

「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について

令和2年5月21日

国土交通省 道路局

I. 総論

- 論点整理
- 論点①: 幹線道路ネットワークでの通過交通の処理を前提とした
対象エリア内の各道路の機能分担
- 論点②: 道路空間を柔軟に使い分ける考え方
- 多様なニーズに応える道路構造・運用等の事例
- 各地域の取組事例
- 論点総括

II. 「賑わいのある道路空間」のさらなる普及展開

III. 今後の進め方

Ⅰ. 総論

- 論点整理
 - 社会資本整備審議会道路分科会 建議
 - 多様化する道路空間へのニーズ
 - 従来の画一的な道路構造と新たなニーズ
 - 「多様なニーズに応える道路空間」の実現に向けた論点整理
- 論点①: 幹線道路ネットワークでの通過交通の処理を前提とした
対象エリア内の各道路の機能分担
- 論点②: 道路空間を柔軟に使い分ける考え方
- 多様なニーズに応える道路構造・運用等の事例
- 各地域の取組事例
- 論点総括

論点整理

社会資本整備審議会道路分科会 建議（平成29年8月22日）

- 社会・経済情勢の変化に応じて、自動車の安全かつ円滑な通行が主目的であった道路空間の利活用へのニーズも変化してきているため、道路空間の利活用の更なる高度化や多様なニーズに対応した道路空間の再構築を進める必要がある。

IV 道路施策の具体的提案

社会・経済情勢の変化に応じて、自動車の安全かつ円滑な通行が主目的であった道路空間の利活用へのニーズも変化してきており、民間団体等との連携を強化し、より一層魅力的な道路空間を創造する必要がある。

8. ニーズに応じた道路空間の利活用

(1) 道路空間の利活用の更なる高度化

- ・安全・快適な歩行空間の確保や賑わいの創出等に資する、道路外利便施設協定制度を活用した道路と民間所有地との一体的利用等による道路空間の再構築の促進、制度の充実を図る必要がある。

(2) 多様なニーズに対応した道路空間の再構築

- ・低速モビリティなど交通手段の多様化への対応、歩行者や自転車、ベビーカー等の安全で快適な通行空間の確保等のため、制約条件や交通環境等に応じ、混在も含めた道路空間の再構築を進めるべきである。
- ・バイパス整備とあわせた現道の街並み保全や歩行者空間の創出、道路ネットワーク全体としての道路空間の再構築を検討する必要がある。

(3) 民間団体等との連携による価値・魅力の向上

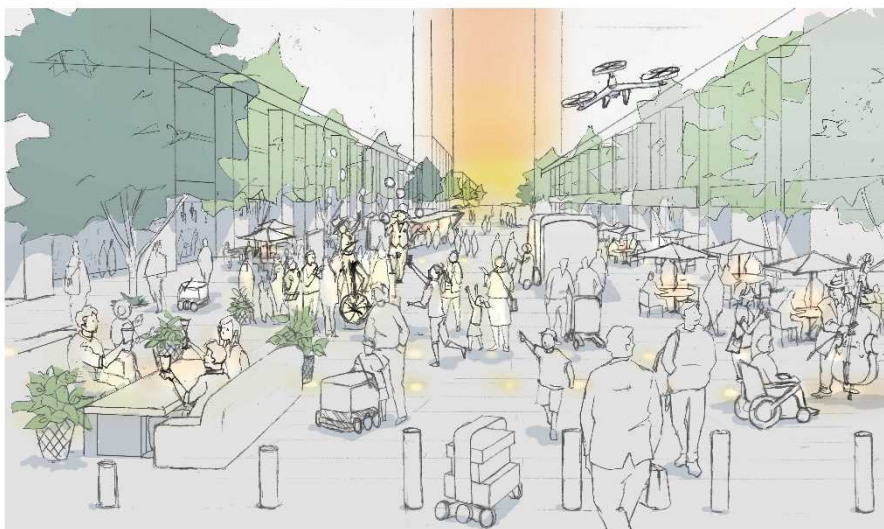
- ・日本風景街道活動団体や道路協力団体、エリアマネジメント団体等の民間団体等と連携・協働して、道路管理の充実とともに、地域の賑わいづくりや修景活動等に寄与する取組を充実・活性化し、地域の様々な課題への総合的な対応へと発展させるべきである。

（社会資本整備審議会道路分科会建議（平成29年8月22日））

『道路・交通イノベーション～「みち」の機能向上・利活用の追求による豊かな暮らしの実現へ～』抜粋

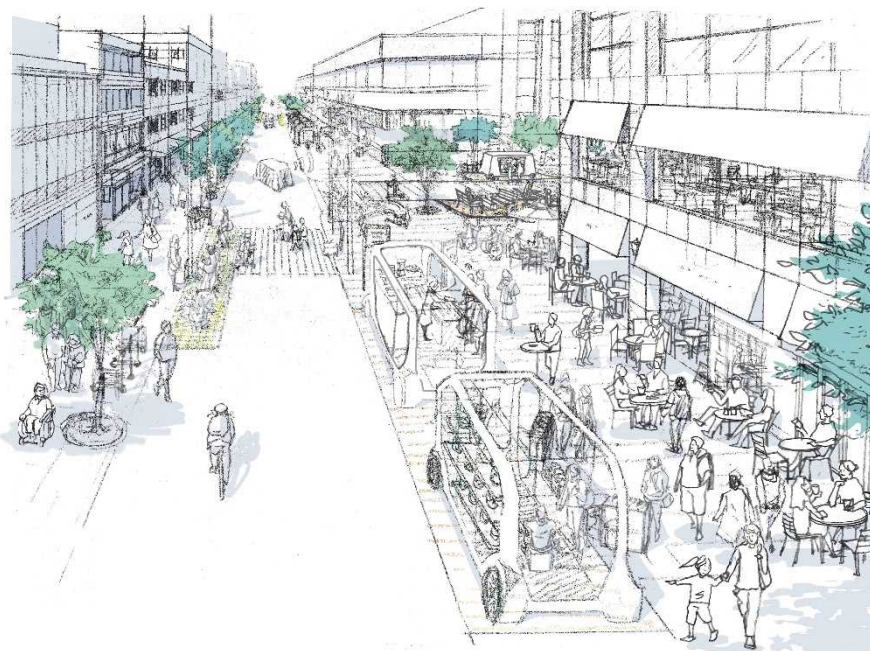
2040年、道路の景色が変わる～人の幸せにつながる道路～

- 道路局では、今後の道路政策に係るビジョンとして、「2040年、道路の景色が変わる」を基本政策部会で検討中。
- 将来、予測される様々な「道路の景色」を紹介。



通過車両が環状道路等で迂回することにより、まちの中心となる道路が歩行者中心の空間として再構築されオープンカフェやイベントを催すなど、人が安全に楽しく滞在できる道路空間を創出

可変型の道路標示等が、道路空間を曜日や時間帯に応じて、自動運転車の乗降スペース、移動型店舗スペース、オープンカフェ等に変化する路側マネジメントを展開するとともに、沿道民地と道路区間の一体的な多目的運用を実現

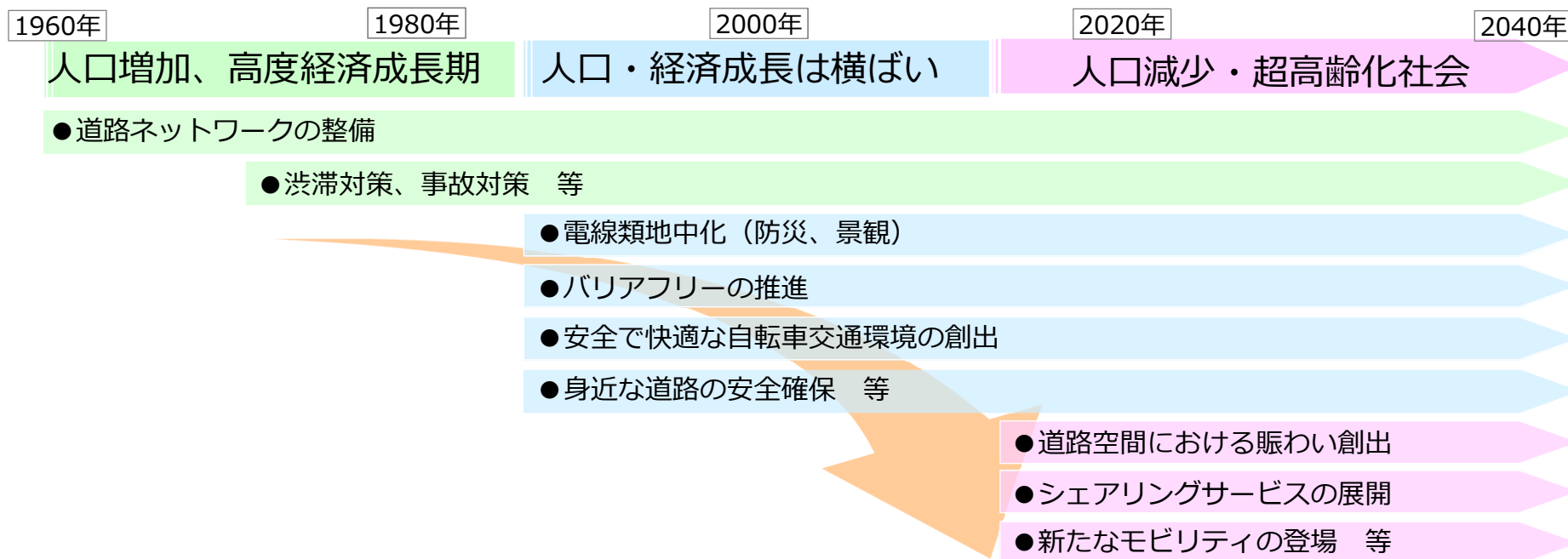


出典：第73回基本政策部会 配布資料(道路局)

多様化する道路空間へのニーズの変遷

- 社会・経済情勢の変化や新技術の登場に伴い、道路空間に対するニーズは多様化している。
- 従来の通行の機能に加え、賑わい空間の創出、安全・安心、新たなモビリティの通行に対応した機能が必要になるなど、人中心に関するニーズが高まっている。
- 地域の状況やそれぞれの道路の役割を見据えつつ、求められる機能を道路ごとに分担する考え方・手法の整理が必要である。

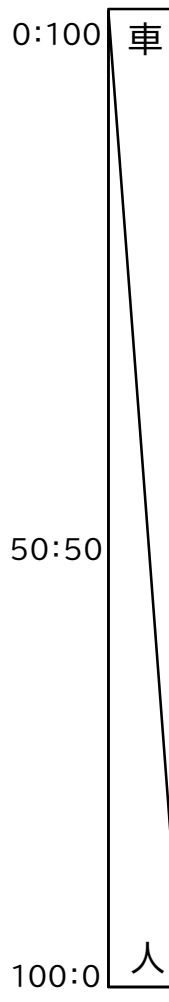
時代とともに多様化してきた道路空間へのニーズ



ニーズの増大と多様化

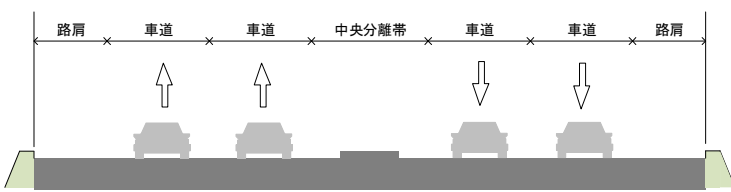
従来の画一的な道路構造による新たなニーズへの対応

- 歩道・路肩周辺に多様なニーズが集中している。
- 低速モビリティやシェアリングなど、多様なニーズに対応するための構造基準が十分ではない。
- 従来の画一的な道路構造では、新たなニーズへの十分な対応が困難。
⇒人と車のバランスを踏まえ、道路空間の活用方策・構造を変える必要がある。



