

都市と交通

通巻 138 号

巻頭言：地区交通計画と駅まち空間の
再構築の連携による街のにぎわい創出
～姫路市長 清元 秀泰 1

特 集：地区交通計画のこれまでとこれから

1. 総論

- ◆地区交通計画、生活道路対策、そして真のウォーカブルへ 2
埼玉大学 名誉教授 久保田 尚

2. 各論

- ◆都市の魅力を高める地区交通計画 5
- ◆歴みち事業から今への変遷 7
- ◆長野市中心市街地の交通計画
～交通セル計画の導入と効果～ 9
- ◆船橋市におけるゾーン30プラスの取組み 11
- ◆ブリュッセル・アンスパッハ通りの
歩行者空間化と中心市街地の面的交通再編 13
鳥取大学 工学部 助教 吉野 和泰

公益社団法人 日本交通計画協会
編集協力 国土交通省都市局街路交通施設課



姫路駅北駅前広場と大手前通り <写真提供:姫路市>



「善光寺花回廊」開催時の善光寺表参道（中央通り）<写真提供:長野市>



斜め遮断の連続で緑道を創出（宇都宮市戸祭ニュータウン）
<写真提供:久保田 尚>



歴史的建築のファサードと調和するブルケール広場（アンスパッハ通り北部）
<写真提供:吉野 和泰>

卷頭言

地区交通計画と駅まち空間の 再構築の連携による街のにぎわい創出

姫路市長 清元 秀泰



1. 姫路市の目指す都市像について

姫路市は、総合計画「ふるさと・ひめじプラン2030」において、「ともに生き ともに輝く にぎわい交流拠点都市 姫路」を目指す都市像に掲げ、まちづくりを推進しています。都市基盤分野では、「交流と魅力を支える都市基盤の構築」を目標とし、姫路駅周辺における快適な歩行者空間の整備や、公民連携による道路等の公共空間の利活用を通じたにぎわいの創出により、居心地が良く歩きたくなる「人」中心のまちなかづくりを進めています。

2. キャスティ21計画について

キャスティ21計画は、姫路駅周辺において、JR山陽本線等連続立体交差事業により新たに生まれた広大な用地を活用し、「広域圏の中核都市にふさわしい、にぎわいとうるおいにあふれた交流都心」の形成を目指したまちづくりの計画です。鉄道高架事業や姫路駅周辺土地区画整理事業、関連道路事業等の基盤整備を一体的に行うとともに、播磨の中核都市・姫路の玄関口としての「エントランスゾーン」、高次都市機能が集積する「コアゾーン」、さまざまな交流と市民の皆さまの創造の場、そしてうるおいの広場としての「イベントゾーン」など、ゾーン区分を行い、播磨の中核都市にふさわしいまちづくりを実施してきました。

姫路市の骨格となる道路交通網は、市の中心部へ集中する放射道路とそれを効率的に分散させる3つの環状道路で構成されています。さらにその内側に幅員25mの内々環状道路を昭和62年に都市計画決定しました。この内々環状道路により、環状道路内を通行していた通過車両を分散させることができ、大手前通りのトランジットモール導入が実現しました。また、この内々環状道路の内側では、人にやさしい交通環境づくりとして、歩行者、公共交通を優先し、安全で快適な歩行空間の構築に取り組んできました。

エントランスゾーンの姫路駅北駅前広場は、連続立体交差事業と土地区画整理事業により、面積が整備前の約2.5倍となる16,100 m²へと拡大しました。この北駅前広場の機能配置では、連続立体交差事業による高架下の公共利用によって駅前広場内のバスとタクシー

の待機台数を大幅に削減でき、これにより交通結節点機能の面積の縮小につながり、芝生広場やキャッスルガーデンなどの環境空間の整備が可能となりました。北駅前広場整備及び大手前通りの再整備等により、姫路駅近接地点の公示価格は整備前に比べて約2倍となり、エリア価値の向上が整備効果として表れています。

連続立体交差事業により郊外へ移設した車両基地と貨物基地の跡地は、土地区画整理事業により大規模街区として整備しました。コアゾーンでは、市の方針を反映した事業コンペを実施し、民間事業者により都市型ホテルや映画館を中心とした複合商業施設、医療専門学校等が整備され、各施設は2階レベルの歩行者デッキで結ばれています。イベントゾーンは、公共施設エリアとして文化コンベンション施設と大規模な病院が整備され、高次都市機能が集積した施設整備が完了しました。

3. 地区交通計画のこれから

姫路駅を中心とした内々環状道路内に整備した歩行者のための空間では、姫路駅北にぎわい交流広場において年間400件を超えるイベントが開催され、街の活性化とにぎわい創出に寄与しています。また、大手前通りでは歩行者利便増進道路（ほこみち）制度を利用した公共空間利活用が進んでいます。これらを契機として姫路市では令和3年に「姫路市ウォーカブル推進計画」を策定し、歩行者優先の「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の実現に向けた取り組みを展開しています。その一つとして道路空間を使いやすくするための「ウォーカブル促進プログラム」を作成し、まちなかの新たな目的地づくりを進めています。

姫路駅周辺における地区交通計画は、連続立体交差事業の高架下利用とともに、姫路駅周辺の通過交通排除による歩行者空間の拡大やうるおいとにぎわいある駅前広場整備を可能とし、その結果、さまざまなウォーカブルな取り組みのきっかけとなりました。

地区交通計画は、全国で広がりを見せる駅まち空間の再構築との連携により、街のにぎわい創出に寄与するものです。今後も、魅力的なまちづくりが全国各地で展開されることを祈念いたします。

総論 地区交通計画、生活道路対策、そして真のウォーカブルへ

埼玉大学 名誉教授 久保田 尚

1. 地区交通計画の登場

地区交通計画という言葉が登場し、研究や実践が始まつたのは1970年代後半から80年代前半にかけてのことでした。当時脚光を浴びていた地区計画に足並みを揃えた動きと言えます。ただ、地区計画が1980年に都市計画法に位置づけられたのに対し、地区交通計画は、都市計画法はもちろん道路法にも道路交通法にも未だに位置づけられておらず、結果的に多様な展開に繋がったとも言えます^{1), 2)}。

ただ、ブキャナンレポートのEnvironmental Areaと道路段階構成の影響を強く受けていましたので、地区交通計画の議論の中心は道路ネットワークであり、交通規制等によって通過交通排除や歩行者専用化を目指しつつ、それを支える外周道路を計画するという内容が多く見られました。

当時はまだ、ハンプ等の物理的デバイスを日本に導入することは夢のまた夢でしたので、道路空間の設計についてはほとんど言及がなかったと言えます。

2. ニュータウンと歴みち

この時代の大きな成果は、住宅・都市整備公団などによるニュータウン開発の中で生まれました。計画論から道路設計まで、統一的かつ比較的自由に取り組むことができたため、きわめて先進的な事例が多く誕生しました。

