

安全で人優先の道路空間の形成 について

平成19年2月19日
国土交通省道路局

安全で人優先の道路空間の形成

1. 安全・安心な道路空間の形成

- (1) 交通事故の現況
- (2) 幹線道路の交通事故対策

2. 人優先の道路空間の形成

- (1) 生活道路の面的事故対策
- (2) 歩行者・自転車対策

3. 快適な道路空間の形成

- (1) 歩行空間のバリアフリー化の推進
- (2) 無電柱化の推進

論点整理における指摘事項

1. 幹線道路において繰り返し事故の発生している箇所への重点的対策
2. 人優先の安全・安心で快適な歩行空間の整備促進
(通学路の歩道整備、生活道路の通過交通排除、歩車共存道路など)
3. 科学的分析に基づく交通事故対策の促進
4. 歩行者・自転車や公共交通機関のための空間を拡大する方策
及び自動車の流入抑制のための規制・経済的手法の積極的活用
5. バリアフリーや景観向上等による空間の美しさ・快適性の観点に
より重きをおくべき
6. 無電柱化をより促進させるための有効な措置が必要

インタビューにおける主な意見

1. 交通事故対策を進めるべき
2. 歩道整備等、歩行空間の安全確保を積極的に進めるべき
3. 高齢者や子どもなどの社会的弱者が、安心して通行できる歩行空間
の整備・安全対策が必要
4. 歩道の段差解消等バリアフリー化を推進すべき
5. 防災対策、景観の向上や通行空間の確保などの観点から、無電柱化
を推進すべき

安全・安心で人優先の道路空間形成の考え方について

現在の状況

交通事故の状況

交通事故死者数は、6千人台前半まで減少したものの、依然国民の約100人に1人が死傷。

- ・ 幹線道路は、全体の約9%の区間に約56%の事故が集中。
- ・ 過去10年間において、事故は幹線道路よりも生活道路で増加。また、歩行者死亡事故の約6割が、自宅から500m以内で発生。歩行中の死亡事故は、欧米に比べて1.5～3倍と高く、特に子どもと高齢者は他の年齢層に比較して歩行中の死亡事故発生割合が高い。歩道上での歩行者・自転車の事故が過去10年間で4.6倍に増加。

施策の状況

事故危険箇所対策は目的の効果を上げている。

あんしん歩行エリアは、進捗が不十分。歩道の整備は、道半ば。用地取得の困難さもあり、整備困難な箇所も存在。

自転車の走行空間の確保が不十分

バリアフリーは着実に進展するも整備格差あり。かつ特定経路以外の対応が不十分。

無電柱化は整備対象や課題が多い。

今後の方針

政府目標:「世界一安全な道路交通」の実現

1. 安全・安心な道路空間の形成

優先度明示方式を継続するとともに、国民情報(ヒヤリハット、対策への意見)を組み入れたさらなる幹線道路対策を検討。

2. 人優先の道路空間の形成

現在の反省を生かした生活道路対策をより効果的に実施(住民合意形成ノウハウ等)。

ハード・ソフト一体となった通学路の安全確保策を実施(あんしん通学路創出プログラム)。

歩行者が安心して歩ける歩行空間の整備を促進(自転車の秩序ある走行を目指す)。

3. 快適な道路空間の形成

バリアフリー新法に基づいてバリアフリー化を推進するとともに、現地の状況に即した対策内容を実施する。

重点的整備対象地区の明確化、コスト縮減、技術開発、他の施策と併せた取組みなどにより、効率的に無電柱化を推進する。

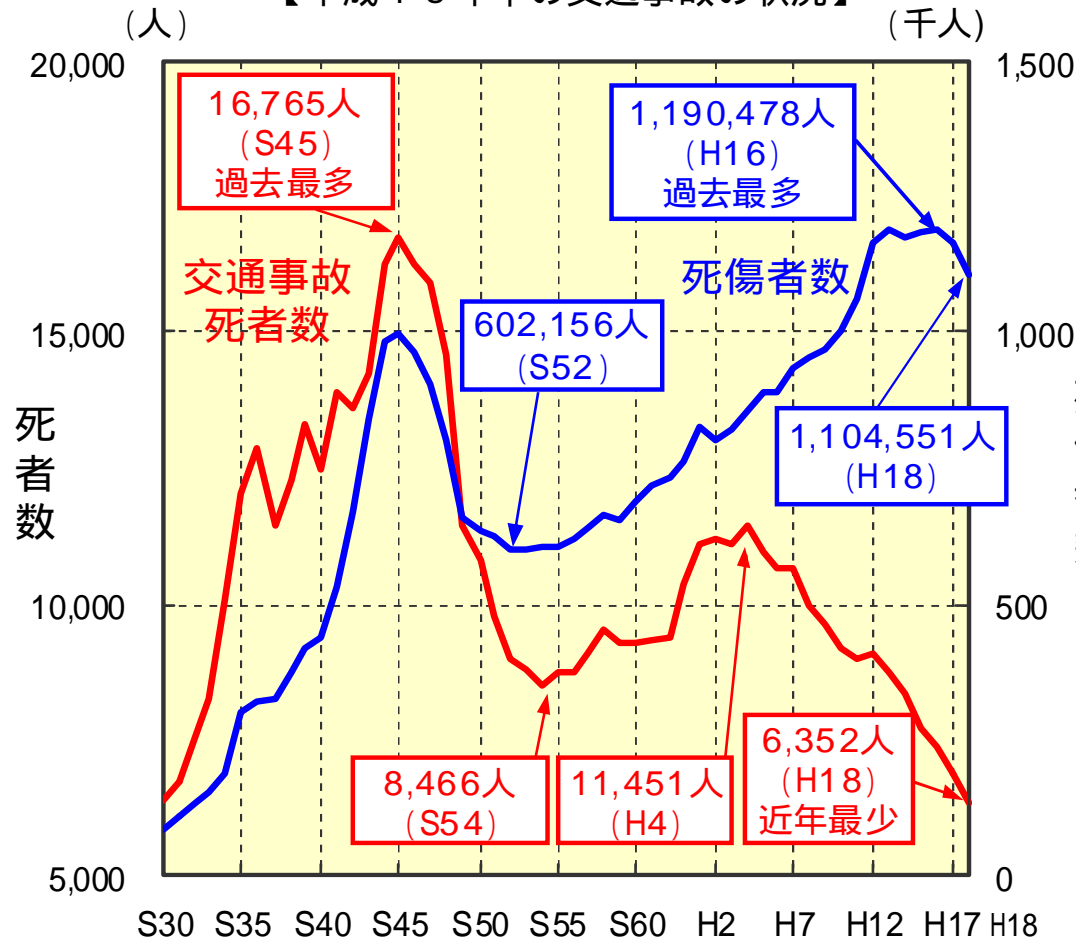
1. 安全・安心な道路空間の形成

(1) 交通事故の現況

交通事故死者数は、昭和31年以来51年振りに6千人台前半まで減少。死傷者数も2年連続で減少し、ピーク時の平成16年から概数で約8.6万人減少。しかし、死傷者数は依然100万人を越えており、国民の約100人に1人が死傷する深刻な状況。

