

3.手順① 地区の交通ネットワークの整理

歩行者中心の道路空間の創出へ向け、地区全体の地域特性を勘案しながら、歩行者空間を創出する路線の機能分担を整理した上で、歩行者ネットワークや交通ネットワークの形成方針を検討する必要がある。

そこで本章では、基礎調査や現況分析を行った上で、交通需要や駐車機能への影響を踏まえながら、路線の役割分担（歩行者ネットワーク・交通ネットワークの形成方針）を整理する手順について、解説する（図 3-1 参照）。

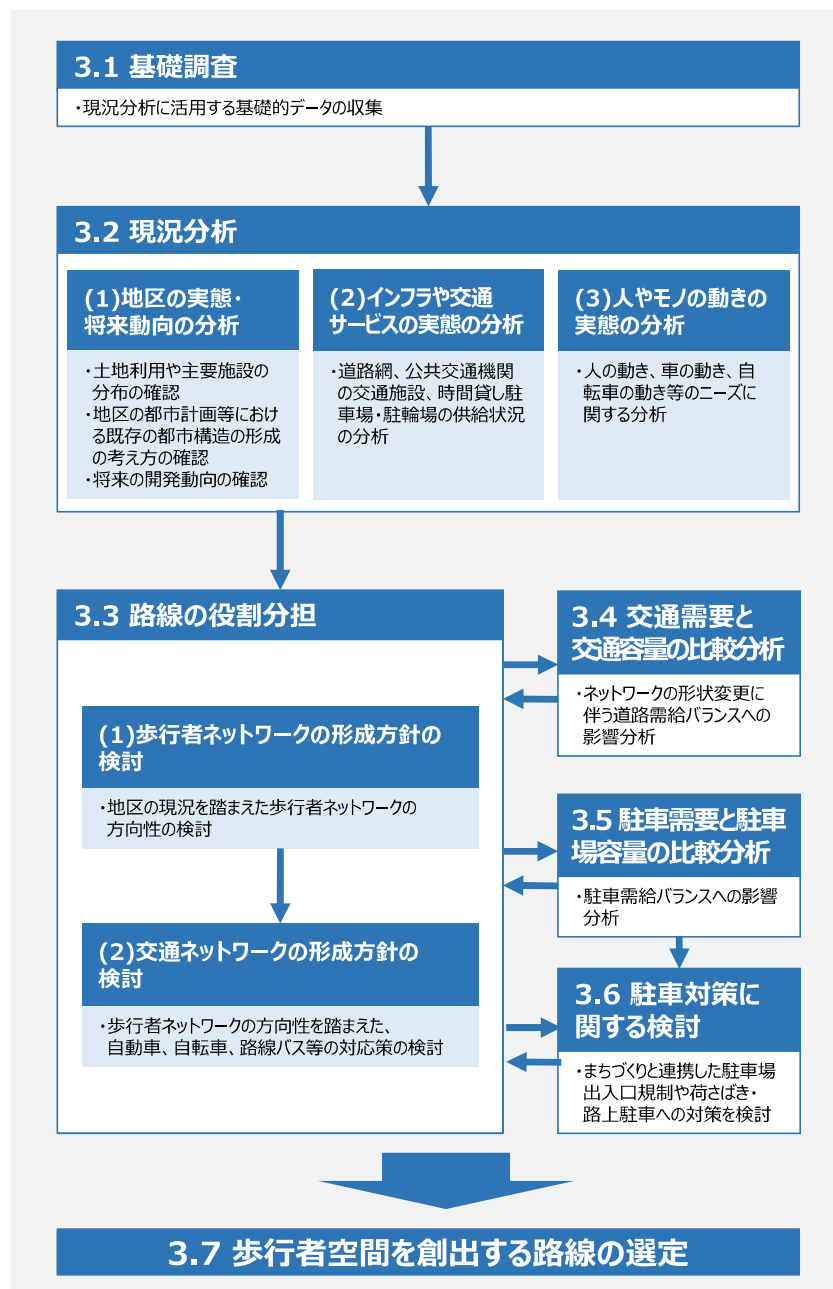


図 3-1 手順① 地区の交通ネットワークの整理

3.1 基礎調査

- 鉄道駅や主要施設を包含した範囲を設定する。
- 現況分析に用いる地区の基礎情報について、調査を実施する。

基礎調査は、鉄道駅や主要施設を包含した範囲を設定して情報収集を行う。

基礎調査の項目は表 3-1 に示すとおり、地区の実態・将来動向、インフラや交通サービスの実態、人やモノの動きの実態に分類して調査し、次頁以降で解説する分析に活用する。

表 3-1 基礎調査の項目(例)

調査種別	項目	調査方法
(1) 地区の 実態・ 将来動向	①土地利用の状況 ・土地利用現況調査データ	・都市計画法(昭和四十三年法律第百号)第 6 条に基づく「都市計画基礎調査」(土地利用現況調査等)から情報収集
	②主要施設の分布 ・主要施設の分布状況を示した資料(エリア観光マップ等)	・主要施設の分布が示されているエリア観光マップ等を収集
	③上位・関連計画の整理 ・区域マスタープラン、市町村マスタープラン ・都市交通マスタープラン、都市・地域総合交通戦略 ・その他、ネットワーク形成に係る方針が示されている計画(地区計画等)	・歩行者空間の創出に関わる方針や取組が示されている計画を収集
	④将来の開発動向 ・将来の開発動向に関する資料	・将来の開発動向に関する資料を収集
(2) インフラ や交通 サービス の実態	①道路網 ・幅員構成(歩道・車道・自転車道)、車線数、道路種別	・道路台帳データ等から情報収集
	②公共交通機関の交通施設 ・交通施設の位置、公共交通網の状況、運行本数、平均乗降人員 ・その他交通施設の状況(シェアサイクル、タクシー乗り場、観光バス乗降場、船着き場、人力車乗り場、パーソナルモビリティの駐車ポート等)	・地図や公共交通や交通サービスを提供している事業者からの情報提供等から収集
	③時間貸し駐車場、駐輪場 ・時間貸し駐車場、駐輪場の位置、収容台数、出入口の位置	・駐車場実態調査や s-park 等から情報収集
(3) 人やモノ の動きの 実態	①交通の基本特性 ・来訪者の交通手段の分担率、来訪目的、性・年齢構成等の情報等	・東京都市圏パーソントリップ調査等から情報収集
	②人の動き ・歩行者交通量 ・(必要に応じて)ビッグデータ(GPS データ等)	・歩行者カウント調査等から情報を収集 ・ビッグデータの購入
	③車の動き ・自動車交通量、貨物車交通量 ・路上駐車の実態	・自動車交通量カウントや路上駐車実態調査等から情報収集
	④自転車の動き ・自転車交通量	・自転車交通量カウント調査等から情報収集
	⑤交通事故状況 ・歩行者の交通事故発生状況	・警視庁交通事故マップから情報収集

3.2 現況分析

(1) 地区の実態・将来動向の分析

- 土地利用の状況や将来の開発動向等の基礎情報について、整理・分析する。

① 土地利用の状況

土地利用の状況について、おおむね5年ごとに東京都が実施する土地利用現況調査の結果等を活用し、業務系、商業系、住居系施設等の現況を図示して整理する（図3-2参照）。

整理された図を参考に、歩行者が消費活動を行う商業系施設用途の土地利用の集積状況や、歩行者が立ち寄ることができる公園、運動場等の広場空間の空間的位置関係を捉え、歩行者ネットワークの形成を検討する対象エリアの設定を行う。

