

主要論点に関する今後の方向性①

- 車から人(歩行者、自転車利用者)への視点の転換
- 道路空間の最適利用
- 道路が有する機能の広がり

平成23年10月20日

1. 車から人(歩行者、自転車利用者)への視点の転換

- ① 自転車走行空間の確保
- ② 生活道路における歩行空間の確保

- 近年の環境・健康志向から自転車利用に対するニーズが高まっており、安全で快適な自転車走行空間の確保が急務。
- 超高齢社会の到来を受け、人優先の考えの下、安全で安心な歩行空間の確保をこれまでも増して一層積極的に進める必要がある。



- 視点を車から人(歩行者、自転車利用者)へ転換し、限られた道路空間を有効活用しながら、自転車走行空間、歩行空間を迅速に確保していくためにはどのような工夫が必要か。

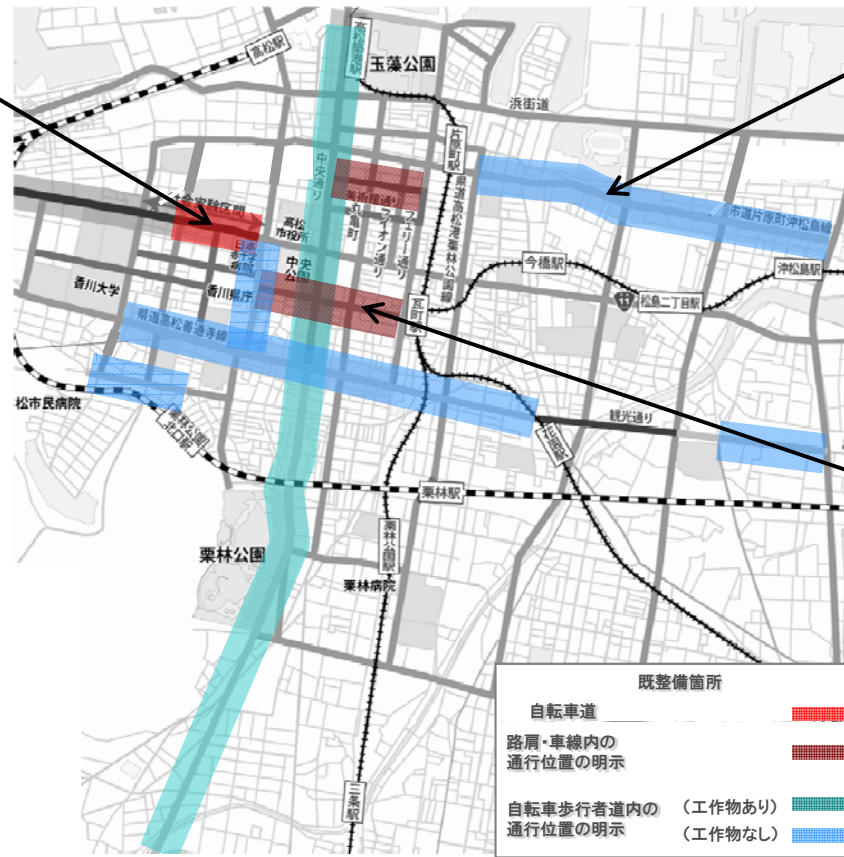
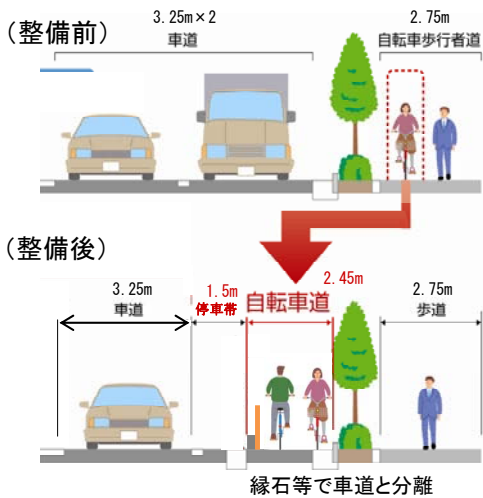
1. 車から人(歩行者、自転車利用者)への視点の転換

① 自転車走行空間の確保

高松市の取組事例

- 高松市では、自転車利用者が多く(分担率25%)、人口あたりの自転車事故数も高い(38件/万人、10万以上の都市で全国1位)ことから、安全で安心な自転車利用環境が課題
- 自転車交通量や自転車事故の多い路線を選択して自転車ネットワークの整備計画を策定。道路空間の再配分を図りつつ、「自転車道」、「自転車レーン」、「自転車通行位置の明示」等の手法を組み合わせることで自転車走行空間の整備を推進

■ 自転車道の整備



高松市中心部における自転車走行空間の整備状況

■ 自転車歩行者道内の通行位置の明示



■ 路肩内の通行位置明示

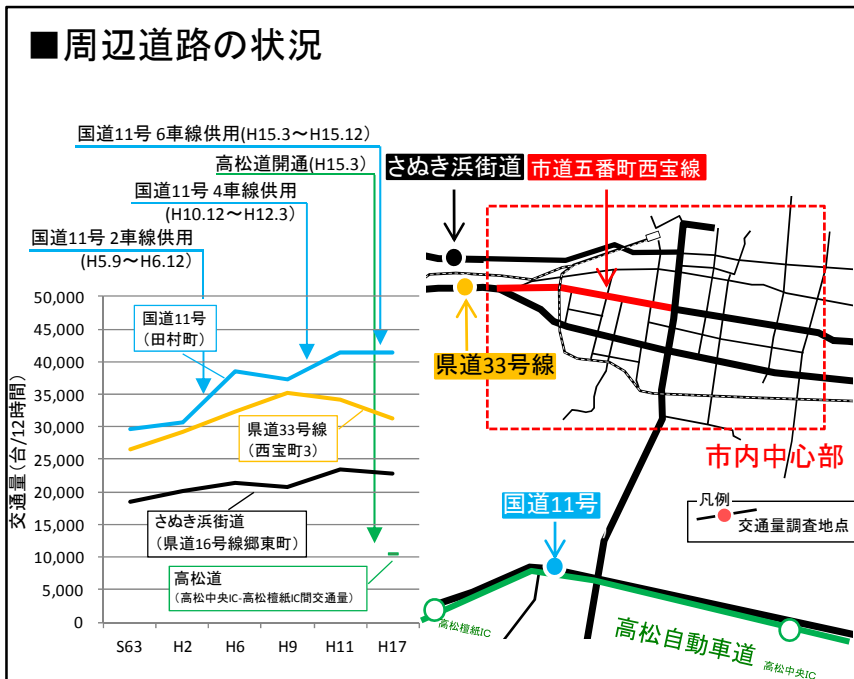


1. 車から人(歩行者、自転車利用者)への視点の転換

① 自転車走行空間の確保

高松市での取り組みが可能となった背景

- 国道11号バイパスをはじめとする高松市中心部周辺の道路整備による、通過交通の排除と、市中心部に流入する交通の分散化
- 市長、知事、関係機関(国、警察等)による組織を設け、平成20年に自転車ネットワークの整備計画を含む自転車を利用した都市(まち)づくり計画を策定
- 車線削減により自転車道を整備した市道五番町西宝線^{ごばんちょうさいほうせん}については、平成21年に社会実験(21日間)を行い、自動車交通への影響の確認やアンケート調査を実施。歩行者の70%、自転車利用者の60%が安全性が向上したと回答



出典：高松市HP

1. 車から人(歩行者、自転車利用者)への視点の転換

① 自転車走行空間の確保

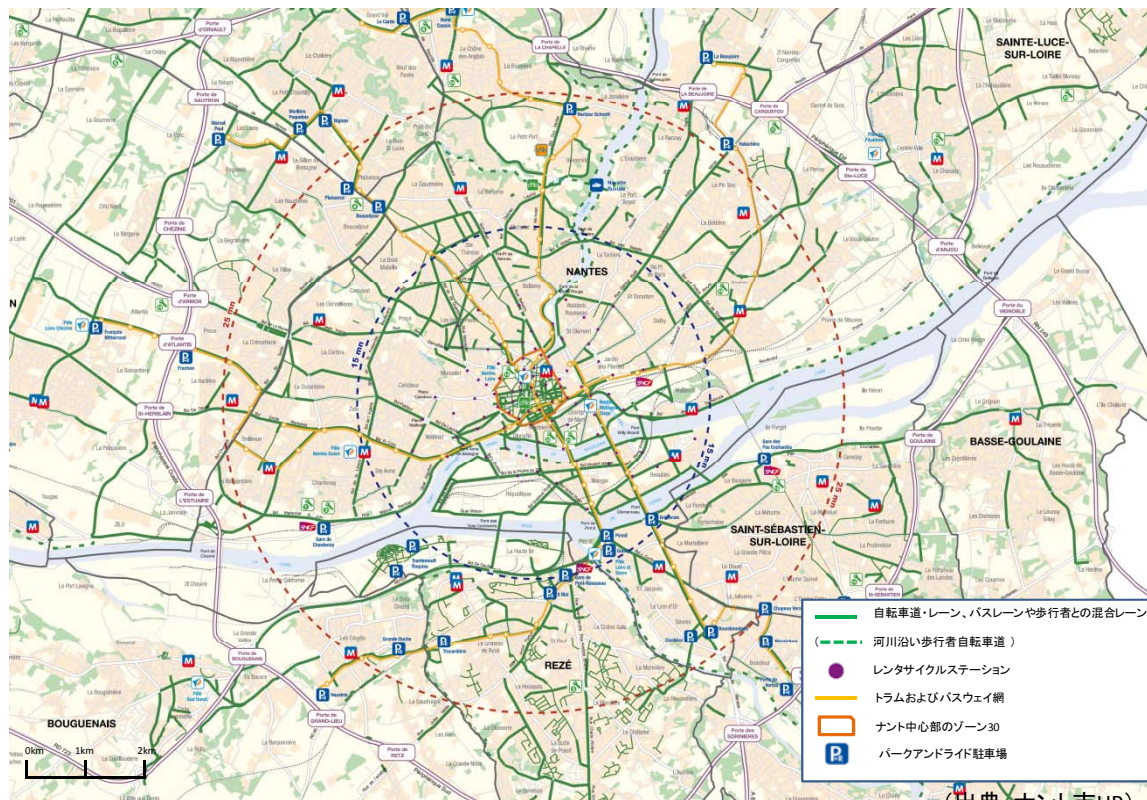
ナント市(仏)における自転車道ネットワークの整備

ナント市

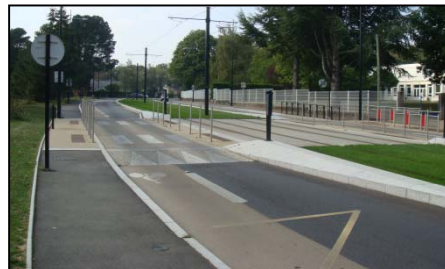
- フランス西部の都市、人口約29万人。1985年にフランスで初めて新型のLRTを導入した都市として有名。周辺23自治体とナント・メトロポール都市共同体を形成

