

### III 關係資料



都市交通施策検討会議  
幹事会各分科会検討結果

第1分科会

中心市街地活性化を支える  
都市交通サービスの向上について



## まちづくりと一体となった都市交通施策検討会議

### 第1分科会 中心市街地の活性化を支える都市交通サービスの向上について

#### (概要)

中心市街地の活性化のためには、中心市街地の魅力を高めること、中心市街地へ行きやすくなるよう、公共交通機関などによる中心市街地へのアクセスを改善することが必要である。

第1分科会では、公共交通機関などによる中心市街地へのアクセス改善とそれに合わせた快適で魅力ある歩行者空間の創出方策等を検討する。

#### (具体例)

- ・中心市街地への自動車アクセスを改善するとともに中心市街地内での交通負荷を軽減する放射環状道路の整備
- ・まちづくりと連動し、中心市街地活性化に資する公共交通機関の整備・活用（トランジットモールなど）
- ・既存道路の幅員構成の見直しによる歩道拡幅や民地内空間の活用など中心市街地における安全・快適な歩行者空間の充実
- ・中心市街地への自動車乗り入れ抑制とフリンジパーキングの整備

なお、本分科会においては、放射・環状道路など都市の骨格道路の整備のあり方についても検討を行う。



1 都市交通の現状と課題

- 中心市街地等の歩行者・自転車空間が面的に確保されておらず、「集約型都市構造」を支える歩行者主体の交通環境整備への取り組みが今後の課題。(参考：社会資本整備審議会 中間とりまとめ 平成18年6月1日)
- 現行の道路法制度体系は自動車主体の規定。現状では道路機能に基づく新たな道路種別や歩行者側から発想した道路空間整備への柔軟な対応は困難。
- 法改正も視野に入れつつ、既存制度の活用や運用改善、新たな施策展開等により、歩行者・自転車や公共交通主体の空間確保を図ることが必要。

- 《施策展開のテーマ》
- 1) 歩行者空間の確保
  - 2) 自転車利用空間の確保
  - 3) 沿道との協調による道路空間の確保
  - 4) 公共交通の利用促進

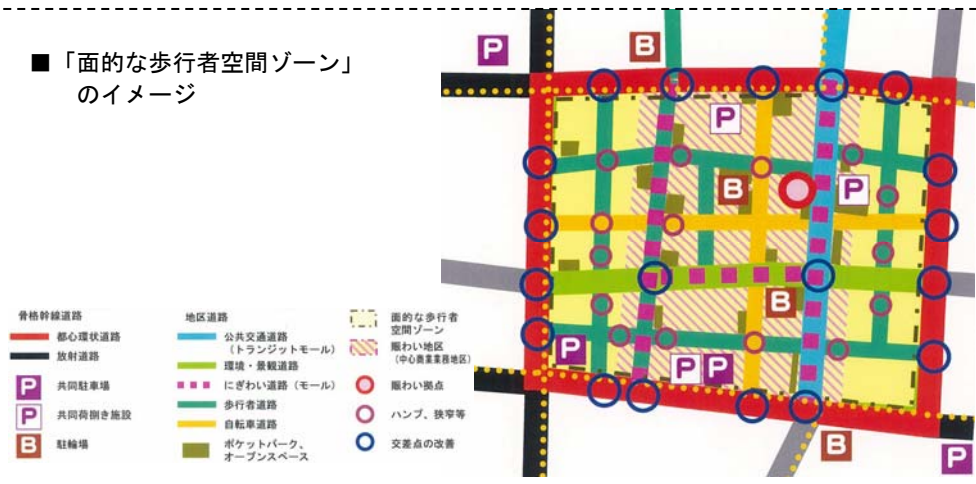
2 ケーススタディ

■ 地方中心都市（以下の3事例）において、それぞれの中心市街地の抱える地区交通課題への対応の方向性を検討。

《事例都市及び主な地区交通課題》

- 1) 新潟市
  - ・ 連続立体交差事業を前提とした道路網の再構築
  - ・ 地区内道路空間の活用方策（基幹公共交通軸、堀の復元等）
- 2) 高崎市
  - ・ フリンジパーキングの活用
  - ・ 地区内道路空間の活用方策（トランジットモール等）
- 3) 金沢市
  - ・ 公共交通の利便性の向上
  - ・ まちなかゾーンにおける安全で快適な歩行者空間の形成

