

歩行者道路と舗装

三浦裕二* 内田 滋**

本論は、歩行者の復権とモールの出現過程を展望したうえで、歩行者のための舗装のあるべき姿について、主として色彩と造形の面から論述したものである。また、熱海市の一部の住民とタクシードライバーに対し、道路への彩色およびブロック舗装への意識調査を行った。その結果、約70%の住民が彩色し、路面に変化を与えることの必要性を認め、約40%のタクシードライバーが走行速度を落とすことになる、という興味ある結果が得られた。

Pedestrians Road and Its Pavements

Yuji MIURA* Shigeru UCHIDA**

After the rehabilitation of pedestrians and advent process of "Mall" were reviewed, the problem of pavement should be for pedestrians was discussed in terms of coloring and formative arts of road. And some inquiries about the coloring to the road and newly constructed block pavement were made to some residents and taxi drivers of Atami City. From the inquiries, the following results were drawn with interest: 70% of the residents are conscious of the need of pavement which is colored on the surface, and constructed variantly or made in other forms. And 40% of the taxi drivers say that they feel like driving their cars slowing down while driving on the block pavement road.

1. まえがき

道路建設の際の一般的技術基準は、道路構造令¹⁾という政令によって定められている。これは当然のことに、自動車交通を中心とした技術の中で確立してきたものであり、人間に比べ図体の大きい、したがって、融通のきかない自動車が設計の基準になっている。もちろん、都市の街路のように人と車が共用する場合は、歩道の設置が「ただし書き」を設けたうえで義務づけられている。歩道設置の目的は、安全かつ円滑な交通を確保するためであって、ここでも交通は当然のように自動車と解釈されている。小さくて、誠に融通に富んだ人間は、それ故に道路建設の要因から外されていたように思われる。ちなみに、歩道の定義はもっぱら歩行者の通行の用に供するために、緑石線または柵、その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分である。

19世紀末サンフランシスコで、A. ピアスが『悪魔の辞典²⁾』で定義した道路は、「そこを通ることによ

って何分にも退屈なもので、そんな所にはいられないと思う地点から、そんな所へ行ってみたところで徒労にしかすぎない地点へと、行こうと思えば行けないでもない細長い一片の土地」であった。現在彼が生きていたとしたら、どのような定義が変わるのか興味深い。

さて、都市の形態がその時代の思想や社会的背景によって変貌してきたように、都市の道路や舗装もその姿を変える。今日のように自動車交通の時代となれば、都市計画の中の交通計画も自動車中心となり、当然のこととして、道路と舗装もそれに適したものが提供されるようになる。

一方、市民の大多数が自動車を保有し、主たる交通機関が自動車となって街に溢れ、その結果、自動車が時に市民への加害者となると、人間は譲歩の中で様々な対応を見せるようになる。「歩行者天国」や「モール」「ボンネルフ」などがその例である。

かつて道路は広場の延長であり、子供達にとっては恰好な遊び場であり、大人にとっては近隣の人との社交場であった。自動車時代を迎え、次第に人間は道路の片隅に追いやられ、道路の主役は自動車となり、もっぱら人間の歩く道は道路の部分となってしまった。しかしながら、近年遅々としてはいるも

* 日本大学助教授 (交通工学)
Associate Professor, Nihon University

** 日本大学助手 (交通工学)
Assistant, Nihon University
原稿受理 昭和56年9月30日

の、着実に道路を人間のものという機運が高まりつつある。

そこで本論は、生活に密着した潤いのある道路、自動車を認知したうえの歩行者のための道路という原点に戻って、主として舗装の面から再考してみた。

2. 歩行者の復権とモールの出現

歩行者のための道路と舗装について言及する前に、もう一度過去をふり返っておく必要があると思う。

昭和30年代前半までの東京には、まだ多くの舗石道やブロックの歩道があちこちに残っていた。お茶の水の聖橋から小川町にかけての舗石道とレンガの歩道は、イチョウの街路樹とニコライ堂を背景に美しい景観を醸し出し、よく絵画の題材とすらなっていた。しかしながら、一次エネルギーが石油に転換されると、舗装といえばアスファルトが主流になり、乗り心地が悪い舗石道は、増加の一途をたどる自動車交通に耐えきれないこともあって、その改修に拍車がかげられ、あちこちに見られた美しい舗石道は取り去られ、近代的とされたアスファルト舗装へと衣替えしていった。

また、当時まで歩道舗装の中心であったコンクリート平板も、60年代後半に吹きあれた学生運動で投石材料となったこともあって、都市部ではそのほとんどが姿を消し、それと全く無関係の地域に至るまで、安価で近代的と考えられたアスファルト舗装へと変身してしまった。このような社会的背景のもとに改修されていった街路の中には、自動車中心の幅員構成から、歩道幅員が犠牲となったところも少なくない。

国民所得の増加に比例し増大したのは自動車台数である。これは当然のこととして人の移動の増加を意味し、必然的に歩行者数の増加につながる現象である。銀座通りの路面電車の軌道が撤去されたのを機会に、歩道が拡幅されたのはそれを受け入れた好例である。

ニューヨーク市の例にならって、銀座や新宿の目抜き通りで、日曜日にいわゆる歩行者天国として、車だけの占有物となった車道を歩行者に開放したのが昭和45年のことであり、自動車保有台数が2,000万台に達しようとする時期であった。

