

IV. 基本方針及び施策の展開方針

基本方針1 道を「つかう」

これからの人口減少・超高齢化社会の進展に伴う自動車交通の減少を踏まえ、これまでの自動車交通の増加に対応してきた道路整備から、人や自転車など、自動車以外の利用者にも配慮した道路整備に転換していく必要があります。

また、財政状況が厳しくなる中、新たに道路をつくるのではなく、今ある道路を地域の資産や資源として大切に活用していくことが求められます。

これらのことから“道を「つかう」”の基本方針のもと、以下に示す施策の展開方針、取り組み方針、基本施策の体系により施策を推進します。

施策の展開方針1-1. 「ヒトが主役」の道づくり（道路のリサイクル）

取り組み方針：多様な利用者が共存できる道路空間の形成

基本施策1-1①：身近な道路における人優先の道路整備

基本施策1-1②：まちなか及び生活道路への自動車流入抑制

基本施策1-1③：自転車走行環境の整備

施策の展開方針1-2. 道路を「賢くつかう」（道路のリユース）

取り組み方針：道路の機能を使い尽くす道路整備

基本施策1-2①：道路ストック^{*}の適正利用

基本施策1-2②：道路空間のオープン化

基本施策1-2③：道路の文化的価値の向上

施策の展開方針1-1. 「ヒトが主役」の道づくり（道路のリサイクル）

(1) 考え方

自動車へ優先的に配分されてきた道路空間を多様な利用者に再配分（道路のリサイクル）することによって、多様な利用者が安全・安心して共存できる道路空間の形成を図ります。

(2) 具体的な取り組み

取り組み方針：多様な利用者が共存できる道路空間の形成

基本施策1-1 ①：身近な道路における人優先の道路整備

生活道路については、ハンプ^{*}）、狭窄^{*}）、シケイン^{*}）などの自動車の速度抑制策（物理的デバイス）などにより生活道路（コミュニティ道路）の整備を進めて、人や自転車にやさしい道づくりを行います。

さらに、自動車通行を遮断するライジングボラード^{*}）など先進的な事例の導入を検討します。

進め方・指針

今後の取り組みについては、以下のように進めていきます。

- ・地域の道路を面的に俯瞰して、個々の道路に着目し、道路毎の主役が誰なのかを明確にします。
- ・道路空間の再配分を行います。
- ・人や自転車が主役の道路においては、物理的デバイスだけでなく、関係機関と調整を図ってゾーン30^{*}）や一方通行規制等を組合せて、車道を狭くし、人や自転車の通行空間の確保を優先できるよう検討を行います。

＜生活道路での自動車速度の抑制＞

【ハンプ*）】



【シケイン*）】



出典：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第4回配布資料

【狭窄*）】

[対策実施前]



[対策実施後]



出典：「ゾーン30」の概要 警察庁交通局 平成25年3月

【ゾーン30*）での規制】

[ゾーン30の入口]



【規制区域】

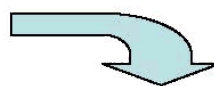


出典：鹿児島県警察ホームページ

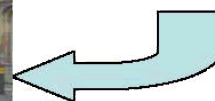
先進的な事例：ライジングボラード

◎ ライジングボラードは、自動昇降式の車止めです。
 許可されている車両のみを通過させることによって、市街地への自動車交通を規制します。
 車両と路側機との無線通信やICカードにより、許可車両のみが通過するときに車止めが下がったり、時間帯によって車止めを上げることに
 により、選択的に通行止めを行うことができます。
 フランスやイギリスなどでは広く普及しています。
 日本初となるライジングボラードの社会実験が、平成 25 年 10 月～
 平成 26 年 2 月に新潟市で実施されました。

