

# 歩車共存型道路空間の デザイン・マネジメント技術に関する研究

国士舘大学理工学部 准教授 西村亮彦  
京都大学大学院地球環境学堂 准教授 山口敬太

## 概要：

本研究は、欧州におけるシェアスペースやスーパーブロック等の先進的な歩車共存型道路空間の事例や国内の先行事例を参照しながら、回遊性・滞在快適性の高い歩車共存型道路空間の計画・実装技術を構築することを目的として、3つの研究項目を実施した。まず、欧州におけるシェアスペースのコンセプトに基づいて計画・設計された道路空間の利用実態について、動画解析を行った。次に、国内における歩車共存型道路空間の先行事例である山代温泉総湯周辺と道後温泉駅前の利用実態について、動画解析を行った。また、研究代表者・共同研究者が関わるフィールド（京都・三条通、会津若松・大町通り）において実施した社会実験について、交通調査・効果検証を行った。以上の結果を踏まえて、わが国のまちなかにおける回遊性・滞在快適性の向上に効果的な歩車共存型道路空間のレイアウトやデザイン、及び交通管理と利活用のマネジメントのあり方を検討した。

キーワード: 歩車共存、シェアスペース、道路空間、社会実験、挙動

## 1. はじめに

### (1) 背景・目的

本研究は、欧州におけるシェアスペースやスーパーブロック等の先進的な歩車共存型道路空間の事例や国内の先行事例を参照しながら、回遊性・滞在快適性の高い歩車共存型道路空間の計画・実装技術を構築することを目的としている。

新型コロナウイルス感染症拡大を契機に、公共空間としての道路空間の機能が見直される中、わが国においても人と車のシェアを視野に入れた人中心の道路空間再構築の重要性が高まっているが、国内における導入実績は乏しく、デザイン及びマネジメントに係る技術的知見の蓄積と体系化が求められている。

そこで、国内外の先進事例で導入されたデザイン及びマネジメント手法の技術的特徴とその効果・課題を把握し、社会実験の成果も踏まえて、わが国に应用できる計画・実装技術の検討に資する知見を提示する。

### (2) 研究の枠組み

本研究では、歩車共存型道路空間のデザイン・マネジメント手法の構築に向けて、以下の3つの研究項目を実施する。

- ① 欧州におけるシェアスペースのコンセプトに基づいて計画・設計された道路空間の利用実態について、動画解析を行う。
- ② 国内における歩車共存型道路空間の先行事例である山代温泉総湯周辺、道後温泉駅前の利用実態について、動画解析を行う。
- ③ 研究代表者・共同研究者が関わるフィールド（京都・三条通、会津若松・大町通り）において実施する社会実験について、交通調査・効果検証を行う。

上記3項目の結果を踏まえて、各事例において採用されたデザイン及びマネジメント技術の特徴や実用性を分析する。

### (3) 研究の方法

#### a) 欧州先進事例の利用実態分析

2022年8月31日～10月4日にかけて欧州6カ国（デンマーク、スウェーデン、ノルウェー、オランダ、英国、スペイン）の計34都市における歩車共存型道路空間で実施した定点カメラによる動画撮影データを下に、各対象地における道路空間の利用実態とデザイン及びマネジメント手法との相関を分析する。

#### b) 国内先行事例の利用実態分析

国内におけるシェアスペース導入の先行事例として山代温泉総湯周辺（加賀市）、道後温泉駅前（松山市）につ

いて、2022 年度に実施した定点カメラによる動画撮影データを下に、道路空間の利用実態とデザイン及びマネジメント手法との相関を分析する。

c) 社会実験における効果検証

a)・b)の結果も踏まえ、2022 年度に歩車共存促進の社会実験を実施した三条通(京都市)、及び2023 年度に回遊性向上の社会実験を実施した大町通り(会津若松市)の2箇所において、平常時と実験中に交通調査を実施し、道路空間の利用実態とデザイン及びマネジメント手法との相関を比較・分析する。交通調査は、a)・b)同様の定点カメラによる動画撮影に加えて、スピードガンによる速度計測、目視による道路利用者の挙動確認、アンケートによる道路利用者や近隣住民からの意見収集を行う。

2. 欧州先進事例の利用実態分析

(1) 調査の実施

本研究では、スウェーデン、ノルウェー、オランダ、英国、スペインの5カ国を対象として、歩車共存型道路空間の先行事例23箇所(表-1)における現地調査を実施した。現地調査では、定点カメラによる動画撮影とスピードガンによる速度計測を実施した。

