

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～

平成 28 年 3 月

栃木県 県土整備部

## はじめに

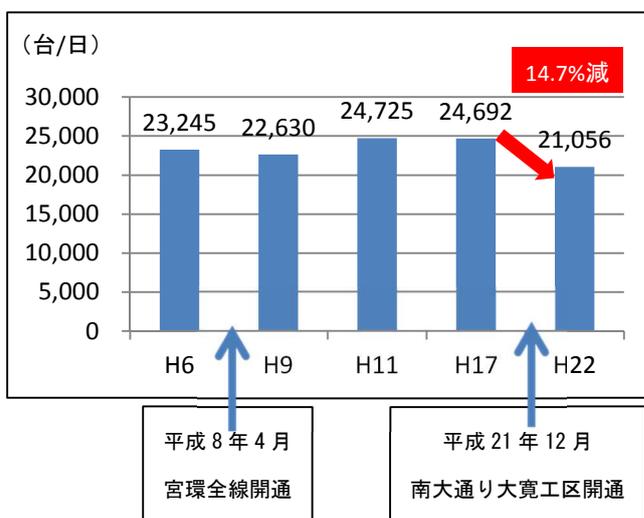
これまでの道路空間の整備方針を振り返ると、戦後の高度経済成長や急激に進展したモータリゼーションに対応するため、自動車走行空間の拡大を優先した整備が進められてきた。県内においては、自動車交通の円滑化を目的とする郊外の幹線道路ネットワークの整備に伴い、中心市街地の自動車交通量は減少の傾向にある。

その一方で、近年の社会経済状況の変化の中で、道路空間に求められる機能は大きく変化してきており、例えば、環境負荷の低減の追求や健康志向の高まり等を背景とした自転車通行空間拡大の必要性、子供や高齢者等の安全な通行に配慮した歩行空間の必要性、お祭りやイベントなどの人が集まるにぎわいの場としての役割、誰もがスムーズに移動できるような公共交通利用環境の向上などが求められている。また、例えば都市における目的別トリップの構成割合を見てみると、平日の私事目的のトリップ割合が増加するなど、高齢化に伴って交通の質についても変化が生じている。

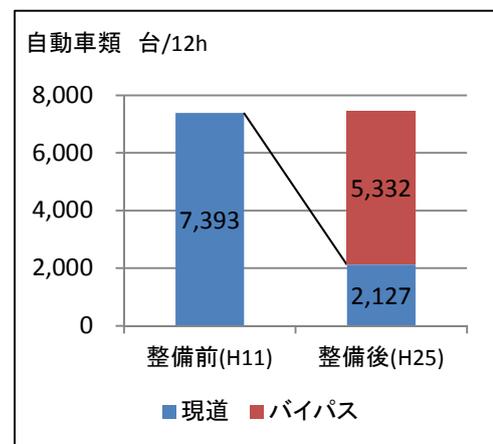
さらに今後本格的に訪れる人口減少・超高齢化社会を見据えれば、既存の市街地を中心に、自転車や徒歩で行ける範囲内に必要な都市機能をバランス良く集積させて利便性を高めることや、公共交通の充実強化によって、高齢者をはじめ誰もが安全でスムーズに移動できるような都市を実現していくことが、まちづくりの観点からも求められている。

このような状況の中で、主に中心市街地におけるいわゆる「まちなか道路」においては、多様な利用者が存在することから、求められる機能も多岐にわたっており、現在道路が有する機能と将来に渡って道路に求められている機能に大きな乖離が生じてきている。しかし、まちなか道路における単純な空間の拡大による機能の強化は、沿道建物の立地による空間的制約や、道路行政の財政的制約から実現が困難な場合も多い。

そのため、周辺道路のネットワーク構成を踏まえ、それぞれの道路の役割や位置付けを明確にした上で、まちなか道路の限られた空間をいかに賢く使うかという視点を持ち、必要な機能を満足するような道路空間を創出していくことが、今後の道路行政における重要な課題である。



宇都宮大通りの自動車交通量の推移



茂木市街地の自動車交通量の推移

# まちなか道路空間活用の手引き

## 目 次

1. 本手引きの位置付け .....	1
1.1 目的と適用範囲.....	1
1.2 基本理念.....	2
1.3 用語の定義.....	3
1.4 本手引きの構成.....	5
2. 基本的な検討方法.....	6
2.1 検討の流れ.....	6
3. 整備手法の検討方法 .....	30
3.1 歩行者に関する機能 .....	30
3.2 自転車に関する機能 .....	40
3.3 自動車（一般車・タクシー・貨物車）に関する機能 .....	45
3.4 公共交通（バス）に関する機能 .....	57
3.5 環境機能.....	67
3.6 防災機能.....	71
3.7 にぎわい機能 .....	71
4. 道路空間再配分の事例.....	76
5. 参考資料 .....	82
6. ケーススタディ事例 .....	83
6.1 【適用事例 1】 茂木町茂木増井線.....	83
6.2 土木事務所管内毎のケーススタディ事例 .....	90

## 1. 本手引きの位置付け

### 1.1 目的と適用範囲

本手引きは、まちなか道路の機能を最大限発揮させるため、既存の限られた道路空間の再配分を行おうとする際に必要となる基本的な考え方や注意点をまとめたものである。栃木県がまちなか道路において道路空間再配分による整備を検討する際には、本手引きを適用して、将来に渡って道路に求められる機能を適切に考慮し、柔軟な判断により実施するものとする。

また、本手引きは道路空間再配分による整備手法や事例を整理しており、まちなか道路以外であっても、道路空間再配分にあたっては参考とすることができる。

#### 【本手引きが示す主な内容】

- ※ まちなか道路空間の目指すべき将来像の検討方法
- ※ まちなか道路空間活用の構想段階から事業実施に至るまでのプロセス
- ※ 道路空間再配分などの「道路を賢く使う」考え方
- ※ 道路空間再配分の具体的な整備手法や事例

#### 【本手引きの適用範囲】

- ※ 道路の利用状況やニーズが変化しており、現状の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 など
  - 現在の道路空間に余剰のある道路  
(例)・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

まちなか道路は都市計画道路である場合が多い。**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、現道幅員内で早期対策の必要な箇所（都計幅＞現道幅）

## 1.2 基本理念

まちなか道路空間を活用するにあたっての基本理念と必要な視点は以下のとおりである。

### 【まちなか道路空間活用の基本理念】

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」を主役とした快適で安全・安心な道路空間を創出し、「まち」のにぎわいづくりに貢献する。

### 【必要な視点】

- ※ 道路の利用形態の変化や道路に求められるニーズの変化を適切に把握し、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。
- ※ 子供から高齢者までの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。
- ※ 既存の道路空間内における道路空間再配分など「道路を賢く使う」視点を持って、効率的・効果的な手法による道路空間の創出を目指す。

### 1.3 用語の定義

#### 「まちなか道路」

- ※ 商業、医療、福祉、教育、金融、公共施設などの都市機能が、一定程度集積している区内にある道路（広域拠点、地域拠点、生活拠点）
- ※ 歩行者、自転車、自動車、公共交通などの多様な交通主体が、多様な使い方をして
- ※ 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



図 1-1 まちなか道路のイメージ

## 「道路空間再配分」

※ 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

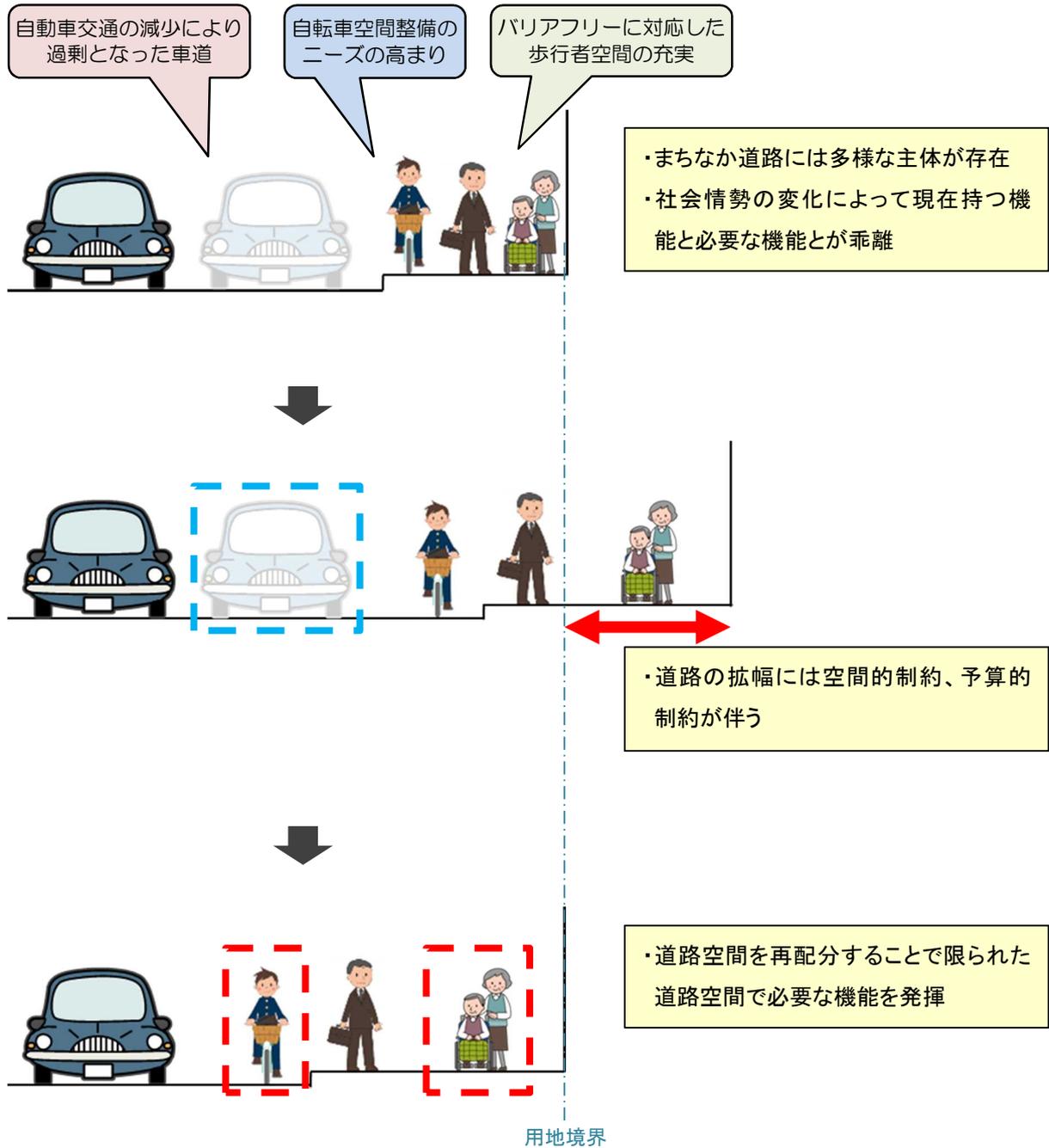


図 1-2 道路空間再配分のイメージ

#### 1.4 本手引きの構成

本手引きでは、まちなか道路空間の活用に関して、以下の内容を中心に取りまとめている。

表 1-1 まちなか道路空間活用の手引きの構成

章番号	タイトル	内容
第1章	本手引きの位置付け	手引きの目的と適用範囲、基本理念や必要な視点、用語の定義、手引きの構成を紹介する。
第2章	基本的な検討方法	新たな道路空間を決定するまでの流れ、検討方法を紹介する。
第3章	整備手法の検討方法	道路機能毎の具体的な整備手法の検討について、検討手順やポイントについて紹介する。
第4章	道路空間再配分事例	まちなか道路空間再配分を実施する際に参考となる、全国において実施された事例を紹介する。
第5章	参考資料	関連する技術基準を紹介する。
第6章	ケーススタディ事例	県内における道路空間再配分について、ケーススタディを実施した事例を紹介する。

## 2. 基本的な検討方法

### 2.1 検討の流れ

まちなか道路において道路空間再配分により新たな道路空間を検討するにあたっては、以下の流れに沿って実施するものとする。

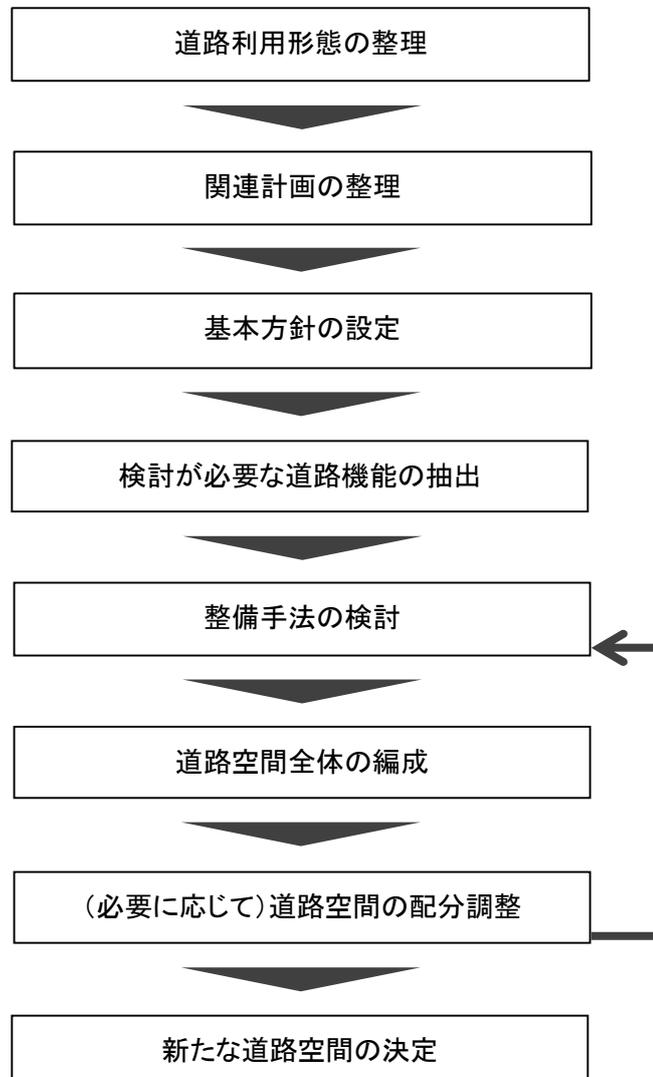


図 2-1 新たな道路空間検討の流れ

## ■ 合意形成の方法

計画の策定においては、関係する行政機関や地元関係者等と、計画の早期の段階から十分なコミュニケーションを取り、合意形成を図るように努めることが望ましい。そのため、対象とする事業の規模や、道路空間の整備が周辺に与える影響の大きさなどを総合的に勘案し、下表に示すような幅広い関係者が参画できる体制を構築するものとする。

表 2-1 合意形成プロセスに参画する関係者の例

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

### 2.1.1 道路利用形態の整理

まちなか道路空間の整備を検討するにあたっては、はじめに検討区間の現在の道路利用形態を明らかにする必要がある。整理にあたっては、道路状況（横断構成や構造物等）、交通状況（交通量、交通事故、駐停車等）、沿道状況（沿道施設等）に着目する。また、地域のイベント等による特殊な利用方法がある場合は、その内容も整理する。

また、まちなか道路においては多様な交通主体が多様な道路の使い方をしていることから、曜日や時間帯による交通状況の変化や、上下線毎や区間毎の道路空間の利用形態の違い等を把握し、限られた道路空間を有効活用するために、より詳細にデータを整理することが必要である。

道路利用形態を整理する際の主な視点をまとめると以下ようになる。

表 2-2 道路利用形態の主な整理の視点

視点	整理内容
道路状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>※ 道路の種級区分</li> <li>※ 横断構成               <ul style="list-style-type: none"> <li>車道（幅員、車線数）</li> <li>中央帯（幅員、構造）</li> <li>路肩（幅員）</li> <li>自転車通行空間（形態、幅員）</li> <li>歩行者通行空間（形態、幅員）</li> <li>植樹帯（形態、幅員、植樹の種類）</li> </ul> </li> <li>※ 構造物（橋梁、トンネル など）</li> <li>※ 公共交通に関する施設（バス停留所、バスベイ など）</li> <li>※ バリアフリーに関する施設（点字ブロック など）</li> <li>※ その他道路占有物の有無 など</li> </ul>
交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>※ 自動車交通（交通量、速度、渋滞状況）</li> <li>※ 自転車交通（交通量）</li> <li>※ 歩行者交通（交通量）</li> <li>※ 駐停車車両（種類、発生量、阻害率、横持ち搬送の状況）</li> <li>※ 公共交通（バス運行本数、利用者数）</li> <li>※ 交通規制状況（規制速度、駐車・停車禁止規制、専用通行帯 など）</li> <li>※ 交通事故（発生件数、位置）</li> <li>※ 通学路（小学校・中学校・高校） など</li> </ul>
沿道状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>※ 主な沿道施設（商業施設、学校、公共施設、病院 など）</li> <li>※ 隣近所駐車場・駐輪場（位置、規模、構造、大型車の可否） など</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>※ 住民意見</li> <li>※ イベント等における特殊な道路空間の利用 など</li> </ul>



