

人中心のみちづくり ウォーカブルなまちづくり

第4回 西荻窪(仮称)デザイン会議

2025年6月7日

国士舘大学 寺内義典

自己紹介

S48(1973)年 愛知県生まれ。自動車の町、豊田で育つ。
国士舘大学理工学部(建築学系)

- 都市交通計画を専門として、交通安全、バリアフリー、防犯、子ども子育て(通学路)、自転車など
- まちの人とともに歩く人の道を良くしたい



道からはじめる まちづくり

- ウォーカブルシティとは？
その背景 日本 の 施策 東京 は すでに ウォーカブル？
日本 の 道路 の 歩行 環境
- 部屋をつくって人を守る
近隣住区論とブキャナンレポート 道路の段階構成
- 道路の使い方・かたちは、その場所ごとに考える
駅前通りはどうするか？
- 道からはじめるまちづくり事例
松陰神社通りと二子玉川の
- 道からはじめるまちづくり
交通安全から考える

ウォーカブル・シティとは？



ウォーカーブル・シティとは？

アメリカの多くの都市が自動車依存社会
「スムーズな自動車交通 と 十分な駐車場」



クルマには便利だが、歩く価値のない街ばかり…

ウォーカブル・シティとは？

- STEP1 車を適切に迎え入れよう
- STEP2 用途を混在させよう
- STEP3 駐車場を正しく確保しよう
- STEP4 公共交通を機能させよう

◎安全な歩行

- STEP5 歩行者を守ろう
- STEP6 自転車を歓迎しよう

◎快適な歩行

- STEP7 空間を形作ろう
- STEP8 樹木を植えよう

◎楽しい歩行

- STEP9 親しみやすくユニークな表情を作ろう
- STEP10 優先順位をつけよう



日本でも、各地の中心市街地が駐車場化...



開発により都市の面積は増加



圏域全体で人口は減少する



都市内の**人口密度が大きく低下**する

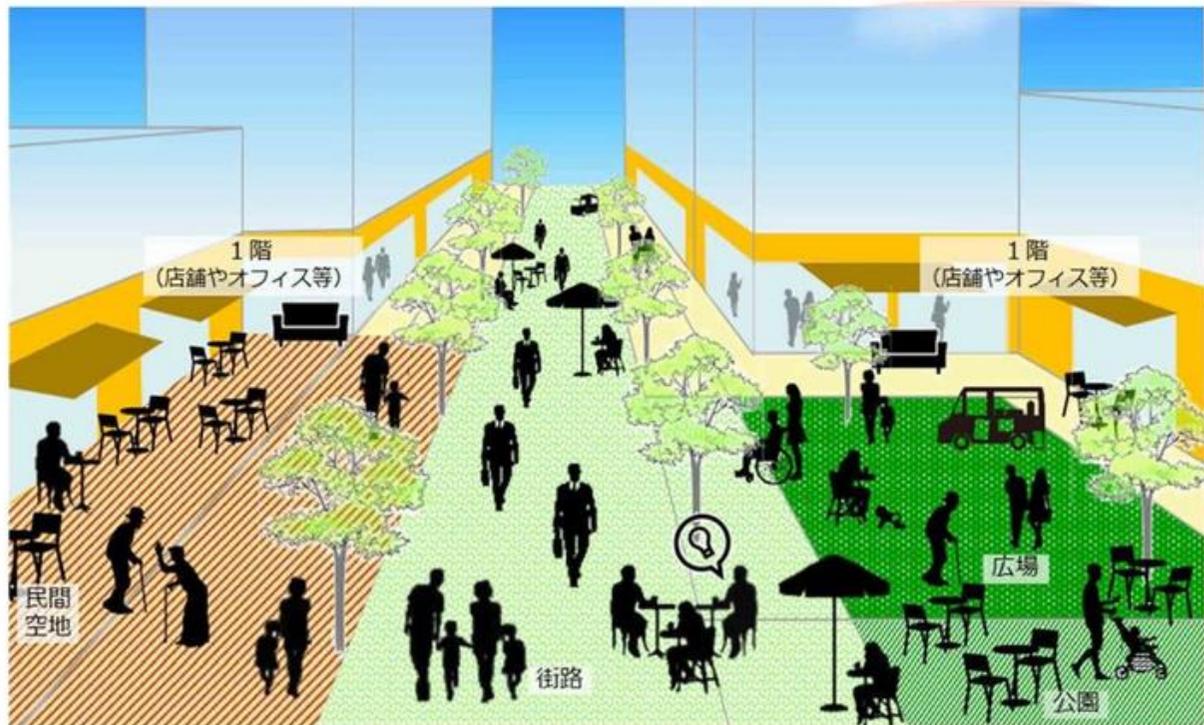
日本のウォークアブル施策

国土交通省より



まちなかにおける「ウォーカブルなパブリック空間」のイメージ

まちなかにおける歩ける範囲のエリアを対象に、街路、公園、広場等の公共空間、民間空地、沿道建物の1階部分等の**官民空間をエリア一体でリノベーション**



- W**alkable 歩きたくなる
- E**ye Level まちに開かれた1階
- D**iversity 多様な人の多様な用途、使い方
- O**pen 開かれた空間が心地よい

駅前のトランジットモール化と広場創出 (姫路市)



道路を占用了した夜間オープンカフェ (北九州市)



公園を芝生や民間カフェ設置で再生 (東京都豊島区)



1階をガラス張り店舗にリノベ (日南市)



2つの開発の調整により一体整備された神社と森 (東京都中央区)



「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出による「魅力的なまちづくり」

【都市再生特別措置法等の一部を改正する法律（令和2年9月7日施行）】

「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりに向けた計画の策定・共有

・市町村都市再生協議会*の構成員として、官民の多様な関係者を追加することを可能に*
 （まちづくりの主体である市町村等が、地域の实情に応じ、どのような者を構成員として追加するかを判断）

*市町村都市再生協議会：都市再生整備計画（市町村が作成するまちづくりのための計画）の策定・実施等に関し必要な協議を行う場

*協議会構成員に追加することができる者として、公共交通事業者、公共施設管理者、公安委員会その他まちづくり計画に密接な関係を有する者を明記

・市町村が都市再生整備計画を策定し、官民一体で行う「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりのための取組を位置付け

〔予算〕官民連携によるまちづくり計画の策定等を支援



- ①：協議会を組織できる者 ○
 ②：①の者が必要があると認める場合に、協議会構成員に追加することができる者 ○
 （下線：新たに明記）

計画に基づく「居心地が良く歩きたくなる」空間の創出

・都市再生整備計画に基づく「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりのための取組を、法律・予算・税制等のパッケージにより支援