自転車道ネットワーク

- 自転車道が846km計画されており、2009年までに388kmを整備
- 自転車の利用を促進するため、市の中心部及びその周辺に2008年までに89箇所のレンタサイクルステーションを配置



車道沿いに確保された自転車道



トラム整備に併せて確保された自転車道



ゾーン30のエリア内の自転車道

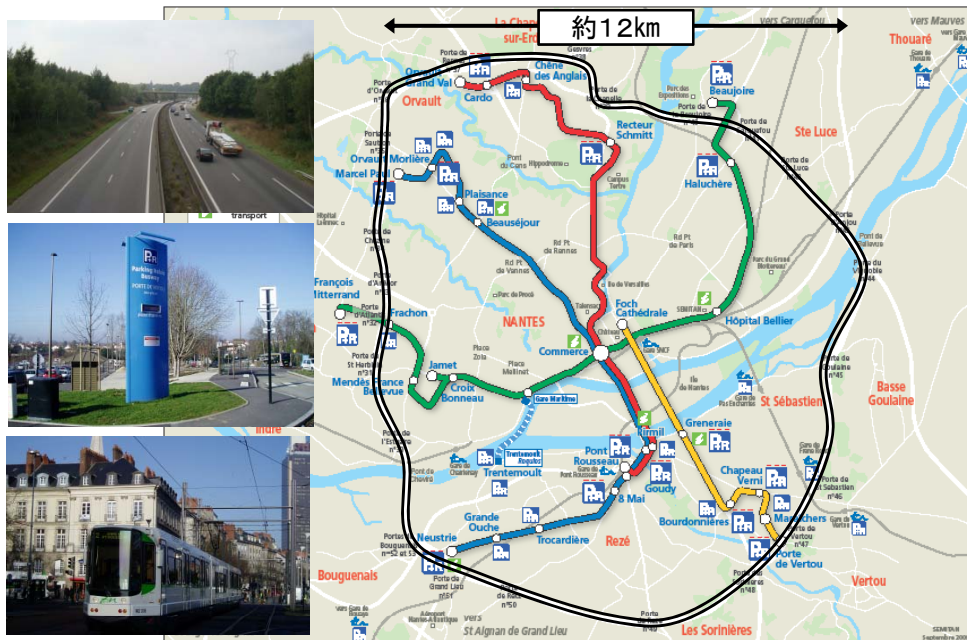


レンタサイクルステーション

1. 車から人(歩行者、自転車利用者)への視点の転換

① 自転車走行空間の確保

ナント市(仏)での取り組みの背景



- 直径約12kmの環状道路を整備
- 環状道路の内側に公共交通を整備(トラム3路線、BRT1路線)
- 環状道路と公共交通の結節点にはP&R駐車場(39箇所)を整備して、乗り換えを促進

- ゾーン30など広域的な交通マネジメントにより、市中心部への自動車交通の流入を抑制



- 自動車流入抑制を背景に、環状道路内外で道路空間の再配分を行い、多様な交通(トラム、自転車)に空間を割り当て



(出典: ナント市HP)

都市圏交通計画(PDU)

- フランスでは、国内交通基本法(LOTI法)、大気法(LAURE法)、都市連携再生法(SRU法)に基づき、10万人以上の都市圏でPDUを策定
- PDUの作成過程で、関係行政機関および市民との合意形成に配慮
- ナント都市圏における現在のPDUの期間は、2010年~2015年
- このPDUにおいて、自転車道の整備をはじめとする自転車利用の促進施策が、公共交通の拡充施策等とともに位置付け

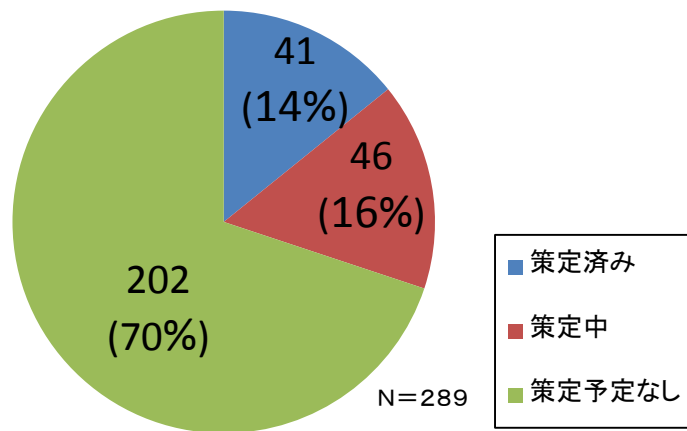
1. 車から人(歩行者、自転車利用者)への視点の転換

① 自転車走行空間の確保

我が国の自転車走行環境の現状と課題

- 我が国においては、自転車ネットワーク計画を策定し、計画的に自転車走行空間の整備に取り組む事例は少数
- 自動車から分離された自転車走行空間は全国で約83,600km。このうち、歩行者とも分離された空間はわずか約3,000km
- さらには、自転車走行空間が整備されている場合でも、連続性の確保が不十分

■ 人口10万人以上の自治体における自転車ネットワーク計画の策定状況



[出典：国土交通省調べ（平成23年9月実施）]

■ 自転車走行空間の整備状況



[出典：国土交通省資料、警察庁資料]

1. 車から人(歩行者、自転車利用者)への視点の転換

① 自転車走行空間の確保

安全で快適な自転車走行環境の確保に向けて

- 安全で快適な自転車走行環境を面的、連続的に確保していくためには、自転車交通の特性を踏まえて路線を選択した上で、道路空間の再配分による自転車走行空間の確保と、再配分の困難な路線での様々な工夫を両輪として進めていく必要がある

① 再配分による自転車走行空間の確保

都市部等、用地取得が困難な地域において、歩行者や自動車と適切に分離された自転車走行空間を確保するためには、交通実態や沿道状況等を踏まえた道路空間の再配分が有効な手法であり、次の点を踏まえて積極的に推進する必要

- バイパスや環状道路の整備等による自動車交通の転換や分散
- 地域の実態に則した自転車交通、公共交通、自動車交通による分担と連携、総合的な自転車利用促進施策の推進
- 地域住民や道路利用者との合意形成(利害調整)

② 再配分の困難な路線での様々な工夫

道路空間の再配分により自転車走行空間を分離することが困難な路線においては、自転車と自動車が安全に共存できる環境を確保するための様々な工夫が必要

1. 車から人(歩行者、自転車利用者)への視点の転換

① 自転車走行空間の確保

再配分による自転車走行空間の確保

- 道路空間の再配分を積極的に推進するため、今後は、関係する多様な主体に、これまで以上に積極的に働きかけ、連携・協働して次のような取り組みを推進する必要があるのではないか

- ① バイパスや環状道路の整備にあたっては、その整備効果を的確に捉えた適切なタイミングで自転車走行空間の整備が可能となるよう、道路空間の再配分を一体的に計画
- ② 関係行政機関、地域住民、道路利用者と共に、自転車交通、公共交通、自動車交通など、道路空間を利用する全ての交通に関わる連携施策を一体的に推進
- ③ 地域住民や道路利用者との早い段階からのコミュニケーションにより合意形成(利害調整)を図る※とともに、地域のNPOや大学等との連携した取り組み(合意形成、フォローアップ、評価)を充実

※ 取り組みの中で、地域住民、道路利用者との合意形成(利害調整)のあり方やルール、制度的な裏付け等について検討を深める

1. 車から人(歩行者、自転車利用者)への視点の転換

① 自転車走行空間の確保

再配分の困難な路線での様々な工夫

- 道路空間の再配分により、自転車走行空間を分離することが困難な路線においては、最高速度の規制によるほか、限られた道路空間の中で自転車と自動車が安全に共存できるよう、次のような取り組みを推進する必要があるのではないか

- ① 車線内に自転車の走行位置を示すなど、自転車と自動車の共存のメッセージを道路空間において積極的に発信
- ② 自転車利用者、ドライバーのモラル向上、意識改革を図り、共存、自転車優先の価値観を共有
- ③ 自転車と自動車が共存する道路空間における自転車優先のあり方について、制度的な裏付を含めて検討



- 車線内に明示された自転車の走行位置

世田谷区の事例(出典:世田谷区HP)

- 狭い道路に明示された自転車走行位置



ナント市(仏)の事例



- ゾーン30のエリア入口における、歩行者・自転車優先の明示

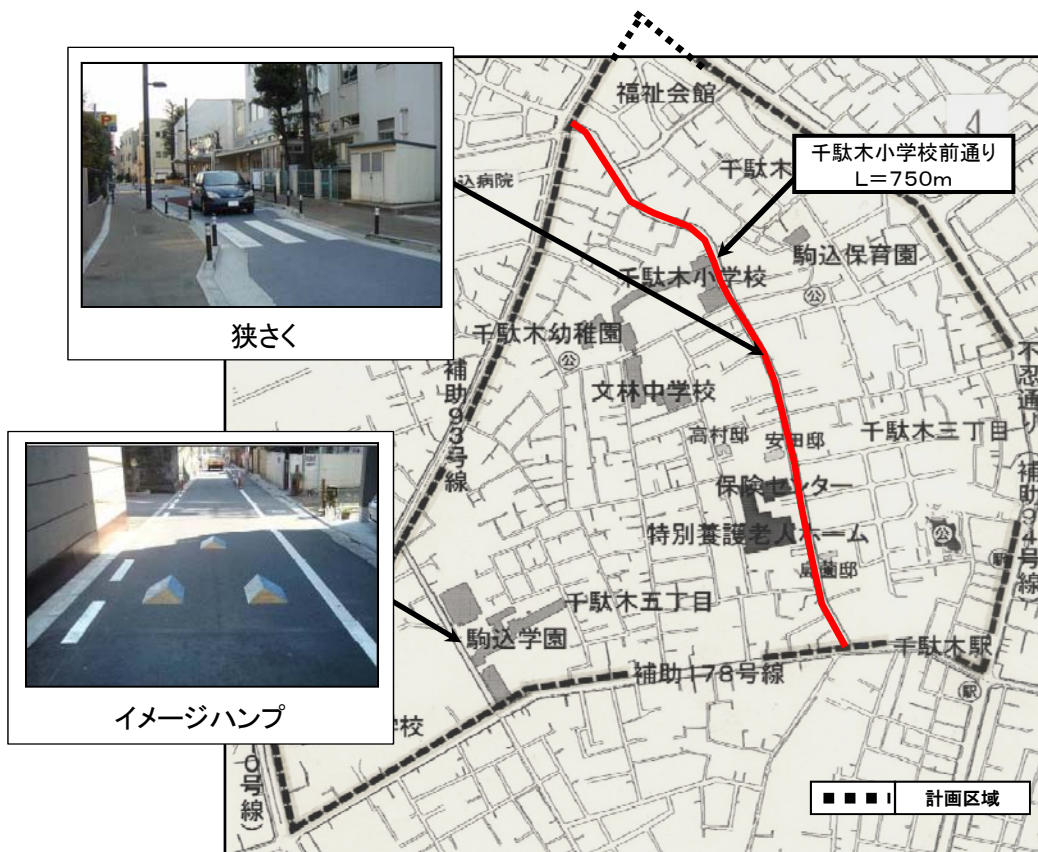
ナント市(仏)の事例(出典:ナント市HP)

