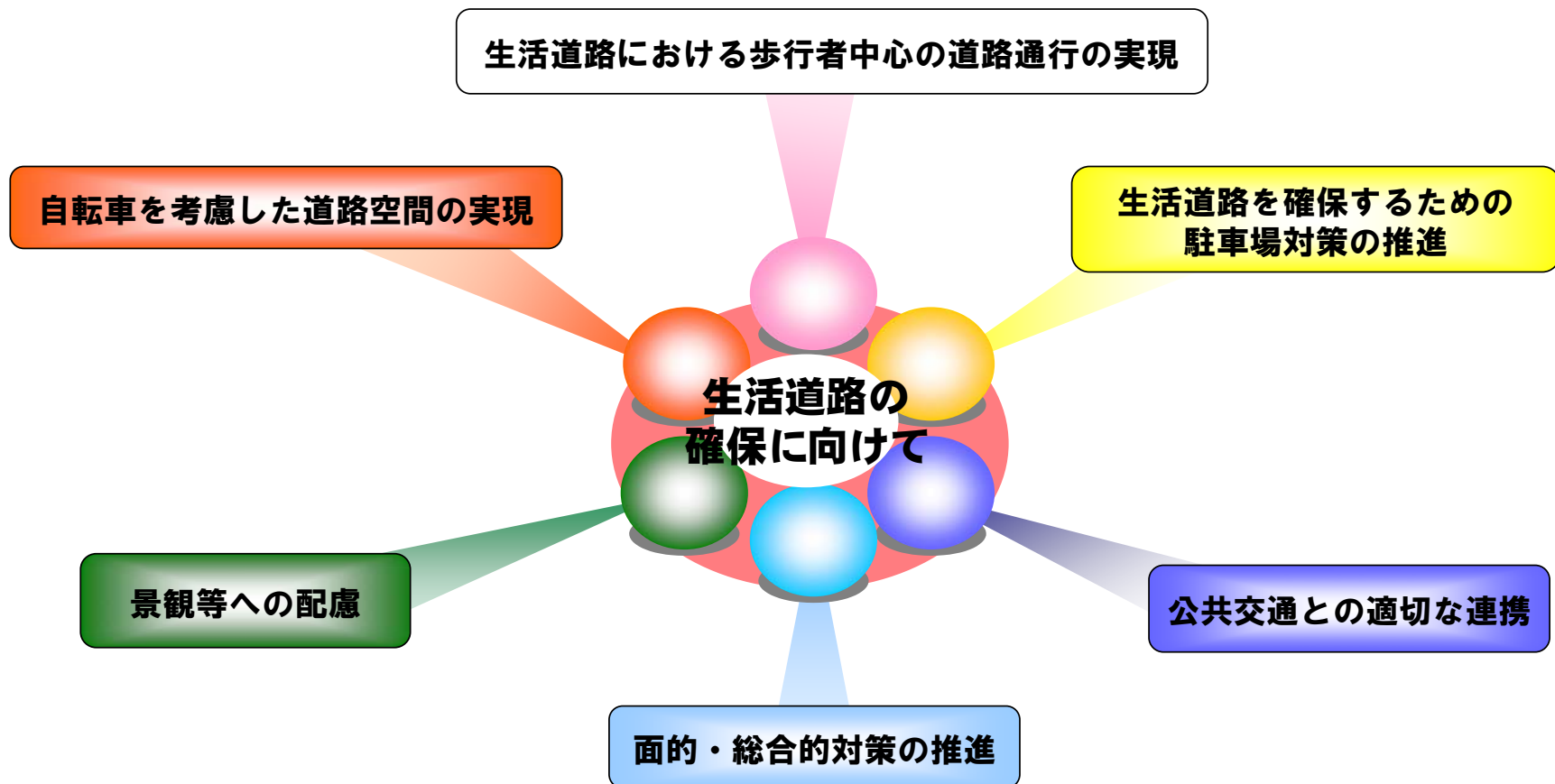


第7回「人間重視の道路創造研究会」 説明資料

～「身近な道路」を復権するために～

平成21年3月3日
国土交通省道路局

急速な高齢化等から、歩行者・自転車にとって安心・安全な道路交通環境に対するニーズや景観向上等まちづくりに対するニーズが高まってきている中、歩行者や自転車が安心して安全に通行できる道路空間の確保など身近な道路の復権が求められている。



