

# 道路空間の利活用について

---

## 1. 背景

## 2. ほこみち・カーブサイドマネジメントの取組

## 3. 人中心の道路空間

1)賑わい空間の創出

2)歩行者の安全確保

## 4. 方向性・まとめ

- 道路政策のビジョン「2040年、道路の景色が変わる」にて、道路を人々が滞在し交流できる空間に回帰することが提示。
- 「道路空間を街の活性化に活用したい」など、道路への新たなニーズを実現するため、人中心の道路空間を構築する“ほこみち”制度を令和2年11月に創設。
- 歩道に加えて、路肩(カーブサイド)の柔軟な活用、さらには道路全断面で歩行者優先で通行できる道路など、人中心の道路を実現する空間の創出について検討。

ほこみち (歩行者利便増進道路)



路肩の柔軟な活用 (カーブサイドマネジメント)



歩行者専用

歩行者専用道路



全断面活用

歩行者と車両が共存する空間づくり



歩車混在

## 1. 歩道や路肩の柔軟な利活用の今後の展開

## 2. 人中心の道路空間の実現に向けた課題と対応方策

① 人中心の道路空間の賑わい創出を推進するための方策

② 歩行者の安全安心が確保されるための方策

## 2. ほこみちとカーブサイドマネジメントの取組

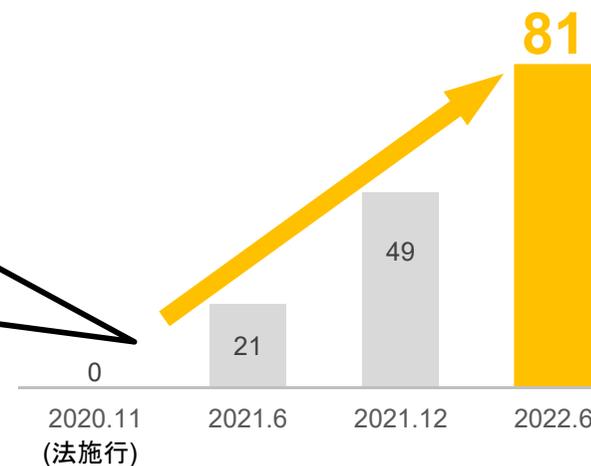
# 2.ほこみちとカーブサイドマネジメントの取組

## ①歩行者利便増進道路（ほこみち）が拡大中

2021年2月に、3路線がほこみち初指定  
 (大阪市：御堂筋、姫路市：市道幹第1号線、神戸市：市道三宮中央通り線)



