

まちなか道路空間活用の手引き
～道路空間再配分による賢い道路の使い方～
（概要版）

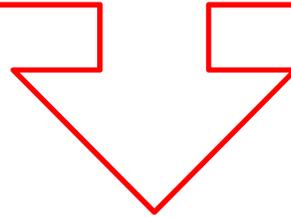
栃木県県土整備部

1. 手引きの位置付け

■本手引きの目的

○手引きの目的

まちなかの既存道路空間を “賢く使う” という視点を持ち、『道路空間再配分』により整備方針を検討する際に使うもの。



○手引きが示す内容

- まちなか道路空間の将来像の検討方法
- 構想段階から事業実施に至るプロセス
- 道路空間再配分などの“道路空間を賢く使う”考え方
- 道路空間再配分の具体的な整備手法や事例

1. 手引きの位置付け

■手引きの適用範囲

道路の利用状況（ニーズ）が変化しており、現道路空間に課題のある道路

- ➡ 周辺状況の変化により道路の利用形態に変化がある道路
(例)・バイパスが開通し自動車交通量が大幅に減少する箇所 など
- ➡ まちのにぎわい空間として活用が必要な道路
(例)・イベント等に利用される箇所
- ➡ 現在の道路空間において余剰のある道路
(例)・歩道が狭いが車道幅員が構造令上の標準幅員に対して広い箇所 など
- ➡ 沿道条件により拡幅が困難な道路
(例)・街並みの保存が必要な箇所
・建物が連担しており多額の事業費を要する箇所 など

※留意点

都市計画道路において本手引きを適用する範囲は次を基本とし、道路空間再配分を検討する際には主管課及び都市計画課と十分協議すること。

- ・都市計画幅員で整備が完了しているが、課題のある道路（都計幅＝現道幅）
- ・都市計画道路としては未整備であるが、現道幅員内で対策の必要な箇所（都計幅＞現道幅）

1. 手引きの位置付け

■基本理念

○ 暮らしやすく持続可能な「まち」を再構築していくために、「ひと」を主役としたにぎわいのある道路空間を創出する。

■必要な視点

① まちなか道路を取り巻く環境は変化

道路利用形態や求められるニーズの変化など、道路環境の変化を的確に把握し、将来に渡って必要な機能を満足する道路空間の創出を目指す。

② 全ての「ひと」が安全・安心・快適に

子どもから高齢者まで全ての道路利用者が、多様な交通手段を選択でき、安全、安心、快適に利用できる道路空間の創出を目指す。

③ まちなか道路を「賢く使う」

既存の道路空間内における道路空間再配分などの「道路を賢く使う」視点を持って、効率的・効果的な道路空間の創出を目指す。

1. 手引きの位置付け

■「まちなか道路」とは？

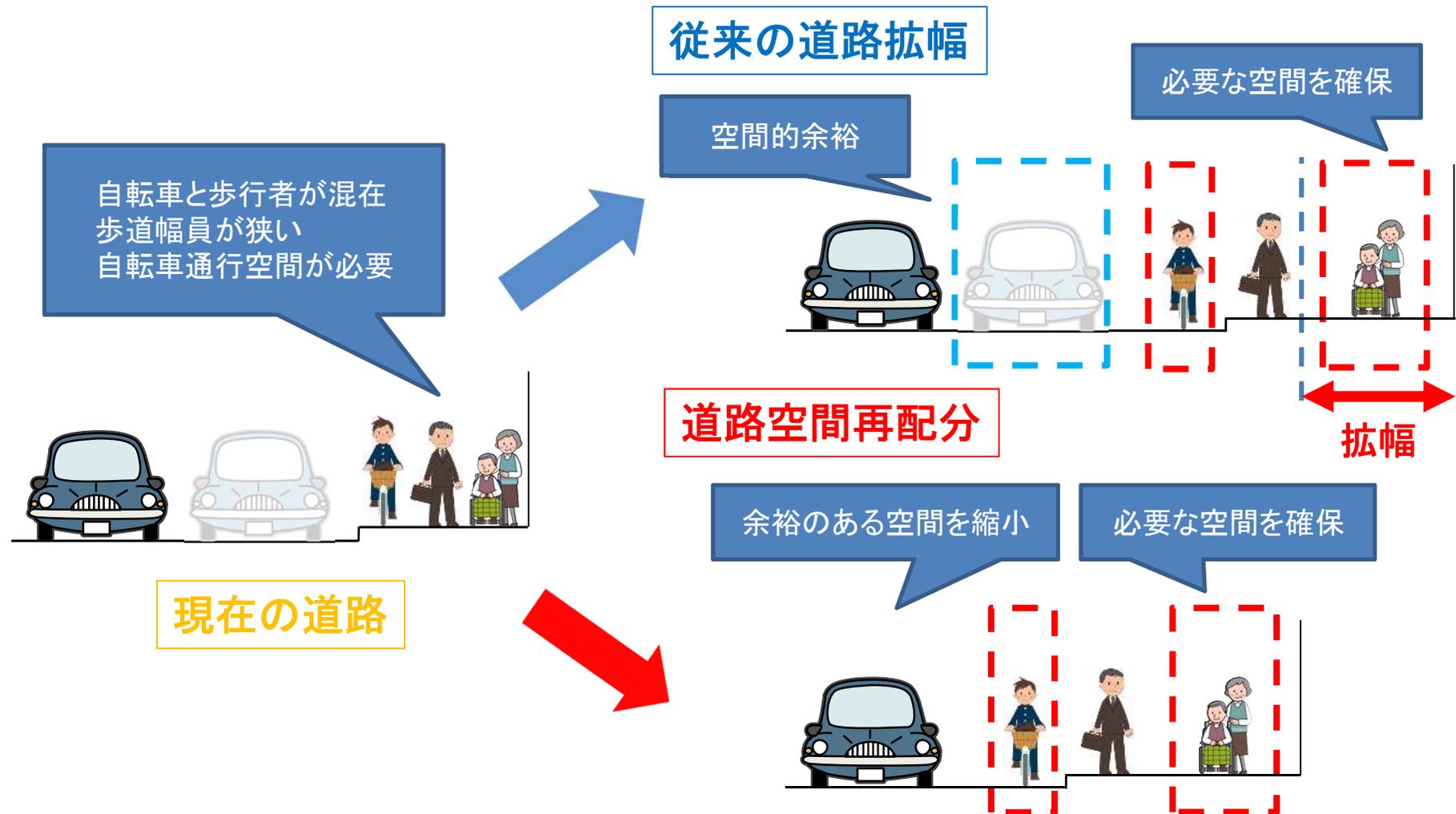
- ⊕ 一定程度の都市機能が集積する地区にある道路
- ⊕ 多様な交通主体が、多様な使い方をする道路
- ⊕ ひとが通行に使うだけでなく、地域のお祭り・イベントなどのにぎわい空間として利用されている道路



