

地区交通プラン検討の手引き

第1. 1版（更新案）

※赤字部分が加筆・修正した部分です。

さいたま市

はじめに

～ “道路” から考える交通まちづくり 「地区交通プラン」 ～

本市では、社会経済情勢の変化や人々のライフスタイルに対応したよりよい道路ネットワークの形成を目指して、令和5年5月にさいたま市道路網計画を改定し、今後の道路のビジョンを作成しました。

これまでの道路網計画は、自動車交通を円滑処理するための幹線道路のありようを示したものでしたが、改定した道路網計画は、歩行者中心の“新しい道路”や、さまざまな手段で移動できる“新しい道路”など、本市に暮らす人々のライフスタイルだけでなく、来訪する人々の活動にも応じていく“新しい道路”へシフトチェンジしていくことを提唱しています。また、シフトチェンジを実現性の高いものにしていくために、各地区で取り組まれている交通に関わるまちづくりの検討結果を次期道路網計画に取り込む考えを示していることも特徴です。

これまで、地区スケールの交通の計画は、「地区交通計画」と呼ばれていましたが、交通安全や自動車等の交通流の円滑化を主眼としたものでした。

これに対して、道路は歩行者や自転車をはじめ多様な交通機関の空間（リンク）であると同時に、人と人、人と物を結び、暮らしの空間（プレイス）にもなっていると考えております。また、電動キックボード等の新たなモビリティが生活に身近なものになってきていることから、まちの賑わい空間づくりや居心地が良く歩きたくなる空間づくりといったみちづくりを通じて、市民のウェルビーイングを実現していこうと考えました。

その思いから、従来の「地区交通計画」とは異なるという意味で、「地区交通プラン」と名付けました。

その実現には、行政のみならず、地域に暮らす市民や交通事業者など、関係するすべての人がプレイヤーとなって、連帯し、ともに考え、立案し、行動していくことが重要だと考えております。

地区交通プランを立案する際の考え方を示した本手引きは、本市の交通まちづくりの実践的な手引き書として、時には交通まちづくりの担い手の役割を、時には地元関係者との相談役、仲介役の役割を担う行政職員向けに作成しました。

この手引きが、地区の“新しい道路”へシフトチェンジに役立てられることを期待するとともに、地区交通プランの取り組みを通じて、まちの状況・時代の変化にあわせ地区交通のありようを常に問い続け、人中心の社会が本市に広がっていくことを目指していきます。

目 次

はじめに1

～“道路”から考える交通まちづくり「地区交通プラン」～	1
1. 本手引きの基本的な考え方	3
1.1 背景 ～“新しい道路”ビジョンに向けた不確実性の時代下での計画推進～	3
1.2 本手引きの趣旨	5
1.3 本手引きの位置付け	7
1.4 地区交通プランで検討すべき要素	9
1.4.1 交通の各要素の検討	9
1.4.2 新たな交通サービス・施設、道路の使い方の考慮	21
1.4.3 地元関係者との協議、ビジョンの共有	23
1.4.4 他地区の地区交通プランや道路網計画等との調整	24
2. 地区交通プランの検討内容	25
2.1 全体構成	25
2.2 各項目の検討の内容	26
2.2.1 前提条件	26
2.2.2 現状分析	28
2.2.3 地区交通の目標・方針	44
2.2.4 地区の交通体系の将来像・実現化方策	47
2.3 協議・調整	52
2.4 計画の着実な推進	58
＜参考＞交通ネットワークを構築するにあたっての取組事例 ー本市内における賑わ い空間創出の取組ー	59
＜参考＞文献集	64
＜参考＞補助・交付金	67

版	発行日	更新内容
第1版	令和5年7月	・発行
第1.1版	令和7年3月	・地区交通プランの位置付け、見直しの必要性、新たなモビリティを検討する際の考え方、検討対象範囲の考え方、地元関係者および市内との協議・調整の進め方等について加筆 ・国の審議会や委員会での議論を踏まえ、カーブサイドの使い方、自動運転技術を見据えた駅前広場の検討のポイント、自転車ネットワーク検討における道路状況の整理およびネットワーク路線の選定の考え方について加筆

1. 本手引きの基本的な考え方

1.1 背景 ～ “新しい道路” ビジョンに向けた不確実性の時代下での計画推進～

本市では、近年の少子高齢化、情報化、生活行動様式の変化などを踏まえ、今後の“新しい道路”のビジョンを明確にし、よりよい道路ネットワークの形成を目指した道路網計画を策定しています。

ライフスタイルに応じた“新しい道路”ヘシフトチェンジ

今般の新型コロナウイルス感染症の流行により、市民のライフスタイル等の変化に応じた新しい街路空間の考え方の導入が必要となってきました。

例えば、市民の皆様と協働しながら、ターミナル駅周辺では、歩行者中心の“新しい道路”へ、郊外部では、商業施設や公園と一体となった賑わいのある“新しい道路”へ、鉄道駅などの地域生活拠点では、さまざまな手段で移動できる“新しい道路”へ、自宅周辺の生活道路では、安全に日常生活を送ることができる“新しい道路”へ、人々のライフスタイルに応じた“新しい道路”ヘシフトチェンジしていく必要があります。

ウェルビーイングの実現に向けた地域共創の高まり

一方、市民のライフスタイルは、新型コロナウイルスを想定した新しい生活様式や暮らしの中へのデジタル技術の急速な浸透などにより急速に変化しており、多様性、不確実性が増している状況にあります。このため、これからのまちづくりは、増加・拡大などの量的な充足だけではなく、地域の人と暮らしに着目したウェルビーイングの実現や地域共創による取組を重視する必要性が高まっています。

歩行者中心の“ウォーカブル”推進

近年では歩行者中心で賑わいがあってゆとりある都市づくり“ウォーカブル”を考慮したまちづくりの重要性が高まっており、国も制度改正等を実施するなど、積極的な支援策に乗り出しています。本市においても、ウォーカブル推進都市として、居心地が良く歩きたくなるまちなかの形成に取り組んでいます。

地区レベルの“みちづくり”と幹線道路整備の両輪でウェルビーイングの実現

このことから、本市全体を対象とした“広域”の道路網計画とあわせ、歩いて活動できる“地区レベル”の計画の側面からも、本市が目指すみちづくりを実現していくことが必要となっています。

本市の道路分野における地区レベルの計画検討については、具体的な取組を実施している地区は少ない状況にあることから、今後、地区レベルの道路に関わる計画・取組を積極的に進めていく必要があると考えています。

本市では、道路網計画による幹線道路を中心とした道路整備により地区への不要な通過交通の流入を抑え、あわせて地区内にウォークブルに適した空間を創出し、市域で活動する人のウェルビーイングを実現していきます。

1.2 本手引きの趣旨

本書は、地区レベルの都市交通計画（以後「地区交通プラン」と称します。）を立案するために、立案過程の作業ポイントを解説し、手引きとして作成したものです。

本市職員をはじめ住民や事業者をも対象とした手引き

本手引きは、主に本市職員が、地区交通の検討を推進させようとしているエリアにおいて、その検討を行う際のポイントを記載し、地区における交通体系の将来像や実施施策を定めるプラン作成を支援することを狙いとしています。

地区交通の検討には、地区の関係者の「この課題を解決したい」、「地区交通の現状を変えていきたい」等の思いが最も重要であり、その思いをベースとした検討でなければプランの策定や実現は困難です。地元発意の場合でも行政主導の場合でも、このような地区の思いを汲み取って対応を検討することが重要であり、そのためのツールとして活用されることを期待しています。

このような趣旨から本市職員を対象とした内容となっていますが、地域住民や事業者（以下「地域住民など」という）の方々等、地区交通プラン作成を考えている様々な主体においても、本市職員との連携を通じて本手引きを活用していただきたいと考えています。



本書は手引きであるため、地区交通の検討を推進させようとしているエリアにおいて本手引きに記載されている事項すべてを実施されることは求めていません。各エリアの検討を推進させるためのヒントとして活用されることを期待しています。

本版は鉄道駅を対象とし、今後対象範囲を拡大予定

令和5年5月に改定した道路網計画においては、地区交通プラン検討エリアを来訪者が多い拠点を中心として設定していますが、本手引きにおいては、取り扱う地区の範囲を、鉄道駅から徒歩圏内を対象とします。

今後、鉄道駅から徒歩圏内以外の各地区の動向を確認し、必要に応じて本手引きを改定し、対象範囲の拡大を進めていくことを検討していきます。

道路網計画と連動した階層道路ネットワークの形成が重要

また、道路網計画においては、「地区交通プラン検討エリア」を設定し、各エリアでの「地区交通プラン」の検討を促しています。

今後、各エリアで地区交通プランの検討が進み、地区の道路のありようや道路活用イメージが明確になった場合、都市計画課では、その道路の役割・機能について市レベルの道路ネットワークの観点から精査し、その結果、次期道路網計画にその内容を反映させることを検討していきます。

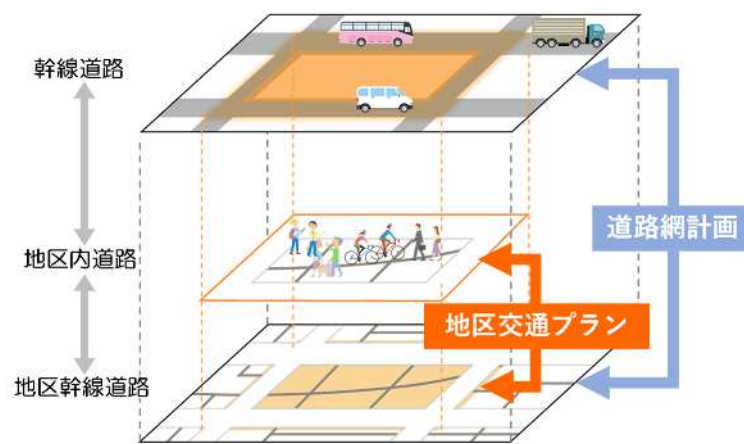


図 1 地区交通プランの導入による連動した階層道路ネットワークのイメージ

1.3 本手引きの位置付け

本手引きは、地区交通プランを検討するにあたり、参考となるポイントを整理したものです。

計画体系を意識して地区交通の将来像を考える

地区交通プランは、本市の都市計画の枠組みからみると、都市計画マスタープラン「地域別まちづくり構想」の「交通体系」の分野に相当します。そのため、都市計画マスタープランにおける当該地域の考え方や部門別計画の基本的な方針を示す道路網計画における道路の考え方などを踏まえる必要があります。計画体系の階層的構造を整理し、地区交通プランとして整合を図り、考え方・方向性を認識しておく必要があります。また、都市計画マスタープランと同様の時間軸で、地区交通についても見直し検討をしていく必要性があります。

加えて、地区交通プランは地元関係者と地区交通の課題を共有し、解決に取り組むものであるべきことから、地区の関係者との協議を経て策定することとしています。

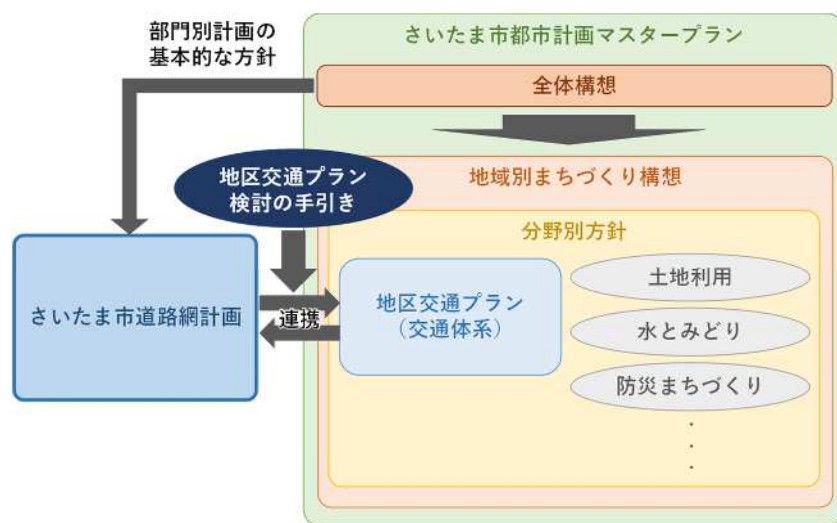


図 2 地区交通プラン及び地区交通プラン検討の手引きの位置付け

地区の将来ビジョンの検討に交通分野（特に道路分野）からアプローチ

本手引きでは、地区交通プランを検討する地域において都市計画マスタープラン「地域別まちづくり構想」（地域の将来ビジョン）が策定されていることを前提にして、交通分野（特に道路分野）からどのようにアプローチしていくかといった、検討のポイントを解説しています。



都市計画マスタープラン「地域別まちづくり構想」が策定されていなくても地区交通プランを策定することに問題ありません。交通分野（特に道路分野）の検討を通じて、地区の将来ビジョンを明確化していくことが、地区交通プランの策定における重要な達成目標です。

地区交通のあり方から将来ビジョンを検討する場合は、その他の分野の視点も必要

「地域別まちづくり構想」が未策定の中で地区交通プランの策定を行う場合は、地区交通のあり方から描く地区の将来ビジョンは、地域の商業や産業等、他の分野の観点から横断的に検討し、交通や道路分野からみた地区ビジョンを議論・共有することが重要です。

1.4 地区交通プランで検討すべき要素

1.4.1 交通の各要素の検討

交通の各要素に階層的に分離して交通のあり方を検討することが重要

地区交通は、様々な交通手段やこれに付帯する交通施設を要素にして構成されています。この構成要素であるそれぞれの交通手段や交通施設がその機能によるサービスを効果的に提供するには、それぞれのネットワークやシステムを有効性を持ったものとして形成する必要があります。そのため、目指すべき地区交通を検討するにあたっては、歩行者交通や自転車交通、自動車交通等といったように、各交通手段や交通施設を階層に分離して捉え、それぞれの交通のあり方を検討することが重要です。

この各階層の交通体系の方針を重ね合わせたものが地区交通の目指すべき姿であり、各路線の空間構成上の実現性も加味した上で、具体的に地区に落とし込んでいく作業が必要です。

なお、空間の制約が理由で複数の要素を1つの路線の中に持たせることができない場合は、優先させる要素を取捨選択する必要があります。例えば歩行者や自転車の空間確保を優先とした場合、当該路線に並行して活用できる路線があれば、その道路を自動車ネットワークとして位置付けられる可能性があります。このように1つの路線だけで機能確保を検討するのではなく、周囲の路線も含めて検討する考え方も重要です。

「ウォーカブル」をきっかけとした地域住民等の参画を促進

また、交通の検討だけに留まらず、土地利用を含めた「ウォーカブル」についても対象範囲として取り組むことが重要です。地域住民等にとって地区交通は身近な存在であり、その改善をきっかけとしたまちづくりへの参画のハードルが下がることが期待されます。

