雰囲気づくりが生活道路内で可能なのかを確認する。一般車両の通行を止めずに、歩車共存の形をとるもので、目白警察署・豊島区と相談の上、国土交通省発行「狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準」を参考に車道に設置し、アンケート調査を行った。図5がその実施状況である。被験者には実際に歩行、自転車走行、車両走行をしていただき、その体験を踏まえたアンケート・ヒアリング調査を実施した。

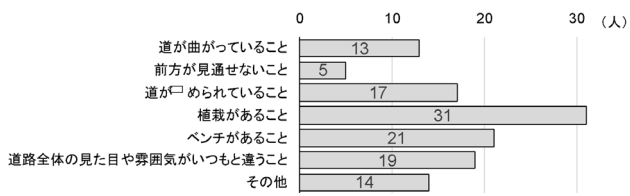


竹製バリケードは、安全確保のために警察署と相談し設置した。



図 5 ベンチと植栽の設置場所とその様子

図 6 は、歩きたくなると回答した人の理由として、42 人の回答者のうち 17 人が道のシケインや狭窄の状態を指摘している。しかし 31 人が植栽の指摘、21 人がベンチといった設えがあることを理由としている。一方で、狭くなることにより車両に対する不安感が増すと感じるという意見も複数挙げられた。緑陰やベンチによる狭窄は、速度抑制や雰囲気醸成につながる手段としての有効性があるとはいえ、相対的には地域内で②主要生活道路に位置づけられる道では、相当数の車両の通行があり、こういった方法による滞留空間づくりは、難しい。一方で、車両の通行量の少ない道で、③住民道路や④交流道路に位置づけられるような道であれば、歩きたくなる空間づくりの醸成に、低価格で取り組める方法であると言える。地域内の道路ネットワークでの位置づけが③や④であり、且つ広い幅員であることにより車両が速度を出しやすい環境である場合に、速度抑制デバイスをかねて、滞留を促す雰囲気醸成のために設置することに意義のある方法である。



歩行意向肯定回答者 42 名による複数回答
図 6 歩行意向に影響した要素

5. 生活道路マスタープランの検討

(1) 策定プロセス

交通調査を踏まえて、表 1 に従い道路分類を行った。住民ワークショップ (2020 年 2 月 21 日) で、マスタープラン上の道路分類の妥当性、道路分類のネーミングの妥当性、使い方イメージの整理の妥当性を確認し、パブリックコメント用の、マスタープランを作成した。本調査に登録いただいたモニターからパブリックコメントをウェブ上で募集すると同

時に、対面でも意見募集を行った。

(2) 道の分類

道路の分類は、地域内の道路ネットワークと各道路の長さから整理を行った (図 7)。通り抜けの形状、幅員、更に日常的な道の利用実態と交通調査の結果を踏まえた、主要幹線道路に該当する大街路に囲まれた地域内の道について相対的分類を行った。道路の分類について、雑司が谷の道は、表 1 に示した 4 分類に加え、相当数の私道があり、④交流道路に分類するには、あまりにも公共性の無い道があることがわかったため、⑤前庭通路という名称で分類をした。それを道路の形成の歴史と重ね合わせると、③住民道路は、江戸時代から存在する地域内を結ぶ道が該当することが多いことが一つの特徴である。また、④交流道路に分類されたものは、大正・昭和初期の宅地開発に伴い形成されたものも多く、かつては庭園地指定されていた中の道も多い。⑤は近年の宅地委譲に伴う宅地分割 (所謂ミニ開発) により設けられたものが多い。

さらに指定された道の使い方イメージの検討を行い (表 2) 生活道路マスタープランの策定資料とした。利用については、①クルマの目標の速度のイメージ、②道路の機能 (地域の中での移動の位置づけ等)、③滞留による利用を主とする生活行為・コミュニケーション行為、④単路と交差点部分に分けた利用・設え整理、⑤通行できる車両の種類について整理を行った。

ワークショップでは、国内外の生活道路における滞留行為事例を紹介した上で、雑司が谷の道の分類案を示し意見交換を行った。特に、交流道路等で滞留行為を行う際の安全確保は、欧州のボンエルフを例に説明を行った。住民からは、生活道路を滞留空間として利用する写真を見ることで、使い方のイメージが広がり、生活道路での滞留の可能性についての理解がされた。道路の分類を明示し、住民同士により滞留行為を含む道路の利用方法が合意されることに対する肯定的な意見が出された。

また、道路分類に当初提案した名称が混乱を招くことも確認された。住民生活道路、住民交流道路といった名称が混乱しやすいことがわかったため、住民道路、交流道路と名称を改めることとした。