30道路管理者 81路線で指定  
 ※2022年6月末とりまとめ



## ②路肩等の柔軟な利活用のイメージ

### ピンポイントの箇所での活用

- ◇公共交通の乗降
- ◇荷捌き
- ◇休憩・滞留
- ◇移動店舗
- ◇充電設備

### 一定の連続区間での活用

- ◇自転車通行空間
- ◇歩行者通行空間(歩車分離されていない道路)
- ◇新たなモビリティの通行空間

### 時間帯別の活用

- (例) 朝～夜 (8:00～20:00)
  - ◇休憩・滞留
- 深夜～朝 (20:00～8:00)
  - ◇荷捌き

今回  
紹介



# 2-1. ほこみちの活用事例

○ほこみち制度の活用により、歩道上に、飲食店のテラス席、キッチンカー、休憩施設、オープンカフェ等の設置が可能となり、歩道の柔軟な利活用が推進。

## ◇<sup>わか</sup>神戸市（市道若菜神戸駅線）

・歩道と車道の境界が意識されないようにリニューアルされ、オープンカフェ等の設置によって、滞留・賑わい空間を創出。2022年2月ほこみち指定



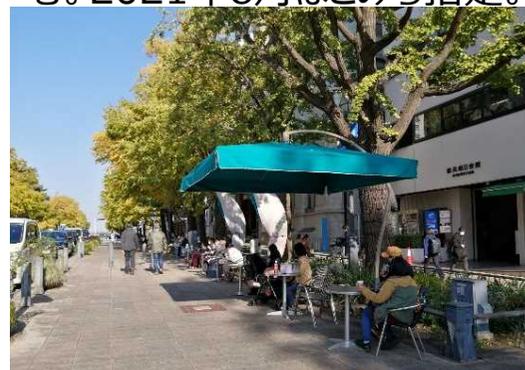
※写真は自治体より提供



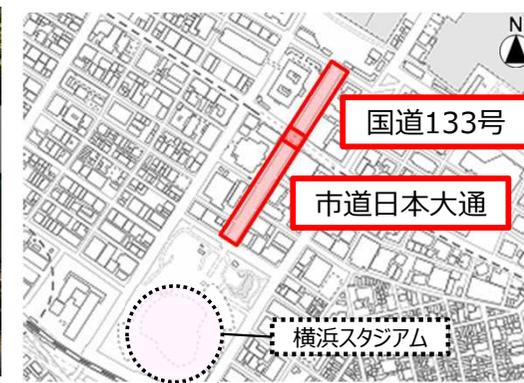
※背景地図：地理院地図（電子国土Web）より引用

## ◇横浜市（日本大通り）

・店舗や事業所からなる日本大通り活性化委員会が2006年に発足し、オープンカフェの運営やイルミネーション事業等に取り組む。2021年8月ほこみち指定。



※写真は自治体より提供



※背景地図：地理院地図（電子国土Web）より引用

## ◇福井県敦賀市（国道8号）

・バイパスによる交通転換を踏まえ、4車線⇒2車線化の空間再編が完了。広くなった歩道において、市と民間事業者が連携して、賑わいづくりを実施。2022年4月ほこみち指定。



※背景地図：地理院地図（電子国土Web）より引用

## ◇<sup>おおがき</sup>岐阜県大垣市（主要地方道大垣停車場線）

・ほこみち指定された「まちなかテラス」で、歩道上でのテラス席の設置や物品販売を支援する等、居心地がよく歩きたくなるまちなかづくりを推進。2022年3月ほこみち指定。



※写真は自治体より提供



※背景地図：地理院地図（電子国土Web）より引用

# 2-2. 路肩等の柔軟な利活用事例① -パークレット、EV充電施設の設置-

- 路肩等に賑わい施設や休憩施設、緑化等、多様な機能をもたせる空間を設置し、路肩等を柔軟に活用。
- 設置のルールや基準がなく、各道路管理者等は、設置手法、安全対策や維持管理などについて、関係機関や地域との調整に時間がかかる ⇒ガイドラインや指針を策定し支援

## ◇パークレット（車道の一部も転用し、滞留・休憩できるスペースを創出）

賑わい創出や街の魅力向上等のため、各地にパークレットが設置されている



ハニカムスクエア（静岡市）



横浜元町パークレット（横浜市）



KOBEパークレット（神戸市）



御堂筋パークレット（大阪市）

※大阪市写真は自治体より提供

## ◇EV充電施設の公道設置

道路空間にEV充電施設（急速充電）を設置（社会実験）



横浜市青葉区

- ・月平均130回／月・口の利用状況であり、通常の前平均（約100回／月・口）より多くの利用を確認。
- ・気軽に使用できる充電施設として一定の利用ニーズあり。

## 2-2. 路肩等の柔軟な利活用事例② -シェアモビリティ-

○歩道や路肩付近に交通アクセス機能をもたせる空間(シェアサイクルスペース・カーシェアリングスペース)を設置し、路肩等を柔軟に利活用。

### ◇東京都：自転車シェアリング



### ◇岡山市：コミュニティサイクル



### ◇仙台市：カーシェアリング[社会実験]

旧高速バス停にカーシェアリングスペースを設置



### ◇港区：カーシェアリング[社会実験]

歩道内にカーシェアスペースを設置



## 2-2. 路肩等の柔軟な利活用事例③ 一時間帯の柔軟活用

○時間帯による道路機能の使い分けにより、道路空間を柔軟に活用。  
 ○札幌市のシャワー通りは、荷捌きや路上駐車等の課題の解消を目的に整備され、地域の団体が、時間帯でボラードを移動させることで歩車道の取扱いを変化。

### ◇札幌市シャワー通り

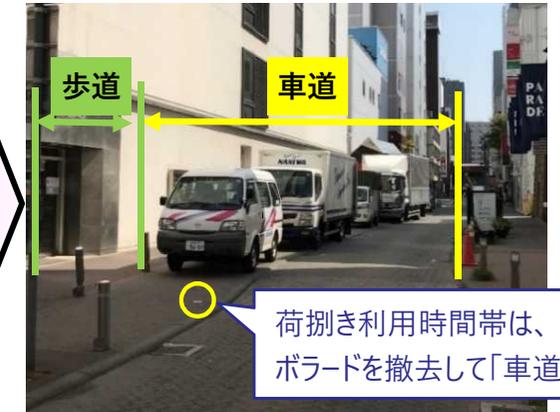
道路管理者である札幌市と地元商店街が、シャワー通りの管理に関する協定書を結び、費用負担のみならず、整備後の役割分担や道路空間の活用を官民共同で実現。



