

第2回「人間重視の道路創造研究会」 説明資料

平成20年10月21日
国土交通省道路局

目次

I	安全快適な歩行空間の確保	・ ・ ・ 1
II	自転車を考慮した道路空間の実現	・ ・ ・ 9
III	地域公共交通を重視した道路空間の再構築	・ ・ ・ 20
IV	検討の視点	・ ・ ・ 27

Ⅰ 安全快適な歩行空間の確保

1. 通学路等における安全・安心な歩行空間の創出

交通事故死者数に占める歩行者の死者数の割合が欧米に比べて高いこと等から、人優先の安全・安心な歩行空間を形成することが急務。



事故の危険性の高い通学路において集中的な交通安全対策が必要。この際、市街地など歩道等の整備が困難な地域においては、路肩のカラー舗装や防護柵設置等の簡易な方法も含めて、安全・安心な歩行空間の創出が必要。

2. 歩行空間のバリアフリー化の推進

急速に高齢化が進むわが国では、高齢者や障害者はもちろん、誰もが安心してスムーズに移動できるような歩行空間の整備が急務。



駅、官公庁施設、病院等を相互に連絡する道路等を対象に、幅の広い歩道の整備、既設歩道の段差解消及び勾配の改善、立体横断施設へのエレベーター設置等の重点的な推進が必要。

3. 活力ある市街地形成のためのみちづくり

地方都市における中心市街地の活性化が急務。



中心市街地活性化事業の推進等、にぎわいづくりのための魅力ある歩行者空間の整備が必要。

1-2 歩行者に関する主な道路施策①

あんしん歩行エリア

- 歩行者や自転車利用者の安全な交通を確保するため、事故件数が多いなど、一定の要件を満たす地区のうち、都道府県公安委員会又は道路管理者の申請に基づき、国家公安委員会及び国土交通省が796箇所をあんしん歩行エリアとして指定（今年度に新たに指定予定）。
- あんしん歩行エリア内では、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死傷事故抑止対策を実施。

■歩行空間の整備

- 路側帯の拡幅
- 歩道、自転車道、幅の広い歩道、歩車共存道路の整備
- 段差・勾配の解消、電線類の地中化



■信号機等の整備

- 交通量等の情報を基に、信号機を制御
- LED式信号灯器、バリアフリー対応型信号機を設置
- 高輝度・自発光式道路標識等の設置



■交差点の改良

- 右折車線の設置
- 変形交差点の改良
- 駐車スペースの確保
- 違法駐車取締り

■歩行者・自転車を優先するゾーンの形成

- 最高速度規制
- ハンパの設置
- 歩行者自転車用道路の規制



▲あんしん歩行エリアの整備イメージ図

1-2 歩行者に関する主な道路施策②

くらしのみちゾーン

交通安全対策と、無電柱化や緑化など地区の快適性を向上する取り組みを同時に行うもので、自ら実践しようとする市民団体、市区町村等から随時募集。現在56地区を指定（平成20年8月現在）。

◇千葉県鎌ヶ谷市東初富地区の例

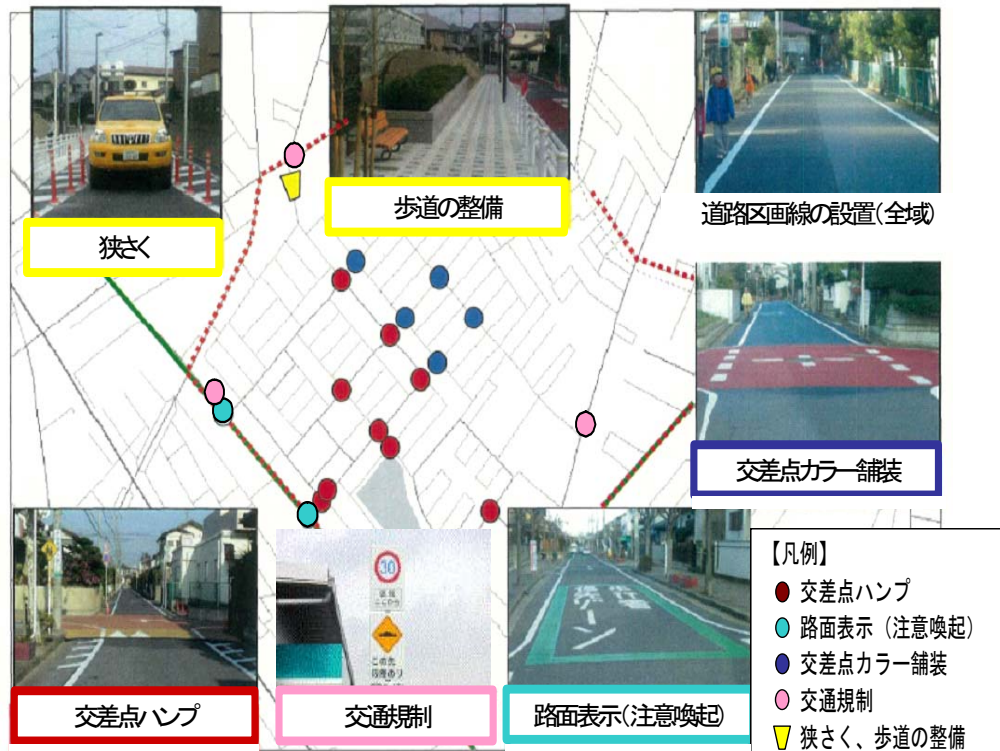
○ワークショップの実施やヒアリング情報の収集等により、地域住民の実感を反映した対策を合意形成を図りつつ実施。

