

「人中心」の道路・交通政策への 大転換について

令和5年度 川越市交通シンポジウム
小江戸川越のまちと交通のあり方について
2024年1月26日
埼玉大学 久保田尚



コロナ禍の終息とともに 世界中で問題化した オーバーツーリズム

- ごみ問題
- マナー一般
- 公共交通混雑
- 渋滞
- などなど

Siena シエナ (伊)



欧州の都市、特に観光都市ではパークアンドライドが一般的





ZONA
traffico limitato

PIAZZA
FABIO
BARGAGLI PETRUCCI



San Gimignano

サン・ジミニャーノ(伊)





SIENA HOTELS PROMOTION SAN GIMIGNANO



BANCA TOSCANA
CAMBIO - CHANGE - EXCH



CASSA DI RISPARMIO
CAMBIO - CHANGE - EXCH



duomo



informazioni



posta



municipio



farmacia



ospedale



museo



biblioteca



carabinieri



vigili urbani



parcheggio

P 3









ライジングボラード ケンブリッジ(英)

新潟市ふるまちモール ソフトライジングボラード



長野県小布施町

域内交通渋滞・自然環境対策

小布施

【おぶせ】

- まち歩きに程よい規模という町の特徴を活かし、郊外にマイカーを停めて町中を散策する「パークアンドウォーク」を推進
- 高速道路のパーキングエリア及び道の駅に併設した公園を整備。公園内施設を起点に周遊バスを運行



周遊バス「おぶせ浪漫号」

取組概要

町内を周遊するレトロなシャトルバス「おぶせ浪漫号」を運行し、歩いて楽しむまちづくり「パークアンドウォーク」を進める。

小布施町は、昔から豪農豪商の家が多く、独特の古い街並みを誇っている。そのため、町内の道路や駐車場はそれほどの容量を持っていない。これまでは長野電鉄小布施駅を利用するか、車等の交通機関で訪れるしか方法がなかった。

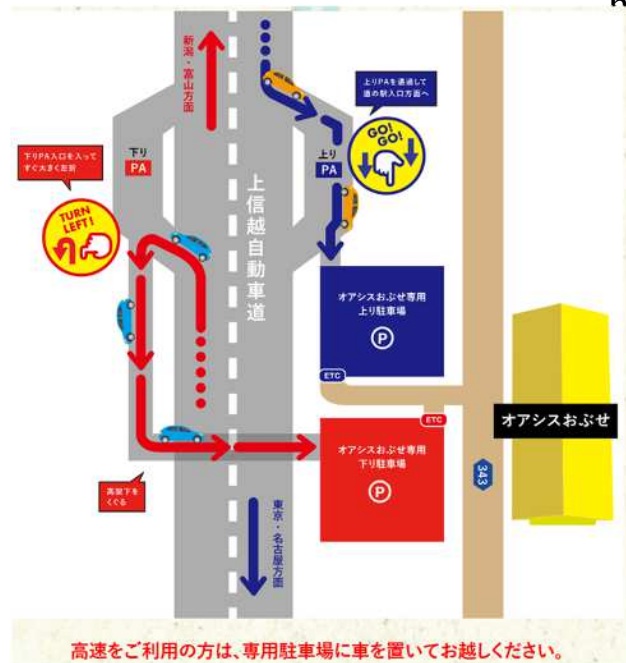
町自体が徒歩や自転車で散策するのにちょうどよい規模であること、町のはずれを通る高速道路の利用者が素通りしてしまう危惧などを考え、小布施ハイウェイオアシスを設置。このハイウェイオアシスへは、上信越自動車道小布施パーキングエリアを通じて、また一般道からも立ち寄ることができる。

そのためハイウェイオアシスからは、利用者がパークアンドライド形式で町の中心部へと気楽に周遊を行うことができるように、同公園内の千曲川ハイウェイミュージアムから町中心部等を結ぶレトロな周遊バス「おぶせ浪漫号」の運行を行っている。

上信越自動車道の小布施パーキングエリアからのお客様を町内にお迎えするという交通手段として、また、長野県で一番小さな町の特性を生かし、郊外に車を止め、町中を歩いて散策していただくという「パークアンドウォーク」運動を推進するための一つの柱として運行している。

出典：国土交通省HP

<https://www.mlit.go.jp/common/000223503.pdf>



出典：オアシスおぶせHP

<https://www.oasisobuse.co.jp/>

来訪者に負担を求める方法

1. 宿泊税

- 自治体が独自に定める地方税
- 「都内のホテル又は旅館に宿泊する方に課税される法定外目的税で、国際都市東京の魅力を高めるとともに、観光の振興を図る施策に要する費用に充てられます」(東京都HPより)
 - 税率 100円(1人1泊10,000円以上15,000円未満)
200円(15,000円以上)

2. 入湯税

- 「入湯施設の利用と市町村の行政サービスとの関連に着目し、鉱泉浴場所在の市町村が課する目的税。環境衛生施設の整備、鉱泉源の保護管理施設の整備、消防施設その他消防活動に必要な施設の整備、観光の振興(観光施設の整備を含む)に要する費用に充てる」(総務省HPより)
- 収入(2022年度) 箱根町5.5億円、別府市4.3億円、熱海市3.6億円(日本経済新聞 2024年1月5日)

来訪者に負担を求める方法

3. 入島税

➤ 自治体が独自に課す法定外税

入島税は来訪者に負担を求める			
自治体	税目名	税額	開始日
伊是名村 (沖縄県)	環境協力税	100円	2005年4月
伊平屋村 (沖縄県)	環境協力税	100円	08年7月
渡嘉敷村 (沖縄県)	環境協力税	100円	11年4月
座間味村 (沖縄県)	美ら島税	100円	18年4月
廿日市市 (広島県)	宮島訪問税	100円	23年10月

(注) 1回の入域に対して課税

日本経済新聞
2023年9月24日

- 「住んでよし、訪れてよし」の持続可能な観光地域づくりの実現に向け、宮島への多くの観光客などの来訪により、発生・増幅する行政需要の経費(財政需要)の一部を、宮島への訪問者の皆さんにもご負担頂くこととし、令和5年10月1日から地方税法第5条第3項に基づく法定外普通税として宮島訪問税の徴収を始めます(廿日市市HP)。

➤ 検討中

- ヴェニス、西表島など

ロードプライシング congestion charge

- いわゆる有料道路とは異なり、交通量をコントロールする目的で課金
- 対象は、エリア、道路、橋 / トンネルなど
- 課金の対象や時間帯の工夫による転換
 - オフピーク時間への転換
 - 非混雑エリア(道路)への転換
 - 自動車以外の手段への転換
- 実施都市
 - シンガポール
 - オスロ(ノルウェー)
 - ロンドン
 - スtockホルム(スウェーデン)など

Norway – オスロ 1990~



年間約70億円の「収入」
→都心及び郊外のインフラ整備

2021年から値上げして公共交通
やシェアリングなどにも充当
(ただし、電気自動車などは大幅
値下げ)



鎌倉の取り組み





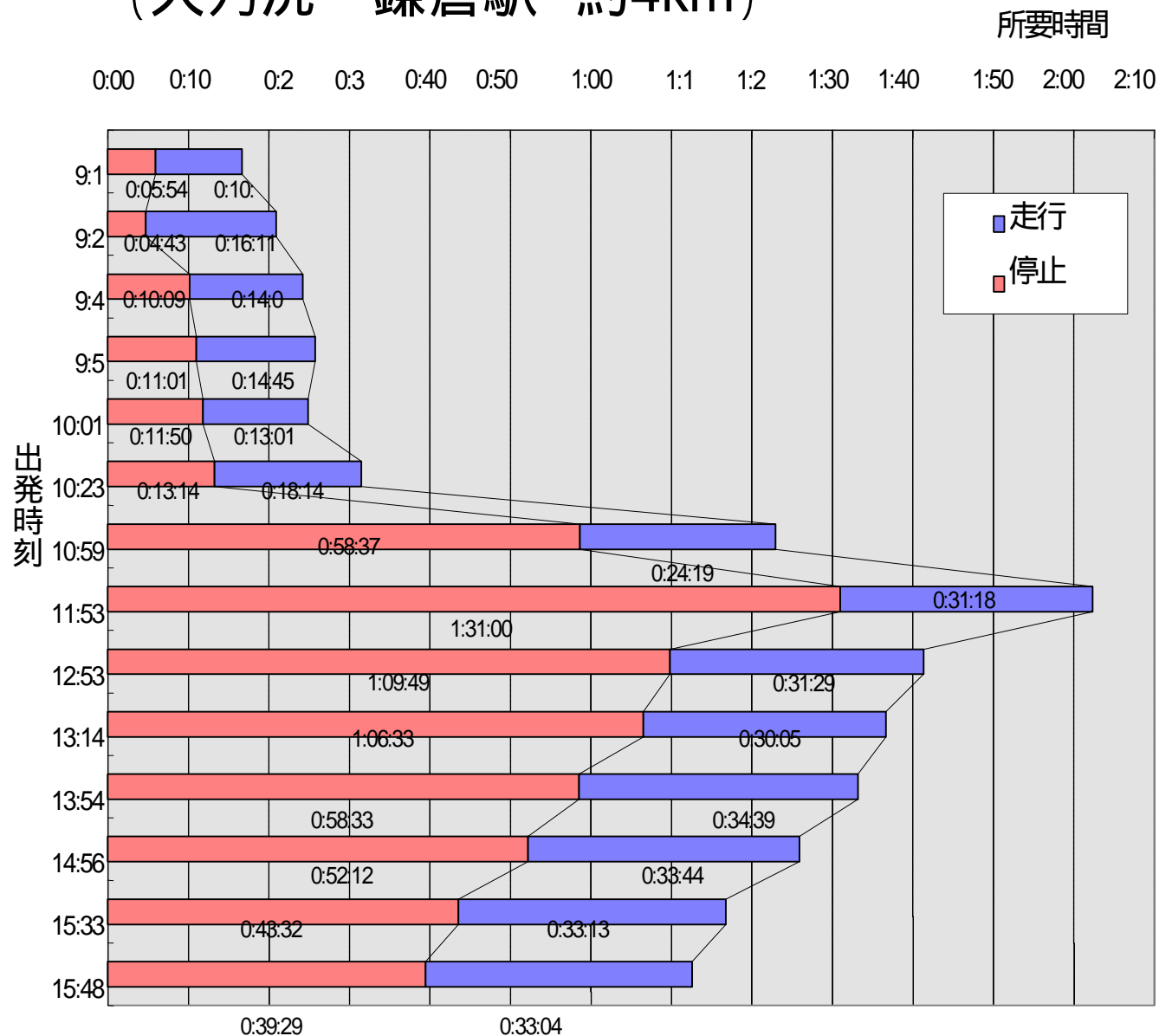


若宮大路



八幡宮前交差点

渋滞によるバスの遅れ時間 (大刀洗 鎌倉駅 約4km)



休日の大渋滞が
日常化

ふだん20分で着
くバスが2時間以
上というケースも

鎌倉交通計画研究会（平成7年～）

(研究会)	
商店会	5名
町内会・自治会	5名
市民公募	5名
寺社間企業者	2名
民間通事業者	5名
交通警察安全協会	8名
交建設省	2名
警通奈川	1名
建設奈川	1名
神奈川	2名
大奈川	2名

(専門部会)	
商店会	1名
市民公募	4名
民間通事業者	2名
交通奈川	3名
神奈川	1名
大奈川	1名

(幹事)	鎌倉市
(事務局)	企画部都市政策課
	(H8.より交通政策課)
(作業班)	コンサルタンツ

開催頻度 研究会:1回/2、3ヶ月 部会 約2回/月

鎌倉地区交通市民宣言(案)

私たち鎌倉市民は、自らの自動車利用を自粛し、徒歩と公共交通を中心とする交通環境を創り、古都鎌倉の歴史的遺産や風土を活かした新しい街づくりを進めることを宣言します。

