

# 道路空間から広がるまちの魅力と新たな展開

続・道路空間活用勉強会の議論から<sup>1</sup>

前主任研究官 梶原 ちえみ  
研究官 竹井 昭彦  
研究官 福田 昌代  
主任研究官 伊藤 夏樹

## (要旨)

「車中心の道路」から「人中心の道路」へと大きな転換期を迎えるなか、道路空間を活用して街の賑わいを作りたい、居心地の良い滞在空間にしたい、といった道路への新しいニーズに対応するため「歩行者利便増進道路（通称：ほこみち）制度」が新たに創設された。制度創設から1年半余りが経過し、目に見える形での道路空間活用の取組が増えつつある。本稿では、「ほこみち」を始めとした各地の取組状況について、実践者たちの声を交えて紹介しつつ、道路空間活用の具体的な課題について考察した。道路を起点にエリア全体へ賑わいや居心地の良い空間が広がり、循環していくことが重要と考え、そのための課題として、収益確保と公共性のバランス、多様なステイクホルダーが存在する道路活用における組織のあり方、道路管理者の主体的な参画促進、といった論点を提示し、さらに昨今展開が進む新たなモビリティの動向と道路空間活用との関連性にも触れた。

## 1. はじめに

### (1) 背景・目的

昨今、道路空間活用の動きは大きな広がりを見せている。道路空間の活用に関する制度として、これまで都市再生特別措置法や国家戦略特別区域法に基づく道路占用許可の特例などが活用されてきたが、令和2年11月に歩行者利便増進道路制度<sup>2</sup>（通称「ほこみち」）が創設され、またコロナ占用特例<sup>3</sup>は約170の自治体、占用許可件数で約420件の適用があった。コロナ占用特例や社会実験等を経て、御堂筋（大阪市）、三宮中央通り（神戸市）及び大手前通り（姫路市）の3路線を皮切りに全国30自治体・国、81路線が「ほこみち」

<sup>1</sup> 梶原ちえみ（2021）「道路空間活用を日常の景色に～道路空間活用勉強会における議論から～」国土交通政策研究所紀要第79号

<sup>2</sup> 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、道路空間活用に必要な道路占用許可が柔軟に認められる。

<sup>3</sup> 新型コロナウイルス感染症の影響を受ける飲食店等の支援のため、沿道飲食店等の路上利用に伴う道路占用許可基準を期間限定で緩和するもの（令和4年9月30日まで）。コロナ占用特例から「ほこみち」制度への円滑な移行のため、全国の道路管理者と連携していくこととされている。

に指定された（令和4年6月時点）。さらに、令和4年3月には、社会・経済情勢の変化に応じてますます多様化する道路空間へのニーズに応えるため、国土交通省道路局において「多様なニーズに応える道路ガイドライン<sup>4</sup>」がとりまとめられた。

しかしながら、「ほこみち」をはじめとした各制度の本来の目的を考えたとき、道路空間活用は一つのツールに過ぎず、道路を起点にエリア全体へ賑わいや居心地の良い空間が広がり、循環していくことが重要であると気づかされる。そのために道路に携わるそれぞれの主体が、多様なプレイヤーとどのように繋がり、どのように取組を展開することが望まれるのか。各地の事例に触れながら考察したい。

## （2）道路空間活用勉強会について

筆者ら（梶原、伊藤、竹井）が参加する「道路空間活用勉強会<sup>5</sup>（以下、「勉強会」という。）」では、道路空間活用にあたっての具体的な課題・解決方策の検討を目的に、実践者のお話も伺いながら意見交換を重ねている。これまでに月1回程度の頻度で、オンラインにて17回の勉強会を開催してきた。さらに令和3年7月と令和4年1月の2回に渡りオンラインでの公開トークイベント（主催：公共R不動産、道路空間活用勉強会）を開催し、勉強会の議論の成果を共有しながら広く意見を求めている。

