

第 21 回 IBS フェローシップ 2016 年度

21st IBS Fellowship – FY2016

米国におけるコンプリート・ストリートに関する取り組みの実態と課題

The Complete Streets Movement in the United States:

Current State of Affairs and Issues

最終報告書

Final Report

2018 年 7 月 20 日

July 20th, 2018

東京大学 トロンコソ パラディ ジアンカルロス

Giancarlo Troncoso Parady, The University of Tokyo

第 21 回 IBS フェローシップ 2016 年度

21st IBS Fellowship – FY2016

米国におけるコンプリート・ストリートに関する取り組みの実態と課題

The Complete Streets Movement in the United States:

Current State of Affairs and Issues

最終報告書

Final Report

2018 年 7 月 20 日

July 20th, 2018

東京大学 トロンコソ パラディ ジアンカルロス

Giancarlo Troncoso Parady, The University of Tokyo

目次

表の目次	7
図の目次	8
ボックスの目次	9
1. はじめに	11
2. コンプリート・ストリートの取り組み	12
2.1. コンプリート・ストリート運動の背景	12
2.2. 全国コンプリート・ストリート連立の誕生とそのミッション	14
2.3. 政策の種類と採択状況	15
2.4. 政策の評価項目	17
2.5. 資金調達	19
2.6. ステークホルダー	24
2.7. デザインガイドライン	26
3. 成功と失敗の境目	32
4. 政策導入の効果とデータの重要性	34
5. 自治体の具体的な取り組み：4つの事例	36
5.1. Littleton, MA	36
5.2. Seattle, WA	40
5.3. Fort Lauderdale, FL	45
5.4. Nashville, TN	49
6. おわりに	53
参考資料	54

謝辞	57
付録 1. TIGER 助成金を獲得したコンプリート・ストリートに関するプロジェクト ト	58
付録 2. 4 自治体のコンプリート・ストリート政策	67

表の目次

表 1ー2016 年におけるコンプリート・ストリート優秀政策	19
表 2ーUrban Street Design Guide を推薦した州及び都市	29
表 3ーLittleton 町におけるコンプリート・ストリートの政策プロフィール	37
表 4ーLittleton 町におけるコンプリート・ストリートのプロジェクト優先計画	39
表 5ーSeattle 市におけるコンプリート・ストリートの政策プロフィール	41
表 6ー2016 年におけるシアトル市交通計画の支出	42
表 7ー2016 年における獲得した助成金（活用資金）	43
表 8ー自転車マスタープランおよび歩行者マスタープランの評価項目	44
表 9ーFort Lauderdale 市におけるコンプリート・ストリート政策概要	46
表 10ーBroward County MPO モビリティプロジェクト（Fort Lauderdale 市分）	48
表 11ーNashville 市におけるコンプリート・ストリート政策概要	50
表 12 Nashville 市 The WalknBike Plan における評価項目	52
表 13ーTIGER 助成金を獲得したコンプリート・ストリートに関するプロジェクトリスト	58

図の目次

図 1－米国における自動車交通死亡事故及び歩行者・自転車乗りの死亡者数.....	12
図 2－2016 年における州別 Pedestrian Danger Index（PDI、歩行者危険度指標）	13
図 3－米国における人種別歩行者死亡数	14
図 4－自治体規模別コンプリート・ストリート政策の採択割合.....	16
図 5－種類別コンプリート・ストリート政策の採択割合	16
図 6－コンプリート・ストリートの資金調達	20
図 7－TIGER 助成金を獲得したコンプリート・ストリートに関するプロジェクト	21
図 8－マサチューセッツ州コンプリート・ストリート助成金プログラムにおける自治体 の参加状態	23
図 9－米国諸都市圏におけるステークホルダー関係	24
図 10－米国の街路設計に関する基準マニュアル	27
図 11－Urban Street Design Guide のオンライン版のスクリーンショット	28
図 12－ワシントン D.C.市での視覚的分離の自転車専用レーン	30
図 13－シアトル市での構造分離の自転車専用レーン	30
図 14－新ガイドラインにおける都市構造の類型化	31
図 15－本研究における対象自治体の事例	36
図 16－Littleton 町の航空写真.....	38
図 17－Seattle 市における歩行者及び自転車ネットワークマスタープラン	40
図 18－Broward County のコンプリート・ストリートネットワーク計画	45
図 19－Nashville 市及び Davidson County における歩行者優先プロジェクトと	49
図 20－Nashville の市街地における優先自転車ネットワーク（PBN）	51

ボックスの目次

ボックス 1ーコンプリート・ストリートにおける政策メカニズムの定義 ⁸	17
ボックス 2ー政策採択へのインセンティブ：マサチューセッツ州のコンプリート・ストリート助成金プログラム	23
ボックス 3ーAARP とは	25
ボックス 4ーCascade Bicycle Club: ワシントン州の最大自転車愛好クラブ	26
ボックス 5ー都市文脈に応じたフロリダ州の新デザインマニュアル	31

1. はじめに

20世紀後半のモータリゼーションの進展において、日本に限らず多くの国における都市街路の計画と設計は、人間ではなく自動車の観点から考えられてきた。しかし近年、自動車中心の発想からのパラダイムシフトが起こっている。新しいパラダイムとは、まずモビリティと人の移動に重点を置き、そしてアクセシビリティ、暮らしやすさ、都市生活の質とより広く配慮するものである¹。車社会である米国にコンプリート・ストリートという政策の概念が生まれ、人間を中心した空間の活かし方を目指して街路空間の再編に注目が集まった。

Smart Growth America²では、コンプリート・ストリートについて、「みんなのためのストリートである。年齢や身体能力や移動手段にかかわらず、だれでも安全に利用できるよう設計・管理されている。コンプリート・ストリートによって、道路の横断、店までの徒歩移動、そして自転車通勤が容易になる。」と記している。これは交通工学的に固まった定義というよりはマルチモダリティに対するビジョンを示す緩い定義である。本研究では米国のコンプリート・ストリート政策の具体的な取り組みと課題について情報の収集と整理を行い、日本における街路空間の計画と設計に与える示唆を検討することを目的とする。

本報告書は次のように構成されている。第2章では、特にコンプリート・ストリート運動の背景、政策の採択状況と評価、資金調達、ステークホルダー及びガイドラインに着目し、コンプリート・ストリートの総括的な取り組みを記述する。第3章ではインタビューから得た政策の導入上の障壁及び成功する自治体の共通点を挙げる。第4章では政策導入効果の測定の重要性について述べる。最後に、第5章では前章を基にして都市規模の異なる4つのケーススタディを挙げて具体的な取り組みを記述する。

2. コンプリート・ストリートの取り組み

2.1. コンプリート・ストリート運動の背景

1956 年の連邦補助高速道路法の制定は米国における交通計画の転換期となった。連邦補助高速道路法による交通施設整備用の連邦資金の申請資格を得るための交通計画過程が制度化されたが、ほぼ例外なく高速道路整備に着目した過程となってきた³。その自動車中心の交通計画パラダイムの結果、1996 年から 2015 年の 20 年の間、交通事故死亡者数は 741,068 人に達しており、そのうち 102,036 人は歩行者であった。さらに、図 1 に示すように自動車交通死亡事故は減少傾向にあるものの同様の傾向にあった歩行中と自転車乗車中の死者数が 2009 年に逆転し増加し始めた⁴。

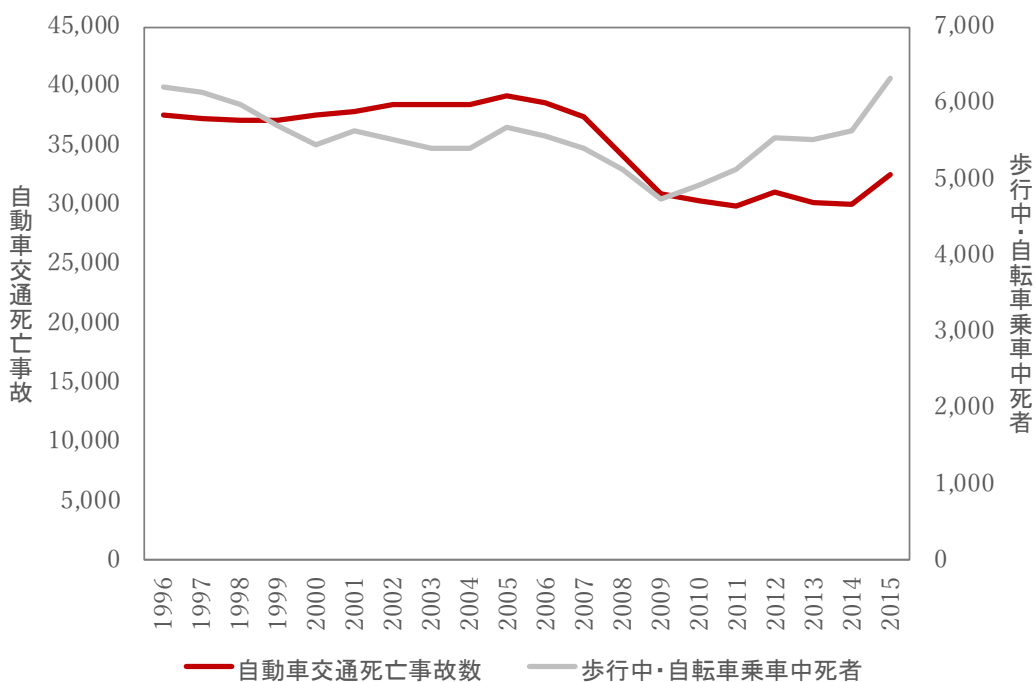


図 1—米国における自動車交通死亡事故及び歩行者・自転車乗りの死亡者数

図 2 に National Complete Streets Coalition が推定した Pedestrian Danger Index (PDI)⁵ によ

る州別の歩行者危険度を示す^a。灰色の州は危険度が国全体の危険度より低いことを表すが、南部は危険度が明らかに高く、177点であるフロリダ州は5年間連続で危険度が1位となっている。都市圏別で推定すると、トップ10位のうち7都市圏がフロリダ州にある。

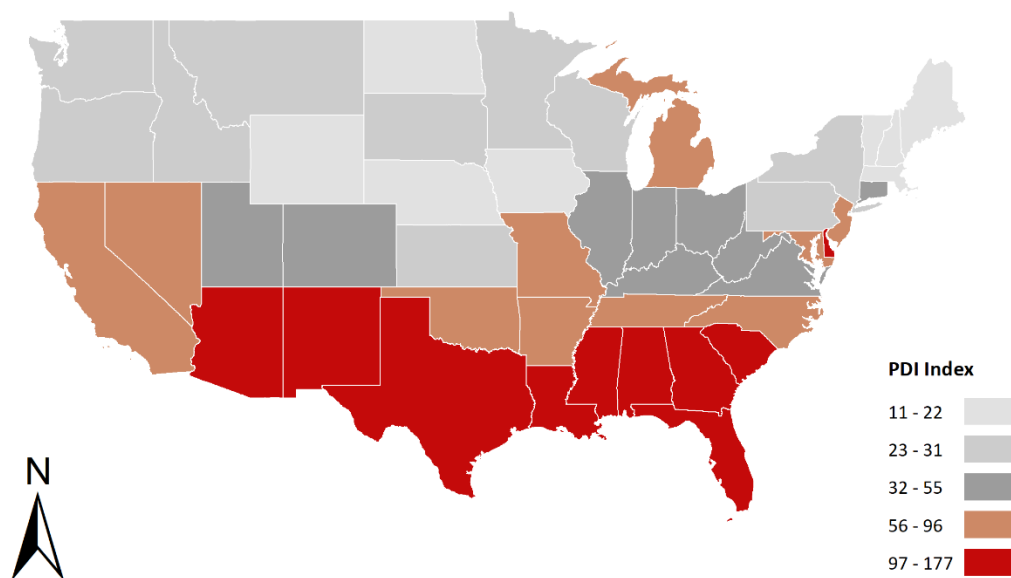


図 2—2016 年における州別 Pedestrian Danger Index (PDI、歩行者危険度指標)

出典：National Complete Streets Coalition. Dangerous by Design 2016 より作成

さらに、歩行者危険度は人種別に見ても差が明らかである。図 3 に示すように歩行者における死亡者数は人口の割合に比べると非白人（特に黒人と北米先住民）が不釣り合いな程に多い。その背景に対して、コンプリート・ストリートの問題には社会正義と平等性の問題がある。

^a PDI は歩行中死者数と徒歩通勤者の割合で計算する。

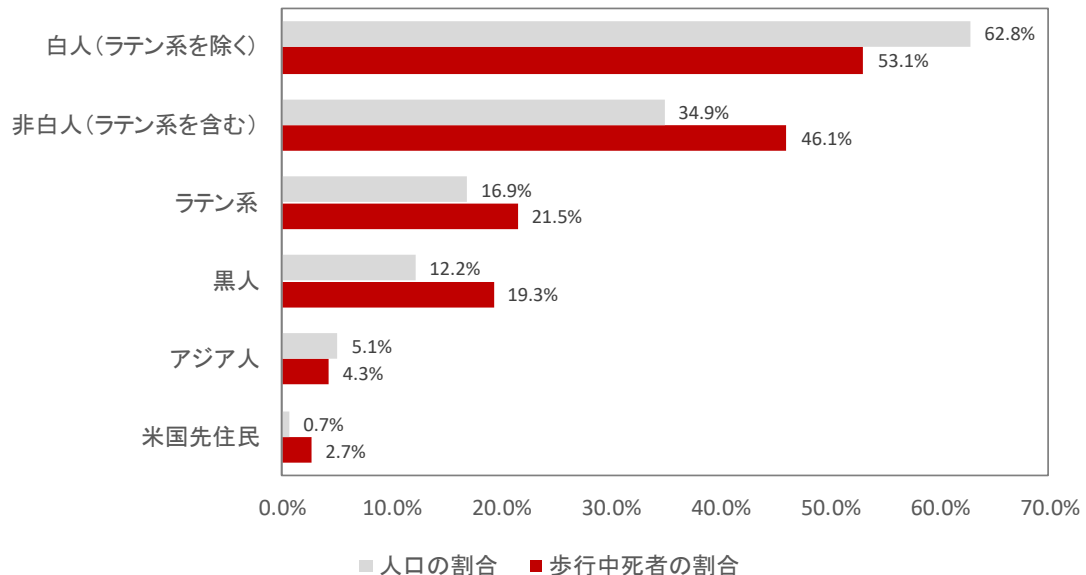


図 3—米国における人種別歩行者死亡数

出典：National Complete Streets Coalition: Dangerous by Design 2016 より作成

2.2. 全国コンプリート・ストリート連立の誕生とそのミッション

「Complete Streets」という名称は自転車愛好クラブ America Bikes が 2013 年に作り出したが、その概念自体は以前から提唱されてきた⁶。早いところでは、安全に歩き楽しめるまちのビジョンを描いたニューアーバニズムの潮流の中にあった 70 年代から見られ、1990 年の Americans with Disabilities Act (ADA, 障害を持つアメリカ人法) をはじめとする連邦政府による法律などの影響を受けていることが分かる。そして、医療の専門家が肥満症の対策として身体活動を促す住環境を求めてきた。

その結果、より多様な街路空間構築の主唱者を集めるのは難しくなかったとコンプリート・ストリート・タスクフォースの創立者 Barbara McCann 氏が述べた⁷。そのタスクフォースは連邦交通法にコンプリート・ストリートの規定を設けるため 2004 年に創立されたが、2005 年に制定された Safe, Accountable, Flexible, Efficient Transportation Equity Act: A Legacy for Users (SAFETEA-LU, 安全性・説明責任・効率性・柔軟性・公平性を持った交

通法)ではそれが規定されていない。2005年にタスクフォースがコンプリート・ストリート政策の作成・導入の推進を目的として、市民団体、都市計画および交通工学職能団体等を含めて National Complete Streets Coalition (全国コンプリート・ストリート連立) になり、2012年にNPOのSmart Growth Americaの枠組みに入った。現在、National Complete Streets Coalition (以下「NCSC」と称する)の役割は主に次の3つがある：

- **主唱 (Advocacy)：**法律にコンプリート・ストリートの概念を取り入れるためあらゆるレベルの政府に対するロビー活動を行う。
- **研究 (Research)：**コンプリート・ストリートを踏まえた街路空間のあり方、成功したケーススタディ等の情報を収集し、レポートを出版する。
- **テクニカルサポート (Technical support)：**コンプリート・ストリート政策の作成・導入等についてコンサルティングを行う。

