

資料2-1. 論点1 幹線道路ネットワーク等での通過交通の 処理を前提とした地域での機能分担の考え方

【要点】

- 多様なニーズへの対応が想定される地域
- 本検討会で扱う対象地域
- 各地域における機能分担

多様なニーズへの対応が想定される地域

- 道路への多様なニーズが想定される地域は、現在または将来的に駅前、商業施設やオフィスビル、繁華街、商店街、観光地などの多くの人が集まり、歩行者の往来が盛んな場所が考えられる。
- 道路が多様なニーズに応える空間として機能を発揮するためには、周辺部も含め、交通が変化しても対応できる道路ネットワークや交通施設が構築されていることが必要。
- 対象エリア内のまちづくりが、都市計画等のまちづくり計画に沿って進められていることが必要。

交通が変化しても対応できる道路ネットワークや交通施設

<地域外>

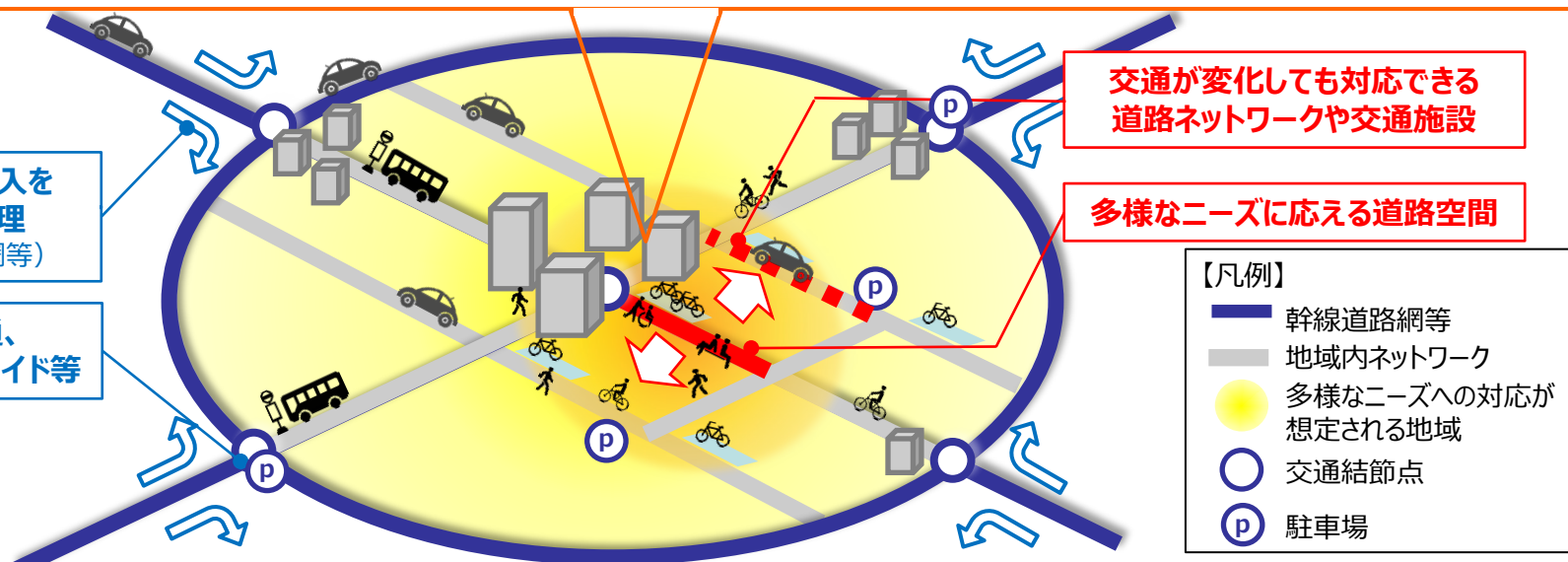
幹線道路網や公共交通等により、中心部への流入を円滑に処理できる。

<地域内>

道路空間に求められるニーズへの対応（道路空間の再構築や交通規制の変更など）に伴い、その周辺の交通の変化を受け止める道路ネットワークの形成や駐車場等の交通施設の配置がなされている。

道路空間に求められるニーズ

- 人中心の賑わい空間（オープンカフェ・休憩スペースなど）の創出
 - シェアリングサービスの駐車スペースの確保
 - 新たなモビリティの通行空間の確保
 - 安全で快適な自転車通行空間の確保
 - 荷捌き等のスペースの確保
 - 公共交通の利便性向上
 - 生活道路での安全確保
 - バリアフリーへの対応 など
- ※第1回検討会資料参照