国土交通政策研究所紀要第79号においても勉強会の議論の内容を報告したところであるが、本稿はその続報として、勉強会で取り扱った新たな論点や事例を紹介していく。

## （3）ほこみちプロジェクトについて

「ほこみち」の普及展開を図る「ほこみちプロジェクト」では、毎週の定例会にて事例ヒアリング、ホームページやロゴの作成検討、市民ワークショップ等を実施しており、筆者（梶原）もご縁を頂いて継続的に参画しているところである。

また令和3年12月には「ほこみちインスパイアフォーラム2021<sup>6</sup>」（主催：国交省道路局）が開催された。現地会場約140名、オンライン約400名もの参加者が（キッチンカーで提供された）コーヒーを片手に、全国各地から集まった自治体関係者・民間団体等による事例紹介、熱い意思表示に耳を傾けた。筆者も登壇者の一人として参加したが、道路空間活用に向けた非常に強い熱量を感じたところである。

本稿では、当プロジェクト参画により得た知見もわずかながら紹介していく。

<sup>4</sup> 国土交通省道路局「多様なニーズに応える道路ガイドライン」（令和4年3月）

[https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/diverse\\_needs/pdf/guideline.pdf](https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/diverse_needs/pdf/guideline.pdf)

<sup>5</sup> 道路空間活用勉強会（令和2年10月1日～）

飯石藍（公共R不動産／(株)nest）、佐々木晶二（(一財)土地総合研究所）、寺内雅晃（南海電鉄(株)）、今佐和子（国土交通省関東地方整備局都市整備課）、梶原ちえみ（国土交通省総合政策局社会資本整備政策課／前 国土交通政策研究所）、竹井昭彦（大和リース(株)、国土交通政策研究所）、伊藤夏樹（国土交通政策研究所）

<sup>6</sup> ほこみちインスパイアフォーラム2021 <https://hokomichi.jp/forum/>

## 2. 「ほこみち」指定箇所における取組状況

令和3年2月12日に全国初の「ほこみち」として、御堂筋（大阪市）、三宮中央通り（神戸市）及び大手前通り（姫路市）の3路線が全国で初めて指定された。担当者へのヒアリングにより把握した内容や、筆者ら（梶原、伊藤、福田）が令和3年11月に実際に現地を訪れた感想を含め、活用状況を振り返ってみたい。

### (1) 国道25号 御堂筋(大阪市)

大阪市では、2037年を目標に御堂筋全体を人中心の空間に変えるという「御堂筋将来ビジョン」に基づき、御堂筋を車中心から人中心の道路へと空間再編が進められており、側道を活用して拡張された新しい歩道空間が「ほこみち」として指定された。筆者が現地を訪れた際には、ベンチやサイン、モビリティハブの常設化・本格設置に向けた社会実験「御堂筋チャレンジ2021（実施主体：ミナミ御堂筋の会、御堂筋・長堀21世紀の会、大阪府建設局）」が実施され、御堂筋が目指す新しい姿が視覚化されていた。



(写真1) 「御堂筋チャレンジ2021」実施状況（筆者撮影）

また同時期に、御堂筋の南端（「ほこみち」指定区域外）に位置するなんば駅前広場でも、道路再編と滞留空間創出の社会実験「なんばひろば改造計画（実施主体：なんば広場マネジメント法人設立準備委員会）」が併せて実施された。駅前広場を人中心の空間へ再編し、ミナミの新たなシンボル空間を生み出すことを目指しており、数多くある近隣商店の関係者に粘り強く説明・交渉しながら、交通・荷さばきの運用や安全性の検証を行っているとのことである。（令和3年11月20日 南海電気鉄道㈱ 担当者ヒアリングより）

さらに、令和4年4月には一般社団法人御堂筋まちづくりネットワークと大阪市の連携による「御堂筋パークレット（いちょうテラス淀屋橋）」が設置され、新たなにぎわい憩い空間が創出されており、多くの事業者が御堂筋に期待を寄せていることが窺える。

