

多様な利用者が共存する道路空間の形成

(1) 多様な利用者が共存する道路空間の形成

① 道路空間の再配分等による自転車通行空間、歩行空間の形成

- ・地域の道路を面的に俯瞰して、道路毎に誰が主役なのかを明確にし、限られた道路空間を有効活用する再配分を推進
- ・幹線道路については、バイパスなどの整備による自動車交通の転換や分散を行いつつ、車道空間を歩行者・自転車などへ再配分
- ・自転車通行空間整備などのハード対策から交通安全教育、自転車利用促進方策などのソフト対策まで、幅広い対策の推進

② 生活道路における歩行者・自転車優先の徹底

- ・生活道路における人優先のエリア作り(歩行者・自転車優先の意識の徹底、面的速度規制と連携した歩行空間の優先確保)

③ 「スローな交通」への対応等の多様な利用者の共存

④ ユニバーサルデザイン、無電柱化、通学路の整備等の連携

- ・ユニバーサルデザイン、無電柱化、通学路の連携を推進

⑤ 多様な利用者の共存に向けた仕組みの構築

- ・一定のエリアにおける道路利用に関して、関係機関が一体的な計画を策定・実施する仕組みを構築
- ・行政と地域住民の合意形成や地域における様々な意見を学識経験者等がコーディネートする仕組み
- ・事故に関するデータや全国の取り組み状況をモニタリングして公表し、地方公共団体の取り組みを促進

資料2

道路空間の再配分等による自転車通行空間、歩行者空間の形成

自転車利用環境の創出に向けた取り組み

ユニバーサルデザイン、無電柱化、通学路の整備等の連携

多様な利用者の共存に向けた仕組みの構築

資料3

事故危険箇所の選定等

プローブデータを活用した危険箇所把握の検討

ラウンドアバウトの導入検討

(2) 交通事故削減のための更なる効率的・効果的な取り組み

- ・幹線道路と生活道路における事故対策を両輪に展開
- ・プローブデータの活用、ヒヤリハット地図作成等による危険箇所の面的かつ効率的な把握
- ・環境負荷の小さいラウンドアバウトの導入・展開

(資料構成)

目標：多様な利用者が共存する道路空間の形成

論点Ⅰ：道路空間の再配分をどのように進めるか(4P～)

- ⇒・検討の視点
- ・タイプ別事例
 - ・取り組みの方向性

論点Ⅱ：自転車通行空間の整備、自転車優先等をどのように進めるか(9P～)

- ⇒・検討の視点
- ・自転車利用環境整備に関する計画事例
 - ・自転車利用環境整備の促進方策(取り組みの方向性)
 - ・自転車ネットワーク計画の策定状況

論点Ⅲ：通学路や無電柱化等の身近な道路整備をどのように進めるか(17P～)

- ⇒・取り組みの方向性
- ・社会資本整備重点計画(案)での記載
 - ・関連する施策の一体的実施
 - ・継続的な取り組み体制、技術的支援

論点Ⅳ：多様な利用者が共存する仕組みをどのように構築するか(25P～)

- ⇒・検討の視点
- ・海外事例
 - ・取り組み段階別の取り組みの方向性

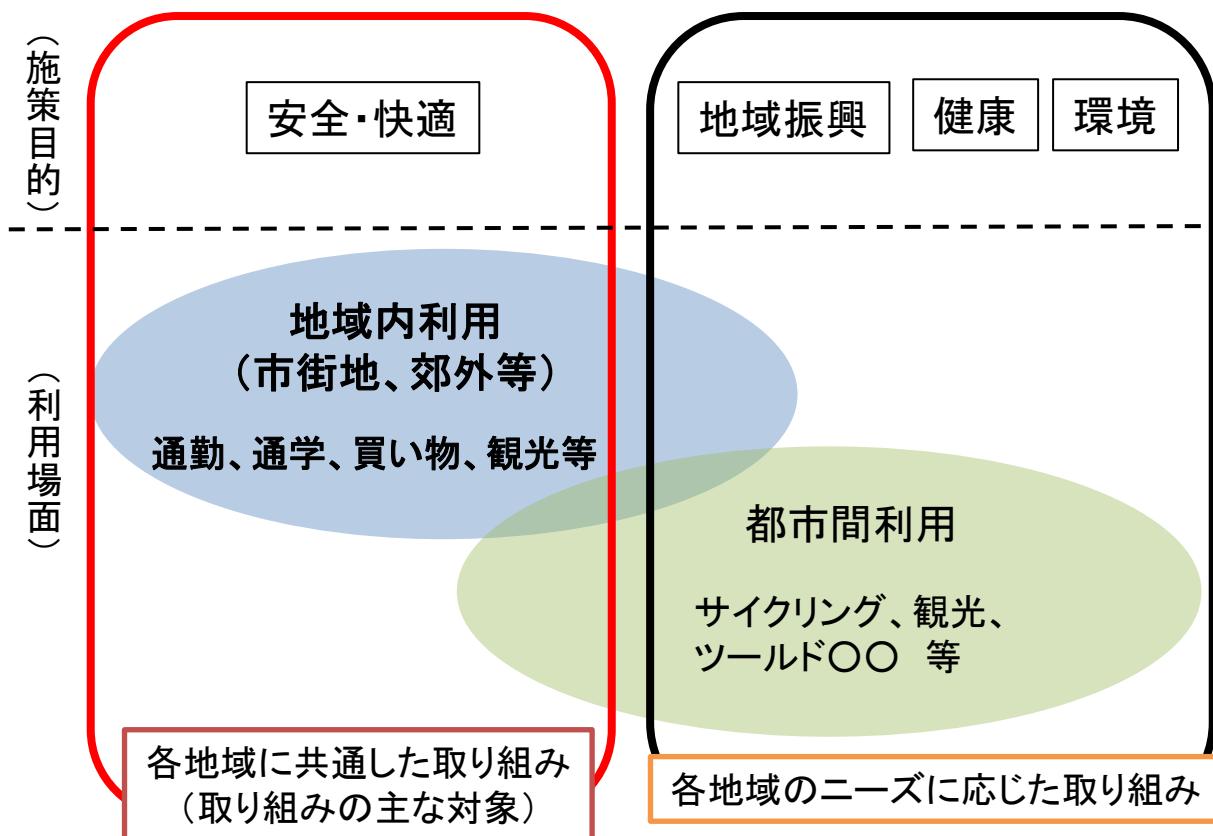
《多様な利用者の検討対象》

- 多様な利用者として、歩行者、自転車、公共交通機関等があるが、主に歩行者、自転車を対象として取り組みを検討
- また、例えば自転車利用環境整備については、主に市街地等における通勤、通学、買い物、観光等の利用者が安全、快適に通行できるような取り組みについて検討

■ 多様な利用者の対象

- 歩行者
- 自転車
- 新たなモビリティ
- 公共交通機関
- 自動二輪
- 自動車
- …

■ 自転車利用における多様な利用者の分類



①道路空間の再配分等による自転車通行空間、歩行空間の形成

《検討の視点》

○再配分のタイプに応じた課題への対応

・道路空間の再配分には、手法、目的等に応じて様々なタイプが想定され、推進にあたっては、それぞれのタイプに応じた課題への対応方策を検討

○計画策定、合意形成等の取り組み段階別の課題への対応

・道路空間の再配分等の事例収集・分析を行いつつ、取り組み段階別の課題を明確にし、それぞれの課題への対応方策を検討 → 25ページ以降

□道路空間の再配分のタイプ別事例

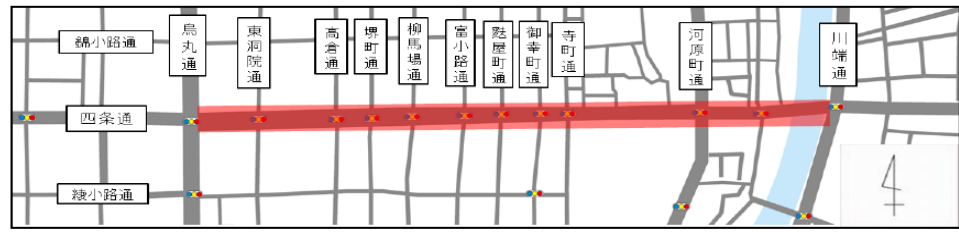
タイプ	タイプ①	タイプ②	タイプ③
主な対象	幹線道路の再配分 (主に大都市の4車線道路等を想定)	幹線道路の再配分 (主に地方の都市や町村の2車線道路を想定)	生活道路の再配分
手法、目的等	○4車線以上の道路において、車線数を削減することにより、再配分を実施 ○大都市の幹線道路において歩行空間、自転車通行空間の確保や公共交通優先等を目的として実施	○2車線の道路において、車線幅の削減等により、再配分を実施 ○観光地や歴史的なまちなみにおいて、沿道の景観整備や地域活性化策と一体的に実施	○生活道路(2車線以下の道路)において、車線幅の削減や中央線抹消等により再配分を実施 ○生活道路における面的な交通安全対策として実施
事例	○京都府京都市「四条通」	○岩手県平泉町「中尊寺通り」	○石川県金沢市 「準幹線514号本町・白菊線」

