



Japan Project-Industry Council

小さな道の大きな改革

～安全で賑わいある人中心のまちなかの小さな道～



2025年4月

JAPIC 国土創生プロジェクト委員会
「小さな道の大きな改革」提言作成ワーキンググループ

はじめに

私ども日本プロジェクト産業協議会(JAPIC)は2015年に「国土創生プロジェクト委員会(委員長:石田東生 筑波大名誉教授)を立ち上げた。その後、同委員会は、国への政策提言として、2016年から2022年にかけて、豊かな国土作りとモビリティ・ネットワークに関わる4つの提言を策定、公表してきた。

「世界一素晴らしい国を目指しソフト・ハードのインフラに磨きをかける」(2016 年)

「人生100年時代の産業と暮らしを支える社会資本のあり方」(2018 年)

「産・官・民の連携によるモビリティ・ネットワークの構築」(2020 年)

「アフターコロナのモビリティ・ネットワーク戦略」(2022 年)

この10年の間に内外の政治・経済情勢は激変したが、わが国では少子高齢化、人口減少、過疎化が一層進んだことに加え、度重なる自然災害や蔓延した新型コロナウイルス感染症を契機として、国土や生活のあり方を大きく変えていかねばならない、との観点から、「分散型社会」や「地域生活圏」の議論が活発に行われてきた。

具体的には誰もが安全・安心に暮らせ、就労や子育てが容易で賑わいの溢れた Well-being な地域社会・街づくりを目指そうとしている。このような認識に加え、道路交通法施行令が改正されたことを絶好の機会と捉え、当委員会は全国津々浦々の「まちなかの小さな道」に着目し、「道路空間」を「人と人との出会いの空間、人間中心の空間」へ転換させる具体的な提言を取り纏めた。本提言が国の政策に反映され、全国の地域社会の安心・安全と活性化が進むことを期待するものである。

一般社団法人 日本プロジェクト産業協議会(JAPIC)

会長 進藤 孝生



小さな道の大きな改革 提言に込めた思い

(一社)日本プロジェクト産業協議会(JAPIC)という公的組織からの提言を、私的な感慨と振り返りから始めることの不適切さは重々承知しながらも、本提言を行うに至った経緯や基礎にある考えもお分かりいただきたいのでお許し願いたい。

道路は生活、産業・経済活動や緊急時の防災・減災からみて最も基本的かつ重要なインフラであることは論を待たない。道路政策や計画のあり方はすでに語りつくされた感が強いが、身近な市街地内の小さな道の安全性、快適性、コミュニティ形成、あるいは町の賑わい・風格という価値に関して、少なくとも総合的な道路政策や都市交通計画の方法論や計画論の検討において広い視野で十分に議論されてきてはいないという気づきが出発点である。研究や理論展開面では、1963年の著名な「Traffic in Towns (邦訳:都市の自動車交通)」が有名であるが、この本ではよく知られたように都市内街路網を幹線街路－補助幹線街路－区画街路と段階的に構成し、幹線街路によって囲まれた居住環境区と呼ばれるエリアの環境を守ろうとする街路の段階構成論が提唱されている。概念が分かりやすく、都市計画理論や道路計画論との親和性も高く、効果波及のロジックも明快である。段階構成論は普遍性と的確性を有していると思うが、問題はこの本の読み手である我々自身にあるのではないだろうか。実は私自身も交通計画の授業でこの理論について多摩ニュータウン、千里ニュータウン、筑波研究学園都市などの実例とともに紹介し、それで良しとしていた。日本の都市は、その歴史や経緯はさまざまであるが、モータリゼーションのはるか昔から、自動車を意識することなく成長発展してきていて現在に至っている。そこに自動車が侵入してきた訳で、何とか遣り繰りして現在に至っているところが多い。これが全国の一般的な姿であって、大規模ニュータウン以外には整理された段階構成された道路ネットワークは見られないといっても過言ではないし、段階構成論に則った既存道路網の大幅な改善は不可能であるとはいわないが非常に難しいであろう。

2番目の気づきは速度規制にかかわるものである。2012年の京都府亀岡市における無免許ドライバーが引き起こした痛ましい事故である。集落内の小さな道を大幅な速度超過で暴走し多数の学童を死に至らしめたものである。私自身、気になって自宅付近や出張先の小さな道の速度規制状況を歩いて調べたことがあるが、驚いたことにセンターラインが引かれていない小さな道のほとんどに速度規制標識がないことを発見した。法定速度の60kmが適用されているのである。道路交通法では最高速度規制は路線ごとに公安委員会で決定し、標識によって周知することが実効性を担保する条件になっているが、正直なところこの手続きと費用、さらには合意形成のむづかしさもあって放置されているのではないかという感想を持った。

そして、これが最後であるが、道路構造令の用語説明では「車道は専ら車両の通行の用に供することを目的とする道路の部分(自転車道を除く。)」とある。これは実は、専ら車両の通行の用に供さない部分、例えば、路側帯、自転車通行帯などが明示的に指定されていない限り、道路は全面車道であると考えるべきであることを意味すると教わり、びっくりした覚えがある。



そして、小さな道の現状がどのようなものであるか、例えば、小幅員道路の速度規制の現状はどのようなものであるかを確認するために国土交通省道路局の担当者に問い合わせたところ、統計データがきちんと整理されていないという回答をいただいた時には本当に驚いた。10 年程前のことである。これ以降、小さな道の大きな改革が必要だと色々な場面で主張を続けている。小さな道との対比であえて大きな道路という言葉を使うが、大きな道路、高速道路とか幹線道路は大事であるが、実際に社会経済活動が行われている敷地のほとんどには小さな道が接続していることを忘れてはならない。人体でいうと、最前線で活動し価値を生み出している細胞につながっているのは毛細血管である。大動脈、大静脈はもちろん大事だけれど、毛細血管が衰えると人体にいろいろな不都合が発生する。コロナ禍以降、市街地内の最大の共有の公的空間である道路の価値を再認識することが広がってきてはいるが、我が国の道路政策、都市政策の小さな道と大きな道路とのバランスをまだ大きな道路に偏っているのではないだろうか。少しだけ小さな道よりにしていただけないだろうか。大きな道路と異なり、小さな道は圧倒的に存在量が多い。道路法上の道路の総延長 122 万 km のうち、車道幅員 5.5m 未満の道路を小さな道と考えるとその延長は 87 万 km に及ぶ。実に 87% が小さな道である。個人的にはこの膨大な存在量もあり、後回しになっているのではないかと想像している。小さな道と大きな道路のバランスが大事だと考える。

