

社会資本整備審議会 都市計画・歴史的風土分科会
都市計画部会 都市交通・市街地整備小委員会

【地区交通のあり方】

「中間とりまとめ」の関係する部分

- | | |
|---------------------------|------|
| 5. 2. (1) 歩行者空間の意義とその復権 | P 18 |
| (3) つなぎの施設の整備 (交通結節点、駐車場) | P 19 |
| 5. 3. (3) 道路の既存ストックの有効活用 | P 21 |

地区交通の考え方

1. 歩行者*優先の地区交通の必要性

- 自動車交通処理を優先した道路整備から、歩行者優先の道路整備に重点をおいた方向へ転換すべき

2. 地区交通のこれまでの取り組み

- 先進的な都市でも地域との合意形成の困難さ等から面的な歩行者空間の実現には至っていない

*歩行者（自転車含む）

3. 地区交通の課題とその対応の考え方

<対応の考え方>

- 環状道路等による通過交通の処理
+
- 合意形成の促進
- 自動車交通の静穏化・流入抑制策の適用促進
- 弾力的な考え方による歩行者等への空間提供
- 住民等による地域の管理

<具体的な方策>

4. 地区交通の実現方策

5. 都市内道路の再構築による水・緑の導入

6. 住民等による地域の管理

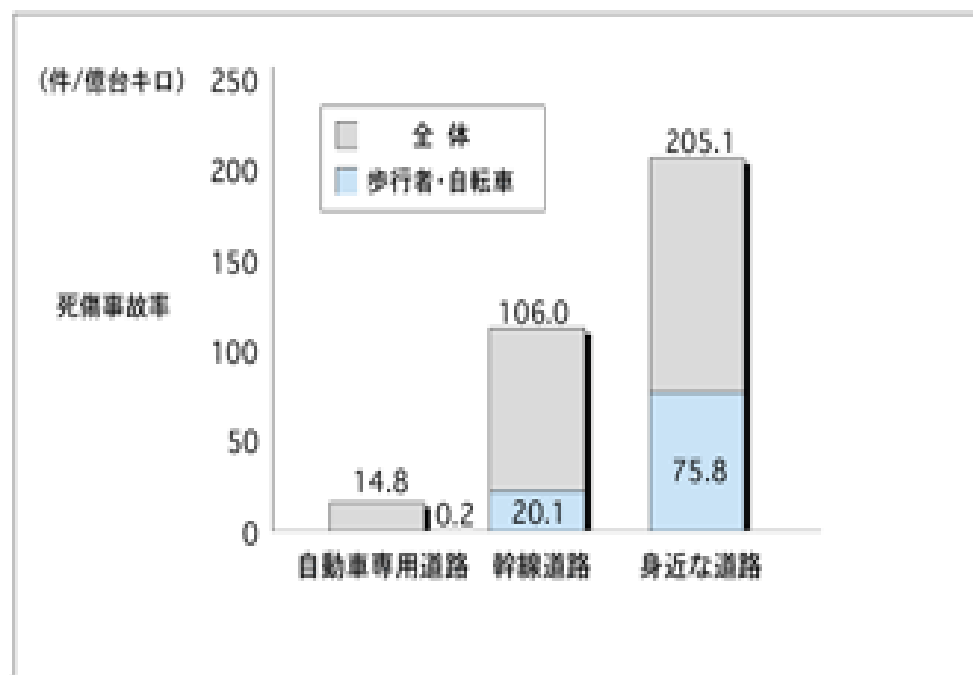
考え方、制度、現場での事業の進め方を自動車交通の観点から歩行者の観点に立ったものに変えていく

1. 歩行者優先の地区交通の必要性

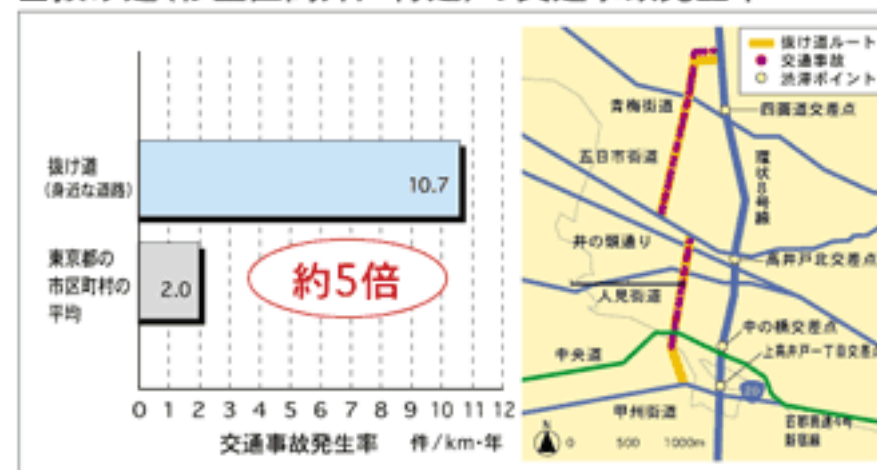
(1) 生活道路等における交通安全上の課題

- 幹線道路と比較して、生活道路においては死傷事故率が高い
- 抜け道においては、交通事故発生率が非常に高くなっている

■ 幹線道路と生活道路の死傷事故率の比較



■ 抜け道(杉並区高井戸付近)の交通事故発生率



出典；国土交通省HP

1. 歩行者優先の地区交通の必要性

(2) 中心市街地等における歩行者空間等の課題

- ❑ 中心市街地等において、安全・快適な歩行者空間が不足しており、まちの魅力を損ねている。
- ❑ 都市内の自転車走行空間が確立されていない



・自動車が多く歩行環境・安全性が阻害されている



・歩道上に歩行者と自転車が混在



・メインストリートに面する駐車場が街並み分断、歩行環境悪化を招いている

「人はねようと
アーケードに」
仙台、暴走容疑の男
仙台市青葉区一番町の
アーケード商店街「マー
ブルロードおおまち」内
を25日、乗用車が暴走
し、7人が負傷した事件
で、業務上過失傷害と道
交法違反（ひき逃げ）容
疑で逮捕された
容疑者が仙台中央
署の調べに、「アーケー
ドに入って人をはね、け
がをさせるつもりだっ
た」と供述していること
がわかった。
同署は、人でにぎわう
アーケードに故意に進
入したとみて調べてい
る。

