

## 資料2-2. 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や

空間利活用、運用方法のあり方

# 道路空間を柔軟に使い分ける方法

- 道路空間を柔軟に使い分ける方法は、物理的に空間を使い分ける方法(路線対応・エリア対応)と路肩周辺などのニーズが集中する場所での時間別で使い分ける方法が考えられる。

表 道路空間を柔軟に使い分ける方法と対応する主なニーズ

使い分ける方法	内容		対応する主なニーズ
路線対応	連続区間	道路空間再構築や民との連携等により <b>道路横断面</b> の中で機能を分担 (連続した区間によりニーズへ対応)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人中心の賑わい空間の創出</li> <li>・安全で快適な自転車通行空間の確保</li> <li>・新たなモビリティの通行空間の確保</li> <li>・荷捌きスペースの確保</li> <li>・公共交通の利便性向上</li> <li>・シェアリングサービス等の駐車スペースの確保など</li> </ul>
	個別区間・箇所	道路空間再構築や民との連携等により <b>道路縦断方向</b> で機能を分担 (個別区間や箇所ごとにニーズへ対応)	
エリア対応	歩行者優先化や歩車共存化などにより <b>一定のエリア内</b> で機能を分担		<ul style="list-style-type: none"> <li>・生活道路の安全確保</li> <li>・歩車共存の生活空間の形成 など</li> </ul>
時間別対応	路肩周辺などの同じ場所で <b>機能が重複する場合に時間別</b> に機能を分担		<ul style="list-style-type: none"> <li>・同一空間で複数のニーズへの対応</li> <li>・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</li> </ul>

※路線対応とエリア対応、時間別対応はそれぞれ組み合わせることも可能

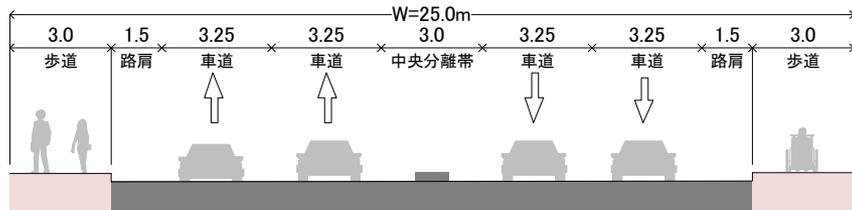
## ■ 路線対応（連続区間）

### ◇ 歩行者利便増進道路

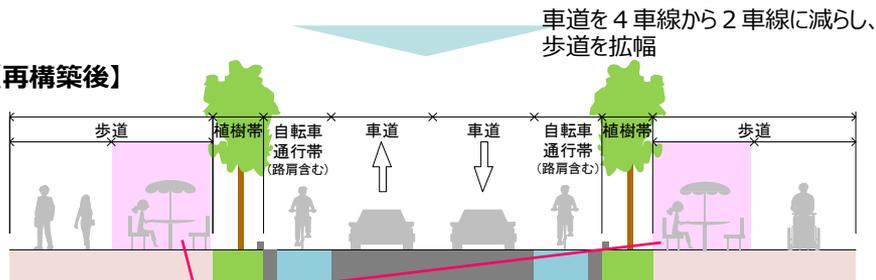
#### 歩行者の利便増進のための構造基準の策定

- 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】



#### 【再構築後】



歩行者の利便増進を図る空間  
オープンカフェ

シェアサイクルポート



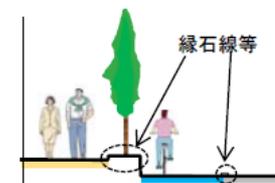
出典：日本みち研究所



### ◇ 幅の広い歩道を「歩道」と「自転車道」に再配分



歩道 自転車道



出典：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7月/国土交通省道路局警察庁交通局)