1. 車から人(歩行者、自転車利用者)への視点の転換

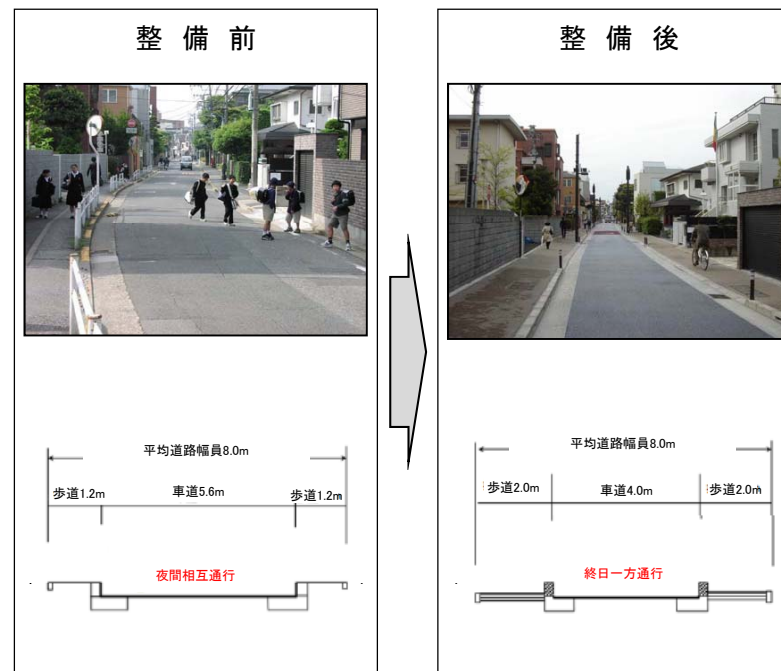
② 生活道路における歩行空間の確保

東京都文京区千駄木での取組事例

- 千駄木小学校通り(区道)は通学路として多くの児童に利用されているが、歩道幅員が狭く、通過交通も多いことから危険が指摘されていた。このため、車道幅員の縮小による歩道の拡幅を実施
- 実施に当たっては、地域住民へのアンケート調査を実施し、夜間対面通行可であった当該道路の終日一方通行化について地域と合意形成
- また、地域内での面的な30km/h規制、狭さくやイメージハンプによる速度抑制策を実施したほか、歩道の拡幅と併せて電線類の地中化を行った



■千駄木小学校前通りの整備状況



1. 車から人(歩行者、自転車利用者)への視点の転換

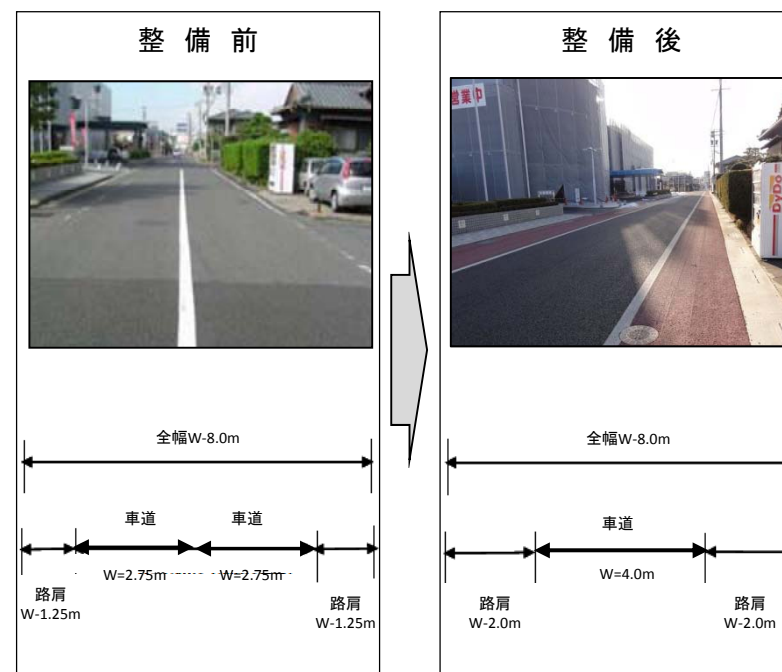
② 生活道路における歩行空間の確保

岐阜県土岐市での取組事例

- 市道82241号線及び82239号線は泉小学校の通学路として多くの児童に利用されているが、見通しの良い直線道路であることから通過車両の速度が高く危険が指摘されていた。このため、中央線を抹消し、車道幅員を縮小することにより歩行空間(路側帯)を拡幅
- 実施に当たっては、地域関係者による協議会での検討や現地調査(タウンウォッチング)など地域住民と連携した取り組みを通じて円滑に合意を形成
- また、歩行空間(路側帯)や交差点部にカラー舗装を行うことにより、歩行空間の明示やドライバーへの注意喚起等の効果を高めている



市道82241号線及び82239号線の整備状況



1. 車から人(歩行者、自転車利用者)への視点の転換

② 生活道路における歩行空間の確保

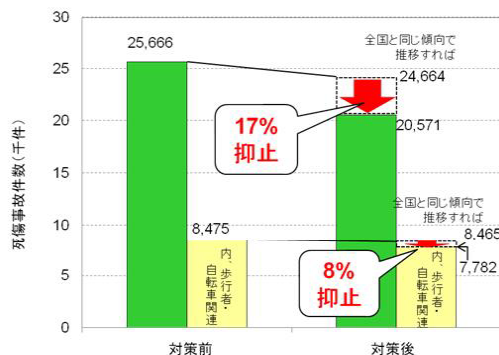
「あんしん歩行エリア」を通じた課題

■ あんしん歩行エリアの概要

- 国土交通省と警察庁が、生活道路において歩行者、自転車事故が多発しているエリアを共同で指定し、都道府県警察と道路管理者が連携して、交通規制と道路環境整備を組み合わせた面的・総合的な対策を推進
- 平成15年度に796地区、平成20年度に582地区を指定

■ あんしん歩行エリアの成果

- 平成15年度に指定した地区のうち、平成21年度までに対策が完了した地区については、エリア内の交通事故件数について17%の抑止効果(歩行者・自転車については8%)



対策完了エリアにおける死傷事故件数及び抑止率

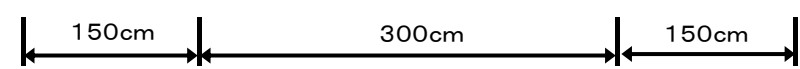
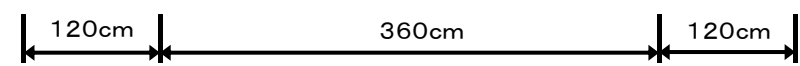
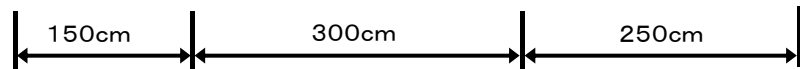
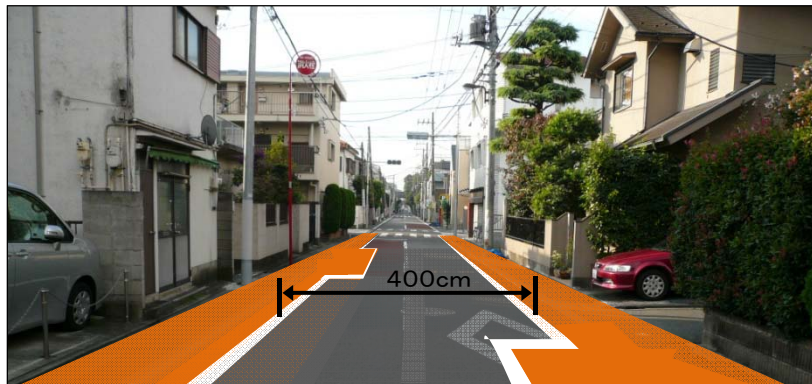
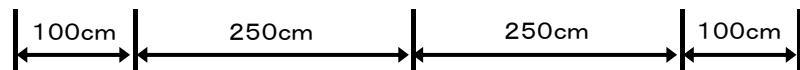
■ 歩行空間の確保における課題

- 歩行空間の拡幅／車道幅員の縮小による取り組みを面的な広がり確保して展開し、エリアとして人優先のメッセージを歩行者、ドライバーに伝えることができたか
- また、車道幅員の縮小とハンプ、狭さく、シケイン等のデバイスの設置を効果的に組み合わせた速度抑制策が実施できたか
- ワークショップの開催、ヒヤリハットマップの作成、合同安全点検等、地域住民の参加機会を確保し、地域住民の交通安全に対する気運の高揚を図り、地域住民の意識や行動を変え主体性を育むことができたか
- 地域住民や道路利用者と十分なコミュニケーションを通じて合意形成を図り、必要な対策を総合的に実施することができたか
- あんしん歩行エリアでの取り組みの成果や反省点を地方にフィードバックし、経験を共有化することにより、人優先の面的施策を全国的に展開することができたか

1. 車から人(歩行者、自転車利用者)への視点の転換

② 生活道路における歩行空間の確保

生活エリアの道路が人優先になっているか



1. 車から人(歩行者、自転車利用者)への視点の転換

② 生活道路における歩行空間の確保

事例などを通じた気づきや課題

- 生活道路において、安全で安心な歩行空間を、少ないコストで早期に拡充するためには、人優先の思想のもと歩行空間を優先的に確保する取り組み(歩行空間の拡幅／車道幅員の縮小)が現実的な手法であるが、その広がりは不十分
- 歩行空間を優先的に確保する取り組みを効果的かつ円滑に推進するためには、
 - ① 警察庁の推進する面的速度規制(ゾーン30)と連携した面的広がりの確保
 - ※ 実施にあたっては、警察が実施する一方通行規制等と連携するほか、ハンブ、狭さく、シケイン等のデバイスの設置との効果的な組み合わせを検討
 - ② 地域住民や道路利用者の実施内容について十分な合意形成を図るプロセスを確保するとともに、併せて交通安全への主体的意識を高めて行くこと
 - ③ 歩行者優先の取り組みを広く展開させるため、生活道路における交通安全対策に取り組もうとする地方公共団体や地域をエンカレッジすること

