多様なニーズに応える道路　ガイドライン

令和４年３月

国土交通省道路局

＜ 目 次 ＞

１．はじめに…… 1
（１）ガイドラインの背景…… 1
（２）ガイドラインの目的…… 4
（３）ガイドラインの構成…… 6

２．具体的検討に入るための準備…… 8
（１）道路の将来像の確認・明確化と基本方針の策定…… 8
（２）具体的検討に入るための調査……10
（３）多様なニーズに応える道路の実現に向けた課題の整理・情報共有…… 10

３．多様なニーズを踏まえた道路の機能分担…… 12
（１）道路の機能分担の検討手順…… 12
（２）検討対象エリアの設定…… 13
（３）検討対象エリアで道路が果たしている機能の分析…… 14
（４）強化したい／付加させたい機能の検討…… 19
（５）路線ごとの機能分担の検討…… 20

４．多様なニーズに応える道路の柔軟な使い方…… 24
（１）道路の柔軟な使い方に関する基本的な考え方…… 25
（２）車道の幅員構成を変えない使い方…… 29
（３）車道の幅員構成や道路構造を変える使い方…… 33
（４）時間帯別に道路機能を変化させる使い方…… 39
（５）道路の柔軟な使い方を検討する際の留意点…… 41
（６）道路の柔軟な使い方を検討する際の工夫…… 42

５．取組みの進め方…… 49
（１）構想段階…… 50
（２）事業化段階…… 51
（３）運用段階…… 52
（４）社会実験の実施…… 56
（５）事業効果の検証…… 58

６．多様なニーズに応えるための有用な個別施策…… 67
（１）ほこみち…… 68
（２）パークレット…… 80
（３）歩車共存道路等…… 85
（４）その他の施策…… 96

７．今後の課題…… 98
（１）取組み推進に向けた課題…… 98
（２）本ガイドラインで取り扱えなかった多様なニーズに対する課題…… 98

【コラム索引】

コラム① まちづくりの将来ビジョンにおける道路の将来像の事例（兵庫県神戸市）･･･ 9

コラム② 具体的検討に向けて課題を共有した事例（広島県福山市）･･･････････････ 11

コラム③ 環状道路（内環状）を検討対象エリアとした事例（兵庫県姫路市）･･･････ 13

コラム④ 目抜き通り+地区内道路が担っている機能を把握した上で道路空間再編を行った事例（京都府京都市）･･･････････････････････････････････････ 15

上位計画に基づき道路に求められる機能の考え方を整理した事例（新潟県新潟市）･･･････････････････････････････････････ 15

コラム⑤ 商店街の道路機能を改善した事例（福島県郡山市）･･･････････････････ 16

コラム⑥ 観光地における賑わいやシンボル性等の道路機能を強化した事例（島根県出雲市）･･･････････････････････････････････････ 17

コラム⑦ ニーズが高まっている道路の機能事例･･･････････････････････ 19

コラム⑧ 周辺道路への機能分担事例（兵庫県姫路市）･･･････････････････ 20

コラム⑨ 路線ごとの機能分担事例（広島県福山市）･･･････････････････ 22

コラム⑩ 海外での機能分担の取組み事例（フランスマルセイユ市・スペインバルセロナ市）･･･････ 23

コラム⑪ 歩行者交通量に対する必要な歩道幅員の確認指標の事例･･･････ 31

コラム⑫ 歩車分離されていない道路での路肩の活用事例（山口県長門市）･････ 32

コラム⑬ 歩行者専用化に関する取組み事例（埼玉県さいたま市）･･･････ 38

コラム⑭ 時間帯別に道路機能を変化させる使い方の取組み事例（北海道札幌市）･･･ 40

コラム⑮ 沿道民地と連携して無電柱化や周辺景観と調和した道路空間を実現した事例（大阪府大阪市）･･･････････････････････････････････ 47

コラム⑯ オープンカフェや広告事業による収益をまちづくり活動へ還元した事例／新宿モア４番街（東京都新宿区）･･･････ 53

コラム⑰ 大阪市版BID制度の活用によりエリアマネジメントの財源を確保した事例／グランフロント大阪（大阪府大阪市）･･･ 54

コラム⑱ 道路協力団体の実施した収益活動の事例（石川県金沢市）･･･････ 55

コラム⑲ エリア交通戦略の段階的検証と合意形成／長門湯本温泉観光プロジェクト（山口県長門市）･･･ 57

コラム⑳ 簡易シミュレーション等を行い道路の将来像を作成し、合意形成、社会実験を実施した事例／なんば駅周辺道路空間再編（大阪府大阪市）･･･ 58

コラム㉑ 交通シミュレーションと社会実験を重ねて、段階的な歩行者専用化に取り組んだ事例／氷川参道（埼玉県さいたま市）･･･ 60

コラム㉒ 物流車両を含む交通再編における荷捌きシミュレーション
／なんばひろば改造計画（大阪府大阪市）…… 61

コラム㉓ 様々な指標により、まちづくりと交通の観点から、効果・影響を
定量的・定性的に検証した事例／四条通（京都府京都市）…… 64

コラム㉔ 新たな解析方法や評価指標を導入した事例／丸の内ストリートパーク
（東京都千代田区）…… 66

コラム㉕ 長期間にわたって道路占用が必要な事例／新宿モア（東京都新宿区）…… 69

コラム㉖ 道路管理者と警察が問題ないと判断して歩行空間を確保した事例
（新潟県新潟市）…… 72

コラム㉗ 交通規制により歩行空間を確保した上での道路占用事例
（山梨県甲府市）…… 73

コラム㉘ 都市再生計画に位置付けられていることをもって公益性を担保した事例
（北海道札幌市）…… 76

コラム㉙ イメージシケインの整備による歩行者滞留空間創出事例
（山形県鶴岡市）…… 88

コラム㉚ 車線区分がある道路での事例：舗装を変えた歩車共存道路
（島根県出雲市）…… 93

コラム㉛ 車線区分のない道路での事例：車線幅員減少による速度抑止
（東京都三鷹市）…… 94

コラム㉜ 合意形成がスムーズに進捗した事例（大阪府大阪市）…… 95

1 はじめに

（1）ガイドラインの背景

・我が国では、道路管理者が計画的に環状道路やバイパス等の幹線道路の整備を進めてきた結果、旧道などまちなかへの自動車の進入が抑制され、道路を通行の場としてだけでなく、賑わいの場として活用できる道路環境が整ってきている。
・道路の利活用についても、まちづくりと連携した歩行者や自転車などの通行環境の改善、道路占用許可の弾力的運用による地域の活性化等の促進、道路協力団体や道路外利便施設協定の制度創設等、民間団体も含め地域と連携して、「ニーズに応える道路」を実現するため、環境の整備や各種制度の創設・見直しが進められてきた。
・また、近年、人口減少・超高齢化社会の到来やシェアリング・エコノミーの出現、人中心の道路利活用ニーズ、道路内への滞留ニーズ、賑わい創出といった社会・経済情勢の変化、CASE（コネクティッド（C)、自動運転（A)、シェアリング（S)、電動化（E））など道路に関連する新たな技術の登場、電動キックボードや自動配送ロボットなど新たなモビリティの出現に伴い、道路に対する利活用ニーズは従来にも増して多様化している。
・海外では、中心市街地から通過交通を排除した、人を中心とした利活用のできる道路空間の再構築が加速しており、国内においても、昨今のまちなかづくりに見られる、歩行空間の拡大や沿道施設と一体となった整備及び利活用など、居心地が良く歩きたくなるまちなかの実現に向けたニーズへの対応が求められている。
・この様な現状を踏まえ、多様なニーズへ対応した道路の実現に向けた中長期的な政策の方向性についてとりまとめた「2040年、道路の景色が変わる」（以下、本ガイドラインでは「道路のビジョン2040」）が、社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会から提言として示されたところである。
・また、道路のビジョン2040の実現に向けて、令和2年11月には、地域を豊かにする歩行者中心の賑わいのある道路空間の構築を推進する「歩行者利便増進道路（通称：ほこみち)」（以下、本ガイドラインでは「ほこみち」）の指定制度が改正道路法により創設され、各地で指定が開始された。さらに、令和2年6月には、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける飲食店等を支援するための緊急措置としてテイクアウトやテラス営業などのための道路占用許可基準の緩和措置が行われ、好評を得ているところである。
・これらの流れを見ても分かるように、これからの道路の計画・設計に際し、道路には、交通機能（トラフィック機能、アクセス機能)、空間機能（市街地形成機能、防災空間機能、環境空間機能、収容空間機能)）のうち、空間機能に歩行者が滞在し交流する賑わい空間機能を加え、人中心の利活用を考えた多様なニーズに応えることが求められている。
・現在は、このような多様な機能を重視した道路を、道路管理者からの発意・工夫により創出することで、魅力的なまちづくりや地域発展への貢献が可能な時代である。実際、地方公共団体が地域の賑わい創出に取り組むにあたって、賑わい創出のために交通規制を行い利活用できる空間を作りだすことで周辺への経済波及効果が得られるなど、費用対効果の高い事例も出てきており、道路の利活用を進めることについて、各地で期待が高まっている。

・また、歩行者や自転車による道路の利活用の活発化を図ることを通じて、道路管理者は、持続可能な都市の実現等の観点で、持続可能な開発目標（SDGs：Sustainable Development Goals）の達成に向けた貢献が可能である。
・しかしながら、我が国では道路改良が進むとはいえ、全道路延長の8割以上を占める市町村道にて歩道未設置区間が約9割を占めているなど、利活用を行うための道路としての物足りなさは否めない。このような状況下で、道路の利活用を推進するには、限られた空間を最大限活用するための工夫が必須であるが、道路管理を行う地方公共団体には、道路の利活用に関する経験が必ずしも多くないことが課題として挙げられる。
・このため、国土交通省道路局では、「多様なニーズに応える道路空間」のあり方に関する検討会を設置し、全国における道路の利活用をより円滑かつ効果的に進めるためにポイントとなる事項等を議論し、本ガイドラインにとりまとめたものである。

2040年、道路の景色が変わる～人々の幸せにつながる道路～

2020年6月、社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会提言

1．日本全国どこにいても、誰もが自由に移動、交流、社会参加できる社会
① 国土をフル稼働し、国土の恵みを享受　② マイカーなしでも便利に移動
③ 交通事故ゼロ　④ 行きたくなる、居たくなる道路

様々な交通モードの接続・乗り換え拠点
（モビリティハブ）

マイカーを持たなくても便利に安心して
移動できるモビリティサービス

安全性や快適性が確保された
歩車共存の生活道路

人中心の空間として再生した、
まちのメインストリート

2．世界と人・モノ・サービスが行き交うことで活力を生み出せる社会
⑤ 世界に選ばれる都市へ
⑥ 持続可能な物流システム
⑦ 世界の観光客を魅了

曜日や時間帯に応じて道路空間の使い方が
変わる路側マネジメント

3．国土の災害脆弱性とインフラ老朽化を克服した安全安心して暮らせる社会
⑧ 災害から人と暮らしを守る道路
⑨ 道路交通の低炭素化
⑩ 道路ネットワークの長寿命化

BRT（バス高速輸送システム）や自転車等を
中心とした低炭素な交通システム

図1-1　道路行政が目指す「持続可能な社会の姿」と「政策の方向性」

（2）ガイドラインの目的

・本ガイドラインは、道路に求められるニーズが多様化する中、ニーズに応えるためのあらゆる道路の整備や施策導入の際に、道路管理者がはじめに読むべき実践ツールとしてとりまとめたものであり、道路網の見直しや都市計画の見直し、道路空間の老朽化に伴うリニューアル時や無電柱化事業実施時、街並み環境整備実施時など様々な道路空間の構築・再編の場面で活用されることを期待している。

・ここでいう道路への多様なニーズとは、例えば以下がある。

（安全・安心に利用できる道路通行機能のニーズ）

・安全・安心に通行できる空間、滞留できる空間

・ユニバーサルデザイン化された通行空間　など

（安全・安心な空間を活用した賑わい空間創出へのニーズ）

・一定のエリア内で民間施設、拠点等と連携した賑わいを創出する空間

・道路自体が目的地となるような地域の顔としての空間

・ゆっくりと滞留しそれぞれの時間を過ごせる空間　など

（道路を訪れるすべての人々が楽しめる空間創出へのニーズ）

・周辺散策における休憩できる施設

・横断距離を短くした横断歩道や休憩用のベンチ等を設置した誰もが歩きやすい公園のような道路空間

・歩行者と自動車が共存する道路空間　など

（多様なモビリティや物流へのニーズ）

・自転車による通勤・通学等の通行ルート

・路線バス等の公共交通の利用のための空間

・店舗等への荷捌き駐車スペース、個別配送ルートなど物流を支える空間

・交通結節点等でのレンタルサイクルなどシェアリングビジネスの拠点としてのスペース

・自動運転車両や、電動キックボードや自動配送ロボットなど導入が見込まれる新たなモビリティの通行空間　など

・本ガイドラインは、このような多様なニーズに応える道路の実現に向けた手法をとりまとめており、実現に向けたポイントは以下の3つである。

【ポイント1】：地域特性を踏まえた多様なニーズに応える道路の検討

・多様なニーズへの対応が想定される地域の特性、地域ごとに道路に求められる機能及び道路の機能分担の考え方を十分に検討する。

【ポイント2】：多様なニーズに応える道路の構造・運用の検討

・路肩周辺に対する多様なニーズの集中に伴い、新たな考え方により対応するための構造や運用方法を明確に示せるよう十分に検討する。

【ポイント3】：円滑な合意形成に向けた体制構築、進め方の検討

・多様なニーズに応える道路の構築・再編では、円滑な事業実施や実装に向けて、「地元との合意形成」や「関係機関との協議」が重要となるため、体制構築、進め方を十分に検討する。

・本ガイドラインでは、主に道路の構築・再編を担当する道路管理者や建設コンサルタント等の関係者に対して、多様なニーズに応えるための検討内容や手順だけでなく、有用な個別施策等、既存ガイドライン等に未記載の施策や制度について、適用の際のメリットや留意点等をとりまとめることとしている。
・同時に、本ガイドラインは、道路の構築・再編に関わる建設コンサルタントや地域の住民・団体等の関係者にとっても、参考となる考え方を提示しているものと考えている。
・なお、本ガイドラインでいう道路空間の「賑わい」とは、例えば、通行や買い物、散策時の滞留・休憩、イベント実施など、様々な目的による活動が行われることにより、道路空間が利用されていることを意味している。

（3）ガイドラインの構成

・本ガイドラインは、多様なニーズに応える道路の実現に向けた検討をする際に、順番に参照していけば検討が進められるよう構成している。以下に、各章の概要を示すとともに、ガイドラインの構成図を付した。

・「２．具体的検討に入るための準備」

本章では、多様なニーズに応える道路の構築・再編にあたり、まちづくりの将来ビジョンと整合を図ることの重要性、又は道路の将来像を明確化する必要性を解説している。

また、具体的検討に着手する際に必要な調査内容、実現に向けた課題の整理・情報共有について解説している。

・「３．多様なニーズを踏まえた道路の機能分担」

本章では、まちづくりの将来ビジョンを踏まえた道路の将来像の実現に向けて必要となる、検討エリアの設定方法、対象エリアで道路が果たしている機能の分析、今後強化・付加させたい道路の機能、路線ごとの機能分担の検討について、検討手順を示すとともに具体的な検討方法を解説している。

・「４．多様なニーズに応える道路の柔軟な使い方」

本章では、３．の検討結果を踏まえた道路の柔軟な使い方について、車道の幅員構成の変更の有無等に基づき3種類に分類し、それぞれの基本的な考え方や、具体的な使い方の内容、検討の留意点を解説している。

また、この使い方の種類を問わず参考になる内容として、様々な機能を有する路肩の活用方法や、沿道民地等と連携する際の手続き上の留意事項、道路上に設置する各種施設のデザイン上の工夫などを解説している。

・「５．取組みの進め方」

本章では、取組みの全体フローを示すとともに、構想段階、事業化段階、運用段階で必要となる共同体制の構築や計画内容の情報発信、支援制度の活用や関連事業との連携、事業継続に向けた取組み、マネジメント資金の安定的な確保など、取り組むべき内容を解説している。

また、社会実験の有効性や実施の際の課題等や、各実施段階で行う事業効果の検証内容、評価指標・データ取得・評価方法についても解説している。

・「６．多様なニーズに応えるための有用な個別施策」

本章では、３．や４．の検討の際に参考となる、多様なニーズに応えるための有用な個別施策の内容を解説している。具体的には、歩道に賑わい空間を創出したい場合に有用な「ほこみち」や「パークレット」、観光地における歩行者優先の道路創出に有用な「歩車共存道路等」の内容を紹介している。

また、「その他の施策」で、多様なニーズに応える道路の構築・再編において参考となる既存ガイドラインの内容を紹介している。

・「７．今後の課題」

本章では、取組みを推進するにあたっての課題や、本ガイドラインで十分取り扱えなかった、今後も多様化する道路へのニーズに対する課題を示している。

・本ガイドラインを活用するにあたっては、各章が相互に関連しているため、個別施策の解説である６．を除き、一度通読した上で、各種検討を開始することが望ましい。

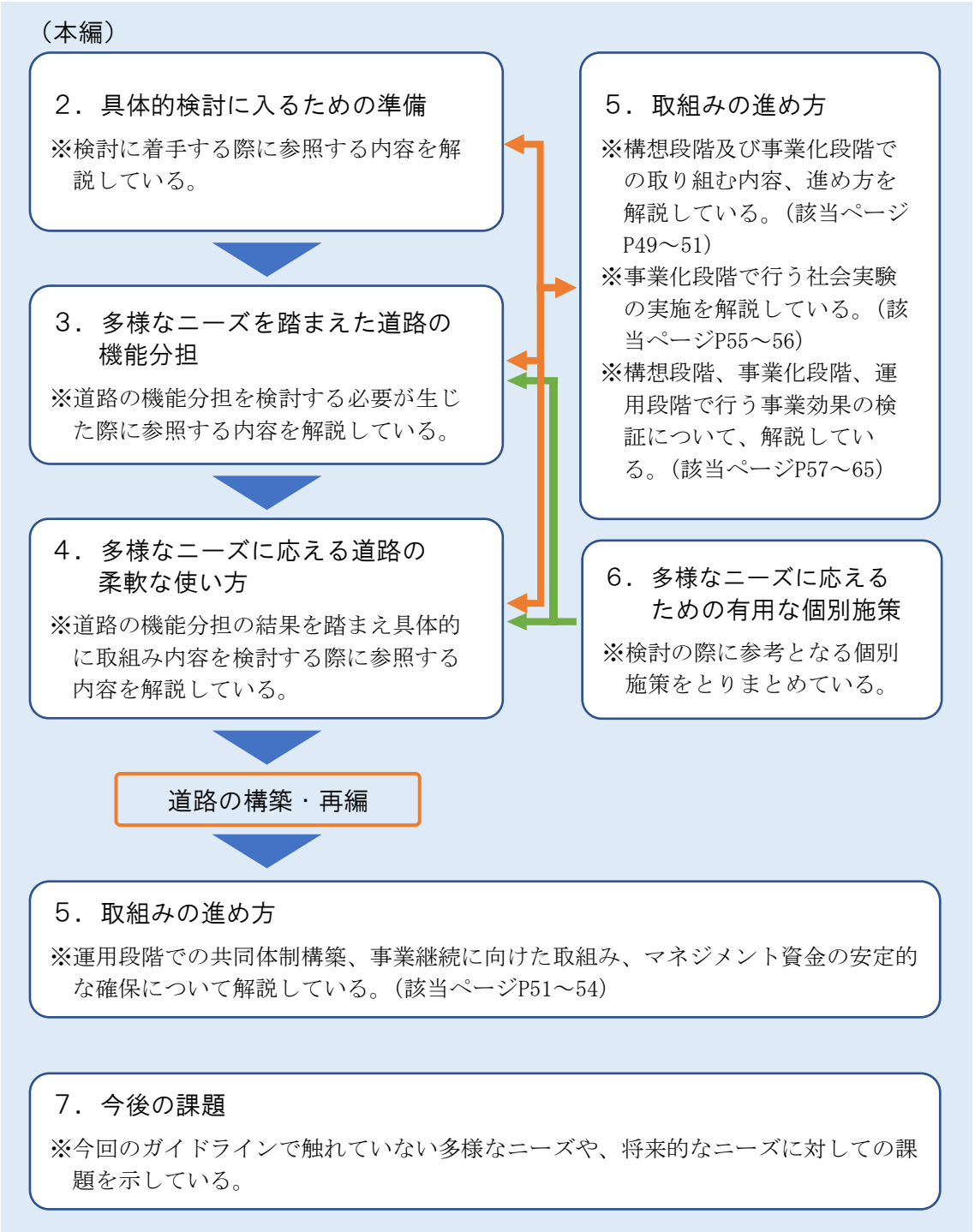


図1-2　ガイドラインの構成

2 具体的検討に入るための準備

・多様なニーズに応える道路の構築・再編の検討は、まちづくりの将来ビジョンとの整合を図ることが重要であり、将来ビジョンの中で道路に求められている役割を理解することが必要である。将来ビジョンが示されていない場合は、検討を行う道路の将来像を明確にすることが必要である。
・その上で、具体的な問題点・課題やニーズの把握のために、周辺の交通量や土地利用状況などの地域現況も調査し、地域の課題を把握することが必要である。
・本章では、道路の将来像の確認・明確化や、具体的検討に着手する際に必要な調査内容、実現に向けた課題の整理・情報共有について解説する。

（1）道路の将来像の確認・明確化と基本方針の策定

・多様なニーズに応える道路の構築・再編に取り組むにあたって、最も重要なのは、対象となる道路を含むまちづくりの将来ビジョンと整合を図ることである。
・なぜならば、まちを構成する主要な要素の一つである道路へのニーズは、道路の中だけで発生するものではなく、まちの中で、駅などの交通拠点や人の集まる公共施設、商業施設など、他の要素との関係性の中で生じるものであり、まちづくりの方向性を無視して独自に道路を構築・再編しても、道路へのニーズに応えることには決してつながらないからである。
・このため、道路へのニーズに応えていくためには、都市計画マスタープランや都市計画等のまちづくりの将来ビジョンにおいて、道路の将来像として、どのような役割を果たすことを求められているのかを的確に捉え、道路管理者や道路利用者をはじめとした道路の構築・再編の検討に関わる関係者の間の共通認識とすることが必要である。
・具体的には、まちづくりの将来ビジョンにおいて、賑わい空間の創出が必要な道路やネットワーク機能を確保すべき道路など、道路の将来像がどのように示されているのかを確認し、協議会やワークショップなどを通じて進めて行くこととなる検討の過程で、議論の出発点として関係者の間で認識を共有することが必要である。
・また、まちづくりの将来ビジョンの実現には、中長期的な視点で整備を進めることが想定されるため、段階的な整備イメージを示しながら進めて行くことも有効となる。
・一方、まちづくりの将来ビジョンが策定されていない場合には、道路の構築・再編を行うことが目的化しないように、当該道路の将来像を明確化・共有化して検討を進めることが必要である。
・具体的には、道路の構築・再編の検討にあたり、道路管理者自らが地域の課題を把握し、協議会等を設置するなど関係者と課題解決に向けた議論を行い、道路の将来像についての認識を共有することが必要である。
・なお、まちづくりの将来ビジョンで道路の将来像が既に示されている場合でも、関係者間の認識を更に深めることを目的として、協議会等において道路の将来像の深掘り等について議論を行うことにより、その後の議論の円滑化を図ることも考えられる。
・道路の将来像について認識の共有が図られた後には、その将来像の実現に向けて、地域としてどのような方策に取組んでいくのかについて、基本方針としてとりまとめ、関係者間で共有することが必要である。この基本方針は、必ずしも行政が策定するものだけでなく、住民や商店街なども含め、民間の発意によって示されるビジョンなど様々な形態があることに留意することが必要である。

・まちづくりの将来ビジョンが策定されていない場合に、関係者間で課題が共有されておらず道路の将来像や基本方針を示すことが難しい地域においては、まず解決したい課題に対して直接的・小規模な取組みから着手し、少しずつ地域理解を深めながら取組みを広げることが有効となることもあるため、地域の実情に照らして取組みの進め方を工夫することが必要である。
・まちの顔となるような重要な路線において道路の構築・再編を行う場合には、まちづくりの将来ビジョンに関する既存の計画等との整合を図るだけにとどまらず、積極的に都市計画等に位置付けた上で取組みを進めていくことが望ましい。
・さらに、過去に道路の構築・再編が行われた路線で、社会情勢の変化等により現状で課題が生じている場合は、過去の整備の内容や経緯も踏まえることで、効率的でスムーズな取組みにつながることが期待できるため、課題解決に向けて積極的に検討することが望ましい。

コラム① まちづくりの将来ビジョンにおける道路の将来像の事例（兵庫県神戸市）

神戸市では、三宮周辺地区の『再整備基本構想』（平成27年9月策定）に基づき、三宮にある6つの駅と周辺のまちを一体的につなぎ、交通拠点としての機能や回遊性を高める空間「えき≈まち空間」を整備することとしている。その核となるのが、「三宮クロススクエア」であり、車道を人のための空間に段階的に転換することで歩行者の回遊性を高め、にぎわいを生み出し、神戸の玄関口にふさわしい空間を創出することとしている。

図2-1　三宮周辺地区の将来像
出典：三宮周辺地区の『再整備基本構想』平成27年9月神戸市

（２）具体的検討に入るための調査

・具体的検討を始める前段階として、施策の導入が想定される道路とその周辺地域を対象に、既往調査を踏まえて事前調査を行い、地域の現況や課題を把握する。
・事業化段階や事業実施後の運用段階における事業効果の検証に用いるため、事業実施前のデータを事前に収集・取得しておくことが必要である。

１）調査方法

・道路の将来像の実現に向けて、具体な検討を始めるために必要な情報を収集、整理する。例えば、表2-1に示す調査項目・内容の例のように、既往調査結果に加えて、交通量や規制状況・沿道事業者や商店街からの最新データなどを収集し整理することが考えられる。

表2-1　調査項目・内容の例

項目	調査内容
①地域全体の状況を把握するための調査	●地域の特性や利用状況を把握する調査 人口/世帯数や土地利用/日常生活圏の人口動態/沿道施設の店舗数・入込客数/昼間・夜間の利用状況　など ●取組み内容と都市計画や交通計画等まちづくりに関係する各種計画と整合を図るための調査 都市計画マスタープラン（区域マスタープラン、市町村マスタープラン、個別施設の都市計画等）/立地適正化計画/地域公共交通計画　など
②道路交通の現状・課題を把握するための調査	●道路交通の現状や課題を把握する調査 道路整備状況/公共交通の整備状況/交通利用状況/道路の種級区分/横断構成/幅員構成/公共交通の種類や事業主体/バス路線・系統/自動車・自転車・歩行者交通/駐停車車両/公共交通の利用状況/交通規制/バリアフリー化　など ●沿道施設との関係を把握する調査 各種施設分布状況/土地利用状況/車両の出入り口　など ●交通の評価に関する調査※ 道路利用者の立場に立った指標/時間信頼性/定時性　など
③賑わい創出等の新たなニーズを把握するための調査	●賑わいの指標 来場客数や売り上げ/消費額等のデータ/地域の魅力度　など ●地域資源に関する情報 文化財やシンボルとなる建造物/社寺林/河川/水路/繁華街や歴史的まちなみ/ベンチ設置状況など空間の快適性　など ●モビリティに関する情報 シェアサイクルポートなどの交通施設の情報/特定小型原動機付自転車など新たなモビリティの導入状況や利用状況　など
④地域の道路における活動状況を把握するための調査	●道路における活動状況などの情報 地元住民や沿道関係者の道路への関与の状況/地元の意向に関する情報　など

※具体的には、「５．取組みの進め方（５）事業効果の検証」に示すような、賑わいの視点を含めた評価方法や評価指標、新技術を用いたデータ収集方法などを調査・整理。

・表2-1は、例として示したものであり、検討対象の道路ごとに必要な調査は異なるため、検討対象の道路の現状や課題を踏まえて、適切な調査項目・内容を選択することが必要である。

（３）多様なニーズに応える道路の実現に向けた課題の整理・情報共有

・多様なニーズに応える道路の実現に向けて、円滑に事業を進めるためには、構想段階から事業化段階、事業実施後の運用段階に至るまで、関係者が協働・連携して事業を進めることが重要となる。
・また、多様なニーズに応える道路の構築・再編後には、その効果の把握・検証のため事後評価を実施し、場合によっては、問題点を改善しながら、効果的かつ持続的な取組みとすることを目指すこととなる。
・このため、具体的検討に入る前の段階から、道路における渋滞や事故等の課題を整理し、関係者と情報共有を図った上で、それらの解決も含め、次章以降で解説する機能分担や柔軟な使い分けの検討を進めることが重要である。

コラム②　具体的検討に向けて課題を共有した事例（広島県福山市）

福山市では、福山市の「顔」として、また、備後圏域の玄関口として、市民、事業者、行政が目指す福山駅前の姿を共有し、連携して再生に取り組んでいくための方向性を示すものとして、平成30年3月に「福山駅前再生ビジョン」が策定された。

その後、ビジョンの実現に向けて、行政と民間が行う具体的なソフトとハードのプロジェクトを定めた官民連携の計画として、令和2年3月に「福山駅周辺デザイン計画」を策定し、具体化に向けて福山駅周辺の現状と課題を整理し、情報共有を図った上で、福山駅周辺の「ウォーカブルなまちづくり」、「居心地が良く歩いて楽しい空間」への実現に向けた検討が行われている。

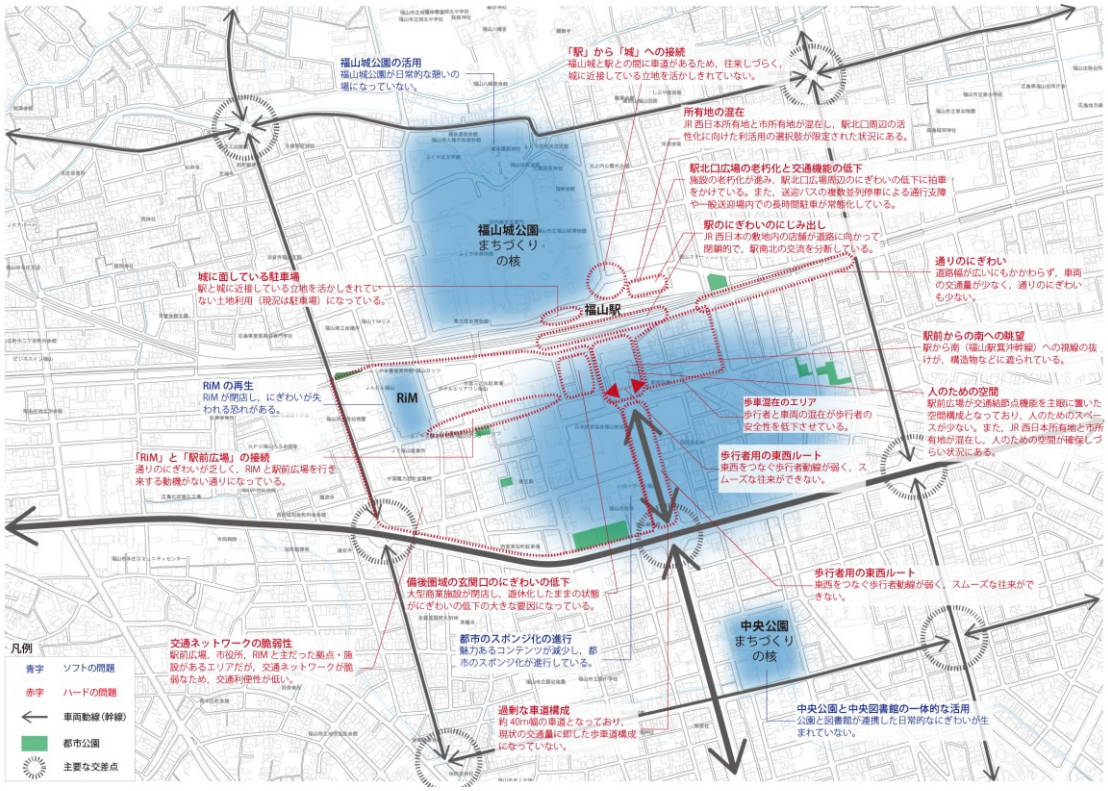


図2-2　福山駅周辺の現状と課題

出典：福山駅周辺デザイン計画(令和２年３月)