①道路空間の再配分等による自転車通行空間、歩行空間の形成 幹線道路の再配分事例(京都市)

- 京都市では、自動車抑制等を通じて、「歩く」ことを中心としたまちと暮らしに転換することを目指しており、市内最大の繁華街を東西に貫く四条通(市道)において、歩道拡幅による安全・安心で快適な歩行空間の確保や、トランジットモール化を目標とした公共交通優先化を計画(平成24年1月都市計画決定) →**車道空間を歩行空間へ再配分**
- 都市計画決定前の平成22年に、京都市における交通政策マスタープランである「歩くまち・京都」総合交通戦略を国、府、警察、市その他、学識経験者、経済界、交通事業者等からなる審議会を設けて策定。この計画の中で、歩行空間の拡大と充実、四条通のトランジットモール化を位置付け →**地域を面的に俯瞰した一体的な計画**
- また、平成19年、平成22年と、トランジットモール化(路線バス・タクシーのみ通行可)や車線減少に伴う交通処理への対応策について社会実験を実施し、効果を確認するとともに課題を把握

都市計画決定(平成24年1月27日)の主な内容

- 区域：四条烏丸～四条川端 約1,120m
- 車線の数：2車線 ※現在の4車線から車線を減少させ歩道を拡幅します。
- 道路幅員：22m ※現在の車道幅は15m、歩道幅は7m(片側3.5m)



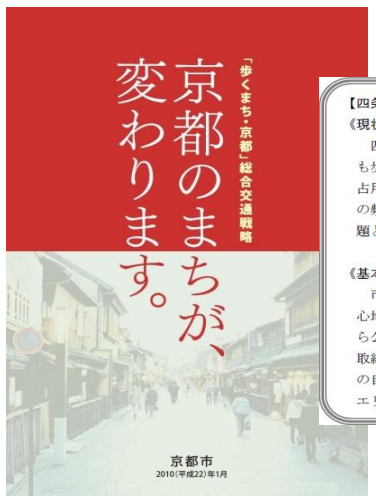
■整備内容

- 分散しているバス停を西行き、東行きとも四条河原町と四条高倉に統合し、複数台が同時に停車できる長さを確保
- タクシー利用者の乗降や荷物の積卸ができる駐停車スペースを設置
- 現在の片側3.5mの歩道を、5.25m(1.75m増)に拡幅することを基本

(参考)現在の断面図



■「歩くまち・京都」総合交通戦略



【四条通のトランジットモール化】(シンボルプロジェクト)
《現状》
四条通は、多くの買物客や観光客で賑わう道路であり、自動車交通量よりも歩行者交通量の方が多くにも関わらず、道路空間の多くは自動車によって占有されているため、歩行空間が大変狭くなっています。さらに違法駐車車の頻発や、マイカーの流入による混雑を原因とした路線バスの遅れなどが課題となっています。

《基本的方向性》
市内最大の繁華街であり、祇園祭の山鉦が巡行する四条通を中心とする都心地域での歩道拡幅による安全・安心で快適な歩行空間の確保やマイカーから公共交通への転換を図るための公共交通優先と自動車の利用制限などを取組の内容とするトランジットモール化に加えて、隣接する歴史的細街路での自動車流入抑制の実現など、自動車交通の抑制と、一体的な歩行者中心のエリアの確保による賑わいを創出します。

■社会実験の状況



平成19年歩道拡幅実験

①道路空間の再配分等による自転車通行空間、歩行空間の形成 幹線道路の再配分事例(平泉町)

- 岩手県平泉町の通称「中尊寺通り」(県道)においては、町役場や住民により、中尊寺の参道にふさわしい商店街への再生を目指す動きがあった
- 道路管理者である県は、町及び住民による町並み整備の整備に協力する形で、車線数削減等による交通静穏化、無電柱化、お休みどころの設置等を計画
→沿道と一体となった計画
- 具体的な道路の設計にあたっては、住民と学識経験者が協働する「道路デザイン検討会」等を設置し、合意形成を図っている
→住民との協働、学識経験者の参画

位置図



現況及び整備イメージ図

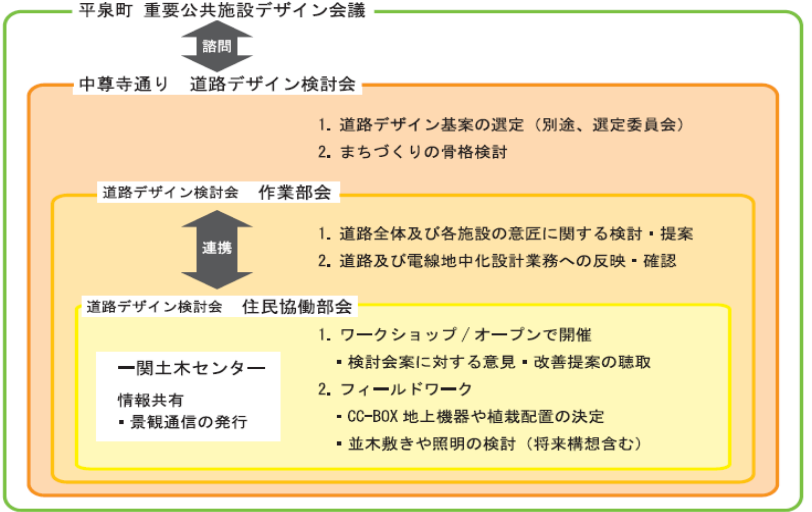


経緯

- H19年 1月 「中尊寺通りまちなみ整備検討会」設置
- H19年12月 社会実験を実施(沿道のファサード整備等も含めた実験)
- H20年9月~H21. 9月 住民検討会(無電柱化と歩車共存道路について合意形成)
- H22年3月 中尊寺通りまちなみの方向性(「中尊寺まちなみ整備検討会」)
- H22年11月~H23年2月 道路デザイン検討会



無量光院跡



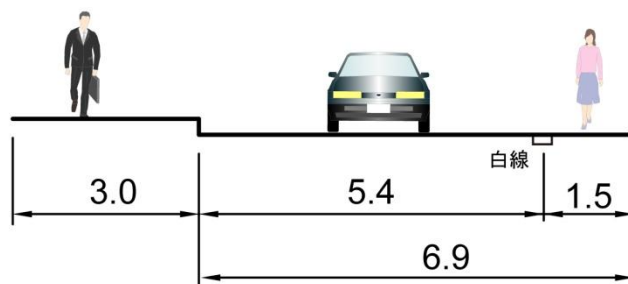
①道路空間の再配分等による自転車通行空間、歩行空間の形成 生活道路の再配分事例(金沢市)

- 当該路線は、周辺には小学校があり、高校生の自転車通学のルートともなっていることから、歩行者と自転車が錯綜
- 地元からの要望により、児童の安全の確保のため、路側帯を拡幅するとともに車道の両側に帯状の路面表示を設置し、歩行者と自転車が分離された空間を整備

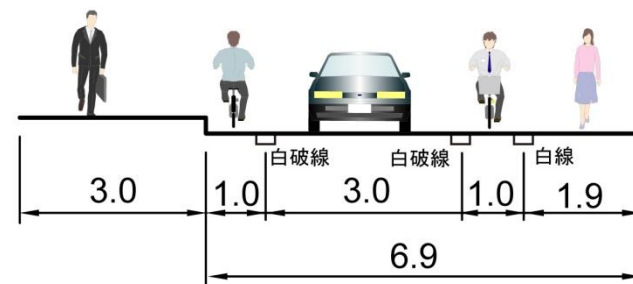
■位置図



■整備前



■整備後



[出典：金沢市資料]

①道路空間の再配分等による自転車通行空間、歩行空間の形成

《再配分を進めるための取り組みの方向性(案)》

<p>タイプ① 幹線道路の再配分 (主に大都市の4車線道路等を想定)</p>	<p>タイプ② 幹線道路の再配分 (主に地方の都市や町村の2車線道路を想定)</p>	<p>タイプ③ 生活道路の再配分</p>
<p>【再配分の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○まだまだ交通容量が足りない中ではあるが、歩行者、自転車、公共交通利用者にとっての安全性、利便性、快適性確保が社会的要請 ○環状道路の整備など自動車の交通容量確保を進めつつ、交通容量に余裕が出来た都市内道路等では、歩行者、自転車、公共交通等の利用者が安全・安心して共存できる環境整備が必要 	<p>【再配分の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○バイパス等の整備と旧道のケア(旧道の街が廃れないこと)は一体的に実施することが必要 ○地方において衰退しつつある中心市街地や旧街道筋等における再配分は、それがきっかけとなって、沿道を再生する試みに繋げていくことが必要 	<p>【再配分の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○欧米に比べ立ち遅れた生活空間としての道路の質的向上を図ることが必要 <p style="text-align: center;"> </p> <p style="text-align: center;">交通安全、景観等複数の尺度を高次元で満たすこと</p>
<p>【取り組みの方向性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○都市圏等を面的に俯瞰した一体的な計画策定 ○地域の中で、道路毎の使い方、役割を再検討する仕組み ○多様な道路利用者の合意形成を行う場の構築やルール作り 	<p>【取り組みの方向性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○沿道整備と一体的な計画策定 ○コーディネータ役の育成、地方公共団体等への派遣 ○道路管理者や沿道整備に対する財政的支援 ○好事例集、ガイドラインの作成 	<p>【取り組みの方向性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○専門家の育成、地方公共団体への派遣 ○道路管理者に対する財政的、技術的支援 ○好事例集、ガイドラインの作成

