

安心・安全歩行空間創造プラン（第4次松江市歩道整備計画）

松江市は戦火を免れた城下町であるが故道路が狭く、見通しも悪い。道路の新設・改良にあたっては、自治会要望を取りまとめ優先順位を付け整備を行ってきたが、要望は進展するモータリゼーションへの対応に集中したため、結果として歩道の整備が立ち遅れている。

市民ニーズは、市町村合併に伴う新市域の道路網整備が高まる一方、それにも増して「安全で安心して歩行できる道路」が高まりを見せており、市民の関心は確実に歩道にシフトしてきている。

しかしながら、昨今の厳しい財政状況のなか、道路の一部である「歩道」のために確保できる予算は限られている。整備路線の選定及び優先順位付けは市民が納得できるもので、かつ、実現可能で、より整備効果が高いものでなくてはならない。

これらのことから、市は歩道整備計画を策定し着実に歩道整備を行っているが、更に高まる歩道の需用、東出雲町との合併に伴う市域の拡大、警察庁通達に端を発した自転車通行環境整備に係る社会的要請、並びに「まちあるき観光」への政策重点化等に対応すべく、新たな歩道整備計画を策定するものである。

（別紙『安心・安全歩行空間創造プランの位置付けと目的』のとおり）

◎これまでの経過

第1次歩道整備計画（H13～15）

市民アンケートを行い、歩道整備の必要性を結論。外部委員会で基本理念・基本方針・整備方針を策定。また、整備路線を抽出するためのシステムを構築。システムは全ての市道を客観的指標で得点・順位化するもの。計画14路線中3路線整備。

第2次歩道整備計画（H16～20）

第1次計画を継続・補完する計画として庁内で策定。通学路・福祉施設周辺・公共施設周辺・交通事故発生箇所・自治会要望等を重点的に加味。路側帯のカラー舗装等より実現可能な手法も採用。計画43路線中22路線整備。

