

道路都市再生部会とは

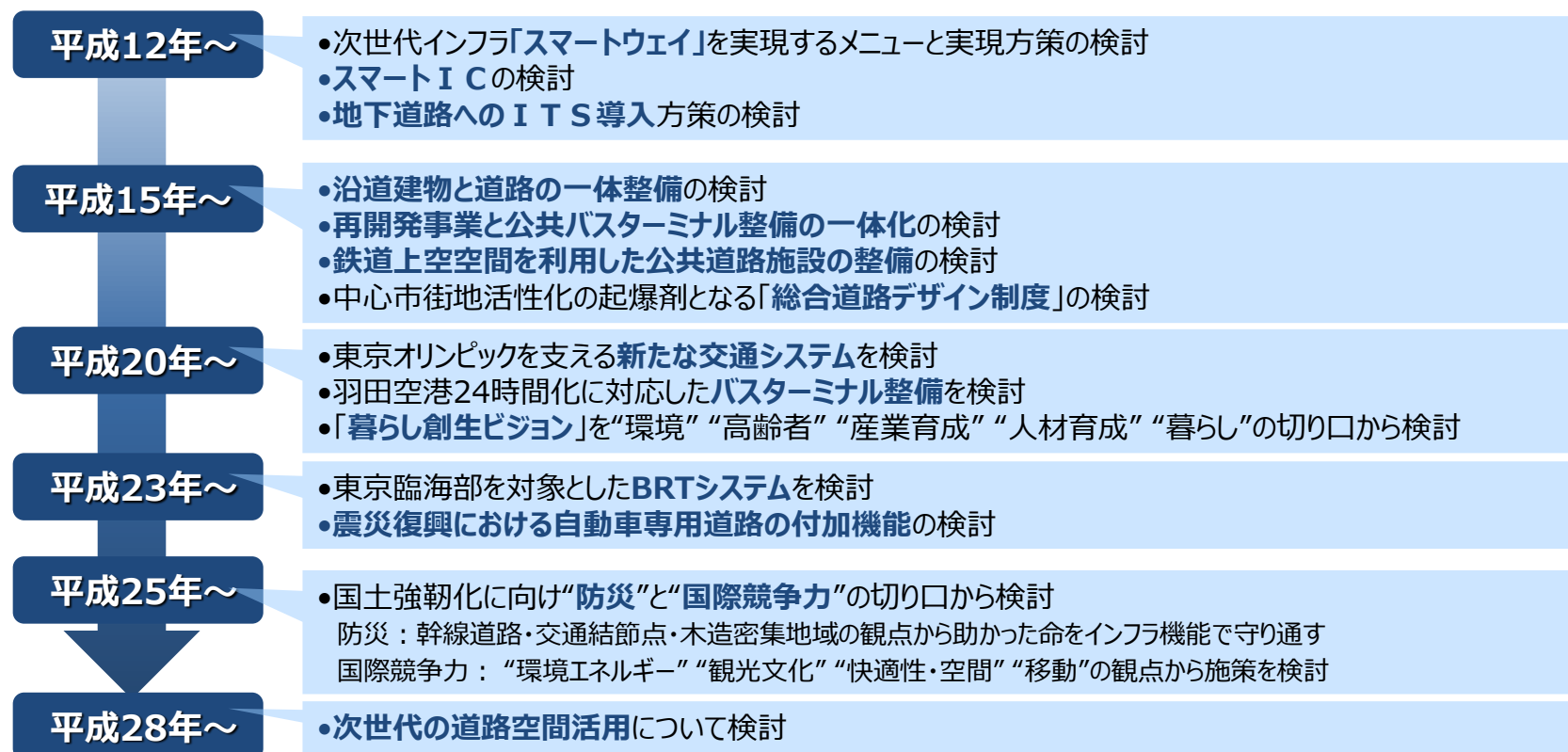
道路都市再生部会の概要

1.道路都市再生部会とは

時代に即した道路や都市などの社会インフラのあるべき姿や都市の活性化に向けた街・人・くらしの新たな仕組みについて議論を行っており、これまで132回にわたり開催

- 参加者：ゼネコン、建設コンサルタント（賛助会員）
- 事務局：（一財）道路新産業開発機構

2.沿革



道路都市再生部会の概要

3.これまでの主な成果

平成12年～

スマートIC：仕様や運用を検討

- 道路都市再生部会にて、スマートICの基本的な仕様や運用を整理
- 平成16年からの社会実験、平成18年度からの本格運用につなげる

SA・PA接続型



三芳スマートIC（関越自動車道）



本線直結型



水戸北スマートIC（常磐自動車道）



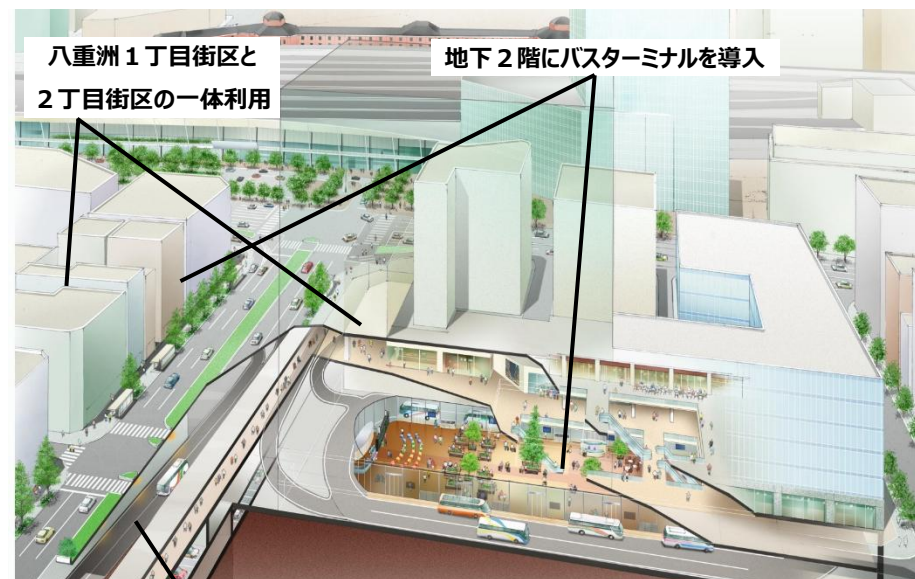
画像出典：国土交通省HP

平成15年～

再開発事業と公共バスターミナル整備の一体化
：八重洲バスターミナルの検討

平成15年より検討を開始して以降、何度か全体の検討テーマが変わりながらも、題材の1つとして八重洲バスターミナルの検討が引き継がれ、平成23年度頃まで継続して検討

- 平成19年度～：東京都との意見交換会を複数回実施
- 平成20年度～：中央区との意見交換会を複数回実施
- 平成21年度：URから業務を受託し、検討を深度化



八重洲通りの地下空間を活用

道路都市再生部会の概要

3.これまでの主な成果

