

東京大学大学院新領域創成科学研究科
社会文化環境学専攻

2016 年度
修 士 論 文

住宅地におけるストリートデザインの「質」に関する研究
Quality of Street Design in Residential Area

2017 年 1 月 23 日提出
指導教員 出口 敦 教授

生 田 尚 志
Ikuta, Hisashi

住宅地におけるストリートデザインの「質」に関する研究

	ページ
1 章 研究の背景と目的	1
1-1. 研究の背景	1
1-2. 研究の目的	2
1-3. 本研究で使用する用語の定義	3
1-4. 本研究の論点と既往研究との関係性	5
1-5. 本研究の構成	9
2 章 生活道路史の整理	12
2-1. 住宅地における道路計画の基本的姿勢	12
2-2. 住宅地における道路施策の変遷とその社会的背景	14
2-3. 生活道路史の再整理と考察	43
2-4. 小括	51
3 章 ケーススタディ対象の概要	55
3-1. 当時の世田谷区における都市デザインの概要	56
3-2. 世田谷区歩行者空間デザイン事例の概要	59
4 章 住宅地におけるストリートの空間デザイン	62
4-1. 空間デザイン分析軸の作成の概要	63
4-2. 比較分析から抽出した空間デザインの分析視点	77
4-3. 用賀プロムナードの空間デザイン	83
4-4. 行動観察調査からみた空間デザインの評価	109
4-5. 小括	121
5 章 ストリートデザインの計画と関係者間の調整	124
5-1. 用賀プロムナードにおける開通までの調整事項	125
5-2. 梅ヶ丘駅界隈整備における調整事項	141
5-3. 開通までの協議にみる「民間」と「交通管理者」の立場に 関する考察	153
5-4. 小括	155

	ページ
6 章 経時的視点からみたデザインの効果や課題	159
6-1. 用賀プロムナードにおけるデザインの維持管理	159
6-2. 世田谷区事例におけるストリートの存在効果	165
6-3. 経済的価値指標からみたストリートの存在効果	170
6-4. 小括	175
7 章 住宅地におけるストリートデザインの「質」	178
7-1. 各章の成果	178
7-2. 住宅地におけるストリートデザインの「質」	180
7-3. 今後の課題	183
参考文献一覧	184

1 章 研究の背景と目的

- 1-1. 研究の背景
- 1-2. 研究の目的
- 1-3. 本研究で使用する用語の定義
- 1-4. 本研究の論点と既往研究との関係性
- 1-5. 本研究の構成

1 章 研究の背景と目的

1-1. 研究の背景

戦後、日本では自動車の大衆化や急速な経済成長から、都市の交通機能の充足を目的とした道路整備が進められてきた。住宅地における道路でも各戸へのアクセス性など交通機能を向上させる整備がなされ、交通事故が急増した後は交通利便性を確保しながら歩行者の安全も確保するための機能分化的な整備が行われてきた。

しかし、今日では、これまで増加を続けてきた自動車需要に頭打ちの傾向がみられることや、成熟社会の到来とともに物事の質を求められていることから、事実上自動車のための空間として計画、整備されてきた道路空間を「人のための空間」として捉え直そうという動きのきっかけとなり、実際、各地の商業地に位置するストリートでは様々な取り組みがなされている。しかし、住宅地においては個々の生活に最も近い庭先の公共空間が自動車交通空間へと変容したことが今日におけるコミュニティの希薄化の一因としても捉えられているなど、それを問題視する向きは以前から存在するにもかかわらず十分な議論が蓄積されているとは言い難い。そうした問題意識より 30 年ほど前から既存の道路を再整備して「歩車共存」を目指す施策が国レベルでは存在するものの、それらの成果としての事例が今日において歩行者空間事例として取り上げられることは少ない。

その中で、一部の事例においては「歩車共存」を追求した道路空間のデザインが行われている。そうした事例は道路を自動車交通空間と捉える考え方とは相容れない箇所が存在することもあり、建設当時には評価されない部分も持つ一方、「歩行者のための」議論が世間的に進行し始めた今日において、そうした事例は住宅地における同様の議論が停滞を続けている中では改めて示唆を含んだ事例でもある。また、当時の事例は、経年劣化やバリアフリー対応、埋設されたインフラ機能の更新など社会的要請から現在更新時期を迎えているが、それが今日的に「質」のある歩行者空間であるか否かを評価する視点なくしては存続か廃止かの議論もし難い状況にある。

1-2. 研究の目的

本研究では、住宅地の道路における「歩行者のための道路」としての「ストリート」のデザインについて区画道路を議論の対象とする。区画道路は①沿道各戸へのアクセス機能を担うため一定量の自動車通行が必然的に発生し、②周辺の土地状況など外部の諸条件により幅員が限定される空間であり、デザイン上は歩車空間の配分がその空間の性格を左右すると考えられる。

そこで、時代背景と道路に関する施策の内容、およびそれらの変遷について整理し、それぞれで重視され実際の空間設計に反映された機能を把握することで、そうした「空間の性格」に関わる住宅地におけるストリートデザインの「質」を総合的に捉える視点を構築することを目的とする。このことは住宅地における既存の道路空間や、そのデザイン事例を再評価することに留まらず、新たに道路空間を再配分し、高齢社会やコミュニティの希薄化が深刻である今日の日本社会における歩行者ネットワークを再検討する際の指針ともなり得る。具体的には以下の4点を目的に調査・分析を行う。

- (1) 住宅地を中心として道路の整備、管理、利活用に関する法制度等の変遷と、その当時の社会的背景（誕生の背景や設立の目的など）を整理、把握する。そうして時代ごとの施策の特徴と近年の動向について整理、把握するとともに、既存の道路を再整備する形で行われた一部の「歩車共存」事例が今日的に示唆を含む事例であることを説明する。
- (2) 社会的背景への応答として整備されたストリート空間の具体的な空間デザインの内容を整理し、デザインされた空間の形態について、従来の自動車交通機能性にも留意しつつ整理をする。同時に環境行動的観点からの考察を加えることで、それぞれの空間形態が歩行者空間としてどのような機能や「質」を有するものであるかを把握する。
- (3) それらのデザインを実現する上での計画内容や、実現、維持管理までの調整内容等を整理し、住宅地でのストリート整備における道路管理者（自治体）の役割について考察する。それにより、民間企業等が参画する商業地とは異なる住宅地のストリートデザインを担う主体とその役割について、「質」のあるデザインを実現し維持する上で同主体が担った役割とともに明らかにする。
- (4) デザインされたストリートが存在することが地域にもたらした効果などを整理し、開通からの経時的な視点に立った「質」の評価視点の有無と、その内容を考察する。同時に住宅地の道路に関して今後深化することが望ましい議論内容を整理する。それは、内容によっては本研究の今後の課題でもあり、関係する他分野内での議論の深化を期待したいものでもあると考える。

1-3. 本研究で使用する用語の定義

本研究で使用する用語の定義を以下に説明する。なお「歩車共存」の語に関しては、2-3-2. (→p.41)にて詳細な整理を行っている。

・「質」

「質」という語は本研究で参考とした文献にも多々存在する表現であるが、明確な定義のないままに使用されている語である。以下に日本語での「質」と、その主たる訳語として用いられる英語での Quality および QOL(Quality Of Life) の意味を引用した(表 1-1)。

表 1-1 「質」という語の従来的な意味

質 (出典：デジタル大辞泉)

- 1 そのものの良否・粗密・傾向などを決めることになる性質。実際の内容。「量より質」「質が落ちる」
- 2 生まれながらに持っている性格や才能。素質。資質。「天賦の質に恵まれる」「蒲柳(ほりゅう)の質」
- 3 論理学で、判断が肯定判断か否定判断かということ。
- 4 物の本体。根本。本質。
- 5 飾りけのないこと。素朴なこと。

Quality (From Longman Dictionary of Contemporary English)

- 1 [countable, uncountable] how good or bad something is
- 2 [countable usually plural] something that people may have as part of their character, for example courage or intelligence → characteristic
- 3 [countable] something that is typical of one thing and makes it different from other things, for example size, colour etc
- 4 [uncountable] a high standard
- 5 → quality of life

QOL(Quality Of Life) (From Longman Dictionary of Contemporary English)

how good or bad your life is, shown for example by whether or not you are happy, healthy, able to do what you want etc

本研究では、研究の目的で既述の通り「各戸へのアクセスとしての自動車交通が存在する」という条件下でのストリートの空間デザインについて主に扱う。そのため本研究では「質」という語についてまず、①人のための空間として傾向づく性質としてのデザインの「質」(対自動車軸)という定義を行う。

また、②そのデザインの良否などを決定する性質としてのデザインの「質」(ストリートデザイン同士の比較)も存在すると考えられ、こちらの「質」についても議論の対象とする。

その上、良否の判断基準は人によって異なるものであり、「質」の捉えられ方も評価する立場によって異なると考えられる。これは Quality of life が個人それぞれの価値観を前提とした概念であることにも似た部分である。ところがストリートを「公共空間」として整備する上では、その「公共性」がある以上は、どこかに「落としどころ」を定めて整備をしていると考えられ、「質」について整理する上での行為としてのストリートデザインへも着目していく。

・「住宅地」

「住宅地」とは、本研究においては用途地域区分における「住居系地域」のことを指すこととする。本文中で引用する事例等には「近隣商業地域」など住商混在の地域に立地する事例も存在するが、その際には注釈にてその旨を表示することとする。

・「ストリートデザイン」

本研究において「ストリート」は、空間としては「道路法上の道路空間と、それに隣接する敷地で明確な区分がなく一体的に整備され歩車の移動や滞留に供している場合などはそれも含めた公共（行政：自治体や警察）に管理された空間」を指す語として用いる。また、概念的には自動車優先の道路空間と比べて「人のための空間」である空間を「ストリート」と呼称する。

また、「デザイン」とは道路空間上での物的な施設の設置やその形状までを含めた「空間デザイン」から、「ストリート」の存在を介した社会関係資本の醸成にあたる「ソーシャル・デザイン」のような概念までを範疇に収める語と捉える。

「ストリートデザイン」については、これらを組み合わせた総称的な用語として用いるほか、「質」の項でも記したように、「公共空間」をデザインする上で関係者や沿道住民等を取りまとめるデザイン側の行為としての「ストリートデザイン」を指す語としても用いる。

・「生活道路」と「区画道路」

「生活道路」は「対面2車線の車道に歩道がついた道路は道路の体系上一般的に補助幹線道路と呼ばれているが、地区計画の観点からは通過交通の処理よりもむしろ地区の内⇄内あるいは内⇄外の自動車交通を処理する道路と位置付けられ、生活道路に分類される¹⁾」場合がある。

本研究では基本的には幹線道路および補助幹線道路の内側に存在する、各住戸の庭先にあたる道路を主たる議論の対象としており、「生活道路」の表現ではその説明に曖昧さが介入する恐れがある。以上から本研究では「幹線道路および補助幹線道路の内側に存在する、各住戸へのアクセス機能を果たす道路」を「区画道路」と呼称し、「生活道路」は広義に「住宅地における道路」という意味合いで使い分けることとする。

¹⁾ (文献 1-1) 都市住宅編集部[編]: 歩車共存道路の理念と実践, 1983, 鹿島出版会, p.70 より引用した。

1-4. 本研究の論点と既往研究との関係性

本研究の位置づけと新規性を明確にする上で、研究内容や研究構成において関連が深いと思われる既往研究や既存文献を参照する。

◆生活道路史に関する文献（歩行者の立場を考慮したもの）

新谷洋二：わが国における歩行者道路の歴史―道路構造基準の変遷からみた考察―，国際交通安全学会誌，7，4，1981.12

概 要

道路を新設あるいは改修する際の構造基準である道路構造令の変遷と、当時の社会背景などとの関係させて論じた文献。日本に歩道が誕生した歴史や道路構造令の前身である街路構造令での歩道など歩行者空間の扱い方を整理した上で、モータリゼーションの進行に合わせて施行された現行の道路構造令の自動車優先思想や歩行者環境の軽視の流れを、設定された歩車道の幅員やその配分から分析している。同時に構造令の改正内容も把握し歩行者環境の立場からみて多少の改善を見せている流れと、それに関連して存在あるいは新設された法律や条文、社会背景や整備の効果などを総合的に参照して、日本における歩行者道路思想がどのような広まりを見せているのかが記されている。

住区内街路研究会：人と車[おりあい]の道づくり―住区内街路計画考，1989，鹿島出版会

概 要

住区内街路の歴史的な変遷の整理やその時々社会的要請に応じて計画された街路形態の分類から、出版当時の先進事例であるコミュニティ道路やその面的整備事業の内容と効果の検証結果まで、住区内街路に関する知見が網羅的に記述された文献。特に、今日存在する道路の大半が整備された期間であり、「交通戦争」などモータリゼーションの進展が生み出した深刻な社会問題が存在した高度経済成長期およびその前後の時代について、その社会背景と対応する道路施策との関係性が詳細に記されており、そうした道路整備を省みて人と車の関係性を問い直した当時の雰囲気や文面から読み取ることのできる点でも重要かつ貴重な文献である。

生活道路史に関する文献については、次章における生活道路史の整理でも都度参照していくが、個別の事業等に言及した事例評価的な文献が非常に多い。その中で体系的に整理された文献として、出版からやや年月が経過しているが、上記の2文献を挙げる。

本研究との関係性を示す上でこれらの文献に共通する事項としては、路線の整備事業やゾーン施策、その社会背景など各々の概要はまとめられている一方で、横断的な比較は十分には為されていない。そのため、年月の経過とともに更新あるいは追加されている事業手法を加えつつ、その点で再整理する意義はある。

◆道路空間の評価に関する文献

堀繁、篠原修、内藤廣、中井祐：集客地の活性化に資する、道路のホスピタリティ表現手法についての研究, 道路政策の質の向上に資する技術研究 開発成果報告レポート, No.17-5, 2008.7

概 要

歩道と車道の空間配分の割合や、配分された空間の形状、そこに備えられた機能、路面の舗装、周辺建物との関係性など総合的な視点から、道路が歩車の通行者に対してどのような印象を与えているかのホスピタリティ表現の整理を試みた研究。空間について幅員など量を分析しそれを論じた研究ではないものの、直感的に歩行者のための空間と判断している道路空間がどのような空間であるかが細かに類型化されている。国土交通省が推し進める技術研究開発の中で行われたものであり、これを足掛かりにした歩行者空間の議論やその深化、また、実際の道路空間の再配分について実験的に反映しうる研究成果が示されている。

道路空間について、それを総合的に評価することや、その評価手法を体系的にまとめた研究や報告書として国土交通省関連のこの文献が本研究と深く関わっている。生活道路史の既存文献と同様に、道路空間の評価は各事業の事業後評価として為される研究が非常に多く、それらに関しては都度本文中で参照する。また、文献として歩行者の立場からみた評価については、道路空間は基本的に交通機能の空間であり、商業地における社会実験の成果報告的な研究を除いては、あくまで自動車が走行しやすいことを前提とした「交通安全」について歩行者の挙動や心理を評価する研究が大半である。

本研究は、歩行者のための空間としてのストリートを論じていくが、その実現可能性や汎用性の観点からも自動車を完全に排除した空間構成について議論を深めるのではなく、自動車と歩行者のバランスの議論を進めるものである。その際に、バランスを規定する一要素と考えられる道路構造や幅員の変化等（およびそれを実現する際の自治体や道路管理者、デザイナーなど各主体間の調整）について言及していく。

本研究では、実際の歩行時のスケールである空間のデザインに関する議論だけでなく、そのデザインを実現する上での主体間の調整や、都市スケールでの戦略的な計画立案など、都市デザインに関する議論が大きな主題となる。そこで、道路空間の議論と並行して（あるいは道路空間を題材にして）都市デザインの議論を行っている、より総合性の高い研究について以下を参照した。

◆道路空間の再配分を中心とした都市デザインに関する文献

中島直人、関谷進吾：ニューヨーク市タイムズ・スクエアの広場化プロセス BID 設立以降の取り組みに着目して、日本建築学会計画系論文集, 81, 725, pp.1549-1559, 2016.7

概 要

タイムズ・スクエアの広場化に継続的に関わった組織に関する資料調査およびインタビュー調査から各取り組みの意図や関連性を整理することで大きく 2 期に分かれるプロセスを整理した研究。タイムズ・スクエアの当初の交通状況を受けて BID 組織が物的環境改善に着手し、各整備内容に応答する形で他の計画や改修事業が行われ、「恒久化」を念頭に置いた検討が重ねられていくプロセスについて、ハード整備やワークショップなどの取り組みの背景、内容、効果や成果を簡潔に整理している。結果的にプロセスから、①主体的かつ継続的に広場化を推進したエリアマネジメント組織の果たした役割とその重要性、②地域自治と技術的検討の間をつなぐ専門家の関与、③市長や局長のリーダーシップと予め評価指標を策定した中での社会実験の実施、④一地区の広場化という観点から都市スケールの戦略としての再定位、という特徴を見出し、都市デザインをめぐる政策論、運動論に対して示唆に富んだ事業の流れが存在したことを示している。

◆道路空間のデザインを含む都市デザインに関する文献

野原卓、釣祐吾：街路・沿道連携型ストリートデザインマネジメントの展開プロセスに関する研究, 日本都市計画学会都市計画論文集, 51, 3, pp.611-618, 2016.10

概 要

日本国内における詳細なプロセス分析が可能な取り組みについて、その(1)導入・事業検討から(2)計画・共有、(3)実施・管理までの3つの段階と、ストリートデザインマネジメントの内容としての①交通、②街路整備、③沿道、④使い方の4つのマネジメントの範囲から整理し比較分析した研究。特に、街路整備と沿道のマネジメントに着目しつつ、Ⅰ参画契機と障壁除去、Ⅱビジョン共有とモチベーション向上、Ⅲ専門的・技術的な後方支援、Ⅳ質の維持担保・調整の視点から各段階における課題対応の内容を分析している。その結果、(1)の段階では、道路と沿道双方での合意が必要な整備機会が沿道整備参画の契機となり、道路と沿道空間を一体的に検討する際の仕組みに活用されていることや、その中で多主体の連動をコーチングする仕組みや組織づくりがⅡやⅢの視点で重要になっていることが示され、(2)の段階での、街並み形成内容を共有するツールの必要性や、(3)の段階での直接的な実施主体との調整や、専門的支援時における課題解決等が重要さなども示された。

1 章 研究の背景と目的

以上に本研究と既往研究との関係性を整理した。本研究と関連のある既往研究は他にも多く存在するが、紙面の都合上、ここでは特に関わりが深いものを参照するに留めた。その他の関連する研究は本文の中で適宜参照する。

本研究の意義や独自性は以下の4点にある。

- ①議論が停滞している住宅地の道路に関して、一度議論や路線整備が盛んとなった1980年代の事例の再評価も含めて議論を行う点
- ②空間のデザインを評価する上で、従来のストリートデザインの議論では十分に参照されていない利用者の行動にまで着目している点
- ③また、②に関連する内容として、空間のデザインを論じる上で従来は明確な定義なく使われてきた「質」という観点に着目しその概念の整理を試みる点
- ④その「質」を下支えするものとして、ストリートの維持管理から、ストリートが受けている地域からの認識、活用事例など社会的な評価に着目しており、結果として②で示した環境行動研究のようなミクロのスケールから地域社会への影響というマクロのスケールまで、分野横断的に論じる点

1-5. 本研究の構成

本研究の構成を以下に示す（図 1-2）。

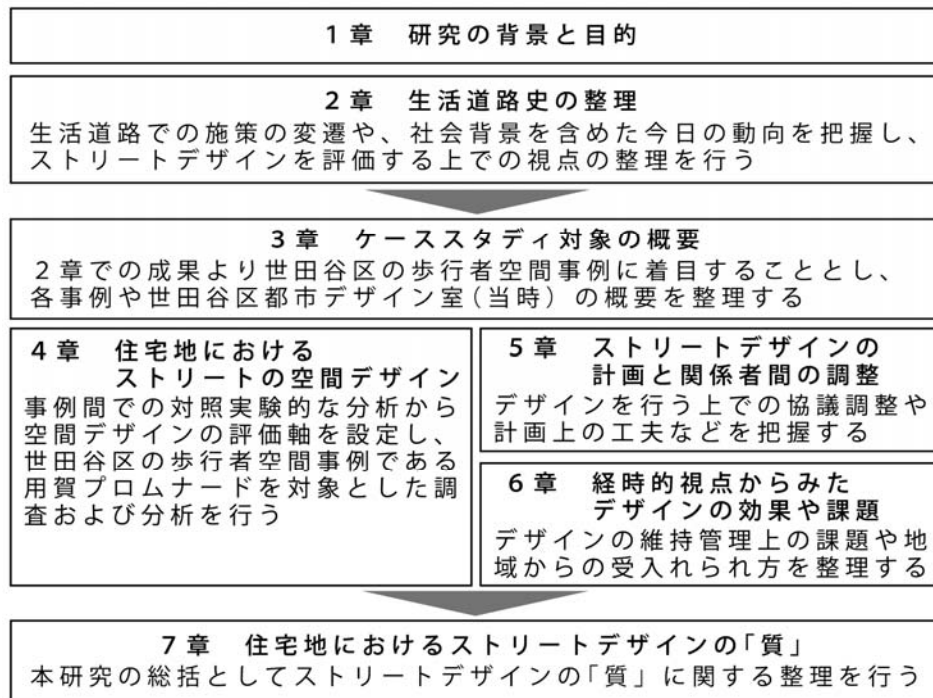


図 1-2 研究の構成

2 章では、住宅地におけるストリートデザインの「質」を議論する上で、自動車が台頭してから今日に至るまでの施策や社会背景の変遷を整理する。その上で、ケーススタディとして世田谷区の歩行者空間事例に着目する理由を述べ、3 章にて対象の概要を示す。

4 章以降では、具体的な空間や計画、協議調整などの議論を扱う。まず、4 章で空間デザインについて扱い、「質」に関わる部分を考察していく。あらかじめ空間デザインの議論を行うことで、そのデザインを実現する上での協議調整などを続く 5 章で扱う流れとし、また、デザインの維持管理上の課題や、デザインされたストリートが存在することでの地域への効果など経時的な視点からみた評価を 6 章にて扱う。

以上を踏まえ、7 章では本研究の総括として住宅地におけるストリートデザインの「質」についての整理を行う。

また、本研究では各章において以下の調査手法を用いた調査を行った（図 1-3）。

各章の表題と 使用する調査手法		文献 調査	ヒアリング 調査	行動観察 調査	現地空間 調査
動全 向国	2 章 生活道路史の整理	●			△
ケース スタディ (世田谷区)	4 章 住宅地における ストリートの空間デザイン	△	● 区など	●	●
	5 章 ストリートデザインの 計画と関係者間の調整	△	● 区など		△
	6 章 経時的視点からみた デザインの効果や課題	● 路線価図	● 区・商店会		●

●＝主として用いる調査手法／△＝補助的に用いる調査手法

図 1-3 使用した調査手法

1 章 研究の背景と目的

〈参考文献〉

- 1-1) 都市住宅編集部[編]：歩車共存道路の理念と実践, 1983, 鹿島出版会
- 1-2) 新谷洋二：わが国における歩行者道路の歴史―道路構造基準の変遷からみた考察―, 国際交通安全学会誌, 7, 4, 1981.12
- 1-3) 住区内街路研究会：人と車[おりあい]の道づくり―住区内街路計画考, 1989, 鹿島出版会
- 1-4) 堀繁、篠原修、内藤廣、中井祐：集客地の活性化に資する、道路のホスピタリティ表現手法についての研究, 道路政策の質の向上に資する技術研究 開発成果報告レポート, No.17-5, 2008.7
- 1-5) 中島直人、関谷進吾：ニューヨーク市タイムズ・スクエアの広場化プロセス BID 設立以降の取り組みに着目して, 日本建築学会計画系論文集, 81, 725, pp.1549-1559, 2016.7
- 1-6) 野原卓、釣祐吾：街路・沿道連携型ストリートデザインマネジメントの展開プロセスに関する研究, 日本都市計画学会都市計画論文集, 51, 3, pp.611-618, 2016.10

2 章 生活道路史の整理

- 2-1. 住宅地における道路計画の基本的姿勢
- 2-2. 住宅地における道路施策の変遷とその社会的背景
- 2-3. 生活道路史の再整理と考察
 - 2-3-1. 各期間の特徴とその移行要因の整理
 - 2-3-2. 用語としての「歩車共存」の変遷とその整理
 - 2-3-3. 住宅地の道路施策における加算的/減算的思考
- 2-4. 小括

2 章 生活道路史の整理

本章では、住宅地に関するものを中心に道路の整備、管理、利活用に関する法制度の変遷と、当時の社会的背景を整理、把握し、時代ごとの施策の特徴と近年の動向（以降、破線下線部を「生活道路史」と総称し表記する）について整理、把握する。これは、3 章以降で具体的な空間デザインや背後の計画内容を評価していく際に参照すべき各時代背景の整理であり、また、ケーススタディとして扱う世田谷区の歩行者空間事例を今日的な視点から再評価する上で、その価値観を把握するための作業でもある。

2-1. 住宅地における道路計画の基本的姿勢

住宅地の道路に関する論述の前段として、住宅地における道路の計画がどのような価値観の下で行われ、どのような機能を求められた空間であるかを簡潔に整理する。

一般的に道路の機能は、大きく「交通機能」と「空間機能」の二つに大別される¹（表 2-1）。その中で、1952 年に施行された現行の道路法の第 1 条に「交通の発達に寄与し」との言葉がある通り、急速な自家用車の普及を受けた道路網の整備においては交通機能の充足がその際たる目的とされてきた。

表 2-1 一般的に用いられる道路の機能区分

機 能			効果など
交 通 機 能	トラフィック機能	自動車、自転車、歩行者等の通行サービス	道路交通の安全確保 時間距離の短縮 交通混雑の緩和 輸送費などの低減 交通公害の低減 エネルギーの節約
	アクセス機能	沿道の土地・建物・施設などへの出入りサービス	地域開発の基盤整備 生活基盤の拡充 土地利用の促進
	空間機能	都市の骨格形成、景観形成 良好な都市環境の確保 防災 公共公益施設の収容 コミュニティ形成	都市のイメージ形成、都市景観の形成 緑化、通風、採光 避難路、消防活動、延焼防止 電気、電話、ガス、上下水道、地下鉄などの収容 「近所づきあい」の形成

出典：新谷洋二編著『都市交通計画（第 2 版）』p.153

¹（文献 2-1）都市交通計画 p.153 より引用した。

また、「交通機能」はさらに「トラフィック機能」と「アクセス機能」の二つに大別される。住宅地の道路に当てはめて説明すると、前者は片側1車線以上の幹線道路が担っている機能であり、後者は各住戸へのアクセスに資する区画道路が担っている機能である。以下に諸資料で用いられている図を引用した（図2-2）。

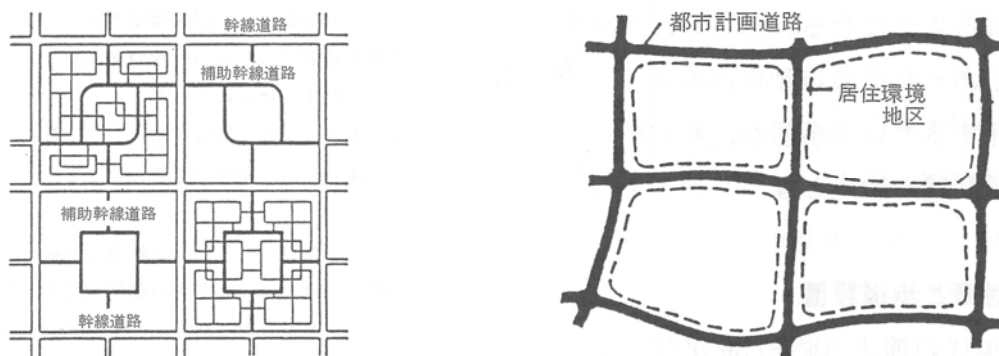


図2-2 「トラフィック機能」「アクセス機能」に係わる概念図²

このように幹線道路～補助幹線道路～区画道路と機能区分することで、区画道路内（＝住宅地内）に通過交通が発生することを防ぐのが交通計画の基本的な考え方である。しかし、「トラフィック機能」に該当する幹線道路、補助幹線道路における渋滞の発生や幹線道路網の整備が不十分であることなどから十分に通過交通を排除することはできず、「アクセス機能」も充実させる上では当然区画道路へも舗装は普及していくため、自ずと自動車の走行に支障のない環境が作られていった。

なお、今日では、道路構造令³改正を受けて交通機能の中に「滞留機能」を追加する向き⁴もあるため（表2-1）中ではそれを追加している。

²（文献2-2）人と車・おりあいの道づくり, pp.86-87 より引用した。

³ 道路の新設および改修を行う際の道路構造を規定した政令。

⁴（文献2-3）道路構造令の解説と運用を参照した。主に自動車の一時駐車スペースや歩行者の休憩施設を指すが道路が交通空間である以上、両者ともに設置後に一定以上の幅員が残ることを要件としているため、条件限定的な機能である。

2-2. 住宅地における道路施策の変遷とその社会的背景

本節では「生活道路史」について、制定の背景を参照しつつその変遷をまとめる。整理の際には、生活道路史上で大きな転換点になったと考える法律の施行や全国的な出来事などを判断材料に大きく第Ⅰ期～第Ⅵ期と区分し整理した（表 2-3）。

表 2-3 住宅地の道路史整理における 6 つの期間区分

期間（西暦年）	期間名
1952-1961	I. 自動車交通の黎明
1962-1969	II. 歩車機能分化の進行
1970-1977	III. 交通安全の応急的確保
1978-1986	IV. 歩車共存思想の誕生と実践
1987-2002	V. 計画設計基準の誕生と画一化の進行
2003-	VI. 対応の個別具体化と道路空間再配分の推進

各施策を整理する上で施策の内容については、[①住宅地における交通状況や道路という空間に関する社会的状況]と[②その対応策と言える道路構造に関する具体的な内容や、施策が想定する距離的な施行範囲など]を整理する。また、生活道路史としては、生活道路が担ってきた庭先の交流空間としての機能や市民の自発的な活用と言える路上文化の変遷、交通機能に対する住民の活動など社会の状況も合わせて参照する。

次ページより進める整理では、まず道路空間に関する当時の社会的状況を概観し、続いてそれに対応して設立された各施策を整理する。特に、生活道路に関連する施策に関しては、

①制定の背景と目的

②施策の内容

の 2 点についてより具体的な内容を含めた整理を行う（図 2-4）。

****年	法律・政令・事業等名称
①	**制定の背景と目的**
②	**施策の内容**

図 2-4 本節で用いる整理の表とその内容

I. 自動車交通の黎明（1952-1961）

◆道路空間に関する社会的状況（第Ⅰ期）

・自動車台数の増加

道路空間における交通機能の拡充が社会的な要求となった直接の要因は、当然ながら急速な自家用車の普及にある。「昭和 24 年(1949 年)には戦前の最大保有量 22 万台を突破し、昭和 27 年(1952 年)には 50 万台、昭和 29 年(1954 年)には 100 万台、昭和 33 年(1958 年)には 200 万台を突破」しており、増加する自動車台数に対応する道路整備計画の必要性が生じていった。

・遊びや交流の場としての生活道路

1950 年代までは街頭紙芝居などの路上文化⁵も街角でみられた。生活道路の風景を述懐した 1983 年当時の文章⁶において「工場地区であっても道路を遊び場として使用することができ、道路でかけっこをしながら通学できたものである。また、夏の夕方などには道路のあちこちで縁台将棋をしているのをみかけることができた。自動車に脅かされることがなく、本当に道路がコミュニティの場としてあったように思われる」と記されている。

・道路整備に関する海外での基本的な考え方

前節で既述の「トラフィック機能」と「アクセス機能」に区分する考え方は、欧米では従来よりラドバーン方式が存在していたが、50 年代からそれが明確に計画に取り入れられたり、「60 年代には歩車分離のための「ラドバーン方式」を高度化し、その排他性を修正する動きや、都市軸として歩行空間を明確に位置づける考え方が実行に移されていた」とされる⁷。

⁵ 街角の路上文化がみられなくなったことは、道路整備と自動車通行以外にテレビの普及なども背景として存在している。

⁶ (文献 2-4) 歩車共存道路の理念と実践, p.76 : 出版年が 1983 年である。

⁷ (文献 2-5) 面的な開発における歩行空間計画—UR 施行地区における歩行空間整備の歴史, p.12

◆住宅地の道路に関する施策（第Ⅰ期）

・道路計画の基本となる 3 法令の制定

こうした社会背景や、米軍による戦後の占領から解放されたことを契機に、1952 年に「道路網の整備を図」り「交通の発達に寄与」することを法の冒頭⁸で謳った新道路法（現行の道路法）が施行される。

道路法は道路に関する基本的な事項を取り扱う、いわば大元（おおもと）の法律であり、自動車交通の増加に対応すべく、1954 年には揮発油税を道路特定財源とした「道路整備の財源等に関する臨時措置法」と、それに合わせて以後 1998 年（第 10 次）まで続く「道路整備 5 カ年計画」が策定された。前者の臨時措置法については 1958 年施行の道路整備緊急措置法へと引き継がれる。ただし、これらに関しては基本的に幹線道路の交通環境整備のために行われたものである。

住宅地の道路や「歩行者のための空間」という考え方に関連する内容として、「新道路法に基づく構造基準が必要とされ⁹」1958 年制定の道路構造令へと続く。

なお、戦前に存在した旧道路構造令と街路構造令という政令の内容を統合したものと位置付けられる。街路構造令は新旧道路構造令と同様に「都市化およびモータリゼーションを背景として成立」したものであるが「片側歩道幅員を総幅員の 6 分の 1 以上とする規定と豊かな植栽¹⁰」を設定している点で「都市環境空間機能を重視した設計思想に立脚していた」構造令であった。しかし、新道路構造令では「6 分の 1 規定を外して、3 占用幅を標準とする積上げ方式を採用したことで、街路の持つべき都市環境空間機能は薄められ」た。これは都心部の広幅員の道路に主に適用されるスケールの話ではあるが「道路交通機能重視の設計思想へと大きく傾斜した」ことを表す一つのエピソードである。

⁸ 道路法第一条「この法律は、道路網の整備を図るため、道路に関して、路線の指定及び認定、管理、構造、保全、費用の負担区分等に関する事項を定め、もつて交通の発達に寄与し、公共の福祉を増進することを目的とする。」

⁹（文献 2-6）わが国における歩行者道路の歴史—道路構造基準の変遷からみた考察—, p.9

¹⁰（文献 2-7）街路構造令 40 年の展開（その 1）—歩道と植樹帯を中心に—, p.23

そして、1960 年には従来の「道路交通取締法」に代わって道路交通法が施行される。道路交通取締法が「道路における危険防止及びその他の交通の安全を図ることを目的」としていた¹¹のに対し、道路交通法は「道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、及び道路の交通に起因する障害の防止に資することを目的」とした法律である。基本的に似たような姿勢の法律ではあるが、高度経済成長期に突入していた当時の社会的背景から、道路交通法では「交通の円滑」という目的が新たに加えられている。

1960 年	[施行]道路交通法
①	・道路における危険の防止と交通の安全、交通に起因する障害の防止 ・高度経済成長という社会的背景を受けた「交通の円滑」の確保
②	歩行者の通行方法、車両および路面電車の交通方法、運転者および雇用者などの義務、道路の使用、自動車および原動機付自転車の運転免許、講習、反則金制度などについて定めている ¹²

①制定の背景と目的 ②施策の内容

また、生活道路に関する内容で、道路交通法第 76 条には「交通のひんばんな道路における遊戯行為の禁止」が記されている。これまでは路上文化を含め、道路上でのこうした行為、更に今日的に言えば道路の「空間機能」に該当する内容についてそれを禁止することは明文化されていなかったが、ここに初めて示されている。

¹¹ 道路交通取締法第 1 条。同法は戦後の 1947 年に制定された。

¹² ブリタニカ国際大百科事典 小項目事典（Web 上にて参照）より引用した。

II. 歩車機能分化の進行 (1962-1969)

◆道路空間に関する社会的状況 (第II期)

・自動車の大衆化と交通事故死者数の急増

1950 年代より増加し始めた自動車台数は、60 年代に入ると更にその勢いを増した。「自動車保有台数は 60 年の 185 万台から 68 年には 1,000 万台を突破し、70 年には 1,582 万台に達した¹³」。同時に交通事故死者数も増加を続け、1970 年には過去最悪の 16,765 人を記録した¹⁴。

・生活道路における子どもたちの「保護」

以上の傾向は住宅地の道路でも同様であり、人対車の交通事故が急増する。現在は日常用語である「通学路」という言葉も、なるべく安全な道を通学に用いるよう通学に使用する道を指定するために当時登場した言葉である。また、1963 年の交通標語が「あそびません こわいくるまの とおるみち」であるなど、庭先の遊びや交流の場という空間機能から交通機能への過渡期にあった。このように、交通事故が急増する中で初めに「保護」の対象となったのは（身体能力や判断能力の点で）「交通弱者」である子どもたちであった。

・大都市圏への人口集中¹⁵

既述した 2 つの内容の背景には、高度経済成長に伴う大都市圏への人口集中も存在する。都市地域での過密現象は単純に母数が増加したという点で、そのまま交通事故数の増加や遊び場不足の顕在化へとつながっている。公害や自然環境問題の顕在化したことから様々な市民運動が展開されたのもこの頃からであり、市街化区域と市街化調整区域を設定する区域区分制度の導入など計画的な市街地形成を目的とした新都市計画法が 1968 年に導入された社会背景の一つでもある。

¹³ (文献 2-8) 子どもが道草できるまちづくり 通学路の交通問題を考える, p.37

¹⁴ 「死傷者数」については約 100 万人で、こちらも今日 (2016 年) に至るまでで史上最多である。

¹⁵ (文献 2-9) 街路事業における線整備から面整備への動き, p.7 を参照し記述した。

・機能分化的な考え方に基づく歩行者空間の確保

同時に「歩行者専用」という考え方が誕生していったのも 1960 年代後半から 70 年代にかけての流れである。規制による一時的な歩行者専用化の他、構造的に自動車が進入しない空間とすることや、歩車の交通ネットワークを完全に分離することで実現された。つまり、裏を返せばこれも「機能分化」の一手段である。

より具体的な事例としては、国内では 1966 年に久留米地区土地区画整理事業（東村山市、小平市下：日本住宅公団施行で、現在の滝山団地）において初の歩行者専用道路が導入された¹⁶。これは新設の道路網整備での取り組みである。既存の道路の歩行者専用化としては、駅前の商業地の事例ではあるが、既存の道路を歩行者専用化しショッピングモールとした「旭川買物公園」の構想が 1964 年頃に始まり、1969 年の社会実験を経て、1972 年に「恒久的な公園化」が実現している¹⁷。

また、都市部の住宅地では子どもたちの遊び場不足を解消することを目的とした「遊戯道路」の取り組みが 1969 年より行われた。詳しくは後述するが、道路で遊ばざるを得ないような地域への対応策で、交通機能の確保を第一としながらも「遊び」を不必要なものとして排除していたわけではないことが伺える。

・「ブキャナン・レポート」の発行と訳書の出版

また、本章前節で既述の「トラフィック機能」「アクセス機能」の区分に関して、1963 年に「ブキャナン・レポート」で「居住環境地区」の提案が為されている。これが日本に本格的に導入された年は不明だが、1965 年にその訳書である『都市と交通』が日本で出版されており、道路整備を計画する者の手へと広まっていったと考えられる。

¹⁶（文献 2-5）面的な開発における歩行空間計画—UR 施行地区における歩行空間整備の歴史, p.12

¹⁷（文献 2-10）都市の自由空間 街路から広がるまちづくり, pp.196-201

◆住宅地の道路に関する施策（第Ⅱ期）

・住宅地の道路における交通事故の急増¹⁸

住宅地の道路における人対車の交通事故の急増を受けて、1962 年に事務次官通達「交通事故の防止について」が示される。「通学路」という名称¹⁹や「交通安全教育」という語が初出するなど、今日に続く「交通安全」思想の原点にあたる。

1962 年 事務次官通達「交通事故の防止について」（文保体第 126 号）	
①	・交通網の発達と自動車等の激増に伴う交通事故の増加 ・幼児および児童生徒の死傷者数の増加
②	・交通事故防止への対応を全国の学校に指示 ・「通学路」という名称、「交通安全教育」の語の初出

①制定の背景と目的 ②施策の内容

また、どのような道路を「通学路」とするのかの設定基準は、「通学路」という名称が登場する以前からも慣習的に地域で特定の道路を使用しているということはあったが、1963 年の東京都「児童・生徒の通学路整備促進要綱」において初めて明示され、通学路も交通安全という価値観の下に置かれて決定されていくこととなった。

1963 年 東京都「児童・生徒の通学路整備促進要綱」	
①	・自動車の増加と交通事故の多発に伴う子どもの安全確保の必要性
②	・通学路の設定基準を示した（具体的な数値基準はなし） 基準としては、歩車道の区分があること、また、区分が無い場合の条件提示、危険個所のないこと、交通整理・誘導の実施

①制定の背景と目的 ②施策の内容

¹⁸（文献 2-8）子どもが道草できるまちづくり 通学路の交通問題を考える, pp.114-116

¹⁹「通学路」はこの当時の造語である。それまでも地域住民の認識として、子どもが通学に使う道として認識されている道路自体は存在したが、「通学路」という呼称が用いられているわけではなく、その具体的な規定も存在しなかった。（文献 2-8） p.115

1966 年にはこうした内容が国の整備事業に位置付けられ、補助の対象となる。その年の交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法は自動車の交通量と交通事故死傷率から緊急に安全を確保すべき道路区間を指定し、それらの整備方針を第一次交通安全施設整備 3 カ年計画において示した。また、指定される道路区間については、付近に学校等がある場合なども整備に該当する範囲とされている。

1966 年	交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法
①	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事故の多発に伴う事故の防止目的 ・事故の防止による交通の円滑化
②	<ul style="list-style-type: none"> ・緊急性のある区間について応急措置として歩道の設置 ・道路標識、さく、街灯など道路の附属物で安全な交通を確保するためのものの設置 ・区画線の設置

①制定の背景と目的 ②施策の内容

続く 1967 年施行の通学路法（通称²⁰）は通学路や踏切で重大事故が相次いだために緊急的に制定された法律で、当該箇所での交通環境の改善を目的としている。また、「学校から 500m の区域内」という具体的な圏域が法律上で示されたのは本法が初である。なお、本法は翌々年 69 年からの第二次交通安全施設整備 3 カ年計画にその内容を統合される形で廃止されている。

1967 年	通学路法（通学路に係る交通安全施設等の整備及び踏切道の構造改良等に関する緊急措置法）
①	[背景]通学路および踏切で重大事故が頻発 [目的]通学路および踏切での交通環境の改善と安全の確保
②	<ul style="list-style-type: none"> ・交通安全施設等整備事業の推進 （＝歩道や区画線の設置、安全な交通を確保するための附属物設置など） ・「通学路」を小学校、幼稚園、保育所に通うための道路の区間で、これらの施設の敷地の出入口から 500 メートルの区域内に位置するものと規定

①制定の背景と目的 ②施策の内容

（次ページに続く）

²⁰ 正式名称は「通学路に係る交通安全施設等の整備及び踏切道の構造改良等に関する緊急措置法」

・既存道路の歩行者専用化の施行

既述の通り、1966 年に日本初の歩行者専用道路が誕生し、1969 年には旭川で買物公園実施のための歩行者専用化の社会実験が行われた。これらは 70 年代の各法改正やそれに基づく住宅地での交通施策へとつながる動きとなる。

その内容面から住宅地に深く関連するものとしては「遊戯道路」が 69 年の夏期における交通事故防止の強化について（昭和四四年七月一〇日付け、警察庁丙交規発第五〇号、丙交指発第二一号、丙規発第二八号）で児童の夏休み期間において試行的に実施され、続く学童等の安全確保のための交通規制についてで「規制を夏期期間だけで終らせることなく」実施することを求めている。

1969 年 学童等の安全確保のための交通規制について (昭和四四年八月三〇日付け、警察庁丙規発第三六号・丙交指発第二七号)	
①	[背景]遊び場の不足から児童が道路で遊ばざるを得ない地域の存在。 また、夏期に試行した「遊戯道路」規制に所期の効果が認められた [目的]子どもの交通事故防止
②	・時間帯を指定しての自動車通行禁止 ・近くに迂回路があり交通に支障をきたさないことが設定可能な基準の一つ

①制定の背景と目的 ②施策の内容

なお、「交通に支障をきたさない」ことは、後に議論を進める道路空間のデザインについても強く求められるところであり、道路があくまで自動車交通を第一とした空間として考えられていたことが伺える。

また、「歩行者天国」や「遊戯道路（図 2-4）」、80 年代の項で後述する「コミュニティ道路」のように、ある特定の道路（路線）を指定して規制ないしは整備を行う施策については、沿道居住者との合意形成の機会が必要となる。



図 2-4 現代まで維持されている「遊戯道路」の例²¹（文京区・根津）

²¹（文献 2-11）社会形成からみた「仮設的な場」に関する考察 における調査にて「遊戯道路」が今日まで存続している事例であることが判明している。

III. 交通安全の応急的確保（1970-1977）

◆道路空間に関する社会的状況（第Ⅲ期）

・交通事故死者数増を受けた「交通安全」の推進

これまではガードレール等設置という応急措置で「交通安全」の確保が図られてきたが、自動車台数の増加はそれを凌ぐスピードで進み、既述の通り 1970 年には過去最悪の 16,765 人を記録した。その中で、次に記す「歩行者専用」の考え方が現われ、道路法や道路交通法といった大元の法律においてそれが規定されたことで、応急的な「交通安全」施策として、自動車の一時通行禁止などが行えるようになった。

・制度としての「歩行者専用」の確立

第Ⅱ期終盤でみられた流れや、1970 年にニューヨークで行われた「歩行者天国」を受けて、日本でも 1970 年に日本初の「歩行者天国」が銀座で実施された。「交通安全」が確立されていく裏側で、「歩行者専用」という考え方が誕生していたのも 1970 年代前半の流れであり、道路法や道路交通法にて「歩行者専用」の考え方が取り入れられていく。

・経済の「安定成長」への推移と都市圏外縁部での人口増加²²

1973 年の第一次石油ショックを境に日本の経済状況は大きく変化し、高度経済成長期も終焉を迎えた。経済が安定成長へと推移するとともに、大都市圏への人口流入も沈静化し、同圏における以後の人口増加はしばらく自然増加が続くこととなる。しかし、この頃より圏内での人口移動として「ドーナツ化現象」が進行し、都市圏外縁部での人口増加が続いたことや、国民の生活や意識も高度化・多様化していたことから「身近な生活環境への関心が高まっている」とされ、後述する居住環境整備事業など、住宅地に係わる街路事業メニューが設定されたのもこの頃からである。

²²（文献 2-9）街路事業における線整備から面整備への動き, p.7 を参照し記述した。

・住宅地における地域共同体の崩壊

1970 年前後から「コミュニティ」という語が、今日に続く「地域共同体の崩壊」の文脈で使われ始めた。例えば、1969 年に総理大臣へと答申された『コミュニティ——生活の場における人間性の回復（文献 2-12）』はその一例である。これは 1968 年に「経済社会の成長発展に伴い変化しつつある諸条件に対応して、健全な国民生活を確保するための方策いかに」という諮問を総理大臣より受けて有識者により検討されたものであり、「コミュニティ」という語はここで政策として導入された語である。以下には上記（文献 2-12）について、住宅地の道路に関する記述を整理した。

この中で住宅地における道路に関しての記述を探ると、コミュニティの「喪失」の原因を道路の交通空間化に直接的に言及してはおらず、「住民の多くは、交通事故の危険、遊び場や緑地の不足、ばい煙、悪臭、騒音等の公害、ごみ、排水の処理等地域生活における生活環境の悪化を強く感じている」といった環境面に関する懸念が述べられている。交通事故に関しても、自動車の進入を根本的に否定するのではなく「今日の生活の場において最も切実な問題の一つは、走る凶器からの防衛であろう」「歩道のない狭隘な裏通りや避ける余地のない路地までも自動車の侵入が間断なく行なわれて、整然と右側を通行する学童の列に車が突入するような悲惨な事故が少なくない」といった記述が為されており、さらには道路の整備や管理を自治会の活動として扱う向きもみられるなど、利便性の高い交通手段として受け入れられていたことが同時に伺える。

一方で「歩行者を守る最低限の施設であるガードレールも車線の確保が第一義的に考慮され、歩行者の余地は最小限度にまで切りつめられている場合が少なくない」など、歩行者を二次的に考慮すること自体への疑問も呈されてはいる。また、子どもの遊び場という点に関しては「コミュニティにおいて安全な子供の遊び場を確保することは生活の基本的要件である。しかしながら現実にはこの条件が満たされていない地域が大都市において殊に著しい」とある。

この答申ではコミュニティの喪失に対する方策として言及されているのが、「コミュニティ活動」と「コミュニティ施設」である。「コミュニティ施設」とは「集会所、公園、図書館等生活環境施設」であり、「コミュニティ活動」のための空間でもある。次ページに記述するように、実際に公園の整備はこの後に推進されていくが、「コミュニティ」というものを考える上で、施設という場所限定的な空間整備や、そのクローズドな環境がもたらす（心理的なものを含めた）排他性などは考慮されていない。

・レクリエーション機能の公園への移譲

道路は子どもの遊び場として機能していたが、その機能を公園に求めることも国の施策としてこの当時示された。詳細は後述するが、道路の交通安全確保を目的とする計画内で「こどもの遊び場の確保」が示され、公園を整備する計画内へと反映されていった。しかし、道路が担ってきたその機能を公園は果たして担えているだろうか。子どもが他の世代の人々と出会う場所を扱った研究²³や、子どもがどの場所を遊び場として捉えているのかを調査した研究²⁴では、公園は十分に担えていないことが伺える。

・アクティビティ機能への着目

「親水」という概念の誕生もこの頃であり、1973年には江戸川区で日本初の親水公園である古川親水公園が誕生した。この公園は「都会の中では修復不可能とおもわれていた清流がよみがえらせ、昭和49年5月には全日本建設技術協会から建設界の最高光誉である「全建賞」を受賞」したほか、1982年に開催された「国連人間環境会議」で紹介されるなど、国内はもとより世界各国で大きな反響を呼びました」とされる。また、「子どもたちの水遊び、お花見や散歩など四季を通じて楽しむことができる場所」として今日に至るまで市民に利用される空間となっている²⁵。

名称自体は「公園」であるが、全長約1.2kmの線状の空間であって、一種の歩行者空間事例である。歴史的にみても、暗渠化された緑道に水路を復活させることや、「コミュニティ道路」に水路を設ける整備

²³ (文献 2-13) 地域における異世代の顔見知りの人との接触についての一考察 ―「中間的な関係」と「場所の主」の観点から― を参照した。田中・鈴木の調査によると「異世代の顔見知りの人とよく顔をあわせる場所として、誰もが自由に出入りできる場所としては、公園は(中略)2カ所(63カ所中)しかあげられなかった」とされている。

²⁴ (文献 2-14) 住田正樹、南博文[編]: 子どもたちの「居場所」と対人的世界の現在, 2003, 九州大学出版会 pp148-149. 住田は調査を通して地域生活領域(家庭・学校を除く地域における子どもの「居場所」)における子どもの居場所について「空き地・河原・海辺あるいは公園や遊園地などといった戸外は全体でも16%にすぎない」と指摘している。