自転車利用環境の創出に向けた取り組み

自転車に関する動向

- 平成23年度に警察庁と連携し「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会」を開催、4回にわたり議論
- 平成24年4月同委員会より、両省庁に対し、「みんなにやさしい自転車環境—安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言—」を提出 → **参考資料2**



《検討の視点》

- (1) 各地域において、道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワークの整備、通行ルールの徹底等のハード・ソフトの取り組みを進める
 - ・計画時の空間整備の可能性の検討にあたり、道路空間の再配分を検討
 - ・歩行者、自転車優先を徹底する交通安全対策、ルール周知を実施
 - ・計画・整備にあたり、通学路、バリアフリー、無電柱化等の他施策と連携
 - ・幅広い関係者による計画検討体制を構築し、計画の実施、改善にも活用
- (2) そのためには、地域において、どのように自転車利用環境整備に取り組むかについて計画を策定、実施することが重要であり、国としてその支援や促進方策を講じる → **12ページ**

①道路空間の再配分等による自転車通行空間、歩行空間の形成／②生活道路における歩行者・自転車優先の徹底 自転車利用環境整備に関する計画の事例(金沢市)

金沢市まちなか自転車利用環境向上計画（2011年3月）

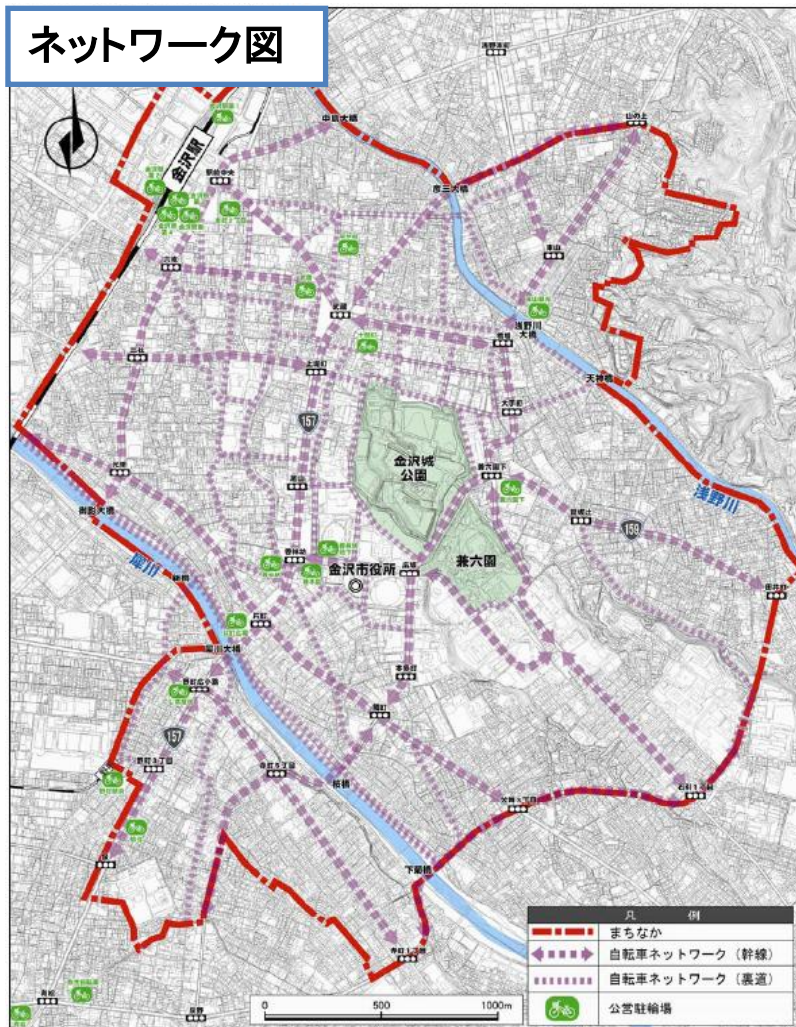
計画の概要

- 自転車を公共交通と組み合わせた都市交通の一つとして再認識し、市民・来街者の身近な移動手段として利用環境を整備。
- 自転車利用環境向上に向けた方針やそれらに基づく具体的施策などを整理。
 - ①自転車通行空間の安全性向上
 - ②便利で使いやすい駐輪環境の創出
 - ③公共交通としての自転車利用促進
 - ④自転車利用者へのルール遵守・マナーアップ
- 路線の抽出にあたっては市民、NPO等と連携し、経路調査等を実施、路線を選定。

整備延長

整備形態		計画延長
	車道(自転車と自動車の混在)	39.3 km
小計(車道)		39.3 km
	自転車歩行者道	14.0 km
合計		53.3 km (17.2km整備済)

ネットワーク図



人口	面積	自転車ネットワーク計画	
		計画エリア	密度(車道)
46.2万人	467.8km ²	8.6km ²	約4.6km/km ²

※人口・面積の出典：H22国勢調査
※計画エリア：H24年4月道路局調べ

①道路空間の再配分等による自転車通行空間、歩行空間の形成／②生活道路における歩行者・自転車優先の徹底 自転車利用環境整備に関する計画の事例(福山市)

福山都市圏自転車走行空間整備計画 (2010年3月)

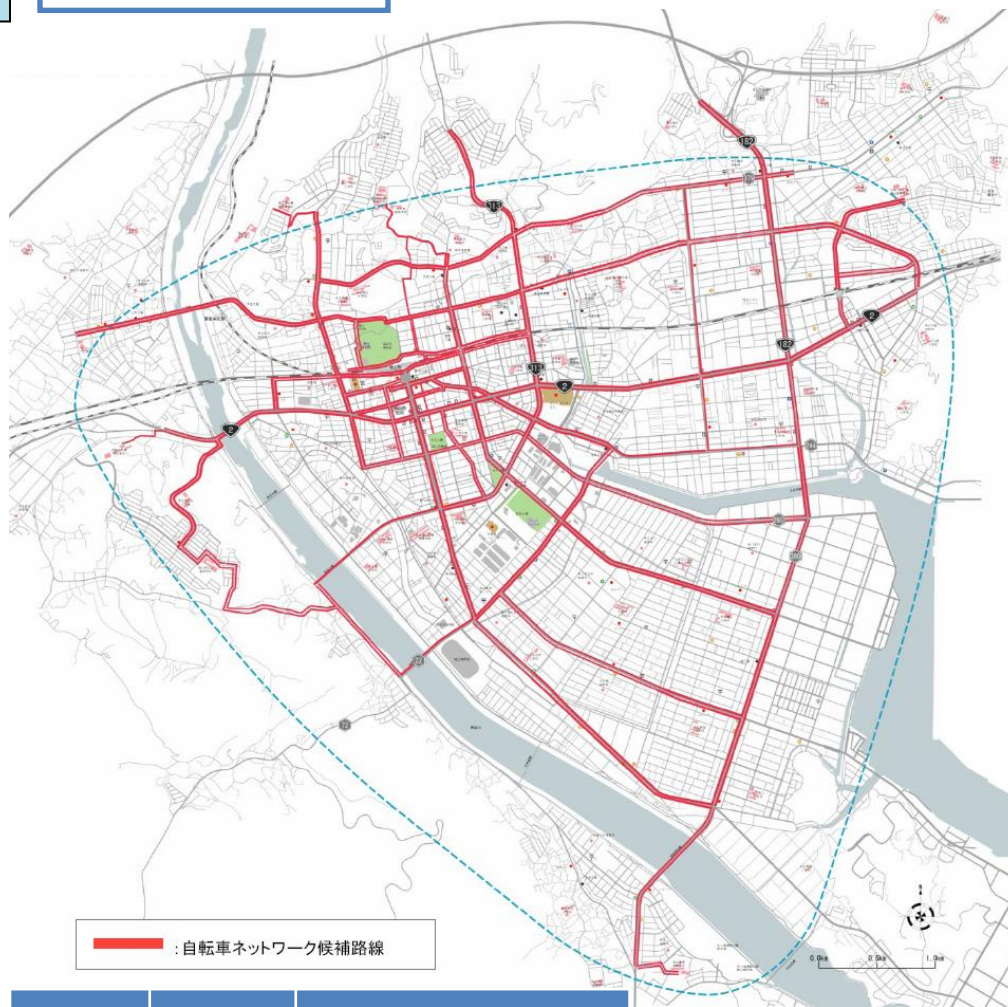
ネットワーク図

計画の概要

- 「過度」な自動車依存を改め、公共交通や自転車の利用促進を図るため、自転車事故が多発している福山都市圏において、より安全で安心して走行できる自転車走行空間の整備を目的に計画を策定。
- 自転車ネットワーク路線の抽出にあたっては、「目標」達成に必要な理想的なネットワークとなるように選定。
 - ・自転車交通需要の多い路線
 - ・施設に繋がる路線
 - ・問題の大きい箇所を含む路線