2.3. 政策の種類と採択状況

2004年から採択された政策数が増え続けており、2016年までは1,232件が採択されている。そのうち33州、77地域および都市計画局と955自治体が政策を採択している。図4に自治体規模別コンプリート・ストリート政策の採択割合と、図5に種類別コンプリート・ストリート政策の採択割合を示している。採択された政策のうち44%は決議案である。決議案は多くの場合で法的な拘束力がないものの、行政のビジョンを反映するものである。一方、コンプリート・ストリートのプロジェクト用の資金を供給するための税条例を施行している自治体の割合は1%に満たない。なお、種類および拘束力は政策の成功に必ずしも関係があるわけではない。実際に、明確なコンプリート・ストリート政策を採択せずにマルチモダリティに配慮している自治体がある。

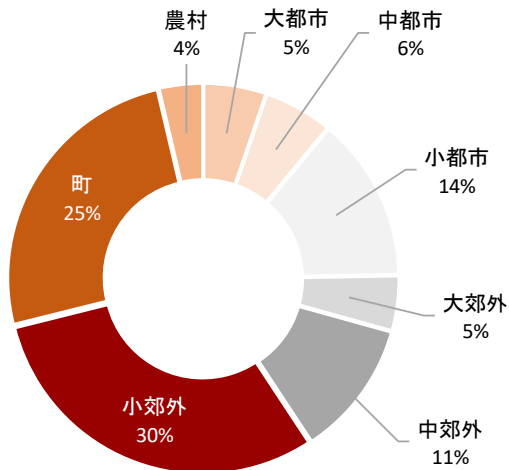


図 4ー自治体規模別コンプリート・ストリート政策の採択割合

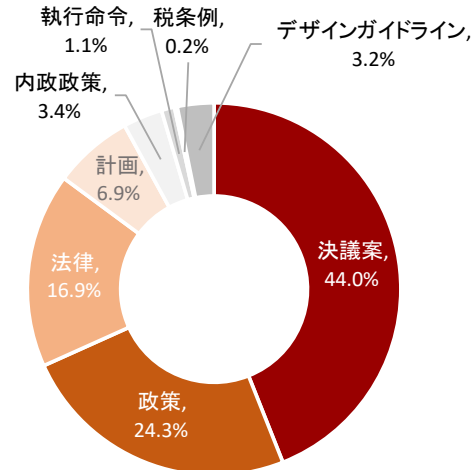


図 5ー種類別コンプリート・ストリート政策の採択割合

出典：National Complete Streets Coalition. The Best Complete Streets Policies of 2016 より作成

ボックス 1—コンプリート・ストリートにおける政策メカニズムの定義⁸

- **Resolution 「決議案」**：委員会や立法機関によって採択された拘束力を持たない声明。
- **Policy adopted by an elected board 「政策」**：ステークホルダーが作成し、選挙された政府機関が採択する声明。
- **Legislation/ordinance 「法律」**：立法機関によって制定される命令。
- **Plan 「計画」**：立法機関、行政機関または、局・課によって採択される計画。
- **Internal policy 「内政政策」**：内政的な手続きのために政府内で採用される政策・方策。
- **Executive order 「執行命令」**：州知事などの首長や行政機関によって議会の承認を要せず発せられる声明。
- **Tax ordinance 「税条例」**：コンプリート・ストリート用の資金を調達するために住民投票によって定められる条例。
- **Design guideline 「デザインガイドライン」**：土地利用や計画決定を誘導するためのデザイン手法やハンドブックなどの手引き。

注：米国では州の権限が強いことから、一見同じようなレベルの法律や条例などであっても、策定主体や拘束力の有無は異なりうる。

2.4. 政策の評価項目

各主体が採択する政策は多種多様であり、一概に比較するのは困難なことであるが、NCSC が 2017 年に改正した Elements of a Complete Streets Policy（コンプリート・ストリー

トの政策項目)で挙げられている理想的な政策を含む以下の項目を定め、点数を付けた上で年毎に優れた政策を公表する⁹。括弧内の得点はその項目の最大得点を表す。

- **ビジョンと目的 (12 点)**：マルチモーダルで完全に結ばれた交通網の必要性を強調する。
- **多様の利用者への配慮 (9 点)**：交通弱者や交通不便地域内の人をはじめとして、すべての利用者が平等に便益を享受できる。
- **すべてのプロジェクトや実施段階へのコミット (10 点)**：新規のプロジェクト、再編中および実施中のプロジェクトにも適用されている。
- **明確な除外例 (8 点)**：現実的な実践を考える上で、対象としない例外が明確に記されている。
- **管轄間協力の要求 (8 点)**
- **デザインへの配慮 (7 点)**：最良で最新のデザイン基準およびガイドラインの利用を指示されたうえで、実施期間が定められている。
- **土地利用と脈絡への適応性 (10 点)**：地域の現在と将来の土地利用と交通ニーズに応じている。
- **評価指標 (13 点)**：効果測定のため、公平な評価指標が使用され、公開されている。
- **プロジェクトの採択基準 (8 点)**：コンプリート・ストリートの実施用の資金調達を促す基準が定められている。
- **実施計画 (15 点)**：実現に向けての段階的なフェーズが事前に考慮されている。

表 1 に 2016 年におけるコンプリート・ストリート優秀政策を示している。しかし、政策の内容しか評価されていないため、点数が高くても政策が効果的であるとは言い切れない。

表 1ー2016 年におけるコンプリート・ストリート優秀政策

ランク	自治体	成績
1	Brockton, MA	100.0
1	Missoula, MT	100.0
1	Wenatchee, WA	100.0
2	Hull, MA	98.4
2	Mansfield, MA	98.4
2	Sherborn, MA	98.4
3	Bridgewater, MA	96.8
3	Brookline, MA	96.8
4	Chester, MA	96.0
4	Muskogee, OK	96.0
5	Ayer, MA	95.2
5	Wales, MA	95.2
5	Binghamton Metropolitan Transportation Study, NY	95.2

出典：National Complete Streets Coalition. The Best Complete Streets Policies of 2016 より作成

2.5. 資金調達

資金の調達方法は州別に異なるが、主に図 6に示すように増分型とプロジェクト型に分けることができる⁶。前者は通常規模の事業が必要な時に、道路のデザインや道路網などの計画の見直しが行われる。後者は大規模な道路工事を要する時や、新しい交通機関の設置などの時に計画段階からマルチモダリティ等を反映する。どのアプローチにもかかわらず、事業やプロジェクトの目的と規模に応じてコンプリート・ストリート整備に利用できる連邦助成金はいくつかある。例えば、道路安全の改善を目的としたSafe Routes to School（安全な通学路）およびSafe Routes to Public Places(公共施設への安全な経路)という助成金は歩行環境改善および自転車レーンの整備に利用できる。多くの場合、自治体が限られている資源に対して投資の優先順位を決定する基準を定め、資金調達ができ次

第プロジェクトを実施している。確かに、資金調達にあたってプロジェクト優先計画作成が必須である助成金プログラムがある（ボックス 2）。



図 6ーコンプリート・ストリートの資金調達

大規模助成金プログラムとして2009年に始まったTransportation Investment Generating Economic Recovery Program (TIGER、経済復興を生み出す交通投資プログラム) という、マ

マルチモーダルな交通プロジェクトの実施を目的とした最大1,050万米ドルの助成金を支給するものがあり、コンプリート・ストリート整備のためにいくつかの自治体が採択した。図 7にTIGER助成金を獲得したコンプリート・ストリートに関するプロジェクトの状況を示す¹⁰。

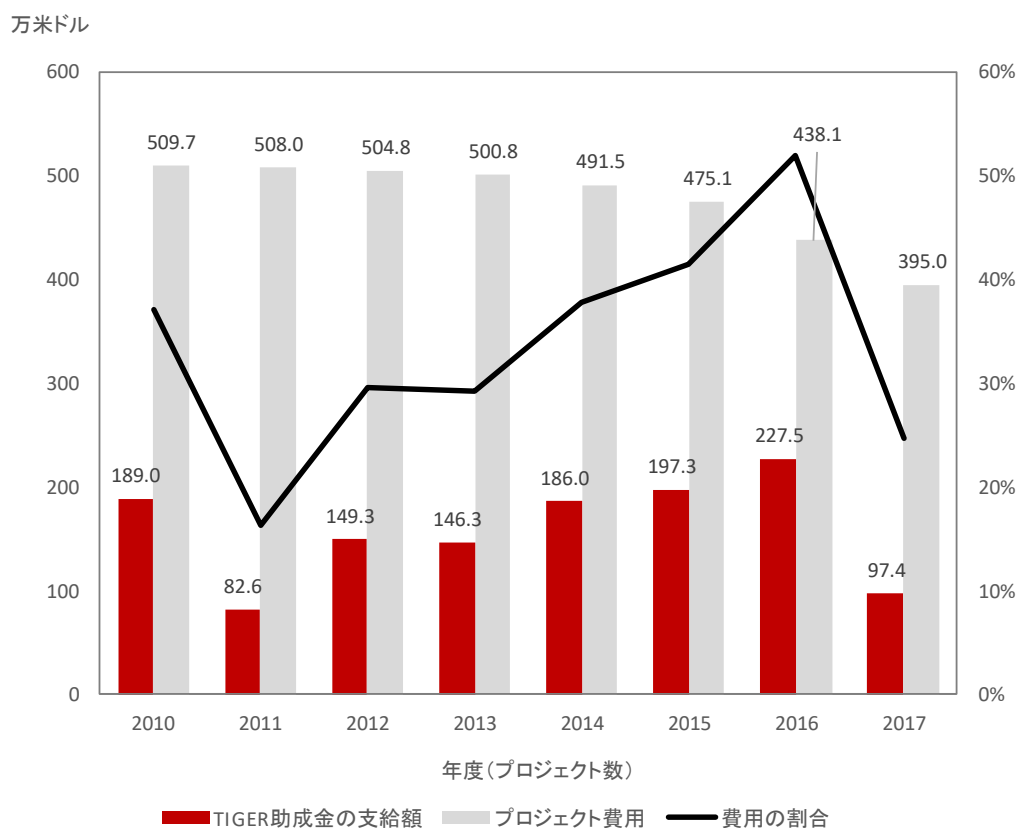


図 7—TIGER 助成金を獲得したコンプリート・ストリートに関するプロジェクト

平均支給額は約900万米ドル（約9.9億円）であり、TIGERプログラムが始まってからの8年間でコンプリート・ストリートに関するプロジェクト142件に対して支給されてきた。全プロジェクトリストの内訳は付録の表 13に示している^b。

^b この計算にあたって以下の条件1つ以上を満たしたプロジェクト*を「コンプリート・ストリートに

TIGERプログラムは2017年に終了したが、2018年にその代わりとして最大250万米ドルを支給するBetter Utilizing Investments to Leverage Development (BUILD、開発をより良く活かす投資プログラム) という新たな助成金プログラムが公開された。

資金の確保は重要だが必ずしも新たな資金は必要ではない。NCSC 会長の Emiko Atherton 氏は、コンプリート・ストリートの重要な論点は、実施中のプロジェクトを既存の資金でいかにしてマルチモーダルプロジェクトとして再編するかということであると言う。資金は必要ではあるものの、多くの場合コンプリート・ストリートのプロジェクト、特に歩行環境の改善と自転車レーンの整備は幹線道路の整備よりも低コストである。例えば、ポートランド市は 6,000 万米ドル（約 66 億円）の費用で 480km の自転車道を整備したが、同等の費用で高速道路を整備する場合、1km しか整備できない¹¹。

関するプロジェクト」¹²として著者が扱った：

1. 次の項目一つ以上を考慮した：TOD、コンプリート・ストリート、メイン・ストリート、自転車ネットワーク整備。
2. マルチモーダルであり、自転車と歩行者を両方考慮する。

*単なる建物建設（ターミナルビル等）を除く。

ボックス 2ー政策採択へのインセンティブ：マサチューセッツ州のコンプリート・ストリート助成金プログラム

2016 年にマサチューセッツ州の交通局（MassDOT）がコンプリート・ストリート助成金プログラムを開始した³³。プログラムは 3 層で構成されている：

- 第 1 層：コンプリート・ストリートに関する研修と政策作成支援
- 第 2 層：コンプリート・ストリート優先計画作成支援
- 第 3 層：コンプリート・ストリート整備支援

MassDOT はテクニカルサポート（第 1・2 層）のために 5 万米ドル以上（約 550 万円）、プロジェクト整備（第 3 層）のために 40 万米ドル以上（約 4,400 万円）助成金を支給する。本プログラムの採択条件として、NCSC の政策評価法を基にした MassDOT の基準による 80 点以上のコンプリート・ストリート政策の採択が必須となっている。その結果、表 1 に示した 2016 年度のコンプリート・ストリート優秀政策の上位 5 スコアのうち 9 自治体がマサチューセッツ州にある。

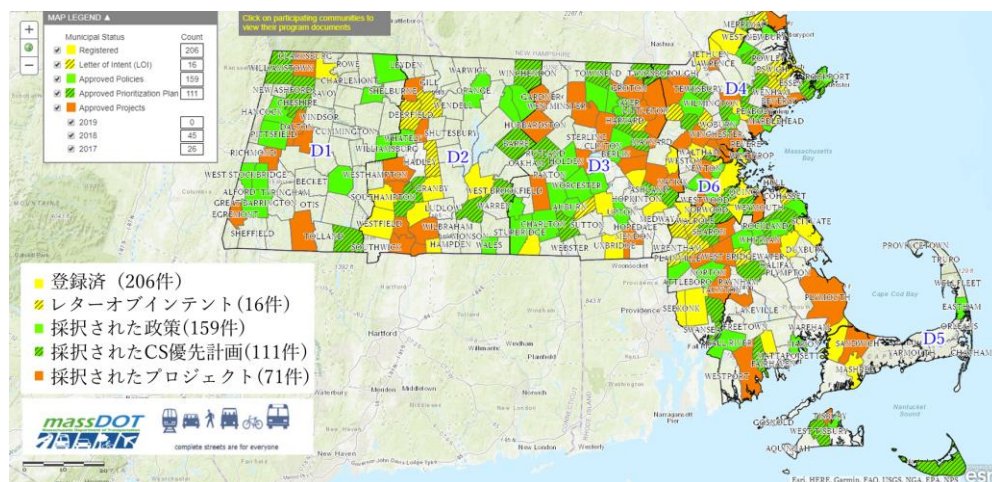


図 8ーマサチューセッツ州コンプリート・ストリート助成金プログラムにおける自治体の参加状態

出典：https://masscompletestreets.com/Map により作成

2.6. ステークホルダー

地域毎にそれぞれの特徴があるように、道路を取り巻く環境は場所によって異なることから、全体の傾向として挙げられるような形は存在しない。しかし、主な関連主体を考える上で、道路の計画づくりを担うのは多くの場合、都市の交通局（DOT）であり、最もローカルなレベルでの計画を担当し、具体的な取り組みを行っているため、その職員・役員のマルチモダリティに対する考え方は政策を成功させるための重要な役割を担う。これらの計画のより上位なものとして、広域レベルさらに上位の州レベルでの計画が存在することが一般的である。

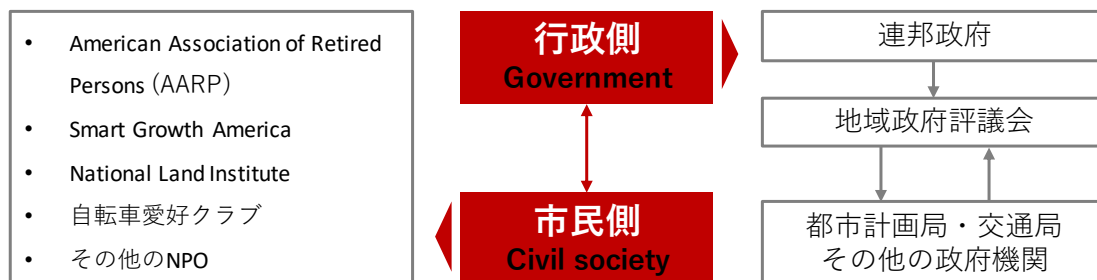


図 9-米国諸都市圏におけるステークホルダー関係

一方、市民社会の役割も特筆すべきである。創立より NCSC の運営委員会に多様な市民団体が参加し、早い段階で各団体が構成員を対象にコンプリート・ストリートを主唱するそれぞれができるアウトリーチ活動を行い、幅広い関係者に伝わるようにした。例えば、選挙に対する影響力の大きい American Association of Retired Persons (AARP、米国退職者協会) が Planning Complete Streets for an Ageing America (高齢化するアメリカのためのコンプリート・ストリート計画にあたって) というコンプリート・ストリートに関する最初のマニュアルを作成し、米都市計画学会がベストプラクティスの報告書を出版した⁷。

同時に、前述したように、NCSC がロビー活動も行った。連邦政府に対するロビー活動の結果として、2015 年の Fixing America's Surface Transportation Act (FAST 法、アメリカ陸上交通修復法) にマルチモダリティの概念をうまく取り入れることができた。

また、州レベルまたは自治体レベルにも活動している団体も存在する。特に、公衆衛生主唱団体、自転車主唱団体等においては、程度の差があっても政策の策定にまで影響力を持っているというケースもある（ボックス 4）。