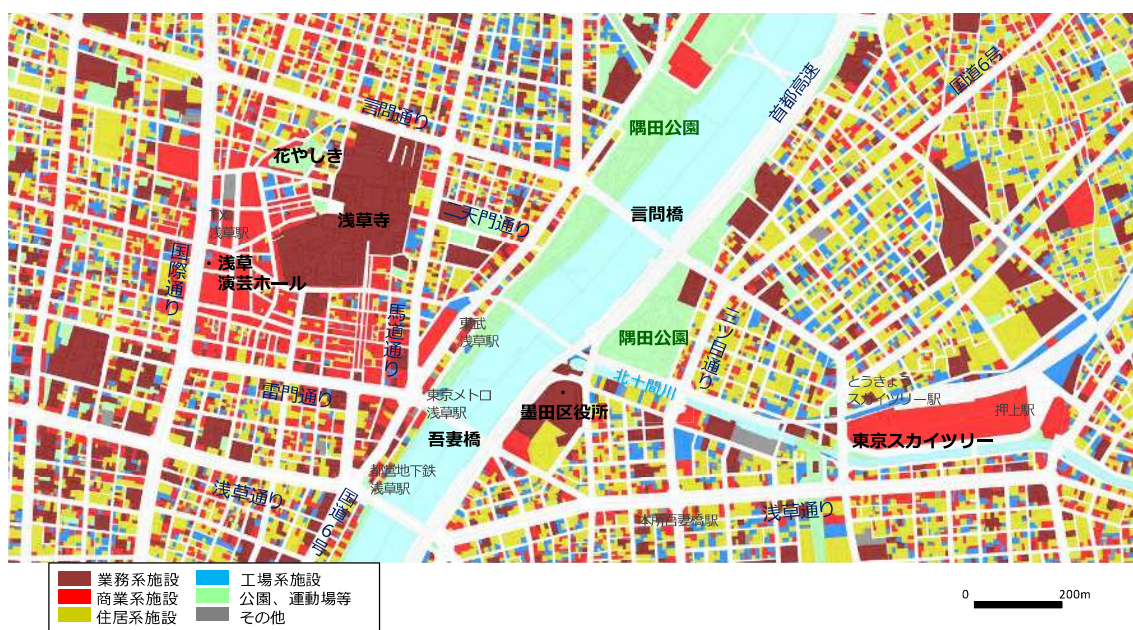


図 3-2 土地利用現況図(例)

資料：東京都都市計画基礎調査(平成28年)から作成

② 主要施設の分布

主要施設の分布状況について、エリア観光マップ（図 3-3 参照）等を活用し、観光施設や主要な集客施設、商店街、休息、憩いのスポット等、対象エリア内の地域資源や拠点性を持った施設等の位置関係を確認する。

なお、来街者が多く立ち寄ることが想定されるこれらの施設等は、歩行者の回遊行動の経路地や目的地となる場所であることから、これらの施設等の分布状況を踏まえて歩行者ネットワークの検討を行う必要がある。



図 3-3 主要施設の分布の確認に用いるマップ(例)

出典：浅草観光マップ(TAITO おでかけナビホームページ)

③ 上位・関連計画の整理

上位・関連計画を参照し、都市構造の形成の考え方や歩行者回遊を促す動線等の設定に関して現況を整理する。参照する上位・関連計画は、市区町村の総合計画や市町村マスタープラン(図 3-4 参照)、都市交通マスタープラン、都市・地域総合交通戦略等に加え、観光や健康、バリアフリー、ユニバーサルデザインに係る計画等を参照し、ネットワーク形成に係る方針を確認する。

整理に当たり、上位・関連計画に、歩行者空間の創出に関連する具体的な拠点やゾーン、軸が設定されている場合は、歩行者ネットワークの形成方針の検討においても踏まえる必要があることから、それらの設定意図や関連する事業等について情報を収集・整理し、地区の方向性や取組状況について、分析を行う必要がある。

歩行者空間の創出に関連する具体的な拠点やゾーン、軸の明示がされていない場合においても、地区に対するまちづくり方針や取組の方向性等の情報を集約し、歩行者空間を創出するための検討材料として適時活用する。

<留意点>

既存の上位・関連計画で示されているまちづくりの方向性に対し、新たな視点を持って歩行者空間の創出を検討しようとする場合には、上位・関連計画を所管する関連部署と十分に協議・調整を行い、今後のまちづくりにおける不整合が生じないように配慮することが重要である。

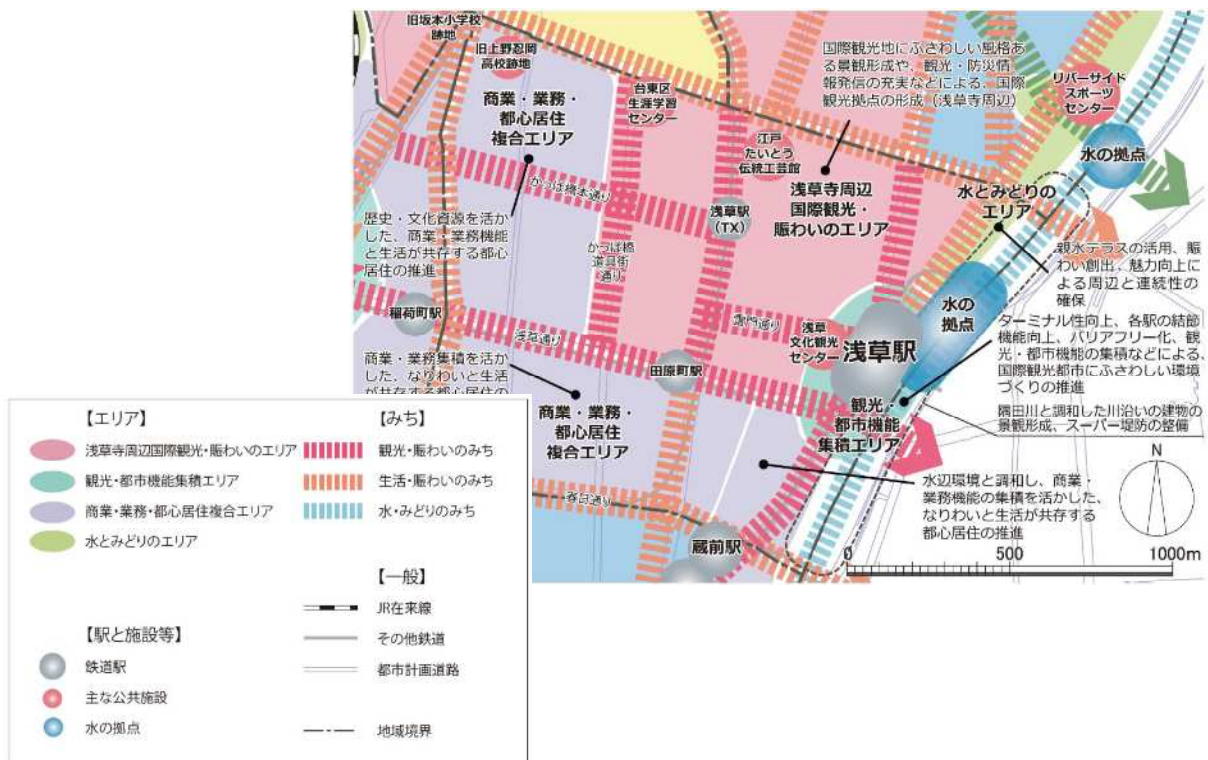


図 3-4 地区のネットワーク形成の方針(例)

出典:台東区都市計画マスタープラン(平成 31 年3月、台東区)

④ 将来の開発動向

新たな歩行者動線の形成を目指す事業や開発の計画が存在する場合には、将来の開発動向について、その動線形成の方向性と開発の完了時期（実現化時期）等の動向を把握し、本検討における歩行者ネットワークの形成方針に反映すべきか、分析を行う必要がある。



図 3-5 官民連携によるエリアの回遊性向上に関する事業(例)【墨田区北十間川・隅田公園周辺】

出典：墨田区・東武鉄道株式会社プレスリリース資料(https://www.tobu.co.jp/cms-pdf/releases/a012df19dbadd0d8cf36109f20904423_190625_2.pdf)

