

### 3. 提案

#### (1) 快適な歩行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。

- ・ これまでは、環状幹線道路の整備の遅れ等により外周幹線で処理しきれない通過交通が中心市街地内にまで流入せざるを得なかったことで、必然的に中心市街地の地区交通も自動車の通行を前提とした体系となっていたが、近年、都市内道路の整備水準が高まり、環状道路については概成しつつある。
- ・ したがって、今後は骨格的な放射・環状幹線道路のネットワーク整備とトラフィック機能の強化に伴う都市レベルの自動車処理の適正化を前提に、骨格的幹線道路に囲まれた地区内道路については、地域の特性や市民のニーズに柔軟に対応し得る多様な機能の確保が地区交通の課題となる。
- ・ 特に安全快適な歩行者空間の整備については、現行制度の改正等の検討内容も踏まえつつ、歩行者主体の地区交通環境形成に向け積極的に推進することが必要である。

図-8 新潟市の都市計画道路の整備状況



図-9 新潟市における地区内の道路の再構築イメージ（案）

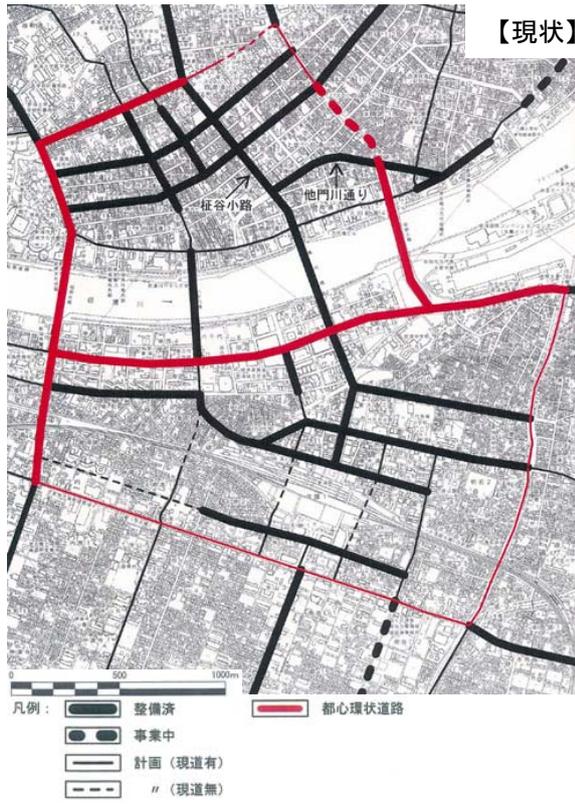
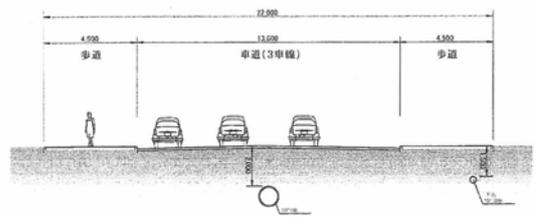
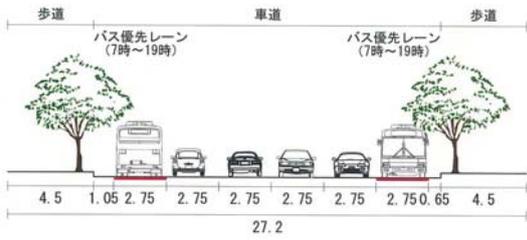
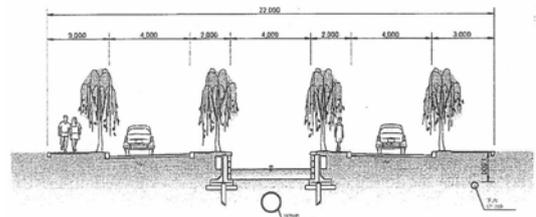
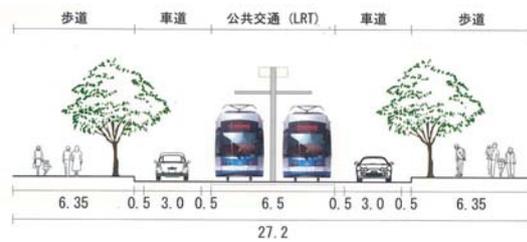