3 多様なニーズを踏まえた道路の機能分担

・道路の機能分担とは、地域における道路網を一体として捉え、その中で路線ごとに機能を分担させることであり、前章で確認したまちづくりの将来ビジョン又は道路の将来像の実現に向け、道路の施策を導入するにあたり、欠かすことのできない重要な検討のポイントである。
・例えば、駅前の路線について、賑わい空間としての機能を発揮させるために、当該路線の車線削減等を行って歩道を拡幅する場合、それにより生じる交通量等の交通の変化は、当該路線に留まらず、周辺部を含め影響を及ぼすことが想定される。
・その結果として、周辺部において渋滞や交通事故等の観点で新たな課題につながる可能性がある。また、道路をネットワークとして捉える都市計画の観点からも、車線数の変更は周辺の都市計画道路の果たす役割に影響を及ぼし課題につながる可能性がある。このような問題を避けるため、多様なニーズを踏まえた上で、地域での道路の機能分担を検討することが必要である。
・本章では、まちづくりの将来ビジョン又は道路の将来像の実現に向けて必要となる、検討エリアの設定方法、対象エリアで道路が果たしている機能の分析、今後強化・付加させたい道路の機能、路線ごとの機能分担の検討について、検討手順を示すとともに具体的な検討方法を解説する。
・なお、地域での道路の機能分担を実現するには、地域における運営主体の確立や連携に着目する必要があり、運営主体の体制によって、実施できる内容が異なるだけでなく、継続的な取組みが重要であることから、機能分担の検討段階から、運営主体となり得る地域の取組み主体の発掘や拡充が必須である（詳細は「５．取組みの進め方」を参照）。

（１）道路の機能分担の検討手順

・道路の機能分担の検討は、まず、施策の導入により、交通量の増減や、交通の質の変化など、影響を受けると想定される路線を含む範囲を検討対象エリアとして設定する。
・次に、検討対象エリアで道路が果たしている機能を分析し、エリア内の各道路が果たしている機能を把握する。
・その上で、まちづくりの将来ビジョン又は道路の将来像に基づき、検討対象エリアの道路で強化したい、又は付加させたい機能を検討する。
・最後に、当該道路で実現したい、又は改善したいことなどを踏まえ、路線ごとの機能分担を検討する。

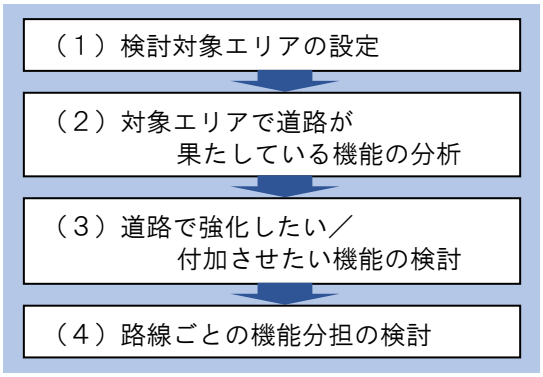


図 3-1　機能分担の検討手順

（２）検討対象エリアの設定

・検討対象エリアは、まちづくりの将来ビジョン又は道路の将来像を踏まえ、施策の導入により、交通量の増減や交通の質の変化など、影響を受けると想定される路線を含む範囲を対象とする。
・この際、検討対象エリアは、幹線道路やバイパス等により、通過交通が排除された、又は今後排除が可能となる範囲とすることが望ましい。
・一方、通過交通は、地域の規模、交通の状況によっては、支障にならないケースもあるため、通過交通の排除は必要条件ではないことに留意が必要である。
・検討対象エリアは、当該エリアの現状やまちづくりの方向性も踏まえ、地域の現状・将来を可能な限り、的確に捉えた上で設定することが望ましい。
・また、現状の道路ネットワークや地域特性、主要施設や集客施設等の立地状況により検討対象エリアの範囲は異なるため、地元住民の声や協議会等で議論しながら設定することが望ましい。
・検討過程では、導入する施策の内容の変更による影響範囲の変動や、関係者との対話によるエリアの変更等も想定されることなどから、検討の状況によっては、適宜、対象エリアを拡大、縮小することも可能であるが、柔軟な施策検討や円滑な合意形成に向けては、初めから広めの範囲を設定しておくことが望ましい。

コラム③　環状道路（内環状）を検討対象エリアとした事例（兵庫県姫路市）

・姫路市では、「姫路市幹線道路網計画」に基づき、姫路駅を中心に構築している、内々環状、内環状、中環状からなる幹線道路網を念頭に置き、通過交通は内環状および中環状、一般車交通は内々環状で処理することを前提として、トランジットモール化の検討が行われた。
・その上で、トランジットモール化によって主だった影響が及ぶ範囲を“内々環状”と設定し、大手前通りだけでなく、その裏通りなどへの影響にも留意しながら検討が行われた。

図 3-2　大手前通り/トランジットモール

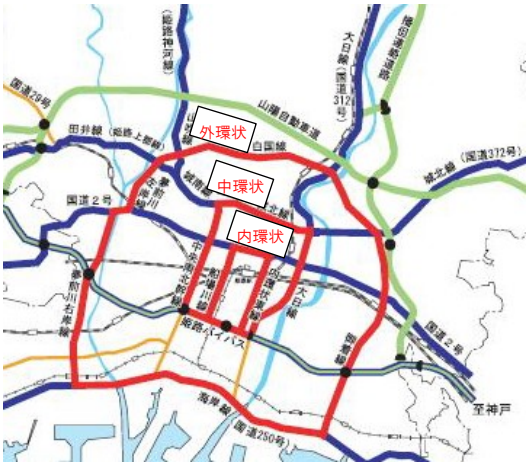


図 3-3　姫路駅周辺の都市計画道路整備事業

※出典：姫路市 HP（姫路駅周辺の都市計画道路整備事業について）

（３）検討対象エリアで道路が果たしている機能の分析

・道路の機能分担の検討に先立ち、現状で、対象エリアの道路が果たしている機能を分析することが必要である。
・機能の分析にあたっては、「２．（２）具体的検討に入るための調査」を踏まえ、定量的な分析を行うことが有効である。
・この際、現状で、検討対象エリアがどのような規模か、周辺地域との関係性なども含めて検討対象エリアがどのような特性を有しているか、地域内にどのような施設や集客スポットが存在するか、などによって、検討対象エリア内のそれぞれの道路が果たす機能が異なることに留意する。
・エリアの区分は、例えば、次のような例がある。

１）商業・業務地エリア

・都道府県庁所在地などにおける“商業・業務地エリア”では、目抜き通りを中心に、オフィスビルやデパート等が集積しており、目抜き通り周辺にも多くの道路があり、道路ネットワークが充実していることが多い。
・道路が果たす機能の例としては、以下がある。

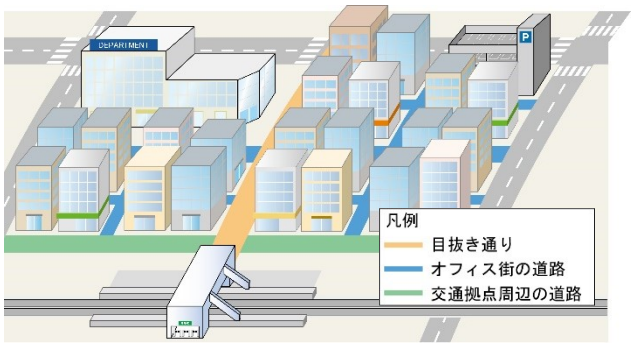


図 3-4　商業・業務地エリアのイメージ

○目抜き通り
　賑わい空間、公共交通の通行空間、自転車の通行空間、バリアフリー、
　多様なモビリティの通行空間、都市の顔となるシンボル性
○オフィス街の道路
　賑わい空間、公共交通の通行空間、自転車の通行空間、物流を支える空間、
　一般車両の駐停車、沿道施設へのアクセス
○交通拠点周辺の道路
　賑わい空間、公共交通の通行空間、自転車の通行空間、バリアフリー、
　物流を支える空間、一般車両の駐停車、沿道施設へのアクセス、
　都市の顔となるシンボル性

コラム④　目抜き通り+地区内道路が担っている機能を把握した上で道路空間再編を行った事例（京都府京都市）

・四条通の道路空間再編では、歴史的都心地区全体に影響を与えることから、地区全体を対象として地区内の道路が果たしている機能の分析が行われた。
・地区全体では、まちなか通過交通の抑制、四条通では、快適な歩行環境の確保や公共交通の魅力向上等といった、道路が担っている機能や課題を抽出した上で、道路空間の再編が行われた。

図 3-5　四条通（京都市）

図 3-6　地区内の道路が担っている機能・課題の抽出

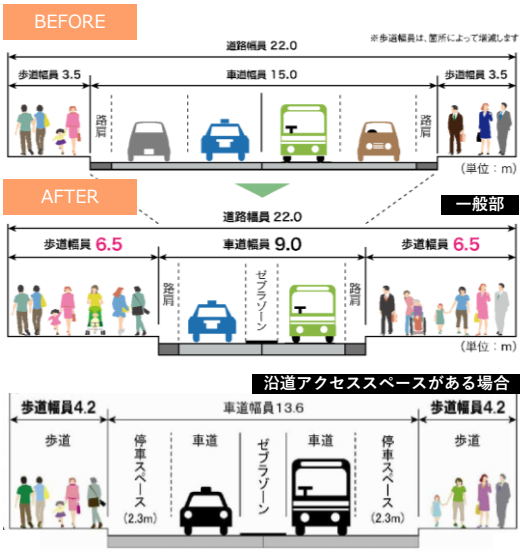


図 3-7　四条通における道路空間再編

※出典：国総研資料第 1029 号より引用

上位計画に基づき道路に求められる機能の考え方を整理した事例（新潟県新潟市）

・新潟市古町地区では、「にいがた交通戦略プラン」（2014年）にて地区内の公共交通や沿道アクセス、歩行者や自転車のネットワークを明確化している。
・その上で、具体的に道路に求められていた歩行者・自転車空間、荷捌き車・タクシースペース等の機能の考え方が整理されている。

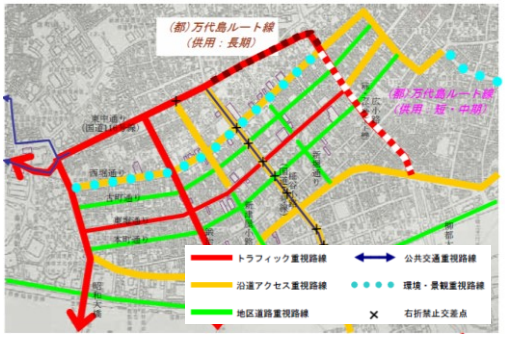


図3-8　道路機能の役割分担イメージ図（将来）
出典：「にいがた交通戦略プラン」2014年

図3-9　道路に求められる機能の考え方

出典：古町地区道路空間再構築基本計画

2）商店街・住宅エリア

・“商店街・住宅エリア”では、地域住民の日常の生活を支える昔からの商店街を中心に、その後背地には住宅地が広がり、学校や公園、病院、役所等の身近な生活に必要な施設が立地していることが多い。
・道路が果たす機能の例としては、以下がある。

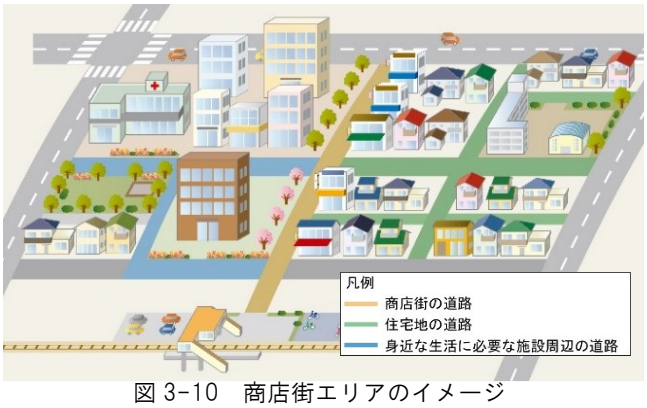


図 3-10　商店街エリアのイメージ

○商店街の道路
　賑わい空間、公共交通の通行空間、自転車の通行空間、都市の顔となるシンボル性、物流を支える空間
○住宅地の道路
　日常生活を支える空間、自転車の通行空間
○身近な生活に必要な施設周辺の道路
　公共交通の通行空間、自転車の通行空間、バリアフリー、物流を支える空間、一般車両の駐停車、沿道施設へのアクセス

コラム⑤　商店街の道路機能を改善した事例（福島県郡山市）

・郡山市では、JR郡山駅から国道4号までの商業施設等が集積する区間において、バスやタクシー、荷捌きトラックなどの停車により円滑な交通が阻害され、歩道内では障害物が歩行者の通行の妨げとなっていた。
・並行する大町横塚線の整備による交通転換にあわせ、車道を6車線から4車線に減少させ、バス・タクシー・荷捌きスペースを整備し、商店街と連携することで歩行空間の快適性を向上させた。

図 3-11　郡山駅庚坦原線（福島県郡山市）

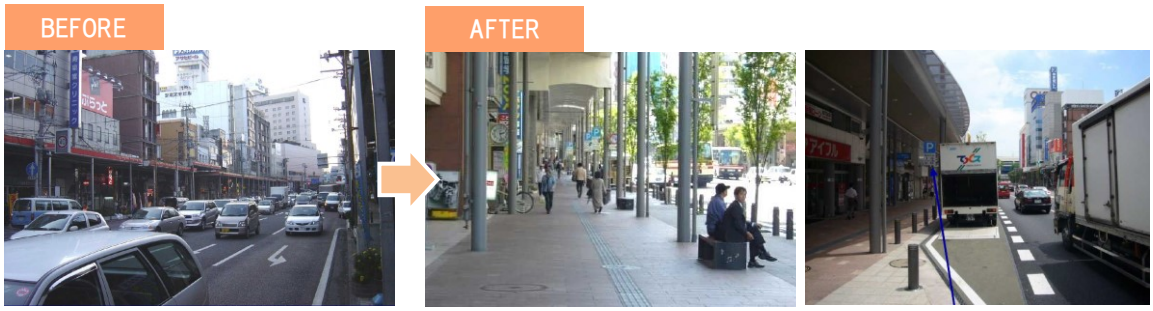


図 3-12　郡山駅庚坦原線の整備前後

※出典：国総研資料第 1029 号より引用

3）観光地エリア

・地方都市などにおける“観光地エリア”では、温泉街や神社、寺院等の観光スポットを中心に、それらを結ぶ道路沿道には土産物店や飲食店、その周辺は観光業の従事者等の住宅が立地しており、エリア内に山林や河川等の自然を有していることが多い。
・道路が果たす機能の例としては、以下がある。

図 3-13　観光地エリアのイメージ

○観光地の道路
　賑わい空間、公共交通の通行空間、自転車の通行空間、都市の顔となるシンボル性、多様なモビリティの通行空間、物流を支える空間
○住宅地の狭隘な道路
　日常生活を支える空間、自転車の通行空間

コラム⑥　観光地における賑わいやシンボル性の道路機能を強化した事例（島根県出雲市）

・出雲市では、平成25年の出雲大社御本殿の「平成の大遷宮」を契機として、出雲大社の門前として相応しい風格と賑わいのある通りに再生するべく、計画策定から道路整備まで島根県、出雲市、地元が一体となって再生に取り組んだ。
・観光バスの自主的な一方通行化に併せ、車道幅員の削減と歩行空間の拡幅を実現し、舗装パターンによる“イメージ狭さく”を用いた車両速度の抑制やストリートファニチャーなど、トータルデザインと沿道のポケットパーク整備を実施した。

図 3-14　神門通り　（島根県出雲市）

図 3-15　神門通りの整備前後
※出典：国総研資料第 1029 号より引用

・このように地域の現状や規模により、対象エリアにおける道路ごとの特徴や、道路が果たしている機能には違いがある。
・この段階で可能な限り的確に道路の機能を把握することが、その後の検討の前提となるため、丁寧な分析が必要である。
・道路が果たす機能は、時間帯や平日・休日によっても異なることから、機能を分析する際には、時間的な変動も含め、その地域における人やモノの流れにも留意することが必要である。地域によっては、季節により道路の果たす機能が異なることもあるため、その場合には、季節的な変動にも留意することが必要である。

（４）強化したい／付加させたい機能の検討

・検討エリアの道路の機能の検討では、道路の機能の現状や、まちづくりの将来ビジョン又は道路の将来像を踏まえ、強化したい機能、あるいは新たに付加させたい機能の検討を行う。
・近年の道路に対する多様なニーズの動向を踏まえると、賑わいの創出、自転車利用、シェアサイクルやシェアカーの駐車スペース、荷捌きスペース、小型モビリティの通行空間、自動運転など、将来的な多様なニーズの増大を見越して、検討対象エリアの道路が今後果たすべき機能を検討することが必要である。
・この際、周辺の環境によっては、多くの人々が集まるのではなく、静穏や、安全にゆっくり散策できる環境が求められることもあることから、地域にとって必要な道路の機能の方向性を的確に判断することが必要である。

コラム⑦　ニーズが高まっている道路の機能事例

■賑わいの場
・人々が安全で快適に通行できるゆとりある歩行者空間／歩車共存道路／バリアフリー空間／滞留・休憩のためのオープンカフェやパークレット／移動型店舗・キッチンカー／まちなか広場／ビュースポットや休憩／情報発信などを担う観光資源化された道路／民地との連携など

■自転車の通行空間
・安全で快適な自転車通行空間／駐車スペースに配慮した自転車通行空間／など

■物流を支える空間
・共同集配に利用可能な荷捌き駐車スペース／物流等の交通の円滑化のための荷捌き駐車スペース／など

■多様なモビリティの通行空間
・特定小型原動機付自転車をはじめとする新たなモビリティの走行空間／シェアサイクルやシェアカーの駐車スペース／周遊観光の利便性向上に資するモビリティ等の走行空間／自動運転バス・タクシー／など

図 3-16　ニーズが高まっている道路の機能のイメージ

※自転車専用通行帯：道路交通法第20条第２項の道路標識により、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された車両通行帯

（５）路線ごとの機能分担の検討

・検討対象エリアで道路が果たしている機能の分析、強化したい／付加させたい機能の検討を踏まえ、路線ごとの機能分担を検討する。例えば、公共交通や物流に関する機能が整備されている目抜き通りで、賑わい空間の創出に取り組む場合、物流に関する機能を目抜き通りから周辺の道路に転換する、といった分担が考えられる。

・この際、目抜き通りのようなメインストリートでの賑わい機能だけに着目するのではなく、物流や公共交通等の街を支えている機能への配慮も必要である。

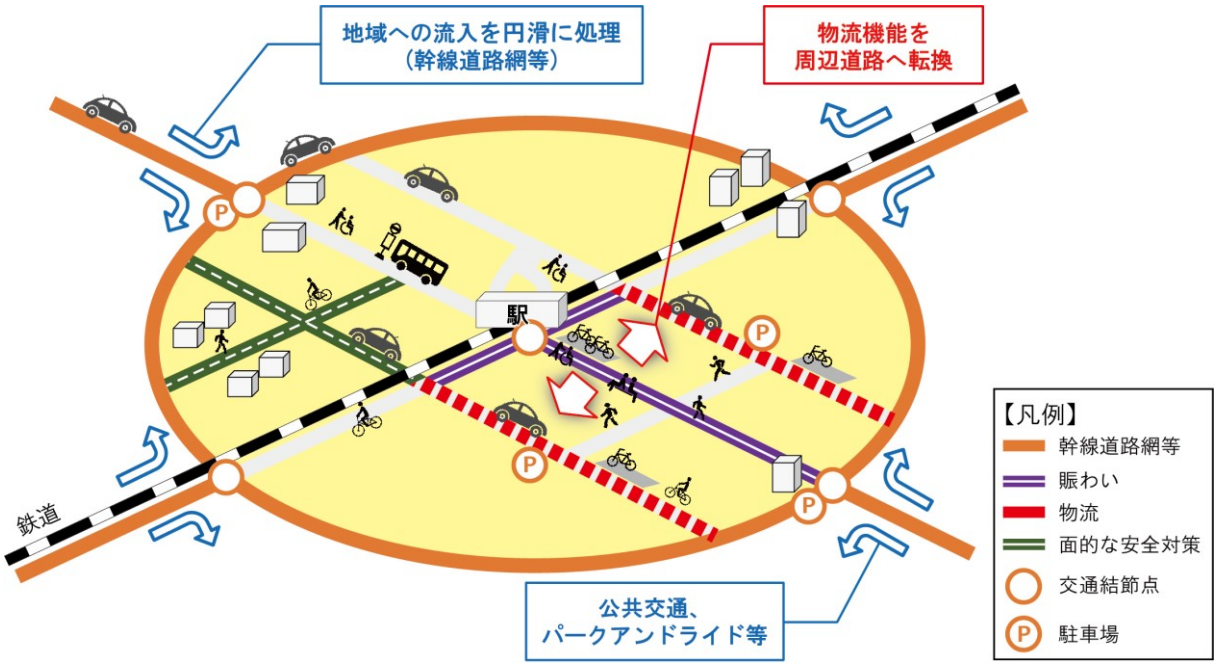


図 3-17　機能分担のイメージ

コラム⑧　周辺道路への機能分担事例（兵庫県姫路市）

・姫路市では、駅前のトランジットモール化を実現するため、大手前通りに流入できない一般車や荷捌き車両を周辺道路（内々環状道路東線・西線）に分担した。

・一般車送迎用として、東西に駅前広場を整備、地下街への荷捌き用として、東側駅前広場に荷捌きスペースを設置した。

■機能分担の概念イメージ／大手前通り・トランジットモール

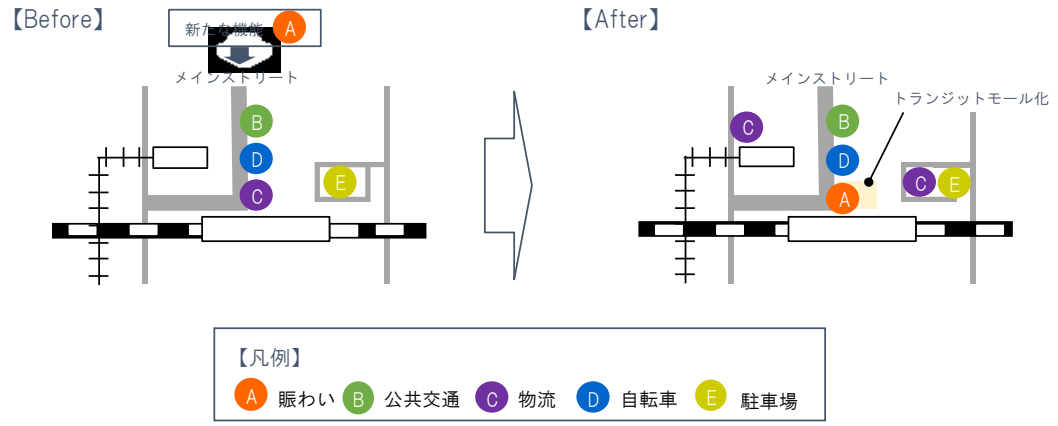


図 3-18　機能分担の概念イメージ

3）路線ごとの機能分担の検討手順

・路線ごとの機能分担の検討手順としては、現状の機能や自動車交通量等の分析を踏まえ、検討対象エリア内において道路の機能を空間特性ごとに整理した上で、配置を検討する手順が有効である。

・機能の空間特性としては主に3つあり、1つ目は、検討対象エリア内における、歩行者や自転車の通行空間、公共交通網、道路のバリアフリー化など、その起終点及び経路を含む「線的」に求められる機能、2つ目は、一定の区域内で実施されるゾーン30プラス等の交通安全対策など、「エリア」として果たすことが求められる機能、3点目は、検討対象エリア内における主要な集客施設や訪問スポット等を中心とした賑わい空間や荷捌きなど、物流、駐車場等、「拠点周辺」に求められる機能である。また、場合によっては、「地下空間」も空間特性として捉えることも考えられる。

・以上の機能を地図上で重ね合わせ、歩道や自転車の通行空間、路肩などの空間的な制約や様々な関係者の意向、強化したい／付加させたい機能を踏まえ、適切で無理のない機能分担を検討することが必要である。

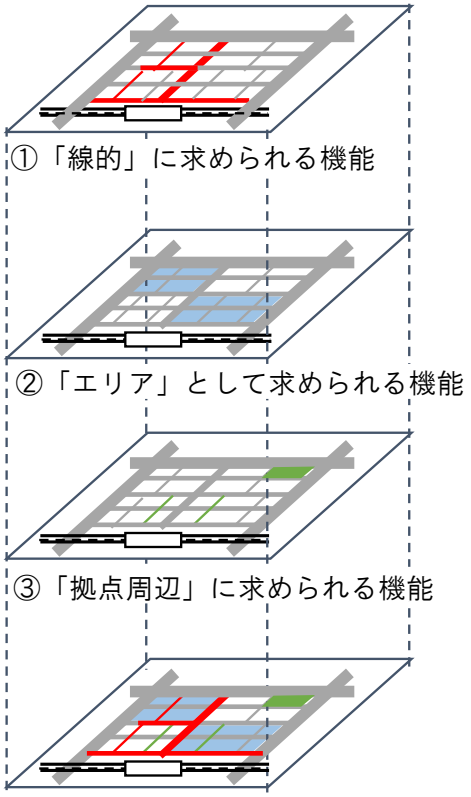


図 3-19　機能の空間特性のイメージ

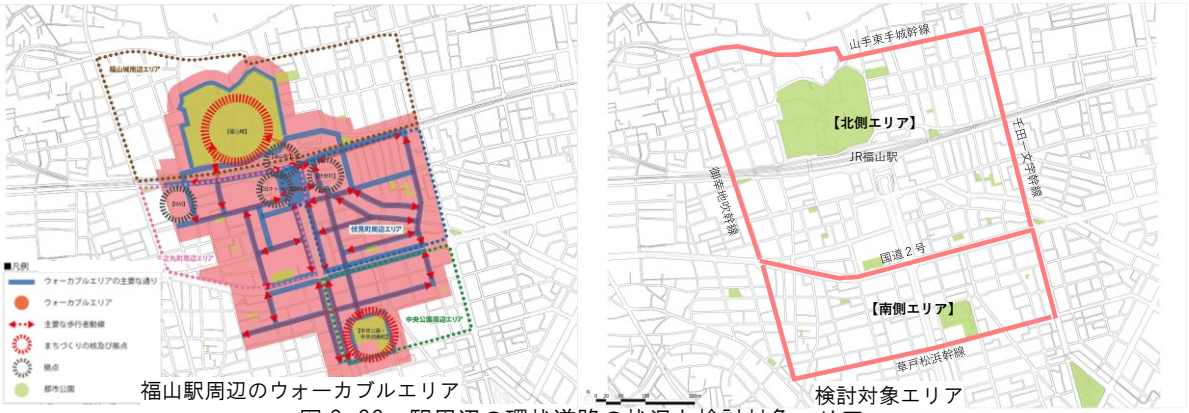
・なお、分担する機能や対象となる路線が多く複雑な場合は、まちづくりの将来ビジョン又は道路の将来像に基づき、配置する機能の優先度を設定した上で、優先度に基づき検討することが有効である。

・この際、空間的な制約が課題となる場合は、例えば、当該路線の同一空間において、時間を分けて機能を分担する方法や、歩道や路肩、車道の一部などを組み合わせた一体的な空間の利用方法、民地との連携により機能分担する方法など、空間を柔軟に捉えることが有効である（詳細は「４．多様なニーズに応える道路の柔軟な使い方」を参照）。

コラム⑨　路線ごとの機能分担例（広島県福山市）

■検討対象エリアの設定

・福山市では、ウォーカブルエリアを対象として検討を行う際、交通の影響を受けると想定される外周道路で囲まれた範囲（JR福山駅を含む北側エリア）を検討対象エリアとして設定し、エリア内の道路が果たしている役割の分析方法や、路線ごとの将来の機能分担の方法などについて検討が行われている。



福山駅周辺のウォーカブルエリア　　検討対象エリア

図 3-20　駅周辺の環状道路の状況と検討対象エリア

■現状の道路機能の分析

・道路が果たしている機能の分析にあたり、エリア内の交通ネットワークに対して、道路構造や規制速度、交通量、交通容量、交通流動、交通規制などの実態調査が行われた。

・さらに、放射軸については、路線ごとの機能分担によって、自動車交通量が増加した場合に、交通処理が可能であるかを混雑度の調査による検証が行われた。

■路線ごとの機能分担の検討

・検討対象エリア内の道路の機能分担の考え方として、図3-21のように、路線ごとにリンク（通行）機能とプレイス（滞在）機能のレベルによる評価方法が検討されている。

・現状の道路機能の評価については、道路の種別や歩道の有無、歩道の幅員、ほこみち制度等による道路占用の有無、車両の通行規制の有無などに基づいて行うことが検討されている。

・将来の道路の機能分担については、確保するべき機能や付加するべき機能に応じて、路線ごとの将来のレベルを設定する方法が検討されている。

リンク（通行）レベル	道路の種別	歩道の有無
4	外周道路及び放射軸（現状及び将来）	歩道有り
3		歩道無し
2	上記以外の道路	歩道有り
1		歩道無し

プレイス（滞在）レベル	歩行空間の幅と車両の通行規制
3	歩道がある道路の場合、片側もしくは両側に５ｍを超える幅員の歩道が確保されていること。 歩道がない道路の場合、常時、車両の通行が規制されていること。（自転車を除く）
2	歩道がない道路で、特定の時間帯において、車両の通行が規制されていること。（自転車を除く）
1	上記以外の道路

