

生活道路を生活空間にする“Woonerf”^{ポネルフ}

— すべての人を包み込むインクルーシブなまちづくり

欧州のポネルフとは「子どもが遊んでも良い道」を実現させるための交通ルールの名称であり、またそのための規制・対策を施したエリアを指す。ウォーカーの取り組みが市街地の中心部や商店街を中心とするなか、生活道路を“Place(場)”とするポネルフを日本へ導入することが子どもや高齢者を含む、人優先のまちづくりにつながると薬袋奈美子氏は訴える。

「日本女子大学家政学部住居学科教授」
薬袋奈美子
Minao Namiko

遊んでも立ち話をしても良い道

皆さんは図1のような交通標識を見かけたら、どのような意味がある道だと感じますか？これはベルギーにあるWoonerf(ポネルフ/ヴォンエルフ 生活の庭の意)という名称の交通ルールを示すもので、人が道の真ん中、つまり車道部分を歩いたり、子どもがそこで遊んでいるかもしれないから、車はゆっくり気を付けて走行せよ」という意味なのです。ここ数年、指定される道が増えているのですが、最初に導入されたのは1978年で、既に40年以上経ちます。このような交通ルールは、もともとオランダで子どもの交通事故を減らす目的で設けられま

した。1970年代から80年代の自動車保有率の上昇とともに、交通事故が増え、街中が車に占拠された状態を憂いて、導入が広がりました。図2にその導入例を紹介します。ヨーロッパ諸国が中心ですが、先日はモンゴル共和国でも見かけました。国ごとに、呼び方も詳細なルールも異なりますが、基本的な考え方はほぼ同じで、歩車共存・人優先の交通ルールが設けられているのです。

日本でポネルフというと、一般的には、道の一部を狭めたり(狭窄)、ハンブ(路上の凸凹)を設ける等、車の走行速度を抑制する装置を指します。しかし、もともとは交通ルールの名称であり、その実効性を高めるために用いられたデバイス(装置)が日本では取り入れられたよ

うです。

今、私の研究室では、日本でもこのような交通ルールを導入することができないだろうかと模索しています。道で遊んでいたりと、友達とお喋りしながら広がって歩いたり、親子で手をつないで歩いていて、車にクラクションを鳴らされたことはありませんか？これでは到底インクルーシブな社会とは思えません。真に豊かな生活を送ることのできるまちをつくるために、交通量が多くはない住宅地内の道では、高齢者の方がゆっくり車いすやシニアカーで移動したり、立ち話したり、時にはベンチに座ってお喋りしている、そして子どもたちが、遊んでいるも怒られない社会を築き上げたいと思っています。日本の子どもたちのメンタルヘルス

図1: ベルギーのポネルフの交通標識



図2: ポネルフの導入例



オランダのデルフト駅前の既成市街地内をインターロッキングブロックで舗装面の雰囲気を変え、プランターの設置による狭窄、ハンブを兼ねた歩道(スムーズ横断歩道)の設置等により道全体を改善。



イギリス・ロンドンにある住民同意で遊具やピクニックベンチを設置した道。

出典/ Mayor of London, Transport for London: Guide to Healthy Street Indicators - Delivering the Healthy Streets Approach, 2017

は世界38か国中37位というショッキングなデータを示したユニセフの報告[*1]には、屋外で遊ぶ場所が身近に沢山ある国の子どもはより幸せを感じるという結果も掲載されています。屋外で気軽に遊べる、或いは滞在できる場所を設けることは、子どもや周囲の大人にとっても、とても大切です[*2]。なお、道路交通法第76条では、「交通のひんばんな道路において、球戯をし、ローラー・スケートをし、又はこれらに類する行為をすること」は禁止されていますが、交通が頻繁ではない道路でのこれらの行為は全面的に禁止されているわけではないようです。

インクルーシブではない日本の歩道

ある日、車を運転していたら、高齢の女性が

杖をついて車道の端を歩いていて驚きました。多分、杖をついて歩道を歩くことが困難で、車道を歩いていたのでしょう。日本は超高齢社会を迎えていて、多くの方が在宅で高齢期を過ごしたいと思いい、国も在宅介護の充実を目指してきました。歩くことが難しくなっても、家の中のバリアフリー、また駅等のバリアフリー化が充実して、車いすでも生活がしやすくなりました。しかし住宅地内の道はどうでしょう？ 大人が乗っている車いすは、ベビーカーを押すとき以上に、道路の傾斜が気になります。雨水を側溝に自然に流すための傾斜、横断歩道や車庫等がある場所での歩道部分の傾斜が、高齢者の歩行や車いすでの移動を難しくしています。到底人に優しい道ではありません。勿論これは、高齢者だけでなく足の調子の悪い方等、多く