■ 「面的な歩行者空間ゾーン」のイメージ



3 提案

(1) 快適な歩行者空間創出のための多様な道路整備

- 地域の特性や市民のニーズに対応した多様な機能を地区内道路に設定  
⇒ 「沿道アクセス道路」「公共交通道路」「自転車道路」「歩行者道路」「防災道路」「環境・景観道路」「賑わい道路」等
- これら地区内道路の性格づけに基づく多様な道路整備を推進し、安全で快適な歩行者・自転車空間を創出。
- あわせて幅員構成の再構築等により、公共交通空間の整備や水・緑環境の形成、歴史的景観の再生、沿道と一体の賑わい・活性化空間の創出等を推進。

(2) 公共交通による市街地アクセスの強化

- 公共交通は、集約型都市構造の実現に不可欠な「都市の装置」であり、安定した機能を発揮するためのハード・ソフト施策を連動的に実施

《導入施策例》

- 1) トランジットモールの整備
- 2) バス専用レーンの設置やLRTの導入
- 3) 公共交通空白区域・不便地域の解消
- 4) バス待ち環境の整備
- 5) バス利便性の向上
- 6) P&R 駐車場、フリッジパーキングの整備

(3) 面的な歩行者専用・優先空間の整備

- 中心市街地等における歩行者空間については、まち中における賑わいや溜まり創出の受け皿としての歩道空間整備、及び安全で快適な歩行経路のネットワークが必要。
- 自動車通過交通の流入抑制導入が可能なエリアを対象に、上記課題の実現化施策を導入。交通基盤施設の整備と交通規制をセットで捉える面的な交通コントロールを導入し、歩行者主体の地区交通環境を整備。

《導入施策例》

- 1) 面的な歩行者空間ゾーンの整備
- 2) 歩行者・自転車空間の整備

(4) まちづくりと一体となった駐車場施策

- 駐車場の整備は、沿道の土地利用・都市機能集積に即した都市活動の誘導や交通動線のコントロールと不可分の施策。
- 中心市街地への自動車の流入を適切に誘導する交通施策と一体となった駐車場施策の導入が必要であり、郊外部での駐車場対策、公共交通を軸とした中心市街地アクセスの整備と連動した駐車場の整備が重要。

《導入施策例》

- 1) P & R 駐車場の整備
- 2) フリンジパーキングの整備
- 3) 駐車場施設の集約・共同化、高度化
- 4) 共同荷捌きスペースの確保
- 5) 個別駐車スペース（切り欠き型駐車スペースやポケットロディング等）の創出
- 6) 幹線道路から直接出入りする駐車場の設置制限等

(5) 公民協働によるソフト施策の推進

- 歩行者主体の地区交通環境の整備に当たっては、地域住民等の参画を前提とした公民協働の取り組みが必要。
- 特に、交通規制の適正運用や地区交通施設の日常的管理等は、まちづくり活動の効率的展開や地域コミュニティ形成の視点からも、住民等民間主導による対応の方向を検討することが重要。

4 提案実現に向けた提言

【提言1】

賑わいや快適な歩行者空間の創出等のための多様な道路整備を促進するため、基本的な取り組み方針を提示するとともに、道路の持つ多様な機能に着目した道路構造に関連する基準の策定や運用指針の提示等を行うこと

【提言2】

公共交通による中心市街地へのアクセスを強化するため、まちづくりの観点から必要な公共交通を地方自治体が主体的に計画・整備することを可能とするため、制度面や財政面に対する国の支援を強化すること