表-1 調査対象の歩車共存型道路空間

No.	街路	国	都市	タイプ	調査日
1	Centralplan	SE	Värnamo	交差点	2022/9/1
2	Fiskaretorget	SE	Västervik	交差点	2022/9/2
3	Skvallertorget	SE	Norrköping	交差点	2022/9/2
4	St. Olavs Plass	NO	Oslo	交差点	2022/9/5
5	Strøket	NO	Asker	単路	2022/9/6
6	Kongsgårdbakken	NO	Stavanger	交差点	2022/9/7
7	Schulpen - Burgemeester Krijgerplein	NL	Lemmer	交差点	2022/9/9
8	Astraat	NL	Groningen	単路	2022/9/10
9	Wirdumerdijk	NL	Leeuwarden	交差点	2022/9/12
10	Rengerslaan (NHL)	NL	Leeuwarden	単路	2022/9/13
11	Exhibition Road	UK	London	単路	2022/9/21
12	Elwick Square	UK	Ashford	交差点	2022/9/22
13	Leonard Circus	UK	London	交差点	2022/9/22
14	Seven Dials	UK	London	交差点	2022/9/22
15	Hamilton Road	UK	Felixstowe	単路	2022/9/23
16	Kimbrose Square (Kimbrose Triangle)	UK	Gloucester	交差点	2022/9/25
17	Gosford Street	UK	Coventry	交差点	2022/9/25
18	Fishergate	UK	Preston	単路	2022/9/26
19	Fountain Place	UK	Poynton	交差点	2022/9/26
20	Park Lane	UK	Poynton	単路	2022/9/26
21	Poblenou	ES	Barcelona	交差点	2022/9/29
22	Corbal x Roffignac	ES	Pontevedra	交差点	2022/10/3
23	Av. Marina y Montoto	ES	A Coruña	単路	2022/10/4

(2) 分析の結果

欧州5カ国23事例における交通状況について、平均速度(進入時・通過中)、1時間あたりの交通量(自動車、歩行者、横断者)、歩行者優先率(交錯時・全体)を表-2に整理した。

自動車交通量は、Park Lane (Poynton) の1952台/時が最も多く、Skvallertorget (Norrköping) の1095台/時、Elwick Square の925台/時がこれに次いで多かった。歩行者通行量は、Seven Dials (London) の5410人/時が

最も多く、Exhibition Road (London) の2392人/時、Fishergate (Preston) の2292人/時、Corbal x Roffignac (Pontevedra) の2079人/時がこれに次いで多かった。

横断時の歩行者優先率については、自動車と歩行者が交錯した場合に着目すると、Fountain Place (Poynton) が100%で最も高く、Kimbrose Square (Gloucester) の96.9%、Skvallertorget (Norrköping) の93.1%がこれに次いで高かった。このことから、自動車交通量が多い道路においても、空間構成やデザインの工夫によって、歩行者優先を実現できることが分かる。

表-2 交通調査の結果

No.	街路	平均速度 (km/h)		交通量 (1hあたり)			歩行者優先率	
		進入時	通過中	自動車	歩行者	横断者	交錯時	全体
1	Centralplan	10~15		231	567	207	86.7%	94.2%
2	Fiskaretorget	-	-	501	303	96	42.1%	65.6%
3	Skvallertorget	徐行		1095	1170	438	93.1%	93.2%
4	St. Olavs Plass	22.8	11.5	171	924	762	60.0%	95.2%
5	Strøket	15.9		88	688	22	54.5%	95.7%
6	Kongsgårdbakken	-	-	228	1008	477	86.7%	97.5%
7	Schulpen	17.7		294	548	194	20.0%	91.8%
8	Astraat	20.0		48	1452	154	0.0%	96.9%
9	Wirdumerdijk	-	-	336	580	334	63.2%	98.8%
10	Rengerslaan (NHL)	30.4	29.6	298	1059	388	0.0%	92.7%
11	Exhibition Road	25.7		493	2392	192	0.0%	64.7%
12	Elwick Square	25.8		925	285	137	85.7%	90.6%
13	Leonard Circus	徐行		200	1318	378	20.0%	97.9%
14	Seven Dials	徐行		116	5410	1878	8.3%	96.5%
15	Hamilton Road	20.4		94	202	32	-	-
16	Kimbrose Square	24.5		836	916	480	96.9%	97.7%
17	Gosford Street	26.7	21.6	500	1088	456	9.1%	86.8%
18	Fishergate	19.9		108	2292	820	8.0%	94.4%
19	Fountain Place	18.4		1952	246	90	100.0%	100.0%
20	Park Lane	26.9		839	359	115	55.0%	79.5%
21	Poblenou	24.0	21.7	140	438	252	53.8%	95.2%
22	Corbal x Roffignac	-	-	111	2079	1074	33.3%	96.6%
23	Av. Marina y Montoto	24.3	20.2	165	795	186	0.0%	88.7%

