

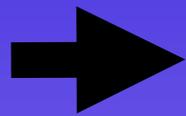
街路事業の最近の動向と 都市・地域総合交通戦略の展開

目次

0. 街路とは
1. 都市を取り巻く社会経済の動き
2. 都市の状況
3. 都市交通の課題
4. 21世紀のまちづくりと都市交通
5. 平成21年度街路事業のポイント

0. 街路とは：1. 「街路」の意味

「街路」



「街の路」

「まちのみち」を意味

「街」



「圭」



「圭」

「圭の形」のみち、まちを意味



「行」



「𠂇」



「𠂇」

「十字路の象形で、みち」を意味

★道が網状・格子状に組み合わされ面的に都市基盤を構成

0. 街路とは： 2. 街路事業とは

都市計画道路を都市計画事業として整備する事業

<都市計画決定>の意義：

1. 都市内道路網の総合性・一体性の確保
2. 土地利用制限による実現の担保
3. 合理的な手続による合意形成、調整の円滑化

<都市計画事業認可>の意義：

1. 事業地内の土地の形質の変更、建築等の制限
2. 施行者への先買い権の付与
3. 買い取り請求権の発生
4. 土地収用法の事業認定見なし

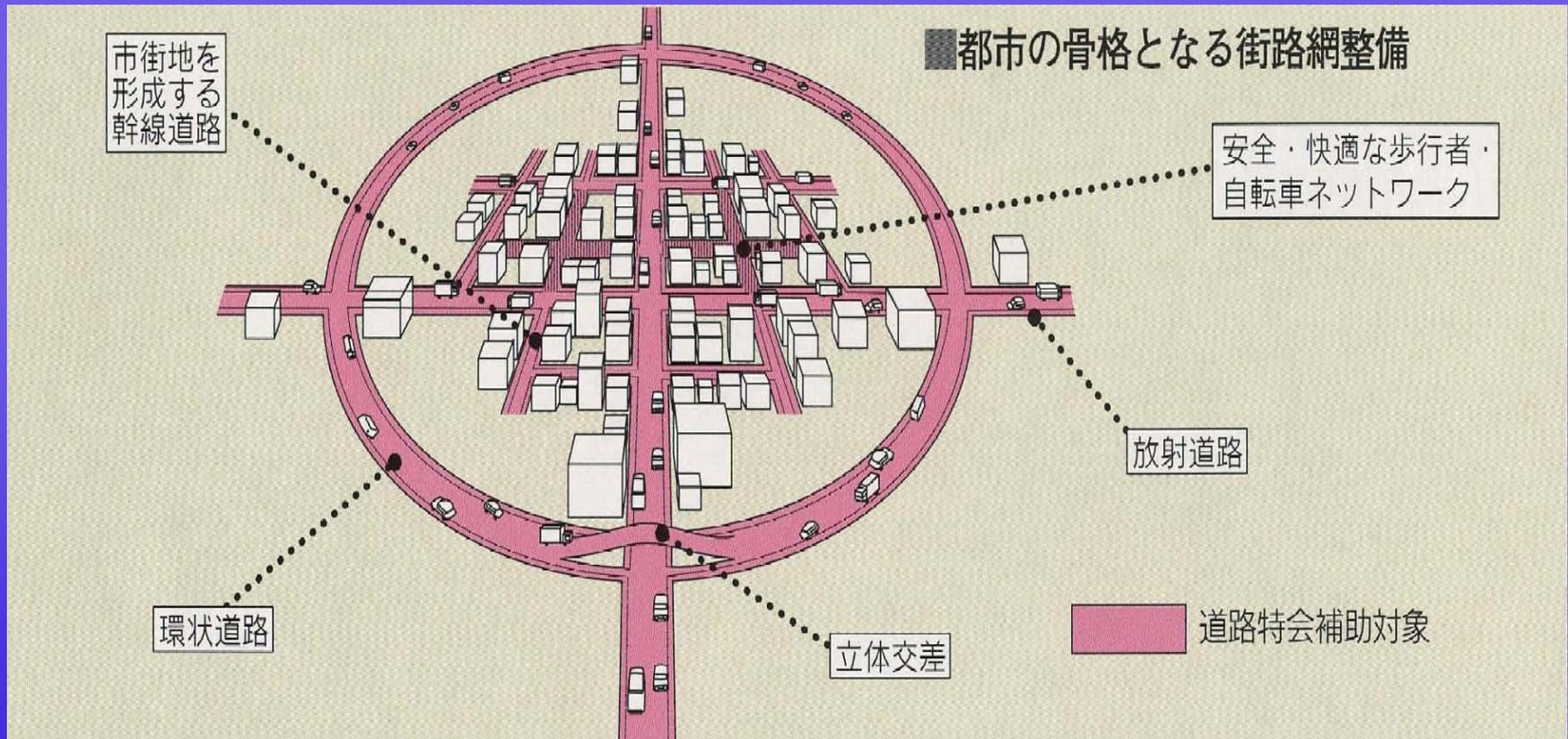
0. 街路とは：3. 街路が持つ機能と役割

大項目	小項目	内 容
都市交通施設機能	通路としての機能	人及び物の動きのための通路としての機能
	沿道利用のための機能	沿道の土地、施設、建物等への出入り、ストックヤードへのアプローチ、貨物の積み下しのスペースとしての機能
都市環境保全機能		都市のオープンスペースとしての住環境を維持する機能
都市防災機能	避難路・救援路	災害発生時に被災者の避難及び救助のための通路としての機能
	災害遮断	災害の拡大を抑え遮断するための空間としての機能*
都市施設のための空間機能	他の交通機関のための空間	モノレール、新交通システム、地下鉄、路面電車等を設置するための空間
	供給処理施設のための空間	電気、上水道、下水道、地域冷暖房、都市廃棄物処理管路、ガス等を設置するための空間
	通信情報施設のための空間	電話、CATV等を設置するための空間
	その他の施設のための空間	電話ボックス、信号、案内板、ストリートファニチャー等を設置するための空間
街区の構成と市街化の誘導	街区の構成	街路は街区を囲み、その位置、規模、形状を規定する
	市街化の誘導	沿道の土地利用の高度化を促し、都市の面的な発展方向、形状、規模等に影響を与える

0. 街路とは：4. 街路が持つ機能と役割

①. 交通機能及び公共空間としての機能

- ・都市の骨格となる環状道路・放射道路のネットワークを形成
- ・街路整備により、道路沿いの土地が有効活用され、市街地が形成される



0. 街路とは：4. 街路が持つ機能と役割

②. 都市の骨格の形成



札幌市 大通り

0. 街路とは：4. 街路が持つ機能と役割

③. 都市の魅力と風格



久屋町線シンボルロード
(名古屋市)

0. 街路とは：4. 街路が持つ機能と役割

④. 魅力あるにぎわい空間の形成



定禅寺通シンボルロード
(仙台市)

0. 街路とは：4. 街路が持つ機能と役割

⑤. 快適な歩行者空間の形成



官庁街通り線シンボルロード(十和田市)

0. 街路とは：4. 街路が持つ機能と役割

⑥. 歴史・文化を伝える空間(1)



沿道の店舗にとけ込んだ“菓子屋横町”の整備



歴史資産を活かした「蔵づくりの街」

(川越市・中心市街地地区)

0. 街路とは：4. 街路が持つ機能と役割

⑧. 歴史・文化を伝える空間(2)



陶磁文化ほまちのストックを活かした散策空間整備
(有田町・上有田地区)

0. 街路とは：4. 街路が持つ機能と役割

⑨. 交通機能の結節空間



横川駅前広場(広島市)

0. 街路とは：4. 街路が持つ機能と役割

⑩. 都市施設のための公共空間

公共交通



熊本市

お祭り

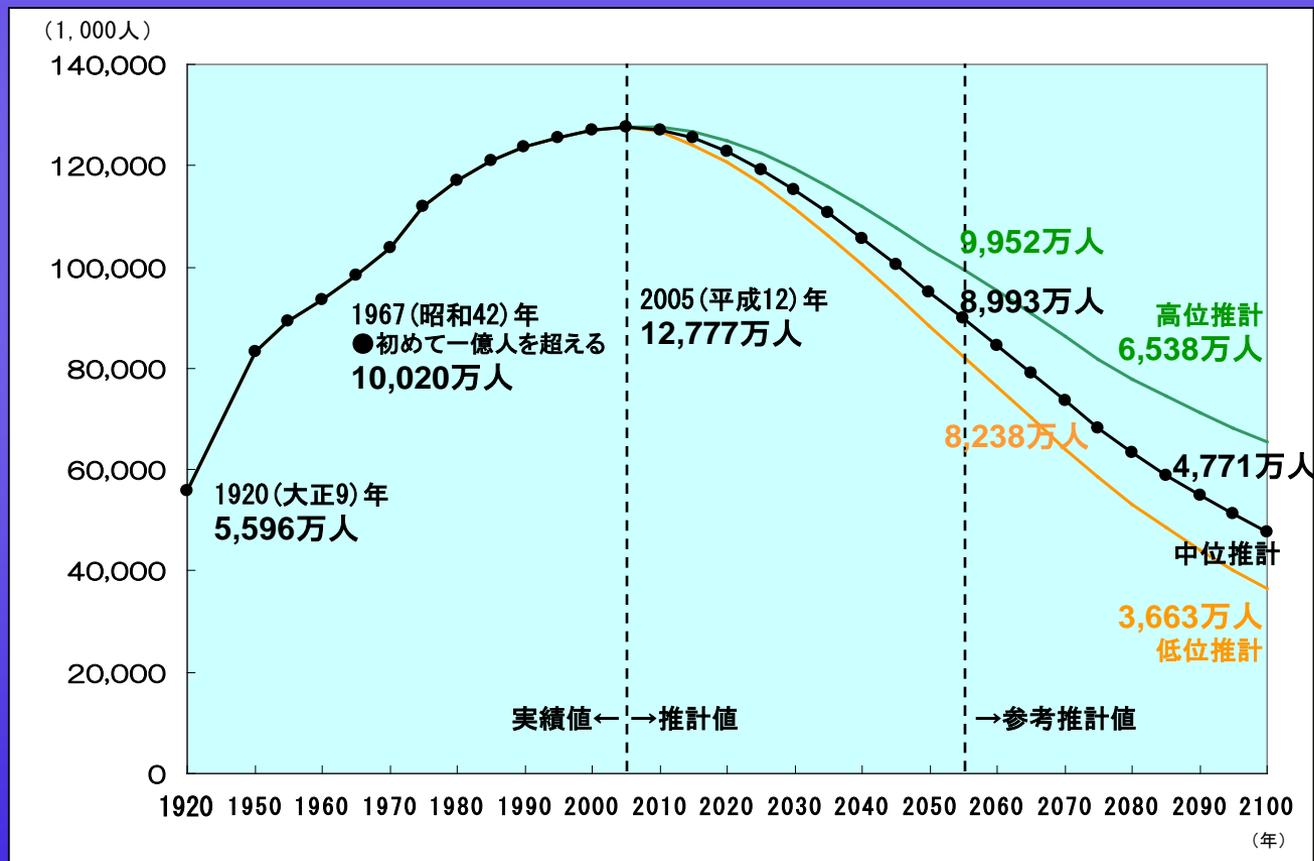


柳井市(金魚祭り)

1. 都市を取り巻く社会経済の動き

①. 将来の人口予測と急激な高齢化

総人口は、2005年の1億2777万人をピークとして減少に転じ、2055年にはおよそ9000万人に減少(50年間に30%減少)



