

道路への多様なニーズに対応した 交通ルール設定・運用の一考察 ～欧州における歩車共存道路整備を例として～

野平 勝¹・原 わかな²

¹正会員 (一財)国土技術研究センター 道路政策グループ (〒105-0001 東京都港区虎ノ門 3-12-1)
E-mail: m.nohira@jice.or.jp

²正会員 (一財)国土技術研究センター 道路政策グループ (〒105-0001 東京都港区虎ノ門 3-12-1)
E-mail: w.hara@jice.or.jp

生活道路は、歩行者・自転車・自動車などが限られたスペースを利用する空間となり、これら多様な道路利用者のニーズを満たし、かつ安全性・快適性を担保する道路空間を整備・構築していくためには、それぞれの利用者の特性を踏まえた交通ルールの適正な運用が求められる。本稿では、道路空間の利用形態や利用者ニーズに応じた交通ルール適用の事例として、欧州で既に取り組まれている様々な形の生活道路（歩車共存道路）のルールに着目し、その設定にあたっての背景、課題、運用実態を比較・考察することで、今後の日本における交通ルールに関する議論の一助とするものである。

Key Words: residential street, home zone, traffic calming, pedestrian space, road traffic act, road structure

1. 研究の背景・目的

(1) 研究の背景と目的

モータリゼーションに端を発した自動車中心の道路整備は、これまで重点的に行われてきた高規格幹線道路等の整備が一定の成果を挙げてきている。一方、近年では、生活道路における人優先の考え方が浸透してきており、高齢化や道路空間の多様なニーズを踏まえ、歩行者・自転車の移動や滞留を重視するようになってきている。

これらに関連した政策等の動向としては、2021(令和3)年度からの第11次交通安全基本計画では、「生活道路は人が優先」という意識が国民に深く浸透することを目指すこととしている¹⁾ほか、国土交通省の道路政策の中長期ビジョン「2040年、道路の景色が変わる」の中では、「安全性や快適性が確保された歩車共存の生活道路」、「子供が遊ぶ、高齢者が散歩・休憩し、大人が立ち話をできるような道路空間を形成」等、人々が滞在し、交流できる空間への「回帰」の方向性が提案されている²⁾。

また、「道路空間を街の活性化に活用したい」、「歩道にカフェやベンチを置いてゆっくり滞在できる空間に

したい」などの道路への新しいニーズを受け、道路空間の構築を行いやすくするため、2020年11月に道路法等を改正し、新たに「歩行者利便増進道路」（通称：ほこみち）制度を創設している。これにより、道路管理者が歩道等の中に、“歩行者の利便増進を図る空間”を定めることができるようになった³⁾。

さらにこれを受けた形で2022年3月には、「多様なニーズに応える道路ガイドライン」が公表され、ほこみちや歩車共存道路等の整備など、道路の柔軟な使い方についての事例や取組手法などが紹介されている⁴⁾。

これらの動きから、生活道路における人優先、歩車共存や歩行者の利便増進といった動きが、ビジョンや計画、法制度などにおいても着実に進展している状況にあると考えられる。

しかし、日本の生活道路でこのような取り組みを実現するには、次章で詳述するように、生活道路を主に管理する自治体の取り組み体制等の課題や、交通ルールの解釈などが様々な状況であることにより、必ずしも全国的な展開として進んでいるとはいえないのが現状であると考えられる。

欧州では以前より生活道路を対象に、歩車共存道路の

空間を取り入れている。これは、歩行者と自転車、自動車などが同じ空間を利用する形であり、自動車は歩行者を尊重して低速で走行するなどにより交通の安全性を保つ形となっており、そのベースとしてこれらを実現するための法制度の改正に端を発している取り組みであることがうかがえる。

これらの背景を踏まえ本稿は、道路空間の利用形態や利用者ニーズに応じた交通ルール適用の事例として、欧州で既に取り組みられている様々な形の生活道路（歩車共存道路）のルールに着目し、その設定にあたっての背景や課題、運用実態を比較・考察することで、今後の日本における交通ルールに関する議論の一助とするものである。

