



【報告・提言】人と多様なモビリティが共生する 安全で心ときめくゆつくりを軸としたまちづくり調査研究

一般財団法人運輸総合研究所 客員研究員
東京大学公共政策大学院 特任准教授／武蔵野大学特任教授／
(一社) グリーンスローモビリティ協議会理事長
三重野真代

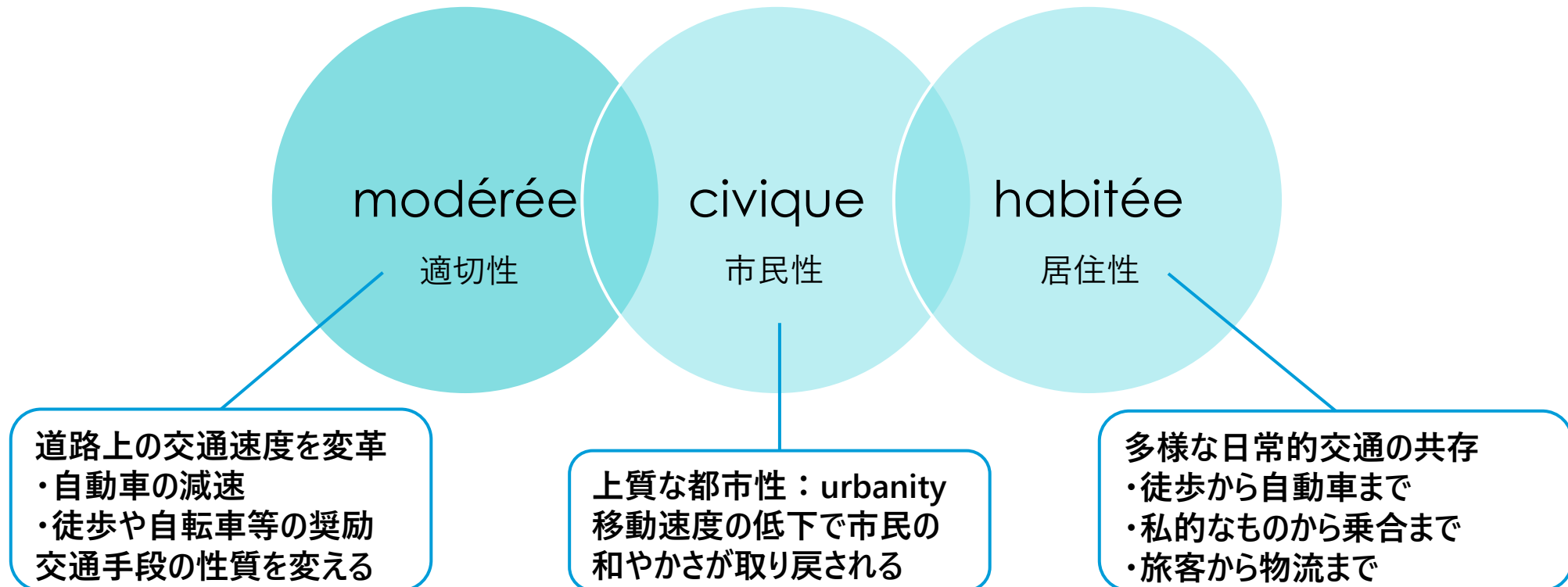
ビルアペゼとは

Ville Apaisée（ビルアペゼ）：穏やかになったまち

- 人々の行動様式の変化により、歩いてなんでも手に入る空間で買い物をすることが習慣となる
→中心地に人が住み続けるためにはまちを車から人に取り戻し、公共空間の再整備が必要だった
＝これを「Ville Apaisée：穏かなまち」と表現（2006年, Dumont and Von der Mühl）

●穏かなまち(Ville Apaisée)

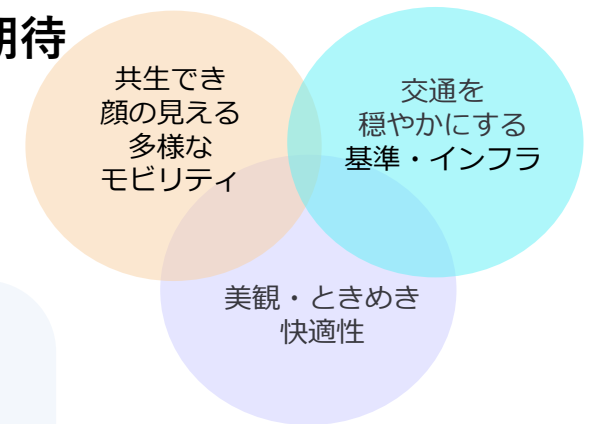
：同じ空間内の拮抗する流れや用途をやわらげ、利用者に落ち着きと安心感を与える一連の対策や施設



Ville Apaisée : 道路の低速設定でまちをデザインする

穏やかに人が居住・滞在できるまちをつくるための、道路・モビリティ・公共空間の統合的戦略

- 公共空間を自動車から人に取り戻すために、**速度調整の利点**を活用
- 土地利用特性に応じて公共交通やモビリティと自動車の分担を設定。特に人の滞在が期待される中心部等は自動車移動ではなく人とモビリティが共生するよう道路を**低速**に設計
- 全体としてのモビリティのバランスに考慮し、**どのモードも除外しない設計**とする
- 美観**や五感の心地よさも意識した設計とする



中心部の低速化の考え方「まち全体を低速に」

- 中心部における生活の質を左右する重要な要素のひとつである自動車の速度を下げる
- 中心部全体の自動車速度は30km/h以下を標準として、あくまでも例外として50km/h制限を設定

期待する
空間

安全な空間

環境にやさしい空間

静謐な空間

中心部地区内の低速ゾーンの設定「人が共生できる低速に」

- 歩道がなかったり狭い等、特に配慮が必要な箇所について、さらにスピードを緩和することで公共空間のホスピタリティを取り戻す
- 歩行者を最も優先し、自動車速度は20km/h以下もしくは、歩行者専用空間を設定
 - 速度差が少ないほど共生しやすくなる
 - 歩行者の生活する環境が良くなる

期待する
空間

にぎわい和気あいあいとした空間

地域生活を主体とする空間



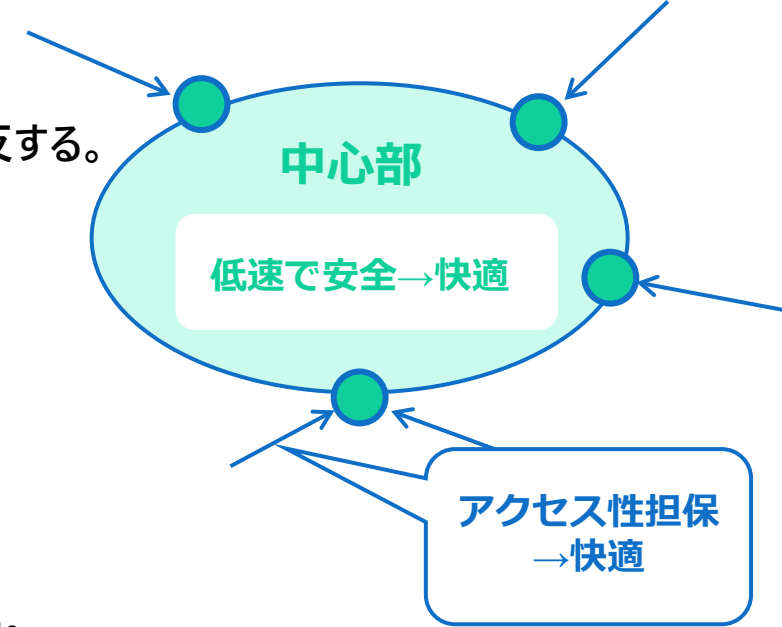
ナントメトロポールの発行するビルアベゼガイドブック
※出典：Nantes Métropole

Ville Apaisée（ビルアペゼ）の特徴

①モビリティの速度と快適性の関係に着目

- ・ 中心部での快適さは個人や集団の安全性と密接に結びついており、移動の速度とは相反する。
- ・ 一方で、中心部に入る公共交通機関までは一定の速度の担保が求められる。

→ 中心部地区の移動と中心部までの移動を分けて、考える



②複合的な取組を重ねることで、上質な地区としての機能を取り戻す

- ・ 単なる居住空間から複合的な意味を持つ都市空間としての機能を取り戻す。
- ・ 中心部の静穏化を重視し、歩行者の権利が確保されることで都市の共有化につながる。

③まちなか・中心市街地で普及促進

- ・ 観光面、経済面、実現性、政治面等、様々な理由から、ビルアペゼはまちなかエリアでの普及が進んだ。

観光面

中心部開発は周辺からのアクセス整備もセットで行われており、**周辺からのアクセス・連続性が担保されている**

経済面

中心部は一般的に商業が最も発達しており、**経済面での効果が見込める**

実現性

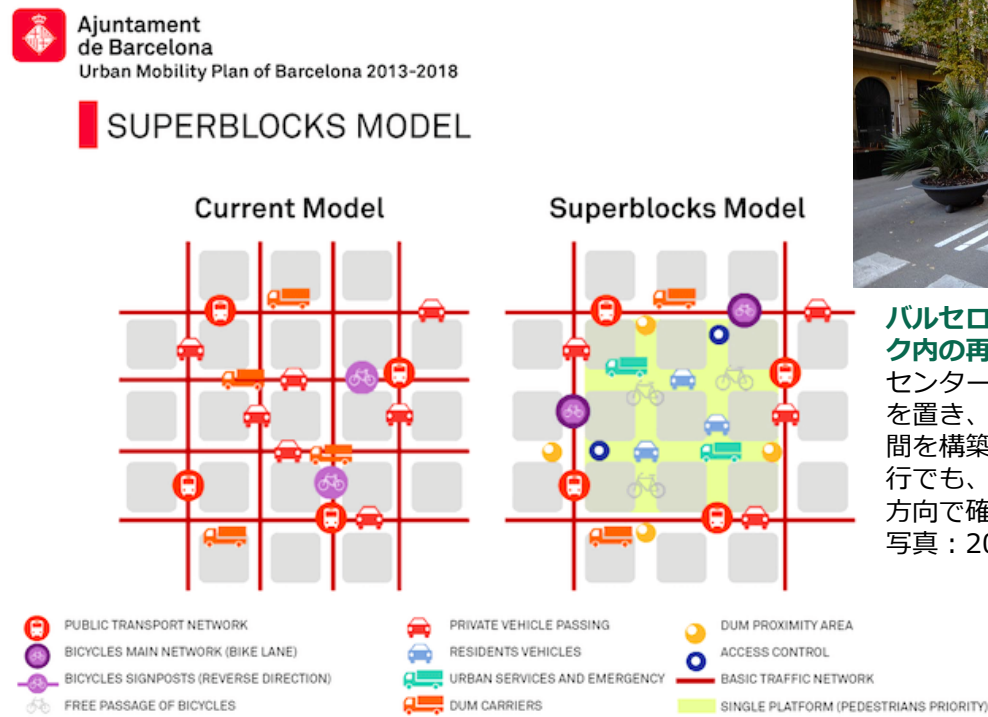
中心部の広場や商業施設では歩行者空間の発展を促進しており、**ビルアペゼと目的が一致**

政治面

中心部は都市のショーケースであり、先進的な取組みが**否定されづらい**

地区単位の複合的な取組

スーパーブロック計画（スペイン・バルセロナ） 特定のエリアへの自動車の乗り入れを制限



スーパーブロック計画

複数の街区を1つの大きな塊（スーパーブロック）として捉え、その内部への自動車の乗り入れを制限する。

「スーパーブロック」内部に進入する近隣住民の自動車は制限速度を10km/h以下に規制し、死亡事故の発生を抑え市民の安全と健康を守る。

都市の自動車によって占められていた空間を減らし、市民の生活空間を広げる目がある。

出典：SUPERBLOCKS MODEL

<https://seikatsusoken.jp/seikatsuken2050/15755/>

Urban Vehicle Access Regulations ：都市部の車両通行規制（オーストリア） まちなかにおける自動車の使い方の目標とアクション

オーストリアにおけるUVARの目標とそのアクション

- ・ヨーロッパで使われている言葉、各国で様々な解釈
- ・大気質、交通渋滞、住民の生活の質を改善するための都市地域における車両の規制と制限
- ・低排出ゾーン（例：ディーゼル禁止）、制限ゾーン（特定の時間帯に特定の車両を規制）、歩行者専用ゾーン（歩行者のみ、自転車/スクーターも通行、または配送交通の例外）

目標	アクション
空気品質の改善	低排出ゾーン、歩行者専用ゾーン
混雑の回避	市内料金、交通制限ゾーン、スーパーブロック、交通ルーティング、歩行者専用区域
歴史ある都市中心部の保存	交通制限区域、歩行者専用ゾーン、
気候危機の緩和	ゼロエミッションゾーン、低排出ゾーン、歩行者ゾーン
騒音公害の軽減	歩行者専用ゾーン、交通制限ゾーン、スーパーブロック、貨物の通行のみ一時的に許可
安心・安全な輸送体制	歩行者専用ゾーン、スーパーブロック、貨物の通行のみ一時的に許可
公共空間の再配分	歩行者専用ゾーン、交通制限ゾーン
国民の収入の増加	シティグレート
生活の質の向上	それらすべて

出典：Austriatech資料

背景にある考え方

2016年以降の世界のマインドセット

1. 「誰一人取り残さない」持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現

SDGs, Diversity & Inclusion, Equity

2. 気候変動への対応

→経済成長以外の視点を、社会の中心的価値観として再セット。これら価値観を実現する社会を世界的に目指す枠組み。

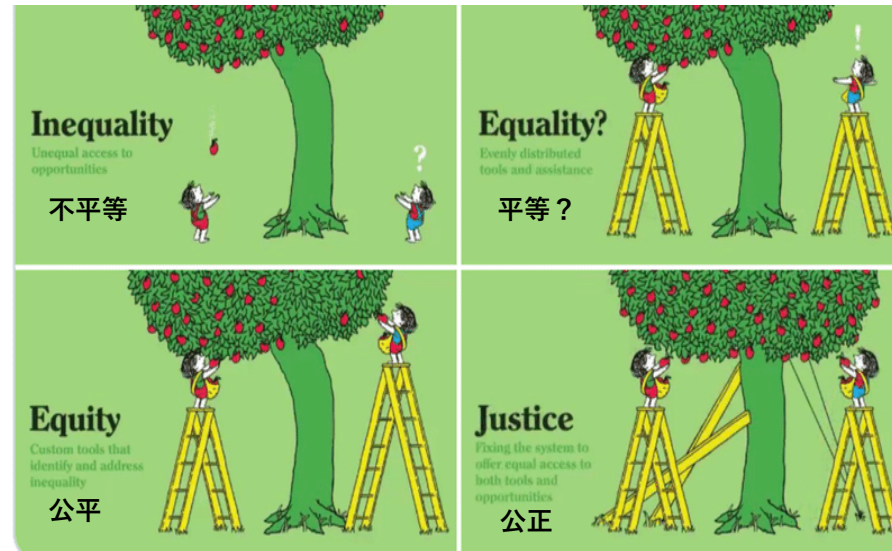
3. 個人の幸福／well-beingの追求。生活の質の高い都市が「魅力的」と評価される。



