

方針
3

道路・交通

『歩行者中心のまちを実現する
人にやさしい交通ネットワークの形成』

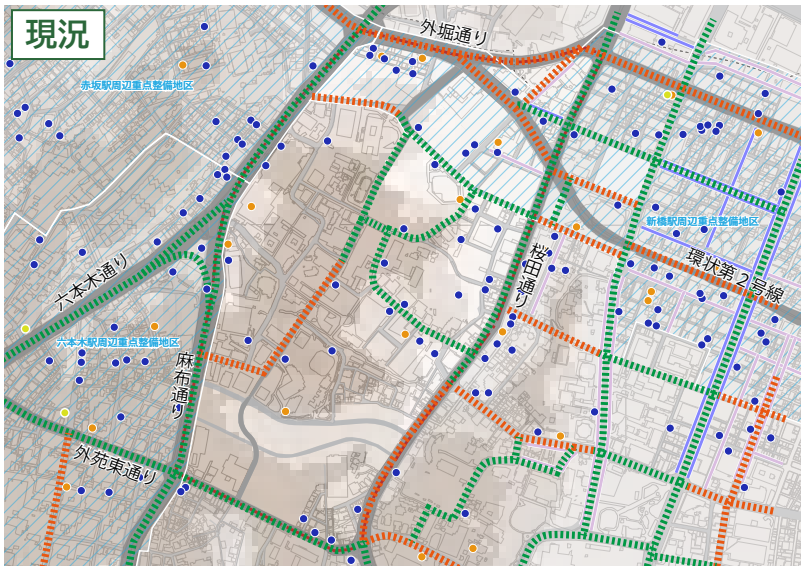
SDGsのゴールとの関係



温室効果ガスの排出実質ゼロの達成に向けて、車中心から人中心の街路空間へ転換し、交通利便性の高い立地を生かした、公共交通と徒歩による移動を主とした歩いて楽しい歩行者中心のまちづくりを推進します。

○道路

現況

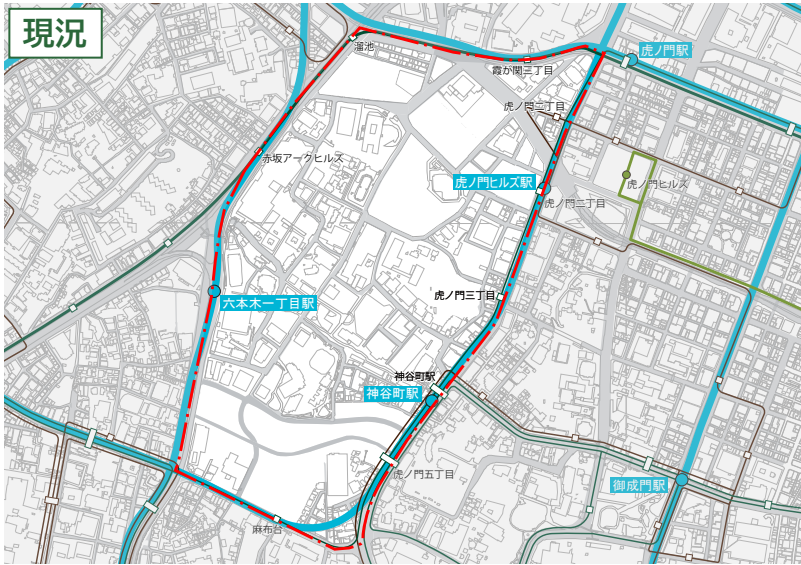


地形図(T.P.)	都市計画道路	シェアサイクルポート
～10m	自転車ネットワーク計画選定路線	自転車等駐車場
10m～20m	自転車走行空間整備済路線	駐車場
20m～30m	バリアフリー重点地区	パーキングメーター
30m～		パーキングメーター (荷捌き場含む)

- 環状第2号線と外周幹線道路により通過交通の処理をしています。
- 歩道幅員が十分でない箇所があるなど歩行空間が一部不足しており、車道についても一部未整備の箇所があります。
- 自転車ネットワークの一部が未整備の状況です。
- 本地区は、高低差に富んだ地形であり、バリアフリー動線の整備に配慮したまちづくりが求められています。