ボックス 3—AARP とは

350 万会員を超える American Association of Retired Persons (AARP、米国退職者協会) は米国における最大の利益団体である³⁴。AARP は 1958 年に学校長を退職した Ethel Percy Andrus 氏が創立した NPO であり、ミッションとして以下の 3 点を定めている³⁵：

- 高齢者の自立性を促進し、尊厳と生きがいを維持できるようにすること。
- 高齢者の生活の質を向上させること。
- 高齢者の、人に尽くされるより人に尽くす活動を促進すること。

そのミッションを基にして 1985 年に創立された AARP Public Policy Institute（公共政策研究所）が、高齢者が住みやすい住環境に関する課題に積極的に取り組んでいる。コンプリート・ストリートに関しては本節で挙げたマニュアル以外にも、NCSC と連携してコンプリート・ストリートプロジェクト評価ガイド（Evaluating Complete Streets Projects: A Guide to Practitioners）および州レベルにおける政策の採択戦略ガイド（Complete Streets in the States: A Guide to Legislative Action）等様々な報告やツールを作成している。

ボックス 4—Cascade Bicycle Club: ワシントン州の最大自転車愛好クラブ

有料会員が1万人を超える Cascade Bicycle Club はイベント・教育・提唱に向けた活動の3部門に分かれており、2016年からシアトル都市圏中心から州全土を対象とする団体となった。現在急成長中であり、もっと高密度化が進んでいく事が予想されるシアトルにおいても、自転車が安全な選択肢である必要性を重要視している。

イベント部門では年間3,000以上もの自転車イベントを行ったり、教育部門では、シアトルの全ての小学校で講習を行ったり、自転車を持てない貧困層の多いような地域での高校生を対象にしたイベントを行っている。提唱に向けた活動の部門に関しては、様々な公の委員会に席を連ねているだけでなく、会員を通した呼びかけや、他の組織と共同した運動、また議員を招待する形でのイベントなどを行っている。組織の規模を活かしてより高いレベルでの計画づくりへの参加を重要視しており、交通システムとしてのネットワークづくりの必要性を提唱している。

2.7. デザインガイドライン

自動車中心の発想から離れた人間中心的な街路空間の概念を広めるためデザインガイドラインは不可欠である。元ニューヨーク市交通局委員長 Janette Sadik-Khan 氏によると、新戦略の導入に対する大きな障壁は街路設計の手引きであると言う¹²。主に The Manual on Uniform Traffic Control Devices (MUTCD、統一交通管制装置便覧)と A Policy on Geometric Design of Highways and Streets (幹線道路および街路の幾何構造設計指針) が米国の街路設計の基準となっているが、最先端の歩行者・自転車にやさしい街路空間を考慮せず、イノベーションを妨げる。一方、マニュアルそのものより、政策の目的および都市の文脈を考慮しないマニュアルの型通りの適用のしかたの方が問題であるという意見もある⁷。

確かに Federal Highway Administration (連邦道路管理局) には Request for Experimentation (RFE、実験申請) という手順があり、この申請により自治体に交通管制装置の実験を行う許可を得ることができる。実験にあたって、実験前後での効果分析を行った結果を管理局に報告し、成果を十分得られると MUCTD が改正されることがある¹³。しかし、いくら簡単な手順であっても従来のアプローチより手間がかかり、保守的であり従来の方向に向かってしまっていると考えられる。

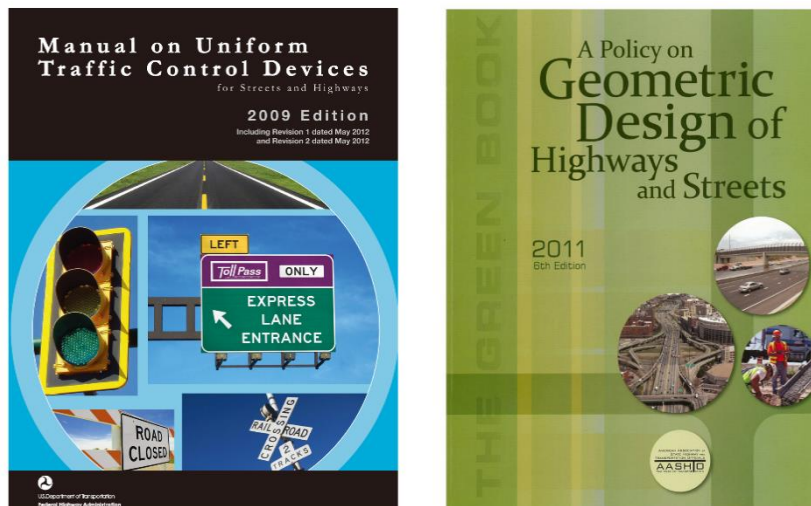


図 10－米国の街路設計に関する基準マニュアル

2013 年に National Association of City Transport Officials (NACTO、全国都市交通役員協会) がマルチモダリティを中心に扱った、Urban Street Design Guide(都市街路設計ガイド)を出版した(図 11)。これは、固まった基準を定めている連邦マニュアルと異なり、米国の諸都市の街路計画・設計の試行錯誤の経験に基づいた街路空間の可能性とポテンシャルを引き出す柔軟性を持つガイドであり、既存のマニュアルを全て否定することなく、最先端の街路空間の概念を取り入れながら、必要に応じて既存のガイドラインおよび基準を参照するものである。

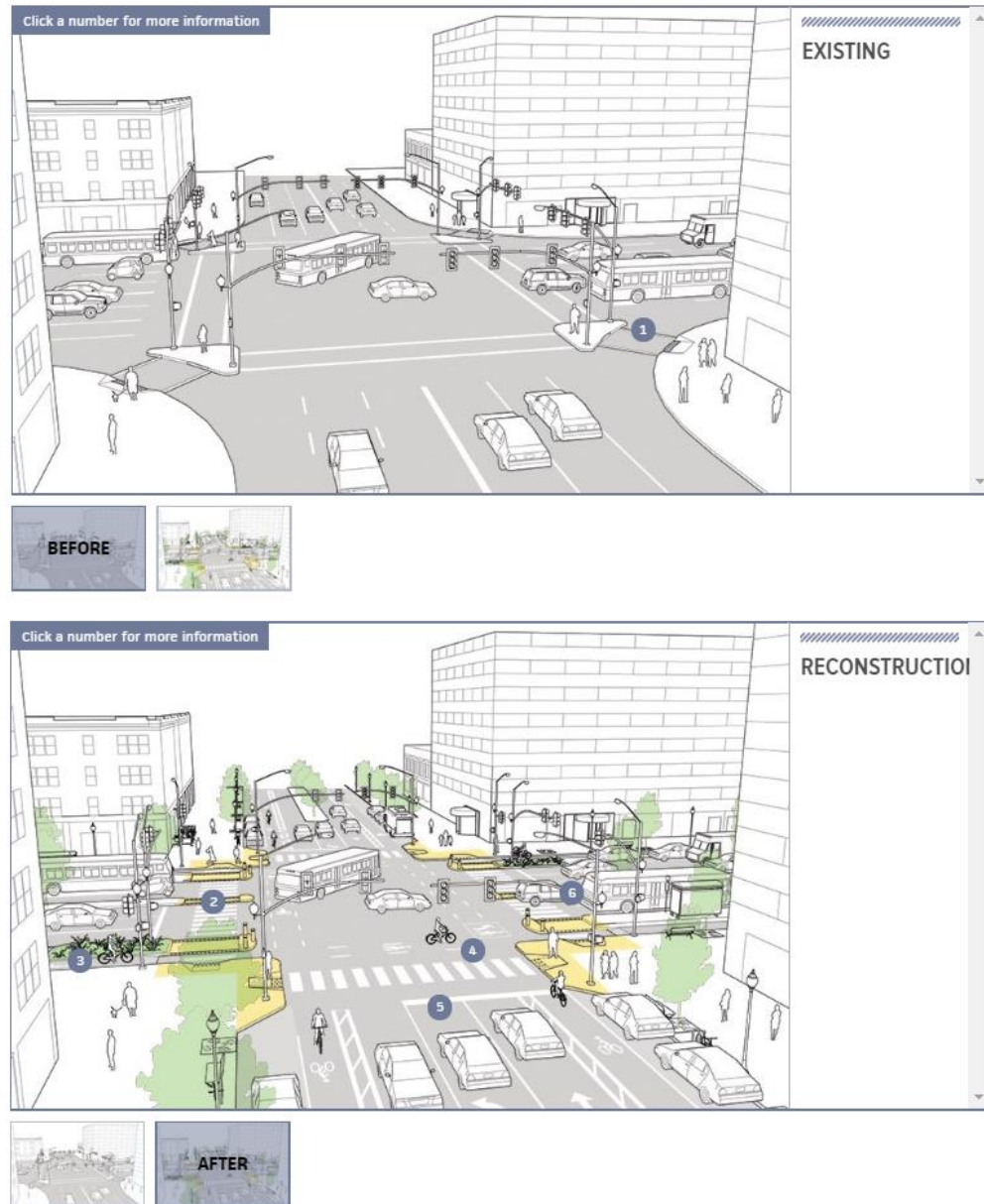


図 11—Urban Street Design Guide のオンライン版のスクリーンショット

出典： <https://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/intersections/major-intersections/>

2015 年、FAST 法により USDOT（米国交通局）が街路設計基準を作成するにあたって NACTO の Urban Street Design Guide への配慮が必須となった。さらに、州の基準と異なっても、自治体がプロジェクトスポンサーである場合、基準を自由に定めることができる

ようになった¹⁴。USDOTに加え、表2に示すように9州、49市と3NPOがUrban Street Design Guideを推薦している¹⁵。Urban Street Design Guideに加え、NACTOがUrban Bikeway Design Guide（自転車レーンデザインガイド）とTransit Street Design Guide（公共交通通りデザインガイド）を出版した。

表2—Urban Street Design Guideを推薦した州及び都市

Urban Street Design Guideを推薦した州

- | | | |
|-----------------|-------------|--------------|
| ▪ California | ▪ Colorado | ▪ Delaware |
| ▪ Massachusetts | ▪ Minnesota | ▪ Oregon |
| ▪ Tennessee | ▪ Utah | ▪ Washington |

Urban Street Design Guideを推薦した都市

- | | | |
|----------------------|------------------------------|---------------------|
| ▪ Alexandria, VA | ▪ Arlington, VA | ▪ Atlanta, GA |
| ▪ Austin, TX | ▪ Baltimore, MD | ▪ Bellevue, WA |
| ▪ Bloomington, IN | ▪ Boston, MA | ▪ Boulder, CO |
| ▪ Brownsville, TX | ▪ Burlington, VT | ▪ Charlotte, NC |
| ▪ Chattanooga, TN | ▪ Chicago, IL | ▪ Davis, CA |
| ▪ Denver, CO | ▪ Des Moines, IA | ▪ Detroit, MI |
| ▪ El Paso, TX | ▪ Fort Lauderdale, FL | ▪ Hoboken, NJ |
| ▪ Indianapolis, IN | ▪ Los Angeles, CA | ▪ Louisville, KY |
| ▪ Memphis, MN | ▪ Nashville, TN | ▪ New York, NY |
| ▪ Newark, NJ | ▪ Oakland, CA | ▪ Philadelphia, PA |
| ▪ Phoenix, AZ | ▪ Pittsburgh, PA | ▪ Portland, OR |
| ▪ Portsmouth, NH | ▪ Providence, RI | ▪ Rochester, NY |
| ▪ Salt Lake City, UT | ▪ San Antonio, TX | ▪ San Diego, CA |
| ▪ San Francisco, CA | ▪ San Jose, CA | ▪ San Mateo, CA |
| ▪ Seattle, WA | ▪ Somerville, MA | ▪ Spokane, WA |
| ▪ St. Paul, MN | ▪ Tacoma, WA | ▪ Traverse City, MI |
| ▪ Ventura, CA | ▪ Washington, DC | |

Urban Street Design Guideを推薦したNPO

- | | | |
|---|---------------------------------|------------------------|
| ▪ Association of bicycle and pedestrian professionals | ▪ Congress for the new urbanism | ▪ Urban land institute |
|---|---------------------------------|------------------------|



図 12—ワシントン D.C.市での視覚的分離の自転車専用レーン



図 13—シアトル市での構造分離の自転車専用レーン

ボックス 5ー都市文脈に応じたフロリダ州の新デザインマニュアル

5 年間連続で歩行者危険度が最高となっているフロリダ州は 2014 年にコンプリート・ストリート政策を採択した。2015 年に作成した Complete Streets Implementation Plan（コンプリート・ストリート実施計画）を踏まえて 2017 年にフロリダ州の交通局（FDOT）は街路デザインマニュアルを改定し、図 14 のような土地利用と交通特性を考慮した新しい都市構造の類型化を導入し、街路設計の基準を類型によって定めることにした。この類型化は Smart Growth 及び New Urbanism の原理を基にした Smart Code™ の類型化にも従うが、フロリダ州の具体的な都市構造を反映させたものである³²。



図 14ー新ガイドラインにおける都市構造の類型化

出典：FDOT. FDOT Context Classification

2018 年 1 月から FDOT の管轄下にある全ての道路が新マニュアル適用の対象となったことで、街路設計において必要とされている柔軟性が最大となり、安全性、活力、そして生活の質が向上することが期待されている。

3. 成功と失敗の境目

採択されているコンプリート・ストリートの政策は 1,200 を超えているが、実際に実施されており、かつ効果を上げている事例は数えられる程度である。政策の実現に関してインタビューを通じて得た知見として、主な問題となる代表的な事案を紹介する。

1 つ目は、予算上の制約である。広範囲に及ぶ計画や、既存の道路を大きく変えるような大規模なプロジェクトになると予算の確保も難しくなり、当初は全てのユーザーに対する配慮がなされるようなデザインが予定されていても、頓挫したり、実現されるに至らなかったりといった場合がある。

2 つ目に前述のものと関連して、政治も複雑に絡んでいる。長期的な計画の場合には 10 年以上を要するものもあり、選挙を挟むことが多々あるが、選挙によって選出される首長、他の議員はそれぞれ独立した意見や方針を持っている。したがって、予算を決めるに当たって、重要とする事柄の優先順位が異なることがあり、そのような場合に計画は見直されることになることもある。また、複数の州を跨ぐような広域圏の計画の場合には、複数の首長が関連するだけでなく、全く異なる別々の州法の要求を満たす必要があることからしばしば困難を極めることになる。

3 つ目には、市民の理解が十分に得られないことが問題となるケースもある。コンプリート・ストリートの考え方自体は賛同しやすいものであるものの、いざ自分のお店の前の駐車場がなくなる、あるいは、幹線道路から一車線取り除くなどの措置が検討され始められると、お客さんが来なくなるかもしれない、また通勤の際の渋滞がひどくなるかもしれない、などといった市民の不安と直面することになる。全ての利用者を考えた時に、多少自動車にとってはマイナスの効果があっても、結果的にはより活気の溢れる通りになり、お客さんが増える見込みがあるといったような場合でも説得するのは時間

のかかるプロセスとなりうる。

一方、成功する政策は共通点二つがある。第一としては、DOT の「Culture」、すなわちマルチモーダルに対する考え方の変化である。DOT の意思決定過程やデザインガイドラインを含む組織の根本的な改変を行ったケースが成功しやすいと Atherton 氏が述べた。その改変を行うためには職員の再教育が必要となっている。第二に、ポリシーチャンピオンの存在である。実際に、行政機関や市民におけるポリシーチャンピオンの存在がプロジェクトの成功を決定づけてきた事例が数多くある⁶。しかし、ポリシーチャンピオンの有無にかかわらず、DOT の「Culture」が変わるまで、長期的に持続性を保証する政策が必要である。

⁶ ポリシーチャンピオンとは率先的に働きかけて公共政策に変化をもたらすような主体である。

4. 政策導入の効果とデータの重要性

政策の効果分析の重要性はいくら強調してもしすぎることはない。近年物的環境と交通安全、交通行動および健康についての学術研究の成果が積み重ねられてきた。交通安全については、高密物的環境は低密環境より安全であると言われており、狭い車線や交通静穏化抑制等、高密環境に多くみられる街路設計の特性によって自動車の速度を低下させる効果がみられることが要因だとされている¹⁶。また、交通行動については、目的地へのアクセシビリティとネットワークデザインが自動車走行距離へ最も大きな影響を与え、土地利用の多様性、交差点の密度および徒歩圏内の施設数が徒歩行動に大きな影響を与えられている¹⁷。健康に関しては、土地利用が多様である、もしくはウォーカビリティの高い地区の住民のボディマス指数(BMI)がそうでない地区より低い傾向が見られる¹⁸。