【平成18年中の交通事故の状況】

【交通安全8つの柱】



出典：警察庁発表資料

1. 道路交通環境の整備

- 優先度明示方式による交通事故対策
- 事故危険箇所対策
- あんしん歩行エリアの形成
- 通学路等の歩道整備

2. 交通安全思想の普及徹底

- 安全教育の推進
- 自転車の安全利用の推進
- シートベルト着用の推進
- 反射材の普及促進
- 住民の参加・協働の推進

3. 安全運転の確保

- 高齢運転者対策の充実
- 安全運転管理の推進
- 映像記録型ドライブレコーダーの普及

4. 車両の安全性の確保

- 先進自動車の開発普及
- 自動車の点検整備
- リコール制度の充実

5. 道路交通秩序の維持

- 飲酒運転対策
- 交通犯罪捜査及び交通事故事件捜査体制の強化
- 暴走族対策の強化

6. 救助・救急活動の充実

- 応急手当の普及啓発活動
- 救急救命士の養成配置
- ドクターヘリ等

7. 研究開発及び調査研究の充実

- ナンバープレートのIC化
- 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化

8. 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

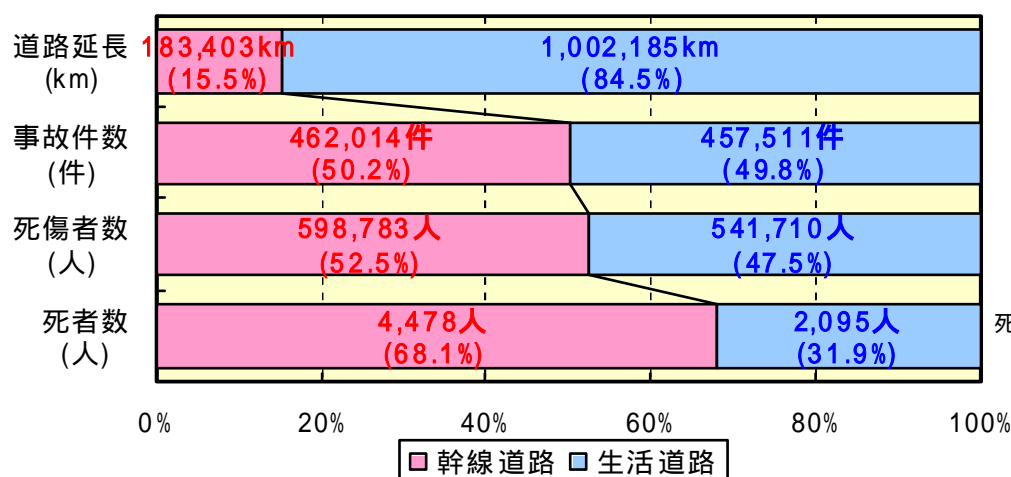
- 損害賠償請求の援助活動等の強化
- 交通事故被害者等の心情に配慮した対策

出典：交通安全基本計画(平成18年3月14日)

(2) 幹線道路の交通事故対策(事故の現況)

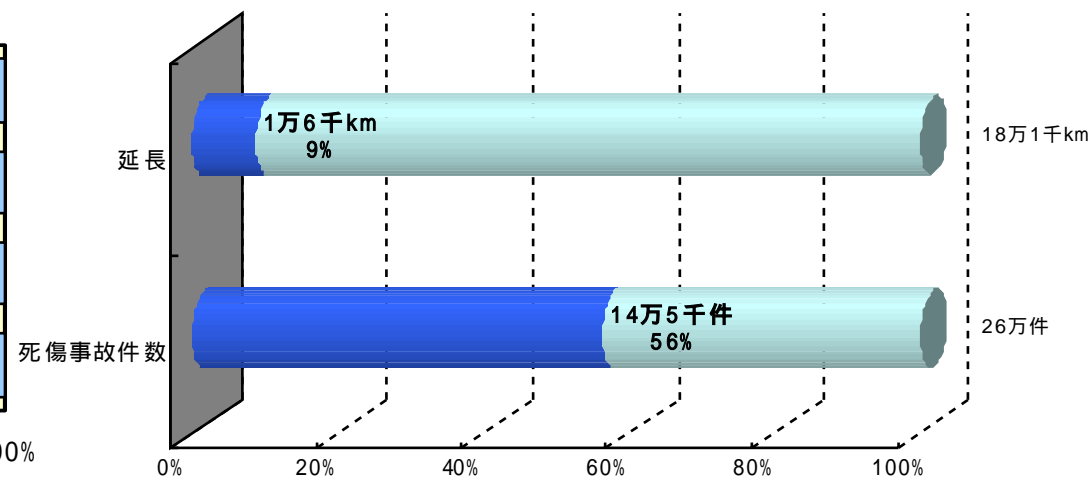
一般道路の約16%を構成する幹線道路で、**死者数の約7割、死傷者数・事故件数の約半数**が発生している。
 幹線道路延長の約9%の区間に**全事故の約56%が集中**。

【幹線道路と生活道路の事故発生状況(H17)】



出典:(財)交通事故分析センター

【幹線道路事故の集中化傾向(単路)】



出典:事故データ 交通事故総合データ(H13~H16)
 道路延長 H11道路交通センサス

効果的・効率的な事故対策を行うため、優先度明示方式により事故の多発する箇所から対策を実施

幹線道路:一般国道、主要地方道、一般都道府県道(センサス対象区間になっている政令市管理の一般市道は含まない)

生活道路:上記の幹線道路および、高速自動車国道、指定自動車専用道路、その他自動車専用道路(一般国道の自動車専用道路を含む)以外の道路

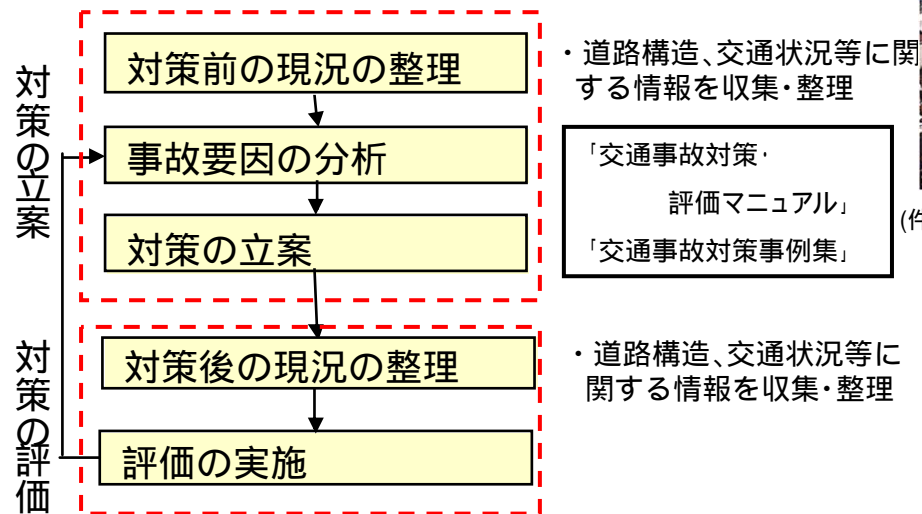
(2) 幹線道路の交通事故対策(事故危険箇所)

特に事故の多い約4,000箇所を平成15年7月事故危険箇所に指定し、集中的に対策を実施。

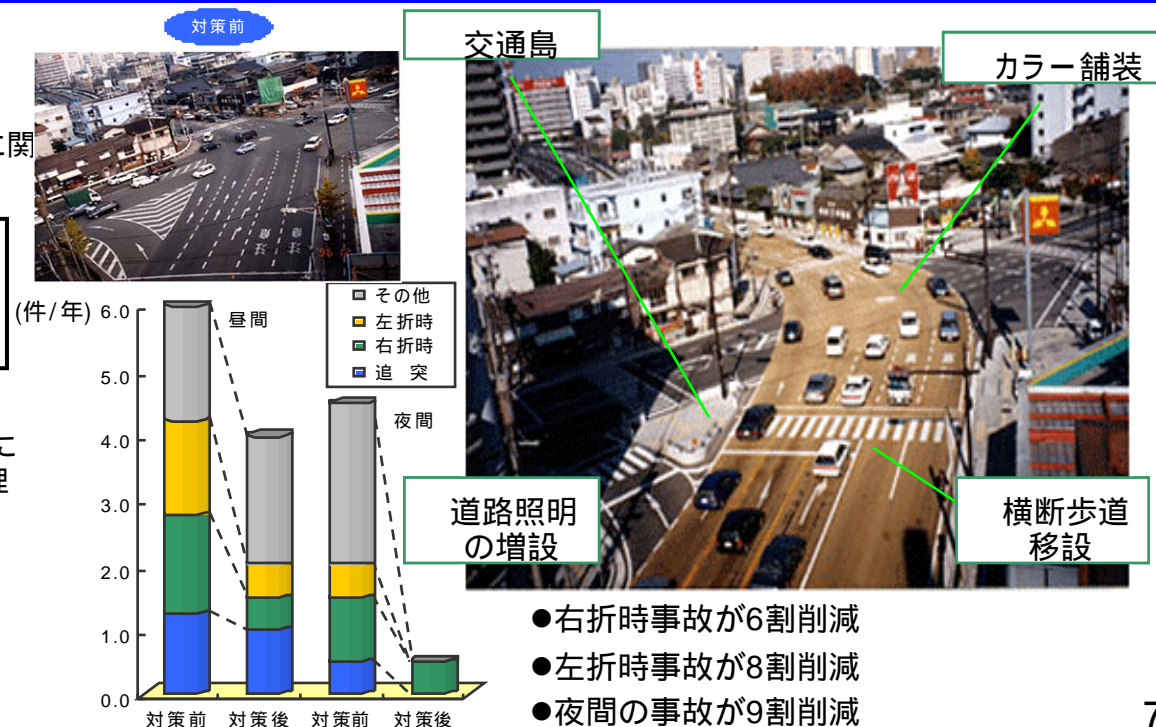
事故危険箇所

死傷事故発生率が高い、または死傷事故が多発している交差点や単路約4,000箇所を事故危険箇所として指定。都道府県公安委員会と道路管理者が連携して、集中的な死傷事故抑止対策を実施。対策実施箇所で、死傷事故件数を約3割抑止することを目標。

