

福岡市における生活道路の整備のあり方について

合庭 昭男 *Akio AIBA*

福岡市道路下水道局建設部東部道路課第1係長

要旨：福岡市の幹線道路を中心とした都市計画道路の整備率は、平成8年度末で約48%と、政令市中最低位であったが、その後急速に整備を進め、平成21年度末で約75%の第5位となり、一定の評価を得るに至っている。しかしながら、国道、県道、1・2級市道以外の市道（生活道路）の歩道の設置率は、わずか15%程度であり、通学路をはじめとして、市民生活に密着した生活道路の整備の充実が望まれている。現在、市民の道路整備に対するニーズは、身近な生活を支える生活道路に移っていると考えられる。そこで、市民生活に密着した生活道路の整備のあり方について、考察を行うものである。

■キーワード：都市計画道路、生活道路、住民との共働

1. 福岡市の道路の現状

1.1 道路の現状

福岡市には、国道6路線、県道49路線、市道21,831路線、合わせて21,886路線の道路がある。

全ての道路延長は、約3,870kmで、ほぼ日本列島を縦断する距離となっており、面積は約28平方kmで、市域面積の約8%を占める。（表1）

1.2 都市計画道路の整備状況

都市の健全な発展と秩序ある整備を図り、国土の均衡ある発展と公共の福祉に寄与することを目的に「都市計画法」が制定されており、都市計画道路とは、市街地の骨格を形成し、快適な市民生活の創出を目的とした都市計画法に基づく都市施設である。

この道路は、都市計画法に基づいて、道路の区域、延長、幅員などを決定されている。

福岡市の都市計画道路は、平成21年度末で、276路線、512.6kmが都市計画決定されており、そのうち386.7kmが整備済みであり、整備率は、75.4%となっている。

この整備率については、平成8年度末当時48.2%

表1 道路現況総括表

平成21年4月1日現在

道路種別		路線数	延長 (m)	道路面積 (㎡)
国 道	指定区間	3	64,969	1,679,804
	指定区間外	3	31,094	519,995
	計	6	96,063	2,199,799
県 道	主要地方道	13	91,391	1,386,304
	一般県道	36	164,618	2,067,474
	計	49	256,009	3,453,778
市 道	一級	139	247,836	3,978,900
	二級	244	261,156	2,322,597
	その他	21,448	3,006,808	16,495,687
	計	21,831	3,515,800	22,797,184
総計		21,886	3,867,872	28,450,761

（資料提供：福岡市道路下水道局）

で、政令市中最下位であったが、福岡外環状道路、福岡都市高速道路、西南部交通対策の各対象路線等の積極的な整備の推進により、他都市と遜色のない整備水準に到達しているものと考えられる。

(図 1・2)

1.3 交通事故の現状

安全で快適な歩行空間を確保することは、道路を整備する上で重要な目的である。歩行者が関係する交通事故は、近年減少傾向となっていたが、

平成 21 年は増加に転じ、依然として高い水準となっている。(図 3)

また、人口 1 万人あたりの歩行者の死傷者数は、政令指定都市の中で、北九州市に次ぎワースト 2 位となっている。(図 4)

1.4 歩道整備の状況

福岡市にある道路(約 3,870km)のうち、歩道が設置されている割合は、道路全体で約 27%である。

そのなかでも、幹線道路(国道、県道、1・2 級市道)の歩道の設置率 68%に対して、より身近な道路(その他市道)の歩道の設置率は 15%と低い状況にある。

また、通学路に限定しても、歩道の設置率は、全体で 45%、その他市道で 28%と低い状況である。

(図 5・6・7)

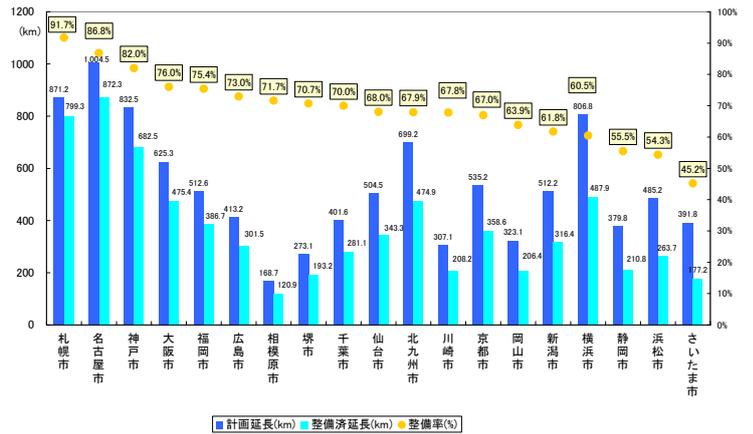


図 2 政令指定都市の都市計画道路整備状況 (平成 21 年度末) (資料提供：福岡市道路下水道局)