### (2) 神戸市道三宮中央通り線(神戸市)

三ノ宮中央通りは、コロナ占用特例から移行する形で「ほこみち」に指定された。道路管理者である市の道路計画課、道路管理課と三宮中央通りまちづくり協議会が長期間にわ

たり調整しながらオープンカフェ、パークレットなどの取組を続けてきた経緯から、まちづくり協議会が占用主体となった。(令和3年11月2日 神戸市役所建設局道路計画課都心道路担当 ヒアリング (ほこみちプロジェクト) より)

社会実験を経て常設化されたパークレットや、飲食店舗前に設けたテラス席など、様々な形態の歩行者利便増進施設が神戸の街の景色に溶け込んでいる。筆者が現地を訪れた際は、昼食等の飲食での利用が多く見られたが、ゴミが散乱することもなく清潔に利用・管理されており、地域の愛着も窺えた。

令和4年2月には市道若菜神戸駅線(サンキタ通り界限)も「ほこみち」に指定され、エリア全体での居心地の良い・歩いて楽しいまちづくりによる波及効果が期待される。



(写真2) 三ノ宮中央通りのパークレットとオープンカフェ (筆者撮影)

### (3) 姫路市道幹第1号線 大手前通り(姫路市)

大手前通りを滞在空間に変えることを目的にファニチャーを設置した社会実験「ミチミチ」等の活動実績を踏まえ、コロナ占用特例を経て「ほこみち」に指定された。様々なアクティビティや視点場をもつファニチャーが楽しく、筆者が現地を訪れた際には、ふらりと立ち寄ってパソコンを取り出して作業をする人や、買い物途中にベンチに座って休憩する人など、様々な利用形態が見られた。

令和4年1月から3月にかけて、占用予定者の公募が実施され、同年5月、3者の応募の中から「大手前通り街づくり協議会」が占用予定者として選定された。約5年間にわたり事業者の占用期間が担保されたことで、今後さらなる具体的な取組が期待される。



(写真3) 大手前通りに設置されたファニチャー (筆者撮影)

### 3. 勉強会における新たな論点

勉強会では「ほこみち」に限定しない様々な手法による道路空間活用の取組について、事例研究と議論を進めてきた。それらの事例の一部と合わせて、新たな論点を報告する。

#### (1)収益確保と公共性のバランス(参考事例:池袋、小山市、松本市)

道路空間が民間事業者に開放され、様々な活用の可能性が広がった。これにより道路空間が公共空間であることとのバランスの重要性が改めて浮かび上がってくる。道路活用の「収益性」と「持続性」を担保しつつも、商業的・均質的なだけの空間ではなくその地域ならではの特色や資源を生かしながら、まちの人の居場所となる「公共性」を意識した空間をどのように作り上げていけるだろうか。

国家戦略道路占用事業である池袋のグリーン大通りの取組では、近接する南池袋公園の「まちのリビング」のような過ごし方がグリーン大通りを始め街に滲み出るようなビジョンを描き、エリア全体での価値の底上げを目指し様々な実験が行われた。実験で設置していたストリートファニチャーが常設化され、まちの人の居場所としての道路の新しい姿を提示している。こうした「公共性」を意識した空間づくりの一方で、今後の課題の一つは事業性を担保した上での持続可能な空間活用だという。「ほこみち」制度の活用により収益施設を設置して賃料収入を得たり、イベントや場所貸しだけでなく、サブリース、広告、寄付など事業のチャンネルを複数持ったりと、「持続性」を担保できる運営方法等を継続して検討しているとのことである。(令和3年7月15日 株式会社nest 取締役 飯石藍氏 事例紹介<sup>7</sup>より)



(図1) グリーン大通りレイアウトイメージ  
(提供: 株式会社 nest)



(写真4) グリーン大通りの活用状況  
(提供: 株式会社 nest)

