

尾張旭市 生活道路整備基本計画

～ひと中心の「暮らしのみち」を目指して～

策定：令和6年4月

計画期間：令和6年度～令和15年度

尾張旭市

目次

1 背景と目的

1-1 背景	1
1-2 目的	5

2 推進方針

2-1 計画の推進について	6
---------------------	---

3 現状と課題

3-1 本市の道路整備状況と課題	9
3-2 市民の意向による課題	15
3-3 課題の整理	16

4 生活道路基本計画

4-1 目指す姿	17
4-2 整備目標	18
4-3 推進対策	19
4-4 実現に向けて	21
4-5 持続可能な推進体制	25

資料編

資料-1 【地区対策】(仮)暮らしのみち整備 地区の実施について	26
資料-2 【個別対策】狭あい道路拡幅整備の 実施について	35

用語集

用語集	41
-----------	----

1 背景と目的

1-1 背景

1-2 目的

1 背景と目的

1-1 背景

(1) 道路を取り巻く環境

📍 身近な生活道路を利用する歩行者の交通安全対策が課題となっています

近年、我が国の交通事故件数は減少傾向にあります。生活道路における減少率は、幹線道路と比べ小さいものとなっています。また、交通事故死者数の割合は、歩行中(約35%)が最多となっており、欧米諸国と比較すると、歩行中の交通事故が多いのが特徴です。

さらに、歩行中の交通死亡事故は、約半数が「自宅から500m以内」で発生しており、身近な生活道路を利用する歩行者の交通安全対策が求められています。

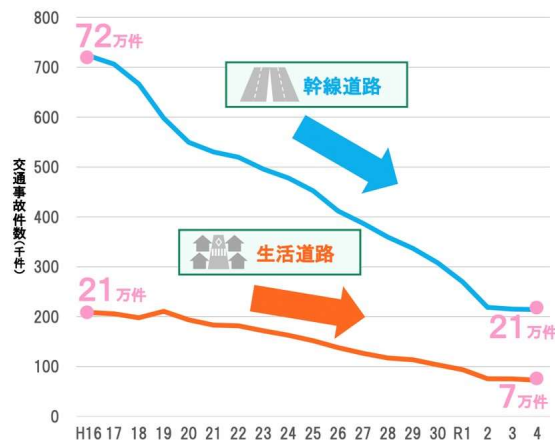


図. 道路種別の交通事故件数の推移

(出典:「生活道路の交通安全対策ポータル」)

(令和5年10月、国土交通省)

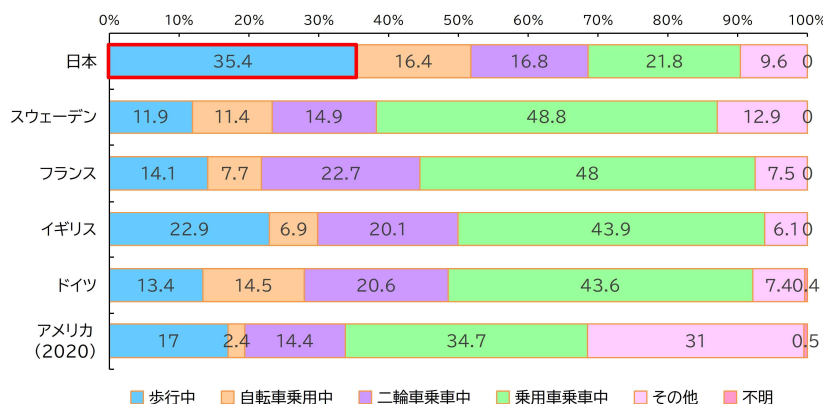


図. 日本と欧米諸国の状態別交通事故死者数の構成率 (令和3年)

(出典:「令和5年版交通安全白書」(内閣府))

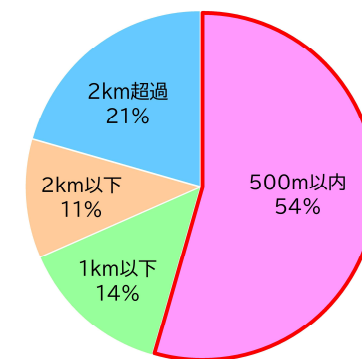


図. 自宅からの距離別死者割合 (歩行中)

(出典:「令和5年警察白書 統計資料」)

通学路における交通安全対策が必要とされています

平成24年4月、京都府亀岡市において、登校中の児童の列に自動車が入り込む交通事故が発生したことをはじめ、登下校中の児童などが死傷する事故が発生しています。このような事態を受け、文部科学省、国土交通省及び警察庁が連携し、通学路の交通安全の確保に向け、定期的な「通学路の合同点検」と対策、効果の把握が、現在まで続いています。

さらに、令和3年には、定期的な合同点検に加え、全ての公立小学校などが通学路の危険箇所のリストアップを行う「緊急合同点検」が実施されるなど、通学路の交通安全確保への取組が加速しています。

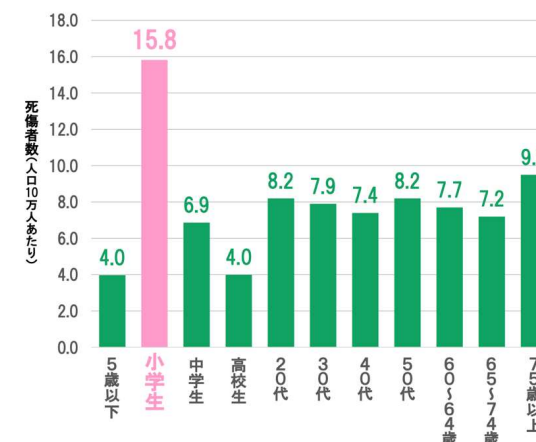


図. 生活道路の人口あたりの死傷者数(令和4年)

(出典:「生活道路の交通安全対策ポータル」(令和5年10月、国土交通省))

未就学児の移動経路における交通安全対策が求められています

令和元年5月、滋賀県大津市において、歩道を通行中の園児らが死傷する交通事故が発生しました。これを受け、内閣府、文部科学省、厚生労働省、国土交通省及び警察庁が連携し、未就学児を中心とした子どもが日常的に集団で移動する経路の安全確保方策を早急に取りまとめ、対策を講じることとしました。今後、未就学児の移動経路の交通安全対策も、さらに促進されるものと考えられます。

バリアフリー化をはじめ、質の高い歩行空間の形成を目指しています

超高齢社会を迎え、高齢者、障がい者の社会・経済活動への参加機会の確保が一層求められていることから、誰もが安全で安心して参加できる社会を形成することが、重要な政策課題となっています。平成18年には「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(以下、「バリアフリー新法」)、令和2年にはその一部を改正する法律が制定され、より一層のバリアフリー化が推進されています。

また、国土交通省では、バリアフリー新法に基づく特定道路の基準として「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令」を定め、高齢者、障がい者などをはじめ全ての利用者のニーズに合った、より質の高い歩行空間の形成を目指しています。

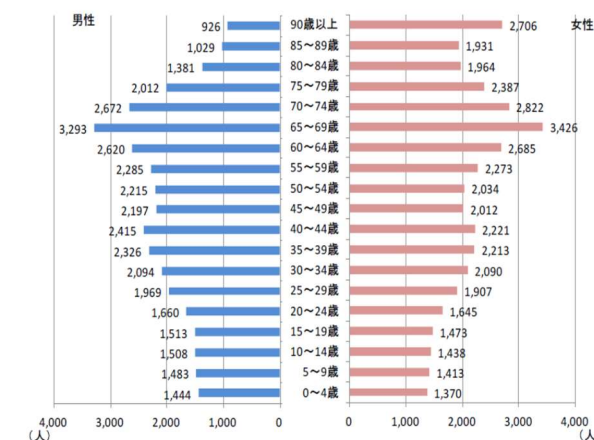


図. 老年人口が増加する市人口ピラミッド(2040年)

(出典:「尾張旭市人口ビジョン」(平成28年3月))

(2) まちづくりの意識変化

▶ まちなかは「車中心」から「ひと中心」へ

令和元年6月、国土交通省は新たな時代のまちづくりの方向性として「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成を目指し、「ウォーカブルなまちなか」の推進を発表しました。まちなかを「車中心」から「ひと中心」の空間へと転換し、人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げられる場へと改変する取組が進められています。

これを推進するため、令和2年には「まちなかウォーカブル推進事業」が創設され、まちなかの道路や公園、広場などを整備、修復・利活用等に資する取組に対して、国の支援制度が始まりました。



図. 安全性や快適性が確保された生活道路

(出典：「2040年、道路の景色が変わる」(令和2年6月、国土交通省))

▶ 住まい周辺の道路が「より生活に密接した道路」へ

コロナ禍の感染拡大防止策の一つとして、働き方は通勤を抑制するためのリモートワークが推進され、在宅勤務の人や家の近くのシェアオフィス、コワーキングスペースで働く人も増えました。休日も、多くの人々が密集する大都市中心部の商業集積地を避け、家の近場で小さくても素敵なお店を探したり、アウトドアのレジャーを楽しむ人が増えています。このように、住まい周辺の生活道路が、ワークスタイルやライフスタイルと、より密接・身近なものへと変化しており、重要なものとして取り扱われるようになっていきます。

令和2年6月に国土交通省が提言した「2040年、道路の景色が変わる」では、ポストコロナの新しい生活様式や社会経済の改革も見据えながら、道路にコミュニケーション空間の機能を再び持たせることを目指しています。これは「人々の幸せの実現」を道路政策の原点として、ヒト・モノ・サービスの移動の効率性、安全性、環境性、快適性などを、様々な技術革新によって極限まで高めた道路に「進化」させ、人々が滞在、交流できるコミュニケーション空間として道路を「回帰」させることが、道路の役割の一つとして再考されたものです。

まちなかを「車中心」から「ひと中心」の空間へと転換し、人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げられる場へと改変する取組は、豊かな生活空間を実現させるだけでなく、地域消費や投資の拡大、観光客の増加や健康寿命の延伸、孤独・孤立の防止のほか、様々な地域課題の解決や新たな価値の創造につながります。

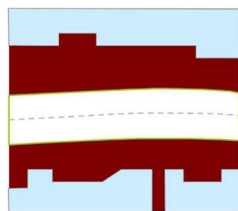
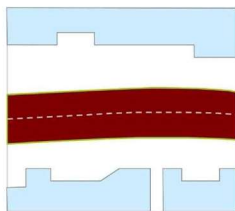
TOPICS

世界に目を向けると、各国が「安全に歩ける環境づくり」へ向かっています

Link&Place/イギリス・アメリカ

イギリス、アメリカほか諸外国において、「リンク・アンド・プレイス」、すなわち、ヒト・モノの通行の場としての「リンク(交通)」と、人々の目的地・滞在の場としての「プレイス(空間)」としての役割をベースにストリートのあり方が示されています。

「リンク(交通)」機能と「プレイス(空間)」機能を併せて意識することで、円滑な都市交通を損なわないようにしながら、ストリートの空間配分をデザインし、歩行者のアクティビティの活性化を目指す仕組みです。



'LINK' AND 'PLACE': A NEW APPROACH TO STREET PLANNING AND DESIGN
Peter Jones, Centre for Transport Studies, UCL, London より抄訳

図. ストリートが持つ2つの機能〜リンク&プレイス

(出典: 「第4回 ストリートデザイン懇談会事務局説明資料」

(令和元年11月29日、国土交通省都市局))

Superblocks Model/スペイン

スペイン・バルセロナでは、グリッド状の都市構造を活かしながら道路の運用を変更することで、地区内の通過交通を排除し、地区内の公共空間を「ひと中心」の空間として再生しています。

具体的には、複数の街区を1つの大きな街区(=スーパーブロック)として捉え、その内部への自動車の乗り入れを制限しています。また、スーパーブロックの内部に侵入する近隣住民の自動車に関しては、制限速度を10km/h以下に規制することで、死亡事故の発生を抑え、市民の安全と健康を守っています。

SUPERBLOCKS MODEL

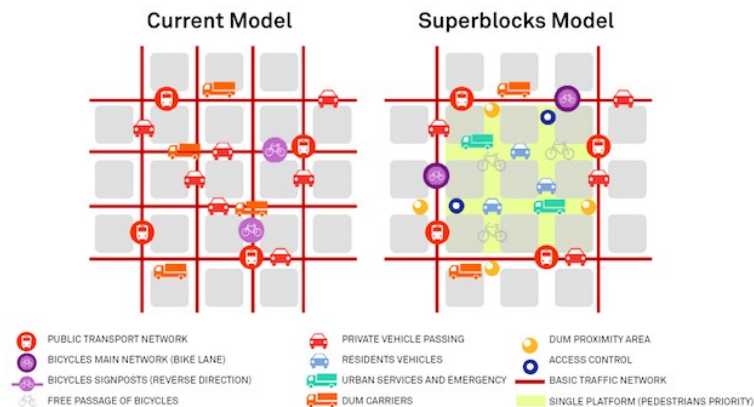


図. スーパーブロック計画の基本的な考え方

(出典: 「Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona」)

1-2 目的

▶ より「質を高めた」道路環境整備を目指します

本市はこれまでも良好な住環境整備を目指し、様々な道路環境整備を実施してきました。通学路や未就学児の移動経路の合同点検による安全対策、歩道の段差や急勾配の解消、あんしん歩行エリア整備事業やゾーン30の指定など、これらの取組は一定の効果をあげています。

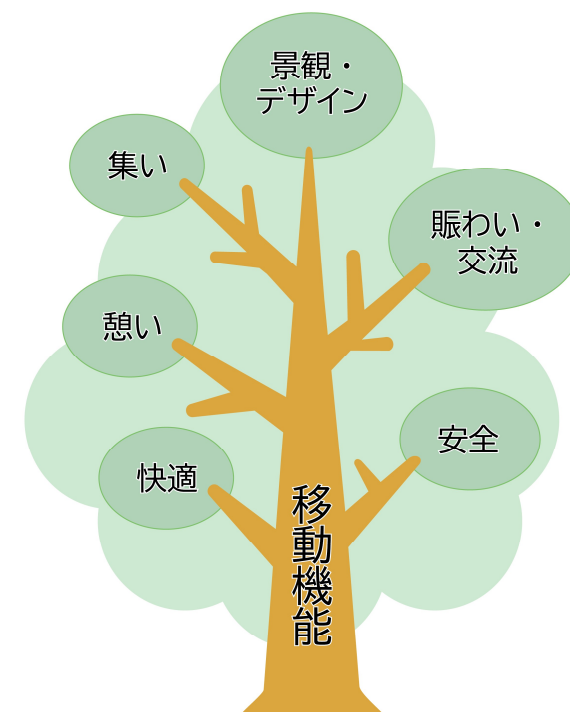
また、都市レベルにおいては、都市計画道路霞ヶ丘線の開通による道路ネットワークの改善や三郷駅前再開発、立地適正化計画の策定や居心地が良く歩きたくなるまちなかを目指すウォーカブル推進都市の賛同など、まちづくりと一体となり、道路環境整備に取り組んでいます。

しかしながら、昨今の少子超高齢化や人口減少問題、コロナ禍をきっかけとした新たな生活様式など、道路を取り巻く環境が変化しており、より質の高い「ひと中心」の道路環境整備が求められています。そのため、今後は、より歩行空間を重要視した道路環境整備を推進していく必要があります。

そのため、本計画では、これまでの本市のまちづくりの取組を活かしつつ、より質を高めるために、さらなる道路環境の向上を目指すことを目的とします。

特に、市民に身近な生活道路においては、基本的な機能である移動機能を幹として、安全、快適、憩い、集い、賑わい・交流、景観・デザインなどの付加価値を枝葉として持たせ、質を高めていくことで、生活道路全体が市民の生活の質を高める空間として実をならせることを目指します。

