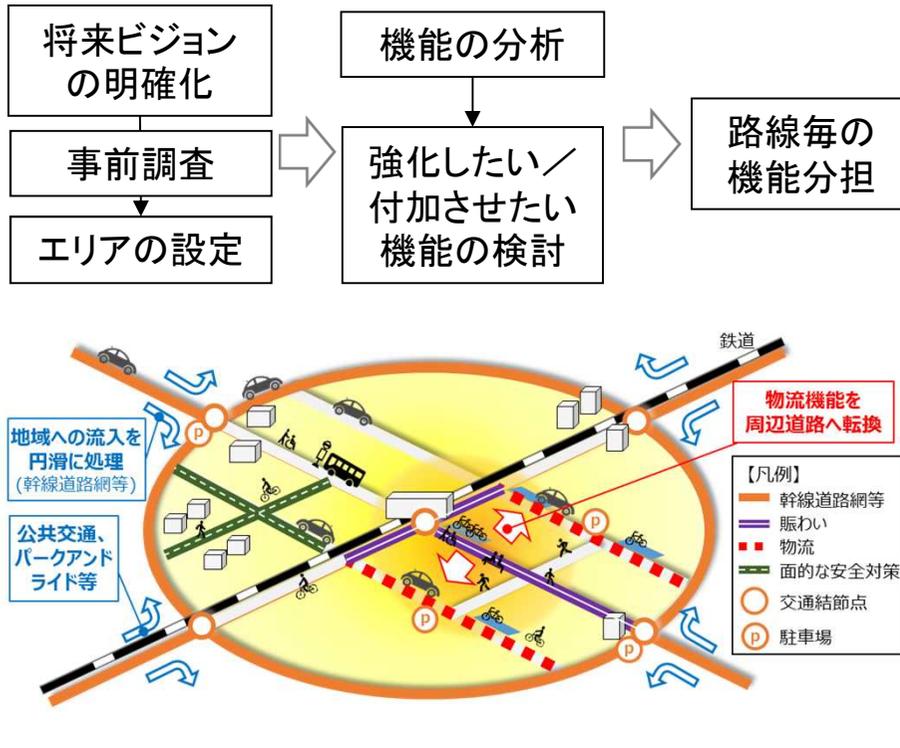


多様なニーズに応える道路 ガイドライン(案) 概要

ガイドラインのポイント

多様なニーズを踏まえた地域での機能分担の考え方



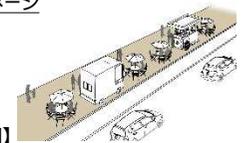
道路の柔軟な使い方の提示

車道の幅員構成を変えない使い方

- 既存道路の車道の幅員構成を変えずに、歩道や路肩等を活用して、必要な機能ごとにスペースを割り当てる使い方

■対応イメージ

- 【ニーズ例】
- 既存歩道内での賑わい創出(ほこみち)
 - 既存路肩等での賑わい創出(ハ-レット)
 - 車道部の部分的拡幅(荷捌きなど)

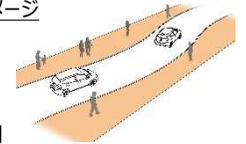


車道の幅員構成や道路構造を変える使い方

- 既存道路の車道の幅員構成や道路構造を変えた上で、必要な機能ごとにスペースを割り当てる使い方

■対応イメージ

- 【ニーズ例】
- 車線数減等による歩道の拡幅(ほこみち)
 - 自転車等の通行空間の確保
 - 歩車分離されていない道路の歩行者空間の拡幅(路肩の拡幅)

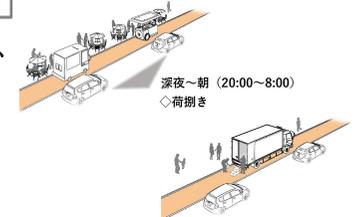


時間帯別に道路機能を変化させる使い方

- 同一空間で複数のニーズへの対応や、沿道特性により時間帯ごとに利用方法が変化する場合作るための対応などのため、時間帯に応じて道路機能を変化させる使い方

■対応イメージ

- (例) 朝～夜 (8:00～20:00)
◇休憩・滞留空間



多様な道路施策の活用を推進

バリアフリー

自転車

公共交通

無電柱化

交通安全

新モビリティ

荷捌き

人中心の道路

ガイドライン目次案

1. はじめに

- (1) ガイドラインの背景
- (2) ガイドラインの目的
- (3) ガイドラインの構成

2. 具体的検討に入るための準備

- (1) まちづくりの将来ビジョン又は道路の将来像の明確化
- (2) 具体的検討に入るための調査
- (3) 多様なニーズに応える道路の実現に向けた課題の整理・情報共有

3. 多様なニーズを踏まえた道路の機能分担

- (1) 道路の機能分担の検討手順
- (2) 検討対象エリアの設定
- (3) 検討対象エリアで道路が果たしている機能の分析
- (4) 強化したい／付加させたい機能の検討
- (5) 路線ごとの機能分担の検討

4. 多様なニーズに応える道路の柔軟な使い方

- (1) 道路の柔軟な使い方に関する基本的な考え方
- (2) 車道の幅員構成を変えない使い方
- (3) 車道の幅員構成や道路構造を変える使い方
- (4) 時間帯別に道路機能を変化させる使い方
- (5) 道路の柔軟な使い方を検討する際の留意点
- (6) 道路の柔軟な使い方を検討する際の工夫

5. 取組みの進め方

- (1) 構想段階
- (2) 事業化段階
- (3) 運用段階
- (4) 社会実験の実施
- (5) 事業効果の検証

6. 多様なニーズに応えるための有用な個別施策

- (1) ほこみち
- (2) パークレット
- (3) 歩車共存道路等
- (4) その他の施策

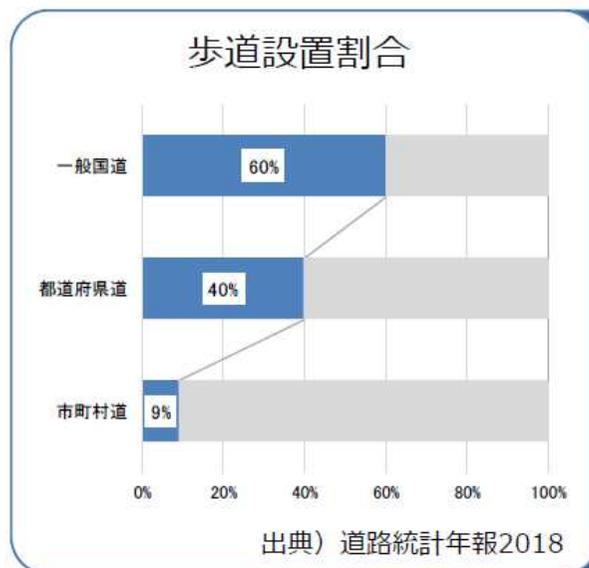
7. 今後の課題

- (1) 取組み推進に向けた課題
- (2) 本ガイドラインで取り扱えなかった多様なニーズに対する課題

1. はじめに

(1) ガイドラインの背景

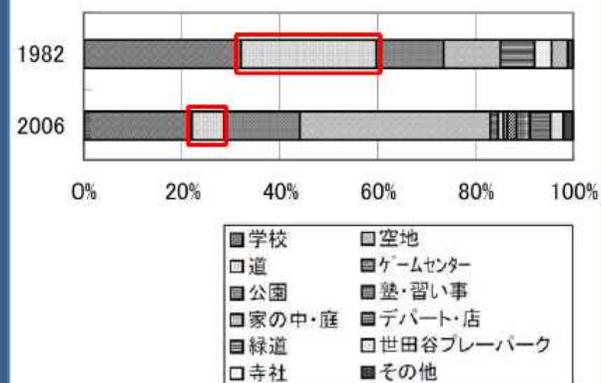
- 計画的な道路整備の推進の結果、まちなかへの自動車侵入が抑制され、道路が通行の場だけでなく、賑わいの場として活用できる道路環境が整ってきている。また、様々な社会・経済情勢の変化やCASEなど新たな技術の登場に伴い、道路に対する利活用ニーズは従来にも増して多様化している。
- しかしながら、我が国の道路は、改良が進むとはいえ、例えば、全道路延長の8割以上を占める市町村道では、歩道がない道路が約9割を占めているなど、利活用を行うための道路の幅員として物足りなさは否めず、道路の利活用を推進するには現地の条件に合わせた工夫が必須である。
- この課題の解決に向けて、道路が、地域の道路ネットワークの状況や多様なニーズに応じて、存分に機能を発揮し、日本全国における地域活性化への貢献を実現することを目的とし、取組みを進めるにあたってのポイントとなる事項をガイドラインとしてとりまとめる。



身近な道路
の歩道設置
率は9%

道路が子どもたちの遊び場でなくなった

子どもの遊び場でなくなった道路



出典) 子どもたちが群れて遊ぶ
「公園・ひろば」(日本学術会議)

1. はじめに

(2) ガイドラインの目的

- 道路に求められるニーズが多様化する中、現場では個別施策の解説書やガイドライン等だけでなく、多様なニーズへの対応についてとりまとめた実践ツールが求められている。
- 本ガイドラインは、道路の構築・再編を担当している道路管理者や建設コンサルタント等の関係者に対して、多様なニーズに応えるための検討内容や手順だけでなく、有用な個別施策等、既存ガイドライン等に未記載の施策や制度について、適用の際のメリットや留意点等を取りまとめたものである。また、様々な道路空間再編の場面で活用することを念頭にとりまとめている。

