

横浜市における歩行者専用道路の現状

三浦 良

一 はじめに
二 歩行者専用道路等の指定状況

三 歩行環境
四 法制について
五 今後の問題

一 はじめに

建築や都市デザインの領域では、歩行者の環境の問題は設計の常識として定着しつつある。都心再開発などでの歩行者モールや住宅計画などでの歩行者専用道路の問題は、土木や交通の領域では、まだ試行錯誤の段階である。現に道路構造令では、歩道の技術基準に関し幅員規定しかないのが実情である。

しかしながら、昭和四十六年四月の道路法改正で歩行者専用道路等が道路法上の道路として認知されたことなどから、本市においても歩行者専用道路が少しずつ整備されつつある。安全で、便利で、美しい生活環境を望むのは市民の権利で

あって、こうした方向への歩行環境の整備、改善は、今後一層声高に叫ばれてくるだろう。

本稿では、歩行環境の整備の事例として、歩行者専用道路等について本市の現状を紹介し、整備や管理上の問題点、今後の研究課題について考察する。

二 歩行者専用道路等の指定状況

① 指定状況

横浜市では、歩行者専用道路が三〇路線で約二km、自転車歩行者専用道路が一四路線で約一・五kmが指定のうえ供用されている。これには、階段などがあって

事実上車両が通行できない道路や、イセザキ・モールや歩行者天国などのように道路交通法で車両通行を制限、禁止した道路などは含んでいない。この内訳は表一のとおりであるが、金沢地先埋立事業や民間デベロッパーなどにより建設中のものを併せて掲出した。

供用延長三・五kmは、本市の管理道路延長七、九二〇kmに比べてとるにたらないものであるが、将来は八四kmになる予定で、これは他都市に比べるとかなり多いものである(表一、二)。

この指定及び計画の現況から、本市の歩行者専用道路等について、いくつかの特色が指摘できる。

② 所在地について
開発行為や土地区画整理事業などに伴って建設されるため、緑区(七カ所)、旭区(二カ所)、戸塚区(二カ所)、金沢区(二カ所)などの新市街地に小規模に散在している点である(図一)。
既成市街地での歩行者専用道路の建設は、単に用地取得や建設費用の問題にとどまらず、後述する法制上の困難や沿道市民の利害調整上の困難などのために、新市街地の場合にくらべて格段にすずめ難い。しかし、大阪市では、既成市街地で積極的に廃河川敷や護岸敷、高速道路の高架下などを利用して大規模に建設している実例があるのであって、学ぶ点が多いと思うのである(図一、二)。
なぜなら、歩行環境の整備、改善が最

表一1 歩行者専用道路等指定調書

(S55.4)