こうした道路環境整備による生活道路の質の向上が、都市レベルにおいて、中長期的にはウォーカブルな都市の形成に寄与することを期待します。



2 推進方針

2-1 計画の推進について

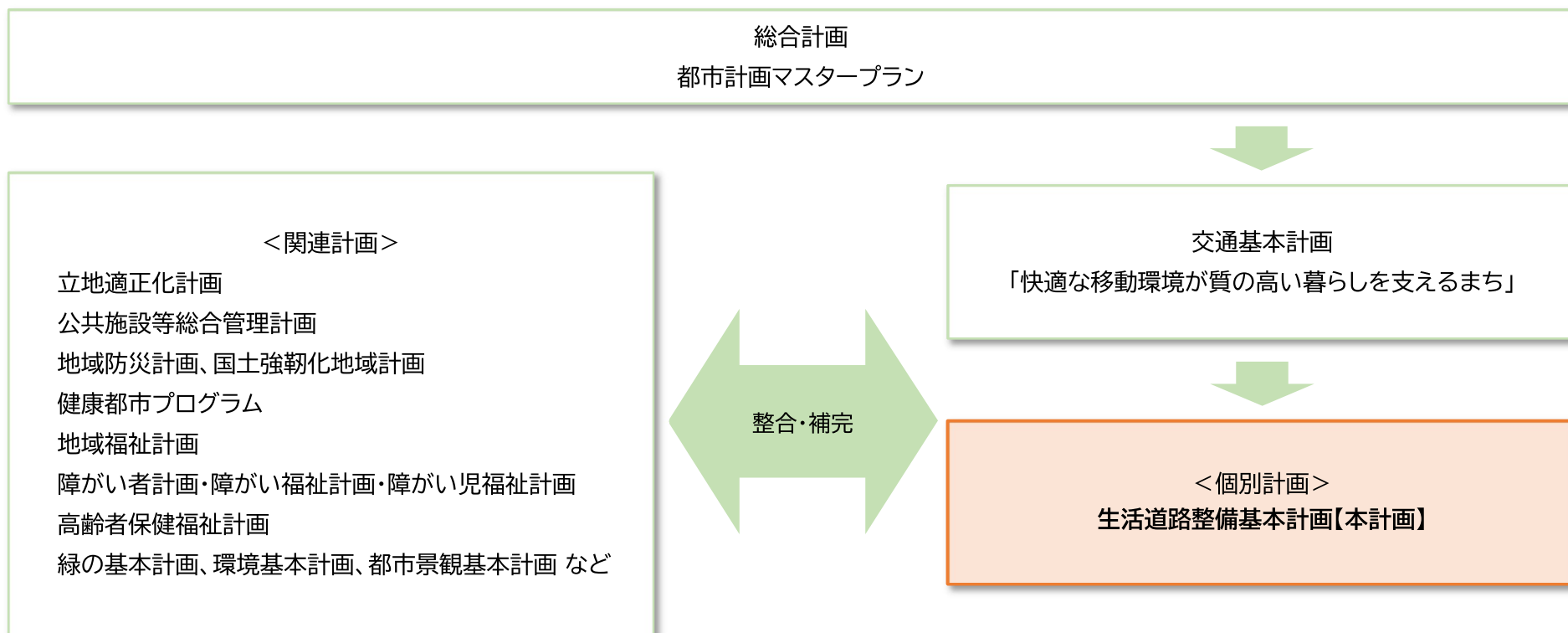
2 推進方針

2-1 計画の推進について

(1) 計画の位置付け

👉 交通基本計画の個別計画として「快適な移動環境が質の高い暮らしを支えるまち」を目指します

本計画は、「総合計画」「都市計画マスタープラン」「交通基本計画」を上位計画とし、「交通基本計画」の都市交通の未来像である「快適な移動環境が質の高い暮らしを支えるまち」を実現するための個別計画の一つとして定めます。また、居住・商業・医療・福祉等の都市機能や公共交通などに関する事項について、関連計画との整合・補完を図ります。



(2) 計画期間

 令和6年度から令和15年度までの10年間とします

道路整備は、地元調整・関係機関調整をはじめ、予算確保、用地買収、設計や工事の実施などの過程を必要とするため、非常に長い期間が必要です。また、本計画は上位計画の課題や目的などの一端を担うことから、計画期間は交通基本計画と合わせた、令和6年度(2024年度)から令和15年度(2033年度)の10年間とします。なお、上位・関連計画の改定や社会情勢、経済情勢の変化に対応した柔軟な計画とするため、必要に応じて更新を検討するものとします。

		令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8~14年度 (2026~2032)	令和15年度 (2033)
上位 計画	総合計画	平成26年度~ 令和5年度	令和6年度~令和15年度 (2024~2033)			
	都市計画マスタープラン	平成23年度~令和7年度 (2011~2025)			令和8年度~ (2026~)	
	交通基本計画	平成25年度~ 令和5年度	【改訂版】令和6年度~令和15年度 (2024~2033)			
生活道路整備基本計画			令和6年度~令和15年度 (2024~2033)			

(3) 本計画の対象道路

歩行空間を中心とした「生活道路」を対象とします

本市の道路を、ヒト・モノの移動機能を主とする「幹線道路」と、歩行空間を中心とした「生活道路」に分類し、この「生活道路」を本計画の対象道路とします。具体的には、表に示すとおり、市街化区域の市道全体延長(約257km)の約80%にあたる約206kmの生活道路を対象とします。

なお、本計画の目的の達成に必要な場合は、幹線道路や市街化調整区域の道路についても対象とします。

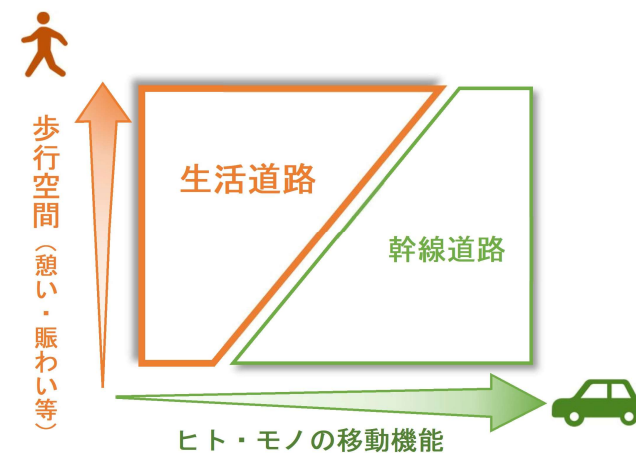


図. 道路機能の分担と、対象とする道路

表. 幹線道路、生活道路の延長 (市道)

	市道全体	幹線道路		生活道路	
	(m)	(m)	(%)	(m)	(%)
市街化区域	257,322	51,392	20.0%	205,930	80.0%
市街化調整区域	65,510	17,088	26.1%	48,422	73.9%
合計	322,832	68,480	21.2%	254,352	78.8%

(資料：令和3年度道路台帳データをベースに作成。GIS図上により市街化区域、市街化調整区域を区分)

※ 北原山土地区画整理組合事業地内の道路延長を省く。

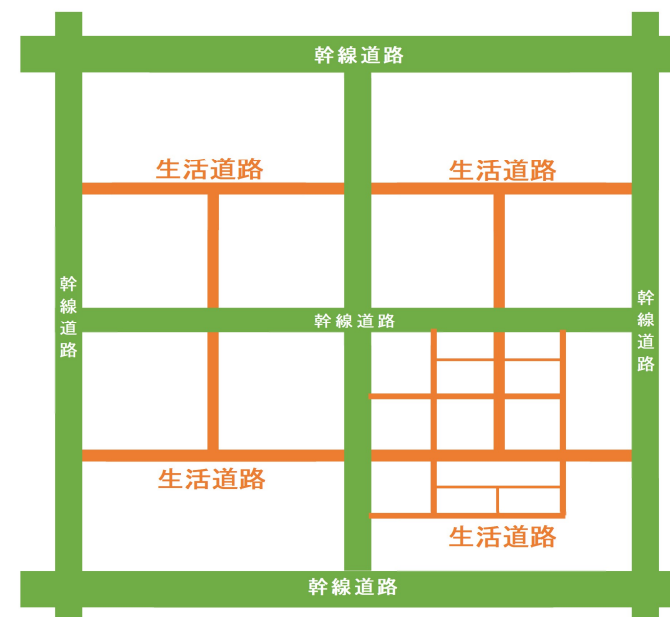


図. 道路構成のイメージ

3 現状と課題

3-1 本市の道路整備状況と課題

3-2 市民の意向による課題

3-3 課題の整理

3 現状と課題

3-1 本市の道路整備状況と課題

▶ 主に土地区画整理事業をはじめとした面整備により、都市基盤整備が進められてきました

本市は、土地区画整理事業を中心に、まちづくりと都市基盤整備が進められてきました。これらの土地区画整理事業が完了した地区と、現在施行中の尾張旭北原山土地区画整理事業との面積を合わせると635.4haとなり、本市の市街化区域1,178haのうち53.9%が、土地区画整理事業により道路整備などの都市基盤整備が実施されたこととなります。また、民間事業者などによる大規模な整備が行われた地区もあります。(以下、「面整備地区」)

面整備地区は、計画的な道路網や道路幅員でまちづくりが行われるため、地区内の道路環境が整理され、住みよいまちになるといったメリットがあります。

一方、本市の市街化区域のうち、面整備が未実施の地区(以下、「既成市街地」)は350ha程度存在し、そのような地区では不整形な道路や宅地が残されています。

表. 面整備、面整備未実施等の面積(本市)

	面積 (ha)	市街化区域面積に 占める割合 (%)	市全域面積に 占める割合 (%)
土地区画整理事業①	635.4	53.9	-
民間開発等、その他面整備②	196.3	16.7	-
面整備合計①+②	831.7	70.6	-
市街化区域内の既成市街地③	346.3	29.4	-
市街化区域計①+②+③	1178.0	100.0	56.0
市街化調整区域④	925.0	-	44.0
市全域①+②+③+④	2103.0	-	100.0

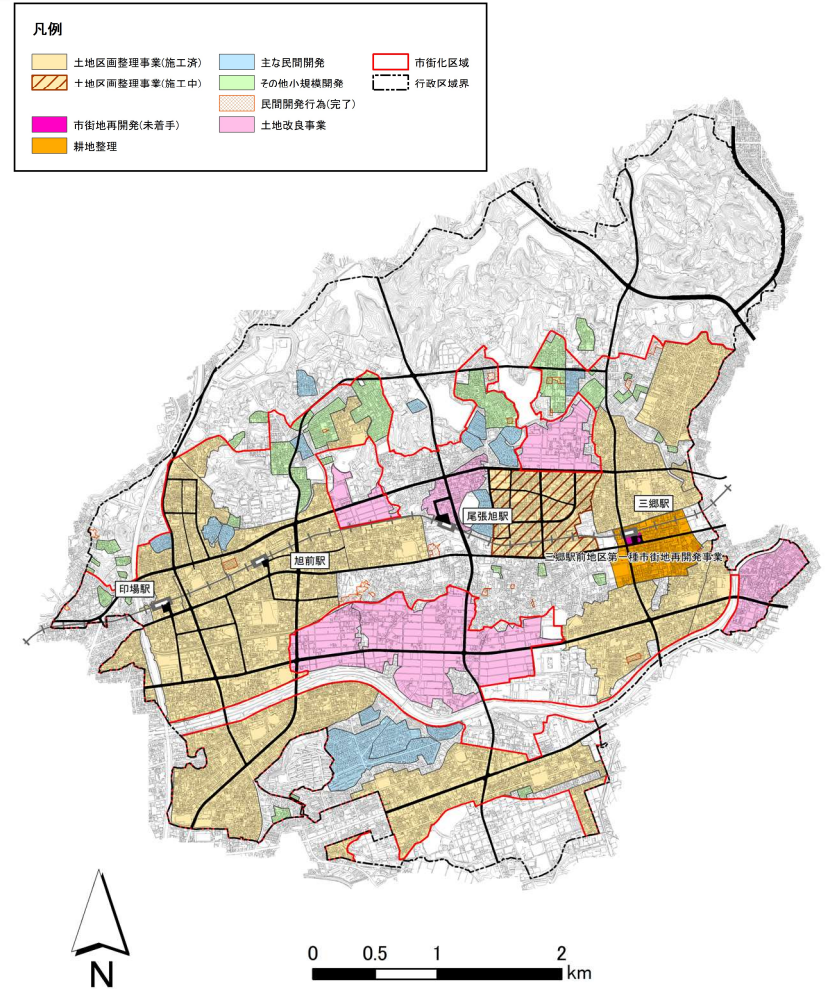


図. 面整備状況

面整備地区では、地区外からの通過交通が主な課題となっています

面整備地区においては、道路整備がされているがゆえに、地区外からの通過交通などにより、交通量の増加や、走行速度の速い車両の流入が見受けられます。また、交通事故の発生や急減速の大きな挙動を示す車両が走行する地区があります。

通過交通などの課題は、個別の対応ではなく、幹線道路の整備推進も含め地区全体として面的な対応を検討する必要があります。

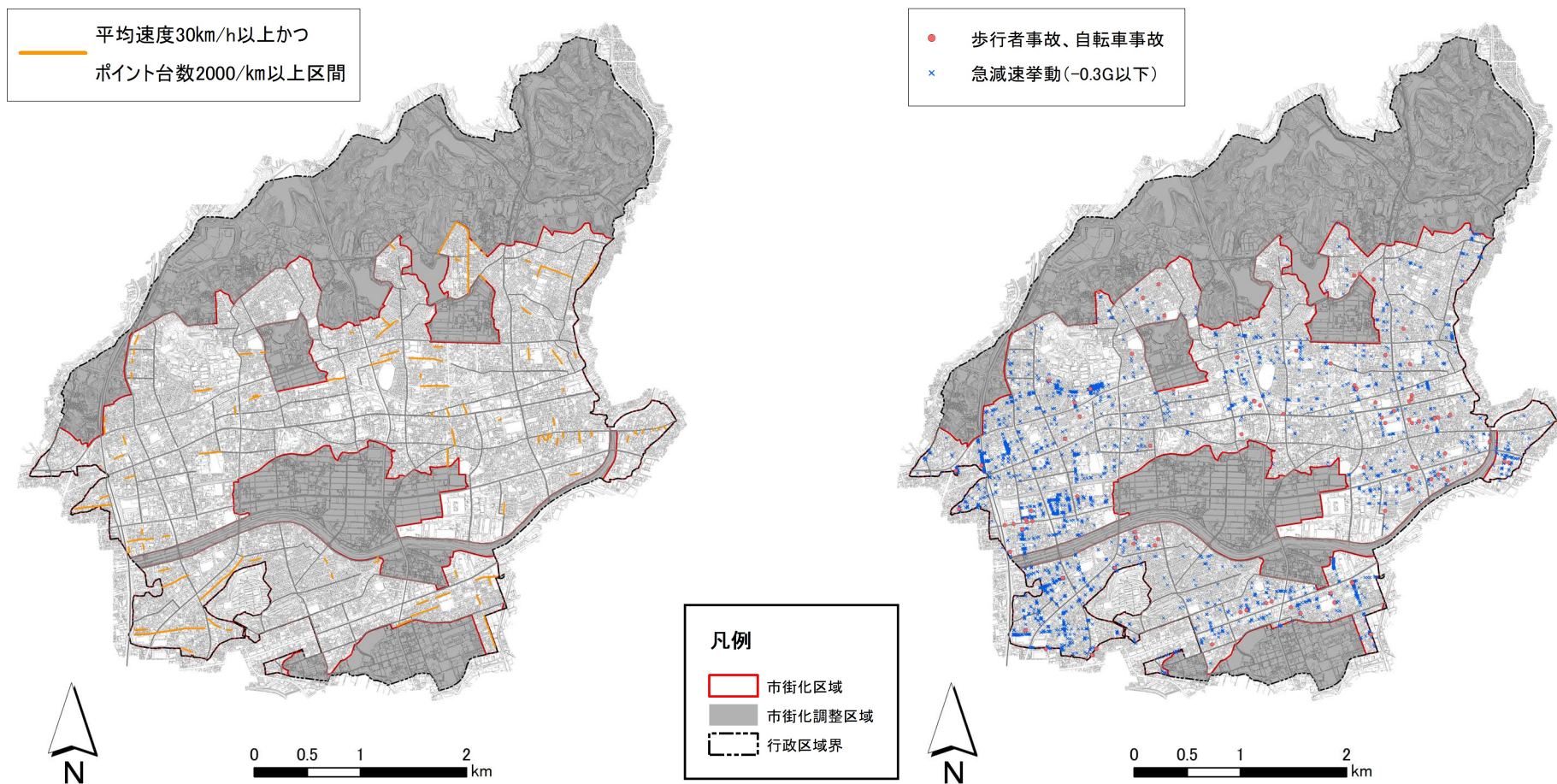


図. ETC2.0 ビッグデータ等による自動車走行状況など（市街化区域及び生活道路上のデータのみ表示）

（資料：ETC2.0 プローブデータ（令和3年4月～令和4年3月）、死傷事故データ（平成29年～令和3年）より作成）

📍 新基準に適合していない地区では、改良が求められています

本市で土地区画整理事業が完了している16地区のうち、30年以上経過している地区(以下、「旧面整備地区」)は11地区あります。

整備時には、当時の基準に合致していた道路も、技術の進歩や社会情勢の変化などにより改正された現行の基準を満たしていない場合があります。

特に平成7年から平成17年頃にかけて、高齢化社会の進展や障がい者の社会参加支援に対する考え方の浸透などにより、バリアフリー対応が一層重要視され、歩道については幅員、段差、傾斜などを、誰もが利用しやすいよう適切に整備することが求められるようになりました。

