

4. 分野別構想 —まちのつくり方—

4.1 道路・交通の方針

(1) 基本的な考え方

安全・安心に生活できる「人中心のまち」をつくっていくためには、自動車と歩行者をわかりやすく分離し、人が安心して歩くことができ、かつ自動車にとっても便利な交通ネットワークを形成していくことが必要です。

会津若松市の道路・交通は、「人にやさしい」を基準に交通ネットワークを確立していくものとし、中心市街地を人間優先のゾーンとして、目的外交通の排除を図り、かつ、自動車にとっても利便性の高いネットワークを形成していくものとします。

また、こうした交通ネットワークの形成により、道路に期待される、災害時における延焼遮断帯としての機能や、被災者の避難や救助のための通路としてなど、都市防災機能の確保を図ります。

さらには、磐越自動車道や、会津縦貫道（会津縦貫北道路、会津縦貫南道路）をはじめ、他都市との連携軸の強化も図り、会津地域の中核都市としてアクセシビリティを高めることにより、本市の中心市街地の都市機能を周辺都市からも享受できるようにするとともに、県内外からの観光客などの来訪者にとっても訪れやすいまちを目指していくものとします。

一方、少子高齢・人口減少社会が進行する中、都市計画道路の持つ機能や役割も大きく変化してきている面もあることから、計画決定後、長期間未整備の都市計画道路を対象に、事業化の必要性等について再検証し、見直しを行うことにより、本市の都市構造に適合した都市計画道路網の形成を目指していきます。