整備延長

整備形態	計画延長
自転車道	0.5 km
自転車専用通行帯	52.0 km
車道(自転車と自動車の混在)	39.3 km
小計(車道)	91.8 km
自転車歩行者道等	65.3 km
合計	160.8 km (4.0km整備済)



人口	面積	自転車ネットワーク計画	
		計画エリア	密度(車道)
46.1万人	528.1km ²	20.0km ²	約4.6km/km ²

※人口・面積の出典：H22国勢調査
※計画エリア：H24年4月道路局調べ

1) 技術的支援

- 提言を踏まえたガイドライン(計画、整備、ルール徹底等)の策定【直ちに】
及び実効性を確認しつつ、定期的な見直しを実施
- ガイドラインの周知(地方説明会の開催等)【ガイドライン発出後】
- 整備局、国総研による技術相談対応(相談窓口等)【随時】
- 研修(国交大)の実施【昨年度より実施】
- 直轄事務所と共同で計画策定【随時】

2) 財政的支援

- 社会資本整備総合交付金等による取り組みの支援【継続】
(計画策定費、整備費、社会実験、マップ作成 等)

3) 情報発信

- 計画策定・整備に関する地域の取り組み状況の調査・公表【本日より毎年度】→13ページ
- 計画策定・整備の効果事例(利用状況、事故率等)の収集・提供【今後予定】

4) 法制度

- 道路構造令における自転車専用通行帯の位置づけ【年内に検討開始】
- 自転車道の原則一方通行化の検討【関係機関調整に着手】

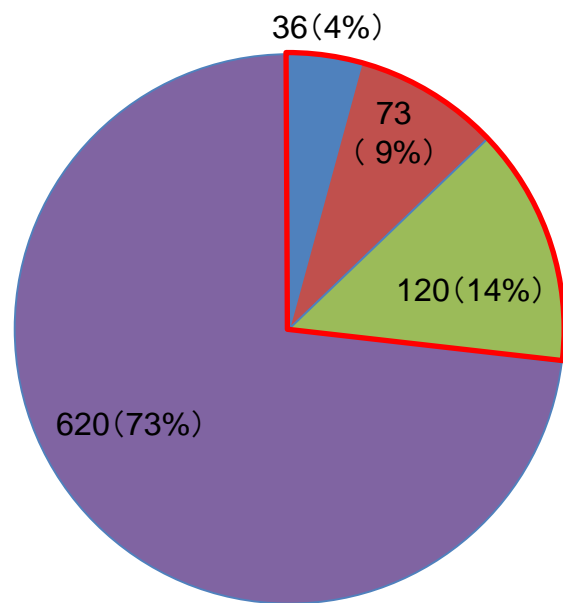
5) 目標設定

- 目標となる整備水準の設定【計画策定状況も踏まえ今後予定】
- 地域の参考となる既存計画の実績(水準等)の周知【ガイドライン発出時】→16ページ

自転車ネットワーク計画の策定状況①

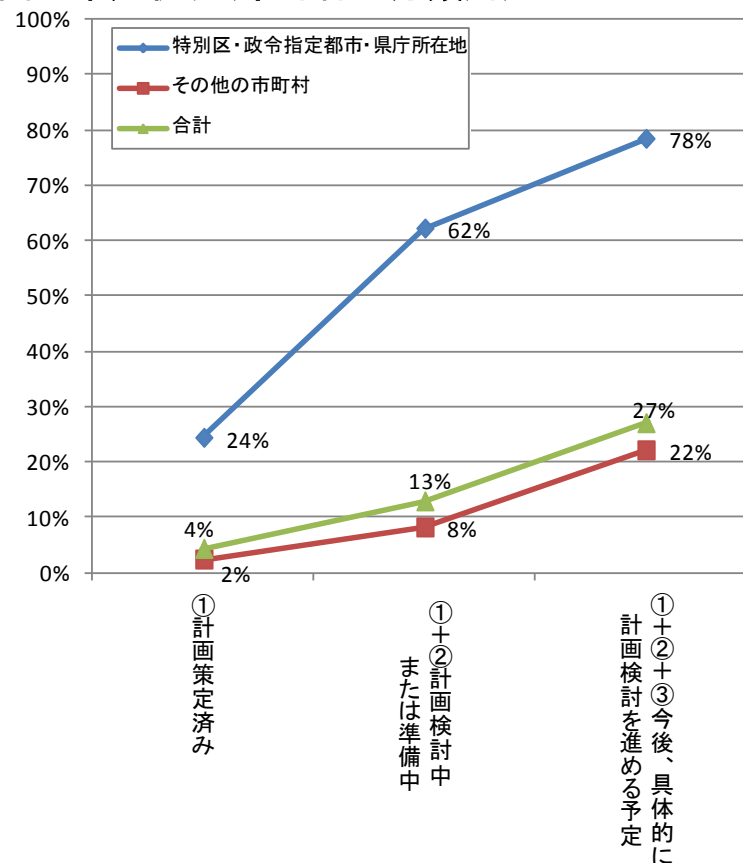
- 全国のDID地区を有する849の市区町村※のうち、自転車ネットワーク計画の策定を行う(策定済を含む)市区町村は229(約3割)
- 特別区、政令市及び県庁所在地の約8割が計画策定を行うとしている

■計画の策定状況(全体)



- 計画策定済み(一般に公表したもの)
- 計画検討中または準備中
- 今後、具体的に計画検討を進める予定
- 今後とも計画を検討することを考えていない(未回答含む)

■計画の策定状況(市町村の分類別)



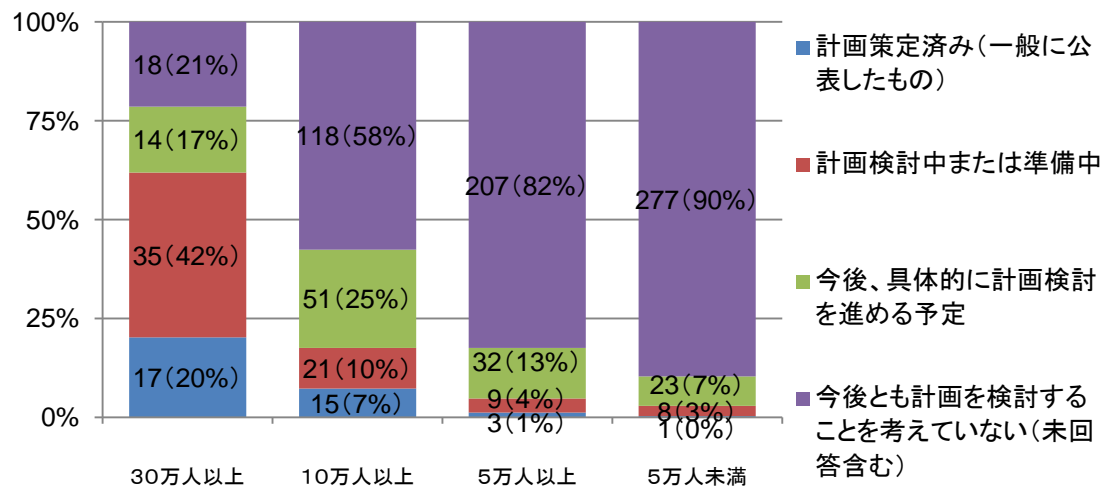
※ H24年4月道路局調べ

※ 自転車の利用が一定程度見込まれる都市として、DID地区を有する市区町村を想定し、今回の調査の対象とした。

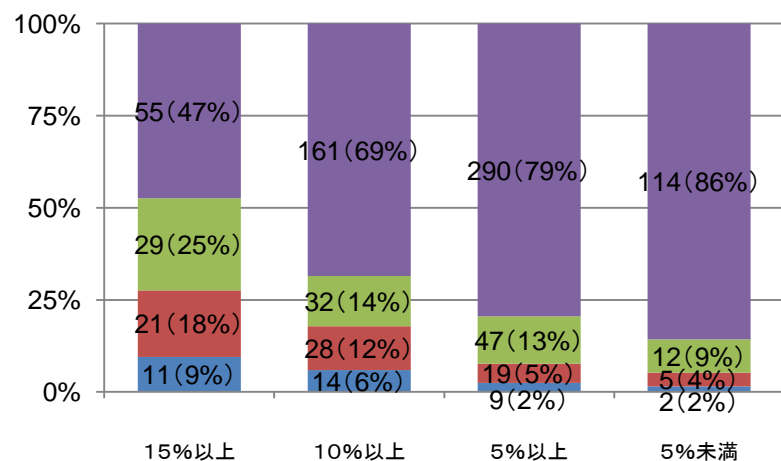
自転車ネットワーク計画の策定状況②

- 人口、自転車分担率が大きいほど、計画策定を行う傾向
- 「今後とも計画の検討を考えていない」市区町村は約7割。その理由として、「道路空間の制約がある」「公共交通中心のまちづくりを考えている」などをあげている