整備前



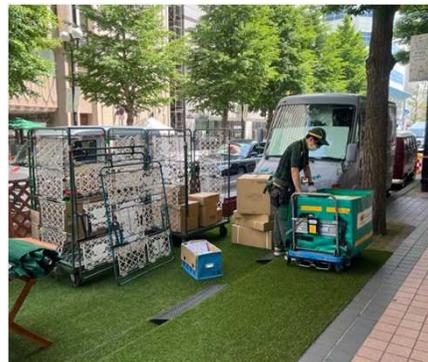
整備後（平時 11:30～21:30）



整備後（荷捌き利用時 21:30～11:30）

出典：札幌市HP

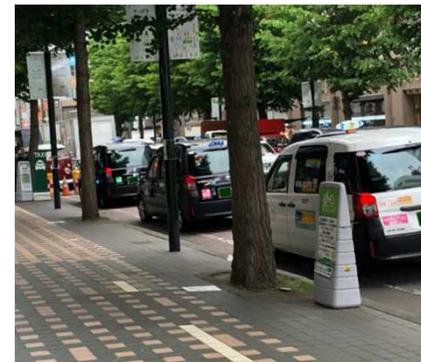
### ◇札幌市南一条通（R4.6社会実験実施）



荷捌き利用時（午前）



荷捌き利用時（午前）



タクシー乗場利用時（午後）

時間帯別の運用により、荷捌きスペースとタクシー乗場のタイムシェアを実施。  
 （R4.6社会実験「さっぽろわざわざわストリート」）

出典：さっぽろわざわざわストリートHP

## 2-3. 歩道と路肩等の柔軟な利活用についての今後の対応案

○歩道と路肩等を柔軟に利活用するために、ほこみちの定着・浸透を図りながら、路肩等の使い方の指針等を策定する。さらに、賑わい施設帯(仮称)の設置や、民間によるマネジメントの活用等により、歩道と路肩等を一体的に使いやすくする。

### <歩道>

### <停車帯・路肩>

現状

○ほこみちの指定の増加

30道路管理者、81か所(2022.6とりまとめ)

○路肩等の利活用の進展

パークレット、シェアモビリティ、  
時間帯の柔軟な運用の実施 等

今後の  
取組

○ほこみちの定着・浸透

⇒事例集、情報発信、広報

連携

○使いやすさの拡大

⇒指針等(パークレット、EV充電施設公  
道設置、シェアサイクル、路上カー  
シェア)の策定

めざす姿

○「賑わい施設帯(仮称)」として、歩道と路肩等を一体的に活用しやすい空間を  
位置付け、必要なルールや構造等を規定し、柔軟な利活用を可能に  
○地域や道路協力団体等により、歩道と路肩等の一体的なマネジメント

## 2-4. (参考)賑わい施設帯(仮称)について

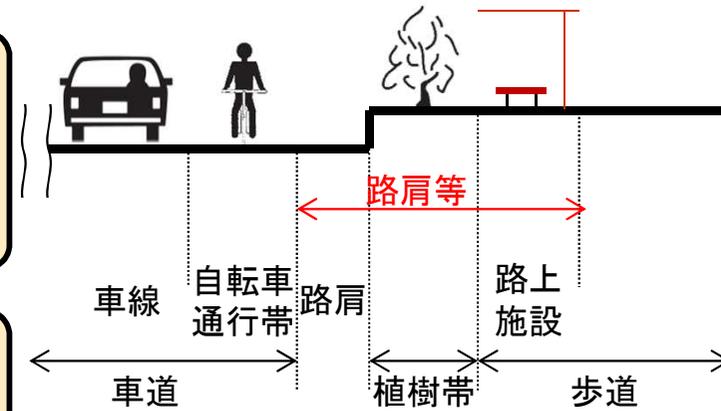
○賑わい施設帯(仮称)の設置や、道路協力団体や民間による利活用マネジメントにより、歩道と路肩等を多面的に活用させて、一体的に賑わい空間の創出につなげる。

### [対応イメージ1]ほこみちの範囲の拡大

⇒賑わい施設帯(仮称)の路肩等も、ほこみちのような利活用を検討

### [対応イメージ2]民間(エリアマネジメント団体、道路協力団体等)による賑わい施設帯(仮称)のマネジメント

⇒広告収入やカフェ運営などを元に、植栽やパークレット等の維持管理、タクシー乗り場や荷捌き空間など時間帯による使い分けの管理など



路肩 道路の主要構造物を保護し、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进行。(道路構造令より)

※今後、関係機関とも協議を行い、具体的な方策を検討

### 【(参考)柔軟活用ゾーン】

- 範囲内の路肩に沿って多目的に活用される機能をもたせることができる空間であり、土地利用を反映するだけでなく、沿道の特徴を引き立たせることが可能
- アクセス・モビリティ空間、緑化、交流空間、芸術・賑わい空間など多様な機能を有する