もともと都市の道路や広場は人間のためのものであり、その空間が次第に車で浸蝕されたはずなのに、「歩行者天国」との命名は、「自動車天国」に対比させた言葉であるそうだが、誠に皮肉な名称と思えて

ならない。

このような現象、つまり人と車は共存し得ないものという考えにいち早く気付き、都市に歩行者専用の道路を設けたのはドイツのエッセン市リンベッカー街であり、1930年代中のことである。近年、「モール」「ショッピング・モール」という言葉が一般化してきた。「モール」とは樹陰ある遊歩道の意味で、「ザ・モール」と固有名詞で呼べばロンドンのセントジェームス公園の遊歩道を指す。このモールの概念が都市部に導入され、「アーバン・モール」や「トランジット・モール」として自動車の乗り入れを完全に規制するか、一部公共交通を許す形で歩行者中心の道路として再開発されるのが、ヨーロッパで1950年代、アメリカで1960年代になってからのことであった。

それらのモールは植樹され、ベンチなどのストリート・ファニチュアが配置されるのはもちろんのこと、水飲み場や噴水を設け、時には彫刻すら点在させ、美しい照明で彩られる路面は天然石や人工ブロックを中心とした楽しいもので仕上げられ、生活のための道路を自動車から取り戻したものであった。

この施策をわが国で最初に取り入れたのは、歩行者天国がスタートしたと同じ昭和45年であり、大阪東横堀川の河岸を利用した遊歩道であった。先に述べたリンベッカー街のモールから遅れること約35年、デンマークの首都コペンハーゲンの中心部に、市民へのクリスマスプレゼントとして一時的に歩行者に開放し、その後永久に定着してしまっ、という経緯をもつストロティの誕生から8年後のことであった。その後各地の繁華街で取り入れられるに至り、横浜の馬車道、大通り公園、伊勢佐木モールなどはその代表といえよう。

これらのモールを見ると、単に歩行者のための道路というより、ダイナミックで近代的な造形がなされ、清潔であり、人工的な一種の冷たさはぬぐいきれないものの、誠に快適な環境が創り出されており、そこを歩く人間も、歩行者天国を歩く人のように一種の優越感と後めたさの交錯した行動パターンはなく、はつらつと自由に時間と空間を楽しむ風情がある。

自動車がごく一部の人の所有物であった時代はさておき、今日のように一般に広く普及すると、自動車を敵視することは不都合となり、人と車が仲良く共存することを考えはじめる。都市や居住地域の道路を利用する自動車の速度を、人間の歩行速度から

みて許せるところまで低下させ、その結果、安全でより良い道路環境を創り出そうとする。

オランダのデルフト市で、1973年に始まるボンネルフ計画がこの考え方であり、道路を「生活の庭」とすることからスタートしており、その基本概念は自動車速度を物理的に抑制し、歩行者にとって安全で良い環境を、道路というオープンスペースの中に提供するというもので、舗装も単調を排し歩行者には変化に富む路面の楽しさを、また、運転者に対しては注意を喚起するよう、パターンや色彩を種々変化させたブロックやレンガの舗装が取り入れられた。

このような路面を持つ道路は、自動車の速度を低下させる目的から直線部を短くし、屈曲を設け、縦断的にもコブや凹凸を設けるなどの工夫がなされている。こうした従来になかった道路の建設を可能とするため、デルフト市では1976年に法規の改正を行っている。

こうした歩行者の復権に伴うモールやボンネルフの登場は、もっぱら車の通る道路とその舗装に対する考え方を変えさせることになる。

3. 舗装と色彩

舗装の主たる材料はアスファルトとセメントであり、その色調は黒と白である。赤、青、黄の絵具を等量混合すると「黒」になり、赤、青、緑の光を混ぜると「白」になる。黒、白は無彩色であり、その周囲に無限の色彩が広がる。そうした意味からも、黒と白は全く個性のないモノトーンの世界である。それ故に、白と黒が最もシックでフォーマルなのかもしれない。

今から10年ほど前、カラー舗装と銘打って合成樹脂を主体とするバインダーを用いた舗装が流行し、大阪万博会場をはじめ各地の商店街が競って取り入れたことがある。それはアスファルトの持つ「黒い＝暗い」というイメージからの脱却であったのだろう。しかしながら、道路技術者の色に対する感覚は概して良いとはいえず、三原色がその主流であり、褪せや修繕後の醜さ、耐久性などの問題もあって次第に後退してしまった。奇をてらい、自己顕示のために色が商品として使われると、醜いものになるという一例であった。

横浜の中華街に足を踏み入れ、三原色の激しい彩りに包まれると、たしかに異国情緒が味わえるものの、落ち着きや安堵感を持つ日本人はやはり少ないであろう。三原色を中心とする中国文化とその料理

が中華街にあって、そこで懐石料理を楽しむわけではないのだから、むしろ好ましい雰囲気といえる。このように、色彩は歴史、文化と切り離せないものを持っている。

ヨーロッパの古い都市は、その地方で採れる石材の色調がそのままその都市の色となっている。イギリスから北欧にかけてよく見かけるレンガ色の舗装も、その地方で産出する赤色岩石が利用されるためであり、その地方の色調を形成する。四季を持つわが国の自然は誠に多様であり、美しい。南北に長く、地形の変化に富むのもまたわが国の特徴である。そこに育まれた都市や町には、そこに住む人の嗜好や風土、気候などの環境によって、それぞれの色彩があるように思われる。それを一方的に奇をてらった形で商品化された色を押しつけてはならない。

