

「賑わい空間」の更なる普及に向けて

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。

(H29.8.22 社会資本整備審議会道路分科会建議)

目指すべき「人中心の道路空間」の全体像

【社会の変化・ニーズ】

- ・子ども等が被害者となる自動車事故の発生
 - ・超高齢化社会の到来
- など

- ・歩行者が気軽に散策を楽しめる道路への需要
 - ・訪日外国人旅行者の増加
 - ・人口減少が進む地方の再生
- など

- ・高齢者等にやさしい移動空間への需要
 - ・低速モビリティ等新たな交通手段や、MaaSの登場
- など

【求められる道路空間】

子ども、高齢者、ベビーカーなど、あらゆる歩行者が安全安心して通行できる道路空間

地域と一体となって賑わいを創出する、歩行者が安全・快適に回遊・滞在できる道路空間

本日の議論の対象
（「賑わい空間」の更なる普及に向けて）

新たなモビリティに対応した道路空間

地域の土地利用や交通の流れ等を面的に捉え、これらの道路空間を適切に配置

「賑わい空間」とは、

歩行者が安全・快適に回遊・滞在できる、地域と一体となって賑わいを創出する道路空間

主なターゲット

1. 日本・地域の“顔”となる道路空間整備

日本・地域を代表する象徴的な道路において、休憩施設の整備やイベント開催等、沿道との一体的な利活用を推進することで、買い物、ビジネス、観光等、様々な目的で訪れた人々が安全・快適に回遊・滞在できる空間とし、都市における文化・経済活動を活性化させる。

2. バイパス整備に伴う旧道等の再整備

バイパス整備に伴う旧道など、自動車の交通量が減少する(した)道路において、車道の一部を歩道・自転車道等に転換し、休憩施設等を整備することで、自動車だけでなく徒歩・自転車も含めた人の流れを促進し、沿道市街地を活性化させる。

3. 土産物街や駅前通りなどピンポイントな道路空間整備

土産物街や駅前通りなど歩行者の交通量が多い道路において、歩行者の散策を優先した道路構造にすることで、観光客や地元住民がゆったり・安心して回遊できる空間とし、地域の魅力を向上させる。

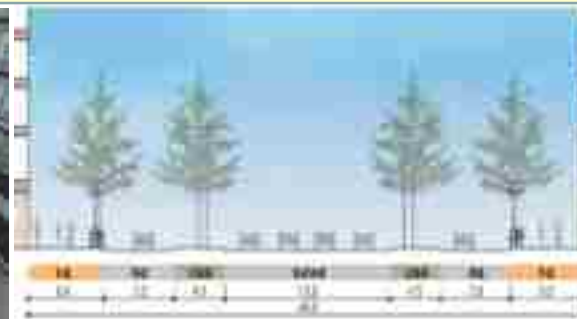
国内の先行事例 [日本・地域の顔]: 御堂筋

御堂筋将来ビジョン(2019.3.13 大阪市)

車中心から、人中心のストリートへ転換することで、新たな体験ができる空間を生み出し、その空間を通じてストックした「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するとともに、それらを世界に発信していくことが可能。

【現状：2019年】

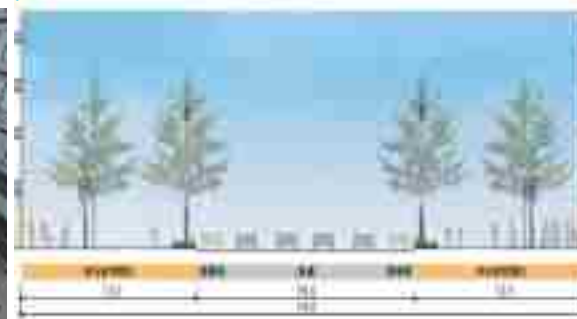
本線4車線、側道2車線



【側道歩行者空間化】

〔短期〕2020/R2 東京オリンピック
千日前通～道頓堀川 間

〔中期〕2025/R7 大阪・関西万博
道頓堀川～新橋交差点
新橋交差点以北の一部



【全面歩行者空間化】

〔長期〕2037/R19
御堂筋完成100周年
(ターゲットイヤー)



国内の先行事例 [旧道等]: ほんまち 本町通り (国道8号)

- 概要: 国道8号敦賀バイパスの完成に伴う自動車交通の転換を受け、敦賀駅から氣比神宮、敦賀港周辺エリアへ向かう主動線の景観を整備し、賑わいを楽しみながら回遊できる歩行空間を整備。(事業中)
- 道路規格: 第3種2級
- 延長 / 幅員: 0.8km / 36m