(2) 本研究の位置づけ

吉野ら⁵⁾は、ドイツ・フランス語圏（スイス、フランス、オーストリア）の「出会いゾーン」に着目し、その成立過程と各国のデザイン手法を分析している。例えば、歩車道境界は切り下げ縁石や舗装パターンの違いでの明示方法と、ファニチャーや滞留空間を配置することで端部の重なりで示す場合があり、オーストリアの事例では、ストリートファニチャーを歩車道境界に配置し、視覚的な狭さで速度抑制を図りつつ、歩行者を守る複合的なデザインが採用されていると分析している。また3カ国の出会いゾーンについて、優先権、ゾーン指定の考え方、車両交通量の目安等についても調査しており、スイスとフランスでは、出会いゾーンでの最優先権が歩行者にある一方で、オーストリアでは歩行者は自動車、自転車と同様に扱われるという相違があり、歩車が適切に共存するためには、歩行者・自転車と車両の交通量の比率を指標として設けていることを整理している。

葉袋⁶⁾は、オーストリアでボンエルフにあたる「生活の道（Wohnstraße）」とシェアードスペースにあたる「出会いのゾーン（Begegnungszone）」の制度と実態を考察している。1983年に導入された「生活の道」は、車両を歩行速度に制限し、滞留行為を認める規制だが、交通安全上の観点から歩車分離が求められたため、見た目が一般道と変わらず、有効に機能していない場合が多いと指摘されている一方、2013年に導入された「出会いのゾーン」は通過交通を許容し、商店街などで急速に普及している実態があること、ウィーン市内では、道路空間を生活の場として使うための交通規制の整備とともに、住民が主体となって住環境の改善に取り組んでいることが、生活空間としての道路の使い方の改善の背景にあることを指摘している。

エルファディング⁷⁾は、日本では道路法がシェアードスペース導入の障壁と見なされがちであるものの、ドイツも同様の目的規定を持つにもかかわらず、道路交通

規則や技術基準を活用することで導入が進んでいることに着目し、ドイツにおけるシェアードスペースが道路法、道路交通規則、技術基準等の既存の法的枠組みの中でどのように実現されているかを整理している。シェアードスペースの成功には、道路法改正以上に、既存の法規を最大限に活用し、道路利用者や他の行政部局などの根強い慣習や先入観の転換、行政担当者の意欲や、徹底した住民参加が不可欠であると指摘している。

これらを踏まえ、本稿は歩車共存道路の導入・運用に関しての交通ルールに特に着目し、日本との比較を行い、今後の議論へ向けたとりまとめを行った。

2. 歩車共存道路の実現に向けた課題

歩車共存道路の実現に向けた課題として、原ら⁸⁾は現行法令の範囲内での実施にとどまっていることをその1つとして指摘している。これは、歩車共存道路の考え方がガイドライン等に事例として記載されているものの、法令における明確な位置づけがないままのため、区画線や、ベンチ・プランターの設置等に関して、現場では関係機関の調整に苦労しているという声があること、歩道（路側帯）のない道路の真ん中を歩くことは法的に許されておらず、右側端に寄っての通行とされていることや乱横断は不可とされている点が障害として挙げられている。

筆者らが（一財）国土技術研究センターの自主研究として実施している「次世代の生活道路に関する勉強会」においても、歩行者中心に道路構造の検討をする考え方が具体化されていないといった指摘や、現行の道路構造令は自動車交通主体の種級区分が中心となっており歩行者交通量等を考慮した幅員設定の考え方が必要であること、歩車共存道路が法令に位置付けられていないため協議調整が進みにくいこと、現行法令によると30km/hが速度規制の下限であり歩車共存道路の安全性に支障が生じるのではないかなど、などの課題が挙げられていた。

また一方の意見としては、海外においては道路交通法などの法改正をベースとして体系的に歩車共存道路の整備が進み、ライジングボラード、一方通行規制化等によりゾーン内の通過交通を徹底的に抑制し、ハンプや狭窄などのデバイスを効果的に取り入れながら生活道路における人中心の道路整備を実現していることが指摘されており、歩車共存道路の実現にあたっては、海外の取り組みについて交通ルールの観点も考慮に入れて比較検討することが必要であると考えられる^{注1)}。