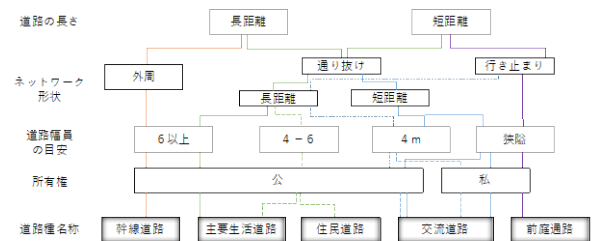


図 7 雑司が谷地域を対象とした道路分類

表 2 生活道路分類と利用方法

道路の名称	幹線道路	主要生活道路	住民道路	交流道路	特例の道 (前庭道路)	
道路形状	外周道路	長距離通り抜け	長距離通り抜け	短距離通り抜け・ 長距離通行止まり	短距離通行止まり	
主な幅員	片側 2 車線等	6 m 以上	4 ～ 6 m	～ 4 m	～ 4 m	
所有権	公	公	公	公・私	私 (位置指定)	
建築基準法での指 定	1 項 1 号	1 項 1 号	1 項 1 号	2 項・(3 項)・ 通路	1 項 5 号・通路	
級種	3 級	4 級	5 級?	5 級?	級種外	
クルマの目標の 速度のイメージ	50 ～ 60 km/h	自転車程度の速度 (15 ～ 20 km/h)	歩く程度の速度 (8km/h)	すぐ止まれる速度	すぐ止まれる速度	
道路の機能	中広域移動	歩車共存 集散路	歩車共存 沿道間移動	生活の場 (滞在が 多い) + α	生活の場 + α	
生活行為 コミュニケーション 行為	道のゆずり合いの ハンドサイン&お 礼の会釈	買い物・店員との 挨拶 通勤・通学途中の 挨拶 自転車での通過	道路の脇で立ち話 通学路指定 地区内移動の道	并戸層会議 みら遊び	并戸層会議 みら遊び	
歩 き 方 等	車の通行	◎	○	△		
	通勤・通学路	○	○	◎		
	立ち話	○	○	◎	◎	
	道の真ん中を歩く	○	○	◎	◎	
	遊び・イベント	○	○	◎	○	
	使い方のイメージ	車両の円滑走行、 歩車分離 (しつかり とした歩道)	読み合い、トラン ジットモールや商店 街のシェアード・ス ペース	歩行者優先、 原則としてシェア ード・スペース形 式	歩行者優先	歩行者優先
	追加的 道路構造物		入人口部歩道ハン プ イメージハンプ 高強度舗装	必要に応じてボラ ード (イメージハ ンプ) 等による速 度抑制	特殊舗装等	特殊舗装
	路側帯	歩道が必要 歩道が無い場合に は緑石で歩車分離 自転車専用レーン	路側帯等による、 歩行者の安全が必 要な場合もある。 緑石等は設計のた めが理想	道路幅員が足りず なる (4 m を超え る) 場合は路側帯 を設ける。	路側帯なし	路側帯なし
	路面装飾	特に商店街等、雰 囲気醸成する場合 に実施	入人口装飾 路面アート	路面アート	留め石 路面アート	
	家具・屋外家具	(バス停などの人 が集うポイントに) ベンチ	ベンチ 中規模のプランタ ー	緑台 植木鉢	緑台 植木鉢 遊具	
表出	4 m を超える部分 には設置可能。車 両通行のために一 般間隔を確保	3 m を超える部分 に一定間隔をおい て設置可能	2.7 m を超える部 分に一定間隔をお いて設置可能。 交差点から 2 m は 見通し確保のため に物を置かない	2.7 m を超える部 分に一定間隔をお いて設置可能。 交差点から 2 m は 見通し確保のため に物を置かない		
交 差 点	交差点の渡り方	横断歩道で渡る。	どこでも自由に渡 れる。	車を気にせずに渡 りたい。(お喋り しながらでも安全)		
	他の道との関係		地区内では、優先 道路。	主要生活道路への 出口に止まれ記号	主要生活道路との 間には止まれるの 記号。時には狭等 による明確な区 分。 住民道路との間 には、特になし。	
	他の道から入る場 合		車・自転車は、こ の道に出る時には しっかり止まる。			
通 行 可 能 な 車 両 等	路上駐車	指定場所のみ	指定場所のみ 買い物車両 短時間ときばき パーキングレド (期 間限定)	荷置き、福祉車 両、(停車) 無余余地駐車は禁 止	駐車禁止	近隣合意の上で可 能
	車両の大きさ (居 住者以外の)	OK	2 t OK	2 t 原則禁止 (但 し沿道宅・施設に アクセスする必要 がある場合のみ OK)	原則普通車	不可 (住民合意に よる)
	配達車両	OK	OK (雑司が谷の中 に用がある場合の み)	侵入禁止 (自転 車・台車・リヤカ ーでどうぞ)	侵入禁止	
	送迎車両 (タクシ ー)	OK	OK (雑司が谷の中 に用がある場合の み)	沿道の家に行く場 合のみOK	沿道の家に行く場 合のみOK	
	福祉車両	OK	OK (雑司が谷の中 に用がある場合の み)	OK	OK	OK
	自転車	自転車専用レーン を設ける	歩行者優先 気を付けて走行 (混雑状況に合わ せて走行。左側通 行)	歩行者優先 ゆっくり走行 真ん中走行を原則	押し歩き	押し歩き