○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。

○主な対策内容

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。

- ・ 交差点道路ハンプの設置
- ・ 交差点道路照明灯の設置
- ・ 道路区画線の設置
- ・ 路側帯カラー舗装の設置
- ・ 一時停止交通規制の実施



1-3 地域における取組み①

コミュニティ道路：りんご並木（長野県飯田市）

<経緯・概要>

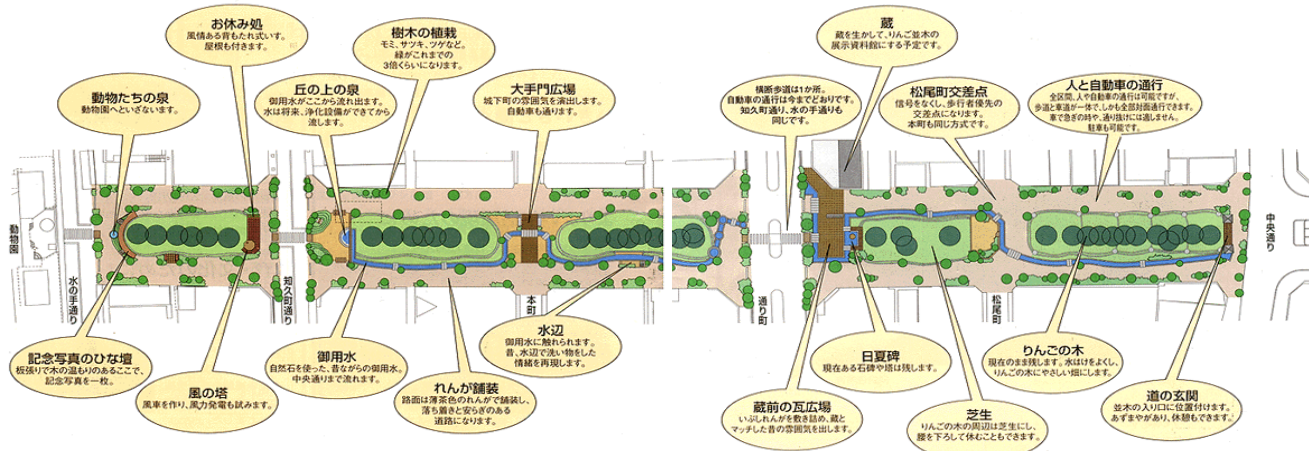
- ・飯田東中学校をはじめとした15の関連団体の代表、市、専門家らで構成される「りんご並木フォーラム」が組織され、中心市街地の活性化等を議論。この場でりんご並木整備の基本プランを策定。
- ・りんご並木の管理に配慮した空間を確保するとともに、歩いて楽しめる交通体系の一環として整備。



(出典：(財)地域活性化センターHP)

<課題>

- ・市道であるが、レンガ舗装や植栽整備により、公園と認識されやすく、歩行者の車への意識が薄れ、安全上の課題があるとの指摘。
- ・元々片側2車線の幹線道路であり、沿道に数店舗の商店があり、車での来店客が入れなくなるのは死活問題との意見。
- ・歩行者専用化も検討しているが、車を排除することでまちの活性化に逆効果となりうるとの懸念。



(出典：飯田市HP)

1-3 地域における取り組み②

長良川プロムナード（岐阜県岐阜市）

多目的に利用できる付加価値の高い道路空間を確保し、観光客の増加や、多くの市民が元気に集い、そこに集う人とふれあいが育まれる場所を創出する観点から、従前は幹線道路だった河畔道路（県道）を、岐阜県が長良古津橋線（県道）を河畔道路のバイパスとして整備したのに合わせて、岐阜市が自転車歩行者専用道路に指定。

通行規制について

この先は自転車歩行者専用道路です。
車両の通行はできません。

ただし、以下の車両は除きます。

- 緊急車両・警察車両
- 公共施設管理車両
- 沿道家屋関係車両
- 沿道旅館施設関係車両
- 郵便、宅配等集配関連車両
- 福祉関連車両
- ゴミ収集車
- その他、道路管理者が認める車両

なお、車両の通行にあたっては次のとおりとする。

- 東向きの通行とすること。
- 自転車、歩行者の安全を第一とし、徐行すること。

岐阜市役所 基盤整備部
TEL 058-265-4141



(出典：岐阜市HP)

1-4 歩行者本位の交通集約拠点①

ペDESTリアンデッキ：豊橋駅東口駅前広場

<目的>

路面電車やバス・自動車交通を地平部に集中させるとともに、歩行者交通はペDESTリアンデッキに分離し、バス乗降場、路面電車乗降場にエレベーター、エスカレーターを設置し、移動の円滑化など、安全を確保。

<概要>

- ・一部土地を有するJR東海との協議の下、豊橋市が整備し、維持管理は東西自由通路の指定管理者に委託。
- ・駅前広場整備の一環として路面電車を150m延伸して、広場内に導入したほか、広場及び周辺に点在していたバス停を広場内に集約。
- ・駅ビルの再開発、自由通路新設事業を同時に実施することにより、路面電車利用者及び駅利用者数が増加している。

評価指標	整備前	整備後
豊橋駅利用者(万人/年)	(H2)1612	(H8)1744
路面電車利用者(万人/月)	(H9)26.1	(H10)27.5



整備前



整備後



整備後の上空写真

(出典：道路の移動円滑化整備ガイドライン、国総研アニュアルレポート2005より作成)