といった取り組みが重要

1. 車から人(歩行者、自転車利用者)への視点の転換

② 生活道路における歩行空間の確保

安全で安心な歩行空間の確保に向けて

- 道路空間を通じて歩行者やドライバーに人優先のメッセージを伝えるためにも、生活道路においては、「車道幅員を優先的に確保」から、「歩行空間を優先的に確保」へと転換を図り、次のような取り組みを推進すべきではないか

- ① NPO等の多様な主体との協働により生活道路における歩行空間の点検を実施、警察が実施する面的速度規制とも連携して、歩行空間の優先的確保(車道幅員の縮小／路側帯拡幅)を迅速に推進
- ② 地域におけるNPOや大学等が第三者的な立場から行政と地域住民との調整や地域での利害調整をコーディネート※したり、さらには地域住民の意識向上、取り組みの進捗管理や点検・評価を行う仕組みの導入

※ 取り組みの中で、日常生活に密着したエリアにおける地域住民、道路利用者との合意形成(利害調整)のあり方やルール等について検討を深め、「一人でも反対者がいたら実施できない」に代表される現状の克服を目指す

- ③ 生活道路における交通安全対策に取り組む地方公共団体や地域をエンカレッジするための仕組みの導入
 - 地方の取り組みを調査して評価結果を公表(併せて顕彰)、好事例や課題を全国の関係者で共有
 - 地方公共団体毎の生活道路における交通事故状況(全国における相対的なポジション)を提供

1. 車から人(歩行者、自転車利用者)への視点の転換

② 生活道路における歩行空間の確保

歩行空間の拡幅／車道幅員の縮小による効果

効果－1 : 歩行者の安心感が向上

- 歩行空間が広がることにより歩きやすさや安心感が向上
- 岐阜県土岐市泉地区において実施したアンケート調査では、63%の児童が「歩きやすさが良くなった」、44%の児童が「車が怖くなくなった」と回答

効果－2 : 通過車両の速度が減少

- 車道幅員の縮小によりドライバーの緊張感が高まり走行速度が抑制される
- 愛知県警察が豊田市等で中央線抹消・路側帯拡幅が実施された7路線において実施した調査では、実施後の車両の平均走行速度は40km/hから35km/hへ 5km/h減少

効果－3 : 交差部での出会い頭事故が減少

- 車両の走行位置が道路中央に移動することから、交差道路から進入する車両との距離が確保でき、出会い頭事故が減少
- 愛知県警察が県内で路側帯拡幅が実施された24路線において実施した調査では、実施前後の各6ヶ月の比較で出会い頭事故は14件から3件に減少

1. 車から人(歩行者、自転車利用者)への視点の転換

② 生活道路における歩行空間の確保

面的速度規制「ゾーン30」の推進(警察庁)

- 警察庁では、道路管理者と連携し、平成28年度末までに全国約3,000箇所を目標にゾーン30(最高速度30km/hの区域規制等)を推進することとしている

■ これまでの生活道路対策

- 海外では生活道路対策を個別の道路の区間に実施するのではなく、道路網を面的に捉えて実施するゾーン30等のゾーン対策が有効とされ、市街地を中心として普及が進んでいる
- 我が国においても、生活道路対策としてゾーン対策を推進しているが、全国的に普及しているとは言えない状況



■ ゾーン30の推進(H23.9.20警察庁交通局長通達)

(1)ゾーンの設定手順

- ① 市街地等から2車線以上の幹線道路、河川、鉄道等の物理的な境界で区画された場所をブロックとして選定
- ② ブロック内の1車線道路のうち、住民が日常生活で利用する道路を生活道路に選定
- ③ 生活道路が集積している区域を対象にゾーンを設定

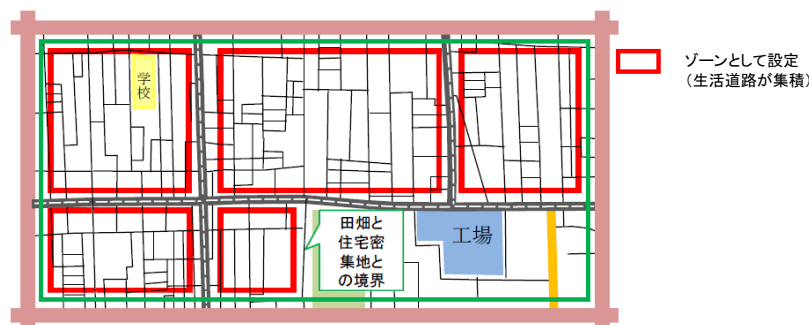
(2)対策内容

- ① 最高速度30km/hの区域規制
- ② 路側帯の設置・拡幅と車道中央線の抹消

(3)整備目標

全国で平成28年度までに約3,000箇所の整備を目標

〈ゾーン設定イメージ〉



〈速度規制標識〉



区域の始まり 区域内 区域の終わり



2. 道路空間の最適利用

- ① 路上駐車、路上工事による影響の最小化
- ② 沿道利用の変化に伴う影響の最小化

- 路上駐車や路上工事による道路空間の占有は、交通事故や渋滞の原因となり、歩行空間の不法占用とともに安全で快適な道路環境を阻害する大きな要因となっている。
- 大型商業施設の立地など沿道の土地利用の変化に伴い新たな渋滞が発生する事例も少なくない。



- これらによる社会損失の最小化を図り、整備された道路空間が本来有する機能を発揮させていくため、道路空間の最適利用に向けてどのような工夫が必要か。

2. 道路空間の最適利用

① 路上駐車、路上工事による影響の最小化

東京都における路上駐車対策の取組事例

- 東京都では、渋滞対策として、スムーズ東京21（平成13年度～）、スムーズ東京21－拡大作戦－（平成15年度～）、ハイパースムーズ作戦（平成20年度～）に取り組んできており、これらの中で、路上駐車対策にも取り組んできている
- 東京都内における瞬間的な違法路上駐車台数は、平成18年の新駐車対策法制の施行もあり、平成20年までは減少したが、平成21年以降は横ばいの状況

《スムーズ東京21～拡大作戦～ における路上駐車対策》

□ 違法駐車対策

- 赤系カラー舗装による交差点付近の駐停車禁止区域等の明示と駐停車禁止区域の拡大
- 駐車抑止テレビシステムの整備
- 違法駐車取締り

等

□ 駐車場等の有効活用

- 客待ちタクシー対策の実施
- 路外荷さばきスペースの確保

等

□ 周知・広報キャンペーン



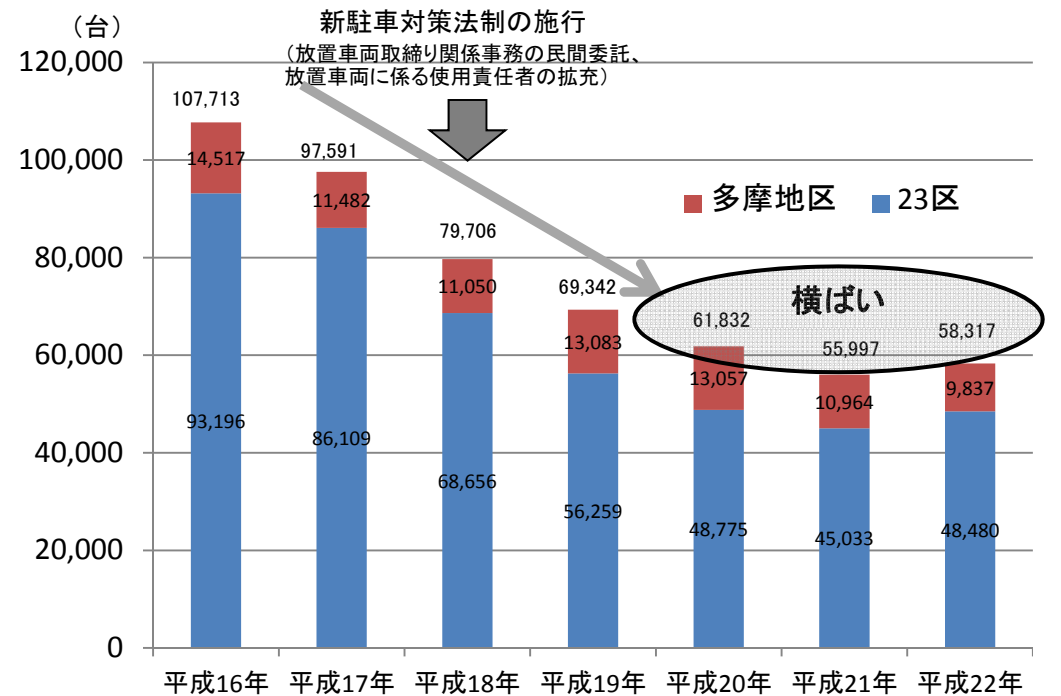
赤系カラー舗装



普及啓発ポスター

出典：東京都HP

■ 東京都における違法路上駐車台数の推移



スムーズ東京21～拡大作戦～

ハイパースムーズ作戦

出典：警視庁HPをもとに国土交通省が作成

2. 道路空間の最適利用

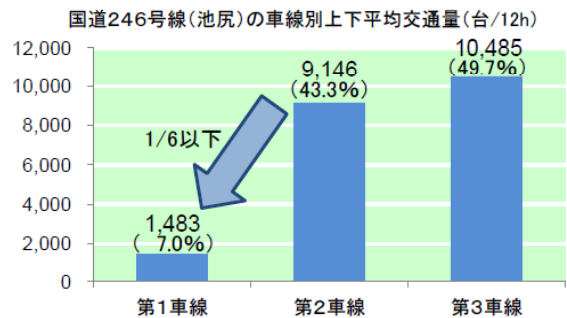
① 路上駐車、路上工事による影響の最小化

国道246号の路上駐車

- 東京都内(世田谷区池尻)の国道246号では、路上駐車車両により、依然として第1走行車線が有効に利用されていない



第1車線 第2車線 第3車線



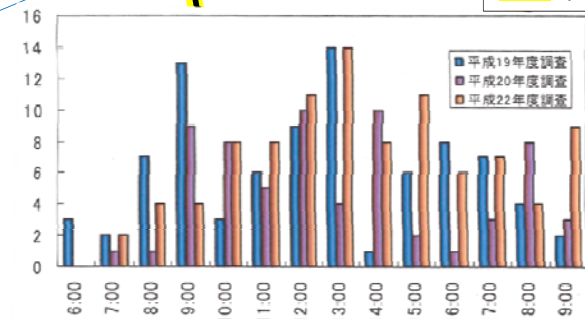
注1)トラフィックカウンターで計測した2011年7月の平日7~19時の平均値
ただし、バス専用レーンの時間帯を除く(上り7:00~9:30 下り17:00~19:00)