の皆さんが感じていることです。

他にも歩きにくい道の状況は幾つもあります。植栽や電信柱が邪魔でベビーカーですら通れない歩道、親子が並んで歩けない狭い歩道も見かけます。歩道が設置されていない場所では、白線が引かれているだけの道も頻繁に見かけます。そういった道では、白線の外側が歩行者用のスペースで、真ん中の広い場所が車両のための空間ということになっています。しかし歩行者用とされる空間がかなり狭く、電信柱等があれば車道側にはみ出さざるを得ない状況、ゴミステーションや荷物置き場となっている光景も頻繁に見かけます。白線で、歩車の空間を分離して歩行者の安全を確保しているかのように見えますが、車両のための空間を確保することが優先されていて、車両の走行を妨げないために歩行者の空間を別にされているようにも感じられます。

道はPlace(場)としての機能を持つ

イギリスでは2007年に国(運輸省)がManual for Streets[*3]という冊子を発表しました。その冊子では、Streetとは、大きな車中心の道路ではなく、住宅地内等の交通量が比較的少ない道を指し、そういう道のためのマニュアルだと冒頭に説明したうえで、道の役割には5つあると示しています。1. “Place(場)”としての機能、2. Movement(移動)、3. アク

■ 図3：健康道チェック(Healthy Streets Check)の項目

■ Pedestrians from all walks of life 人生の様々な歩行者
■ Easy to cross 渡りやすい
■ Shade and shelter 日陰と休憩場所
■ Places to stop and rest 立ち止まって休む場所
■ Not too noisy さわがし過ぎない
■ People choose to walk, cycle and use public transport 人々が歩き、自転車に乗り、公共交通機関を利用する
■ People feel safe 安全と感じる
■ Things to see and do 見るもの、することがある
■ People feel relaxed リラックスできる
■ Clean air きれいな空気

出典/原わかな、葉袋奈美子「住宅地内のコミュニティ空間の持続的活用に関する研究 イギリスのHome Zone整備2地区を事例として、日本建築学会計画系論文集768」(p.339-349、2020) 内資料に筆者加筆。

■ 図4：ほこみちの事例



夜の道路上で飲食できる福岡県北九州市「魚町サンロード」。

セス(建物等へのアクセス)、4. 駐車スペース、そして5. 排水等のユーティリティや照明と説明されています「*4」。何よりも印象的なのは、「場」としての機能を一番目に説明している点です。住宅地内の交通量の多くない道路は、移動するための空間として以上に、場として利用されるための計画づくりが重要と指摘しているのです。

実はイギリスは先に紹介したボンエルフ、歩車共存道路を1980年代に導入しませんでした。2006年になってようやくHome Zone という名称で導入をしましたが「*5」、よく知られているとはいえない状況です。しかしそ

れでも、住宅地内の道を生活の場にするための発信を試みたのです。

ロンドンには、「Healthy Streets Indicator」、つまり健康的な生活をできる都市づくりを目指す、健康的な生活を支える道となっているかを確かめる指標があります。その内容は図3に示すような視点での道環境を確認するもので、誰もが歩きやすいか、横断しやすいか、といった基本的なことほかに、座って休憩する場所があるのか、歩いていて楽しくなるような見ることがあるのかといった道環境全体を確認するようなチェックリストとなっています。このチェックリストに従って、点数をつけて、点数

もあることは多くの方がご存じのことでしょう。1980年以降、狭窄やハンブの設置により車の速度を抑制したコミュニティ道路の整備が進みました。

また、近年では、指定した地区全体の速度を最高時速30kmに制限をするゾーン30というものが積極的に導入されています。2021年度からはゾーン30プラス「*7」という、速度規制の標識だけでなく、狭窄やハンブ、時にはライジングボラード(特定の車両しか通れないように、自動で上下するポール)を設けることに補助金が出されるようになりました。