<ライジングボラード>



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。

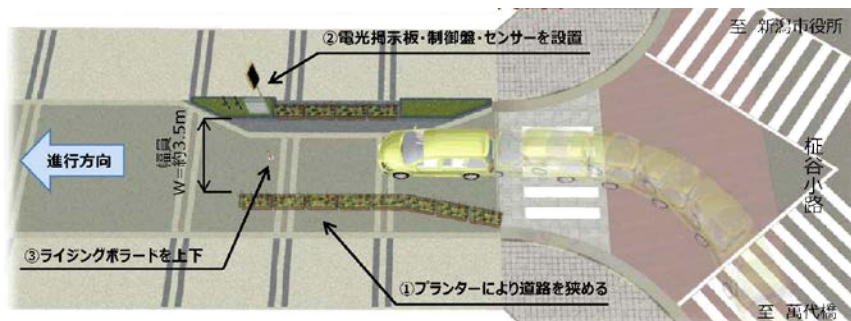


車両が通り過ぎると、ボラードが自動で上がる。



出典：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第4回配布資料

<新潟市で実施された社会実験中の道路状況>



出典：新潟市ホームページ

基本施策 1-1 ②：まちなか及び生活道路への自動車流入抑制

環状道路（バイパス）の整備をすることにより、まちなかへの自動車流入及び生活道路の自動車通り抜けを抑制し、車道空間を歩行者・自転車などへ再配分できるよう、自動車交通量の分散を図ります。

さらに、パークアンドライド^{*)}、フリンジパーキング^{*)}などのソフト施策並びにプローブデータ^{*)}の活用により重層的に自動車の流入抑制を検討します。

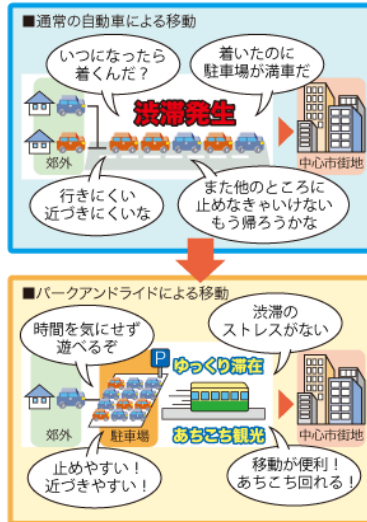
進め方・指針

今後の取り組みについては、以下のように進めていきます。

- ・市内の道路ネットワーク全体を面的に俯瞰して、車優先または人優先の路線やエリアを選定します。特に、道路を整備する場合には、道路の主役が誰なのかを明確にして、整備を進めます。
- ・環状道路やトランジットモール^{*)}などの整備によりまちなかへの自動車流入、生活道路への自動車通り抜けを、抑制します。
- ・自動車流入を抑制することにより、まちなか及び生活道路の車道空間を歩行者・自転車などへ再配分します。