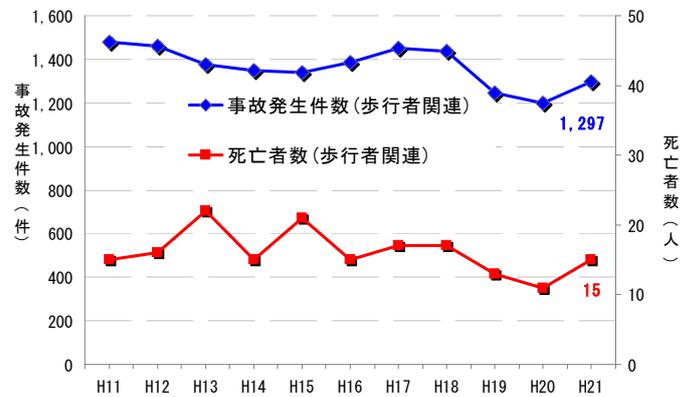


図 3 福岡市の歩行者が関連する交通事故の推移 (平成 21 年福岡市の交通事故. 福岡市市民局、2010 より作成)

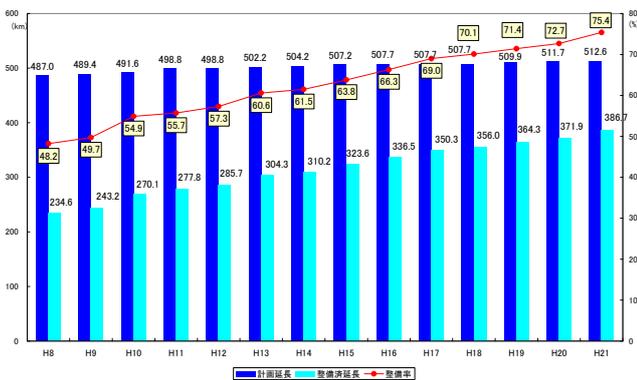


図 1 都市計画道路整備状況の推移 (資料提供：福岡市道路下水道局)

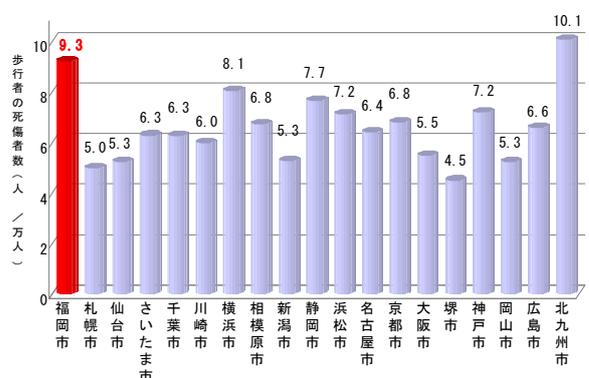


図 4 政令指定都市の人口 1 万人あたりの死傷者数 (平成 21 年)

(平成 21 年福岡市の交通事故. 福岡市市民局、2010 より作成)

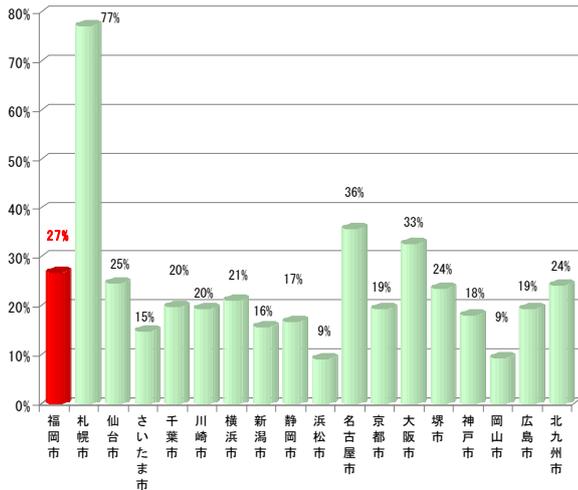


図5 政令指定都市の歩道設置率

(道路統計年報 2010. 全国道路利用者会議、2010 より作成)