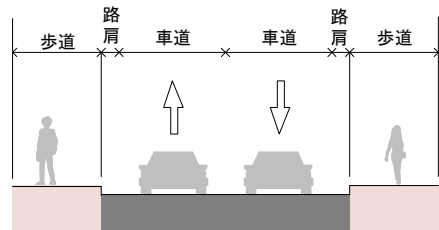
①【車中心】車両の高速かつ大量の通行に特化（高速道路、自動車専用道路）

従来の画一的な道路空間の例



②【車中心+人】車両及び人の安全で円滑な通行を図る（国道、県道、市道など）

従来の画一的な道路空間の例



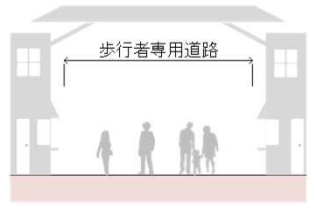
③【人中心+車】歩行者中心の道路で車両の通行も許容する（住宅地内の身近な生活道路など）

従来の画一的な道路空間の例



④【人中心】歩行者専用の道路（商店街の歩行者専用道路など）

従来の画一的な道路空間の例



【新たなニーズ】

- 安全で快適な自転車交通環境
- 物流経路・荷捌きスペースの確保
- シェアリングサービス等の駐車スペースの設置
- バリアフリーへの対応
- 中心市街地、観光地における人中心の賑わい空間（滞留・休憩のスペースなど）の創出
- 新たなモビリティの通行空間の位置付け
- 公共交通や物流機能と新たなニーズの共存
- 生活道路での安全確保 など

従来の画一的な道路空間では
新たなニーズへの十分な対応が困難

課題	対応の方向性	論点
<ul style="list-style-type: none"> ●賑わい創出にあたり、道路管理者への道路占用許可や警察への道路使用許可に関する協議が難航している。 	<ul style="list-style-type: none"> ●賑わい創出を目的とした<u>空間の位置づけ</u>や<u>空間利活用を推進する制度</u>が必要ではないか。 	<p>【論点①】 賑わいのある道路空間の普及展開 ⇒<u>歩行者利便増進道路制度の創設</u></p>
<ul style="list-style-type: none"> ●地域の状況やそれぞれの道路の役割を見据えつつ、求められる機能を道路ごとに分担する考え方・手法が十分に整理されていない。 	<ul style="list-style-type: none"> ●「安全」「賑わい」の他、近年の新たなニーズ（パーソナルモビリティ、シェアリング・エコノミー等）などの<u>道路空間に求められる機能を道路ごとに分担する考え方・手法</u>が必要ではないか。 	<p>【論点②】 幹線道路ネットワーク等での通過交通の処理を前提とした対象エリア内の各道路の機能分担</p>
<ul style="list-style-type: none"> ●歩道・路肩周辺に多様なニーズが集中し、従来の横断面的な構造検討では対応が困難。 	<ul style="list-style-type: none"> ●<u>歩道・路肩周辺の空間を柔軟に使い分ける</u>、空間利用、時間分割の新たな手法が必要ではないか。 	<p>【論点③】 道路空間を柔軟に使い分ける考え方とその構造・運用のあり方 【歩道・路肩のリ・デザイン】</p>
<ul style="list-style-type: none"> ●低速モビリティやシェアリングなど、多様なニーズに対応するための構造基準が十分ではない。 	<ul style="list-style-type: none"> ●多様なニーズに対応するための<u>構造基準</u>や<u>利活用基準</u>が必要ではないか。 	
<ul style="list-style-type: none"> ●「つくる目線」による事業の実施により、空間が使われない、または事業運営が続かない道路空間が散見。 	<ul style="list-style-type: none"> ●「<u>つかう目線</u>」を意識した関係者との<u>合意形成</u>・協議が円滑に進められる方策が必要ではないか。 	<p>【論点④】 関係者との合意形成の進め方</p>

**論点① 幹線道路ネットワーク等での
通過交通の処理を前提とした
対象エリア内の各道路の機能分担**

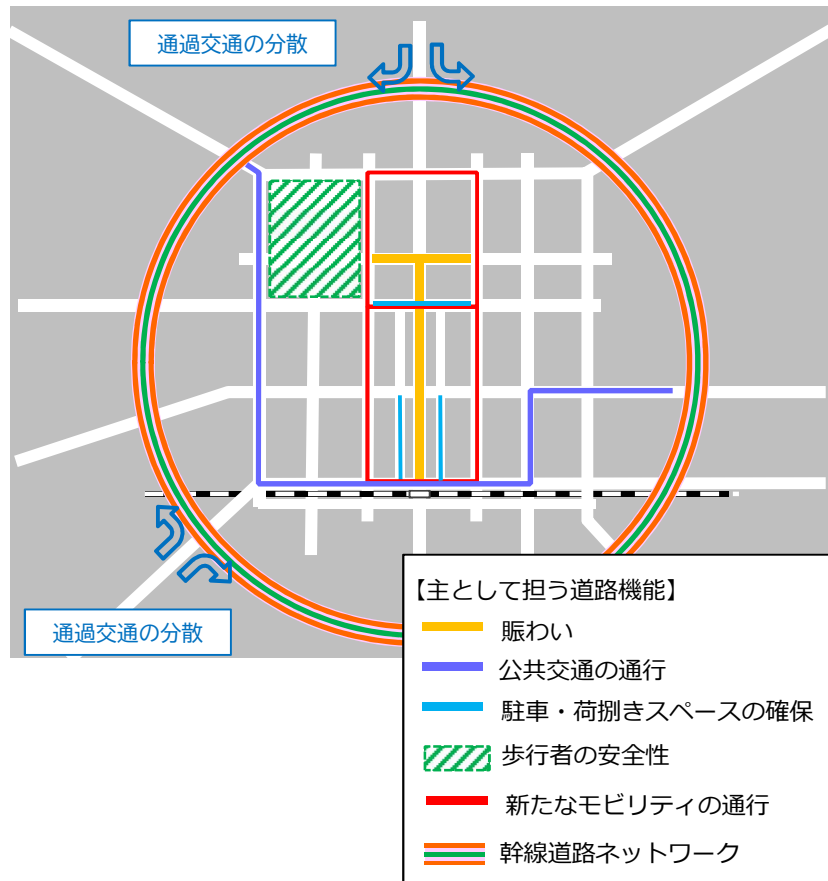
**論点② 道路空間を柔軟に使い分ける考え方と
その構造・運用のあり方
【歩道・路肩のリ・デザイン】**

多様なニーズを各道路で機能分担する考え方

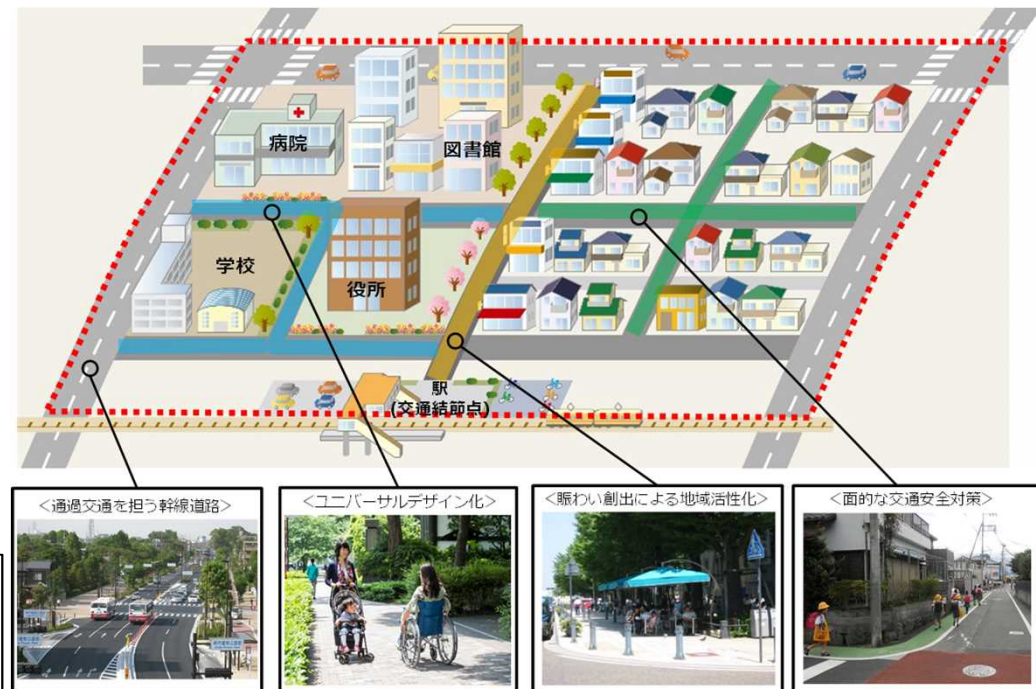
- 従来の画一的に計画・整備された道路構造では、多様なニーズへの十分な対応が困難であり、道路空間の再編・利活用の工夫が求められている。
- 通過交通は幹線道路ネットワークでの処理を前提に、沿道状況や利用形態、人と車のバランス等を考慮し、多様なニーズを対象エリア内の各道路で機能分担する。

【各道路での機能分担イメージ】

(都心部環状エリアのイメージ)