例えば、マウントアップ形式の歩道は、高低差があることで歩行者が車両などに対して安心感を持つ半面、交差点部では急勾配が生じ、小さな子どもや高齢者、障がい者が通行しにくくなるという課題が生じています。そのため、セミフラット形式が導入され、安心感を残しつつも、急勾配を解消する構造で整備が進められています。

また、車いすの方など、誰もが通行しやすい道路環境整備のため、必要とされる歩道幅員も広がってきています。

さらに、愛知県においては、令和5年に交通安全対策の視点から、防護柵の設置基準が改正されるなど、整備基準は時代の変化に合わせて改善されています。

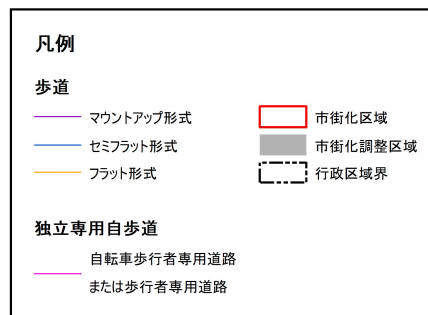


表. 土地区画整理事業一覧表

(資料：尾張旭市)

区分	地区名	施行年度(和暦・年)	施行面積(ha)
施行済(旧面整備地区)	①新居東部	S38~S61	48.9
	②旭台	S38~S49	36.0
	③印場第二	S44~S50	8.2
	④長池上	S46~S52	8.3
	⑤印場第一	S44~S53	85.8
	⑥狩宿特定	S52~S59	12.7
	⑦瀬戸川特定	S52~S61	17.9
	⑧本地ヶ原北部	S55~H1	73.6
	⑨井田特定	S52~H3	41.2
	⑩根の鼻	S62~H6	2.5
	⑪平子北	S62~H6	5.3
施行済	⑫卓ヶ洞東部特定	S52~H8	41.8
	⑬晴丘東	H6~H15	5.6
	⑭向	S60~H16	23.1
	⑮印場特定	S62~H21	126.0
	⑯旭前城前特定	H6~H28	45.3
	小計		582.2
施行中	⑰北原山	H12~R15	53.2
	小計		53.2
合計			635.4

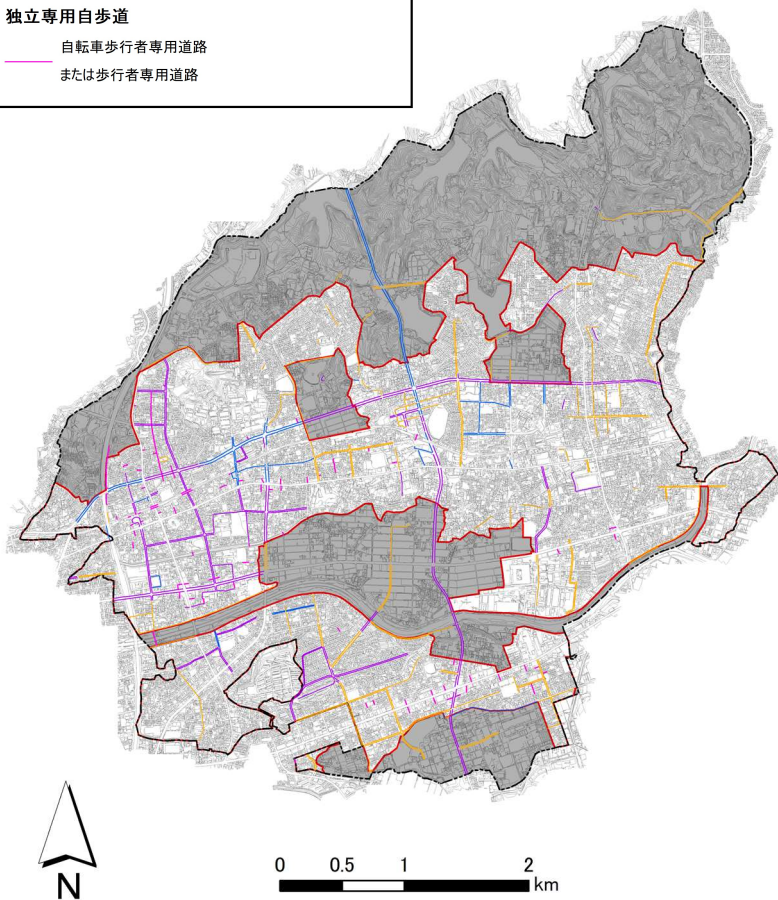


図. 歩道の類別整備状況(全市域の市道の状況を表示)

(資料：令和5年度尾張旭市調査による)

既成市街地では、狭あい道路の解消が最も重要な課題となっています

土地区画整理事業などの面整備が未実施の既成市街地では、不整形な道路や道路網、道路幅員が狭いなど、安全面、防災面で不安の残る地区が存在します。特に、道路幅員が4m未満の狭あい道路は、車両のすれ違いができないなど、道路の基本的な機能である「移動」の役割を果たすことが難しいとされ、道路幅員の確保が求められています。

また、防災面では、緊急時に救急車や消防車などの緊急車両が目的地まで進入することができない区間が一部に残っています。

これらの課題を解消するため、本市では、「狭あい道路の拡幅整備に関する要綱」を定め、平成27年度より整備を進めてきましたが、市内には市街化区域に着目しても、生活道路延長の約10%にあたる20km程度の狭あい道路が存在しています。

表. 生活道路、狭あい道路の延長

	生活道路 (m)	うち狭あい道路 (幅員4m未満)	
		(m)	(%)
市街化区域	205,930	19,975	9.7%
市街化調整区域	48,422	11,474	23.7%
合計	254,352	31,449	12.4%

(資料：令和3年度道路台帳データをベースに作成。GIS図上により市街化区域、市街化調整区域を区分)

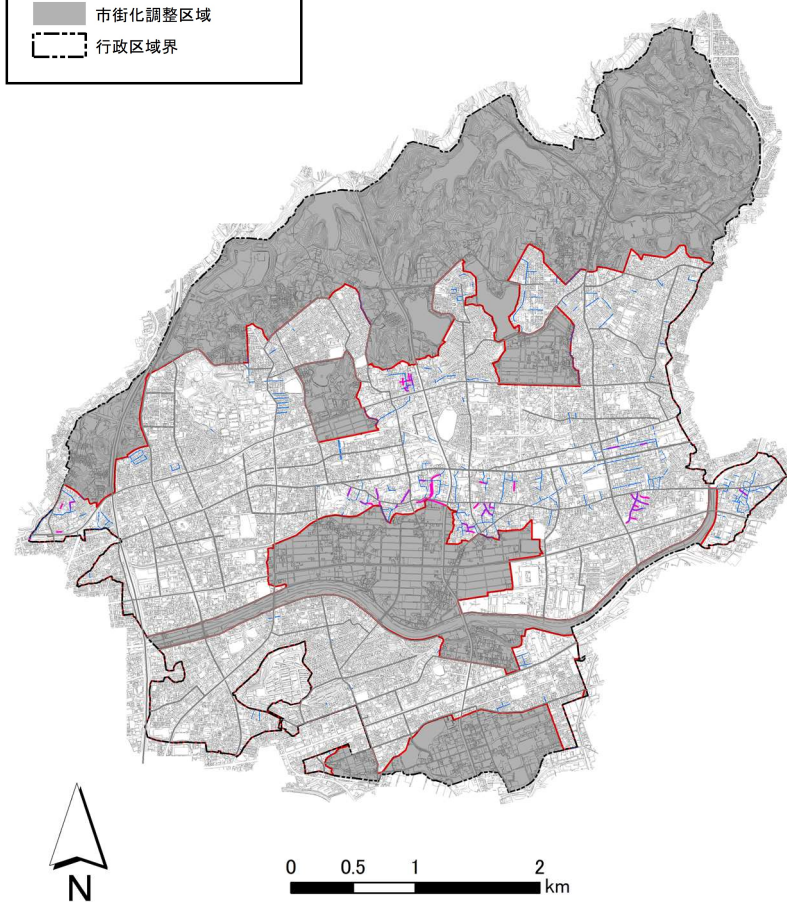
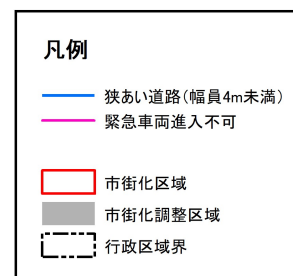


図. 市街化区域における狭あい道路と緊急車両進入不可の経路

道路整備水準により、面的・線的・点的な課題が存在します

まちの成り立ちによる道路整備の水準を、地区ごとに分類すると、表のようになります。各地区の主な課題が面的、線的、点的な課題に分類されます。

面整備地区では、主に地区外からの通過交通対策や地区全体としての質の向上を目指すなど、地区を面として捉えた課題があります。一方、既成市街地では、地区全体の質の向上を目指す前に、点在する狭あい道路の拡幅など、最低限の道路機能を確保する必要があります。また、旧基準で整備された路線を通学などで通行する場合は、路線としての交通安全対策やバリアフリー対策など、線的な課題を持つこととなります。

表. 道路整備水準ごとの主な課題

道路整備水準 面整備の施行年次	内容		地区別の主な課題
	面整備の有無	道路の整備基準	
A 施行年次がH11年以降の事業	あり	新基準(H11年及びH17年基準)に 適応している地区	地区外からの通過交通対策
B-1 施行年次がH7年から H10年までを含む事業	あり	旧基準と新しい基準が混在する地区	地区外からの通過交通対策 急勾配、段差のある歩道の解消
B-2 施行年次がH6年以前の 事業	あり	新基準に適応していない地区	地区外からの通過交通対策 急勾配、段差のある歩道の解消
C	なし (既成市街地)	新基準に適応していない地区	地区内アクセス性の向上
D	なし (既成市街地)	一部で狭あい道路が存在する地区	移動経路の確保

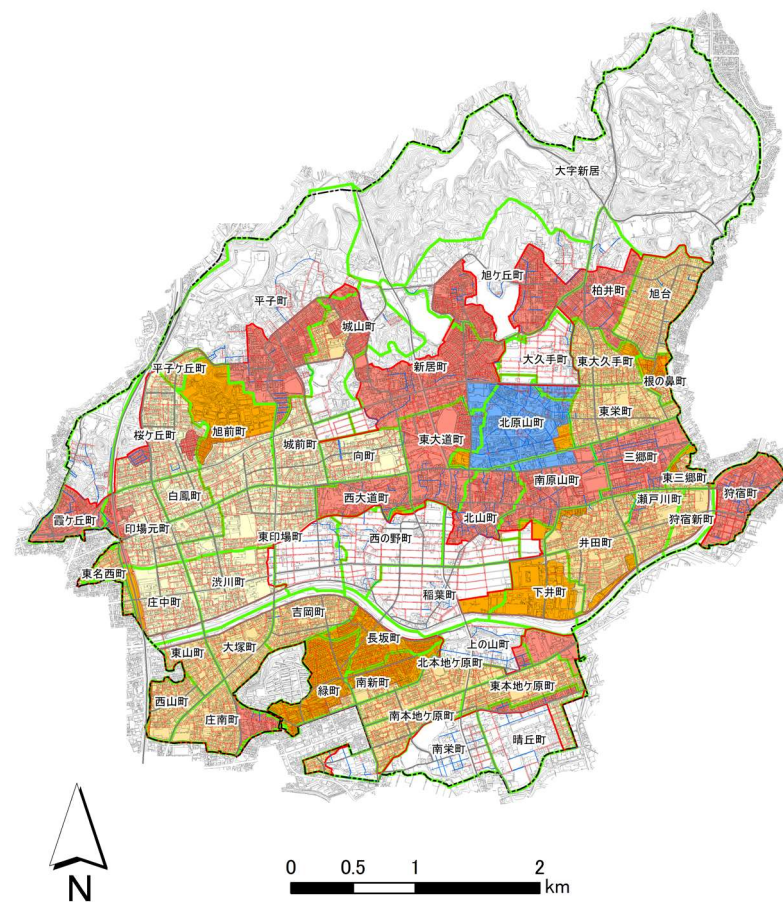
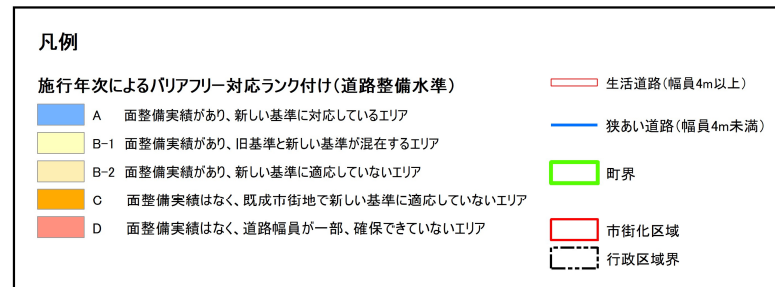


図. 施工年次によるバリアフリー対応ランク付け(道路整備水準)

(資料: R4 年土地区画整理事業一覧表及び歩道整備形態資料より作成)

歩行者の動線確保を目的とした、歩道網の整備が必要です

歩道は、歩行者が安全に移動するための重要な動線及び空間です。このため、高齢者及び障がい者をはじめ、誰もが円滑かつ安全に安心して目的地までアクセスできる空間とすることが望ましいです。