・市町村等による歩行者滞在空間の創出（街路の広場化等）



〔予算〕交付金等による支援

・民間事業者による民地部分のオープンスペース化 ① や建物低層部のガラス張り化等 ②



〔税制〕固定資産税の軽減
 〔予算〕補助金による支援



・駐車場の出入口の設置を制限（メインストリート側ではなく裏道側に駐車場の出入口を設置）



・民間事業者が公園管理者と締結する協定に基づき、公園内にカフェ・売店等を設置

・都市再生推進法人*がまちづくり活動の一環としてベンチの設置、植栽等を実施

*都市再生推進法人：NPO、まちづくり会社等の地域におけるまちづくり活動を行う法人（市町村が指定）



〔金融〕低利貸付による支援



・イベント実施時などに都市再生推進法人が道路・公園の占有手続を一括して対応

歩きたくなる空間の創出

■ 街路等の広場化



■ 駐車場出入口付替



ウォーカブル区域側の駐車場出入口を閉鎖

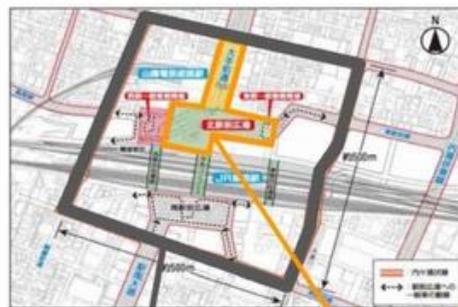
姫路の事例

駅前の土地区画整理事業の長期化…

→ 駅前のポテンシャルや位置づけが変化
クルマ中心の道にしなくてよい状況



→ 駅前をゾーン化して、外周道路を形成
道路上を幅広いひろば的空間



環状道路の整備による通過交通の分散



歩行者目線の1階をまちに開放

既存ストックの多様な主体による多様な利活用

居心地よく、すごせる空間づくり
各地で、はじまった背景は？

■ 公共空間利活用施設整備



給排水
設備

国の道路施策の転換

道路という公共の空間…

交通だけにしておくと、もったいない！



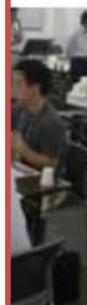
電源
設備

建物1階

■ 既存建造物

ウォーカーブル推進事業は
幅の広いクルマの道路を
居心地の良いみちにする取り組み

空き店舗を改修し、
開かれた1階部分に地域拠点を



ト

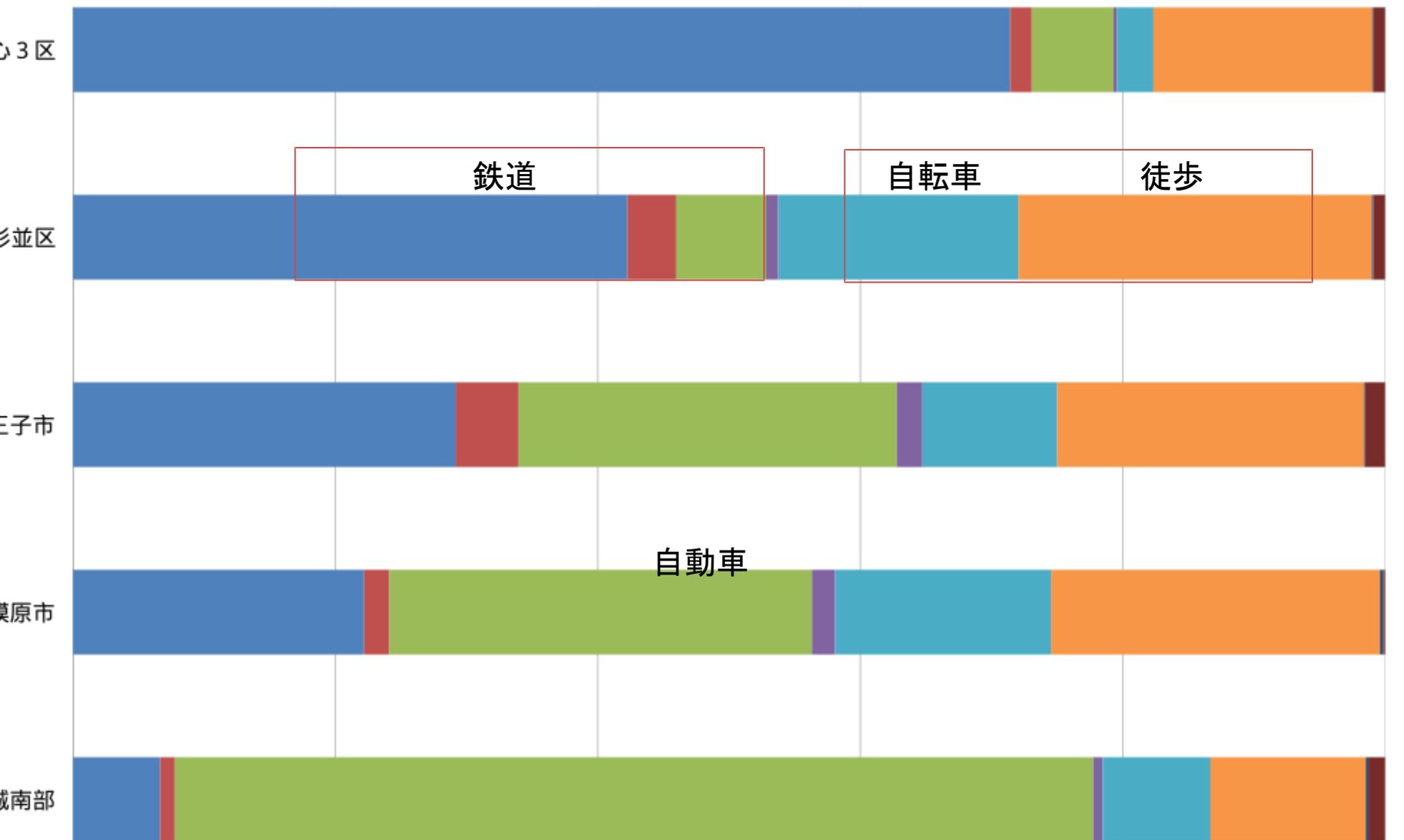
東京はウォーカブル？



杉並区の交通手段分担

東京都市圏パーソントリップ調査より

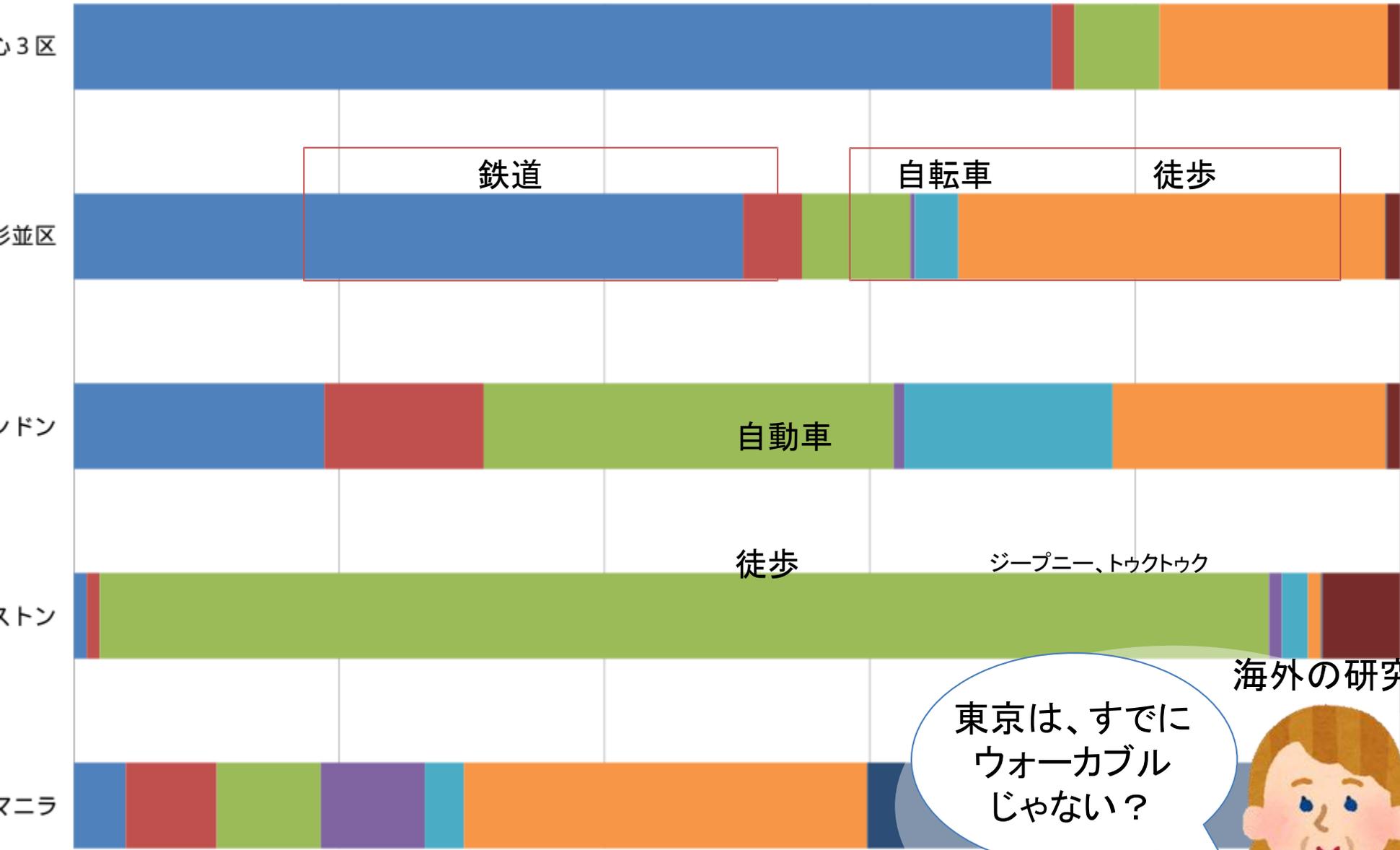
● 鉄道 ● バス ● 自動車 ● 2輪車 ● 自転車 ● 徒歩 ● その他 ● 不明