事故対策の立案・実施・評価の手順



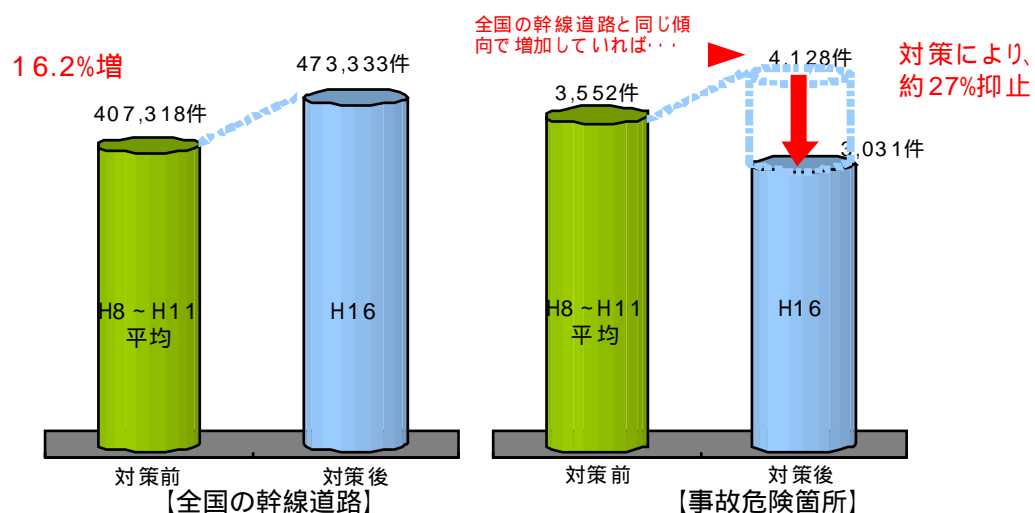
交差点部の対策の例(国道3号 熊本県熊本市迎町2丁目交差点)



(2) 幹線道路の交通事故対策(施策の効果)

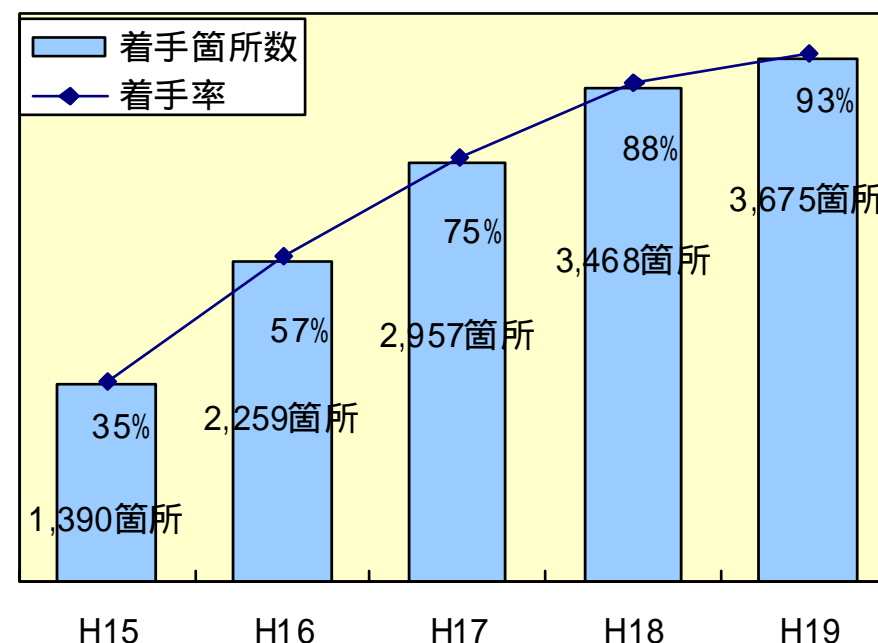
目標の効果(事故抑止約3割)を達成。
 施策の進捗に関しても、平成19年度末見込みで着手率約9割と概ね順調。

【事故危険箇所における事故抑止状況】



抑止率は、平成15年度までに道路管理者の実施した対策が概成した768箇所を対象平成18年5月実施のフォローアップ調査による。

【事故危険箇所の着手率】



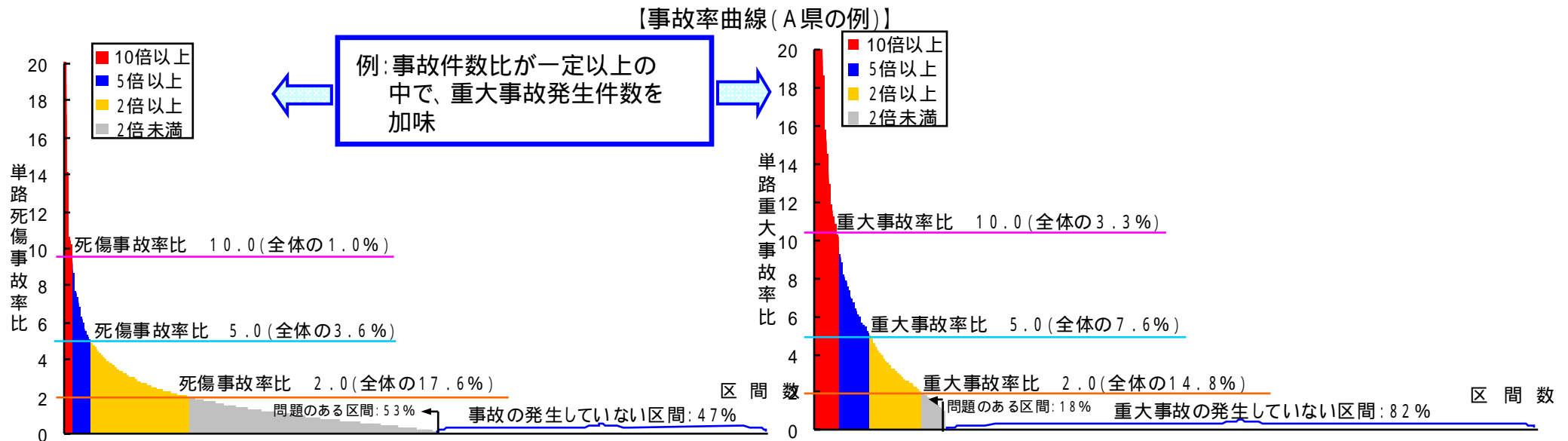
平成18年5月実施のフォローアップ調査による。平成18年以降は予定値。
 H19未着手の281箇所は、他事業とあわせて実施予定や近年事故が減少しているため経過観察中等の理由等で未着手である。

(2) 幹線道路の事故対策(今後の方針)

優先度明示方式の活用を基本とし、効率的・効果的で生活実感を反映した事故多発箇所抽出と対策を実施。
科学的分析に基づく交通事故対策の促進(事例の共有、マニュアルの充実)。

優先度明示方式を基本とし、国民の生活実感を反映

1. 死傷事故件数比が一定以上の中から、重大事故発生件数等を加味しながら対策箇所を抽出
2. ヒヤリ・ハット情報など、道路利用者からの情報提供を加味し、国民の生活実感に沿った対策を検討



科学的分析に基づく交通事故対策の促進

1. 科学的分析に基づく交通事故対策の促進(事故分析の充実、対策検討に関する知識の共有(好事例の紹介)、「交通事故対策・評価マニュアル」の充実、交通挙動に着目した対策法や評価法の検討 など)

