


参 考 資 料

平成22年2月10日

福井市長 東村新一様

福井市の道づくり懇談会

会長 川と洋司 

福井市の道づくりについて（提言）

表記の件について、計4回にわたり当懇談会において慎重に議論を重ねた結果を踏まえ、ここに提言します。

福井市においては、この提言に基づき、現在、改訂を進めている福井市都市計画マスタープランが都市づくりの理念として掲げる「暮らしの豊かさを実感できる『歩きたくなる』まち」の実現に向けて、下記の総括的な意見に十分に配慮しつつ、「造る」ことを基本とした従来の道路整備から大きく舵を切り、「使う・守る」ことを重視した、『次代につなぐ、暮らしの豊かさを支える道づくり』に努めるよう望みます。

記

1. 量から質、利便性から心の豊かさが求められる時代において、市街地を中心として計画的な都市基盤整備を推進し豊かな道路ストックを有する福井市の長をを活かし、車中心の道路整備から歩行者や自転車、公共交通を重視した『道づくり』を積極的に進められたい。
2. 特に、地域住民の快適な暮らしを支える生活系道路については、楽しさや喜び、『歩きたい』と感じる地域住民の想いが育まれるよう、安全性を確保しつつ、緑豊かな道路景観の形成など個性を大切にしたい愛着を持てる『道づくり』に努められたい。
3. 一方で、人々の交流が活発化し生活圏が広域化する時代背景や市町村合併に伴う市域の拡大などに配慮し、中心市街地と周辺地域、周辺市町を繋ぐ幹線道路機能の維持・強化など、様々な出会いや交わりを育み、地域住民が安心して暮らせる適切な『道づくり』に努められたい。
4. 「道路を造る」ことから「道路を使う・守る」ことへ転換するため、絶えず既存ストックの有効活用や適切な維持管理に努めつつ、市民との積極的な情報交換を行い、多様な主体と連携・協力した協働の『道づくり・道づかい』に努められたい。

以 上

福井市の道づくり懇談会 委員等名簿

役 職 (所 属)	氏 名
会 長 福井大学大学院教授	かわかみ ようじ 川上 洋司
副 会 長 福井商工会議所 地域振興・会員サービス部長	みねおか のぶゆき 峠岡 伸行
委 員 (社)福井県観光連盟 誘客アドバイザー誘客推進事業部長	あきおか まさよし 朝岡 正貴
〃 福井県立大学地域経済研究所講師	いのうえ たけし 井上 武史
〃 福井大学大学院准教授	かわもと よしみ 川本 義海
〃 アルマス・バイオコスモス研究所代表	みずかみ きとこ 水上 聡子
オブザーバー 福井県警察本部交通規制課長	しらすき のりたか 白崎 典孝
〃 福井県土木部道路建設課長	もりした ていいち 森下 禎一

「用語解説」

VICS

Vehicle Information and Communication System 渋滞や交通規制などの道路交通情報をリアルタイムに送信し、カーナビゲーションなどの車載器に文字・図形で表示する画期的な情報通信システム。

<あ行>

あんしん歩行エリア

市街地内の事故発生割合の高い地区を指定し、公安委員会と道路管理者が連携して、経路対策、ゾーン対策、幹線道路対策を実施することにより、歩行者や自転車利用者の安全性の確保を推進するエリア。

アセットマネジメント

資産管理（Asset Management）の方法。道路管理においては、橋梁、トンネル、舗装等を道路資産ととらえ、その損傷・劣化等を将来にわたり把握することにより、最も費用対効果の高い維持管理を行うための方法。

一般県道

市または人口5千人以上の町（主要地）と密接な関係にある主要地、主要港、主要停車場（駅）、または主要な観光地とを連絡する道路であり、主要港と主要停車場といった主要な地点間及び主要な地点と高速道路、国道または県道とを連絡する道路、地方開発のため特に必要な道路。

<か行>

幹線道路

道路網のうちでも主要な骨格をなし、都市に出入りする交通及び都市の住宅地、工業地、業務地等の相互間の交通を主として受けもつ道路。都市計画道路体系では、主要幹線道路、幹線道路、補助幹線道路、区画道路に大別される。

既存ストック

これまでに整備された道路などの都市基盤施設や公共施設などの蓄積のこと。

限界集落

人口の50%が65歳以上の高齢者になり、社会的共同生活の維持が困難になった集落のことを指す。

広域幹線道路

主要幹線道路のうち、都市間を連絡する広域的な自動車専用道路等を総称して言う。

高規格幹線道路

自動車の高速交通の確保を図るため必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路。

コミュニティ・ゾーン

歩行者の通行を優先すべき住居系地区などにおいて地区内の安全性・快適性・利便性の向上のために、車のスピードを抑制したり、歩車分離・歩車共存などにより歩行者の安全を確保するための対策を展開する、ある一定のまとまりを持った地区。

<さ行>

市街化区域

都市計画法に基づく都市計画区域のうち、市街地として積極的に開発・整備する区域で、既に市街地を形成している区域及びおおむね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域をいう。これに対して、市街化を抑制する区域を市街化調整区域といい、この2つの区域区分を基礎として、各種の都市計画を定めるとともに開発許可制度を併用することによって計画的、段階的な都市の発展を図ろうとするものである。

市街化調整区域

都市計画法に基づく都市計画区域のうち、市街化を抑制すべき区域。これに対して、市街地として積極的に開発・整備する区域は、市街化区域という。

市街化調整区域内では、農林漁業用の建物や、一定規模以上の計画的開発などを除き開発行為は許可されず、また、原則として用途地域を定めないとされ、市街化を促進する都市施設は定めないとされている。

