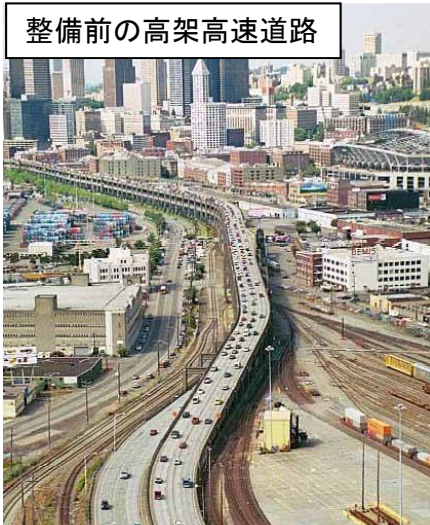


シアトル アラスカンウェイ 事例

- ① 良好な都市空間の創出を目的に、老朽化し、維持管理に多大なコストを要するアラスカンウェイ高架橋を撤去、地下化し、地上にLRTを導入する事業を実施中
- ② 2011年に工事着手し、2015年に完成予定

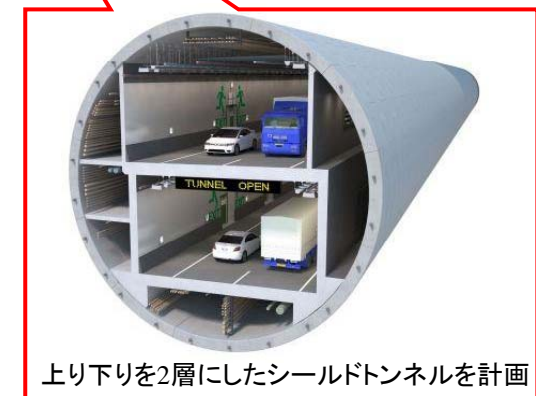
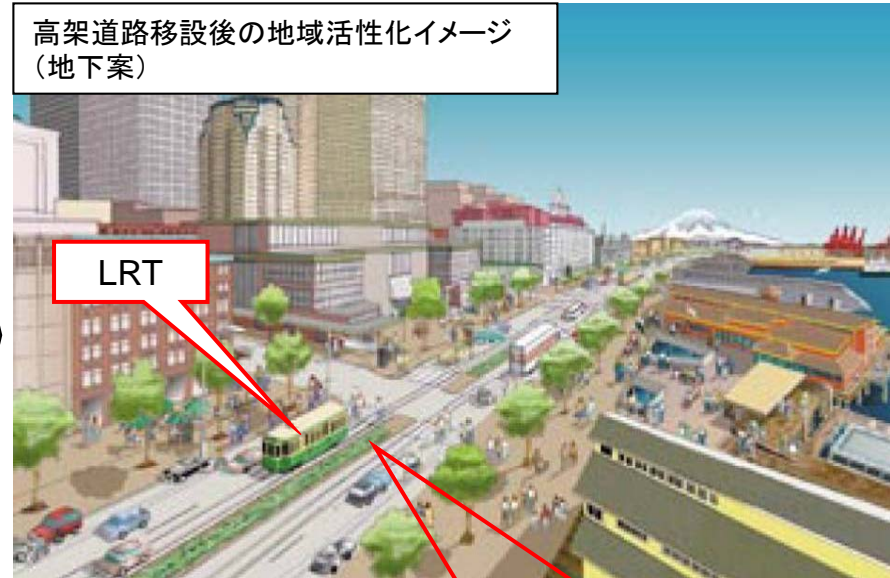
■ 整備前

整備前的高架高速道路



■ 整備後(イメージ)

高架道路移設後の地域活性化イメージ (地下案)



上り下りを2層にしたシールドトンネルを計画

チョンゲチョン
ソウル清溪川 事例

- ① ソウル市長の「川の復元」公約に基づき、環状道路から市庁舎に向かう高速道路の支線部分(約5.8km)を撤去し、覆蓋された清溪川を復元する事業
- ② 2003年に工事着手し、2005年に完成