横断時の歩行者が自動車と交錯した際の挙動(表-3)については、いくつかのパターンが見受けられた。

まず、Skvallertorget (Norrköping) や Kimbrose Square (Gloucester)、Fountain Place (Poynton) のように、歩行者はそのまま通行し、自動車が停止する場合で、これらの事例ではいずれも歩行者優先率が90%以上と高い値となっていた。

次に、Rengerslaan (Leeuwarden) や Exhibition Road (London)、Seven Dials (London)、Gosford Street (Coventry)、Fishergate (Preston)、Av. Marina y Montoto (A Coruña) のように、自動車がそのまま通行し、歩行者が停止する場合においては、いずれも歩行者優先率が10%以下と低い値となっていた。

一方、Fiskaretorget (Västervik) や St. Olavs Plass (Oslo)、Strøket (Asker)、Wirdumerdijk (Leeuwarden) のように、歩行者の約半数がそのまま通行し、自動車の約半数がそのまま又は減速して通行する事例においては、歩行者優先率が約50%という値となっていた。

特異な事例として、徐行の割合が高い Corbal x Roffignac (Pontevedra) では、多様な歩行者の挙動が見ら

れ、歩行者優先率は約 30%という値を示していた。

表-3 先進事例における交錯時の状況

No.	街路	歩行者					自動車挙動 (交錯時)				歩行者挙動 (交錯時)			
		優先率	そのまま	減速	徐行	停止	そのまま	加速	減速	停止	そのまま	加速	減速	停止
1	Centralplan	86.7%	17%	17%	10%	57%	77%	7%	3%	13%				
2	Fiskaretorget	42.1%	47%	16%	5%	32%	63%	0%	16%	21%				
3	Skvallertorget	93.1%	7%	3%	11%	79%	78%	4%	8%	10%				
4	St. Olavs Plass	60.0%	53%	13%	20%	13%	73%	0%	13%	13%				
5	Streket	54.5%	18%	27%	36%	18%	55%	9%	0%	36%				
6	Kongsgårdbakken	86.7%	13%	20%	13%	50%	60%	3%	7%	30%				
7	Schulpen	20.0%	20%	0%	80%	0%	20%	10%	30%	40%				
8	Astraat	0.0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	100%				
9	Wirdumerdijk	63.2%	21%	32%	0%	47%	42%	5%	16%	37%				
10	Rengerslaan (NHL)	0.0%	86%	7%	7%	0%	7%	0%	15%	78%				
11	Exhibition Road	0.0%	93%	0%	0%	7%	3%	3%	7%	87%				
12	Elwick Square	85.7%	14%	17%	0%	69%	62%	7%	5%	26%				
13	Leonard Circus	20.0%	80%	20%	0%	0%	20%	0%	0%	80%				
14	Seven Dials	8.3%	83%	8%	8%	0%	25%	8%	8%	58%				
15	Hamilton Road	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
16	Kimbrose Square	96.9%	3%	0%	0%	97%	87%	4%	2%	7%				
17	Gosford Street	9.1%	91%	0%	0%	9%	0%	18%	82%					
18	Fishergate	8.0%	90%	10%	0%	0%	14%	0%	10%	76%				
19	Fountain Place	100.0%	0%	5%	0%	95%	71%	6%	0%	23%				
20	Park Lane	55.0%	45%	9%	0%	45%	19%	0%	31%	50%				
21	Poblenou	53.8%	46%	15%	0%	38%	31%	15%	15%	38%				
22	Corbal x Roffignac	33.3%	11%	11%	56%	22%	44%	0%	22%	33%				
23	Av. Marina y Montoto	0.0%	86%	14%	0%	0%	14%	0%	0%	86%				

### 3. 国内先行事例の利用実態分析

#### (1) 調査の実施

欧州のシェアードスペースに近いコンセプトに基づいて整備された、国内では数少ない歩車共存型道路空間の先行事例である山代温泉総湯周辺、道後温泉駅前において、定点カメラによる動画撮影とスピードガンによる速度計測を実施した (図-1・7)。

対象地2か所の自動車利用状況を把握するために、平日・休日の各2回ずつ運転状況の調査を実施した。調査員の目視による自動車の交通量・ブレーキの確認と、スピードガンによる速度計測を行った。

