

「道路の周りで起こっていること その ⑤ 道路は誰のものなのか」

# 〈道路のあり方を住民に提案、意見募り決定するソルトレークシティのアプローチ〉

一旦は収束に向かうかと思われた新型コロナウイルス(COVID-19)は、想定以上にしぶといようで、感染リスクを意識しつつ経済活動や日常生活との両立を図っていく、という状況がしばらくは続きそうです。これまで本シリーズでは専ら、COVID-19を契機としてより重視されるようになった「距離」・「間隔」・「スペース」を軸に「新常态」の方向性や考え方について取り上げてきました。本稿では、少し視点を変えて、道路の機能や役割という基本に立ち返りながら、新たな動きをご紹介したいと思います。

## 1. ソルトレークシティの興味深い試み

2020年5月に米ソルトレークシティにおいて、「Salt Lake City Streets Typology - Cross Sections and Plans」と題する提案書が発表されました。市内の道路を15タイプに分類し、市が考える道路のあり方、改造・再編の方向性を具体的に提示するものです。筆者が面白いと感じたのは、市民のパブリックコメントを募るやり方です。市HP上に地図を表示し、市内道路全てについて15タイプの何に該

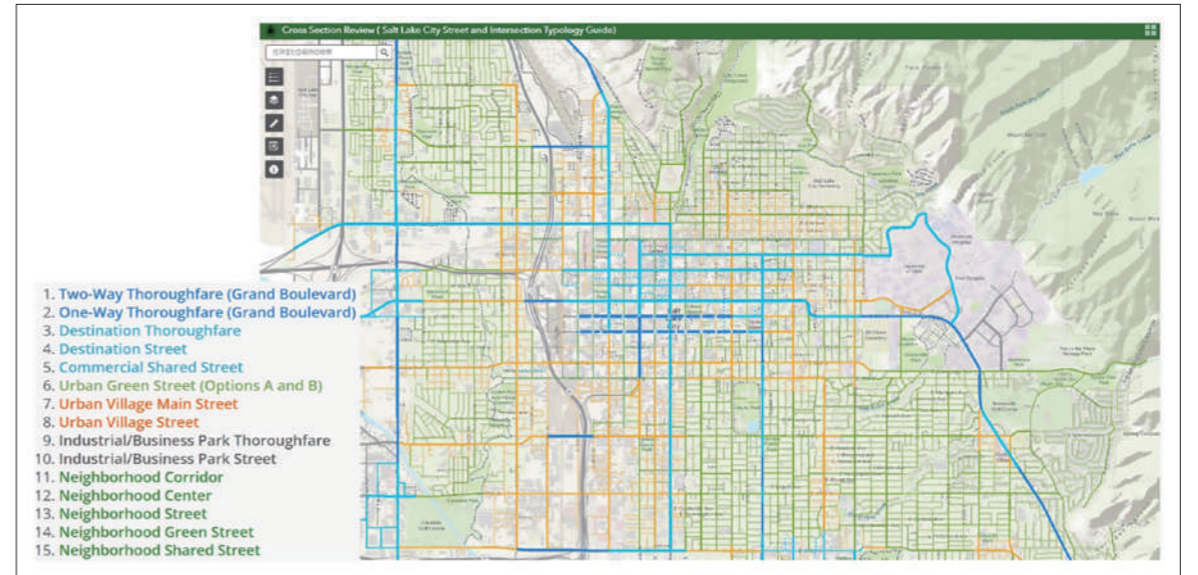
当するかを色分けし、市民は関心のある道路をピックアップしてデザインが適切か、用途や機能は相応しいかについて意見を書き込める形となっています。【図表1】参照

15タイプの道路は、「場所の特性」と「道路の主用途」によって分類されていますが、その判断の基となる住民調査が昨年秋に行われました。対象人数が1千名強のこの調査では、「場所」として「住居付近」「仕事場付近」「学校・公園付近」「買い物場所付近」の4ヶ所について「道路の機能優先順位」をスコア付けしています。