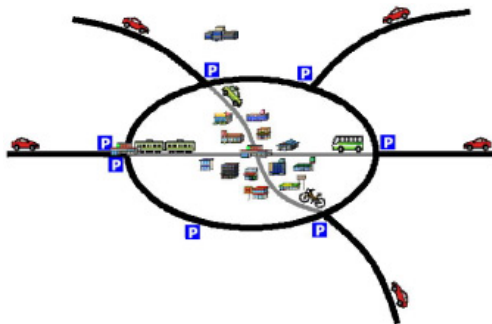
＜まちなか及び生活道路への自動車流入抑制＞

【パークアンドライド*】



出典：長崎河川国道事務所ホームページ

【フリンジパーキング*】



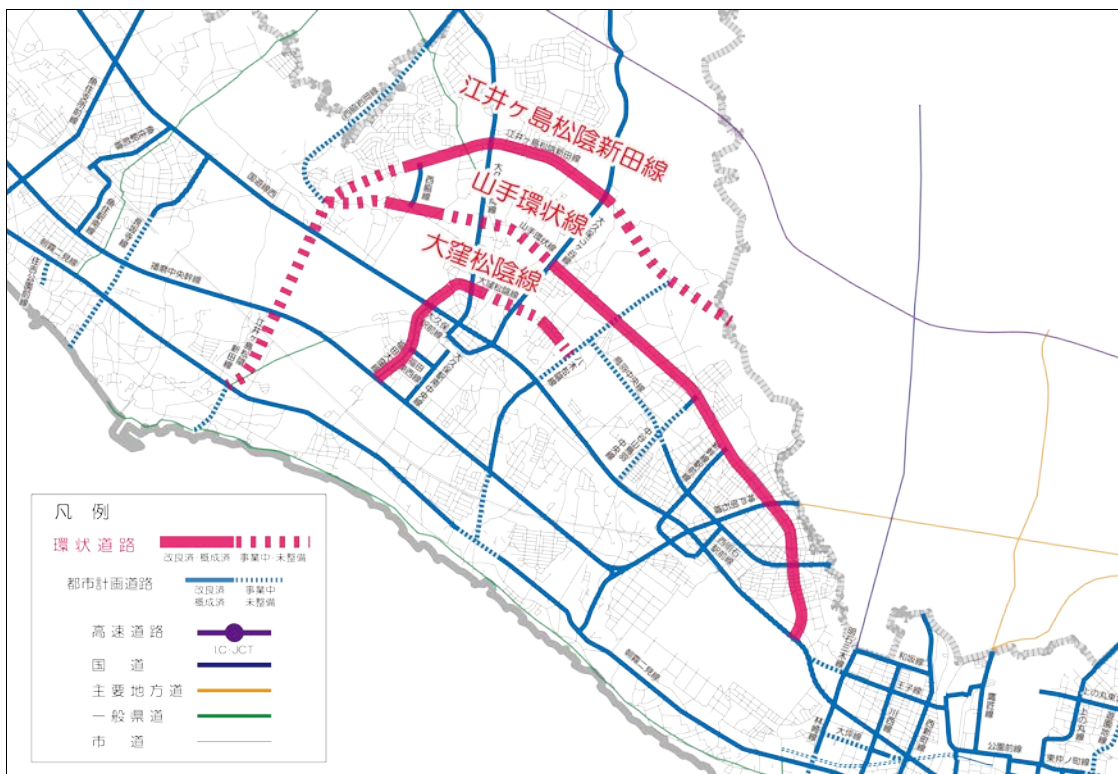
出典：堺市ホームページ

【トランジットモール*】



出典：国土交通省ホームページ

〈環状道路の整備状況〉



先進的な事例：プローブデータの活用

- ◎ 一般車両やスマートフォン等の携帯端末機のナビゲーションシステム搭載されたGPS機能により、個々の車両が実際に走行した位置や走行速度などの情報（プローブデータ）が取得されます。プローブデータを解析することにより、渋滞箇所や急ブレーキ多発地点を特定することができ、その地点にあった渋滞対策を行うことができます。

<プローブデータの活用>



出典：「次世代のITS」パンフレット 国土交通省

基本施策 1-1 ③：自転車走行環境の整備

自転車は、健康増進や環境にやさしい交通手段として、利用ニーズが高まっています。また、自動車利用から自転車利用へ転換するお年寄りも多くなっています。ところが、自転車交通の増加に伴い、自転車と歩行者の事故も増大しています。

そのため、歩行者の安全確保と快適な自転車利用のために、自転車ネットワーク計画を策定して、計画に基づき自転車走行環境の整備を進め、自転車が歩行者や自動車と共存できる道づくりを行います。

進め方・指針

今後の取り組みについては、以下のように進めていきます。

- ・自転車の利用者や事故の多い地域から優先的に整備の検討をします。
- ・安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインを参考に自転車ネットワーク計画の策定を検討します。
- ・策定した自転車ネットワーク計画に基づいて整備を進めます。

＜自転車走行空間の基本的な整備形態（イメージ）＞

基本的な整備形態	【整備イメージ】	
自転車道	<p>民地側</p> <p>歩道 自転車道</p>	<p>歩道 自転車道</p>
自転車専用通行帯	<p>民地側</p> <p>歩道 自転車専用通行帯 車道</p>	<p>歩道 自転車専用通行帯 車道</p>
自転車と自動車を混在通行とする道路（車道混在）	<p>民地側</p> <p>歩道 車道</p>	<p>歩道 車道</p>

出典：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」平成 24 年 11 月

施策の展開方針 1-2. 道路を「賢くつかう」(道路のリユース)

(1) 考え方

道路を正しく使うことで道路本来の機能を最大限発揮させるとともに、道路ストック*)を上手に賢く使うことで、「新たにつくること」から「今あるものを活かすこと」への転換を図ります。

(2) 具体的な取り組み

取り組み方針：道路の機能を使い尽くす道路整備

基本施策 1-2①：道路ストックの適正利用

今ある道路空間を最大限活用するために、交通機能の阻害要因（違法駐車・違法駐輪等）を排除する駐車場・自転車駐車場、荷捌きスペースの整備を推進するとともに、適切な指導による改善を図ります。