■ 整備前

整備前の高架高速道路



■ 整備後

チョンゲチョン
復元された清溪川



資料: 清溪川復元事業(ソウル市運営HP)およびソウル市資料を基に作成

デュッセルドルフ 都市再生事業 事例

～国道地下化によるプロムナード整備～

- ① ライン河岸を市民の憩いの場に取り戻すため、川沿いの連邦道路を地下化し、その上を長さ約2km、幅は最大約40mの散策路として整備する事業
- ② 1989年に工事着手し、1993年に完成

■経緯

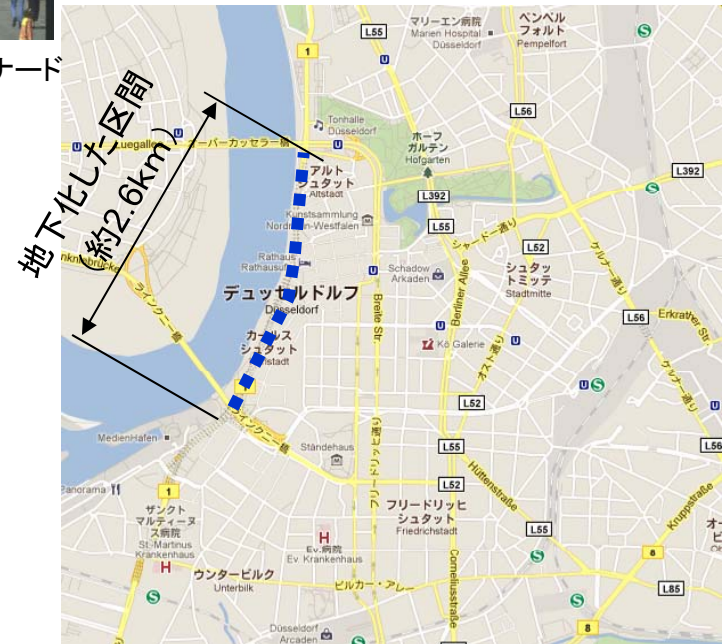


- 1979年 : 河川と市街地の分断、道路混雑、環境悪化などについて議論される
- 1987年 : 連邦道路の地下化について、計画・設計の検討開始
- 1993年 : 竣工(工期4年)



現状のライン川沿い連邦道路

■位置図(デュッセルドルフ市内)



資料:デュッセルドルフ市資料を基に作成

フランス セーヌ川河岸高速道路の大通り化 事例

- ① 豊かな景観に囲まれたセーヌ川沿いの自動車専用道を自動車、自転車、歩行者が共存する通常の大通りに再構築し、市民に活用可能な道路空間に再編する事業
- ② 2012年に工事着手し、2013年春に完成予定

■検討経緯

- 1960年代 : 当時のポンピドー大統領発案で、セーヌ川沿いに高速道路を整備
- 2001年 : 市内で増加する自動車利用による環境汚染を選挙の焦点としたベルトランがパリ市の市長に選出(社会党系)
- 2010年 : ベルトラン市長がセーヌ河岸道路を自動車、自転車、歩行者の共存する「大通り」に変貌させることを発表したが、承認が得られず
- 2012年 : 5月の国政選挙で保守派が敗れ、新社会党の首相が誕生。7月よりプロジェクトの再開を決定