自転車と徒歩の街ですが、世界的にみると？

杉並区のウォーカブルは世界を凌駕するレベル？

● 鉄道 ● バス ● 自動車 ● 2輪車 ● 自転車 ● 徒歩 ● その他 ● 不明



鉄道

自転車

徒歩

自動車

徒歩

ジープニー、トゥクトゥク

海外の研究者

東京は、すでにウォーカブルじゃない？



徒歩・自転車が中心の環境都市？

80

100

身近なみち、気持ちよく歩けてますか？

駅が
なんか遠い

狭い道に
大型車！

クルマが
危ない

私たちは
歩きにくい街でも
歩かざるをえないから
歩いているのでは？

自転車
なんとかしろ！

ベンチで
休みたい

歩道が狭くて
歩けない

正直、
居心地は
イマイチ？

自転車
とめられない…

雨の日は
傘がジャマ

歩道の段差や
電柱が…

バス停に
屋根とイスが
ほしい

東京のウォーカブル…

まずは、

- ・交通安全
 - ・バリアフリー
 - ・自転車問題
- なのでは？



日本の道路の歩行環境を 悪化させる通過交通問題



道路空間のデザイン

幅の広い道路＝幹線道路



通行位置を分離した道路

車・自転車・歩行者が
最適に通行できる道



速度で空間を分離する

幅の狭い道路＝生活道路



通行位置を分離しない道路

さまざまな交通手段が混在



車は速度を落として
ゆずりあう道とする

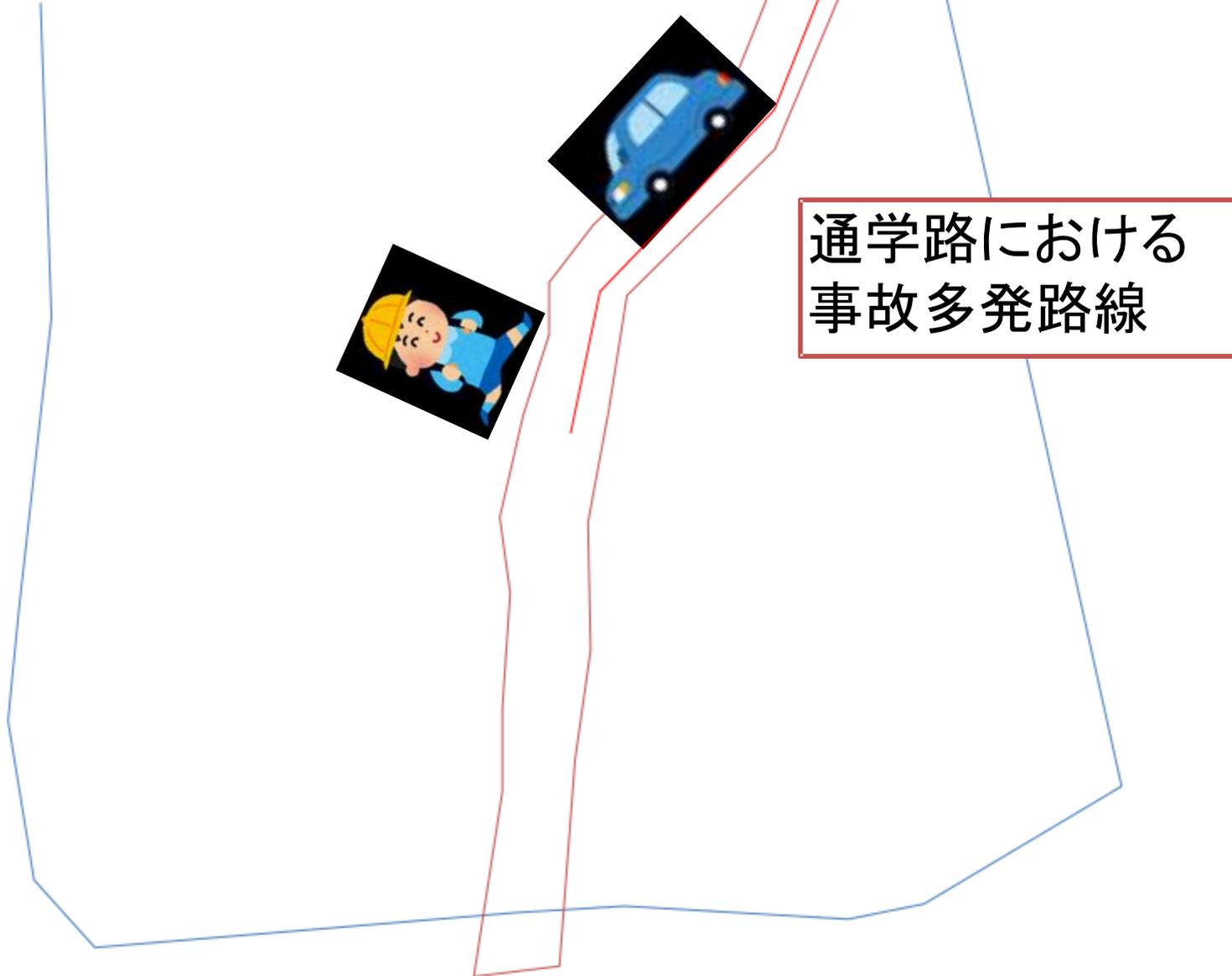
問題 生活道路にクルマが進入すること



文

文

文



抜け道の入口



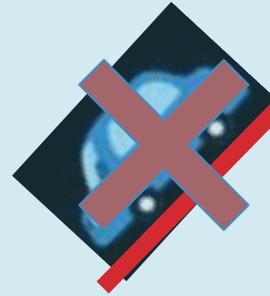
文



文

外周道路の整備

文



極端な事例ではありますが、
生活道路の安全を守る部屋が必要です。

部屋をつくって 人を守る



近隣住区論 (Neighborhood Unit)

1929年、米国
急速なクルマ社会到来を
背景に C・A・ペリー が提唱

コミュニティをつくり守る
住宅地のあり方を示した

ひとつのまとまりのある
地区を計画的に整備する

地区の大きさは小学校区

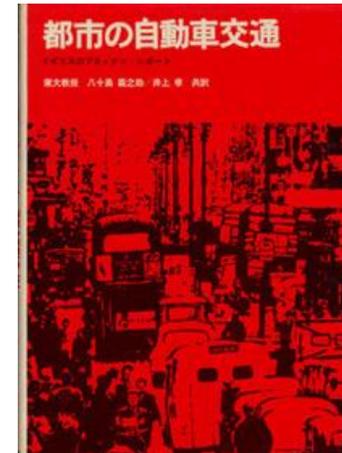
外周に幹線道路を配置し
通過交通を迂回させる

→ ラドバーンの建設へ

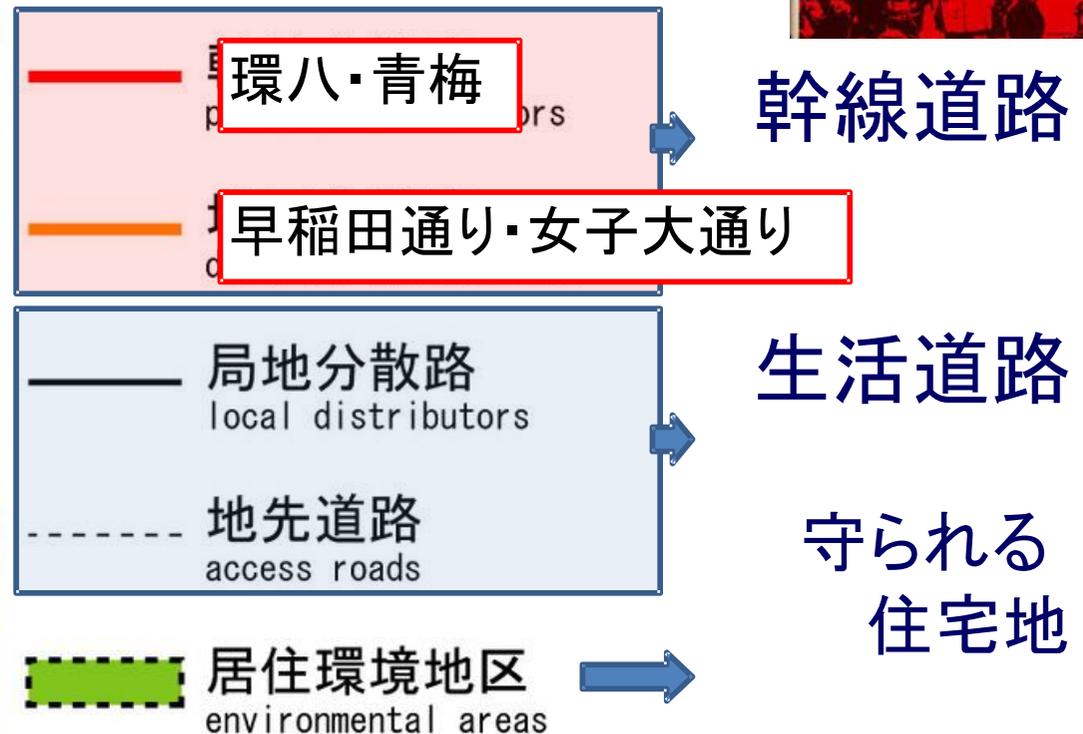


ブキャナンレポート(Traffic in Town)