²⁵ (文献 2-15) 59 全国初の古川親水公園 江戸川区公式ホームページ(閲覧日: 2017年1月5日)
http://www.city.edogawa.tokyo.jp/edogawa100/edogawarashisa/midori_kouen/059.html より引用した。

◆住宅地の道路に関する施策（第Ⅲ期）

・過去最多死傷者数を受けた「交通安全」の推進

「交通安全」を充実させるための総合的な計画や法の整備が進んだ。1970 年に交通安全対策基本法が制定され、翌 71 年に同法に基づく交通安全基本計画が策定された。同計画は以後 5 年ごとに作成され現在（第 10 次：2016 年度～2021 年度）にまで続く。

1970 年	[施行]交通安全対策基本法
①	・交通事故の増加
②	・交通の安全に関し、国や地方公共団体、車両の利用者や運転者等の責務を明確化 ・交通安全対策会議の設置など必要な組織の整備 (・具体的な対策は本法に基づく以下の交通安全基本計画にて指示)

①制定の背景と目的 ②施策の内容

1971 年	交通安全基本計画（第 1 次：～1975 年）
①	[背景]道路交通事故による死傷者数増 [目的]各種対策の総合的な実施による交通事故の増加傾向の抑止
②	・歩道の整備など交通安全施設の整備 ・各道路の社会的機能や構造に応じた合理的な交通規制の実施 ・交通安全教育の推進 など

①制定の背景と目的 ②施策の内容

第 1 次交通安全基本計画にのっとり交通安全対策の推進は一定の効果を示し、第 2 次同計画が実施される前年の 1975 年までの 5 年間で死傷者数を約 36 万人減少²⁶させる結果となった。歩行時の死者数²⁷も約 5,900 人から約 3,700 人までと、上記総数とほぼ同じ割合で減少している。

また、前述の「レクリエーション機能の公園への移譲」については、第 1 次交通安全基本計画において「こどもの遊び場の確保（第 2 節(5)）」の見出しがあり、「児童の遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止、市街地環境の改善に資するため、市街地の人口規模に対応して児童公園を適正に配置することとし（以下略）（同ア.）」と記されている。この内容は翌 1972 年に公布された都市公園等整備緊急措置法およびそれに基づく都市公園等整備 5 カ年計画へと反映され、そこには「遊び場不足への対応」が目的として明記されている²⁸。

²⁶ 1970 年の後、本文既述の通り以降 5 年間は減少に転じたが、死者数に関しては 1976 年以降再び増加に転じた。なお、2015 年の同死傷者数は約 67 万人である。

²⁷ 死者数全体は 1970 年が約 16,800 人、1975 年が約 10,800 人。2015 年は 4,117 人（その内の歩行者数は非公開）である。

²⁸ 当時の交通状況を顧みれば安全確保が急務であったことは明白であり致し方のない部分が多いものの、各家の庭先に普遍的に存在する道路という空間の特性に配慮せず、そのレクリエーション機能を地域内の人為的に定められた箇所 に点在するのみ公園へと移譲させる考え方自体の可否については、後述の「みちあそび」活動の動機でもある。

・「歩行者専用」化による時間的・空間的な完全分化

翌 71 年には道路交通法が改正され「交通規制による車両の通行が禁止された歩行者用道路」の設定が可能となった²⁹。これにより「歩行者天国」が全国的な普及をみせたほか、この内容は住宅地の道路における施策の根拠としても用いられていく。

全国的であり、最も主だった住宅地の道路における上記施策として「スクールゾーン³⁰」がある。表向きは「こどもの安全確保を目的」とした裏に隠された想いとして「まず子供を守ることであれば抵抗も非常に少なからうということで（中略）歩行者優先的な交通規制の拡大」をしていきたいと考えていた旨が当時の文献³¹に記録されている。

1972 年 スクールゾーン規制（警察庁） ³²	
①	<p>[背景]交通事故の増加 前年の道路交通法改正および前々年に好評だった歩行者天国の存在</p> <p>[目的] 学校周辺におけるこどもの安全確保</p>
②	<ul style="list-style-type: none"> ・ 歩道や路側帯の設置を促進 ・ 一方通行、大型車通行禁止、一時停止、最高速度規制等の交通規制を実施 ・ 特に時間を限っての「歩行者専用」規制の強化 ・ 小学校の校区ごとに、こどもが徒歩で通学できるおおむね半径 500m の範囲を目途として設定

①制定の背景と目的 ②施策の内容

²⁹ 同年には道路法も改正され、自転車、自転車歩行者、歩行者の各専用道路の認定が記された。

³⁰ 混同されがちだが「スクールゾーン」という発想自体は交通安全対策基本法において「指定行政機関の長」が「交通安全基本計画」に基づいて作成すべきとされる「交通安全業務計画」で、そのうち文部省（当時）が作成した同計画に存在する「スクールゾーン」という政策が初出である（文献 2-8）。それを基にした具体的な規制内容が 1972 年の警察庁による「スクールゾーン規制」である。

³¹（文献 2-16）自動車の都心乗り入れ規制の功罪, p.30。

³²（文献 2-17）生活道路におけるゾーン対策推進調査研究 報告書 も加えて参照した。

その意味では、1974 年の「生活ゾーン規制」³³はスクールゾーン規制を生活道路全般へ反映させようとした取り組みで、その実現を図ったものとも取れる。拡大された設定範囲からもその意図は伺えるが、逆に「歩行者専用」規制の項目が削除されているなど、必ずしも全てを保ったまま範囲を拡大した施策ではないことに留意すべきである。

1974 年	生活ゾーン規制（警察庁） ³⁴
①	[背景]生活道路における交通事故の多発 前々年からのスクールゾーン規制の実施 [目的]生活環境を保全すべき地域における歩行者の安全確保と静穏な生活環境の確保
②	・路側帯の設置推進 ・通行止めや一時停止等の交通規制の実施

①制定の背景と目的 ②施策の内容

また、道路整備に関連するものとしては、1975 年に「居住環境整備事業」が創設された。これは街路事業³⁵に該当するものであり、同事業においてもこれ以降メニューが多彩化するなど、歩行者空間の質とその影響や効果について再考する向きがみられはじめた時代であると言える。

1975 年	居住環境整備事業 ³⁶
①	[背景]自然発生的に形成された既成の住宅市街地では道路が狭幅員にも関わらず通過交通が発生 緊急車両等の通行困難性により地区住民の安全に支障 [目的]上記課題の解消および居住環境の総合的な向上
②	・幹線道路の整備など、体系的街路網の整備 ・区画道路のクルドサック化、ループ化 ・歩行者専用道の整備

①制定の背景と目的 ②施策の内容

³³（文献 2-18）コミュニティと交通管理 を参照し以下の注釈を加えると、「生活ゾーン」という用語についても、初出は総理府交通安全対策室通達「昭和 50 年春の全国交通安全運動の推進について」（昭和 50 年 1 月）であり、「生活ゾーン」の規制としての設定は同年 5 月に警察庁が打ち出した「都市総合交通規制」の一環として行われた。

³⁴（文献 2-17）生活道路におけるゾーン対策推進調査研究 報告書、および（文献 2-19）「優しさ」のある「生活ゾーン規制」を目指して、p.48 も加えて参照した。

³⁵「街路」および「街路事業」について（文献 2-20）交通整備制度：仕組と課題, pp.199-231 を参照し、以下に整理した。

「街路」とは	「都市計画道路のうち、建設省（現・国土交通省）都市局が所管している道路」をいうものであり「道路法上、街路という道路はなく、事業名称として「街路」が存在する」
「都市局が所管している道路」 →右記の 2 つの意味がある	「1. 都市計画道路であっても道路局の所轄する道路は除外する」 「2. 土地区画整理事業または市街地再開発事業として整備する都市計画道路も含む」
↓	
「街路事業」の指す範囲 →右記の 2 つの場合がある	・広義の意味として「上記 2.にあるような面的な事業手法においても街路が形成されることから、それら事業手法で生み出される街路を含む（＝ラージ街路）」場合 ・狭義の意味として「用地を直接買収」して施行する「いわゆる通常の街路事業（＝モール街路）」のみを指す場合

最後に補足すると「街路事業は最終的には街づくりそのものを期しており、道路整備は街づくりのための手段である」ことが道路事業との一つの姿勢の違いと言える。（文献 2-9）, p.9

³⁶（文献 2-9）街路事業における線整備から面整備への動き, p.9 を参照した。

IV. 歩車共存思想の誕生と実践（1978-1986）

◆道路空間に関する社会的状況（第Ⅳ期）

・道路空間における人間の「復権」を目指す動き

1970年代前半の「歩行者天国」の動きなどに引き続いて、70年代後半から80年代前半にかけても交通以外の要素から道路を捉え直す動きが盛んとなった時期である。日本道路協会が建設省なども交えて「これからの道路に期待するもの」という論題で行った懸賞論文の募集では、「人間と自動車の共存」、「人間性」や「地域性」を考慮した「地域道路」、「思索できる道路を」といった表題が上位受賞作品に並ぶ³⁷。また、1980年に「お役人がつくっていた道路を私たちの手に取り戻そう」ということで「人間道路会議」が道路の専門家ではない有識者間で開かれた³⁸り、道路施策でも「親しみとうるおい³⁹」「やすらぎと思いやりのある道づくり⁴⁰」といった言葉が並んだ時代である。

・ボンエルフの日本への紹介⁴¹

1973年にオランダのデルフトで誕生した「ボンエルフ」は「居住機能性が交通法規のいかなる規定よりも優位性を保っており、このことがその居住区域内の公共用地域の計画において強調されている区域」として考えられた「歩車共存道路」であり、「居住区域では可能な限り多くの個人やグループの社会活動ができるべきである」という理念に基づくものである。構造上の特徴としては植栽、植樹や、遊び場等の施設の設置、自動車の速度を抑止するハンプ等物理的デバイスの設置、駐車スペースの設置などであるが、これだけの設備を建設する上で費用が掛かることと、日本の住宅地では見られないような広幅員⁴²の道路空間が必要であることには留意すべきである。

ソフト的な規制施策の限界と「コミュニティ道路」の誕生

70年代初頭には法制度の整備も進み、それを根拠としたスクールゾーン規制など様々な取り組みが存在した。しかし、こうした交通規制といったソフトな対応だけでは一定以上の効力を期待できないことや、視覚的な効果が得られないため住民の理解が得にくいなどの課題⁴³が認識され始めていた。

その中で1978年にボンエルフが日本に紹介されると、同年大阪市で後に「コミュニティ道路⁴⁴」と名付けられる「歩車共存」道路の検討が開始され、翌年には阿倍野区長池で第一号のコミュニティ道路が開通するなど、1980年代におけるハード面の取り組みへとつながる動きがみられはじめた。

³⁷（文献 2-21）懸賞論文当選発表 を参照した。

³⁸（文献 2-22）人・道・車の調和を 人間道路会議が求めるもの を参照した。

³⁹（文献 2-23）「親しみとうるおい」はさりげなく を参照した。

⁴⁰（文献 2-24）やすらぎと思いやりのある道づくり―道しるべ懇談会宣言より― を参照した。

⁴¹（文献 2-25）コミュニティと交通管理, pp.14-17 を参照、一部引用した。

⁴²（文献 2-26）歩車共存道路の計画・手法, pp.12-21 を参照すると、幅員 15m の事例も複数存在し、8~10m の事例では道路両脇に設置される歩道の幅員が極端に狭くなっていることが伺える。また、「ボンエルフ」は各住戸の駐車場を設ける意味合いがある施策でもある。

⁴³（文献 2-4）歩車共存道路の理念と実践, p.70 を参照した。

⁴⁴（文献 2-4）p.10 を参照すると、「コミュニティ道路」という呼称は大阪市が市民に PR する際に名付けたものである。

◆住宅地の道路に関する施策（第Ⅳ期）

・歩行者空間としての「質」を求めた「コミュニティ道路」

詳細は次ページに引用したが、「コミュニティ道路」という道路は初め大阪市の独自の取り組みとして行われ、その名称も大阪市の PR の上で設定したものである（図 2-5）。「歩車共存」を謳った事例で、今日に至るまでその一例として挙げられる「コミュニティ道路」という名称だが、あくまで構造上は歩道が設けられた「歩車分離」を基本としている。とはいえ、大阪市は最終的には歩車の区分のない「ボンエルフ」に似た道路の実現を目指していたことは、本研究で後に触れる関目(1985 年)における一部路線の整備内容にも表れている。

1980 年 コミュニティ道路（大阪市） ⁴⁵	
①	〔背景〕 戦後のモータリゼーションと、これに十分に対応できない都市構造との軋轢 ひいてはコミュニティ形成上の課題など社会文化的な問題
	〔目的〕 通過交通の進入抑制と自動車の低速化による安全性の向上 地区道路の緑化、美化などによる生活環境の向上 交通網整備と連関させた地区道路網に再構成
②	・ハンブやクランクなど物理的デバイスを用いた道路屈折による速度抑止策 ・屈折により生じた空間などへの植栽の配置

①制定の背景と目的 ②施策の内容

翌年 1981 年、建設省は第三次交通安全施設等整備事業五カ年計画の中においてコミュニティ道路の整備を新規施策として取り上げた。ここでコミュニティ道路は「交通安全事業のスキームの中で、歩道整備の一環として実施されることとなった⁴⁶」のであり、ボンエルフを意識した前年の大阪の事例とはやや毛色が異なることに留意すべきである。



図 2-5 コミュニティ道路：第一号事例（大阪市・長池）

⁴⁵（文献 2-4）歩車共存道路の理念と実践, pp.70-76「大阪市のコミュニティ道路」を参照した。：市の土木局職員と市の土木技術協会の者による記事である。

⁴⁶（文献 2-4）歩車共存道路の理念と実践, p.64 より引用した。

・コミュニティ道路の網的・面的整備

さらに、1984 年にはコミュニティ道路の整備を面的に実施する動きとして住区総合交通安全モデル事業（通称：ロードピア事業）が制定され、大阪市関目がその第一号事例となった。大阪市に関しては独自に住区内の道路を「歩行者系道路」と「自動車系道路」に分類して適用する交通抑止策を区分しているが、一般的にはモデル事業名の通り「交通安全」が先行した取り組みと化している。

1984 年 住区総合交通安全モデル事業（ロードピア事業） ⁴⁷	
①	<p>[背景] コミュニティ道路整備による周辺道路での通過交通や路上駐車増への懸念 居住環境整備事業など網的整備は完成までに多く時間を要する</p> <p>[目的] 歩行者や住民の安全性と快適性が確保された「ロードピア」の実現</p>
②	<p>既存の道路をもとに、できる限り短期的に整備可能な歩車共存手法を駆使した整備</p> <p>具体的には交差点へのハンプや狭さくの設置、舗装色を変更するのみのイメージハンプの整備、単断面型のコミュニティ道路整備など</p>

①制定の背景と目的 ②施策の内容

・先鋭的なストリートデザインの誕生と警察協議の厳格化

「コミュニティ道路」は国庫補助基準の通り、歩道設置による歩車分離を前提とした施策ではありながらも当時はそこまで厳格な法運用がなされておらず、また、道路の計画から設計までのプロセスも全ての自治体が参照できるような形でマニュアル化されていなかったことが、以下に記す警察協議の厳格化の流れと、V期での「コミュニティ・ゾーン形成事業」の誕生背景に表れている⁴⁸。

厳格化の決定打となったのが、1986 年に開通した世田谷区の「用賀プロムナード」である。道路でありながら遊びに供するような施設を設けたり白線標示を含め歩車の分離を示す施設は一切用意せず、道路での主役は誰か？を問うそのデザインは先鋭的なものとして全国的に有名となった。このデザインが実現したのは、当該路線が区の単費で整備された路線であり、そのため国レベルでの視察が開通直前となったためである。交通管理者たる警察としてはこの「交通機能」を大幅に逸脱あるいは同機能に干渉した整備を容認することはできず、「全国のコミュニティー道路の在り方を左右するに至り、用賀のような道路はご法度とまで言われ、（中略）お尋ね者となってしまった⁴⁹」のである。

生活道路ないしは区画道路におけるデザインの議論はここに一度停滞を見せ、V期の「計画設計基準の誕生と画一化」へとつながっていく。

⁴⁷（文献 2-26）歩車共存道路の計画・手法, p.104 より

⁴⁸ 法遵守の不徹底は、同事業のマニュアル冒頭で触れられている内容である。

⁴⁹（文献 2-27）Esplanade 魅力ある街づくり No.41 冬号 [特集]住民参加でつくる“やさしいまち”東京・世田谷区, p.14 より引用した。

【参考：コミュニティ道路整備の考え方（大阪市・国庫補助基準）】

◆コミュニティ道路（大阪市）

当時の大阪市による「コミュニティ道路」（と後に名称づける道路）の構想について、当時の大阪市職員が執筆した記事⁵⁰より以下に整理し引用する（表 2-6）。

表 2-6 大阪市のコミュニティ道路整備の考え方

背 景
<p>当時の大阪市の生活道路では3つの大きな問題が挙げられていた。戦後のモータリゼーションと、これに十分に対応できない都市構造との軋轢がもたらす諸問題とされている。</p> <p>①全事故の半分を占める発生場所であり、件数も漸増する生活道路での交通事故の問題 また、ゾーン規制を行っても事故の件数が劇的には改善しないという課題</p> <p>②自動車通行や不法駐車が多く、ゆっくりと立ち話もできないという生活環境上、 ひいてはコミュニティ形成上の問題</p> <p>③末端の徒歩トリップに適合するような快適な空間となっていない問題</p>
事業の方向性
<p>下記方向の具体化のひとつがコミュニティ道路。市としては1978年から行ってきた生活道路についての様々な調査研究から、生活道路改善の方向を次の3点に要約している。</p> <p>(1)地区道路への通過交通の進入を抑制するとともに、自動車の低速化により、安全性の向上を図る。</p> <p>(2)違法駐車車両の排除と地区道路の緑化、美化などにより生活環境の向上を図る</p> <p>(3)ライド・アンド・ライドシステム⁵¹に対応した地区道路網に再構成する。</p>
圏域的な考え方
<p>道路の選定は「生活道路のうち、駅、学校、商店街などを結ぶ道路、あるいは住宅地とこれらを結ぶ道路など、現在歩行者が数多く通行している道路、あるいは将来歩行者が多くなると予想される道路を選定し、前記の3つの方向に適合するようにその構造を改変した道路である。」</p>

これを見ると、歩行者の多い道路または多くなると予想される道路が、何らかの公共施設等や住宅地へのアクセス路となっている道路であることを想定している。既に存在する施設に対してであるため後天的ではあるが、道路整備時に目的地を併せて設定している。

⁵⁰（文献 2-4）歩車共存道路の理念と実践, pp.70-76 「大阪市のコミュニティ道路」：市の土木局職員と市の土木技術協会の者による記事である。

⁵¹ 当時大阪市が進めていた総合交通施策計画で、「高速鉄道、新交通システム、幹線バスによって線サービスを担う幹線網を構成し、これと面サービスを担うゾーン内交通網を密接に連絡し、相互の一体的運用を図り、自動車を利用しなくても便利に移動できるように計画されたシステム(文献 2-4, p.71)」である。

◆コミュニティ道路（国庫補助事業＝交通安全施設等整備事業）

続いて、国庫補助事業としての採択基準を以下に引用する（表 2-7）。

表 2-7 コミュニティ道路の国庫補助事業としての採択基準⁵²

①	周辺に自動車交通を処理する幹線道路があり、当該道路がコミュニティ道路として整備されても自動車交通に支障を及ぼさない道路であること
②	当該道路の沿道に学校、公園、集会所、教育施設、その他公共施設が立地しているか、またはこれらの施設に連絡する道路であること
③	当該区間の歩道設置前の車道幅員が、原則として 7.5m 以上あること
④	当該区間の 1 日の歩行者、自転車交通量が、600 人（台）以上であること
⑤	原則として多額の物件移転費を要しないこと
⑥	原則として歩道の幅員が 3.0m 以下（平均幅員 2.5m 以下）であること
⑦	当該区間の歩道設置後の車道幅員が、原則として、3.5m 以上であること

ここでは「当該道路の沿道に学校、公園、集会所、教育施設、その他公共施設が立地しているか、またはこれらの施設に連絡する道路であること」が基準として明記されており、前節で触れた通り大阪市のコミュニティ道路とはやや毛色の異なる事業内容ではあるものの、周辺との関係性については同様の考えを持つ事業である。

しかしながら、コミュニティ道路は時を待たずして住宅地に面的に整備することを謳ったロードピア事業へと移行していく。周辺全ての道路を不公平なく同質に整備するという公共性の観点も存在する一方で、一路線を取り上げて見た際に「アプローチ路」という性格付けとしての考え方は薄れていったうえ、面的に整備する上での費用面を考えると各所には最低限のデバイスしか設置できない

⁵²（文献 2-4）歩車共存道路の理念と実践, p.69 より引用した。

V. 計画設計基準の誕生と画一化の進行（1987-2003）

◆道路空間に関する社会的状況（第Ⅴ期）

・「地方分権」の取り組みと「住民参加」の台頭

1992 年の都市計画法改正では、それまで都道府県の認可を必要としていたものが「住民参加のもとに、市町村自らが「都市計画に関する基本的な方針」を定める⁵³」ことが制定された。また、まちづくりを補助する事業としても 1994 年に新設された「街なみ・まちづくり支援事業」は「地域の特性と創意工夫によって、それぞれの地域が地区の将来像を描き、整備メニューを選択するためにそれぞれの主張が必要である。そのための仕組みを用意した（建設省担当者）⁵⁴」ものである。

これまでは行政が一方的に提供（整備）してきた「公共空間」が、その素案を見せて住民の意見を取り入れつつ計画を作り上げていくものとなり、今日に至るまでにはさらに住民自身の発意やコンセプト決定段階からの参画といった「住民」の関わりが強い例も多くみられるようになっている。

・「高齢化社会」など社会の多様化への意識萌芽

また、1990 年代頃から「高齢化社会」というのが社会での一つの共通認識として現れるようになった。法令の変遷としても、1995 年に高齢社会対策基本法⁵⁵が公布されたり、建築や都市計画分野でも高齢者・障害者の移動時のバリアを問題視する動きとして 1994 年のハートビル法の制定、95 年の東京都「福祉のまちづくり条例」の制定などがある。鉄道駅にエスカレーター等が整備されていくのもこの頃からであり、道路施策を考える上でも一つの視点となっていく。また、多様化という点では、例えば鉄道の「シルバーシート」が「優先席」へと名称を変え、多様な優先されるべき人・状況を想定したものへと変化したのも 1990 年代後半のことである⁵⁶。

⁵³ 都市計画法第 18 条の 2 にて規定された。

⁵⁴ （文献 2-28）補助事業はわかりにくい?!, p.102

⁵⁵ 「我が国における急速な高齢化の進展が経済社会の変化と相まって、国民生活に広範な影響を及ぼしている状況にかんがみ、高齢化の進展に適切に対処するための施策に関する（同法第 1 条）」法律である。

⁵⁶ 車内の優先席を増やします https://www.jreast.co.jp/press/2003_1/20030514.pdf（2017 年 1 月 18 日参照）

◆住宅地の道路に関する施策（第Ⅴ期）

・ゾーン施策における高齢者への対応

1988年にシルバー・ゾーンの制定。「老人福祉施設や高齢者の利用度の高い施設の周辺で、特に高齢者の交通安全を確保する必要性の高い地域を対象に各種の交通規制を総合的に組み合わせるなどの対策を実施⁵⁷⁾」された。

・住民のニーズを分析した「交通マネジメント施策」の誕生

1996年に始められた「コミュニティ・ゾーン形成事業」は生活道路施策の「マニュアル」として登場した。用賀プロムナード以降で厳格となっていた「コミュニティ道路」設計への監理が「マニュアル」としてまとめられたものとはいえ、この「コミュニティ・ゾーン」は初の警察庁と建設省の合同での取り組みでもある。

ゾーンの名の通り、ロードピア事業から続く面的な範囲を対象としたハード整備の事業であるが、その背景としては「生活ゾーン」など交通規制のみのゾーン施策では「対策の実効性や地区外とのメリハリのつけかたが課題」とされ「ゾーンの境界を示すものがないため、実際にはどこが生活ゾーンなのか、市民にはわかりにくいのが実情であった」⁵⁸⁾。

手法としては画一化の性格が強い施策であるが、その一方で住民のニーズを整備前に十分に把握することなど多様化する社会への対応を意識したものでもある。しかし、分析する「住民のニーズ」には「子供の遊び」「美観」「近所づきあい」「社会的安定性」といった項目が挙げられている一方で、その応えとして出されたのが「地区総合交通マネジメント」であり、あくまで「交通」という画一的な視点を軸とした取り組みに留まっている。

1996年 コミュニティ・ゾーン ⁵⁹⁾	
①	<p>【背景】「コミュニティ道路」等における法の遵守の不徹底、またそうした道路構造改変交通計画の手法から道路設計までの手順が不明瞭 前時代より継続して、面的な交通安全施策の必要性、高齢化社会への対応</p> <p>【目的】画一的な手法や、計画から設計までの基準を設定し上記背景への対応 ソフト／ハード両輪の総合的な面的施策による交通安全や生活環境改善 地域特性や高齢者などの交通弱者といった社会の多様化への対応</p>
②	<p>・ソフト的手法とハード的手法を組み合わせた「地区総合交通マネジメント」の実施 具体的には、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ソフト：速度制限や一方通行規制、歩行者用道路規制、交通標示の充実など ・ハード：ハンプや路面段差、シケインなど速度抑止デバイスの設置 <p>また、計画段階で住民のニーズを調査することで地域の状況把握</p>

①制定の背景と目的 ②施策の内容

⁵⁷⁾ (文献 2-8) 子どもが道草できるまちづくり 通学路の交通問題を考える, p.146 より引用した。

⁵⁸⁾ (文献 2-29) 地区道路整備と住民参加, p.42 を参照、引用した。

⁵⁹⁾ (文献 2-30) コミュニティ・ゾーン形成マニュアル を参照して記述した。

VI. 対応の個別具体化と道路空間再配分の推進（2003-）

◆道路空間に関する社会的状況（第Ⅶ期）

・道路の機能見直しと空間再配分の方策

近年では諸外国で道路空間再配分的手段として Shared Space や Parklet といった考え方がみられはじめている。Shared Space については施策の整理のほうでも一部紹介する。

Shared Space とは「道路を安全で人間主体の空間に改修するために、道路の標識や信号、横断歩道、車道のセンターラインも含めて無くしていこうとする」取り組みである。そのため、「物理的な装置を設けていく加算志向」のボンエルフとは異なり「徹底した減算志向」の取り組みである⁶⁰。また、こうした「加算志向」にない取り組みは、海外事例として他にもみられ、例えばフライブルクのヴォーバン住宅地では「今ある道に標識を設置し、車に注意喚起をして、遊びの道として使おう⁶¹」という極めてシンプルな方法がとられている。

Parklet とは、サンフランシスコを発祥とした「車道（停車帯）などにウッドデッキを敷き、憩いや賑わいの場を創出する物で、歩行者のための空間に変化する段階的な整備としても考え⁶²」られたもので、日本でも許可取得のハードルが高い車道上で社会実験を試みる例（神戸や東京・神田、いずれも 2016 年）がみられはじめている。

⁶⁰（文献 2-31）シェアド・スペースに関する研究-1 を参照、引用した。

⁶¹（文献 2-32）人中心の道づくり：速度とシェア, pp.2-3 を参照、引用した。

⁶²（文献 2-33）KOBE パークレット社会実験の実施を参照、引用した。

・道路占用許可の特例制度の設定⁶³

また、現行の事例は商業地（中心市街地）のみに存在するが、道路占用許可の特例制度⁶⁴を用いて道路に自動車交通以外の機能である「食事施設、購買施設その他これらに類する施設で、道路の通行者又は利用者の利便の増進に資するもの」が設置可能である（図 2-8）。2011 年の都市再生特別措置法の改正から創出された制度で、以後、2014 年には中心市街地活性化法および国家戦略特別区域法でも同様の特例制度が盛り込まれている。

この特例制度は、都市再生特別措置法であるならば「都市再生整備計画に位置付ける等の一定の条件の下」で適用できるものであり、同計画に位置付ける上では道路管理者や公安委員会との協議と同意の確保が事実上必要となる。



図 2-8 道路占用許可の特例による施設等の設置⁶⁵

⁶³（文献 2-34）道路占用許可の特例について～にぎわい・交流創出のための道路占用許可の特例制度～

⁶⁴ 特例制度の論理としては、「道路の敷地外に余地が無く、やむを得ない場合（無余地性）で一定の基準に適合する場合に許可できる」としている道路の占用許可の、その「無余地性の基準を緩和」することで設置可能としている。

⁶⁵（文献 2-35）日経コンストラクション：公道上の常設カフェでまちを浄化, 2012 年 12 月 24 日号, p.48 より加工し転載した

・遊び場として道路が担う役割を再検討する動き

また、単に遊び場の不足や、道路空間での歩行者「復権」のための動きとしてのみならず、遊び場として道路という空間自体が遊びや子どもたち、ひいては地域コミュニティに与える影響を捉え直し、時間や場所は限定的であるものの法律の壁を越えて道路に遊び場づくりを仕掛ける動きもみられはじめている。

学術界でも日本学術会議が、「みちあそび（図 2-9）」の子どもたちのほうが「道での遊び集団をみると道では異年齢の遊び集団」が形成され異世代との交流がみられるとする研究成果を引用するなど、道路という空間自体が持つ特性への着目がみられる⁶⁶。また、道路や道路空間に隣接する公園でそうした「仮設的な場」を設えることは通りがかりの人々の参加へもつながるなど、多様の人々の集まりが自然発生的に形成される「場」となることなども示されている⁶⁷。

最近のシンポジウム⁶⁸では、1969 年に始まった「遊戯道路」が、形骸化している地域も多くありつつも都内に未だ 877 ヲ所残されていることなどが発表されており、生活道路を遊びの場として捉え直そうという取り組みは今後も拡大していく様相をみせている。



図 2-9 「みちあそび」を促す取り組みの例⁶⁹

⁶⁶（文献 2-36）我が国の子どもの成育環境の改善にむけて－成育空間の課題と提言－，補注 pp.49-58

⁶⁷（文献 2-11）社会形成からみた「仮設的な場」に関する考察

⁶⁸「とうきょうみちあそびシンポジウム（2016 年 11 月 3 日開催）」にて情報が共有された。

⁶⁹ NPO 法人「コドモ・ワカモノまち ing」による「移動式子ども基地」の事例を一例として挙げた。

写真は著者撮影（撮影日：2014 年 11 月 23 日）である。

・通学中の死亡事故の多発

2012 年に、通学中の死亡事故が多発しているのをを受けて国土交通省、文部科学省、警察庁の連携による「通学路緊急合同点検」を実施した。この流れは 2015 年度からの第 4 次社会資本整備重点計画においても引き継がれ「通学路等における安全な歩行空間の確保」「住宅地等において人優先のエリアを形成」といった記述がみられる。そこでは、そうした施策の実現を目指すことが可能となった背景として「道路整備の進展等を受けて、道路の機能分化により、自動車交通を安全性の高い幹線道路等へ転換」してきたことで「生活道路を「人優先の安全・安心な歩行空間」に再生することが可能な時代」になってきたことが挙げられており、そうした環境改善に続いて「面的な速度規制と組み合わせた車道幅員の縮小・路側帯の拡幅、歩道整備、ハンプの設置等の対策を行うなど、面的かつ総合的な交通事故抑止対策を推進する必要がある」としている⁷⁰。

・予想される超高齢化社会への対応や自動運転技術の導入

将来的な話として、東京都区部での各世代層に対する意識調査を行った研究⁷¹では「将来の時間の使い方と活動への要望」として「健康のための散歩やジョギング」が 7~8 割の高い要望度を示している。また、同じ研究内で「住宅地内の道路での速度の抑制」や「まちなかでの歩・自・車の安全分離」も要望度の高い価値観であることが調査結果として示されている。また、加齢に伴う価値観の変化として人々が「人間性」にあたる「健康・環境の重み」と、「安全性」にあたる「安全・安心の重み」を想定していることも明らかにされている。

⁷⁰ (文献 2-37) 第 4 次社会資本重点整備計画 から引用した。

⁷¹ (文献 2-38) 超高齢化を迎える都市に要求される移動の質に関する研究 を参照した。

◆住宅地の道路に関する施策（第Ⅵ期）

2003 年には「あんしん歩行エリア」「くらしのみちゾーン」の 2 つの施策が誕生した。前者は都道府県公安委員会と道路管理者とで交通死傷事故が多発しているエリアや箇所に限定的集中的に行う交通事故抑止施策で、後者は「車優先から歩行者・自転車優先」を掲げたものである。

両者は施策の背景に同一の内容を挙げているが、その応えとしての施策の内容に違いがあり、「コミュニティ・ゾーン」よりも更に具体的な内容として交通施策的な流れと、より地域ニーズを考慮し交通以外の観点へも配慮する居住環境施策的な流れに分かれたともみてとれる。

2003 年 あんしん歩行エリア ⁷²	
①	<p>〔背景〕 交通事故死者数に占める歩行者と自転車利用者の割合が引き続き大歩行中の交通事故死者の約 6 割が自宅付近で発生</p> <p>〔目的〕 特に事故率の高い箇所での死傷事故防止。集中的な対策実施。</p>
②	<p>死傷事故率が高い、あるいは事故数が多い交差点や単路を事故危険箇所と指定し、都道府県公安委員会と道路管理者の連携による交通事故抑止施策の実施</p> <p>具体的には歩道や区画線の整備による歩車分離化や標識の視認性向上、交差点改良など</p>

①制定の背景と目的 ②施策の内容

2003 年 くらしのみちゾーン ⁷³	
①	<p>〔背景〕 交通事故死者数に占める歩行者と自転車利用者の割合が引き続き大歩行中の交通事故死者の約 6 割が自宅付近で発生</p> <p>〔目的〕 歩行者・自転車優先の、快適な道路空間の形成</p>
②	<p>対象地区は公募により選定。地区の N P O 法人、まちづくり協議会、商店会、市町村等の方々と協働して行う施策のため、具体的な方策は定められていないが、あくまで現行の道路構造令等に基づく物理的デバイスの設置等に留まる。</p>

①制定の背景と目的 ②施策の内容

⁷²（文献 2-39）「あんしん歩行エリア」及び「事故危険箇所」を指定 を参照した。

⁷³（文献 2-40）地域の方々と質の高い生活空間の形成を目指す「くらしのみちゾーン」「トランジットモール」4 2 地区を登録を参照した。

2011 年には警視庁交通局の施策として「ゾーン 30」が打ち出された。近年の整備に共通するものとして「路側帯拡幅（図 2-10）」という手段で歩行者の空間を確保しようという動きがみられる。

2011 年	ゾーン 30 ⁷⁴
①	[背景] 生活道路における交通事故件数の減少率に十分な成果がみられない [目的] 生活道路における歩行者等の安全な通行の確保 走行速度の抑制、通過交通の抑制・排除
②	・個々の路線ごとに実施するのが一般的な速度規制を、区域を定めて実施 ・中央線の抹消やゾーン入口の明示、路側帯拡幅による車道幅員の減少 警察や道路管理者発意に限らず、地域住民からの要望を踏まえて整備する場合もある。

①制定の背景と目的 ②施策の内容



図 2-10 路側帯の拡幅やカラー化の例^{75,76}

また、具体的な施策名を伴ったものではないが、既述の「第 4 次社会資本整備重点計画（2015 年度 -）」において手段として検討されているメニューを以下に引用し列挙した（表 2-11）。こちら「ゾーン 30」の整備を促進させるような内容や、物理的デバイスの設置など既存の方策を引き続き拡大しようという試みである。

表 2-11 第 4 次社会資本整備重点計画における道路施策

種 類	施 策
交通規制	最高速度 30km/h の区域を設定した規制
道路空間での整備	路側帯の設置・拡幅
	歩道の整備
	カラー舗装の整備
	道路標識・道路標示の整備
路面共有型歩車共存で適用可能な施策	物理的デバイスの設置による車両の速度抑制及び通過交通の抑制・排除

出典：国土交通省『社会資本整備重点計画（本文）』p.58 を基に作成

⁷⁴（文献 2-41）ゾーン 30 の概要 を参照した。

⁷⁵ Google ストリートビュー機能より取得、加工した。（場所：東京都三鷹市下連雀 3 丁目付近 - コミュニティ・ゾーン第一号事例の下連雀地区における路側帯拡幅とカラー化の例である）

⁷⁶（文献 2-42）通学児童の安心感が向上し、車両速度が低下するなどの効果が確認されました より加工し転載した。

さらに、社会的状況の項で言及した Shared Space について、国内では Shared Space の考えに基づいた整備事例として住宅地の事例ではないものの、出雲大社前の神門通り（2013ー）などが挙げられる（図 2-12）。幅員 12m の道路空間においてセンターラインの廃止とともに車道を 7m から 5m へ縮小し、歩車で配置パターンは異なるものの舗装の石畳化を行った。さらに歩行者側の舗装パターンが歩車境界を示す路側帯（車両外側線）の舗装をまたいで、車道側にはみ出すようデザインすることで「歩車道の境界を言わば“緩く”」した事例である⁷⁷。



図 2-12 国内における Shared Space を模した事例⁷⁸

⁷⁷（文献 2-43）歩行者にやさしい道づくりで参道を刷新 を参照、引用した。

⁷⁸ 左写真は上記文献より加工し転載した。右写真は著者撮影（撮影日：2014 年 2 月 28 日）である。

2-3. 生活道路史の再整理と考察

ここまで記してきた内容を再整理し、今日に至るまでの生活道路における施策の考え方や社会背景の変遷を整理する。

2-3-1. 各期間の特徴とその移行要因の整理

前節では6つの期間に分けて生活道路史を整理したが、それぞれの期間における取り組みは前の期間や社会背景を受けて行われ、今日まで形を変えながら続いてきた。以下に、その期間が「移行」した理由を含め各期間の特徴を整理した（表 2-13）。

表 2-13 各期間の特徴と移行理由の整理

1952-1961	I. 自動車交通の黎明
<ul style="list-style-type: none"> ・道路での遊びや街頭紙芝居など路上文化の終焉期 ・道路計画の基本となる3法令の制定による交通空間としての性格づけ 	
1962-1969	II. 歩車機能分化の進行
<ul style="list-style-type: none"> ・自動車の大衆化と交通事故死者数の急増 ・交通弱者である子どもの安全確保を目的にガードレール等の緊急整備 	
1970-1977	III. 交通安全の応急的確保
<ul style="list-style-type: none"> ・II期での取り組みで防ぎきれない交通事故の増加 ・応急的に導入可能であるソフト的な交通規制メニューの充実 	
1978-1986	IV. 歩車共存思想の誕生と実践
<ul style="list-style-type: none"> ・III期のソフト施策での対応限界、また空間に変化なく認識されにくい ・道路空間における歩行者「復権」の機運も70年代以降上昇 	
1987-2002	V. 計画設計基準の誕生と画一化の進行
<ul style="list-style-type: none"> ・IV期での交通空間としての程度を超えた整備の存在 ・上記背景と、より普遍的な適用を目指した計画設計基準の作成 	
2003-	VI. 対応の個別具体化と道路空間再配分の推進
<ul style="list-style-type: none"> ・V期より効率的に効果をもたらすための場所集中的な施策の導入 ・機能分化の進行から生活道路を人優先の空間として再生する考え方が発生 	

◆「歩車のせめぎ合い」に着目した整理

この変遷について、更に具体的な内容を交えて整理すべく「歩車それぞれの立場のせめぎ合い」に着目した。また、前章で整理した主な施策については【ハードの空間整備か、ソフトの交通規制か、その双方か】に大別でき⁷⁹、こちらも期間毎に合わせて示していく。

I. 自動車交通の黎明（1952-1961）

〔歩〕自動車存在以前は「歩車」という考え方自体なし。路上あそび、路上文化。

〔車〕道路計画の基本となる3法令の制定による交通空間としての性格づけ

II. 歩車機能分化の進行（1962-1969）

〔歩〕自動車の台頭による交通事故発生からの消極的な対応としてガードレール等設置

〔車〕「歩車分離」が始まり交通事故の懸念という点では多少の運転しやすさは確保される

年	事業等の名称		
1966	交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法	ハード	ソフト
1967	通学路法（通称）	ハード	ソフト
1969	「遊戯道路」の設定	ハード	ソフト

III. 交通安全の応急的確保（1970-1977）

〔歩〕各種ゾーン規制による保護の対象であることに加え、

「歩行者天国」や歩道橋設置反対運動など歩行者主体の考え方の強化

〔車〕交通事故死傷者数増を受けた応急的な交通安全施策拡大により、

区画道路では速度規制や一時通行禁止など制約を受ける。幹線道路網整備が進む。

年	事業等の名称		
1972	スクールゾーン規制	ハード	ソフト
1972	安眠ゾーン規制	ハード	ソフト
1974	生活ゾーン規制	ハード	ソフト
1975	居住環境整備事業	ハード	ソフト

居住環境整備事業については既成住宅地で、補助幹線道路の整備や区画道路を物理的に通過できない構造にする整備、またそれに合わせた歩行者専用道の整備などが行われた。こちらは同一空間内で空間的に分離する施策であるが、連続した歩行者専用空間を確保するなど交通安全以上に歩行者環境に配慮した内容も含まれる。こちらも交通事故への対策という意味合いは含むものの、その事業名の通り「居住環境」を総合的に改善させようという「質」的な意味合いを含む。

⁷⁹ ハード/ソフトの色付けはあくまでその事業手法内で言及されている場合を示したものである。つまり、例えばコミュニティ道路の整備に加え、スクールゾーン規制を施行するなど、ハード面の整備とソフト面の施策を両立させる工夫などは自治体毎に存在している。

IV. 歩車共存思想の誕生とその試み（1978-1986）

[歩] ソフト的施策の限界を受け、更なる歩行者復権での「歩車共存」を目指した整備の実施
一方で本来の道路の「交通機能」を超越した事例の規制により復権の「限界」が露呈

[車] 「歩車共存」を受ける側として交通機能に多少の制約を受ける。

一方で、道路のあくまで「交通空間」としての線引きが明確に示される。

年	事業等の名称		
1980	コミュニティ道路（大阪市）	ハード	ソフト
1981	コミュニティ道路整備の国庫補助事業化	ハード	ソフト
1984	ロードピア事業（住区総合交通安全モデル事業）	ハード	ソフト

V. 計画設計基準の誕生と画一化（1987-2002）

[歩] 「歩車共存」整備が画一的な内容となり、「復権」の動きは停滞。

また、同整備も手段としては交通抑止策の導入と、交通を軸とした施策に落ち着く

[車] 引き続き「歩車共存」として交通抑止策は導入されるが、交通機能が空間的に
大幅に削減されるような事例は存在しない。

年	事業等の名称		
1996	コミュニティ・ゾーン	ハード	ソフト

VI. 対応の個別具体化と道路空間再配分の推進（2003-）

[歩] 社会状況が多様化し、交通量が低下する中で車線数に余裕のある都市部や地方では
道路空間への交通以外機能の設置など「歩行者のための」取り組みも存在する。

[車] 上記の動きによる変化はあるものの、交通を基本とする考え方には変化はない。

年	事業等の名称		
2003	あんしん歩行エリア	ハード	ソフト
2003	くらしのみちゾーン	ハード	ソフト
2011	ゾーン 30	ハード	ソフト

以上を見ると、Ⅲ期の始まりである 1970 年頃から道路における歩行者の「復権」を目指した動きがあり、Ⅳ期では具体的な空間整備によってその実現を目指していた。しかし、既述の「用賀プロムナード」以後は事実上その動きに対する規制が強化され、住宅地における施策としてはⅤ期以降も「歩行者」に配慮する向きは各所でみられるものの、用いられる手段はⅣ期に開発された道路屈折やハンブ
など速度抑止のデバイスがそのまま使われている現状にある。

2-3-2. 用語としての「歩車共存」の変遷とその整理

更に議論を進める上で、その時代時代の背景を受けて使用されている呼称であり、使われ方が複雑なものとなっている「歩車共存」あるいは「歩車分離」という言葉について整理をしておきたい。

例えば「歩車共存」については歩行者のための何らかの施策が行われている道路であることは基本的に共通しているが、その施策の違いが存在するし、場合によってはごく一般の単断面で路側帯の白線が敷かれた道路が「歩車共存」道路と呼ばれている場合もある。ちなみに従来の定義としては「一般に歩車共存道路とは区画道路（地区道路）を対象として、道路の空間的制約を前提としながら、自動車のトラフィック機能を抑制して歩行者などの安全性や快適性を向上させ、また路上駐車に適正化といった課題にも応えようとする道路形態」などとされている⁸⁰。

同様に「歩車分離」という用語がごく一般の歩道付き道路を指す場合もあれば、1970年代にニュータウンで整備された歩行者用デッキのように歩車それぞれを専用道に分配する「歩車分離」もあるし、「歩車共存」と謳われるコミュニティ道路も歩道が設置されているため「歩車分離」と形容されることもある。このように2つの言葉は、思想的な比較軸では相反する言葉が、道路構造的にみると（思想的に表現した場合とは）対の語で形容される場合があり、議論を進める上ではその整理が必要である。

「歩車共存」に関しては「断面形態によって、融合型共存道路（路面共有型）と分離型共存道路（ソフト分離型）に大別される」種類分けが存在する⁸¹。後者は道路構造的には複断面であり分離しているが、1970年代の「交通安全」施策による歩道やガードレールの設置など「歩車分離」の整備が多く進んだことを受けて、思想的には「歩車共存」の策として整備されたものである。そのために「分離型共存道路」という一見矛盾した名称が用いられている。つまり、従来の呼称は「思想的に共存か分離か」が先に来て、そのあとに「道路構造として共存か分離か」の判断があり、それぞれ名称が付けられている(表 2-14)。

表 2-14 「歩車共存」「歩車分離」の整理

思想的	「歩車共存」		「歩車分離」	
道路構造	単断面	複断面	複断面	立体化（別路線）
従来表現	路面共有型	ソフト分離型	歩車分離	歩車分離

◆本研究での「歩車共存」と関連する語の使い方

本研究では、「歩車共存」の語については思想的な表現として用いる。また、「路面共有型」はあくまで単断面である状態を指したもので、歩車を区別する白線や植栽帯が設置され「構造的に分離」されている場合もある。そこで「路面共有型」かつ「歩道と車道の区別がなく空間的に歩車の通行する空間が同じである構造」は「歩車融合」として表現することとする。

⁸⁰（文献 2-1）都市交通計画[第2版], p.201 より引用した。

⁸¹（文献 2-1）都市交通計画[第2版], p.201 より引用した。

2-3-3. 住宅地の道路施策における加算的思考と減算的思考

前々項で再整理した住宅地における道路施策で、歩行者のために行われてきた施策に関して、その内容はさらに「加算的」「減算的」の2つに大別できる。

II. 歩車機能分化の進行（1962-1969）

【加算的】なハード整備：ガードレール等の設置

【加算的】なソフト規制：交通規制による「遊戯道路」の設定

III. 交通安全の応急的確保（1970-1977）

【加算的】なハード整備：ガードレール、歩道等の設置

【加算的】なソフト規制：ゾーン規制による速度規制や一時通行禁止

IV. 歩車共存思想の誕生とその試み（1978-1986）

【加算的】なハード整備：道路屈折などを含めた歩道の設置

特定の路線全体に対する整備

V. 計画設計基準の誕生と画一化（1987-2002）

【加算的】なハード整備：交通抑止策としてのハンプ等の設置

ゾーンの入口など境界となる箇所への整備

VI. 対応の個別具体化と道路空間再配分の推進（2003-）

【加算的】なハード整備：交通抑止策としてのハンプ等の設置

ゾーンの入口など境界となる箇所への整備

路側帯の幅員拡大

【減算的】なハード整備：Shared Space 的な舗装の工夫、白線を除去⁸²する

⁸² 日本における取り組みでは、Shared Space を標榜した事例で除去に至ったものは存在しない。厳密には「目立たなくする」「存在感をなくす」程度に舗装等を工夫したものである。

このように、交通機能の確保を目的に「歩車分離」を進めてきた歴史からすれば当然のことではあるが、住宅地における道路施策はその大半が【加算的】な取り組みとして行われてきた。しかし、その【加算的】な中でも、IV期やVI期におけるハード整備は路線に直接的に歩行者空間を整備する施策である一方、V期でのゾーン入口への整備施策は間接的にゾーン内の歩行者環境の改善を図ろうというものであるなど、その性格に違いがある。これには、ゾーンを設定しての面的整備では、幹線道路との接続箇所一つひとつにデバイスを設置する必要があるなど、面的ゆえに生じる費用等の都合があると考えられる。

さらに、路側帯の拡幅など歩行者空間を直接的に整備する【加算的】な取り組みが、そのまま歩行者環境の改善につながるわけではないことや、唯一の【減算的】な取り組みであるVI期の Shared Space を参考とした取り組みこそが「歩車共存」を考える上で、有効な効果を示していることなどが既往研究において示されている。次ページにそれらの知見を引用した。

◆【加算的】路側帯の拡幅と白線標示の効果に関する知見

今日の整備では路側帯の拡幅が「歩行者空間」を確保するための施策として行われているが、既往研究から必ずしも歩行者の交通安全に寄与しているとは限らないことが示されており、むしろ自動車の走行速度を高めてしまうことなどが示されている。以下に引用する。

白線の標示された状態や、歩行者が道路上に居る状態が運転者の心理にどのような影響を与えているかについて、複数の既往研究を参照して考察する。

まず、吉城、橋本(2012)の研究⁸³では、白線が標示された路側帯の幅員の拡幅が与える効果として、拡幅により歩行者は路側帯内を歩行するようになり、逆に自動車走行速度を高めてしまう関係がみられている。そして、道路空間における歩行者密度が高くなるほど自動車が利用できる空間が狭くなり、自動車走行速度が低くなる関係が同時に示されていて、単断面の道路で白線標示を行うことが必ずしも安全性に直結しないことが分かる。

また、清水、岡村ら(2012)の研究⁸⁴では、「車道幅員」「幹線道路との接続」「歩道分離施設の有無」が速度の増加に影響を与えることが示されている。こちらも「歩車分離施設」の存在が速度増加に関与していることを示す一方、車道幅員が広がることもまた速度増加の一因であり、「路側帯の拡幅」という整備の評価を難しくさせる結果となっている。

◆【加算的】カラー舗装の効果に関する知見

他に、路側帯への「カラー舗装」の実施も今日的な整備手法の一つである。歩行者部分を着色することで歩車それぞれの領域を明確とし、運転者への注意喚起を合わせて行うものである。

カラー舗装に関しては、「通学児童の安心感」の向上と「車両速度の低下」の効果を確認したとする社会実験結果が国土交通省により示されている⁸⁵。ただし、「地域住民の安心感」としては「安心して歩けるようになったか」の問いで「思う 35%、どちらとも言えない 29%、思わない 30%」と大差がなく、路側帯幅員との関連などを含めた実験結果が待たれるところであるが、景観形成上、彩度の強いカラー舗装には疑問が残り、他の方策を目指した議論も必要と考えられる。

⁸³ (文献 2-44) 住区内の単断面道路における自動車走行速度に街路空間並びに歩行者交通特性が及ぼす影響

⁸⁴ (文献 2-45) 生活道路における街路特性や沿道特性が走行速度に及ぼす影響に関する研究。ただし「歩道分離施設の有無」に関しては統計的信頼性に問題が残るとされている。