その実現に向けては地区で働く人たちや遠来の顧客とともに手を携えて進めます。

私たち鎌倉市民は、

「歩いて楽しい街」、

「静かできれいな街」、

「子供や高齢者にやさしい街」、

「電車やバスが利用しやすい街」、そして

「市民と遠来の顧客が共生しやすい街」をつくります。

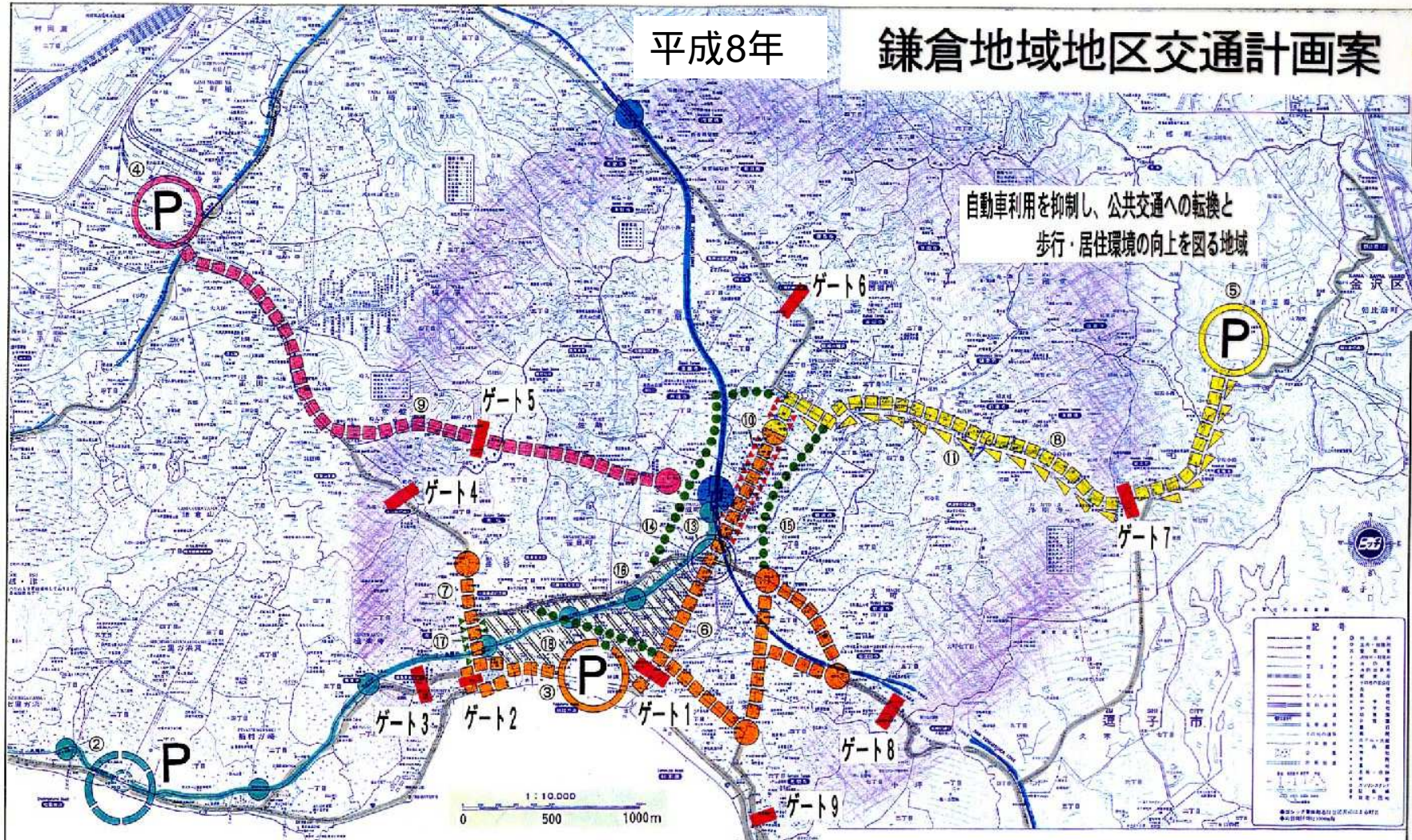
私たち鎌倉市民は、この宣言の精神が湘南地域そして全国に広まることを願います。

平成 年 月 鎌倉市

平成8年

鎌倉地域地区交通計画案

自動車利用を抑制し、公共交通への転換と
歩行・居住環境の向上を図る地域



凡	例
ロードプライシング (料金回収用のゲート)	ゲート1-4
パーク& (レイル) ライド	シャトルバス 深沢地域 鎌倉聖園

凡	例
バス専用レーン	歩行者専用道路 (従来の歩行者専用道路を指す)
バス追越し現示	通過交通対策 (ゾーンシステム)
円滑な交通制御	JR
歩行者専用道路	シャトルバスルート 以外の主な道路

提言された施策のメニュー

計画の目的	施策
自動車利用の抑制 (公共交通への転換促進)	・ロードプライシング
公共交通施策	・パーク&レイルライド ・パーク&バスライド ・シャトルバス(ミニバス) ・バス専用レーン ・バス追い越し現示 ・乗り継ぎの利便化(周遊券等) ・円滑な交通制御
歩行・居住環境の向上	・歩行者尊重道路 ・ゾーンシステム(交通静穏化)

鎌倉市の交通料金徴収実験



昨年1月に実施された交通実験の様子。バスと歩行者が混在する様子。

事実上凍結の見通

「観光客離れ」で失速

全国から自を集めた鎌倉市の交通実験が事実上凍結の憂を抱いた。交通実験の凍結を懸念する関係者から、事実上凍結の見通が示された。実験は凍結の憂を抱いた。交通実験の凍結を懸念する関係者から、事実上凍結の見通が示された。

商業者らが市長に陳情書

市「市民の理解前提」

鎌倉市の交通実験が事実上凍結の憂を抱いた。交通実験の凍結を懸念する関係者から、事実上凍結の見通が示された。実験は凍結の憂を抱いた。交通実験の凍結を懸念する関係者から、事実上凍結の見通が示された。

渋滞解消より

客離れが心配

中止求め陳情書を提出署名運動展開。市民の理解前提。交通実験の凍結を懸念する関係者から、事実上凍結の見通が示された。

「実験」論。鎌倉市の交通実験凍結へ。公開討論会を。交通実験凍結へ。公開討論会を。

ロードプライシング実験の「凍結」を伝える各紙

平成12年5月

朝日 2013/12/13 (金) 12/13

新聞価格 3,738円(税別) 3,925円(税別) 150円(税別) 97円(税別) 59円

いつも混雑している若菜大路、鎌倉八幡町前の交差点には毎日1万3千台を越す車が通る。神奈川県鎌倉市、下の画像

渋滞の鎌倉いざ課金

車流入 抑える狙い

年間延べ25万人近くの見光客が訪れ、渋滞に悩む鎌倉市が、中心部に向かう車の料金を取って流入を抑えるロードプライシング制度の導入に動き出した。渋滞を解消するにも、不登録を動員された世界遺産への再訪を自指すという、特定域に入るための課金が実現すれば国内初だ。

鎌倉市が制度の対象に想定する地域は、JIL鎌倉駅周辺の「旧鎌倉」一地区。鶴岡八幡宮を中心に、若菜大路や小町通り、建長寺や大仏のある高徳院などが500メートルの範囲に集まる。週末の渋滞は「サンライン」や「パールライン」などの上り道でも発生している。市では都市計画道路の整備率が32%と神奈川県平均の半分ほどに落ちている。市内では都市計画道路の整備率が32%と神奈川県平均の半分ほどに落ちている。

世界遺産再挑戦も

鎌倉市では1995年に市長の私的諮問機関の鎌倉地域交通計画研究会が発足。市周辺部でバスなどに乗り換える「パークアンドライド」やバス専用レーンなどの対策を打ち出したが、大きな改善はならなかった。同研究会は、2010年にロードプライシングの社会実験の実施を目指したが、観光客の減少を心配する地元業者の反対で実現しなかった。

今年10月末に再選した松尾市長は、その直後の委員会にて2期目の任中にロードプライシング導入を目標と述べ、検討を指示した。これを受けて同研究会は、16日からの専門部会で検討を本格化させた。渋滞との整合性も課題は多く、古都保存委員会の意見をいかにどうにか取り入れるかは、市議員が重要な役割を果たさなければならない。また、市民や地元業者との交渉も重要視されている。

研究委員会から提議された取組む、専門部会長の久保田尚教授(都市交通計画)が、市民生活のインフラとしての課金の必要性を訴えている。市は意見を十分聞き取り、理解を得たいと考えている。

鎌倉道路課金、車100円案

市検討委 年収入、最大19億円

年間延べ25万人近い観光客が訪れ、慢性的な交通渋滞に悩む鎌倉市。対策を検討している市の交通計画検討委員会は28日、市中心部に入る車から「通行料」をとするロードプライシング(道路課金)についての中間報告を専門部会から受けた。土日祝日など車が多い日に1台当たり千円を徴収した場合、年間約19億円の収入となるなど、具体的な概算が示された。

埼玉大学大学院の久保田尚教授(都市交通計画)が、市会議員らと協議している。計4パターンの概算が示された。

「年間収入は4.8億〜19億円までの幅がある。休日などは、鎌倉地域外からの車流入量は1日約3万台とみられ、その半分が料金を払って入ると想定し、規制実施日数を組み合わせた。これらの額を念頭に置きつつ、実施にはどの程度の費用がかかるかについても専門家に助言を求め、費用対効果を見極めたい」とした。

徴収の対象については、「規制対象地域の住人は、ゼロから千円」「観光バスは千円から二千円」など様々なイメージが示された。また、徴収した額から一定額を観光・商業対策の一環として観光客に戻す案も示された。商品券の方式などにより、市内の商店で割引が受けられるようにする

専門部会からは「おもてなしプライシング」の名称が示されたが、検討委では「渋滞対策のための課金システムを検討しているのに、論点がずれる」「課金をするのは「おもてなし」というのもおかしい」との異論もあった。「単なる道路課金ではない課金制度」との観点から「鎌倉プライシング」の仮称をつけることになった。

鎌倉市では1995年に市長の私的諮問機関として鎌倉地域交通計画研究会が発足。市周辺部でバスなどに乗り換える「パークアンドライド」などの対策を打ち出したが、渋滞に大きな改善はみられなかった。また、2000年にはロードプライシングの社会実験の実施を目指したが、地元業者らの反対で実現しなかった経緯がある。

これは例がないが、海外ではロンドンやシンガポールなどで導入され、おおむね20%前後の交通量減少効果が報告されている。(松尾市長)

鎌倉地域の地区交通計画策定に向けた 中間とりまとめ

30

平成27年3月 鎌倉市交通計画検討委員会

(仮称) 鎌倉ロードプライシング

検討の必要性

… 鎌倉地域の交通渋滞の解消には、中心部に流入する道路が限定される地形的な特性や、短期間での道路整備等が困難という制約条件を踏まえ、**ロードプライシングの検討が必要**であると考えます。

検討方針

(仮称) 鎌倉ロードプライシングは、**来訪車両等への課金により、公共交通への転換を促し、自動車利用の抑制を図る施策**です。公共交通への転換促進、歩行環境の充実等を図るための仕組みなどについて以下の検討を進めます。

課金された人が次回公共交通を利用する際に公共交通運賃を割引く仕組み
円滑な料金徴収を行うためのETC等の自動徴収の仕組み
事前登録により市民と来訪者等を認識・区別するための仕組み
課金の一部を道路整備や商業・観光振興等に充てる方策等

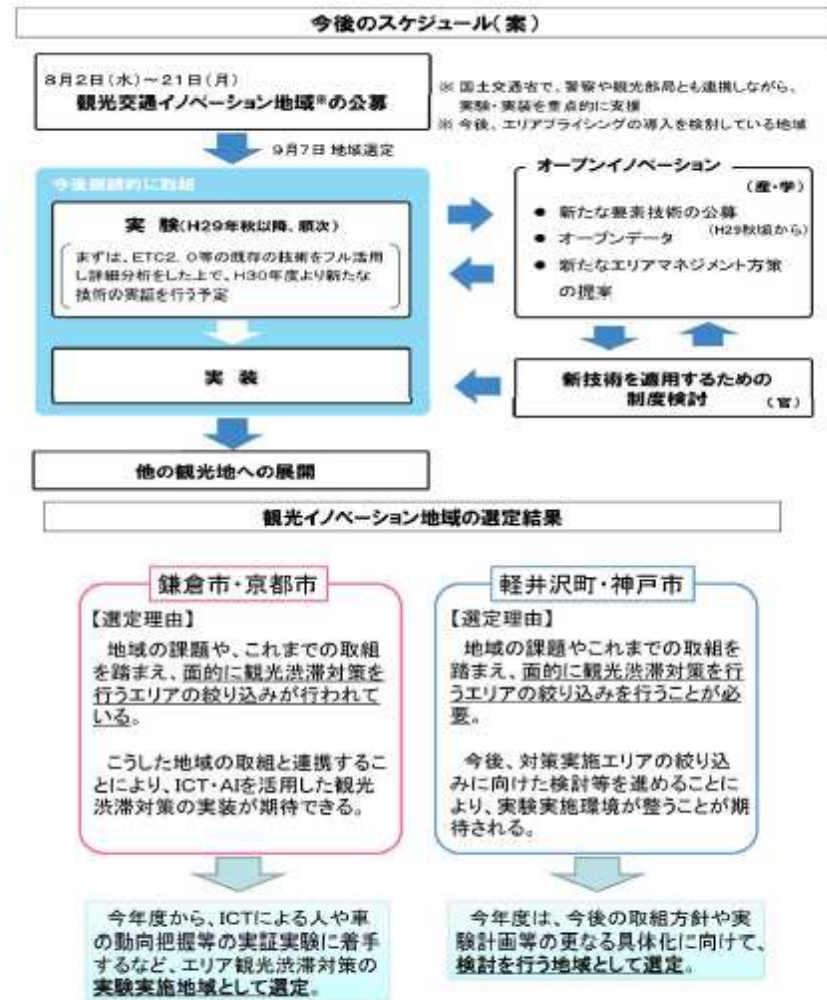
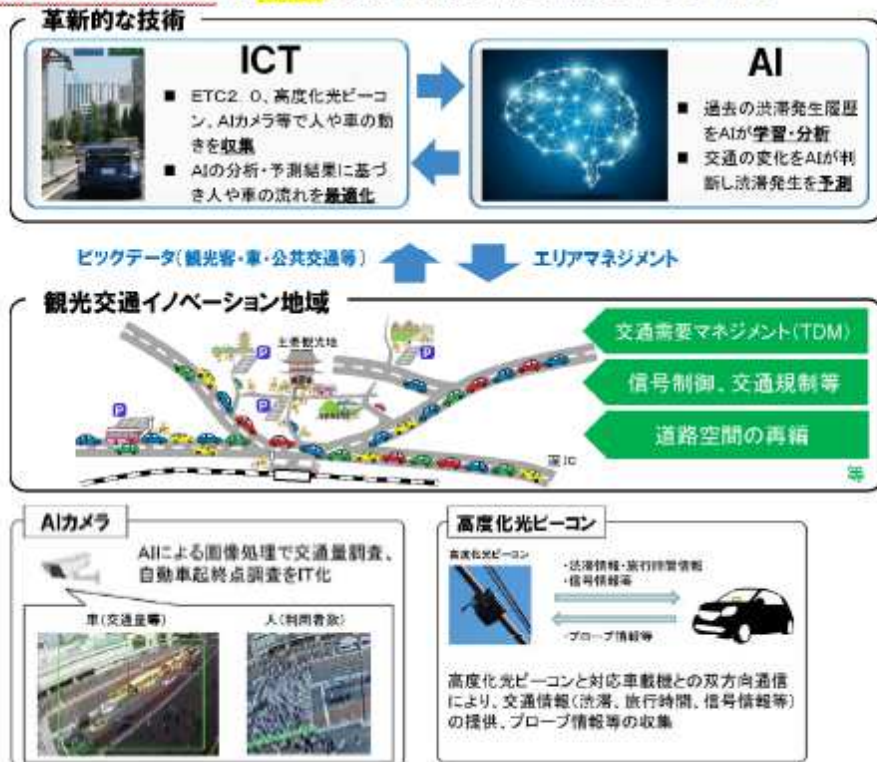
H29からの取組み