国土審議会でも国土形成計画、とりわけこれからの国土のあり方に大きく影響を及ぼす人口や産業の配置、均衡ある発展に貢献することを目指して地域生活圏議論が進められているが、安心して子育てできるまち、年齢や障害の有無により社会参画が影響されないまち、賑わいのある中心市街地への再活性化に向けて小さな道の議論は非常に重要である。

JAPIC の国土創生プロジェクト委員会では、わが国の国土のあり方と、そこでの交通・モビリティのあり方についての調査・提言活動を 10 年近く続けており、多くの人に参画いただいている。委員会で、以上のような問題意識を申し上げたところ、小さな道の問題を議論する WG が結成され、以降、活発な調査活動と深く幅広い議論を重ねてきている。昨年は、小さな道の法定速度を時速 60km から 30km に引き下げるという警察庁による道路交通法施行令の改正について、WG としてパブリックコメントという形で提言を行った。今回は、同じ問題意識のもとで、小さな道の大きな改革というタイトルで、小さな道の重要性を共有するとともに、道路のあり方の変革に関して、具体的には道路構造令に全面車道主義ではなく、歩行者・自転車・ベビーカーなど脆弱な道路利用者(Vulnerable Road Users)が優先される第 5 種の道路を新設してはどうかという提言を行うべく、議論を積み重ねてきた。WG メンバーはもとよりボランティアとしての参画であり、仕事に子育てに忙しい中での調査であり執筆である。不十分なところは多々あると思うが、ご一読いただき、ともに考えていただければ幸いである。

国土創生プロジェクト委員会 委員長
石田 東生



目次

1. 政策提言の背景・課題認識
2. まちなかの小さな道の“出会いの空間”への変革と“事故ゼロ”実現
3. 変革にむけた道筋一エリアとまち
4. 提言 1：第 5 種道路（歩車融合道路）の創設
5. 提言 2：まちなかの小さな道の「面的な」変革
6. 提言 3：学校前の小さな道を変革
7. 提言 4：道路空間におけるプライオリティの変革
8. 提言 5：まちなかの小さな道のモニタリング基盤の整備
9. 提言 6：コミュニティが中心となったまちなかの小さな道のマネジメント



1. 政策提言の背景・課題認識

道路空間のなかでも、まちなかの小さな道は、かつては住民にとって様々な場所として機能していました。人々は触れ合い、情報を交換し、商売を行い、子供達にとっては遊びの場として、余暇の時間を過ごす場でもありました(例:遊戯道路)。しかし、自動車が本格的に街に侵入してきて以降、自動車交通と事故率は歩調をあわせて増加し、そのような空間は徐々に失われ、現在はなかなか目にすることができません。

この背景として、モータリゼーション進展に伴うわが国の道路整備は、経済成長を支えるものとして自動車利用を中心に整備方針を決め整備してきたことがあります。多くの量の大きな車が走行することをさばくことに力点が置かれ、まちなかの小さな道は、不足する幹線道路の抜け道として使われ、安全性が大きく損なわれたままになっていたといっても過言ではありません。

しかし、経済成長と共に人々の価値は量から質へ、さらに Well-being の実現へ、社会経済状況の変化に伴い価値観が変化してきました。令和の今は、効率的な経済成長ばかりでなく、すべての人々の幸せに寄り添い、人々の求める価値観・暮らしの実現に焦点を当てるべき時機を迎えています。

しかしながら、現実にも目を向けると、わが国の道路交通事故件数は減少し続けているものの、歩行者の事故死者割合は非常に高く、歩行者が関係する事故の多くが発生しているまちなかの小さな道は、先進国と比較しても「歩く人の安全が脅かされる道」となっています。これは人口減少社会を迎えたわが国の喫緊の解決すべき課題であると認識しています。

人口減少・少子高齢化が地域で進行するということは、まちから人が減り経済活動が低下するだけでなく、地域コミュニティの結びつきが弱くなり、高齢者が孤立し、生活の質の低下が起こることにつながります。また、見守りの目が減ることにより、子どもたちや高齢者の安全が脅かされ、地域全体の安心が失われていきます。このような未来を避けるため、JAPIC では、小さいけれども非常に大きな存在である「まちなかの小さな道」という公共空間の変革について提言いたします。



コラムⅠ―“まちなかの小さな道”とは何か

道路法上の道路の総延長は、約 122 万 km。うち、車道幅員 5.5m 未満の道路は、約 87 万 km、そしてその 87 万 km のうち約 60 万 km は市街地にあります。

私たちが変革を求める“まちなかの小さな道”は、この約 60 万 km の道です。この道は、道路幅員が 5.5m 未満で、私たちの日常の暮らしの中にある道です。例えば住宅街の中にある、子供たちが通学に使う道、歩道の白い線も車のための中央線もないような小さな道。例えば、まちなかにある商店街の道、商店街から少し中に入った店舗や住宅が入り混じる狭い道などです。こうした、狭く小さな道は、歩行者空間が十分に取れているとは言えません。そして、車両の通行も制限されている訳ではなく、歩行者、自転車、バイク、地域住民の車も通過車両も自由に行き来できる空間となり、「歩行者優先」とは言い難い空間となっているのが現実です。

改正道路交通法施行令により、生活道路の更なる速度制限が始まる今こそ、日本中に膨大にあるまちなかの小さな道を変革すべき時です。

全道路:約122万km

車道幅員5.5m 未満の道路:約87万km
(全国の小さな道)

『まちなかの小さな道』(市街地内の
5.5m 未満の道路):約60万km

コラムⅡ―子どもたちを守る「ゾーン 30」の先にあるべきものとは

小さな道で歩行者の安全を守るために、非常に効果を発揮している施策として、車両の速度を時速 30km に制限する「ゾーン 30」、更に物理デバイスも設置する「ゾーン 30 プラス」があります。「ゾーン 30」は全国 4000 か所以上、「ゾーン 30 プラス」は全国で 200 か所近くが既に取り組まれています。