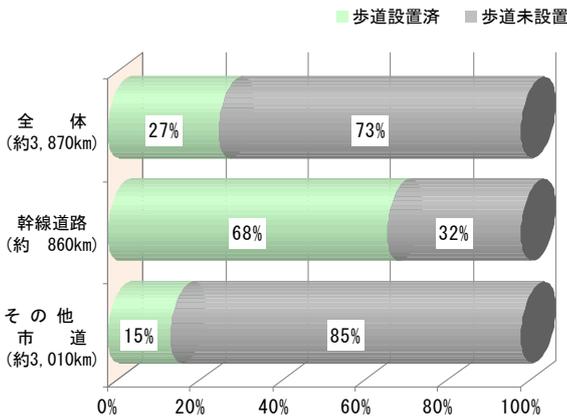
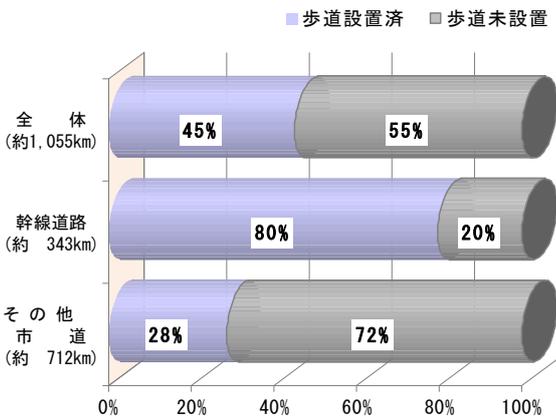


図6 福岡市の道路の道路種別歩道設置率

(資料提供：福岡市道路下水道局)



※幹線道路=国道、県道、1・2級市道

図7 福岡市の通学路の道路種別歩道設置率

(資料提供：福岡市道路下水道局)

2. 福岡市における生活道路の整備手法

2.1 歩車分離（通学路整備等）事業

福岡市では、多くの市民が利用する道路について、安全な歩行空間確保に向けた歩車分離に取り組んでいる。

特に、小学校から半径 250m以内の通学路を重点的に整備している。

整備手法は、用地買収等により道路幅員が確保できる場合は歩道の設置を、また、歩道の設置が困難な場合は、路側のカラー化、区画線の設置等により、歩行空間の確保を行っている。(写真1・2)



写真1 歩道設置例



写真2 路側のカラー化例

2.2 交通バリアフリー法関連整備

(1) バリアフリー重点整備地区の概要

平成12年11月に「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」通称「交通バリアフリー法」が施行され、福岡市では、平成14年3月にバリアフリー化の整備を重点的に行う地区（重点整備地区）等を定めた「福岡市交通バリアフリー基本方針」を策定した。

この「福岡市交通バリアフリー基本方針」では、11の重点整備地区を定めており、各地区内の旅客施設と主な主要施設を結ぶ経路（ネットワーク道路）を『特定経路』として、平成22年迄を目標とし、重点的にバリアフリー化整備を進めている。（表2）

(2) 重点整備地区の選定基準

- ・一日当たり平均して5千人以上が利用する旅客施設を中心とした地区。
- ・周囲500m以内に、高齢者・障がい者などがよく利用する施設（官公庁、福祉施設、病院、文化施設、百貨店など）が二つ以上ある地区。

(3) 主な事業内容

- ・歩道の新設、拡幅
- ・電線類の地中化
- ・自転車駐車場の整備
- ・既存歩道の段差解消、勾配の改善
- ・滑りにくい舗装材の採用
- ・視覚障がい者誘導ブロックの設置 等

（写真3・4）

2.3 あんしん歩行エリア

(1) あんしん歩行エリアの概要

福岡市では、歩行者、自転車の死傷事故の5割が、自宅から1kmの範囲内で発生している。

このような情勢を踏まえ、歩行者、自転車の死傷事故の発生割合が高い住居系、商業系地区を「あんしん歩行エリア」に指定し、歩行者等優先の道路構造にするなど、歩行者等の安全な通行を確保するための整備を、公安委員会と連携し、面的かつ総合的に進めている。