1963年 英国、コーリン・ブキャナンらによる
 居住環境地区を設定し、都市に良好な住環境を提供すること
 同時に増大する自動車交通に対応すること
 → そのために道路は段階構成をもって整備されるべきと主張

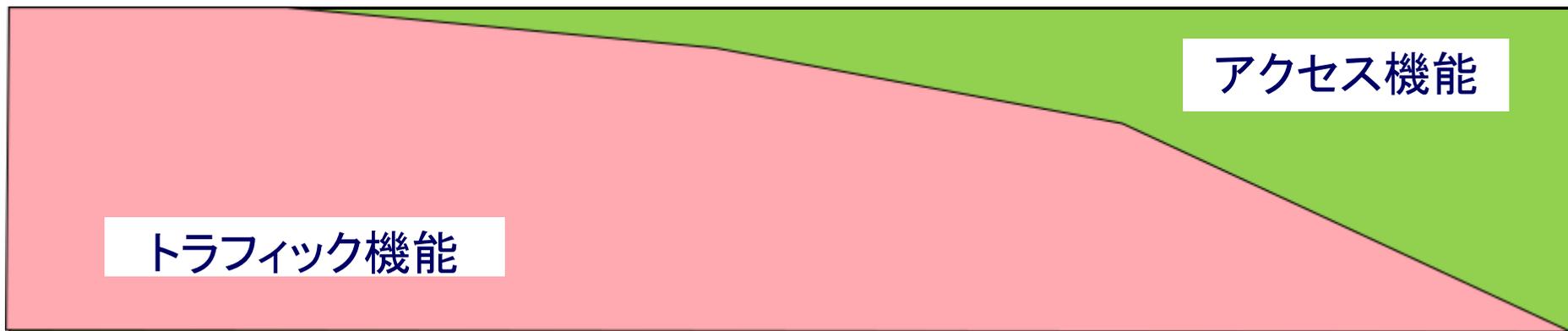


生物の血管のように道をつなぐ
 大動脈から毛細血管へ
 段階的に太さを細くしていく



段階構成の考え方

自動車交通にあわせた道路の段階構成



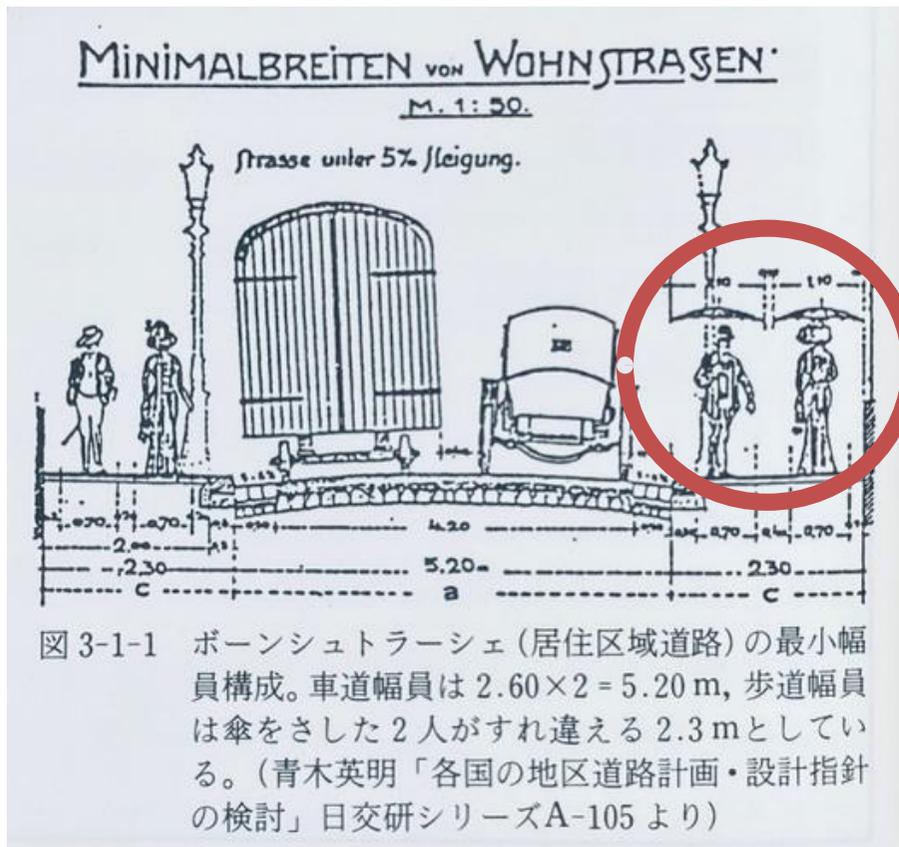
- | | | | | |
|--|---|--|--|--|
| <p>⑤全国規模</p> <ul style="list-style-type: none"> ・帰省 ・レジャー活動 ・産地→工場,市場 | <p>④都市圏レベル</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通勤 ・非日常 ・港→工場 | <p>③都市内レベル</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通勤 ・非日常的買い物 ・大きな物流 | <p>②地区レベル</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通勤・通学 ・自転車 ・小さな配送 | <p>①街区レベル</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自宅前の道 ・小学校の登下校 ・宅配便 |
|--|---|--|--|--|