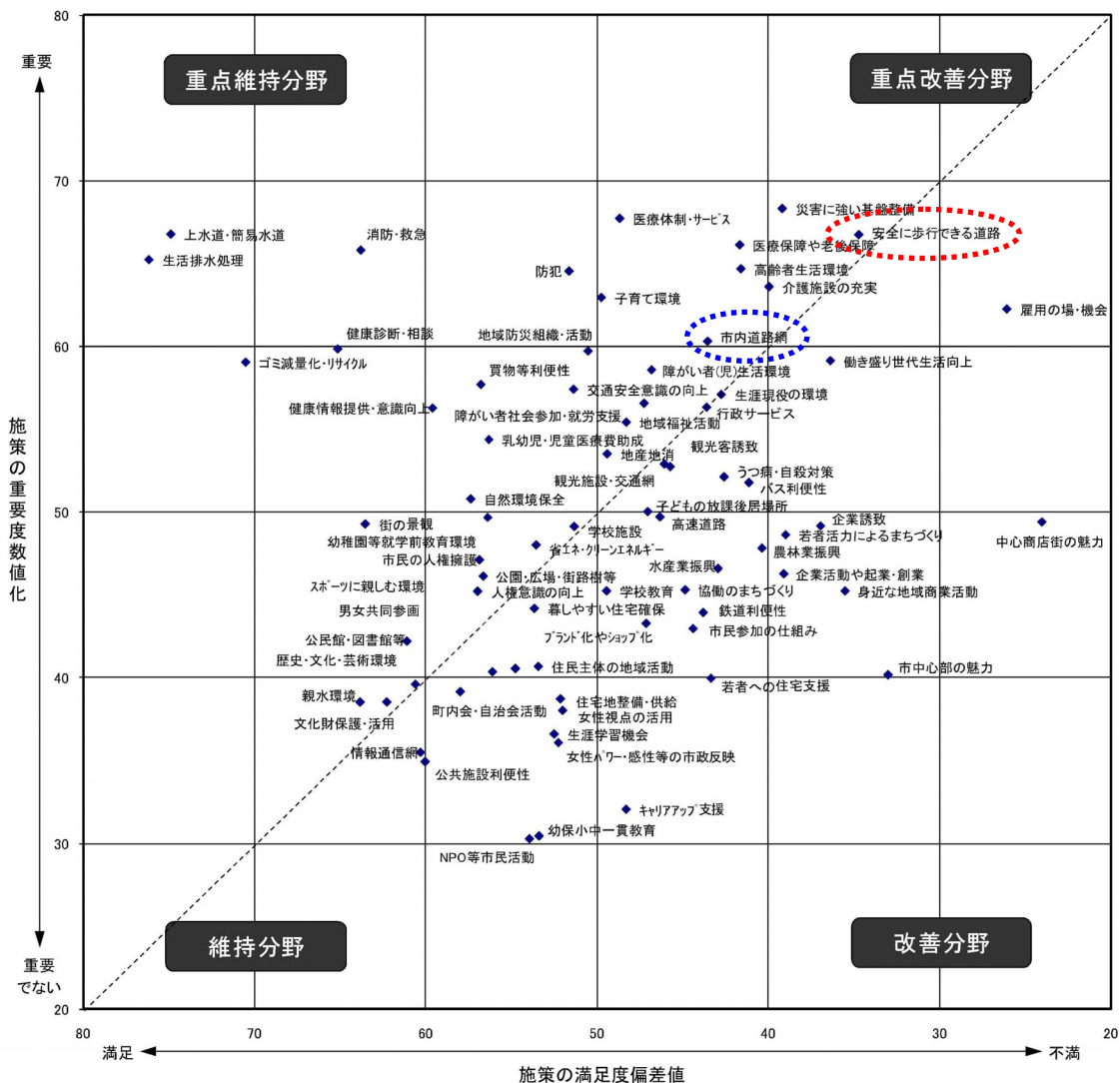
第3次歩道整備計画（H21～25）

市町村合併後初の計画。第1次計画の基本理念等は踏襲したが、整備路線を抽出するシステムは市町村合併を経て市道の再順位化が必要となり断念。庁内でより実効性（実現可能性）のある整備路線・手法を抽出。外部委員会で審議し決定。計画40路線中27路線整備（24年度末見込）。

まちづくりアンケート (H23)

松江市総合計画 (H19~28) の後期基本計画 (H24~28) 策定にあたり、基礎資料として H23 に市民アンケートを実施。(有効回答数：松江市民 3,942)

- H18 調査との比較による満足度と重要度から市民ニーズマップ (CS グラフ) を作成。重要度が高く、満足度が低い項目ほど重点改善分野となる。全 73 項目中「安全で安心して歩行できる道路」は重点改善分野の最高水準。
- 「安全で安心して歩行できる道路」は重要度が非常に高く、満足度が非常に低い、最重点改善分野。H18 と比較して関心は多少高まっている。
- 「安全で安心して歩行できる道路」は全市で関心が高く、特に市街地で高くなっている。
- 「安全で安心して歩行できる道路」は各性別・年代において市民ニーズ 1 位又は 2 位。
- 「市内の道路網整備」も重点改善分野となり、H18 と比較し関心は僅かに高まっている。
- 「市内の道路網整備」は急峻な山岳地帯を要する地区で関心は高い。



◎新計画の策定方針

これまで三次にわたり計画を策定し重点的に歩道整備を行ってきたものの、安心・安全な歩行環境に対する市民ニーズは高まる一方。

新たな計画策定にあたっては、東出雲町域も含めた市民・観光客の安全・良好な通行環境の確保のため、引き続き通学路や主要公共施設等周辺道路の歩行環境改善を主眼とするが、市民満足度を高めていくため、交通結節点や主要施設を繋ぐ不特定多数の利用が見込める路線をネットワーク道路として指定し、歩道の連続性を確保することで、より整備効果が実感できる計画とする。

加えて、まちあるき観光の政策重点化と自転車通行環境整備に対する社会的要請にも対応した計画とする。

また、中心市街地における自動車交通の抑制を図るため、松江市が整備を目指す※コミュニティサイクルシステムと連携し、その導入を推進する。

※駅や停留所等を基点にまちなかに多数の貸出・返却拠点があり、簡素な手続きで気軽に利用可能な自転車シェアリングシステム。

基本理念・基本方針・整備方針

第1次計画で策定し、第3次計画で練り直したものに、以下の視点を加えた別紙『安心・安全歩行空間創造プランの基本理念・基本方針・整備方針』とする。

- 交通結節点や主要施設等を結ぶ路線で、歩道の未整備区間を重点整備することで歩道の連続性を確保し、中心市街地における歩道のネットワーク化を図る。
- まちあるき観光を促進するため、まちあるき観光ルート的美装化を行う。
- 歩道整備が困難な路線において、ゾーン30や一方通行等交通規制に加え狭さく等の物理的デバイスを活用した歩行者の安全確保を行う。
- 歩行者と自転車の混在を避けるため、自転車の通行環境を整備する。

計画期間

用地取得や物件補償を伴う歩道整備には地元調整を含め相当な工期を要するため、第2次計画及び第3次計画と同様に5ヵ年計画とする。ただし、道路の利用状況は、道路網の整備や開発等により刻一刻と変化するため、進捗管理と評価を行い真に必要な路線の整備を行う。

整備手法

事業費が大きい用地取得を含む拡幅改良は、規制速度が高い路線や不特定多数の通過交通がある路線、費用対効果が望める路線に原則限定する。

特に電線類地中化は莫大な事業費と工期を要することから、緊急輸送道路や外貨獲得

に資する観光地に限定する。

その他、歩行空間確保のための側溝蓋掛けや路側帯のカラー化等比較的安価で迅速に施工できる手法も積極的に採用する。

整備路線数

単年度に交通安全施設整備費に計上できる概ね 1.2 億円、5 年間で 6 億円を目安に路線数を絞り込む。ただし、他の計画等に基づき施行する路線及び国道・県道はこの 6 億円から除外する。