1. 手引きの位置付け

■「道路空間再配分」とは？

- ⊕ 現在の限られた道路空間の中で、それぞれの道路機能に対して与えられている空間の割り振りを変更すること。



1. 手引きの位置付け

■手引きの構成

① 本手引きの位置付け

- 手引きの目的と適用範囲、基本理念、用語の定義、手引きの構成

② 基本的な検討方法

- 検討の流れ、合意形成プロセス、各段階における検討方法、“賢く使う”視点からの検証

③ 整備手法の検討

- 道路機能毎の具体的な整備手法の考え方

④ 参考資料

- 全国における道路空間再配分の事例
- 大規模(宇都宮市大通り)、小規模(茂木駅前)でのケーススタディ
- 事務所毎のケーススタディ

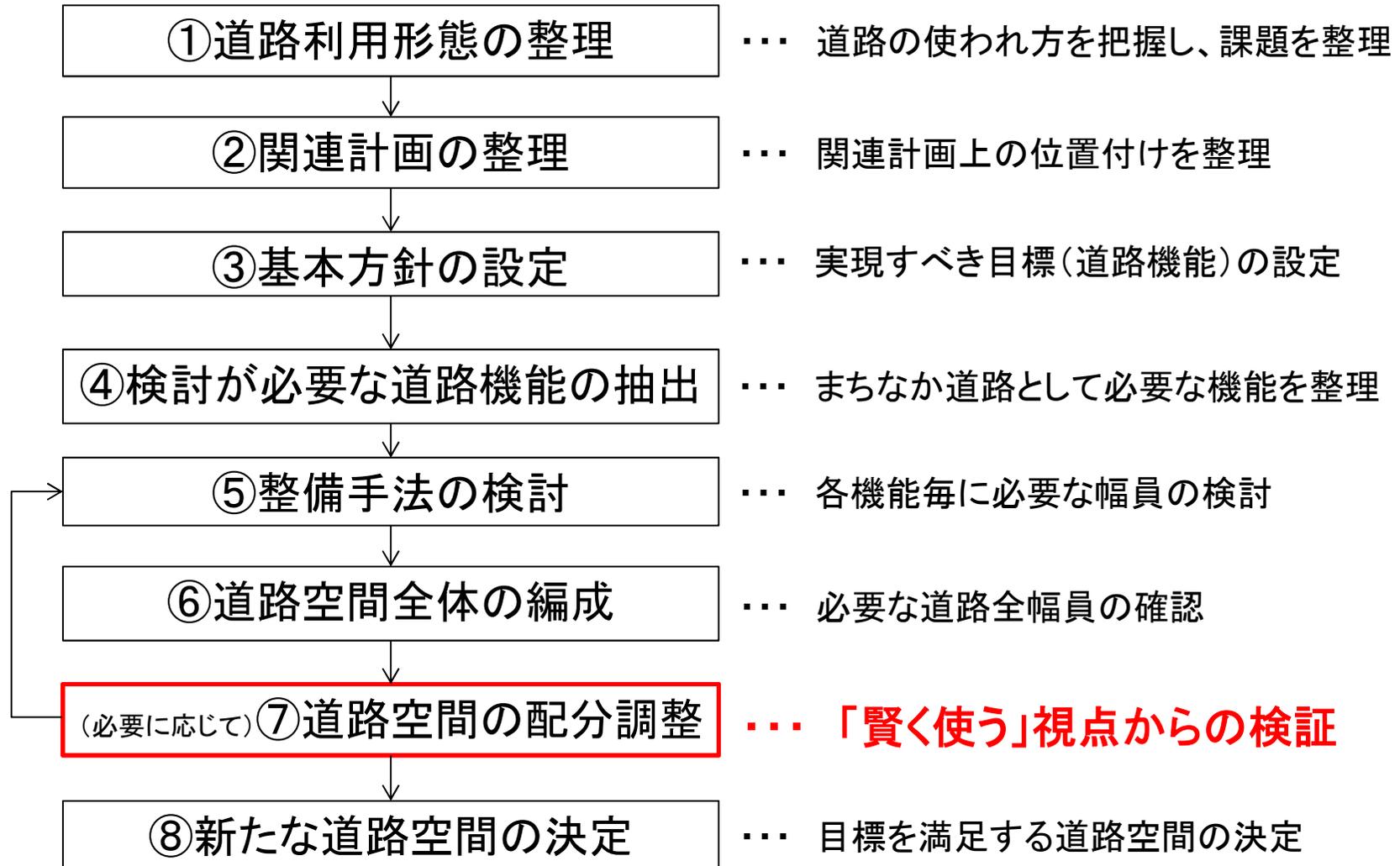
■関連する技術基準

- 道路構造令の解説と運用、県道の構造の技術的基準を定める条例
- 歩行者自転車通行空間整備の手引き
- バス利用・運行環境整備マニュアル
- 栃木県版 自転車利用環境創出ガイドライン
- 道路の移動等円滑化整備ガイドライン など

