



4 分野別の施策展開

4-1 道路空間の主役転換

(青写真…18頁・19頁 施策シート…20頁～29頁)

道路空間を「人が主役の空間」へ見直すことで、歩いて楽しい賑わいのある“みち”へ変えていく取り組み

4-2 自動車の都心部への集中緩和

(青写真…30頁・31頁 施策シート…32頁～41頁)

自動車の過度な利用を抑制するため、まず自動車が入り過ぎない都心部を目指して供給過多の駐車場を適正な規模に誘導し、不要不急の自動車利用を抑制するとともに、歩きやすい環境と賑わいの連続性を整えていく取り組み

4-3 移動手段の多様化

(青写真…42頁・43頁 施策シート…44頁～48頁)

自動車に頼らず移動できる都市を実現するため、自動車利用からの転換の受け皿として他の移動手段を多様化し快適に楽しく移動できる環境を整えていく取り組み

4-4 交通行動の転換促進

(青写真…49頁 施策シート…50頁～57頁)

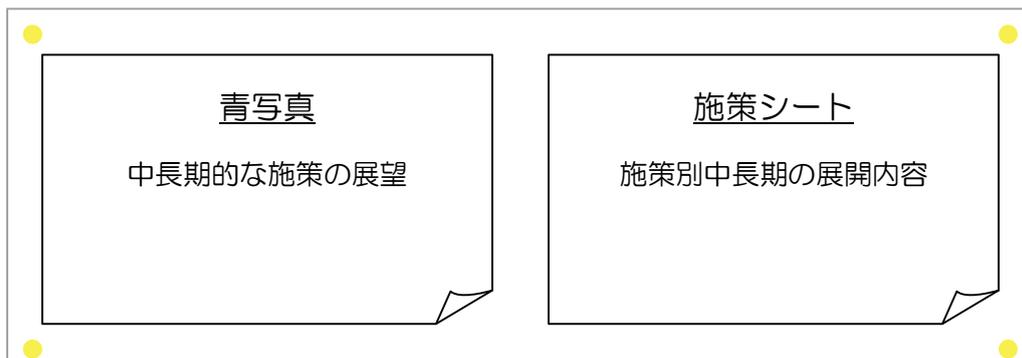
公共交通の良さ、必要性を深く認識し、積極的に利用していただく市民を増やす取り組み

4-5 新たな仕組みの創設

(青写真…58頁 施策シート…59頁～64頁)

地域との連携や財源に関する新たな仕組みを積極的に検討し取り入れる取り組み

(参考) 資料構成等



自動車中心の道路から歩いて

人々が憩い、集う、魅力的で安全なふれあい空間。
さまざまな主体が主役となり、

現状

- これまでの着実な道路整備により、豊かな道路空間が確保されています。
- 多くの人々が交流するための公共空間として活用したいという声が高まっています。

4分野別の施策展開

将来

■賑わいのある道路空間づくり

1

幹線道路の役割の明確化と空間配分の見直し

主要な自動車交通ネットワークである幹線道路の役割を明確化し、メリハリある空間活用を実現します。

㊦ 歩行者空間拡充等に向け空間を見直し

● 都心部

22

㊧ 必要な自動車走行環境は確保しつつ、自転車・公共交通の利用促進や歩行環境改善に向けて道路空間の使い方を見直し

● 全市域

23

㊨ 必要な場所では、道路の機能強化や新規整備を実施

● 全市域

24

楽しい賑わいのあるみちへ

協力しながら新しい道路空間を創出していきます。

4-1 道路空間の主役転換



将来

■安心・安全な街区づくり

2 地域の特徴を活かした道路空間の創出

区画道路については、自動車の速度や流入を抑制し、地域と連携した特色ある道路空間を創出します。

㊦ 区画道路の空間を見直し

●全市域

26

幹線道路の役割の明確化と空間配分の見直し

施策展開の全体方針

☆ 自動車交通ネットワークの考え方

環状方向道路、放射状道路から構成される幹線道路（広域・大量の自動車交通を処理する道路）のネットワーク機能を確保します。その上で、都心部では、これまでのネットワークを見直し、通過交通の適切な迂回誘導を行いながら、都心環状道路、都心アクセス道路、多機能道路の3段階に整理します。