平成23年～

震災復興・防災検討会：東日本大震災を受け、早期復旧・復興に資する技術提案を実施

● 早期復旧・復興に資する約30の技術を参加者から募集・整理

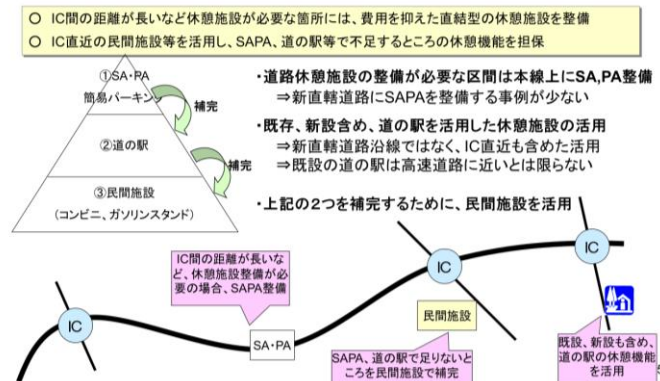
● 宮城県、岩手県、福島県毎に課題整理・対策検討を行い、東北地方整備局へ提案

カテゴリー	主なキーワード	アイデア
1. まちづくり、“まち”の再構築		
(1)市街地形成	漁港再生	1)民間活力の導入による津波フリー漁港等併設エネルギー自給型総合市街地再生事業
	建物構造、建物配置	2)再生エネルギーの利用を主体とした漁業基地再生
	動産型応急住宅	3)津波に強い建物配置
(2)がれき、汚染土壌処理	土壌汚染、堰堤	4)動産型応急住宅による市街地復旧
		5)大型土嚢を使用した堰堤の構築
2. 物流機能・交通機能の整備		
(1)新たな交通手段の整備	シェアリング	6)なんでもシェアリング
	コミュニティサイクル	7)仮設市街地におけるカーシェアリングへの取組み
	デマンド交通、BRT、路線バス	8)コミュニティサイクル
		9)デマンド交通システム「コンビニル」
		10)南三陸町と登米市を結ぶ震災対応デマンドバスの運行
		11)路線バス、デマンドバス、BRTによるまちの再生

(一部抜粋)



● 三陸自動車道等の新直轄道路における休憩施設の考え方を提案



道路都市再生部会の概要

3.これまでの主な成果

平成25年～

国土強靱化：「防災」「国際競争力」の2つの切り口から、首都東京のあり方を議論