図 3-21　道路の機能分担の考え方

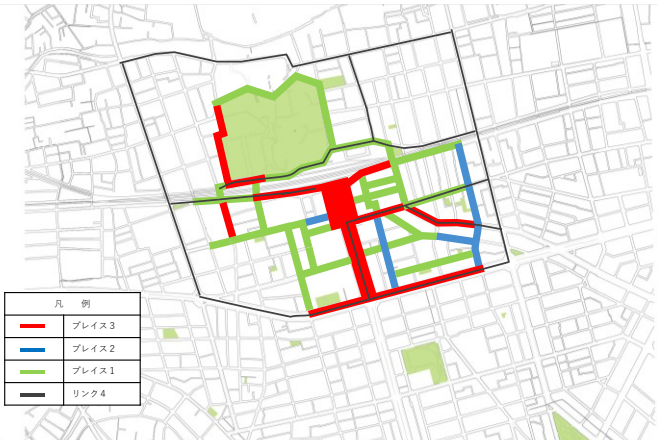


図 3-22　現在の道路の機能分担の状況

コラム⑩　海外での機能分担の取組み事例（フランスマルセイユ市・スペインバルセロナ市）

■マルセイユ市（フランス）

マルセイユ市では、環状道路の整備により中心市街地の通過交通量が削減されることを契機として、中心市街地への観光客数の増加などを目的に、道路空間の再構築・歩行者空間化を進めた（2021年完成）。　※マルセイユ市：人口87万人、面積240㎢

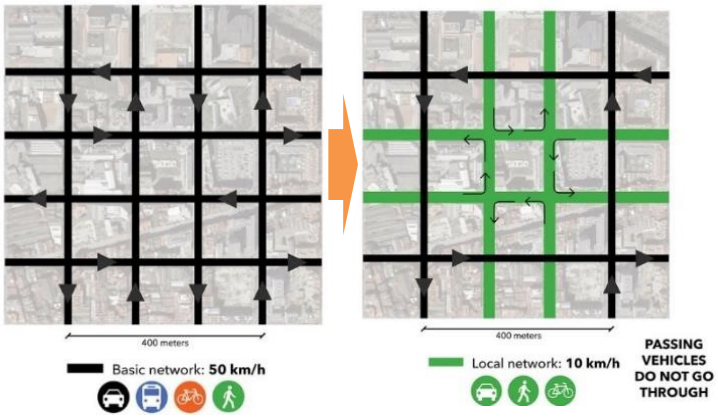
ラ・カヌビエール大通り

ボーヴォ通り

図3-23　中心市街地の道路空間の再構築イメージ（2019～2021年完成予定）
出典：マルセイユ市資料から作成

■バルセロナ市（スペイン）

バルセロナ市では、住宅の老朽化や人口と自動車交通の増加による都市環境の悪化に対処するため、段階的に自動車交通を排除しながら、歩行者を優先し、住民の生活の質の向上を目指す街区の指定（スーパーブロック）を1993年に導入した。それ以降、スーパーブロック地区を順次拡大している。　※バルセロナ市：人口160万人、面積101㎢



サント・アントニ地区

ポブレノウ地区

【スーパーブロックの仕組み】
・範囲は9つのブロックからなるグリッド（約400m×400m）が基本
・自動車はスーパーブロックの外側を通行
・スーパーブロック内の道路は地域交通のみが通行可能
・一方通行システムを採用し、他のスーパーブロックへの通り抜けは不可能

図3-24　スーパーブロックのイメージ
出典：バルセロナ市資料から作成/公共計画研究所撮影（写真）

4 多様なニーズに応える道路の柔軟な使い方

・道路の柔軟な使い方とは、求められる様々なニーズに対して、既存道路の利活用の工夫や道路の構築・再編等を駆使して、道路の必要な機能を発揮させる方策である。その方策を実行することにより、地域の活性化やエリア価値の向上などにつながることが期待され、地域のまちづくりを支える手段となる可能性がある。
・具体的には、第３章における検討対象エリアの設定の考え方、検討対象エリア内での路線ごとの機能分担の検討結果に基づいて、検討する路線の道路構造や横断面構成要素などの既存の条件を踏まえ、更なる道路の再編の必要性を判断しつつ、必要な機能ごとのスペースの割り当てについて検討を行うものである。
・道路の柔軟な使い方の検討にあたっては、道路交通への影響の有無により、交通シミュレーションの実施等の検討プロセスや合意形成、周辺道路へ及ぼす影響の範囲が大きく異なってくる。
・このため、本章では、車道の幅員構成の変更の有無に着目して、道路の柔軟な使い方を「既存道路の車道の幅員構成を変えない使い方」と「車道の幅員構成や道路構造を変える使い方」に大別し、さらに、同一路線や同一箇所で複数のニーズが重なった場合の対応として、「時間帯別に道路機能を変化させる使い方」も加え、3種類に分類し、それぞれの場合の検討のポイントなどを解説する。
・使い方の種類を問わず参考になる内容として、様々な機能を有する路肩の活用方法や、沿道民地等と連携する際の手続き上の留意事項、道路上に設置する各種施設の様々な工夫などについても解説する。
・なお、道路の柔軟な使い方の現場への適用にあたっては、地域によって課題や目標とするまちづくりの将来ビジョンや道路の将来像が異なり、効果が得られる施策にも違いが出てくることから、他の成功事例を参考にしつつも、単にそれを模倣するのではなく、構想・計画段階から地方公共団体のまちづくり・都市計画担当部局等の関係者と連携しながら、道路管理者が主体的にマネジメントを行い、地域の実情に即して有効な取組み内容を検討することが必要である。
・また、３．における検討エリアの設定の考え方、検討対象エリア内での路線ごとの機能分担の検討や、本章の路線ごとに多様なニーズに応える道路の柔軟な使い方の検討など、段階的に検討を行うことが重要であるが、実施体制の構築や合意形成などに時間を要して事業が進められない場合も想定される。そういった場合には、可能な範囲でイベントや社会実験などを実施することで、限定的な取組みであっても、今後の長期的な地域のまちづくりに向けたきっかけとなることが期待できる。
・多様なニーズに応える道路の実現に向けては、唯一の正解があるわけではないため、本章を参考に取組みつつ、関係者と連携しながら具体的な工夫や解決策を検討することが重要である。

（１）道路の柔軟な使い方に関する基本的な考え方

・道路の柔軟な使い方については、車道の幅員構成の変更や時間帯別の道路機能の変更の有無、交通影響の検証の有無などによって分類された３種類の使い方から検討路線として望ましいものを選定する。
・なお、車道の幅員構成や道路構造を変える使い方を選定する際には、車線数の減少などの道路再編が伴うため、都市計画の変更手続き（当該道路に関する都市計画が定められている場合）、再編に関する設計や工事、関係機関との協議も必要となる場合もある。

１）道路の柔軟な使い方の内容

①車道の幅員構成を変えない使い方

車道の幅員構成を変えない使い方とは、道路に求められる機能を割り当てる際に、既存道路の車道の幅員構成を変えることなく、歩道や路肩等を活用して、必要な機能ごとにスペースを割り当てる使い方である。自動車交通への影響が発生しないため、原則、車両交通への影響を検証する必要はない。
なお、路肩は歩車分離されている道路とされていない道路で求められる機能や役割が異なるため、共通する内容は「路肩」と記載するが、本章ではいずれか一方に該当する内容も含まれるため、歩車分離の状況が分かるように表記して、それぞれ使い分けを行う。

［代表的な取組み例］

・既存歩道内での賑わい創出（ほこみち）
・既存路肩等での賑わい創出（パークレット）
・既存車道部内（歩車分離されていない商店街など）での賑わい創出
・既存車道部内での自転車通行空間の確保（矢羽根型路面表示など）
・車道部の部分的拡幅（荷捌き、駐車スペース、バス等の乗降スペースの設置）

②車道の幅員構成や道路構造を変える使い方

車道の幅員構成や道路構造を変える使い方とは、道路に求められる機能を割り当てる際に、既存道路の車道の幅員構成や道路構造を変えた上で、必要な機能ごとにスペースを割り当てる使い方（道路を新たに整備する場合も、こちらの使い方に該当）である。
なお、自動車交通への影響が発生するため、周辺道路も含めた車両交通への影響を検証することが必要であるほか、当該道路に関する都市計画が定められている場合には、当該道路だけでなく周辺の都市計画道路への影響も検証しつつ、都市計画を変更することが必要となる場合もある。ただし、現状、広幅員の車道を狭める場合等において、周辺の都市計画道路への影響がないと考えられる場合には、都市計画の変更は、必ずしも必要ではない。

［代表的な取組み例］

・歩道の拡幅（歩道内での賑わい創出（ほこみち、オープンカフェ、テラス型バス乗降スペースの設置））
・自転車等の通行空間の確保（自転車や新たなモビリティ等の通行空間確保）
・歩車分離されていない道路の歩行者空間の拡幅（路肩の拡幅）
・歩車共存道路への再編
・歩行者専用化への再編

③時間帯別に道路機能を変化させる使い方

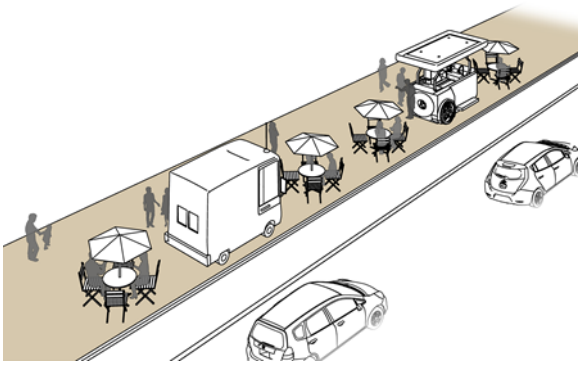
時間帯別に道路機能を変化させる使い方とは、同一空間で複数のニーズへの対応や、沿道特性により時間帯ごとに利用方法が変化する場合への対応などのため、時間帯に応じて道路機能を変化させる使い方である。
なお、使い方①と②のいずれの場合も③を併用することは可能である。

表4-1　道路の柔軟な使い方の内容

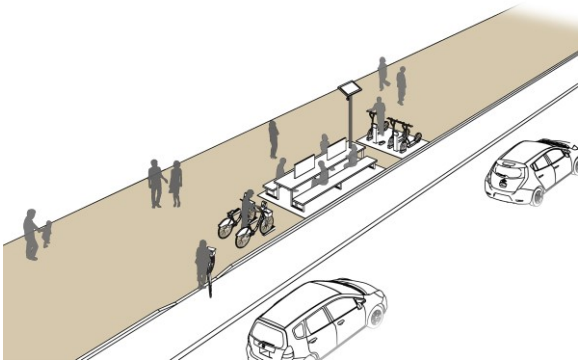
道路の柔軟な使い方	代表的な取組例	車両交通への影響検証
①車道の幅員構成を変えない使い方（自動車交通への影響無し）	• 既存歩道内での賑わい創出(ほこみち) • 既存路肩等での賑わい創出(パークレット) • 既存車道部内(歩車分離されていない商店街など)での賑わい創出 • 既存車道部内での自転車通行空間の確保(矢羽根型路面表示など) • 車道部の部分的拡幅 →荷捌き、駐車スペースの設置 →バス等の乗降スペースの設置	不要
②車道の幅員構成や道路構造を変える使い方	• 歩道の拡幅(車線数減、一方通行化) →歩道内での賑わい創出(ほこみち) →オープンカフェ、テラス型バス乗降スペースの設置 • 自転車等の通行空間の確保 • 歩車分離されていない道路の歩行者 • 空間の拡幅(路肩の拡幅) • 歩車共存道路への再編 • 歩行者専用化への再編	必要
③時間帯別に道路機能を変化させる使い方	使い方①と②の検討を経て、それぞれの使い方において同一区間、同一箇所で複数の取組が必要となった場合には、③を検討	

・道路を柔軟に使う取組みのうち、参考までに歩道の活用イメージを下図に示す。

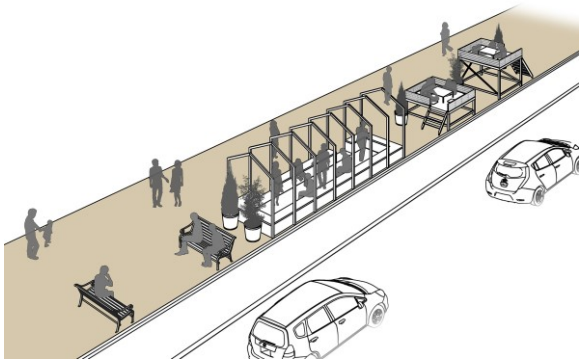
◇オープンカフェ



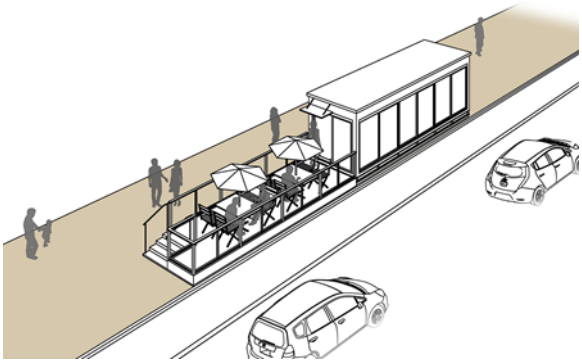
◇次世代モビリティポート



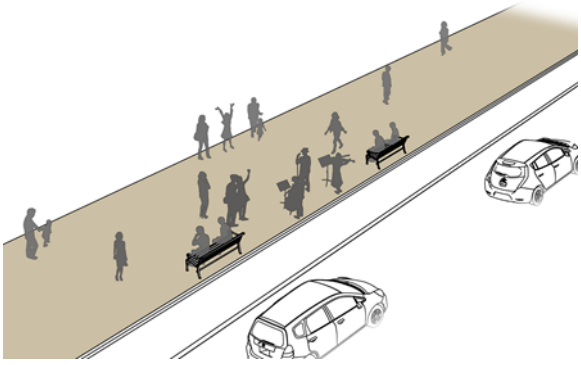
◇ベンチ



◇食事施設・購買施設



◇イベント



◇デジタルサイネージ

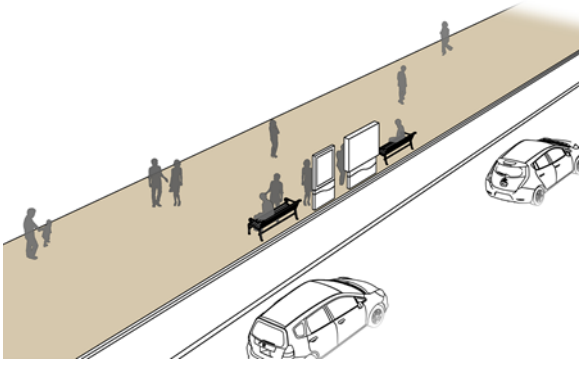


図4-1　歩道の柔軟な活用イメージ

2）道路の柔軟な使い方を検討する際の検討プロセス

・3.における路線ごとの機能分担の結果を受けて、路線ごとの柔軟な使い方を検討する。
・基本的には、図4-2の検討フローによって検討を行う。
・手順Ａとして、機能を割り当てる路線に対して、道路構造や道路横断面の構成要素等の既存の条件を整理する。
・手順Ｂとして、分担された機能に応えるために道路に求められる条件を整理する。道路に求められる条件とは、例えば、歩道上での賑わい創出を実施する際に必要となる歩道の幅員や延長、電源などの賑わい創出に必要な設備など、実現に向けて必要な整備内容である。
・手順Ｃとして、手順Ａ及びＢにより、車道の幅員構成の変更の有無によって、道路の柔軟な使い方を選定する。（①車道の幅員構成を変えない使い方、又は②車道の幅員構成や道路構造を変える使い方を選定）
・なお、①又は②いずれの場合も警察との協議が必要となるが、既存道路の車道の幅員構成の変更が伴う場合には、車両交通への影響を検証することが必要であり、当該道路に関する都市計画が定められている場合には、当該道路だけでなく周辺の都市計画道路への影響も検証し、影響がある場合には、都市計画を変更することが必要である。
・①又は②の検討を経て、それぞれの使い方において同一区間、同一箇所で複数の取組みが必要となった場合には、③時間帯別に道路機能を変化させる使い方を検討する。

図4-2　道路の柔軟な使い方を検討する際の検討フロー

（２）車道の幅員構成を変えない使い方

１）内容

・車道の幅員構成を変えない使い方とは、道路に求められる機能を割り当てる際に、既存道路の車道の幅員構成を変えることなく、歩道や路肩等を活用して、必要な機能ごとにスペースを割り当てる使い方である。
・限られた道路総幅員の中で、既存の自動車や歩行者等の交通機能の妨げにならないことを前提に、求められる機能が可能な限り確保できるように、既存の幅員構成に基づいて機能を分担する。
・現状の車道幅員構成の変更が伴わないため、基本的には車両交通への影響の検証は不要であるが、道路の利活用について、地方公共団体のまちづくり・都市計画担当部局（まちづくりの将来ビジョンや都市計画との整合性など)、警察（交通規制など）や地元（維持管理、運営面など）と調整することが必要である。

２）適用路線例

・適用路線の例として、以下のような路線が挙げられる。
  ・既存道路において、歩道や路肩などの幅員に一定の余裕があり、賑わい創出のために歩道を活用したほこみちや、路肩を活用したパークレットなどが求められる路線。
  ・歩車分離されていない商店街などの活性化のために、一定時間帯の車両通行止めなどと併せて賑わい創出が求められる路線。
  ・自転車の通行空間が明確でないため、自転車の通行位置を示し、自動車に自転車が車道内で混在することを注意喚起するための矢羽根型路面表示や、自転車のピクトグラムを既存の路肩や停車帯内、車道左側部の車線内への設置が求められる路線。
  ・既存道路に荷捌きスペースや乗降スペースが設置されておらず、荷捌き車両の駐停車やバス・タクシーの乗降によって後続車等の交通に影響を及ぼしており、車道や停車帯、路肩を部分的に拡幅して、荷捌き車両の駐停車スペースやバス・タクシーなどの乗降スペースの設置が求められる路線。
  ・道路の魅力向上のために、民地と連携して歩道上へのオープンカフェの設置やイベントの実施などが求められる路線。

３）検討のポイント

① 既存歩道において検討する場合

・賑わい創出のために既存の歩道上に滞留空間を設置する場合には、通行に必要な有効幅員やバリアフリーに配慮するなど安全で快適な歩行空間を確保することが大前提である。
・現状の歩道幅員では歩行者交通量に応じた十分な歩道幅員を確保できない場合には、沿道の公開空地などと連携することも有効である。
・賑わい創出にあたり、検討箇所において主にグループでの利用が多いのか、個人での利用が多いのか、また子供の利用が想定されるのかなどの利用形態や、想定される滞留時間に応じて、テーブルやベンチ、植栽などニーズに相応しい施設を選定することが重要である。また、必要な空間が確保できる場合には「ほこみち」指定を積極的に検討する。(「ほこみち」の詳細については「６．多様なニーズに応えるための有用な個別施策」を参照)

・道路の魅力向上のために、民地との一体的な連携を検討し、沿道施設の再整備や利活用、リノベーションを並行して検討することも有効である。
・普通自転車歩道通行可の交通規制が行われている歩道のうち、歩道幅員が狭く自転車と歩行者の交錯等が懸念される区間については、警察と調整して、当該規制の見直しと併せて、車道部を含めた自転車通行空間の確保について検討することが重要である。

② 既存車道部において検討する場合

・ここでの車道部とは、道路の横断面の構成要素として、車道（車線及び停車帯）に路肩を含めた道路の部分を指す。
・既存の路肩や停車帯を活用して駐停車スペースや乗降スペースなど新たな機能を導入する場合には、設置検討箇所の現在の使用状況や使用頻度を把握し、新たに駐停車などのためのスペースを確保・設置しても現状及び将来の使用状況に支障がないか確認することが必要である。
・荷捌き車両の駐停車スペースやバス・タクシーなどの乗降スペースを設置するために、車道や停車帯、路肩を部分的に拡幅して歩道幅員を減少させる場合には、想定される歩行者交通量に対して必要な幅員が確保されているか確認することが必要である。
・バス乗降場やタクシー乗降場を設置する場合には、歩道上でのバス待ちやタクシー待ちが想定されるため、歩行者のための通行空間とは別に滞留空間を確保し、歩行者との交錯を回避することが必要である。
・乗降場などの駐停車スペースの確保にあたっては、地方公共団体のまちづくり・都市計画担当部局、警察や交通事業者、地元と協議しながら設置場所や形状を検討することが必要である。
・なお、乗降場などの駐停車スペースを確保するための車道部の部分的な拡幅については、既存の路肩や停車帯を活用することが想定されることから、車線を通行する自動車交通への影響が少ないため、車道の幅員構成を変えない使い方として扱うことが可能である。
・ただし、既存道路の条件等から駐停車として必要なスペースが十分に確保できず、駐停車車両が車線内にはみ出すなど自動車交通への影響が想定される場合には、交通シミュレーションなどを行い、影響を検証することが必要である。
・既存の路肩や停車帯を活用して自転車通行空間等(新たなモビリティ含む)を新たに確保する場合においても、自動車の円滑な走行空間や歩行者の安全で快適な歩行空間を確保することが必要である。
・自動車の交通量や走行速度、周辺の自転車通行空間ネットワークの状況等に応じて、自転車道、自転車専用通行帯及び車道混在（自転車と自動車を車道で混在）のどの整備パターンが最適か検討することが必要である。特に、車道混在の整備パターンを適用する場合には、路肩に十分な幅を確保することが望ましい。
・歩道幅員が狭い道路において、賑わい創出のための休憩・滞留空間を確保する場合には、既存の路肩や停車帯を活用したパークレットが期待される。
・パークレットは、低未利用の路肩や停車帯等を利用できることが望ましく、滞留空間として設置するだけではなく、自動車の路上駐車の抑制や速度抑制を促す効果もあることを踏まえて、設置位置を検討することが望ましい。（詳細は「６．多様なニーズに応えるための有用な個別施策」を参照）

・歩車分離されていない商店街などにおいて、地域活性化のための賑わい創出を行う場合には、車両の通行止めなどによる歩行者の安全対策も併せて検討することが必要である。

コラム⑪　歩行者交通量に対する必要な歩道幅員の確認指標の事例

■事例①

・荷捌き車両の駐停車スペースやバス・タクシーなどの乗降スペースを設置するために、歩道幅員を減少させる場合には、想定される歩行者交通量に対して必要な幅員が確保されているか確認することが必要である。
・例えば、道路構造令第10条の2第2項（自転車歩行者道）に「自転車歩行者道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあっては四メートル以上、その他の道路にあっては三メートル以上とするものとする。」や、第11条第3項（歩道）に「歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあっては三・五メートル以上、その他の道路にあって二メートル以上とするものとする。」と歩行者の交通量による幅員の考え方が提示されている。この際の歩行者の「交通量の多い」場合とは、各道路の交通の状況を総合的に勘案して個別の道路管理者が判断するものであるが、500～600人/日以上を目安とされており、歩道幅員を減少させる際の妥当性確認の目安に用いるとよい。

出典：「道路構造令の改正の概要等について」 平成13年6月13日国土交通省道路局事務連絡

■事例②

・大規模開発地区関連交通計画マニュアル（平成26年6月）/国土交通省都市局都市計画課には、歩行者交通量と歩道幅員によるサービス水準が定められている。本マニュアルは、大規模な都市開発計画に伴って開発地区内や周辺の歩行者交通量を予測し、歩道への影響として、交通量と歩道幅員との関係を分析する際に算定されるものである。
・上記の本マニュアルの主旨を十分に理解の上、歩道幅員を減少させる際の残幅員の妥当性確認の目安に以下のサービス水準の考え方を用いるとよい。

■サービス水準の考え方

- 大規模開発地区は、都市内における交通施設整備の良好な事例となることが相応しいため、高水準のサービスを行うよう充分な幅員とすること。歩行者流量によるサービス水準は次のようであり、水準Aを目指すこと。

A	自由歩行	～ 27人／m・分
B	やや制約	27～ 51
C	やや困難	51～ 71
D	困難	71～ 87
E	ほとんど不可能	87～100

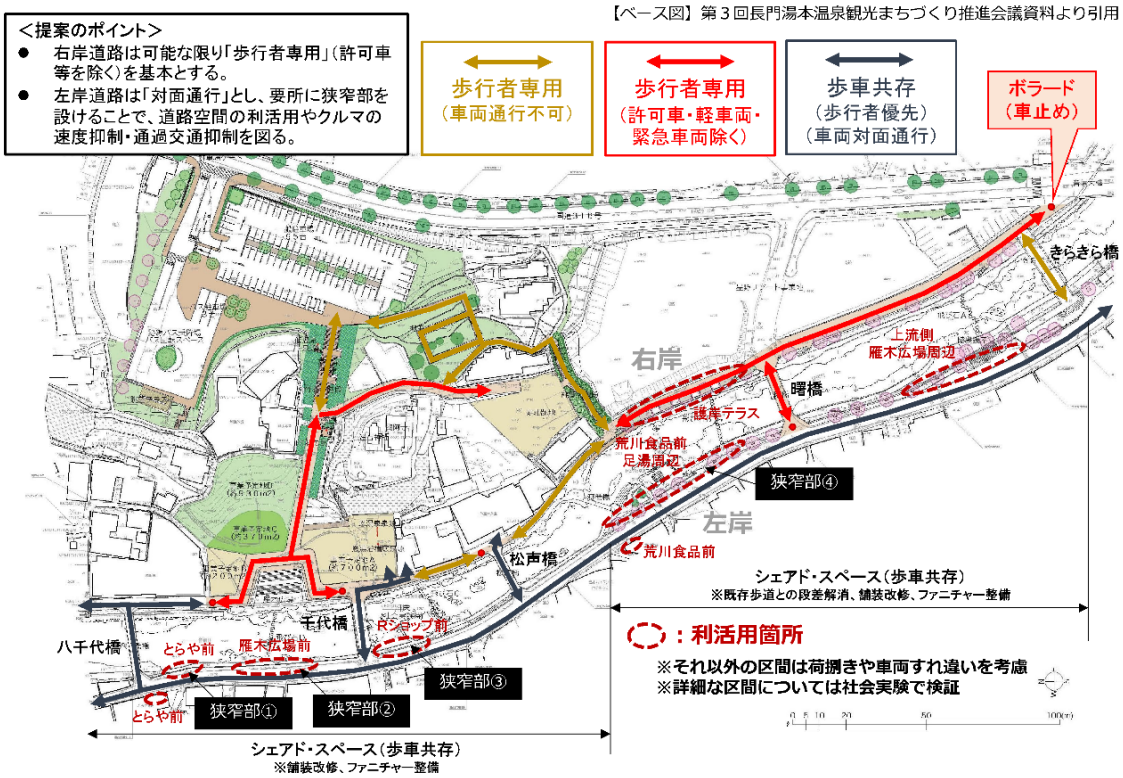
出典：大規模開発地区関連交通計画マニュアル（平成26年6月）/国土交通省都市局都市計画課p42

コラム⑫　歩車分離されていない道路での路肩の活用事例（山口県長門市）

・長門湯元温泉では、地域の軸となる音信川沿いの道路について、社会実験を通じた段階的検証と合意形成により、左岸道路は対面交通を維持しつつ、自動車の速度を抑制してそぞろ歩きができる歩車共存道路へ、右岸道路は歩行者専用化された。
・車道の道路構造は変えずに、白線の位置を変更することで、歩行者空間の再編が実施された。
・車両の速度抑制のため、狭さく部を設けるとともに、歩行者の安全性を確保するため、物理的デバイスとして鉄製で重量のあるプランターが設置された。

図 4-3　狭さく部の路肩空間の活用状況

・通過交通や公衆浴場への来場者を隣接する路線や公共駐車場へ適正に誘導し、温泉街全体として車の交通量を軽減させるとともに、路上駐車の禁止が徹底された。



現状　　社会実験時の様子

図 4-4　長門湯本温泉観光まちづくり整備状況

出典：長門湯本温泉観光まちづくり推進会議配布資料

（3）車道の幅員構成や道路構造を変える使い方

1）内容

・車道の幅員構成や道路構造を変える使い方とは、道路に求められる機能を割り当てる際に、既存道路の車道の幅員構成や道路構造を変えた上で、必要な機能ごとにスペースを割り当てる使い方である。
・限られた道路総幅員の中で、車線数の減少などによって新たな空間を生み出し、求められる機能が可能な限り確保できるように、道路横断面の構成要素の再編を行うことで機能を分担する。
・既存道路の再編ではなく、道路を新設する場合には、この使い方の内容を参考にする。
・現在の幅員構成や道路構造の変更が伴うため、車両交通への影響検証が必要であり、再編の考え方や道路の利活用について、地方公共団体のまちづくり・都市計画担当部局（まちづくりの将来ビジョンや都市計画との整合性など)、警察(交通規制など)や地元(維持管理、運営面など)と調整することが必要である。
・車両交通への影響検証では、交通量調査の実施や交通容量の確認、交差点需要率の算定、ミクロシミュレーションの実施、社会実験の実施など、道路再編や道路の利活用の内容に応じて、検証方法を選択することが必要である。
・再編の対象となる道路に関する都市計画が定められている場合には、当該道路だけでなく周辺の都市計画道路への影響も検証し、影響がある場合には、都市計画を変更することが必要である。
・また、再編対象の道路に関する都市計画が定められていない場合や、道路を新設する場合にも、地元との合意形成の円滑化や整備の実効性を確保する観点から、新たに当該道路に関する都市計画を定めることも考えられる。

2）適用路線例

・適用路線の例として、以下のような路線が挙げられる。
  ・歩道上での賑わい創出など（ほこみちやオープンカフェ・テラス型バス乗降スペースの設置など）が求められる路線において、十分な歩道幅員が確保できない場合に、車線数の減少などによって車道の幅員構成や道路構造の変更が可能な路線。
  ・自転車や新たなモビリティなどの通行空間の確保が求められる路線において、新たに通行空間を確保する必要がある場合や、歩車共存道路化や歩行者専用化など車道の幅員構成や道路構造の大規模な再編が求められる路線。
  ・歩車分離されていない道路での自動車の速度抑制や賑わい創出が求められる路線において、車線数の減少などによって路肩の拡幅が可能な路線。

3）検討のポイント

① 共通

・既存道路の再編を通じて、道路に求められる様々な機能を割り当てるだけでなく、本取組みによって地域の活性化やエリア価値の向上、道路空間の持続的な利活用や維持管理などを実現することを念頭に置いて検討する。
・検討対象である道路単体だけではなく、前後区間との連続性や、交差点部の形状や交差点における交通処理への影響などを踏まえて検討することが重要である。
・車線数を減少させて歩行者通行空間の拡幅や賑わい空間の確保を検討する際など、自動車交通容量の低下を伴う道路再編を行う場合には、単路部や交差点部において交通処理が可能かを検証することが必要である。

・空間的な制約などから必要な道路の機能が確保できない場合には、周辺道路との適切な機能分担を再検討し、検討対象の道路が受け持つ機能について見直すことが必要である。
・道路の再編を検討するにあたっては、既存の道路附属物(大型の道路標識など)や道路占用物件（地上機器、地下鉄出入口や換気口など）で移設が容易でない施設を早い段階で的確に把握することが必要である。