(2) インフラや交通サービスの実態の分析

● 道路網や公共交通機関の交通施設、駐車場の現状について整理・分析する。

後述する「(3)人やモノの動きの実態の分析」で確認する利用状況や需要と照らし合わせて、各路線の役割を検討する材料として整理する。

① 道路網

■ 幅員構成（歩道・自転車道・車道）、車線数

歩行者ネットワーク及び交通ネットワークの形成方針の検討材料として、地区内の歩道幅員、自転車通行空間の整備の有無並びにその整備形態、車道幅員及び車線数の情報について、道路台帳データ等から収集、分析を行う。



図 3-6 道路幅員の整理(例)

資料：デジタルロードマップ、23区内都道検索・閲覧システム、たいとうマップ(認定道路マップ)、
資料：『墨田区道路台帳現況図』検索・閲覧システムから作成



自転車道(江東区京葉道路) 普通自転車専用通行帯(調布市松原通り) 車道混在(江戸川区平和橋通り)



自転車歩行者道(構造的分離)(江東区台場青海線) 自転車歩行者道(視覚的分離)(港区海岸通り)

図 3-7 自転車通行空間の整備形態

出典:「東京都自転車活用推進計画」(令和3年5月、東京都)



図 3-8 道路車線数の整理(例)

資料: デジタルロードマップ、23区内都道検索・閲覧システム、たいとうマップ(認定道路マップ)、
『墨田区道路台帳現況図』検索・閲覧システムから作成

■ 道路種別

自動車交通のネットワークは、道路種別ごとに機能が割り振られていることから、道路法（昭和二十七年法律第百八十号）に定められている道路の種類（一般国道、都道、市区町村道）を基本として図示して整理し、道路機能の分担状況について分析を行う。



図 3-9 道路種別の整理(例)

資料: デジタルロードマップから作成

■ 道路以外の歩行者ネットワーク要素

道路以外に歩行者が通行し、歩行者ネットワークを形成しているものが地区内に存在する場合には、その動線を整理・把握する。

<例>

- ・ 公園
- ・ 社寺仏閣
- ・ 人道橋
- ・ 地下道
- ・ 私道
- ・ 施設の中の通り抜け通路 等

② 公共交通機関の交通施設

地区外からの来街者は、公共交通施設が歩行回遊の起点・終点となることから、公共交通施設の位置関係を整理する。その際、公共交通のサービスの提供状況（ダイヤ、頻度）や利用客数を各事業者のホームページに掲載されている情報等を活用して確認し、地区内の公共交通施設の利用状況について分析を行う。



図 3-10 公共交通施設等の分布の整理(例)

資料: 国土数値情報 H22、台東区、京成バス資料から作成

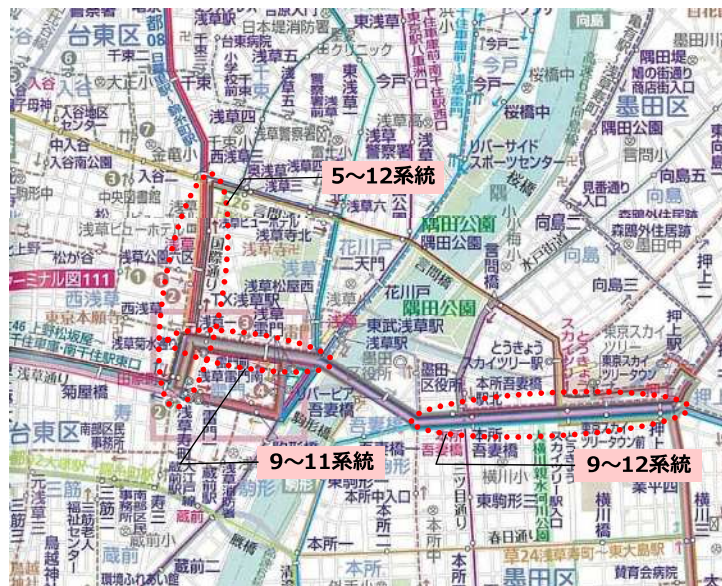


図 3-11 サービスの提供状況の確認に用いるバス路線網図(例)

資料: 東京都内乗合バス・ルートあない(JTB パブリッシング)から作成

また、鉄道、バス以外の交通施設（将来的に登場する新たな交通手段等を含む。）についても、地区の実情に合わせて分布状況を整理、分析しておくことが望ましい。

<例>

- ・ シェアサイクルポート
- ・ タクシー乗り場
- ・ 観光バス乗降場
- ・ 船着き場
- ・ 人力車乗り場
- ・ パーソナルモビリティの駐車ポート 等



図 3-12 その他交通施設の分布の整理(例)

③ 時間貸し駐車場、駐輪場

歩行者空間創出エリアへの自動車、自転車の流入の抑制を図る際に必要となる基礎情報として、時間貸し駐車場や駐輪場の位置や規模を把握する。

また、駐車場の出入口は歩行者と自動車の交錯点となり、歩行者空間を創出するに当たり課題となる場合があることから、出入口の位置及び形態を個別に把握し、歩行者空間を創出する際に出入口の位置の変更や安全上の対策等を検討するための材料として整理しておく。

<留意点>

駐車場が多数存在する地区においては、調査に時間や費用がかかることから、地区内の主要な大規模駐車場を優先して把握しておくことが望ましい。



図 3-13 大規模時間貸し駐車場の位置及び出入口の設置位置の整理(例)

資料 s-park ホームページから作成

(3) 人やモノの動きの実態の分析

● 歩行者や自動車の交通量、路上駐車の実態等について、整理・分析する。

現状の道路空間の利用状況や需要を把握するために、人やモノの動きを捉えて分析を行う。

人やモノの動きは各交通手段の交通量の情報を分析することを基本とし、時間帯別の歩行者滞留状況や特定の箇所を経由した人の動きを追う等の詳細な分析を実施する際には、ビッグデータの活用も検討する。前述の「(2)インフラや交通サービスの実態の分析」で確認する道路や交通サービスの供給体制と照らし合わせて、各路線の役割を検討することを目的とする。

① 交通の基本特性

当該地区を訪れる来訪者の量（集中量）や来訪者の交通手段の分担率、来訪目的、性・年齢構成等の情報等を分析する。この分析を実施することにより、当該地区における来訪者の特性や移動の特性を把握する。

これらの分析は、東京都市圏パーソントリップ調査（以下「東京都市圏 PT 調査」という。）のデータ等を活用することで実施可能であり、「駅まち回遊まちづくりの分析の手引き ―データ活用による検討のポイント―（2021年（令和3年）3月、東京都市圏交通計画協議会）」において歩行回遊に関連する分析事例が手引として整理されているため、適宜参照しながら分析作業を実施することが望ましい。

集計項目：「拠点への来訪目的」

✓分析に用いるデータの取得方法：「基礎集計項目の利用」

- ・PT 調査における「計画基本ゾーン」レベルでの比較を行うときは、「c-1 ゾーン別目的種別代表交通手段別発生集中量」のうち、「集中量²」を集計することで把握することができます。
- ・なお、下に示す「私事目的」の細分化や、「小ゾーン」レベルでの集計、属性などの項目をクロスして集計する場合には、「データ集計システム」を利用します。



✓分析結果例

- ・データ集計システムを用い「私事目的」を「買い物」と「その他」に分けて集計した結果が右図の通りです。
- ・通勤目的や業務目的の構成比率が高いところと、私事目的の構成比率の高いところなど、拠点の有する機能によって違うことが把握できます。

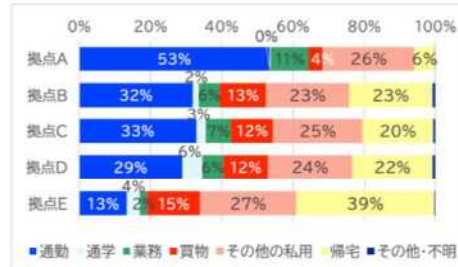


図 拠点来訪者の目的構成の比較例

集計項目：「拠点来訪者の属性」

✓分析に用いるデータの取得方法：「データ集計システムによる任意集計」

- ・「データ集計システム」を用い、集計対象とする地区を定め、性別や年齢階層などの項目をクロスしながら、どのような属性の来訪が多いのかを把握することができます。



✓分析結果例

- ・性別や年齢階層を組み合わせ、拠点ごとの来訪者全体に占める構成比率を算定することで、拠点来訪者の男女構成とともにターゲットとする層が来訪できているのかなどを把握することができます。