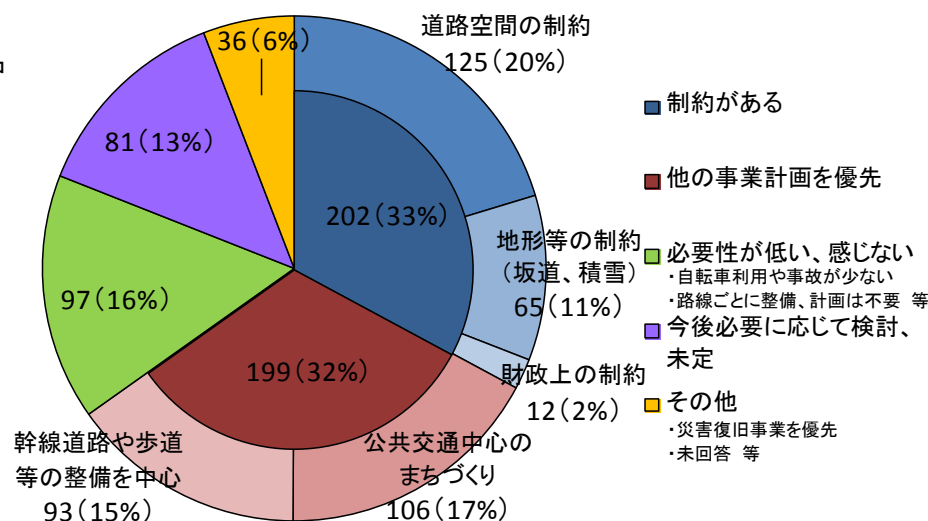
■ 計画の策定状況(人口別)



■ 計画の策定状況(自転車分担率別)



■ 「今後とも計画を検討することを考えていない」とした理由



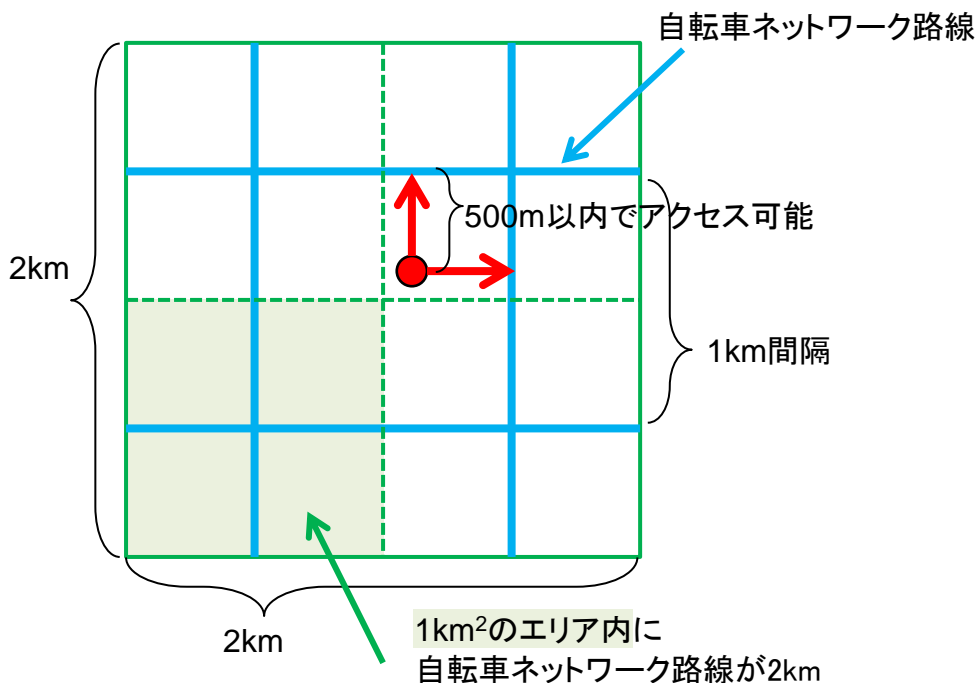
※ H24年4月道路局調べ
 ※ 自転車の利用が一定程度見込まれる都市として、DID地区を有する市区町村を想定し、今回の調査の対象とした。
 ※ 人口、自転車分担率(通勤通学時の代表交通手段)はH22年国勢調査

(参考)自転車ネットワークの整備水準

- 今後、自転車ネットワークのあり方の検討、既存計画のフォローアップを行い、目標とすべき整備水準について検討する予定
- 既存の自転車ネットワーク計画における市街地内の平均密度は概ね $2\text{km}/\text{km}^2$ ※であり、こうした既存計画の実績(水準等)について、地域の参考となるよう、周知する予定

〔※網密度が均等であると仮定した場合、500m以内で自転車ネットワーク路線にアクセスできるサービスレベル〕

(参考) $2\text{km}/\text{km}^2$ の自転車ネットワーク(イメージ図)



(参考) 諸外国における自転車ネットワークの密度

	人口	面積 (計画エリア面積)	整備延長 (計画延長)	密度※
コペンハーゲン	52万人	88km ² (71km ²)	360km (約400km)	5.6km/km ²
アムステルダム	76万人	219km ² (187km ²)	617km	3.3km/km ²
ベルリン	339万人	889km ² (889km ²)	855km	1.0km/km ²

※コペンハーゲンは(計画延長/計画エリア面積)
アムステルダム、ベルリンは(整備延長/計画エリア面積)

《取り組みの方向性》

(1) 社会資本整備計画で目標を設定

- ・現在策定中の社会資本整備重点計画において、新たに目標値を設定するとともに、地方ブロック、都道府県毎の目標値も検討し関係者で共有

(2) 関連施策を一体的に推進

- ・歩行空間の総合的な改善に向けて、通学路、無電柱化、踏切道の整備、自転車通行空間の整備、バス停等の関連施策を一体的に実施

(3) 継続的に取り組む体制の構築

- ・市町村レベル、都道府県レベルで、関係者からなる推進組織を設置

(4) 財政的・技術的支援

- ・財政的な支援方策の検討を行うとともに、ハンプ等の物理的デバイスの基準化など技術的支援を実施

【通学路】

○「交通安全施設等整備事業の推進に関する法律」に基づき、国家公安委員会及び国土交通大臣が交通安全施設等の整備を行うことができる通学路を指定し、都道府県公安委員会及び各道路管理者が連携して整備を推進

○歩道が確保された通学路は約41%、簡易な方法による整備を含めて約51%(平成22年度末)

○次期社会資本整備重点計画において、新たに通学路の取り組み方針及び指標が設定される見込み

■交安法指定通学路の整備状況 (平成22年度末時点)

道路種類	通学路延長 (km)	歩道整備済 [整備率]	簡易整備済 [整備率]
直轄国道	5,109	4,082 [80%]	838 [16%]
補助国道	7,992	4,986 [62%]	1,072 [13%]
都道府県道	31,051	16,611 [53%]	3,460 [11%]
小計(幹線道路 ^{注1})	44,152	25,679 [58%]	5,370 [12%]
市町村道	63,650	18,115 [28%]	6,218 [10%]
合計	107,802	43,794 [41%]	11,588 [11%]

注1: 国道及び都道府県道
※四捨五入の関係で合計が合わない場合がある

■社会資本整備重点計画(素案)における 通学路関係の記載内容

○通学路やバス停周辺において、歩道設置のほか防護柵の設置やカラー舗装等即効性の高い対策も有効に活用し、安全な歩行空間を早期に確保

・通学路の歩道等整備率
【51%(H22年度末)→約6割(H28年度末)】

今後、地方ブロック、都道府県毎の目標値を設定する等により、関係者で目標を共有し、整備を推進


【ユニバーサルデザイン】

- バリアフリー法*1に基づき重点的・一体的な整備を進めるため市町村が基本構想を作成
基本構想を踏まえ、国土交通大臣がバリアフリー化すべき特定道路を指定
・基本構想:274市町村(16%)で作成(H24.6末現在) ・特定道路:約1,700km(H20.12指定)

- 国のバリアフリー化の基本方針*2を踏まえ、次期社会資本整備重点計画において特定道路を対象とした指標が設定される見込み

【国の基本方針】


施設等	目標
特定道路	原則100%
鉄軌道駅(利用者数3,000人/日以上)	原則100%
乗合バス車両(ノンステップバス)	約70%*3
...	...



次期社重点で目標設定見込み

- さらに重点的・優先的に整備すべき個所を明確にして、整備目標の設定、特定道路の拡大を図る

施設等	目標
駅前広場(利用者数3,000人/日以上)	〇%
バス停	〇%
...	...