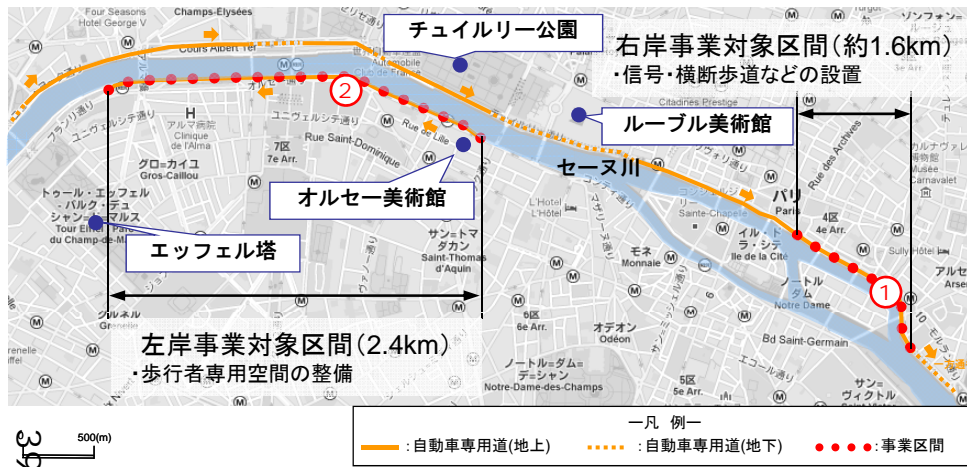
■整備前【右岸】



■整備後(イメージ)【右岸】<左下図①>



■対象道路 位置図



■整備後のイメージパース【左岸】<左下図②>

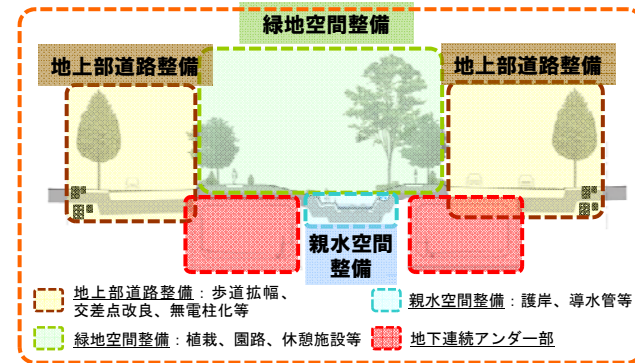
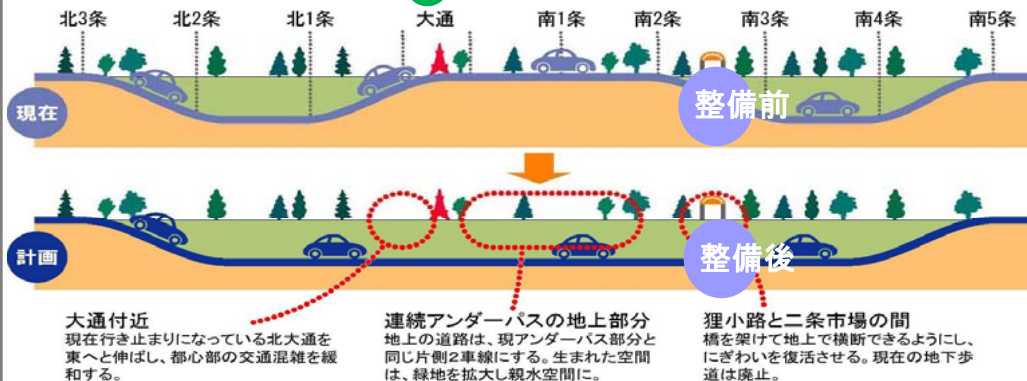


創成川通(札幌)の取組

- ① 札幌市内都心部の通過交通の排除を目的として、不連続に設置されていたアンダーパスを連続化し、渋滞緩和や騒音等の沿道環境を改善
- ② 連続アンダーパス化により生まれた上部空間を活用し、緑地を拡大して憩いのある水辺空間を創出