道路への多様なニーズの事例

◇安全安心に利用できる道路通行機能



◇安全・安心な空間を活用した賑わい空間創出



◇道路を訪れるすべての人々が楽しめる空間創出



◇多様なモビリティや物流



出典：国土交通省関東運輸局資料

1. はじめに

(3) ガイドラインの構成

- 本ガイドラインは、多様なニーズに応える道路の実現に向けた検討をする際に、順番に参照していけば検討が進められるよう構成している。

構成	概要	多様な施策との連携
第2章 具体的検討に入るための準備	まちづくりの将来ビジョン又は道路の将来像の明確化、事前調査での地域の現況や課題を把握、効果検証に用いるデータ収集等	
第3章 多様なニーズを踏まえた道路の機能分担	検討エリアの設定、その中での道路が果たしている機能の分析や、強化や付加させたい機能の検討、路線ごとの機能分担の検討	バリアフリー計画の反映 自転車計画の反映 公共交通の利便性向上
第4章 多様なニーズに応える道路の柔軟な使い方	道路の柔軟な使い方3分類の検討のポイントの解説、その検討に際し留意する事項、すべての使い方にあてはまる工夫の紹介	無電柱化によるスペース確保 荷捌き停車スペースの確保 多様なモビリティの通行駐車
第5章 取組みの進め方	構想段階～運用段階の関係者との連携や協働体制の構築や合意形成のプロセス、マネジメントの検討、社会実験や効果検証	
第6章 多様なニーズに応えるための有用な個別施策	ほこみち(歩行者利便増進道路)制度やパークレット、歩車共存道路等、その他施策	道路占用制度 交通安全
第7章 今後の課題	将来的なニーズへの課題	

2. 具体的検討に入るための準備

(1) まちづくりの将来ビジョン又は道路の将来像の明確化

- 多様なニーズに応える道路の構築・再編の取り組みでは、対象となる道路を含むまちづくりの将来ビジョンと整合を図ることが最も重要である。
- まちづくりの将来ビジョンが策定されていない場合には、道路の将来像を明確化・共有化して検討を進めることが重要である。
- それぞれの道路の役割や機能を把握し、まちづくりと一体となった道路整備などの具体的な検討を、道路管理者や道路利用者、関係者とともに、協議会やワークショップなどを通じて進めて行くことが必要である。
- 道路の構築・再編の検討にあたり、道路管理者自らが地域の課題を把握し、協議会等を設置するなど関係者と課題解決に向けた協議を行い、認識を共有した上で、道路の将来像を示していくことが重要である。



まちの将来像を示した例（三宮クロススクエア）



方向性を示して検討を開始した例（三重県津駅周辺）

2. 具体的検討に入るための準備

(2) 具体的検討に入るための調査

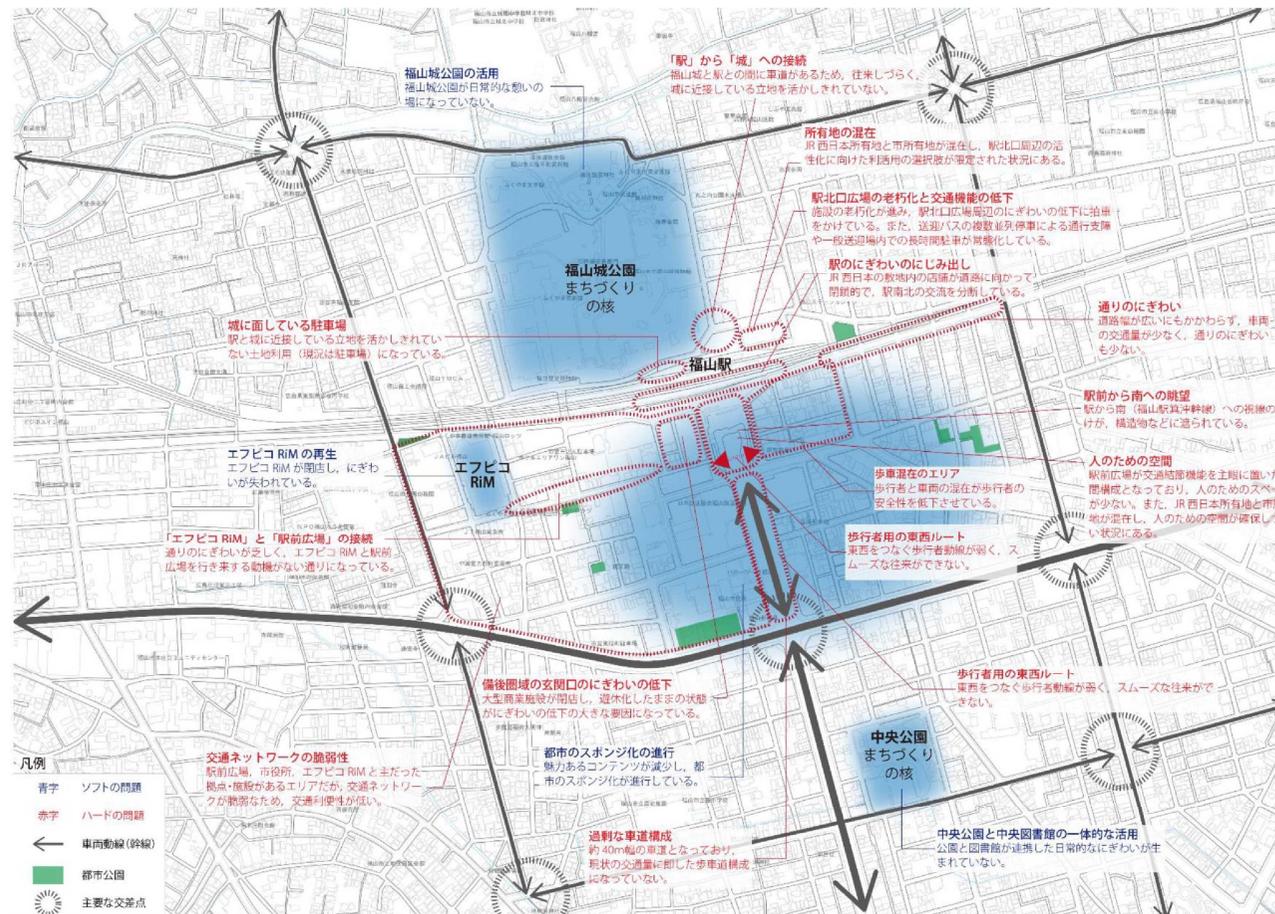
- まちづくりの将来ビジョン又は道路の将来像の実現に向けて、具体的な検討を始めるために必要な情報を収集、整理する。

調査項目・調査内容 (例)		
①地域全体の状況を把握するための調査	地域の特性や利用状況を把握する調査	人口/世帯数や土地利用/日常生活圏の人口動態/沿道施設の店舗数・入込客数/昼間・夜間の利用状況 など
	取組み内容と都市計画や交通計画等まちづくりに関係する各種計画と整合を図るための調査	都市計画マスタープラン/都市計画/立地適正化計画/地域公共交通計画 など
②道路交通の現状・課題を把握するための調査	道路交通の現状や課題を把握する調査	道路整備状況/公共交通の整備状況/交通利用状況/道路の種別区分/横断構成/幅員構成/公共交通の種類や事業主体/バス路線・系統/自動車・自転車・歩行者交通/駐停車車両/公共交通の利用状況/交通規制/バリアフリー化 など
	沿道施設との関係を把握する調査	各種施設分布状況/土地利用状況/車両の出入り口 など
	交通の評価に関する調査	道路利用者の立場に立った指標/自動車や歩行者・自転車の交通量の変化/時間信頼性/定時性 など
③賑わい創出等の新たなニーズを把握するための調査	賑わいの指標	来場客数や売り上げ/消費額等のデータ/地域の魅力度 など
	地域資源に関する情報	文化財やシンボルとなる建造物/社寺林/河川/水路/繁華街や歴史的まちなみ/ベンチ設置状況など空間の快適性 など
	モビリティに関する情報	シェアサイクルポートなどの交通施設の情報/小型低速車など新たなモビリティの導入状況や利用状況 など
④地域の道路における活動状況を把握するための調査	道路における活動状況などの情報	地元住民や沿道関係者の道路への関与の状況/地元の意向に関する情報 など

2. 具体的検討に入るための準備

(3) 多様なニーズに応える道路の実現に向けた課題の整理・情報共有

- 多様なニーズに応える道路の実現に向けて、円滑に事業を進める上では、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ことが重要となる。
- 具体的検討に入る前に、様々な課題を整理し、関係者と共有を図り、機能分担や柔軟な使い分けの検討につなげることが重要である。



課題を共有した例 (福山駅周辺)

出典：福山駅周辺デザイン計画(令和2年3月策定)

3. 多様なニーズを踏まえた道路の機能分担

- 道路の機能分担とは、地域における道路網を一体として捉え、その中で路線ごとに機能を分担させることであり、前章で確認したまちづくりの将来ビジョン又は道路の将来像の実現に向け、道路の施策を導入するにあたり、欠かすことのできない重要な検討のポイントである。
- 検討エリアは、検討対象の地域の現状、更には、当該エリアのまちづくりの方向性も踏まえ、地域の現状・将来を可能な限りの確にとらえた上で設定することが望ましい。