歩道の段差や急勾配の解消はもちろんですが、歩道網の整備も重要な課題です。本市の歩道網は図のとおりとなっており、歩道の連続性が十分でない地域もあります。

しかしながら、生活道路は幅員が限られ、歩道の整備が困難な箇所が多いです。そのため、生活道路・幹線道路や国道・県道なども合わせ、市内全体として歩道網を整備する必要があります。

さらに、歩行空間は既存の歩道などを含め、必要な箇所において防護柵などの安全施設を整備することで、歩行者の安全性を高めることが求められています。

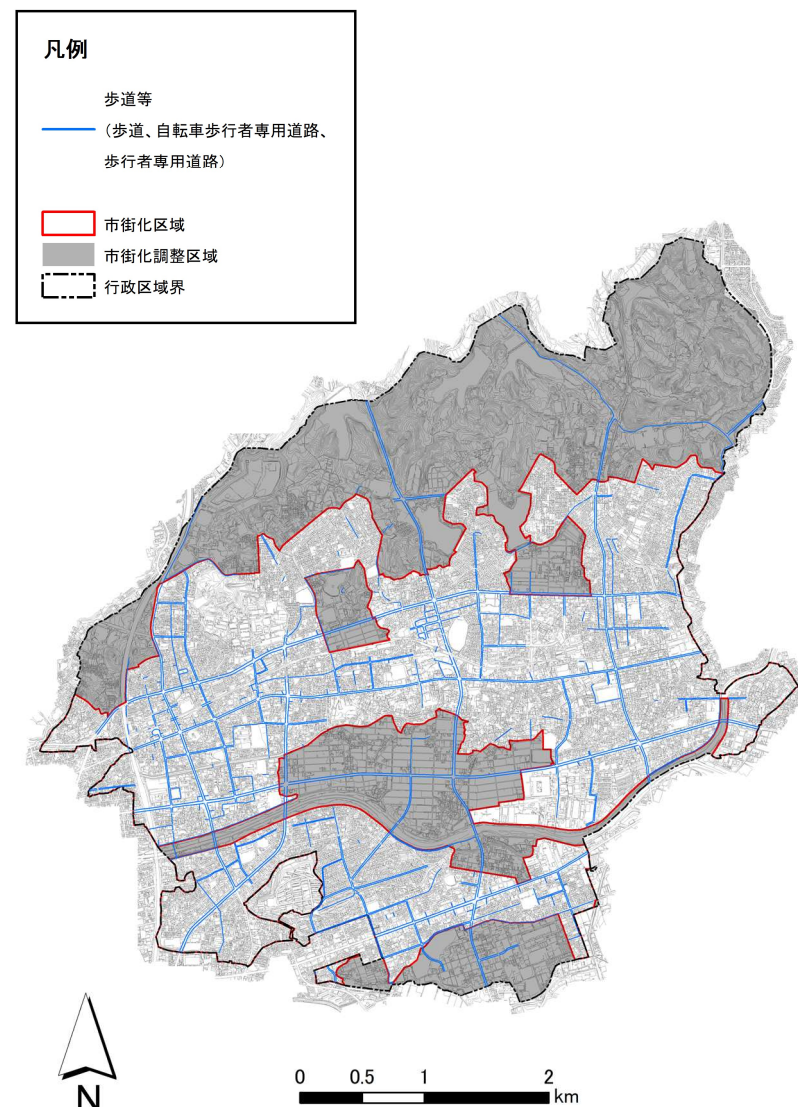


図. 歩道網図（全市域の状況を表示）

（資料：令和5年度尾張旭市調査による）

3-2 市民の意向による課題

👉 段差など道路構造の改善や、街路灯などの設置、安全な子どもの移動経路の確保が求められています

道路に対する市民の意向は、道路構造の改善(道路幅員・歩道が狭い／勾配・段差が大きいなど)や道路附属施設等の設置(街路灯・防護柵など)などのハード面に関するものから、自動車が止まらない、スピードが速いなど、運転者の安全意識や速度抑制の様なソフト面に関する意見まで、多岐にわたります。

なかでも通学路をはじめとした「子どもの移動経路」の交通安全についての意見や、路面の段差解消などの快適な歩行空間の確保についての意見が多くなっています。

また、まちづくりにおいて約80%の市民が「交通安全対策の推進」と「快適に移動できる交通基盤の整備」が重要であるとしており、他の項目と比べ重要度が高いものとなっています。

表. 道路についての主な市民意見・要望事項

(資料：R3年度まちづくりアンケートより作成)

道路構造	道路付属施設等	交通安全
通学路をはじめ、歩行者や自転車の誰もが安全に通行できる「歩道等の空間を整備してほしい」。	「街路灯」や自転車や歩行者の通行のための「側溝の蓋掛けをしてほしい」。また「防護柵を設置してほしい」。	交通量が多く、過剰な走行速度や一時停止を守らない車が多いことから、「交通事故防止、速度抑制など交通規制を守る対策を実施してほしい」。
道路、歩道が狭く危ない、また、災害時に困ることから「狭い道路、歩道を拡幅、またはガードレールの設置など、利用者を守ってほしい」。 歩道の段差や傾斜があり、路面状況がよくないところがあり、「段差や傾斜の緩和・解消及び円滑に移動できる歩行空間を整備してほしい」。		

- ✓ 交通量が多いのに道が狭く、事故が心配である。
- ✓ 狭い道路は、歩く時に危険を感じる。
- ✓ 歩道がガタガタで、ベビーカーが扱いにくい。
- ✓ 道路での事故のニュースを聞く。将来を生きる子供達を守るため、防護柵を設置してほしい。
- ✓ 特に通学時の状況に不安があり、側溝の蓋の設置や歩道の設置をお願いしたい。
- ✓ 夜道が暗く危険なので、街路灯を設置してほしい。
- ✓ 過剰な速度、一時停止を守らない運転者が多い。

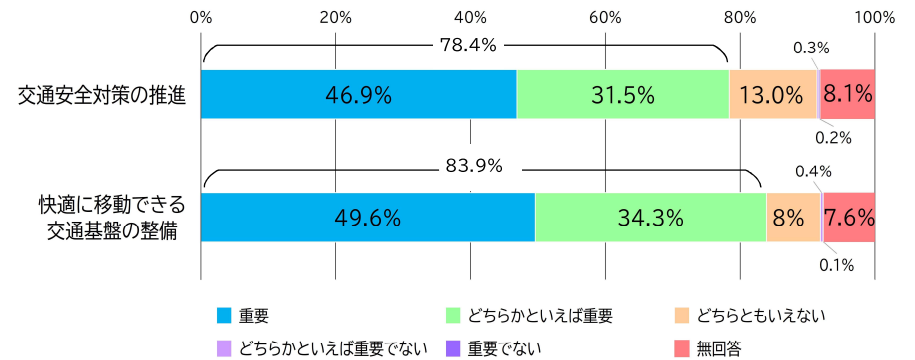


図. まちづくりに対する今後の重要度
(資料：第六次総合計画の策定に係る「市民アンケート (R4)」より作成)

3-3 課題の整理

👉 通過交通の抑制対策、交通安全対策、新基準に適合した整備及び狭あい道路の解消が課題として抽出されます

これらの課題は、道路整備水準により地区ごとに整理すると以下のとおりとなります。

表. 課題の整理

	地区など	主な課題	課題の種類
道路状況による課題	面整備地区	路面の通過交通による交通量増加 速度の速い車両の流入 急減速車両の走行 交通事故の発生	面的な課題
	旧面整備地区	面整備地区の課題に追加して、現水準に適合しない 幅員・段差・傾斜等	面的な課題 線的な課題
	既成市街地	狭あい道路 不整形な道路	線的な課題 点的な課題
市民の意向による課題	子どもの移動経路など	安全施設のない歩行空間 狭い歩行空間 暗い道路 路面の不具合(凹凸、段差、傾斜等)	面的な課題 線的な課題 点的な課題

4 生活道路基本計画

4-1 目指す姿

4-2 整備目標

4-3 推進対策

4-4 実現に向けて

4-5 持続可能な推進体制

4 生活道路基本計画

4-1 目指す姿

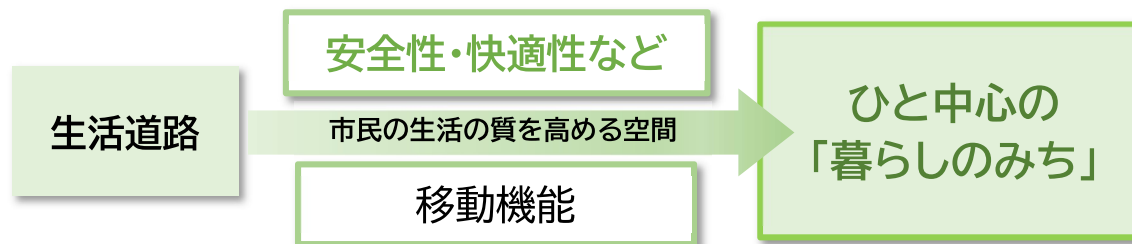
▶ ひと中心の「暮らしのみち」を目指します

本市の道路は、市内全域で約323kmあり、そのうち幹線道路を除く、市民に身近な生活道路は、約254kmあります。こうした市内の道路は、先人たちの、途方もない労力により、整備されてきたものですが、道路に求められる機能も、時代とともに移り変わり、高度成長期におけるヒトやモノの輸送を中心とした車中心の社会であった時代から、現在では、少子超高齢化や人口減少時代を見据えた成熟社会へ移行しており、市民の暮らしや住環境の向上が必要とされ、道路に対しても、車中心からひと中心への変革が求められています。

特に、市民にとって最も身近である生活道路は、単なる移動の場とするのではなく、安全性はもちろん誰もが快適に利用できる、様々な付加価値をもった空間とする必要があります。

そのため、本計画では、質の高い道路環境を整備することで、市民の暮らし・住環境の向上を図るため、“ひと中心の「暮らしのみち」”を目指します。

また、中長期的にはウォーカブルな都市の形成に寄与することを期待します。



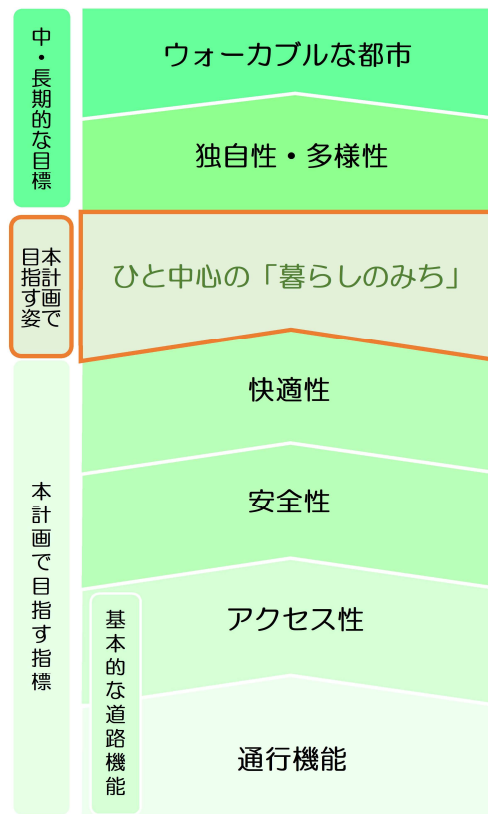
4-2 整備目標

📍 抽出した課題を踏まえ、将来像を目指すための3つの整備目標を設定します

道路の基本的な機能である通行機能やアクセス性を確保するだけでなく、より安全性が高く快適な空間へと生活道路の質を向上させることで、本計画が目指す“ひと中心の「暮らしのみち」”の実現につなげます。

そのため、道路を取り巻く環境の変化や前章で整理した課題などへの対応については、地域の特性などを配慮した道路環境の整備に向け、3つの整備目標を設定します。

【暮らしのみちを目指すステップ】



【3つの整備目標】

➤ 歩いて心地よい道路空間【主に快適性・安全性の向上を目指す】

歩行空間の段差解消、通過交通の抑制、憩いの空間整備などを進め、心地よさを感じる道路空間を確保します。

(主に対応する指標: 快適性・安全性)

➤ 安心感を提供する道路空間【主に安全性の向上を目指す】

歩行者保護を目的とした安全施設の整備、車両の速度抑制などを進め、誰もが安心感を持って利用できる道路空間を確保します。

(主に対応する指標: 安全性・アクセス性)

➤ 容易に移動できる道路空間【主にアクセス性・通行機能の向上を目指す】

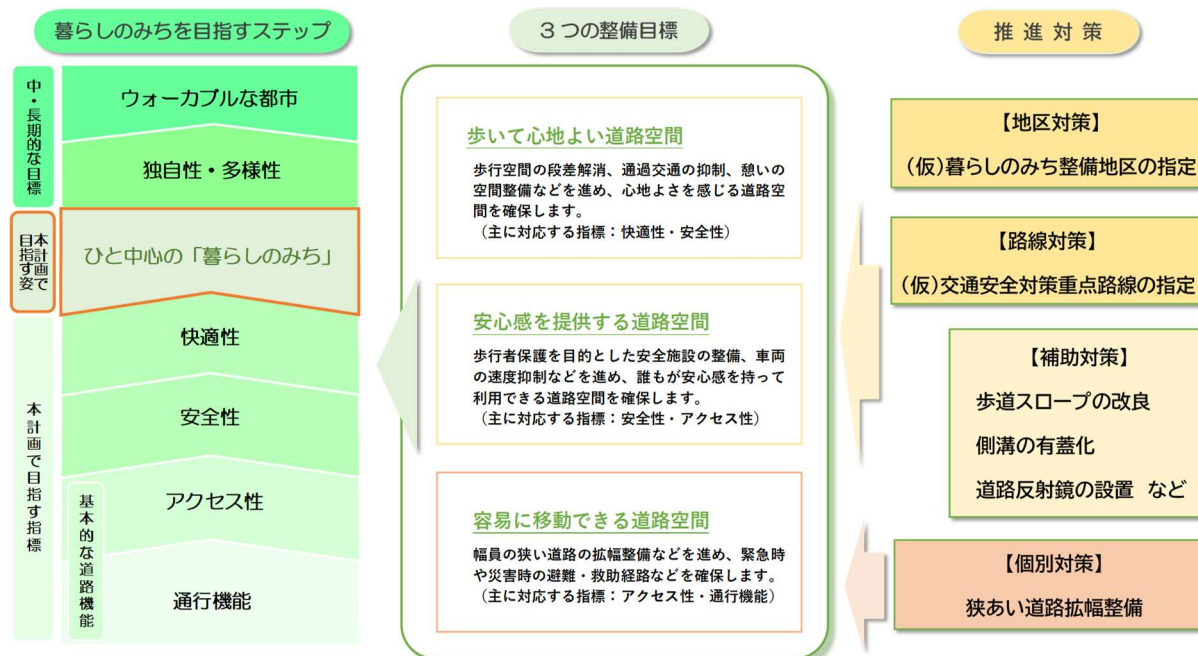
幅員の狭い道路の拡幅整備などを進め、緊急時や災害時の避難・救助経路などを確保します。

(主に対応する指標: アクセス性・通行機能)