確かに既存研究の成果が政策導入の根拠になりうるが、実際の政策効果の代替指標にはならない。ニューヨークにおける新交通計画戦略の導入に関して、Sadik-Khan氏は「When you push the status quo, it pushes back, hard（現状と戦うと、現状が逆襲する、強く）」¹²⁾という名言によって政策効果の必要性を強調した。現状を変化させる政策を導入するにあたって、その政策の自治体への効果を測って公表するのは、特に住民の理解を得るためには非常に重要であるが、現在において効果分析で利用できるデータを収集している自治体は極めて少ない。

具体的なコンプリート・ストリート政策の実施については、37自治体が収集したデータを用いたNCSCが行った分析によると、プロジェクトの実施前後を比べて平均して自動車・歩行者の事故の減少、非自動車のトリップの増加および小売売上増加という傾向が見られた¹¹。しかし、そのレポートからは政策とアウトカムの間因果関係が存在

するとは言い切れない。したがって、コンプリート・ストリートの効果を示す証拠の蓄積を目指し、因果関係の検証と政策効果の測定を目的として、実施前後および対照群に対して基準化したデータを収集する必要がある。

5. 自治体の具体的な取り組み：4つの事例

前章において、コンプリート・ストリートの総括的な取り組みを記述し、政策導入への障壁及び政策導入効果の測定の重要性について述べた。本章では都市規模が異なる4自治体を選択し具体的な取り組みを概説する。図15には着目する自治体を示す。

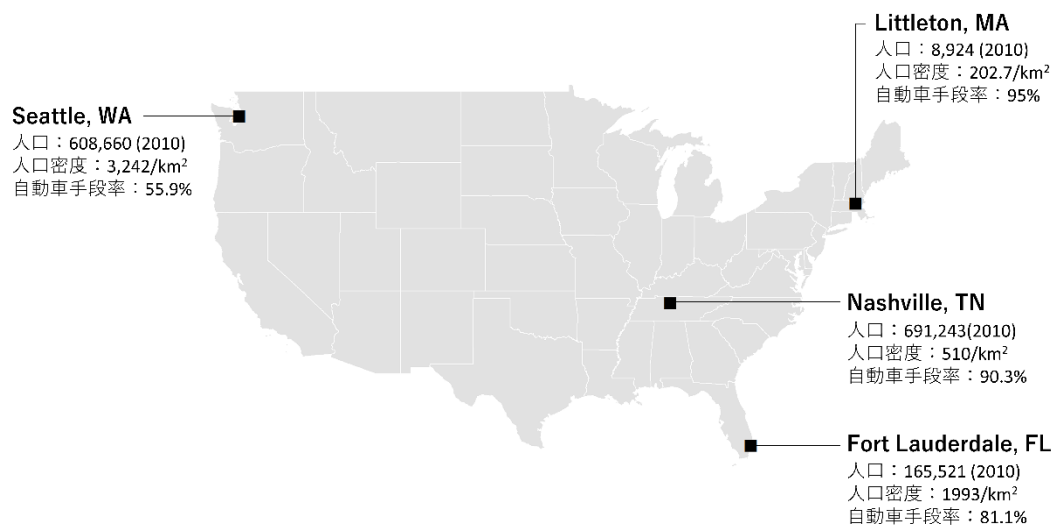


図15－本研究における対象自治体の事例

5.1. Littleton, MA

人口9,000人に過ぎないマサチューセッツ州 Littleton 町は2013年にコンプリート・ストリート政策¹⁹を採択した。2013年のNCSCの優秀政策ランキングでは94.4点を獲得して1位となり²⁰、可能な限りの全ての人が年齢や身体能力に関わらず利用できる道路網を実現するように街路設計整備と運営を目指した。その結果、連邦・州・町資金を利用する交通プロジェクトがコンプリート・ストリート政策に従うことになった。表3にLittleton町におけるコンプリート・ストリートの政策プロフィールを示す。

表 3-Littleton 町におけるコンプリート・ストリートの政策プロフィール

■ 人口・人口密度	8,924 (2010)・202.7/km ²									
■ 政策種類：	政策 (2013)									
■ 政策評価スコア：	94.4 点 (2013, 第 1 位)									
■ 考慮した政策項目*：	ビジョンと目的	全ての利用者と手段	全てのプロジェクトと段	明確な除外例	ネットワーク	管轄間協力の要求	デザインの柔軟性	都市の文脈に応じること	評価項目	実施計画
*訂正前の政策の評価項目	○	○	○	○	○	○	○	○	-	○
■ 主な資金源：	MassDOT コンプリート・ストリート助成金プログラム MassDOT Chapter 90 助成金 Capital Improvement Plan Transportation Improvement Program (TIP) Community Development Block Grants (CDBG)									
■ 主なガイドライン：	Massachusetts DOT: Project Design and Development Guidebook (マサチューセッツ州交通局プロジェクトデザインと開発ガイド) AASTHO: A Policy on Geometric Design of Highways and Streets (幹線道路および街路の幾何構造設計指針) FHWA: The Manual on Uniform Traffic Control Devices (統一交通管制装置便覧) The Architectural Access Board： 521CMR Rules and Regulations (マサチューセッツ州建築アクセス委員会規制) ADA guidelines (ADA 法ガイドライン)									

資金調達については、主に前述した MassDOT のコンプリート・ストリート助成金プログラム、交通プロジェクト全般用の MassDOT Chapter 90 助成金と Littleton 町の Capital Improvement Plan (公共事業計画) の予算を利用する。

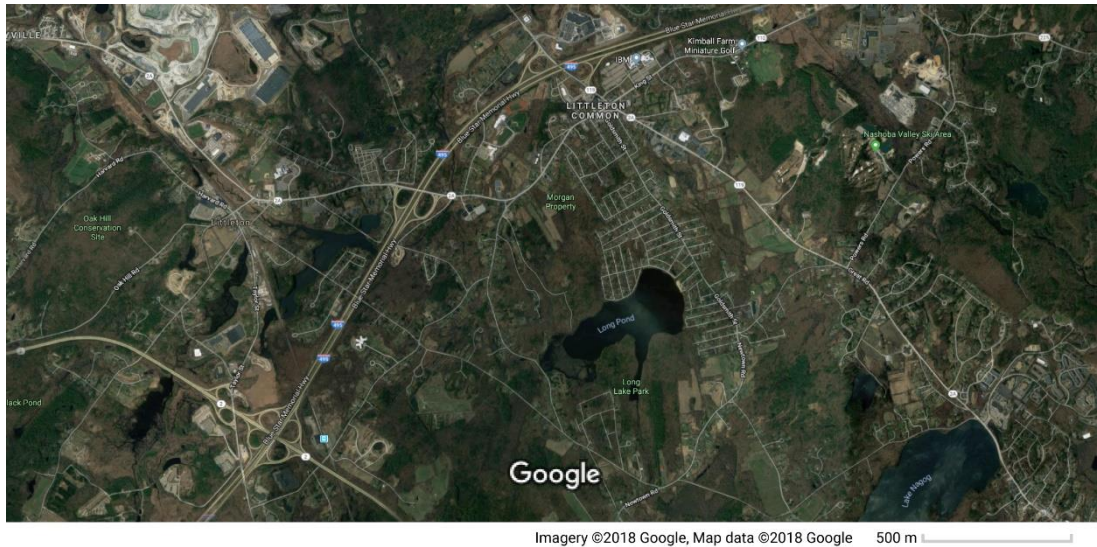


図 16－Littleton 町の航空写真

2016 年に MassDOT コンプリート・ストリート第 2 層の助成金を用いてプロジェクト優先計画（表 4）を作成した。2017 年に 394,970 米ドル（約 4,371 万円）のコンプリート・ストリート第 3 層助成金を獲得し、優先度上位 4 つのプロジェクトを実施した。2018 年にプロジェクト優先計画に従って 246,268 米ドル（約 2,726 万円）のコンプリート・ストリート第 3 層助成金を申請した。

Littleton 町は人口が少なく、低密な郊外にあるため、多くのプロジェクトは歩道整備及び補修工事または道路標識に関するものである。自転車に関するプロジェクトは、車道における自転車専用レーンを示すサインの設置に限られている。確かに政策の中身は NCSC の評価基準に従ったため点数が高かったが、具体的な評価項目が含まれておらず、期待される政策効果が明らかにされていない。さらに、物的環境による自動車への依存が高く土地利用及び密度が変わらない限り、安全性向上以外、交通行動や健康等へどういう効果が得られるかが疑問である。

表 4-Littleton 町におけるコンプリート・ストリートのプロジェクト優先計画

プロジェクト名	対象項目						費用 (米ドル)	予定資金源
	安全性	A D A	歩行者	自転車	公共交通	自動車		
1. Russell Street CS 整備	○			○		○	349,480	1,2
▪ 歩道整備・補修工事								
▪ 走行速度標識								
▪ 自転車レーンのサイン								
2. 自転置き棚整備	○	○	○	○			18,000	1
▪ 自転置き棚整備（容量72台）								
3. Shaker Lane 小学校の道路標識整備	○						16,000	1
▪ 「スクールゾーン」標識整備								
4. Shattuck Street 横断歩道整備	○	○	○				11,490	1,2
▪ ADA 法に従う縁石ランプ・標識 付けの横断歩道整備								
5. Goldsmith Street CS 整備	○	○	○	○		○	76,000	1,2
6. Foster Street CS 整備（第1層）	○	○	○	○	○	○	300,000	1,3
7. Jennifer Street CS 整備	○	○	○				150,000	1,2
8. Newton Street 横断歩道整備	○	○	○				15,000	1,2
9. Taylor Street CS 整備	○	○	○	○	○	○	650,000	1,3
10. Foster Street CS 整備（第2層）	○	○	○	○	○	○	1,240,000	1,3
11. Littleton Common 改善事業	○	○	○		○		550,000	1,3
12. Shaker Lane 歩道整備	○	○	○				380,000	1,3
13. Harwood Avenue 改善事業	○	○	○				500,000	1,3

資金源：

- 1) MassDOT コンプリート・ストリート助成金
- 2) MassDOT Chapter 90 助成金
- 3) Capital Improvement Plan

5.2. Seattle, WA

シアトル市は 2007 年にコンプリート・ストリート条例を採択した。NCSC の得点は 52.8 点であり、この点数にはシアトル市の取り組みが上手く反映されていないと考えられるが、条例に従って 2007 年（2014 年に更新）に自転車マスタープラン²¹と 2009 年（2017 年に更新）に歩行者マスタープラン²²を策定し、さらにはプロジェクト優先計画を作成するなど（図 17）、積極的な取り組みが行われている。

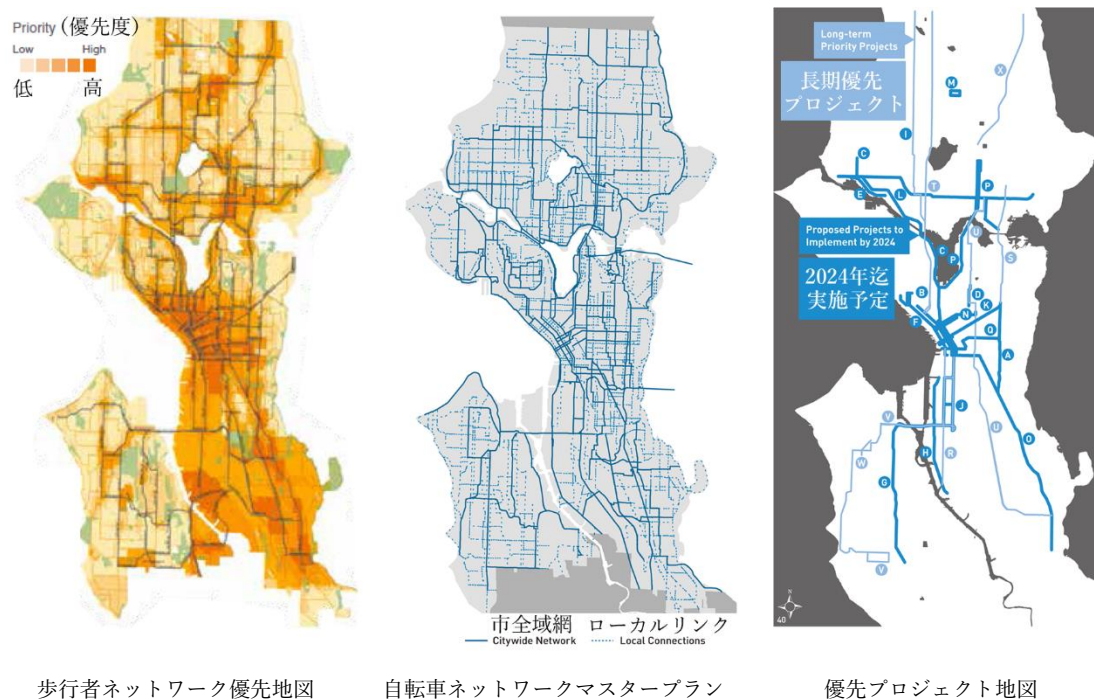


図 17—Seattle 市における歩行者及び自転車ネットワークマスタープラン

出典: 左図 - City of Seattle Pedestrian Master Plan 中央図 - Seattle Bicycle Master Plan

右図 - Move Seattle: 10-Year Strategic Vision for Transportation²³

資金調達については、主に 3 つの資金源がある²⁴。1 つ目は、固定資産税を利用して 9 年間にわたって 930 万米ドル（約 1 千億円）が支給される Levy to Move Seattle であり、交通計画にかかる予算の 27%相当が支給される見込みである。2 つ目は、シアトル市の

■ 人口・人口密度	608,660 (2010)・3,242/km ²									
■ 政策種類：	条例 (2007)									
■ 政策評価スコア：	52.8 点 (2007)									
■ 考慮した政策項目*：	ビジョンと目的	全ての利用者と手段	全てのプロジェクトと段階	明確な除外例	ネットワーク	管轄間協力の要求	デザインの柔軟性	都市の文脈に応じること	評価項目	実施計画
*訂正前の政策の評価項目	○	○	○	○	○	-	○	○	-	○
■ 主な資金源：	Levy to Move Seattle Leverage funding (活用資金)： <ul style="list-style-type: none"> ■ ワシントン州交通局 (WSDOT) Transportation Improvement Board 助成金 ■ Puget Sound 地域政府評議会の助成金 (PSRC) ■ シアトル市交通局 (SDOT) 助成金 シアトル市のローカル資金									
■ 主なガイドライン：	AASTHO: A Policy on Geometric Design of Highways and Streets (幹線道路および街路の幾何構造設計指針) AASTHO: Guide for the Development of Bicycle Facilities (米国全州道路交通運輸行政官協会の自転車施設の整備ガイド) FHWA: The Manual on Uniform Traffic Control Devices (統一交通管制装置便覧) Institute of Transportation Engineers: Universal Design Recommendations (交通学会バリアフリーデザインガイド) NACTO: Urban Bikeway Design Guide (自転車レーンデザインガイド) ADA guidelines (ADA 法ガイドライン)									

ローカル収入（ガソリン税、不動産消費税といった地方税など）であり、3つ目は連邦及び州の助成金(活用資金)である。表 6 に 2016 年におけるシアトル市の交通計画支出を示し、表 7 に獲得した助成金（活用資金）を示す。

表 6－2016 年におけるシアトル市交通計画の支出

支出項目		実支出（単位：100 万米ドル）		
		Levy to Move Seattle	活用資金	ローカル収入
道路安全	地区プロジェクト	0.90	0.20	1.10
	歩行者と自転車の安全	10.10	0.20	1.20
	ビジョンゼロ	6.90	0.80	6.80
整備	橋梁と構造	3.10	4.30	8.90
	道路	8.60	2.20	10.20
	都市林と排水	2.10	3.30	-
渋滞緩和	コリドーのモビリティ改善	10.70	8.60	22.70
	運送貨物のモビリティ改善	4.30	0.00	0.00
	LRT 改善	0.60	0.00	0.10
	歩行者と自転車環境改善	2.50	0.00	2.10

出典：Levy to Move Seattle: 2016 Annual Report より作成

評価項目については、歩行者マスタープランと自転車マスタープランの両方で評価項目を定めている。表 8 に示すように評価項目は歩道整備、自転車レーンの整備キロ等のアウトプットだけではなく、計画実施による事故率変化や各交通手段の利用者数、交通手段分担率等の交通行動変化が定められている。確かに、2007 年から自転車レーン 205 キロが整備され、市街地での自転車利用者が増加傾向にあり、現在では通勤で自転車を利用する人の割合は 4.1%と、全米で 3 位の割合の高さとなっている²¹。一方、前章紹介した Cascade Bicycle Club が自転車レーン接続性の必要を強調し、自転車レーンの断続的な整備を批判している。