### 〈優先順位付けのために提示された道路の5つの機能〉

- ① Person Mobility：個人の移動 - 歩行・車いす等器具使用する移動・自転車 - のための道路
- ② Greening：住みやすさ、日陰確保、植樹・植生通じた環境目標達成のための道路
- ③ Place Making：通行目的よりも様々な活動や活気ある場所とするための道路
- ④ Curbside Uses：バス停、路上駐車、荷物揚降、駐輪、手荷物等配達のための道路
- ⑤ Vehicle Mobility：ヒト・モノの車両による移動(含公共交通・乗用車・物流トラック)道路

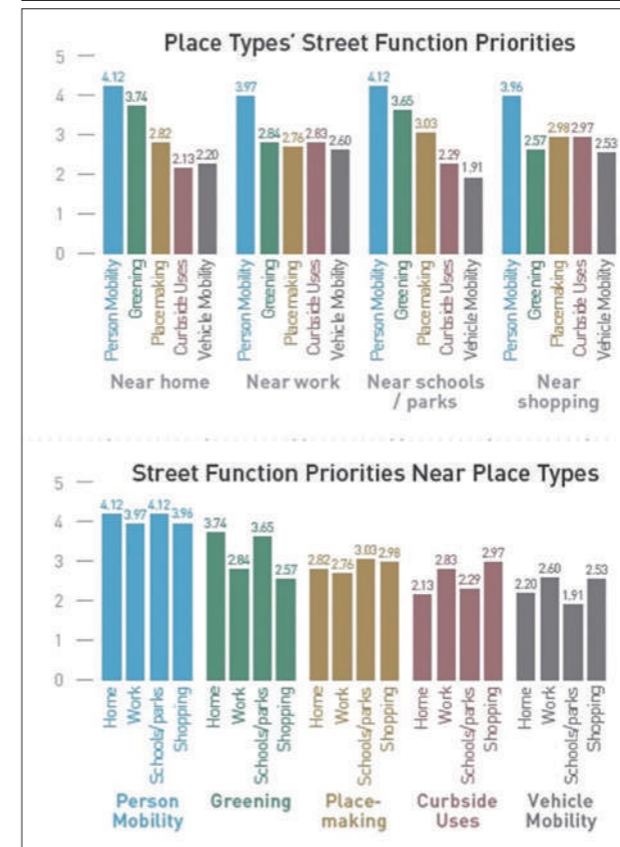
【図表 1. ソルトレークシティ市中心部の道路分類 - 関心ある道路をクリックしコメント書き込み可能】



その結果は【図表2】に示されています。まとめると①いずれの場所でも Person Mobilityの重要度が最も高く、Vehicle Mobilityは総じて低い、② Greening は住居付近と学校・

公園付近での重要度が高い、③ Curbside Useが重視されるのは仕事場付近と買い物場所付近で、他の場所でのニーズは低い、④ Place Making は場所による重要度の差は少ない、という傾向になっています。

【図表 2. 異なる場所と道路用途の関係】



また、Person MobilityとGreeningがともに重要視されているのが、住居付近と学校・公園付近です。日常生活における安全かつ健康的な環境への志向もみてとれます。他方、道路を活動スペースとして使いたい意向が強くない(Place Making ポイントは中庸的)のは、他に活動可能なスペースが多くあるのかもしれませんが。

重要度が低い Vehicle Mobility ですが、【図表3】にみられる通り、比較的重視するグループも存在します。「Vehicle」が自家用車のみでなくバスなども含む故、とは思いますが、男性より女性が重視、61歳以上の高齢者が重視、など歩行・自転車だけでは移動が困難・不便と感じている層の存在が分かります。例えば女性は買い物や子供送迎などで「乗り物」利用ニーズが高いのだらうと推測されます。