3) マスタープランの構成とパブリックコメント
による検証

生活道路マスタープランの構成は、一般的なマスタープランの構成に倣い、図 8 の通りとした。生活道路マスタープランの必要性や (第一章)、道の分類の内容を示した上で (第二章)、雑司が谷の都市計画的な特性を整理し (第三章)、第四章にて具体的な道を挙げての、マスタープランの説明をした。マスタープランの核となるのは、生活道路の明確な分類とその使い方の提示、そして具体的にどの道がどの分類となるのかを示すことである。図 9 は、対象地域内の道を、前項で示した道路分類に従って分類をした結果である。筆者らが分類をした上で、パブリックコメントを通して住民に提示し、このよ

うな生活道路マスタープランが理解できるのか、また雑司が谷地域での道の分類が適切であるのかをヒアリングした。なお、パブリックコメントはウェブ上で、これまでの実験等に参加をし、登録をしたモニターに依頼を行った。またヒアリングは、パブリックコメント内容を聞くと同時に、理解しやすさについてのインタビューを中心に行った。

- 第 1 章 生活道路マスタープラン策定について
1-1. 目的と位置づけ
1-2. 生活のためのボンネルフという交通標識
1-3. ボンネルフが導入されている道の例
1-4. 生活のための空間とする道の柔軟な使い方
- 第 2 章 生活道路マスタープランにおける道路分類
2-1. 道路分類の考え方
2-2. 道路の使い方のイメージ
2-3. 交差点のルールのある方
- 第 3 章 雑司が谷地域の現状と課題
3-1. 雑司が谷地域の概略と課題
3-2. 雑司が谷地域の道路形成の変遷と市街化に伴う課題
3-3. 雑司が谷地域の防災まちづくりの関連計画・事業の整理
3-4. 上位・関連計画の整理
3-5. 豊島区の社会的背景と隣接する池袋の動向
3-6. 雑司が谷の生活道路の実態
- 第 4 章 雑司が谷地域で考える道路の分類
4-1. 雑司が谷地域で考える道路分類のあり方
4-2. 雑司が谷地域の道の分類役割
- 第 5 章 マスタープランに基づく地域改善に向けてのアクションプラン (今回は省略)

図 8 雑司が谷生活道路マスタープラン構成

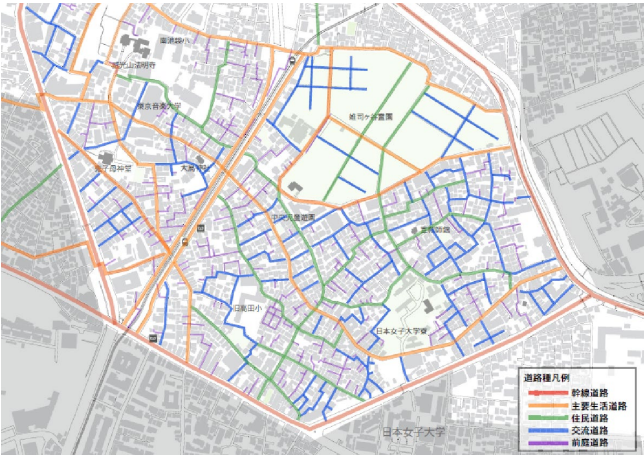


図 9 雑司が谷における道路分類

このような生活道路マスタープランを策定することに対しては、おおむね肯定的な意見が出された。表 3 に示すように、生活道路として一括りであるよりは、分類をされていたほうが、使い分けができる可能性があることや、車が来ないと思える道であれば安心して歩けるようになること等の期待とともに、生活道路の分類があることが肯定的に捉えられている。一方で、生活道路の分類をして道毎のルールができて、遵守されることに対する不安等もある。また雑司が谷地域内で試みた道路の分類については、おおむね賛成で意見が出された。既に交流道路に該当する道で、そのような姿が見られるとい

う。またパブリックコメントの中には、幅員と道路の使い方の指定が、合っていない場所が部分的にあると感じた人もいたものの、おおむね分類は妥当であるとの意見であった。

表3 生活道路マスタープランに寄せられた意見
(パブリックコメント内容を含む)