また鳥海ら⁹⁾は、歩行者優先施策等の実施の現状の自治体ヒアリングによると、生活道路の安全対策の実施に関する住民から自治体への問い合わせや要望が多く、

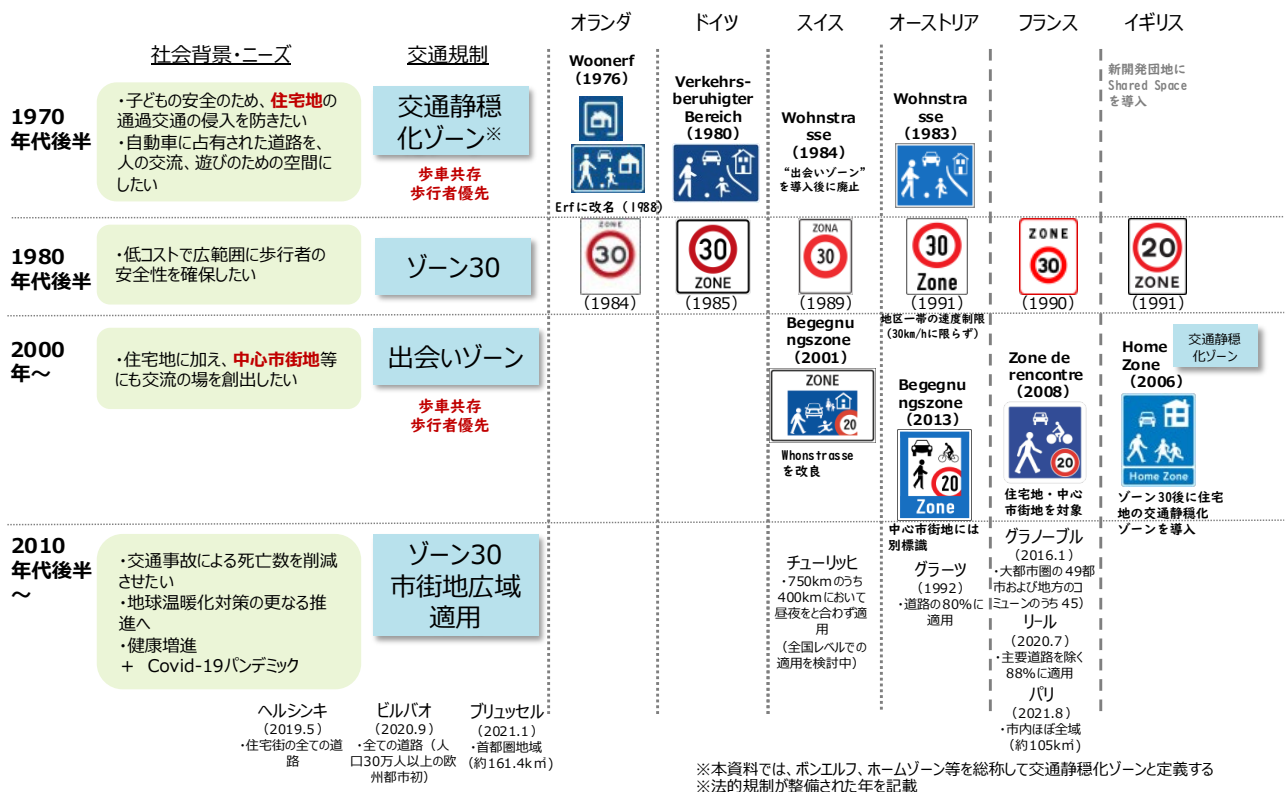


図1 欧州の人優先に関する交通対策の変遷^{注2)}

対策についての総論賛成・各論反対といった風潮や地区選定の優先度付け、合意形成の困難さが課題として挙げている。

以上のように、実現に向けては、交通ルール上の課題と、道路管理者である地方自治体の取り組みにおける課題など、複合的な要因が存在すると考えられる。本稿ではそのうち、交通ルールに着目し、海外との比較を通じて考察を行った。

3. 欧州で取組まれている歩車共存道路の導入状況

欧州での人優先の道路への取組みの変遷を図-1に示す。各国とも1970年代後半に住宅地から取り組みが始まっている。1980年代後半からゾーン30が適用され、2000年代からは出会いゾーンの導入により住宅地に加え中心市街地等にも拡大している。

また、欧州における「交通静穏化ゾーン」や「出会いゾーン」等の交通対策は、法改正を伴って制度化している。「交通静穏化ゾーン」については、道路交通法改正によりオランダではWoonerf (1976)、オーストリアはWohnstrasse (1983)、道路交通規制改正によりドイツはVerkehrsberuhigter Bereich (1980)、交通法改正を伴いイギリスはHome Zone (2006)が制度化した。

「出会いゾーン」については道路交通法改正によりBegegnungszoneがオーストリア (2013)、スイス (2001)で、道路交通規制改正によりフランスではZone de rencontre (2008)が制度化されている。以下に各国の取り組み