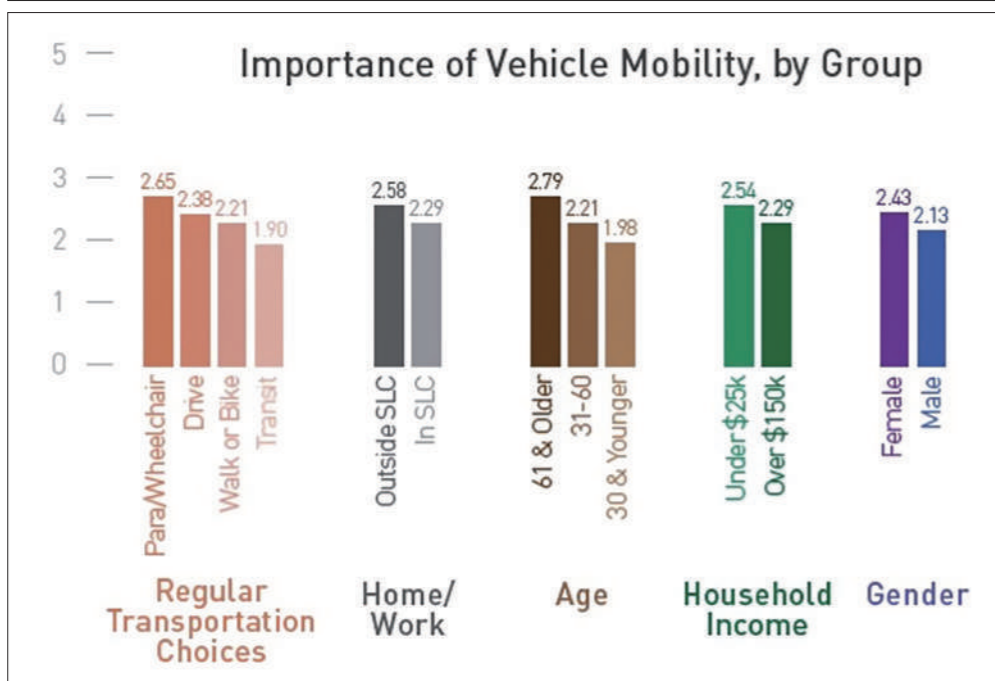
また、日頃の移動手段によって道路機能重視点に差異が出るかをみたのが【図表4】です。

自動車を運転する人の中で、自転車によく乗る人は、Person Mobility や Greening、Place Making を重視する傾向が高い一方、Vehicle Mobility はあまり重視されない傾向です。

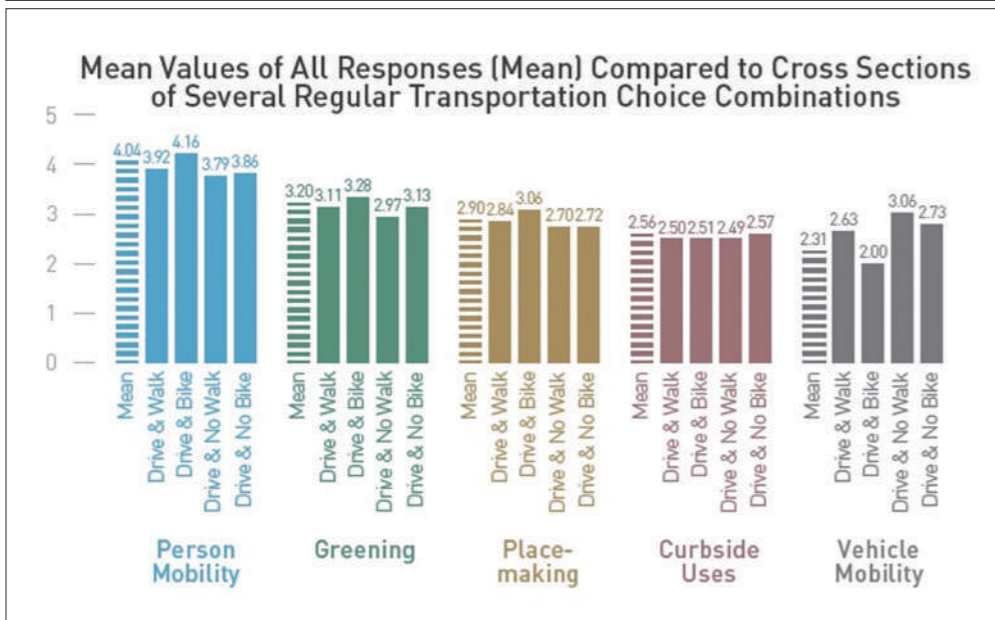
レポートによると、日頃自動車を運転する人(全体の74%)の中で、8%は滅多に歩かないと回答、また37%は自転車にも滅多に(あるいは全く)乗らないと回答しています。それで