【提言3】:

中心市街地等の魅力向上を図り、歩行者の専用・優先空間の整備や安全・快適な自転車利用を促進するため、交通管理を含めた地区交通施策を円滑に推進する仕組み・ルールづくりを行うこと。また、現道も含めた道路空間の柔軟な利活用のための制度の見直しなど、施策の展開を支える制度面・財政面での重点措置等の対応を行うこと

【提言4】:

都市内の様々な駐車問題に対応し、中心市街地における魅力あるまちづくりを推進するため、自動車の流入を適切に誘導する交通施策と連動した駐車施策や、駐車場施設の効率的活用・多様な駐車ニーズへの取り組みを総合的に支援するための仕組みづくりなど、施策展開を支える制度面・財源面での支援を行うこと

【提言5】:

公民協働による地区交通整備の推進を図る上で、ソフト施策を中心に住民等民間主導の取り組みを積極的に導入するため、推進母体となる協議会組織の位置づけ、及び多様な取り組みを可能とする新たな仕組み・制度の整備を行うこと





## 1. 都市交通の現状と課題

- 中心市街地等の歩行者・自転車空間が面的に確保されておらず、「集約型都市構造」を支える歩行者主体の交通環境整備への取り組みが今後の課題。
- 現行の道路法体系は自動車主体の規定。現状では道路機能に基づく新たな道路種別や歩行者側から発想した道路空間整備への柔軟な対応は困難。
- 法改正も視野に入れつつ、既存制度の活用や運用改善、新たな施策展開等により、歩行者・自転車や公共交通主体の空間確保を図ることが必要。

### 《施策展開のテーマ》

- 1) 歩行者空間の確保
- 2) 自転車利用空間の確保
- 3) 沿道との協調による道路空間の確保
- 4) 公共交通の利用促進

### (1) 都市交通の現状と課題

- ・ 都市人口の減少と高齢化を踏まえた新たな都市像として「集約型都市構造」が提示され、コンパクトな都市づくりに向けた都市機能集積の促進と都市交通の整備（公共交通＋徒歩・自転車交通主体）が「集約拠点」である中心市街地の課題となっている。  
(参考：社会資本整備審議会 中間とりまとめ 平成18年6月1日)
- ・ 一方、現状のまちづくりでは、土地利用や交通基盤等の一体的なコントロールが不十分な上、都市の移動交通手段が公共交通から自家用車へシフトしていることなどから、公共交通や歩行者・自転車が主体の交通環境実現には至っていない状況が大半である。
- ・ さらに環状幹線道路の整備が遅れている都市内道路の状況下では、中心市街地への通過交通進入に伴う交通渋滞の慢性化や生活道路の安全性の低下、都市環境の悪化などの様々な都市問題が誘発される問題点が指摘されている。
- ・ 特に、本来は安全で快適な回遊環境やゆとりと潤いの空間づくりが求められる中心市街地において、歩行者・自転車空間の面的確保がなされておらず、集約型都市構造を支える基本的交通環境の整備が立ち遅れている状況が顕著であり、歩行者主体の交通環境整備に取り組むことが重要課題となっている。

#### 〈これまでの都市内道路整備〉

- ・ これまでの都市づくりは、人口と経済、市街地の拡大・成長に対応してきた。都市内道路整備も自動車交通処理（効率性・経済性）が主目的で、主要都市の環状道路は概成したが、都心部の衰退や景観上の問題等も発生している。

### 〈これからの都市内道路整備〉

- ・ 今後は、人口減少局面の到来により市街地内道路の負荷が減り、新しい機能導入や構造の工夫をこらす余地も出てきており、コンパクトなまちづくりに見合った都市空間や道路の整備・使い方の見直しが必要である。
- ・ 特に、高齢化に対応した公共交通の充実やユニバーサルデザイン、歩行環境の改善等に留意した都市内道路の整備を課題に、道路の拡幅だけでなく、多様なニーズに柔軟に対応する効率的・効果的な道路整備が必要である。