⁸⁵ (文献 2-42) 通学児童の安心感が向上し、車両速度が低下するなどの効果が確認されました を参照、引用した。

◆【減算的】Shared Space 的な道路空間整備の効果に関する知見

今日的な整備手法として、路側帯拡幅やカラー舗装など加算的な整備に対し、減算的な手法である Shared Space のような整備の効果についても、日本で行われた社会実験や実際に整備された事例における効果を実証する研究が行われている。

まず、吉城・橋本(2014)の研究⁸⁶では、本文中でも取り上げた出雲・神門通りの整備効果を検証する研究が行われた。調査は整備前後の自動車走行速度の比較と、沿道住民への歩行時および運転時の意識に関するアンケート調査によって行われた。

自動車走行速度に関しては、整備前と比較して 3.3km/h ほど平均速度が低下していることが判明した。また、整備後については走行状況の違いにより平均走行速度が異なり、「特に対向車無しの場合における歩行者の有無による走行速度、あるいは対向車有りの場合における歩行者の有無による走行速度間で統計的な有意差がみられている」。吉城・橋本は前ページで既述の研究成果も踏まえ「整備によって自動車と歩行者が作用しあう環境が生まれたことを示唆しているもの」と考えている。

また、中山・宮川ら(2015)の研究⁸⁷では「歩車道に舗装の違いがあり、かつ歩車道間に段差があって両者が分離されている通り」と、「歩車道で舗装に違いはあるものの、単断面である通り（Shared Space 的な通り）」とで、日頃両方の通りを利用している運転者への Web 調査と歩行者へのヒアリング調査から比較分析を行った。

結果として、後者の通りのほうが「歩行者や自転車が「自由に行き来」し、「クルマを気にしていない」ように感じ、歩行者や自転車の「動きが気になる」という傾向が高く、「スピードを出し過ぎない」ようにし、「歩行者や自転車の動き」によく注意し、「通り全体」に気を配る傾向が高い、という結果」がみられている。

このように、減算的なデザインで「歩車を分離しない」取り組みが、運転者ひいては自動車の走行速度低下に資するものであることが明らかとなっている。

⁸⁶ (文献 2-46) 街路空間整備を通じた交通安全対策に関する地域住民の意識構造 -出雲大社・神門通りを対象として-

⁸⁷ (文献 2-47) 道路空間デザインが歩車間コミュニケーションに及ぼす影響に関する研究

2-4. 小括

本章では、住宅地の道路における施策等の概要と、背後に存在する社会動向などを整理することで、施策等の変遷からみた住宅地の道路整備内容の変化と、各転換点を明らかにした。

かつては庭先の交流や遊びの空間として使用されていた住宅地の道路は、自動車の普及が始まった1950年代後半から自動車交通を主体とした空間へと変容し、やがて人対車の交通事故が多発するようになった。そのため「歩車分離」の考え方が登場して、歩行者は自動車に道路空間を譲る形が続いていたが、70年代に「歩行者天国」が実施された頃から徐々に「復権」を目指す動きが始まり、80年代には道路空間全体を整備しての「歩車共存」の取り組みが実現するに至った。

しかし、それ以降そうした整備が充実することはなく、交通速度を抑止するデバイスを設置して間接的に歩行者環境を改善しようとする動きや路側帯を拡幅したりカラー舗装を施したりと簡易的な整備に留まっているうえ、既往研究の結果から十分な成果を挙げているとは言い難い状況にある。また、80年代の「コミュニティ道路」以降「ロードビア事業」「コミュニティ・ゾーン」など整備手法としてのメニューが拡充されても基本となる道路法、道路交通法、道路構造令などには変化がないために、アウトプットの形としては結局ハンプ等の速度抑止デバイスを用いざるを得ない状況にある。

そうした【加算的】なハード整備が十分な成果を挙げられていない一方で、長い歴史の中で「肯定」され続けてきた白線標示による「歩車分離」を【減算的】に取り除くこと事例が、住宅地ではないものの日本でも近年登場しており、その「歩車共存」上の効果が存在することも既往研究の整理から判明した。さらに、道路空間については近年、商業地では占用特例などを利用した道路空間活用の事例が盛んであり、住宅地においても道路という空間の特性を重視して「みちあそび」を復活させようとする動きがみられるなど、道路網の整備充実や自動車需要が頭打ちの傾向にある状況に応じる形で道路という空間を見直す動きも出始めている。

◆「用賀プロムナード」再評価の意義

こうした道路をとりまく状況の変遷の中で、今日的な【減算的】思考と同様に白線標示を廃し（正確には標示することを拒み）、さらに「遊び場」等を道路空間上に設置した事例が存在する。

それは、IV期にて紹介した「用賀プロムナード」で、「遊びに供するような施設を設けたり白線標示を含め歩車の分離を示す施設は一切用意せず、道路での主役は誰か？を問うそのデザインは先鋭的なものとして全国的に有名」になったものの、それ故に「用賀のような道路はご法度とまで言われ、（中略）お尋ね者となってしまった」道路である。

この道路は、たしかに「交通機能」を第一に捉えた場合は必ずしも肯定的に捉えられる事例とは言い難い。一方で、今日的な動向としての【減算的】思考のデザインの導入や、道路空間活用の気運の高まりや、道路空間で「遊び」が発生する価値の再考、幹線道路の整備の進行、人を感知する自動車の自動制御システムの開発と搭載や将来的な自動運転技術の誕生などを考えた際に、住宅地の道路に関する議論が停滞する一因となった「用賀プロムナード」を今日的に再評価する意義があるのではないだろうか。その詳細な説明は次々章の内容となるが、単断面の道路において白線の標示が無く、歩車の舗装が統一され、両者を分離する施設も存在しない「歩車共存」の事例は用賀プロムナードを置いて他には存在しない（もちろん、そのために問題視されたのであるが）。

また「用賀プロムナード」や、同時代の「コミュニティ道路」は、開通後 30 年近く経過していることから大規模な更新時期を迎えている事例が少なくない。しかし、その存続や廃止を決定する上での判断基準も存在せず、本研究において住宅地におけるストリートデザインの「質」というものを考察することには、こうした維持管理の問題における一資料となることでもあると考えられる。

以上から、本研究では用賀プロムナードというストリート空間およびその整備主体である世田谷区の当時の取り組みをケーススタディすることで、住宅地におけるストリートデザインの「質」に関する議論を進めていく。



図 2-15 用賀プロムナード

2 章 生活道路史の整理

2 章 〈参考文献〉

- 2-1)新谷洋二[編著]：都市交通計画[第2版], 2003, 技法堂出版（第1版は1993年の発行）
- 2-2)住区内街路研究会：人と車・おりあいの道づくり, 1989, 鹿島出版会
- 2-3)公益社団法人 日本道路協会：道路構造令の解説と運用, 2015.6, 丸善出版
- 2-4)都市住宅編集部[編]：歩車共存道路の理念と実践, 1983, 鹿島出版会
- 2-5)築瀬範彦：面的な開発における歩行空間計画—UR 施行地区における歩行空間整備の歴史, 新都市, 68, 5, pp.12-15, 2014
- 2-6)新谷洋二：わが国における歩行者道路の歴史—道路構造基準の変遷からみた考察—, 国際交通安全学会誌, 7, 4, 1981.12
- 2-7)矢島隆：街路構造令40年の展開（その1）—歩道と植樹帯を中心に—, 都市と交通, 78, pp.18-23, 2009.11
- 2-8)仙田満、上岡直見[編]：子どもが道草できるまちづくり 通学路の交通問題を考える, 2009.7, 学芸出版社
- 2-9)荻原達朗（建設省都市局街路課課長補佐）：街路事業における線整備から面整備への動き, 都市と交通, 1, 3, pp.6-12, 1984.2
- 2-10)鳴海邦碩：都市の自由空間 街路から広がるまちづくり, 2009, 学芸出版社
- 2-11)生田尚志、佐藤将之：社会形成からみた「仮設的な場」に関する考察, 日本建築学会計画系論文集, 81, 721, pp.656-666, 2016.3
- 2-12)国民生活審議委員会調査部会、コミュニティ問題小委員会：コミュニティ生活の場における人間性の回復—, 1969.9
- 2-13)田中康裕、鈴木毅：地域における異世代の顔見知りの人との接触についての一考察 —「中間的な関係」と「場所の主」の観点から—, 日本建築学会計画系論文集, 73, 632, 2107-2115, 2008
- 2-14)住田正樹、南博文[編]：子どもたちの「居場所」と対人的世界の現在, 2003, 九州大学出版会
- 2-15)59 全国初の古川親水公園 江戸川区公式ホームページ
http://www.city.edogawa.tokyo.jp/edogawa100/edogawarashisa/midori_kouen/059.html（閲覧日：2017年1月5日）
- 2-16)座談会：自動車の都心乗り入れ規制の功罪, 道路, 381, p.30, 1972.11
- 2-17)生活道路におけるゾーン対策推進調査研究検討委員会：生活道路におけるゾーン対策推進調査研究 報告書, 2011.3
- 2-18)警察庁交通局交通規制課：コミュニティと交通管理, 月刊交通, 20, 10, pp.7-17, 1989.10
- 2-19)福岡県警察本部交通部交通規制課, 「優しさ」のある「生活ゾーン規制」を目指して, 月刊交通, 20, 10, pp.47-57, 1989.10
- 2-20)土木学会 土木計画学研究委員会 交通施設整備事業制度研究分科会[編]：交通整備制度：仕組と課題, 1990, 社団法人土木学会
- 2-21)日本道路協会：懸賞論文当選発表, 道路, 438, pp.8-9, 1977.8
- 2-22)坪井良一：人・道・車の調和を 人間道路会議が求めるもの, 道路, 487, pp.5-9, 1981.9
- 2-23)レディース・ロード・フォーラム：「親しみとうるおい」はさりげなく, 道路, 513, pp.10-13, 1983.11
- 2-24)泉堅二郎：やすらぎと思いやりのある道づくり—道しるべ懇談会宣言より—, 道路, 513, pp.14-17, 1983.11
- 2-25)警察庁交通局交通規制課：コミュニティと交通管理, 月刊交通, 20, 10, pp.7-17, 1989.10
- 2-26)天野光三、藤埴忠司、小谷通泰、山中英生[編著]：歩車共存道路の計画・手法, 1986, 都市文化社.
- 2-27)株式会社 INAX：Esplanade 魅力ある街づくり No.41 冬号 [特集]住民参加でつくる“やさしいまち”東京・世田谷区, 1997.1
- 2-28)小出和郎：補助事業はわかりにくい?!, 造形, 5, p.102, 1996.10
- 2-29)久保田尚：地区道路整備と住民参加, 日本不動産学会誌, 12, 4, pp.40-43, 1998.6

2 章 生活道路史の整理

- 2-30) 社団法人 交通工学研究会[編]: コミュニティ・ゾーン形成マニュアルー地区総合交通マネジメントの展開ー, 1996.5
- 2-31) 西川潔、山本早里: シェアド・スペースに関する研究-1, 日本デザイン学会 第 58 回研究発表大会
- 2-32) 新田保次: 人中心の道づくり: 速度とシェア
<http://www.jice.or.jp/cms/kokudo/pdf/reports/committee/roads/nitta.pdf> (2017 年 1 月 16 日閲覧)
- 2-33) KOBE パークレット社会実験の実施,
<http://www.city.kobe.lg.jp/information/press/2016/09/20160929300301.html> (2017 年 1 月 16 日閲覧)
- 2-34) 国土交通省 都市局 まちづくり推進課: 道路占用許可の特例について～にぎわい・交流創出のための道路
占用許可の特例制度～, <http://www.mlit.go.jp/common/001039043.pdf> (2017 年 1 月 20 日閲覧)
- 2-35) 日経コンストラクション: 公道上の常設カフェでまちを浄化, 2012 年 12 月 24 日号, p.48
- 2-36) 日本学術会議 子どもの成育環境分科会: 我が国の子どもの成育環境の改善にむけてー成育空間の課題と提
言ー, 2008.8
- 2-37) 国土交通省: 第 4 次社会資本重点整備計画, 2015.9
- 2-38) 土井健司、長谷川孝明、小林成基、杉山郁夫、溝端光雄: 超高齢化を迎える都市に要求される移動の質に
関する研究, 国際交通安全学会誌, 35, 3, pp.38-49, 2011.2
- 2-39) 国土交通省: 「あんしん歩行エリア」及び「事故危険箇所」を指定, 2003.7,
http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha03/06/060711_.html (2016 年 7 月 25 日閲覧)
- 2-40) 国土交通省: 地域の方々と質の高い生活空間の形成を目指す「くらしのみちゾーン」「トランジットモー
ル」 4 2 地区を登録, 2003.7, http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha03/06/060701_.html (2017 年 1 月 14 日
閲覧)
- 2-41) 警察庁交通局: 「ゾーン 30」の概要, 2015.2, <https://www.npa.go.jp/koutsuu/kisei/zone30.pdf> (2016 年 7 月
25 日閲覧)
- 2-42) 国土交通省国土技術政策総合研究所: 通学児童の安心感が向上し、車両速度が低下するなどの効果が確認
されました～二の宮小学校通学路の交通安全対策の社会実験効果～
- 2-43) 日経コンストラクション: 歩行者にやさしい道づくりで参道を刷新 出雲大社参道「神門通り」(島根県出
雲市), pp.6-11, 2014 年 9 月 22 日号
- 2-44) 古城秀治、橋本成仁: 住区内の単断面道路における自動車走行速度に街路空間並びに歩行者交通特性が及
ぼす影響, 都市計画論文集, 47, 3, pp.799-804, 2012.10
- 2-45) 清水和弘、岡村敏之、中村文彦、王鋭、生活道路における街路特性や沿道特性が走行速度に及ぼす影響に
関する研究, 土木学会論文集 D3 (土木計画学), 68, 5, pp.I_1237-I_1242, 2012
- 2-46) 古城秀治、橋本成仁: 街路空間整備を通じた交通安全対策に関する地域住民の意識構造 -出雲大社・神門通
りを対象として-, 都市計画論文集, 49, 2, pp.157-167, 2014.10
- 2-47) 中山昂彦、宮川愛由、谷口綾子、井料美帆 (他 2 名): 道路空間デザインが歩車間コミュニケーションに及
ぼす影響に関する研究, 第 52 回土木計画学研究発表会・梗概集, 2015

3 章 ケーススタディ対象の概要

[世田谷区都市デザイン室と歩行者空間事例]

3-1. 当時の世田谷区における都市デザインの概要

3-1-1. 世田谷区都市デザイン室の概要

3-1-2. 当時の都市デザイン計画の概要

3-2. 世田谷区歩行者空間デザイン事例の概要

3-2-1. 用賀プロムナード

3-2-2. 梅ヶ丘駅界限

3-2-3. その他の事例（桜丘・弦巻・けやき広場）

3章 ケーススタディ対象の概要[世田谷区都市デザイン室と歩行者空間事例]

本章では、4章以降でケーススタディの対象とする世田谷区およびその歩行者空間デザイン事例について、当時の背景や各歩行者空間の計画概要、路線概要などを紹介する。

第1節で当時世田谷区に発足し、歩行者空間デザインを含めた区の都市デザインを担った世田谷区都市デザイン室（当時）と、各歩行者空間デザイン事例の大元にあたる計画について概要を記す。続く第2節で、当時先鋭的とされた各事例の概要を整理する。

なお、ケーススタディにおいては世田谷区において以下の調査を実施した。（表3-1）。行動観察調査の調査方法の詳細は4章にて記述する。

表 3-1 ケーススタディ対象地における調査内容と日時

◆ヒアリング調査〈該当章：4章以降〉		
調査 No.	調査日	調査対象
1	2016年3月8日	世田谷区都市整備部都市デザイン課
2	2016年11月9日	世田谷区都市整備部都市デザイン課
3	2016年11月15日	（当時）世田谷区企画部都市デザイン室長：春日様
4	2016年11月25日	世田谷区玉川土木事務所
5	2016年12月6日	（当時）同都市デザイン室梅ヶ丘担当：桐生様
また、自治体としての世田谷区以外で、以下のヒアリング調査を行った。		
6	2016年11月12日	用賀商店街振興組合 杉本様
◆行動観察調査〈該当章：4章〉		
調査日		調査場所
2016年8月6日		用賀プロムナード
2016年11月12日		用賀プロムナード

そのほか

◆文献調査

◆現地空間調査（後述の世田谷区各事例において実施）
を行った。

3-1. 当時の世田谷区における都市デザインの概要

本研究では、ケーススタディの対象地として世田谷区を取り上げる。世田谷区は同区都市デザイン室を中心に 1980 年代に先駆的な歩行者空間デザインに取り組んだ自治体であり、区域の約 90%が住居系の用途地域である「住宅都市」でもある。本節ではデザイン事例および都市デザイン室の概要を整理する。

3-1-1. 世田谷区都市デザイン室の概要

世田谷区がいわゆる革新自治体の一つとして、都市デザインを含め様々な独自の取り組みに着手したのは（することができたのは）、1975 年の地方自治法改正に伴う区長公選制の復活に端を成す。78 年には区の基本構想が、翌 79 年には基本計画が策定され、80 年代における世田谷都市デザインの基本的な姿勢である「公共施設整備を基本とした周辺環境整備」の考えが現われはじめる。

都市デザイン室に至る直接の流れとしては、「区の基本計画を肉付けていく¹⁾」ものの一つとして 1980 年に発足させた都市美委員会がその源流にあたる。基本計画の頃から都市計画の専門家やコンサルタントに意見を求めており、そのメンバーも加えて都市デザインについて議論を行った委員会である。これが発展解消して具体的な施策を進める組織として、1982 年に世田谷区企画部都市デザイン室（以降、デザイン室）が発足した。

デザイン室は「公共建築や公共広場などをつくりにあたり、関連する行政部所の横つなぎを果たしたり、都市景観の創造などについて様々な区民対象のまちづくりへの啓発事業²⁾」を行う部署であって、企画部は全体の予算の割り当て等を決定する部署であるため、強力的にトップダウンの都市デザインを推進する土壌が整えられた。各事例はトップダウンの形式ではあるものの、後に紹介する内容にも含まれるように緻密な合意形成や当時では先進的であった住民参加機会の形成などが取り組まれており、「区として出来る内容を示した³⁾」やり方であった。

なお、今日における世田谷区が住民参加を推し進めてきた代表格として認知されている通り 90 年代以降は住民参加を基調としたまちづくりを進めているが、これも 79 年の基本計画時に定められていた路線であり、まずは行政主体でしかできない大規模な公共施設整備を行ったのが 80 年代の世田谷区である。後に 1993 年の地域行政制度で区内の分権化が進められ、既述の通り住民主体を目指した路線に遷移している。なお、都市デザイン室自体も 1996 年には廃止となっているが、2012 年にデザイン室のような役割の必要性を再確認する動きから、2012 年に都市整備部の下に都市デザイン課が発足しており、ガイドブックの作成など都市デザインに関する業務に取り組んでいる。

¹⁾ 【ヒアリング No.3】より

²⁾ (文献 3-1) 市民まちづくりフィールドマップ<世田谷>, p.110 より引用した。

³⁾ 【ヒアリング No.1】より

3-1-2. 当時の都市デザイン計画の概要

続いて、世田谷区都市デザイン室が中心となり取り組んだ歩行者空間デザイン事例について、各事例の上位計画を参照した上で、個々の概要を記す。各事例と上位計画との関係としては、デザイン室では当時「桜丘地区まちづくり」「ふれあいのあるまちづくり」「生活と文化の軸基本計画」そして「みどりとみずの軸基本計画」の大きく4つの計画が策定され事業を進めていた⁴（表3-2）。この内、前3者の中に世田谷区の代表的な歩行者空間デザイン事例⁵とされる5つの事例が含まれている（表3-3＝次ページ）。

表3-2 当時のデザイン室における主要計画の概要

桜丘地区まちづくり⁶（1982年構想策定⁷）

当初から予定されていた区民センター建設をまちづくり、街並みづくりの一環として考え、歩行者空間ネットワークの整備や建替え予定の都営住宅の建替誘導を進めた。都より都市美モデル実施地区、および国よりHOPE計画のモデル地区の一つとして指定され進められた。

「ふれあいのあるまちづくり」計画⁸（1983年策定）

保健所や図書館、羽根木公園、光明養護学校、都立病院などが立地するミニ官公庁街であり、以前より区民活動が盛んであった梅ヶ丘駅周辺地区をモデル地区とした、当時はまだ普及していなかった「市民参加」型まちづくりの先駆け的計画。

生活と文化の軸基本計画⁹（1984年策定）

機能優先的な鉄道や道路の軸に囲われ、かつそれらの利便性に乏しい地区において、新設を含めた公共施設の周辺整備（→界限づくり）やアクセス路の整備と、それらをつなぐ歩行者空間ネットワーク整備を盛り込んだ計画。代表5事例の内、3事例がこの計画に基づく。

みどりとみずの軸整備基本計画¹⁰（1984年策定）

住宅開発の進行に伴い水は汚れ、緑は減る中で、自然環境を守り再生するために等々力溪谷や次代夫堀などの親水公園の整備が行われてきたが、より身近な地域の中にある緑と水の資源に注目して遊歩道化などの整備を行い、親水公園を拠点としたネットワーク化を図る計画。

⁴ 補足として、当時の世田谷区における代表事例の一つである北沢や太子堂の防災まちづくりは都市整備部街づくり推進課の事業であり、同課は既成市街地の環境修復、デザイン室は主に環7以西での付加的な施設整備によるまちづくりを担当する部署として棲み分けられていた。

⁵ いずれも道路や沿道の公共施設用地、緑道といった用途が異なる空間での一体的整備を行っており、その際に調整の議論が存在した事例である。

⁶ （文献3-2）語らいが生まれる 桜丘プロムナード を参照した。

⁷ 区民センター建設を地区まちづくりの契機に位置づけ、周辺道路の整備を構想した年を記載した。

⁸ （文献3-3）梅ヶ丘駅周辺 やさしいまちづくり を参照した。

⁹ （文献3-4）都市美せたがや叢書4 生活と文化の軸基本計画―界限づくりを目指して―[第二版] を参照した。

¹⁰ （文献3-5）おもいはせの路 を参照した。

表 3-3 各計画と歩行者空間事例の関係

根拠計画	事例の呼称	法律上
生活と文化の軸基本計画	用賀プロムナード	道路、水路
	弦巻プロムナード	緑道（一部、歩道区間）
	馬事公苑前「けやき広場」	道路（広場化）
桜丘地区まちづくり	桜丘プロムナード	道路、公共用地
ふれあいのあるまちづくり	梅ヶ丘駅界限	道路、緑道、公共用地

この5事例に共通する点としては、注釈に記した調整の議論が存在したことと他、いずれも何らかの公共施設へのアクセス路として整備されていることが挙げられる。これは当時の世田谷区の都市デザインにおいて一貫した考え方で、言わばそれらの歩行者空間は施設に付帯するものとして整備されたのである。これらの地理的な位置関係は以下のようになる（図 3-4）。



図 3-4 歩行者空間事例の位置関係

次ページより、5事例の概要を記す。特に本研究で詳しく扱う「用賀プロムナード」と、5章以降の議論で参照する「梅ヶ丘駅界限」を、項を分けて先に紹介し、続く項で残る3事例を紹介する。

3-2. 世田谷区歩行者空間デザイン事例の概要

3-2-1. 用賀プロムナード

「生活と文化の軸基本計画」の中で位置づけられた世田谷美術館へのアクセス路として整備された「歩車融合」型の道路である。「地域に不足する機能の確保やコミュニティの活性化にも資する」ことを目的とし、「通行の場であるだけでなく、（中略）出会いの場、憩いの場としての機能を重視し¹¹」単断面で白線含め歩車の分離がないストリートデザインがなされた。



図 3-5 用賀プロムナード「いらかみち」

3-2-2. 梅ヶ丘駅界隈

詳細は 5-2.でも記述するが、「ふれあいのあるまちづくり」計画の一環として地域の中学校前の歩道整備が取り組まれ、それが「総合福祉センター」の開設などもきっかけとなり段階的に地域へと波及していった事例である。この界隈は従来より公共施設や養護学校が存在しており、当時としては先進的な「市民参加」のデザインで、同じく先進的なバリアフリーデザインが展開された。



図 3-6 梅中正門前歩道



図 3-7 総合福祉センター前

¹¹（文献 3-4）都市美せたがや叢書 4 生活と文化の軸基本計画―界隈づくりを目指して―[第二版], p.54 を参照した。

3-2-3. その他の事例（桜丘・弦巻・けやき広場）

・桜丘プロムナード

「桜丘プロムナード」と称された区間に関しては、道路構造としては歩車に段差の区分がない単断面の道路であり、区民センターに面する区画である十字部分の道路に関しては、道路中央線寄りに植栽が配置されたり、スラローム形状の道路であって、路側の事例の一つである。用賀プロムナードよりも誕生が早く、世田谷区が最初に試みた「歩車共存」の形態である。



図 3-8 桜丘プロムナード

・弦巻プロムナード

教育センターの建設と、沿道中学校での工事を機に整備された。法律上は緑道であるため本研究では詳しくは扱わないが、他事例と同様に沿道施設敷地や広場状空地との一体的な空間整備を行っており、装飾タイルのデザインに中学校生徒が関わるなどの住民参加もなされている。



図 3-9 弦巻プロムナード

・馬事公苑前「けやき広場」

1940 年に予定されていた東京オリンピックに向けて、耕地整理時に整備されていた広幅員街路を広場化した事例である。事実上駐車場と化していた空間を、路面のデザイン等を行うとともに交通規制により車両通行禁止とすることで人のための空間としている。近年議論が盛んである「広場化」の中でも珍しい事例であり、今後扱われることも多い事例と思われる。



図 3-10 「けやき広場」

3 章 ケーススタディ対象の概要

3 章 〈参考文献〉

- 3-1)財団法人世田谷区都市整備公社 世田谷まちづくりセンター：市民まちづくりフィールドマップ 〈世田谷〉，1999
- 3-2)世田谷区土木部工事第一課企画部都市デザイン室：語らいが生まれる 桜丘プロムナード，1986
- 3-3)世田谷区政策経営室政策企画課：梅ヶ丘駅周辺 やさしいまちづくり，1993.3
- 3-4)世田谷区企画部都市デザイン室：都市美せたがや叢書 4 生活と文化の軸基本計画―界限づくりを目指して― [第二版]，1987.3
- 3-5)世田谷区企画部都市デザイン室：おもいはせの路，1989.3（第3版）

4 章 住宅地におけるストリートの空間デザイン

4-1. 空間デザイン分析軸の作成の概要

4-1-1. 比較分析対象事例の選出

4-1-2. 比較分析対象事例の概要

4-2. 比較分析から抽出した空間デザインの分析視点

4-3. 用賀プロムナードの空間デザイン

4-3-1. 「みちのホール」の空間デザイン

4-3-2. 「みちのサロン」の空間デザイン

4-3-3. 「並木みち」の空間デザイン

4-3-4. 「用賀プロムナード」路線全体

4-4. 行動観察調査からみた空間デザインの評価

4-4-1. 「みちのホール」における観察結果と分析

4-4-2. 「みちのサロン」における観察結果と分析

4-4-3. 「並木みち」における観察結果と分析

4-4-4. 行動観察結果の分析と考察

4-5. 小括

4 章 住宅地におけるストリートの空間デザイン

本章では、住宅地におけるストリートの空間デザインについて、世田谷区用賀プロムナードを主たる対象として論じていく。空間デザインについて論じる上では、必ずしも用賀を肯定的に捉える立場に立つのではなく、既述の通り法律上グレーな部分の存在や、維持管理を考える上で過度なデザインと判断される箇所が存在などを含めて中立的に評価する。

まず、第1節においてケーススタディとして用賀プロムナードの空間デザインを分析する上での分析軸を、「路面共有型歩車共存」の事例を比較することで作成する。これは空間デザインを分析する既存の視点や調査研究が歩車分離を前提とした道路構造に基づいており、「路面共有型歩車共存」や「歩車融合」の事例について分析する際の分析視点が存在しないことによる。また、これは2章での生活道路史の整理結果を含めて、住宅地の道路デザインにおける「用賀プロムナード」の位置づけを明らかにする意味合いも含む。続く第2節では、実際に比較分析を行い、空間デザインを分析する視点を整理する。

その後の第3節以降では用賀プロムナードの空間デザインについて、ケーススタディとして議論を進めていく。第3節で各区間のデザインについて紹介したのち、第4節では行動観察調査結果に基づく見解を述べる。これらを整理した上で、次章5章以降での空間デザインを実現する上での調整の議論や、維持管理に関する議論へとつなげていく。

4-1. 空間デザイン分析軸の作成の概要

4-1-1. 比較分析対象事例の選出

ストリーツの空間デザインを分析する際の評価視点となる分析軸を作成する分析軸を作成する際には、用賀プロムナードと他事例とを比較分析することで評価視点を抽出していく。この比較分析は、ある路線同士を見比べて、互いに共通するデザインの要素、片方事例にのみ存在する要素、を見出していく方法である。ここでは、用賀プロムナードの他に、同じく世田谷区の同時代の事例である桜丘プロムナードと、他の単断面「歩車共存」道路とを対照的に見比べて評価視点の設定を行う。

◆デザイン構造比較分析の対象

比較分析の対象事例であるが、用賀プロムナード自体が「コミュニティ道路」やその他街路事業等を用いた事例ではなく^{1,2}、その明確な母集団の設定は困難である。そのため自身で比較対象を選出していく必要があるが、世の中の道路全てを母集団としていてはその作業が困難を極める。一方で、本章で扱う事例が「世の中の道路全て」という総体の中で、どのあたりに位置づくものであるかを示さなければ、それは本研究自体の位置づけの曖昧さともなる。

そこで、比較分析の対象に関して³は以下の3点（表 4-1）を理由に「ある程度の客観性を持つと判断される資料から選出」することとした。

表 4-1 「事例集」からの選出とした理由

①用賀プロムナードは母体となる事業手法を持つ事業ではないこと
②用賀プロムナード以後は道路空間におけるデザインに対し規制が厳しくなったこと
③あくまでデザインの要素抽出を目的としたものであり、 「世の中の道路」の中での完全な同定を目的としたものではないこと

¹ 世田谷区が用賀プロムナードを「コミュニティ道路」と表現していることはあるが、国庫補助事業としての「コミュニティ道路」整備ではない。その理由は以下の（注釈2）にある。

² また、何らかの街路事業を母体としたものでもない。これは「補助金を受けた段階で、道路構造令への適合が必ず求められるため（ヒアリングNo.4より）」用賀プロムナードのようなデザインに取り組めることはなくなる。既述の通り、用賀プロムナードは区の単費による整備事業である。

³ なお、「比較分析の対象に関しては」と条件づけた理由は、本文中で説明により客観性を持たせる意味合いを含めて参照、引用する文献も別途存在することを示すためである。

前ページに記した理由より以下の「事例集」を用いた。

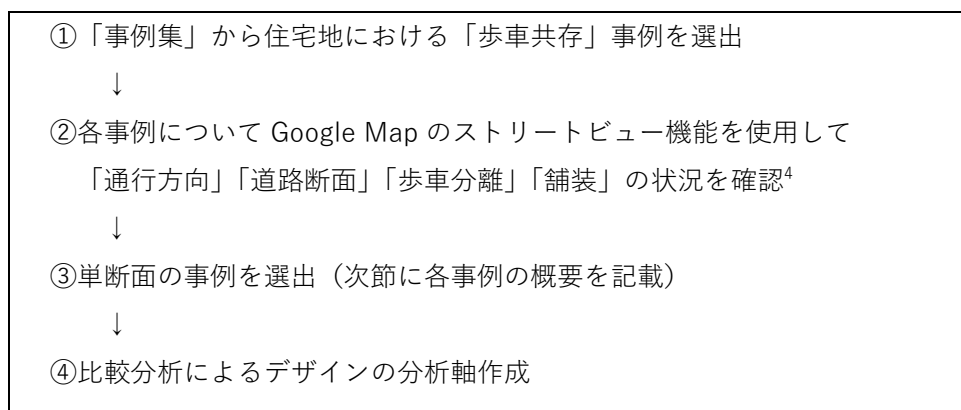
その概要、および選出し使用した理由を以下に記載した（表 4-2）。

表 4-2 使用した「事例集」とその概要および選出理由

<p>【資料】天野光三[編著]：歩車共存道路の計画・手法, 1986, 都市文化社.</p> <p>[概要]</p> <p>1970 年代後半から海外で取り組みが始まった「歩車共存道路」について、海外の事例および日本での「コミュニティ道路」「居住環境整備事業」「ロードピア事業」などで取り組まれた「歩車共存」の思想を持つ事例を具体的な説明付きで紹介している。また、歩車共存のための方策として交通主体の考え方ではあるが速度抑止効果を持つ物理的デバイスについて細かく紹介されている。事例集は本資料末尾に付録として記載されたものである。</p> <p>[使用目的]</p> <p>発行年からも用賀プロムナードと同年代までの事例を扱ったものであり、事例集も国庫補助事業としてのコミュニティ道路のみならず「地方自治体の単独事業によるコミュニティ道路」「居住環境整備事業、伝統的文化都市環境保全地区事業、歴史的地区環境整備街路事業、一般の街路事業などによる歩車共存道路」を扱ったものであるため。また、編著者も代表編著者である天野氏や山中氏など「歩車共存道路」研究の第一人者の集まりであることも資料の信用性の高さと捉えた。</p>

以上の「事例集」から事例を選出し、世田谷区の「歩車融合」歩行者空間事例との比較分析を行う。事例集からの選出作業は、各事例の写真や Google Map のストリートビュー機能を使用しての一つずつ見比べながらの作業であり、次ページの表は世田谷区の 2 事例と「事例集」から選出した住宅地における「歩車共存」事例の一覧である。

選出から分析までの手順を整理すると、



となる。

⁴ この 4 要素を取り上げる理由として、道路構造を決定する際には「車道」「歩道」等の配分を初めに決定することから、それに直接的に係わる「道路断面」「歩車分離」と、今日的なカラー舗装など歩車道で異なるパターンとすることで歩車の分離が行える「舗装」、また用意すべき自動車走行幅員に係わる「通行方向（一方通行規制の有無）」をまず初めに取り上げる。

◆住宅地における「歩車共存」事例（～1986）一覧（No.1～40）

【整備年】 工期が分かれている場合、初年度を記載

【通行】 1=一方通行規制、2=対面通行（一方通行規制なし）

【断面】 1=複断面（歩道設置：ソフト分離型）、2=単断面（路面共有型）

【分離】 1=分離、2=共存。白線標示や植栽等の設置による歩車空間の区分の有無。

断面が1（複断面）の時は必然的に1となる。

断面が2（単断面）で分離が2（共存）→「歩車融合」

【カラー舗装】 1=なし、2=歩行者部分のみ、

3=歩車統一：歩車が同じ素材、パターンの舗装で統一されている

4=歩車不統一：歩車ともにカラー舗装されているが、素材やパターンが異なる

No.	路線名	自治体(当時)	整備年	延長(m)	最小幅員	最大幅員	通行方向	道路断面	歩車分離	舗装
1	用賀「みちのホール」	世田谷区	1986	約 80	8.0	17.0	2	2	1	3
2	用賀「みちのサロン」	世田谷区	1986	約 75		13.0	2	2	2	3
3	用賀「並木みち 5.0」	世田谷区	1986	76.3		8.0	2	2	2	3
4	用賀「並木みち 3.5」	世田谷区	1986	152.6		8.0	1	2	2	3
5	桜丘プロムナード	世田谷区	1984	205.2		6.0	1	2	2	4
6	柏林台	帯広市	1982	1050		20	2	1	1	1
7	新川町	釧路市	1983	350		11	1	1	1	2
8	水元町	室蘭市	1984	660		8	1	1	1	4
9	大正町	足利市	1984	320		9	1	1	1	2
10	本城1	足利市	1985	260		8	1	1	1	2
11	盆栽町	大宮市	1982	250		9	1	2	1	3
12	富士見町	東村山市	1981	140		10	1	1	1	2
13	綾瀬	足立区	1081	690	8	9	1	2	1	4
14	東保木間	足立区	1985	340	10	12	1	1	1	2
15	浮間1	東京・北区	1981	530	8	12	1	1	1	2
16	東陽	江東区	1982	290		11	1	1	1	4
17	四街道	四街道市	1983	140		12.0	1	1	1	2
18	市の坪	川崎市中原区	1982	380	8.0	12.0	1	1	1	2
19	古市場	川崎市幸区	1985	560	14	16	1	1	1	2
20	御幸町	沼津市	1982	330		10	1	1	1	2
21	若水2	名古屋市千種区	1982	430		10	1	1	1	2
22	若水3	名古屋市千種区	1983	80		8	1	1	1	2
23	北千種1, 3	名古屋市千種区	1983	400		12	1	1	1	2
24	北千種1	名古屋市千種区	1983	170		8.2	1	1	1	2
25	北千種3	名古屋市千種区	1984	510	8	12	1	1	1	2
26	中道	名古屋市千種区	1984	350		8	1	1	1	2
27	佐渡町	名古屋市瑞穂区	1984	350		7.3	1	2	1	2
28	弥富軍水町	名古屋市瑞穂区	1985	500		9.1	1	1	1	2
29	代官町	名古屋市東区	1982	250		8	1	1	1	2
30	葵1	名古屋市東区	1983	180		8	1	1	1	2
31	白鳥2, 3	名古屋市熱田区	1983	320		8	1	1	1	2
32	大宝3, 4	名古屋市熱田区	1984	440		7.3	1	1	1	2
33	港栄2	名古屋市港区	1983	270		9	1	1	1	2
34	港栄1, 2	名古屋市港区	1984	350		8	1	1	1	2
35	港栄2	名古屋市港区	1984	100		6	1	2	1	2
36	港栄1	名古屋市港区	1985	110		6	1	2	1	2
37	港栄2	名古屋市港区	1985	230		9	1	1	1	2
38	上ノ宮、鳥井通	名古屋市中村区	1984	460		9	1	1	1	2
39	長筈、稲葉町	名古屋市中村区	1985	300		8	1	1	1	2
40	道徳新町	名古屋市南区	1984	220	7	18	1	1	1	2

◆住宅地における「歩車共存」事例（～1986）一覧（No.41～90）

No.	路線名	自治体(当時)	整備年	延長(m)	最小幅員	最大幅員	通行方向	道路断面	歩車分離	舗装
41	西山本通	名古屋市名東区	1984	160		7	1	1	1	2
42	丁田町	名古屋市名東区	1984	170		8	1	1	1	2
43	高社2	名古屋市名東区	1985	150		8	1	1	1	2
44	松原3	名古屋市中区	1985	150		8	1	1	1	2
45	柳原町	津島市	1985	644		8	1	1	1	2
46	長池	阿倍野区	1980	180		10	1	1	1	2
47	八幡屋	大阪市港区	1981	480		8	1	1	1	2
48	中宮	大阪市旭区	1981	380		8	1	1	1	2
49	新森	大阪市旭区	1981	360		8	1	1	1	2
50	高殿	大阪市旭区	1984	430		8	1	1	1	2
51	大今里南	大阪市東成区	1982	1270	8	10	1	1	1	2
52	本庄	大阪市大淀区	1982	150		8	1	1	1	2
53	我孫子	大阪市住吉区	1985	320		8	1	1	1	2
54	長居	大阪市住吉区	1982	520		8	1	1	1	2
55	京橋グリーンハイツ	大阪市都島区	1982	300		8	1	1	1	2
56	鳥が辻真法院	大阪市天王寺区	1983	450		8	1	1	1	2
57	小宮町	大阪市天王寺区	1985	390		8	1	1	1	2
58	元町	大阪市浪速区	1983	100		10	1	1	1	2
59	中加賀屋	大阪市住之江区	1983	280		8	1	1	1	2
60	梅香	大阪市此花区	1983	480		8	1	1	1	2
61	東三国	大阪市淀川区	1983	150		8	1	1	1	2
62	北野	大阪市淀川区	1985	330		8	1	1	1	2
63	岸里東	大阪市西成区	1985	300		8	1	1	1	2
64	長橋	大阪市西成区	1985	140		8	1	1	1	2
65	関目	大阪市城東区	1984	380		8	1	1	1	2
66	関目	大阪市城東区	1985	320		8	1	1	1	2
67	関目	大阪市城東区	1985	120		6	1	2	2	3
68	茨田	大阪市鶴見区	1985	210		8	1	1	1	2
69	巽西	生野区	1984	220		8	1	1	1	2
70	住吉宮町	東灘区	1983	280		8	1	1	1	2
71	深田町、桜口町	灘区	1983	270		9	1	1	1	2
72	御船通り蓮宮通り	長田区	1985	220	8	10	1	1	1	2
73	打出小槌町	芦屋市	1982	220		8	1	1	1	4
74	王子町1	明石市	1984	240	8	9	1	1	1	2
75	船場1号線	姫路市	1984	360		12	1	1	1	4
76	東難波町	尼崎市	1981	360		8	1	1	1	4
77	葉切山町	尼崎市	1982	210		7.5	1	1	1	4
78	南武庫之荘	尼崎市	1983	490		9	1	1	1	2
79	南塚口	尼崎市	1984	270		9	1	1	1	2
80	立花町	尼崎市	1985	220		8	1	1	1	2
81	皆実町	広島市南区	1983	230		8	1	1	1	2
82	舟入川口町	広島市中区	1984	130		10	1	1	1	4
83	祓川	松山市	1982	280		11.0	1	1	1	2
84	野間	福岡市南区	1983	270		8	1	1	1	2
85	天神	北九州市戸畑区	1982	250		8	1	1	1	2
86	深町	北九州市若松区	1983	500		8	1	1	1	2
87	筒井	北九州市八幡西区	1983	430		8	1	1	1	2
88	松尾町	北九州市八幡東区	1984	660		8	1	1	1	2
89	石坪町	北九州市八幡東区	1985	150		11	1	1	1	2
90	楠3	熊本市	1983	320		8	1	1	1	2

※No.6～90 が「事例集」より選出した事例である。

4-1-2. 比較分析対象事例の概要

選出した比較分析の対象事例について、その概要と、幅員情報を以下に紹介する。なお、各路線名について本文中では以降、【**】のカッコに括る表記を用いる。

◆用賀プロムナード

【用賀】【桜丘】の概要は3章を参照願いたい。以下には写真（図4-3）と平面図（図4-4＝次頁記載）のみ記載する。

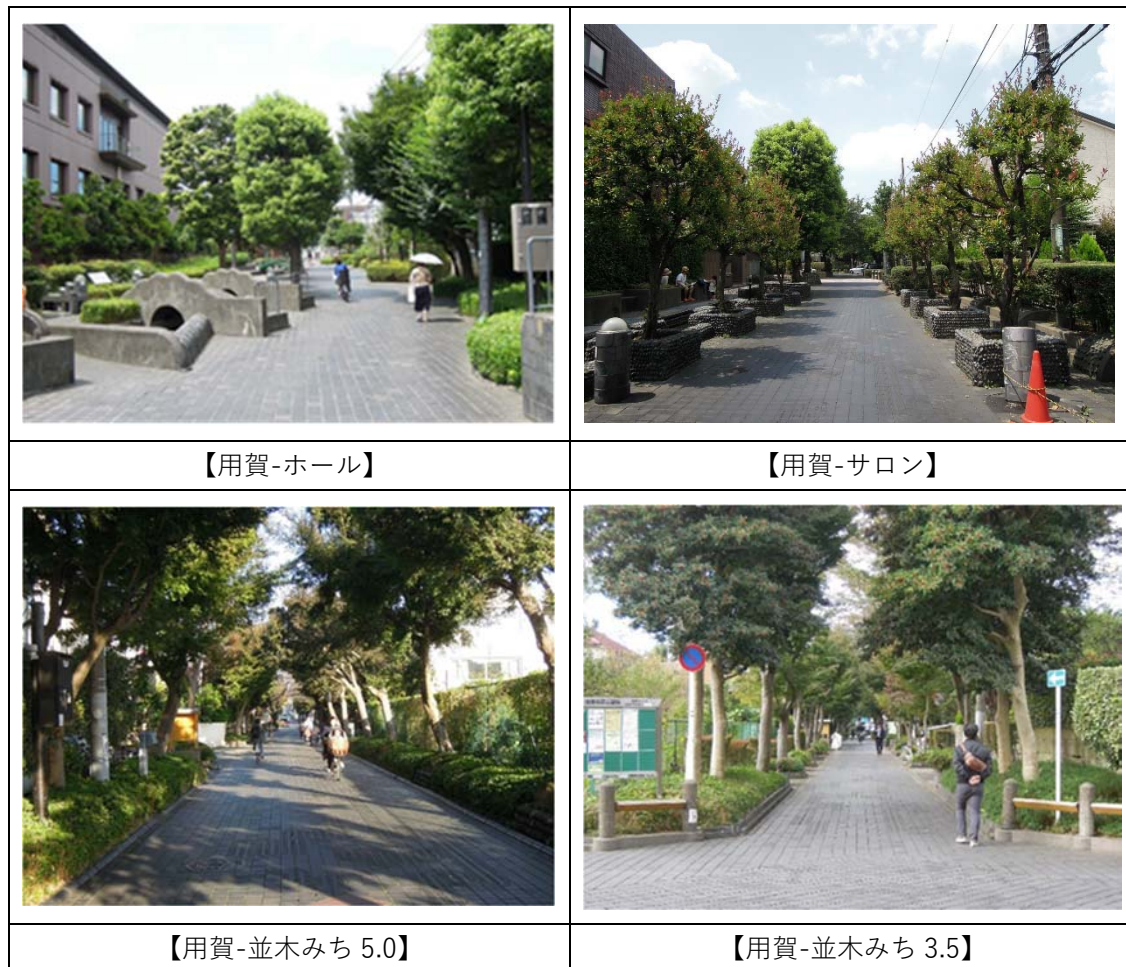


図4-3 用賀プロムナード

4 章 住宅地におけるストリーツの空間デザイン

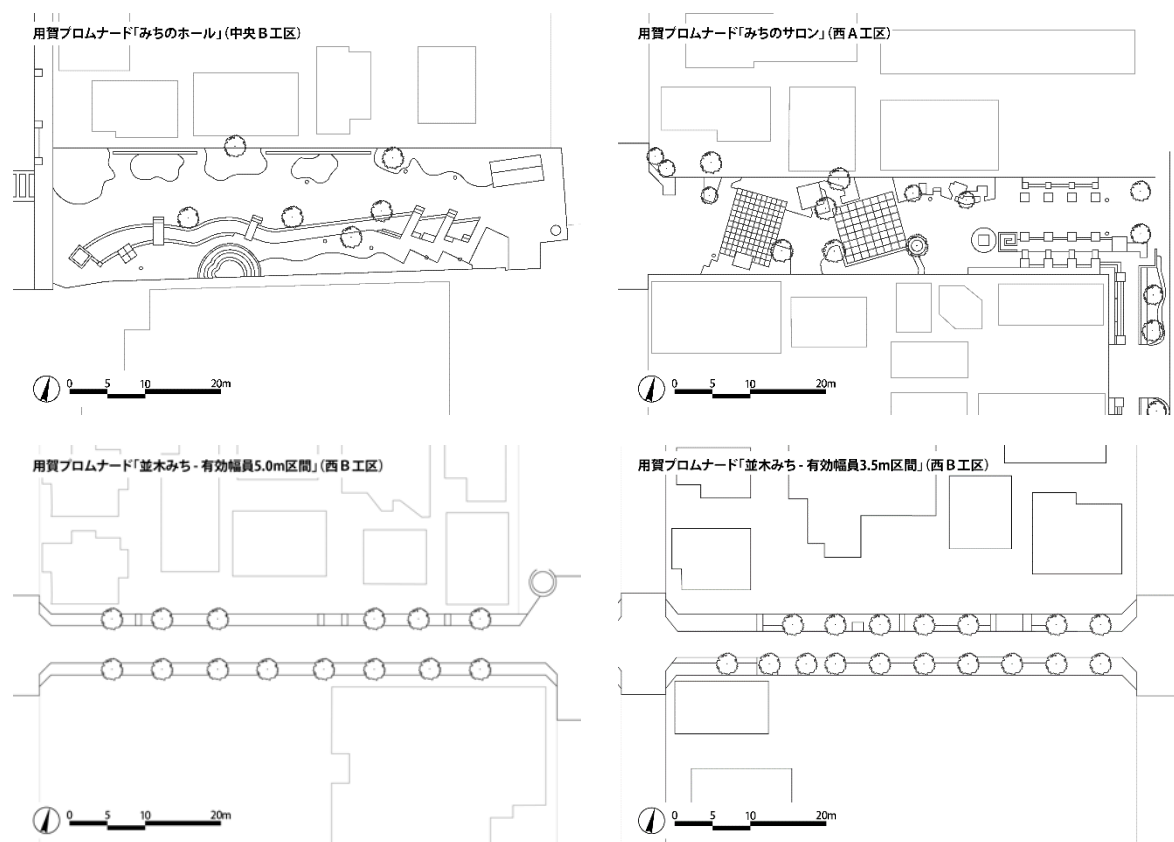


図 4-4 用賀プロムナード各平面図⁵

⁵ (文献 4-2) 世田谷リポート No.17 1992.2.1 号 みんなの知恵と工夫から生まれた道—楽しく、安心して歩ける道づくり, pp.4-5 を基に作成した。

◆幅員(m)

- ・ 総幅員
- ・ 歩行者幅員

総幅員は植え込み等で歩車が通行できないような構造となっている箇所も含めた道路空間全体の幅員、歩行者幅員は「歩道」「白線その他で車道と区分されている箇所」「歩行者のみ進入可能な構造の箇所」の「歩行者専用」の各幅員、および「単断面で」「舗装の素材やパターンが統一」されておりその他に歩車を区分する標示もない場合の「歩車融合」的な構造の場合は「歩車融合」の幅員を指す。

【用賀】は「歩車融合」を基本としているが、区間により異なるので個別に参照する。

【用賀-ホール】は総幅員が 16.0-17.0m あるが、道路法上の道路空間はそのうちの 8.0m で、その他は水路が暗渠化された空間であってこれを一体的に整備している。歩行者幅員は「歩車融合」が約 4.5m あり、新設の水路を挟んで「歩行者専用」が約 1~5m あって、それぞれほぼ全線に続いている。このほか庭先の自動車が物理的に進入できない空間も加えれば、歩行者幅員計は約 5-13m である。なお、この歩行者専用は交通機能に資する「歩道」としてよりは、滞留スペースのように使用されている箇所である。

【用賀-サロン】も総幅員 12.0-13.0m のうち道路法上の道路空間は 8.0m で、そのほかは水路が暗渠化された空間で一体的な整備がなされている。歩行者幅員は「歩車融合」が約 4.5m あり、新設の水路を挟んで「歩行者専用」が約 1~2m あるが、「歩行者専用」は区間長の約 3 分の 1 にあたる全長 25m のみで、そのほかの空間は「歩車融合」となっている。

【用賀-並木みち】は総幅員 8.0m で、全てが道路法上の道路空間である。並木みちは基本的に両側の施設帯と「歩車融合」空間でのみ構成されていて、つまり歩行者幅員は全てが「歩車融合」であり、それが自動車の有効幅員でもある。その幅員は区間により異なり、5.0m の区間と 3.5m の区間が存在する。