### 2.1.2 関連計画の整理

整備を検討する区間を対象として、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。関連する計画として以下に参考例を示す。

表 2-3 収集資料リスト（参考例）

資料名	
※ 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 など）	
※ 各種道路計画	
※ 交通安全対策事業計画（あんしん歩行エリア、ゾーン 30、コミュニティゾーン など）	
※ 移動円滑化基本構想	
※ その他道路に関する将来計画	など

### 2.1.3 基本方針の設定

現在の道路空間にどのような問題点が生じているのかを把握し、将来に渡って道路が持つべき機能を見据えた上で、新たな道路空間によって実現すべき基本方針を設定する。

また、基本方針は路線の整備目標や目標の優先順位を示すものであり、個々の道路機能や整備手法を検討する際の指針となるものである。

なお、検討対象区間によっては、区間の途中で異なる基本方針の設定が必要となる場合がある。まちなか道路空間の活用にあたっては、限られた道路空間を最大限に活用する必要があるため、このような場合は対象区間の分割を行い、分割された区間毎に基本方針を設定する。

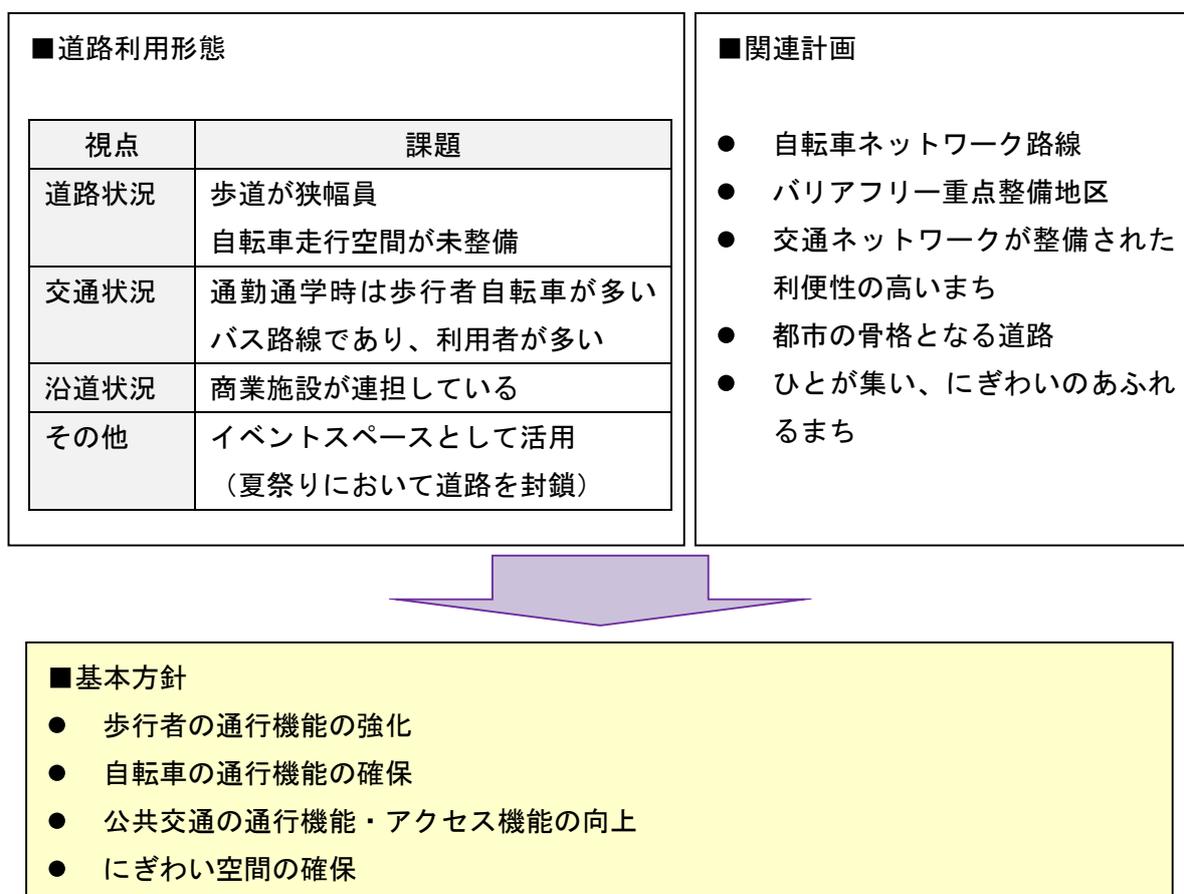


図 2-2 基本方針の設定（例）

#### 2.1.4 検討が必要な道路機能の抽出

まちなか道路空間を整備するにあたっては、基本方針を実現するために必要な機能を確保することが最優先となるが、まちなか道路においては多様な利用者が存在することから、求められる機能も多岐に渡っている。そのため、基本方針に基づいた優先して確保すべき機能に加え、まちなか道路としてその他に必要とされる機能も可能な限り満足させることが望ましい。そこで、一般的なまちなか道路において検討が必要な道路機能を抽出する必要がある。

抽出にあたっては、以下に示す「検討が必要な道路機能の抽出判定表」に従い、判定指標・基準への該当チェックによって実施する。

なお判定時は、現在の道路利用形態だけではなく、将来必要となる道路利用形態や関連計画上の位置付けも勘案する。また、下表の判定指標・基準に該当しなくとも、地域の実情により必要性が高いと判断される道路機能があれば、追加で抽出することができる。さらに地域の実情により、判定表以外の機能が必要となる場合は、適宜検討するものとする。

表 2-4 検討が必要な道路機能の抽出判定表

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くの区間 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、地域の实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.85~87
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、地域の实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、地域の实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.182~205
	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、地域の实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.209~222
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 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、地域の实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、地域の实情により必要性が高いと判断される道路	バス停留所  バス乗降場 (上屋・ベンチ)  バス乗降場 (駐輪場)	バス利用・運行環境 整備マニュアル p.3~7
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、地域の实情により必要性が高いと判断される道路	植樹帯(樹)等	歩行者自転車通行空間 整備の手引き p.43
		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、地域の实情により必要性が高いと判断される道路	無電柱化	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、地域の实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.108

### 2.1.5 整備手法の検討

前項目で抽出された検討が必要な道路機能毎に、整備手法を整理する。具体的な整備手法の検討は、各種基準やマニュアルにより行うものとする。なお、代表的な基準と基本的な考え方については、第3章に示す。

### 2.1.6 道路空間全体の編成

道路機能毎に検討した整備手法により、道路空間全体の構成を整理する。ここでは、必要な道路機能を確認するために各整備手法の望ましい幅員を単純につなぎ合わせた全体幅員と、現在の道路の全体幅員を比較する。また、交差点部や、バス停留所等がある特殊部については特に空間が不足するケースが多いことから、十分検討する必要がある。

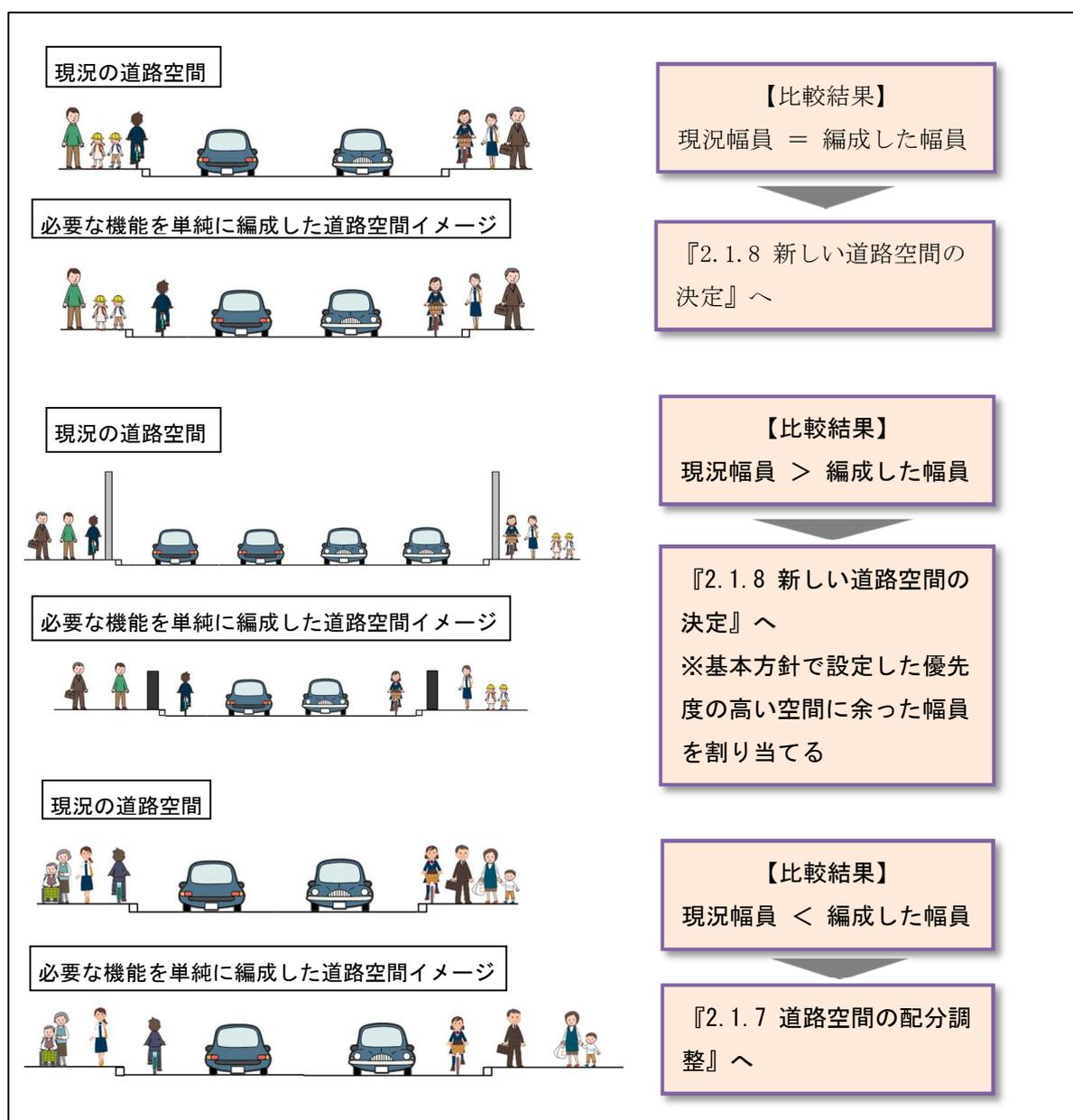


図 2-3 道路空間全体の構成整理のイメージ

※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「2.1.7 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。

### 2.1.7 道路空間の配分調整

道路空間全体の編成を検討した後、必要な道路機能を当該路線の道路空間のみで確保しようとする、現在の道路用地内に収まらず、必要な用地幅の確保に過大な事業費を要する場合も多い。その場合は、従来の道路空間の拡大による課題解決だけでなく、道路空間を賢く使うという視野を持って、安全性の確保を念頭におきつつ、既存の道路ストックの有効活用や、関係者との協働による課題解決の可能性を検証し、必要に応じて道路空間の配分を調整するものとする。

現在の道路用地内に収まる場合は、基本方針で設定した優先的する機能に余った幅員を配分する。

### ○道路構造令の弾力的な運用

道路構造令には、最低値を定めそれ以上の値を採用できる規定、標準を定めその前後の値を採用できる規定があり、さらに、やむを得ない場合に採用できる特例規定がある。地域特性や道路利用状況に適した道路構造を検討する必要がある場合には、これらの規定を弾力的に運用するものとする。ただし、安全性に関する規定については、安易に規格を下げるべきではないので、検討の際は十分留意する必要がある。

地域の状況を勘案しつつ、必要な道路の機能を確保した道路構造を採用するため、必要に応じて道路構造令の規定を弾力的に運用すべきである。

出典：『道路構造令の解説と運用』P.4

### ■特例規定の例：道路の区分に関する特例

道路の区分は、「道路の種類」「道路の存する地域の地形」「計画交通量」により決定すると定められているが、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、該当する区分の1級下の級に区分することができる。

2 第1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5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。

出典：『道路構造令の解説と運用』P.4

### ■特例規定の例：区分が変更される道路の特例

例えば、都道府県道を市町村道に移管する等、道路の区分が変更される計画の道路については、あらかじめ変更後の区分による関係規定を適用することができる。

(区分が変更される道路の特例)

第37条 一般国道の区域を変更し、当該変更に係る部分を都道府県道若しくは市町村道とする計画がある場合又は都道府県道の区域を変更し、当該変更に係る部分を市町村道とする計画がある場合において、当該部分を当該他の道路とすることにより第3条第2項の規定による区分が変更されることとなるときは、同条第4項及び第5項、第4条、第5条、第6条第1項、第4項及び第6項、第8条第2項から第6項まで、第9項及び第11項、第9条第1項、第10条の2第3項、第11条第1項、第2項及び第4項、第11条の4第1項、第12条、第13条第1項、第16条、第17条、第18条第1項、第20条、第22条第2項、第23条第3項、第27条第3項、第30条並びに第31条の2の規定の適用については、当該変更後の区分を当該部分の区分とみなす。

出典：『道路構造令の解説と運用』P.673

### ■特例規定の例：小区間改築の場合の特例

円滑または安全な交通の確保に著しい支障がある小区間を応急的に改築する必要がある場合は、一定の条件のもとで構造基準の一部の規定の適用を緩和し、改築を行う手法がある。

(小区間改築の場合の特例)

第38条 道路の交通に著しい支障がある小区間について応急措置として改築を行う場合（次項に規定する改築を行う場合を除く。）において、これに隣接する他の区間の道路の構造が、第5条、第6条第4項から第6項まで、第7条、第9条、第9条の2、第10条第3項、第10条の2第2項及び第3項、第11条第3項及び第4項、第11条の4第2項及び第3項、第15条から第22条まで、第23条第3項並びに第25条の規定による基準に適合していないためこれらの規定による基準をそのまま適用することが適当でないと認められるときは、これらの規定による基準によらないことができる。

2 道路の交通の安全の保持に著しい支障がある小区間について応急措置として改築を行う場合において、当該道路の状況等からみて第5条、第6条第4項から第6項まで、第7条、第8条第2項、第9条、第9条の2、第10条第3項、第10条の2第2項及び第3項、第11条第3項及び第4項、第11条の4第2項及び第3項、第19条第1項、第21条第2項、第23条第3項、次条第1項及び第2項並びに第40条第1項の規定による基準をそのまま適用することが適当でないと認められるときは、これらの規定による基準によらないことができる。

出典：『道路構造令の解説と運用』P.675

## ○自動車通行空間の再検証

人口減少や高齢化による社会情勢の変化や、周辺道路ネットワークの変化によって、当該道路の自動車交通量がどのように変化するかを把握し、自動車の通行空間に余裕が生じていないか、将来に渡って生じる可能性があるかを十分に検証する。

また、道路構造令における車線数の検討に用いる設計基準交通量は、級種区分毎の標準的な交通量であり、路線毎の特性を反映することが困難であるため、必要に応じて現状の交通特性や地域特性を勘案した実際の係数を用いて交通容量を算出し、車線数の検証を行うものとする。

また、周辺ネットワーク道路において事業化を計画している他路線がある場合は、当該道路の車線数を縮小することによって、他路線の計画交通量に影響を及ぼすことも考えられるため、車線数を縮小する場合には、広域的な道路ネットワークの整合性を再検証するものとする。

### ■道路構造や交通実態に基づく交通容量による車線数の検証

車線数の検証については、実際の道路構造や交通実態を勘案して検証することも必要である。これについては、『道路構造令の運用と解説』に下記のような記載がある。詳細は『道路の交通容量』を参考にするとよい。特に、当該道路の大型車混入率とピーク率が下記表の値と大きく異なる場合、構造令の規定値と現況に差異が生じる可能性がある。

種別	地形	大型車混入率(%)	ピーク率(%)
第3種	平地部	15	12
	山地部	15	14
第4種	都市部	10	9

#### (5) 車線数の検証

車線数は標準的な道路構造と交通条件を想定して定めた日単位の設計基準交通量と、計画交通量（日交通量）との割合によって決定される。しかしながら実際の交通量は地域や路線によってそれぞれの時間変動特性を有し、計画交通量として同じ日交通量であってもピーク時における時間交通量は各々の路線によって異なる。このため、地域や路線の特性に応じた車線数を決定するためには、当該路線のピーク特性（ピーク係数）、方向特性（重方向率）および大型車混入率を考慮した時間単位の交通量による検証を行い、適切な車線数を決めることに努めなければならない。特に、交通量の月、曜日、時間による変動が激しい既存道路を改築する場合は、これらの変動特性に関する交通量の実態把握を行う必要がある。