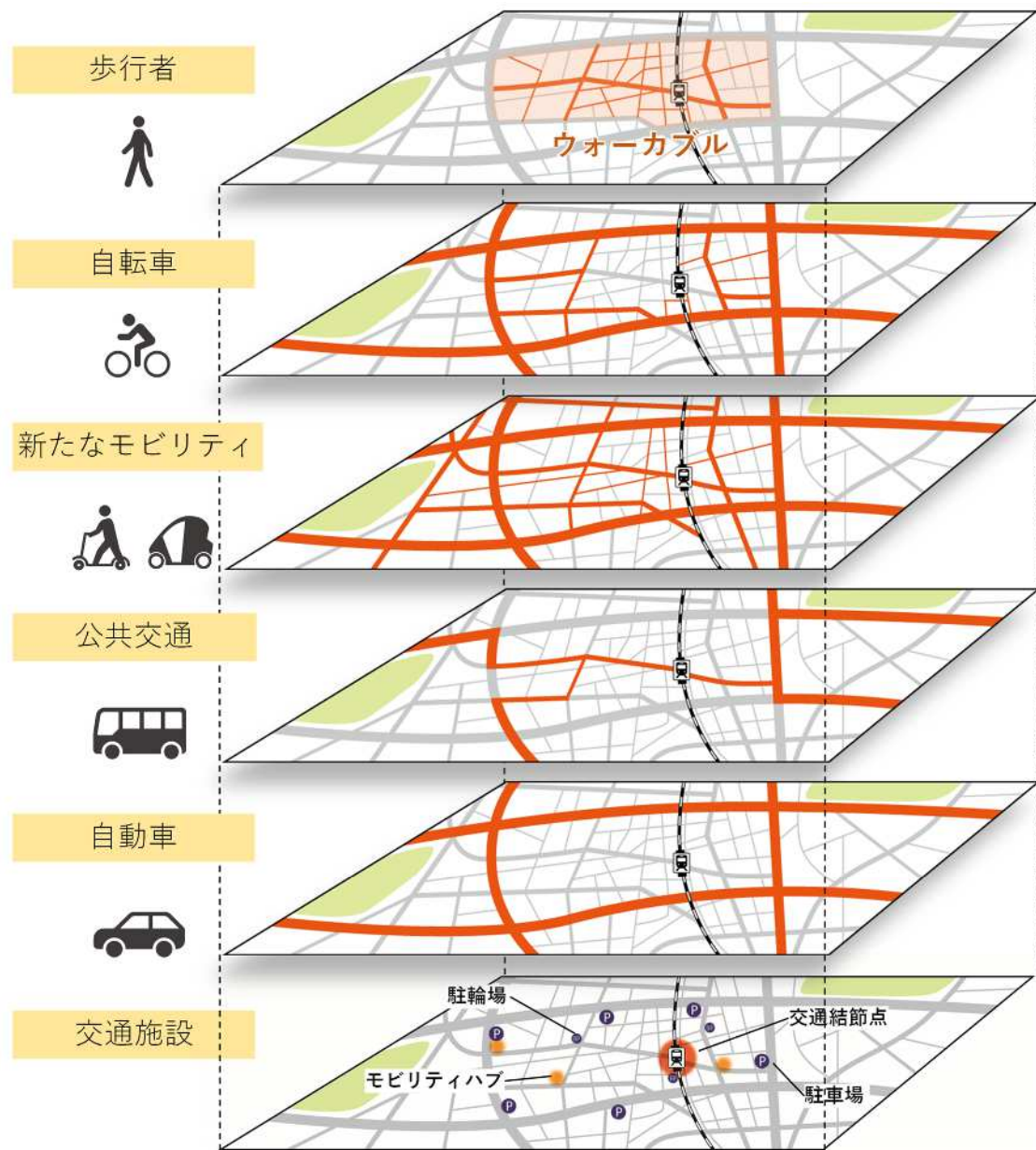


図 3 階層的に分離して地区交通のあり方の検討を行う際のイメージ

(1) 道路に関わる交通手段の要素

道路の階層構造を検討するにあたり、交通手段別にネットワークの形成方針を整理することが重要です。以下に、地区交通における交通手段別の一般的な考え方を示します。

なお、本書は鉄道駅から徒歩圏内の範囲を対象とし、鉄道駅周辺における地区交通の考え方を記載しています。

1) 歩行者

地区内において、歩行者交通を担う道路を設定

歩行者空間のネットワークは必要な経路で、かつ適度な広がりを持って形成することが重要です。

地区内の出発地（交通結節点、バス停、駐車場等）と目的地（集客施設や主要公共施設、公共空間等）を結ぶ地区内道路ネットワークを明確にし、居心地がよく、歩きたくなる空間構成となる街路環境を構築することが重要です。

「歩く」だけでなく、「楽しむ」「休む」等の観点の考慮も重要

国の道路政策のビジョン「2040年、道路の景色が変わる」の中では、道路を人々が滞在し交流できる空間に回帰していくことが示されています。これを踏まえ、道路に関する新たなニーズを実現するために人中心の道路空間を構築する“ほこみち”制度が2020年11月に創設されました。こうした動向を踏まえ、道路を歩きやすくするだけでなく、その場を楽しむ、休む等、居心地がよい滞留空間として再生していく観点で検討することが重要です。



図 4 人中心の空間として再生した道路空間のイメージ

出典：国土交通省「2040年、道路の景色が変わる」

2) 自転車

地区内において、自転車交通を担う道路を設定

必要に応じて歩行者と通行空間を分離すること、**対自動車の安全性の確保を検討することが重要です**。特に自転車交通量が多い路線については、専用走行空間の整備を検討する必要があります。

自転車交通を担う道路としては、主要施設を結ぶ道路、自転車関連の事故が多く安全性を高める必要がある道路、自転車通学路に代表される一定の自転車利用が確実に見込まれる道路、自転車道等の自転車通行環境が整備済である道路等、地区内における自転車利用の主要路線に該当する道路を抽出することが重要です。

なお、国土交通省道路局・警察庁交通局「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」も適宜参照して検討することを推奨します。

歩行者との交錯を避ける配慮が必要

自転車交通の目的地となる施設等の周辺においては、歩行者交通量との兼ね合いによって、自転車の専用走行空間の整備や、歩行者の多いエリア内は押し歩きを求めなどの交通規制を検討することが必要です。また、歩行者の多いエリアでは、当該エリアの外側にフリンジ駐輪場を設けるなど、歩行者と自転車が交錯しない環境整備が有効です。

3) 新たなモビリティ

現状で普及が進んでいるモビリティへの対応を検討する

さいたま市では、OpenStreet 社と包括連携協定を締結し、シェア型マルチモビリティ（シェアサイクル・特定小型原動機付自転車等）を導入・活用しています。ポート間を移動する利用が基本となるため、現状の利用状況を把握し、主要な利用区間における走行空間の確保やポートの適正配置に取り組むことが重要です。

こうしたモビリティは~~従来の交通手段とは異なる走行性能等の特徴を有しますが、この特徴が~~従来の交通手段でカバーしきれなかった移動ニーズに応えるものとなる一方で、従来の交通手段へ影響を与えることもあります（例えば、歩行者の多い歩道を電動キックボードが走行すると、歩行者との接触リスクが高まり、重大事故につながる可能性も高まる等）。このため、走行空間の確保やポートの配置においては、他の交通モードに対して生じる影響を緩和する対策を講じること（上記の例では、通行空間を分離する、走行マナーの徹底を図る等）も必要です。

今後登場する新たなモビリティの“受け入れ余地”の確保を検討する

新たなモビリティがどのような姿・形となり、どのような特性を持って道路空間上を行き来するかを見通すことはできませんが、人中心の道路空間や持続可能なモビリティの実現に向けた現在の動きを踏まえると、まちなかで気軽に利用できる、歩行者の補助交通としての活用などが期待されます。歩行者の空間とモビリティの空間の接点となるカーブサイド（路肩側の車道空間）を、これらのモビリティに関する必要な施設・機能の設置スペースとして確保することが考えられます。

こうした考え方のもと、現時点ではカーブサイドをシェア型マルチモビリティのポート設置場所や荷さばき場、パークレット等に柔軟に活用するスペースとして確保しておき、将来的には新たなモビリティに活用するなど、将来も見通した空間の使い方を考える取組も重要です。



図 5 カーブサイドの柔軟な活用の例：OPEN NUMAZU PARKLET（沼津市）

出典：第2回「人中心の道路空間」のあり方に関する検討会資料



図 6 カーブサイドの柔軟な活用の例：バスターミナルに併設したシェアサイクル
出典：都市空間における自動運転技術の活用に向けたポイント集（案）（国土交通省）

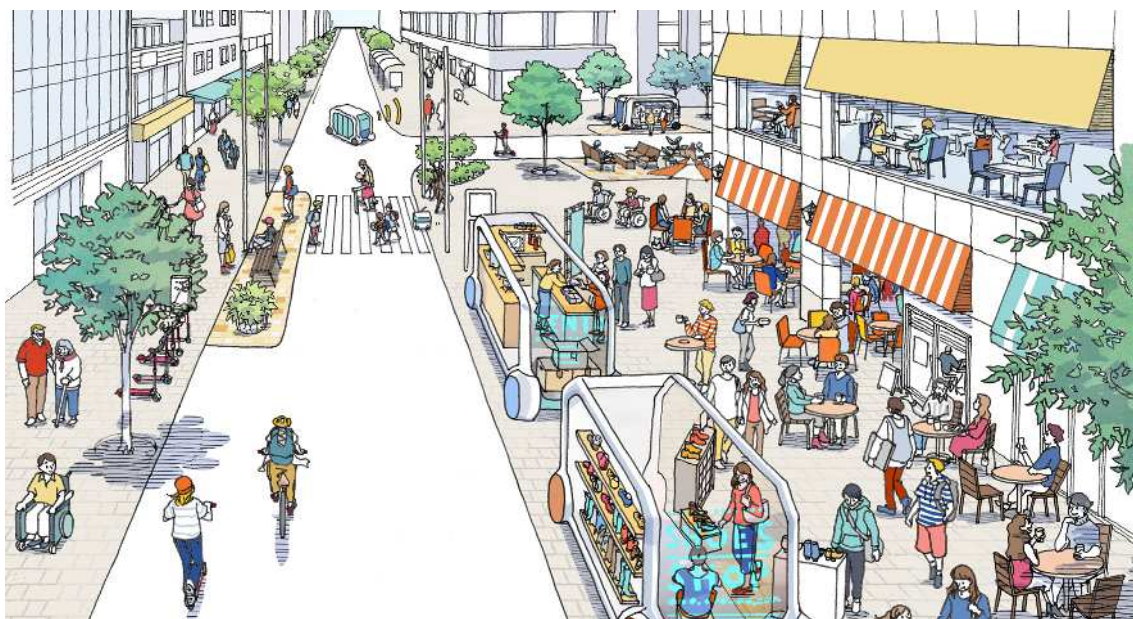


図 7 将来におけるカーブサイドを活用した姿のイメージ

出典：国土交通省「2040年、道路の景色が変わる」

■ 各地で導入が進む電動キックボードやグリーンスローモビリティ

電動キックボードについては、令和 5 年 7 月の道路交通法改正により、最高速度 6km/h の制限内であれば歩道の走行が可能となっており、それ以上の速度（最高速度 20km/h まで）での走行は車道や自転車レーン、路側帯を走行することになっています。速度の条件が課されるものの、車道、自転車レーン、路側帯、歩道のいずれを走行しても問題ないため、徒歩や自転車に代わる気軽で行動範囲の広がる移動手段としての普及が予測されますが、電動キックボードの走行する空間が十分に確保されている路線が多いとは言い難いため、普及に合わせて適切な走行空間を確保していくことが求められます。

グリーンスローモビリティについては、鉄道やバスといった従来の公共交通ではカバーできなかった短距離移動に対するきめ細やかな移動サービスの提供手段として期待されています。最高速度が 20km/h 未満に設定されているため、交通量が多くない路線や中心市街地の複数車線を有する路線の第一車線等、速度が遅い区間での走行に向いています。一方で、走行速度が遅いため、後続車両を始めとした他の自動車等に対する影響があり、低速でも他の交通手段に影響を与えないようなルート設定や進路を譲るための退避スペースの設置等の対策を検討する必要があります。

4) バス等の定路線運行の公共交通

地区内において、バス等の公共交通を担う道路を設定

バス本数が多い道路は、地区内の公共交通を担う軸として、その道路の役割を明確化することも有効です。また、バス停は交通結節点にもなり、地区内の主要なバス停と歩行者ネットワークとの接続性を考慮することが重要です。

バスと歩行者専用の道路区間「トランジットモール」とすることも一案です。

5) 自動車

地区内において、自動車交通を担う道路を設定

地区の自動車交通の特性に応じて、地区内道路の役割を明確にすることが必要です。特に、地区で発着せず地区を通過する自動車交通をどの道路で主に担うかを明確にすることが重要です。

地区内を通過する自動車交通を受け持つ道路を設定し、その他の道路は公共交通、自転車、歩行者を優先にする等、その地区の特性に応じて道路の役割、その空間の姿を検討し、明確にしていくことが望まれます。

例えば、通過交通処理を担う環状道路を地区に位置づけ、環状道路で囲まれる地区・道路区間を歩行者優先とするなどが必要です。

(2) 道路に関わる交通施設等の要素

1) 交通結節点（鉄道駅）

鉄道やバスなどに円滑に乗り換えられる空間を検討

交通結節点（鉄道駅）は、地区の歩行者ネットワークの起終点であるとともに、鉄道、バス、自転車（シェアサイクルを含む）、徒歩、新たなモビリティなどの交通手段の乗り換えが行われ、歩行者の動線が交錯する箇所であるため、駅の規模に応じて結節させる交通モードを検討した上でそれぞれの動線を適切に配置し、快適に、安全に移動できる空間形成を検討することが重要です。

駅前広場が整備済みの駅については、その空間を活用して乗り換え動線等の検討をすることが重要です。一方、駅前広場が未整備の駅の場合、周辺の余剰地等によって駅前広場の敷地が捻出できる場合には、実現性も考慮しながら整備の検討を行うことが重要です。また、駅前広場の整備が困難な場合には、周辺の道路空間を活用したバスの乗降環境の改善等を検討することが重要です。

自動運転等のモビリティの変化に対応した空間の段階的整備の検討

交通結節点（鉄道駅）では多様なモビリティが乗り入れており、このモビリティの自動運転化が進むと駅前広場のあり方が大きく変わることが予測されます。このため、こうした社会の変化を適切に捉えた空間へと転換していくことが重要であり、将来を見据えた交通結節点（鉄道駅）のあり方を模索することが求められます。

しかし、自動運転技術の進展やこれに付随する交通サービスの変化を適切に見通すことは難しいため、将来の変化を見据えつつも段階的に空間を改変し、時代の変化に対応していく考え方が重要です。

自動運転技術が普及した場合の可能性として、第一に、公共交通の合理化によってバース数を削減し、環境空間を創出することなどが考えられます。人々が滞留する空間を広く確保するなど、最適な広場空間へと段階的に転換していくことが想定されます。