栃木県小山市の祇園城通りでは、歩行者が気軽に立ち寄れる目的地をつくること、飲食店出店のきっかけとすることを目的として、歩道空間にテーブルやイスを並べ、にぎわい

<sup>7</sup> 令和3年7月15日 「ウォークアブルなまちづくりの本質に迫る！」 vol.4 道路活用にそびえ立つ高い壁、どう乗り越える? <http://www.realpublicstate.jp/post/walkable05-report/>

をつくるオープンテラス実験「テラスオヤマ」が2019年にスタートした。初回は5店舗で始まった実験が、回数を重ねるうちに参加店舗数や開催期間も増え、直近の実験では計13店舗もの出店があった。さらに、当初は小山市の都市整備部が主導した取組であったが、取組が呼び水となり、近隣の広場でのマルシェや河川でのSUP体験など、地域主導のイベントが定期的に行われるようになったとのことである。地域に密着したプレイヤーたちが、収益確保だけを目的とせず、エリアの盛り上げのためにパブリックマインドを持って企画作りに取り組んでいることが伺える。(令和3年7月15日 小山市都市整備部長(当時) 浅見知秀氏 事例紹介<sup>7</sup>より)



(写真5)「テラスオヤマ」実施状況(提供:浅見氏)

松本市では、国県市道9路線でコロナ占用特例による「街場のえんがわ作戦」に取り組み、そのうち市道7路線が地元団体の要望に応じる形で「ほこみち」に指定された。テラス席やベンチの設置など、それ自体に収益性のある取組でなくとも、買い物客の店舗への滞在時間の増加などが見られたという。地元団体からの主体的な動きを自治体側が柔軟に受け止めて実現に結び付けた好事例と言えるが、自治体側の担当者としては、現時点で中心市街地における道路の機能分担等の交通ネットワークの整理が十分でないことから、ウォークアブルの体系的な考えに基づく「ほこみち」指定ではなく、受動的な指定のみになってしまっていることなどに課題を感じているとのことである。また、今後、商店街組合等に属していない店舗等から要望があった場合の取扱いや、占用者の道路維持管理負担の範囲など、公共性や収益還元に関する課題検討の必要がある。(令和3年12月1日 松本市総合戦略局お城まちなみ創造本部まちなみ創造担当 ヒアリングより)



(写真 6)「街場のえんがわ作戦」実施状況 (提供：松本市)

## (2) 道路活用に携わる担い手と組織(参考事例:前橋市)

道路活用に向けては、活用主体と道路管理者、交通管理者、沿道や近隣の商店主、道路利用者である地域住民等、多様なステイクホルダーが関わることになる。自治体の担当者だけをみても、道路管理を担う部署だけでなく、都市計画やまちづくり、商業や観光など、複数部署に跨がる体制にて検討を行う必要がある。

道路の持つ役割が多様化しているがゆえに、それらの関係者が道路に求める機能や性能も様々であり、意見の集約が困難となる場合がある。ステイクホルダーの多さから、身動きが取りづらくなるなか、円滑な取組推進を図るためには、道路活用に携わる担い手や組織のあり方が一つのポイントになるのではないかと。

前橋市では、自分ごととしてまちづくりに参加したくなるビジョンを目指し「前橋市アーバンデザイン」を策定し、民間と行政の連携による新しいまちづくりが進められている。約 200mの市道とそれに沿った遊歩道公園（歩道・水路）の再整備を図る「馬場川通りプロジェクト」では、沿道地権者と市、都市再生推進法人「前橋デザインコミッション（以下、「MDC」という）」による都市利便協定の締結を前提に、寄付金による民間事業として、まちなかウォークアブル推進事業による補助金や「PFS/SIB」<sup>8</sup>等を組合せて整備を行っている。MDC がプロジェクトマネジメントの役割を持ち、設計や建設会社との調整からビジョンやコンセプトをまちに浸透させる活動までを担っているとのことである。市民や地元企業が自分ごととして関わり、設計から施工、管理、活用に至るまでを手掛けている点、地元ならではの視点で社会実験と効果検証を機動的に行っている点が特徴であるが、MDC によるプレイヤーの発掘や地域との丁寧な関わりは、スピード感ある取組推進のヒントになりそうだ。(令和 4 年 1 月 25 日 前橋市市街地整備課 田中隆太氏、前橋デザインコミッション 日下田伸氏 事例紹介<sup>9</sup>より)