	所在地	路線名	種別	路線数 (本)	幅員(m)	延長 (m)	事業手法	事業者	備考(団地名)
供用中	緑区元石川 6,723番地先他	元石川方面第1,237号線 ~1,253号線	歩専	16	4.50~6.50	1,565	土地区画 整理事業	嶮山第1土地 区画整理組合	S50.3.19指定
			自歩専	1	5.00~10.00	640			
	"	緑区三保町 2,640番地先他	長津田方面第1,411号線 ~1,424号線	歩専	14	4.50	420	開発行為	東電不動産
"	戸塚区上郷 2,221番地先他	公団方面第1,227号線 ~1,239号線	自歩専	13	4.00	901	開発行為	大林組	湘南桂台団地の一部 S54.12.25指定
(小計)	(3団地)		(歩専 自歩専)	30 14		1,985 1,541			
未 指 定	築造済	戸塚区上郷	自歩専		4.00	600	開発行為	大林組	湘南桂台団地
	"	港南区野庭	歩専		6.50~8.00	3,505		横浜市住宅 供給公社	野庭団地 (S55.9指定予定)
	"	旭区柏町	歩専		6.00~8.00	167	土地区画 整理事業	柏土地区画 整理組合	柏 (S55.5指定予定)
	"	緑区十日市場町	歩専		6.00~10.00	3,366	都市計画 事業	日本住宅公団	霧ヶ丘 (S55.12指定予定)
	"	緑区新石川町	自歩専		5.50~8.00	860	土地区画 整理事業	元石川第3土地 区画整理組合	元石川第3 (S55.5指定予定)
	築造中	緑区鴨志田町	歩専		4.00~6.00	989	土地区画 整理事業	日本住宅公団	鴨志田
	"	緑区十日市場町	歩専		4.50~10.00	619	土地区画 整理事業	横浜市	十日市場
	"	緑区~港北区	自歩専		3.00~18.00	52,047	都市計画 事業他	日本住宅公団	港北ニュータウン
	"	旭区上川井町	自歩専		4.50~8.00	8,000	一団地の 住宅施設	神奈川県住宅 供給公社	若葉台団地
	"	金沢区並木町	自歩専		4.50~15.00	4,421	都市計画 事業	日本住宅公団、 市	金沢地先理立
"	金沢区釜利谷町	歩専		4.50~6.50	3,567	開発行為	京浜急行	釜利谷	
"	戸塚区岡津町	歩専		3.00~12.00	2,327	土地区画 整理事業	中川第1土地 整理組合	中川第1	
(小計)	(12団地)		(歩専 自歩専)			14,540 65,928			
計	14団地					83,944			

表一2 他都市の歩行者専用道路等の指定状況

(S54.5)

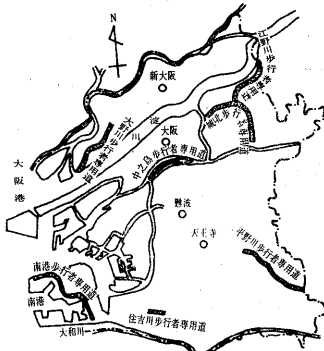
	札幌市			東京都			川崎市			名古屋市			京都市			北九州市			福岡市		
	歩専	自歩専	自専	歩専	自歩専	自専	歩専	自歩専	自専	歩専	自歩専	自専	歩専	自歩専	自専	歩専	自歩専	自専	歩専	自歩専	自専
路線数 (本)	3	53	0	0	1	0	0	6	0	0	12	0	1	1	0	0	4	0	6	4	0
巾員 (最小~ 最大) (m)	2.00	2.00						5.00			2.00		2.00				2.50		2.00	2.00	
	16.00	16.00	0	0	4.00	0	0	10.00	0	0	11.60	0	11.00	3.00	0	0	3.50	0	4.00	7.50	0
延長 (m)	376	5,583	0	0	(認定延長 23,500m) 6,565	0	0	1,417.80	0	0	8,051	0	(公安委 規制) 1,530	(一部公安 委規制) 7,350	0	0	11,800	0	645	2,106	0

も緊急を要しているところは、既成市街地だからである。

④建設手法について
民間デベロッパーによる開発行為(三カ所)や土地区画整理事業(一〇カ所)のなかで、民間資金で建設されており、都市計画街路事業(二カ所)や道路事業などの公共事業として建設するケースが少ない点である。これについても、国費を導入した都市計画街路事業を主とする大阪市とは対照的である。民間デベロッパー主導の歩行者専用道路建設は、これらの費用が開発者負担であるために結果的には宅地分譲価格に上乘せされることになり、経費としてペイできる範囲で実施されるにすぎないため、総合的な交通政策との関わりがとり難い。

⑤道路交通政策視点の欠落
四路線の総延長が三・五kmというのは一路線平均八〇mにすぎない。かつ、点在する団地ごとに完結する歩行者専用道路であるため、歩行者空間のネットワークが十分でない。例えば、緑区から旭区にかけて、たまたま連続して造成された三つの団地(市施行の十日市場区画整理、住宅公団施行の霧ヶ丘区画整理及び県住公社施行の若葉台団地)の事例。三団地とも歩行者専用道路が計画され、当該団地内の学校、公園、買物等の歩行者動線については考慮されている