第二に、自動運転車両の普及により、人の移動に対する自由度が高まることで駅周辺への交通集中が高まることが考えられます。駅周辺での交通混雑等の課題を抱えている地区においては、駅前広場への一般車両侵入を抑制することなども考えられます。具体的には、駅周辺部への自動車流入を抑制するために環状道路網の整備と合わせて、一般車両の通行を規制するトランジットモールの整備、一般車両の駅前広場への流入を抑制するための情報提供設備の整備が考えられます。

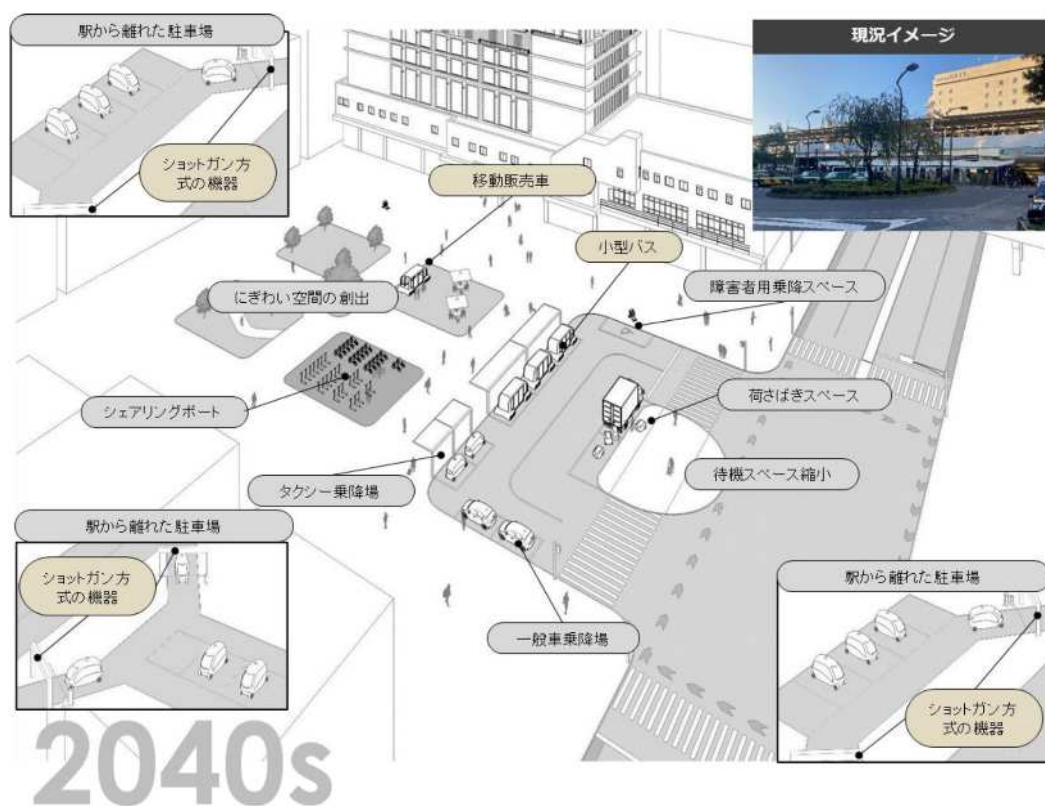
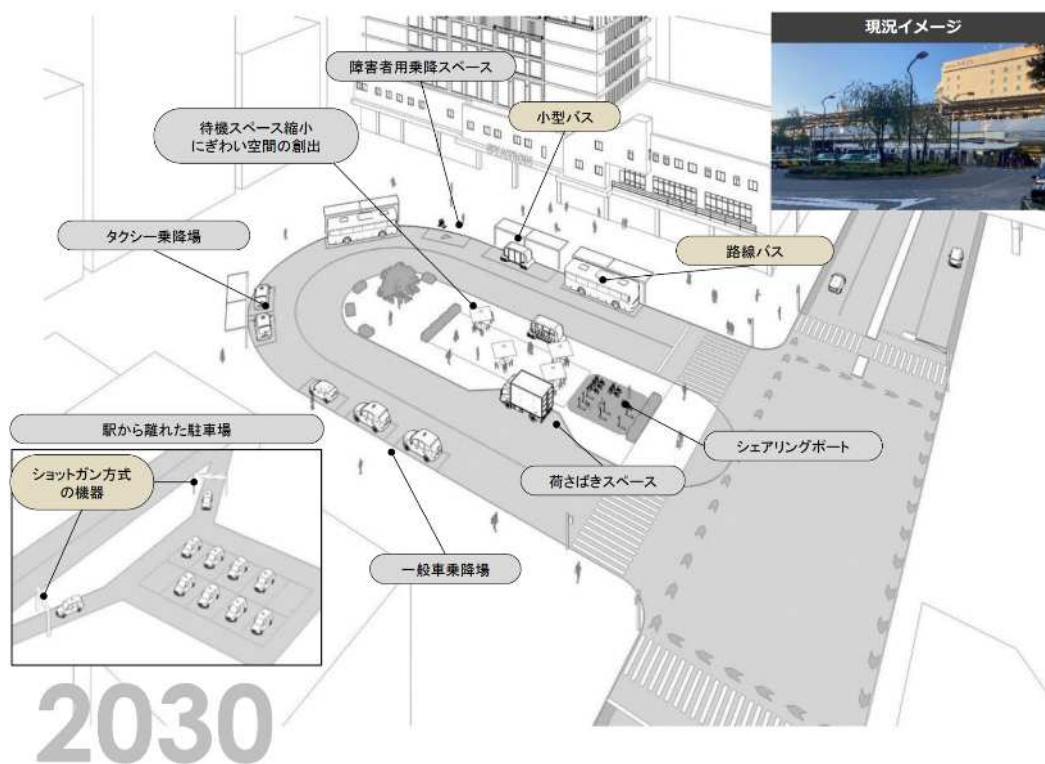


図 8 自動運転社会を見据えた段階的な駅前広場の整備イメージ（一例）

出典：東京都「自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方」

2) モビリティハブ

様々な乗換環境を考えることで、より多様な移動ニーズに応える

モビリティハブは、公共交通やこれらを補完する交通サービス、自転車・自家用車などの多様な交通モードが連携するための結節機能を有する施設です。駅前・市街地・郊外等、それぞれの空間の特徴や地域の需要に合わせて乗り入れるモビリティの種類が異なることからその規模や形状は様々なものが考えられます。

近年、シェアサイクルや電動キックボード等のシェアリングサービスについては、各地にポートが設置され、導入が進んでいる状況にあります。これらのモビリティと公共交通を、モビリティハブでシームレスに繋ぐことでより多様な移動ニーズに応える交通体系を構築できると考えられます。このため、現状の各種ポートの設置状況やモビリティの利用状況等を踏まえた上で、公共交通との乗換に適したモビリティハブの形成について検討することが重要です。



図 9 モビリティハブのイメージ

出典：国土交通省「2040年、道路の景色が変わる」

3) 荷さばき車両スペース

空間的・時間的に人と物の動線を適切に分離することが重要

道路は、人の建物への出入りだけでなく、貨物の搬出入といったアクセス機能としての重要な役割を担っています。可能な範囲で、人と物の動線を適切に分離し、これらの機能に対する配慮を十分に検討していくことが肝要です。

路線の空間構成の将来像を踏まえ、空間の棲み分けが難しい場合などでは、必要に応じて時間帯規制等による時間の棲み分けを検討し、機能確保に向けた共存の可能性を確認していくことが必要です。

4) 駐車場

出入口の位置のコントロールが重要

駐車場の出入口は、自動車と歩行者の錯綜点となったり、まちなみの連続性を途絶えさせたりするため、可能な範囲で設置位置をコントロールしていくことが重要です。

地区のフリンジ(外縁部)への適正配置も重要

また、歩行者が多いエリア内への車両侵入を抑止する観点から、中長期的には、当該エリアのフリンジに駐車場を集約配置するなど、地区特性に応じた駐車場の適正配置を検討することも重要です。

5) 駐輪場

放置自転車を削減するための駐輪場の適正配置が重要

需要に応じた施設配置等により適正な駐輪を促すことが重要です。**自転車や自動二輪車**の駐輪利便性を高めるために、駐輪場の適正配置を推進することや民間による駐輪場の整備を支援・促進させること等を検討する必要があります。

歩行者との錯綜を防ぐ対応が重要

また、歩行者が多いエリアにおいては、**自転車や自動二輪車**の駐輪場の出入り口は歩行者と錯綜しない位置に設置すること、**歩道上では自転車は押し歩きを推奨する**等、歩行者の安全性を確保することも必要です。

6) バリアフリー

誰にとっても安全、安心な歩行経路を確保することが重要

連続的な広がりをもった安全、安心な歩行空間の計画・整備を検討することが重要です。高齢者、障害者への対応が最重要事項ですが、ベビーカーや子供への対応も考慮して検討することが望まれます。

1.4.2 新たな交通サービス・施設、道路の使い方の考慮

新たな交通サービスや施設について地区交通の中でのあり方を検討することが重要

自動運転技術の社会実装の見込みや、MaaS等の一人ひとりの移動ニーズへのきめ細やかなサービス展開を見据えて、新たなモビリティや交通施設の検討が進んでいます。このような新たな交通サービスや施設について動向を把握し、必要に応じて地区交通の中でのあり方を検討することが重要です。

歩行空間だけでなく、賑わいのための道路の使い方を検討することが重要

歩行者を中心としたウォークアブルな道路空間の検討が各地で進んでいる状況にあり、道路空間を歩行という通行の空間としてだけでなく、賑わい空間として使用する等の新たな道路の使い方を検討することが重要です。

近年、実証実験が増加しているパークレット設置のように、歩道に加えてカーブサイド（路肩側の車道空間）を活用していくことも考えられます。また、歩行をサポートするようなモビリティの乗降場所としてもカーブサイドの活用が考えられます。カーブサイドのスペースの確保は重要なポイントとして考えられ、今後の道路空間の利活用に柔軟性をもたせることにもつながります。（※）

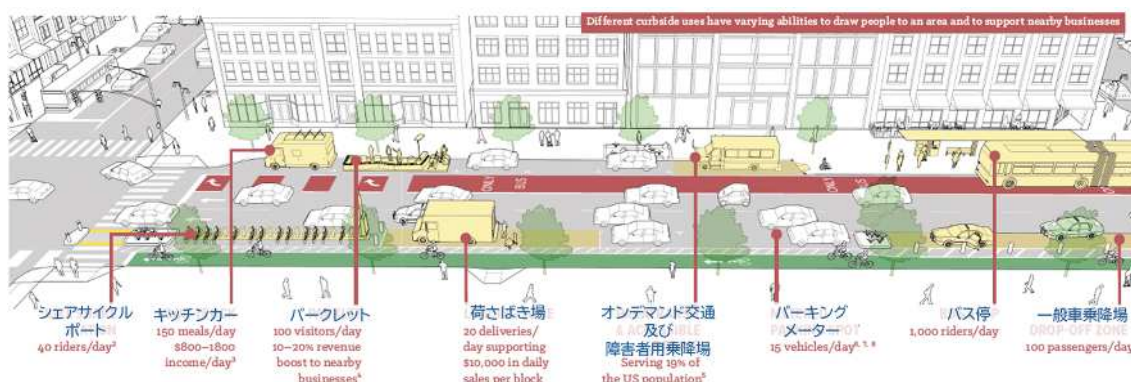
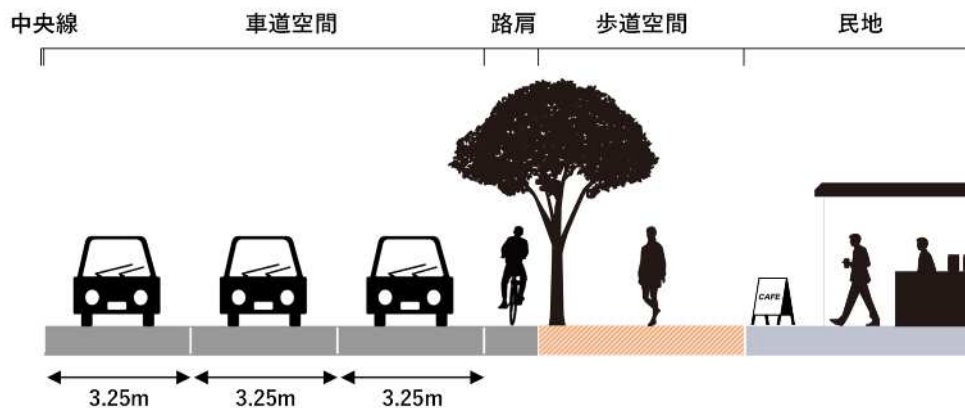


図 10 カーブサイドを取り巻く多様なニーズの例

出典：Curb Appeal-CURBSIDE MANAGEMENT STRATEGIES FOR IMPROVING TRANSIT
RELIABILITY, NACTO に日本語訳を加筆

※こうした道路の使い方に関しては、国において検討会（『人中心の道路空間』のあり方に関する検討会）や「都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会」が設置され、議論が進捗しています。こうした検討会で議論されている情報も適宜参照し、検討に活かすことが望まれます。

【現在のイメージ】



【将来のイメージ】

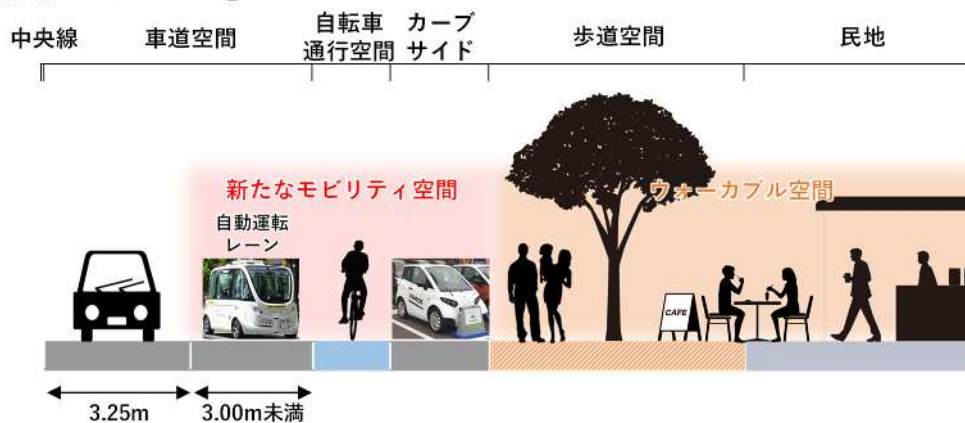


図 11 道路空間再配分の将来イメージ

脱炭素・低炭素等の環境面について配慮する視点も重要

脱炭素・低炭素化を求めるニーズは高まりを見せており、道路・交通分野においても例外なく対応が求められています。道路ネットワークの整備や渋滞対策等により道路交通を効率化し、CO₂の排出量を削減していく取組も必要ですが、環境に配慮したモビリティの活用や、ウォークアブルの取り組み、公共交通利用への転換促進等による人の移動の脱炭素・低炭素化を考えることも重要です。脱炭素・低炭素な移動手段への転換が促進されるには、利用のしやすさの観点で交通サービスや施設、道路の使い方を検討する必要があり、安全性の向上の目的や場所柄によっては自動車の利便性を並行する路線に転換させることも考えられるため、これに適した空間となるように配慮しながら地区交通の将来像を検討することが重要です。