新たな目標設定(検討中)

*1:高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

*2:移動等円滑化の促進に関する基本方針(平成23年3月31日 国家公安委員会・総務省・国土交通省告示)

*3:対象から適用除外認定車両(高速バス等)を除外

(1)社会資本整備重点計画等で目標を定めて関係者で共有し、連携して推進

【無電柱化】

- 無電柱化に係るガイドラインに基づき、道路管理者、電線管理者等の関係者からなる協議会において整備箇所を協議
- 次期社会資本整備重点計画において無電柱化の指標が設定される見込み
<市街地等の幹線道路の無電柱化率 15%(H23年度末)→18%(H28年度末)>
- さらに、無電柱化の目的ごとに重点的・優先的に整備すべき箇所を明確にすべく実態調査、目標設定を検討

目的ごとの目標設定

良好な景観の形成・観光振興

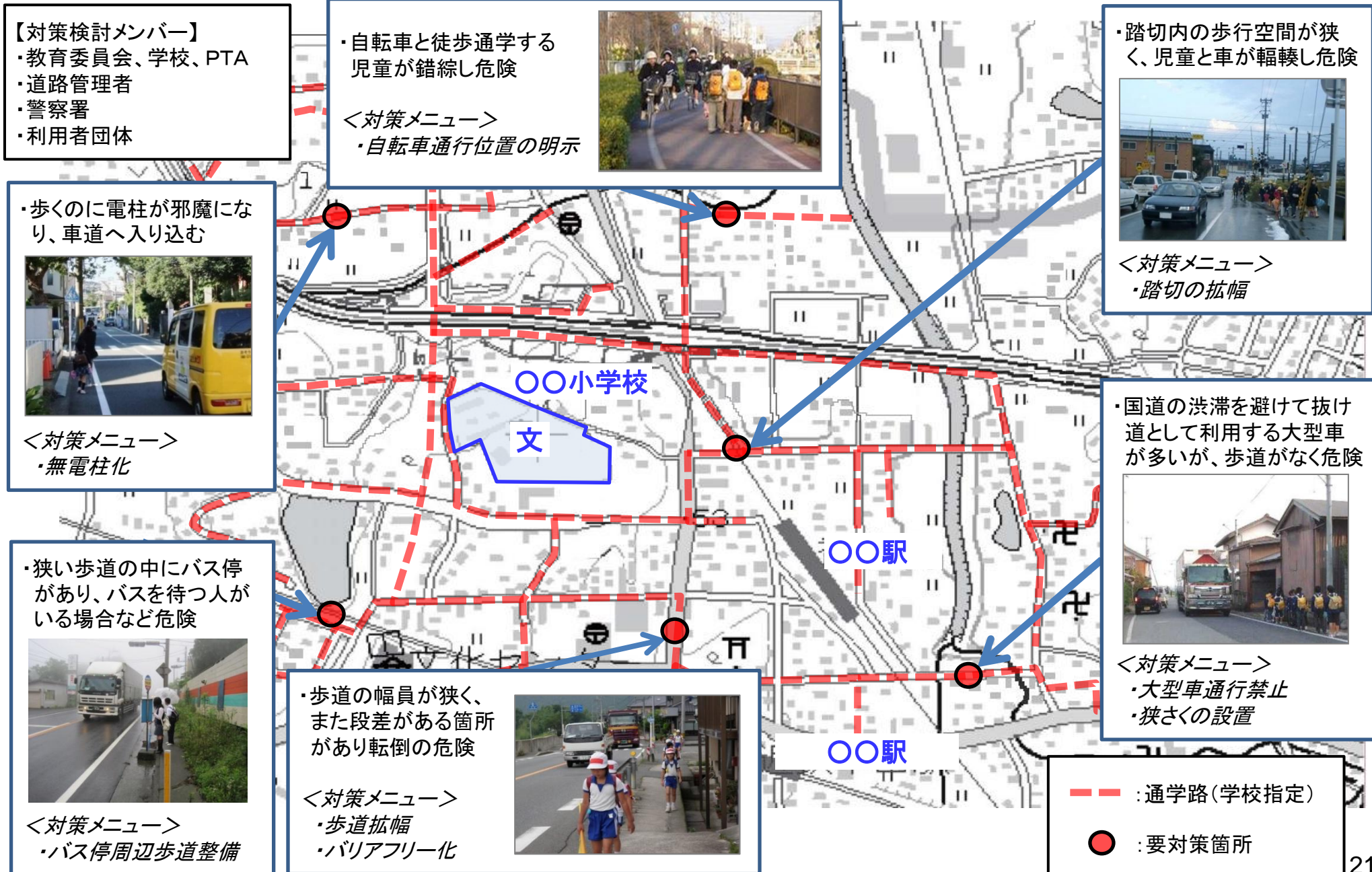
- 無電柱化すべき箇所を設定し、現状を調査予定

・伝統的建造物群保存地区(文化財保護法)
・景観地区(景観法)
・日本風景街道 等

道路の防災性の向上

- DID地区内の緊急輸送道路の無電柱化の現状を調査中

(2)関連する施策を一体的に計画し、連携して推進(通学路対策)



【対策検討メンバー】
・教育委員会、学校、PTA
・道路管理者
・警察署
・利用者団体

・自転車と徒歩通学する児童が錯綜し危険
＜対策メニュー＞
・自転車通行位置の明示



・踏切内の歩行空間が狭く、児童と車が輻輳し危険
＜対策メニュー＞
・踏切の拡幅



・歩くのに電柱が邪魔になり、車道へ入り込む
＜対策メニュー＞
・無電柱化



・国道の渋滞を避けて抜け道として利用する大型車が多いが、歩道がなく危険
＜対策メニュー＞
・大型車通行禁止
・狭さくの設定



・狭い歩道の中にバス停があり、バスを待つ人がいる場合など危険
＜対策メニュー＞
・バス停周辺歩道整備



・歩道の幅員が狭く、また段差がある箇所があり転倒の危険
＜対策メニュー＞
・歩道拡幅
・バリアフリー化



--- : 通学路(学校指定)
● : 要対策箇所

(2)関連する施策を一体的に計画し、連携して推進(無電柱化)

- 新たな整備目標、整備状況を公表することにより、地域における無電柱化の計画策定、整備の取り組みを促進(今後実施予定)
- 自転車通行空間の形成、ユニバーサルデザイン、通学路整備等の関連施策において、無電柱化が有効な手段となり得ることをガイドライン等により周知し、計画を検討
- ユニバーサルデザインや通学路整備等の実施箇所の情報を無電柱化協議会に通知し、無電柱化の実施に関し議論する手続きを定着化(検討中)

ユニバーサルデザイン、通学路整備等の手段としての無電柱化



ユニバーサルデザインの観点からの無電柱化



通学路で通行の支障となっている電柱

関連施策実施個所に関する関係者との調整

無電柱化協議会

[道路管理者、電線管理者、警察]
・通知された箇所に関する議論

道路管理者等

・バリアフリー法に基づく特定道路や
通学路の整備箇所を通知

④ユニバーサルデザイン、無電柱化、通学路の整備等の連携
(3) 継続的に取り組み体制を構築(通学路)

○通学路等の点検、対策検討を継続的に実施するために関係者が参画した体制の整備が必要

○市町村における取り組み（山口県宇部市）

宇部市通学路安全対策合同会議

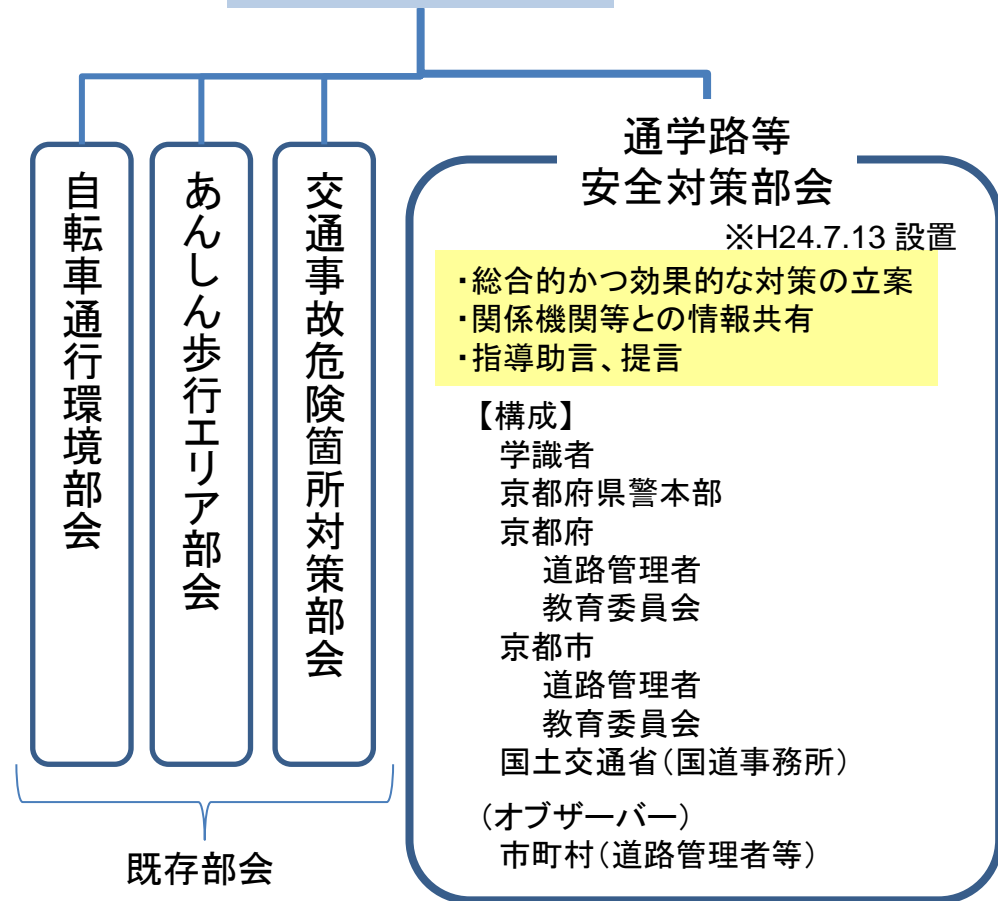
児童生徒の通学区域内における安全を確保するため、学校、道路管理者、地元警察署及び関係部局との円滑な連絡調整等を実施