たとえば、宇都宮・戸祭ニュータウンでは、交差点の斜め遮断を互い違いに連続させ、緑道を創出しました（図-1）。緑道の正面には男体山が聳えています。

図-1 宇都宮・戸祭ニュータウン・男体山道路

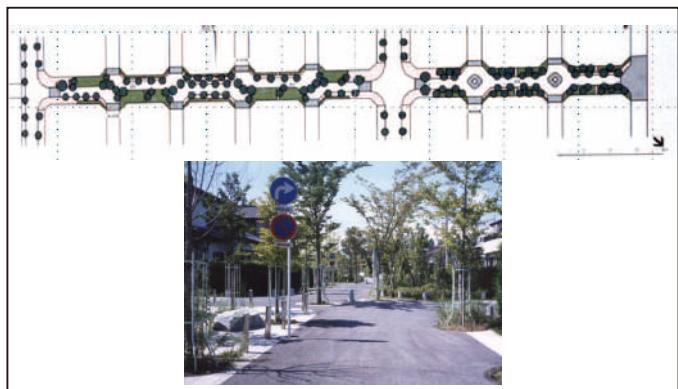


図-2 「団地内歩車共存道路の計画設計指針」における歩車共存道路の分類³⁾

歩行者関連による分類		歩行者の交通機能 <ネットワーク上、広域をカバー>			歩行者の滞留・住宅周りの移動 <狭領域をカバー>		
自動車関連による分類	自動車の交通機能	幹線歩行者路	一般歩行者路	補助歩行者路	幹線歩行者路	一般歩行者路	補助歩行者路
サービス機能 居住者の サ ー ビ ス 機 能 の 生 活 ・ 住 宅 地 へ の	幹線道路						
	補助幹線道路						
	取り付け車道	I	II				
	区画道路		III				
	アプローチ道路			IV			
	コモン			V			

※タイプIVは集合住宅限定



タイプIの例
光が丘パークタウン
ゆりの木通り



タイプIIの例
きよみ野NT
(埼玉県吉川市)



タイプIIIの例
汐見台NT
(宮城県七ヶ浜町)



タイプIVの例
入船西エステート
(千葉県浦安市)



タイプVの例
多摩NT・鶴牧

それらを集大成し、団地内歩車共存道路の計画設計指針としてまとめられたのが文献3)です。1986年発行ですが、たとえば、「車の通行機能を抑制し、日常生活の多様性に応じた複合機能を与えられた道は、豊かで快適な生活のための屋外舞台を提供するだろう。人と車の新しい結びつきによって生まれる、新しい生活の場が歩車共存道路であると言えないだろうか。」、あるいは「歩車共存道路とは、歩行者と自動車の共存する道路のことであるが、この歩行者と自動車の関係は単に同一の区間を両者が共有する場合の“形”の問題ではなく、空間の使い方の“思想”に他ならない。」といった格調高い理念が語られています。

そして、自動車と歩行者それぞれの階層をマトリックスで表現し、5種類の歩車共存道路を定義している点が特筆されます(図-2)。最近、欧洲で提唱された同様の理念を輸入して議論する向きも見られますが、その遙か前に日本ですでにこのような理念が打ち立てられていたことは記憶すべきと思われます。

一方、既成市街地において地区交通計画を実践する動きは、一部に優れた事例が作られたものの必ずしも一般化しませんでした。住宅地についてはそもそも数が膨大で着手の優先順位が決めにくかったことが大きいと思います。都心部についても、当時すでに欧洲で一般化していた歩行者モールが、交通管理者のみならず地元商業者の理解が得られないなどの理由でほとんど進みませんでした。

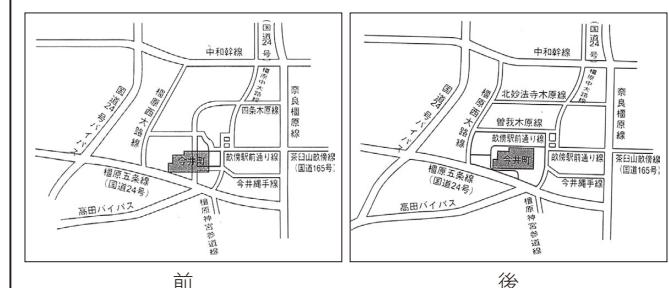
その中で赫々たる成果を上げたのが、新谷洋二先生を中心とした歴みち事業(歴史的地区環境整備地区)等の歴史まちづくりでした^{4),5)}。市街地の中に歴史的町並みが存在する場合、そこを歩行者優先ないし専用にするというコンセプトを明確に打ち出しやすく、さらにその実現のために都市計画道路等の幹線道路を柔軟に見直すという解が受け入れやすかったものと思います。

一度決めた都市計画道路を見直すことがほとんど考えられなかった時代にその突破口を開いたものであり、「車を中心から人中心へ」という価値観の転換の先鞭をつけたものであるとも言えます。

図-3は、橿原市今井町の例です。室町時代の街並みを真っ二つに分断する形で都市計画道路が計画されていたのですが、歴みち事業により街並みを迂回するルートに変更するとともに、歴史的町並みに歩行ネットワークを張り巡らせる計画としました。現地を訪れてみると、まさしく中世の雰囲気を堪能しながら歩き回ることができます。

図-3 橿原市今井地区⁴⁾

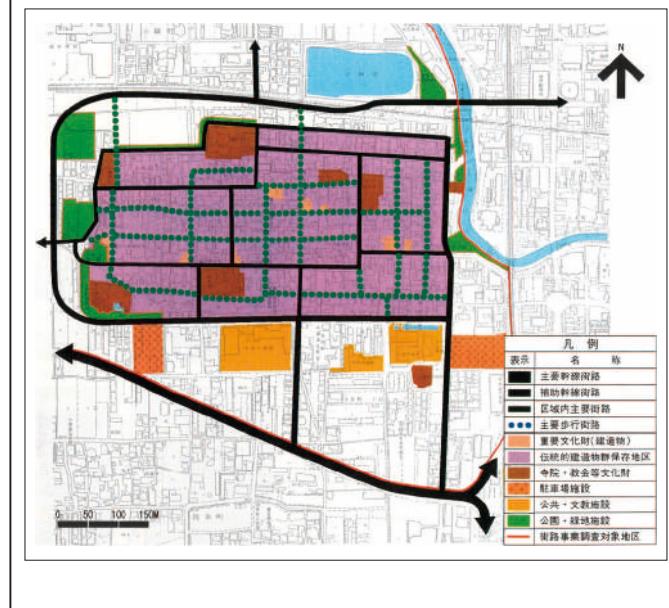
都市計画道路の変更



前

後

基本構想図



3. 生活道路対策の進展

道路は真直ぐ作るもの、という発想が長い間道路管理者に深く根差してきました。事故が起きればそれは運転者に責任を問えばよいという考え方です。しかしながら、歩道のない狭幅員道路などでの悲惨な事故が後を絶たないこれから発想を変えた道路づくりが求めされました。

すでに、1980年にコミュニティ道路という、車道を横方向にずらす(左右にハンドルを切らせて注意を促す)取り組みは始まっており、1996年にはコミュニティ・ゾーンという面的な交通安全対策がスタートしました。ハンプ等の物理的デバイスと交通規制を組み合わせた画期的な事業です。マニュアルも作られ、ブキャナンレポート的な道路の段階構成論も展開されたのですが、当時の関心としては、わが国への適用が遅れに遅れた物理的デバイスに集中しました。

わが国では身近な生活道路での歩行者・自転車の事故が際立って多いことから、まずはそれを根絶するための実効的な対策を見出す必要があったためです。

この点には多大の時間と労力を要しました。たとえばハンプについては、当初は各自治体が独自の設計を行った結果、騒音・振動問題を引き起こして撤去に追い込まれた例等もありました。その後勾配部をサイン曲線にすればよいという答えが見出されたのは2000年ですが、それが国の技術基準になったのは2016年になってからです。道路を縦方向にずらすことへの抵抗感が極めて大きかったです。

この頃には、地区交通計画という言葉に代わって生活道路対策という言葉が多用されるようになりました⁶⁾。

そして、ハンプや、それを横断歩道に適用したスムーズ横断歩道、さらにソフトライジングボーラードなどの物理的デバイスがようやく通常の施策選択肢となり（写真-1）、2021年のゾーン30プラスの開始に繋がりました。かつてのコミュニティ・ゾーンと同様の施策ですが、物理的デバイスに関する国の技術基準が2016年に定められたため、自治体はそれに従って導入できる点が大きな違いです。

写真-1 生活道路対策のための物理的デバイス



スムーズ横断歩道 (埼玉県朝霞市)