について概説する。

(1) オランダ

1976年の道路交通法改正によりWoonerf (ボンエルフ)が位置付けられた。自動車の速度規制は15km/h、歩行者は道路空間全体を利用可能であるが、故意に車両通行を妨げてはならないとされている。また、道路空間は子供の遊び場として利用可能である。

(2) ドイツ

1980年の道路交通規則改正により、Verkehrsberuhigter Bereich (交通静穏化空間)が位置付けられた。自動車の速度は歩行速度と同等 (4~7km/h)とされており、歩行者は道路空間全体を利用可能であり、故意に車両通行を妨げてはならないとある。また道路空間は子供の遊び場としての利用が可能である。

(3) スイス

2001年の道路交通法改正により、Begegnungszone (出会いゾーン)が制度化された。従前に存在したWohnstrasse (生活の道)はBegegnungszoneに統合された形となっている。自動車の速度は20km/h、歩行者は道路空間全体を利用可能であるが故意に車両通行を妨げてはならないとなっている。

(4) オーストリア

商業地・中心街と住宅地で異なる運用がされている。商業地・中心街はBegegnungszone (出会いゾーン)として2013年に道路交通法の改正で制度化された。自動車の速度は20km/h (一部30km/h)で、全ての道路利用者

オーストリアは商業地・中心街と住宅地を異なる交通規制で運用

	オーストリア	フランス	スイス	オランダ	オーストリア	ドイツ	イギリス
名称	Begegnungszone (出会いゾーン)	Zone de rencontre (出会いゾーン)	Begegnungszone (出会いゾーン)	Erf (エルフ) ボンエルフから1989年改称	Wohstrasse (生活の道)	Verkehrsberuhigte bereich (交通静穏化空間)	Home Zone (ホームゾーン)
制度化年	2013 道路交通法改正	2008 街路法典導入による制 度化	2001 道路交通法改正	1976 道路交通法改正	1983 道路交通法改正	1980 道路交通規則改正	2006 交通法改正
標識							
速度規 制	20km/h (一部30km/h)	20km/h	20km/h	15km/h	10~15km/h (7km/h) 注	歩行速度と同等 (4~7km/h)	約20km/ (10mph/h)
最優先 権	全ての道路利用者が対 等 歩行者は道路空間 全体を利用可能、た だし故意に車両通行 を妨げてはならない	歩行者 歩行者は道路空間 全体を利用可能、た だし故意に車両通行 を妨げてはならない	歩行者 歩行者は道路空間 全体を利用可能、た だし故意に車両通行 を妨げてはならない	歩行者 歩行者は道路空間 全体を利用可能、た だし故意に車両通行 を妨げてはならない	歩行者 歩行者は道路空間 全体を利用可能、た だし故意に車両通行 を妨げてはならない	歩行者 歩行者は道路空間 全体を利用可能、た だし故意に車両通行 を妨げてはならない	自動車交通と同時に人 が“場”として使う通りとし て指定される住宅地内 の道路と定義(歩行者 優先)
道遊び	—	—	—	子どもの遊びが可能	子どもの遊びが可能	子どもの遊びが可能	子どもの遊びが可能

※本資料では、ボンエルフ、ホームゾーン等を総称して交通静穏化ゾーンと定義する

注) 通達(RVS3.931)には10/15km/h規制と記載されているが、一般的には7km/h=歩行速度と認識されている

図2 欧州の人優先に関する交通対策の規定等^{注3)}

が対等とされている。なお、歩行者は道路空間全体を利用可能であるが故意に車両通行を妨げてはならないとなっている。

住宅地ではWohstrasse(生活の道)として1983年に道路交通法改正により制度化された。自動車の速度は10~15km/h、歩行者は道路空間全体を利用可能であるが故意に車両通行を妨げてはならないとなっている。

(5) フランス

Zone de rencontre(出会いゾーン)として2008年に街路法典導入による制度化がされている。自動車の速度は20km/h、歩行者は道路空間全体を利用可能であるが故意に車両通行を妨げてはならないとなっている。

(6) イギリス

Home Zoneのパイロットスキームが開始した後、交通法(Transport Act 2000)でHome Zoneの法的位置づけが行われた。住宅地内の道路を対象とし、自動車交通と同時に人が“場”として使う道路を指定できること、歩行者優先であることが示された。Home Zoneにおいては、事故時に運転者が法的責任を持つことが法的に定められている。