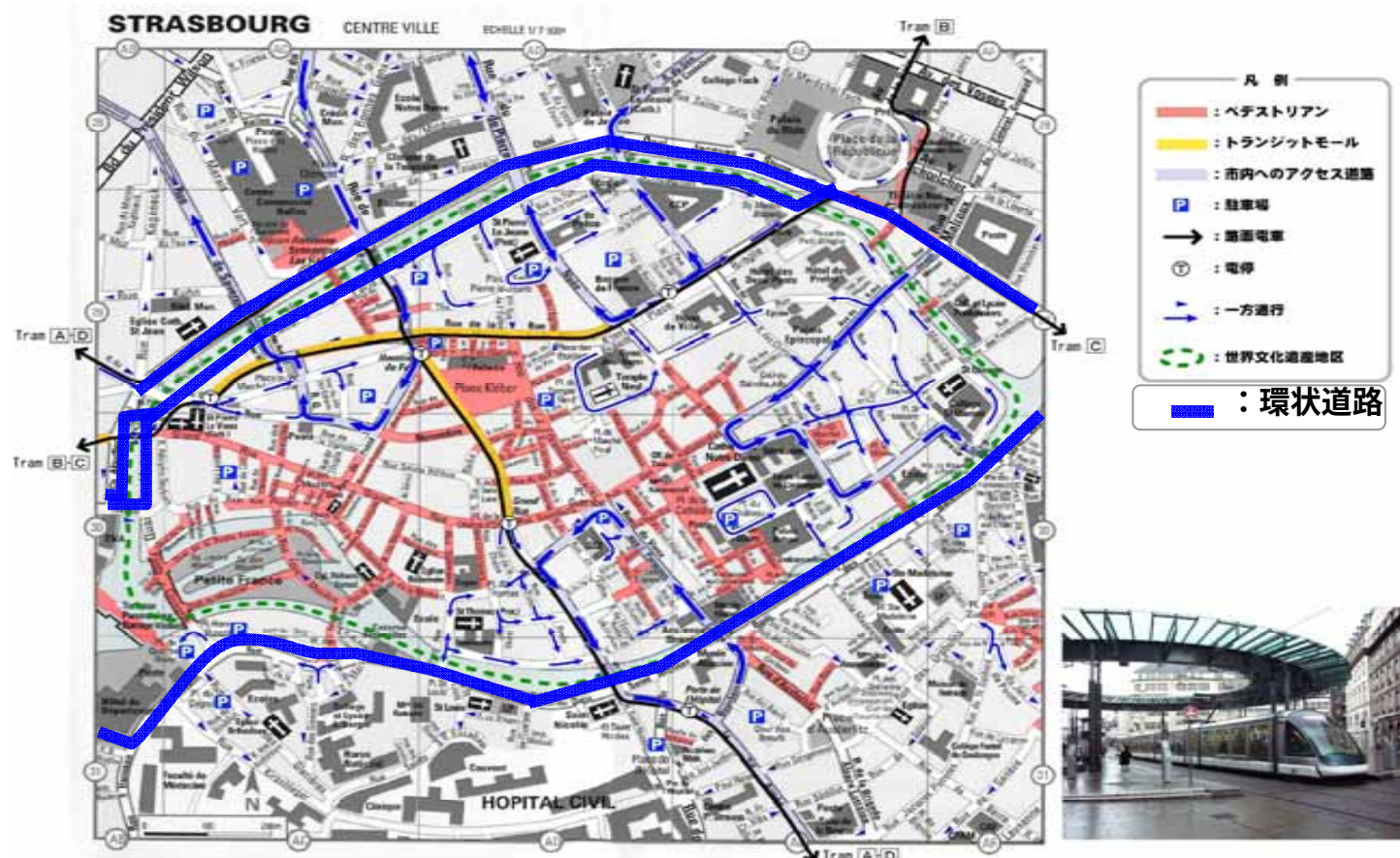
平成17年12月26日（月） 朝日新聞 夕刊より

1. 歩行者優先の地区交通の必要性

(3) ヨーロッパでは一般的な面的歩行者空間

- 環状道路の整備が早くから進んでいるヨーロッパ先進諸国では、その内側を歩行者ゾーンとして都市が機能
- 公共交通（トランジットモールなど）の導入とあいまって賑わいが再生

都心部における環状道路と歩行者ゾーン(フランス ストラスブールの例)



1. 歩行者優先の地区交通の必要性

<参考>

都市内においては自動車交通処理を優先した道路整備から、歩行者優先の道路整備に重点おいた方向へ転換すべきである。

具体的には、

- ・ 幹線道路の歩道、自転車の歩道だけに頼るだけではなく、面的に各階層の道路が担うべき役割を明確にし、生活道路の使い方も視野に、歩行者、自転車等の空間を確保する。
- ・ 個々の道路に求められる機能を明確にし、集約拠点におけるアクセシビリティや歩行者等を優先すべき道路では、地域の歴史やまちの個性を活かしつつ、バリアフリー化され、緑や水の潤い、魅力的な街並み景観がそなわり、にぎわい、いこい、交流などの場ともなる安全・快適な空間を確保する。
- ・ 事業の計画・実施の際に、歩行空間、緑、景観等を要素とする快適な歩行環境が、適切なものであるかどうかについて、継続的に確認し、実現していく仕組みを設ける。