SDGsの17の国際目標

2015年開催の国連サミットにて採択

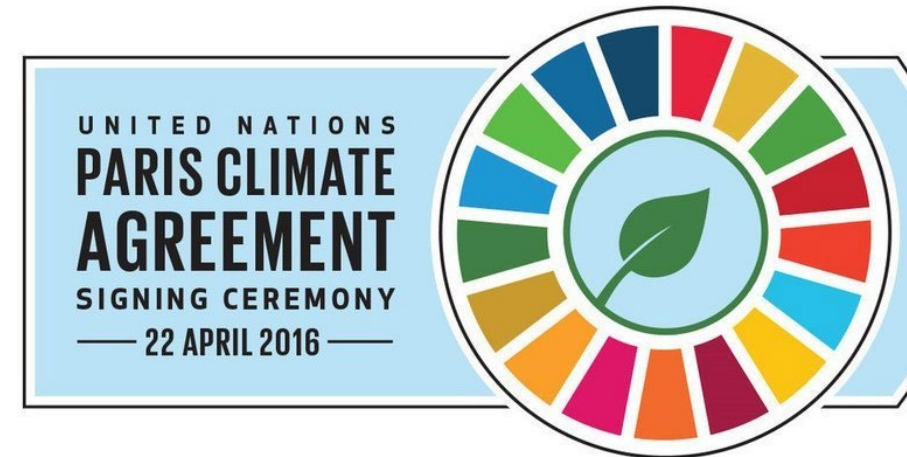
「誰ひとり取り残さない持続可能な社会」の実現を目指す国際目標



Equality (イクオリティ) と Equity (イクイティ) の概念イラスト

Equality (イクオリティ) はチャンスへの同じリソースや機会を与えること

Equity (イクイティ) は各人の状況が異なることを認識し、同じ結果を達成することに必要なリソースや機会を正確に割り当てること



SDGsと紐づけたパリ協定の目標

2015年開催されたCOP21にて採択されたパリ協定（発効は2016年）では、SDGsとリンクさせた目標を設定

「途上国や先進国など関係なく、すべての国が環境について考える」という考え方が軸となっている

自動車の持つ外部性

① まちなかの渋滞による 公共空間の機能停止



自動車が増えれば増えるほど、自動車は効率的に走らなくなり時間的損失が生じる

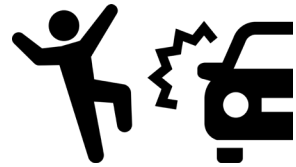


渋滞解消のための整備コスト、自動車利用者増加による更なる渋滞（ダウンズ・トムソン「パラドックス」）

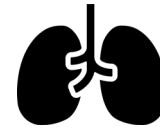
→ 道路の都市機能が停止し社会生活が失われる

参照：宇都宮浄人教授「クルマ社会のデメリットは「渋滞」だけじゃない！日本に公共交通が必要なのは「住民の足を守る」以上のメリットがあるからだ」（2023.2, Merkmal）<https://merkmal-biz.jp/post/30790>

② まちなかの公衆 衛生の悪化



交通事故の増加



大気汚染



騒音公害



ストレス

など

③ 公共交通の衰退により、 更なる自動車依存へ



公共交通

公共交通利用者の減少による衰退で、交通弱者の移動手段不足や更なる自動車依存につながる



日常的な運動機会の損失による国民の不健康化、社会保障費の増大

自動車に空間を渡した結果

自動車まちづくり
が進められる

まちの形が
変わる

生活機能が
失われる

中心市街地が
衰退

まちに人が
住めなくなる

モビリティ世界でのマインドの転換

外部性を認識して、社会やまちの方向性に沿った方向にモビリティを見直す

環境意識

環境に負荷をかけない
乗り物での移動の促進



安全性

歩行者の安全性
を守る



移動意識

自動車の代替手段や
多様な公共交通の拡充



自動車への認識

中心部における
自動車交通の削減



低速化

まちの静謐を守る
中心部の低速化



人中心

人が優先され
心がときめくまちへ

① まちの空間を車から人に取り戻す

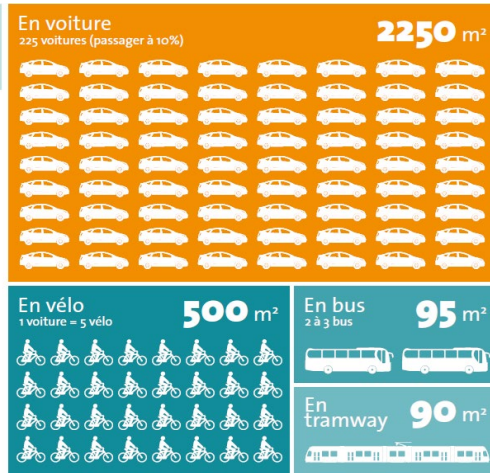
人中心

中心部のまちの空間を車から人に取り戻すべく、自動車の空間を人やまちに再配分している。

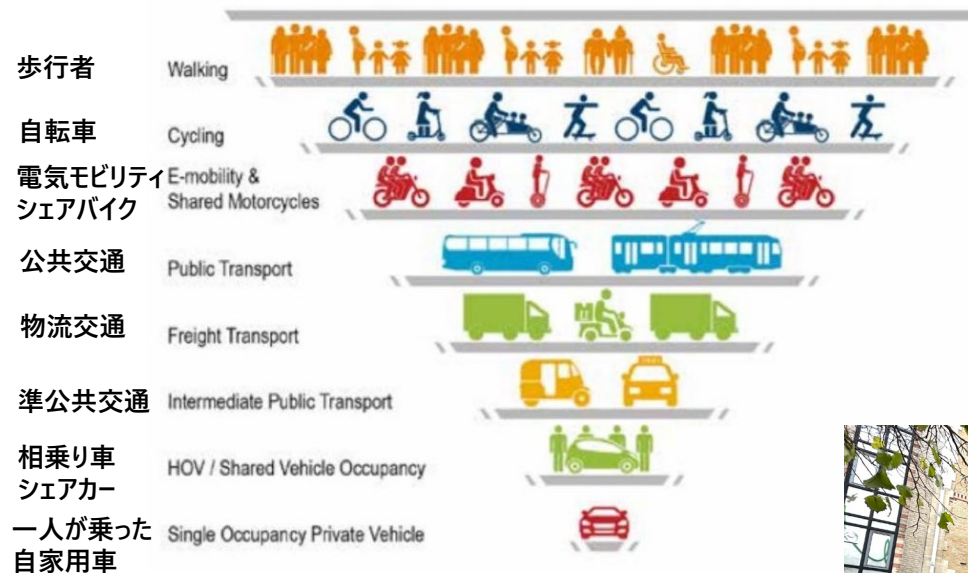
ーまちの空間を車から人に取り戻すー

- ・まちなかのモビリティの自動車ファーストからの脱却、優先順位の逆転

Occupation de l'espace public
pour les déplacements d'un
même nombre de personnes



各モビリティの占用する空間の違い
一人一人が自動車を使うことで占用する空間は
他のモビリティに比べても大きく、
自動車社会はまちの都市空間を占有することを示している
出典：ナントメトロポールガイドブック



Note: Pedestrians, cyclists, and motorcyclists are considered vulnerable because they lack external protection.
Source: Adapted from the Green Transportation Hierarchy proposed by Chris Bradshaw in 1994.

持続可能なモビリティピラミッド

自動車の優先順位を下げ、歩行者が最優先されることで持続可能な社会となる
出典：WRI Ross Center



駐車スペースをカフェ空間や植栽に転換



学校前空間通学路の歩行者空間化

②環境意識

環境意識

自動車による大気汚染、地球温暖化への懸念など、環境問題・気候変動への意識はこの20年で大きく高まり、それを受け持続可能な移動の考え方が進んでいる。

カーフリーデー（世界各国各都市） 車を使わない日

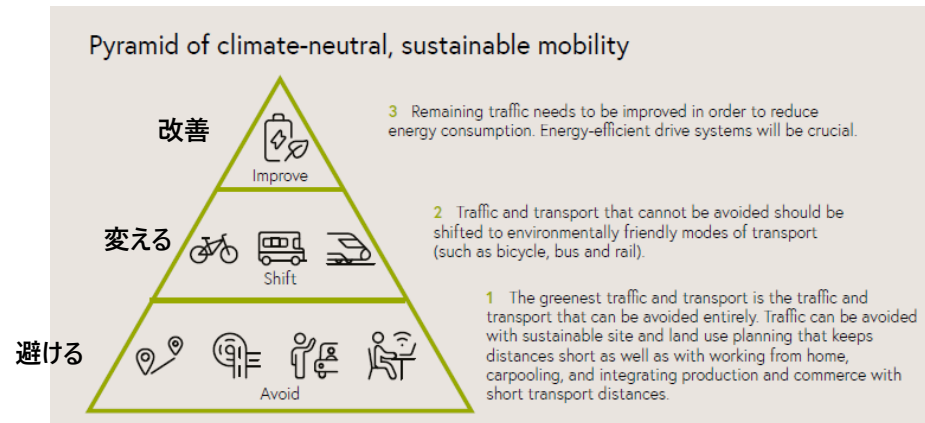


世界の様々な都市で行われるカーフリーデー

車利用をせずに、公共交通機関、ライドシェア、自転車、徒歩、スクーター、またはテレワークを利用して移動する日を設定。世界の様々な都市において、渋滞緩和や大気汚染対策等の意識啓発の目的で実施されている。

出典：ワシントンDC アダムスモーガン地区HP

気候変動に配慮した 持続可能な移動の考え方（オーストリア）



気候変動に配慮した持続可能な移動の考え方

持続可能な移動に向けて、まずは不必要な移動は減らす（目的地の変更、テレワーク等）。

減らせないものについては、交通手段の変更（自家用車移動を自転車や公共交通利用に変更）を検討する。

それでも必要な移動については電動モビリティやエコカー等への改善をすることが望ましい。

出典：オーストリアモビリティマスタープラン2030

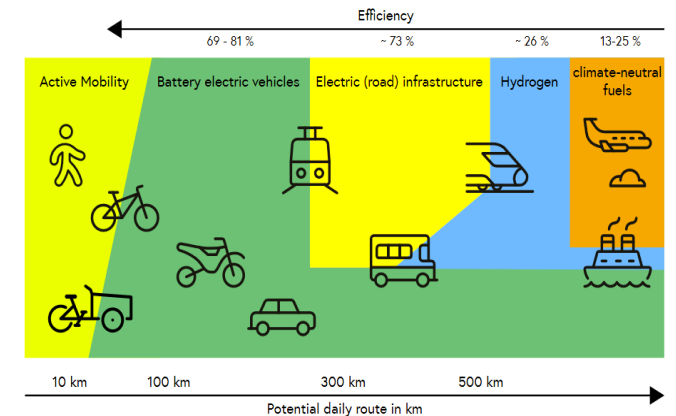
モビリティによる輸送効率と移動距離の関係

上段：旅客輸送 下段：物流輸送

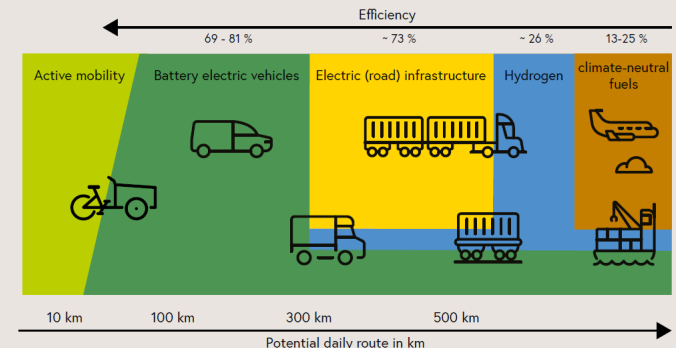
出典：austriatech資料

EV・ハイブリッド車両使用の流れ

Drive technologies in passenger transport



Drive technologies in freight transport



③安全性

安全性

モータリゼーションの進行により車を優先する施策が増え、都市部の自動車交通が増加し、交通事故での死亡者が増加したことから、歩行者の安全性確保が重要な課題となった。

ビジョン・ゼロ

道路交通システムにおける死亡・重傷事故をゼロに



Vision Zero

あらゆる人に適した様々な新しいモビリティや道路交通システムが開発・導入されている一方で、道路交通システムにおける死亡・重傷事故をゼロにすることを目指す「Vision Zero」の考えが世界各国で取り入れられており、車両の低速化等、交通安全に配慮したまちづくりの必要性も高まっている。

【EUでの具体的取組み】

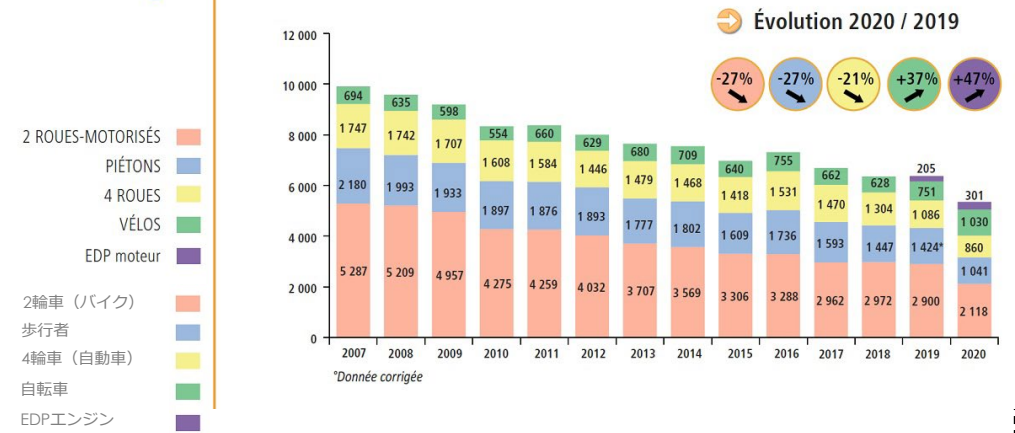
- ・ 2050年までに死者と重傷者の数を実質的にゼロにするという「ビジョン・ゼロ」の方針政策を公表。
- ・ 2050年までに交通事故の死傷者をなくすという「ビジョン・ゼロ」を念頭に、先進安全装置の搭載を新車に義務付ける等、「自動車と歩行者の安全性」と「インフラの安全管理」に関する法的対応を盛りこんでいる。
- ・ フィンランドのヘルシンキでは、2019年に歩行者に関する交通死亡事故がゼロを達成。

