

## 歩行者・自転車空間の整備

- ・道路断面構成の再構築や沿道一体型の歩道整備等により、十分な幅員が確保された歩行者・自転車通行空間のネットワーク整備（地区外との連携も含めた回遊性の強化）を図る。
- ・幹線道路だけでなく、区画道路（歩道のない裏道）での自転車走行空間の確保を促進する。
- ・自転車通行空間のネットワーク上に駐輪施設を適正配置し、利用利便性の向上及び放置自転車の解消を図る。  
（道路法改正等を受けた路上駐輪施設の整備、レンタサイクルの強化等）
- ・道路法による歩行者専用道指定の促進や道路占用・使用許可基準の柔軟な運用により、歩行者の側からの道路空間利用を進め、賑わいの形成等を図る。
- ・道路構造上の工夫による交通静穏化等を推進する。

図-20 高崎市における道路断面構成の再構築案

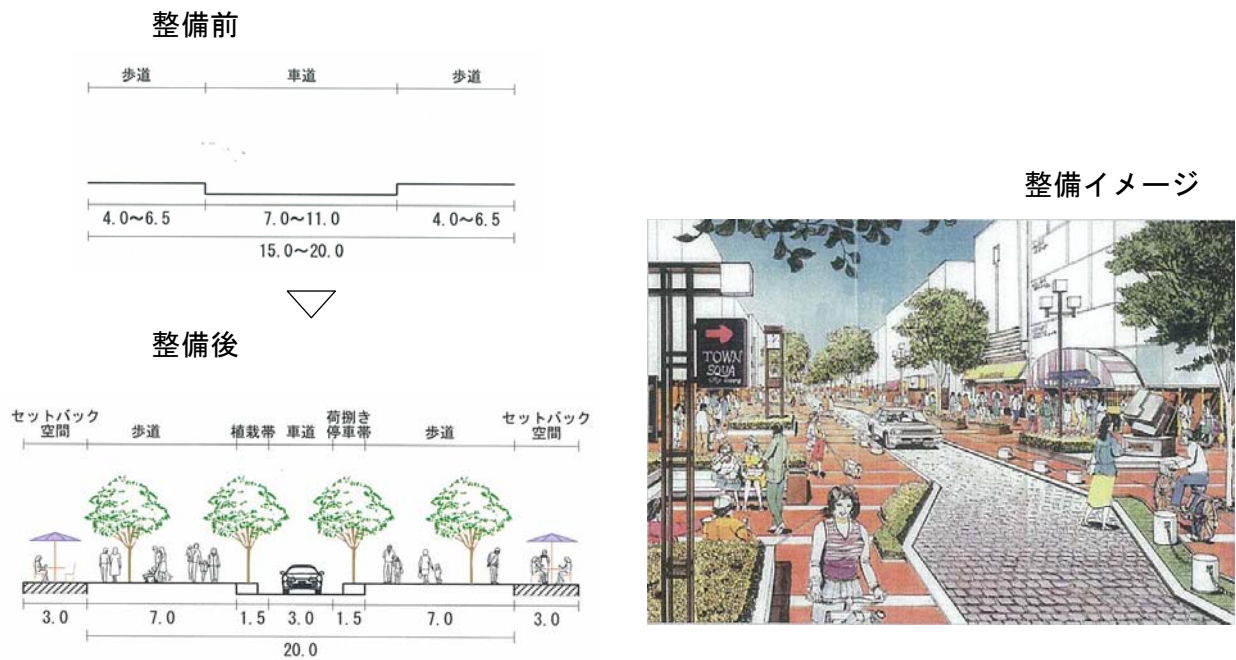


図-21 駐輪ラック（福島市）



図-22 放置自転車をリサイクルしたレンタルサイクル（社会実験・日田市）



図-23 ライジングボラード（ケンブリッジ）



図-24 歩道のない裏道における自転車走行空間の確保（前橋市）

幅員 6 m を超える道路での整備状況



(6.5m の標準横断面図)

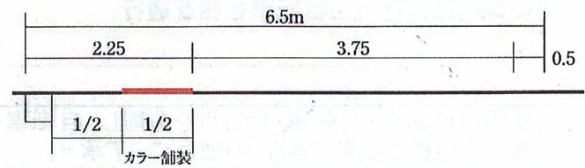
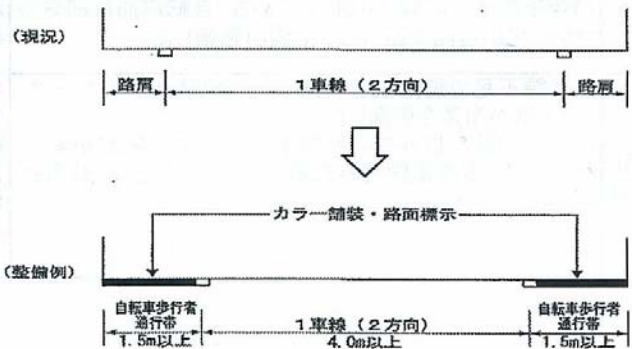


