

# 歩行者・自転車を優先した 道路交通の取組みについて



道路政策グループ  
上席主任研究員  
**竹本 由美**



道路政策グループ  
首席研究員  
**野平 勝**

## 1 はじめに

社会情勢の変化に伴い、道路の利用形態、利用方法は多様化しており、これからも様々な利用がなされることが期待される。道路は交通機能・空間機能をもち、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は、都市や地域の形成に大きな影響を及ぼす。

JICE では、これからの都市・地域を形成していくための道路空間のあり方や改善方法について、有識者による「道路空間委員会（座長：石田東生 筑波大学名誉教授）」にて議論を行い、提言「未来への投資～新たな価値・文化空間としての『みち』の創出～」をとりまとめた。

提言内容は以下の4つである。

- 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
- 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
- 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
- 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、さらには道路の活用に関する規定が必要

本稿では、「提言1 生活道路は『人』を優先に」に着目し、人を優先にした道路空間再構築の事例とシェアードスペース<sup>1)</sup>の取組みについて、ドイツ・オランダにおける取組み事例を報告し、国内事例とあわせて日本への適用についての考察を行ったものである。

## 2 ハンブルクにおける 「共存道路」の取組み

ドイツのハンブルク市（人口180万人）は、2009年に空間形成のガイドラインを作成しており、この中で、シェアードスペースを「共存道路（Gemeinschaftsstrasse）」と位置づけ、利用者間のコミュニケーションを重視し、自動車速度を抑制する空間として推奨している。

ハンブルク市では、シェアードスペース整備に関するマニュアル作成を検討していたが、現時点でマニュアル発行には至っていない。ハンブルク市街地のように、歩行者や自転車の交通が多く、路線バスの通行も頻繁な道路では、標識や信号等をなくすことで歩行者や車の自主性を高め、アイコンタクトをしながら通行するよう促す、というハンス・モンドルマンの概念のそのままの適用は難しいようである。

その一方、自動車の空間を縮小し、歩行者の空間を広げることや、まちの活性化に向けた道路再編の取組みなどが積極的に行われている。ここでは、そのうち2箇所の取組みを紹介する。

### （1）メンケベルク通り及び周辺地区

ハンブルク中央駅からハンブルク市庁舎方面へ向かうメインストリートであるメンケベルク通りは、整備前は4車線道路であったものを2車線のトランジットモール（バス、タクシーのみ通行可能）に改造している。

改造のきっかけとして、市庁舎の先の通りにパサージュ形式（屋根付き商店街）の整備が行われたことがある。これにより、そちらの商店街に利用者を取られる形となり、賑わいが低下してきたため、沿道関係者が危機感をもち、道路空間再編の取組

みを行うこととなった。

1990年代に当時の市長がリードする形で、車道を4車線から2車線とし、歩道を拡幅し、トランジットモール化を行った。通りは25km/h規制とし、バス停は統合した。

朝と夕方は物流車両の通行が可能となっている。また、歩道部分にラインがあり、その間はストリートファニチャーや駐輪、オープンカフェの設置が可能となっている。



写真-1 メンケベルク通りのトランジットモール

## (2) オースター通り

当該通りは、ハンブルグ中心部から約10km離れた住宅地にある商店街であり、既存の道路の幅員を変えず、歩道部分を拡幅し再配分を実施した事例である。

ドイツでは商店街の活性化等を目的に、関係者がBID<sup>2)</sup>団体を設立し、この団体が地区の整備計画を作成し、維持管理も担う取組みが広がっている。特徴的なのは、合意形成の方法である。地主の15%、商店の15%の賛成で計画を決めることができ、計画決定のハードルを下げていることが、取組みやすさにつながっている。当該通りもBIDを活用し、住民や商店主などによりどんな街にしたいかを議論して整備手法を決定した。

交通分担率調査の結果、自動車の割合が小さかったことを受け、片側2車線を1車線とし、歩道拡幅、植樹帯、自転車通行空間等を整備した。また、段差のない中央分離帯を整備し、歩行者が道路を横断する際、2段階で渡れるように工夫している。駐車スペースを自転車走行空間の歩道側に設置しており、自動車のドアを開けても自転車と接触しないようなスペースを確保している。



写真-2 オースター通り

整備直後は、自動車の速度も速く違法車両も多かったが、徐々に歩行者や自転車が増え、自動車交通量、違法駐車車両が減少した。この取組みは、ドイツの都市地域計画協会の賞を受賞している。