ソフトライジングボーラード (新潟市古町モール)

4. ウオーカブル、そしてその先へ

生活道路対策に一定の指向性が見えてきたのとほぼ同時期に登場してきたのがウォーカブルです。私自身は、安全とバリアフリーこそがWalk-ableの本質だと思っていますが、それを達成した上で快適などの価値を加えたものをウォーカブルと呼ぶのだと理解しています。

すでに、優れた成果が生まれつつある一方で、一部には、舗装にお化粧を施しただけでウォーカブルと称する例もなくはありません。そもそも、ウォーカブルの本質を見極めるべき頃合いではないかと思っています。

なかには、「都市計画道路がだいぶ整備されて余裕が生まれたので一部の道路をウォーカブルに再配分する」といった説明がなされることがあります。現実論としては間違っていないのかもしれません、本質論としては正しくない見方だと思っています。過去の道路計画が過剰だったということでしょうか？ そんなはずはありません。

2020年の道路法改正は、単にほこみちという制度を作ったものではありません。従来、交通機能と空間機能だけが認められてきた道路に、まったく新たに交流・滞在機能が加わったという道路の革命的転換が行われたのです。したがって、歴史的町並みの尊重という価値観の転換を背景に、都市計画道路の見直しを含む施策を歴みちが展開したのと同様に、ウォーカブルについても、道路ネットワークの見直しも必要に応じて視野に入れるべきだと思います。ある道路を歩行者専用ないし優先にするために、隣接する都市計画道路の容量を高めることも時には考えるべきでしょう。

そのためにも、「対策」中心だった地区交通の議論を再び「計画」の議論に高めて、その中で生活道路の安全もウォーカブルな道づくりも扱うことが求められます。

ちなみに、ゾーン30プラスで用いられる物理的デバイスはウォーカブル実現にも有効です。ソフトライジングボーラードによる歩行空間創出はもちろんですが、スムーズ横断歩道も、交通安全だけでなくまちの回遊性向上にも有効です。都心・商業地への展開を期待したいと思います。

その際、地区交通計画の内容の再検討も必要です。自動車のコントロールを中心としたブキャナンレポート的な内容に加えて、公共交通や自転車、さらに新たなモビリティの登場も見据えた総合的な内容に高めていくことが求められているのです。

1) 社団法人日本交通計画協会、建設省都市局都市交通調査室監修、みちまちアメニティ－地区交通計画の考え方と実践－、1987

2) 土木学会編、地区交通計画、国民科学社 1992

3) 住宅・都市整備公団：団地内歩車共存道路の計画設計指針・同解説（案）、委員長：新谷洋二、1986

4) 歴みち研究会編著、建設省都市局街路課監修、社団法人日本交通計画協会発行、歴史のまちのみちづくり、1996

5) 新谷洋二編著、社団法人日本交通計画協会編著協力、歴史を未来につなぐまちづくり・みちづくり、学芸出版社、2006

6) (一社) 交通工学研究会 生活道路に関する検討小委員会、改訂生活道路のゾーン対策マニュアル、丸善、2017

2-1 都市の魅力を高める地区交通計画

国土交通省 都市局 街路交通施設課 街路交通施設安全対策官 高濱 康亘

1. 地区交通計画の必要性は、交通以外から

地区交通計画って難しいなあと、いつも感じます。たぶん、読者の皆さんも、そのような気持ちで今号の特集をご覧になっているのではないでしょうか。

なぜ地区交通計画が難しいのかというと、都市交通は一般に、システムないしネットワークとして都市全体で考えるものであり、ゆえに、特定のエリアでのアクションが全体に影響し得るからです。例えば、1本のストリートを車両通行止めにしたい！ということに今日も奮闘している読者の方は全国各地にいると思いますが、これを実践しようとすると、そのストリートを通過する必要のある車両が周囲をどのように迂回するのか、また、そうした影響が他の道路への程度影響するのか、といったことを考える必要が生じます。これは、当然ながらそのエリアのみを考えても解に至らず、やはり全体の交通ネットワークの中で考えなければならなくなります。“地区”交通といっても、その地区だけ考えればいいという簡単な話ではないのが、地区交通を難しくしているな、と感じています。

写真-1 中央通り(銀座地区)、東京都中央区



1本のストリートを歩行者天国にするには、周辺の車両交通処理をセットで考える必要がある

ただ、これは古今東西、日本に限らずどの都市でもそうであるはずですが、海外に目を向けると、特にいわゆる旧

市街と呼ばれるエリアを中心に、かなり詳細に地区交通計画が定められている事例が見受けられます（もちろん、日本にもそのような意欲的な都市も存在します）。こうした事例をよく観察してみると、地区交通計画の議論が、交通以外の分野から切り離されずに行われているように思われます。逆に言えば、地区交通計画は、交通以外のテーマからその必要性が訴えられていると理解してもいいのかもしれません。

2. ウオーカブルと地区交通計画

近年の街路交通施策に関する話題としては、「ウオーカブル」の取組みが読者の皆さんも念頭にあるのではないかと思います。ウオーカブル施策は、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を目指す運動であり、令和7年11月末現在で397都市がウオーカブル推進都市に名乗りをあげ、さまざまな施策を推進しています。一方、居心地の良さを目指すという施策の性質から、いわゆる「場づくり」に目が向きがちではありますが、この実現のためにも、エリアとして車両交通をどう処理していくかという観点が不可欠であり、それは地区交通計画に他なりません。

こう考えると、ウオーカブルと地区交通は切り離せない、というか、見方によっては地区交通計画の一部としてウオーカブル施策があるというようにも考えられます。

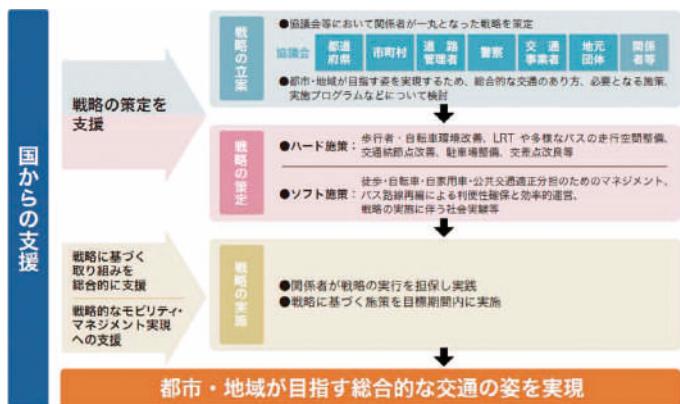
3. 都市・地域総合交通戦略をうまく使う

では、地区交通計画をどのように考えればよいかというと、ヒトやモノの移動が特定の地区内で完結しないことを考えると、ネットワーク全体との関係で考えなければならないということは、冒頭の「難しさ」でも触れたとおりです。加えて、ネットワーク全体で考えるということは、多岐にわたる関係者との総合的な調整が必要になるということでもあります。

こうした総合性の確保や、関係者相互の連携の仕組みとして、街路交通施設課では「都市・地域総合交通戦略」の策定を推奨しています。総合交通戦略の目的は、過度に自

家用車利用に依存することなく、徒歩、自転車、公共交通等の各モードが連携し適切な役割分担のもと、望ましい都市・地域像の実現を図る観点から、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図るものであり、街路交通施設課において、各現場での総合交通戦略の策定や、策定された戦略に基づく事業の支援等を実施しています。この総合交通戦略の中で、都市全体の交通のあり方を定めつつ、それと密接に関係する形で、地区交通に関する戦略を定めていくことが有効であると考えられます。予算制度の面でも、地区交通戦略の策定を要件化（令和8年度までは経過措置あり）しており、即地的かつ実効性の高い事業推進のためには、都市全体を見渡した交通計画だけでなく、それと密接に連動した地区交通計画の観点が重要であると考えています。

