



# 歩道と路肩等の柔軟な利活用に関する ガイドライン 別冊・事例集



## 目次

### 計画検討

計画検討の参考事例	
① 沼津駅周辺の「ヒト中心の空間への再編」の計画検討(静岡県沼津市)	P.02
② 中心市街地の道路空間の戦略ビジョン「FUTURE STREETS FRAMEWORK」(オーストラリア・メルボルン市)	P.03

### 利活用方法検討

路肩部分も含めた利活用(パークレット)「歩道と路肩等」	
① KOBEパークレット(神戸市)	P.04
② YAESU st. PARKLET(ヤエスストリートパークレット)(東京都中央区)	P.07
③ ハニカムスクエア(静岡市)	P.09
④ すずらん通りパークレットプロジェクト(山形県山形市)	P.11
路肩部分も含めた利活用(パークレット)「路肩等」	
⑤ 元町パークレット(横浜市)	P.13
⑥ 原町田大通りのパークレット(東京都町田市)	P.15
⑦ カミハチキテル(広島市)	P.17
路肩部分も含めた利活用(パークレット)	
⑧ パークレットの設計のポイント	P.19
⑨ パークレットの快適性向上の観点で考慮すべき事項	P.21
車道部分も含めた利活用(時間帯別の使い分け)	
⑩ さっぽろシャワー通り(札幌市)	P.23
⑪ 南1条通における道路空間利活用実証実験(札幌市)	P.26
⑫ 時間帯別の使い分けの設計のポイント	P.28
利活用方法検討	
⑬ バリアフリー・ユニバーサルデザインへの対応	P.29
⑭ ほこみち制度を活用した利活用方法の参考事例(神戸市・大阪市・京都市・博多市)	P.31

### 取組実施

コンセンサスの形成の参考事例	
① 協力する仲間を増やし取組を進めた事例(大阪市・仙台市)	P.32
② 取組実施のための新たな体制づくりの事例(神戸市・札幌市)	P.33
③ 幅広い層とコミュニケーションを行い、利活用ニーズを把握した事例(三重県津市・岡山市)	P.34
④ 社会実験による検証事例(大阪市・愛知県岡崎市)	P.35
⑤ 交通影響の検証の考え方(愛知県岡崎市・仙台市)	P.36
維持管理・運営の参考事例	
⑥ 官民連携の維持管理体制の事例(神戸市・山口県長門市)	P.38
⑦ 運用資金の確保の事例(名古屋市・神戸市・札幌市・東京都千代田区・横浜市・東京都調布市)	P.39

### 効果計測

効果計測の評価方法、評価事例	
① 走行速度、渋滞状況の評価	P.42
② 車両挙動、ヒヤリハットの評価	P.43
③ 利用者満足度、滞留者数、滞在時間、来訪者属性の評価	P.44
④ 空間の快適性、居心地の良さに対する満足度の評価	P.45
⑤ 来店者数、来訪者属性、小売販売額、営業への効果・影響の評価	P.46
⑥ 荷捌き車両台数、荷捌き所要時間の評価	P.47

### 参考

海外のパークレットマニュアル事例(サンフランシスコ市、バンクーバー市、メルボルン市)	P.48
歩道と路肩等の柔軟な利活用に関するQ&A	P.54
事例集の掲載事例索引	P.55

事例に付したアイコンについて

**本格実施**  
**社会実験**

✓ 事例の取組段階が、本格実施か、試行的な社会実験かを示します。

**ほこみち**

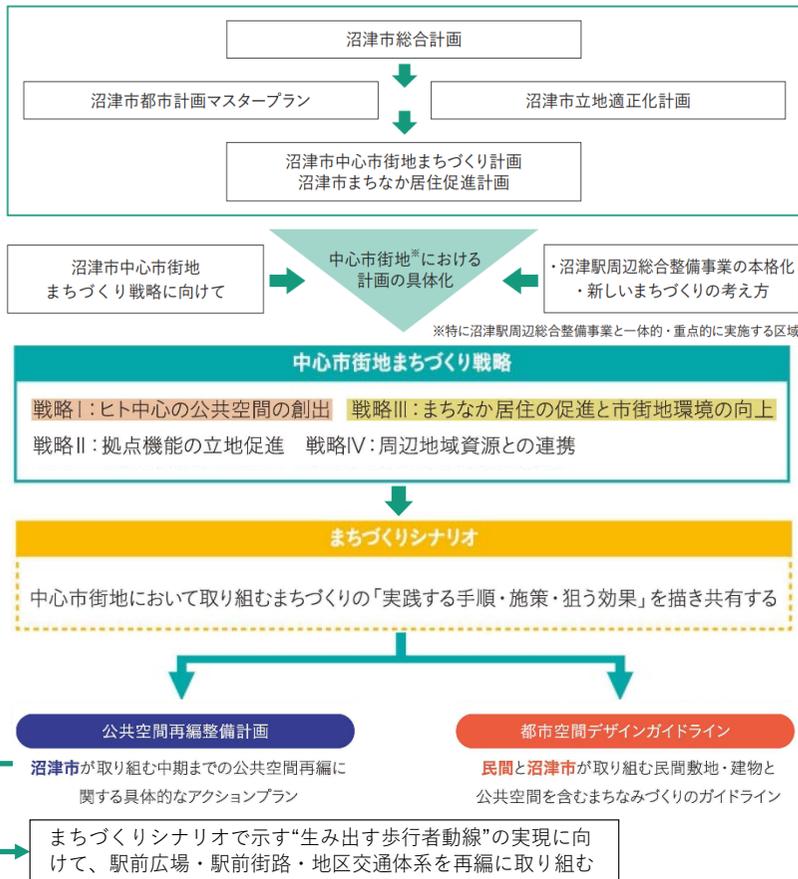
✓ 事例の対象路線が、歩行者利便増進道路の指定路線であることを示します。

## ① 沼津駅周辺の「ヒト中心の空間への再編」の計画検討（静岡県沼津市）

### 中心市街地のまちづくり戦略から空間再編のビジョンを整理

沼津市では、沼津市中心市街地まちづくり戦略で、「沼津駅周辺の車中心からヒト中心の空間への再編」を掲げ、歩行者空間等の利活用推進などにより、ヒト中心の都市空間の実現によるまちの活性化を目指している。

まちづくりの将来像として、駅前街路をまちなかへの来訪者が気軽に休憩できる空間と位置づけ、パークレットの社会実験を実施した。



## ② 中心市街地の道路空間の戦略ビジョン「FUTURE STREETS FRAMEWORK」(オーストラリア・メルボルン市)

### まちとみちの将来像と現状をふまえ、街路ごとに特性を整理

メルボルン市では、メルボルンの中心地であるホドルグリッドにおける街路設計と整備指針として、「FUTURE STREETS FRAMEWORK」(※ドラフト版)を作成した。街路ネットワークを構成する「街路タイプ」を地域の役割と将来の方向性等から定義し、街路のタイプ別に、交通手段別の分担イメージ、デザインの原則(必要な考え方、設え)、加えて、エリアの特徴をふまえた「未来の街路の可能性」を提示している。

#### 交通戦略2030の「2030年統合ネットワーク案」



- 歩行者優先ゾーン案/将来
- 既存の保護されたサイクルルート
- 保護されたサイクルルート案
- バス優先道路案
- 既存のトラム
- トラム案
- 主要交通スルールート
- 駅ハブ

#### 街路タイプ

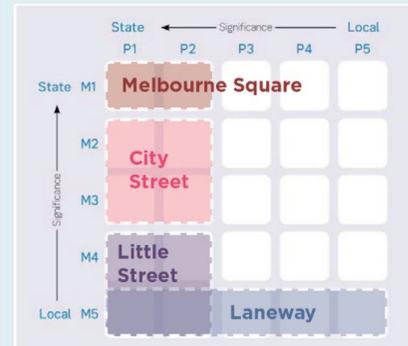


- Key**
- Melbourne Square
  - City Street with trams
  - City Street with buses
  - City Street with bikes
  - Little street
  - Laneway
  - Station hub
  - Primary traffic through route

**注釈(抜粋):**  
 ✓ 街路タイプは、類似したデザイン原則を持つストリートの一般的な分類である。各ストリート・セグメントは、詳細なストリート・デザインに反映させるため、状況分析、交通アセスメント、フィージビリティスタディ、モーダル・プライオリティ・アノマリーの更なる分析が必要となる。  
 ✓ いくつかの道路は、昼と夜とで道路タイプを変える可能性がある。

2つを  
組合せ  
定義

#### 移動と場所のフレームワーク



#### 移動(Movement)

➢ 移動の分類は、ネットワーク全体の移動需要全体をサポートするために必要なトランスポートリンクの組み合わせを表します。移動の分類は、街路の交通ニーズを戦略的に定義し、さまざまなモードをどの程度優先する必要があるかを定義します。

#### 場所(Places)

➢ 場所の分類は、通りの戦略的重要性のレベルを定義するのに役立ちます。場所の分類は、土地利用に対応して形成するのに役立ち、物理的特徴、歴史的用途、遺産、文化層の関数です。

街路タイプ	解説(一部省略)
■ Melbourne Square	Melbourne Squareは、交通インターチェンジや主要な都市の目的地を中心に、都市への玄関口として機能します。通常、これらは1日中いつでも活気に満ちた場所であり、歩行者の流れをサポートする必要があります。(後略)
都市の道路 ■ トラムの場合 ■ バスの場合 ■ 自転車の場合	都市の道路は重要な移動通路です。都市の周辺部から南北または東西に移動しながら、その全体を体験することがよくあります。これらの道路は、複数の交通手段と高所機能をサポートする必要があります。都市の全ての道路は強力な移動機能を備えていますが、道路がサポートする多様な交通手段と隣接する土地の利用により、さまざまな条件が生み出されます。グリッド内には3つの異なる都市道路サブタイプがあり、それぞれが異なるモード(トラム、バス、自転車)を優先する。
■ 小さな通り	Melbourneの小さな通りは、中小企業やその他の細かい用途をサポートする重要な場所です。移動の重要な役割はないが、住民、商業、貿易をサポートするために重要なサービスと積み込みを提供する。(中略) 公共交通インフラがなく、通過交通量が少ないため、小さな通りにはかなりの更新能力があります。交通戦略2030では、小さな通りが人々の共同移動に最適な場所であると特定されています。
■ 路地	Melbourneの特徴の1つは、複雑かつ多様な路地のネットワークです。(中略) 多くの車線路は、ビジネスをサポートするためのサービス機能と積載機能の組み合わせも提供しており、移動と場所の両方のニーズのバランスをとるために、1日の特定の時間に機能することもあります。車線には固有の偏心性があるため、車線路の設計とアップグレードに万能のアプローチは存在しない。
--- ルートを通過する主要な交通	運輸計画省(DTP)が管理する主要道路は、周辺地域や自治体との重要な接続として特定されています。これらのルートは、今後も車両の移動にとって重要な役割を果たします。

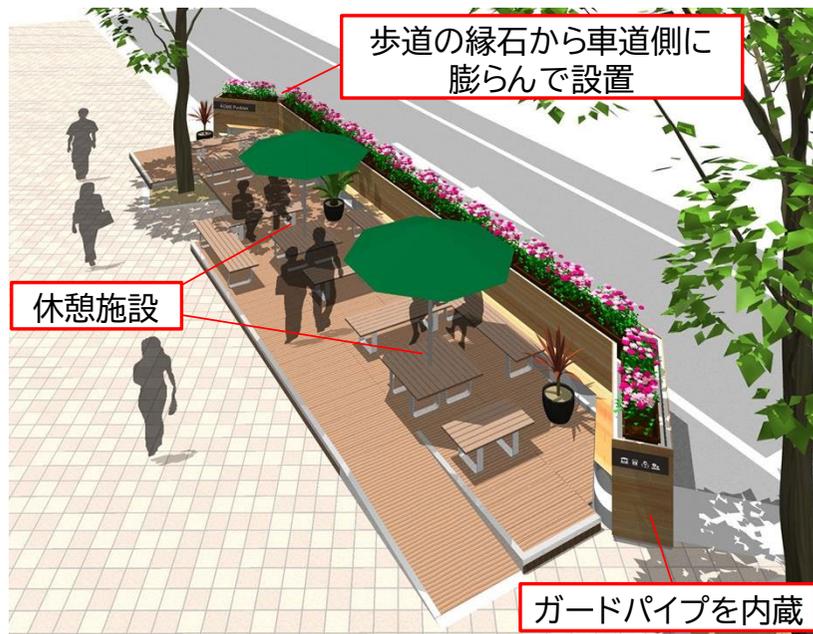
## ① KOBEパークレット (神戸市)

### ○取組の概要

歩くことが楽しくなるような魅力的な道路にデザインしなおす「みちづくり計画」の理念『道路のリデザイン』の一環としてパークレットを設置した。

民学官の連携により、まちと調和したデザインや移設できる構造を検討、快適な日常空間を維持、壁面広告による持続可能なスキームを形成した。

### ▼ KOBEパークレットの空間構成(三宮中央通り西:長時間滞在型)



壁面広告の掲出

壁面広告のイメージ▶



名称	KOBEパークレット
設置位置	①神戸市中央区三宮町1・3丁目 (三宮中央通り) <b>ほこみち</b> ②神戸市中央区北長狭通2丁目30-44 (神戸明石線) 他
地理特性	商業系地域
設置主体	神戸市
管理・運営主体	①三宮中央通りまちづくり協議会 ②三宮高架商店街振興組合 他
道路法の位置づけ	道路附属物 (ベンチとして設置)
設置期間	①平成29年4月1日～ ②令和4年3月～ 他