改正道路交通法施行令により始まる生活道路全体の 30km/h 制限は、この「ゾーン 30」を生活道路全体に広げるものですが、だからこそ今ある「ゾーン 30」「ゾーン 30 プラス」は、時速 20km や 10km などの一層の速度規制など、今後は更なる高みを目指すべきであると考えます。一方で、その実施には地域の合意形成が大前提であり、全国 60 万 km の“まちなかの小さな道”を短期間で一気に歩行者のための道にできる施策ではありません。従って、今回の提言にある“まちなかの小さな道”の様々な施策も、同時並行で実施し、私たちの暮らしの中にある“まちなかの小さな道”がより安全で人々の交流やにぎわいが生まれる場へと変革していくべきと考えます。



2. まちなかの小さな道の“出会いの空間”への変革と“事故ゼロ”実現

本提言では、「まちなかの小さな道」の空間の質を変革し、「出会いの空間」へと変わるための施策、そして、人間中心の空間へと転換することによる「小さな道」が「事故ゼロ実現」するための施策を提言します。目指している社会像として、「出会いの空間」と「事故ゼロ実現」を提案します。

●「出会いの空間」とは？

まちなかの住居系地域、商業系地域のいずれにおいても、「まちなかの小さな道」は、子供から高齢者まで、地域在住の人々からその地域を訪れる人までの多様な人々が行き交いコミュニケーションの場として機能する歩行者優先の「出会いの空間」へと変革することが必要です。

都市部では、複合的な都市機能の中で、「まちなかの小さな道」がグランドレベルで人々の交流の場となり、クリエイティブ／イノベティブな活動を行う機能を担います。地方部のまちなかでは、商業施設の再生と都市機能の集約等と一体となり、まちなかの賑わいを取り戻し、歴史的な街並みエリアでは、道そのものや沿道と一体となった景観が、観光価値を担う空間へと昇華する役割を担います。また、都市部、地方部に問わず、住居系地域においては、子供達の遊び場や地域のイベントの場となり地域のコミュニティの醸成に貢献する役割を担っていくことを目指します。

●事故ゼロ実現とは？

「まちなかの小さな道」を「出会いの空間」へ変革するためにも、人々が自動車や自転車と衝突の恐れのない安全な道であることは、大前提として今以上に強化されるべきだと考えています。

「まちなかの小さな道」を子どもやお年寄り、歩行が困難な方、いかなる人も安心して歩き、人と出会い、立ち止まり、交流を重ねるためにも、わが国の「まちなかの小さな道」は「事故ゼロ」であるべきだと考えます。住居地域にあるような「まちなかの小さな道」では、歩行者が必ず優先され、居住者の自動車や通過交通の速度が衝突の恐れが無く、例え接触しても怪我しないスピードまでコントロールされることで歩車が融合する空間へ変わることによって「事故ゼロ」を目指していく必要があります。

商業地域にあるような「まちなかの小さな道」では、にぎわい機能を維持しながら、商用車両や外から訪れる人々の車両の進入が可能な限り抑制されるような、人流・交通マネジメントにより、「事故ゼロ」を目指していく必要があります。

道路交通法施行令の改正により、「中央線のない小さな道」に焦点を当てた法定速度の改定が実施される今、これまでの「小さな道」に対する点や線の対策から、地域生活圏の中のエリア(面)の中の「まちなかの小さな道」としての対策へと、パラダイムシフトしていく好機であると考えます。



市街地内の 5.5m 未満の道路は約 60 万 km 存在します。この膨大な量の道路ストックの空間の位置付け・あり方を変革し、コミュニティをつなげ、まちの姿を変え、人々の well-being を向上させることにより、「まちなかの小さな道」は、単なる交通・移動空間としてだけでなく、地域社会の中心としての役割を果たす空間に変容することができると考えています。

また、「まちなかの小さな道」の変容にあたっては、コストをかけたハードの整備よりもソフトの観点から歩行者にとって安全で交流しやすい空間を確保するための制度設計に比重を置き、その空間の使い方を、行政だけでなく沿道の関係者も一体となって考え、一緒に維持管理していくことが重要です。それによって財政力のあるまちだけで「まちなかの小さな道」が実現するのではなく、全国津々浦々に「小さな道」の出会いの空間が広がっていくことを目指します。

道路空間の民間による維持管理については、これまでも道路協力団体制度という道路空間を活用する民間団体と道路管理者が連携して道路の管理の一層の充実を図る目的で創設された制度がありましたが、今回の提言は、「まちなかの小さな道」を対象に、維持管理のみならず、交流が生まれる空間を創出するところから制度設計を行うという点がポイントとなります。

