

第2回運輸総研ゆっくりを軸としたまちづくりセミナー／第6回TTPUセミナー
人と多様なモビリティが共生する安全で心ときめく
ゆっくりを軸としたまちづくり

小さな「みち」の大きな改革

2026.7.17

筑波大学 名誉教授・学長特別補佐

SIP「スマートモビリティプラットフォームの構築」 PD

石 田 東 生

- 自己紹介
- 言葉についての解説
 - 「なぜクルマの速度を下げるとまちが再生するのか」のラディカル性
- 小さなみちの賑わいと安全性に関するいくつかのこと
 - 小さいみちの状況 生活道路を中心に
 - 世界の動き
 - 日本の政策
- 最後に

自己紹介



石田東生(いしだはるお) 筑波大学 名誉教授・学長特別補佐

略歴 1974 東京大学土木工学科卒業
1982 筑波大学社会工学にて教員、2017定年退職

専門 社会資本政策、交通政策、国土計画

最近の興味

社会資本と国土政策、道路を活用した地域振興策、新しいモビリティ・サービス、、、

主な社会活動

内閣府 SIP「スマートモビリティプラットフォームの構築」PD

デジタル庁 モビリティWG有識者構成員

国土交通省 国土審議会委員・北海道開発分科会長、グリーンインフラ推進協議会運営委員長

社会資本整備審議会道路分科会会長・環境部会長(2015.12－2025.12)

経済産業省 デジタルライフライン全国総合整備実現会議有識者構成員

運輸総合研究所 「多様なモビリティが共生する安全で心ときめくゆづくりを軸としたまちづくり」アドバイザー会議座長

千葉県・成田国際空港株式会社 NRT Area Design Center (NADC) センター長

NPO法人 日本風景街道コミュニティ 代表理事

言葉についての解説

「なぜクルマの速度を下げるとまちが再生するのか」のラディカル性



- みち と 道路
- ゆっくり
- まちづくりとみち
- 公共
- 心ときめく

小さな「みち」と大きな「道路」



道 : 祭祀のために行進するみち.

路 : 人や車馬の往来するところ. 大きなみち.

軌 : わだちのみち.

径 : こみち.

衢 : 分かれみち. ちまた. まち.

途 : 歩行するみち. みちすじ.

理 : 物事の基本的法則

倫 : 人と人との関係. すじみち. (角川漢和中辞典)

道路は大きな道

色々なみちを
大切にしたい

プロセス、信頼

モータリゼーションによって「人間中心のみち」は「クルマが主役の道路」に
「みち」に戻す道路も(回帰)

- 動物 大動脈－動脈－毛細血管
 - 人体の血管10万kmのうち、99%は毛細血管
 - 細胞につながっているのは毛細血管
- 植物 幹－枝－葉
 - 光合成をしているのは葉
 - 葉を支えているのは細い葉脈
- 動物も植物も幹線から毛細までネットワークには欠かせない
- 毛細血管の活性化には外科手術（建設、改良）よりも日常活動（よりよく使う）

ゆっくり の意味



- 小さいみちにおける速度
- 速度規制は2重の意味で大事 安全と賑わい
 - 安全性 30kph 事故削減と被害軽減
 - 事故削減 視野の拡大と危険発見からの空走距離の減少
 - 被害軽減 もし衝突しても被害は少なくて済む
 - 賑わい 20kph
 - 交通主体間のコミュニケーションが可能 安心、信頼、コミュニティ形成
- ゆっくりを実現するための方策 議論のしどころ
 - 空間・環境づくり
 - デジタル活用 速度制御、取り締まり、
 - コミュニティ形成
 - 文化化……

まちづくり と みち



- 衢(まち)もみち
 - みちもまちも我々の暮らし、生業、地域を共に支えるもの
 - 関連法は多岐にわたる
 - 交通政策基本法、道路法、道路交通法、道路運送法、道路運送車両法、地域交通法、都市計画法、……
 - なかなか総合的に機能しない
 - やろうと思えばできるし部分的には多数の実践例もあるが、実現には多大な努力と時間が必要。あきらめてしまうことが多い。
- 総合政策化が必須だけれど、これを可能にする基本法が必要ではないか

- Public (COD の説明)
 - concerning the people as a whole, open to the all the people, existing openly, concerning local or central government,
 - the community in general ; a section of community having a particular interest
- Public に対する日本語
 - 大衆
 - Public Transport では 公共、Public Telephone では 公衆
 - PPP(Public – Private-Partnership)では官
- 公(おほやけ)
 - おほやけ 大宅(大きな建物 朝廷・政府・・・)
 - 「私(ム)」を開く「ハ」と韓非子(紀元前3世紀に成立)にあるが、それは白川静博士によると間違いで、大きな建物・敷地の象形から始まる(占文・金文での出現)

心ときめく と もののあはれ



- 「心ときめく」：胸がドキドキするような喜び・期待・感動（本書190ページ）
- もののあはれ と 三夕の和歌（新古今和歌集）
 - 西行 心なき身にもあはれは知られけり 鴨たつ沢の秋の夕暮れ
 - 定家 見渡せば花も紅葉もなかりけり 浦の苫屋の秋の夕暮れ
 - 寂連 さびしさはその色としもなかりけり 楨立つ山の秋の夕暮れ
- 本居宣長のもののあはれ
 - 古事記伝で「日本文化の本質はもののあはれ」とした上で、
もののあはれ 「心が激しく揺さぶられる様」と記述
- とすると日本版ビルアペゼは日本文化の伝統を引き継ぐものかも