も Person Mobility は重要、と答えている点にレポートは注目しています。なお、回答者の71%が良く歩く、41%は自転車に乗ると回答していますが、殆どまたは全く自動車を運転しない、と答えたのは、歩く人の8%、自転車に乗る人の12%にとどまったと記述しています。住民の意向と現実との乖離を表しているように思われます。

【図表3. 「車両」重要度高いグループ】



【図表4. 自動車運転する人が重視する道路機能】



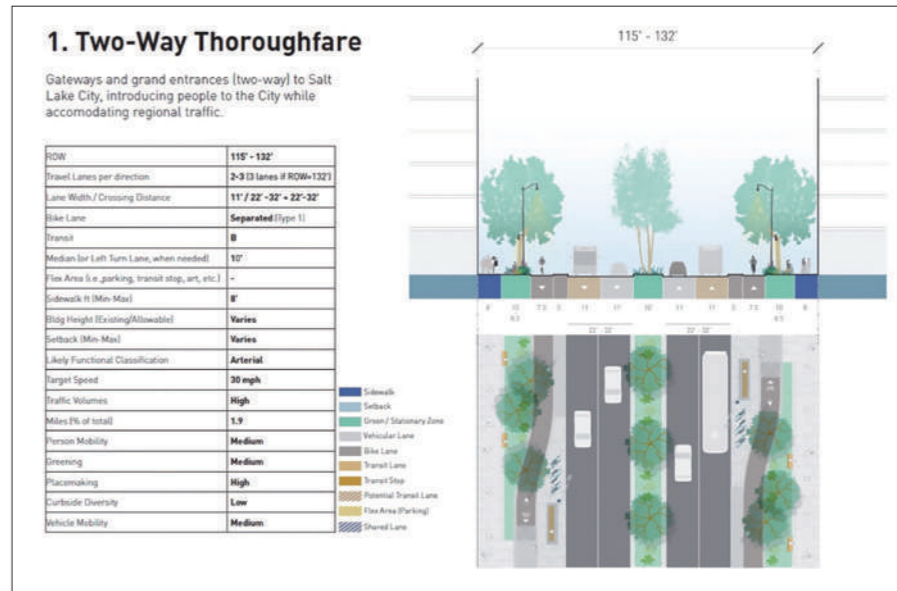
2. 活動シーンに合わせてメリハリをつけられた道路デザイン提案

この調査を踏まえ、5月に発表された「Streets Typology」を地域分類に基づき幾つかご紹介いたします。市内の道路全てを15パターン(16種類)に分類し、それぞれについて基本的な道路幅、車線数、用途、デザインイメージを示しています。それぞれの道幅や交通量、既述の道路5機能の重視度について明記している点が特徴的です。