道路構造令第5条第2項および同条第3項では、道路の車線数の決定には計画交通量（日交通量）を用いることとし、これと日単位の設計基準交通量とを勘案して車線数を定めるものとしており、計画交通量は年平均日交通量を用いることが一般的である。このため、時間単位の交通量による車線数の検証で求めた必要車線数とは必ずしも合わない場合が想定される。このような場合は、例えば、計画交通量を年平均値とすべきかどうかについて再検討を行い、適切な車線数を定めることが必要である。

なお、時間単位の交通量による車線数の検証を行うにあたっては、「道路の交通容量」（社）日本道路協会）を参考にするとよい。

出典：『道路構造令の運用と解説』 p. 189

【参考】茂木町茂木増井線における検証例（信号交差点のない道路（2車線）の場合）

【基本データ】

自動車交通量 2,127 台/12h, 大型車交通量 105 台/12h, 二輪車交通量 53 台/12h,  
平日ピーク交通量 274 台/h, 車線幅 W=3.0m, 側方余裕幅 W=0.75m, 地方部、平地部, 市街地

$$C = C_B * \gamma_L * \gamma_C * \gamma_N * \gamma_I$$

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

$$= 2,086$$

可能交通容量の算定式  
（「道路の交通容量」P.93,96）  
 $\gamma_L$ : 車道幅員  $\gamma_C$ : 側道余裕  
 $\gamma_N$ : 二輪車混入  $\gamma_I$ : 沿道状況

$$C_D = C * \gamma_P$$

$$= 2,086 * 0.85$$

$$= 1,773$$

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

$$C_{12} = C_D * 100 / K$$

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

$$= 11,520$$

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

$$C_{24} = C_{12} * 1.3$$

$$= 11,520 * 1.3$$

$$= 14,976$$

24 時間に換算  
（昼夜率を乗ずる）

$$C_{24}' = C_{24} / \gamma_T$$

$$= 14,976 / 1.05$$

$$= 14,262$$

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

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

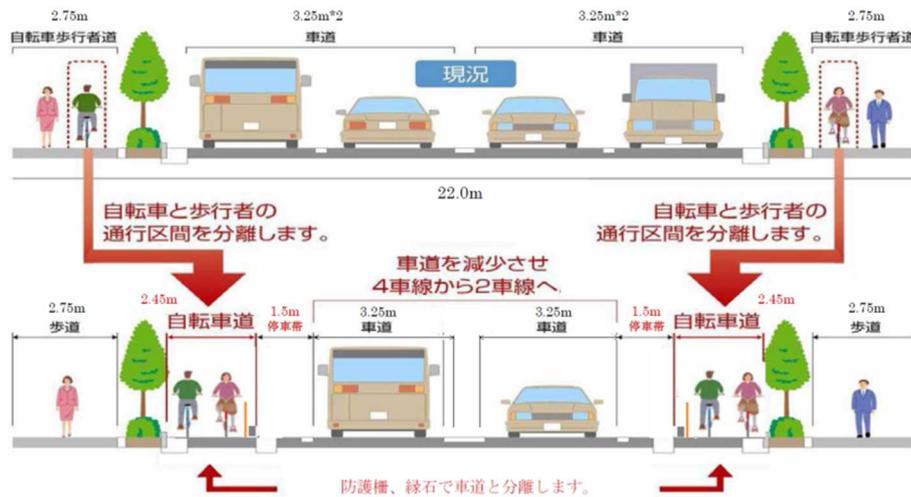
車線幅員や側方余裕幅、ピーク率や大型者混入率など交通容量に影響を与える要因が少ない

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

※ 「信号交差点の密度」「車線数」により算定式は変わるので、検証の際は「道路の交通容量」（社団法人日本道路協会）を参照すること。

■事例： 車線数減少による自転車走行空間創出（高松市市道五番町西宝線）

道路利用状況の変化に伴い、既設道路空間において自転車の通行空間が不足している場合がある。新たに自転車通行空間を創出・拡大する際に、歩行者、自転車、自動車など各通行主体の道路利用状況を勘案し、自動車通行空間を減少させることによって、自転車通行空間を確保する手法がある。



出典：『自転車専用道路が一部で供用開始/高松 香川のニュース』（四国新聞社）

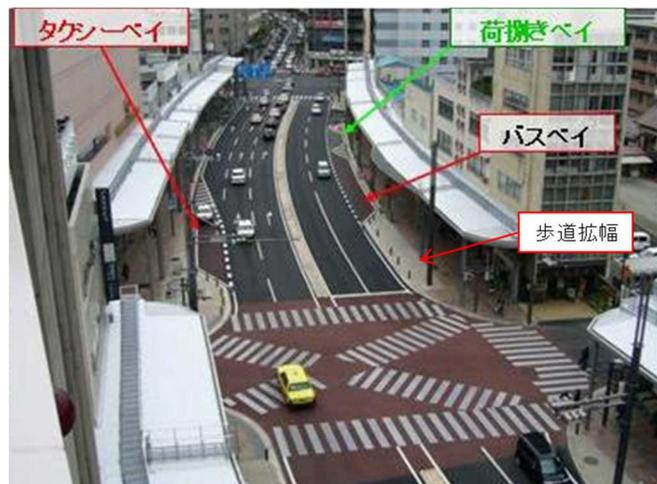
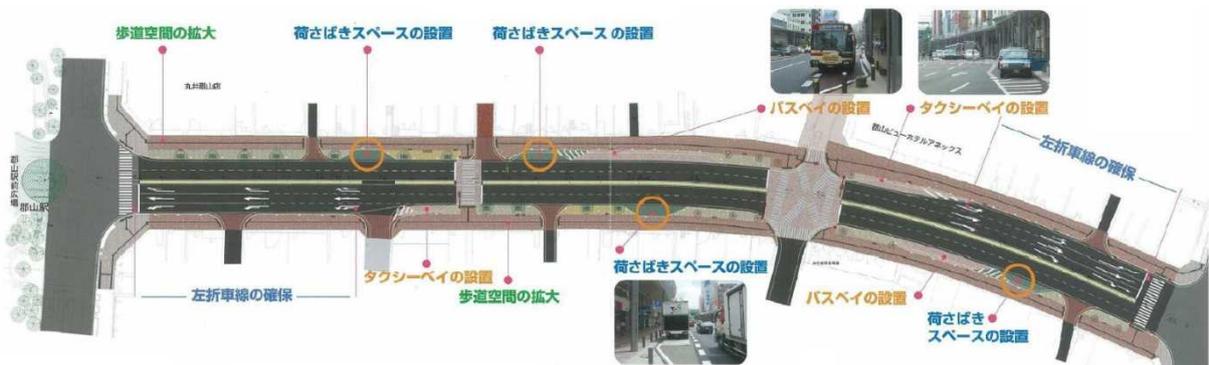
## ○道路利用特性の検証

まちなか道路においては、様々な交通主体が様々な道路の使い方をすることから、道路利用形態の変化や、道路に求められている社会的ニーズの変化を十分に把握することが必要である。例えば、数字的には同じ交通量を示している場合であっても、時間的な特性、上下線毎の特性、区間毎の特性、道路利用者の年齢や利用目的などの特性などによっては、異なる整備手法が必要となる場合もある。利用特性を詳細に検証することにより、整備手法の変更、同じ道路空間を時間帯によって使い分ける、異なる交通主体を同じ空間内で共存させる等の方法を検討する。

### ■事例：多様な自動車アクセス空間の共存（郡山市郡山駅前大通り）

乗用車、貨物車、バスなど多様な車両が混在する道路では、それぞれの車両に対するアクセス機能（駐停車空間）を整備する必要がある。このような場合には、それぞれの車両に必要な駐停車位置・時間を把握し、縦断方向に並べて整備する手法がある。

ベイ種別	荷捌き車両の停車	バスの停車	タクシーの停車	備考
荷捌きベイ	可【6:00～20:00】	不可	可【20:00～翌 6:00】	公安委員会指定
バスベイ	不可	可【6:00～24:00】	可【0:00～6:00】	公安委員会指定
タクシーベイ	不可	不可	可【終日】	公安委員会指定



出典：『郡山駅前大通シンボルロード整備事業パンフレット』（福島県県中建設事務所）

### ■事例： 自転車通行空間と荷捌き空間の共存

自転車通行空間と自動車の駐停車空間はどちらも路側の利便性が高く、必要な空間が重複している。一方で、自転車の通行時間帯（通勤通学時）と自動車の駐停車時間帯（荷捌き時等）がずれている場合も多い。このような場合には、時間帯指定での駐停車禁止規制を実施することで、路肩部を自転車通行空間と荷捌き空間で使い分ける手法がある。



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

出典：『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』p. IV-3

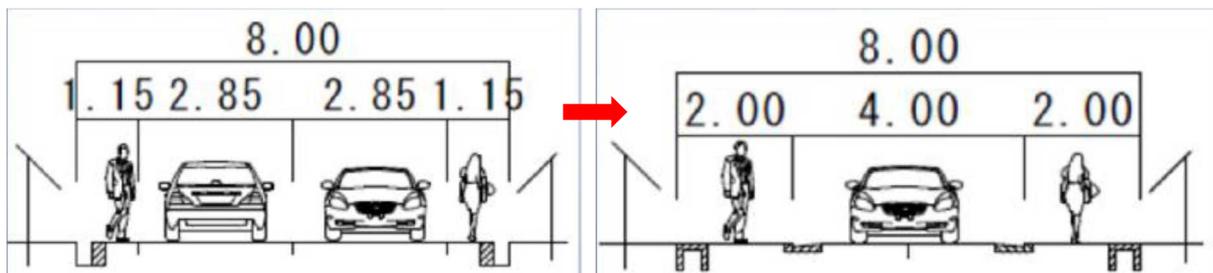
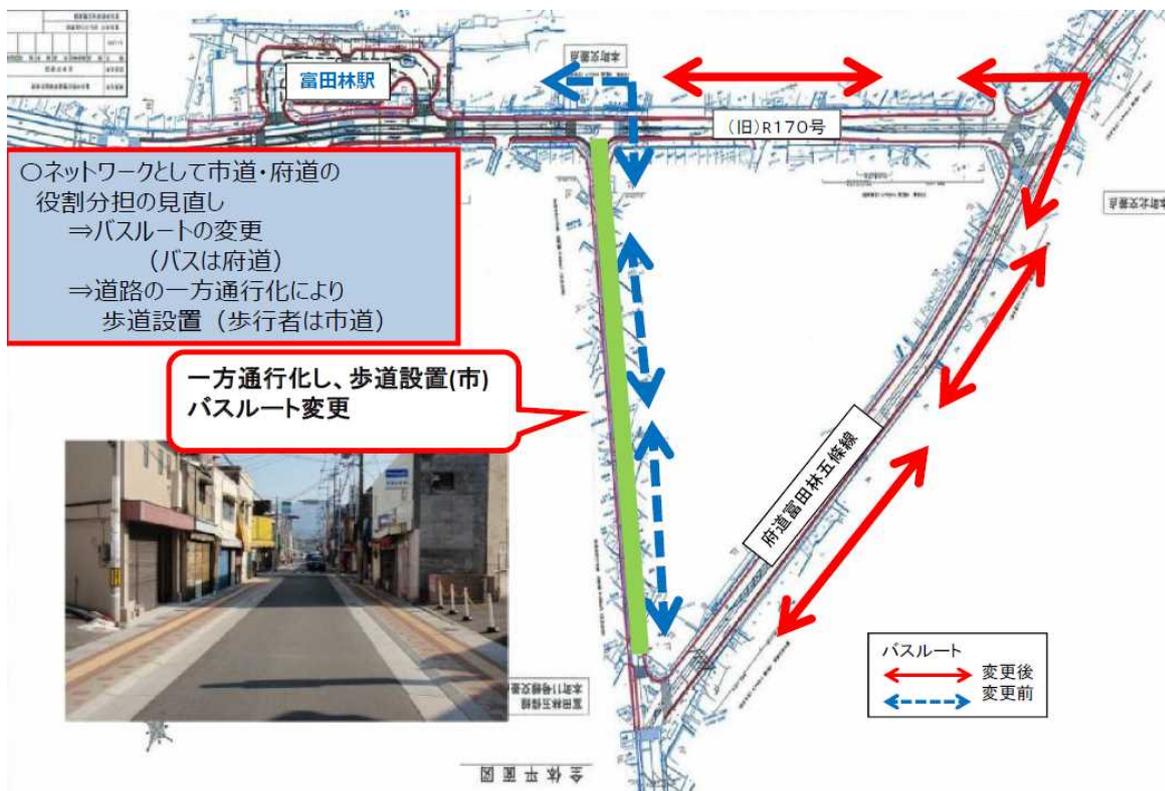
## ○面的な道路ネットワークにおける役割分担

一つの道路に対して求められる機能が多く、かつ空間的な拡幅が困難な場合には、周辺道路を含めた各道路の役割を明確化した上で、面的な道路ネットワーク全体での空間の過不足を確認し、ネットワーク全体で求められる機能を満足させることを検討する。

### ■事例： 並行路線へバスルートを変更・側溝覆蓋による歩道空間の拡幅（大阪市）

駅へのアクセス道路は様々な交通主体が利用するため、必要な空間が不足する場合が多い。このような場合には、周辺の交通状況を十分に考慮したうえで一部の交通機能を並行路線に転換する手法がある。

また、十分な歩行空間が確保できない場合であっても、側溝に蓋掛けや電柱の地中化等を行うことで用地の取得を行わずに空間を確保できる場合がある。



出典；『道路空間の再配分の考え方』（大阪府 都市整備部）p.9～14

■事例： 駐停車機能を他路線で代替

自転車通行空間と自動車の駐停車空間はどちらも路側の利便性が高く、必要な空間が重複している。このような場合には、沿道の理解、協力のもと、当該路線や並行または交差する別路線の路上または路外に一時的な駐停車に対応した駐停車空間を確保する手法がある。



事例IV-1 自転車通行空間整備に併せてタクシーの客待ち停車場を別路線に確保した事例

出典：『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』p. IV-2

## ○関係者との協働

まち全体が抱える課題の解消にあたっては、道路管理者が道路空間の整備によって解消できる場合に加え、道路管理者以外の主体が異なる方法によって解消できる場合もある。そのような場合は、関係者と十分な調整をしながら、それぞれの役割分担を明確にした上で、まち全体として求められる機能を満足させることを検討する。

### ■事例：沿道民地の利用による空間の確保（宇都宮市大通り ほか）



写真 市街地再開発による建物セットバックにより歩行空間を確保した事例（宇都宮市）



写真 民有地の空地を活用し、路外にバス待合スペースを設置した事例（世田谷区）

### ■事例：道路空間以外での駐輪場の整備



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

出典：『宇都宮市 自転車のまち推進計画』 p. 49

### ○特異日における対応

道路利用形態の整理を通して現在の道路における課題を分析すると、特に観光地などにおいては、休日やお祭り・イベントなどの特定日のみに大きな課題が生じている場合がある。道路空間整備によって課題の解消をすることが合理的でない場合は、日時を限定した通行規制や、パークアンドバスライドのような施策の導入を検討する。

#### ■事例 : 那覇市国際通りにおけるトランジットモールの実施(那覇市)

毎週日曜日 12:00~18:00 までトランジットモール化



出典：国際通り公式ホームページ

#### ■事例 : 奈良市における期間限定パークアンドバスライドの実施(奈良市)

**期間限定** **パーク&ライド**  
**P&R** バスなら快適!

開設期間  
**H27/4/25(土)~5/31(日)の土日祝**

**P&Rは時間も費用もだんぜんお得!!**

駐車場探しなどに余計な時間を奪われません。  
駐車場とくるとバスを利用して奈良観光を楽しもう!