■道路・交通の基本的な考え方

災害に強く、すべての人にやさしい交通ネットワークをつくる

① 県域を越えた「広域的な交流・連携軸」をつくる

② 交通の目的に即した道路網として「放射環状ネットワーク」をつくる

③ 市街地中心部に「人優先の交通システムゾーン」をつくる

④ 道路の緑化など、潤いと個性あふれる道路空間をつくる

⑤ 全ての人々が利用しやすいユニバーサルデザインの道路空間をつくる

⑥ 災害時に強い道路をつくる

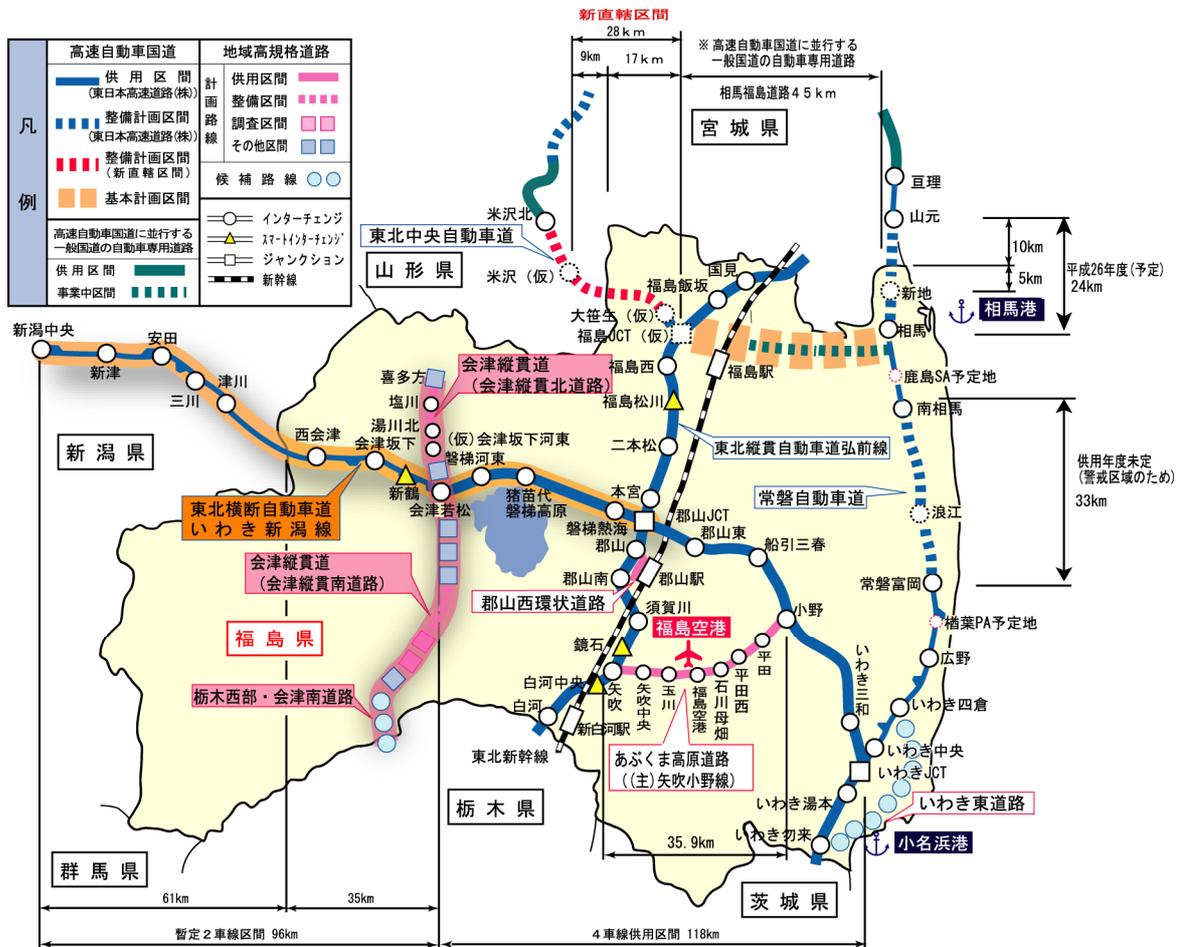
(2) 道路・交通の方針

① 県域を越えた「広域的な交流・連携軸」をつくる

本市の北側には、磐越自動車道が東西方向に通っており、東は太平洋側地域、西は日本海側地域と結ばれています。南北方向については、会津縦貫道が整備・計画中であり、本市は広域的な交通拠点となっています。

これらの道路は、県土の骨格となる「横断道軸」と「会津軸」という震災からの復興基盤となる主要な連携軸として位置づけられており、今後、国や県と一体となって磐越自動車道の4車線化や会津縦貫道の一体性を確保する整備等を促進し、平時における利便性の向上に加え、災害時の広域的な避難経路としての機能を備えた物流ネットワークシステムを構築していきます。

■ 福島県内の高速道路等の整備状況



(資料: 「福島県内高速自動車国道及び地域高規格道路整備状況」
平成24年3月31日現在 福島県高速道路室 (一部加工))

②交通の目的に即した道路網として「放射環状ネットワーク」をつくる

人が集積する市街地においては、人間中心の交通システムとしていくため、市街地内に流入する目的外交通を排除し、かつ自動車の利用者にとって利便性の高いネットワークの形成が必要となります。

そこで、他都市との連携を図る放射状の骨格道路を二重の環状道路でネットワークさせ、交通の目的に即した「放射環状ネットワーク」を形成します。

市街地部においては、生活交通の主要な動線となる都市内道路について、その必要性や緊急性も考慮しながら、効率的に整備を進めていきます。

a. 体系的な交通ネットワークを構築する

《放射・連携道路》

他都市との連携を強化し、また県内外からの来訪者がアクセスしやすいよう、国道 49 号、118 号、121 号、401 号などの放射状道路や、(主)会津坂下・河東線、(主)会津坂下・会津本郷線などの連携道路を骨格道路として整備を図っていきます。

《環状道路》

放射道路から中心市街地へ目的外交通が流入しないよう、西部幹線などの市街地の外郭を走る「外環状道路」と、達磨飯寺線・藤室鍛冶屋敷線などの中心市街地の外郭を走る「内環状道路」の整備を図っていきます。