都道431号線の路上駐車

- 東京都内(渋谷区幡ヶ谷)の都道431号線は、自転車専用通行帯の整備の際、地元地域からの要望で駐車違反取締最重点路線に指定されたが、多くの車両が自転車専用通行帯に駐車



駐車車両を避けて通行する自転車



自転車専用通行帯に駐停車していた自動車の台数(正時にカウント)

2. 道路空間の最適利用

① 路上駐車、路上工事による影響の最小化

東京23区における路上工事対策の取組事例

- ・ 関係機関で組織する「道路工事調整協議会」で策定した「路上工事対策行動計画」に基づき、改善目標と実績について年度毎にフォローアップを実施
- ・ 周辺住民及び道路利用者の不満を把握し、路上工事時間の管理の徹底、工事の平準化及び年度末工事抑制の一体実施などの行動方針を策定し、それを踏まえた工事調整を実施
- ・ 東京23区の直轄国道においては、占用工事の約3割において工事短縮が図られている

■ 東京都道路工事調整協議会

- ・ 道路管理者：東京国道、東京都(建設局)、首都高速 等
- ・ 交通管理者：警視庁
- ・ 占用企業：東京都(上下水道局、交通局)、NTT東日本
東電、東京ガス、東京メトロ、JR東日本 等



「東京23区における路上工事対策の行動計画」

■ 同協議会調整部会において実際の工事調整を実施

- ・ 共同工事や合同規制等による工事日数の縮減
- ・ 早期発注、所要協議の迅速化等による工事時期の平準化
- ・ 年末・年始、年度末等の工事抑制の一体実施
- ・ 地域等へのわかりやすい周知方法、ノウハウの共有化

■ 東京23区の直轄国道約160kmの占用工事

(平成22年度)

○ 占用工事数……………1,949件

○ 調整を実施した工事

- ・ 共同施工による工事縮減……………134件(7%)
- ・ 工事時期の調整による工事縮減…259件(13%)
- ・ 非開削工法による工事縮減……………208件(11%)
- ・ 調整の結果、単独とした工事……………529件(27%)
- ・ 民地側の依頼による供給工事……………649件(33%)

31%

○ その他工事

- ・ 調整不能の緊急工事……………170件(9%)

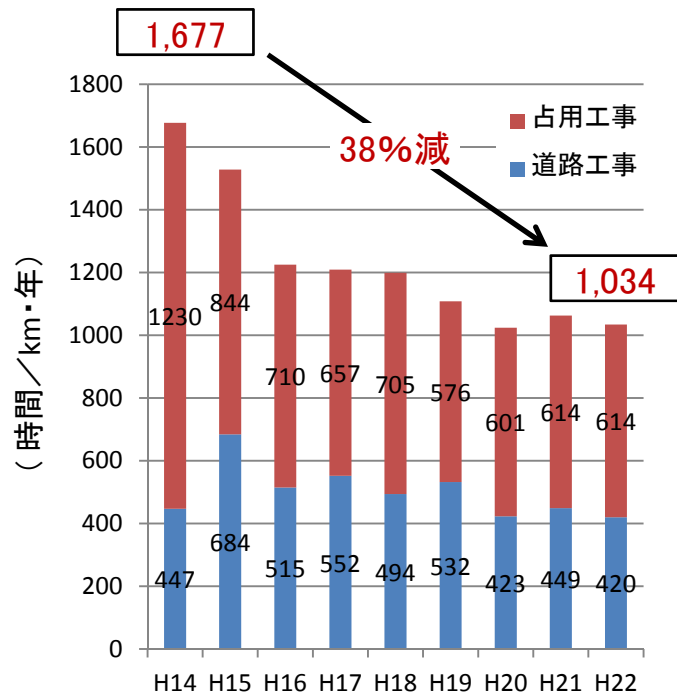
2. 道路空間の最適利用

① 路上駐車、路上工事による影響の最小化

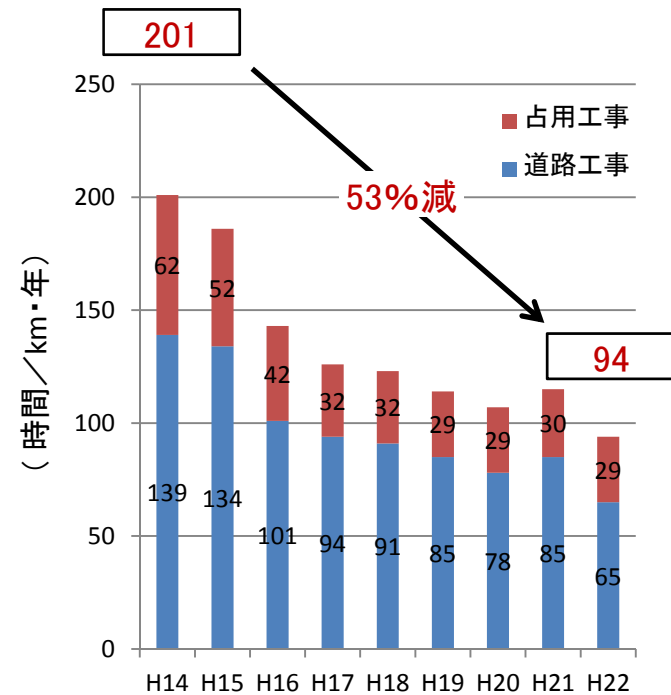
直轄国道における路上工事削減の成果

- 東京23区の直轄国道では、1kmあたりの年間路上工事時間が約4割減少(平成14年度→平成22年度)
- 全国の直轄国道では、1kmあたりの年間路上工事時間が約5割減少(平成14年度→平成22年度)

■ 1kmあたりの年間路上工事時間
(東京23区 直轄国道)



■ 1kmあたりの年間路上工事時間
(全国 直轄国道)



2. 道路空間の最適利用

① 路上駐車、路上工事による影響の最小化

事例などを通じた気づきや課題

- 路上駐車を削減するには、取り締まりの強化だけでなく、ドライバー、運送事業者等の道路利用者や沿道商店街等の土地利用者に対し、モラル向上や意識改革、沿道の利用方法を含めたルールの合意や徹底について、積極的に働きかけることが重要
- 路上工事対策の取組は一定の効果を得ているが、今後は、道路利用者の評価に直結するデータに基づき、より効果的に継続することが重要

今後の道路施策の方向性

- 路上駐車や路上工事による渋滞損失等の影響をプローブデータの活用等により簡易にモニタリングできる仕組みを構築、地域住民や道路利用者に対し積極的に公表し、意識してもらうことが必要ではないか
- 路上駐車により深刻な社会損失が生じている路線において、道路管理者と利用者が協力して路上駐車をさせない計画づくりに取り組むことが必要ではないか（時間帯によるメリハリに留意、合意の下で計画が策定されれば重点的な取り締まりを要請）
- 道路利用者の評価に直結する渋滞損失等のデータに基づく路上工事の調整や実施方法の工夫が必要ではないか（利用者への影響が最小となる時期や時間帯での実施等）

2. 道路空間の最適利用

② 沿道利用の変化に伴う影響の最小化

沿道型商店の立地によるトラフィック機能の低下事例(茨城県水戸市)

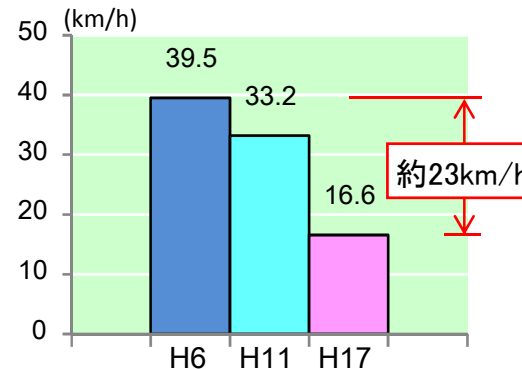
- 国道50号水戸バイパスでは、沿道型商店等の立地による出入り交通の増加により、旅行速度が供用時の半分以下に低下
- 沿道型商店等が乗入口の設置工事等を行う場合には、道路法に基づく道路管理者の承認が必要であるが、承認の審査基準は道路の構造や安全に主眼を置いており、渋滞抑制の観点からは十分機能しない



■ 沿道型商店への入店による渋滞



■ 混雑時旅行速度(休日)の変化



区間: 水戸市千波町~米沢町 出典: 道路交通センサス

■ 道路法第24条

道路管理者以外の者は、………道路管理者の承認を受けて道路に関する工事又は道路の維持を行うことができる………。

■ 道路法第24条の承認に係る審査基準について (H6.9.30 通達)

- (2) 乗入口の構造は、別図2-1~5並びに別表2の歩道改築標準図及び舗装厚表によること。
- (4) 次に掲げる箇所以外の箇所であること。
 - a 横断歩道中の及び前後5mの部分
 - b トンネルの前後50m以内の部分