## 3 シェアードスペースの取組み

シェアードスペースに関するEUモデルプロジェクトは、2000年代初頭に、イギリス、オランダ、デンマーク、ドイツ、ベルギーのなかの7つの地方自治体が参加し取り組まれた。今回の調査では、ドイツのボームテ、オランダのハーレン、さらに同時期に整備されたドラハテンの3都市を対象に、整備から10年以上経過した現在の状況などについて、調査を行った。ここでは、ボームテ、ハーレンの2都市についての取組みを紹介する。

### 2.1 ボームテ (ドイツ)

#### (1) 背景と目的

ボームテはドイツ北西部、ニーダーザクセン州にある人口約13,000人の都市である。ここでは、シェアードスペースのEUモデル地区として市街地中心部にある道路(ブレーマー通り)の再整備を行った。ブレーマー通りは州道路であり、交通量約12,000台/日、大型車混入率約8%、大型車のうち75%が通過交通であり、交通安全に課題があった。そのため、自転車・歩行者の交通安全や自動車交通の流れを改良し、大型トラックの通過交通量を減らすことと併せ、高品質の滞留空間と人が交流できる空間を形成することを目的に整備を行っている。

#### (2) 整備に向けたプロセス

ボームテ市では2004年に、市民120人による集会から検討をスタートさせ、みんなで町を作るという意識を醸成していった。市民がどう暮らしていきたいか、そのために道路空間はどうあるべきか、議論を重ねた。

公共用地と私有地を併せて再整備を計画し、沿道の駐車場の壁や教会の前の垣根をなくすなど、沿道と一体となった広場的な空間形成を行っている。



写真-3 信号を撤去した交差点(左)、市長による説明(右)

#### (3) 道路空間の再構築

整備前の歩行空間は、車道と分離された狭い歩道であったが、車道を7mから5.8mに縮小することで、歩行空間を拡幅した。また、歩道境界のないフラットな断面とし、視覚障害者誘導用ブロックを整備した。標識は設けず、基本的なルール(右側優先、周囲に気をつけて走行)の運用のみで、車も人もそれぞれが気をつけて通行することをねらいとしている。

町の中心部の信号交差点をラウンドアバウト形式とし、この空間を活用してイベントなども開催できるように配慮してい

る。なお、ラウンドアバウト形式ではあるが、環道優先ではなく、右側優先であることも特徴である。

車道のブロック舗装は整備後2年で打ち替えを実施し、その後、赤い塗料を塗ったアスファルト舗装に変更して現在に至っている。

また、横断歩道は設けず、アイコンタクト、コミュニケーションによって歩行者は道路を横断している。

#### (4) 整備後の状況

シェアードスペースは、2004年から2008年までに整備されており、運用開始から10年が経過している。

ボームテ市のKlaus Goedejohann市長によると、市民からは、整備以前の状態に戻したいという意見はないとのことであった。それは、信号交差点であっても安全が100%保障されるものではなく、シェアードスペースの人の居心地の良さが評価されているためではないか、との考えであった。

整備前後の事故の発生状況に目立った変化はなく、重大な事故は起きていない状況である。

現地の状況は、普通乗用車、大型車、自転車、歩行者が混在する道路空間において、お互いのアイコンタクトにより、それぞれが共存しているという印象を受けた。シェアードスペース整備の当初のねらいは、10年経っても活かされているといえる。

## 2.2 ハーレン (オランダ)

### (1) 背景と目的

ハーレンは、オランダ北東部のフローニンゲン州にある人口約13,000人の都市である。この都市も、シェアードスペースのEUモデル地区として指定され、地区内2か所が整備されている。

このうち、レイクストラート通りは、高速道路(A28号線)の混雑による通過交通の進入が課題であり、通過交通を減少させ、町の中心部を改良するために整備が行われた。

### (2) 整備に向けたプロセス

レイクストラート通りは、信号交差点からシェアードスペースに変更した箇所であり、2004年に整備し、評価を行い、2008年に再整備が完了している。

空間再編にあたり、行政からは2~3の見直し案と白紙を用意し、住民と一緒に考えるプロセスをとった。住民や行政が入った検討グループ(15~20人程度)をつくり、意見の違う住民との調整等も検討グループが行うこととした。計画のとまりまとめまでには約1年程度を要したとのことである。

### (3) 道路空間の再構築

整備にあたり、速度規制を50km/hから30km/hに変更している。また、交通安全だけが目的ではなく、まちの広場をデザインした形で整備を行っている。

シェアードスペース内はどの箇所も歩行者の横断は自由である。当初は横断歩道を設置していなかったが、住民の要望を受けて、1箇所、横断歩道(ゼブラ)を設置している。

### (4) 整備後の状況

通りのシェアードスペース化と併せて、バイパスを整備したこともあり、交通量は約30,000台/日から約10,000台/日に減少している。また、交通事故も減少している。