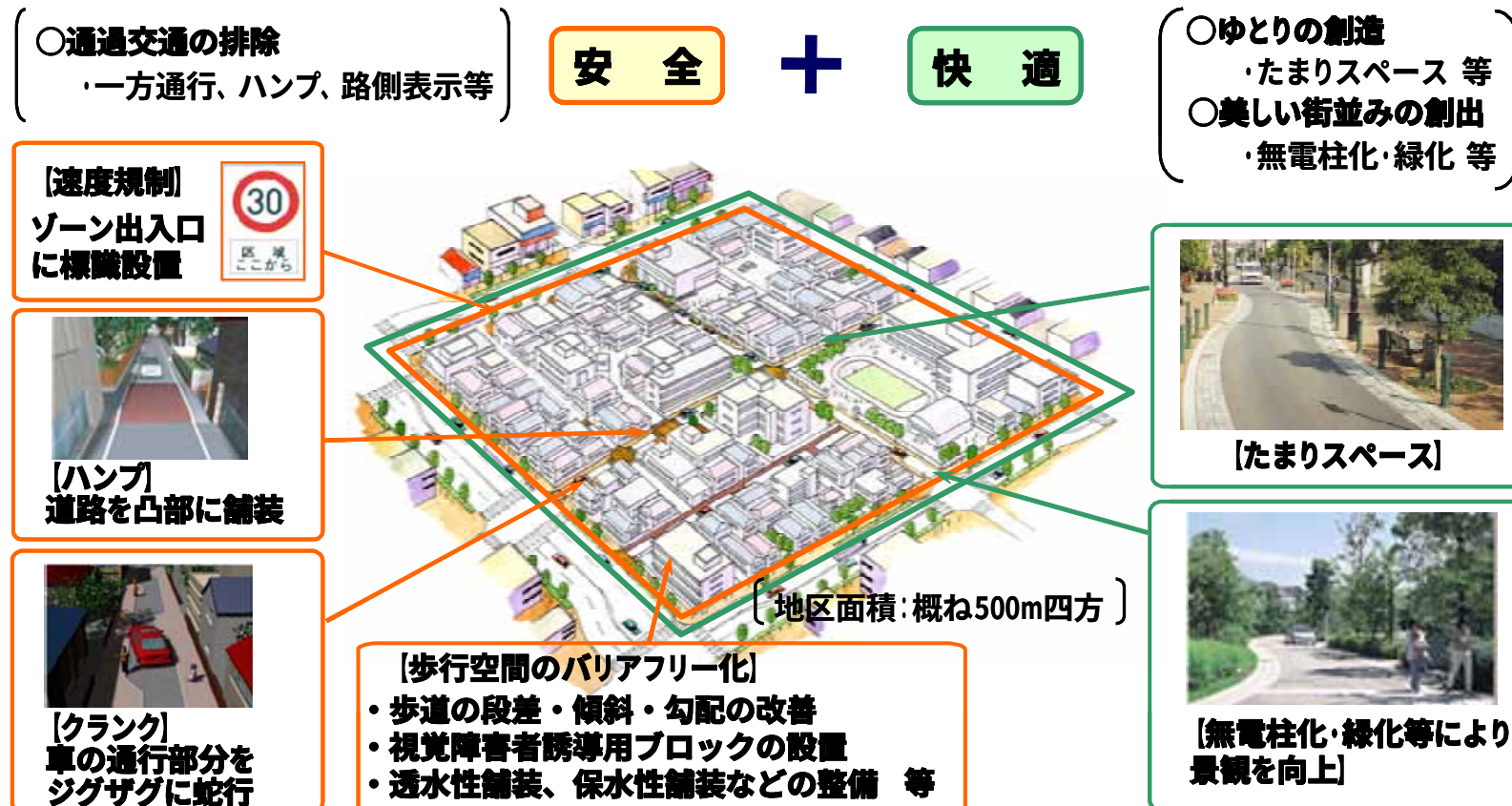
(平成18年7月 「中間とりまとめ」より)

2. 地区交通のこれまでの取り組み

(1) 住宅地におけるこれまでの取り組み

- ニュータウン開発等の大規模計画開発においては、歩車分離方式を積極的に導入
- 既存の住宅地等においても居住環境整備地区（S50～）やコミュニティ・ゾーン（H8～）、くらしのみちゾーン（H15～）などとして歩行者優先地区の形成を推進
- 交通規制等は、住民の合意形成を前提とすることから、一般的な市街地に広く普及するまでには至っていない

くらしのみちゾーン施策概念図



2. 地区交通のこれまでの取り組み

(2) 中心市街地におけるこれまでの取り組み(その1)

- 浜松市の市街地交通管理計画においては、歩行者専用道路（モール）と歩車共存道路（コミュニティ道路）を組み合わせ、ゾーン内の一般車両の通り抜けを抑制した歩行者空間を形成する計画
- 地区内の非幹線道路の歩行者空間化は進んできているが、地区内への通過交通排除については、合意形成が困難であり実施に至っていない

●コミュニティ道路整備



[第一通り]

●モール整備



[浜松べんがら横丁]
車両時間規制 13:00～19:00



凡例

交通 結 節 点	● JR駅	● 私鉄駅
	● バスターミナル	
	P 自動車駐車場	
施 主 要 設	● 商業施設	
	● 公共施設等	

凡例(計画路線)

●●●●●	モール整備
●●●●●	コミュニティ整備
■ ■ ■ ■ ■	トランジットモール整備
■ ■ ■ ■ ■	中心市街地のゾーン

●モール整備



[ギャラリーモール] 歩行者専用



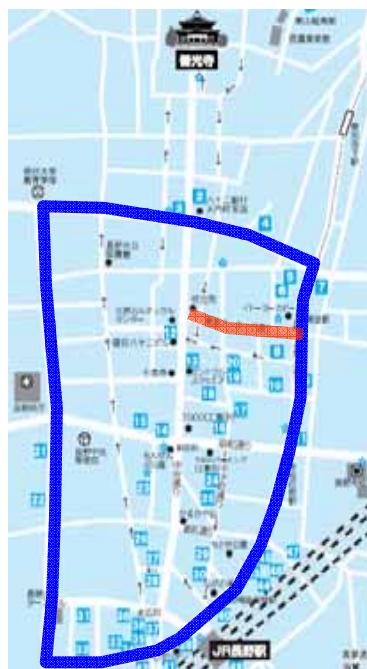
トランジットモールの社会実験を実施したが本格導入に至らず

2. 地区交通のこれまでの取り組み

(2) 中心市街地におけるこれまでの取り組み (その2)