■パリ市の交通事故件数の推移

- ・ パリ市内における交通事故の歩行者の被害者数は年々減少している。

Sécurité des usagers

Évolution du nombre total de victimes (blessés légers, blessés graves, tués)



被害者の交通手段別交通事故の被害者数の推移

出典：パリ市 2020年移動に関する報告書

④移動意識：多様なモビリティ

移動意識

徒歩移動や自動車移動、日常的な移動や観光の移動、若者の移動や高齢者の移動等、様々な移動に対して平等に扱うべき、多様なモビリティを活用すべきという考えが広まっている。

歩行者マスタープランの策定（オーストリア・ウィーン） 徒歩を自動車や他交通手段と平等に扱う

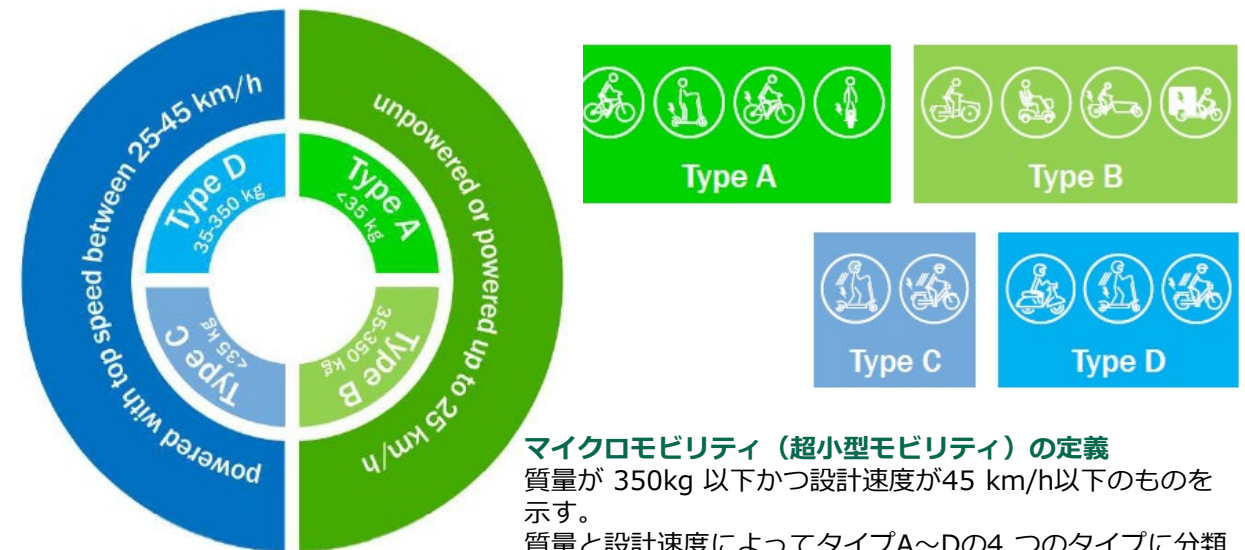


ウィーン市のWalking Master Plan 2030

自転車マスタープラン、公共交通マスタープランがあるのと同様に、「歩行者マスタープラン」を作成推進。
本来忘れられがちである歩行者についてしっかりと予算をかけて検討することができる。

アクティブモビリティ・マイクロモビリティ等の活用推進

少量・ゆっくりな環境にニュートラルなモビリティ（EVモビリティ、アクティブモビリティ）など、目的に合わせた多様なタイプのモビリティの活用が推進されている



マイクロモビリティ（超小型モビリティ）の定義

質量が 350kg 以下かつ設計速度が45 km/h以下のものを示す。

質量と設計速度によってタイプA～Dの4つのタイプに分類

出典：International Transport Forum

⑤移動意識：自動車は減らす

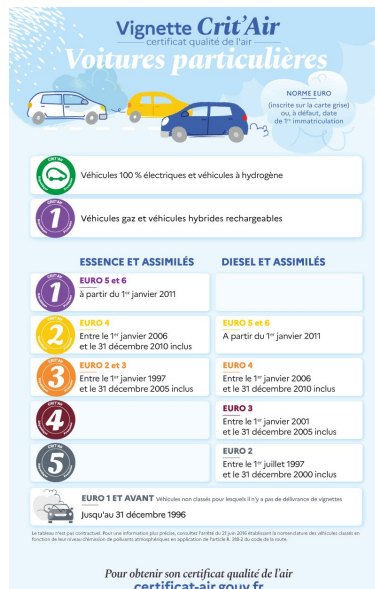
自動車への認識

中心部における自動車交通の削減の意識が高まる。

■車のクリーン度（Crit'air）の設定

- 車のクリーン度を1から5 + 電気自動車の全6レベルで示すステッカー
- パリ首都圏、リヨン、グルノーブル等、13都市（2024年12月時点）でフロントガラスへの装着が義務付けられている。

■クリーンエアゾーン（低排出ゾーン）



ステッカー制度「Crit'air」

- 自治体が設けた基準（対象エリア、時間帯、車両の種類）に従い、汚染度の低い車のみがアクセスできるゾーン
- LOM法においてクリーンエアゾーン整備の検討を、人口10万人以上の広域自治体行政連合に義務付けている。（パリ、リヨン、グルノーブル等が導入）

■自治体が進めるライドシェア（個人所有車の相乗り）

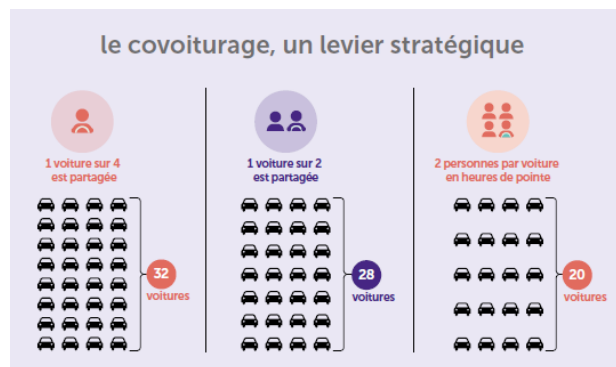


Abbildung 11:
Mariahilfer Straße vor und
nach dem Umbau in eine
Begegnungszone (Bild:
Christian Fürthner).



車道を減らす

■中心区の通過交通禁止ゾーン



パリ市ZTL（中心区の通過交通禁止ゾーン）設定・11月5日から - VINCENT FUJII Yumi

- ZTL : ZONE A TRAFIC LIMITE
- 交通規制ゾーン
- 2024年11月5日より、パリ中心部に交通規制区域（ZTL）が設定され、市内中心部の通過交通が禁止となった。



駐車場を減らす

⑥移動意識：まちなかは低速にする

低速化

都市部の交通事故による死亡者数が増加したことから、歩行者の安全を守ること、また、静謐な都市空間へのニーズが高まったことから、都市部での自動車の低速化が進んだ。

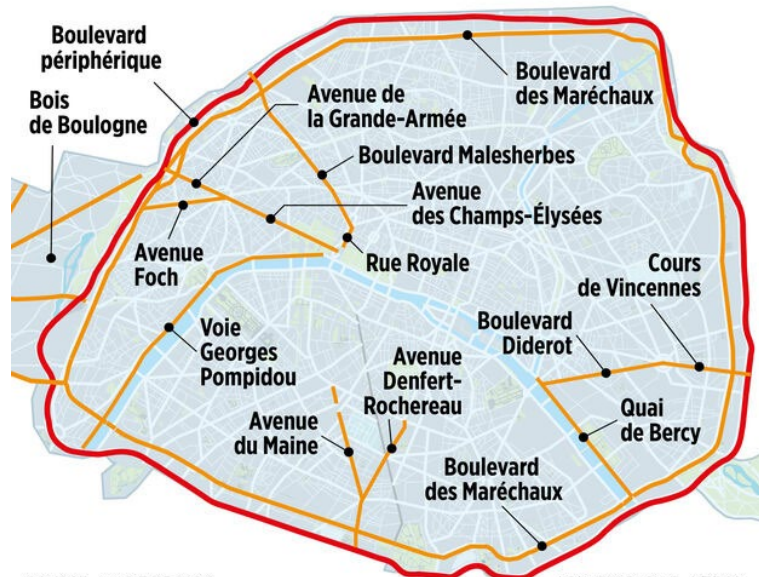
中心部の30km/h以下のまちづくり

Les nouvelles limitations de vitesse

Au 30 août 2021



- Zone limitée à 30 km/h Axes maintenus à 50 km/h Axes maintenus à 70 km/h



SOURCE : MAIRIE DE PARIS.

LP/INFOGRAPHIE. 9/7/2021.

パリ市における30km/h以下のまちづくり

パリ市では2021年8月よりパリ市内のほとんどの道路の制限速度を30km/h以下とした。市内の騒音問題の改善、交通事故の削減、公共空間の拡大により都市内での自動車と歩行者、自転車の共存を図る。

出典：パリ市資料



まち全体を低速にすることを意味する「ビル30（30km/hのまち）」

出典：Ville30.org（30km/hのまち協会）



人が自動車よりも優先される
20km/hの道路「出会いの空間」

「ゆっくり」の効果

みんなを尊重するまちへ

- 誰もがまちへ行けるようになる

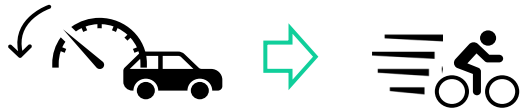


- 自動車を運転する条件として速度を守る責任がある



自動車以外のモビリティの移動が容易になる

- 自動車の速度が低下すると、特に自転車の移動速度が速くなるため、自転車の移動が容易になる



商業の活性化

生活の質の向上

出典：Ville 30.org

時速30kmのまちでは鳥の声が聞こえる

- 道路交通はまちの騒音の第一の原因

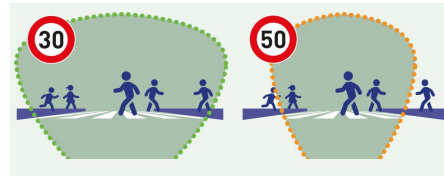


- 聴覚障害、不眠症、学習障害、集中力障害を引き起こし、心血管リスクを高める可能性がある



交通安全が進む

- 速度を下げると視界が広くなり、より安全に運転できる



出典：ナント資料

- 交通事故による死者・重傷者をゼロにする



速度が速くなればなるほど、騒音の数値が上がる

Réduction de la vitesse 速度の減少	Reuêtement peu 低騒音舗装	Reuêtement 標準的な舗装	Reuêtement 騒音の大きい舗装
50 à 30 km/h	- 2.5 dB(A)	- 3.4 dB(A)	- 3.9 dB(A)
70 à 50 km/h	- 2.3 dB(A)	- 2.6 dB(A)	- 2.8 dB(A)
90 à 70 km/h	- 1.9 dB(A)	- 2.1 dB(A)	- 2.2 dB(A)
110 à 90 km/h	- 1.6 dB(A)	- 1.7 dB(A)	- 1.8 dB(A)
130 à 110 km/h	- 1.4 dB(A)	- 1.4 dB(A)	- 1.5 dB(A)

(Silvia, « Traffic Management and Noise Reducing Pavements », 2006.).

出典：ナント資料

歩行者以外への影響

【自動車への影響】

都市部の自動車の実際の平均走行速度は15～20km/h →都市部の移動時間に大きな影響を及ぼさない

【自転車への影響】

道路空間の再配分により双方向の自転車レーンの増加 →サイクリングネットワークの拡充に貢献

【環境への影響】

ドライバーが落ち着いた運転をすることで急ブレーキ、急発進等の減少→静謐や排気ガスの削減につながる

実現の5つのステップ

ビルアペゼ実現の5つのステップ

地区の設定：アイデンティティを持つ地区

- 中心市街地、歴史的地区、観光地 等のまちの「かお」となる地区
- 小規模店舗や住宅が連なり賑わいのポテンシャルのある地区
- 目と目があう出会いや、文化・緑・デザインによる心のときめきを望む地区

共生でき、顔の見える 多様なモビリティ

- 移動をモードで分けず、モビリティバランス全体でとらえる
- 短距離移動は、多様な顔の見える穏やかなモビリティを優先

交通を穏やかにするインフラ

- モビリティバランスを実現するインフラ・空間の再構築
- 中心部の道路速度を交通安全の観点に加えて、まちづくりの観点から低速に設定

美観・ときめき・快適性

- ときめきや地区のアイデンティティを拡充する美観、店舗、ファニチャー
- モビリティからファニチャーまで地区のトータルデザイン
- シームレスで快適な移動

仕組み・教育：地域ルールの構築

- 地区ごとにルールを設置し、地区の責任でルールを守る仕組みの構築。

ステップ 1 地区の設定

ステップ
1

ステップ
2

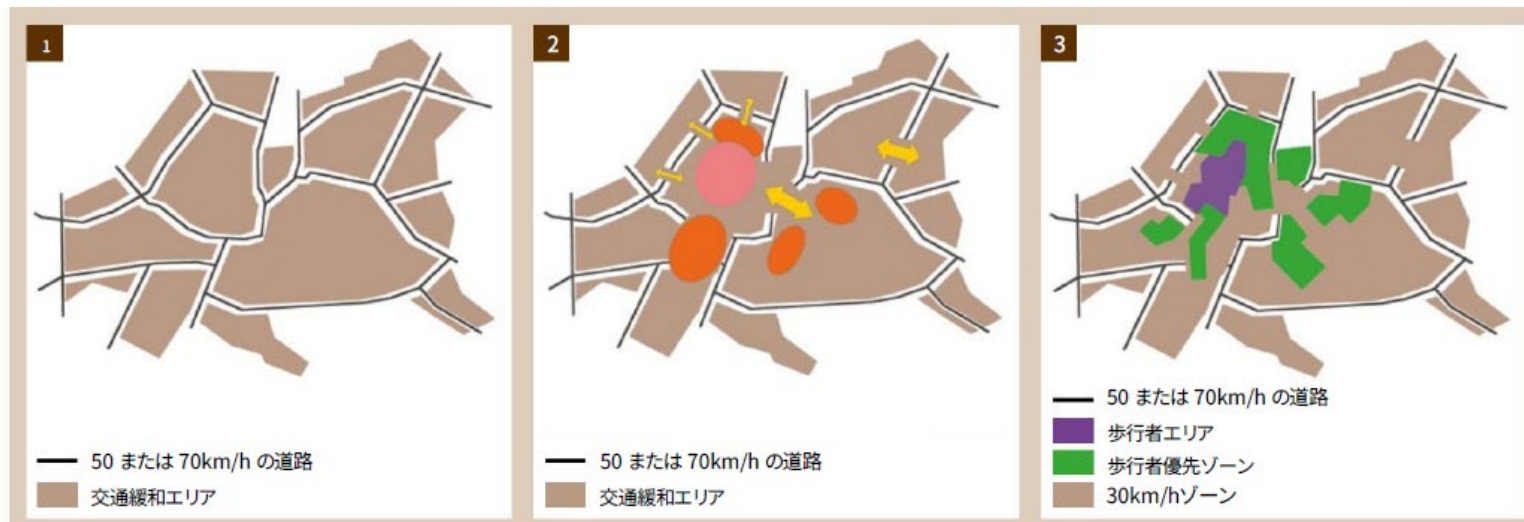
ステップ
3

ステップ
4

ステップ
5

○中心部のうち、歩行者事故の発生状況や自動車交通量、歩行者流動、商店立地等の要素から、地区を設定。

まちの中心部の低速エリアの設定方法



都市部の低速化の考え方「まち全体を低速に」

- 1 一般道は全て時速30kmに設定

中心部地区内の低速ゾーンの設定「人が共生できる低速に」

- 2 エリア内の空間について、歩行者事故の発生状況や自動車交通量、歩行者流動、商店立地等の要素と組合せ、注意が必要な箇所を特定する。
- 3 2 の分析をもとに、機能と用途に適合するように歩行者エリア（歩行者専用空間）と歩行者優先ゾーン（出会いの空間）を設置する。