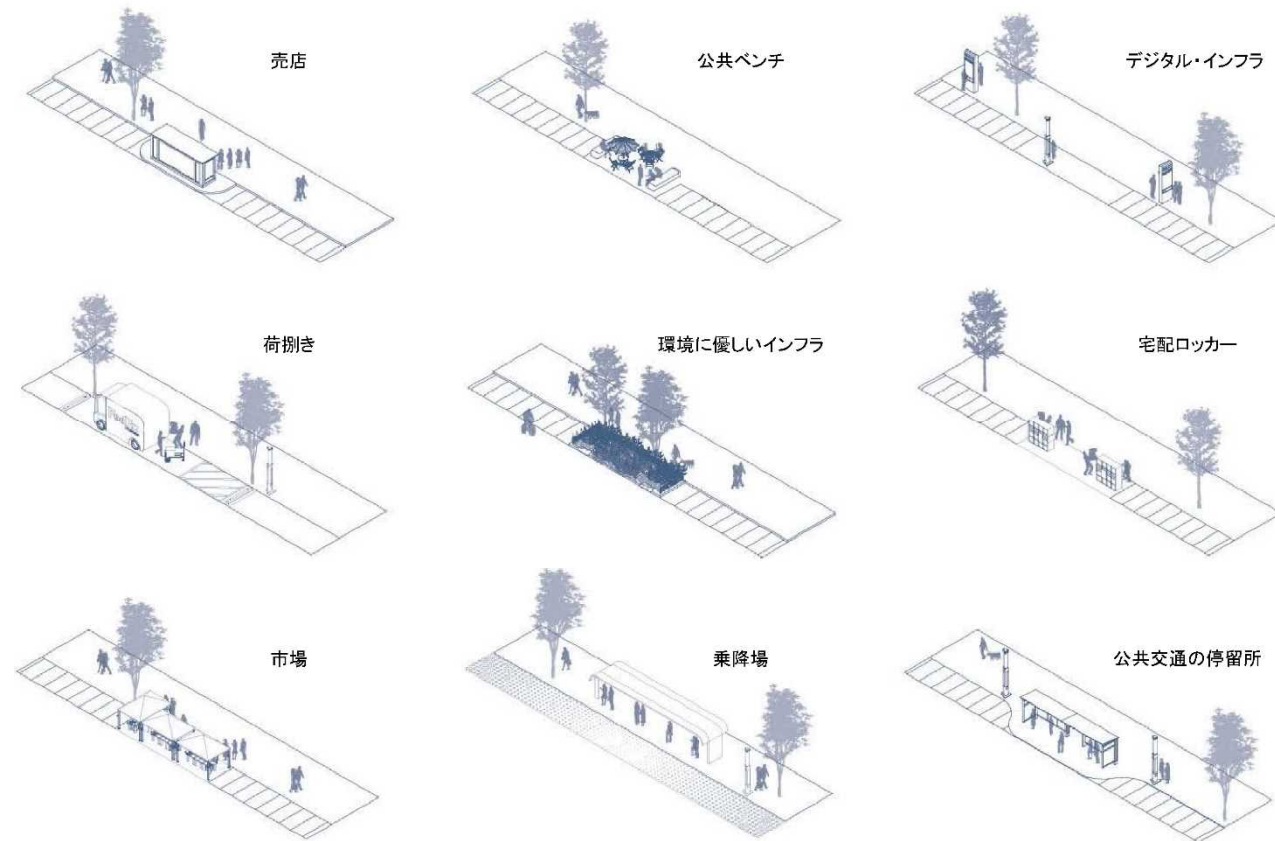


(駅前エリアのイメージ)



道路空間を柔軟に使い分ける考え方(1/2)

- 各道路においても、構造や運用を縦断的に変化させることで、ニーズへの柔軟な対応が可能。
- Blueprint for Autonomous Urbanism(米国NACTO)などでは、道路の歩道・路肩周辺の空間を柔軟に使い、様々な機能を分担を提案している。



道路縦断面、横断面による分担イメージ

出典: Curbside Management Practitioners Guide (米国ITE 交通工学会、2018)

出典: Blueprint for Autonomous Urbanism (米国NACTO 都市交通担当官協議会、2017)

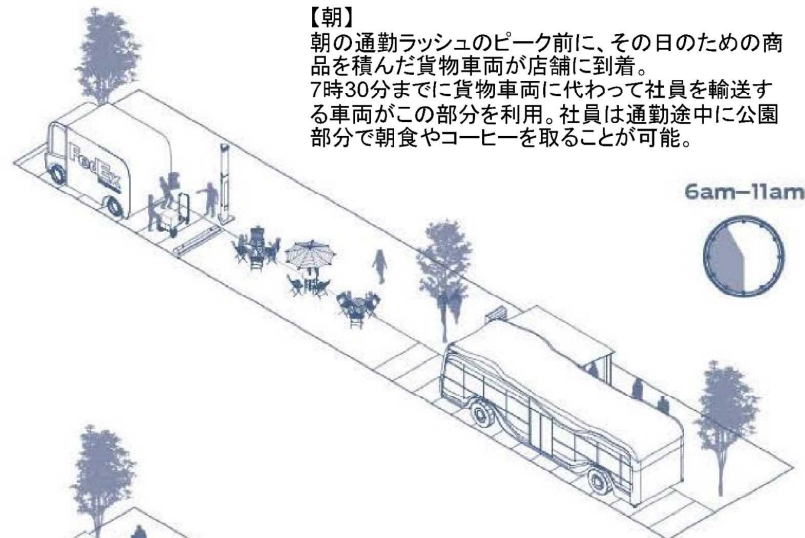
歩道や路肩周辺には機能が集中

道路空間を柔軟に使い分ける考え方(2/2)

- 歩道や路肩周辺には道路空間へ分担する機能が集中することから、**時間帯別の運用**を行うことを提案している。

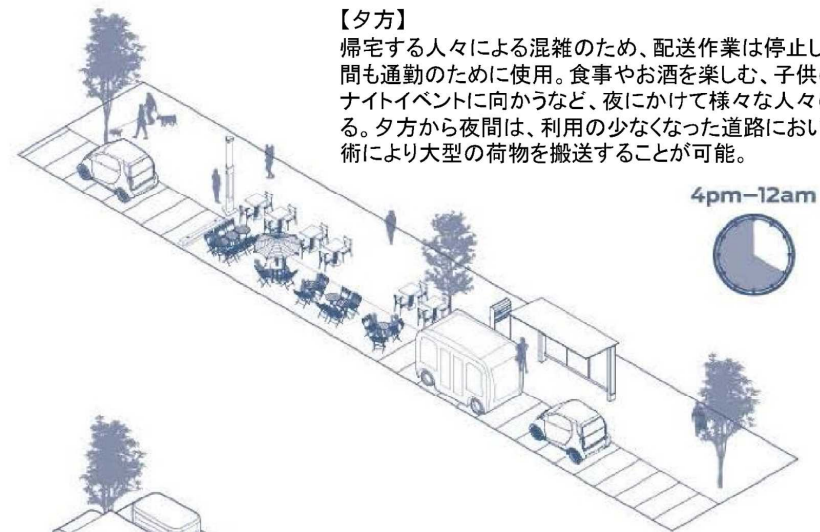
【朝】

朝の通勤ラッシュのピーク前に、その日のための商品を積んだ貨物車両が店舗に到着。7時30分までに貨物車両に代わって社員を輸送する車両がこの部分を利用。社員は通勤途中に公園部分で朝食やコーヒーを取ることが可能。



【夕方】

帰宅する人々による混雑のため、配送作業は停止し、道路も車両空間も通勤のために使用。食事やお酒を楽しむ、子供のお迎えに行く、ナイトイベントに向かうなど、夜にかけて様々な人々の移動が行われる。夕方から夜間は、利用の少なくなった道路において自動運転技術により大型の荷物を搬送することが可能。



11am-4pm



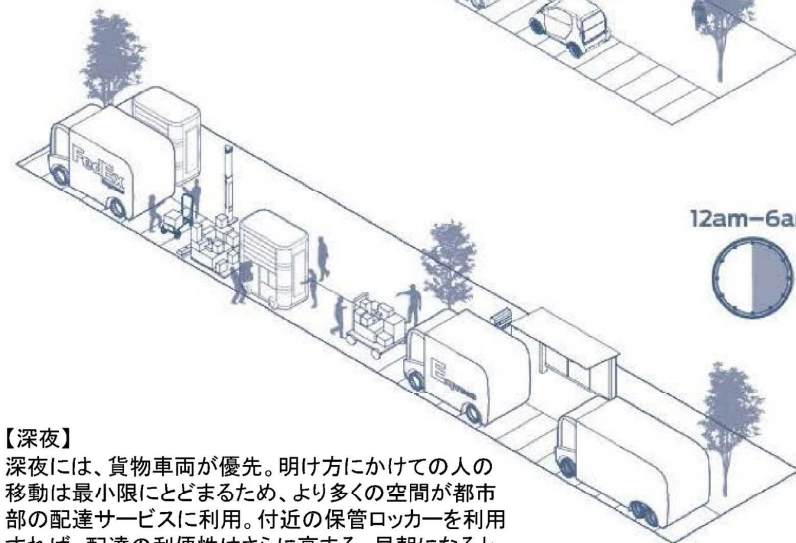
【昼】

午前中の残りの時間は住民用の荷物や郵便物の配達に利用。昼になると路面に並んだ業者が提供する昼食を求める人々の混雑が開始。2時までにはほとんどの路面店が姿を消し、夕方まで比較的混雑の少ない状態で配送作業を実施。

【深夜】

深夜には、貨物車両が優先。明け方にかけての人の移動は最小限にとどまるため、より多くの空間が都市部の配達サービスに利用。付近の保管ロッカーを利用すれば、配達の利便性はさらに高まる。早朝になると、貨物車両は通勤車両に道路を譲る。

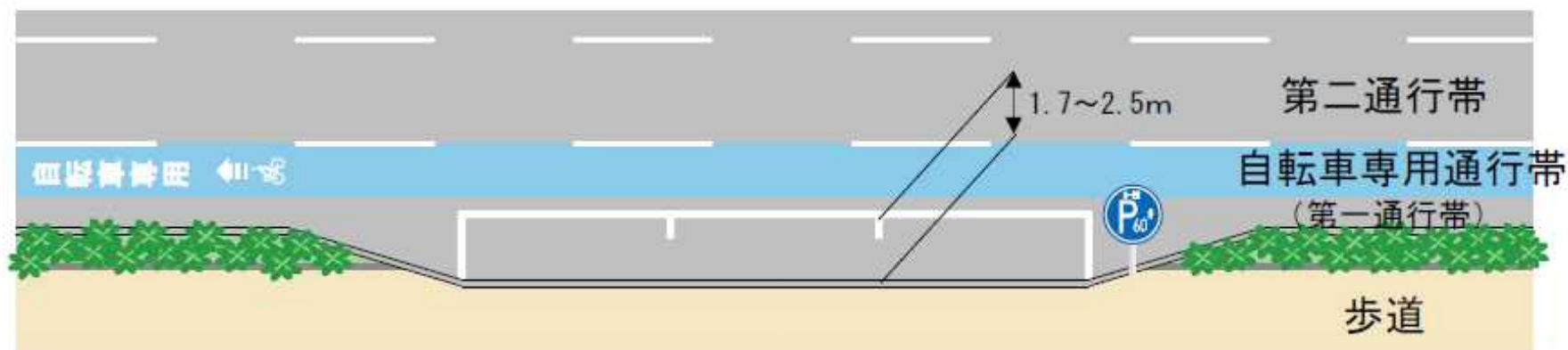
12am-6am



多様なニーズに応える 道路構造・運用等の事例

① 自転車走行空間 + 駐車ニーズを確保

- 自転車の安全で快適な走行空間を連続して確保した上で、沿線の駐車ニーズに応えるべく路上駐車スペースを併設する。
- 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(平成28年)では、パーキング・メーター等が必要な区間の自転車専用通行帯は、車道側に設置することとしている。



自転車専用通行帯のある道路にパーキング・メーターを設置する例

※安全で快適な自転車利用環境
創出ガイドライン(平成28年)より

②生活道路における安全対策

- 歩道と車道の分離構造を設けず、速度制限やハンプの設置により自動車速度を抑制することで、歩行者と自動車が共存できる環境を創出する。
- ボラードの設置により、住居区域への幹線道路等からの通過交通の進入を抑制する。