○公共交通

現況



地下鉄	都営バス路線	東京BRT
	ちいバス路線	

- 本地区は地下鉄5駅を有し、外周部に多くバス路線が通っていることに加え、東京BRTが開通したことにより交通利便性が高い地域となっています。
- 今後、地下鉄南北線の品川駅へ地下鉄が延伸することとなり、広域交通の更なる充実が見込まれています。
- 地下鉄各駅の周辺地域は、高低差のある地形であるため、駅間や駅から区内へのアクセス性の強化が求められています。

取組方針

取組方針1 安全で快適な歩行空間や広場等の整備とネットワーク化

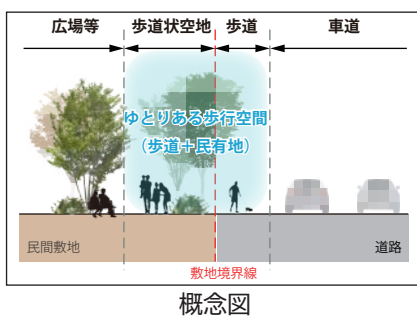
- 駅や地区外との連絡性、まちの回遊性などに考慮した快適で利便性の高い重層的な歩行者ネットワークを形成します。
- 民有地と歩道が一体となった安全で快適で落ち着いたにぎわいのある歩行空間を形成します。
- 広場・オープンスペースをネットワーク化し、快適で歩きたくなる歩行空間づくりに寄与する歩行者回遊軸を形成します。
- 起伏ある地形を生かしながら、通り沿いの多様な景観を創出するとともに、民間敷地とも連携した円滑な移動に寄与するバリアフリー化、誰にもやさしい案内・標識の充実など、安全性・快適性の向上を図ります。
- 緑豊かで多種多様な歩行空間、広場等を創出するとともに、地区の一体性と魅力の向上を図りながら、適切な維持・管理を行います。