図-1 都市・地域総合交通戦略の検討・実施スキーム



4. 地域の個性、都市の固有の魅力

都市全体の交通の話に広がってしまうと、地区交通を考える拠りどころが一体何なのかが難しくなってしまうかもしれません。あるいは、特に上述したウォーカブルの取組みをどういったエリアで行うべきか、というように問を置き換えてもいいのかもしれません。これに対するひとつの一例として現場での検討のヒントになるかと思われるが、地域の個性や魅力を特に生み出しているエリアがどこか、という観点であると考えられます。

それぞれの都市には、その都市固有のイメージがある（もしくは、あるべき）ということは読者共通の見解ではないかと思いますが、特に市街地において、その都市のイメージを決定づけるようなエリアは、交通計画を考える上でも

重要な地区である可能性が高いといえるかと思います。なぜならば、とある都市を想起する際のその景観は、多くの場合、歩行者の目線からだと考えられるからです。エリアの拠点性を高め、ひいては都市の発展や持続可能性を高めるためには、都市の固有の魅力を磨き、都市生活者の愛着を生んだり、来街者を惹きつけ、消費行動を喚起したりすることが重要な視点となりますが、都市のイメージを決定づけているのが歩行者の目線だとすれば、歩行者が快適に過ごせる環境づくりのため、当該エリアの交通の整序、すなわち地区交通計画が重要となります。なお、国土交通省都市局では、「都市の個性の確立と質や価値の向上に関する懇談会」の中間とりまとめとして、本年5月に『成熟社会の共感都市再生ビジョン』を公表しており、上述のような「都市の固有の魅力」を含めた都市再生の方向性を考え方として示しています。地区交通計画の検討にあたっても、参照いただければと思います。

5. 総合性・デザイン志向としての地区交通計画

地区交通計画は難しい、と冒頭に述べました。

それは、結局のところ系全体で考えなければならないからだ、と述べましたが、ここまで議論を踏まえると、特定のエリアを定めるがゆえの、具体性・即地性・総合性が求められることにも、その難しさがあると思われます。

他方で、地区交通計画を考えることは、そもそも地区交通計画が必要となる、その都市固有の魅力や課題を考えることでもあり、すなわち都市の将来の姿を考えることと同じと言っても過言ではないと思います。こうした考えに基づけば、地区交通計画を考えると言っても、いきなり交通から考えることはせず、まずは都市や地域の固有の魅力から考えてみることが、ひとつの有効な策ではないかと思われます。この場合、さまざまな観点や意見を統合させる、デザイン志向での検討が重要であり、その中に、地区交通の観点が含まれる、といったフレームワークで検討を行うことが肝要です。

地区交通計画を考えるにあたっては、今一度、将来、自分自身がそのまちでどのような暮らしをしたいかから考えてみてはいかがでしょうか。街路交通施設課としても引き続き、総合交通戦略やウォーカブル施策をはじめ、さまざまな方法で各現場の取組みを応援してまいります。

【参考資料】



都市・地域総合交通戦略
国土交通省webサイト
(総合的な都市交通の戦略に基づく施策の推進)



『成熟社会の都市再生ビジョン』令和7年5月
国土交通省webサイト
(都市の個性の確立と質や価値の向上に関する懇談会)

2-2 歴みち事業から今への変遷

川越市 都市計画部

1. 川越の概要

川越市は、埼玉県の南西部に位置する中核市で、古く江戸時代には、江戸城の北の守りとして代々幕府の重臣が藩主を務めてきました。その城下は、江戸への物資の集散地として大きく栄え、商業都市川越として発展します。

現代でも、都心から約1時間圏内に位置する利便性の高さから、東京のベッドタウンとして住宅開発が進む一方、蔵造りの町並みが残る北部市街地を中心に、年間700万人を超える観光客が訪れる観光都市となっています。

2. 蔵造りの町並み

北部市街地の骨格は、1638年の大火を経て、藩主松平信綱により実施された城下の町割によるもので、今も色濃く残る都市構造が構成されました。加えて、1893年、当時の町の1/3を焼失した「川越大火」を受けて、表通りで唯一焼失を免れた「大沢家住宅（重要文化財建造物）」の店蔵を見た商人たちが、再建に際し防火性能の高い蔵造り町家をこぞって建てたことから、今日に残る蔵造りの町並みが形成されたのです。

時は下り1922年に県内初の市制が施行され、人口31,000人の川越市が誕生しました後も、蔵造りの町並みは一番街として商業の中心地であり続けました。しかし、1960年代後半に入ると、駅前商業地の発展や車社会の到来といった情勢の変化などから、一番街商店街は時代に取り残されていき、居住性に乏しい蔵造りの建物も徐々に取り壊されていくようになります。

3. 町並み保全

市も、16件の蔵造りの建物を市指定文化財に指定するなど、

その保存に取り組みますが、取り壊しの流れは止まらず商店街としての活力も低下していきます。そして、一番街の周辺でも、マンション建設が進められるようになったのです。

こうした状況に直面し、一番街商店街は、1985年に中小企業庁の助成を受けて行われた調査を活用して、蔵造りの建物に代表される、歴史的町並みを生かした商店街づくりに取り組み始めます。また、商店街に加入していない住民側にも危機感が生まれ、伝統的建造物群保存地区（いわゆる「伝建地区」）制度による、町並み保全に向けた話し合いが加速していきました。

しかし、こうした流れの中で、中央通り線の拡幅計画が大きな課題となっていました。

蔵造りの町並みを南北に貫く中央通り線は、1936年に幅員11mで都市計画決定された後、1962年には、西側に一方拡幅する幅員20mの計画に変更されています。これは、中央通り線の整備に伴い、蔵造りの町並みが消滅することを意味していたのです。

4. 縮小変更と伝建地区

一番街商店街の取組みと時を同じくして、市は、1985年に歴みち調査を実施し、面積約130haの歴史的地区を回遊する歴史的道すじや、既存の観光ルートなどの16路線、総延長3,850mの歩行者系ネットワーク計画を策定しました。かねてからの課題となっていた、北部市街地の交通体系を見直そうとしたのです。

この計画に基づき、中央通り線と平行に走る裏通り等をつなぐ6路線において、1990年から石畳化や無電柱化を伴う歴みち整備を進め、「菓子屋横丁」や「時の鐘」など、歴史的町並み周辺の観光スポットに向けた歩行者の回遊性を高めました。

また、埼玉県でも、国道16号と国道254号に連絡して北部市街地を環状に囲む、川越北環状線を都市計画決定し整備を進めることで、北部市街地に流入する車両を迂回させることとしました。

これらの交通体系の見直しにより、1999年、ほぼ現道幅に合わせた形で、

写真-1
蔵造りの町並みが残る
中央通り線（一番街商店街）



中央通り線の縮小変更が実現したのです。

また、この縮小変更に併せて、歴史的町並みを伝建地区として都市計画決定し、同年12月には国の選定を受けます。こうして、川越の歴史的町並みは、重要伝統的建造物群保存地区の仲間入りを果たすことができたのです。

5. 住民発意による街路整備

一方、一番街の無電柱化は、歴みち事業とは別に行われたものです。1988年に、地元自治会長や一番街商業共同組合理事長から要望書が提出されたことを受けて、市が道路管理者である埼玉県に事業の協力を依頼し、川越市一番街整備基本計画に無電柱化が盛り込まれました。

事業化に際しては、それまで行政や電線管理者などで構成していたワーキンググループに、地元の代表を加えて再編成しています。地元の協力を得ることで、沿道の方々から、変圧器などの地上機器を設置する用地を確保することができました。また、2年にもわたる大きな工事でしたが、交通規制や騒音・振動等の諸問題についても理解を得て進めることができ、1992年に竣工します。同年10月に行われた市制70周年の「川越まつり」では、電線のない一番街の空の下で、山車の運行が実現しました。