また、各対象地における道路利用の状況を把握するため、歩行形態の調査を実施した。調査の日時は運転状況調査と同様で、地上と上空から定点カメラによる動画撮影を行い、動画から歩行者の通行位置、歩行者と自動車と交錯する際の挙動について把握した。歩行者の通行位置については、各対象地で歩行者通行量が最も多かった時間帯における10分間の軌跡をトレースするとともに、1時間の交錯時における挙動をプロットした。

#### (2) 山代温泉総湯周辺

運転形態の内、ブレーキについては、平日の日中や休日の夕方など、人通りが少ない時間帯にブレーキを踏まない自動車が多かった (図-2)。進入前の速度分布については、25~30km/h・30~35km/hの割合が多かった (図-3)。進入時の速度分布については、大半の自動車が~25km/hまでの速度で通行していた (図-4)。

歩行形態については、広場内を回遊する歩行者の主動線が存在しないことから、歩行者の乱横断が各所で発生していたが、自動車と交錯する際に歩行者が優先されることが

少ないことが分かった (図-5・6)。

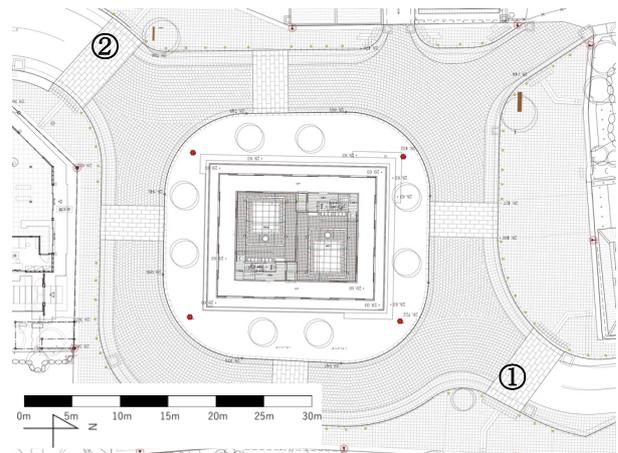


図-1 調査地点

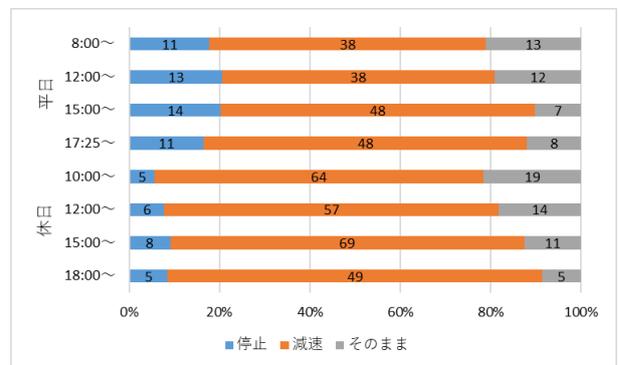


図-2 ブレーキの有無

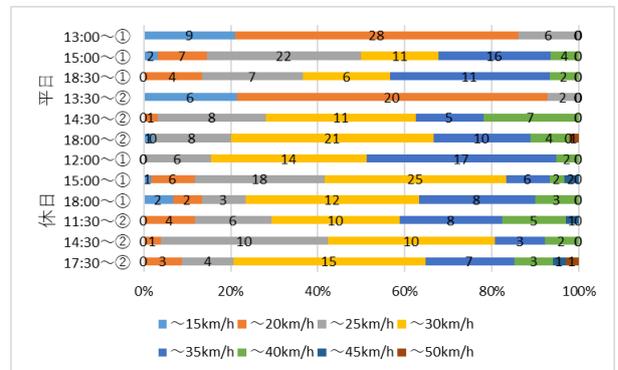


図-3 進入前の速度分布

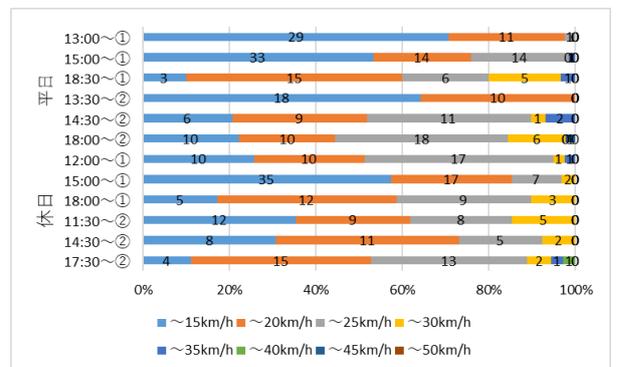


図-4 進入時の速度分布

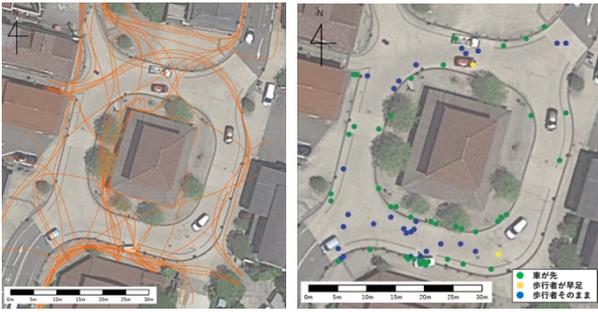


図5-6 歩行者の軌跡トレース (左) と挙動プロット (右)