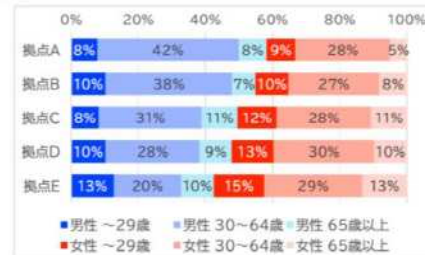


図 拠点来訪者の性・年齢構成の比較例

- ・さらに、性別・年齢階層別に来訪者の目的構成を比較することにより、拠点の来訪を期待するターゲット層の活動の概況も把握することができます。



図 性・年齢階層別にみた目的構成の比較例

² 集中量：ある地域を到着地とするトリップ数を集計したものを示します。

図 3-14 東京都市圏 PT 調査を用いた分析例

出典：駅まち回遊まちづくりの分析の手引き ―データ活用による検討のポイント―
(2021年(令和3年)3月、東京都市圏交通計画協議会)

② 人の動き

■ 歩行者交通量

人の動きを捉える手法としては、歩行者カウント調査[※]を実施することが一般的である。歩行者カウント調査で、路線ごとの歩行者交通量を把握し、歩行者動線としてどの路線が主に利用されているか分析を行う。

また、現状の歩道幅員に対する歩行者交通量も確認し、通行機能として現状の道路空間が十分に機能できているかについても分析を実施することが望ましい。

更に、平日・休日別、時間帯別の歩行者交通量のデータ整理や時間帯別の交通規制等の情報を整理することが望ましい。



図 3-15 歩行者交通量の整理(例)

出典:東武鉄道株式会社が実施した各時間帯における10分間の歩行者交通量調査結果

[※]カウント調査とは、調査地点に調査員を配置して、その前を通過する数をカウンターで記録していく調査手法である。近年では調査員を配置する手法以外にも、定点カメラを設置してカメラの画像解析により通行量をカウントする等、ICT技術を活用した手法も登場している。

■ ビッグデータ（GPS データ等）

ビッグデータ（GPS データ等）は、主に民間事業者が顧客の同意を得て収集したデータを基に、匿名化処理等の加工を施されて販売されている。これらのビッグデータを購入し、可視化の処理を行うことで、歩行者交通量の情報量では示すことができない、人流に関する様々な分析を行うことができる。

歩行者の散策、滞留状況はその一例であり、GPS データの処理を実施することにより、メッシュ単位で散策や滞留が多い箇所を示すこと等ができる。

また、GPS データは時系列のデータとなっているため、例えば特定の箇所を通過した人の前後の動きを可視化することが可能である。どこから当該地にたどり着き、その後どこへ向かうのか等、歩行者動線の詳細な分析を行うことも可能である。

ビッグデータの種類と特徴を表 3-2 に示す。

<留意点>

ビッグデータを構成するデータのの一つ一つは単純なサンプルデータであるため、データ特性を適切に捉え、メッシュ単位に集計してデータを図示する等、偏った解釈を行わないようにデータを適切に整理する必要がある。