◆桜丘プロムナード



図 4-5 桜丘プロムナード

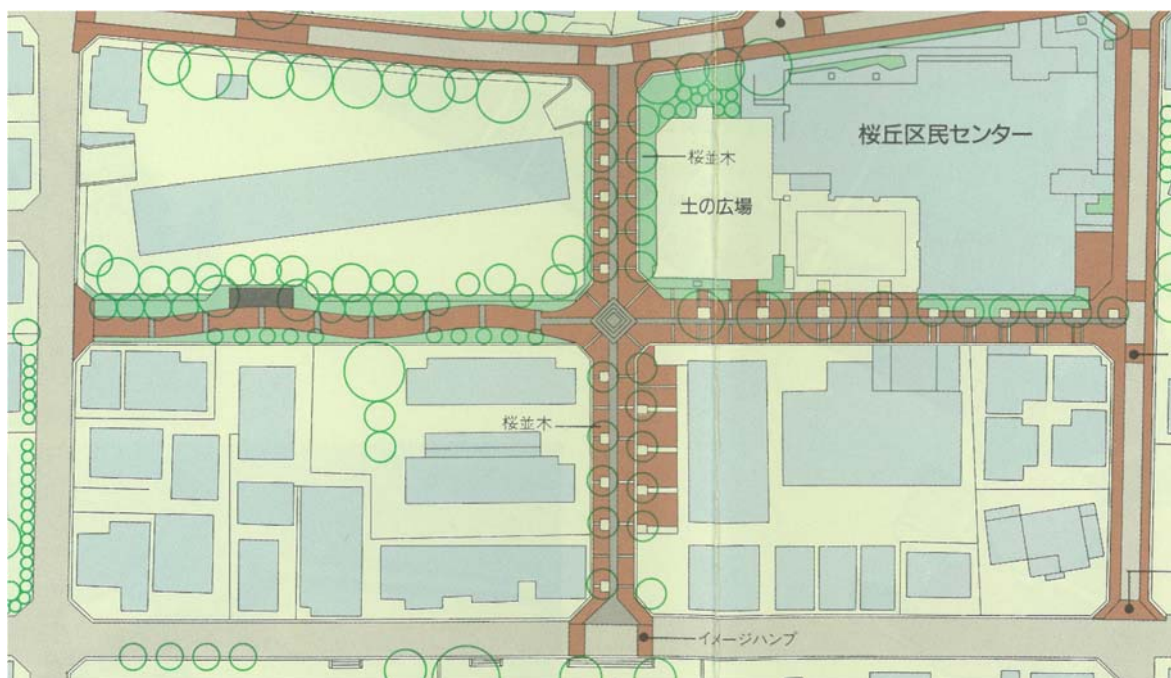


図 4-6 桜丘プロムナード平面図（一部）⁶ [Scale]1:1,000

・幅員

【桜丘】は総幅員が 6.0m で、基本的に全線で「歩車融合」の幅員 6.0m となっているが、このうち十字路の西側区間のみ他とは幅員が異なる。この区間は両側の施設帯と「歩車融合」空間でのみ構成されていて、この幅員が 3.0m となっている。

⁶ (文献 4-3) 語らいが生まれる 桜丘プロムナード より転載した。

◆盆栽町⁷（以降、【盆栽】とする）

【盆栽】は大宮市盆栽町に整備された「コミュニティ道路」である。

盆栽町は、文字通り盆栽業者が多く住む地区で、業者が各自で持つ盆栽園へのアクセスや路上駐車
の防止を目的として整備された。全区間単断面で、各住戸の駐車場等出入口の前を除けば植栽による
歩車分離が行われている。



図 4-7 盆栽町「かえで通り」

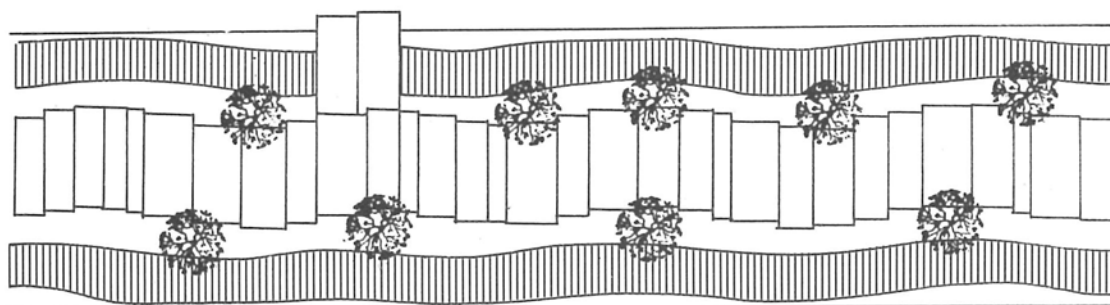


図 4-8 盆栽町「かえで通り」平面図（一部）⁸ [Scale]1:250

・幅員

【盆栽】は総幅員が 9.0m で「歩車融合」となっている箇所も一部で存在するが、当時のパンフレットにも「歩路」「車路」との表記があることから「歩路」の幅員を記載する。その「歩行者専用」の幅員は片側 1.5m の計 3.0m である。

⁷（文献 4-4）市街地の緑空間整備における合意形成とそのプロセスについて を参照した。

⁸（文献 4-1）歩車共存道路の計画・手法, p.81 より転載した。

◆関目

【関目】は大阪市城東区の関目地区で行われた「ロードビア事業」のうちの一区間である。このほかの区間は複断面分離の一般的な「コミュニティ道路」となっているが、この区間でのみ単断面構造が実現している。公園に隣接しており、公園からの飛び出しを防ぐ位置に植栽が配置されているなどの工夫もみられる。



図 4-9 関目

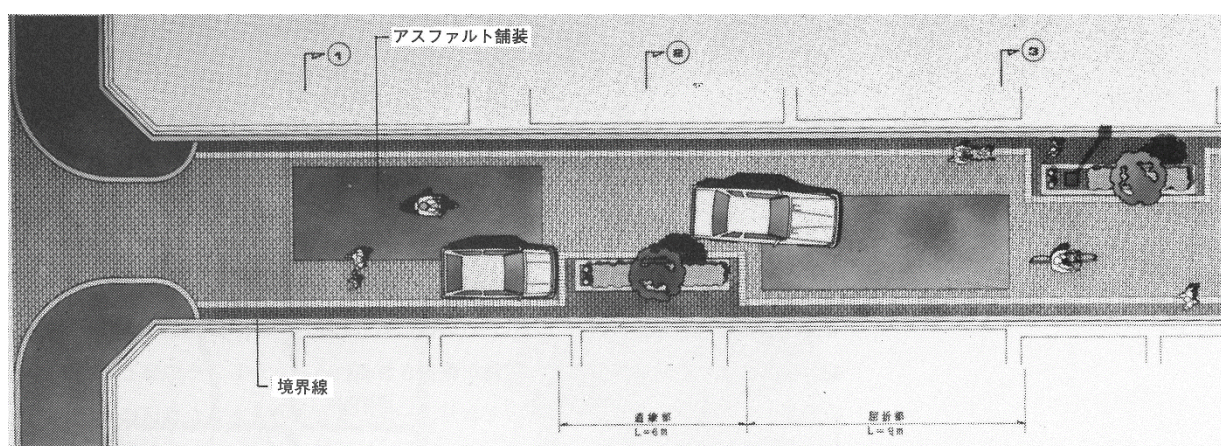


図 4-10 関目 - 平面図⁹ [Scale]1:250

・幅員

【関目】は総幅員が 6.0m で、一部に島状に植栽（可動式のプランターを含む）が置かれている他は全線で「歩車融合」であり、歩行者幅員は 6.0m である。

⁹（文献 4-1）歩車共存道路の計画・手法, p.99 より転載した。なお（提供：大阪市土木局）との記載がある。

◆綾瀬¹⁰

【綾瀬】は東京都足立区に整備された「コミュニティ道路」で、同道路での単断面の事例としては最も古い事例である。「通勤、通学、買物に多く利用されていることから」単断面の構造で整備された。単断面の道路を整備する場合は「元々の排水方式が民地境界での排水方式であることが多く（中略）整備費用が格段に安くなった」とされている¹¹。



図 4-11 綾瀬

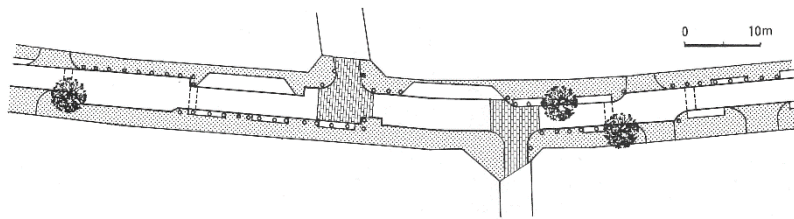


図 4-12 綾瀬 - 平面図（一部）¹² [Scale]1:1,000

・幅員

【綾瀬】は総幅員が約 8m で、舗装の違いで歩車が区分されているので「歩行者幅員」はそのうち約 4.5m である。

¹⁰ 写真は Google ストリートビュー機能より入手、加工した。

¹¹ （文献 4-1）歩車共存道路の計画・手法, pp.82-83 を参照、引用した。

¹² 同上より転載した。

◆港楽

【港楽】は「ロードピア事業」における一部区間である。路線名「港楽1」と「港楽2」の2路線が単断面の事例として挙げられたが、ほぼ同一の構造であることから前者を代表区間として取り上げる。東側（1枚目写真右手、2枚目左手）は小学校に面している。



図 4-13 港楽

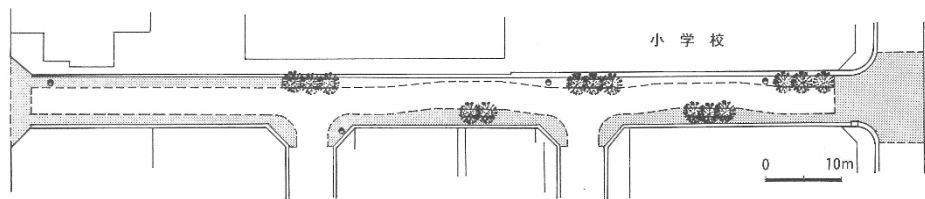


図 4-14 港楽 - 平面図¹³ [Scale]1:1,000

・幅員

【港楽】は総幅員が 6.0m で、白線および舗装の違いで歩車が区分されているので「歩行者幅員」はそのうち約 2.5m である。

¹³ (文献 4-1) 歩車共存道路の計画・手法, p.96 より転載した。

◆佐渡

【佐渡】は幹線道路から沿道の大学に向けてのアクセス路としての役割を果たしている。東側の一部の区間にのみ植栽が存在し、それ以外は白線と路面舗装と電柱以外は、路面上に何もない道路である。



図 4-15 佐渡

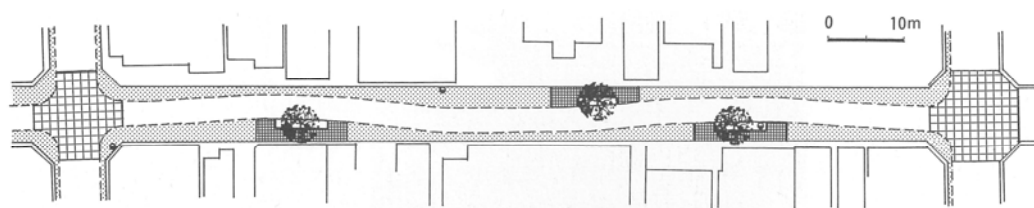


図 4-16 佐渡 - 平面図（一部）¹⁴ [Scale]1:1,000

・幅員

【佐渡】は総幅員が 7.3m で、白線および舗装の違いで歩車が区分されているので「歩行者幅員」はそのうち約 4m である。

¹⁴（文献 4-1）歩車共存道路の計画・手法, p.97 より転載した。

4-2. 比較分析から抽出した空間デザインの分析視点

本節では比較分析から抽出した「歩車共存」道路の空間デザイン方策や要素を、各事例の説明を交えながら記載していく。

◆白線標示

道路は基本的に歩車を分離する必要がある、「単断面」で道路を整備する上では原則として歩車の境界を示す白線を標示する必要がある。

【用賀】【桜丘】では標示がない。【盆栽】も標示はないが、境界に植栽を配置して分離されている箇所がある。【関目】は白線としての標示はないものの「ブロック舗装のなかに短冊状のアスファルト舗装」を千鳥配置し、それが連続して車両の通行する空間を明示しつつも「道路の進行方向への連続的な要素」をなくしたものである。【綾瀬】も白線としての標示はないが、ブロックがそれを模した形で配置されている。【港楽】【佐渡】は表示されており自動車通行路が明示されている。

ただし、白線標示は「生活道路で、かつ道路構造的に通過交通がほとんどない場合は、こちらからは歩車分離を強く求めないこともある」ものであり、景観の観点から伝建地区などの歴史的な町並みや、あらかじめ通過交通を排除した道路網整備が可能である新興住宅地などでは白線が標示されていない場合もある。



【関目】



【佐渡】

◆舗装

道路舗装は通常アスファルト舗装が用いられるが、「国土交通省令で定める基準に適合する構造」であれば素材の是非は問われていない¹⁵。

【用賀】は全面で「いらかブロック」つまり瓦の舗装がなされている。ただし、いらかブロックの製造元が営業停止したことで、破損した箇所は材質を似せたコンクリート製のブロックに切り替えられている¹⁶。【桜丘】は「透水性インターロッキングレンガ」舗装が用いられ、道路中央線にあたる箇所で色彩の異なる「玉砂利洗出し平板」が使用されている¹⁷。一部が工事後にアスファルトで舗装されている。【盆栽】は歩車空間問わず全面で短冊状のコンクリートパネルを並べている¹⁸。開通後約 30 年が経過し「車両通行による損傷」とその修繕が議題として取り上げられている¹⁹。【関目】は既述の通り短冊状のアスファルト舗装が千鳥配置されていて、それ以外の面は表面を着色したコンクリートブロック（組合せブロック）を組み合わせ配置されている。【綾瀬】【港楽】【佐渡】は白線で区切られた歩道側は【関目】同様に組合せブロックで、車道側はアスファルト舗装となっており、自動車通行路は明示されている。



【用賀】



【桜丘】



【盆栽】

¹⁵ (文献 4-5) 車道及び側帯の舗装の構造の基準に関する省令について を参照した。「舗装技術の進展を踏まえ」2001 年の道路構造令改正で材質は問わないこととなった。また「自動車の交通量が少ない場合その他の特別の理由がある場合においては、この限りでない」との但し書きがある。

¹⁶ 【ヒアリング調査 No.4】による

¹⁷ (文献 4-3) 語らいが生まれる 桜丘プロムナード

¹⁸ (文献 4-1) 歩車共存道路の計画・手法

¹⁹ さいたま市「定例会」2014 年 06 月 16 日 03 号 会議録

◆通行方向

通行方向は自動車の通行方向のことで、基本的には双方向の交通となっているが、ゾーン規制の中などで一方通行規制がかけられている場合がある。ここに挙げられた単断面の路線を含め「コミュニティ道路」はほとんどが一方通行規制の掛けられており、整備前から規制が掛けられている路線のほうが整備に着手しやすい背景もある²⁰。車両が一方通行となることで車両のすれ違い分までを幅員に反映させる必要がなくなり、その分「歩行者幅員」や植栽などを設置する「施設帯」に充てることも可能となる。

ここで選出した事例は【用賀】以外の【桜丘】【盆栽】【関目】【綾瀬】【港楽】【佐渡】の全てで一方通行規制がかけられている。【用賀】は【用賀-並木みち】の有効幅員 3.5m 区間は一方通行規制がかけられており、その他は双方向への通行が可能である。

◆道路屈折

道路屈折は、運転者にハンドル操作を強いることで走行速度を抑止するための施設であり「クランク」や「スラローム」が該当する。これら「道路屈折」の装置は、当時の「歩車共存」事例である「コミュニティ道路」での標準的な装備で、それに該当する【関目】【綾瀬】【港楽】【佐渡】や、その中でも独自性のあるデザインがなされた【盆栽】でも整備されている。ただし【港楽】【佐渡】は白線と舗装の違いでその屈折が標示されているが、【関目】や【盆栽】は植栽柵の配置によってその役割を果たしている。

自治体（世田谷区）の単独事業である【用賀】【桜丘】でも、他事例と同じ時代の事例であるためか「道路屈折」の考え方は導入されている。ただし【用賀-並木みち】は「道路屈折」のない一直線の空間となっている。【用賀】では水路柵や植栽柵、樹木の配置から、【桜丘】では植栽帯や樹木の配置から「道路屈折」の状況を作り出して、考え方としては【関目】や【盆栽】に近いが、【関目】や【盆栽】は同じパターンが連続した統一的な「道路屈折」形成である一方で、【用賀】はランダム的に柵や樹木、その他施設が設置されていて、自動車を運転して通行して初めてそれが「道路屈折」を形成している印象を受けるものとなっている。

²⁰（文献 4-6）コミュニティ道路の整備手法と速度抑制効果に関する研究, p.13。

新たに規制をかける場合は沿道住戸との合意形成が必要となり、そこで頓挫する場合がある。

◆車道路面段差

車道路面段差は、自動車の速度を抑止あるいは通行時に不快感を与える「ハンプ」や、路面自体に凹凸を加えることが該当する。路面の凹凸は「ハンプ」と同様の効果を得るほか、路面にリズム感や統一性をもたらす目的で整備される場合もある。

ここで選出した事例では【盆栽】にのみ存在し、残りの【用賀】【桜丘】【関目】【綾瀬】【港楽】【佐渡】には存在しない。【盆栽】は舗装材に使用したコンクリートパネルの表面に凹凸があり、また、これを短冊状に並べることで石畳のように見せて「日本的な道路景観を生み出している」ものである²¹。



【盆栽】

◆車道路面標示

車道路面標示は、「止まれ」などの文字や一時停止線といった自動車運転者に対する路面上の交通標識を指す。特殊舗装で統一されている【用賀】【桜丘】【盆栽】では路面標示も存在せず、【関目】【港楽】【佐渡】で存在する。【綾瀬】【港楽】【佐渡】は車道部が通常のアスファルト舗装のためその部分で標示されており、【関目】は千鳥配置された短冊状のアスファルト舗装の部分で標示されている。



【関目】



【港楽】



【佐渡】

²¹ (文献 4-1) 歩車共存道路の計画・手法, p.81 より引用した。

◆その他施設

そのほかに、ベンチ等の「休憩施設」、道路空間の景観形成に関与する「生垣・花壇」「樹木」、歩行者のアクティビティや心理的な快適性に寄与すると考えられる「水路」が今回の対象実験的な分析からは抽出された。

単断面「歩車共存」以外の事例にも目を向ければ、事例次第では「道路付属物」に含まれる施設や、占有物として占有許可が下されれば設置可能な施設が存在すると考えられる。一方で、そうした施設を列挙した資料を見ると、上記で抽出した以外に特段別のサービスを提供する施設は存在しないように見受けられる。また、事例間を比較すると、こうした施設を連続的に配置することで「施設帯」とも言うべき空間を形成している事例と、そうではない事例が存在することが分かる。これに関しては次ページに詳述する。

以上の、単断面「歩車共存」事例におけるデザイン方策の有無や、各幅員などを以下に表としてまとめた（表 4-17）。

表 4-17 各事例の基本情報や方策の有無

基本情報							歩車分離方策			自動車走行			その他施設			
路線名 (研究呼称)	整備年 (1期)	路線長 (m)	総幅員 (m)	歩行者 幅員 (m)	自動車 幅員 (m)	通行 方向	白線 標示	舗装	分離 施設	道路 屈折	路面 凹凸	路面 標示	休憩 設備	生垣 花壇	樹木	水路
プロムナード 並木 5.0 並木 3.5 桜丘 盆栽町 関目 綾瀬 港楽 佐渡	1986	約 80	約 16-17	約 5-13	約 4-5	双方	なし	歩車統一	水路	あり	なし	なし	あり	あり	あり	あり
		約 75	約 13	約 5-13	約 4-10	双方	なし	歩車統一	なし	あり	なし	なし	あり	あり	あり	あり
		76.3	8.0	5.0	5.0	双方	なし	歩車統一	なし	なし	なし	なし	なし	あり	あり	なし
		152.6	8.0	3.5	3.5	一方	なし	歩車統一	なし	なし	なし	なし	あり	あり	あり	なし
	1984	205.2	6.0	6.0	約 4.5	一方	なし	部分統一	なし	一部	なし	なし	なし	あり	あり	なし
	1982	424	9.0	3.0	3.6-4.5	一方	なし	歩車統一	植栽	あり	あり	なし	なし	あり	あり	なし
	1985	120	6.0	6.0	4.0-6.0	一方	なし	部分統一	植栽	あり	なし	あり	なし	あり	なし	なし
	1981	712	約 8	約 4.5	約 3.5	一方	あり	歩のみ	植栽	あり	なし	あり	あり	あり	あり	なし
1984	110	6.0	約 2.5	約 4.5	一方	あり	歩のみ	植栽	あり	なし	あり	なし	あり	あり	なし	
1984	350	7.3	約 4	約 3.5	一方	あり	歩のみ	植栽	あり	なし	あり	なし	あり	なし	なし	

◆「施設帯」の設置（図 4-18）

各事例とも「加算的」な取り組みとして、歩車分離の方策や施設の設置を行っているが、施設を帶的に設置するという点で最も多く面積を使用しているのが【用賀】の各区間である。【用賀】の「歩車融合」構造は言わばこの「施設帯」の形状にて形成されているのであり、同じ 1980 年代「歩車共存」事例の「加算的」な取り組みであっても形態の異なる事例である。

例：【用賀 - サロン】

破線部は道路境界線で、
南側の空間は暗渠化された水路上の空間である

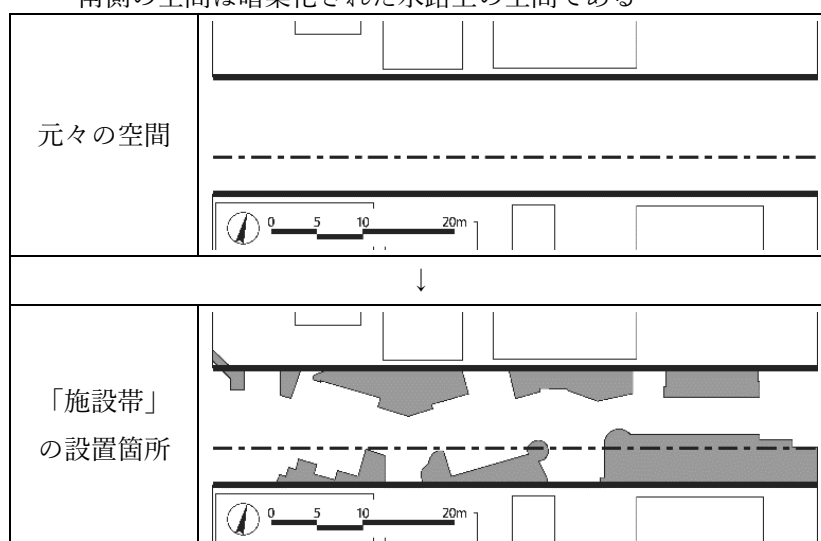


図 4-18 「施設帯」の設置イメージ

◆本研究における「用賀プロムナード」への着目理由の再掲

本研究でケーススタディとして「用賀プロムナード」および世田谷区の各歩行者空間事例に着目することは 2-4.小括にて既に述べているが、今日的な示唆に富む事例として着目する理由を【用賀】のデザイン内容と合わせて再度以下に整理し、次節以降でのケーススタディへとつなげていく（表 4-19）。

表 4-19 「用賀プロムナード」への着目理由（再掲の内容を含む）

【用賀】のデザイン	着目理由
【単断面】【白線標示なし】	今日的な動向としての【減算的】思考のデザインの導入
連続した「施設帯」の存在	樹木や休憩施設、下記水路等の施設が配置でき、時代の社会的な要求にも対応可能
「遊びの場」を意識した【水路】等の設置	道路空間活用の気運の高まりや、道路空間で「遊び」が発生する価値の再考

4-3. 用賀プロムナードの空間デザイン

4-3-1. 「みちのホール」の空間デザイン

本項では「みちのホール」の区間（図 4-20）について、前節での比較分析で得られた視点からデザインについて整理する。

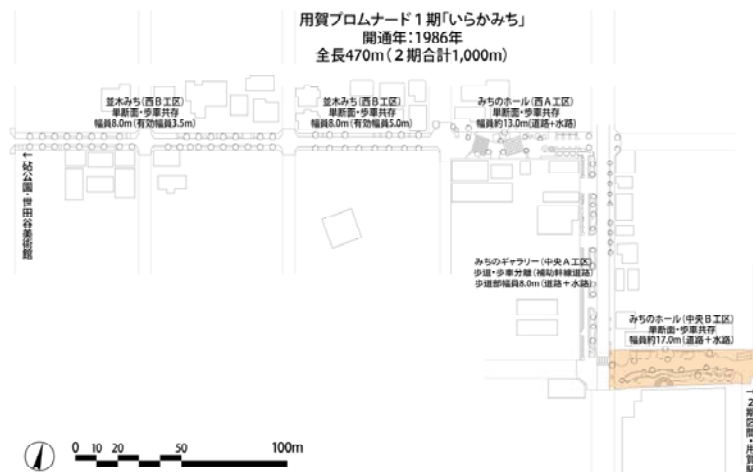


図 4-20 「みちのホール」の位置（橙色着色区間）

「みちのホール」は空間全体としての幅員が約 16.0~17.0m、延長が 78.4m の区間である。道路法下における厳密な道路空間としての幅員は 8.0m であり、残り部分は耕地整理時より存在し用賀プロムナード工事以前には蓋で覆われていた水路部分である。自動車は双方向への通行が可能である。

「みちのホール」以東の区間は 2 期工事によるもので、用賀駅周辺の再開発が完了するまでは「壁画のみち」として区民の絵が飾られる区間であった。これについては本節第 4 項にて紹介する。

以下に「みちのホール」における道路境界線や水路など施設の位置を示す（図 4-21）。

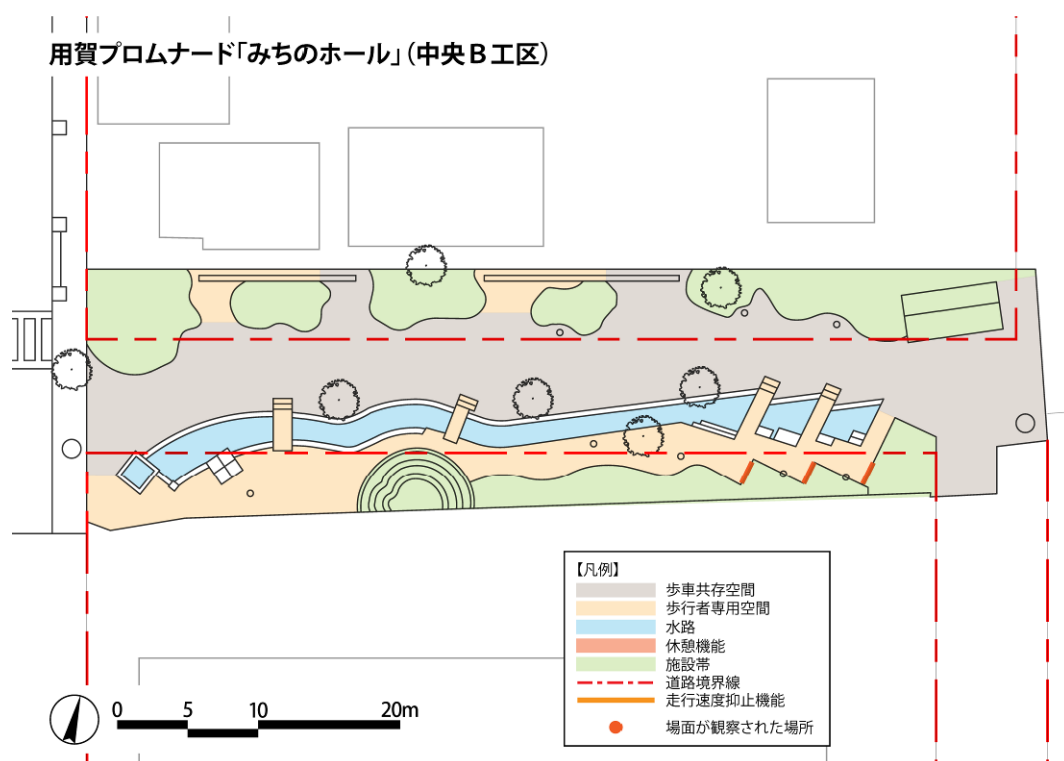


図 4-21 「みちのホール」道路境界線および各施設の位置

◆凡例の説明

「歩車共存空間」とは歩行者も自動車も進入可能な空間で、「歩行者専用空間」とは段差を設けることでの分離に限らず、幅員の狭さ等から事実上自動車が進入できず、歩行者のみが進入可能な空間を指している。「休憩機能」はベンチ等、歩行者の休憩に供する施設が設置されている箇所を示し、「施設帯²²」とは植栽やベンチ等が設置され（ベンチの設置個所を除いては）歩行者も自動車も進入できない空間を指す²³。「道路境界線」は法律上の道路と民地その他の境界線を平面図上に書き起こしたものである。「走行速度抑止機能」「場面が観察された場所」については説明の必要が生じた際に後述する。

²² 厳密には道路構造令で示される「環境施設帯」と合致するものではないため呼称として相応しくない部分もあるが、機能面では同様の空間であるため、説明の便宜上この表現を用いる。

²³ イメージとしては、広幅員の街路に設置され並木等が植えられた中央帯のような構造である。この後、「並木みち」の区間を説明する際に使用する用途である。

以下に「みちのホール」の断面図（図 4-22）を加えて、平面図（前ページ：図 4-21）の説明、および現地の写真（図 4-23）を記載した。

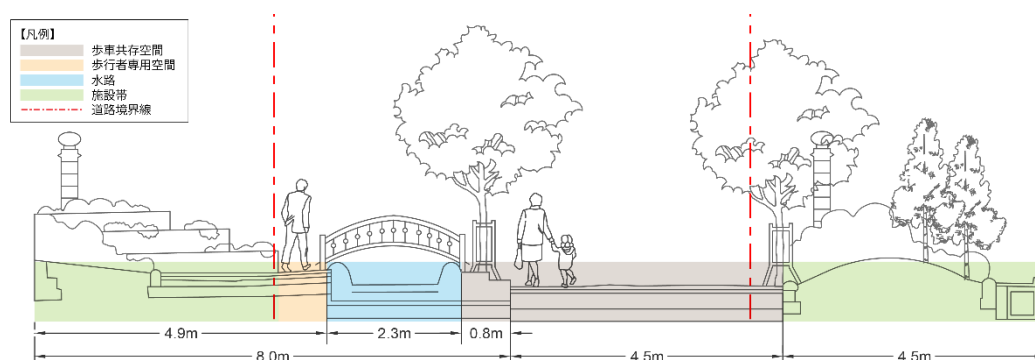


図 4-22 「みちのホール」断面図²⁴

「みちのホール」は幅員約 16.0~17.0m の間に「歩車共存空間」と「歩行者専用空間」が存在し、それらを隔てる形で水路が設置されている。この水路は従来の水路を暗渠化した上に新たに設置されたもので、かつては従来の水路の水を汲み上げて循環させていたが、子どもたちが中に入って遊ぶため衛生面から水道水の循環へと変更されている。「歩車共存空間」については、自動車のすれ違いを含め双方向の行き来を可能とするため最低 4.5m の幅員は設計上保持されている。

「歩行者専用空間」には腰掛けられる設えが数カ所設置されており、水路上には「歩車共存空間」と「歩行者専用空間」をつなぐかたちで橋が計 4 脚架けられている。



区間西端より撮影



区間東端より撮影

図 4-23 みちのホール[現地写真]

²⁴ 図面は（文献 4-7）ニュース〈環境デザイン〉用賀プロムナード“いらかみち”p.191 を元に作成した。

◆空間デザインの分析軸からみた「みちのホール」の分析

続いて、各デザイン要素とその「質」の評価の考察として分析を行う。

1. 自然的に道路屈折を形成

まず、「コミュニティ道路」に共通する方策でもある「道路屈折」に関して比較を行う。この「道路屈折」は自動車の走行速度を下げることで相対的に歩行者の安全性ひいては歩行者環境の向上を図るものであるが、基本的に歩車が分離された上で設置される構造物である。

以下は複断面構造を想定したものであるが「コミュニティ道路」が国庫補助の対象となった際の標準設計平面図、つまり国としての標準設計図である（図 4-24）。

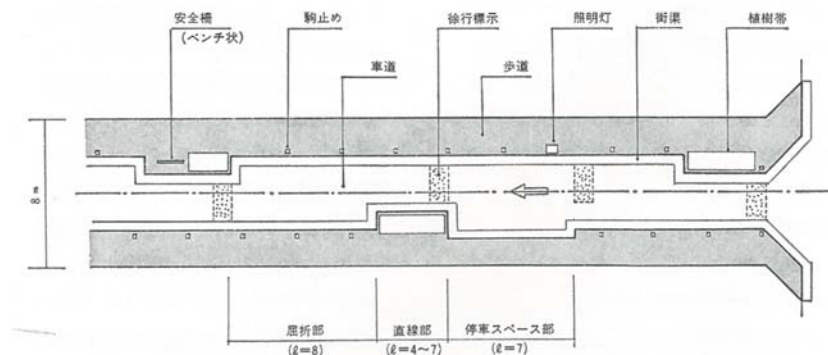


図 4-24 国庫補助事業下における「コミュニティ道路」の標準設計平面図²⁵

²⁵（文献 4-8）歩車共存道路の理念と実践, p.72 より引用

「みちのホール」に関しては明確に「道路屈折」の施設が存在しているわけではないが、以下のように平面図上に「走行速度抑止機能」と称した実質の車両外側線を描き加えると「道路屈折」施設に該当する形状がみられる（図 4-25）。

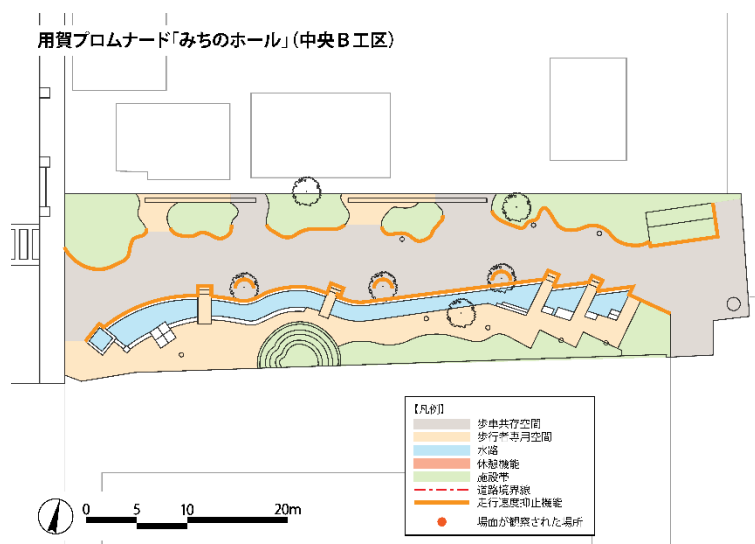


図 4-25 デザインとして埋め込まれた「道路屈折」施設

これ自体は決して偶然の産物ではなく、設計段階で「『それ²⁶は共存ではないよな』という思いが区の側にはあり、車がまっすぐ行けなく感じるように視覚的障害を設けた。実際にはまっすぐ走ることが可能であるが、街路灯を前に出したり、木をギリギリに植えたり、ジグザグにしたりでそのようには感じられない²⁷」よう意図したものである。また「ここにはハンプやシケイン、狭さくといった歩車共存道路に一般的なボキャブラリーは全く見られない、その代わりを（中略）蛇行する水路、玉石積みの植樹柵などがつとめている²⁸」と評されている。

²⁶ 筆者注：一般の「道路屈折」施設およびそれを設置した「コミュニティ道路」を指している。

²⁷ 【ヒアリング No.1】区都市デザイン課へのヒアリング内容より

²⁸ (文献 4-7) ニュース〈環境デザイン〉用賀プロムナード“いらかみち”p.191

2. 水路を挟んだ「歩車共存空間」と「歩行者専用空間」の隣接

「みちのホール」では「歩車共存空間」と「歩行者専用空間」が隣接した構造となっているが、道路空間内²⁹にこの2つの空間が共存する事例は本章で取り上げた中では他に存在しない。

例外として、公園に面する道路を「歩車共存」道路として整備している事例は存在し、単断面の事例では【盆栽】の区間の一部と【関目】の全区間が該当する。これは、公園の管理者もまた道路管理者と同じ行政（自治体）であり、庁内調整を行えば整備が可能である容易さも背景には存在するが、交通機能に対して滞留機能も備えた「歩行者専用空間」が隣接するという機能的な見方をすれば「みちのホール」に類似する内容である。



【関目】



【関目】飛び出し防止を兼ねた樹木配置

図 4-26 公園が隣接する事例³⁰

こうした差異については次項での行動観察調査の結果を交えた上で次々項にて考察するが、例えば「歩車共存空間」と「歩行者専用空間」にまたがった交流の場面、つまりは道路全体を歩行者が使用できているような行為の発生しやすさに関わると考えられることや、逆に次章で紹介する開通までの協議の中で警察が懸念した子どもの「歩車共存空間」への飛び出しなどの危険性が高まるとも考えられ、その点では【関目】は概要に記載したように出入口にあたる部分にあえて樹木を配置して飛び出し防止を図っている事例でもある³¹。

²⁹ 厳密には水路上の空間を利用しているが一定的に整備されているため、こう表記した。

³⁰ いずれの写真も著者撮影である。

³¹ これも後述するが、まさにこうした内容が「用賀プロムナード」以後に設計基準が画一化された一因である。

以上の2. に関係する「歩車共存空間」と「歩行者専用空間」の共存に関して、用賀プロムナードでの設計思想を以下に引用する。

「みちのホール」および後述の「みちのサロン」の設計では「日本の道づくりは、経済性重視のために車を通すことを優先させてきた。そのために昔の道が持っていた多様性を戦後、排除してきた。しかし『いらかみち』ではその多様性を持たせたかった。子供が遊んだり、お母さんが来て、おしゃべりする。そんなことが日常的に起こる生活の場としたかった」ことや「当時はみんなの頭の中に、道に対して『足早に通りすぎるところ』というようなある種の固定概念みたいなものがあったと思う。それをまず変えないと具体的な行動を起こせないのでは、と考えた」ことが設計の根底にある³²。

また、「みちのホール」区間に限った設計思想としては「ここは、中間点の休憩の場であり、子どもたちの遊びの場であり、演劇や集会などのイベントの場である」ともされている³³。

³² 斜字部はいずれも（文献4-9）用賀プロムナード「いらかみち」検証「安全性」という試練にさらされた瓦の道, p.144 より引用した。発言者は用賀プロムナードの設計を担当した象設計集団の代表者である。

³³ 斜字部は（文献4-10）用賀プロムナード 道と広場・風味萬感, p.59 より引用した。なお文中の「中間点」とは用賀駅から歩いた際の中間点であることを意味している。

4-3-2. 「みちのサロン」の空間デザイン

本項では「みちのサロン」の区間（図 4-27）について、空間デザインの分析を行う。

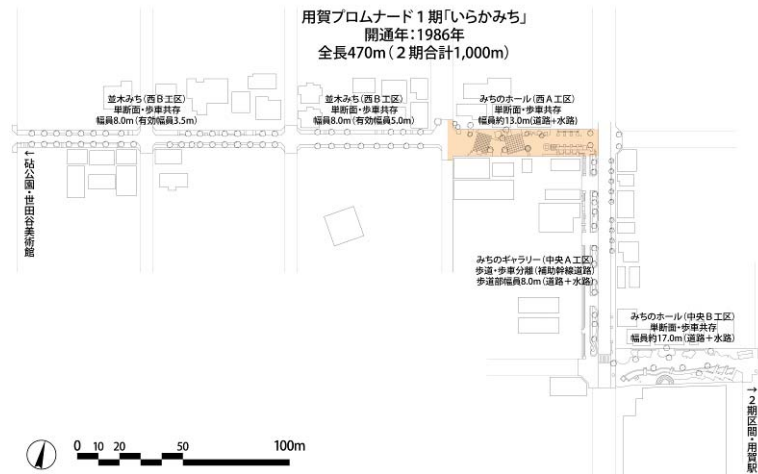


図 4-27 「みちのサロン」の位置（橙色着色区間）

「みちのサロン」は空間全体としての幅員が約 13.0m、延長が 76.3m の区間である。「みちのホール」と同様に道路法下における厳密な道路空間としての幅員は 8.0m であり、残り部分は耕地整理時より存在し用賀プロムナード工事以前には蓋で覆われていた水路部分である。自動車についても「みちのホール」と同じく双方向への通行が可能である。

以下に「みちのサロン」における道路境界線や水路など施設の位置を平面図に示す(図 4-28)。また、断面図も合わせて記載する(図 4-29：図 4-28 中の矢印線の箇所断面である)。

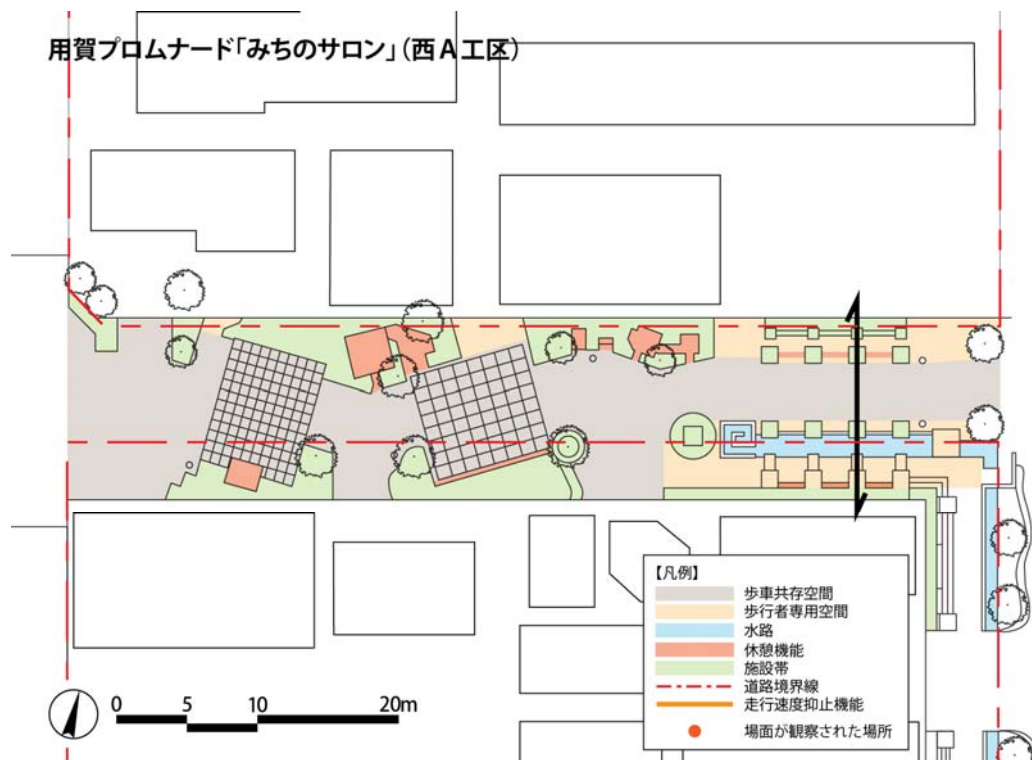


図 4-28 「みちのサロン」道路境界線および各施設の位置

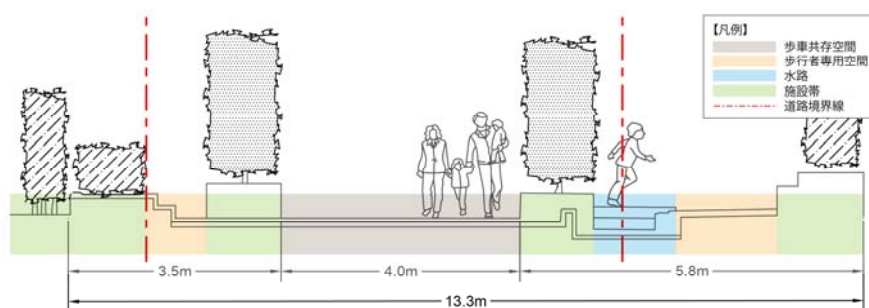


図 4-29 「みちのサロン」断面図³⁴

³⁴ 図面は(文献 4-7) ニュース〈環境デザイン〉用賀プロムナード“いらかみち”p.191 を元に作成した。

「みちのサロン」は幅員約 13.0m の間に「歩車共存空間」と「歩行者専用空間」が存在し、それを隔てる形で「水路」が存在する。ここまでは「みちのホール」と同様だが、比較すると区間内全てに「歩行者専用空間」が連続はしておらず「歩車共存空間」が多い。その一方で、機能として説明すれば「休憩機能」に該当する施設が複数設けられている。

「歩車共存空間」については、自動車のすれ違いを含め双方向の行き来を可能とするため、こちらは最低 4.0m の幅員が設計上保持されている。水路に関しても基本的に「ホール」と同様で、「みちのホール～みちのギャラリー～みちのサロン」間で水道水を循環させている。

以下に、現地の写真（図 4-30）を記載した。



区間西端より撮影



区間東端より撮影

図 4-30 みちのサロン[現地写真]

◆空間デザインの分析軸からみた「みちのサロン」の分析

続いて、各デザイン要素とその「質」の評価の考察として分析を行う。

1. 自然的に道路屈折を形成

「みちのサロン」に関しても前述の「みちのホール」と同様、明確に「道路屈折」の施設が存在しているわけではないが、以下のように平面図上に「走行速度抑止機能」と称した実質の車両外側線を描き加えると「道路屈折」施設に該当する形状がみられる。(図 4-31)。

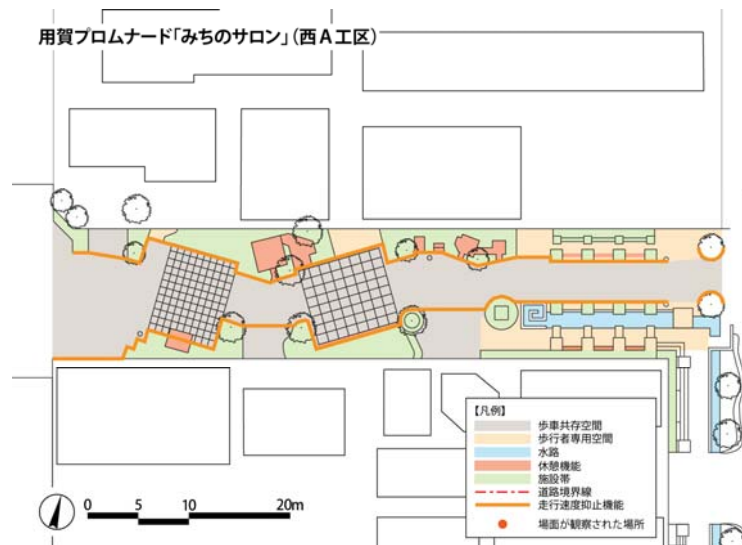


図 4-31 デザインとして埋め込まれた「道路屈折」施設

また、「みちのサロン」では加えて「狭さく」に該当する箇所も存在する。「狭さく」は幹線道路から区画道路への進入口を文字通り物理的に狭めるデバイスで「道路屈折」施設とは異なり全ての「コミュニティ道路」に設置されるものではないが、一般的な設備の一つと言える。

「みちのサロン」では、補助幹線道路である「西用賀通り」との交差点にあたる区間の東端に2本の樹木が植えられており、これが視界に入ることによって心理的に進入を遠慮させることを狙ったものである。

これに関しては「普通の方はみた時に入れないと思うんじゃないかと思う、もしくは公園に見えるんじゃないかと、うちらとしてはそれが狙いだだったので、入っちゃいけないんだなとなっていたらそれで目的は達成できている」、「ほんとはこういう生活道路というのは、お住まいの方以外は通る必要がなく、補助幹線道路としてそれなりの道路がある以上は車はそちらを通ればよいので、そもそもの考え方から言うと正しい造り方じゃないかな、と思います」といった考え方に基づくものである³⁵。

³⁵ 斜字部はいずれも[ヒアリング No.4]玉川土木事務所へのヒアリング調査に基づく。本文に記載する上で、文脈上発言の意味に変化が生じないように十分留意した上で、発言内容をより具体的な表現へと改めている。

2. 水路を挟んだ「歩車共存空間」「歩行者専用空間」の配置

水路に関しては、分析の対象となる事例は「みちのホール」と同様であるため、p.88 に説明を譲る。

3. 「歩車共存空間」と「歩行者専用空間」の隣接

こちらに関しても、道路（歩道）＋公園の事例については「みちのホール」と同様であるため、p.88 に説明を譲る。

4. 道路空間への「休憩機能」の設置

まず、道路空間へのベンチ等の設置が当時は認められていなかったことに留意すべきである。道路空間には原則として、道路法あるいは道路法施行令で定められた道路付属物以外を設置することはできず、当時はベンチ等が道路付属物には指定されていなかった。そのため、分析の対象とした「歩車共存」事例についても例外ではなく、【綾瀬】に関する文献³⁶にも「ベンチは道路付属物で無いので設置しないこと」が「都道府県公安委員会との協議の中で示されている」との記載がある。ただし、実際は「安全柵（ガードレール）」をベンチ状にして「安全柵」として申し出ている事例も存在し³⁷、これは用賀プロムナードでもみられる（図 4-32）。



【綾瀬】³⁸



用賀プロムナード各交差点の安全柵

図 4-32 腰掛けとしても利用可能な「安全柵」³⁹

³⁶ (文献 4-11) 綾瀬コミュニティ道路より引用した。

³⁷ 現に、国庫補助下の「コミュニティ道路」設計図（→p.86,図 4-24）内でも「安全柵（ベンチ状）」との記述があり、少なくとも建設省（当時）の立場としてはこれを事実上黙認していたと考えられる。道路付属物を不法的な占有物と見なすかの判断は交通管理者＝警察、警察庁の役割である。

³⁸ Google ストリートビュー機能より入手し、加工した。

³⁹ いずれの写真も著者撮影である。

なお「ベンチ（又その上屋）」が道路付属物として認められたのは 1993 年の道路法施行令改正においてであり、「高齢者、障害者の社会参加の進展」が背景に挙げられている⁴⁰。これは 2003 年発行の「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」においても積極的に設置が勧められるものであるが、「沿道の施設により休憩が取れる場合や、ベンチ等の設置によって通行の用に供する必要な有効幅員が確保できなくなる場合など⁴¹」においてはこの限りでなく、幅員の確保という点が課題として残る。

「みちのサロン」を軸とした議論に話を戻すと、用賀プロムナードでも明らかにベンチであるものは撤去されており、現存する休憩施設も開通までの協議において議論の対象となっている。プロムナードの中でも「みちのホール」等の他区間にも休憩施設は存在するが、特に「みちのサロン」では「歩車共存空間＝自動車も通行する空間」に面する形でこれらが設置されていたことが懸念事項として挙げられた。協議に関しては次章で触れることとし、ここでは実際に存在する施設の写真のみ掲載する（図 4-33）。