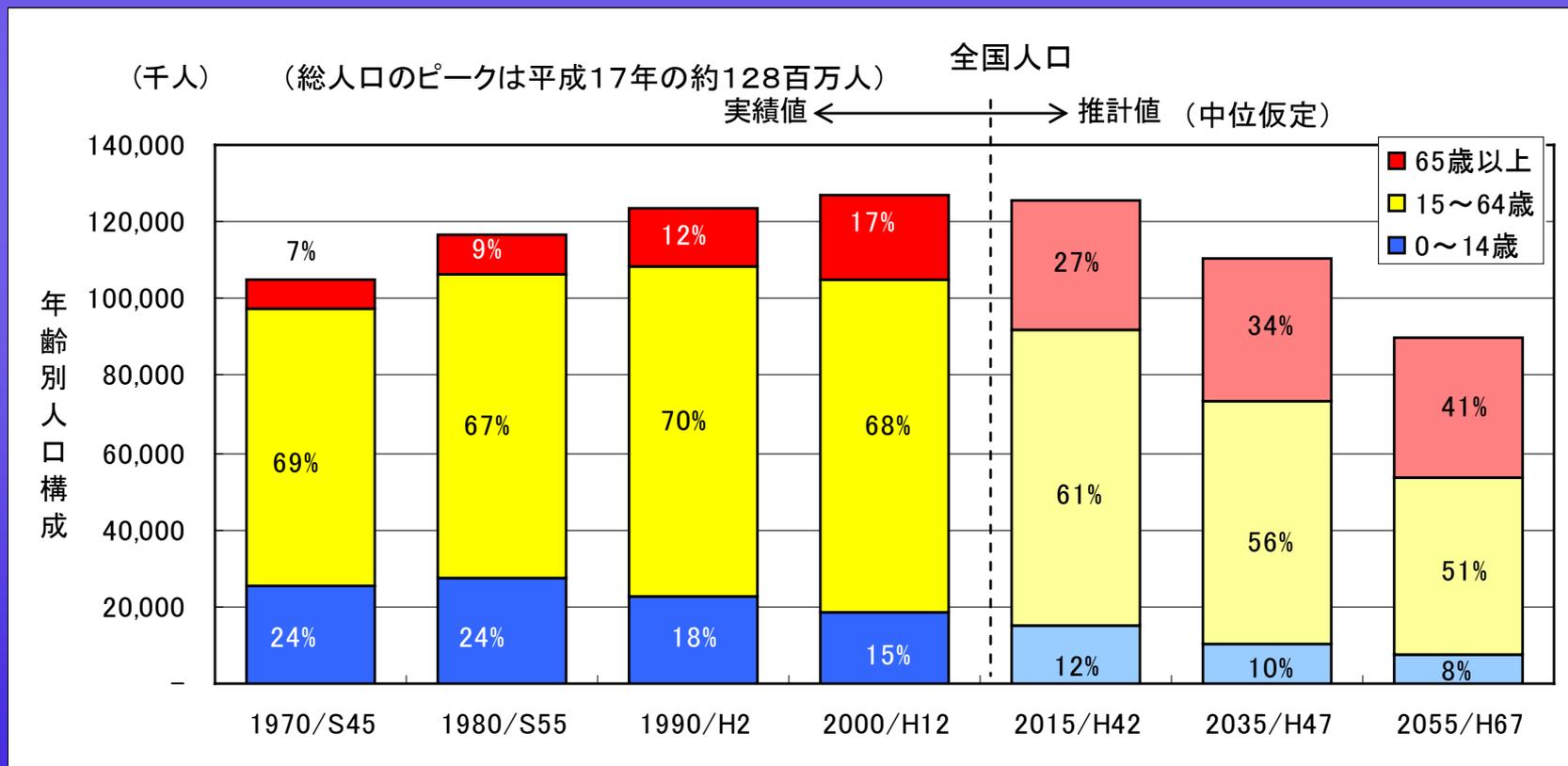
1. 都市を取り巻く社会経済の動き

②. 本格的な少子超高齢社会の到来

今後、日本は、今後急激な少子高齢化が進行し、2055年には、

①総人口は、1970年を大きく下回り約9,000万人まで減少。

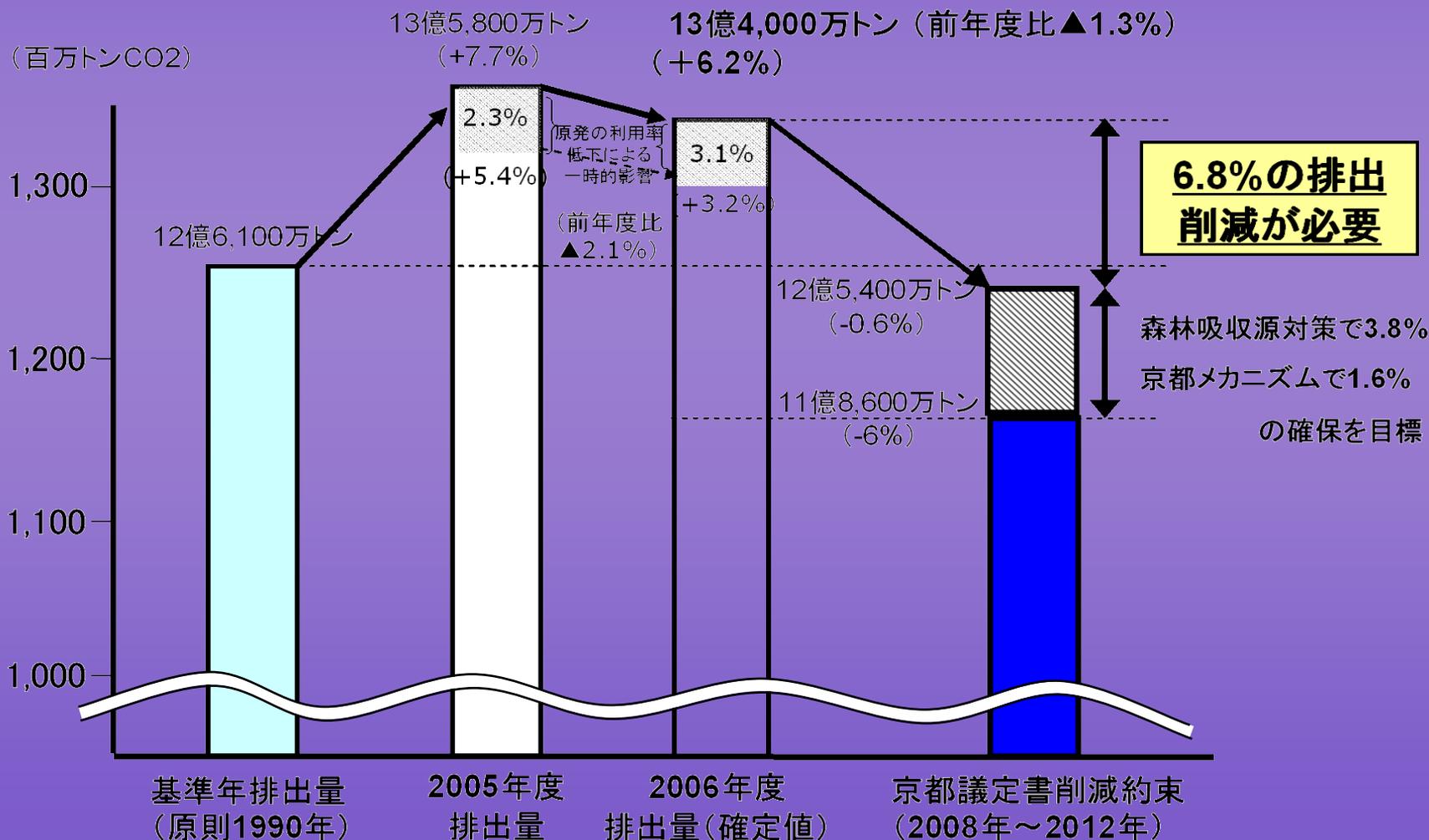
②高齢人口のシェアは、2000年の17%から2055年には41%と約2倍強。



1. 都市を取りまく社会経済の動き

③.我が国の温室効果ガス排出量

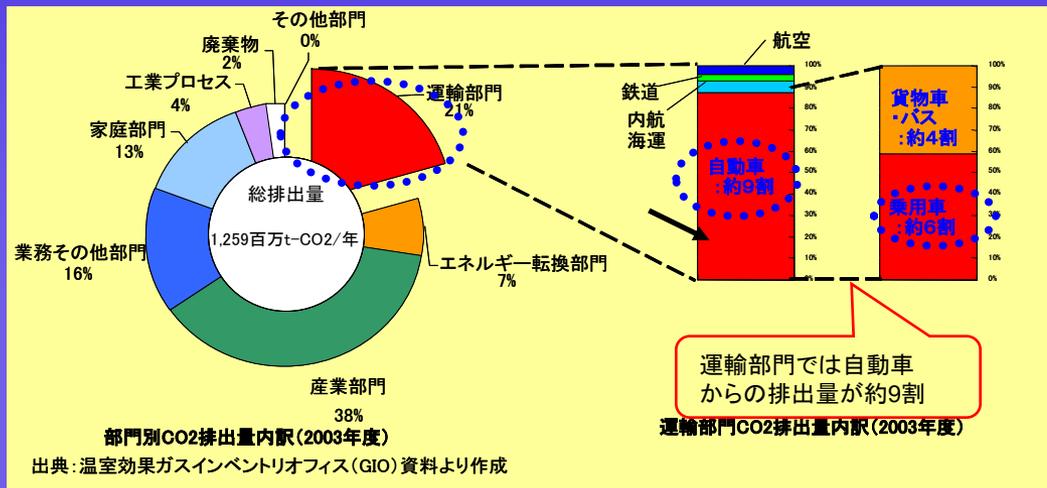
2006年度における我が国の排出量は、基準年比6.2%上回っており、議定書の6%削減約束の達成には、6.8%の排出削減が必要。



1. 都市を取り巻く社会経済の動き

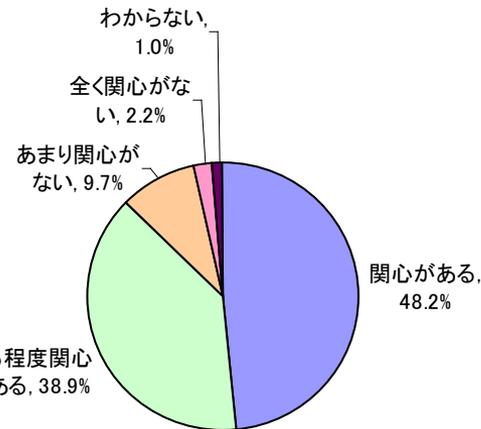
④. 地球環境への負荷

CO2総排出量のうち、運輸部門の排出量は21%、その約9割が自動車



【地球環境問題に対する関心】

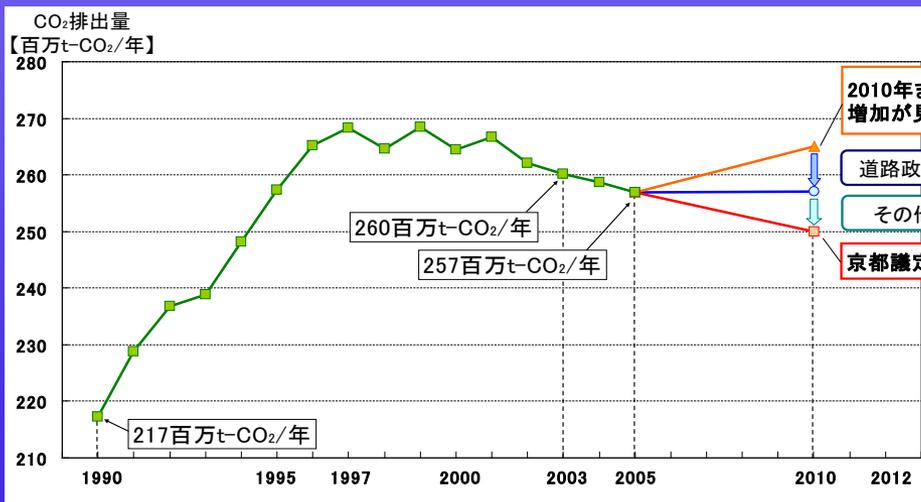
Q あなたは、地球の温暖化、オゾン層の破壊、熱帯林の減少などの地球環境問題に関心がありますか。それとも関心がありませんか。



ある程度関心がある, 38.9%

平成17年7月内閣府「地球温暖化対策に関する世論調査」

京都議定書の目標達成計画には、重点的取り組みが必要

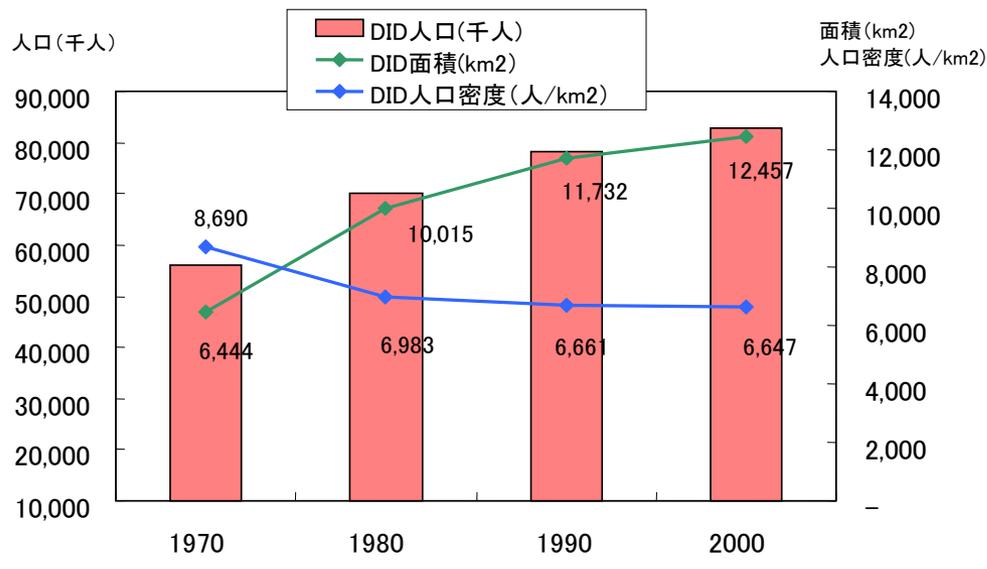


2. 都市の状況

①. 拡大し分散する都市機能

- 都心部への人口集中に伴う過密化を背景に、郊外部においても市街地整備を推進
- 新たな市街地の交通手段は自動車交通に大きく依存し公共交通が衰退傾向
- 自動車交通量は著しく増加し交通渋滞を発生、道路交通安全も大きな課題
- 都市機能の低密度な拡大と分散による活力の低下が懸念

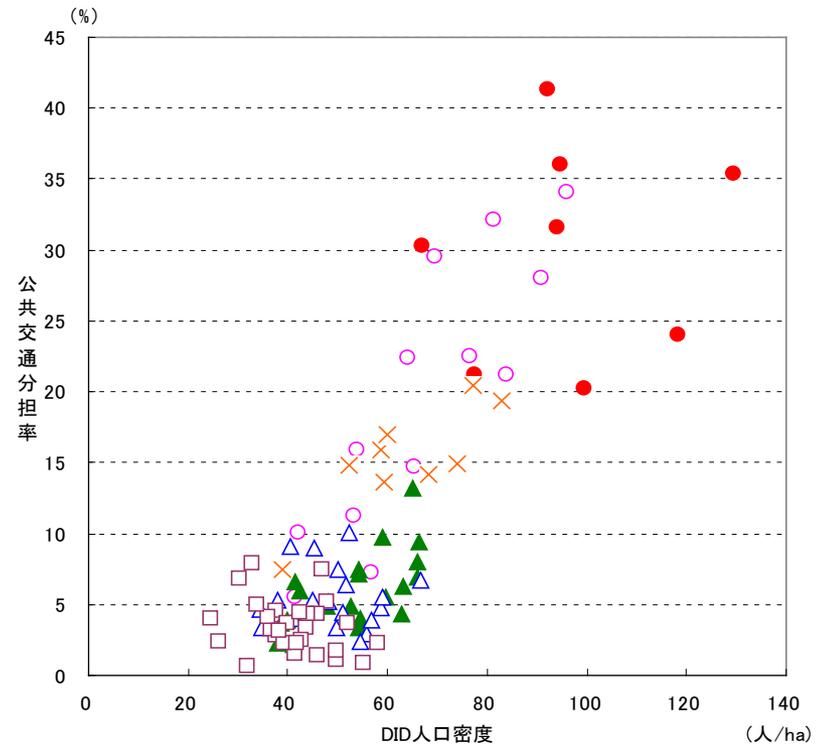
[市街化面積と人口との関係]