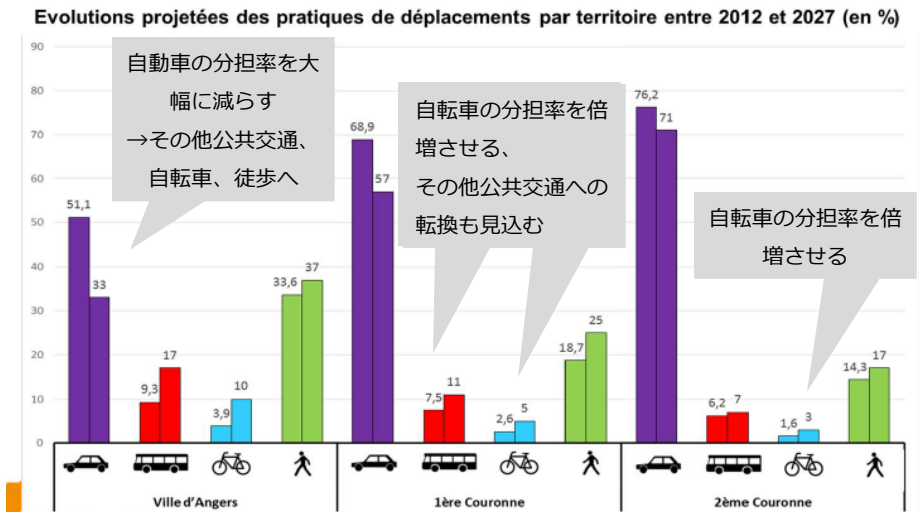
出典：CEREMA資料を和訳し加筆

ステップ2 優先するモビリティを決める

- まちの中心部に行くに従い道路の速度を下げ一方で、中心部から離れた地区の都市間移動は効率の観点から高速度を担保するなど、地区の特性に応じて、それぞれ優先されるモビリティや道路速度を設定する。
- 中心部では、自動車の利用分担率を下げ、その他のモビリティ分担率を上げ、自動車に関するインフラ（駐車場等）を減らし、人や緑、まちのインフラを増やす。

アンジェ市（フランス）におけるエリア設定

市内を都市中心部、第1円周、第2円周の3エリアに区分。
PLUi（都市計画と交通計画が一緒になったもの）において、都市中心部、第1円周、第2円周で公共交通分担率の目標を変えて設定
一律に自動車からの転換を進めるのではなく、地方圏はある程度の自動車分担率の維持を認める



アンジェ市内（都市中心部） 第1円周部 第2円周部

エリアごとに設定された交通手段分担率の目標
出典：アンジェメトロポール資料に加筆

エリア	交通に関するコンセプト	自動車の速度に関する目標
ハイパーコア（都市中心部）	・公共交通や徒歩・自転車の利用を推奨、利用確保 ・自動車の速度等を制限し自動車の流入を制限する	・時速30km/h以下 ・ゾーン20や出会いの空間の設定
第1円周 ・第2円周	・バス・トラムのネットワークの確保 ・自転車レーン等のインフラ整備も進める ・ライドシェアを進めることで自動車交通量を削減するような政策を設定	・時速30km/h中心 ・一部時速50km/h
第3円周部（農村部）	・自動車移動を前提とする	・時速90km/hの一般道もある

ステップ2 中心部は多様なモビリティを選ぶ

○中心部においては、自動車の代わりにトラムやEVバス等の公共交通、シェアサイクル、自転車など顔の見えるEVモビリティやアクティブモビリティ等、様々なモビリティから目的に合ったものを組合せて導入を検討。

公共交通



アクティブモビリティ



EVモビリティ

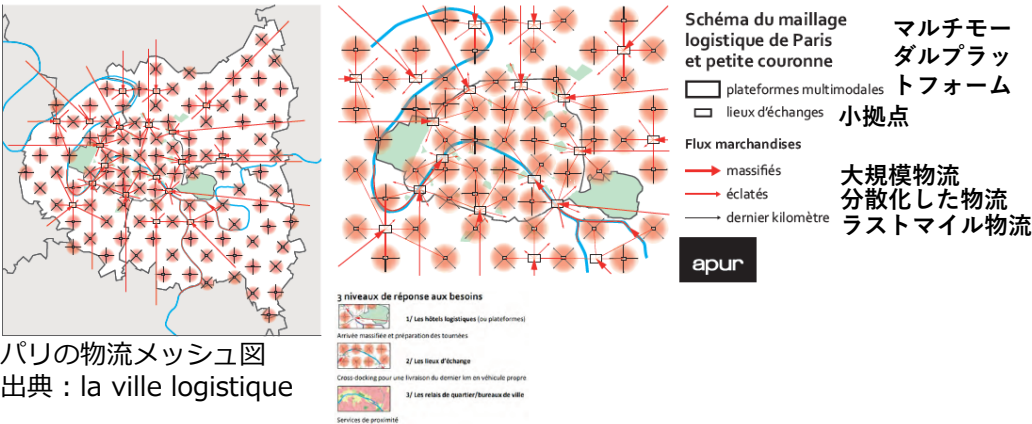


ステップ2 物流も同様に考える

- 物流においてもカーゴバイク等の小型のアクティブモビリティを活用し、騒音、環境の両面に配慮した輸送を行う。
- 環境や騒音への影響が大きい物流車の流入については、エリア内での共同配送を実施し、台数の削減を図る。

物流拠点の整備

都市部の外に大規模物流拠点（物流プラットフォーム）を整備し、都市内への大型の物流車両を抑制している。



パリの物流メッシュ図
出典：la ville logistique

3段階の物流

- ①物流プラットフォームで大規模物流
- ②プラットフォームで分散化し、小拠点に配達
- ③小拠点からラストマイル物流を行う

物流車両



郵便配達で自転車を利用



重い小麦の搬入を自転車で行う様子



400kg以上の積載量を持つ
カーゴバイク



車両の進入規制がある時間帯に
カーゴバイクで共同配送を実施

ステップ3 道路の速度を決める

ステップ
1

ステップ
2

ステップ
3

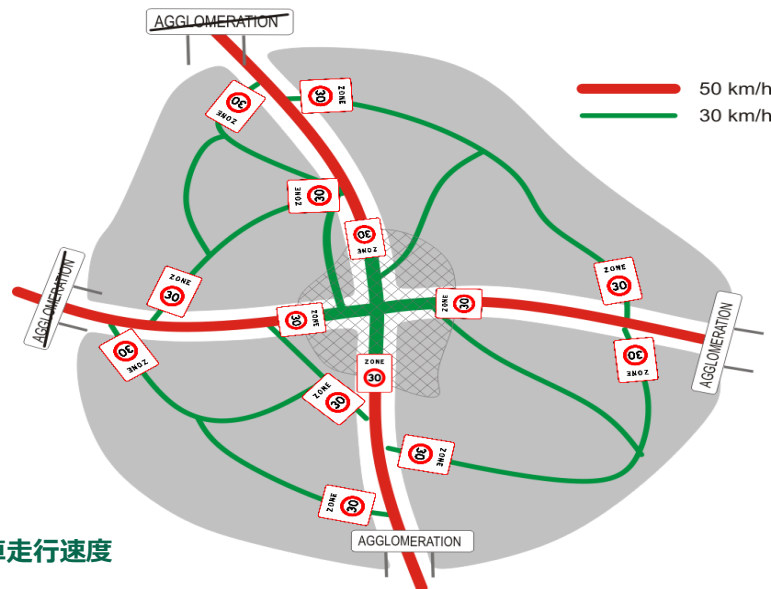
ステップ
4

ステップ
5

- 優先するモビリティに応じて道路速度や使い方を設定。
- 中心部では、都市の質の向上や安全性の観点から、基本的に自動車の速度は時速30km以下程度とする。
- 特に、店舗の多い地区等においては、人とモビリティの共生の観点から時速20km未満の道路も設定。
- 一方で、公共交通路線等の幹線道路は例外として時速50km程度とする。
- 地区内外の規定速度にメリハリをつけることで、郊外部からまちの中心部への通過を抑制。

ナント市（フランス）の自動車走行速度制限

郊外部からの都市部への流入速度を段階的に抑えることで
中心部への通過交通の流入を抑制



都市中心部での自動車走行速度
出典：ナント資料

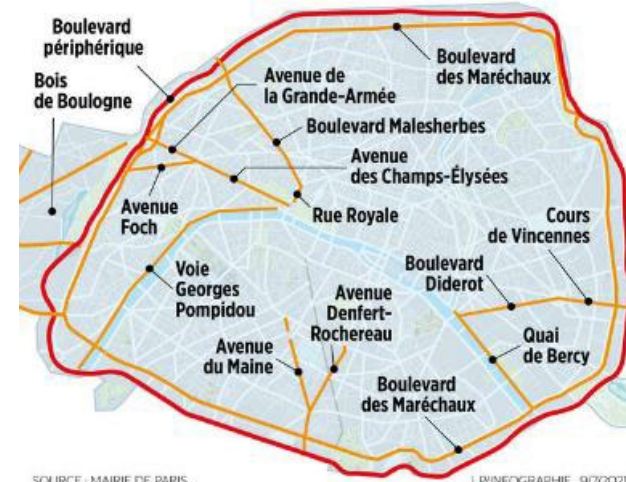
パリ市（フランス）全体のゾーン30化

郊外部からの都市部への流入速度を段階的に抑えることで
中心部への通過交通の流入を抑制

Les nouvelles limitations de vitesse

Au 30 août 2021

Zone limitée à 30 km/h Axes maintenus à 50 km/h Axes maintenus à 70 km/h



青色 : 時速30kmに制限
オレンジ色 : 時速50kmに制限
赤色 : 時速70kmに制限

パリ市内の制限速度マップ
出典：MARIE DE PARIS

ステップ3 車インフラを転換する

ステップ
1

ステップ
2

ステップ
3

ステップ
4

ステップ
5

- 中心部で、自動車が快適に走行・駐車しづらい空間を構築し、人中心の空間を取り戻すため、道路や駐車場等の「自動車インフラ」を、歩道、自転車レーン、バスレーン、オープンカフェ、植栽など「まちインフラ」に転換。

自動車から公共空間を開放する意識

「駐車場、走行空間など自動車のための空間を、バスレーン、自転車レーン、歩道、カフェスペース、植栽に転用するなど、より有効に活用する」

「路上駐車3台分をカフェにすれば1日に100人が利用できる、バス停留場にしたら1日に1000人が乗降できる空間になる」

「一方通行やバスレーン、自転車レーンの増加などにより、都市部を通り抜けしづらいような道路構造にしている」



ステップ 3 道路空間の再配分

ステップ
1

ステップ
2

ステップ
3

ステップ
4

ステップ
5

○モビリティの分担見直しにあわせた道路空間の再配分

中心地のモビリティの分担を見直し、かつての中心地の2車線道路は、2015年に自転車専用道路、歩行者専用空間、バス専用レーンに再配分された。

2012年 ラロシェル市の旧港前のメインストリート



2015年 道路空間の再配分後



「小さな自治体でもできる歩行者優先のまちづくりとそのモビリティ施策」運輸と経済 2月と3月号 - VINCENT FUJII Yumi

ステップ4 美観・ときめき・快適性

ステップ
1

ステップ
2

ステップ
3

ステップ
4

ステップ
5

○まちが静謐になることで、屋外で、食事をし、語らい、音楽を楽しむ、本を読むなど、心ときめく時間を過ごせるまちなかとなる。



ステップ4 美観・ときめき・快適性

ステップ
1

ステップ
2

ステップ
3

ステップ
4

ステップ
5

- 低速ゾーンの路面ペインティングやモビリティにデザイン性を持たせ、美観に配慮することで、心がときめき、日常のあるまちなかにつながる。ゆっくり移動することで初めて意匠を凝らしたデザインに気が付き、まちにときめくことができる。



ステップ5 仕組み・教育

ステップ
1

ステップ
2

ステップ
3

ステップ
4

ステップ
5

- 地区単位の取組みのため、住民や商業者に対して十分に理解してもらい、自分事・地区発意・地域主体と捉えられてもらえるよう、事前協議やWS・実験・投票・評価等の実施は重要である。

■地区主体で出会いの空間の設定を発意

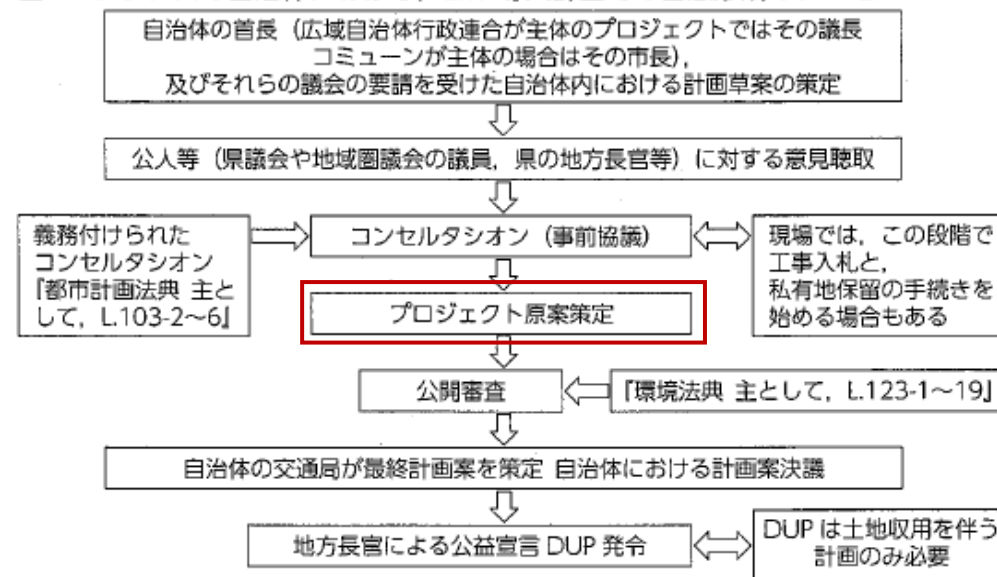
- ・ウィーン市8区のランゲガッセ通りでは、2011年にウィーン市視察時に再整備が必要と判断され、2016年に市民・政治家・ウィーン市参加のWSで計画案を作成。
- ・最終的な決定はランゲガッセ通り周辺に住む約100人の投票で決定した（56%が賛成）
- ・駐車場は以前の50%削減し、整備後の満足度は住民、商業者共に非常に高い。