その後、2007年のスウェーデン国王・王妃両陛下と天皇・皇后両陛下（現上皇・上皇后両陛下）の御訪問に合わせて、歩行空間と街路灯が整備されたことにより、多くの観光客を迎える今日の一番街の姿が完成したのです。

6. 道路美装化による歴史まちづくり

はじめは、伝建地区の指定を促進するためのモデル事業として取り組んだ歴みち事業ですが、指定後は、地域特性を生かした歴史まちづくりの一環として取り組んでいます。

2009年策定の川越市中心市街地活性化基本計画では、「歩いて回遊したいまちづくり」「活力とにぎわいのあるまちづくり」の実現に向けた事業として、また、2011年策定の川越市歴史的風致維持向上計画では、歴史的な町並みや拠点をつなぐ「周辺環境の整備に関する事業」として、それぞれ歴みち事業を位置づけてきました。

特に、市指定文化財の「旧川越織物市場」の建物を復原整備して開設した、「川越市文化創造インキュベーション施設（愛称「コエト

写真-2
旧川越織物市場と一体的に
美装化した立門前線



コ」」の前面道路である立門前線については、蓮馨寺門前の歴史を伝える中心的な歴みちであり、伝建地区と駅前商業地との中間に位置する歩行者系ネットワークの重要な路線でありながらも、長い間人通りの少ない通りとなっていました。

そこで、「旧川越織物市場」の復原工事と一体的に道路美装化を行うこととし、地域住民との協議を重ねながらデザインを決定、2024年に工事を完了しました。その結果、地域特有の風情を掘り起こし、歩行者の交通量が整備前に比べ倍増するなど、賑わいの創出を図ることができました。

7. 課題と取組み

伝建地区となり、歴史的町並みの保存・整備が進んだことで、北部市街地には、平日・休日を問わず多くの観光客に訪れていただいている。一方、伝建地区内の歴史的道すじは、地域の生活道路にもなっており、また、特に幹線道路でもある中央通り線の周辺では、歩行者と車両の錯綜が発生しています。

このため市では、2024年から観光庁の支援事業を活用し、オーバーツーリズム対策に取り組んでいます。このうち、北部市街地の交通対策として、2025年は、行楽シーズンに当たる5月と11月の各3日間に、一番街において歩行者天国を試行的に実施しました。また、交通量調査やアンケート調査を行うことで、交通規制の影響や効果の検証を行っています。

写真-3 一番街混雑の様子



写真-4 歩行者天国の様子



8. おわりに

1990年に、「菓子屋横丁」で歴みち事業を開始してから、35年が経過しようとしています。その間に、ひなびた裏通りは人気の観光地となりました。かつて衰退を憂いでいた一番街とその周辺の通りには、次々と新規出店が続き、北部市街地全体に活気が戻っています。歴みち事業がもたらす地域の魅力向上と活性化は、市の内外に広く周知され、市民意識調査においても高い評価を得ることができました。

引き続き、歴史まちづくりにおける重要な基幹事業として、残る路線の歴みち整備に取り組み、歴史的風致の維持向上を図っていきます。

2-3 長野市中心市街地の交通計画 ～交通セル計画の導入と効果～

長野市 都市整備部 都市計画課

1. はじめに

長野市は、国宝善光寺の門前町として、時代とともに町の形態を整えながら北国街道の宿場町あるいは交易地としても栄え、また、1897年（明治30年）、県内で初の市政施行や県庁等の官公庁が置かれたことにより、長野県の政治・経済の中心として発展してきました。1998年にはオリンピック冬季競技大会が開催され、2005年に1町3村、2010年に1町1村の編入合併により、現在は、面積834.81km²、人口約36万人を有し、数え年で7年に1度開催される善光寺御開帳期間には、600万人を超える観光客が訪れています。

2. 交通セル計画の導入

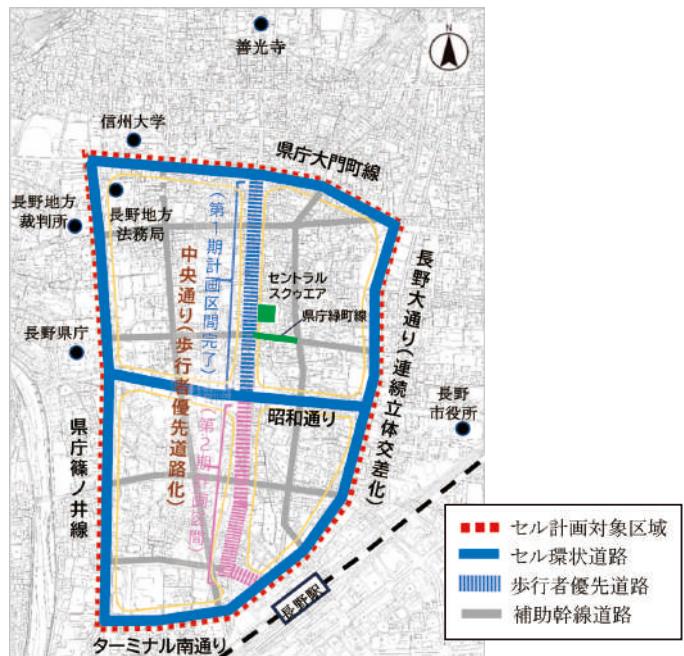
本市の中心市街地は、JR長野駅から善光寺に至る南北軸の中央通り（善光寺表参道）を中心に、善光寺周辺から広がる古くからの門前町が形成され、自動車の普及が進んだ1970年代には、自動車交通量の急激な増加に伴い、既成市街地における深刻な交通渋滞が発生していました。

このような課題に対し、都市中心部から通過交通を排除し、歩行者や公共交通機関を優先した快適で安全な都市空間を創出するため、1960年代から西欧の諸都市で行われていた、歩行者道路や自動車の流入規制等を取り入れた「交通セル方式」を採用し、1980年（昭和55年）に中心市街地の約124haを対象として、「交通セル計画（総合都市交通施設整備事業基本計画）」を策定しました（図-1）。

交通セル方式は、市街地の外周に環状道路を設け、その中を複数のセル（細胞や部屋の意味）に分割し、他のセルへ移動するには外周の環状道路を経由しないと到達できなくすることにより、中心市街地に用事のない通過交通の排除、安全な歩行空間を確保することで、交通渋滞の緩和や中心市街地の活性化を図るもので。

本市の交通セル計画は、環状道路内の市街地を南北に縦断する「中央通り」と東西に横断する「昭和通り」により4つのセルに区分しています。また、長野駅から善光寺を結ぶ中央通りを歩行者優先道路化し、併せて来街者がセル内を徒步で移動するための駐車場整備や、徒步での移動を補完するミニバスの運行により、安全で快適な都市空間を創出し、賑わいのある中心市街地のまちづくりを目指すもので、本市では40年以上にわたり、この取組みを進めています。

図-1 長野市の交通セル計画



3. 環状道路の整備

約5.3kmに及ぶ環状道路については、計画策定時点で完成していた県庁前の南北の道路と東西の昭和通りを除き、道路の新設や既存道路の拡幅が必要な状況でした。

まず、長野駅前から北東に延びる長野大通りについては、市街地を南北に縦断し渋滞の要因の1つとなっていた長野電鉄長野線を地下化する連続立体交差化事業が1981年に完成し、市街地を東西に横断する道路の渋滞を緩和とともに、地上線跡地に最大幅員38mの道路を1983年までに整備しました。

また、環状道路を構成する東西の2路線など残りの区間については、1998年のオリンピック冬季競技大会開催に向けて道路整備を加速化させ1997年までに整備し、計画立案から17年で環状道路の完成に至りました。