1.4.3 地元関係者との協議、ビジョンの共有

行政と地元関係者等が共に地域の課題を協議し、目指すべき将来像を設定していくことが重要

地域にはその場所に住まう住民のほか、地域に拠点を持つ企業やスポーツチーム、交通事業者（鉄道・バス・タクシー・シェアサイクルなど）といった多様な関係者がいるため、行政と地元関係者等が共に協議して地域の将来像を描き、これを共有することが重要です。将来像を描くための議論の素地がない地域においては、地区の課題（特に交通分野の困りごと）になっていることを地元関係者との話し合いを通じて洗い出し、その解決方策を検討することから始める必要があります。このような協議を通じて、地域での取組を少しずつ積み上げていき、これらを整理することで地域が目指すべき将来像を行政と地元関係者等で共に描いていくことを目指します。

本市の目指す将来像と地域が考える地域像を連携、連動、相互に反映させ、共に取組を進めていく必要があります。

地域の将来像を共有するために適切な協働と参画を取り入れることが重要

地区交通プランが策定後に実現化に向かうには、策定段階から住民や地元関係者等のステークホルダーによる適切な協働と参画を取り入れることが重要です。

策定過程においては、ステークホルダーを含めた協議会の立ち上げや、地区交通プランの検討過程をステークホルダーに共有し、定期的に意見を聴取する等の仕組みが必要です。また、策定後においても方策の推進に関係機関との協働が必要な場合もあるため、必要な協議を実施することも重要です。

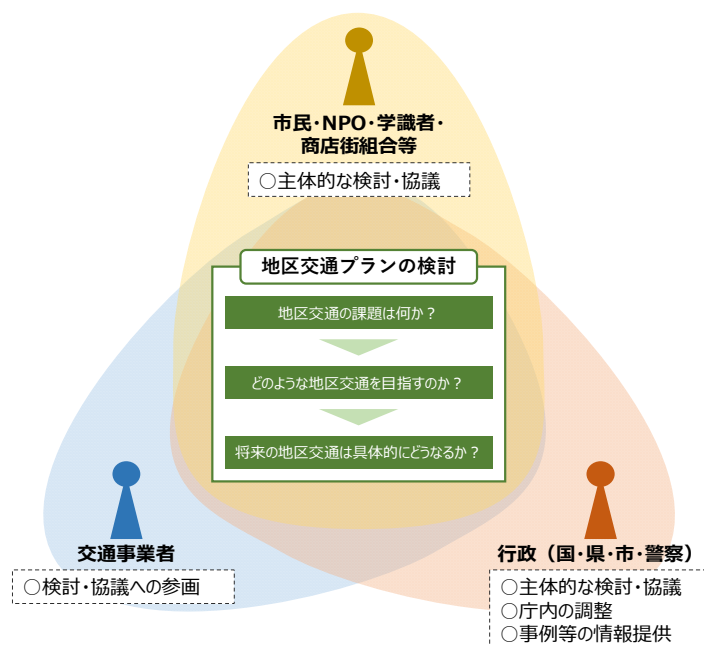


図 12 地元関係者との連携のイメージ

地区交通の将来像が明確になった段階で都市計画課に情報提供を行う

〓 国道路線・事業中道路
 〓 市道・町村道・個人道路
 〓 計画道路
 〓 計画道路付設線
 〓 計画道路線・事業中道路 都市計画道路以外
 〓 市道・町村道・個人道路 都市計画道路線以外
 〓 事業中(計)道路
 〓 廃止(計画)道路

〓 都市計画道路(一般道)
 〓 計画道路

次期道路網計画
 への反映

24

2. 地区交通プランの検討内容

本章は、地区交通プランの基本プロセスに沿って、検討する内容について具体的に解説していきます。

2.1 全体構成

地区交通プランの全体構成は、下図の通りです。

「現状分析」は、道路に関わる交通手段及び交通施設等の各要素について分析を行い、地区交通の課題を整理していきます。

「地区交通の目標・方針」は、地区の課題に対応した目標を定め、その目標の実現化に向けた道路に関わる交通手段及び交通施設等の各要素の方針を整理します。

「地区交通の将来像・実現化方策」は、地区交通の目標や方針をもとに実現される地区の交通体系の将来像を整理し、その将来像を目指すための具体的な取組内容の検討と実施時期を踏まえたロードマップの作成を行うことで実現化方策として整理します。

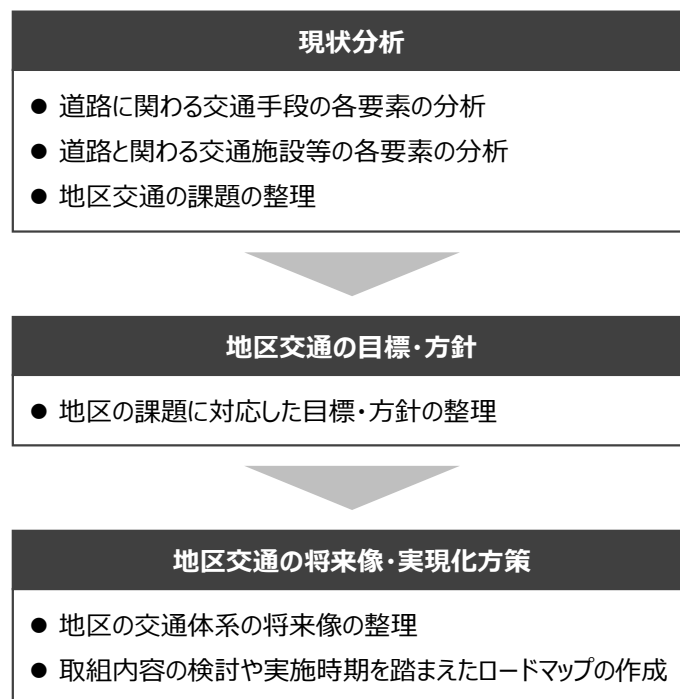


図 14 地区交通プランの全体構成

地区全体の特性を整理する

地区の範囲が明確になったら、次項の交通の各要素の分析の前に、地区の全体特性を整理することが適切です。例えば、人口、地形、土地利用、地域資源などの基礎状況を整理することが望まれます。また、交通に関しても、人の動き※（地区に住む人がどこへ行くのか、地区に来る人はどこから来るのか等）の概況を把握しておくことが適切です。

また、次項の交通の各要素の分析は、地域住民等の関係者と共に議論をしながら進め、課題を確認していくことが重要です。

※人の動き：東京都市圏パーソントリップ調査のデータを用いることで人の動きを把握（可視化）することができます。

各段階でステークホルダーとの協議を実施して、適宜調整を行う

建設的な議論を行うためには、地区交通プランの全体構成の各段階において、ステークホルダー（利害関係者）との協議の場を設けることが重要です。例えば、「現状分析」の段階でステークホルダーとの協議を行わずに「地区交通の目標・方針」や「地区交通の将来像・実現化方策」の検討段階からステークホルダーとの協議を開始すると、それぞれのステークホルダーから相反する対応を求められることがあり、その意見の背後に潜む意図を把握しきれずに意見調整に苦慮するケースが想定されます。そのような状況にならないためにも「現状分析」の検討段階からステークホルダーと地区交通に関する課題について話し合い、何を目的にどのような手段をもって解決を目指すかを 1 つ 1 つ確認していく必要があるため、各段階での議論を適切に実施し、必要な事項についてはその時々で調整を図っていきます。

2.2.2 現状分析



本項において、箱書きは現況分析のチェックリストとして活用してください。検討にあたり見落としがないようにしていただきたい内容を示しています。

箱書き以降の記述は、分析作業として網羅することは必ずしも求めていません。また、記載された内容以外に必要な作業が存在すること考えられます。各地区において必要な分析を整理するための“ヒント集”としてご活用ください。

(1) 道路に関わる交通手段の要素

1) 歩行者

○路線の歩行者環境と主要な歩行者回遊経路・滞在箇所を把握します。

歩行者の通行環境を把握する

歩行者ネットワークの検討にあたっては、交通サービスの供給側の視点として、地区内の道路網の状況について整理します。道路以外にも歩行者の通行に使われている民間敷地内の通路等が地区内にある場合には、これも含めて整理を行います。道路網の状況整理にあたっては地区内の歩道幅員や歩行者専用道路の整備の有無や歩行者空間として美装化を実施している箇所等について、道路台帳データ等から収集、分析します。民間敷地内の通路等については、現地踏査や後述するビックデータを活用する等して、主要な歩行者回遊経路となっている箇所を把握します。

また、歩行者の円滑な通行のための歩道幅員が確保できているかを評価する手法として、幅員 1m に対して 1 分あたり何人通行しているかを算出し、「大規模開発地区関連交通計画マニュアル改訂版（国土交通省）」に定められている「歩行者流量によるサービス水準」と比較する手法があります。このような評価手法を用いて、必要な歩行環境を提供できているかを整理することも重要です。ただし、観光地など立ち止まる歩行者が多い路線については、この評価では歩道幅員が不足する場合は考えられることから、このサービス水準による評価を上回る歩道幅員の確保が必要です。

【歩行者流量によるサービス水準】

A 自由歩行	～ 27 人／m・分
B やや制約	27～ 51
C やや困難	51～ 71
D 困難	71～ 87
E ほとんど不可能	87～100

参考：大規模開発地区関連交通計画マニュアル改訂版（国土交通省）

歩行者の回遊行動に適した空間を考える

交通の利用者側の視点として、歩行者通行量を調査することや、通信事業者の基地局データや特定アプリの利用者の情報を収集した GPS データ等のビックデータを活用することにより、歩行者の回遊、滞在が多い箇所を分析します。また、道路空間は人や物が通行するための空間としての「リンク（通行）」機能と、人々が滞留し、様々な活動をする場としての「プレイス（滞在）」機能があり、双方の機能の 2 軸で各路線を評価することも重要です。「リンク（通行）」機能と「プレイス（滞在）」機能については、「ストリートデザインガイドライン―居心地が良く歩きたくなる街路づくりの参考書―（バージョン 2.0）」（国土交通省）も参考としてください。

また、ビックデータを活用することで、個人の移動特性を把握することが出来るため、施策実施の効果として現れる具体的な行動変容を予測しながら交通施策を検討することも可能です。こうした、「スマート・プランニング」の導入も検討することが望まれます。「スマート・プランニング」については、「スマート・プランニング実践の手引き～個人単位の行動データに基づく新たなまちづくり～【第二版】」（国土交通省）も参考としてください。

歩行者の交通上の安全性を把握する

地区交通においては、歩行者が安全に通行できる環境が重要であるため、交通事故の発生状況等についても把握しておくことが重要です。

表 1 歩行者ネットワークの検討における分析項目（例）

Seq.	分析項目	分析目的	活用資料・データ
1	サービスの供給	歩行者の交通容量や歩行者環境の把握	道路台帳データ （歩道幅員、歩行者専用道路の有無等）
			現地調査等 （歩道美装化の有無、自動車の走行速度抑制のための物理的デバイスの設置の有無）
2	交通需要	歩行者の交通需要や主要な歩行者回遊経路、滞在箇所の把握	歩行者交通量 （歩行者交通量カウント調査）
			行動データ （基地局データ、GPS データ）
			通学路、ゾーン 30 整備計画等 （ゾーン 30 の位置）、 さいたま市バリアフリー基本構想（バリアフリー経路）
3	通行安全性	歩行空間の安全性の把握	埼玉県警察 事件事故マップ

■ 人の移動を把握できるデータ(ビックデータなど)の種類と特徴

人の移動を把握するためのデータとして、ビックデータを含め以下のようなデータの活用が可能です。データ特性を正しく理解した上で、適切に活用することが重要です。

種類	概要	取得方法	特徴
携帯電話 基地局データ	携帯電話が基地局と交信した履歴から位置情報を取得する	データ保有主体からデータを入手	・あるエリアに滞留している人数やゾーン間の流動を24時間365日把握することができる ・メッシュ単位での集計であり、移動経路は把握が困難
GPS による 観測	GPSを搭載した機器等により、継続的に緯度経度情報を取得する	①GPS機器もしくはスマートフォンアプリ等を用いて調査を実施 ②データ保有主体からデータを入手	・緯度経度により移動経路を詳細に把握できる ・屋内や地下では位置情報が取得できない場合がある
Wi-Fiアクセ スポイント による観測	通過したWi-Fiのアクセスポイントの位置情報を取得する	①Wi-Fi機器を設置することによる調査を実施 ②データ保有主体からデータを入手	・どのアクセスポイントを通過したのかにもとづいて、移動経路を把握できる(ただしGPSほど精度は高くない) ・屋内、地下、階数別でも位置情報を取得できる

出典：スマート・プランニング実践の手引き～個人単位の行動データに基づく新たなまちづくり～
【第二版】(国土交通省)(一部加筆)

2) 自転車

○自転車交通について、需要と供給の把握と交通事故が頻発する危険箇所を把握します。

自転車の走行環境を把握する

自転車ネットワークの検討にあたっては、自転車交通に関わる情報を収集し、供給側の視点として、地区内の自転車通行環境の整備状況やその形態について整理することが必要です。関連計画のさいたま市自転車ネットワーク整備計画等から、対象地区の計画見通しがどうなっているかを確認していくことも必要です。

自転車の交通量を把握する

交通の利用者側の視点として、自転車の交通量の情報を収集し、必要に応じて実態調査を行うことが望まれます。特に、時間帯による通行量の変化がある場合には、通行量の多い時間帯を把握することが望まれます。

自転車の交通上の安全性を把握する

地区交通においては自転車が絡む交通事故の頻発な発生が課題になることも考えられることから、交通事故発生箇所についても把握しておくことが適切です。

表 2 自転車ネットワークの検討における分析項目（例）

Seq.	分析項目	分析目的	活用資料・データ
1	供給	自転車の走行環境の提供状況の把握	自転車通行環境の整備の有無、自転車通行環境の整備形態等 (さいたま市自転車ネットワーク整備計画)
			停車帯、バス・タクシーベイ、駐車枠の有無（道路管理台帳附図、航空写真等）
			電柱等の道路上の設置物の有無 (さいたま市無電柱化整備計画、現地調査等)
			歩行者専用等の交通規制の状況 (警察資料、現地調査等)
2	需要	自転車の交通需要の把握	自転車交通量 (自転車交通量カウント調査等)
			行動データ (GPS データ)
3	通行安全性	自転車走行環境の安全性の把握	埼玉県警察 事件事故マップ