表 4-1-1 都心部の自動車交通機能の整理

区 分	考 え 方
都心環状道路	都心中心核の外側に環状ネットワークを形成し、通過交通などを迂回誘導し、集約化します。
都心アクセス道路	都心環状道路の内側で都心中心核の周縁にネットワークを形成し、都心部を目的地とする交通を集約するとともに、可能な範囲で他の機能の充実を図ります。
多機能道路	自動車交通ネットワークの機能を自動車通行の迂回などにより減らし、自動車交通機能以外の機能を担わせていきます。

☆ 幹線道路の空間配分見直しの考え方

都心部において、賑わいや憩いの創出の観点から車線減等により空間を生み出します。この生み出された空間は、歩行者だけでなく、公共交通もしくは自転車のための空間としても再配分します。

なお、再配分の実施にあたっては、地域、関係者の意向もふまえながら時間帯、曜日、季節等で異なる柔軟な取り組みも取り入れ、渋滞など周辺交通への影響の緩和、歩行者や自転車の安全対策を講ずるとともに、防災、物流、沿道施設へのアクセス等の必要な機能を適切に確保します。

また、都心部以外の道路も含め、必要な交通処理機能は確保しつつ、自転車や公共交通の利用促進や歩行環境改善に向け、道路空間の使い方を見直します。

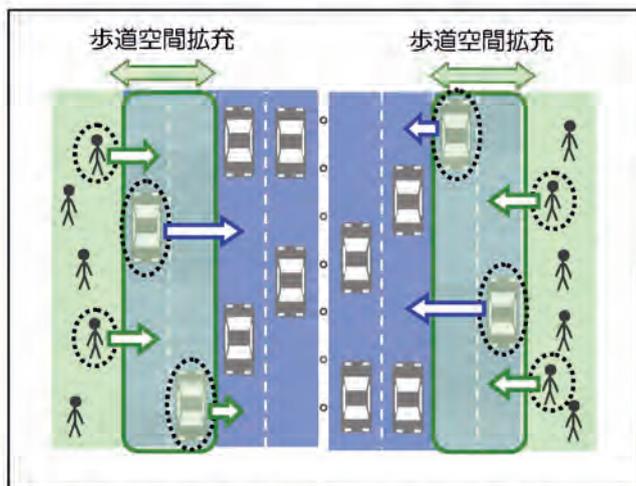


図 4-1-1 車線減による空間配分の見直し



図 4-1-2 使い方の見直しによる空間配分の見直し

（防災機能の確保）

災害時に緊急車両が円滑に通行でき、避難路としても適切な機能が確保できるように配慮し、道路空間配分の見直しを実施します。

また、特にターミナル駅の周辺において新たに生み出される歩行者空間等の整備にあたっては、防災関連計画との整合を図りながら、来訪者等の一時退避のための空間や動線の確保などについても検討します。



※ 旭川市・平和通買物公園（歩行者専用道路で、中央部は緊急車両が通行可能な空間となっている。）
出典：google map

図 4-1-3 緊急車両通行確保のイメージ

（物流機能及びアクセス機能の確保）

再配分の実施にあたっては、専用空間の整備や時間帯別の使い分けなどにより、荷捌き機能を確保するとともに、沿道施設への必要なアクセス機能を確保します



図 4-1-4 物流機能確保のイメージ

〔期待される効果〕

- 都心部において、新たに大規模な歩行者空間が生み出され、まちに賑わいが創出されます。
- バスや自転車の走行環境が向上することで、利用促進が図られるとともに、安全・安心に歩ける歩行空間が形成されます。