■市民を巻き込む事前協議

- ・特定の開発・建設プロジェクトの計画や都市計画文書の作成において、出来るだけ早段階で住民、地域団体、その他の関係者を巻き込むことを目的に、市民を対象にした合意形成活動であるコンセルタシオン（事前協議）を法律で位置づけている。

図1 フランスの自治体における、LRT 導入計画での合意形成のプロセス



出典：
運輸と経済 2022年6月、
都市空間再編成の政策の策定・実行における市民との合意形成(前編)、
ヴァンソン藤井 由実

ステップ5 仕組み・教育

ステップ
1

ステップ
2

ステップ
3

ステップ
4

ステップ
5

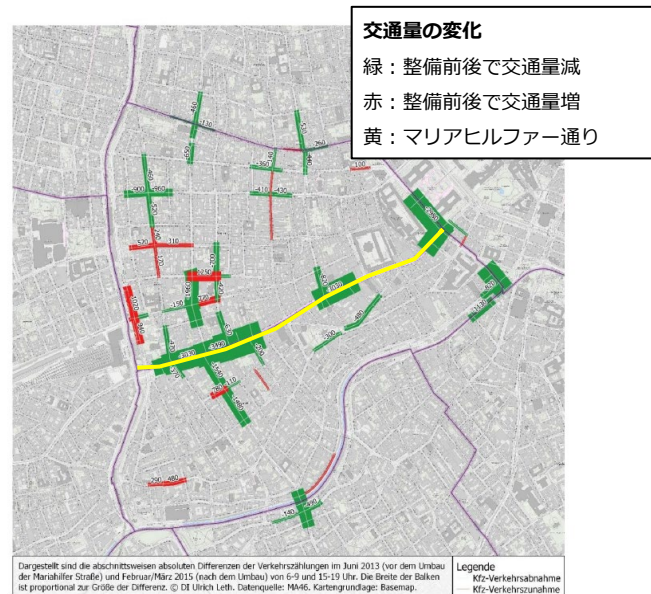
- 特に実証実験やシミュレーション、段階的实施等、変化を実感できる機会を構築することで、実際に住民や商業者の社会受容性を高めた例も多くあった。

■マリアヒルファー通りの整備における商業関係者との合意形成

ウィーン市でもっとも有名な商業通り「マリアヒルファー通り」は歩行者専用空間と出会いの空間を組合せて再整備したが、計画当初は商業関係者に反対されたものの、整備後に経済効果が向上し今では関係者の協力を得ている。



マリアヒルファー通り（オーストリア・ウィーン）
車道を歩行者専用空間と出会いの空間に再整備



迂回交通による並行道路の渋滞が心配されていたが、実際は交通量が全体的に減少する結果となった

■バスチユ広場



設計案に対して交通シミュレーションが実施され、一定の渋滞が発生することが想定されたが、渋滞が起これば自動車交通量が減少することになり公共交通の利用者を増加させることにもつながるため、大きな問題としては捉えられなかった。

■ Zone apaisée（ゾーン・アペゼ）



2021年春に開催された事前対話では、プロジェクトの目的と計画された実施手順が共有され、利用者や関係者の意見や提案を集める機会となった。公開キックオフミーティングと、関係者による10のテーマ別ワークショップが開催された。

出典：パリ市ホームページ

ステップ5 仕組み・教育

ステップ
1

ステップ
2

ステップ
3

ステップ
4

ステップ
5

- 道路の車両速度の抑制には、ハード設備の活用に加え、ソフトツールを活用し人々のなかに「人と多様なモビリティの共生」や「モビリティの低速化」に意識を向ける気づきを与えていくことも必要。

主な手法（ソフトツール）

共生を意識させる看板

- ・ まちの利用者に、自転車レーンとの棲み分けについて示した看板や、自転車の日通行量の掲示板の設置により、モビリティとの共生を意識させる仕掛けがあった。



フラミンゴやカメ、豚等を用いて歩行者と自転車やキックボードとの共生を示した看板「通りはジャングルではない」（ラロッシュェル）



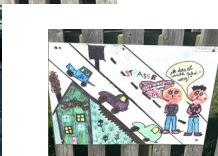
歩行者や自転車と共存する自動運転車

速度掲示板



- ・ 自分の速度が表示される
- ・ 速度を守るとニコニコ顔

アンジェ資料



小学校前に掲載されているの生徒が書いた啓発ポスター「駐車禁止」「歩道は私たちのもの」

「30km/hで走るアンジェが好き」

郊外部から都市部へ入る40カ所に「30km/hで走るアンジェが好き」というメッセージを書いた看板を立て、住民に低速に対する理解を促す。



アンジェ資料

シェアモビリティの自動速度抑制

シェア電動キックボードで速度制限エリアに入ると、GPSにより速度が自動制御される（アプリでの通知あり）



（アプリの警告）
キックボードの速度を下げます
あなたは時速10km/h制限エリアに入りました

「ゆっくり」と「ときめき」

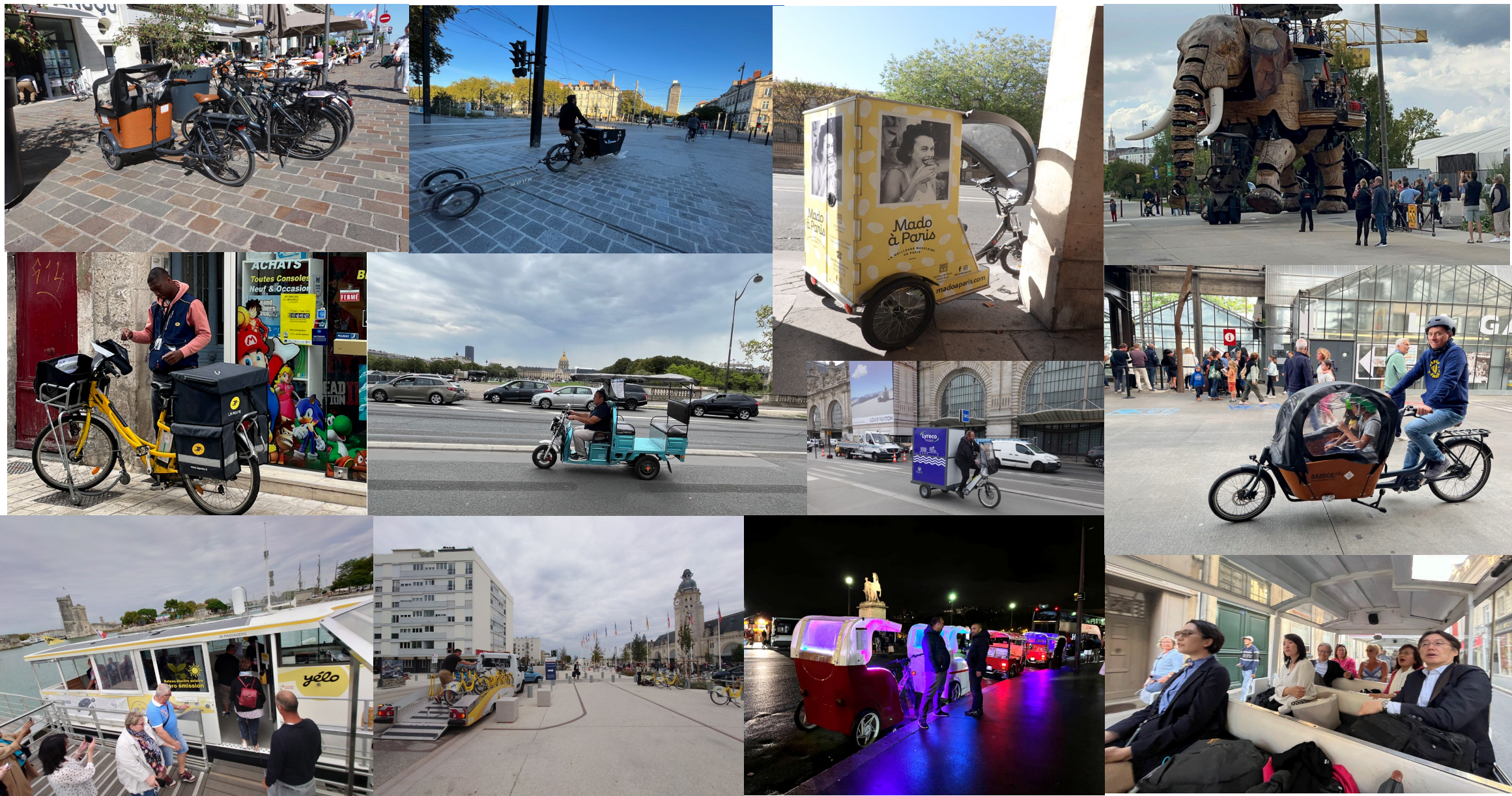
心がときめくまちは、広場にも道にも顔が見える



顔の見えるモビリティ



モビリティは車両も乗っている人も動く景観



「ゆっくり」は多様性を認め、包摂性を生む

「遅い (low) 」ではなくて、「ゆっくり (slow) 」

low: small, or smaller than usual, in amount, level, or value

遅い：物事の進む度合いが小さい、ある基準よりかなり時が経っている、間に合わない



slow: taking too long

ゆっくり：動作に時間をかけるさま、時間に**ゆとり**があるさま、気持ちに**ゆとり**のあるさま

公共空間で自分のペースで思い思いに過ごす



人とモビリティが共生できる速度：出会いの空間



出会いの空間

(歩行者優先空間)

空間のコンセプト

- ・誰もが同じ空間を共有するにぎわいの空間

設定される主な空間

- ・道幅が狭い、事故が多い



出典：Cerema資料

必要なもの

- ・開始地点・終了地点それぞれに標識

アクセスできるモビリティ

歩行者 人	通行（最優先）
自転車 自転車	時速20km以下で走行
電動モビリティ 電動自転車	時速20km以下で走行
自動車 車	車道の区別はないが、中央部を時速20km以下で走行
駐車場 P	指定エリアのみ設置可能

その他

- ・様々なモビリティがアクセスできるが、歩行者が最優先
- ・ゾーン30内に設置することが望ましい



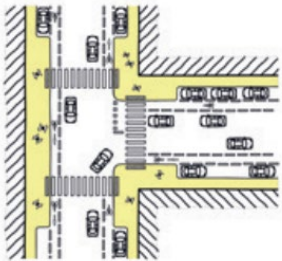
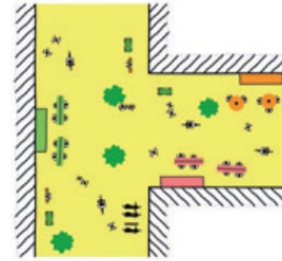
ステップ3 インフラの配分・速度

- 中心部全体の低速化に加え、中心部内の歩道がない道路等ではさらに低速ゾーンを設定する。
- 通りの機能を見直し、安全性の観点だけではなく、静謐化や賑わいといった複合的な機能を持たせる。

フランスにおける低速ゾーン

都市部の低速化の考え方「まち全体を低速に」

中心部地区内の低速ゾーンの設定「人が共生できる低速に」

交通量の割合	時速50km制限道路		ゾーン30		出会いの空間（歩行者優先空間）		歩行者専用空間	
								
構造の例								
	歩道	必要（両側）	必要（両側）	必要（両側）	不要（全面歩行空間）	不要（全面歩行空間）	不要（全面歩行空間）	不要（全面歩行空間）
	自転車レーン	必要（双方向）	必要（双方向）	必要（双方向）	不要	不要	不要	不要
	車道	必要（双方向）	必要（双方向）	必要（双方向）	不要（走行時は中央部を走行）	不要（基本走行不可）	不要（基本走行不可）	不要（基本走行不可）
	横断歩道	設置が必要	必要に応じて設置が可能	必要に応じて設置が可能	基本は設置不可（時間帯を限定したゾーン設定の場合等は設置が可能）	基本は設置不可（時間帯を限定したゾーン設定の場合等は設置が可能）	基本は設置不可（時間帯を限定したゾーン設定の場合等は設置が可能）	基本は設置不可（時間帯を限定したゾーン設定の場合等は設置が可能）
コンセプト	—		単なる自動車の通過空間ではなく生活の場とする		誰もが同じ空間を共有するにぎわいの空間		何よりも徒歩での移動を容易にする	
設定される主な空間	・ 幹線道路		・ 都市部エリア全体		・ 道幅が狭い箇所 ・ 事故が多い箇所		・ 商店等の前 ・ 小中学校前	