歩行者ネットワークの形成（概念図）



事例紹介 「民間敷地と歩道が一体となったゆとりある歩行空間の形成」

民間開発にあわせて民間敷地内に歩道状空地等を整備し、ゆとりある歩行空間を確保しています。



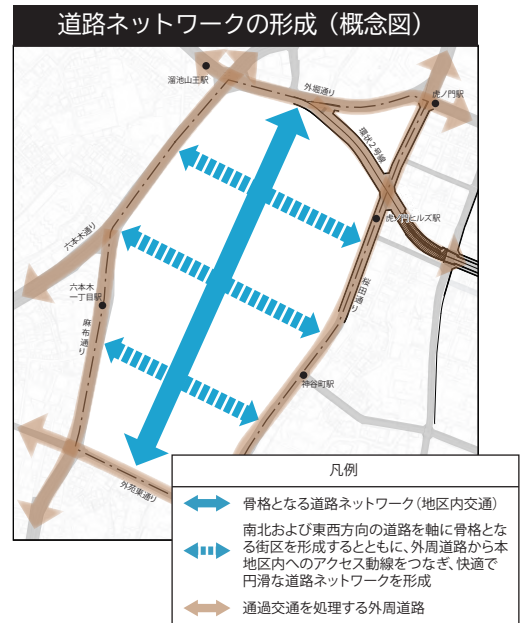
ホテルオークラ（敷地西側）



赤坂インターシティAIR（敷地南側）

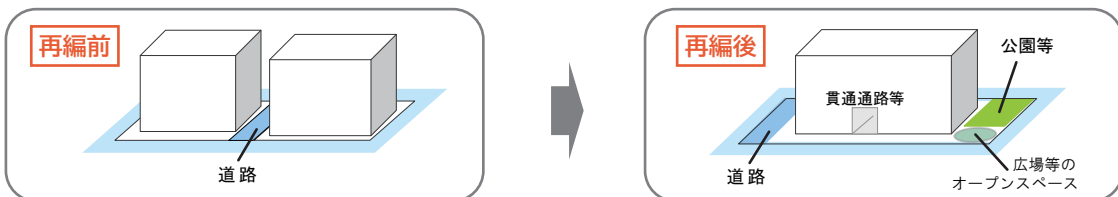
取組方針2 人にやさしい地区内交通環境の整備

- 通過交通は地区の外周部道路で処理することで地区外からの自動車の流入を抑制します。また、地区の内部においては、誰もが安全で快適に利用できる地区内交通環境を形成するため地区の東西南北をつなぐ道路ネットワークを整備します。
- 開発などのまちづくりの機会をとらえ、街区再編等による地区内の道路整備を推進し、地区内交通ネットワークの強化を図ります。
- 安全で快適な自転車の利用環境を形成するため自転車走行区間を整備します。
- 地区内の駐車環境を改善し、歩行者中心のまちづくりを推進するため、通過交通を担う広域幹線道路沿いに駐車場を集約するなど駐車施設の適正配置を検討します。
- 自転車シェアリングや次世代モビリティ、自動運転技術の活用などにより、地区内の交通利便性の向上を図ります。
- 民有地のオープンスペースを活用するなど自転車シェアリングポートの適切な配置を誘導するとともに、次世代モビリティの活用に向けて、新規開発や既存駐車場の改修により発着所や充電設備施設の整備を誘導します。



＜参考＞都市基盤の再編 (イメージ)

- 地域の状況や必要性に応じて、周辺交通や環境改善に資する道路の幅広や公園等を整備します。また、地域に必要なとされる駐輪場などの施設の整備については、設置状況や需要などを踏まえ必要性を判断します。
- 開発等により整備されるオープンスペース（広場等の公開空地等）は新たに道路や公園等として整備する公共施設と一体的な整備を図るように配慮します。
- 街区再編に伴い道路を廃止する場合は、周辺の交通機能をはじめ、周辺住民の生活や利便性等にも影響を与えかねないことから、以下の点に留意し検証を行います。
 - 交通量の変化や交通規制等を考慮し、周辺に交通上の問題を生じさせないこと。
 - 歩行者の通行機能を継続させる必要がある場合、道路の廃止後も敷地内の適切な位置に貫通通路等を確保すること。
- 地区計画や市街地再開発事業等の透明性と実効性ある手法を活用し、関係者の合意形成を図った上で、良好なまちづくりを実現することとします。



〈基盤再編を行うメリット〉

- ・ 地区に必要な道路又は不足する公園等の再配置による新たな公共施設等の確保
- ・ 公共用地と民地（オープンスペース）との一体活用による広場等の創出

事例紹介 「他地区における次世代モビリティ」

●茨城県境町（自動運転バス）

茨城県境町では、自治体としては国内で初めて自動運転バスを生活路線バスとして公道での定時・定路線運行を令和2（2020）年より開始しました。



運行ルート1

（道の駅さかい～シンパシーホール）



運行ルート2

（道の駅さかい～高速バスターミナル）

乗車人数	11名
運行時間	9:25～16:00
便数	20便
停留所数	16か所
運行距離	約6km(運行ルート1) 約8km(運行ルート2)



自動運転バス

出典：「茨城県境町HP：【10/4 時刻表・定員など変更】自治体初！境町で自動運転バスの定常運行を開始しました」

<参考> 自動運転社会における街路空間のイメージ

自動運転社会の実現にあたっては、公共交通サービスを中心とした円滑な交通が図られるよう公共交通の走行空間の確保や、駐停車空間の適正な配置・確保など新たな街路空間の再構築が必要となります。

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／国土交通省



■自動運転社会における街路空間の望ましい姿

《公共交通の走行環境確保》

- ・街路空間の再構築により、様々なモードの交通が混在する環境下でも、円滑かつ効率的な公共交通の運行がなされるような走行空間を整備
- ・公共交通の円滑・効率的な運行等による利便性の向上により、自動車利用から公共交通利用への転換が期待