《都市内道路》

生活交通の主要動線として、市街地を南北に結ぶ亀賀門田線、市街地を東西に結ぶ藤室鍛冶屋敷線を「都市内幹線道路」と位置づけ、整備を図っていきます。

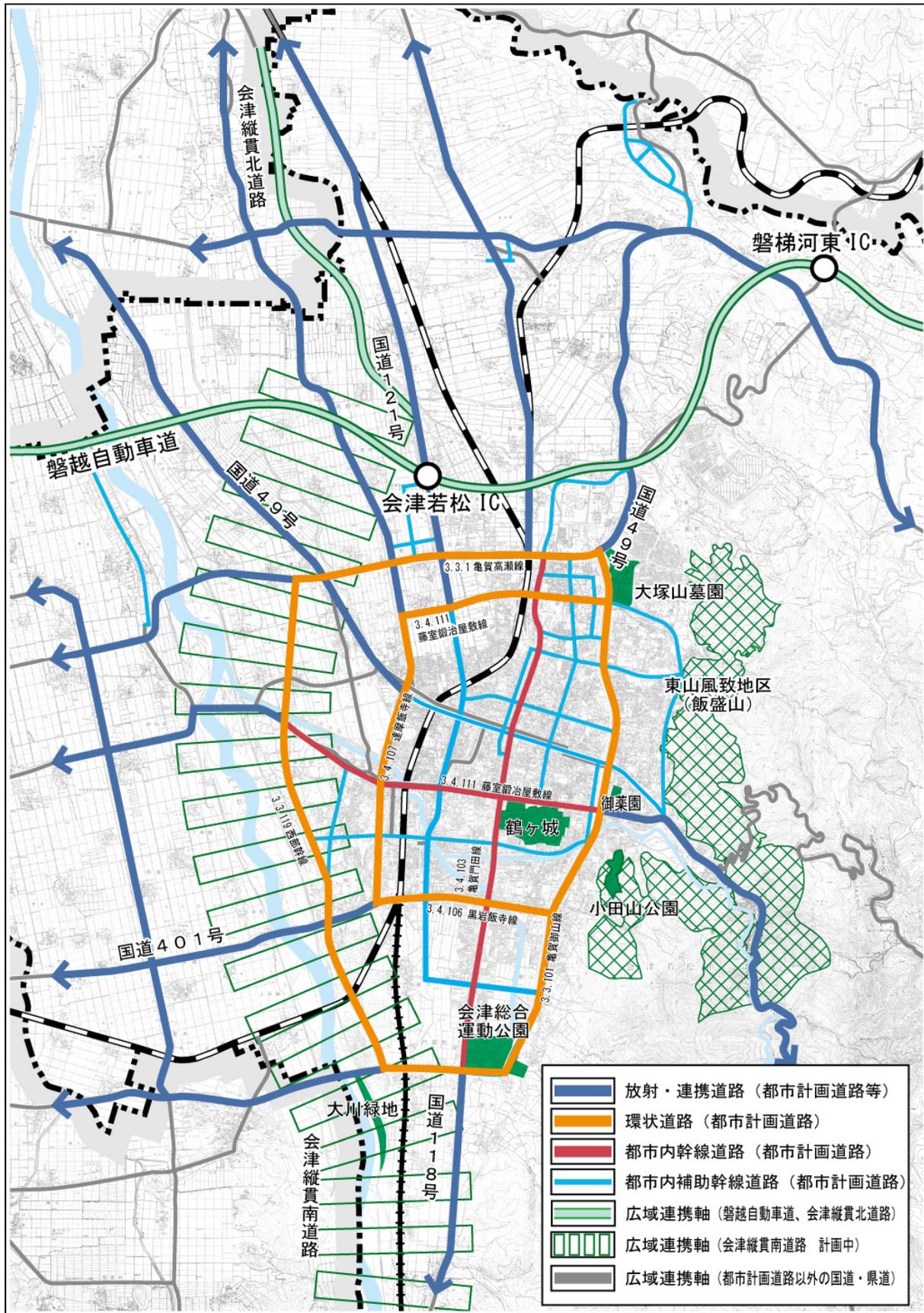
また、都市内幹線道路を補完する道路として、市街地内を格子状にネットワークする、または、市街地中心部と周辺市街地を結ぶ地域間連携軸を「都市内補助幹線道路」と位置づけ、交通特性に応じて整備を図っていきます。

なお、計画決定後、長期間にわたり事業未着手の都市計画道路については、人口減少・少子高齢化の進行などの社会動向の変化や、環境保全、地域資源の活用、景観形成の機運の高まりなどを踏まえ、その必要性や緊急性などを考慮し、計画を見直します。

b. 利用者の目的に合ったサインを設置する

道路機能をわかりやすく利用者に提示していくため、利用者をスムーズに目的地に誘導するルート案内や交通情報、混雑情報などを的確に伝えるサインについて、景観も考慮しながら、効率よく配置していきます。

■放射環状ネットワーク図



③市街地中心部に「人優先の交通システムゾーン」をつくる

本市の中心市街地は、その地域に生活する人だけではなく、観光や経済活動により地域外から多くの人を訪れます。そのため目的外交通をできる限り排除するとともに、歩道の整備や冬期間における除排雪体制の充実を図りながら、人がゆったりと、安心して歩くことのできる空間を優先的に確保します。

また、公共交通や自転車利用などの利便性の向上や、パーク＆ライドの取り組みなど、車交通とのアクセス性の確保を図るなど、人が気軽に、安心して訪れることのできる「人優先の交通システムゾーン」を創造していくものとします。