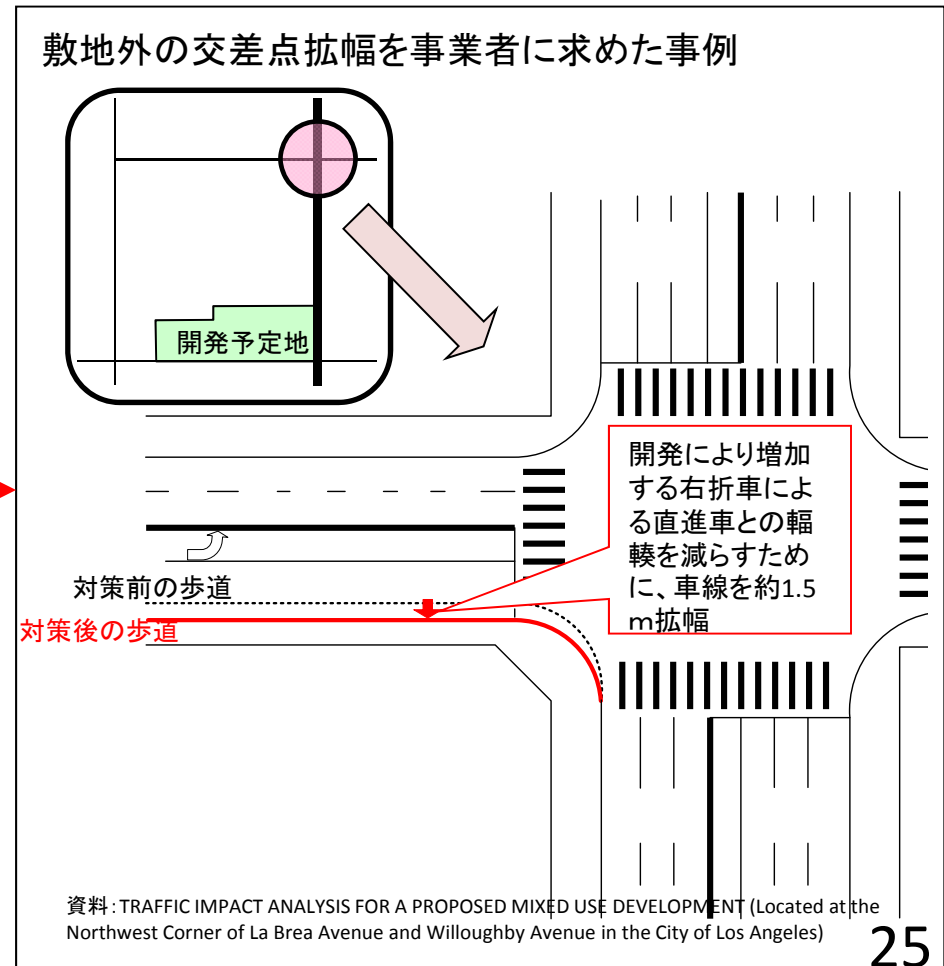
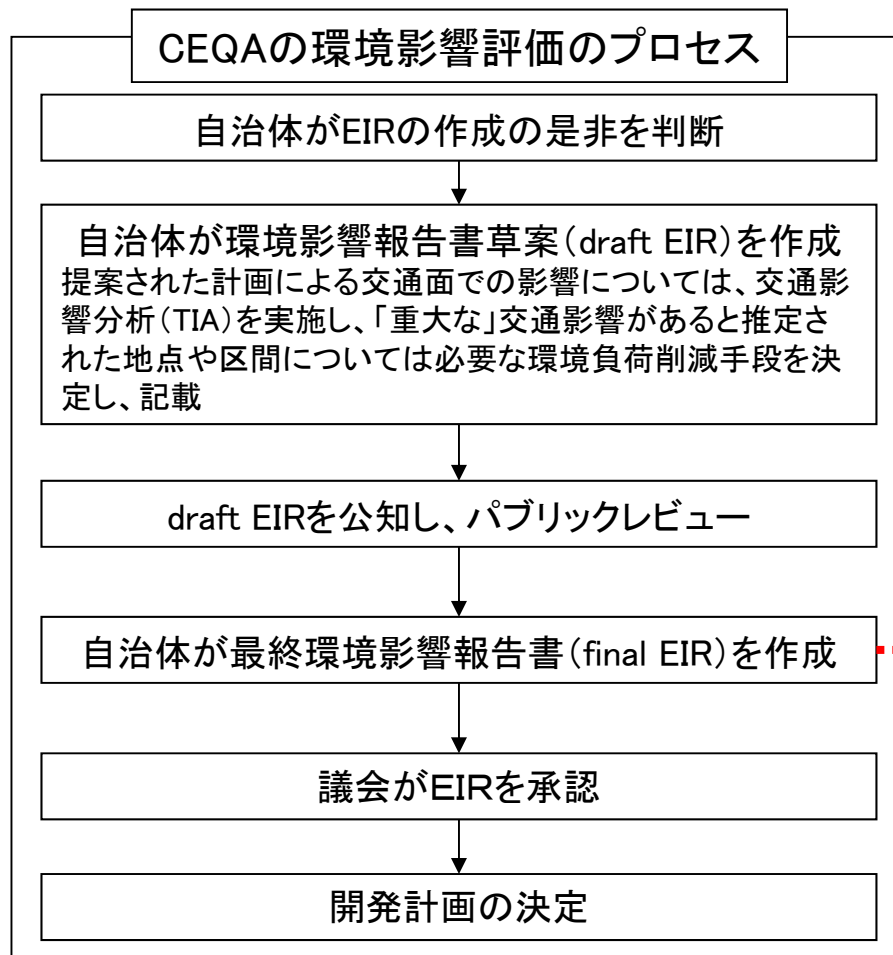
道路交通への影響の視点が基準化されていない

2. 道路空間の最適利用

② 沿道利用の変化に伴う影響の最小化

カリフォルニア州(米)の事例

- カリフォルニア環境品質法(CEQA)に基づいて、州や自治体による承認が必要とされた開発のうち、環境影響が大きい計画については、自治体が環境影響報告書(EIR)を作成
- 自治体は、開発に伴う環境負荷の削減を開発事業者に求めることができ、開発地から離れた地点での道路改良等についても可能



2. 道路空間の最適利用

② 沿道利用の変化に伴う影響の最小化

事例などを通じた気づきや課題

- 新たな沿道型商店等の立地に伴い渋滞の発生等が予想される場合においては、沿道土地利用者に対して、立地に伴う道路交通への影響を踏まえた対策の実施を求められる制度・運用の改善が必要

今後の道路施策の方向性

- 改善の方法としては、次のような仕組みが考えられる
 - ① 道路法第24条に基づく乗入口の設置工事等の審査基準に「交通の円滑」の視点を加えて、道路交通に与える影響を確認
 - ② 道路法第24条の手続きによらずとも、沿道土地利用者に対して、道路交通に与える影響を踏まえた対策の実施を求めることができる方策の確立
 - 上記手続きに当たっては、道路交通への影響予測※の提出を求めることとし、沿道土地利用者に対して求める対策も、アメリカの事例のように立地箇所から離れた場所での対策を含めるべきではないか
- ※併せて、影響予測に用いるシミュレーターの認定化や、入力値やパラメータ等を公開するなど透明性のある仕組みを構築

3. 道路が有する機能の広がり

① 社会のニーズに応えるための道路空間のオープン化

問題意識

- ・道路は人の移動や物資の輸送に不可欠な基本的な社会資本であり、社会・経済の発展や国民生活の向上に大きな役割を果たしている。
- ・そこで道路が、自動車や歩行者・自転車それぞれについて、安全・円滑・快適に通行できる交通機能と都市の防災空間、緑化や景観形成、沿道環境保全のための空間機能を担うために、これらの機能に支障が生じないように、道路管理者以外の特定の者が道路空間を使用するに当たっては、一定のルールを設けている
- ・ところが、近年、地域の賑わい創出及び新たなビジネスチャンス創出のために道路空間を利活用したいという国民のニーズが高まっている
- ・そこで、従来の道路機能を確保しつつ、維持管理の支障の無い範囲で、道路空間のオープン化を進めていく必要がある

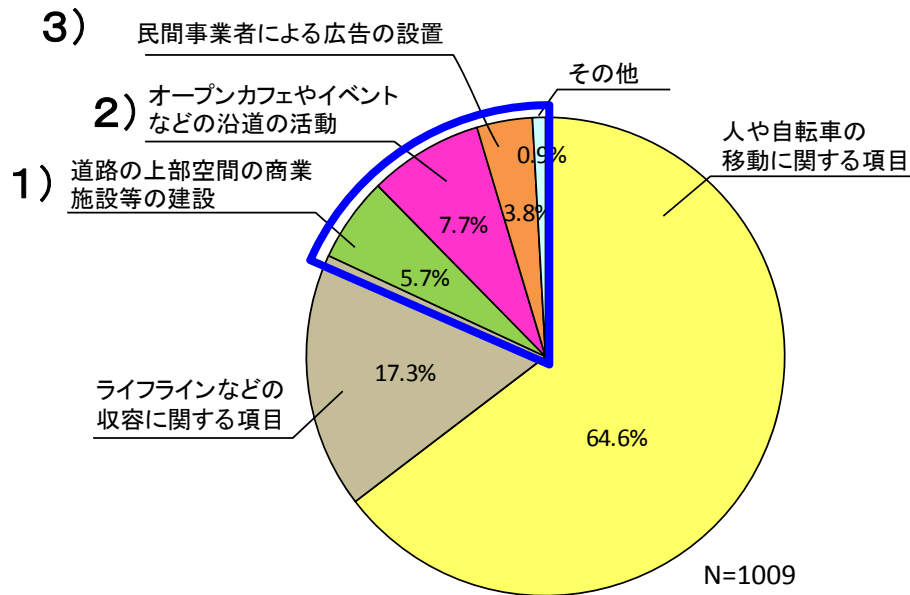
3. 道路が有する機能の広がり

① 社会のニーズに応えるための道路空間のオープン化

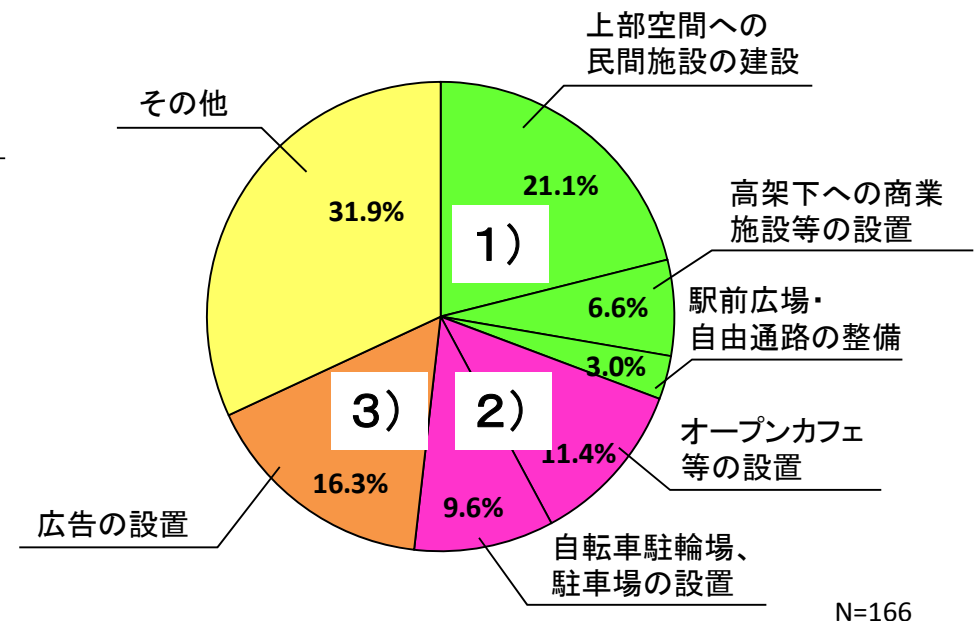
国民から求められているニーズの現状

・道路空間に対しては、通行やアクセスなど移動に関する交通機能、電線などの収容空間に関する機能のほか、以下のニーズがよせられている

- 1) 道路の上下空間に建物を建設するための空間
道路上部空間の建築物、駅前広場、自由通路 など
- 2) たまり場としての空間
地域振興のためのオープンカフェやイベントの場、駐輪対策としての場 など
- 3) 収益事業を実施できる空間
広告塔 など



【道路空間を有効かつ快適に活用するためにはどれが重要か】
(国土交通行政インターネットモニター 平成23年8月実施)



【道路空間のオープン化に関する提案募集 提案の内訳】
(平成22年7月実施)