《安全で円滑な乗換え環境の確保》

- ・多様な交通手段へのシームレスな乗換え環境を整備するとともに、スムーズな乗降を可能にするような料金徴収施策も含めた効率的な仕組みを導入
- ・高齢者等の交通弱者にも配慮されたバリアフリーな乗降を可能とする環境を整備

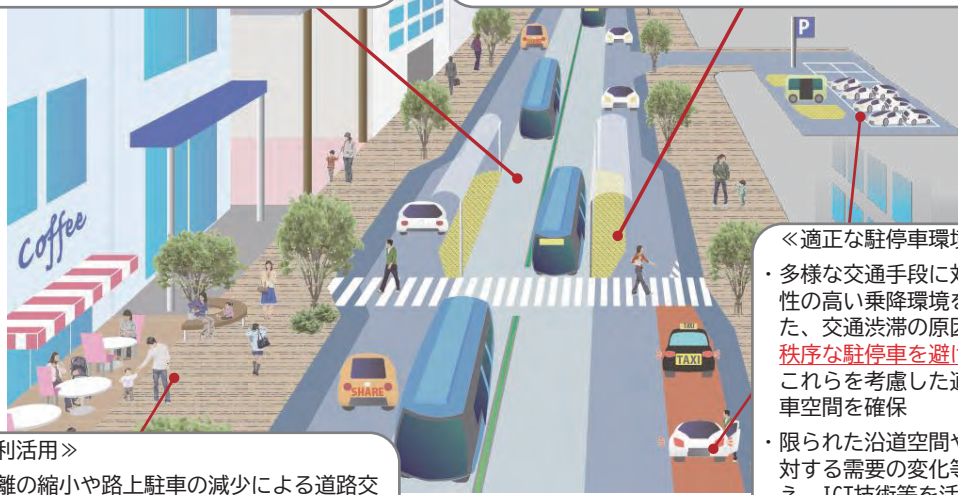


《歩道利活用》

- ・車間距離の縮小や路上駐車への減少による道路交通容量の拡大を踏まえ、沿道と一体となった豊かな歩行空間を、賑わい・憩い空間として活用

《適正な駐停車環境の確保》

- ・多様な交通手段に対する利便性の高い乗降環境を設け、また、交通渋滞の原因となる無秩序な駐停車を避けるため、これらを考慮した適正な駐停車空間を確保
- ・限られた沿道空間や駐車場に対する需要の変化等を踏まえ、ICT技術等を活用しつつ、適正に配置された駐車場を乗降空間として最大限活用



出典：「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（平成31（2019）年3月）国土交通省

取組方針3 交通結節点の利便性向上

- 駅周辺の都市機能の更新にあわせて、駅と直結する広場やバリアフリー動線の整備や、交通結節点の機能強化を図ります。
- 電車やバス、タクシー、自転車などへの乗り換えや乗り継ぎの利便性の向上を図ります。
- 複数の公共交通が集中する交通結節点では、スムーズな乗り換え等に寄与するサイン計画を推進します。

