

2026/2/18 第154回 まちべん

# 生活道路のこれからを考える —路面デザインの実践から—

# 生活道路とは

# 生活道路とは

## ■ 辞書

- 住宅街や商店街の道路のように道幅も狭く、自動車よりも人の通行の多い道路（『デジタル大辞泉』より）

## ■ 国土交通省

- 生活道路は、買い物や通勤、通学、散歩、立ち話等、地域住民の日常生活で**様々な目的で使われる**身近な道路（国総研道路交通研究部HPより）

## ■ 警察庁

- 主として**地域住民の日常生活に利用される**道路で、自動車の通行よりも歩行者・自転車の安全確保が優先されるべき道路（「生活道路におけるゾーン対策推進調査研究報告書」より）

## ■ 学会（交通工学会）

- 地区に住む人が**地区内の移動あるいは地区から幹線道路に出るまでに利用**する道路（『生活道路のゾーン対策マニュアル』より）

## ■ 統計資料他

- 幅員5.5m未満道路

# 最近の生活道路の動向

# 人優先の生活道路づくりが進んでいる

- 令和8年9月から、生活道路は原則30km規制
- ゾーン30／ゾーン30プラス等の取組が進行



警察庁・都道府県警察

【以下の道路の法定速度は60km/h】

- ・ 道路標識又は道路標示による中央線又は車両通行帯が設けられている一般道路
- ・ 道路の構造上又は柵その他の工作物により自動車の通行が往復の方向別に分離されている一般道路
- ・ 高速自動車国道のうち、本線車道並びにこれに接する加速車線及び減速車線以外のもの
- ・ 自動車専用道路