1-4 歩行者本位の交通集約拠点②

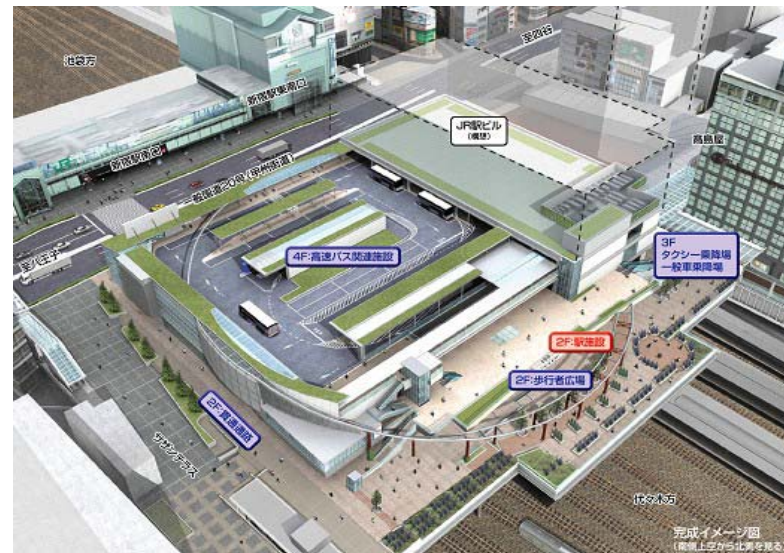
ペDESTリアンデッキ：新宿南口基盤整備

<目的>

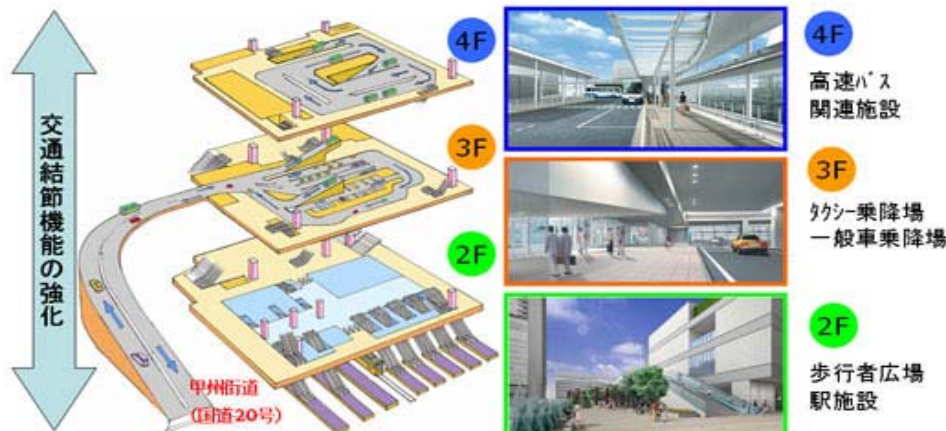
JR東日本の線路上空に約1.47ヘクタールの人工地盤を創出し、歩行者広場、タクシー乗降場などの機能を持った建物をつくることで、総合的な交通結節点としての駅前空間を整備。

<概要>

- ・ 国道20号の橋梁架け替えに合わせ、国土交通省、JR東日本の2者で事業を実施。
- ・ 4層構造を有し、鉄道線路上空に駅施設とともに、歩行者広場を整備。さらに上部に、タクシー乗降場及び高速バス関連施設を整備するなど、交通結節点としての高度利用を予定。
- ・ 3、4階部分を道路付属物として位置付け、立体道路区域に指定。



▲完成イメージ図



(出典：東京国道事務所HP)

▲整備の概要

II 自転車を考慮した道路空間の実現

これからの自転車配慮型道路における道路空間の再構築に向けて（骨子）

～歩行者と自転車の安心と安全を守るために～

1. 背景

安心・安全な交通環境へのニーズの高まり

- ・高齢化等からバリアフリー化の必要性が高まる
- ・歩行者・自転車が安全・安心して通行できる分離された空間整備へのニーズ増

自転車事故の増加

- ・自転車乗用中の死傷者数は全事故より増加率大
- ・歩行者対自転車事故件数の増加割合が著しい
- ・自転車乗用中事故による死者は高齢者層に多い

自転車利用に対する気運の高まり

- ・環境負荷の少ない乗り物として見直され、地球温暖化対策に寄与、健康志向から自転車利用増
- ・放置駐車車両の取締りにより、車道空間が創出

2. 歩行者・自転車の交通環境における現状の課題

歩行者・自転車のための道路整備が不十分

- ・自動車中心の道路整備
- ・自転車歩行者道を中心とした歩行者・自転車が混在する空間の整備が大半
- ・歩行者・自転車のネットワークの観点が不足
- ・自転車の通行を阻害する放置自転車も数多く存在

自転車利用者のルール・マナーの遵守意識が不十分

- ・道路交通法では、自転車は車道通行が原則、普通自転車歩道通行可の規制がある場合は歩道も通行可
- ・現実には歩道通行可の規制の有無にかかわらず、歩道を通行する実態
- ・一部では無謀な通行やルール違反、マナーの悪さについて厳しい指摘

3. 道路空間の再構築に向けた基本事項

人優先

バランス(歩行者・自転車・自動車)

パートナーシップ

- ・自転車を重要な交通手段の一つとして交通体系に位置づけ、歩行者・自転車等の人優先の安全で快適な道づくりを進める
- ・歩行者・自転車・自動車の3者のバランスをとった整備を進め、道路全体の安全性を高める
- ・道路管理者・公安委員会だけでなく、沿道住民や自転車利用者等の多くの関係者がパートナーシップを形成し、取り組んでいくことが重要

4. 自転車を考慮した道路空間の実現に向けた5つの取り組み

- ・国土交通省・警察庁による予算的・技術的な支援などが必要

① 走行空間の原則分離の推進

- ・歩行者・自転車・自動車の交通量等の実態を踏まえ、走行空間を分離
- ・植栽帯・中央分離帯・車道の縮小、一方通行化などの工夫により自転車道、自転車レーン等の整備を推進

② 駐輪対策の着実な実施

- ・路上自転車駐車場等を整備するとともに、撤去や取締りにより、走行空間を確保
- ・その上で、レンタサイクルや、ラック等の利便性の向上など放置自転車を減らす様々な工夫を実施

③ ルールの周知徹底・マナーの向上

- ・関係機関と連携した啓発活動等を通じ、自転車利用者のみならず自動車運転者、歩行者に通行ルール・マナーを周知
- ・悪質な違反者には指導・取締りを実施

④ 戦略的整備の速やかな展開

- ・都市部の課題が発生している箇所等、交通の発生と集中を考慮した上で、優先的に取り組む必要がある
- ・ハード整備と啓発活動・取締りを一体的・総合的に取り組むモデル地区を創出