小さなみちの賑わいと安全性に関するいくつかのこと



- 小さいみちの状況 生活道路を中心に
- 世界の動き
 - 都市内道路空間を人間のものに
 - 「なぜクルマの速度を下げるとまちが再生するのか」でも多数紹介
- 日本の政策
 - 道路の長期ビジョン 「2040年、道路の景色が変わる ～人々の幸せにつながる道路～」 2020.6
 - 民間(JAPIC)からの提言 「小さなみちの大きな改革」 2025.6
 - 日本にもあった(ある)ビルアペゼ アーケード街と遊戯道路

通学路の交通安全問題



平和な美しい小学生の集団登校風景

しかし、

この狭い通学路の最高速度規制は 60kph
しかも全面車道(歩行者は右端の歩行が義務)

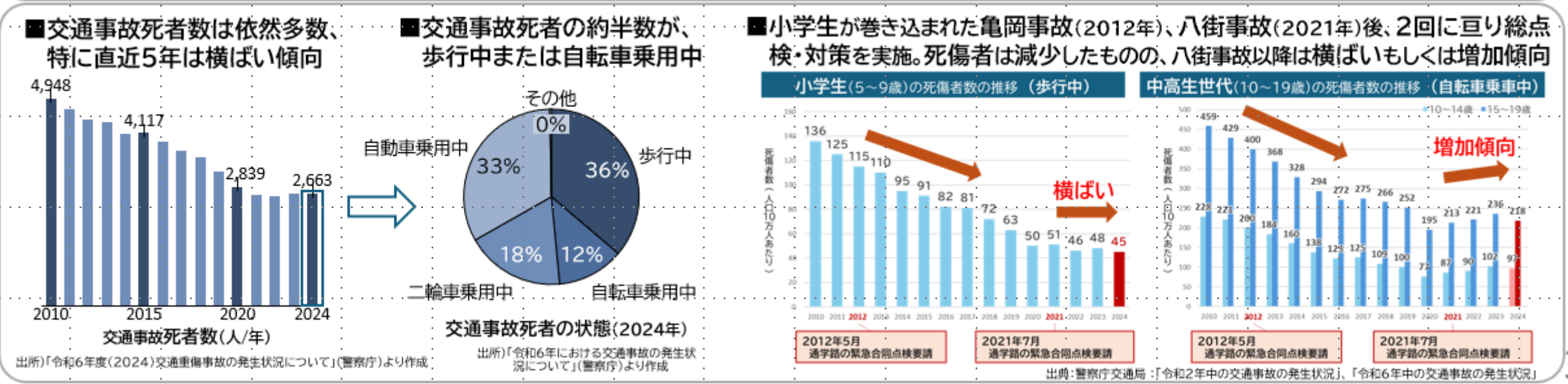
このような狭い道路が全国の市街地内に
600,000km

過去2回の大事故(2012 亀岡、2021 八街)を受けて
通学路の緊急安全総点検が実施されたが、
潜在的危険箇所はまだたくさん存在

中高生の自転車通学も大きな課題に

馬車の時代がない日本ではモータリゼーションによって
生活道路へ自動車が入り込んだが、安全対策は後回しに

小さなみち の安全状況



交通事故死者数は下げとまり、ないしは上昇傾向も
歩行中・自転車乗車中の死亡者ゼロを目指すには、ゲームチェンジが必要かも

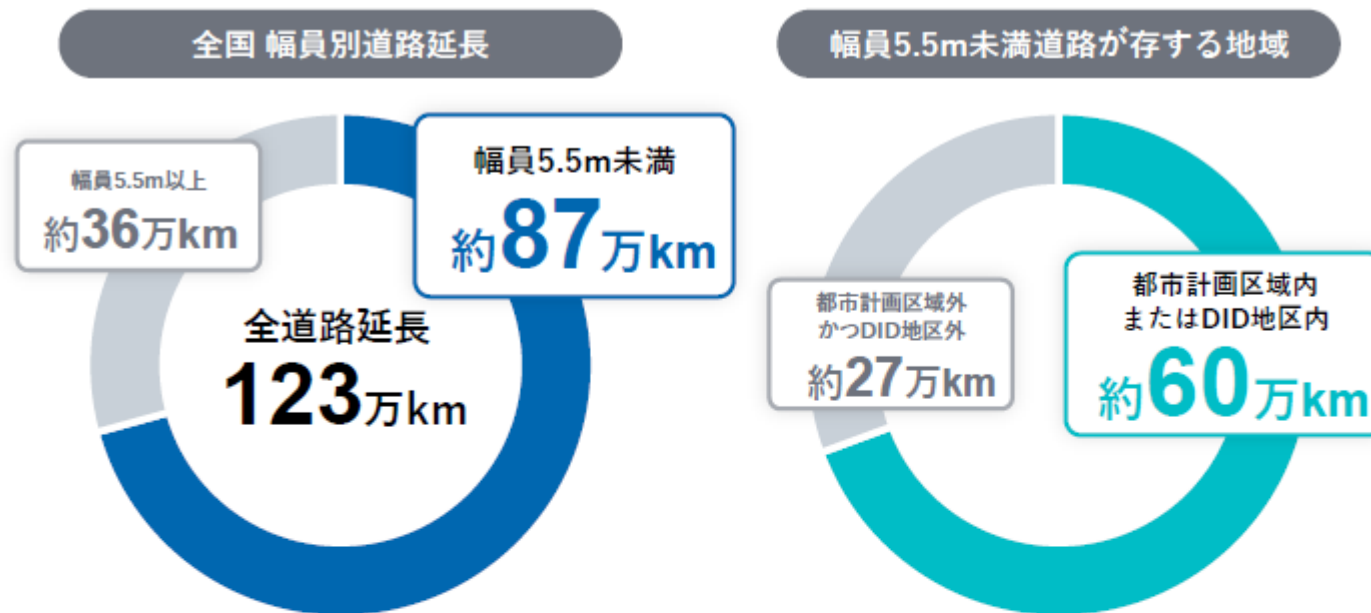
小さなみちの現状 安全性



- ✓ 全国の道路延長は約123万kmであり、その約7割を占める約87万kmが幅員5.5m未満の「小さな道」
※以降、道路幅員5.5m未満の道路を「小さな道」と定義
- ✓ 沿道環境や使われ方は多種多様
- ✓ 道路空間の整備・運用は「人中心」へ移行中

多様な特性を有する
大量の道路空間の
更なる安全性向上が
求められている

実はデジタルデータは限られている。



データ：道路統計年報

データ：プラットフォーム化したデジタルデータ

「小さな道」の現状



出典：コンソーシアムで撮影



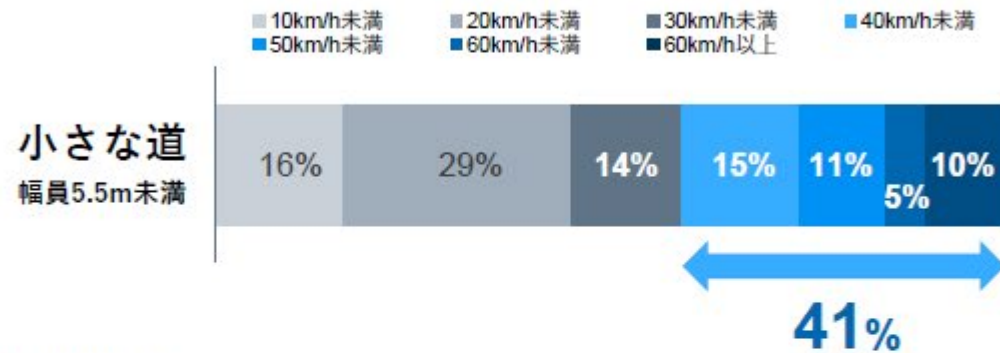
出典：『静岡県通学路安全プログラム(2014年7月)』表紙絵