(注記) 道路標識等により最高速度が指定されている道路では、その速度が最高速度となります。



中央線がなく、対向車線が構造的に分離されていない一般道路

# 人優先の生活道路づくりが進んでいる

- 令和8年9月から、生活道路は原則30km規制
- ゾーン30／ゾーン30プラス等の取組が進行



幹線道路等で囲まれた  
住居地域全体を  
安心して生活できる区域に。

# 豊田市での取り組み

平成23年 警察庁がゾーン30を推進

平成24年8月 豊田市で初のゾーン30導入

→令和7年度末時点で全16地域がゾーン30に指定

令和3年 ゾーン30プラスの取り組み開始（国交省、警察庁）

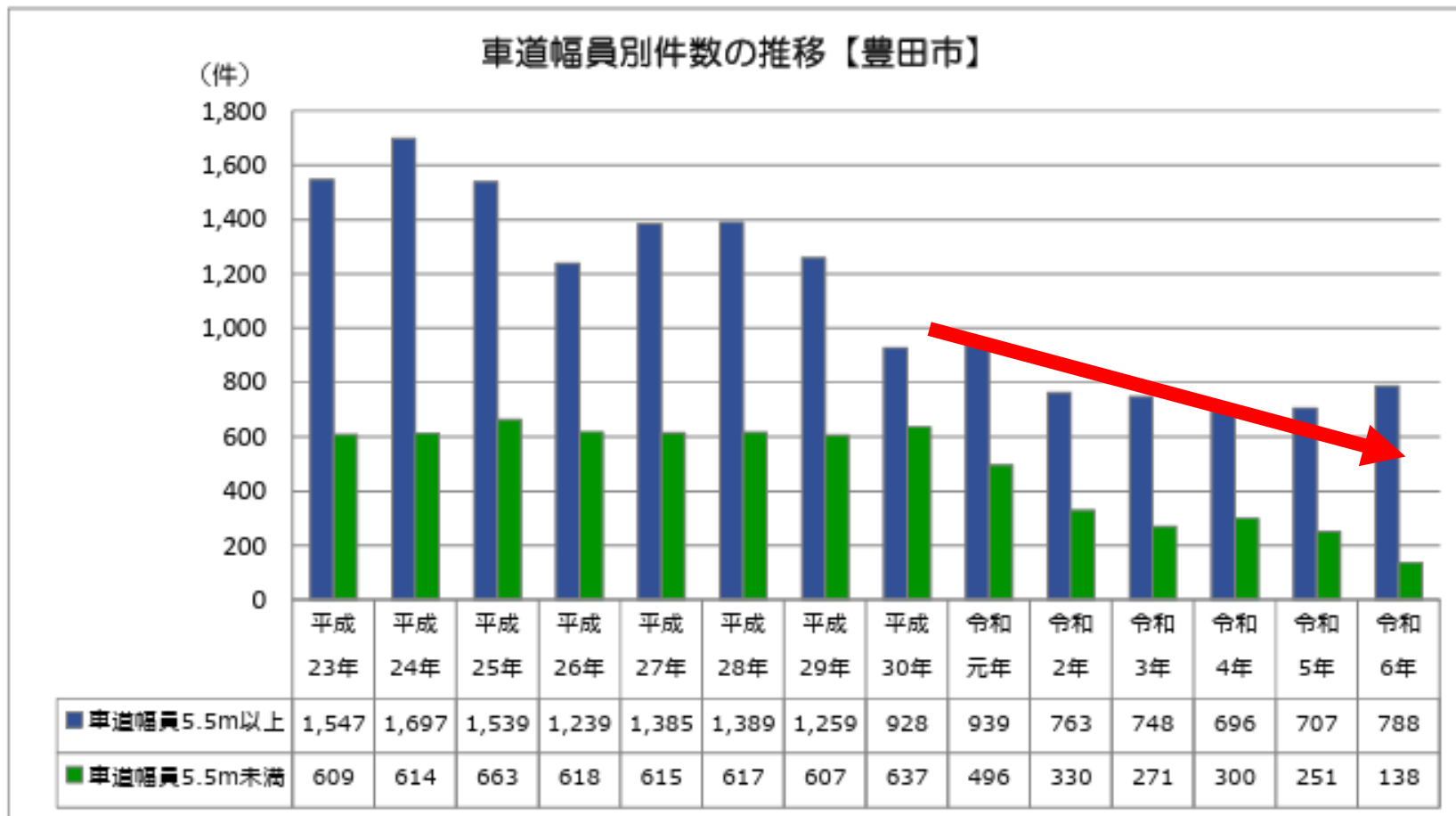
豊田市内4カ所でゾーン30プラス導入

- |   |          |
|---|----------|
| ① | 豊田市元宮地区  |
| ② | 豊田市井郷地区  |
| ③ | 豊田市猿投台地区 |
| ④ | 豊田市上丘地区  |