表 7—2016 年における獲得した助成金（活用資金）

助成金	プロジェクト	助成金額（100 万米ドル）
PSRC	Melrose 構造分離の自転車専用レーンと neighborhood greenway ^d	3.01
非モーター駆動 交通手段 プログラム	N34th Street 構造分離の自転車専用レーン	3.00
WSDOT	Rainier Beach 年齢・身体能力に関わらない、全 歩行者・自転車 での人のための自転車ネットワークデザイン	0.32
プログラム	Aurora/Green lane/83rd の交差点安全改善	0.58
WSDOT	Lowell 小学校の neighborhood greenway	0.44
安全通学路	Hamilton 中学校	0.25
プログラム	Broadview - Thomson 小学校	0.70
	Rainier Ave S & Graham St.の交差点安全改善	0.25

出典：Levy to Move Seattle: 2016 Annual Report より作成

^d Neighborhood greenway とは歩行者と自転車が優先であり、自動車等の交通量が少なく、かつ、低速で通過するような住区内の道路である。

表 8ー自転車マスタープランおよび歩行者マスタープランの評価項目

	目的	評価項目	参照時点	目標
自転車 マスター プラン	利用者数	自転車利用者数	2014 年	参照時点より利用者数の 4 倍増加
	安全性	自転車乗車中の事故率	2014 年	参照時点より 2030 年 まで 50%の減少
		自転車乗車中の死亡事故数	2013 年	2030 年まで死亡事故 をゼロにする
	接続性	自転車ネットワーク 完成率	2013 年	2035 年まで ネットワークの完成
	平等性	自転車施設がない地区	2012 年	2030 年まで地区数を ゼロにする
	生活質	400m範囲で自転車施設へのアクセスがある 世帯率	2012 年	2035 年まで 100%に する
歩行者 マスター プラン	安全性	歩行中の事故数	2015 年： 10 万人当たり 78	参照時点より 2030 年 まで 50 以下まで減少
		歩行中の死亡事故数	2015 年：53	2030 年まで死亡 事故をゼロにする
	接続性	優先投資ネットワーク における歩道整備完成 度	2015 年： 幹線道路 93%; その他 79%	2035 年まで ネットワークの完成
	利用者数	歩行の手段率	2014 年：24.5%	2035 年まで 35% まで増加
		歩行者数	2014 年 市街地平均値：48,600; 全市平均値：91,200	参照時点の 2 倍増加
	歩行または自転車を 利用する通学者	2013 年：22.7%	未定	

出典：Seattle Bicycle Master Plan, City of Seattle Pedestrian Master Plan より作成

5.3. Fort Lauderdale, FL

Broward County MPO（Broward 郡都市圏計画機構）に所属するフロリダ州の Fort Lauderdale 市は 2013 年にコンプリート・ストリート政策を採択し、NCSC の点数は 89.6 点であり、2013 の優先政策のランキングで 3 位となった。歩きやすく住みやすい地区を整備し、公安、公衆衛生や燃料費に対して長期的なコスト節減を実現するモビリティシステムの構築を目指して、全ての開発および再開発を政策の対象としている²⁵。

図 18 に示すマスタープランを実現するため、Broward 郡が約 1.2 億米ドル（約 132 億円）を充用したうえ（表 10）²⁶、2016 年に Fort Lauderdale 市を含む 4 自治体が合同となって 1,140 万米ドル（約 12.6 億円）TIGER 助成金を獲得した。

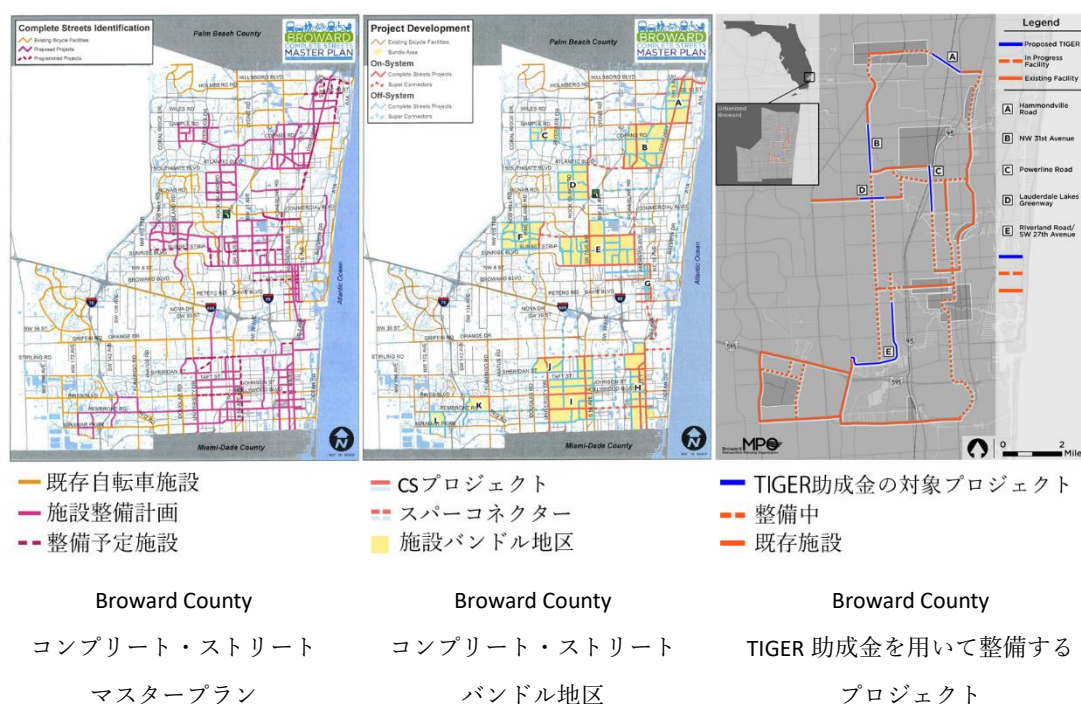


図 18—Broward County のコンプリート・ストリートネットワーク計画

出典：左図・中央図：<http://www.browardmpo.org/index.php/complete-streets-master-plan-development>

右図：TIGER VIII (2016) Grant Application²⁶

■ 人口・人口密度：	165,521（2010）・1,993.39/km ²									
■ 政策種類：	政策（2013）									
■ 政策評価スコア：	89.6 点（2013, 第 3 位）；85.6 点（2017）									
■ 考慮した政策項目*：	ビジョンと目的	全ての利用者と手段	全てのプロジェクトと段階	明確な除外例	ネットワーク	管轄間協力の要求	デザインの柔軟性	都市の文脈に応じること	評価項目	実施計画
*訂正前の政策の評価項目	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
■ 主な資金源：	Transportation Alternatives Program (TAP) Surface Transportation Program (STP) Business Community Investment Program (BCIP) Neighborhood Capital Improvement Program (NCIP) Transportation Improvement Program(TIP) FDOT Strategic Intermodal System TIGER grant：Broward MPO Regional Complete Streets Initiative									
■ 主なガイドライン：	Broward Complete Streets Guide （Broward County コンプリート・ストリートガイド） Fort Lauderdale Complete Streets Manual （Fort Lauderdale 市コンプリート・ストリートマニュアル） AASTHO: A Policy on Geometric Design of Highways and Streets （幹線道路および街路の幾何構造設計指針） FHWA: The Manual on Uniform Traffic Control Devices （統一交通管制装置便覧） Florida State: Manual of Uniform Minimum Standards for Design, Construction, and Maintenance for Streets and Highways （フロリダ州街路及び幹線道路の設計と整備統一基準便覧） Florida DOT: FDOT Plans Preparation Manual, Volume I （フロリダ州交通局計画整理便覧）									

Florida DOT: FDOT Design Manual – Development and Processes

(フロリダ州交通局デザインマニュアル)

Broward County: Final Report on Alternative Roadway Design Guidelines for Broward County

(Broward County 代替街路設計ガイドライン最終報告書)

ADA guidelines

(ADA 法ガイドライン)

それ以外の資金調達については主に Fort Lauderdale 市の Business Capital Improvement Plan (公共事業計画) とフロリダ州交通局の資金を利用している。政策導入評価に関しては、政策に市が測ろうとしている評価項目が明示的に定められている：

- 表記されている自転車レーン延べ長
- 整備されている歩道のある道路延べ長
- 斜路が整備されていない道路縁石の数
- マルチモーダルである新道路プロジェクトの割合
- 主要道路における交通量
- 市営公共交通でのトリップ数
- マルチモーダル LOS 改善
- 歩行中・自転車乗車中の事故数とその深刻度

デザインガイドラインについては、Broward County MPO が Center for Disease Control (CDC、疾病予防管理センター) の助成金を用いて Los Angeles County Model Design Manual for Living Streets (Los Angeles 郡コミュニティ道路のためのモデルデザインマニュアル) を適用して MPO 用のデザインガイドラインを作成した¹³。さらに、Broward 郡のコンプリート・ストリートガイドラインを基にして Fort Lauderdale 市が個別のガイドラインを作成した。そこで、強調すべき点1つがある。それは、ガイドラインがプロジェクト効

果の評価や助成金の獲得のためなどにデータを重要視している点であり、いつ何処で何を測れば良いのかが述べられている。特に、プロジェクト前後の交通量、交通手段分担率、走行速度や事故率を測定することが推奨されている。

表 10－Broward County MPO モビリティ・プロジェクト（Fort Lauderdale 市分）

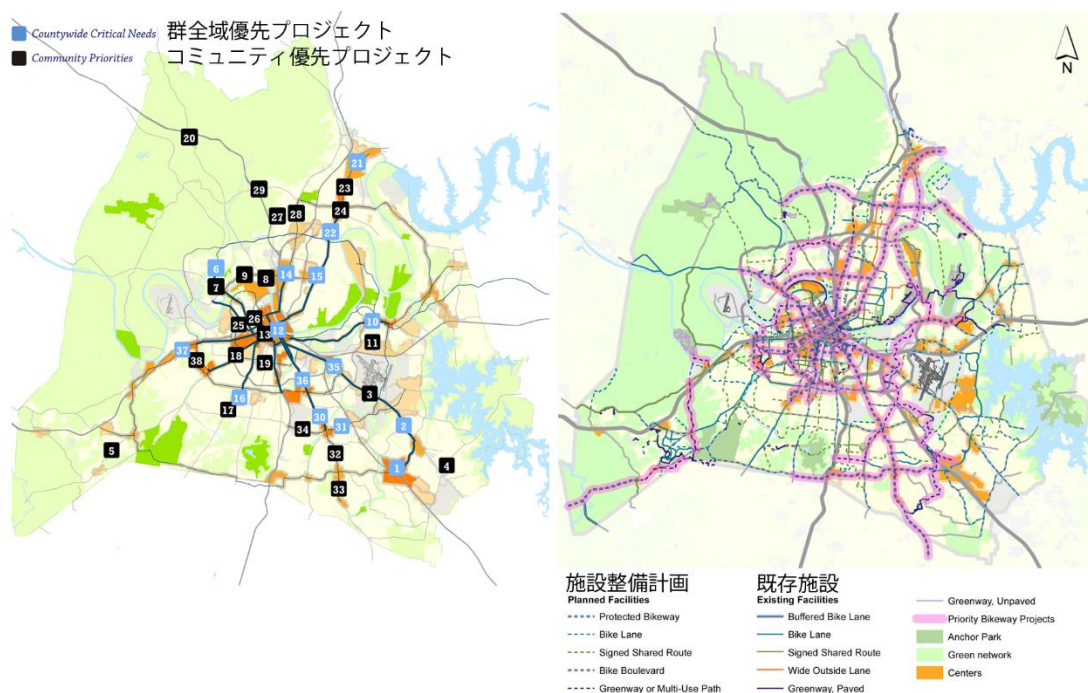
段階	プロジェクト	立地	費用（米ドル）
第 1	自転車レーン整備	SW 31	\$571,526.17
	歩道整備	NW 31	\$29,406.07
	自転車レーン整備	NW 31	\$1,201,084.94
	歩道整備	SW 30	\$33,574.75
	歩道整備	SW 28	\$117,407.20
	歩道整備	NW 14,18,22	\$104,684.53
	歩道整備	SW 12	\$248,241.08
	歩道整備	SW 11, NW 9, SW 8	\$183,669.04
	自転車レーン整備	SW 4	\$800,322.49
第 2	自転車レーン整備	Andrews Ave.	\$941,845
	歩道整備	Andrews Ave.	\$11,407
	自転車レーン整備	Andrews Ave.	\$221,281
	自転車レーン整備	Las Olas Blvd.	\$341,282
	自転車レーン整備	Broward Blvd.	\$421,404
	自転車レーン整備	US-1	\$2,877,794
	自転車レーン整備	Andrews Ave.	\$4,082,380
	自転車レーン整備	NW 19	\$6,433,150
	自転車レーン整備	US-1	\$2,303,893
	自転車レーン整備	NE 3	\$3,061,410
	歩道整備	NW 2	\$956,832
	自転車レーン整備	Old Dixie Highway	\$1,944,771
	自転車レーン整備	SE 3	\$5,552,748
	自転車レーン整備	NE 3	\$3,258,029
	自転車レーン整備	Dixie Highway	\$3,749,831

資金源：Broward County MPO Transportation Improvement Program(TIP)

出典：Broward MPO mobility projects phases I-III

5.4. Nashville, TN

テネシー州の Nashville 市は、2014 年の NCSC の歩行者危険度ランキング²⁸において 15 位となっており、現在、Nashville-Davidson 郡では道路全体の 81%にあたる 3,040 キロの歩道未整備道路がある²⁹。その状況を考慮し、Nashville 市は 2010 年にコンプリート・ストリートの執行命令を発令した。政策は NCSC において 60 点を獲得したが、2016 年に執行命令を改正し、82.4 点まで上がった。2015 年にマルチモーダル交通ネットワーク総合的フレームワーク「Access Nashville 2040³⁰」に交通のビジョンを描き、2017 年に 2008 年の Nashville-Davidson County Strategic Plan for Sidewalks and Bikeways（歩道と自転車レーンの戦略的計画）を更新し「The WalknBike plan²⁹」を策定した。



歩行者ネットワーク優先プロジェクト地図

自転車ネットワークマスタープラン

図 19—Nashville 市及び Davidson County における歩行者優先プロジェクトと
自転車ネットワークマスタープラン

出典: Access Nashville 2040

■	人口・人口密度：	691,243 （2017）・510/km2									
■	政策種類：	執行命令（2010, 2016 に訂正）									
■	政策評価スコア：	60 点（2010）、82.4 点（2016）									
■	考慮した政策項目*：	ビジョンと目的	全ての利用者と手段	全てのプロジェクトと段階	明確な除外例	ネットワーク	管轄間協力の要求	デザインの柔軟性	都市の文脈に応じること	評価項目	実施計画
	*2016 年の執行命令										
	*訂正前の政策の評価項目									-	
■	主な資金源：	Capital Improvement Funds Regional Transit Plan (RTP) Transportation Improvement Program (TIP) テネシー州交通局（TDOT）の助成金 連邦道路管理局（FHWA）の助成金									
■	主なガイドライン：	Metro Nashville and Davidson County: Public Works Subdivision Street Design Standards and Specification （公共事業部の街路設計基準と仕様） AASTHO: A Policy on Geometric Design of Highways and Streets （幹線道路および街路の幾何構造設計指針） AASTHO: Guidelines for Geometric Design of Very Low-Volume Local Roads (ADT ≤ 400) （低交通量地方道の幾何構造設計指針） FHWA: The Manual on Uniform Traffic Control Devices （統一交通管制装置便覧） Tennessee DOT: Standard Specifications for Road and Bridge Construction, latest edition （テネシー州交通局の道路及び橋梁の整備基準仕） NACTO: Urban Street Design Guide; Urban Bikeway Design Guide; Transit Street Design Guide （都市街路設計ガイド、自転車レーン設計ガイド、公共交通街路設計ガイド） ADA guidelines （ADA 法ガイドライン）									

Nashville 市は WalknBike でコンプリート・ストリートの概念を採択し、歩行者および自転車におけるより詳細な戦略を立てた。WalknBike の計画によって、5 年間で通勤交通手段における徒歩の割合を現在の 1.98%から 4%に、自転車の割合を現在の 0.25%から 2.12%にすることを目標としている。表 12 に WalknBike における評価項目を示す。

目標を達成するため、優先計画を作成し、自転車に関しては、道路特性、自転車需要、整備可能性及びパブリックコメントを考慮し、**145** キロの優先自転車ネットワークを定めた（図 20）。整備費用は **4,100** 万米ドル（約 **45** 億円）の見込みである。歩行者に関しては、目的地＋公共交通へのアクセス、学校へのアクセス、安全性と地区別の歩道整備の格差を考慮し優先すべき歩行者ネットワークを定めた。整備費用は **4.6** 億米ドル（約 **506** 億円）の見込みである。

