

スーパーモデル地区について

1. スーパーモデル地区の概要

〔募集した施策・対象地区〕

くらしのみちゾーン	「くらしのみちゾーン」に登録してある地区 (H16.12 時点で全国 48 地区)
バリアフリー 重点整備地区	「バリアフリー重点整備地区」 (H16.3 時点で全国 227 地区)
面的無電柱化地区	以下の地区 (H16.3 時点で全国 274 地区) ・くらしのみちゾーン(無電柱化の予定のある地区) ・バリアフリー重点整備地区 ・重要伝統的建造物群保存地区等 ・既成市街地等の区画整理事業・再開発事業地区 ・防災上、整備の緊急性が高い密集市街地
自転車利用促進地区	自転車法に基づく総合計画(もしくはそれに準ずる計画) が定められている地区 (H12.6 時点で全国 118 市区町村)

〔募集要件〕

1) 共通要件

- 市区町村と住民の取組み意欲が共に高いこと
- 3 年以内に事業が完了すること
- 当該地区内の取組み内容について、他の道路管理者及び関係者の合意が得られていること

2) 個別要件

対象地区	選定地区
くらしの みちゾーン	・整備内容に以下があげられていること 1. 自動車抑制対策 2. 無電柱化
バリアフリー 重点整備地区	・「特定経路」のバリアフリー化の概成が予定されていること ・特に主要な道路については無電柱化の概成が予定されていること
面的無電柱化 地区	・電線管理者の合意が得られていること ・複数の路線で面的に無電柱化が実施されること
自転車利用 促進地区	・自転車利用倍増に資する計画が立案されていること ・駅前等の放置自転車対策が立案されていること ・自転車道等のネットワーク整備が立案されていること

〔募集期間〕

平成 16 年 8 月 18 日～12 月 17 日

3．スーパーモデル地区の選定

- ・スーパーモデル地区の選定は、「歩行者・自転車優先施策アドバイザー会議」における検討を踏まえ、現地確認等を実施して行った。

「歩行者・自転車優先施策アドバイザー会議」

座長	高橋 洋二	東京海洋大学海洋工学部	教授
	久保田 尚	埼玉大学工学部	助教授
	白石 真澄	東洋大学経済学部	助教授
	エルファディンク・スザンネ	環境システム研究会	会員

4．スーパーモデル地区の施策概要

- ・施策の概要は、別紙参照

くらしのみちゾーン

道路は、かつて交通のインフラであるとともに、人々が集い、やすらぐ暮らしの空間であった。しかし、急激に進展したモータリゼーションのため、現在では身近な道路までが車優先の使われ方がなされている。今後、身近な道路については、これまでの「車中心」から「人中心」へと造り替え、かつて道路が持っていた人々が集いやすらぐ暮らしの空間を再生するため、「くらしのみちゾーン」の形成が必要である。

くらしのみちゾーンは、外周を幹線道路に囲まれている等のまとまりのある住区や中心市街地、商店街の街区などにおいて、一般車両の地区内への流入を制限して身近な道路を歩行者・自転車優先とし、併せて無電柱化や緑化等の環境整備を行って、交通安全の確保と生活環境の質の向上を図ろうとする取り組みである。

【くらしのみちゾーンにおける主な取り組み】

■安全な交通環境

- ・一方通行
- ・速度規制
- ・クラック
- ・ハンプ
- ・歩行空間のバリアフリー化

■美しい景観と環境への配慮

- ・無電柱化・緑化
- ・たまりスペース



安全な交通環境

身近な道路から通過交通を排除し、「クルマ」中心から「ひと」中心へ

一方通行

通過交通を排除するため、片側1車線の道路で通行方向を制限し、歩行者の安全を確保します。



速度規制

ゾーン内での車の最高速度を制限し、歩行者の安全を確保します。



クラック

車の通行によるクラックを防止し、歩行者の安全を確保します。



ハンプ

道路を低くし、歩行者の安全を確保します。



くらしのみちゾーン

外周道路を幹線道路に囲まれている等のまとまりのある住区や中心市街地の街区などにおいて、一般車両の地区内への流入を制限して身近な道路を歩行者・自転車優先とし、併せて無電柱化や緑化等の環境整備を行って、交通安全の確保と生活環境の質の向上を図ろうとする取組です。