100円  
車を止めてバスで奈良公園へ  
無料

出典：奈良県県土マネジメント部道路環境課

### 2.1.8 新たな道路空間の決定

道路空間の配分調整の結果を踏まえ、新たな道路空間の計画を決定する。決定にあたっては、当該道路における課題の大きさ、整備効果の発現時期、予算的制約、空間的制約、関係者との協議結果などを総合的に勘案し、最終的な整備方針を決定するものとする。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。

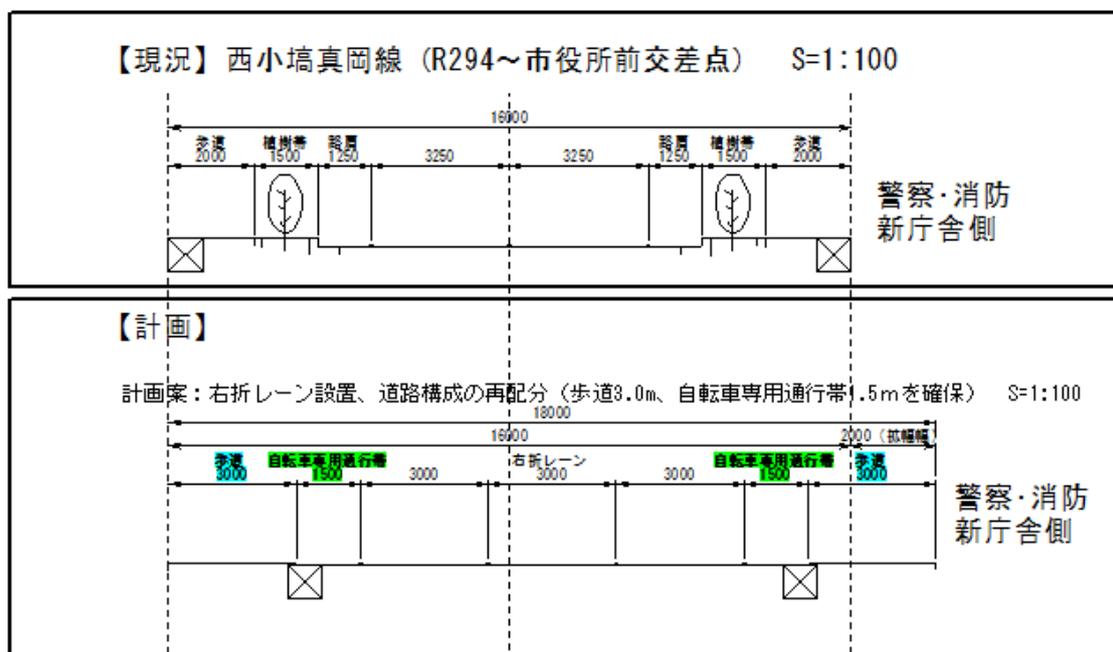
#### ○拡幅整備における配分調整の再検討

配分調整を検討した結果、現道路幅員内に収まらず拡幅整備が必要となった場合においても、道路利用状況や既存の道路施設をきちんと把握・整理し、更に配分調整を行うことで、拡幅を最小限に抑えることができる。

#### ■事例：配分調整した拡幅整備の事例（（都）3・4・4号真岡壬生線（真岡市荒町））

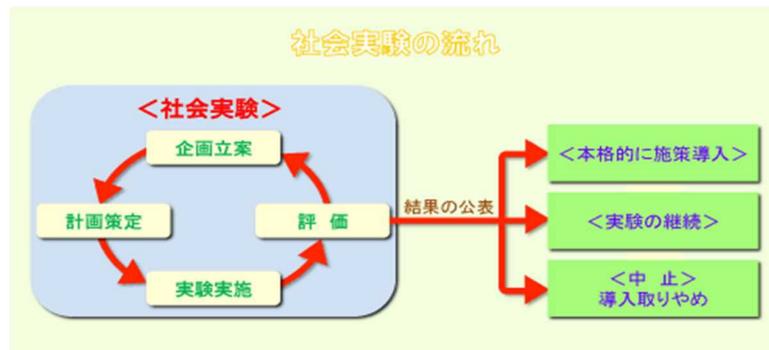
都市計画道路幅員（W=16.0m）で整備が完了しているが、沿道に新芳賀庁舎を建設（予定）することにより、来庁者の右折入庫による交通渋滞や、歩行者と自転車の錯綜といった問題が発生する恐れがあることから、それらの解消に必要な横断構成を検討した。当該事例では、植樹帯を撤去して生まれた空間を自転車専用通行帯に割り当てたことにより、拡幅幅をW=2.0mに抑えることができた。

標準横断面



## ○社会実験による整備方針の決定

まちなか道路空間の整備は、社会に大きな影響を与えることが多い。そのため、関係者と協働しながら社会実験をした上で本格的な施策導入を決定することや、社会実験において明らかになった問題点を改善した上で施策を導入するなどの手法も必要に応じて検討するものとする。



出典：国土交通省ホームページ

## ■事例：社会実験事例（松山市花園町通り）

中心市街地での安全・快適な歩行空間の形成や賑わい・憩いの空間の創出を目指し、交通の社会実験と賑わい・憩いの空間づくり社会実験を実施。

### ○実験期間

平成24年10月25日～11月4日

### ○実験内容

交通に関する社会実験

- ・車道の片側1車線化、副道の一部歩行空間化
- ・自転車専用レーン設置
- ・路上駐輪スペース及び臨時駐輪場の設置

賑わい・憩いの空間に関する社会実験

#### 1. 賑わい空間

- ・歩道空間内にオープンスペースを設置し、地元を中心としたオープンカフェやフラワー教室などの各種催し物を実施
- ・オータムフェスティバルと連携しフードストリートを実施

#### 2. 憩いの空間

- ・歩道空間内に芝生広場や草花、ベンチなどを設置し、休憩・交流を図る



横断面

出典『花園町通りで社会実験を行います』（松山市）

### 3. 整備手法の検討方法

前項目で抽出された配慮が必要な道路機能毎に、理想的な整備手法を整理する。  
以下に、各道路機能について、整備手法の決定方法を示す。

#### 3.1 歩行者に関する機能

##### 3.1.1 歩行者通行機能

歩行者の通行機能については、歩行者の交通量が多い場合等に歩道等を整備する。

##### (1) 整備手法

###### ■歩道

歩道とは、専ら歩行者の通行の用に供するために、縁石線または柵その他これに類する工作物により区画される道路の部分をいう。歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあっては3.5m以上、その他の道路にあっては2.0m以上とするものとする。

###### (歩道)

第11条 第4種（第4級を除く。）の道路（自転車歩行者道を設ける道路を除く。）、歩行者の交通量が多い第3種（第5級を除く。）の道路（自転車歩行者道を設ける道路を除く。）又は自転車道を設ける第3種若しくは第4種第4級の道路には、その各側に歩道を設けるものとする。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。

2 第3種又は第4種第4級の道路（自転車歩行者道を設ける道路及び前項に規定する道路を除く。）には、安全かつ円滑な交通を確保するため必要がある場合においては、歩道を設けるものとする。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。

###### (歩道)

###### 第11条

3 歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあっては3.5メートル以上、その他の道路にあっては2メートル以上とするものとする。

出典：『道路構造令の運用と解説』 p. 226, 232

## ■自転車歩行者道

自転車歩行者道とは、専ら自転車及び歩行者の通行の用に供するために、縁石線または柵その他これに類する工作物により区画される道路の部分を用いる。自転車歩行者道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては4.0m以上、その他の道路にあつては3.0m以上とするものとする。

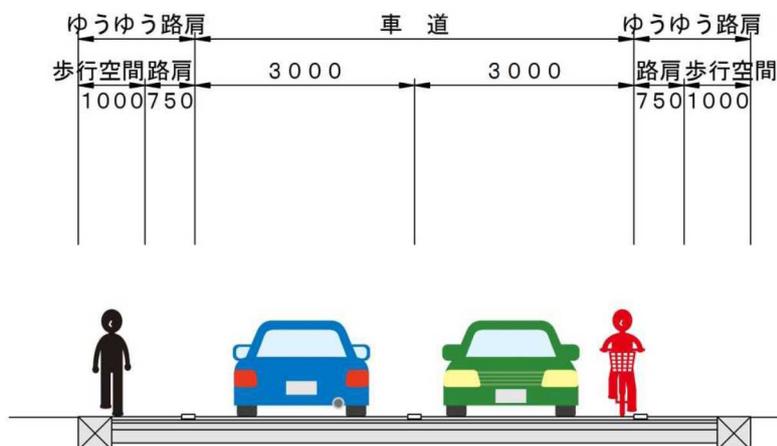
(自転車歩行者道)  
第10条の2 自動車の交通量が多い第3種又は第4種の道路(自転車道を設ける道路を除く。)には、自転車歩行者道を道路の各側に設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

(自転車歩行者道)  
第10条の2  
2 自転車歩行者道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては4メートル以上、その他の道路にあつては3メートル以上とするものとする。

出典：『道路構造令の運用と解説』p. 226, 232

## ■ゆうゆう路肩

ゆうゆう路肩とは、地方部等で歩行者や自転車の利用が少ない道路において設けるものとし、路肩を拡幅して歩行者自転車通行空間を確保するものである。第3種第2級～第4級の道路に適用され、幅員は、左側路肩幅員の規定値(0.75m)に車いすの占有幅(1.0m)を加えた値を基本とする。



出典：『歩行者自転車通行空間整備の手引き』p. 15

## (2) 整備手法の判定根拠

歩行者の通行機能については、『歩行者自転車通行空間の手引き（栃木県県土整備部）』に準じて整備手法を検討する。別途自転車通行空間を整備する場合は、自転車通行空間の整備手法を先に検討する。

表 3-1 歩行者通行空間の整備手法判定表

条件内容		歩道 (3.5m以上)	歩道 (2.0m以上)	自歩道 (4.0m以上)	自歩道 (3.0m以上)	ゆうゆう路肩	歩道等の 整備なし
地域特性上の必要性がある		○	○	○	○	○	×
通学路である		○	○	○	○	○	×
歩行者自転車 交通量	500人台/12h以上	△	△	○	○	×	×
	〃（別途自転車通行空間整備あり）	○	○	△ <sup>注)</sup>	△ <sup>注)</sup>	×	×
	150以上500人台/12h未満	△	△	△	○	×	×
	〃（別途自転車通行空間整備あり）	△	○	△ <sup>注)</sup>	△ <sup>注)</sup>	×	×
	40以上150人台/12h未満	×	○	×	○	△	×
	〃（別途自転車通行空間整備あり）	×	○	×	△ <sup>注)</sup>	×	×
40人台/12h未満		×	△	×	△	○	○
自動車交通量	4000台/日以上	○	○	○	○	○(+25cm可)	○
	4000台/日未満	○	○	○	○	○	○

凡例：○望ましい整備形態、△必要に応じて適用可能、×適用は望ましくない

注)既設の歩道等に普通自転車歩道通行可の規制が実施されている場合に限る。

出典：『歩行者自転車通行空間整備の手引き』p.19

## (3) 留意事項

### ■縦断・横断計画

再配分による整備手法の変更を検討する際には、縦断・横断計画にも十分留意すること。

例) 既設：マウントアップの歩道 計画：ゆうゆう路肩

→ 官民境や接続する道路と高低差が生じる

## ■路肩

路肩（路側帯）を適用する際は、交通規制を伴うこともあるため、公安委員会と事前に協議を行い、車道と路肩（路側帯）の通行区分注）を明確にし、必要な対策を施す必要がある。

注）道路交通法における路肩（路側帯）の通行区分について

- ① 白実線 2 本 …………… 歩行者用路側帯（車両の通行及び駐停車を禁止）  
※自転車も通行禁止
- ② 白実線 1 本、白破線 1 本 …… 駐停車禁止路側帯（車両（軽車両を除く）の通行及び駐停車を禁止） ※自転車は左側のみ通行可能
- ③ 白実線 1 本 …………… 路側帯（車両（軽車両を除く）の通行を禁止）  
※自転車は左側のみ通行可能



出典：『歩行者自転車通行空間整備の手引き』 p. 65

第5 路側帯、駐停車禁止路側帯及び歩行者用路側帯

規制目的	<p>1 路側帯 路側帯における車両（軽車両を除く。）の通行を禁止することにより、歩道の設けられていない道路又は歩道が設けられていない側の路側における歩行者及び軽車両の通行場所を確保し、交通の安全と円滑を図る。</p> <p>2 駐停車禁止路側帯 路側帯における車両（軽車両を除く。）の通行及び駐停車を禁止することにより、歩道の設けられていない道路又は歩道が設けられていない側の路側における歩行者及び軽車両の通行場所を確保し、交通の安全と円滑を図る。</p> <p>3 歩行者用路側帯 路側帯における車両の通行及び駐停車を禁止することにより、歩道の設けられていない道路又は歩道が設けられていない側の路側における歩行者の通行場所を確保し、歩行者の通行の安全を図る。</p>									
規 制 実 施 基 準	<table border="0"> <tr> <td data-bbox="363 622 1021 750">1 路側帯 法第2条第1項第3号の4</td> <td data-bbox="1021 622 1197 750">標示 108</td> <td data-bbox="1197 622 1286 750"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="363 750 1021 884">2 駐停車禁止路側帯 法第2条第1項第3号の4、法第47条第3項</td> <td data-bbox="1021 750 1197 884">標示 108の2</td> <td data-bbox="1197 750 1286 884"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="363 884 1021 1016">3 歩行者用路側帯 法第2条第1項第3号の4、法第17条の2第1項、法第47条第3項</td> <td data-bbox="1021 884 1197 1016">標示 108の3</td> <td data-bbox="1197 884 1286 1016"></td> </tr> </table> <p>歩道が設けられていない道路又は歩道が設けられていない側の路側で、路側帯の部分を除いて道路構造令に規定する車道幅員が確保でき、かつ、次のそれぞれの条件を満たしたもの</p> <p>1 路側帯 原則として歩行者又は自転車の交通量が多い道路</p> <p>2 駐停車禁止路側帯 原則として歩行者又は自転車の通行量が多く、歩行者及び軽車両の通行の安全を確保するため、当該路側帯における駐停車を禁止する必要がある道路</p> <p>3 歩行者用路側帯 原則として歩行者の通行量が著しく多く、車両の交通量も多いことから歩行者の通行の安全を確保するため、当該路側帯における車両の通行及び駐停車を禁止する必要がある道路</p>	1 路側帯 法第2条第1項第3号の4	標示 108		2 駐停車禁止路側帯 法第2条第1項第3号の4、法第47条第3項	標示 108の2		3 歩行者用路側帯 法第2条第1項第3号の4、法第17条の2第1項、法第47条第3項	標示 108の3	
1 路側帯 法第2条第1項第3号の4	標示 108									
2 駐停車禁止路側帯 法第2条第1項第3号の4、法第47条第3項	標示 108の2									
3 歩行者用路側帯 法第2条第1項第3号の4、法第17条の2第1項、法第47条第3項	標示 108の3									
対 象	歩行者及び車両									
留意事項	<p>1 標識令第7条の規定により、道路管理者が設置した区画線「車道外側線(103)」は道路標示「路側帯(108)」とみなされるが、駐停車禁止路側帯及び歩行者用路側帯は、このような「みなす規定」がないことから公安委員会が設置すること。</p> <p>2 公安委員会が設置する場合は、事前に道路管理者と十分に調整すること。</p> <p>3 路側帯の幅員の決定に当たっては、道路管理者と十分に調整すること。</p> <p>4 歩行者等の多い相互通行の道路で車道幅員が狭いため、路側帯を設置できない場合は、一方通行、大型自動車等通行止め等の規制を実施して、必要な幅員を確保すること。</p> <p>5 路側部分の占用物件の移設など、道路環境の整備がなされるように努めること。</p> <p>6 生活道路対策として必要がある場合は、路側帯の拡幅について検討すること。</p> <p>7 道路標示「路側帯(108)」の幅員によっては、指定駐(停)車禁止場所であっても車体が全て路側帯内に入って駐車している車両の駐(停)車違反が成立しない場合があるので、駐停車禁止路側帯、歩行者用路側帯の設置を検討すること。</p>									

出典：『交通規制基準』 p. 69

### 3.1.2 歩行者滞留機能

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場合には、横断歩道等における横断待ちスペースの確保、歩道等におけるバスやタクシー待ちなどに必要な空間の確保、情報発信のための案内看板等の設置、ベンチ等の休憩施設の設置等を検討する。

また、歩行者の滞留が多い交差点においては、隅切りの拡幅や既存構造物の撤去、道路拡幅等によって横断待ちスペースを確保することが望ましい。

#### (1) 整備手法

##### ■バス待ちスペース

バス利用者が多いバス停においては、乗客が歩道上に広がり、歩行者等の通行を阻害する可能性がある。このような場合はバス乗降場やバス乗客待ちスペースを確保する。また、道路空間に余裕がない場合であっても、空間再配分等によってできる限り区間の確保に努めるとともに、必要に応じて路面標示によって通行空間と滞留空間を視覚的に分離するなどの措置を行うことが望ましい。バス乗降場の整備については、『バス利用・運行環境整備マニュアル』等に準じ、整備手法を決定する。



図 バス乗客待ちスペースを確保した事例

出典：『歩行者自転車通行空間整備の手引き』 p. 63

また、交通島としてバス乗降場を設ける場合の幅員は、『道路の移動等円滑化整備ガイドライン』における、路面電車停留所の乗降場の有効幅員を参考にするとよい。

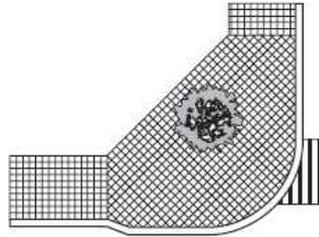
#### (1) 有効幅員

乗降場の有効幅員は、乗降場の両側を使用するものにあつては、車いすのすれ違いに配慮して2 m以上、片側を使用するものにあつては、車いすの転回に配慮して1.5 m以上とするものとする。