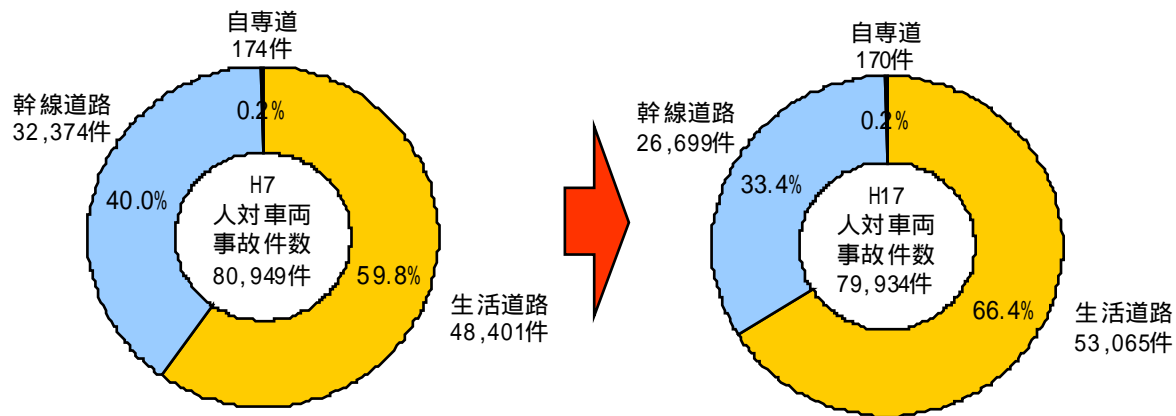
2. 人優先の道路空間の形成

(1) 生活道路の面的事故対策(事故の現況)

人対車両事故は、幹線道路で減少しているにもかかわらず生活道路では増加。
歩行者の死亡事故の6割は、自宅から500m以内で発生。

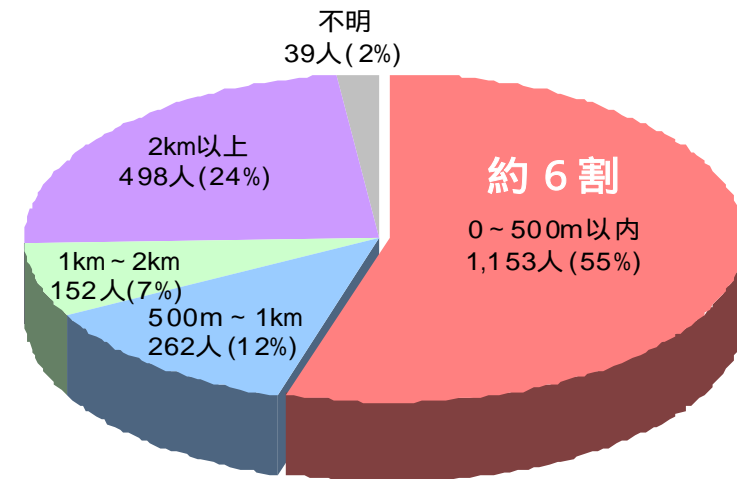
【人対車両事故の道路種別別事故件数】

(H7 H17)



出典：(財)交通事故総合分析センター

【自宅からの距離別死亡事故発生状況(H17)】



出典：交通統計

生活道路における交通事故対策も重要

(1) 生活道路の面的事故対策(あんしん歩行エリア)

事故の多発する地区約800地区を平成15年7月あんしん歩行エリアに指定し、面的対策を実施

あんしん歩行エリア

死傷事故の多い住居系地区または商業系地区で、その外縁を幹線道路が構成する約800地区を指定し、都道府県公安委員会と道路管理者が連携して、面的かつ総合的な事故抑止対策を実施。死傷事故件数を約2割、歩行者・自転車事故を約3割抑止することを目標。

あんしん歩行エリアの対策イメージ

外周道路対策

外周道路の通行を円滑化し、エリア内への通過交通流入を抑制

右折レーンの設置、歩道整備、照明灯の設置(道路管理者)
信号機の新設・高度化(公安委員会)

ゾーン対策

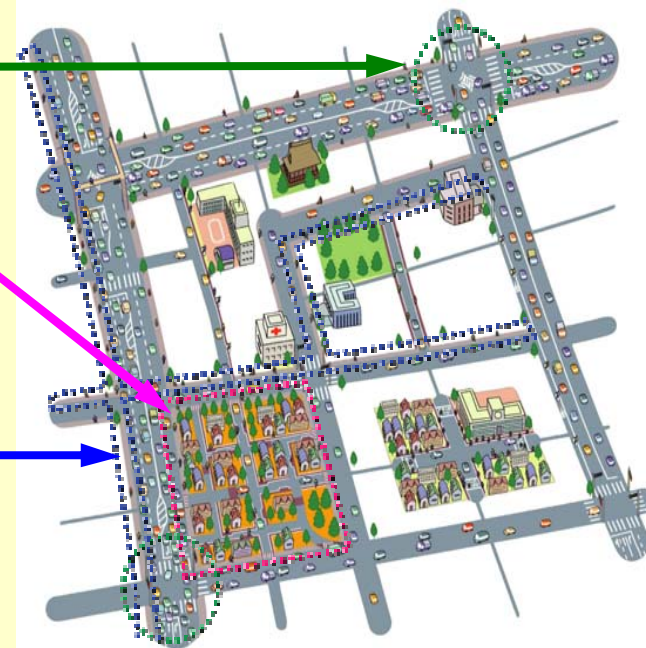
歩行者や自転車の通行を優先した面的対策

車両速度を抑制する道路構造(ハンプ、クランク等)(道路管理者)
ゾーン内の速度規制・通行規制等(公安委員会)

経路対策

歩行者や自転車の通行を優先した経路

歩道等の整備、歩行空間のバリアフリー化(道路管理者)
速度規制・通行規制等(公安委員会)

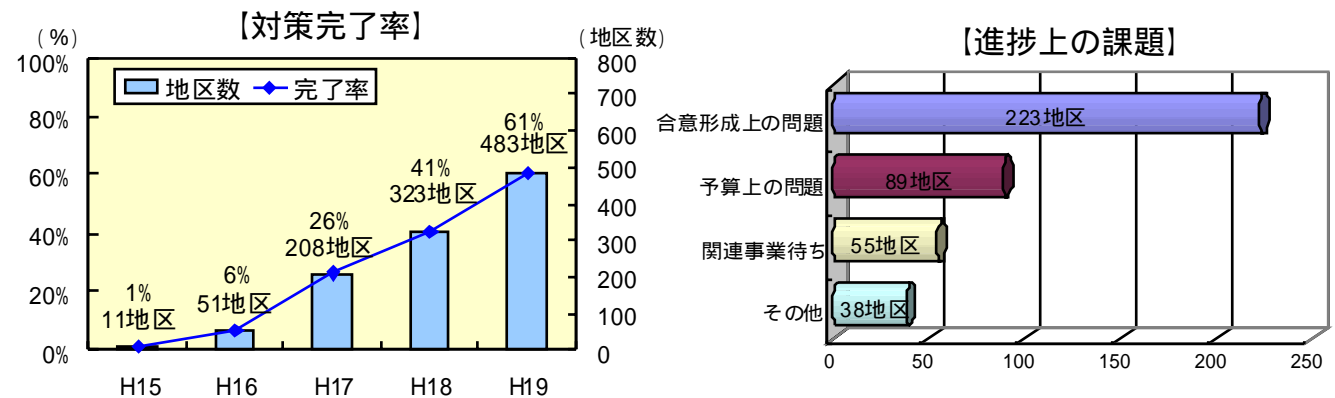


(1) 生活道路の面的事故対策(施策の効果と今後の方針)

生活道路の事故対策は、身近な道路の改変を伴うため、**地元合意や用地取得が困難である**等により、事業進捗が思わしくない。事故抑止効果も、現在のところ目標に到達していない。
地区によっては目標の効果を上げていることから、**あんしん歩行エリアの考え方を踏襲し、引き続き実施**、**より一層の住民参加型事業の推進と対策効果の向上のため、地区設定や進め方を検討**。
(直接的な事故抑止対策を主に実施、効果のあった地区のノウハウ普及、行政担当者の技術力向上)

施策の進捗と効果

両図とも平成18年実施のフォローアップ調査による。
 対策完了率の平成18年以降は予定値。全ての対策が完了した・する地区を対象。
 進捗上の課題は、回答のあった地区のみ対象。