シェアードスペース整備前は赤信号に引っかからないようにスピードを出す自動車があったが、整備後はそのような自動車はなくなったことも効果としてあげられている。

横断歩道に歩行者がいる場合、自動車の90%が停車しているという調査結果もあり、歩車共存の空間が形成され、継続的に運用されていると言える。



写真-4 ハーレンのシェアードスペース (歩道・車道同様の舗装)

## 4 日本における適用に向けた課題等

日本においても、人優先の道路空間とする事例は増えてきている。島根県出雲市の出雲大社参道(神門通り)では、道路の再配分により歩行空間を拡幅し、歩行者との共存道路であることをドライバーに視覚的に印象づけるため石畳化し、自動車の速度低減を図っており、歩行者数や沿道店舗数の増加など通りの賑わいが形成されている。また、京都府京都市では、「歩くまち・京都」総合交通戦略に基づき、歴史的都心地区の四条通りや細街路等において、歩行者優先の交通環境を実現するために道路の再配分や速度抑制対策等が実施されている。



写真-5 道路空間を再配分した事例 (左: 出雲市、右: 京都市)

シェアードスペースのように交通規制や標識をなくすことはハードルが高いと考えられるものの、今後日本での展開の可能性として以下が考えられる。

### (1) 道路空間再配分の展開

人優先の道路空間を整備した箇所では、地域の住民等が今後どのような街にしたいかという合意形成が図られていた。また、計画検討にあたっては、現状の交通分担率の調査なども行われている。

道路空間再配分を行った京都市四条通りでも、周辺住民、商



店主、関係事業者等からなる協議会を組織し、道路の交通分担の状況を整理した上で、まちの将来像を検討している。

空間整備の効果とともに合意形成のプロセスや留意点、様々な整備手法などを蓄積し、共有化することで他地域への展開も期待できる。

## (2) シェアードスペースの整備手法

ハーレンでは歩道部と車道部の舗装をほぼ同一の舗装デザインとしており、これにより自動車も歩行者に配慮することが舗装により明示されている。一方、ボームテでは、当初歩道と同様のブロック歩道であったが、破損によりアスファルト舗装に打ち替えている。その際、歩道の舗装デザインを車道の一部にも取り入れ、車道を実際より狭く見せることで、速度の低下効果を図っている。

出雲大社参道でも同様の整備がされており、このような舗装デザインによりシェアードスペース的空間として展開できる可能性があると考えられる。



写真-6 車道の歩道寄りを歩道と同じ舗装とし、車道を狭く見せる工夫 (左：ボームテ、右：出雲市)

また、ボームテ、ハーレンの他、オランダのドラハテンにおいても信号を撤去しシェアードスペースとしている。これにより劇的に事故の減少につながっているわけではないものの、重大事故が発生していないなどの効果が継続している。

日本でも京都市の細街路交差点で、最高速度を20km/hに制限するとともに、信号を撤去し、一時停止規制とし、カラー舗装化する取組みが行われている。このような取組みを、交通状況などに留意しつつ、合意形成を図りながら展開できる可能性があると考えられる。



写真-7 交差点の信号を撤去することで、通行者の自主性を尊重し安全性を高める工夫 (左：ドラハテン、右：京都市)

## 5 おわりに

今後シェアードスペースなどの人優先の道路空間整備を進めていくためには、地域住民や関係者等との合意形成が重要なポイントである。まずは、商店街や中心市街地などのエリアの道路を人優先の道路空間とすることや、歩行者や自転車利用者がこのような道路空間は安心して居心地のよい空間であり、利用したい、自分たちの地域にも導入して欲しいと思うような意識の醸成が必要であろう。それにより地域の合意形成や地方公共団体の総合計画等上位計画への位置づけが可能となり、整備の推進が期待できる。そのためにも、社会の変化や人々のニーズの多様化が進むなか、柔軟な道路空間の活用事例や効果、ノウハウの共有化が期待される。

JICEでは、新たな価値・文化空間としての道路空間の創出に向けて、社会情勢や国民のニーズ等を踏まえつつ、引き続き調査・研究に注力していきたいと考えている。

- 1) 信号や標識がないほうが人々は慎重に行動し、危険を回避しようとする心理が働き、交通行動も改善されるといふ考え方にもとづく共有空間。自然と行動に責任を持つので、車の走行速度が下がり、重大事故の減少効果があると報告されている
- 2) Business Improvement Districtの略。エリアマネジメント活動（地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取り組み）を支援するため、地区を指定して不動産所有者等に資金の負担を求め、その資金を、エリアマネジメント活動を実施する団体等に配分する仕組み