図 4-33 みちのサロンに設置されている休憩施設例

⁴⁰（文献 4-12）道路構造令等の一部を改正する政令について、pp.12-13 を参照、引用した。

⁴¹（文献 4-13）道路の移動等円滑化整備ガイドライン、p.237 より引用した。

4-3-3. 「並木みち」の空間デザイン

本項では「並木みち」の区間（図 4-34）について、空間デザインの説明を行う。

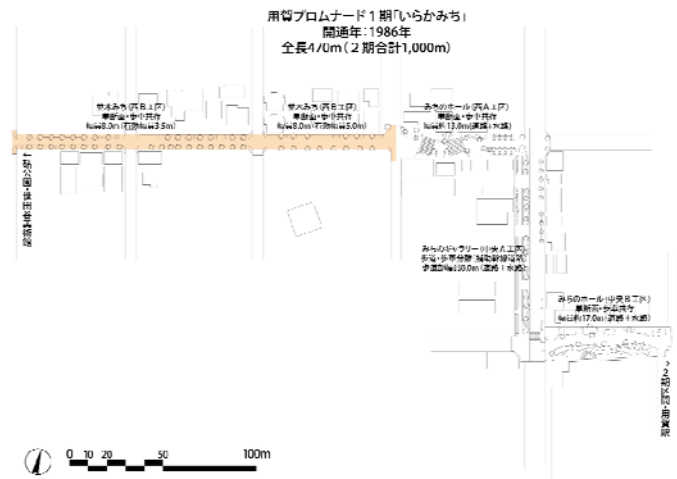


図 4-34 「並木みち」の位置（橙色着色区間）

「並木みち」は全区間幅員 8.0m だが、両側の「施設帯」が設けられているため、歩車が通行できる有効幅員はそれよりも少ない。その有効幅員は自動車の一方通行規制の有無により区間によって異なる。東端で「みちのホール」に接続する 1 区間は自動車同士のすれ違いが可能な有効幅員 5.0m、それ以西の環状 8 号線に至るまでの 2 区間は有効幅員 3.5m となっている。つまり、環境施設帯の幅がそれぞれ片側 1.5m、2.25m 設けられていることとなる（表 4-35）。

表 4-35 有効幅員による「並木みち」のタイプ区分

研究呼称	自動車の通行方向	有効幅員	環境施設帯の幅（片側）
並木みち 5.0m	双方向	5.0m	1.5m
並木みち 3.5m	一方通行規制	3.5m	2.25m

以下に「並木みち」両タイプの平面図（図 4-36）、有効幅員 3.5m 区間の断面図（図 4-37）、および両タイプの写真（図 4-38）を記載した。

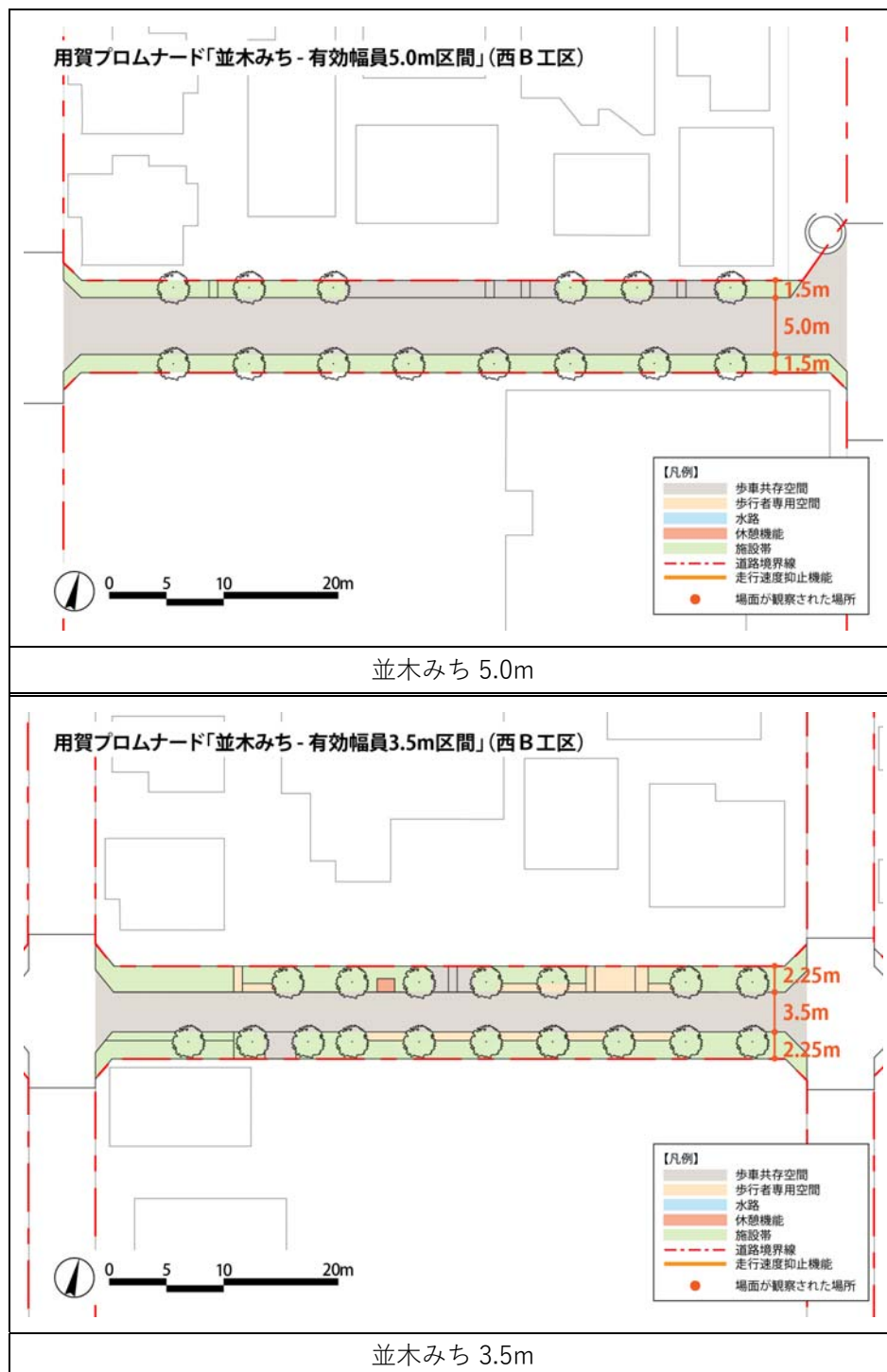


図 4-36 「並木みち」道路境界線および各施設の位置

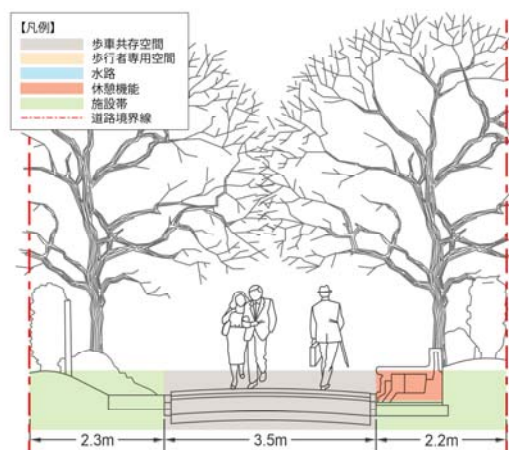
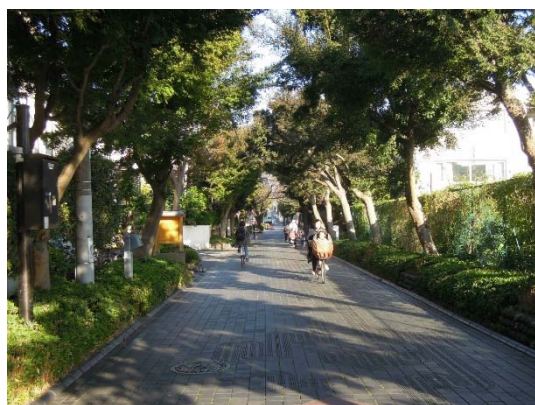
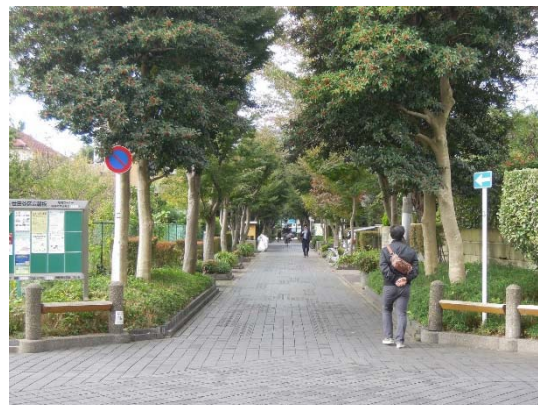


図 4-37 「並木みち 3.5m」断面図⁴²



並木みち 5.0m (区間西端より撮影)



並木みち 3.5m (区間東端より撮影)

図 4-38 並木みち[現地写真]

「並木みち」は幅員 8.0m のうち、主に「歩車共存空間」と「施設帯」が存在する。有効幅員タイプによる各空間の幅員の違いは既述の通りである。また、「並木みち 3.5m」には自動車を待避する機能も兼ねた「歩行者専用空間」も存在はするが、プランターが設置されており歩行移動に供する空間ではない。「施設帯」は各戸への出入口で途切れている箇所を除いては各区間の始点から終点まで連続しており、樹木、植栽の設置か、休憩施設の設置に利用される空間としてデザインされている。樹木はイチョウの木が概ね 6~8m 間隔で植えられていて、樹高は約 7 m である。そして休憩施設が設置されている箇所を除いては例外なく膝高の植栽が植えられている。

⁴² 図面は (文献 4-7) ニュース〈環境デザイン〉用賀プロムナード“いらかみち”p.191 を元に作成した。

◆空間デザインの分析軸からみた「並木みち」の分析

続いて、各デザイン要素とその「質」の評価の考察として分析を行う。

1. 「自然的・外部的諸条件」下における幅員の配分

まず、一般の道路に照らし合わせて幅員に関して分析を行いたい。

幅員の配分について、「並木みち」のデザインが、幅員の議論として「自然的・外部的諸条件」の下で各空間をどのように配分するかで空間の性格が変わることを最もシンプルに示しているのではないだろうか。例えば、同じ幅員 8.0m の道路も、ただ白線を標示するのとでは大きく空間構成が異なる（図 4-39）。

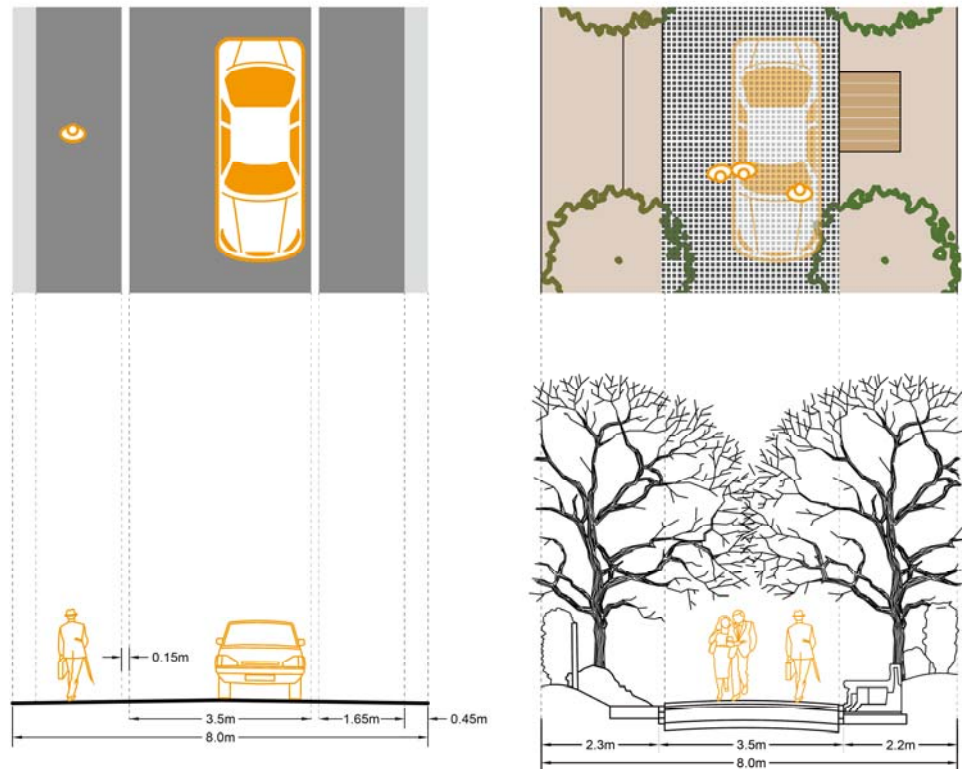


図 4-39 幅員 8.0m の道路配分

前ページ（図 4-39）を受けて、以下の内容について分析と考察をすべきと考える。

- i. 歩行者に供する空間の幅員
- ii. 歩行者と自動車の占有幅
- iii. 白線標示の有無（歩車分離の有無）
- iv. それぞれの状況における運転者側の心理

i に関しては左右を見比べると、どちらが歩行者空間を広く確保できているかは明白である。これは次節での行動観察調査における着眼点の一つともなったが、広く確保できるほど行動に多様性がみられたり、複数の行動が同時に観察される——つまり、居合わせた他人同士が互いに距離を置ける余裕があるので、写真で撮影するようにある瞬間を切り取った場合も複数の行動が観察されると考えられた。そうした同時性の意義については次々節での考察で触れることとする。

ii. に関しては、歩行者の占有幅については i の話に関わる部分であるが、例えば家族が手をつないで横並びで歩く際の占有幅と、その行動ができるほどの幅員の「余裕」の存在とを関係づけて述べることはできると考える。一方で、自動車は概ね 1.8m 前後の占有幅を有し、歩行者の行動とは互いの占有幅が重複する（図 4-27 右上の「並木みち」平面図がその状況を示している、まさに「歩車共存」の状況にある）ため、一見して危険性を感じる部分でもある。そこで、iii の内容を議論する必要があるが生じる。

iii. に関しては、「歩車共存」と交通安全性との関係性の議論であり、交通安全上用賀プロムナードにおいても交通管理者である警察との協議の中で強く指摘された内容である。

白線標示は「生活道路で、かつ道路構造的に通過交通がほとんどない場合は、こちらからは歩車分離を強く求めないこともある⁴³⁾」ものであり、新興住宅地では事前に通過交通が排除される道路網が計画されていることで実際に標示されていない場合が多い。しかし、用賀プロムナードは通過交通の多さから一方通行規制がかけられていた経緯があるように「ほとんどない」と交通管理者が判断できるほどの通過台数には至っておらず、警察との協議が繰り返し広げられた。つまり、交通安全性を担保できないため白線を標示して分離すべき、という見解である。

⁴³⁾（文献 4-7）ニュース〈環境デザイン〉用賀プロムナード“いらかみち”p.192 より引用した。

そこで最後に iv. に関して、白線の標示された状態や、歩行者が道路上に居る状態が運転者の心理にどのような影響を与えているかについてであるが、これに関しては 2 章 3 節で参照した通りである。

このように、必ずしも白線を標示して分離すれば歩行者の安全性が高まるという一枚岩の議論ではなく、車道幅員⁴⁴を絞ることが相対的に速度抑止効果をもたらすことが分かる。とはいえ、上記の通り植栽帯に関しては必ずしも評価されない可能性も示されているほか、この 2016 年末に多く報道され世間を賑わわせた「アクセルとブレーキを踏み間違えることによる自動車の暴走事故」のような死傷事故発生状況を鑑みると、交通管理者の管理瑕疵という点も含めて、歩車分離の標示の必要性も伺える。一方で、近年の運転技術の開発では、センサーにより自動車の歩行者への衝突を回避しようという試みもみられるなど、技術革新と「歩車共存」との協調も将来的な議論のテーマとなり得る。

⁴⁴ 上記に引用した各研究で設定されている「車道幅員」はいずれも「車両が通行する部分の幅員」とされており、道路空間全体の幅員ではない。つまり、本文中の「有効幅員」と同義である。

2. 道路空間上への並木や植栽（を設置する施設帯）の配置

「並木みち」のように道路空間上に植栽帯を設けている事例として、参考事例として「事例集」として用いた（文献 4-1）にて紹介されていた「シテ・エスポアール宇治黄檗台」と、1930 年代の住宅地事例である「常盤台住宅地」を以下に引用した（図 4-40）。



〔参考〕宇治黄檗台



〔参考〕常盤台住宅地

図 4-40 「施設帯」の存在する事例⁴⁵

「宇治黄檗台」は 1980 年代の新興住宅地で、外周道路の整備により通過交通を排除している上、各戸へのアクセス機能は他の道路で賄うことができているために「並木みち」に類似する【単断面】【白線標示なし】【舗装統一】【分離施設なし】を実現している。

「常盤台住宅地」は東京都板橋区に位置する 1930 年代後半に分譲された住宅地で、写真の道路は「環状遊歩道」として設えられたものである。これは 8.2m の幅員が狭く「両側に並木を置く二列植樹が無理であるために考え出した「窮余の策」であった。当時は自動車が一般的な乗り物ではないため、自動車の普及を見越しての狭幅員の策ではないかもしれないが、「自動車交通と駐車が制限され、歩行者にとってアメニティの高い、実に気持ちの良い道となっている」⁴⁶。

こちらに関しては路側帯へのカラー舗装がなされているものの、道路中央を通行する歩行者も多く見受けられ歩行者の占有幅の議論等を深める上で今後参照したい事例の一つである。

⁴⁵ [宇治黄檗台]の写真は <http://livedoor.blogimg.jp/touyokojunrei-yokofuji3/imgs/4/1/4123cd6a.jpg>（閲覧日：2017 年 1 月 21 日）より加工し転載、常盤台住宅地は著者撮影による。

⁴⁶（文献 4-14）東京の都市計画, pp.132-136 を参照、引用した。

3. 配置された樹木（並木）や植栽の景観的・心理的評価

「並木みち」の並木や植栽について、量的な景観評価を扱った既往研究を参照する。

① 亀野辰三、八田準一：「樹高幅員比」に基づく景観イメージの評価，ランドスケープ研究，61,5, pp.617-620, 1998

街路幅員と沿道建物高さとの比率 D/H など、建物高さとの関係で評価する指標が存在するなかで「樹高」に着目した研究が無く、時代背景的にも景観の議論上それが注目されている中で行われた研究である。そこで、樹高(H)と街路総幅員(D)との比率「樹高幅員比(H/D)」と心理評価との関係をシミュレーション実験によって検証したものである。

結果部分だけを引用して用賀プロムナードの「並木みち」の評価をすると、まず「並木みち」の H/D は H =約 7 m、 D =8m で H/D =約 0.87 となる。望ましい樹高幅員比は樹形ごとに異なり、「並木みち」はイチョウの木なので「円錐型」の評価を参照すると、 $H/D=0.6$ において最も高い評価点を示すものの同 0.8,1.0 でもほぼ同水準の高い評価を示している。 $H/D=0.6$ 以上で若干評価が下がる原因は「心地よさ」の上昇に限度があり、以降は「重々しさ」の増大があることとされている。

② 市橋秀樹、渡部力、小島桃子：街路植栽が歩行者および運転者心理に及ぼす影響，ランドスケープ研究，63, 5, pp.795-798, 2000

21 世紀初頭をめぐにした建設省の「緑の政策大綱」などが存在する中で、都市の限られたスペースでいかに効果的に緑化を進めていくか、緑化の質を考える上で行われた研究である。高木植栽、腰までの高さの低木植栽[低木-腰]、腰の半分ぐらいの高さの低木植栽[低木-膝]を単独あるいは相互に組み合わせた景観図を用いて心理的な効果の検証を行った。

同じく結果部分のみを引用すると、[低木-膝]の植栽がある場合の歩行性や快適性、美しさ、緑の量（量の適当さ）、安堵感（安らぎ）といった評価は[低木-膝]や[高木のみ]の場合に比べて高く、特に[高木]と[低木-膝]が両方とも設えられている場合の評価が高い。用賀プロムナード「並木みち」は既述の通り樹木が立ち並び、その足元にあたる部分には膝高の植栽が連続して植えられている。

以上のように、量的な景観評価として「並木みち」は高い評価を示しており、また、これは全線に共通する事柄だが、路線価も周辺に比べ若干ではあるが高水準で推移している（→6章3節）。そして、幅員と歩行者の占有幅とに関する議論であるが、こちらは次節の行動観察調査の結果分析後にその評価を考察する。

ただし、「並木みち」における「施設帯」ひいては設置されている樹木や植栽の連続性（「並木みち」が並木道である所以）をデザインする上で、【駐車場出入口の取り付け位置とストリートとの位置関係】や【沿道住戸の歩車出入口の間口広さ】、【土地の間口広さ（道路に面している辺の長さ）】が、「施設帯」を設けた場合の植栽の連続性に関係すると考えられる（図4-41）。

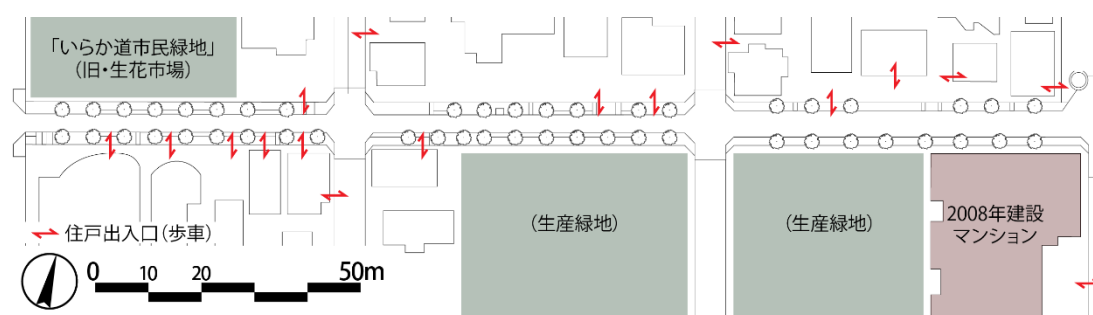


図 4-41 「並木みち」の建物位置と出入口位置

このように、「並木みち」に面して建つ住戸もそもそもプロムナード側に出入口がない場合や、より特殊性の高いと思われる条件としては路線南側が生産緑地などで民家が立ち並んでいない区間が多く存在する。また、そもそもこの周辺は戦前の耕地整理事業で整備された地区であり一筆あたりの土地が広く、ひいては間口広さに関与していると考えられる⁴⁷。

同時に、沿道に2008年に新築されたマンションでは、間口を多く取る上に自動車交通が発生する駐車場出入口をプロムナード側には設けなかったなど、周辺の配慮もあってこのデザインが保たれていることも認識すべきである。

⁴⁷ 例えば、住宅地の街並みに対して各戸の間口広さ（長さ）の中での自動車の出入口の取り付け方が与える影響について考察している（文献4-17）などが存在する。

4-3-4. 「用賀プロムナード」路線全体

用賀プロムナード全線をみた際のデザインの内容として、他には以下のような内容が挙げられる。

- ・「いらかブロック」舗装
- ・「百人一首」の配置

「いらかブロック」はプロムナードの舗装材を検討する中で「沿道住戸の屋根の色から着想を得て」発案された舗装材である。区間によって異なるが、基本的には15cm角のブロックである。また、2期区間を含めた全長がちょうど約1kmであることから、飽きずに歩いてもらうための工夫として10m間隔で百人一首が路面上などに彫られている。

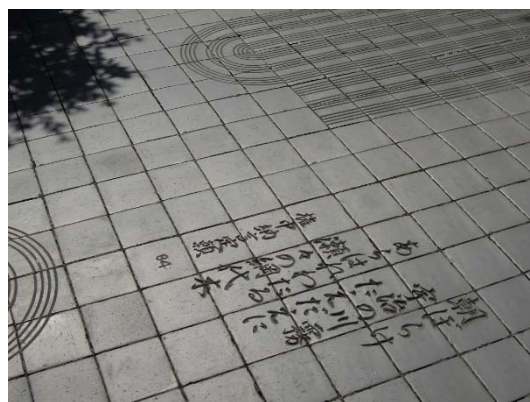


図 4-42 いらか舗装と百人一首

- ・流紋

単に模様としての意味だけでなく、瓦の材質を考慮した雨天時の滑り止めを兼ねたデザインである。なお、それでも開通後に転倒による苦情が多く寄せられたため、いらかブロック上にサンドブラストでザラつきを加える加工がなされている。瓦特有の「照り」を失うという欠点はある様々な方法が検討されたものの、最終的には上記方法が採用されて転倒防止が図られた⁴⁸。



図 4-43 流紋

- ・電柱

電線や電柱は地中化こそされてはいないものの、特に「並木みち」の区間において、電柱をなるべく道路境界線に寄せて配置し直し、並木の間に隠すことで景観形成に寄与している。



図 4-44 電柱の配置工夫

⁴⁸ (文献 4-9) 用賀プロムナード「いらかみち」検証「安全性」という試練にさらされた瓦の道

・サイン計画

駅から公園に至るまでの道のりを示すために設けられた。幾度も折れ曲がる歩行ルートである上、1期開通当時は駅側の2期区間は再開発中であり舗装の統一性などを手掛かりに歩くこともできなかったため、サイン計画が必要であった。(なお、2期区間では工事フェンスに区民の絵画を掲載する「壁画のみち」がつくられていた。)

また、植栽樹種の表示にも瓦を使用した特注のサインが使用されている。



図 4-45 特注のサイン

・テーマ性をもった舗装

「みちのサロン」区間では、公園的に使ってもらいたい想いから、チェス盤を模した舗装と「王さまと女王さまのいす」が設置されている。一部箇所ではこうしたように「いらかブロック」以外の舗装がなされているが、他と同様に白線標示はない。

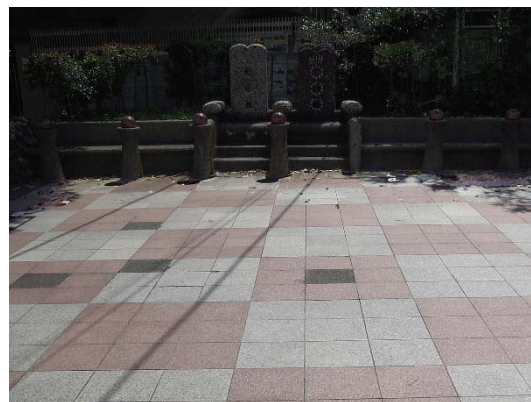


図 4-46 テーマ性をもった舗装（チェス盤）

・オブジェ

道路上には本来配置できないものであり、協議の結果、本来予定していた位置から変更されている場合も多いが、「並木みち」の施設帯内などに設置されている。なお、左の鬼瓦は「いらかブロック」を作成した業者がサービスで作成し提供されたもの、右の「マンドリンを弾く少女の像」は世田谷美術館でかつて展示されていたものが提供されたものである。



図 4-47 オブジェ

◆空間デザインの分析軸からみた「用賀プロムナード」路線全体のデザイン分析

1. 【舗装統一】【白線標示】なし

2 章 3 節や、4 章冒頭からの比較分析および「並木みち」での説明で触れたように、この要件に合致する「単断面」道路は、既存の道路を整備したのではない新興住宅地など通過交通を完全に排除する道路計画がなされている場合や、伝建地区などの事例を除いて存在しない。このことの効果については次節にて扱う。

2. 電線や電柱の処理

近年では一般的な手法である電線の地中化は、同じ世田谷区事例の【桜丘】では採用されているが【用賀】では採用されていない。しかし、その代替策として電柱の位置を工夫するなど、デザインする側の姿勢の部分で評価される部分はある。

4-4. 行動観察調査からみた空間デザインの評価

第4節では利用者の視点に立った評価として、行動観察調査から用賀プロムナードの空間デザインを評価する視点を分析する。これは2章3節以降で用賀プロムナードをケーススタディの対象事例として選出した理由の一つである【白線標示なし】や【分離施設なし】といった要素が与えている効果を考察するものでもある。

あくまでそのデザイン要素と人間行動との関係性を考察することを主目的に行ったもので、一度に記録できる情報が限られることや、空間デザイン以外の立地性なども関与することから、通行人数について正確には記録していないが、一定のタイミング（例：毎分）で撮影するなどある程度の客観性を持たせた方法でも調査している。行動観察調査の調査日時や方法などの概要を以下に示した（表 4-48）。

表 4-48 行動観察調査の調査概要

予備調査：2016 年 8 月 6 日 11:00-14:00
調査場所：用賀プロムナード 1 期「いらかみち」全線
調査方法：「みちのギャラリー」を含む各区間を 2 分ずつ観察 本来は水路 ⁴⁹ を使用している場面を夏期に収集しておくことを目的とした調査を予定していたが注釈の通り水路の流れは停止していた。以下のように観察した。 ・水路（水流は停止）や休憩設備などに反応した行動、会話を平面図上に記録 ・2 分と短い時間帯ではあるが、通行人数のカウント
本調査：2016 年 11 月 12 日 11:00-16:00（13:00-14:00 を除く）
調査場所：用賀プロムナード 1 期「いらかみち」のうち、以下の区間 「みちのホール」「みちのサロン」「並木みち 5.0m」「並木みち 3.5m の東側の 1 区間」
調査方法：上記区間を各区間 10 分間観察した。観察は以下のように行った。 ・歩行者の位置を把握するため 1 分毎に写真撮影 ・上記撮影のタイミングで、水路や休憩設備などに反応した行動がみられた場合には、より明瞭な説明が行えるよう別アングルから撮影するなど補足的に記録した

紙面の都合上、本文中では 11 月の本調査を中心に記録した場面を紹介し、補足的に 8 月の予備調査内容や注釈にある 7 月時の記録を記載する。整理は区間毎に行い、母数を示す意味合いで撮影した瞬間に当該区間にいた人数を 10 分間ぶん足し合わせたもの（毎分同じ人物が映っていた場合もカウントする「延べ人数」）を記載した。

⁴⁹ 東日本大震災以後、節電のため取り止めていた水路の運転が 2016 年夏の小学校の夏休み期間のみ再開すると区より情報を頂いた。そこで水路が使用されている場合の行動観察調査として実施したが、7 月末の時点で漏水の疑いがあり再開していた水路の運用が停止されていた。そのため、本文中では調査の下調べと水路運転再開の確認を兼ねて用賀プロムナードを 2016 年 7 月 26 日に訪れた際に記録として撮影した水路に起因する歩行者行動の場面を別途挿入して説明を行うが、厳密な行動観察調査の流れで撮影されたものではない。

4-4-1. 「みちのホール」における観察結果と分析

撮影時間：毎時 00 分～10 分に 1 分毎

表 4-49 「みちのホール」撮影写真に映った人数（括弧内は内自転車数）

11:00-11:10	12:00-12:10	14:00-14:10	15:00-15:10
38(7)	42(7)	100(6)	40(4)

これまでに整理したデザインの要素に反応した、あるいは【舗装】【幅員】などに関連すると考えられる場面写真を例示していく。併せて撮影時間を記している。

【幅員】



14:07 集団での歩行



14:10 集団での歩行と自転車の追い越し

図 4-50 「歩車融合」の幅員と集団での歩行例

幅員に関連するものとして、特に歩行者数の多かった場面を取り上げると、約 4.5m あることで集団が横に広がって歩く姿がみられる。14:07 の場面のように大規模な人数となると、白線が標示されている場合でもはみ出して歩くような姿は想定されるため、これだけで【幅員】の議論を説明することはできないが、14:10 の場面では個々違う集団がすれ違ったり自転車が追い越したりという行為が居合わせしており、互いを過度に注意せずに通行していることが伺える。

いずれにせよ、こうした横に広がっての歩行は幅員 3m ほど歩道ではみられない場面であると考えられる。

【水路】



11:03



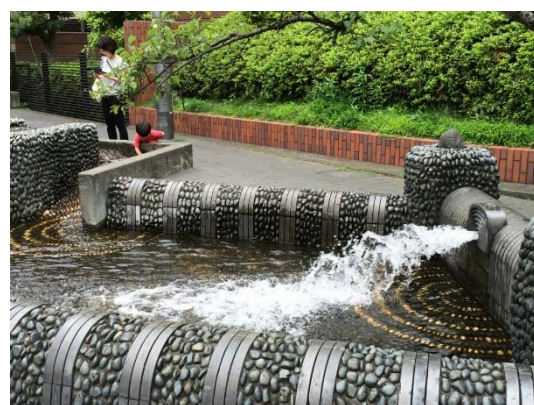
11:04

図 4-51 移動しながら【水路】で遊ぶ姿の例



14:02

図 4-52 【水路】を眺める集団



[参考]7/26 11:44

図 4-53 立ち止まって【水路】で遊ぶ姿

続いて、水路に関係する場面であるが、11 時台の場面のよう移動中の親子で、子どもが反応して移動しながら遊ぶという場面がみられた。これは参考として挙げた 7/26 の場面でも同様に、やはり移動中に道草をするような形で、子どもの行動に親が付き合うという形であった。

また、用賀プロムナードあるいはその目的地の世田谷美術館を目的として来訪したであろう集団の姿もみられた。

【休憩設備】



12:00 水路の縁に座っての休憩



14:00 歩行者専用空間内のベンチ

図 4-54 休憩設備の利用例

休憩の場面として、本来座ることは想定されていないであろう水路の縁に座っての休憩や、設置されたベンチに座っての休憩がみられた。上記はあくまで一例である。

4-4-2. 「みちのサロン」における観察結果と分析

撮影時間：毎時 15 分～25 分に 1 分毎

表 4-55 「みちのサロン」撮影写真に映った人数（括弧内は内自転車数）

11:15-11:25	12:15-12:25	14:15-14:25	15:15-15:25
85(4)	49(3)	44(13)	55(8)

【幅員】



11:25 並んで歩く親子



14:10 一度立ち止まり会話をする親子

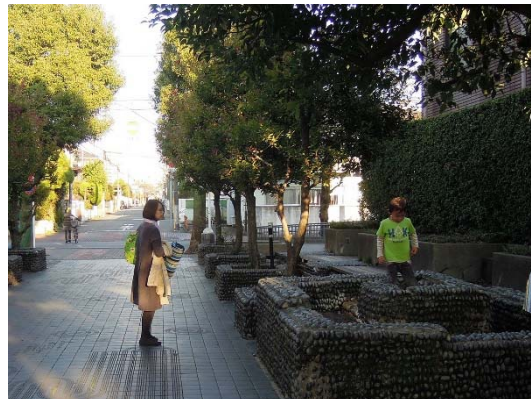
図 4-56 「歩車融合」の幅員と集団での歩行例

みちのサロンについても、これだけで【幅員】の議論を結論づけることは難しいが、親子連れを中心にゆとりを持って並んで歩く姿がみられた。

【水路】



11:25 水路をよじ登る子どもと見守る親



15:25 水路をよじ登る子どもと見守る親

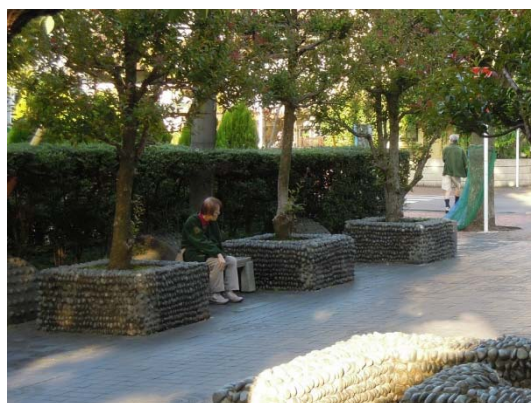
図 4-57 移動途中に【水路】で遊ぶ姿の例

みちのサロンにある【水路】でも、みちのホール同様に移動中に道草をするような形で、子どもに親が付き合うような場面がみられる。上記写真はいずれも水流が停止している 11 月の場面だが、よじ登ることで遊ぶ子どもの姿は他にも確認している。なお、少量だが水が張られているように見えるのは前日の雨水が残ったものである。

【休憩設備】



11:15~25 子連れ親子の利用



15:15~18 高齢者の新設ベンチの利用

図 4-58 休憩設備の利用例

今回の調査では、休憩設備を利用する者としてはベビーカーを押す親子連れと、高齢者とに大別された。それぞれ一例ずつ写真を記載した。親子が利用しているのは、茶室を模した空間でこうした滞留を期待してのものであり、高齢者が利用しているのは開通後、道路法施行令で道路附属物にベンチが加えられた後に新たに設置されたベンチである。

【その他】



14:23 百人一首への反応

図 4-59 その他施設に対する反応など

その他施設への反応として、百人一首への反応がみられた。この百人一首は植樹枿の表面に書かれたものだが、これを発見した親子はそのあと路面の百人一首を一つずつ確認しながら歩いていく姿がみられた。

4-4-3.「並木みち」における観察結果と分析

「並木みち」は幅員タイプに分けて、2ヶ所で記録している。

◆並木みち 5.0

撮影時間：毎時 27 分～37 分に 1 分毎

表 4-60 「並木みち 5.0」撮影写真に映った人数（括弧内は内自転車数）

11:27-11:37	12:27-12:37	14:27-14:37	15:27-15:37
21(2)	44(2)	32(14)	45(7)

【植栽】



11:30 植栽に反応する子どもに合わせ
立ち止まる



12:27 植栽を触りながら歩く子どもと
手をつなぎ歩く親

図 4-61 植栽への反応例

量的な景観評価として高く評価できる【植栽】であるが、これが子どもの背丈ではちょうど手～視線の位置にくることもあり、これに反応して立ち止まったり、触りながら歩く子どもと、それに付き合う親の姿がみられた。

【幅員】



11:35 余裕を持って並んで歩く姿



12:34 歩行者と立ち止まる親子など居合わせ



15:35 親子で歩く姿やカートを引く姿
および自動車の通行の居合わせ



15:37 親子で歩く姿などの居合わせ

図 4-62 「歩車融合」の幅員と、集団での歩行や他者との居合わせ

【幅員】の議論として、並木みちでは 11:35 の場面のように余裕をもって並んで歩く姿や、多数の集団が居合わせながらもそれぞれが自由に行動している場面がみられた。また、15:35 のように車が通過する際には歩行者が脇へそれ、自動車も歩行者を避ける動きで徐行していた。

路側帯が分離されているはこのように中央を歩く場面が少なくなるかは、厳密には実験しての判断も必要とするだろうが、少なくとも警察は「中央を歩かせない」手段として路側帯標示を持ち出しており、それと相対的に路側帯が無いことを評価する上で、こうした場面の存在は一つの検討材料になると考えられる。

◆並木みち 3.5

撮影時間：毎時 39 分～49 分に 1 分毎

表 4-63 「並木みち 3.5」撮影写真に映った人数（括弧内は内自転車数）

11:39-11:49	12:39-12:49	14:39-14:49	15:39-15:49
8(6)	22(6)	21(4)	33(6)

【幅員】



12:46 並んで歩く若者

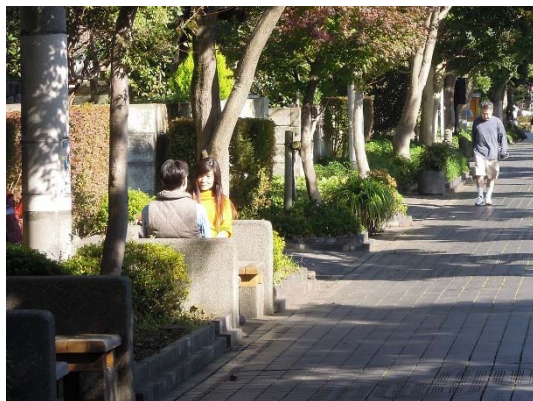


14:48 道路中央の歩行

図 4-64 「歩車融合」の幅員と歩行位置や人数

並木みち 5.0 区間と同様に並んで歩く姿や道路の中央を、ベビーカーを押しながら歩く姿などがみられた。

【休憩施設】



12:39 座り会話をする男女



15:39~40 休憩する親子

図 4-65 休憩設備の利用例

並木みち 3.5 区間にのみ存在する休憩設備（交流機能を意図）の利用例としては、移動中の男女が座り会話をする場面や、みちのサロン同様にベビーカーを押す親子が休憩する際に利用している。また、8 月の予備調査時には当時流行していた GPS と拡張現実を用いたアプリゲームをここに座って楽しむ者が多くみられた。

【その他】



14:45 百人一首への反応

図 4-66 その他施設に対する反応など

ここでも、みちのサロン同様に百人一首を気にしながら歩く姿が観察された。

4-4-4. 行動観察結果の分析と考察

次節の小括に入る前に、行動観察調査についてその結果の分析と考察を簡潔に行う。

まず、【幅員】に関しては「歩車融合」構造で常に 4.0m 以上の幅員が連続して確保されており、その条件下では見られないと考えられる複数人が並んで歩く姿などがみられた。また、複数人の集団同士が互いに過度に配慮することなくすれ違えるなど、「歩車融合」で舗装が統一され白線標示のないデザインから、歩行者の行動に自由性のある環境が提供されていると考えられる。こうした歩行者の広がりなど「幅」に関して道路構造令では「占有幅」という考え方で捉えており、歩道の幅員を決定する際の基準として用いてはいるが、あくまで最低限確保されるべき幅を示したものに過ぎない。

また、複数の集団が居合わせられるほど空間の余裕があることは、例えば子どもが植栽や舗装に興味を示し立ち止まるなどの行為や、それに付き合ったりカメラを向けて記録したりといった「家族団らん」の光景などがみられる要因ともなっていると考えられる。「幸せ家族・ほのぼの親子」の様子を都市の中の“いい感じ”の場面として捉える人が多い⁵⁰など、人々の行動の同時性・多様性を受容できるほどの広がりがあること自体もまた、ストリートの“風景”づくりに寄与していると言える。

そうした団らんなどの風景については【水路】に関しても同様であり、また、水路は実際の遊び場として使用されている施設でもある。ただ、（水流が停止していたことには留意すべきだが）水路を目的地として遊びに来る子どもや親子はおらず、あくまで日常の「必要行動」として移動の中で子どもが道草的に反応し、それに親が付き合うという形での遊びの発生が大半を占めていた。その点では「みちのホール」を集会の場としてデザインしていた意図とは異なる行動がみられているとも言えるが、同じ移動という「必要行動」の中で子どもが遊べる、子どもと楽しめるという差異があり、行動の「質」とも言うべきものに寄与しているとは考えられる。

機能的な側面では【休憩設備】は、移動中の休憩施設を求めている高齢者やベビーカーを押す親に多く使用されている場合が多かった。新設されたベンチを高齢者が利用している場面は、有効幅員に影響を与えることなく設置できる空間デザインの構造が、後天的に効果を発揮したと言える。

⁵⁰（文献 4-18）人が居る場面記述にみる人間－環境関係の基礎的分析 -都市の中の“いい感じ”に人が居る場面の研究- を参照した。アンケート調査の回答で最も多く「いい感じ」の場面として示された回答内容である。

4-5. 小括

本章では、「用賀プロムナード」をケーススタディの対象とし、住宅地におけるストリートの空間デザインについて分析と考察を行った。

まず 4-1.から 4-2.において、空間デザインを分析する際の分析軸を設定するため、用賀プロムナードと同様に「歩車共存」を謳い整備された事例であり、単断面構造の事例を交えて対照実験的な分析を行い分析軸を設定した。

4-3.では設定した分析軸を用いて、用賀プロムナードの各区間のデザインについて分析し、4-4.では環境行動研究の視点に立ち、実際にその区間の利用者の行動を観察する調査を行うことで各分析軸となったデザインの要素がどのような行動の発生に関与しているかを考察した。初めに簡潔なまとめとして以下に「みちのホール」「並木みち」の2区間を例とした分析、考察結果を記載した（図 4-67）。

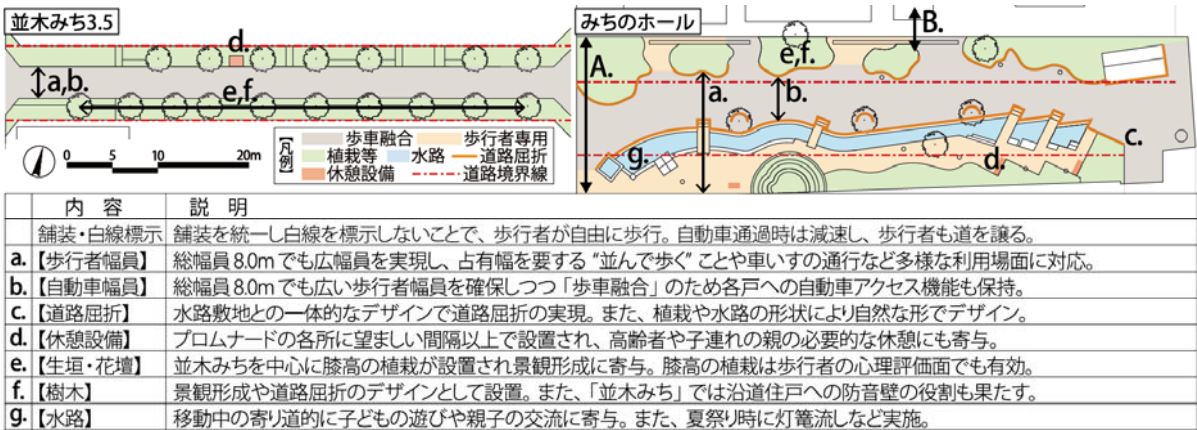


図 4-67 行動観察結果の考察を交えた空間デザインの分析

続いて、これらについては本章 2 節の末尾にも記した「幅員」と「施設帯」という 2 つの観点からまとめられる。上記（図 4-67）の各デザイン内容は以下のように棲み分けられる（表 4-68）。

表 4-68 ストリートの空間デザインにおける「幅員」「施設帯」と「舗装・白線標示」

	該当するデザイン内容（図 4-67 中の表記）
①幅員	【a.歩行者幅員】【b.自動車幅員】
②施設帯	【c.道路屈折】【d.休憩設備】【e.生垣・花壇】【f.樹木】【g.水路】
舗装・白線	【舗装：歩車統一】【白線標示なし】

本章2節の末尾にも記したように「用賀プロムナード」は②施設帯の設置面積が、同時代の単断面「歩車共存」事例と比べても明らかに大きい。また、①幅員は②施設帯の形状と裏表の関係であり、用賀の「歩車融合」構造はこの両者のバランスの中で形成されているものと言える。以下に「幅員」「施設帯」また「舗装・白線標示」に関して、そのデザインの効果やデザインを行う上で考慮すべき点などを整理する（表 4-69）。

表 4-69 「幅員」「施設帯」「舗装・白線標示」のデザイン上の効果や考慮すべき点

①幅員について（＋舗装・白線標示）
<p>◆自由な行動（関連章節：4-4.行動観察、2-3-3.加算的/減算的思考に関する各知見）</p> <p>例：並木みち</p> <p>「歩車融合」構造により「並木みち」は幅員 8.0m の区間ながらも歩車分離では実現しえない歩行者幅員 5.0m を実現。また、標示のない【減算的】デザインが自由に歩ける環境となる一要素と考えられる。（→5 章：警察は白線標示を最後まで求めたことから重要な条件であると考えられる）</p> <p>一方で、幅員に関しては広すぎると自動車相互通行が容易となり速度が増加する可能性がある。適正値は詳細な研究を必要とするが、その下限は今日求められる 4.5m を確保したとして、適正上限は警視庁⁵¹がすれ違いに最低限必要と示す 5.5m あたりではないかと考えられる。</p> <p>そのため、それ以上の幅員とはならないよう施設帯を設置したり、「みちのホール」のように歩行者しか進入しえない空間構造にするなどの工夫が考えられる。また、これらの幅員の議論はストリートを進行方向への歩行者空間として見た場合で、近隣の交流空間として玄関口に立って横断面方向で道路を捉えた時には、近隣交流の生まれやすい適性値が存在するようにも思われる。</p>
②施設帯について
<p>◆景観形成およびコントロール（関連章節：4-3.用賀の空間デザイン、特に「並木みち」）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・量的な評価で高い評価が示される並木道の実現：【樹木】【植栽】の設置 ・道路空間内で景観形成が完結しているため、沿道住戸に建て替え等が生じたり、土地の細分化が生じた場合でも景観が大きく変化しにくい。 <p>→ただし、沿道の間口長さには左右されうると考えられる。一戸当たりの間口が短いほど樹木や植栽を連続的に設置できるスペースが限られ、並木としての「連続性」を感じられなくなる可能性がある。そのため、沿道住戸の特性を見極めて地区計画で取り組むのが適正である場合など、棲み分けが可能と考えられる。（引き続き検討すべき研究課題である）</p> <p>◆その他施設等の設置（関連章節：4-3.用賀の空間デザイン）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・休憩機能やアクティビティ機能の設置：【休憩設備】【水路】の設置 <p>→また、これらを設置可能な路線の選択や道路以外用途の土地の一体的活用（→5-1.）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・後天的に社会的要請等に対応する余地を残すデザイン <p>→用賀でも計画時に決して先見されていたわけではないが、後からベンチを設置したり、バリアフリー対応工事としてスロープを設置することが可能であった（→6-1.にて扱う）</p>

⁵¹（文献 4-19）必要条件（更新日 2016 年 8 月 17 日）を参照した。

4 章 住宅地におけるストリートの空間デザイン

4 章 〈参考文献〉

- 4-1)天野光三[編著]：歩車共存道路の計画・手法, 1986, 都市文化社
- 4-2)世田谷区企画部都市デザイン室、建設部土木計画課[編]："世田谷リポート No.17 1992.2.1 号 みんなの知恵と工夫から生まれた道一楽しく、安心して歩ける道づくり", 1992.2
- 4-3)世田谷区土木部工事第一課、企画部都市デザイン室：語らいが生まれる 桜丘プロムナード, 1986
- 4-4)田畑貞寿、秋山寛：市街地の緑空間整備における合意形成とそのプロセスについて, 造園雑誌, 46, 5, pp.93-98, 1983
- 4-5)国土交通省：車道及び側帯の舗装の構造の基準に関する省令について,
<https://www.mlit.go.jp/road/sign/pavement.html> (2017 年 1 月 12 日閲覧)
- 4-6)瀬尾卓也、高宮進、小原裕博：コミュニティ道路の整備手法と速度抑制効果に関する研究, 土木研究所資料, 3441, 1996.7
- 4-7)日経アーキテクチュア：ニュース〈環境デザイン〉用賀プロムナード“いらかみち”, pp.188-192, 1986 年 9 月 8 日号
- 4-8)都市住宅編集部[編]：歩車共存道路の理念と実践, 1983, 鹿島出版会
- 4-9)日経アーキテクチュア：用賀プロムナード「いらかみち」検証「安全性」という試練にさらされた瓦の道, pp.142-148, 1996 年 11 月 25 日号 (増刊)
- 4-10)建築文化：用賀プロムナード 道と広場・風味萬感, pp.53-68, 1986 年 9 月号
- 4-11)小森成男：綾瀬コミュニティ道路, 525, pp.43-45, 1984.11
- 4-12)木下慎哉：道路構造令等の一部を改正する政令について
- 4-13)国土技術研究センター：道路の移動等円滑化整備ガイドライン, 2003.1, 大成出版社
- 4-14)越沢明：東京の都市計画, pp.132-139, 1991, 岩波新書
- 4-15)亀野辰三、八田準一：「樹高幅員比」に基づく景観イメージの評価, ランドスケープ研究, 61, 5, pp.617-620, 1998
- 4-16)市橋秀樹、渡部力、小島桃子：街路植栽が歩行者および運転者心理に及ぼす影響, ランドスケープ研究, 63, 5, pp.795-798, 2000
- 4-17)吉村英孝、千田友己、塚本由晴：自動車の取り扱いからみた住宅の構えと住宅地の街並み 世田谷区奥沢を事例として, 日本建築学会計画系論文集, 74, 635, pp.283-290, 2009.1
- 4-18)小林健治、鈴木毅、新村岳広、木多道宏、舟橋國男：人が居る場面記述にみる人間—環境関係の基礎的分析 -都市の中の“いい感じ”に人が居る場面の研究-, 日本建築学会計画系論文集, 589, pp.77-83, 2005.3
- 4-19)警視庁：必要条件 (更新日 2016 年 8 月 17 日),
<http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/smph/kotsu/doro/singoukisetchi/hitsuyoujyoken.html> (閲覧日：2017 年 1 月 22 日)