3. 道路が有する機能の広がり

① 社会のニーズに応えるための道路空間のオープン化

1) 道路上部空間へ建築物を建設した事例

銀座三越

ア) 概要

- ・株式会社三越が整備主体（平成22年9月竣工）
- ・百貨店の増床計画に伴い、本館と新館の間の道路の上空に、通行機能を維持しつつ建築物を建設

イ) 事業の特徴

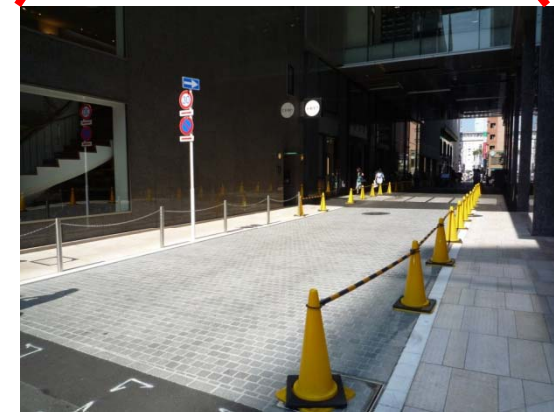
- ・以下の理由により、現行制度では道路上空に建物を建設できなかったことから、銀座にふさわしいまちづくりを進めるために、議会での承認を得て廃道を行った上、百貨店増床を行った

- ① 立体道路制度の適用は新設及び拡幅箇所に限られ、既存道路に対しては適用できない
- ② 事業実施当時には、一般道上空に店舗などの建築物の占用は不可能であった

ウ) 廃道によるデメリット

- ・廃道を行い、道路法の適用されない通路となったことにより、適正な道路管理（道路の維持、修繕又は災害復旧等）が担保されなくなった

※平成23年10月より、都市再生特別措置法の改正で、大都市の一部区域（特定都市再生緊急整備地域：政令で指定）に限り、道路上空に建築物を占用できるようになった



廃道した通路（銀座三越）

3. 道路が有する機能の広がり

① 社会のニーズに応えるための道路空間のオープン化

2) たまり場及び3) 収益事業を実施できる空間としての事例

道路空間の活用事例（海外事例）

- ・海外においても、道路空間をたまり場としての空間や、収益事業を実施できる空間として活用する事例が種々見られる。



購買施設イメージ(新聞スタンド)
(ニューヨーク)



オープンカフェの設置イメージ(パリ)



広告の設置イメージ(パリ)



自転車駐輪場の設置イメージ
(メキシコシティ)

3. 道路が有する機能の広がり

① 社会のニーズに応えるための道路空間のオープン化

道路占用制度の概要

○ 道路は、人の交通や物資の輸送等の一般交通の用に供することが本来の目的

○ 本来的機能を阻害しない範囲で道路区域への物件の設置が認められる

⇒ 占用許可は、

法律上の要件：①占用許可対象物件、②無余地性の基準、③政令の基準

一般原則：④公共性の原則、⑤安全性の原則、⑥計画性の原則

の6つの許可要件により判断

○ 道路を占用する対価として、「占用料」を徴収している。占用料の額は、直轄国道については、道路法施行令別表に規定されている。

3. 道路が有する機能の広がり

① 社会のニーズに応えるための道路空間のオープン化

道路空間へのニーズに対する現行制度

・現行制度でも一部可能であるが、国民のニーズに対して、必ずしも全てに対応できるわけではない。

①道路の上下空間に建物を建設するための空間	
道路上部空間への建築物の建設	▲ 大都市の一定の道路については上部空間への建築物の設置が可能となった(※1)が、他の道路については困難。
高架下への商業施設等の設置	○ まちの賑わいの創出の観点から、高架下等利用計画に従い、占用許可を受けることで商業施設等の設置が可能。
駅前広場・自由通路の整備	▲ 整備する自由通路等が特定高架道路等の一定の道路に該当し、新設される場合に限り整備が可能。
②たまり場としての空間	
オープンカフェの設置	○ 歩道等における食事・購買施設等の設置は可能。一定の地域においては、許可基準も緩和(※1)
自転車駐輪場の設置	○ 歩道等における自転車駐車器具の設置は可能。一定の地域における特定の目的のものについては、許可基準も緩和。(※1)
③収益事業を実施できる空間	
広告の設置	○ 一定の地域においては、良好な景観の形成等に寄与する広告用看板の設置は可能(※1) ▲ 占用料は道路法施行令別表で一律に規定

○対応可能なもの ▲運用等が限定的なもの

※1 都市再生特措法等の改正により、平成23年10月より実施可能

3. 道路が有する機能の広がり

① 社会のニーズに応えるための道路空間のオープン化

事例などを通じた気付きと今後の道路施策の方向性

〈気付き〉

①道路の上下空間に建物を建設するための空間

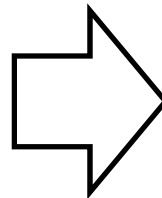
- ・立体道路制度の適用が、高速道路等の新設又は改築する場合に限定されている。

②たまり場としての空間

- ・オープンカフェや自転車駐車器具等に係る制度改正を行った。そこで、実施状況について、把握する必要がある。

③収益事業を実施できる空間

- ・道路空間における収益事業を認めるに当たり、公平性を担保しつつ、道路使用の対価の在り方について、柔軟な制度になっていない。



〈今後の方向性〉

①道路の上下空間に建物を建設するための空間

- ・既設の高速道路への立体道路制度の適用など、新たなニーズに対応した制度拡充が必要ではないか。

②たまり場としての空間

- ・10月からの都市再生特措法等の改正の施行による効果の把握を行うとともに、それを踏まえた新たなニーズへの対応が必要ではないか。

③収益事業を実施できる空間

- ・公平性を担保するために、占用許可を先願主義から公募主義へ転換が必要ではないか。併せて、柔軟な占用料の決定方法を検討すべきではないか。

3. 道路が有する機能の広がり

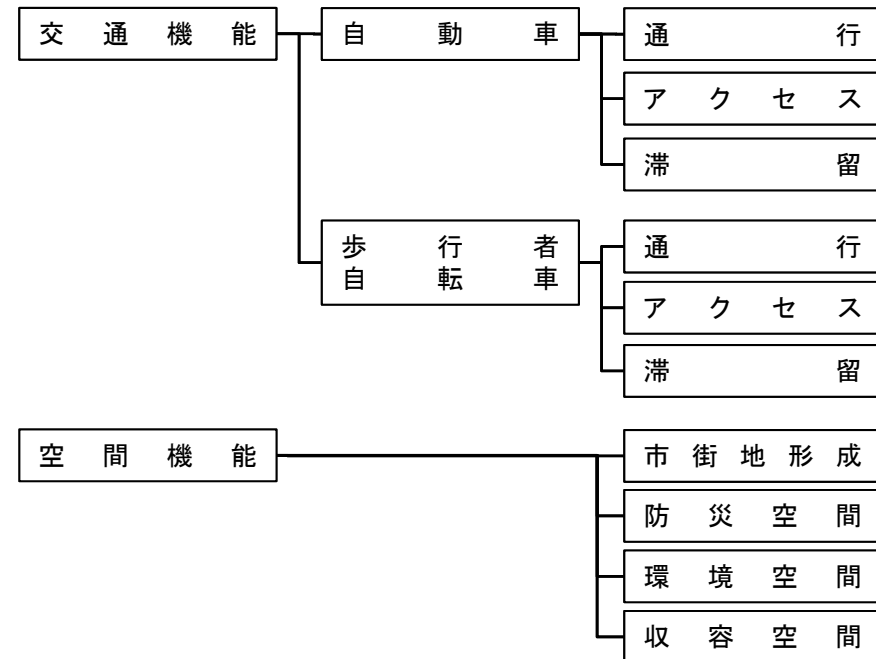
② 地域活性化に資するための文化交流機能の向上

問題意識

- これまで道路は、経済性や効率性を最優先にして整備してきたが、国民の価値観の多様化等に応えるために、既存の道路資産を最大限に活用する視点が不可欠
- 少子高齢化や地方の過疎化が進展する中、今後地域が元気になるためには、単に居住人口の維持という観点よりも、来訪者による交流人口の拡大という観点から、地域を活性化する施策の展開が必要
- こうした中、交流を高める主要な役割を担うキーワードは「文化」とであると推察
- そこで、道路が単なる「交通機能」、「空間機能」にとどまらない、「文化交流」機能を発揮する必要がある

■ 道路の機能

※黒字は、道路構造令の解説と運用に記載されている従前からの道路の機能



文化交流機能

歴史・文化・自然

※地域独特の文化資源等を活かし、道路を介して、様々な地域の人々との協働による各種活動を通じて、地域再生、文化交流を促進する機能

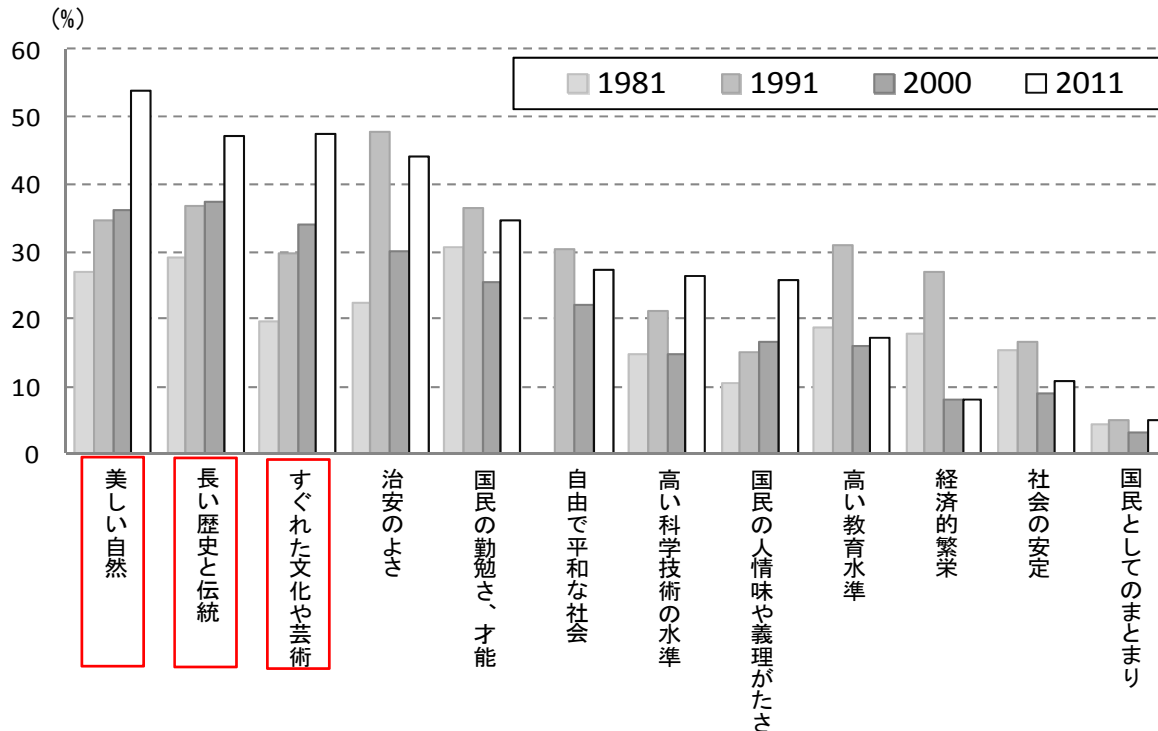
3. 道路が有する機能の広がり

② 地域活性化に資するための文化交流機能の向上

国民から求められている新たなニーズ

- 国民が誇りに思うこととして、「美しい自然」、「長い歴史と伝統」、「すぐれた文化や芸術」が近年、非常に増加しており、「自然」「歴史」「文化」に対する国民の意識は次第に高まっていると考えられる。