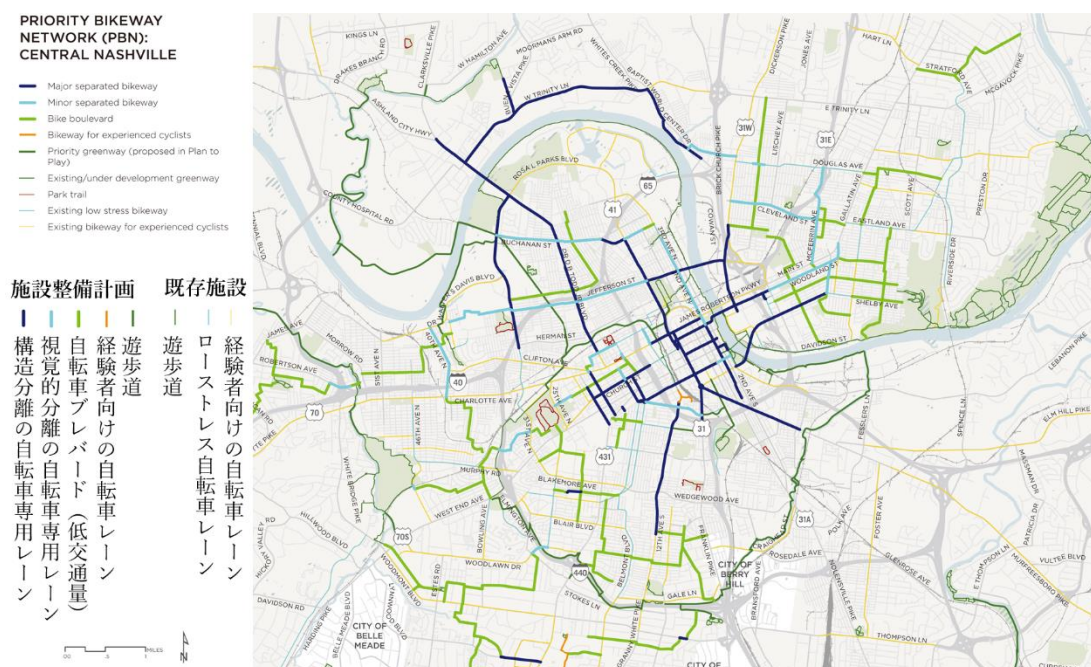


図 20-Nashville の市街地における優先自転車ネットワーク (PBN)

出典：Nashville-Davidson County Strategic Plan for Sidewalks and Bikeways 2017

確かに野心的な計画であり、WalknBike において利用可能な連邦助成金プログラムが挙げられているが、具体的な資金源が定められていない。そこで、採択した優先順位基準による投資を誘導するという。計画の中では、シアトル市の税金を用いた Levy to Move Seattle を事例として取り上げているが、2018 年 5 月に、整備内容に Nashville-Davidson 郡における歩道や自転車レーンの整備を含み、その資金源を増税によって供給しようとする公共交通計画案である「Let's Move Nashville」を住民投票による票決にかけたところ、圧倒的な敗北となった。

表 12 Nashville 市 The WalknBike Plan における評価項目

目的	評価項目	目標
平等性	健康優先地区における歩道・自転車レーン整備の完成率	2021 年まで 100%
接続性	高重要地区における歩道・自転車レーン整備の完成率	2021 年まで 100%
安全性	歩行中・自転車乗車中の死亡事故数	2025 年までゼロ
協力性	パートナーシップ・プログラム数	なし
表彰	自転車にやさしい・歩行者にやさしいコミュニティとしての表彰	Silver level “Bicycle Friendly Community” と “Walk Friendly Community” の表彰

6. おわりに

本研究では近年勢いを増し、マルチモダリティに対する考え方の変化を巻き起こし続けるコンプリート・ストリートの運動の具体的な取り組みを総括的に述べ、都市規模が異なる4つの自治体を事例として具体的な取り組みを記述した。2004年から1,200件を超え採択された政策数が増え続けており、政府の全てのレベルでマルチモダリティの意識が高まっている。しかし、新しいパラダイムに基づいた政策は、車社会に生きる住民にとって理解し難く、時には反対することがあるため、コンプリート・ストリートの効果を示す証拠の蓄積の必要がある。特に資金調達の困難に対して政策の物的環境初期状態への感応度は重点となる。いずれにせよ、長期的に考えると程度の差があってもMPOやDOTの「Culture」の変化が住民の生活の質に正の影響を与えることが期待される。

そして、コンプリート・ストリートの運動の次なる段階は何であろうか。2018年4月にNashville市で開催された「Intersections」第二コンプリート・ストリート会議にて、歴史的に年収・人種による住環境格差が続いてきた中でもすべての利用者が平等に便益を享受できるよう、今までの経験を踏まえて、これからの政策をコンプリート・ストリートから、実施、平等性とプレイスメーキングを重視したコンプリート・コミュニティへ進めていきたいとAtherton氏が述べた。

最後に、都市計画制度および物的環境で異なる日本に対しても、コンプリート・ストリートの運動から学べることは幾つかあるが、ここで強調すべきことは一つである。それは柔軟性を持ち、都市の文脈に応じた街路空間に対しての考え方である。近年道路占用制度の緩和³¹によるよりよい路上空間の活かし方が可能になってきたため、既存のマニュアルに頼りすぎることなく、試行錯誤的に日本の物的環境に応じた望ましい街路空間を描けることが期待される。

参考資料

1. Jones, P., Boujenko, N. & Marshall, S. *Link & Place-A guide to street planning and design*. (2007).
 2. National Complete Streets Coalition. What are complete streets? at <<https://smartgrowthamerica.org/program/national-complete-streets-coalition/what-are-complete-streets/>>
 3. Pas, E. I. The urban transportation planning process. *Geography of Urban Transportation* (1986).
 4. National Highway Traffic Safety Administration. Fatality analysis reporting system encyclopedia. at <<https://www-fars.nhtsa.dot.gov/Main/index.aspx>>
 5. National Complete Streets Coalition. *Dangerous by design 2016*.
 6. American Planning Association. *Complete Streets: best policy and implementation practices*. (2010).
 7. McCann, B. *Completing our streets: the transition to safe and inclusive transportation networks*. (Island Press, 2013).
 8. National Complete Streets Coalition. *The best complete streets policies of 2016*.
 9. National Complete Streets Coalition. *The best complete streets initiatives of 2017*.
 10. USDOT Transport Investment Generating Economic Recovery (TIGER) Grants. at <<https://www.transportation.gov/BUILDgrants>>
 11. National Complete Streets Coalition. *Safer streets, stronger economies: complete streets project outcomes from across the country*. (2015).
 12. Sadik-Khan, J. *Streetfight: handbook for an urban revolution*. (Penguin, 2017).
-

13. Broward MPO. *Broward complete streets guidelines*. (2012).
 14. Complete streets FAST act one-pager. at
<<https://smartgrowthamerica.org/app/legacy/documents/Complete-Streets-FAST-Act-One-Pager.pdf>>
 15. Urban Street design guide endorsement campaign. at
<<https://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/endorsement-campaign/>>
 16. Ewing, R. & Dumbaugh, E. The built environment and traffic safety: a review of empirical evidence. *Journal of Planning Literature* **23**, 347–367 (2009).
 17. Ewing, R. & Cervero, R. Travel and the built environment. *Journal of the American Planning Association* **76**, 265–294 (2010).
 18. Saelens, B. E., Sallis, J. F., Black, J. B. & Chen, D. Neighborhood-based differences in physical activity: an environment scale evaluation. *American journal of public health* **93**, 1552–1558 (2003).
 19. Town of Littleton. Complete street policy. (2013).
 20. National Complete Streets Coalition. *The best complete streets policies of 2013*. (2013).
 21. Seattle DOT. *Seattle bicycle master plan* . (2014).
 22. Seattle DOT. *City of Seattle pedestrian master plan*. (2017).
 23. Seattle DOT. *Move Seattle: 10-year strategic vision for transportation*. (2015).
 24. Seattle DOT. *Levy to move Seattle 2016 annual report*. (2016).
 25. City of Fort Lauderdale. Complete streets policy. (2013).
-

26. Broward MPO. *TIGER VIII (2016) grant application*. (2016).
 27. Transportation, C. of F. L. & Mobility Department. *Complete streets manual*. (2012).
 28. National Complete Streets Coalition. *Dangerous by design*. (2014).
 29. Davidson County MPO. *Strategic plan for sidewalks and bikeways*. (2017).
 30. Davidson County MPO. *A general plan for Nashville & Davidson County volume V: Access Nashville 2040*. (2015).
 31. 岡松道雄, 毛利洋子 & 木方十根. 路上イベントに関わる道路占用制度の緩和過程. 日本建築学会計画系論文集 **82**, 745–755 (2017).
 32. Florida DOT. *FDOT Context Classification*. (2017).
 33. Massachusetts Department of Transportation. *Complete streets funding program guidance*. (2016).
 34. Day, C. L. *AARP: America's Largest Interest Group and Its Impact*. (ABC-CLIO, 2017).
 35. AARP History. at <<https://www.aarp.org/about-aarp/company/info-2016/history.html>>
-

謝辞

本研究は一般財団法人計量計画研究所の IBS フェローシップに採用頂き行い、貴重な機会を与えて頂き感謝します。米国の諸都市の現地調査で情報を提供頂き以下の方々に感謝申し上げます。

- National Complete Streets Coalition 会長 Emiko Atherton 氏
- Seattle 市交通局 (SDOT) アーバンデザインアドバイザー Aditi Kambuj 氏
- Cascade 自転車愛好クラブ Puget Sound Region 政策マネージャー Kesley Mesher 氏
- New York 市交通局 (NYDOT) 政策アナリスト Ann McGrane 氏
- Baltimore 市交通局 (NYDOT) 交通工学課副課長 Graham Young 氏
- Portland Bureau of Transport(PBOT) シニア交通プランナー Igarta Denver 氏
- Metro Washington 地域政府委員会 (MWCOC)・交通計画課長 Kanti Srikanth 氏
- Metro Washington 地域政府委員会 (MWCOC)・交通計画課 Michael Farrell 氏
- Metro Washington 地域政府委員会 (MWCOC)・交通計画課 Andrew Meese 氏

最後にリサーチアシスタントの園部達理氏とガンディクリストファー氏、日本語校正者の永原慎一郎氏から多大な協力を頂き感謝申し上げます。

付録 1. TIGER 助成金を獲得したコンプリート・ストリートに関するプロジェクトリスト

表 13—TIGER 助成金を獲得したコンプリート・ストリートに関するプロジェクトリスト

年度	プロジェクト名	州	助成金額 (百万米ドル)	プロジェクト費 用(百万米ドル)	費用割合
2010	State University Complete Streets - City of Fort Valley	GA	1.49	1.74	86%
2010	US-93/2nd Street Improvements	MT	3.50	3.50	100%
2010	Woodside Boulevard Complete Streets - City of Hailey	ID	3.50	4.41	79%
2010	Staples North/South Corridor - City of Staples	MN	7.65	9.85	78%
2010	Fordham Transit Plaza - New York City	NY	10.00	19.50	51%
2010	Warehouse District Complete Streets - City of Peoria	IL	10.00	37.40	27%
2010	East Bay Pedestrian and Bicycle Network - East Bay Regional Park District	CA	10.20	43.30	24%
2010	Steel Point Roadway Improvements - City of Bridgeport	CT	11.16	44.72	25%
2010	Razorback Regional Greenway - Benton & Washington Counties	AR	15.00	38.50	39%
2010	New Haven Downtown Crossing - City of New Haven	CT	16.00	31.70	50%
2010	Indianapolis Bicycle & Pedestrian Network	IN	20.50	62.50	33%
2010	Philadelphia Area Pedestrian & Bicycle Network	PA, NJ	23.00	54.80	42%
2010	Portland's Innovation Quadrant—SW Moody Street & Streetcar Reconstruction	OR	23.00	66.53	35%
2010	Tower 55 Multimodal Improvement	TX	34.00	91.20	37%

年度	プロジェクト名	州	助成金額 (百万米ドル)	プロジェクト費 用(百万米ドル)	費用割合
2011	Village Center Street, Transit and Infrastructure Improvement Planning Study	MO	0.09	0.11	77%
2011	Hull Street Corridor Revitalization	VA	0.10	0.32	32%
2011	Downtown St. Albans Streetscape Improvements	VT	0.13	0.33	38%
2011	Parkview Gardens: A Sustainable and Accessible Neighborhood	MO	0.15	0.63	24%
2011	Linking Greenville's neighborhoods to jobs and open space	SC	0.24	3.07	8%
2011	Saint Paul Complete Streets Plan	MN	0.25	0.38	66%
2011	Bridge Boulevard Corridor Redevelopment Plan	NM	0.26	0.26	100%
2011	Building Livability in Pontiac: Planning for Connectivity between the Downtown, Neighborhoods and Transit	MI	0.30	0.44	68%
2011	Greater Downtown OKC Transit Circulator	OK	0.38	0.54	70%
2011	Colorado Sustainable Main Streets Initiative	CO	0.40	3.38	12%
2011	Broad Street Road Diet	SC	0.46	0.57	80%
2011	Owasco River Multi-modal Trail Corridor Plan	NY	0.59	1.08	55%
2011	Lexington Multi-Modal Transportation Station Area Plan	NC	0.70	0.78	90%
2011	Ranson-Charles Town Corridor Revitalization	WV	0.71	1.40	51%
2011	Saint Paul Complete Streets Plan	GA	0.72	0.83	87%
2011	Allegheny Riverfront Green Boulevard Planning	PA	0.83	2.08	40%

年度	プロジェクト名	州	助成金額 (百万米ドル)	プロジェクト費 用(百万米ドル)	費用割合
2011	Asheville NC East Riverside Sustainable Multimodal Neighborhood	NC	0.85	11.19	8%
2011	Augusta Sustainable Development Implementation Program	GA	0.91	3.27	28%
2011	Claiborne Corridor Plan	LA	1.07	3.86	28%
2011	Grand Boulevard: Removing Barriers to Livable Communities	CA	1.10	1.70	65%
2011	Denver TOD Program - Strategic Implementation	CO	1.16	10.87	11%
2011	Pueblo of Laguna Bike/Pedestrian Trail	NM	1.47	1.47	100%
2011	Aloha-Reedville Study and Livable Community Plan	OR	1.50	3.07	49%
2011	Canal Crossing	NJ	1.96	2.83	69%
2011	Oakland Army Base Master Plan	CA	2.00	9.22	22%
2011	St. Albans Main Street Reconstruction	VT	2.09	2.71	77%
2011	Newark Station Transit Improvement Plan	NJ	2.25	3.03	74%
2011	City of American Falls Complete Streets	ID	2.30	2.85	81%
2011	Syracuse Connective Corridor	NY	10.00	17.21	58%
2011	Boundary Street Redevelopment - City of Beaufort	SC	12.64	30.39	42%
2011	Buffalo Main Street Revitalization	NY	15.00	40.00	38%
2011	Chicago Blue Line Renewal & City Bike Share	IL	20.00	64.60	31%
2012	Downtown Clinton Street Improvements	IA	2.70	14.67	18%
2012	College Road Improvements	WI	4.00	9.18	44%
2012	Concord Downtown Complete Streets Project	NH	4.71	7.85	60%
2012	Ranson-Charles Town Corridor Revitalization	WV	5.00	23.50	21%

年度	プロジェクト名	州	助成金額 (百万米ドル)	プロジェクト費 用(百万米ドル)	費用割合
2012	Hartford's intermodal transportation triangle	CT	10.00	21.12	47%
2012	Anacostia Bicycle and Pedestrian Project	DC	10.00	15.00	67%
2012	Birmingham Roads to Recovery	AL	10.00	30.31	33%
2012	Southeast Connector Road Project	IA	10.00	50.00	20%
2012	Link Detroit Multimodal Enhancements	MO	10.00	24.83	40%
2012	Mission Bay/UCSF Hospital Multimodal Transportation Infrastructure	CA	10.00	46.50	22%
2012	Tampa Downtown Multimodal Improvements	FL	10.94	15.63	70%
2012	Mercer Corridor West Reconstruction	WA	14.00	98.00	14%
2012	Main Street to Main Street Multimodal Connector	TN	14.94	30.00	50%
2012	Houston Regional Multimodal Connections to Transit	TX	15.00	29.89	50%
2012	Fort Lauderdale Wave Streetcar Project	FL	18.00	83.20	22%
2013	State Route 89 Railroad Undercrossing - Town of Truckee	CA	1.50	11.25	13%
2013	Northeast Iowa's Livable Rural Communities	IA	1.65	2.20	75%
2013	Missoula To Lolo Trail - Missoula City	MT	4.58	5.48	84%
2013	Foley Transportation Regional Infrastructure Pedestrian Plan (TRIPS) City of Foley	AL	4.73	6.33	75%
2013	Walkable Olean: Complete Streets Transformation - City of Olean	NY	6.50	8.85	73%
2013	Jackson Intermodal Connectivity - Town of Jackson	WY	8.00	52.80	15%
2013	Apponaug Circulator Improvements - City of Warwick	RI	10.00	33.59	30%