4. 中央通りの歩行者優先道路化

環状道路完成後の1999年には、中央通り歩行者優先道路化を中心施策とした「長野市中心市街地活性化基本計画」を策定し、長野駅から善光寺へ至る計画区間約1.4kmのうち、中間地点に当たる昭和通りから善光寺側約0.7kmを第

1期計画区間とし、整備方針の検討に着手しました。

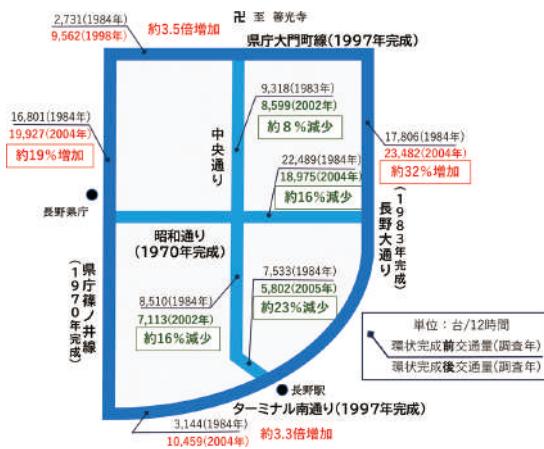
有識者による「中央通り歩行者優先型交通計画策定検討委員会」や、地元商店会による「中央通り活用検討勉強会」が組織され、地元と一緒に2004年から2008年にかけて、社会実験を計7回実施し、検討を重ねながら合意形成を図りました。その後、善光寺御開帳の開催と北陸新幹線長野金沢間の延伸開業が重なる2015年を目標に、中央通りの第1期整備と長野駅前広場の再整備を並行して実施し、歩行者優先道路の整備を前進させました。

歩行者優先道路化の第1期整備では、道路幅員18mのうち、車道幅員を狭め両側の歩道幅員を1.5mずつ拡幅して6mとし、車道の舗装を既設歩道とともに石畳舗装にしました。特に歩行者優先を印象づけるため、車道には桜色の御影石を採用し、拡幅した歩道には休憩施設（縁台型のベンチなど）を設置して歩きやすく快適な歩行空間を確保しました。2020年には長野県庁と長野大通りを東西に結ぶ補助幹線道路と中央通り沿線に人々が憩い賑わう、まちなか広場としてセントラルスクエア^{※1}を整備しました。

5. 交通セル計画による効果

交通セル方式導入による効果を検証するため、1997年の環状道路の完成前後における12時間交通量を比較しました（図-2）。

図-2 環状道路完成（1997年）前後の交通量



環状道路完成前から供用していた県庁篠ノ井線や長野大通りの交通量は、2~3割増加した一方で、環状道路内の交通量については、すべての調査地点において交通量が減少したことから、中心市街地内の通過交通が抑制され、環状道路への分散効果が確認できました。

中央通りの第1期計画区間については、沿線に整備したセントラルスクエアとの相乗効果もあり、道路空間を活用したイベントが増え、まちの賑わい創出につながり、地

元商店会からも「道路空間を使いやすくなった」と整備を評価する声が寄せられています（写真-1）。

写真-1 歩行者優先道路化整備前後の中央通り



今後は、第1期整備の成果を踏まえ、中央通りを「善光寺へと導く一本の道」として魅力を高めるため、第2期計画区間の歩行者優先道路化を推進するとともに、駐車場の配置や補助幹線道路、バス等の公共交通のあり方についても併せて検討し、中心市街地の活性化につなげる必要があると考えています。

6. 今後の取組み

現在、本市では、中央通りの第2期計画区間（長野駅から昭和通りまでの0.7km）について、2018年に県から市へ管理が移管されたことから、整備に向けて2023年から地元商店会の皆さんと連携して勉強会を開催し、ウォーカブルなまちづくりの方向性を検討しています。今後は、勉強会で検討された創り出したい道路空間のイメージを現地で表現し、効果を検証するための社会実験を行い、整備計画を立案していく予定です。この整備が完了し、中央通りの歩行者優先道路化が実現すると、長野駅から善光寺までの目抜き通りが安全で快適な歩行空間となり、中心市街地の魅力づくりにつながるとともに、計画策定から半世紀にわたり取り組んできた交通セル計画の全体が見えてきます。

7. おわりに

本市の交通セル計画による交通渋滞の緩和や歩行者環境の改善は、中心市街地の価値を高め、来街者の増加やまちなかの回遊性向上につながるものと考えています。今後も、快適で安全な都市空間を創出し、「賑わいのあるまち」の実現に向け、地元の皆さんと一丸となって取組みを進めてまいります。

※1 オリンピック冬季競技大会の表彰式会場

※2 整備後の写真は歩行者天国実施時の様子

2-4 船橋市におけるゾーン30プラスの取組み

船橋市 建設局 道路部 道路計画課 屋形 紳太郎

1. はじめに

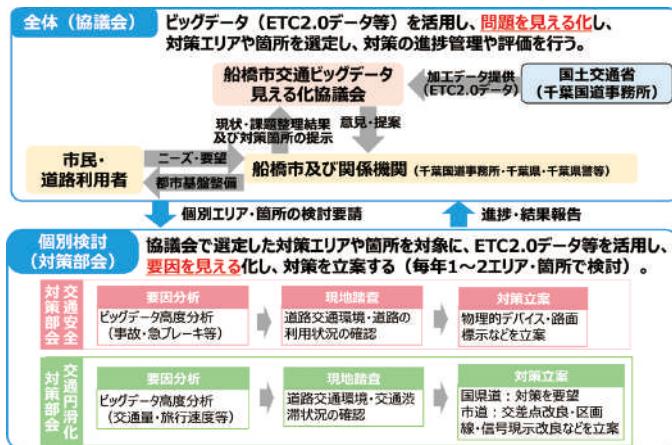
本市では、生活道路の安全安心な通行空間整備のため、多くの交通安全対策を実施しています。平成24年度からは、千葉県警察と連携して、「ゾーン30」の整備を進めてきました。令和3年度からは、「生活道路の交通安全に係る新たな連携施策『ゾーン30プラス』」の推進について（令和3年8月26日）の通達に基づき、「ゾーン30プラス」の整備を推進しているところです。

令和7年4月1日時点で、「ゾーン30」は25箇所、「ゾーン30プラス」は6箇所の整備を行ってきました。

2. 船橋市交通ビッグデータ見える化協議会

本市では、市内の交通渋滞の緩和と交通事故の削減に向け、学識経験者や国、県、警察、市で構成する「船橋市交通ビッグデータ見える化協議会（以下、見える化協議会）」を令和2年6月に設立しました。見える化協議会では、ETC2.0プローブデータや事故データなどの交通ビッグデータを活用し、市内全域の交通状況や問題を見える化することで、対策が必要なエリアや箇所の抽出を行っています。また、下部組織として対策部会（交通安全・交通円滑化対策部会）を設置し、それらの対策エリアや箇所について、交通の流れを動的シミュレーションにより、交通の阻害要因、交通事故の原因などを可視化します。さらに、対策部会では、現地踏査を実施した上で、事故や急減速の発生要因、道路の利用状況も踏まえ、対策立案を行っています。