2. 基本的な検討方法

■検討の流れ

⊕ まちなか道路空間活用の検討は、以下の流れに沿って実施する。



2. 基本的な検討方法

■合意形成の方法

- ⊕ 事業の規模等を総合的に勘案し、幅広い関係者が早い段階から検討に参画できる体制を構築することが望ましい。

行政機関	地元関係者等	第三者
<p>道路管理者、交通管理者</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 周辺道路の道路管理者 (国、市町村) ➤ 交通管理者 	<p>道路利用者</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 歩行者 ➤ 自転車利用者 ➤ 自動車利用者 ➤ 高齢者、障害者団体 ➤ 交通事業者(バス・タクシー等) ➤ 運送業者 など 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 学識者経験者 ➤ 地域づくりに取り組んでいる NPO ➤ マスコミ など
<p>その他関連する行政内部部署</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 公共交通を担当する部署 ➤ 都市計画・まちづくりの担当部署 ➤ 観光を担当する部署 ➤ 景観を担当する部署 ➤ 中心市街地活性化・中小企業支援を担当する部署 ➤ 教育委員会 ➤ 交通安全啓発の担当部署 ➤ 環境の担当部署 など 	<p>その他沿道関係者等</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 住民 ➤ 各地域の自治会 ➤ 地域経済団体、地元企業 ➤ 商店街 ➤ 学校(小・中・高・大) ➤ 鉄道事業者 ➤ 情報通信事業者 ➤ ライフライン事業者 など 	

2. 基本的な検討方法

① 道路利用形態の整理

- ⊕ 現在の道路空間を、誰がどのように利用しているかを把握する。
- ⊕ 道路状況、交通状況、沿道状況等に着目して整理する。
- ⊕ 地域のイベント等の特殊な使用方法がある場合も整理する。
- ⊕ 曜日や時間帯別による交通状況の変化や、上下線別や区間毎の違いに着目する。

■ 主な整理の視点

○ 道路状況の調査

- 横断構成
- 構造物
- 公共交通施設
- バリアフリーに関する施設
- 道路占用物 など

○ 沿道状況の調査

- 主な沿道施設
- 駐車場、駐輪場 など

○ 交通状況の調査

- 交通量、渋滞
- 駐停車
- 交通規制
- 交通事故
- 通学路指定
- 公共交通 など

○ その他

- 住民意見
- イベント等による利用 など

2. 基本的な検討方法

② 関連計画の整理

- ✦ 地域や道路空間に関連する計画を収集・整理し、検討区間の位置付けを整理する。

関連計画の例

- ※ 総合計画
- ※ 都市計画
- ※ 土地利用計画
- ※ 中心市街地活性化基本計画
- ※ 各種交通計画
(総合交通計画、自転車ネットワーク計画、公共交通計画 等)
- ※ 各種道路計画
- ※ 交通安全対策事業計画
- ※ 移動円滑化基本構想
- ※ その他道路に関する将来計画

など

2. 基本的な検討方法

③ 基本方針の設定

- ⊕ 道路整備によって実現すべき基本方針を設定する。
- ⊕ 基本方針は目標の優先順位を示すもの。整備手法を検討する際の指針となるもの。
- ⊕ 検討対象によっては、区間の途中で異なる基本方針の設定が必要となる。

【基本方針の設定(例)】

①道路利用形態の整理

視点	課題
道路状況	<ul style="list-style-type: none">➤ 歩道が狭幅員➤ 自転車走行空間が未整備
交通状況	<ul style="list-style-type: none">➤ 通勤通学時は歩行者自転車が多い➤ バス路線でありバス利用者が多い
沿道状況	<ul style="list-style-type: none">➤ 商業施設が連担している
その他	<ul style="list-style-type: none">➤ イベントスペースとして活用 (夏祭りにおいて道路を封鎖)

②関連計画の整理

- 自転車ネットワーク路線
- バリアフリー重点整備地区
- 交通ネットワークが整備された利便性の高いまち
- 都市のシンボルとなる道路
- ひとが集い、にぎわいのあふれるまち

③基本方針の設定

- 歩行者の通行機能の強化
- 公共交通の通行機能・アクセス機能の向上
- 自転車の通行機能の確保
- にぎわい空間の確保

2. 基本的な検討方法

④検討が必要な道路機能の抽出

■検討が必要な道路機能の抽出判定表

- ⊕ 基本方針の実現に加えて、一般的にまちなか道路として検討が必要な道路機能を抽出する。
- ⊕ 必要な道路機能の抽出は、『検討が必要な道路機能の抽出判定表』を用いて実施する。
- ⊕ 地域の実情を勘案し、必要な道路機能は適宜追加する。