表2 バリアフリー重点整備地区（11地区）

地区	旅客施設	主な施設
香椎	JR香椎駅、西鉄香椎駅	香椎税務署、福岡理栄会病院
貝塚	西鉄貝塚駅、地下鉄香椎駅	東警察署、貝塚病院、余熱利用施設
箱崎	地下鉄箱崎宮前駅、JR箱崎駅	東区役所、東保健所、県立図書館、県粕屋総合庁舎
千代・吉塚	地下鉄千代県庁口・馬出九大病院前駅、JR吉塚駅	福岡県庁、県警本部、九大病院、市民体育館
博多駅	JR博多駅、地下鉄博多・祇園駅、福岡交通センター（バスターミナル）	博多区役所、キャナルシティ、博多警察署
雑餉隈	JR南福岡駅、西鉄雑餉隈駅	地域交流センター、博多南郵便局
天神・赤坂	地下鉄天神（1・3号線）・赤坂駅、西鉄福岡天神駅、西鉄天神バスセンター	福岡市役所、心身障害福祉センター、あいれふ、中央区役所、済生会病院
唐人町	地下鉄唐人町駅	市立こども病院、市民福祉プラザ、福岡中央養護学校
大橋・高宮	西鉄大橋・高宮駅	南区役所、障害者スポーツセンター、南市民センター
六本松・別府	地下鉄六本松・別府駅	大濠公園、美術館、城南区役所、城南保健所
西新・藤崎	地下鉄西新・藤崎駅、藤崎バスターミナル	早良区役所、福岡市総合図書館、市立博物館、福岡記念病院



写真3 整備前例



写真4 整備後

なお、「あんしん歩行エリア」に指定するのは、以下の要件に該当する地区である

(2) あんしん歩行エリアの選定基準

- ・住居系または商業系地区
- ・人口集中地区（D I D地区）
- ・平成16年から平成18年までの単位面積あたりの歩行者、自転車事故件数が、12.65件/k㎡・年以上である地区（歩行者、自転車事故密度の高い地区）（表3）

(3) 主な事業内容

○道路管理者

- ・交差点の改良
- ・歩道の整備
- ・滑り止め舗装の整備
- ・防護柵、照明灯、反射鏡や路面標示（注意喚起、減速誘導等）による安全対策 等

○公安委員会

- ・最高速度、駐車禁止、車両通行止め等の交通規制
- ・横断歩道、横断歩道標識の整備
- ・信号機の新設、信号灯器のLED化
- ・道路標識の大型化 等

表3 あんしん歩行エリア指定地区一覧表

地区名	区	面積 (k㎡)	自転車・ 歩行者の 死傷事故 件数 総数(件)	うち 死亡事故 件数 総数(件)	1k㎡あたり 死傷事故 件数 (件/k㎡・年)
博多駅南	博多区	1.34	184	1	45.8
薬院・警固	中央区	1.10	350	2	106.1
向野	南区	0.36	121	1	112.0
長尾	城南区	0.91	125	2	46.0
城西	早良区	0.70	153	0	72.9
西新・百道	早良区	1.10	132	0	40.0
姪浜	西区	2.90	295	3	33.9

※死傷事故件数はH16～H18のデータ

2.4 コミュニティゾーン形成事業

(1) コミュニティゾーン形成事業の概要

歩行者の通行等が優先されるべき住居地区や商業地区などのうち、現に通過交通が進入しているため歩行者等が危険にさらされており、地区の交通安全が脅かされている区域（概ね25ha程度）において、住民自治会、商店会、老人会等の各種グループ代表者と地元の学校、病院、高齢者施設等の代表者および道路管理者、公安委員会が参加した「住民主体の協議会」を設立し、その協議会においてより多くの住民の同意が得られる「計画案

づくり」を行い、歩行者等の安全を確保するものである。（表4）

(2) 主な事業内容

クランク、狭さく、ハンプ、交差点部イメージハンプ、ゾーン内交通規制などを必要に応じ組み合わせ合わせて整備する。（写真5・6・7・8）



写真5 クランク



写真6 イメージハンプ



写真7 狭さく



写真8 交差点イメージジャンプ

対象地区	用途地域	区域面積	城内施設	協議会設立	事業年度	整備内容
大名	商業系	2.4 ha	大名小学校 中央区役所 商店街	H9, 12	H11~H22	交通規制 路側帯強調カラー舗装 狭さく、イメージ狭さく ハンブ、イメージハンブ
西新・百道	住居系	8.0 ha	西新小学校 西南中・高・大学 修善館高校 元寇防塁	H10, 10	H11~H23	交通規制 現道幅員内での歩道拡幅
若久	住居系	2.0 ha	若久小学校	H10, 2	H11~H16	交通規制、歩道新設 クランク、ウェーブ舗装 イメージハンブ
大楠	住居系	2.3 ha	大楠小学校 高宮中学校 福岡赤十字病院	H15, 10	H15~H21	現道幅員内での歩道拡幅 交差点部イメージハンブ