整備前後の側面図



海外におけるロードプライシング

○ 諸外国では、渋滞緩和等を目的としたロードプライシングを実施

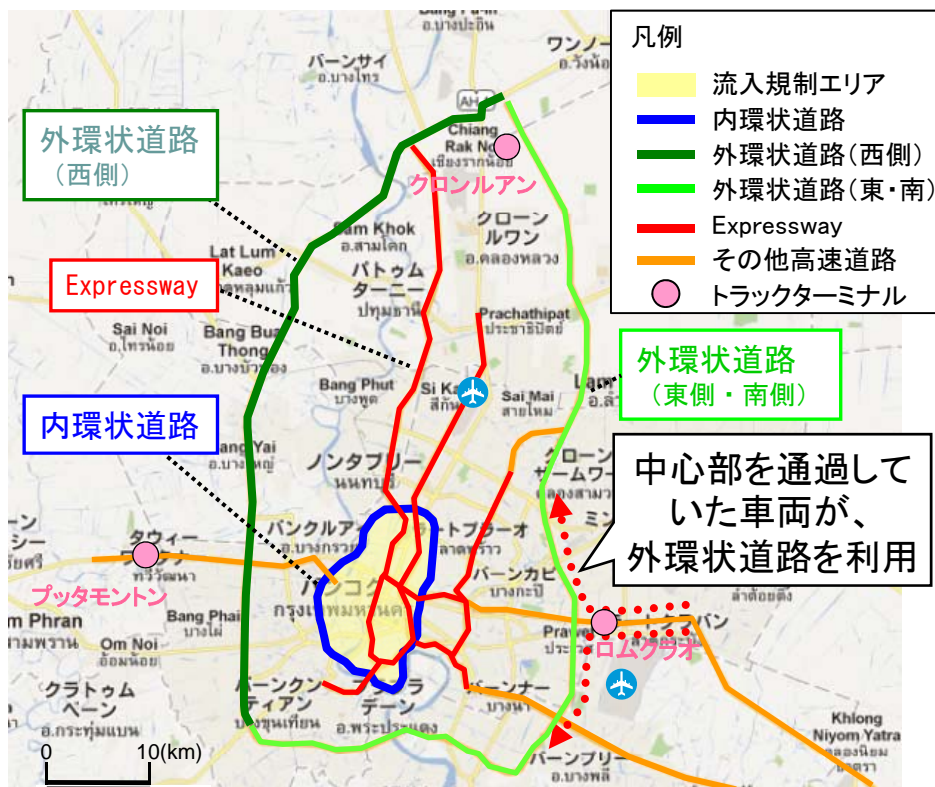
	シンガポール	イギリス(ロンドン)	スウェーデン(ストックホルム)
課金タイプ	コードンプライシング	エリアプライシング	コードンプライシング
導入時期	1975年	2003年2月	2007年8月
課金目的	・渋滞緩和	・渋滞緩和 ・バス交通の改善	・渋滞緩和 ・都市住民の生活環境改善 (排出ガス削減、住環境改善)
対象車両	・対象エリアに流入する車両 (緊急車両を除く)	・対象エリア内を通行する車両 (緊急車両等を除く)	・対象エリアに流入・流出する車両 (緊急車両等を除く)
対象道路	・中心市街地(7.25km ²) + 周辺の高速度道路6路線	・セントラルロンドン (Inner Ring Roadの内側: 22km ²) ※2007年西側エリアへ拡大(17km ²)したが 2011年1月に当初のエリアへ縮小	・ストックホルム中心部(35km ²)
課金方法	・車載器搭載による電波通信を活用した課金 [ERP (Electric Road Pricing)]	・商店、インターネット等により入域許可証を購入(事前又は当日) ・デジタルカメラでナンバープレートを確認、それを入域許可証を取得した車両のデータベースと照合	・車載器(無料貸与)搭載車は、その場で課金され、後日領収書が送付 ・車載器未搭載車は事前に登録し、ナンバープレートで照合して確認
課金額	・0.5~8.0シンガポールドル/回 時間帯別に料金を設定 (円換算: 約30円~約500円/回)	・全車種一律10ポンド/日 (円換算: 約1,250円/日)	・10~60クローナ/回 時間帯別に料金を設定 (円換算: 約120円~720円/回)
収入用途	・一般財源	・公共交通機関の改善と運賃引下げ ・歩行者、自転車利用者のための環境整備等	・ストックホルム市内及び郊外の道路整備

※シンガポールは2011年8月、イギリスは2011年1月、スウェーデンは2007年8月時点の課金額 ※円換算は2011年8月時点のレートを参考に設定
 ※コードンプライシング : 課金区域境界線を通過する車両に対して課金する方式 エリアプライシング : 課金区域内の走行車両に対して課金する方式

