

西国街道・本町地区 魅力あるまちなみづくり事業のこれまでの経緯と今後の予定について

これまでの経緯

本町通りと宗光寺小路の道路の整備を検討するまでに、様々な検討を行ってきました。

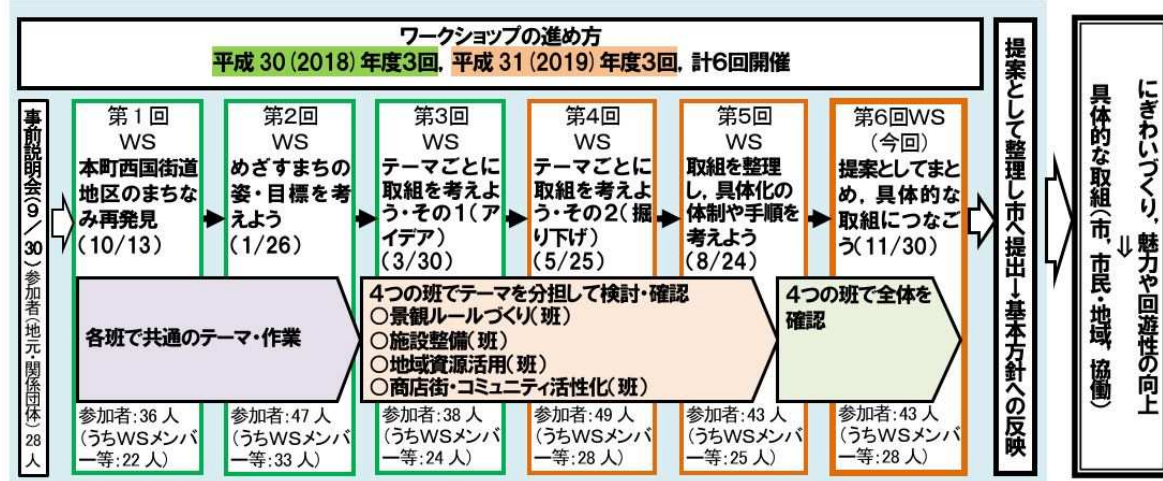
平成 29 年～平成 31 年

■平成29年9月

本町西国街道地区として広島県魅力ある「まちなみづくり」支援事業のモデル地区に選定。にぎわいのある街道の再生を図ることとしている。

■平成30年10月～平成31年11月

まちづくりの将来像や取組を検討するために本町地区の住民や商店街、地域活動団体、寺社等をメンバーとするまちなみづくりワークショップを計6回実施。



【第1回】

3つのコースに分かれてまちを歩き、その後、特色・魅力、問題点などを出し合いました。



【第2回】

4つの班に分かれ、めざすまちの姿(将来像)・目標、必要な取組について話し合いました。



【第3回】

テーマ別の4つの班(以下同様)で、めざすまちの姿(共通)、テーマごとの目標や取組などを話し合いました。



【第4回】

各班の取組を掘り下げ、プロジェクトなどを話し合いました。推進体制の案も出されました。

【第5回】

提案のたたき台(将来像や方針、プロジェクト、推進体制など)について話し合いました。

令和 2 年

■令和2年1月

「私たちの提案」をとりまとめ、ワークショップメンバーから市長に提案された。

■令和2年3月

提案を受け三原市としての本町西国街道地区のまちづくりの方針を「本町西国街道地区まちなみづくり基本方針」としてとりまとめた。

■令和2年6月

本町地区の住民等で組織する「西国街道・本町地区まちづくり協議会」が発足し、「にぎわいのある街道の再生、住み良さが感じられる誇りと愛着が持てるまちづくりの推進」を目指して活動を開始。