センターラインのない道路のデジタルデータはない
占用物、自動車、歩行者、自転車の交通状況や事故状況のデータも限定的
その共有化のツール化、ダッシュボード化も不十分

30km規制時に予想される違反車両の多さ Enforcementの課題

実勢速度の集計例（埼玉県・佐賀県での例）

埼玉県全域



佐賀県全域



※ETC2.0プローブデータ(2023年10月)
走行履歴データ(様式1-2)のうち、幅員5.5m以上の道路に対応付けることができなかったデータを幅員5.5m未満の道路を走行したものとして、走行速度別にデータ割合を整理したもの

通過交通の可視化例（市域単位での分析例）

市域レベルでの交通量の可視化（ETC2.0プローブデータ2023年10月3日）



当該箇所を走行した車両の地点速度を表示したもの
※背景は国土地理院の空中写真を使用

都市内道路空間を人間のものに

分担率

NY	自動車	35%
	公共交通・徒歩・自転車	62%
東京	自動車	16%
	公共交通・徒歩・自転車	84%

最大の公共空間は道路

そこを分担率の低い自動車が占拠

自動車の空間効率性

シェアリングも自動運転もEVも
解ではない

高い自動車分担率の地方都市への展開論理

低炭素・カーボンフリーの交通手段 への転換

自転車、マイクロモビリティ、
LIT (Light Individual Transport)
まち・街路の急速な創り替え



都市内道路を人間のものに NY Times Square



市長 M.Bloomberg
在任 2002.1.1-2013.12.31
情報サービス会社を起業した大金持ち

交通局長 J.Sadik-Khan
退職後も、Bloomberg財団で都市交通政策
分野で活躍中

先頭を走るパリ

Paris:自動車抑制政策の推進

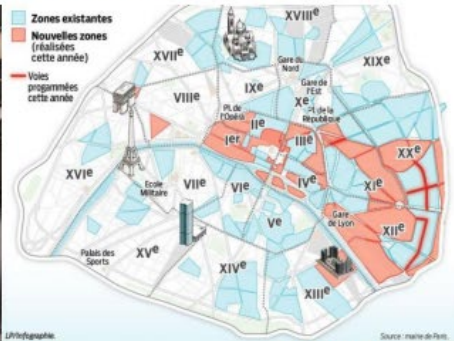
① 道路インフラ改造: 自転車道路への転換推進



＜左-自転車専用路への改造＞
＜右-自動車締め出されたセーヌ河畔路＞



② 走行速度制限-”Zone 30” (30km/h規制)の拡充



③ 大パリ圏(Ile-de-France)で 地下鉄・LRT拡大整備

・地下鉄・トラムの200km延伸
・目玉は環状トラム(右図)