# 豊田市での取り組み

- 幅員5.5m未満の道路での事故件数は、14年間で約8割減

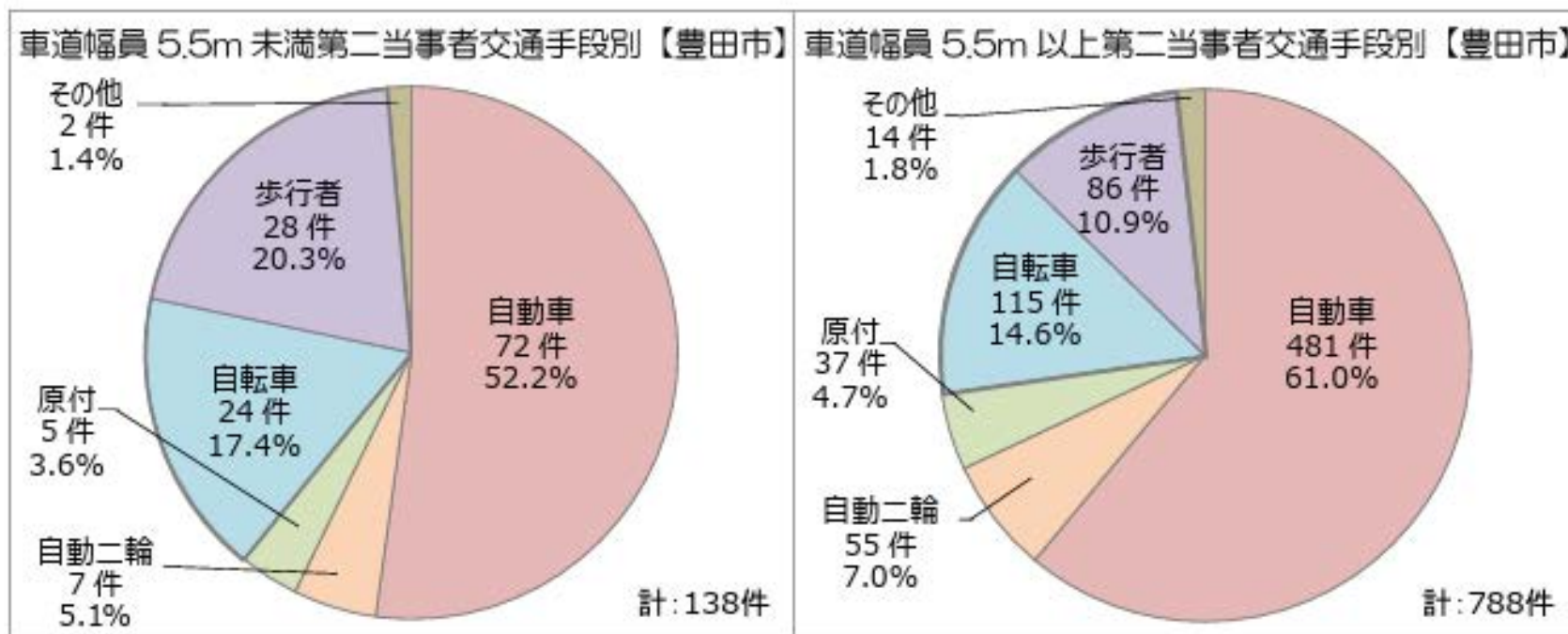


【引用】「とよたの交通事故」、令和7年



# 豊田市での取り組み

- 幅員5.5m未満の道路では、「歩行者」「自転車」が犠牲になる事故が多い



【引用】「とよたの交通事故」、令和7年

# 日本の目指す生活道路

## ● 2040年の道路ビジョン



安全性や快適性が確保された歩車共存の生活道路

【引用】国土交通省：「2040年、道路の景色が変わる～人々の幸せにつながる道路～」

# これからどうしていくべきか？

- 快適な歩行空間の確保はできているか？



@Google map

# 皆さんと考えたいこと

- 安全対策の効果が顕在化してきた今、生活道路でこれから何を大切にすべきでしょうか。
- 誰もが快適に過ごせる道路環境を作っていくために、こういった取り組みが必要でしょうか。
- 海外では様々な取り組みが広がっています。日本では（豊田市では）、今後どのように道づくりを進めていくことができるでしょうか。

# 各地での取り組みのご紹介



# 安全の「その先」を見据えた取り組み①

## スイスの事例：出会いゾーン

- ゾーン30と歩行者ゾーン(≡歩行者専用道路)の間の道路(「出会いゾーン」)を法的に位置づけている
- 道路全幅を歩行可能。交通量の少ない道路では周りに迷惑にならない範囲でゲーム等の活動に全面利用可能



【引用】<https://zonederencontre.ch/documentation/>

	Signal de zone ゾーン30		Zone de rencontre 出会いゾーン		Zone piétonne 歩行者ゾーン	
施行年	2022		2022		2022	
車両通過	可		可		原則不可	
速度制限	時速30km		時速20km		歩行速度	

【参考】若狭澤他：「欧州におけるボンエルフの現状 その3  
バーゼル＝シュタット準州におけるBegegnungszone(出会いゾーン)の安全対策の工夫と実態」をもとに作成

# 安全の「その先」を見据えた取り組み①

## スイスの事例：出会いのゾーン

- 交通量が少なく公共交通機関の通っていない、住宅の玄関が面している等の条件を満たす道路で導入可能
- 対象道路入り口部分のデザインを工夫し、他の道路との違いを明確に



### 【対象道路】

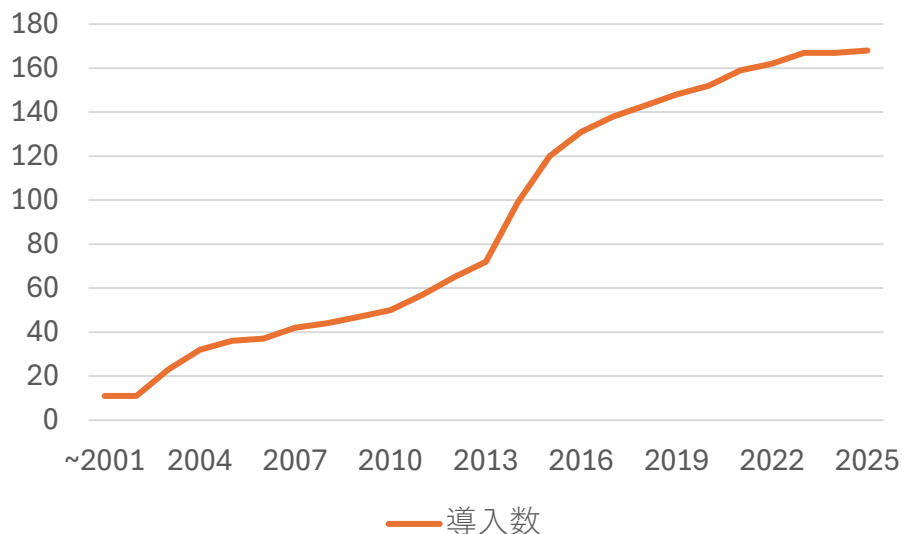
- ① 交通量が少なく、公共交通機関が通っていない住宅街の道路であること
- ② 理想的には、すでに最高速度が時速30kmに制限されている道路に隣接していること。
- ③ 勾配がほとんどないか、非常に緩やかな道路であること。
- ④ 住宅が道路に近接し、玄関等の出入り口が道路に面していること。

# 安全の「その先」を見据えた取り組み①

## スイスの事例：出会いのゾーン

- 出会いゾーンの導入数は増加
- スイス全体では2022年で約1000箇所を導入
- 設置後に自動車走行速度が低下

【バーゼルでの出会いゾーン導入数の推移】



※バーゼル=シュタット準州の統計資料をもとに作成

【出会いゾーン設置前後での車両走行速度】

		前	後
Nasenweg	方向1	34	
	方向2		29
Nonnenweg	方向1	33	24
	方向2	32	24
Niederholzkzstrasse Süd	方向1	27	23
	方向2		
St. Alban-Vorstadt	方向1	25	26
	方向2		26