4-3 推進対策

3つの整備目標を達成するための、4つの推進対策を示します

- ①【地区対策】 通過交通や車両速度を抑制するなど、車両に対しての対策を進めるとともに、歩行空間の安全性と快適性を確保することで、歩行者などが心地よく安心感を持って利用できるようにするため、「(仮)暮らしのみち整備地区」として指定し、面的な課題についての対策を進めます。
- ②【路線対策】 通学路や未就学児の移動経路について、子ども達が安心して利用できるようにするため、「(仮)交通安全対策重点路線」として指定し、線的な課題についての対策を進めます。
- ③【個別対策】 幅員4m未満の狭あい道路について、災害時に避難や救助経路を確保するため、狭あい道路拡幅整備として個別の課題に対して対策を進めます。
- ④【補助対策】 地区・路線対策時に合わせて旧面整備地区での歩道スロープの改良や、歩行空間確保のための側溝の有蓋化など、様々な対策を地域課題などに応じて実施します。



4つの推進対策の具体的な取り組みを示します

基本的な道路機能である「通行機能」及び「アクセス性」に加え、「安全性」、「快適性」といった道路環境の向上に資する機能別に判定指標を設定し、整備地区や路線の優先順位を決定します。

判定指標については、「4-4 実現に向けて」に記載します。

優先順位については、地元や関係機関との協議により、最終的に決定することになります。

表. 推進対策の特徴

推進対策	主な施策内容	主な施工地区など	向上を期待する指標			
			快適性	安全性	アクセス性	通行機能
①【地区対策】 (仮)暮らしのみち整備地区の指定	ゾーン30、またはゾーン30プラス(物理的デバイス設置)	面整備地区	◎	◎	○	
②【路線対策】 (仮)交通安全対策重点路線の指定	防護柵設置 路面カラー化 歩道整備・歩行空間整備	通学路、未就学児の移動経路や特定道路などの路線	○	◎	○	
③【個別対策】 狭あい道路拡幅整備	狭あい道路の拡幅整備 交差点隅切りの整備	道路幅員4m未満の狭あい道路			◎	◎
④【補助対策】 各種個別整備基準	歩道スロープの改良 側溝の有蓋化 道路反射鏡の設置 道路照明灯の設置 グリーンラインの設置	地区対策と路線対策に合わせた箇所	◎	◎	◎	○

4-4 実現に向けて

地区・路線・個別対策の優先順位及び評価指標は以下のとおりです。それぞれの対策は、地元協議や実施計画立案時に、最終的な必要性などを確認して進めます。また、補助対策については、各関係基準について示します。

①【地区対策】(仮)暮らしのみち整備地区(資料-1(P.26~P.34)参照)

主な施策内容	優先順位の高い地区
ゾーン30、またはゾーン30プラス(物理的デバイス設置)	庄中町、大塚町、狩宿新町(一部、既往ゾーン30)、三郷町(一部、既往ゾーン30)など

判定項目	判定指標
安全性 快適性	<ul style="list-style-type: none"> 自動車平均速度30km/h以上区間の割合 自動車急減速挙動の箇所数 小中学校数及び保育園数(園児の移動経路対象施設のみ) 交通事故件数
	<ul style="list-style-type: none"> 生活道路より直接アクセスする拠点施設数(公共施設、医療機関、幼稚園・保育園など) 道路整備水準(面整備の有無、整備時期)

ゾーン30指定など面的な道路環境対策地区数		
計画期間における目標値		
現状値 6地区	上半期目標値 10地区	下半期目標値 20地区

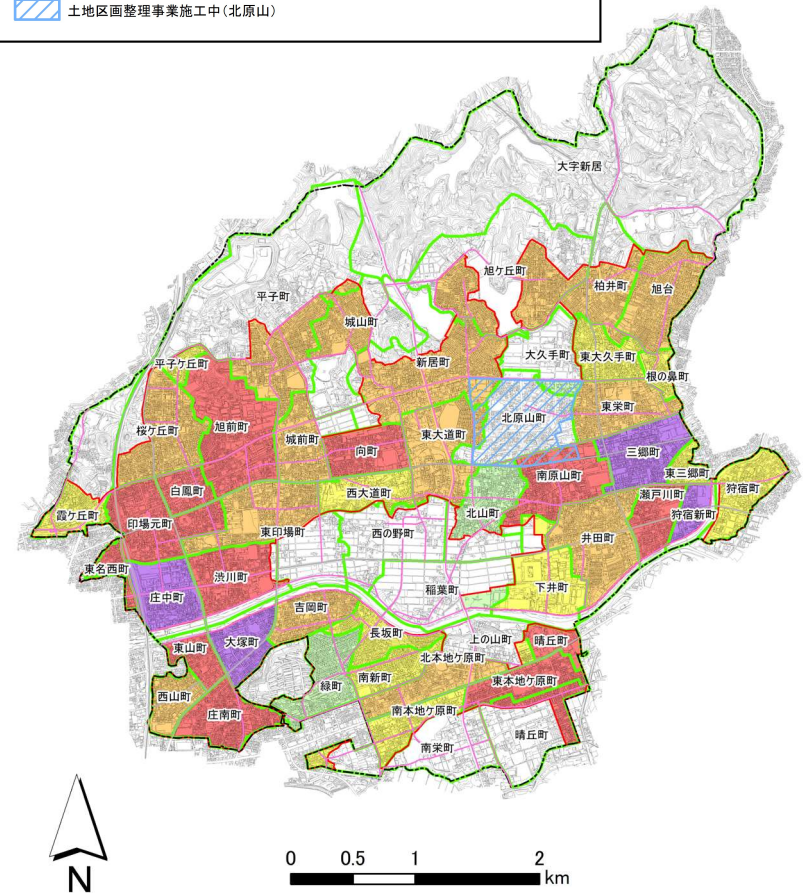
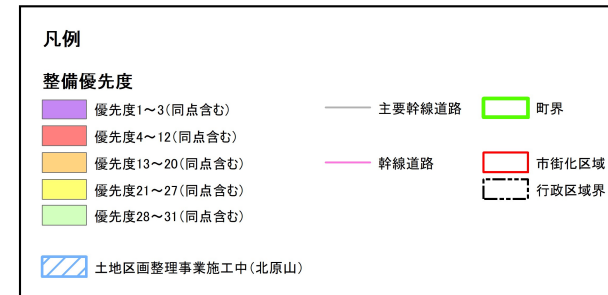


図. (仮)暮らしのみち整備地区の優先順位

②【路線対策】(仮)交通安全対策重点路線

主な施策内容	重点路線
防護柵設置 歩道整備 歩行空間整備 路面カラー化	・通学路 ・未就学児の移動経路 ・バリアフリー法に基づく特定道路 など

判定項目	判定指標
アクセス性 安全性	・通学人数 ・対象とする学校などからの距離 ・交通事故件数 ・自動車平均速度30km/h以上区間の割合 ・自動車急減速挙動の箇所数 など

生活道路における歩行者交通事故数		
計画期間における目標値		
現状値	上半期目標値	下半期目標値
7件/年	6件/年	4件/年

重点路線のうち、特に安全性の確保が即急の課題となっている箇所を優先的に対策を進めることとし、原則として以下の順とします。

- (1)小学校から半径500m以内の通学路
- (2)未就学児の移動経路及びバリアフリー法に基づく特定道路
- (3)その他道路

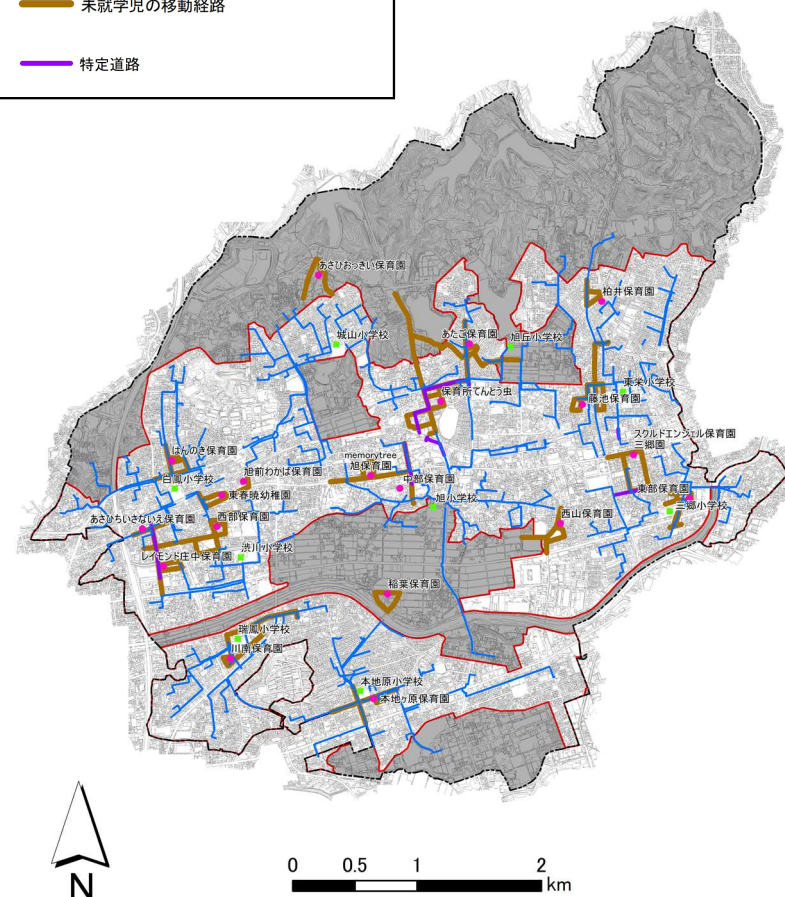
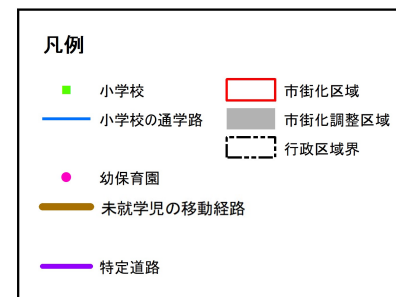


図. (仮)交通安全対策重点路線の対象候補

③【個別対策】狭あい道路拡幅整備(資料-2(P.35~P40)参照)

主な施策内容	優先順位の高い地区
狭あい道路の拡幅整備 交差点隅切りの整備	北山町 西大道町 霞ヶ丘町 三郷町 など

判定項目	判定指標
通行機能 アクセス性	<ul style="list-style-type: none"> ・狭あい道路の割合 ・緊急車両(消防車等)進入不可道路の割合 ・人口密度 ・木造住宅密集度(木造住宅棟数÷町面積)

市内道路における狭あい道路の割合		
計画期間における目標値		
現状値	上半期目標値	下半期目標値
12.4%	12.1%	11.5%

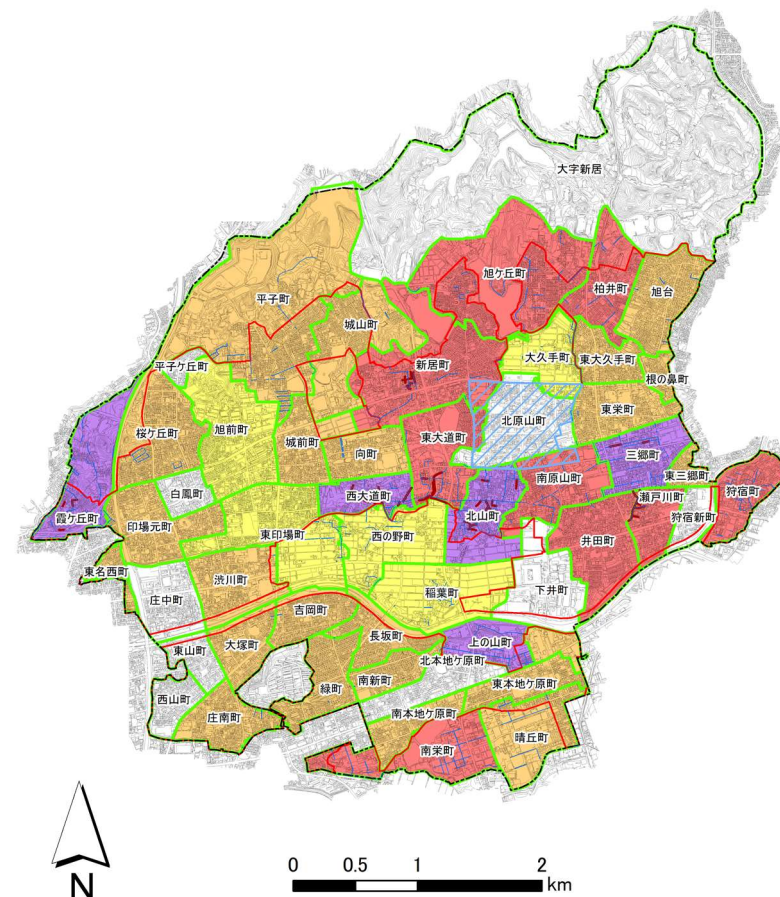
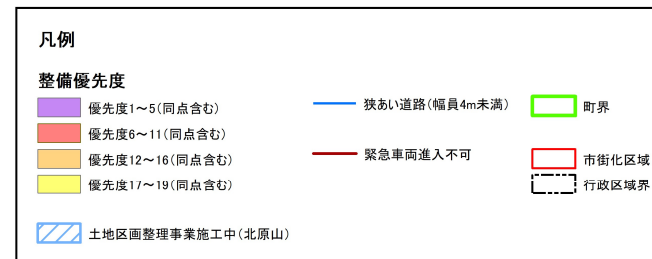


図. 狭あい道路拡幅整備の優先順位

④【補助対策】

地区対策、路線対策を実施する際など、課題が特定の箇所で発生し、個別の対応が必要な場合があります。そのため、補助施策として、「グリーンラインの設置」、「側溝の有蓋化」、「防護柵の設置」、「歩道スロープの改良」、「歩道用照明灯の設置」、「カーブミラー(道路反射鏡)の設置」を主な対策とし、合わせて対策を進めることで新基準への適用や、整備効果の向上を目指します。

また、これらの施策は、道路管理者として整備に係る設置基準等を定め、実施可能な対策を順次行うことで、より効果的な整備が期待できます。よって、これらの設置基準などを作成または見直し、順次、整理していくこととします。

ここでは、補助施策に関わる国土交通省、愛知県等の設置基準を表に示します。また本市の現在の設置基準等を「資料編」に示します。

表. 補助施策に関わる設置基準等の一覧（道路構造令は除く）

①グリーンライン	②側溝蓋	③防護柵	④歩道スロープ改良	⑤歩道用照明灯	⑥カーブミラー(道路反射鏡)
(警察庁) 法定外表示等の設置指針について(通達)	(愛知県) 道路構造の手引き 第6編交通安全 (維持管理について記述あり)	(愛知県) 道路構造の手引き 第6編交通安全 (維持管理について記述あり)	(国土交通省) 道路の移動等円滑化に関するガイドライン 第2部_1章	(国土交通省) 道路照明施設設置基準 (維持管理あり)	(日本道路協会) 道路反射鏡設置基準
交通安全施設等整備事業の推進に関する法律施行令	(尾張旭市) 側溝蓋の設置について	—	(国土交通省) 歩道の一般的構造に関する基準の改正について 歩道の一般的構造に関する基準 改正のポイント(図)	(日本道路協会) 道路照明施設設置基準・同解説	(愛知県) 道路構造の手引き 第6編交通安全 (維持管理について記述あり)
—	—	—	(愛知県) 道路構造の手引き 第6編交通安全 (維持管理について記述あり)	(愛知県) 道路構造の手引き 第6編交通安全 (維持管理について記述あり)	(尾張旭市) 道路反射鏡について