⑤ ネットワーク計画や目標を持った整備の促進

- ・主要な動線の検討を行い、市町村単位のネットワーク計画を策定し、整備を推進
- ・課題解決に向けた将来の目標を定めることにより、整備を促進

5. 留意事項

- ① 利用促進 ② 多様な自転車利用 ③ 路上駐車対策

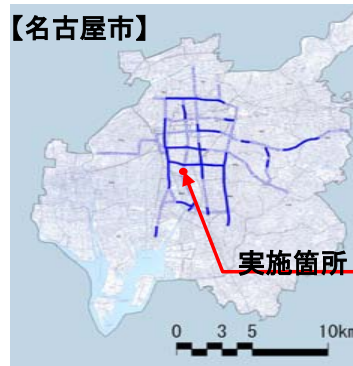
II-2 走行空間の原則分離の推進：自転車走行空間整備

- 名古屋市内の直轄国道において、道路空間の再配分により、車道の一部等を活用した自転車道及び自転車駐車を整備中

【イメージ図】

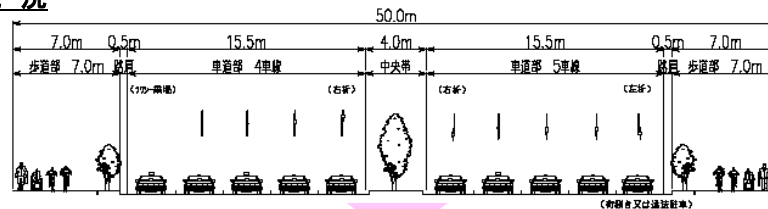


注) 検討結果により変更の可能性有り

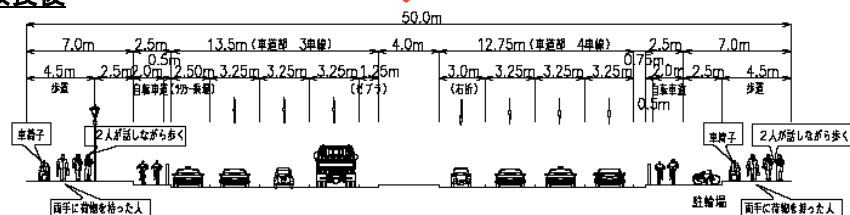


【横断図 南園町東西線北側(御園座前)】

現況



改良後



(出典：「新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会」資料)

II-3 駐輪対策の着実な実施①：路上駐輪場の設置を可能にする制度の整備

- ・駅前等の自転車利用状況を鑑み、幅広歩道などでの道路空間の活用による駐輪場設置を可能にする制度を整備

整備・管理主体		路外駐輪場	路上駐輪場
公共	道路管理者	道路附属物	道路附属物 (H17.4～)
	道路管理者以外	整備可能	整備可能 (H19.1～)
民間事業者等	整備可能		

路上駐輪場の事例(福岡市)

- ・放置自転車全国ワースト1位(H15年度)となった福岡市天神地区では、緊急的な対策として、歩道上に路上自転車駐輪場(有料)を設置し、放置自転車対策に一定の効果을上げている。
- ・渡辺通り(県道)や明治通り(市道)等に設置。

路上駐輪場の設置例



※イメージ図



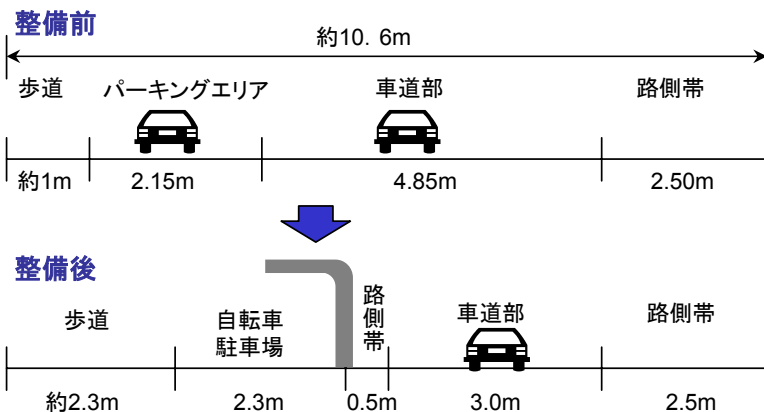
(出典：「新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会」資料、福岡市HPより作成)

II-3 駐輪対策の着実な実施②：自転車駐車場の整備

- 新潟市では、中心市街地における放置自転車削減に向けて、車道の一部及び路上パーキングエリアを撤去し、自転車駐車場を整備

事業概要

- ・ 供用時期 : H19. 8. 1
- ・ 整備地区 : 新潟市万代地区
- ・ 道路管理者 : 新潟市
- ・ 整備区間長 : 約70m
- ・ 道路幅員 : 10.6m
車道部・パーキングエリア部を3.5m削減
- ・ 収容台数 : 168台(自転車専用)
24時間利用可(利用料無料)
- ・ 主な整備効果 : 中心市街地の商業地区内での放置自転車の削減



自転車駐車場 施工前



自転車駐車場 施工後



(出典：新潟市資料より作成)

(参考) レンタサイクルについて①

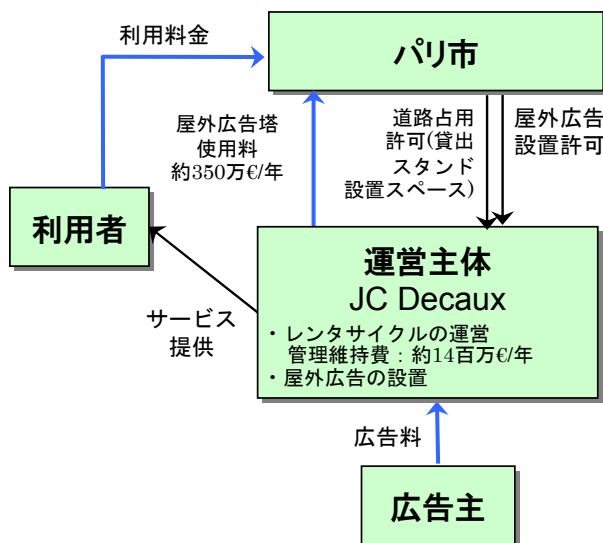
ヴェリブ (パリ市)

- ・ 24時間年中利用可能なセルフサービス式の貸自転車システムで、2007年7月に運用開始。
- ・ 運営主体：JC Decaux(ドゥコー)社 (大手広告会社)
- ・ 貸出スタンド：市内にほぼ300mに1ヶ所設置され、いつでも好きな場所(借りたスタンドと別のスタンドでも)で返却可能。
- ・ 貸出ステーションの設置は、75%が車道スペース(残り25%は歩道スペース)で、従来あった駐車スペースの多くを廃止。

◇自転車貸出スタンド



◇事業スキーム



◇料金体系

・基本料金+使用料+デポジット
(150 €)

基本料金	使用料
1日：1€	最初の30分：無料
1週間：5€	30～60分：1€
1年間：29€	60～90分：2€
	90分以上：4€(30分毎)

名チャリプロジェクト (愛知県名古屋市)

<実験概要>

- ・ H19年12月(内閣府：全国都市再生モデル調査事業)及びH20年9月(名古屋大学と名古屋市の共同実施)に都市型レンタサイクルの社会的受容性、課題把握のため社会実験を実施
- ・ 利用者は自転車の貸出、返却が各ステーションで自由にできる。
- ・ 運用主体：名古屋大学と電通による産学連携環境コミュニケーションプロジェクト(ECO LABO)として実施
- ・ 料金体系：無料