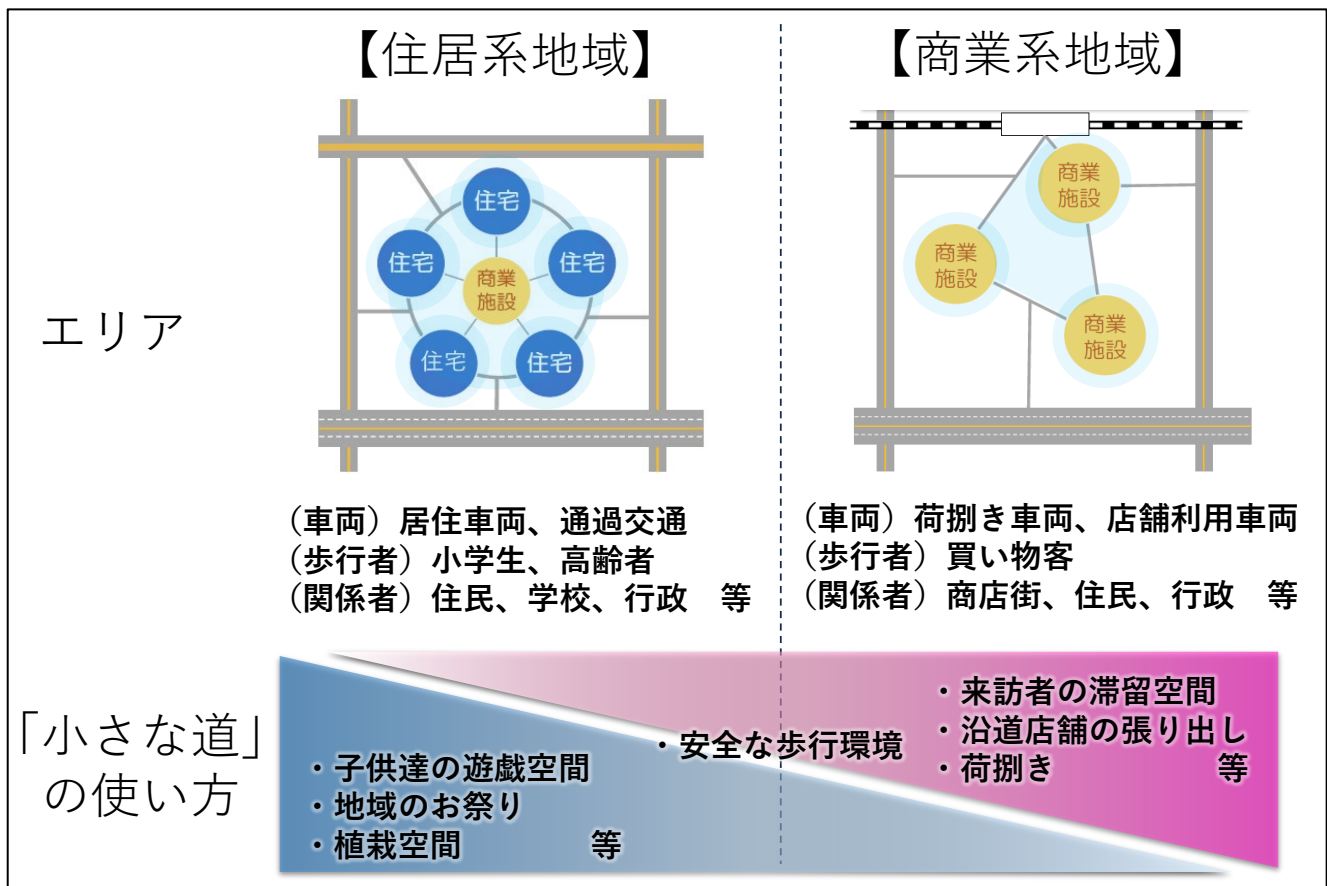


図-1 エリア別の「まちなかの小さな道」の使い方のイメージ



3. 変革にむけた道筋—エリアとまち

これまでの生活道路に関連する計画論は、幹線道路に囲まれたエリアにおける道路交通安全マネジメントに立脚してきました。しかしながら、実際の市街地の状況をみると、幹線道路に囲まれた街区が形成されているのは希であり、理想的な計画論を実践するには、様々な障壁があり、その実現には長期間を要するという現実があります。

そのような中で小さな道は、これまで点の対策が中心であり、線の対策も極めて限定的に進められてきました。また対策エリアは、住宅地などの居住環境の改善を意図した生活道路が中心でした。

この現状から、「まちなかの小さな道」を「出会いの空間」へと変革し、あわせて「事故ゼロ」を実現するために、これまでの道路の概念に加え、「新たな道路(歩車融合道路)」を創設する必要があります(提言1)。

それは、従来の1種から4種の道路種別に加え、新たに歩行者を優先する「第5種道路」の新設です。人を中心としたまちづくりが叫ばれて久しいものの、歩行者専用空間の拡充には長期の時間を要しています。また、歩車共存の曖昧な道路の概念だけではその普及にも限界があります。歩行者を最優先とした「第5種道路(歩車融合道路)」として新設することは、「まちなかの小さな道」が新たな空間へと変革するための有効な打ち手となります。

そして地域生活圏という生活に根ざした空間において「まちなかの小さな道」の変革を進めるには、段階的な導入とそのシナリオ、短期間に実効性の高いタクティカルな発想による実証の繰り返しと実践が必要不可欠です。全国の小さな道路の30km/h規制を契機に、歩車融合道路を実現していく戦略的なプロセスと包括的な打ち手が必要となります(提言2)(次ページの変革に向けた道筋図を参照)。

具体的には、「第5種道路」の新設と共に、「まちなかの小さな道」が「出会いの空間」になるための、「まちなかの小さな道」とそのエリアのまちづくり対策との融合施策、そして「事故ゼロ実現」するための特に学校まわりの住宅地での交通マネジメント(提言3)や先端技術の活用による安全対策を進めていく必要があります。

更に、「まちなかの小さな道」の変革には、それを利用する人々、社会全体の価値観の変化と社会的合意も重要となります(提言4)。そのためのソフト施策も同時に進めていく必要があります。

そして、こうした取り組みの実効性を上げていくためには、コミュニティの力とデータドリブンなアプローチが欠かせません(提言6)。そのためのモニタリング基盤(提言5)も、並行で構築していくことが肝要です。