## (2) 都市交通・地区交通の整備の方向性

- ・ 中心市街地活性化のためには、中心市街地の魅力の向上と、公共交通機関等による中心市街地へのアクセス性の改善が必要であり、都市交通施設の整備に際しては、以下のテーマを踏まえた対応が求められている。

- ① 中心市街地への自動車アクセスを改善するとともに、中心市街地内での交通負荷を軽減する放射環状道路の整備
- ② まちづくりと連動し、中心市街地活性化に資する公共交通機関の整備・活用(トランジットモールなど)
- ③ 既存道路の幅員構成の見直しによる歩道拡幅や民地内空間の活用など中心市街地における安全・快適な歩行者空間の充実
- ④ 中心市街地への自動車乗り入れ抑制とフリンジパーキングの整備

- ・ こうした都市交通施設の整備については、かつての幹線道路中心の整備から、既存道路ネットワークの機能も発揮させつつ多様な交通施策を展開すべき時期に移行しており、地区レベルの問題も視野に入れた総合的な交通戦略(都市交通ー地区交通)の展開が必要とされている。
- ・ その際、交通基盤の根幹的施設である道路空間については、従来型の道路拡幅手法に沿道民地側の協調・連携による一体的空間整備を積極的に導入し、通行・溜まり空間の拡充や交通施設の設置、街並み景観の改善等を一体的かつ早期に実現することが重要である。
- ・ また、施設の維持管理や運営等については民間の持続的な参画が重要であり、多様な主体の参画を喚起する制度・手法の拡充や推進体制づくり、法制度面や財政面等における公的支援の拡充にセットで取り組むことが必要である。

## (3) 地区交通に係る現行制度の問題点

- ・ 地区交通の基盤である道路に係る現行法制度体系(道路法・道路構造令、道路交通法)

が自動車交通主体の規定であるため、道路機能に着目した新たな道路種別や歩行者等の側から発想した柔軟な道路空間整備に十分に対応しきれていないのが現状である。

- ・特に、一部歩行者専用道路等の位置づけを除いては、本来歩行者・自転車利用の安全性が確保されるべき生活道路（3種5級や4種4級等の地区道路）も自動車主軸の制度体系に基づく構成になっており、歩行者主体の地区道路体系実現が阻害される要因ともなりかねない。

#### （4）地区交通の課題と対応の方向

- ・環状道路等の重点的整備による都市レベルの骨格的道路網の構築を前提に、歩行者主体の地区交通環境を確保するには、既存制度の活用や運用改善、新たな施策の展開等により、現行の限界を打開していくことが必要である。
- ・道路整備に関しては、安全や賑わい、景観等、これからの道路に求められる機能を備えた道路空間を創出するため、ハード・ソフト施策を計画的かつ連動的に導入することが課題となっている。主な地区交通施策の考え方は以下の通りである。