現 状

- 生活道路の中には、歩行者の通行を最優先すべき道路と、自動車通行を重視しつつ歩行者の安全確保のために歩行空間と車両空間を分離すべき道路が存在。
- 我が国の生活道路には歩行者の安全確保に必要な幅員が十分確保されていない道路が多く存在する一方、自由通路やオフィス街の通り抜け道など、十分な幅員がなくても歩行者が通行したいというニーズも存在。
- 既成市街地にある生活道路区域では新たな道路整備は困難であり、既存の道路網の改善により対応することが必要。
- 通学路など歩行者の安全確保を最優先すべき道路の一部については必要に応じて車両通行を抑制する必要もある一方、それ以外の生活道路についても必要に応じて沿道住民の利便性にも配慮して車両の速度抑制等による歩車共存を図ることが有効。
- 膨大な規制対象道路を交通管理者だけで取り締まることは非現実的であり、車両速度を抑制せざるを得ないような道路構造が有効。

アジェンダ

個々の生活道路に求められる様々な機能（歩行者の安全通行確保／歩行者回遊機能／通り抜け等）にきめ細かく対応して歩行者中心の道路交通を実現するため、生活道路の分類に応じて異なる改善アプローチによる道路空間の再配分を進めるべきではないか。

- ①地区内の交通を担うような道路においては（車両通行にも配慮して）歩車分離型の道路整備による歩行者の安全確保を図ることとし、以下について検討する。
 - ・最低限の幅員が確保されていない道路や歩道未整備道路における歩行者通行空間の確保
 - ・安心して通行できる歩行者ネットワークの計画的な整備
- ②地区住民の生活サービスや個々の宅地へのアクセスを担うような道路においては、（通過交通を抑制して）歩行者専用型又は歩車混合型の道路整備による回遊機能強化（歩行者が道路のどこでも自由に通行・横断できるようにすること）を図ることとし、以下について検討する。
 - ・通過交通を排除する方策としての既存一般道の歩行者専用道路等への転換
 - ・車両速度を抑制する方策としての歩車混合道路への転換又は、歩行者優先道路といった新しい道路概念の導入
- ③その他、歩行者の利便を向上させるための道路制度の柔軟化措置の導入を検討する。
 - ・歩行者が通り抜け等に気軽に利用できる建物の内部空間を活用した「公共通路」の導入

具体的方策案

- 生活道路のうち歩行者保護の優先度が特に高い道路については、沿道住民以外の車両通行を制限・禁止するために一般道から歩行者専用道路への転換を図ることとし、転換を行うための手続きを整備することを検討する。
- 上記以外の生活道路については、車両の速度を抑制して歩行者の通行・横断を優先した道路機能を確立するために歩車混合道路への機能転換を図ることとし、転換を行うために必要な規定を整備することを検討する。また、ボンエルフやハンプ等の整備の促進やゾーン30のような手法も考えられる。
- 生活道路における歩行者通行空間の整備方策として、沿道の民地所有者との利便施設協定締結により道路管理者が沿道民地に歩行者通行空間を整備できるようにすることを検討する。
- 建物の内部空間を活用した自由通路等の整備を促進するため、道路法の上下空間の私権制限や建築基準法の道路内建築制限を受けないような、新しい道路概念を導入し、道路管理者の関与を可能にすることを検討する。

◆整備前



◆整備後



◆歩車混合道路の整備事例（大阪市豊新地区）

現 状

- 環境負荷が少なく身近な乗り物として自転車利用に対する気運が高まる一方、歩行者対自転車事故が著しく増加。
- 自動車中心の道路整備の中、歩行者・自転車の混在通行など、自転車に配慮した道路空間整備が不十分。
- 中距離を移動する自転車に対してネットワークの視点が不足。