重点整備地区

歩道のバリアフリー化など移動等円滑化に係る事業を重点的かつ一体的に推進すべき地区。

主要地方道

国土交通大臣が指定する主要な都道府県道もしくは市道であり、高速自動車国道および一般国道と一体となって広域交通を分担する広域幹線道路。広域交通を担うという位置付けから、二つ以上の自治体を經由するもの、あるいは全区間が単一の自治体に含まれるものでも起点・終点の少なくとも一方が駅（停車場）・インターチェンジ・港湾・空港となっているものが多い。

人口集中地区

国勢調査の集計のために設定される統計地域。人口密度が40人/ha以上の国勢調査の調査区が集合し、合計人口が5000人以上となる地域。従来は都市と農村の区分を市部、郡部といった行政上の区分でとっていたが、市町村合併などにより、実質的な都市と農村を分離してとらえることが困難になってきたため、昭和35年の国勢調査から都市的地域の特質を明らかにするために設定された。英訳 **Densely Inhabited District** の頭文字をとって「**DIID**」ともよばれる。

また、人口密度が40人/ha以上の地区が集合し、合計人口が3000人以上5000人未満の地域を「準人口集中地区」という。

都市計画法の既成市街地の定義も同様の考え方に基づいている。

＜た行＞

第三次救命救急施設

入院や手術を伴わない医療である一次救急や入院や手術を要する症例に対する医療である二次救急まででは対応できない重篤な疾患や多発外傷に対する医療であり、人口 50～100 万人に 1 箇所程度設置されている救命救急センターや高度救命救急センターがこれにあたる。

地域高規格道路

高規格幹線道路と一体になって、地域発展の核となる都市圏の育成や地域相互の交流促進、空港・港湾等の広域交通拠点との連絡等に資する路線を地域高規格道路として指定し、連携、交流、連結のいずれかの機能を有し、地域の実状に応じた走行サービスを提供することが可能となるよう自動車専用道路もしくはこれと同等の規格を有する道路。

超高齢社会

一般的に、高齢化率（65 歳以上の人口が総人口に占める割合）が 21%以上の状態を言う。（高齢化社会という用語は、1956 年の国際連合の報告書において、当時の欧米先進国の水準を基に、7%以上を「高齢化した（aged）」人口と呼んでいたことに由来するのではないかとされているが、必ずしも定かではない。）

道路改良率

道路改良率＝一般国道、都道府県道改良済み延長(車道幅員 5.5m 以上)、市町道の改良済(幅員 5.5m 未満を含む)延長÷道路実延長

都市計画道路

都市計画法に基づき、都市に必要な交通施設として、あらかじめ、名称や位置、区域などが都市計画に定められた道路。

＜な行＞

ノーマライゼーション

高齢者や障がい者などを施設に隔離せず、健常者と一緒に助け合いながら暮らしていくのが正常な社会のあり方であるとする考え方。また、それに基づく社会福祉政策等。

＜は行＞

パークアンドライド

park and ride 自宅から自家用車を運転し、最寄りの駅まで行き、その周辺に駐車して、鉄道へ乗り継ぎ、都心等へ向かう通勤形態である。

パーソントリップ調査

人(パーソン)の動き(トリップ)を把握することを目的として行われる調査である。調査内容は、どのような人が、いつ、何の目的で、どこから、どこへ、どのような交通手段で動いたかについて調査し、平日 1 日のすべての動きを捉えるものである。

パブリックインボルブメント (PI)

計画づくりの初期の段階から、関係する市民等（市民、企業、道路利用者など）に情報を提供したうえで、広く意見を聴き、それらを計画づくりに反映していく市民参画手法。

バリアフリー

障害のある人が社会生活をしていく上での障壁(バリア)を除去するという意味で、1974年国連障害者生活環境専門化会議が「バリアフリーデザイン」という報告書を出した頃から使用されるようになった。もともと建築用語として使用され、段差の解消などの物理的障壁の除去という意味が強かったが、最近では社会的、制度的、心理的及び情報面での障壁の除去という意味でも使われている。(⇒ユニバーサルデザイン)

平均旅行速度

調査区間長を混雑時所要時間で除した平均速度。

補助幹線道路

道路網のなかで幹線道路を補う道路。補助幹線道路は、幹線道路と区画街路とを連絡し、近隣住区内の生活幹線道路の役割を果たす。

<ま行>

モータリゼーション

motorization 全国道路網の整備と流通経済の高まりに伴って、自動車による活動の比重が大きくなっている。一般的には、市民が使用する乗用車による生活形態とトラック等の貨物自動車による流通形態を総称していう。

モータリゼーション・スパイラル

交通需要の高まりにあわせ、郊外部に幹線道路を整備した結果、大規模商業施設等が立地し自動車依存型の都市構造を促進。新たな交通需要の発生が更なる幹線道路整備の必要性を高め、道路整備による利便性向上が自動車依存を高めていくという現象。

<や行>

ユニバーサルデザイン

Universal Design ノースカロライナの工業デザイナー、ロン・メイス氏が提唱する新しい概念。道具や空間デザインをするにあたって、障がい者のための特別なデザインを考案するのではなく、健常者を含めた全ての人にとって使いやすいデザインを考えること。

<ら行>

リダンダンシー

自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながらないように、予め交通ネットワークやライフライン施設を多重化したり、予備の手段が用意されている様な性質を示す。