【位置図】

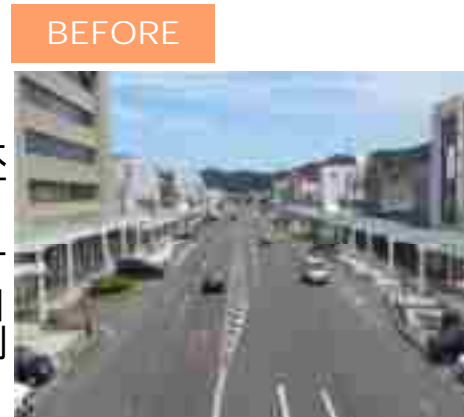


【拡大図】



近畿地方整備局資料に加筆

本町1丁目側



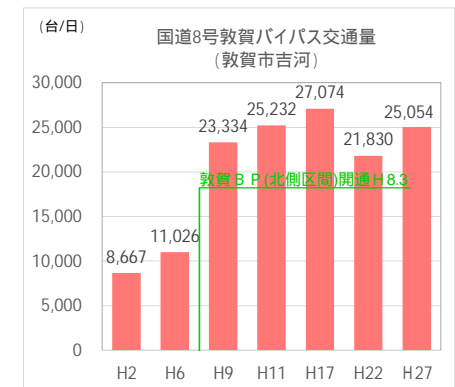
AFTER (イメージ)



本町2丁目側



H2～27道路交通センサス



国内の先行事例 [ピンポイント]: 松山ロープウェイ通り

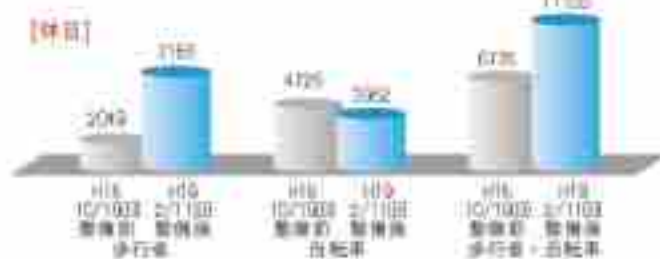
- 概要: 一方通行2車線の車道を1車線に削減し、歩行者優先の道路空間を創出。また、無電柱化と共に、道路附属物を含むトータルデザインとファサード附属物の統一を行い、景観整備を実施。
- 道路規格: 第4種3級
- 延長 / 幅員: 0.5km / 12m