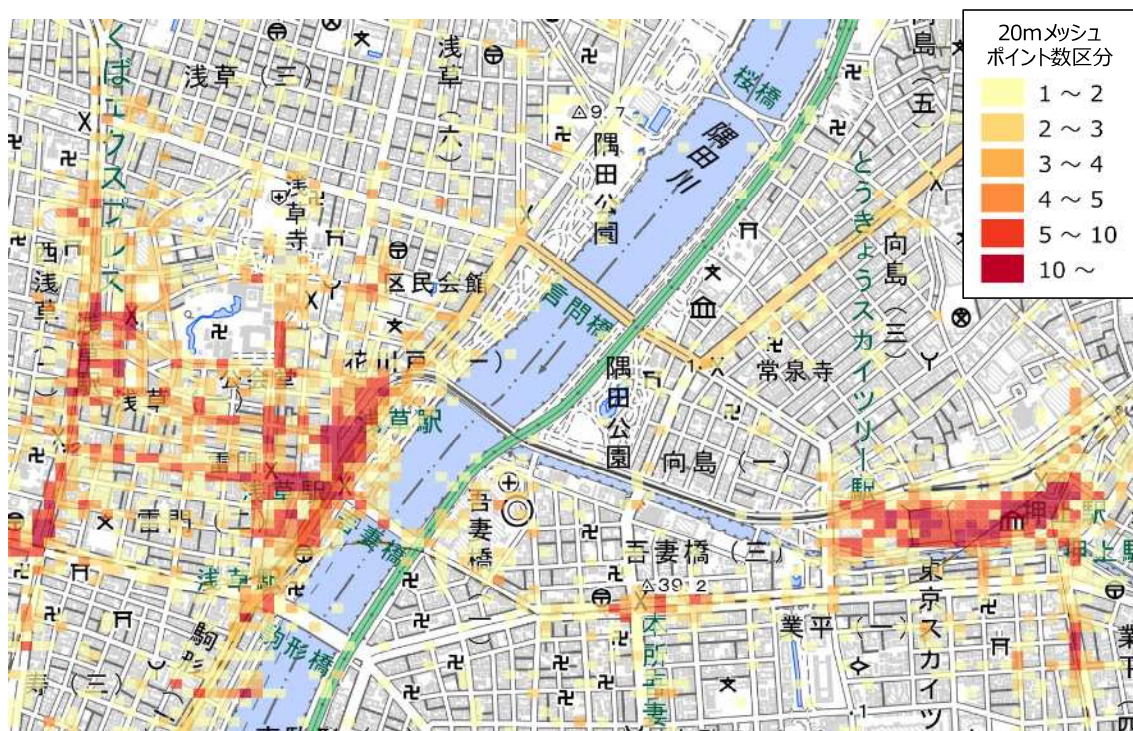


図 3-16 ビッグデータの分析による歩行者の散策状況の整理(例)※

資料:レイフロンティア(2018年10月の1か月のデータ)から作成

※5分以上同一のメッシュにとどまっている歩行者を1ポイントとなるように処理・集計した。

なお、移動データは移動速度等から徒歩、徒歩以外、滞在の判定を行っており、徒歩と判定されたデータを対象に判定を行った。

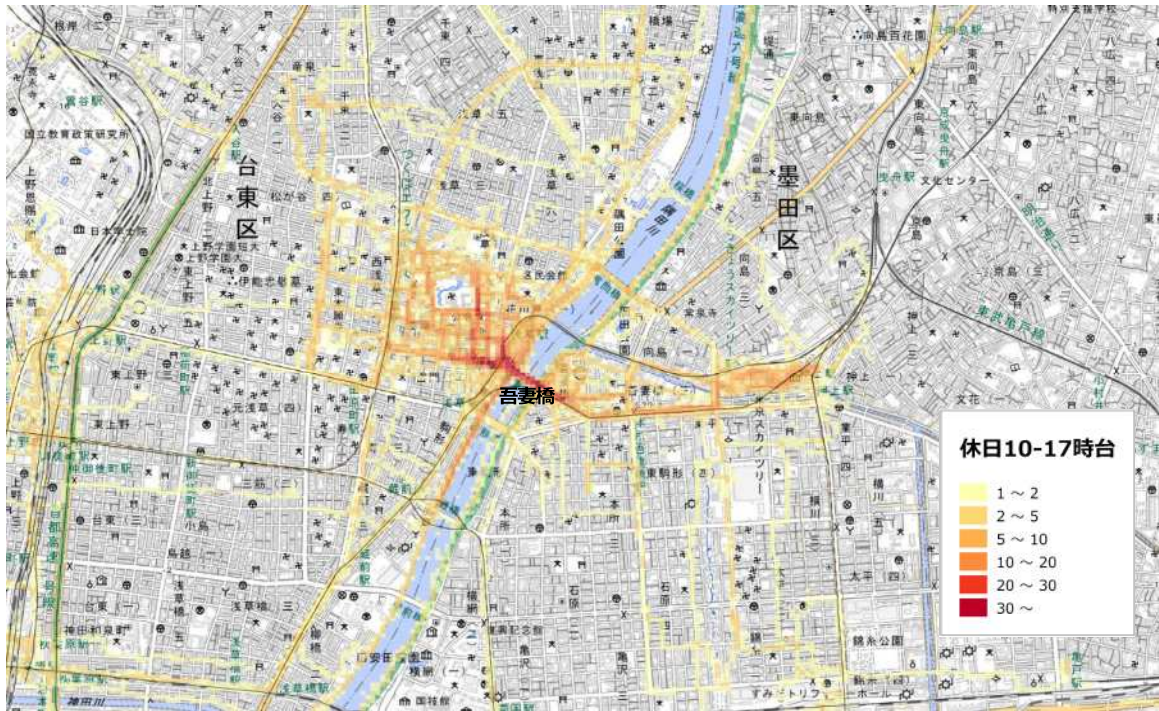


図 3-17 特定箇所を經由した歩行者の回遊動向の分析(例)※

資料:レイフロンティア(2018年10月の1か月のデータ)から作成

※特定個人による複数回の通過による重みがかからないように評価するために、同一人物が複数日にわたり同じメッシュを複数回通過しても1ポイントとなるように処理を行い、正規化されたものとして集計した。

なお、カウント対象は歩行者だが、移動の途中で鉄道等を利用している場合はその区間だけカウント対象から外し、歩行区間のみをカウントしている。

表 3-2 ビッグデータの種類と特徴

データの種類	対象者	位置情報の単位	計測時間 間隔	実施可能な 分析項目	取得先(例)
基地局データ	各キャリアの携帯電話の利用者	基地局単位 数百m～ 数km	1時間	OD分析 (基地局単位) 滞留人口分析	モバイル空間統計 (docomo) https://mobaku.jp/about/
GPSデータ	特定のアプリ利用者	緯度・経度 単位	数秒～ 数分	OD分析 滞留分析 滞在時間分析 経路分析	レイ・フロンティア 株式会社 https://www.rei-frontier.jp/products/

③ 車の動き

■ 自動車交通量、貨物車交通量

当該路線の現状の交通量や混雑状況に対して通行機能を維持するか、地区内の他の路線に通行機能を転換するか等を検討する際に必要となる基礎情報として、地区内の自動車や貨物車の交通量や混雑度等の現状分析及び比較分析を行い、地区内の自動車、貨物車の通行状況を把握する。

地区内の自動車交通の状況を確認するためには、自動車交通量カウント調査を行う方法や全国道路・街路交通情勢調査等を活用する方法がある。

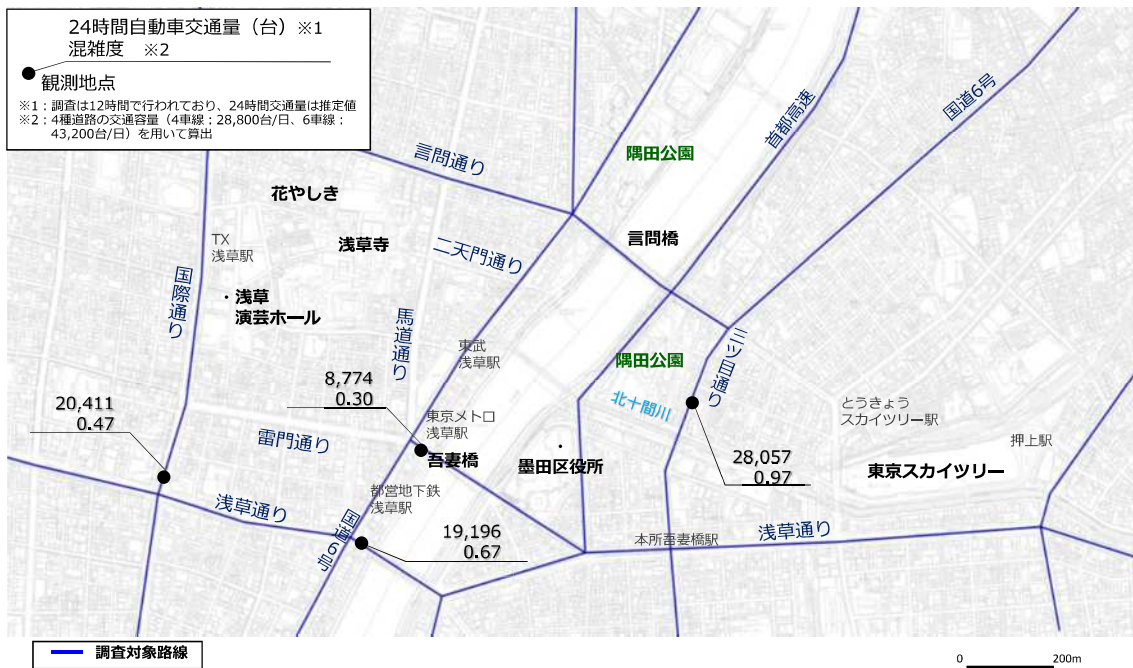


図 3-18 自動車交通量の整理(例)

資料: 全国道路・街路交通情勢調査(H27)から作成

column

混雑度の指標

数値が 1 を下回れば、交通量が処理可能な最大交通量を超えていないことを示し、1 を上回ると交通混雑が発生し、数値が大きくなるほど交通混雑が発生する時間帯が徐々に増加する。

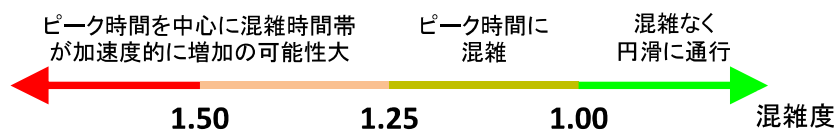


図 3-19 混雑度の指標の見方

■ 路上駐車の実態

路上駐車は車道を1車線分占有してしまうだけでなく、歩行者空間化した路線の景観上の問題となることから、路上駐車が横行している状態にある地区等は、歩行者空間を創出するに当たって必要な対策を講じることが重要である。このため、路上駐車のカウント調査等により、路上駐車の実態を把握する。

また、路上駐車は乗用車と貨物車では分布状況や時間帯による量の変化等が異なることから、それぞれの路上駐車における車両等を確認し、必要な対策を講じるための検討材料とする。



図 3-20 路上駐車実態(乗用車)の整理(例)

資料:警視庁データから作成



図 3-21 路上駐車実態(貨物車)の整理(例)

資料:警視庁データから作成

④ 自転車の動き

■ 自転車交通量

自転車の交通量を各路線で確認し、地区内の自転車交通の現状を分析する。自転車の交通量の確認に当たっては、自転車交通量カウント調査を実施する。

なお、歩行者空間化する路線において、歩行者と自転車が歩道上で混在している状況等が確認される場合、歩行者と自転車の通行空間を分離するか、当該路線における自転車交通の流入を抑制する等の対策を検討する必要がある。

⑤ 交通事故状況

歩行者の交通事故の発生状況について、当該地区の状況を分析する。歩行者ネットワークを検討する地区が、歩行者の交通事故が多発しているエリアである場合は、歩行者の安全対策を積極的に検討する必要がある。

歩行者の交通事故の発生状況は、警視庁の交通事故発生マップを参照することにより、事故の地点や事故が多発しているエリアが判明するため、情報源として活用することが望ましい。