(3) 道後温泉駅前

運転形態の内、ブレーキについては、曜日問わずどの時間帯も、ブレーキを踏まない自動車が大半だった (図-8)。広場進入前の速度分布については、~15km/h の割合が多かったが、25~30km/h・30~35km/h も比較的多かった (図-9)。広場進入時の速度分布については、ほとんどが~20km/h まで減速していた (図-10)。

歩行形態の内、軌跡については、駅とアーケードを結ぶ動線が一直線で、一般車との交錯もないことから、乱横断は少なかった。挙動については、5~10 分毎に路線バスと歩行者が交錯する際、両者によるアイコンタクトがスムーズに行われており、安全性の高さが窺えた (図-11・12)。

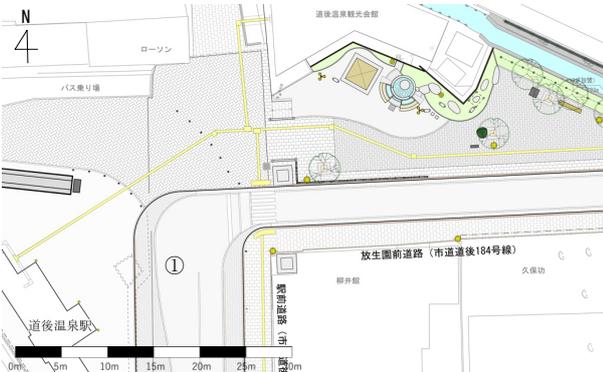


図-7 調査地点

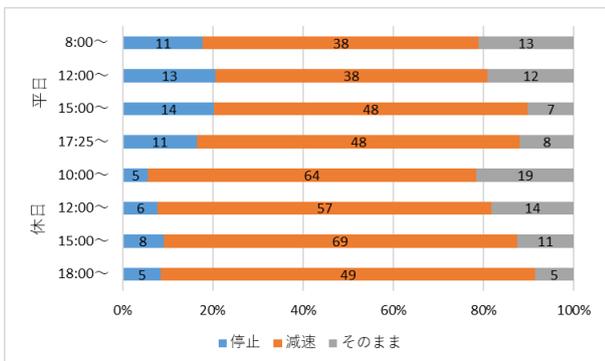


図-8 ブレーキの有無

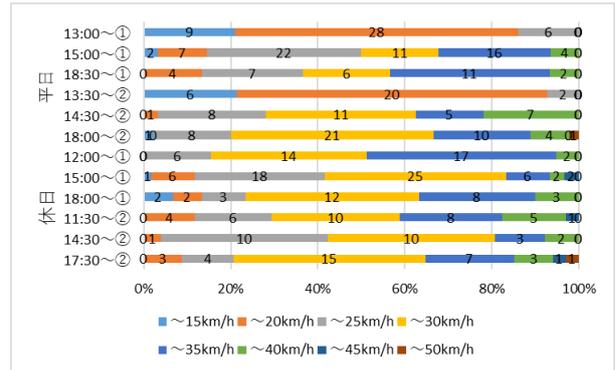


図-9 進入前の速度分布

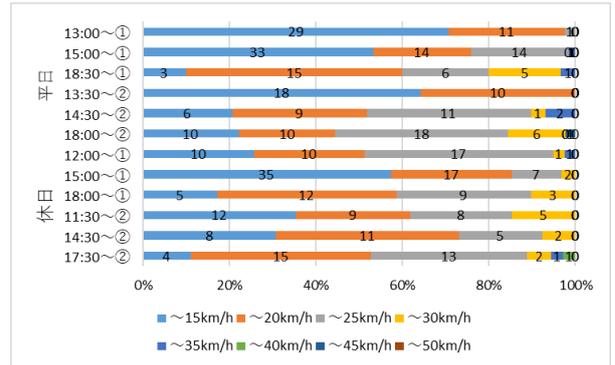


図-10 進入時の速度分布



図-11・12 歩行者の軌跡トレース (左) と挙動プロット (右)