表4 コミュニティゾーン一覧表

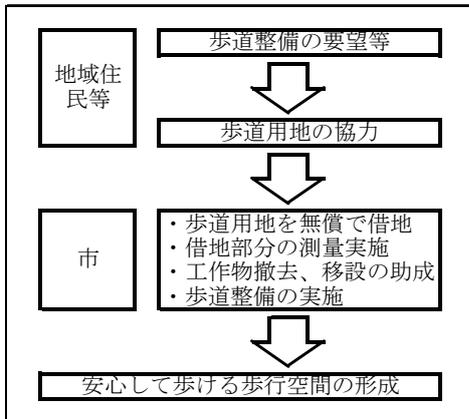


図8 事業の流れ

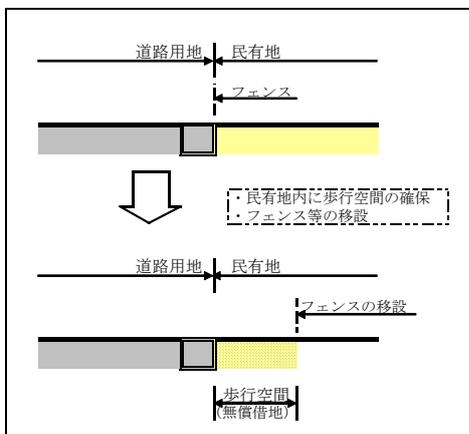


図9 整備イメージ

2.5 新歩行空間整備事業

(1) 新歩行空間整備事業の概要

新歩行空間整備事業は、市民の要望に早急に応じるため、地権者の協力が得られる民有地等を無償で借地し、市が歩行空間として整備、維持、管理を行うなど、市民と共働による歩行空間の確保を図る事業である。(図8・9)

(2) 基本方針

新歩行空間整備事業は、下記の3項目を中心として事業を推進する。

- ・民有地を利用した歩行空間の確保
- ・公共用地（学校、公園等）を利用した歩行空間の確保
- ・道路用地と民有地等のバリアフリー化

(3) 目的

- ・歩行空間の確保による交通安全環境の向上や道路用地と民有地等のバリアフリー化による安心して歩ける歩行空間の創出。
- ・市民との共働による、地域の交通安全活動の活性化。
- ・「市民の要望に対する歩道整備」から「市民との共働による歩道整備」への転換。
- ・民有地等を無償で借地することにより、用地買収費用の削減および整備期間の短縮を図り、市民からの歩道新設、拡幅要望に対して早期に対応する。

2.6 自転車走行空間整備

広い道路（歩道）で自転車の通行量が多いところでは、歩行者と自転車を分離し、それぞれが安全に通行できるような整備を進めている。

3. 市内外における生活道路整備のモデル調査について

福岡市においては、様々な手法で生活道路の整備を行っているが、生活道路整備においては、地域との共働が重要と考えられる。

そこで、地域との共働を行い道路整備を行っている事例について紹介を行う。

3.1 北九州市による取組

(北九州市建設局道路計画課へのヒアリング結果から)

(1) 取組の概要 (生活幹線道路)

a. 目的

北九州市内では、自然発生的に形成された既成住宅地や無秩序な宅地開発等により、急傾斜地の住宅や市街地で、特徴として、老朽家屋・木造家屋が密集している地区が多く、道路や公園等の生活基盤施設が脆弱な地区がある。

特に道路整備が遅れ、狭隘道路や行き止まり道路の多い地区が問題であるため、これらの地区について、一定規模以上の住宅地を対象に生活幹線道路の整備を行い、防災空間、ライフライン収容空間の確保及び生活環境の改善を図るものである。

b. 対象地区 (35 地区)

幅員 6m (2 車線) 以上の道路で囲まれた 25ha 以上の住宅密集地で、地区内を連続して貫く生活幹線的な道路がない地区を選定した。

なお、これは消防ホースの活動範囲等を考慮して決定した。

c. 整備内容

幅員 8m 以上 (2 車線 + 片側歩道) の道路整備を基本とする。実現が困難な場合は、既存道路を活かし、交差点改良、離合場所設置、隅切り等の局部改良を積極的に取り入れ事業進捗を図る。

d. 整備の進め方

- ・生活幹線ルート数案を市で作成後、地域住民に提示する。
- ・ルート変更も含め協議、調整。この際、自治会を中心に市との協議窓口として地元代表組織を結成してもらう。
- ・ルートについて意見がまとまり、協力が得られる地区より事業に着手する。

e. 整備効果

- ・防災空間の確保。(地域内避難路、火災延焼防止等の遮断空間の確保、緊急車両進入路の確保)
- ・生活環境の改善、ライフラインの収容空間確保。(上下水道、ガス)