- 通過交通を排除し歩行者優先ゾーンを形成する目的で都心環状道路の整備を重点的に実施
- 長野市は都心環状道路が完成しているが、自動車流入のコントロールをするに至っておらず面的な歩行者優先空間は未形成
- 高崎市は都心環状道路の整備を重点的に実施しているが、まだ全線完成には至っていない
- 自動車の流入規制には沿道や駐車場経営者などとの合意形成が必要

長野市



都心環状道路
(整備済)
駐車場

No

高崎市



P 公営駐車場
P 民間駐車場

都心環状道路

■ 整備済
■ 事業中
— 計画 (現道有)
-- " (現道無)

3. 地区交通の課題とその対応の考え方

【歩行者空間整備に関する現状の課題】

- 面的な取り組みを行う地区が一般化していない
- 歩行者専用空間は限定的
- 自転車のための空間が不足
- にぎわいや潤いなど交通以外の多様なニーズへの対応は不十分

【要因】

- ★ 自動車交通を処理する幹線道路の整備が不十分
- ★ 交通規制等をするための地域の合意が進まない
- ★ 商業地での荷捌きや来街者用の自動車流入のコントロールができていない
- ★ 地域ニーズに対応しない一律の基準での整備・管理



【対応の考え方】

○環状道路等による通過交通の処理

+

- ①合意形成の促進
- ②自動車交通の静穏化・流入抑制策の適用促進
- ③弾力的な考え方による歩行者、自転車等への空間提供
- ④地域による公共空間の整備・管理

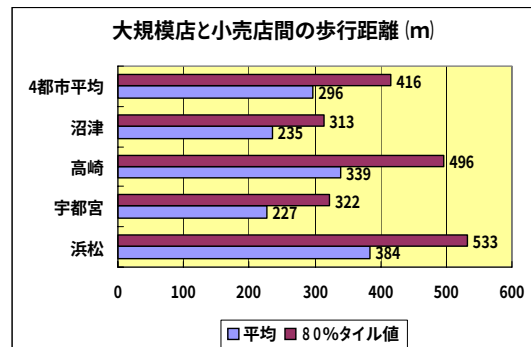
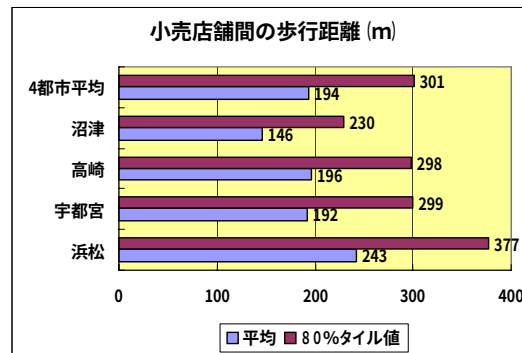
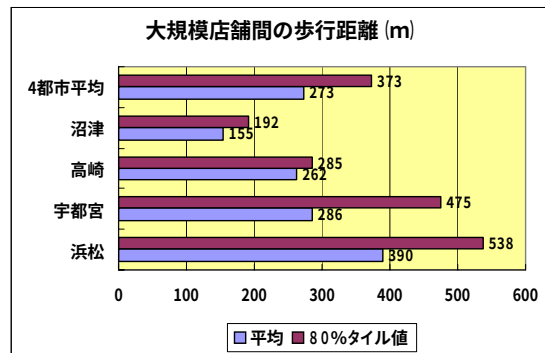
・都市によっては条件が整いつつある
地区交通の実現
方策を充実する
必要

4. 地区交通の実現方策

(1) 適切な拡がりの歩行者空間の計画

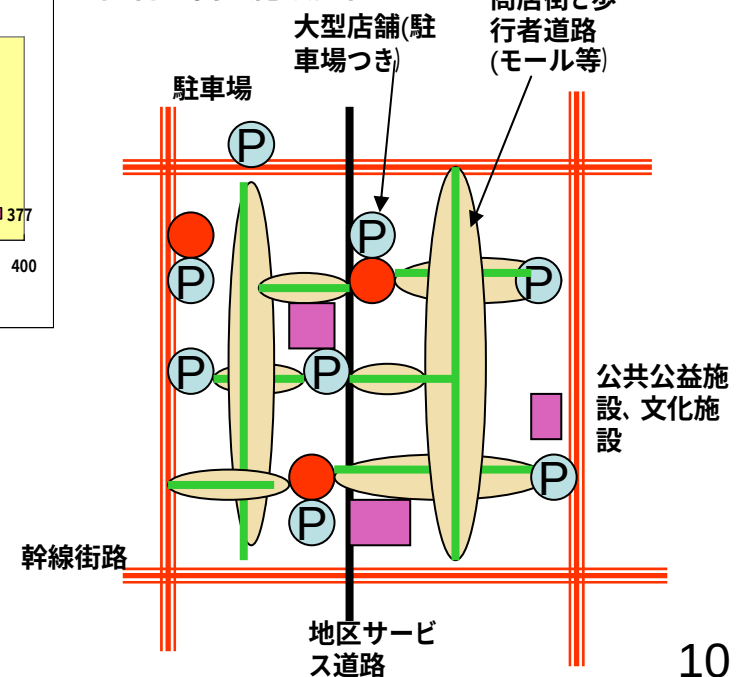
- 歩行者の歩行距離は200～400m
- 一方、自動車での来街を可能とするためには自動車サービスを可能とする道路を適切に配置することが必要
- 都心規模(商業業務施設等の集積)を考慮して幹線道路により区切られた適切な拡がりの歩行者空間を形成することが必要
- また、近年のコンピュータ技術の発達により地区レベルでのミクロな自動車交通流のシミュレーションも可能になっており計画の検証・評価、合意形成に有効

施設間の平均歩行距離



出典:「歩行回遊実態調査」
国土交通省 平成11年

商業規模等に応じた適切な拡がりの歩行者空間と施設配置イメージ



4. 地区交通の実現方策

(2) 道路構造による物理的な自動車抑制策

- ハンプ、シケイン、狭窄など物理的な自動車抑制策が我が国でも住宅地を中心に導入例が見られる
- 平成13年度の道路構造令改正により位置づけが明確になり普及しつつあるが、関係者の合意形成上、導入が進まない事例も散見