アジェンダ

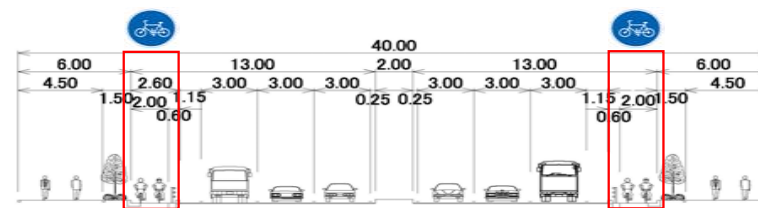
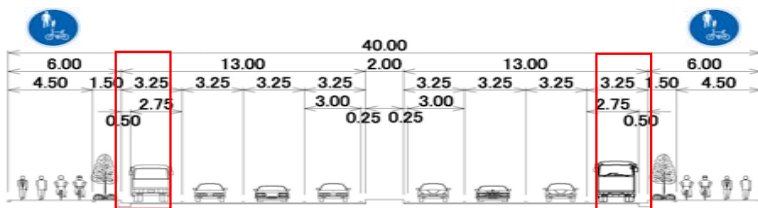
歩行者・自転車・自動車の3者のバランスを図りつつ、自転車に配慮した道路空間再構築を進めるため、自転車の特性に着目した以下のような取組みが必要ではないか。

- ①歩行者や自動車との移動速度の違いや安全性等を踏まえて、必要に応じて他とは独立した自転車通行空間の整備を行う。
- ②短中距離の移動手段としての自転車は、自動車とは異なるネットワークを構成することから、自転車通行空間をネットワークとして捉えて計画的に整備を行う。

Ⅲ 自転車を考慮した道路空間の実現②

具体的方策案

- ・ 歩行者や自動車から分離された自転車走行空間の整備を促進するため、自転車道等の整備を進める。
- ・ 既存道路の全部又は一部を自転車専用道路への転換を可能とすることとし、転換を行うための手続きを整備することを検討する。



◆自転車道の整備事例（東京都江東区亀戸地区）

現 状

- 良好な歩行者空間など生活道路空間の確保には、適切な場所につなぎ施設を確保し、自動車と公共交通機関など異なる交通手段の円滑なつなぎによる移動の連続性を確保することが重要。
- つなぎ施設としての駐車場の果たす役割は大きく、そのあり方（配置、規模、入口等）によっては生活道路に与える影響が小さくない。
- 市街地等の駐車対策は、官民の役割分担や地区内での駐車施設の適切な配置・集約化が十分になされていないため、一般車両の地区内への侵入が無秩序化。
- 物流交通への対応（動線処理と連動した共同駐車場の整備や荷捌きスペースの確保）が不十分なため、中心市街地や商業施設周辺等での駐車場の空き待ちや荷捌き、路上駐車等による走行環境の悪化や歩行者等の安全性を阻害。

アジェンダ

都市中心部への自動車流入を抑制するため、駐車場コントロール策を講ずる必要があるのではないか。

具体的方策案

- ・ 中心市街地等における駐車場コントロールの基本方針や方策を検討する。具体的には、駐車場の集約化（フリンジ駐車場や共同駐車場の整備）、青空駐車場も含めた駐車場の規制、駐車場の出入口規制、荷捌き施設や搬送路の整備、公共交通と郊外部のパーク＆ライド方策等について検討する。

検討にあたっての留意事項

地区内の整備台数の上限設定や上記方策の実施にあたっては、附置義務駐車場の課金制度、隔地駐車場整備など、附置義務駐車場制度との連動が必要であることから、駐車場法のあり方についても検討する必要がある。



路上駐車等により歩行者の安全性が阻害



路上駐車が一掃され交通環境が改善

駐車場法は、都市における自動車の駐車のための施設の整備に関し必要な事項を定めることにより、道路交通の円滑化を図り、もって公衆の利便に資するとともに、都市の機能の維持及び増進に寄与することを目的とし昭和32年に制定