(4) 比較分析

表-4 事例間の比較

		ブレーキ			挙動			平均速度		
		停止	減速	そのまま	車が先	歩行者早足	歩行者そのまま	進入前	進入時	
山代温泉	平日	1300-	1.1	70.0	28.9	58.3	0.0	41.7	18.3	14.0
		1430-	3.1	67.0	36.1	63.6	0.0	36.4	27.6	18.0
		1800-	0.0	86.7	13.3	66.7	0.0	33.3	28.7	20.2
	休日	1130-	2.7	78.7	18.7	75.0	0.0	25.0	29.8	18.9
		1430-	1.1	80.9	18.0	63.4	0.5	34.1	26.5	16.2
		1730-	2.9	75.7	21.4	57.1	0.0	42.9	29.0	20.0
道後温泉	平日	800-	17.7	61.3	21.0	25.0	25.0	50.0	26.5	15.3
		1200-	20.6	60.3	19.0	40.9	0.0	59.1	22.4	12.9
		1500-	20.3	69.6	10.1	31.4	0.0	68.6	20.0	13.2
	休日	1725-	16.4	71.6	11.9	30.0	30.0	40.0	23.0	13.2
		1000-	5.7	72.7	21.6	42.9	7.1	50.0	21.5	12.9
		1200-	7.8	74.0	18.2	32.1	10.7	57.1	21.7	13.1
平日	1500-	9.1	78.4	12.5	35.0	11.7	53.3	25.3	12.2	
	1800-	8.5	83.1	8.5	22.2	16.7	61.1	23.0	13.6	

山代温泉と道後温泉は、いずれも歩行者と自動車が直行方向で交錯する、歩車共存型の空間構成となっている。山代温泉では、一般車両がスピードを出して広場内を走行するため、歩行者優先率が低く、乱横断箇所も不規則であることがわかった (表-4)。一方、道後温泉においては、広場進入後の右左折により減速率が高いことに加え、乱横断箇所を集約した上で一般車両が歩行者と交錯しないレイアウトを採用することで、乱横断時の歩行者優先率が高いこ

とが明らかになった。

#### 4. 社会実験における効果検証

##### (1) 社会実験の実施

研究チームがアドバイザーとして係る地域において、道路空間再編・利用を目的とした社会実験に取り組んだ。定常的に歩行者通行量が多い大都市都心部と、イベント時を除くと歩行者通行量が少ない地方都市中心部の街路を比較するため、京都・三条通と会津若松・大町通りの2箇所を対象地として、社会実験の効果を検証した。

##### (2) 京都・三条通「三条通で遊んでみよし」

2022年11月5日(土)、6日(日)に実施した社会実験に合わせて、取組みの効果や課題を明確にし、未来ビジョン策定に向けた検討資料とするための調査を行った。本研究においては、多様な活用を安全で安心できる道のしつらえを形成できているかといった「安全・安心」の視点に基づいて、3項目の調査・分析を行った。

##### a) 交通量調査(歩行者・自転車)

交通規制を含むみちづくりの取り組みを通じて、歩きやすさ、留まりやすさが向上したことによる歩行者交通量への影響を定量的に把握するため、歩行者通行量の変化を調査した。調査方法は、高倉通～堺町通間の一断面において、ビデオカメラ1台を設置し、俯瞰的な位置から調査区間の状況を把握し、通過した人数をカウントした(図-13)。

社会実験を実施したことで、わずかながらも歩行者通行量は増加した。周辺の交通規制や沿道における什器設置により、特定の時間帯で歩行者通行量の顕著な増加がみられることが分かった。

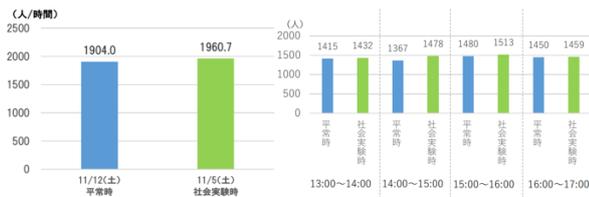


図-13 歩行者通行量の変化

##### b) 歩行者の通行位置調査

歩行者の車道への滲み出しの様子から、交通規制による歩行者の活動範囲の変化を把握するため、歩行者の通過する位置の変化を調査した。調査方法は、高倉通～堺町通間の一断面において、ビデオカメラを設置し、俯瞰的な位置から調査区間の状況を把握し、歩行者が通過する道路の位置区分を記録した(図-14)。

平常時と社会実験時を比較すると、社会実験が始まってすぐの13:00~14:00においては、路側帯を歩く歩行者が多くなっているものの、14:00以降においては、平常時に比べて社会実験時の方が、路側帯を歩いている割合はやや