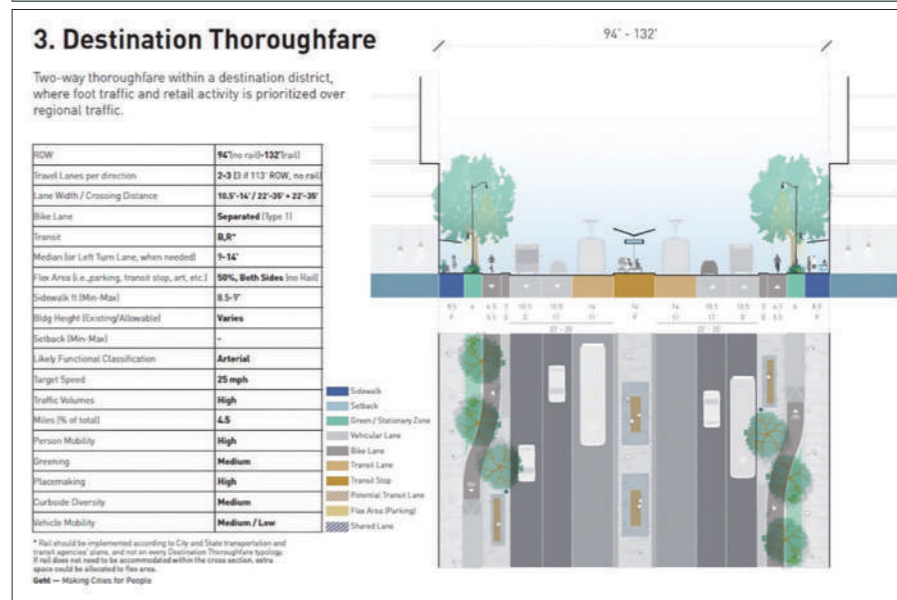
例えば、【図表5】の主要幹線道路においては、片側2車線で、1車線は公共交通優先路と規定、また自転