平成16年度までに一つでも対策の完了した504地区の抑止率(速報値)の平均値は、死傷事故約5%、歩行者・自転車事故約7%であった。

目標達成地区(66地区)の特徴

快適性の向上につながる対策ではなく、直接事故抑止につながる対策を主に実施。
 (目標未達成地区でもハンプ・クランク・狭さくを実施した地区は目標値に近い効果を上げている)
 路側帯のカラー化やポロードなど、合意形成や用地取得の困難な地区でも工夫をして対策を実施。
 協議会を開催するなど、住民との合意形成を図りながら対策を実施。
 面積は、比較的小さい。

(1) 生活道路の面的事故対策(好事例:千葉県鎌ヶ谷市)

ワークショップの実施やヒヤリハット情報の収集等により、**地域住民の実感を反映した対策を合意形成を図りつつ実施。**

歩車共存道路、交差点ハンプ等の直接交通安全に繋がる対策を実施し、**事故件数が56%減少。**

< 事業の概要 >

地区内への通過交通による交通事故や危険な歩行環境を解消するため、走行速度抑制対策等を実施。

- ・ 施行期間 : 平成16年～平成18年3月
- ・ 総事業費 : 1億3千万円
- ・ 指定エリア : 0.64km² (全国平均1.38km²)
- ・ 流入交通量 : 1,290台/12h (主経路2地点)
- ・ 通過交通率 : 45%

【協議会状況】



< 対策内容 >



速度抑制対策を主に実施

- ・ 交差点道路ハンプ 9箇所
- ・ 交差点道路照明灯 14基
- ・ 道路区画線 8km
- ・ 路側帯カラー舗装 1km
- ・ 一時停止交通規制 3箇所など

< 対策箇所選定 >

交通事故発生箇所とヒヤリ・ハット箇所の重複する箇所を優先的に対策

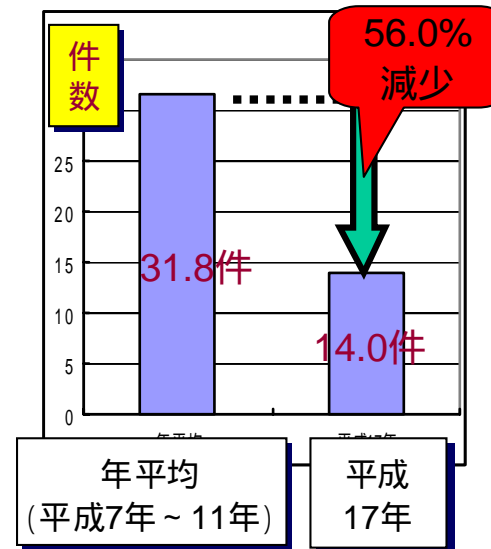


- ・ 回覧版やインターネット上でのアンケートを実施。
- ・ ヒヤリハット情報を募集
- ・ 協議会2回、ワークショップ5回、社会実験1回など住民参加と合意形成に努めた

対策内容は、すべてワークショップで決定。

【事故・ヒヤリ多発箇所】

< 対策効果 >

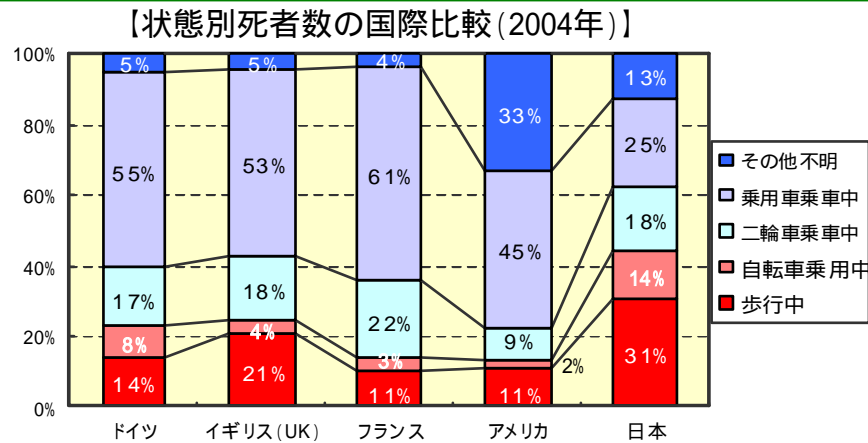


平成17年度「道路政策の質の向上に資する技術研究開発(新道路技術会議)」にて同様のスキームを隣接する市川市、白井市を対象に実施することを決定

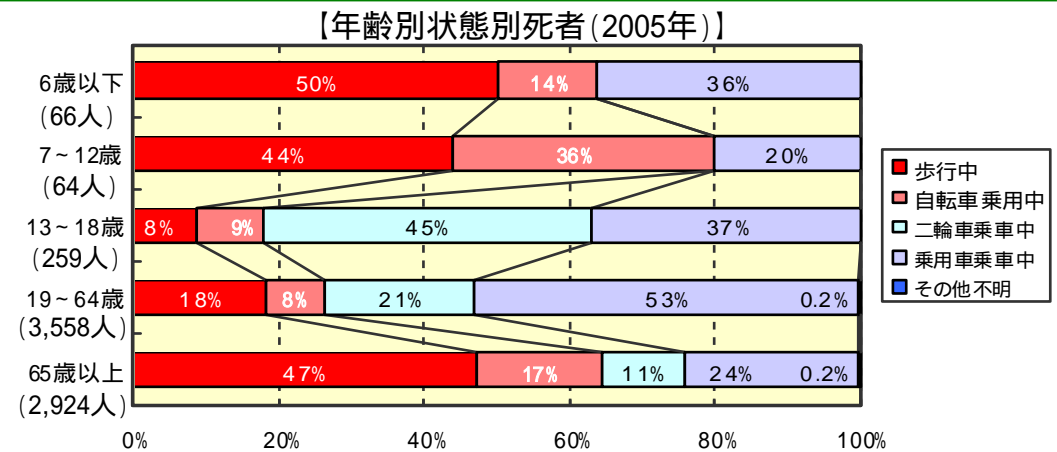
外周幹線道路は含まない

(2) 歩行者・自転車対策(身近な道路の現状)

歩行中の死者数の割合は欧米に比べて約1.5～3倍と高く、特に子どもと高齢者が多い。
 自転車関連事故が増加。特に自転車対歩行者の事故が急増。
 多くの国民が歩道や自転車道の整備を必要と考えている。

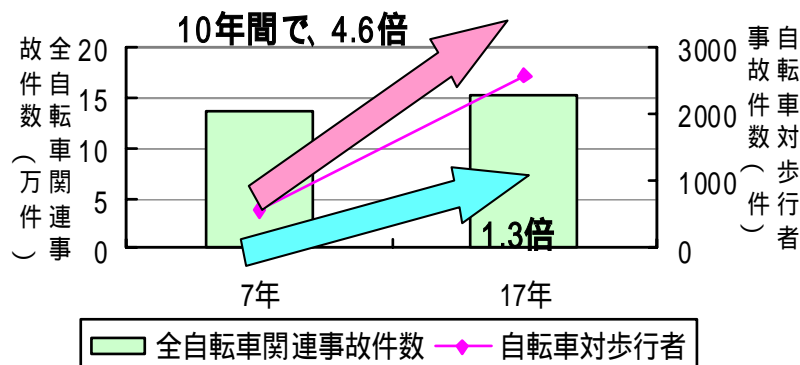


出典：IRTAD・OECD資料による。



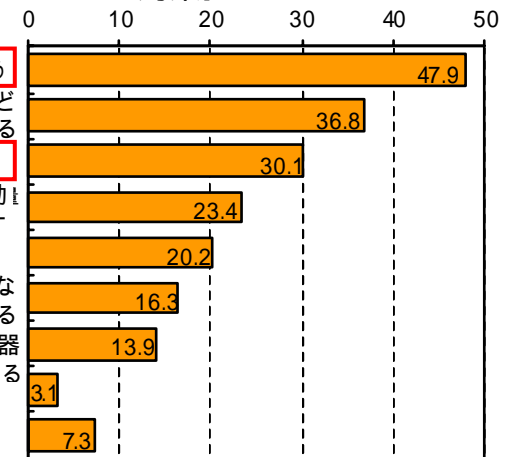
出典：交通事故統計年報

【自転車関連事故の推移】



【道路の安全性向上のための対策】

- 歩道の設置や、道幅を拡げる等の整備を行う
- 事故の多い交差点に右折車線を設置するなど
の対策を講じる
- 自転車道や、駐輪場を整備する
- バイパスや環状道路を建設し、市街地の自動車交通量を減らす
- 立体交差化するなど踏切を改良する
- 車のスピードを抑えるため、商店街や住宅地などの車道に凸凹を設けたり、道幅を狭くする
- 事故や障害物の情報をドライバーに伝える機器を整備する
- その他
- わからない