環状八号線

早稲田通り
女子大通り

日本と欧米の道路のちがいを前提に…



ボーンシュトラッセ(居住区域道)の
最小幅員構成
全幅10m・歩車分離

欧州

細街路でも歩車分離が基本
⇒馬車のころから
歩道整備が基本

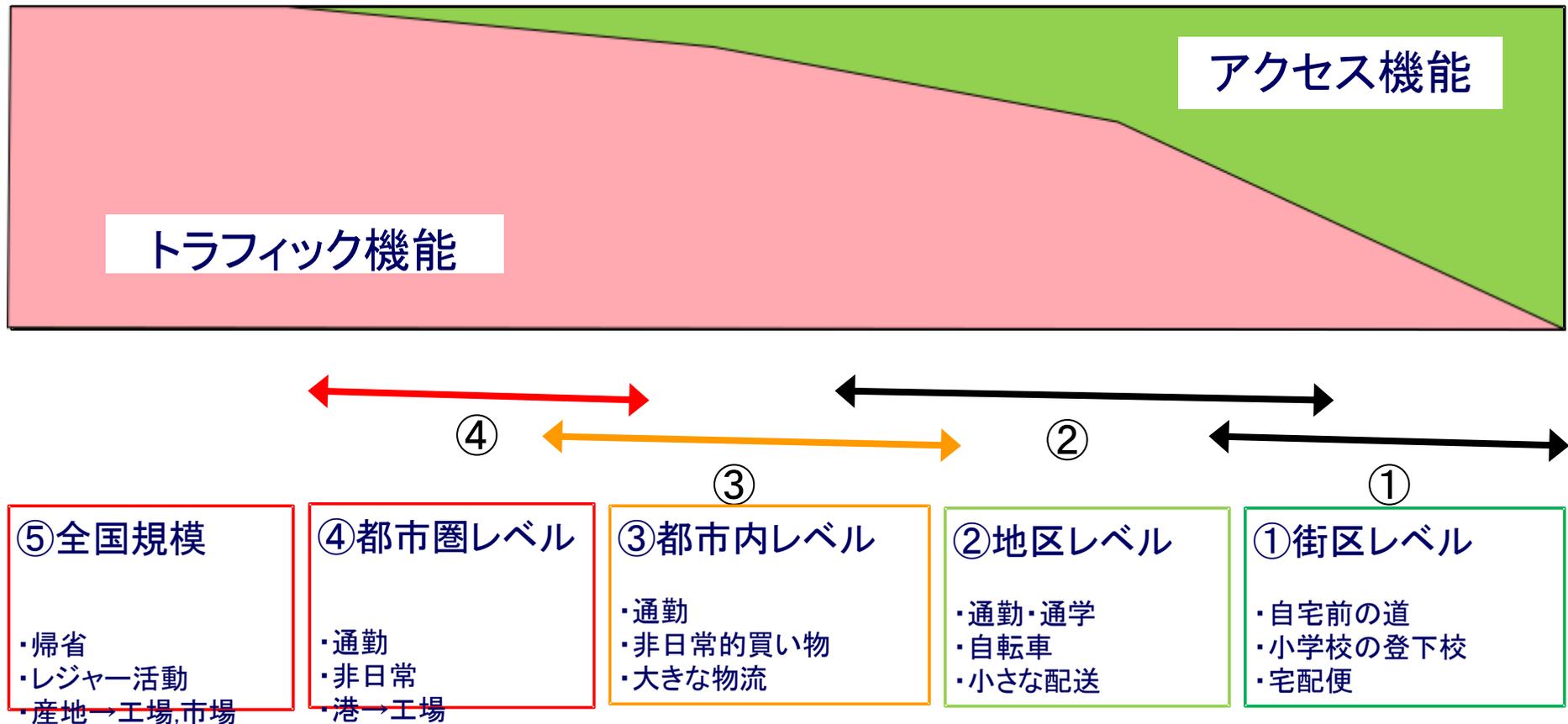


日本

生活道路は基本的に歩道なし
道路の幅も面積も少ない



自動車交通にあわせた道路の段階構成



**日本(東京)の生活道路・地区レベルの道路は、
残念ながら欧米の道路よりかなり貧弱**

柵をつくった道… こどもは？ クルマは？



**柵で人を守るだけでなく、
そもそもドライバーの運転をかえることが必要**

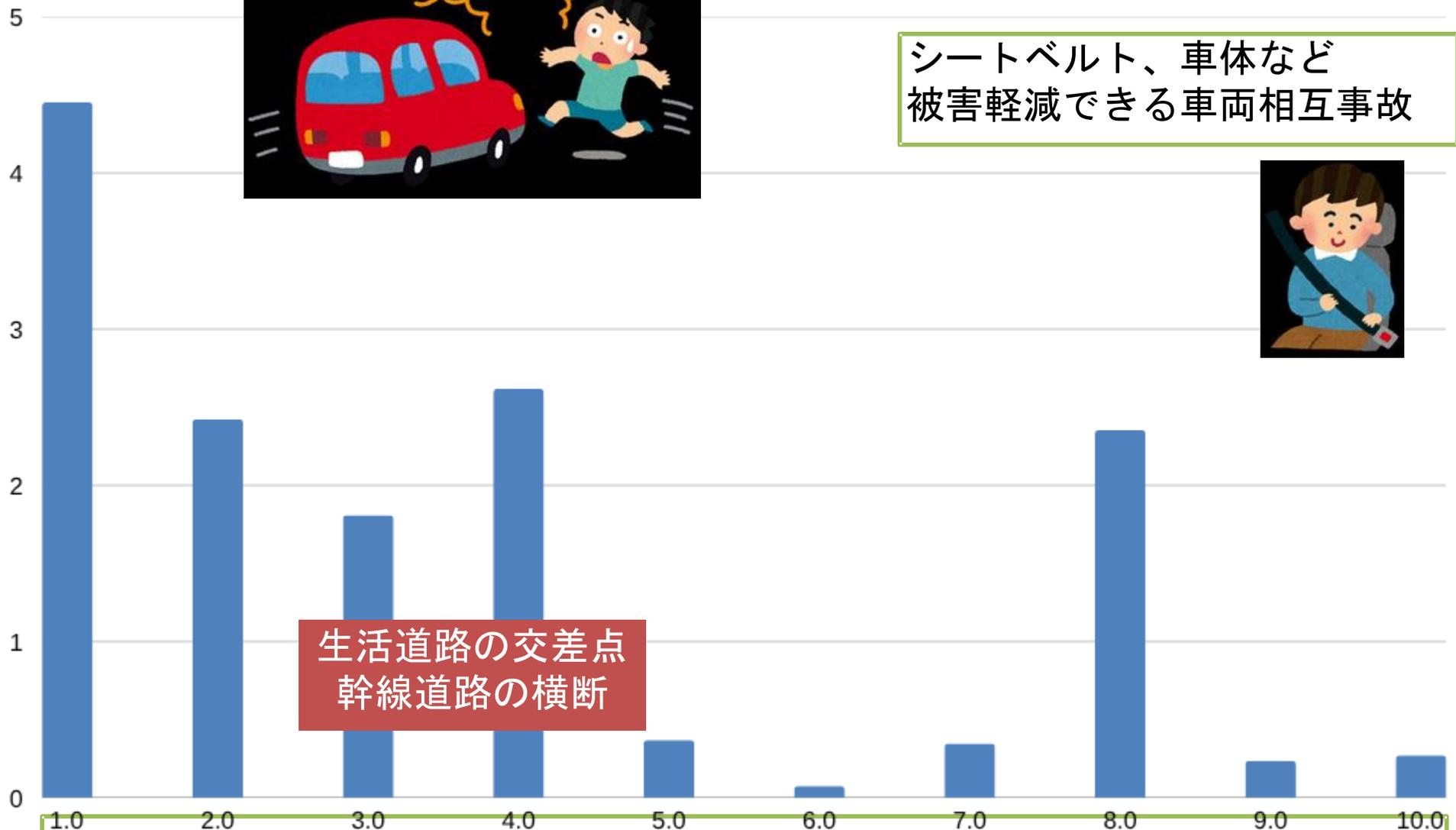
歩行者と自動車の事故のリスク



シートベルト、車体など
被害軽減できる車両相互事故



生活道路の交差点
幹線道路の横断



⇒ よりよい歩行環境には まず交通安全 となる

基本は 街に住宅地の部屋をつくり、歩行者を守る

歩行者は、
最短距離で歩きたい。
自動車は、
最短時間で走りたい。
幹線道路が遅ければ、
住宅地の中に入ってくる

住区内に学校、公園、
コミュニティセンターを配置

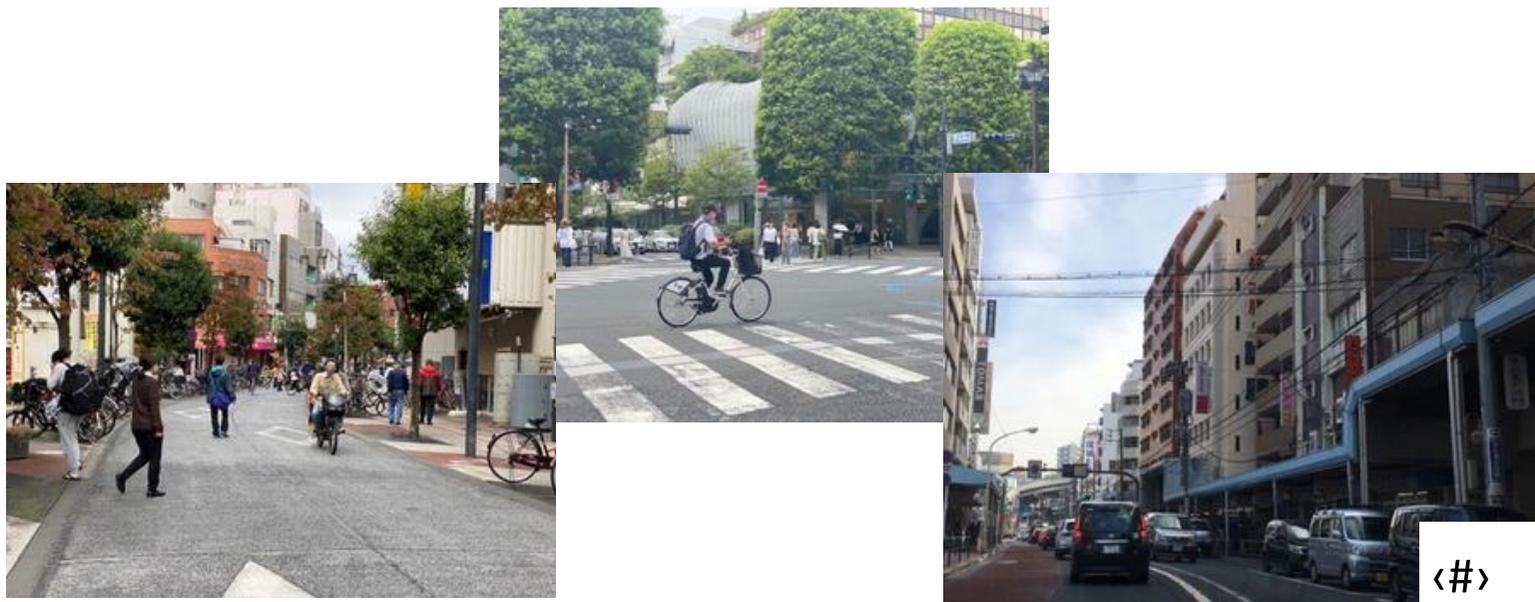


ドライバー心理から、
部屋をつくり人を守ることが有効

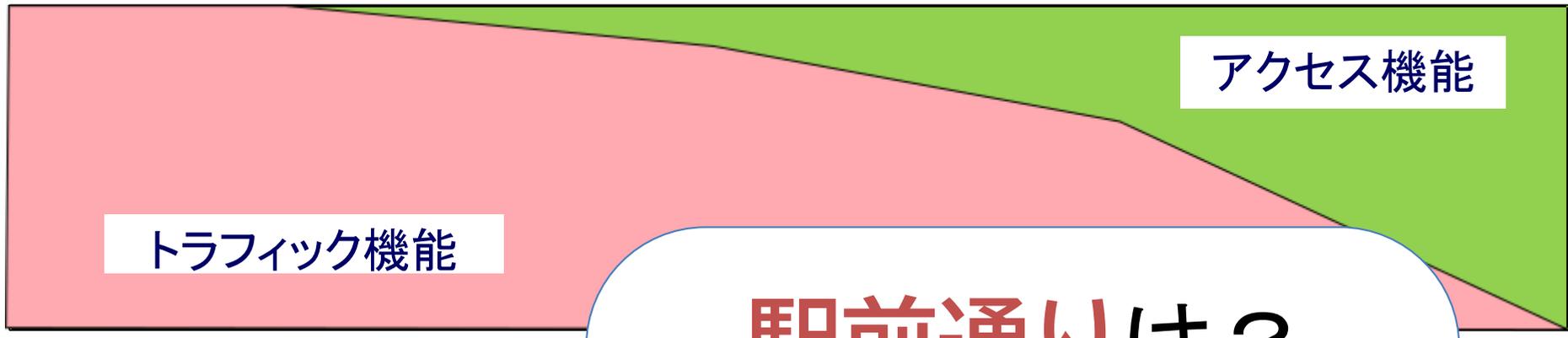
- ・ 外側に車を走らせる道
- ・ 内側に走りにくい道

を組み合わせることが重要

道路の使い方やかたちは その場所ごとに考える

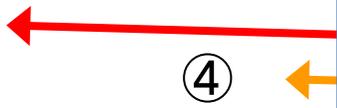


駅前通りのむずかしさ



駅前通りは？

人とクルマを流しつつ
バスや自転車も通りつつ
荷捌きなども必要で
にぎわいもほしい
幹線道路かつ生活道路



- ⑤全国規模
- ・帰省
 - ・レジャー活動
 - ・産地→工場,市場

- ④都市圏レベル
- ・通勤
 - ・非日常
 - ・港→工場



環状八号線

早稲田通り

道のこと、どう取り組めばよいか？

もっといえは… 道路の問題って、交通だけですか？