以上述べた各国の制度等について図-2に示す。いずれの国も歩車共存道路であることが一目で理解できる標識を設置することで、利用者への理解・浸透を図っている。

4. 日本の現状

次に、日本における歩車共存道路に関連する現状につ

いて交通ルール・法制度等の観点から本章で整理を行う。

(1) 歩行者専用道路(道路法第48条)

道路法48条の13第3項に「歩行者専用道路の指定」という規定がある。道路管理者が路線を指定し公示する。また、未供用の道路に限られている^{注4)}。車両の通行は原則不可であるが、緊急車両、道路管理のための車両通行は例外と解されている^{注5)}。

(2) 歩行者用道路(道路交通法第9条)

道路交通法第9条に定義があり、同法第4条第1項により公安委員会による通行規制が規定されている。都道府県公安委員会が区域、道路の区間等を定め、車両の通行を禁止し、標識により規制する。なお、適用日・時間限定も可能となっている。

また、許可車両は通行可能であり許可された車両は当該道路を徐行する義務が課せられている。

なお、ここでのいう許可車両は、対象区間に車庫・駐車場を持っている場合や身体障害者を運ぶ必要のあるタクシーやデイサービス等、貨物の集配車両、工事用車両、引越車両などに限定されており、日常生活上やむを得ない利用にのみ限定されていることが特徴である^{注6)}、⁷⁾。

表1 日本の歩行者専用道路等の規定の現状

種類	用語の位置 付け・根拠	道路指定	通行止め (or通行規制) の内容	車両通行許可の 内容	備考
歩行者専用 道路	道路法48条の13第3項 (歩行者専用道路の指定)	道路法48条の13第3項により、道路管理者が路線指定し、公示する。未供用の道路に限る。(路線または路線の一部の指定となり、エリアによる指定は不可)	道路法48条の15第3項により、歩行者専用道路では、車両通行を原則禁止	(車両の通行は原則不可) ※緊急車両、道路管理のための車両通行は例外と解されている	・構造上車両が入れないよう対策されている道路は、道交法第10～12条の対象ではないため、通行方法等の規制(右側通行、乱横断禁止等)はない
歩行者用道路	道路交通法第4条第1項 (公安委員会による交通規制) ※定義は法第9条	道路交通法第4条第1～2項により、都道府県公安委員会が、区域、道路の区間等を定める。(標識により規制)	道路交通法第4条により、都道府県公安委員会が車両の通行を禁止可能。(適用日、時間限定も可能)	道路交通法第8条第2項により、許可車両は通行可能(許可期間は3年) ※許可基準は道交法施行令にて制定 ※許可車両は徐行義務	・道交法10～13条の対象では無いため、通行方法等の規制(右側通行、乱横断禁止等)はない(道交法第13条の2) ※自転車歩行者道の場合は、歩行者の通行制限は通常通り課される ※遊戯道路は歩行者用道路の一形態
歩車共存道路 コミュニティ道路	「道路構造令の解説と運用」に記載 (概念に関する解説や、計画・設計時の留意点を解説。物理的デバイスの種類を紹介。)	(法的指定行為は無し)	(特別な措置は無いため、一般道路の交通規制基準による)	(全車両通行可能)	【一般道路の交通規制基準】 ・原則として30km/h未満の最高速度は指定不可 ・生活道路において30km/hの速度規制をする場合には物理的デバイスの設置を推奨

歩行者用道路においては、道路交通法に定められている歩行者の義務としての、「歩道等と車道の区別のない道路では右側端を通行」(道路交通法第10条)などといった制限は解除される^{注8)、9)}。

(3) 歩車共存道路等(道路構造令の解説と運用)

「道路構造令の解説と運用」には、「歩車共存道路等」¹⁰⁾について記載がある。これは、歩車共存道路とコミュニティ道路の2つを「歩車共存道路等」として、適用の考え方や計画・設計時の留意点、道路構造について解説している。主に住民の生活道路として使われる第3種第5級および第4種第4級の道路に適用することや、既存の道路を改良することにより適用する場合が多いこと、地区交通やまちづくりにも対応した総合的な視点に配慮することなどが述べられており、構造面では道路構造令第31条の2(凸部、狭窄部等)を適用し歩行者等にとって安全かつ安心な通行空間を確保することなどが記載されている。