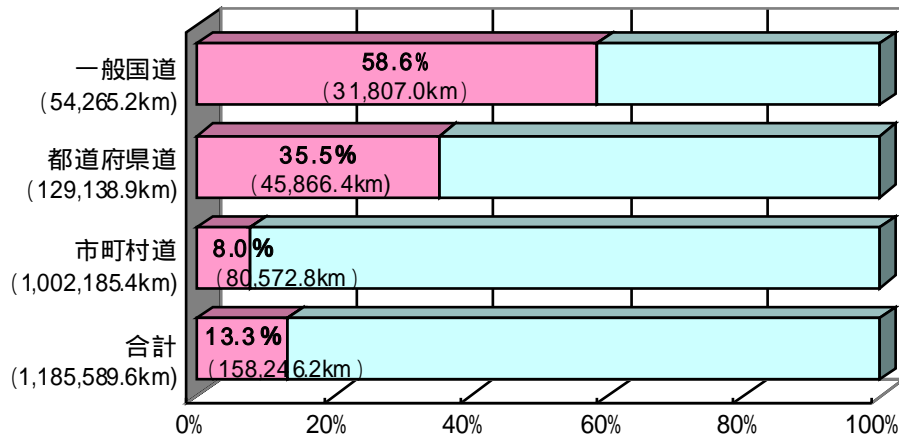
出典：道路に関する世論調査(平成18年7月 内閣府)

歩道や自転車道の整備が重要

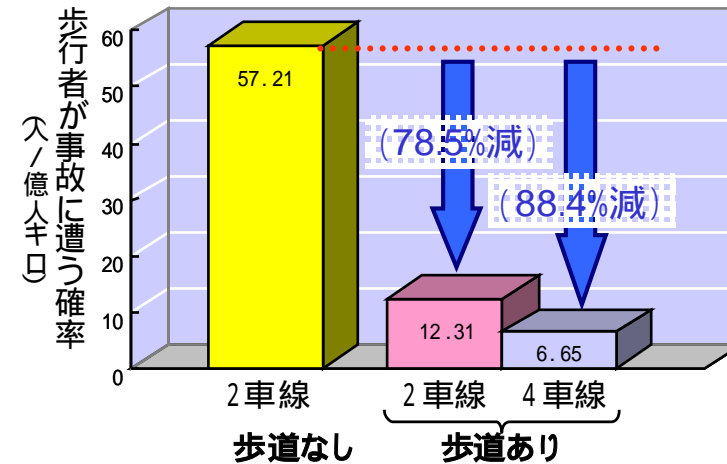
(2) 歩行者・自転車対策(歩道等の現状)

学童の通行量の多い通学路の歩道整備についても約46%と道半ば。
 人優先の安全な歩行空間を整備するために、引き続き通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道等を整備

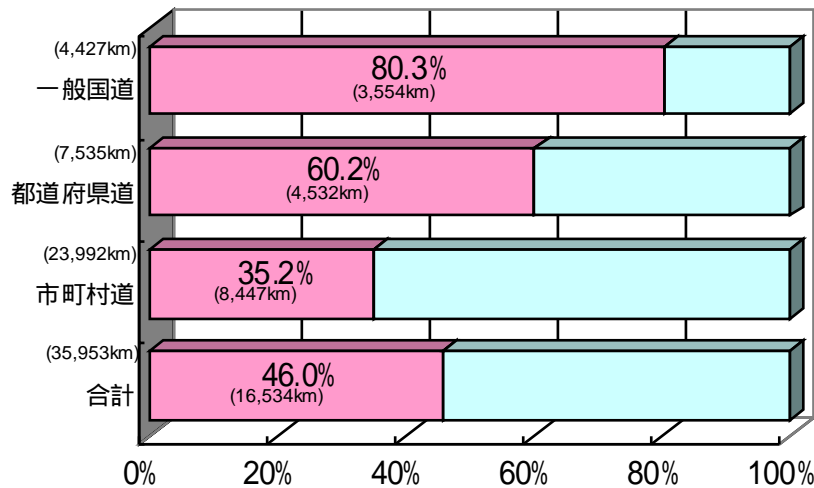
【道路種別別歩道等の整備率(道路延長 平成17年)】



【歩道の設置効果】



【学童の通行量の多い通学路の歩道等の整備率(道路延長 平成14年)】



通学路の整備率は学童通行量が100人/日以上の通学路のもの

対面背面通行中・交通量10,000台以上・市街地を対象
 (出典: H11センサス、H12~15交通事故統合データ)

【歩道等の整備】



(2) 歩行者・自転車対策(あんしん通学路創出)

関係者の連携とハード・ソフトを組み合わせた整備によりあんしん感のある通学路を創出

推進体制の立上げ(協議会等)

現状調査(道路管理者)

プログラム(案)作成

C
プログラムの反省
(評価・課題の抽出)

A
プログラムの
見直し

P
プログラムの
修正

D
対策メニューの実施

成功事例の全国的な蓄積

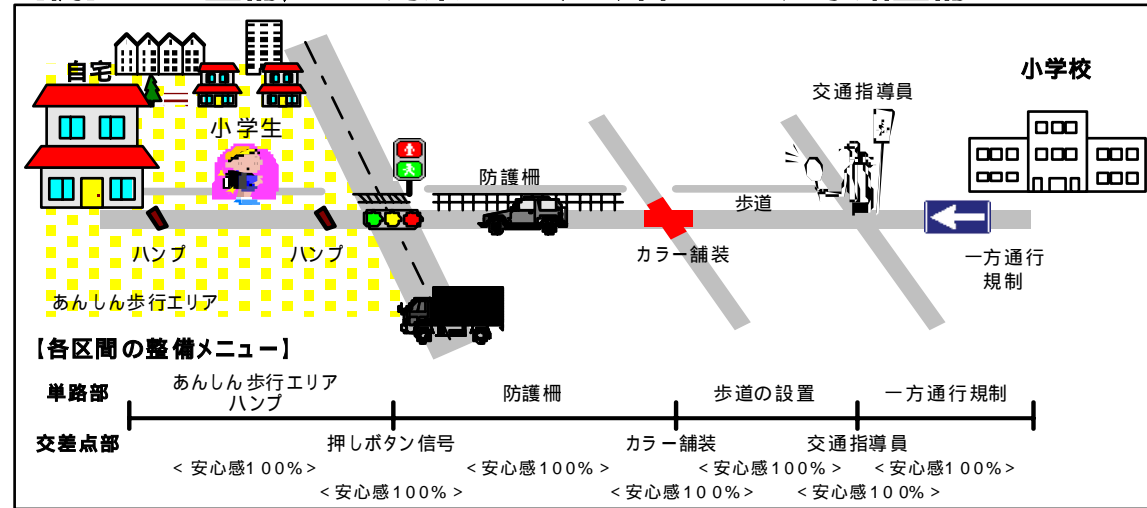
プログラムの目標達成 <あんしん感のある通学路の創出>

< 推進体制のイメージ >

道路管理者 公安委員会
小学校、PTA
住民、NPO、企業、家庭 等
地域に応じた実行力のある体制を整える

- ・子どもを含めた住民の交通安全総点検
- ・子どもによる交通安全マップの作成
- ・ハード整備、ソフト対策を組み合わせた通学路整備
- ・住民を含めたプログラムの見直し
- ・地域が一丸となったあんしん感のある通学路創出
- ・平成19年度からパイロット事業を開始