② 歩道の拡幅を検討する場合
（歩車分離されていない道路での路肩（歩行者空間）の拡幅を含む）

・賑わい創出のために歩道上に滞留空間を設置する場合には、通行に必要な有効幅員確保やバリアフリーに配慮するなど、安全で快適な歩行空間を確保することが大前提である。
・現状の歩道幅員では歩行者交通量に応じた十分な歩道幅員を確保できない場合には、沿道の民間敷地（公開空地）などと連携することも有効である。
・歩車分離されていない道路において、賑わい創出のために路肩を拡幅して滞留空間を設置する場合には、自動車の速度抑制や通過交通量の抑制による歩行者の安全対策を併せて検討することが必要である。
・賑わい創出にあたり、検討箇所において主にグループでの利用が多いのか、個人での利用が多いのか、また子供の利用が想定されるのかなどの利用形態や、想定される滞留時間に応じて、テーブルやベンチ、植栽などニーズに相応しい施設を選定することが重要である。また、必要な空間が確保できる場合には「ほこみち」指定を積極的に検討する。(「ほこみち」の詳細については「６．多様なニーズに応えるための有用な個別施策」を参照)
・道路の魅力向上のために、民地との一体的な連携を検討し、沿道施設の再整備や利活用、リノベーションを並行して検討することも有効である。

③ 自転車通行空間の確保を検討する場合

・自転車ネットワーク計画路線へ位置づけられている路線については、計画上の整備形態や安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインに基づいて、自転車通行空間の確保を検討する。
・自転車ネットワーク計画路線以外の路線についても、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインに基づき、自動車の交通量や走行速度、周辺の自転車ネットワークの状況等に応じて、自転車道、自転車専用通行帯及び車道混在（自転車と自動車が車道で混在）のどの整備パターンが最適か検討する。特に、車道混在の整備パターンを適用する場合には、路肩に十分な幅を確保することが望ましい。
・自転車通行空間を新たに確保する場合には、自動車の快適な走行空間や歩行者の安全で快適な歩行空間を確保することが必要である。
・自転車通行空間が適切に利用されるように、道路標識及び道路標示に加えて、通行ルール等を周知するための看板や路面表示の設置について検討することが必要である。
・駐停車需要が多い路線において、自転車通行空間を確保することで、駐停車ができなくなる場合には、並行する路線や交差する路線又は路外において、駐停車スペースを確保できないか検討することが必要である。駐停車のニーズに応えられない場合は、周辺道路との適切な機能分担を再検討し、当該道路が受け持つ機能について見直すことが必要である。

④ 歩車共存道路化を検討する場合

・歩行者と自動車を共存させる方法には、歩行者・自転車・自動車の通行空間が物理的に分離されていない歩車共存道路と、通行空間が縁石等により物理的に分離されているコミュニティ道路がある。ここでは、両者を合わせて歩車共存道路等と表記する。
・歩車共存道路等は、歩行者・自転車・自動車は基本的に同一空間を共有しながら、共存的に利用するが、あくまで歩行者・自転車の通行を重視した道路であり、自動車の走行速度を抑制するための構造等を検討することが必要である。
・歩車共存道路等は、住民の日常的な生活のための道路であり、歩行者に対するサービスを優先し、自動車のサービスを限定する道路であることに留意して検討する。
・歩車共存道路等において、通過交通の進入や自動車の走行速度の上昇、交通事故の発生などが懸念される場合は、歩行者の安全性・快適性を考慮して、通過交通量の抑制や自動車の速度抑制が期待されるハンプや狭さく、シケインの設置を検討する。
・狭さくやシケイン等を設置する場合、部分的に広がった歩行者空間にベンチ等を設置することにより、滞留のための機能を充実させることも考えられる。
・歩車共存道路等を導入する場合には、路線バスや緊急車両、ごみ収集車、高齢者・障がい者用搬送車両等、沿道住民の利便性や安全安心のために通行する車両に対し、支障にならないように予め配慮することが必要である。
・また、沿道施設の立地状況や建物の建ち並びの密度等を考慮し、沿道の車両出入りや、騒音振動等の沿道への影響に十分に配慮することが必要である。
・商業地区においては、店舗への荷捌き車両などを十分に把握し、必要に応じて、荷捌きスペースの設置を検討することが必要である。
・住居地区や商業地区等の住民の生活に深くかかわる道路であるため、自動車の速度抑制の程度や景観、沿道への車両の乗り入れなど、道路利用者の意向に十分な配慮が必要である。

⑤ 歩行者専用化を検討する場合

・歩行者専用化には、道路管理者が指定する道路法上の歩行者専用道路とする手法と、既存道路に対して歩行者用道路の交通規制（都道府県公安委員会が道路標識等を設置して行う交通規制）を行う手法がある。
・歩行者専用化にあたっては、表4-2に示す法的位置づけと交通規制の考え方やそれぞれのメリットとデメリットなどを理解の上、地域特性や沿道住民や事業者の生活利便性への影響などを考慮して、望ましい歩行者専用化の手法を検討することが必要である。
・沿道住民や事業者への配慮事項として、沿道事業所の業務関係車両や緊急車両、自転車、引っ越しなどの急な要因による車両などの通行が考えられる。
・歩行者専用化は単一の路線で検討するのではなく、対象地域全体の自動車ネットワークや歩行者ネットワークの構成の中で、交通需要特性や周辺土地利用等に基づいて、位置付けることが必要である。

・歩行者専用化する道路の利用形態としては、大別して通勤・通学、買い物等の日常交通と、散策・ハイキング等のレクリエーション交通に分けることができる。そのため、整備すべき場所としては、公共交通機関との結節点への経路、中心商業地区の内部、観光地、景勝地等で、特に多くの歩行者の交通が期待される場所等が該当する。
・都市部においては、歩行者専用化する道路は防災避難経路としての機能も期待されることに留意する。
・歩行者専用化する道路の構造は、緊急自動車を通す必要がある場合は、自動車の通行を考慮した構造が必要である。
・なお、当該道路に関する都市計画が定められている場合には、歩行者専用化によって都市計画上の道路の種別が異なることとなり、都市計画の変更が必要となる可能性があることに留意が必要である。
・歩行者専用化にあたっては、住民への周知方法、規制方法、道路構造物、交通影響など、検討すべき項目が多数存在することを前提に検討する。

表 4-2　歩行者専用化に関する法的位置づけ及び交通規制等の比較

	ケース1	ケース2
道路法	道路法上の歩行者専用道路の指定あり （歩行者のみの一般交通の用に供する独立して設けられる道路）	道路法上の歩行者専用道路の指定なし （歩車分離されている道路や歩車共存道路）
道路交通法	都道府県公安委員会による歩行者用道路の交通規制	都道府県公安委員会による歩行者用道路の交通規制
メリット	・歩行者のみ（身体障がい者用の車いすや歩行補助車、小児用の車を含む）が通行する厳格な規制が可能。 ・歩車分離されていない単断面であるため、道路全体での柔軟な利活用が可能。	・規制日時や規制対象の限定など柔軟な規制の運用が可能。 ・荷さばき車両への通行許可証の発行が可能 ・自転車は補助標識を設置して行う交通規制により通行が可能。
デメリット	・荷さばき車両や自転車などの通行が原則、不可能。	・柔軟な規制の運用を行う場合には、取締りの実効性の向上が必要。 ・歩車分離されている道路構造の場合には、歩車道境界での段差の発生など、道路全体での一体的な利活用が困難。

参考：長泉ら、「大宮・氷川参道の歩行者専用化に至る経緯と論点整理」、第60回土木計画学研究発表会・講演集

４）道路構造基準適用のポイント

・幅員構成や道路構造の変更を検討する際には、国道の場合は、道路構造令に準拠し、道路構造令の解説と運用（(一社）日本道路協会）等を参考にする。
・以下、道路構造令が適用される国道に係る検討についての考え方を記載するが、地方道においては、各地方公共団体における道路構造に関する条例等のルールに基づきつつ、以下を参考に検討を進めることが有効である。
・道路構造令の規定においては、幅員についてある程度の運用幅を想定しており、最低値を定めてそれ以上の値を採用できる規定、標準値を定めてその前後の値を採用できる規定、やむを得ない場合に採用できる特例規定など、各種規定により規定値の性格が異なっている。
・道路を柔軟に使うためには、従来のように道路構造令に規定されている最低値や標準値をそのまま適用するのではなく、規定値の性格を理解した上で、地域のニーズや道路の特性、種々の制約等を勘案して、弾力的に運用することも含め、道路構造を検討することが重要である。
・機能分担の結果による自動車交通量の減少や機能の変化などを踏まえ、必要に応じて、道路の区分や設計速度の見直しを検討することも有効である。
・具体的には、車線数を減らして再編する場合や、車両の走行性よりも歩行者の安全性や快適性を重視するように機能を変化させる場合に、道路区分や設計速度を見直すことにより、再編後の道路機能に即した道路構造の実現が可能となる場合がある。
・また、道路の機能分担等により、将来的な交通量の減少が見込まれる場合など、第4種第1級から第4種第2級に見直すことで、車線の幅員が3.25mから3.00mとなり、歩道の拡幅や自転車通行空間の確保に寄与する場合もある。
・検討する道路に対しては、前提条件として、関連する設計報告書や設計図書等から、現状の構造が整備された時期や整備目的、設計条件を把握するとともに、最新の道路構造令やその他適用基準との不整合の有無やその内容を確認し、幅員構成の見直しをする際に最新の構造基準に適合させることも併せて検討することが必要である。

コラム⑬　歩行者専用化に関する取組み事例（埼玉県さいたま市）

・さいたま市大宮区にある氷川神社の参道では、交通シミュレーションや社会実験を繰り返し行われた上で、歩行者空間の確保と路上駐車対策を実施し、隣接する都市計画道路の開通により歩行者専用化が実現された。
・交通規制については、沿道住民や事業者の生活利便性などへの配慮から、比較・検討が行われ、荷さばき用の通行があること、自転車やシルバーカーなどの通行や山車渡御などを配慮すべきであるとの議論を踏まえて、歩行者用道路の交通規制を行うこととされた。
・参道の出入り口には、通過交通の排除のため、ゲートを設置する方法やソフトライジングボラードを設置する方法、車止めのバリケードなどを設置する方法、着脱式や収納式のボラードを設置する方法が比較・検討された。結果的には、地元や警察との協議・調整が行われ、着脱式ボラードが設置され、ボラードが元に戻されない場合を想定して、通行許可証発行の条件や定期的な巡回により対応することとされた。

整備前の氷川参道

整備後の氷川参道
（着脱式ボラードによる出入口構造）

図 4-5　氷川参道の整備事例

参考：長泉ら、「大宮・氷川参道の歩行者専用化に至る経緯と論点整理」、第60回土木計画学研究発表会・講演集

（４）時間帯別に道路機能を変化させる使い方

１）内容

・時間帯別に道路機能を変化させる使い方とは、同一空間や同一箇所において複数の取組みが必要な場合や、沿道特性により時間帯ごとに利用方法が変化する場合への対応などのため、時間帯に応じて道路の使い方を変化させる方法である。
・時間帯別の使い方は、道路の柔軟な使い方である「①車道の幅員構成を変えない使い方」及び「②車道の幅員構成や道路構造を変える使い方」のいずれにおいても取組みが重複する場合には検討する。
・使い方①や②と同様に、時間帯別の使い方の内容については、地方公共団体のまちづくり・都市計画担当部局（まちづくりの将来ビジョンや都市計画との整合性など)、警察(交通規制など)や地元(維持管理、運営面など)と調整することが必要である。

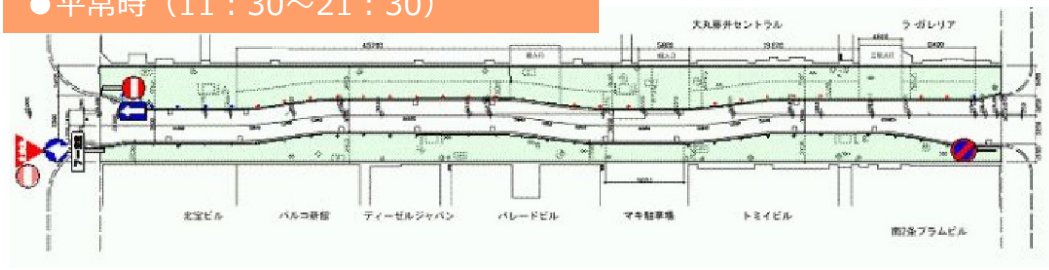
２）検討のポイント

・多様なニーズに応えるにあたり、ニーズが集中し周辺の路線との分担が難しく、検討路線においても空間的な制約が大きい場合には、例えば、荷捌き車両が集中する時間帯は駐停車スペースとして活用し、歩行者交通量が集中する時間帯は歩行者空間として活用するといった、運用面での工夫として時間帯別の使い方を検討する。
・基本的な道路構造を変化させることなく道路機能を変化させることが想定されるため、道路法や道路構造令等の定義の解釈や位置づけ、道路交通法との整合性を踏まえて検討することが必要である。
・時間帯によって道路機能を変化させた場合であっても、歩行者や自転車、自動車など道路利用者ごとに適用される道路構造基準（有効幅員や路面、勾配など）を満たし、継続して安全で円滑な歩行や通行ができることが必要である。
・同一区間において歩行者空間の拡幅と荷捌きスペースの確保を時間帯別に実施する場合に、道路構造令及び道路交通法における歩道の定義に基づいて、車止めの上げ下げにより物理的に分離し、歩車道の取扱いを分けて運用している事例がある。
・当該事例の実現にあたっては警察と協議を行い、社会実験を経て安全に支障がないことを確認しており、適用にあたっては、地元の警察との調整や安全性の確認等を行うことが前提である。
・以上を踏まえれば、時間帯別の使い方は、関係する道路管理者、地方公共団体のまちづくり・都市計画担当部局、警察、地元との間で、早い段階から調整することが望ましい。
・車止めの上げ下げや案内サインの設置など施設の移動等が伴う場合には、道路管理者による対応も想定されるが、荷捌きスペースを確保する場合などには沿道との連携も視野に入れて運用方法について検討することが望ましい。
・時間帯別の使い方によって、道路利用者が混乱しないようにするための案内方法として、案内標識に日や時間を示す補助標識の使用や、可変型の案内標識、必要に応じて案内サインの活用を検討することが必要である。

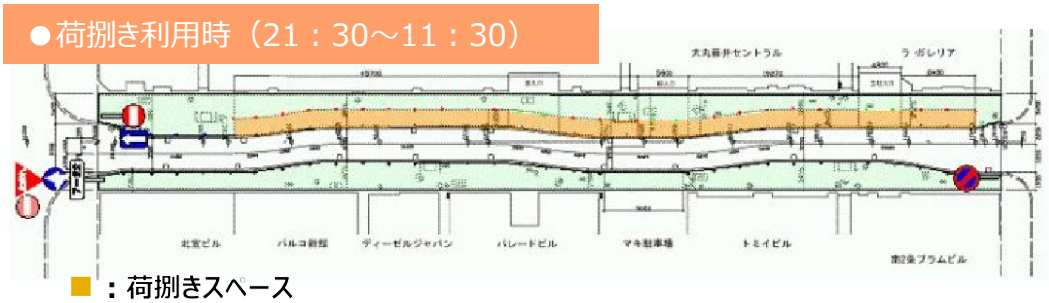
コラム⑭　時間帯別に道路機能を変化させる使い方の取組み事例（北海道札幌市）

・北海道札幌市のシャワー通りは、荷捌きや路上駐車等の交通課題の解消を目的に整備されたものであり、時間帯でボラードを移動させることで歩車道の取り扱いが分けられている。
・道路管理者である札幌市と地元商店街が、シャワー通りの管理に関する協定書を結び、費用負担のみならず、整備後の役割分担や道路空間の活用、さらにはまちづくりの方向性を官民協働で実現させた。

●平常時（11：30～21：30）



●荷捌き利用時（21：30～11：30）



■：荷捌きスペース

【荷捌き利用時】　21：30～11：30

【平時】　11：30～21：30

図4-6　札幌市シャワー通り整備事例

（５）道路の柔軟な使い方を検討する際の留意点

・道路の柔軟な使い方を検討する際には、３．で検討した道路の機能分担との整合性を改めて確認することが必要である。
・道路の機能分担との整合性を確認する際には、路線間で使い方に齟齬が生じていないか、エリアとして渋滞、事故等の課題につながらないか、周辺の都市計画道路を含めて都市計画上の整合が図られているかなどについて、俯瞰して確認を行うことが重要である。
・また、実際の検討においては、十分な幅員を確保できないなど物理的な制約があることが多く、歩行者、自転車、公共交通、自動車等のための通行空間や、道路上での物流や荷捌きなどのためのスペース、賑わい創出などのための滞留スペース等へのニーズに対して、どれを優先して選択するかなど、バランスを調整することが必要である。
・さらに、現状の道路幅員や横断面の構成要素などの空間的な条件の他、既存の道路附属物や占用物件、沿道用地との高低差の有無などの様々な条件を踏まえて検討することが必要である。
・道路への多様なニーズに応えるための空間を確保する意味でも、無電柱化について積極的な導入・展開を検討することが望ましい。
・また、令和3年の道路法改正により、緊急輸送道路等の沿道区域における工作物の設置に関する届出・勧告制度を創設しており、沿道からの電柱倒壊による道路閉塞を防止するための道路の無電柱化と併せて当該制度の活用についても検討することが望ましい。
・機能分担のうち、賑わいの創出などは1年365日継続することは実際には難しいことが多く、土日祝日や一定期間に限定することが現実的な運用であるため、賑わいを創出する際にいつでも対応できる幅員構成や道路構造にしておくことが重要である。
・様々な道路利用者の安全で円滑な通行に必要な幅員を確保することが前提であり、バリアフリーにも配慮した道路構造とすることが必要である。
・幅員構成や道路構造の変更などハード整備だけではニーズへの対応が不十分な場合があるため、沿道民地等との連携や時間帯別の使い方、交通規制の変更などソフト面での対応を組み合わせることが有効である。
・道路関係法制度等への適合性を確保する観点から、道路法だけでなく、道路交通法、都市計画法等に適合することが必要である。
・検討の早い段階から維持管理や運用までを見据え、道路管理者や地方公共団体のまちづくり・都市計画担当部局、警察、交通事業者、沿道事業者、地元住民等が連携できる体制を構築しておくことが望ましい。（詳細は「５．取組みの進め方」を参照）

（６）道路の柔軟な使い方を検討する際の工夫

・これまでの内容は、道路の柔軟な使い方に関する内容や検討のポイントなどを提示する中で部分的に触れてきたものもあるが、全ての使い方に共通して参考になる内容として、路肩の活用と沿道民地等との連携、デザイン上の工夫について、以下に検討上のポイントなどを整理する。

１）路肩の活用

① 検討のポイント

・今後もニーズが集中すると想定される路肩については、本来の機能を保持しながら、従来の使い方にとらわれず、求められるニーズに応じて柔軟に活用することが必要である。
・路肩は、道路構造令では「道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つために、車道、歩道、自転車道又は自転車歩行者道に接続して設けられる帯状の道路の部分」とされている。
・道路構造令の解説と運用では、路肩の機能のうち道路の主要構造の保護のほか、故障車の退避箇所、側方余裕幅が最も重要であるとしており、その他に路上施設の設置空間、雨水の集水箇所、自転車の通行部分、歩道を有しない道路では歩行者の通行部分等、様々な機能があるとされている。
・限られた道路幅員の中で、今後もニーズが集中すると想定される路肩については、本来の機能を保持しながら、従来の使い方にとらわれず、求められるニーズに応じて柔軟に活用するとの考え方が重要である。

② 路肩を活用する際に配慮すべき事項

・路肩の活用にあたっては、路肩本来の機能を保持することに配慮し、歩行者や車両の安全な通行に影響を与えないようにすることが前提である。
・歩車分離されていない道路において現状で歩行者や自転車等の通行空間として利用されている場合には、活用後に通行機能に支障が生じないようにするなど、現在の利用状況を踏まえて検討することが必要である。
・道路構造令に規定されている路肩の幅員は必要最小限の値であり、想定される活用形態に応じた幅員を確保するよう検討することが望ましい。
・路肩の代わりに停車帯が設置されている箇所においても柔軟な使い方を行うことが想定されるが、その際にも停車帯の本来の機能の保持に配慮することが必要である。

③ 歩行空間との間の空間として工夫できる点・配慮すべき事項

・歩車道が分離されている道路の路肩において、歩道と準じた舗装材を採用することで、歩行空間と車道の間に中間領域的な雰囲気を創出することができ、車道部が狭く、歩行空間が広く見える視覚的効果を生むことができる。
・歩車道が分離されていない道路においても、歩行空間としての路肩と同様の舗装材を、区画線を挟んだ車道側の部分にも採用することで、同じ視覚的効果を生むことができる。
・歩道の構造については、視覚障がい者による歩車道境界の誤認防止や歩行者の歩きやすさを考慮してセミフラット構造を基本とするが、イベント等による歩道と車道の一体的な利用が想定される場合は、歩車道境界の段差をフラットにするか極力小さくできないか検討することも有効である。

・なお、歩車道境界の段差を小さくする場合には、視覚障がい者による歩車道境界の誤認防止に配慮して縁端部分の構造を工夫するとともに、車道部からの排水の侵入防止や無秩序な駐停車を抑止するため可動式の車止めの採用を検討することが必要である。

④ 自転車通行空間、車道との間の空間として工夫できる点・配慮すべき事項

・路肩を活用する場合には、車道部との空間的な連続性や歩車道境界ブロックの形状、歩道との高低差などを踏まえて活用形態を検討することが必要である。
・路肩に側溝や排水桝が設置されている場合には、側溝の構造(L形、U形、円形などの形状や蓋の有無や形状など)や排水桝の構造（寸法や素材など）を確認の上、想定される活用形態の安全性に問題がないかを検証することが必要である。
・路肩の側溝部分の横断勾配や蓋の形状などによって安全に活用できない場合には、排水機能を確保した上で、路肩部分を改修することも有効である。

⑤ その他

・路肩の一定スペースの構造や運用を変化させることで、荷捌きや沿道アクセス、バス乗降やタクシー乗降のためのスペースの確保など、様々なピンポイントのニーズへの対応に有効である。
・ピンポイントのニーズが重複する箇所では、道路の縦断方向に路肩の構造や運用をそれぞれ変化させて乗降スペースなどを一定間隔で配置することや、同一箇所において時間帯に応じて路肩の機能を変化させることが有効である。
・路肩を活用することで路上駐車対策や車両の速度抑制策として効果を期待できる場合がある。
・歩車分離されていない道路での路肩の活用は、賑わい創出の場合には狭さくやシケインの設置が想定されるが、車道外側線の改修など比較的小規模な工事によって工事費用や工事期間を抑えることも考えられる。

⑥ 路肩を活用する具体例

・路肩を活用する具体例は以下の通りである。

（ア）一定の連続区間で路肩を活用する例

➢ 自転車通行空間の確保
➢ 新たなモビリティの通行空間の確保
➢ 同一箇所にニーズが重複する場合の路肩空間の分離（自転車通行空間＋荷捌き、駐車スペースや自転車通行空間＋バス停など）
➢ （歩車分離されていない道路での）歩行者の安全性・快適性を考慮した通行空間の確保

（イ）ピンポイントの箇所で路肩を活用する例

- ➢ 一時的な人の乗降や荷物の積卸のための停車スペースの設置
- ➢ 賑わい空間創出のための滞留・休憩スペースの設置（パークレット、狭さくやシケインの設置によって部分的に広がった路肩の活用）
- ➢ 道路でサービスを提供するための移動型店舗スペースの設置
- ➢ 物流機能充実のための荷捌きスペースの設置
- ➢ 公共交通（バスやタクシー等の乗場）の停車スペースの設置
- ➢ 超小型モビリティ向けシェアリングサービス等の駐車スペースの設置
- ➢ 電気自動車等のための充電インフラの設置スペースや、充電のための駐車スペースの設置

（ウ）時間帯別に道路機能を変化させる使い方で路肩を活用する例

- ➢ 賑わい創出の滞留・休憩スペースと駐停車スペースの時間的な使い分け
- ➢ 歩行者空間と荷捌きスペースの時間的な使い分け

・なお、滞留・休憩スペースや移動型店舗スペースなどは、路肩に設置することが必須なわけではなく、現地の状況に応じて、歩道や民地への設置を含めて構造を検討することが必要である。
・路肩の活用においては、求められるニーズに応じて、それぞれの活用例を組み合わせ、それぞれを近接させて設置することで利便性が向上するなど、相乗効果が期待される場合もある。

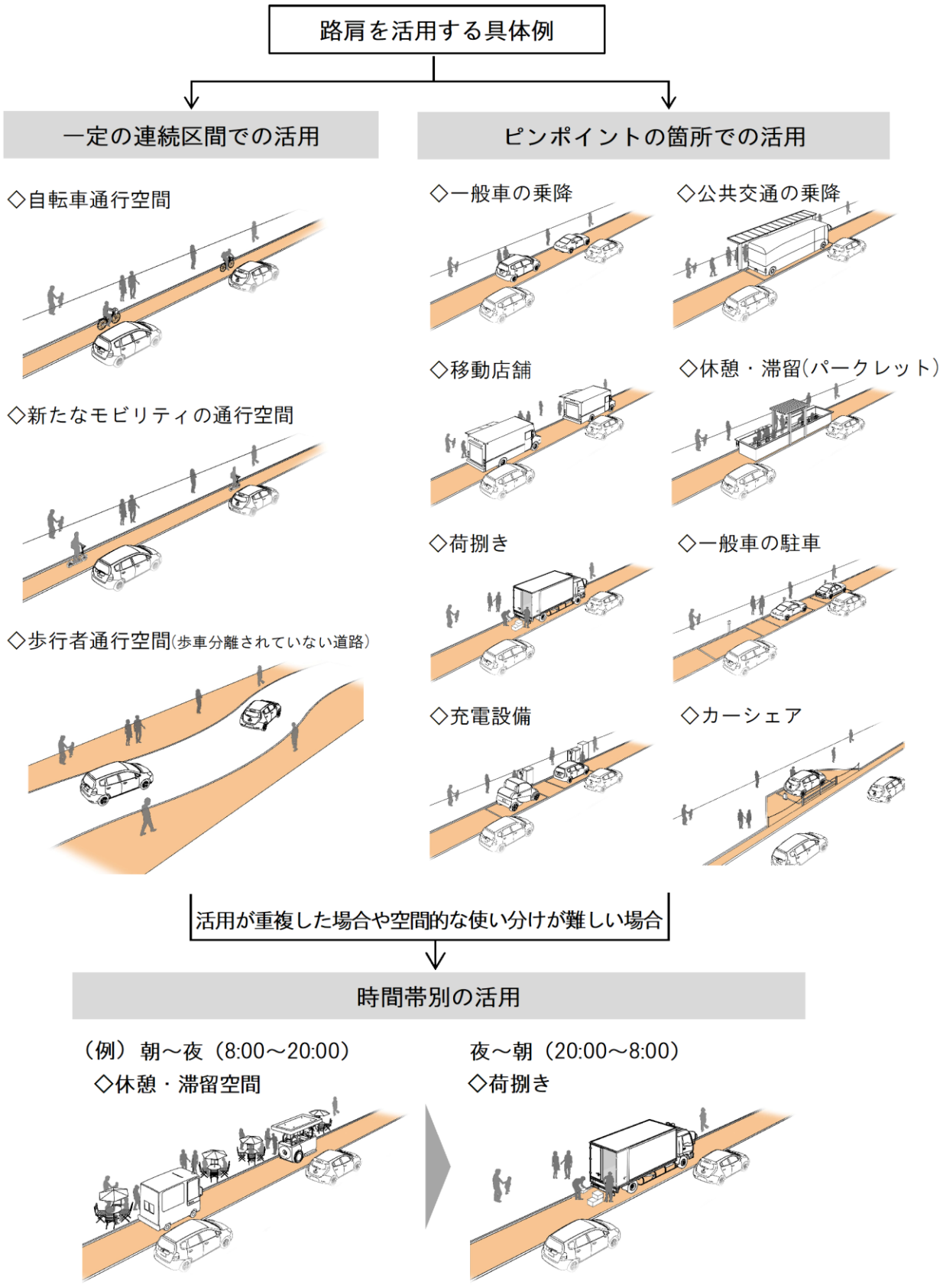


図4-7　路肩の柔軟な活用イメージ

２）沿道民地等との連携

① 連携のポイント

・道路における多様なニーズに応える際に、当該道路の沿道民地と連携して一体的な空間を形成することで、幅員の狭い歩道などでは通行機能や滞留機能の向上や、オープンカフェやイベント等による飲食や購買をはじめとした賑わいの活発化をより一層図ることができる。
・道路の魅力向上のために、民地との連携を検討し、沿道施設の再整備や利活用、リノベーションを並行して検討することも有効である。
・沿道民地と連携する場合には、道路特性（道路断面構成や幅員等）と沿道特性（沿道建物用途や立地構成等の土地利用）に着目することが重要である。
・自転車利用の利便性向上のため、自転車走行空間の整備と併せて、歩道上や民地と連携してシェアサイクルサービスの導入や駐輪場の整備を検討することも有効である。
・道路と民地との連携時の留意事項は、以下の通り。

（ア）道路側

➢歩道を利用する場合
・ベンチなどの休憩施設等を設置する場合には、歩道部分の有効幅員2.0m以上確保する。
・視覚障害者誘導用ブロックが敷設されている場合は、ブロックを避けた設置位置とする。

➢車道を利用する場合
・歩車道分離のための柵が設置されていると一体的利用が図り難いため工夫が必要である。
・交通規制が伴うため、警察や沿道施設、沿道住民との調整が必要である。

（イ）民間敷地側

・公開空地等の利用については地域毎に条例で制限が設けられている場合があり、必要に応じて利用に関する手続きが生じる。
・道路側との連携が図りやすい店舗等の設えとすることが有効である。

② 連携時の手続き上の留意事項

・道路の利用にあたっては、歩道と車道にかかわらず道路占用許可及び道路使用許可の手続きが必要なことが多い。なお、ほこみち指定制度等を用いれば、無余地性の基準を満たさない場合であっても、道路占用許可が認められ得ることとなる。（詳細は「６．多様なニーズに応えるための有用な個別施策」を参照）
・公開空地の利用を検討する場合には、賑わい創出等による占用許可の可否を特定行政庁に確認することが必要である。また、占用を認めている自治体でも、占用のための利用手続きの内容や方法等は、特定行政庁の要領等によって異なるため、注意が必要である。
・更地の利用として、商店街に面した宅地や暫定的に駐車場などで利用されている土地等を、そこにコンテナハウスを設置することなどにより、暫定的に飲食・購買施設等として利用しつつ、商店街の道路空間と一体的に利用する事例がある。
・更地の利用は、暫定的利用が主体であり土地所有者の意向に合わせて利用期間を設定するなど調整を行うことが必要である。

・利用手続きを行う場合は、例えば、エリアマネジメント団体が借地して利用方法を検討し、事業者やテナントを募集するなど、総合的にマネジメントすることが必要である。
・小規模店舗前の空間を利用する場合、小規模建築物単体の店舗前の空間については、個々の民地内で、各々の利用となるため、民地の利用手続き上の課題は生じない。