【参考】若狭澤他：「欧州におけるボンエルフの現状 その3  
バーゼル=シュタット準州におけるBegegnungszone（出会いゾーン）の安全対策の工夫と実態」



# 安全の「その先」を見据えた取り組み②

## アメリカの事例①: shared street (NY)

- ニューヨーク市では独自の道路の位置づけて人中心の道づくりを進めている
- Shared streetでは、道路全体が公共スペースとして機能
- 法的強制力はないが、標示と道デザインで「人優先化」



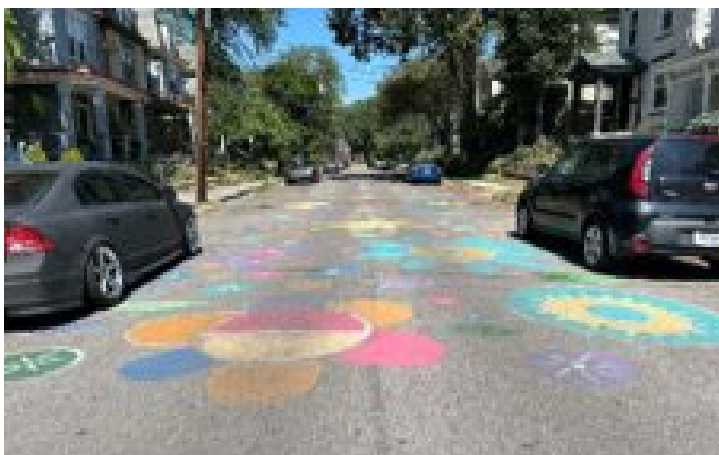
=8km/h程度



# 安全の「その先」を見据えた取り組み③

## アメリカの事例②:路面ペイント

- 住宅地の道を住民のための交流スペースにするため、道にペインティングをする取り組み
- スイスのような道路上での自由な道路利用を促す法制度はない
- 道路へのペイントに対して、独自の制度やガイドラインを持つ市もある
- ペイントには、基本的にペンキが用いられる。設置コストも低く、消えたら終わりのため、メンテナンスも撤去も柔軟に行える



# 安全の「その先」を見据えた取り組み③

## アメリカの事例：路面ペイント

- 取り組みは**住民主体が前提**。行政側は設置可否の判断を行ったり、技術支援を行うのみ
- 設置も維持管理もすべて住民が責任を負う
- 住民自身で道の使い方を考え、住宅地内の道＝人優先の意識を共有





# 安全の「その先」を見据えた取り組み④

## 日本の事例：豊田市の歩車共存道路（桜町本通）

- 歩車の通行空間を曖昧にすることで、「人優先」の道路空間をデザイン



# 各地の様々な取り組みのまとめと 日本での実現可能性

		方法	日本での可能性
①	スイス (欧州)	<b>【法制度による柔軟化】</b> 法改正を通じて、多様な用途の道路利用を公的に許可。ルールを先に作ることで実現。	現行法では不可 道路交通法、関連法の改正が必要
②	アメリカ NY	<b>【都市独自のデザイン】</b> 市が主体となり「人優先」を視覚的に強調する道路制度及び道路設計を導入。	法的拘束力を持たない形であれば検討の余地あり
③	アメリカ 他	<b>【住民の意識改革】</b> 住民が主体となり、道路を「共有空間」として認識。雰囲気作りから徐々に定着させる。	グレーゾーンか？ 文化・習慣の違いも考慮した検討が必要
④	日本	<b>【歩車共存の試行】</b> 歩車のゆるやかな共存を促進する設計。	従来の方法では整備に費用が掛かる。すべての道路への展開は困難

# 各地の様々な取り組みのまとめと 日本での実現可能性

		方法	日本での可能性
①	スイス (欧州)	<b>【法制度による柔軟化】</b> 法改正を通じて、多様な用途の道路利用を公的に許可。ルールを先に作ることで実現。	現行法では不可 道路交通法、関連法の改正が必要
②	アメリカ NY	<b>【都市独自のデザイン】</b> 市が主体となり「人優先」を視覚的に強調する道路制度及び道路設計を導入。	法的拘束力を持たない形であれば検討の余地あり
③	アメリカ 他	<b>【住民の意識改革】</b> 住民が主体となり、道路を「共有空間」として認識。雰囲気作りから徐々に定着させる。	グレーゾーンか？ 文化・習慣の違いも考慮した検討が必要
④	日本	<b>【歩車共存の試行】</b> 歩車のゆるやかな共存を促進する設計。	従来の方法では整備に費用が掛かる。すべての道路への展開は困難

→ “路面デザイン”で「人優先」の道路をデザインできないか？

# 路面デザインの実践

# 路面デザインに期待する役割

路面デザイン=制約を乗り越える「架け橋」

## 【現状】 安全性は向上

- 交通事故対策は着実に進展
- しかし「心地よい空間」「歩きやすい空間」であるかは別問題

## 現状の壁

いきなり「自由な利用」は困難

- 法律上の制約
- 安全との両立の難しさ
- 住民の抵抗感
- 整備コストの問題

## 路面デザイン

「人優先の道路」を視覚的に伝達

期待される役割:

- 通行者に同じ方向の注意・構えを促す
- 道路の大きな改変よりは低コストで広く導入可能
- 住民の緩やかな参加の機会を創出

## 【長期的展望】 受容と共存

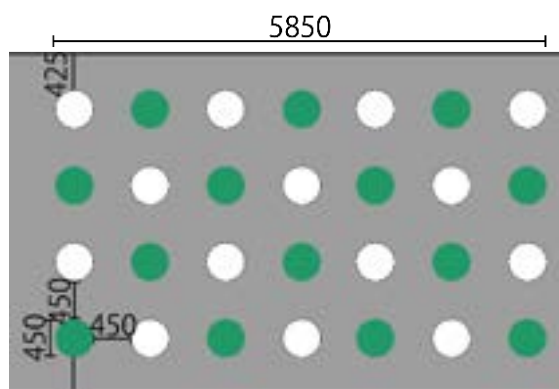
- 理解や経験の積み重ね
- 他の安全対策の受容を支える
- 物理的対策と対立せず補助

「安全」かつ「心地よい」  
空間の実現



# 路面デザインの実践事例

## ◆ デザインの特徴



### 【色】

- 穏やかな印象を持つ緑で柔らかな印象に
- 既存の道路表示の色使いとも合わせて検討（歩行者＝緑色）
- JIS安全色を使用すること、対比色の白と二色使いすることで、視認性を向上