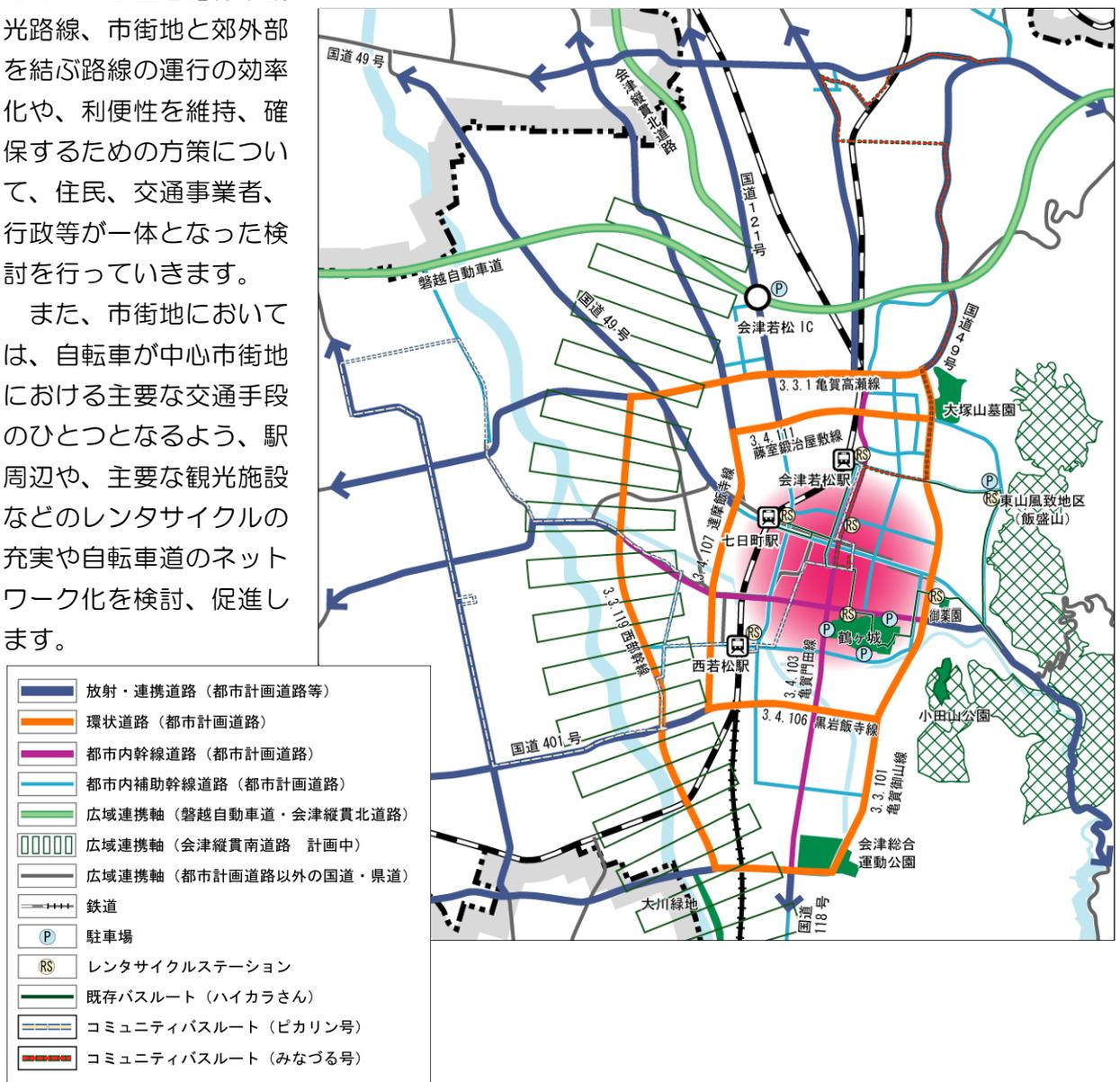
a. 人にやさしい交通システムをつくる

人にやさしく、環境的にも持続可能な交通環境を目指し、パーク＆ライドをはじめ交通需要マネジメント施策などの推進を図り、公共交通の利用促進を図ります。

バスについては、市街地における生活路線や観光路線、市街地と郊外部を結ぶ路線の運行の効率化や、利便性を維持、確保するための方策について、住民、交通事業者、行政等が一体となった検討を行っていきます。

また、市街地においては、自転車が中心市街地における主要な交通手段のひとつとなるよう、駅周辺や、主要な観光施設などのレンタサイクルの充実や自転車道のネットワーク化を検討、促進します。

■人にやさしい交通システム方針図



b. 商業ゾーンのゆったりした歩行者空間を確保する

神明通り、中央通り、野口英世青春通り、七日町通り、大町通りをはじめとする、商業施設の集積している道路は、まちの活力となるよう「人が歩きたくなるような空間や、快適に買い物などができる空間」を創造していくことが必要であり、ゆったりした歩行者空間を確保していきます。

市民生活の支障となっている冬期間交通の安全対策として、歩道の整備にあたっては、除雪を考慮した歩道幅員の確保や、融雪施設等の設置を検討していきます。

また、歩道幅員の確保にあたっては、沿道のまちなみを損なうことのないよう、現況幅員における手法を検討します。

■歩道幅員確保の手法

- ①交通規制（一方通行化）により車道幅員を狭め、歩道を拡幅する。
- ②休日の歩行者天国化により、ピーク時の安全な歩行者空間を確保する。
- ③電線類の地中化により、歩道空間の余裕を生み出す。
- ④沿線の協力によるセットバックを図り、民地側の公開空地を活用する。
- ⑤歩車道の段差をなくし、一体的空間利用を可能とする。