Anne Hidalgo

パリ市長

15分都市計画を主唱

Active Mode(自転車、徒歩...)への
大転換を急速に

(出所: 写真はいずれも2019-02-28パリ出張時撮影、図中はMairie de Paris、図右は2017-03 Airparif記事より)

6

大きな成果を達成

自動車交通量(台km)の50%減、交通事故の大削減、まちの静穏と賑わい、居場所性の獲得

パリ市内の小学校前の道路



入口 左側が小学校



下校時の出迎え



反対側



パリ市内の小学校(200)
の前も同じように整備



周辺の細街路も遊び場に



ストラスブールの小学校前 パリ以外でも普通に

劇的に減少したパリ市内の自動車交通量

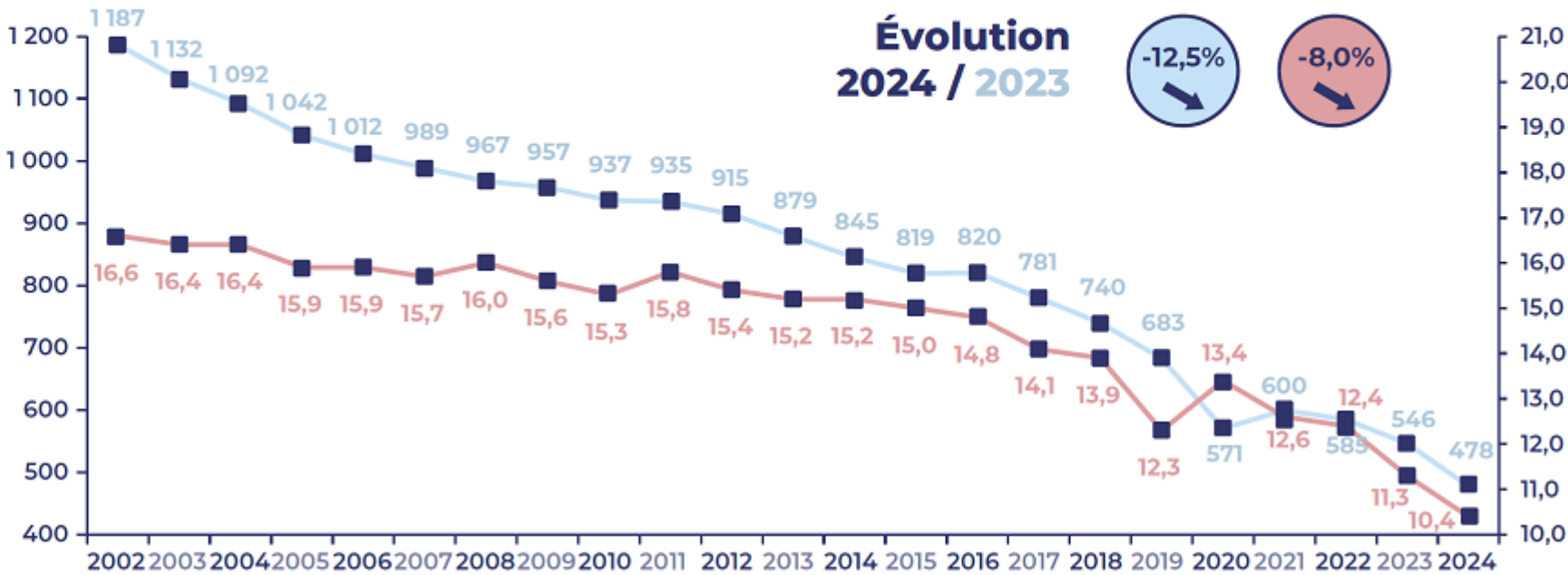


Source : Ville de Paris
Direction de la Voirie
et des Déplacements

Véhicules
kilomètres par heure
entre 7h00 et 21 h00
ramenés au km
d'axe orienté instrumenté

Vitesses en km/h
entre 7h00 et 21h00

Évolution annuelle de la circulation dans Paris intra-muros sur le réseau instrumenté



交通量	2024／2002	—40%	2024/2023	—12. 5%
自動車走行速度	2024／2002	—62%	2024/2023	—8. 0%

まちの賑わい、活気、静けさ、安全・安心の向上に大きな成果
車線を減らすことが自動車交通、自動車依存度を減らすための早道

ボローニャ中心部(歴史地区)の小さなみち

中心部ZTL(Zone Traffico Limitato)内の細街路
事故はなし



無骨なガードフェンスは皆無
信頼感

歩く人・お客、お店、ドライバー、行政、警察

警察は3種類

自治体警察(主に交通規制)

国家警察

憲兵隊



デリバリー車の通過
一種のアトラクションに

2025/09/04

レストラン前のテーブル

- 日本にもあった(ある)ビルアペゼ アーケードと遊戯道路
 - 道路の長期ビジョン「2040年、道路の景色が変わる」 2020.6
 - 民間(JAPIC)からの提言「小さなみちの大きな改革」 2025.6
 - 道路法の改正 第1条に基本理念を定義 2025.4
- 安全・円滑な交通の確保、快適で質の高い生活環境の創出