【対策メニュー例】

進入口を入りにくくする



走行速度を抑制する



ゾーン30
(都道府県公安委員会)



○公安委員会により実施される交通規制、交通管制及び交通指導取締りと連携

歩行者の空間を確保する

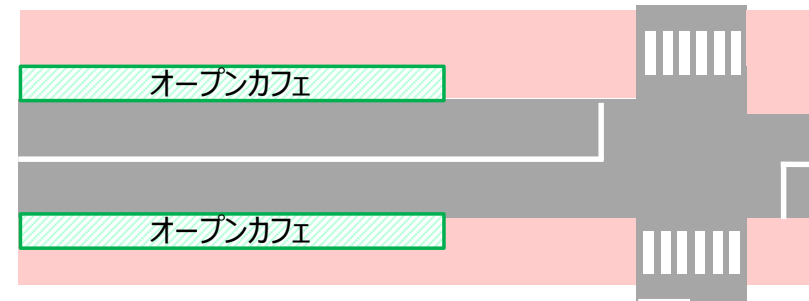
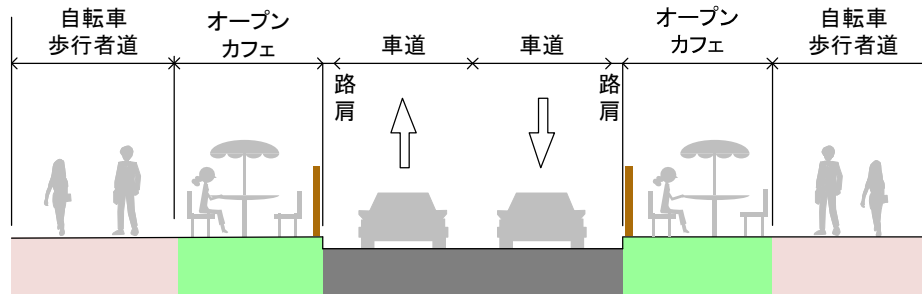


歩行者・自転車の空間を優先して確保する



③人中心の賑わい空間の創出

- オープンカフェやパークレットの設置により、休憩、交流、食事等のための空間を創出し、賑わいを創出する。



オープンカフェ



パークレット



④ 新たなモビリティの通行空間の確保

- グリーンスローモビリティや小型モビリティ、中低速モビリティの通行空間を確保する。(自動車交通への影響を最小限に抑えつつ)
- 低速モビリティやシニアカーの通行空間を確保する。(歩行者の安全を確保しつつ)

グリーンスローモビリティ



中低速モビリティ



写真) 千葉市ホームページ

低速モビリティ

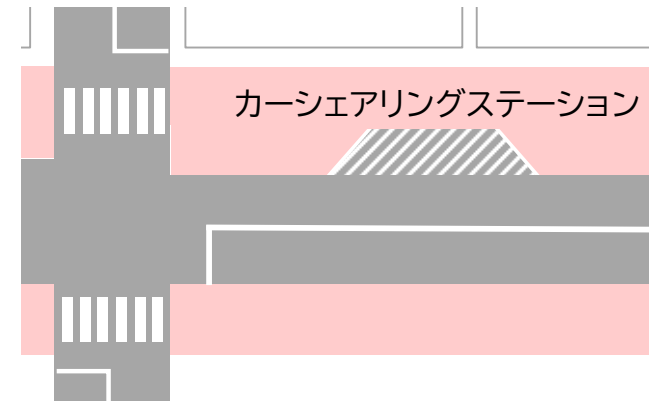
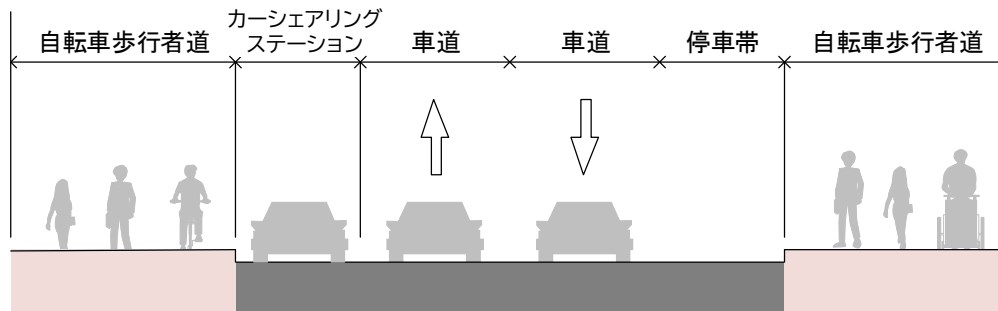


写真) 国土交通省関東運輸局資料

※運用に向けた社会実験実施中

⑤シェアリングサービス等の駐車スペースの設置

- 空間を柔軟に使い、カーシェアやシェアサイクル用の駐車スペースを設置し、まちなかへのアクセス性を向上させる。



カーシェアリングステーション



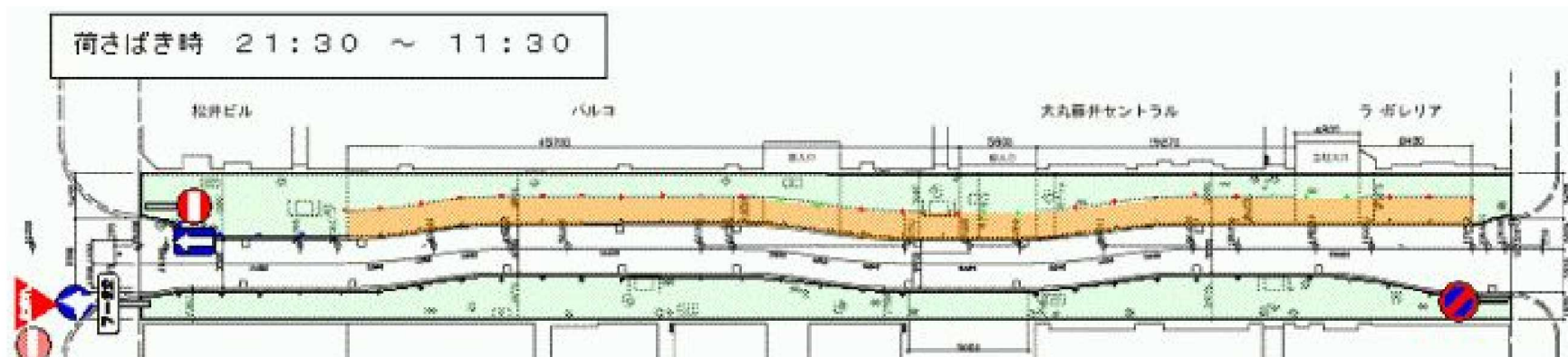
※運用に向けた社会実験実施中

シェアサイクル用駐輪スペース



⑥路肩周辺の時間帯別の使い分け

- 沿道施設への荷捌き車両の滞留、歩行者の往来等、路肩周辺に集中するニーズに対して、時間帯に応じて使い分ける。

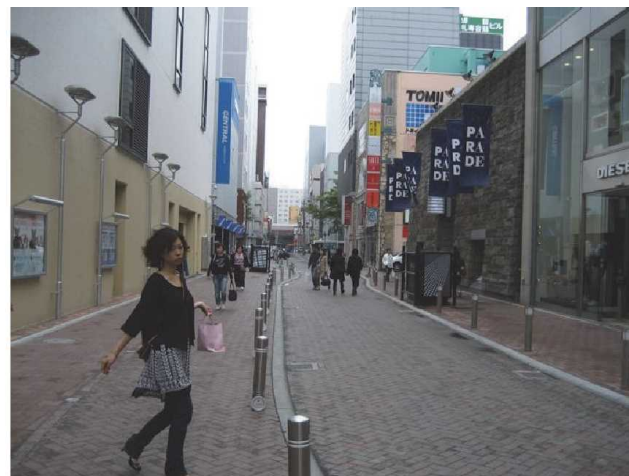


※さっぽろシャワー通り

荷捌き21:30~11:30



歩行者11:30~21:30



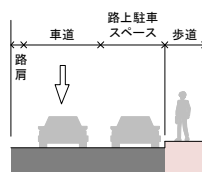
⑦ 並行する路線で地域のニーズを分担(イメージ)

- 表通りは通行空間に加え、賑わい空間や新たなニーズを確保する。
- 地域の駐車ニーズや荷さばきニーズは並行する通りで確保する。

路上駐車スペース



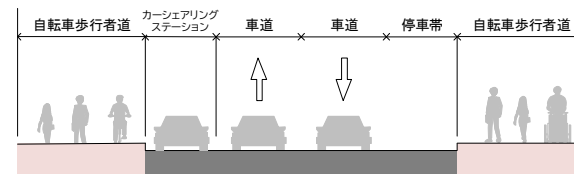
出典:警察庁HP



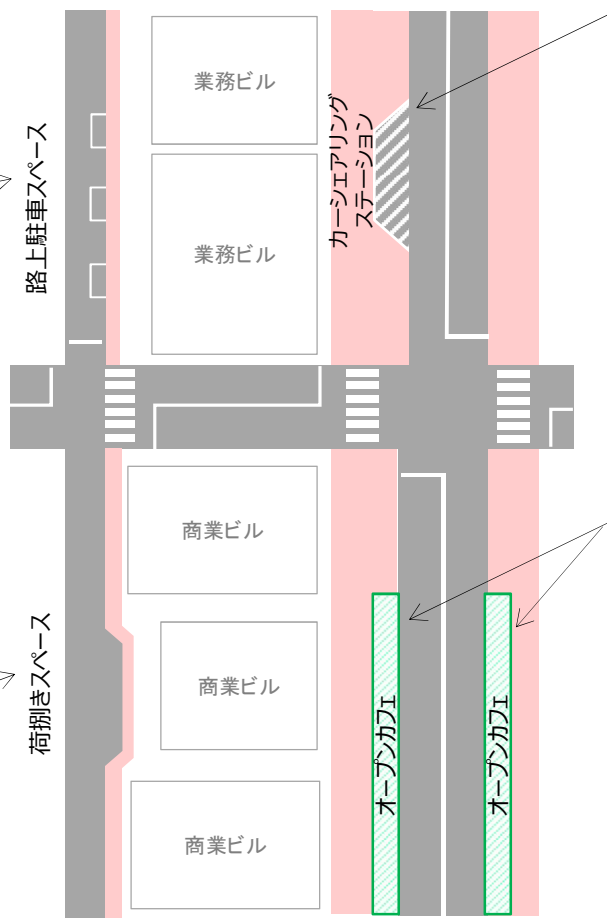
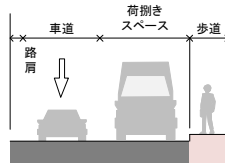
カーシェアリングステーション