また、道路ストック（橋梁、舗装など）に多くの負荷を与える過積載による重量超過車両の通行について、指導、取締りを強化することにより、道路の不適正利用を排除します。

進め方・指針

今後の取り組みについては、以下のように進めていきます。

- i) 交通機能の阻害要因の排除
 - ・ 交通機能の阻害要因の把握
 - ・ 看板やのぼりなどの不法占用物については、適切に指導し、改善を図っていきます。
 - ・ ハード対策（駐車場、自転車駐車場、荷捌きスペースの整備並びに歩道等に自転車等駐輪器具の設置等）による検討を行います。
 - ・ ハード対策により、交通機能の回復に見込みがない、または回復しない場合には、利用者と道路管理者との協働（路上駐車防止に関する計画の策定など）による対策が可能かどうか検討します。
- ii) 道路の不適正利用の排除
 - ・ 過積載による重量超過車両の通行状況並びに道路構造物に与える影響を把握します。
 - ・ 道路構造物の劣化程度については、適宜、長寿命化計画や修繕計画などの維持管理・更新並びに修繕に反映します。
 - ・ 重量超過車両の通行により、道路構造物の劣化が進行すると予測される箇所については、重点的に指導、取締りを行うことを検討していきます。
 - ・ 大型車両（特殊車両）の通行については、国道、県道の道路管理者と連携して、道路の適正利用を図ります。

＜荷捌き施設の確保＞

【路上の荷捌き帯（郡山市駅前）】

【大規模建築物の附置義務駐車施設（丸ビル）】



出典：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
都市計画・市街地整備小委員会第4回配布資料

＜歩道の不法占用＞



出典：「道路PPP研究会道路の不法占用に係る専門部会 提言（平成24年8月）」

＜積載重量超過などによる違反車両の取締りの様子＞

【運転手への説明・許可証の確認】

【車両の計測（幅の計測）】



出典：国土交通省近畿地方整備局配布資料

基本施策 1-2②：道路空間のオープン化

まちのにぎわいの創出と道路利用者などの利便の増進を図るため、道路利用者のニーズを把握したうえで、たまり場や収益活動の場（オープンカフェのようなもの）として道路の活用を検討します。

さらに、歩行者天国、祭り、パレードなど観光振興に寄与する道路空間の活用方法について検討を行います。

道路の事業残地^{*)}については、緑化のための花壇用地、掲示板・看板用地、ポケットパーク並びに防災倉庫用地などに活用するとともに、民間事業者への貸付などの検討を行います。

進め方・指針

今後の取り組みについては、以下のように進めていきます。

- i) たまり場や収益活動の場としての道路の活用
 - ・道路占用許可^{*)}に当たっては、道路法施行令で規定された基準により占用許可を行います。
 - ・道路占用許可については、必要に応じて、下記のガイドラインや占用許可基準等を参考にします。
 - 「地域の活性化等に資する路上イベントに伴う道路占用の取り扱いについて（平成 17 年 3 月 17 日、国道利第 28 号）」
 - 「道を活用した地域活動の円滑化のためのガイドライン（国土交通省道路局、平成 17 年 3 月）」
 - 「都市再生特別措置法の一部を改正する法律の施行等に伴う道路法施行令の改正について（別紙）食事施設等の占用許可基準等について（平成 23 年 10 月 20 日、国道利第 20 号）」
- ii) 道路の事業残地の活用
 - ・必要に応じて、処分も含めた最適な活用方法を検討します。

＜地域振興等の活動の場としての道路利用＞

【朝市（石川県輪島市）】



【道路上のオープンカフェ】

[横浜市日本大通り]



[大阪市御堂筋]



出典：「道路ルネッサンス研究会 報告書参考資料（事例集）」平成 18 年 7 月

＜ポケットパークの整備＞



基本施策 1-2③：道路の文化的価値の向上

歴史的な街並みのような地域の顔となる道を後世に継承するため、道を舞台に歴史や文化、体験や交流など地域の創意工夫のもと道路の歴史的風致の維持及び向上を図ります。

進め方・指針

今後の取り組みについては、以下のように進めていきます。

- ・道路利用者のニーズを把握して、地域のNPOや住民の自発的な活動を推進するなど市民との協働により事業を行います。
- ・都市計画マスタープランなどまちづくりの方針を踏まえて、景観、観光並びに地域づくりなど他のまちづくり施策との連携を図りながら事業を行います。

今後、下記についても検討します。

- ・道に親しみや愛着を持てるように、通り名をつける。
- ・道路と建物が一体的な景観となるようなまちづくり。

<時の道>



<西国街道>



出典：明石市観光協会ホームページ、パンフレット