図-10 新潟市における道路幅員の再構築イメージ（案）

整備前



整備後



## (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、フリンジパーキングの整備

- ・公共交通利用から自家用車へのシフトが顕著となっている。軌道系公共交通は地方都市では整備が困難であり、路面電車も新規整備事例がほとんどない。一方、バスも自動車との競争力が低下し、輸送人員は一貫して減少しており、廃止される路線が増えている状況である。
- ・今後の超高齢化社会においては、車を運転できない高齢者等の移動問題が深刻となることから、快適な公共交通利用環境の整備が社会的課題として認識される。
- ・そのため、従来の需要追随型の都市交通施策から、今後は、都市の提供すべき都市交通サービスレベルを明確にした上で協議会等において関係者間の調整を行い、交通戦略（都市交通計画～地区交通計画）の中で、公共交通の位置づけやニーズを踏まえた具体的整備方策（ハード・ソフト）を検討・策定していく必要がある。

### ■トランジットモールの整備

図-11 トランジットモール（金沢市）



■バス専用レーン設置やLRTの導入

図-12 LRTの導入（富山市・富山ライトレール線）



■公共交通空白区域・不便地域の解消

（コミュニティバスの運行）

図-13 コミュニティバス（大阪市・赤バス）



■バス待ち環境の整備

図-14 バス待ち環境の整備（金沢市・香林坊、武蔵ヶ辻）





### (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策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

- ・ これまでの道路整備は、自動車交通を処理することが主目的としており、多くの場合歩行者のための空間整備は付随的に行われてきた。そのため、中心市街地においては、安全・快適な歩行者空間が不足しており、まちの魅力を損ねている。
- ・ 今後は、中心市街地の活性化に向け、公共交通の活用等の自動車流入抑制策とあわせた歩行者空間の改善が必要であり、面的な歩行者専用・優先空間の整備等を促進することで市街地の魅力を高めていくことが必要である。
- ・ 具体的には、以下のようなハード・ソフト両面で各種施策を連動的に実施し、歩けるまちづくりを推進していく必要がある。

#### ■ 「面的な歩行者空間ゾーン」の整備

- ・ 集約型都市構造の実現に向け、中心市街地の活性化等を支える都心交通の適正化を図る上で、特に歩行者・自転車利用の優先化を推進する「面的な歩行者空間ゾーン」を都市交通戦略と連携した地区交通計画において新たに位置づける。

#### 〈適正なエリア規模の設定〉

- ・ 歩行者主体の地区道路を面的に整備するためには、地区の状況に応じたきめ細かな交通管理の実施が必要である。
- ・ 通過交通を処理できる幹線道路、あるいは河川、鉄道等で囲まれ、一般的な歩行距離にも対応できる最大1 km<sup>2</sup>程度の規模で設定する。

#### 〈概要〉

- ・ 対象エリア内の関係者の合意に基づき区域を決定。
- ・ 当該区域内の交通環境整備（ハード・ソフト施策）を面的かつ段階的に推進。
- ・ 事業基幹（概ね10年）を通して公民の役割分担に基づき、事業を展開。
- ・ 対象エリア内の事業推進を制度面予算面で重点的かつ柔軟に支援。

### 〈期待される効果〉

- ・ まちなかゾーン内は、原則的に歩行者・自転車優先ゾーン化。
- ・ 歩行者・自転車空間に対する道路管理者主体のトータルコントロールが可能。
- ・ 段階的整備により、地域住民との合意形成に基づく効果的な事業推進が可能。
- ・ 適切な役割分担に基づく多様な主体の参画によるまちづくりが可能。
- ・ 制度面・予算面での重点措置や公民協働による取り組みにより、円滑な施策の展開や、施策を通じた地区コミュニティの形成等が可能

図-17 面的な歩行者空間ゾーンの整備イメージ



図-18 まちなかゾーンにおける基本方針（新金沢交通戦略骨子案）



図-19 歩けるまちづくりの推進体制（金沢市歩けるまちづくり基本方針）