※本資料では、「防災」のテーマについて紹介

検討体制

首都圏が大規模災害に直面することを想定した、交通機能や都市機能のリダンダンシーの確保に向けた必要インフラについて、ハード・ソフト両面から検討

国土強靱化・防災WG

●サブWG1：幹線道路

●サブWG2：交通結節点

●サブWG3：木造密集地域

背景・課題認識

- **東日本大震災の教訓を活かす**：災害に上限なし、想定外を想定しておくことの重要性
- **防災の視点を含めた社会資本全体の急速な老朽化への対応**：高度成長期に整備されたインフラの老朽化への対応
- **東京の耐災害性の向上**：東京一極集中構造の脆弱性、首都直下地震の切迫性への対応



- 首都東京の強靱化に向けた検討は、多岐に渡るため、建設コンサルタントやゼネコンなどが持つ都市・交通インフラに関する高度な知見を活かすことが必要。
- 中長期的視点から、東京の持続可能な社会インフラの整備に対する提言が必要。

最終目標：地震発災直後に助かった命は、インフラ機能で守り通す

道路都市再生部会の概要

3.これまでの主な成果

国土強靱化：「防災」「国際競争力」の2つの切り口から、首都東京のあり方を議論

※本資料では、「防災」のテーマについて紹介

平成25年～

検討概要

地域に受け入れられる 延焼遮断帯の提案

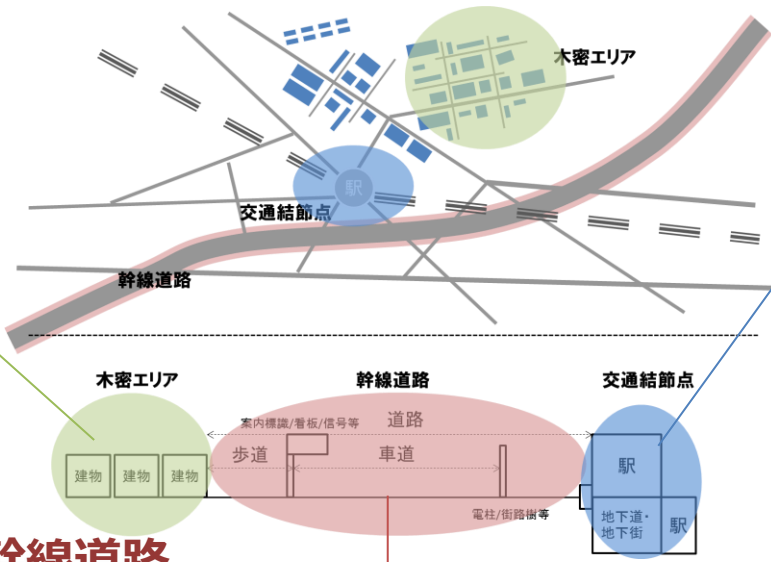
木造密集地域の改善・解消に当たり、延焼遮断帯の整備が考えられるが、コミュニティの分断等、地域に受け入れられない状況。そのため地域コミュニティにも配慮した柔軟な道路空間に着眼。