コラム⑮ 沿道民地と連携して無電柱化や周辺景観と調和した道路空間を実現した事例（大阪府大阪市）

・大阪市中央区の道修町通では、観光魅力向上のための歴史・文化的まちなみ創出事業（かんまち事業）を契機に、沿道民地との連携が行われ、無電柱化に伴う地上機器20基すべてを民地内に設置するとともに、民地と一体となった歩行者通行空間が整備された。
・町会や企業などにより構成される協議会を立ち上げ、公民連携により、無電柱化や周辺景観と調和した道路整備、沿道の民間敷地等（公開空地等）を活用したイベントなど、観光魅力の向上に向けた取組みが実施された。

図 4-8　地上機器の設置状況

イベント（マルシェ）の開催状況
図 4-9　イベントの開催状況

出典：観光魅力向上のための歴史・文化的まちなみ創出事業（船場地区）/大阪市

・歩道は北側に2.3m、南側に2.0mの幅員を確保し、民地（船場建築線内）と一体となった歩行者通行空間として整備され、停車需要を考慮して南側の歩道の一部に切り欠きが設置された。また、車止めは着脱式として概ね2.5m間隔で設置され、交差点部と切り欠き部の車止めは固定式とされた。

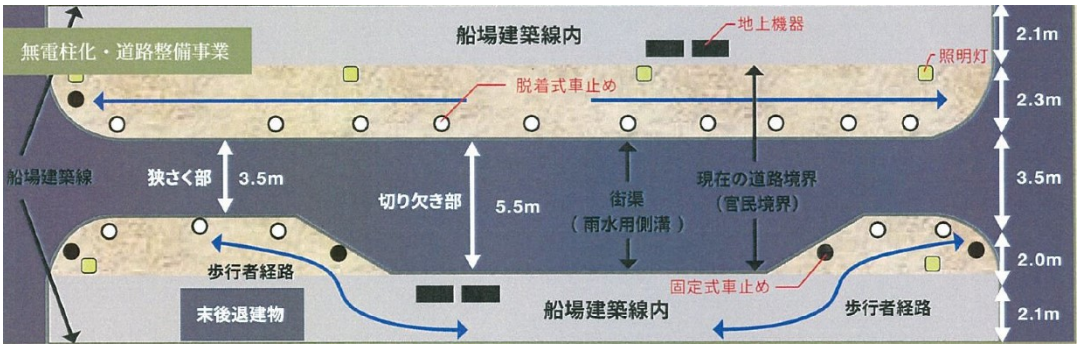


図4-10　道路整備案
出典：道修町まちづくり瓦版Vol.4/道修町まちづくり協議会

3）各種施設に関する様々な工夫

① 各種施設の材料や形状等に関する工夫

・道路上に設置する各種施設については、沿道施設との調和に配慮した色合いや、気候条件やコストに配慮した材料を選定することが重要である。
・当該地域における重要な道路であることの位置づけを表現する場合などには、舗装材や道路附属物は機能性、耐久性、地域性、経済性等を考慮した上で、可能な限り高質なものを採用することも有効である。
・道路景観の主役は、沿道の街並みや自然風景等の景観であり、歩道上で歩き、楽しむ人々の姿である。道路附属物等は、それらを引き立てる役割があるため、形状や色彩、素材に配慮することが重要である。また、防護柵（車両用防護柵、横断抑止柵）やボラード、照明柱、案内サインなどの形状、色彩、素材は、統一することが望ましい。

② 各種施設の機能に関する工夫

・道路利用者により想定される利用形態に応じて路面の構造（舗装、芝生、レンガなど）やベンチ、テーブルなどの機能を検討する。
・防護柵は歩行者の安全向上に期待できるが、イベント開催時の使い勝手や景観への影響が大きいことから、自動車交通量や走行速度などを考慮し、設置の必要性や固定式とするか可動式とするかを検討する。

③ 各種施設の配置に関する工夫

・限られた空間において歩道の有効幅員を確保するため、照明や植栽、地上機器等の配置について可能な限り集約するなど工夫することが必要である。
・滞留空間の確保にあたり、道路上の見る・見られるの関係を考慮しながら座れる場所を検討することが有効である。例えば、居心地のよい滞留空間を創出する場合には、ベンチで囲まれた場所を設けて空間の領域性を高め、通行空間に開かれた空間をつくりたい場合には、道路の縦断方向にベンチを並べるなどの工夫がある。
・良好な道路を演出するために植栽の設置を検討する。その際には、歩行者や車両の動線や見通しを遮ることなく、緑陰形成や景観向上等の期待される機能を十分に発揮することができるように、設置後の成長を確保できる植栽基盤や剪定による目標樹形の管理を考慮した上で当該地域の特性に見合った樹種を選定することが望ましい。

・多様なニーズに応える道路の構築・再編にあたっては、構想段階から事業化段階、事業実施後の運用段階に至るまで、関係者が協働・連携して事業を進める体制を構築し、円滑に合意形成を図り事業を推進していくことが重要である。
・この際、現地での社会実験等を通じて、一般交通への影響や事業の効果を検証しながら、実現性の確認や継続的な運用方法の検討に活用することが有効である。
・本章では、事業段階ごとの協働体制の構築や取り組むべき事項、社会実験の実施や事業効果の検証について解説する。
・図5-1は、多様なニーズに応える道路の構築・再編における取組において、最初の構想段階から、事業化段階、事業実施後の運用段階での取組の流れを示すもので、各段階での事業効果の検証や社会実験との関係を表すものである。

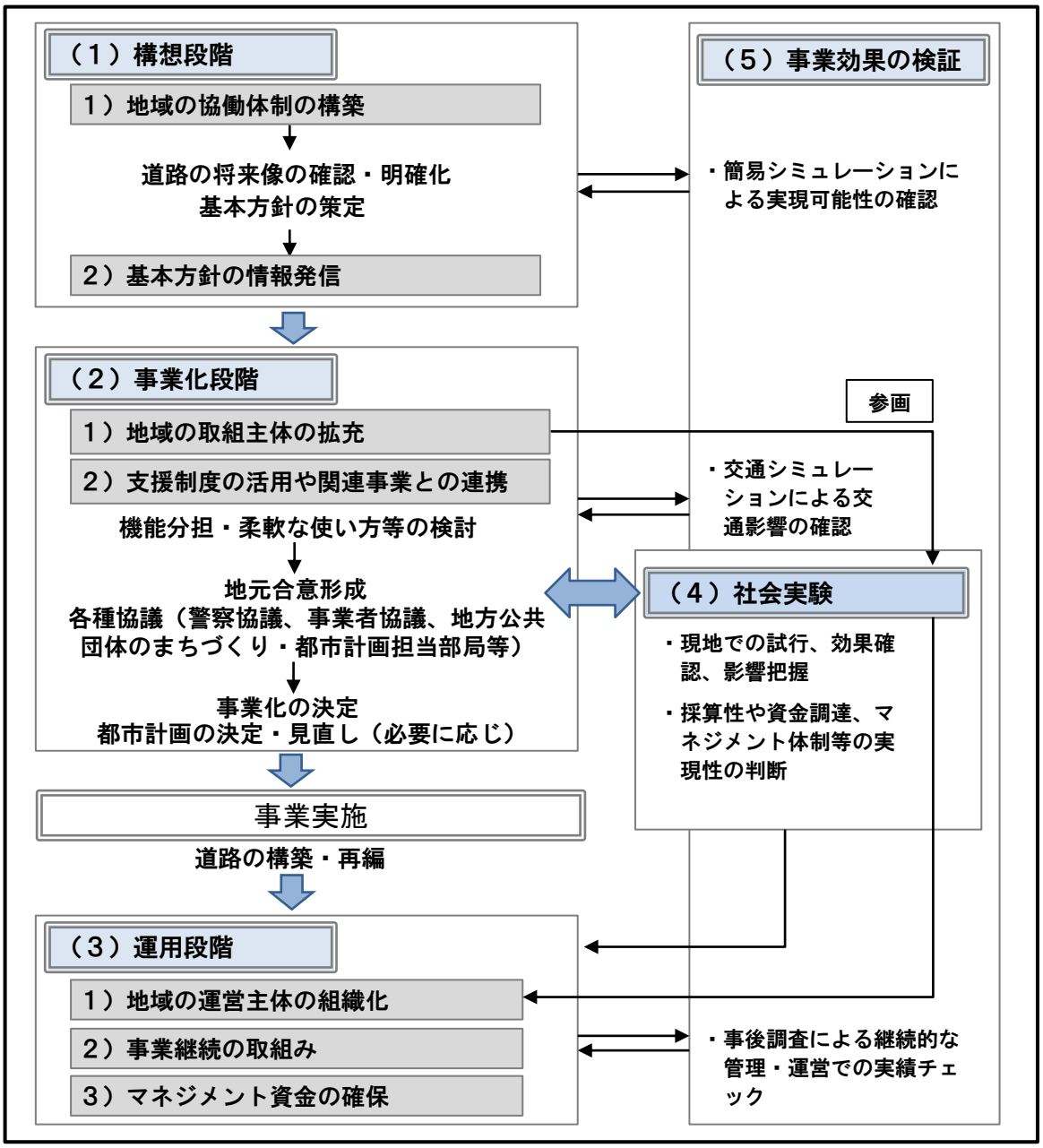


図5-1　取組みの全体フロー（例）

（１）構想段階

１）地域の協働体制の構築

・従来の道路整備と同様に、多様なニーズに応える道路の構築・再編にあたっても、地域住民の不安解消や沿道事業者の賛成、商店街への影響回避等がポイントであり、地元の関係者との合意形成が重要である。
・様々な立場にある関係者で合意形成を図り円滑に事業を推進するためには、「つかう側」の住民・事業者と「つくる側」の行政等が一体となり、協働体制を構築することが重要である。
・構想段階では、早い段階から協働体制の中心となる地域の取組主体を見つけ、地域の住民・団体などの幅広い関係者が参画する体制を築くことが重要である。
・構築した協働体制では、地域の課題、道路へのニーズを把握した上で、まちづくりの将来ビジョン又は道路の将来像の実現に向けて、事業の基本方針の策定及び共有が重要である。基本方針は行政が策定する構想や民間発意によるビジョン、協働体制がまとめる方針など、様々なケースがある。
・なお、道路管理者は、行政のまちづくりや産業を担当する部署、あるいは地域の団体や組織が検討したビジョン・プランを受け止め、地域の展望を考えることが重要である。
・道路の構築・再編には長い時間を要し、多くの関係者が関わることとなる。策定した基本方針を一貫して継承するため、実現までのロードマップを作成し関係者や地域住民で共有することが重要である。
・協働体制に参加する関係者は、自治体、事業者（バス・タクシー事業者、商業事業者、物流事業者、鉄道事業者等)、地域の団体・組織（まちづくり団体、地元商工会等)、地元住民などが考えられる。
・行政からは、取組みの内容に応じて道路整備部局、道路管理部局、交通部局、まちづくり部局、福祉部局、観光部局等から関係する部局が参加し、事業の基本方針を横断的に検討することが有効である。
・協働体制の活動の場としては、関係者が一堂に会し、民と官が自由で対等に議論できる協議会や連絡会、ワークショップ等を設けることが有効である。
・ワークショップ等においては、まちづくり団体の参加や専門家の登用を検討してまちづくりと一体となった議論を行うことが有効である。
・また、行政の研修期間による講座等を活用して、その専門家をサポートし活動の中心となる地域の人材育成を支援することも重要である。
・事業実施後の地域主体によるマネジメントまでを見据え、地域において専業的に携わる人や組織を見つけだすことが有効である。
・協議会や連絡会、ワークショップ等が主体ではなく、道路管理者により独自に調査・検討を行うことが有効となる場合があるが、この場合もあくまでも関係者の協働体制のもとで行うことが重要である。
・地域住民・民間の発意による道路の再編・利活用の場合でも、道路管理者として事業内容を確認し、必要な場合には協働して都市部局側への働きかけを行うことが望ましい。

２）基本方針の情報発信

・構想段階では地域住民や関係する事業者等に対し、道路の将来像の実現に向けた基本方針を発信して、取組みへの理解を得ることが重要である。
・検討の進め方やスケジュール等を公表することにより、具体的な取組み内容を認知してもらうとともに、取組みへの参加意欲を醸成することも有効である。

（２）事業化段階

１）地域の取組主体の拡充

・事業化の段階では、取組みの意思決定や合意形成の場として協働体制が欠かせないものであり、その中心を担う地域の取組み主体の拡充を図り、自立を促すことが重要である。
・事業化段階の協働体制においても、構想段階にて基本方針の策定等に携わった地域主体及び関係機関の担当者が、一貫して参画する体制が望ましい。
・なお、基本方針に基づく事業の対象・規模等から、事業実施に向けて適切かつ幅広い関係者が協働体制に参画しているか確認することが必要である。
・協働体制の活動の場である協議会や連絡会、ワークショップ等には、多様な事業の調整や行政との情報共有、課題発生の回避等の面で、中立的な立場で経験豊富なコーディネーターや専門性を有する様々なコンサルタント・研究機関等の継続的な参画が有効である。
・コンサルタント・研究機関等には、構想立案や合意形成、社会実験の運営や効果検証など様々な得意分野があることから、それを把握した上で、合意形成や関係機関協議の円滑化において必要な局面で協力を得ることが有効である。
・道路の機能分担や柔軟な使い方等の検討では、事業実施に先立って社会実験を実施し、事業の効果や課題を把握することにより、関係者間で理解を深め、合意形成を図ることが重要である。
・再編の対象となる道路に関する都市計画が定められている場合には、当該道路だけでなく周辺の都市計画道路への影響も検証し、影響がある場合には、都市計画を変更することが必要となる。
・また、再編対象の道路に関する都市計画が定められていない場合や、道路を新設する場合にも、地元との合意形成の円滑化や整備の実効性を確保する観点から、新たに当該道路に関する都市計画を定めることも考えられる。
・運用段階に進んだ際、地域の取組み主体が事業を運営することが可能となるよう、社会実験の段階から地域の取組主体が参画し、実施方法や採算性等を評価することが有効である。
・多様なニーズに応える道路の構築・再編では、交通への影響を伴う場合、シミュレーションや社会実験により、安全性・円滑性の確保を確認し、警察協議において了承を得ることが重要である。
・関係者間のイメージの共有のため、事業内容が具体化する過程で、平面計画図やイメージパースを作成し、理解を深めることが重要である。

２）支援制度の活用や関連事業との連携

・道路の構築・再編は、道路交通だけでなく、物流、観光、商業、福祉など、様々な面で効果があり、多様な支援制度の活用や民間の参画を促進することが有効である。
・道路の構築・再編に活用が可能な支援制度には、中心市街地活性化に向けた支援制度

や多様な交通サービスに向けた支援制度、道路の高質化・景観形成に向けた支援制度などがある。
・民間の参画を促進する制度には、民間開発事業者が道路につながるオープンスペースを確保する場合の税制優遇や賑わいのある歩行者空間を創出する場合の公共貢献に応じた容積率割増制度などがある。
・道路単独の事業では解決できない課題に対して、道路に隣接する公園や河川を一体的な空間として捉え、関連事業と連携することにより、多様なニーズに応える道路の構築・再編が可能となる場合がある。
・例えば、道路と河川と公園の各事業が相互に連携・調整を図り一体的に整備することで、自動車・歩行者の安全な通行を確保する道路整備と環境・景観に配慮した観光スポット（くつろぎや滞留できる空間）の整備などが可能となる場合がある。

（３）運用段階

１）地域の運営主体の組織化

・運用段階において、良好な沿道の維持管理、道路を活用した地域づくりのためには、運営主体の組織が重要となる。運用開始にあたっては、道路を利用する地域住民や沿道事業者などによる地域の運営主体の組織化が望ましい。
・運営を担う地域の運営主体の組織化にあたっては、幅広い関係者が参画可能な体制づくり、中心となる地域住民や事業者等の当事者意識の醸成、行政によるサポート、制度・人材・資金等の条件整備を行うことが重要である。
・運営主体の組織化では、民間が継続的かつ主体的にマネジメントに参加できるよう、民間の実施主体が一定程度の裁量権を持つよう配慮しつつ、行政として連携・支援することが重要である。
・特に民間の事業者、団体・組織、住民が主体的に取組む場合には、活動する際のルール及び役割分担の明確化が重要である。

２）事業継続に向けた取組み

・道路を活用した良好な環境の創出や地域の価値の維持・向上は、エリアマネジメント活動として捉えることができ、その活動は、地域住民や民間の地域組織が主体となって、地域づくりや地域経営として取り組むことが望ましい。
・事業実施後の取組みを継続・定着するためには、行政と地域組織（エリアマネジメント団体など）との連携体制も有効である。
・運用段階においても定期的に事業効果の検証を行い、効果の確認、管理・運営データのチェック、事業内容の拡充・見直し等を継続的に行い、地域に取組みを定着させることが重要である。

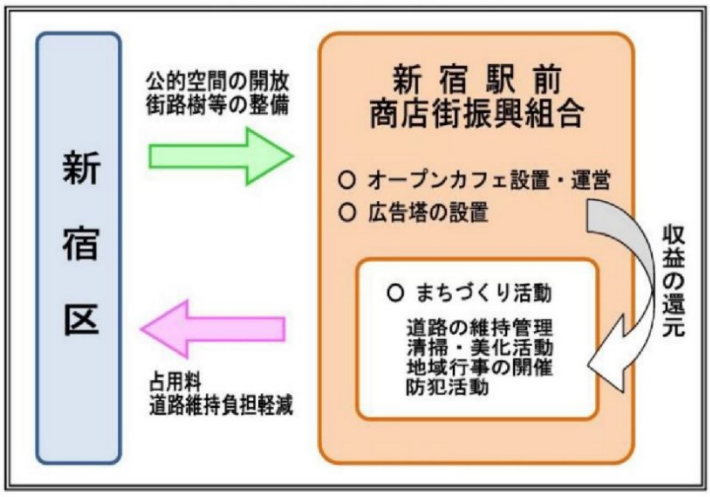
３）マネジメント資金の安定的な確保

・マネジメント資金の安定確保を図るため、運営主体は、道路を活用した収益事業等の展開を検討することが有効である。
・収益事業とは、企業等への屋外広告スペースの貸出、オープンカフェやイベント等の実施、駐車場・駐輪場運営、シェアリングサービス事業者等への用地提供などであり、「地方公共団体が定める屋外広告物法に基づく条例」に従う必要があるとともに、道路法に基づく道路協力団体制度、地域再生法に基づく地域再生エリアマネジメント負担金制度を活用することも可能である。
・例えば、道路を活用した地域経営の活動として、オープンカフェ等による収益事業や

地権者等の受益者から負担金を徴収する仕組みなどを導入し、その収益を地域づくり活動や清掃、点検・維持等の道路の維持管理に還元・再投資する取組みなどがある。

コラム⑯ オープンカフェや広告事業による収益をまちづくり活動へ還元した事例／新宿モア４番街（東京都新宿区）

・新宿駅東口の新宿モア街は、時間帯によって車両通行が禁止される歩行者天国となっている。
・違法駐車や放置自転車の増加などに対する地域環境の改善と賑わい再生のため、数年に渡る社会実験を経て、都市再生特別措置法に基づく特例制度を活用した常設のオープンカフェが設置された。全国で初めての道路占用特例制度を運用した事例である。
・活動の財源として、町会費と組合費に加え、オープンカフェ委託収入、イベント収入、広告塔を活用した広告事業などが「環境浄化費」として確保された。
・オープンカフェや広告の運営を通じて得た収益をまちづくり活動へ還元することで、継続的な環境の維持が可能となった。



▲占用特例制度適用のスキーム

▲広告塔（デジタルサイネージ）

▲車道へのテーブルの設置

図5-2　整備事例（新宿モア4番街）

出典：地域づくりを支える道路空間再編の手引き（案）　国土技術政策総合研究所資料　2018年2月、
道路空間再編・利用事例集　国土技術政策総合研究所資料　2018年3月

コラム⑰　大阪市版BID制度の活用によりエリアマネジメントの財源を確保した事例／グランフロント大阪（大阪府大阪市）

・JR大阪駅の北側に広がる「うめきた」エリアに、賑わい空間および国内外からの来訪者にとって魅力的な空間を目指した、複合施設「グランフロント大阪」が整備された。
・開発事業者によって設立されたエリアマネジメント団体が、大阪版BID制度を活用し、賑わい創出や維持管理等のエリアマネジメントが行なわれている。
・大阪版BID（Business Improvement District）は、エリア内の不動産所有者等から市が分担金を徴収し、エリアマネジメント団体への補助金として公布し、まちづくり活動や清掃、点検・補修、巡回等の維持管理費用に充てる制度となっている。
・大阪版BIDの導入により、管理運営の活動資金を安定的に確保できるとともに、一つの組織がエリア内を一体的に管理できるようになり、エリア全体としての質の高い空間づくりが可能とされている。

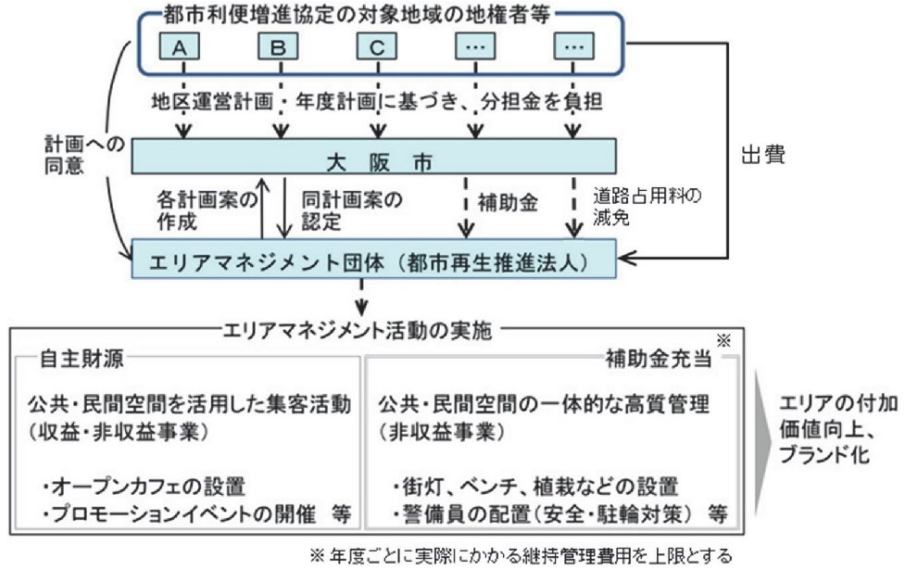


図5-3　大阪版BID制度の仕組み

出典：地域づくりを支える道路空間再編の手引き（案）　国土技術政策総合研究所資料　2018年2月

コラム⑱　道路協力団体の実施した収益活動の事例（石川県金沢市）

・金沢片町まちづくり会議は、地元商店街や町会を中心に平成25年に設立され、歩道清掃・花の植え替えとともに、オープンカフェを設置・管理し、その収益によりプランター設置などの道路の維持・管理を充実させている。

図 5-4　金沢片町まちづくり会議のオープンカフェの実施状況
出典：国土交通省道路局 HP

（４）社会実験の実施

・地域における道路の機能分担や道路の柔軟な使い分けを検討し、多様なニーズに応える道路の構築・再編の実現に向けては、必要に応じて社会実験として現地での取組みの試行を行うことが有効である。
・特に、インフラ整備など大規模な準備が必要な施策を実施する場合や、道路の機能分担や柔軟な使い分けにより一般交通への影響の確認が必要な施策を実施する場合などは、事前に社会実験を行うことで様々なメリットがある。
・その一方で、社会実験の目的や効果検証方法の計画や効果発揮のための実施期間や費用などの面で留意すべき事項がある。

１）社会実験実施の有効性

・仮設での小規模な実験の試行は、本格実施に向けた課題や修正点を把握することができるとともに、多くの関係者が取組みの具体的なイメージを共有することができ、合意形成に役立つ。
・社会実験等により、道路空間における歩行者の安全な通行や円滑な自動車交通への影響がないことなどが確認できるため、道路管理者、地方公共団体のまちづくり・都市計画担当部局、警察、地元との間で円滑な協議の実施に役立つ。
・観光振興や商業活動、物流、地域の賑わいづくりへの貢献など、様々な効果を確認することもできる。
・事業実施時の採算性や資金調達など、施策の実現性の判断や収益を道路のマネジメントに活用する仕組みの評価などにも活用できる。

２）社会実験実施の留意事項

・事前に社会実験の目的や手法を設定し、取組による効果や影響として何をどのように検証するかなどを明確にしておくことが重要である。
・交通流の変化を伴う実験では、交通量の変化や公共交通の定時性、物流活動の効率化などを検証することが必要であり、歩行者空間の新たな利活用に関する実験では、滞留者数や滞在時間、利用者の満足度などを確認・検証することが有効である。
・交通行動の変化を確認するために、一定期間の実験が必要な場合がある。実験期間は取組み内容や現地の状況等に応じて設定することが必要である。
・安全対策や運営管理のコストが生じるケースや、道路構造を変更した場合に現状復旧のためのコストが生じるケースがある。
・一定期間の実験実施やコスト負担を考慮して、仮設対応による将来の交通運用の検証や地元企業や団体との協働・連携などによるコストを抑える工夫・取組みが重要である。
・社会実験では、道路空間を作るだけではなく、利用を促進するために必要な設備やその予算の確保の方法などを整理することが有効である。

コラム⑲　エリア交通戦略の段階的検証と合意形成／長門湯本温泉観光プロジェクト（山口県長門市）

・長門湯本温泉では、魅力的な「あるける温泉街」の形成を目指し、音信川沿いの左岸道路が自動車の速度を抑制してそぞろ歩きができる道路空間へ、右岸道路が歩行者専用化された。
・社会実験を通じた段階的検証と合意形成により、地域と民間事業者、行政とが一体となり、観光街づくりが推進された。
・具体的には、交通社会実験を重ねて道路空間再編の効果が確認され、道路管理者により設計に反映してハード整備が行われた。

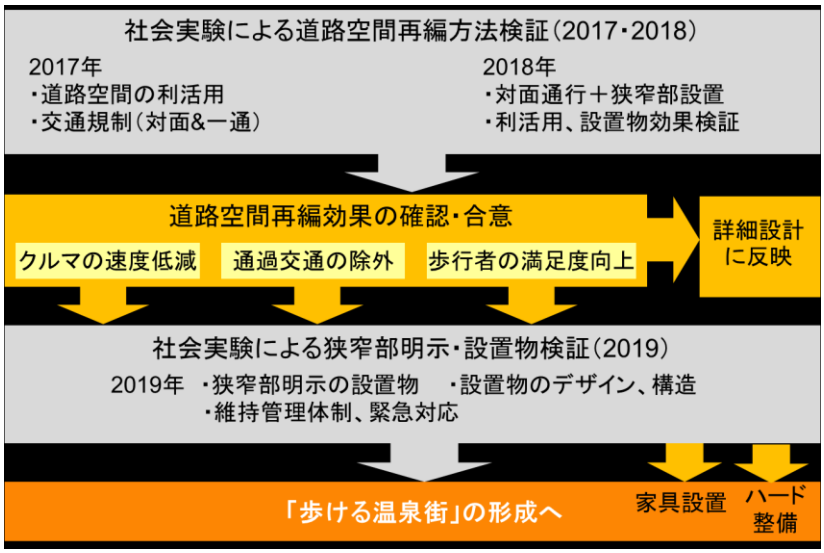


図 5-5　段階的検証と合意形成（長門湯本の事例）

出典：「長門湯本温泉観光まちづくりプロジェクト」泉委員提供資料より抜粋

（５）事業効果の検証

１）構想段階における検証

・道路構造の変更や交通規制の変更、道路の利用形態の変更など、道路の再編により交通への影響が想定される場合には、最低限の交通量調査及び簡易のシミュレーションを実施し、事業の実現性を確認することが必要である。
・簡易のシミュレーションでは、周辺の自動車交通への影響や歩行者空間の確保、公共交通機関の利用、荷捌き活動のチェック等を行うことが必要である。
・事前調査における評価は、構想段階における現状の把握・課題分析、目指すべき方向性や達成目標の設定などに活用する。

コラム⑳　簡易シミュレーション等を行い道路の将来像を作成し、合意形成、社会実験を実施した事例／なんば駅周辺道路空間再編（大阪府大阪市）

・なんば駅周辺道路空間の再編に係る基本計画の素案作成にあたり、簡易な交通量調査や交通シミュレーションが実施され、現地の状況が大まかに把握された。その上で、当該エリアで実現したい内容について議論が行われ、素案が固まる段階で簡易な平面図やパース等を用いて、住民や行政との共有、合意形成が図られ、社会実験が実施された。

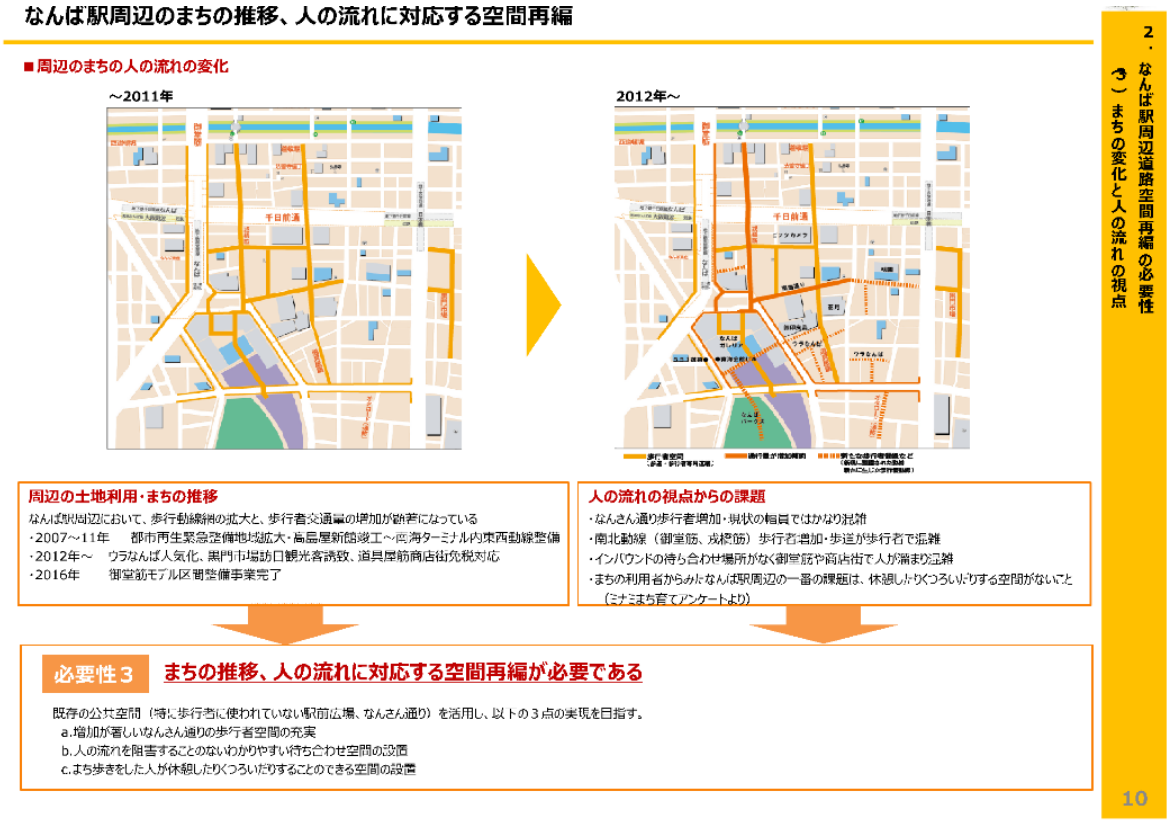


図 5-6　簡易シミュレーション事例（なんば駅周辺道路空間再編）

出典：なんば駅周辺道路空間の再編に係る基本計画　平成 29 年 3 月なんば駅前広場空間利用検討会

２）事業化段階における検証

・事業化段階においては、現地での社会実験を実施する前に、交通シミュレーションにより、自動車交通への影響や歩行者流動への効果等を検証することが有効である。
・交通シミュレーションの予測結果は、地方公共団体のまちづくり・都市計画担当部局、警察への対策の説明や地元との課題の共有に役立ち、現地での社会実験に進むために有効な材料となる。
・交通シミュレーションは、様々なシミュレーションモデルが用いられており、一般社団法人交通工学研究会のホームページにて紹介されている。
http://www.jste.or.jp/sim/index.html

