

国内における「タイムシェアードストリート」の特徴及び課題

—全47路線の構成要素の分析を通じて—

Characteristics and Issues of Time-Shared Street in Japan

-Analyzing of the components of all 47 routes-

○清水とおる¹, 稲盛大翔¹, 松田晃太², 児玉陽斗², 原田夏実², 泉山壘威³
Toru Shimizu¹, Hiroto Inamori¹, Kota Matsuda², Haruto Kodama², Natsumi Harada² and Rui Izumiyama³

Abstract: This study aims to analyze the components of Time-Shared Streets and clarify the characteristics and issues of Time-Shared Streets. Conduct an online survey, including Google Street View, targeting 47 routes that utilize the road occupation permit system and prohibit the use of automobiles during certain hours in Japan. The results of this survey will serve to provide useful insights for local governments and businesses to propose and consider Time-Shared Streets as a solution to the problems inherent in Japan's people-centered road space.

1-1. 研究の背景及び目的

近年, 国内の道路空間は, 車中心から「人中心の道路空間」へ転換し, 「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を形成することが求められている¹⁾. それに伴い, 賑わいのある道路空間構築のため, 道路占用許可関連制度²⁾の活用による滞留空間の創出が加速している^[1].

しかし, 歩道が存在しない道路や, 歩道が狭小であるなどで滞留空間の創出が歩行者の円滑な通行を阻害するような道路は, 「人中心の道路空間」の実現に限界が生じつつあると考える. また, 商業地では, 荷下ろしに対応するため^[2]の荷捌機能の確保も, 併せて検討する必要があると考える.

こうした現状に, 「タイムシェアードストリート (以下, TSS: Time-Shared Street)」(Figure. 1) は, 商業地におけるストリートモデルとなると考える. 本稿における TSS の定義は, ①道路交通法第八条に基づき, 特定の時間帯において自動車等の車両通行を禁止し, ②道路占用許可関連制度を活用する道路である. TSS は, 道路空間全体を滞留及び歩行空間として活用できるため, 道路空間活用の促進及び荷捌機能の確保が可能となる. また, 2025 年には, 国土交通省は「歩道と路肩等の柔軟な利活用に関するガイドライン³⁾」を策定し, 車道部を含めた道路空間の利活用及び時間帯別の使い分けに関する方向性を示唆している.

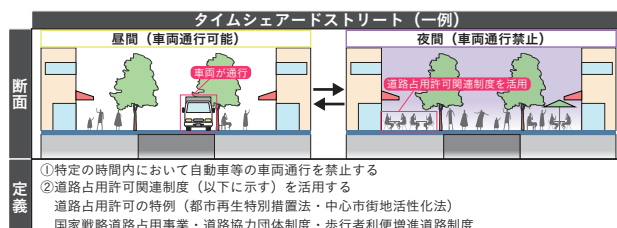


Figure. 1 「タイムシェアードストリート」の定義

1: 日大理工・学部・建築 2: 日大理工・院 (前)・建築 3: 日大理工・教員・建築

今後, 「人中心の道路空間」を拡大するためには, TSS の導入・拡充が必要となる. TSS の導入・拡充には, 時間特性ごとにその構成要素を分析し, 実現に向けた具体的な指針を提示する必要があると考える.

本稿では, 国内における TSS の全 47 路線を対象に, 構成要素を分析し, その特徴及び課題を明らかにする.

1-2. 研究の方法

Google ストリートビュー調査により, 国内における TSS の構成要素を明らかにする.

研究対象は, 道路占用許可関連制度を活用する路線のうち, 標識及び看板を確認し, 特定の時間帯で自動車等の通行を禁止する路線 (47 路線) とする.

2. タイムシェアードストリートの構成要素

TSS の整備においては, 歩行及び滞留空間の創出に必要な道路幅員の確保, 交通規制時間の設定, 歩車道境界の扱い及び車両侵入時の交通規制が重要だと考える. そこで本章では, Google ストリートビュー調査により, TSS の構成要素として①道路幅員, ②交通規制時間, ③一方通行の交通規制, ④道路形状の 4 項目を分析し, TSS の特徴及び課題を示す.

2-1. 道路幅員

道路幅員は, 1m 毎で集計すると, 8m 以上 9m 未満が 8 件と最も多く, 次いで 5m 以上 6m 未満及び 7m 以上 8m 未満が 7 件であった (Table. 1-①). このように 5m 以上の道路幅員を持つ道路が多いのは, 十分な滞留及び歩行空間を確保するためだと考える. そのため, 立地特性から見て, 十分な道路幅員が確保できるかを検討する必要があると考える.

また, 車両通行帯幅員は, 平均 6.9m と比較的狭小であり, 幹線道路としての機能は有さないと考える. そ