ある都市の道路舗装がその都市あるいは地域に適合したうえで採色されていくのは、誠に楽しいものがある。商店街や歩行者道路に限らず、自動車交通を許す道路も彩色化されれば、単調になりがちな街路や生活道路にも変化が生まれ、計画とデザイン次第では歩車道の視覚的分離あるいは面の案内標識や交通標識としても役立つことになる。

Table 1 は熱海市中心部において路面に色彩をつけ、材料に工夫をこらす必要の有無について、188名（うち女性78名）の市民から意見を求めた結果である。男女ともほとんど差なく、78%の住民が彩色され、かつ変化に富む路面を望んでいることが知られた。

またFig. 1は、熱海という観光都市にとってふさわしい道路の色彩に対する意識調査の結果である。色を言葉で表現するのは非常にむずかしく、アンケート結果もその集計に苦勞したが、多い色彩を中心に図の通りの色で区分し、それに近い色調表現のものをその区分の中に取り入れた。たとえば、レンガ色は茶に、明るい紺は青というように区分した。なお明るい緑とか、薄い青とかいう表現が多く、全体として明度が高く、彩度の低いものが好まれることが知られた。

図からも知られるように、性別、年齢に関係なく、

Table 1 路面を彩色することの必要性
Needs for colored pavements

	男	女	総 合
必要である	78.7	76.9	78.0
必要でない	13.0	15.4	14.0
わからない	8.3	7.7	8.0

(%)

青、緑の系統がふさわしいとするものが過半数を占めている。もっとも、安らかな涼しい青と緑は世界的に好まれる色であることは広く知られているが、前面の海と背面の山とに挟まれた市街部の人々が無意識のうちに求める色調なのであろう。また興味深いのは、レンガ色を含む茶系統が40歳以下の女性に好まれないことである。同様に白が不人気なのも意外な結果であったといえる。さらに、黒は全く解答の中に見られず、灰色も若い人には無視されることがわかった。

一方、タクシードライバーに路面の色としてふさわしい色と、ふさわしくない色を、それぞれ3色記入してもらった結果を整理したのがFig. 2である。

住民つまり歩行者から見ると、第3位であった茶系統が1位を占め、全く人気のなかった灰色が3位となる。そして、住民側が最も好んだ青、緑の系統がそれぞれ4位、2位となる反対の傾向を示した。ここあたりに車を運転する側と歩行側とで、意識する色に差が生ずるのも興味深く、今後の研究に待つところ大である。ただ運転者としては黄、白、黒、赤がふさわしくない色であると、過半数の人が反対している点は歩行者と共通している。

日本語には色彩を表現する言葉が2万語以上あり、最も色彩感覚に優れている人種とする説もあるが、いざ色彩調査となると、調査側も被調査側も、はたとその表現に困惑したのが現実であった。

以上のような結果を見ると、道路技術者もこれまでのようにただ設計し建設するだけの技術から、色彩学、色彩心理学、美学を学んでデザインに踏み込

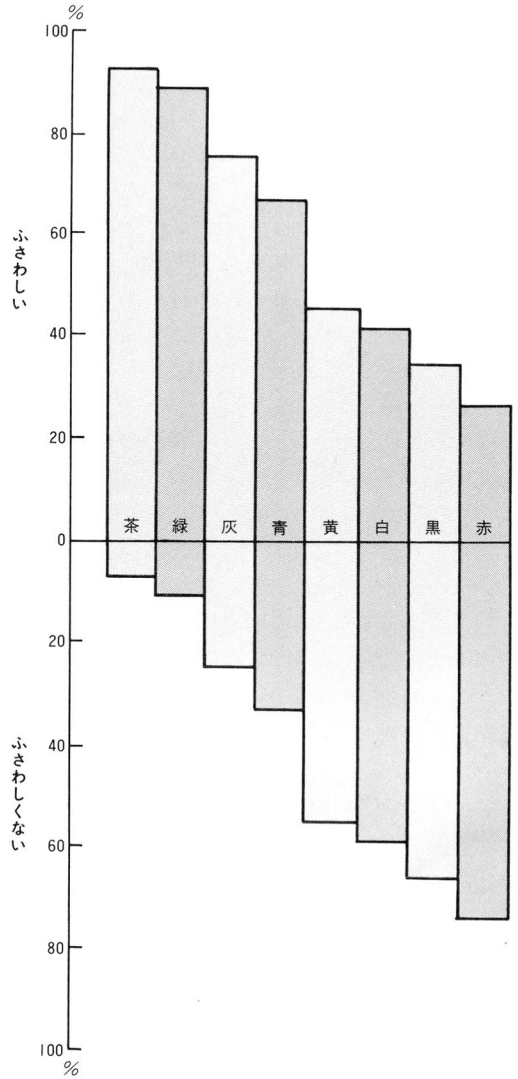


Fig. 2 好ましい路面の色彩 (タクシー乗務員)
Color of the road surface to be desirable for taxi drivers