道路機能		判定指標・基準	整備手法	指標設定根拠
交通主体	機能			
歩行者	通行機能	土地利用上、必要性が高い区間(公共施設、病院、福祉施設、大規模商業施設、工業団地等が立地) 人家等が連担する区間 公共交通へのアクセス(駅、主要なバス停等)の周辺 地形、気象条件上、必要となる区間(積雪、凍結対策等) 歩行者や自転車が多い区間 通学路(中学生、高校生等の通学経路を含む) 歩行者・自転車と車両の事故発生または恐れのある地点(事故多発地点等) 他の計画、構想等に位置づけられている区間(移動等円滑化基本構想等) あんしん歩行エリア 横持ち搬送が多く歩行者空間に余裕を確保すべき道路 その他、地域の実情により必要性が高いと判断される道路	歩道等 無電柱化 など	歩行者自転車通行空間 整備の手引き p.3~22 端末物流対策の手引き
	滞留機能	市街地あるいは駅前広場や停留所等の交通結節点など、滞留のための空間を確保する必要がある道路	広場 ベンチ など	道路構造令の解説と運用 p.82~83
自転車	通行機能	自転車交通量が特に多い道路 (500~700台/12h以上) 自転車ネットワーク路線 その他、地域の実情により必要性が高いと判断される道路	自転車道 自転車専用通行帯 車道混在 など	歩行者自転車通行空間 整備の手引き p.3~22
	滞留機能	著しい放置自転車が発生し、道路外に駐輪場を確保できない道路 その他、地域の実情により必要性が高いと判断される道路	駐輪場	路上自転車・自動二輪車等駐 車場設置指針 同解説 p.1~5
自動車	通行機能	交通量と交通容量に差異が見られる道路	車道 車線数 幅員 中央帯など	道路構造令の解説と運用 p.176~199
	アクセス機能	自動車の停車により車両の安全かつ円滑な通行が妨げられる箇所 その他、地域の実情により必要性が高いと判断される道路	停車帯 路肩 駐停車ベイ	道路構造令の解説と運用 p.203~216
公共交通	通行機能	交通量が多く、路線バス等の運行に著しく支障がある道路	バスレーン	交通規制基準 第21、第22
	アクセス機能	日交通量が9000台以上かつ、バスの運行本数が60本/日以上 の道路	バス停留所	バス利用・運行環境 整備マニュアル p.3~7
		市街化区域または用途地域内で、かつ人口集積地域(40人/ha 以上)内のバス停がある道路 教育施設(小中学校除く)、医療施設、商業施設から300m以内 のバス停がある道路	バス乗降場 (上屋・ベンチ)	
		バス便数の多いバス停がある道路 (30本/日以上) 鉄道駅から300m以内のバス停がある道路 他の計画、構想等に位置づけられている区間(移動等円滑化基本 構想等) その他、地域の実情により必要性が高いと判断される道路 公共交通利用不便地域から自転車でアクセス可能な幹線的バス 路線 その他、地域の実情により必要性が高いと判断される道路	バス乗降場 (駐輪場)	
環境機能	第4種第1級および第2級の道路 景観等の理由で道路緑化が必要と判断される道路 その他、地域の実情により必要性が高いと判断される道路 街の顔となる目抜き道路や交通拠点 集客性のある箇所(商店街・観光地) 歴史的街並みの保全が必要な道路 景観条例・景観整備計画等のある道路 伝統的祭りが行われるなど、地域文化の復興や観光振興に資す る箇所、特に整備が望まれる箇所 その他、地域の実情により必要性が高いと判断される道路	植樹帯(樹)等 無電柱化	歩行者自転車通行空間 整備の手引き p.43 無電柱化に係るガイドライン 第6期無電柱化推進計画に関 わる栃木県の基本的な考え方	
防災機能	緊急輸送道路に位置づけられている道路 指定避難場所に通じる道路 その他、地域の実情により必要性が高いと判断される道路	無電柱化		
にぎわい機能	祭りやイベント等の地域の要請に対応する必要がある道路	地域活動空間	道路構造令の解説と運用 p.104	

2. 基本的な検討方法

⑤整備手法の検討<自転車の通行機能> 例

- 『歩行者自転車通行空間の手引き』に準じ、下の表に基づいて整備手法を設定する。
- 各整備手法の構造については、『栃木県版自転車利用環境創出ガイドライン』に準拠する。

■自転車通行空間の整備形態比較表

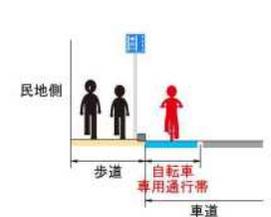
条件内容		自転車道	自転車専用通行帯	車道混在	既設の自転車歩行者道を活用
自転車交通量	700台/12h以上	○	○	△	×
	500以上700台/12h未満	△	○	△	×
	500台/12h未満	△	○	○	×
自動車交通量	4000台/日以上	○	○	×	×
	4000台/日未満	△	○	○	×
自動車の速度	50km/h超	○	△	×	×
	50km/h	△	○	△	×
	50km/h未満	△	○	○	×
当面の整備形態の場合		—	○	○	○

■自転車通行空間の整備手法イメージ

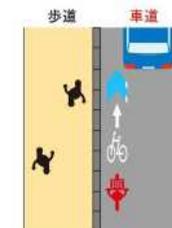
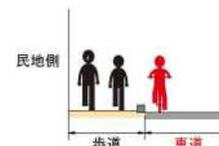
自転車道



自転車専用通行帯



車道混在



2. 基本的な検討方法

⑤整備手法の検討<自動車のアクセス機能> 例

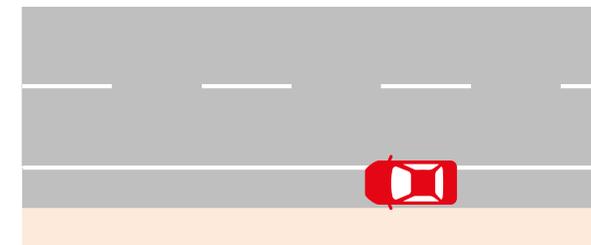
- 『道路構造令の解説と運用（（社）日本道路協会）』に準じ、停車帯または路肩による駐停車空間の整備を基本とする。
- 連続的な幅員が確保できないケースや連続した空間は不要なケースでは、駐停車ベイによる整備も選択できる。