- 道路法、道路交通法の定義

「一般の交通の用に供する」ですが…

- 歩行中の事故は先進国のなかでワースト。子どもの通学路の事故も心配。交通安全も大事にしませんか。
- すすむ高齢化に対して、お出かけしやすい道、健康まちづくりが急務。バリアフリーも大事にしませんか。
- ウォーカブル施策の推進とあわせて、交通だけじゃないみちづくりも。ほっと休めて集える場所、緑のある空間、にぎわいをうみだす楽しい場所

周辺も含めた交通安全を考えつつ

でも、まちの良さも大事にしたい

だからこそ、みなさんの手で

「道からまちづくり」 取り組みませんか

松陰神社通り商店街のとりくみ



松陰神社通り まちづくりの背景



松陰神社

世田谷線

住宅地の中の商店街
大型店との競争...

区役所・保健所・税務署・図書館

公共施設が集積する地区
福祉的環境整備推進計画
バリアフリー世田谷プラン2.1
推進地区指定



駐輪問題



はみ出し問題

バリアフリー問題

商店街衰退 (#)

元気でやさしい松陰神社通り まちづくりの会

行政と住民の協働によって
ハード・ソフト両面から
やさしい街づくりを実現した
取り組み事例

まちづくりの会 メンバー

- ・商店街組合(会長・事務局長他)
- ・松陰神社宮司
- ・周辺住民(町会・消費者)
- ・区職員
- ・コンサル、地元大学



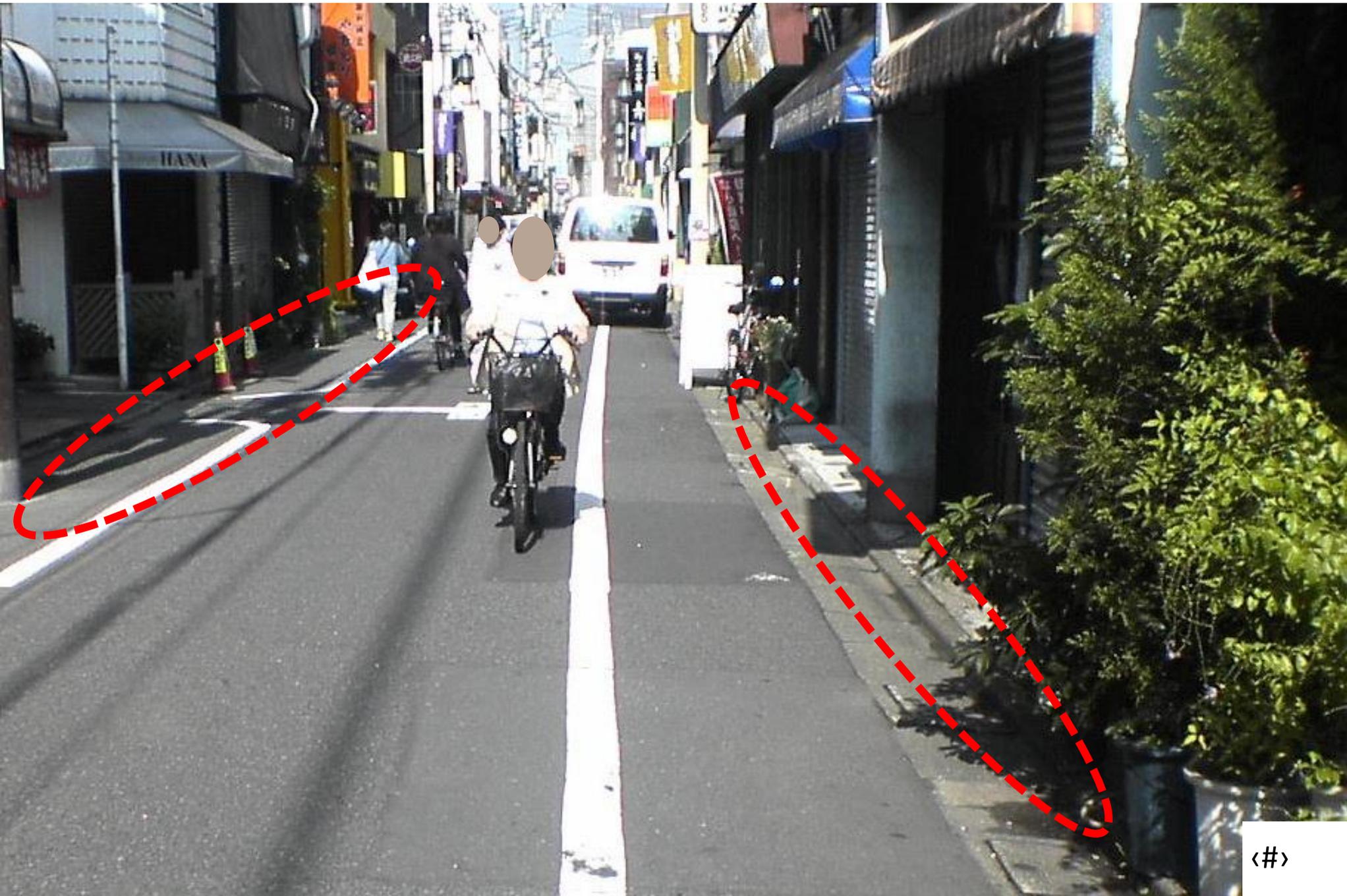
ソフトの取り組み

- ・てくてくラジオ
ラジオでウィンドウショッピング
- ・エスコート研修と
電話での介助要請
- ・はみ出し陳列の啓発

など



店舗の入口にある段差を解消したい

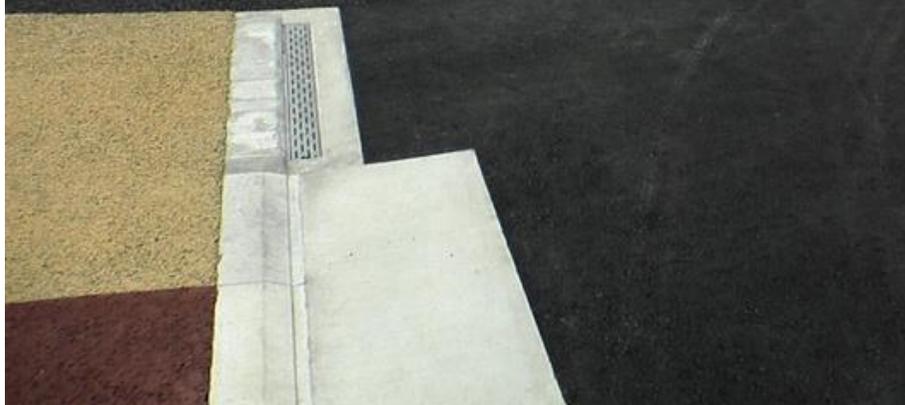


当事者参加によるユニバーサルデザインWS



テスト道路での ワークショップ

雨水の集め方、流し方
舗装材やカラー
歩車道境界ブロック
誘導ブロックの実験



当事者参加によるユニバーサルデザインWS



テスト道路での ワークショップ

雨水の集め方、流し方
舗装材やカラー
歩車道境界ブロック
誘導ブロックの実験



完成した道路



雨水は道路の中央に
集めて排水される

視覚障害者のための
リーディングライン
(細い誘導ブロック)