出典: 国勢調査

- : 三大都市圏 (政令市)
- : 三大都市圏 (その他)
- × : 地方中核都市圏
- ▲ : 地方中核都市圏 (50万人以上)
- △ : 地方中核都市圏 (50万人未満)
- : 地方中心都市圏

[市街化人口密度と公共交通との関係]

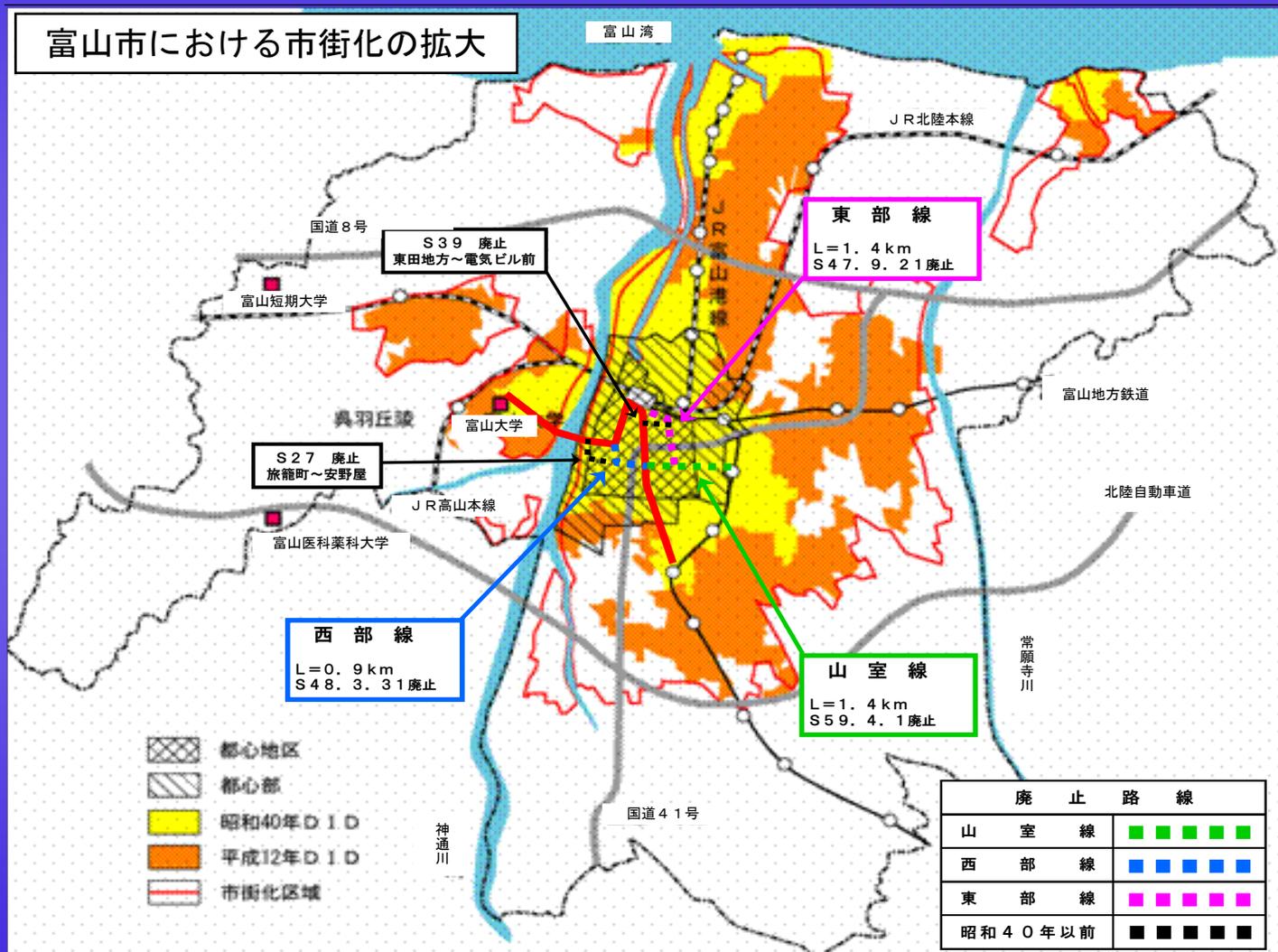


出典: 平成11年全国都市パーソントリップ調査報告書

2. 都市の状況

②. 市街地の拡散

- ・ 昭和40年までの市街地は、都心部及び鉄道と路面電車沿線を中心に発展。
- ・ 高度成長期を経て大幅に市街地面積が拡大、市民の移動の交通手段は自動車交通に依存。



2. 都市の状況

③. 都市機能の拡散による都市経営コストの増大

＜青森市・富山市における試算＞

青森市では、過去30年間に於ける中心部から郊外への人口流出のために、約350億円の行政コストを投資してきたと試算し、市街地の拡大がなければ、不必要な経費であったとしている。

富山市では、市街地の拡散を放置すると、今後20年間で郊外部の人口は18,900人増(総人口22,100人減)となり、新たに511haの新規開発、約177億円の追加的費用が発生すると予測。

青森市における郊外への人口流出による経費の増加

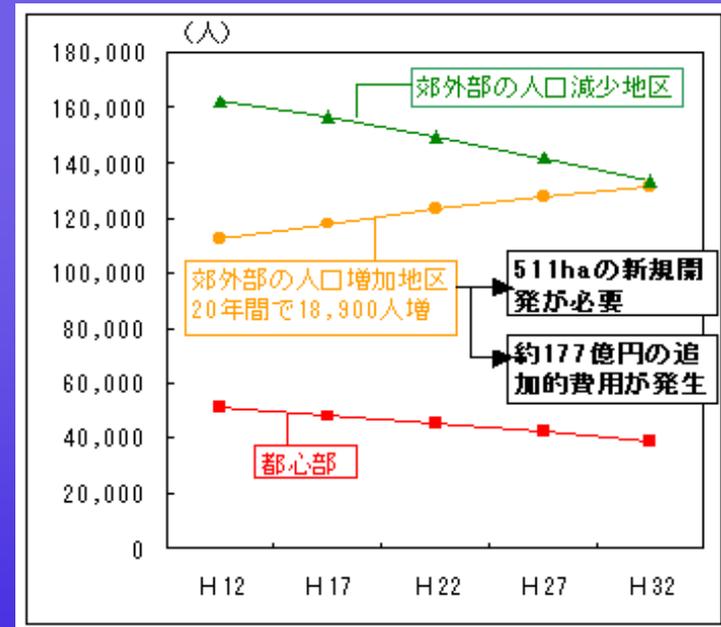
2000年／1970年

＜投資的経費＞

道 路	83.7億円
小中学校	67.4億円
上水道	40.6億円
下水道	156.8億円
合 計	348.5億円

出典：青森市資料

富山市における20年後の人口推計と新規開発規模

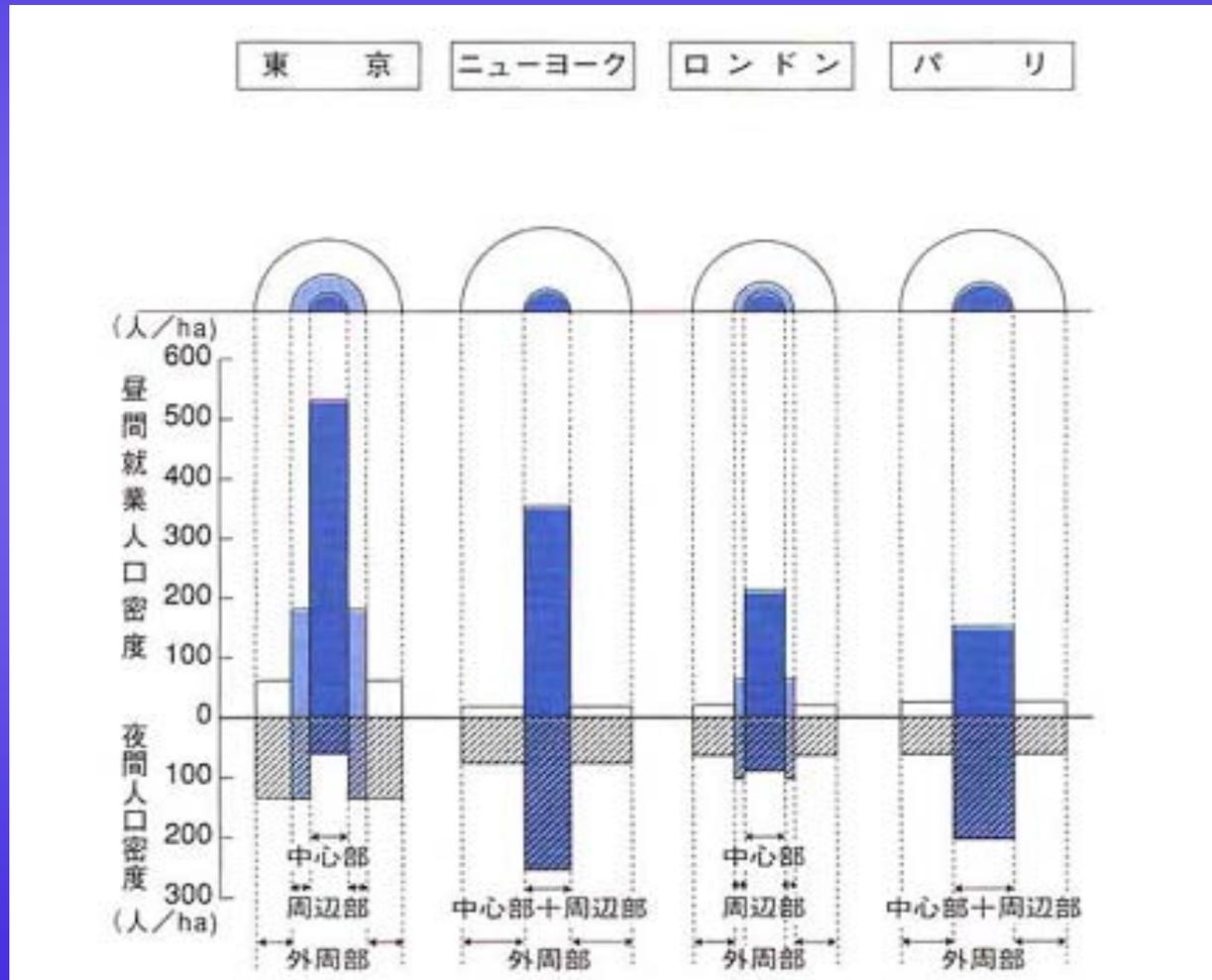


注) 追加的費用とは、市街地の拡散に伴い新たに発生する都市施設の維持・更新費用。維持費用には、ごみ収集に要する費用も含む。更新費用は、道路、街区公園、下水道管渠の施設更新。出典：富山市資料

2. 都市の状況

④. 環境負荷の大きな都市構造

人口密度の国際比較



資料 東京都都市計画局「東京都市白書2000」より

3. 都市交通の課題

①. 増加する自動車利用 ← → 公共交通の衰退

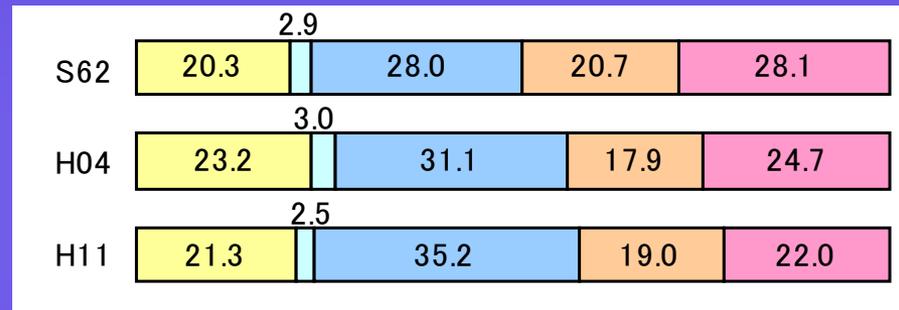
- 県庁所在地をはじめとした地方中核都市及び地方中心都市の都市圏では、自動車分担率が50%を超え、公共交通（バス・鉄道）の分担率は1割未満（約6%以下）
- 公共交通では、三大都市圏の鉄道の分担率は概ね一定割合を維持しているが、バスの分担率は減少。一方、富山高岡都市圏では、鉄道、バスともに分担率は減少

【交通手段分担】

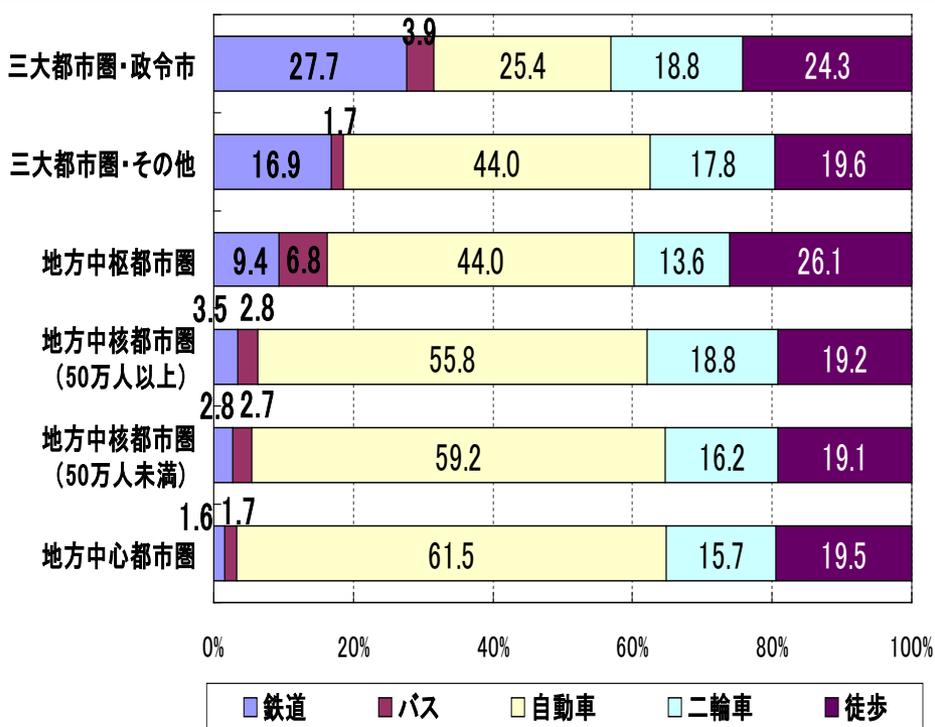
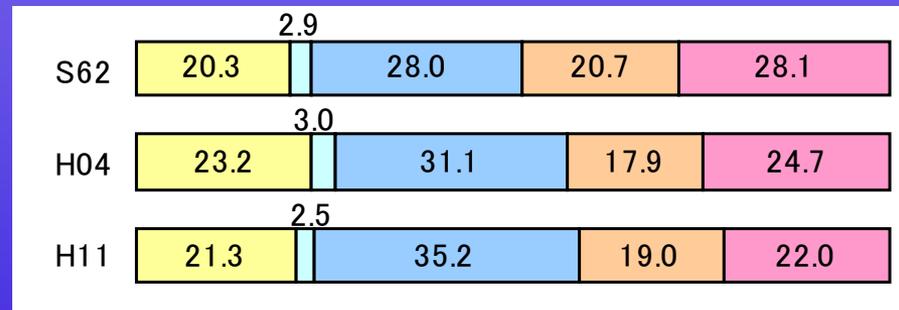
（三大都市圏・平日）