(1) 道路の機能分担の検討手順

(1) 検討対象エリアの設定

施策の導入により、交通量の増減や、交通の質の変化などによって、影響を受けると想定される路線を含む範囲を検討対象エリアとして設定する。

(2) 対象エリアで道路が果たしている機能の分析

検討対象エリアで道路が果たしている機能を分析し、エリア内の各道路が果たしている機能を把握する。

(3) 道路で強化したい／付加させたい機能の検討

まちづくりの将来ビジョン又は道路の将来像に基づき、検討対象エリアの道路で強化したい、又は付加させたい機能を検討する。

(4) 路線ごとの機能分担の検討

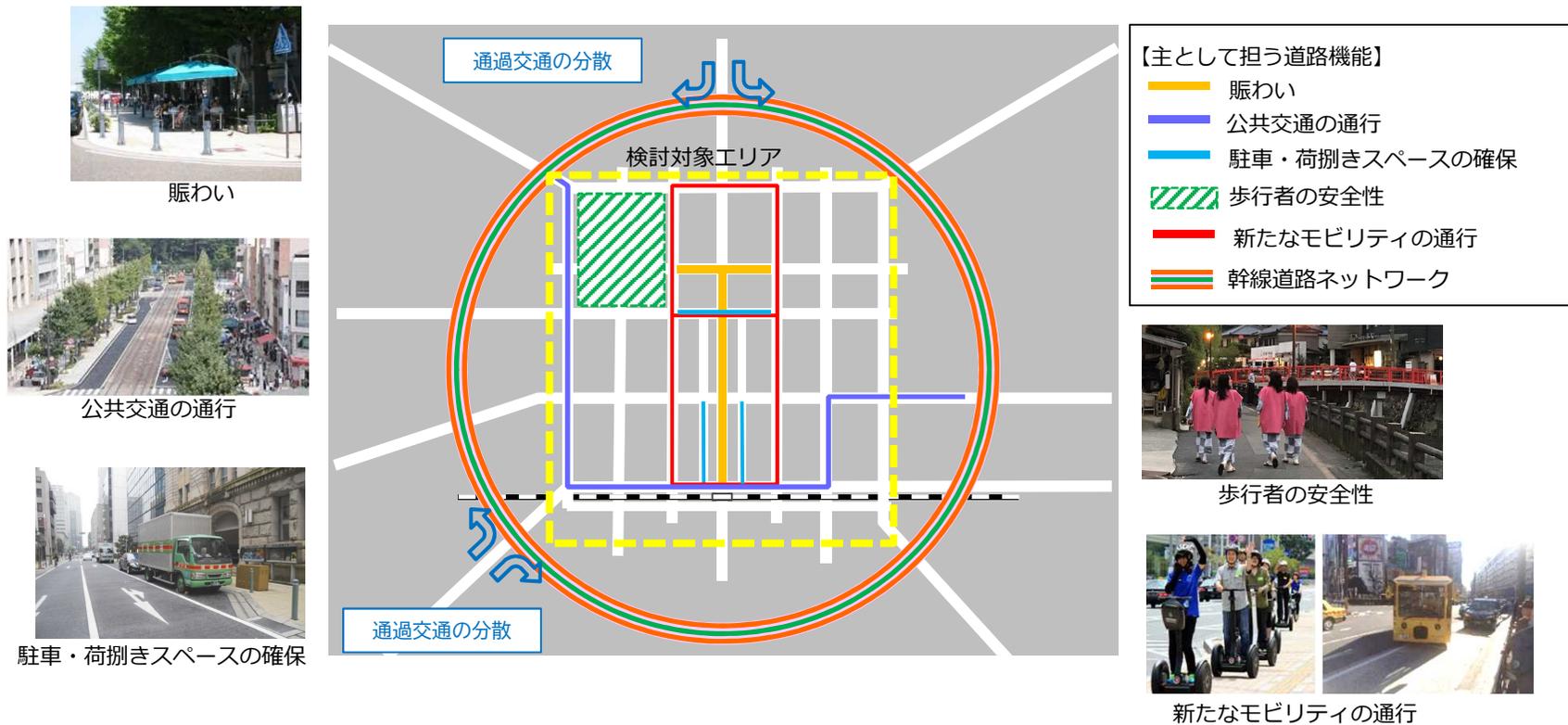
当該道路で実現したい、又は改善したいことなどを踏まえ、路線ごとの機能分担を検討する。

3. 多様なニーズを踏まえた道路の機能分担

(2) 検討対象エリアの設定

- 検討エリアは、まちづくりの将来ビジョン又は道路の将来像を踏まえ、施策の導入により、交通量の増減や、交通の質の変化などの影響を受けると想定される路線を含む範囲を対象として設定する。この際、検討エリアは、幹線道路やバイパス等により、通過交通が排除された範囲を対象とすることが望ましい。
- 検討エリアは、検討対象の地域の現状、更には、当該エリアのまちづくりの方向性も踏まえ、地域の現状・将来を可能な限りの確にとらえた上で、広めの範囲を設定しておくことが望ましい。

【検討対象エリアの設定及び機能分担検討イメージ】



3. 多様なニーズを踏まえた道路の機能分担

(3) 検討対象エリアで道路が果たしている機能の分析

- 現状で、検討対象エリアがどのような規模か、周辺地域との関係性なども含めて検討対象エリアがどのような特性を有しているか、地域内にどのような施設や集客スポットが存在するか、などによって、検討対象エリア内のそれぞれの道路が果たす機能が異なることに留意する。

< エリア特性に応じた道路機能の例 >

○商業・業務地エリア



四条通(京都市)
出典: 国総研資料第1029号

道路の種類

目抜き通り、オフィス街の道路、
交通拠点周辺の道路

道路機能

賑わい空間／公共交通の通行空間
／自転車の通行空間／バリア
フリー／都市の顔となるシンボ
ル性／物流を支える空間／一般
車両の駐停車／沿道施設へのア
クセス

○商店街・住宅エリア



郡山駅庚辰原線(郡山市)
出典: 国総研資料第1029号

道路の種類

商店街の道路、住宅地の道路、生
活に必要な施設周辺の道路

道路機能

賑わい空間／公共交通の通行空間
／自転車の通行空間／バリアフ
リー／物流を支える空間／日常生
活を支える空間／一般車両の駐停
車／沿道施設へのアクセス

○観光地エリア



神門通り(出雲市)
撮影: 日本みち研究所

道路の種類

観光地の道路、住宅地の狭隘な
道路

道路機能

賑わい空間／公共交通の通行空間
／自転車の通行空間／バリア
フリー／都市の顔となるシンボ
ル性／多様なモビリティの通行
空間／物流を支える空間／日常
生活を支える空間

3. 多様なニーズを踏まえた道路の機能分担

(4) 強化したい／付加させたい機能の検討

■ 検討エリアの道路の機能の検討では、検討エリアの道路の現状の機能や、まちづくりの将来ビジョン又は道路の将来像を踏まえ、強化したい機能、あるいは新たに付加させたい機能の検討を行う。

【ニーズが高まっている道路の機能例】

■ 賑わいの場

人々が安全で快適に通行できるゆとりある歩行者空間／歩車共存道路／バリアフリー空間／滞留・休憩のためのオープンカフェやパークレット／など

オープンカフェ



パークレット



■ 物流を支える空間

共同集配に利用可能な荷捌き駐車スペース／物流等の交通の円滑化のための荷捌き駐車スペース／など

荷捌きスペース



出典：京都市



出典：札幌市

■ 自転車の通行空間

安全で快適な自転車通行空間／駐車スペースに配慮した自転車通行空間／など

普通自転車専用通行帯



自転車通行空間+駐車スペース



自転車道



■ 多様なモビリティの通行空間

小型低速車をはじめとする新たなモビリティの走行空間／カーシェア・シェアサイクルなどの駐車スペース（業務・通勤目的等）／など

小型モビリティの
シェアリングサービス



電動キックボード



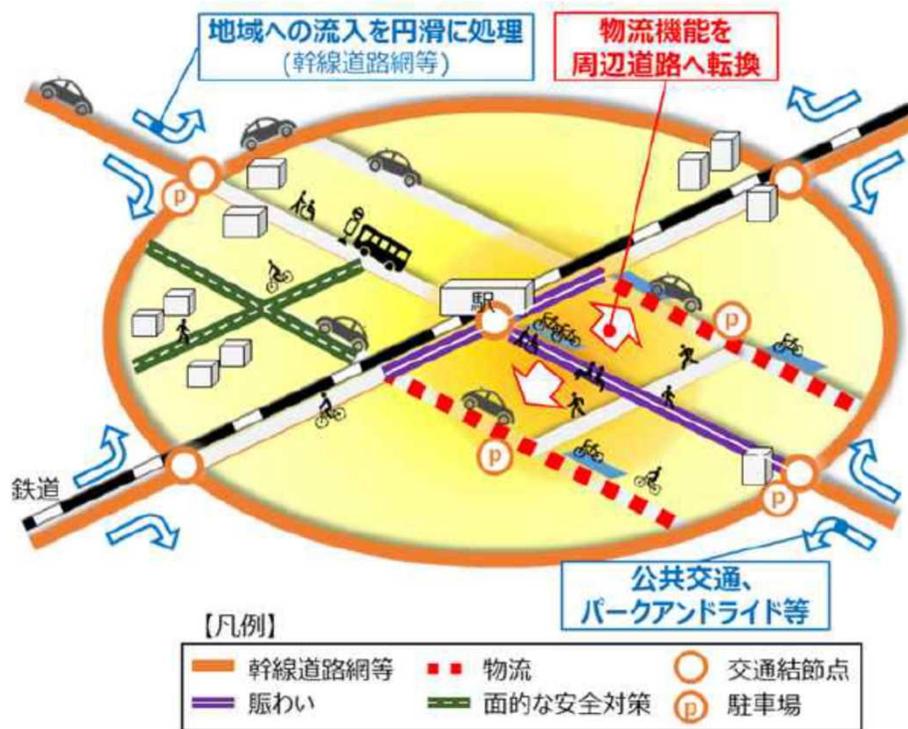
出典：実証実験実施機関HP

3. 多様なニーズを踏まえた道路の機能分担

(5) 路線ごとの機能分担の検討

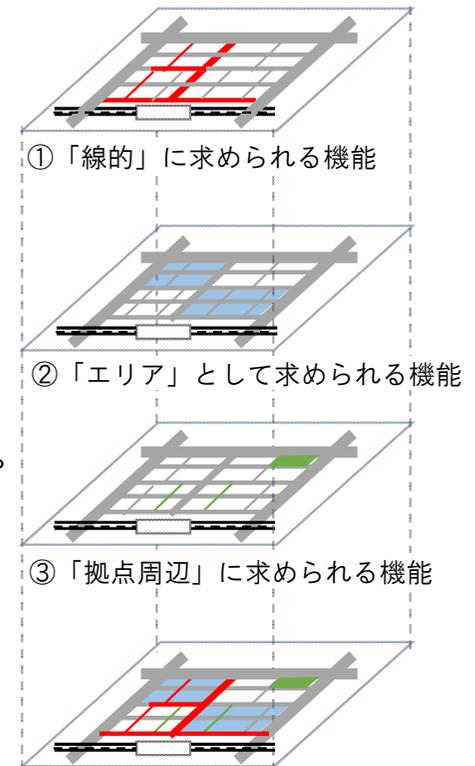
- 検討対象エリアで道路が果たしている機能の分析、強化したい／付加させたい機能の検討を踏まえ、路線ごとの機能分担を検討する。
- この際、目抜き通りのようなメインストリートでの賑わい機能だけに着目するのではなく、物流や公共交通等の街を支えている機能への配慮も必要である。