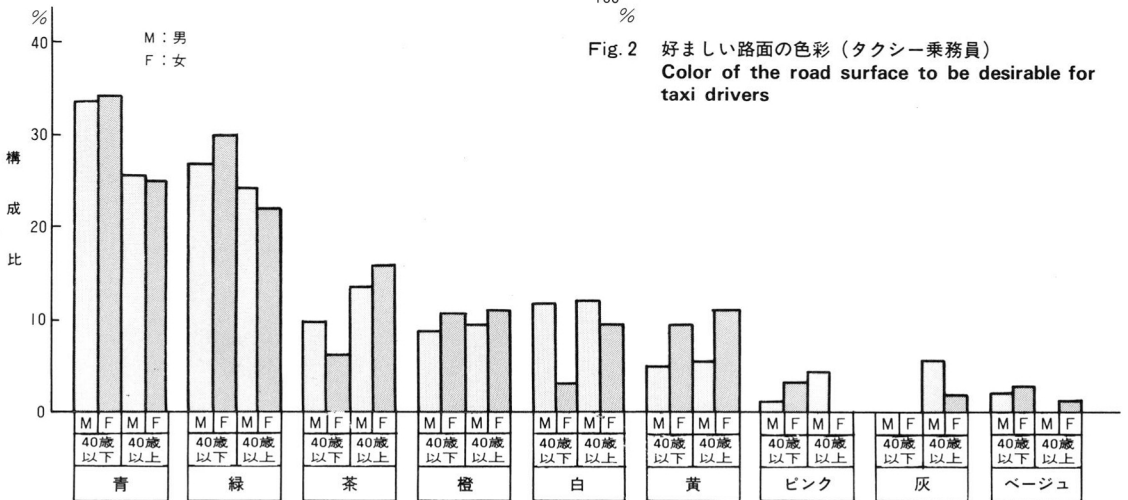


Fig. 1 熱海の街にふさわしい色 (住民)
Suitable street's color for downtown, ATAMI for residents

む必要が生じ、仕事にもう一つの励みが生まれる。色に神経を使うなど技術者ではないといういい方があるとすれば、その人は創造性を欠いた、与えられた色やリズムの中で生活する人に違いない。

彩色すれば当然のこととして高価になり、不経済であるとする説が台頭するのも、また当然のことである。特に道路建設は公共事業であり、経済効率が最優先すべきという考え方は、まだ根強いものがある。だからといって、彩色や造形の中に生まれるリズムに配慮する必要がないとはいえない。量か質かの問題である。毎日道路を使う立場からすれば、必ずしも効率と経済性だけで換算できるものではないからである。

たとえば、住まいを考えてみても、玄関、廊下、居間など場所と使用目的に応じて壁やフロアリングをし、ファニチュアにそれぞれ工夫をこらし、質を考慮して、精神的満足感を得ようとするのと同様、人間のための道路は、人の集まる繁華街に限らず、住宅地のそれに至るまで、質の向上を図るべきと考える。質が向上し、美しい環境となると、利用者はそれを大切に使い、汚さなくなるという波及効果も生まれる。

もう一つの彩色効果は、黒いアスファルトと比較

して、明色の舗装とした場合の路面温度の違いである。Fig. 3は、通常のアスファルト舗装とレンガ色のブロック舗装の路面温度を、午後2時で比較したものである。夏場のアスファルト舗装の路面は50℃をこえることも珍しくないが、図に見られるように、明色化することで4～5℃の温度低下が期待でき、歩行者はもちろん、周辺環境にとっても望ましいことになる。

4. 舗装とリズム

色彩とともに大切なのが形とリズムである。道路は構造令で線形に制約を受けており、車に利用させる以上、都市といえども自由な造形を楽しむわけにはいかない。都市の区画にそった幾何的な線形はそれなりに美しい。

舗装となると「のっぺり」としていて、造形を論ずるのに無理があるように思われる。しかしながら、路面に模様をつけたり、陰影をつければ立派なリズムが生まれる。リズムの語源はラテン語のリトモスであり、「配列」を意味する。