##### 1) 歩行者空間の確保

- ・歩行者側から発想した、歩行者主体の地区道路環境の整備

##### 2) 自転車利用空間の確保

- ・道路幅員の再構築や沿道施設との協調、道路上の施設設置等による適正な自転車空間（走行空間や駐輪スペース等）の確保

##### 3) 沿道（民地等）との協調による道路空間の確保

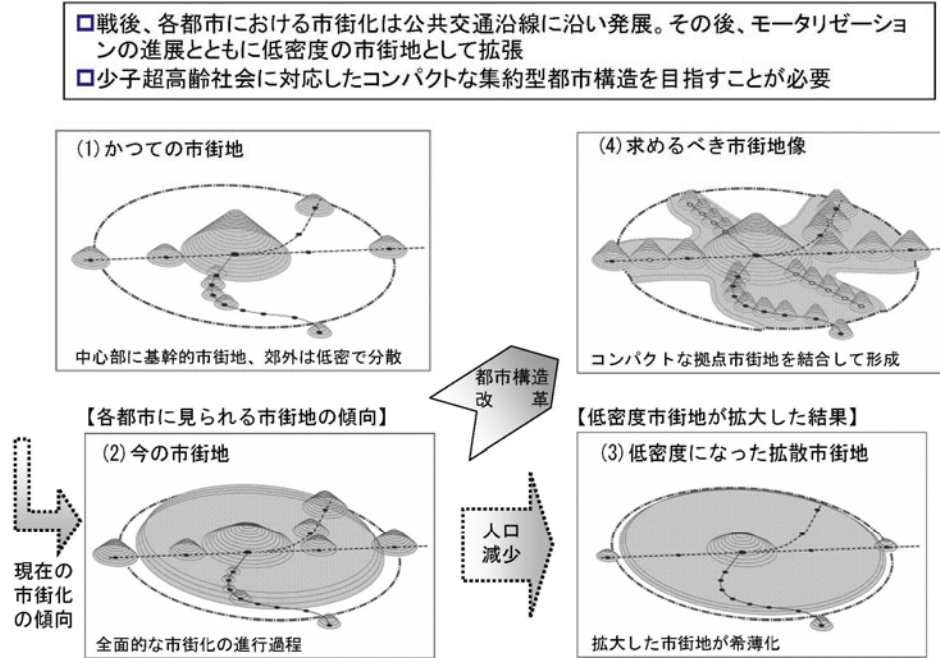
- ・民有地内の公共的空間の確保（歩道空間等の連続的・長期的確保）と有効活用

##### 4) 公共交通の利用促進

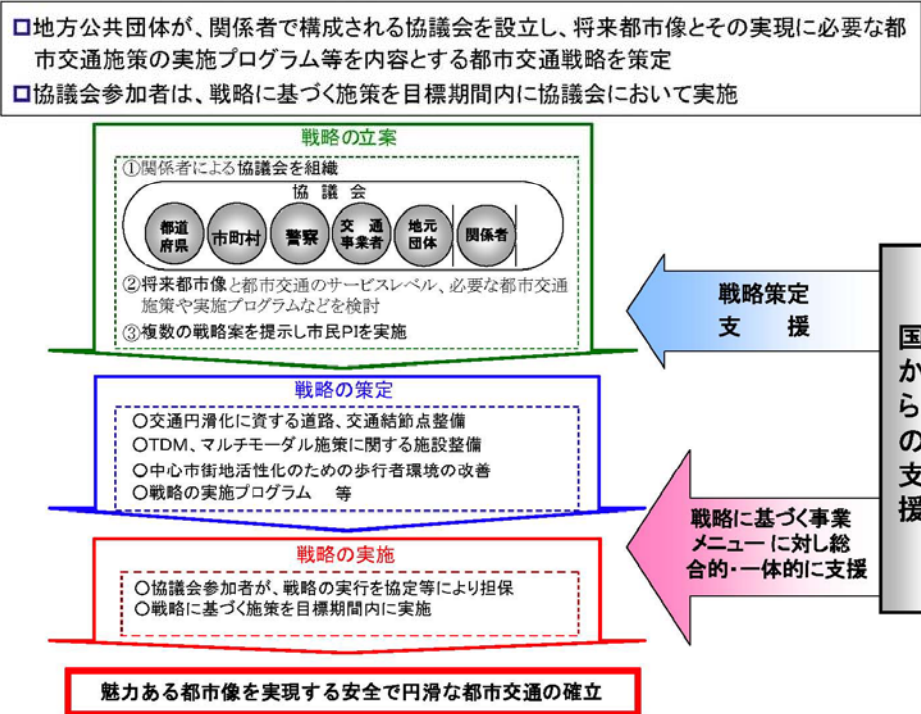
- ・優先的道路利用や運営上のソフト施策、歩行者空間とのネットワーク化、公的支援の導入等による利用利便性の改善
- ・こうした地区交通施策の相互連携によりまちづくり整備効果を最大限に引き出していくためには、まちづくりの視点から地区交通施策を面的にコントロールすることが重要である。