Cerema資料

ステップ3 インフラの配分・速度

ステップ
1

ステップ
2

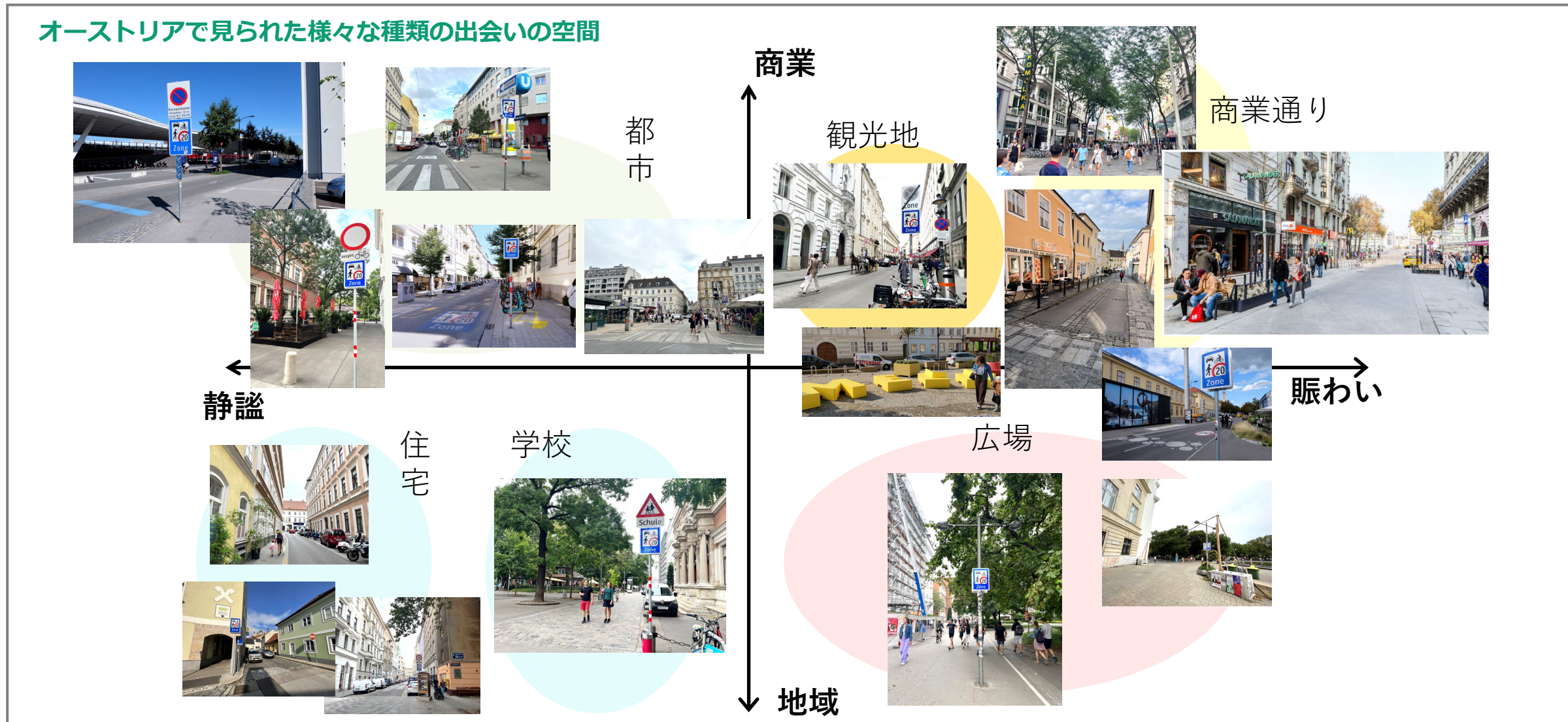
ステップ
3

ステップ
4

ステップ
5

○出会いの空間は安全性だけでなく、様々な場所・様々な目的で活用ができる。

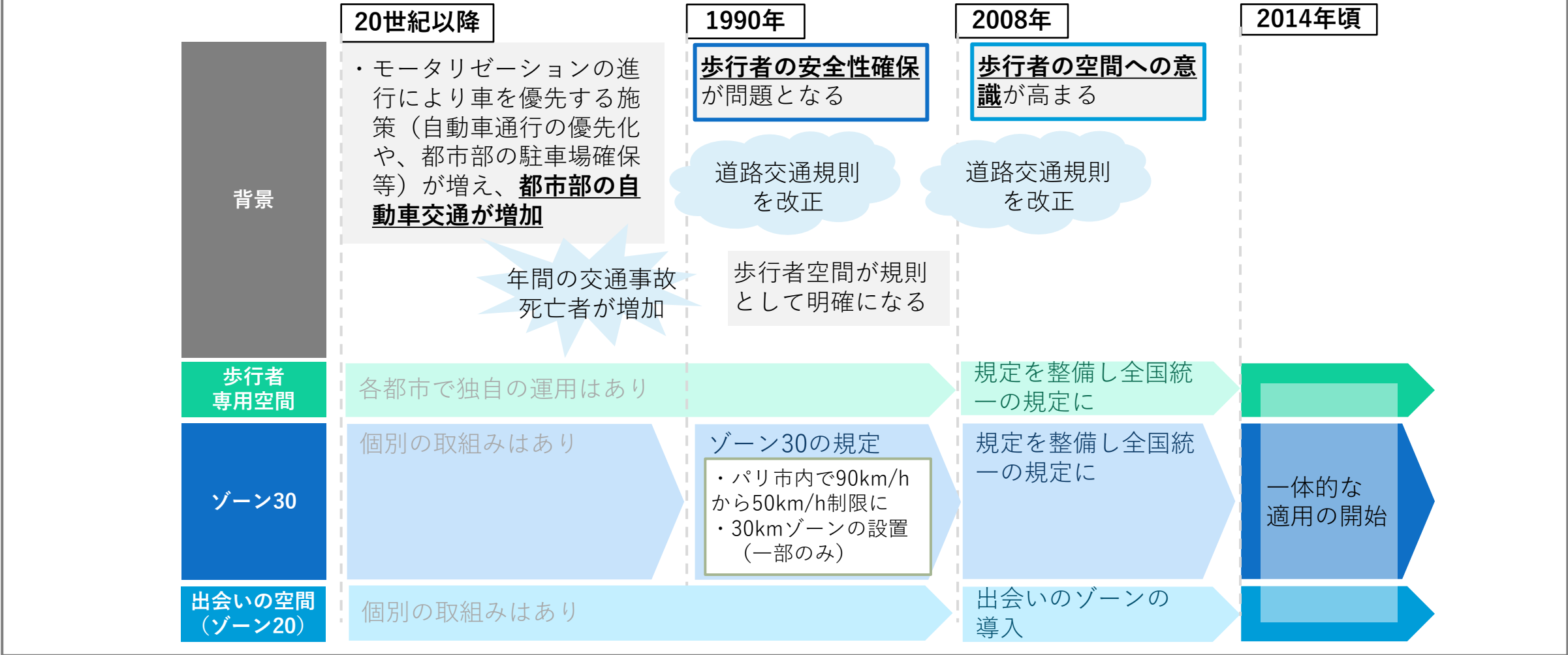
オーストリアで見られた様々な種類の出会いの空間



ステップ3 インフラの配分・速度

○モータリゼーションによって失われた都市中心部での人間らしい暮らしと公共空間の質を再生・向上させるため、歩行者の安全性や、静謐な空間を確保すべく、道路の速度の低速化を段階的に進めた。

フランスにおける低速化の考え方の変遷





緑という美観・呼吸するまち



夏でも移動・賑わうための水・緑・木陰・土



日本での展開

日本産ビルアペゼ戦略 ～ゆっくりを軸とした心ときめくモビリティまちづくり～

自動車ファーストで魅力が失われたアイデンティティを持つ地区を、インフラとモビリティのゆっくりへの転換と一体的な空間デザインを通じて、ひと・まちファーストの心ときめきを感じられる地区に復活する

対象地区：まちのアイデンティティを持つ地区（中心市街地、歴史地区、観光地等）

共生でき
顔の見える
多様な
モビリティ

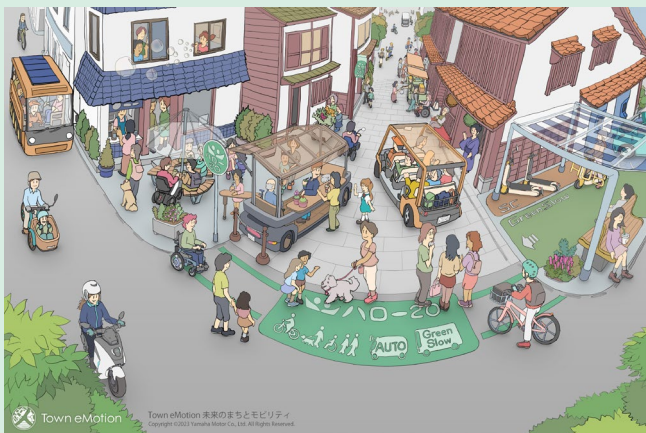
交通を
穏やかにする
基準・インフラ

美観・ときめき
快適性

○まちに賑わいとアイデンティティを取り戻すため、車両や事業を含む多様なモビリティの使い方、速度など道路交
通や道路インフラの使い方、美観等を含む空間のあり方の3要素を地区において複合的・トータルでデザイン
することができるまちづくり。

- ①人と共生できる、多様で穏やかな低速モビリティ（EVモビリティ、アクティブモビリティ）の活用
- ②地区内の道路の低速化（20km/h、出会いの空間、歩行者専用空間の組み合わせ）
- ③美観・ときめき・快適性を考慮した、道路と敷地、移動・交通と賑わい・交流などまちづくりの一体的な空間デザイン

期待する空間・効果



ヤマハ発動機作成資料

にぎわい和気あいあいとした空間

多様な商業・文化活動、交流ができる環境の創出

静謐な空間

騒音や振動を感じない、話し声や音楽が聞こえる穏やかな環境の創出

環境にやさしい空間

排出ガスの少ない、持続可能な空間の実現

挨拶・出会いのある空間

人の目と目が合い、交流が生まれる空間の実現

経済が活性する空間

人が滞留・回遊することでまちに潤いが生まれる

安全な空間

多様なモードと人が共生できる安全で安心した環境の創出

地域生活を主体とする空間

地域コミュニティ活動や暮らしが営める環境の創出

文化的でデザイン性のある空間

まちの統一感があり心ときめく空間

日本でもゆっくりを軸としたモビリティまちづくりが必要

- 少子高齢化・人口減少化のもと、我が国のGDP順位は低下し経済成長が限られている状況。モータリゼーションの発達、自動車中心の社会の進展により量的魅力は確保されたが、郊外化に拍車がかかり、これまで存在したまちの中心市街地・中心地の質的魅力、訴求力は低下。
 - 経済力に限らない日本の国際的評価を維持するためには、**日本の強みである文化力や歴史力を生かす**など、**地域の質的魅力を強化**し、地域の顔となる**中心地の再生**や個人のウェルビーイング向上が望まれる。
 - 人口減少時代では、外からの投資や人の流れ（観光や移住）を作る必要があり、**対外的な評価**も重要となる。**グローバル基準の考え方や「アナログ」な取組など**これまでの日本に少なかった要素を盛り込んだまちをつくることは、**新しい感覚を持った人たちの共感**を呼ぶのではないか。
 - 労働力不足の解消には技術に頼るだけではなく、一人でも多くの人が活躍できる社会の構築も必要。ゆっくりが認められる社会は、多様なペースの人たちの居場所や活躍の場、ビジネスチャンスを作れるのではないか。
- ・文化・歴史・商業の力を持っていたかつての中心地を、再び地域の顔となる「中心地」として復活させるために、潜在的な文化力等の発揮と、環境やコミュニティ、ウェルビーイング、美観デザインなど、現代の私たちが心のときめきを感じられる中心空間への復活を実現させる**モビリティまちづくりのリ・デザイン戦略**が必要。
 - ・縦割りで行われていたモビリティまちづくりを、モビリティと道路とまちづくりの統合的なプランニングを可能とする、社会政策システムの**リ・デザイン**が必要。

転換を阻む「アンコンシャスバイアス」

アンコンシャスバイアスとは・・・「人が無意識のうちに形成し、それに基づいて他者や状況を判断する偏った思考パターンのこと」

「無意識の偏見」
「無意識の思い込み」



公平な意思決定を妨げることがある

移動の世界の例

自動車も自転車も
法定速度は守らなくていいもの
⇒「事故にならなければ守らなくて当然でしょ」

道路は自動車のもの。
自動車が歩行者や車いすや
自転車に道を譲るなんておかしい
⇒「自動車が一番大きくて速いんだから一番偉い！」

道路整備計画の他交通モード
への影響は気にしない
⇒「自動車がないと生活できないんだよ。
道路整備は正義」



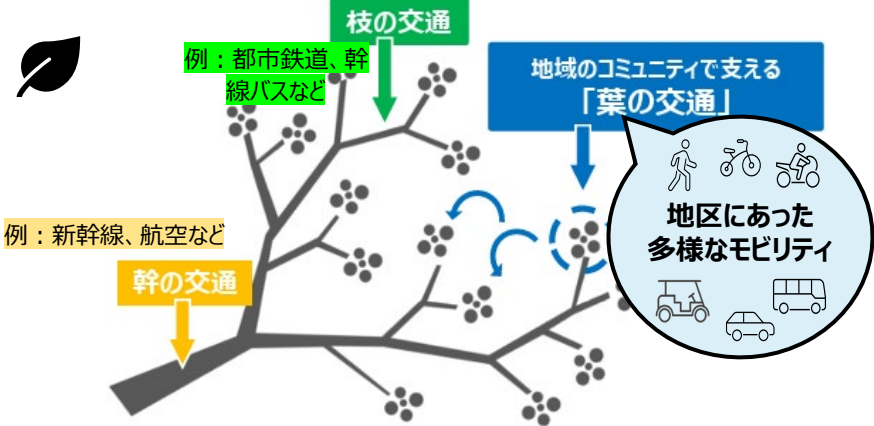
信号が青になったら、アクセル全
開！目の前が赤信号でも、少し
の距離をトップスピード
⇒「騒音がすごいなんて気にしない」



自動車ファーストの幅員の狭い道路が転換を阻んでいる

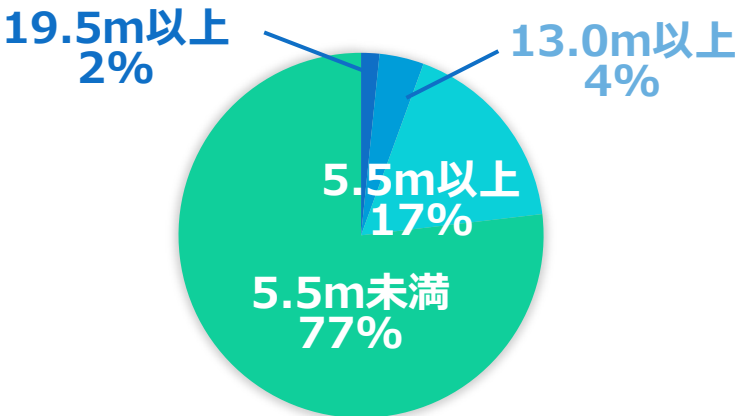
葉の交通には新たなモビリティサービスを入れたい

「葉」



資料3 アフターコロナ時代に向けた地域交通共創に関する研究会について（国土交通省）

幅員の狭い道路が約8割



令和4年杉並区車道幅員別（延長／m） 杉並区資料より作成

問題点



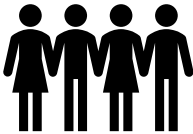
車いす
走りづらい
入れない



歩行者
歩道が少ない
(日本全国の道路の
うち約14%が歩道)



自転車
専用レーンが
作れない



人中心
車中心
人両端



オープンカフェ
少ない
楽しめない



駐車場
多すぎ



自動車以外
危ない

etc.

新しい多様なモビリティやまち機能が共生できる、道路空間が必要

課題①海外と比べて多様で穏やかなモビリティの活用が限定的

- 日本ではすべての道路で一律に車両の使用に関するルールが定められており、海外のように多様な顔に見える穏やかなモビリティの活用が限定的。

日本の公道で・・・



リアカー付き電動自転車



グリスロ (品川区)



馬車 (ザルツブルク)



電気ミニバス (パリ)



キックボード (ラロッシュェル)



EVトゥクト (パリ)



ヴェロタクシー



人力車



3輪電動自転車



自動配達ロボット



BRT (ナント)



超小型モビリティ (ラロッシュェル)



電動車いす



ゲキダンイノ

○ 走れるモビリティ



(最後列後ろ向きシート) クラシックグリスロ (ウィーン)



(後ろ向きシート) 自転車タクシー (ウィーン)



(最後列後ろ向きシート) 電動バス (ウィーン)



電動パレットトラック (ラロッシュェル)

?