【機能分担のイメージ】



【路線ごとの機能分担の検討手順】

- ・検討対象エリア内において今回取り扱う機能を空間特性ごとに整理した上で、配置を検討する手順が有効である。
- ・機能の空間特性は、主に3つ(「線的」に求められる機能、「エリア」として求められる機能、「拠点周辺」に求められる機能)である。
- ・以上の機能を地図上で重ね合わせ、空間的な制約や様々な関係者の意向、強化したい／付加させたい機能を踏まえ、適切で無理のない機能分担を検討することが必要である。



3つの機能を重ね合わせたイメージ
機能の空間特性のイメージ

4. 多様なニーズに応える道路の柔軟な使い方

(1) 道路の柔軟な使い方に関する基本的な考え方

- 道路の柔軟な使い方は、基本的に「車道の幅員構成を変えない使い方」と「車道の幅員構成や道路構造を変える使い方」、「時間帯別に道路機能を変化させる使い方」の3種類の使い方から選定する。

◇道路の柔軟な使い方

①車道の幅員構成を変えない使い方

既存道路の車道の幅員構成を変えずに、歩道や路肩等を活用して、必要な機能ごとにスペースを割り当てる使い方

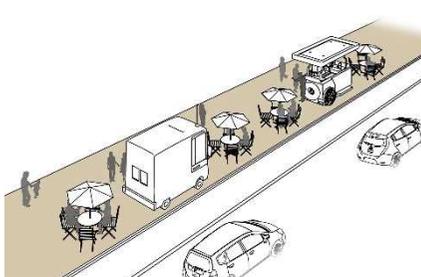
②車道の幅員構成や道路構造を変える使い方

既存道路の車道の幅員構成や道路構造を変えた上で、必要な機能ごとにスペースを割り当てる使い方
(道路を新たに整備する場合も、こちらの使い方に該当)

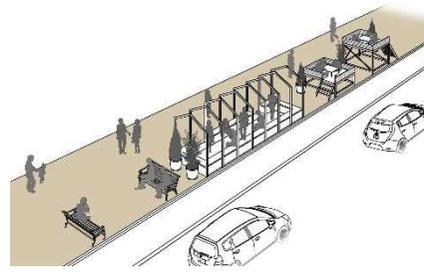
③時間帯別に道路機能を変化させる使い方

同一空間で複数のニーズへの対応や、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のため、時間帯に応じて道路機能を変化させる使い方
(※使い方①と②のいずれの場合も③の選定は可能)

◇オープンカフェ



◇ベンチ



歩道の柔軟な活用イメージ例

◇道路の柔軟な使い方を検討する際の検討プロセス



4. 多様なニーズに応える道路の柔軟な使い方

(2) 車道の幅員構成を変えない使い方

- 車道の幅員構成を変えない使い方では、限られた道路総幅員の中で、既存の自動車や歩行者等の交通機能の妨げにならないことを前提に、求められる機能が可能な限り確保できるように、既存の幅員構成に基づいて機能を分担する。
- 現状の車道幅員構成の変更が伴わないため、基本的には道路交通への影響の検証は不要。しかし、道路の利活用については、警察や地元と調整が必要である。

◇適用路線例

- 既存道路の歩道や路肩などの幅員に一定の余裕がある路線
⇒賑わい創出のために歩道や路肩を活用
例) ほこみち、路肩を活用したパークレット
- 歩車分離されていない商店街などの活性化が求められる路線
⇒交通規制等による賑わい創出
例) 一定時間帯の車両通行止め、歩行者専用化など
- 自転車の通行空間の明確化が必要な路線
⇒自動車に自転車が車道内で混在することを注意喚起する
例) 矢羽根型路面表示や自転車のピクトグラムを既存の路肩や停車帯内、車道左側部の車線内へ設置
- 荷捌き車両の駐停車スペースやバス・タクシーなどの乗降スペースの設置が求められる路線
⇒車道や停車帯、路肩を部分的に拡幅
例) 荷捌きスペースや乗降スペースの設置
- 道路の魅力向上が求められる路線
⇒民地と連携した魅力向上の取組
例) 歩道上へのオープンカフェの設置やイベントの実施

車道幅員構成を変更せずに実施した事例



(兵庫県神戸市 三宮中央通り)



(宮城県仙台市 宮城野通り)

4. 多様なニーズに応える道路の柔軟な使い方

(3) 車道の幅員構成や道路構造を変える使い方

- 限られた道路総幅員の中で、車線数の減少などによって新たな空間を生み出し、求められる機能が可能な限り確保できるように、道路横断面の構成要素の再編を行うことで機能を分担する。
- 既存道路の再編ではなく、道路を新設する場合には、この使い方の内容を参考にする。
- 現在の幅員構成や道路構造の変更が伴うため、道路交通への影響検証が必要であり、再編の考え方や道路の利活用について警察や地元と調整することが必要である。

◇適用路線例

- ▶ 歩道上での賑わい創出などが求められる路線において、十分な歩道幅員が確保できない場合
⇒車線数の減少などで車道幅員構成や道路構造を変更
- ▶ 自転車や新たなモビリティなどの通行空間の確保が求められる路線
⇒新たに通行空間を確保、歩車共存道路化、歩行者専用化など車道の幅員構成や道路構造の大規模な再編
- ▶ 歩車分離されていない道路での自動車の速度抑制や賑わい創出が求められる路線
⇒車線数の減少などによる路肩の拡幅など

車道幅員構成や構造を変更し実施した事例



(山形県鶴岡市 あつみ温泉)



(大阪府大阪市 御堂筋)



(福井県敦賀市 国道8号本町通り) 出典：敦賀市

4. 多様なニーズに応える道路の柔軟な使い方

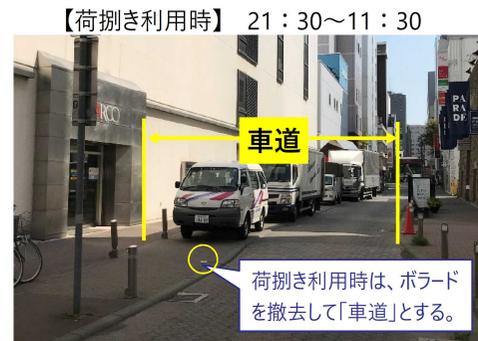
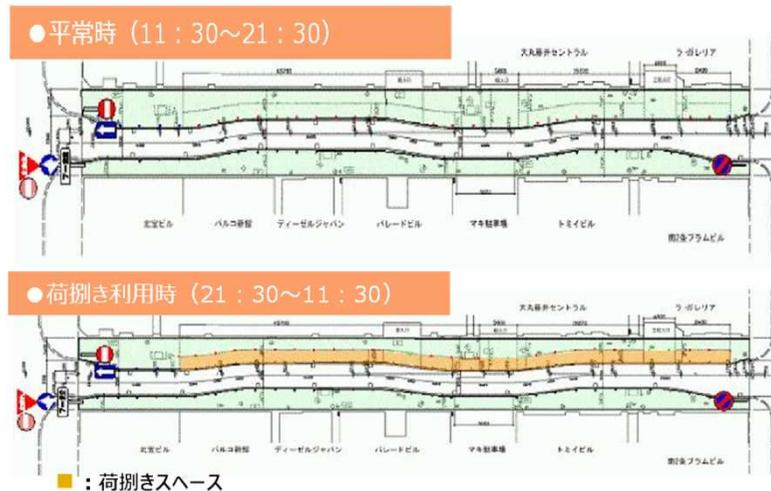
(4) 時間帯別に道路機能を変化させる使い方

- 時間帯別の使い方は、道路の柔軟な使い方である「①車道の幅員構成を変えない使い方」及び「②車道の幅員構成や道路構造を変える使い方」のいずれの使い方においても、取り組みが重複する場合には検討する。
- 使い方①や②と同様に、時間帯別の使い方の内容については、警察(交通管理など)や地元(維持管理、運営面など)と調整することが必要である。

◇検討のポイント

- ・ 道路法や道路構造令等の定義の解釈や位置づけ、道路交通法との整合性を踏まえて検討することが必要。
 (関連法制度の参考例) 道路構造令と道路交通法の歩道の定義
 【道路構造令第2条 用語の定義】
 一 歩道 専ら歩行者の通行の用に供するために、縁石線又はさく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。
 【道路交通法第2条第1項 用語の定義】
 二 歩道 歩行者の通行の用に供するため縁石線又は柵その他これに類する工作物によつて区画された道路の部分をいう。

◇時間帯別に道路機能を変化させる使い方の取り組み事例 (札幌市シャワー通り)