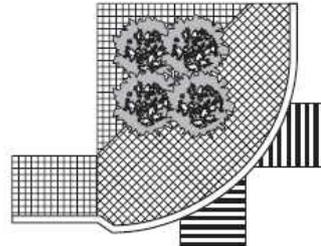
出典：『道路の移動等円滑化整備ガイドライン』 p. 165

## ■横断待ちスペース

■ 隅切りの広がり確保、街角に広場を形成する



■ 民地と一体的な空間とし積極的に広場をつくりだす



注) 「街路の景観設計」(社)土木学会編)をもとに作成

図 2-10 隅切りによる広場の創出

出典：『道路構造令の運用と解説』 p. 83

## ■休憩施設

歩行者が滞留する空間は、歩行者ネットワークの構成上重要な位置であるため、地域の情報発信機能やたまり機能を有する休憩施設を重点的に整備することが望ましい。

また、一般的に都市部における歩道上ではスペースが限られており、休憩施設を単独で設置することが困難な場合が多い。このような場合には、バス待ちスペースとの併用、歩道橋の桁下の有効活用や植樹樹との併用等により、限られた道路空間を有効に活用して休憩施設を設置することが望ましい。詳細は、『道路の移動等円滑化整備ガイドライン』の休憩施設の項を参考にするとよい。



写真 9-8 移動可能なプランタータイプのベンチを設置した例 (東京都三鷹市)



写真 9-9 植樹ますと合わせてベンチを設置した例 (東京都三鷹市)

出典：『道路の移動等円滑化整備ガイドライン』 p. 239

## ■案内標識

交差点、駅前広場その他の移動の方向を示す必要がある箇所には、道路空間における情報提供の手段として著名地点案内標識や地図等による案内標識の整備を行う。詳細は、『道路の移動等円滑化整備ガイドライン』の案内標識の項を参考にするとよい。案内標識の見易さとわかりやすさを確保するためには、情報内容、掲出位置、表現様式の三要素をそれぞれ考慮することが不可欠である。



東京都道405号（外堀通り）（東京都中央区）

写真7-2 著名地点案内標識に地図を附した例

- ※著名地点案内標識及び地図は、歩行動線の分岐点付近の歩道上で、自動車運転者の視界を遮らない位置で、歩行者の通行を妨げず、ゆっくり見ることのできる場所に設置した。
- ※また、標識が見つけやすいように歩行動線に対し対面視できるサイン（iマーク）を設置した。さらに、反対の歩道からも標識が見つけやすいように裏面にも著名地点案内標識、iマーク等を表示した。また、地図の表示面は、表示内容が見やすく落書き、張り紙が難しい材質とした。

出典：『道路の移動等円滑化整備ガイドライン』 p. 248

## (2) 整備手法の判定根拠

バス待ちスペースや横断待ちスペースの確保については、主に歩行者滞留が多い箇所において整備手法を検討する。その際、周辺施設や歩行者ネットワーク上の位置付け等も考慮し、休憩施設や案内標識の設置も検討することが望ましい。

休憩施設および案内標識の設置については、『道路の移動等円滑化整備ガイドライン』に準じて整備手法を検討する。

### ■休憩施設

表 9-1-1 休憩施設を設置することが望ましい道路・箇所

道路・箇所	利用例
住宅地内のコミュニティ道路等	立ち話、遊び 等
高齢者等の利用が多い公共施設周辺の道路	休憩、立ち話
遊歩道等、散策やジョギングに利用される道路	休憩、自然とのふれあい等
橋詰のスペース	小休憩、眺望 等
商業地等の建物前面のスペース	ウィンドウショッピング、小休憩、待ち合わせ等
バス停周辺	バス待ちを兼ねた休憩スペース

出典：『道路の移動等円滑化整備ガイドライン』 p. 238

## ■案内標識

### 2) 著名地点案内標識の設置位置

歩行者のための著名地点案内標識は、歩行動線の起点、歩行動線の分岐点に設置し方面・方向の案内を行うものとする。このため、設置計画は、既設の標識や案内板等を勘案し次の3つの項目に留意して立てることが必要である。

#### (a) 歩行動線の起点の案内

駅を降りた人や、駅周辺に集まる人に、歩行動線の起点で目的地の方面・方向の見当をつけやすく、また、著名施設の案内をするために駅前等に設置する。

#### (b) 歩行動線の分岐点の案内

分岐の方面・方向を案内するために、歩行動線が分岐する箇所、歩行動線上の主要な交差点に設置する。また、駅等からの著名施設の案内を受けて、著名施設への分岐点に設置する。

#### (c) 著名施設の案内

著名施設の近くの交差点、入り口に設置する。

出典：『道路の移動等円滑化整備ガイドライン』 p. 235

### 2) 設置位置

地図は歩行者動線の起点となるターミナル機能を持つ鉄道駅等及び歩行者動線の分岐点となる主要交差点に設置し目的地までの経路の案内を行う。このため、設置計画は、既設の標識や案内板等を勘案し次の2つの項目に留意して設置することが必要。

#### ① 歩行動線の起点の案内

駅を降りた人や、駅周辺に集まる人に、歩行動線の起点で目的地の方面・方向、経路を案内するために駅前に設置する。

#### ② 歩行動線の分岐点の案内

目的地の方面・方向、経路を案内するために、歩行動線が分岐する箇所に設置する。

<良い例>



方向動線に沿って設置されており、立ち止まって見ることができるスペースが地図の前にある（歩道上）

<悪い例>



方向動線に沿って設置されているが、立ち止まって見ることができるスペースが地図の前にはない（車道上）

写真7-1 設置位置の例

出典：『道路の移動等円滑化整備ガイドライン』 p. 245

### (3) 留意事項

滞留機能を確保した道路構造を計画する際には、滞留機能の確保により、かえって歩行者や自転車利用者の安全かつ円滑な通行が妨げられることのないように配慮しなければならない。

## 3.2 自転車に関する機能

### 3.2.1 自転車通行機能

自転車の通行機能については、自転車の交通量が多く、歩行者や自動車の通行との分離が望ましい場合等に、自転車道や自転車専用通行帯等の整備を行う。

#### (1) 整備手法

##### ■自転車道

自転車道とは、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線またはさくその他これに類する工作物により区画される道路の部分という。



#### (3) 幅員

- ・幅員は2 m以上とし、当該道路の自転車の交通状況を考慮して定めるものとする。
- ・地形の状況その他の特別な理由によりやむを得ない場合においては、1.5mまで縮小することができる。ただし、縮小する場合は、道路附属物等設置箇所など局所的なものに留めることが望ましい。

自転車ガイドライン P-42, 43 (国Ⅱ-6, 7)

出典：『歩行者自転車通行空間整備の手引き』 p. 11、p. 44

## ■自転車専用通行帯

自転車専用通行帯とは、自転車道路交通法第20条第2項の道路標識により、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された車両通行帯をいう。



### (1) 幅員

- 幅員は、自転車の安全な通行を考慮し、1.5m以上を確保することが望ましいが、道路の状況等によりやむを得ない場合は1.0m以上1.5m未満とすることができる。なお、幅員が1.0m以上1.5m未満となる場合は、側溝の部分を除く舗装部分の幅員を1.0m程度確保することが望ましい。

自転車ガイドラインP-47 (国II-11)

出典：『歩行者自転車通行空間整備の手引き』p. 11、p. 48

## ■車道混在

自転車道や自転車専用通行帯の設置が難しく、やむを得ず一般車線上に自転車を走行させる場合、自転車の走行位置や方向を示す路面標示を設置することが望ましい。



出典：『歩行者自転車通行空間整備の手引き』p. 11、p. 44

## (2) 整備手法の判定根拠

自転車の通行機能については、『歩行者自転車通行空間の手引き（栃木県県土整備部）』に準じて整備手法を検討する。

表 3-2 自転車通行空間の整備手法判定表

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		—	○	○	○

出典：『歩行者自転車通行空間整備の手引き』 p.18

## (3) 留意事項

自転車歩行者道は既存のものを当面の整備形態として活用する以外は適用しないものとする。当面の自転車通行空間として既存の自転車歩行者道を活用する場合は、自転車歩行者道内において自転車の通行位置を明示し、歩行者と自転車を分離することを検討する。



出典：『歩行者自転車通行空間整備の手引き』 p. 59～60

### 3.2.2 自転車滞留機能

自転車の滞留機能については、著しい放置自転車等が発生し、道路外に駐車場を確保できない場合に、路上自転車駐車場の設置を行う。

#### (1) 整備手法

##### ■路上自転車駐車場

路上自転車駐車場とは道路上に区画線あるいは縁石、柵等により区画して設けられた駐車場をいう。駐車区画の配列方法は計画駐車台数、敷地の形状面積等を勘案して、利用しやすい方法を選定する。



写真：宇都宮駅西口周辺の歩道を活用したラック式駐輪場

出典：『宇都宮市 自転車のまち推進計画』

#### 2-1 駐車ます

駐車ますの大きさは、下表に示す値以上とすることを原則とする。

表 駐車ますの大きさ (単位：m)

	長さ	幅員
自転車	1.9	0.6
原動機付自転車	1.9	0.8
自動二輪車	2.3	1.0

出典：『路上自転車・自動二輪車等駐車場設置指針 同解説』 p. 6～p. 33

## (2) 整備手法の判定根拠

路上自転車駐車場の設置については、『路上自転車・自動二輪者等駐車場設置指針 同解説』に準じて整備手法を検討する。

また、バス乗降場と連携した自転車駐車場の整備については、『バス利用・運行環境整備マニュアル』等に準じて整備手法を検討する。

## (3) 留意事項

道路上は本来、自動車、自転車、歩行者等が通行するためのスペースであり、駐車場を設置するべきではない。そのため、路上に駐車場を整備する場合には、当該道路の交通や沿道施設等への影響をできる限り小さくする配慮が必要である。

### 2-3 設置位置

駐車場の設置にあたっては、植樹帯間や横断歩道橋下等の車両や歩行者等の通行の支障とならない位置であることとする。また、設置者が、事前に設置しようとする位置を管轄する都道府県公安委員会（以下、「公安委員会」という。）の意見を聴取（道路使用を伴う場合にあっては、当該位置を管轄する警察署長と事前に協議）した上で、交通の安全と円滑に支障のない位置に設けるものとする。

### 2-9 歩道等の有効幅員

駐車場を設置した箇所における歩道等の有効幅員は、道路の構造又は交通に著しい支障のない場合を除き、歩道においては3.5m（歩行者交通量の多い道路）又は2m（その他の道路）以上、自転車歩行者道においては4m（歩行者交通量の多い道路）又は3m（その他の道路）以上確保することとする。

出典：『路上自転車・自動二輪車等駐車場設置指針 同解説』 p. 6～p. 33

### 3.3 自動車（一般車・タクシー・貨物車）に関する機能

#### 3.3.1 自動車通行機能

自動車の通行機能については、車線数および車線幅員、中央帯の設置について検討を行う。

##### (1) 車線数の検討方法

必要となる車線数については、『道路構造令の解説と運用』に準じ、以下に示す設計基準交通量と計画交通量（現況交通量で代替してもよい）を比較することで決定する。

#### ■車線数2の場合の設計基準交通量

区分		地形	設計基準交通量 (単位 1 日につき台)
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
交差点の多い第 4 種の道路については、この表の設計基準交通量に 0.8 を乗じた値を設計基準交通量とする。			

出典：『道路構造令の解説と運用』 p. 182, 183

※「交差点が多い」とは、信号交差点と非優先交差点の密度が概ね 2~3 箇所以上/km といったところである。(道路構造令の解説と運用 p.183)

■車線数 4 以上の場合の設計基準交通量

区分		地形	1 車線あたりの設計基準交通量 (単位 1 日につき台)
第 1 種	第 1 級	平地部	12,000
	第 2 級	平地部	12,000
		山地部	9,000
	第 3 級	平地部	11,000
		山地部	8,000
	第 4 級	平地部	11,000
山地部		8,000	
第 2 種	第 1 級		18,000
	第 2 級		17,000
第 3 種	第 1 級	平地部	11,000
	第 2 級	平地部	9,000
		山地部	7,000
	第 3 級	平地部	8,000
		山地部	6,000
第 4 級	山地部	5,000	
第 4 種	第 1 級		12,000
	第 2 級		10,000
	第 3 級		10,000
交差点の多い第 4 種の道路については、この表の 1 車線あたりの設計基準交通量に 0.6 を乗じた値を 1 車線あたりの設計基準交通量とする。			

出典：『道路構造令の解説と運用』 p. 183, 184

※「交差点が多い」とは、信号交差点と非優先交差点の密度が概ね 2～3 箇所以上/km といったところである。(道路構造令の解説と運用 p.183)

### ■道路構造令の県条例

栃木県では、道路法の一部改正に伴い、県条例で県道の車線数決定に対する独自の緩和規定を追加しているため、必要に応じて緩和規定を適用して車線数を決定しても良い。(具体的な車線数の検証方法については、第2章(P.17)参照)

- 2 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、計画交通量が次の表の設計基準交通量の欄に掲げる値以下である道路の車線(付加追越車線、登坂車線、屈折車線及び変速車線を除く。次項において同じ。)の数は、二とする。

区分		地形	設計基準交通量(単位 一日につき台)
第一種	第二級	平地部	一四、〇〇〇
		山地部	一〇、〇〇〇
	第三級	平地部	一四、〇〇〇
		山地部	一〇、〇〇〇
		山地部	九、〇〇〇
第三種	第二級	平地部	九、〇〇〇
		山地部	八、〇〇〇
	第三級	平地部	八、〇〇〇
		山地部	六、〇〇〇
		山地部	六、〇〇〇
第四種	第一級		一二、〇〇〇
	第二級		一〇、〇〇〇
	第三級		九、〇〇〇

交差点の多い第四種の道路については、この表の設計基準交通量に〇・八を乗じた値を設計基準交通量とする。

出典：『県道の構造の技術的構造を定める条例』(第4条2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。)の車線の数は四以上(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の数は二以上とし、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	一二、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		一二、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。

出典：『県道の構造の技術的構造を定める条例』(第4条3項)

### ※1車線道路の整備を検討する場合

1車線道路を検討する際は、『道路構造令の解説と運用』には交通容量の記述がないことから、『道路の交通容量』に記載されている可能交通容量の算出式を準用すると良い。

以下に、『道路の交通容量』における1車線道路の可能交通容量の算出式及び算出式に基づいて算出した車道幅員と可能交通容量の関係を示す。

その他、安全な交通の確保や大型車のすれ違いについて考慮し、交通管理者や主管課と協議して車道幅員を検討すること。

**2-3 1車線道路の可能交通容量**

1車線道路の可能交通容量は、以下に示すものとする。

$$C_{Lo} = \begin{cases} \frac{600}{5.5-3.5}(W-3.5)+50 & (3.5\text{m} \leq W < 5.5\text{m}) \\ 50 & (W < 3.5\text{m}) \end{cases}$$

ここに、  
C<sub>Lo</sub>：可能交通容量 (pcu/h)  
W：車道幅員

出典：『道路の交通容量』 p. 34

表 3-3 車道幅員と可能交通容量

車道幅員 W(m)	可能交通容量 C <sub>Lo</sub> (pcu/h)
3.5	50
4.0	200
4.5	350
5.0	500

### ※奇数車線および可変車線の検討

車線数は、「道路構造令の解説と運用」に準じ、原則として偶数とするが、往復の方向別の交通量に特に差がある場合など交通の状況により必要がある場合は奇数車線とすることができる。例えば都市内の交通混雑対策の一つとして、広幅員2車線道路を3車線に改築し、上り2車線、下り1車線とすることができる。また、中央の車線を時間によって方向を変える「可変車線(リバーシブルレーン)」とすることもできる。

## (2) 車線幅員の検討方法

必要となる車線幅員については、『道路構造令の解説と運用』に準じ、道路の種級区分で決定する。

表 3-4 車線幅員

道路の区分		標準値 (m)	特例値 (m)
第1種	第1級	3.50	3.75
	第2級	3.50	3.75
	第3級	3.50	—
	第4級	3.25	—
第2種	第1級	3.50	3.25
	第2級	3.25	—
第3種	第1級	3.50	—
	第2級	3.25	3.50
	第3級	3.00	—
	第4級	2.75	—
第4種	第1級	3.25	3.50
	第2級, 第3級	3.00	—

出典：『道路構造令の解説と運用』 p.192

### (3) 中央帯の検討方法

中央帯は車線を往復の方向別に分離し、及び側方余裕を確保するために設けられる。設置については、『道路構造令の解説と運用』に準じ、第4種第1級の道路は必ず、車線の数4以上のその他の道路については必要に応じて設けるものとする。