① 都市圏規模別

② 経年変化



（地方都市圏・平日）



資料：平成11年全国都市パーソントリップ調査

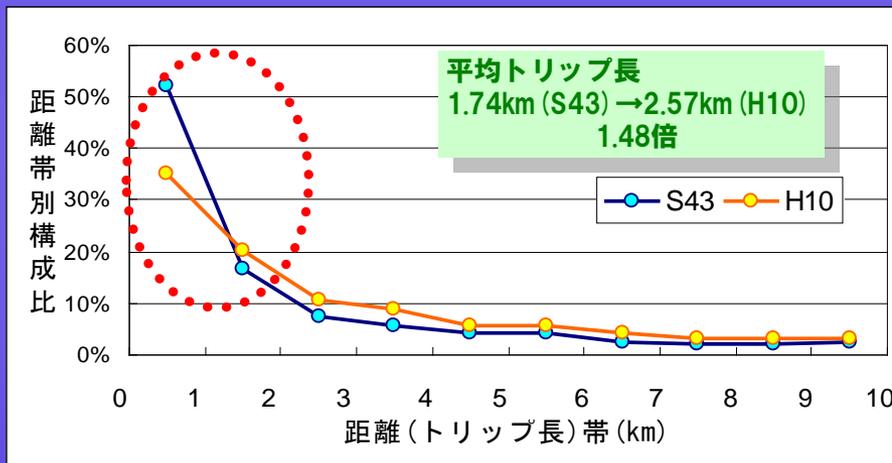
3. 都市交通の課題

②. 人の動きの変化

— 徒歩が減少し自動車利用が増加 —

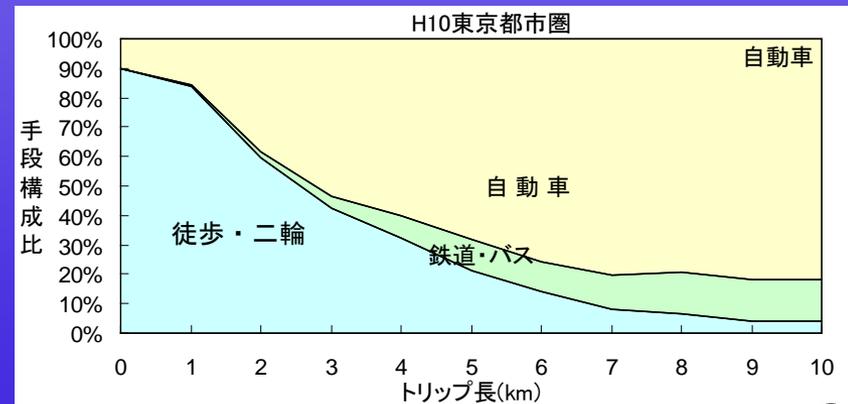
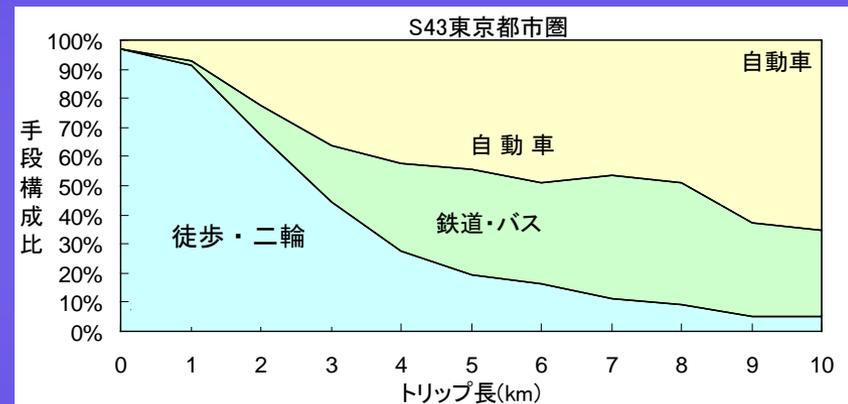
□ 移動距離の増大と自動車の利便性向上が、都市内交通における徒歩、二輪利用を減少させ自動車の利用を拡大

10km以下のトリップ長を見ると、1km前後の移動割合が減少し、2km以上の移動割合が増加



資料: 東京都市圏パーソントリップ調査データ
(トリップ時間をもとに平均的な速度で距離に換算)

自動車の分担率は、全てのトリップ長で増加



3. 都市交通の課題

③. 交通渋滞の状況

【 1人あたり損失時間 全国で30時間/年 】

・渋滞が生活に及ぼす影響は多大です。

渋滞による損失

時間

約38億人時間/年

(一人当たり約30時間)

費用

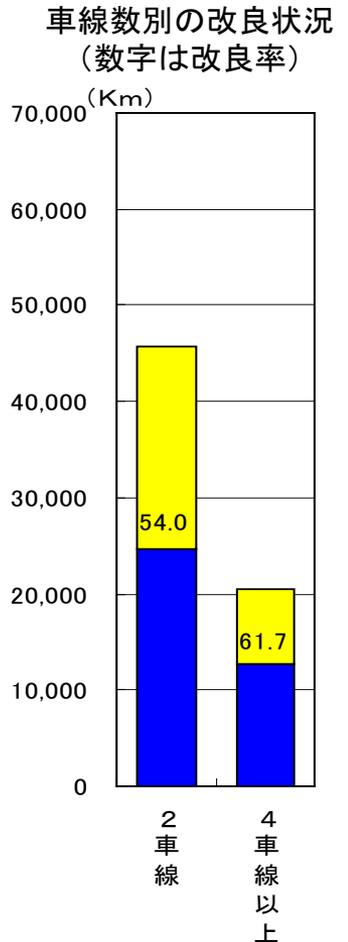
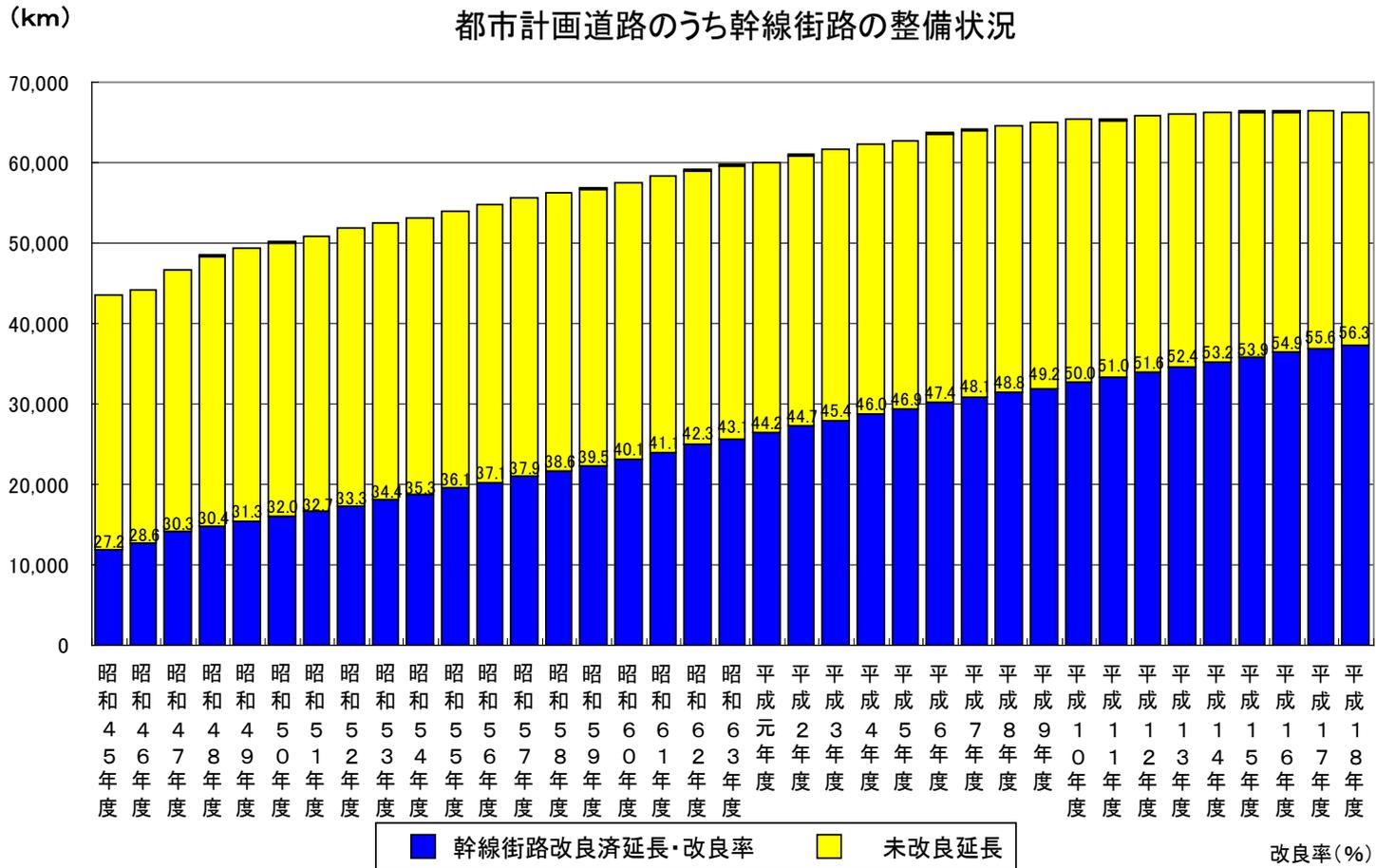
約12兆円/年

(一人当たり約9万円)

順位	全国	時間/年	順位	全国	時間/年	順位	全国	時間/年
40	北海道	23.6	25	新潟県	29.3	27	岡山県	27.4
34	青森県	26.2	12	富山県	34.8	37	広島県	25.3
26	秋田県	27.9	5	石川県	45.1	44	山口県	20.3
42	岩手県	20.8	6	静岡県	41.8	7	徳島県	40.2
15	山形県	32.5	1	岐阜県	60.3	19	香川県	30.8
2	宮城県	55.0	8	愛知県	39.0	32	愛媛県	26.4
39	福島県	23.7	17	三重県	31.2	13	高知県	34.0
22	東京都	30.6	16	滋賀県	31.3	31	福岡県	26.6
45	神奈川県	20.0	10	京都府	37.6	30	佐賀県	26.8
33	千葉県	26.2	21	大阪府	30.6	43	長崎県	20.4
29	埼玉県	26.9	47	兵庫県	18.6	28	熊本県	27.4
14	茨城県	32.5	23	福井県	30.5	38	大分県	23.7
20	栃木県	30.7	35	奈良県	25.8	46	宮崎県	19.8
11	群馬県	37.3	18	和歌山県	31.0	41	鹿児島県	21.4
9	長野県	37.8	36	鳥取県	25.6	4	沖縄県	46.9
3	山梨県	47.2	24	島根県	29.3			

3. 都市交通の課題

①. 幹線街路は約半分が未整備



出典：都市計画年報

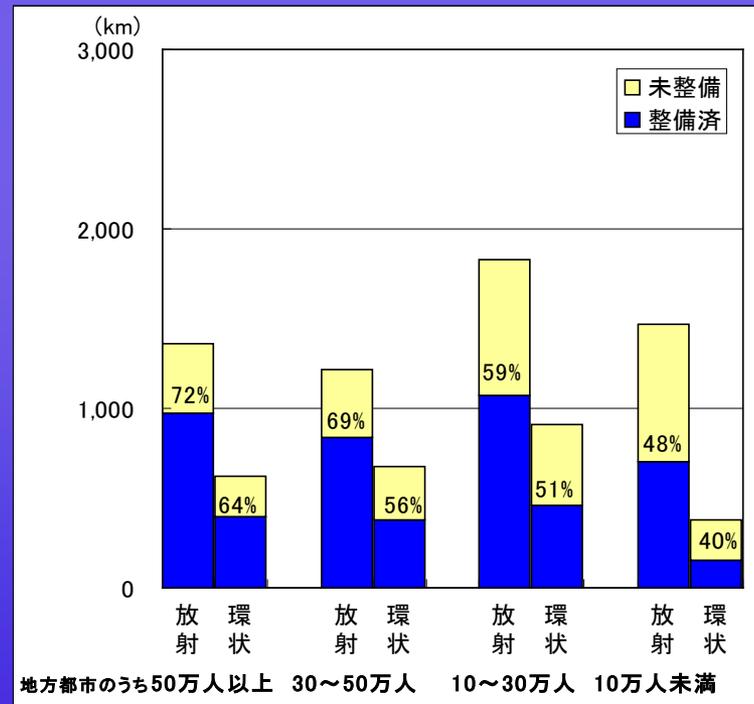
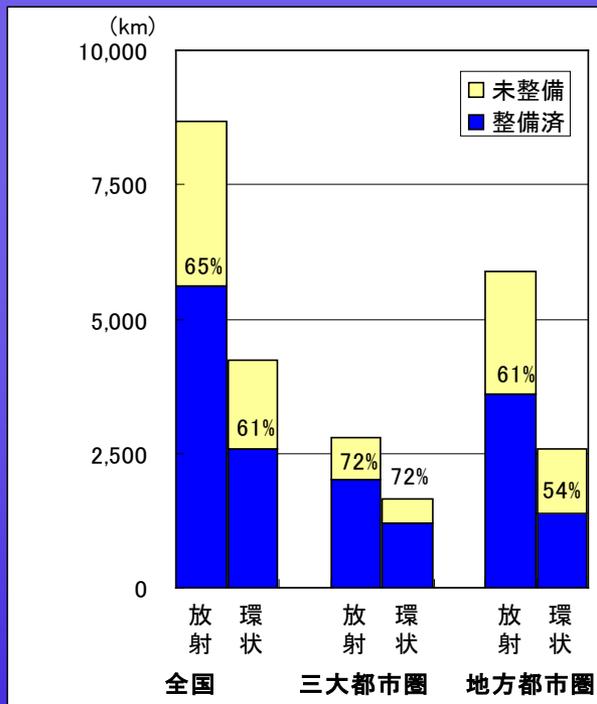
3. 都市交通の課題