日本にもある、あったビルアペゼ



- アーケード商店街
- 遊戯道路
- 江戸の通り

アーケード商店街

賑わい・観光の中心 全国に600 減少中



大阪黒門市場



名古屋大須



東京武蔵小山

有名どころは賑わっている
観光・賑わいの中心

同じアーケード街であっても
路上の使い方は大きく異なる

建築物としてのアーケード
道路占用許可・道路使用許可の対象
存在する＝許可取得済み

商店街としての節度ある使い方
ルール
賑わい演出と清掃・維持



入り口と賑わい

全面歩道でもない
時にはトラックも通行



八百屋さんの店先

左 開店中 陳列が路上に
右 開店前 路上から片付けている

遊戯道路



「遊戯道路」で夏休みだーい



スイカ割りも
金魚すくいも

子ども天国1135ヵ所

「さあ夏休みー。親子で楽しむための企画がふたつ。『遊戯道路』が二十日後、東京の千両三十五カ所で行われる。これに際しては、大気汚染と交通事故を防ぐため、警察が夏休みの子どもたちを呼び寄せ、安全指導のプレゼン。初日のこの日は、地元町内会や警察がスイカ割り、金魚すくい、ドジョウのつかみどりなど、どこの催し物で賑わった。風鈴

が持ち出されたり、タコヤキのにおいが流れたところもあった。警察庁交通部は、夏休みが終っても、遊戯道路をそのまま継続する。また、地元で交通を止め、なるべく多くの場所でも、子ども天国を残したいという。

道路いっぱいには、広がりスイカ割りを遊ばせようという。

(港区港南4区)



1958年 遊戯道路開始

戦後のベビーブーム、道路・公園整備の遅れ、交通事故の多発などにより1958年に東京で実施(1135か所)

1969年 警察庁通達

「学童等の安全確保のための交通規制について」(1969.7)

夏休み期間において遊戯道路を試行的に実施する

「学童等の安全確保のための交通規制について」(1969.8)

遊戯道路を夏休みだけに限定せずに実施する

通学路の安全確保を徹底

1971年の第1次交通安全基本計画

「幅員の狭い道路および通学通園路、買物道路、遊戯道路等の生活道路については、自動車の通行の禁止、制限等の歩行者および自転車利用者の保護に最重点をおいた交通規制を実施する」

その後、公園整備の進捗により緊急避難的役割の弱体化、地域コミュニティからの意見(不便、バリケードや看板の出し入れが出きない、..)により、順次休止、廃止

熙代勝覧に描かれた江戸の日本橋通(現 中央通り)



三井本店前



十軒店の雛市

出所 熙代勝覧 日本橋ガイド

低速の混合交通

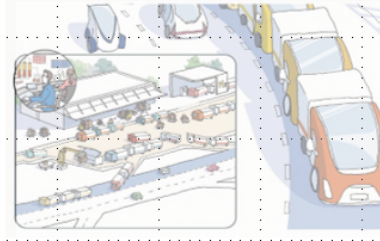
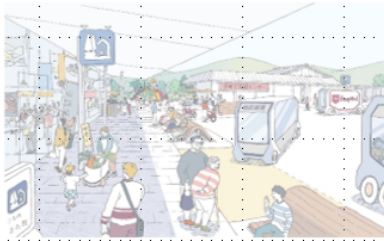
ひと(歩く人、立ち止まる人、運ぶ人、...)
駕籠、荷車(牛)、...

道路占用 看板、露天商

高速の馬車がない平和なみちとまち
義務(清掃、道普請)と利得

現在にも受け継がれている

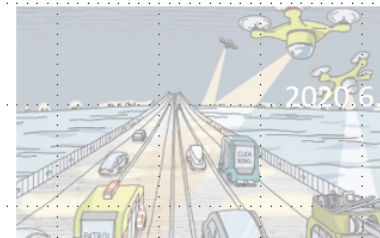
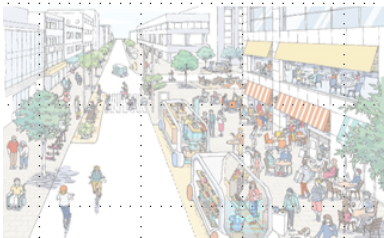
道路の長期ビジョン