美しい景観と環境への配慮

歩道の創出

歩道やベンチを設置し、歩行者の安全を確保し、歩行者の利便性を高める。



美しい街並みの創出

路上に設置された電柱や看板のすっきりとした景観や、歩行者の利便性を高める。



図 くらしのみちゾーンの整備イメージ

バリアフリー重点整備地区

市街地の駅、商店街、病院等を結ぶ主要な道路において、高齢者、障害者をはじめとする誰もが安心して通行できるよう、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・勾配等の改善等の歩行空間のバリアフリー化を推進している。

バリアフリー重点整備地区とは、「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（平成12年11月施行）に基づいて、市区町村が作成する「バリアフリー基本構想」の中で定められる地区である。

【バリアフリー重点整備地区における主な取組み】

■ 道路管理者

- ・ 幅の広い歩道を整備
- ・ 歩道の段差・傾斜・勾配の改善
- ・ バスに乗りやすい歩道の高さの確保
- ・ 立体横断施設へのエレベーターの設置
- ・ 視覚障害者誘導用ブロックの設置
- ・ 歩行者案内標識の設置
- ・ 植樹帯、並木、柵などの整備
- ・ 休みながら歩ける施設の整備
- ・ 放置自転車対策として駐輪場の整備

■ 交通事業者や警察等のその他関係機関

- ・ 駅舎の出入口の段差の解消
- ・ 駅のエレベーターの設置
- ・ 点字や音声による鉄道路線・運賃案内
- ・ 車いすスペースの確保された鉄道車両の導入
- ・ 音響信号機の整備
- ・ 違法駐車・駐輪の取締り強化