②. 骨格幹線道路の整備状況

— 車線別以上の道路の整備状況(平成16年度末現在) —

- 都市内における放射系道路に比べ、環状道路の整備の状況は相対的に低い
- 地方都市圏においては人口規模が小さいほど、骨格幹線道路の整備率は低い

骨格幹線道路整備状況(4車線以上)



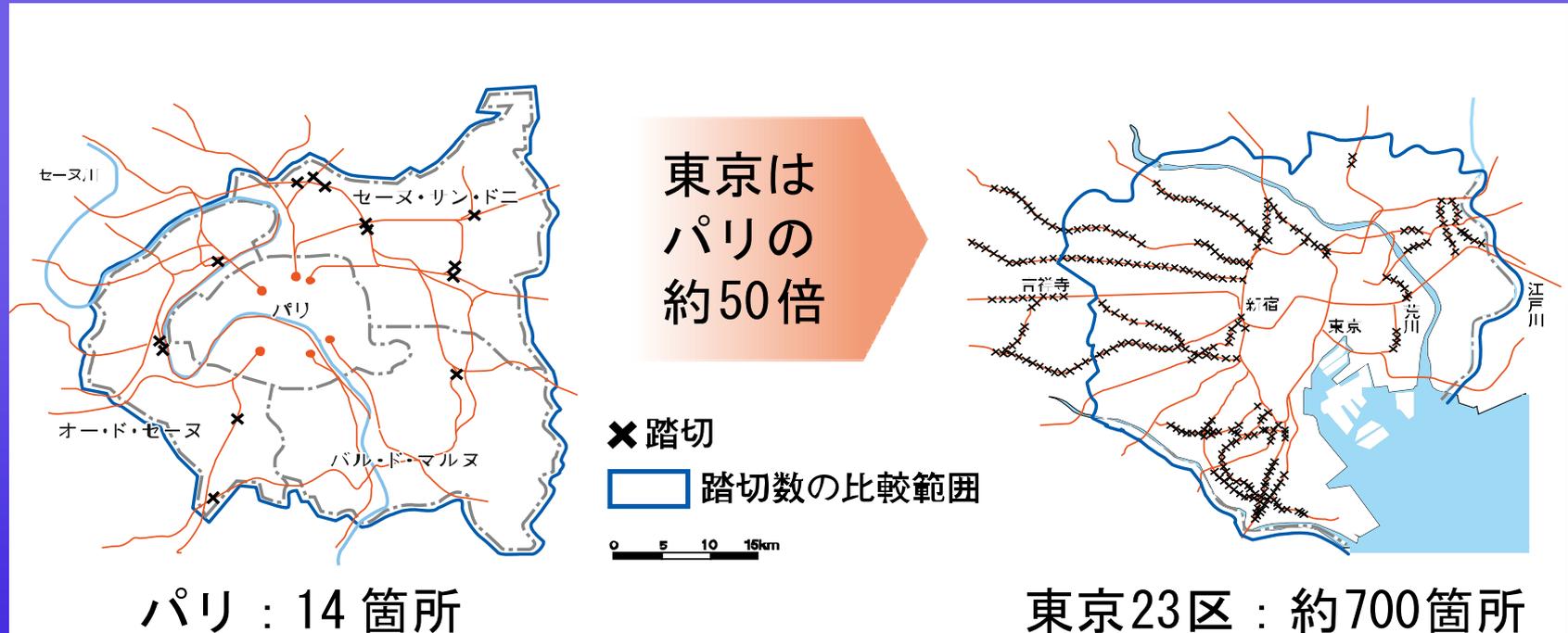
注) 環状:環状道路、放射:放射道路と都市内を貫通する道路

3. 都市交通の課題

③. 踏切は世界の非常識

- わが国の鉄道のほとんどは地平部を覆っているため、未だに多くの踏切が存在。
- 東京23区とパリのほぼ同じ広さの中で踏切数を比べると東京23区にはパリの約50倍もの踏切が存在。

東京23区とパリの踏切数の比較



4. 21世紀のまちづくりと都市交通

《都市機能の拡散と中心市街地の空洞化》

広域的都市機能のスプロール

自然環境の無秩序な破壊、予想外の交通渋滞の発生、バイパス機能への障害、後追いのインフラ投資・維持管理コストの増大など、かつてのスプロールよりも広域かつ重大な影響

中心市街地の空洞化

中心市街地の居住人口の減少、商業機能の衰退、業務機能・文化交流機能における中心性の低下、空き店舗が空き店舗を呼ぶ悪循環

人口減少・超高齢社会

都市圏内で生活する多くの人にとって暮らしやすい都市構造の実現が必要

集約型都市構造の実現 **【都市構造改革】** 集約拠点として中心市街地を再生

超高齢社会における都市機能へのアクセシビリティの確保、既存ストックの有効活用等による都市経営コストの抑制、多様な都市機能の集積による賑わいの創出、自然環境負荷の低減 等

都市機能の集積、インフラ等の基盤整備、アクセシビリティの確保等の点で、多くの中心市街地は集約拠点としてふさわしい

地域が望ましいと思う目標を自ら選択し、都市機能の立地に際し、都市構造全体の目標に照らして適切かどうかを「よく判断」(ウェル・マネージ)することが必要

《都市構造改革の実現に向けた制度改善の方向》

広域的都市機能の適正立地<都市計画制度>

[土地利用規制]

- ・ 白地地域を含めて、広域的影響を考慮したゾーニングの強化
- ・ ゾーニングを住民参加のもと機動的に変更
- ・ 事業者等へ都市計画提案制度を拡充
- ・ 用途規制の緩和を行う地区計画制度の充実
- ・ 都市計画区域外の土地について、農地も含め土地利用の整序が必要な区域等に準都市計画区域を広く指定
- ・ 一市町村の視点だけでなく、広域的な観点からの適正立地を「よく判断」する手続

[開発許可]

- ・ 大規模計画開発の例外扱いを見直し
- ・ 病院等の公共公益施設も開発許可対象に追加

都市機能の集約のための誘導<支援方策>

[多様な都市機能の集約への誘導支援]

- ・ 中心市街地活性化法を総合的な制度体系へ転換
- ・ 「選択と集中」の観点から、市町村の計画を国が選択、関係省庁と連携して集中的、積極的な支援
- ・ 街なか居住の促進、広域的都市機能の立地促進
- ・ 公共公益施設等集約立地のための条件整備、負担軽減
- ・ 地権者を巻き込んだ都市機能集約を促進するための仕組み
- ・ **まちづくりの一環として行う都市交通施策**

[都市機能集約のための体制整備]

- ・ 商業関係者に加え、専門家、地権者、まちづくり会社等の幅広い主体が参加する新たな組織の整備と支援制度の充実
- ・ 中心市街地整備推進機構の拡充

4. 21世紀のまちづくりと都市交通

①. 都市構造改革と都市交通戦略

21世紀のまちづくりの視点＝都市構造の改革

- ・持続可能な経済・社会に向けたコンパクトなまちづくり
→集約型都市構造の実現、中心市街地の再生

都市構造の再編を支える都市交通戦略の展開

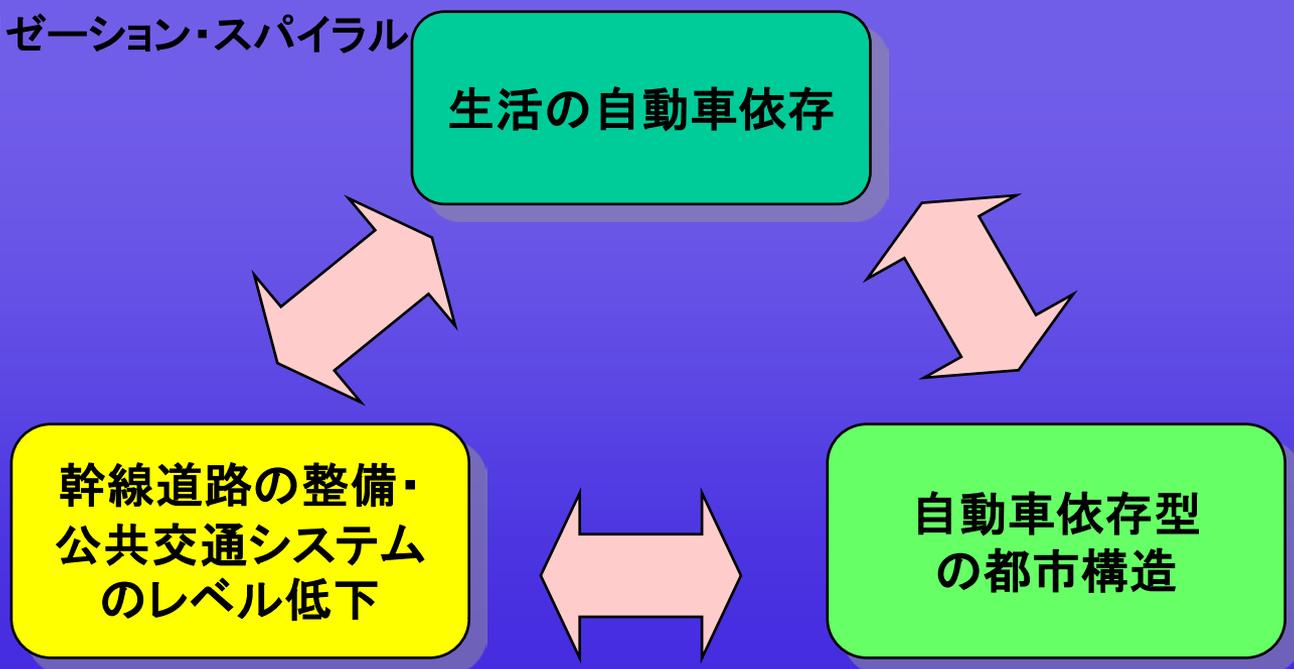
- ・需要追随型から目標達成型へ
- ・円滑・快適な都市交通の確保と豊かな都市空間の再生
 - ①施設整備中心からストックの有効活用まで含めた施策
 - ②利用者にとって最適な都市交通の視点
 - ③地域主導で関係者が協働して行う総合的な施策

4. 21世紀のまちづくりと都市交通

②. モータリゼーション・スパイラルからの脱却

- 幹線道路整備によって、自動車利用が拡大すると大規模商業施設の郊外立地のように自動車依存型の都市構造が促進
- その結果、新たな道路交通需要が生まれ、幹線道路整備が促進
- 自動車利用の利便性等が向上すれば、一層、生活の自動車依存が高まるといったモータリゼーション・スパイラルが生じる
- 将来自動車交通量が平成32年には減少に転ずるとしても、この構造は変わらないと考えられ、これを改変する工夫が必要

モータリゼーション・スパイラル



4. 21世紀のまちづくりと都市交通

③. 需要追従型から目標達成型への転換

成長期の都市交通政策の展開

(社会経済の動向)

- 急激な人口増加
- 都市への急激な人口集中
- 経済市場の拡大
- 右肩上がりの経済成長

(都市交通部門の課題)

- 人口の増加、人口集中に対応したインフラ整備
- 交通需要に拡大に見合った容量の拡大
- 量的不足の効率的解消が成果に直結

交通需要に対応した
都市交通施策の展開
(需要追従型)

人口減少、超高齢社会における都市交通政策の展開

(社会経済の動向)

- 人口減少・超高齢社会の進展
- 都市への人口集中の沈静化
- 公共の投資余力の減退
- 低経済成長、都市化から都市型社会へ

(都市交通部門の課題)

- 量的ストックはある程度の水準まで達成
- 量的拡大による効果は低減傾向
- **ハード施策とソフト施策が一体となった効率的・重点的な施策展開**

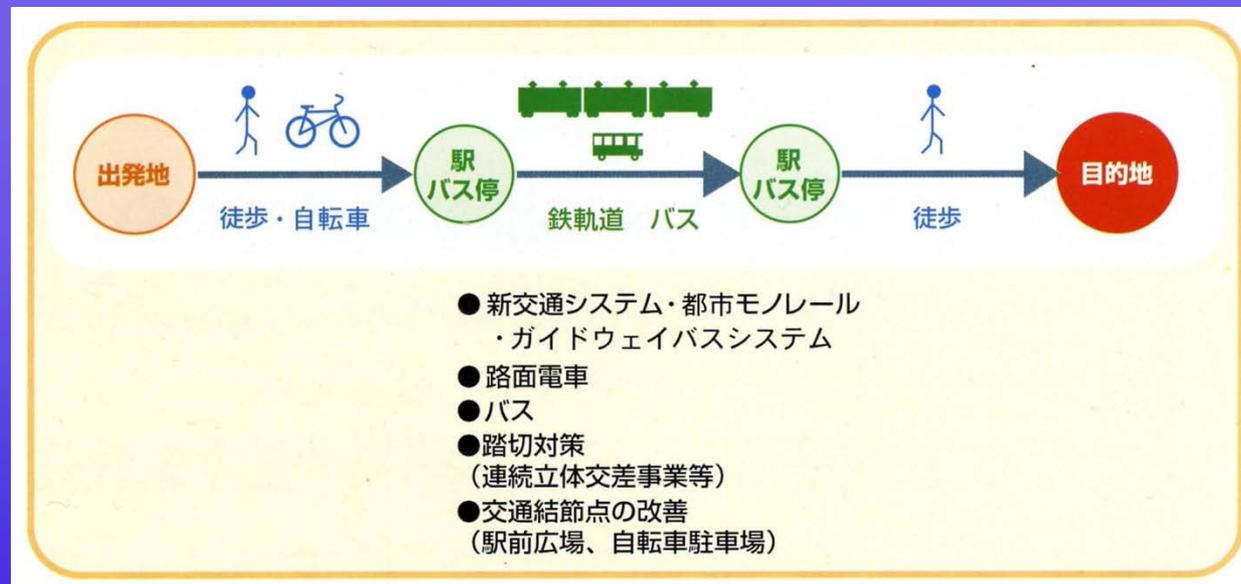
目指す将来都市像を
実現する都市交通施策の展開
(目標達成型)