図-1 船橋市交通ビッグデータ見える化協議会の枠組み

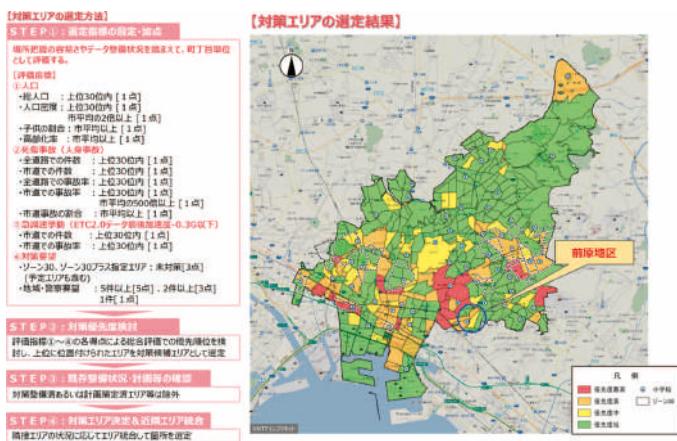


対策実施後においても、見える化協議会にて進捗管理や評価を行い、対策方法の改善を図っています（図-1）。

3. ゾーン30プラス対策検討エリアの考え方

ゾーン30プラス対策検討エリアを選定するに当たって、まず選定指標を設け、交通安全対策の優先度を検討しています。選定指標として、①人口（総人口、人口密度、子どもの割合、高齢化率）、②死傷事故（全道路での件数、市道での件数、全道路での事故率、市道での事故率、市道事故の割合）、③急減速挙動（市道での件数、市道での事故率）、④対策要望（ゾーン30やゾーン30プラス整備要望、地域・警察要望）などを設定し、この指標に基づき加点評価を行うことで、優先順位を検討しています。上位に位置づけられた交通安全対策エリアを対策候補エリアとして選定し、定量・定性的観点の両側面から見える化協議会の議論を経て、ゾーン30プラスの対策検討エリアを決定しています（図-2）。

図-2 交通安全対策エリアの選定方法と選定結果



4. 対策の立案方法

ゾーン30プラスの対策立案については、平均旅行速度、時速30km以上の車両の割合、急減速挙動、抜け道車両の軌跡などの分析結果をもとに、時間帯別の平均旅行速度や抜け道車両の進行方向などの詳細分析を行っています。

次に、事故に関しては発生日時や事故状況を類型化するとともに、地域住民からの情報提供、通学路の指定状況などを重ね合わせた分析を行っています。それらの詳細分析

結果をもとに、現地踏査や危険箇所の現況を把握した上、狭さく・ハンプなどの物理的デバイスを含めた効果的な対策を立案します。対策部会にて立案された対策については、見える化協議会に諮った上で市に提案します（図-3）。

図-3 対策部会の実施例

部会メンバー		部会の開催状況		
調査安全診断（第三者による検り）を実施		検討エリア：前原地区		
委員		【現地視察 & 室内会議：令和4年8月12日】		
学園経験者		■現地視察（前原地区）		
千葉県立事務所 計画課		■前原及び本町地区での検討		
国土交通省	千葉県道事業課 交通対策課	⇒問題箇所及び事故要因と対策の方向性		
	県土整備課 道路計画課	【現地視察】		
	県土木事業課 道路建設課	【室内会議】		
	葛南土木事務所 総務課			
千葉県	警察本部 交通規制課（規制担当）	【室内会議：令和4年8月30日】		
	警察本部 交通規制課（信号担当）	■対策コンセプト・メニューの立案		
	船橋警察署 交通課	■対策を具現化する際の留意点		
	船橋東警察署 交通課	【室内会議】		
船橋市		【画面：令和4年9月13日】		
道路建設課		■対策内容の承認		
道修安全診断		【現地視察（前原地区）】		
学園経験者・道修安全専門家・ 交通安全専門家		【現地視察】		
道路設計技術者 [※]		【現地視察】		
※道修安全専門家：国土交通省道修安全監査官、道修安全専門家		【現地視察】		
交通安全専門家：国土交通省道修安全監査官、道修安全専門家		【現地視察】		
道路設計技術者：国土交通省道修安全監査官、道修安全専門家		【現地視察】		

5. 対策の実施

見える化協議会にて提案された対策を踏まえ、市が地域住民と意見交換を行い、合意に至った対策を実施します。

「前原地区」は、令和5年3月にゾーン30プラスの供用が開始され、地域住民の合意のもと、狭さくや交差点ハンプを設置しました（図-4）。ハンプについては振動の問題、狭さくについては出入りの関係などで合意形成が難しいものの、定量化されたデータ分析結果を活用することで、地域住民の合意も円滑化されました。

図-4 前原地区「ゾーン30プラス」実施計画



6. 対策効果

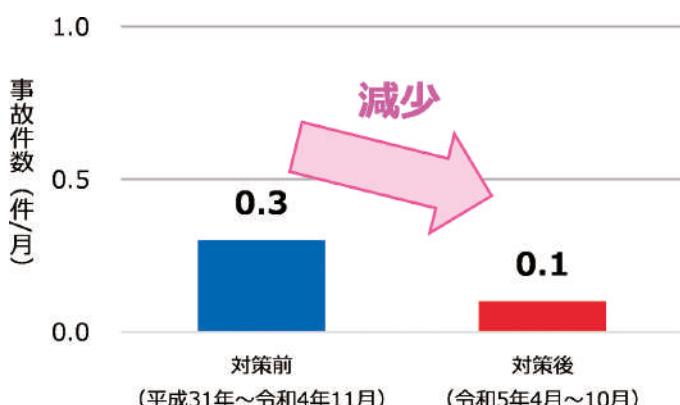
「前原地区」の対策効果として、狭さくを設置した箇所

については、対策前と比べ、平均旅行速度が11.8km/hから11.7km/hと0.1km/h低下し、時速30km以上の車両の割合も5.4%から1.9%と3.5%低下しました。また、ハンプを設置した箇所については、急減速挙動の回数が減少するなど、客観的なデータにより効果があることが証明されました（図-5）。また、エリア内の交通事故発生状況についても対策前と比べ、月当たり0.3件から0.1件と減少しました（図-6）。

図-5 前原地区「ゾーン30 プラス」効果検証①



図-6 前原地区「ゾーン30プラス」効果検証②



7. おわりに

本市では、引き続き生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の確保のため、交通ビッグデータを活用した「ゾーン30プラス」の整備を推進していきます。さらに、交通ビッグデータを用いて、対策実施後の効果検証を行い、必要に応じて追加対策を行うなど、継続的な取組みを行っていきたいと考えています。また、本事業を進めるに当たり、見える化協議会の委員の方々による協議及び関係機関などの協調が重要であり、それには客観的かつわかりやすいデータ分析、情報整理が求められます。今後は市として、新たに人流データなどのビッグデータの活用を視野に入れつつ、より効果的な交通安全対策に努めていきたいと考えています。

2-5 ブリュッセル・アンスパッハ通りの歩行者空間化と中心市街地の面的交通再編

鳥取大学 工学部 助教 吉野 和泰

1. はじめに

ベルギーの首都ブリュッセルのまちなかを歩いていると、人々が談笑する声や木々の葉擦れや噴水のせせらぎがあちらこちらから聞こえています。そしてふと、自動車の通行音がほとんど聞こえないことに気づきます。2021年に、ブリュッセルが欧州諸都市に先駆けて、都市全域の道路を原則30km/h規制化したことは日本においても話題となりました。行政による効果検証によれば、市内を通行する自動車の平均速度が最大5km/h以上低下したことや、交通騒音レベルが1.5~4.8 dB(A)（人の耳ではっきりと静かになったと感じる）程度低下したこと、交通事故による歩行者の負傷者数が（コロナ禍の期間を除いて）過去最低になったことが明らかになっています。

当然、このような交通静穏化の効果は、30km/hの速度規制だけで実現したわけではありません。歴史的には、モータリゼーション全盛の1970年代から中心市街地の歩行者空間化が段階的に進められてきた経緯があり、2009年のグランプラスの歩行者空間化や、2021年のアンスパッハ通りの歩行者専用道路化へと展開していきました。こういった道路空間再編の取り組みと連動するかたちで、中心市街地「全体」での面的な道路交通の再編やモビリティ・サービスの高度化・高質化などが進められました。全体の道路網を、環状迂回路・接続経路・地元交通（許可車両制）の3つの機能により再構造化し、通行方向の調整や一方通行道路の導入により通過交通を低減させ、歩行者を中心とするアクティブモビリティの優先度を高める、大胆で緻密な地区交通計画「グッドムーブ（3.で詳述）」の導入に至りました。こういった地区スケールでの空間・交通の一体的な再編が、都市の抱える諸問題の解決や都市生活の質向上に有効であることが、市民レベルで広く認識され、都市施策として高い支持を得ています。