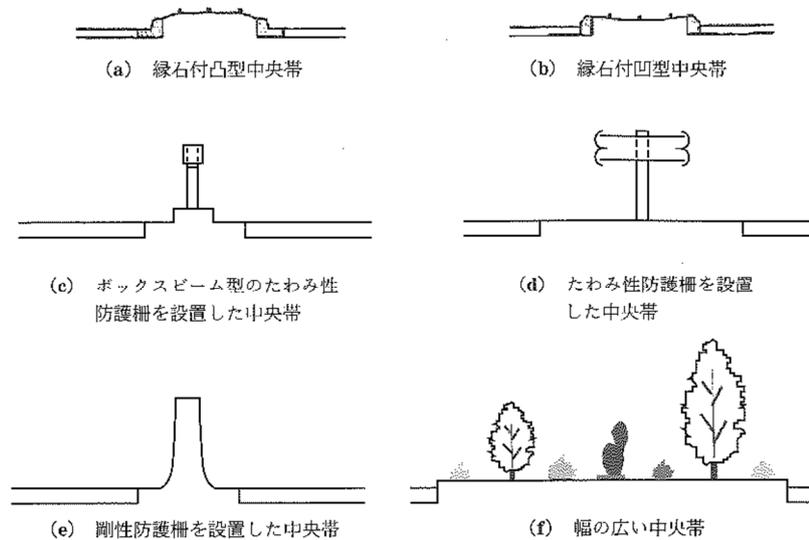


図2-6 中央帯の形式

#### (1) 設置の原則

車線の数4以上である第1種（付加追越車線を設けて4車線になる場合を含む）、第2種または第3種第1級の道路には、トンネルの区間等上下線が独立して設けられている場合を除き、必ず中央帯を設けることとする。また車線の数4以上のその他の道路については、必要に応じ中央帯を設けることとする。一般に多車線道路において中央帯の設置は常に望ましいことであり、前述した中央帯の機能と交通の状況・沿道の状況に照らして、安全かつ円滑な交通を確保するため必要と判断されるときは、第1種、第2種の道路および第3種第1級の道路に限らず、中央帯を設置するのがよい。

出典：『道路構造令の解説と運用』 p.198

また、幅員については、『道路構造令の解説と運用』に準じ、種級区分によって決定する。最低幅員は第4種道路の場合であり、1.00mである。

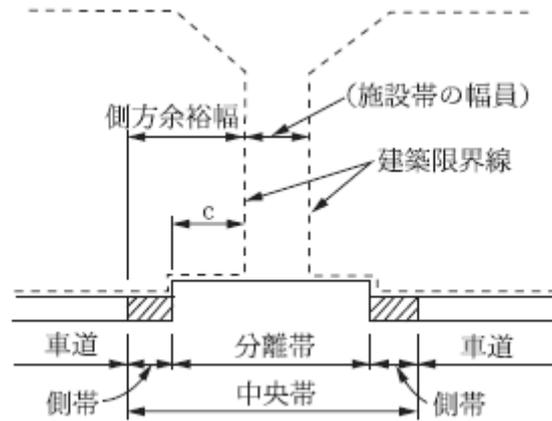


図 3-1 中央帯幅員と側方余裕幅および施設帯幅員の関係

出典：『道路構造令の解説と運用』 p. 199

表 3-5 中央帯の幅員（単位：m）

種級区分		中央帯の最低幅員		側帯の幅員		分離帯の最低幅員		cの値	側方余裕幅		施設帯の最低幅員	
		規定値	特例値	規定値	特例値	規定値	特例値		規定値	特例値	規定値	特例値
第1種	第1級	4.50	2.00	0.75	0.25	3.00	1.50	0.50	1.25	0.75	2.00	0.50
	第2級	4.50	2.00	0.75	0.25	3.00	1.50	0.50 <sup>注</sup>	1.25	0.75 <sup>注</sup>	2.00	0.50 <sup>注</sup>
	第3級	3.00	1.50	0.50	0.25	2.00	1.00	0.25	0.75	0.50	1.50	0.50
	第4級	3.00	1.50	0.50	0.25	2.00	1.00	0.25	0.75	0.50	1.50	0.50
第2種	第1級	2.25	1.50	0.50	0.25	1.25	1.00	0.25	0.75	0.50	0.75	0.50
	第2級	1.75	1.25	0.50	0.25	0.75	0.75	0.25	0.75	0.50	0.25	0.25
第3種		1.75	1.00	0.25		1.25	0.50	0.25	0.50		0.75	0
第4種		1.00		0.25		0.50		0.25	0.50		0	

出典：『道路構造令の解説と運用』 p. 201

ただし、中央帯は以下のとおり安全かつ円滑な交通を確保するための機能を多数有しているため、それらの機能を重視する場合には最低幅員以上の幅員を確保することが望ましい。

#### 交通機能

- i) 往復の交通流を分離することにより、対向車線への逸走による重大事故を防止するとともに、道路中心線側の交通抵抗を減少させ高速度の走行を可能とする。
- ii) 多車線道路における対向車線の誤認を防止する。
- iii) 転回(U ターン) 等を防止し、交通流の乱れをなくして安全性を高める。
- iv) 特に平面交差点をもつ道路では、十分な幅員があれば右折車線を設けることができるので、交差点における交通の処理上有利となる。
- v) 相応に広い中央帯を設ければ、夜間走行時の眩光は防止される。また、幅員が小さくとも植樹、防眩網の設置によって眩光を防止することができる。
- vi) 安全島と同様の機能を有し、歩行者の横断が安全かつ容易となる。
- vii) 中央帯開口部では、特に幅員の大きい中央帯を設置すれば、その道路を横断するに際してまず右方に注意して中央帯まで横断した車が中央帯の幅の中で一時停止し、次に左方からの交通の間隙を利用して横断することができる。
- viii) 道路標識、信号機および横断防止を目的とした歩行者自転車用柵等を設けるスペースともなる。

#### 空間機能

- i) 市街地形成、防災、景観形成機能を有したシンボル道路形成の一部となる。
- ii) 収容空間として地下駐車場の出入口や平面駐車場を設置することができる。
- iii) 空間確保による騒音の減衰、樹木による大気浄化などの生活環境保全機能や樹木による緑陰形成機能を有した緑化空間となる。

出典：『道路構造令の解説と運用』 p. 197

### 3.3.2 自動車アクセス機能

自動車のアクセス機能については、沿道の商業・業務施設等への出入りのしやすさを考慮する必要がある場合に、沿道土地利用や停車需要に応じた停車帯、業務交通等の荷捌き需要に応じ、必要な場合は荷捌きスペースなどを設置する。

#### (1) 整備手法

##### ■停車帯または路肩

停車帯とは、「主として車両の停車の用に供するために設けられる帯状の車道の部分」である。

必要な幅員は『道路構造令の解説と運用』に準じて、**2.5m**とするものとする。ただし、自動車の交通量のうち大型の自動車の交通量の占める割合が低いと認められる場合においては、1.5mまで縮小することができる。

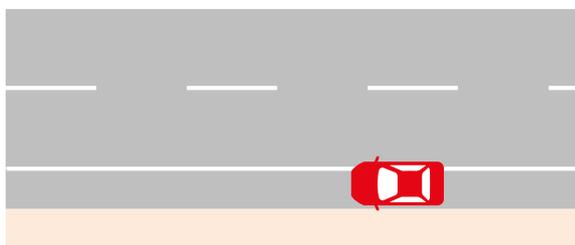


図 3-2 停車帯または路肩の整備イメージ

##### (停車帯)

第9条 第4種（第4級を除く。）の道路には、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ないようにするため必要がある場合においては、車道の左端寄りに停車帯を設けるものとする。

2 停車帯の幅員は、2.5メートルとするものとする。ただし、自動車の交通量のうち大型の自動車の交通量の占める割合が低いと認められる場合においては、1.5メートルまで縮小することができる。

出典：『道路構造令の解説と運用』 p. 221

## ■駐停車ベイ

駐停車ベイとは、部分的に車道部を拡幅することで駐停車空間を整備したものである。必要な幅員は停車帯の幅員に準じることとする。

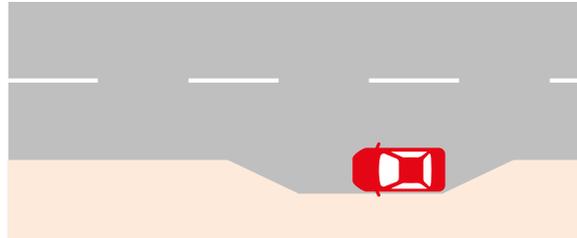


図 3-3 駐停車ベイの整備イメージ

### (1) 整備手法の判定根拠

自動車のアクセス機能については、『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。ただし、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も想定されるため、駐停車ベイによる整備も選択できることとする。

表 3-6 自動車のアクセス機能に関する整備手法判定表

条件	滞留車両	道路規格	基本形		やむを得ない場合	
			形態	幅員	形態	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	—	—

※アクセス機能に配慮し、路肩を標準値より拡幅する。

## (2) 留意事項

自転車の通行機能と自動車のアクセス機能は、いずれも車線の路側を必要とすることが多く、空間が重なってしまう。自転車通行空間がある場合の自動車の滞留空間の整備手法について、『自転車利用環境創出ガイドライン』に以下のとおり示されている。

### ■自転車道と自動車の滞留空間を併設する場合

パーキング・メーター等が必要な区間の自転車道は、歩道側に設置する。

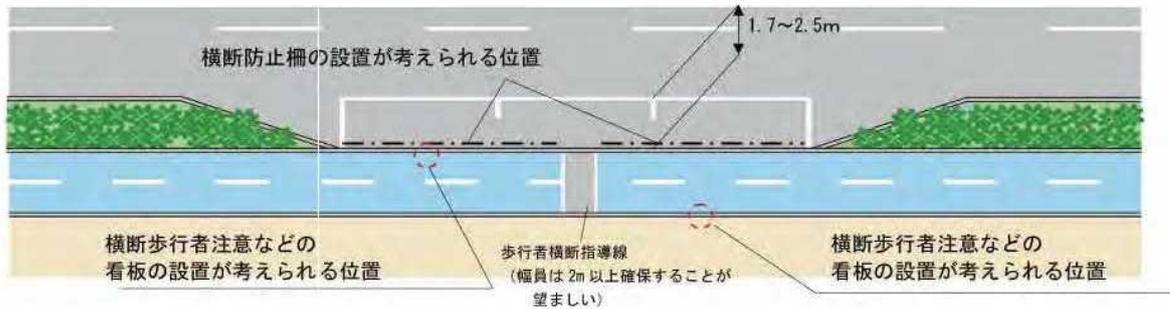


図 3-4 自転車道にある道路にパーキング・メーターを設置するイメージ

出典：『栃木県版自転車利用環境創出ガイドライン』 p. 64

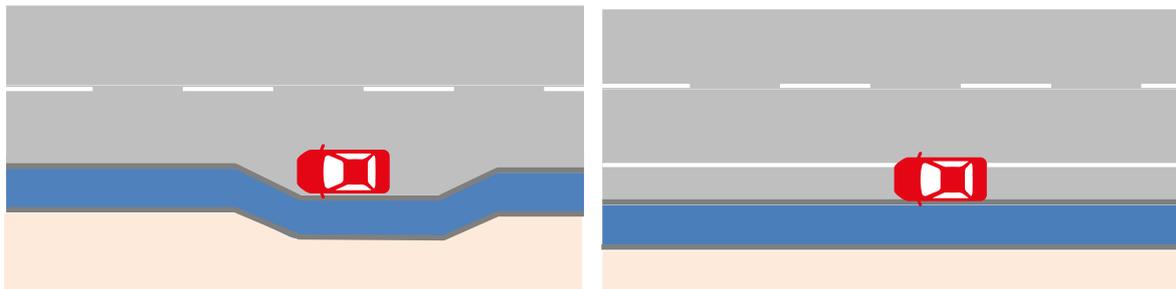


図 3-5 自転車道がある場合の自動車アクセス空間の整備手法イメージ

(左：停車帯または路肩、右：荷捌きベイ)

### ■自転車専用通行帯と自動車の滞留空間を併設する場合

パーキング・メーター等が必要な区間の自転車専用通行帯は車道側に設置するものとしている。これは道路交通法において、車両は道路の左側端に沿って駐停車しなければならないとの原則に基づいたものである。

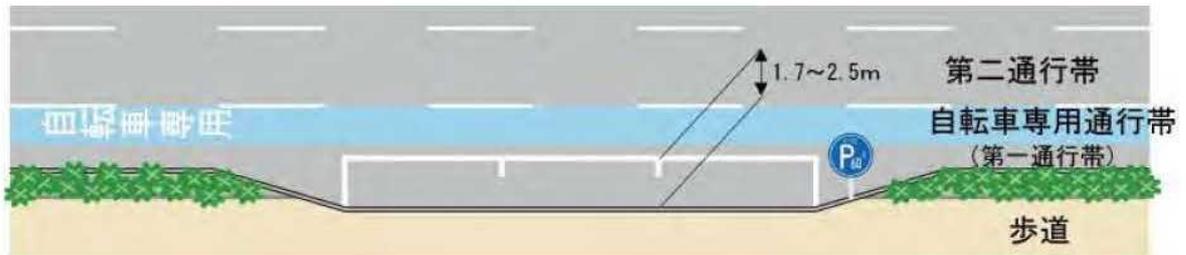


図 3-6 自転車専用通行帯のある道路にパーキング・メーターを設置するイメージ

出典：『栃木県版自転車利用環境創出ガイドライン』p. 64 (図)  
自転車利用の総合的取り組み資料 3-3 (写真)



図 3-7 自転車専用通行帯がある場合の自動車アクセス空間の整備手法イメージ  
(左：停車帯または路肩、右：荷捌きベイ)

### 3.4 公共交通（バス）に関する機能

#### 3.4.1 公共交通通行機能

公共交通の通行機能については、交通量が多く、路線バス等の運行に著しく支障がある場合にバス専用通行帯やバス優先通行帯の指定を検討する。

##### (1) 整備手法および整備手法の判定根拠

公共交通の通行機能については、『交通規制基準（栃木県警察本部）』に準じ、整備手法を決定する。

#### ■路線バス等優先通行帯

路線バス等優先通行帯とは、路線バス等以外の自動車に対し、路線バス等が後方から接近してきた場合に交通の混雑のため優先通行帯から出ることができないこととなるときは当該車両通行帯を通行してはならず、また、後方から路線バス等が接近してきたときはその正常な運行に支障を及ぼさないように速やかに当該通行帯の外に出なければならない義務を課す車両通行帯である。

#### 【第 21 路線バス等優先通行帯】

原則として次のいずれにも該当する車両通行帯の設けられた道路

- 1 交通量が多く、路線バス等の運行に著しく支障があり、路線バス等の優先通行を確保する必要が認められる場合
- 2 片側 2 車線以上の道路（中央線変移を実施する場合を含む。）又は 2 車線以上の一方通行道路

第21 路線バス等優先通行帯

規 制 実 施 基 準	規制目的	路線バス等以外の自動車に対し、路線バス等が後方から接近してきた場合に交通の混雑のため優先通行帯から出ることができないこととなるときは、当該車両通行帯を通行してはならず、また、後方から路線バス等が接近してきたときは、その正常な運行に支障を及ぼさないように、速やかに当該車両通行帯の外に出なければならない義務を課して路線バス等の定時、定速走行を確保することにより、マイカー利用者のバス利用を促進し、都市における自動車交通量を抑制する。
	根拠等	法第20条の2第1項                      標識 327の5                      標示 109の7  
	対象道路	原則として次のいずれにも該当する車両通行帯の設けられた道路 1 交通量が多く、路線バス等の運行に著しく支障があり、路線バス等の優先通行を確保する必要が認められる道路 2 片側2車線以上の道路（中央線変移を実施する場合を含む。）又は2車線以上の一方通行路
	対象	1 路線バス 2 通学通園バス 3 その他特に必要と認める人又は貨物を輸送する事業の用に供する自動車
留意事項	1 原則として 第一通行帯を指定すること。 なお、次の場合は、第一通行帯以外を指定することができる。 (1) 片側3車線以上の道路の第一通行帯を自転車又は二輪車の専用通行帯として指定した道路の区間においては、原則として第二通行帯を指定すること。 (2) (1)の場合のほか、停車車両、緩速車両、左折車両等が多く、これらにより第一通行帯の占有率が高い場合には、第一通行帯以外を指定することができる。 (3) 道路の左側部分（一方通行となっている道路にあっては、当該道路）に3以上の車両通行帯が設けられている区間で、優先通行帯を設ける区間内にバス停留所がなく、仮にある場合でも進路変更、右折及び左折等が容易にできる区間においては、中央線寄りの最も右側（一方通行となっている道路にあっては、その最も右側）の車両通行帯に優先通行帯を指定することができる。 2 本規制の実施に伴う効果、一般交通、沿道住民への影響等を十分検討するとともに、う回路対策を推進すること。 3 駐(停)車禁止及び他の道路からの車両の進入規制の実施を検討するとともに、バス優先のための信号機等の高度化及び公共車両優先システム（PTPS）の積極的な導入を図ること。 4 優先通行帯の始点付近における渋滞を防止するため、始点の位置及び始点付近の導流化等の措置を行うこと。 5 優先通行帯の実施に当たっては、事前に道路管理者の意見を聴くとともに、地方運輸局（運輸支局等）、バス事業者との連携を密にし、路線バス等の運行経路、バス停の設置箇所及び設置間隔等について十分に調整を行い、必要な措置をとること。 6 バスの運行状況、利用状況及び一般交通量の変化等から本規制が交通実態に合わなくなった場合は、専用通行帯への変更等の見直しを行うこと。 7 車両通行帯の意思決定が別途行われていること。 8 規制時間は、必要な時間帯とし、原則として日曜・休日を除き、必要により土曜日についても除外すること。 9 優先通行帯において二輪を通行させる必要がある場合は、二輪を対象車両から除外する措置をとることができる。	