※名古屋市では、H21年度からの都市型レンタサイクル制度導入に向け、検討を開始



名チャリプロジェクト(H20)における自転車ステーション位置図

<実験結果概要(H19.12実験結果より)>

- 実施期間：平成19年12月1日～12月16日
- 利用可能時間：平日8時30分～19時
土日10時～19時
- 利用者登録数：1,432名
- 延貸出台数：1,872台(約4割が1時間以内返却)
- 自転車紛失台数：4台/124台
- 主な成果：
 - ・ リピーターを確保
 - ・ 社会的受容があることを確認
- 主な課題：
 - ・ 駅等での貸出ステーション確保
 - ・ 利用可能時間帯の設定

(出典：名古屋大学大学院HPより作成)

実施に当たっての課題（海外事例）

■導入上の課題

- 持続可能な事業スキームの構築
 - ・仏リヨンのVelo' v等では、民間事業者に対し、事業運営の見返りに、屋外広告板設置を許可
- 低廉な利用料金
- 貸出・返却ステーションの面的配置
- 地元のタクシー会社やレンタサイクル業者への影響
 - ・パリのVelibでは、時間累進制の料金体系の導入により、既存の一日貸しレンタサイクル業者の経営圧迫等を回避

■運営上の課題

- 自転車の盗難、破損
- 違法な歩道走行の増加
- 貸出・返却スタンド間の自転車台数のバラつき
- 自転車利用環境の整備
 - ・レンタサイクルシステムの導入に合わせた、自転車利用環境の整備が必要
- 自動車利用の減少（交通渋滞の緩和、路上駐車 of 減少）につながっているか検証が必要

・快適な歩行空間の確保や、安全運転の意識向上のため、独自の自転車通行方法や免許制度等を実施

■おしチャリロード(福岡市)

推進主体：福岡市 We Love 天神協議会

快適な歩行者空間づくりを目指し、自転車のマナー向上のためのプロジェクトの一環として、指定道路(渡辺通(県道)西側など)において自転車を押し運行するよう啓発



■ブルーカード制度(千葉県)

推進主体：千葉県警察

自転車運転のルールやマナーを守っている人にブルーカード(安全運転の証明書)と「Good Manner Cyclist」と書かれた反射材のシールステッカーを配布



■自転車免許(荒川区)

推進主体：荒川区自転車運転免許証制度推進協議会

区内の警察署、町会、PTA、青少年対策地区委員会等が協力して、講義、筆記試験、実技講習を経て、自転車運転免許証を発行

自転車運転免許証取得までの流れ

- 1]講義 (40分)**
 - ①交通ルールの基本
 - ②安全な自転車運転の基礎知識
 - ③映画「自転車事故防止について」
- 2]筆記試験 (10分)**
 - 簡単な○×(マル・バツ)式の問題10問
- 3]実技指導 (一人約10分)**
 - ①ブレーキの使い方
 - ②駐車している自動車の横を通り抜ける時の注意
 - ③番号機のある(ない)交差点の通り方 など
- 4]自転車運転免許証をゲット!**
 - ※小・中学生以外の方には修了証

ボクにおまかせ!

交通安全の心掛け
講習内容

(出典：「新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会」資料、福岡市HP、千葉県サイクリング協会広報誌、荒川区HPより作成)