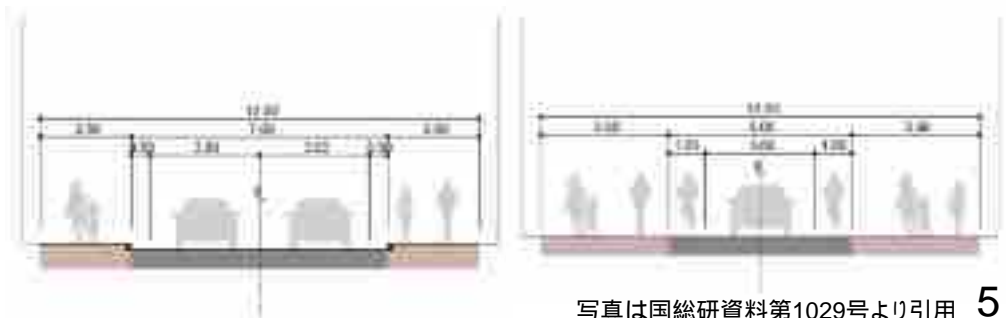
完成後



整備前後の休日の歩行者・自転車交通量の変化



歩行者(休日)が、約3.5倍(約2,000人から約7,100人)に増加
自転車(休日)は約4,700台から約3,900台に減少

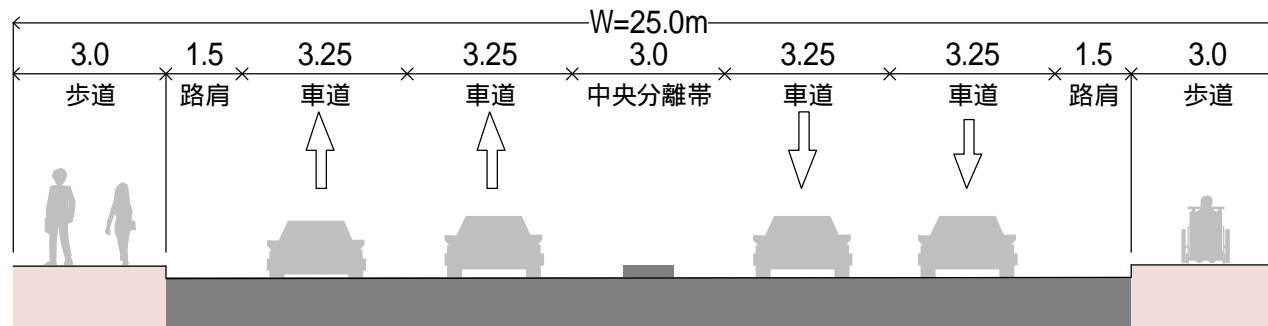


「賑わい空間」構築に向けた課題抽出

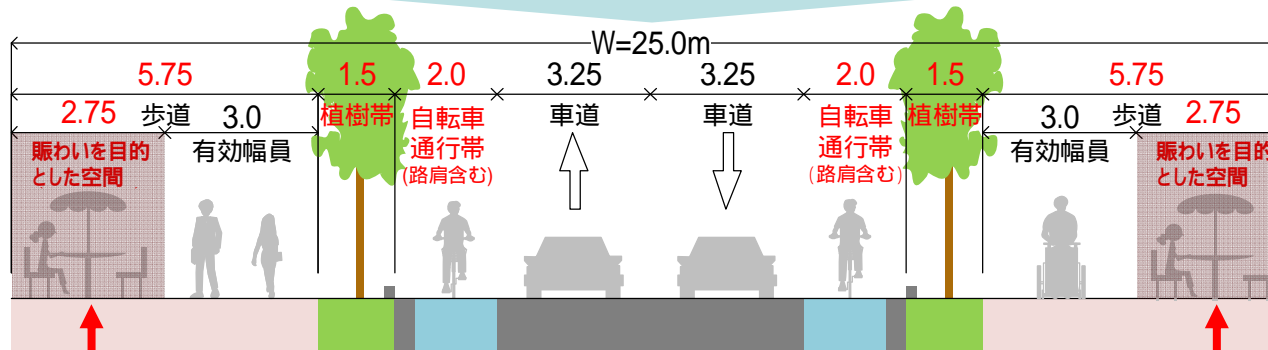
	現状	自治体からの声など	課題
空間整備	<ul style="list-style-type: none"> ・バイパス等の整備による自動車交通量の減少にもかかわらず、依然として自動車中心の空間のままの道路が多く存在。 ・運用上の対応として賑わい空間の創出に取り組んでいる事例もあるが、道路法令上はあくまで歩道等であり、「賑わいを目的とした空間」の位置付けがないため、関係機関との調整協議に苦慮するケースがある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路空間再構築による整備における記載も十分ではなく、根拠として警察協議や地元協議等で示すことができない。 ・多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）

「賑わい空間」構築に向けた課題抽出

	現状	自治体からの声など	課題
空間活用	<ul style="list-style-type: none"> 空間活用にあたり、空間を活用する者と地元住民及び関係行政機関等との協議・調整が難航。 	<ul style="list-style-type: none"> 道路上のイベント開催について沿道住民との調整が難航した。 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た。 住民、行政など関係者で構成された協議会等で合意形成を図った。 	<p>賑わいを目的とした空間の活用を図るため、空間を活用する者と住民や関係行政機関等との協議調整を円滑に進める仕組みが必要ではないか。</p>

〔実施協議が難航しているイメージ〕

計画検討・立案

道路空間再構築(空間整備)

住民、関係行政機関等からの意見

- 生活への影響
- 安全性の確保(視認性など)
- 歩行者の動線
- ・
- ・

協議が難航

空間活用

〔協議会等により合意形成を図った事例〕

〔大手前通り再整備検討懇話会(姫路市)〕

<懇話会メンバー>

姫路市、警察、地元自治会、商業者、交通事業者(バス等)ほか

<活動概要>

整備の内容(デザイン等)、利活用方法、社会実験など



<懇話会の様子>



<空間活用事例>

課題

「賑わい空間」の構築が進んでいない原因として、以下の課題が考えられる。

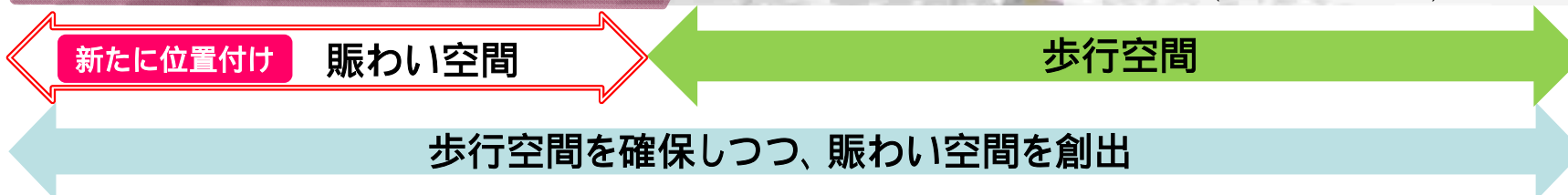
歩行者に積極的に利用していただく賑わいを目的とした空間の
位置付けが道路法令上存在しない