5 章 ストリートデザインの計画と関係者間の調整

5-1. 用賀プロムナードにおける開通までの調整事項

5-2. 梅ヶ丘駅界限整備における調整事項

5-3. 開通までの協議にみる「民間」と「交通管理者」の
立場に関する考察

5-4. 小括

5章 ストリートデザインの計画と関係者間の調整

4章で整理した空間のデザインを実現する上では、その計画段階から開通、さらにはその後の維持管理に至るまで、様々な観点において様々な立場の主体と、デザインの調節やそれに伴う話し合いの必要が生じる。特に、住宅地におけるストリートデザインでは今日議論が盛んである商業地のそれと比較して、①企業を交えてのエリアマネジメントなど大規模な動きは見込めず、②行政（自治体）が主体となって沿道の各住戸や企業へ説明し合意形成を得る必要も生じる。また、③デザインの内容次第では道路管理者である自治体は、交通管理者である警察や公安委員会との協議が必要となり、さらに④自治体内でも「縦割り行政」の中では庁内調整が生じることもある。こうしたように、公共空間のデザインと維持管理に関しては基本的に行政が主導して行うことが想定される住宅地では、それ特有の状況が存在している。

本章では、空間のデザインを実現する上での下支え的なこれらの内容について、ケーススタディの対象である用賀プロムナードに加えて世田谷区の諸事例も交えて論じる。既存の道路を対象としたストリートデザインにおいて、各デザインや各空間に対して生じる沿道調整や警察協議が、何を理由に、どのような指摘がなされたのかを整理することで、デザインを実現する上での「交通機能」（交通管理者）とのバランスや、その「公共空間」の主たる利用者である沿道住戸とデザインの実現を図る自治体との「公共性」に関する内容について考察する。

以上から、住宅地において「質」のあるストリートデザインを実現し、維持管理する上での一要素としてこれらの内容を整理して本章を書き進めていく。なお、本章の目的が開通に至るまで多様の主体の立場や役割、ストリートデザインとの関係性を明らかにするところにあるため、開通以後の維持管理や空間の活用に関する内容は6章にて扱う。

5-1. 用賀プロムナードにおける開通までの調整事項

用賀プロムナードにおける調整は、用賀プロムナードのデザインが「ある程度作りきった後に、警視庁からの指摘が入ってきた」こともあり、3章で紹介したような道路構造についての警察（警視庁）との協議は改正直前までは活発ではなかった。そのためそこに至るまでのやりとりは、警察に関しては主に所轄の警察署への定期的な報告であり、具体的な調整機会としては沿道住民や企業との協議が主である。節構成としては【5-2-1.沿道住戸や企業との協議】【5-2-2.警察との協議】と分けて前述の手順に沿って調整事項を整理した。

5-1-1. 住宅地におけるストリートデザインの一般的な流れ

議論を進めるに際し、住宅地におけるストリートデザインの一般的な流れを、既往の文献を参考に簡潔に整理する。道路空間の再配分における調整内容やその流れについて、用賀プロムナード等と同時代の事業であり、路線を対象とした整備事業であるコミュニティ道路の整備に関して、建設省（当時）に設置されている土木研究所による既存の文献で以下の流れが示されている（図 5-1）。



図 5-1 コミュニティ道路等の計画・実施手順¹

¹（文献 5-1）コミュニティ道路の整備手法と速度抑制効果に関する研究 p.8 の図－2・1 を元に、一部改変して作成した。元の図では【13.維持・管理】に続く手順として【14.評価】が記されているが、特にデザインの為されているストリートは竣工以後において費用面含め維持管理の問題が付きまとうものであること、その持続可能性が評価の対象となり得ること、評価を受けて維持管理のあり方が都度変更されうることなどから、両者を並列に示し相互を指す矢印を付した。

5-1-1. 用賀プロムナード - 沿道住戸や企業との協議

まず、全体像の把握として用賀プロムナード各区間の工区名、実施設計期間および施工期間を整理した（図 5-2）（表 5-3）（図 5-4＝次ページ）。

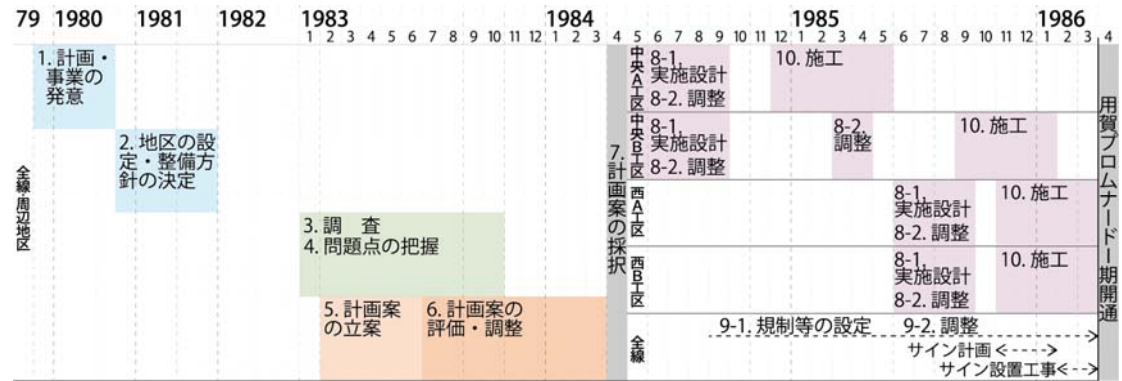


図 5-2 計画の発意から開通までの期間内訳 - 用賀プロムナード

表 5-3 用賀プロムナードの各工区名と実施設計・施工の期間

工区名	現名称	実施設計期間	施工期間
中央 A 工区	みちのギャラリー	1984.5 ～ 84.9	1984.12 ～ 1985.5
中央 B 工区	みちのホール	1984.5 ～ 84.9 →設計変更 1985.3 ～ 85.4	1985.9 ～ 1986.1
西 A 工区	みちのサロン	1985.6 ～ 85.9	1985.11 ～ 86.3
西 B 工区	並木みち	1985.6 ～ 85.9	1985.11 ～ 86.3

※サイン計画（全線）1985.11 ～ 1986.1

※サイン製作工事 1986.2 ～ 86.3

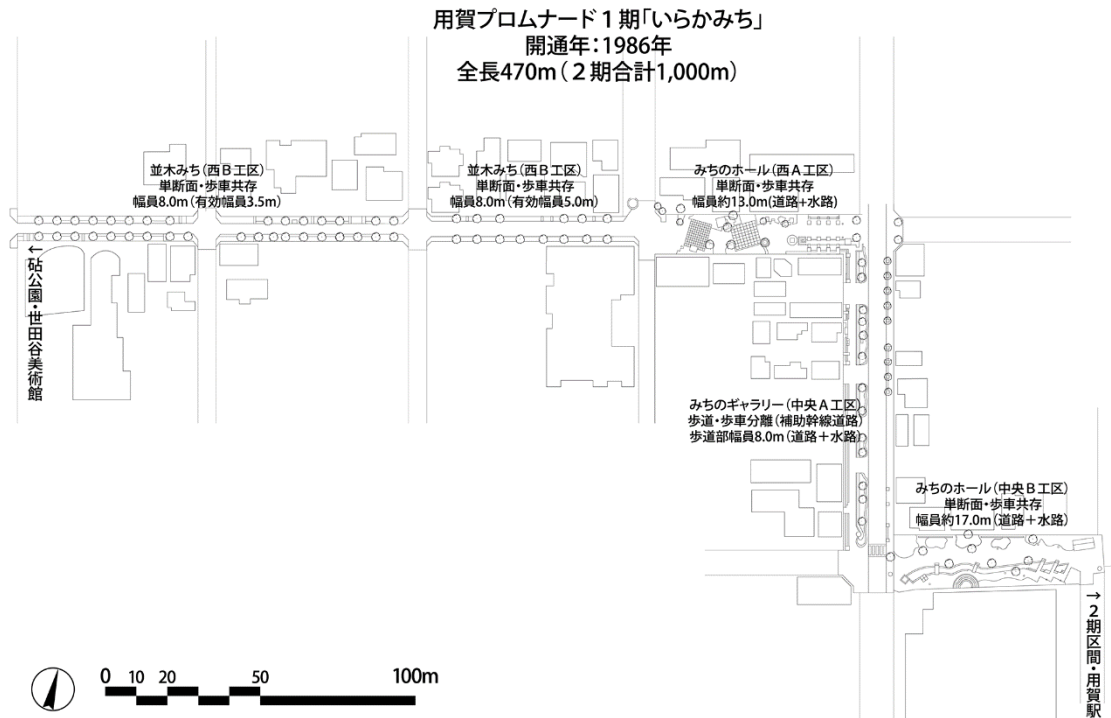


図 5-4 各工区名と現区間名

【1.計画・事業の発意】1979 冬～1980 秋

ここに該当するのは 3-1-1.世田谷区による都市デザインの概要（→p.56）で紹介した「生活と文化の軸基本計画」の策定である。また、世田谷美術館に関して「①敷地条件の検討、②アクセス動線の検討、③砧公園周辺整備の検討、④文化施設の先進事例の収集整理」を行っている。②に関しては当時区が整備する上で一貫していた「公共施設＋周辺整備」の考え方である。

【2.地区の設定・整備方針の決定】1980 冬～1981 冬

ルートの検討を開始し始めた 1980 年冬からを【2.】として区分した。ルートについては以後、1983 年の夏頃まで検討および変更が重ねられていく。ルートの始点を東急新玉川線（現・田園都市線）の用賀駅としている点は当初より変わらないが、初めの提案では西用賀通りに出た後は砧公園通りを経由して砧公園に至る、補助幹線道路を経由するルートが想定されていた。続いて、1981 年の冬頃には西用賀通りから砧公園通りを横断し、用賀中学校の北側を回る水路沿いに変更される。このルートも後に変更されるが、水路の暗渠化と歩道との一体化のイメージはこの当時から想定されていた。

【3.調査】1983.1～1983.10

具体的な場所で、具体的な目的を伴った調査は1983年の年始から行われ始めた。3章で触れた区の「アクション・リサーチ」の姿勢が明確に表れている。具体的には、現状の問題点と良い点を探る「A.用賀周辺環境調査」「B.現状交通規制、周辺道路幅員の調査」「C.コミュニティ道路の事例調査」「D.ルート設定のための調査」「E.砧公園利用状況調査」などがある。また、この時から都市計画コンサルタント「計画技術研究所」と区企画部都市デザイン室の協働で作業が進められていく。

これらの調査から現在のルートへと決定されていく。決定の一要因として挙げられるのがB.の現状交通規制に関する内容で、当時世田谷区では環状8号線から沿線への通過交通流入の対策として「安眠ゾーン²」を設定していた。区は用賀プロムナード（となるアクセス路）を歩行者にやさしい道路とする上で、この一方通行が正面から向かい合っていた「用賀三条通り³」を最適なルートと判断している⁴（図5-5）。そのため【9-1.規制等の設定】に関しては後に必要が生じ議論を行っているが、当初は先に規制のあったところを、後からルートとして選出しており、規制に関して新たに計画を立てる予定および必要はなかった。これは幅員の都合から一方通行となりやすい「コミュニティ道路」でも計画の実現手段として有効な手立てとなっているのは、3章で既述の通りである。



図 5-5 「安眠ゾーン」による一方通行規制⁵

（次ページに続く）

² 警視庁が導入したゾーン施策であり、後に「生活ゾーン」へと統合されている。

³ 【ヒアリング No.4】 玉川土木事務所ヒアリングより。当時はこのような名称はなく、後に住民が自主的に用い始めた。

⁴ 【ヒアリング No.4】 玉川土木事務所ヒアリングより

⁵ 一方通行規制は現在も同様の箇所と同様の方向にかかっている（2016年11月12日現在、現地調査にて確認）。

さらに C.の調査の存在からこの時点で既に「歩車共存」という考え方が存在していたことが伺える。一方で、設計者の一つである象設計集団の参画が 83 年 12 月であり、この時点では現在のデザインのような構想は為されてはいない。また、D.に関しては、美術館のアプローチ路であると同時に「地域の環境整備としてのルート」であることを視野に入れたものである。

【4.問題点の把握】1983.1～1983.10

「アクション・リサーチ」の一連の流れの中で行われているものである。具体的な調査結果や挙げられた課題については把握できなかったが、前述の周辺環境調査や利用状況調査ではアンケート調査も実施されている。一つ重要な点を挙げるならば、上記した「地域の環境整備」の観点に関するもので、用賀だけに留まらない問題として「車から生活道路を取り戻す⁶」ということが強く意識され、設計段階、その調整、開通後に至るまでその意志が継承されている計画であることである。

【5.計画案の立案】1983.2～1983.6

調査や問題点の把握とほぼ同時並行で計画案の立案も行われている。1983 年 5 月より最終的なルートに絞り込んだ検討が行われ、翌 6 月に決定へと至る。

【6.計画案の評価・調整】1983.7～1984.3

決定された計画は 1983 年 7 月に初めて開かれた関係者調整会議（警視庁交通規制課、玉川警察署、玉川消防署、区土木部設計係、区企画部、区公園課）で概要が説明され、今後の作業手続きについての意見を区が受けている。また、「警視庁より交通安全上の問題については、所轄の玉川警察署と随時打合せをして進めるよう指示」されていて、これが次節で触れる後発的な警察との協議の遠因となっている。続く 9 月には、玉川警察および消防との合同会議で安全消防活動上配慮すべき点についての意見を受けており、同時期に地元町会長および商店会長に用賀プロムナード計画の概要説明を行っていて、地区の各団体から計画が具体的に認知されはじめた頃でもある。

その後 83 年 12 月から 84 年 3 月にかけて、用賀プロムナードの基本設計が計画技術研究所と新たに参画した建築集団「象設計集団」の協働で行われる。これは、「既存の道路の概念に捕らわれず設計すること」を意図しての依頼でもある。デザインとしての水路や舗装材として瓦を用いることはこの期間で新たに発案されたものである。そして 84 年 4 月にまず中央 AB 工区の実施設計が発注され、これを【7.計画案の採択】として扱った。

⁶（文献 5-2）用賀プロムナード 道と広場・風味萬感, p.66

そのほか、同様の記述は用賀プロムナードを紹介する諸文献で見受けられる。

以降の手順については、工区毎で進捗が異なることと明瞭な整理を行う上では地図を用いた説明が必要であることから、各工区（≡各区分）に分けて整理する。また、【9-1.規制等の設定】とその【9-2.調整】については交通管理者である警察との協議内容であるため次節に譲ることとする。

なお、【8.】については全線に共通する内容として、接道する全戸に訪問しての「プロムナード計画の概要を説明」「今後 20 年間の建替えや塀などを移設する予定の有無を確認」という手順が踏まれている。これは、次章の維持管理に関する話の中でも触れるが、沿道建物で建替えや駐車場の新設などを行う際に道路空間上の植栽マスの改築などが必要となった場合は原則として全額自己負担となるためである。そのため後にクレームが発生することはなく、開通後 30 年経過しても道路と民地の官民境界線部分では細かな改築が重ねられている程度であり、路線トータルで見た際のイメージを持続している一要因とも言える。

◆中央A工区「みちのギャラリー」

中央A工区、現「みちのギャラリー」に関する住戸や企業との調整内容と箇所を以下に図示した（図5-6）。補助幹線道路である西用賀通りの歩道＋水路上を整備した区間である。

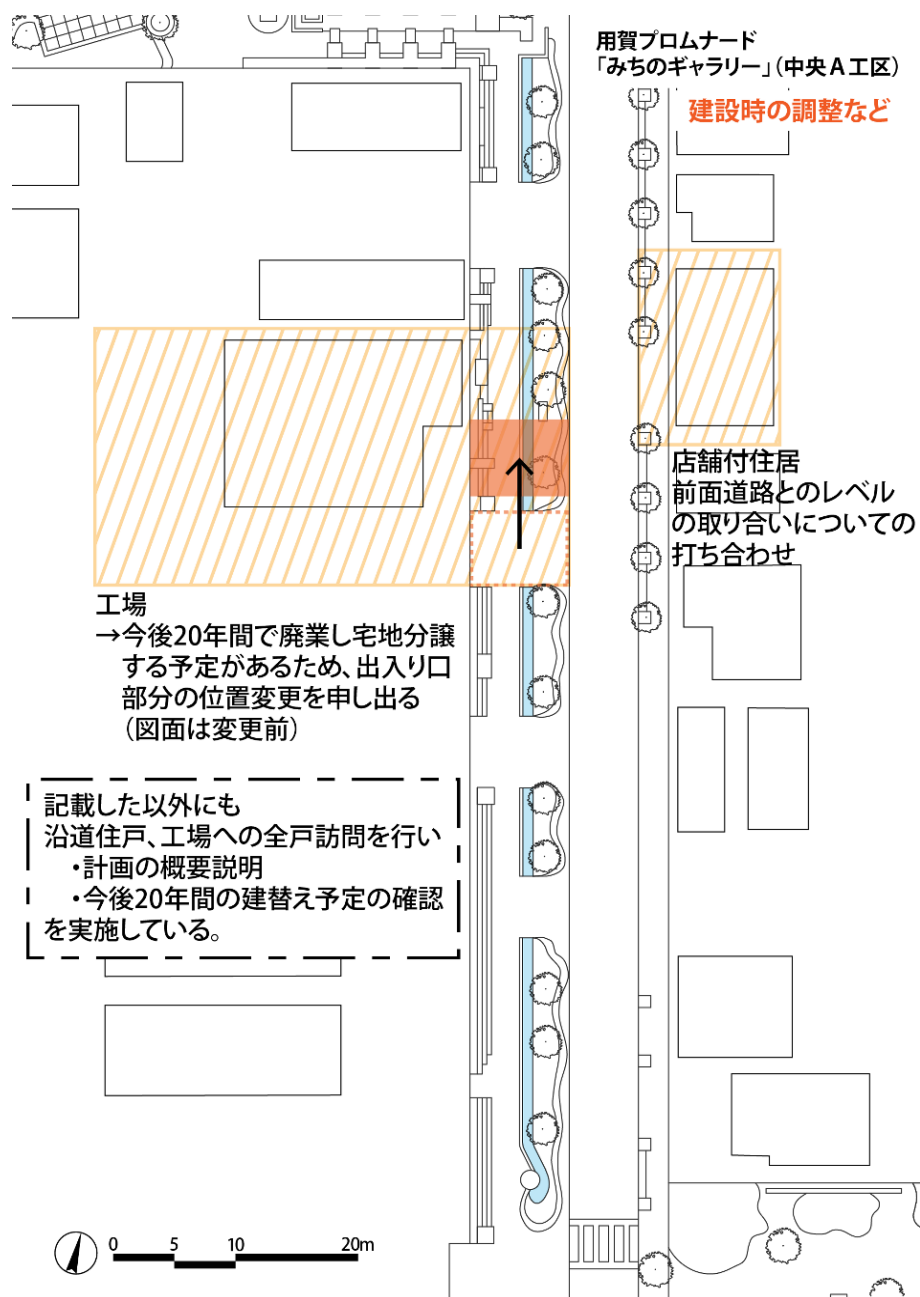


図 5-6 中央 A 工区における住戸や企業との調整内容と箇所

(中央A工区「みちのギャラリー」 続き)

【8-1.実施設計】とその【8-2.調整】1984.5～84.9

歩車道間に両者の分離を兼ねた水路と植栽帯が設置されており、その箇所と、車道を挟んだ対岸にあたる前面道路との接続箇所に関して調整が生じている。

前者について、冒頭で挙げた「20年間の建替え予定」に関する内容で、図5-6において濃橙色で示した箇所である(図5-6は建物位置が開通当時のものであり、同位置を2016年現在のものとした以下の図5-7と見比べると土地所有者が出入り口部分の位置変更を申し出た意図が読み取ることができる)。あわせて現在の様子も示す(図5-8)。

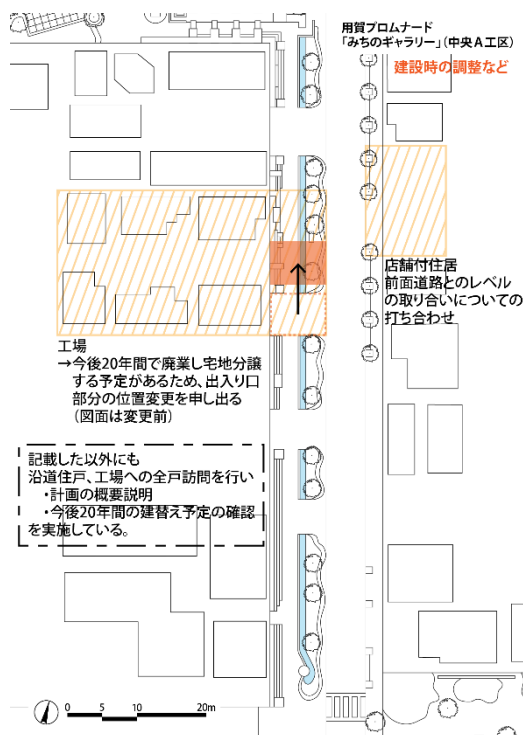


図 5-7 図 5-6 の建物位置を 2016 年現在に変更した図



図 5-8 当該箇所の現在の様子

【10.施工】1984.12～1985.5

施工時に大きな変更や調整はなく、歩車分離区間でもあるため警察との大きな協議も生じていない。

◆中央B工区「みちのホール」

中央B工区、現「みちのホール」に関する調整内容と箇所を以下に図示した（図5-9）。

幅員8mの道路空間を挟む形で暗渠化された水路敷が存在する区間である。

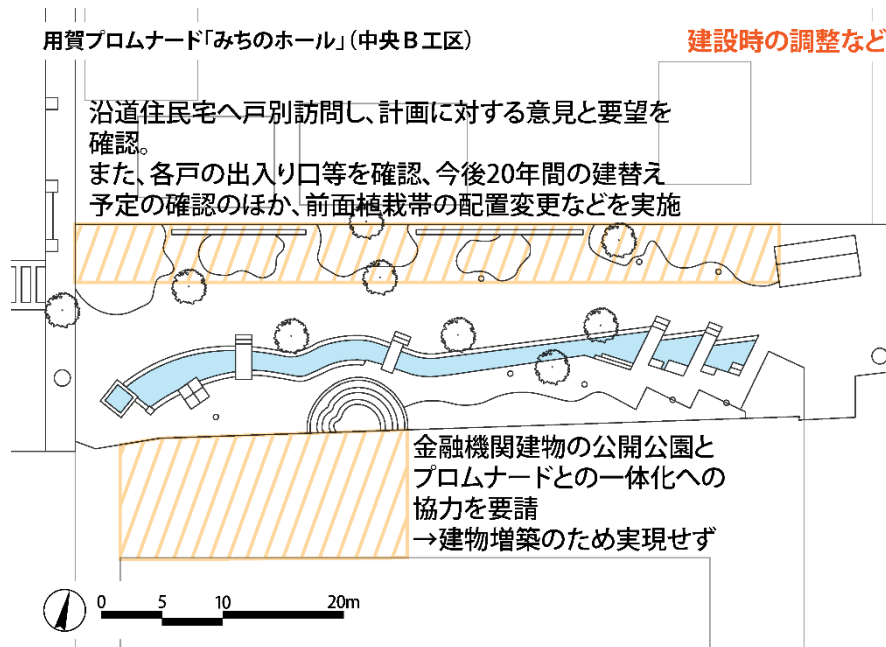


図5-9 中央B工区における住戸や企業との調整内容と箇所

【8-1.実施設計】とその【8-2.調整】1984.5～84.9 →設計変更 1985.3～85.4

区間北側に住戸、南側に金融機関の建物が立地しており、両者との調整が発生している。

北側住戸とは全線共通の確認事項のほか、具体的に植栽帯位置に関するクレームを受けての配置変更を行っている。南側の金融機関とは従前より存在していた同機関建物の敷地内に公開されていた公園と、水路南側の歩行者のみ立ち入れる箇所との空間の一体的整備を企図し協力を要請している。なお、約9か月間の調整を経て、結果的にこの要請については受け入れられることがなかった。

仮に一体的に整備されていた場合は3章で議論した「質」の部分にも変化が生じていたと思われる。また、次節で紹介する警察との調整では、警察が「子どもの道路への飛び出し」を懸念しており、この内容に関しても議論の行く末が異なった可能性がある。

このように変更内容が区間全体に及んでいたこともあり、設計変更を行っている。

【10.施工】1985.9～86.1

施工期間内に大きな調整等は生じていないが、既述のように交通安全面で警察との協議が難航した区間の一つである。次節にて後述する。

◆西A工区「みちのサロン」

西A工区、現「みちのサロン」に関する調整内容と箇所を以下に図示した（図5-10）。

幅員8mの道路空間の南側に暗渠化された水路敷が存在する区間である。

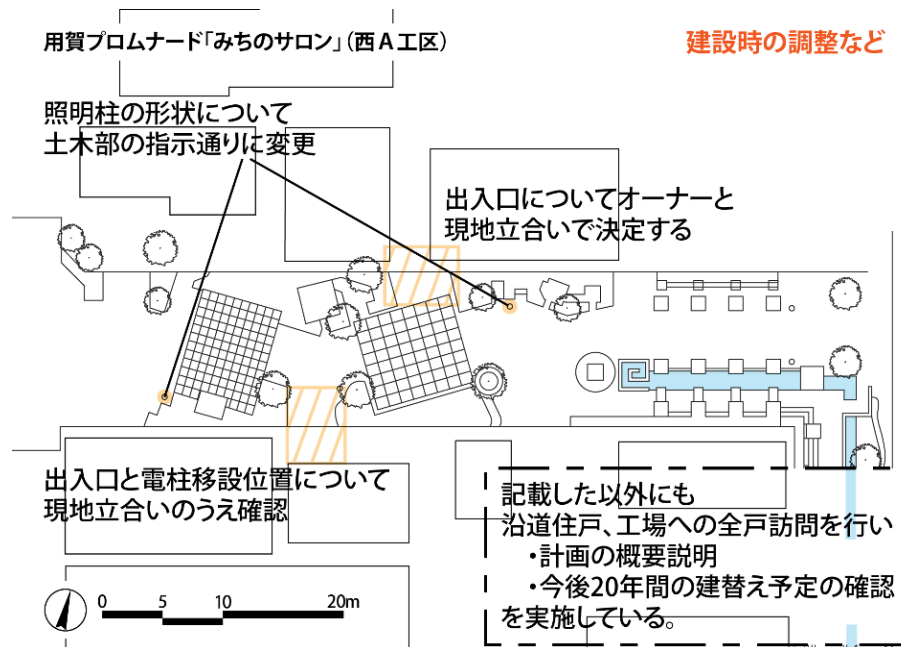


図5-10 西A工区における住戸や企業との調整内容と箇所

【8-1.実施設計】とその【8-2.調整】1985.6～85.9

この工区についても、詳細な変更箇所について居住者と確認を取りながらの設計が行われている。北側の出入口部分の調整箇所では、パーゴラの機能を備えたゲートが現存している（図5-11）（ただし、右側のアパートは建て替え時はこちらではなく、西用賀通りとの交差点部に出入口を設けたため、かつての様子とは異なる）。



図5-11 出入口調整部

【10.施工】1985.11～86.3

こちらも施工期間内に大きな調整等は生じていないが、歩車の分離がない単断面の構造であり、水路等のアクティビティ機能が設置されていること、路面自体に同様の機能が設えられているようなデザインであることから交通安全面で警察との協議が難航した区間の一つである。また、道路空間でありながら茶室のような「建築物」と判断されるものが設置されていたことで協議時に撤去されている。さらに当時は道路附属物として認められていなかったベンチも撤去対象であった。次節にて後述する。

◆西 B 工区「並木みち」

西 B 工区、現「並木みち」に関しては、全線共通の確認事項を除いて調整内容のエピソードがほぼ存在しないため平面図による説明は省略する。

【8-1.実施設計】とその【8-2.調整】1985.6～85.9

唯一、大きな調整と言えるのが、プロムナード計画後の住民説明会において歩行者数の増加による騒音の発生を懸念した住民が「防音壁の設置」を要望し、景観的な面も考慮した代替案として今のいちよう並木の設置と、その植栽マスの 15cm かさ上げが行われたことが挙げられる（図 5-12）。なお、区や象設計集団としてはこの要望以前から「木のトンネル」を整備することをイメージしており、大幅なデザイン変更が生じたわけではない。

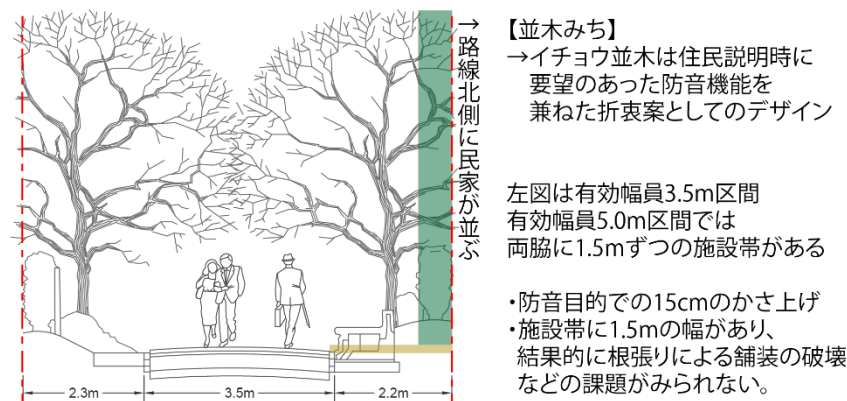


図 5-12 「並木みち」の断面図

【10.施工】

施工時に大きな変更や調整はない。ただし、後述する警察との協議内容として、歩車の区分を示す路側帯の白線を標示することはこの区間も同様に求められていた。

5-1-2. 用賀プロムナード - 警察との協議

続いて、用賀プロムナード全線において生じた警察との協議内容を整理する。道路空間に関して、警察は「交通管理者」であり、交通安全の確保などを含め道路交通法に基づいた判断を下す立場である。協議については道路交通法第 80 条にて「道路管理者が道路の維持修繕その他の管理のため工事又は作業を行うときは所轄警察署と協議する」と定められており、法律上求められる過程である。

用賀プロムナードにおいては、もちろんそうした所轄警察署との協議も存在するが、当時クローズアップされたのは、先鋭的な道路空間のデザインと、交通空間としての道路の機能性や安全性とのせめぎ合いとなった、警視庁による開通直前の視察以降での協議内容である。つまり、ここで生じた警視庁との協議とは道路管理者である世田谷区が用意した空間が、交通の観点からみた際に交通管理者として許可できない部分を含んでおり、その調整のために行われたものである。

用賀プロムナードのデザインが大きく問題視されたのが開通を間近に控えた時期の視察以降の事柄であることを示すことも兼ねて、区（基本的に土木部が対応）と所轄の警察署を含む警察との調整の時系列を以下に簡潔に整理した（表 5-13）。

表 5-13 警察との協議調整の全体的な経過

年月	協議内容等
1983.7	関係者調整会議（警視庁交通規制課、玉川警察署、玉川消防署、区土木部設計係、区企画部、区公園課）で決定されたプロムナード計画の概要を説明 ・（各関係者より）今後の作業手続きについての意見 ・（警視庁より）交通安全上の問題については、 所轄の玉川警察署と随時打合せをして進める指示 を受けている
1983.9	玉川警察および消防との合同会議で、 安全消防活動上配慮すべき点についての意見を受ける
1984.2	玉川警察へ、交通量調査の結果などを経過報告 （以降、所轄警察署との定期的な報告が重ねられる）
1986.2 下旬	《開通約 1 ヶ月前》 警視庁および玉川警察署より視察 以後、 プロムナードにおける交通安全上の問題を議論する会合が幾度も行われる。

次ページより、具体的にどのような箇所で調整の必要が生じたのかを、図面や現状の写真を交えながら説明する。

◆主な交通管理上の問題点と問題箇所

86年2月以降に警視庁（交通管理者）より指摘された事項について、その機能の配置から「道路の公園化」を危惧された「中央B工区（みちのホール）」および「西A工区（みちのサロン）」の平面図を用いて以下に記す（図5-14,15）。

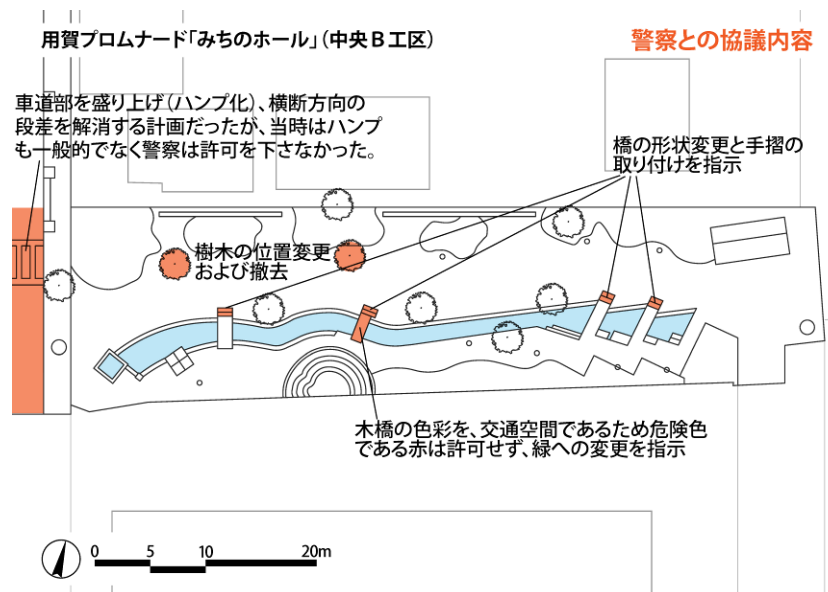


図5-14 「みちのホール」を例とした警察との協議内容

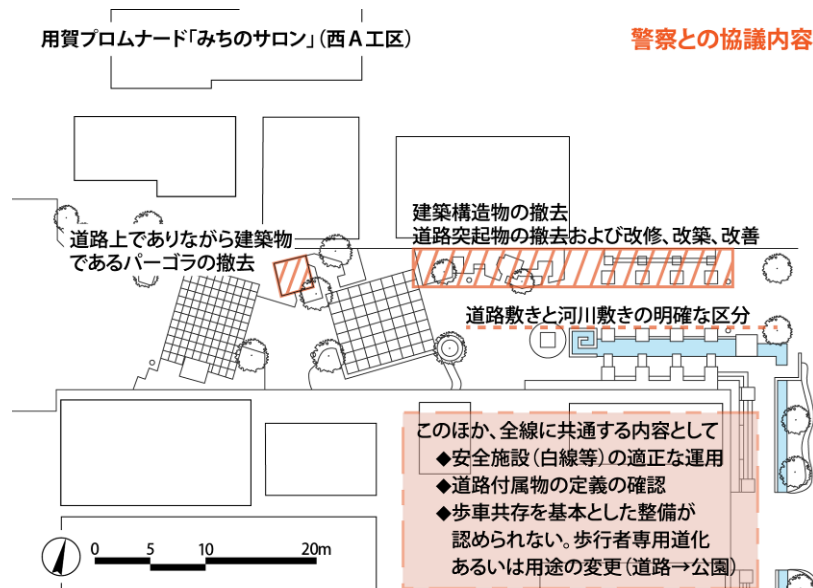


図5-15 「みちのサロン」を例とした警察との協議内容

図について「みちのホール（図 5-13）」「みちのサロン（図 5-14）」の順に、現地の写真や関連資料も交えて順に説明を加える。

◆「みちのホール」を例とした警察との協議内容（図 5-13）の説明

・補助幹線道路（西用賀通り）との交差点部のハンプ

歩道と車道の段差を解消し歩行者動線をフラットにすることを目的とした設計だが、当時は一般的ではなく実現しなかった。

一方、同時代（1984 年）の事例である名古屋市・港楽地区のロードピア事業（図 5-16）では交差点ハンプが実現しており、まさに過渡期であったことが伺える。



図 5-16 交差点ハンプ例

・橋の形状変更と手摺の取り付け

これは（図 5-17）の写真で言うところの右側から子どもが飛び出してくることを危惧した警視庁が、交通安全の最低限の確保を目的として改修を指示したものである⁷。

この箇所に限らず、「公園化」していると言える水路を隔てて歩行者用空間となっている箇所と、単断面歩車共存の歩車道空間との関係性について、交通管理者である警察（警視庁）は交通安全の観点から最も懸念していた。



図 5-17 形状変更と手摺

・木橋の色彩を変更

施工時は朱色の塗装が施されていたが、道路交通法上「赤は危険色」のため緑色への変更が求められた。



図 5-18 木橋の色彩

⁷ ヒアリング調査内容のほか、「完成当時、その歩車共存道路の危険性を警視庁から指摘され、問題になった。公園のような場所遊びに夢中になった子供が、車の方に飛び出して事故に遭ってしまうのではないかと、というのが主な指摘内容だ。（文献 5-3, p.144）」などの記述がある。

◆「みちのサロン」を例とした警察との協議内容（図 5-14）の説明

・道路構造物の撤去

道路上でありながら「建築物」であったパーゴラや茶室といった構造物は、道路交通法違反かつ建築基準法違反でもあり、指摘を受けた区としても「さすがにこれはやめてしまった」と述懐するものである。

・道路附属物の定義の確認

当時で言えば、例えば休憩に資するベンチも道路附属物として指定されていなかったため、設置は認められなかった⁸。一方、今日では設置後も十分な幅員が確保される場合には道路附属物として道路上に設置可能であり、「みちのサロン」でも 2010 年前後にベンチが新たに設置されている（図 5-19）。



図 5-19 新規設置のベンチ

⁸ 用賀ブ롬ナードでも明らかにベンチであるものは撤去されており、コミュニティ道路でも「ベンチは道路附属物で無いので設置しないこと（文献 5-4）」が都道府県公安委員会との協議の中で示されている。余談だが、この時期に整備されたコミュニティ道路等を巡ると、各地でガードパイプ調の構造物で腰掛けられる形状でもあるものが多くみられる。

◆歩車に分離のない単断面歩車共存構造に関する協議⁹

そして全線に共通する内容として「警察側は、舗装に白線を引き、歩車分離することも求めてきた」という、白線を標示することでの歩車分離に関する内容がある。「白線を引けば、車は安心してスピードを出す。それでは、デザインなどの工夫で車の速度を落とさせるという根本の考えがだめになってしまう」と区のデザイン室も最後まで譲らず、現在も標示のないまま存続している。また、区としては当時より「強引に導入したわけではない。綿密な交通量調査と現地の使用状況を確認したうえで、ルートを選び、歩車共存道路の区間を決めた」との姿勢も示していた。

これは3章での幅員の議論の裏側に該当する内容があり、3章で他事例を紹介したように条件によっては標示しない構造が認められる場合もある。現に、用賀の記事内で「生活道路で、かつ道路構造的に通過交通がほとんどない場合は、こちらから歩車分離を強く求めないこともある¹⁰」との警察の見解も合わせて示されている。

◆道路空間であること自体の協議

また、道路管理者側は協議の初めの段階で「道路をやめて公園にしてください。そうすれば警視庁はすぐ手を引きます」と発言しており、これに関して区は「沿道の方が住まわれているのでそんなことはできるわけがない」とし、「あとは色んな能書きを付けながら道路法や交通法との接点を見つけていく」流れとなった¹¹。

⁹（文献 5-3）用賀プロムナード「いらかみち」検証「安全性」という試練にさらされた瓦の道, p.145 を参照、引用した。

¹⁰（文献 5-5）ニュース〈環境デザイン〉用賀プロムナード“いらかみち”、p.192 より引用した。

¹¹【ヒアリング No.4】玉川土木事務所へのヒアリングによる

5-2. 梅ヶ丘駅界限整備における調整事項

梅ヶ丘駅界限整備における調整も、基本的には沿道の施設や企業との協議が主であるが、用賀との大きな違いとして、警察との協議は基本的に円滑に進められていることや、梅ヶ丘では「住民参加」による整備を行っているため、それに関連した調整内容が生じていることなどが挙げられる。本節でも【5-2-1. 沿道施設や企業との協議】【5-2-2. 警察・建設省との協議】と分けて時系列に沿って調整事項を整理した。

なお、梅ヶ丘駅界限についてはここまで本文中で実空間のデザインについては紹介していないので、簡潔にはあるが現地写真等も交えた記述をする。

5-2-1. 梅ヶ丘駅界限 - 沿道施設や企業との協議

まず、整備の全体像の把握として梅ヶ丘駅界限整備の実施期間および場所等を整理した（図 5-20）（図 5-21＝次頁）。続いて、次ページより路線ごとに（＝時系列に沿って）記述していく。

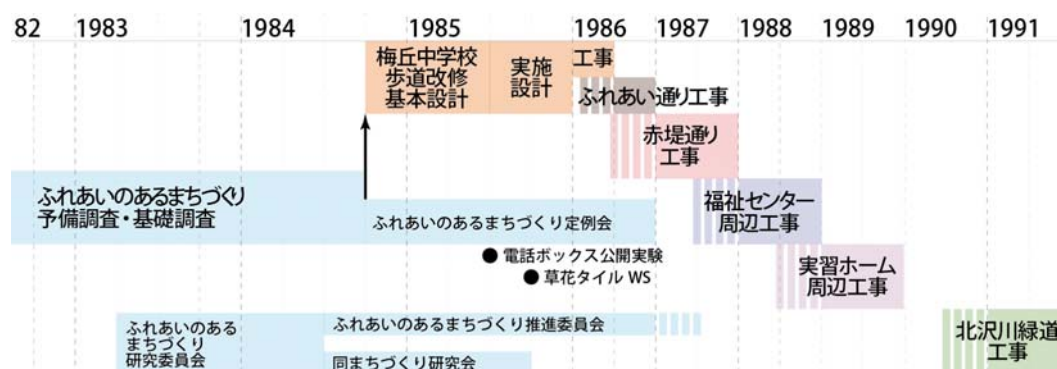


図 5-20 計画の発意から整備完了までの期間内訳 - 梅ヶ丘駅界限

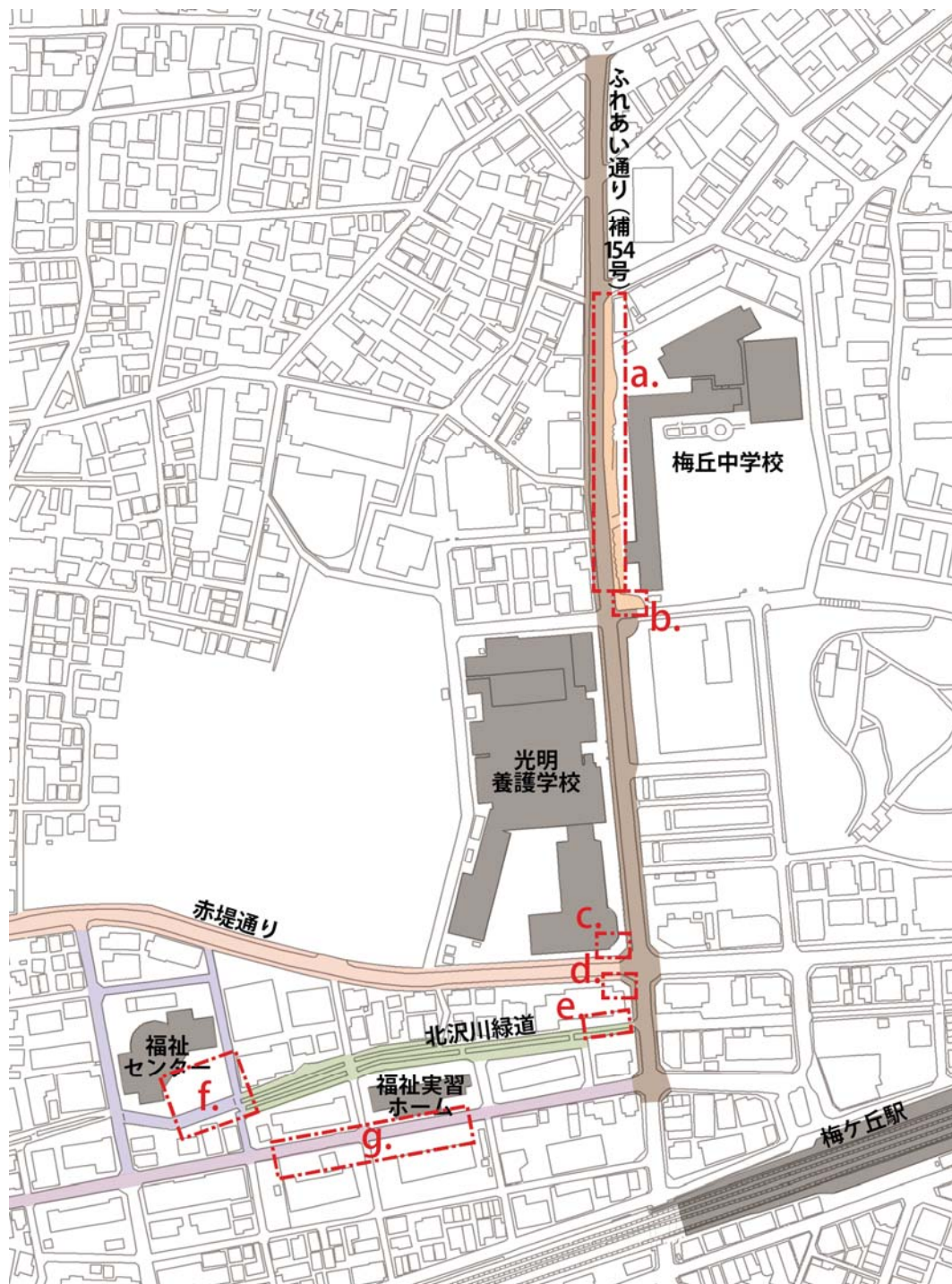


図 5-21 主な整備路線 - 梅ヶ丘駅界限

◆「ふれあいのあるまちづくり」について^{12,13}

「ふれあいのあるまちづくり」は「世田谷区基本計画の調整計画」の重点事業として1983年に計画されたもので、梅ヶ丘はそのモデル地区として選定された。調整計画時点で、当時は先鋭的であった「住民参加」が掲げられており、全国に先駆けた「住民参加」のまちづくり事例として梅ヶ丘は知られていくこととなる。モデル地区として選定された理由は以下の2点が挙げられる。

- ・ 当時から住民と行政とが協力して何事かに取り組む動きが活発であったこと
- ・ 保健所、図書館、公園、作業所、養護学校、警察署、税務署、中学校など公共施設が集積しておりミニ官庁街の体をなして人集まる街であったこと

◆「ふれあいのあるまちづくり」定例会の概要

「ふれあいのまちづくり」では定例会を開催し、住民と区とが話し合いながら一歩ずつ進められた。以降に紹介する道路デザインへの着手は、この定例会の中で一つの案として出たものであり、道路の改善を目的に「ふれあい～」および定例会が開かれたのではない。住民側の定例会への参加者は周辺住民、町会のほか、目の前の歩道が整備の対象となった梅丘中学校のPTA、また光明養護学校に通学するために「車いすの人や障害のある人」が以前から地域には多く住んでおり、そういった立場の方々も参加者として多かった。定例会へは区職員の他、都市コンサルタントの専門家も参加していた。「ファシリテーター的な役割は専門家が担い、役所の方は意見を取りまとめて行政として出来るかできないかを説明する」と、役割分担がなされている。

なお、話し合いの内容が専門化して住民の手に負えない内容が増えたこともあり、1986年を持って定例会は開催されなくなった。

◆道路の具体的なデザインを議論する際の手順

道路デザインについて具体的に話し合う段階では、区が素案を提示してそれを元に話し合いをし、その場で責任をもって回答できない意見については「宿題型」として次回（1ヶ月後）に回答するという形式を取った。そのひと月の間に都市デザイン室は区内の他課や、交通管理者（警察）の元を回るなどして意見に対する回答を検討し、次回の検討会で新たに同様の「宿題」が発生した場合は改めて、の繰り返しとなった。当時の職員は「このように丁寧に対応していたこともあり、中には最後まで納得されない方もいるけれども、最終的には住民さん同士で納得しない方を説得するなど、だんだん同じ方向に向かっていった」「先に区の家として出すだけ出したことで、住民側も言いたいことが全部言え、宿題にしながら何回も復習して答えていくと参加者みんなが理解を深めていった」と述べている。

¹²（文献5-6）ふれあいのあるまちづくり計画を参照した。

¹³【ヒアリングNo.4】を参照した。

◆梅丘中学校正門前歩道（図 5-21 の a.）

「ふれあい〜」の定例会で初めに話し合いの対象となったのが、梅中正門前歩道である。これは、現在「ふれあい通り」と呼ばれる補 154 号線に拡幅の計画があり（現在に至るまで拡幅はされていない）、それとは別に中学校の擁壁を改修する計画が立ち上がっていたことから、定例会の足掛かりとして話し合いの対象とされた。

定例会では「道のあり方や設計、デザインの内容、街歩き」など行い、中学校の敷地へと歩道を広げるような基本方針が区から示された。また、歩道側へ中学校や区が使用する掲示板を設置し、情報交流が発生するよう仕掛けた。また、梅中正門前歩道の整備では建築家の新居千秋氏も参画している。

【梅中 PTA との協議】

その中で「中学校の敷地を削るとは何事」との指摘を PTA から受け、白紙撤回を含めた計画の見直しが行われた。

最終的な納得に至る上で「校門前に子どもたちがあふれていた事実から、歩道の拡幅が通学の安全性に寄与すること」や「スロープの設置により出入口とその溜まり場を増やすこと」といった「子どもたちの安全を重点に何度かプランを変更した」いきさつがある。



図 5-22 梅中敷地内の歩行者空間・利用と掲示板



図 5-23 梅中敷地の歩道利用

◆辻広場のデザイン（図 5-21 の b.）

梅中前歩道の南端にあたる交差点部分には、同じく中学校の敷地を一部使用する形で辻広場が設置された。法律上、全て道路区域の空間となっている。

この広場には路面に「ふれあいのあるまちづくり」を記念したレリーフのほか、学校周辺の草花を採取しての押し花タイルづくりを「住民参加」の過程の中で行った。歩く上での楽しさづくりという点と、裏面に名前等を記載してもらうことで、補 154 号線の拡幅が生じた際などのタイムカプセル代わりとしている。

また、この辻広場には扉の無い公衆電話ボックスが設置された。これは車いすに乗る参加者も交えた公開社会実験を元にデザインされたもので、実験からは、その扉の無い構造自体の案からボックスの直径、ボックス内の椅子の高さや手摺の位置など最後は 1cm 単位の寸法までが話し合われた。

【NTT との協力】

このボックス内に設置する公衆電話は、当初普及し始めたばかりのテレホンカードを、置いてスライドさせるだけで挿入可能な特殊な装置が設置された。これも梅ヶ丘という障害を持つ方が多い街ゆえの取り組みで、NTT の好意で導入された。



図 5-24 辻広場



図 5-25 草花タイル



図 5-26 電話ボックス

◆赤堤通り：交渉による辻広場の整備

赤堤通りと「ふれあい通り」の交差点部でも辻広場が設けられ、これはそれぞれ光明養護学校（都立）敷地の持ち主である東京都と、マンション敷地の地主との調整により実現した。