【構成】 ※H24.7.2 設置

- 国土交通省中国地方整備局山口河川国道事務所
- 山口県宇部土木建築事務所、宇部警察署
- 宇部市小学校長会、宇部市中学校長会
- 宇部市道路河川管理課、宇部市道路河川建設課
- 宇部市市民活動課、宇部市教育委員会

○都道府県における取り組み（京都府）

道路交通環境
安全推進連絡会議



通学路等
安全対策部会

※H24.7.13 設置

- ・総合的かつ効果的な対策の立案
- ・関係機関等との情報共有
- ・指導助言、提言

- 【構成】
- 学識者
 - 京都府 県警本部
 - 京都府 道路管理者 教育委員会
 - 京都市 道路管理者 教育委員会
 - 国土交通省(国道事務所)

(オブザーバー)
市町村(道路管理者等)



平成24年7月3日
山口新聞14面

○物理的デバイスの基準化

ハンプ



<期待される効果>

出典: 埼玉大学久保田尚教授講演資料

- 速度抑制: 一定速度を越えるとドライバーにショックを与える
- 注意喚起: 居眠り運転、わき見運転の防止

<設置上の課題>

- 合意形成: 騒音・振動等により、地域住民の理解が得られない



形状の工夫により、騒音等の課題はほぼ解消可能
⇒ハンプ等の物理的デバイスの基準化

○防護柵等の検討

防護柵



<検討の視点>

- 道路空間に相応しい美しいデザイン
- 生活道路に見合った規格でローコスト化等

ライジングボラード



<検討の視点>

- ライジングボラードの位置づけ(設置者)
- 緊急車両の通行、安全性の確保等

出典: 埼玉大学久保田尚教授講演資料

〈検討の視点〉

- 道路空間の再配分による歩行空間、自転車通行空間の整備を面的かつ効率的に進めるためには、まちづくり計画や総合的な交通計画等を踏まえ、環状道路、フリッジパーキング、公共交通機関等の整備、自動車の流入抑制等の施策を含めた総合的な取り組みが必要
- バイパスの整備等により交通容量に余裕が出てきた路線や、歩行空間の確保の要請が高い路線等においては、道路空間の再配分等を積極的に行い、歩行空間、自転車通行空間を順次整備していくことも必要
- 道路空間の再配分等の事例収集・分析を行いつつ、道路空間の再配分等のネックとなっている要因を明らかにし、取り組み段階別の仕組みづくりを検討 → 「V. 施策の進め方についての提案」

〈検討の視点〉

- ・再配分をどのような政策目的で実施するのか（歩行空間、自転車通行空間、中心市街地活性化 等）
- ・再配分が進まない理由は何か（利用者の利害対立 等）
- ・合意形成等を円滑に実施した好事例（協議会等の設置、インセンティブ付与 等）

海外の自転車通行空間、歩行空間の形成事例(フランス、ストラスブール)

- 都心部の通過交通による大気汚染、騒音が問題化。歩行空間や居住空間の快適性を確保を目的とした戦略的な交通政策を市長のリーダーシップのもとで実施
- 自動車の都市内流入抑制、LRT整備、自転車ネットワークの整備等を複合的に取り組み、自転車通行空間、歩行者空間を確保
- 住民レベルの協議会、各業種、団体レベルの協議会の開催や広報活動により合意形成



↑ Rue des Francs-Bourgeois Après
Avant Station Langstross - Grand'Rue ↓

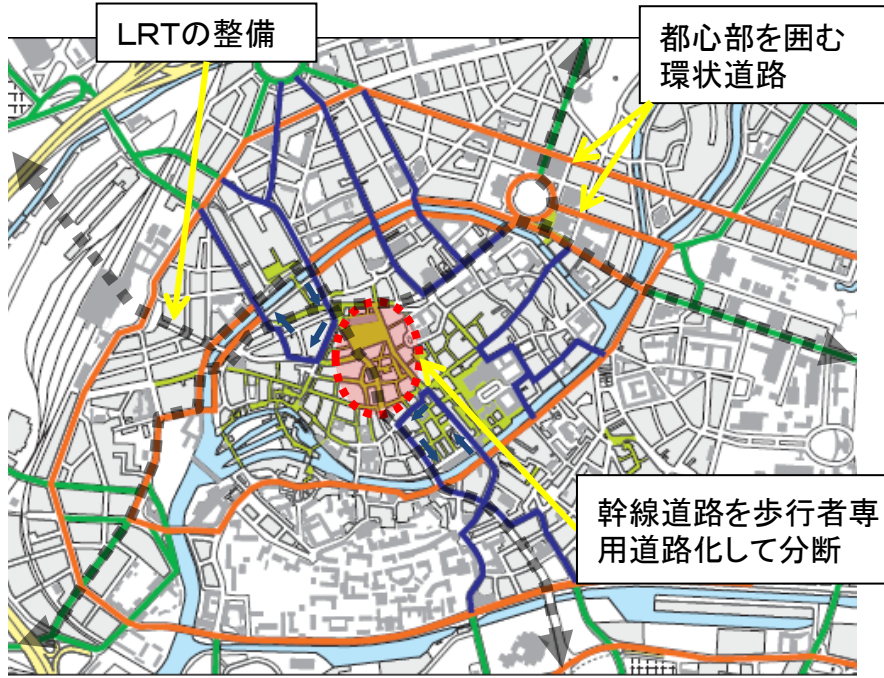


道路空間の再配分

●交通施策の連携

- 自動車流入の抑制対策
 - ・環状道路の整備
 - ・パークアンドライド駐車場
 - ・フリンジパーキング
 - 交通規制による対策
 - ・一方通行規制等 (サーキュレーション)
 - ・ゾーン30
 - 交通環境の整備
 - ・LRTの整備
 - ・駐輪施設の整備 等
- 各施策を複合的に実施**

- ↓
- ・歩行空間の形成 (トランジットモール)
 - ・自転車通行空間の形成

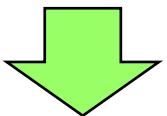


(出典)Evaluation du Plan de Déplacements Urbains, Strasbourg

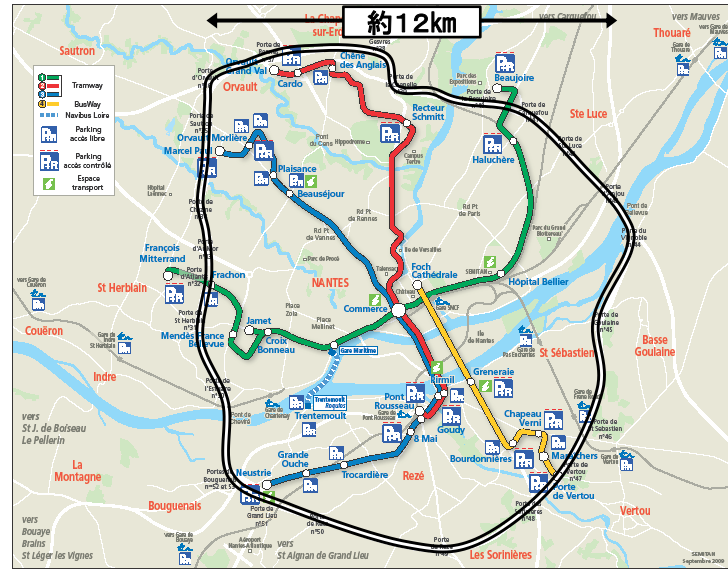
⑤多様な利用者の共存に向けた仕組みの構築

海外の自転車通行空間、歩行空間の形成事例(フランス、ナント)