出典：「ソルトレークシティ道路類型」草案（2021年6月）

賑わい施設帯のエリアイメージ

**アクセス&モビリティ空間**

- ・ 路上駐車
- ・ 駐輪場
- ・ 停留所
- ・ 乗降場

**緑化**

- ・ 低木
- ・ 樹木
- ・ 雨水浸透

**交流空間**

- ・ ランチ
- ・ ベンチ
- ・ パークレット

**芸術・賑わい空間**

- ・ ハブ/リッカート
- ・ 物販

### 3. 人中心の道路空間の実現に向けて

- 賑わいや安全で快適な空間の創出等を目的として、歩行者専用道路等を活用した取組が進められているものの、新たなモビリティの活用や滞在できる場づくりなど様々なニーズの実現が必要。
- 地域特性に応じた各々の道路の役割・機能を踏まえ、人の滞在に必要な道路構造や施設等を検討するとともに、歩行者と車両が共存しても歩行者が優先される道路を実現。

## <メインストリート・観光地の道路の賑わい>

- ◆歩行者は通行するだけでなく、滞留により賑わう道路空間を創出
- ◆歩行者に配慮し徐行する車両と共存する道路の実現



人中心の空間として再生した、まちのメインストリート

## <生活道路等の安全確保>

- ◆通過交通の排除、交通の転換、車両の速度抑制等を行い、地域のための道路空間を創出
- ◆歩行者が優先され安全性・快適性が確保された生活道路の実現



安全性や快適性が確保された歩車共存の生活道路

## 3-2. 人中心の道路空間の実現に向けた検討の流れ

- 歩車が共存する人中心の空間の実現にあたって、歩行者空間の確保と、歩行者の安全の確保が大きな課題
- 段階的に、〔手法1〕空間再編による歩行者空間の拡大、〔手法2〕歩行者が優先される道路の整備等を進めながら、将来的に歩行者と車が共存する「人中心の道路空間」を目指す。

### ◇賑わい空間の確保（基本的に歩車が分離）

### ◇歩行者の安全確保（基本的に歩車が非分離）

要件

〔メインストリート・観光地等〕  
歩行者空間が足りていない  
転換等で車両交通量を減らせる

〔通学路・観光地・商店街等〕  
道路構造による安全対策が可能  
通行する車両を限定すべき

手法

〔具体的手法1〕  
空間再編による歩行者空間の拡大

〔具体的手法2〕  
歩行者が優先される道路※の整備  
※道路構造等により車両の流入や速度を抑制  
※データ利活用により注意喚起や進入回避の情報提供

車両安全性能の向上、歩行者優先意識の社会的浸透など

めざす姿

＜人中心の道路空間（歩行者と車が共存する空間）＞  
歩行者は全断面通行可。限定された車両のみが、歩行者に配慮し、徐行して通行。

知見・事例の積み重ね

全国展開

### 3-3. 賑わい空間創出(メインストリート/観光地)の対応

- 主要な交通の分散により、空いたメインストリートの車線を減少させるなどの道路空間再編により、歩行者が滞在し交流できる道路空間を拡大。
- 「居心地が良く歩きたくなる」まちなか創出を目指し、道路管理者は、まちづくり部局や民間企業、地域とも連携して、社会実験などを通じて地域の合意を得ながら、まちなかの賑わいづくりを推進。



姫路市大手前通り (Before)



姫路市大手前通り (After)

出典：道路空間再配分・利活用事例集

#### <段階的な道路空間の再編 イメージ図>

※図はウォーカーブルポータルサイトより引用



STEP1: 道路空間を車両と歩行者が利用しているが、通行のみ。沿道との一体的な活用はなし。

STEP2: 一つの車線を転用し、実験的にパークレットやキッチンカーを設置。滞在空間を確保し、歩行者の利便を増進。

STEP3: 主要な道路交通を別の路線に分担し、車線を減少させ、歩行者空間を拡大。沿道の店舗と連携しながら、歩行者空間を活用。

STEP4: 一般の交通は排除し、トランジットモール化。駐車場は歩行者が集える空間にするなど、歩道と沿道が一体となって賑わいを創出。

# 3-4. 「賑わい空間・メインストリート」空間再編の事例

○車中心から人優先の道路空間の創出に向けて、地域や行政等が利活用について検討。  
 ○周辺道路に交通誘導を図り車線を削減、歩行者空間を拡張し、道路空間を再編。  
 往来、滞在、交流する人が増え、快適な賑わい空間を創出。

## ◇神戸市 <sup>ふきあい</sup> 葺合南54号線

- ・都心部からウォーターフロントへ誘う道として、車線や停車帯を減らし、人中心の道路へ空間再編。
- ・様々なタイプのベンチや美しい花壇の配置などにより、多くの人々が利用する憩いやにぎわいの空間を形成。



出典：神戸市HP

## ◇岡山市 岡山県庁通り

- ・住民・行政・専門家等が勉強しながら意見交換し、社会実験を通じて未来の姿を確認。
- ・賑わい創出のために活用できる空間の形成として、沿道事業者によるオープンカフェ、ベンチやプランター等の設置。