写真9 自転車走行空間整備例



図10 標準断面図

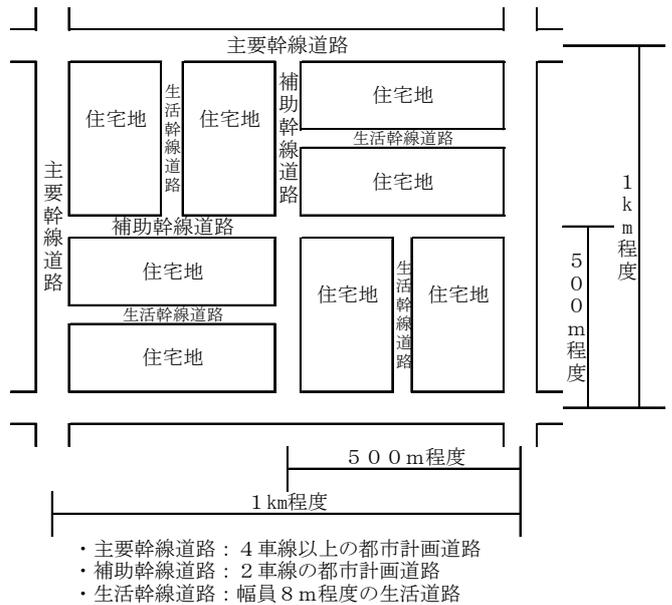


図11 整備イメージ

(2) 課題等について

本事業は、地区の選定、ルート案の提案までは行政側で行い、それ以降は、最もニーズを把握している地域住民主体で事業を進める手法を取った。

しかしながら、地域の意見がまとまり事業に着手したものは、35 地区中半数の 17 地区となった。また、事業に着手した地区においても、道路が整備され地区の環境がよくなることには賛成でも、

自分の住んでいる宅地を提供することには反対するなど、総論賛成各論反対の状況もみられた。

3.2 国土交通省関東地方整備局による取組¹⁾

(1) 取組の概要（道路外利便施設の協定）

平成 19 年の道路法改正により、道路管理者は、その管理する道路に、並木、街灯その他道路の通行者又は利用者の利便の確保に資するものとして政令で定める工作物又は施設を設けることが当該道路の構造又は周辺の土地利用の状況により困難である場合において、当該道路の通行者又は利用者の利便の確保のため必要があると認めるときは、当該道路の区域外にあるそれらの工作物又は施設（以下「道路外利便施設」という。）について、道路外利便施設所有者等との間において、協定を締結して、当該道路外利便施設の管理を行うことが可能となった。（道路法第 48 条の 17、第 48 条の 18、第 48 条の 19）

そこで、一般国道 1 号横浜市鶴見区において、一部歩道幅員が狭くなっている国道の隣接地に、横浜市が所有している土地を社会福祉法人が横浜市東部病院の敷地として使用貸借契約を締結し、公開空地として管理している土地が存在していたため、道路管理者として、道路外利便施設協定制度を活用し、幅員の狭い歩道と公開空地を一体的に管理することによって、安全で快適な歩行空間の確保が図れると考え、公開空地所有者等と道路外利便施設の協定締結を行ったものである。

(2) 協定について

a. 協定締結の要件

本件箇所は、市街化が進んだ地域であって歩道の幅員も狭く、道路を拡幅して新たな道路付属物等を設けることも、道路区域内に道路の付属物等を設けることも困難であり、当公開空地が通路として利用できるようになることは、道路の通行者又は利用者の利便の確保という観点からも要件に合致している。

b. 道路外利便施設所有者等の全員合意について

道路管理者は、利便施設協定の締結に当たっては、道路外利便施設所有者等の全員の合意がなければならない。（道路法第 48 条の 17 第 2 項）

本件では、道路外利便施設の所有者である社会福祉法人と道路外利便施設の敷地の土地所有者である横浜市長と道路管理者である関東地方整備局長とで協議を行い合意に至った。

c. 協定の対象となる道路外利便施設

道路外利便施設の名称は、一般国道 1 号横浜東部病院前通路、敷地面積 416.6 m²、その他として、視覚障がい者用点字ブロック 1 箇所 12 枚となっている。