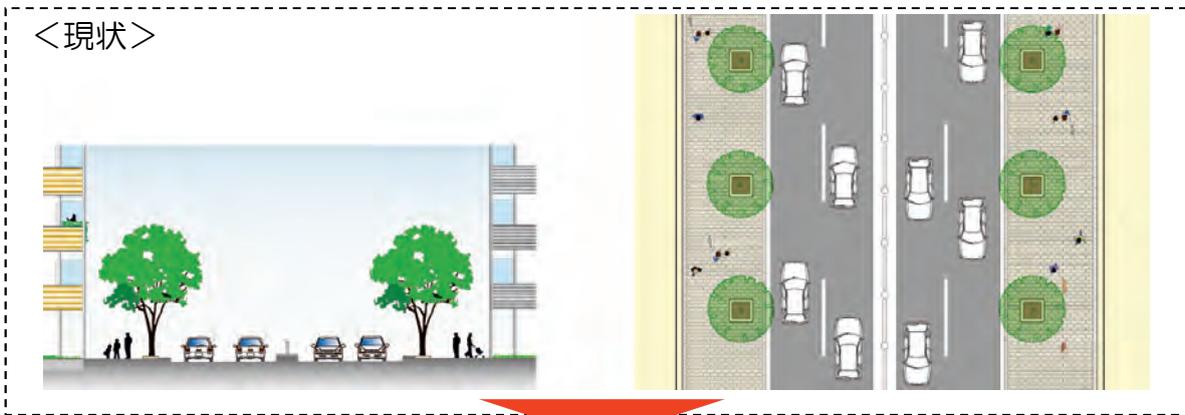
具体的な展開内容

施策ア： 歩行者空間拡充等に向け空間を見直し<<都心部>>

◆賑わい交流軸の形成

みちまちづくりの最も象徴的な取り組みとして、多機能道路の一部の路線・区間を「賑わい交流軸」と位置づけ、賑わいや憩いの空間を形成します。

「賑わい交流軸」の形成にあたっては、車線減等による歩行者空間の拡大等とあわせ、都市再生特別措置法による道路占用の特例制度等を活用することにより、歩行者空間を沿道店舗等が利活用できる環境を整えるとともに、街路樹等の緑の拡充や休憩施設を設置、魅力的な景観の創出など、地域と連携して賑わいや憩いの空間の創出を図ります。また、歩行者と自転車の交錯の危険性に配慮した安心・安全な空間にします。



<歩道拡幅（車線減）>



<歩行者用道路（車両通行止め）>



※緊急時には緊急輸送車両等の通行可能

図 4-1-5 賑わい交流軸の形成のイメージ

施策イ： 必要な自動車走行環境は確保しつつ、自転車・公共交通の利用促進や歩行環境改善に向けて道路空間の使い方を見直し《全市域》

◆自転車走行空間の確保

自転車の適正な走行に向けて、関係機関と連携を図りながら、さまざまな啓発を行うとともに、道路幅員や交通実態を勘案し、必要に応じて、走行空間を確保します。走行空間の確保については、自転車専用の走行空間が確保できる場所は、自転車道や自転車レーン等を整備します。また、それ以外の場所においては、車道に自転車の適正な走行位置を路面表示等で示すこと等により、走行空間の意識付けを行います。