### 設置の目的

・回遊性向上の検証

### 設置の効果

- ・歩行者交通量が増加
- ・沿道店舗が集客効果や賑わい効果を実感
- ・利用者から他エリアでの展開を要望する声

### ○社会実験の概要

- ✓ 道路空間の賑わい創出に向けた歩行者滞留スペースの再構築を目的として、三宮中央通りの停車帯にパークレットを設置する社会実験を実施した(平成28年10月13日～平成29年3月31日)。
- ✓ 滞在時間や利用形態といった利用者の行動を把握し、パークレットの快適性や賑わい創出効果等について検証した。

### ① KOBEパークレット (神戸市)

#### ○取組の内容 (三宮中央通り)

##### ■道路空間の特性

- ・車線数:3車線(一方通行)
- ・前面店舗:飲食店・雑貨屋
- ・設置箇所:停車帯、歩道

##### ■パークレットの構造

###### 【本体構造】

- ・幅員:3.4m 延長:12m ・材質:木材

###### 【安全対策】

- ・警察との協議により、自動車の衝突にも耐えうる強度をもたせるため、車道側の柵の中にガードパイプを搭載
- ・歩行者の乱横断による事故防止のため、パークレットの車道側の死角となる範囲に植栽プランターを設置
- ・設営や撤去を容易に行うため、パラソル等は取り外し可能なものを採用

##### ■設置物

- ・ベンチ ・テーブル ・パラソル ・芝生 ・植木鉢

##### ■利用ルール

- ・24時間利用可能 ・駐輪禁止 ・禁煙、火気厳禁 ・ごみは持ち帰り

##### ■維持管理

- ・神戸市道路活用懇談会からの提言に基づく道路管理・活用協定を「三宮中央通りまちづくり協議会」と締結し、協定に基づきパークレットの日常の清掃及び植栽の維持管理を実施
- ・維持管理費は、パークレット壁面の広告事業の収益を活用
- ・補修、日常の維持管理を超える範囲の管理は、設置主体である神戸市が実施

#### ○パークレットの設置状況 (三宮中央通り)



三宮中央通りのパークレットの設置位置



三宮中央通りのパークレット備品  
(テーブル、ベンチ、パラソル等)



三宮中央通りのパークレット  
利用の様子



パークレット設置前(長時間滞在型)



三宮中央通り西のパークレット(長時間滞在型)



パークレット設置前(中時間滞在型)



三宮中央通り東のパークレット(中時間滞在型)



パークレット設置前(短時間滞在型)



三宮中央通り中のパークレット(短時間滞在型)

# ① KOBEパークレット (神戸市)

## ○取組の内容 (神戸明石線)

### ■道路空間の特性

- ・車線数:6車線
- ・前面店舗:飲食店・雑貨屋
- ・設置箇所:路肩、歩道

### ■パークレットの構造

#### 【本体構造】

- ・幅員:1.89m 延長:約15m
- ・材質:木材

#### 【安全対策】

- ・路側帯沿いに走行する2輪車等への注意喚起のため、車道側に反射板を設置

### ■設置物

- ・ベンチ ・テーブル

### ■利用ルール

- ・ベンチ ・24時間利用可能 ・駐輪禁止 ・禁煙、火気厳禁
- ・ごみは持ち帰り

### ■維持管理

- ・三宮高架商店街振興組合と神戸市が維持管理協定を締結し、日常の維持管理を三宮高架商店街振興組合が実施
- ・補修、日常の維持管理を超える範囲の管理は、設置主体である神戸市が実施

## ○パークレットの設置状況 (神戸明石線)



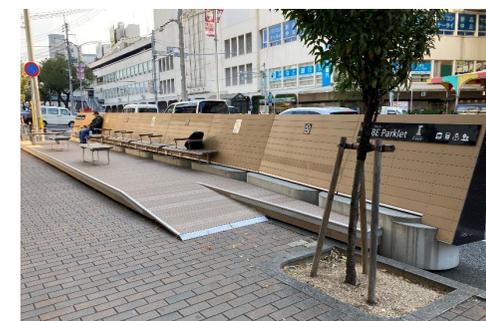
三宮高架商店街前のパークレットの設置位置



パークレット設置前



三宮高架商店街前のパークレット(車道側)



三宮高架商店街前のパークレット(歩道側)

## ○工夫点や苦労した点

- ✓ 警察との協議にて、自動車の衝突にも耐えうる強度(通常のガードパイプまたはガードレール程度の強度)を持たせるよう要請があったため、パークレットの車道側の柵の中にガードパイプを搭載した。
- ✓ 歩行者の乱横断による事故を防止するため、パークレットの車道側の死角となる範囲に植栽プランターやカラーコーンを設置した。
- ✓ 設営や撤去を容易に行うため、パークレットに設置する什器は、ベンチや植栽、横断防止施設等は床材と連結することで固定し、パラソル等の固定が不要なものは取り外し可能なものを採用した。

## ② YAESU st. PARKLET (ヤエスストリートパークレット) (東京都中央区)

社会実験

### ○取組の概要

東京駅八重洲口周辺(国道15号の中央通りも含む)において、国・都・区・協議会が連携し、歩行者ネットワークの強化や賑わい創出など、「歩行者中心のまちづくり」を検討している。

その取組の一環として、東京駅八重洲口側の都道である八重洲通りにおいて、歩行者空間の拡充と道路における賑わい創出に向け、社会実験としてパークレットを設置した。

### ▼ YAESU st. PARKLETの空間構成



名称	YAESU st. PARKLET
設置位置	東京都中央区八重洲2丁目内 特例都道八重洲宝町線(第408号) 八重洲通り
地理特性	商業系地域
設置主体	東京駅前地区駐車対策協議会、 一般社団法人 東京駅前地区まちづくり推進協議会
管理・運営主体	一般社団法人 東京駅前地区まちづくり推進協議会
道路法の位置づけ	道路占有 (パークレット、キッチンカー、仮設ガードレールを設置)
設置期間	令和5年10月3日～10月31日

### 設置の目的

- ・歩行者の通行・滞留空間の創出

### 設置の効果

- ・アンケート回答者の約85%が「歩いて楽しい居心地のよい空間の実現に寄与」と評価

### ○社会実験の概要

- ✓ 八重洲通りにおいて、快適な歩行空間の形成に向け、パークレット等を設置する社会実験を実施した(令和5年10月3日～10月31日)。
- ✓ 歩行者が憩える空間の創出するほか、にぎわいのためのイベントも開催した。

## ② YAESU st. PARKLET (ヤエスストリートパークレット) (東京都中央区)

社会実験

### ○取組の内容

#### ■道路空間の特性

- ・車線数:7車線(4車線+3車線)

※周辺開発による高速バス乗降場の整備・集約といった環境の変化により道路空間の活用を検討

- ・前面店舗:複合商業施設
- ・設置箇所:路肩、歩道

#### ■パークレットの構造

##### 【本体構造】

- ・幅員:約4.5m 延長:約16m
- ・材質:木材

##### 【安全対策】

- ・パークレット両端にガードレールを設置
- ・パークレット部分はガードレールを内包して意匠的に処理
- ・その他、導流帯や社会実験実施の看板を設置して注意喚起
- ・人の滞留による歩行者通行を妨げないため、運営スタッフや警備員による誘導、声掛けを実施

#### ■設置物

- ・テーブル・イス・デジタルサイネージ・植栽・照明・Wi-Fi
- ・キッチンカー 等

#### ■利用ルール

- ・8時~22時に利用可能(夜間は閉鎖)

#### ■設置の際に活用した支援メニュー

- ・地方公共団体の補助金(中央区)

#### ■維持管理

- ・24時間、警備員を配置
- ・ゴミはキッチンカーにて回収

### ○パークレットの設置状況



パークレットの設置位置



通常の様子



パークレットの備品(テーブル、イス、植栽等)



デジタルサイネージと既存の看板

### ○工夫点や苦労した点

- ✓ 周辺空間全てを体感してもらうため、カウンターテーブルにて車道側を向いている席を用意し、開放的な空間を創出した。
- ✓ 小上がりのような段差を設け、立体的な構造とした。
- ✓ 既存の道路附属物(街路樹、看板等)を取り込み、パークレットと一体化した。
- ✓ キッチンカーにて軽食を提供し、DJイベントの実施や周辺イベントとの連携を実施した。

### ③ ハニカムスクエア (静岡市)

#### ○取組の概要

静岡県警が実施していた時間制限駐車区間(パーキングメーター)の廃止に伴って生じた車道の余剰空間を活用し、静岡市が目指す歩いて楽しい街づくりの検証のためパークレットを設置した。

パークレットは、JR静岡駅と中心市街地を結ぶ、人の往来の多い通りに設置され、令和2年より賑わいづくりへの効果や交通への影響等を検証した。

休憩・軽食・仕事・待ち合わせ等、様々な形で活用されるよう、座り方や集い方を押しつけないデザイン(正六角形と四角形のユニットを組み合わせ)を採用した。

#### ▼ ハニカムスクエア(市道七間町通線)の空間構成



※イメージパース

名称	ハニカムスクエア (Honeycomb Square)
設置位置	①静岡市葵区呉服町2丁目7-2地先 市道呉服町通線 <b>ほこみち</b> ②静岡市葵区七間町1-6地先 市道七間町通線 <b>ほこみち</b>
地理特性	商業系地域
設置主体	静岡市
管理・運営主体	商店街組合
道路法の位置づけ	道路附属物 (道路休憩施設として設置)
設置期間	①令和2年9月～令和5年3月 ②令和2年9月～令和4年4月

#### 設置の目的

- ・賑わい空間の創出

#### 設置の効果

- ・「居心地がいい」「まちで過ごす日常に特別感を感じる」といった、利用者からの非常に高い満足度を確認

#### ○社会実験の概要

- ✓ 車道空間の一部を歩行者に提供するため、市道呉服町通線と市道七間町通線にパークレットを設置する社会実験を実施した(市道呉服町通線の社会実験:令和2年9月～令和5年3月、市道七間町通線の社会実験:令和2年9月～令和4年4月)。
- ✓ 休憩・軽食・仕事・待ち合わせなど、自由に活用してもらうことで、賑わいづくりへの効果や交通への影響等を検証した。

### ③ ハニカムスクエア (静岡市)

#### ○取組の内容

##### ■道路空間の特性

- ・車線数:1車線(一方通行)
- ・前面店舗:①飲食店等、②被服店
- ・設置箇所:停車帯、歩道

##### ■パークレットの構造

###### 【本体構造】

- ・①幅員:約3m 延長:約23m
- ・②幅員:約3m 延長:約21m
- ・材質:木材

###### 【安全対策】

- ・コンクリートブロックの設置

##### ■設置物

- ・ベンチ ・テーブル ・パラソル(地元が占用)

##### ■利用ルール

- ・24時間利用可能 ・禁煙 ・ごみは持ち帰り

##### ■設置費・維持管理費

- ・設置費:約350万円/箇所
- ・維持管理費:-

##### ■維持管理

- ・静岡市と維持管理協定を締結した商店街組合が日常的な清掃・点検を実施
- ・日常的な維持管理費は、商店街がパークレット内に広告塔を占有することで、広告収入により確保
- ・大規模な修繕等が必要な場合は、静岡市が費用負担

#### ○パークレットの設置状況



パークレットの設置位置



通常の様子(市道呉服町通線)



①市道呉服町通線のパークレット



②市道七間町通線のパークレット

#### ○工夫点や苦労した点

- ✓ 道路管理者が事業主体となることで、警察との協議や、道路上への工作物の設置の調整がスムーズに実施できることから、パークレットを道路附属物として位置づけた。
- ✓ パークレットの設置が交通への大きな支障とならないことが確認され、警察より、安全対策として設置していた防護柵の撤去が認められた。
- ✓ 歩道と車道をまたぐ形でデッキを設置、歩行者のつまずき防止のほか、車いすやベビーカー等も乗り入れができるようスロープを設置した。

## ④ すずらん通りパークレットプロジェクト (山形県山形市)

社会実験

### ○取組の概要

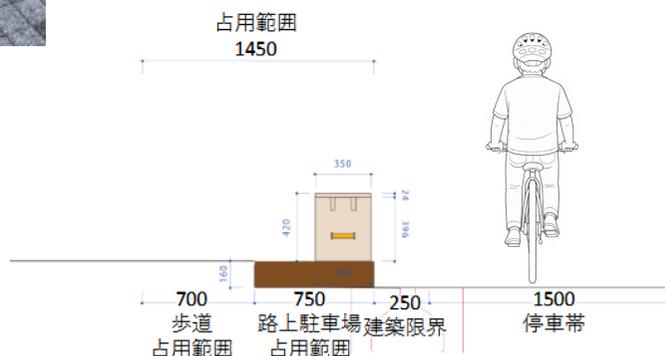
山形市では、平成31年2月に策定した「山形市中心市街地ランドデザイン」実現に向け、中心部の賑わいづくりに向けたプロジェクトを推進した。