	道路分類への意見	分類のあり方への意見
肯定的意見	・このように分類することで、安心して子供が遊べ、親もストレスを感じなくなる。運転者の方もストレスがなくなるのではないか。 ・分類するのはいいと思う。今のまま(生活道路一括り)では大雑把すぎる。 ・ランク分けの意識を持ってまちづくりを考えていくのが良いと思う。 ・今後は沿道建物との関係を考慮して、道の雰囲気をつくっていくことが大切だと思う。	・わかりやすく、違和感はない。 ・「住民道路」は自分たちの日常的な動線で駅や公園、散歩の時にも通るので、しっくりくる。 ・雑司が谷が初めての人には「主要生活道路」を教える。 ・雑司が谷二丁目の交流道路では既に子どもが遊んでいる。家の前でボール遊びをする子どももいる。 ・マップ上に道路区分けが示してあると、保育園のお散歩ルートなどを検討するのに使いやすい。
否定的意見	・分類を皆が守るかが不安。 ・普段歩いているときには意識しないため、道路の使い方を区別するのは難しい。自分中心でその時々によって変わる	・道の使い方を区別するのは、今はまだ少し難しく感じる。 ・特例の道に関しては、行き止まり道路は人も迷いこまないし私道なのだから、周囲がとやかく言わずに放っておけばよい

6. 結論

本稿では、雑司が谷地域を事例として用いながら、生活道路の分類の可能性や住民の理解の可能性を、生活道路マスタープランの策定と公表のプロセスを通して確かめた。その結果以下の点が明らかになった。

- ① 既存市街地内で、段階的な道の認定は可能である。生活道路は幹線道路に囲まれた住宅地内の道路を4分類(主要生活道路、住民道路、交流道路、前庭通路)できる。
- ② 生活道路分類でのレベル差の大きい道の交わる交差点では、特にデザインや交通規制の工夫が必要となる。
- ③ 具体的な利用例示せば、滞留行為を含めた道の分類に対する理解と受容は可能である。
- ④ 道の形状や、道の成り立ち、幅員などの客観指標からだけの道の分類では、住民の感覚と異なることはあり、微修正は必要である。

滞留行為を促すために生活道路についても、今回策定したような道路分類を既存市街地内で行うことができることを示すことができた。滞留空間創出の可能性に一步近づいた。

謝辞

先進的な地域での取り組みとして青葉台団地、北九州市の職員及び商店街組合、聚楽横丁の商店街の皆さまに、多くの示唆をいただきました。生活道路マスタープランづくりでは、雑司が谷の住民の皆様、豊島区関係部署、目白警察署の皆様にご理解・ご支援いただきました。またインタビュー調査等に約120名の方が登録くださり、高い関心をもってご参加くださいました。多くの皆様のご厚意により本研究を行うことができたことに感謝申し上げます。

注

1) 港北ニュータウンの道路分類は以下の通りである。
V1: 都市間幹線道路: 国道等の広域幹線道路。V2: 通過交通路: 広域センターに来る人のための道路で、片側3車線道路。
V3: 通過交通を抑制したバス路線(片側2車線)で、歩専道と立体交差した場所に、専用のバス停を整備した、バス優先道路。
(港北ニュータウンの「小中学校中心の近隣住区」はV3道路で囲んだ) V4: 住宅地区に出入りするための道路(両側に1mの歩道、中心に6mの車道)で、V3道路から入るが、またもとのV3道路に戻ってくる通過交通のない道路。 V5: 子供も遊べる道路: V4道路を経て各宅地に出入りするための6m道路で、V4道路から入るが、またもとのV4道路に戻ってくる役40-50戸だけのサービス道路で、通過交通がないので子どもの遊び場になる道路。

2) 雑司が谷未来遺産推進協議会でされたシンポジウムでは、右図のような内容で、来街者への道案内等を意識し始めた。オレンジ色が来街者向けの道。



3) 2019年4月19日に実施した、南池袋小学校校長へのインタビュー調査より。

参考文献

- 1) 葉袋奈美子・原わかな: 英国における住宅地内道路のボンエルフ(生活空間道路)的利用の変遷 ホームゾーン制度の成立とその後の変化を中心に、都市計画報告集 No. 16, pp335-340, 2018. 3
- 2) 国土技術政策総合研究所: 道路空間再編・利用事例集, 2018. 3
- 3) 岡田直也, 久保田尚: 歩行空間における賑わい創出のためのオープンカフェの実現可能性に関する研究, 土木計画学研究・論文集 27(0), 507-513, 2010
- 4) 豊茂雅也, 宮川愛由, 田中均, 金森敦司, 山崎佳太, 藤井聡: 日本における Shared Space の有効性についての実証的研究, 土木計画学会研究発表会・講演集, CD-ROM, Vol. 43, 2011
- 5) 国土交通省総合政策局: 生活道路の交通安全確保に関する地方自治体等の施策の実態調査報告書, 2017
- 6) 川手昭二: 港北ニュータウンにおける道路網計画, 高速道路と自動車 15(10), pp 32-36, 高速道路調査会, 1972