



1

第一章 研究の背景

2

研究の背景: QOL向上のための滞留行為の容認の必要

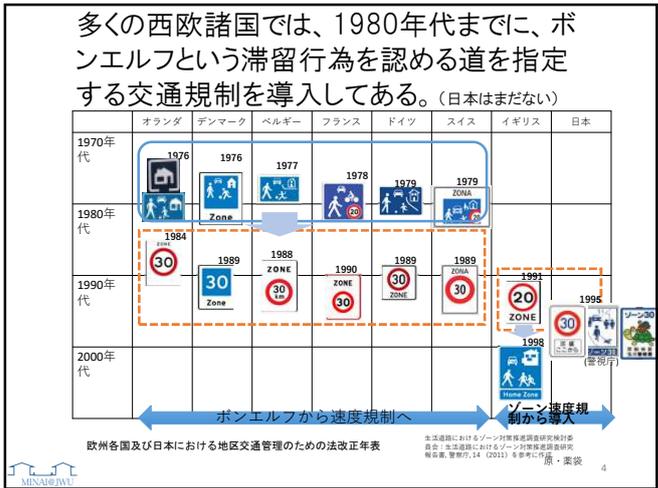
歩きやすくなる

- 道の端を歩きにくい歩行器や車いす、ベビーカー利用者が歩きやすくなる
- 座ったり、立ち止まる等の休憩がしやすいことが、外出への不安感を減らす
- 等

交流が増える

- 近隣の立ち話の機会の増加
- 子供の道遊びによる異年齢の子供、大人と子供、大人同士の交流が増える
- 等

3



4

海外での道の機能の説明

イギリスの場合: 住宅地内の生活道路の類では、移動のためではなく場として使われることが最優先

運輸省・環境省: Design Bulletin 32 (1977)

- 移動
- 住居や庭への日照、プライバシーに影響を与える
- 施設へのアクセスを確保
- 子供の遊び、近隣交流

運輸省: Manual for Street (2007)

- 場
- 移動
- アクセス
- 駐車
- 排水、ライフライン、街灯

ROAD: 車の移動が主な機能
 STREET: 建物が並び、公共空間がある。移動が主たる機能ではあるが他の機能、例えば「場」として使われることが重要

広い幹線道路ではなく、住宅地内の通り

5

本研究の目的・方法

- 住宅地内の生活道路で、滞留行為を認める交通規制の導入のための準備として、「生活道路マスタープラン」策定の検討を行う。

参考: オランダでボンエルフが普及した背景: 主要道路と生活道路の違いを意識したこと

- 生活道路にヒエラルキーをつけるために、生活道路マスタープランを仮に策定し、地域に受け入れられるか・理解されるかを、模擬パブリックコメントを通して検討する。

6

生活道路分類された道同士の段階差

2段階以上の差があるところには入口対策を重点的におこなう



車両の進入を時間規制する魚町サンロード

<対策手法>

- ・時間規制を含む車両通行規制と進入をふせぐポラード
- ・車両通行を容認する場合は高質化舗装



高質化舗装した聚楽横丁
手前一般路。奥が横丁

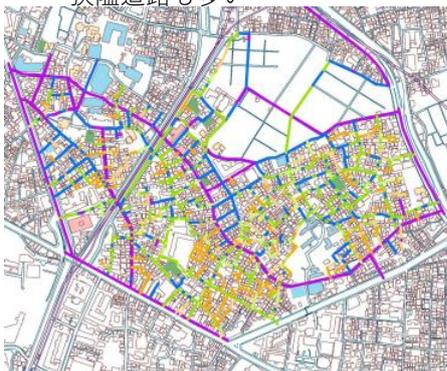


第4章 雑司が谷地域における交通調査

- (1)住民の主要動線意識
- (2)交通量
- (3)滞留空間のあり方に関わる意識

雑司が谷地域内の道路幅員の確認

- ・5m以上ある道は限られている。
- ・狭隘道路も多い



雑司が谷未来遺産協議会で検討をした、来街者に歩いていただきやすい道

- ・オレンジ色のラインが来街者を案内したい道。
- ・緑色は住民の生活で使いたい道

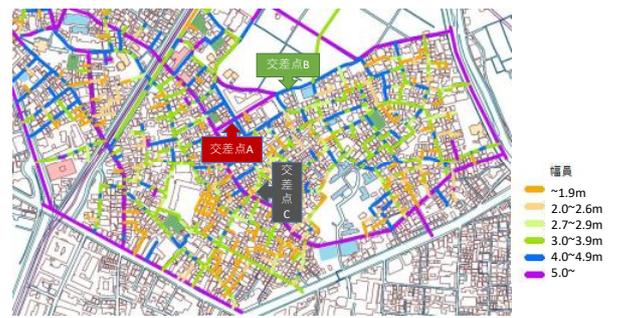


雑司が谷における交差点の交通標識・表示・注意喚起のステッカー等の件数

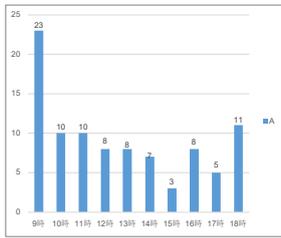
弦巻通を中心に、交差点の交通標識が多い
=交通安全に対する危険認知の現れ



梗概 図1 雑司が谷交通量調査対象地周辺



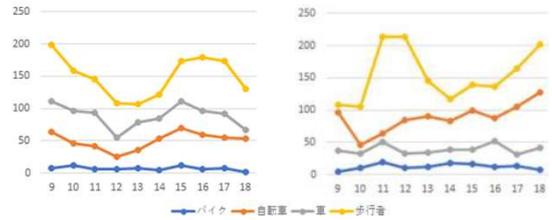
梗概 図2 交差点Aにおける自転車数



- ・朝が突出して自転車数多い。
- ・アシスト機能のない自転車の割合がやや多い。(58%)
- ・左側通行を守らない自転車が3割。(34%)
- ・非優先道路側で、一時停止をしない自転車が91%である。