令和 3 年

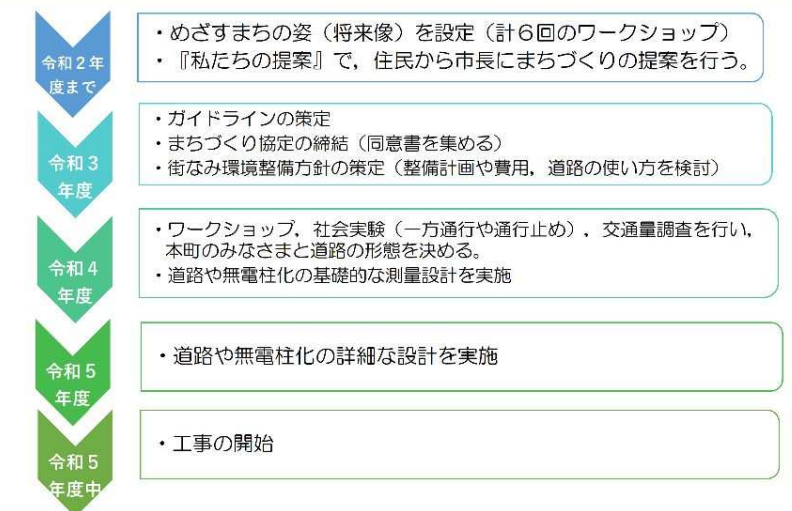
■令和3年8月

勉強会を重ねて本町らしいまちなみを守り、活かしていくための指針として「西国街道・本町地区まちなみづくりガイドライン」が西国街道・本町地区まちづくり協議会によって策定された。

■令和3年11月

道路等の公共施設、住宅等の整備方針を示した「西国街道・本町地区街なみ環境整備事業 整備方針」をとりまとめた。

事業スケジュール



今後の予定について

今後は以下に示したスケジュールで検討を進めていきます。

	主な検討内容	
ワークショップ 第1回 8/6(土)	～これまでのまちづくりの検討内容と地域課題～ ・これまでの検討の経緯について、まちづくりの課題と将来像の共有 ・西国街道・本町地区街なみ環境整備事業整備方針について	済
ワークショップ 第2回 9/22(木)	～将来像実現に向けた道路のあり方の検討～ ・実験前の交通実態調査結果について ・道路整備のパターン、整備イメージの検討	済
10月中旬	アンケート調査	
ワークショップ 第3回 11/25(金)	～実験テーマ決定・実験内容検証のための調査内容の確認～ ・道路形及び整備のイメージ化(3Dモデルの活用) ・社会実験の内容検討、まちづくりに関するアイデアの検討、調査内容の確認	
住民説明会 12月上旬	～社会実験内容の地域共有～ ・社会実験の必要性、内容について地域の方へ事前説明	
1月下旬	社会実験実施・アンケート調査	
ワークショップ 第4回 2月中旬	～とりまとめ案の提案～ ・実験結果の報告 ・実験結果を踏まえた道路の整備パターン、整備イメージ案のとりまとめ	
住民説明会 3月上旬	～社会実験結果の報告・整備計画の地域共有～ ・実験結果の報告 ・実験結果を踏まえた整備計画(CIMモデル)、整備スケジュールの説明	

道路の整備パターン(通行形態)とメリット・デメリット

	1 相互通行			2 一方通行	3 歩行者専用道路
	現状	速度抑制(低)	速度抑制(高)		
概要	車が通行しやすい(現状) 	車線幅の縮小や美装化などにより、歩行空間の確保や速度抑制を促す 	狭さくやハンプ等を用いて、車が通行しにくい形状とし、歩行者のための空間を創出する 	各種の速度抑制に加え、一方通行化し、交通量を減少させ、より安全な歩行空間を確保する 	車の侵入を排除し、歩行者専用道路とする。
住環境	現状の交通状況と同じ (自由な往来が可能)	←		→ 交通量が減るため、騒音や排気ガスが減る	→ 交通量が減るため、騒音や排気ガスが減る
交通量	現状の交通状況と同じ (本町古浜線の整備により減少)	←		→ 交通量が抑制される	→ 車は進入できない
速度抑制	現状の交通状況と同じ	←		→ 速度抑制の対応が無い場合はすれ違い交通が無くなるため速度を出しやすくなる	→ 車は進入できない
歩行者(安全性)	現状の交通状況と同じ (車や歩行者、自転車が輻輳する)	←		→ 歩行者のための幅員が確保できるようになり、安全に通行できる	→ 車の進入がないため安心して安全に通行できる
居住者	現状の交通状況と同じ	←		→ ・一方通行になるため、迂回が必要となり、これまでよりも移動距離が増え、時間が必要となる ・すれ違いの交通が無くなるため運転しやすくなる	→ 車での進入ができなくなる
事業者	現状の交通状況と同じ	←		→ ・一方通行になるため、迂回が必要となり、これまでよりも移動距離が増え、時間が必要となる ・店舗への来訪機会が減少する可能性がある	→ ・営業車両や搬入車両が店舗まで進入できなくなる ・店舗への来訪機会が減少する可能性がある
通過交通	現状の交通状況と同じ	←		→ ・一方通行になるため、迂回が必要となる ・車や自転車が誤進入する可能性がある	→ 車での進入ができなくなるため、迂回が必要となる
緊急車両	現状の交通状況と同じ	現状と同等	物理的な制約があるため、走行速度が遅くなる	物理的な制約がされれば、迂回する可能性がある	物理的な制約がされれば、迂回する可能性がある
イベント利用	現状と同じ	現状と同じ	ハンプの場合は歩行しにくくなる	現状と同じ	日常的な利用がしやすくなる
土地の価値	現状と同じ	← 良好な住環境となり、利便性の低下は限定的であるため、土地の価値については大きな影響はないと考えられる		→ 利便性が低下するため土地の価値が減少する可能性がある	→ 利便性が低下するため土地の価値が減少する可能性がある