### ◇ 道路空間の再構築による歩道拡幅とトランジットモール化

#### 【大手前通り】（兵庫県姫路市）

- 環状道路網の形成による交通量の減少により、車線数を減少し、歩行者空間の充実、公共交通の利便性向上を実現



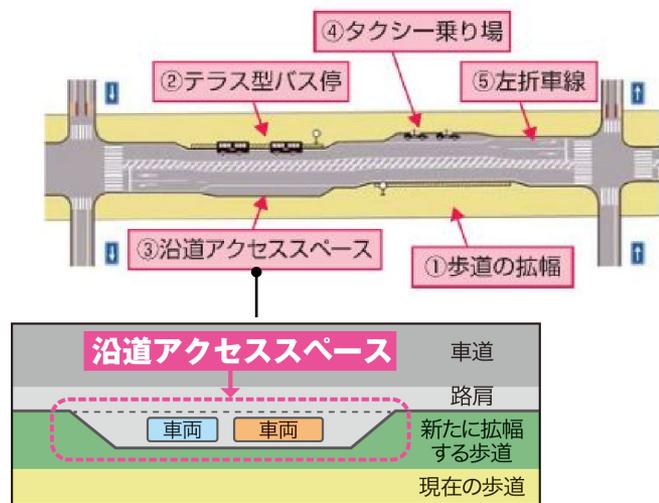
出典：道路空間再編・利用事例集（平成30年3月/国総研）

## ■ 路線対応 (個別区間・箇所)

### ◇ 縦断的な歩道拡幅、荷捌き・公共交通スペースの確保

#### 【四条通】(京都府京都市)

- 約1.1kmの交差点間において、車線数減少により歩道拡幅、荷捌き用の沿道アクセススペースの確保、バス・タクシー乗場の集約設置を実現。



幅員が2倍になった歩道



テラス型バス停付近の様子



出典：四条通における街路空間再構築と周辺細街路の整備 及び 歩いて楽しい四条通 (京都市)

### ◇ 中心市街地における荷捌きスペースと歩行者空間の整備

#### 【国道8号本町通り】(福井県敦賀市)

- 敦賀駅から氣比神宮、敦賀港エリアへの約0.8km区間の観光ルート上において、楽しみながら回遊できる歩行者空間の整備にあわせて荷捌きスペースを確保。

**BEFORE**

本町1丁目側 現況

**AFTER**

本町1丁目側 完成イメージ

出典：北陸新幹線敦賀開業の受け皿となる国道8号道路空間整備について (令和元年12月/道路行政セミナー-敦賀市 都市整備部 都市政策課)

出典：敦賀市HP (本町交差点付近を抜粋)

## ■ 民との連携

◇官民一体で取り組む「居心地が良く歩きたくなる」空間の創出促進 等

### 【歩行者利便増進道路】

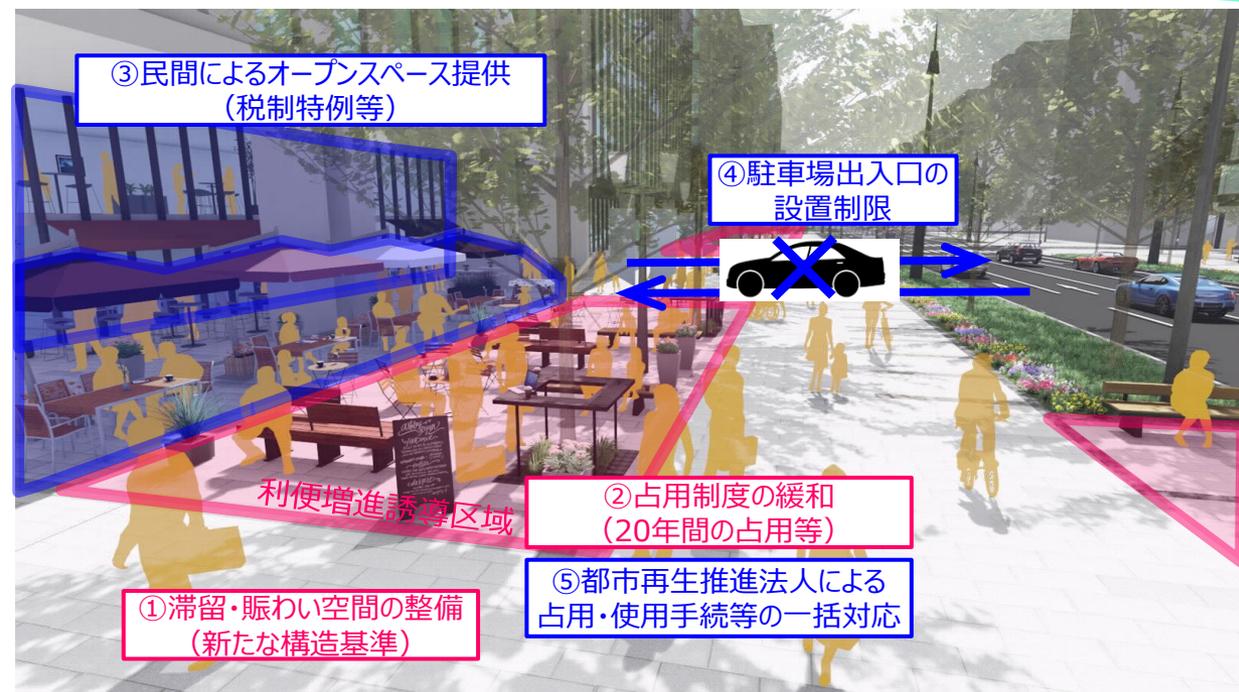
- ① 車線を減らして歩道を拡げるなど、歩道等の中に（通行区間とは別に）歩行者の滞留・賑わい空間を整備することが可能  
⇒公共：交付金による重点支援（検討中）
- ② カフェやベンチの設置など、占用制度を緩和  
⇒“無余地性”※1基準が適用除外され、占用物が置きやすく  
※1 無余地性＝道路区域外にその占用物を置く余地がなく、やむを得ない場合のみ占用を許可する、という基準  
⇒実質的に20年の占用が可能、多額の初期投資が必要な物件も設置しやすく（公募占用を行う場合※2。通常は5年。）  
※2 公募が行われない場合でも、道路協力団体による占用であれば許可に代わって協議で占用可