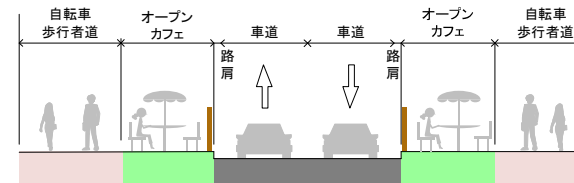
※運用に向けた社会実験実施中



荷捌きスペース



オープンカフェ



事例からの考察

- 自転車走行空間や駐車スペース、賑わい創出施設等、新たなニーズへの対応空間を道路上に新たに割り当てている(安全で円滑な交通流が確保されることが前提)
- 自動車速度を抑制する工夫により、歩行者と自動車、新たなモビリティと自動車の共存空間を創出(人と車のバランスを考慮したネットワークでの機能配置と空間の使い分けが必要)
- 複数のニーズが集中する路肩、路線においては、時間帯ごとに主となるニーズが変化することに着目し、路肩の運用を時間帯で変えたり、沿道施設に応じて縦断的に道路空間の使い方を変えることで、複数のニーズに効率的に対応(使用目的別の分割)

各地域の取組事例

マルセイユ市(フランス)

バルセロナ市(スペイン)

大宮駅グランドセントラルステーション化構想

御堂筋将来ビジョン

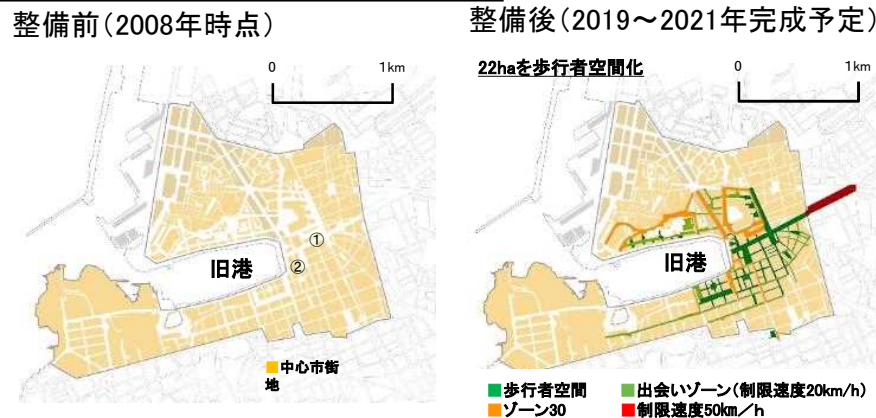
三宮クロススクエア

■ マルセイユ市（人口87万人、面積240km²）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**を進めている（2021年完成予定）。また、トラムやバス、タクシーにより**公共交通機関**を充実させ、**シェアサイクル**などの取り組みも実施している。

◇マルセイユの概況



◇中心市街地の道路空間の再構築



写真① ラ・カヌビエール大通り

現在 完成イメージ



写真② ボーヴォ通り

現在 完成イメージ



中心市街地整備事項

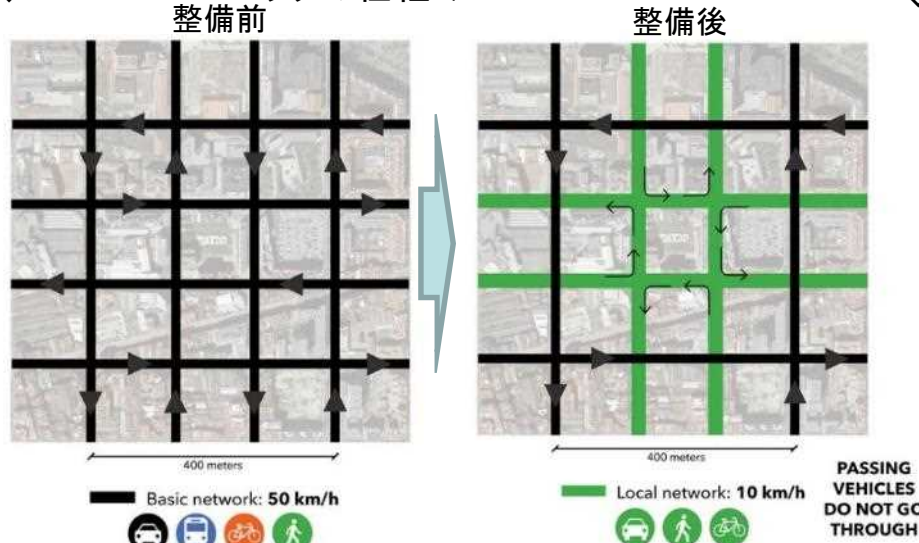
- ・歩行者空間化 (22ha)
- ・ゾーン30の設置
- ・バス停の再編成
- ・自転車道整備
- ・舗石の設置
- ・路上施設の統一と採光の工夫
- ・植樹
- ・駐車スペースの再構築

出典: マルセイユ市資料等を元に作成

写真: (現在)グーグルストリートビュー (完成イメージ)マルセイユ市資料

■ バルセロナ市（人口160万人、面積101km²）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、歩行者を優先し**、住民の生活の質の向上を目指す街区を指定する「スーパーブロック」を1993年に導入。以降、スーパーブロック地区を順次拡大。

◇ スーパーブロックの仕組み



スーパーブロックの特徴

- ・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

スーパーブロックの整備事項

【第一段階】

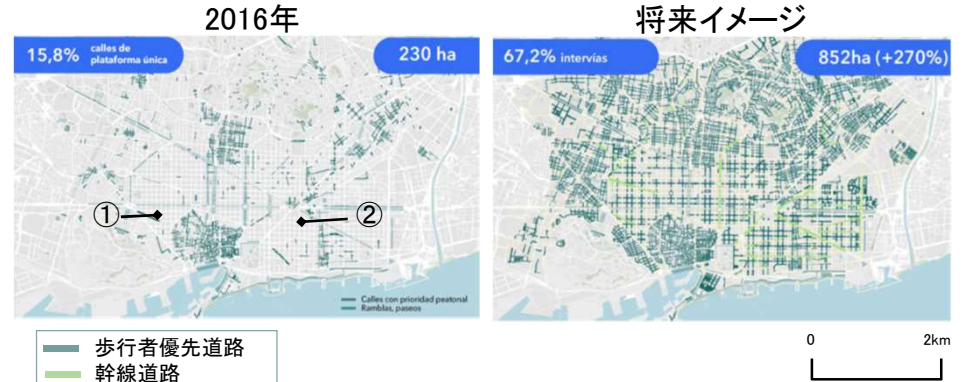
- ・スーパーブロック内を時速20km以下に制限し、歩行者を優先し、道路を一方通行化。

【第二段階】

- ・スーパーブロック内を時速10km以下に制限し、ブロック内の道路空間に遊び場などの滞在空間、文化的活動の可能な空間とする。

出典:バルセロナ市資料等を元に作成

◇ 中心市街地の道路空間の再構築



写真① サント・アントニ地区



写真② ポブレノウ地区



写真: (整備前)グーグルストリートビュー (整備後) 公共計画研究所撮影

大宮駅グランドセントラルステーション化構想

- 大宮が「東日本の玄関口」として、対流拠点としての役割を担うターミナル街区から、まち全体に人の賑わいを広げていくための**歩行者ネットワークを形成**。
- 歩行者中心の人に優しい移動環境を整えるとともに、駅周辺における自動車の交通混雑を緩和するため、ハード・ソフトの両面から**道路ネットワークを再構築**。

◇歩行者ネットワークに関する取り組み

駅東西を結ぶ新たな東西軸や賑わい交流軸、シンボル都市軸、路地空間など、それぞれの機能を歩行者ネットワークに配置。

【取組の考え方】



◇道路ネットワークの強化・拡充

自動車交通の増加に伴う駅周辺の交通負荷軽減を図るため、既存道路の地下空間の活用も視野に入れた道路ネットワークを形成及び強化・拡充。

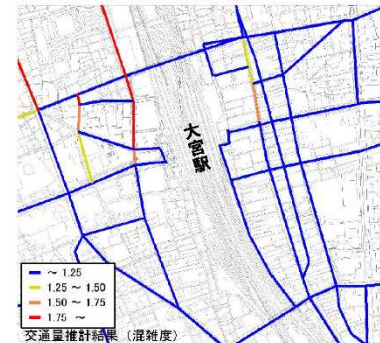
① 現況の混雑状況 (慢性的な混雑状況)



将来交通量
将来道路網
開発交通量 (上乗せ)

対策 (機能強化)

④ 強化対策 (案) 後の状況



出典: 第8回 大宮グランドセントラルステーション推進会議配布資料((仮称)GCSプラン骨子(案))

強化対策 (案)



		将来交通量 (GCSあり)	対策後の交通量 (GCSあり)
大宮橋	交通量	183百台/日 (2車)	271百台/日 (4車)
	平均混雑度	1.47	0.81
中山道	交通量	130百台/日 (2車)	113百台/日 (上) 90百台/日 (下)
	平均混雑度	1.38	0.96

- 御堂筋を車中心から、人中心の道路へ転換することで、新たな体験ができる空間を生み出し、「人・モノ・資金・企業・情報」といった都市資源の交流を促し、新たな魅力や価値を創出。
- 御堂筋のフルモール化に向けて、御堂筋に流入する通過交通を分散させる、都心部全体のネットワークの再編を実施。

◇将来ビジョン実現に向けた段階的な取組み

【現状：2019年】

本線4車線、側道2車線



【側道歩行者空間化】

短期：2020年、中期：2025年



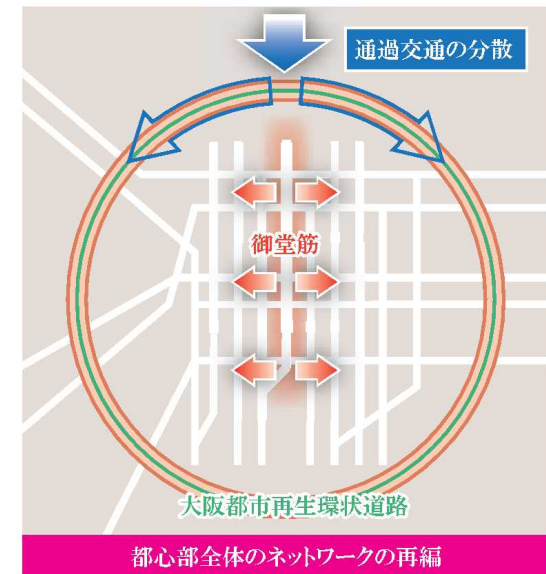
【全面歩行者空間化】

長期：2037年 御堂筋完成100周年



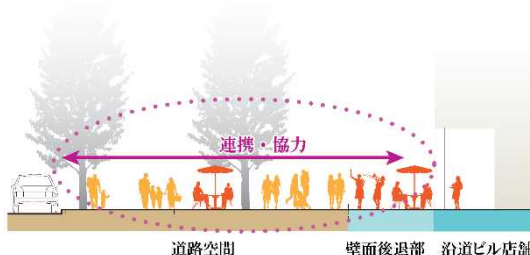
◇都心部全体の交通ネットワークの再編

大阪都市再生環状道路の構築による御堂筋への流入通過交通の分散及び御堂筋周辺の幹線道路や御堂筋に接続する東西道路の都心部全体の交通ネットワークの再編イメージ。



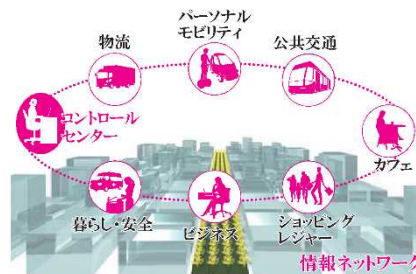
◇道路空間と沿道建物とが一体となった賑わい形成

都市の魅力向上、賑わい・交流の場を創出するためには、沿道ビルや店舗との連携が重要であり、なかでも、壁面後退部と道路空間を一体的に活用することで、様々な利用に対応できるオープンスペースを創出。