<sup>8</sup> 成果連動型民間委託方式／ソーシャル・インパクト・ボンド

<sup>9</sup> 令和 4 年 1 月 25 日 オンラインイベント「ウォークアブルなまちづくり」の本質に迫る！vol.5 前橋アーバンデザインから紐解く、エリアの価値を高めるための道路活用のあり方とは？



(写真7)「馬場川通りプロジェクト」社会実験実施状況（提供：前橋市）

### (3) 道路管理者の主体的な参画促進(参考事例:静岡市)

ほこみち制度では“道路管理者”が「ほこみち」を指定することとなっており、言うまでもなく“道路管理者”(国、都道府県、市町村等の道路管理担当部署)の主体的な参画が必要となる。一方で、まちづくりや中心市街地活性化といった業務は都市計画・まちづくり担当や商業担当の部署が取り扱っており、行政内部で縦割りとなっている場合がある。実際に、道路活用を企画したいと考える行政職員から「道路管理者との協議が進まない」という声も聞かれる。

そのような中、道路管理者の主体的な参画により道路活用が進められている事例の一つが静岡市のパークレット「ハニカムスクエア」である。令和2年3月に静岡市内すべての路上駐車スペースが廃止されたことを契機として、この空間を有効活用すべく、静岡市道路計画課の職員らにより発案された。時期を同じくして国土交通省道路局からポストコロナを踏まえた中長期的な道路施策「2040年、道路の景色が変わる(令和2年6月)」が示されたことも取組を後押しした。

道路管理者が主体となることで、道路占用許可の担当者との協議や、日頃から付き合いのある警察との協議は比較的スムーズに進んだ(警察にとっては、パークレット設置により違法路上駐車を防ぐ効果にも期待された)。地元関係者とのコミュニケーションについては、都市系の部署に比べ既存の繋がりが乏しく苦勞することもあったが、既存のしがらみがなくフラットに話ができることが強みにもなったという。(令和4年1月26日 静岡市建設局道路部道路計画課 事例紹介(ほこみちプロジェクト定例会)より)

安全・安心な道路環境の確保を念頭に維持管理を行ってきた道路管理者が、新たに賑わい空間としての道路活用へとマインドを変えることは容易ではなく、道路を活用したい主体にとって道路管理者との協議が障壁になっているという声も聞かれる。先行して民間活

---

<http://www.realpublicstate.jp/post/walkable06-report/>



(写真 8) 静岡市版パークレット「ハニカムスクエア」(出典：静岡市)

用が進む公園分野においても、かつては維持管理と活用の視点の差が生じていたが、活用主体と公園管理者とが繰り返し丁寧にコミュニケーションを取ることで摺り合わせを行ってきており、こうした経緯も道路活用においても参考になると思われる。

しかしながら、公園の場合は、公園管理者と活用主体の双方が公園に求める機能（賑わい、交流、休憩等の機能）が合致しているという点で、道路とは少し事情が異なる。道路の場合は求める機能（主に交通機能か、賑わい・交流・休憩等の機能か）が道路管理者と活用主体で異なるため、より丁寧なコミュニケーションが求められることになる。

#### 4. モビリティと道路空間活用

昨今、自動運転技術の進展やシェアサービスの普及を背景に、自動車と歩行者の中間的な役割を果たすパーソナルモビリティへの注目が高まっている。今後、これらのモビリティのための道路空間と、「ほこみち」を始めとした人中心の道路空間は、どのように連携し相互の効果を高めていけるだろうか。