事例紹介 「地下鉄駅間の地下道整備（虎ノ門ヒルズ駅～虎ノ門駅）」

虎ノ門ヒルズ駅（地下鉄日比谷線）と虎ノ門駅（銀座線）を地下道で結ぶことで各路線間のスムーズな乗り換えに資するアクセス動線を整備しています。

地下道はエレベーター等でバリアフリーに対応しています。



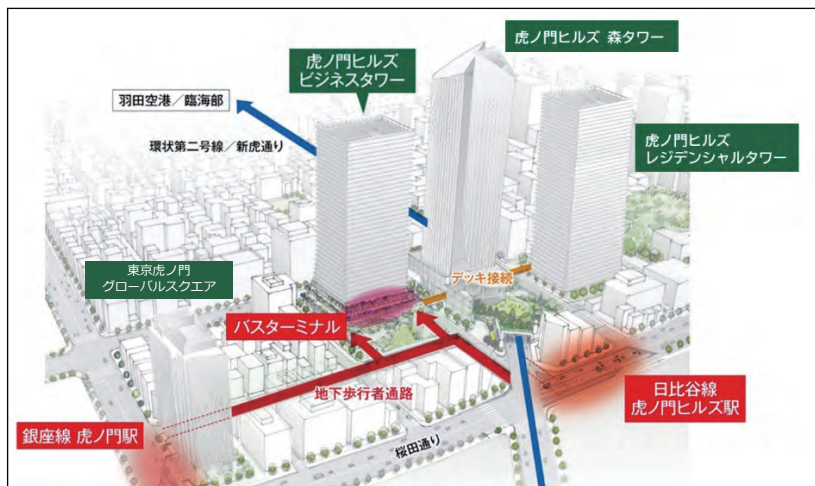
地下道位置図



地下道の様子

事例紹介 「開発による多様な交通手段の乗継ぎ整備（虎ノ門ヒルズ駅周辺）」

虎ノ門ヒルズ駅周辺では、開発事業等により、地下鉄やバスターミナルなどの乗継ぎ利便性が向上します。



虎ノ門ヒルズ駅周辺のネットワークイメージ



虎ノ門ヒルズ駅



バスターミナル

出典：「森ビル株式会社HP：虎ノ門ヒルズレジデンシャルタワー竣工」「虎ノ門ヒルズHP：虎ノ門ヒルズビジネスタワー」

まちづくりのポイント：「人にやさしい交通ネットワークの整備の考え方」

1. 人にやさしい交通ネットワークの基本的な考え方

人にやさしい交通ネットワークとして、以下の基本的な考え方のもと、道路と敷地内での一般に公開された通路や広場等を連携させながら、安全で快適な誰もが利用しやすい交通ネットワークの形成を図ります。

- ・ 歩行者の安全性や快適性を確保するため、十分な歩行空間を確保します。
- ・ 周辺の居住環境や安全な歩行環境を確保するため、通過交通を極力抑制するものとします。
- ・ 人及び車の混雑のない円滑な通行を確保します。

2. 人にやさしい交通ネットワークの構成

(1) 道路

i) 主要区画道路・区画道路

- 駅施設及び外周道路から地区内への主要なアクセス動線として、地区内の円滑な歩行者ネットワーク及び道路ネットワークを形成します。また、通過交通を抑制しつつ、安全で快適な歩行空間を確保します。
- 基本的な幅員として、12mを確保します。ただし、地形の形状等により、幅員の確保が困難な場合は、歩道状空地等の整備により機能を確保します。
- 区画道路のうち、歩行者ネットワーク及び道路ネットワークの主要な軸となる地区中央の南北道路を主要区画道路と位置づけ、歩道状空地（2m以上）を含めた十分な歩行空間を確保するとともに、緑豊かな安全で快適な質の高い歩行環境の創出を目指します。

ii) 地区内道路

- 外周道路や区画道路と接続し、地区内の歩行者ネットワーク及び道路ネットワークを補完する動線として、主に沿道敷地へのアクセス機能を担うとともに、安全で快適な歩行空間を確保します。
- 沿道の開発事業等にあわせた道路の再整備を行う場合は歩行者を中心とした道路への見直しなど、地域の実状に応じた道路の整備を図ります。
- 基本的な幅員として、歩道状空地等を含めて12mを確保します。ただし、地形の形状等により、幅員の確保が困難な場合は、この限りでないものとします。