※岡山市より提供

## ◇愛媛県松山市 <sup>はなそのまち</sup> 松山花園町

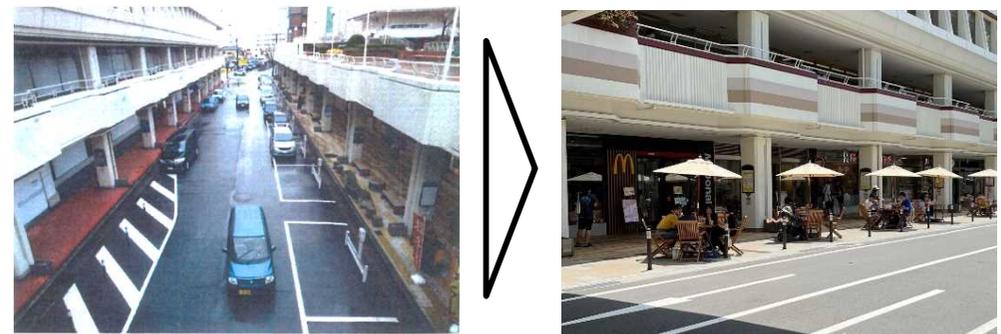
- ・社会実験を実施の上、片側3車線⇒1車線に削減し、ゆとりある歩行空間と自転車道を確保
- ・沿道の利用状況に応じた荷捌き駐車スペースの配置
- ・歩行者通行量が約2倍に増加：日約3千人→約5.5千人



出典：「「花園町通り」道路空間改変事業の取組み(松山市)」(2020.9. 道路行政セミナー ((一財)道路新産業開発機構))

## ◇新潟市 <sup>ばんだい</sup> 万代シティ通り

- ・歩道を拡幅し、歩行者優先の街づくり。
- ・イベント時や週末は歩行者天国となり、単なる通過地点にとどまらない非日常的な場所に。



※新潟市より提供

# 3-4. [賑わい空間・メインストリート] 社会実験の事例

○道路の多様な使い方の取組として、道路管理者、警察、民間、大学等が協力して、社会実験が展開されており、各地で新しい多様な道路の使い方の気運が醸成。

## ◇京都市

### 三条通まちづくり社会実験2021「三条通で遊んでみよし」

- ・沿道の空間と一体で、歩きやすい道、歩いて楽しい道を目指した実験
- ・通りの一部を時間を限り車両通行止めにして、通過交通を規制
- ・①歩いて楽しい道、②ゆったりできる憩いの道、③楽しく遊べる道、④人と繋がれる道、⑤文化を感じられる道、を体感できるよう、各種ワークショップや憩いスペースの設置等を実施



出典：三条通まちづくり活動報告書2021（京の三条まちづくり協議会）

## ◇大阪市

### 高麗橋street park2021

- ・通行車両の減速、路上駐車への減少、交通事故の減少を期待し、高麗橋2丁目の道路と周辺の公開空地をシェアスペースとして活用する社会実験を実施
- ・車道は一方通行とし、車両の通行空間と、人のための滞留空間を形成
- ・プランターを備えた車両対応のボラードによる滞留空間の形成
- ・オープンカフェ、キッチンカー、ワークショップなどを開催