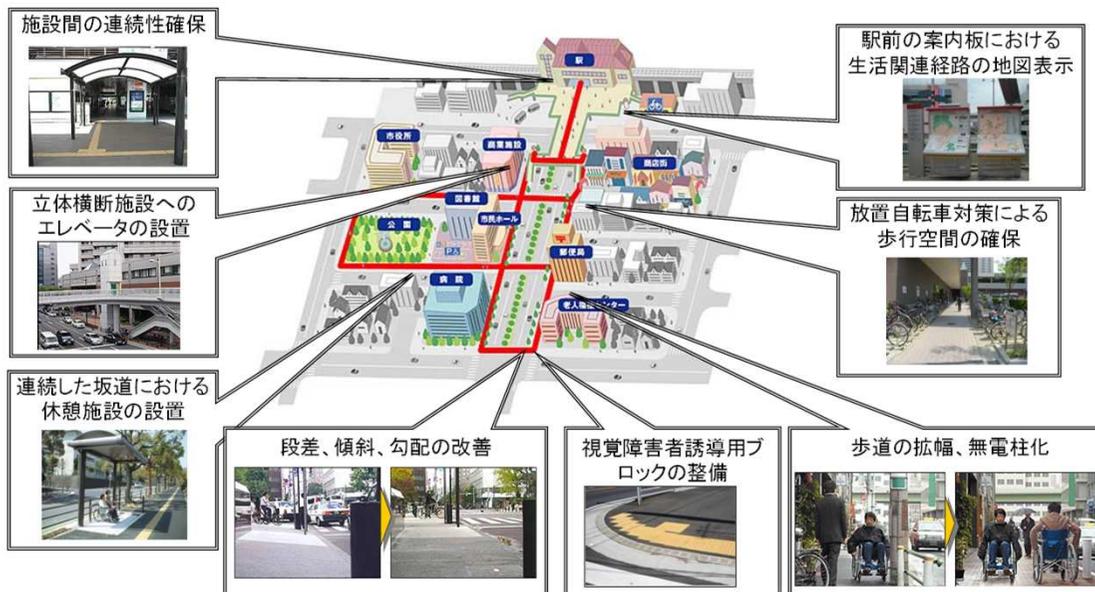


4. 多様なニーズに応える道路の柔軟な使い方

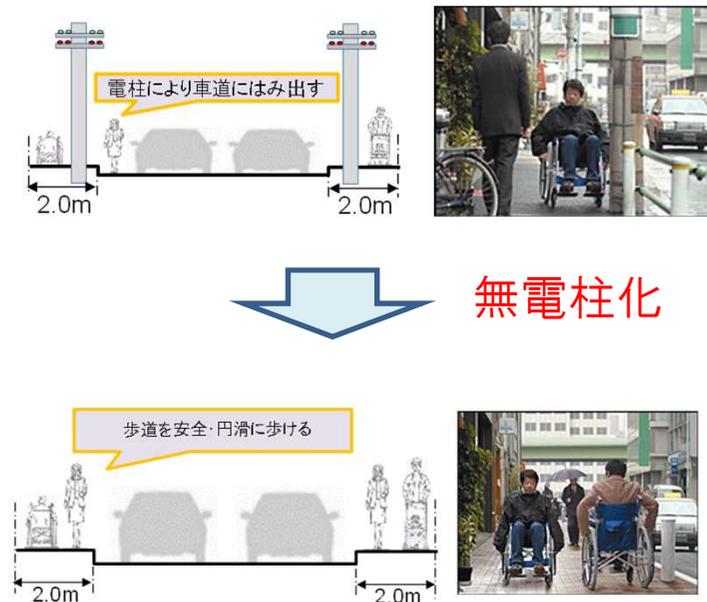
(5) 道路の柔軟な使い方を検討する際の留意点

- 様々な道路利用者の安全で円滑な通行に必要な幅員を確保することが前提であり、バリアフリーにも配慮した道路構造とすることが必要である。
- 道路空間への多様なニーズに応えるためのスペースを確保する意味でも、無電柱化について積極的に導入・展開していくことが必要である。
- 道路関係法制度への適合性を確保する観点から、道路法だけでなく、道路交通法に適合することが必要である。

◇バリアフリーにも配慮した道路構造



◇無電柱化による歩行空間の確保

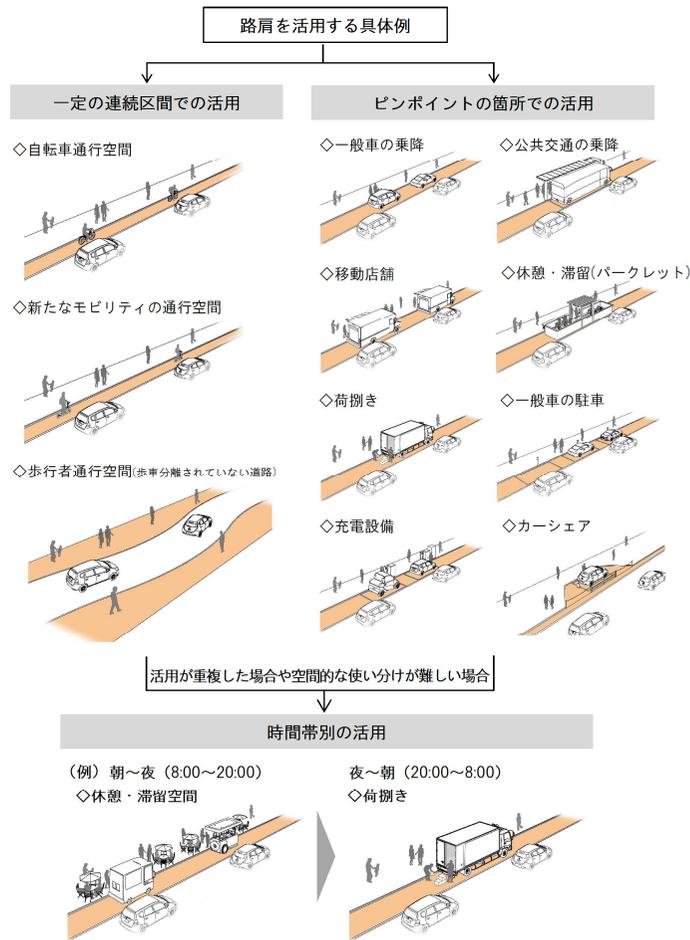


4. 多様なニーズに応える道路の柔軟な使い方

(6) 道路の柔軟な使い方を検討する際の工夫

■ これまでの内容は、道路の柔軟な使い方に関する内容や検討のポイントなどを提示する中で、部分的に触れてきたものもあるが、全ての使い方に共通して参考になる内容として、路肩の活用と沿道民地等との連携、デザイン上の工夫について、以下に検討上のポイントなどを整理する。

◇路肩の柔軟な活用イメージ



◇沿道民地等との連携

・歩道と沿道民地を一体的な空間として活用



写真：丸の内仲通りの官民境界位置
出典：国土技術政策総合研究所・緑化生態研究室

◇各種施設に関する様々な工夫

・各種施設の材料や形状、機能、配置に関する工夫が必要



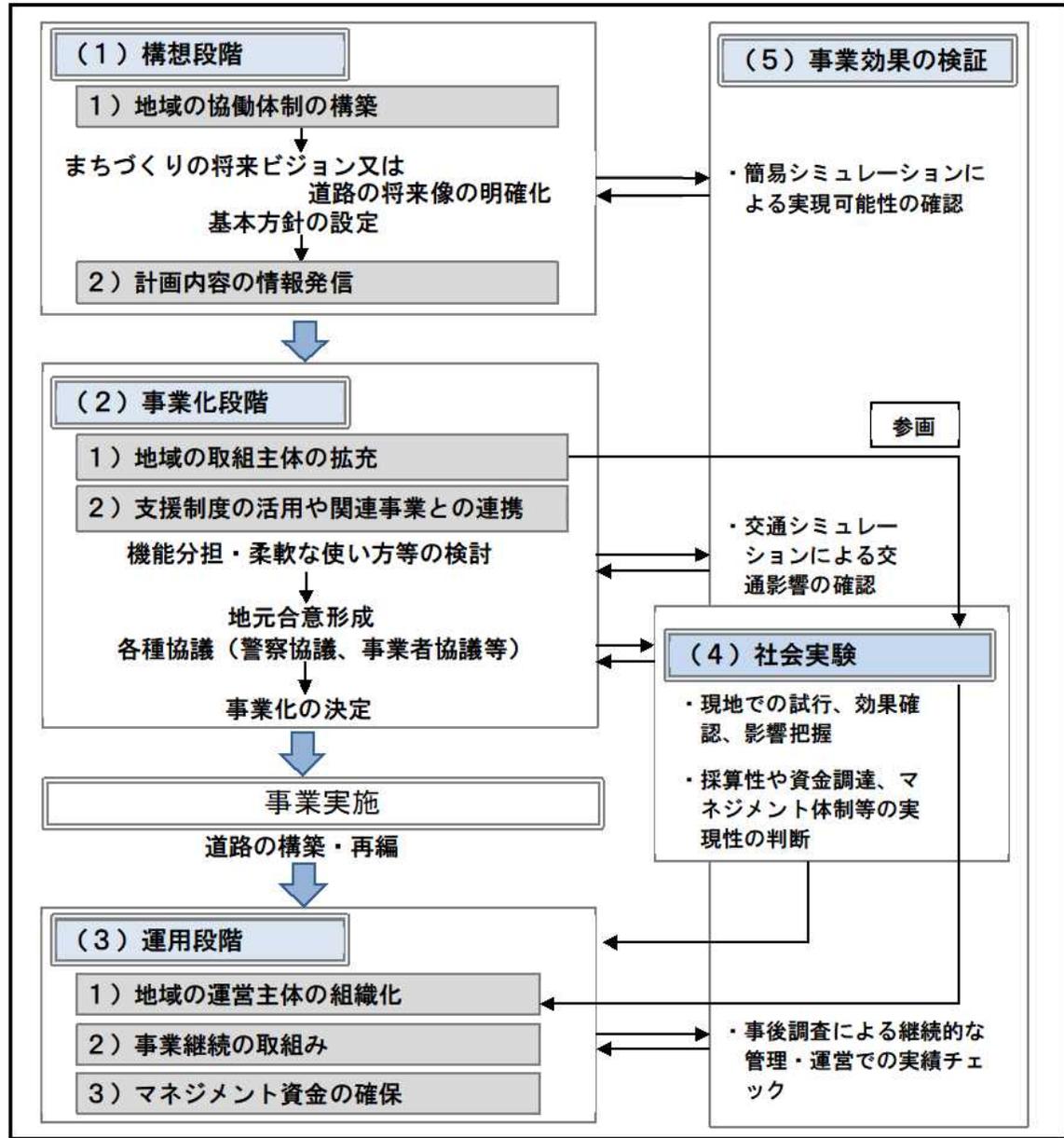
出典：島根県HP
舗装材を工夫した事例
(島根県出雲市 神門通り)