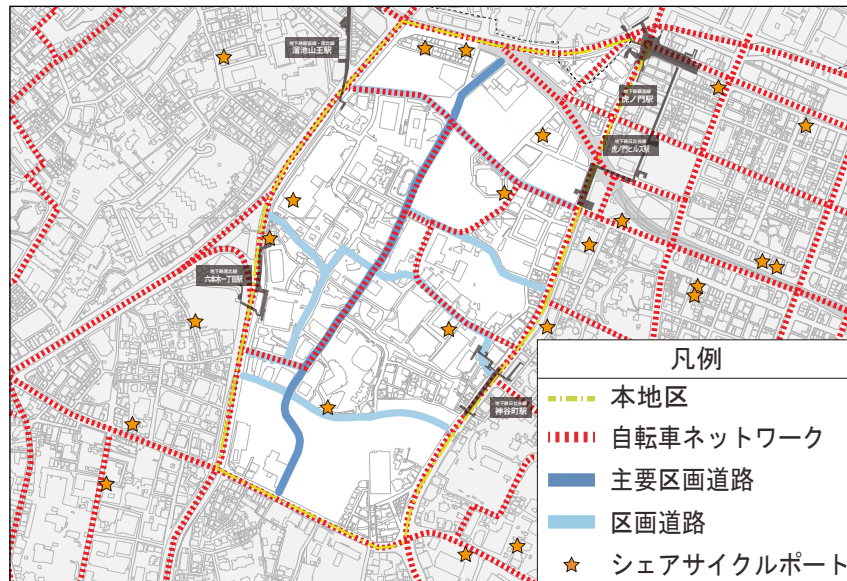
iii) その他道路

- 主に歩行者の安全性や快適性を確保するため、地域の実状に応じた道路の整備、保全を図ります。

※自転車走行空間の機能確保について

歩行者と自動車の交通ネットワーク機能の確保に加え、「港区自転車利用環境整備方針（平成25（2013）年3月）」に沿って自転車走行空間の確保を図りながら、人にやさしい交通ネットワークを実現していきます。

なお、開発事業などとあわせて幅員の確保ができた区画道路を中心として、周辺との連続性等を踏まえ、地区内の自転車走行空間を拡充します。



区画道路と自転車ネットワーク

出典：「港区自転車利用環境整備方針（平成25（2013）年3月）」、
「港区自転車シェアリングHP」を基に作成

(2) 敷地内の通路・広場等

i) 歩行者通路

- 地区内の利便性の向上と回遊性を高めるために、敷地内を通り抜ける通路等を中心に、地上、地下、デッキの各レベルで確保します。各レベル間の連絡や地形の高低差の解消を必要とする場合は、バリアフリー化を図ります。
- 基本的な幅員として、2m以上を確保します。
- 「方針線」は、歩行者通路などの連続性を補完するネットワークを示します。
- 「構想線」は、駅と地区内との連絡性やバリアフリー動線を強化するため、今後検討すべきネットワークの大まかな位置を示しています。

ii) 歩道状空地

- 歩道を補完・拡充する施設として、幹線道路、主要区画道路、区画道路、地区内道路等の沿道に確保します。
- 基本的な幅員として、2m以上を確保します。

iii) 広場

- 歩行者ネットワークと連携しながら、地下鉄駅周辺や交差点等に確保します。
- 災害時における一時避難スペースとしても活用できる空間として整備します。

iv) 自動車通路

- 複数の駐車場を連絡するネットワークとして、地区内の交通環境の向上と交通負荷の低減を図ります。
- 民地内の施設であることから道路交通法を適用しないため、一定の管理基準を定め各所有者において適正に管理します。