4. 21世紀のまちづくりと都市交通

④. 「歩きと公共交通」を生かしたまちづくり

期待する効果例

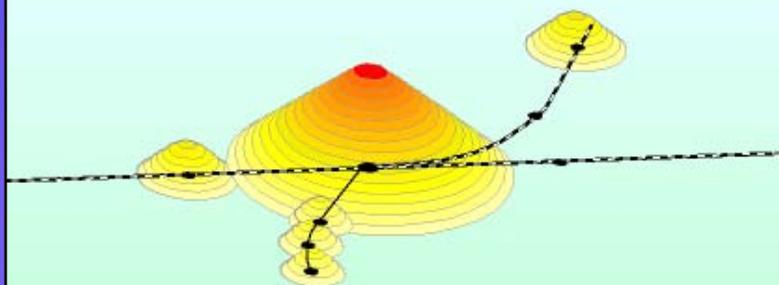
- 街のにぎわい → 中心市街地の活性化
- コンパクトな都市構造へ → 都市経営コスト削減、環境負荷の低減、歩いて暮らせるまちづくり



⑤. 拡散型から集約型都市構造への転換イメージ

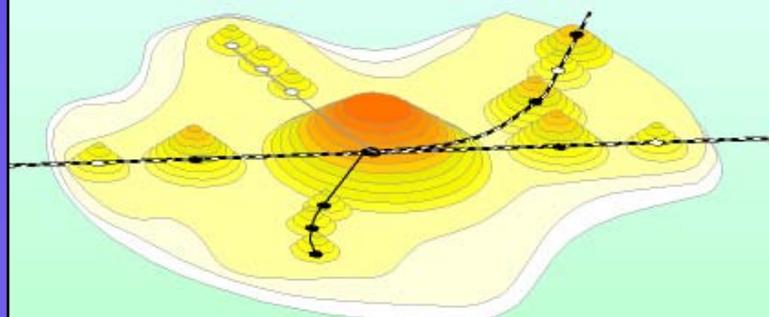
- 戦後、各都市における市街化は公共交通沿線に沿い発展、
これまでモータリゼーションの進展とともに低密度の市街地として拡張
- 少子超高齢社会に対応したコンパクトな集約型都市構造を目指す

(1) かつての市街地



中心部に基幹的市街地、郊外は低密で分散

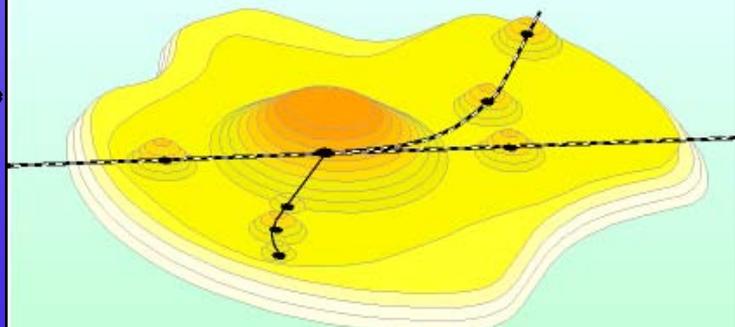
(4) 求めるべき市街地像



基幹的な公共交通沿いに集約拠点の形成を促進

【各都市に見られる市街地の傾向】

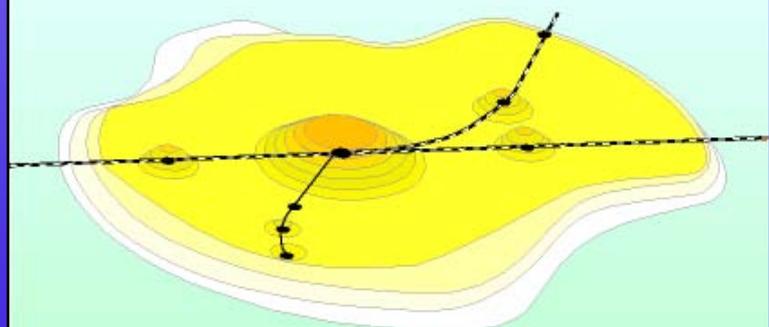
(2) 今の市街地



全面的な市街化の進行過程

【低密度市街地が拡大した結果】

(3) 低密度になった拡散市街地



市街地が全体的に希薄化

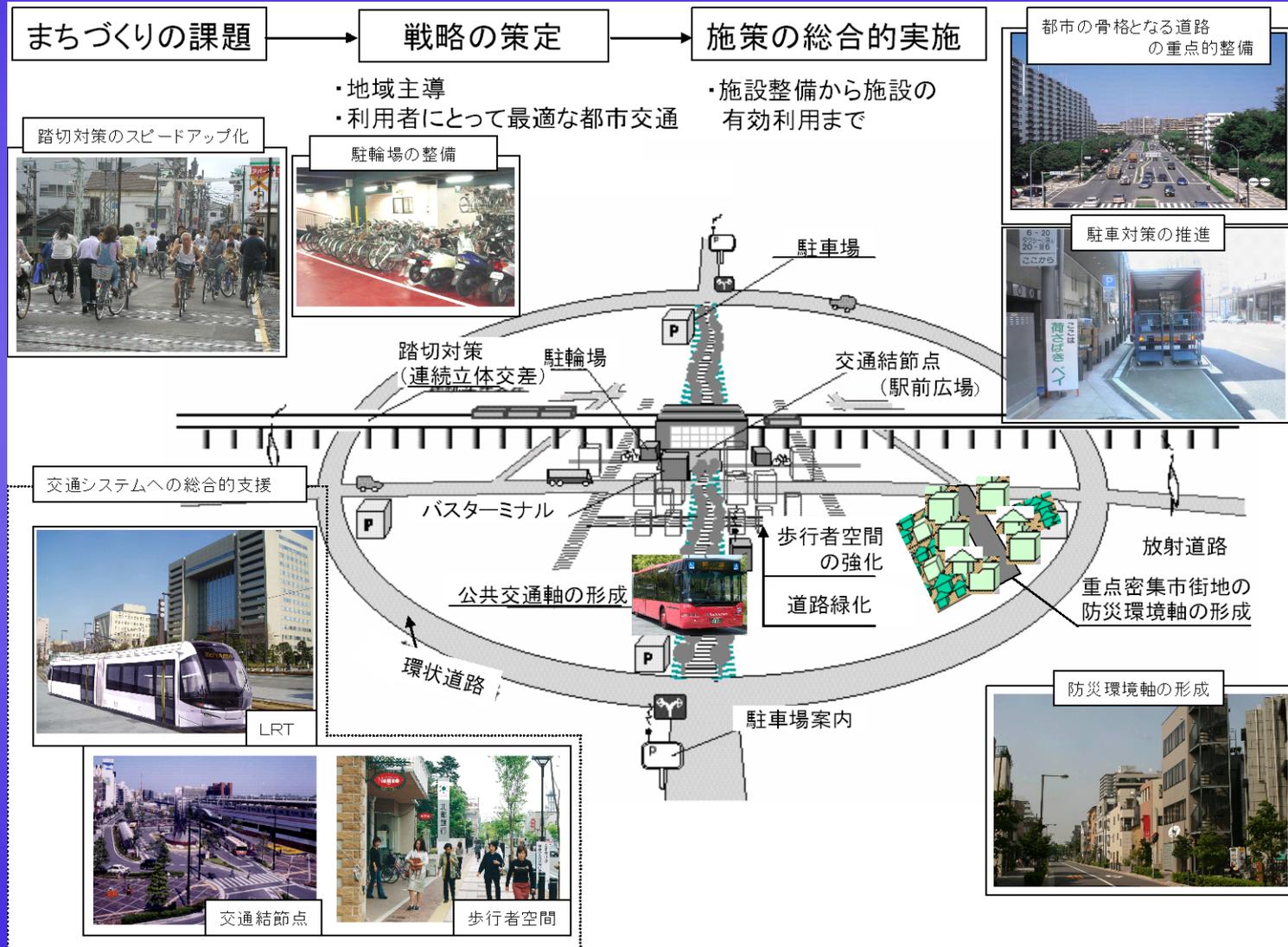
都市構造
改
革

低密化
を
放
置

現在の
市街化
の傾向

4. 21世紀のまちづくりと都市交通

⑥. 都市交通の戦略的取組のイメージ



⑦. 都市・地域総合交通戦略の展開

道路交通の混雑緩和、公共交通の乗継ぎ円滑化など、都市や地域が抱える交通の課題を解決し、円滑な交通の確保と目指すべき将来像を実現するため、

- ① 都市・地域総合交通戦略の策定を国が支援
- ② 戦略に基づく、LRT等の公共交通の導入支援や交通結節点の整備等を重点支援

- (施策の例示)
- 基幹的な公共交通機関を軸とした「まちづくり」
 - まちの顔となる交通結節点の総合的な整備
 - まちなかへのアクセス改善と魅力的な歩行者空間の創出

都市・地域総合交通戦略の策定

(関係者が一丸となって戦略を策定)

協議会



都市の将来像

(目標)

必要な都市交通サービスレベル

(施策パッケージ)

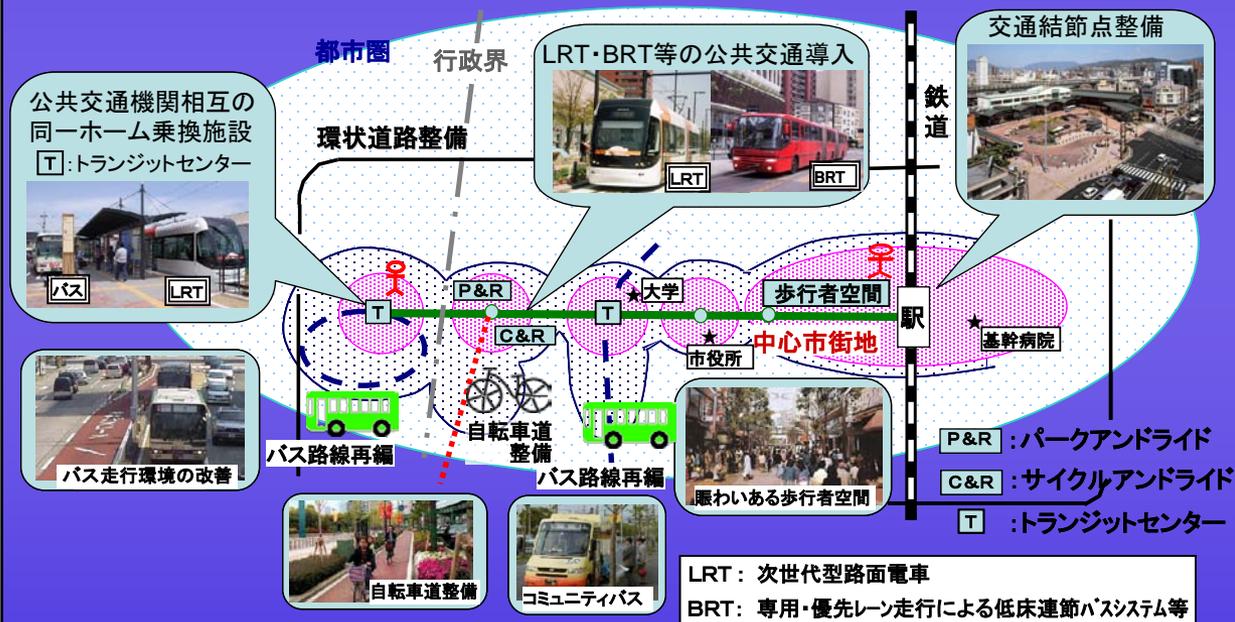
ハード

- LRT、バス等の公共交通の導入
- 交通結節点整備
- 歩行者・自転車環境整備
- 駐輪場・駐車場整備
- 交差点改良 等

ソフト

- 歩行者・自転車・自動車・公共交通の適正利用のための啓発活動
- バス路線再編による利便性確保と効率的運営
- 戦略実施に伴う社会実験等

総合的な交通連携の施策・事業の展開イメージ



戦略実施プログラム

徒歩、自転車、自動車、公共交通の適正分担が図られ、交通円滑化、利便性向上、モビリティの確保を実現

⑧. 総合交通戦略推進事業による支援(道路特会:H19創設)

- 都市・地域総合交通戦略に基づき実施されるLRT等の公共交通の導入空間や交通結節点等の整備に関する複数の街路事業を優先採択、重点配分
- 機動的で弾力的な運用を確保し、総合交通戦略をパッケージで総合的・重点的に支援