車専用路と歩道を分け、広く植栽するなど、住民調査の結果を意識したデザインとなっています。速度制限は30mph(約50km/h)に設定されています。

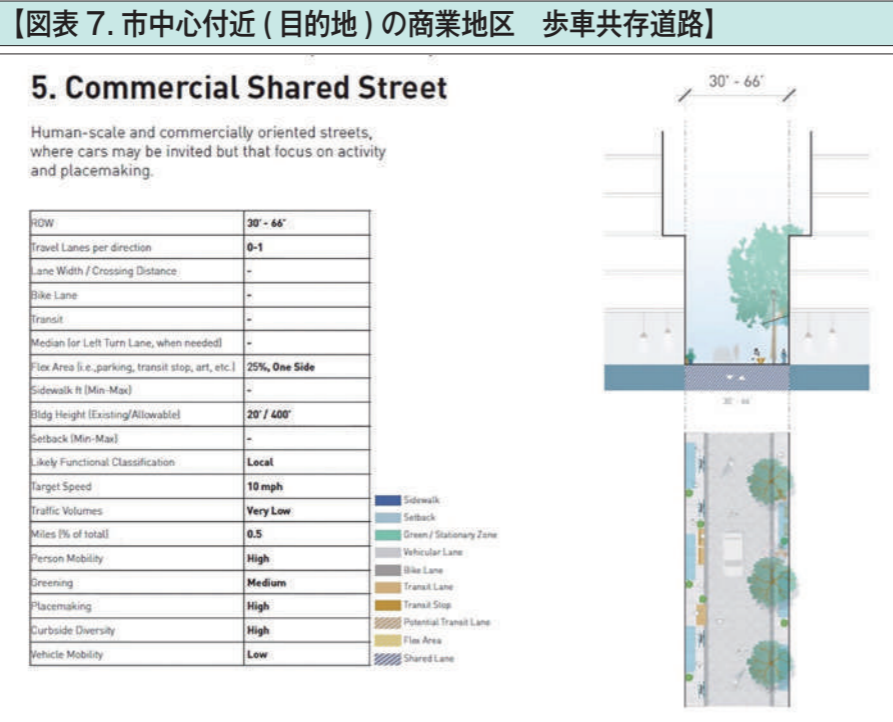
【図表5. 市外からの主要幹線道路】



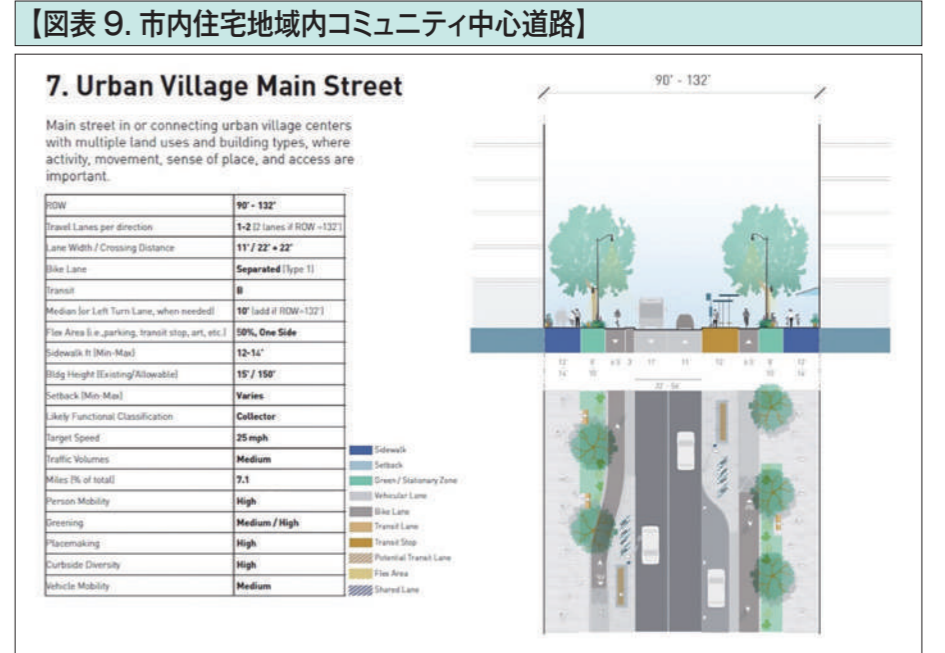
【図表6. 市中心付近(目的地)の幹線道路】



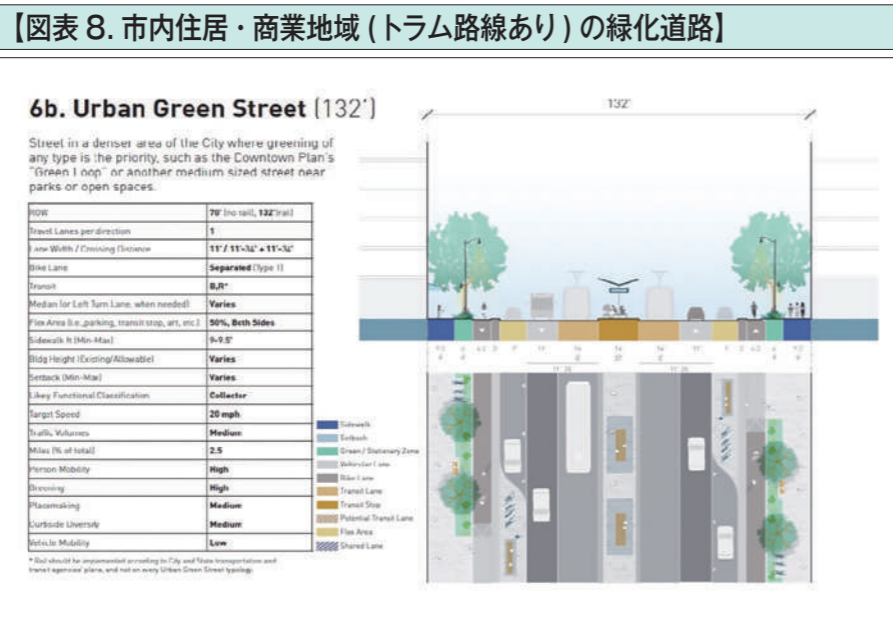
更に市中心付近の商業地区【図表 7】は、歩車共存空間とし、自動車の速度を 10mph (16km/h) に制限しています。ここでは人の乗降・荷物揚げ降ろしなどの Curbside Use、そして Place Making を重視している点に特徴があります。消費活動のみでなく、様々なイベント・活動を通じて、賑わいを増大しようという意図がわかります。



市内の住居専用地域であるコミュニティ【図表 9】においては、多様な建物や施設が存在することを想定し、Person Mobility、Place Making、Curbside Use を重視した設計提案となっています。速度制限は 25mph (40km/h)。路線バス停留所と駐車帯を同一レーンで使い分けるデザインなどスペース利用の工夫が見られます。