～ICT・AIを活用した観光渋滞対策～

- 国土交通省では、ICT (Information and Communication Technology)「情報通信技術」・AI (人工知能) 等の革新的な技術を活用し、警察や観光部局とも連携しながら、**エリアプライシング**を含む交通需要制御などのエリア観光渋滞対策に取り組んでいくこととしている。

※) 交通渋滞や大気汚染などの交通問題の改善を目的に、一定の区域内を走行する自動車に課金をするもの

- こうした中で、**ICTによる人や車の動向把握等の実証実験に着手するなど、エリア観光渋滞対策の実験実施地域**に、**鎌倉市**と**京都市**が選定された(平成29年9月7日)。



出典：国土交通省ホームページ

太宰府市 「歴史と文化の環境税」

● 目的 (太宰府市HPより)

- 本市固有の歴史的文化的遺産及び観光資源等の保全と整備を図り、環境にやさしい「歴史とみどり豊かな文化のまち」を創造するため、太宰府市内にある一時有料駐車場の利用者に一定の負担を求める法定外普通税として創設

● 税率

- 乗用車100円、大型バス500円



税込

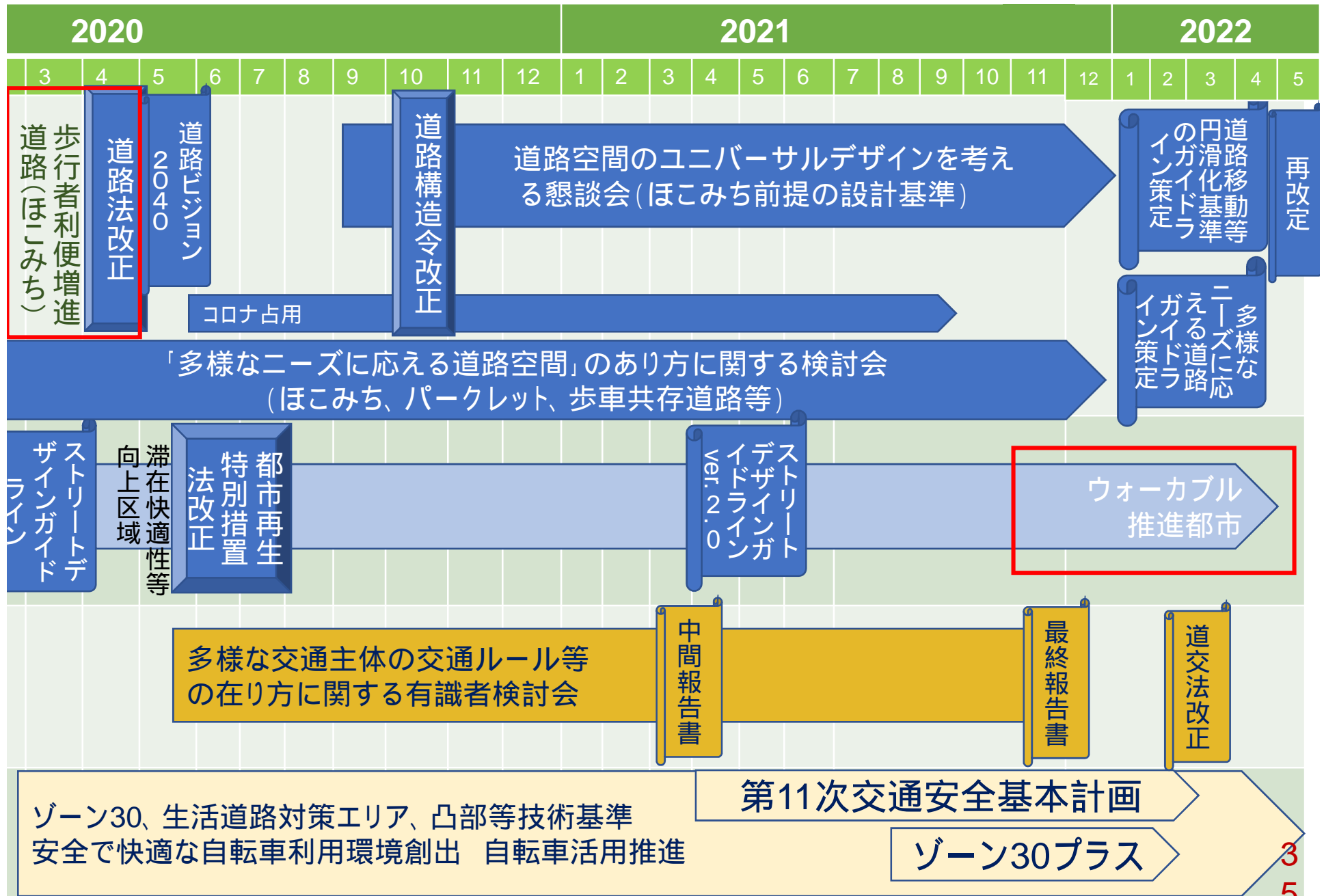
平成15年度(初年度)	10,632,850円
平成29年度(過去最高)	87,004,000円
令和4年度	63,281,150円

税の使い道の例

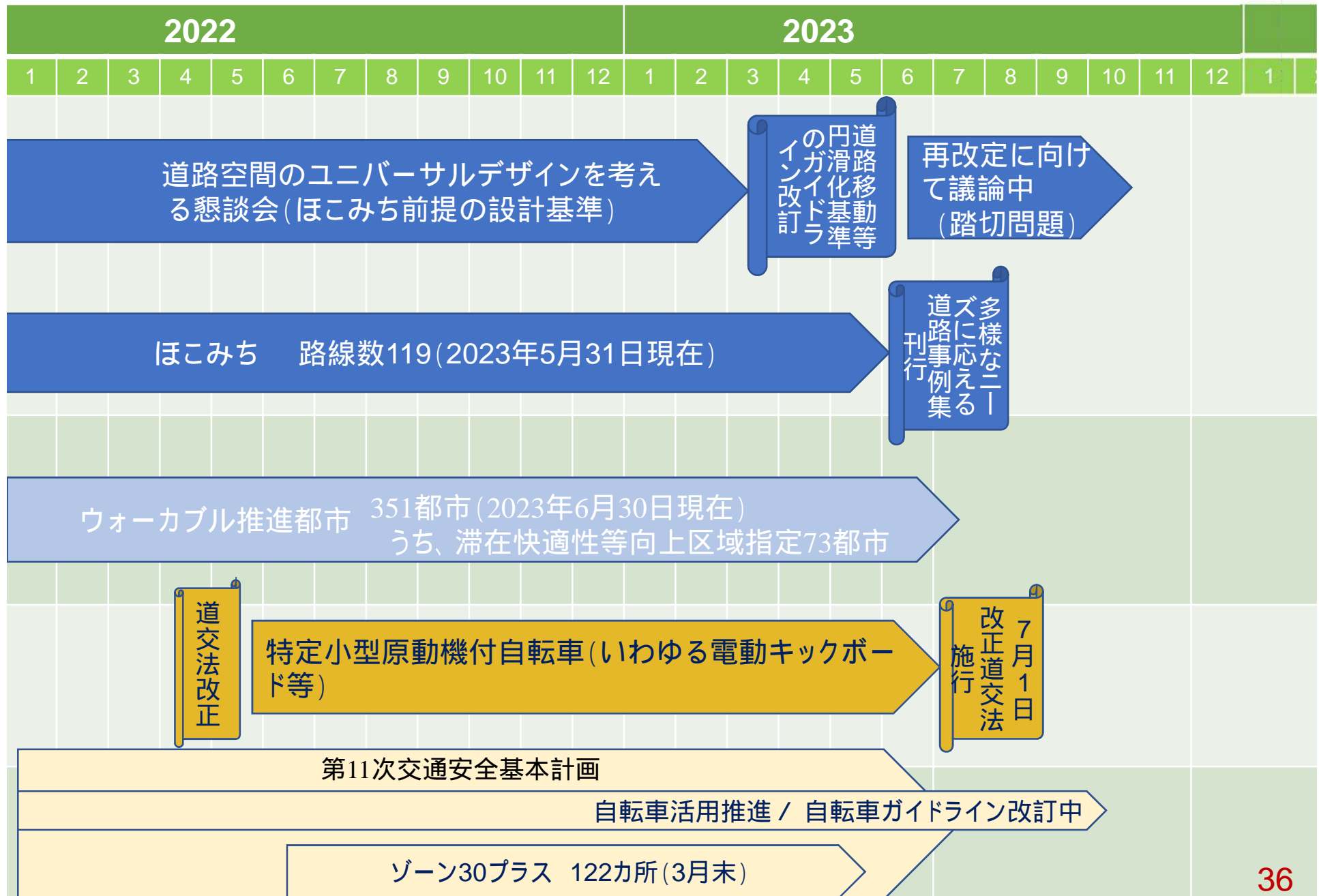
- ・史跡保存事業
- ・臨時駐車場設置事業
- ・観光用仮設トイレ設置
- ・美化推進事業
- ・街路樹整備事業
- ・観光案内サイン整備事業
- ・観光客調査