##### (1) 国内外におけるパーソナルモビリティの動向

コロナ禍において、欧州などではニューノーマルの交通施策や環境課題への意識の高まり等から、道路空間再配置（オープンストリート、パークレット等）や歩道の拡幅と併せて、自転車や電動キックボード等のパーソナルモビリティ活用の動きが活発化している。

例えばフランスでは、各都市で自転車を対象とした一時的な措置を常設化する動きがあり、パリでは 60km 強の臨時自転車道「coronapiste（コロナ道）」の全てを常設化するとの計画が発表された。英国では、公道での使用が禁止されてきた電動キックボードに関して、コロナ禍において公共交通機関の代替的手段を提供することなどを目的に、当初計画より実施期間を前倒ししてトライアル（トライアル目的で用いられるレンタルサービスの電動キックボードに対し、道路交通法の規制の一部を免除）が実施された。

日本国内においても同様に、コロナ禍において自転車走行空間整備を加速化する動きや、電動キックボードの公道走行ルールを定める道路交通法改正案が可決されるなど、パーソ

ナルなモビリティの活用機運が高まっている。

また、国内外において、小型電気自動車や自転車、電動キックボード等の様々なモビリティのシェアサービスが普及しており、道路空間や駅・バス停などの既存施設等にシェアサービスの拠点となるモビリティハブを設置する事例（社会実験を含む）も見られる。



(写真9) さいたま新都心で実証実験中のシェアサービス拠点（筆者撮影）

## (2) モビリティと道路空間活用

自転車や電動キックボード等のパーソナルなモビリティのシェアサービスは、ラストワンマイルの移動をやすくし、公共交通を補完する役割を持つ。他方で、「ほこみち」などの道路空間を活用した賑わい創出の取組においては、現地へのアクセシビリティやエリア全体の回遊性の向上が重要な課題であり、「ほこみち」とシェアモビリティやモビリティハブを組み合わせることで、アクセシビリティや回遊性の向上に寄与できる可能性が考えられる。

例えば「ほこみち」にモビリティハブを設置することで、最寄りの交通拠点や観光拠点等を訪れた人がシェアモビリティを利用して「ほこみち」へと気軽にアクセスすることができる、買い物途中に「ほこみち」で休憩した人がシェアモビリティを使ってさらに近隣の商店や施設へ足を伸ばすことができる。

さらに、上記のような「ほこみち」とモビリティ向上による賑わい創出には、「行きたくなる”魅力的な行き先（目的地）”があることが重要であるし、これによりシェアサービスの稼働率が向上すれば事業者の安定的な運営が可能となる、といったメリットも想定される。

また昨今では、自動走行等の新しい技術を用いたモビリティの実証実験等も盛んに行われている。なかでも、歩行者と同じ目線でゆっくりと景色を眺めながら街を巡ることがきる低速小型の自動走行モビリティは、様々なアクティビティにより賑わいを創出することを目的とした「ほこみち」との相性も非常に良く、これまでの移動の概念を超えた多様な世代が道路空間を楽しむツールとして、様々な取組やビジネスへの展開が期待できそうだ。



(写真 10) 自動走行モビリティ「iino」による移動体験（出典：関西電力グループ HP）

(写真 11) 姫路市大手前通り自動運転モビリティ社会実験実施状況（筆者撮影）

## 5. おわりに

歩行者利便増進道路（ほこみち）制度の創設から1年半余りが経過し、目に見える形での道路空間活用の取組が増えつつある。本稿では、こうした現地の取組状況を実践者たちの声を交えて紹介しつつ、勉強会等において議論された論点を提示し、さらにモビリティなど新たな展開への期待も示した。事例インタビューにお応えいただいた各自治体・団体等のご担当者様、「ほこみちプロジェクト」の皆様、そして道路空間活用勉強会のメンバーの皆様には、貴重な事例について惜しみない情報提供と意見交換の時間を賜り、この誌面をもって厚く感謝の意を表したい。