自然石やレンガ、コンクリートブロックの舗装はすべて、一定のルールに従った配列を持ち、変化に富む目地を持つ。建築の外構やプラザに多く、これ

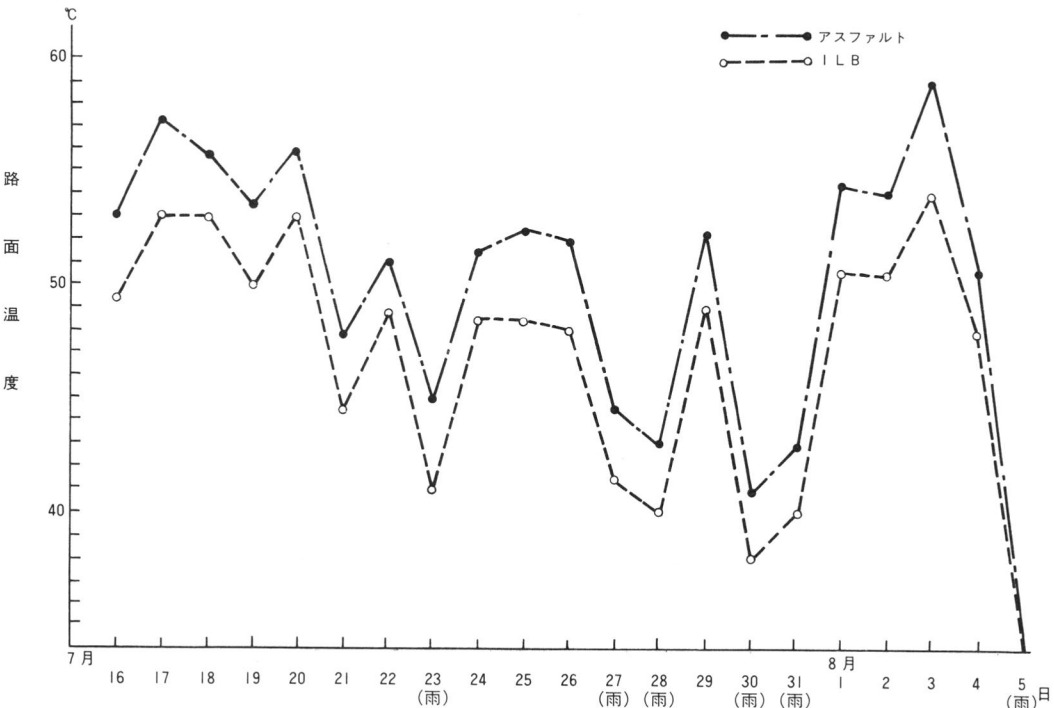


Fig. 3 路面温度の変化 (毎日14時測定)
Transition of the temperature on the road surface taken at 14:00

らの素材が用いられるのは、その持つ肌目や色彩だけでなく、目地と配列の作る造形の美しさ、つまりリズム感からである。Fig. 4 はヨーロッパでよく見られる小舗石道であり、パリを代表するシャンゼリゼ大通りがいまだこの小舗石道であることを知っている道路技術者は意外と少ない。わが国でも昭和初期、この種の舗装が坂路部に建設されたが、戦後完全にその姿を消したのに対し、ヨーロッパではいまだ健在であり、改修に際しても忠実にその歴史を復元している場合が多い。

道路舗装の古典的名著である久野博士の『道路舗装法』³⁾によれば、この種の舗石道は自動車に振動を与え、摩耗するとすべり易いと欠点を指摘し、公園道路なら良しとしても、自動車交通を許すところでは捨てるべきとしている。しかしながら、見た目に美しく、歩行者道路の素材としては捨てがたいものがある。さらに、博士は各種のブロック舗装についても詳述し、歩道用としてこの種の舗装が、

- (1) 雨の日にもすべらないこと
- (2) 環境と不調和でないこと
- (3) 水道、ガスなどの埋設物がある場合掘り起し易いこと

などの理由で優れているとしている。

ここにあげた3項目の理由だけを見ても、今日でも立派に通用するものであり、博士の主張する「舗装は人に歩いていただくために作るものであり、道路技術者の道楽で作るものではない。その根本精神が肝に入っていたなら、ツルツルのブロックなど作れるはずのものでない。ところがややもすると、人に歩いていただくことをつい忘れて、見ばえを美しくしたいという邪念に襲われるのである。その結果、多くの人に大変な迷惑をかけることになる」という意見を、再度吟味する必要があるものと思われる。

さて、舗装にリズムを与える目地の処理はセメントやアスファルトの目地材を用いないほうがよい。砂目地で自然のままの陰影を作るべきである。

近年、西ドイツから技術移転されたインターロッキングブロックは砂目地とすることが原則である。それは単に美観からではなく、目地部をヒンジとすることで、交通荷重による変形に対処させ、かつ温度上昇に伴う膨張による座屈破壊から舗装を守るという力学的配慮からである。

先に述べた熱海市における色彩意識調査に先だって、このブロック（セメント色）を用いた舗装を施工し⁴⁾(Fig. 5)、周辺住民とタクシードライバーにア



Fig. 4 小舗石道
Small stone pavement



Fig. 5 ブロック舗装
Block pavement

ンケート調査を行った。

まず目地などで変化のある路面と、アスファルト舗装のように全面平坦なものに区別して意見を求めたところ、地域住民の70%が、前者の舗装のほうが好ましい、との回答をよせた。さらに、ブロック舗装とモザイク状に着色されたアスファルト舗装との対比の結果はFig. 6の通りであり、総合的にブロック舗装が好まれるものの、色調によっては優劣に差のないことも知られた。

次に、目地をもつブロック舗装は商店街や住宅地の舗装として好ましいかの質問に対し、好ましいと答えたものが69%を占め、それに反対の回答はわずか13%であった。そこでブロック舗装の歩行性に付

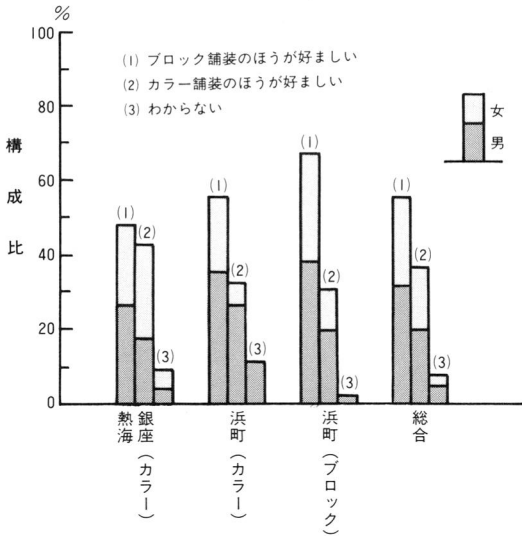


Fig. 6 ILB 舗装とカラー舗装の嗜好性 Preference for the I.L.B. pavement and the color pavement