しかし、これらの住宅地対応策は、車両を通行止めにする方法以外は、すべて車の速度を抑制するための対策です。冒頭で指摘した通り、車いすで町を移動することができたり、親子が手をつないで歩いたり、友達同士でお喋りしながら歩いたり、さらには立ち話をしたり、子どもが遊んだり……。このような誰もが気持ちよく使える道を、住宅地内の身近な道路で行うための取り組みにはつながりません。こういった光景が日本の住宅地内で展開できるようにするためには、道を移動するための空間として使うだけでなく、「Place(場)」として使うための環境を整える必要があります。

生活道路を「Place(場)」として使える 交通ルール Woonerf を日本にも

人優先の道、ボンエルフの交通ルールが日本

でも導入され、誰もが生活しやすい住宅地を形成するには、どうしたらいいのでしょうか? 図5に示す3つの要素が整う必要があると考えています。

① 制度・ルールの導入(交通ルールを整える)

欧州各国で1980年代に盛んに導入された歩車共存・人優先の道である、ボンエルフの交通規制は国ごとに形や名称を時代とともに変えながら使われています。近年はシェアードスペースという名称で議論されることが多いです。シェアードスペースは、縁石等で歩道と車道の区別を設けずに、歩車共存できる道の使い方を総称して使われているもので、欧州の中心市街地の商店街等で近年盛んに行われている道の再生手法です。走行できる車両をバスや路面電車といった公共交通に限定している道も多いですが、一般車両もゆくりり走行すれば、通れる道も沢山あります。例えばオーストリアでは、Wohnstraße、つまり住宅道路という名称での指定があり、人は道全体を使えるけれども意図的に車の走行を妨害してはいけない、車は人の歩行速度程度で走行することが決められています「*4」「*8」。ベルギーでは、Woonerf という名称で運用され続け、道路全体を使って遊んでいいことや、ドライバーは歩行者を危険に晒してはいけない、子どもには細心の注意を払うこと、そして時速20km以下で走行することが示されています「*9」。また同時に、歩行者に対して、車の走行を不必要に妨げてはいけないこ

の悪い場所は道の改善を検討するという取り組みです。この視点で、皆さんの家の周りの道を確かめてみてはいかがでしょうか? 改めて自分の町の魅力を見つけられるかもしれません。或いは、自分の家の周りの道環境を変えてみたくなる方もいらっしゃるかもしれません。

日本での取り組みは 歩車分離を前提としてきた

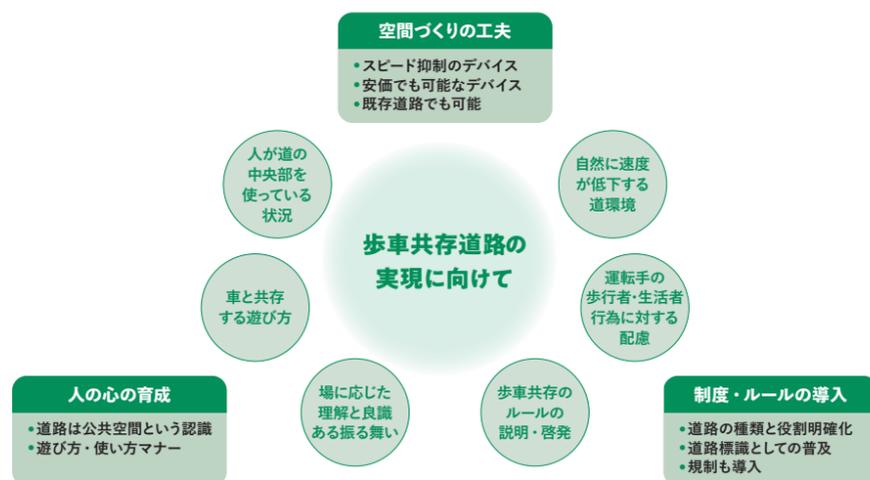
日本でも近年、道を歩くだけでなく飲食をする等「Place(場)」として利用しようという取り組みが盛んに行われています。「ウォーカーブル」という言葉をキーワードにして、図4のように歩道を広げ、道路にある駐車スペースを人が座ることのできる場所に変え、歩くのが楽しくなるような取り組みがあります「*6」。法改正をして「ほこみち」(歩行者利便増進道路)制度を設けて促進しています。コロナ禍で屋外での飲食のほうが増え、安全と感じる方が増えたことも後押ししていることでしょう。しかしこれらの事例のほとんどが、市街地の中心部の商店街のような道幅が広い場所での取り組みなのです。住宅地内の狭い生活道路では、到底取り組みることができないような立派な改善事例ばかりです。