ハンプ (凸部)



シケイン (屈曲部)

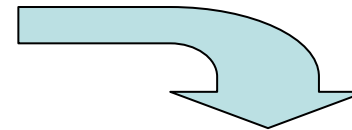


狭窄

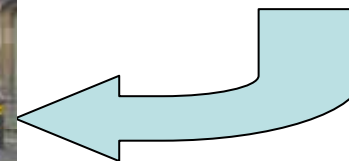
4. 地区交通の実現方策

(3) 新たな物理的な自動車抑制策の導入 (ライジング・ボラードの例)

- 路車間通信やICカード等による選択的通行止め／時間規制
- フランス、イギリスなどで爆発的に普及しつつある
- 我が国での導入を進めるためには位置づけの明確化、管理ルールを検討が必要



通行が許可されている車両
が近づくと自然にボラードが
下がる



車両が通り過ぎると ボラードが
自動で上がる



4. 地区交通の実現方策

(4) 新たな物理的な自動車抑制策の導入

(地区境界における連続的なハンプ (スムーズ歩道) の例)

- 幹線道路に囲まれた地区において面的に歩行者中心の空間を確保するために、地区の出入口で交通静穏化のための工夫が必要
- 地区を囲む幹線道路の歩道を地区内道路との交差部において連続した構造（スムーズ歩道）とすることで幹線道路の歩道が平滑になるとともに地区への出入りに対してはハンプとしての機能を有することから海外では多くの導入事例

フランス サンテチェヌヌ



イギリス オックスフォード



4. 地区交通の実現方策

(5) 道路管理者による歩行者専用道路化

- 旭川市、さいたま市、横浜市、岐阜市等で道路管理者による歩行者専用道路化が行われている
- この場合、通行できる車両の選択などきめ細かな交通の管理を道路管理者が行うことが可能
- 運用の考え方などをガイドライン等で示すことが必要

さいたま市浦和駅前さくら草通り



(出典:みちまちアメニティ 昭和62年
社団法人日本交通計画協会)

岐阜市長良川プロムナード



4. 地区交通の実現方策

(6) 自転車走行空間の確保 (ヨーロッパ)

- 自転車が車両としての市民権を得ているヨーロッパでは、多くの都市で自転車のための走行空間が確保されている
- 専用空間でなくても、バスとの兼用、狭い道での走行スペースの明示などの工夫

ドイツ カールスルーエ市 自動車の右折レーンより中央寄りに設置された自転車レーン



フランス パリ市 バス専用レーンと兼用の自転車レーン



フランス ナント市 狭い道路における自転車通行スペース



イギリス ロンドン市オックスフォード 自転車道路



4. 歩行者空間の実現方策

(7) 断面再構築による自転車走行空間確保

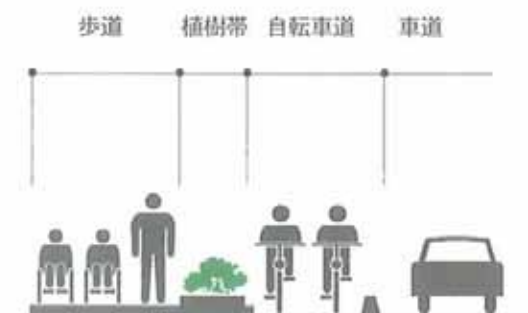
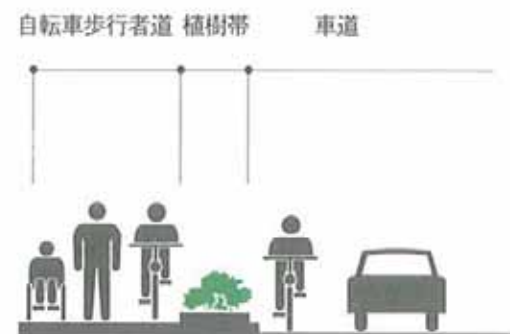
- 幹線道路の停車帯等を活用（断面再構築）して自転車道を設置



整備前



整備後



資料; あんしんして歩ける街を目指して パンフレット 国土交通省岡山国道事務所

4. 地区交通の実現方策

(8) 非幹線道路活用による自転車走行空間確保

- 歩道はないが自動車交通量が少なく安全な非幹線道路を活用して自転車の走行空間を確保



路肩寄りに設けられた
自転車走行レーン



サイクリングロードネットワーク（前橋市 本町・紅雲町）

（出典；群馬県HPぐんまの道づくり 群馬県県土整備局道路企画管理課・道路整備課）

4. 地区交通の実現方策 (特に商業地等中心市街地において)

(9) 沿道と一体となった歩行者空間確保

- 古くから、ヨーロッパや日本において、歩廊、雁木といった道路と敷地の中間領域が半公共的な歩行者空間として利用されてきた
- 特に道路空間が限られている中心市街地等でのぎわいのある歩行者空間形成のため有効
- 適正な管理策とあわせた整備推進方策の検討が必要
- 様々な主体の参画を得つつ、道路・沿道空間の一体的な整備・管理の実効性を担保するの一案

フランス・オルレアンの歩廊



LRTの待合所としても機能している



長岡市(栃尾)の雁木



4. 地区交通の実現方策 (特に商業地等中心市街地において)

(10) トランジットモールの実現

- ヨーロッパでは、LRTのトランジットモール等によりにぎわいのある歩行者空間を形成し、活力の再生に成功した都市が多数
- 日本では、歩行者・公共交通優先の考え方が浸透しておらず、合意形成が困難
- 特に沿道の理解が必要
- 事前の入念なシミュレーションと合意形成システムの構築が重要

ドイツ・フライブルグ市 LRTのトランジットモール



浜松市におけるバス・トランジットモールの社会実験



4. 地区交通の実現方策 (特に商業地等中心市街地において)

(11) 自転車駐車場の適正配置

- ❑ 自転車の主要な走行動線上に、自転車駐車場が適切に配置されることが必要。鉄道駅周辺においては比較的大規模な駐車場の整備が進められてきているが、商店街等の中心市街地においては小規模・分散配置が課題
- ❑ 平成17年4月の道路法施行令改正で自転車駐車場も道路付属施設として追加。さらに占用物件として認める改正をすべく、パブリックコメントを実施