コラム㉑　交通シミュレーションと社会実験を重ねて、段階的な歩行者専用化に取り組んだ事例／氷川参道（埼玉県さいたま市）

・氷川神社（さいたま市大宮区）の参道では、大量の通過交通と路上駐車の交通問題の解決に向け、交通シミュレーションや社会実験を繰り返し，歩行空間の確保と路上駐車対策が実現されてきた。
・最初に行った交通シミュレーション（1999年）では、氷川参道で歩行者専用化した場合、並行する幹線道路の交通マヒ、周辺生活道路への車両進入が問題となるため、短期的には一方通行化による歩行者空間の確保を目指し、長期的に都市計画道路の完成を待って歩行者専用化の実現を図ることとされた。

図5-7　シミュレーション結果

・短期的な取組では、交通シミュレーション（2004年）を行った上で社会実験が実施され、実験から2年後に一方通行化と歩車分離整備の完了に至っている。
・その後、都市計画道路の整備と並行し、将来の交通状況を見据えた交通シミュレーション（2015年）を実施し、歩行者専用化による影響の検証や段階的な交通規制の検証を行い、2019年に歩行者専用化が実現された。

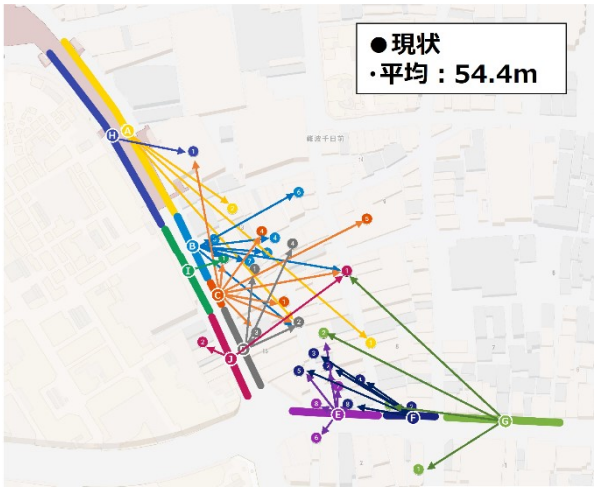
	シミュレーション結果			社会実験時実測データ		
	現況値	北向き一方通行	変化率	通常時	実験時（北向き一方通行）	変化率
地点1	291	158	54%	228	155	68%
地点2	313	213	68%	241	172	71%
地点3	987	1005	102%	948	975	103%
地点4	1391	1390	100%	1254	1228	98%
地点5	838	937	112%	842	911	108%
地点6	88	101	115%	55	89	162%
地点7	78	109	140%	65	96	148%

図5-8　交通シミュレーションと社会実験

出典：「大宮・氷川参道　歩行者専用化への民・官連携の長い取組み（さいたま市）」久保田委員長提供資料

コラム㉒　物流車両を含む交通再編における荷捌きシミュレーション／なんばひろば改造計画（大阪府大阪市）

・なんば駅周辺では、「なんば駅周辺道路空間の再編に係る基本計画」を策定し、駅前広場及び駅前通りを歩行者の空間に再編するとともに、公共交通や荷捌きスペースの再配置について、社会実験を実施しながら駅前の広場化の実現に取組まれている。
・なんば駅前は車のスペースが大部分を占め、歩行者のための空間が不足しており、人中心の空間への再編には、沿道荷捌き車両の整理が課題となっていた。
・警察協議等の中での課題解決のため、交通量や荷捌き車量の調査データを用い、荷捌きシミュレーションを実施し、対策を実施した場合の停車時間や同時駐車台数の減少、荷捌き停車帯位置の変更による横持距離の増加が検証されている。

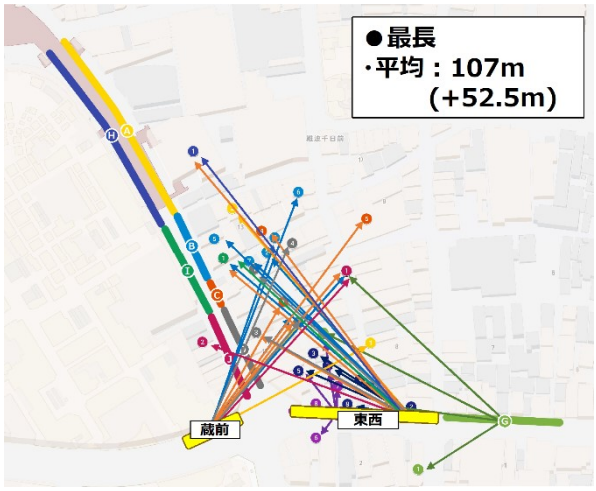


■横持距離の増加による影響

52.5m(最長時平均)×２(往復分)＝約100m
100m／80m･分＝約1.2分

※平均停車時間：約11.5分

**★横持距離が増加することにより
平均停車時間は約 14 分(+2 分)となる。**



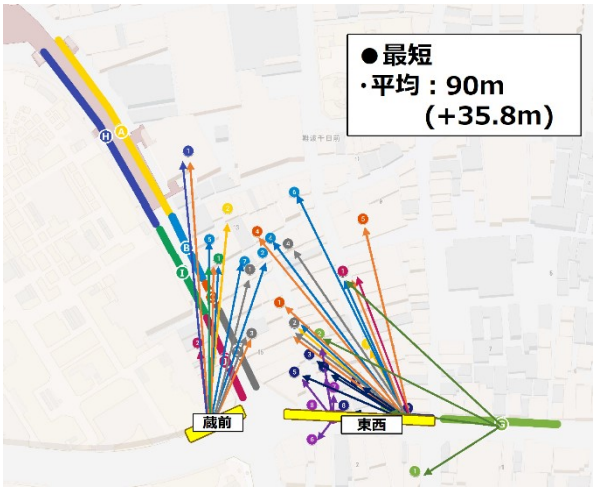


図5-9　荷捌きシミュレーション

出典：「なんばひろば改造計画」泉委員提供資料

３）運用段階における検証

・運用段階における事後調査は、事業効果の把握、計画内容の拡充・見直しの判断、継続的な管理・運営のデータチェックなどに用い、事業継続するにあたってのPDCAサイクルの取組みに必要である。
・また、事後評価において事業の安定性及び公益性を定期的に把握することにより、その後の事業の継続・改良・中断等を判断する際に参考とすることが可能である。

４）評価指標・データ取得・評価方法

① 評価方法

・多様なニーズに応える道路の評価は、事業実施前に収集した調査データや社会実験前に収集したデータと社会実験時や事後調査に収集したデータの比較により実施することが可能である。
・評価にあたっては、定量的な数値や定性的な利用者意向等の変化を分析し、目標とする将来像の実現に向けてどのような効果を得られたのか把握することが重要である。
・評価方法としては、取組の前後での指標値の変化（増減）や取組の実施地区と未実施地区における指標値の違い（大小）などの定量的な評価や来訪者層の拡大、行動・手段の多様化、魅力の向上などの定性的な評価がある。
・賑わいや地域活動の指標の評価は、交通量や収益の大小だけでなく、「歩いて楽しい」などの利用者目線の満足度の変化、高齢者や障害者の利用の拡大、活動の多様化などにも着目することが重要である。

② 評価指標

・多様なニーズに応える道路の評価では、道路の安全性・円滑性等に関する評価に加えてバリアフリー、公共交通、物流、モビリティ、沿道の土地利用状況、地域の沿道状況、産業（商業、観光）、賑わい、空間形成、地域活動の視点なども含めて、総合的・多面的に評価方法及び評価指標を検討することが重要である。
・評価指標は様々な視点から数多く挙げられるが、全てをチェックする必要はなく、現況の課題や事業の目的、想定される効果等を踏まえ、適宜、選択すればよい。

表5-1　評価指標の視点と代表的な評価指標の例

分類	視点	代表的な評価指標の例	
		基本的な指標	地域・実施内容に応じて選択する指標
地域への効果・影響の把握	沿道状況	昼間人口、沿道建物の用途、沿道店舗数	路線価、沿道店舗の営業時間、昼間営業店舗数
	産業（商業、観光）	来店者数、入込客数、来訪者属性、営業への効果・影響	小売販売額、観光消費額、企業経営に関するデータ
交通への効果・影響の把握	交通の円滑性	自動車交通量、歩行者・自転車交通量、駐車台数	走行速度、渋滞状況、混雑度、時間信頼性、歩行者サービス水準
	交通安全	事故件数	車両挙動、ヒヤリハット
	公共交通	バス・タクシーの利用者数、所要時間・定時性、運行本数、全交通機関の輸送人数	企業経営に関するデータ
	物流	荷捌きスペース利用状況（スペースの満空）、業務への影響	荷捌き車両台数、荷捌き所要時間
	バリアフリー	車いす、シニアカー、ベビーカー交通量、利用者属性	高齢者・障害者等の利用者意向
賑わい創出等の新たなニーズへの効果・影響の把握	賑わい	利用者満足度、滞留者数、滞在時間、来訪者属性	アクティビティの多様性、地域の魅力度、イベント開催数
	空間形成	空間の快適性、居心地の良さに対する満足度	空間内のベンチ等の施設、空間の広がり、空間の質に対する満足度
	モビリティ	利用交通手段、利用目的、利用者満足度、新たなモビリティの利用状況・利用意向、情報提供への満足度	当該地までの交通手段、同乗者の有無・属性、モビリティポートの利用状況・利用意向
地域活動の運営上の課題把握	実施体制	運営ルール、実施日・実施時間、役割分担、運営体制の課題、継続する上での課題	-
	費用	必要設備コスト、維持管理コスト、運営コスト、採算性	-

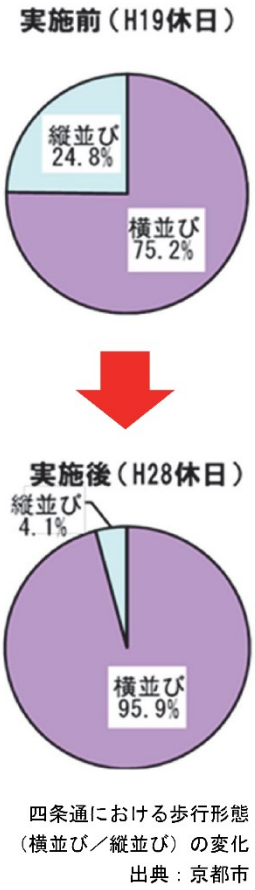
コラム㉓　様々な指標により、まちづくりと交通の観点から、効果・影響を定量的・定性的に検証した事例／四条通（京都府京都市）

・四条通の取組では、事業目的を踏まえ「まちの賑わい創出、公共交通の利便性向上、歩行者快適性の向上」の3項目から評価指標を設定して効果を検証するとともに、四条通及び周辺エリアの交通に対する影響について把握されている。
・評価指標はまちづくりの観点から、多面的な効果を定量的・定性的の両面から評価するもので、交通量調査や来街者ヒアリング、歩行者ビデオ調査、バス利用者アンケートなどの様々な手法が用いられた。

■効果・影響の評価項目

	評価項目	調査・分析内容
効果検証	A．まちの賑わいの創出	四条通の歩行者交通量の変化
		四条通の賑わいの変化
		経済効果
	B．公共交通利便性の向上	公共交通利用状況の変化
		バスの定時性
		バス利用者の利便性や快適性の変化
		タクシーの利便性や快適性の変化
	C．歩行者快適性の向上	四条通の「歩きやすさ」やまちの「心地よさ」の変化
		四条通における歩行形態の変化
		四条通における歩行速度の変化
影響検証	D．四条通及び周辺道路の交通状況への影響	四条通及び周辺幹線道路の交通状況の変化
		細街路の交通状況の変化

■四条通の歩行形態の変化（ビデオ調査）



四条通における歩行形態（横並び／縦並び）の変化
出典：京都市

■四条通の歩行者数の推移（商店街の歩行者カウンター）

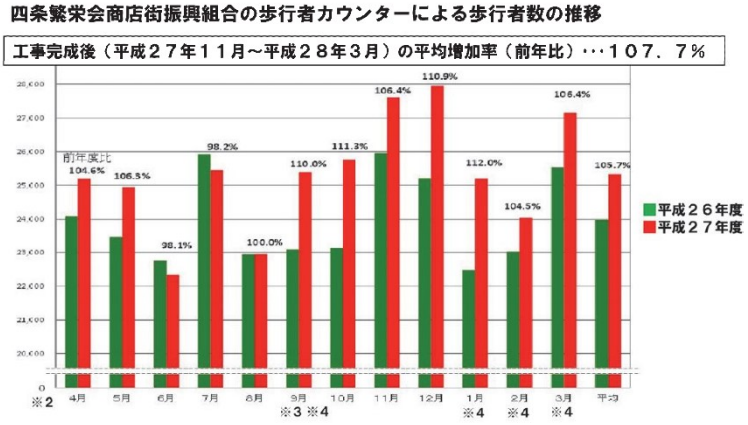


図5-10　様々な指標による効果検証

出典：地域づくりを支える道路空間再編の手引き（案）国土技術政策総合研究所資料　2018年2月

③ データ取得

・事業化段階や運用段階のマネジメントにおける事業効果の検証に用いるため、事業実施前のデータを事前に収集・取得しておくことが必要である。
・効果を把握するためのデータには、交通量調査やアンケートなどの実態調査のデータ、売上や来店者数などの事業者データがある。加えて、近年はビッグデータや先端技術を活用した広範かつ効率的なデータ収集や研究が進んでおり、必要なデータを検討し、収集・取得することが望ましい。
・なお、賑わいの評価指標の一つである歩行者の流動を把握するためには、従来の交通量調査だけではなく、画像処理やGPS機能、ICT技術などを活用したデータ取得技術を用いることが可能である。

④ 新技術を用いたデータ収集方法

・携帯キャリア各社では、スマートフォンユーザーのGPS情報をもとに、秘匿処理を施した位置情報ビッグデータを活用して、特定エリアの人出・流動量を定量化し、月単位・週単位、日別、時間帯別のデータを計測するサービスが行われている。こういったサービスを活用することにより、事前・事後の人出の違いや、施策実施地区と実施地区での人出の違いに関するデータを入手し、調査分析に役立てることが可能である。
・また、公共施設や飲食店、商業施設などに設置されたＷｉ－Ｆｉアクセスポイントと交信した履歴により、人の位置をアクセスポイント単位で連続的に取得することで、歩行者量（通行量）を計測することが可能となっている。地域内にアクセスポイントを複数設置することで、その地域での移動軌跡や滞在時間評価指標を把握し、調査分析に役立てることが可能である。
・カメラを活用した計測手法では、人の形状から画像内の位置・移動を認識する技術により、カメラ画像から識別処理等を行うことにより、歩行者数を計測することが可能となっている。これらの画像解析技術を用い、カメラ画像に映り込むすべての人を対象に歩行者数の計測や進行方向を把握し、調査分析に役立てることが可能である。
・さらに、歩行者空間の評価指標を確立するための基礎研究として、企業が開発した映像解析技術の活用により、ビデオカメラで撮影した歩行者の表情から笑顔度合を数値化する分析方法等が研究されている。実証実験において通常時と歩行者天国時の笑顔度の比較分析などが行われている。
・このほか、レーザー機器を用いた計測方法もある。レーザー機器を設置して、人やモノからの反射状況から、人やモノの動き、通過人数（歩行者数）を検知して、レーザー機器会社独自のアルゴリズムにより計測することが可能となっている。センサーの前を通過する全ての人を計測すること（全数把握）が可能であり、調査分析に役立てることが可能である。
・これらの新技術の活用により、従来の人手によるカウント調査では人員やコストの観点から難しかった24時間365日の計測や面的な分析が可能となる。事業実施前との比較や経年的な変化の把握に有効であるため、新技術によるデータ収集・取得を検討することが望ましい。
・なお、新技術によるデータ取得方法を検討にあたっては、データが持つ対象者等の特性や継続的な取得のしやすさ、地域間でのデータ交換、個人情報への配慮、従来手法と新たな手法の費用の違いなどに注意することが必要である。

コラム㉔　新たな解析方法や評価指標を導入した事例／丸の内ストリートパーク（東京都千代田区）

・社会実験の効果検証事例として、緑を整備した時の「居心地」に着目し、① 就業者の快適性検証、② 温熱環境計測、③ 来街者の人流計測 の３つの観点から効果計測が行われた。

【① 就業者の快適性検証】

検証事項：都心部の緑豊かな屋外空間で働くことの快適性・生産性・健康効果等を検証する。
対　　象：大手町・丸の内・有楽町地区で働く男女29名
検証方法：検証期間中の任意の3日間、被験者に屋内問わず好きな場所で執務してもらい、１日1時間以上は、丸の内ストリートパークの任意の場所で働いてもらう。
実験参加日の3日間は、Webアンケート回答（心理的な変化を把握）、ビーコン位置情報測定（滞在場所の把握）、Hexoskin※を着用した生体計測（生理的な変化を把握）を実施。
※シャツにセンサーが付属しており、心拍数、呼吸数、加速度等の生体データが計測できる。

図5-11　センサー設置イメージ

【② 温熱環境計測】

検証事項：地表面を緑化した時の酷暑環境改善効果
緑化の有無、日当たりの有無等、場所の特性に応じた温熱環境
検証方法：① サーモカメラでの表面温度定時撮影、② 温湿度の定点観測、③ 気温、湿度、MRTの自転車での移動観測、④ 丸の内ストリートパーク内での多点温度計測、⑤ ④を丸の内ストリートパークのホームページ上に、人流計測とともにリアルタイム可視化

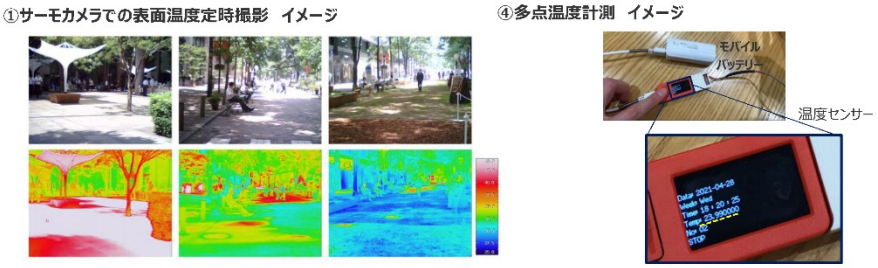


図5-12　温熱環境計測イメージ

【③ 来街者の人流計測】

検証事項：滞留状況や歩行速度の変化、人々の属性や行動の多様化等を検証する。
検証方法：カメラを設置し、AI技術を用いた人流計測および行動分析を実施。

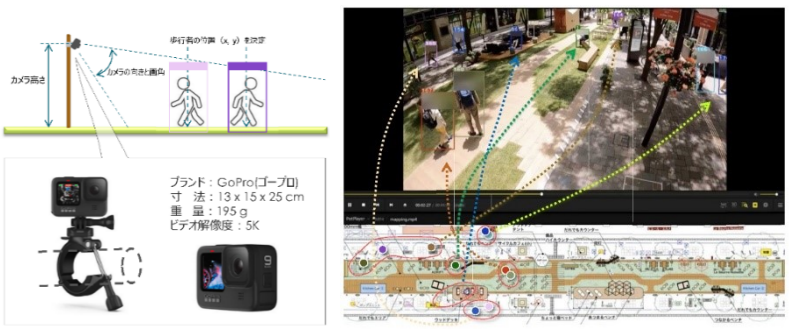


図5-13　人流計測イメージ

◀ 取得画面は即座に顔モザイク処理がなされ、モザイクは不可分となるため個人情報にはあたらない。

◀ HP上に可視化されるのは平面図に落とした人流であり、カメラに映った画像ではない。

6 多様なニーズに応えるための有用な個別施策

・本章では、多様なニーズに応えるための有用な個別施策として、商業地・業務地や観光地などにおける歩道に滞留空間を創出したい場合に有用な歩行者利便増進道路制度（以下「ほこみち」）や「パークレット」と生活道路などにおける歩行者優先の道路の創出に有用な「歩車共存道路等」について紹介する。
・なお、既にガイドラインが策定されている施策は、その他施策として既存ガイドラインを紹介する。

（1）ほこみち：滞留

・ほこみち制度は、「道路空間の街の活性化への活用」「歩道にカフェやベンチを置いてゆっくり滞在できる空間の創出」など、道路空間を活用してまちの賑わいの創出を行っていくため、道路法等が改正され、令和2年度に新たに創設された制度である。
・従来の道路占用制度では、歩道にオープンカフェ等を設置する際には、無余地性の基準の適用や既存の占用許可の優先、さらに占用期間は5年間と短期間であったこと等の理由により収益が見込める事業以外は投資が進みにくいなどの課題があった。
・ほこみち制度では、道路管理者が歩道の中に、“歩行者の利便増進を図る空間”を定めることができるようになった。利便増進誘導区域を定めることで道路占用許可が柔軟に認められるとともに、道路空間を活用する者（占用者）を公募により選定することで、通常の5年に対し、最長20年という長期間の占用が可能となることから、空間活用に関する関係者との円滑な調整が期待できる。

（2）パークレット：滞留

・パークレットは、歩道の一部に加え、路肩や停車帯を活用して滞留空間を創出する取組みである。
・歩道幅員が狭い道路において賑わい空間を構築する場合には、車道部の一部を活用することで、滞留空間を創出することが可能となる。

（3）歩行者共存道路等：滞留・安全安心

・歩車共存道路等は、通過交通量が多い、自動車の速度が速い、交通事故の発生などが懸念される道路において、歩行者の安全性・快適性向上を目的として、ハンプ、狭さくやシケインを設置することで通過交通や自動車速度の抑制を図る道路である。
・また、住宅地、商店街、観光地などにおいては、ハンプ、狭さくやシケインを設置して創出された空間にベンチ等を設置し、歩行者の滞留空間を創出することが可能である。

（1）ほこみち

1）ほこみちの概要

・ほこみちは、近年高まってきた、「歩道にカフェやベンチを置いて滞在できる空間にしたい」など、道路への新しいニーズに応えるべく、このような道路の構築を行いやすいよう令和2年に創設された制度である。
・道路管理者が指定した道路では、歩行者が安心・快適に通行・滞留できる空間を確保することが可能である。
・指定道路内に定めた利便増進誘導区域（以下、「特例区域」という）では、道路占用許可の無余地性の基準の適用が除外され、道路占用が柔軟に認められることから、カフェやベンチ等の占用物が置きやすくなる。
・公募占用制度によって選定された道路占用者は、特例区域において最長20年の占用が可能となり、民間の創意工夫を活用した空間づくりや初期投資の高い施設の参入が期待されている。

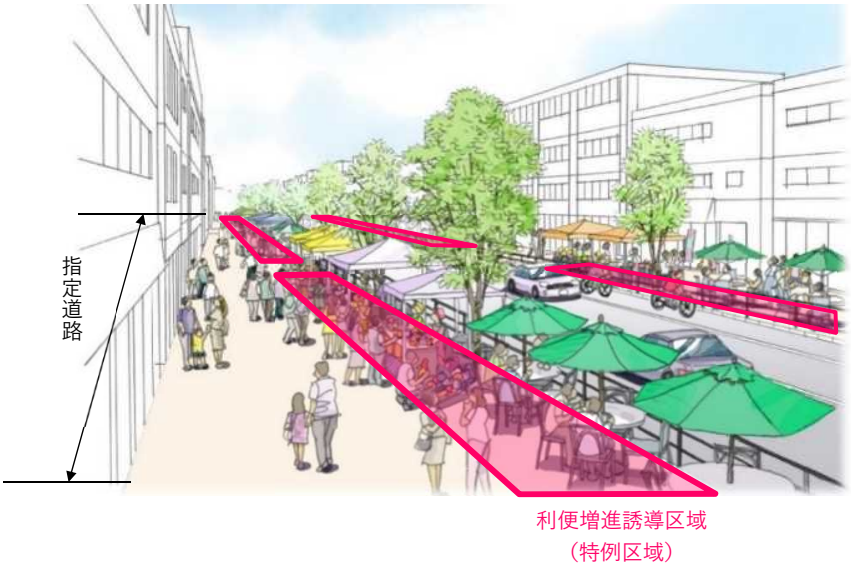


図6-1　指定道路と利便増進誘導区域のイメージ

2）期待される効果

・これまで期間が限定的（5年）であった歩道へのカフェやベンチ等の設置が、公募占用により、より長い期間（20年）で設置が可能となるため、継続したまちの活性化や必要活動・任意活動・社会活動などを通した賑わいの創出効果が期待できる。
・歩道に賑わいが出ることで、沿道の商店の売り上げ向上が期待され、長期的には沿道地価の向上や自治体の税収向上の効果も期待される。
・これまでの活動による賑わい創出施策は短期的社会実験や特例道路占用制度によるものが主であったが、ほこみちは、長期間にわたってカフェやベンチ等の設置が可能であり、短期的な効果を狙うだけでなく、投資回収も併せて長期的な効果が期待できる。

コラム㉕　長期間にわたって道路占用が必要な事例／新宿モア（東京都新宿区）

・新宿三丁目モア4番街では、店舗型のオープンカフェを設置している（都市再生特別措置法による特例道路占用区域の指定による施設の占用）。
・これは、すぐに移動・撤去が出来るキッチンカーとは異なり、比較的、長期間にわたる営業に基づく投資回収を見越した施設であるといえる。
・占用期間を長く確保することで、このような施設の設置が可能となる。

図 6-2　店舗型オープンカフェの設置事例
（新宿三丁目モア 4 番街）

3）効果的な導入を図る上でのポイント

① 歩行者利便増進道路（ほこみち）制度の流れ・留意点

・ほこみち制度の流れは、図6-3に示すとおりである。
・ほこみちでは、道路管理者が主体となって、指定する道路が存在する市町村や警察との協議、意見聴取を行いながら制度を適用する道路や特例区域を指定する。
・歩行者利便増進計画の認定及び公募占用の手続きに際して、道路管理者は、警察と協議することや、市町村長からの意見を聴くこと等が必要である。なお、道路管理者が市町村の場合には、市町村長への協議等は不要である。
・道路管理者は、公募により占用者を募集する場合には、指定した特例区域に対する公募占用指針を策定し、民間事業者やＮＰＯ法人等が作成する歩行者利便増進計画の認定作業を経て、募集の手続きを行う。
・歩行者利便増進道路及び特例区域を指定する際には、沿道の建物がカフェ等の滞留機能があるなど、沿道の土地利用、沿道空間との連携が可能であることを確認した上で指定することが重要である。
・ほこみち導入に向けて、オープンカフェやテーブル・ベンチ等を設置するための十分な広さの空間を確保するために、車線減少や一方通行化などと合わせて歩道拡幅等の道路再編を行うことが有効となる場合がある。
・一方、商店街等の歩道のない道路においては、歩行者用道路等の交通規制との組み合わせにより、ほこみち及び特例区域を指定する方法も考えられる。

・ほこみちを効果的に導入するため、ほこみちにおける歩行者のニーズを的確に把握した上で、魅力あるカフェや人が集まりやすいベンチ等の施設について検討することが必要である。
・地元住民、民間事業者、地権者等の関係者との間でお互い相乗効果が生まれるよう十分な合意形成を図るとともに連携して進めることが重要である。
・また、円滑な管理運営体制の確保のため、エリアマネジメントのような団体・組織が占用者となり、エリアで一括した道路占用許可を得ることも有効である。
・歩行者利便増進施設等については、道路法施行令に明記されていないが道路占用が認められ得る物件の例も含め、表6-1に示すとおりである。
・なお、地方公共団体が管理する地方道については、道路の構造や道路占用料等について、地方公共団体が条例等により定めることができることから、道路へのニーズを踏まえ、道路が地域にもたらす恩恵を考慮して柔軟に考えることが重要である。

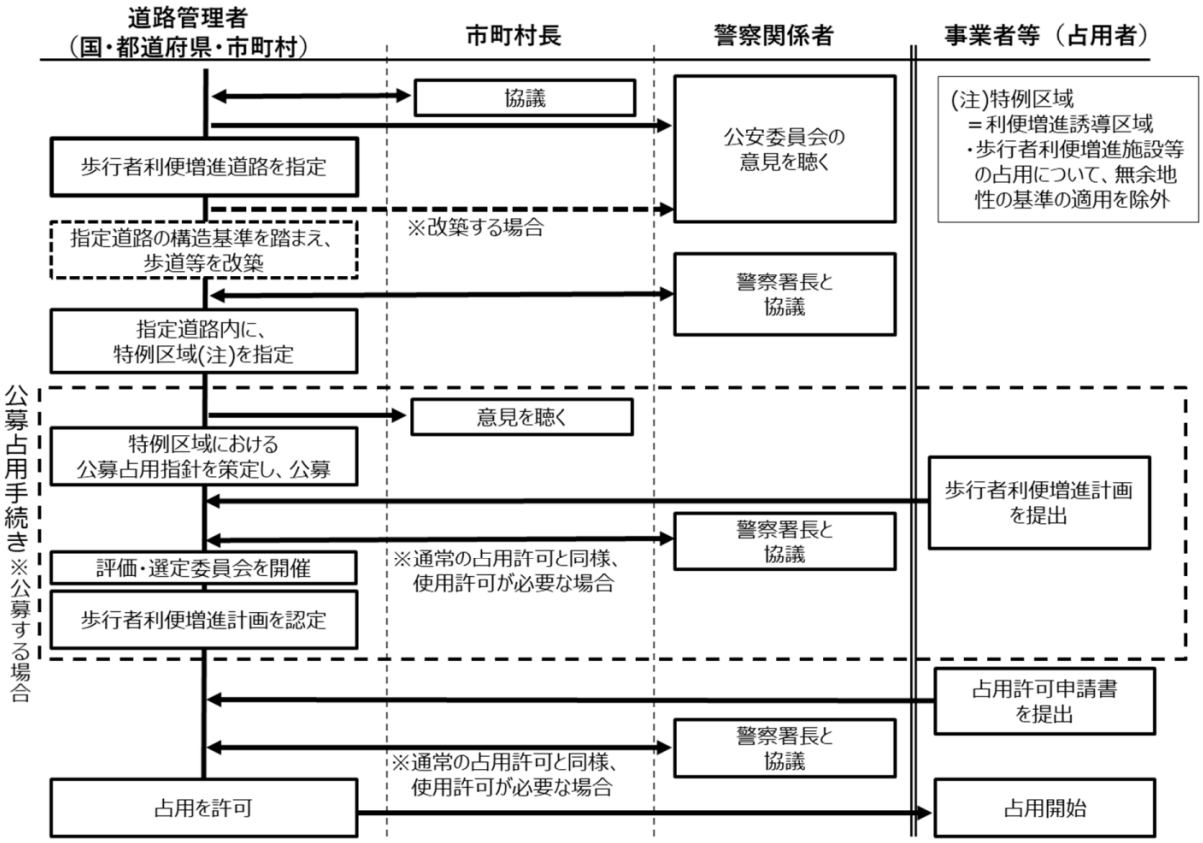


図 6-3　ほこみち制度の流れ

表6-1　歩行者利便増進施設等として認められる物件

歩行者利便増進施設等として認められる物件の例	道路法施行令 第16条の2
・広告塔・ベンチ・街灯 ・電飾、提灯、ランプ・フラワーポット・音響機材（スピーカーなど）	第1号、第２号 第6号イ
・看板・標識・旗ざお・幕・アーチ	第1号、第3号 第6号ハ
・食事施設・購買施設 （テーブルや椅子、テントやパラソル、フェンスなどを含む。）	第4号
・レンタサイクル用の自転車駐車器具	第5号
イベントのために設けられる ・露店・商品置場・ステージ、やぐら、観客席 （テーブルや椅子、テントやパラソル、フェンスなどを含む。）	第6号ロ