「人中心」の道路・ 交通政策への大転換

道路空間と人・モビリティを巡る直近の主な動き

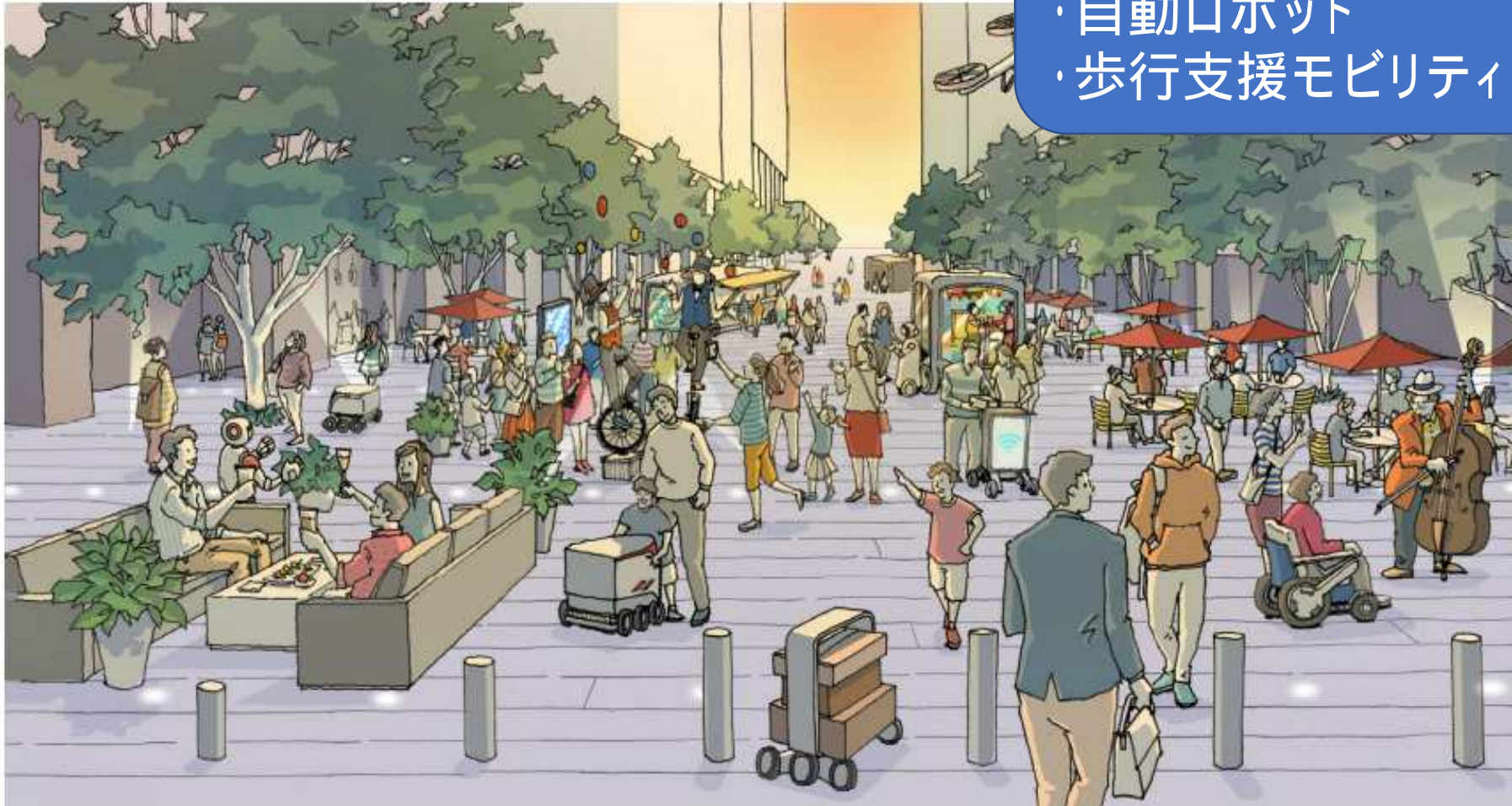


道路空間と人・モビリティを巡る直近の主な動き



重要な新しい要素

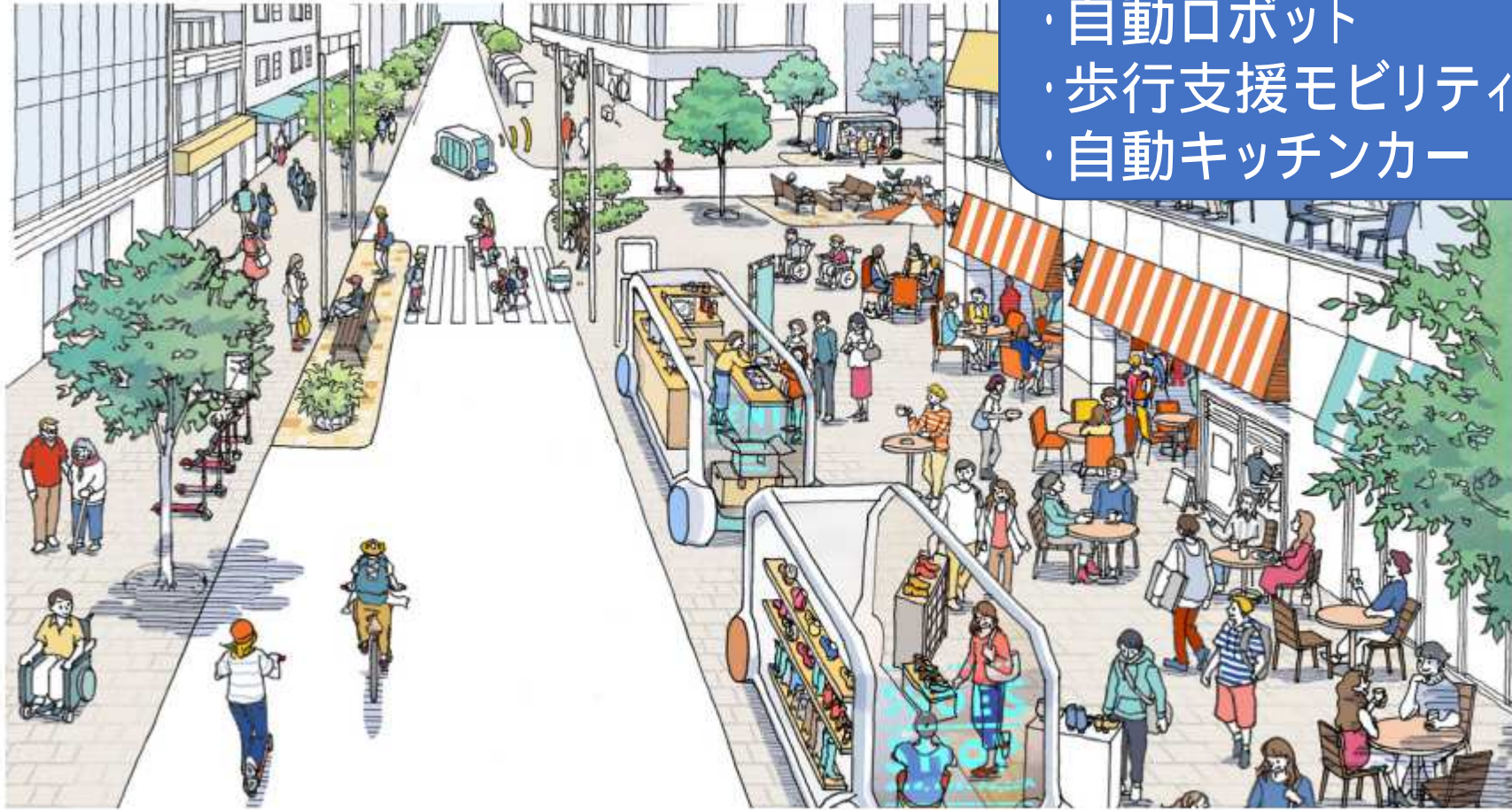
- ・オープンカフェ
- ・自動ロボット
- ・歩行支援モビリティ



人中心の空間として再生した、まちのメインストリート

重要な新しい要素

- ・オープンカフェ
- ・自動ロボット
- ・歩行支援モビリティ
- ・自動キッチンカー



曜日や時間帯に応じて道路空間の使い方が変わる路側マネジメント

「人中心」の道路空間に向けて

わが国の道路史において大きなエポックを画す
ほこみち（歩行者利便増進道路）

歩行者利便増進道路の概要

歩行者利便増進道路

- 賑わいのある道路空間を構築するための道路の指定制度を創設

歩行者の利便増進のための構造基準の策定

- ・ 歩道等の中に、“歩行者の利便増進を図る空間”を定めることが可能に

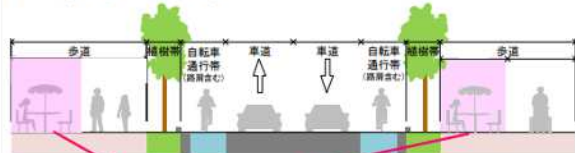
【新たな構造基準のイメージ】

【現行】



車道を4車線から2車線に減らし、歩道を拡幅

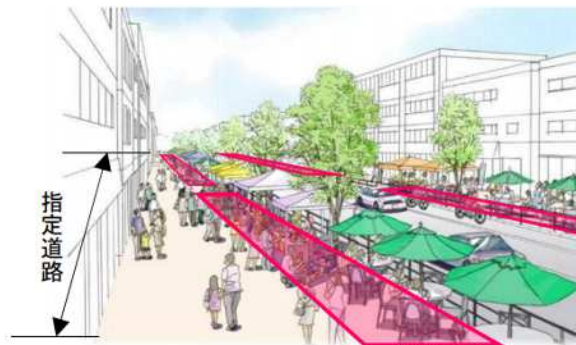
【今回案による改築後】



歩行者の利便増進を図る空間

利便増進のための占用を誘導する仕組みの導入

- ・ 特例区域では、占用がより柔軟に認められる
- ・ 占用者を幅広く公募し、民間の創意工夫を活用した空間づくりが可能に
- ・ 公募により選定された場合には、最長20年の占用が可能（テラス付きの飲食店など初期投資の高い施設も参入しやすく）



2023年6月

「多様なニーズに応える道路の事例集」刊行

多様なニーズに応える道路の事例集



令和5年6月
国土交通省 道路局

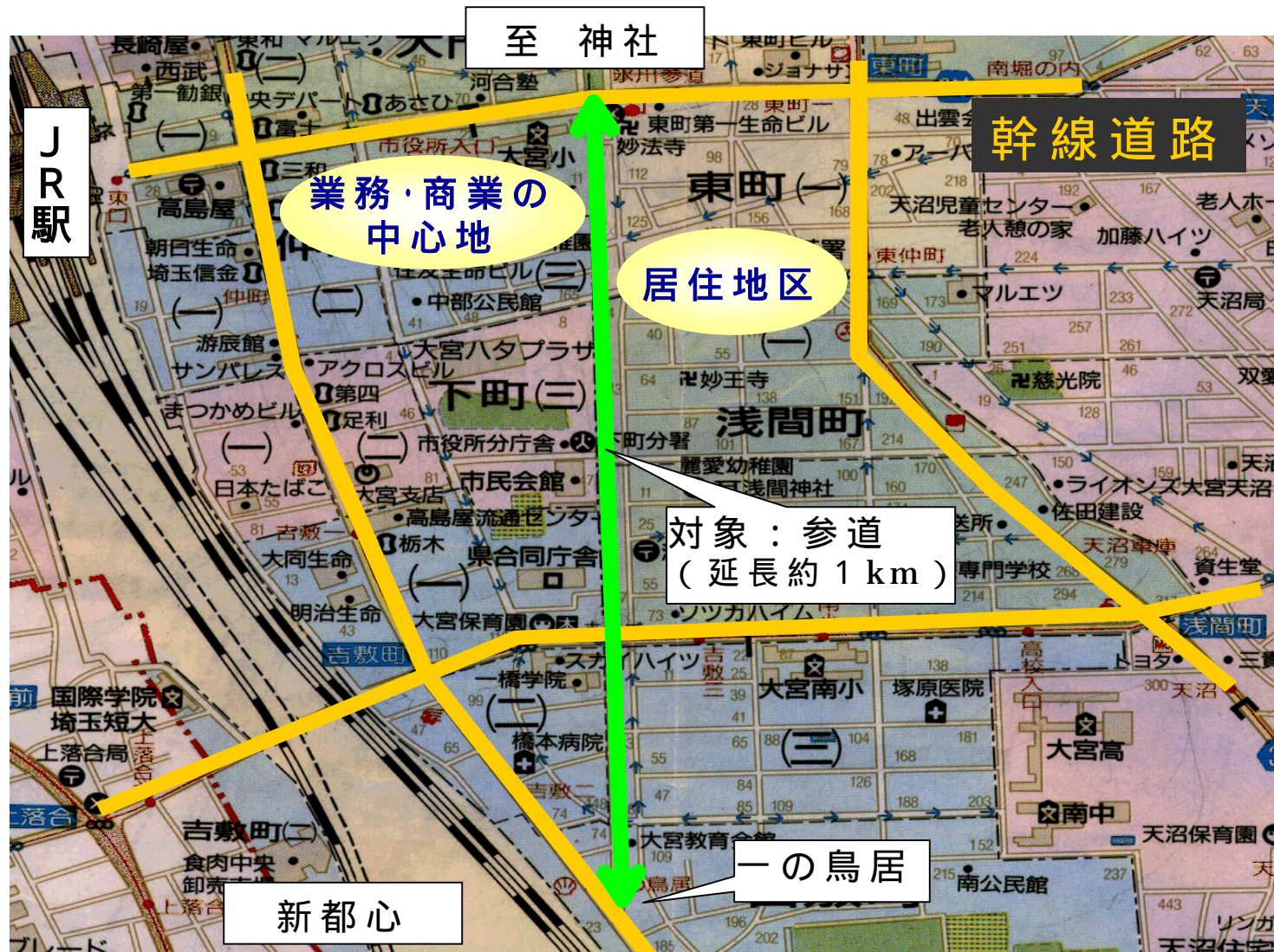
<目次>

1. 本書の概要	P1
(1) 事例集の背景・目的	P2
(2) 事例集の対象・使い方	P2
(3) 掲載事例の考え方	P2
(4) 事例集の読み方	P3
2. 事例集	P7
事例① さっぽろシャワー通り(札幌市)	P8
事例② 南1条通(札幌市)	P16
事例③ 東八番丁通(仙台市)	P24
事例④ 大宮・氷川参道(さいたま市)	P32
事例⑤ 国道8号本町通り(福井県敦賀市)	P42
事例⑥ 御堂筋(大阪市)	P50
事例⑦ 三宮中央通り(神戸市)	P58
事例⑧ サンキタ通り(神戸市)	P66
事例⑨ 大手前通り(兵庫県姫路市)	P74
事例⑩ ハレまち通り(旧県庁通り)(岡山市)	P82
事例⑪ 福山駅北ロスクエア(広島県福山市)	P90
事例⑫ 水木しげるロード(鳥取県境港市)	P96
事例⑬ 長門湯本温泉(山口県長門市)	P104
3. 参考資料	P113
【参考資料1】キーワード索引	P114
【参考資料2】「多様なニーズに応える道路ガイドライン」との対応	P115
【参考資料3】各事例に関する公表資料等	P117
【参考資料4】作成にご協力いただいた地方公共団体の担当課	P121
【参考資料5】物理的デバイス設置の施工例	P122