図-2 大阪市の歩行者専用道路



路線名	全体計画		施工区	開工年度	備考
	幅員×延長	事業費			
大野川歩行者専用道路	31~53×2,700	945	国道43号線~八丁大橋	46~54	完成
〃 (2期分)	31~53×1,100	420	水門~国道43号線	52~54	
城北運河歩行者専用道路	7×5,400	233	友誼橋~今福南3丁目	47~50	完成
江野川筋歩行者専用道路	3~23×3,300	454	城北運河南~守口市界	48~51	完成
南港歩行者専用道路	4~24×1,400	893	南港東1丁目~南港大公園	51~55	
平野川歩行者専用道路	5×3,300	372	新庄大和川線~中央環状線	51~55	
中之島歩行者専用道路	5~24×4,000	約2,000	中之島地区	計画中	
住吉川歩行者専用道路	20×1,000	180	十三間堀川~住之江大橋	計画中	

(いずれも都市計画街路事業)

図-1 歩行者専用道路配置図

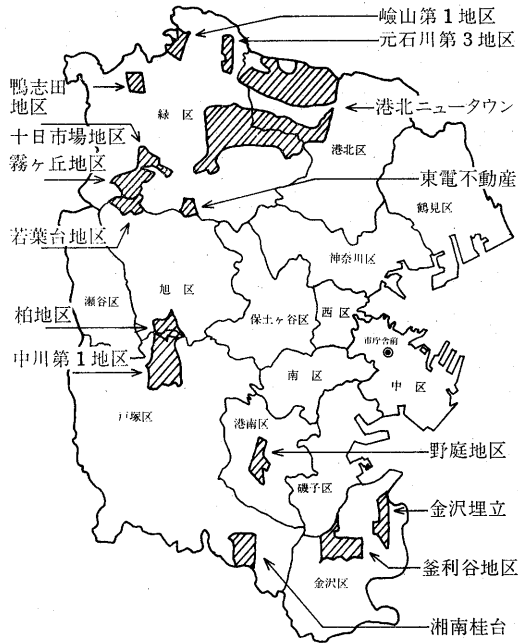
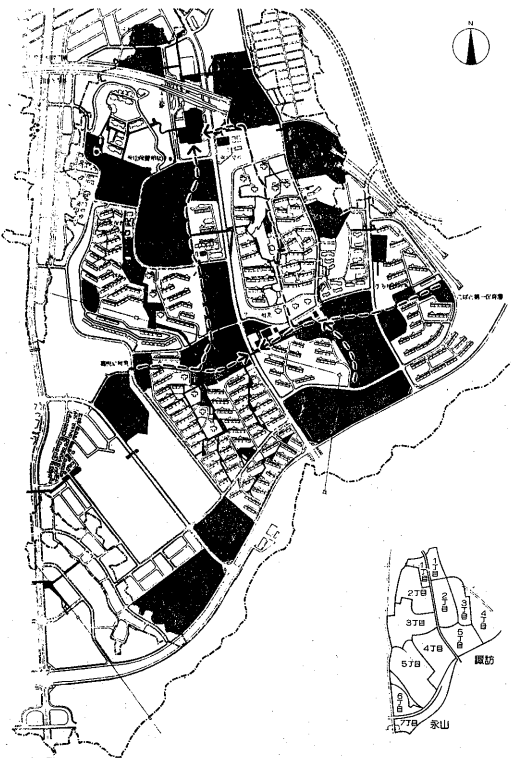


図-3 多摩ニュータウン5・6住区 (永山駅南ブロック)