なお歩車共存道路等については、道路の指定として法的指定行為はなく、また、通行止めや通行規制について特別な措置はないため、一般道路の交通規制基準によることとなり、原則として30km/h未満の最高速度は指定不可であることと、生活道路において30km/hの速度規制をする場合にはデバイスの設置が推奨されている¹¹⁾。

以上について(1)～(3)について整理したものを表-1に示す。

(4) それぞれの道路の特徴・課題

前述した各道路について、多様なニーズに応える観点からの特徴と課題を整理した。

歩行者専用道路の指定は、基本的には新しい道路を想定している。既供用の道路を特に構造的な検討や工事がなく歩行者専用道路に指定することは、道路交通法による交通規制で対応できるため、道路法においては原則不可となる。しかし、供用廃止を行い専用道路としての構造を検討し、必要であれば工事して歩行者専用道路として再供用するというプロセスは可能と考えられる。

歩行者用道路については、許可を得られた車両のみ通行可能であり、その要件は基本的に日常生活上やむを得ない利用にのみ限定されている。また、通行許可の手続きが必要なため柔軟性が低いこと、警察側も手続きが必要なため、難色を示す場合があると聞いている。

歩車共存道路等については、車両の通行規制については規定がないものの、道路交通法における歩行者の右側端通行の原則は適用されることから、たまりや対流と行った利用や、欧州の歩車共存道路にある、子どもの遊びの利用が認められないと解釈されるため、多様なニーズに応えられないという課題があると考えられる。また、法的根拠がなく位置づけが曖昧であることも課題である。

5. 今後の政策の方向性へ向けた考察

今後の政策の方向性に向けた考察として、優先権と譲り合いの考え方、制限速度、事故責任のあり方に分けて

課題を述べる。

(1) 優先権と譲り合いの考え方

欧州各国では、基本的な考え方として、「歩行者は道路空間全体を利用可能であるが故意に車両通行を妨げてはならない」ということを法律に明記している。歩行者の活動を優先しつつ、譲り合いの考え方が導入されていると考えられる。

日本の場合は、前章で記載した通り道路交通法第 10 条における右側端通行の原則がベースとなり、歩行者と車両通行の考え方が分離されていると考えられ、欧州のような考え方を導入できるかどうか今後の政策の方向性に向けての大きな課題であると考ええる。

(2) 制限速度

欧州の歩車共存道路では、自動車の速度は概ね 20 km/h 以下となっており、低速度での走行が規定されている。これにより事故の発生を低減させる効果があると考えられる。また、欧州の規定にある「歩行者は道路空間全体を利用可能、ただし故意に車両通行を妨げてはならない」という利用実態からは、車両はいつでもその場で停止しやすい速度で走行するというために 20km/h 以下という速度指定をされていると考えられる。

日本の場合は、原則として 30km/h 未満の最高速度は指定不可であること¹¹⁾から、欧州で導入されている 30km/h 未満の規制速度導入の妥当性などの観点から今後議論が必要ではないかと考えられる。

(3) 事故責任のあり方

欧州のように人と車が共存する前提の道路では、事故の発生時の責任分担についても考慮する必要がある。イギリスの Home Zone は、交通法での位置づけに加え、The Quiet Lanes and Home Zones (England) Regulations 2006 において事故時に運転者が法的責任を持つ法規制が導入されたことにより、正式に制度化へと至ったという経緯がある。今後歩車共存道路の導入を進めていくことを考えた場合、この事例なども参考に検討を進めていく必要があると考ええる。

6. おわりに

本稿では、欧州と日本の歩車共存道路等の制度や運用についてレビューし、多様なニーズに応える道路空間の形成の観点から、今後の日本における交通ルールに関する議論の一助となるようとりまとめたものである。

上記以外にも、例えば欧州において歩車共存道路を適用する際の条件、交通実態や事故発生状況、利用者の満足度、イギリス以外の事故責任の考え方などについて引き続き調査を進めていきたい。

謝辞等：

本稿の執筆にあたっては、一部、(一財)国土技術研究センター(JICE)の自主研究「次世代の生活道路に関する勉強会」の資料をもととしている。勉強会の関係者に厚く御礼申し上げる。

本稿には、内閣府総合科学技術・イノベーション会議の下で推進する「戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)第3期/スマートモビリティプラットフォームの構築」(研究推進法人：国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構)(NEDO 管理番号：JPNP23023)の成果が含まれている。