### 【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（国費率の高上げ等）  
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。



# ■ エリア対応

## ◇ 生活道路対策エリア、ゾーン30など

**進入口を入りにくくする**



スムーズ歩道      ライジングボラード



バス路線

- 進入抑制対策
- 速度抑制対策
- 歩行者・自転車の空間を優先確保する対策

**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

**走行速度を抑制する**



凸部(ハンプ)      狭く  
 シケイン      ブロック系舗装

**歩行者の空間を確保する**



防護柵      路肩のカラー舗装

**歩行者・自転車の空間を優先して確保する**

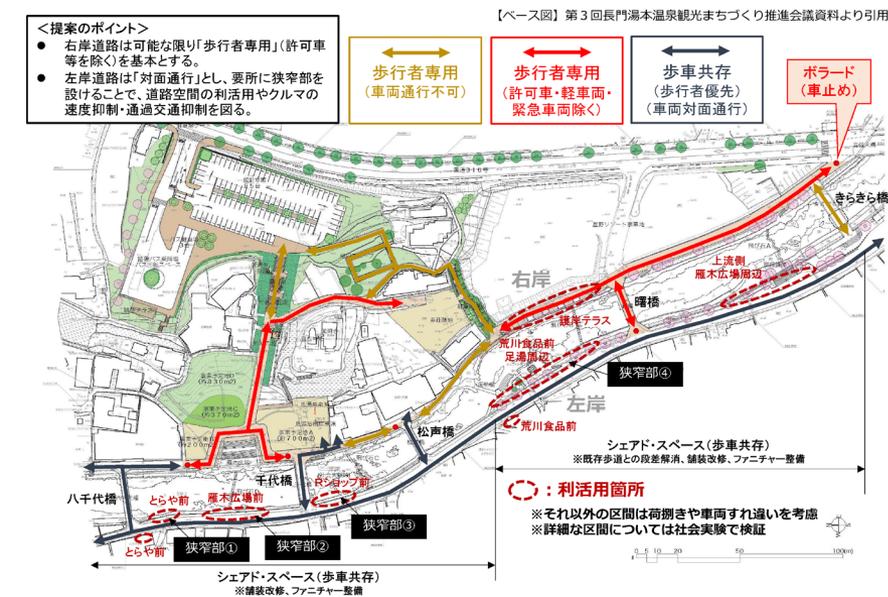


カラー舗装      自転車優先空間  
 (イメージ)

## ◇ 観光地における歩行者優先のまちづくり計画

### 【長門湯本温泉 観光街づくり計画】(山口県長門市)

- ・地域の軸となる音信川(おとずれがわ)沿いの道路ネットワークについて、歩行者優先のまちづくりを実施。
- ・左岸道路は観光客がそぞろ歩きができる歩車共存道路、右岸道路は歩行者専用化を計画。