### 【形】

- 既存の道路表示との誤解を招かず、混乱させない形式として、「円形」を採用
- 円形を整列配置し、視認しやすいデザインに



視認性、人優先意識の誘発と生活空間としての“快適性”の両立

# 路面デザインの実践事例

## ◆ 効果の検証

【設置前】



【設置後】



## 【検証方法】

- 対象:福井県福井市内の市道(幅員約4m)
- 対象道路出入口付近に路面デザインを設置
- 同じ参加者に設置前と設置後の2回体験してもらい、印象や挙動を比較

# 路面デザインの実践事例

## ◆ 効果の検証

印象・雰囲気

仮説

検証方法

仮説1 ドライバーに歩行者優先の意識をもたせる

アンケート調査

仮説2 ドライバーの空間認知量を増加させる<sup>1)</sup>

アイトラッカーによる視行動の比較

仮説3 ドライバーのリスクの認知を高める<sup>1)</sup>

仮説4 低速走行を促す<sup>2)</sup>

スピードメーターの読み取りによる走行速度の比較

行動



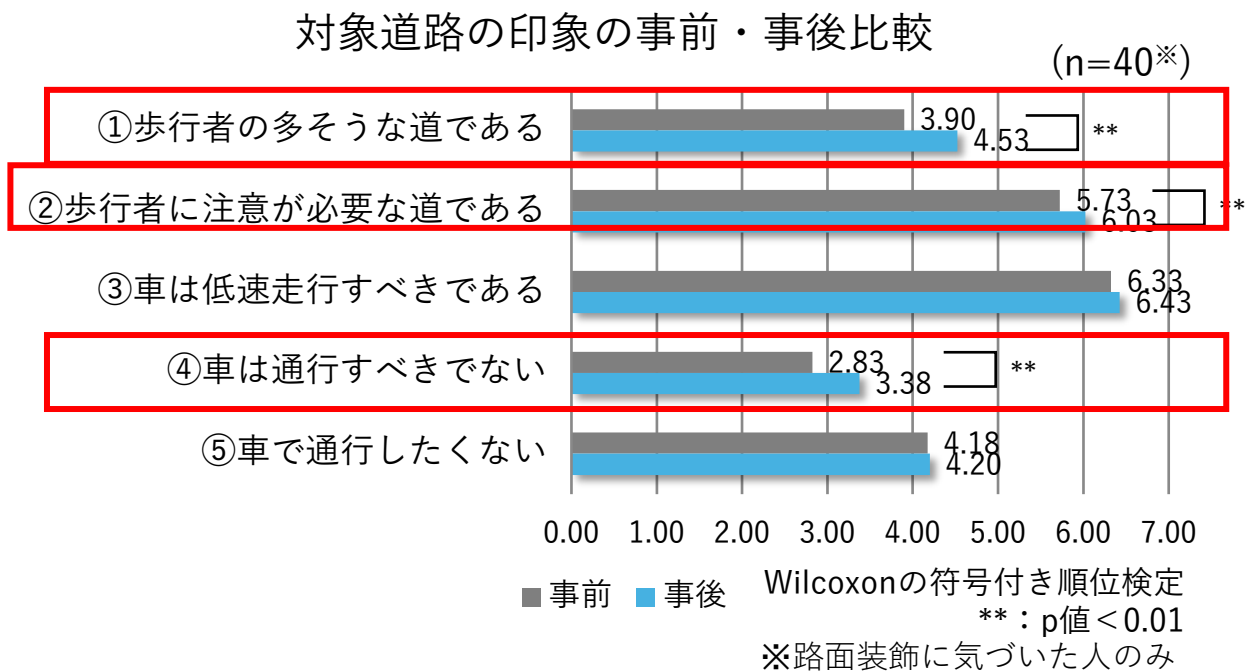
GoProでスピードメーターを記録

眼鏡型アイトラッカー（Tobii Pro Glasses3）で走行中の視行動を記録

# ドライバーの意識・行動の変化

## ◆ 仮説Ⅰ：歩行者優先の意識を持たせる

- 歩行者に関する意識が事後有意に向上
- 歩行者の通行を予期させ、歩行者へ注意が必要な道であると意識させる効果を示唆