○駐車場整備地区の定義等

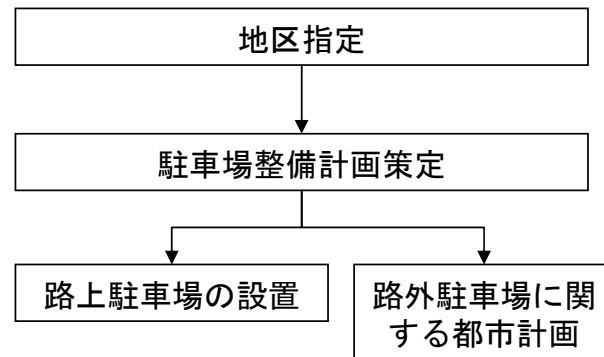
- ・昭和32年の駐車場法の制定で創設
- ・指定可能地域：商業地域、近隣商業地域で、自動車交通が著しく輻輳する地区又は当該地区の周辺の地域内において自動車交通が著しく輻輳する地区で、道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保する必要があると認められる区域

○駐車場整備計画

市町村は地区内の路上・路外駐車場の需要と供給の現況、将来の見通しから、その地区内の路上・路外駐車場の整備に関する計画を定めて公表

◆駐車場整備計画に定めることができる事項

- 路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する基本方針
- 路上駐車場及び路外駐車場の整備の目標年次及び目標量
- その目標量を達成するために必要な路上駐車場及び路外駐車場によっては満たされない自動車の駐車需要に応ずるため必要なものの配置及び規模並びに設置主体
- 主要な路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要



<駐車場整備の流れ>

○駐車場整備実施

- ・地方公共団体は、計画に基づいて路上駐車場を設置。併せて路外駐車場を整備（道路の地下に設けられる場合は義務占用物件）
- ・地方公共団体は、条例で駐車場整備地区、商業地域、近隣商業地域内で、建築物の新増築（2,000㎡以上）に対して、駐車施設設置を義務づけ可能（劇場、百貨店、事務所等の駐車需要発生量の多いものは、2,000㎡未満も可）
- ・駐車場整備地区以外でも商業地域内等で、地方公共団体が定めれば駐車施設設置を義務付け可能
- ・建築物の用途変更の場合も駐車施設設置を義務付け可能

現 状

- バスや路面電車等の公共交通は、5 km以内の短中距離の移動を担い、地区レベルの都市交通において重要な役割が期待。
- 導入の目的は従前の道路混雑の緩和に加え、近年では中心市街地の活性化や交通弱者対策、環境負荷への配慮等に拡大。
- 特に路面電車のための空間と路面交通のための空間は一体的な空間を構成。
- 路面交通と公共交通双方の運行の安全性を確保するためには、両者を一体的に整備・管理することが有効。

アジェンダ

まちづくりを支える交通手段として、生活道路との緊密な機能連携が可能となるように公共交通を整備する枠組みが必要ではないか。

具体的方策案

- ・中心市街地におけるトランジットモールなど、公共交通の機能をより発揮するための新しい「専用道路」概念を導入することを検討する。
- ・路面電車等に関する現代的ニーズに対応するための仕組みを検討する。

現 状

- 都市内の公共空間の大半は道路であり、生活道路は沿道と一体となって市街地の環境や景観に密接なつながり。道路の設計や緑地の整備により沿道の景観が大きく改善。
- 一方で、店舗看板や電線類が道路沿道空間の景観を損なっており、防災や避難経路の確保など生活環境改善の観点からもこれら物件を規制すべきとのニーズが存在。
- 現行の枠組みでは多数ある違法物件への迅速・適切な対応が困難。

アジェンダ

生活環境の向上や良好な景観の形成等に寄与する観点から、生活道路内における美観向上策に重点的に取り組むとともに、沿道区域も含めたアメニティ向上策を検討すべきではないか。

具体的方策案

- ・良好な道路景観の形成や防災等の観点から、工作物の道路占用を制限・禁止できるようにすることを検討する。
- ・景観を損なう不法占用物件について道路管理者自ら撤去を行うことができる仕組み（簡易除却制度）を導入することを検討する。
- ・良好な景観の形成や防災等の観点から、沿道区域における建築物等の構造や意匠について道路管理者が関与できるようにすることを検討する。