地域への流入を円滑に処理
(幹線道路網等)

公共交通、パークアンドライド等

交通が変化しても対応できる道路ネットワークや交通施設

多様なニーズに応える道路空間

- 【凡例】
- 幹線道路網等
 - 地域内ネットワーク
 - 多様なニーズへの対応が想定される地域
 - 交通結節点
 - (P) 駐車場

本検討会で扱う対象地域と取組イメージ①

- 多様なニーズへの対応が想定される地域は、全国各地に多数存在しており、その地域特性も様々である。
- 本検討会では、多様なニーズへの対応が想定される地域の一般化やモデル地区の選定に向けて、市街地規模や地域特性の異なる「都心部」、「商店街エリア」、「観光地」の3つのパターンに着眼する。

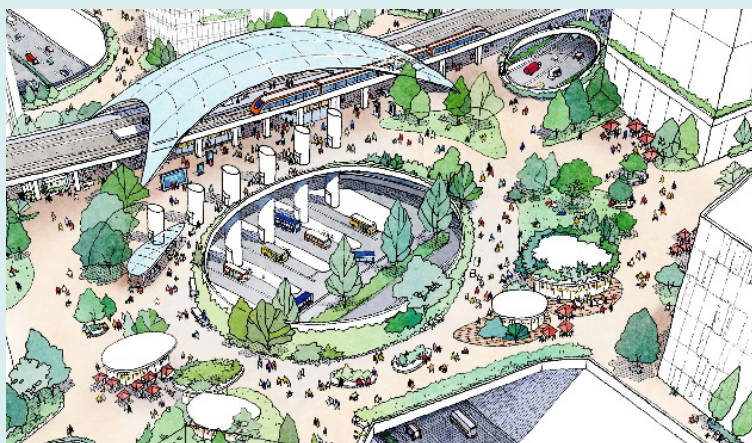
本検討会で扱う対象地域イメージ

都心部

○都心部のイメージ

- ・ 三大都市圏の中心市街地
- ・ 県庁所在地等の中心市街地
- ・ 賑わいが面的に展開 など
- ・ 規模イメージ：数百メートル～数キロ四方程度

【都心部での人中心の賑わい空間イメージ】



出典：道路ビジョン2040

【(事例) 大阪市 御堂筋】



■ 都心部全体のネットワークの再編



■ 現状：2019



■ 側道歩行者空間化：2025



■ 全面歩行者空間化：2037



出典：御堂筋将来ビジョン（2019年3月 大阪市）

本検討会で扱う対象地域と取組イメージ②

本検討会で扱う対象地域イメージ

商店街エリア

○商店街エリアのイメージ

- ・ 郊外の商店街
- ・ 地方都市の駅前エリア（賑わいが数本の通りに集中）など
- ・ 規模イメージ：数百メートル四方程度

【商店街エリアでの人中心の賑わい空間イメージ】



【(事例) 敦賀市 国道8号本町通り道路空間整備事業】



完成イメージの出典：北陸新幹線敦賀開業の受け皿となる国道8号道路空間整備について (令和元年12月/道路行政セミナー-敦賀市 都市整備部 都市政策課)

観光地

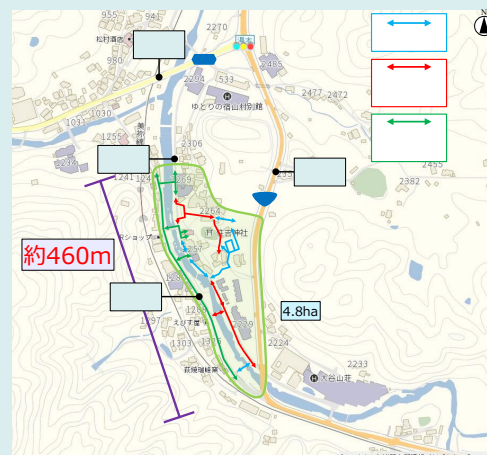
○観光地のイメージ

- ・ 市街地の歩き回れる観光地
- ・ 歩行者が回遊・滞在できる土産物街や駅前通り など

【観光地での人中心の賑わい空間イメージ】



【(事例) 長門市 長門湯本温泉】



■ 歩車共存道路 (左岸)