2040年、道路の景色が変わる

～人々の幸せにつながる道路～

社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会 提言



30年ぶりの長期ビジョン

2002 道の新ビジョン TURN

1992 新長期構想 NEXT WAY



2020.6.18 赤羽国土交通大臣に手交

5つの将来像と道路の役割

◆道路の景色が変わる ～5つの将来像～

①通勤・帰宅ラッシュが消滅

- ・テレワークの普及により通勤等の義務的な移動が激減
- ・居住地から職場までの距離の制約が消滅し、地方への移住・居住が増加

②公園のような道路に人が溢れる

- ・旅行、散策など楽しむ移動や滞在が増加
- ・道路がアメニティ空間としてポテンシャルを発揮

③人・モノの移動が自動化・無人化

- ・自動運転サービスの普及によりマイカー所有のライフスタイルが過去のものに
- ・eコマースの浸透により、物流の小口配送が増加し、無人物流も普及

④店舗(サービス)の移動でまちが時々刻々と変化

- ・飲食店やスーパーが顧客の求めに応じて移動し、道路の路側で営業
- ・中山間地では、道の駅と移動小型店舗が住民に生活サービスを提供

⑤「被災する道路」から「救援する道路」に変化

- ・災害モードの道路ネットワークが交通・通信・電力を途絶することなく確保し、人命救助と被災地復旧を支援



公園のような道路



マイカーを持たなくても便利に安心して移動できる
アメニティサービス



店舗(サービス)の移動

道路の役割再考 進化と回帰

進化 道路が提供するサービスを極限まで高め、道路を進化させる

回帰 人々が滞在し、交流できる空間に道路を回帰させる

賑わい、ゆとり、楽しい道路空間へ



分離しない空間の考え方

交通安全は分離が原則

道路管理者・警察・研究者・市民の
考え方の変革

5種道路の新設も検討すべき

整備維持管理の主体は誰？

道路管理者だけでは出来ない

すること(自動運転関連)と任せること
を考えた制度設計

道路協力団体制度の拡充

自らみずうちし、植栽管理する
稼ぐことをどう考えるか 認める？



道路空間の柔軟な発想による整備論



カーブサイドマネジメントへの本格的取組

これまでの道路法・道路政策にはなかったのでは
基盤としてのデジタル道路地図の改善

民地との一体感・溶け込む道路と民地

橋渡しをするカーブサイド

変化する車道幅員

中心線方向(中心線の変位も)
時間的変化(Googleが主張する道路建設)
マネジメントのための基盤地図

ITインフラの埋め込み

占用の柔軟化

道路法の改正・コロナもあってずいぶん進んだ

ビジョンは作成したが、できないことだらけ

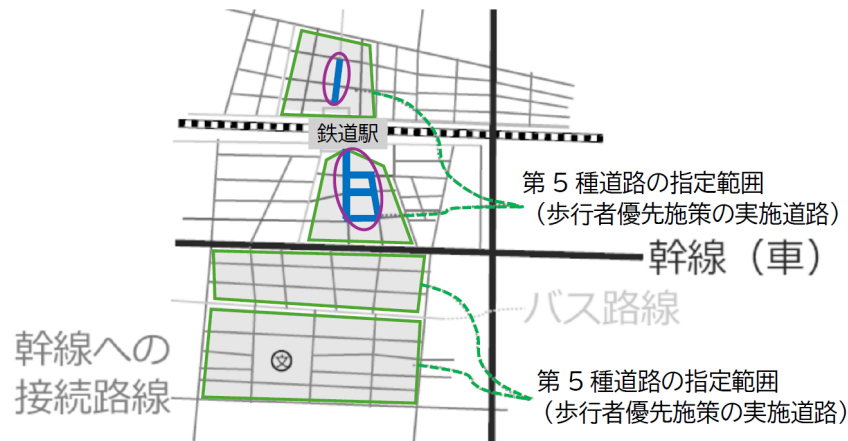
実現するための積み重ね(戦術・兵站) 制度(財源)・社会的受容と支持
地道にロードマップを作製 2022.8

提言1: 第5種道路(歩車融合道路)の創設

- ✓ 道路構造令に「**第5種道路**」を新設することを提案
- ✓ 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、整備を進める。

- ✓ 区画線を消去し、歩行者の右側通行を規定せず、車両は最徐行を規定。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。