延焼遮断帯形成により道路空間を柔軟に活用

防災性の向上	地域活力の維持・向上
延焼予防 (事前防災) ・不燃化まちづくり ・地域や周辺と協働した防災体制の強化(協定締結、共助)	・地域コミュニティの維持・形成 ・まちの賑わいを創出 ・まち並み景観の向上 ・生活の質の向上 ・移動の質の向上 ・人口減少社会への対応
延焼被害の軽減 (減災) ・火災の延焼防止 ・消火・救助活動の迅速化	

延焼遮断帯を活用して「地域の魅力」を高める

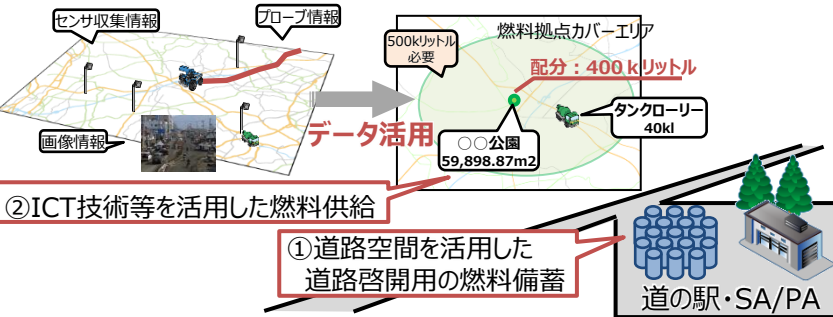
木密エリア



幹線道路

命を守るための迅速な幹線道路機能の確保

道路啓開にあたり、多くのがれきを撤去・運搬・処理するため、多くの作業者を稼働させることが必要。そのための燃料確保に着眼。



交通結節点

交通トリアージによる 交通結節点における混乱の低減

災害時には交通機関が一時的に運行停止し、多くの人が情報や移動手段を求めて交通結節点に滞留し、混乱する。避難者等へ安全な待機・避難の仕組み・ルールに着眼。

交通トリアージのイメージ

・「交通属性」と「人の属性」によって被災者を分類し、避難先種別を決定

優先度	対象イメージ
第1	・待機時間に関係なく、避難先にて、支援や備品など十分な対応が必要な人 ・軽微な治療が必要な人
第2	・ある程度の期間、避難が必要な人で、支援や備品がある程度必要の人 ・ほぼ治療が不要な人
第3	・一時的な避難が必要な人で、支援や備品がほとんど必要ない人 ・治療が不要な人
第4	・自宅が徒歩圏内の人で、徒歩にて帰宅が可能の人