また、市内の住宅・ビジネス・商業地域【図表 8】では、基本的に Greening を最重視すると定義しており、Person Mobility のスペースを広く取り、Vehicle Mobility を限定する提案となっています。速度制限は 20mph (約 30km/h)。Curbside Use については利用しやすいよう待避レーンを設定している点が特徴的です。

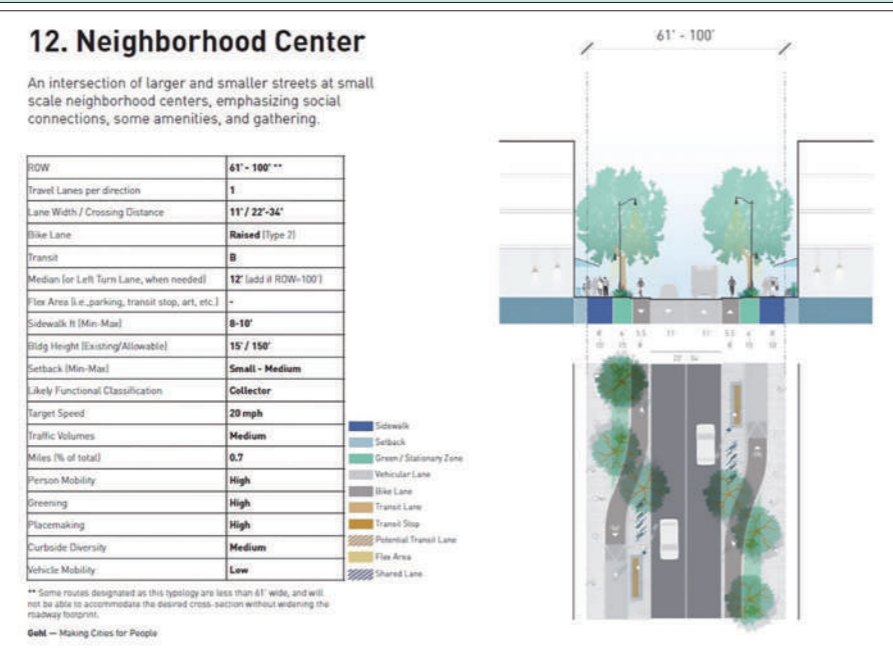


都市生活圏から離れた産業地区【図表 10】では、Vehicle Mobility を最重視したデザインとなっています。速度制限は 30mph (約 50km/h)。Curbside Use は重視されない一方、Person Mobility は確保され、歩道と自転車道が分離されている点に市としての一貫したポリシーが窺えます。



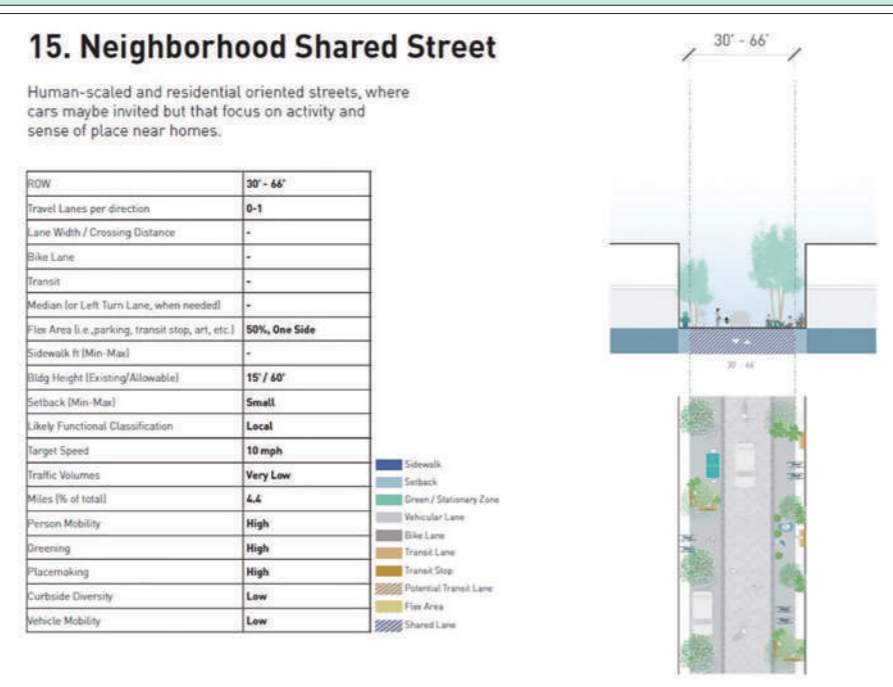
郊外の住宅地で小規模なコミュニティが形成されている地域【図表 11】では Person Mobility / Greening / Place Making の重要度が高く位置付けられ、住民間の交流や娯楽が重視されています。速度制限は 20mph (約 30km/h) と低速に抑えられ、人間中心のデザイン提案となっています。