### ■ 社会実験時の様子



## 2-2. 論点2 道路空間を柔軟に使い分けられる考え方とその構造・運用のあり方 対応方法ごとのイメージ

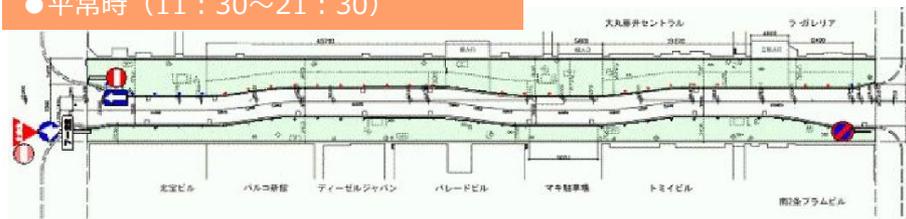
### ■ 時間別対応

◇ 時間帯により歩行者空間と荷捌きスペースを使い分け

【さっぽろシャワー通り】（北海道札幌市）

- ・路線の一部区間に縦断的に荷捌きスペースを設置するとともに、時間帯別に車止めを移動させることで歩道としても利用。

● 平常時（11:30～21:30）



● 荷捌き利用時（21:30～11:30）

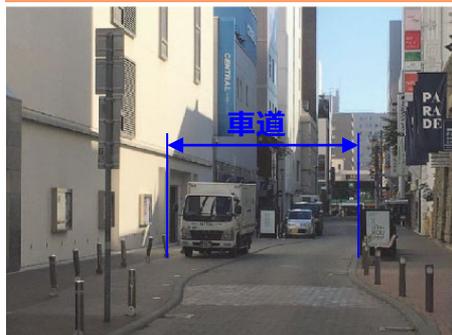


出典：札幌市HP

● 平常時（11:30～21:30）



● 荷捌き利用時（21:30～11:30）

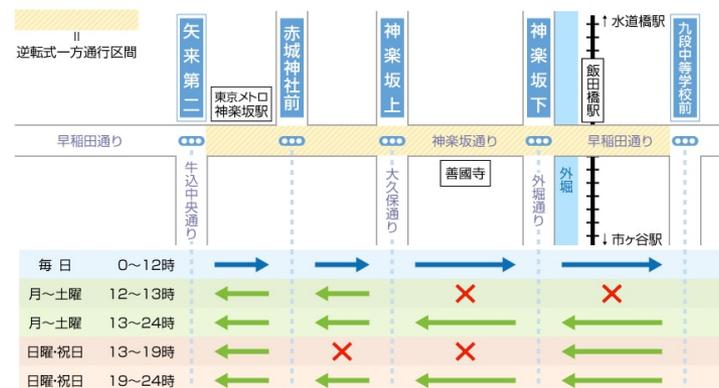


出典：日本みち研究所

◇ 時間帯別の交通規制の変更と歩行者用道路化

【早稲田通り】（東京都新宿区・千代田区）

- ・午前と午後で車両通行方向が逆になる運用が行われており、そのうち、一部の区間においては、時間帯によって、歩行者用道路として運用されている。



■ 可变標識による時間帯の使い分けの運用



出典：「GAZOO.com」トヨタ自動車株式会社

# 道路空間における場所ごとのニーズへの対応例①

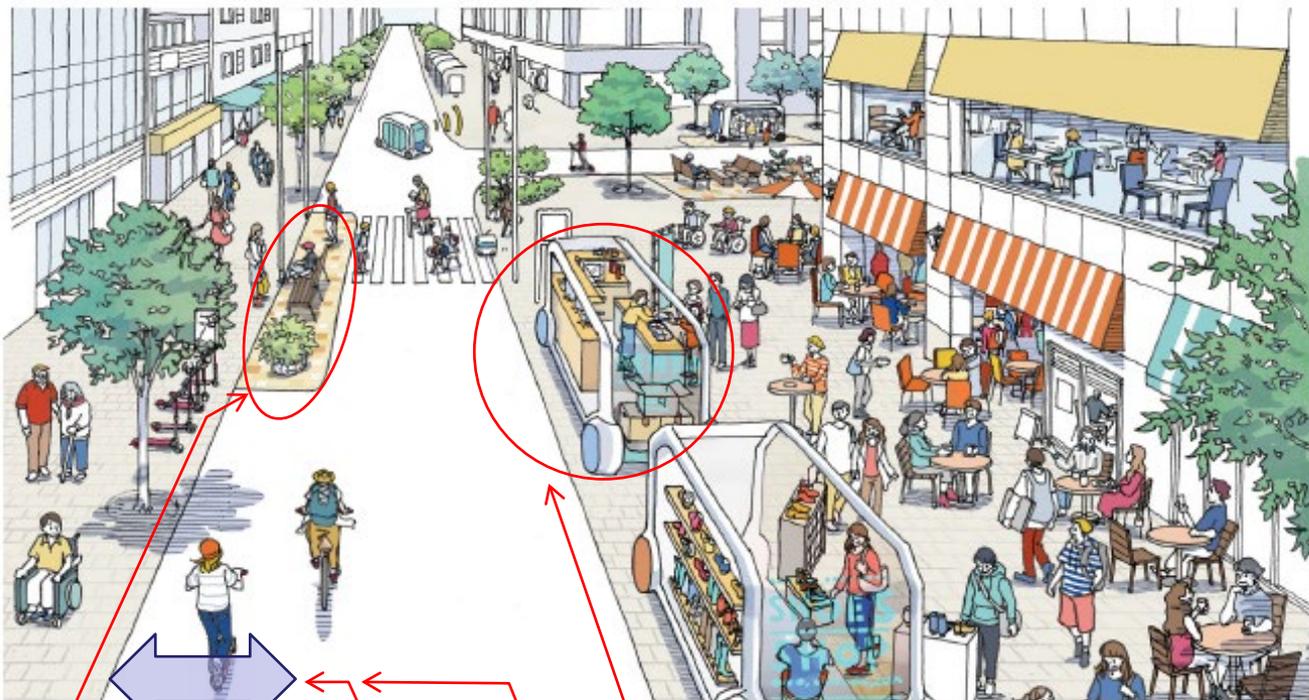
- 道路空間におけるニーズへの対応は、場所ごと（①歩車道境界（路肩周辺）、②歩行者空間（歩道）、③自動車空間（車道））に、利用者や交通モード、沿道特性などに応じて、様々な取組みが行われている。

## ①歩車道境界（路肩周辺）

表 道路空間における場所ごとのニーズへの対応例

対応方法		ニーズへの対応例
路線対応	連続区間	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 安全で快適な自転車通行空間の確保</li> <li>➤ 中低速モビリティ（電動キックボード等）通行空間の確保</li> <li>➤ 超小型モビリティ、グリーンスローモビリティ等の通行空間の確保</li> <li>➤ 同一箇所ニーズが重複する場合には空間の分離               <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車通行空間+荷捌き、駐車スペース</li> <li>・自転車通行空間+バス停</li> </ul> </li> </ul>