年度	プロジェクト名	州	助成金額 (百万米ドル)	プロジェクト費 用(百万米ドル)	費用割合
2013	Goldsboro Main Street Revitalization I - City of Goldsboro	NC	10.00	21.90	46%
2013	Northgate Transfer Center	TX	10.30	26.91	38%
2013	Lee County Complete Streets Initiative	FL	10.47	13.21	79%
2013	University City Prosperity Project - Sweetwater Town	FL	11.40	123.81	9%
2013	Connect Historic Boston	MA	15.52	23.04	67%
2013	Fulton Mall Reconstruction - City of Fresno	CA	15.92	19.92	80%
2013	Inner Loop East Reconstruction - Rochester	NY	17.70	23.60	75%
2013	Southwest Atlanta Beltline Corridor Trail - Atlanta	GA	18.00	43.24	42%
2014	Land-Use Transportation Connections to Sustainable Schools	TX	0.21	0.30	70%
2014	Hollister Avenue Complete Streets Corridor Plan - City of Goleta	CA	0.24	0.70	34%
2014	City of Chattanooga Rail Transit Implementation Plan	TN	0.40	0.70	57%
2014	East 105th/East 93rd Transportation Corridor Plan	IN	0.40	0.59	67%
2014	The Pioneer Corridor Plan - Wasatch Front Region	UT	0.82	1.53	54%
2014	18th Street Viaduct Planning Project	IW	1.00	1.34	74%
2014	Indianapolis Red Line Planning Studies	IN	2.07	3.17	65%
2014	Roosevelt Boulevard Multimodal Study	PA	2.50	5.00	50%
2014	Downtown Dahlonega Complete Streets Corridor Improvement	GA	5.10	9.18	56%
2014	Fort Meade Multimodal Accessibility Project	MD	10.00	42.09	24%

年度	プロジェクト名	州	助成金額 (百万米ドル)	プロジェクト費 用(百万米ドル)	費用割合
2014	Riverside Drive/Gathering Place Multimodal Access Project - City of Tulsa	OK	10.00	38.56	26%
2014	Seamless City Revitalization Project	SC	10.00	45.61	22%
2014	Interchange at U S 10 / C S A H 8 3 - Anoka County	MN	10.00	25.80	39%
2014	Central Corridor Transit Enhancement and Job Access Project	MO	10.30	12.90	80%
2014	Eastside Access Improvements - Los Angeles	CA	11.80	17.05	69%
2014	M-1 Fixed Rail Streetcar Project	MI	12.20	135.95	9%
2014	Flamingo Corridor Improvements	NV	13.30	42.00	32%
2014	Waterbury Active Transportation and Economic Resurgence (WATER)	CN	14.40	20.40	71%
2014	Asheville NC East of the Riverway Multimodal Network	VA	14.60	29.20	50%
2014	Champaign-Urbana Multimodal Corridor Enhancement	IL	15.71	34.88	45%
2014	Washoe County BRT	NV	16.00	52.57	30%
2014	Vision Zero NYC - City of New York	NY	25.00	52.80	47%
2015	Pueblo of Laguna Bike and Pedestrian Priority Route Construction	NM	1.00	3.04	33%
2015	Native Village of Point Hope Transportation Infrastructure and Transit Improvement Project	AK	2.90	2.93	99%
2015	U.S. Route 54 Mississippi River Bridge	MO, IL	10.00	63.20	16%
2015	Bronx River Greenway: Bridge the Critical South Bronx Gap - City of New York	NY	10.00	22.63	44%
2015	U.S. 301: Road to Opportunity - City of Wilson	NC	10.00	18.62	54%
2015	Closing the Gaps - City of Philadelphia	PA	10.27	35.02	29%

年度	プロジェクト名	州	助成金額 (百万米ドル)	プロジェクト費 用(百万米ドル)	費用割合
2015	Grand Canal Bike and Pedestrian Improvements - City of Phoenix	AR	10.33	15.98	65%
2015	Lowell Canal Bridges - City of Lowell	MA	13.39	16.74	80%
2015	Līhu'e Town Core Mobility and Revitalization - County of Kaua'i	HI	13.82	17.81	78%
2015	Milwaukee Streetcar: Lakefront Line - City of Milwaukee	WI	14.20	28.40	50%
2015	Rail to Rail Active Transportation Corridor Connector Project - Los Angeles County	CA	15.00	34.30	44%
2015	Tacoma LINK Expansion - City of Tacoma	WA	15.00	166.01	9%
2015	Greening the Gateways - City of Jackson	MS	16.50	35.50	46%
2015	Transforming Dixie Highway Project - Louisville Metro	KY	16.91	28.91	58%
2015	Main Street Multi-Modal Access and Revitalization - City of Buffalo	NY	18.00	22.50	80%
2015	Connecting Our Neighborhoods to Opportunities	AL	20.00	39.95	50%
2016	Goldsboro Main Street Revitalization II - City of Goldsboro	NC	5.00	6.76	74%
2016	The Downtown Akron Promenade - City of Akron	OH	5.00	14.50	34%
2016	Carlisle Connectivity Project - Borough of Carlisle	PA	5.00	13.68	37%
2016	Gateway to Oakland Uptown - San Francisco Bay Area	CA	6.32	28.67	22%
2016	Re-connecting Cleveland: Pathways to Opportunity - City of Cleveland	OH	7.95	16.45	48%
2016	Bridges to Opportunity: Des Moines' Community Connection - City of Des Moines	IA	8.00	22.00	36%

年度	プロジェクト名	州	助成金額 (百万米ドル)	プロジェクト費 用(百万米ドル)	費用割合
2016	Live Oak Streetscape Project - City of Live Oak	CA	10.00	17.29	58%
2016	Martin Luther King Jr. Drive Corridor Improvement Initiative - City of Atlanta	GA	10.00	22.94	44%
2016	North Avenue Rising - Baltimore	MD	10.00	27.33	37%
2016	Connecting Communities - City of Brownsville	TX	10.00	23.81	42%
2016	Broward MPO Regional Complete Streets Initiative - Broward Metro	FL	11.44	19.17	60%
2016	Town Branch Commons Corridor - Lexington-Fayette Urban County	KY	14.10	20.00	70%
2016	One Mobile; Reconnecting People, Work and Play Through Complete Streets - City of Mobile	AL	14.47	21.33	68%
2016	North Interstate 25-1 - Colorado	CO	15.00	237.00	6%
2016	Camden Connections for the Future - City of Camden	NJ	16.20	25.70	63%
2016	I-579 Cap Urban Connector Project - Pittsburgh and Allegheny County	PA	19.00	32.00	59%
2016	Downtown Crossing - City of New Haven	CY	20.00	53.50	37%
2016	Drinking Water Revolving Fund Roadway Reconstruction: Saginaw, Atherton and Dupont Streets - City of Flint	MI	20.00	40.49	49%
2016	First/Last Mile Connections: Improving Community Access to Regional Opportunities - Salt Lake City	UT	20.00	75.72	26%
2017	Hightower Road Corridor Project - Mississippi State University	MS	7.00	9.25	76%
2017	Carson City Gateway: South Carson Street Complete Streets - Carson City	NV	7.57	18.96	40%

年度	プロジェクト名	州	助成金額 (百万米ドル)	プロジェクト費 用(百万米ドル)	費用割合
2017	Frankfort Second Street Corridor Project - City of Frankfort	KY	7.99	12.37	65%
2017	Downtown Akron Promenade II - City of Akron	OH	8.00	11.06	72%
2017	Mill City Downtown Restoration and Revitalization Project - Mill City	OR	8.08	9.38	86%
2017	Bridging the Trail Gap: Enhancing Regional Connections in PA - City of Philadelphia	PA	12.00	36.55	33%
2017	Immokalee Complete Streets: Growing Connections to Create Mobility Opportunities - Collier County	FL	13.13	16.45	80%
2017	Beartooth Highway Reconstruction Project	WI	16.60	30.40	55%
2017	City of Burlington Downtown/Riverfront Revitalization Project - City of Burlington	IA	17.00	83.42	20%

付録 2. 4 自治体のコンプリート・ストリート政策

1. Town of Littleton complete streets policy
2. City of Seattle complete streets ordinance
3. Florida DOT complete streets policy
4. City of Fort Lauderdale complete streets policy
5. Metropolitan Government of Nashville and Davidson County
complete streets executive order

Town of Littleton COMPLETE STREET POLICY	
Effective Date	December 16, 2013
Expiration Date	None
Date Last Revised	
Planning Board vote to recommend	November 21, 2013
Selectmen vote to introduce policy	December 2, 2013
Selectmen vote to adopt policy	December 16, 2013

COMPLETE STREETS POLICY

Vision and Purpose:

Complete Streets are designed and operated to provide safety and accessibility for all the users of our roadways, trails and transit systems, including pedestrians, bicyclists, transit riders, motorists, commercial vehicles, and emergency vehicles and for people of all ages and of all abilities. Furthermore, Complete Streets principles contribute toward the safety, health, economic viability, and quality of life in a community by providing accessible and efficient connections between home, school, work, recreation and retail destinations by improving the pedestrian and vehicular environments throughout communities. The purpose of Littleton's Complete Streets policy, therefore, is to accommodate all road users by creating a road network that meets the needs of individuals utilizing a variety of transportation modes. It is the intent of the Town of Littleton to formalize the plan, design, operation and maintenance of streets so that they are safe for all users of all ages and abilities as a matter of routine. This policy directs decision-makers to consistently plan, design, and construct streets to accommodate all anticipated users including, but not limited to pedestrians, bicyclists, motorists, emergency vehicles, and freight and commercial vehicles.

Core Commitment:

The Town of Littleton recognizes that users of various modes of transportation, including, but not limited to, pedestrians, cyclists, transit and school bus riders, motorists, delivery and service personnel, freight haulers, and emergency responders, are legitimate users of streets and deserve safe facilities. "All Users" includes users of all ages and abilities.

The Town of Littleton recognizes that all projects, new, maintenance, or reconstruction, are potential opportunities to apply Complete Streets design principles. The Town will, to the maximum extent practical, design, construct, maintain, and operate all streets to provide for a comprehensive and integrated street network of facilities for people of all ages and abilities.

Complete Streets design recommendations shall be incorporated into all publicly and privately funded projects, as appropriate. All transportation infrastructure and street design projects requiring funding or approval by the Town of Littleton, as well as projects funded by the state and federal government, such as the Chapter 90 funds, City improvement grants, Transportation Improvement Program (TIP), the MassWorks Infrastructure Program, Community Development Block Grants (CDBG), Capital Funding and other state and federal funds for street and

infrastructure design shall adhere to (comply with) the Town of Littleton Complete Streets Policy. Private developments and related street design components or corresponding street-related components shall adhere to (comply with) the Complete Streets principles. In addition, to the extent practical, state-owned roadways will comply with the Complete Streets resolution, including the design, construction, and maintenance of such roadways within Town boundaries.

Transportation infrastructure may be excluded, upon approval by the Board of Selectmen, where documentation and data indicate that:

1. Facilities where specific users are prohibited by law, such as interstate freeways or pedestrian malls. An effort will be made, in these cases for accommodations elsewhere.
2. Where cost or impacts of accommodation is excessively disproportionate to the need or probable use or probable future use.

Best Practices:

The Town of Littleton Complete Streets policy will focus on developing a connected, integrated network that serves all road users. Complete Streets will be integrated into policies, planning, and design of all types of public and private projects, including new construction, reconstruction, rehabilitation, repair, and maintenance of transportation facilities on streets and redevelopment projects.

Implementation of the Town of Littleton Complete Streets Policy will be carried out cooperatively within all departments in the Town of Littleton with multi-jurisdictional cooperation, to the greatest extent possible, among private developers, and state, regional, and federal agencies.

Complete Streets principles include the development and implementation of projects in a context sensitive manner in which project implementation is sensitive to the community's physical, economic, and social setting. The context-sensitive approach to process and design includes a range of goals by considering stakeholder and community values on a level plane with the project need. It includes goals related to livability with greater participation of those affected in order to gain project consensus. The overall goal of this approach is to preserve and enhance scenic, aesthetic, historical, and environmental resources while improving or maintaining safety, mobility, and infrastructure conditions.

The Town of Littleton recognizes that "Complete Streets" may be achieved through single elements incorporated into a particular project or incrementally through a series of smaller improvements or maintenance activities over time.

The latest design guidance, standards, and recommendations available will be used in the implementation of Complete Streets including:

- The Massachusetts Department of Transportation Project Design and Development Guidebook
- The latest edition of American Association of State Highway Transportation Officials (AASHTO) A Policy on Geometric Design of Highway and Streets
- The United States Department of Transportation Federal Highway Administration's Manual on Uniform Traffic Design Controls (2009).

- The Architectural Access Board (AAB) 521CMR Rules and Regulations
- Documents and plans created for the Town of Littleton, such as bicycle and pedestrian network plans.

Complete Streets implementation and effectiveness should be constantly evaluated for success and opportunities for improvement. The town will develop performance measures to gauge implementation and effectiveness of the policies.

Implementation:

The Town shall make Complete Streets practices a routine part of everyday operations, shall approach every transportation project and program as an opportunity to improve streets and the transportation network for all users, and shall work in coordination with other departments, agencies, and jurisdictions to achieve Complete Streets.

Town shall review and either revise or develop proposed revisions to all appropriate planning documents (master plans, open space and recreation plan, etc.), zoning and subdivision codes, laws, procedures, rules, regulations, guidelines, programs, and templates to integrate Complete Streets principles in all Street Projects on streets. A committee of relevant stakeholders designated by the Town Administrator will be created to implement this initiative.

The Town shall maintain a comprehensive inventory of pedestrian and bicycle facility infrastructure that will prioritize projects to eliminate gaps in the sidewalk and bikeway network.

The Town will reevaluate Capital Improvement Projects prioritization to encourage implementation of Complete Streets implementation.

The Town will train pertinent town staff and decision-makers on the content of Complete Streets principles and best practices for implementing policy through workshops and other appropriate means.

The Town will utilize inter-department coordination to promote the most responsible and efficient use of resources for activities within the public way.

The Town will seek out appropriate sources of funding and grants for implementation of Complete Streets policies.

ORDINANCE 122386

AN ORDINANCE relating to Seattle's Complete Streets policy, stating guiding principles and practices so that transportation improvements are planned, designed and constructed to encourage walking, bicycling and transit use while promoting safe operations for all users.

WHEREAS, the City Council, with the Mayor concurring, adopted Resolution 30915 that defines the Complete Streets policy; and

WHEREAS, City policy as stated in the Transportation Strategic Plan and the Seattle Comprehensive Plan is to encourage walking, bicycling and transit use as safe, convenient and widely available modes of transportation for all people; and

WHEREAS, Seattle's Complete Streets guiding principle is to design, operate and maintain Seattle's streets to promote safe and convenient access and travel for all users --- pedestrians, bicyclists, transit riders, and people of all abilities, as well as freight and motor vehicle drivers; and

WHEREAS, other jurisdictions and agencies nationwide have adopted Complete Streets legislation including the U.S. Department of Transportation, numerous state transportation agencies, San Francisco, Sacramento, San Diego, Boulder, Chicago and Portland; and

WHEREAS, the Seattle Department of Transportation (SDOT) will implement Complete Streets policy by designing, operating and maintaining the transportation network to improve travel conditions for bicyclists, pedestrians, transit and freight in a manner consistent with, and supportive of, the surrounding community; and

WHEREAS, transportation improvements will include an array of facilities and amenities that are recognized as contributing to Complete Streets, including: street and sidewalk lighting; pedestrian and bicycle safety improvements; access improvements for freight; access improvements, including compliance with the Americans with Disabilities Act; public transit facilities accommodation including, but not limited, to pedestrian access improvement to transit stops and stations; street trees and landscaping; drainage; and street amenities; and

WHEREAS, SDOT will implement policies and procedures with the construction, reconstruction or other changes of transportation facilities on arterial streets to support the creation of Complete Streets including capital improvements, re-channelization projects and major maintenance, recognizing that all streets are different and in each case user needs must be balanced; NOW, THEREFORE,

BE IT ORDAINED BY THE CITY OF SEATTLE AS FOLLOWS:

Section 1. SDOT will plan for, design and construct all new City transportation improvement projects to provide appropriate accommodation for pedestrians, bicyclists, transit riders, and persons of all abilities, while promoting safe operation for all users, as provided for below.

Section 2. SDOT will incorporate Complete Streets principles into: the Department's Transportation Strategic Plan; Seattle Transit Plan; Pedestrian and Bicycle Master Plans; Intelligent Transportation System Strategic Plan; and other SDOT plans, manuals, rules, regulations and programs as appropriate.

Section 3. Because freight is important to the basic economy of the City and has unique right-of-way needs to support that role, freight will be the major priority on streets classified as Major Truck Streets. Complete Street improvements that are consistent with freight mobility but also support other modes may be considered on these streets.