さいたま市・氷川参道



「交通シミュレーション・交通社会実験・本格実施」サイクル 大宮・氷川参道整備(さいたま市)





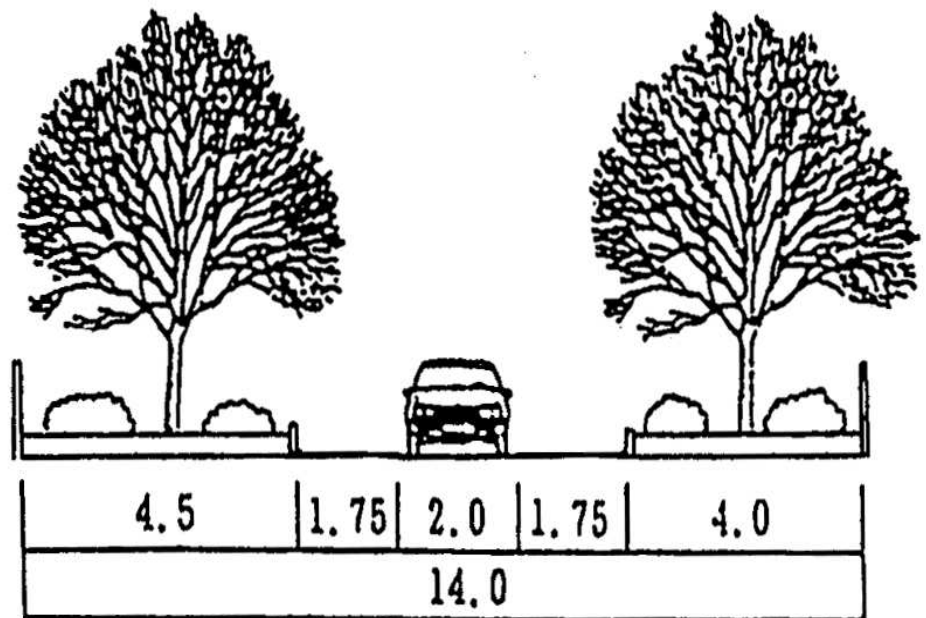
43

さいたま新都心からみた氷川参道

整備前

- ・交通量5000台/日以上
- ・路上駐車
- ・歩行者/自転車に危険

→参道にふさわしくない状況





検討経緯

- 1995年9月

周辺自治会長や沿道住民の有志による「うるおいのあるまちづくり推進協議会」発足

交通問題検討

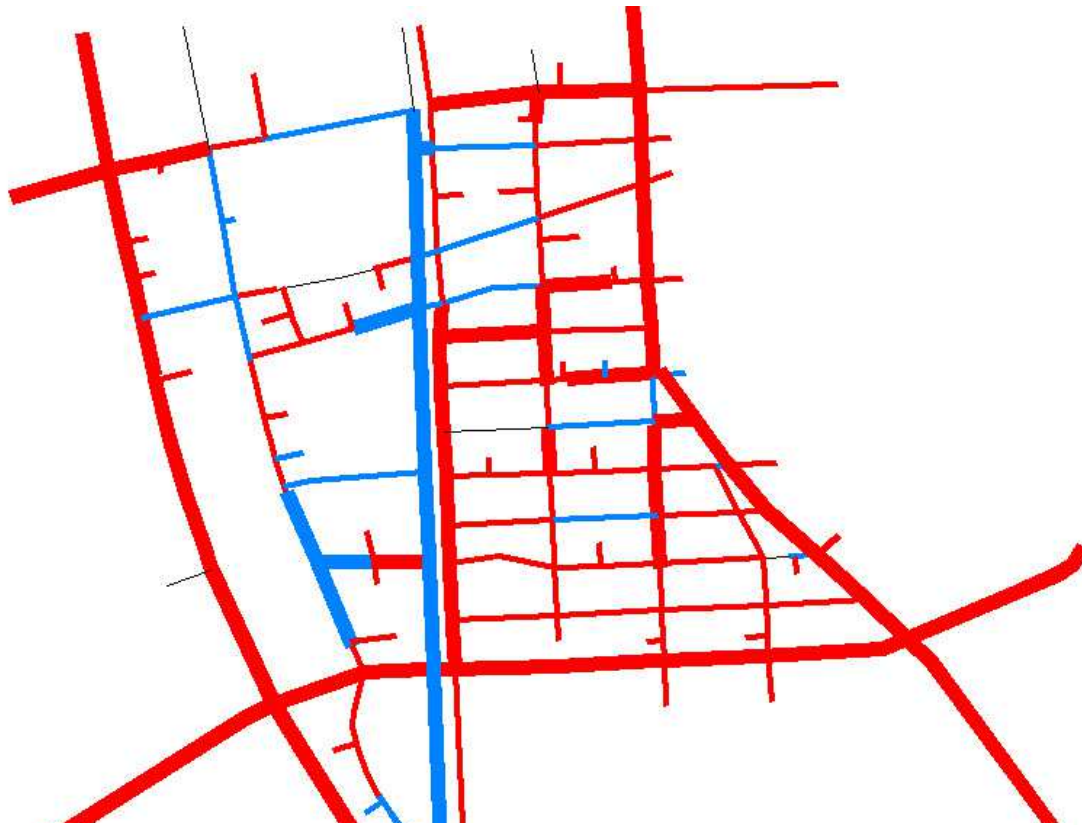
+ 清掃活動、歴史研究

- 1999年8月

官学民合同の「参道周辺地区まちづくり交通計画検討協議会」発足

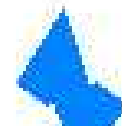
シミュレーション結果

参道の**全線通行止め**と現況ケースの比較



→短期的には全線通行止めは影響が大きすぎる、と判断

交通量増減



～ -50



-50 ～ 0



0

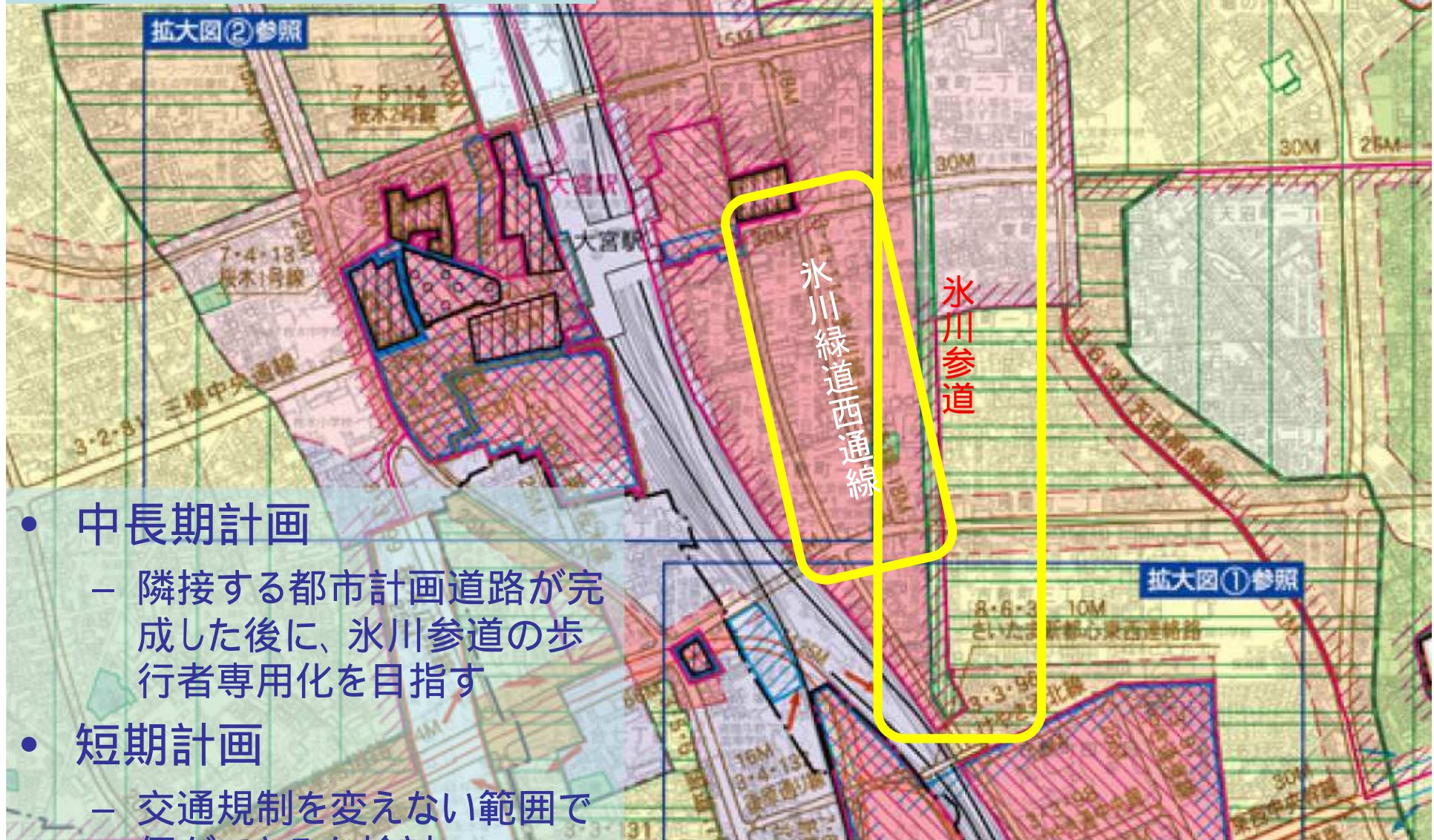


0 ～ 50



50 ～

中長期計画と短期計画 の仕分け

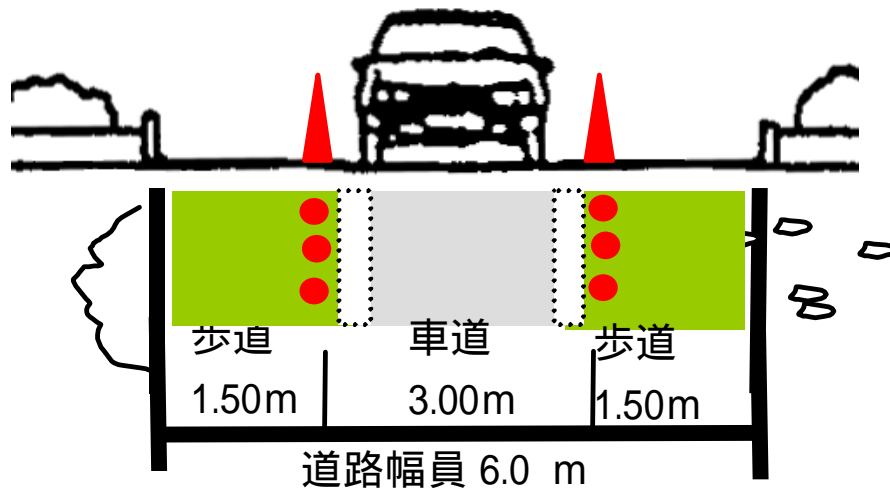


- 中長期計画
 - 隣接する都市計画道路が完成した後に、氷川参道の歩行者専用化を目指す
- 短期計画
 - 交通規制を変えない範囲で何ができるか検討

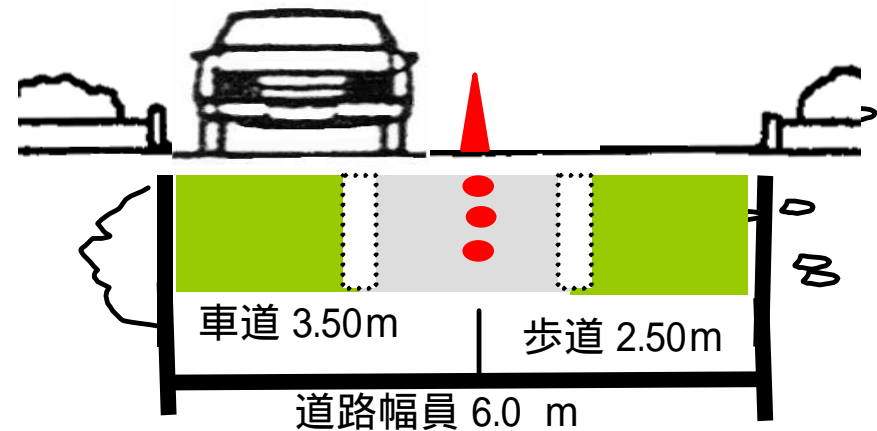
社会実験 の実施

- 当面は短期対策として「路上駐車防止」と「歩行者・自転車環境改善」に取り組むことになる
- 具体案を地元組織と行政で議論し、2000年3月に社会実験
- 議論で絞りきれなかった「片側歩道案」と「両側歩道案」の両方を区間ごとに実験