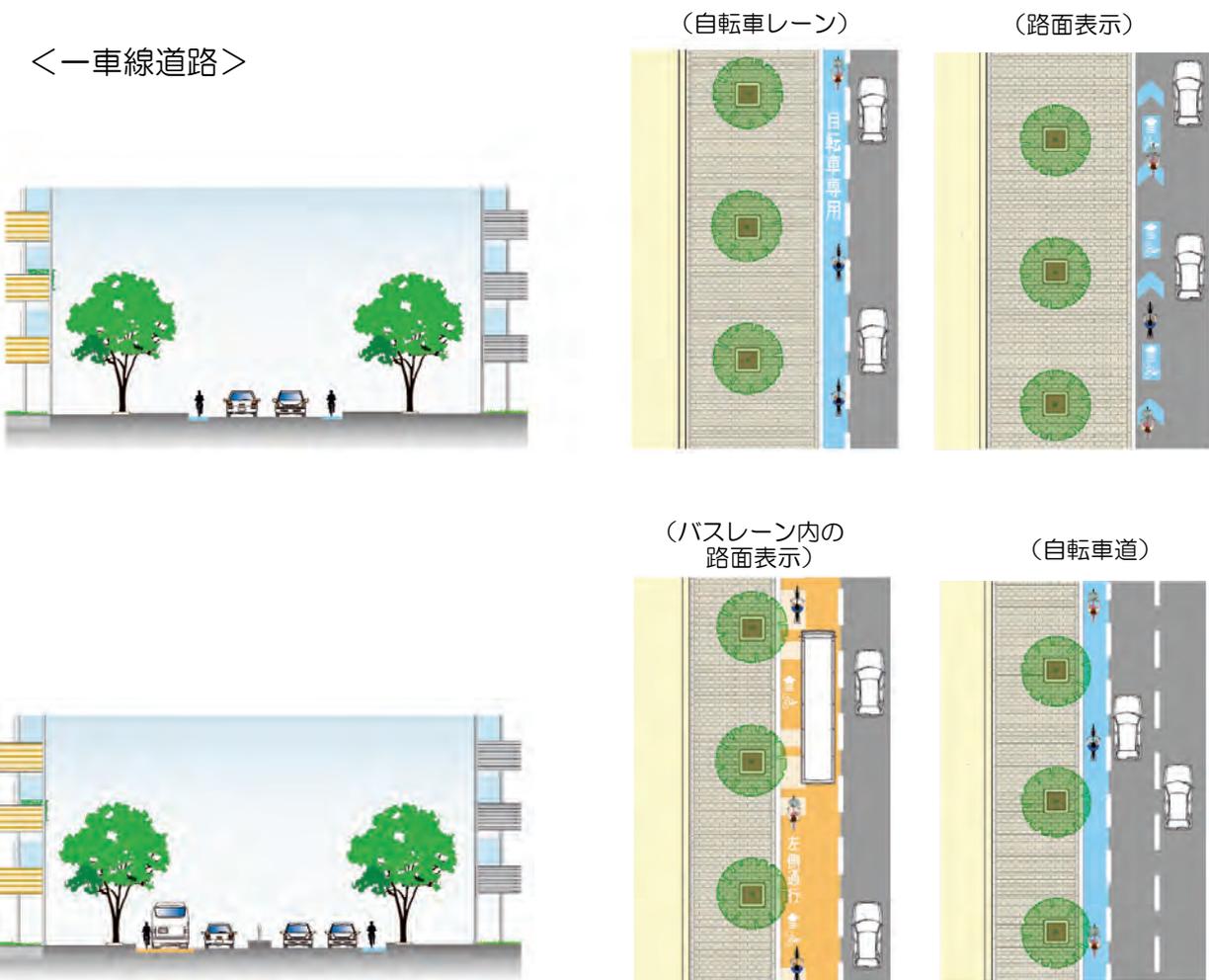


図 4-1-6 自転車走行空間のイメージ

◆路面公共交通等の走行環境の改善

バスをはじめとする路面公共交通等の定時走行が確保されるように、さまざまな啓発や路面表示等、走行環境の改善方を検討します。

◆歩行環境の改善

歩行者が安心・安全に歩くことができるように、必要に応じて歩行環境の改善を実施します。

施策ウ： 必要な場所では、道路の機能強化や新規整備を実施<<全市域>>

◆都心部周辺道路の迂回機能の強化

都心部の空間再配分を行うエリアに向かう幹線道路において、当該エリアを目的地としていない自動車交通を、さまざまな手段により迂回誘導することで、自動車交通の整流化を図ります。