■ 自動車の駐停車空間の整備手法判定表

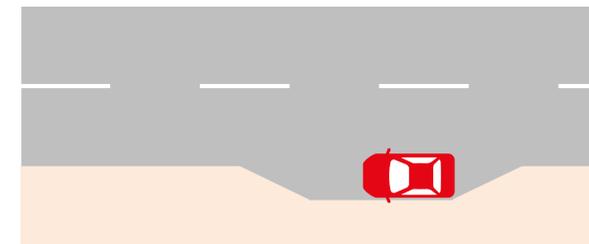
条件	滞留車両	道路規格	基本形		やむを得ない場合	
			整備手法	幅員	整備手法	幅員
沿道施設が連担するなど、連続した駐停車空間が必要	普通車	第3種	路肩	2.5m	駐停車ベイ	2.5m
		第4種	停車帯	2.5m	駐停車ベイ	2.5m
	小型車	第3種	路肩	1.5m	駐停車ベイ	1.5m
		第4種	停車帯	1.5m	駐停車ベイ	1.5m
連続した駐停車空間は不要	普通車	—	駐停車ベイ	2.5m	—	—
	小型車	—	駐停車ベイ	1.5m	—	—

■ 自動車の駐停車空間の整備手法イメージ

路肩または停車帯



駐停車ベイ



2. 基本的な検討方法

⑤ 整備手法の検討<地域活動空間> 例

■ 道路占用許可の特例を用いた例

道路占用許可の特例とは

道路の占用許可は、道路法において、道路の敷地外に余地が無く、やむを得ない場合(無余地性)で一定の基準に適合する場合に許可できるとされていますが、まちのにぎわい創出や道路利用者等の利便の増進に資する施設について、都市再生特別措置法(以下「都市再生法」という。)に規定する都市再生整備計画に位置付ける等の一定の条件の下で、無余地性の基準を緩和できることとした制度です。

特例道路占用区域



群馬県高崎市(オープンカフェ、自転車駐輪器具)

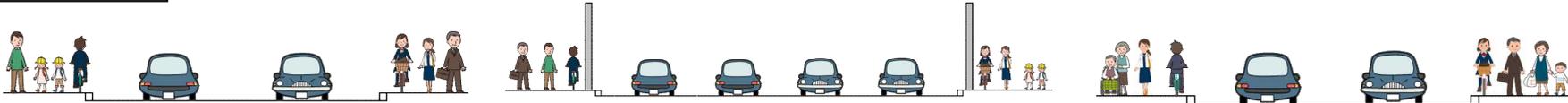
2. 基本的な検討方法

⑥道路空間全体の編成

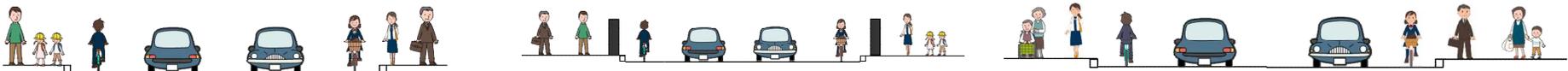
- 各整備手法の結果を踏まえ、道路空間全体を編成し、現在の道路幅員と比較する。
- 一般断面に加え、交差点部やバス停等がある特殊部についても整理する。

■道路空間全体の構成整理イメージ

現況の道路空間



必要な機能を単純に編成した道路空間イメージ



【比較結果】
現況幅員 = 編成した幅員

『⑧新しい道路空間の
決定』へ

【比較結果】
現況幅員 > 編成した幅員

『⑧新しい道路空間の
決定』へ
※基本方針で設定した優先度の
高い空間に余った幅員を割り当
てる

【比較結果】
現況幅員 < 編成した幅員

『⑦道路空間の配分調
整』へ

※留意点

都市計画道路幅員と編成した幅員が異なる区間について「⑦道路空間の配分調整」の検討へ進む場合、都市計画道路としての整備方針^{*1}についても検討する必要があるため、都市計画課と十分協議すること。

^{*1} 都市計画道路が未整備のままの場合、自由な建築活動が阻害されることで地域の活性化等に影響を及ぼす可能性があるが、一方で当該都市計画道路を前提にまちづくり・建築物の整備が行われてきた経緯についても十分留意する必要がある。

2. 基本的な検討方法

⑦道路空間の配分調整

- ⊕ 既存の道路幅員内に収まらない場合には、従来の拡幅による整備だけでなく、「道路を賢く使う」という視点から道路空間再配分の可能性を検証する。

※ 道路構造令の弾力的な運用

- 道路構造例には、地域の状況に応じて弾力的に運用できる規定や特例規定がある。更に、栃木県では県条例で県独自の緩和規定を追加している。これらを活用し、地域特性や道路利用状況に適した道路構造を検討できる。

【道路構造令の弾力的な運用(例)】

■ 道路構造令の県条例(第4条3項)

- 3 前項に規定する道路以外の道路(第二種の道路で対向車線を設けないもの並びに第三種第五級及び第四種第四級の道路を除く。)の車線数は四以上(交通の状況により必要がある場合を除き、二の倍数)、第二種の道路で対向車線を設けないものの車線数は二以上とし、当該道路の区分及び地方部に存する道路にあつては地形の状況に応じ、次の表に掲げる一車線当たりの設計基準交通量に対する当該道路の計画交通量の割合によって定めるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

区分		地形	一車線当たりの設計基準交通量(単位 一日につき台)
第一種	第二級	平地部	一一、〇〇〇
		山地部	九、〇〇〇
	第三級	平地部	一一、〇〇〇
		山地部	八、〇〇〇
	第四級	平地部	一一、〇〇〇
		山地部	八、〇〇〇
第二種	第一級		一八、〇〇〇
	第二級		一七、〇〇〇
第三種	第二級	平地部	九、〇〇〇
	第三級	平地部	八、〇〇〇
		山地部	六、〇〇〇
	第四級	山地部	五、〇〇〇
第四種	第一級		一一、〇〇〇
	第二級		一〇、〇〇〇
	第三級		一〇、〇〇〇