■ 歩行者用道路 (右岸)

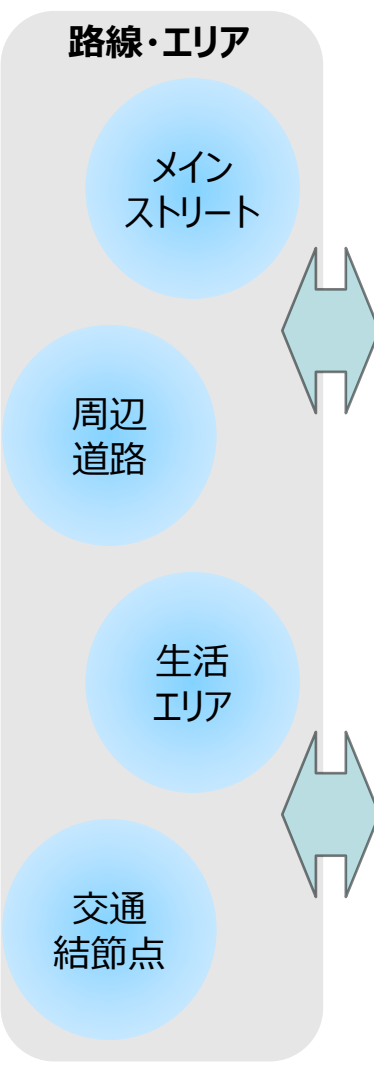


出典：長門湯本温泉観光まちづくり推進会議

各地域における機能分担

■ 具体的な各道路への機能分担の考え方や方法は、都心部・商店街エリア・観光地のそれぞれの土地利用や道路ネットワークなどにより様々である。

【道路に求められる機能の例】

路線・エリア	分類	機能の例
 <p>メイン ストリート</p> <p>周辺 道路</p> <p>生活 エリア</p> <p>交通 結節点</p>	賑わい	<ul style="list-style-type: none"> ● 人々が安全で快適に通行できるゆとりある歩行者空間、歩車共存道路、シェアスペース、バリアフリー空間 ● 滞留・休憩のためのオープンカフェやパークレット、移動型店舗、休憩スペース、まちなか広場 ● ビュースポットや休憩、情報発信などを担う観光資源化された道路 など
	公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通の専用・優先走行空間（LRT・BRT・トランジットモールなど） ● 車や歩行者の通行を妨げない集約型バス・タクシー乗場 ● 観光地を気軽に周遊するためのバス・タクシー乗場 など
	物流	<ul style="list-style-type: none"> ● 共同集配に利用可能な荷捌き駐車スペース ● 物流等の交通の円滑化のための荷捌き駐車スペース など
	自転車	<ul style="list-style-type: none"> ● 安全で快適な自転車通行空間 など
	安全・安心	<ul style="list-style-type: none"> ● 身近な生活道路における“遊びの道”など人優先の歩車共存道路 ● 面的な交通安全対策（ランプ・狭さく、交通規制等による自動車交通の流入抑制） など
	駐車場	<ul style="list-style-type: none"> ● 観光地の身軽な移動を可能にするフリンジ駐車場、パーク＆ライド駐車場 など
多様なモビリティ	<ul style="list-style-type: none"> ● 中低速型モビリティや低速モビリティをはじめとする新たなモビリティの走行空間 ● カーシェア・シェアサイクルなどの駐車スペース（業務・通勤目的等） ● グリーンスローモビリティなどによる高齢者への移動支援サービスを提供する道路 ● 周遊観光の利便性向上に資する超小型モビリティ等の走行空間 ● 自動運転バス・タクシー、小型モビリティ、シェアサイクル等の様々な交通モードへの乗換が可能なモビリティハブ など 	

各地域における機能分担

機能分担のまとめ

- 具体的な各道路への機能分担の考え方や方法は、それぞれの土地利用や道路ネットワークなどにより様々である。
- 各道路への機能分担の考え方や方法を一般化していくには、具体的な都市を例に、各地域ごとの地域特性に基づき、道路ごとにそれぞれのニーズに対応した具体的な機能分担について考えていくことが必要ではないか。

都心部



商店街エリア



観光地



- 今後、モデル地区を選定して調査検討を行い、その結果を踏まえ、全国的な「多様なニーズに応える道路空間」の実現に向けて必要な事項を洗い出し、検討を深めていってはどうか。