すずらん通り・七日町大通りの駐車帯や歩道の一部等に人が滞在する空間を設ける「やまがたRe-v-ing(リビング)」社会実験を実施した。

社会実験中は、すずらん通りの2箇所にパークレットを設置した。

令和4年度は車道との境界部に壁面を設けていたが、令和5年度は壁面を設けず、より開けた空間とした。また、雪国では路肩や路上駐車スペースが堆雪帯として機能するため、降雪前に撤去しやすいデザインとした。

### ▼ パークレットの設置状況と空間構造(令和5年度社会実験)



名称	すずらん通りパークレットプロジェクト
設置位置	山形市香澄町 すずらん通り
地理特性	商業系地域
設置主体	山形市
管理・運営主体	大手門通りすずらん商店街振興組合
道路法の位置づけ	道路占用 (ベンチとして設置)
設置期間	令和4年8月14日～10月31日 令和5年9月13日～11月30日

### 設置の目的

- 路上駐車場や歩道の一部等に人が滞在する空間を設け、道路空間の新たな形を探る

### 設置の効果

- 若年層の利用が多く見られた
- 利用者の約7割から継続意向

### ○社会実験の概要

- ✓ 道路空間の新たな形を探るため、歩道や駐車帯の一部を活用してパークレットを設置する社会実験を実施した(令和4年8月14日～10月31日、令和5年9月13日～11月30日)。
- ✓ 歩行者の居場所となる滞留空間を創出し、その有用性を検証した。

## ④ すずらん通りパークレットプロジェクト (山形県山形市)

### ○取組の内容

#### ■道路空間の特性

- ・車線数: 2車線
- ・前面店舗: 飲食店、ホテル
- ・設置箇所: 停車帯、歩道

#### ■パークレットの構造

##### 【本体構造】

- ・幅員: 0.75m 延長: 約6.9~7.8m
- ・材質: 木材

##### 【安全対策】

- ・視距の関係上、高さ1.2m未満で設計

#### ■設置物

- ・ベンチ ・テーブル ・イス

#### ■設置費

- ・約320万円/2箇所 (R4年度社会実験)
- ・約150万円/2箇所 (R5年度社会実験)

#### ■設置の際に活用した支援メニュー

- ・都市構造再編集集中支援事業

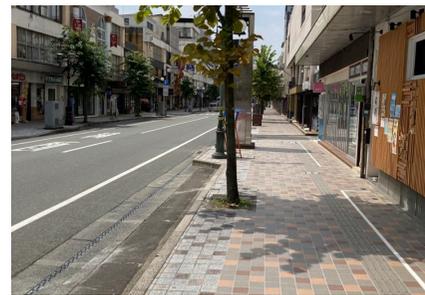
#### ■維持管理

- ・大手門通りすずらん商店街振興組合が維持管理を実施

### ○パークレットの設置状況



パークレットの設置位置



通常時の様子(飲食店前)



(令和4年度)



(令和5年度)

ホテル前のパークレット



(令和4年度)



(令和5年度)

飲食店前のパークレット

### ○工夫点や苦労した点

- ✓ 周辺の建物との関係を考え、斜めに躯体の一部を振ることで圧迫感を感じさせないつくりとした。
- ✓ 単一方法に座るベンチは複数人でのコミュニケーションに適さないため、複数の姿勢・高さ・方向性をつくることで多様なコミュニケーションを促すよう計画した。
- ✓ 路上駐車スペース2台分のうち1台分をパークレットとし、残り1台分は路上駐車スペースを残置した。

## ⑤ 元町パークレット (横浜市)

### ○取組の概要

商店街が主体となってパークレットの整備・管理を行う国内初の事例である。

地元商店街組合策定の「横浜元町第4期街づくり基本計画」で掲げた「元町時間の創出」を実現すべく実施した街路空間再整備の一環としてパークレットを3箇所設置した。

元町通りの時間制限駐車区間の一部を廃止し、新たに設置した浮床の上に、高質な家具・植栽・案内サイン・照明器具等を一体的に整備、不足していた滞留空間を大幅に拡張した。

### ▼ 元町パークレットの空間構成(元町5丁目のパークレット)

時間制限駐車区間を廃止して、新たに浮床を設置し、歩道の一部とした



浮床を設置した箇所にパークレット設置

名称	元町パークレット
設置位置	横浜市中区元町 元町通り
地理特性	商業系地域
設置主体	協同組合元町エスエス会 (地元商店街組合)
管理・運営主体	同上
道路法の位置づけ	道路占用(ベンチとして設置)
設置期間	令和2年3月～

### 設置の目的

- 賑わい空間の創出
- 滞留空間の創出
- パークレット周辺店舗の消費行動拡大

### 設置の効果

- 「居心地がいい」等の利用者からの非常に高い満足度を確認

### ○工夫点や苦労した点

- ✓ 元町1丁目・2丁目・5丁目に1箇所ずつ設置しているパークレットは、単一規格ではなく、それぞれ設置場所に応じたデザインを検討・導入した。
- ✓ パークレットの検討にあたって、協同組合元町エスエス会のメンバーがサンフランシスコのパークレットを視察し、意匠性や機能性、滞留効果等を確認した。
- ✓ 検討にあたっては、警察、道路管理者、市、デザイン事務所が一堂に会する会議を頻繁に開催した。

## ⑤ 元町パークレット (横浜市)

本格実施

### ○取組の内容

#### ■道路空間の特性

- ・車線数:1車線(一方通行)
- ・前面店舗:飲食店・物販店
- ・設置箇所:歩道 (時間制限駐車区間(パーキング・メーター)の一部を廃止し、廃止した箇所を歩道の一部とみなした)

#### ■パークレットの構造

##### 【本体構造】

- ・幅員:1.8m 延長:13~25m 材質:鉄骨

##### 【安全対策】

- ・本体に鉄製のフレームを組んだ構造とし、強度を担保

#### ■設置物

- ・ベンチ 植物鉢 照明

#### ■利用ルール

- ・24時間利用可能 禁煙、火気厳禁 駐輪禁止
- ・ごみは持ち帰りが原則(ただし沿道店舗で購入した場合、その店舗で処分可能)

#### ■設置の際に活用した支援メニュー

- ・中小企業庁「商店街活性化・観光消費創出事業」

#### ■維持管理

- ・設置主体である元町エスエス会が維持管理を実施。清掃や植栽は各店舗にて実施
- 道路占用料は、パークレットの公益性をふまえ、横浜市条例に基づき、免除
- ・まちづくり活動のために会員から徴収している会費の一部を維持管理費に充当

### ○パークレットの設置状況



パークレットの設置位置



パークレット設置前(元町1丁目)



元町1丁目のパークレット



元町2丁目のパークレット



元町5丁目のパークレット



パークレット備品(ベンチ、植栽等)

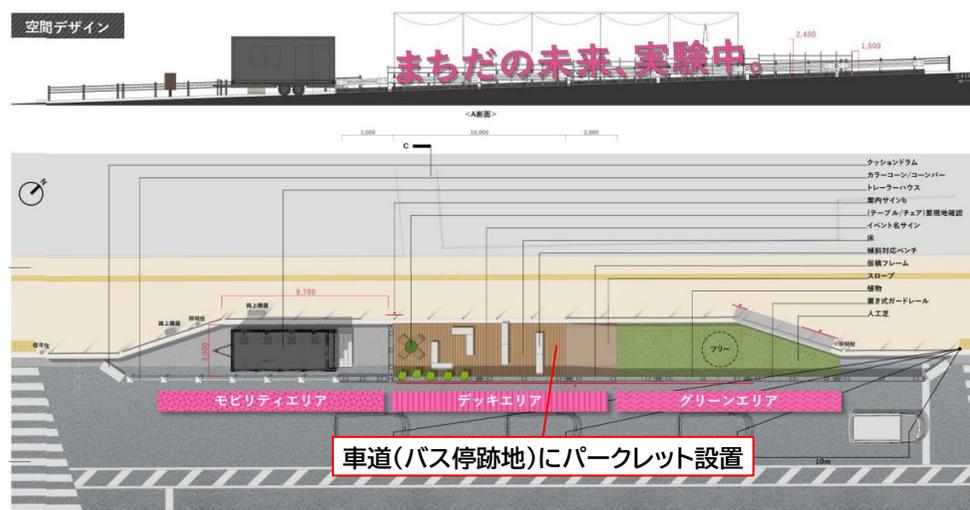
## ⑥ 原町田大通りのパークレット (東京都町田市)

### ○取組の概要

町田市では、「町田市中心市街地まちづくり計画」に掲げられている「原町田大通り 憩いと賑わい空間を創造するプロジェクト」を推進している。

取組の一環として、「賑わいや交流に溢れるまちの実現」の達成に向け、「多様なアクティビティが生まれる空間の創出」を目指し、町田市と株式会社町田まちづくり公社が共同で「2021原町田大通り滞留空間創出社会実験～もしも原町田大通り～」を実施した。

### ▼ 原町田大通りのパークレットの空間構成



通常時の様子(※2021年当時)

名称	パークレット
設置位置	町田市原町田6丁目 原町田大通り
地理特性	商業系地域
設置主体	町田市
管理・運営主体	株式会社町田まちづくり公社 (都市再生推進法人)
道路法の位置づけ	道路占用 (ベンチ等として設置)
設置期間	令和3年11月20日～12月20日

### 設置の目的

- ・ 憩いと賑わい空間の創出

### 設置の効果

- ・ 普段の原町田大通りでは目にする事のない、休憩・飲食・会話等の様々な活動が生まれた。

※これら社会実験の結果を踏まえ、パークレットを設置しての大きな構造物の設置は行わず、歩道を拡幅し、ベンチや植栽を配置する形とし、その工事を2025年度に実施済み。

### ○社会実験の概要

- ✓ 原町田大通りにパークレットを設置し、来訪者による日常的な使われ方を検証する社会実験を実施した(令和3年11月20日～12月20日)。
- ✓ パークレット内にはベンチや芝生、本棚等を設置した。
- ✓ 期間中、音楽ライブやWEB配信拠点等としても活用した。

## ⑥ 原町田大通りのパークレット (東京都町田市)

### ○取組の内容

#### ■道路空間の特性

- ・車線数:4車線
- ・前面店舗:商業ビル
- ・設置箇所:車道(バス停跡地)

#### ■パークレットの構造

##### 【本体構造】

- ・幅員:3m 延長:約46m
- ・材質:木材、人工芝、パイプ

##### 【安全対策】

- ・パークレット内にできるだけ段差が生じないように配慮

#### ■設置物

- ・ウッドデッキ・人工芝・ベンチ・植木鉢・本棚
- ・トレーラーハウス

#### ■利用ルール

- ・ウッドデッキ・夜間利用禁止(利用可能時間:8~18時)
- ・パークレット内での飲酒規制

#### ■設置費・維持管理費

- ・設置費:約2,200万円
- ・維持管理費:約150万円 ※社会実験期間中

#### ■設置の際に活用した支援メニュー

- ・まちなかウォークアブル推進事業(社会資本整備総合交付金・補助金)

#### ■維持管理

- ・2021原町田大通り滞留空間創出社会実験で設置したパークレットは、株式会社町田まちづくり公社(都市再生推進法人)が管理
- ・社会実験費用の一部は、国の補助金を充当

### ○パークレットの設置状況



パークレットの設置位置



原町田大通りのパークレット(車道側)



原町田大通りのパークレット(歩道側)



パークレット内の本棚(きんじょの本棚)

### ○工夫点や苦労した点

- ✓ 事前に想定される懸案項目について以下の対策を実施した。
  - ・パークレット内への夜間侵入、酒宴、騒ぎを防ぐため、侵入防止ネット、コーン・バー、監視カメラを設置した。
  - ・パークレット・周辺歩道のゴミ散乱防止のため、朝晩の清掃と、清掃員及び警備員との連携を実施した。

## ⑦ カミハチキテル (広島市)

### ○取組の概要

官民共同のエリアマネジメント勉強会において、「人間が中心となる都心空間をつくっていくこと」を大きな方向性として共有した。

都心における新たなにぎわいづくりや回遊性の向上の可能性を検証することを目的とし、バス停の切込み部分を活用したパークレットを約2か月間設置した。

#### ▼ カミハチキテルの空間構成



通常時の様子

名称	#カミハチキテル -URBAN TRANSIT BAY-
設置位置	広島市中区八丁堀16番付近 相生通り
地理特性	商業系地域
設置主体	紙屋町・八丁堀公共空間活用社会実験実行委員会
管理・運営主体	同上
道路法の位置づけ	道路占用 (オープンカフェ式として設置)
設置期間	令和2年3月1日～4月26日

#### 設置の目的

- 都心における新たなにぎわいと憩いの場を創出

#### 設置の効果

- パークレット設置前には見られなかった様々なアクティビティが歩道上で見られた

### ○社会実験の概要

- ✓ 紙屋町と八丁堀のメインストリートである相生通りで、歩道やバス停の切込み部分にパークレットを設置する社会実験を実施した(令和2年3月1日～4月26日)。
- ✓ パークレット設置により、都心における新たなにぎわいと憩いの場を創出。社会実験を通じて、都心における新たなにぎわいづくりの可能性などを検証した。