◇人と多様なモビリティが安全に共存できる空間・仕組みづくり

人中心の道路空間として、歩行者を優先としながらも、荷捌き車両や緊急車両の通行をはじめ、自転車やパーソナルモビリティなどの新たな移動ツールなど、多様なモビリティが安全に共存することのできる空間・仕組みづくりを実施。



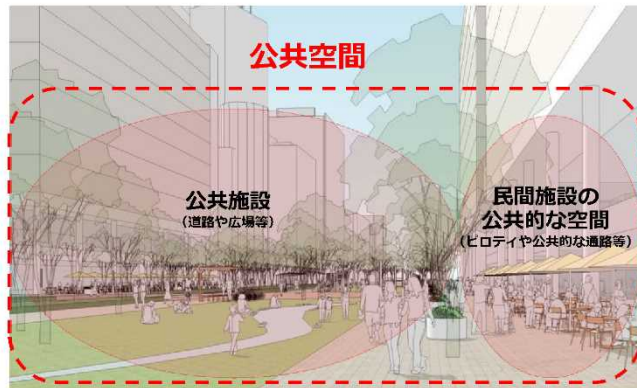
出典：御堂筋将来ビジョン(2019年3月 大阪市)

- 神戸の玄関口である三宮駅前の交差点を中心に、**人と公共交通優先**の空間「三宮クロススクエア」を段階的に整備していく計画。
- 歩く人が中心のまちの実現に向けて交通体系を見直し、駅とまちをつなぐ歩行者ネットワークを構築し、回遊性を高めるため、**外周道路に通過交通を誘導**するなど、総合的な都心部の交通体系を検討。

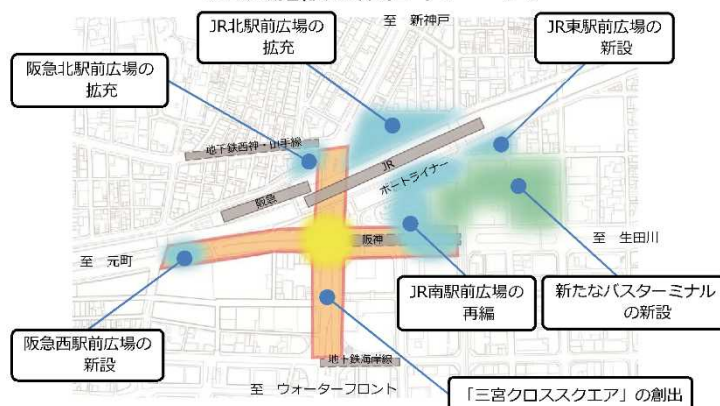
◇歩行者空間整備イメージ

行政が中心となって整備する道路や広場等の「公共施設」と、周辺の「民間施設の公共的な空間」をあわせて「公共空間」とし、官民の連携によって一体的な空間整備を検討。

＜官民連携による一体的な空間整備イメージ＞



＜公共施設の配置イメージ＞



◇都心における交通体系の考え方

新神戸・北野・元町・ウォーターフロント等を含む都心において、歩行者が中心のまちの実現に向けて、「自動車交通マネジメント」、「歩行環境の向上」、「公共交通など多様な交通手段の確保」の3つの視点を踏まえた総合的な交通体系を検討。

＜都心交通体系のイメージ＞



＜都心の自動車交通ネットワーク＞



論点総括

総論 ～背景と建議、多様化する道路空間へのニーズの変遷、論点整理)

- ・社会・経済情勢の変化や新技術の登場に伴い、道路空間に対するニーズは従来にもまして多様化

従来の画一的な道路構造では、新たなニーズへの十分な対応が困難

人と車のバランスを踏まえ、道路空間の活用方策・構造を変える必要がある

論点1【各道路による機能分担の考え方】

～幹線道路ネットワーク等での通過交通の処理を前提とした
対象エリア内の各道路の機能分担

【各道路による機能分担の考え方】

- 機能分担の前提条件
 - ・通過交通は幹線道路ネットワーク等での処理



- 機能分担の考え方
 - ・沿道状況や利用形態、人と車のバランス等を考慮
 - ・多様なニーズを対象エリア内の各道路路線、箇所、ゾーン) で分担

論点2【道路空間を使い分ける考え方】

～道路空間を柔軟に使い分ける考え方とその構造・運用のあり方

【道路空間を柔軟に使い分ける考え方】

- 空間の再配分
 - 路肩**：新たなモビリティの走行空間、自転車通行帯、停車帯
バス・タクシー乗降場、荷捌きスペース、パークレットなど
 - 歩道**：オープンカフェ、シェアスペースなど



更にフレキシブルな利活用の場合

- 使用目的別の時間分割
 - 例) **早朝**：荷捌き **朝夕**：公共交通（バス、タクシー）
 - 昼**：キッチンカー、屋台 **オフピーク**：自転車、小型モビリティ



<ポイント> 現在でも様々なニーズに対応している事例はあるが、その対応を今後、どのように変化・進化・展開させ、一般化（展開）させるか

論点3【関係者との合意形成の進め方】

- ・利用者及び地域の方々との合意形成、地元自治体、交通管理者、道路管理者間の協議
- ・エリア内の異なる道路管理者間を超えた統一的な空間づくり

**【論点①】幹線道路ネットワーク等での通過交通の処理を前提とした
対象エリア内の各道路の機能分担**

要点

- 多様なニーズを各道路で機能分担する対象地域の考え方
- 機能分担する際の道路ネットワークの条件の考え方
- 各道路に機能を分担する考え方

議論のポイント

- ・今回の考え方は、どのような地域（都市部、地方部、観光地など）への適用が想定されるか。
- ・対象となる地域はどのような市街地規模（面積・人口）や沿道特性（土地利用、施設配置状況など）が適切か。
- ・各道路への機能分担を行う場合に、どのような道路ネットワーク条件（安全かつ円滑なネットワークの確保、階層型ネットワークの形成など）が必要となるか。
- ・様々な機能（賑わい、交通安全、市街地活性化、自転車走行、駐車スペース、荷捌き、新たなモビリティの対応など）を各道路へどのように分担するか。
- ・求められる様々な機能を道路ごとに分担する考え方の全国展開について

**【論点②】道路空間を柔軟に使い分ける考え方とその構造・運用のあり方
(歩道・路肩のリ・デザイン)**

要点

- 道路空間を柔軟に使い分ける方法
- 必要な道路機能を満たすための構造基準（道路構造令等）や空間利活用（道路占用制度）、運用方法（道路標識令）のあり方

議論のポイント

- ・限られた道路空間を柔軟に使い分けるにはどのような方法があるか。
(縦断的、横断的な空間利用、時間的な使い分けなど)
- ・柔軟に使い分ける方法を用いる場合にどのような課題があるか。
- ・様々な機能等が共存する空間のあり方及びそのために必要となる構造基準はどのようなものか。
〔共存の一例〕
 - 多様な交通（自転車、セグウェイ、電動キックボード等低速モビリティ）の共存
 - 荷捌きと駐車スペースの共存
 - 公共空間と沿道空間の共存（曖昧な官民境界の創出）など
- ・必要な道路機能を満たすためには、どのような道路占用制度、道路標識・区画線・道路標示が必要か。

【論点③】関係者との合意形成の進め方

要点

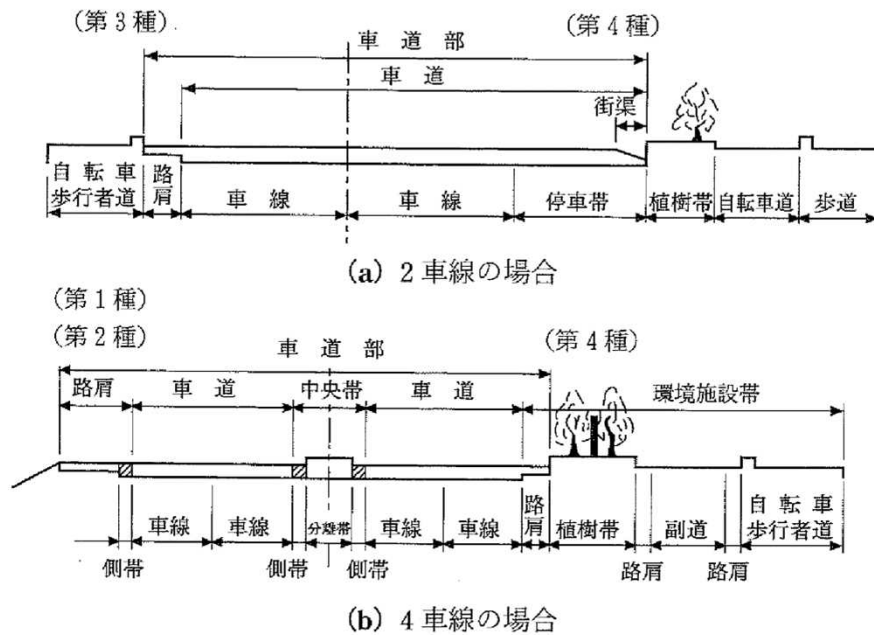
○「つかう目線」を意識した関係者との合意形成の進め方

議論のポイント

- ・これまでの「つくる目線」の進め方ではなく、「つかう目線」を意識した関係者との合意形成を円滑に進めるために、どのような体制や手順が望ましいか。
- ・異なる道路管理者間による統一的な空間づくりの体制。

道路を構成する幅員構成

【道路を構成する幅員構成要素】



出典：道路構造令の解説と運用（日本道路協会、平成27年6月）

【幅員構成要素の幅員規定と決定要素】

主な横断面構成要素	幅員規定	幅員の主な決定要素
車線	規定値	道路の区分、道路の種類 (一部、幅員の加算、減少規定や縮小値あり)
中央帯	最低値	道路の区分、景観等の空間機能 (一部、特例値あり)
(車道の左側に設ける)路肩	最低値	道路の区分、側方余裕や駐停車車両の種類 (一部、特例値あり)
停車帯	規定値 (縮小値あり)	大型車交通量が少ない場合は縮小値あり
自転車道	最低値 (縮小値あり)	自転車交通量、地形状況等により縮小値あり
自転車歩行者道	最低値	歩行者交通量が多い場合とそうでない場合で2種類の最低値を規定
歩道	最低値	
植樹帯	標準値	道路構造、交通状況、沿道土地利用等により適切な値を採用

歩道、路肩に関する規定

【道路構造令】

(用語の定義)

第2条

- 1 歩道 専ら歩行者の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分をいう。

- 12 路肩 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をいう。

(路肩)

第8条 (幅員の規定)

(歩道)

第11条 (幅員の規定)