・光明養護学校敷地を使用した辻広場（図 5-27）

養護学校の生徒による手づくりで造られたビー玉を配したコンクリート板が埋められている。

【東京都との協議】

この土地は光明養護学校の土地を借りる形で整備している。東京都教育庁の管轄下にある土地で、元々は土手のようにになっていた箇所を広場として活用したいとのことで調整が重ねられた。特に学校の敷地を公開するということと、この場所でケガした際の責任の所在などが話し合われ、最終的には使用承諾書もらい区で管理する形に収まった。その際、「ふれあい〜」計画の一環であることを含めた説得を行った

・マンション敷地を使用した辻広場（図 5-28）

【マンション敷地所有者との協議】

近くにバス停が存在することも一つの理由として歩道＋壁面後退での一体的な整備を、建築計画が出た時点で区デザイン室側から出向き調整した。特に対価的なものは求められず、緑道側では絵タイルを壁に貼ってもらうなど、多く協力を受けている。協議時に計画を説明する上で、梅中前歩道など見本となる空間が存在しているため、それを見本としつつ協議を行った。

【テナントとの協議】

また、紳士服店が出店する際に、従来のロードサイド型店舗で使用される巨大看板が使用される恐れがあったため事前に協議を持ち掛け、従来型より小型の地面設置式の看板が導入された（図 5-30）。

また、これらの実現背景として都市デザイン室が「新たな建築計画が申請されていないか常にチェックしていた」という姿勢が存在することも明記しておく。



図 5-27 光明養護学校敷地を一部利用した広場



図 5-28 民間敷地との一体的デザインの広場

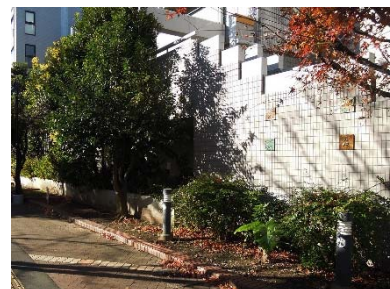


図 5-29 緑道側のタイル



図 5-30 周辺デザインに考慮した看板デザイン

◆総合福祉センター周辺

総合福祉センター前の広場的な空間は、河川区域（北沢川が暗渠化されている）と道路区域および福祉センターの公共用地が境なく整備された空間である。概ね（図 5-31）の下段に示したように区分されている（赤：道路区域、緑：河川区域、青：公共用地）。

あくまで庁内での調整ではあるが、当時のデザイン室は「公共施設+周辺整備」の一体的計画を貫いており、それはつまり公共施設の開業までに周辺整備を完成させる必要に迫られるということである（用賀プロムナードも同様である）。調整は、道路は交通機能の空間であり、水路上の緑道および建物の公共用地とは想定される機能が異なることの問題や、管理を担う課の決定などについて行われた。

なお最終的に区域に関係なく、路面は道路管理者が、植栽は公園課が管理することとなった。

また、梅ヶ丘駅方向から福祉センターに至る北沢川緑道区間には、そうした区域の入り混じりもあつての段差が存在している箇所があるが、こちらは車いすの人が通れないということで、実際に立ち会ってもらいその場で確認しながら段差を削り取る作業が行われた（図 5-32）。



図 5-31 福祉センター前空間の
各区域の棲み分け



図 5-32 段差の解消

5-2-2. 梅ヶ丘駅界限 – 警察・建設省との協議

続いて、梅ヶ丘駅界限において生じた警察との協議内容を説明する。梅ヶ丘駅界限においては①「梅中正門前歩道」「ふれあい通り」における歩道面を下げた構造が、当時の道路構造令にはない構造であった点、②「福祉実習ホーム前」における道路の構造と付属物、の2点においてやり取りが発生している。

◆「梅中正門前歩道」「ふれあい通り」

車道面のかさ上げ、電柱・ガードレールの一体化、交差点段差の解消

梅ヶ丘において、先鋭的な取り組みであったものとして「住民参加」のほかに、この3点が挙げられる。「車道面のかさ上げ」は今日の道路構造令で「セミフラット構造」と呼ばれるものと完成した構造的には同様のものであり、この考え方自体はまさにこの梅ヶ丘が“発祥”の地である。「電柱・ガードレールの一体化」は狭い歩道を、車いすの通行などを勘案した上でどのように拡幅するかの工夫としてなされた。こちらは現在の道路構造令に記載されてはいないものの、当時の構造令や都の設計基準にない取り組みであった点は同様である。さらに「交差点段差の解消」は、いわゆる「交差点ハンプ」に近い構造だが、こちらも当時はまだ普及していない考え方であった（区内では初の導入だった）。そのために、これら3点に関しては警察や建設省などとのやり取りが必要となった。

◆梅丘中学校正門前歩道/ふれあい通り

車道面のかさ上げによるセミフラット構造（図 5-33）

歩道と車道の段差は横断時の歩きづらさにつながることから、車道をかさ上げすることでの段差解消が検討された。当初は 20cm ある段差を完全に解消することも検討されたが、雨水が車道から歩道へと流れ込んで結果として歩きにくくなることから、当時の一時間雨量として 30~50mm が大雨となった際の基準としての雨量であったことから、それまでには耐えられる段差として 5cm が採用された。もちろん梅ヶ丘の他の箇所と同様に、車いすの方々を呼んで実験することで 5cm という段差が妥当かどうかの確認も行っている。



図 5-33 車道かさ上げによる
セミフラット構造

この構造は後に、まず区の整備マニュアル、続いて都の整備マニュアル、そして最後に国の道路構造令へと取り込まれていった。道路構造令に反映されたのは 2005 年改正時のことなので、およそ 15 年の歳月を要したものの、バリアフリーという考え方の普及などそれまでの社会背景の変化もあって全国で一般的な構造となっていった。

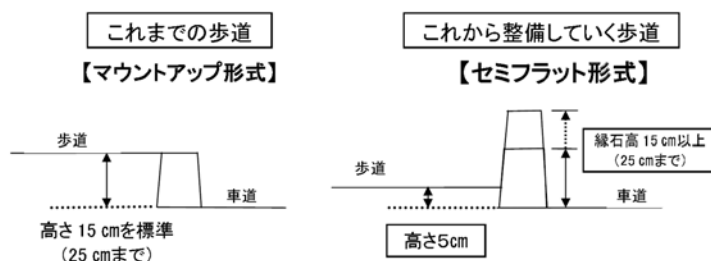


図 5-34 2005 年の構造令改正で示されたセミフラット構造¹⁴

¹⁴（文献 5-7）歩道の一般的構造に関する基準の改正について 資料 1 より転載した。

◆梅丘中学校正門前歩道（続き）

電柱・ガードレールの一本化（図 5-35）

「工事前は電柱が歩道内に存在して有効幅員が 80~100cm しかなかったものを、用地買収等を行わずに今ある状況下で整理して拡幅しよう」という姿勢に始まった。

まず、①径の小さい電柱が導入された。これは当時、東京電力が試験的に導入していた直径 26cm の電柱で「ぜひ使用してください」との厚意から区内初の導入となった。これを縁石上に乗せ、上に被さるような形状のガードレールが設置され一体化を図った。また、既述の②車道面のかさ上げを行った（図 5-36）。



図 5-35 電柱・ガードレールの一体化と白線標示

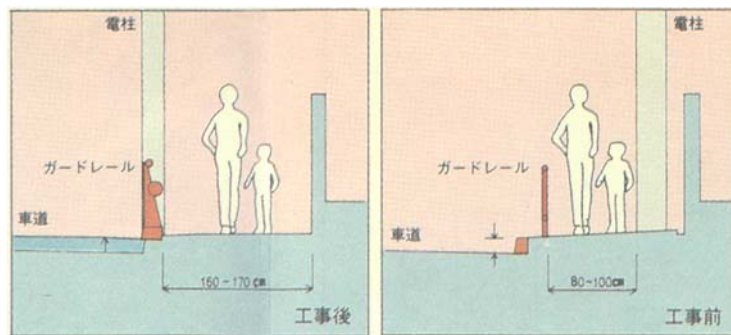


図 5-36 電柱・ガードレール一本化の工事前後¹⁵

ただ、問題として③道路構造令での建築限界の解釈が残った。道路構造令上は「車道と歩道の間は 25cm ずつ離す必要」があり、この一体化の構造では車道から 25cm 以内に構造物としての電柱やガードレールが配置される状況にあった。

そこで、従来の歩道設置での複断面による歩車分離状態では必要のない「歩車の境界を示す」白線（車両外側線）標示を、一体化した部分から 25cm 内側の車道上に示すことで建築限界がその白線のところを基準として発生し、法律上の解釈としては問題がなくなった。

グレーゾーンの考え方ではあったが、車道が法律上は 25cm 狭くなることも含め（交通に支障をきたす範囲ではない）警察はこれに対して特段指摘はしなかった。現に警察署の目の前の道路でもこの構造が用いられている。

¹⁵（文献 5-8）歩いてみよう、新しい歩道 より転載した。

◆ふれあい通り

交差点段差の解消（図 5-37）

従来は「歩道を降りて車道に出て、また歩道に上るという動作が必要だったが、車いすの人はそれだけでも負担がかかる」ことと「自動車はエンジンがあるのだから、段差がなくても通れる」ということで、実施された。

一方で「フラットになると視覚障害者の人が歩道と車道の区別がつかないということで、当時はまだ重要視されていなかった点字ブロックも配置」した。ところが今度は車いすの走りにくさの原因ともなるということで、相反するところは調整を重ねながら試験的に行った。



図 5-37 歩道段差の解消と
点字ブロックの設置

以上の3つの構造については、例のない取り組みであったため警察が確認した際に説明を要した箇所ではあるものの、自動車の交通機能を著しく損なうものではなく、むしろ歩行者の交通機能性向上に貢献するものでもあることから、道路構造令等の基準に未記載の構造でも修正を求めることはなかった。

逆に、構造令という点では建設省（現・国土交通省）の側が難色を示していたが、既述の通り社会的にバリアフリーが当たり前の考え方になっていくにつれ、むしろこの梅ヶ丘での構造は都そして国の標準構造として取り入れられることとなった。また、その要因として、社会背景以外に「当時から梅ヶ丘に携わっていた専門家の方が国交省の勉強会等で梅ヶ丘を紹介してくれたことが大きいのではないかとされている。

◆「福祉実習ホーム前」単断面道路構造とベンチの設置

◆福祉実習ホーム前

ここまでで説明した3構造については、警察からの指摘はなかったが、ここに紹介する単断面の道路構造と「ガードレール状ベンチ」については用賀同様に強い指摘を受けることとなった。

まず、単断面の道路構造だが「幅員6mのところを車道4mにして、単断面で色だけで歩道と車道の違いを見せた」。そうすると警察としては「対面交通で幅員4mであることと、車両同士がすれ違う際に歩行者空間内に進入する」ことを指摘した。結果的に「交通量が少ない」ことを理由に実施されたが、現在は舗装が傷んだこともあり改修され一般的なカラー舗装へと変更されている。

余談だが、用賀に関しての路側帯の議論などを踏まえれば、当初のデザインも必ずしも評価に値しない可能性はある。ただ、現在の状況は沿道にスーパーマーケットが開業したこともあって通過交通が増大しており、これこそ警察の言うように「車両が歩行者空間内に進入」してくる状況にあって、何らかの対策の必要性を感じる状況となっている。

また、実習ホームの対岸にあたる側には高齢者も多く居住する都営住宅（現存）があり、道路にベンチが欲しいということから、当時の道路法下ではベンチを設置できないことを踏まえて「ガードレール状ベンチ」が配置された。



↓



図 5-38 単断面道路のデザインと現況¹⁶



図 5-39 ガードレール状ベンチ

¹⁶ 上写真は（文献 5-9）梅ヶ丘駅周辺 やさしいまちづくり より引用した。下写真は著者撮影。

5-3. 開通までの協議にみる「民間」と「交通管理者」の立場に関する考察

開通までの協議について、その相手は道路という「庭先の公共空間」の主たる利用者である企業や各戸の住人など【民間】の立場と、道路という「交通機能を提供する公共空間」の【交通管理者】である警察の立場とに大きく二分される。そして、協議内容についてもこの両方で以下のように異なる(表 5-40)。

表 5-40 立場の違いによる協議内容の違い

【民間】の立場
協議の対象となるデザイン内容や箇所
・ 各々の庭先にあたる箇所のデザイン、 より具体的には駐車場等出入口とデザインとの擦り合わせなど
→基本的には、全体的なデザインの方針にあたる空間の性格や傾向に関しては言及されていない ¹⁷ 。ただし、個々の協議内容による小さな変更が山積することで、結果的に全体として空間デザインが大きく変更される可能性はあるが、用賀プロムナードでは生じていない。
また、梅ヶ丘は「住民参加」の先進的事例であるが、この「住民参加」も、区があらかじめ叩き台として複数のプランを用意したものである。計画の初段階である空間のコンセプト決めには関わらないものであって、こちらも空間の性格や傾向に言及するものではない。
【交通管理者】の立場
協議の対象となるデザイン内容や箇所
・ 白線標示による歩車分離
施設に関して、その位置や形状・色彩の変更、あるいは撤去
→あくまで道路空間である以上は、その性格は「交通機能」の空間として考えるべきという立場にあり、空間の性格や傾向に言及するものである。
また、梅ヶ丘はそこで先鋭的に取り組まれた道路構造が、社会情勢の変化とともに後に評価され国の設計標準に採用された事例である。なお、歩車が分離された構造でそれぞれの交通性や安全性に支障をきたす内容ではなかったため、警察は初めの時点からこの構造に対して指摘等は行っていないが、歩車の区分が曖昧であった「実習ホーム前」の道路については用賀同様に指導を行っている。

¹⁷ 唯一、住民説明会において「並木みち」における「防音壁」機能の希望が出た話は空間の性格へもその言及範囲が及んでいるものとも捉えられるが、その希望が出る以前から「木のトンネル」の空間をデザイン側（区・象設計集団など）は思い描いており、大幅な変更が生じたとは言い難い。また（文献5-2）では「約1年半にわたって沿道住民の戸別訪問が実施されてきたが、目前の工事に関する具体の折衝に終始したと言える」との振り返りがある。

前ページ（表 5-41）に関して、特に用賀プロムナードにおける【交通管理者】の立場について整理を続けていく。改めて【交通管理者】の発言を取り上げると以下に対する懸念がみられる（表 5-*）。

表 5-41 用賀プロムナードのデザインに対する交通管理者の懸念事項

・みちのホール／サロンの「公園化」：水路等施設を【加算的】に設置したデザイン →つまり性格的に「道路」ではなくなるということ
・「歩車融合」の構造：白線標示を【減算的】に取り払ったデザイン

また、「道路」ではなくなることに限っては、警視庁の「道路をやめて公園にしてください」という発言から交通「網」としてみた時の問題ではなく、1 つひとつの交通「路線」「区間」としてみた時の問題、つまり「異種交通は分離するのが大原則。警察には歩車共存という考え方はない¹⁸」ということを示しているのが分かる。

あくまで区としては「綿密な交通量調査と現地の使用状況を確認したうえで、ルートを選び、歩車共存道路の区間を決めた」のだが、これが整備後に交通量を減らす効果があると評価されていた「コミュニティ道路」と同様に「道路屈折」などを備えた施設であっても、従来通りの交通が発生する可能性がある以上は「万が一」もあり得るのであり管理瑕疵を起こしてはならない点からも許可を下せなかった。逆に、上記の「道路をやめて公園に…」の発言にあるように自動車交通を完全に止めてしまえば【交通管理者】としてのその役割は薄れるのであり、拙研究¹⁹で「道路を一時的に通行止めにし、そこに遊び場をつくる事例」を扱った際には、「警察は一般的に接道する全戸から通行止めの許可を取得していて、かつ、迂回路の設定や緊急車両通行時の案内などを事前に準備していれば警察は通行止めを許可する」ことがヒアリング調査より明らかとなっている。

【交通管理者】がその空間の性格自体を否定しているのではないことは「こうした道路をという気持ちも分からないではないが…²⁰」という言葉にも表れており、結局は交通量の多少と歩車分離の必要性との議論である。それは「通過交通がほとんどない」と判断する具体的な基準がない。この生活道路の日中 12 時間交通量は 20～320 台。区側は「ほとんどない」に該当すると主張したが、警察は最後までそうは認めず、結局、居住者車両以外進入禁止の標識を取り付けることでようやく折り合った²¹という結果に表れている。

¹⁸（文献 5-5）ニュース〈環境デザイン〉用賀プロムナード“いらかみち”，p.191

¹⁹（文献 5-10）社会形成からみた「仮設的な場」に関する考察

²⁰（文献 5-5）ニュース〈環境デザイン〉用賀プロムナード“いらかみち”，p.192

²¹ 引用元は同上。

5-4. 小括

本章では、「用賀プロムナード」「梅ヶ丘駅界限」をケーススタディの対象とし、既存の道路を対象とした住宅地でのストリートデザインにおける計画から開通に至るまでの合意形成や警察との協議内容などを整理し、その分析と考察を行った。

まず 5-1.と 5-2.において、それぞれ用賀プロムナードと梅ヶ丘駅界限における調整内容等を整理した。5-1.用賀プロムナードについては、同ストリートを取り上げる際に話題となる警察との協議はストリートが概ね完成した後に発生したものであり、それゆえに結果的に実現可能だったデザインの存在も把握された。そのため、用賀の建設期間ではその大半が事前の調査と、沿道住戸や企業への確認作業に充てられている。

5-2.梅ヶ丘駅界限については、警察との協議はほぼ生じておらず、こちらも沿道施設や企業との調整を多く行っているが、用賀での確認作業よりも「辻広場」建設のためなど努力課題的な内容での調整が存在する。また、梅ヶ丘は当時では全国に類を見ない「住民参加」での取り組みである。

続いて、5-3.では以上を受けて開通までの協議にみる「民間」と「交通管理者」の立場の違いを考察し、交通管理者としては道路が「交通機能」を供する空間である以上は「空間の性格や傾向」がそこから逸脱した場合に、それを是正するようなデザインの追加や原因となるデザインの除去を求めてくることが明らかとなった。一方、民間の立場は「空間の性格や傾向」にまで言及することはなく、あくまで自身の住戸の庭先部分などの個別の修繕に対する要望を出すのみである。これは「住民参加」でデザインを進めた梅ヶ丘駅界限でも同様である。

また、そうした沿道への確認作業や一体的整備をお願いする際の調整、また「住民参加」の推進などについて評価する上では、世田谷区に当時設置されていた都市デザイン室の働きをなしにこれを語ることはできない。次ページで、5-1.の冒頭に示した「ストリートデザインの計画から開通に至るまでの過程」に沿ってその働きを確認する（表 5-42＝次頁記載）。

表 5-42 協議調整における都市デザイン室の働き

段 階	都市デザイン室の働き
【1.計画・事業の発意】 【2.地区の設定・整備方針の決定】 【3.調査】 【4.問題点の把握】 【5.計画案の立案】	◆「アクション・リサーチ」を基本姿勢とした緻密な調査 <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共施設＋周辺整備としてのアクセス動線の検討 ・ 水路の暗渠化による歩道との一体化を想定した路線選択 ・ 周辺の環境調査、幅員等の状況調査、コミュニティ道路事例調査、砦公園利用状況調査 →後天的に設定が困難な一方通行規制路線の調査、選択 ◆専門家の参画 <ul style="list-style-type: none"> ・ 上記調査を都市コンサルタントとの協働で実施 ・ 都市コンサルタントは世田谷区基本計画検討段階から参画している者と同じ ・ 専門家は梅ヶ丘でも参画し道路構造令改正の契機に
【6.計画案の評価・調整】 【7.計画案の採択】	◆警察など関係者間での調整 <ul style="list-style-type: none"> ・ 調整会議の実施 ・ 梅ヶ丘では「住民参加」の定例会等を実施 ◆沿道住戸や施設、企業との確認協議 <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路取り付け部に関する確認、改築予定の確認 ・ 広場形成のための一体的な土地利用の要請と調整 ◆道路デザインへの建築家の参画 <ul style="list-style-type: none"> ・ 用賀、梅ヶ丘（桜丘でも）ともに建築家が参画し「既存の道路の概念に捕らわれず設計すること」を意図
【8-1.実施設計】【8-2.調整】 【9-1.規制等の設定】【9-2.調整】 【10.施工】	◆交通管理者からの指摘への対処 <ul style="list-style-type: none"> ・ 指摘を受け明らかに問題のある事項は対応 ・ 歩車分離、道路と河川の区分など空間の性格を大きく変え得る事項に関しては協議を重ね現行のまま対応

◆大元の計画としての「都市整備方針」の存在

こうした都市デザイン室の立ち回りは決して自然発生的に行われたものではなく、3章で既述の通り「具体的な施策を進める組織として世田谷区企画部都市デザイン室」が発足している。

当時の時代背景を探ると、「住民参加」はもちろんのこと区や一般の市町村がマスタープランを作成することはできなかった。「都市づくりのマスタープランは都道府県知事がつくって大臣の承認を得るもの」であったときに「東京都にまかせていては何もできない。区自体でつくろう」という姿勢で行われたもので「区とか一般の市町村でやった例としては、最も早い時期（中略）当時は怒られました」と述懐されている²²。「法律上許されませんので、マスタープランとは言わず、都市整備方針と名づけました」とする基本方針は、本章で扱ったストリートデザインの具体的内容を決定する上での指針として具体性のあるものであった。

◆「行政主導」と「住民参加」との関係性

本章で扱った2つの事例は、用賀の「行政主導」型と、梅ヶ丘の「住民参加」型で、一見して真逆の方法が取られたものである。しかし、「行政主導」と「住民参加」は果たして対置されるべき概念なのだろうか。

梅ヶ丘での「先に区案として出すだけ出した」形を見れば、梅ヶ丘での「住民参加」あくまで「行政主導」の中で住民が意見する形で進められたものである。そして、それは「出すだけ出したことで住民側も言いたいことが全部言え、宿題にしながら何回も復習して答えていくと参加者みんなが理解を深めていった」動きへとつながる。そして、梅ヶ丘では「話し合いの内容が専門化して住民の手に負えない内容が増えた」ことが定例会を休止した理由となっているように、両者はデザインのどこかの段階で棲み分けられるもののようにも感じる。

以上はあくまで一考察的な記述に過ぎないが、近年は「住民参加」を越えて「ガバナンス」「住民自治」などと謳われているが「住民参加」に関しては、そのタイミングや、住民が積極的に関わるべき範囲などを再検討する必要があるのではないだろうか。全ての内容を住民に説明し、全ての内容に応答を求める「住民参加」の形は果たして正しいのだろうか。ただし、それには専門家が住民・市民から信頼される存在となる必要性も示している。

²²（文献5-11）Esplanade 魅力ある街づくり No.41 冬号 [特集]住民参加でつくる“やさしいまち”東京・世田谷区, p.25 を参照・引用した。

5章 ストリートデザインの計画と関係者間の調整

5章 〈参考文献〉

- 5-1)瀬尾卓也、高宮進、小原裕博：コミュニティ道路の整備手法と速度抑制効果に関する研究，土木研究所資料，3441, 1996.7
- 5-2)建築文化：用賀プロムナード 道と広場・風味萬感, pp.53-68, 1986 年 9 月号
- 5-3)日経アーキテクチュア：用賀プロムナード「いらかみち」検証「安全性」という試練にさらされた瓦の道, pp.142-148, 1996 年 11 月 25 日号（増刊）
- 5-4)小森成男：綾瀬コミュニティ道路, 525, pp.43-45, 1984.11
- 5-5)日経アーキテクチュア：ニュース〈環境デザイン〉用賀プロムナード“いらかみち”, pp.188-192, 1986 年 9 月 8 日号
- 5-6)世田谷区企画部企画課：ふれあいのあるまちづくり計画, 1984.7
- 5-7)国土交通省：歩道の一般的構造に関する基準の改正について,
http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha05/06/060203_.html (2017 年 1 月 21 日閲覧)
- 5-8)世田谷区企画部企画課・都市デザイン室：歩いてみよう、新しい歩道, 1986.4
- 5-9)世田谷区政策経営室政策企画課：梅ヶ丘駅周辺 やさしいまちづくり, 1993.3
- 5-10)生田尚志、佐藤将之：社会形成からみた「仮設的な場」に関する考察，日本建築学会計画系論文集, 81, 721, pp.656-666, 2016.3
- 5-11)株式会社 INAX：Esplanade 魅力ある街づくり No.41 冬号 [特集]住民参加でつくる“やさしいまち”東京・世田谷区, 1997.1

6 章 経時的視点からみたデザインの効果や課題

6-1. 用賀プロムナードにおける維持管理

6-2. 世田谷区事例におけるストリートの存在効果

6-3. 経済的価値指標からみたストリートの存在効果

6 章 経時的視点からみたデザインの効果や課題

6 章では、デザインの「質」に関連する内容として、開通以後今日に至るまでの維持管理や活用など広義のマネジメントにあたる部分について整理する。デザインがあることでの地域的な効果や、路線価への影響、またデザインを維持管理する上での費用等の課題などを明らかにし、住宅地におけるストリートデザインの「質」の評価に関わる事柄を考察していく。

6-1. 用賀プロムナードにおける維持管理

6-1-1. 用賀プロムナードにおける今日までの主な修繕・管理内容

用賀プロムナードは 2016 年 4 月で 1 期区間が開通 30 周年を迎えた。YP はそのデザインから今日に至るまで大小さまざまな修理・修繕や改修および日常的な管理がなされていて、全線を通した大規模改修も 2005 年に一度実施されている。一方で、そうした改修が発生することを見越した工夫が開通以前の各戸訪問時にみられるなど、開通当初からその維持について十分に検討していたことも明らかとなった。

まず、開通時から今日に至るまでの主な修繕箇所について、該当箇所が多く全線に関わる修繕の内容も同時に紹介できる「みちのホール」「みちのサロン」両区間を例に以下の図で示す（図 6-1,6-2）。

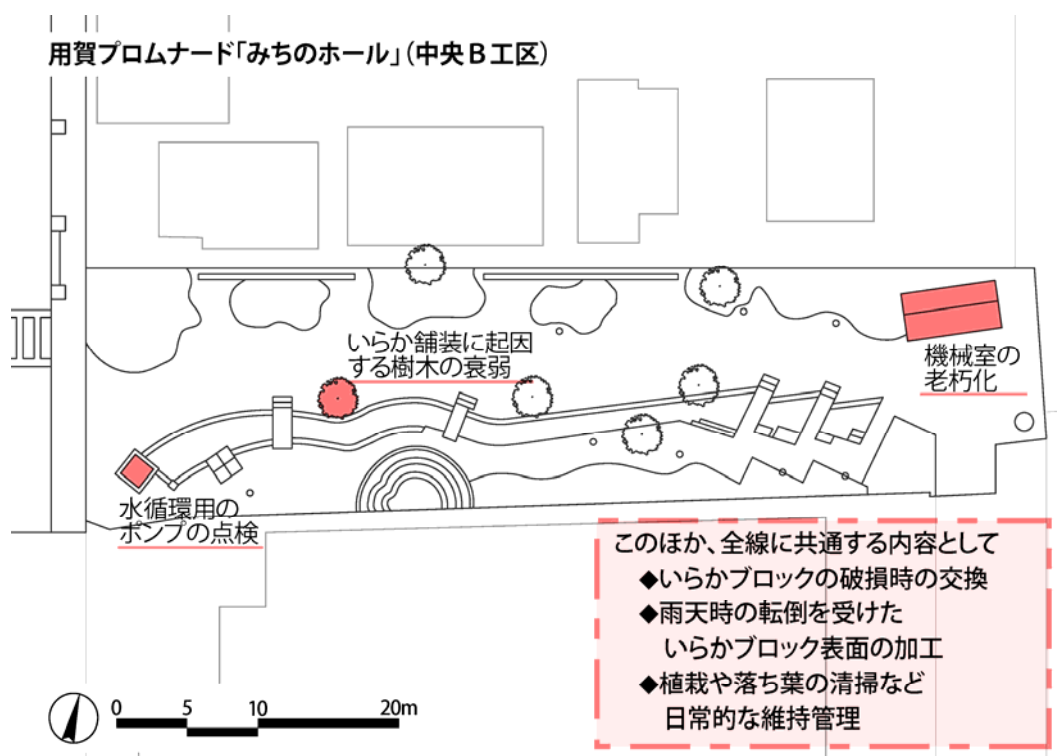


図 6-1 用賀プロムナードにおける主な修繕・改修箇所[みちのホール]

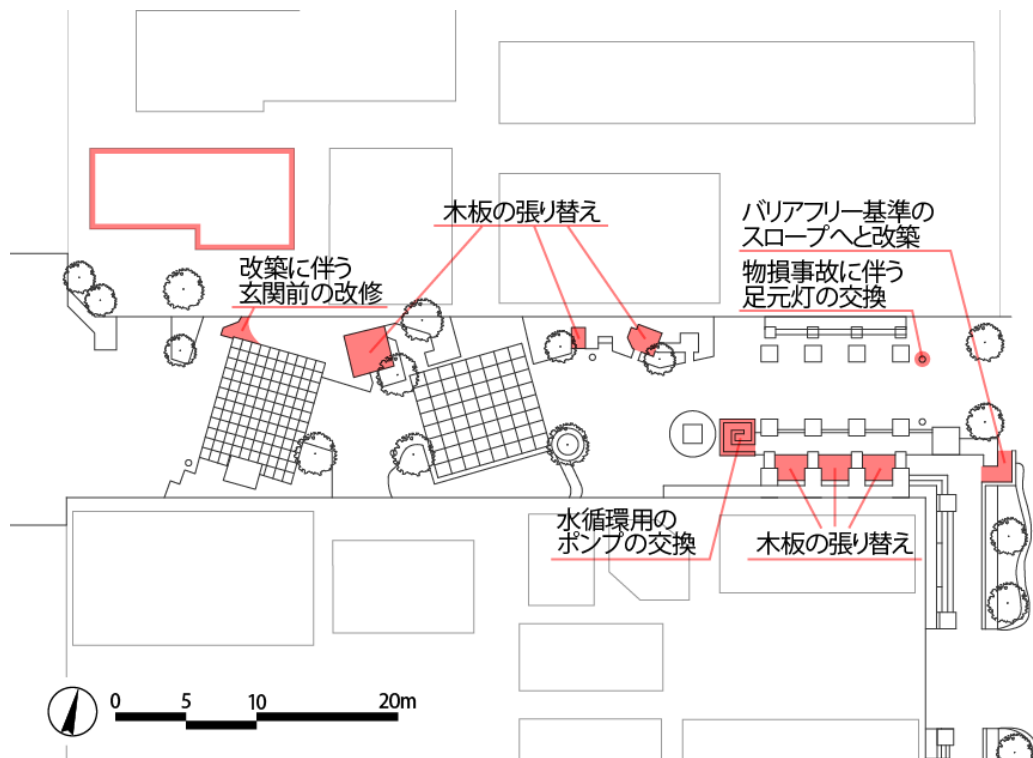


図 6-2 用賀プロムナードにおける主な修繕・改修箇所[みちのサロン]

維持管理の必要が生じているのは、概ね【樹木】【水路】【舗装】そして【休憩設備】の木板などである。

◆樹木・植栽

【樹木】に関しては、4章でも触れたように「並木みち」では十分な施設帯の確保が、根が張ることでの路面舗装の破壊などを防いでおり問題なく今日に至っているが、みちのホールの1カ所では本来民家の屋根の素材であって水を透過しない「いらか」舗装ゆえに樹木に水がいきわたらず、現在「樹木医診断中」となっている樹木がある。また、特に「並木みち」では落ち葉の発生が多く、この清掃がシルバー人材に委託される形で2日に1回の頻度で行われている。

また、植栽等の手入れは年に1度、これも外注する形で行われている。このため樹木や植栽について沿道住民等による日常の手入れというのは形式上なされてはいない。ちなみに世田谷では「道路の清掃を区民に委ねている例は他にも存在しない」のだが、これは「自主的に掃いてくれる人が多いゆえに制度として必要としない」¹ことに起因しており、用賀プロムナードでも外注での清掃はあるものの自主的に掃いている姿は見受けられた。

¹ 【ヒアリング No.1】より

◆水路

用賀プロムナードの維持管理において最もコストを要しているのが【水路】である。水路は清掃が約 400 万円／2 年契約、ポンプや殺菌用の機械の点検が約 200 万円／3 年契約と高額な維持管理費が生じており、単年度に直すと概ね 300 万円のコストとなっている。このほかに修理の必要が生じた際には別途予算を組んで対応している。現に今年度（2016 年度）に東日本大震災以来停止していた水流を夏期限定で運転したところ、漏水の疑いが発生し現在点検中である。また、ポンプ等を収納した機械室も老朽化が進んでおり、こちらの修繕も「いずれ必要となるだろう」とされている²。

「いらかみち」のような道が今後実現しないだろうとされる要因として、その道路構造以外に「維持管理の負担の大きさ」が挙げられているが、「水路の維持管理費が大きく（中略）逆に見れば、水路がなければ費用は激減する」という状況である³。

ただし、後に引用するアンケート結果や、今年度（2016 年度）に水流を停止した後に「なぜ止めてしまったのか」という旨のクレームが数件寄せられたことから、プロムナードの一つの楽しみ目の要素として機能している施設でもある。

◆舗装

「いらかブロック」の修理、修繕や交換は、【水路】の次にコストが生じている内容である。「ある程度の枚数を交換する場合は業者発注をし、2、3 枚程度の補修である場合は土木事務所が補修しているが、その場合は応急的に普通のアスファルト」で修繕がなされている。

「いらかブロック」は、現在は素材価格の高騰と淡路の工場が操業を停止したこと、他の素材に変更したものを採用している。しかし、そちらも新たな生産ができない状況にあり、残りストックの 3000 枚（1 期全線でブロックは約 20 万枚）を使用して以後の舗装材については未定である。

また、舗装材の大幅な交換機会として懸念されるのが、埋設されたインフラ設備の更新必要性が発生した際に全線でそれを掘り起こす必要が生じることである。インフラ設備がどの程度更新時期に迫っているかは未定だが、1980 年代の設備の更新時期としてはその時が近いと考えられている。

なお、チェス盤を模した舗装の部分などは開業当時より補修なく現在に至っている（一部が応急的にアスファルト舗装化されている）。

◆休憩設備

休憩設備に関しては、生じている修理や修繕は木板の交換程度である。こちらは土木事務所によって対応している。

² 【ヒアリング No.4】より

³ （文献 6-1）用賀プロムナード「いらかみち」検証「安全性」という試練にさらされた瓦の道, p.148 より引用した。

◆全線を通した大規模修繕

冒頭で触れたように、用賀プロムナードでは一度、全線を対象とした大規模修繕を実施している。開通 17 年目の 2003 年度に計画され、2005,06 年度に改修が実施された。費用はおよそ約 4,700 万円である。

この改修時にはすべての面で経年劣化が指摘されていて、「瓦を全てやめてしまう案」も検討された。最終的には「世田谷区の財産であり、日本全国でここではない事例なので、それを取るというわけにはいかない」ことが最も大きな理由となった。

また、バリアフリーなど社会的要請に応じた大規模工事もこの時点で行われた。主だったものとしては、「みちのギャラリー」と「みちのサロン」との交差点部におけるスロープの設置で、水路を一部壊す形でスロープが設置された（図 6-3）。

なお、沿道で住戸を新築、改築した際の出入口部の工事は施主の自費であるが、この大規模改修の際に再度その要望を確認し、希望があった場合は区により無償で工事がなされた。



図 6-3 新設されたスロープ

また、維持管理においてはストリートデザインの統一性を保つことなどを目的とした、整備上の工夫もみられる

◆足元灯破損時の代替品選択と「いらかブロック」の提供

（図 6-2）内に記した「物損事故に伴う足元灯の破損」では、足元灯が瓦を用いた特注品であったため、代替品を用意する必要があった。代替品の選択肢として「形状が似ているが擬石で瓦とは質感が異なるもの」「石であり見た目や質感は近いものの、サイズが異なるもの」の 2 択が用意された。結果、後者を選択（図 6-4）し、事故の際に周囲の「いらかブロック」まで破損していたが、「全てを業者に頼んでしまうとデザインの景観的にズレが生じてしまう」ことから、本来全額保険で負担されて現況復旧するところを区の持ち物である「いらかブロック」を業者に渡して修繕を依頼した。



図 6-4 足元灯の代替品

6-1-2. 用賀プロムナードにおける維持管理上の課題

以上のような維持管理や修繕が用賀プロムナードでは行われてきたが、今後も持続させていくことを考えた上で改めてその課題を整理すると、以下の2点が挙げられる。

- ・維持管理費の発生（特に水路）
- ・特注したデザインが破損した際の対応

前者に関しては、舗装等の修繕費は一般の道路でも発生するため、実際の費用として見た際には大差のないものであるのに対し、水路という施設は本来的に道路には存在しない施設であることも含めて、その管理費用の説明が難しいものである。

後者に関しては、特に「いらかブロック」の代替が効かなくなった場合に、4章でその効果を考察してきた【舗装】の点について影響が生じうるとも考えられ、ストリートデザインの「質」の維持を考える上で、今後より具体的に検証されるべき内容と考えられる。一方で、用賀プロムナードでは開通段階から段差が生じさせないなど、デザインを検討する上で通行性についても考慮していたことから、今日の高齢社会や、車いす、ベビーカー等の通行を勘案した際に「バリア」となっているような様子は見られず、むしろ「歩車融合」での整備が通行しやすさの一因となっていると考えられるのは、4章での考察の通りである。

舗装に関しては、例えば重要伝統的建造物群保存地区の事例では「ガス管や水道管を埋設した際、同様の施工・材質で再び舗装できるかどうか」を重視し「材料を容易に入手できるような整備、管理の体制づくりを行っている」事例もあり⁴、まさに用賀が直面している課題への対処法であることを踏まえれば、ストリートデザインの「質」を求める上で重要な判断基準の一つであることが伺える。

⁴（文献 6-2）伝統的建造物群保存地区における街路舗装の現状と課題, p.273

◆他事例との比較

・さいたま市盆栽町「四季のみち」

デザインの維持管理に関しては、世田谷区の事例と同時代である各地のコミュニティ道路等においても同様の課題が現われている。例えば、4章の対象実験的分析で取り上げた【盆栽】では、2017年4月に開催される世界盆栽大会に向けたストリートの修繕が企図されている一方、日常的な利用者である住民から苦情等が発生している現状もある（表6-5）。

表 6-5 開通後 30 年目における維持管理の課題（盆栽町「四季のみち」）

修繕必要箇所 ⁵	・舗装ブロックの損傷（車両通行による。特に交差点部）
修繕の背景 ⁶	・2017年4月に世界盆栽大会の開催 ・観光資源としての側面を含めた景観形成 ←市の都市景観形成基本計画の中で、歴史文化景観拠点とされている
意見・苦情	・盆栽を運ぶトラックの運転手 「石畳の通りは大変高い ⁷ 植木鉢が、それはもうがたがたするから大変」 ・ベビーカーを押す母親「がたがたで子どもが起きてしまう」
修繕の方針	・今の状況での補修を実施

このように、観光を意識した景観形成の側面と、生活者の道路としての側面が衝突している。

・綾瀬コミュニティ道路⁸

コミュニティ道路での一例として【綾瀬】での維持管理内容を以下に引用すると、用賀での内容と概ね同じであることが分かる。

- 歩道部の I.L.B.（カラーブロック）舗装
- 車道部のアスファルト舗装の路面管理
- 路面清掃
- ベンチ
- 安全柵
- 街路灯などの保守管理
- 花壇、植栽帯などの植栽管理

⁵ さいたま市「定例会」2014年06月16日03号 会議録

⁶ さいたま市「決算・行政評価特別委員会」2015年10月07日08号 会議録

⁷ 植木鉢の背の高さか、金銭価値としての高さを指すものかは、発言の文脈からは判別がつかなかった。

⁸（文献6-3）綾瀬コミュニティ道路 より引用した。

6-2. 世田谷区事例におけるストリートの存在効果

本節では、デザインされたストリートがあることでの地域への影響や効果について、地域住民がデザインされたストリートをどのように捉え扱ってきたのかを、用賀プロムナードを中心とした世田谷事例を対象に整理する。行政が一方的に整備した空間が、どのように区民や沿道住民に受け止められ、活用などの具体的な行動へとつながっていったのかなどを明らかにするものである。

6-2-1. 地域からの認識とイベント等の活用例

◆地域文化としての継承

地域からの認識として、京西小学校⁹では地域教育の中で、これが道路であることも含め「いらかみち」を扱っている。このため同小学校区の子どもたちは「いらかみち」を認知しており、下記の夏祭りの会場としても使用されるなど、地域の間となっている側面もある。

◆「ハレ」の場としての活用

YP は地域のお祭りの会場としても使用されている。みちのホールの区間は年1回車両通行止めとして「納涼の夕べ」と題した町会の夏祭りの会場となっており、水路を活用してのどじょうすくいや灯籠船を流すイベントが行われている（図6-6）。



図 6-6 用賀町会夏祭り「納涼の夕べ」の様子¹⁰

⁹ 伊藤博文により設置された小学校で、地域内でも由緒ある小学校である。

¹⁰ せたがや八季:どじょうをどうじょ <http://tsubomi.tamaliver.jp/e212180.html>（閲覧日 2016 年 12 月 20 日）より引用

◆開通後 30 年目における地域からの再評価

開通 30 年を経て用賀プロムナードという道自体を再評価する取り組みがなされ、子ども向けのイベントとして実施した中で、成果物に大人向けのメッセージを記載するなど地域資源として捉え直すとする動きもある。以下は、2015 年の春に商店街の春祭りに合わせて実施された「いらかみちウォッチ」というイベントである（図 6-7,8）。なお、商店街は用賀駅からみてプロムナードとは逆方向にあり、開通当初は人の流れが変化することを懸念してこれを好まない店舗も存在した¹¹。このイベントの計画策定における詳しい流れについては別の観点から整理を行ったため後述とした。



図 6-7 用賀プロムナードの再評価に資するイベント¹²



図 6-8 同イベントの成果物と大人へのメッセージ¹³

¹¹ 【ヒアリング No.6】 より

¹² 同イベントのチラシを転載した。

¹³ (文献6-4) よっきーとたぬきといらかみち より転載した。「よっきー」は用賀商店街組合のキャラクターである。

6-2-2. 沿道住民からのストリートデザインの評価

また、用賀プロムナードに関しては開通約 12 年後の 1997 年秋に、区が沿道居住者へのアンケート調査を実施しており、その結果を簡潔に以下に引用する¹⁴。ただし、元々の調査票や回答項目については把握できなかったため、あくまで「質」を考察する上での視点整理として本研究では扱う。

◆1997 年秋実施分

調査対象：原則として用賀プロムナードに直接面している住宅等

回収状況：103 件

【以下、質問と回答結果の抜粋】

Q1.プロムナードの利用状況と利用目的

A1.利用状況：毎日利用する 65% / 時々利用する 27% / あまり利用しない 10%

利用目的：買い物 56% / 通勤・通学 51% / 美術館・砦公園への経路 31% / 散歩 27%
通勤・通学・買い物以外の経路 24% / その他 8%

Q2.プロムナードに対する親しみ

A2.「親しみを感じる」65% / 「気にしたことがない」30% / 「感じない」5%

Q3.良いと思う点

A3.「緑が多い」67% / 「せせらぎがある」43% / 「地域のシンボルになっている」34%
「車の交通量が少ない」34% / 「子どもたちが道で遊べる」31%

Q5.施設のデザインや工夫 の評価

回答選択肢は「良い」「どちらとも言えない」「気にしたことがない」「悪い」

A5.

	良い	どちらとも言えない	気にしたことがない	悪い
舗装材料	44%	30%	18%	8%
百人一首	50%	23%	23%	4%
入口の鬼瓦	31%	35%	29%	5%
サイン	40%	26%	19%	15%
照明	37%	26%	9%	28%
ベンチ・いす	46%	30%	8%	16%
テーブル	20%	33%	28%	19%
せせらぎ	69%	21%	6%	4%

Q6.住宅地の中の道路の改善や人が憩える仕掛けづくりについて

A6.「大変よいことだと思う」77%

→その理由として「街が美しくなるから」64% / 「歩きやすくなるから」33% / 「街が楽しくなるから」32% など

¹⁴ (文献 6-5) プロムナードアンケート調査 集計概要

6-2-3. デザインとその維持管理過程における社会的関係の形成

ストリートでイベント等の実施を目指す過程や、ひいてはストリート建設当時のデザイン調整で社会的関係が形成され、今日に至る一つのコミュニティとなっていった事例も存在する。

・桜丘プロムナード

桜丘プロムナードでは、建設協議会方式で当時デザインが検討されていたが、その協議会での仲が開通後も残り、プロムナードに隣接する箇所ではないものの地域での自然庭園（図 6-9）の開園など他の活動へとつながっている。



図 6-9 ストリート建設時の協議会を起点とした市民活動例（区立桜丘すみれば自然庭園¹⁵）

¹⁵ 左の写真は http://sumu-yeah.com/facility/obj/img/001/383/100325-1615_01l.jpg を使用。右の写真は著者撮影。

また、先の「いらかみちウォッチ」も表向きは1つの子ども向けのイベントに過ぎないが、その計画過程では区の若手職員に対する用賀プロムナードの思想を伝える機会を兼ねているなど、関係者を巻き込みながら形成されたイベントであった（図6-10）。

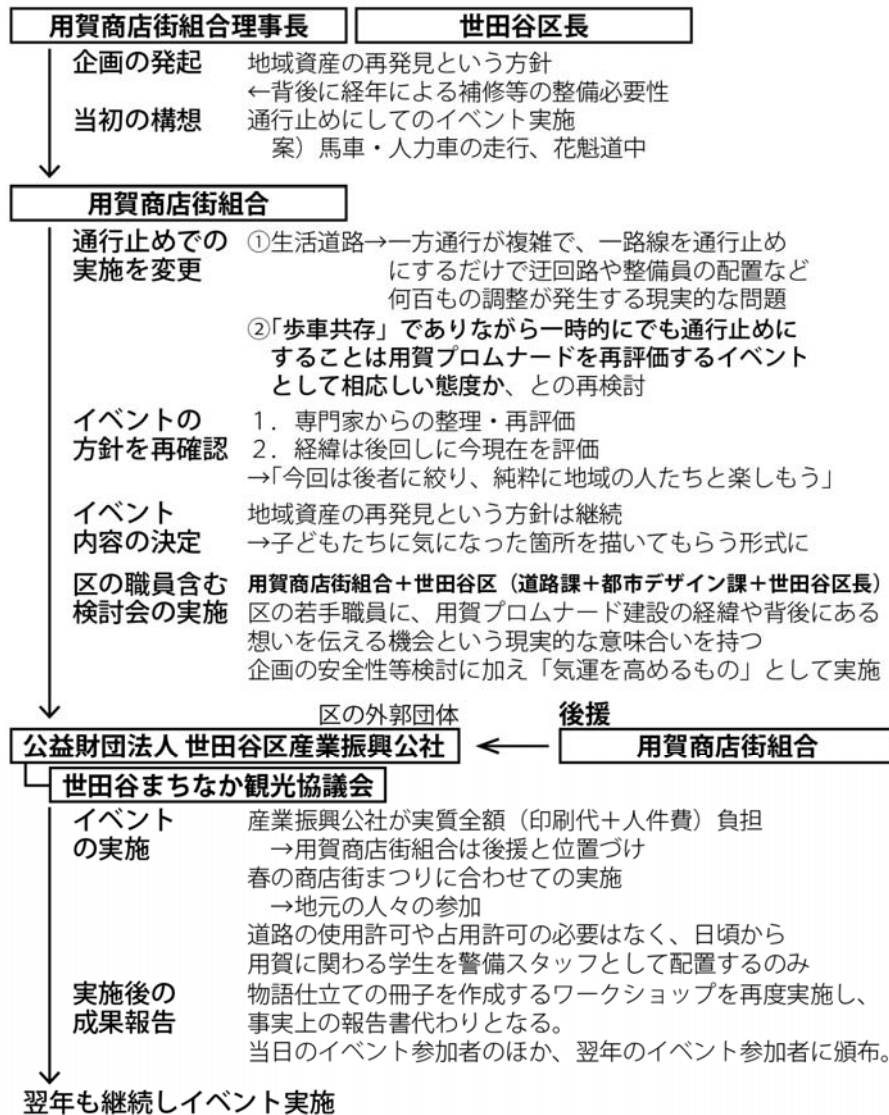


図 6-10 「いらかみちウォッチ」計画から実現までの流れ

6-3. 経済的価値指標からみたストリートの存在効果

最後に経済的な価値指標として、用賀プロムナードにおける「相続税路線価¹⁶⁾」を参照する。樹木や並木の存在が路線価の向上の一因となることを示した研究¹⁷⁾も存在し、本研究では簡易的な参照に留めるが、用賀プロムナードがデザインされていることでの地価への影響の有無を探る。路線価を参照する際には、周辺他路線で幅員や駅および商業集積地からの距離が同じ（あるいは用賀プロムナードよりも近い）路線との対照的に比較することとした。

まず、路線価の説明を進めるにあたって道路の各区間の呼称を設定した（図 6-11）。なお、「四条」は補助幹線道路で条件が大きく異なり、Y.P.4（みちのサロン）と Y.P.5（みちのギャラリー）、Y.P.6（みちのホール）に関しても幅員等の条件が異なるため、この比較では用いていない。



図 6-11 路線価説明時の各区間の呼称

¹⁶⁾ 路線（道路）に面する標準的な宅地の1平方メートルあたりの価格

¹⁷⁾ （文献 6-6）景観形成の経済的価値分析に関する検討報告書

以下に 1984 年から 2016 年までの路線価の推移を比較した例を記載する。

1. 用賀プロムナード3 - 用賀五条通り5

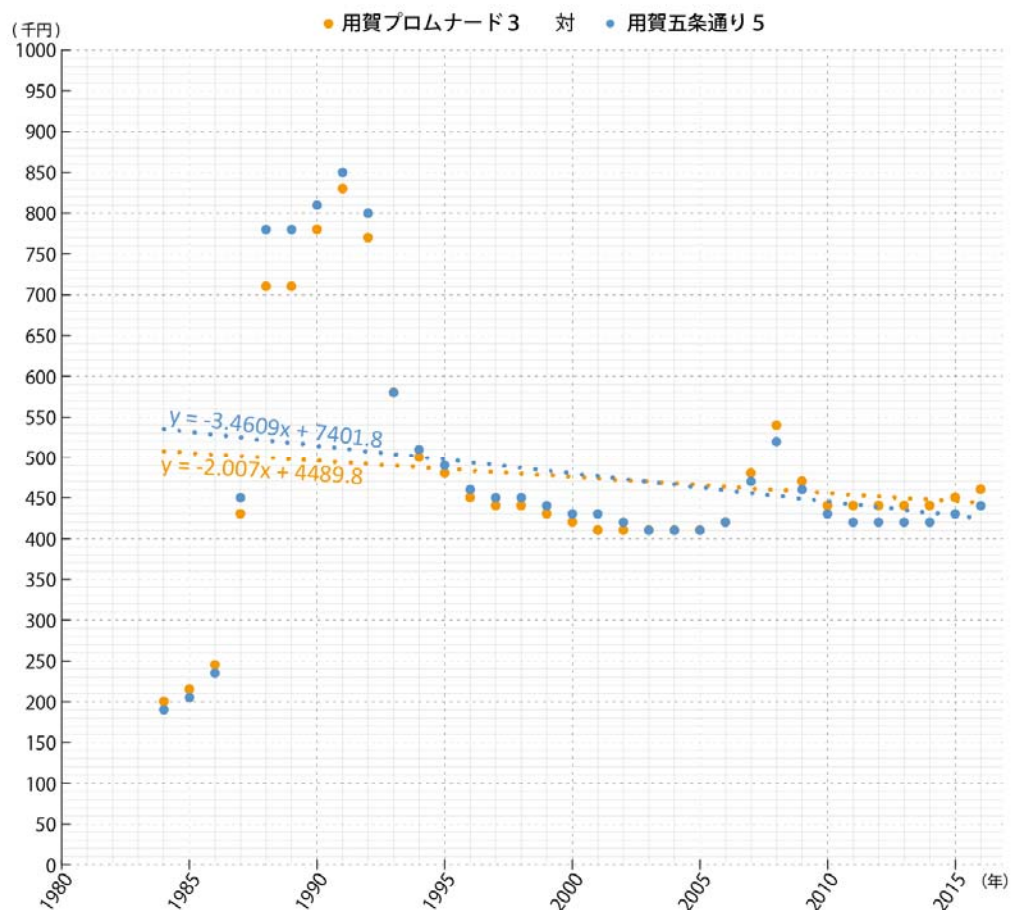


図 6-12 用賀プロムナード3 と 用賀五条通り5 の比較

まず、駅や商業施設からの距離がほぼ同じで、幅員も同じ 8.0m である「用賀プロムナード3」と「用賀五条通り5」を比較する（図 6-12）。経年的に見ると、バブルが崩壊し 2000 年代初頭に至るまでは「五条通り5」の路線価が「用賀3」を上回っているが、開通後約 20 年の 2006 年から逆転し「用賀3」が比較して高水準にあることが分かる。