✕ 走れないモビリティ



セグウェイ (ヴェルフェンヴェン)



カーゴバイク (ラロッシュェル)



カーゴキックボード (パリ)



ピアバイク (ヴェルフェンヴェン)



(車いす付き) カーゴバイク (パリ)



一人乗りモビリティ



電動スクーター (ナント)



電動一輪車



プチラン (リンツ)

50

課題② 多様なモビリティによる事業サービスを想定した制度となっていない

- 多様なモビリティの活用が期待されるものの、道路運送法は交通事業者の規制法であり、多様なモビリティを用いた事業サービスが前提となっていないため、新しいモビリティ車両による事業サービスが困難。

	馬 車	グリーンスローモビリティ	EVトゥクトゥク
海外での様子			
日本で事業化	◎（軽車両のため道路運送法の適用外）	○（普通自動車のため道路運送法の適用内）	×（普通自動二輪車のため道路運送法の基準を満たさない）
	自由に事業サービス（事業者、価格設定、ルート選定等）が設定可能	自由に事業サービス（事業者、価格設定、ルート選定等）が設定できない	二輪によるタクシー車両を想定していないため、事業サービスが認められない

課題③ 歩車共生が認められていない

道路は自動車中心の規定になっており、歩行者や自動車以外のモビリティの走行を優先するなど「歩車共生」の選択肢が認められていない

■ 道路交通法（抄）

第二章 歩行者の通行方法

（通行区分）

第十条 歩行者は、歩道と車道の区別のない道路においては、道路の右側端に寄つて通行しなければならない。

2 **歩行者は、歩道と車道の区別のある道路においては、次の各号に掲げる場合を除き、歩道を通行**しなければならない。

- 一 車道を横断するとき。
- 二 道路工事等のため歩道を通行することができないとき、その他やむを得ないとき。

歩行者とは

- ・ 歩いている人に加え、身体障害者用の車いす、歩行補助車等又は小児用の車を通行させている者、大型自動二輪車若しくは普通自動二輪車、二輪の原動機付自転車又は二輪若しくは三輪の自転車（これらの車両で側車付きのもの及び他の車両を牽引しているものを除く。）を押して歩いている者

車両の速度制限等を行い、歩行者、自転車、キックボード、自動車と同じ空間を通行

■ 追い抜き・すれ違いができない車幅

- ・ 追い越しができない車道幅に設定し、1台が速度を守れば後続車両も速度を守る仕組み
- ・ すれ違いができない車道幅に設定し、すれ違う場合は、自連車レーンに入ることができるが、自転車を追い抜いてはいけない



■ 歩車共生のイメージ



歩道のない幅員の狭い道路でも車いすが安心して通行

課題④ 時速20kmの出会いの空間が認められていない

日本の道路速度は、原則時速30km以上に設定されており、賑わい創出を目的とする「出会いの空間」に資する速度設定が認められていない。

出会いの空間 (歩車共生道路)



想定する「出会いの空間」とは？

- ①にぎわい空間の創出
- ②人が車両より優先される
- ③モビリティの制限速度は20km/h未満
- ④歩行者は道路を自由に横断することができる
- ⑤歩行者は故意に車両の通行を妨害しない
- ⑥歩道と車道を同じ高さにし、広場の様に使用
- ⑦路面塗装等により他の空間との差別化を図る
- ⑧歩行者専用空間との併用で車両の進入を抑制



住民・救急・物流・タクシー等の限定車両のみを通行可とする出会いの空間も。



路面ペインティングや舗装等で他の道路と異なる様相とするとドライバーへの喚起として有効。



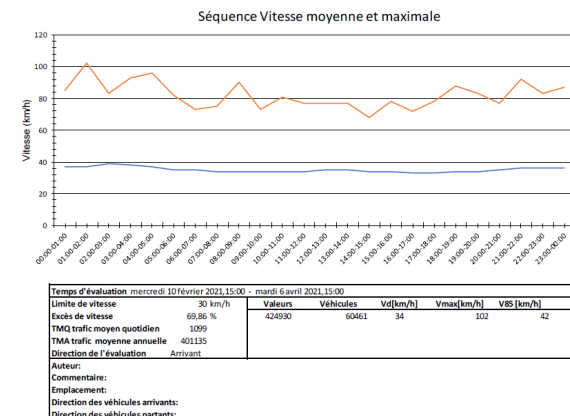
フランスの出会いの空間の標識
時速15km制限の出会いの空間も検討されている



オーストリアの出会いの空間の標識
時速20km/h制限が原則だが、交通安全上の理由で意義のない場合には例外として30km/h制限が設定される場合もある

アクセスできるモビリティ

歩行者		通行（最優先）
自転車		時速20km未満で走行
電動モビリティ		時速20km未満で走行
自動車		車道の区別はないが、中央部を時速20km未満で走行
駐車場		指定エリアのみ設置可能



区域内での速度順守率は必ずしも高くなく、速度超過の車両があっても、全体としては低速化の傾向で、それでよいという市のスタンス。

生活道路の速度の変遷

【通達】平成21年10月29日 警察庁交通局長
「交通規制基準」の一部改正について（抜粋）

1 規制速度値は10キロメートル毎時単位とし、**原則として30キロメートル毎時未満の最高速度は指定しないこと。**

【通達】平成26年4月2日警察庁交通局交通規制課長他
最高速度規制の点検・見直し等の更なる推進について（抜粋）

生活道路における低速度規制の実施

規制速度は原則として30キロメートル毎時とする。ただし、**高齢者の歩行者**等の割合が高く車両との衝突時の被害軽減を特に図る必要がある道路、**通学路**のうち特に必要がある道路等については、路側帯の設置・拡幅や物理的デバイスの設置等、関係機関との連携による車両の走行速度を抑制するための措置の状況を踏まえつつ、**20キロメートル毎時を指定することができるものとする。**

【通達】令和5年10月20日 警察庁交通局長
持続可能な交通規制の推進について（通達）（抜粋）

日本社会は（中略）これまでも（中略）「より合理的な交通規制の推進について」（平成31年3月28日付け警察庁内規発第13号）（以下「旧通達」という。）において、交通実態に適合した交通規制の推進等を図る取組を実施してきたところであり、当該取組は一定の成果を上げているとは認められるものの、上記のような持続的な交通規制業務を推進するためには、これまでの取組を漫然と進めるのでは不十分であり、取組を抜本的に改めていく必要がある。（中略）今後は、本通達による**改正後の「交通規制基準」も踏まえた交通規制を実施されたい。**なお、旧通達及び上記「「交通規制基準」の改正について（通達）」については廃止する。

1 交通実態に即した交通規制の実施

交通実態に見合わない交通規制の遵守の徹底を図ることは困難であるところ、**道路交通環境の変化等に合わせて随時、交通規制の見直し・更新をしていく必要がある。**この点、例えば、最高速度規制について、実勢速度と規制速度に大きな乖離が生じており、当該規制速度を維持する必要性が認められない場合には、当該最高速度規制の変更を検討することが必要である。そこで、現場の交通実態に適合しなくなっていると認められた交通規制については、その種類及び交通実態の調査・分析結果を踏まえ、その改廃等の必要な措置を執ること。なお、交通規制の改廃等に当たっては、地域住民等に対して交通規制を見直す理由を丁寧に説明し、理解を得るように努める必要があるものの、交通規制の不断の見直しは、地域住民等からの明確な同意を得ることができないという理由のみによって安易に断念すべきものではない。交通管理上必要であると認められる場合には、必要な説明は尽くした上で、その改廃等の措置を積極的に検討すること。

改正後
交通規制基準
（抜粋）

生活道路における速度規制については、歩行者・車両の通行実態や交通事故の発生状況を勘案しつつ、住民、地方公共団体、道路管理者などの意見を十分に踏まえて、速度を抑えるべき道路を選定し、このような道路の**最高速度は、30キロメートル毎時を原則とする。**なお、その場合には、関係機関との連携による物理的デバイスの設置を併せて検討した上で、実施すること。

【通達】令和5年10月20日 警察庁交通局交通規制課長
持続可能な交通規制の推進に係る細目的事項について（通達）（抜粋）

(1) 実勢速度等を踏まえた最高速度規制の見直し

最高速度規制の点検・見直しについては、平成21年以降、重点的に取り組んできたところであるが、点検対象路線が通学路であるなどの理由によって多くの路線が現状維持とされており、更なる取組が必要である。この点、例えば、平成21年以降の最高速度規制の点検において規制速度が現状維持とされた区間であっても、歩道の整備や周辺の学校の移転を始めとした道路交通環境の変化があった路線においては、改めて最高速度規制の見直しが必要か否かを検討すること。また、これまで点検の対象とならなかった区間においても、実勢速度と規制速度に大きな乖離が見られた場合には、最高速度規制の見直しが必要か否かを検討すること。また、最高速度20km/h規制については、その実効性を担保することが困難な場合も見られるところ、過去に実施した当該交通規制がそのまま存置され、交通実態に適合せず形骸化しているなど、交通規制の必要性が低下している場合には、積極的な見直しを図ること。この点、**最高速度20km/h規制に代わり、車両の走行速度を実効的に抑制するための対策として、最高速度30km/h規制の区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする「ゾーン30プラス」の整備等を念頭に置いた見直しを検討すること。**

【SIP実験】 出会いの空間の日本の実証

ユースケース：宮崎県宮崎市

名称：車両の速度を低減させるための社会実験

実施目的	商業施設「HAROW」の開業に伴い、人通りの増加が見込まれる広島通りやあみーろーどでの「人中心の安心・安全な道路空間の創設」や「居心地が良く歩きたくなるまちなかの形成」
実施期間	1/13(月)～1/25(土) ※期間中計6日間
実施内容	宮崎市まちなかグリスロ運行協議会が運行する“ぐるっぴー”のコンセプトに呼応した沿道のNTTビルの再開発「HAROW」の開業に伴い「広島通り」の今後のあり方を検証するため、 速度抑制の看板や、ストリートファニチャー（プランター）などを設置した実証

実験地域

商業施設
「HAROW」

実験区間

広島通り

あみーろーど

→宮崎駅

周辺道路からこの区域に流入する交通に対して告知の実施

宮崎市、HAROWの
南国らしい雰囲気にあわせた
ストリートファニチャー（プランター）

実験の様子



速度を抑え、賑わいに寄与するツール
（ストリートファニチャー等）の実証



ぐるっぴーデザインとあわせた
速度抑制看板の設置

実験結果は好調

- 平常時に比べて実証実験期間中では走行速度20km/h以下の車両が増加。
- バナーとプランター双方を設置した広島通りでは**20km/h以下の車両が9割を超えました。**
- 車道部分を歩く歩行者や、横断する人も増加しており、**通りの賑わいが向上している状況を確認。**

Before



Now



課題⑤ 「安全」と「ときめき」の両立が困難

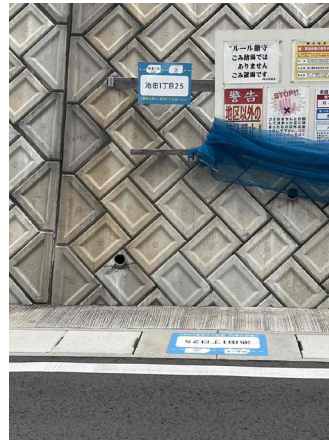
- 時速20km未満の速度では人の目と目が合うことができるため、歩行者やモビリティの乗客は景観や街のデザインに細かく気が付くことができる。地区内の美観を、街区や建築物のみならず、道路空間とモビリティも含めて沿道と敷地を一体空間とするトータルデザインが必要。
- 道路空間と沿道の敷地をつなぐ路側帯では、アーバンファニチャー（ベンチなど）やモビリティファニチャー（停留所など）等の設置が有効であるが、歩道幅員が十分に確保できる「ほこみち」以外では道路占用の緩和が認められていない、バス事業者以外では停留所の道路占用が認められない等の課題がある。
- また、沿道の敷地側では、小規模店舗の出店や駐車場の削減、モビリティハブの設置などで、空間全体での賑わいの連続性の確保できる。



景観や建築物と統一感のある車両のデザイン



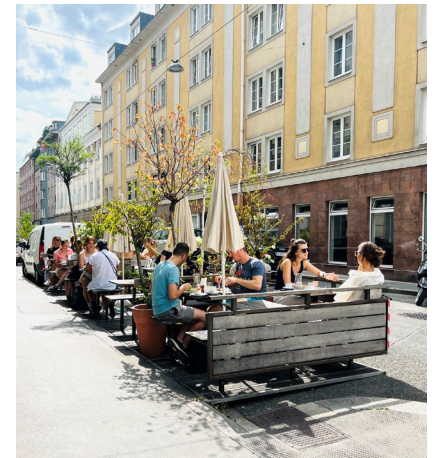
民地から車道部に少しせり出した場所に設置されたフラワーポット



ゴミ置き場に設置された停留所



駐車スペースをカフェやベンチ、駐輪場に転換し、賑わいの連続性を創出



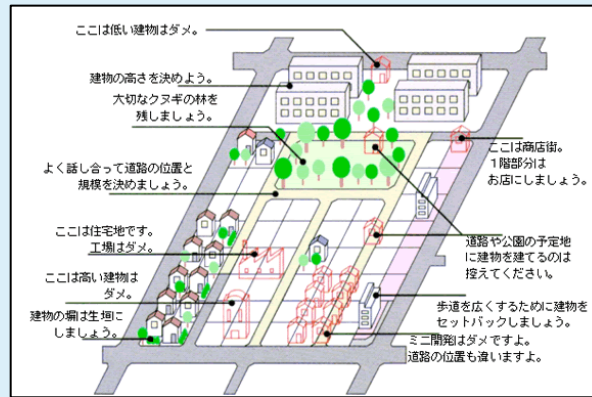
課題⑥ 地区単位での統合的なルールデザインが困難

地区の特性を踏まえた道路の速度やモビリティとまちづくりのトータルデザインを実現する、柔軟なルールの設定・運用が困難

- 多様なモビリティのニーズが高まる中で、地区によっては、自動車より歩行者を優先させたいニーズや、車両の進入が認められていない商店街や公園、歩道空間でのモビリティの活用ニーズが生じている。
- 地区によって交通環境も道路状況も住民の考え方も異なるものの、全国統一基準が優先され、地区ごとにルールの柔軟な設定が困難。
- 「地区計画」制度があるものの、道路の運用（速度など）や「動くもの」（モビリティなど）に対する設定には含まれていない。