## ⑦ カミハチキテル (広島市)

社会実験

### ○取組の内容

#### ■道路空間の特性

- ・車線数:6車線
- ・前面店舗:オフィスビル、商業施設
- ・設置箇所:バス停車帯

#### ■パークレットの構造

##### 【本体構造】

- ・幅員:2.5m 延長:53m ・材質:木材

##### 【安全対策】

- ・車との追突に備え、車道との間にガードレールを設置

#### ■設置物

- ・ベンチ・テーブル・植栽

#### ■利用ルール

##### 【ウッドデッキ】

- ・禁煙・ゴミの持ち帰り・自転車の乗入禁止・自動車の乗降禁止

##### 【コンテナ】

- ・出店者へのマスク着用義務

#### ■設置費・維持管理費

- ・設置費:約700万円 ・維持管理費:ー

#### ■維持管理

- ・実行委員会のメンバーが交代で清掃や植栽のメンテナンス等を実施

### ○パークレットの設置状況



パークレットの設置位置



パークレット利用の様子



パークレット(歩道側)



パークレット(車道側)

### ○工夫点や苦労した点

- ✓ バス停機能を維持しつつ、バス停の切り込み部分を活用してパークレットを設置するため、バス停をストレート化したところ、バスが正着しやすくなり乗降しやすくなった。

## ⑧ パークレットの設計のポイント (1/2)

ここでは、パークレットの設計のポイントに関して、参考となる基準や、国内外事例の考え方を紹介します。なお、バリアフリーの視点での配慮に関しては、「⑬バリアフリー・ユニバーサルデザインへの対応」も参照してください。

ポイント	参考基準や考え方
床の耐荷重	<ul style="list-style-type: none"> <li>積載荷重は、建築基準法において、建物の用途・居室の種類・構造計算の対象ごとに計算用の数値が定められている。</li> <li>建築基準法施行令(第85条 積載荷重)で、その要求水準が示されており、参考になる。</li> </ul>
風荷重への対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般的には、設置地域による基準風速に耐え得る囲障(帳壁等)の強度と全体重量を満足する必要がある。</li> <li>国内では、路側式の道路標識の標準値を基準に設計風速を設定した事例もある。参考:道路標識構造便覧</li> </ul>
囲障の設置	<ul style="list-style-type: none"> <li>施設からの転落防止措置や利用者の飛び出し等の安全確保のための柵を設ける場合には、歩行者自転車用柵のP種に準じた強度条件が参考になる。参考:防護柵の設置基準・同解説/ボラードの設置便覧</li> <li>指定最高速度が概ね40km/h以上の道路の路肩等を使ってパークレットを設置する場合、交通安全の確保の観点からパークレットの囲障の一部として車両用防護柵が設置される場合が多くみられる。</li> </ul>
素材の耐久性の確認	<ul style="list-style-type: none"> <li>長期間パークレットを設置する場合には、基台の構造材、床材、壁材等は、耐久性の高い素材を用いることが基本となる。</li> <li>仕上がりの良さのみならず、耐摩耗性やバリアフリーを考慮した滑り抵抗を満足する素材の選定が重要である。</li> </ul>
防火性能を満足する素材利用や、環境負荷の少ない素材利用(耐火性/消防法)	<ul style="list-style-type: none"> <li>パークレットが道路占用物件の場合、建築基準法や消防法の確認を必要とする場合がある。その場合、使用材の防火性能を確認することが必要となる。</li> <li>また、パークレットの製作の際には、SDGs等の持続可能性やカーボンニュートラル、脱炭素への貢献といった地域環境、地球環境への配慮に基づいた素材の選定の観点も重要である。</li> </ul>

## ⑧ パークレットの設計のポイント (2/2)

ポイント	参考基準や考え方
救急搬送等の緊急時の対応を妨げないように考慮	<ul style="list-style-type: none"> <li>パークレットを同じ路線に連続・断続して設置する場合、緊急車両への対応、沿道の消火活動、救急搬送等の緊急時への対応を妨げないような設置間隔に配慮することが必要である。</li> <li>サンフランシスコ市の事例では、「パークレットには、幅3フィート(約0.9メートル)の緊急通路を、両端および20フィート(約6メートル)ごとに設け、上部が開放された状態とすること」という規定がある。</li> </ul>
パークレット基台と歩道に接する端部の段差の取り扱い	<ul style="list-style-type: none"> <li>パークレット基台表面及び歩道からパークレットへの出入口となる部分については、段差なく同一レベルにすることが望ましい。(⑬バリアフリー・ユニバーサルデザインの対応にて詳述)</li> <li>一方、上記以外のパークレット基台と歩道に接する端部に関しては、出入口として使用しない場合は、歩行者の誤進入防止として段差を付けることも考えられる。なお、舗装面の違いが分かるように、輝度の差などデザインの工夫や植栽設置による立体の区切りを設けることが望ましい。</li> </ul>
ドライバーへの視認性確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>車道部を使ったパークレットの場合、その前後区間への車両の進入抑制や夜間における施設の存在を明示する必要がある場合がある。</li> <li>館林市の事例では、ドライバーへの明示方法として、夜間に反射する素材を貼り付けたソフトポール等をパークレットから道路縦断方向に設置している。なお、ソフトポールは、原色を避け、景観色等の利用が望ましい。</li> </ul>
死角からの歩行者の乱横断防止策	<ul style="list-style-type: none"> <li>パークレットを設置することにより歩行者の安全が損なわれないように、通行車両の死角になる場所からの歩行者の乱横断(飛び出し防止)策を講じる。</li> <li>神戸市の事例では、乱横断防止策として、通行車両から見て、パークレットにより死角となる箇所に、歩行者の乱横断を防ぐため、植栽プランターやカラーコーン等を設置している。</li> </ul>



神戸市 KOBEパークレット



群馬県館林市 館林パークレット



神戸市 KOBEパークレット

## ⑨ パークレットの快適性向上の観点で考慮すべき事項 (1/2)

ここでは、人が直接触れ、使う施設であるパークレットに求められる利用上の快適性に関して、国内の歩道と路肩等の利活用事例を踏まえた考え方を紹介します。

### ○必要な設備 (テーブル、カウンター、椅子等)

テーブル(カウンター)、椅子は、パークレットには必須のファニチャーである。これらは構造体に組み込むことや、可動式が考えられる。ただし、常設型の場合には基本的には固定式となり、日常的な片づけが行える施設のみ可動式が想定される。固定式と可動式を組み合わせたパークレットも考えられる。

### ○視覚的透過性の確保、適度な囲まれ感の確保

道路の両側で街並みとしての一体感が感じられる狭幅員の道路の場合、道路の片方の歩道上からもう片方にある景観への視線が遮られると、街並みとしての一体感が低下する。一方で、あまりに開放的であると、利用していても落ち着かないといった印象を感じやすくなる。

パークレットを設置する道路のスケールやパークレットの設置目的を考え、囲障のデザインによって視覚的透過性と適度な囲まれ感確保のバランスをとることが大切である。例えば、KOBE パークレットの場合、広幅員の三宮中央通りに設置されていることから、道路の両側で街並みとしての一体感確保ではなく、バス待ちの背もたれなどの利用スタイルを考慮し、路面から140cmという比較的高い囲障としている。

### ○夜間の演出 (既設の道路照明、歩道照明との関係)

パークレットは、夜間の利用も想定される。これまでの設置事例でも、ベンチ下部等への間接照明導入による空間演出などの工夫がみられる。中心市街地や商業地区など、設置場所の環境によって、夜間の景観やまちの明るさ、歩行者、利用者などの数も異なることから、場所の特性を考慮した照明とすることが望ましい。既存道路では既設の道路照明や歩道照明もあり、照明デザイナー等との連携によって、既存の照明・光とのバランスを図りながら、適切な夜間の演出を行うことが望ましい。

また、パークレットの設置が常設か短期かで、商用電源とするか、太陽光発電と蓄電池を用いるか、発電機を使用するかなど、当該パークレットに適する電源の選択が必要となる。

電気代の継続的な負担が必要となる場合には、費用を賄うための工夫やしゅくみが重要である。

アメリカでは、商用電源ではなく、簡易なバッテリー駆動のLED照明の利用を推奨している都市もある。

高い背もたれ(140cm)を囲障とした例



神戸市 KOBEパークレット

発電機を使用した照明



東京都中央区  
YAESUst.PARKLET

商用電源を使用した照明



大阪市  
いちようテラス淀屋橋

## ⑨ パークレットの快適性向上の観点で考慮すべき事項 (2/2)

### ○景観的、感覚的、質感に優れた素材や植物の利用

日本のパークレットをみると、表面材として木質系の材料を使っている事例が多くみられる。社会実験等で短期設置のパークレットは、長持ちさせることを考えていないため、塗装や防腐処理のされていない無垢の木材を利用している例もあるが、ある程度の期間設置する場合には塗装処理や再生木材、人工木材等の利用がみられる。

アメリカの各都市のパークレットマニュアルでは、地元産の材料、リサイクル・再生材料、メンテナンスが容易な材料、持続可能な木材製品等の使用を推奨している例がある。また条例により、熱帯広葉樹やバージン・レッドウッドの禁止、加圧処理木材や合板の非使用という、より踏み込んだ規定をしている都市もある。長い期間の設置を考えると、湿度が高く、雨が多い日本での木材の使用には、一定の加工が必要となる。

長い期間の設置という観点では、鉄やアルミニウム合金等の金属製のパークレットや、それらの金属と木材等を組み合わせ、両者の長所を活かしたパークレットのデザインや製品の提供が重要である。

### ○快適性を高める道具立て(パラソル、緑陰、屋外暖房など)

夏場の高温や強い日差しは、熱中症等の懸念もあり、パークレット利用を控える要因となる。そこで道路や沿道敷地の緑陰が期待できる場所にパークレットを設置する、あるいはパラソル等を用いて太陽光の直射を避ける工夫が重要である。

また、冬季は太陽光が注ぐ場所での設置が望ましい。緑陰を形成する樹木が落葉樹であれば、夏に緑陰で涼しく、冬は太陽光を浴びて暖かく過ごすという気候に応じた利用方法が可能となる。冬季には屋外で暖をとるための暖房器具の設置が考えられる。



木材を使用したパークレット

静岡県沼津市 OPEN NUMAZU PARKLET



人工木材を使用したパークレット

大阪市 御堂筋パークレット



植物を取り入れたパークレット

神戸市 KOBEパークレット



横浜市 元町パークレット



屋外用ストーブ

東京都墨田区 東京ミズマチ



緑陰のある場所での利活用

東京都千代田区 丸の内仲通り



パラソルの設置

山口県長門市 長門湯本温泉

### ⑩ さっぽろシャワー通り（札幌市）

#### ○取組概要

脱着可能なボラードの移動により、時間帯に応じて、「歩行者空間」(11:30～21:30)と「荷捌きスペース」(21:30～11:30)の使い分けを実施している。

#### ○背景・ニーズ

当該中通りは、札幌駅前通に接していることや、大型商業施設など沿道の店舗も多いことから歩行者の往来も多い通りとなっている。

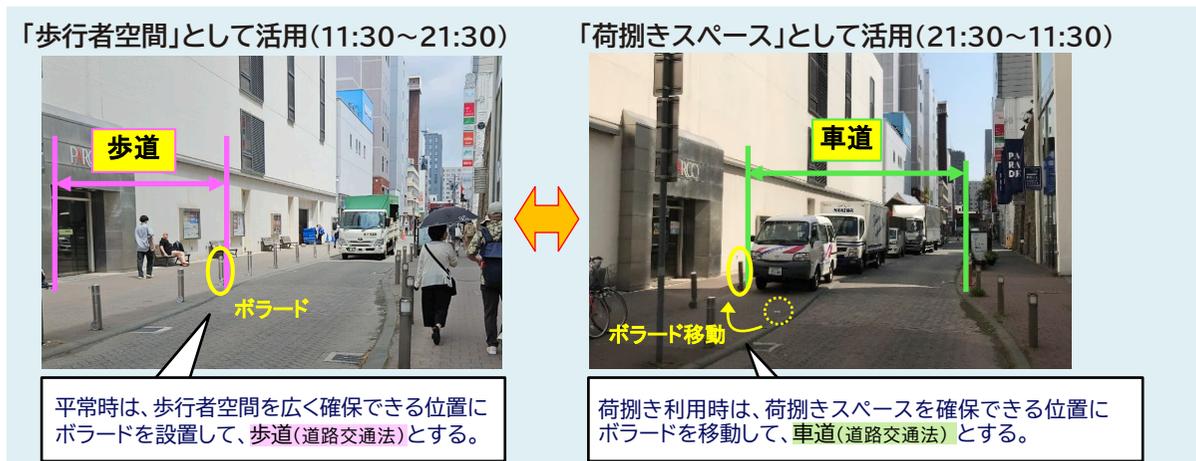
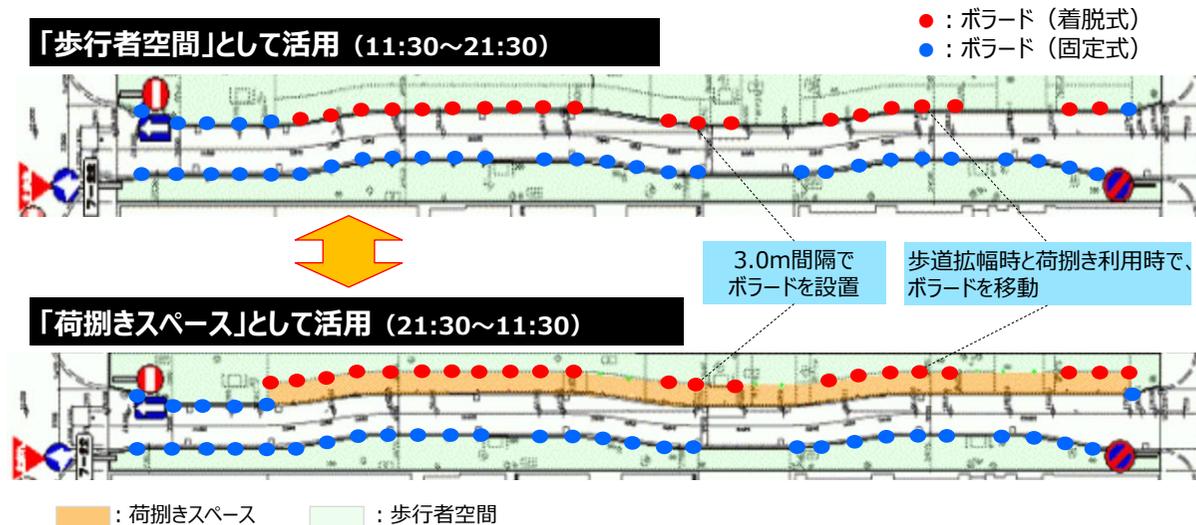
一方、一般車の迷惑駐車や沿道へ荷さばきを行う運送事業者の駐車が多く、また、これらの駐車車両の間から歩行者が横断するなど、交通管理・安全上の観点から問題となっていた。