2. 用賀プロムナード3 - 用賀二条通り4

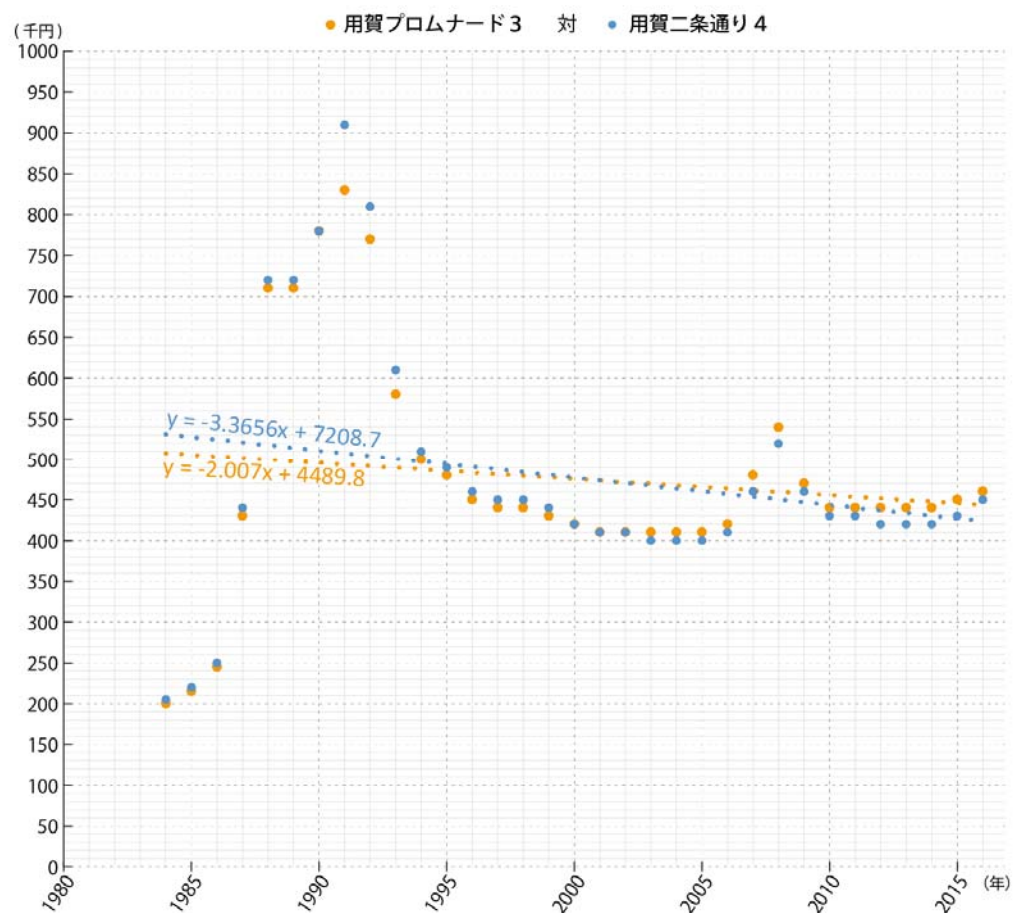


図 6-13 用賀プロムナード3 と 用賀二条通り4 の比較

続いて、同じく「用賀プロムナード3」と、幅員が同じ 8.0m であるが駅への距離がより近い「用賀二条通り4」を比較する（図 6-13）。経年的に見ると、こちらは 1999 年までは「二条通り4」の路線価が「用賀3」を上回っているが、2003 年を境に逆転し「用賀3」が比較して高水準にあることが分かる。

3. 用賀プロムナード2 - 用賀三条通り5

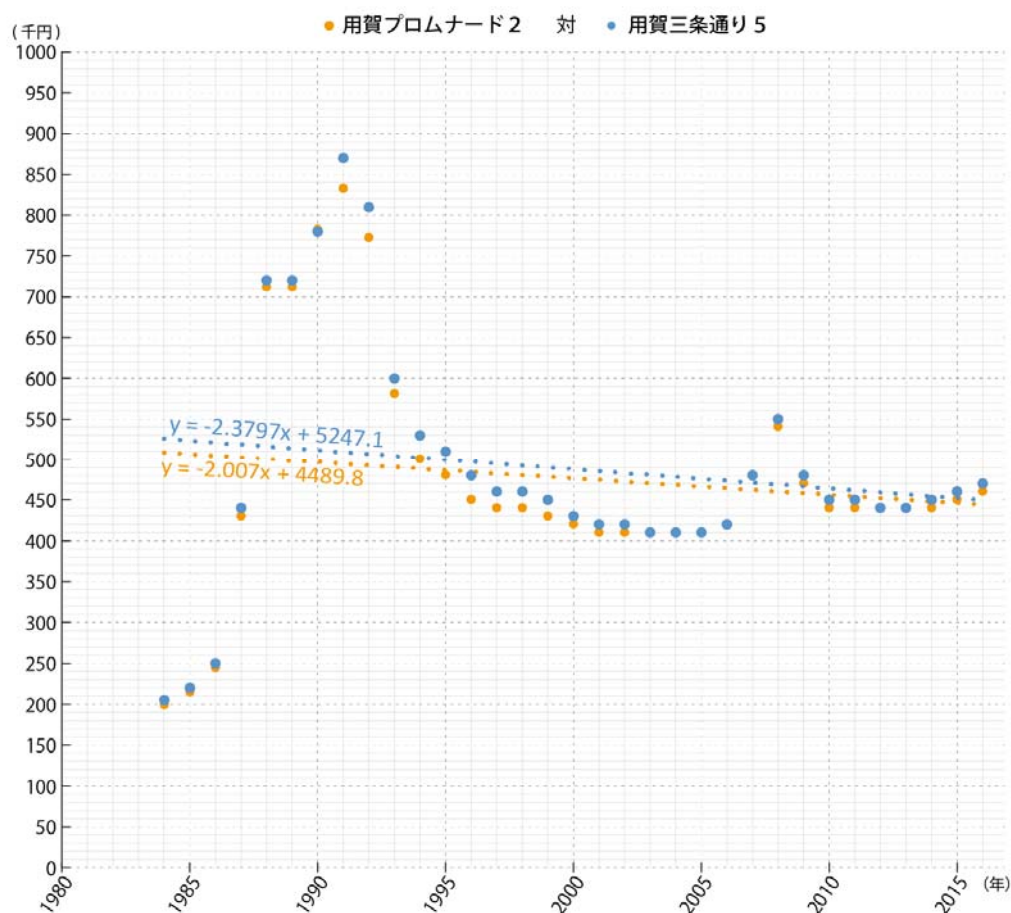


図 6-14 用賀プロムナード2 と 用賀三条通り5 の比較

今度は、用賀駅より更に遠くに位置する「用賀プロムナード2」と、区画数で示すと3区画分（約200m分）用賀駅や商業集積地に近い「用賀三条通り5」とを比較する（図6-14）。幅員は同じ8.0mである。

こちらは、2016年時点で見ると「用賀三条通り5」のほうが10万円/㎡高い価格を示している。一方で、バブル崩壊後の推移をみると「用賀2」が同価値を示している年代もある。

4. 用賀プロムナード2 - 用賀二条通り4

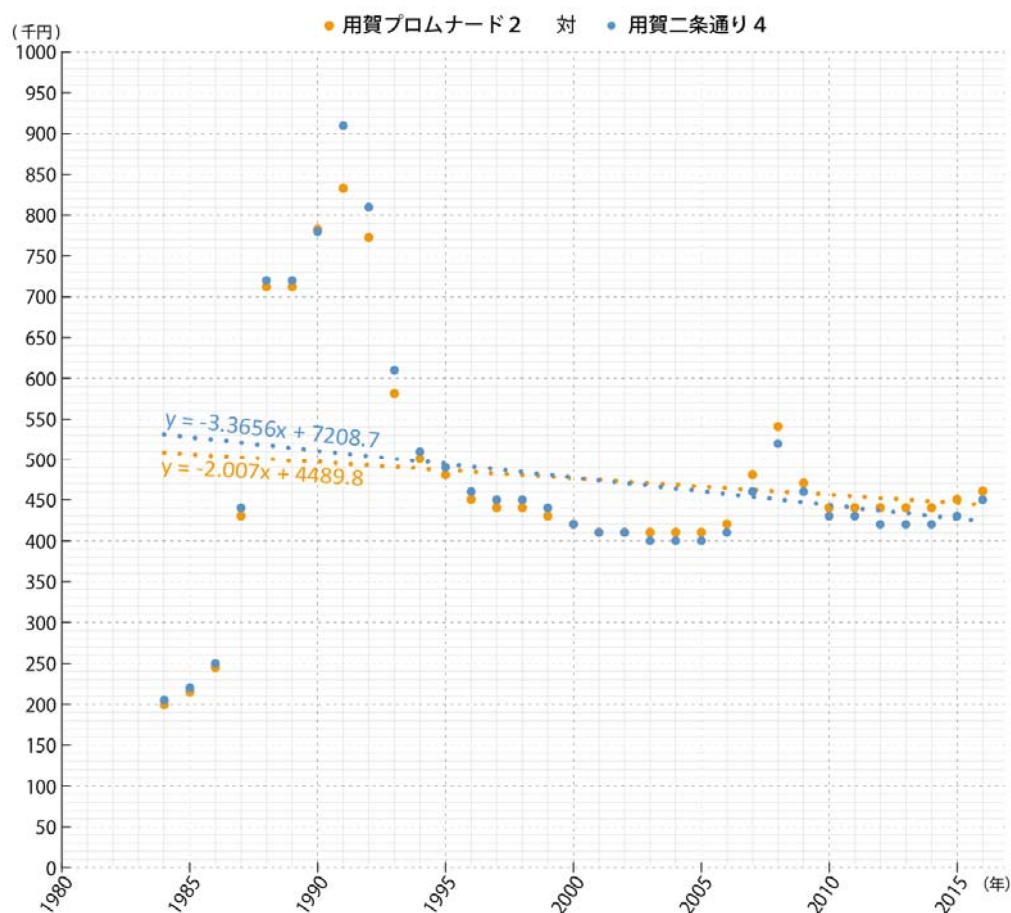


図 6-15 用賀プロムナード2 と 用賀二条通り4 の比較

最後に、同じく「用賀プロムナード2」と、幅員が同じ8.0mであるが駅への距離がより近い「用賀二条通り4」を比較する（図 6-15）。こちらに関しては「用賀3」と比較した際と同様に1999年までは「二条通り4」の路線価が「用賀2」を上回っているが、2003年を境に逆転し「用賀3」が比較して高水準にあることが分かる。

以上、簡易的な比較として4例を取り上げたが、駅からの距離等で不利な条件にある場合でも用賀プロムナードの路線価が上回るあるいは同等の価値に匹敵しており、地域内で比較的に見て高水準で推移していることが伺える。これがデザインの成果であるか、また、どのデザインに端を成すものであるかは詳細な調査を必要とするが、先に述べた既往研究の知見などからもストリートデザインが地価向上に寄与することを示唆していると考えられる。

6-4. 小括

本章では「経時的視点からみたデザインの効果や課題」と題して、6-1.で従来のストリートデザインやマネジメントの議論でも一般的に扱われる維持管理に関する議論をはじめに整理し、続いて 6-2.でデザインされたストリートがあることでの存在効果を明らかにし、6-3.で経済的な価値指標として路線価を参照してストリートデザインが地価に与える効果の有無を探った。

維持管理に関しては、デザインされていることで特にコストが生じているのが【水路】であることが判明した。一方で、この【水路】は4章での行動観察や、本章で紹介した夏祭りの会場であること、また、既存のアンケート結果から高い評価を得ている設備であることが伺え、相克する部分のあることが伺える。これに関しては、水路の維持費に関する意識調査等を行うことで、今後の存続可否を判断するなどの手段も考えられるが、停止した際の数値的には見えない価値の喪失については十分に考える必要があるだろう。また、維持管理では「いらかブロック」での舗装を含め瓦に関する特注品について破損時の代替品を用意するのが困難となっている状況が明らかとなり、今後特殊な舗装を用いた整備を行う場合に留意すべき点である。

デザインされたストリートが存在することでの地域への効果としては、「用賀プロムナード」は初め行政が一方的に設えたストリートデザインではあったが、地域教育の中に取り込まれたり、夏祭りの会場として使用されるなど地域に溶け込んでいった経緯が存在する。また、開通後 30 年目には今後の存続を願ってこれを再評価する動きが地域の中から出ている。

また、「桜丘プロムナード」では、建設時の協議会が「きっかけ」となり知り合った者同士が、それから 20 年近くを経て、地域内で自然庭園を開設する活動を主体的に行ったなどストリートデザインの過程そのものが社会的関係の形成に寄与した例がある。そして、これは前章で扱った「梅ヶ丘駅界限」での定例会でも同様である。

路線価の推移については、「用賀プロムナード」について類似条件下にある路線同士を比較した簡易的な分析ではあるが、30 年という経時的な視点の中でみると路線価が高水準で推移していることが伺えた。

6-2.で扱った、ストリートの存在価値という点では「その環境が見てわかりやすいように組み立てられ、鋭いアイデンティティ *identity* を持つものである場合には、市民はそれにかれらなりの意味や連想を吹き込むこともできるのである。環境はそうになってこそはじめて、すぐれた、まぎれのない、真の場所となることであろう」¹⁸というケヴィン・リンチの指摘は、住宅地という均質的な空間におけるストリートデザインの意義と、デザインされたストリートが市民に対して「担う」役割について示唆した指摘として受け止められる。用賀で、地域教育への取り組みから始まり「いらかみちウォッチ」のような再評価のイベントが実施されたことは、まさに「真の場所」となる過程にあるようにも考えられる。そして、この用賀の例は都市デザイン室が当時標榜していた「界限づくり」の成果であるようにも見受けられる。

この点で「用賀プロムナード」は広く地域内で「価値的結合」を作り出していると言える一方で、「私たちのためではないよね」という言葉があったように庭先空間として機能しているわけではなく、落ち葉の清掃なども外注されているなど近隣同士での「契約的結合」が生じている空間ではないことが分かる。実際に「用賀プロムナード」は「美術館へのアクセス路」として整備されたものであり、住宅地の中を経由することになったのは5章で触れた通り一方通行規制との兼ね合いも一決定要因として存在した。

こうした点から、かつての区画道路における庭先での交流や遊びの空間という状況とは一線を画くデザインであることが伺え、次章のまとめの議論において「住宅地におけるストリートデザインの質」を考える上では、それを取り戻す動きとは一部棲み分ける形で整理していく。

¹⁸ (文献 6-7) 都市のイメージ 新装版, p.115 より引用した。

6章 経時的視点からみたデザインの効果や課題

6章〈参考文献〉

- 6-1)日経アーキテクチュア：用賀プロムナード「いらかみち」検証「安全性」という試練にさらされた瓦の道, pp.142-148, 1996年11月25日号（増刊）
- 6-2)中村遥子、黒田乃生：伝統的建造物群保存地区における街路舗装の現状と課題, 日本建築学会計画系論文集, 75, 657, pp.2729-2736, 2010.11
- 6-3)小森成男：綾瀬コミュニティ道路, 525, pp.43-45, 1984.11
- 6-4)世田谷まちなか観光協議会：よっきーとたぬきといらかみち, 2015
- 6-5)世田谷区 政策経営室 都市デザイン担当課：プロムナードアンケート調査 集計概要
- 6-6)国土交通省都市・地域整備局都市計画課[監修]：景観形成の経済的価値分析に関する検討報告書, 2007.9, (財)都市づくりパブリックデザインセンター
- 6-7)ケヴィン・リンチ（丹下健三、富田玲子訳）：都市のイメージ 新装版, 2007(旧版は1968), 岩波書店

7 章 住宅地におけるストリートデザインの「質」

7-1. 各章の成果

7-2. 住宅地におけるストリートデザインの「質」

7-3. 今後の課題

7章 住宅地におけるストリートデザインの「質」

ここまで2章から6章まで、住宅地におけるストリートデザインの「質」について、それを評価する各視点を章ごとに分けて論じてきた。最終章となる本章では各章の成果を総括し、本研究で明らかとした住宅地におけるストリートデザインの「質」について述べる。

7-1. 各章の成果

第1章では、研究の背景および目的を定めた上で、既往研究のレビューを行い、本研究の位置づけとその意義について整理した。

第2章では、既往研究や既存文献の整理を基に、住宅地の道路に関して国、自治体によって行われた施策の具体的な内容を時代背景に沿って整理し、時期ごとの施策の特徴を把握した。その結果、日本では人々の庭先にある最も身近な公共空間と言える住宅地の道路についても基本的に自動車の通行が第一に考慮され、歩行者環境に関しては交通安全という観点においては様々な整備がなされてきたものの、人々が歩き楽しむという観点は基本的に盛り込まれてこなかったことが判明した。

1980年代には基本的には歩車が分離された構造ではありながらも、歩行者の空間を直接的に確保すると同時に自動車の速度を抑止させる構造での「歩車共存」という形で取り戻そうという動きも存在したが、その後の90年代に続く施策では速度を抑止させるデバイスのみを設置して間接的に歩行者環境の確保を図ろうという動きが主流となっていることも判明した。

今日においては路側帯の拡幅などで歩行者空間を確保する動きが盛んであるが、既往研究の成果からも十分な施策とは言い難く、それまでの【加算的】に「歩車分離」を行うデザインよりも、【減算的】に歩車の区分を無くした事例では歩車が互いを意識し安全性の向上につながることも示されており、歩車の関係性、ひいては交通機能と歩行者の遊歩などに寄与する空間機能とのバランスについては未だ十分に議論されていないことも判明した。

第3章では、第2章での生活道路史の整理と、今日的な動向を踏まえて80年代に先鋭的な歩行者空間事例として取り上げられた用賀プロムナードなど世田谷区の歩行者空間事例を対象にケーススタディを行うこととし、その概要を整理した。

第4章では、用賀プロムナードをケーススタディの対象とし、住宅地におけるストリートの空間デザインの分析と評価を行った。ケーススタディを行うにあたって、空間デザインについての評価軸を「歩車共存」事例に対する文献調査・現地調査に基づく比較分析から作成した。

その上で、ヒアリング調査・行動観察調査を加えてケーススタディでストリートの空間的なデザインについて環境行動研究的な視点も含めて整理を行った。その結果、【樹木】や【植栽】【水路】など各デザインの要素・方策は個々に景観形成効果やアクティビティとして機能し、道草的な「遊び」に供するものとなっていることが明らかとなったが、デザインのより大元の部分として「幅員」と「施設帯」の表裏一体の関係が、人のための空間として傾向づく性質としてのデザインの「質」、あるいはそのデザインの良否などを決定する性質としてのデザインの「質」に関与するものではないかと考察した。この内容は次節にて詳述する。

第5章では、ストリートデザインの計画内容と、それを実現する上での協議内容について「用賀プロムナード」と「梅ヶ丘駅界限」を対象としたケーススタディを行った。調査としては、当時の担当者などへのヒアリング調査と文献調査・現地調査よりこれを整理した。沿道住戸や企業等の「民間」の立場と、警察の「交通管理者」の立場との違いを開通までの協議にみると、前者はデザインによってつくられる「空間の性格や傾向」に言及した要望は行わない一方、警察は「交通機能」の空間である道路であるにも関わらず、歩行者空間としての性質を示すようなデザイナーつまりそうした「質」がみられる場合には、それを是正する動きを見せるという、両者の違いがみられた。

また、計画面では、世田谷区では都市デザイン室の働きがデザインを実現するに至るまでの各段階で有効であることがみられた。緻密な調査に基づく路線決定から、各戸へ訪問するなどの丁寧な協議の積み重ねまで、様々な点で機能しており、ストリートデザインの「質」の確保につながる動きである。

第6章では、経時的視点からみたデザインの効果や課題として、ストリートがデザインされていることでの維持管理上の課題や、ストリートがあることでの地域への波及効果など存在価値、また、経済的な価値指標としての路線価を参照し、ストリートデザインの効果と課題を明らかにした。

特注品などの維持にはストック面で課題のあることや、水路の点検維持費が莫大である反面、その水路が夏祭りの会場として使用されていることや、ストリートが地域学習の場で取り上げられていて、その遠因を考えると、特注品により他にはないデザインのなされた空間であることの効果があることは否めない。

7-2.住宅地におけるストリートデザインの「質」

4章以降でケーススタディを行った上で、用賀プロムナードではデザインされた空間がその意図の通り人々が自由に歩き、過ごす空間であった反面、それは交通管理者たる警察の予見通り「道路の「公園化」」の状態にあることや、デザインの維持管理費が発生していることなど、相克する内容があることが明らかとなった（図7-1）。

利用者	場面		
		家族で並んで歩くなど占有幅の必要な行為などが同時に複数存在可能	移動に伴った子どもや親子での遊び、高齢者が必要な休憩に使用
地域		道路であることを含め学校の地域学習で紹介	夏祭りの会場として使用。水路を用いた催しの実施。
自治体	意図	道の真ん中を歩くという雰囲気づくり。動きが限定されず自由に歩く。	休憩や遊びの場としての利用。また、集会や演劇などの場としても想定。
要素		歩車融合構造	道路の「公園化」
警察指摘		異種交通は分離が原則で白線標示を要求	公園と区別のつかない子どもの飛び出し等懸念
区民費用		いらかブロックの修繕など定期的な維持費用の発生	本来道路で発生しない水路の点検修理費用の発生

図7-1 用賀プロムナードの「使われ方」やデザイン意図と自動車交通面や費用面との相克

ただし、(図7-1)における警察の見解は30年前のものであり、現在も交通機能を重視する立場であることには変わりがないとしても、こうした「歩車融合構造」や「公園化」といった考え方が今日、社会的な動きとして現れてもいることは、2章で整理した生活道路史に見てとることができる。次ページ以降では、4章で明らかにした空間デザインの各要素と、その要素が持つ効果を再度参照するが、その整理の過程でそうした今日的な社会的動向との関係性を探る。

以下の（図 7-2）は、4 章の小括にて示した図に 5 章で明らかとなった「一体的整備」に至るまでの動向や「建設時調整」の内容を加えたものである。特に「みちのホール」のように【水路】を変形させ、ひいては【道路屈折】を持たせるような空間デザインを行う上では計画的な「一体的整備」が不可欠であったし、「並木みち」に限らず全区間に共通する事柄であるが「建設時調整」がない場合には、デザインされた道路構造の改変機会が多くなりストリートの持続性に関わり得ることや、自費での改築であることに対しクレームが発生し、やはりストリートの持続性を損なう恐れがある。

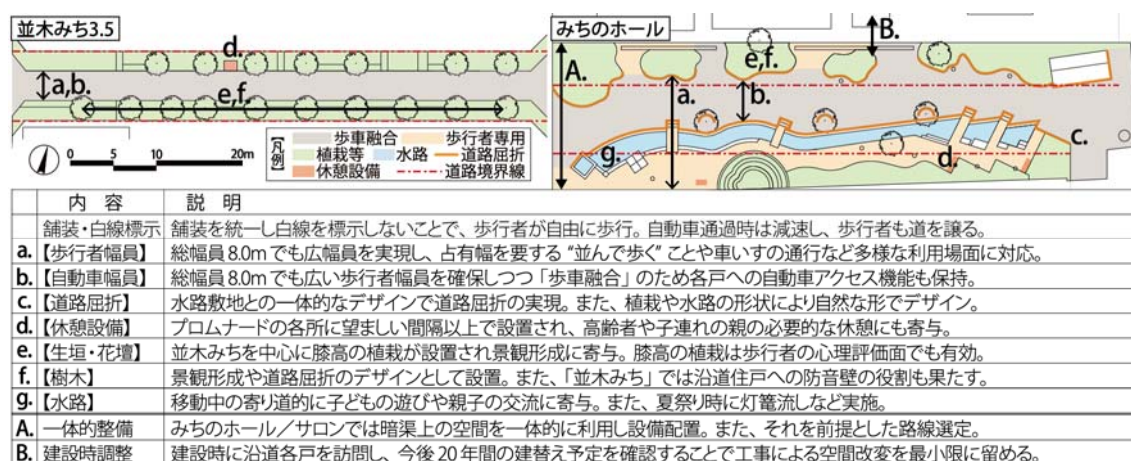


図 7-2 用賀プロムナードの空間デザインの説明

（図 7-2）の各デザインの内容は、前ページに記した通り、その当時の社会背景では到底受け入れられなかった内容も、今日的な動向を踏まえれば多少なりとも議論の余地が発生したり、その価値が再検討される場合もあるだろう。次ページでその関係性を整理する。

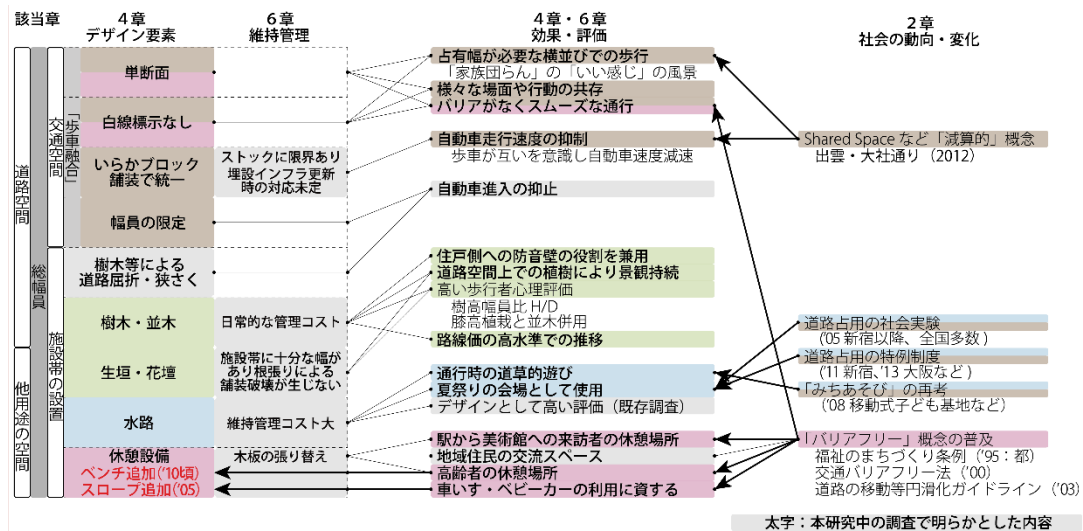


図 7-3 空間デザインの効果や評価と今日的な再評価

上記（図 7-3）で、各章で論じた内容の関係性を示したもので、用賀プロムナードを例としたものである。最右列の「社会の動向・変化」は開通後今日に至るまでの動向・変化の一例を示している。

例えば「単断面」「白線標示なし」「舗装の統一」に関しては、現在の Shared Space などの取り組み以上に【減算的】なものであるが、そうした一切の分離がないことで人々は道の中央を自由に歩いている。そして、その風景自体が「コミュニティの希薄化」などの現代的な社会問題に向き合う策として絡むこともあると考える。

また、そうした概念的な議論のほか、単に道路を広く通行できることは高齢者や車いすの移動しやすい空間であり、今日の高齢社会に結果的に対応している空間デザインであると後天的に評価することもできる。これらは「幅員」の議論であるが、「施設帯」のほうへ目を向ければ【樹木】などの設置が 30 年経過しても沿道の地価を高水準に保っていることや、「施設帯」が空間構造を改変する余地として使用できるため、バリアフリー対応工事としてスロープの設置が可能であったことなどが挙げられる。

本研究の成果を示す方向として今後に取り組むべきは、こうした各施設をとりまく価値観の整理であり、それが立場によって評価が異なる「質」について更に追究した内容になるだろう。また（図 7-3）のような関係図を、例えば 4 章 3 節で例示した常盤台住宅地の場合など他事例においても作成していくことで、どのようなストリートデザインが今日的に意義を持つものであるかの議論の深化につながると思う。

7-3. 今後の課題

◆道路は「公共空間」である以上、その整備や保全を行う上での資料として用いることを考える上では「質」について定量的な評価が可能か、またその方法を検討していきたい。同時に環境行動の視点からみた評価など定性的な評価でしか補えない範囲が存在すると考えられ、その範囲の更なる明確化を行いたい。これは住宅地のストリートに限った事柄でなく、広く公共空間のデザインという実務と研究との関係性を考える上で今後深化されていくべき議論内容でもある。

◆4章で対照実験的な比較分析を行ったが、路線延長や幅員、また分析結果には記載されなかったが路線計画的な視点としての目的地の設定など、より都市スケールに目を向けた考察も必要であると考えられ、今後の課題である。特に用賀プロムナードで一定の歩行者数が確保されている背景には、集客施設としての世田谷美術館や都市公園である砧公園の存在があると考えられ、こうした観点からの分析と、当時のデザイン室が掲げていた施設整備＋周辺整備の考え方の意義を実証する意味合いもある。

◆住宅地におけるストリートデザインの実現可能性という観点では、以下に着目した議論を今後深めていく必要がある。

- ・整備事業手法や、そこに紐づく補助金などのメニュー
- ・維持管理上の議論として、上記同様の補助等のメニュー
- ・住民による日頃の手入れなど管理コストの削減方法と、その先進事例の整理

◆また、面的な「みちあそび」などの空間として住宅地の道路空間を捉える場合の

- ・幹線道路の整備と通過交通量との関係性を扱った既往研究の整理と考察
- ・かつての「遊戯道路」のような一時的な通行止め施策の再検討と、その際の合意形成などに関する議論の拡充

なども、関連する研究事項として挙げられる。

参考文献一覽

◆参考文献一覧

1 章〈参考文献〉

- 1-1) 都市住宅編集部[編]：歩車共存道路の理念と実践, 1983, 鹿島出版会
- 1-2) 新谷洋二：わが国における歩行者道路の歴史—道路構造基準の変遷からみた考察—, 国際交通安全学会誌, 7, 4, 1981.12
- 1-3) 住区内街路研究会：人と車[おりあい]の道づくり—住区内街路計画考, 1989, 鹿島出版会
- 1-4) 堀繁、篠原修、内藤廣、中井祐：集客地の活性化に資する、道路のホスピタリティ表現手法についての研究, 道路政策の質の向上に資する技術研究 開発成果報告レポート, No.17-5, 2008.7
- 1-5) 中島直人、関谷進吾：ニューヨーク市タイムズ・スクエアの広場化プロセス BID 設立以降の取り組みに着目して, 日本建築学会計画系論文集, 81, 725, pp.1549-1559, 2016.7
- 1-6) 野原卓、釣祐吾：街路・沿道連携型ストリートデザインマネジメントの展開プロセスに関する研究, 日本都市計画学会都市計画論文集, 51, 3, pp.611-618, 2016.10

2 章 〈参考文献〉

- 2-1)新谷洋二[編著]：都市交通計画[第2版], 2003, 技法堂出版（第1版は1993年の発行）
- 2-2)住区内街路研究会：人と車・おりあいの道づくり, 1989, 鹿島出版会
- 2-3)公益社団法人 日本道路協会：道路構造令の解説と運用, 2015.6, 丸善出版
- 2-4)都市住宅編集部[編]：歩車共存道路の理念と実践, 1983, 鹿島出版会
- 2-5)築瀬範彦：面的な開発における歩行空間計画—UR 施行地区における歩行空間整備の歴史, 新都市, 68, 5, pp.12-15, 2014
- 2-6)新谷洋二：わが国における歩行者道路の歴史—道路構造基準の変遷からみた考察—, 国際交通安全学会誌, 7, 4, 1981.12
- 2-7)矢島隆：街路構造令40年の展開（その1）—歩道と植樹帯を中心に—, 都市と交通, 78, pp.18-23, 2009.11
- 2-8)仙田満、上岡直見[編]：子どもが道草できるまちづくり 通学路の交通問題を考える, 2009.7, 学芸出版社
- 2-9)荻原達朗（建設省都市局街路課課長補佐）：街路事業における線整備から面整備への動き, 都市と交通, 1, 3, pp.6-12, 1984.2
- 2-10)鳴海邦碩：都市の自由空間 街路から広がるまちづくり, 2009, 学芸出版社
- 2-11)生田尚志、佐藤将之：社会形成からみた「仮設的な場」に関する考察, 日本建築学会計画系論文集, 81, 721, pp.656-666, 2016.3
- 2-12)国民生活審議委員会調査部会、コミュニティ問題小委員会：コミュニティ生活の場における人間性の回復—, 1969.9
- 2-13)田中康裕、鈴木毅：地域における異世代の顔見知りの人との接触についての一考察 —「中間的な関係」と「場所の主」の観点から—, 日本建築学会計画系論文集, 73, 632, 2107-2115, 2008
- 2-14)住田正樹、南博文[編]：子どもたちの「居場所」と対人的世界の現在, 2003, 九州大学出版会
- 2-15)59 全国初の古川親水公園 江戸川区公式ホームページ
http://www.city.edogawa.tokyo.jp/edogawa100/edogawarashisa/midori_kouen/059.html（閲覧日：2017年1月5日）
- 2-16)座談会：自動車の都心乗り入れ規制の功罪, 道路, 381, p.30, 1972.11
- 2-17)生活道路におけるゾーン対策推進調査研究検討委員会：生活道路におけるゾーン対策推進調査研究 報告書, 2011.3
- 2-18)警察庁交通局交通規制課：コミュニティと交通管理, 月刊交通, 20, 10, pp.7-17, 1989.10
- 2-19)福岡県警察本部交通部交通規制課, 「優しさ」のある「生活ゾーン規制」を目指して, 月刊交通, 20, 10, pp.47-57, 1989.10
- 2-20)土木学会 土木計画学研究委員会 交通施設整備事業制度研究分科会[編]：交通整備制度：仕組と課題, 1990, 社団法人土木学会
- 2-21)日本道路協会：懸賞論文当選発表, 道路, 438, pp.8-9, 1977.8
- 2-22)坪井良一：人・道・車の調和を 人間道路会議が求めるもの, 道路, 487, pp.5-9, 1981.9
- 2-23)レディース・ロード・フォーラム：「親しみとうるおい」はさりげなく, 道路, 513, pp.10-13, 1983.11
- 2-24)泉堅二郎：やすらぎと思いやりのある道づくり—道しるべ懇談会宣言より—, 道路, 513, pp.14-17, 1983.11
- 2-25)警察庁交通局交通規制課：コミュニティと交通管理, 月刊交通, 20, 10, pp.7-17, 1989.10
- 2-26)天野光三、藤埴忠司、小谷通泰、山中英生[編著]：歩車共存道路の計画・手法, 1986, 都市文化社.
- 2-27)株式会社 INAX：Esplanade 魅力ある街づくり No.41 冬号 [特集]住民参加でつくる“やさしいまち”東京・世田谷区, 1997.1
- 2-28)小出和郎：補助事業はわかりにくい?!, 造形, 5, p.102, 1996.10
- 2-29)久保田尚：地区道路整備と住民参加, 日本不動産学会誌, 12, 4, pp.40-43, 1998.6

- 2-30) 社団法人 交通工学研究会[編]: コミュニティ・ゾーン形成マニュアルー地区総合交通マネジメントの展開ー, 1996.5
- 2-31) 西川潔、山本早里: シェアド・スペースに関する研究-1, 日本デザイン学会 第 58 回研究発表大会
- 2-32) 新田保次: 人中心の道づくり: 速度とシェア
<http://www.jice.or.jp/cms/kokudo/pdf/reports/committee/roads/nitta.pdf> (2017 年 1 月 16 日閲覧)
- 2-33) KOBE パークレット社会実験の実施,
<http://www.city.kobe.lg.jp/information/press/2016/09/20160929300301.html> (2017 年 1 月 16 日閲覧)
- 2-34) 国土交通省 都市局 まちづくり推進課: 道路占用許可の特例について～にぎわい・交流創出のための道路
 占用許可の特例制度～, <http://www.mlit.go.jp/common/001039043.pdf> (2017 年 1 月 20 日閲覧)
- 2-35) 日経コンストラクション: 公道上の常設カフェでまちを浄化, 2012 年 12 月 24 日号, p.48
- 2-36) 日本学術会議 子どもの成育環境分科会: 我が国の子どもの成育環境の改善にむけてー成育空間の課題と提
 言ー, 2008.8
- 2-37) 国土交通省: 第 4 次社会資本重点整備計画, 2015.9
- 2-38) 土井健司、長谷川孝明、小林成基、杉山郁夫、溝端光雄: 超高齢化を迎える都市に要求される移動の質に
 関する研究, 国際交通安全学会誌, 35, 3, pp.38-49, 2011.2
- 2-39) 国土交通省: 「あんしん歩行エリア」及び「事故危険箇所」を指定, 2003.7,
http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha03/06/060711_.html (2016 年 7 月 25 日閲覧)
- 2-40) 国土交通省: 地域の方々と質の高い生活空間の形成を目指す「くらしのみちゾーン」「トランジットモー
 ル」 4 2 地区を登録, 2003.7, http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha03/06/060701_.html (2017 年 1 月 14 日
 閲覧)
- 2-41) 警察庁交通局: 「ゾーン 30」の概要, 2015.2, <https://www.npa.go.jp/koutsuu/kisei/zone30.pdf> (2016 年 7 月
 25 日閲覧)
- 2-42) 国土交通省国土技術政策総合研究所: 通学児童の安心感が向上し、車両速度が低下するなどの効果が確認
 されました～二の宮小学校通学路の交通安全対策の社会実験効果～
- 2-43) 日経コンストラクション: 歩行者にやさしい道づくりで参道を刷新 出雲大社参道「神門通り」(島根県出
 雲市), pp.6-11, 2014 年 9 月 22 日号
- 2-44) 古城秀治、橋本成仁: 住区内の単断面道路における自動車走行速度に街路空間並びに歩行者交通特性が及
 ぼす影響, 都市計画論文集, 47, 3, pp.799-804, 2012.10
- 2-45) 清水和弘、岡村敏之、中村文彦、王鋭、生活道路における街路特性や沿道特性が走行速度に及ぼす影響に
 関する研究, 土木学会論文集 D3 (土木計画学), 68, 5, pp.I_1237-I_1242, 2012
- 2-46) 古城秀治、橋本成仁: 街路空間整備を通じた交通安全対策に関する地域住民の意識構造 -出雲大社・神門通
 りを対象として-, 都市計画論文集, 49, 2, pp.157-167, 2014.10
- 2-47) 中山昂彦、宮川愛由、谷口綾子、井料美帆 (他 2 名): 道路空間デザインが歩車間コミュニケーションに及
 ぼす影響に関する研究, 第 52 回土木計画学研究発表会・梗概集, 2015

3 章 〈参考文献〉

- 3-1)財団法人世田谷区都市整備公社 世田谷まちづくりセンター：市民まちづくりフィールドマップ 〈世田谷〉，1999
- 3-2)世田谷区土木部工事第一課企画部都市デザイン室：語らいが生まれる 桜丘プロムナード, 1986
- 3-3)世田谷区政策経営室政策企画課：梅ヶ丘駅周辺 やさしいまちづくり, 1993.3
- 3-4)世田谷区企画部都市デザイン室：都市美せたがや叢書 4 生活と文化の軸基本計画―界限づくりを目指して― [第二版], 1987.3
- 3-5)世田谷区企画部都市デザイン室：おもいはせの路, 1989.3 (第3版)

4 章 〈参考文献〉

- 4-1)天野光三[編著]：歩車共存道路の計画・手法, 1986, 都市文化社
- 4-2)世田谷区企画部都市デザイン室、建設部土木計画課[編]："世田谷レポート No.17 1992.2.1 号 みんなの知恵と工夫から生まれた道一楽しく、安心して歩ける道づくり", 1992.2
- 4-3)世田谷区土木部工事第一課、企画部都市デザイン室：語らいが生まれる 桜丘プロムナード, 1986
- 4-4)田畑貞寿、秋山寛：市街地の緑空間整備における合意形成とそのプロセスについて, 造園雑誌, 46, 5, pp.93-98, 1983
- 4-5)国土交通省：車道及び側帯の舗装の構造の基準に関する省令について,
<https://www.mlit.go.jp/road/sign/pavement.html> (2017 年 1 月 12 日閲覧)
- 4-6)瀬尾卓也、高宮進、小原裕博：コミュニティ道路の整備手法と速度抑制効果に関する研究, 土木研究所資料, 3441, 1996.7
- 4-7)日経アーキテクチュア：ニュース〈環境デザイン〉用賀プロムナード“いらかみち”, pp.188-192, 1986 年 9 月 8 日号
- 4-8)都市住宅編集部[編]：歩車共存道路の理念と実践, 1983, 鹿島出版会
- 4-9)日経アーキテクチュア：用賀プロムナード「いらかみち」検証「安全性」という試練にさらされた瓦の道,
pp.142-148, 1996 年 11 月 25 日号 (増刊)
- 4-10)建築文化：用賀プロムナード 道と広場・風味萬感, pp.53-68, 1986 年 9 月号
- 4-11)小森成男：綾瀬コミュニティ道路, 525, pp.43-45, 1984.11
- 4-12)木下慎哉：道路構造令等の一部を改正する政令について
- 4-13)国土技術研究センター：道路の移動等円滑化整備ガイドライン, 2003.1, 大成出版社
- 4-14)越沢明：東京の都市計画, pp.132-139, 1991, 岩波新書
- 4-15)亀野辰三、八田準一：「樹高幅員比」に基づく景観イメージの評価, ランドスケープ研究, 61,5, pp.617-620, 1998
- 4-16)市橋秀樹、渡部力、小島桃子：街路植栽が歩行者および運転者心理に及ぼす影響, ランドスケープ研究, 63, 5, pp.795-798, 2000
- 4-17)吉村英孝、千田友己、塚本由晴：自動車の取り扱いからみた住宅の構えと住宅地の街並み 世田谷区奥沢を事例として, 日本建築学会計画系論文集, 74, 635, pp.283-290, 2009.1
- 4-18)小林健治、鈴木毅、新村岳広、木多道宏、舟橋國男：人が居る場面記述にみる人間—環境関係の基礎的分析 -都市の中の“いい感じ”に人が居る場面の研究-, 日本建築学会計画系論文集, 589, pp.77-83, 2005.3
- 4-19)警視庁：必要条件 (更新日 2016 年 8 月 17 日) ,
<http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/smph/kotsu/doro/singoukisetchi/hitsuyoujyoken.html> (閲覧日：2017 年 1 月 22 日)

5 章 〈参考文献〉

- 5-1)瀬尾卓也、高宮進、小原裕博：コミュニティ道路の整備手法と速度抑制効果に関する研究，土木研究所資料，3441，1996.7
- 5-2)建築文化：用賀プロムナード 道と広場・風味萬感，pp.53-68，1986 年 9 月号
- 5-3)日経アーキテクチュア：用賀プロムナード「いらかみち」検証「安全性」という試練にさらされた瓦の道，pp.142-148，1996 年 11 月 25 日号（増刊）
- 5-4)小森成男：綾瀬コミュニティ道路，525，pp.43-45，1984.11
- 5-5)日経アーキテクチュア：ニュース〈環境デザイン〉用賀プロムナード“いらかみち”，pp.188-192，1986 年 9 月 8 日号
- 5-6)世田谷区企画部企画課：ふれあいのあるまちづくり計画，1984.7
- 5-7)国土交通省：歩道の一般的構造に関する基準の改正について，
http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha05/06/060203_.html（2017 年 1 月 21 日閲覧）
- 5-8)世田谷区企画部企画課・都市デザイン室：歩いてみよう、新しい歩道，1986.4
- 5-9)世田谷区政策経営室政策企画課：梅ヶ丘駅周辺 やさしいまちづくり，1993.3
- 5-10)生田尚志、佐藤将之：社会形成からみた「仮設的な場」に関する考察，日本建築学会計画系論文集，81，721，pp.656-666，2016.3
- 5-11)株式会社 INAX：Esplanade 魅力ある街づくり No.41 冬号 [特集]住民参加でつくる“やさしいまち”東京・世田谷区，1997.1

6 章〈参考文献〉

- 6-1)日経アーキテクチュア：用賀プロムナード「いらかみち」検証「安全性」という試練にさらされた瓦の道,
pp.142-148, 1996 年 11 月 25 日号 (増刊)
- 6-2)中村遥子、黒田乃生：伝統的建造物群保存地区における街路舗装の現状と課題, 日本建築学会計画系論文集,
75, 657, pp.2729-2736, 2010.11
- 6-3)小森成男：綾瀬コミュニティ道路, 525, pp.43-45, 1984.11
- 6-4)世田谷まちなか観光協議会：よっきーとたぬきといらかみち, 2015
- 6-5)世田谷区 政策経営室 都市デザイン担当課：プロムナードアンケート調査 集計概要
- 6-6)国土交通省都市・地域整備局都市計画課[監修]：景観形成の経済的価値分析に関する検討報告書, 2007.9, (財)
都市づくりパブリックデザインセンター
- 6-7)ケヴィン・リンチ (丹下健三、富田玲子訳)：都市のイメージ 新装版, 2007(旧版は 1968), 岩波書店

以上

謝辞

本研究を締め括るにあたり、今ここに至るまでにお世話になった方々へ感謝と御礼を申し上げます。

まず、修士課程の2年間に於いて親身なご指導を頂きました出口先生に感謝の意を表します。他分野の出身で、工学的な思考や都市計画学の基礎が備わっていない私に対し、論文指導やスタジオ講義、柏の葉プロジェクトを実践する中など、様々な機会に「気づき」となるアドバイスを頂戴し、多くのことを学ばせていただきました。研究に関しては期待していただいていた中でご指導いただいた内容を未だに反映できていない箇所が多々残り、それは私自身の心残りでもあります。今後も引き続き都市計画に関わる身としては、この2年間で得たものを活かしていくことで、少しずつでも恩返しをしていきたい所存です。

本研究の副指導教員を引き受けてくださりました清水先生には、私が論をまとめきれず頭の中を書き連ねたようなレジュメを持参する中で、1つひとつ的確なアドバイスをいただきました。私の視野が狭くなりがちな箇所に関して、多くの地域に関わられてきた経験を踏まえたご説明により、多くの示唆をいただいていたように思います。誠にありがとうございました。

また、副査を担当いただきました岡部先生には今回のご指導のみならず、入学当初より演習講義などでも多くお世話になりました。この場を借りて御礼申し上げます。

本研究の調査においては世田谷区の職員の皆様にお世話になりました。都市デザイン課の田中様、一坪様には情報のご提供のみならず励ましの言葉もいただき、昨年の3月からの長い間大変お世話になりました。当時のデザイン室長である春日様や、梅ヶ丘を担当されていた桐生様には、資料上では知り得ない世田谷区都市デザインの思想の根幹にあたる部分までをお話をいただき、玉川土木事務所の笹見様、竹内様、中杉様、田中様には用賀プロムナードに関する様々な情報を都度提供いただき、誠にありがとうございました。また、用賀商店街振興組合の杉本様には、外側から用賀プロムナードを眺める立場として、商店街のお話とともに、数々の貴重なお話を頂きました。

いずれのヒアリング調査でも皆様方が地域や世田谷区の都市デザインに対して熱意とプライドを抱いていることをひしひしと感じ、その度に論文執筆への気を昂らせる中で調査の帰路に就いたことを覚えております。お話いただいた内容を十二分に反映できていないことが心残りであり、今後加筆の機会があるならば、皆様の想いを乗せた文章として精度を高めていきたい所存です。

そして、出口研究室の皆様、また、社会文化環境学専攻の皆様には、論文の執筆中のみならず日頃の院生生活において、本当にお世話になりました。

助教の大島先生には、柏の葉PJでの屋台プロジェクトを中心に様々な活動の中でお世話になりました。入学したての頃に始まった建築スタジオから今日に至るまでの2年間、常にお世話になっており、多くのご指導をいただきましたこと御礼申し上げます。

特任研究員の池田さん、ハナさん、客員研究員の斉田さん、ドクターの吉田さん、ファトマさん、井上さん、アウレリア、高橋さん、青木さん、そしてヨンアさん、ラヒフさんには研究室会議での貴重なご指摘をいただいたのみならず、研究室旅行などで楽しい時間を共に過ごさせていただき、修士2年間での良き思い出です。また、ドクターの中野さんには入試前に訪問した際から同じ文系出身の先輩として、多く相談に乗っていただきました。誠にありがとうございました。

同期の茅野君、吉備さん、小林さん、蔣君とは屋台プロジェクトなどで、沢山の時間を一緒に過ごしていたように思います。夜通しでレーザーカッターを操作していた日々が懐かしいです。皆、要領が良くて、不器用な私は傍でつねづね関心しておりました（今もしていますが）。そして大鶴さん、斉藤さんとは、今思えば1年間と短い間なんです、その短さを感じないほどに前から皆でわいわいやっていたように感じます。

井桁さん、大野さん、北川君、朱君、中西君、和田君。たくさんの後輩たちが入ってきて、とても楽しい1年間でした。もっとプロジェクトとか、いろいろなことに一緒に取り組めたらよかったな、と少し心残りもありますが、これから社会で顔を合わせることもあるでしょうし、その時が来ることを楽しみにしています。

また、修士の2年間で、苦労もありつつ楽しく過ごせたのは社文同期の皆様との楽しい時間があってこそ、と思っております。あの人通りの多い席に座っていたこともあり、なんだかんだ誰よりも院生室を楽しんでいたんじゃないかなあ、と思います。これからもどうぞよろしくお願いします。

最後に、大学進学時には2浪の上に、修士進学という選択まで受け止めてもらいながら、研究が辛くなった時にはその話を聞いてもらったりと、とにかくワガママに進み続ける私を何時いかなる時も受け止めてくれた両親に、心から感謝いたします。おかげさまでこの6年間、酸いも甘いも、悔いのないまでにたくさんの経験を得ることができました。これを糧に社会に出た上では、たっぷり親孝行させてもらえたらな、と思っています。

2017年1月23日 生田 尚志