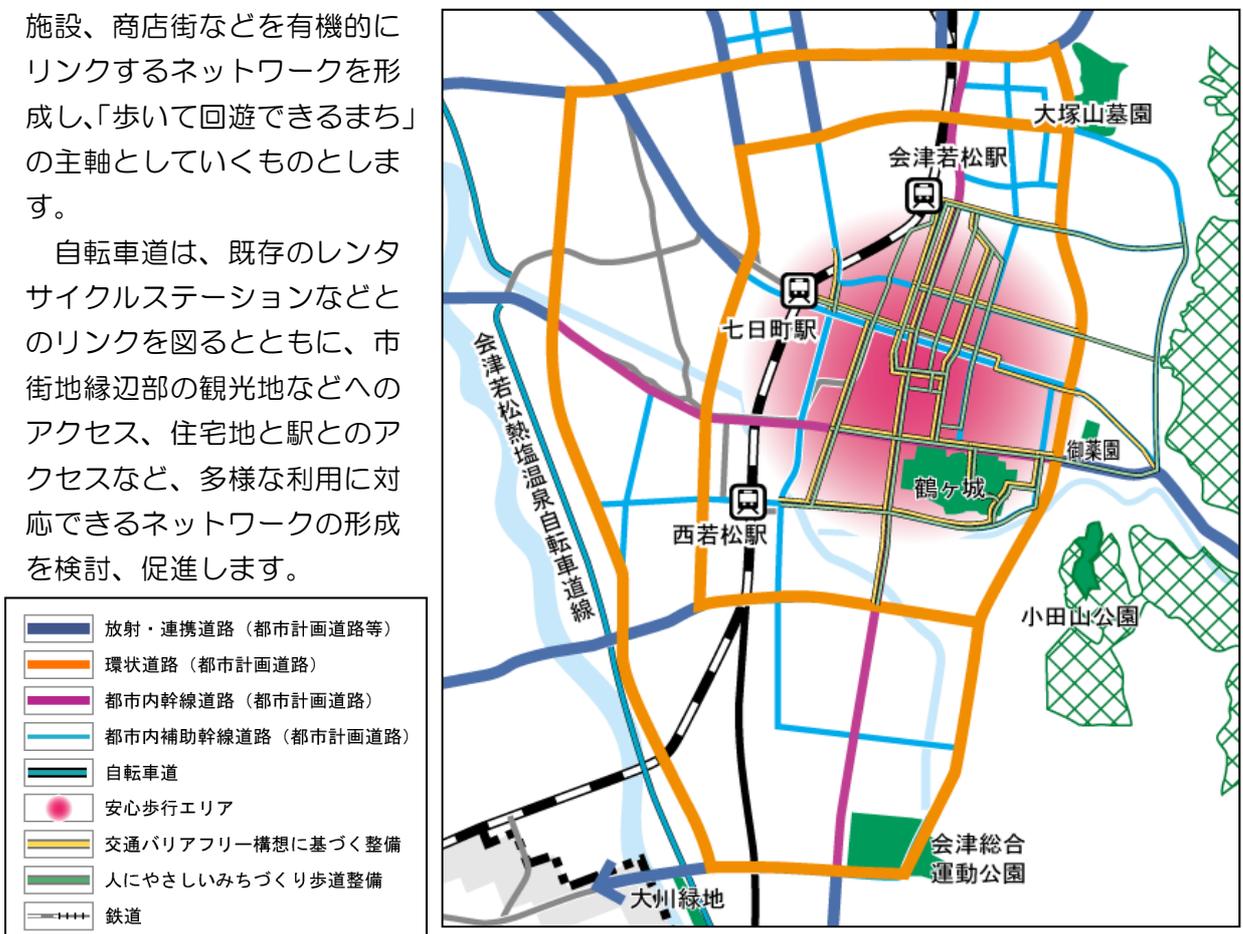
c. 歩行者・自転車ネットワークを形成する

歩行者・自転車が安全に通行できる道路をネットワーク化し、各施設や商店街などへのアクセス性の向上を図ります。

歩道は、各交通拠点や主要施設、商店街などを有機的にリンクするネットワークを形成し、「歩いて回遊できるまち」の主軸としていくものとします。

自転車道は、既存のレンタサイクルステーションなどとのリンクを図るとともに、市街地縁辺部の観光地などへのアクセス、住宅地と駅とのアクセスなど、多様な利用に対応できるネットワークの形成を検討、促進します。