- ✓ **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5種1級のイメージ



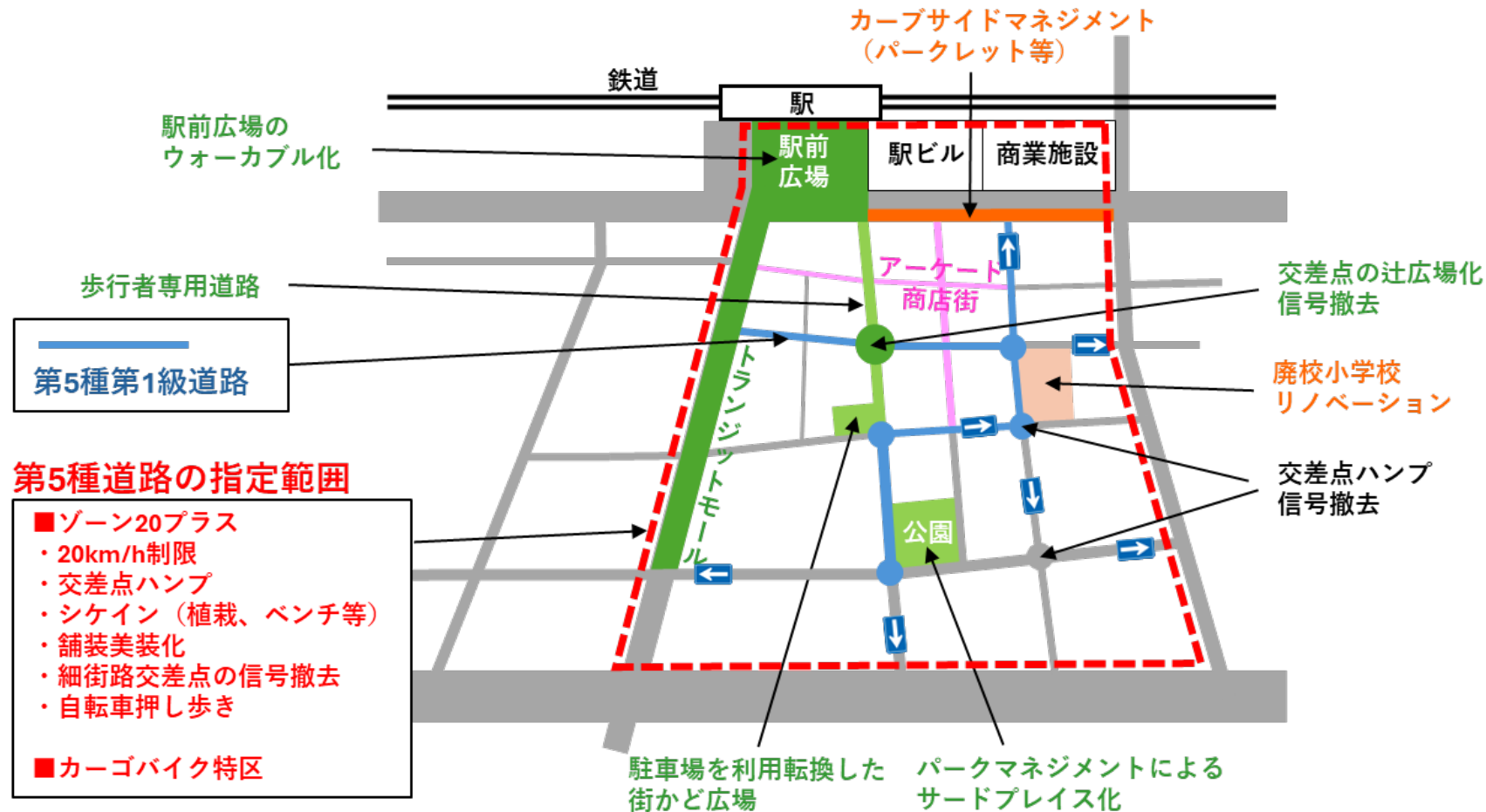
第5種2級のイメージ

小さいみちをネットワークとして、面として考える

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で、**まちづくり施策を面的に展開**し、周辺エリアとの差別化を提案。

- ✓ 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
- ✓ 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
- ✓ 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
- ✓ 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



象徴的な 先行整備

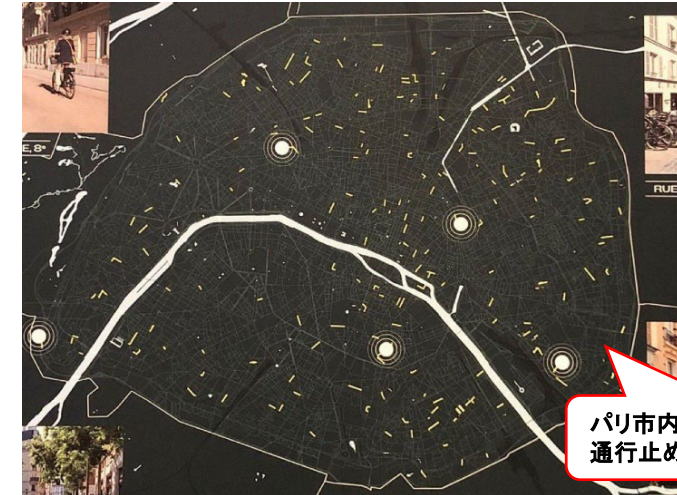
提言3：学校前の小さな道を変革

●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**

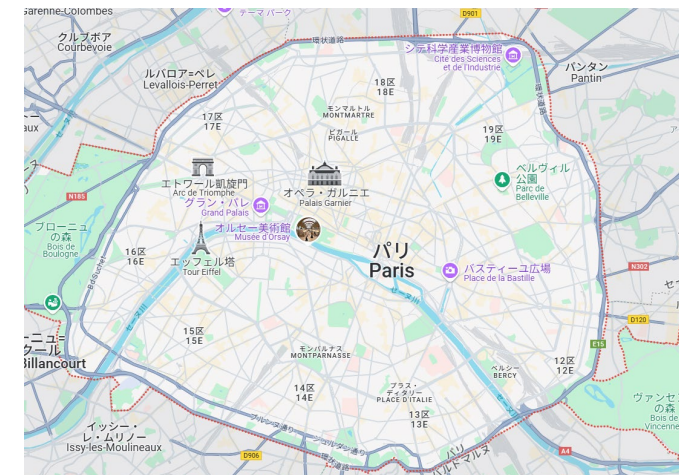
- ✓ スクールゾーン内で特に安全対策が必要な学校の入口と接する道路区間(一ブロック)を対象とした車両通行規制
- ✓ 朝夕の通学時間帯を対象に、特定時間帯のみ原則車両通過禁止とする(緊急車両や沿道居住者は除く)
- ✓ カーナビゲーションへの、対象道路への誘導禁止措置の導入(通学時間帯に限定)
- ✓ 地域住民や学校等と連携した周知施策(サインの設置、交通安全教育への盛り込み等)



学校前の1ブロックを歩行者専用空間に再編したパリ



パリ市内の学校前の車両通行止めの位置(短い白線部分)