住宅地内の生活道路には、どのような対応があるのでしょうか? 登下校の安全を確保するために1972年に始まったスクールゾーンは、学校周辺の道について、制限速度を下げ、一方通行や、特定の時間に車両通行禁止にする場合

とも明記され、譲り合って歩車が共存することが示されています。

海外の方からは、日本の住宅地はシェアードスペースが多いよね、と指摘されることがあります。狭いので歩道が設置できず縁石がなく外側線だけで車と人の空間が区切られていることが多いからです。しかし道の中央部の車道部分は、やはり車の走行が優先され、歩いている

■ 図5：住宅地内の生活道路を「Place(場)」にする Woonerfを実現するための要素



だけでも警笛を鳴らされ不愉快な気持ちになり、遊んでいると怒られます。学校では、道路で遊んではいけないという交通安全教育も行われていることも多く、車がありません。道でも、子どもたちは遊ぶことが悪いことをしているような気持ちになります。歩車共存・人優先となるボンエルフの交通ルールが日本でも導入されれば、最も身近な住宅地内の道路をゆったりとした気持ちで歩いたり、子どもが気軽に遊んだり、立ち話をしてコミュニケーションをとる場になることができます。

②空間づくりの工夫（道環境を形成する）

続いて道環境について整理してみたいと思います。歩車共存・人優先の空間、人が滞留しても良い空間をつくるためには、車を運転する人が注意して運転するような道を設ける必要があります。欧州での取り組みでも多くの場合は、ボンエルフの交通規制を設けると同時に、シケイン、狭窄といった速度抑制デバイス（装置）とセットで設置されている場所が多く、コストがかかるものという認識があります。しかし色々な事例を調べてみると、必ずしもそのような取り組みを必要としているわけではありませんが、シンプルな方法では、オーストリアのウィーンで、青いドット柄を小学校近くの道に施したところ（図6）、それまでボンエルフ指定されていたにもかかわらず通過していたのも多くの車が他の道と変わらず通過していたのが、速度を落とすようになり、また子どもたちも授業で移動する際には道の真ん中を歩行

人優先の道実現に向けて

私の研究室では、欧州のボンエルフの交通規制について調べると同時に、歩車共存・人優先の道の安全確保の検討を行っています。一つの提案が、ボンエルフの交通規制を導入すると同時に、ボンエルフの交通規制を道路標識だけでは気が付かないドライバーも多いようなので、道全体の雰囲気や歩車共存で人優先空間であることをわかりやすくするために緑と白のドット柄を道路に描くことです（図8）。スクールゾーンを示すために緑色で道路が塗られていることが多いですが、そういった感覚で道路の入り口付近に模様をつけると良いのではないかと思います。

図8：歩車共存の道環境を創出



福井市田原町で実施した社会実験。

図6：ウィーンの路面装飾



標識を無視して走行する車への対策と、子どもたちに道の中央部を歩いて良いことを促すための模様。

するようになったとのことです*10。イギリスのオックスフォードのある道では、通過交通の多さに辟易した住民が、道路に模様をつけると同時に、大きなプランター等を設置することで、狭窄やシケインと同じ道の雰囲気を変えたところ（図7）、通過交通が減り、通り抜ける車の速度も低下しました*11。私が実際に訪問をした際には、Home Zone（イギリス版ボンエルフ）の指定がされていないにもかかわらず、住民の方がのんびり道の真ん中を歩いている様子を見かけました。近隣の他の道ではそのような姿は見かけませんでしたので、小さな空間の改善で得られた道環境の変化によるものでしょう。③人の心の育成（譲り合う気持ちの醸成）

③人の心の育成（譲り合う気持ちの醸成）

何よりも大事なのが、使う人の理解とマナーでしょう。車を運転する人が、抜け道として住宅地を通り抜けない、住宅地内の道を通らざる

図7：住民主導のDIY Street



プランターを用いた狭窄と、カーペットと呼ぶ路面装飾。

を得ないときには通らせていただくという人優先の気持ちが必要です。また、道での立ち話はカフェでのお喋りとは違いますし、道で遊ぶことは公園で遊ぶこととは違いますので、譲り合ったり、近所の方に迷惑にならないような配慮は欠かせません。世界的にもマナーが良いと言われる日本人ならできるはずですが、このような取り組みは、すべての住宅地、すべての道でできるわけではなく、地域の交通計画を考え、無理のない方法での指定が必要でしょう。人と人が出会い、自然に交流できる最も良い場が道です。お金をかけた公共施設や公園を整備することも大事ですが、各住宅に最も身近な社会資本である住宅地内の生活道路を、少しの工夫で、素晴らしい「Place」(場)に変え、豊かな生活空間のあるまちをつくること