	個別区間・箇所	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 一時的な人の乗降や荷物の積卸のための停車帯の設置</li> <li>➤ 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）</li> <li>➤ 道路空間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</li> <li>➤ 物流機能充実のための荷捌きスペースの設置</li> <li>➤ 公共交通（バスやタクシー等の乗場）の駐車スペースの設置</li> <li>➤ 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</li> </ul>
時間別対応		<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 同一箇所にニーズが重複し利用時間帯が異なる場合には時間別に運用               <ul style="list-style-type: none"> <li>・賑わい創出の滞留・休憩スペース⇔駐停車スペース</li> <li>・歩行者空間⇔荷捌きスペース</li> </ul> </li> </ul>

# 2-2. 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 道路空間内での場所ごとのニーズへの対応例①



※出典：道路ビジョン2040

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

○自転車専用通行帯 ○電動キックボード



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン



出典：千葉市HP

○自転車通行空間 + バス停



※写真はバス交通が多くない路線の場合の例  
出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

○自転車通行空間 + 駐車スペース



出典：日本みち研究所

○賑わい空間創出のための滞留・休憩スペースの設置



路肩の新たな利用形態の導入  
(アメリカ合衆国ニューヨーク州)  
出典：NACTO資料

○タクシー乗場の停車スペース



出典：四条通における街路空間再構築と周辺細街路の整備 (京都市)