【道路標識、区画線及び道路標示に関する命令】

II. 「賑わいのある道路空間」のさらなる普及展開

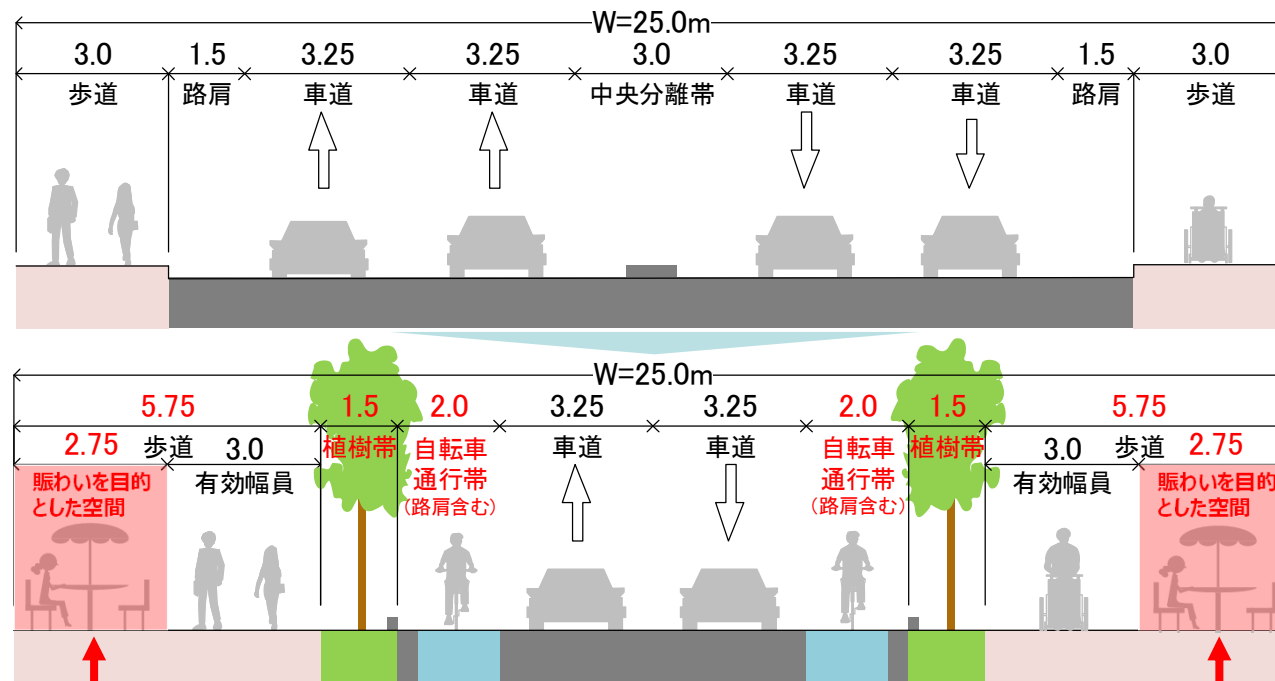
「賑わいのある道路空間」構築に向けた課題抽出

	現状	自治体からの声など	課題
空間整備	<ul style="list-style-type: none"> ・バイパス等の整備による自動車交通量の減少にもかかわらず、依然として自動車中心の空間のままの道路が多く存在。 ・運用上の対応として賑わい空間の創出に取り組んでいる事例もあるが、道路法令上はあくまで歩道等であり、「賑わいを目的とした空間」の位置付けがないため、関係機関との調整協議に苦慮するケースがある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路空間再構築による整備における記載も十分ではなく、根拠として警察協議や地元協議等で示すことができない。 ・多様なアクティビティ創出に必要な幅員に関する技術的根拠が乏しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・車道から歩道への転換など、賑わい空間の構築が進んでいない。 ・歩行者に積極的に利用していただく賑わいを目的とした空間の位置付けが道路法令上存在しない。

【イメージ】

【再構築前】

【再構築後】



道路構造令上は、歩道等（専ら歩行者の通行に供する道路の部分）

歩行者利便増進道路指定制度の創設

〔道路法等の一部を改正する法律案（R2.5.20成立）〕

歩行者利便増進道路

<<地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築>>

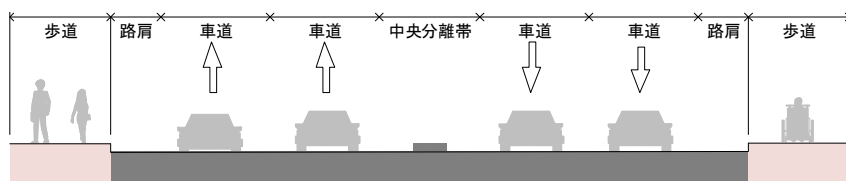
歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図り、快適な生活環境の確保と地域の活力の創造に資する道路を指定

歩行者の利便増進のための構造基準の策定

- 歩道等の中に、“歩行者の利便増進を図る空間”を定めることが可能に

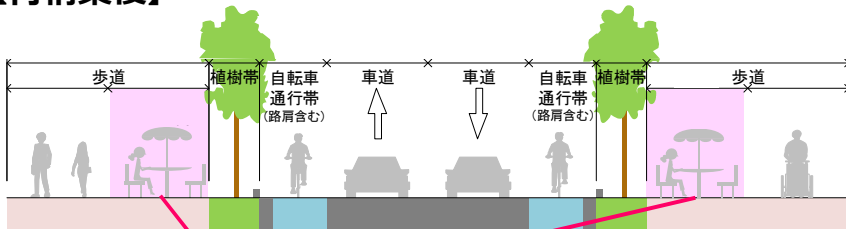
〔イメージ〕

【再構築前】



車道を4車線から2車線に減らし、歩道を拡幅

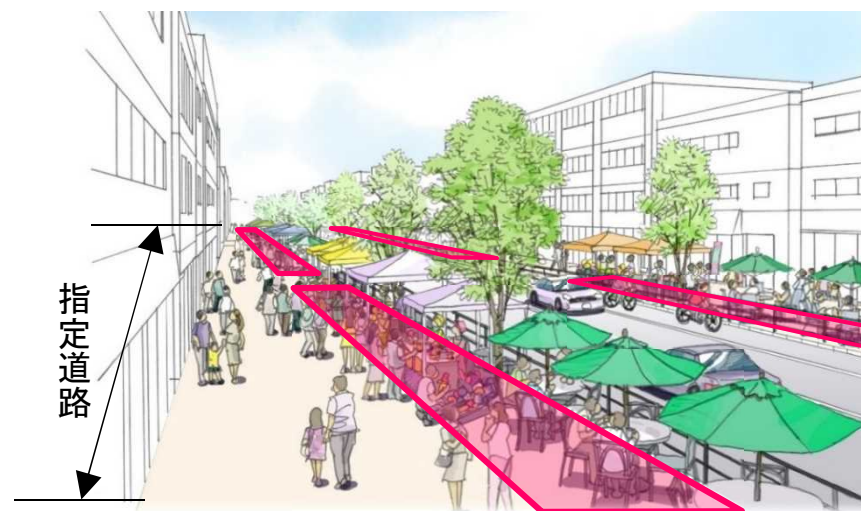
【再構築後】



歩行者の利便増進を図る空間

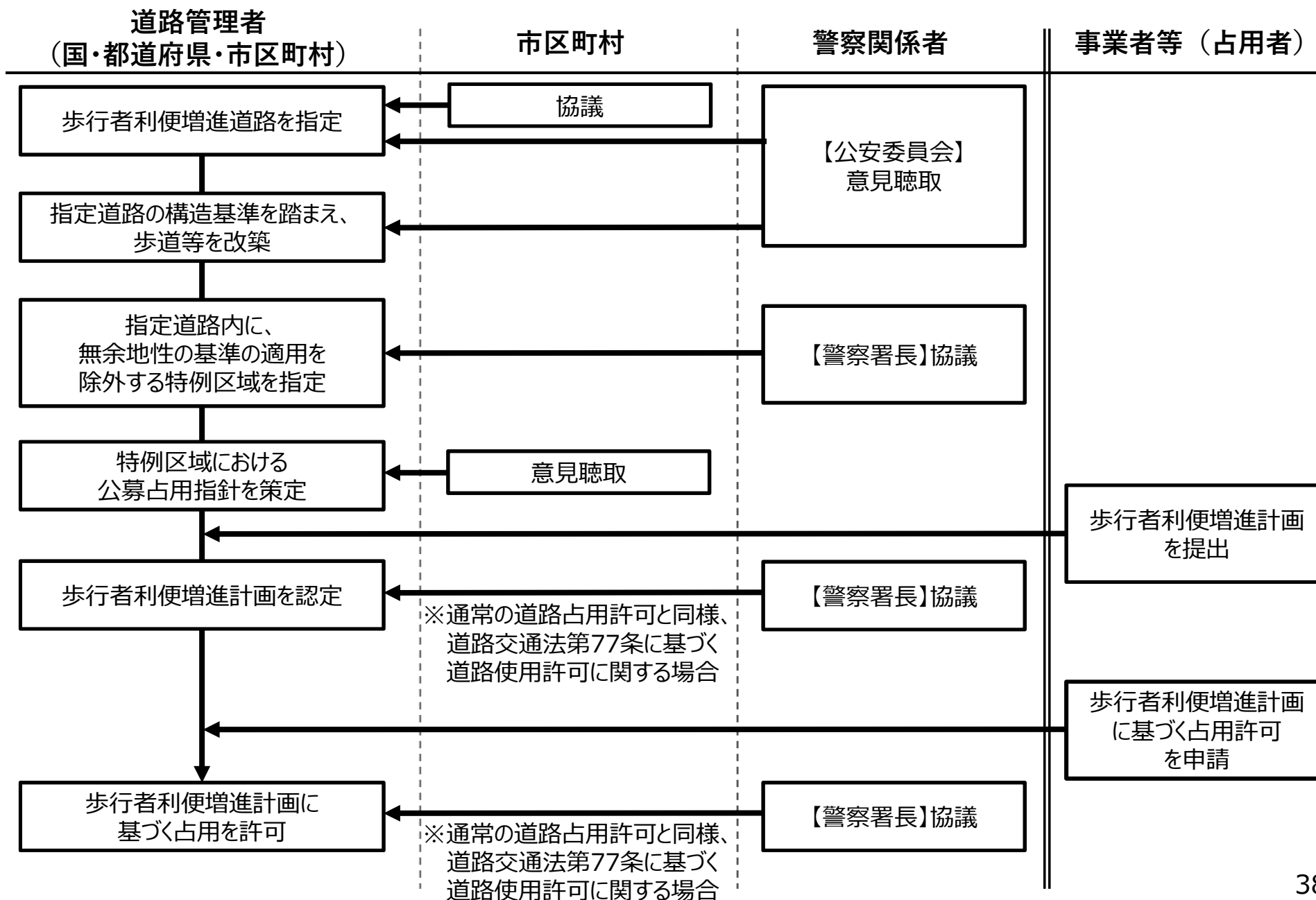
利便増進のための占用を誘導する仕組みの導入

- 特例区域では、占用がより柔軟に認められる
- 占用者を幅広く公募し、民間の創意工夫を活用した空間づくりが可能に
- 公募により選定された場合には、最長20年の占用が可能（テラス付きの飲食店など初期投資の高い施設も参入しやすく）