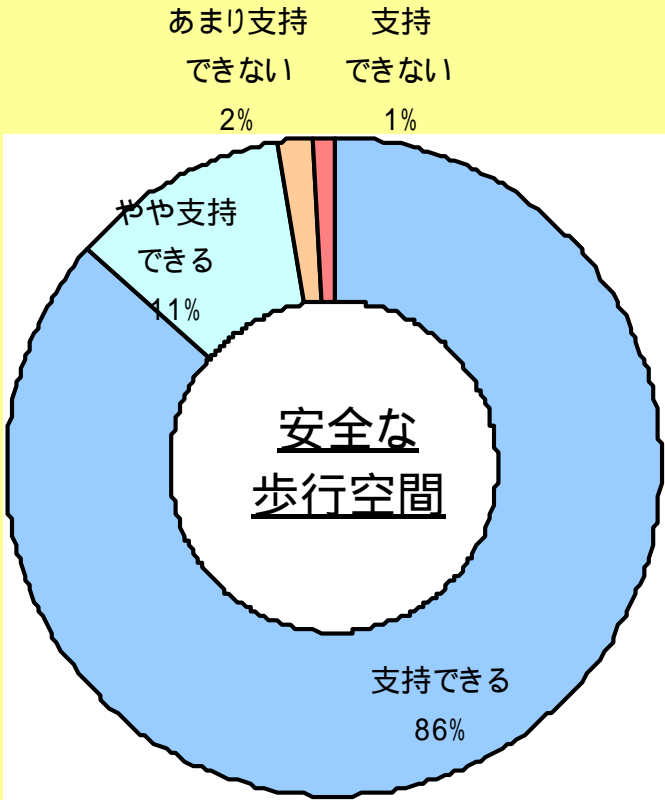
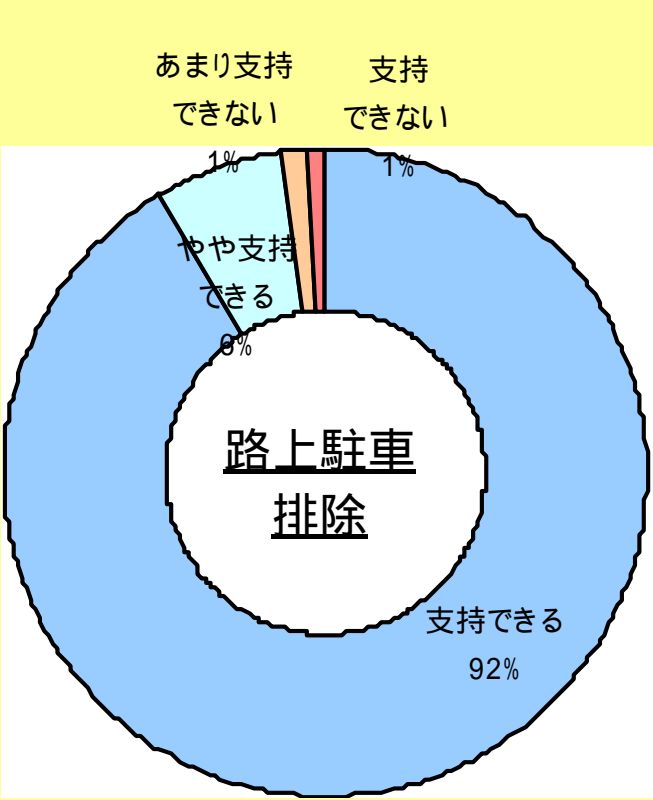
両側歩道区間