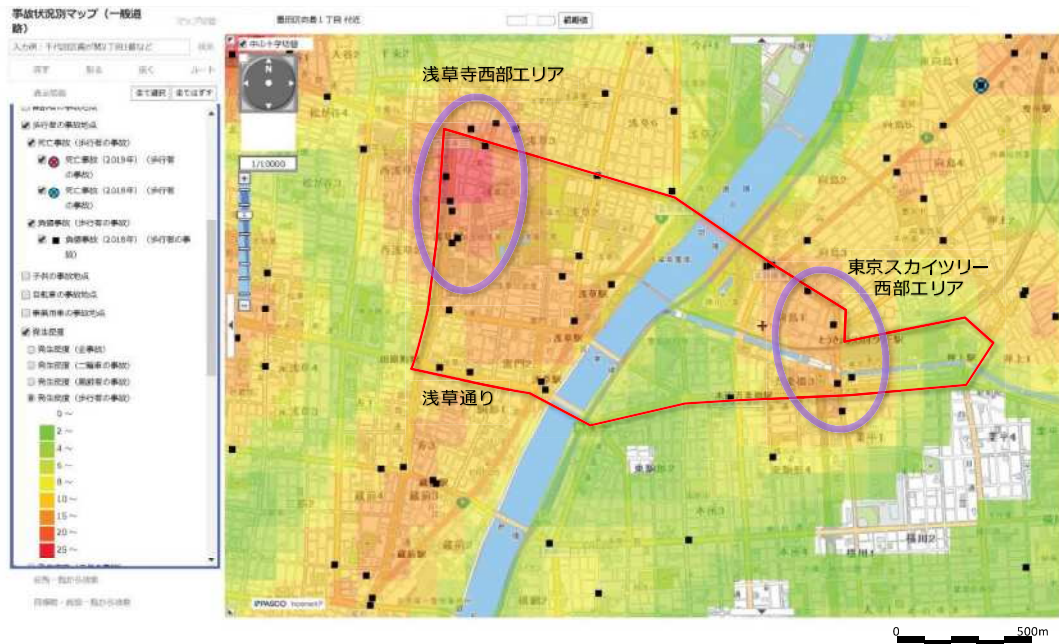


図 3-22 歩行者の交通事故の発生状況(事故地点・発生密度)(例)

出典:警視庁 交通事故発生マップ(<https://www2.wagmap.jp/jikommap/Portal>)(一部加工)

3.3 路線の役割分担

本項では、地区内で歩行者ネットワークを形成していく路線を選定し、これと連動して現状の地区内路線における役割分担の見直しを検討する方法について記載する。

歩行者ネットワークとして選定する路線は、歩行者空間の機能を強化するために、交通機能の再配置の検討が必要となる場合がある。そのため、歩行者ネットワークの形成方針を踏まえて、各交通手段の対応を検討し、既存の交通ネットワークの役割分担の見直しを行う。

(1) 歩行者ネットワークの形成方針の検討

● 路線に与える機能を整理し、当該路線における歩行者ネットワークの形成方針を検討する。

① 歩行者ネットワーク形成の考え方の整理

歩行者ネットワークの形成の考え方の整理に当たっては、交通結節点や主要施設の分布、沿道の土地利用の状況等を下地として、歩道の整備状況と歩行者の通行状況や滞留状況を対比しながら、歩行者の動きをどのようにデザインしていくか、そのために路線に与えるべき機能は何かという視点で検討する。

以下に歩行者ネットワークの形成に当たり取り入れるべき視点を例示する。地区の実情に照らし合わせた視点を整理することが重要である。

■ 回遊性の向上

通行機能を高めたり、歩いて楽しい空間を演出するしつらえを備えたりすることにより、歩きたくなる空間をつくり回遊性を高める。

(例) ・ 歩きやすい歩道幅員の確保 ・ 適度な緑陰を創出

■ 滞在性や快適性の向上

沿道の土地利用等を踏まえて、まちと一体となるようなしつらえを備えることにより、居心地が良い空間をつくり滞在性や快適性を高める。

(例) ・ 歩行者空間の高質化や沿道土地利用、建物と一体となったデザインの空間を創出

■ にぎわい空間の創出

道路空間のスペースを活用してにぎわい活動を行う空間を創出し、地区の活性化を図る。

(例) ・ 店舗の軒先空間を活用して、テラス席や物販スペースとして活用
・ イベント開催が可能なスペースを確保し、定期的なイベントに利用

■ 滞留空間の創出

多く訪れる来訪者のための滞留空間を確保し、混雑による滞在快適性の低下を防ぐ。

(例) ・ 観光地における写真撮影等の需要に対応できる広い幅員の歩行者空間を確保

② 歩行者ネットワークの形成方針

前項で整理した歩行者ネットワーク形成の考え方に基づき、歩行者ネットワークの形成方針を取りまとめる。歩行者ネットワークの形成方針にはネットワークの全体像を示すほか、各路線に与える機能について、その分担を明示する。

各路線について、現状の機能で不十分である路線については、「4. 手順② 路線ごとの歩行者空間の創出」(p.39以降を参照)に基づき、歩行者空間の創出の検討を行う。

なお、歩行者空間の創出の検討を行う路線が複数存在し、取組に当たり優先順位を検討する必要がある場合には、「①歩行者ネットワーク形成の考え方の整理」で路線を選出する際に整理した視点を活用して、より必要度が高い路線の取組から進めていくことが考えられる。



図 3-23 歩行者ネットワークの形成方針図(イメージ)

(2) 交通ネットワークの形成方針の検討

● 歩行者ネットワークの形成方針における交通ネットワークへの影響を検証し、対応を検討する。

各交通手段に対して取るべき対応の検討においては、自動車、自転車の地区内での動きや地区周辺の路線の状況（幅員や車線数等の交通容量に関する状況）、駐車場・駐輪場の配置や収容可能台数、路線バス等の公共交通サービス等の提供状況を踏まえ、実効性のある対応策となるように検討することが重要である。

以下に各交通手段に対する対応策を例示するが、以下の対応策に限定することなく、地区の実情に照らし合わせて工夫した対応策を検討することが重要である。

① 自動車・荷さばき車両に対する検討

(例)

- ・ 地区内への自動車流入を抑制する自動車ネットワークの形成
- ・ フリンジ駐車場※の確保
- ・ 荷さばきルール（荷さばき車両の駐車の時間帯規制等）の作成や荷さばき駐車場の確保
- ・ 共同配送の推進による荷さばき車両の削減 等

② 自転車に対する検討

(例)

- ・ 地区内への自転車流入を抑制（自転車走行の禁止）する自転車ネットワークの形成
- ・ フリンジ駐輪場の確保
- ・ 歩行者空間での自転車ルール・マナー（押し歩き等）の作成・徹底 等

③ 路線バス等に対する検討

(例)

- ・ 路線バスのルート変更
- ・ トランジットモール化の推進（路線バス等の公共交通サービスの走行空間のみ確保） 等



図 3-24 交通ネットワークの形成方針図のイメージ

※フリンジ駐車場とは路外駐車場を特定エリアの外側に配置し、特定エリア内への自動車の乗り入れを抑制するように計画するもの。

3.4 交通需要と交通容量の比較分析

- 「3.3 路線の役割分担」で検討した交通ネットワークに対して、将来への影響を分析する。

周辺路線への影響が広範囲に及ぶことが懸念される場合は、全国道路・街路交通情勢調査の OD データ等を活用した交通量配分を実施し、交通量の変化や混雑度等の影響が過大とならないか確認を行う。

また、交通シミュレーションを実施することで、車両 1 台 1 台の動きを時々刻々と表現することができ、路線内のどこでどのような渋滞が発生するか等、マイクロレベルの課題を把握することが可能である。特に影響が大きいと考えられるエリア等に限定して交通シミュレーションを実施することで、地区内に生じる交通課題をより詳細に把握することも有効な手法である。