・帰宅先の方角別にレイヤーを想定し、さらに駅周辺の場所を分類
・避難場所ごとに、備蓄・支援計画、提供情報、救援動線計画などを策定

道路都市再生部会の概要

3.これまでの主な成果

平成28年～

次世代モビリティと道路空間：今後の道路のあり方、次世代モビリティの活用を検討

検討体制

今後の道路のあり方、次世代モビリティの活用を検討

次世代モビリティWG（WG 1）

具体地域でのケーススタディを検討（都市部/地方部）

都市再生WG（WG 2）

地方創生WG（WG 3）

背景・目指す姿

●ネットワークを中心とした従来の道路の考え方

- ・自動車の移動を中心とした考え方
- ・計画交通量等で構造が決定する道路構造令

●昨今の社会背景

ウィズコロナ/アフターコロナの考え

次世代モビリティへの対応

激甚化する自然災害への対応



●道路に求められる新しい考え方

○従来の線の整備から面的整備へ「**ゾーンを単位とした道路空間のイノベーション**」

・生活道路や商店街等での**人を優先にした道路空間**

-トランジットモール、流入制限など

・**沿道を含む空間の利用**（民地の有効活用）

-シームレスな乗換拠点、次世代モビリティのデポ など

・空間の質を高める**道路空間の柔軟な運用**

-時間毎の道路空間シェア、沿道施設との連携 など



高齢者、障がい者、外国人…すべての人が安心して暮らせる（出歩ける）街を、
“道路を変えること”、“次世代モビリティの活用”で作り出す

道路都市再生部会の概要

3.これまでの主な成果

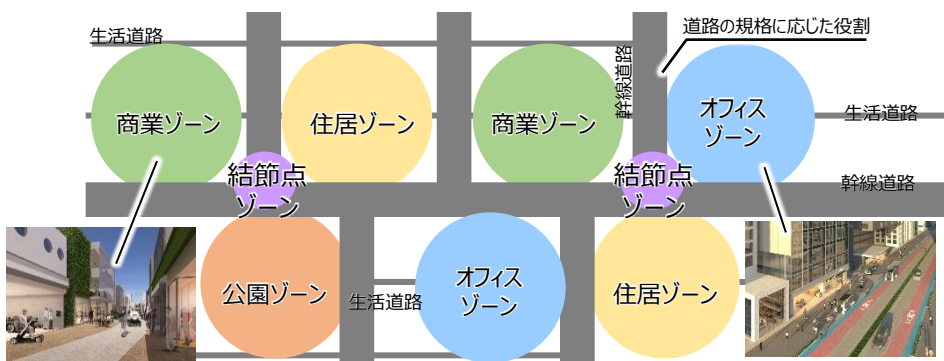
平成28年～

次世代モビリティと道路空間：今後の道路のあり方、次世代モビリティの活用を検討

検討概要

- 道路空間 + 都市空間を「ゾーン」と定義し、今後の道路空間のあり方について議論

- ✓ 約 1 km程度で幹線道路に囲まれた区域と定義
- ✓ ゾーン内は歩行者優先の考えを基本とする
- ✓ ゾーン内に必要な機能は、区域内の主たる用途（住居、商業等）に応じて定める



ゾーン	今後の使われ方
①オフィスゾーン	基本的にはオフィスワーカーを支えるゾーンだが、朝とそれ以外の時間帯で利用者が異なるため、必要となる機能が時間帯ごとに可変なゾーン
②住居ゾーン	住宅地で子供・高齢者が安心・安全に通行、滞留、通学や路上で遊ぶことのできる交流空間・ゾーン
③商業ゾーン	歩行者中心の安全かつ買物がしやすい空間を持ったゾーン
④結節点ゾーン	鉄道、バス、タクシー、自家用車、自転車、パーソナルモビリティ等の移動手段や周辺施設との連絡を便利にし、たまり場的な快適な空間を提供するゾーン
⑤公園ゾーン	歩行者が休憩や散策しながら移動でき、まちの魅力・賑わい・憩いを創出し、道路を支えるゾーン

- 新たな使われ方・ニーズを実現するための考え方として、時間的・空間的な変化に合わせた多様な使い方が可能な「多目的道路」という新たな区分を追加

- ✓ 従来の種級区分に存在する交通量等には依存しない区分とする
- ✓ 時間帯別の運用を可能とする
- ✓ 機能性、ネットワーク性を高めるようゾーン毎に指定することを推奨

実現させるための位置づけ(案)とメリデめの整理

	位置づけ	メリット	デメリット
道路法上の道路として扱う	道路構造令で位置付ける	・既存道路との棲み分け ・拠り所になるため、普及が進む	・既存道路との分断が進む ・交通量に依存してしまう(イメージが根強い)
	条例で位置付ける	・自治体(県・市等)の都合で柔軟に運用できる	・管理者(県・市等)によって運用がバラバラだと利用者側が混乱する
道路法上の道路以外として扱う	その他関連法令との整合 ・道路交通法 ・道路車両運送法 ・都市計画法 ・都市公園法 等	・従来の道路空間と併せた一体的な空間運用が可能	・従来の道路については扱えない

● 都市部、中山間部を対象にケーススタディ