現 状

- 生活道路空間に対するニーズは多様化しているため、地域の特性・ニーズに対応した道路整備が必要であり、個々の道路の位置づけや担うべき機能の明確化、及びそれを可能とする生活道路空間の確保が重要。
- 生活道路空間を確保するためには、都市で活動する人の移動のあり方と、その移動を包含する空間のあり方の両面からの検討が必要であり、移動ツール（自動車、公共交通、自転車、徒歩等）と、移動空間（道路、歩道、公園、オープンスペース等）の関係性の再整理が必要。

アジェンダ

生活道路における空間再構築を機動的に推進するため、道路網を機能と空間の両面から面的に捉えた総合的な取組を行うことが必要ではないか。

- ・一つの移動（トリップ）における交通モードや移動空間の連続性に着目し、一定エリア内の道路網整備に際して、「トラフィック道路」、「沿道アクセス道路」、「自転車道路」、「歩行者道路」、「環境・景観道路」、「にぎわい道路」等を個々の道路の果たす機能に応じて定める方策を検討する。

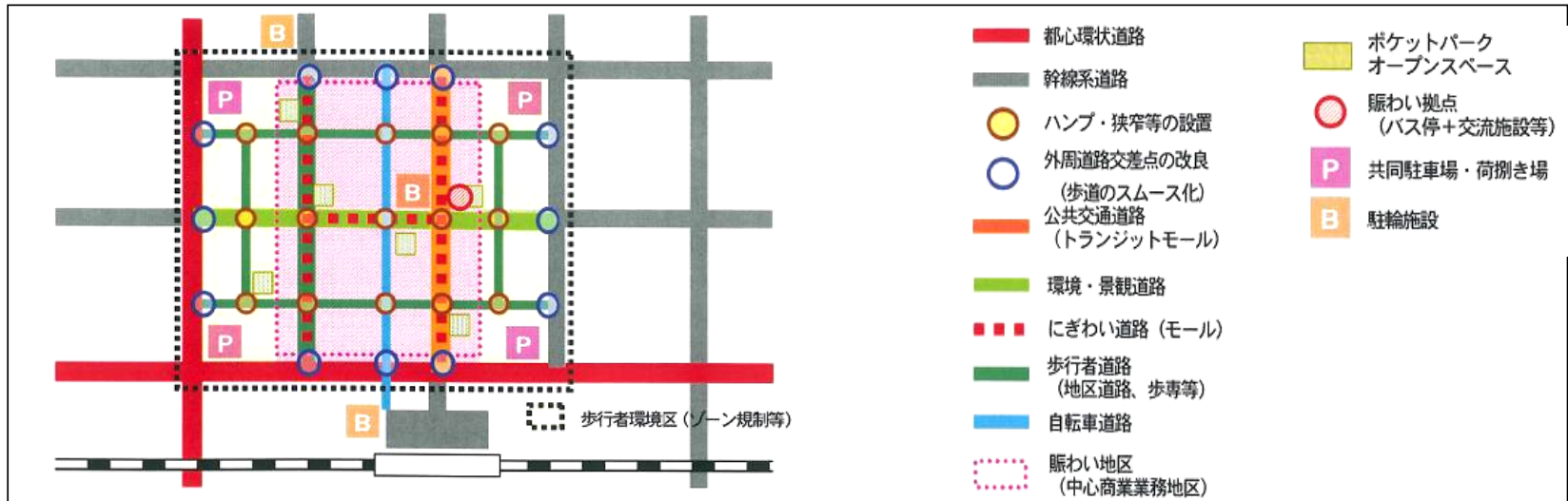
検討にあたっての留意事項

○市町村が中心となり、道路管理者・交通管理者その他の関係者と協議し、住民の意見を反映させながら、一定のエリア内の道路網について個々の道路の果たす機能の設定、徒歩・自転車・公共交通等を重視した空間の再構築、不用な交通の流入を抑制する方策としての駐車場、荷捌き駐車施設、ハンプや狭窄等の設置等を総合的に実施するための枠組みが必要である。

○通過交通等のトラフィック機能を受け持つ周辺道路網の整備状況や、市街地の規模などの地域特性を踏まえた検討が必要である。

○効果を測るために社会実験が必要である。

◆面的な生活道路空間のイメージ



VII 面的・総合的対策の推進③

<イメージ図>