■歩行者・自転車ネットワーク方針図



d. 溜まりの空間をつくる

買い物や観光などで歩いている人が立ち止まって休憩したり、井戸端会議をしたりできる小さな「溜まりの空間」を創造し、コミュニティ形成の場としての活用を図ります。

「溜まりの空間」には、ベンチや樹木などを配し、潤いのある休息空間として整備を図っていきます。空間の確保が難しい場所では、歩道内にゆとりを生み出す工夫を行います。

e. 公共交通の利便性を向上させる

人優先の交通システムを支える公共交通機関として、事業者との連携を図りながら、まちなか周遊バスのさらなる利便性の向上を促進します。

また、市街地と周辺部を結ぶコミュニティバスについては、運行の効率化を図りながら、既存路線バス等との相互補完機能の強化や、地域イベントとの連携など、より身近で利便性の高い地域公共交通として利用の促進を図っていきます。

さらに、バスの停留所などにおける観光客など外からの来訪者にもわかりやすい案内システムづくりの促進を検討していきます。

f. 駐車場・駐輪場を確保する

パーク＆ライドやパーク＆サイクルライドの利用促進のため、本市の実情にあった駐車場・駐輪場のあり方や方針を検討しながら、整備を促進していきます。

駐車場は、駅や主要な公共施設、さらにはインターチェンジ周辺などの交通拠点に隣接した位置への整備を検討、促進するとともに、民間の駐車場や事業所駐車場の休日開放など、既存施設の有効利用についても検討、促進していきます。

駐輪場は、自転車がまちなかの快適な移動手段となるよう、住民、観光客等のニーズを踏まえ、駅や中心商店街などに近接した場所への整備を検討します。

④ 道路の緑化など、潤いと個性あふれる道路空間をつくる

会津若松のまちなみは、明治期以降の歴史的な建造物が多く残り、今も多くの観光客を集めるとともに、まちのアイデンティティとして個性を創り出しています。

このようなまちなみをまちの個性としてアピールし、まちの活力につながるよう、まちなみ景観の生きる道路整備を図っていくとともに、歩く人にとって快適な空間となるよう、樹木などを配し、潤いの空間を創造していきます。

a. 道路空間を活用した「グリーンベルト」をつくる

主要幹線道路などでは既に歩道に街路樹等が植栽されている区間もありますが、市街地においては狭小な幅員の道路が多いため、地域全体としては十分ではありません。そのため、「グリーンベルト」として主要な道路に緑を配し、公園などまとまりある緑とネットワークした緑の軸を形成していきます。

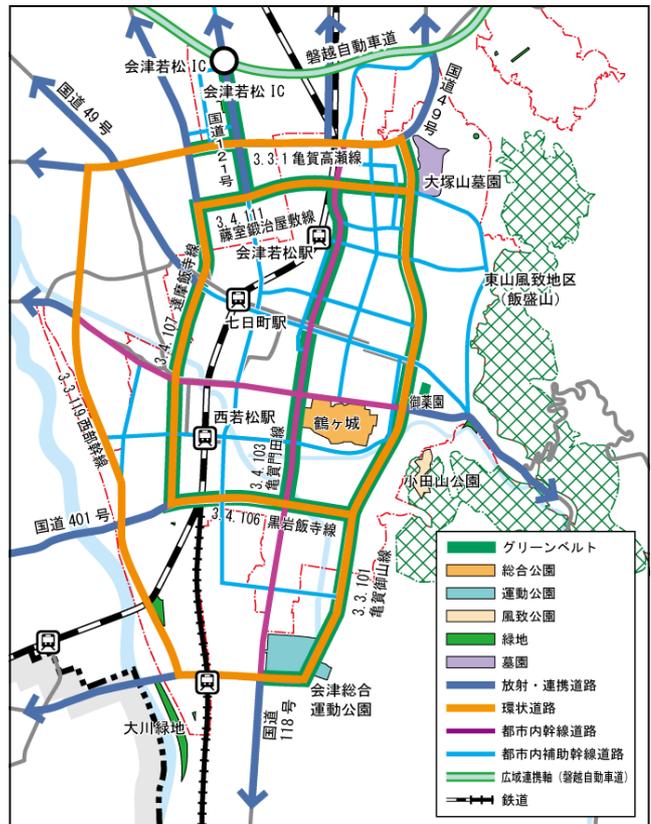
b. まちなみ景観が活きる道路空間をつくる

歴史的な建造物を中心としたまちなみ

は、まちのアイデンティティを創出し、人を引きつける魅力ともなります。このようなまちなみ景観が活きる道路空間とし、魅力を維持していくとともに、次世代に受け継いでいくことが必要です。

まちなみの保全に加え、まちなみを楽しみながら回遊できるよう、道路空間においても、まちなみとの調和を意識したデザインの歩道整備や、景観に配慮した無電柱化などを推進します。