ができるはずですが、

2022年度には、大学のキャンパス内で、そして2023年10月には、福井市の田原町駅近くで社会実験をしました。いずれの実験でも、多くのドライバーが速度を落とし、飛び出し等に気を付けて走行したと語っています*12。またこの程度の模様であれば、運転手が運転時に注意を削がれることも無さそうです。次は、歩車共存・人優先の交通ルールを、実際に試みたいと考えています。オランダでボンエルフが導入されることになった背景には、車から人のための道空間を取り戻したいと願う市民の強い意志がありました。ご紹介した海外の住宅地の事例は、いずれも沿道の住民の方の豊かな生活を願う気持ちがあって実現しました。日本でも歩車共存・人優先の交通ルールを導入し、住宅地内の道の端ではなく道の中央部を、親子が手をつないでゆっくり歩き、車いすに乗る高齢者がゆっくり散歩することを皆が認め合う社会を築きたいものです。車の運転手に文句を言われずに、道で子どもたちが楽しく異年齢で遊び、大人が立ち話をして近隣交流を深める光景が当たり前前の安心して暮らせる住宅地をつくりたい。そんなインクルーシブな道づくりを私たちと一緒に取り組みたい皆さんからの声をお待ちしています。

*1 ユニセフ・イノチェンティ研究所・イノチェンティレポートカード16 子どもたちに影響する世界 先進国の子どもの幸福度を形作るものは何か、公益財団法人ユニセフ協会（ユニセフ日本委員会）、英語版2020年9月刊行日本語版2021年2月

*2 薬袋奈美子・子どもが安心して遊べる道路は大人にも楽しい交流の場——日本へのボンエルフ導入を考える——、生活協同組合研究 2023年6月号 Vol.572 p.29-38

*3 Department for Transport: Manual for Streets, 2007

*4 原わか、薬袋奈美子、中野夏貴、矢島浩子、古賀碧・住宅地内の道路を生活の場とするための研究 その1——イギリスの道路マニュアルに示される「場らしさ」、日本建築学会大会学術講演梗概集 p.395-396、2016

*5 薬袋奈美子、原わか、英国における住宅地内道路のボンエルフ（生活空間道路）の利用の変遷——ホームゾーン制度の成立とその後の変化を中心に、都市計画報告集16巻4号 p.335-349、2018

*6 国土交通省のもとに設けられた「マチミチ会議」が「ウォークアブルポータルサイト」というウェブサイトを設けており、様々な事例を確認できる。

*7 国土交通省で「生活道路の交通安全対策ポータル」というウェブサイトを設け、新しい取り組みを紹介している。

*8 Straßenverkehrsordnung（道路交通規則）16000の第76条bに関連事項が記載されている。

*9 Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg（道路交通警察および公道の使用に関する一般規則を含む）1975年12月1日（国王令）の第22条の2に、関連事項が記載されている。

*10 薬袋奈美子・欧州におけるボンエルフの現状——オーストリアにおける「生活の道 Wohnstraße」と、出会う「道 Beginnzone」、日本都市計画学会 都市計画報告集 p.413-419、2019

*11 持田菜穂、薬袋奈美子・住宅地内の道路を生活の場とするための研究 その7 イギリスのDIY Streetの現状と地域住民の関わり方に関する研究、都市計画 p.865-866、2018

*12 中川晴貴、薬袋奈美子、三寺潤、三村泰広、実験環境での検証による「路面装飾」がドライバーの安全確認に与える影響の分析——生活道路における人優先の道環境づくりを目指して、都市計画論文集58巻3号 p.1008-1015、2023

薬袋奈美子（みなみ・なみこ）
日本女子大学家政学部住居学科教授。専門は、住環境とコミュニティ、都市計画など。日本女子大学家政学部住居学科を卒業後、東京都立大学大学院工学研究科建築工学専攻修士課程・博士課程修了。日本学術振興会特別研究員（DC2）（PD）、東洋大学国際共生社会研究センター研究助手、福井大学工学部建築設計学科講師を経て現職。生活者の視点で住環境を分析し、より良くするための研究・活動を行う。共著に『生活の視点でく都市計画』（彰国社、2016）がある。