また、迂回誘導により影響を受ける交差点は、交差点改良を実施するなど迂回機能を強化します。

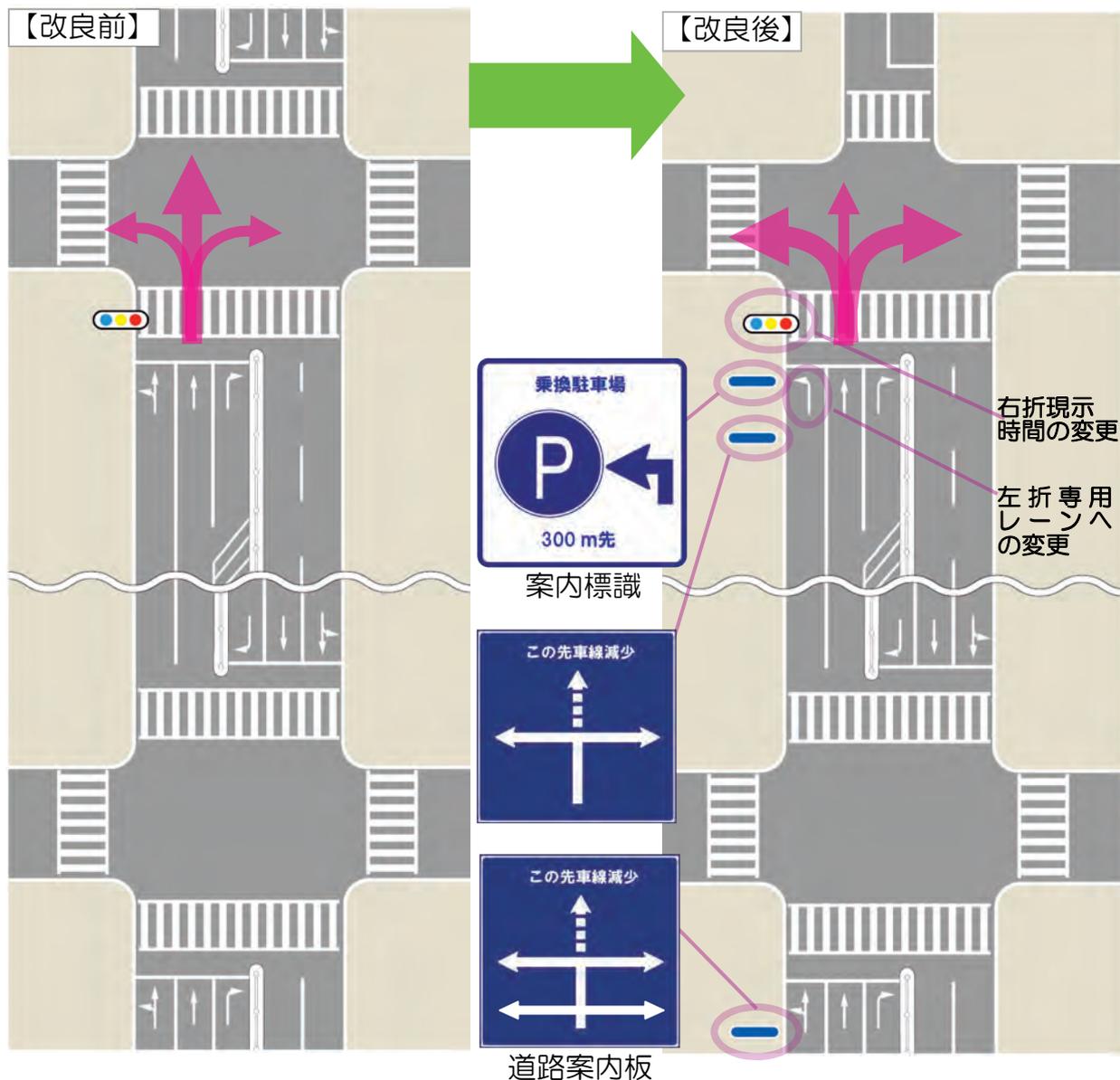


図 4-1-7 通過交通の誘導・交差点改良による迂回機能強化のイメージ

◆整備プログラムに基づいた道路整備

都市計画道路整備プログラムを見直しながら、必要な道路の新規整備を進めます。

地域の特色を活かした道路空間の創出

施策展開の全体方針

☆区画道路の空間の見直しの考え方

自動車交通ネットワーク機能が主体である幹線道路に対し、地域の個々の建物、住宅等へのアクセス機能が主体である区画道路については、そのアクセス機能に配慮した上で、地域からの発意に基づき、賑わいや安心・安全等、地域目的に合った、人が主役となる空間への見直しを実施します。また、その際には、役割分担や負担等のあり方を明確にしつつ、地域と行政が連携しながら推進します。

(人が主役の空間)

地域分類	空間見直しの実施方針
都心部・拠点駅そば	車道の削減や歩行者と自転車、自動車との空間の共有化などにより、歩行環境を改善し、歩行者の回遊性を高めるとともに、歩道をオープンカフェや青空市等で活用できる環境を整えることにより、賑わいを創出します。
全市域	地域と連携して通過交通の流入や速度を抑制するとともに、自転車の適正な利用を促進し、安心・安全な空間を形成します。

(アクセスへの配慮)

時間帯別に道路空間を使い分けることなどによって、荷捌き等の業務機能や住宅等への必要なアクセスを確保します。

＜時間帯別の
荷捌き駐車許可＞



＜時間帯別の
交通規制＞



出典：東京都
世田谷区HP

図 4-1-8 時間帯別の道路空間使い分けの例

(地域と連携した空間配分の見直し)



出典：元町ショッピングストリートHP

賑わい
創出

安全確保



出典：生活道路のゾーン対策マニュアル

図 4-1-9 地域まちづくりと連携した区画道路の見直しイメージ

〔期待される効果〕

- ・地域と連携して、自動車のための空間から、回遊、賑わいのための空間や地域の人々が安全に集える空間が創出されます。
- ・住居や身近な店舗・施設の周辺の道路が安心・安全な空間となり、日常のコミュニケーションや散策、ジョギング等の健康づくりが行われます。