■グリーンベルトの方針図



⑤ 全ての人々が利用しやすいユニバーサルデザインの道路空間をつくる

高齢化がより一層進行し、地域で生活する全ての人々が使いやすいまちをつくっていくことが益々重要となってきています。特に不特定多数の人が訪れる施設周辺の道路などにおいては、次のようなユニバーサルデザインに配慮した空間づくりを推進していきます。

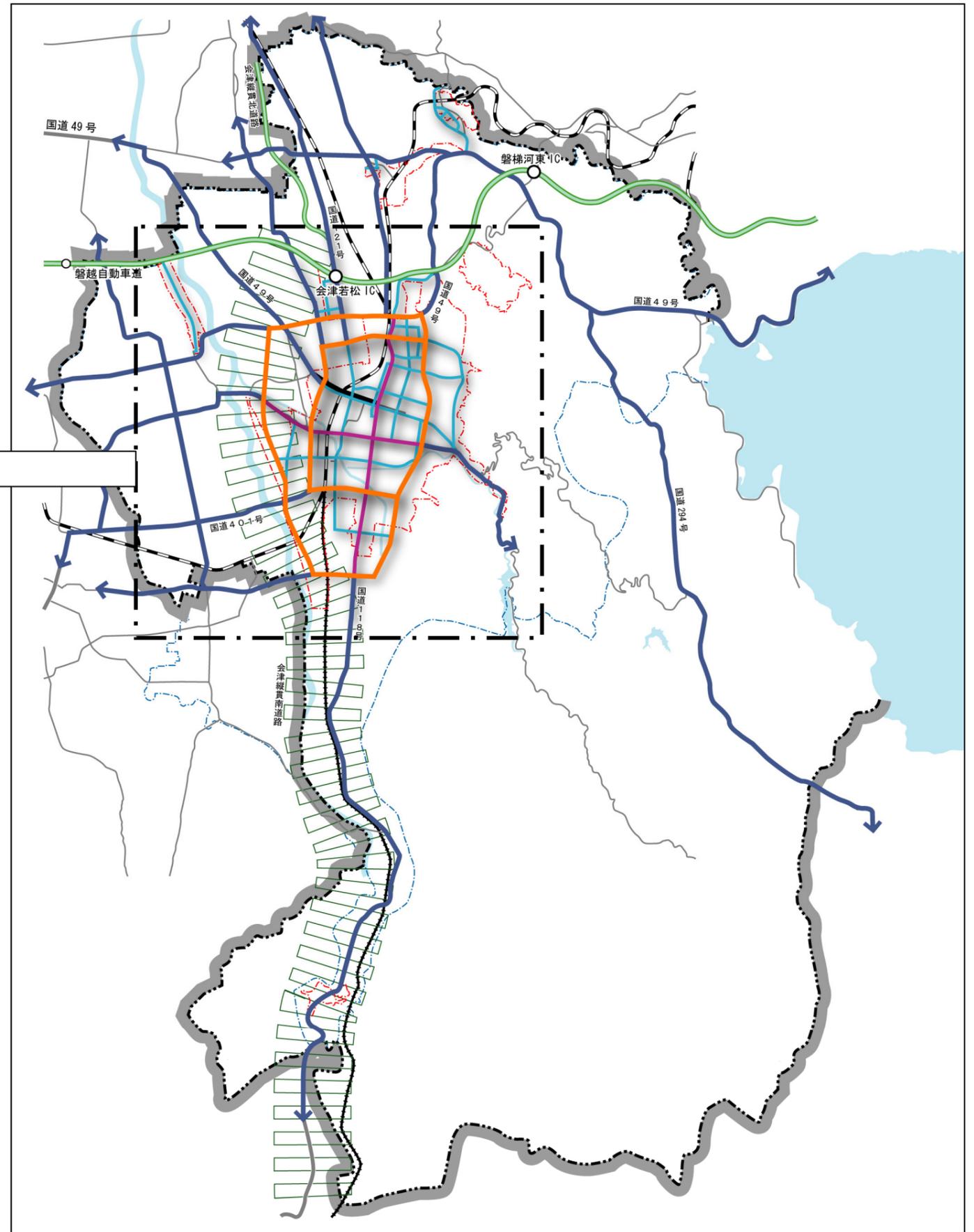
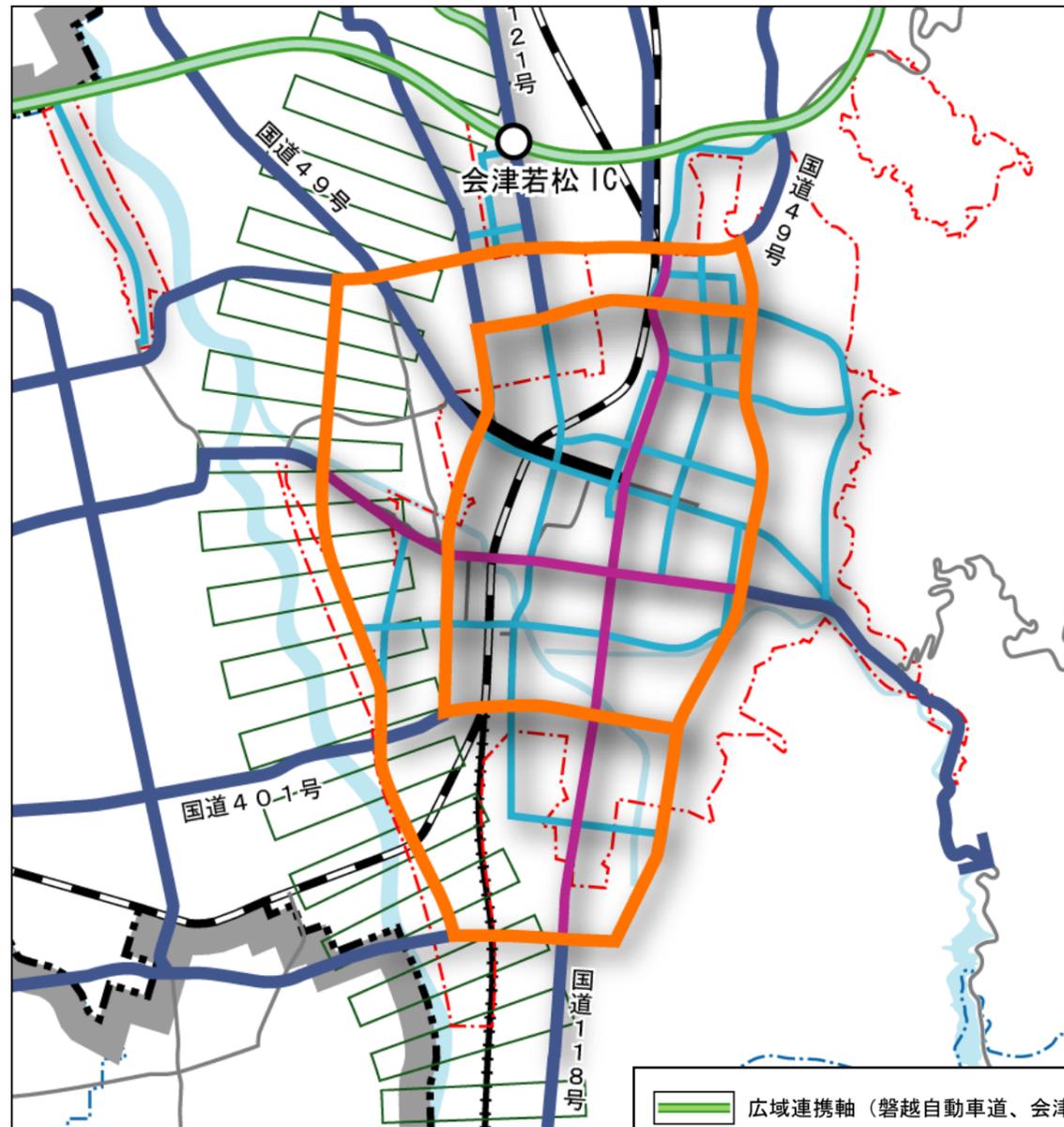
■ユニバーサルデザインの道路整備

- ① 適正な歩道幅員の確保
- ② 段差の解消、緩やかな勾配
- ③ バリアフリー動線のネットワーク化
- ④ 歩行支援施設の整備（目や耳の不自由な方の案内サイン、視覚障害者誘導ブロックなど）
- ⑤ 休憩スペースの確保
- ⑥ 凹凸が少なく、滑りにくい歩道舗装
- ⑦ ICTの活用による歩行者の移動支援

⑥ 災害時に強い道路をつくる

都市計画道路等の整備にあたっては、道路の災害時における避難路や緊急輸送路としての役割や、延焼遮断帯としての機能を踏まえた整備を行い、地域の防災性の向上を図ります。

■道路・交通方針図



-  広域連携軸（磐越自動車道、会津縦貫北道路）
 -  広域連携軸（会津縦貫南道路 計画中）
 -  放射・連携道路（都市計画道路等）
 -  環状道路（都市計画道路）
 -  都市内幹線道路（都市計画道路）
 -  都市内補助幹線道路（都市計画道路）
 -  上記以外の国道・県道
 -  鉄道
 -  市街化区域
 -  都市計画区域
- ※区域界については平成25年3月現在のものです