石畳風の舗装
(景観に配慮しつつ
車いす利用者へも配慮)

段差の解消

「かたちのバリアフリー」ができてても？

リーディングライン上に駐輪する自転車

自転車利用者の「こころのバリアフリー」が必要！

① バリアフリー整備の「あとの課題」

- 自転車の路上駐輪は解決せず。
- 店主たちの「はみ出し陳列」も…
- 「かたちのバリアフリー」を活かす「こころのバリアフリー」が必要

② 商店街活性化に向けた「まちづくりへの展開」

- 自転車の利便性を高め、商店街を活性化する
- 歩行者と自転車が分離できる「しくみのバリアフリー」

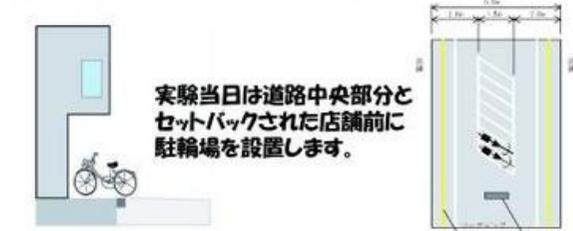
放置自転車問題とはみだし問題



路上駐輪場のアイデア



買い物通り
通行規制の
時間帯



実験当日は道路中央部分と
セットバックされた店舗前に
駐輪場を設置します。

- ※ 駐輪場は商店街の路上に数箇所設けてあります。
- ※ 当日はTシャツを着た係員ご案内いたします。
- ※ 何かお気づきの点やご意見などありましたら係員にお聞かせください。

より良い商店街づくりのために、みなさんご協力ください。 <#>

路上駐輪場のアイデアを 社会実験



実験の評価は

- 自転車が止めやすい
- 狭くなるが、歩ける幅はある
- リーディングラインの意味がわかったとの声
- 商店主も、考えをあらためるきっかけに

今後の課題

- ハード整備後の活動継続が重要

＜行政との協働・連携＞

ハード整備には、幅広い行政の部署との連携が必要



＜商店街の方々＞

例えば、中央のミゾにゴミが詰まると水害の恐れ

→ 毎月第一日曜日のクリーンタウン活動が始まる

- 残された問題

自転車の駐輪問題の対策の継続困難 → はみ出し問題は減少

- その後の商店街は？

- 高齢化を見据えたまちづくりが、リノベーションブームが到来
- 若者向けのおしゃれな店が多く出店するまちに

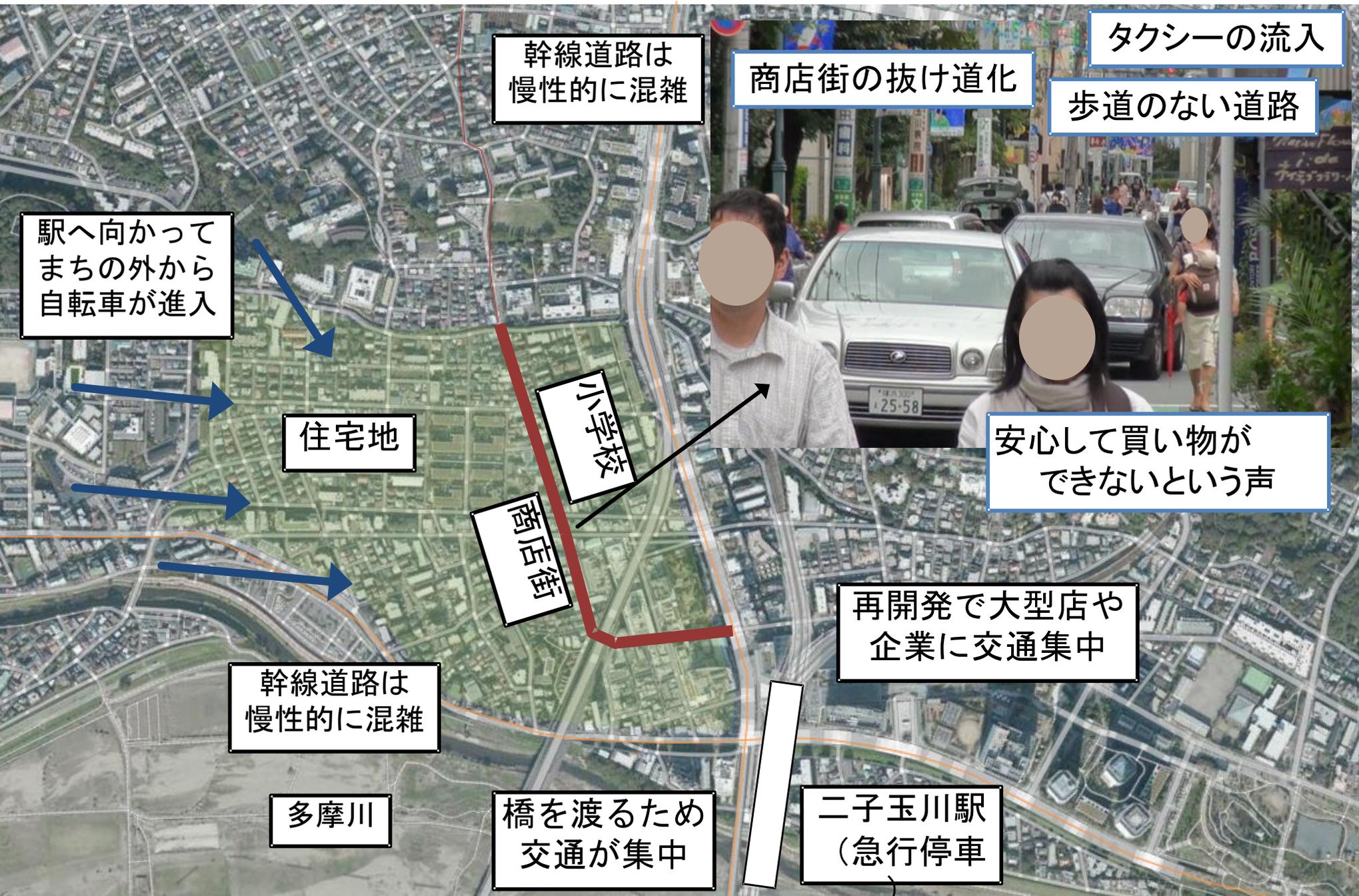
若者向けの新しいお店 と ベンチの出現



二子玉川の交通安全の取り組み



二子玉川の交通問題



商店街におけるクルマと歩行者と自転車

抜け道になってしまう商店街



子どもの通学路でもとまらない自転車



自転車とクルマが錯綜する交差点



小学校の校門前の横断歩道でクルマが止まらない



商店街におけるクルマと歩行者と自転車

- 地区内の**道路の抜け道利用**が多く発生
- 地区内の**車両の速度**が高い

2つの調査を組み合わせる

ナンバープレート調査：抜け道交通の解明
 スピードガン調査：実態速度の把握



地区全体に抜け道が広がっている
 30km/h以上で走る車がほとんど
 地区内のクルマも高速走行
 → **問題の深刻さを数字**で把握



地区の境界で
 出入りするクルマの
 ナンバーを記録



スピードガンによる速度調査

広報誌の発行：調査結果を全戸配布

二子玉川をもっと安全にしたい！

ふたごたまご通信

総集編

二子玉川の安全の
いろいろわかってき

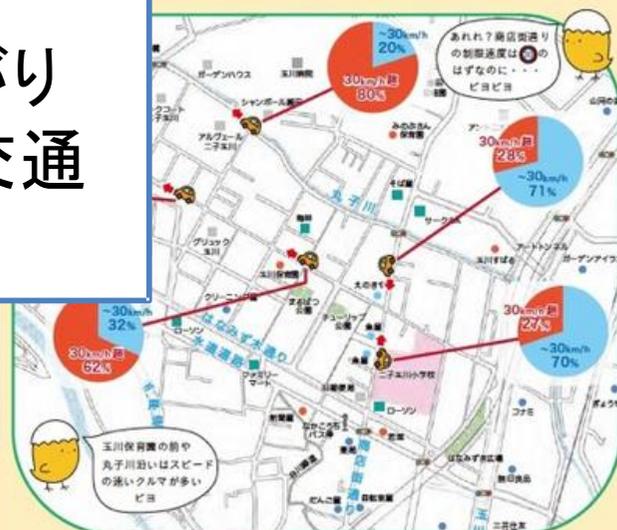
商店街だけでなく
まち全体に抜け道が広がり
7割から9割が抜け道交通
→**抜け道対策が必要！**