荷捌きスペースの確保と歩行者空間の確保という2つのニーズが求められていたが、どちらも十分に確保できていなかった。

そのため、平成18年にさっぽろシャワー通りの再整備を実施し、道路空間の再編により荷捌きスペース・歩行者空間を確保し、時間帯別の使い分けを実施している。

#### ○時間帯別の使い分けの手法

- ✓ ボラードの移動による歩車道の物理的区分を実施。
- ✓ ボラードの移動は、さっぽろシャワー通り商店街が実施。



⑩ さっぽろシャワー通り（札幌市）

○法令・制度の位置付け

【道路構造について】

道路交通法第2条第2項に基づき、ポラード(車止め)で歩車道の分離をしており、時間帯でポラードを移動させ、構造上車両等が入ることができない歩行者の空間を創出することで、歩車道(道路交通法)の取り扱いを分けている。

道路交通法

(定義)

第二条 この法律において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

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。

【運用について】

道路交通法第46条、第48条の規定に基づき、さっぽろシャワー通り北側での駐車は時間帯・対象車両を指定し、貨物集配中の貨物車に限った「駐車可」の交通規制をすることで駐車を可能としている。

道路交通法

(停車又は駐車を禁止する場所の特例)

第四十六条 前条第一項に規定するもののほか、車両は、第四十四条第一項又は第四十五条第一項の規定による停車及び駐車を禁止する道路の部分又は駐車を禁止する道路の部分の一部について、道路標識等により停車又は駐車をすることができることとされているときは、これらの規定にかかわらず、停車し、又は駐車することができる。

(停車又は駐車の方法の特例)

第四十八条 車両は、道路標識等により停車又は駐車の方法が指定されているときは、前条の規定にかかわらず、当該方法によつて停車し、又は駐車しなければならない。

さっぽろシャワー通り ポラードの移動の様子



さっぽろシャワー通りの標識



⑩ さっぽろシャワー通り（札幌市）

○維持管理手法

市と地元商店街で維持管理に関する協定を締結し、道路の舗装や排水施設等の維持管理を「札幌市」が行い、時間帯別の使い分けのための脱着式ボラードの移動やロードヒーティングの維持管理を「さっぽろシャワー通り商店街」が実施している。

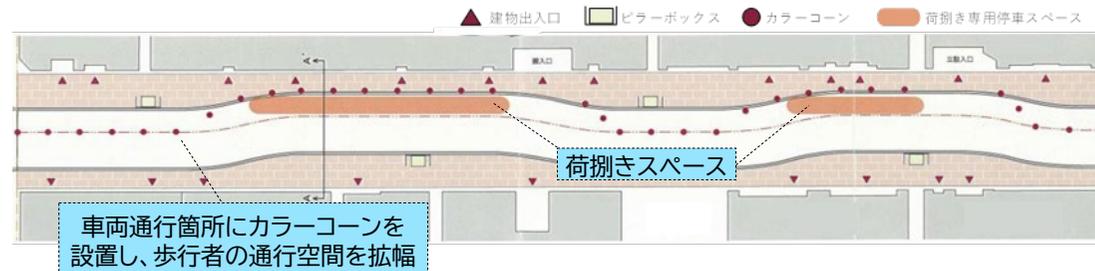
○整備効果

- ✓ 路上駐車等が目に見えて減少。
- ✓ 時間帯毎のニーズに応じて、効率的な荷捌きスペースや安全・安心な歩行空間が確保された。

○社会実験の実施

社会実験の結果等を踏まえ、平成18年にさっぽろシャワー通りの再整備を実施した。

- ✓ 路上駐車・路上停車対策や、荷捌きスペースの設置等による効果検証などを目的として、平成17年に社会実験を実施。
- ✓ 荷捌き専用スペースを設置し、一般車両の駐停車を禁止する荷捌き専用の時間帯を導入し、それ以外の時間は、歩行者の空間として活用。
- ✓ 荷捌き専用時間帯は、一般車両の駐停車を禁止したことで路上駐車・路上停車が減少し、荷捌き車両の増加にも対応することができたほか、歩行空間に設置したテーブルやイスなどの休憩施設を利用して、夜間までくつろぐ市民の姿が非常に多く見られた。
- ✓ 社会実験を行うことにより、再整備後のイメージ等を地元関係者と共有した。



### ⑪ 南1条通における道路空間利活用実証実験（札幌市）

#### ○取組概要

社会実験で、周辺店舗の営業時間に応じて、道路空間を歩行者滞在空間や荷捌きのためのスペースとして活用した。

営業時間内は、歩行者滞在空間として、物販やキッチンカー等の賑わい空間、タクシー乗り場として活用した。

営業時間外(早朝・夜間)は、荷捌きスペースや荷物の一時保管場所として活用した。

#### ○背景・ニーズ

南1条通は賑わい創出が期待されている通りであるが、沿道施設の利用者や通行人は多いものの、歩行者が快適に休憩・滞留できる空間が不足。

歩道における自転車の走行が常態化しており、沿道施設を利用する歩行者と自転車が輻輳し、歩行者の安全性が低下していた。

#### ○時間帯別の使い分けの手法

- ✓ タクシー乗り場と荷捌きスペースの時間帯による使い分けは、警備員を24時間体制で配置し、声掛けを行いながら運用した。タクシー乗り場は、社会実験時には元からある看板の横に利用可能な時間帯を表示した。
- ✓ 歩行者滞在空間と荷物の一時保管場所の使い分けは、事務局スタッフが声掛けして運用した。



荷捌きスペースとして利用(午前)



タクシー乗り場として利用(午後)



荷物の一時保管場所として利用(午前)



歩行者滞在空間として利用(午後)



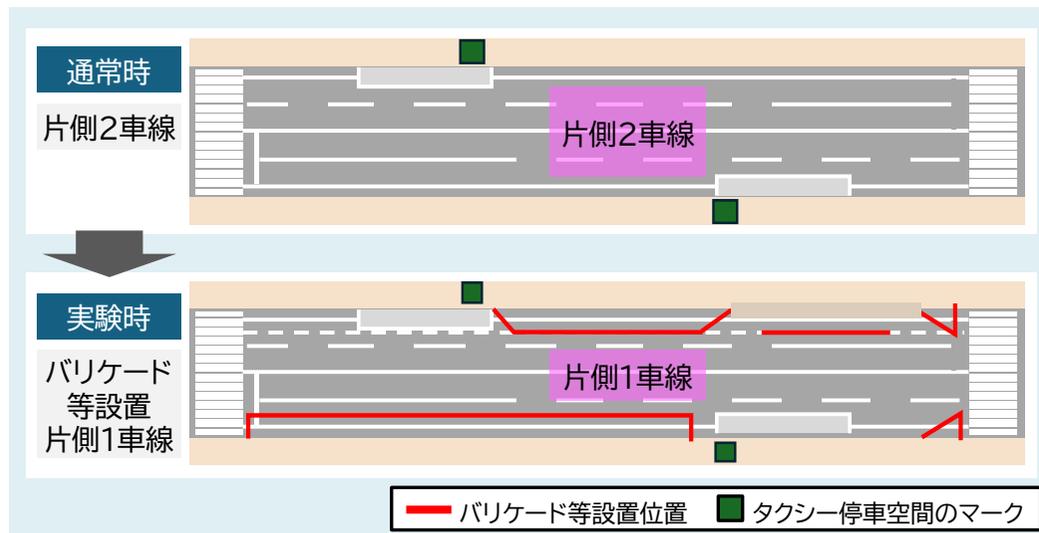
## ⑪ 南1条通における道路空間利活用実証実験（札幌市）

社会実験

### ○利活用空間の法的整理・運用

【タクシー乗り場と荷捌きスペースの使い分け】

- ・現在のタクシー乗り場は、道路構造令における路肩および第1車線の一部である。社会実験時は、タクシーと荷捌き車両の停車空間として、バリケード設置によるベイ形式の空間を創出した。
- ・道路使用許可を得た上で、客待ちタクシー停車空間と荷捌き停車空間の運用として、時間帯による使い分けを行った。
- ・現地に設置してある「駐車禁止(客待ちのタクシーを除く)標識」については、社会実験期間のみ非表示とし、効力を無くした上で社会実験を実施した。



【歩行者滞在空間と荷物の一時保管場所の使い分け】

- ・道路構造令における路肩および第1車線の一部を、H鋼・バリケードにより物理的に分離することで歩道(歩行者滞在空間)を拡張した。
- ・道路交通法の歩道のうち、拡張した部分を荷捌き後の荷物の一時保管場所と歩行者滞在空間の運用として、時間帯による使い分けを行った。

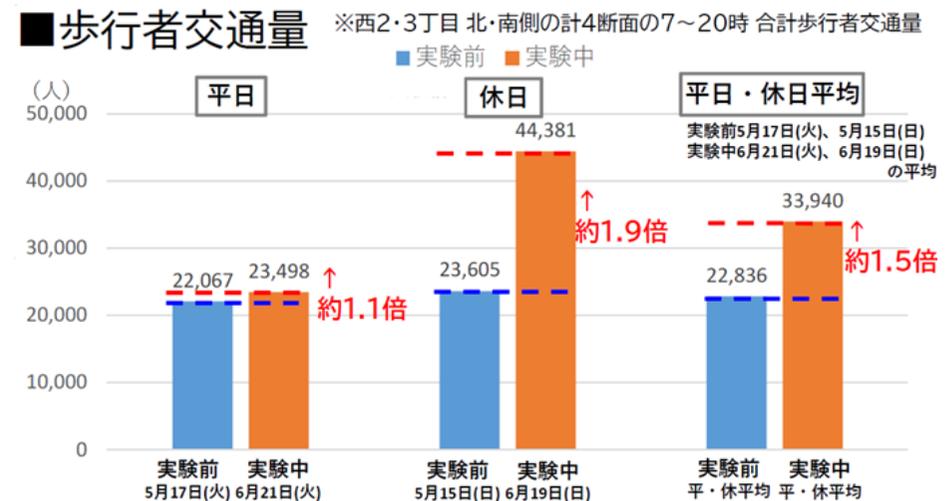
### ○維持管理手法

いたずら防止の観点からテーブルや椅子等を放置しないよう、撤去可能な備品は夜間に撤去して集め、ビニールシートで覆う等の対策を実施した。また、定期的に事務局スタッフにて清掃・ゴミ拾いなどの維持管理を行った。

### ○効果

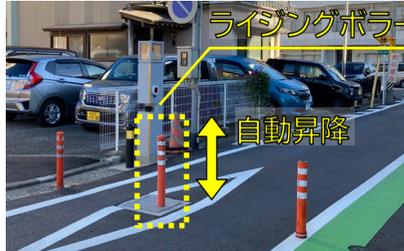
- ・時間帯別の使い分けの実施により、配送の効率化や賑わい創出に寄与。
- ・道路上での荷物の積込・保管ができるため、ドライバーの負担が軽減。荷捌きスペースを活用した事業者から「エリア内の配達時間が短縮された」や「トラックの近くに荷物を保管でき、負担が少なく運用できた」といった好意的な意見が挙がった。
- ・タクシー乗り場の超過車列の発生回数が減少し、運用効率化が図られた。
- ・荷捌きに利用しない時間帯では歩行者滞在空間として活用され、社会実験エリア全体では歩行者数が約1.5倍に増加した。