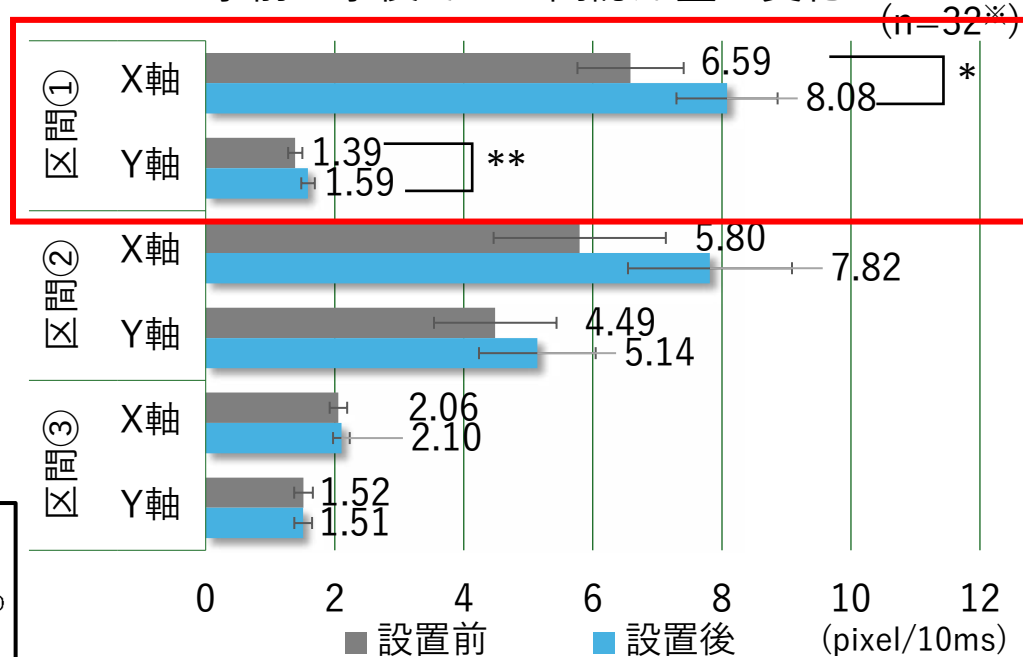


# ドライバーの意識・行動の変化

## ◆ 仮説2: ドライバーの空間認知量\*を増加させる

- 区間① (道路入口付近) で統計的に有意に設置後認知量が増加
- 周囲の確認 (特に左右) を強める効果を示唆

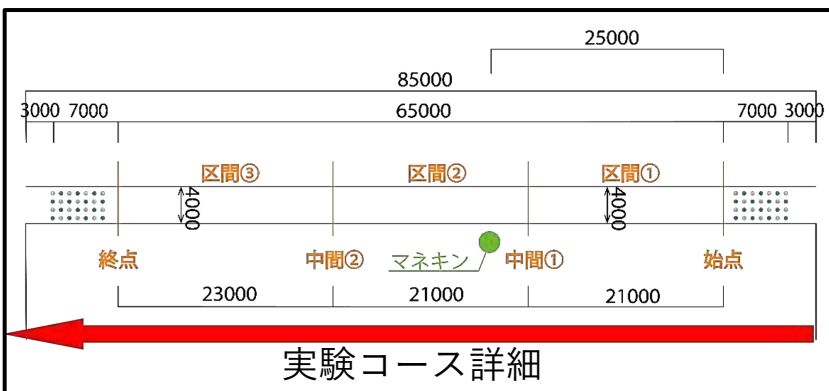
事前・事後での空間認知量の変化



共分散分析

\* : p値 < 0.05 \*\* : p値 < 0.01

※視線データが適切に収集できた被験者



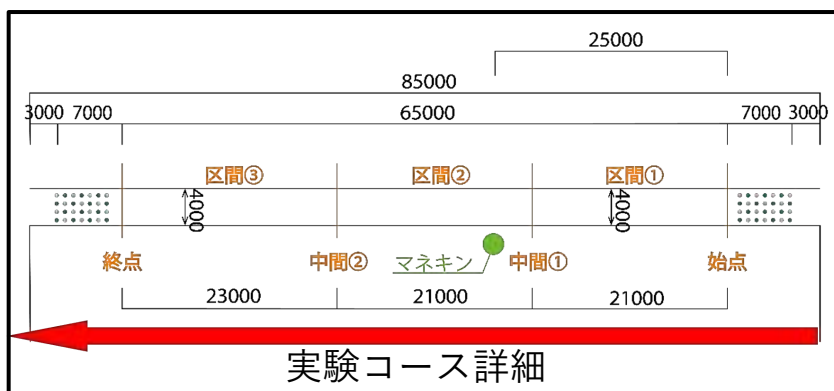
\*空間認知量の多さを視線移動量と仮定して算出

視線移動量は、垂直方向(X軸)・水平方向(Y軸)の二方向の10ミリ秒あたりの視線移動量(平均視線移動距離)から、空間認知量を推定

# ドライバーの意識・行動の変化

## ◆ 仮説3: ドライバーのリスクの認知を高める

- 歩行者（マネキン）の認知状況や注視に差はなし
- 調査方法が結果に影響した可能性あり



\*空間認知量の多さを視線移動量と仮定して算出

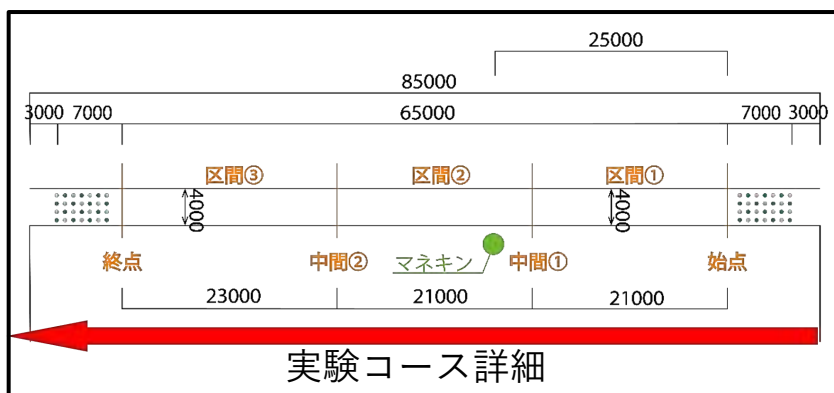
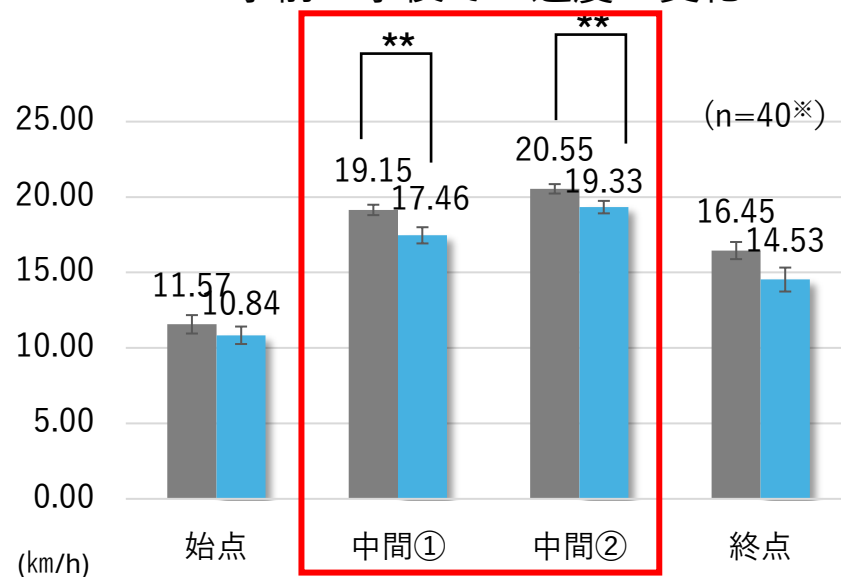
視線移動量は、垂直方向(X軸)・水平方向(Y軸)の二方向の10ミリ秒あたりの視線移動量(平均視線移動距離)から、空間認知量を推定