※矢印の青色は良い方向性、点ピンク色は悪い方向性を示しています
※現状以外の欄で示している写真は他都市の例です

速度抑制事例

	1 路肩を広げる	2 美装化する	3 イメージハンプ (速度抑制 低)	4 イメージ狭さく (速度抑制 低)	5 ゾーン30 (規制強化)	6 ハンプなど (速度抑制 高)	7 狭さくなど (速度抑制 高)
舗装イメージ	 <p>整備前 ↓ 整備後 ※写真は美装化も実施</p>						
概要	<p>道路として、車の走行部分と路肩に段差はないが、路肩を広げ、車の走行部分が狭いと錯覚することで速度抑制を図る。</p>	<p>アスファルト舗装以外のまちなみなどに配慮した舗装とすることで、通常の車道との違いをつくり速度抑制を図る。</p>	<p>物理的な凹凸をつけず、舗装の色や素材を変えて立体的に見せ、錯覚することで速度抑制を図る。小学校通学路における速度制限対策などで設置されている。</p>	<p>物理的な狭さくをつけず、舗装の色等を変えて視覚的に車の走行部分が狭いと錯覚することで速度抑制を図る。</p>	<p>時速30キロ以上の車と人の事故は致死率が高くなるため、時速30キロの速度規制を区域(ゾーン)を定めて実施し、生活道路における歩行者や自転車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。</p>	<p>車両の通行速度が高い箇所において、ハンプ(凸部 高さ10cm)を設置する。過度な速度で車両が通過した際にハンプによってドライバーへ不快感を与えることにより、ハンプ手前で速度の抑制が図られ、交差点部での速度抑制も期待される。横断歩道にハンプを設置する(スムーズ横断歩道)もある。</p>	<p>車両の通行速度の高い箇所に狭さくを設置する。自動車の通行部分の幅を物理的に狭くする、あるいは視覚的にそう見せることにより自動車の運転者が速度を低減する。類似するものに車の通行部分をジグザグにしたり蛇行させたりするスラロームやクランクがある。</p>
メリット・効果	<ul style="list-style-type: none"> ・具体的には示されないが、一定の速度抑制の効果がある。 ・費用が抑えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・具体的には示されないが、一定の速度抑制の効果がある。 ・まちなみあった景観が形成される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・イメージハンプ設置区間では、30km/h超過割合が約35%から約30%に減少。 ・費用が抑えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・一定の速度抑制の効果がある。 ・費用が抑えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車の抜け道を抑制する。 ・歩行者及び自転車等が優先され、事故率が下がり安全性が高まる。 ・自動車は細心の注意を払って走行しなければならないというメッセージを運転者に明確に伝えることができる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ハンプの前後で約10km/時の速度抑制効果がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・車道を狭くすることにより、地区内へ大型車両や通過車両の流入を抑制できる。 ・自動車の速度が落ちることで、自転車で安全に走行しやすくなる。
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・物理的な抑制ではないので、慣れが生じる場合がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・物理的な抑制ではないので、慣れが生じる場合がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・物理的な抑制ではないので、慣れが生じる場合がある。 ・視覚的にわかりやすい色で舗装するため景観への配慮が困難である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・物理的な抑制ではないので、慣れが生じる場合がある。 ・視覚的にわかりやすい色で舗装するため景観への配慮が困難である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・物理的な抑制ではないので、慣れが生じる場合がある。 ・視覚的にわかりやすい色で舗装するため景観への配慮が困難である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・段差があると車が通過する際の音が気になる可能性がある。(福山市の津野小学校の設置例では苦情は出ていない) ・場所によっては、マンホールなどの嵩上げも考えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・大型車両の流入に影響する可能性がある。 ・箇所によっては離合に影響する。 ・生活道路として考えた時に、運転者には狭さくなどによる煩わしさがある。 ・速度抑制効果はハンプの方が大きい。 ・ポールのメンテナンスがある。 ・自転車は車道走行なので、煩わしさを感じる可能性がある。 ・車両が自転車を追い越しにくい場面が増える可能性がある。