※青字は、施行令に明記されていないが、道路占用が認められ得る物件の例。
※施行令第16条の2第1号から第5号までに規定されているものは、第6号に規定されていなくても、イベントのために設けることは可能。

② 歩行者利便増進道路（ほこみち）等の指定要件

・ほこみちを指定する場合、道路管理者は以下の全ての指定要件を満たすことが必要である。
  ・快適な生活環境の確保と地域活性化に資すると判断できること
  ・都市機能の配置状況や沿道の利用状況等から、歩行者の利便増進に資する適切な区間であると判断できること
  ・歩行者の安全かつ円滑な通行を確保するための十分な有効幅員（車いす同士がすれ違える歩道の有効幅員：2.0m以上）を確保できること
  ・沿道住民や周辺地方公共団体など関係機関との協議等により理解が得られていること

③ 利便増進誘導区域の指定の考え方

・ほこみちに指定された道路内においては、所定の手続きを経て特例区域を指定することにより、区域内において無余地性の基準の適用を除外し、滞留を目的とした空間の構築を図ることができる。
・歩道に利便増進誘導区域を指定する際には、有効幅員を確保した上で、歩道の民地側、車道側、中央部のいずれとするか沿道状況等を踏まえ、検討することが必要である。例えば、「沿道店舗とは切り離した空間とするため車道側」「沿道店舗と一体となった空間とするため民地側」などを検討することが必要である。また、歩道が広い場合は、「歩道の中央部」を特例区域として指定することも考えられる。

④ 構造基準を満たす歩道等の改築（改築する場合）

・ほこみちとして指定する道路が構造基準に適合していない場合は、構造基準を満たすように歩道等を改築する。
・ほこみちの構造基準については、「道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会」で策定された「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」を参照することが必要である。

⑤ 交通規制が行われた道路へのほこみちの適用

・特例区域の指定は、当該道路が技術的基準に適合するものに限るが、道路移動等円滑化基準の時限措置に基づき、歩道のない道路でも特例区域の指定は可能である。なお、一般工作物等や食事施設等は車道における占用が認められていない（ここでいう車道は、構造令第2条に規定されている車道の定義に該当する道路の部分を指す。）が、歩道のない道路及び歩道の幅員が狭い道路においては、歩行者用道路等の交通規制により歩行空間を確保した上で、道路管理者と警察が問題ないと判断して車道に食事施設を占用した実績がある。
・そのほか、当該道路を歩行者専用道路、自転車歩行者専用道路に指定（変更）した上で、ほこみち及び特例区域を指定する方法も考えられる。

コラム㉖　道路管理者と警察が問題ないと判断して歩行空間を確保した事例（新潟県新潟市）

・新潟市ふるまちモール6では、ライジングボラード設置において、国土交通省と警察の相談により、「ライジングボラードが上がった瞬間に交通規制を行うのであれば車止めが道路の真ん中にあっても構わない。」という判断から、車止めを道路中央に設置して歩行空間を確保している。

図6-4　車両通行止め（ライジングボラード）による歩行空間の確保事例
（新潟県新潟市　ふるまちモール6）

コラム㉗　交通規制により歩行空間を確保した上での道路占用事例（山梨県甲府市）

・甲府市道156号春日深線（銀座通り）では、置き看板を設置し、分かりやすく車両の通行禁止規制を周知し歩行空間を確保している。その上で、令和2年7月からコロナ占用特例を実施し、令和3年4月にほこみちへ移行して、道路占用を実施している。

出典：甲府市提供

図6-5　交通規制をかけて歩行空間を確保した上での道路占用実績事例
（山梨県甲府市　市道156号春日深線（銀座通り））

⑥ 公募占用手続き（公募する場合；道路法第48条の23関係）

・公募占用は、公募により民間の創意工夫を引き出し、長期間の活動を可能にする仕組みである。これにより、設備に投資にしやすい環境を整えることを通じて、歩行者の利便の増進を図ることが可能であるため、歩行者利便増進施設等の設置に適用する。（手続きフローは、図6-6のとおり）

・そのためには、対象道路における歩行者のニーズを的確に把握した上で、公募を実施することが必要である。

・ほこみち制度の導入にあたり、公募は必須ではなく、公募を行わない場合には、占用許可期間は5年となる。例えば、社会実験等で既に占用がなされており、それをほこみちで継続する場合や、商店会などのエリアをマネジメントするのに適した組織がある場合など、道路管理者として、地域の状況に合わせて公募の有無を判断することが可能である。

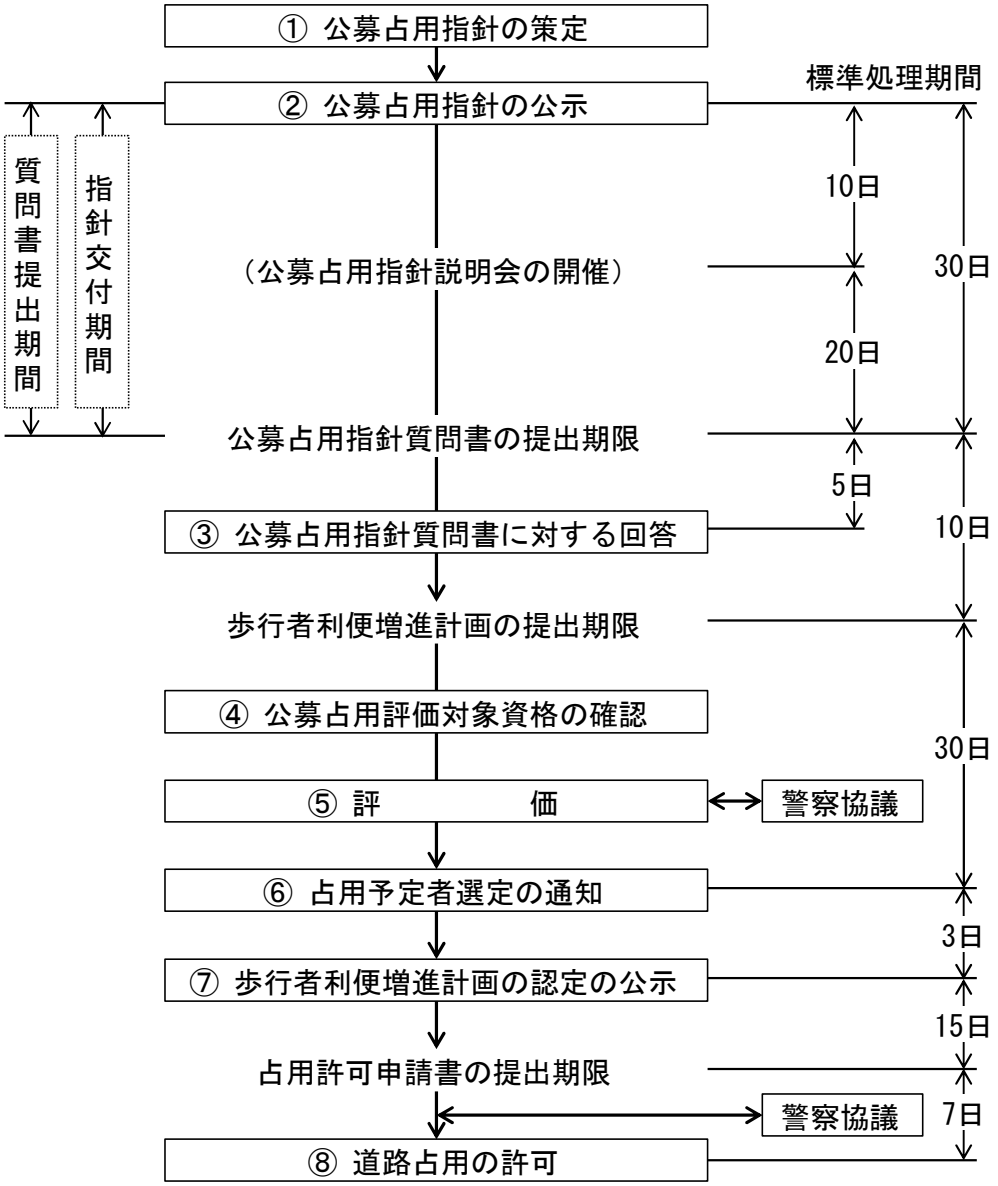


図6-6　公募占用における手続きフローと標準処理期間

⑦ 警察関連の協議

（ア）歩行者利便増進道路（ほこみち）指定前の都道府県公安委員会の意見聴収

・道路管理者は、指定の前に当該地域を管轄する都道府県公安委員会へ意見聴取を行い、指定による道路の改築等や歩行者利便増進施設等による道路占用が行われることに伴う道路交通への影響について意見を聴くことが必要である。（道路法第95条の2第1項関係）

・また、道路の改築を行う場合、道路管理者は、改築の前に都道府県公安委員会へ意見聴取を行い、道路の改築に伴う道路交通に与える具体的な影響を踏まえ、信号機の運用や交通規制の見直し等の要否等について意見を聴くことが必要である。（道路法第95条の2第1項関係）

（イ）特例区域の指定前の警察協議

・道路管理者は、特例区域の指定の前に管轄する警察署長への協議を行う。また、歩行者利便増進施設等による道路占用に伴う歩行者交通量の増加や歩行者動線の変化、歩行者と車両の交錯の増加による交通事故防止策、歩行者利便増進施設等の設置に伴う道路使用許可への対応等の道路交通への影響について協議を行うことが必要である。（道路法第33条第3項関係）

・事前に社会実験等を実施し、その検証結果を基に、協議を行うことも有効である。

（ウ）公募選定における警察協議

・公募占用の対象である占用が道路交通法に基づく道路使用許可を必要とする場合には、道路管理者は、評価の時点で提出された歩行者利便増進計画ごとに、書面（「歩行者利便増進計画に関する協議について」）について、管轄する警察署長との協議を行うことが必要である。（道路法第48条の25第3項関係）

（エ）道路占用許可における道路使用許可の警察協議

・道路管理者は、許可をしようとする道路占用が道路使用許可を必要とするものである場合には、あらかじめ管轄する警察署長への協議を行うことが必要である。（道路法第32条第5条関係）

⑧ ほこみちにおける建築物の占用の取扱い

・道路内に建築物を設置する場合には、建築基準法第44条に基づき、巡査派出所その他これらに類する公益上必要な建築物で特定行政庁が通行上の支障がないと認め、かつ建築審査会の同意を得て許可を得ることが必要である。
・なお、都市再生特別措置法の道路占用特例において、都市再生計画に位置付けられていることをもって公益性を担保した事例もある。

コラム㉘　都市再生計画に位置付けられていることをもって公益性を担保した事例（北海道札幌市）

・大通すわろうテラスは、札幌市による都市再生整備推進の一環として整備された施設であり、道路占用許可の特例制度を利用し、国道に常設の商業施設を開いている。
・カフェや軽食販売、アートワークの展示・物販をはじめ、ワークショップやミニセミナー、企業プロモーションなど、様々な用途への対応が可能である。

図6-7　都市再生計画に位置付けられていることをもって公益性を担保した事例
（北海道札幌市　大通すわろうテラス）

⑨ ほこみちにおけるエリアとしての道路占用許可

・道路占用許可は、通常、占用物件ごとに基準適合性を審査し、占用許可を与えているところ、公募占用を活用して、ほこみちの特例区域内の占用についてエリアで占用許可を与えることにより、申請者の手続きを簡素化することができると考えられる。
・具体的には、公募占用において提出する歩行者利便増進計画において、立体的な広告塔の設置やその定期的な更新について、交通の妨害となるおそれがないことを前提とすること等が記載されたものを、警察との協議の上で認定し、当該計画に記載された範囲内で、エリア単位での一定期間の占用許可を与えることが考えられる。
・このときの占用許可については、基準適合性を確保する方法や占用料の算出方法等について、関係者間で十分に調整・合意しておくことが必要である。

4）その他の留意点等

① 滞在快適性等向上区域との併用

・道路管理者はほこみちの指定の前に、市町村のまちづくり担当者との情報共有や調整を行い、都市再生特別措置法に基づく滞在快適性等向上区域を併用して「居心地が良く歩きたくなる」空間を創出する等により、指定の効果を高めることが考えられる。

② 公共交通の利用促進

・道路管理者は、歩行者中心の道路の構築においては、そこへ至る移動手段の確保や利用環境の改善が重要であるため、ほこみちを指定する際には、状況に応じ、道路指定を予定している場所がある市町村等との連携も行い、公共交通の利用促進について検討することが望ましい。

③ バリアフリーに配慮した道路構造

・道路管理者は、ほこみちの改築や当該道路で道路附属物の新設等を実施する際には、高齢者や障害者等にとっても安全で使いやすい道路構造に留意することが必要である。

④ 自転車が車道を通行するための道路

・道路管理者は、歩行者の安全かつ円滑な通行を確保するため、自転車については「車両」であるという大原則を踏まえ、歩行者と自転車が極力分離するよう、自転車が車道を通行するための道路について検討することが必要である。
・なお、自転車駐車器具については、歩行者の安全かつ円滑な通行を確保するため、車道側から進入できる構造にするよう配慮することが重要である。

⑤ 飲食物を扱う場合の保健所の許可

・飲食店や喫茶店などの営業を行う場合には、食品衛生法第55条に基づき、その営業所所在地を管轄する都道府県知事、もしくは保健所を設置する市の市長又は特別区の区長の許可を受けることが必要である。
・許可が必要な業種は食品衛生法施行令第35条にて定められている飲食店営業、食肉販売業、魚介類販売業など32業種及び都道府県等が条例で定める業種となっている。また、許可を得るには食品衛生法施行規則第67 条にて定められた事項について営業所所在地を管轄する保健所を通じて都道府県知事などへ申請することが必要である。

⑥ キッチンカーの道路占用の取扱い

・キッチンカーを道路に長時間設置して行う営業は、利用形態により、「食事施設」又は「購買施設」として、占用許可の対象となる。
・ほこみちにおける特例区域内では、「無余地性の基準」の適用が除外されるため、歩道等においてキッチンカーが占用しやすくなる。
・利用形態として、テーブル、椅子等と一体となったオープンカフェとしての利用は、「食事施設」に該当し、売店としての利用は、「購買施設」に該当すると考えられる。
・道路の使用、食品の販売（調理営業、販売営業）にあたっては、『道路使用許可』及び『食品営業許可』が必要となるため、警察や保健所と調整することが必要である。

⑦ 道路空間の利活用に関する主な制度

・道路空間の利活用については、ほこみちが創設される以前より、都市再生特別措置法及び中心市街地の活性化に関する法律に基づく道路占用特例や、道路協力団体制度により、取組が進められていた。
・それぞれの制度の詳細については、表6-2に示すとおりであり、都市再生整備計画や中心市街地活性化基本計画が既に策定されている場合には、それらに基づく道路占用特例を実施したほうが、円滑に事業が進む場合も考えられる。また、道路の維持管理を強化したいのであれば道路協力団体制度を活用する等、地域の状況や課題によって使い分けることが望ましい。
・特に、他の地域の事例を参考に同様の取組みを行う場合、法律の改正等を通じて手続きの簡素化等が図られている可能性もあることから、不必要な準備に時間を取られることを避けるため、最新の情報により手続きを確認することが必要である。

表6-2　道路空間の利活用に関する主な制度

項目	制度概要	占用物件	備考
ほこみち 歩行者 利便増進 道路 (道路法) R2～	道路管理者が歩行者利便増進道路を指定し、利便増進誘導区域を設けることにより、オープンカフェや露店等の設置にかかる道路占用許可基準(無余地性)を緩和する制度 占用許可期間：20年 （公募占用の場合）	・広告塔又は看板（良好な景観の形成又は風致の維持に寄与するもの） ・標識、旗ざお、幕及びアーチ ・ベンチ、街灯 ・食事施設、購買施設 ・自転車駐車器具で自転車を賃貸する事業の用に供するもの ・集会等の催しのために設けられる露店、商品置場	・「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」への適合義務 ・歩行者利便増進施設等を設置するための滞留の用に供する部分の設置規定
道路協力 団体 (道路法) H28～	道路管理者が道路の清掃・除草・植栽などの道路管理活動を行ってくれている団体を道路協力団体に指定し、当該団体が業務を行う際に、オープンカフェや露店等の道路占用が必要な場合、道路占用許可基準(無余地性)を緩和する制度 占用許可期間：5年	・広告塔又は看板（良好な景観の形成又は風致の維持に寄与するもの） ・看板、標識、旗ざお、幕、アーチ（安全かつ円滑な道路の交通の確保に資するもの） ・標識、ベンチ、上屋、街灯 ・食事施設、購買施設 ・自転車、原付、小型自動車等の駐車等に要する器具 ・道路に関するイベントに係る広告塔、ベンチ、露店、看板、標識、アーチ等で道路の通行者等の利便の増進に資するもの	・道路協力団体が業務として行う場合、道路占用料は免除 ・道路協力団体が利益を得ることは不可（道路協力団体の業務で得た収入は全て道路の管理業務として還元）
中心市街 地活性化 基本計画 (中心市街 地の活性 化に関す る法律) H26～	地方公共団体が計画へ位置付けることにより、中心市街地活性化のためのオープンカフェや露店等の設置にかかる道路占用許可基準(無余地性)を緩和する制度 ※計画の記載に係る道路管理者の同意 占用許可期間：5年	・広告塔又は看板（良好な景観の形成又は風致の維持に寄与するもの） ・食事施設、購買施設その他これらに類する施設 ・自転車駐車器具で自転車を賃貸する事業の用に供するもの	
都市再生 整備計画 (都市再生 特別措置 法) H23～	地方公共団体が計画へ位置付けることにより、まちのにぎわいや交流の場の創出にかかる道路占用許可基準(無余地性)を緩和する制度 ※計画の記載に係る道路管理者の同意 占用許可期間：5年	・広告塔又は看板（良好な景観の形成又は風致の維持に寄与するもの） ・食事施設、購買施設その他これらに類する施設 ・自転車駐車器具で自転車を賃貸する事業の用に供するもの	

（2）パークレット

1）パークレットの概要

・パークレットは、サンフランシスコ発祥の路上駐車帯を活用し滞留空間を創出する取組みである。
・日本国内の事例では、歩道と路肩や停車帯の一部を活用し滞留空間を創出する取組みに加え、歩道のみを活用した事例についてもパークレットと呼ばれている場合がある。
・本来、路上駐車帯を活用するためパークレットと呼ばれていることを踏まえ、対象とする取組みを明確にするため、本ガイドラインでは、歩道だけでなく、路肩や停車帯の一部も含めて活用した取組みを対象として記述することとする。

■パークレット実施事例（車道・路肩を活用した取組み）

出典：国総研資料第1009号

図6-8　パークレット設置の様子
（アメリカ　サンフランシスコ）

図6-9　パークレット設置の様子
（兵庫県神戸市　三宮中央通り）

■パークレット実施事例（歩道のみでの取組み）

図6-10　歩道版パークレット設置の様子（東京都豊島区　池袋GREEN BLVD MARKET）

① 法制度の位置付け

・パークレットは、歩道、路肩、停車帯にて、ほこみち制度による占用物件や、道路附属物として設置される施設である（表6-3参照）。
・パークレットを設置するにあたり、ほこみちの適用条件を満たす道路については、民間の創意工夫を反映することを目的に、長期間にわたる施策の実施や投資回収の観点も含め、ほこみち制度の活用が地域にとって有益となる場合もあるため、ほこみち制度の活用について検討することが有効である。

表6-3　パークレットの位置付けの例

歩道		車道部（路肩、駐車帯）
占用（ほこみち）	道路附属物	道路附属物
・広告塔又は看板 ・食事施設、購買施設他 ・自転車駐車器具で自転車を賃貸する事業の用に供するもの ・標識、旗ざお、幕、アーチその他これらに類する物件 ・ベンチ、街灯その他これらに類する工作物	・道路管理者が管理する施設や工作物（道路標識、防護柵等）	・ベンチ、テーブル、パラソル、植栽、車両用防護柵等

2）期待される効果

・歩道周辺に新たに休憩・滞留空間が形成されることで、まちの賑わいを創出することが期待される。
・歩道に加え、路肩や停車帯を活用し滞留空間を確保することにより、歩道幅員が狭い道路での滞留空間の創出が期待される。
・路上駐車が多い場所にパークレットを構築することにより、迷惑駐車対策としての効果が期待される。
・沿道店舗との連携により、地域活性化や沿道店舗の売り上げ向上が期待される。

3）効果的な導入を図る上でのポイント

・交通の安全の確保を図るため、安全対策が必要であり、警察と調整・連携して検討を進めることが重要である。
・本格実施の前に、簡易な手法を用いた社会実験により、滞留空間の整備効果や安全性を検証する方法も有効である。
・歩道が狭い道路は、ほこみち制度の活用が困難であるため、路肩や停車帯も活用し一定の滞留空間を設けることで、パークレットを設置し賑わいを創出することが有効である。

4）留意点等

① 設置箇所

・パークレットは、商業施設や飲食店等賑わい空間の創出に効果的な施設が立地している商業系地域の沿道への設置が有効である。
・交差点から一定距離以上離れているなど、路肩や停車帯、歩道からパークレットの存在が良く視認される場所に設置することが必要である。
・バス停留所やタクシー乗り場、荷捌きスペースから一定距離以上離れ、既存サービスに影響しない場所に設置することが必要である。
・全ての車線で自動車交通量が多い道路では、路肩や停車帯の一部を活用することで、交通への影響が生じることが考えられることから、パークレットの設置場所としては適さないと考えられる。

② 本体構造

・車道部の一部を活用するパークレットは、安全性確保が必要であり警察協議においても重要視されるため、パークレットと車道の境界の本体構造には、防護柵やコンクリートブロック等の構造物を設置することが必要である。
・さらに、パークレットの囲い（防護柵等）の側面には、ドライバーへの考慮として、反射板や視線誘導ラインを設置することが必要である。

出典：名古屋市提供

図6-11　反射板の設置事例
（愛知県名古屋市　名古屋市パークレット）

図6-12　視線誘導ラインの設置事例
（大阪府大阪市　御堂筋パークレット）

③ パークレット内の施設

・パークレット内は、これまでの道路占用の許可物件の事例にとらわれず、各地域の特色やコンセプトに応じ、創意工夫した施設の設置が望まれる。
・ベンチやテーブルの休憩施設が設置されている以外に子供連れでも利用できるように、芝生や黒板を設置しているところもある。

■パークレット内施設事例

図6-13　ベンチ・テーブル・パラソルを設置した事例
（兵庫県神戸市　KOBEパークレット）

図6-14　植木鉢を設置した事例
（神奈川県横浜市　横浜元町パークレット）

図6-15　花壇の壁面に黒板を設置した事例
（宮城県仙台市　定禅寺通りパークレット）

図6-16　芝生を設置した事例
（東京都新宿区　SHINJUKU STREET SEATS）

④ 維持管理

・パークレットの利用の快適性や安全性を確保するため、利用ルール（利用時間、ごみの処分、飲食の可否、ペット立ち入り等）について規定することが必要である。
・また、民間とも連携した清掃や植栽の管理、設備の点検や保守等の維持管理体制を構築することが必要である。

⑤ 警察協議

・パークレット設置箇所の問題意識や将来像について、警察と情報共有しておくことで円滑な協議が行えることもあるため、日頃からの情報共有は重要である。例えば、迷惑駐車について警察と情報共有していたことから、パークレットの取組みに理解を得られ円滑に協議が行えたという事例がある。
・警察協議では、設置目的、構造（道路幅員や占用物等）、安全対策、利用時間帯、管理方法などを図面や写真等を用いた資料により協議を行う。
・安全対策については、歩行者及び車両のそれぞれの視点で確実に検討を行い、理解を得ることが必要である。
・必要に応じて、防犯上の観点から早朝夜間等の利用を制限したり、警備体制について協議することが必要である。

⑥ その他

・飲食店や喫茶店などの営業を行う場合や乳類や魚介類などの飲食品販売を行う場合には、食品衛生法第55条に基づき、その営業所所在地を管轄する都道府県知事、もしくは保健所を設置する市の市長又は特別区の区長の許可を受けることが必要である。

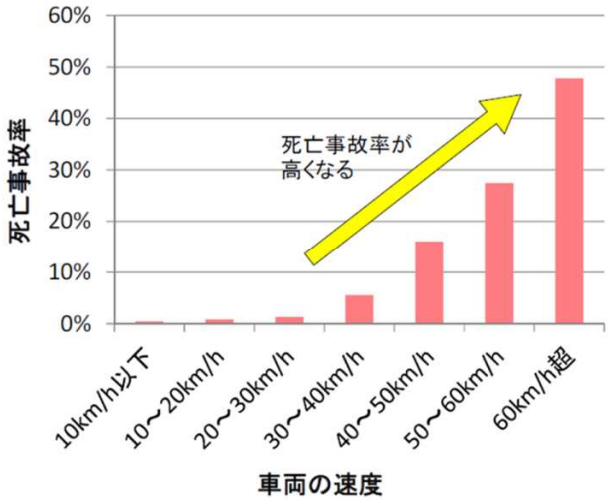
（3）歩車共存道路等

1）歩車共存道路等の概要

・歩車共存道路等とは、住民の日常的な生活のための道路であり、通過交通量や自動車の速度を抑制するため、以下に記載するハンプ、狭さく、シケイン、スムーズ横断歩道等の物理的デバイス設置措置を講じて交通事故を防止することで、歩行者にとって安全かつ安心な通行を確保した道路である。
・狭さくやシケインなどの物理的デバイス設置により創出されるたまり空間を活用したベンチやテーブル、パラソルなどの設置により歩行者の滞留空間を創出する。

① ハンプ

・ハンプとは、車道に設置した滑らかに盛り上がった路面で、その部分を通過する車両を押し上げるものであり、運転者が事前にこれを視界の中で確認して、速度を低減することを狙った道路構造である。
・ハンプは、生活道路の単路区間などで高速で走行する車両の速度を低減させたい場合や幹線道路からの抜け道利用が多い区間への進入を抑制したい場合に、生活道路同士の交差点部や高速度になりやすい生活道路の単路区間などに設置することが考えられる。
・また、ハンプを区間内の複数箇所で設置すれば、区間全体での速度抑制効果が期待できる。



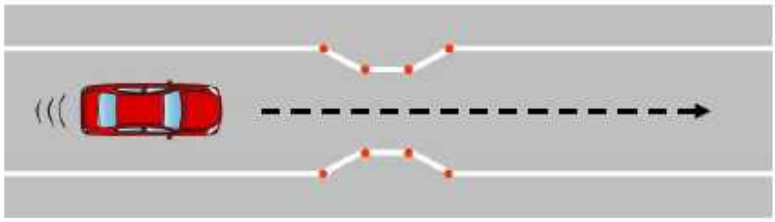
※死亡事故率＝死亡事故件数÷死傷事故件数
※車両の速度は、危険認知速度（運転者が危険を認知した時点の速度）を使用
※ITARDAの平成22年～平成26年の市町村道のデータを使用
※第一当事者が四輪車、第二当事者が歩行者の事故データを使用

出典：「凸部、狭さく部及び屈曲部の設置に関する技術基準」に関する技術資料〔国土技術政策総合研究所〕

図6-17　走行速度と死亡事故の関係

② 狭さく

・狭さくとは、自動車通行部分の幅を狭めることにより、運転者に減速を促す道路構造である。
・狭さくは、交差点に進入する速度を低減させたい場合や通過車両の交通量や通行する車両の速度を抑制したい場合に、通過交通車両が進入する道路の入り口部へ設置することが考えられる。
・また、連続して設置すれば、区間全体での速度抑制効果が期待できる。

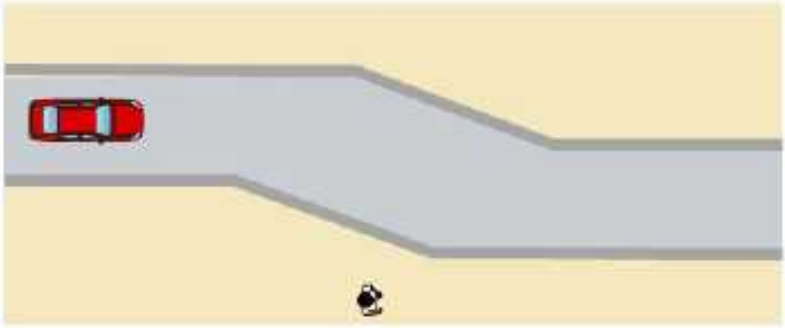


出典：凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準」に関する技術資料（国土技術政策総合研究所）

図6-18　狭さくイメージ

③ シケイン

・シケインとは、車両の通行部分の線形を屈折させたり蛇行させたりすることにより、運転者に左右のハンドル操作を強いることで、車の走行速度を低減させる道路構造である。
・シケインは、道路の直線区間の距離が長く自動車の速度が出やすい構造の道路で、ある程度幅員のある区間などで設置することが考えられる。
・また、シケインを区間内の交互に連続して設置すれば、区間全体での速度抑制効果が期待できる。