賑わいを目的とした空間の活用を図るため、空間を活用する者と
住民、関係行政機関等との協議調整が難航している

論点

1. 「賑わい空間」が構築されるべき道路(ターゲット)及び道路空間のあり方
2. 道路協力団体など多様な主体との連携や、沿道の土地利用等も踏まえた活用のあり方

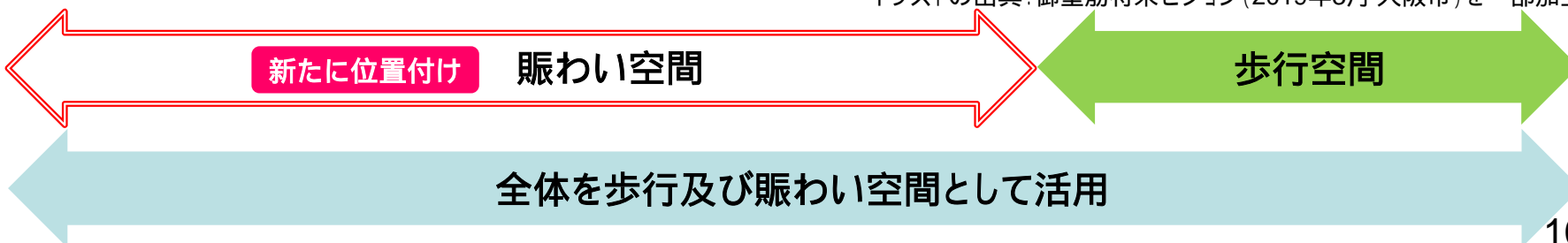
交通量の変化や多様なニーズに対応した道路空間の構築



新たな道路構造の仕様イメージ [歩行者モール型]



イラストの出典: 御堂筋未来ビジョン(2019年3月 大阪市)を一部加工

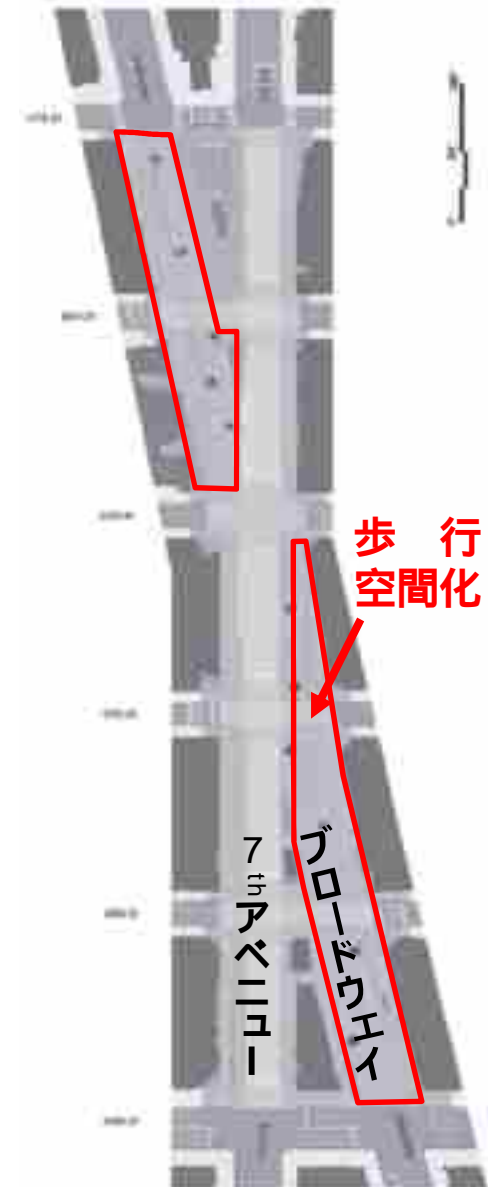


【参考】海外の先行事例：タイムズスクウェア

〔整備前(2009年)〕



〔整備後(2015年)〕



〔事業効果(ジャネット・サディク=カーン氏講演資料より)〕

- ・ 歩行者数が35%増加し、48万人/日に。
- ・ 歩行者負傷者数が35%減少。
- ・ 41%二酸化窒素が減少。