減少し、車道もしくは路側帯の側を歩く歩行者の割合がやや増加した。

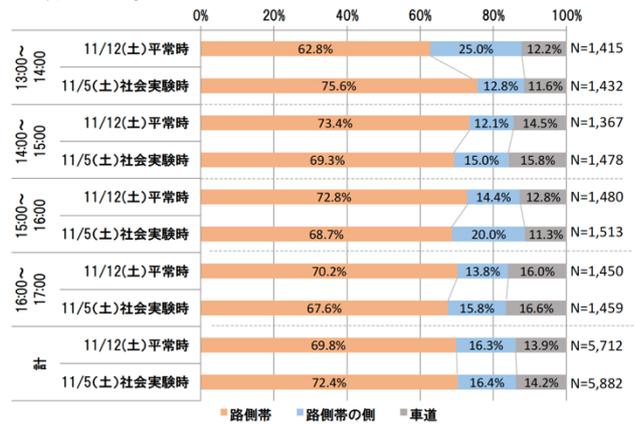


図-14 通行位置別にみた歩行者通行量の割合

##### c) 歩行者・車両間の譲り合い調査

自動車と歩行者が空間を共有する場合に、歩行者が優先とされるような、自動車による歩行者への回避(譲り)行動の発生状況(現状)を把握することを目的として、①車両と歩行者が空間を共有する際の回避行動の現状、②車両通過時の車両の走行速度、歩行者数との関係性、2つの検証を行なった。

車両が回避行動をとる割合については、平常時では81.8%だったのが、社会実験時では45.8%となっており、調査対象地は交通規制区間ではないものの、周辺における交通規制が大きく左右していることが分かった(表-5)。また、歩行者の挙動について、回避行動をとる人の割合が、平常時では27.3%だったのが、社会実験時では58.3%となっていた。これは、交通規制の実施によって、社会実験時における車道もしくは路側帯を歩いている歩行者の人数が増えたことによるものと考えられる。

歩行者のいる空間を車両が通過する際の速度については、約8割の車両が減速していることが分かった(図-15)。また、社会実験時と平常時と比較すると、社会実験時の方が減速する車両の割合が多くなっている。これは、車道もしくは路側帯の側を歩く歩行者が、平常時と比べて社会実験時の方が多いたことが要因として考えられる。

表-5 車両と歩行者の回避行動 (黒: 実験時、赤: 平常時)

		歩行者		合計
		回避行動をした	回避行動をしていない	
車	回避行動をした	6 (5)	5 (13)	11 (18)
	回避行動をしていない	25.0% (22.7%)	20.8% (59.1%)	45.8% (81.8%)
両	回避行動をした	8 (1)	1 (3)	13 (4)
	回避行動をしていない	33.3% (4.5%)	20.8% (13.6%)	54.2% (18.2%)
合計	回避行動をした	14 (6)	10 (16)	42 (45)
	回避行動をしていない	58.3% (27.3%)	41.7% (72.7%)	100.0% (100.0%)

※歩行者が車道もしくは路側帯に近い車道にいる場合(46件)のみを対象として集計

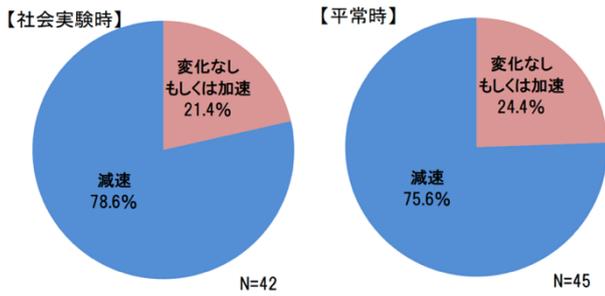


図-15 車両通過時の速度変化 (左: 実験時、右: 平常時)

(3) 会津若松・大町通り「大町通りマルシェ」

会津若松市大町二丁目の「まちの駅ロータス村」から「熊野神社」において、歩行者利便増進道路の指定を想定しながら、利便増進誘導区域の位置を変えた設計パターンを設定し、2023年5月・7月・10月に社会実験を行った。各実験パターンにおいては、路面標示材を用いた路面装飾を行い、利便増進誘導区域に什器(ハニカムベンチ、パレット、クレートブロック、八角テーブル、馬脚ベンチ、プランターボックス、屋台等)等を設置した。

a) 賑わい創出の評価

社会実験の実施に伴う賑わい創出の効果を計測するため、距離センサーを用いた歩行者通行量調査を実施した。調査結果は、表-6の通りである。①通常時、②路面装飾のみ、③路面装飾+什器・植栽、④プチマルシェ、⑤マルシェの順番で、歩行者通行量が増加した。路面装飾のみの場合には、歩行者通行量がほとんど増えなかったが、什器や植栽の設置だけでも人流量は増加した。これに加えて賑わいコンテンツを用意することで、通常時に比べ約7倍も歩行者通行量が増加することが分かった。