交差点の多い第四種の道路については、この表の一車線当たりの設計基準交通量に〇・六を乗じた値を一車線当たりの設計基準交通量とする。

■ 特例規定の例(道路の区分)

- 2 第一種の道路は、第1号の表に定めるところにより第1級から第4級までに、第2種の道路は、第2号の表に定めるところにより第1級又は第2級に、第3種の道路は、第3号の表に定めるところにより第1級から第4級までに、第4種の道路は、第4号の表に定めるところにより第1級から第4級までに、それぞれ区分するものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、該当する級が第1種第4級、第2種第2級、第3種第5級又は第4種第4級である場合を除き、該当する級の1級下の級に区分することができる。

2. 基本的な検討方法

⑦道路空間の配分調整

※ 車線数の検証

- 必要となる車線数は、設計基準交通量と計画交通量（もしくは現況交通量）を比較することで決定する。
- 道路構造や交通実態を踏まえて計算で算出した交通容量と計画交通量（もしくは現況交通量）を比較することで車線数を決定することでも良い。

【道路構造や交通実態を踏まえた交通容量による必要車線数の検証(例)】（茂木町茂木増井線の場合）

■設計基準交通量

区分		地形	設計基準交通量 (単位1日(こつき台))
第1種	第2級	平地部	14,000
	第3級	平地部	14,000
		山地部	10,000
	第4級	平地部	13,000
山地部		9,000	
第3種	第2級	平地部	9,000
	第3級	平地部	8,000
		山地部	6,000
	第4級	平地部	8,000
山地部		6,000	
第4種	第1級		12,000
	第2級		10,000
	第3級		9,000

■道路構造や交通実態を踏まえた交通容量による検証

$$C = CB * \gamma L * \gamma C * \gamma N * \gamma I$$

$$= 2,500 * 1.0 * 1.0 * 0.98 * 0.85$$

$$= 2,086$$

可能交通容量の算定式
(「道路の交通容量」P.93,96)
 γL :車道幅員 γC :側道余裕
 γN :二輪車混入 γI :沿道状況

$$CD = C * \gamma P$$

$$= 2,086 * 0.85$$

$$= 1,773$$

設計交通容量に換算
(「道路の交通容量」P.84,103)
 γP :地域区分

$$C12 = CD * 100 / K$$

$$= 1,773 * 100 / 15.39$$

$$= 11,520$$

評価基準交通容量に換算
(「道路の交通容量」P.103,104)
 K :K値

$$C24 = C12 * 1.3$$

$$= 11,520 * 1.3$$

$$= 14,976$$

24時間に換算
(昼夜率を乗ずる)