梗概 図3 交差点B・C 通行量

- ・商店街内の道は自動車より自転車がが多い。
- ・商店街内は歩行者のピークが昼食頃
- ・商店街内は、自転車・歩行者の夕方にも増加また下校時刻頃にも多い。

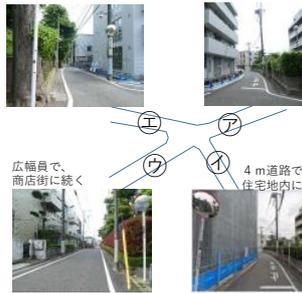


交差点B：幹線道路から通りぬけられる道

交差点C 商店街内

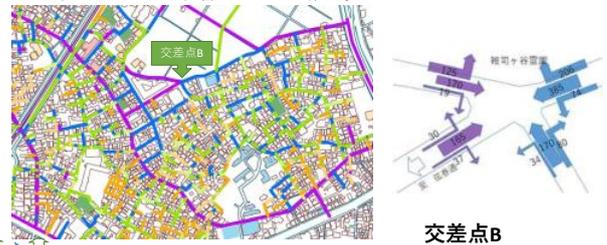
交差点B：

歩道のある並木道をろ下った先は一部狭路だが商店街にも環5の1に続く



梗概 図4 交差点Bの車両の進行方向

- ・日の出通りから町の中に入る車の通過点
- ・商店街に広幅員のまま抜けられる道の選択が多い。
- ・環5の1へ抜ける道は、利用者が少ない。3m代の狭路部分があることに加え、並木道があることで、狭く感じられ、かつ散歩道の印象となることが影響していると推測。



交差点C：



図4 交差点Cの車両の進行方向

- ・町内を東西に抜け、かつ商店街である弦巻通の交通量が多い
- ・目白通りから町の中に入る車の通過点としての機能も持つ。
- ・目白通りからの道は町内に入るだけの一方通行であるにも関わらず交通量も多い。



交通人身事故発生状況

- 過去三年間の人身事故は33件発生している（警察に事故として記録されている）。
- 日出通り、目白通りが大半を占めるが、住宅地の路地においても3件の事故が発生している。
- 3件中、2件は貨物車と自転車の出会い頭、1件は貨物車と歩行者の接触である。



梗概 図5 滞留空間のあり方に関わる意識調査 (社会実験)



梗概図6 歩行意向に影響した要素

いつもよりも歩いてみたい道のか環境であったとの回答の理由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、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指摘

→デバイスには歩行意欲に対する効果がある。

★但し、交通量の多い弦巻通より少ない道が適切

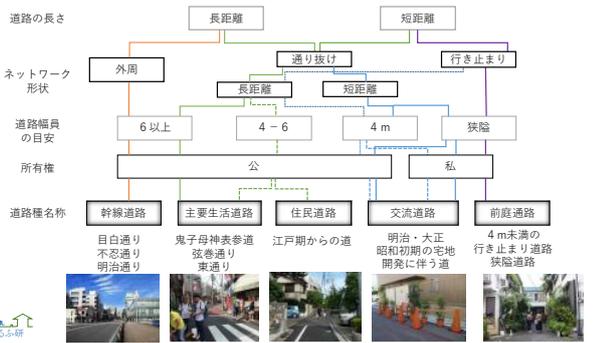


5. 生活道路マスタープランの検討

- (1)策定プロセス
- (2)道の分類

図7 雑司が谷地域を対象とした道路分類

- 道のネットワーク形状からおおよそ分けることが可能。
- 短距離しかない道は交流道路に分類。
- 長距離通り抜けられる道は幅員により主要生活道路と住民道路に分類。
- ミニ開発等による短距離の行き止まり私道は前庭通路に分類。



道路の名称	特徴	主要生活道路	住民道路	交流道路	前庭通路 (行き止まり)
表通り	外見良好	長距離通り抜け	長距離通り抜け	短距離通り抜け	短距離行き止まり
主要生活道路	幅員3.5m以上	6m以上	4-6m	4-6m	4-6m
住民道路	幅員3.5m未満	4-6m	4-6m	4-6m	4-6m
交流道路	幅員3.5m未満	4-6m	4-6m	4-6m	4-6m
前庭通路	幅員3.5m未満	4-6m	4-6m	4-6m	4-6m
幹線道路	幅員3.5m以上	6m以上	4-6m	4-6m	4-6m
主要生活道路	幅員3.5m以上	6m以上	4-6m	4-6m	4-6m
住民道路	幅員3.5m未満	4-6m	4-6m	4-6m	4-6m
交流道路	幅員3.5m未満	4-6m	4-6m	4-6m	4-6m
前庭通路	幅員3.5m未満	4-6m	4-6m	4-6m	4-6m
所有者	公	公	公	公	私
道路種名称	幹線道路	主要生活道路	住民道路	交流道路	前庭通路
特徴	目白通り, 不忍通り, 明治通り	鬼子母神表参道, 弦巻通り, 東通り	江戸期からの道	明治・大正昭和初期の宅地開発に伴う道	4m未満の行き止まり道路, 狭路道路

6. 結論

結論

- ① 既成市街地内で、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。