具体的な展開内容

施策ア： 区画道路の空間を見直し<<全市域>>

◆賑わいある街区づくり

商業施設等が集積している一定のエリアにおいて、歩行者空間の拡大や都市再生特別措置法による道路占用の特例制度等を活用し、道路空間の柔軟な利活用を進め、賑わいある街区を創ります。あわせて、沿道での路上駐車抑制、沿道駐車場の用途転換、自転車駐車場の確保など、さまざまな施策を組み合わせることで展開していきます。

<商業集積地区型>

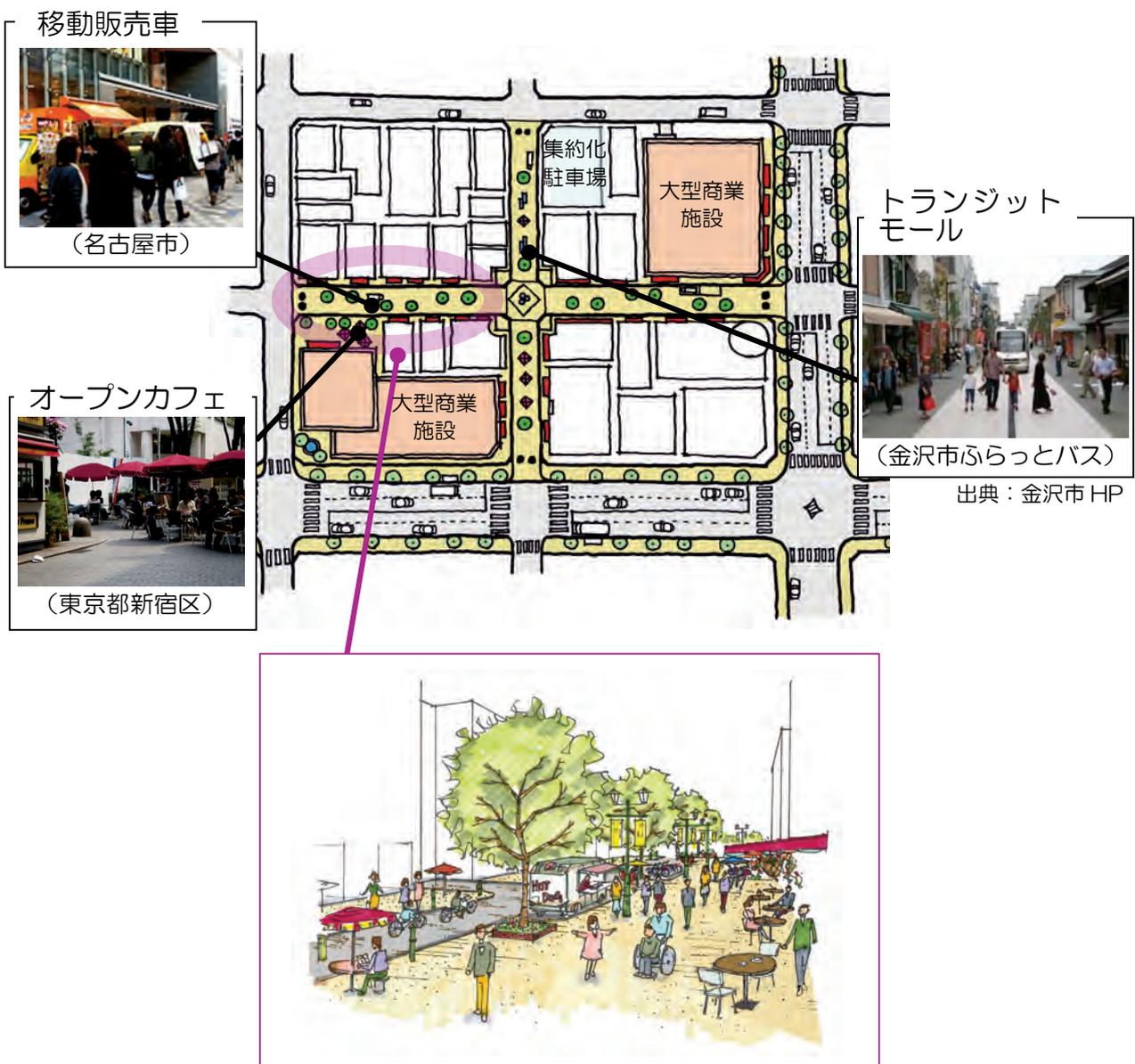