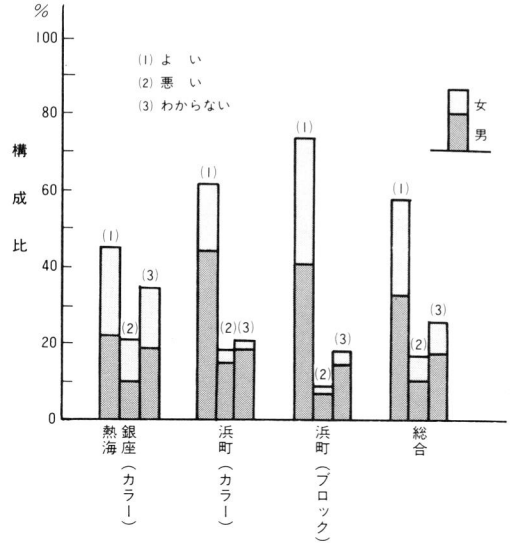


Fig. 7 ILB 舗装の歩行性 Condition of walking on the I.L.B. pavement

いて回答を求めたところ、Fig. 7 に示す通りの結果が得られた。先に示したFig. 6 と同様の傾向を示し、全体の約60%が「よい」と答えているものの、銀座地区の住民は「よい」が過半数を割り、「わからない」がそれに次ぎ、「悪い」とするものが21%に達している。その正反対の傾向がブロック舗装を行った浜町地区住民の反応である。前者の地域は着色骨材を用いたアスファルト舗装で、全体は黒の色調ではあるがモザイク状に彩色されたものであり、やはり自分の身近な舗装に愛着を持つのであろうが、興味深い結果であった。

今回ブロック舗装を行った道路は自動車交通を許す道路であったことから、120名のタクシードライバーにアンケートを求めた。その結果をとりまとめたのがFig. 8である。回答の多い順に並べると、従来の舗装に比べて乗り心地は良く、晴天時、雨天時とも騒音は変わらず、市街地の舗装として良いという結果になる。騒音については、この場合、車内騒音ということになるが、雨天時の「静か」が増大し、「うるさい」が減少しているという主観的結果は、Fig. 9 に示した車外騒音調査結果との一致をみる。

以上の結果から見てもわかるように、歩行を中心とする周辺住民は、一部彩色したアスファルト舗装よりセメント色ではあっても複雑な形状の目地を持つ舗装に興味を示し、市街部はもちろん、生活道路の舗装として70%の市民が好感をもって受けとめていることが知られた。

さらに興味深いことは、タクシードライバーの走行速度に対する反応であり、40%のドライバーが速度を低下させたいと答えたことである。残り60%は変わらないとしたものの、逆にスピードを出したくなるとしたものは120名中1名のみであった。しかも凹凸などを設け、物理的に走行抵抗を与えた路面ではなく、乗り心地は従来の舗装と変わらない、もしくは良いとしている回答が87%ある中での反応であることから、今後変化があって、面白いとする目地の持つ心理的効果について、さらに研究する余地を残している。

目地の隠れた利点の一つに、降雨の際の表面排水が目地で行われ、水溜りを作らないことがあげられる。目地が新しいちは降雨が目地を通して直接路盤に浸透し、古くなった目地でも表面水が目地を水みちとして流下することから、大きな変形が生じない限り、また、異常な豪雨でもない限り路面に水溜りの生ずることは少ない。このことはボンネルフのように人と車が共存する道路であれば、車からの水跳ねがなくなり、歩行者にとってもよりよい供用性を提供することとなる。

降雨が地中へ還元される構造、つまり透水性舗装となることは、モールのように植樹されることが原則となる場合に、その植生にとっても望ましいことである。さらに、雨水が地中へ浸透することは、とりも直さず地中水分が蒸発散されることであり、それに伴い、若干ながら路面温度の低下も期待できる