《参考》社会資本整備審議会中間とりまとめ（平成18年6月1日）より

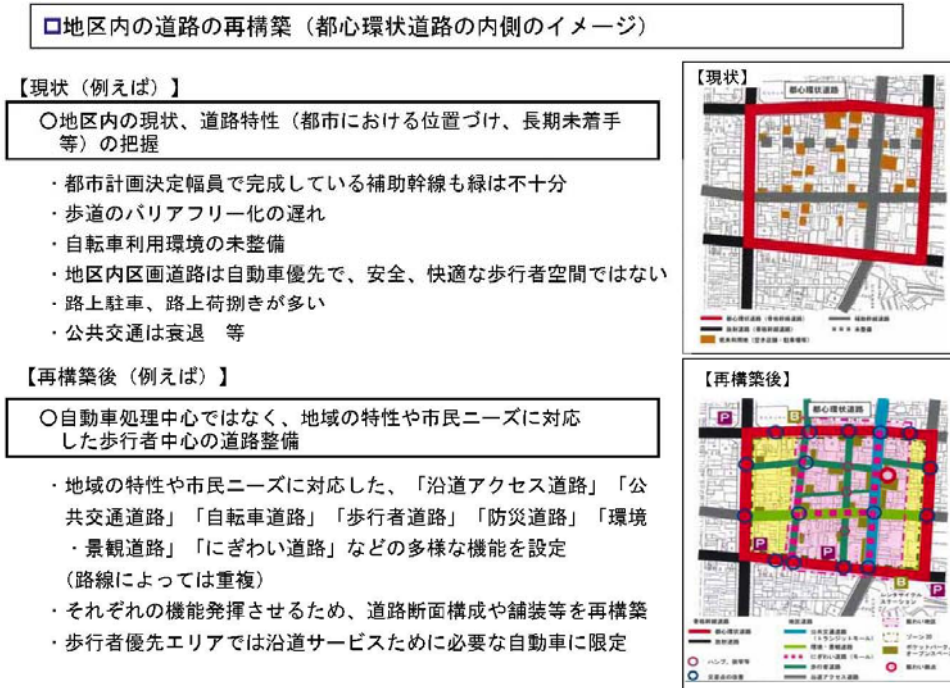
図一 集約型都市構造のイメージ



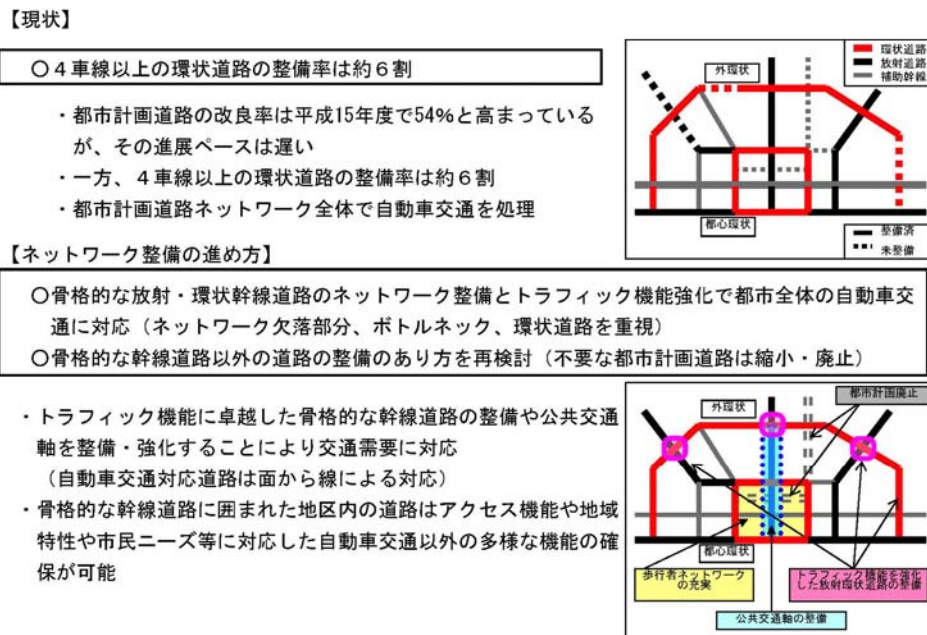
図一 都市交通戦略のスキーム



## 図-3 面的な歩行者空間のイメージ

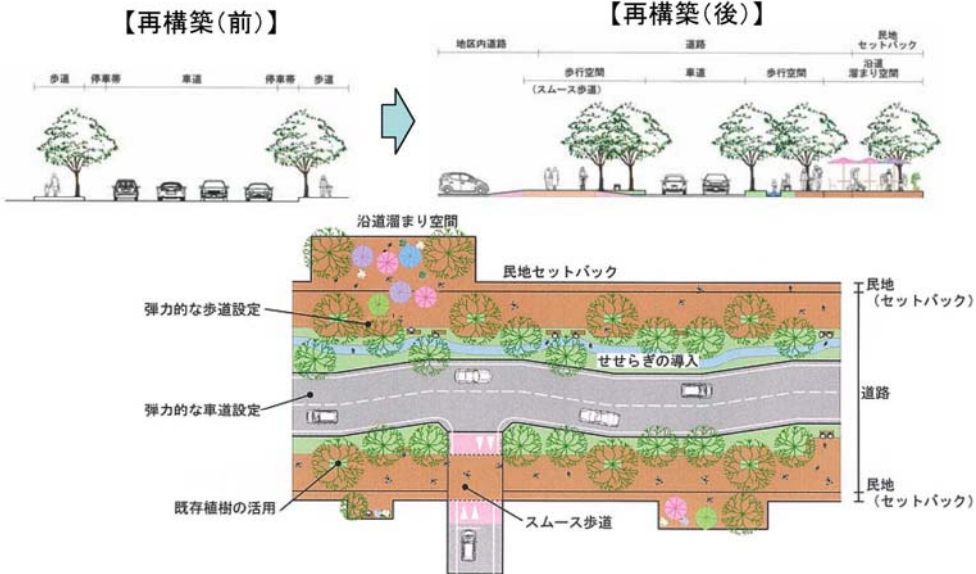


## 図-4 都市内幹線道路整備の進め方



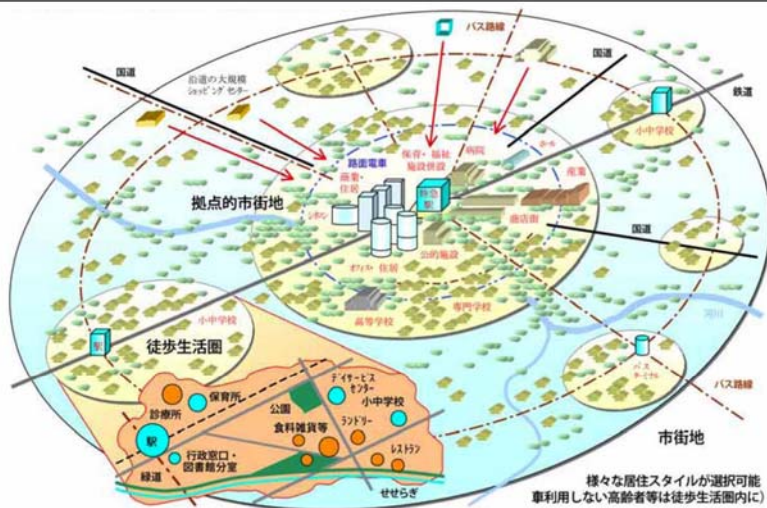
図一5 街路空間の再構築イメージ

- 既存の街路空間の断面を再構築し、歩行者空間や水・緑のための空間を確保、沿道との一体整備
- 望ましい空間を実現するためには、構造や管理の柔軟な考え方が不可欠



図一6 集約型都市構造の市街地イメージ

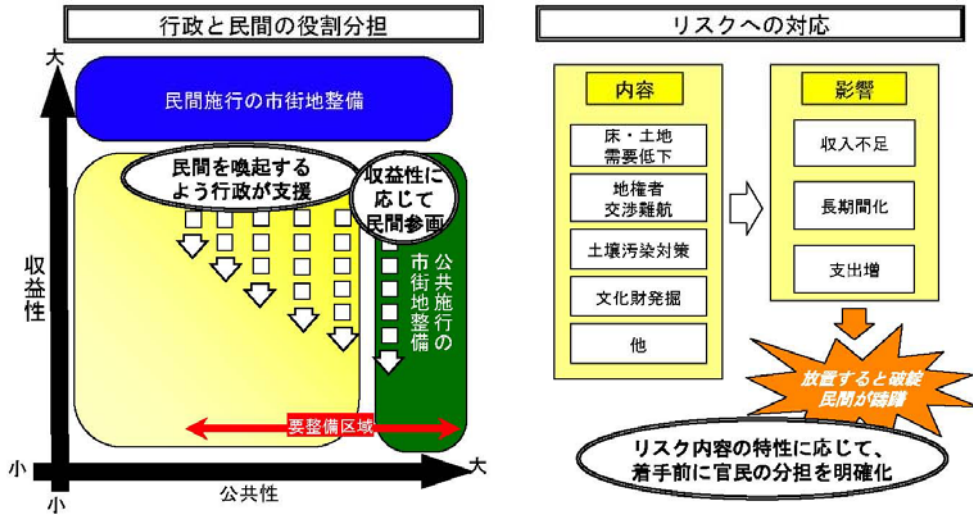