が、団地相互間には歩行者の流れについての体系的ネットワークに対する配慮はないといつてよい。

② 利用状況

それでは、こうした歩行者専用道路等がどのように利用されているかをみておきたい。

残念ながら、本市には調査例がないので、東京多摩ニュータウンの事例(注1)をとることにする。

ここは、永山駅南ブロックの集合住宅地(公団諏訪団地、永山団地)で、かつ入居五年後の昭和五十一年調査であることとお断りしなければならない(団地面

積二五三ha、六、四九九戸、二一、四五一人、図13参照)。

⑦ 通行量について

永山駅(地区センター)へ向かう幹線の歩専用道では、平日四、四〇四人、二、五二人(以下二時間一方向交通量)、休日六、六〇九人、八九六人。バス停のあるサブセンターへ向かう歩専用道では、平日八、四八三人、二、五四一人、休日六、八三二人、一、三六〇人である。その他の住区内通路の交通量は、場所により差が大きい。平日二、八五二人、一、五二一人、休日二、五八二人、一、一〇九人、駅へ向かうものを除いて、他のすべての地点で平日の方が休日

より多い。

④ 利用主体について

歩専道の交通量のうち、自転車歩が平日で二五%、三日で四三%、一八%を占め、休日の方が平日よりも多い。歩行者の内訳は、平日では大人が四八%、一四%、幼児、児童が六〇%、一八%、休日では大人が四一%、二九%、幼児、児童が四五%、三一%である。六地点のうちで大人が多いところは、平日、休日とも駅付近だけである。また、自転車の内訳では、平日に駅付近で五七%を通勤者が占める他は、すべて幼児、児童が多く、特に休日のサブセンター付近では六三%となっている。

⑤ 利用形態について

通勤、通学、通園と買物のためと通行機能がほとんどである。その他には、サブセンター周辺、住棟廻りに露店が発生したり、立話や子どもの遊びその他のレクリエーション利用がみられる。後者の具体例としては、立話、三輪車遊び、自転車遊び、キャッチボール、子どもが遊ぶのを見る、散歩、落書などである。

以上のことからわれわれが幾つかの歩行者専用道路を見学した際に、人々が十分利用してないのではないかという感想をもったことがあるが、これは余計な心配であったように思われる。歩行者空間を主に利用対象としているのは、通

勤、通学の人々であるよりも、徒歩交通の主役である子どもや老人、幼児をつれた母親たちで、かつ「歩行者」には、乳母車、三輪車、車いす、自転車を含むことを認識する必要がある。多摩ニュータウンのような集合住宅の間に設けられた歩行者専用道路が、湘南桂台のような一戸建住宅の間に設けられた場合には、当然利用状況は異なつてこよう。計画へ実態をフィードバックさせるためにも、調査する必要がある。

三——歩行環境

歩行者専用道路の配置や形態については、道路構造令などで車道のように統一的な構造上、技術上の基準が定められているわけではない。この歩行者空間には、駅やバス停、商店街や公園、学校などの配置とリンクして合理的、機能的に歩けるばかりでなく、人々が楽しく、快適に憩える場も提供することが期待されている。このため、当該道路の機能や沿道の土地利用などに応じた個性（または地域性）のある配置や形態をその都度模索しているのが実情である。歩行者空間を構成する主なものは、次のとおりである。

① 幅員

歩行者専用道路に接する宅地は、他で

必ず車道に接するように計画する。建築基準法上、幅員が四m以上あれば、歩行者専用道路であってもこれを前面道路として建物が張りつくことはできるから、この家屋からの出入のため車両通行が発生することを防ぐ必要があるからである。道路構造令では、自転車道と自転車歩行者道については、二m以上、歩行者専用道路で一・五m以上とされ、特別の理由でやむをえない場合に各々一・五m以上、一m以上とすることができ。本市では、市道認定基準が、四・五m以上であることや管理用車の通行などのため、原則として四・五m以上が必要として運用している。しかし、歩行者空間は広いほどよい。機能上許されるならば、有効幅員としては一・五mしかないが、道路幅員としては六・五mの歩行者専用道路があつてよいと思われる。

② 舗装

通行必要車両荷重に応じた構造にすることは当然である。この場合の通行車両とは、緊急車でなくせいでい道路管理用車と考へたい。快適な歩行のために舗装材料は、雨の日のすべり、摩擦、補修のし易さ、通り全体として配列が美しく周辺との美観が保たれること、などに留意して決定する必要がある。従来、維持補修のし易い材料、工法で舗装したた