d. 利便施設の管理の方法

関東地方整備局は、通路及び視覚障がい者用点字ブロックの維持、修繕を行い、社会福祉法人は関東地方整備局が行う道路外利便施設の管理以外の管理を行うものとし、通路の日常巡視、通路の清掃を行うものとしており、原則としてそれぞれの管理に要する費用を負担することとしている。

e. 協定の有効期間

利便施設協定の締結は、道路外利便施設の長期にわたる継続的な効果を図ることを目的としており、本件についても、協定を締結した日から道路外利便施設の存する期間としている。

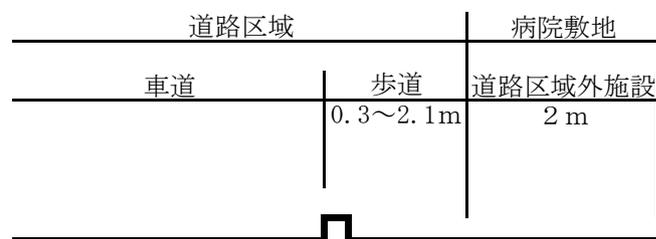


図 12 標準断面図

3.3 福岡市早良区による取組

（早良区地域整備部地域整備課へのヒアリング結果から）

(1) 取組の概要

早良区におけるコミュニティゾーン形成事業は、西新・百道地区で面積約 80ha、道路総延長約 4.6km を整備中である。本市のコミュニティゾーン形成事業のなかでは、実施面積が最も広い。また、地域とワークショップを行い、地域と道路の整備内容を議論し、生活道路の整備がなされている。

生活道路整備といえば、地域からの陳情・要望により整備するスタイルが一般的だが、早良区ではワークショップ方式により、多くの道路整備メニューのなかから、一つずつ内容を確認しながら決定し整備がなされている。

(2) 事業の進め方

ワークショップを進めるにあたって、地域の役員に道路整備メニューの概要を説明し、ワークショップの基本的な進め方を協議したうえで、沿線住民全戸にワークショップ開催の案内を送付する。

第1段階としては、地域においてワークショップの手法についての基本的な流れを説明していく。また、地域が何を望んでいるのか、何が問題なのかを確認していく。たとえば、「地域の生活道路に車が進入し危険である。」「安全に歩ける歩道を設置して欲しい。」などである。

行政としては、それを解決するための方策を提案していく。車が通りにくく、歩行者が安全に歩けるようにするためのメニューとして、「歩道を設置するべきか。」「歩道でなくて路側帯に色を塗るのか。」または、「狭さくを作り、車がスピードを出せないようにするのか。」「いや車の量はそれほどでもないの、狭さくは設置しなくもいいのではないか。」など具体的な議論を行っていく。

第2段階として、地元の意向も踏まえて具体的な図面を作成していく。宅地の出入りや沿線の照明灯、電柱の位置などを踏まえたうえで、狭さくの位置、フラット型歩道にした場合の車止めの位置など、計画図として具体化していく。

道路の幅員構成については、道路構造令をもとに決定していくが、関係機関である警察と協議するとともに、上下水道など道路整備に合わせて整備した方がよいものは、整備スケジュールを調整し、関係機関との協議を行うなかで、計画案を行政で整理していく。

この整備計画は、地域に最終的な確認・調整を行って確定させていき、地域内にこの計画で整備することを周知する。整備する内容については、基本的に地域の意見を反映したものであり、整備に入った段階で、計画内容に関わる部分について

異議が出た場合には、地域の方で対応してもらうことになる。

(3) 課題等について

早良区のように、道路整備にワークショップの手法を取り入れた事例はそれほどない。ポイントとしては、「どれだけ計画内容が周知されているのか。」「地域の総意であるのか。」ということであり、ワークショップの参加者数が一番の問題となるが、用地買収を伴わない道路整備については、地域の関心が薄く、地域の総意という面ではまだ十分とは言えない。しかし、地域とともに道路整備の具体的な内容にまで踏み込んで議論していくことは、大きな進歩であると考えられる。

4. 福岡市における生活道路整備のあり方について

生活道路は、都市計画道路のように、その区域、延長、幅員等が決定されているものではない。このため、整備手法、技術的基準等が統一されていない。そこで、福岡市における生活道路整備のありかたについて、以下の事項について提案を行う。