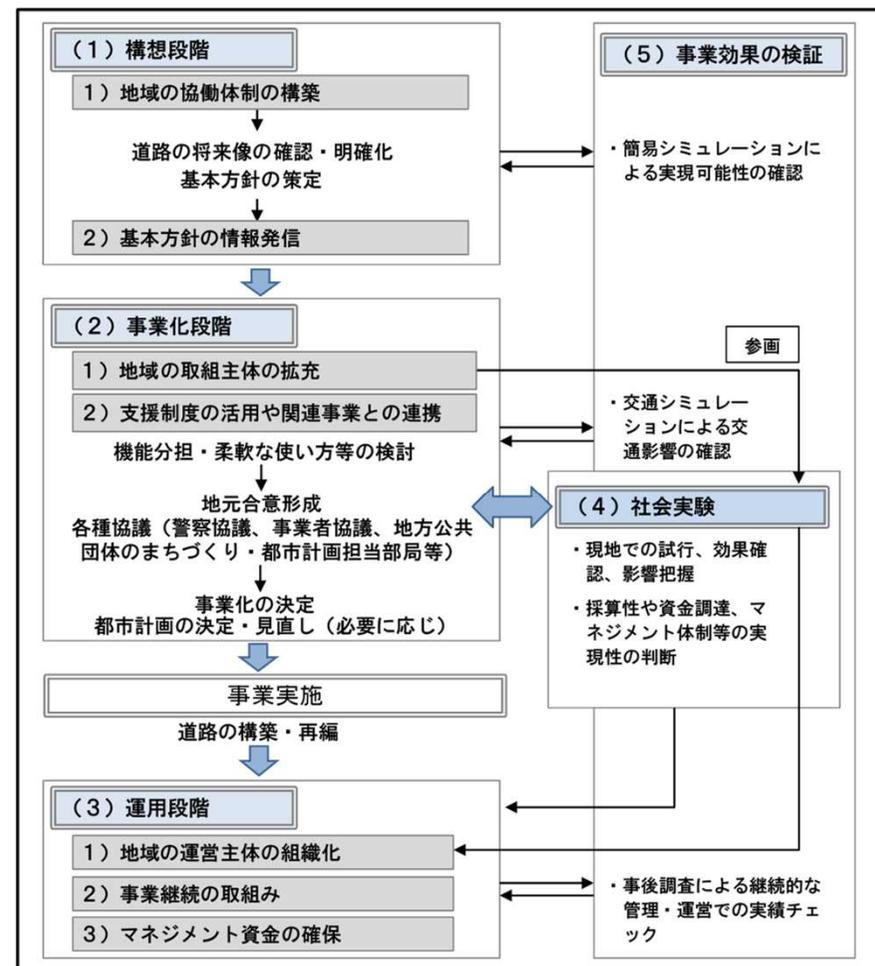
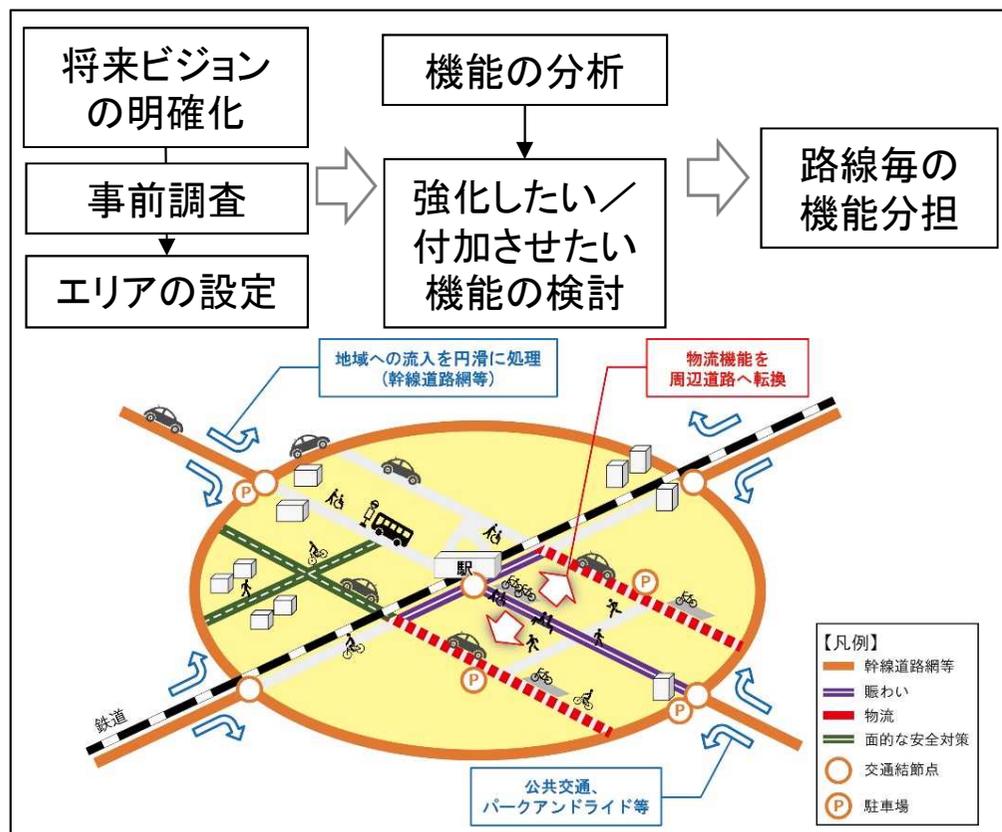


写真：山口敬太准教授HP

# 3-5. 賑わい空間創出の進め方

- 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。
  - 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に活用することが有効。
- ⇒ 既存事例の分析や好事例の展開、ガイドラインの周知等により空間再編を促進

## ◇ 多様なニーズを踏まえた地域での機能分担の考え方



多様なニーズに応える道路ガイドライン(R4.3)より

図5-1 取組みの全体フロー（例）

# 3-6. [安全確保]歩行者が優先される道路のイメージ

- 歩行者が優先され安全性・快適性が確保された生活道路等の実現にあたって、物理的制約等により歩行者と車両を空間分離できない場合、道路管理者等が重点的に、歩行者の交通安全確保を進め「歩行者が優先される道路」を整備することが必要ではないか。
- 歩車分離が困難であり、人が多く歩く観光地周辺の道路、商店街や住宅エリア、通学路などの道路など、特に安全確保が求められる場合、**流入抑制や速度抑制の対策を重点的に実施。**