出典：国土交通省HP
道路デザインを工夫した事例
(愛媛県松山市 ロープウェイ通り)

5. 取組みの進め方

- 多様なニーズに応える道路の構築・再編にあたっては、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である。
- この際、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である。



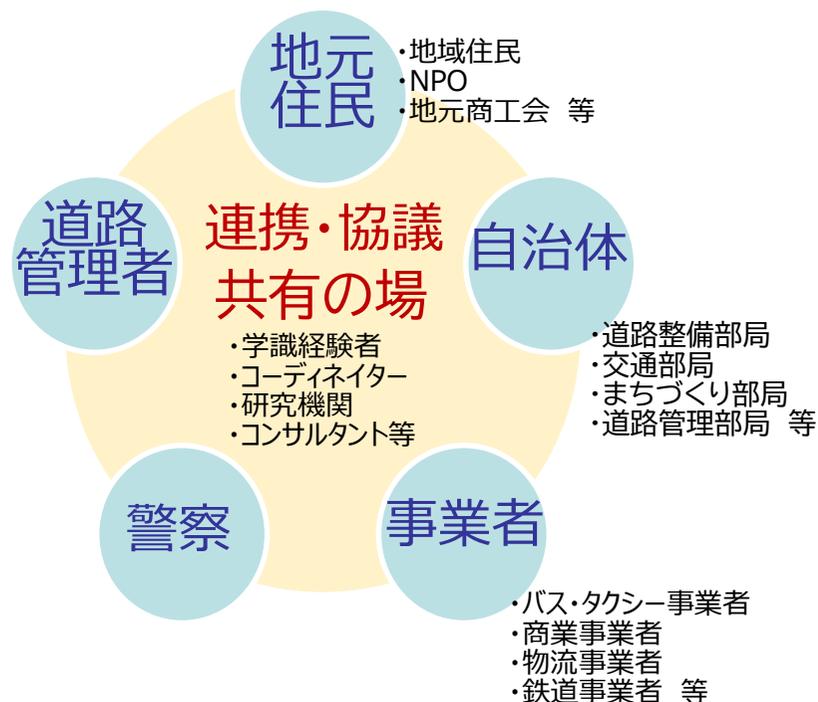
取組みの全体フロー (例)

5. 取組みの進め方

(1) 構想段階

- 合意形成及び事業推進のためには、「つかう側」の住民・事業者と「つくる側」の行政等が一体となった協働体制を早い段階から構築することが重要である。
- 構想段階では地域住民や関係する事業者等に対し、まちづくりの将来ビジョン又は道路の将来像の実現に向けた基本方針を発信して、取組みへの理解を得ることが重要である。

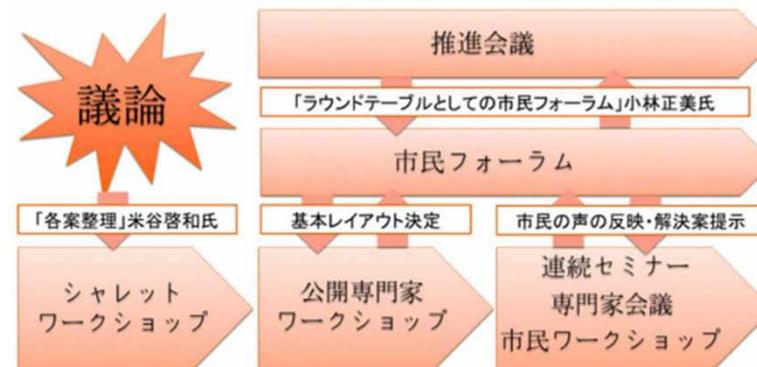
◇住民・行政・事業者が一体となった協働体制



◇計画内容の情報発信

- 協働体制による取組では、事業の目的、検討の進め方、スケジュール等を幅広い手法で情報提供・周知することにより、地域住民や事業者等の取組への参画意欲を醸成する。

市民や行政を巻き込んだしくみ



出典：一般社団法人ひとネットワークひめじ理事米谷啓和氏講演、姫路市HP
 参考文献：小林正美編著「市民が関わるパブリックスペースのデザイン 姫路市における市民・行政・専門家の創造的連携」エクスナレッジ、2015

※出典：姫路市提供資料

5. 取組みの進め方

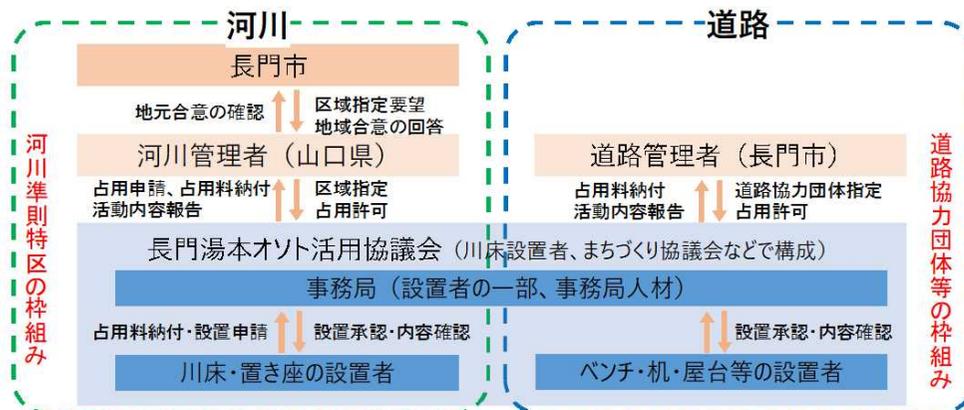
(2) 事業化段階

- 事業化の段階では、取組の意思決定や合意形成の場として協働体制が欠かせないものであり、その中心を担う地域の取組主体の拡充を図り、自立を促すことが必要である。
- 道路の再編は、道路交通だけでなく、物流、観光、商業、福祉など、様々な面で効果があるため、様々な支援制度の活用や民間の参画を促進することが有効である。

◇地域の取組主体の拡充

地元活動団体の発掘・活動推進した事例
(山口県長門市 長門湯本オト活用協議会)

- 長門湯本温泉街で事業を行う者、地元自治会、湯本まちづくり協議会等で構成され、川の水辺や道路などの公共空間の活用を推進して、温泉街の賑わいや景観の創出を図るなど 公共性の高い活動を行う
- 公共空間の利活用を行う団体として認められ、占用主体の役割を担う



出典：長門市HP (長門湯本温泉観光まちづくりデザイン会議配布資料)

◇支援制度の活用や関連事業との連携

■ 様々な支援制度

道路の再編に活用可能な支援制度	<ul style="list-style-type: none"> ● 中心市街地活性化に向けた支援制度 ● 多様な交通サービスに向けた支援制度 ● 道路の高質化・景観形成に向けた支援制度
民間の参画を促進する制度	<ul style="list-style-type: none"> ● オープンスペースを確保する場合の税制優遇 ● 歩行者空間を創出する場合の容積率割増制度

支援制度の活用や関連事業と連携した事例
(山形県鶴岡市 あつみ温泉)

■ 関連事業との連携



出典：国総研資料 第1029号

■ 無電柱化支援制度の活用



- 道路沿いの川の眺望が楽しめるよう、河川との一体的な整備

5. 取組みの進め方

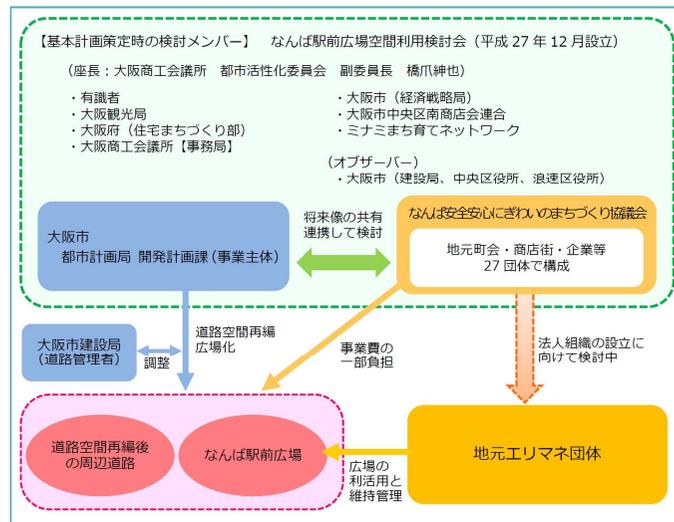
(3) 運用段階

- マネジメント実施主体の組織化では、主体となる地域住民や事業者等の当事者意識の醸成、行政によるサポート、制度・人材・資金等の条件整備を行うことが重要である。
- 運営主体は資金の安定確保を図るため、道路空間を活用した収益事業等の展開を検討することが重要となる。

◇地域の運営主体の組織化

なんば駅周辺地区における実施主体の組織化の事例
(大阪府大阪市)