■日本の国や国民について、誇りに思うこと



注) 出典) 内閣府「社会意識に関する世論調査」をもとに国土交通省作成
・複数回答
・選択肢「自由で平和な社会」は1991年の調査から追加

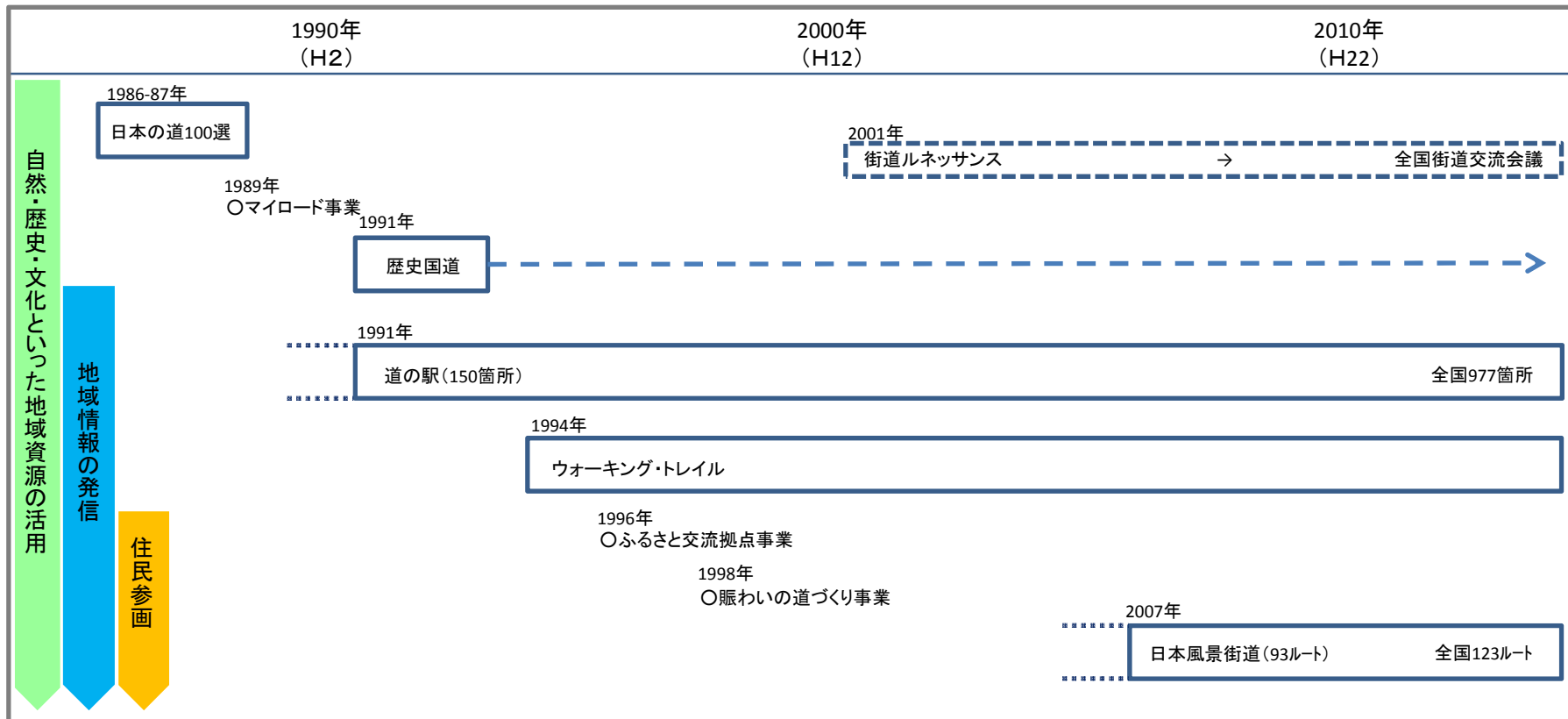
3. 道路が有する機能の広がり

② 地域活性化に資するための文化交流機能の向上

これまでの取り組み

- 国民の意識の高まりに対応し、自然・歴史・文化といった地域資源を活用しつつ、地域情報の発信や住民参画による文化交流を組み合わせてながら、様々な取り組みを実施してきた

■道路の文化交流機能を活用した取り組み



3. 道路が有する機能の広がり

② 地域活性化に資するための文化交流機能の向上

道路の文化交流機能を活用した主な取り組み内容

日本の道100選

日本の特色ある優れた道路を選定・顕彰

- ①歴史を語る、ぜひ永く守っていきたい道路(歴史性)、
- ②地域の内外から親しまれ愛されている道路(親愛性)、
- ③優れた環境のもとで美しい景観を持つ道路(美観性)、
- ④周辺環境と調和し機能と活力にあふれた道路(機動性)

道の駅

次の3つの機能を持つ施設を「道の駅」として整備

- ①道路利用者のための「休憩機能」、
- ②道路利用者や地域の方々のための「情報発信機能」、
- ③活力ある地域づくりを共に行うための「地域の連携機能」、

歴史国道

- ①歴史文化を軸とした地域づくりに寄与する観点から道路を選定、
- ②国として特に重要な歴史的・文化的価値を持つ道路を対象に、その保存・復元・活用、
- ③地域からの情報発信、

ウォーキング・トレイル

- 名所や史跡、自然など地域の個性を活かした歩行者専用道路等の整備
(歩くことを通じた健康・福祉活動を支援するため、質の高い歩行者空間を形成)

3. 道路が有する機能の広がり

② 地域活性化に資するための文化交流機能の向上

「日本風景街道」の取組み

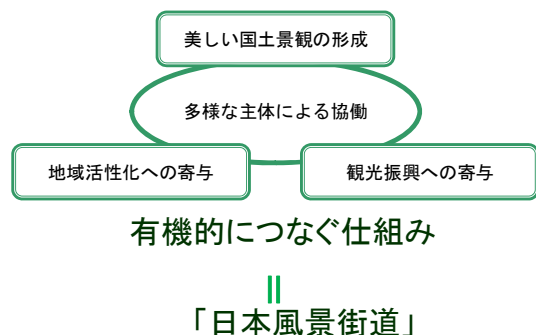
住民、NPO、企業などの多様な主体による協働のもと、行政と連携しながら、道を舞台に地域ならではの風景や自然、歴史、文化などの資源を活かした活動に取り組んでいる

① 自然景観の改善や歴史的まちなみの保全などの活動による「美しい国土景観の形成」

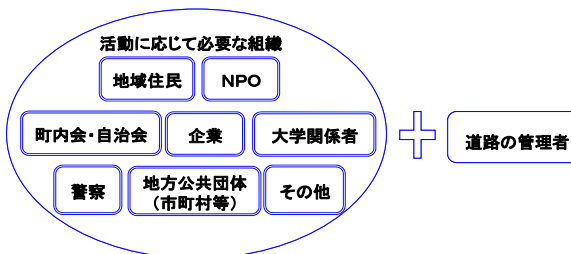
② 地域の歴史、文化、伝統の継承、復元など世代間交流を通じたコミュニティの再生・促進による「地域活性化」

③ 地域の資源や活動の情報を発信し、訪れる方々を楽しませる工夫による「観光振興」

■ 理念・目的



■ 日本風景街道パートナーシップ ※ルートごとに設置



■ 活動概要



3. 道路が有する機能の広がり

② 地域活性化に資するための文化交流機能の向上

日本風景街道による文化交流の事例

若狭熊川・鯖街道(福井県)

文化資源等

「熊川宿」国の重要伝統的建造物群保存地区
(平成8年選定)

交流内容

地元小学校の児童が熊川宿の歴史と文化の理解を深め、来訪者に「子ども語り部」として紹介・案内することで、文化資源を継承



東オホーツクシーニックバイウェイ(北海道)

文化資源等

世界遺産登録「知床」

交流内容

知床の雄大な自然を来訪者に体感してもらうため、ウォーキングイベントや滞在メニューを自ら企画し、ホームページでの情報発信を行い国内外の交流を促進



伊勢熊野みち(三重県)

文化資源等

世界遺産熊野古道「伊勢路」

交流内容

地域の方々による熊野古道の保全や周辺美化などを通じ文化資源の向上を図るとともに、外国語のできる語り部を育成し、国内はもとより海外からの来訪者とのコミュニケーションの向上を促進



風待ち海道～隠岐まるごとミュージアム～(島根県)

文化資源等

火山活動によってできた色々な岩石、隠岐固有の希少動植物

交流内容

まちづくりグループや地元大学の協力により、島の豊富な資源を活用したエコツーリズムや学習会等を実施し、地元の方々への歴史文化の理解を深めつつ、来訪者との文化交流を促進



3. 道路が有する機能の広がり

② 地域活性化に資するための文化交流機能の向上

事例などを通じた気づきと今後の方向性

<気づき>

- これまで、歴史、文化、人々の交流など、道路が持つ役割、機能を理解し、最大限発揮するために、様々な取り組みを実施してきたが、道の駅や日本風景街道といった取り組みがある一方、短期間で終わったものも見受けられる。
- また、官民連携が有効かつ効果的なNPOの取り組みを一過性のものとはせず、継続性のあるものとするためには、NPO等の活動団体への明確なステータスが必要
- さらには、それぞれの取り組みを通じて、道路の質の向上など(地域や道路がどのように良くなっているのか(効果))を国民にわかりやすく伝えることが必要

<今後の方向性>

- 道路が単なる「交通機能」、「空間機能」とどまらない、「文化交流機能」にも対応できるように、道路施策としての位置付けを明確にする必要があるのではないか。
- 地域に根ざした活動を実施しているNPO等団体との連携強化を図るとともに、団体に対する顕彰など社会的評価を行う仕組みが必要ではないか。
- 日本風景街道などを通じて、道路の質の向上がどのように図られたかななどを点検・評価する仕組みが必要ではないか。