め、黒いアスコンの歩専道が多かったが、草とりなどの軽易な維持補修が地元で出来れば、レンガ、タイヤやビンコ口、砂利洗出舗装、土舗装、砂利道などがあると思われる。

③ 交差

他の一般道路と歩行者専用道路との平面交差は極力少なくする。やむをえず一般道路と平面交差する場合は、専用道路が広範に建設、利用されていない現状では、車が専用道路に入れないよう固定式駒止めその他の措置をし、歩行者や自転車の一般道路横断は信号処理する必要がなくと思われる。実際は、管理用車の進入の必要があるとして、壊れやすい可動式駒止めが多いのであるが、こうした車は数百メートルに一カ所程度の出入口を確保すればよいから、駒止めを固定式にかえて車両通行ができない構造としたい。

④ 道路付属物等

歩行者専用道路に快適さを与える主要な装置が、ストリート・フアニチュアであろう。各物件が各々休憩施設、利便施設、景観施設として、各個がバラバラにデザインされてはならない。各要素が全体の調和の中で美しくデザインされねばならない。ストリート・フアニチャー

表-3 歩行者専用道路等に設置が考えられる施設

施設の性格一道路付属物等については下表の通りであるが、都市計画事業においては、このうちA及びBについて個別協議により補助対象とする。

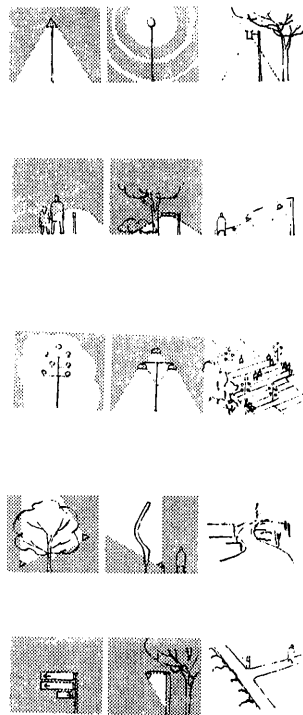
(注) A……道路本体
B……付属物
C……占用物
D……設置できないもの
(建設省都市局資料)

区分	施設	性格分類
休憩施設	休憩所(あづま家)	C
	パーゴラ	C
	ベンチ	C
	テーブル	C
	スツール	C
景観施設	水路	A
	碑	C
	池	A
	噴水	A
	時計台	C
	彫刻台	C
	花時計	C又は付属物の一部としてB
便利施設	便所	C
	駐車場	B
	自転車駐車場	B
	ゴミ箱	C
	街灯	B
	水飲場	C又は付属物の一部としてB
	電話ボックス	C
	吸が入れ	C
	案内板	C
	掲示板	C
	展示パネル	C
	霧店	C
	自動販売機	祭礼等一時的にはC
	遊戯施設	遊具
砂場		D
ブランコ		D
スベリ台		D
ジャングル		D
野外ステージ		D
釣り場		D
植栽	フラワーポット	B又はC
	藤棚	B又はC
	生垣	B又はC
	花壇	B又はC
	給水施設	B
その他	アンケート	C

⑤—植栽及び道路照明
植栽を歩行者専用道路だけで完結する計画としてとらえるのではなく、斜面緑地や公園などのグリーン・ネットワーク構成の中で計画がすすめられる必要がある。このネットワークの中で、シンボル・ツリーや通りごとに種類の違う並木

として設置が考えられる施設と国庫補助対象との一覧表は表-3のとおりである。美観上の配慮に関して、街並みとしての調和がとれているか否か、不快なものを取り除く努力がされているか否かが明確にされる必要がある。