※駐輪場については後述しています。

3) 新たなモビリティ

○利用状況や「新たなモビリティ」のために活用可能な余剰空間を把握します。

「新たなモビリティ」の提供・利用状況を把握する

現在、電動キックボードは道路交通法上の利用ルールが定められ、シェアリングサービスが展開される等、普及が進んでいる状況にあります。その他にもオンデマンド交通やグリーンスローモビリティ、超小型モビリティといった「新たなモビリティ」が今後も登場し普及していくことが考えられ、地区交通の様々な場面で利用ケースが増えることが想定されます。

地区交通プランの検討時点で、開発・普及が進んでいる「新たなモビリティ」はどのようなものか、法や制度はどこまで対応できているかを整理し、それらがどこまで地区内に導入され（または導入が見込まれ）、どの程度利用されている（またはどの程度利用される見込みがある）のかを把握することが重要です。また、検討対象地区に適したモビリティであれば、導入検討を行います。地区交通が抱える課題と照らし合わせて地区への適合度合いを検証することも重要です。

「新たなモビリティ」の新規導入に向けた可能性を考える

「新たなモビリティ」は、これまでのモビリティとは乗車形態や用途が異なるため、既存のモビリティとの走行空間の分離検討が必要等、走行空間の確保の課題が生じる可能性があります。歩行者に危険が及ばずに空間共存が可能かどうか、歩行者や自動車交通との分離が必要な場合に路肩等を利用することが可能かどうか、モビリティポート等の施設を道路空間または周辺民地に確保可能かどうか等、地区交通プランの検討時点におけるこれらのモビリティの空間的な導入の余地を把握しておくことが重要です。

なお、「多様なニーズに応える道路ガイドライン」（国土交通省）において路肩を活用する際に配慮すべき事項が示されており、「道路構造令に規定されている路肩の幅員は必要最小限の値であり、想定される活用形態に応じた幅員を確保するよう検討することが望ましい。」と記載されていることから、「新たなモビリティ」の導入を前提とした幅員構成の検討も重要です。

表 3 新たなモビリティの種類（一例）と特徴

種類	導入 (実証実験) 地区の例	特徴	導入に適した 地域特性	利用者の想定
オンデマンド交通 	岩槻区柏崎・美幸町地区、緑区浦和美園地区など	利用者の予約に基づく運行により、運行範囲・乗降場所・運行車種等の柔軟なサービス設計が可能	都市部の交通空白地域や、多様で不確実な移動ニーズがある観光地など	・自動車運転免許非保有者 ・高齢者 ・観光客
グリーンスローモビリティ 	豊島区など	時速 20km 未満で走行することにより、短距離移動に対するきめ細やかな移動サービスの提供が可能	高齢化が進む地方部や観光地など	・高齢者 ・観光客
超小型モビリティ 	大宮駅・さいたま新都心周辺地区など	自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れる	狭い路地の多い大都市の密集地域や観光地など	・自動車のシェアリングサービスの利用に慣れている運転免許保有者 ・観光客
自動運転による交通サービス 	大宮駅・さいたま新都心周辺地区など	ドライバーの負担を軽減できる、あるいはドライバーが不要となるため、ドライバー不足の課題解決に寄与	近年急速に進むドライバー不足への対応が必要な地域など	・不特定多数の地域住民
電動キックボード 	大宮駅・さいたま新都心周辺地区など	令和 5 年 7 月より、性能上の最高速度を制御する等すれば車道・自転車道等以外にも歩道や路側帯の走行が可能	都市部等における移動の利便性向上や回遊性向上を狙う地域など	・不特定多数の地域住民 ・来街者

写真の出典：（グリーンスローモビリティ）豊島区ホームページ
（電動キックボード）さいたま市長定例記者会見資料
（その他）本市資料

表 4 新たなモビリティの検討における分析項目（例）

Seq.	分析項目	分析目的	活用資料・データ
1	サービスの供給	新たなモビリティのサービス提供状況の把握	交通事業者ホームページ （サービス提供範囲、モビリティのポートの位置等）
2	利用状況	新たなモビリティの利用者の利用状況の把握	ポート別稼働状況、乗降ポイント分布等 （カウント調査、交通事業者提供情報等）
3	空間的導入の余地	各路線の活用可能な余剰空間を整理し、新たなモビリティの導入の可能性を把握	道路幅員、車線数 （道路台帳等）
			接道している空地の有無 （土地利用現況調査、現地踏査等）

4) バス等の定路線運行の公共交通

○利用状況も含めた地区内の公共交通の利用環境を把握します。

路線バスのサービス提供状況と利用状況を把握する

公共交通を担う地区内道路の設定を検討していくために、地区内の路線バスなどの公共交通サービス状況、乗降場環境、利用状況などの情報を収集し実態を整理します。

利用状況の把握は、例えば、路線バスのバス停がある道路区間を歩行者中心とした街路空間に変化させる場合などに、その影響を考慮するための基礎情報として把握しておくことが重要です。

また、バス停については、歩行者ネットワークの起点にもなり、モビリティハブにもなりえるため、バス待ち環境について滞在快適性を向上させること等の検討が考えられ、現状を把握しておくことが重要です。

表 5 路線バスの検討における分析項目（例）

Seq.	分析項目	分析目的	活用資料・データ
1	サービスの供給	サービス提供状況の把握	交通事業者ホームページ （路線図、時刻表、バス停位置等）
2	利用状況	利用客の利用状況の把握	【路線バス・コミバス】 停留所別乗降客数 （カウント調査、交通系 IC カード利用データ等）
3	停留所・乗降場所の環境	待ち時間の滞在快適性を把握	屋根・ベンチの設置状況 （現地踏査等）

5) 自動車

○自動車交通について、「供給」と「需要」の観点から定量的に分析し、地区全体及び局所的な課題を明らかにします。

自動車ネットワークの現状を把握する

地区の自動車ネットワークの検討にあたり、供給の視点として、地区内の道路網の状況について整理することが必要です。地区内道路の各区間の幅員や車線数、歩道設置状況等について、道路台帳データや現地踏査等から収集し、図化すること等により、地図状況を組み合わせ、課題整理につなげます。

自動車交通の現状を把握する

利用側の視点となる需要の観点から、自動車の交通量、走行速度、渋滞箇所についての情報収集を行い、必要に応じて実態調査を行うことも必要です。

現地踏査による現状把握が最も重要ですが、情報の客観性をもたせるため、静的シミュレーションにより需給バランスを定量化し、また、局所的・慢性的に混雑が生じている箇所については、動的シミュレーションにより交通挙動の確認を行うことも有効です。

表 6 自動車ネットワークの検討における分析項目（例）

Seq.	分析項目	分析目的	活用資料・データ
1	供給	自動車の交通容量の把握	道路台帳データ (道路幅員、車線数) 等
2	需要	自動車の交通需要の把握	自動車交通量データ (自動車交通量カウント調査、 道路交通センサ等) 渋滞箇所データ (ETC2.0 等)
3	需給バランス	現況や将来（現況趨勢や 道路整備後等）の需給バ ランスの把握	・静的シミュレーション (交通量配分) による交通量や 混雑度 ・旅行速度分布図
4	局所の交通挙動	道路整備後の状況をシミ ュレーション上で再現 し、個々の自動車交通の 挙動の変化を確認	動的シミュレーション (ミクロ交通シミュレーション) 結果
5	通行安全性	事故発生危険箇所の 把握	埼玉県警察 事件事故マップ

(2) 道路と関わる交通施設等の要素

1) 交通結節点（鉄道駅）

○乗り換え環境や溜まり空間について現状を把握します。

各交通手段の乗り換え箇所の位置と利用状況を把握する

鉄道、バス、タクシー（AI デマンドを含む）、自転車（シェアサイクルを含む）、徒歩等の交通手段の切り替えが発生する場所であることから、改札や停留所、乗降場、駐輪場所等の位置を把握し、乗り換え環境の向上のために各施設の位置の適切な配置や移動経路の確保等について、課題を分析します。

歩行者の滞在環境を把握する

地区の来訪の起終点となる場所であることから、歩行者ネットワークにおける起終点として、また、溜まり空間としてのあり方について、現状の利用のされ方を踏まえ整理、分析します。

交通空間以外の視点で必要な機能も整理する

交通結節点は、その規模によっては交通空間としての機能だけではなく、例えば、広場としての環境面の機能や防災上の拠点として機能することも想定されます。このような備えるべき機能を検討することも重要であるため、地域住民等の意見も踏まえながら必要となる機能について分析を行いながら整理することが必要です。

表 7 交通結節点（鉄道駅）の検討における分析項目（例）

Seq.	分析項目	分析目的	活用資料・データ
1	乗り換えのための施設の供給	各交通手段から乗り換えるための施設の位置を把握	改札や停留所、乗降場、駐輪場等の位置 （交通事業者ホームページや現地踏査等） 主要な歩行経路（現地踏査等）
2	歩行者の滞在状況	今後の歩行者の溜まり空間としてのあり方を検討するために利用のされ方を把握	佇む、会話する、座る等の歩行以外の人々の行動 （アクティビティ調査等）
3	必要となる機能の整理	交通空間以外の備えておくべき機能について把握する	当該交通結節点の位置付け （上位・関連計画等） 地域住民等の意見 （地域住民との意見交換会等）

2) モビリティハブ

○将来を見越した準備として、地区内で今後設置可能な場所について分析します。

モビリティハブの設置を計画的に進める準備のために施設設置状況を把握する

モビリティハブに関しては、現状の設置事例は設置可能で一定程度の需要が見込める場所に対して先行的に設置が進んでいる状況にあります。一方、民間が主導する形でシェアサイクルや電動キックボード等のポートが単独で設置されている状況もあります。

今後、自動運転技術の本格的導入や新たなモビリティの導入、更に MaaS 等の複数の移動サービスを組み合わせた予約サービスの普及が進むことにより、乗り換え拠点としてのモビリティハブの必要性が高まり、計画的整備が求められる状況になっていくことが予測されます。こうした時代に備え、将来的なモビリティハブの計画的設置の際に官民が連携して施設整備にあたれるように、モビリティに係る交通施設等の資源がどこにどれだけの収容台数をもって設置されているかを確認します。

表 8 モビリティハブの検討における分析項目（例）

Seq.	分析項目	分析目的	活用資料・データ
1	サービスの供給	シェアサイクルや電動キックボード等のサービス提供状況の把握	交通事業者ホームページ (サービス提供範囲、モビリティのポートの位置等)

3) 荷さばき車両スペース

○荷さばき需要が高い路線を把握し、その環境や実施状況について分析します。

荷さばき需要の高い路線を把握する

荷さばき需要の高い路線は、トラックの長時間停車や台車を用いた搬入等、歩行者や自転車、自動車等の通行に与える影響が大きいことから、このような路線の実態を把握することが望まれます。

荷さばきの需要の高い場所は、例えば商店街等の物販や飲食の店舗が集まる場所が考えられますが、その他の要因で荷さばき需要が高い場所も存在することが考えられるため、現地調査等も含めて情報を収集することを検討することが望まれます。

荷さばき環境の状態を把握する

荷さばき車両の停車について、主にどのような場所に停め置かれているかを把握します。例えば、路線内に設置されているパーキングメーター等や特定の位置の路肩、近くのコインパーキング等が挙げられます。また、歩行者天国等の時間帯による交通規制が実施されている場合は、その実施状況（例えば、土日祝日の〇時～〇時まで実施等）を把握しておくことも重要です。

荷さばきの時間帯・荷さばき時間等を把握する

荷さばきは搬入先の店舗の営業時間に合わせるため、荷さばきの需要が高まる時間帯に特徴がある場合があります。このような時間帯別荷さばき車両の台数や 1 回の荷さばき車両の停車時間、荷さばき車両の停車位置から主な配送先までの距離や経路を把握しておくことが重要です。

表 9 荷さばき車両の検討における分析項目（例）

Seq.	分析項目	分析目的	活用資料・データ
1	荷さばき需要の高い路線	荷さばきが各交通手段に与える影響が課題となりそうな路線を抽出	土地利用や沿道建物の用途に関するデータ（土地利用現況調査、現地調査等）
2	荷さばき環境	荷さばきに利用可能なスペースの分布状況等を把握	パーキングメーター等の設置（収容）台数、路肩の幅員、荷さばき用駐車場の有無等（現地調査等）
			交通規制の実施状況（警察からの情報提供等）
3	荷さばき実施状況	荷さばきの実施実態の把握	荷さばき車両の台数、駐停車時間、搬入先の場所等（現地調査）

4) 駐車場

○ 自転車・自動二輪車の供給量と需要の観点による分析と出入口の位置を把握します。

地区内の駐車場の位置、収容可能台数等の駐車場供給状況を把握する

地区内の駐車場の位置を調査し、構造や収容可能台数を調査します。この調査を通して、地区内の駐車場の分布、収容台数の総数等を把握します。

地区内の駐車需要を把握する

地区内の主要な駐車場について、利用する自動車の台数（可能であれば時間帯別も把握できると望ましい）、駐車時間、駐車後の目的地（駐車場と目的地の距離）等を把握する実態調査や、駐車場の運営団体（例えば公営駐車場）からの情報提供等により把握します。

また、パーソントリップ調査データ等の OD 調査より、自動車需要量を把握することもできます。

得られたデータより、地区内の駐車に関わる需要と供給のバランス（需給特性）を分析することが重要です。

各駐車場の出入口の位置を把握する

駐車場の出入口は、自動車と歩行者の錯綜点となり、まちなみの連続性を途絶えさせることにもつながるため、こうした観点から各駐車場の出入口の位置を把握することが重要です。歩行者通行量等と合わせた分析により、出入口のコントロール等の課題を整理することが望まれます。

表 10 駐車場の検討における分析項目（例）

Seq.	分析項目	分析目的	活用資料・データ
1	供給	駐車を収容できる数量等の把握	分布状況、構造（平面/立体）等（駐車案内図や現地調査）
			収容台数（各施設の HP や運営団体からの情報提供）
2	需要	駐車の実態の把握	利用台数、利用時間、駐車 of 目的地等（運営団体からの情報提供や実態調査）
3	駐車場出入口	出入口に関わる課題、コントロールの必要性を検証	駐車場の出入口の位置（航空写真、現地調査等）

5) 駐輪場

○供給量と需要の観点の分析に加えて放置自転車や出入口の位置を把握します。

地区内の駐輪場の位置、収容可能台数等の駐輪場供給状況を把握する

地区内の駐輪場の位置を調査し、構造や収容可能台数を調査します。この調査を通して、地区内の駐輪場供給の分布、収容台数の総数等を把握します。

地区内の駐輪需要を把握する

地区内の駐輪場を利用する自転車の台数（可能であれば時間帯別も把握できると望ましい）、駐輪時間、駐輪後の目的地等について、実態調査や駐輪場の運営団体からの情報提供等により把握します。

得られたデータより、地区内の駐輪特性を分析することが重要です。

放置自転車の状況を把握する

放置自転車対策及び駐輪需要把握の観点から、駐輪場を利用せずに道路上等で放置されている自転車の状況を把握します。上記の駐輪場の需要把握と合わせて分析することで、放置自転車に対する課題検討につなげます。