2. アンスパッハ通りの歩行者空間化プロセス

アンスパッハ通りは、環状の幹線道路で囲まれるブリュッセルの中心市街地（ペンタゴン）を南北に縦断する主要道路です。通りの東側はグランプラスを中心とする歴史的市

街地、西側は飲食・商業店舗が立ち並ぶ歩行者の多いエリアが広がっています。再整備以前は片側2車線と路上駐車帯で構成される計6車線の自動車道が、総延長約1.3kmにわたって東西のエリアを分断しており、ピーク時の交通量は約1,500台/時にのぼり、徒步による回遊性を阻害していました。このことが、東西での社会的・経済的な格差を生じさせていたことも指摘されています。

このような都市問題を背景に、2012年以降、自動車交通量の削減と幹線道路の歩行者空間化を求める市民運動が活発となりました。例えば、アンスパッハ通りの路上でのゲリラ的な歩行者空間化イベント（左）や、ブリュッセル市民らが思い思いの道路の将来像を描くアイデアコンペ（右）などが重要な転換点となり、市民らが主体的に道路のビジョンを形成していきました。なお、こういった市民の主体性の背景には、ブリュッセルの地で1970年代から実践されてきた、市民の有志による都市研究体の存在があります。本稿では紙面の都合で割愛しますが、公共空間や都市交通に関する市民の関心や情報感度を高め、都市空間の再編事業を政策目標化させるうえで、地域の市民専門家の取り組みが重要な役割を果たしていると考えられます。

写真-1 アンスパッハ通り歩行者空間化の契機となった市民運動（左）とアイデアコンペ（右）



出典：ブリュッセル市提供資料

2014年には、市民参加型のワークショップを通じた道路空間の利活用アイデアの整理と設計案の具体化が進められ、並行して、道路・交通管理者らによるペンタゴン全体の交通シミュレーションが実施されました。交通計画上の要点は、アンスパッハ通りを囲むかたちでペンタゴン内に環状の交通迂回路を新たに設定すること、駐車場を外縁部へ集約し料金設定の工夫によりペンタゴン内への自家用車の流入を抑制すること、約20系統あるバス路線の再編によって車両動線の交錯やバス停への発着に伴う渋滞を緩和させ定時性・運行速度を改善させること、の3点でした。特に

3点目は、一見アンスパッハ通りの歩行者空間化とは無関係に思われますが、南北に長い歩行者専用道路を設定しようとする場合、東西の接続経路をどこかで横断させる必要が生じるため、その部分で歩行者空間の分断を生じさせないために車線数をうまくコントロールすることが、デザイン上も重要な論点となりました。道路の特定の区間のみを局所的に交通静穏化しようとするとネットワーク上の負荷が偏在・集中する場合があるため、中心市街地の範囲で面的に交通を再編している、というふうに交通計画とデザインの関係性を読み解くことができます。

シミュレーションに基づく新しい交通計画案について2015年から約2年わたって社会実験が実施されました。期間中はハード整備は行われず、信号制御による車両通行規制と仮設的なストリートファーニチャーの設置のみで、ペンタゴン全体の道路交通への影響が検証されました。計画の調整においては、ビジョンで示された広場や公園としての空間の「場所性」が重視され、歩行者専用道路の区間や周辺道路の通行方向などの細やかな修正で、個別具体的な合意形成が図されました。2017年から段階的に改修工事が進められ、2021年にアンスパッハ通り・沿道の3つの広場を含む総面積59,000m²の歩行者空間化が完了しました。

3. ブリュッセルの面的な交通再編

2022年に導入された地区交通計画「グッドムーブ」では、ペンタゴンの通過交通を減らし歩行者の利便性を高めるため、ペンタゴンが8つのエリアに分割され、各エリア内で歩行者ゾーンが拡張され、車両は接続経路を介してエリア間を移動できるように車線数や通行方向が調整されました。

図-1 アンスパッハ通りの歩行者空間化(整備前(上)と整備後(下)、およびグッドムーブの交通計画図



出典：ブリュッセル市HP、写真（下）は筆者撮影

ここで、ペンタゴン中心部のエリアの範囲をみると、アンスパッハ通りの歩行者空間化に際して設定された交通迂回路がまさにその境界になっており、グッドムーブの構造を支える骨格となっていることがわかります。行政担当者

へのヒアリングによれば、アンスパッハ通りの歩行者空間化とグッドムーブによる道路ネットワークの再構造化の検討を、並行して相補的に進めたところに、計画上の成功要因があるとのことです。計画検討の初動期から、中心市街地全体を対象として、将来的な車両交通量の再配分・最適化を考慮して交通シミュレーションが実施されました。これにより、周辺道路への影響を踏まえた歩行者空間化の実現可能性が確認され、アンスパッハ通り全体の歩行者専用道路化を前提とした、多様なデザイン・シナリオの検討が可能となりました。あわせて、歩行者ゾーンへの車両のアクセスに関するルールも整理されました。アンスパッハ通りや周辺の歩行者ゾーンへの進入路となる交差点には許可車両制のライジングボラードが設置され、荷捌き車両は午前4時から11時まで進入可能となりました。歩行者ゾーンへの沿道必需の車両のアクセスを柔軟に管理すること、そのルールを中心市街地全体に適用し「大きな合意」を形成することが、個別の道路空間再編プロジェクトにおける合意形成の円滑化にも寄与すると考えられます。

4. 我が国への示唆と今後の検討可能性

以上、ブリュッセルにおける近年の動向を踏まえて、我が国において参考になる知見と検討可能性をまとめます。

まず、海外においても日本においても「歩行者優先」が謳われていますが、その本質的な考え方方が「都市デザインによる誘導」と「(いわゆる) 交通工学的な制御」とで差があるということを、改めて理解する必要があります。地区交通計画は、暮らしに密着した交通需要の分析と空間デザインがセットで検討されるべきものと考えます。海外では、沿道必需の交通の利便性と空間の場所性を両立する手法として、速度規制や時間帯規制、許可車両制を柔軟かつ面的に適用しつつ、道路空間を大胆に広場・公園に機能転換しています。翻って我が国では、依然として、通行規制は道路1本ずつ、交差点1ヵ所ずつ設定され、技術基準は「交通容量・円滑性」が優先され、滞在の質は副次的要素としてみなされています。根本的な考え方を転換するためのヒントとして、空間の質を高めることを最上位に位置づけて計画案の評価と調整を行うための手法として、「ビジョン」を各種計画や技術基準との関係のなかで実効的な「指標」とすることが重要になると考えます。

都市全域への面的な交通規則の適用を、都市政策として一括で意思決定していることも成功要因となっています。その意味で、政治・政策のデザインが重要であり、さらにはEBPMのための、都市にまつわる多角的なデータのアーカイブと分析結果の高度な視覚化の基盤の構築が、今後ますます重要になると考えます。



鐘つき通り＜写真提供:川越市＞



ゾーン30プラス入口部＜写真提供:船橋市＞



狭さく設置個所状況＜写真提供:船橋市＞



蔵造りの町並み＜写真提供:川越市＞



「善光寺花回廊」のにぎわい＜写真提供:長野市＞



ナイトウォーキングする市民の様子(アンスパッハ通り)
<写真提供:吉野 和泰>



歴みち事業によって中世の街並みを保全(橿原市今井町)
<写真提供:久保田 尚>