ドイツ ポツダム市における路上駐輪場の例



路上自転車・自動二輪車等駐車場設置指針 (パブリックコメント提示案)

【図】 道路上に設置する駐車場のイメージ



(路上自転車駐車場)



(路上自動二輪車等駐車場)

4. 地区交通の実現方策 (特に商業地等中心市街地において)

(12) 駐車場の戦略的配置 (地区のフリンジにおける共同駐車場の整備の例)

- 交通規制とあわせ、地区の周辺(フリンジ)に共同駐車場を整備
- 歩行環境向上、地域活性化に寄与

中心市街地の商店街の周辺部(フリンジ)に駐車場(227台)を整備
商店街の道路は交通規制により歩行者空間化



路上駐車等により歩行者の安全性が阻害

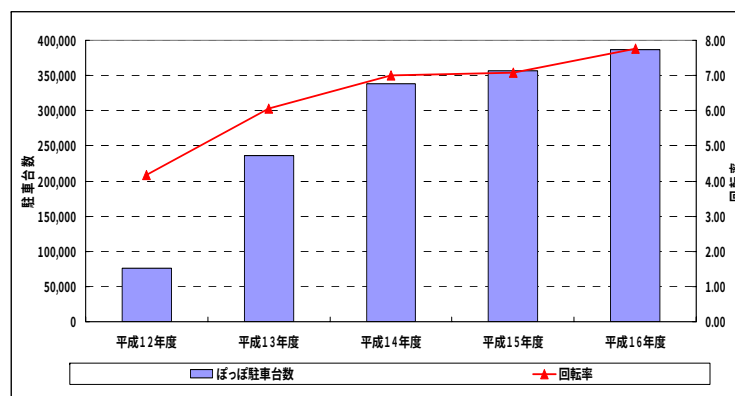
[効果]

- ◇ 年間約40万台の利用
- ◇ 路上駐車が減少し交通が円滑化
- ◇ 商業施設の集客力向上に寄与

年度	H14
来街者数	587,552人

年度	H14
年間販売額	5,237億円

駐車場の利用は年間40万台

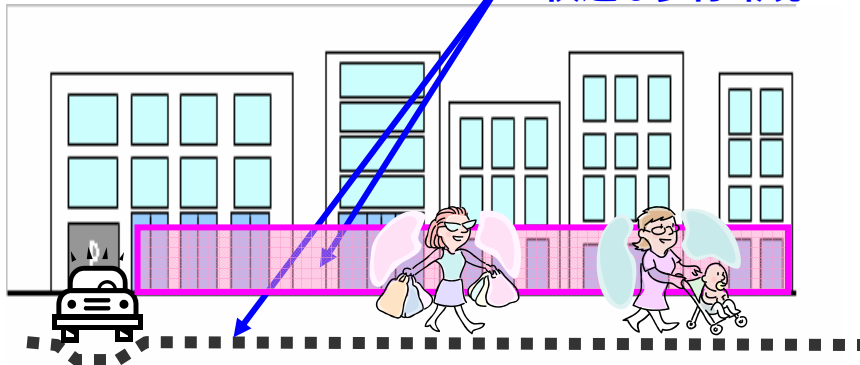


路上駐車が一層され交通環境が改善

4. 地区交通の実現方策 (特に商業地等中心市街地において)

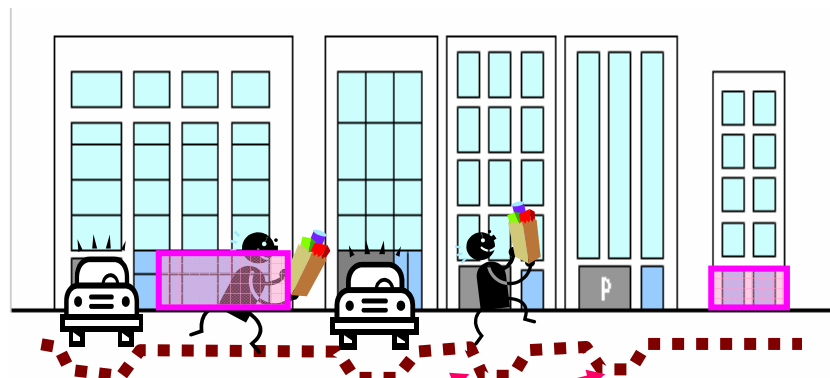
(13) 駐車場の戦略的配置 (附置義務駐車場の集約化の例)

〔建替え前の銀座のまちなみ〕
・商業機能の連続性
・快適な歩行環境



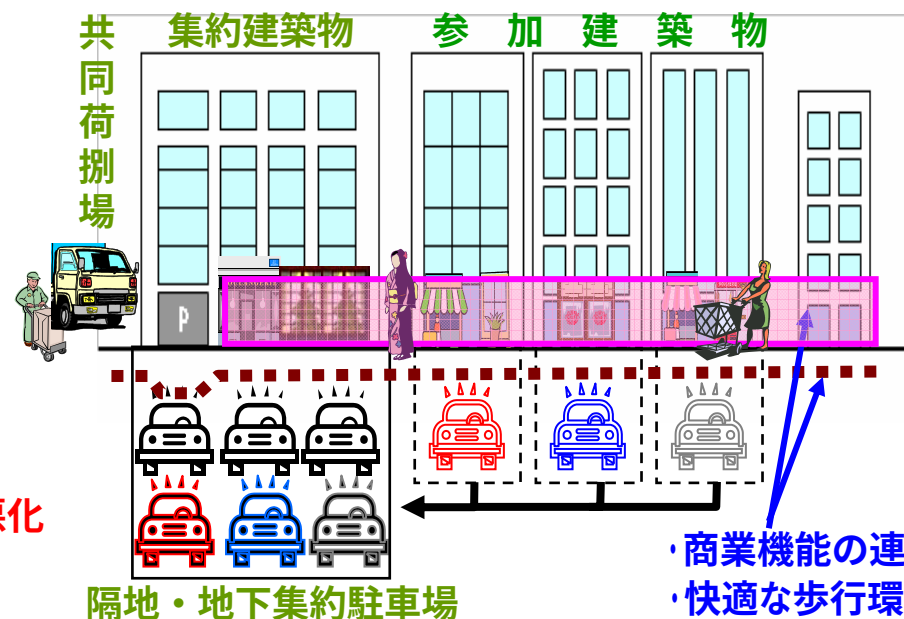
□ 附置義務駐車場を隔地の集約駐車場などに戦略的に配置することにより、商業機能の連続性や快適な歩行環境の確保が可能