## ◇観光地の道路



## ◇商店街・住宅エリア



## ◇通学路



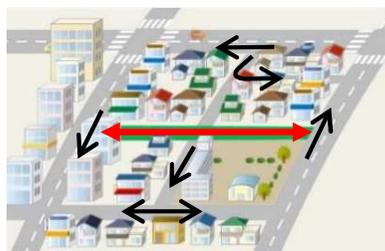
歩行者が少ない時間帯でも、速度抑制対策により、通行車両が速度を出しにくくすることで、普段より、歩行者が優先される道路として、認知や意識の向上を期待

# 3-7. [安全確保] 歩行者が優先される道路の整備

- 対象イメージ: ①歩車分離困難で、人と車の輻輳があり、特に安全確保が求められる道路  
 かつ (人が多く歩く観光地周辺の道路、商店街や住宅エリア、通学路などの道路)
- ②地域の車両や荷捌き車両など、限定された車両のみが本来通行する道路
- 対策: 通過交通の流入抑制対策: スムーズ横断歩道やボラード等  
 通行車両の速度抑制対策: 物理的デバイスの設置、狭窄、シケイン、全面着色舗装、視覚イメージ等

- [期待すること]
- ①道路管理者が重点的に、流入・速度抑制対策を推進することを社会に周知
  - ②ドライバーや社会に対して、歩行者を優先する意識の醸成・浸透
  - ③通過交通の進入回避、通行車両の速度抑制による、歩行者の安全確保

## ◇道路交通の分散・機能分担

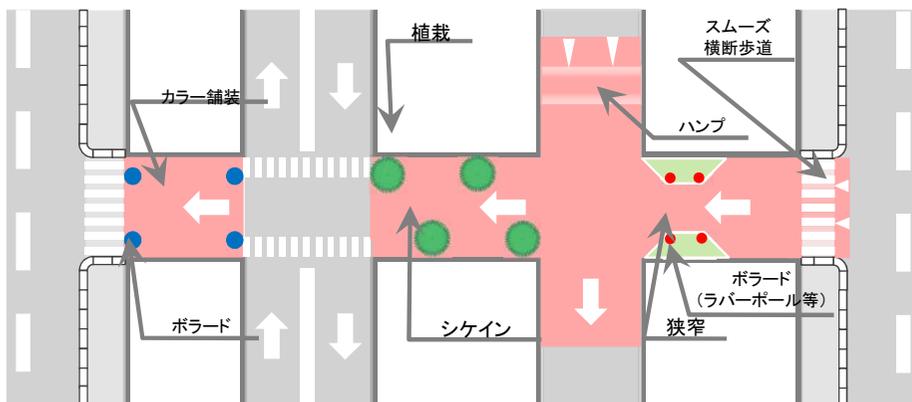


- ・通過交通は、幹線道路にう回
- ・流入する車両を可能な限り低減

## ◇デジタル技術やデータの利活用

- ・データ分析による課題箇所抽出
- ・カーナビや地図アプリ等との連携
- ⇒注意喚起や速度抑制、進入回避等を促す情報提供等

## ◇流入・速度抑制対策イメージ



カーナビ案内イメージ

- 賑わい創出と魅力ある街並み形成のため、幅員減少による路肩拡幅、舗装材による歩道空間と車道の明示的区分、イメージ狭窄やイメージハンプの設置。【品川区】
- 歩行者のまち歩きを促進するため、舗装による車線のイメージ狭窄による自動車の走行速度抑制。【別府市】

## ◇品川区 旧東海道品川宿 しながわしゅく

- ・車道の幅員を狭め歩行空間を確保
- ・歩行空間と車道の舗装素材を变化  
(車道は特殊アスファルト舗装を採用)
- ・路面の表示によるイメージ狭窄とイメージハンプを設置



舗装素材による車道・歩行空間の分離



交差点部のブロック舗装 (イメージハンプ)



イメージ狭窄

## ◇大分県別府市 鉄輪温泉 かんなわ

- ・路肩は明示せず、石張り舗装により区分
- ・舗装によるイメージ狭窄を設置



石張り舗装による歩車空間の区分

出典：道路空間再編・利用事例集  
(平成30年3月/国土技術政策総合研究所)

出典：道路空間再編・利用事例集(平成30年3月/国土技術政策総合研究所)  
まちなかにおける道路空間再編のデザインガイド(平成30年3月/国土技術政策総合研究所)