図-25 歩道のない裏道における自転車走行空間の確保（宇都宮市）



分離型やコミュニティ道路等の混合型の整備ができない場合の暫定型整備



※自転車歩行者通行帯が1.5m未満の場合は路面表示なし

#### (4) 中心市街地の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》

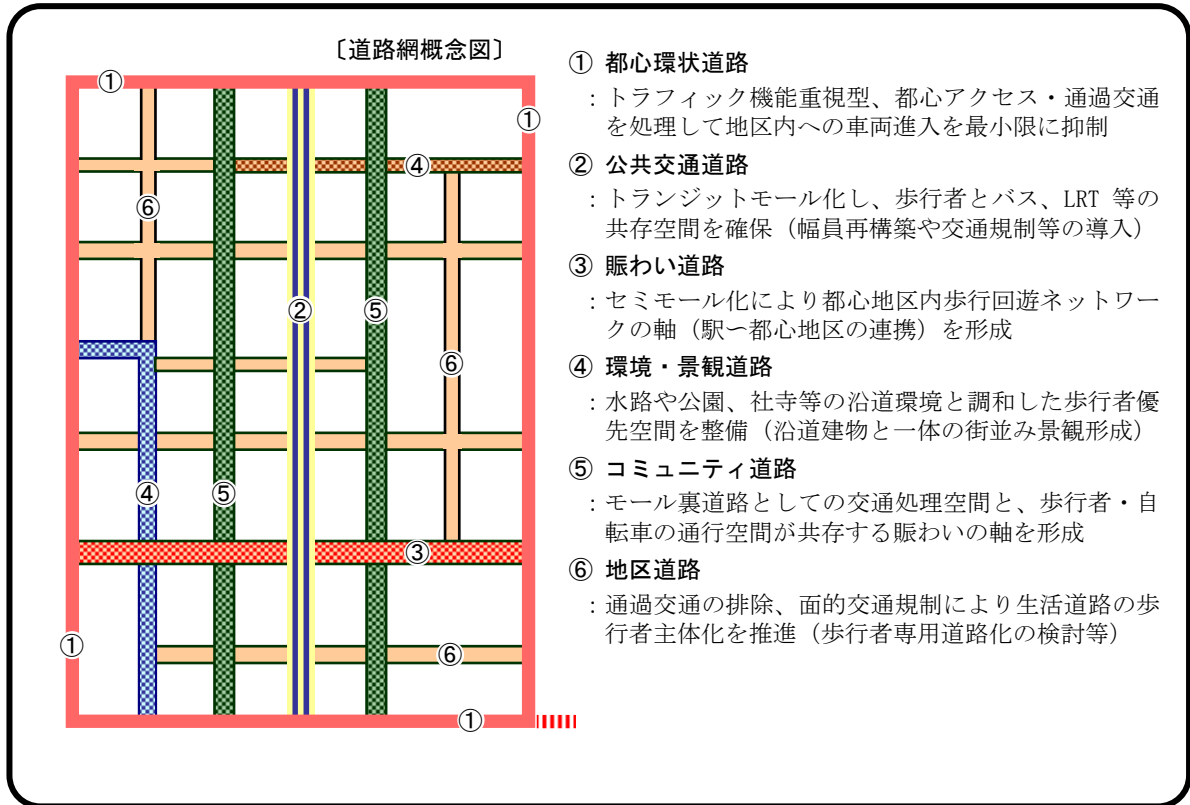
- 1) P & R駐車場の整備
- 2) 外周幹線沿いへのFRINGE駐車場の整備
- 3) 駐車場施設の集約・共同化、高度化
- 4) 共同荷捌き施設の確保
- 5) 個別駐車スペース（切り欠き型駐車スペースやポケットローディング等）の創出
- 6) 幹線道路から直接出入りする駐車場の設置制限 等

- ・中心市街地にアクセスする公共交通の利便性や速達性・定時性が確保されていない地区では、自動車への高依存傾向が継続している。特に、来街交通・物流交通への対応が不十分なため、拠点施設周辺等でのウロツキ交通、駐車場待ちや荷捌き、路上駐車等による走行環境の悪化が慢性化している。
- ・中心市街地においても、荷捌き、業務交通など、自動車利用が必要な交通需要があり、これらを歩行者や公共交通の空間と調和させる観点からは、沿道の土地利用や交通管理とも連携して、共同化・集約化等による駐車場や荷捌き施設の適切な配置と整備を促進する施策が重要である。（社会資本整備審議会中間とりまとめより）
- ・沿駐車場の整備は、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であり、面的な交通環境整備における施策の位置づけの明確化が必要である。
- ・基本的には、中心市街地への車流入の抑制と公共交通の改善を前提に、駐車場施策本体の機能強化による直接的な効果を誘導しつつ、他の交通施策やまちづくり施策と連動させて、より効率的なまちづくり効果の発現につなげていくことが重要である。
- ・まちづくりや交通環境整備の進捗状況に合わせた段階的な施策の導入も必要である。
- ・施策の展開に当たっては、関係者間の調整が不可欠なため、地区交通を含むまちづくり全体を主導的にコントロールする協議会等の組織を介した合意形成を図ることが重要である。

- ・ 中心市街地における、面的な交通環境のコントロール（歩行者主体のまちづくり）に向けた、駐車場・荷捌き場の主要交通基盤施設の整備の基本的考え方は以下の通り。

図-26 道路網、駐車場・荷捌き場の整備概念図

■道路網



■駐車場・荷捌き場の配置