- ナント市は、ロワール河口の舟運都市として栄えてきたが、近年、衰退。地域住民を含む関係者は、都市再生のため、再開発、都市交通や環状道路整備等の必要性を認識
- 環状道路や公共交通(トラム、BRT)の整備、ゾーン30など広域的な交通マネジメントにより、市中心部への自動車交通の流入を抑制
- 環状道路内外で道路空間の再配分を行い、多様な交通(トラム、自転車)に空間を割り当て



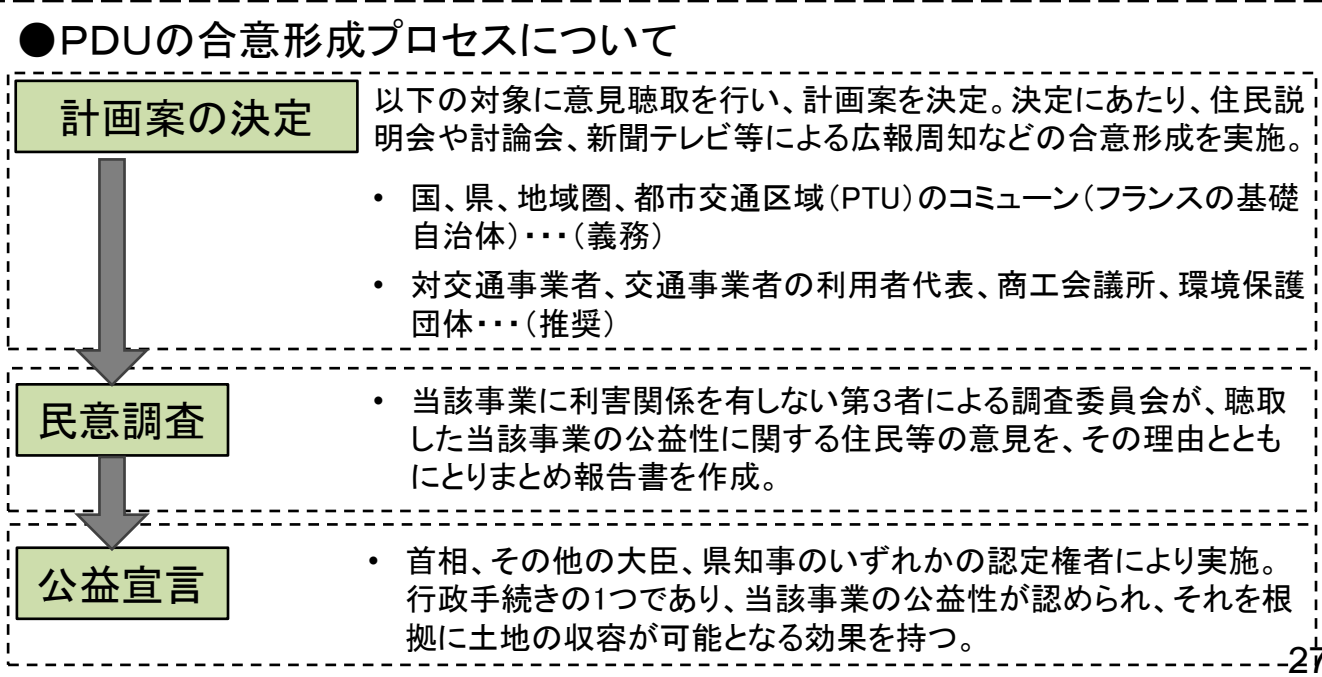
- PDU(都市圏交通計画)に自転車道の整備をはじめとする自転車利用の促進施策、公共交通の拡充施策等を位置付け
 - 自転車道や市の中心部等にレンタサイクルステーションを整備
 - P&R駐車場を整備して、乗り換えを促進等
- PDUの作成過程で、関係行政機関および市民との合意形成に配慮



トラム整備に併せて確保された自転車道




ナント市内におけるゾーン30規制



海外における道路ダイエットの事例

- 米国連邦道路庁 (FHWA) では、交通安全対策の9つの施策の一つとして、「Road Diet」(道路ダイエット)を推奨
- 道路ダイエットの参考資料として、歩行者、自転車の安全ガイドラインや道路ダイエットに関するハンドブック等を紹介

○FHWAの通知 (H24.1)



Memorandum

Subject: ACTION: Promoting the Implementation of Proven Safety Countermeasures
Date: January 12, 2012

From: Tony Furst, Acting Associate Administrator for Safety
In Reply Refer To: HSST
To: Division Administrators

Over the past four years, highway fatalities have declined considerably – from 41,259 in 2007 to 32,885 in 2010. Highway safety programs across the country played a major role in that decline by analyzing where safety improvements were needed and by utilizing many of the nine safety countermeasures that we worked with your Division Offices to collectively advance. Those countermeasures are contained in the 2008 “Guidance Memorandum on the Consideration and Implementation of Proven Safety Countermeasures (<http://safety.fhwa.dot.gov/policy/memo071008/>).” Our efforts in advancing those countermeasures have paid dividends.

Those highway safety programs use a data-driven approach to safety improvements with countermeasure selection based on analytical techniques. Ultimately, the consideration and application of proven countermeasures is most effective through this approach. Our partners should continue to strengthen their evidence-based decision-making processes, as highlighted in the Highway Safety Manual, and systemic planning approaches to make improved safety investment decisions. We will continue to provide guidance and technical assistance to encourage these practices. We will also continue to research, identify and advance proven safety countermeasures and to provide those countermeasures to you and our partners so they can be integrated into this approach and used to help save lives and prevent serious injuries.

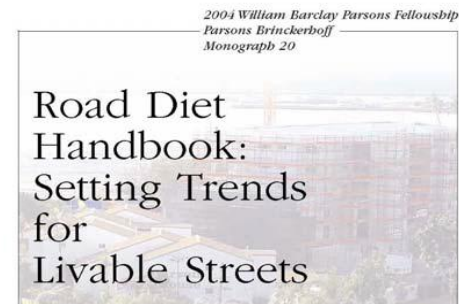
This guidance provides you with a revised list of research-proven countermeasures that supersedes the 2008 guidance. Through our collective efforts, many of the nine safety countermeasures in the 2008 guidance are thoroughly integrated into the options the States consider as they address their safety issues. However, some have not reached that level of wide spread application. Accordingly, some of the countermeasures from the 2008 guidance were brought forward with the new ones we’ve added. As you so successfully did with the 2008 guidance, we encourage you to advance these safety countermeasure options with your State DOT counterparts.

The new list of proven safety countermeasures includes:

1. Safety Edge
2. Roundabouts
3. Corridor Access Management
4. Backplates with Retroreflective Borders
5. Longitudinal Rumble Strips and Stripes on 2-Lane Roads
6. Enhanced Delineation and Friction for Horizontal Curves
7. Medians and Pedestrian Crossing Islands in Urban and Suburban Areas
8. Pedestrian Hybrid Beacon
9. “Road Diets” (Roadway Reconfiguration)

1. Safety Edge
2. Roundabouts
3. Corridor Access Management
4. Backplates with Retroreflective Borders
5. Longitudinal Rumble Strips and Stripes on 2-Lane Roads
6. Enhanced Delineation and Friction for Horizontal Curves
7. Medians and Pedestrian Crossing Islands in Urban and Suburban Areas
8. Pedestrian Hybrid Beacon
9. “Road Diets”
 (Roadway Reconfiguration)
 →道路ダイエット (道路再構築)

○道路ダイエットの参考資料



⑤多様な利用者の共存に向けた仕組みの構築

《取り組み段階別の取り組みの方向性(案)》

再配分の段階	課題	具体的な取り組み	
①道路の役割、位置づけの明確化	<ul style="list-style-type: none"> ○車以外の観点も考慮した道路分類 ○様々な利用ニーズ、沿道の活性化ニーズの調整 ○ネットワーク全体として決定主体 等 	<ul style="list-style-type: none"> ○計画策定に関する指針、通達等の策定 ・計画の策定範囲(地域、地域圏、全国等) ・計画策定主体(市町村or道路管理者or直轄) ・策定の枠組み(協議会等) 等 	制度的な枠組みも含めて検討
②一体的な計画の策定	<ul style="list-style-type: none"> ○沿道住民やNPO等との協働 ○計画策定の位置づけ 等 		
③関係者の合意形成	<ul style="list-style-type: none"> ○関係者による協議会等の設置 ○合意形成手続きのルール化 ○コーディネーター等による調整 等 	<ul style="list-style-type: none"> ○合意形成手続きに関するガイドライン等の策定 ○コーディネーターの育成、派遣 等 	
④計画の実効性の担保	<ul style="list-style-type: none"> ○財政的支援 ○計画実施の担保 ○沿道住民、NPO等との協働 等 	<ul style="list-style-type: none"> ○交付金等による支援 ○好事例集の作成 ○NPO等の協働の枠組み構築 等 	