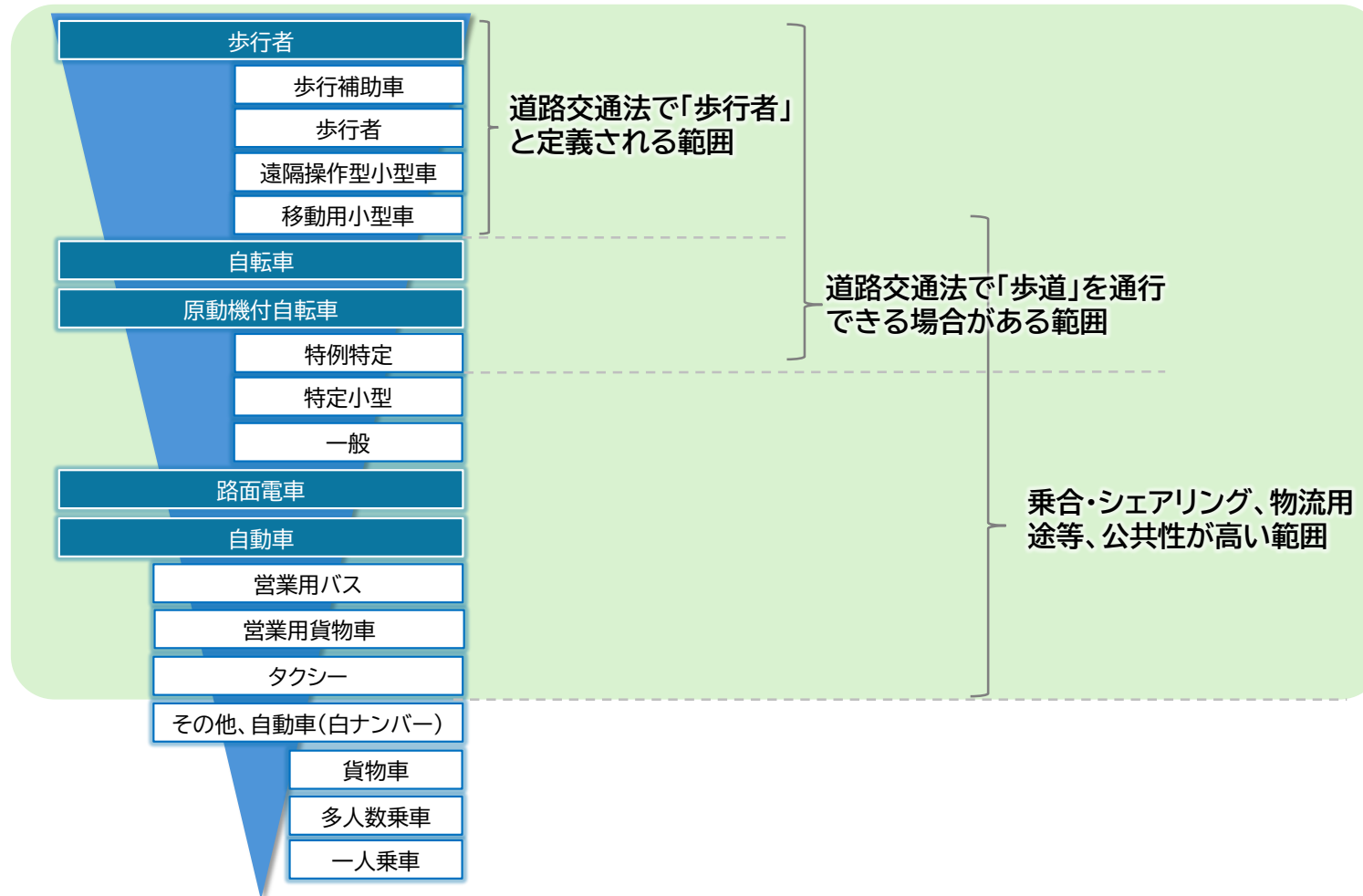
ほぼ同スケールの
パリの地図

移動手段についての 社会的合意

提言4: 道路空間におけるプライオリティの变革

- 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



歩行者を最上位へ

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

連携による運営

- 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



コミュニティが道路活用のマネジメントに参加(京都市三条通り)

第一条(目的) 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。

大事で基本的。しかし古い形の公物管理

第一条の二(基本理念) 道路網の整備は、道路が我が国の経済社会の活力の向上及び持続的発展、安全かつ安心で豊かな国民生活の実現並びに自立的で個性豊かな地域社会の形成に重要な役割を果たすものであることに鑑み、道路の脱炭素化の推進等により環境への負荷の低減に配慮しつつ、道路の整備及び管理を効率的かつ効果的に実施し、並びに道路の適正かつ合理的な利用を促進し、併せて道路の防災に関する機能を確保することにより、将来にわたり安全かつ円滑な交通の確保と道路及びその周辺の地域における快適で質の高い生活環境の創出を図ることを旨として、行われなければならない。

何のための道路か を再定義

道路政策の目的として、環境負荷の低減、効率的効果的な整備・管理、適正かつ合理的な利用の促進、道路防災と列挙されているが、これらは

安全・円滑な交通の確保、快適で質の高い生活環境の創出 のためであることを明記

終わりに、3つの言葉



- 着眼大局・着手小局 目的手段勘違いに陥らない
- あたま 明るく、楽しく、前向きに頭を使う
- 実例とモデル
 - もともとはピカソの言葉
 - ピカソの膨大なアフリカ彫刻のコレクションに対して
 - 「これらはモデルではなく、実例なのだ」
 - レヴィ=ストロースの解釈
 - モデル： 真似をする対象。完成度は高い。
 - 実例： 伝統は異なったやり方で、美的な表現の可能性を探ってゆくときの励ましとする手がかり
- 大きく見て、頭をしっかり使い、実例を発掘し実践する

ご清聴、ありがとうございました