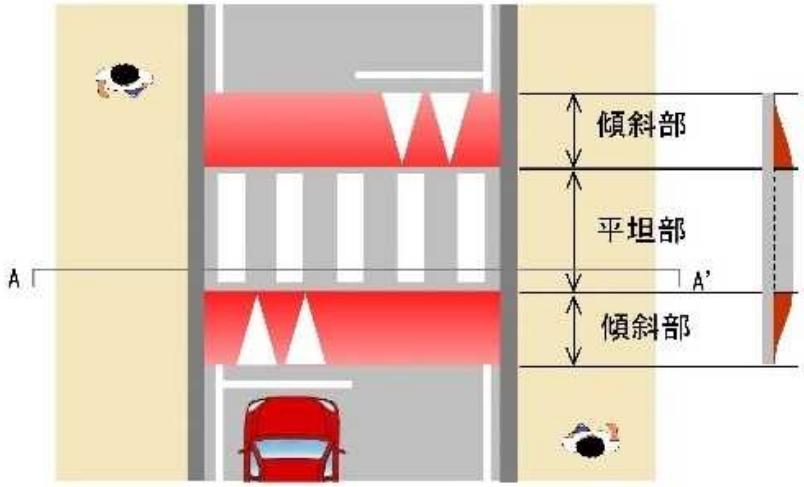


出典：凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準」に関する技術資料（国土技術政策総合研究所）

図6-19　シケインイメージ

④ スムーズ横断歩道

・スムーズ横断歩道とは、横断歩道部分を盛り上げたハンプ構造とすることで、歩行者横断箇所の視認性向上や自動車の速度低減を狙った道路構造である。
・スムーズ横断歩道は、ハンプと同様に生活道路の区間内などで高速で走行する車両の速度を低減させたい場合や幹線道路からの抜け道利用が多い区間への進入を抑制したい場合の他、歩道と車道の段差をなくすことで横断歩行者の通行を円滑化するバリアフリー化の効果を発揮させたい場合に設置することが考えられる。このため、小中学校前の生活道路横断歩道や通過交通車両が進入する生活道路の入口部の横断歩道等において、設置することが考えられる。
・また、スムーズ横断歩道に加えて、生活道路区間内においてハンプ・狭さく・シケインを組合わせて設置すれば、区間全体での速度抑制効果を期待できる。



出典：凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準」に関する技術資料（国土技術政策総合研究所）

図6-20　スムーズ横断歩道イメージ

2）期待される効果

・ハンプ、狭さく、シケイン、スムーズ横断歩道の設置により、生活道路を走行する自動車の速度が抑制され、事故の削減効果が期待できる。

・また、生活道路における抜け道（迂回）交通が削減され、生活道路の歩行者の安全性の向上が期待できる。

・シケインの設置については、歩行者たまり空間を創出することが可能であるため、ベンチなどの設置により地域におけるコミュニケーションの向上を図る効果も期待できる。

コラム㉙　イメージシケインの整備による歩行者滞留空間創出事例（山形県鶴岡市）

・シケインを白線で表現したイメージシケインにおいても、創出されるたまり空間を活用したベンチやテーブル、パラソルなど設置により歩行者の滞留空間を創出することが可能である。

・歩行者の滞留空間を創出により得られる効果として、「地域コミュニケーションの向上効果」や「歩行者の安全性向上効果」が挙げられる。

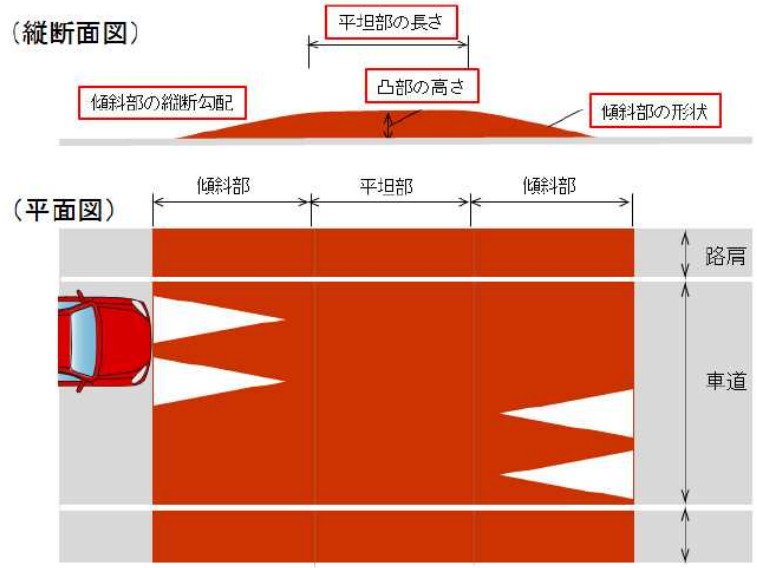
※出典：良好な道路景観と賑わい創出のための事例集（国土交通省道路局）

図6-21　イメージシケインの整備による歩行者滞留区間創出事例
（山形県鶴岡市あつみ温泉）

3）効果的な導入を図る上でのポイント

① ハンプ設置箇所の特性・条件

・ハンプは、自動車の通行速度が時速30kmを超える場合に運転者に不快感を与えるため、速度を抑制する効果が期待される。
・ハンプの設置効果を高めるため、幹線道路等で区画された区域や個別の抜け道の起点から終点までの区間等、ハンプの設置を一体的に計画すべき範囲を設定し、その存在を十分に確認できる箇所に設置することが望ましい。
・積雪時にはハンプの存在を確認しづらいが、標識によりハンプ位置を明示するなど工夫をして設置することが重要である。
・ハンプを設置する対象道路は、滑らかな盛り上がり部をもって自動車の速度を減速させる性格上、第3種第5級の道路など自動車の走行速度が高くなりやすく歩行者も発生する生活道路が考えられるが、交通安全施設として設置する場合には、道路の種級区分により制限されるものではない。



出典：凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準に関する技術資料（国土技術政策総合研究所）

図6-22　ハンプの構造

■ハンプ整備事例

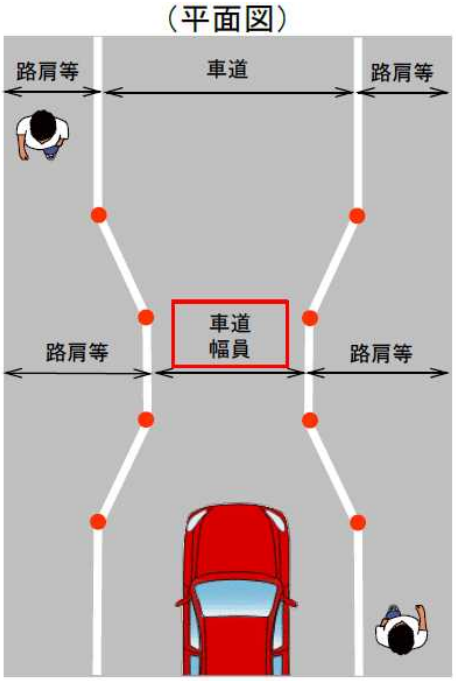
出典：委員提供

図6-23　ハンプ設置事例
（埼玉県朝霞市）

図6-24　ハンプ設置事例（積雪地）
（北海道帯広市）

② 狭さく設置箇所の特性・条件

・交差点内での交通事故発生を抑制するために進入速度を低減させる場合には、交差点手前に狭さくを設置することが有効である。
・通過車両の交通量や通行する車両の速度を抑制するためには、通過交通車両が進入する道路の入り口部に狭さくを設置することが有効である。
・一方通行区間に狭さくを設置する場合は、自動車がハンドル操作により歩行者に向かないように両側から車道に張り出す両側狭さくとし、自動車の走行位置を道路端から離すことで、歩行者の安全を確保することが可能である。
・双方向区間の狭さくを設置する場合は、片側から車道に張り出す片側狭さくとすることで、車両のすれ違い時にどちらかの向きの車両が譲るかがわかりやすくなる。また、混雑時に車列のできる可能性がある箇所における狭さくの幅員は、すれ違いが可能となる幅員（4m）とするなどの対応が必要である。



出典：凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準に関する技術資料（国土技術政策総合研究所）

図6-25　狭さくの構造

■狭さく整備事例

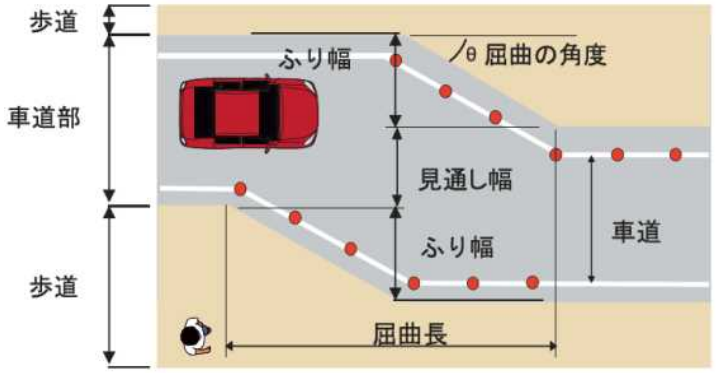
図6-26　狭さく設置事例
（東京都三鷹市）

出典：委員提供

図6-27　狭さく設置事例
（山口県長門市）

③ シケイン設置箇所の特性・条件

・通過交通が多く流入し、道路の直線区間の距離が長く自動車の速度が出やすい構造の区間には、区間全体の速度を低減させるためにシケインを設置することが有効である。
・ただしシケインは、運転者に左右のハンドル操作を強いることになるため、一方通行の道路に設置することを基本とする。
・シケインの構造基準は、普通自動車が通行可能で、小型自動車を十分減速させる構造を基準としており、振り幅や見通し幅などの具体的な数値の基準はない。
・シケインは自動車のドライバーにハンドル操作をさせて速度を抑制するため、振り幅が小さいと速度抑制効果が低くなる。そのため、ある程度の幅員がある道路での適用が望ましい。
・一方通行規制の区間で、景観への配慮が必要な区間においては、視覚的になめらかなスラローム型のシケインを設置することが考えられる。
・沿道の状況等によって、工作物（ポストコーン、プランターなど）の設置が困難な場合は、車道を幅員3mまで狭め、歩行空間を外側線やカラー舗装、舗装の違い等によって明示する方法がある。
・直線区間の距離が長くなると自動車の速度が出やすくなるので、狭さくやスラロームによる自動車のドライバーのハンドル操作が一定の間隔（事例では、概ね50m以下）で必要となるような構造とすることが有効である。



出典：凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準に関する技術資料（国土技術政策総合研究所）

図6-28　シケインの構造

■植栽・シケイン整備事例

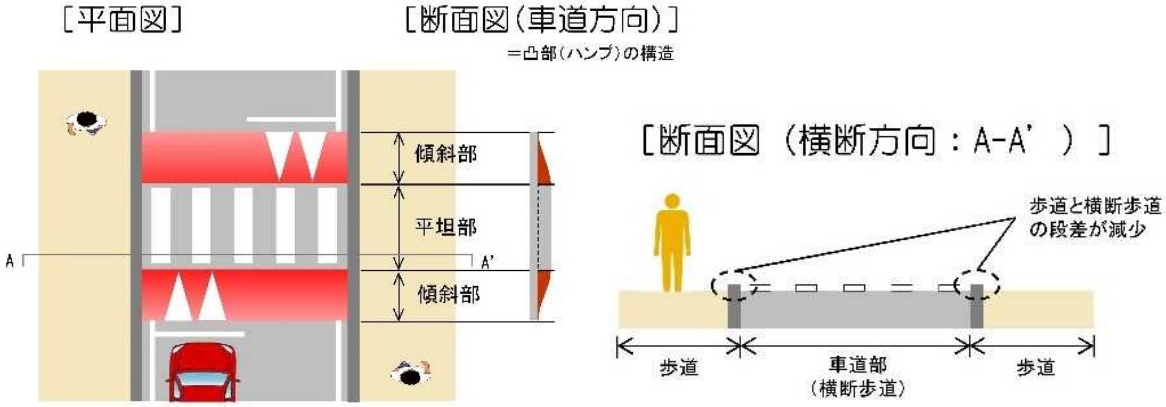
・自動車交通の速度抑止を図るため、植栽によるシケインを整備している。

※出典：委員提供

図6-29　植栽・シケイン整備事例（埼玉県さいたま市　浦和裏門通り）

④ スムーズ横断歩道の特性・条件

・生活道路における視認性が悪い横断歩道では、自動車の走行速度抑制や迂回路進入交通の排除のためにスムーズ横断歩道を設置することが有効である。
・スムーズ横断歩道の設置の際には、バリアフリー基準を満たす必要があるため、歩道端と横断歩道に2cmの高低差をつくることを標準とする。
・スムーズ横断歩道は、ハンプと同様に、自動車の通行速度が時速30kmを超える場合に、運転者に不快感を与えるため速度を抑制する効果が期待される。
・また、生活道路の抜け道利用交通を排除するため、通過交通車両が進入する生活道路の入口部の横断歩道への設置も有効である。
・さらに、歩道間の連続性が向上することから、スムーズ横断歩道の設置により回遊性向上効果が期待できる。
・スムーズ横断歩道設置にあたっては、自動車の走行速度抑制により30km/h以下の走行速度になるため騒音は問題にならないと考えられるが、周囲に住宅がある場合には、住民と協議した上で設置を判断することが必要である。



出典：生活道路における物理的デバイス等検討委員会資料（国土交通省道路局）

図6-30　スムーズ横断歩道

■スムーズ横断歩道設置事例

・自動車の走行速度抑制や迂回路進入交通の排除を目的にスムーズ横断歩道を設置している。
・歩道と横断歩道の段差を小さくすることで横断歩行者の通行の円滑化を図っている。
・バリアフリー基準を満たすように歩道の高さを上げて2cm段差をつくっている。

出典：委員提供

図6-31　スムーズ横断歩道設置事例
（埼玉県朝霞市第5小学校前）

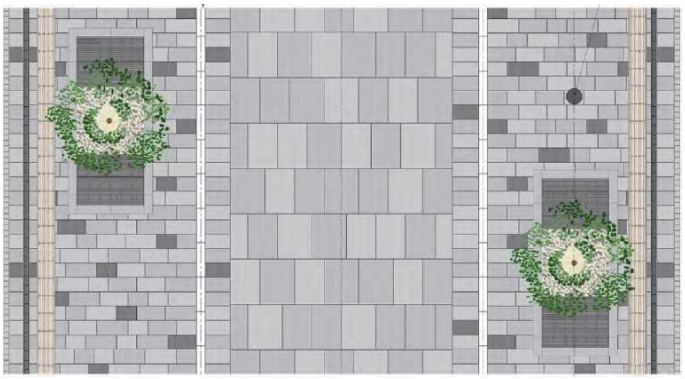
図6-32　スムーズ横断歩道設置事例
（神奈川県横浜市元町通り）

⑤ 物理デバイスを設置しない歩車共存道路等（自動車速度抑制の工夫）

・物理デバイスを設置することなく、舗装のデザイン等により視覚的に車道を狭く見せたりするなど、車両の速度が速くならないように工夫している事例がある。
・このように、物理デバイスを設置することなく、まちなみの景観等に合わせ創意工夫した歩車共存道路等を検討することも重要である。

コラム㉚　車線区分がある道路での事例：舗装を変えた歩車共存道路（島根県出雲市）

・中央線を消去し車道の幅員を狭めるとともに、石張り舗装により、速度抑制対策を実施している。
・石張りは歩行空間と車道で異なる張り方を採用し、歩行空間のパターンを車道へにじみ出しすることで、車道の幅員を狭く感じさせる視覚的な対策も実施している。



歩道舗装があえて白線よりも車道側に「にじみ出し」

※出典：ストリートデザインガイドライン（国土交通省 都市局・道路局 令和3年5月）

図6-33　車道内に歩道の舗装パターンを滲み出している例（島根県出雲市　神門通り）

コラム㉛　車線区分のない道路での事例：車線幅員減少による速度抑止（東京都三鷹市）

・安心歩行エリアの生活道路において、インターロッキングブロックによるカラー舗装と区画線・側帯により車道幅員を狭めることで、ドライバーへの速度低減意識を高める対策を実施している。

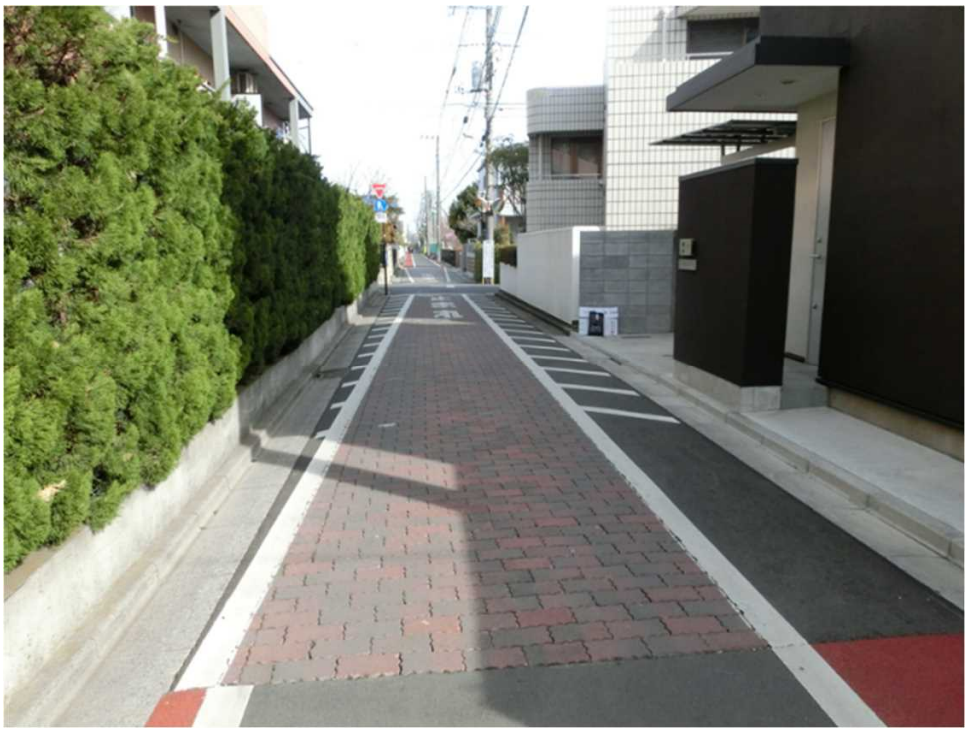


図6-34　区画線等により車道幅員を減少させている事例（東京都三鷹市　生活道路）

⑥ 個別施策の導入にあたっての合意形成を図る上でのポイント

・個別施策を導入する際の合意形成を図る上で、構想段階及び事業化段階で、地元住民（自治会、小学校、保育園、商店会など）や関係機関（行政、警察署、交通事業者など）と現状の課題を共有し、対策を一緒に検討していくことが有効である。
・また、対策の効果や安全性の確認、周辺への影響等を把握するため、事業を実施する前に社会実験を行うことも有効である。
・なお、導入にあたっては、道路協力団体制度などを活用することで、地域にとってより快適な道路が形成されることが期待される。

コラム㉜　合意形成がスムーズに進捗した事例（大阪府大阪市）

・大阪市の観光魅力向上のための歴史・文化的まちなみ創出事業（かんまち事業）の１路線として整備した中央区船場地区の道修町通では、様々な主体（住民、神社、店舗、各団体、企業）による「道修町通まちづくり協議会」を設立し、地上機器20基すべてを民地内に設置することで無電柱化の実施や、民地（建築後退部）と道路が一体となった歩行者空間の創出を公民連携してスムーズに推進した。

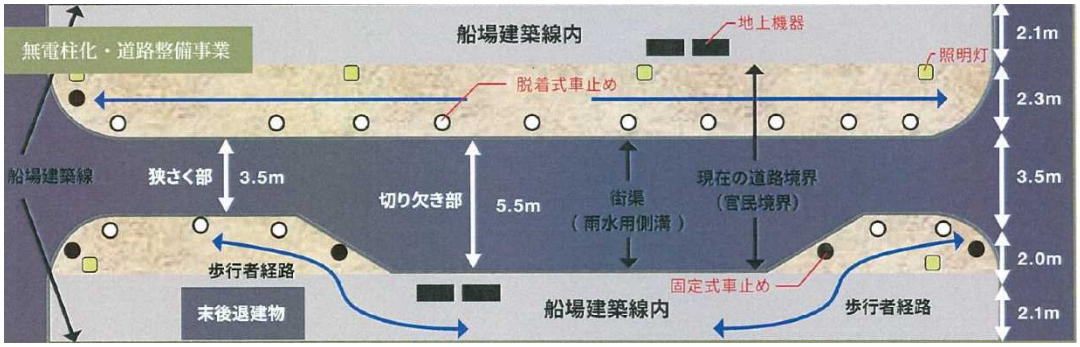


図6-35　合意形成がスムーズに進捗した事例（大阪府大阪市）
出典：道修町まちづくり瓦版Vol.4/道修町まちづくり協議会

4）歩車共存道路等における各種デバイス導入にあたっての留意点等

・歩車共存道路等では、歩行者の安全性を確保することが重要であり、例えば、屈曲する箇所へのポストコーンの設置、プランターや植栽、ベンチなどの構造物を設置するなど、安全性を確保することが必要である。なお、屈曲する箇所へ構造物を設置することで、違法駐車を抑制する効果が期待できる。
・車椅子使用者やベビーカー利用者等の円滑な通行を担保することが必要である。具体的な方法については、「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」を参照のこと。
・また、夜間の視認性を確保するために、道路照明の設置やポストコーンへの反射材などを設置することが有効である。
・物理デバイスを設置しない場合は、歩行空間をカラー舗装とすることで歩行空間を明示し、通行車両への注意を促すとともに歩行者の安心感が高まることが期待できる。
・観光地などでは、狭さく部の空間を歩行者の滞留空間として賑わいを創出することが可能であるが、狭さく部にベンチやテーブルを設置する区間であることを注意喚起するために、狭さく部の入り口にボラードやプランターを設置するなど、歩行者の安全性を確保することが必要である。
・なお、街路樹やプランターを配置・設置することで、景観へ配慮することが可能となる。

（4）その他の施策

多様なニーズに応える道路の構築において、参考となる既存ガイドラインについて紹介する。

1）道路空間の再構築に関する参考ガイドライン

・「地域づくりを支える道路空間再編の手引き（案)」：主に、道路管理者などの行政担当者、民間コンサルタント等の実務者を対象に、道路空間再編を計画・実施する上での参考資料として、道路空間再編を実施する上での留意事項を事業段階別に整理している。また、実務者が直面する課題に対し、参照すべき点が多い国内外のベストプラクティスを基にポイント事項を網羅的に解説している。
・「まちなかにおける道路空間再編のデザインガイド」：主に、道路管理者などの行政担当者、民間コンサルタント等の実務者、まちづくりに関係する民間主体を対象に、市街地における道路空間の機能拡充・質的向上に効果的なデザイン事例をパースや図面を用いながら解説している。
・「ストリートデザインガイドライン」：主に、道路管理者などの行政担当者、民間コンサルタント等の実務者、まちづくりに関係する民間主体を対象に、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの実現に向けて、人中心のストリートへの転換に係る基本的な考え方や方向性、ストリートデザイン、人中心のストリート形成に資する交通環境づくり等を示している。

分類	名称	機関	制定年月
道路空間の再構築	地域づくりを支える道路空間再編の手引き（案）	国土技術政策総合研究所	平成30年2月
	まちなかにおける道路空間再編のデザインガイド	国土技術政策総合研究所	平成30年3月
	ストリートデザインガイドライン	国土交通省 都市局・道路局	令和2年3月

2）賑わいをもたらす道路に関する参考ガイドライン

・「道を活用した地域活動の円滑化のためのガイドライン」：主に、地方公共団体やエリアマネジメント団体など向けのガイドラインであり、地域のニーズや実情に応じて道路をより柔軟に活用し、継続的・反復的な地域活動（オープンカフェ、歩行者天国など）を円滑に実施するための手法をとりまとめている。
・「賑わいづくり施策「発見」マニュアル」：地方自治体や地域でまちづくりに取組む団体等が連携して賑わいづくりに取り組む際の活用を想定したものであり、賑わいづくり施策の効果を図るための調査・検討手法に関するマニュアルである。マニュアルでは、①ビデオ撮影やヒアリングを活用した簡易な調査手法、②歩行空間のつながり等を表現する指標によるストリートポテンシャル評価手法を紹介している。

分類	名称	機関	制定年月
賑わい	道を活用した地域活動の円滑化のためのガイドライン -改定版-	国土交通省 道路局	平成28年3月
	賑わいづくり施策「発見」マニュアル	国土交通省 国土技術政策総合研究所 都市研究部 都市施設研究室	平成26年3月

3）安全・安心な道路に関する参考ガイドライン

・「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」：各地域の道路管理者や都道府県警察が自転車走行空間の整備を促進することを目的としたガイドラインであり、自転車ネットワーク計画の作成や構造形式を示している。
・「生活道路のゾーン対策マニュアル」：市民、道路管理者・警察などの行政担当者を対象としたマニュアルであり、今後の生活道路におけるゾーン対策の基本的考え方と進め方、具体的な手法を情報提供し、交通の安全性や円滑性の向上に加え、よりよい地区環境の創造に資することを目的として整理している。

分類	名称	機関	制定年月
安全・安心	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン	国土交通省・警察庁	平成28年7月改定
	改訂　生活道路のゾーン対策マニュアル	一般社団法人交通工学研究会	平成29年6月

4）円滑な移動を可能とする道路に関する参考ガイドライン

・「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」：道路管理者を対象に、バリアフリー法及び道路の移動円滑化基準の運用指針として、特定道路等を整備する上で道路の構成要素について、配慮すべき事項や補足説明を解説している。

分類	名称	機関	制定年月
バリアフリー	増補 改訂版 道路の移動等円滑化整備ガイドライン	一財）国土技術研究センター	平成23年8月（第3版）
	道路の移動等円滑化整備ガイドライン	国土交通省 道路局	令和4年3月

5）無電柱化に関する参考ガイドライン

・「道路の無電柱化低コスト手法導入の手引き」：主に道路管理者や民間コンサルタント等の実務者などを対象に、電線共同溝方式による無電柱化を行う場合の低コスト手法の適用を一層推進していくことを目的に、無電柱化における低コスト手法や技術開発動向、適用事例等を整理している。

分類	名称	機関	制定年月
無電柱化	道路の無電柱化低コスト手法導入の手引き（案）－ Ver.2 －	国土交通省 道路局 環境安全・防災課	平成31年3月

6）駐車場に関する参考ガイドライン

・「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン」：主に市町村役場や道路管理者などの行政を対象に、まちなかに賑わいを呼び、歩行者が中心のまちづくりを進めるため、駐車場の量や場所、配置の適正化や、有用性の低い駐車場の土地利用変換等のまちづくりと連携した駐車場施策を取りまとめている。基本的な考え方を整理した基本編と施策の実施方法をとりまとめた実践編がある。

分類	名称	機関	制定年月
駐車場	まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（基本編）	国土交通省 都市局 まちづくり推進課・都市計画課・街路交通施設課	平成30年7月
	まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（実践編）		平成31年3月

7 今後の課題

・本ガイドラインは、多様なニーズに応える道路の構築・再編に向けて、道路における賑わいの創出や、自転車、小型モビリティ等様々なモビリティの通行空間の創出、荷捌きへの対応、シェアリング等駐停車空間の確保など、現時点で想定できる内容を対象としてとりまとめた。今後、本ガイドラインを参考に、全国各地での取組みが進むことが期待される。
・取組みの推進にあたっては、今後、全国各地での取組みが進むことで得られる最新知見やノウハウ、新たに生じた課題などの情報が共有されることが重要である。
・また、社会情勢の変化の速さなどを踏まえると、例えば、安全性や快適性が確保された歩車共存道路の実現、電動キックボードや自動配送ロボットなど新たなモビリティへの対応、ＢＲＴなどの新たな交通システムへの対応、道路のビジョン2040の実現に向けた対応等、課題は多いものと想定される。
・特に、オランダのボンエルフのような歩車共存道路を導入する場合は、交通ルールと連携した実現可能性を検討することが必要である。
・本章では、取組みの推進に向けた課題や取り扱えなかった多様なニーズへの課題について、今後の課題として整理した。

（１）取組み推進に向けた課題

・取組み推進に向けては、各地で行われた取組みの効果や新たな知見、新たに生じた課題、課題を克服したノウハウなど、さまざまな情報が共有されることで、新たに取り組む際の参考となるほか、検討や協議の円滑化など、さまざまな効果が期待される。
・また、多様なニーズに応える道路の構築・再編を行う関係者のみならず、道路を利用する一般の方々も、このような最新情報を得られることは、理解促進につながるものと期待される。
・一方、各地の取組み状況は、それぞれの主体が報道発表するなどの情報発信にとどまっており、情報は集約されておらず、最新知見や工夫した事例などの情報収集には時間や労力、費用がかかる現状にある。
・このため、今後、各地の取組みで得られる情報をいかに集約して情報発信するかが課題となる。
・課題解決に向けては、例えば、各地の取組み事例をとりまとめた事例集の定期的な更新や、ほこみちの様な情報発信サイトの設置などのように、広く普及に向けた取組みを実施していく必要がある。
・このような情報集約・発信を行うには、各地で取組みを実施する主体の積極的な協力が不可欠であるため、情報を集約する仕組みが有効である。

（２）本ガイドラインで取り扱えなかった多様なニーズに対する課題

・本ガイドラインで取り扱えなかった内容として、例えば、道路のビジョン2040で示されているような、道路行政が目指す「持続可能な社会の姿」へのニーズや「道路交通の低炭素化」に向けたニーズがある。

・具体的には、海外で導入が進む、住宅街への自動車交通の規制や歩行者ゾーンの設定など交通静穏化の対策、トランジットモール等へのニーズ、技術開発が進む自動運転化への対応、自動宅配ロボットの導入、電気自動車等の非接触給電レーンやＢＲＴ（自動運転化されたＢＲＴ）の導入、自転車等を中心とした低炭素な交通システムの導入、安全で快適な自転車利用環境の整備、搭乗型移動支援ロボットや電動車椅子、電動キックボードといった新たなモビリティの通行空間の整備など、さまざまなニーズが想定される。
・このようなニーズに対しては、法制度上の課題や技術的な課題など、導入に向けて解決すべき課題が多い現状にある。これらの課題解決に向けて、今後も議論、検討を重ね、多様なニーズに応える道路の構築・再編を進めて行くことが必要である。

「多様なニーズに応える道路空間」のあり方に関する検討会　委員名簿

（敬称略・五十音順）

【有識者】

委員長	久保田 尚	埼玉大学大学院理工学研究科 教授
委　員	泉 英明	有限会社ハートビートプラン 代表取締役
	嘉名 光市	大阪市立大学大学院工学研究科 教授
	谷口 守	筑波大学システム情報系社会工学域 教授
	寺内 義典	国士舘大学理工学部理工学科 教授
	三浦 詩乃	東京大学大学院新領域創成科学研究科 特任助教

【事務局】

国土交通省　道路局　環境安全・防災課

【開催経緯】

第 1 回検討会　　令和 2 年 5 月 21 日

第 2 回検討会　　令和 2 年 7 月　9 日

第 3 回検討会　　令和 3 年 1 月 22 日

第 4 回検討会　　令和 3 年 4 月 27 日

第 5 回検討会　　令和 4 年 3 月　1 日