図 4-1-10 商業集積地区の空間見直しのイメージ

<駅周辺型>

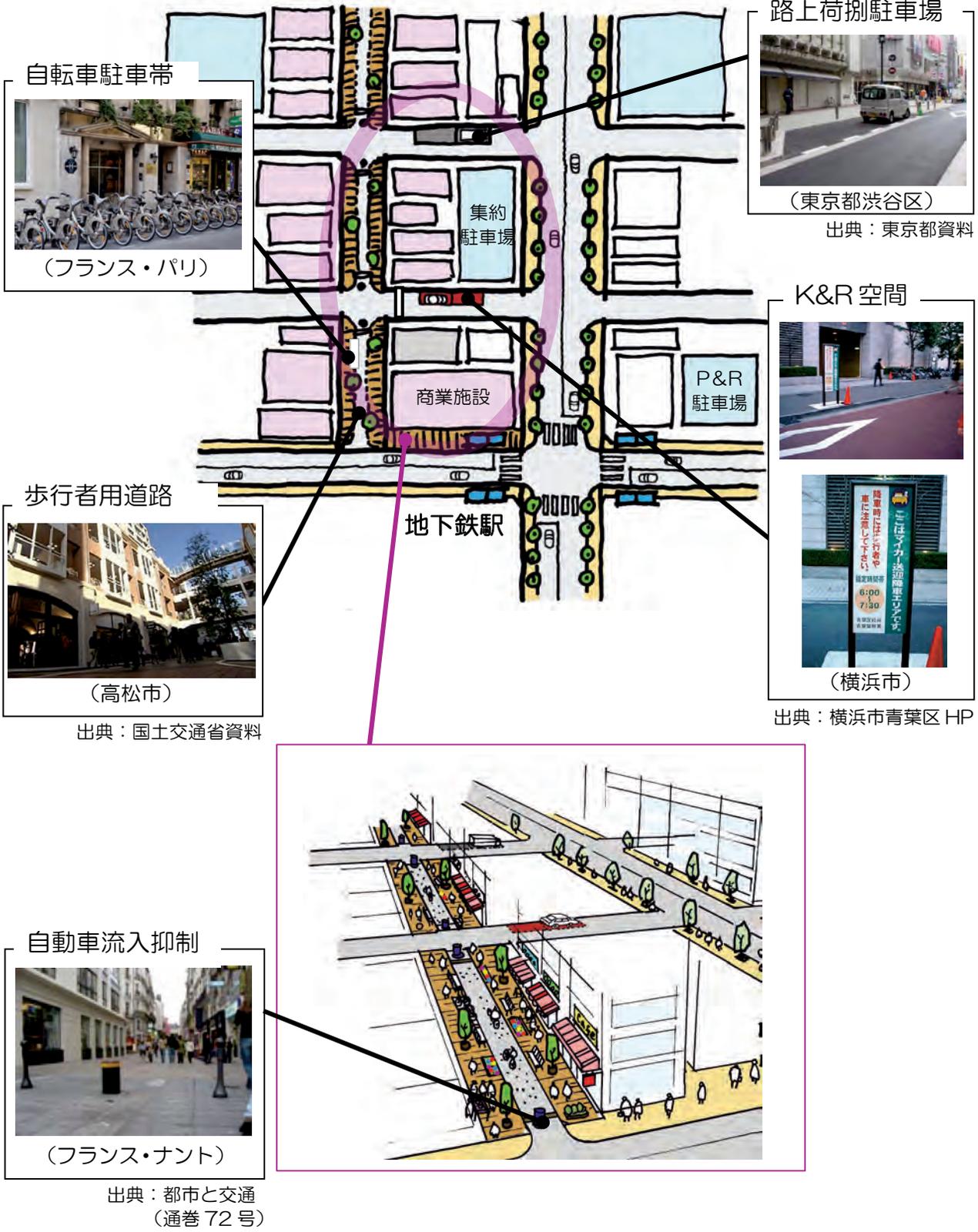


図 4-1-11 駅周辺の空間見直しのイメージ

◆暮らしの安全を守る街区づくり **着手**

生活空間においては、地域の状況に応じて、ゾーン30等の取り組みとあわせ、歩行空間と自動車の走行空間の分離などを実施することにより、地域住民が安心して生活できる暮らしの安全を守る街区を創ります。