### ■歩行者交通量



## ⑫ 時間帯別の使い分けの設計のポイント

ここでは、時間帯別の使い分けの設計のポイントに関して、参考となる基準や、国内外事例の考え方を紹介します。

ポイント	参考基準や考え方
利用者への案内表示	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路利用者の混乱を防ぐため、時間帯別の使い方のルールや方法、対象となる場所が分かるように案内サインの掲示や使い分けをする箇所の路面の色・舗装の素材を変える等の工夫を行う必要がある。</li> <li>既に実施されている歩道と荷捌きスペースを時間帯別に使い分けている事例では、法定外案内標識の設置や時間帯別で使い分ける空間にインターロッキング素材の舗装を採用するなどの工夫が行われている。</li> </ul>  <p style="text-align: right;">札幌市 さっぽろシャワー通り</p>
車両の歩行者空間への誤進入防止策	<ul style="list-style-type: none"> <li>時間帯別の交通規制により、通りの中央に歩行者空間を確保している事例において、広幅員の空間を確保しているため、交通規制が行われていない交差道路から車両が誤進入することが考えられる。このため、交差道路からの車両の誤進入防止の注意喚起対策を検討する必要がある。</li> <li>例えば、法定外看板やライジングボラード等の物理的デバイスの設置が考えられる。</li> </ul>  <p style="text-align: right;">新潟市 日和山小前道路</p>
歩行者の車道への誤進入防止策	<ul style="list-style-type: none"> <li>バリアフリー法上の特定道路など特に配慮が求められる道路では、歩行者が車道に誤進入することを防止する工夫を行う必要がある。</li> <li>例えば、豊中市の事例では、視覚障がい者が気づかずに誤って車道を通行しないために、リブ式の車道外側線を活用している。</li> </ul>
歩行者の飛び出し事故防止策	<ul style="list-style-type: none"> <li>時間帯別の使い分けの実施により歩行者の安全が損なわれないように、歩行者の飛び出し事故防止策が必要である。</li> <li>また、歩行者の横断対策として、にぎわいがあり歩行者の横断が多く見られる路線では、車両への注意喚起や速度抑制対策により、事故の発生を抑え、重大事故になることを防ぐ対策が必要である。</li> </ul> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p><b>★視覚障がい者が気づかずに誤って車道を通行しないために、リブ式の車道外側線を活用</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>大阪府は、視覚障がい者が車道へはみ出さないための注意喚起として、府道の歩道未設置区間における車道外側線の活用可否を検討するために、厚さ等を変更した白線（1.5mm、2.0mm、2.5mm、3.0mm、リブ式）を駐車場に試験設置し、効果等についてチェックを行った。</li> <li>その結果、視覚障がい者からは、リブ式が最もわかりやすいとの意見であったことから、バリアフリー法上の特定道路の一部に設置している。</li> </ul> </div>  <p style="text-align: center;">写真 2-1-25 単断面道路のリブ式の車道外側線 (大阪府豊中市府道豊中吹田線：特定道路)</p>

## ⑬ バリアフリー・ユニバーサルデザインへの対応 (1/2)

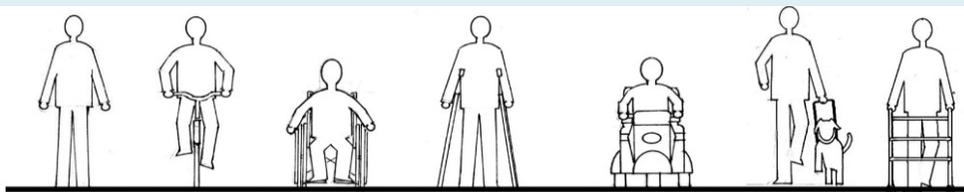
日本においては、道路については道路移動等円滑化基準、道路の移動等円滑化に関するガイドライン、建築物については建築物移動等円滑化基準、建築物移動等円滑化誘導基準、建築設計基準等(いずれも国土交通省所管)の基準類があり、障害者や高齢者を主な対象としながらも、妊産婦やけがをされている方などを含むすべての人にとって使いやすい、バリアフリー・ユニバーサルデザインの考え方に配慮して整備されることが期待されています。

### ○車いす等の基本的な寸法

主な道路利用者の基本的な寸法や車椅子のJIS規格の寸法は右の通りである。これらの基準類に記載されている事項は多岐にわたるが、パークレットや時間帯別の使い分けに関連する事項としては、利用者の基本的な寸法に対応した通行幅、傾斜路の勾配や段差などである。基準類で記されている必要な寸法類の確保を最低限とし、より使いやすくする工夫が求められている。

なお、リクライニング機能等を有する車椅子や二人乗りベビーカー等はJISで定められた車椅子の全長や全幅の規格と比べて大きい場合があることを考慮する必要がある。

主な道路利用者の基本的な寸法(道路の移動等円滑化に関するガイドライン)



	人(成人男子、荷物等なし)	自転車	車椅子	杖使用者(2本)	自操用ハンドル型電動車椅子(シルバーカー)	盲導犬	歩行器
静止状態	幅 45cm	幅 60cm	幅 70cm	幅 90cm	幅 70cm	幅 80cm	幅 70cm
通行時	幅 70~75cm	幅 100cm	幅 100cm	幅 120cm	幅 100cm	幅 150cm	幅 80cm

### ○必要な通行幅等の確保(エントランス幅、スロープ幅・勾配)

エントランス幅は、通行時の幅である100cmが必要である。

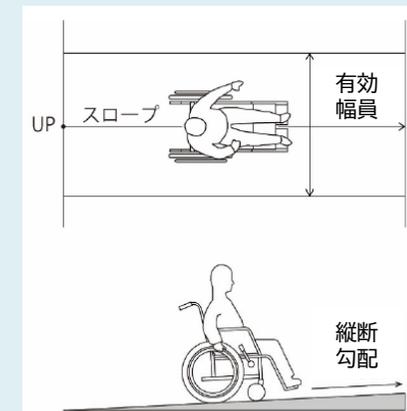
また車椅子用回転スペースは、パークレット内部において車椅子利用者が360度回転できるようにすることが必要である。

実際の車いすの通行や旋回には、介助者もいる場合の行動も考慮した対応が求められる。

#### 傾斜路(スロープ)の通行幅等に関する参考基準や考え方

- ✓ 車椅子使用者に対しては、段差を解消する傾斜路(スロープ)の設置が必要である。傾斜路(スロープ)の設置にあたっては、車椅子使用以外の障害者、高齢者、ベビーカー使用者等、すべての利用者が利用しやすい動線上に配置するとともに、幅や勾配は可能な限り余裕のあるものとするよう配慮する。
- ✓ また、手すりは、二段式とするなど、高齢者や杖使用者等の肢体不自由者、低身長者をはじめとした多様な利用者の円滑な利用に配慮した手すりとする。
- ✓ このほか、傾斜路(スロープ)の有効幅員、縦断勾配、横断勾配等について、道路移動等円滑化基準や建築物移動等円滑化誘導基準で、考え方が整理されている。

#### ▼スロープの規定項目の例



## ⑬ バリアフリー・ユニバーサルデザインへの対応 (2/2)

### ○歩行者の空間と車両の空間を分離するための防護柵やボラード等の設置間隔

歩道と路肩等の利活用において、歩車道の分離のために移動する防護柵やボラード等の設置間隔については障害者団体等と意見交換を行うなどにより検討することが望ましい。

なお目安として、ボラード等は、車いすやシニアカー・杖使用者の占有幅をふまえ、1.0m以下の設置間隔が望ましいと考えられる。また、防護柵に関して、令和3年3月「防護柵の設置基準・同解説/ボラードの設置便覧」では、柵と柵の間から歩行者等がすり抜けられないよう柵間を15cm以下に連続して設置するものと示されている。

### ○パークレットの基台勾配、基台表面と縁石や歩道表面との関係

基台表面の勾配は、排水も考慮し、縦断勾配1%、横断勾配1%以内とすることが望ましい。

マウントアップ歩道で、路肩等にパークレットを設置する場合、歩道とパークレット基台表面は段差なく同一レベルに揃えることが基本である。また、縁石とパークレット基台表面との隙間は、1.5cm程度未満とすることが望ましい。

フラット歩道やセミフラット歩道が設置されている場所で、路肩等と歩道の両方を使ってパークレットを設置する場合、基台が縁石上部に位置することから、スロープや縁石の調整で歩道とのレベル差を解消することが必要となる。

勾配が5%を超える道路に設置される場合は、基台表面のレベルが2つ以上あるテラス付きパークレットとすることが求められる。それぞれのレベルでの基台表面の勾配は、前述したように、縦断勾配1%、横断勾配1%を限度とすることが望ましい。

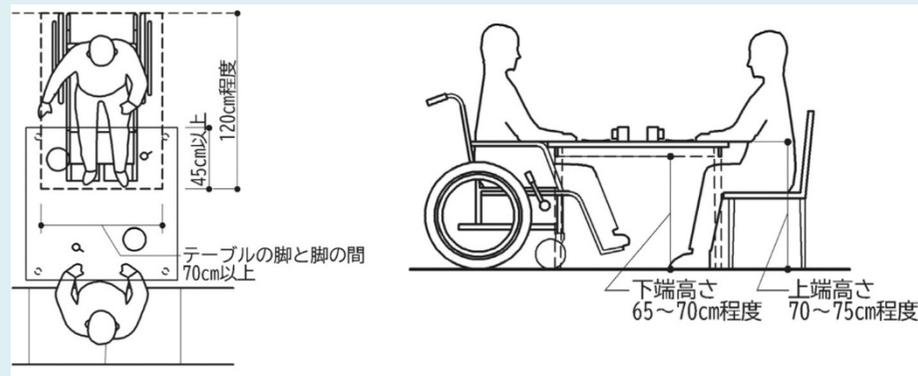
### ○車椅子でも快適に利用できるテーブル/カウンター/椅子等の寸法確保

これらに関しては、「高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準」の「単体空間等の設計:店舗内部」に記載されている事項を参考にし、テーブル・カウンターの高さを設定すると良い。

### 飲食店舗等の基準類を参考にしたテーブル・カウンターの高さの設定

- ✓ 基準類によると、車椅子対応のテーブル、カウンターは前方から接近可能であり、下端高さは65～70cm程度、上端高さは70～75cm程度が目安となる。天板の奥行は45cm以上、テーブルの脚と脚との間隔は、車いすが入るよう70cm以上確保することが求められる。また、障害物のない膝の入る空間が必要である。
- ✓ 日本の基準にはないが、サンフランシスコのマニュアルでは車いす介助者が車いす利用者の横に座れる椅子が必要とある。
- ✓ 固定テーブルの代わりに可動テーブルを設置する場合は、可動テーブルの少なくとも1つはバリアフリーとする必要がある。なお、ベンチ等の椅子の高さは、40～45cmが一般的である。

#### ▼飲食店舗において車椅子使用者の利用できる座席



#### ▼カウンター型の飲食店



## ⑭ ほこみち制度を活用した利活用方法の参考事例

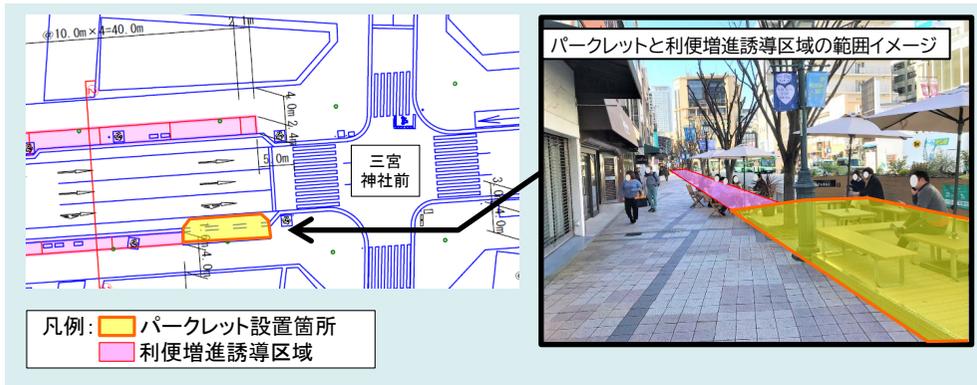
本ガイドラインで解説している、路肩部分も含めた利活用(パークレット)と車道部分も含めた利活用(時間帯別の使い分け)を行う場合に、歩道以外の路肩等や車道部分にほこみち制度を活用し、利活用を行った事例は、確認できていません。(令和7年7月現在)