NOTES

注1) JICE の自主研究で実施した「次世代の生活道路に関する勉強会」(石田東生座長)の 2022~2023 年度の議論をベースに筆者らが整理した。

注2) 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, pp.335-340, 2018, 図2からの抜粋および加筆により作成

注3) JICE の自主研究で実施した「次世代の生活道路に関する勉強会」の資料をもとに筆者作成

注4) 道路法第 48 条の 13 の 3 項に「道路管理者は、交通の安全と円滑を図るために必要があると認めるときは、まだ供用の開始がない道路又は道路の部分について、区間を定めて、もつぱら歩行者の一般交通の用に供する道路又は道路の部分指定をすることができる。」とある。

注5) 道路法第 48 条の 15 の 3 項に、「何人もみだりに歩行者専用道路を車両により通行してはならない。」とあり、原則的に車両の通行は禁止されている。ただし、道路法解説(改訂 6 版, 大成出版社, 2023, pp.580-581)によると、「みだりに」の解釈により、「道路管理用の車両」と「緊急車両」は例外とみなされているほか、貨物搬出入の運搬車両は例外にならない。

注6) 歩行者用道路の許可車両の基準として、道路交通法施行令第 6 条には、「一 車庫、空地その他の当該車両を通常保管するための場所に入出するため車両の通行を禁止されている道路又はその部分を通行しなければならないこと。二 身体の障害のある者を車両の通行を禁止されている道路又はその部分を通行して輸送すべき相当の事情があること。三 前二号に掲げるもののほか、貨物の集配その他の公安委員会が定める事情があるため車両の通行を禁止されている道路又はその部分を通行しなければならないこと。」と規定されている。

注7) 警 視 庁 ホ ー ム ペ ー ジ
「通行禁止道路の許可申請について」
https://www.keishicho.metro.tokyo.lg.jp/tetsuzuki/ko-tsu/tsuko_kyoka.html

注8) 道路交通法第 9 条に歩行者用道路を通行する車両の義務として、「車両は、歩行者の通行の安全と円滑を図るため車両の通行が禁止されていることが道路

標識等により表示されている道路（第十三条の二において「歩行者用道路」という。）を、前条第二項の許可を受け、又はその禁止の対象から除外されていることにより通行するときは、特に歩行者に注意して徐行しなければならない。」とある。

注9) 道路交通法第 10 条から第 13 条までの規定において、歩行者用道路における歩行者の制限が解除される交通ルールとして、「歩道等と車道の区別のない道路では右側端を通行」、「歩道等のある道路では歩道を通行」、「行列の通行ルール（自衛隊、デモ隊、大型動物等）」、「斜め横断禁止」、「車両前後の横断禁止」が該当すると解釈できる。

REFERENCES

- 1) 中央交通安全対策会議：交通安全基本計画，p.18，2021.3
- 2) 国土交通省道路局：2040 年，道路の景色が変わる，2020.6，<https://www.mlit.go.jp/road/vision/01.html>
- 3) 国土交通省道路局：歩行者利便増進道路－ほこみち－，<https://www.mlit.go.jp/road/hokomichi/index.html>
- 4) 国土交通省道路局：多様なニーズにこたえる道路ガイドライン，https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/diverse_needs/pdf/guideline.pdf
- 5) 吉野和泰他：欧州におけるシェアードスペースのデザイン手法－出会いゾーンの導入に着目して－，景観・デザイン研究講演集 No.17，pp.135-139，2021.12
- 6) 薬袋奈美子：欧州におけるボンエルフの普及と現状－オーストリアにおける“生活の道 Wohnstraße”と“出会いのゾーン Begegnungszone”－，(公社)日本都市計画学会都市計画報告集 No.17，2019.2
- 7) エルファディング・ズザンネ：ドイツにおけるシェアードスペースの法的枠組みとその実践－都市における共用空間としての道路の特徴と課題－，国際交通安全学会誌 Vol.35，No.2，2010.8
- 8) 原わかな他：日本の生活道路における従前の取り組みの歴史，第 66 回土木計画学研究発表会・講演集，2022.11
- 9) 鳥海梓他：歩行者中心の街路実現に向けた課題と考察，第 71 回土木計画学研究発表会・講演集，2025.6
- 10) (公社) 日本道路協会：道路構造令の解説と運用，pp.626-634，2021.3
- 11) 交通規制基準，第 33 最高速度，警察庁ホームページ (<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/seibi2/kisei/mokuteki/kiseikijun/240726kiseikijun.pdf>)