総合交通戦略推進事業のスキーム

都市・地域総合交通戦略に基づき必要となる事業

【歩いて暮らせる街づくりのために(例)】

- 新たな公共交通の軸の導入
- 公共交通機関の乗換え円滑化
- 中心市街地の活性化
- 都心部の自動車交通円滑化 等

総合支援

総合交通戦略推進事業

【街路事業をパッケージで一括支援】

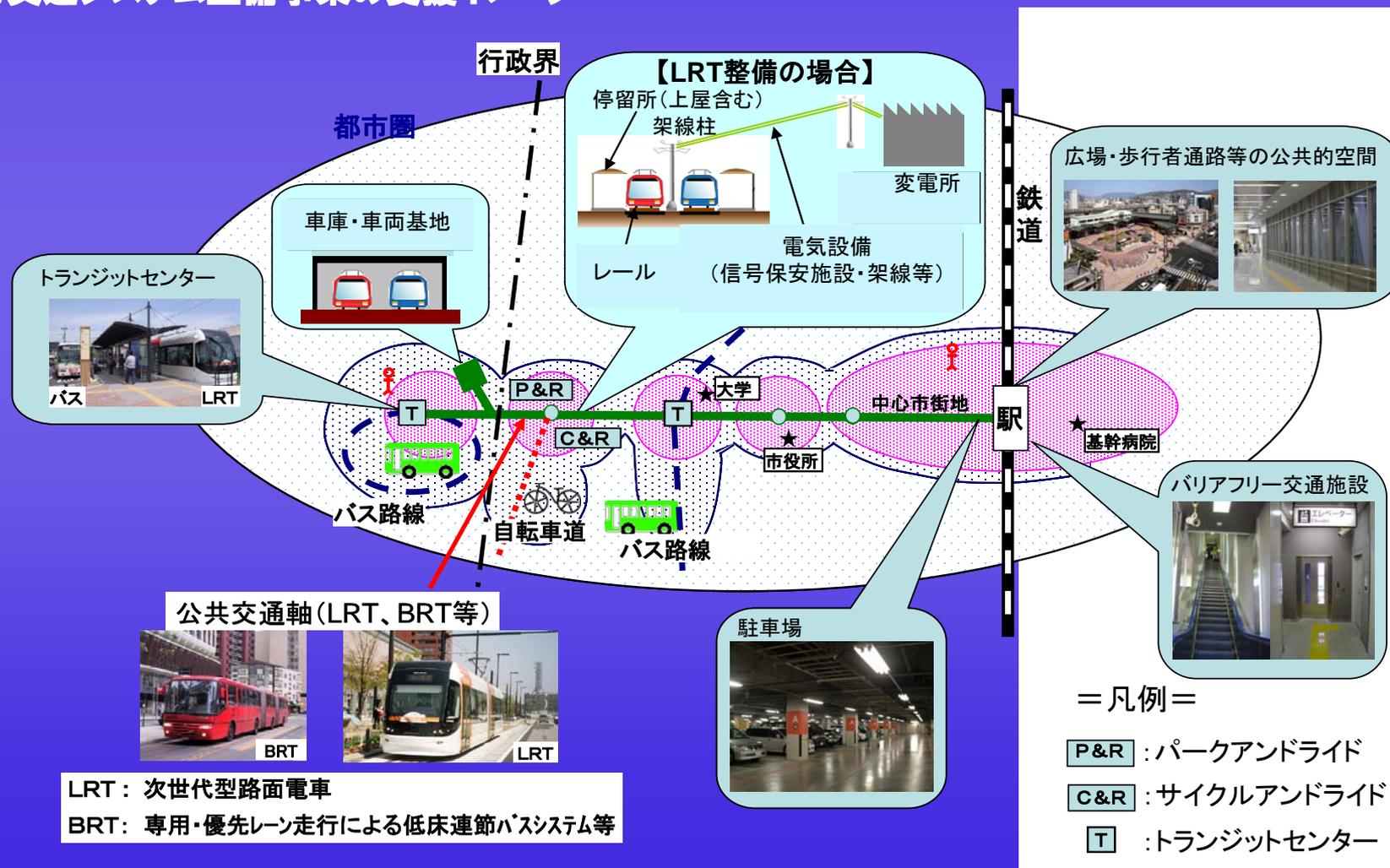
- 公共交通機関の支援
(路面電車・バス走行空間等の整備)
- 交通結節点の整備
- 歩行者空間・自転車走行空間の整備
- 駐輪場・駐車場、荷捌きスペースの整備
- 渋滞対策(踏切除却等を含む) 等

予算の弾力的運用

⑨. 都市交通システム整備事業による支援(一般会計:H19創設)

- 都市再生、地域活性化を進めるため、都市・地域総合交通戦略など、明確な政策目的を持つ計画に対し歩行者通路・広場等の公共的空間、駐車場、バリアフリー交通施設等の整備を支援
- 特に総合交通戦略に基づく場合は、公共交通施設整備に対し重点的かつ包括的に総合支援

都市交通システム整備事業の支援イメージ



⑩. 先導的都市環境形成総合支援事業による支援(一般会計:H20創設)

パターンⅠ：地区・街区レベルの先導的な都市環境対策

地区・街区レベルにおいて、行政、民間事業者が行う事業・対策を包括的に定めた都市環境対策に関する計画を策定

計画においてCO₂など環境負荷低減効果等の目標を設定

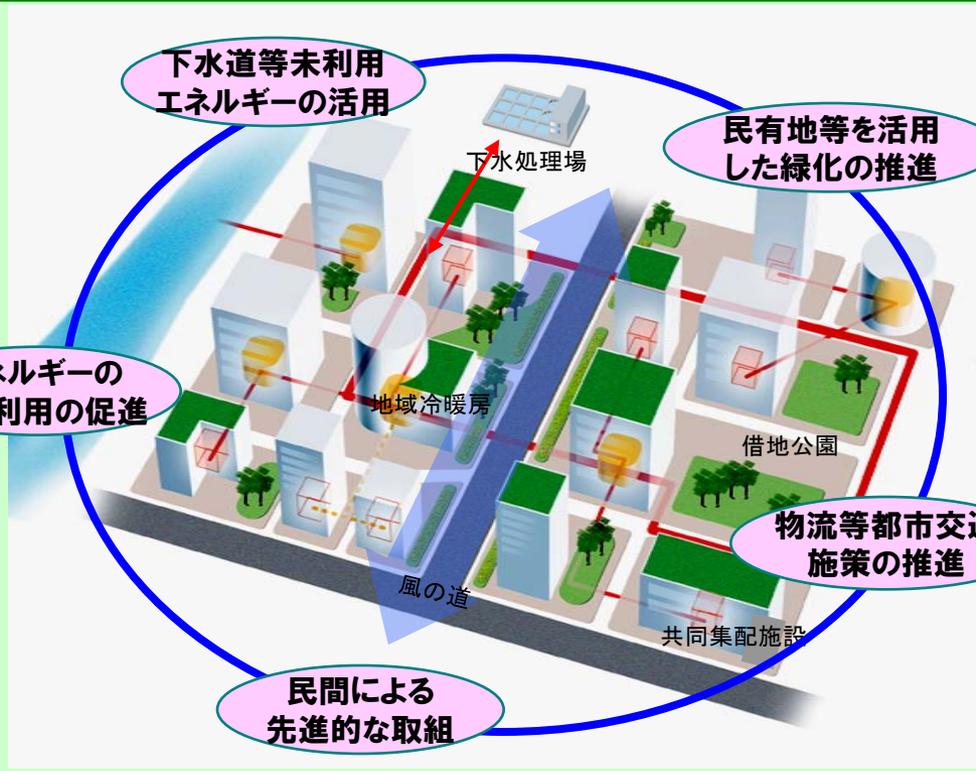
環境貢献の高い計画に対して、包括的かつ集中的に支援

先導的都市環境形成促進事業

計画策定支援

コーディネート支援

社会実験・実証実験等



各種事業の特例

エコまちネットワーク整備事業

緑地環境整備総合支援事業

都市交通システム整備事業

⑩. 先導的都市環境形成促進事業による支援(一般会計:H20創設)

パターンⅡ：戦略的モビリティ・マネジメント

○戦略的なモビリティ・マネジメントの推進



総合交通戦略に基づく
交通行動の転換

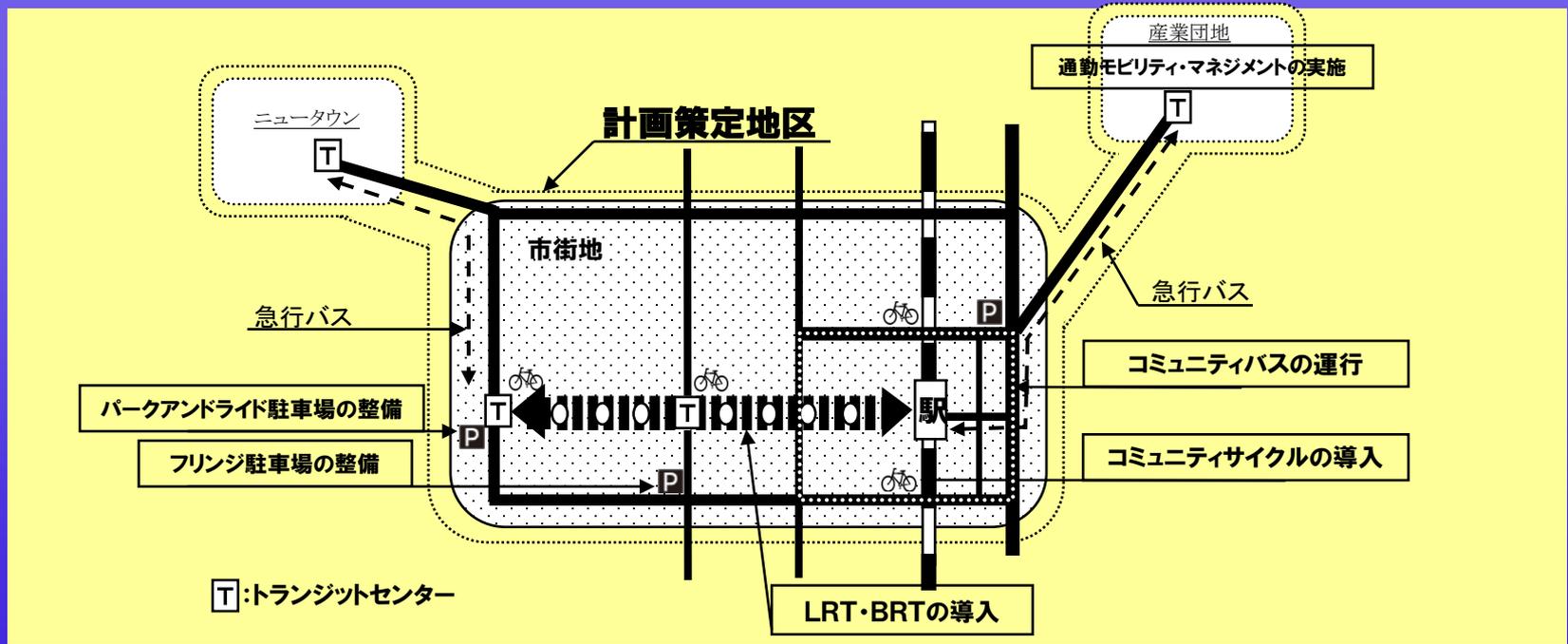
交通行動転換のための役割分担の明確化
(地方公共団体、地域、事業者等と協定締結等)

- 地方公共団体：都市交通施設整備や公共交通の利用促進
- 地域活動団体等：市民の意識改革に向けての取組
- 民間事業者等：自家用車通勤から公共交通利用へ転換 等

公共交通や交通結節点等の整備によるサービス向上と一体となった、交通行動の転換のための取組を各主体が連携して実施

総合交通戦略に位置づけられた**施策の実効性を高め**、また、転換された**交通行動を後戻りさせない**ようにする**施策の実施**

徒歩、自転車、自動車、公共交通の適正分担が図られ、交通円滑化、利便性向上、モビリティの確保を実現



5. 平成21年度街路事業のポイント

方向性として

- ・施設整備中心から施設の有効活用まで含めた施策
- ・利用者にとって最適な都市交通の視点
- ・地域主導で関係者が協働して行う総合的な施策への連携支援

具体的には

- 1.都市・地域総合交通戦略の策定と、それに基づく都市の交通システム全体の整備に対する総合的支援
- 2.都市内の公共交通機関への支援
- 3.都市の骨格となる環状道路や地域高規格道路の整備
- 4.社会問題化している踏切対策のスピードアップ
- 5.交通結節点の整備と駐車対策の推進
- 6.重点密集市街地における防災環境軸の形成
- 7.時間管理概念の徹底と柔軟な運用

5. 平成21年度街路事業のポイント

1-① 総合交通戦略推進事業の推進

人と環境にやさしい自転車を都市交通の主要な交通手段として活用するため、自転車利用環境の計画的整備を推進

施策の概要

関係各局の連携のもと、以下の施策を推進

(1)ハード面での施策

- ・歩行者や自動車から分離された自転車走行空間の整備
- ・自転車道ネットワークの整備
- ・自転車駐輪場の機動的な整備



(2)ソフト面での施策

- ・地域の幅広い関係者や関係府省と連携しつつ、ネットワーク整備や自転車利用に係る課題抽出と対応方策の検討、これらを反映した計画策定等への支援



各地域において幅広い関係者から構成される協議会を設置
(協議会メンバー: 地方公共団体、道路管理者、都道府県警察、有識者、NPO、必要に応じて交通事業者等)

自転車利用環境整備計画の作成(協議会が作成)

ハード・ソフトを一体的に推進する
パッケージアプローチによる財政支援
(整備計画の作成、自転車走行空間の整備、コミュニティサイクルのシステム整備、交通行動転換の取組 等を支援)