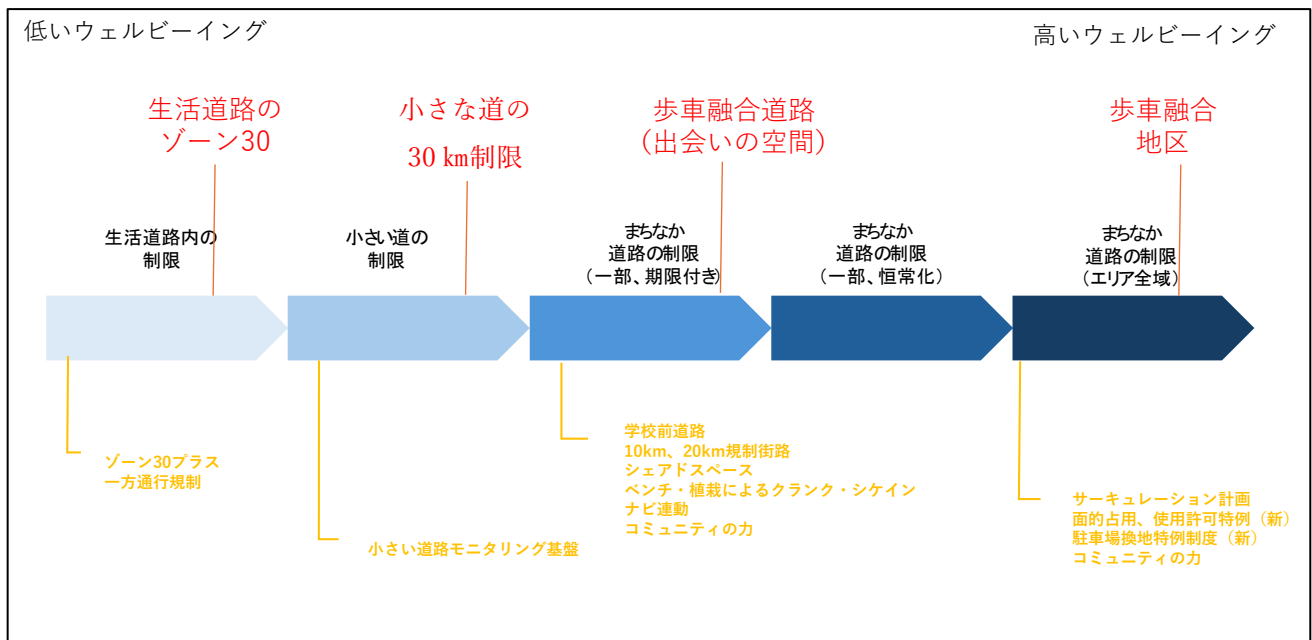


図-2 変革に向けた道筋



4. 提言 1：第 5 種道路（歩車融合道路）の創設

「まちなかの小さな道」が、「出会いの空間」へと変わり、人間中心の空間として「事故ゼロ」を実現するため、「第 5 種道路」を道路構造令に新設することを提案します。

第 5 種道路は、歩行者は道路内のどこを歩いても立ち止まっても良く、車両は歩行者を尊重して最徐行で通行する歩車融合道路を法令で位置づけ、整備を進めます。第 5 種道路においては区画線を消去し、道路交通法で定める歩行者の右側通行を規定せず、車両に対しては歩車融合のため法定速度を下回る最徐行を規定します。これを有効に機能させるためには、法令の遵守及び地域との合意形成に基づく適正な利用が前提となります。

●第 5 種道路の区分

- 第 5 種道路は、「通行機能」よりも「空間機能」を重視した道路とし、道路の使われ方により、以下の区分で級を設定する。

第 5 種第 1 級：歩行者の安全に加えて、賑わいを創出するための滞留空間を確保する道路

第 5 種第 2 級：歩行者の安全を確保する道路

- 第 4 種第 4 級に分類されている歩車共存道路（歩車分離をしない道路）は、第 5 種道路に分類する。

●街路網における位置づけ

- 第 5 種道路は、道路のうち都市部の地区内道路であり、街路網の全体計画の中で歩行者優先施策の実施道路と位置づける。
- 例えば、中心市街地や商店街、観光地のような不特定多数の人々が集まる道路（第 5 種第 1 級）、生活道路のようにある程度特定の住民の利用が卓越する道路（第 5 種第 2 級）等を想定している。
- そのため、都市や町、集落の間を接続するための道路（都市間道路、街道等）とは明確に異なる。

●第 5 種道路の指定方法

- 歩行者の動線は自動車に比べて面的に形成されるため、第 5 種道路は実効性のある規制等も勘案して面的に指定する。
- そのため、第 5 種道路を適用する道路は面的に都市計画に定めるとともに、「中央線のない小さな道」の 30 キロ制限及び小さな道のゾーン対策といえるゾーン 30 やゾーン 30 プラス等ゾーン規制と連動させることが必要である。

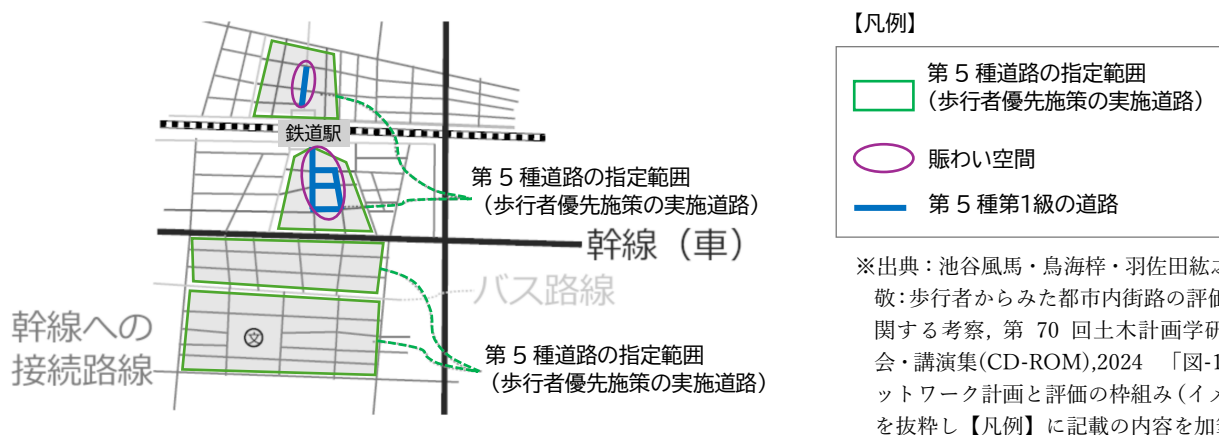


図-3 第 5 種道路の街路網における位置づけ



コラム III—第 5 種道路の道路構造令に定める諸元(案)

(1)車道・歩道の区分

- ・ 歩行者が通行するための、縁石や区画線等による歩道・路側帯等は設置しない。
- ・ 道路法第 45 条(道路標識等の設置)、道路交通法第 10 条(歩行者等の通行方法 通行区分)の適用を除外する。

(2)設計速度

- ・ 歩行者に対する安全を優先し、自動車の通行は最徐行を前提とすることから、設計速度は定めない。

(3)幅員

- ・ 公道認定の 4m 以上を基本とする。
- ・ 第1級は、中心市街地や商店街、観光地などへの適用を想定し、賑わいを創出するための滞留に必要なとなる幅員を別途確保する。

(4)建築限界

- ・ 緊急時の車両通行を確保するため、車両の制限高さ(3.8m)以上の 4m は確保する。

(5)幾何構造

- ・ 歩行者の円滑な通行を確保するため、「道路の移動円滑化ガイドライン」(令和 6 年 1 月 国土交通省道路局)の規定を準用する。



写真-1 第 5 種第 1 級道路のイメージ



写真-2 第 5 種第 2 級道路のイメージ



5. 提言 2：まちなかの小さな道の「面的な」変革

中心市街地や観光地における「まちなかの小さな道」では、アーケード商店街や歩行者専用の小径、生活に根ざした路地などの特徴を活かしながら、まちなかエリア全体を「人中心のウォークアブルな空間」にするとともに、賑わいや交流を生み出す「出会いの空間」に変えることが重要です。

全国の小さな道が 30km/h 制限となるなかで、中心市街地や観光地における「まちなかの小さな道」では、まちづくり施策と連携しながら以下の施策を面的に展開し、周辺エリアとの差別化を図ることを提案します。