- 主要な駅周辺等において、居住機能を含む多様な都市機能を集積させた拠点的市街地の形成が必要
- 拠点的市街地においては、徒歩・自転車交通圏内に各種都市機能を配置し、歩いて暮らせる生活圏の形成を図ることが重要



出典：都市再生ビジョン参考資料（H15社会資本整備審議会）

## 図-7 行政と民間のパートナーシップ

- 行政は公共性の観点から市街地整備にかかる事業を選定し、民間は収益性から選定
- 公共性が高い市街地整備事業でも、収益性に応じて民間が参画することが望まれる
- リスクが大きい等の理由から民間が参入しなかった市街地整備に、より積極的な参入を喚起するよう、行政の支援方を充実



## 2. ケーススタディ

■地方中心都市（以下の3事例）において、それぞれの中心市街地の抱える地区交通課題への対応の方向性を検討。

《事例都市及び主な地区交通課題》

### 1) 新潟市

- ・連続立体交差事業を前提とした道路網の再構築
- ・地区内道路空間の活用方策（基幹公共交通軸、堀の復元等）

### 2) 高崎市

- ・フリンジパーキングの活用
- ・地区内道路空間の活用方策（トランジットモール等）

### 3) 金沢市

- ・公共交通の利便性の向上
- ・まちなかゾーンにおける安全で快適な歩行者空間の形成

- ・都市交通の現状と課題を踏まえ、公共交通等による中心市街地へのアクセス改善と、それに合わせた快適で魅力ある歩行者空間の創出方策について、3地区においてケーススタディを行った。
- ・放射環状道路等の整備により中心市街地の交通負荷が軽減された場合を想定し、道路空間の多様な利活用の可能性など地区内の交通戦略について、ハードおよびソフト施策の検討を行った。

【別冊資料】 3地区におけるケーススタディ を参照。

- 1) 新潟市におけるケーススタディ 平成18年 5月17日 第2回幹事会第1分科会資料
- 2) 高崎市におけるケーススタディ 平成18年 5月17日 第2回幹事会第1分科会資料
- 3) 金沢市におけるケーススタディ 平成18年10月12日 第3回幹事会第1分科会資料