出典：『交通規制基準』 p. 99

## ■専用通行帯

専用通行帯とは、車両通行帯の設けられた道路において、特定の車両が通行しなければならない車両通行帯として指定し、かつ、ほかの車両の通行を禁止する車両通行帯をいう。

### 【第22 専用通行帯】

原則として次のいずれにも該当する車両通行帯の設けられた道路

- 1 交通量が多く、路線バス等輸送効率の高い車両の正常な運行に著しく支障を及ぼすおそれのある道路
- 2 自動二輪者等の特定の車両の交通量が多く、ほかの車両と分離して、交通の安全を確保する必要がある道路

### 第22 専用通行帯（普通自転車専用通行帯を除く。）

規制目的	特定の車両が通行しなければならない専用通行帯を指定し、かつ、他の車両（当該特定の車両が普通自転車以外の車両である場合にあっては小型特殊自動車、原付及び軽車両を除く。）が通行しなければならない車両通行帯として専用通行帯以外の車両通行帯を指定し、交通の安全と円滑を図る。	
根拠等	法第20条第2項 標識 327の4 標示 109の6	
実施基準	対象道路	車両通行帯の設けられた道路で、原則として次のいずれかに該当する道路 1 交通量が多く、路線バス等輸送効率の高い車両の正常な運行に著しく支障を及ぼすおそれのある道路 2 自動二輪車等の特定の車両の交通量が多く、他の車両と分離して、交通の安全を確保する必要がある道路
対象	1 バス 2 バス以外の特定の車両（自動二輪車等）。ただし、車両通行帯の数、バスペイの設置等道路の状況、地域の交通実態等により、特に必要な場合に限る。	
留意事項	1 原則として第一通行帯を指定すること。 2 車両通行帯の意思決定が別途行われていること。 3 路線バス等専用通行帯の実施に当たっては、第21 路線バス等優先通行帯の項を準用する。	

出典：『交通規制基準』 p.101

### 3.4.2 公共交通アクセス機能

公共交通アクセス機能については、バスの停車およびバス乗客の乗降を考慮して、バス停留所およびバス乗降場を設ける。また、必要に応じてバス乗降場付近に上屋・ベンチや駐輪場を設ける。

#### (1) 整備手法

公共交通のアクセス機能については、『道路の移動円滑化整備ガイドライン（国土交通省）』『バス利用・運行環境整備マニュアル（栃木県県土整備部）』に準じ、整備手法を決定する。

#### ■バス停留所

バス停留所の設置については、バス利用者の安全や本線交通流に十分な注意が必要である。また、バスが停留所から離れずにぴったりと停車できるよう配慮することが望ましい。『道路の移動円滑化整備ガイドライン（国土交通省）』に標準的なバス停留所の構造と特徴が整理されている。

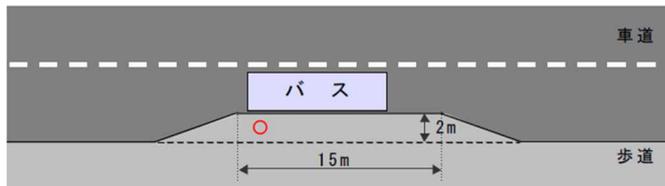
バスベイ型



切り込みテラス型  
(バスベイ型の改良版)



テラス型



ストレート型



三角形切り込み型

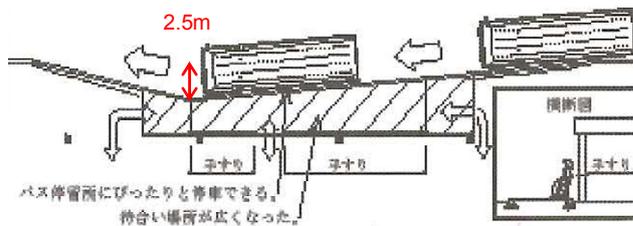


図 3-8 バス停留所の整備手法イメージ (数値は参考値)

出典：『道路の移動円滑化整備ガイドライン』 p. 147～p. 150

また、道路中央にバスレーンを設置する場合のバス停留所の形式については、日本のバスは左ドアであるため、相対式が採用される。位置は交差点流出部もしくは流入部の2種類がある。なお、名古屋市の事例では、交差道路からの右折に配慮し、流入部を採用している。

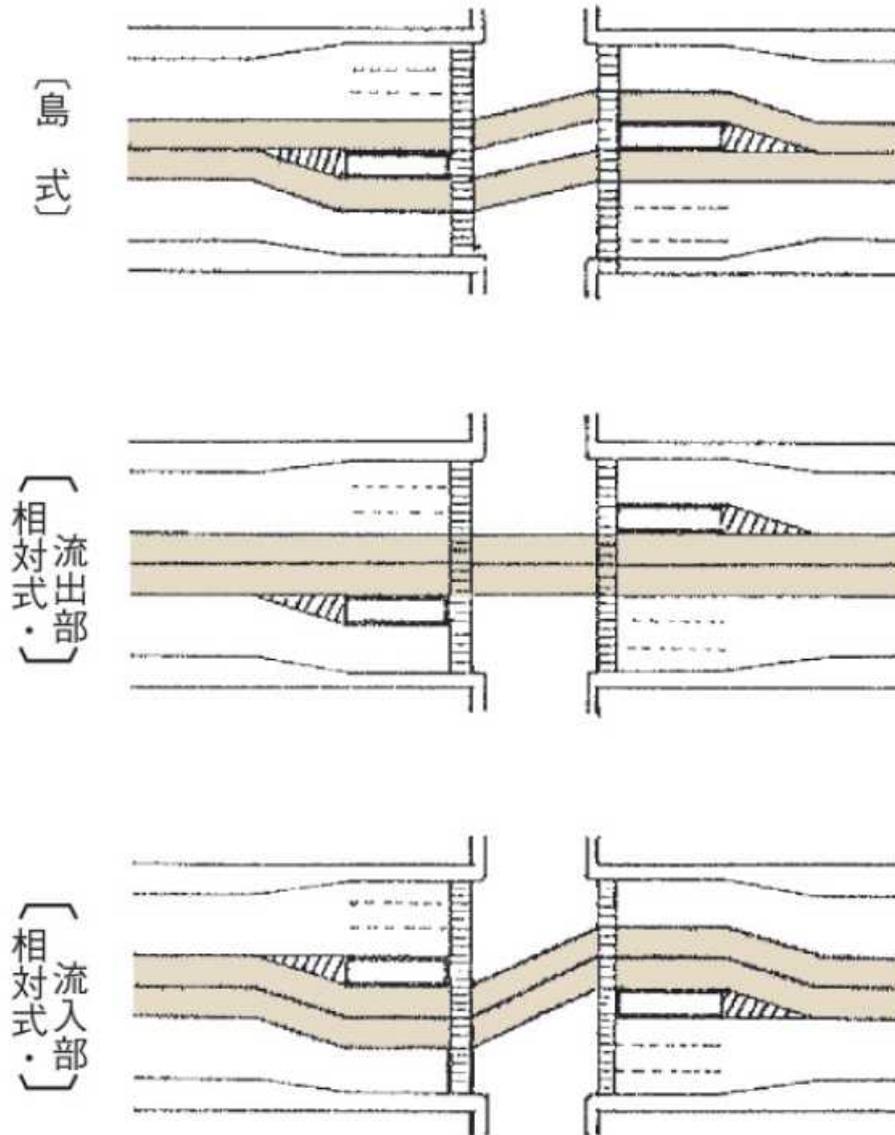


図2 停留所の設置方法

図 3-9 バスレーンを道路の中央に整備する場合のバス停留所の整備手法イメージ

出典：『プロジェクト紀行 名古屋路面電車復活 バスの中央走行今日的な課題』

## ■バス乗降場

バス乗降場には歩行者が多く滞留することから、必要に応じてベンチおよび上屋を設けることが望ましい。

また、自転車から公共交通機関への乗り換えのしやすさを考慮する場合は、必要に応じてバス停留所付近に自転車駐車を設置する。

関連事項として歩行者滞留の項と自転車滞留の項も参照するとよい。



写真 バス停付近に整備スペースを確保した事例（瑞穂野団地バス停）

出典：『宇都宮市 自転車のまち推進計画』 p. 22

### ＜上屋・ベンチの設置事例＞



写真 4-9 上屋・ベンチの設置例  
(岡山県岡山市)



写真 4-10 民地におけるベンチの設置例  
(東京都目黒区)



写真 4-11 折りたたみベンチの設置例  
(広島県三原市)



写真 4-12 省スペースベンチの設置例  
(東京都品川区)

出典：『道路の移動円滑化整備ガイドライン』 p. 159

(2) 整備手法の判定根拠

バス停留所については、『道路の移動円滑化整備ガイドライン』に準じて整備手法を決定する。

上屋・ベンチ・自転車駐車場の設置については『バス利用・運行整備マニュアル』に準じて整備手法を検討する。

表 3-7 バス停留所の整備手法比較表

	歩道の幅員	乗合自動車の正着		本線交通への影響
		周辺に路上駐車なし	周辺に路上駐車あり	
バスベイ型	●歩道側に切り込むため、歩道の幅員が狭い場合、歩道の有効幅員を侵す可能性がある	●切り込み形状によっては停留所に正着することが困難な場合がある ●バスのオーバーハングのため、バスベイの長さによっては停留所に正着することが困難	●切り込みの形状や周辺の路上駐車状況によっては停留所に正着することが困難	○バスは停車帯に入り込むため、バスの停車による本線交通への影響は少ない ○乗降の利便性を図るとともに、後続車の追い越しを容易にさせることができる
切り込みテラス型 (既存のバスベイ型の改良)	●テラスを設置するためには、一定以上の長さのバスベイ型の切り込みが必要であることから、歩道の幅員が狭い場合、歩道の有効幅員を大きく侵す可能性がある	○バスベイ内に張り出したテラスを設置することにより、テラス手前でバスを安全に歩道に寄せることが可能になり、正着が容易となる	●周辺の駐車状況により困難になる場合がある	○バスは停車帯に入り込むため、バスの停車による本線交通への影響は少ない ○乗降の利便性を図るとともに、後続車の追い越しを容易にさせることができる
テラス型	○車道側にはみ出して設置するため、歩道の有効幅員を侵しにくい	○容易である	●テラス部の幅によっては正着が困難になる場合がある	●バスの停車中は、後続車の通行が困難 ●広い路肩や停車帯をもたない道路では、停留所付近では1車線分通行できないので、交通容量が減る ●張り出し部分で事故の危険性がある
ストレート型	○道路の全幅員に余裕がなく歩道に切り込みを入れて停車帯を設けることができない場合等に歩道の幅員を変えることなく、歩道内に停留所を設ける ●歩道内にベンチや上屋等停留所付属施設を設置する場合には、歩道の幅員が狭い場合、有効幅員を侵す可能性がある	○容易である	●周辺の駐車状況により困難になる場合がある	●バスの停車中は後続車の通行が困難
三角形切り込み型	○歩行空間やバス待ち空間を広く確保できる	○斜めに進入するため、正着が容易である	●周辺の駐車状況により困難になる場合がある	●バスの右側後方が車道側にはみ出すため、場合によっては後続車に影響がある ●バスの運転席から後方が確認しにくいいため、発車時に十分な注意が必要

凡例：○メリット、●デメリット

出典：『道路の移動円滑化整備ガイドライン』 p. 146

※本線交通への影響について

自動車交通量とバス運行本数が多い場合、バスベイ型を選定し、本線交通への影響を少なくすることが望ましい。『バス利用・運行環境整備マニュアル（栃木県県土整備部）』にバスベイ型を選定する基準が記載されている。

表 3-8 バスベイ型の選定条件

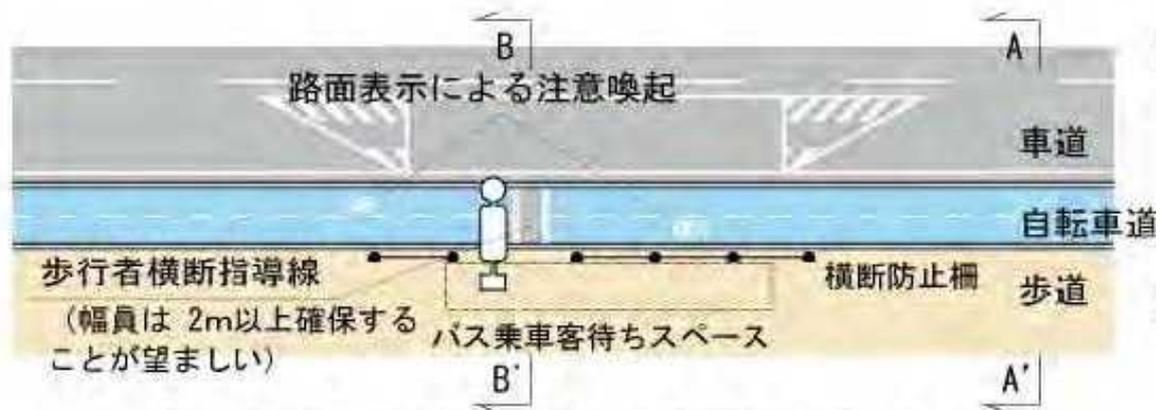
・交通量	・日交通量 9,000 台以上の区間 (道路構造令における 3 種 2 級 2 車線の設計交通量を参考として設定)
・バス運行本数	・運行本数 60 本/日以上のバス停 (おおむね 30 分に 1 本以上のバスが通過する箇所として設定)

出典：『バス利用・運行環境整備マニュアル』 p. 7

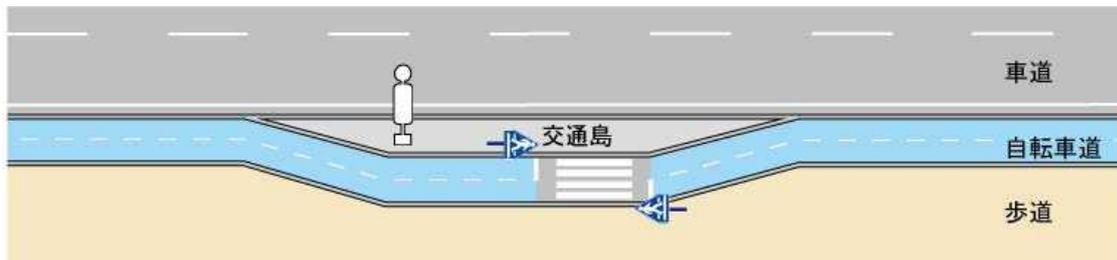
### (3) 留意事項

自転車の通行機能と公共交通のアクセス機能は、いずれも車線の路側を必要とすることが多く、空間が重なってしまう。自転車通行空間がある場合のバス停留所の整備手法について、『自転車利用環境創出ガイドライン』に以下のとおり示されている。

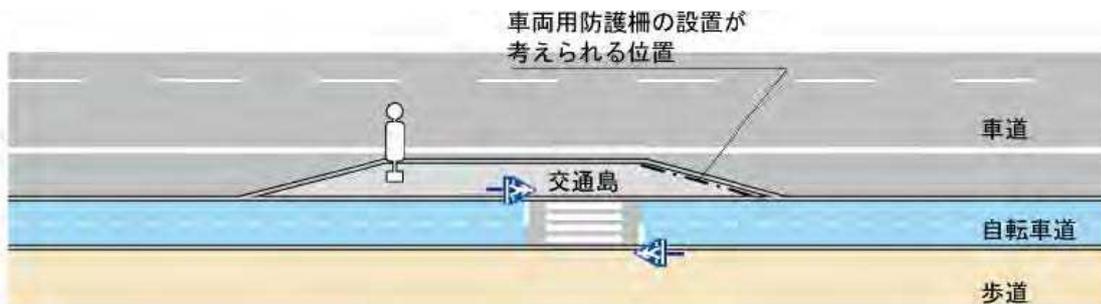
#### ■自転車道とバス停留所を併設する場合



自転車道にバス停留所を設置するイメージ (バス交通が多くない路線)  
＝ストレート型



自転車道にバス停留所を設置するイメージ (バス交通が多く道路空間に余裕がある場合)  
＝ストレート型 (島型)