- 施策1:ゾーン 10 やゾーン 20 プラスによる面的な交通静穏化／トラフィックカーミング
 - ・20km/h 制限＋交差点ハンプ
 - ・植栽・ベンチ等によるシケイン(クランク、スラローム)
 - ・舗装美装化
 - ・細街路交差点の信号撤去
 - ・自転車押し歩き 等
- 施策2:まちなか全体でクルマの総量を削減するための総合的な交通マネジメント
 - ・歩行者専用道路と一方通行規制の組み合わせによる通過交通の抑制
 - ・路面公共交通の利活用施策と一体となったトランジットモール化
 - ・カーゴバイク特区の導入
 - ・周辺街路のカーブサイドマネジメントとの連携
- 施策3:沿道施設・公園等と一体的運用による総合的なまちづくり
 - ・小さな道に面する商業・文化施設等との連携、一体的運用(オープンカフェ等)
 - ・沿道施設のリノベーションや、公園・遊休地等におけるプレイスメイキングの連携、一体的運用
 - ・沿道の駐車場の「たまり空間」への利用転換、一体的運用
- 施策4:ほこみち制度の活用が難しい小さなみちにおける道路占用・使用許可の面的な緩和
 - ・商店街・地元コミュニティ等が主体となった時間・曜日限定の通行規制
 - ・警察との連携(警察名が明記された通行規制標識、警察の巡回等)



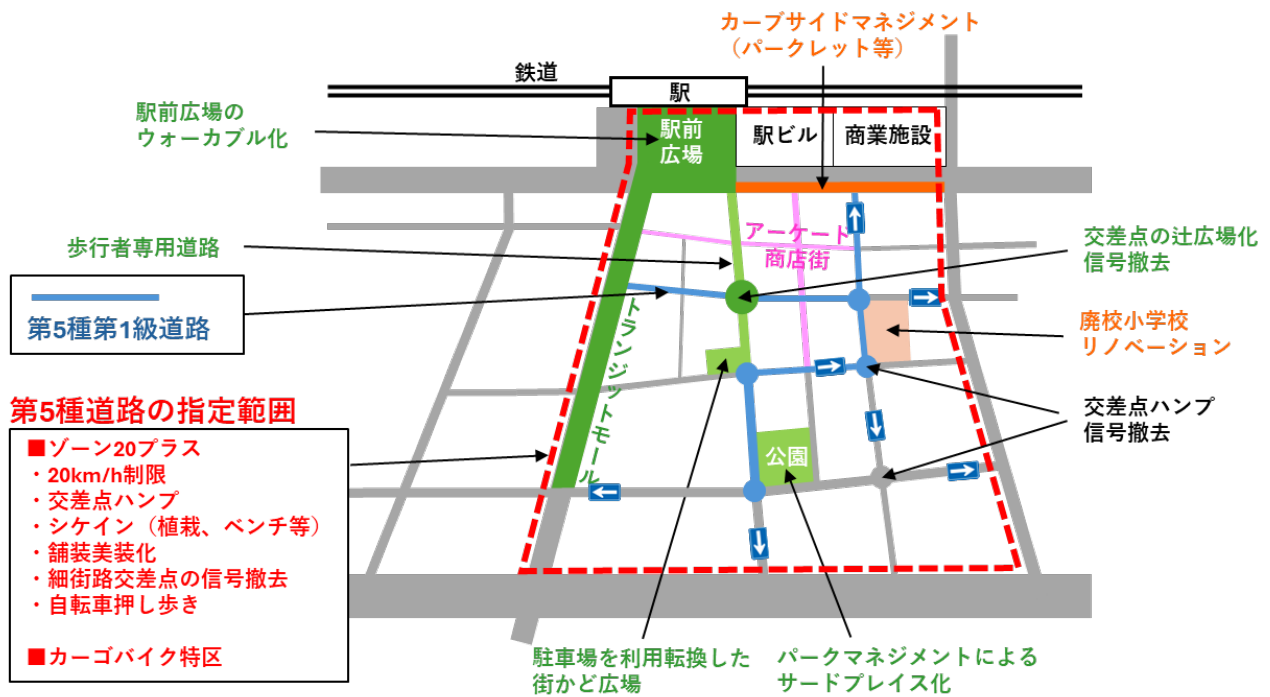


図-4 中心市街地や観光地における「まちなかの小さな道」及び関連施策の面的な展開イメージ

6. 提言 3：学校前の小さな道を変革

全国の小さな道を対象とした 30km/h 規制の導入により、住宅地の安全性や住環境は飛躍的に向上することが期待できます。一方で、現状では交通事故の死傷者数は小学生が最も頻度が高く、学童が日々の学生生活の中で自動車と遭遇する機会は大きく変化(低下)しない点は、依然として課題です。

こうした状況を打破するために、学校の入口と接する道路(小さな道)の一ブロックを対象に、時間限定で車両の通過を原則禁止とする「学校前の小さな道(子ども達のみち)」の創設を提案します。

●施策:「学校前の小さな道(子ども達のみち)」の創設による学校前道路のリ・デザイン

- ・スクールゾーン内で特に安全対策が必要な学校の入口と接する道路区間(一ブロック)を対象とした車両通行規制
- ・朝夕の通学時間帯を対象に、特定時間帯のみ原則車両通過禁止とする(緊急車両や沿道居住者は除く)
- ・カーナビゲーションへの、対象道路への誘導禁止措置の導入(通学時間帯に限定)
- ・地域住民や学校等と連携した周知施策(サインの設置、交通安全教育への盛り込み等)

この対策により学童の安全向上だけではなく、タイヤやブレーキから生じる粉塵による健康被害の抑止も期待でき、子育て世代が安心して住むことのできるまちづくりに大きく貢献することも期待できます。



写真-3 学校前の1ブロックを歩行者専用空間に再編したパリ



【年代別 死傷者数】
(人口10万人あたり／令和5年)



図-5 生活道路の交通事故の現状

出典:国土交通省



パリ市内は 200 箇所を越える学校前の道路が車両通行止めになっている。

図-6 パリ市内の学校前の車両通行止めの位置

出典:パリ市庁舎内に掲示されているパネルより



7. 提言 4：道路空間におけるプライオリティの変革

自動車を中心に整備してきた我が国では、「まちなかの小さな道」の変革のために、道路空間上の交通(トラフィック)の秩序を今一度見直していかなければなりません。さらに昨今は、電動キックボードに代表されるような、新たな交通手段・乗り物が登場してきていることから、道路空間上の交通(トラフィック)の秩序を改めて見直して広く国民に知らしめることにより、その秩序の社会的合意を図り、道路空間上の安全性を向上させ、地域に住む人々の Well-being を高めることができると考えています。