11-5 自転車通行環境整備モデル地区

目的

- 歩行者や自動車から分離された自転車走行空間を戦略的に展開。
- ⇒モデル地区を指定し、今後の自転車通行環境整備の模範となる事業を実施。

概要

【指定地区】

全国98地区（国土交通省と警察庁が平成20年1月17日指定）

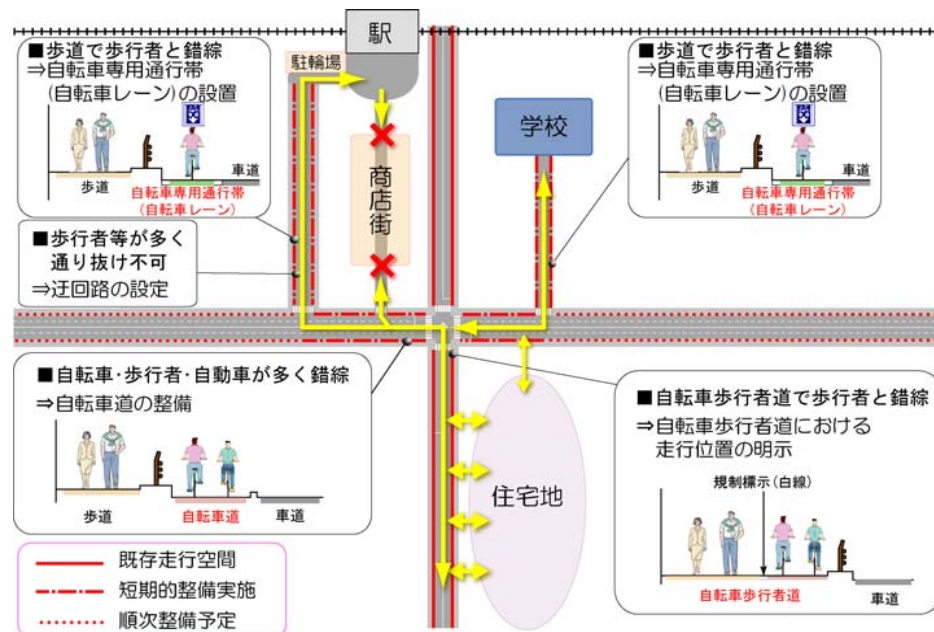
【指定要件】

- 自転車道又は自転車レーン（自転車専用通行帯）の設置
- 指定後、概ね2年間で対策が完了 等

【支援等】

- 事業進捗上の課題に対する助言
- 交通安全施設等整備事業等にて重点的支援

モデル地区イメージ

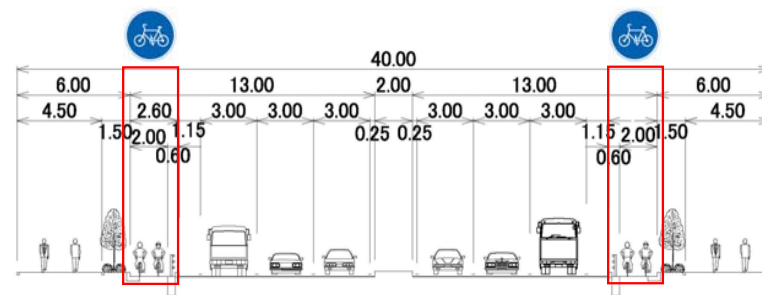
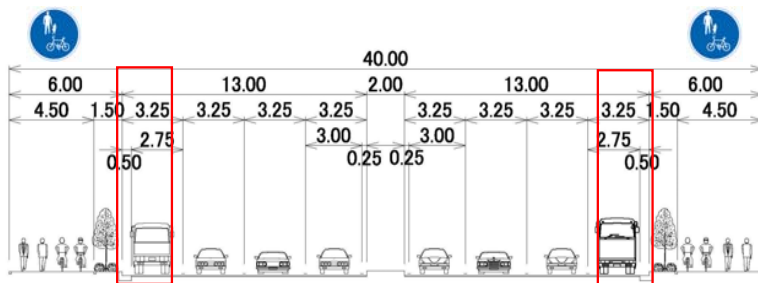


(出典：「新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会」資料)

II-5 自転車通行環境整備モデル地区整備事例

東京都江東区亀戸地区の例

- ・ 供用開始日：平成20年3月31日
- ・ 整備区間：国道14号亀戸地区、約400m
- ・ 道路管理者：国土交通省関東地方整備局東京国道事務所
- ・ 整備内容：車道の左端に幅員2mの自転車道を設置し、歩行者・自転車・自動車の通行空間を分離



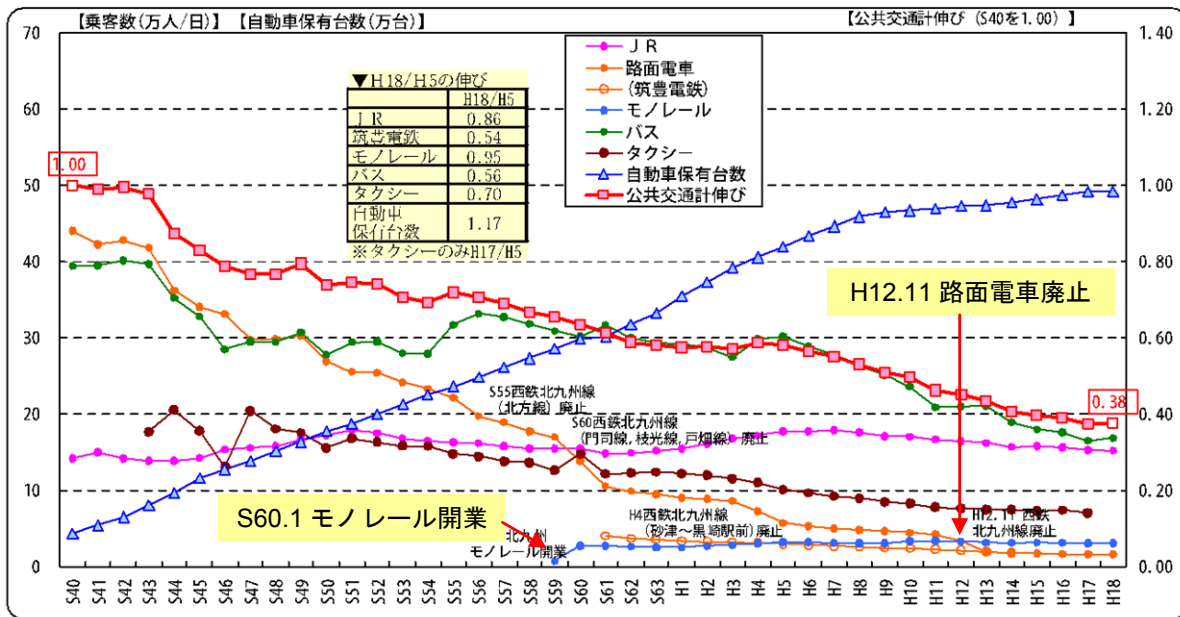
(出典：「新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会」資料)

Ⅲ 地域公共交通を重視した道路空間の再構築

III-1 公共交通機関の現状

- モータリゼーションの進展に伴う渋滞の発生、道路空間の制約、少子高齢化に伴う利用者の減少などにより、地方都市においては、バス、路面電車等の公共交通が衰退。
- 一方、一部の地域においては、バス、地下鉄の中間的輸送力に対応する新交通システム・都市モノレール等の導入も進められている。

◎公共交通利用者数と自動車保有台数の推移(北九州市の例)



●資料：「北九州市統計年鑑」(各事業者調べ)より ●JRは、北九州市内のJR駅乗客数の合計(含む新幹線小倉駅)
 ●自動車は乗用車と軽自動車の合計 ●バスは、交通局、西鉄バス北九州、西鉄北九州観光、北都観光バス
 ●公共交通の伸びは、タクシーを除く交通機関利用者の合計で算出
 ※データ取得の関係上、筑豊電鉄の個別データはS61以降、タクシーはS43以降について表記していません。

(出典：「北九州市環境首都総合交通戦略(素案)」北九州市HP)

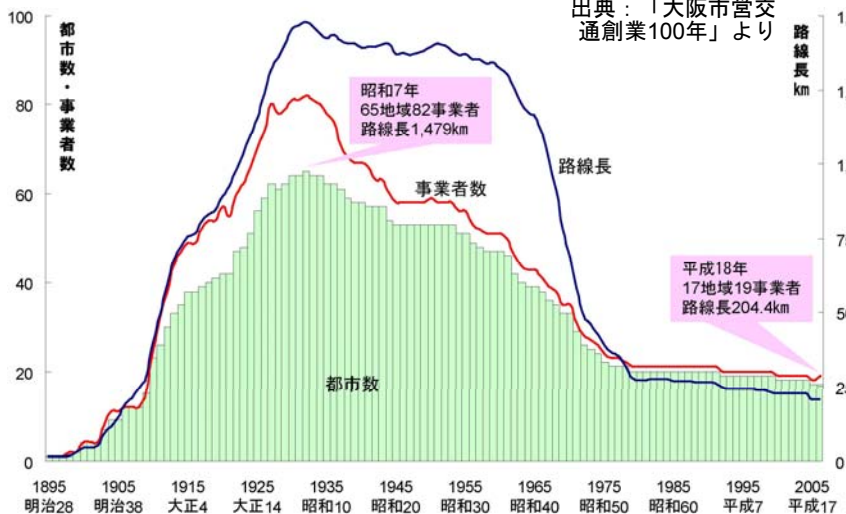
III-2 路面電車の現状

○路面電車は、昭和40年代に入り衰退。現在、17都市19事業者（約200km）が営業中。

◎路面電車の事業規模の推移



出典：「大阪市営交通創業100年」より



(出典：鉄道統計年報、民鉄要覧等より作成)