4-5 持続可能な推進体制

👉 「(仮称)暮らしのみち推進会議」を設置し、新しい仕組みを目指します

本計画を推進するためには、行政、地域住民、開発事業者、関係機関など、お互いがそれぞれの立場を尊重し、合意して取り組むことが大切です。

行政は、市内全域への波及も見据えて街全体をより良くするためのわかりやすい仕組みを構築します。そして、それを広く展開し、実現への道筋をつけます。地域住民の方々や地元組織は、日常生活の舞台となっている地域を見直し、より安全安心で快適に過ごせる環境とする取組を考え、実施していただくことを期待しています。また、関係機関には、各事業における公共空間へ波及する影響や地域の価値を高めていくことを意識し、それを推進する役割を期待しています。

特に行政は関係部局が多岐にわたるため、地域住民などの関係者の窓口が多様であり、適切な役割分担で取り組む必要があります。そのため、庁内組織に、「(仮称)暮らしのみち推進会議」を設置することで、庁内の各部局が連携協力し、計画及び事業の実施から維持管理について協働する新しい流れを定着させていきます。

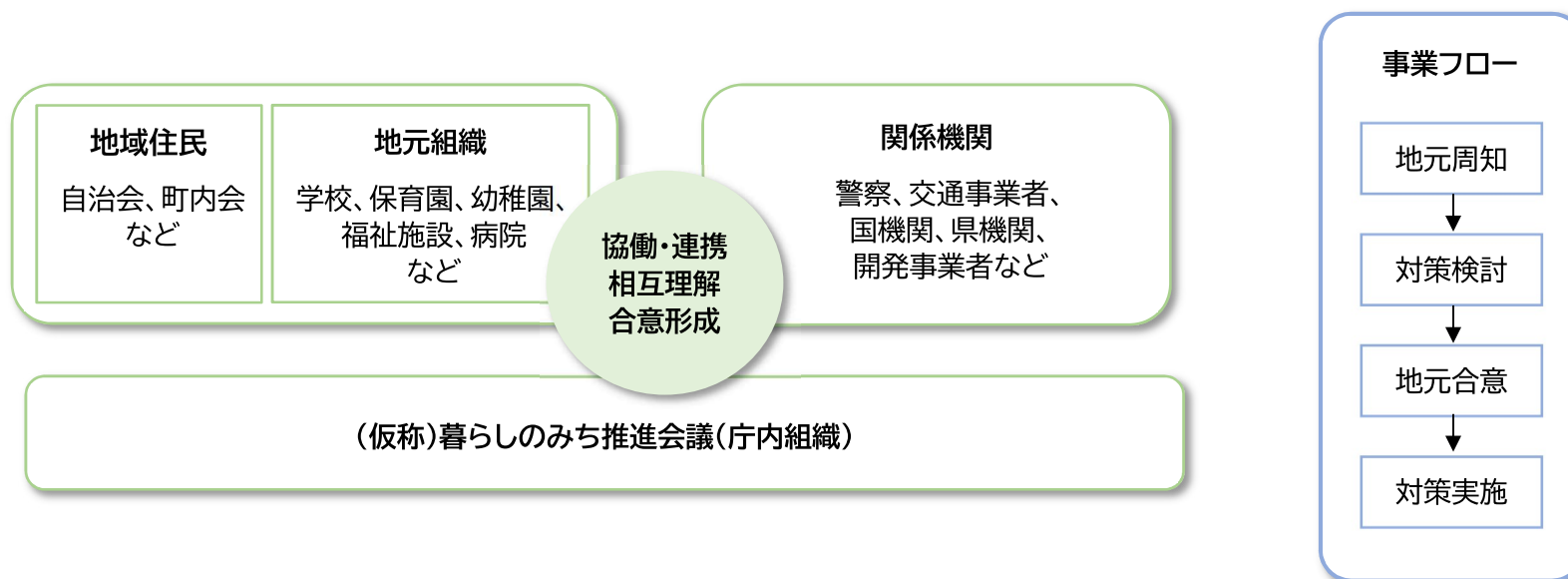


図. 関係組織と事業フロー

資料編

- ・資料-1 【地区対策】(仮)暮らしのみち整備地区の実施について
- ・資料-2 【個別対策】狭あい道路拡幅整備の実施について

資料-1 【地区対策】(仮)暮らしのみち整備地区の実施について（4章 生活道路基本計画 4-3、4-4 を参照）

(1) 事業概要

通過交通や交通事故の発生状況などを基に整備優先度を定め、ゾーン30プラスの指定を条件とし、整備を進めます。

ゾーン30プラスの指定には、各関係者の協力が必要なため、「(仮称)暮らしのみち推進会議」を設置し、合意形成を行いながら進めます。

また、対策内容については、名古屋国道事務所による安全推進連絡会議にかけることで、専門的な知識のもと、ブラッシュアップを図ります。

1) 地区設定

地区の範囲は、幹線道路又は河川、鉄道等の物理的な境界で区画された場所ごとに設定します。

図に、町ごとの整備優先度と、参考の地区割りを示します。なお、実施の際には、再度区域を検討することとします。

また、地区の決定後、ETC2.0ビッグデータを用いたプローブデータなどにより、個別整備地区での詳細な交通状況を把握する必要があります。

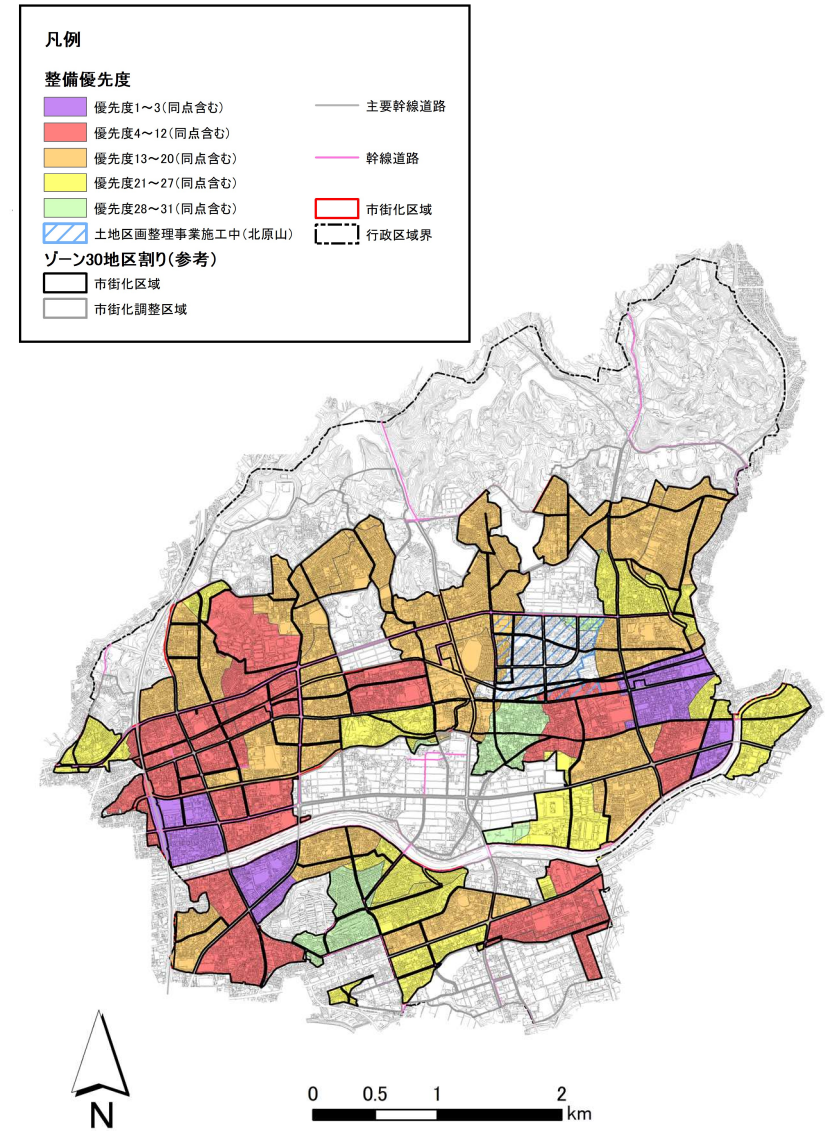


図. (仮)暮らしのみち整備地区の優先順位と、地区割り（参考）

2)事業の流れ

事業は、「(仮称)暮らしのみち推進会議」を設置することにより進めます。

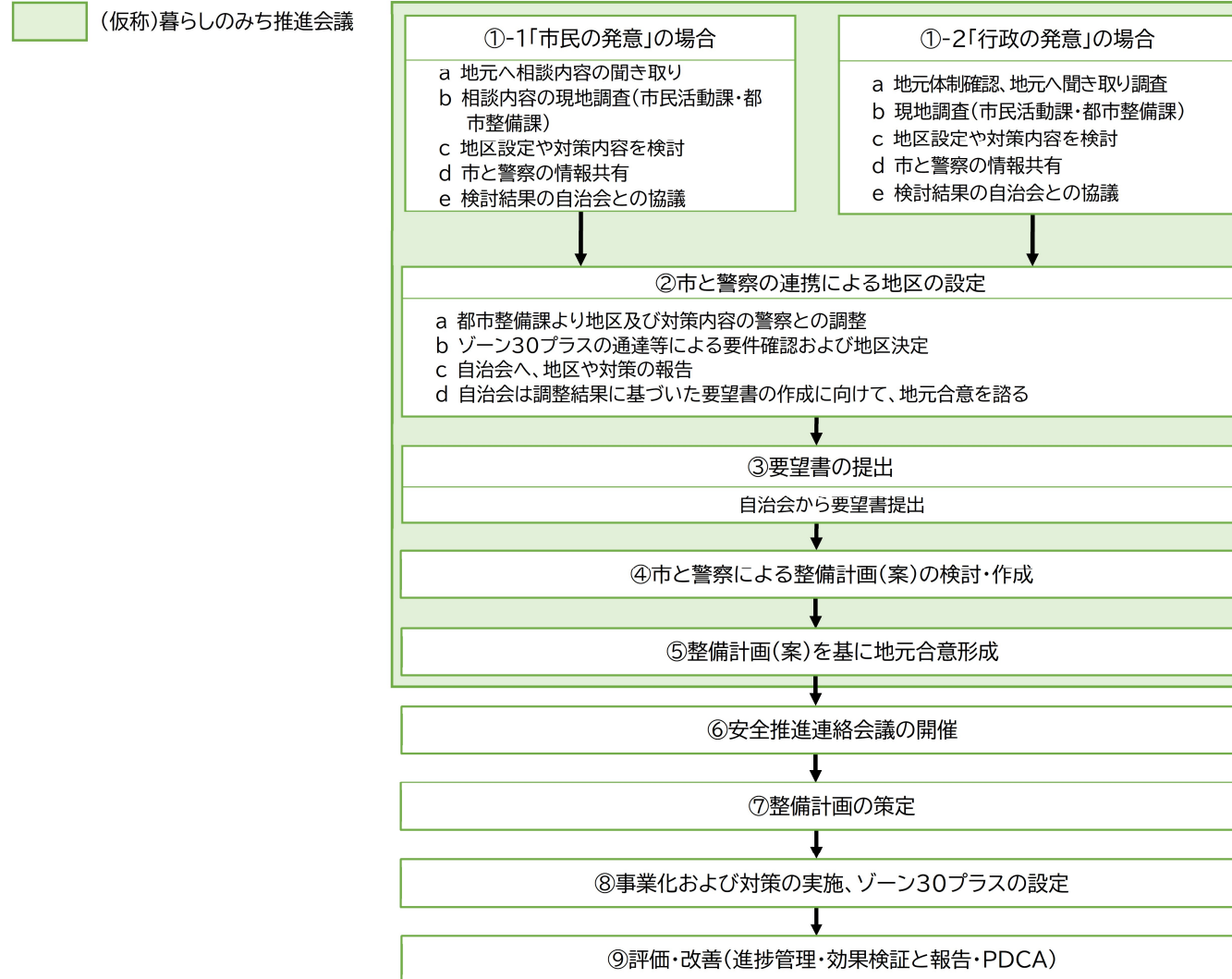


図. ゾーン30プラスの取組フロー(事業の流れ)

資料:安全推進連絡会議「ゾーン30プラス」関係様式

○公文書番号○○号
令和○年 ○月 ○日

国土交通省 中部地方整備局
道路部長 殿

○○市区町村
○○部長

「ゾーン30プラス」の整備計画の策定について（報告）

「生活道路の交通安全に係る新たな連携施策「ゾーン30プラス」の推進について」
（令和3年9月2日付け国部整道地第3号）に基づき、整備計画を報告します。

以上

○公文書番号○○号
令和○年 ○月 ○日

国土交通省 中部地方整備局
道路部長 殿

○○市区町村
○○部長

「ゾーン30プラス」の対策完了について（報告）

「生活道路の交通安全に係る新たな連携施策「ゾーン30プラス」の推進について」
（令和3年9月2日付け国部整道地第3号）に基づき、短期対策（or 中長期対策）の
対策完了を報告します。

以上

○公文書番号○○号
令和○年 ○月 ○日

国土交通省 中部地方整備局
道路部長 殿

○○市区町村
○○部長

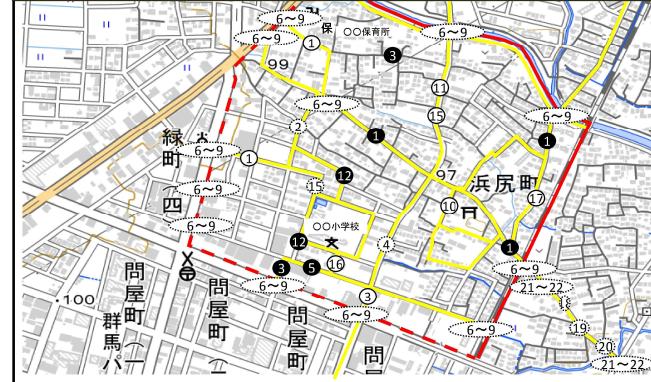
「ゾーン30プラス」の効果検証結果について（報告）

「生活道路の交通安全に係る新たな連携施策「ゾーン30プラス」の推進について」（令和3年9月2日付け国部整地第3号）に基づき、短期対策（or 中長期対策）の効果検証結果を報告します。

以上

「ゾーン30プラス」整備計画（記載例）

・既存の地図等を活用して、整備区域とその区域における対策内容、通学路等を凡例に詳しい図示して下さい。
※地図は公表できるものを使用してください。（国土地理院地図や各都道府県・市区町村管内図）



提出日：令和○年○月○日
○○警察署
○○市役所
○○国道事務所
○○県土木事務所

凡例
 〇 整備区域(ゾーン30プラス)
 - - - 整備区域に含まれない
 外周道路
 通学路

凡例
 ● 対策完了
 ○ 対策中
 ○ 対策予定

管理番号	都道府県名	市区町村名	地区名	整備計画作成年月
	○○県	○○市	○○	R4. 1

ソフト面での対策も適切に組み合わせる
 対策内容の工事が全て完了する時期を記入

No	対策内容	箇所数	地元の合意状況	対策着手(予定)時期	対策完了(予定)時期
1	ハンブ	5	一部合意済	R4. 1	R4. 8
2	スムーズ横断歩道	1	協議中	R4. 5	R4. 10
3	狭さく	3	全て合意済	R4. 7	R4. 10
4	防護柵	2	一部合意済	R4. 1	R5. 1
5	カラ 舗装化	1	全て合意済	R4. 1	R4. 8
6	30km/h規制(標識)	13	全て合意済	R4. 1	R4. 10
7	30km/h規制(路面標示)	13	全て合意済	R4. 1	R4. 10
8	ゾーン30プラス看板	13	全て合意済	R4. 1	R4. 10
9	ゾーン30プラス路面表示(法定外表示)	13	全て合意済	R4. 1	R4. 10
10	一方通行規制(標識)	1	全て合意済	R4. 1	R4. 10
11	大型自動車等通行止め(標識)	1	全て合意済	R4. 1	R4. 10
12	スクールガード	2	全て合意済	R4. 1	R4. 1
13	交通違反取締	区域内	全て合意済	R4. 1	R4. 1
14	ハトール	区域内	全て合意済	R4. 1	R4. 1