「地区計画」の定義

- **「地区計画」**は、建築物の建築形態、公共施設その他の施設の配置等からみて、一体としてそれぞれの区域の特性にふさわしい態様を備えた良好な環境の各街区を整備し、開発し、及び保全するための計画。（第十二条の五）
- **「地区施設」**には、主として街区内の居住者等の利用に供される道路、公園その他の政令で定める施設が含まれる。
- **「地区整備計画」**においては、地区施設の配置及び規模を定めることができる。
- **「再開発等促進区又は開発整備促進区を定める地区計画」**においては、道路、公園その他の政令で定める施設（都市計画施設及び地区施設を除く）の配置及び規模を定めるよう努めるものとする。



出所：国土省地区計画 地区計画等

「エリアマネジメント」の定義

地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取組

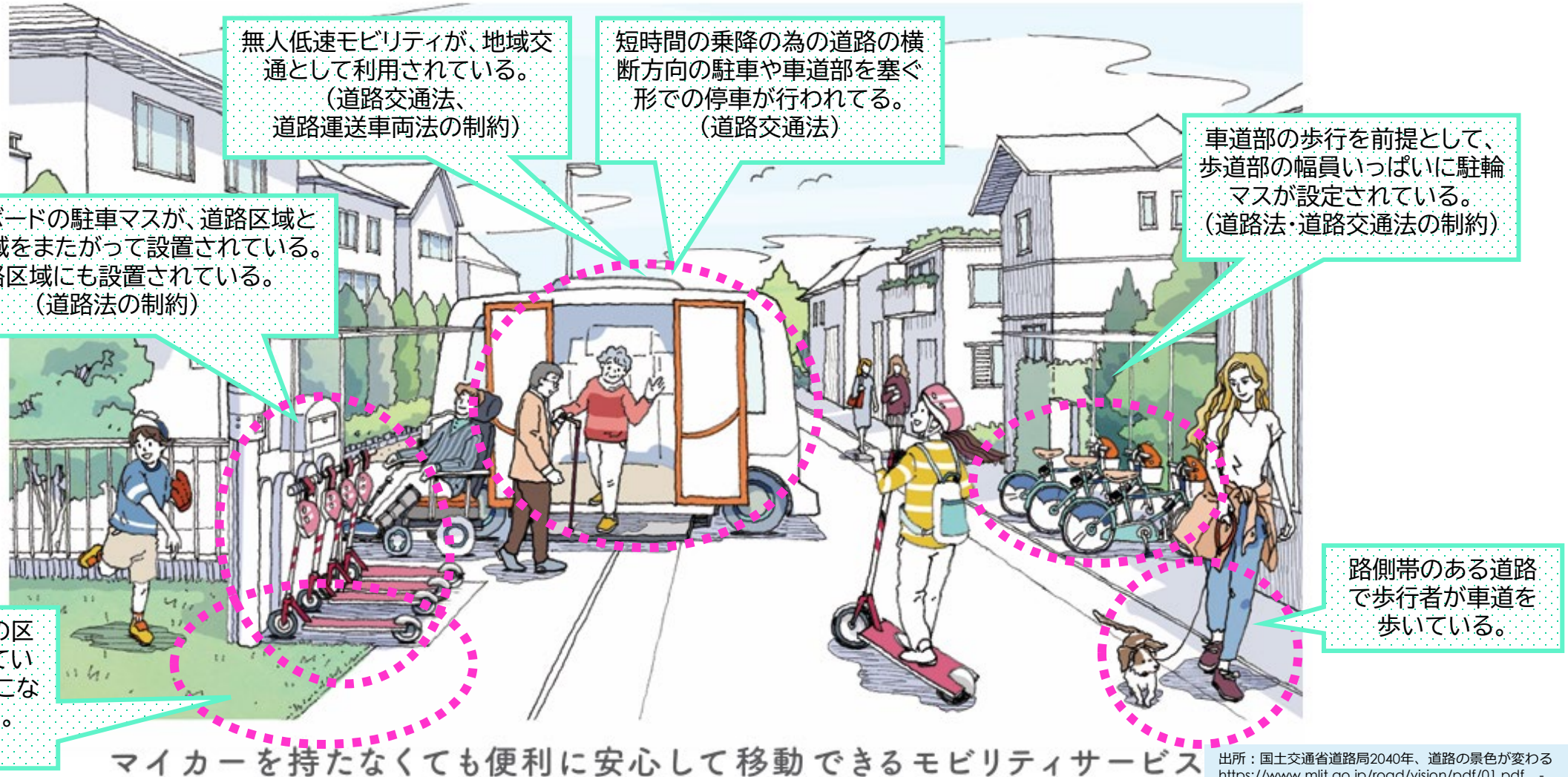
出典：国土交通省土地・水資源局「エリアマネジメント推進マニュアル」（2008）

快適で魅力的な環境の創出や美しい街並みの形成による資産価値の保全・増進等に加えて、ブランド力の形成や安全・安心な地域づくり、良好なコミュニティ形成、地域の伝統・文化の継承等、ソフトな領域のものも含まれます。

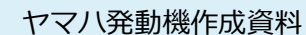
出所：地方創生まちづくり-エリアマネジメント-[areamanagement_panf.pdf](https://www.areasmanagement-panf.pdf)

心ときめくモビリティまちづくりのイメージ

イメージ①：住宅地（居住区・広場）

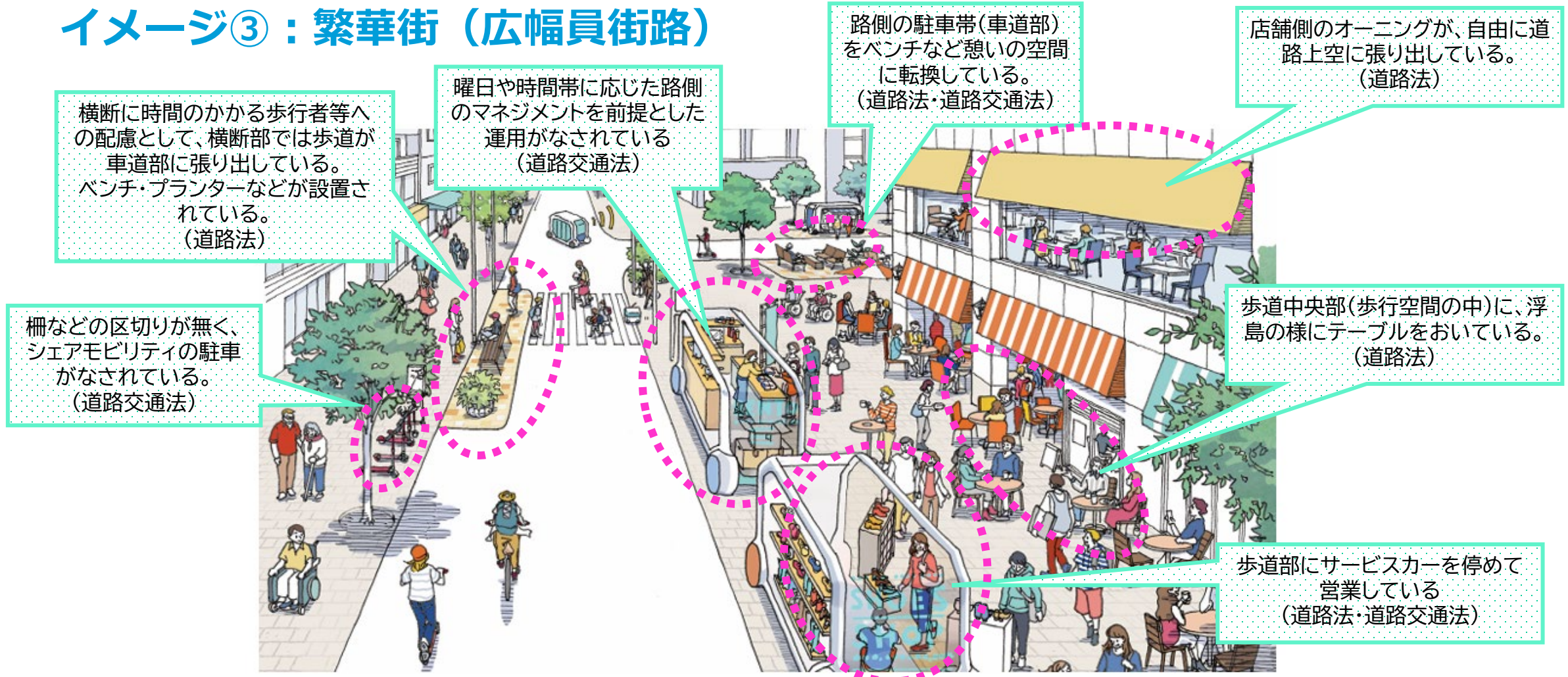


イメージ②：住宅地（出会いの空間：ハローゾーン）



心ときめくモビリティまちづくりのイメージ

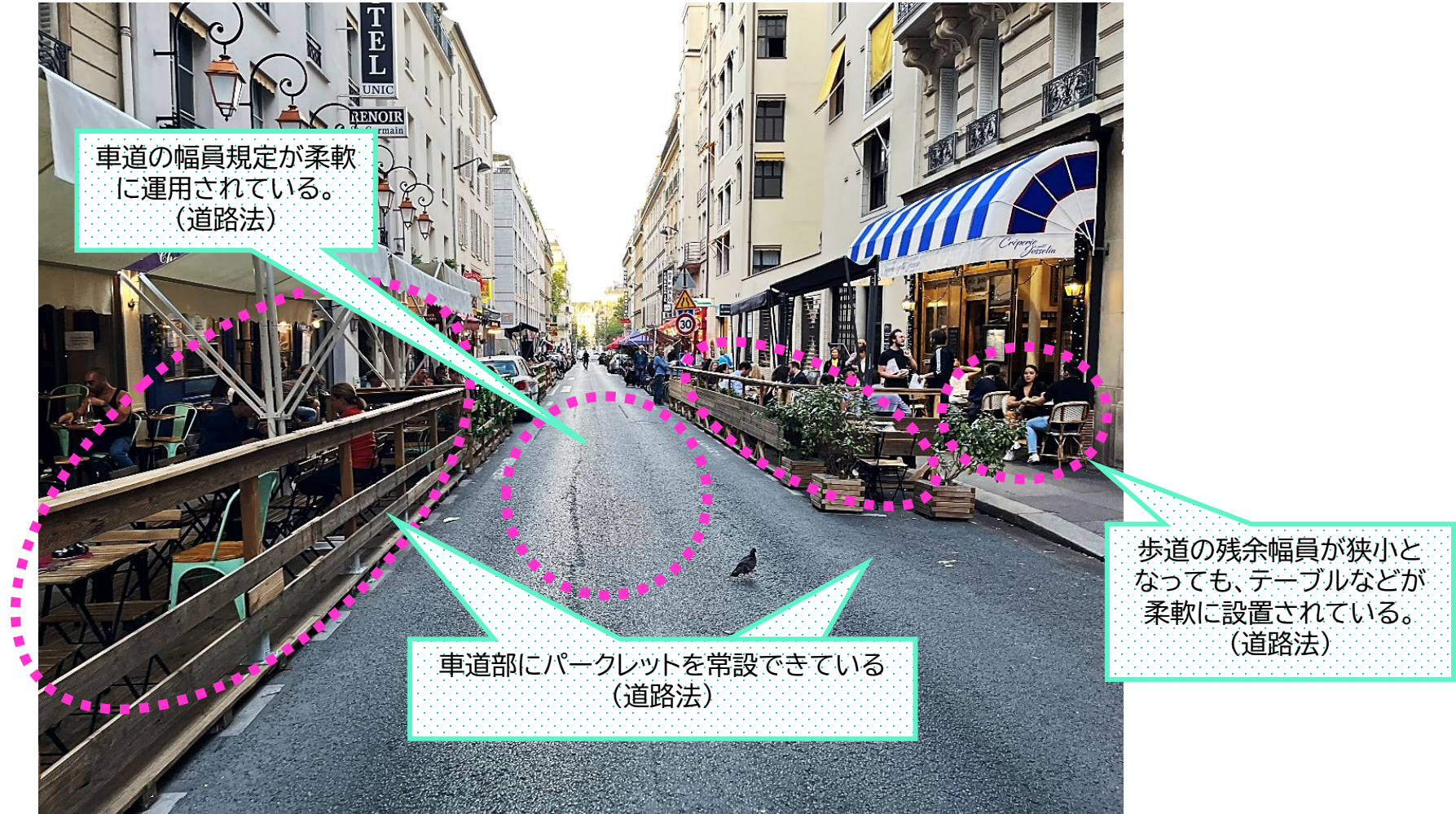
イメージ③：繁華街（広幅員街路）



曜日や時間帯に応じて道路空間の使い方が変わる路側マネジメント

心ときめくモビリティまちづくりのイメージ

イメージ④：繁華街（狭幅員街路）



【提言】スローで心ときめくモビリティまちづくりの形成に関する新法

モビリティまちづくりのリ・デザイン戦略・統合的プランニングを可能とする新法創設の必要性

＜概要＞

本法律は、低速な道路エリアで構成される地区であって、多様な低速のモビリティが安全に共生でき、心のときめきを感じられる空間となった、賑わう地区を構築するため、地域住民等が主体となった「**低速モビリティまちづくり協議会**」は、「**低速モビリティまちづくり地区**」において、当該地区内の優先されるモビリティに応じて、モビリティと道路の活用及びまちの機能誘導の方針を統合的に計画し、地区オリジナルのルールを協議の上で、国に提案し、事業できる「**低速モビリティまちづくり計画**」を作成できることを目的として、創設する。

＜地区オリジナルルール／事業例＞

- ・地区内の低速道路での通行が認められる「**低速モビリティ車両**」
- ・地区内での多様な事業者の運営、技術活用を可能とする「**低速モビリティサービス**」
- ・時速20km未満の規制速度で、車両と歩行者等の共生を認める道路「**出会いの空間**」
- ・道路ペイントや看板、カメラ等安全な低速交通環境を構築する「**低速交通環境整備事業**」
- ・プランター、オープンカフェやキッチンカー、ベンチ、パラソル、フラッグ等の美観賑わい装置の出会いの空間での占用が認められる「**低速道路占用ルール**」
- ・駐車場や車道等を、歩道やモビリティハブ、店舗等に転換する「**インフラ転換整備事業**」
- ・地区内通行許可車両ルールの策定 ・地区内限定低速モビリティ免許
- ・地区オリジナルルールの実施に係る体制整備 等



まちのタイプイメージ
(商店街、観光地、歴史的文化的地区など)

カラフル
社会変革

モビリティ

使い方 サービス 技術

道 路

通行許可車両 速度 設備
(ハード・ソフト)

心ときめく空間創出

文化 環境 経済性

多様な移動手段の確保 ・ 自動運転への対応 ・ 公正な共生社会の構築 ・ 文化的なまちの賑わい ・ 心ときめく日常