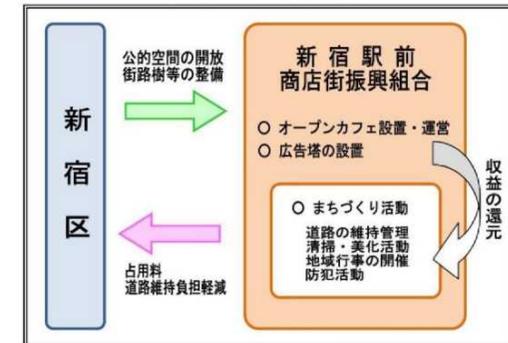
- ・計画検討時には官民合同で組織する「なんば駅前広場空間利用検討会」が設立 (H27)
- ・その後、完成後の空間を運営するための準備組織として「なんば広場マネジメント法人設立準備委員会」を設立 (H30)



<整備・利活用計画検討時の体制>

◇事業継続に向けた取組み

- ・道路を活用した良好な環境の創出や地域の価値の維持・向上の活動は、地域住民や民間の地域組織が主体となり取り組むことが望ましい。



▲占用特例制度適用のスキーム

出典：国総研資料 第 1009 号
オープンカフェや広告事業による収益をまちづくり活動へ還元した事例 (東京都新宿区)

◇マネジメント資金の安定的な確保

パークレットでの収益活動例 (兵庫県神戸市 三宮中央通り)

- ・賑わい創出のため、停車帯上にパークレットを設置
- ・パークレット壁面広告による協賛金をまちづくり活動に充填
- ・道路管理活用協定を市とまちづくり協議会で締結



5. 取組みの進め方

(4) 社会実験の実施

- 地域における道路の機能分担や道路の柔軟な使い分けを検討し、多様なニーズに応える道路の構築・再編の実現に向けては、必要に応じて社会実験として現地での取組みの試行を行うことが有効である。
- 社会実験では道路空間を造るだけでなく、利用を促進するために必要な設備やその予算の確保の方法などを整理し、その結果を他地区へ展開していくことが有効である。

◇社会実験の有効な場合

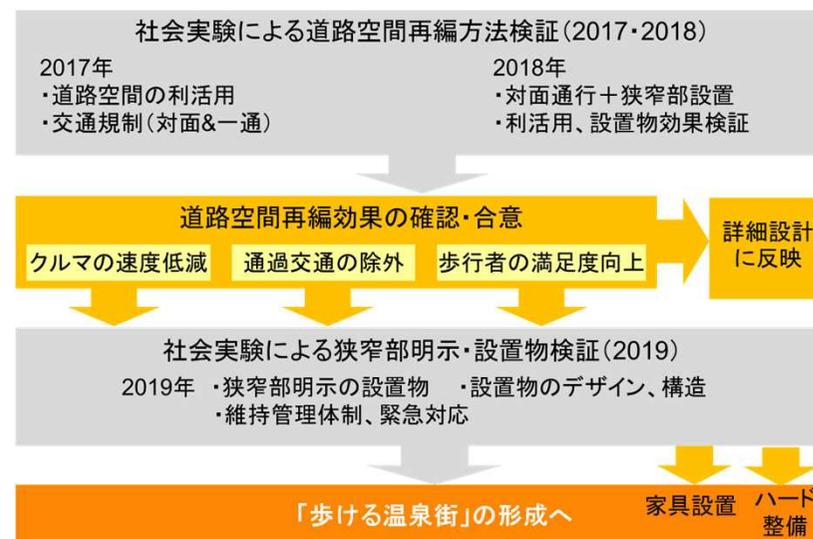
- ・インフラ整備など大規模な準備が必要な施策を実施する場合
- ・一般交通への影響の確認が必要な施策を実施する場合

◇社会実験の有効性

- ・仮設で小規模な試行を行うことは、本格実施に向けた課題や修正点を把握することができる
- ・関係者や道路利用者等が取組みの具体的なイメージを共有することに役立つ
- ・警察等との協議の円滑化を図る上で有効である
- ・観光振興や商業活動、物流、地域の賑わいづくりへの貢献など、様々な効果も確認できる
- ・採算性や資金調達など、施策の実現性などの評価などにも活用できる

◇社会実験実施例（長門湯本温泉観光プロジェクト）

- ・2017年、2018年、2019年の3度の社会実験を経て「歩ける温泉街」の形成を実現



出典：「長門湯本温泉観光まちづくりプロジェクト」泉委員提供資料を事務局で一部修正

5. 取組みの進め方

(5) 事業効果の検証

- 多様なニーズへの対応の評価では、交通の安全性・円滑性などの従来の評価の他、賑わいの視点なども含めて、総合的・多面的に評価方法及び評価指標を検討することが重要である。

◇構想段階における検証

- ・道路の再編により交通への影響が想定される場合には、最低限の交通量調査及び簡易のシミュレーションを実施し、事業の実現性を確認

◇事業化段階における検証

- ・現地での社会実験を実施する前に、交通シミュレーションにより、自動車交通への影響や歩行者流動への効果等を検証

◇運用段階における検証

- ・事業効果の把握、計画内容の拡充・見直しなど、事業継続へのPDCAサイクルの取組みに必要

◇評価指標・データ取得・評価方法

- ・評価方法は、取組前後の指標値の変化などの定量的な評価や来訪者層の拡大、活動の多様化、魅力の向上などの定性的な評価がある

評価指標の視点と代表的な評価指標の例

分類	視点	代表的な評価指標の例	
		基本的な指標	地域・実施内容に応じて選択する指標
地域への効果・影響の把握	沿道状況	昼間人口、沿道建物の用途、沿道店舗数	路線価、沿道店舗の営業時間、昼間営業店舗数
	産業（商業、観光）	来店者数、入込客数、来訪者属性、営業への効果・影響	小売販売額、観光消費額、企業経営に関するデータ
交通への効果・影響の把握	交通の円滑性	自動車交通量、歩行者・自転車交通量、駐車台数	走行速度、渋滞状況、混雑度、時間信頼性、歩行者サービス水準
	交通安全	事故件数	車両挙動、ヒヤリハット
	公共交通	バス・タクシーの利用者数、所要時間・定時性、運行本数、全交通機関の輸送人数	企業経営に関するデータ
	物流	荷捌きスペース利用状況（スペースの満空）、業務への影響	荷捌き車両台数、荷捌き所要時間
賑わい創出等の新たなニーズへの効果・影響の把握	バリアフリー	車いす、シニアカー、利用者属性	高齢者・障害者等の利用者意向
	賑わい	利用者満足度、滞留者数、滞在時間、来訪者属性	アクティビティの多様性、地域の魅力度、イベント開催数
	空間形成	空間の快適性、居心地の良さに対する満足度	空間内のベンチ等の施設、空間の広がり、空間の質に対する満足度
地域活動の運営上の課題把握	モビリティ	利用交通手段、利用目的、利用者満足度、新たなモビリティの利用状況・利用意向、情報提供への満足度	当該地までの交通手段、同乗者の有無・属性、モビリティポートの利用状況・利用意向
	実施体制	運営ルール、実施日・実施時間、役割分担、運営体制の課題、継続する上での課題	-
	費用	必要設備コスト、維持管理コスト、運営コスト、採算性	-

6. 多様なニーズに応えるための有用な個別施策

(1) ほこみち

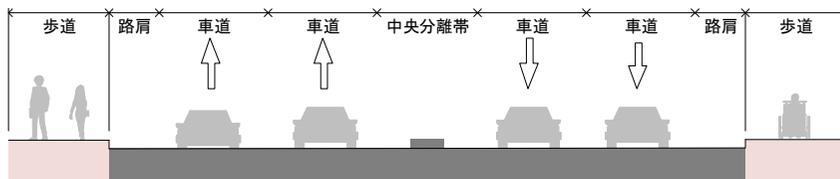
■ 「歩道にカフェやベンチを置いて滞在できる空間にしたい」など、道路への新しいニーズが高まってきており、このような道路の構築をしやすいよう新たに「歩行者利便増進道路制度（ほこみち）」が創設された。道路管理者が指定した道路（新たな道路構造基準への適用が必要）では、歩行者が安心・快適に通行・滞留できる空間を整備することが可能。

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

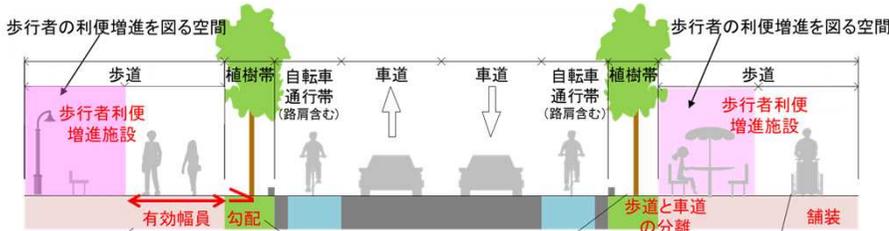
【新たな構造基準のイメージ】

【現行】



車道を4車線から2車線に減らし、歩道を拡幅

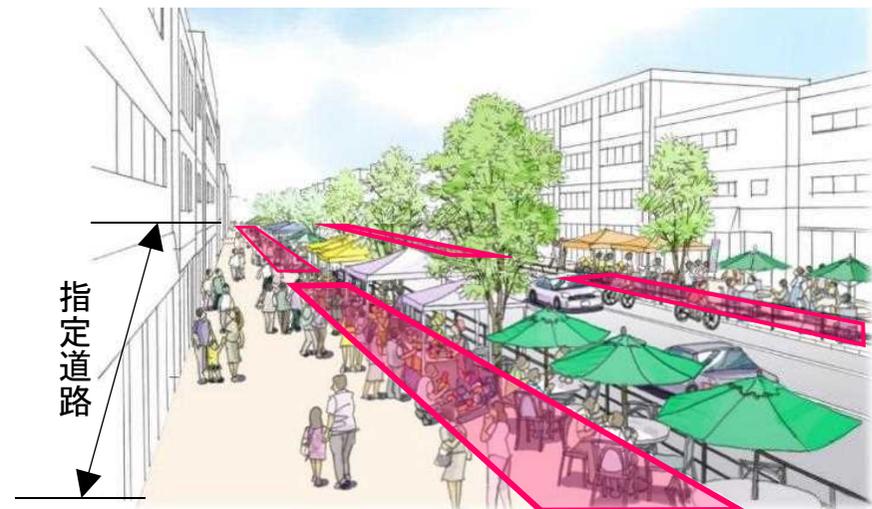
【改築後】



<p>バリアフリー基準</p> <ul style="list-style-type: none"> 車いす同士がすれ違える歩道の有効幅員（2.0m以上）を確保 	<p>バリアフリー基準</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩道の縦断勾配 5%以下（特例値8%） 歩道の横断勾配 1%以下（特例値2%） 	<p>バリアフリー基準</p> <ul style="list-style-type: none"> 植樹帯や並木や柵の設置 縁石の設置 高さ15cm以上 	<p>バリアフリー基準</p> <ul style="list-style-type: none"> 透水性舗装を活用し、平坦で滑りにくく水はけが良い仕上げとする
---	--	---	--