# ドライバーの意識・行動の変化

## ◆ 仮説4: 低速走行を促す

- 単路部中間で走行速度の低下が見られた
- アンケートでは低速走行意識の高まりは示されていないため、無意識下での低速走行を促す可能性も。

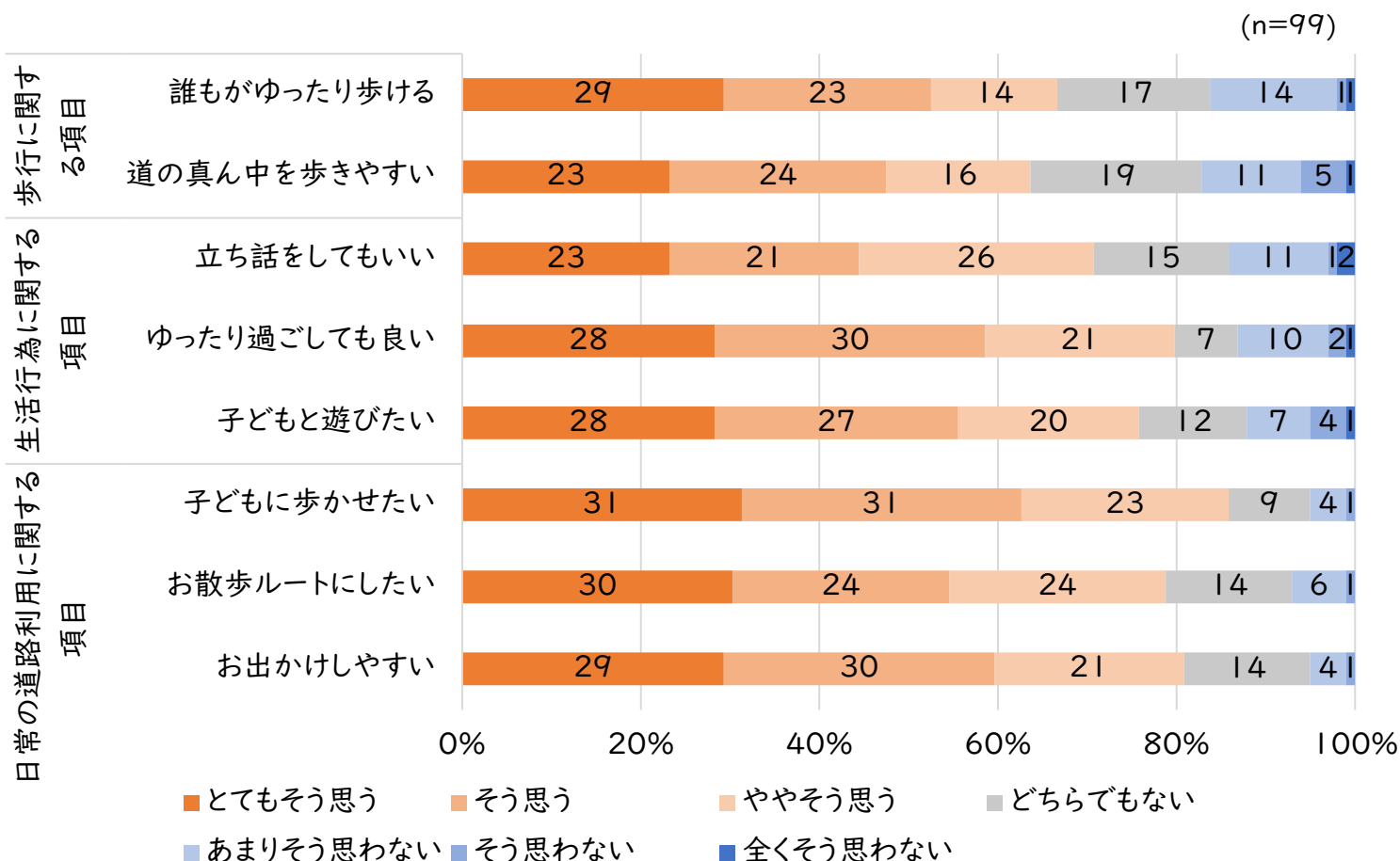
事前・事後での速度の変化





# 歩行者の印象

- 歩行者に好意的な印象を与え、快適な道路空間の醸成につながるデザインとなっている可能性を示唆





# 路面デザインについてわかったこと



## 自動車

- 路面デザインから「人優先」の道路であることを意識
- ↓
- 歩行者を意識した安全運転行動が増加



## 歩行者

- 路面デザインがあることで、歩行意欲の向上や多様な道路利用を促進

ただし、

- 他の道路でも同様の結果が得られるのか
- 慣れの影響はないのか

等の課題も残る

# 路面デザインの課題と展開

## 設置道路の選定

効果的な設置のため、周辺環境や道路構造を考慮した選定基準を検討する

## デザイン基準の検討

道路構造、周辺環境を考慮し、道路にあったデザインの可能性を検討する

## 共創プロセスの構築

住民が主体的に関与できる方法、仕組みを検討する

## 他の手法との併用可能性の検討

看板、ハンプ、ボラード等の安全対策と合わせた設置の可能性を検討する

# 皆さんと考えたいこと

- 安全対策の効果が顕在化してきた今、生活道路でこれから何を大切にすべきでしょうか。
- 誰もが快適に過ごせる道路環境を作っていくために、こういった取り組みが必要でしょうか。
- 海外では様々な取り組みが広がっています。日本では（豊田市では）、今後どのように道づくりを進めていくことができるでしょうか。