○荷物置きスペース



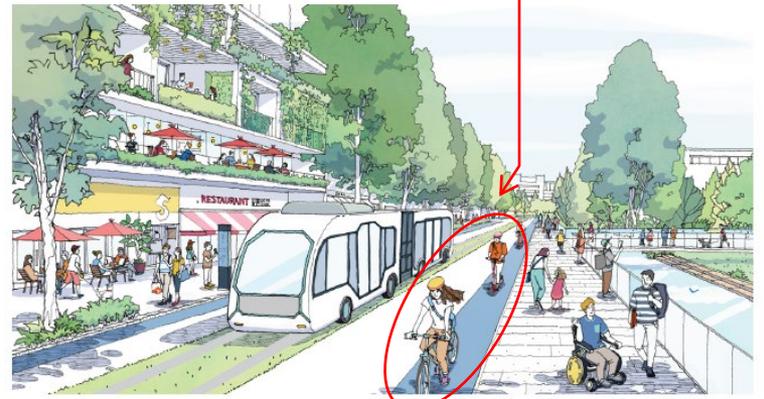
出典：四条通における街路空間再構築と周辺細街路の整備 (京都市)

○小型モビリティのシェアリングサービス等の駐車スペース



公道を活用した小型モビリティのシェアリング社会実験  
(東京都千代田区)

○移動型店舗スペースの設置



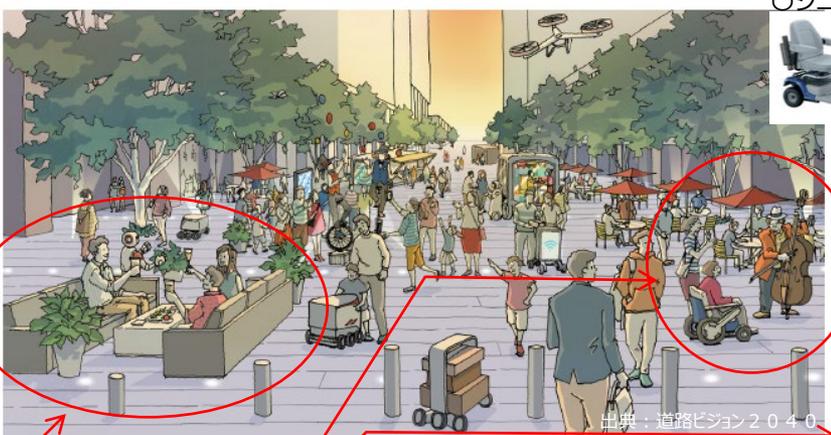
BRT (バス高速輸送システム) や自転車等を中心とした低炭素な交通システム  
出典：道路ビジョン2040

# 道路空間内での場所ごとのニーズへの対応例②

## ②歩行者空間（歩道）

表 道路空間における場所ごとのニーズへの対応例

対応方法		ニーズへの対応例
路線対応	連続区間	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 誰もが安心して円滑に移動、楽しく滞在ができるためのバリアフリー空間の確保</li> <li>▶ 賑わい空間創出のための道路空間再構築による歩道拡幅 ⇒歩行者利便増進道路指定制度にて対応</li> <li>▶ 低速パーソナルモビリティ（シニアカー、セグウェイ等）の通行空間の確保</li> </ul>
	個別区間・箇所	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 自転車、中低速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</li> <li>▶ 沿道状況等を踏まえた賑わい空間創出のための滞留・休憩スペースの設置</li> </ul>



人中心の空間として再生した、まちのメインストリート

○オープンカフェ

○バリアフリー空間

○オープンカフェ



出典：国土交通省関東運輸局資料



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

再編後  
出典：道路空間再編・利用事例集  
(平成30年3月/国総研)

2-2. 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  
 道路空間内での場所ごとのニーズへの対応例③