◎路面電車の現存する都市

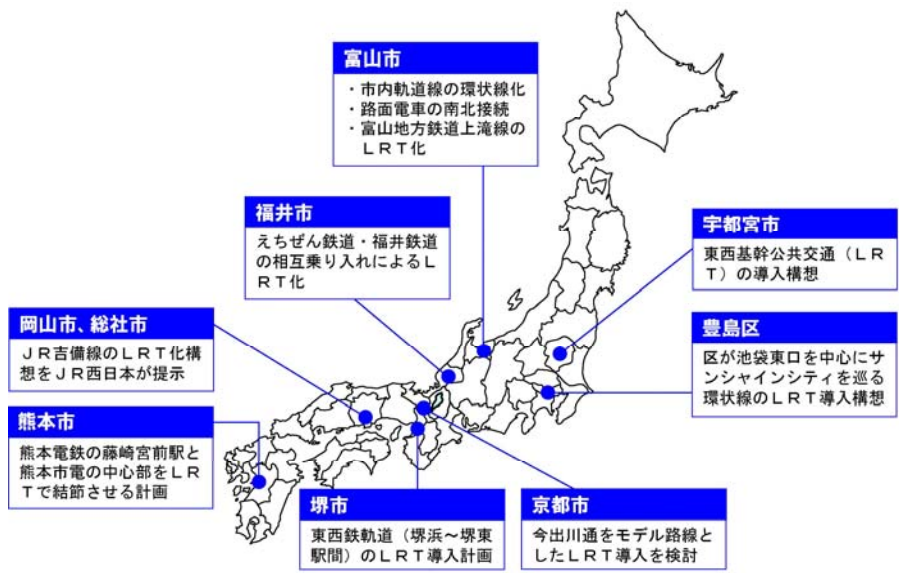


III-3 LRT・路面電車の導入に向けた動き

○全国各地でLRTの導入構想・計画が広がっており、近年では、人と環境にやさしいコンパクトなまちづくりの推進に向けたツールのひとつとして注目されている。

○低炭素型の社会に向けた先駆的な取組にチャレンジする「環境モデル都市」の募集に対し、LRT、路面電車について記載のある提案書が12自治体から提出。

◎全国各地における主なLRT導入構想・計画



(出典：国土交通省調べ)

環境モデル都市等の概要

- 提案書にLRTの記述のある都市（12件/82件）
 - ・環境モデル都市
 - 富山市、北九州市（2件/6件）
 - ・環境モデル候補都市
 - 堺市（1件/7件）
 - ・その他都市（9件）
 - 宇都宮市、豊島区、御嵩町、高松市、松山市、熊本市、杵築市、鹿児島市、那覇市



▲富山市内環状線化イメージ
 (出典：富山市HP)



▲堺市堺駅整備イメージ
 (出典：堺市HP)

III-4 トランジットモール

ストラスブールの例

環状道路、パーク&ライド等の一体的な整備と都市自動車交通の抑制

◆概要

都市内においては、1994年のトラムの導入に伴って、歩行者専用ゾーンを大幅に拡大

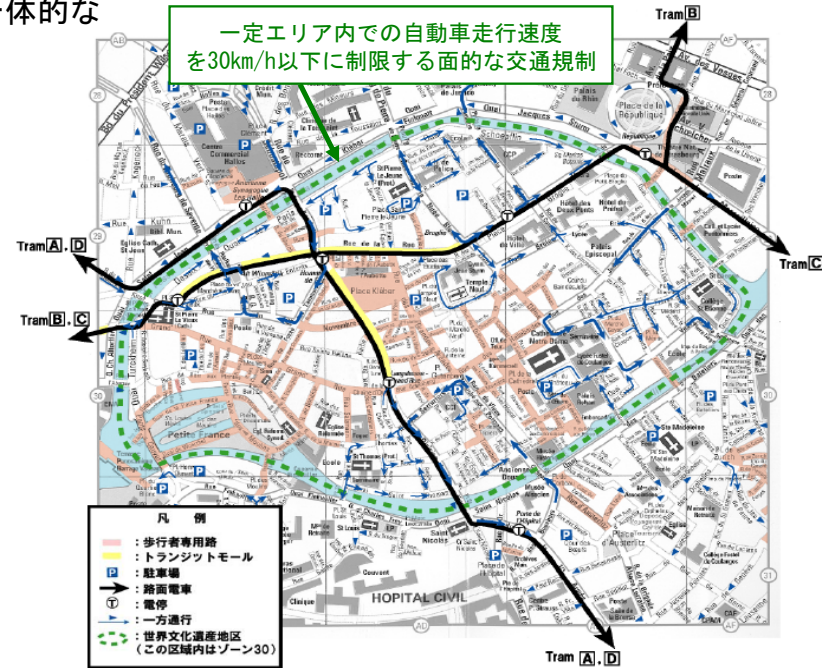
◆通行規制等

○歩行者専用ゾーンでは、一般車の通行が禁止され、トラム、バスのみが通行可

○歩行者専用ゾーンにおいても限られた時間のみ許可車（荷さばき用車両、居住者、緊急車等）は通行が可能

○都心部の交通規制により、通過交通は環状通、または、高速道路のバイパスに振り分け

○トラム沿線にパークアンドライド駐車場を増設



▲都市部における交通規制とLRT整備との連携(出典:まちづくりと一体となったLRT導入計画ガイドンス(平成17年10月))



▲ ストラスブールの状況(出典:国土交通省資料)