$$C24' = C24 / \gamma T$$

$$= 14,976 / 1.05$$

$$= 14,262$$

実台数に換算
(「道路の交通容量」P.105)
 γT :大型車混入・大型車換算

車線幅員や側方余裕幅、ピーク率や大型者混入率など交通容量に影響を与える要因が少ない

代表的な第4種第3級の道路の設計基準交通量(9,000台/日)に対し、交通容量は14,262台/日と算出

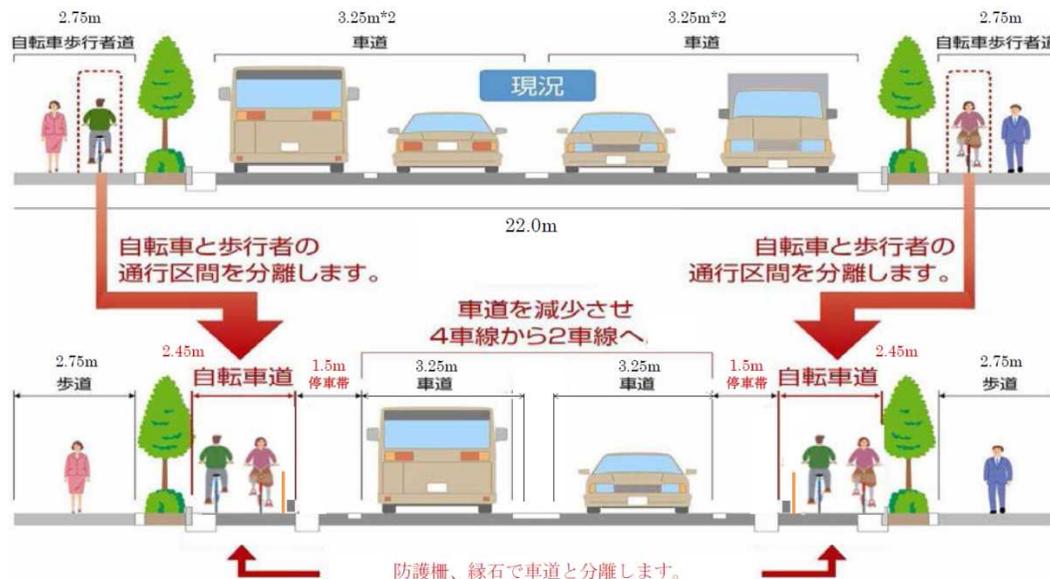
※検証の際は「道路の交通容量(社団法人 日本道路協会)」要参照

2. 基本的な検討方法

⑦道路空間の配分調整

※ 自動車通行空間の検証

- ・人口減少・高齢化による自動車交通量の推移を把握
- ・周辺道路ネットワークの整備状況を把握 など



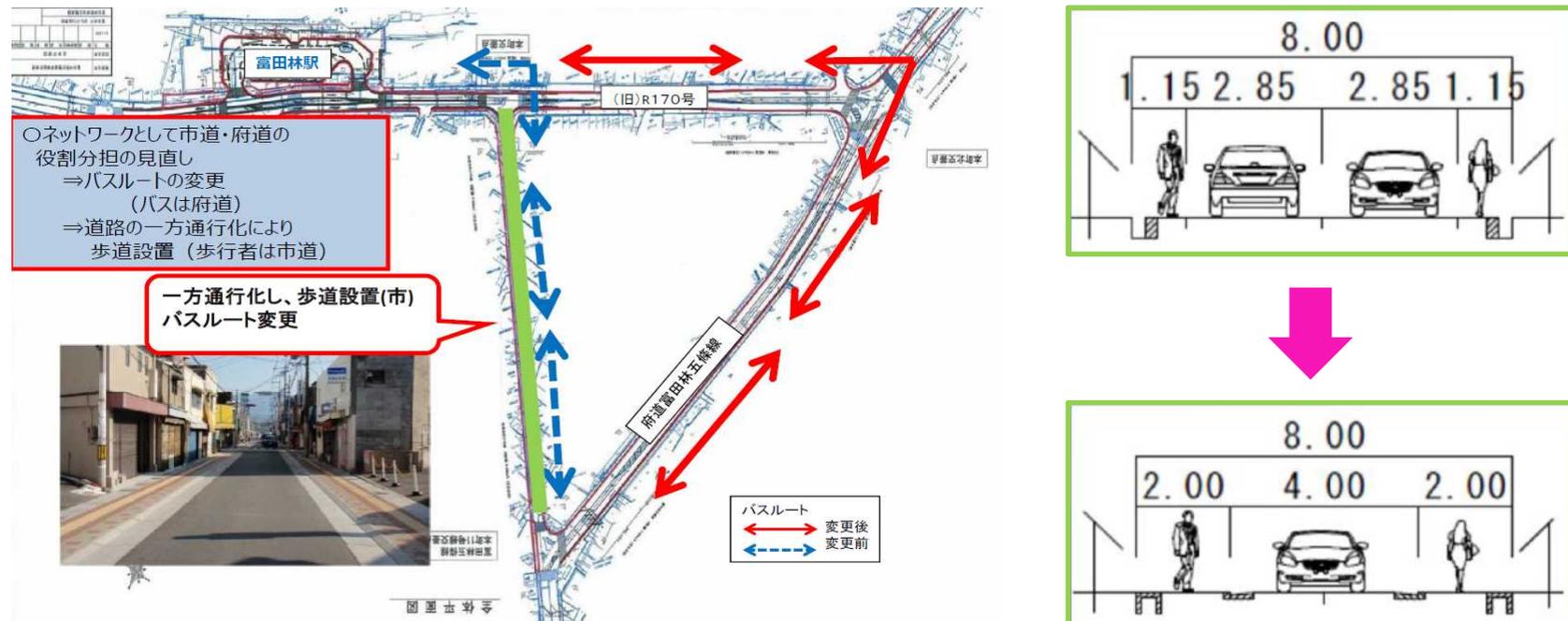
車線数縮小による自転車走行空間創出(高松市)

2. 基本的な検討方法

⑦道路空間の配分調整

※ 面的な道路ネットワークによる役割分担

- 自動車交通の分散化、各種ネットワーク計画の見直し など



自動車交通の分散による歩行空間の確保(大阪市)

2. 基本的な検討方法

⑦道路空間の配分調整

※ 道路利用特性の分析

- 道路空間の重ね合わせ、時間帯別交通規制 など



駐車規制実施時間
【駐停車禁止】
7:30~8:30
16:00~18:00
【駐車禁止】
8:30~16:00
18:00~翌7:30

事例Ⅳ-3 通勤通学の時間帯を指定して駐停車禁止規制を実施した事例

多様な自動車アクセス空間の共存(郡山市)

自転車通行空間と荷捌き空間の共存

2. 基本的な検討方法

⑦道路空間の配分調整

※ 関係者との協働

- 市街地再開発による沿道建物のセットバック
- 道路外での駐車場、駐輪場の整備 など

沿道建物の
セットバック
(宇都宮市)



民地内に
バス待合場設置
(世田谷区)



写真 商店街の空き店舗を活用した
短時間駐輪スポットの事例 (高松市)

整備費用や建物の賃料の一部を行政が支援することにより、商店街による空き店舗を活用した駐輪場整備が進められている

道路管理者以外の主体による
駐輪場の整備
(高松市)

2. 基本的な検討方法

⑦道路空間の配分調整

※ 特異日のみの対応（特に観光地など）

- ・ 休日のみの通行規制
- ・ パーク&ライド
など

休日通行規制による
トランジットモール化(那覇市)



観光シーズンの
パーク&バスライド(奈良市)