そこで、「まちなかの小さな道」の安全を向上させるための新設する 5 種道路を対象として、道路上交通・移動手段のプライオリティの変革施策を提案します。

- 施策:「まちなかの小さな道」の交通(トラフィック)プライオリティとヒエラルキーの確立と発信
 - ・新設する「第 5 種道路」において、交通(トラフィック)のプライオリティとヒエラルキーの分類と発信
 - ・運転者教育・交通安全教育への交通(トラフィック)プライオリティの組込推進

交通プライオリティとして、わが国ではこれまで道路交通法の解釈の中で、「歩行者優先」のみ広く知れ渡り認識されてきていますが、自動車と歩行者の境界にあたる自転車や、位置付けが不明・曖昧な新たな乗り物、自動車の中でも公共交通や物流など生活を支えるために必須な交通(ここでは、エッセンシャルモビリティと呼ぶ)の優先性をヒエラルキーと共に明示されてはいません。

こうした歩行者のみならず、自転車等の無動力の乗り物、バス・タクシーや物流貨物車といったエッセンシャルモビリティを位置づけたプライオリティ、ヒエラルキーを各道路政策、交通安全政策にしっかり明示することは、「小さな道」に関する社会的合意を進め、「小さな道」の計画、構築、運用の各段階をコミュニティにより推進するために非常に重要な共通概念・前提になると考えます。



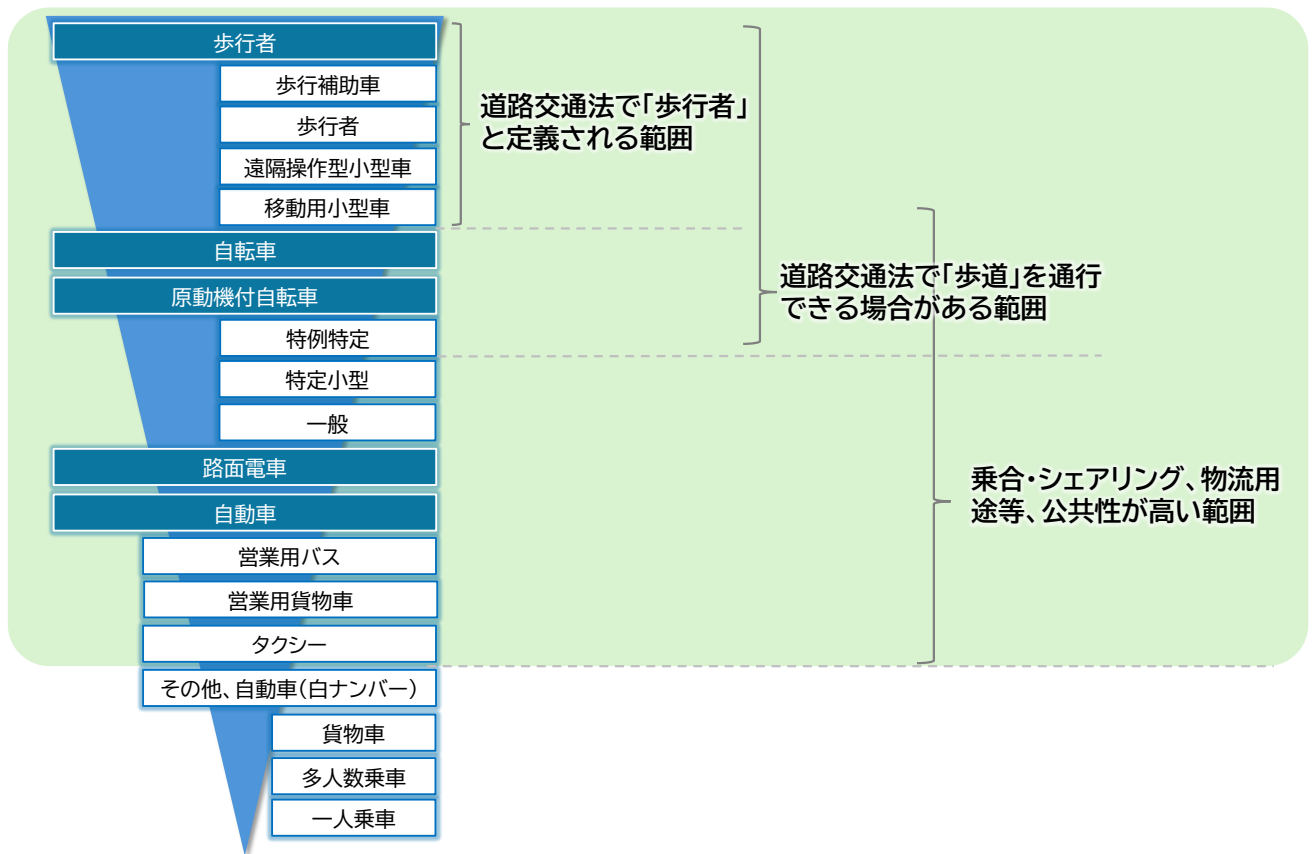


図-7 交通(トラフィック)のプライオリティとヒエラルキーの分類案



8. 提言 5：まちなかの小さな道のモニタリング基盤の整備

全国の小さな道を中心とした 30km/h 規制が 2 年後にスタートする中、「まちなかの小さな道」の影響をマクロかつ統一的なデータや指標により定期的にモニタリングし、さらなる改善に取り組むことが重要になります。現時点で全国レベルのモニタリングプラットフォームは存在しません。そこで、施行前の事前状況を今から把握し、準備を進めるために、「まちなかの小さな道のモニタリング基盤の整備」を提案します。

●施策：まちなかの小さな道のモニタリング基盤の整備

- ・官民連携の「小さな道」を対象としたデジタルプラットフォームの確立
- ・自動車メーカーからのデータ収集の仕組みづくり
- ・モニタリング指標の確立、モニタリング基盤を通じた見える化