◎軌道経営者（事業者）側のニーズ

◆法制度関係

- 道路管理者による軌道敷の維持及び修繕実施

◆技術的な基準関係

- 最高速度の制限緩和

◆補助制度関係

- 維持管理・更新に係る費用の補助対象化
- 交通バリアフリー法に基づく整備対象施設の国、地公体による全額補助

◆その他

- 中心市街地へのマイカー抑制
- 電車優先信号システムの導入
- 道路管理者による停留場の島状化

※全国路面軌道連絡協議会「要望書(H19.10)」より抜粋

◎地方公共団体側のニーズ

◆法制度関係

- 軌道法の適用範囲の明確化（路面電車、都市モノレール、新交通）
- 道路管理者による軌道敷の維持及び修繕実施
- トランジットモール導入に関する法的整理

◆技術的な基準関係

- 軌道建設に係る基準類の見直し
 - ・軌道敷設位置の多様化
- 車両及び運転に係る基準類の見直し
 - ・列車長の規定改善、最高速度の制限緩和

◆補助制度関係

- 補助制度の対象整理（新設軌道、併用軌道等）
- 更新事業の補助対象化

◆その他

- 軌道事業の上下分離の整理
- 公有民営等の多様な経営形態の実現
- 区間によって、鉄道事業法、軌道法の適用が混在

※富山市等の地公体からのヒアリング及び交通計画協会資料から抜粋

III-6 路面電車等に対する支援概要

○路面電車については、道路構造令の改正、地域公共交通活性化法の制定、LRTプロジェクトの創設など、様々な支援を実施。

◆道路構造令の改正

◎改正点

- ・専ら路面電車の通行の用に供することを目的とする道路の部分としての「軌道敷」を位置付け
 <軌道敷の幅員> 単線の場合：3m、複線の場合：6m
- ・路面電車の乗降者の安全を確保するための施設として「交通島」を位置付け

◆「地域公共交通活性化・再生法」の制定

◎概要

- ・地域の合意に基づき、LRTを整備等し、速達性、快適性の向上等を図る「軌道運送高度化実施計画」を策定した場合に特例措置を実施

◎特例措置

- ・軌道事業の上下分離制度の導入
- ・自治体助成部分の起債対象化 等

◆都市・地域総合交通戦略の推進

◎概要

- ・総合的な交通のあり方やその実現に必要な施策等に係る都市・地域総合交通戦略の策定を支援

◆LRTプロジェクトの創設

◎「LRTプロジェクト推進協議会」

- ・LRTプロジェクト推進のため、地域の関係者による協議会がLRT整備計画を策定（協議会メンバー：地方公共団体、鉄軌道事業者、都道府県警察、道路管理者、NPO等）

◎「LRT総合整備事業」

- ・国土交通省の関係部局が連携して、LRT整備計画に基づき補助の同時採択等により一体支援

・都市交通システム整備事業

（都市・地域整備局）
 国 1/3、地方公共団体 2/3

総合的な都市交通の戦略に基づくLRTの施設（車両を除く）の整備に対し包括的に支援

【補助対象者】地方公共団体等

・路面電車走行空間改築事業 ・交通結節点改善事業

（道路局、都市・地域整備局）
 国 1/2、地方公共団体 1/2

LRTの走行空間（走行路面、停留所等）の整備に対して支援
 ※交通結節点においては、道路区域外の空間を活用するものを含む

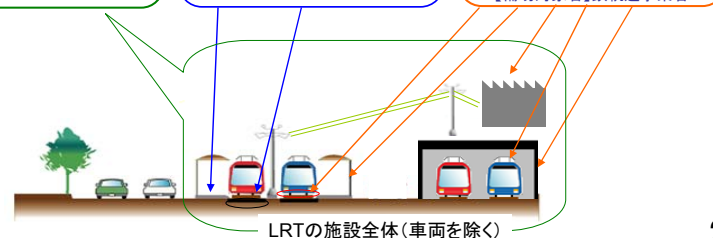
【補助対象者】地方公共団体

・LRTシステム整備費補助

（鉄道局）
 国 1/4、1/3
 地方公共団体1/4、1/3
 鉄軌道事業者1/2、1/3

LRTシステムの構築に不可欠な施設（低床式車両、制振レール、車庫、変電所等）の整備に対して補助

【補助対象者】鉄軌道事業者



IV 検討の視点

◎歩行者・自転車・地域公共交通への道路空間の再配分

- ・ 歩行者専用道路、自転車専用道路等への転換円滑化
- ・ 新たな専用道路概念の導入（トランジットモール等）
- ・ これらの前提となる、既存の自動車交通の処理・都市交通分担手法（環状道路、乗換施設等）及び関係者（行政機関、住民、競合交通事業者等）との合意形成の仕組み

◎新たな道路空間の形成

- ・ 沿道空間の活用（地域活性化のためのアメニティ性の向上）
- ・ 道路の上下空間の活用（都市モノレール、新交通、ペDESTリアンデッキ等）

◎歩行者・自転車・地域公共交通への支援

- ・ 円滑な通行確保のための放置自転車等路上放置物対策
- ・ 道路上の余裕空間の活用
- ・ 軌道への支援（初期投資、維持・修繕・更新投資）

IV 参考（軌道の設置位置と道路空間の活用イメージ）

活用空間	高架・地下	平面走行		一般車通行への影響
		中央走行	路側走行	
活用システム例	<ul style="list-style-type: none"> ・新交通 ・地下鉄 	<ul style="list-style-type: none"> ・LRT(路面電車) ・BRT 	バス	
6車線	<ul style="list-style-type: none"> ・右折レーンがあり実質片側1車線 	<ul style="list-style-type: none"> ・右折レーンがあり実質片側1車線 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前シンボルロードなど事例あり ・駐停車車両の排除が必須。沿道アクセスに制約 	<ul style="list-style-type: none"> ・2車線の確保は可能 ・自動車交通量減少の方策が必要 <p>↓</p> <p>方策例①手段転換</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通システムと連携した大規模P&R、トランジットセンター等 ・沿線企業との契約等による戦略的モビリティマネジメント等 <p>方策例②経路転換</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ミッシングリンクとなっている都心環状線の整備等 <p>↓</p>
4車線	<ul style="list-style-type: none"> ・駅部で要拡幅 ・右折レーン確保困難 	<ul style="list-style-type: none"> ・停留所部で要拡幅 ・右折レーン確保困難 	<ul style="list-style-type: none"> ・右折レーン確保困難 ・駐停車車両の排除 	<ul style="list-style-type: none"> ・都市圏全体、中心市街地全体の土地利用と連携した総合交通戦略の取り組みが必要
2車線	<ul style="list-style-type: none"> ・空間的制約から導入できない 	<ul style="list-style-type: none"> ・トランジットモール化が可能 ・歩行者の乱横断を可能とする社会的条件の整備が必要 		