(3) その他

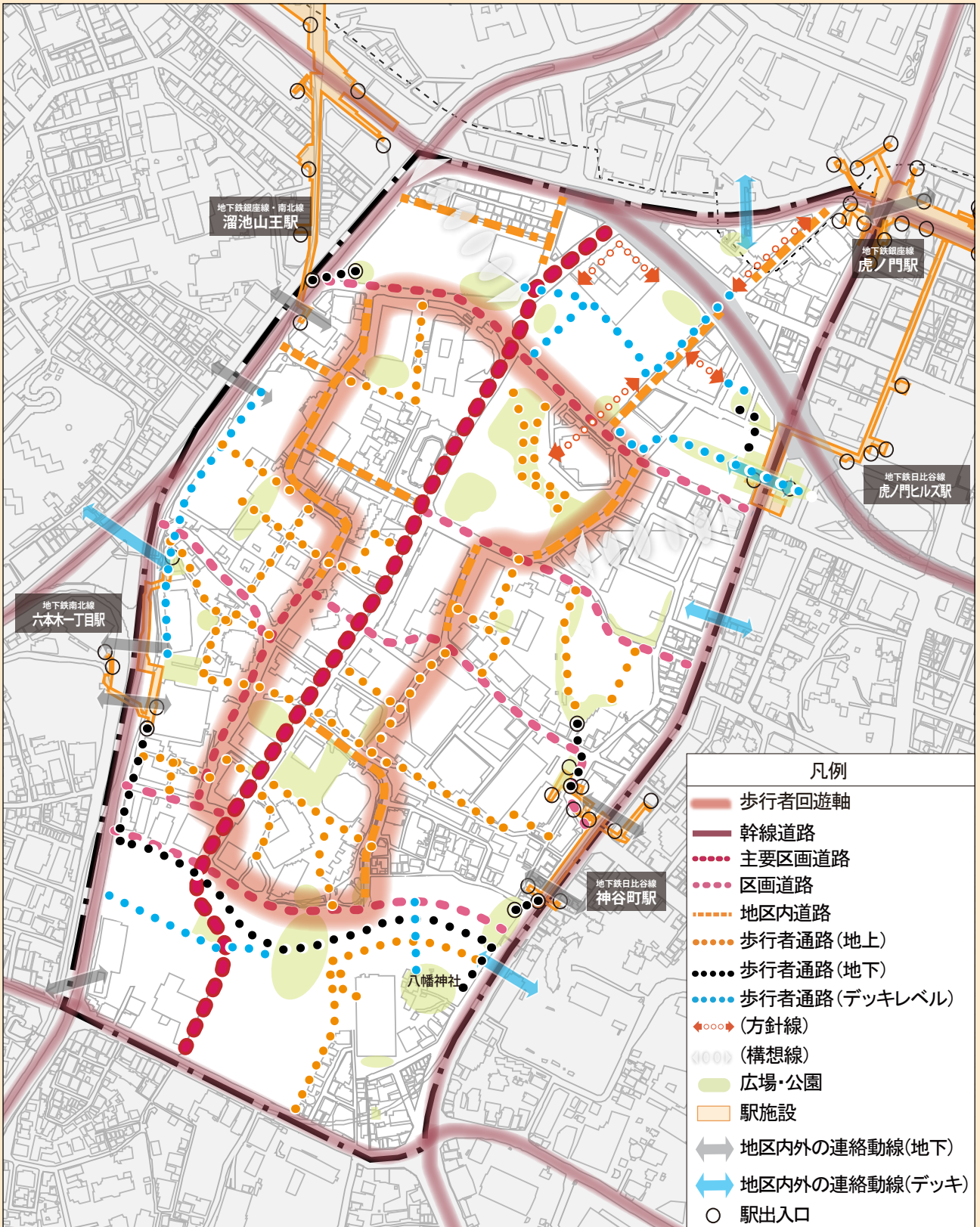
i) 駅施設

- 歩行者通路等と連絡しながら、駅出入口の改良・拡充を図るとともに、駅構内の通路等のバリアフリー化を図ります。

3. 歩行者回遊軸の考え方

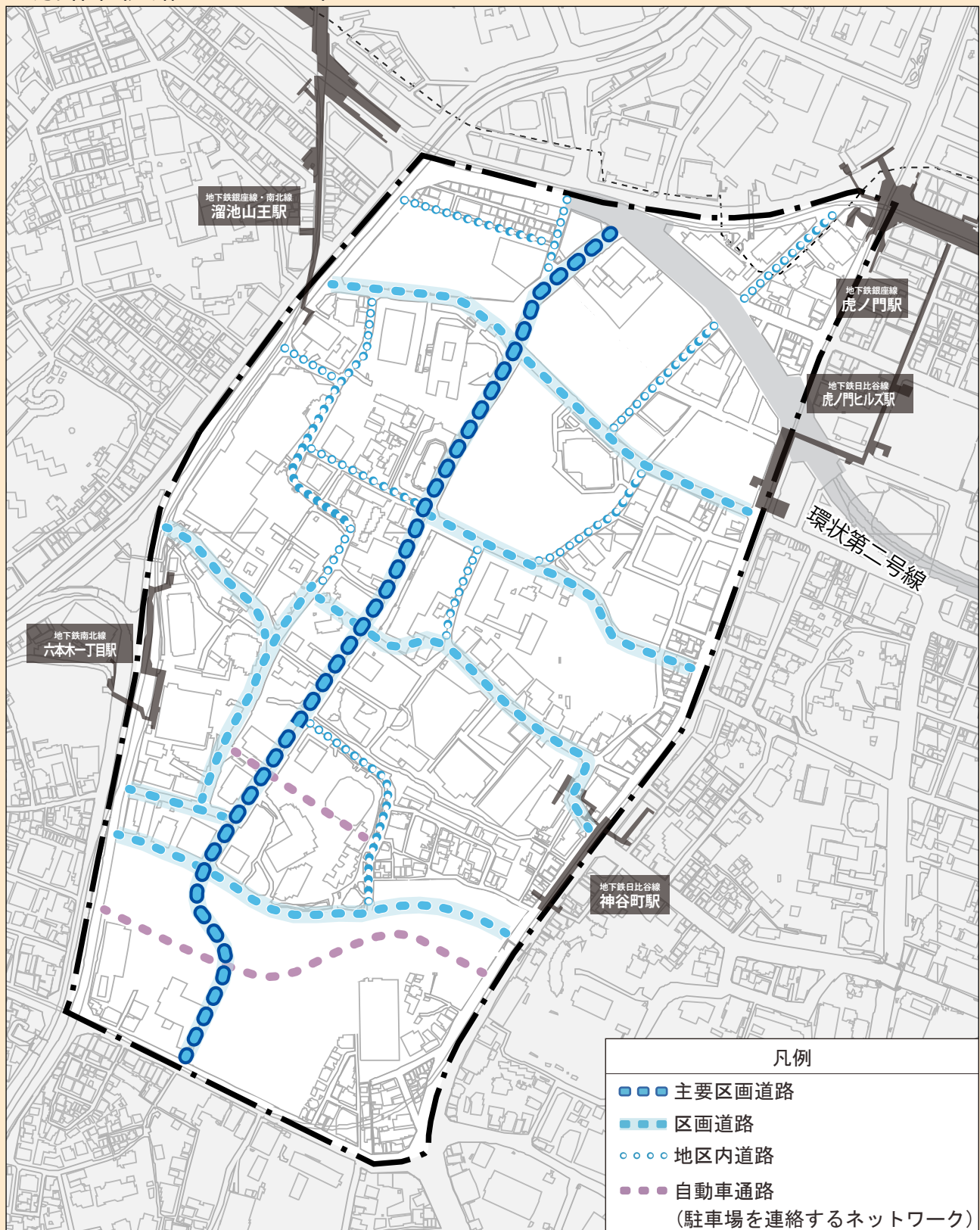
- 区画道路及び地区内道路に位置付けたネットワークを中心に、地区内で環状を形成するネットワークを歩行者回遊軸に位置づけます。
- 歩行者回遊軸の沿道では、開発事業等と併せ、居心地の良い空間づくり（道路と沿道が一体となったゆとりある歩行空間や緑陰空間、地区の特性に応じたにぎわいのある空間を創出）を進めます。
- 歩行者回遊軸により、広場・オープンスペース等をつなぎネットワーク化することにより、地区のにぎわい・交流を創出します。
- 歩行者回遊軸沿いでは、健康志向の高まりから気軽にランニングなどのスポーツに取組みやすい空間づくりを創出します。

■方針図（歩行者ネットワーク）



※整備方針図は、必要と考えられる歩行者ネットワークを示しています。具体的な整備にあたっては、まちづくりを検討する段階において、歩行者ネットワークの有効性などを具体的に検証しながら関係機関等と十分な調整を行うとともに、関係地権者等の合意形成を進めながら、決定（地区計画制度などを活用）します。

■方針図（道路ネットワーク）



※整備方針図は、必要と考えられる道路ネットワーク等を示しています。具体的な整備にあたっては、沿道のまちづくりを検討する段階において、道路整備の効果や影響などを具体的に検証しながら関係機関等と十分な調整を行うとともに、関係地権者等の合意形成を進めながら、決定（地区計画制度などを活用）します。