道路空間にベンチやテーブルを置くことはゴールではないし、またそうした景色が紋切り型の景色となることは望まれていないだろう。道路空間活用勉強会の web イベントや「ほこみちプロジェクト」には、都市や道路といった所謂まちづくり分野以外の組織や企業からも関心が寄せられており、従来のまちづくりの枠を超えた可能性があると感じている。本稿でも触れたモビリティの他、環境分野やデジタル分野、あるいは、全く思いがけないコラボレーションも生まれるかもしれない。「ほこみち」の実装が進むなか、これが「ほこみち」であるという先入観を持たずに、それぞれの地域や民間企業による自由な発想を受け入れ、展開の手助けをする寛容さが大事なのではないだろうか。

## 参考文献・資料等

- David Hirst (01 September, 2021), “Regulating electric scooters (Escooters)”, The House of Commons Library  
<https://commonslibrary.parliament.uk/research-briefings/cbp-8958/>
- France Bleu ,“ Paris : la pérennisation des coronapistes commencera cet été”  
[https://www.francebleu.fr/infos/transports/paris-la-perennisation-des-c\\_oronapistes-commencera-cet-ete-1617791034](https://www.francebleu.fr/infos/transports/paris-la-perennisation-des-c_oronapistes-commencera-cet-ete-1617791034) (閲覧日 : 2021 年 9 月 17 日)
- 一般社団法人御堂筋まちづくりネットワーク「御堂筋パークレット (名称:いちょうテラス淀屋橋) を開設しました！」(2022 年 4 月 11 日)  
<https://www.midosuji.biz/pickup/7906>
- 大阪市「「御堂筋将来ビジョン」を策定しました」(2021 年 11 月 22 日)  
<https://www.city.osaka.lg.jp/kensetsu/page/0000464479.html>
- 関西電力グループ「時速 5km が面白い！乗り物の常識を覆す「ゲキダンイイノ」の挑戦」(2022 年 3 月 15 日) [https://media.kepeco.co.jp/\\_ct/17523958](https://media.kepeco.co.jp/_ct/17523958)
- 額瀨正樹, 南雲貞人「前橋市における官民連携まちづくりと交通再編の取り組みについて」(MINTO vo.49 2022 年 3 月 掲載)
- 国土交通省「ほこみち」<https://www.mlit.go.jp/road/hokomichi/index.html> (閲覧日 : 2022 年 5 月 20 日)
- さいたま市「シェア型マルチモビリティの実証実験」(2022 年 3 月 18 日)  
<https://www.city.saitama.jp/001/010/018/003/p084263.html>
- 静岡市「パークレット"Honeycomb Square (ハニカムスクエア) "社会実験について」(2022 年 9 月 15 日) [https://www.city.shizuoka.lg.jp/485\\_000054.html](https://www.city.shizuoka.lg.jp/485_000054.html)
- なんば広場マネジメント法人設立準備委員会「なんばひろば改造計画 なんば駅周辺における空間再編推進事業」<http://www.namba-hiroba.jp/> (閲覧日 : 2022 年 5 月 20 日)
- 姫路市「大手前通りにおけるほこみち制度活用による占用予定者の決定について」(2022 年 5 月 12 日) <https://www.city.himeji.lg.jp/shisei/0000020763.html>
- ミナミ御堂筋の会「ウィズコロナの「御堂筋」のスガタをつくる社会実験「御堂筋チャレンジ 2021」を 11/3~12/2 に実施します！」(2021 年 11 月 2 日)  
<https://minami-midosuji.net/archives/17210>

(HP 公開日 2022 年 9 月 2 日)

※本稿は、「国土交通政策研究所紀要 81 号 2023 年」掲載予定論文を刊行前に早期公開するものである。