図-4 照明計画パターン



をしたり、四季の花の道が考えられる。照明計画もまた、安全、防犯にとどまらず楽しさ、快適さを与える装置である。

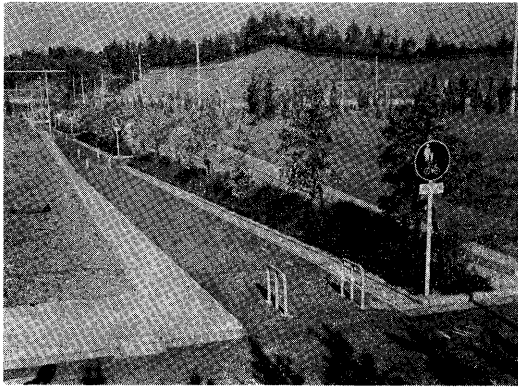
る。その照明のパターンは図-4のとおり。しかし、照明については、なお一般の防犯灯を地元の占用物件として取扱っ

ている関連で、歩行者専用道路についてだけ市が電気代を負担することの是非がある。このため、現状では、道路管理者が設ける道路照明と同じ施設をつくり、道路側が引継ぎするまで暫定的にこれを占用物件として扱っている。

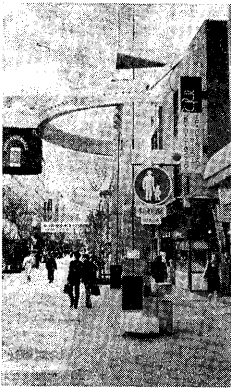
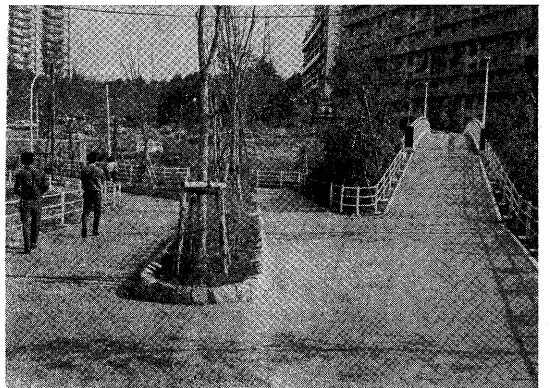
⑥—地下埋設物

ガス管や水道管などの埋設については、二通りの相反する考え方があ。これまでのは、歩行者専用道路等にガス会社の補修用等車両通行発生原因をなくす、樹木の成育の障害をなくす、宅地の前面道路としての利用が生じないよう誘導する等々のため、原則的に抑制している。しかし計画サイドから、水道、下水、電気、電話、水飲み、公衆便所、街灯、電話ボックスなどのため必要であること、実務サイドから下水は路面排水や自然流下への勾配をとること、配管配線最上経路となることなどの理由で、専用道路下の占用の要望は多い。道路法上もこうした公益占用物件の占用の場所はおおむね歩道下が原則と定められている。このため、専用道路のような場所は優先的に占用許可してよいとする考え方が生じてくるのである。

四—法制について



① ▲ ▼



③ ▲ ▼



④ ▲ ▼

写真

- ① 集合住宅地内の歩専道（旭区若葉台）
- ② 一戸建住宅地内の歩専道（緑区三保町）
- ③ 事実上の歩専道（緑区美しが丘）
- ④ イセザキ・モール

① 歩行者専用道路等の指定要件
 道路法上の歩行者専用道路と同じような効果をうみだすものに、道路交通法にもとづく歩行者用道路がある。道路標識については、道路法の場合も道路交通法の場合も「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」に基づく同一の規制標識がたてられるので、標識だけではない。これの法律による規制であるかは区別できない。

さて、これまで歩行者専用道路等といってきた道路法上の専用道路制度には、三種類あって、道路管理者は、交通の円滑を図るため必要があるときは、⑦もっぱら自転車だけの一般交通に供する自転車専用道路④もっぱら自転車及び歩行者の一般交通に供する自転車歩行者専用道路⑤もっぱら歩行者の一般交通に供する歩行者専用道路、を指定することができる。