法令・税・融資等
による支援

人と環境にやさしい自転車を都市交通の
主要な交通手段として活用

5. 平成21年度街路事業のポイント

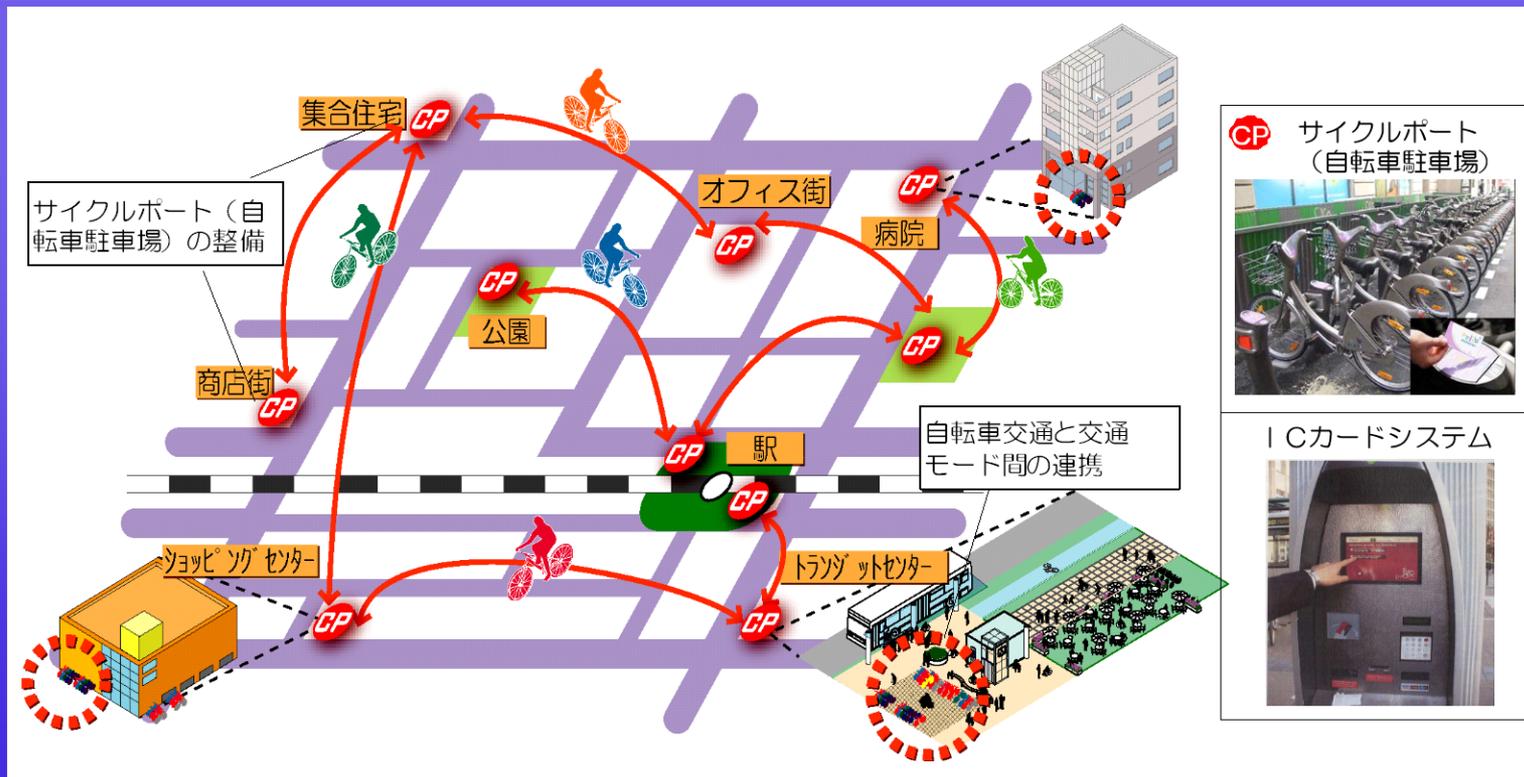
1-② 総合交通戦略推進事業の推進

《都市交通システム整備事業の拡充》

集約型都市構造の実現を目指し、自動車に過度に依存することなく、人と環境にやさしい自転車を都市交通の主要な交通手段として活用を図るため、自転車関連経費に対する支援を拡充（補助率：1/3→1/2）

《先導的都市環境形成促進事業の拡充》

自転車利用環境整備のための技術開発調査等を行う都市環境形成促進調査を創設。当調査により、自転車の貸出・返却に関する管理システム等の開発や開発したシステム等を用いての社会実験を実施



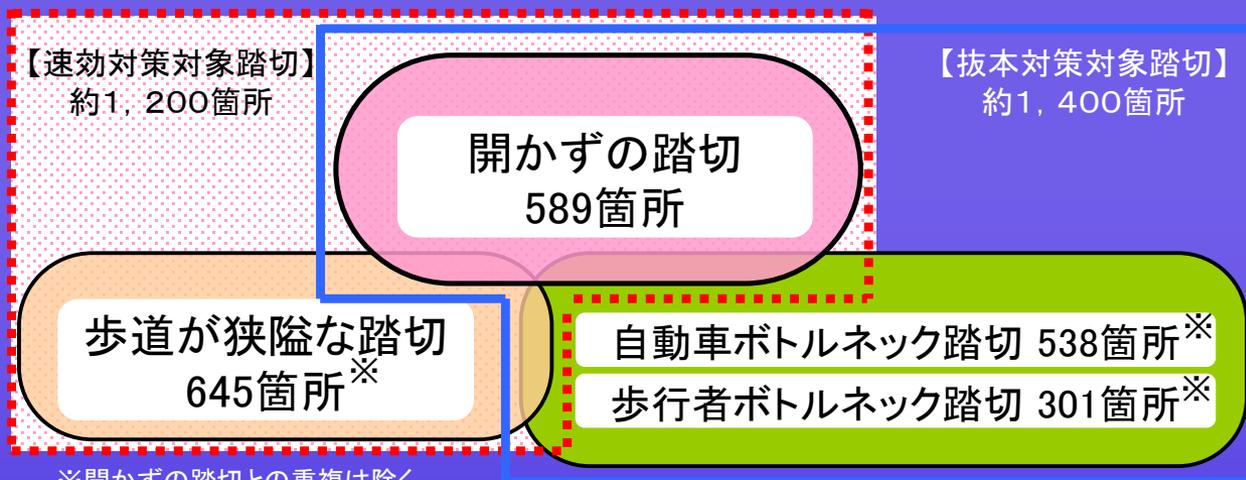
4-①. 踏切の緊急対策の全体構成

- 道路管理者と鉄道事業者が共同し、初めて全国の全踏切を総点検
→ 緊急対策踏切の抽出・公表（平成19年4月20日）

緊急対策踏切に対する取り組みの概要

全国の全踏切（約3万6千箇所）

緊急対策踏切の抽出（1,960箇所）



【開かずの踏切】 ピーク時間の遮断時間が40分／時以上の踏切

【自動車ボトルネック踏切】 一日の踏切自動車交通遮断量が5万以上の踏切

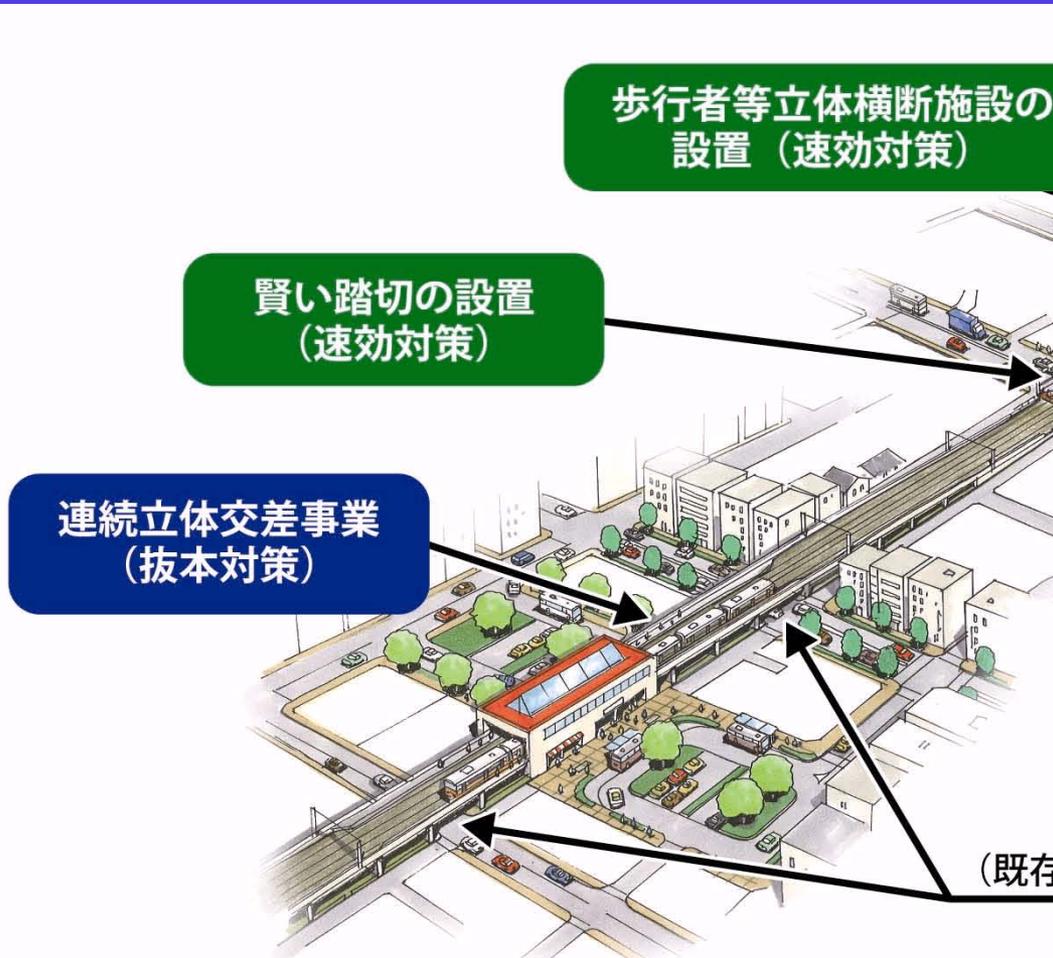
【歩行者ボトルネック踏切】 一日あたりの踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和が5万以上かつ一日あたりの踏切歩行者等交通遮断量が2万以上になる踏切

【歩道が狭隘な踏切】 前後の道路に比べ歩道が狭い、もしくは前後の道路に歩道があるのに歩道がない踏切のうち、前後道路の車道幅員が5.5m以上の踏切、踏切の前後の歩道に比べ、歩道が1m以上狭い踏切

【踏切交通遮断量】 交通量 × 踏切遮断時間

5. 平成21年度街路事業のポイント

4-②. 連続立体交差事業を中心とした踏切対策



この他、速効対策として、交通規制(一方通行等)、踏切信号化、踏切遮断情報の提供による交通誘導、駅構内自由通路の活用など様々

4-③. 速効対策の例(賢い踏切の設置)

- 「賢い踏切」は、急行・特急と各駅停車との速度差に着目し、列車種別に応じて、踏切警報開始地点を変えることにより、無駄な踏切待ち時間の解消を図るシステム。
- 踏切を賢くすることで、踏切遮断の時間が短くなり、歩行者・自動車等の踏切待ちの時間を少なくすることが可能。

賢い踏切のイメージ



『賢い踏切』の設置効果例(実測値)

路線名 / 踏切名	所在地	短縮効果		
		ピーク 1 時間	終日	
JR函館本線 札幌製紙踏切	札幌市西区	約9分	約1時間 3分	
JR中央本線 第一水道踏切	東京都八王子市	約3分	約1時間12分	
JR常磐線 金杉踏切	東京都荒川区	約10分	約21分	
JR東海道本線 異人館踏切	神奈川県茅ヶ崎市	約20分	約2時間30分	
	秋上踏切	約14分	約2時間35分	
JR南武線 津田山第二踏切	川崎市高津区	約9分	約2時間23分	
	宿川原第二踏切	約18分	約3時間57分	
JR横浜線 法隆寺踏切	横浜市港北区	約7分	約1時間51分	
JR高崎線 第二町谷	埼玉県桶川市	約7分	約1時間22分	
	長久保踏切	約5分	約42分	
東武東上線 東上本線第47号踏切	東京都板橋区	約2分	約49分	
	東上本線第56号踏切	東京都板橋区	約6分	約1時間18分
	東上本線第110号踏切	埼玉県富士見市	約8分	約1時間7分
	東上本線第146号踏切	埼玉県川越市	約4分	約21分
JR鹿児島本線 原の中踏切	福岡市南区	約2分	約35分	
平均 (設置前後3日間の平均遮断時間を比較)		約8分	約1時間30分	

5. 平成21年度街路事業のポイント

5-①. 駐車対策の推進

- ◇中心市街地の活性化等にとって、駐車対策は重要な施策
- ◇平成18年6月1日より違反駐車取り締まりが強化
- ◇自動二輪車の利用が増大している一方、駐車場の供給は圧倒的に不足



- ◇駐車場法を改正(平成18年11月30日施行)して自動二輪車を追加
- ◇街路事業、都市交通システム整備事業等により、
 - ・駐車場を計画的整備
 - ・税制による民間駐車場の促進(自動二輪車駐車場整備促進税制)
 - ・都市内物流の効率化等に資する道路空間の有効利用
 - ・駐車場満空情報の提供等による既存駐車場の利用促進

5. 平成21年度街路事業のポイント

5-② 路上自転車・自動二輪車等駐車場の整備

- 道路管理者以外による路上自転車・自動二輪車等駐車場の整備を推進

整備・管理主体		路外駐輪場	路上駐輪場
公共	道路管理者	道路附属物	道路附属物 (H17.4~)
	道路管理者以外	整備可能	整備可能←整備不可 占用可能←占用不可
民間事業者等		整備可能 (H17.4より支援)	

道路管理者以外の路上駐輪場が道路占用にて可能となるよう道路法施行令を改正
技術的基準についても「路上自転車・自動二輪車等駐車場設置指針」として策定

植樹帯間の路上駐輪場の例



車道側からの出入り(自動二輪車)の例



5. 平成21年度街路事業のポイント

5-③ 地元関係者が連携した荷捌き駐車スペース

- ・ 地元商店街、交通管理者などの関係者と連携して荷捌きスペースを確保
- ・ 荷捌きスペースの利用に関して、交通の妨げにならないよう地元商店街がルール化

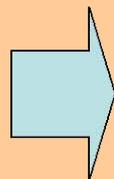
路上荷捌き駐車施設の
確保



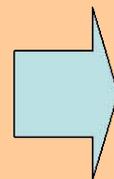
5. 平成21年度街路事業のポイント

6. 防災環境軸の核となる都市計画道路の重点整備

【重点密集市街地】



【防災機能の概成】



【防災環境軸の核となる
都市計画道路の完成】



「完了期間宣言防災路線」

防災環境軸の核となる都市計画道路のうち、防災上緊急に整備する路線として、
①完了期間 及び ②防災機能概成期間(5年以内)を宣言した路線について、
宣言どおりの整備が達成されるよう重点的に支援。

※防災環境軸

道路等の防災公共施設及び沿道建築物が一体となり、避難・延焼遮断機能を持つ都市の骨格軸のこと。

※防災機能概成

用地買収と沿道の建替が進み、防災環境軸が形成された場合に相当する防災機能(避難、延焼遮断)が期待できる状態