〔建替後（何も対策を行わなかった場合）〕



・駐車場出入口による歩道切り下げ→歩行環境の悪化
・駐車場出入口による商業機能の分断

〔建替後（隔地駐車場を戦略的に配置した場合）〕



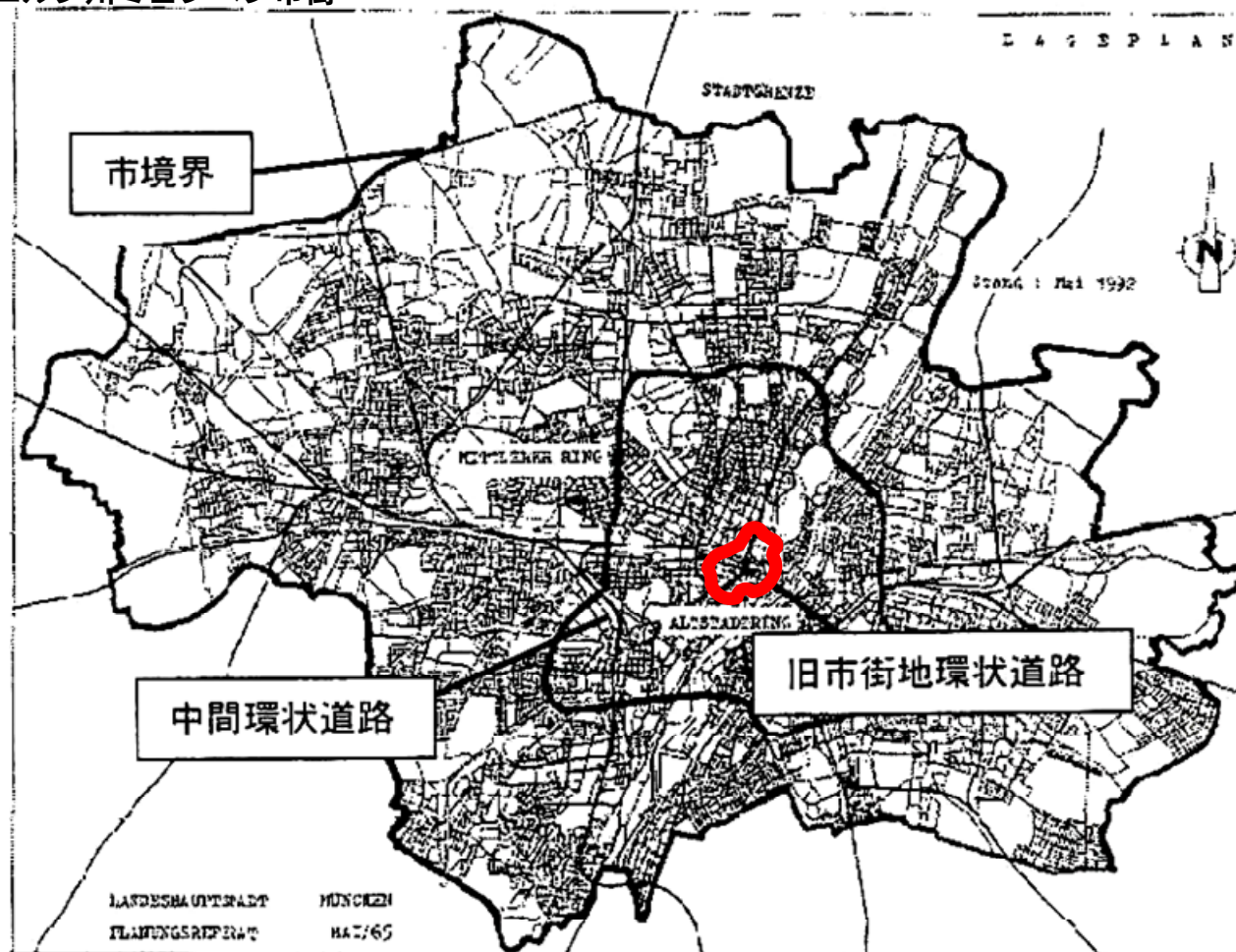
・商業機能の連続性
・快適な歩行環境

4. 地区交通の実現方策 (特に商業地等中心市街地において)