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）



6. 多様なニーズに応えるための有用な個別施策

(2) パークレット

■ パークレットは、主に路肩や停車帯を活用して滞留空間を生み出す取り組みで、歩道幅員が狭い道路での滞留空間の創出が期待される。

◇路肩の柔軟な活用例

- ・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）
- ・歩道拡幅等の工事が行わなくとも可能なため、整備コストが抑えられる
- ・車道の一部をパークレット化することにより、迷惑駐車対策として効果が期待される

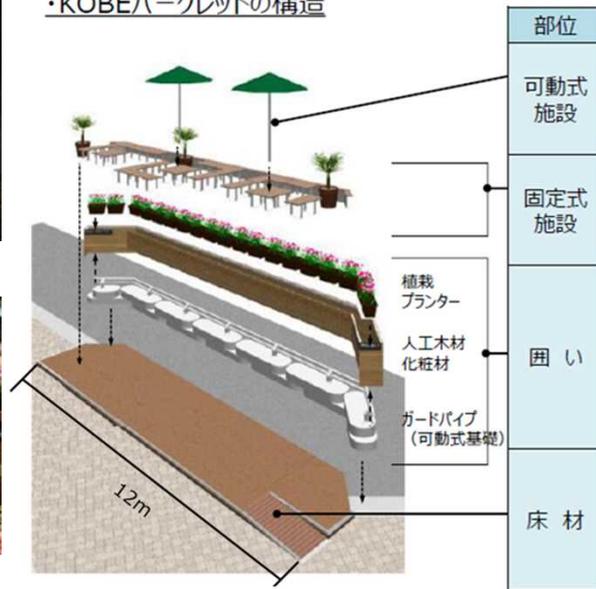


(整備前)



(整備後)

・KOBEParkレットの構造



◇パークレットの概要

本ガイドラインでは、全部又は一部が車道部（路肩、駐車帯）に設置されている場合を対象とする。

《パークレットのイメージ》

歩道	占用（ほこみち）	<ul style="list-style-type: none"> ・広告塔又は看板 ・食事施設、購買施設他 ・自転車駐車器具で自転車を賃貸する事業の用に供するもの ・標識、旗ざお、幕、アーチその他これらに類する物件 ・ベンチ、街灯その他これらに類する工作物
	道路附属物	<ul style="list-style-type: none"> ・道路管理者が管理する施設や工作物（道路標識、防護柵等）
車道部（路肩・駐車帯）	道路附属物	<ul style="list-style-type: none"> ・ベンチ、テーブル、パラソル、植栽、車両用防護柵等

出典：KOBEParkレットの取組み～道路のリデザイン～(神戸市)

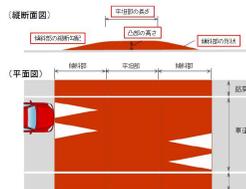
6. 多様なニーズに応えるための有用な個別施策

(3) 歩車共存道路等

- 歩車共存道路等とは、住民の日常的な生活道路であり、通過交通量の抑制や自動車の速度抑制措置を講じて交通事故を防止し、歩行者にとって安全かつ安心な通行空間とした道路である。
- 狭さくやシケインなどの物理的デバイス設置により創出されるたまり空間を活用したベンチやテーブル、パラソルなどの設置により歩行者の滞留空間を創出する。

◇物理的デバイスの種類

○ハンプ：車道に設置した滑らかに盛り上がった路面にし車両を押し上げ、速度低減を図る道路構造。



ハンプの構造



ハンプ設置事例（茨城県つくば市）

○狭さく：自動車通行部分の幅を狭くし、運転者に減速を促す道路構造。



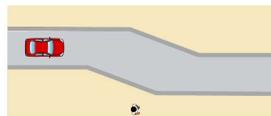
狭さくの構造



狭さく設置事例（東京都三鷹市）

○シケイン

車両の通行部分の線形を屈折させたり蛇行させ、車の走行速度を低減させる道路構造。



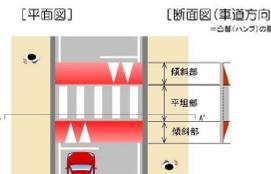
シケインの構造



出典：コミュニティ・ゾーンの評価と今後の地区交通安全（平成16年4月/交通工学研究会）
植栽・スラローム整備事例（埼玉県鴻巣市）

○スムーズ横断歩道

横断歩道部分を盛り上げたハンプ構造とすることで、歩行者横断箇所の認識向上や自動車の速度低減をねらった道路構造。



スムーズ横断歩道の構造



スムーズ横断歩道設置事例（東京都港区）

◇デバイスを設置しない歩車共存道路（自動車速度抑制の工夫）

物理的デバイスを設置することなく、舗装のデザイン等により視覚的に車道を狭く見せたりするなど、車両の速度が速くならないように工夫した事例がある。このような工夫も重要である。

<工夫の具体例>

- ・中央線を消去し車道の幅員を狭める
- ・石張り舗装
- ・歩行空間の舗装を車道側へにじみ出し



出典：未来への投資～新たな価値・文化空間としての「みち」の創出（平成30年7月/（一財）国土技術研究センター道路空間委員会）
車道内に歩道の舗装パターンを滲み出している事例（出雲市神門通り）

7. 多様なニーズに応えるための有用な個別施策

(4) その他の施策

■ 多様なニーズに応える道路の構築において、参考となる既存ガイドラインについて紹介する。

1) 道路空間の再構築に関する参考ガイドライン

分類	名称	機関	制定年月
道路空間 の再構築	地域づくりを支える道路空間再編の手引き(案)	国土技術政策総合研究所	平成30年2月
	まちなかにおける道路空間再編のデザインガイド	国土技術政策総合研究所	平成30年3月
	ストリートデザインガイドライン	国土交通省 都市局	令和2年3月

2) 賑わいをもたらす道路構築に関する参考ガイドライン

分類	名称	機関	制定年月
賑わい	道を活用した地域活動の円滑化のためのガイドライン-改定版-	国土交通省 道路局	平成28年3月
	賑わいづくり施策「発見」マニュアル	国土技術政策総合研究所	平成26年3月

3) 安全・安心な道路整備に関する参考ガイドライン

分類	名称	機関	制定年月
安全・安 心	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン	国土交通省・警察庁	平成28年7月改定
	生活道路のゾーン対策マニュアル	一般社団法人交通工学研究所	平成26年3月

4) 円滑な移動を可能とする道路整備に関する参考ガイドライン

分類	名称	機関	制定年月
バリアフ リー	増補 改訂版 道路の移動等円滑化整備ガイドライン	一般財団法人国土技術研究センター	平成23年8月(第3版)
	道路の移動等円滑化整備ガイドライン(予定)	国土交通省 道路局	令和4年3月(予定)

5) 無電柱化整備に関する参考ガイドライン

分類	名称	機関	制定年月
無電柱化	道路の無電柱化低コスト手法導入の手引き(案) - Ver.2 -	国土交通省 道路局	平成31年3月

6) 駐車場整備に関する参考ガイドライン

分類	名称	機関	制定年月
駐車場	まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン(基本編)	国土交通省 都市局	平成30年7月
	まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン(実践編)		平成31年3月

7. 今後の課題

- 今後、全国各地で得られる最新知見やノウハウ、新たに生じた課題などの情報が共有されることが重要である。また、新たなモビリティや交通システムへの対応、道路のビジョン2040の実現に向けた対応など、課題は多いものと想定され、安全性や快適性が確保された歩車共存のあり方については、交通ルールと連携した実現可能性を検討することが必要である。

(1) 取組み推進に向けた課題

- 各地の取組み状況の情報は集約されておらず、情報収集には時間や労力、費用がかかる現状にあり、今後、各地の取組みで得られる情報をいかに集約して情報発信するかが課題となる。
- 課題解決に向けて、例えば、事例の定期的な更新や情報発信サイトの設置など、広く普及に向けた取組みを実施していく必要がある。情報集約・発信する仕組みの構築が求められる。

(2) 本ガイドラインで取り扱えなかった多様なニーズに対する課題

- 取り扱えなかった内容として、道路のビジョン2040で示されている、道路行政が目指す「持続可能な社会の姿」へのニーズや「道路交通の低炭素化」に向けたニーズ、住宅街への自動車交通の規制や歩行者ゾーンの設定など交通静穏化の対策、自動運転化への対応、BRTや自転車等を中心とした低炭素な交通システムの導入、新たなモビリティの通行空間の整備など、さまざまなニーズが想定される。

【 2040年、道路の景色が変わる～人々の幸せにつながる道路～ 】



様々な交通モードの接続・乗り換え拠点
(モビリティハブ)



マイカーを持たなくても便利に安心して
移動できるモビリティサービス



人中心の空間として再生した、
まちのメインストリート



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