推進体制・構成メンバー
 <推進体制>
 ○○市交通安全協議会
 ※既存の組織を活用

<構成メンバー>
 ・○○警察署
 ・○○国道事務所
 ・○○県土木事務所
 ・○○市
 ・○○市教育委員会
 ・○○目白会

対策内容の工事が全て完了する時期を記入

No	対策内容	箇所数	地元の合意状況	対策着手(予定)時期	対策完了(予定)時期
15	シケイン(スラローム型)	1	協議前	R4. 5	R6. 10
16	シケイン(クランク型)	1	全て合意済	R4. 5	R6. 10
17	歩道設置	1	全て合意済	R4. 8	R6. 7

対策内容の工事が全て完了する時期を記入

No	対策内容	箇所数	地元の合意状況	対策着手(予定)時期	対策完了(予定)時期
18	ハンブ	1	一部合意済	R4. 1	R4. 8
19	スムーズ横断歩道	1	協議中	R4. 5	R4. 10
20	狭さく	1	全て合意済	R4. 7	R4. 10
21	30km/h規制(標識)	2	全て合意済	R4. 1	R4. 10
22	30km/h規制(路面標示)	2	全て合意済	R4. 1	R4. 10

注1:「生活道路の交通安全に係る新たな連携施策「ゾーン30プラス」について」(令和3年8月付け警察庁交通部、国交省道路局)の「留意事項 (4)」に該当する対策

(2) ゾーン30プラス

「ゾーン30」は、生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的に、地区(ゾーン)内の道路を最高速度30km/h以下に制限するとともに、入口やゾーン内に標識や路面標示などを整備して速度規制や通過交通の抑制等を図る対策です。また、「ゾーン30プラス」は、「ゾーン30」の各種交通規制に加えて、ハンプやスムーズ横断歩道などの物理的デバイスを適切に組み合わせた交通安全対策を図っていくものです。

現在は、ゾーン30プラスを普及させるため、ゾーン30のみの指定は行っていません。

ゾーン30と組み合わせる代表的な物理的デバイスは右図のとおりです。



図. ゾーン30の対策実施例

(出典：尾張旭市 Web ページ)

図. ゾーン30プラスの内容

(出典：警察庁 Web ページ)

生活道路の新たな交通安全施策「ゾーン30プラス」

生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備の更なる推進を図るため、最高速度30km/hの区域規制「ゾーン30」とハンプ等物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン30プラス」として設定し、道路管理者と警察が連携しながら整備を進めています。



(3) ゾーン30指定地区

本市は、これまでに次の4地区を、ゾーン30として指定しています。現在、ゾーン30プラスの指定地区はありません。

- 平成28年度 :「北本地ヶ原地区」(北本地ヶ原町二丁目・三丁目)
 :「三郷地区北部」(瀬戸川町一丁目、井田町一丁目一部)
 令和2年度 :「三郷地区南部」(瀬戸川町二丁目、狩宿新町二丁目)
 令和3年度 :「東三郷地区」(三郷町中井田、富丘、陶栄、角田地内並びに東三郷町地内)

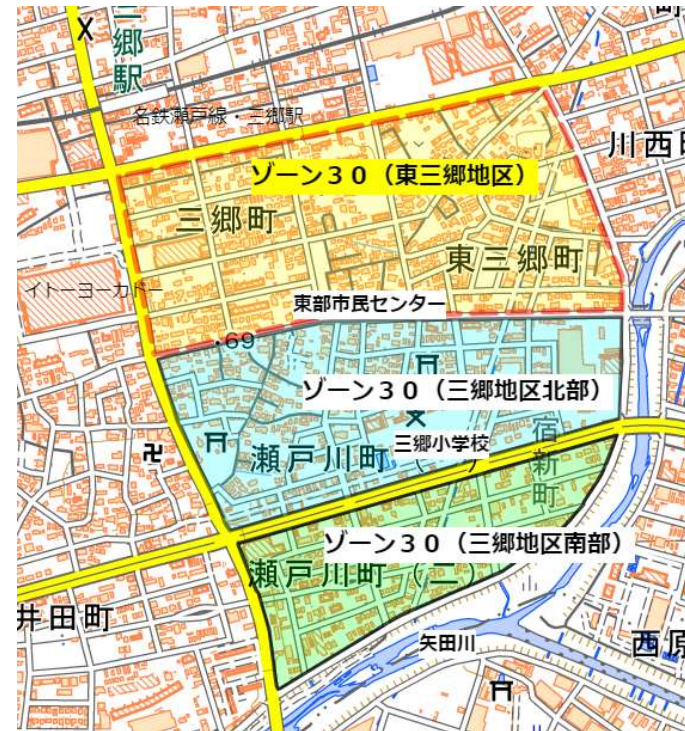


図. ゾーン30の指定地区
 (令和4年度現在)

(4) 「ゾーン30プラス」セルフチェックシート

記入者

所属 : ○○市役所 ○○課

氏名 : ○○ ○○

連絡先 電話番号:

E-mail :

チェック時期	取組内容	チェック項目		チェック		備考
				実施	該当なし	
整備計画(案)を安全推進連絡会議等へ報告する前 チェック日 R.O.O.O	「ゾーン30プラス」(候補)の設定	①	交通事故の発生状況や地域の課題を確認した。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	確認日:令和〇年〇月〇日 相手:〇〇協議会
		②	地域の関係者等からの要望や関係部局(教育委員会等)からの意見等を確認した。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	確認日:令和〇年〇月〇日 相手:〇〇教育委員会
		③	「地域の関係者等からの要望把握」する際に、地域住民等と十分にコミュニケーションを図った。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	相手:〇〇自治会長、〇〇地区地域住民
		④	①及び②について、「ゾーン30プラス」(候補)に関係する道路管理者(直轄国道事務所、都道府県出先機関)に相談した。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	確認日:令和〇年〇月〇日 相手:〇〇国道事務所
		⑤	(④の結果、助言や意見等があった場合のみ) 「ゾーン30プラス」(候補)の設定について、助言や意見等を参考に再検討した。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		⑥	①及び②を踏まえ「最高速度30km/hの区域規制」の区域が適切に設定されている。 (既にゾーン30による低速度規制が実施されている場合も区域の拡大等の見直しについて検討した結果を反映している。又は見直しが予定されている。)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		⑦	⑥と「ゾーン30プラス」(候補)の区域が同じになっている。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		⑧	「ゾーン30プラス(候補)の設定」する際に、地域住民等と十分にコミュニケーションを図った。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	相手:〇〇自治会長、〇〇地区地域住民

チェック時期	取組内容	チェック項目		チェック		備考
				実施	該当なし	
整備計画(案)を安全推進連絡会議等へ報告する前 チェック日 R.O.O.O	整備計画(案)の検討・作成	⑨	「ゾーン30プラス」(候補)の区域内について、物理的デバイスの設置が適切に検討され、実施され、又は実施が予定されている。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		⑩	最高速度30km/hの区域規制と物理的デバイスの設置に加え、関係機関等によるソフト対策(各種交通規制(大型通行禁止、一方通行)、通学路の変更)や歩行空間の確保・明示等のハード対策による充実を検討した。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		⑪	「ゾーン30プラス」に準じて、路線ごとの低速度規制及び物理的デバイスの設置も検討した。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		⑫	整備計画(案)の検討・作成の際に、地域住民等と十分にコミュニケーションを図った。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	相手:〇〇自治会長、〇〇地区地域住民
		⑬	直轄国道事務所(安全推進連絡会議事務局)を通じて「セルフチェックシート」及び「整備計画(案)」を整備局等へ参考送付する。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
整備計画を国土交通省中部地方整備局等へ報告する前 チェック日 R.O.O.O	整備計画(案)の検討・作成	⑭	整備計画(案)を安全推進連絡会議に報告した。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	確認日:令和〇年〇月〇日 相手:〇〇安全推進連絡会議
		⑮	(⑭の結果、意見等があった場合のみ) 整備計画(案)について、安全推進連絡会議の意見等を踏まえ作成した。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	整備計画(案)に係る地域住民等との合意形成	⑯	「ゾーン30プラス」整備計画(案)について、地域住民等との合意形成が図られている。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		「ゾーン30プラス」整備計画の策定	⑰	国土交通省中部地方整備局等へ整備計画(案)のセルフチェックシートを提出した。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

注1)チェック欄については、ほぼ全て「実施」にチェックが入ることを想定しているが、「該当なし」にチェックした場合、その理由や状況等を備考欄に記載すること。

注2)備考欄については、「実施」にチェックした根拠を記載してもよい。

参考

「あんしん歩行エリア」について

「あんしん歩行エリア」は、「ゾーン30プラス」の取組に先立ち、歩行者または自転車利用者の事故抑止を目的に、エリアを指定し対策を実施してきたものです。本市は、図に示すとおり、これまでに3地区を指定し、地元と調整、可能な対策を進めてきました。

平成23年以降は「ゾーン30」が生活道路の面的な交通安全対策の主な制度として取り扱われています。

あんしん歩行エリア(事業期間と指定地区)

平成16～平成22年度：「印場・瑞鳳地区」

平成23～平成29年度：「三郷地区」

平成29～令和8年度：「三郷南地区」



図. あんしん歩行エリアの指定地区

(令和4年度現在)

資料-2 【個別対策】狭あい道路拡幅整備の実施について（4章 生活道路基本計画 4-3、4-4 を参照）

(1) 事業概要

狭あい道路とは、市が管理する道路幅員4m未満の道路のことであり、以下で示す道路の役割を十分に果たすことができない場合があります。

- ① 人や車の通行
- ② 生活環境(風通しや日照など)の向上
- ③ 救急車、消防車などの緊急車両の通行
- ④ 災害時の避難路や消防活動用地

狭あい道路は、土地区画整理事業、民間開発、土地改良事業等の都市基盤整備が行われていない区域に点在しており、安全かつ良好な生活環境を確保するため、「狭あい道路拡幅整備事業(個別タイプ)」、「狭あい道路路線整備事業(路線タイプ)」の2種類の事業により、狭あい道路の拡幅整備を進めています。

① 狭あい道路拡幅整備事業(個別タイプ)

狭あい道路拡幅整備事業(以下、「個別タイプ」)では、「尾張旭市狭あい道路の拡幅整備に関する要綱」に基づき、対象地における建物等の新築・建替えなどに伴う土地利用形態変更に伴い、建築基準法で定める道路後退(セットバック)を行うタイミングに市が道路後退用地を取得し、拡幅整備を進めています。



〔施工前〕



〔施工後〕

図. 狭あい道路拡幅整備の事例



〔人や車の通行に支障〕



〔緊急車両の通行に支障〕

表. 整備状況(令和5年3月末時点)

整備年度	整備延長(m)	整備面積(m ²)
H28	206.3	260.9
H29	78.9	41.8
H30	157.0	109.4
H31 (R1)	133.1	181.2
R2	95.4	87.9
R3	46.3	35.1
R4	114.8	122.1
合計	831.8	838.4

② 狭あい道路路線整備事業(路線タイプ)

狭あい道路路線整備事業(以下、「路線タイプ」)では、「尾張旭市街づくり(狭あい道路路線整備)支援要綱」に基づき、市の支援を受けながら地域の街づくり団体が主体となり、交差点から交差点までの区間を一帯で拡幅する路線規模での拡幅整備を進めています。

③ 個別タイプと路線タイプの相違点

	個別タイプ	路線タイプ
実施主体	市	地域住民
実施単位	個別	路線(交差点～交差点)
拡幅用地の取扱い	寄附 使用承諾 自主管理のいずれか	寄附
整備内容	寄附:側溝整備、舗装 使用承諾:舗装	側溝整備、舗装
整備時期	個々に調整	拡幅用地の寄附完了後
整備実施者	市	市



〔本事業により拡幅を進めている市道北山13号線〕

(2) 整備方針

通過交通の安全確保、住民の住環境の向上等を目的に狭あい道路の拡幅整備を進めていくため、前述の個別タイプ及び路線タイプの両輪で狭あい道路の拡幅整備を進めていきます。

① 個別タイプ

具体的な整備内容は後退用地の取扱いによって異なりますが、後退用地を寄附により取得する場合には側溝敷設及び舗装整備、借地の場合には舗装整備を行います。

また、建築等に伴って既に道路後退が完了済みであり、後退用地の取扱いに係る協議が未了である土地の取得、整備も積極的に進めていきます。

② 路線タイプ

路線一帯を寄附により取得する性質であることから、路線一帯への側溝敷設及び舗装整備を行います。

③ 下水道(汚水)管布設工事との調整

狭あい道路が点在する地域における下水道(汚水)管布設工事が進行している状況であるため、当該地域住民の住環境向上、工事の効率化を図る観点から同工事の施工箇所、施工スケジュールとの調整、同調を図ることによって効果的な狭あい道路の整備、解消を進めるものとしします。

④ 電柱の支障移転

狭あい道路の道路敷地内に建柱されている電柱は、道路の有効幅員確保を阻害する要因の一つであることから、拡幅工事に伴って電柱管理者に対して電柱を撤去又は民地内へ移設など(以下、「支障移転」)するよう依頼します。