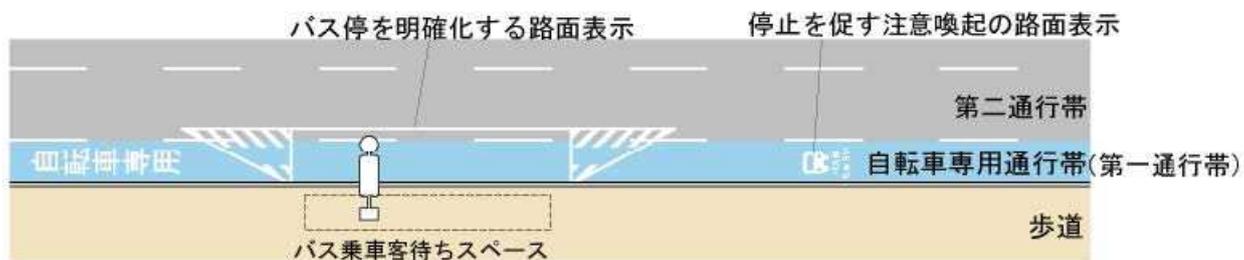


自転車道にバス停留所を設置するイメージ (バス交通が多く道路空間に余裕がある場合)  
＝テラス型

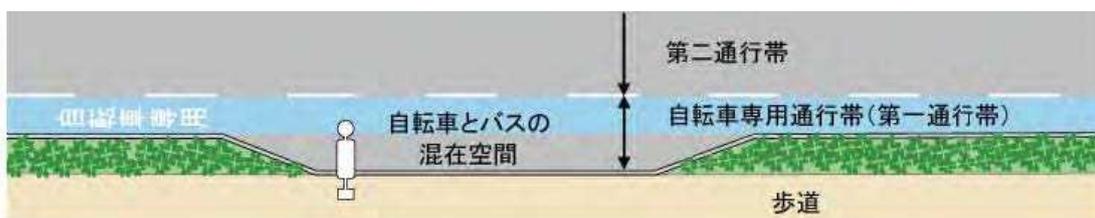
図 3-10 自転車道がある場合のバス停留所の整備手法イメージ

出典：『自転車利用環境創出ガイドライン』 p. 56～p. 57

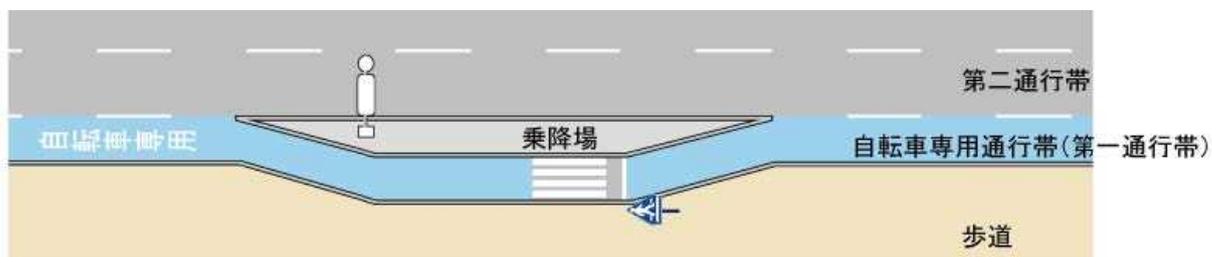
■自転車専用通行帯とバス停留所を併設する場合



自転車専用通行帯にバス停留所を設置するイメージ (バス交通が多くない場合)  
＝バスベイ型



自転車専用通行帯にバス停留所を設置するイメージ  
(バス交通が多く、道路空間に余裕のある場合)  
＝バスベイ型



自転車専用通行帯にバス停留所を設置するイメージ  
(バス交通が多く、道路空間に余裕のある場合)  
＝ストレート型 (島型)

図 3-11 自転車専用通行帯がある場合のバス停留所の整備手法イメージ

出典：『自転車利用環境創出ガイドライン』 p. 58～p. 59

なお、バスベイ型の整備手法は、自転車通行空間とバスアクセス空間が混在するため、自転車交通量とバス運行本数が多い場合は適用が望ましいか十分に検討することが必要である。

### 3.5 環境機能

環境機能については、道路の緑化や無電柱化を行うことによって、周辺環境と調和した良好な景観を形成するとともに、道路の利用環境や沿道環境を保全する。

道路は環境空間として、道路緑化や良好な景観形成を行うとともに、沿道環境を保全する必要がある。

出典：『道路構造令の解説と運用』 p. 92

#### (1) 整備手法

##### ■植樹帯（柵）

植樹帯（柵）には、良好な道路交通環境の整備、沿道における良好な生活環境の確保等の機能がある。また、都市部の良好な公共空間を形成する役割を有し、騒音の減少や大気の浄化などにも資するものである。

設置にあたっては「歩行者自転車通行空間整備の手引き」の考え方を準用し、植樹柵による整備を基本とする。

第4種第1級及び第2級の道路並びにその他植樹帯が必要となる道路において、植樹帯を設ける場合は、道路空間の有効活用や維持管理負担の低減を図るため、植樹柵による整備を基本とする。

出典：『歩行者自転車通行空間整備の手引き』 p. 43

#### (植樹帯)

##### 第11条の4

- 2 植樹帯の幅員は、1.5メートルを標準とするものとする。
- 3 次に掲げる道路の区間に設ける植樹帯の幅員は、当該道路の構造及び交通の状況、沿道の土地利用の状況並びに良好な道路交通環境の整備又は沿道における良好な生活環境の確保のため講じられる他の措置を総合的に勘案して特に必要があると認められる場合には、前項の規定にかかわらず、その事情に応じ、同項の規定により定められるべき値を超える適切な値とするものとする。
  - 一 都心部又は景勝地を通過する幹線道路の区間
  - 二 相当数の住居が集合し、又は集合することが確実と見込まれる地域を通過する幹線道路の区間

出典：『道路構造令の解説と運用』 p. 258

## ■無電柱化

無電柱化は、良好な景観の形成のほか、通行空間の安全性・快適性の確保、大規模災害時に電柱等が倒壊によることによる道路の寸断の防止などにも資するものである。

### 1. 無電柱化の対象について

無電柱化の実施にあたり、各道路管理者は、市街地の幹線道路や安全で快適な通行空間の確保、良好な景観・住環境の形成、災害の防止、情報通信ネットワークの信頼性の向上、歴史的街並みの保全、観光振興、地域文化の復興、地域活性化等に資する箇所を選定しているところである。

これらは、景観法、バリアフリー新法(※1)、観光圏整備法(※2)、歴史まちづくり法(※3)等が施行されたことなどによって、安全・安心の社会づくり、観光振興等による活力の創造、景観形成による魅力向上等の観点から、無電柱化の要請は、地域や社会から、より一層強く求められているという背景がある。

無電柱化の事業の実施にあたっては、これらの地域の要請に応え、道路管理者と電線管理者は協議の上、地方公共団体と調整しつつ、また電力・通信需要にも配慮しつつ、無電柱化の必要性及び整備効果を踏まえ、整備及び費用負担の方式について調整を図りながら、引き続き無電柱化を進めるものとする。

※1 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(H18 施行)

※2 観光圏の整備による観光旅客の来訪および滞在の促進に関する法律(H20 施行)

※3 地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律(H20 施行)

出典：『無電柱化に係るガイドライン』p.1

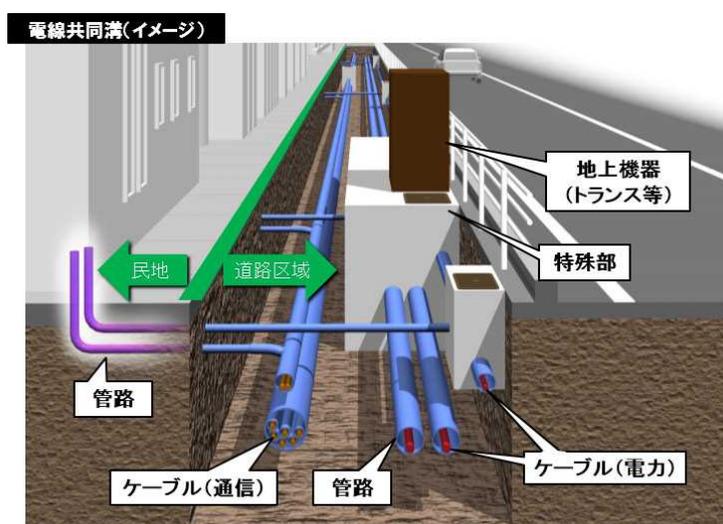
## (2) 整備手法の判定根拠

### ■植樹帯（柵）

植樹帯（柵）については、『道路構造令の解説と運用（（社）日本道路協会）』及び『歩行者自転車通行空間の手引き（栃木県県土整備部）』に準じて整備手法を検討する。設置にあたっては、設置の必要性も含め関係部署（事業主管課、道路保全課、景観関係部署など）と十分協議すること。

### ■無電柱化

無電柱化については、『無電柱化に係るガイドライン』に準じて整備手法を検討する。



出典：国土交通省ホームページ

## 1) 効率的な無電柱化の推進

コスト削減を図りつつ、地域の実情に応じた効率的な整備を推進することが必要であるため、地域の実情に応じてコスト削減が可能な以下の手法も活用しながら無電柱化を実施するものとする。

### ①同時施工

歩道整備等の道路事業等が電線共同溝と同時期に計画されている場合には、工期等を調整し、同時に施工するものとする。その際には、計画のなるべく早い段階から調整を行い円滑な事業実施を図るものとする。

また、将来において無電柱化の必要性が見込まれる箇所において、道路の新設又は拡幅（土地区画整理事業等による場合を含む。）と一体的に行う電線共同溝の整備（以下、「同時整備」という。）を実施するものとし、電線を収容するための管路等の増設が発生しない構造とするよう努めるものとする。

### ②地中化方式以外の手法の活用

条件の整う箇所では、軒下・裏配線等の手法を地域の実情に応じて活用するものとする。

### ③浅層埋設方式

従来よりもコンパクトな浅層埋設方式を活用するものとする。

### ④既存ストックの有効活用

既設の地中管路について、管路所有者と協議の上、可能であれば、電線共同溝等の一部として活用するものとする。

出典：『無電柱化に係るガイドライン』

### 3.6 防災機能

防災機能については、道路の総幅員を十分確保したり、無電柱化を実施したりすることにより、火災や災害時における通行空間の確保に配慮する。なお、道路の総幅員で必要な防災空間を確保することは、道路空間再配分においては困難である場合が多いことから、本手引きにおいては無電柱化による防災機能の確保を行うものとする。なお、無電柱化の考え方については、「3.5 環境機能」(P.71～75)を参照。

道路は災害に強い防災空間とする必要がある。このため、火災の延焼防止や震災時における通行空間の確保に配慮し、基本的には道路の総幅員で必要な空間を確保するとともに、その機能向上のため、無電柱化や植栽などを行うことが望ましい。

出典：『道路構造令の解説と運用』 p. 90

### 3.7 にぎわい機能

道路は単にひとや自動車等が通行するための空間としてだけではなく、イベントやお祭りなど地域の実情に応じた様々な地域活動の場として利用されている。これらの活動は民間やNPO等が実施主体となることが多いが、地域の個性を活かしてまちのにぎわいを創出していくために、道路管理者としても地域活動としての道路空間の利用を積極的に支援していく。

道を活用した地域活動には、

- オープンカフェ（オープンテラス）
- 朝市

のように、路上で物販等が行われる、いわゆる収益活動と、

- 歩行者天国
- 祭り、パレード、コンサート
- 大道芸（ストリート・パフォーマンス）

のように、主に収益活動でないものがあります。

また、地域活動の中には

- 道路美化活動
- 放置自転車対策

といった公共的・公益的な活動もあります。

これらは活動の成立ちや規模、実施期間などについて様々なものがあり、また、上に挙げたものが組み合わさっている場合もあり、地域の実情によってそのあり方はきわめて多様です。

出典：『道を活用した地域活動の円滑化のためのガイドライン』 p. 2～p. 3

4. 宮城県仙台市「定禅寺通ストリートジャズフェスティバル」			
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主催：定禅寺ストリートジャズ フェスティバル実行委員会</li> <li>・共催：定禅寺通街づくり協議会</li> <li>・後援：宮城県、新聞社、TV局他民間企業など</li> <li>・仙台市は協賛という形で参加</li> </ul>		
実施実績	開催実績：平成3年～ 毎年9月第2日曜とその前日の2日間に渡り開催		
実施場所 (周辺地域・対象道路の状況)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・仙台市の中心市街地に位置する定禅寺通り(国道)</li> <li>・市役所前市民広場・仙台駅・青葉通り・東一番丁通り・東二番丁通り・勾当台公園・西公園・錦町公園・本町・広瀬通りなどに面した公開空地</li> <li>・定禅寺通りは12時から19時にかけて車道一部通行止めをしている</li> </ul>		
主な活動内容	市内88ヶ所(2日間)のステージで様々なジャンルの音楽コンサートを実施		
特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>・有志による実行委員会が中心となり実施されている</li> <li>・民間企業による市民参加の清掃活動が同時に実施されており、参加者には景品等が用意されている</li> </ul>		
取得許可	道路占用許可	道路使用許可	その他許可等
	○	○	—
許可条件等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路占用許可条件：付近住民への周知、原状復旧、歩行者通行への配慮 等</li> <li>・道路使用許可条件：付近住民への周知、歩行者動線の確保、交通整理員の配置 等</li> <li>・定禅寺通り以外の場所については、基本的には公開空地を利用しているため、道路占用許可は受けていないが、人が道路に溢れるため、道路使用許可は取得している</li> </ul>		
ポイント	<ul style="list-style-type: none"> <li>・定禅寺街づくり協議会の共催のもと、市の商業中心地を通る定禅寺通りを中心に行われている</li> <li>・2日間で50万人以上を動員する大規模なお祭りとなっており、多くの企業の協賛・協力のもと地域活性化に大きく寄与しているお祭りといえる</li> </ul>		
			
写真提供：(財)仙台観光コンベンション協会			

出典：『道を活用した地域活動の円滑化のためのガイドライン』p. 19

## ■道路占用許可の特例を用いた取り組みの支援

平成23年4月の都市再生特別措置法の改正が改正され、市町村と連携してまちづくりに取り組む団体を支援する制度や、道路空間を活用してにぎわいのあるまちづくりを実現する制度等が創設された。特に、道路占用許可の特例制度によって、一定の条件の下でオープンカフェや自転車駐輪場等のまちなぎわいを創出する施設の設定が可能となったため、制度を活用した民間事業者等の取り組みについて積極的に支援していく。

# 道路占用許可の特例について

～にぎわい・交流創出のための道路占用許可の特例制度～

国土交通省 都市局 まちづくり推進課

★ 平成23年に都市再生特別措置法の一部を改正する法律等が施行され、道路空間を活用して、まちなぎわい創出等に資するための道路占用許可の特例制度が創設されました。

### 道路占用許可の特例とは

道路の占有許可は、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、まちな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。

### 特例の対象施設

都市の再生に貢献し、道路の通行者及び利用者の利便の増進に資する次の施設等であって、施設等の設置に伴い必要となる道路交通環境の維持及び向上を図るための措置が併せて講じられているもの。(都市再生法46条10項、同施行令14条)

- ① 広告塔又は看板で、良好な景観の形成又は風致の維持に寄与するもの
- ② 食事施設、購買施設その他これらに類する施設で、道路の通行者又は利用者の利便の増進に資するもの  
※道路を通行する際に一般に派生する需要を満たすもの。例えば、オープンカフェ、キオスク、案内所、休憩所などが想定されます。  
※食事施設・購買施設等は、今回新たに占有許可の対象になりました。(道路法施行令第7条第6号)
- ③ 自転車駐車器具で自転車を賃貸する事業の用に供するもの

※①～③以外のベンチ、花壇、街灯等の施設については、従来どおり無余地性の基準が適用されますが、にぎわい創出のために必要な施設として、別途道路占有許可を申請することは可能です。



出典：国土交通省ホームページより

## 高崎市中心市街地(オープンカフェ・自転車駐輪器具)

### 概要

- **地区名** 都市再生整備計画「高崎市中心市街地地区」
- **道路管理者** 群馬県、高崎市
- **所在地** 群馬県高崎市中心市街地地区
- **開始年度** 平成25年4月
- **占用主体** 高崎まちなかオープンカフェ推進協議会  
高崎まちなかコミュニティサイクル推進協議会
- **実施事業** 常設オープンカフェ(食事施設)の設置と、中心市街地に訪れる人々の「新たな足」としてコミュニティサイクルを実施することで、回遊性の向上と賑わいの創出を図る

### 特例道路占用区域



出典：国土交通省ホームページより

## ■地域の祭り・イベント空間としての利用への配慮

地域の祭りやイベント空間として特別な配慮が必要な場合には、祭り等における通行機能や滞留機能を確保できるよう配慮したり、道路空間全体を一体的に利用できるような道路附属施設の構造とするなど、地域活動に適した道路空間を検討する。

### a. 地域の祭り・イベント空間の形成

祭りやイベント等の地域の要請に対応する必要がある場合は、祭り等における人々の通行・滞留のための機能確保に必要な幅員を、広い歩道等や中央帯、路肩などにより確保することについて検討することが望ましい。その際、一時的に撤去可能な分離帯や防護柵、縁石を採用する等、歩道等と車道部の道路全体を一体的に利用できる構造的工夫を施すことも考慮する。

出典：『道路構造令の解説と運用』 p. 104

### にぎわい機能に配慮した道路空間の例

(都) 郡山駅庚担原線 郡山駅大通りシンボルロード事業

当該事業では、計画段階より地域住民と意見交換を重ね、道路空間の利用形態を踏まえた整備コンセプトを策定した。このコンセプトに沿ったイベントに対応できるよう歩道と車道の段差をなくし、道路施設として段差昇降式ボラード（車止め）・移動可能なコンテナ植栽を設置した。



イベント時には、歩車道境界にあるボラードを下げたてフラワーポットを移動できます



出典：福島県ホームページより