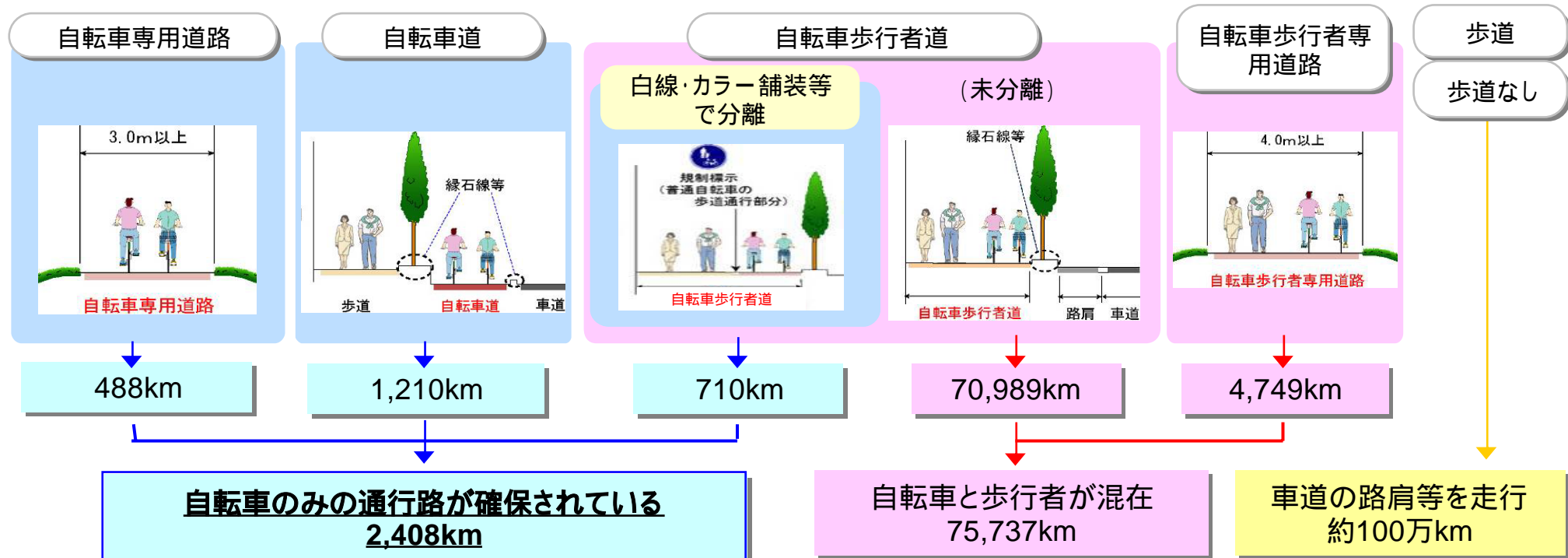
【例】ハード整備、ソフト対策などを組み合わせた通学路整備



(2) 歩行者・自転車対策(自転車道等の状況)

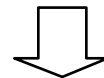
- 自転車と歩行者が混在する自転車歩行者道等の整備が主となっている。
- 平成13年に、自転車道を原則設置としたが、自転車専用の走行空間の整備があまり進んでいない。

日本の自転車道等の整備状況



近年の自転車道等に係る制度の改正

平成13年「道路構造令」に自動車及び自転車の交通量が多い道路については、自転車道を**原則設置**



3年間(平成15~17年)で、自転車のみの通行路が確保されているものは、**約156kmの整備にとどまる**
(自転車歩行者道は、約2,100kmが整備)

(2) 歩行者・自転車対策 (自転車走行空間の確保)

現 状

- これまでは、自転車歩行者道を主として整備が進められてきた。

課 題

- 自転車の事故は、全体事故に比べ減少幅が小さく、今後も継続した対策が必要。
- 自転車道等をネットワークとして整備を進められているとは言えない。
- 自転車対歩行者の事故が急増しており、自転車と歩行者を分離した安心して走行・歩行できる空間の確保が求められる。

対 策

自転車の総合的対策の推進

交通秩序の整序化

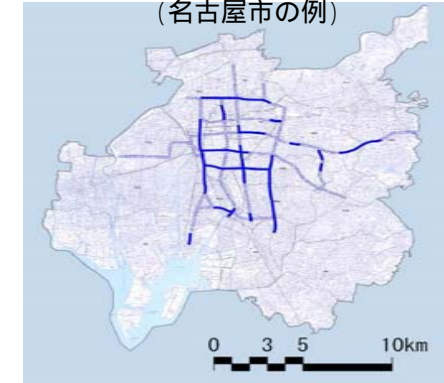
「原則として車道を通行」

「例外的に歩道を通行する場合は歩行者優先で走行」

- 自転車の通行に関するルールの周知とルール遵守の徹底
道路交通法の改正 (歩道通行要件の見直し等)
- **自転車の走行環境 (車道・歩道) の整備**

- 自転車道等のネットワークの計画作成を推進。
- 技術的事項の検討。
- 自転車と歩行者の通行空間を分離し、自転車・歩行者が安心して走行・歩行できる空間の整備を推進。
(都市部においては、用地の確保などが課題)
道路空間に制約がある場所においては、路肩等の既存の空間を利用し整備。

自転車道のネットワーク計画
(名古屋市の例)



自転車走行空間延長: 36.3km

国道19号において約1.2kmを整備中 (名古屋市)



車道を1車線削減し、自転車の走行空間を整備

3 . 快適な道路空間の形成

(1) 歩行空間のバリアフリー化の推進(今後の展開)

【課題】

バリアフリーに対して多くの要望があるとともに、要望が多様化している
技術力・ノウハウの向上が必要
指標(平均利用者数5000人以上の駅周辺の道路のバリアフリー化率)に対する実感が乏しい

< 対策 >

要望に直接応える対策メニューの促進

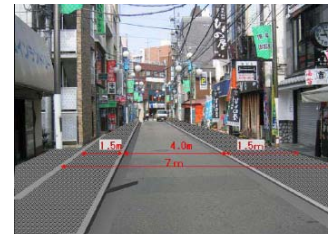
- ・ 現地の状況に即した対策を実施(例: 必要歩道幅1.5mに緩和、隣接する民地との協定による幅員の確保)
- ・ 取組みが必要なメニュー(例: 立体横断施設へのエレベーター設置)の促進

技術力・ノウハウの向上

- ・ 移動等円滑化マニュアルの充実

国民に「**分かりやすい**」バリアフリーの取組み

- ・ 全国として1つの指標のみだが、今後、国民に分かりやすいエレベーター設置状況などの整備状況も把握
- ・ 地域毎ではバリアフリーマップを作成



歩道幅1.5mのイメージ(CG)



沿道利用者との協調による移動空間の整備



エレベーターの設置された歩道橋

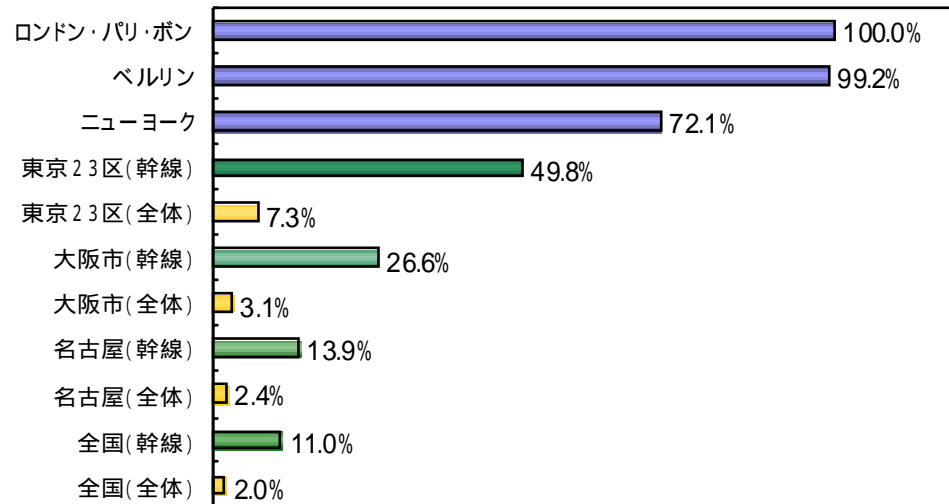


歩行空間のバリアフリーマップの例

(2) 無電柱化の推進(実施状況)