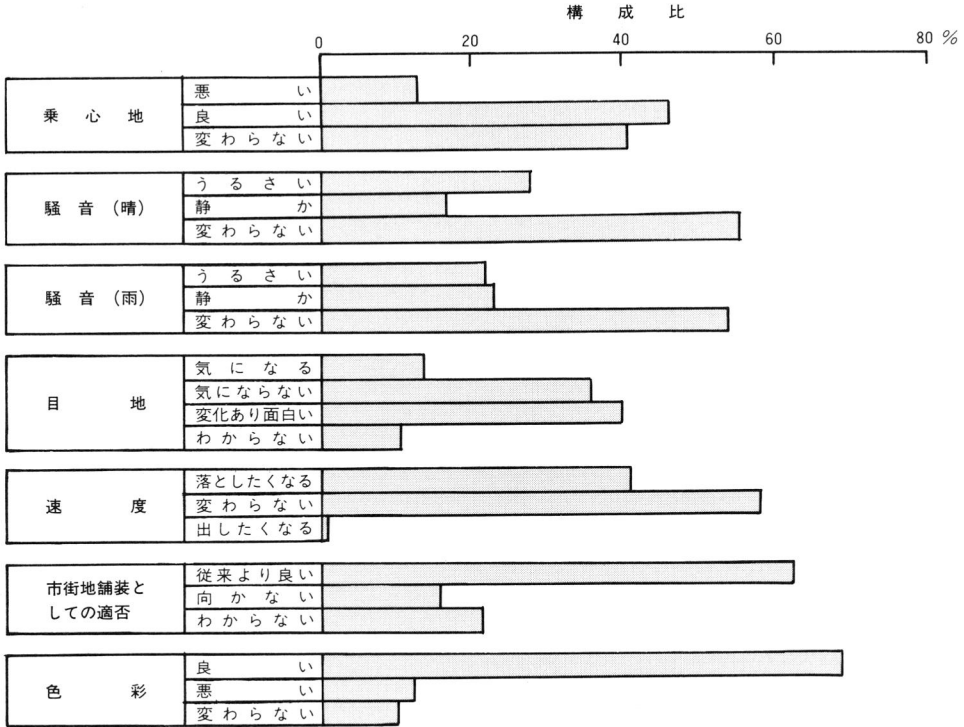


Fig. 8 I.L.B.舗装の評価 (タクシー乗務員)
Evaluations for the I.L.B. pavement for taxi drivers

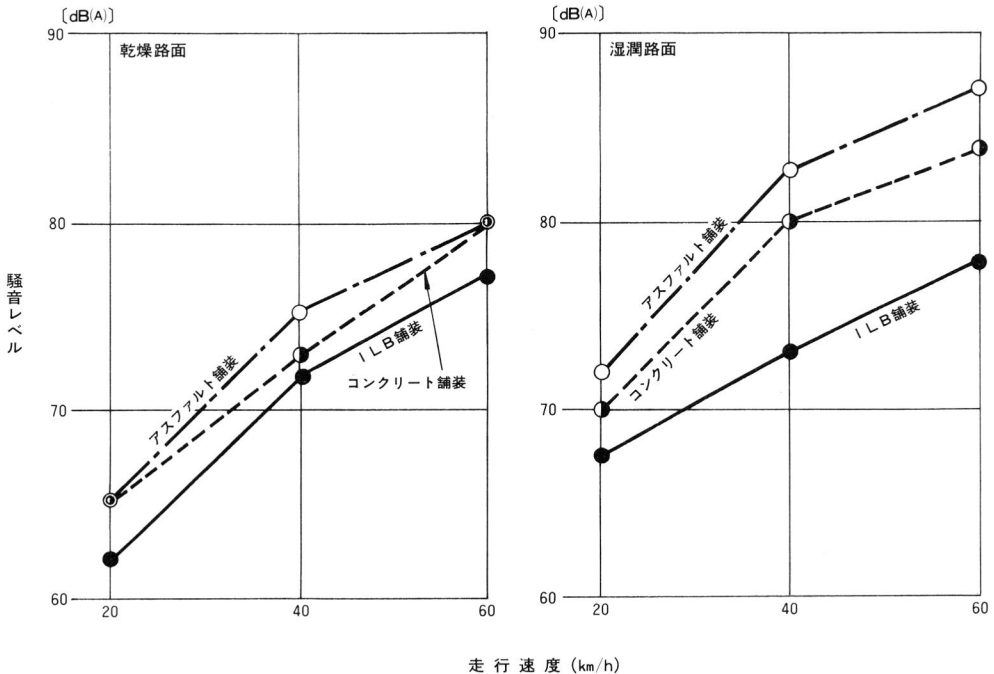


Fig. 9 走行速度と騒音レベル (走行中心線から3 m、高さ1.2 m、1,800cc乗用車)
Relation between running speed and noise level

ことになる。⁷⁾先に述べた舗装の明色化による温度低下効果と同様、都市部の歩行者道路にとっては重要な要因となる。

5. 歩道とその空間のための基準作りの必要性

まえがきで述べたように、現在の道路構造令にみる歩道は車道の付属物であって、しかも、車道と歩道のヒエラルキーを同一のものとしている点に基本的な問題を抱えている。伝統的に歩道の幅は道路幅員の $\frac{1}{6}$ とする横断構成の考え方が基本にあり、したがって、車道幅員の広い道路では歩道幅広く設けられる結果となる。ところが、生活に密着した狭い道路ではむしろ広い歩道幅が要求されることが多い。

一方、歩道の幅員決定は人間の肩幅を50cmとし、かつ25cmの荷物を持ったとして、一人の人間の占有幅を75cmとしたうえで、すれ違いを可能とする1.5mを基準に歩行者の交通量を考慮して定めるとしている。はたして、自動車交通の車線主義と同様に、交通量に応じて75cmの整数倍で一義的に歩道幅員が決定できるほど人間の行動、心理は簡単明解なものであろうか。通勤、通学、買物、ジョギングのように目的をもった行動や散歩など人間の歩行目的によって、また、歩行者密度によってその速度は異なる。さらに、歩行目的によっては友人や家族と連れだって歩くという特徴、その結果生ずる老若、男女、大人、子供の組み合わせによっても、歩行速度が著しく異なることは誰もが経験していることである。したがって、歩行空間の決定に際しては、単に歩行者交通量だけを問題とするにとどまらず、歩行目的とその分布までを沿道別に考慮したうえで、いかなる歩行速度をも自由に選択しうる歩道幅員の設定が重要となる。