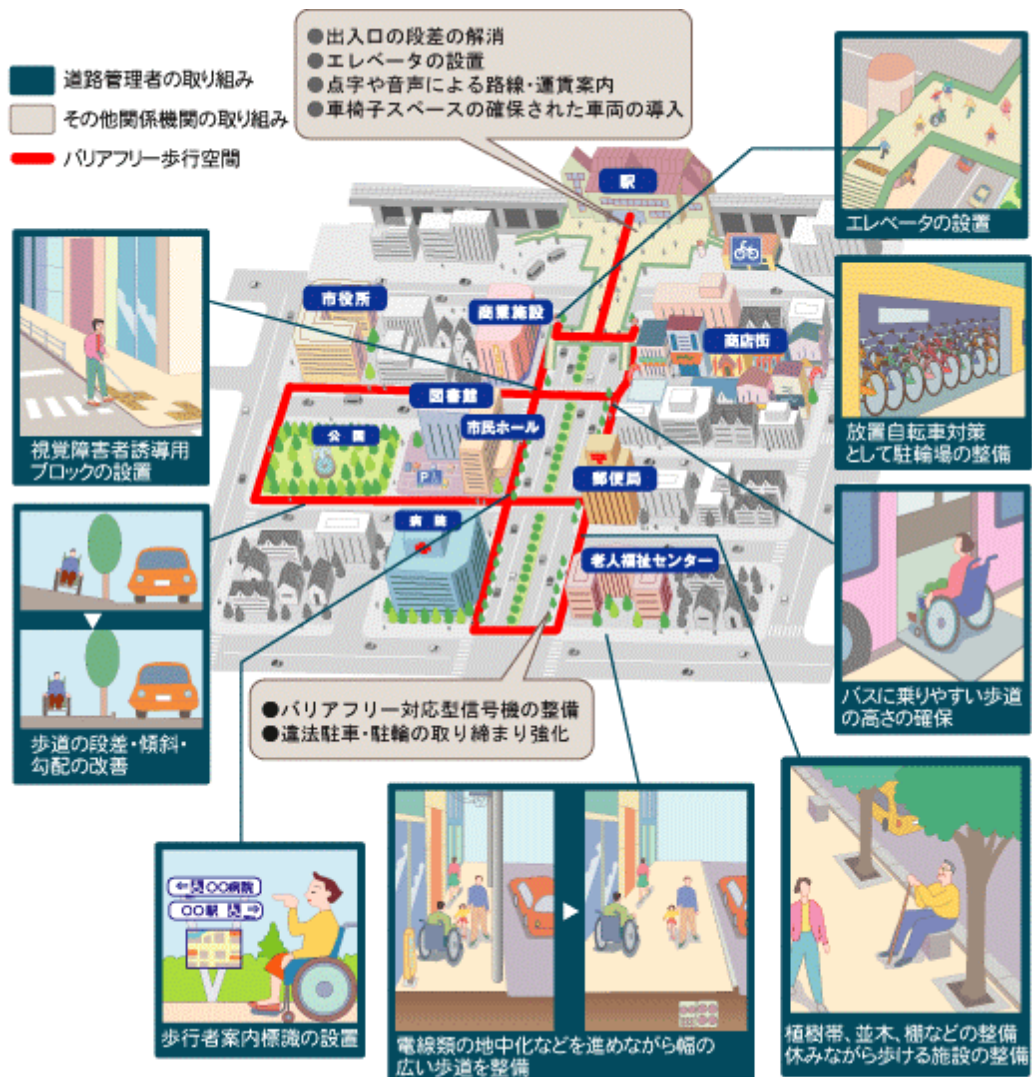


図 バリアフリー歩行空間ネットワークの整備イメージ

面的無電柱化地区

道路の無電柱化は、安全かつ円滑な交通の確保、景観の整備、都市防災性の向上、さらに良好な住環境の形成等の観点から一層の推進が求められている。平成 16 年 4 月には新たに「無電柱化推進計画」（平成 16～20 年度）を策定し、これまでの幹線道路だけでなく、歴史的街並みを保存すべき地区等において主要な非幹線道路も含めて面的に無電柱化を推進していくこととしたところである。

面的無電柱化地区とは、以下に示すような良好な都市環境・住環境の形成や歴史的街並みを保存すべき地区等において、面的に無電柱化の整備を行う地区である。

- ・ 暮らしのみちゾーン
- ・ 重要伝統的建造物群保存地区、歴史的風土保存区域、第一種歴史的風土保存地区及び第二種歴史的風土保存地区
- ・ バリアフリー重点整備地区（特定経路）
- ・ 既成市街地等で都市計画決定された土地区画整理事業・市街地再開発事業地区
- ・ 特に防災上、整備の緊急性が高い密集市街地

■ 電線共同溝以外の無電柱化手法

自治体管路方式、単独地中化方式等の地中化手法、あるいは各家屋の軒下に直接電線を這わせる軒下配線や表通りから見えないように配線する裏配線による整備手法も活用する。



写真 軒下配線



写真 裏配線

自転車利用促進地区

自転車は自由度が高く経済的であるなど、個々の利用者にとって短距離では利便性の高い交通手段となっている。また、環境に優しいため、環境保全や都市交通の円滑化の観点から、社会全体からも都市交通の主要な交通手段の一つとして利用促進が求められている。

自転車利用促進地区は、手軽に利用でき、機動性が高く、健康にも環境にもやさしい自転車を、通勤・通学・買物などの日常生活の交通手段として普及させ、自転車利用を促進させるために、放置自転車対策や自転車道等のネットワーク整備など、自転車利用環境の整備に取り組む地区である。

【自転車利用環境整備の主な取組み】

■ 自転車走行空間の整備

- ・ 自転車専用の走行空間の整備
- ・ 自転車歩行者道における自転車走行空間の明示
- ・ 歩車共存道路等の整備

■ 自転車駐車場の整備

- ・ 鉄道駅等に直結した自転車駐車場の整備

■ その他

- ・ レンタサイクルの導入

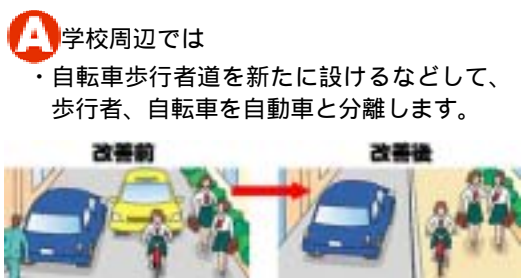


図 自転車利用環境整備のイメージ