(14) 交通政策の柱としての駐車場施策

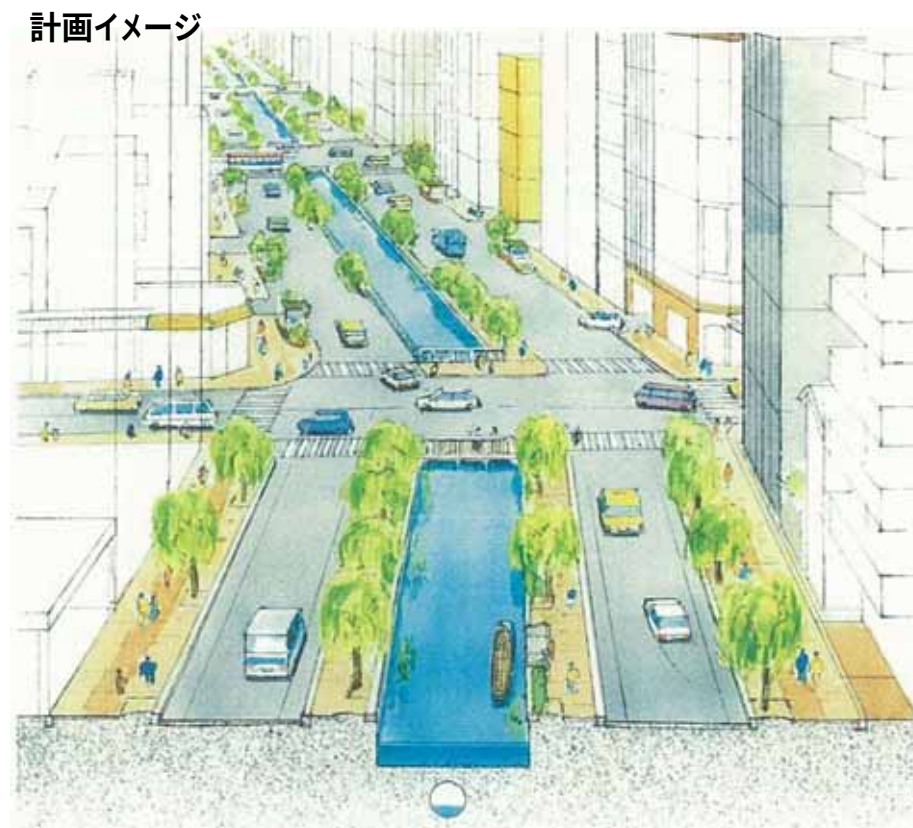
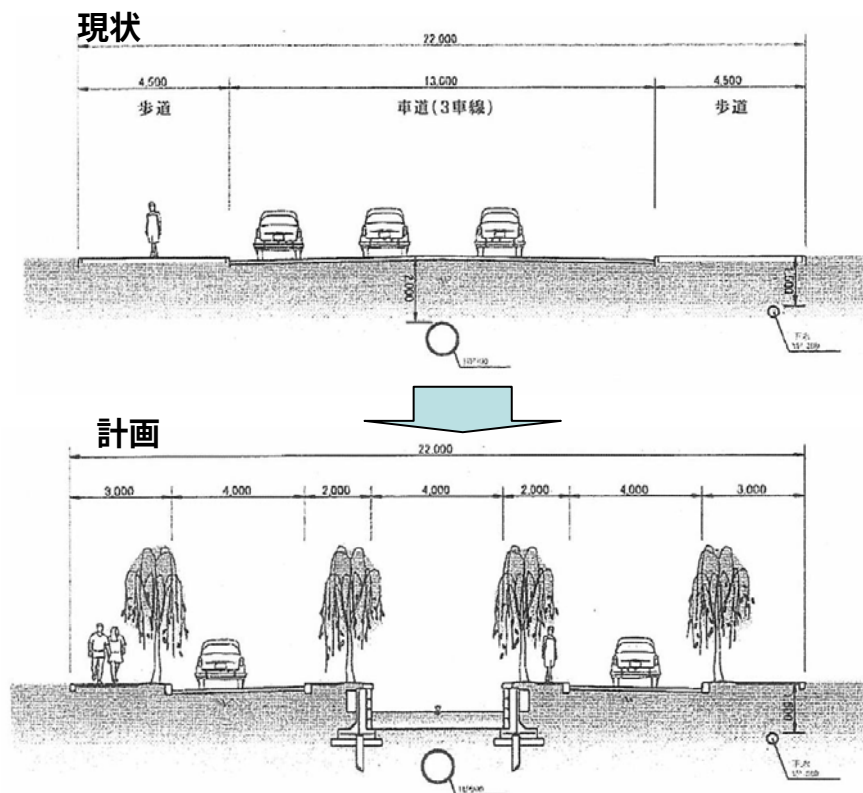
- ❑ 金銭負担や附置義務の上限を定めている例: ドイツ バイエルン州ミュンヘン市
- ❑ 都心部では、附置義務算定台数の 1/10 までしか整備を認めておらず、残りの台数分は金銭で負担

ドイツ バイエルン州ミュンヘン市街



5. 都市内道路の再構築による水・緑の導入

- 骨格的な環状道路等の整備に合わせ、これまで交通処理を担っていた道路の機能を見直し
- 断面を再構築し水・緑を導入
- 公園事業、下水道事業等との連携方策を検討



(出典:全国都市再生モデル調査「水の都交流ステージ創り検討調査」
中心市街地再生にむけて 平成16年3月新潟市)

6. 住民等による地域の管理

(1) 地域住民等による道路の整備・管理

- 沿道住民等地域が発意・参画し、道路の使い方を考える取り組みが社会実験等を通じて拡がりつつある。
- 沿道住民や地方公共団体等が参画して作成した計画に基づき、様々な主体が参画して沿道も含めた空間の一体的な整備・管理を行う仕組みは考えられないか



社会実験によるオープンカフェの実施
(横浜市 日本大通り)

6. 住民等による地域の管理

(2) 地域住民による地区交通の管理

- 地区レベルの交通については、地域と道路管理者等が問題意識を共有し協働して取り組み、地域住民が一定の手続き・ルールのもと管理を行うことも考えられないか
- 歩行者は必ず通すが自動車については選択的に通すことは許容できるのではないか

住民が、一般車を進入させないための可動式車止めを管理している事例 (東京都渋谷区:通称キャットストリート)

可動式車止めを開けている状態



可動式車止めを閉じている状態



6. 住民等による地域の管理

(3) 民間による地域の管理・運営の事例

- 地方公共団体から民間が地域における自転車駐車場の管理・運営と放置自転車指導業務を一括して受託する事例
- 一定の財源を有し地域の管理（エリア・マネジメント）を行うような主体・仕組みを検討すべきではないか

江戸川区における事例

「放置自転車0（ゼロ）を目指して」

駐輪場運営、啓発活動、撤去・搬送及び返還業務を駅ごとに一括して民間に委託

区 → 民間企業

- ・業務委託
- ・施設提供
- ・駐輪場利用台数及び放置自転車の撤去・返還業務の実績に応じ報奨金のインセンティブ

一之江駅



歩行者優先の地区交通の実現

以上のような具体的方策を実施し、歩行者優先の地区交通を実現するために、考え方、制度、現場での事業の進め方を、自動車交通の観点からではなく、歩行者の観点から発想したものに変えていく