これらの指定は、「まだ供用の開始のない道路又は道路の部分（当該道路の他の部分と構造的に分離しているものに限る）」（道路法四八条の七）について、区間を定めて行うことができる。イセザキ・モールがそうであったように、既成市街地に歩行者専用道路が成立しにくい大きな理由は、現道を整備して専用道路を設ける場合、道路管理者がその指定をすることができないことにある。この制約

の意図は、既に供用している道路では、当該箇所ですでに道路交通法による交通規制がかぶっており、法の競合が生じることを避けるためと思われる。

この趣旨から考えると、当該道路に道路交通法による交通規制が行われていない限り、すなわち形式的にも道路をいったん供用廃止することができれば、今度は道路管理者が独自の権限の行使として専用道路に指定することもあり得ることになる（写真1～4参照）。

② 通行の制限等

専用道路として指定、供用されると、何人もみだりに、

- ① 自転車専用道路を自転車による以外の方法により通行してはならない（法四八条の九第一項）
- ② 自転車歩行者専用道路を自転車以外の車両により通行してはならない（同条第二項）
- ③ 歩行者専用道路を車両により通行してはならない（同条第三項）

ことになる。

自転車専用道路は、自転車以外には人力車、荷車、リヤカー、農耕用の耕運機などが、また歩行者専用道路は、歩行者の外には身障者用車いす、乳母車、小児用二・三輪車、オートバイや自転車を押して歩いている人だけが通行できること

になる。しかし、歩行者専用道路等の通行制限には、さらに二点の緩和規定があるのであって、①「みだりに……通行してはならない」とする解釈運用②自動車専用道路の場合と異って、立ち入り制限がなく通行制限だけが規定されていることの解釈運用は、十分に検討されてよい。

「みだり」でない通行の例については、当該道路の管理用車や当該道路内の占有物件の維持補修用車、救急車、消防車などの通行が、相当の事情がある場合とみることができるだろう。類似の例で、道路交通法が道路標識等による交通規制をするに際して警察署長が政令で定めるやむを得ない理由ありと認めた場合に通行禁止の解除できるとされていることから類推して、①車庫などへの出入②身障者の輸送③貨物の集配④冠婚葬祭などの場合も、通行できるケースは多いと思われる。

また、自動車専用道路では「何人もみだりに……立ち入り、又は……自動車による以外の方法で通行してはならない」のであるが、歩行者専用道路の場合に前段の立ち入り制限がないのは、立ち入る程度ではたいてい危険、混乱が生じないためと思われる。立ち入る程度で通行にならない場合とは、横断とか沿道建物への出入のケースで、通行とは道路を縦断的

に通行するケースと解することができるわけではない。

したがって、歩行者専用道路を前面道路として建物がたつた場合に、これへの出入のために自動車が進むことは十分あり得るわけで、道路計画時から細かくチェックする必要はある。これほど極端ではないが、実務上の難問となっているケースは次のようなものである。

新聞や牛乳、郵便などの配達や買物のためのオートバイ、バイクの歩行者専用道路等への乗入れ。最近では主婦が自転車（原動機付自転車）の利用が盛んである。いうまでもなくこれは自転車専用道路等を走ることができないのであるが、すでに金沢埋立地内の歩行者専用道路では、バイクと歩行者の衝突事故まで発生しており、今後の対応が急がれている。

③ 交通規制について

歩行者専用道路等の通行の制限にかかると交通規制は、道路監視員による違反者に対する道路外への退去、オートバイ等から降りるなどの措置命令（法四八条の一〇）によって行われることになる。この措置命令に違反した者については、通行中止などの強制はできないので、三万円以下の罰金を課すよう告発することになる（法条一〇三）。

ところで、道路標識が両者（道路と公安委員会）とも同一のものとはいえず、歩行者専用道路等の道路標識による交通規制は、この標識が公安委員会の意志決定によって設置されたものでない限り、道路管理者側がフォローする義務を負うことになる。しかし、道路管理者にしてみれば、このような交通取締りについては、権限も組織も明らかに不十分な現状では実行できないのである。