次に、車道部には、車道の機能を高める目的から駐車帯、停車帯などが設けられるのに対応し、歩道には、路上施設として並木を設ける場合に1.5m、その他の場合で0.5mの余地が加えられる。ここで問題となるのは街路樹等の植栽以外の路上施設である。公的なものは別として、電柱、放置された自転車、商店の看板など私有物以外に、時として公共スペースにまで溢れ出る商品と買物スペース（本来買物空間はあくまでも私有空間、つまり商店の中でなければならぬ）が歩道のパフォーマンスを著しく阻害している事実である。

ベンチ、ゴミ箱、水飲み場などストリート・ファニチュアと呼ばれる歩行者環境エレメントの設置は

誠に望ましいものであるが、路上施設として認定されたとしても0.5mの余地では実現不可能である。

公衆電話、バス停など人の立ち止まりと込みがでるところも少なくない。したがって、歩道は単に歩行者の移動空間であるという考え方から脱却し、歩道が公共諸施設の設置空間であることに十分配慮し、かつむずかしい問題ではあるが、公・私の区別を明確にして、“ゆとり”ある歩行空間とする考え方が必要となる。

すべての交通に要求されるのが連続性である。歩行者交通にしてまた然りである。歩・車道の区別のない道路から、歩道のある道路へ出たときの安堵感と反対に、歩道の突然の消滅は歩行者に大きな緊張感を与える。このような縦断方向についての歩行者への配慮も、計画基準策定にあたって検討されねばならないものである。

既成の市街地、住宅地には歩・車道の区別のない道路（4種、3～4級）が多くある。ほとんどは物理的に歩道部をとれない場合が多く、交通安全上極めて望ましくない形態をとる。それらの生活道路はあくまでも歩行者中心の道路であり、単に「4種」としての分類にとどめることなく、むしろ人間側に取り戻し、自動車にも利用させるという発想が必要となる。いわば歩行者・自動車道ともいべきもので、舗装の種類、色彩を変えるなどの工法の技術と、行政側の指導、規制による用法の技術が結び付けば可能なことのように思われる。

以上の論述は、現在、日本大学理工学部建築学科都市計画研究室および交通工学科交通計画第2研究室が共同で行っている都市内の歩行者施設に望まれる計画基準に関する研究の主要な検討項目である。この研究ははまだ最終結論に至っていないものの、沿道用途、歩行者交通量はもちろんのこと、ブキャナンレポートにいう道路の段階性の考え方を導入し、車道の分離形態と望ましい幅員を中軸にして、交通の連続性を確保しつつ、安全、快適、利便性を追求する中で配慮すべき計画基準を確立しようとするものである。

歩道あるいは歩行者専用道路の計画基準、設計手法確立のための優れた研究も数多く見られるようになったが、相手が人間であるというむずかしさも手伝って、基準作りはそう簡単にいくとは考えられない。しかしながら、道路を新設し、また改築する場

* (財)鹿島学術振興財団の研究助成金による。

合における道路構造の一般的技術基準を定めた道路構造令の中で、歩行者の地位向上が図られ、舗装を含めより良い歩行空間が創造できるよう、いまその基本的基準作りが急務であると考えられる。

最後に道路構造とは無関係のことであるが、歩行者空間として配慮すべきことについて触れておきたい。それは、モールあるいは歩道という空間に立って、その周辺を見回したときの状況である。いうなれば多重放送が同時に耳に入ってくるような、一枚のスクリーンに雑多な映像が同時に映し出されたような混乱を覚える原因は、周辺の建物の多彩な彩りと、自己主張を重ねる原色の看板類である (Fig. 10)。

歩行中はもちろんのこと、自動車を運転していても同様の混乱を覚える人は多いに違いない。異常といえるほど交通標識の多いのも、それら周辺を考慮しない看板類に負けじとばかり自己主張する結果であろうか。だとすれば、混乱を増幅させるだけで、



Fig. 10 多彩な看板類
Many kinds of signboards

それぞれの所期の目的は半減していることに気付くべきである。

街路あるいはモールが道路法とそれに関連する種類の法規で制約を受けながらも、徐々にではあるが整備されていく中で、歩行者空間の壁ともいべき周辺環境に配慮が欠ける点は誠に残念である。商業空間としての立場も考慮したうえで、看板類のガイドラインの設定もまた望まれるところである。

6. あとがき

本論では、主として舗装に焦点を置き、歩行者のための道路を見直してみた。われわれが歩くとき、ともすれば足元に注意がそそがれる。その舗装にあまりにも注意が払われていないことに気付く。建築家はペーブメントという言葉を使う。別に気取ったわけではなく、従来の道路の舗装と区別するためだ

と思う。このあたりに舗装技術者の反省があってもよいと思われる。

参考文献

- 1) 道路構造令(政令第320号), 1970
- 2) A. ヒアス(西川訳): 悪魔の辞典, 岩波書店, 1964
- 3) 久野重一郎: 道路舗装法(下巻), 養賢堂, 1944
- 4) 松田, 岩本, 三浦: インターロッキングブロック舗装の街路への適用, 第14回日本道路会議論文集第4部会, 1981
- 5) 津田, 古村, 高浦: インターロッキングブロック舗装の交通騒音特性, 舗装, Vol. 16, No. 4, 1981
- 6) 三浦裕二: 透水性舗装の現況, 土木学会誌, Vol. 63-6, 1978
- 7) 高野, 山田, 松本: 透水性舗装に関する一研究, 土木学会年次学術講演会, V-227, 1978