整備イメージのパターン

※一般的な内容を記載しており、当該地での実施を踏まえたものではありません。工期は工事内容によって変動します。

	1 落ち着いた色にした舗装			2 ブロック舗装	3 自然石を使った舗装
	透水性アスファルト舗装	透水性カラーアスファルト舗装	半たわみ性舗装		
舗装イメージ	 事例：東広島市西条	 事例：府中市上下町	 事例：岡山県矢掛町	 事例：山口県柳井市	 事例：三次市三次町
概要	通常のアスファルト舗装よりも粒径の大きな骨材の割合等を高めるなどして、空隙率を高めた舗装。	左記のアスファルトに顔料を添加した舗装。	アスファルト舗装のたわみ性とコンクリート舗装の剛性の特性を兼ね備えた耐久性の高い舗装。	インターロッキングブロックや天然石等を路盤や基盤上に敷設した舗装。	御影石などの天然石を表層に使用した舗装。
景観	・グレー・ダークブラウン系の色調で落ち着いた色のある道路空間を創出できる。	・真砂土色等で落ち着いた色のある道路空間を創出できる。	・御影石張舗装に似ており、落ち着いた色と風格のある道路空間を創出できる。	・グレー系の色調で統一でき、より落ち着いた色のある道路空間を創出できる。	・全面自然石舗装のため、人工物がなく、落ち着いた色と風格のある道路空間を創出できる。
歩行性・交通安全	・現在と同様の歩行性を確保できる。 ・車道を透水性舗装とすることで、泥はね等が抑制される。	・平滑性に優れ、歩きやすい。 ・車道を透水舗装とすることで、泥はね等が抑制される。	・平滑性に優れ、歩きやすい。	・ブロック舗装は表面に溝が一定間隔にあり、ベビーカー等への振動が軽減される。	・平板が大きく平滑性に優れ、歩きやすい。
維持管理・耐久性	・部分改修の復旧後、さほど新旧で色等での差は生じない。 ・透水性AS舗装の目詰まり等により10～15年度程度での表層打ち換えが必要となる。	・カラーAS舗装の部分改修の復旧後、新旧で色等での差は生じやすく、継ぎはぎ状態となることが多い。 ・透水性AS舗装の目詰まり等により10～15年度程度での表層打ち換えが必要となる。	・舗装の部分改修の復旧後、さほど新旧で色等での差は生じない。 ・AS舗装よりも耐久性はある。	・部分改修の復旧後、さほど新旧で色等での差は生じない。 ・透水性AS舗装の目詰まり等により10～15年度程度での表層打ち換えが必要となる。	・石材であるため耐久性が長寿命である。 ・平板の破損やがたつきが生じた場合には補修が必要となる。
その他	・車道部の透水性舗装により、保水性能が発揮され、夏場の気温上昇を抑制することができる。	・透水性舗装により、保水性能が発揮され、夏場の気温上昇を抑制することができる。	・表層のセメントミルクに添加物を加えることで、保水性能を持たせることができる。	・保水性ブロックにより、夏場の気温上昇を抑制することができる。	・石材は非透水であるため、雨水が表面を流れ、雨天時はやや歩みにくい。
工期	アスファルト舗装よりも長くなる	アスファルト舗装よりも長くなる	アスファルト舗装と同程度 (目地等をいれる場合は工期が長くなる)	アスファルト舗装よりも大幅に長くなる	アスファルト舗装よりも大幅に長くなる

※AS舗装…アスファルト舗装