⑤ 区域設定

個別タイプ及び路線タイプは、いずれも市内全域を対象としている事業ですが、市街化区域内に存する路線を優先して整備していくものとしします。



①個別タイプ
道路後退が完了済みだが、市との協議が未了の土地（砂利部分）



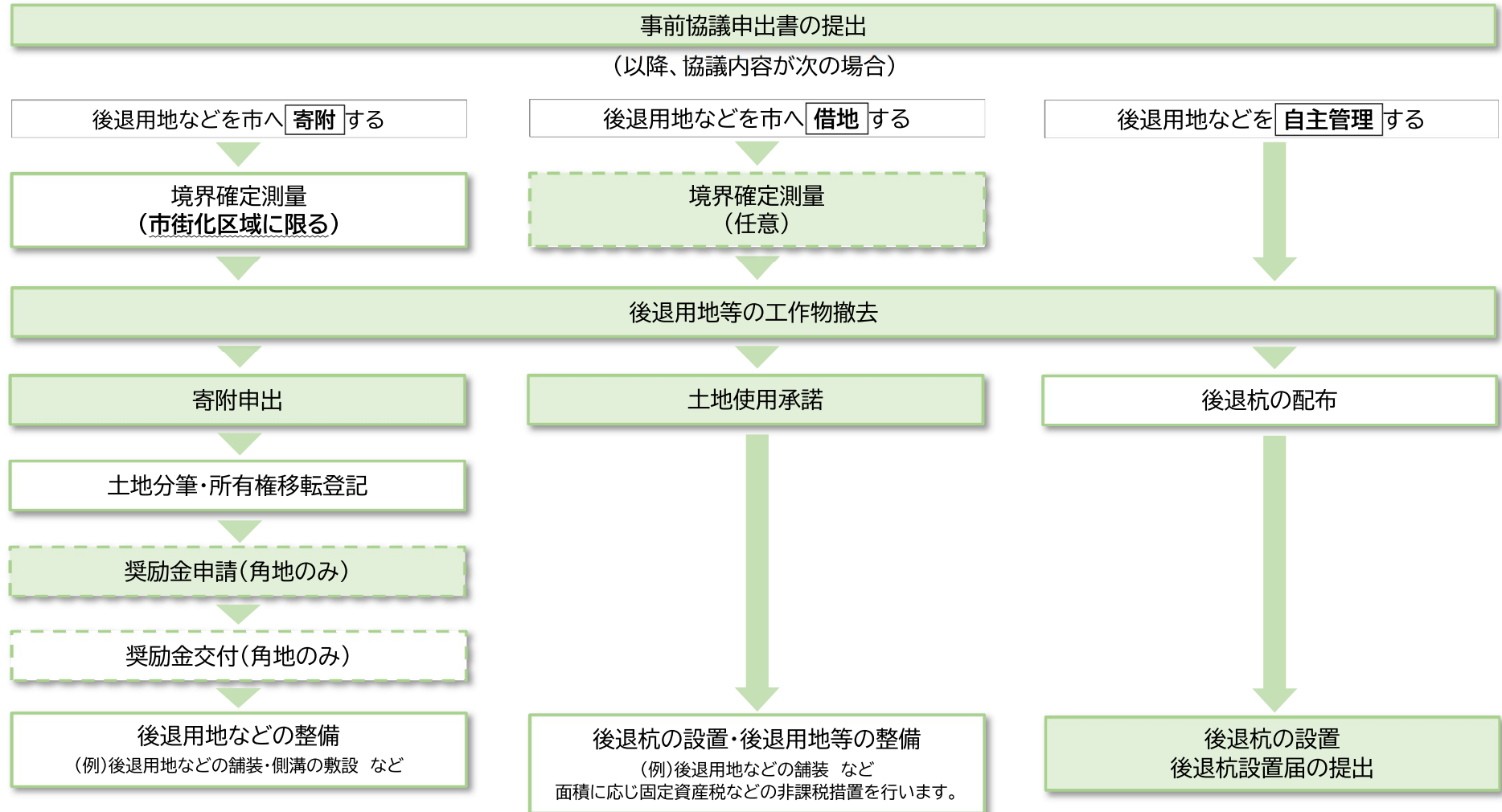
④電柱の支障移転
道路後退用地に建柱されている電柱

(3) 事業の流れ

① 個別タイプ

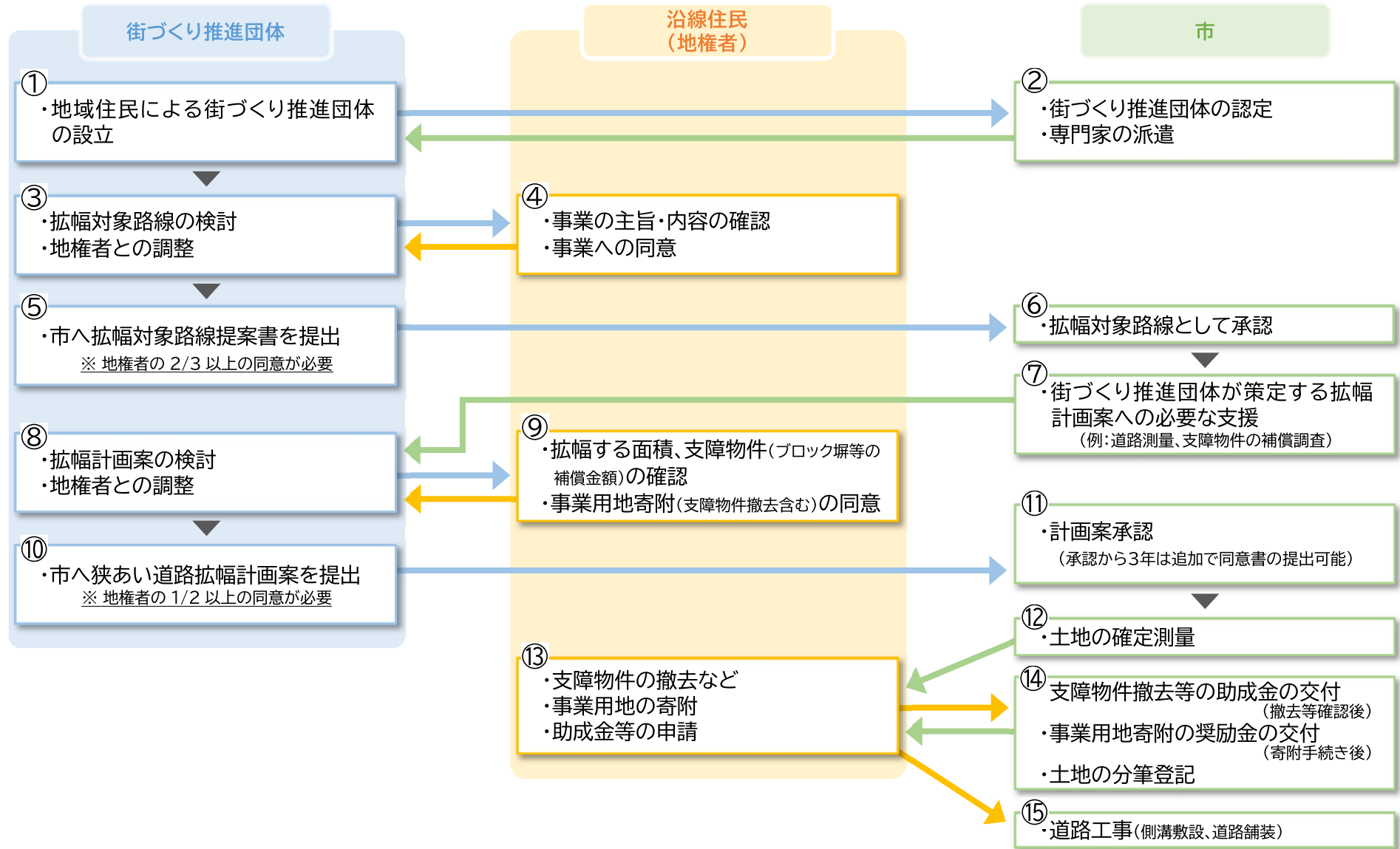
事前協議申出書(建築確認申請や各種許可等)を申請する30日前までに提出いただいてから、次のとおり協議を進めます。

■ :土地所有者・建築主などが実施
□ :市が実施



②路線タイプ

路線に関係する方々の協力、一定割合以上の同意のもと、次のとおり協議等を進めます。



(4) 整備の拡大

市に点在する狭あい道路の整備、解消を推進していくため、本項目においては個別タイプにより後退用地を寄附する旨の協議が提出された場合、市が対象地周辺土地の地権者に対して積極的な働きかけを行う際の流れを以下に示します。

1. 協議地周辺の現地確認

以下の状況を確認します。

- ・側溝の上流・下流の特定
- ・沿線の道路後退状況
- ・支障となる電柱の状況

2. 追加整備が可能な土地の検討

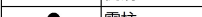



協議地周辺の状況を踏まえて、追加で整備可能な土地を検討します。

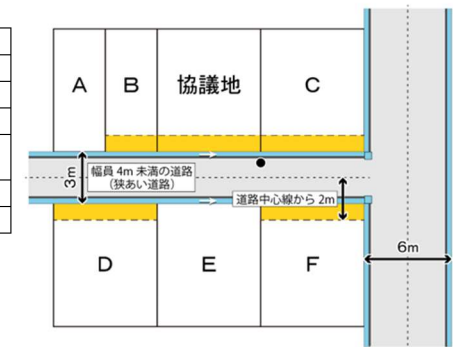
イメージ図では、以下の土地が追加で整備可能な土地と考えられます。

- ・B…協議地の上流だが、協議地の隣地で道路後退済み
- ・C…協議地の下流かつ協議地の隣地で道路後退済み
- ・F…協議地の対側地だが、道路後退済み

なお、A及びEは、現状は構造物があり、道路後退が未了ですが、当該構造物が容易に撤去可能と思われる構造物がある場合には、地権者の撤去意向を確認したうえで、整備可能と判断することができます。

Eの構造物が撤去可能であれば、Dも整備可能と判断することができます。

凡 例	
A, E	道路後退未了
B, C, D, F	道路後退済み
	道路
	事業対象地 (後退用地等)
	側溝
	電柱



3. 各地権者への説明、意向確認

追加整備が可能な土地の地権者に対し、道路後退用地の整備などに対して説明し、道路後退用地の寄附意向を確認します。

4. 支障電柱の移転依頼

追加整備可能土地の地権者の意向も踏まえながら、拡幅整備に支障となる又は道路の有効幅員確保を阻害する電柱の移転を電柱管理者へ依頼します。なお、これは追加整備が可能な土地の寄附意向に関わらず、拡幅整備の支障、有効幅員確保の阻害が確認される場合には移転を依頼するものとします。

5. 整備

寄附手続きなどの用地手続きを完了させたうえで、協議地及び追加整備が可能な土地の拡幅整備を行います。

用語集

用語集

通学路

p.2

一般的には学校が指定する通学路として、児童・生徒の安全を考え、学校長が学校周辺の比較的安全と思われる道路を、保護者や地域と協議したうえで決定するものをいいます。

本市では、学校が指定した通学路のうち、児童などが小学校へ通うため1日につき40人以上歩行する通学路を法指定通学路としています。

通学路の合同点検

p.2

通学路における交通安全を一層確実に確保するため、通学路交通安全プログラムに基づき、小中学校ごとに、学校、保護者、地域が連携を図り、通学路の課題を抽出します。抽出された課題を解決するため「尾張旭市通学路安全推進会議」を開催し、地元代表者、教育関係者、道路管理者、交通管理者などにより課題の対策を検討・実施していくものです。

緊急合同点検

p.2

定期的な合同点検に加え、通学路などにおける重大な交通事故が発生した場合に行う点検です。事故発生現場に類似した危険箇所の抽出を行うなど、全国一斉に点検を行います。緊急合同点検で抽出された課題は、基本的に数年以内での解消が求められます。

未就学児の移動経路

p.2

保育園などにおいて、未就学児が日常的に集団で移動する経路です。主に散歩コースなどがあげられ、通学路と同様に交通安全対策を図っていく必要があります。正式には「未就学児が日常的に集団で移動する経路」といいます。

また、通学路と未就学児の移動経路をあわせて、「子どもの移動経路」といいます。

超高齢社会

p.2

65歳以上の高齢者の人口割合(高齢化率)が21%を超えた社会を「超高齢社会」と呼びます。

高齢化率が7%を超える場合「高齢化社会」、14%を超える場合「高齢社会」といいます。

特定道路

p.2

バリアフリー法に基づく特定道路として、移動等円滑化が特に必要な道路法の道路を指します。特定道路は、「二つ以上の特定旅客施設、特定路外駐車場、主な福祉施設等を相互に連絡する主要な道路で、高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われるもの」とされ、バリアフリー基準を満たした歩道の整備が求められます。

ウォーカブル

p.3

「歩く」を意味する「walk」、「できる」の「able」を組み合わせた造語で、「歩きやすい」「歩きたくなる」「歩くのが楽しい」といった意味で使われます。

ウォーカブルシティなどの言葉は、歩行者を中心としたまちづくりのコンセプトや、街路空間を車中心から人中心に再構築する取組を指します。

コロナ禍

p.3

令和元年末からの新型コロナウイルスの感染拡大による災難や、さまざまな危機的状況のことをいいます。

リモートワーク

p.3

リモートワークは、情報通信技術(ICT)インフラが整備されていることを前提とした現代的なワークスタイル、勤務形態の一つです。時間や場所を有効に活用できる柔軟な働き方で、就業場所としては自宅、シェアオフィス、コワーキングスペースなどが挙げられます。

シェアオフィス

p.3

同じオフィスのスペースを複数の企業や個人で共有するオフィスのことをいいます。オフィス空間や設備をシェアすることにより、費用を軽減できるメリットがあります。

コワーキングスペース

p.3

コワーキングスペース(Coworking space)とは、さまざまな年齢、職種、所属の人たちが空間を共有しながら独立した仕事を行う「共同で働く場所」のことをいいます。新型コロナウイルス感染症の流行により、リモートワークを行う人が増えてきたこともあり、こういったスペースへの関心が高まっています。

ポストコロナ

p.3

コロナ禍におけるさまざまな経験を受けて、従来の延長ではない生活様式や働き方、価値観などが変化した状況、世界観のことをいいます。

ゾーン30・ゾーン30プラス

p.5

「ゾーン30」は、生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的とした交通安全対策の一つです。時速30kmの速度規制や通過交通の抑制等を図る路面表示などにより、交通安全の向上を図ろうとする区域のことをいいます。

また、「ゾーン30プラス」は、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備の更なる推進を図るため、「ゾーン30」の時速30kmの速度規制等に加えて、狭さくやハンプなどの物理的デバイスの適切な組合せにより、交通安全の向上を図ろうとする区域のことをいいます。

交通基本計画

p.6

中長期的な交通施策の基本的な方針を定め、目指すべき都市交通を検討し、その実現に向けた取組の方向性を整理している基本計画です。

都市基盤整備

p.9

安全安心で豊かな都市生活を営むために、都市基盤施設(道路、河川、上下水道、エネルギー供給施設などの生活・産業基盤や、学校、病院、公園などの公共施設)を整備することをいいます。

ETC2.0 ビッグデータ

p.10

有料道路等における料金収受に加えて、多彩なサービスを実現したシステム。道路側のアンテナと車載器が高速大容量の双方向通信を行うことで、渋滞時の迂回ルート情報や安全運転に資する情報を提供し、ETC2.0により収集された車の走行経路や速度などの情報は、様々な道路政策に活用されています。本書では自動車の平均速度30km/h以上の区間や、急減速挙動の箇所の特定に本データを活用しました。

プローブデータ

p.10

ETC2.0 対応の車載器に蓄積された車両の走行履歴、挙動履歴を指し、道路上に設置したアンテナを通過する際、基本情報(取得時刻や位置情報)とともにアップロードされるデータのことをいいます。

マウントアップ形式、セミフラット形式

p.11

歩道構造の種類を示しており、マウントアップ形式は、歩道面が車道面より15cm程度高くなった従来型の歩道です(縁石と同じ高さ)。セミフラット形式は、マウントアップ形式より歩道面が10cm程度低く、車道面より5cm程度だけ高くなった歩道です。この形式は、乗入れ部や交差点部等の高低差のすり付け勾配を緩やかに設定でき、快適な歩行空間を整備しやすいため、現在の主流はセミフラット形式となっています。

防護柵

p.11

車両が路外、対向車線または歩道等に逸脱するのを防ぐとともに、歩行者等の転落やみだりな横断を抑制するなどの目的で道路に設置された施設をいいます。

子どもの移動経路 p.15

通学路と未就学児の移動経路をあわせて、子どもの移動経路といいます。

物理的デバイス p.20

生活道路における交通事故対策や交通静音化を促進するために速度抑制等を目的として物理的に設置される、狭さくやハンプなどの総称です。

路面カラー化 p.20

車両や歩行者の安全な通行を確保するため、特に注意喚起が必要な道路の路面を着色することをいいます。

グリーンライン p.20

主に通学路として使用する歩道の設置が困難な道路において、路側帯などを緑色に着色することで、車の運転手等に通学路を示すものです。

安全推進連絡会議 p.26

国土交通省による「愛知県道路交通環境安全推進連絡会議」と、愛知県による「愛知県交通安全対策推進連絡会議」が連携し、「事故危険箇所対策」や「ゾーン30」をはじめとした交通安全対策について協議を行い、交通安全施設などの整備による交通事故件数の削減を目指しています。

後退用地 p.35

狭あい道路に接した敷地に建物の新築や建替えなどを行うにあたって、実際の道路境界線と道路中心から2m(道路が水路や崖等に接している場合は、その境界から敷地側に4m)後退した線に囲まれた土地のことをいいます。

ページ数は、用語の初出のページを示しています。