歩行者動線との錯綜の有無を分析する

駐輪場の出入口は歩行者との錯綜点になりやすいため、歩行者動線との関係性を分析することが重要です。特に駅周辺の駐輪場は歩行者が多いエリアにあることが多いため、こうした場所を中心として錯綜の可能性を確認しておくことが重要です。

表 11 駐輪場の検討における分析項目（例）

Seq.	分析項目	分析目的	活用資料・データ
1	供給	駐輪を収容できる数量等の把握	駐輪案内図や現地踏査 （分布状況、構造（平面／地下／立体）等）
			各施設の HP や運営団体からの情報提供（収容台数）
2	需要	駐輪の実態の把握	運営団体からの情報提供や実態調査（利用台数、利用時間、駐輪後の目的地等）
3	放置自転車	放置自転車の実情の把握	放置自転車点在マップ （現地調査等）
4	駐輪場出入口	出入口のコントロールの必要性を検証	駐輪場の出入口の位置 （航空写真、現地調査等）

6) バリアフリー

○「さいたま市バリアフリー基本構想」と連携しながら、バリアフリー対応を検討します。

「さいたま市バリアフリー基本構想」を踏まえたバリアフリーの対応を整理する

本市においては、「さいたま市バリアフリー基本構想」の下、バリアフリー化に取り組んでいます。重点整備地区・推進地区における歩行者ネットワークに位置付けた路線については、高齢者や車椅子利用者、視聴覚障害者も当該路線を利用することを想定し、バリアフリー化の対応を特に検討する必要があります。バリアフリー経路設定の考え方等については、「さいたま市バリアフリー基本構想」に示されているため、適宜参照の上、対応することが求められます。

新たに歩行者ネットワークに位置付ける路線は上位計画にフィードバックする

「さいたま市バリアフリー基本構想」でバリアフリー経路に設定されていない路線であっても、地区交通プランの検討において歩行者ネットワークに位置付けていく場合には、同様にバリアフリーの対応が必要になると考えられます。地区交通プランにおいても対応を検討することに加え、上位計画となる「さいたま市バリアフリー基本構想」にもフィードバックしていくことが重要です。

表 12 バリアフリーの検討における分析項目（例）

Seq.	分析項目	分析目的	活用資料・データ
1	供給	バリアフリー経路の設定状況の把握	さいたま市バリアフリー基本構想

(3) 地区交通の課題の整理

「地区交通プランで検討すべき要素」を踏まえながら「地区交通の課題」を整理

「地区交通の課題」は、地区の現状を踏まえることで見出される改善すべき事項です。前述（p.9～）の「1.4 地区交通プランで検討すべき要素」に記した内容も踏まえ、課題を整理します。

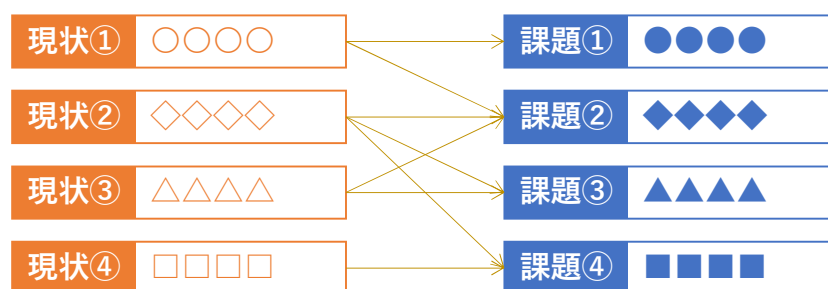


図 16 地区の現状に対する地区交通の課題の整理イメージ

2.2.3 地区交通の目標・方針

(1) 地区交通の目標

「2.2.2 現状分析」を通して表面化した課題に対して、これを改善・解決する地区交通のあり方を検討します。この地区交通のあり方を分かりやすく、端的に示すために、「地区交通の目標」を設定します。

課題に対する取組の共通理念を醸成するためのスローガンとして設定

「地区交通の目標」は、地区の課題に対して行う取組の共通理念を醸成するためのスローガンです。そのため、地区の課題を改善・解決するためのキーワード等を抽出し、これを含めた表現により「地区交通の目標」を設定します。

上位・関連計画と整合を図りながら設定することが重要

地区交通の目標は、上位・関連計画における目標や将来ビジョン（※）、取組方針等との整合性を確保することが必要です。この整合性の確保については、上位・関連計画における目標や取組方針等に沿う内容となるように「地区交通の目標」を調整することが一般的な手法です。

なお、「地区交通の目標」は地区の課題を改善・解決することに目的意識を持ったものを設定する方法のほか、上位計画に基づく交通施設整備が予定されている場合には、この整備効果を踏まえた目標設定を行う方法もあります。いずれの場合も、地区の実情を十分に考慮し、全体を俯瞰する目標を設定することが重要です。

※地区の将来ビジョンは、都市計画マスタープラン「地域別まちづくり構想」で示されているものを踏まえることが必須です。前述（p.7）の通り、都市計画マスタープラン「地域別まちづくり構想」が作成されていない場合は、「2.2.2 現状分析」における分析結果と課題の整理をもとに、地区の交通体系分野に限らない、他分野も横断的に網羅した地区の将来ビジョンを整理しておく必要があります。

(2) 地区交通の方針

課題との対応関係を整理しながら方針を検討する

「地区交通の方針」は、地区における課題を地区交通の目標に沿って捉えた場合に、課題の改善・解決の取組等の方向性を分野別に示すものです。そのため、整理した課題が漏れなく方針に結びつくように全体を整理しながら方針検討を行う必要があります。

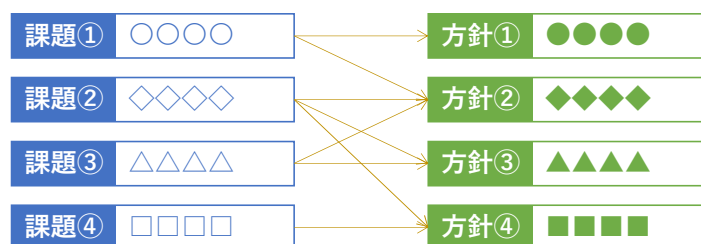


図 17 地区における課題に対応した地区交通の方針の設定イメージ

地区交通を構成する各要素に階層性をもって検討する

地区交通の方針は、現況分析を行った際の地区交通を構成する各要素に分野を設定して整理します。地区交通を構成する各要素に方針を検討すると、各交通手段で取り組むことの方角性が示せるため、方針を整理しやすく、わかりやすさの面でもメリットがあります。また、地区交通を構成する各要素の方針を重ね合わせることで地区交通の全体方針が整理でき、全体の整合性の確認などにも有効です。

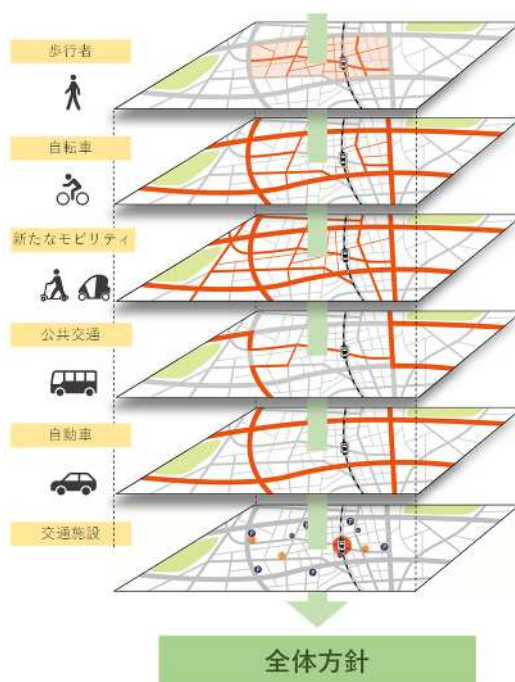


図 18 階層的に分離した地区交通の要素を重畳して全体の整合を図るイメージ

2.2.4 地区の交通体系の将来像・実現化方策

(1) 地区の交通体系の将来像

方針を具体的な図や絵に示して「地区の交通体系の将来像」を明示

「地区の交通体系の将来像」は、地区の具体的な拠点や路線、エリアに対して役割や備える機能を図面等を用いて明示するものです。つまり、「地区交通の方針」を具体的な図や絵にしたものが「地区の交通体系の将来像」です。

一般的には、地区の位置関係がわかる地形図等の平面図等を用いて、地区交通を構成する各要素のネットワーク体系等をその図面に落とし、地区交通を構成する要素それぞれの図面を重ね合わせて、地区の将来の姿として示す手法があります。また、特定のエリアや箇所について、立体的な空間イメージを示す必要性のある場合には、鳥瞰図やイメージパース、3D 都市モデルを活用した空間イメージ等を作成し、より具体的な将来像を示すことも検討します。

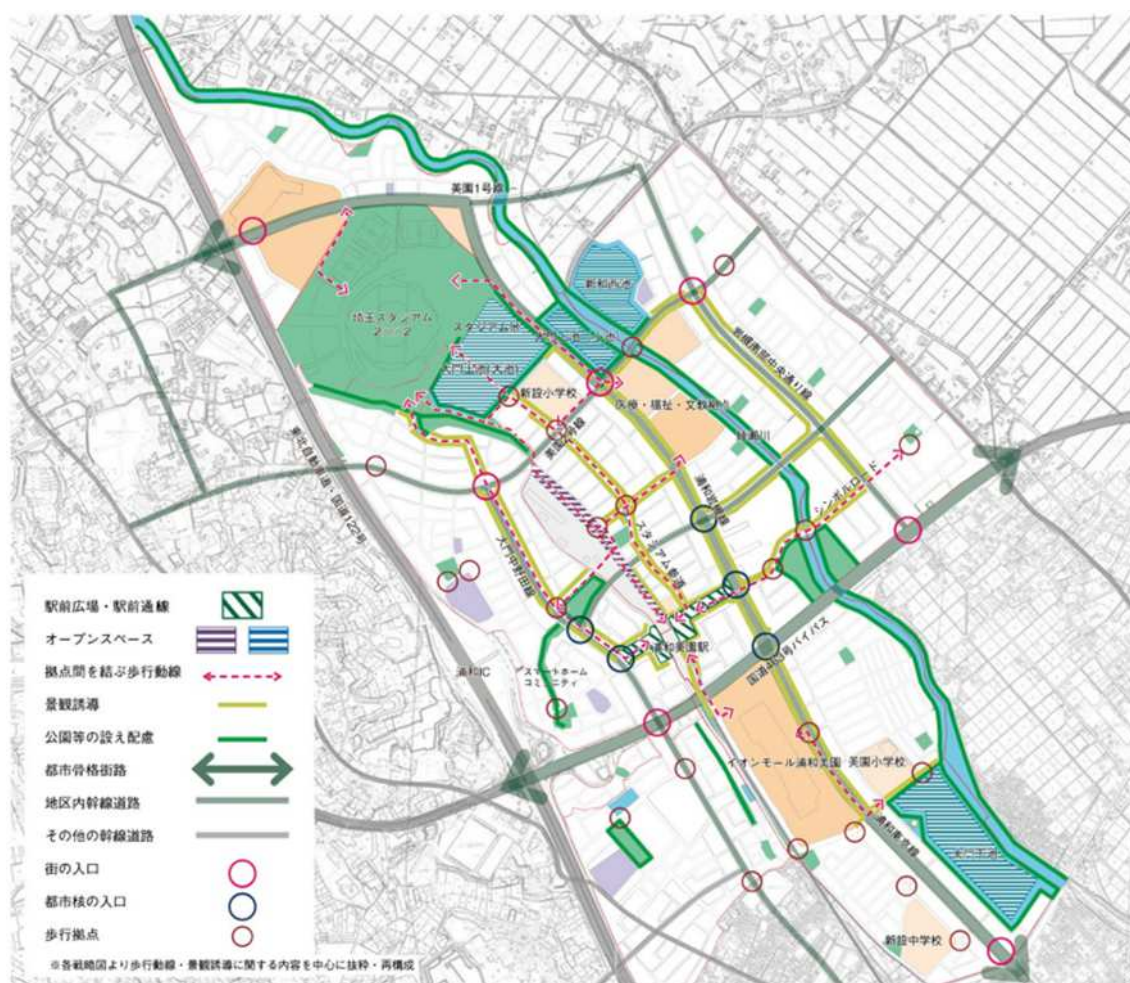


図 21 平面図を用いた地区交通の将来像の設定例

出典：みその都市デザイン方針（2017 年 4 月、みその都市デザイン協議会）

それぞれの ACTION

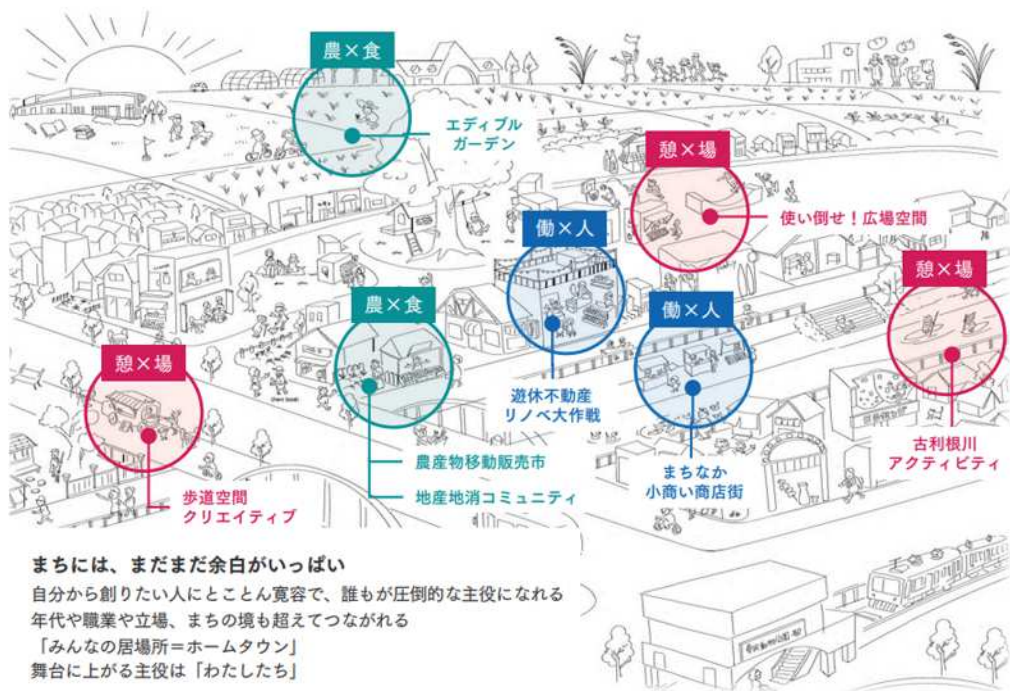


図 22 鳥瞰図の作成例

出典：東武動物公園駅東口通り線周辺まちづくり構想（杉戸町）

■ 道路空間の効率化の手法

道路空間の利活用にあたっては、既存の利用状況を見直し、空間利用の効率化を図ることで余剰空間を生み出す手法も考えられます。こうした手法について事例を適宜参照し、地域における適用の可能性を検討することが重要です。