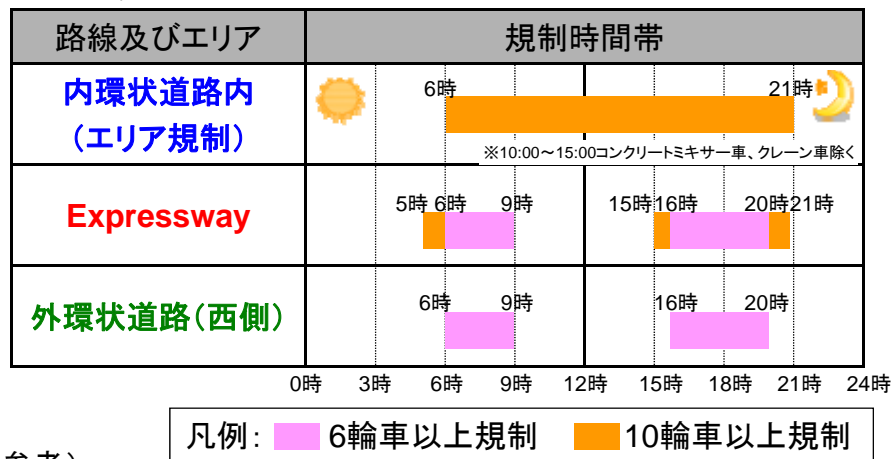
バンコクにおける環状道路の整備と貨物車規制の取組

- ① バンコク市内中心部の混雑緩和を目的に、1990年代からピーク時間における貨物車の市内中心部への流入を規制
- ② 外環状道路を整備するとともに、流入規制とあわせて、3箇所のトラックターミナルの整備を行うことで市内の一般道を走行する大型車を抑制し、都心の渋滞緩和に貢献

■トラック流入規制区域とトラックターミナル配置



■流入規制の状況



(参考)

6輪車(例)

・日本における大型車以上



10輪車(例)

・日本におけるセミトレーラー以上



■道路交通状況の改善効果

- ・都心部の平均速度が10km/h前後から15~20km/hに改善

ミュンヘンにおける都心部への自動車交通抑制の取組

- ① ミュンヘンでは、自家用車による都心部乗入れを抑制するため、パーク&ライドを促進
- ② 駅直結の駐車場整備、郊外駅における駐車料金無料化などで公共交通へ誘導

■パーク&ライド駐車場箇所図

- ・駐車場設置箇所：Sバーン、Uバーンの駅126箇所
- ・収容台数：約27,000台（うち有料約9,000台）



■高速と専用ランプで結ばれるP & R駐車場の例 (Uバーン：フラットマニング駅)



- ・高速本線上でリアルタイムに情報提供（満空情報、地下鉄運行状況、渋滞情報）

大型貨物車の都心部通行規制の取組(警視庁)

○ 大型貨物車による騒音、振動等の交通公害低減のため、土曜日の夜の都心部(環七通り以内、環八通りの一部)において大型車の通行を禁止

■ 規制エリア



■ 道路標識の例

環七通り以内の主要交差点に設置



土曜日 22時から
日曜日 7時まで
環七通り以内
都心全域

環八通りの規制区間の主要交差点に設置



土曜日 22時から
日曜日 7時まで
環八通り

■ 規制概要

- **規制開始時期**
昭和53年9月から開始
- **規制時間**
土曜日22時から日曜日7時まで
- **規制区域**
 - ・ 環七通り以内都心全域(環七通りも通行不可)
ただし、【大森東交差点から環七大井ふ頭間】
【平和島1~4丁目内全域】は通行可
 - ・ 環八通りのうち、田園調布警察署前交差点から
四面道交差点までの間
- **規制対象車両**
 - ・ 特定中型貨物自動車
 - ・ 大型貨物自動車
 - ・ 大型特殊自動車

出典: 警視庁HPより