表 3-3 交通需要と交通容量の比較分析の手法

分析手法	概要	可能な分析
交通量配分	OD データから車両 1 台 1 台の経路をネットワーク上に配分し、路線ごとの 1 日当たりの交通量等を算出	<ul style="list-style-type: none">・ 1 日当たりの交通量変化の分析・ 1 日当たりの混雑度変化の分析・ 1 日当たりの旅行速度変化の分析
交通シミュレーション	車両 1 台 1 台が道路上の車線を走行する挙動を再現	<ul style="list-style-type: none">・ 渋滞発生箇所における渋滞長への影響分析・ 交差点改良による車両の挙動への影響分析・ 信号現示の見直しの影響分析 等

3.5 駐車需要と駐車場容量の比較分析

- 「3.3 路線の役割分担」で検討した交通ネットワークに対して、駐車場の需給バランスを検証する。

3.3 で検討した交通ネットワークの形成方針により、地区内の駐車需給バランスに一定の影響が及ぶことが考えられる。収容可能台数を超える駐車需要が地区内の特定箇所に集中する事態にならないよう、交通ネットワークの形成方針を加味した駐車需要を推計した上で、時間貸し駐車場等による収容可能台数を比較し、交通ネットワークの形成方針を検討するエリアにおける駐車場の需給バランスの確認を行う必要がある。

駐車需要の推計については、現況の地区内の駐車台数の実態調査や東京都市圏 PT 調査の結果を活用した駐車需要推計による駐車需要台数データを基に、交通ネットワークの形成方針による駐車需要の転換を推計して算出し、既存駐車需要に加算して推計量を把握する。

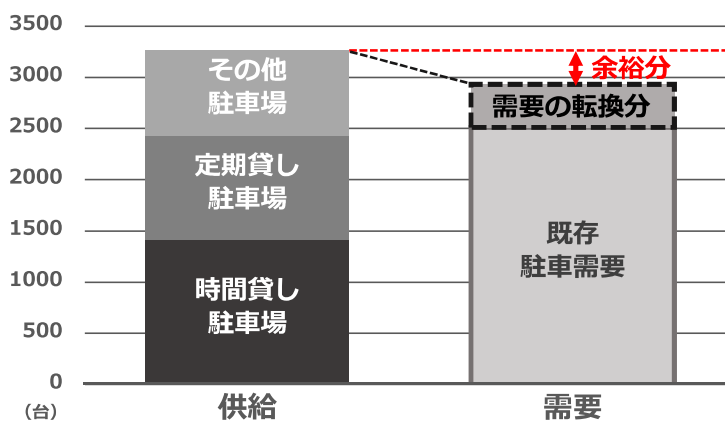


図 3-25 ピーク時の駐車需要と駐車場容量の比較(例)

また、特定箇所の駐車需要が収容可能台数を超える可能性があるかを簡易的に把握する方法として、公益財団法人東京都道路整備保全公社が提供している時間貸し駐車場検索サイト「s-park」の駐車場の満空情報を活用することも考えられる。地区の駐車需要がピークに達する時間帯における時間貸しの満空情報を確認し、満車となっている駐車場が集中している箇所は、駐車場の不足がより深刻化する可能性があるため、特に注意を払う必要がある。