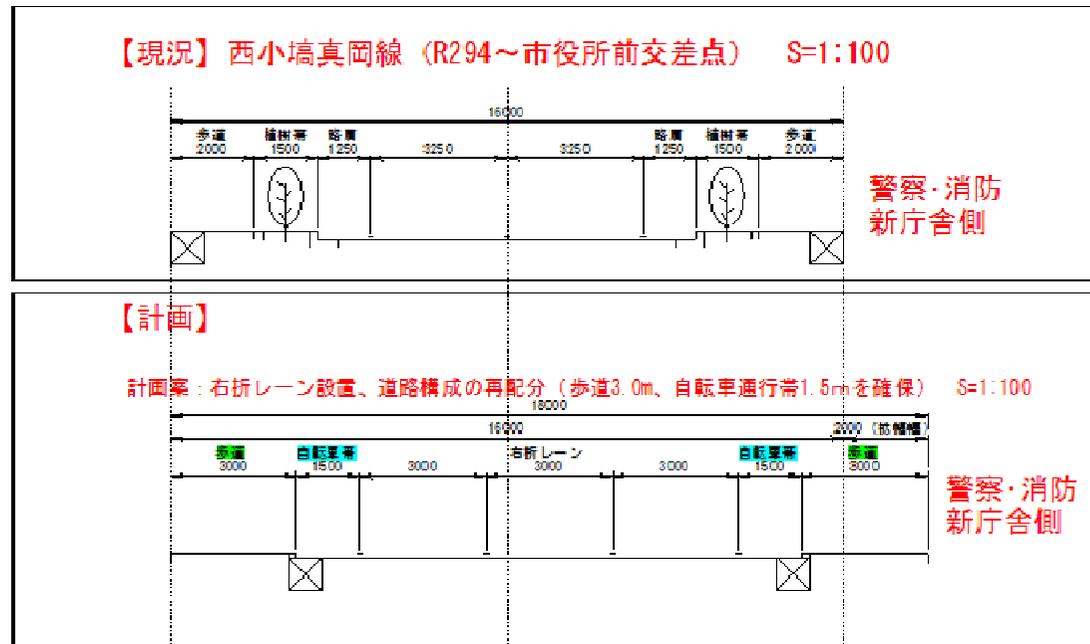
2. 基本的な検討方法

⑧新しい道路空間の決定

- ⊕ 当該道路の課題の大きさ、整備効果の発現時期、予算的制約、空間的制約、関係者との調整結果等を総合的に勘案し、最終的な整備方針を決定する。
- ⊕ 検討の結果、現在の道路幅員内に収まらない場合については、従来どおり拡幅（都市計画変更）による整備を検討する。
- ⊕ 社会に大きな影響を与える施策の導入にあたっては、社会実験を実施した上で、本格的な施策導入を決定したり、改善策の検討を行うことも有効である。

■配分調整した拡幅整備の事例(真岡市荒町)

標準横断面図



当該事例では、植樹帯を撤去して生まれた空間を自転車専用通行帯に割り当てたことにより、拡幅幅をW=2.0mに抑えることができた。

3. 参考（道路空間再配分の事例）

一方通行化による歩行空間・荷捌き空間の確保（愛媛県松山市）



整備前



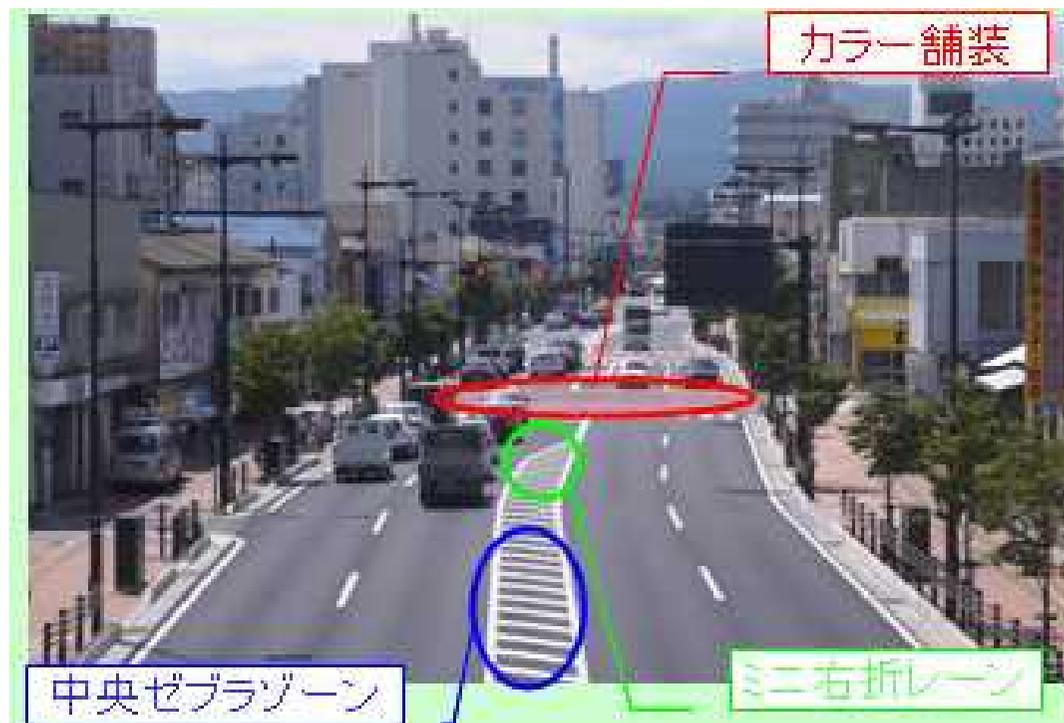
整備後

3. 参考（道路空間再配分の事例）

車線及び路肩幅員の縮小による中央ゼブラ・右折たまりの創出
（福島県いわき市）



整備前



整備後

3. 参考（道路空間再配分の事例）

区間毎に異なる断面で自転車通行空間を確保（石川県金沢市）



整備前



A



整備後



B

3. 参考（道路空間再配分の事例）

自動車通行空間の縮小による駐輪スペースの確保（名古屋市伏見通り）



整備前



整備後

4. 参考（ケーススタディ事例）

■検討例【茂木町茂木増井線】

■現況と課題

- ⊕ 歩道が狭い。
- ⊕ 周辺には茂木高校、茂木中学校等が立地。
- ⊕ 商店街で荷捌き需要がある。
- ⊕ 道路西側に総合情報施設が立地予定。



■基本方針

- ・ 歩行者通行機能（西側）
- ・ 自転車通行機能（西側）
- ・ 自動車アクセス機能（東側）

■整備手法

- ・ 自転車専用通行帯（西側）
- ・ 歩道拡幅（西側）
- ・ ゆうゆう路肩（東側）