路線選定の着眼点

原則として自動車・自転車・歩行者の通行が多い以下の市道で、歩道がない、または狭小・マウンドアップ・劣化等現在の歩道整備基準を満たしていない路線を選定する。

本計画とは別に、制度として毎年各地域から要望を受け付け交通安全施設の整備を行っていることから、地域バランスは加味せず真に必要な路線を選定する。

なお、第 3 次計画の未整備箇所については、計画期間に重複があることから優先的な選定を考慮する。

- ネットワーク道路・・・ ①歩行者・自転車ともに、ネットワークを形成する道路を指定し、未整備区間の選定を行う。
- 交通弱者の利用・・・ ②通学路
・・・ ③公共交通機関発着所周辺道路
- 産業の活性化・・・ ④まちあるき観光ルート
・・・ ⑤商店街・大型商業施設周辺道路

なお、ネットワーク道路には国道・県道も含める。

他計画との整合

国交省と警察庁が共同で開催した「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会」において必要性が提言された自転車ネットワーク計画は、本計画のなかで策定する。

また、松江市が導入を目指すコミュニティサイクルシステムについて、自転車利用による自動車交通の削減効果が見込めることから、中心市街地における安全対策として、連携・整合を図る。

そのほか、路線の選定にあたっては、効果と経済性を高めるために、他の既存・新規計画との整合を図る必要がある。考慮すべき計画は以下のとおり。

- 第9次松江市交通安全計画（H23～27、松江市交通安全対策会議）
- 島根県歩行環境整備計画（H18～、毎年更新：県道路建設課）
- バリアフリー法指定特定道路（H20～、更新予定：松国、県土、管理課）
- 交安法指定特定通学路（H20～24、更新予定：松国、県土、管理課）
- 無電柱化計画（第6期：H21～25、更新予定：電線類地中化協議会島根地方部会）
- 事故ゼロプラン（H22～：島根県道路交通環境安全推進連絡会議）
- あんしん歩行エリア（第2期：H21～24、終了予定：松江署、松国、県土、管理課）
- ゾーン30（新規：H24～28、策定中：松江署、管理課）
- 通学路緊急対策（新規：施行中：学教、防災、管理、松江署、松国、県土）
- まちあるき推進計画（新規：H24～28、策定中：観文課）
- 松江市歴史的風致維持向上計画（H22～31：歴まち課）
- 松江市中心市街地活性化基本計画（H20～24、次期H25～29：歴まち課）
- 大手前通り周辺地区都市再生整備計画（H20～24、次期H25～29：歴まち課）
- 松江市地域公共交通総合連携計画（H23～27：地域交通課）

◎新計画の策定手順

ステップ1

「路線選定の着眼点」関係課と松江国道事務所、松江県土整備事務所、松江警察署を計画策定準備会議として集め、計画策定方針を確認。

ステップ2

「路線選定の着眼点」毎の関係課・関係機関で分科会を組み、具体的な路線と整備手法を抽出。各分科会の構成メンバーは以下のとおり。なお、管理課と土木課は全ての分科会の事務局となる。

①歩行者・自転車ネットワーク道路

・・・松江国道事務所、松江県土整備事務所、松江警察署
、都市計画課、地域・交通政策課、歴史まちづくり課

②通学路・・・学校教育課、防災安全課

③公共交通機関発着所周辺道路・・・地域・交通政策課、保健福祉課、交通局

④まちあるき観光ルート・・・観光文化課、産業振興課、歴史まちづくり課

⑤商店街・大型商業施設周辺道路

・・・産業振興課、定住雇用推進課、歴史まちづくり課

ステップ3

分科会で抽出した路線・整備手法を計画策定準備会議で確認し、全体のバランス等を勘案し調整を行い計画素案をまとめる。

また、各分科会から外部委員を推薦し、計画策定委員会の設立準備を行う。

ステップ4

計画策定委員会を立ち上げ、計画素案の審議を行い、計画を決定する。

ステップ5

市長に新計画を報告するとともに、リーフレットやHPを作成し積極的に広報を行う。

ステップ6

毎年度、計画の進捗状況と評価を行い、その結果についてHP等で公表することで、透明性の高い歩道整備を行っていく。

スケジュール

- H24. 10～H24. 12 . . . 計画策定準備会議立上、計画素案作成
- H25. 2～H25. 3 . . . 計画策定委員会立上、計画素案審議、計画決定
- H25. 3 末 . . . 市長報告
- H25. 4～ . . . 広報、進捗管理・評価（毎年）