## ③ 自動車空間（車道）

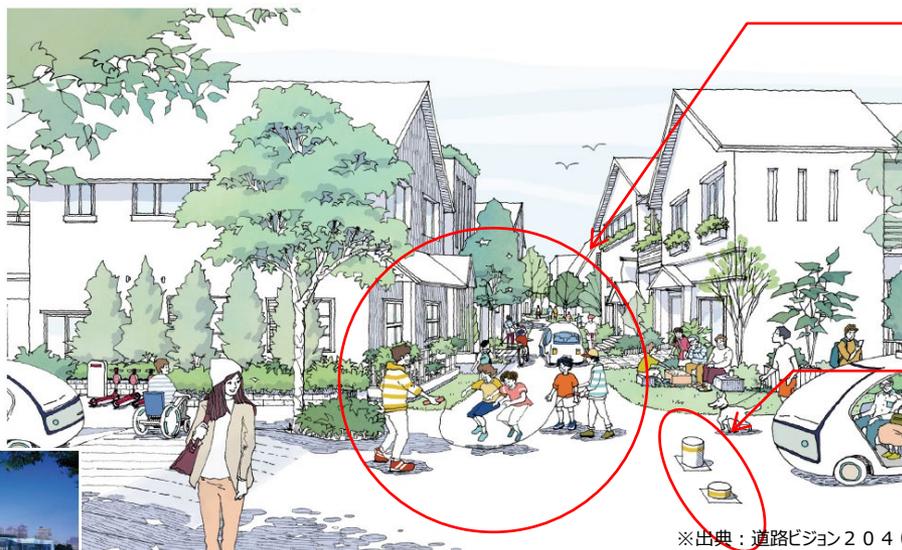
表 道路空間における場所ごとのニーズへの対応例

対応方法		ニーズへの対応例
路線対応	連続区間	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 公共交通（BRT、LRT等）の専用走行空間の確保、トランジットモールの導入</li> <li>▶ 安全で快適な自転車通行空間の確保</li> <li>▶ 超小型モビリティ、グリーンスローモビリティ等の通行空間の確保</li> </ul>
	個別区間・箇所	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 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)</li> </ul>
エリア対応		<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 安全な生活道路の確保のための面的な交通安全対策の実施（流入抑制、速度規制など）</li> <li>▶ 安全性や快適性が確保された生活空間創出のための歩車共存道路の形成</li> </ul>



※出典：道路ビジョン2040

○グリーンスローモビリティ ○BRT


 ○シェアドスペース  
 (歩車共存)

 再編後  
 出典：道路空間再編・利用事例集  
 (平成30年3月/国総研)


○ハンプ・シケイン等

凸部(ハンプ)



○ライジングボラード

 ライジングボラードによる車両の進入制限  
 (愛知県豊田市)


シケイン

※出典：道路ビジョン2040

安全性や快適性が確保された歩車共存の生活道路



※低速電気自動車



TOKYO BRT

# 道路空間を柔軟に使い分ける際の課題

## 【道路空間ごとに想定される課題】

道路空間	課題	
歩車道境界 (路肩周辺)	構造的な課題	<p>◆路肩の持つ機能や構造上の位置付けが曖昧な部分がある。</p> <p>(例) ・賑わい創出のための滞留空間としての位置付け                  ・荷捌きスペースや停車スペースとしての位置付け(現状でも停車機能はあるが故障車等が対象)                  ・カーシェアリング等のステーションとしての駐車機能の位置付け</p>
	運用的な課題	<p>◆時間別に道路機能を変更すると利用者の混乱や安全性の低下が懸念される。</p> <p>◆道路占用が必要な場合に、同一箇所での時間別の道路占用手続きが煩雑になる可能性がある。</p> <p>◆時間別の使い分けを行うには、利用形態を明確にするため、当該箇所の定義(例えば、歩道か路肩かなど)が重要となる。</p> <p>◆パークレットの施設としての位置付けが曖昧である。</p>
歩行者空間 (歩道)	<p>◆沿道状況やセットバック空間を踏まえた歩道空間の整備等が必要。</p> <p>◆歩行者等と新たなモビリティの通行空間の共存・棲み分けの整理が必要。</p>	
自動車空間 (車道)	<p>◆既存のモビリティと新たなモビリティの通行空間の共存・棲み分けの整理が必要。</p> <p>◆歩車共存道路の位置付けが曖昧である。(構造上、法的)</p>	

・歩車道境界(路肩周辺)へのニーズが多い。

・歩車道境界に限らず、課題を具体的に把握し、解決していくことが必要ではないか。

・今後、実際の区間・箇所を例に、解決策を検討してはどうか。