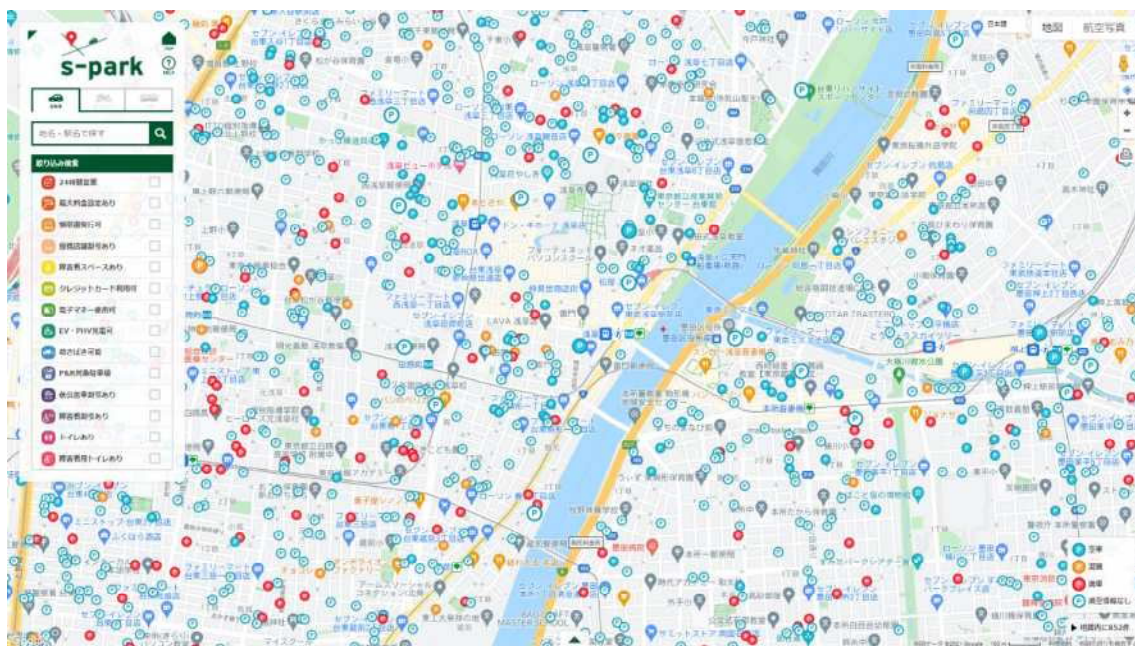


図 3-26 s-park における時間貸し駐車場の満空情報

出典:s-park ホームページ

3.6 駐車対策に関する検討

- 「3.3 路線の役割分担」で検討した交通ネットワークについて、駐車場の歩行者ネットワークへの影響を検証し、対応を検討する。

歩行者を中心とした道路空間を創出するエリアにおいては、自動車の流入を抑制するためにエリアの周縁部に路外駐車場を集約して配置し直すことが重要である。

また、歩行者空間で歩行者と自動車が交錯する機会を減らすために、駐車場の出入口は歩行者を中心とする道路に設置しないように配慮される必要がある。

これらの視点を持った駐車場の配置の適正化や出入口規制について検討を行う。

<留意点>

駐車対策は面的な配置の適正化以外にも、時間帯規制の導入等の対策も検討しうるため、歩行者空間を創出する路線に対して、総合的な駐車対策を検討することが重要である。

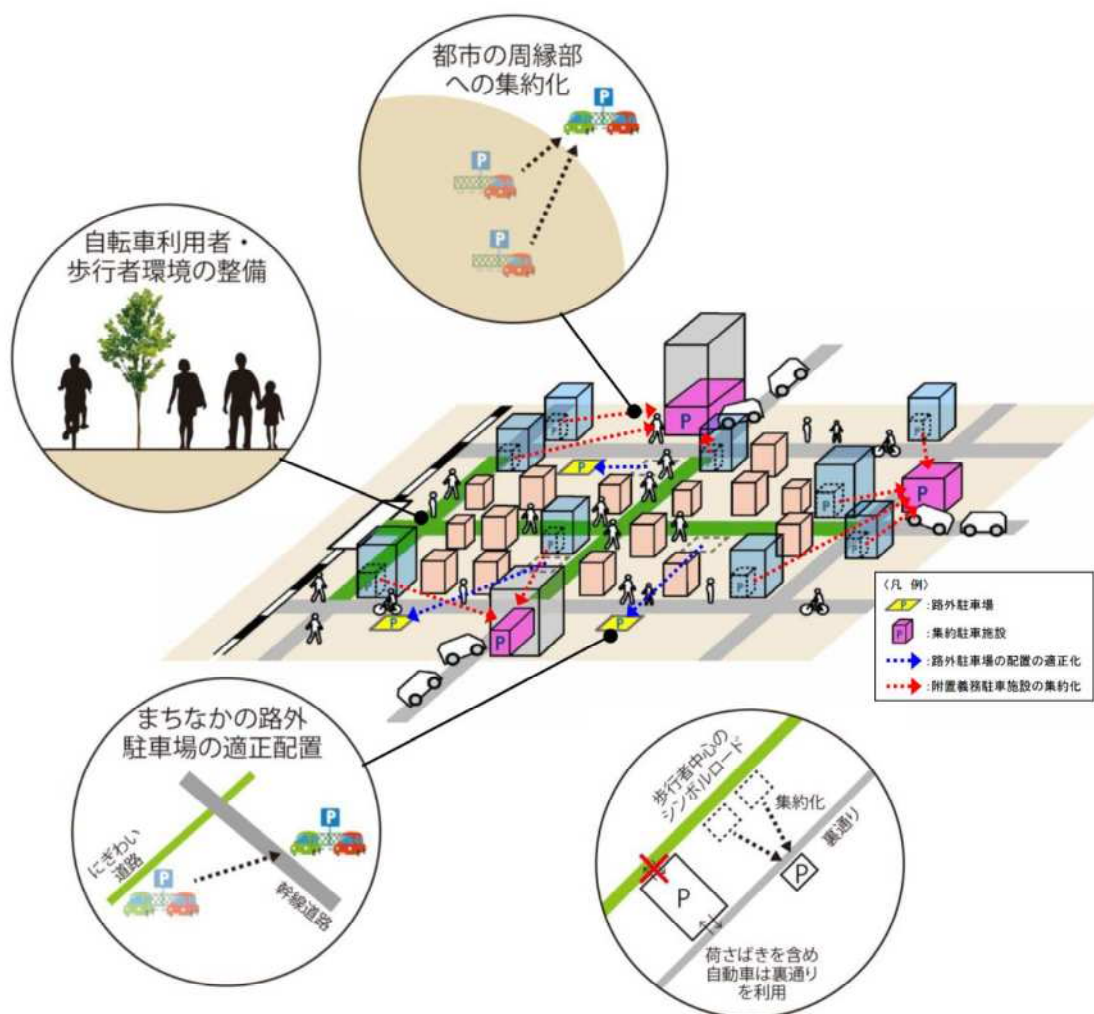


図 3-27 駐車施設の配置の適正化や出入口規制等のイメージ

出典: まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン(基本編)(平成30年7月、国土交通省)

駐車場の配置の適正化や出入口規制においては、表 3-4 に示す取組の実施が検討されるため、適用条件を確認し、取組の実施に向けた検討を行う。

表 3-4 駐車対策における取組

取組	駐車対策の内容		適用条件	実施事例
	配置の適正化	出入口規制		
駐車場地域ルールへの導入	○	○	駐車場整備地区の指定	東京都豊島区
都市再生駐車施設配置計画の策定	○ *附置義務 駐車場が対象	—	都市再生緊急整備地域の指定	東京都千代田区内神田一丁目周辺地区
滞在快適性等向上区域(都市再生整備計画)の指定	○	○	都市再生整備計画の策定	(熊本県熊本市) [※]
駐車場配置適正化区域(立地適正化計画)の設置	○	○ *出入口の集約等も検討しうる	立地適正化計画の策定	長野県松本市
駐車機能集約区域(低炭素まちづくり計画)の設定	○ *駐車場の集約化が趣旨	—	低炭素まちづくり計画の策定	東京都港区

※熊本市では、滞在快適性等向上区域は指定済みであるが、駐車場法(昭和三十二年法律第百六号)第4条に基づく「まちなか駐車場適正化計画」を令和2年12月に仮策定している状況であり、令和4年4月頃の本策定に向けて、駐車場の配置適正化の施策に関する条例の策定・改定における検討等を行っている段階である。

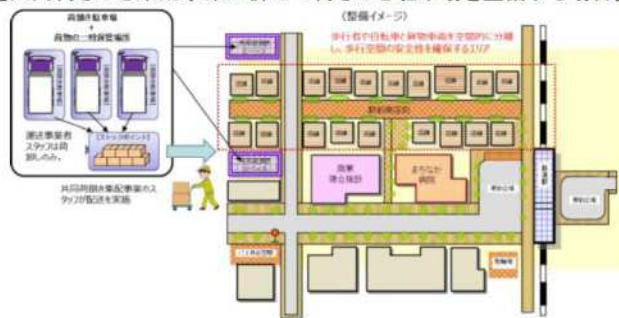
column

荷さばき駐車対策

荷さばき駐車対策に対する支援制度

共同荷さばき集配事業の導入と併せた共同荷さばき駐車場の整備等の取組に対して、都市・地域交通戦略推進事業による支援を活用することが可能である。

【共同荷さばき集配事業に併せて荷さばき駐車場を整備する場合】



【従来の荷さばき駐車場の場合】



図 3-28 支援を活用した荷さばき駐車場の整備イメージ

共同荷さばき集配事業の実施事例(東京都武蔵野市吉祥寺地区)

中心市街地の商店街約 2,000 店舗を対象として、共同集配事業を含めた複合的な荷さばき施策を実施している。共同集配事業においては、事業者 1 社が台車等で荷物を店舗にまとめて運ぶことで、荷さばき車両の駐車台数やエリア内の通行を減少させている。

出典: まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン(基本編)(平成 30 年 7 月、国土交通省)

3.7 歩行者空間を創出する路線の選定

以上の検討により、歩行者空間を創出する路線の選定を行う。

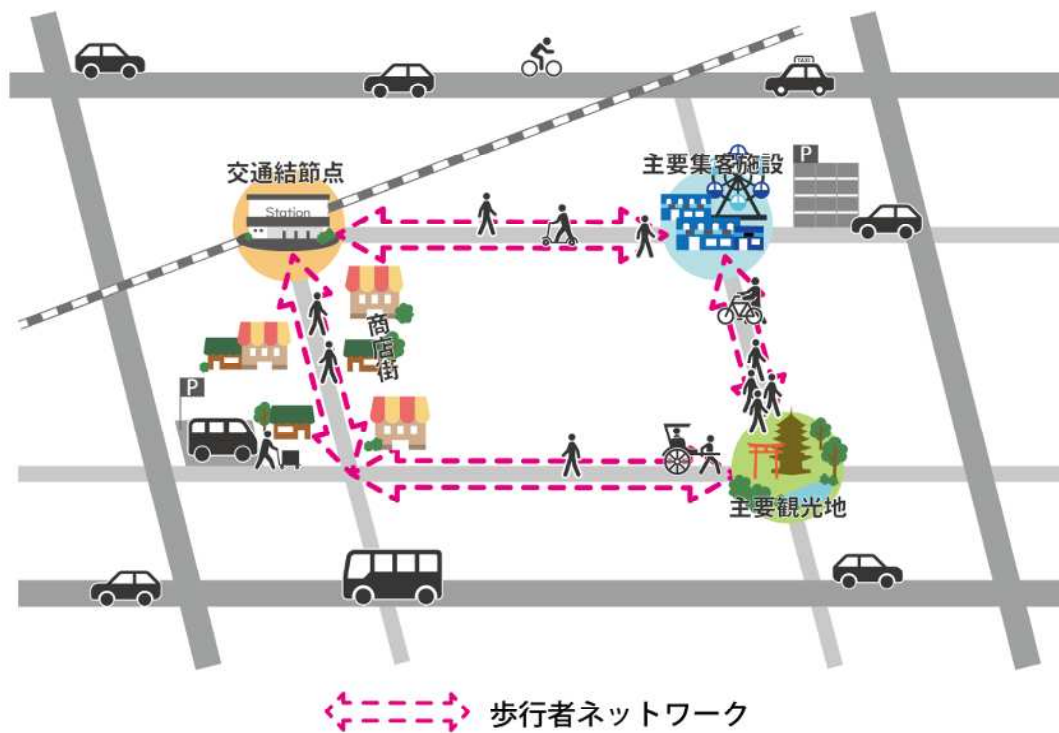


図 3-29 歩行者空間を創出する路線の選定図(イメージ)