自動車メーカーでは、コネクティッドカーから収集される貴重な情報が蓄積されており、これら同一かつ均質のデータを活用することで、モニタリング基盤の構築が可能であると考えます。制限速度 30km/h の遵守割合、利用構成(市民、その他)他、道路の使われ方に関する共通の指標を検討し、市町村単位、学校区単位などでダッシュボードとして見える化することが必要です。全国を対象とした小さな道を対象とし、その基盤として官民が連携した安全のためのデジタルプラットフォームを構築することが、「小さな道」の変革に欠かせないと考えます。



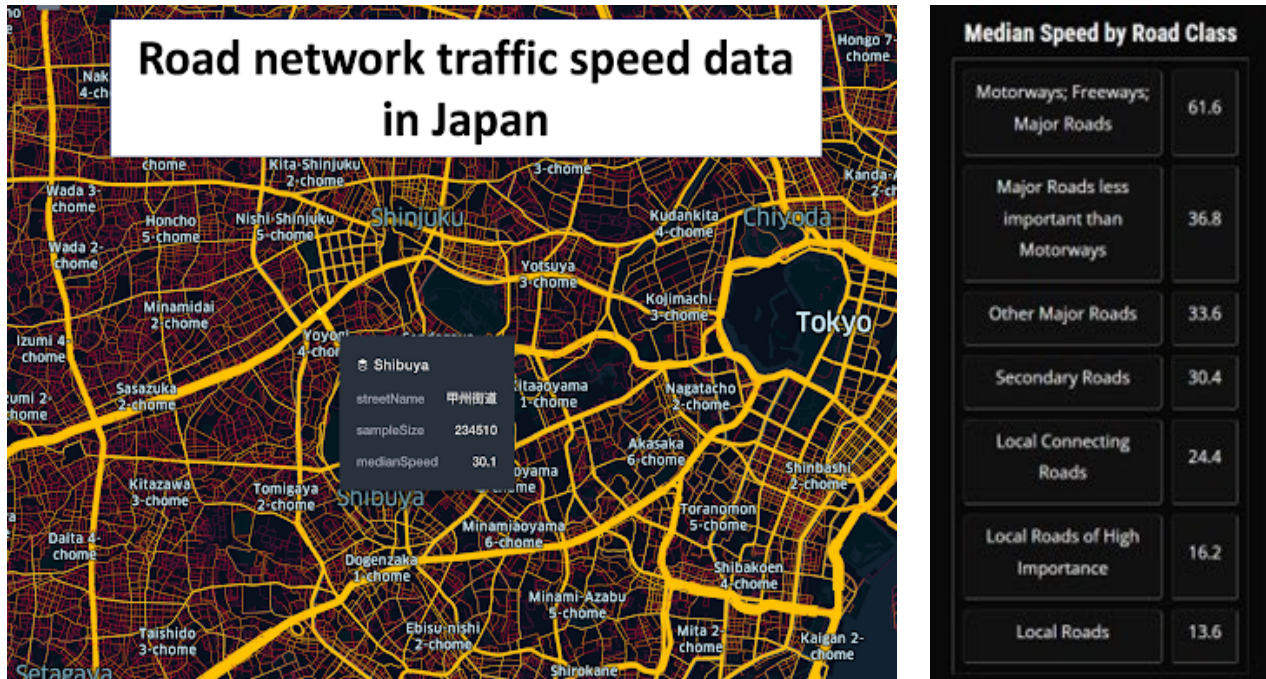


図-8 人流データから全国の道路種類別の旅行速度が可視化可能に 出典)Xmap

9. 提言 6：コミュニティが中心となったまちなかの小さな道の マネジメント

「まちなかの小さな道」の主役はひとであり、それは「まちなかの小さな道」の沿線地域の住民です。そのため、「まちなかの小さな道」の実現とその継続的な運用・マネジメントは、地域のコミュニティが主体となって進めていくべきと考えます。さらにマネジメントにあたり、新たな技術を活用して、地域コミュニティでも容易に運用できるようにすることが取組みの持続には必要と考えます。

そこで、以下のような制度や支援施策を提案します。

- 施策 1:「まちなかの小さな道」のマネジメントを自立的に担う組織や支援制度の確立
 - ・「まちなかの小さな道」マネジメントする組織体の法制度で位置づけ・定義
 - ・上記組織体に対する技術・費用の支援制度の創設
- 施策 2:第 5 種道路における「交通」マネジメントが可能となる新技術の開発促進
 - ・車両とインフラの協調システムのみならず、歩行者や自転車とインフラの協調システムの開発促進

コミュニティが主体となり「まちなかの小さな道」を実現、維持、運用していくためには、原動力となる資金や技術が必要であり、行政がそれを支援することで、行政とコミュニティが連携した持続的な取組みとなりうると考えます。

また、特に「まちなかの小さな道」の運用の面での費用や負担を軽減することが、持続的な取組みにつながります。昨今、自動運転を中心に様々な交通に関する新技術・システムの開発が進んでいます。それらを「まちなかの小さな道」の上の歩行者や自転車、マイクロモビリティを含む各交通と協調することで、地域コミュニティによる「速度」や「通行制限」等のマネジメントが容易かつ効率的、実効性高く行うことができると考えます。





写真-4 コミュニティが道路活用のマネジメントに参加(京都市三条通り)

JAPIC 国土創生プロジェクト委員会

「小さな道の大きな改革」提言作成ワーキンググループ

(敬称略、50 音順)

委員長

石田 東生 筑波大学 名誉教授

委員

石崎 晶子 パシフィックコンサルタンツ(株) 人事部 人材戦略室長

上野 俊司 (株)オリエンタルコンサルタンツ 常勤顧問技師長

笥 文彦 (株)日建設計総合研究所 都市部門 主任研究員

笹森 秀樹 (株)オリエンタルコンサルタンツ 専務役員(事業企画統括担当)

白水 靖郎 中央復建コンサルタンツ(株) 代表取締役社長

西村 公一 (株)オリエンタルコンサルタンツ 関東支社 道路部 技師長

日高 洋祐 (株)MaaS Tech Japan 代表取締役 CEO

牧村 和彦 (一財)計量計画研究所 理事 研究本部 企画戦略部長

渡邊 健 パシフィックコンサルタンツ(株) 社会イノベーション事業本部 交通政策部
チーフコンサルタント

事務局

荻野 太一 (一社)日本プロジェクト産業協議会 事業企画部 部長

林田 康洋 (一社)日本プロジェクト産業協議会 常務理事

丸川 裕之 (一社)日本プロジェクト産業協議会 専務理事





Japan Project-Industry Council