表-6 歩行者通行量調査の結果

状況	通行量
通常時	48人/h
路面装飾のみ	56人/h
路面装飾+什器・植栽	72人/h
路面装飾+什器・植栽(プチマルシェ)	101人/h
路面装飾+什器・植栽(マルシェ)	310人/h

b) 安全な歩行環境の評価

歩行環境の安全性を評価するため、ロータス前と熊野神社前の2地点で、30km/h以下で走行する自動車の割合と、ブレーキの有無を測定した(図-16・17)。

路面装飾のみでも、片側・両側に関係なく、わずかではあるが減速効果が見受けられるが、路面装飾に加えて什器植栽を設置すると、自動車の減速が顕著となることが分かった。両側狭さく路面装飾+什器+植栽が、マルシェやプチマルシェといった賑わいコンテンツ導入時と同等の減速効果をもたらしたのは、両側からの狭さくによる圧迫感によるものと考えられる。さらに、プチマルシェ・マルシェによって歩行者通行量が増加すればするほど、減速効果が生まれることも確認された。

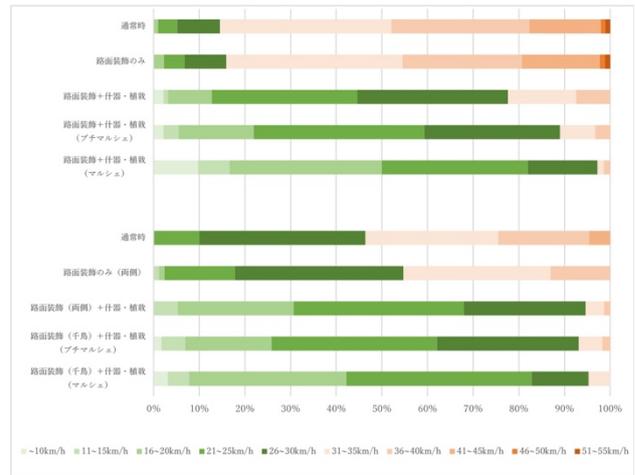


図-16 自動車の速度分布 (上: ロータス前、下: 熊野神社前)

どちらの区間も、通常時はほとんどブレーキなしで通過している一方、路面装飾を施すと約10%の自動車がブレーキを踏むことが分かり、路面装飾には若干のブレーキを促す効果があることが分かる。また、什器・植栽を設置すると約20~40%の自動車がブレーキを踏むことが分かる。一方、什器・植栽を設置した状況と比べ、プチマルシェ・マルシェ等、歩行者通行量が増加した状況では、ブレーキを踏むドライバーが減少する。これは、歩行者の存在を受けて賑わいエリアに進入する手前からすでに低速走行をしていることによるものと考えられる。

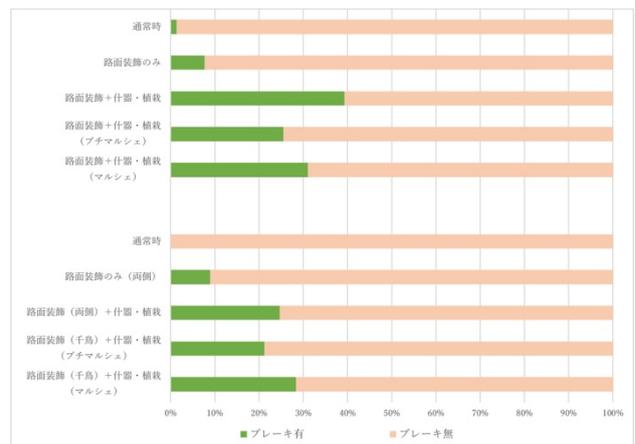


図-17 ブレーキ有無の割合 (上: ロータス前、下: 熊野神社前)

謝辞

本研究にあたり、京都・三条通の調査データをご提供頂いた中央復建コンサルタンツ様に御礼申し上げます。

参考文献

- 1) 寺尾駿之助, 西村亮彦, 田辺匠: 狭幅員道路における賑わい創出と歩行者の安全確保に関する考察: 第69回土木計画学研究発表会講演集, 2024.
- 2) 廣澤里花, 西村亮彦: 歩車共存型デザインを通じた駅前広場における歩行者優先の実施方策に関する研究, 景観・デザイン研究講演集 19, pp.115-121, 2023.