このため、ここでは、ほこみち制度を活用している取組から、参考となる事例を紹介します。

### 路肩等でほこみち制度を活用した利活用事例

○パークレット設置箇所(路肩等)と、ほこみち制度の利便増進誘導区域(歩道部)を隣接して指定

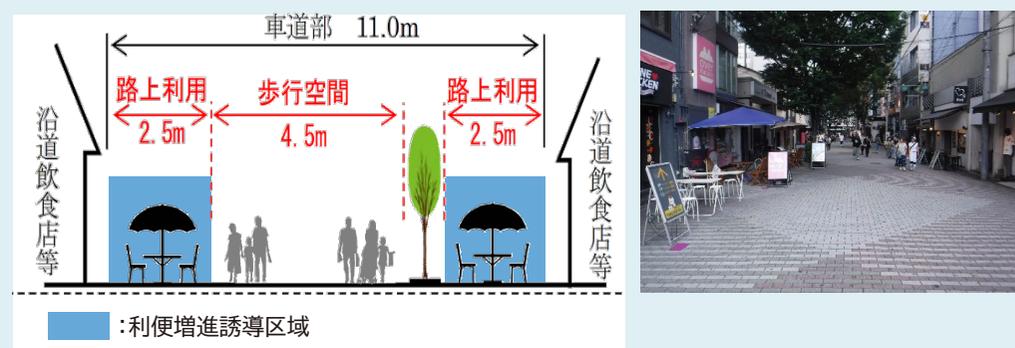
神戸市 KOBEパークレット **ほこみち**



### 車道部でほこみち制度を活用した利活用事例

○交通規制により、歩行者の円滑な通行を確保した道路空間においてほこみちの利便増進誘導区域を指定した既往事例

京都市 蛸薬師通り **ほこみち**

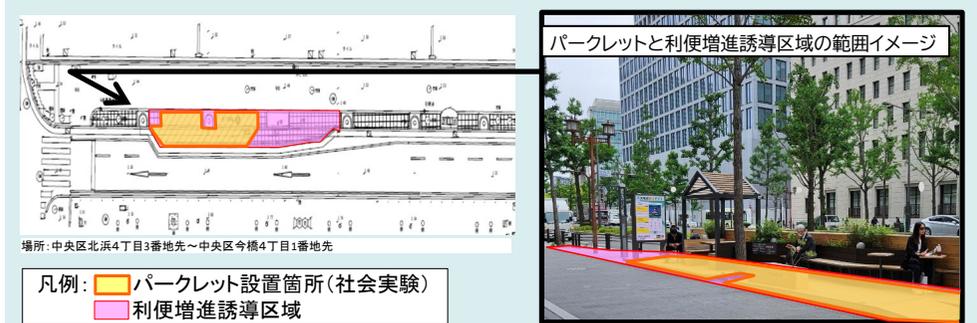


### 参考:歩道型パークレットとほこみち制度を活用した利活用事例

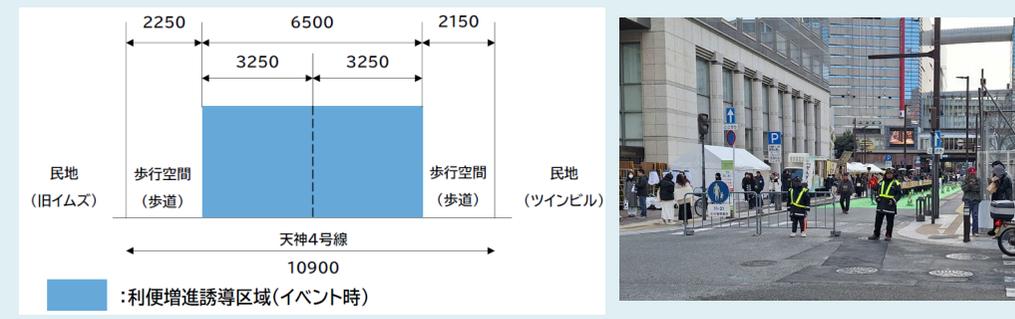
○パークレット設置箇所(歩道部)と、ほこみち制度の利便増進誘導区域(歩道部)を重ねて指定

※当該施設は歩道側に設置しているため、ガイドラインにおけるパークレットの定義とは異なる

大阪市 いちょうテラス淀屋橋 **ほこみち**



福岡市 市道天神4号線 **ほこみち**



道路交通法の交通規制の例(歩行者用道路)



## ① 協力する仲間を増やし取組を進めた事例（大阪市・仙台市）

### 多様な主体の連携による協働体制の構築

#### ○ポイント

御堂筋を、車中心から、人中心のストリートへ転換させることを目的に、各種団体や行政が一体となり道路空間再編の検討や社会実験を実施した。

本格実施に向けた検討体制として、事業推進委員会を設立。委員会は、大阪市ほか関係行政機関、経済団体、観光振興団体、エリアマネジメント団体、道路関係団体で構成。大阪市は、空間利活用にあたり道路管理者のは道路管理者の立場で指導と各方面の調整役を担った。

本格実施に向けて、道路の維持管理活動に協力する道路協力団体(3団体)を指定。社会実験「御堂筋チャレンジ」を継続的・発展的に実施し、本格実施のための検討を進めている。

<本格実施に向けた流れ>

2012～2015年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>「御堂筋の空間利用に係る中間提言」を公表</li> <li>社会実験実施</li> <li>モデル整備実施</li> </ul>	手順※ ①
2016～2018年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業推進委員会設置</li> <li>御堂筋将来ビジョンとりまとめ</li> <li>空間再編社会実験実施</li> <li>御堂筋将来ビジョン策定</li> </ul>	手順 ②
2020年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>御堂筋の道路協力団体を指定</li> </ul>	手順 ③
2020年度～	<ul style="list-style-type: none"> <li>御堂筋チャレンジ開催(以後、毎年開催)</li> </ul>	
目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>2025年度:側道歩行者空間化</li> <li>2037年度:人中心～フルモータル化</li> </ul>	

※ガイドラインP.17の手順に合わせ整理

#### ○事例概要

事例名称・対象路線	国道25号(御堂筋) (大阪市) <b>ほこみち</b>
関係主体	御堂筋完成80周年記念事業推進委員会 大阪市 道路協力団体
取組概要	御堂筋を、人中心のストリートへ転換させるため、各種団体や行政が一体となり道路空間再編を検討、毎年発展的な社会実験等を実施

### 基本構想実現のための新たなエリアマネジメント体制の構築

#### ○ポイント

定禅寺通エリアは、行政だけではなく、市民による自発的なまちづくりが進められてきた。

エリアの地域価値を高め、訪れ、滞在したくなる環境づくりを推進するために、公民連携の検討会を設立。検討会は、沿道地権者、町内会や商店街等を中心に、オブザーバーとして関連行政機関やお祭り・イベント団体を加えたメンバーで構成され、市及び商工会議所が事務局となり、公民連携により活性化に向けた取組を進めた。

本格実施にあたって、新たに、民間主体のエリアマネジメント体制を構築。基本構想の実現に向けて取組を続けている。

<本格実施に向けた流れ>

2001年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>シンボルロード整備事業完成</li> </ul>	
2018年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>公民連携の検討会設立</li> <li>まちづくりの具体化検討</li> </ul>	手順※ ①
2019～2021年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>社会実験(車道部<sup>1</sup>・クルト含)、市民意見聴取等の実施</li> <li>まちづくり基本構想策定</li> </ul>	手順 ②
2023年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>検討推進体制を検討会からエリマネ団体・協議会へ承継</li> <li>定禅寺通再整備方針策定</li> </ul>	手順 ③
2024年度～	<ul style="list-style-type: none"> <li>まちづくり事業の実行</li> <li>再整備工事の実施</li> </ul>	

※ガイドラインP.17の手順に合わせ整理

#### ○事例概要

事例名称・対象路線	定禅寺通 (仙台市) <b>ほこみち</b> ※
関係主体	定禅寺通活性化検討会(R4.5月まで)、 定禅寺通街づくり協議会・一般社団法人定禅寺通エリアマネジメント(R4.5月以降)、 仙台市
取組概要	定禅寺通エリアのまちづくりを推進するため、公民連携の検討会で将来ビジョンを検討、検討のための社会実験等を実施

※定禅寺通は、路線指定は受けているが、当該箇所は区域指定を受けていない

## ② 取組実施のための新たな体制づくりの事例（神戸市・札幌市）

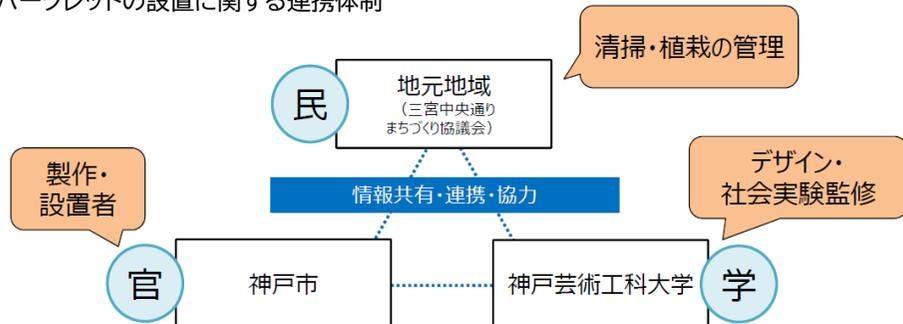
### 民学官で連携・協力する新たな体制を構築

#### ○ポイント

パークレットの設置に際し、神戸芸術工科大学にパークレットのデザインや社会実験の監修を依頼。

「三宮中央通りまちづくり協議会」、「神戸芸術工科大学」、「神戸市」の民学官で連携・協力する新たな体制を構築した。

パークレットの設置に関する連携体制



#### ○事例概要

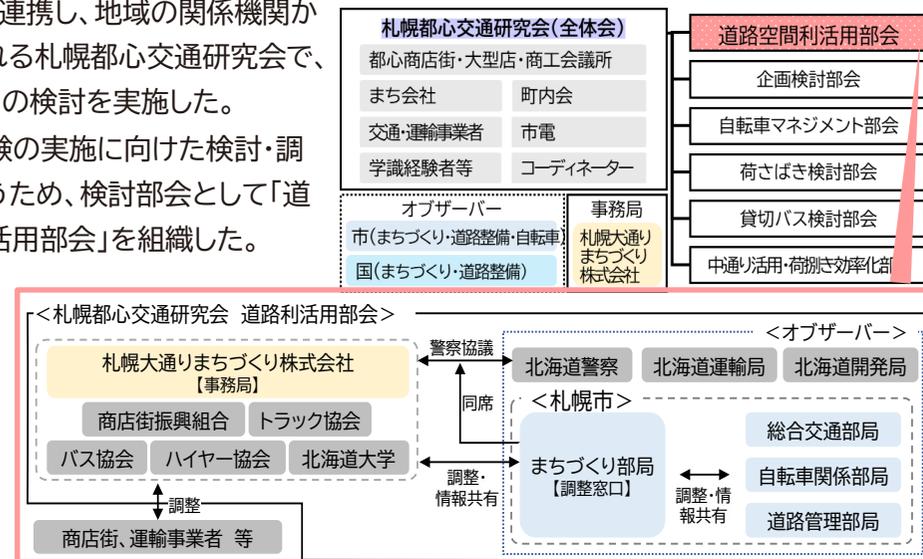
事例名称	KOBEパークレット 社会実験
対象路線	市道三宮中央通り線（神戸市） <span style="background-color: #c8e6c9;">ほこみち</span>
実験の実施主体	神戸市道路計画課、まちづくり協議会
実験概要	停車需要が少ない既存の停車帯にパークレットを設置
実験期間	平成28年10月13日～平成29年3月31日 (平成29年4月1日から本格実施)

### 地域全体の枠組みから社会実験の専門チームを組織

#### ○ポイント

官・民で連携し、地域の関係機関から構成される札幌都心交通研究会で、まちづくりの検討を実施した。

社会実験の実施に向けた検討・調整等を行うため、検討部会として「道路空間利活用部会」を組織した。



都心交通の検討の枠組(上)と社会実験の実施体制(下)

#### ○事例概要

事例名称	南1条通における道路空間利活用実証実験 (多様なニーズに対応し、新たな賑わいの創出に資する道路空間利活用実証実験)
対象路線	市道南1条通線（札幌市）
実験の実施主体	札幌都心交通研究会 道路空間利活用部会
実験概要	片側2車線を1車線に規制し、既存の車道へ拡張した歩道空間を、賑わい空間と荷捌所で時間帯別を使い分け
実験期間	令和4年6月17日～6月30日

## ③ 幅広い層とコミュニケーションを行い、利活用ニーズを把握した事例（三重県津市・岡山市）

### 若年層のニーズ・提案を積極的に把握

#### ○ポイント

社会実験の内容等の決定に際して、駅利用者、周辺住民や高校生等を対象にアンケート調査や、大学生や高校生と連携したイベント運営を実施。

地元自治体や道路管理者、有識者が参加する協議会で、地元高校生によるプレゼン発表を実施。

地元大学生と連携した社会実験



地元高校生によるプレゼン



#### ○事例概要

事例名称	賑わいの社会実験
対象路線	県道津停車場線(津駅東口通り) (三重県津市)
実験の実施主体	三重県県土整備部 道路企画課 (津駅周辺道路空間再編検討委員会 事務局)
実験概要	車線減少を行い、拡張した空間にキッチンカーや店舗出店、ベンチやテーブル・イスを配置
実験期間	令和4年10月19日～10月30日 令和5年10月11日～10月22日