手法	概要	実施事例
タイム シェアリング (自動車交通の 時間帯規制)	荷さばきのピーク時間と歩行者交通のピーク時間の違いに着目して、荷さばきや荷さばき車両の通行の時間帯を限定し、それ以外の時間を歩行者空間として活用	北海道札幌市 シャワー通り等
バスバース の集約化	運行事業者の垣根を超えて方面別にバス乗り場を集約すること等により、バスバースに活用する空間を集約化	静岡県沼津市 沼津駅南口バス ターミナル等
ショットガン システムの 導入	駅周辺等における客待ちタクシーの待機列を解消するため、タクシー乗り場(第1プール)から離れた大規模タクシープール(第2プール)を活用し、タクシー乗り場周辺の待機列を調整	千葉県千葉市 千葉駅周辺等
片側1車線 道路の 一方通行化	片側1車線の道路を一方通行にして歩行者や自転車の空間を確保	さいたま市 日進七夕通り

実現化方策においては、地区交通の方針に沿って地区の課題解決に繋がる具体的な取組を検討します。地区交通の各方針に整理して取りまとめることが重要です。

実現化方策に基づく取組を実施していくにあたり、現状分析の整理結果や別途シミュレーションを実施し、その結果を用いることで、その取組のもっともらしさを確認することができます。実現化方策のとりまとめにあたっては取組実施の意義を整理しておくことも重要です。

取組には関係機関（例えば、交通事業者、エリアマネジメント組織等）が主体となって進めるべきものもあり、そのための事前調整が必要となるものもあります。実現化方策として整理する際には、事前に調整した内容を実施計画として取りまとめておくことも重要です。

また、取組を着実に進めていくためにはスケジュールの検討が必要であり、関係機関との連携においてもスケジュールを共有することが重要です。また、取組の内容によっては長期的なものを想定する場合もあるため、短期・中期・長期等の時間軸に基づき検討を行い、ロードマップとして整理することも重要です。



出典：大宮駅グランドセントラルステーション化構想 を加工し、文字を追記

実現化方策	主体	短期	中期	長期
A. ○○の推進	関係機関	・ 具体策の検討 →		
	市		・ 計画への反映 →	・ 計画の運用 →
B. ○○の整備	関係機関	・ 活用策の検討 →		・ 活用の取組の実施 →
	市		・ 整備の実施 →	
C. ○○の強化	関係機関	・ 検討作業への協力 →		
	市	・ 具体策の検討 →	連携 ・ 関係各所との調整 →	
D. ○○の組織化	関係機関	・ 勉強会の実施 →	・ 組織化 →	・ 継続的活動の実施 →
	市	・ 組織化支援 →	連携 →	

図 24 関係機関と行政の役割分担を含めたロードマップの作成イメージ

効果検証や課題把握のシミュレーションを実施

具体的な「地区の交通体系の将来像」を描いた場合、その効果が想定通りのものとなるかをあらかじめ確認しておくことが重要です。また、その将来像の実現性についても検証する必要があります。その手法としてシミュレーションを活用し、効果検証や実現性に関する課題がないかを確認することが重要です。シミュレーションの手法は交通量配分によるネットワーク評価や交通シミュレーションソフトを用いた交差点部の詳細評価の手法等があるため、適切な手法について情報収集を行い、適切に用いることが重要です。

また、シミュレーション実施にあたっては、都市計画課、交通政策課など、主に計画立案を担当する部局に相談し検討することが望まれます。

2.3 協議・調整

(1) 協議・調整対象の検討

ステークホルダーの把握

地区交通プランの検討においては、検討段階において、市民や関係機関との協議・調整を適切なタイミングで実施し、必要な合意形成を行うことが重要です。一般的なステークホルダーとなる対象者を以下に示します。

- 市民
- 商工会
- 商店会
- 自治会
- 企業
- 庁内関係部署（都市計画課等）
- 関係機関（交通管理者、交通事業者等） 等

(2) 協議体制、時期の検討

協議・調整の内容や検討規模に応じて、協議を実施する順番や協議体制を検討することが重要です。

行政と民間の役割分担を整理

市民等の民間との協働により検討を進めていく場合には、行政が担うべき役割と民間が担うべき役割を整理して理解することが重要です。地区主体で検討を進めてきた公共計画がある場合は、行政計画とどのように連携・棲み分けを行うのかを整理することで、各取組の実施にあたる詳細協議・調整を円滑に進めることが可能です。

地区交通プラン

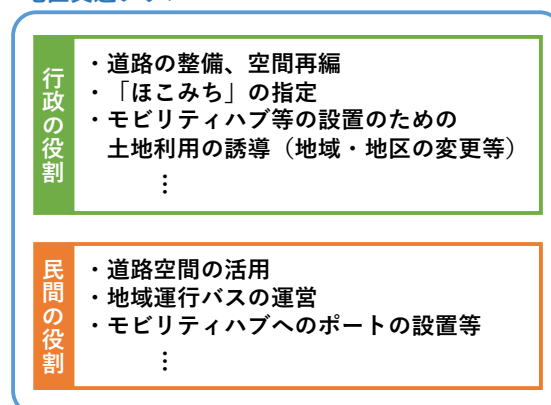


図 25 行政と民間の役割分担の例

道路に備わる必要な機能を阻害しないように道路管理者と協議を行う

道路には通行機能や沿道利用機能等の必要な機能が備わっているため、検討する地区交通プランがこれらの機能を妨げる内容を含むことはできません。この点について、道路管理者とは適宜協議・調整を行い、道路が有する機能が確保されるように配慮していく必要があります。道路の再編の議題が生じたタイミングで、道路管理者とその状況について共有しておくことが望まれます。

道路空間の安全性を維持するために交通管理者と協議を行う

地区交通プランの検討によって道路空間を改変する場合には、安全に通行できる空間が確保されているか、道路上に備わる安全施設（信号や標識等）に支障を来すことがないか等の確認が重要です。この点について、交通管理者とは適宜協議・調整を行い、必要に応じた計画修正を実施することが求められます。

交通事業への影響について、適宜、交通事業者と協議を行う

地区交通プランの内容には、交通事業者の事業に影響が及ぶものも含む場合もあるため、適宜、協議・調整を行い、合意形成または検討内容の修正に対する意見を得ることが重要です。交通事業者の事業に関する議題が生じたタイミングで、交通事業者とその状況について共有しておくことが望まれます。

C o l u m n

■ 行政と民間の役割分担の例 （自主的なまちづくりルールに基づく交流の場作り ＜長野県松本市 お城周辺地区第2ブロック＞）

地域が自主的に締結していたまちづくり協定を具体化するため、「お城周辺地区まちづくり推進協議会」と松本市が「街並みガイドライン」を作成した事例。建築主等が建築計画等を協議会に事前協議することで市に推薦書が提出できる。推薦を得て、別途要件を満たすことができれば、市が改修費等を補助する形で支援する。



市内調整は「情報連絡会」を実施し、定期的に実施する

地区交通プランには多くの検討項目があり、地区の状況によっては市内で調整が必要となる事項が多岐に渡ることがあります。また、複数の地区において地区交通プランの検討が進んでいる場合には、地区間の調整や関係部局との調整を同時並行で行う必要が生じる場合もあります。

そのため、各地区の検討状況を都市計画課はじめ、それぞれの地区が把握できるように、定期的に情報交換の場（以下、「情報連絡会」と称します）を設けることが重要です。この情報連絡会により、他の関係部署との協議・調整に関する助言を都市計画課が必要に応じて行うほか、他地区の検討状況を知ることができ、各地区が抱える課題や解決事例の共有が容易となる効果が期待できます。

(3) 協議・周知の手法

適切な参画手法を考える

地区交通を検討することは地域のためになる取組を実施することが前提であることから、地域が抱えている課題を洗い出すためにも地域のステークホルダーの検討協議等への参画は重要です。まち歩きやワークショップ、地域住民や来街者に対するアンケート調査による対話型のコミュニケーションを行うこと等が考えられますが、これらの取組を通じて地域住民と課題認識を共有化することが可能です。

また、その課題を踏まえ、地域住民を交えた勉強会の実施や、協議会の立ち上げ等を行いながら地区交通を検討することで、地区の将来像を地域住民と共有し、その後の社会実験や路線の再整備といった取組を円滑に実施することに繋げることが出来ます。

表 13 主な参画手法とその概要

参画手法		概要	適用する検討段階		
			現状分析の実施	地区交通の目標・方針の検討	プランの策定
協議	アンケート調査、ヒアリング調査	地区交通に関して、地域住民が思っていること等を把握し、地域における交通課題を把握する。	○	○	○
	まち歩き	地域住民と一緒にまちを歩き、地域における交通課題を把握する。	○		
	オープンハウス	検討中の内容を地域住民や来街者に示し、広く意見を得る。	○	○	○
	ワークショップ	主要なステークホルダーを集め、特定の議題について課題解決の方向性の確認を取るとともに、高い理解を得る。	○	○	○
周知	ニューズレター	1～2枚のペーパーに検討中の内容をまとめ、地域住民等に広く示す。		○	○
	広報、SNS、市ホームページ	検討状況を定期的に掲載する。		○	○

ファシリテーターができる人材を活用する

様々なステークホルダーの意見を総括し合意形成を図っていくためには、様々な利害関係を調整するファシリテーターの存在が重要です。ステークホルダーの意見のとりまとめにあたってはこのような人材を活用し、円滑な合意形成が図れるように留意します。

■ 意見整理手法について

地区交通の将来像を協議することにおいては、ステークホルダーとなる関係者の意見を幅広く取り入れて、ステークホルダーとの合意を固めることが重要です。ただし、集めた意見を単にグルーピング等により整理するだけでは、相反するような意見が散見された状態のままとなるケースもあり、合意形成がうまく進められない状況に陥ることも危惧されます。

集めた意見を整理する際には、表明された意見の裏に隠れている発言者のニーズを取り出す作業を加えることが重要です。具体的な対策（道路整備等）を求める意見には日頃生活している中で抱いている利害・関心をもとに考えて表明されるものが多くあり、これを取り出すことで、一見相反するように見える意見同士も同じ思いを持った意見であることが判明する場合も多くあります。ニーズを抽出する作業を加えることで、幅広い意見を取り入れやすくなり、多くのステークホルダーの合意を得やすくなることが期待されます。

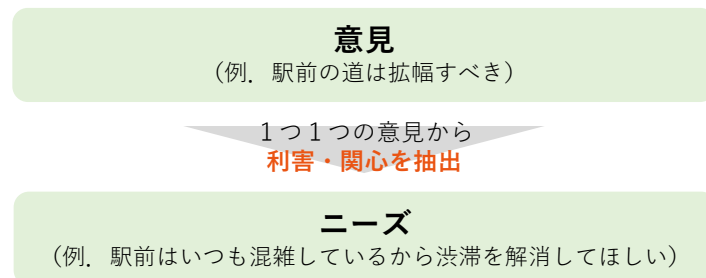


図 26 表明された意見の受け止め方

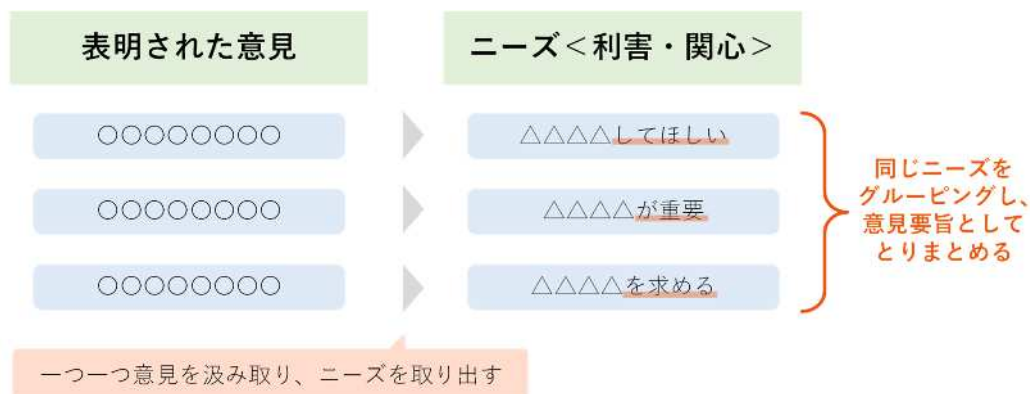


図 27 意見整理の流れ

(4) 上位・関連計画への反映

上位・関連計画を所管する関係部局と協議・調整を実施

地区交通プランで検討することは、関係部局の協力を得る必要がある取組も考えられます。このような取組は、既存の計画体系の枠組みの中で収まるものばかりとは限りません。また、関係部局で検討されている新たな方針や事業と相反するものとなる可能性も考えられます。上位・関連計画を所管する関係部局等と協議・調整しておく必要がある事項について地区交通プランで検討している場合には、このことを念頭に置き、その検討内容の意図等について早い段階から関係部局と共有しておくことが重要です。

各検討段階において都市計画課と必要な協議・調整を実施

地区交通プランの検討内容は道路網計画に反映したり、道路網計画の観点から地区交通プランの検討見直しを促したりするなど、互いにフィードバックする仕組みを導入しています。そのため、地区交通プランの各検討段階において下図のような協議・調整が必要であり、適切に実施する必要があります。