# 3-8. [安全確保・観光地] 対策イメージ②

○周辺駐車場への来場者量の誘導により、温泉街を通行する車が減少。  
 ○道路に植栽やベンチ等を設けて、人が安心して歩ける歩行者中心の道路空間を形成。

## ◇山口県長門市 <sup>ながと</sup>長門ゆもと温泉

- ・公民連携(行政・専門家・地域事業者・住民により構成)による公共空間の使いこなし。
- ・狭窄部等による道路空間再編にあわせて、通過交通や公衆浴場への来場者を適正に誘導し、温泉街全体としてクルマの交通量を軽減することで、「歩ける温泉街」を実現。



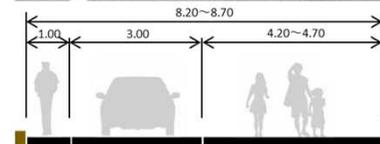
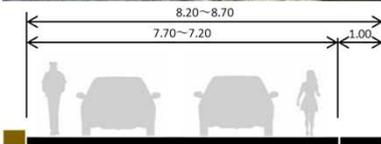
社会実験時の様子



社会実験時の様子

## ◇山形県鶴岡市 あつみ温泉

- ・通過交通を並行路線に振り替え、住民調整により一方通行化することで、歩行者主体の道路空間に再配分し、人がゆとりをもって歩ける空間を創出。
- ・人中心の空間として、道路の中央分離帯に足湯「あんべ湯」やベンチ、植栽を整備。



道路空間再配分前後



足湯「あんべ湯」

# 3-8. [安全確保・生活道路] 対策イメージ③

- 地域住民の安全性確保のため、街路樹によるシケインと道路全面にインターロッキング舗装の採用、交差点手前にボラードによる狭窄設置。一方通行規制。【鴻巣市】
- 安全・快適な道路空間の形成のため、二車線の市道の一車線化により歩道の拡幅、スムーズ横断歩道の設置。一方通行規制。【静岡市】
- 自動車交通の速度抑制を図るため、スムーズ横断歩道やハンプ等を設置。【横浜市】

## ◇<sup>こうのす</sup>埼玉県鴻巣市

- ・街路樹によるシケインの設置
- ・道路全面にインターロッキング舗装の採用
- ・交差点手前にボラードによる狭窄の設置



インターロッキング舗装・街路樹によるシケイン



ボラードによる狭窄

## ◇<sup>じょうない</sup>静岡市 城内1号線

- ・2車線→1車線化により歩道の拡幅
- ・スムーズ横断歩道の設置



スムーズ横断歩道



横断歩道部のハンプ

## ◇横浜市緑区中山地区

- ・速度抑制を目的に、ハンプ、スムーズ横断歩道、狭窄等を設置



ハンプ



スムーズ横断歩道

○通学路の安全性確保のため、ゾーン30に指定されたエリア内で、一方通行規制とライジングボラードの設置、スムーズ横断歩道・歩道・狭窄の設置。【新潟市】

○狭窄やハンプ、スムーズ横断歩道などにより、流入の抑制や通行車両の速度抑制等の取組を実施。

## ◇新潟市 ひよりやま 日和山小学校地区

- ・通学時間帯の通行規制とライジングボラード設置
- ・スムーズ横断歩道と歩道の設置
- ・ボラードによる狭窄の設置



スムーズ横断歩道・歩道の設置



狭窄の設置



ライジングボラードの設置



## ◇速度抑制対策の例



※福岡市提供  
交差点狭窄など、約400メートルの区間に計33本のポールを設置（福岡市）



※改訂生活道路のゾーン対策マニュアル  
（交通工学研究会）より引用

イメージ狭窄とポール（東京都文京区）

## ◇流入抑制対策の例



※改訂生活道路のゾーン対策マニュアル  
（交通工学研究会）より引用

流入部のスムーズ横断歩道（千葉県船橋市）



※改訂生活道路のゾーン対策マニュアル  
（交通工学研究会）より引用

交差点狭窄と、着色舗装（東京都葛飾区）

## 4. 今後の取組のまとめ(案)

### 1. 歩道と路肩等の柔軟な利活用

#### 1) ほこみちの普及・定着のため様々な関係者を支援

取組例：事例集、広報活動、道路空間の再編など

#### 2) 具体的な取組促進のため、事例集や各種手引きなどを策定

対象例：パークレット、EV充電施設公道設置、シェアサイクル、路上カーシェア 等



#### 3) 歩道と路肩等の機能の拡大

歩道と路肩等を柔軟に利活用できる区間を、「賑わい施設帯(仮称)」として必要な構造等について検討。ほこみちの範囲の拡大や、地域や道路協力団体等による、マネジメントの手法について検討

### 2. 人中心の道路空間の実現

1) 賑わい空間創出に向け、既存事例の分析や好事例の展開、ガイドラインの周知等により、空間再編(歩行者空間の拡大)を促進

2) 歩行者と車両が共存する道路空間の構築に向け、「歩行者が優先される道路づくり」として、進入抑制と速度抑制等を重点的に進めるしくみの検討