特例区域

歩行者利便増進道路指定制度 全体の流れ



「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出による「魅力的なまちづくり」

【都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案（R2.2.7閣議決定）】

「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりに向けた計画の策定・共有

- 市町村都市再生協議会*の構成員として、官民の多様な関係者を追加することを可能に*（まちづくりの主体である市町村等が、地域の実情に応じ、どのような者を構成員として追加するかを判断）
 - * 市町村都市再生協議会：都市再生整備計画（市町村が作成するまちづくりのための計画）の策定・実施等に関し必要な協議を行う場
 - * 協議会構成員に追加することができる者として、公共交通事業者、公共施設管理者、公安委員会その他まちづくり計画に密接な関係を有する者を明記



- 市町村が都市再生整備計画を策定し、官民一体で行う「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりのための取組を位置づけ
 [予算] 官民連携によるまちづくり計画の策定等を支援

①：協議会を組織できる者
 ②：①の者が必要があると認められる場合に、協議会構成員に追加することができる者
 【都市再生特別措置法】
 （下線：本法律案により新たに明記）

計画に基づく「居心地が良く歩きたくなる」空間の創出

・都市再生整備計画に基づく「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりのための取組を、法律・予算・税制等のパッケージにより支援

- 市町村等による歩行者滞在空間の創出（街路の広場化等）



- 民間事業者による民地部分のオープンスペース化 ① や建物低層部のガラス張り化等 ②



[税制] 固定資産税の軽減
 [予算] 補助金による支援

- 都市再生推進法人*がまちづくり活動の一環としてベンチの設置、植栽等を実施

* 都市再生推進法人：NPO、まちづくり会社等の地域におけるまちづくり活動を行う法人（市町村が指定）



- 駐車場の出入口の設置を制限（メインストリート側ではなく裏道側に駐車場の出入口を設置）



- イベント実施時などに都市再生推進法人が道路・公園の占用手続を一括して対応

【都市再生特別措置法】

II. 「賑わいのある道路空間」のさらなる普及展開

「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出

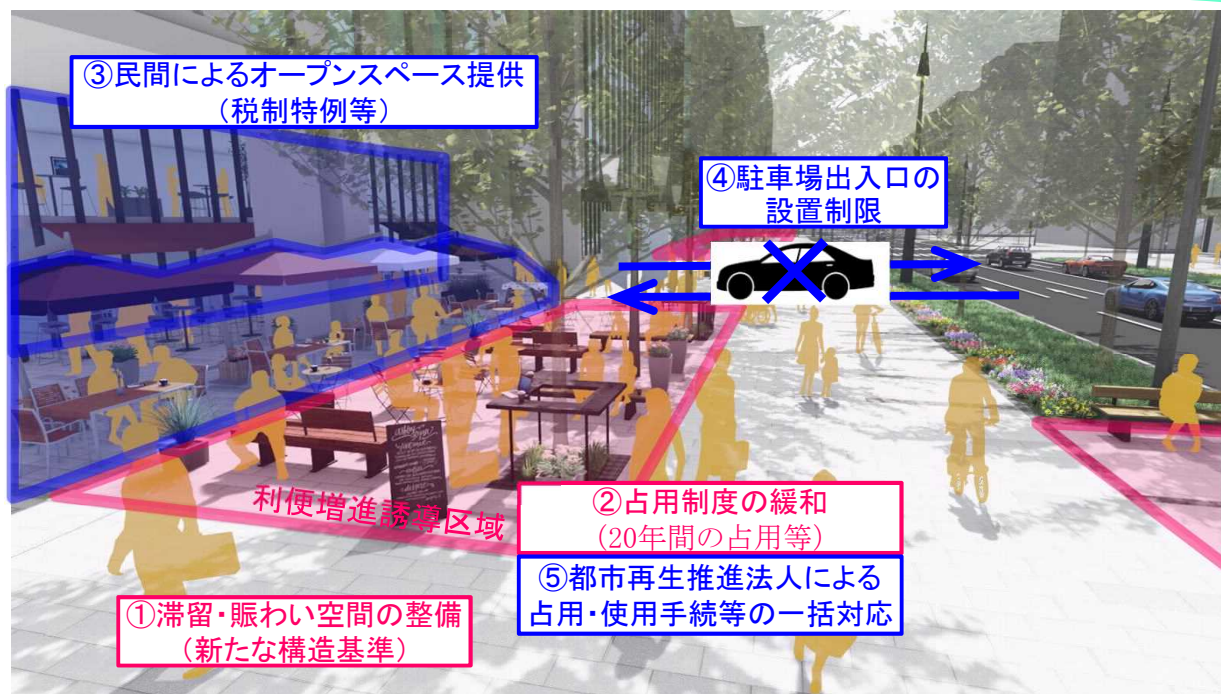
○ 歩行者利便増進道路（道路法改正案）と滞在快適性等向上区域（都市再生特別措置法改正案）を併用することで、官民一体で取り組む「居心地が良く歩きたくなる」空間の創出を促進

歩行者利便増進道路

- ① 車線を減らして歩道を広げるなど、歩道等の中に（通行区間とは別に）歩行者の滞留・賑わい空間を整備することが可能
⇒公共：交付金による重点支援（検討中）
- ② カフェやベンチの設置など、占用制度を緩和
⇒“無余地性”※1基準が除外され、占用物が置きやすく
※1) 無余地性＝道路区域外にその占用物を置く余地がなく、やむを得ない場合のみ占用を許可する、という基準
⇒実質的に20年の占用が可能、多額の初期投資が必要な物件も設置しやすく（占用公募を行う場合※2。通常は5年。）
※2) 公募が行われない場合でも、道路協力団体による占用であれば許可に代わって協議で占用可

滞在快適性等向上区域

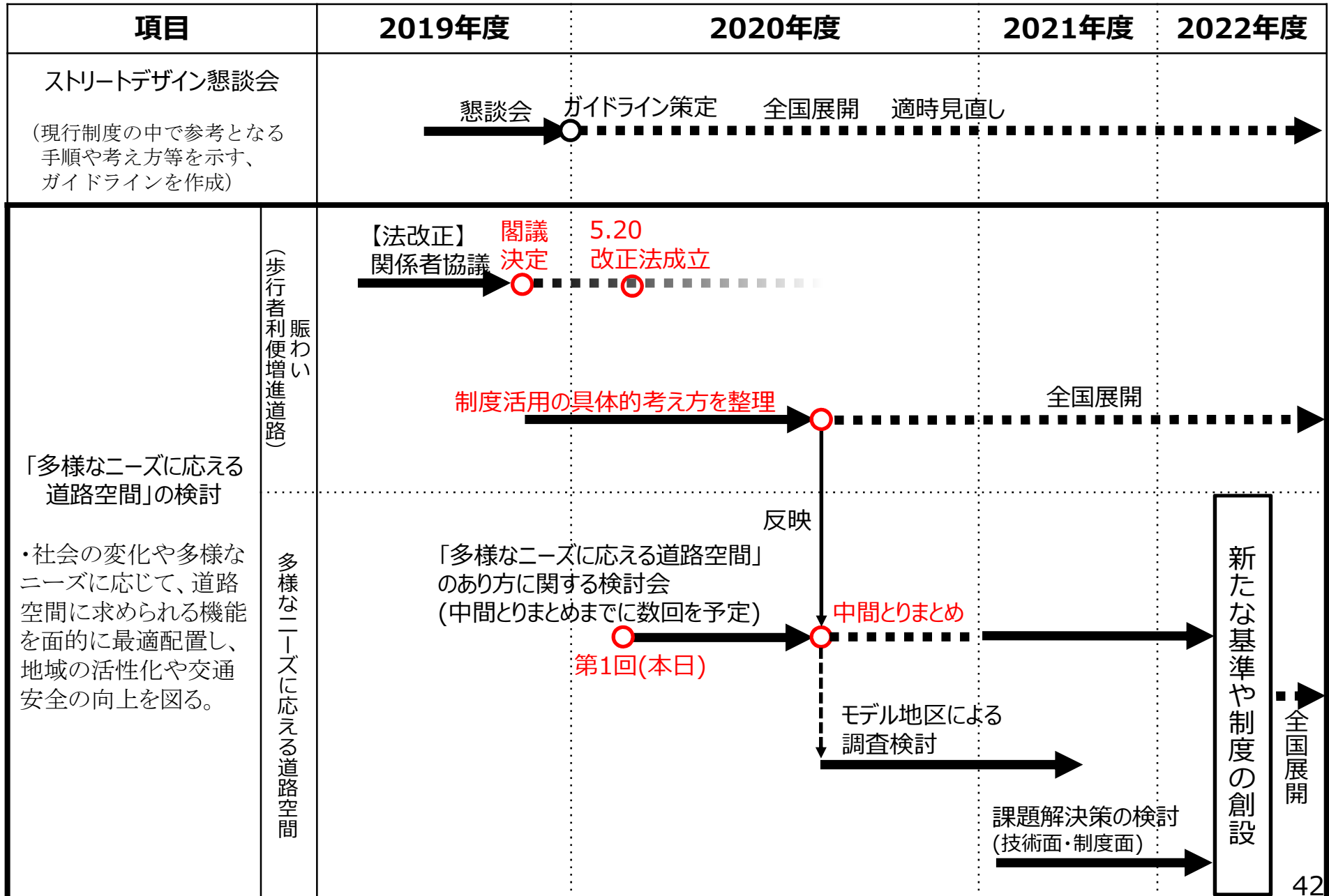
- ③ 公共による道路の修復・改変と民間によるオープンスペースの提供など、官民一体による公共空間の創出が可能
⇒公共：交付金（国費率の嵩上げ等）
民間：税制特例、補助金
- ④ 区域内の特定の道路について、駐車場出入口の設置を制限することが可能
- ⑤ イベント実施時などに都市再生推進法人が道路の占用・使用手続等を一括して対応



両制度を併用すると…相乗効果大

- i. 歩行者の利便増進のための道路整備や、その周辺で民間によるオープンスペースが提供されるなど、エリア内でまちづくりが行いやすくなる。
- ii. カフェ、ベンチ等の道路の占用について、占用基準・期間の緩和、都市再生推進法人による手続面のサポートにより、空間活用が行いやすくなる。
- iii. 歩行者の利便増進が図られた道路沿いの駐車場の出入口の設置制限により、エリア内の安全性や快適性が向上する。

III. 今後の進め方



第1回【5月21日(木) 9:30-11:30】

- ・ 総論
- ・ 「賑わいのある道路空間」のさらなる普及展開

第2回【7月9日(木) 10:00-12:00】

- ・ 求められる様々な機能を道路ごとに分担する考え方とその全国展開について
- ・ 道路空間を柔軟に使い分ける構造・運用のあり方（歩道・路肩のり・デザイン）
- ・ 関係者との合意形成の進め方

第3回【8月17日(月) 15:00-17:00】

- ・ 中間とりまとめ案について
- ・ 現場への展開方法（課題解決策、推進方策のあり方 など）
- ・ モデル地区公募にかかる要領等について

予備日【9月10日(木) 15:00-17:00】

- ・ 検討状況により、必要に応じて開催

※検討項目や内容は、これからの検討会
議論を踏まえて適宜見直し予定



中間とりまとめ公表、モデル地区公募開始（9月末）