Section 4. Except in unusual or extraordinary circumstances, Complete Streets principles will not apply:

- to repairs made pursuant to the Pavement Opening and Restoration Rule (SDOT Director's Rule 2004-02);
- to ordinary maintenance activities designed to keep assets in serviceable condition (e.g., mowing, cleaning, sweeping, spot repair and surface treatments such as chip seal, or interim measures on detour or haul routes);

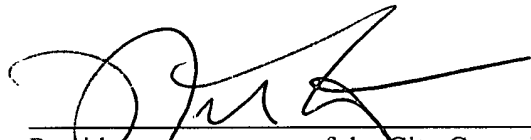


- where the Director of Transportation issues a documented exception concluding that application of Complete Street principles is unnecessary or inappropriate because it would be contrary to public safety; or
- where other available means or factors indicate an absence of need, including future need.

Section 5. Complete Streets may be achieved through single projects or incrementally through a series of smaller improvements or maintenance activities over time. It is the Mayor's and Council's intent that all sources of transportation funding be drawn upon to implement Complete Streets. The City believes that maximum financial flexibility is important to implement Complete Streets principles.

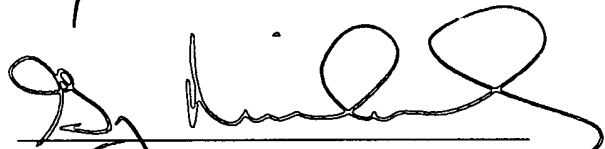
Section 6. This ordinance shall take effect and be in force thirty (30) days from and after its approval by the Mayor, but if not approved and returned by the Mayor within ten (10) days after presentation, it shall take effect as provided by Municipal Code Section 1.04.020.

Passed by the City Council the 30th day of April, 2007, and signed by me in open session in authentication of its passage this 30th day of April, 2007.



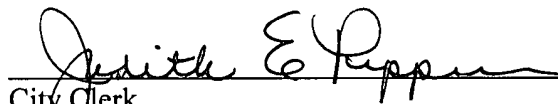
President _____ of the City Council

Approved by me this 7th day of May, 2007.



Gregory J. Nickels, Mayor

Filed by me this 7 day of May, 2007.



City Clerk

(Seal)

FISCAL NOTE FOR NON-CAPITAL PROJECTS

Department:	Contact Person/Phone:	DOF Analyst/Phone:
Seattle Department of Transportation	Barbara Gray, 615-0872	Stephen Barham, 733-9084

Legislation Title AN ORDINANCE relating to Seattle's Complete Streets policy, stating guiding principles and practices so that transportation improvements are planned, designed and constructed to encourage walking, bicycling and transit use while promoting safe operations for all users.

- **Summary of the Legislation:** This Council Bill states that "Complete Streets" principles (see Resolution 30915) will be incorporated, to the maximum practicable extent, in all new City transportation improvement projects on arterials to provide appropriate accommodation for pedestrians, bicyclists, transit riders, and disabled persons while promoting safe operation for all users. Additionally, these Complete Streets principles will be incorporated into (The Seattle Department of Transportation's) Transportation Strategic Plan, Seattle Transit Plan, Pedestrian Master Plan, Bicycle Master Plan, Intelligent Transportation System Strategic Plan, and other SDOT plans, manuals, rules, regulations and programs as appropriate. SDOT will implement Complete Streets policy by designing, operating, and maintaining the transportation network to improve travel conditions for bicyclists, pedestrians, transit and freight in a manner consistent with and supportive of the surrounding community. Street and sidewalk lighting, pedestrian and bicycle safety improvements, access improvements for freight, access improvements in accordance with ADA requirements, public transit facilities accommodation, street trees, landscaping, and street amenities are all components of the Complete Streets program.
- **Background: (Include brief description of the purpose and context of legislation and include record of previous legislation and funding history, if applicable):**
Resolution 30195, relating to Bridging the Gap, includes support for the principles of "Complete Streets" and states that all Bridging the Gap projects will provide appropriate accommodation for pedestrians, bicyclists, transit riders, and disabled persons while promoting safe operation for cars and trucks. Additionally, these Complete Streets principles will be incorporated into SDOT's Transportation Strategic Plan, Seattle Transit Plan, Pedestrian Master Plan, Bicycle Master Plan and other SDOT plans, manuals, rules, regulations and programs as appropriate. The Resolution states that the City Council will work with SDOT and the Mayor to assess the feasibility of legislation adopting Complete Street principles. This Ordinance results from that statement.

- *Please check one of the following:*

 This legislation does not have any financial implications.

 X **This legislation has financial implications.**

There is no way to forecast the financial impacts of this Council Bill because the projects and improvements have not yet been determined. The Council Bill states that Complete Streets may be achieved through single projects or incrementally through a series of smaller improvements or maintenance activities over time. It also states that Complete Streets principles will not apply when the cost of complying exceeds approximately 20% of the overall project cost. Maximum financial flexibility is important to implement Complete Streets principles. All sources of transportation funding could be drawn upon to implement Complete Streets; however, at this time SDOT does not anticipate requesting additional funding from the City's General Fund for Complete Streets work.



Florida Department of Transportation

RICK SCOTT
GOVERNOR

605 Suwannee Street
Tallahassee, FL 32399-0450

ANANTH PRASAD, P.E.
SECRETARY

POLICY

Effective: September 17, 2014

Office: Design Director

Topic No.: 000-625-017-a

COMPLETE STREETS

It is the goal of the Department of Transportation to implement a policy that promotes safety, quality of life, and economic development in Florida. To implement this policy, the Department will routinely plan, design, construct, reconstruct and operate a context-sensitive system of "Complete Streets." While maintaining safety and mobility, Complete Streets shall serve the transportation needs of transportation system users of all ages and abilities, including but not limited to:

- Cyclists
- Freight handlers
- Motorists
- Pedestrians
- Transit riders

The Department specifically recognizes Complete Streets are context-sensitive and require transportation system design that considers local land development patterns and built form. The Department will coordinate with local governments, Metropolitan Planning Organizations, transportation agencies and the public, as needed to provide Complete Streets on the State Highway System, including the Strategic Intermodal System.

This **Complete Streets Policy** will be integrated into the Department's internal manuals, guidelines and related documents governing the planning, design, construction and operation of transportation facilities.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Ananth Prasad", written over a horizontal line.

Ananth Prasad, P.E.
Secretary

CITY OF FORT LAUDERDALE

COMPLETE STREETS POLICY

The City of Fort Lauderdale intends to create a mobility system for its neighbors that will realize long-term cost savings in terms of improved public health, reduced fuel consumption, reduced demand for single occupancy motor vehicles, and increased public safety through the implementation of this Complete Streets Policy. Complete Streets contribute to walkable, livable neighborhoods which can build community and create a sense of community pride and improved quality of life.

The City will plan for, design, construct, operate and maintain appropriate facilities for pedestrians, bicyclists, motor vehicles, transit vehicles and transit riders, freight carriers, emergency responders, and adjacent land users. All users will experience a safe, functional, and visually appealing environment while traveling safely and conveniently on and across all surface roadways in Fort Lauderdale. This policy will apply to all development and redevelopment in the public domain.

CONNECTIVITY

- (A) The City of Fort Lauderdale will ensure the transportation network in the city is designed, operated and maintained to provide a connected network of facilities and services accommodating all modes of travel and all users.
- (B) The City will actively look for opportunities to repurpose rights-of-way to enhance connectivity for pedestrians, bicyclists, and transit riders.
- (C) The City will focus non-motorized connectivity improvements on access to transit, services, schools, parks, civic uses, regional connections and commercial uses.
- (D) The City will require new developments and redevelopment projects to provide interconnected internal street and path networks with small blocks, as appropriate.
- (E) The City will review existing regulations which may impact the successful implementation of Complete Streets and propose necessary revisions to promote multimodal-oriented development.

JURISDICTION

- (A) This Complete Streets Design Manual is intended to cover all development and redevelopment in the public domain and all street improvements within Fort Lauderdale, and will also focus on regional connectivity.
- (B) Every street within the City of Fort Lauderdale, regardless of the jurisdictional ownership or agency responsible for its maintenance and operation, shall be subject to the Design Manual.
- (B) Every City Department including Transportation & Mobility, Public Works, Parks & Recreation, and Sustainable Development will follow the Design Manual.
- (C) The City requires all developers and builders to obtain and comply with the Design Manual.
- (D) The City requires those agencies that it has permitting authority over, including, but not limited to, utilities and service contractors to comply with the Complete Streets Manual.

- (E) The City will leverage the resources of other agencies, including, but not limited to, Federal agencies, Broward County Government, Broward County Transit (BCT), Florida Department of Transportation (FDOT), Broward Public School District, Florida Department of Health in Broward County, South Florida Regional Transportation Authority (SFRTA), and the Broward Metropolitan Planning Organization (Broward MPO) to achieve Complete Streets.

APPROACH

The City of Fort Lauderdale will apply this policy to all roadway projects. This includes projects involving new construction, reconstruction, retrofits, repaving, rehabilitation, or changes in the allocation of pavement space on an existing roadway, as well as those that involve new privately built roads and easements intended for public use. Complete Streets elements may be achieved through single projects or incrementally through a series of smaller improvements or maintenance and operation activities over time.

- (A) The City will complete the Multimodal Transportation Plan to illustrate the needed transportation improvements in accordance with the Complete Streets Policy.
- (B) The City will review and modify the Transportation Element of its Comprehensive Plan and its Unified Land Development Regulations (ULDR) to ensure consistency with the Policy and Manual.
- (C) The City shall coordinate its infrastructure investments with the Broward MPO Transportation Improvement Program (TIP) and the Long Range Transportation Plan (LRTP), agency work programs, the BCT Transit Development Plan (TDP), SFRTA TDP, and adjacent municipalities to increase the coordination of Complete Streets implementation.

EXCEPTIONS

The City of Fort Lauderdale will pursue Complete Streets elements in all corridors. Complete Streets principles and practices will be included in street construction, reconstruction, repaving, and rehabilitation projects, as well as other plans and manuals, except under one or more of the following conditions:

- (A) A project that involves only ordinary or emergency maintenance activities designed to keep assets in serviceable condition such as mowing, cleaning, sweeping, spot repair, concrete joint repair, or pothole filling, or when interim measures are implemented on temporary detour routes.
- (B) A project that is deemed excessive and to have a disproportionate cost according to Federal Highway Administration regulations.
- (C) Unless otherwise determined by the City Commission, the Transportation & Mobility Department will determine if certain Complete Streets projects/features are not feasible or cost effective to implement.

DESIGN

The City will use the Complete Streets Design Manual to guide the design of new and modified streets in Fort Lauderdale while ensuring a context sensitive approach to unique circumstances of different streets and communities. All relevant City plans, manuals, rules, regulations and programs will incorporate Complete Streets Design Principles.

The City will also:

- (A) Provide well-designed pedestrian accommodations on all streets and crossings. Pedestrian accommodations can take numerous forms, including, but not limited to, traffic signals, access management, lighting, enhanced crosswalks, roundabouts, bulb-outs, curb extensions, sidewalks, buffer zones, shared-use pathways, and perpendicular curb ramps, among others.
- (B) Provide well-designed bicycle accommodations along all streets. Bicycle accommodations can take numerous forms, including, but not limited to, the use of bicycle lanes, sharrows, shared use paths, slow speeds, education, enforcement, bicycle storage, traffic calming, signs, and pavement markings, among others.
- (C) Where physical conditions warrant, landscaping shall be planted or other shading devices installed whenever a street is improved (such as the addition of medians or wider sidewalks), newly constructed, reconstructed, or relocated. An emphasis shall be placed on the addition of native trees that provide shade for pedestrians.
- (D) Provide transit amenities when transit services are provided on the corridor including shelters, bus bulb-outs, safe pedestrian and bike access, benches, and bike racks, etc. An emphasis shall be placed on provided connectivity between transit stops and destinations.

CONTEXT SENSITIVITY

In accordance with Smart Growth Principles, the City of Fort Lauderdale will plan its streets in harmony with adjacent land uses and neighborhoods and promote walkable, livable communities through the design of a strong street network.

The City will solicit input from local stakeholders during the planning process and will design streets with a strong sense of place that will integrate natural features, such as beaches and waterways, into design of streets and use architecture, landscaping, street furniture, public art, signage, etc. to reflect the community and neighborhood. In and along retail and commercial corridors, the City will coordinate street improvements with merchants to develop vibrant and livable districts.

PERFORMANCE MEASURES

The City will evaluate policy implementation using the following performance measures:

2. Total miles of on-street bikeways defined by streets with clearly marked or signed bicycle accommodation.
3. Total miles of streets with pedestrian accommodation.
4. Number of missing or non-compliant curb ramps along City streets.
5. Percentage of new street projects that are multi-modal.
7. Traffic counts for major streets.
8. Transit trips on services provided in the City.
9. Multi-modal Level of Service improvements.
10. Number and severity of pedestrian-vehicle and bicycle-vehicle crashes.

IMPLEMENTATION

- (A) *Lead Department*. The Transportation & Mobility Department shall lead the implementation of this policy and coordinate with other impacted departments to ensure a comprehensive adoption of the Design Guidelines.
- (C) *Inventory*. The City will maintain a comprehensive inventory of the pedestrian and bicycling facility infrastructure integrated with the City's database and will prioritize projects through the Multimodal Transportation Plan to eliminate gaps in the sidewalk and bikeways networks.
- (D) *Capital Improvement Project Prioritization*. The City will reevaluate Capital Improvement Project prioritization to encourage implementation of bicycle, pedestrian, and transit improvements.
- (E) *Revisions to Existing Plans and Policies*. The City will reference and modify the Transportation Element of its Comprehensive Plan and any other existing plans related to the design of the public right of way to ensure consistency with the Design Manual.
- (F) *Public Official and Staff Training*. The City will train (through online tools such as webinars and brief videos) pertinent leaders and staff on the content of the Complete Streets principles and best practices for implementing the policy.
- (H) *Coordination*. The City will utilize inter-departmental project coordination to promote the most responsible and efficient use of fiscal resources for activities within the public right of way.
- (I) *Funding*. The City will actively seek sources for public and private funding to implement Complete Streets. Furthermore, the City shall attempt to coordinate its infrastructure investments and Complete Streets implementation with the Broward MPO Transportation Improvement Program (TIP) and Long Range Transportation Plan (LRTP), Florida Department of Transportation (FDOT) work programs, and the Broward County and SFRTA Transit Development Plans.

THE METROPOLITAN GOVERNMENT OF NASHVILLE AND DAVIDSON
COUNTY

KARL F. DEAN, MAYOR

EXECUTIVE ORDER NO. 40

SUBJECT: Complete Streets Policy.

I, Karl Dean, Mayor of the Metropolitan Government of Nashville and Davidson County, by virtue of the power and authority vested in me, do hereby find, direct, and order the following:

I. The Metropolitan Government desires to support and encourage a transportation system that is safe and convenient for all users, regardless of age, ability, or mode of transportation through the development of Complete Streets.

II. Public Ways are public streets, roads, alleys, sidewalks, greenways and similar infrastructure.

III. Complete Streets are Public Ways that include some combination of appropriate facilities, as determined by the surrounding context, that accommodate all modes of transportation, including private vehicles, mass transit, walking, and bicycling.

IV. The Bicycle and Pedestrian Advisory Committee, Green Ribbon Report on Environmental Sustainability, the Nashville Livability Project Report, and the Healthy Nashville Leadership Council have all endorsed or recommended Complete Streets because of their mitigating impact on air pollution, greenhouse gas emissions, and public health problems such as obesity and asthma, and traffic hazards for pedestrians and bicyclists.

1. Policy. In conjunction with projects relating to the design, planning, construction, reconstruction, rehabilitation, or maintenance of Public Ways, departments, boards and commissions of the Metropolitan Government shall:

- a. Give full consideration to the accommodation of the transportation needs of all users, regardless of age or ability, including those traveling by private vehicle, mass transit, foot, and bicycle;
- b. Review all current Public Way plans, guides, regulations and standard drawings to comply with this Executive Order.

2. Exclusions. Appropriate justifications for excluding accommodations for specific transportation needs include, but are not limited to, findings that:
- a. Specific Complete Streets principles are prohibited by law, such as bicycle and pedestrian facilities within interstate highway corridors;
 - b. The cost of complying with this Policy on a particular project would substantially exceed the public value to be realized, taking into consideration the need and probable use of the project;
 - c. A scarcity of population or other factors such as the physical character or context of the built environment surrounding the Public Way area indicates an absence of current or future need; or
 - d. Compliance with this Policy would substantially impair unique characteristics of great public value, such as historical importance.
3. Implementation. A decision to exclude accommodations for specific transportation needs made after appropriate consideration under this Policy shall be documented with supporting data that indicate the basis for the decision.

ORDERED, EFFECTIVE AND ISSUED:



Karl F. Dean
Metropolitan Mayor

Date: Oct. 6, 2010