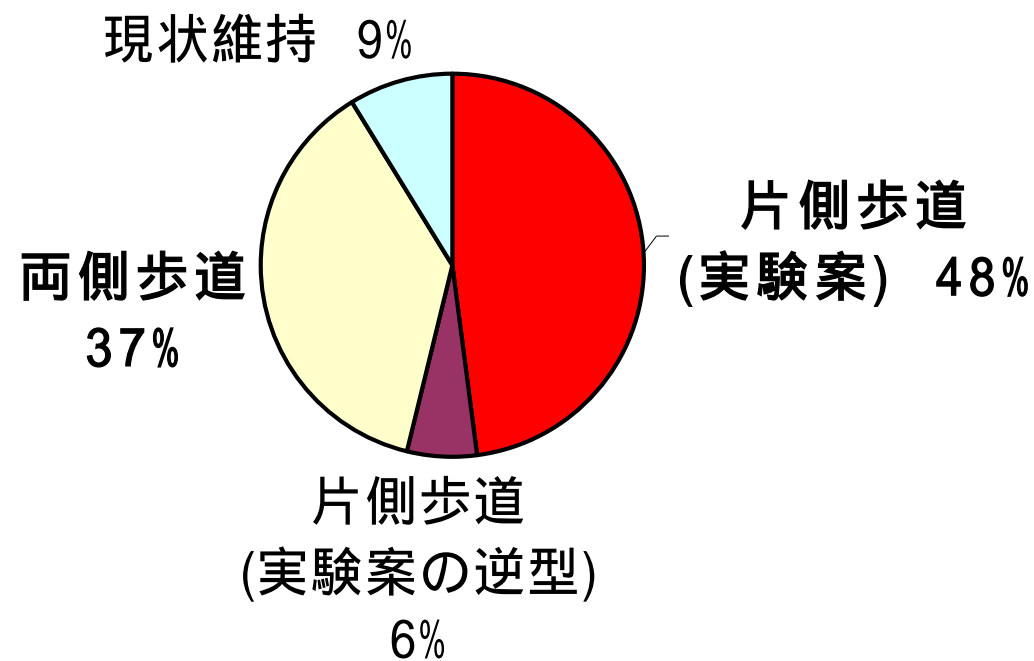
片側歩道区間



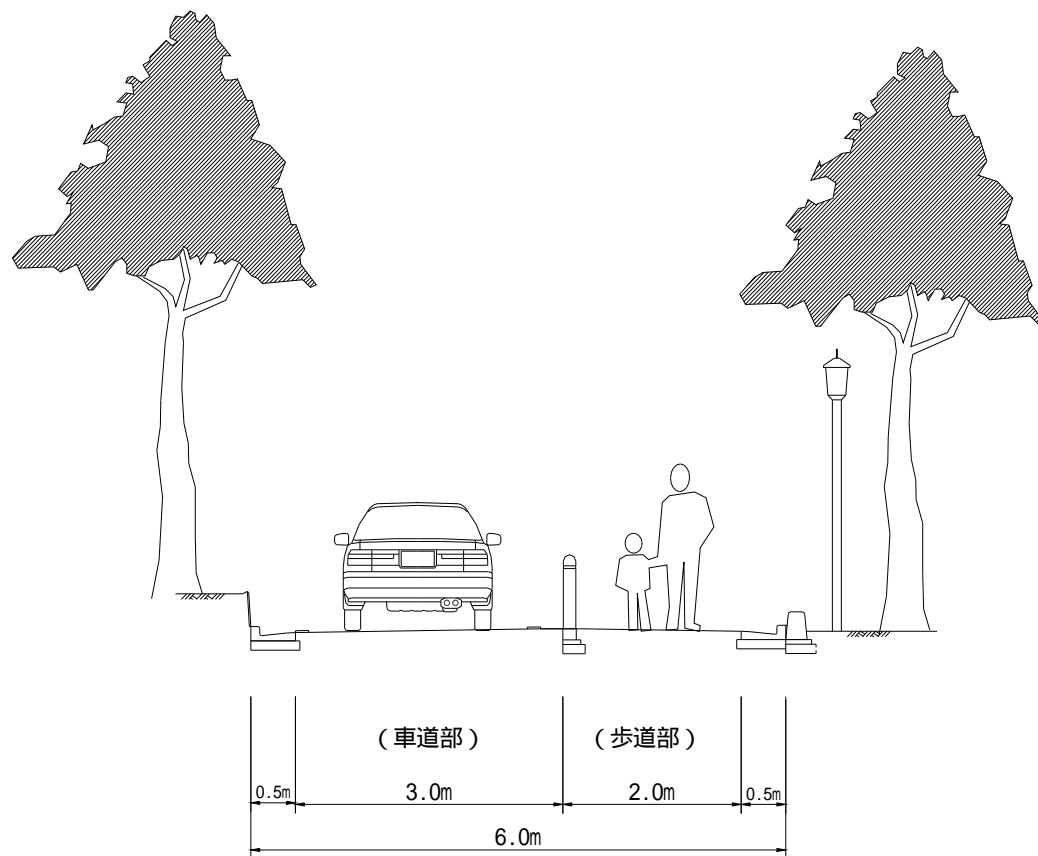
実験案の評価



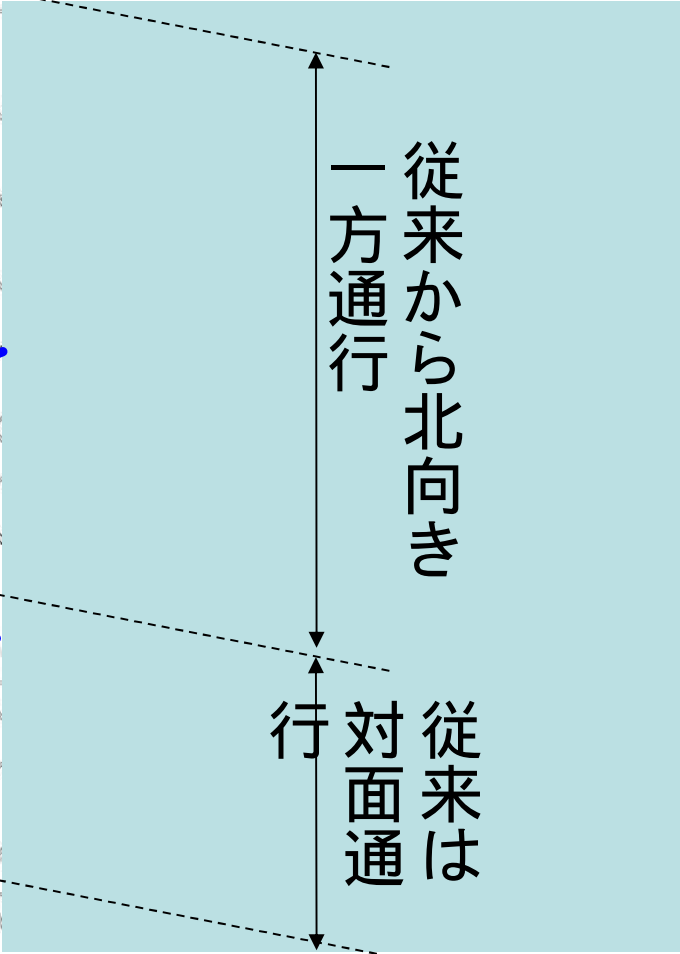
実験結果：歩道形態の評価



竣工：2002年5月

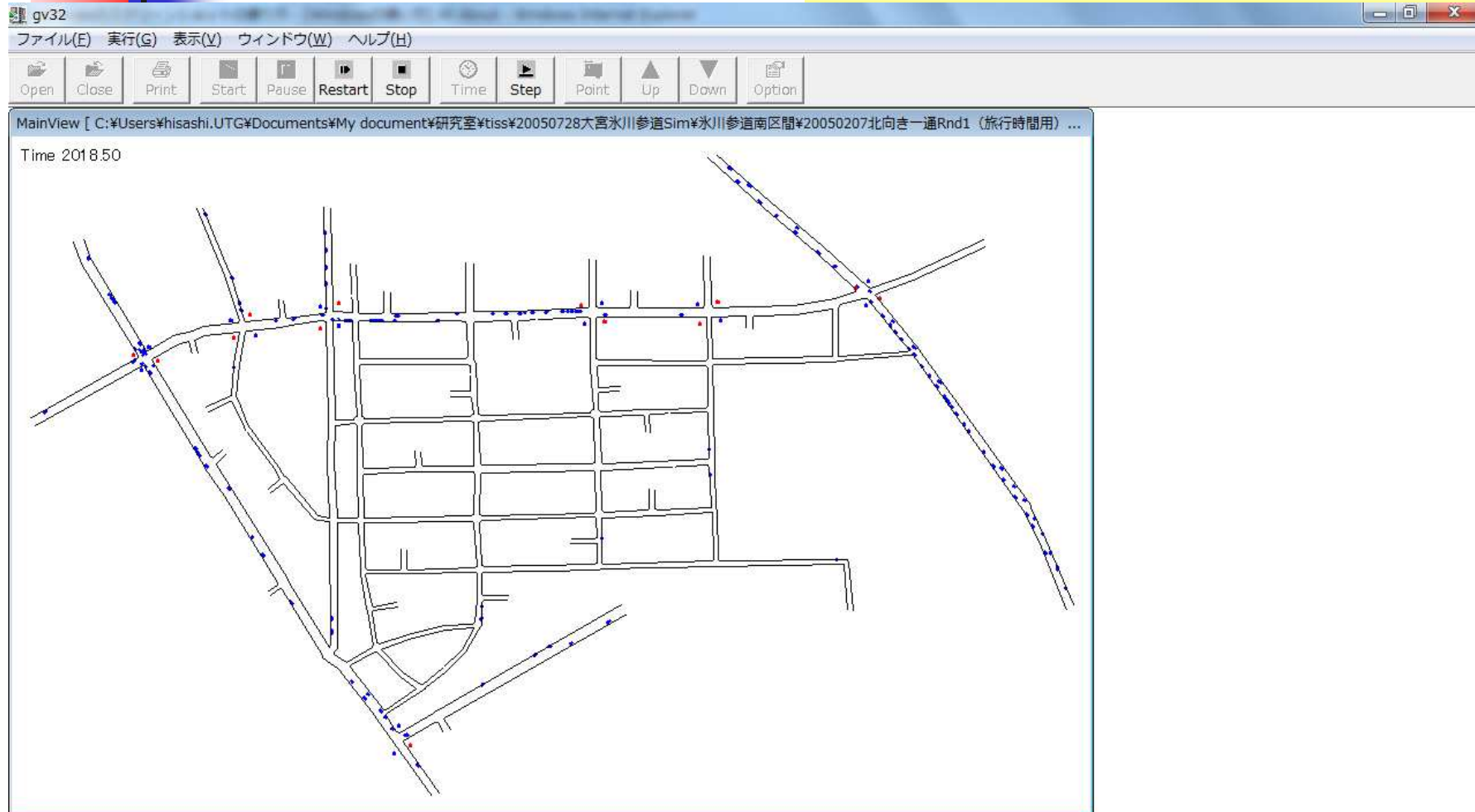


参道南区間

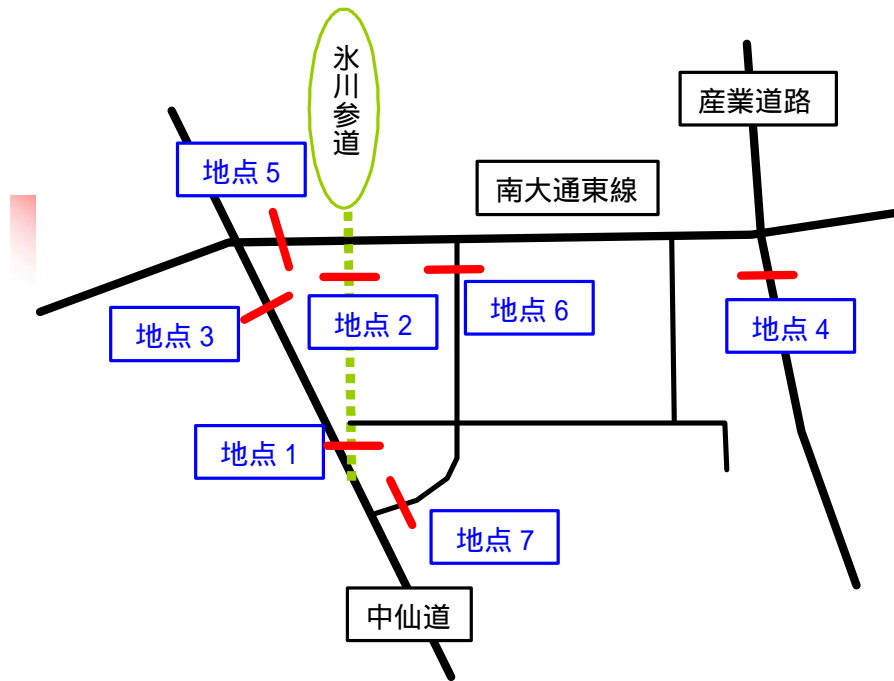




南側区間一方通行化 シミュレーション



南側区間一方通行化 シミュレーション



現況実測データと一方通行シミュレーションデータの交通量の比較

	シミュレーション結果		
	現況値	北向き一方通行	変化率
地点1	291	158	54%
地点2	313	213	68%
地点3	987	1005	102%
地点4	1391	1390	100%
地点5	838	937	112%
地点6	88	101	115%
地点7	78	109	140%

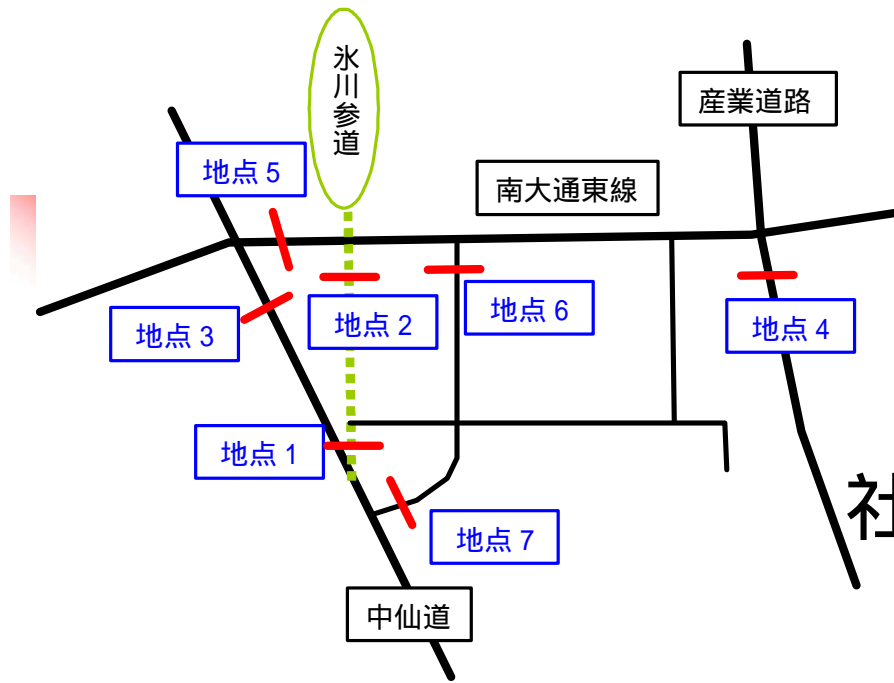
第2次実験：南側区間一方通行化



2005年3月：対面通行区間を一方通行化して歩行者空間を確保する実験



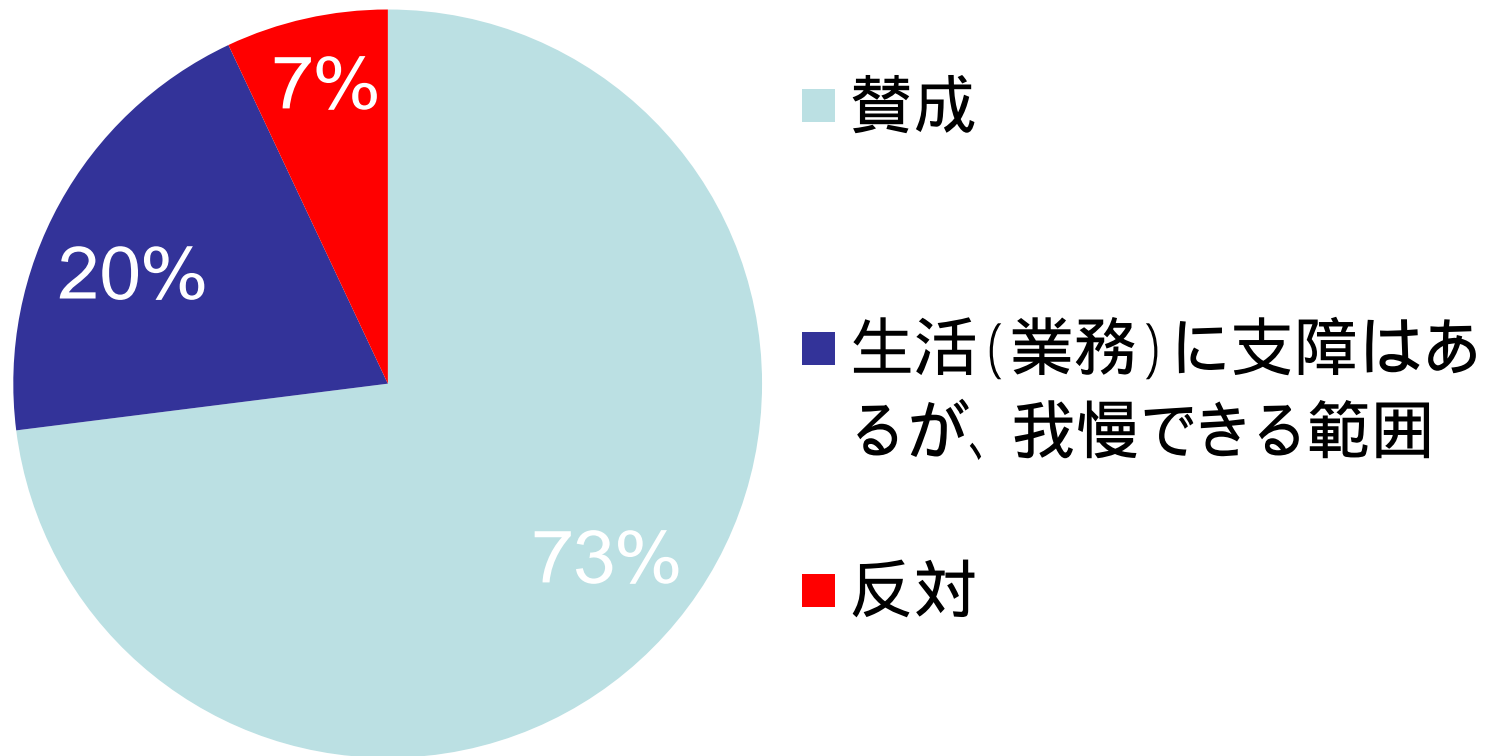
南側区間一方通行化 社会実験結果



社会実験時の実測データと シミュレーション結果

	シミュレーション結果			社会実験時実測データ		
	現況値	北向き一方通行	変化率	通常時	実験時 (北向き一方通行)	変化率
地点1	291	158	54%	228	155	68%
地点2	313	213	68%	241	172	71%
地点3	987	1005	102%	948	975	103%
地点4	1391	1390	100%	1254	1228	98%
地点5	838	937	112%	842	911	108%
地点6	88	101	115%	55	89	162%
地点7	78	109	140%	65	96	148%

「北向きの一方通行」を どのように感じたか



2007年3月12日竣工式





2009年7月 北区间整備完了

従来から北向き
一方通行

従来は
対面通行

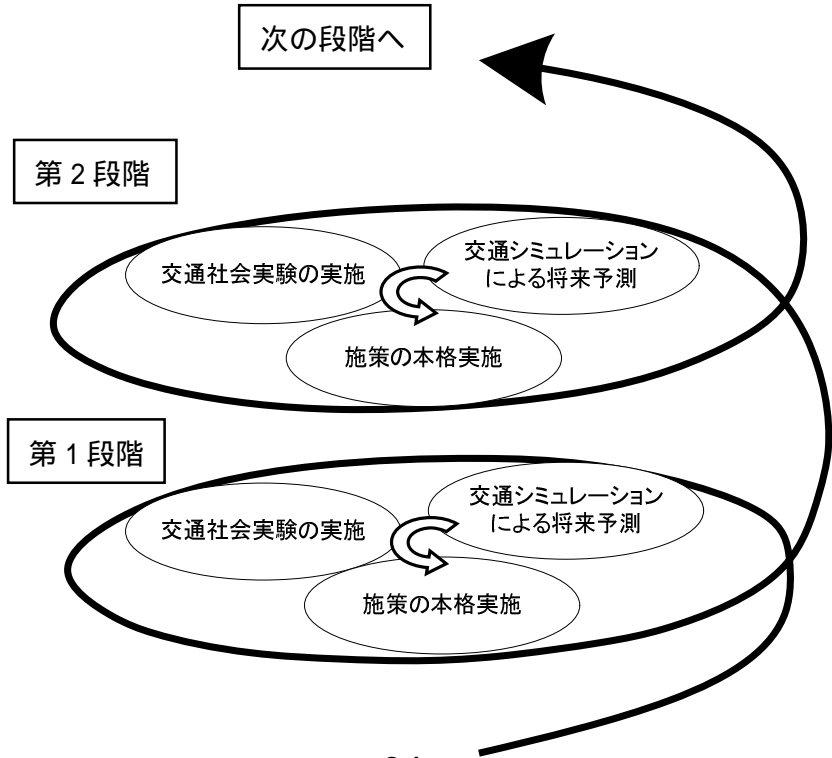


氷川参道の取り組みの意義

- 参道の歩専化を目指して住民主導の運動開始
- 科学的分析結果(シミュレーション)を住民組織が受け入れ、それを中長期課題とし、歩行者空間整備と
いふ短期課題を設定
- 社会実験を通して短期施策の有効性を確認
- 行政のすばやい対応により本格実施
- H21年・参道北区間の整備完了(全区間完了)