道路交通法に基づく歩行者専用道路等の交通規制について若干検討してみた。自転車だけの通行を認めるのは、①道交法八条一項の道路標識で他の通行を禁止する場合
②同法一七条の二に基づく自転車道である場合
自転車及び歩行者だけの通行を認めるのは、

①道交法八条一項の道路標識で他の通行を禁止する場合
②同法八条一項及び九条の道路標識で他の通行を禁止する場合
③同法一七条の三第一項の道路標識で自転車及び歩行者の通行を認めるのは、歩行者だけの通行を認めるのは、

①道交法八条一項及び九条の道路標識で他通行を禁止する場合
②同法一七条の三第一項の道路標識で他通行を禁止する場合
③同法一七条の三第一項の道路標識で他通行を禁止する場合
④同法一七条の三第一項の道路標識で他通行を禁止する場合
⑤同法一七条の三第一項の道路標識で他通行を禁止する場合

会の権限行使としての道交法八条の道路標識による場合については、両法の競合を避けるために道路法上の専用道路の指定はしない必要がある。

道交法一七条の二の自転車道とは、自転車の通行の用に供するため区画された車道の部分（法二条）をいい、道路構造令の自転車道と少しニュアンスが異なるが、道交法の趣旨（一条）にかんがみ、道路の車道に併設する自転車道だけでなく自転車専用道路を含むと解したい。

以上のことから、自転車専用道路については、これが自転車道の種類として「通行区分」によって道交法から規制をかけることができること、自転車歩行者専用道路、歩行者専用道路については道交法の適用は難しいと思われる。

このことについては、先般、神奈川県警と協議したところ、彼らは警察庁に照会のうえ、①道路法の専用道路に対し道交法の適用はないこと。ただし、事故が多発する交通危険力所については、例外がありうる。②一般的に警察官職務執行法の適用はあること、を回答している。道路サイドでは取締りが実際できないのだから、専用道路の指定はしない方がよいとする意見が生じるものである。

五 今後の問題

歩行者専用道路等の建設は、環状2号線やベイブリッジと無縁で一人歩きをしているわけではない。われわれの生活が自動車に依存している程度は驚くばかり強固なものであるが、「人間性」の名のもとに車と人の共存をはかる試みは二十一世紀に向けて今後力強く続けられよう。市の総合的な都市交通体系のなかで道路空間の多目的利用の一つである歩行者空間がネットワークを構成し、各路線が地域、市民要請に対応した個性をもって整備されてくると考えられる。現時点での問題点のいくつかにふれておきたい。

① 維持管理

歩行者専用道路等の性格上、樹木に対するきめ細かい手入れが不可欠で、除草、剪定、散水、清掃などについては一般道路と異った処理が必要である。この多方面にわたる管理は、従来の部門別管理でなく、強固な一元的機構とすることが求められる。また、行政側だけでなく、市民自らの愛護団体、ボランティアとしての参加が望まれるところである（住民管理）。

② 住民負担

歩行者専用道路は、一般道路に比べて道路に接する宅地に対し、緑空間の提供、借景となっている。庭の利用をもちやすなどして美観、修景、利便上の利益を与えている。建設時だけでなく管理にあたっては、法六一条の受益者負担制度を沿道住民に適用してゆくことを検討する必要がある。

③ 啓蒙活動

交通取締りは当面道路パトロールの徹底することに対応されるだろう。それ以外にも、歩行者専用道路等の標識を十分

たて、一般道路との交差点に左折禁止措置と駒止めを整備する。しかし、住民のオートバイの乗入れ、自動車の不法駐車、駒止めや樹木の破壊や盗難の問題などの解決は長期間を要するだろうが、主にモラルの問題としてねばり強く啓蒙活動をくりかえす必要がある。

注(1) 「歩行者空間」77—多摩NT・5.

6 住区緑化実態・利用実態調査報告書」(日本住宅公団、東京ランドスケープ研究所)

〈道路局管理部道路交通対策課〉