【図表 11. 郊外住居地域 コミュニティ中心付近道路】



同じく郊外住宅地内の居住区【図表 12】では、自宅付近での生活環境を最重視し、車両の速度も 10mph (16km/h) に制限され、歩行者・自転車・車両が同じ場所を利用するアイデアが提示されています。日常生活での Place Making が重視されている点(自宅前でも遊ぶ?)は、COVID-19 後に北米で盛んに導入されている「Slow Streets」の考え方が反映されているようでもあります。

【図表 12. 郊外住居地域 コミュニティ内歩車共存道路】



人々の暮らしにおける行動パターンや活動目的・内容、そして活動シーンに応じた道路の機能・要素を加味し、実際の生活に即した道路の活用イメージが形成しやすいデザイン提案となっていることが分かります。そして歩行者空間や自転車専用路の確保、Place Making を重視するデザインなど、COVID-19 を受け「New Normal」を意識したアイデアも織り込まれています。道路は「住民のもの」であることを基本に置きつつ、経済・商業活動や、環境など社会課題対応ニーズとの両立(鼎立)を図る市の意図が感じられます。

【おわりに】

ソルトレークシティの Streets Typology をみると、どうやればもっと快適で安心な暮らし方ができるのかについて、道路という固定的なインフラ側でもまだまだ工夫の余地があることが分かります。十分な幅がない道路では、歩車分離をせずに歩車共存とし、自動

車の速度を自転車なみに制限することで、快適なスペースを作り出そうとするのはその一例です。COVID-19 を受けた「新常態」を模索する世界主要都市の動きをこれまでご紹介してきましたが、その様々な要素が含まれていると感じます。

奇しくも、6 月末に国交省が「2040 年道路の景色が変わる～人々の幸せにつながる道路～」という新たなビジョンを発表しました。その中には様々な活動シーンに応じた道路のあり方提案が提示されており、ソルトレークシティと相通ずるエッセンスが多く含まれています。日本でもこれから、実際に都市や街区の個々の道路をどう再設計、再編成していくかの具体的な議論が行われていくことを期待しております。その際に、ソルトレークシティが示した、オープンでインタラクティブなアプローチは大いに参考になるのではないかと考えます。

次号では、都市の道路政策、交通政策をサポートする民間企業(特にスタートアップ企業)のアプローチについてご紹介したいと思います。

著者紹介：宮代 陽之 (ミヤダイ ノルユキ) 株式会社国際経済研究所非常勤フェロー  
 1983 年に工販合併後第 1 期としてトヨタ自動車株式会社に入社、海外営業法務・渉外を皮切りに、広報全般(企業・商品・技術)や営業・事業企画などを担当。海外勤務は米国留学、欧州・トルコ駐在を経験。2008 年夏より国際経済研究所にて調査研究生活をスタート。中東・アフリカ・イスラームの担当に加え、10 年前からモビリティと都市・社会の関係とその変化に注目し、内外動向調査・分析を行う。現在は MaaS やスマートシティの日本での実装・実践に関する課題や機会について頭を悩ませる日々を送っています。