「交通シミュレーション・交通社会実験・本格実施」サイクルの概念

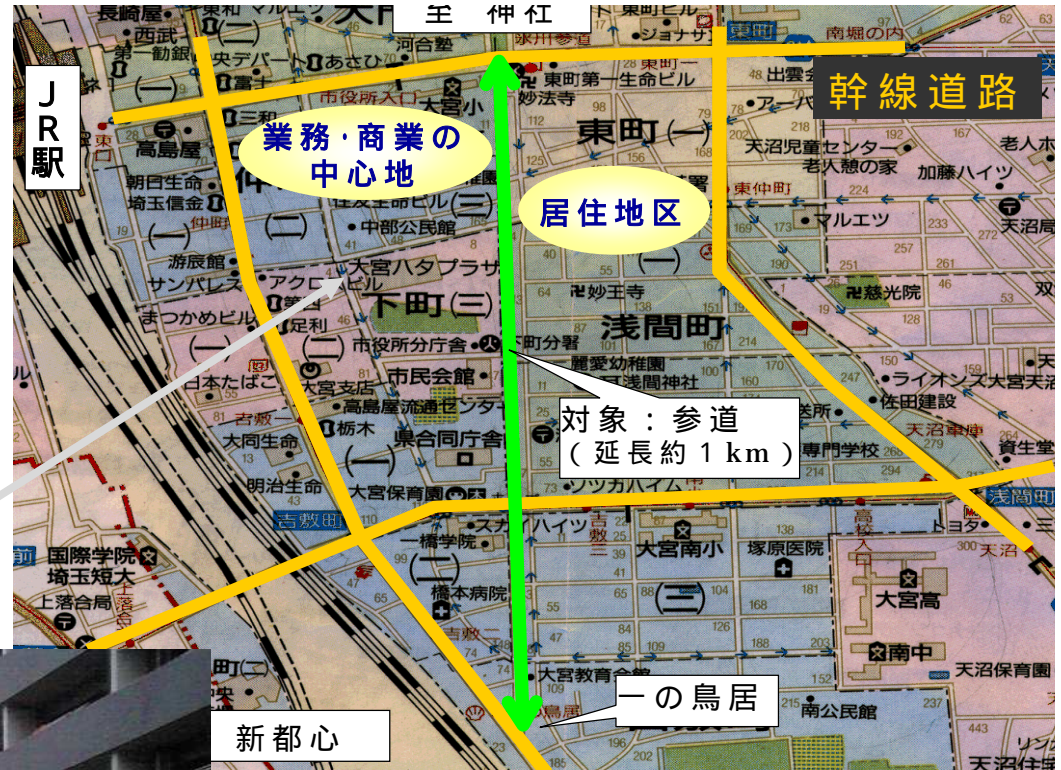
「検討→実験→本格実施」を繰り返す
段階整備
 できるところから着手



これまでの経緯	歩車分離対策
1995年 「氷川の杜うるおいのあるまちづくり推進協議会」発足	
1999年 氷川参道に関する「交通計画検討協議会」を旧大宮市が設置	
1999年 交通シミュレーション実施 2000年3月 歩車分離の社会実験実施 2002年5月 歩車分離整備工事竣工	第1段階 (中区間)
2004年 南区間を一方通行化した場合の交通シミュレーション実施 2005年3月 一方通行化社会実験 2007年3月 一方通行化及び歩車分離整備工事竣工	第2段階 (南区間)
2009年7月 歩車分離整備工事竣工	第3段階 (北区間)
2014年 歩行者専用化協議会発足	

氷川参道周辺の 道路整備

都市計画道路
氷川緑道西通線(18m)





氷川緑道西通線(18m) 整備中に撮影

従前:幅員7m(一方通行)



2019年4月25日氷川緑道西通り線開通！

氷川参道歩専化の瞬間(2019年4月25日11時)



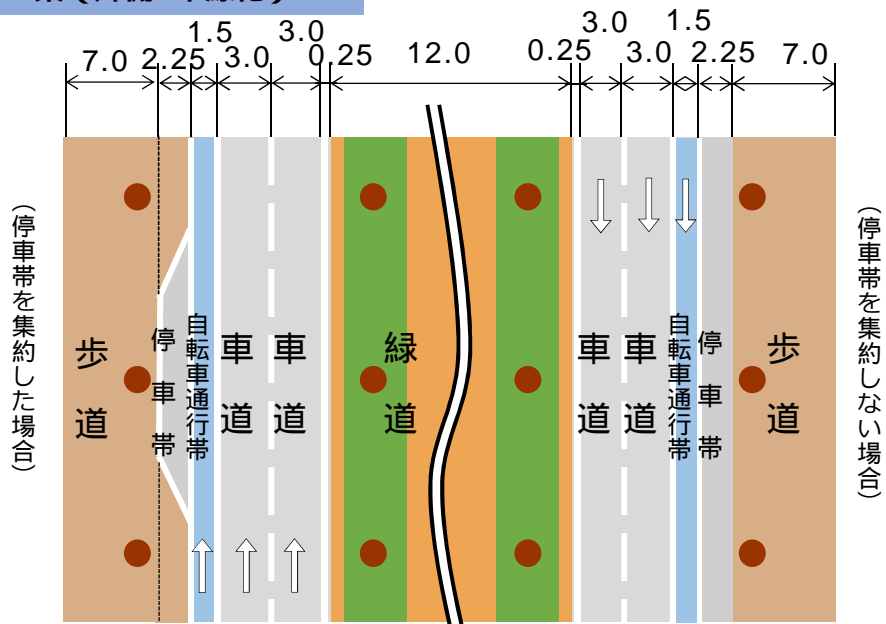
歩専化の完成(中区間)



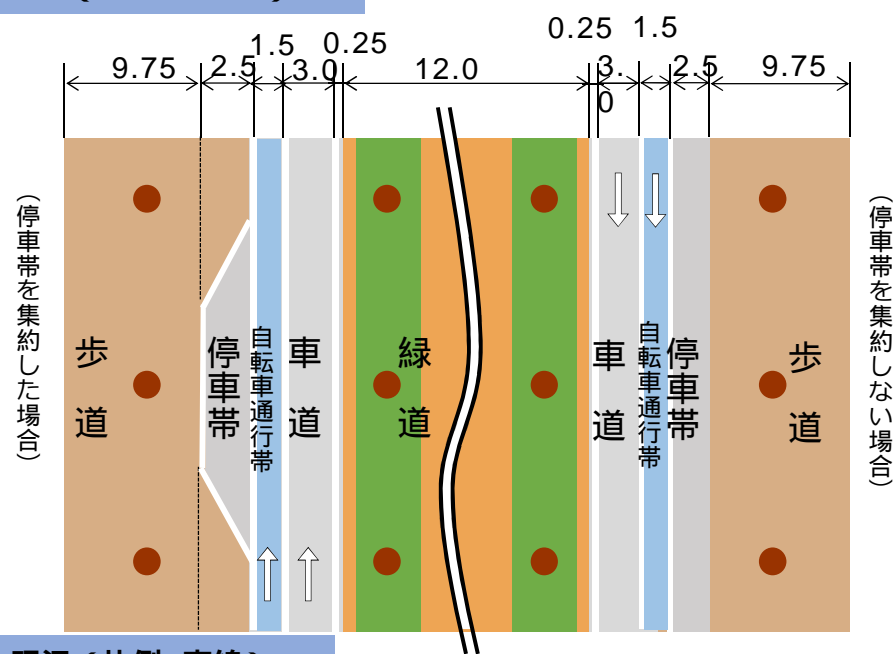


仙台・定禅寺通りの の取り組み

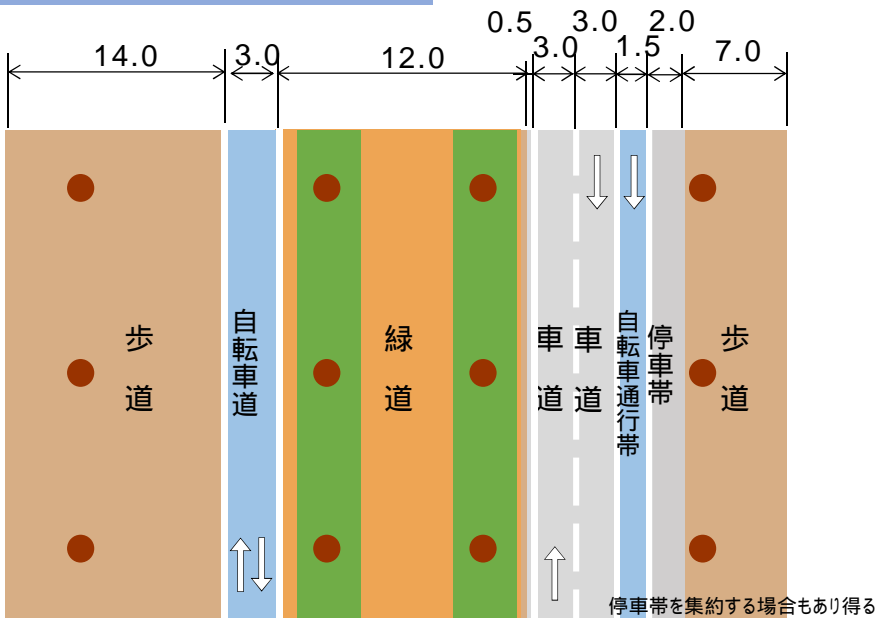
A案 (片側2車線化)



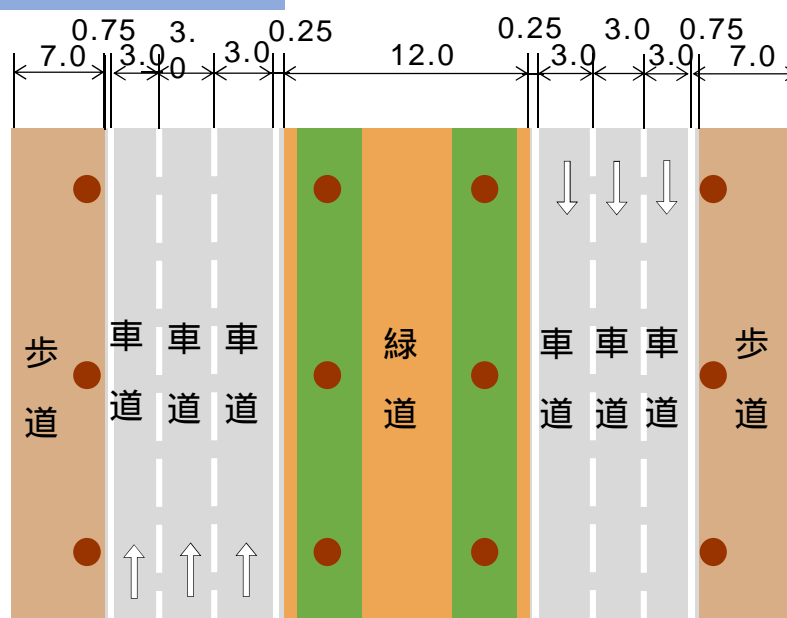
B案 (片側1車線化)



C案 (半断面廃止・片側1車線化) (停車帯を集約しない場合)



現況 (片側3車線)



停車帯を集約する場合もあり得る



定禅寺通 歩行空間拡大実験 2021年8月～9月



2030年までには実現したい道路空間の考え方

- 「2030年までには実現したい空間イメージ」を実現化するためには、官民連携による取り組みが不可欠です。
- 仙台市をはじめとした関係行政機関には、ハード（公共空間整備）とソフト（各種制度活用）の両面から、公共空間利活用の日常化に向けた施策展開を期待します。特に道路空間については、定禅寺通活性化検討会での議論や市民参加型シンポジウムでの意見、大規模社会実験の検証結果などをふまえ、「ひと中心の空間づくり」に向けたファーストステップとして、下記のような考え方により定禅寺通を再整備することを強く望みます。

ケヤキ並木

- シンボルであるケヤキ並木を継承し、各ケヤキの生育状況に応じた保全管理を行う。

歩行者空間 (歩道+中央緑道)

- ひと（歩行、滞在、利活用など）の安全性を最優先とする。
- 利活用しやすい空間とインフラ設備（上下水道、電気など）、南北・東西の行き来しやすい環境を整備する。

自転車走行空間

- 自転車交通ルール（歩道での「押しチャリ」マナーなど）の周知、啓発を行うとともに、自転車専用通行帯の設置など自転車が走行しやすい環境を整える。

車道

- 片側1車線削減を基本に、歩道拡幅などの道路空間再配分を行う。
- 沿道の状況に応じて、公共交通やタクシー、物流車両等の必要なスペース・仕組みを整える。

全体的な道路構造

- 段差等による分断が少ないなど、柔軟な利活用が可能となる空間を整備する。

道路の手続

- ▶ [道路工事の施工承認](#)
- ▶ [道路占用許可](#)
- ▶ [特殊車両の通行許可](#)
- ▶ [除雪等業務に関する入札参加の登録業者を募集しています](#)
- ▶ [歩道橋ネーミングライツ](#)
- ▶ [路面下空洞調査業務に係る総合評価一般競争入札のお知らせ](#)
- ▶ [道路法第37条に基づく道路の占用制限について](#)
- ▶ [新型コロナウイルス感染症の影響に対応するための道路占用につい](#)

歩行者利便増進道路（ほこみち）の指定について

歩行者利便増進道路（ほこみち）の指定について

道路法等の一部を改正する法律（令和2年5月27日交付 令和2年11月25日施行）により創設された歩行者利便増進道路（通称：ほこみち）制度を活用して、ほこみちを指定しました。

ほこみち制度は、道路管理者が歩行者利便増進道路を指定し、その区域内に利便増進誘導区域を設定することで、その区域内では、道路占用制度の無余地性の基準が緩和され、道路占用許可が柔軟に認められます。一般的には道路での設置が難しいテーブルやイスなどの設置が可能になることで、歩行者の滞留や沿道の賑わい創出、地域の活性化等につながることを期待されます。

※無余地性の基準：道路上に物件を設置することができるのは、道路区域外に物件を設置できる余地がない場合に限られるという基準





一番街をどろどろすべきか？