2.クルマの走行速度のコト

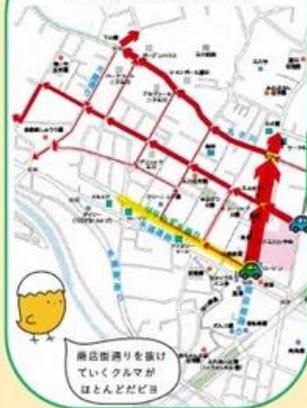
玉川のまちの中を走るクルマの
スピードはどれくらいなの？

—クルマの走行速度のコト—

歩いていてクルマとぶつかったとき、クルマのスピードが30km/hを超えると
致命傷を負う確率が急が高くなるといわれています。
玉川のまちの中では、クルマはどれくらいスピードで走っているのでしょうか？
いくつかの通りのクルマについて見てみましょう。



日中のクルマの流れ
(14:00 ~ 16:00)
交通量が多いほど矢印→が太くなる



買い物路中
(16:00 ~ 18:00)



あら？はみず水通りも通ったらダメなはずよね？

30km/h以上の割合
抜け道交通は7割
地区内関係者でも5割
→**速度を落とす対策も必要！**

「二子玉川4丁目ゾーン30指定」の取り組み



抜け道対策・速度対策の方法として
「ゾーン30」の指定をめざす！

- 1.交通浄化推進協議会交通部が発足
住民等による活動組織が結成
- 1.安全安心ゾーンワークショップの開催
町会・商店会・住民・学校PTAが参加
まちの交通課題が深く共有
- 1.絵柄の公募・投票
都内唯一の地区固有のサイン
- 1.ゾーン30除幕式
その後、周年行事に発展

たまチャリルールの活動へ



<#>

小学校PTAとの協働の活動チビニコレンジャー

・ゾーン30かみしばい

・スピードガン+立哨

玉川のゾーン30

玉川警察署
世田谷区玉川警察署

ゾーン30 指定エリア

まちの人
学校・PTAの人
区の人 大学の先生
子ども・高齢者
警察の人

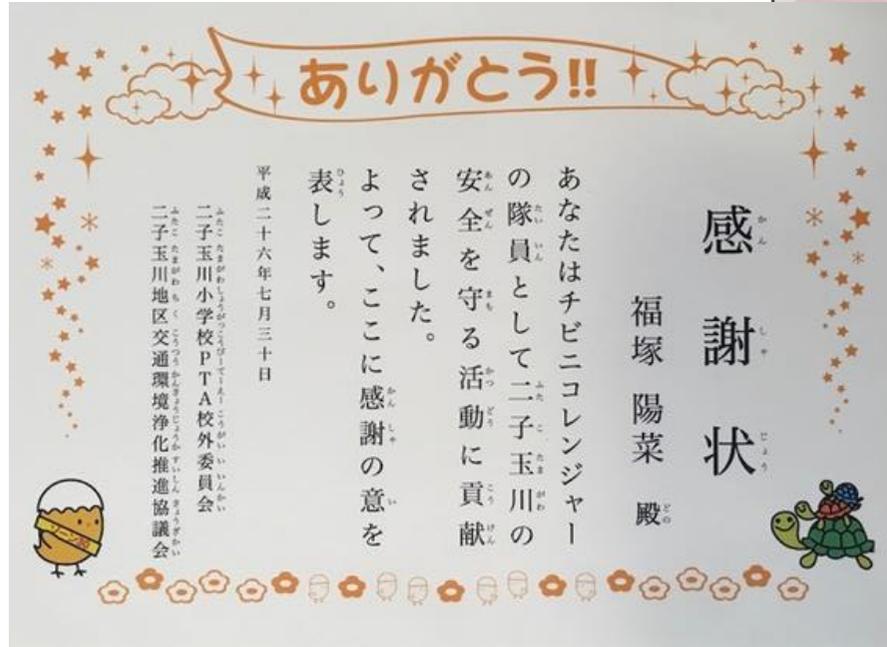
おおよそ 10%
おおよそ 80%

PTA校外委員さん作

スウェーデン交通局パンフレットより



子どもと楽しむ交通安全活動



自転車交通安全「たまチャリルール」

玉川オリジナルの ローカルルールをつくる



押しチャリ
人が多い歩道やスクランブル交差点などでは、自転車から降りて押して歩こうね。



足ポン
「止まれ」のところでは、両端を地面にポンとつけて、安全確認しようね。



ヒダリンクル
右に曲がる時もひ・だ・り!。交差点で右に曲がる時は、大回りでクルマに気を付けながら左側をくると走ろうね。

交通部会から発信!



たまチャリキャンペーン

地元高校との協働による立哨活動

二子玉川100年懇話会

背景:

二子玉川における再開発をきっかけに、2009年、世田谷区は「二子玉川まちづくりへの基本的な考え方」を策定。

二子玉川100年懇話会設立:

玉川と開発地区を一体として100年先を見据えたまちづくりを考える会を開始。
2ヶ月に一度の定例会を実施している。



二子玉川
100年の
未来ブック

ここにいけば、街の人に一度に説明をして合意を得て進めることができる。

→ まちづくりのプラットフォーム

参加団体:

玉川町会、玉川商店街振興組合、二子玉川商店街振興組合、二子玉川振興対策協議会、二子玉川料飲会、二子玉川地区交通環境浄化推進協議会、二子玉川西地区まちづくり協議会、二子玉川鶴寿会、二子玉川郷土史会、玉川消防団第七分団、区立二子玉川小学校、二子玉川小学校PTA、二子玉川小学校同窓会、二子玉川スポーツ少年団、ふたこのよいこサポート隊、玉川ボランティアビューロー、二子玉川東第二地区市街地再開発組合、東神開発株式会社、玉川高島屋S・C、東京急行電鉄株式会社、クリエイティブ・シティ・コンソーシアム、玉川警察署、世田谷区

以上、23団体



道からはじめるまちづくり (交通安全を例に)



一般的な生活道路の安全対策の協議会

〇〇地区 生活道路対策検討協議会

住民組織

町会長・商店会長
学校長・PTA会長
老人クラブなど

区市町村

道路管理者
地区・まちづくり担当

警察署

地区住民
沿道住民



合意形成のための
コミュニケーション
広報、ワークショップ
説明会、社会実験 など

事前の協議

消防署

交通・移送事業者
(バス、福祉)

実際には、区市町村が運営していることも…

地域で交通安全に取り組むと？

「**交通安全＝居住環境地区**をつくる」

→ 日本では「ゾーン30」

通学路対策は、学校・PTA・地域の協働の場



• 交通の危険は、時間帯・人によって認識が違う

→ 対策を進めるための話し合いは、

多様な人の声を集める場になる(しなくてはいけない)

• 地域を守る意識が高まる

→ **その集まりが、次のまちづくりへ**

• 子どもへの安全教育は、次世代のドライバー教育

• 子どもとの関係は、町会・自治会の活性化への第一歩

交通安全活動における啓発活動

ある学校の小学生の通学路



同じ小学生が「よくつかう道」



• 子どもの交通安全教育・見守りは重要でも、それ以外の時間・場所で事故にあっています。

• 変わるべきは、大人の運転です。
自動車・自転車の行動を変える
ことを目指すべきです。

• 効果的な啓発は、
歩行者とドライバーの
コミュニケーションから生まれます。

• まず、問題意識を多くの人で共有して、
交通安全も**楽しみながら活動**しましょう！



世田谷区 放射23号沿道地区街づくり懇談〈#〉