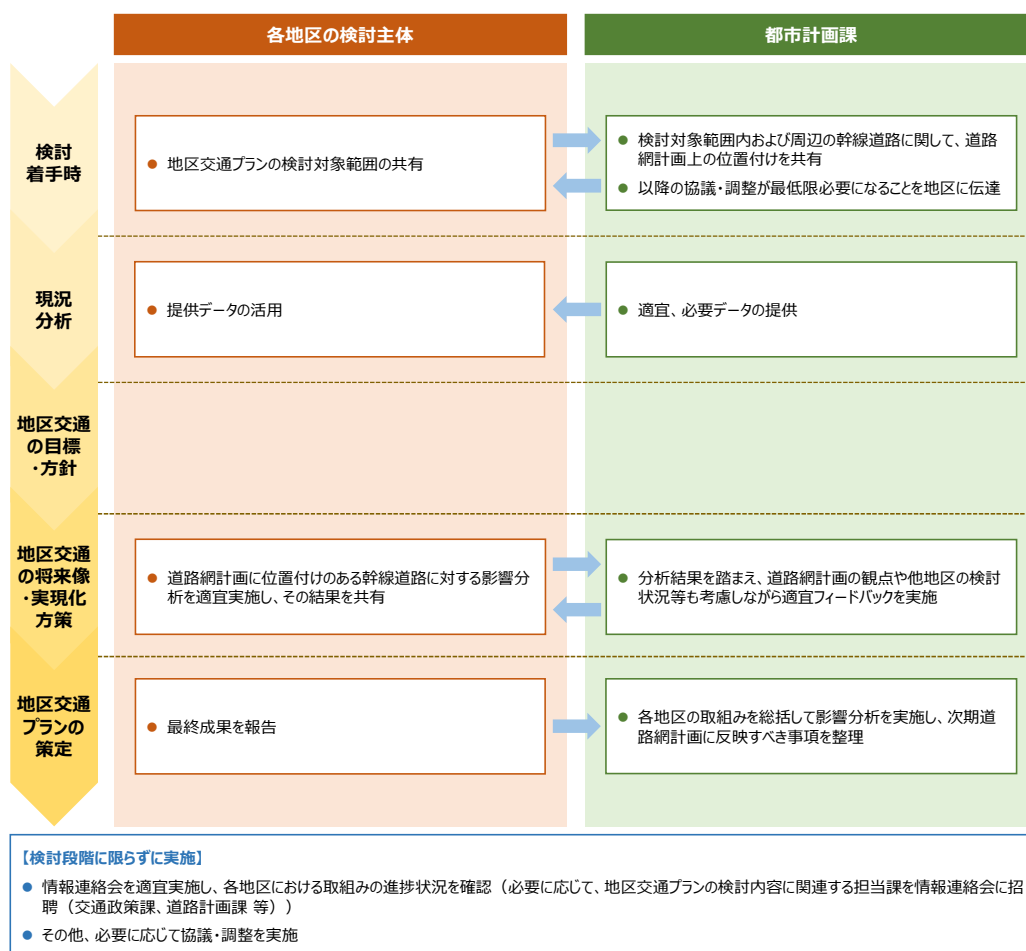


図 28 地区交通プランの検討主体と都市計画課の主な協議・調整事項

2.4 計画の着実な推進

Plan(計画)・Do(実行)・Check(評価)・Action(改善)のサイクルを回す

策定した地区交通プランを着実に推進していくためには、プランの実行だけではなく、継続的に効果検証と取組の改善を実施していく必要があります。そのため、地区交通プランを推進するにあたっては、PDCA サイクルの考えに基づき、地区交通プランに示した地区の交通体系の将来像・実現化方策の検討状況や、社会経済情勢等を毎年モニタリングしていくことが重要であり、道路整備状況等、その時々状況に合わせて再検証をしながら、理想とする地区交通の構築を進めていきます。

また、毎年のモニタリングにあたっては継続的な確認を行うことが重要であることから、関係者及び関係部局に対するデータ提供協力依頼等も含めた、指標設定に係る検討が必要です。

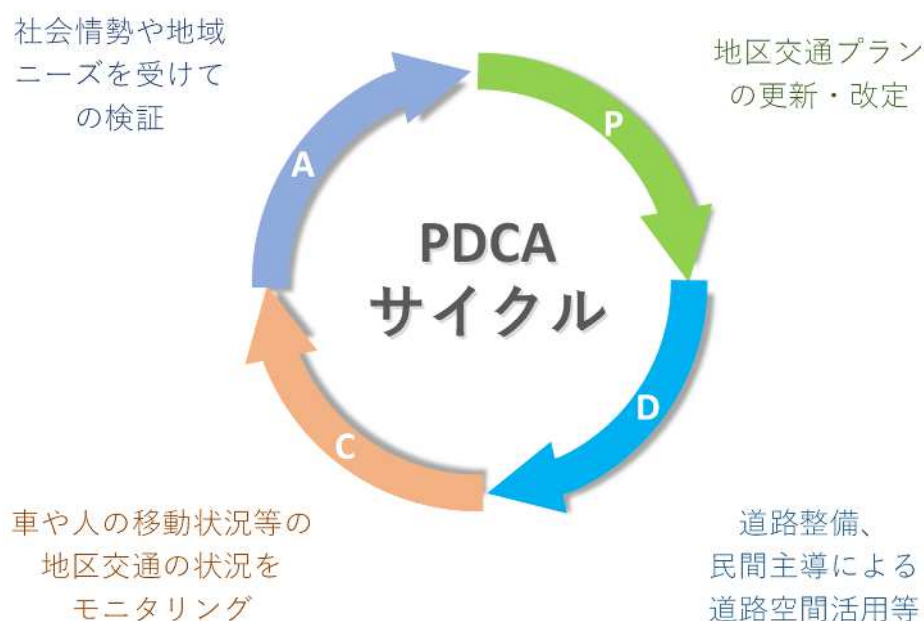


図 29 PDCA サイクル

＜参考＞交通ネットワークを構築するにあたっての取組事例

ー本市内における賑わい空間創出の取組ー

事例	特徴
おおみやストリートテラス（本市大宮地区）	道路占用特例制度の活用
さいたまカーフリーデー（本市大宮地区）	社会啓発活動の実施
大宮ウォーカブルシティ（本市大宮地区）	空間活用のアイデアの発掘
美園地区ウォーカブル社会実験（本市美園地区）	空間のあり方検討の試行
日進七夕通りの美装化（本市日進地区）	限られた幅員での空間活用

※本市以外の全国の実践事例については国土交通省の WALKABLE PORTAL（ウォーカブルポータルサイト）に事例の特長から探すことができるように取りまとめられています。事例の特長は以下の区分で整理されているため、必要に応じて参照してください。

大分類	小分類
活用の種類	軒先利用
	歩行者天国
	パークレット
	その他利活用
場所	駅前
	水辺
	商店街
再構築	再構築

■国土交通省 WALKABLE PORTAL（ウォーカブルポータルサイト） 事例一覧

<https://www.mlit.go.jp/toshi/walkable/practice/>

本市「おおみやストリートテラス」	
  	大宮駅周辺地域戦略ビジョンにおける「おもてなし歩行エリア」に位置します。都市計画道路の道路予定区域や民間コインパーキング、沿道事業者敷地、店舗軒先道路等の活用により、大宮らしい新たな日常を創出することを目的に 2017 年より取り組まれています。都市再生推進法人アーバンデザインセンター大宮（UDCO）のコーディネートにより、商店会/民間事業者/大学/行政など産官学民が参画する実行委員会を組成し実施しています。また 2020 年より、道路予定区域や軒先において、お弁当の販売やキッチンカー営業をおこなうストリートランチ、植栽を設置して快適な街路空間を生み出すストリートプランツ等、ストリートテラスの「日常化」に向けた取組も実施しています。
	留意事項 効果 道路予定区域や軒先空間の利活用（沿道店舗の利用、キッチンカーの出店等）

		本市 「さいたまカーフリーデー」	
  	概要	「自動車に過度に依存しない交通体系の実現」に向けて、平成 19 年度から市民団体をはじめ、企業、大学等との協働による実行委員会を組織し、「車の使い方」を市民と行政と一緒に考えるための周知啓発と、快適で賑わいのある歩行空間を創出するため、PR イベントやノーマイカーデーの取組が実施されてきました（令和 4 年 6 月をもって終了）。	
	留意事項 効果	・マイカーから環境にやさしい公共交通機関や自転車等への利用転換の意識の醸成	

	本市「大宮ウォーカブルシティ」
	概要 大宮駅周辺地区では、大宮を舞台にウォーカブルなまちづくりを目指し、居心地が良く歩きたくなるまちを実現するために「大宮駅周辺ウォーカブル推進戦略」を策定しています。この「大宮駅周辺ウォーカブル推進戦略」を策定するにあたり、モデルプロジェクトと実践プロジェクトのアイデアを募集する「マチミチコンペ in 大宮ウォーカブルシティ」を令和3年度に開催しました。モデルプロジェクトの提案を踏まえて「大宮駅周辺ウォーカブル推進戦略」が策定され、実践プロジェクトの一部は実際の取組として実施され、多様なアイデアによるウォーカブルなまちづくりが展開され始めています。
	留意事項 効果 ・多様なアイデアの創出 ・プレイヤーの発掘、つながりづくり

日除けベンチ 	
キッチンカー・人工芝休憩スペース 	本市「美園地区ウォーカブル社会実験」 概要 大規模で面的な都市開発が進捗し、その後のまちづくりが本格化してきている美園地区において、日常的な活動・交流を生む都市環境づくりを検討する一環として、身近な公園を取り上げてその使い方を見出していく社会実験が美園 3 丁目第二公園を対象に、令和 6 年 8 月 28 日～9 月 29 日に実施されました。 実験期間中には、試験的に休憩施設（日除けベンチ）を設置し、2 日間限定でキッチンカーの出店や地面へのお絵かき体験などのパークイベントが実施されました。 来場者を対象としたアンケート調査も実施し、今後の美園 3 丁目第二公園の休憩施設の設置等のあり方の検討に活かされる予定です。
地面へのお絵描き体験（パークペイント） 	留意事項 効果 ・空間のあり方に関する検討材料の収集

	本市 「日進七夕通りの美装化」	
	概要	JR 日進駅の南側に位置する日進七夕通りにおいては、従前は道路幅員約 8.0m の対面通行で歩道がなく、歩行者と自動車等車輛の交通が錯綜していました。そのため、沿道に立地する商店の買物客の安全性を考え、安全な歩行空間を確保するとともに、一方通行化や電線類地中化、矢羽根型路面表示など含めた美装化を実施しました。 この美装化については、平成 29 年度より順次整備を進め、平成 30 年 7 月 25 日より一方通行化し、令和 3 年 3 月に整備を完了しています。
	留意事項 効果	・ 来街者の安全性確保による満足度向上

＜参考＞文献集

項目	参考文献・資料（掲載先URL、QRコード）	発行元
道路政策の ビジョン	2040、道路の景色が変わる ～人々の幸 せにつながる道路～ https://www.mlit.go.jp/road/vision/pdf/01.pdf	国土交通省
ウォーカブル の考え方	WALKABLE PORTAL （ウォーカブルポータルサイト） https://www.mlit.go.jp/toshi/walkable/	国土交通省
	歩行者利便増進道路（ほこみち）の制度の 詳細説明 https://www.mlit.go.jp/road/hokomichi/pdf/detail.pdf	国土交通省
交通に関する 現況分析方法	駅まち回遊まちづくりの分析の手引き ーデータ活用による検討のポイントー https://www.tokyo-pt.jp/static/hp/file/publicity/kyoten_1.pdf	東京都市圏 交通計画協議会
	まちづくりと連携した駐車場施策 ガイドライン（第2版） https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001601897.pdf	国土交通省
	安全で快適な自転車利用環境創出 ガイドライン https://www.mlit.go.jp/road/road/bicycle/pdf/guideline.pdf	国土交通省・ 警察庁
スマート・ プランニング	スマート・プランニング実践の手引き ～個人単位の行動データに基づく新たな まちづくり～【第二版】 https://www.mlit.go.jp/common/001255640.pdf	国土交通省
エリア マネジメント	市街地整備におけるエリアマネジメントの手 引（第2版） https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/bosai/tokyoseibi_1.html	東京都
	地域再生エリアマネジメント負担金制度ガイ ドライン https://www.chisou.go.jp/sousei/about/arcamanagement/r020521_guideline_all.pdf	内閣官房・ 内閣府

項目	参考文献・資料（掲載先URL、QRコード）	発行元
空間デザイン	まちなかにおける道路空間再編の デザインガイド https://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryou/tnn/tnn1026.htm 	国土技術政策 総合研究所
	ストリートデザインガイドライン ー居心地が良く歩きたくなる街路づくりの 参考書ー（バージョン2.0） https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_fr_000055.html 	国土交通省
	居心地が良く歩きたくなるグランドレベルデ ザインー事例から学ぶその要素とポイントー https://www.mlit.go.jp/toshi/file/useful/g-level2.pdf 	国土交通省
	多様なニーズに応える道路ガイドライン https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/diverse_needs/pdf/guideline.pdf 	国土交通省
	多様なニーズに応える道路の事例集 https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/diverse_needs/pdf/jireishu.pdf 	国土交通省
	駅まちデザインの手引き つながる駅とまち ～駅とまちの上手なつきあい方～ https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000098.html 	駅まちデザイン 検討会
	都市空間における自動運転技術の活用に 向けたポイント集（案）（2024年12月） https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001853391.pdf 	都市交通におけ る自動運転技術 の活用方策に関 する検討会
官民連携	官民連携まちづくりポータルサイト https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_machi_tk_000047.html 	国土交通省
	「市街地整備2.0 新しいまちづくりの取り組 み方」に資する事例集 https://www.mlit.go.jp/toshi/city/sigaiti/toshi_urbanmainte_tk_000071.html 	国土交通省
海外事例	Global Street Design Guide https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/ 	NACTO他

＜参考＞補助・交付金

国土交通省の「都市・地域交通戦略推進事業」において、地域交通戦略の検討に補助が活用できるようになります。各地区の地区交通プランの策定への活用をご検討ください。

■都市・地域交通戦略推進事業の事業概要

都市・地域交通戦略推進事業

公共（補助・交付金）

徒歩、自転車、自動車、公共交通など多様なモードの連携が図られた、自由通路、地下街、駐車場等の公共的空間や公共交通などからなる都市の交通システムを明確な政策目的の下、都市・地域総合交通戦略等に基づき、パッケージ施策として総合的に支援

- 補助対象者※1：地方公共団体、法定協議会※2、独立行政法人都市再生機構、都市再生推進法人、認定地域来訪者等利便増進活動実施団体
 - ※1 交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等（独立行政法人都市再生機構や特定非営利活動法人等を含む）も事業実施可能
 - ※2 整備計画の作成に関する事業については、法定化を見据えた任意協議会も対象
- 補助率：1/3、1/2（立地適正化計画に位置付けられた事業、滞在快適性等向上区域へのアクセス等に寄与する都市交通施設整備に係る事業、地区交通戦略に位置づけられた滞在快適性等向上区域等で行われる事業、脱炭素先行地域において実施する事業）



路面電車・バス・鉄道等の公共交通の施設※3



自由通路



ペDESTリアンデッキ



自転車駐車場



シェアモビリティ設備



駐車場(P&R等)



駅舎の地域拠点施設への改修・減築



公共交通施設と一体的に整備する再生可能エネルギー施設等



交通結節点整備



モビリティハブ整備



バリアフリー交通施設



荷捌き駐車場



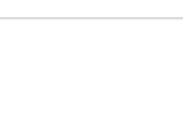
地区交通戦略に基づく街路空間再構築・利活用



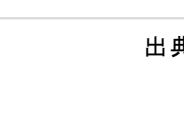
スマートシティの推進



社会実験



情報化基盤施設※4



デジタルの活用に係る社会実験

※3 インフラ整備と一体となった車両について、効果促進事業において支援可能

※4 情報化基盤施設：センサー、ビーコン、画像解析カメラその他先進的な技術を活用した施設、サービス提供のための設備の導入、情報の収集・発信等のための基盤整備等

出典：都市・地域交通戦略推進事業 事業概要

(<https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001736405.pdf>)

地区交通プラン検討の手引き

第 1.1 版

令和〇年〇月

発行：さいたま市 都市局 都市計画部 都市計画課 都市施設係

〒330-9588 さいたま市浦和区常盤 6-4-4

TEL：048-829-1404 FAX：048-829-1979

E-mail：toshi-keikaku@city.saitama.lg.jp

HP： <https://www.city.saitama.jp/index.html>