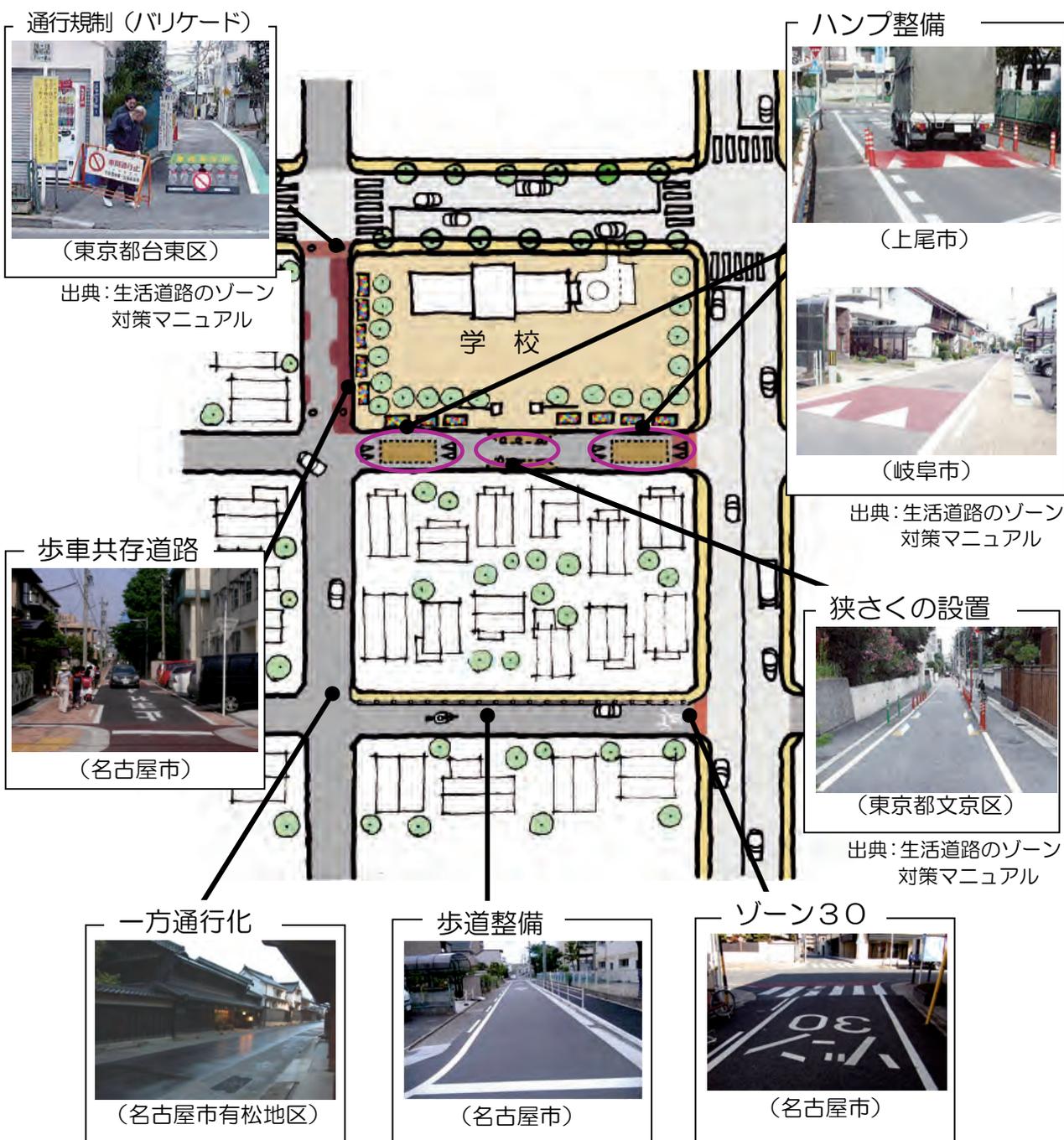


図 4-1-12 生活空間の見直し手法のイメージ