4.1 都市計画道路の着実な整備

福岡市の都市計画道路の整備率は、冒頭に述べたように、平成21年度末で、75.4%となり一定の整備水準に到達したものと考えられる。今後とも、都市計画道路等幹線道路の整備を着実に進め、通過交通車両等の生活道路への流入を防止すべきと考えられる。

4.2 地域住民との共働と地域主体のみちづくりについて

本市においては、前述したように、様々な手法を用い生活道路の整備を行っているが、課題も多い。

例えば、用地買収を伴う事業の場合、生活道路の大半は、拡幅すべき区域が明確になっている都市計画道路ではないため、線形を決める段階で、道路が広くなり、歩道等が整備されることは賛成だが、自分の住んでいる土地を提供することには反対など、総論賛成各論反対といったケースが見受けられる。

また、町内会長等、一部の地域関係者と整備内容について協議を進めたところ、実際、整備に入ったら、他の地域住民から苦情が出、トラブルになることもある。

生活道路は、都市の骨格を形成し、交流・物流などの都市活動を支える幹線道路とは異なり、その地域に生活する人が、住宅などから幹線道路に出るまでに利用したり、地域の児童・生徒が通学路として利用するなど、地域住民の生活に密着した道路である。

そこで、生活道路整備は地域の問題として、町内組織を中心に、沿道住民、地域住民、要望者、関係機関が一体となって、お互いに合意の上、市と共働で整備を行っていくしくみづくりが重要と考えられる。

具体的な手法としては、生活道路整備にも、ワークショップの手法等を取り入れることも一つの方法と考えられる。

ワークショップで出た意見については、行政で意見への回答をして決定するものではなく、「地域」対「地域」のなかで議論してもらい、結果、どういう道路構造にしていくのか、地域としての方針を出してもらおう。その出された様々な意見は記録するとともに、その方針は「地域としての総意」という形で整理していくことが望ましい。

ワークショップでは、行政がファシリテーターとなるべきものではなく、民間の力を借りて、民間の知恵と地域の力によって生み出されるべきものではないかと考える。行政がファシリテーターになると、「行政」への苦情、陳情という旧来の構図になるためである。それよりも地域で汗をかい、「地域主体」でみちづくりを考えることができるようになれば、理想的である。

「地域」が主体的に道路の計画づくりに関わり、決めたからには責任を持ち、地域から苦情ができれば地域で対処していく、そのような道路整備のあり方が今後は望まれる。

4.3 沿道民地と道路空間の一体的活用の工夫

歩道、自転車道の整備に当たって、土地利用の稠密な市街地においては、新規の用地取得につい

ては困難を伴うことも多い。

生活道路における歩行者通行空間の整備方策として、沿道の民地所有者との利便施設協定締結、また、本市独自の施策である、新歩行空間整備事業などの活用により、道路管理者が沿道民地に歩行者通行空間を整備する方策について、今後も、より一層の推進が求められる。

4.4 生活道路整備に関するマニュアル作成

道路整備に当たっては、道路の構造の一般的技術的基準を定めた政令である道路構造令に基づき整備することが一般的であるが、道路構造令は、道路を新設、又は、改築する時に活用する基準であり、生活道路整備においては、適用が難しい場合もある。

このため、自動車交通量、自転車交通量、歩行者交通量に応じた、道路幅員構成の標準値等、地域住民にも理解できるようなマニュアルの作成が求められる。

道路はかつて地域住民の生活に密着した空間であり、子どもや高齢者を含めすべての人が安心して歩き、遊び、憩う場であった。しかし、高度経済成長期以降のモータリゼーションの流れの中で、経済活動の基盤としての自動車通行の機能が優先された結果、あらゆる道路に大量の自動車交通が進入し、歩行者や自転車利用者にとっての安全性、快適性の低下を招いた。

その後社会が成熟し、良質な暮らしや良好な生活環境を求める国民意識の高まりとともに、かつて道路の果していた安心、安全な生活空間としての機能が再び求められている²⁾。

道路が、徒歩中心の賑わいの空間から自動車交通中心の移動、配送空間へと移り変わってしまった今、身近な生活道路にかつてのような道路空間を取り戻すための取り組みが必要である。

参考文献

- 1) 国土交通省道路局路政課：道路行政セミナー09年5月号、(財)道路新産業開発機構、2009
- 2) 国土交通省道路局：人間重視の道路創造研究会報告書、2009