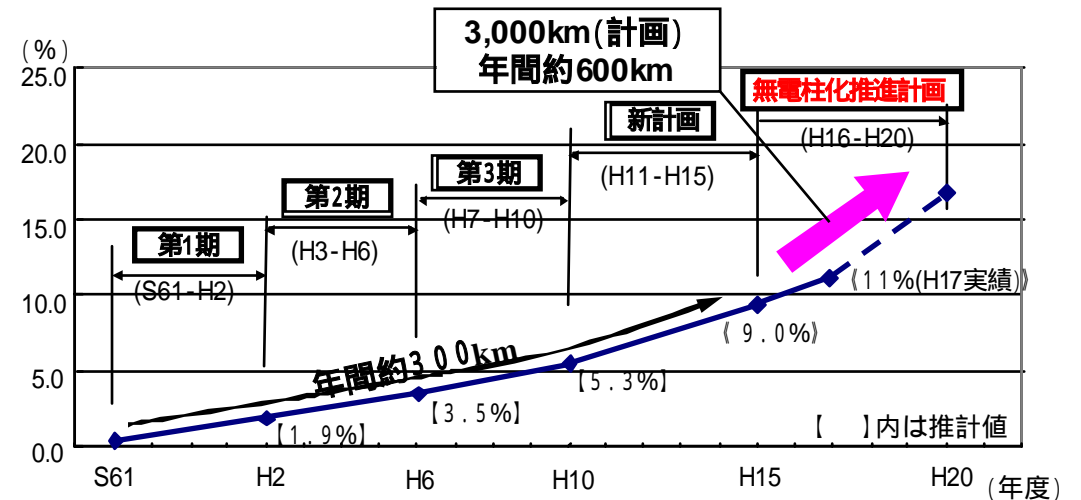
日本における市街地の無電柱化率は、幹線道路でも約11% (主要欧米都市では70~100%)
 昭和61年度から市街地の幹線道路や大規模商業地等を中心に無電柱化を実施。平成15年度末までに、約5,500kmを整備済み(年間約300kmペース)。
 観光立国、市街地の活性化の観点からも、重点的に無電柱化を推進。「無電柱化推進計画」により、平成20年度までに、年間約600kmの整備を推進。

【欧米主要都市と日本の都市の地中化の現状】



- 1 海外の都市は電気事業連合会調べによる1977年の状況(ケーブル延長ベース)
- 2 日本の状況は国土交通省調べによる2006年3月実績値(道路延長ベース)
- 3 幹線(幹線道路): 一般国道、都道府県道

【市街地の幹線道路の無電柱化率の推移】



「無電柱化推進計画」における実績(H17末)

市街地の幹線道路の無電柱化率: 11%
 [H20目標: 17%]
 まちの顔となる道路の無電柱化率: 47%
 [H20目標: 57%]
 面的整備を推進すべき地区における着手率: 55%
 [H20目標: 7割]

課題

- ◆ 対象範囲が膨大、かつ優先順位づけがあいまい (計画スタートから20年経過するも整備率は低い)
- ◆ 狭隘な道路で施工する場合の技術的な課題
- ◆ 地域の合意形成を得るのに時間を要する
- ◆ 地方公共団体・事業者の費用負担感が大きい
- ◆ 技術力・ノウハウの蓄積が不十分 等

(2) 無電柱化の推進(今後の取組み)

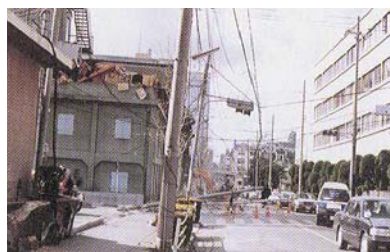
重点的整備対象地区の明確化、コスト縮減、技術開発、他の施策と併せた取組みなどにより、効率的に無電柱化を推進

無電柱化を重点的に進めるべき地区の明確化

- ・人が多く集まる地区として、駅周辺など中心市街地区・歴史的街並み地区、交通安全等
- ・緊急輸送道路のうち、優先的に整備する箇所を選定



中心市街地や歴史的街並み地区



緊急輸送道路における被災状況

コスト縮減・技術開発

- ・地域需要に見合った新しい構造の検討
- ・トランスのコンパクト化、地下設置型トランス等の開発(民間の能力の活用)
- ・軒下配線、裏配線について地域合意形成をサポート



地下設置型トランス



裏配線整備の例
(福島県大内宿)

他の施策と併せた無電柱化の取組み

- ・バリアフリー新法や景観法等に基づく施策と併せた無電柱化の推進

技術支援体制づくり等

- ・主に市町村に対する施策・技術支援等を行う体制の整備
- ・モデル地区の整備をPR:スーパーモデル地区

(例:東京都港区浜松町)・・・H19までに完了



車いすの通行を妨げる電柱



スーパーモデル地区
(浜松町地区)

「今後の道路政策の基本的方向について(論点整理)」(平成18年6月1日)における指摘事項1

第1部 道路政策をとりまく環境

2. 今後目指す社会と道路政策の関わり

(1) 少子高齢化が進む社会においても活力ある国民生活の創造

・急増するリタイア世代が多様な価値観に基づき、都市と田舎の二地域居住やキャンピングカーでの国内旅行など、個性的で豊かな生活を求めている社会を目指す上で、「安全・円滑で快適な移動」の確保が必要である。

(3) 安全で安心な社会の実現

- ・近年の豪雨・豪雪や地震等の多発傾向をうけ、国民の間に災害への危機感が高まっている。また、日常においても、交通事故の発生率は欧米に比べて依然として高い。
- ・この他にも、昨今の通学路などの日常的空間における犯罪や国際テロの動向など、国民生活におけるリスクの高まりが見られる。
- ・こうしたリスクに対する安全性や安心感の向上は、国民生活の基礎的な要件であり、道路政策を進める際にも、これらの観点に十分留意する必要がある。

第2部 今後の道路政策に求める改革のポイント

2. 既存ストックの徹底的な利活用

- ・既存道路の部分的な改良や情報通信技術の活用、交通運用施策の導入などハード、ソフトを組み合わせた施策が重要ではないか。
- ・長距離・高速サービスを提供する高規格幹線道路、安全・快適な日常生活を支える生活道路など、道路の機能分化を図り、それぞれの道路が期待される機能を十分に発揮するようにすることが重要ではないか。
- ・既存道路の部分的な改良については、「維持修繕」と「新設」の中間的概念として、「改良再生」(既存道路の質的向上を主眼とする小規模な改良や更新)が重要な分野として認識されるべきではないか(例:(中略)、右折レーンの設置、既存の道路空間の再配分による歩行者や自転車のための空間確保、自転車・自動二輪の駐車対策、荷さばきスペースの確保、歩道の段差解消、(中略)、など)。

第3部 具体的な施策内容に関する論点

1. 施策展開における主な論点

(1) 安全で安心できる暮らしの実現

防災・減災

- ・災害時における交通機能と情報通信ネットワークの信頼性向上の観点から、無電柱化を一層促進すべきではないか。

交通安全

- ・歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は未だ十分といえず、通学路における歩道整備、生活道路における通過交通排除、歩車共存道路など、人優先の安全・安心で快適な歩行空間の整備を促進すべきではないか。
- ・幹線道路の交通事故対策は、繰り返し事故の発生している箇所を中心に重点的に行うなど、効率的な対応が求められているのではないか。
- ・交通事故の発生要因を特定し、効率的・効果的な交通事故対策を実施するため、科学的分析に基づく交通事故対策を促進すべきではないか。

(2) 景観・文化的価値の創造と環境の保全

景観・文化的価値の創造

- ・地域の活性化や美しい国土づくりに向け、(中略)、無電柱化、沿道と一体となった歩行者空間や賑わいの創出などの施策を充実することにより、沿道・地域と道路とが一体となった新たな価値を創造すべきではないか。
- ・無電柱化をより促進するための有効な措置が必要ではないか。

(3) 都市圏交通問題への対応と魅力あるまちづくり

公共交通の活用

- ・公共交通を中心とする交通体系を目指す地区においては、トランジットモールなど、既存の道路空間の中で車線を減らし、歩行者空間や自転車、公共交通のための空間を拡大する方策及び自動車の流入抑制のための規制・経済的手法を積極的に活用すべきではないか。

都市空間の整備

- ・都市内の道路においては、自動車交通の円滑化の観点のみでなく、防災空間の確保、バリアフリー、まちなみや景観の向上等による空間の美しさ・快適性の観点により重きをおくべきではないか。