### 様々なステークホルダーを巻き込んだ意見交換

#### ○ポイント

沿道事業者等で構成される協議会を設置し、まちづくりワークショップ協議会と市が連携して検討を推進。社会実験を実施し、1車線化に伴う影響を検証。

まちづくり専門家と沿道事業者が協議する公開会議の開催や、セミナーやワークショップ等を通じて機運を醸成。



公開会議の開催



#### ○事例概要

事例名称	ハレまち通り歩いて楽しい道路空間創出事業
対象路線	ハレまち通り(旧県庁通り) (岡山市)
実施主体	岡山市都市整備局 庭園都市推進課
本格実施の概要	車道の一車線化と歩道拡幅を行い、あわせて人中心の空間創出のためのデザイン、スラローム化を実施
取組期間	平成27年度・平成28年度 回遊性向上社会実験 平成29年度～令和元年度 ワークショップ、まちづくりセミナー実施

## ④ 社会実験による検証事例（大阪市・愛知県岡崎市）

### 発展的な社会実験による意識醸成、課題把握

#### ○ポイント

御堂筋の将来ビジョンを策定後、道路協力団体と連携し、空間利活用に関する社会実験を実施。

社会実験では、取組実施による効果・影響に加え、実現性を検証。

採算性について、ごみ問題等の発生での植栽管理コスト増加を確認。道路協力団体の収益活動の可能性を検討。

社会実験の結果は、大阪市HPで公表し、意識醸成を図った。

HPでの社会実験の検証結果報告

#### ○事例概要

事例名称	御堂筋チャレンジ2022
対象路線	国道25号(御堂筋) (大阪市) <span style="background-color: #e0ffe0; padding: 2px;">ほこみち</span>
実施主体	大阪市建設局、道路協力団体
実験概要	側道閉鎖区間や歩行者空間化整備により広がった歩道空間を活用して滞留空間をつくり、今後の空間の活用内容やエリア周辺の回遊状況などの検証を実施
実験期間	令和4年10月15日～11月13日

### 社会実験により課題を把握、中期的な道路の将来ビジョン像を策定

#### ○ポイント

公民連携まちづくり基本計画(QURUWA戦略)を策定後、将来的道路の使い方の一つとして、車線規制による車道活用の方法を検討するための社会実験を実施。

利用者や沿道飲食店からは概ね好評だったが、課題として、車線規制による交通への影響、速度抑制の不十分さ、沿道店舗の荷下ろしへの影響などを確認。

実験結果や沿道店主とのワークショップをふまえ、歩道空間活用を中心とした康生通り将来ビジョンを策定した。

#### 社会実験後の将来像と利活用の方向性

#### ○事例概要

事例名称	康生通り社会実験
対象路線	康生通り (愛知県岡崎市)
実施主体	まちづくり団体、岡崎市
実験概要	対象路線の一部区間で第1車線を規制し、休憩施設(パークレット)を設置
実験期間	令和元年10月8日～11月8日

## ⑤ 交通影響の検証の考え方

ここでは、ガイドラインで取り扱う、利活用を行う際の交通影響の検証に関する考え方を整理しました。

※なお、パークレットに関して、ガイドライン本編では車線規制を行い設置するものは対象外としていますが、P.36-37ではあくまで参考として、走行車線の減少を伴った事例を示します。

### ○路肩部分の利活用；当該道路の安全性の検証 (走行車線の減少を伴わない、交通量の少ない非幹線道路の場合)

非幹線道路の道路において、パークレットをパークレットの幅(奥行き)よりも広い路側帯や駐停車帯等に設置する場合には、車両通行に問題はないと考えられる。しかしながら、社会実験によってドライバーや運輸事業者、社会実験時のパークレット利用者や地域の意見を把握し、問題なくパークレットが受け入れられることを実証することが望ましい。

路肩部分にパークレットを設置すると、車道側にパークレット部がフォルト状に張り出すこととなる。フォルト状に張り出すことから、車両衝突に対する安全性への配慮が重要である。また、車道がスラローム状となって車両の速度低減効果も期待でき、フォルト状のパークレットの車道内背後地が走行帯としてはデッドスペースとなることから、荷捌きスペースなどとしての利用も期待される。これらは既存の駐停車帯をパークレットの設置用地として転用することでも実現可能であり、時間制限駐車区間(パーキングメーター)の撤去後の活用方法のひとつとなっている。

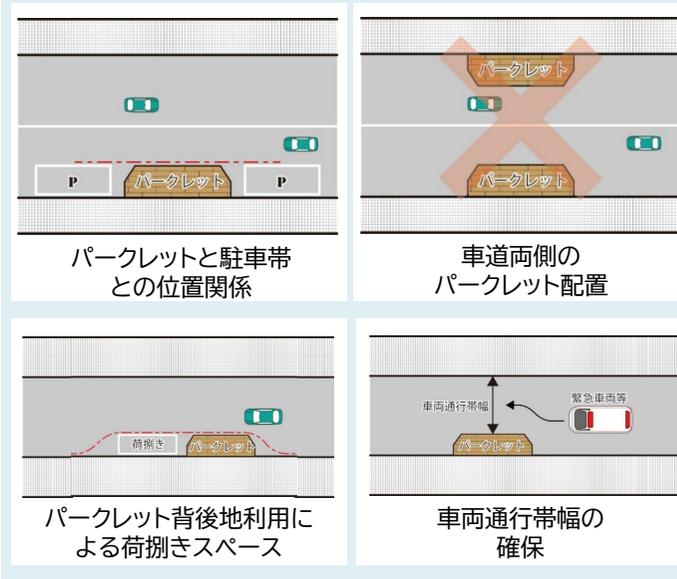
### ○車道部分の利活用；周辺交通を含めた道路交通への影響の検証(走行車線の減少を伴う場合)

幹線道路において、パークレットや時間帯別の使い分けの柔軟な利活用のために車線数や車道幅員を減少させる場合には、車両の円滑、安全な交通の確保が可能かについて、シミュレーションによる予測や社会実験による確認を行い、当該道路区間のみならず周囲の道路への影響も含めて検証することが重要である。

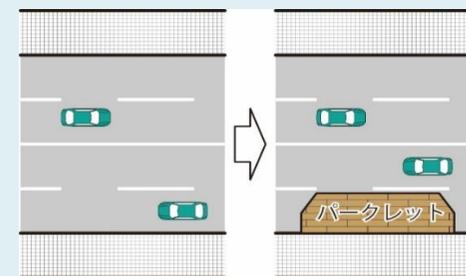
また駐停車帯等を活用する場合には、周辺交通への影響の他、従来駐停車帯等を利用していた運送事業者や社会実験時の空間利用者や地域の意見を把握し、問題なく道路空間の柔軟な利活用が受け入れられることを実証することが望ましい。

非幹線道路の一方通行の道路において、パークレット設置のために、車道幅員を減少させる場合は、緊急車両等のために最低限必要な車両通行帯幅について警察との協議の上決定し、社会実験を実施して、安全性の確認を行うことが重要である。なお、指定最高速度の変更や時間帯による規制を行う場合には、地域合意が不可欠であることから、社会実験やワークショップなどにより、地域の合意を図った上で警察と協議を行い、実施に移すことが重要である。非幹線道路の双方向の道路において、パークレットを設置するために車線(車道幅員)を減少させる場合には、車両の安全な交通の確保のため、車道を挟んだ両側の同じ位置にパークレットを設置することは避けるべきである。この場合も同様に、社会実験による安全性等の確認を行うことが望ましい。

### パークレット設置位置の配慮事項のイメージ



### 車線数減少のイメージ(パークレットの場合)



## ⑤ 交通影響の検証の考え方（車線減少の社会実験と併せたパークレット設置事例：愛知県岡崎市・仙台市）

### 車道空間の活用可能性を検証

#### ○ポイント

康生通りは中心市街地にある商店街で、幅員約20m・片側2車線の道路である。当該区間は、地区内幹線道路のため、一定の交通量があるものの、第1車線は沿道への荷下ろしやバス停等の一時駐停車需要の利用が多かった。

社会実験では、両側の第1車線の一部を規制し、区間全体を片側1車線で運用。併せて規制スペースに休憩目的のパークレットと車線規制の検証目的の簡易型パークレットの2タイプを設置。また、設置期間中は交通整理員を24時間配置した。

実験の中で規制による交通影響等の課題が確認されたため、検証結果もふまえ、現在は、歩道空間活用を中心としたビジョンを掲げ、まちづくりを進めている。

パークレット(休憩目的)



簡易型パークレット(車線規制目的)



#### ○事例概要

事例名称	康生通り社会実験（康生パークレット）
対象路線	康生通り（愛知県岡崎市）
実験の実施主体	まちづくり団体、岡崎市
実験概要	対象路線の一部区間で第1車線を規制し、休憩施設（パークレット）を設置
実験期間	令和元年10月8日～11月8日

### 車道空間の活用可能性を検証

#### ○ポイント

定禅寺通は、杜の都仙台を象徴するエリアにある、幅員約46m・片側3車線の道路である。道路空間の利活用によるにぎわいや憩いの場づくりの検討を深めるため、令和元年度に対象区間の一部を車線減少させる社会実験を実施した。

社会実験では、両側の第1車線の一部を規制し、構造用合板のデッキの上にベンチ等を配置したパークレットを設置。また、車線規制中は実験関係者を常時配置し、自転車利用者に対して歩道での自転車押し歩きまたは車道走行を促した。

本実験の後も車線減少を伴う社会実験等による検証や関係機関との協議、市民との意見交換を行い、検討結果を基本構想に反映させ、まちづくりを進めている。

定禅寺パークレット(歩道側)



定禅寺パークレット(車道側)



#### ○事例概要

事例名称	定禅寺通ストリートパーク'19（定禅寺パークレット）
対象路線	定禅寺通（仙台市） <b>ほこみち※</b>
実験の実施主体	地域団体(町内会やまちづくり団体等で構成)、仙台市
実験概要	対象路線の一部区間で第1車線を規制し、休憩施設（パークレット）を設置
実験期間	令和元年10月18日～20日 ※19日は雨天中止

※定禅寺通は、路線指定は受けているが、当該箇所は区域指定を受けていない

## ⑥ 官民連携の維持管理体制の事例（神戸市・山口県長門市）

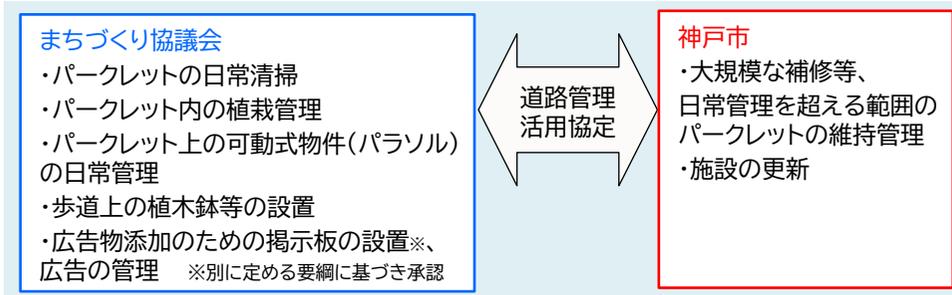
### 維持管理体制を明確化

#### ○ポイント

神戸市と協議会は三宮中央通りに関する協定を結び、道路空間活用の社会実験を実施。

パークレットの本格実施にあたって、神戸市が設置主体となり道路附属物として整備し、パークレットの維持管理に協定の枠組みを活用。協議会が清掃管理に加え、植木鉢設置や協賛広告を掲出できる仕組みを構築し、官民協働の日常管理体制を構築。

パークレット及びその周辺の維持管理の役割分担



#### ○事例概要

事例名称	KOBEパークレット
対象路線	市道三宮中央通り線（神戸市） <span style="background-color: #c8e6c9;">ほこみち</span>
実施主体	まちづくり協議会、神戸市道路計画課
取組概要	停車需要が少ない既存の停車帯にパークレットを設置 官民の協定に基づき、パークレットの維持管理を実施
取組期間	平成29年4月1日～ 本格実施

### 複数の主体による事業実施体制を構築

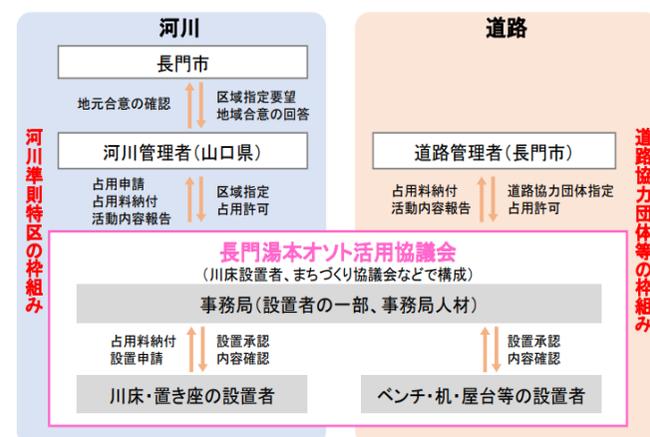
#### ○ポイント

長門市は、長門湯本温泉の「歩ける温泉街」の形成を目指し、学識経験者・金融機関・地元企業・県など、幅広い関係者が参加する検討体制を構築、道路空間活用の社会実験を実施。

社会実験で安全性を実証し、温泉街のメインストリートの右岸道路を歩行者専用化。

本格実施に向けて、新たに、地元の関係者による協議会を設立。河川準則特区や道路協力団体の枠組みを活用し、協議会が占有主体となり、官民連携で、一体的な公共空間の利活用と運営管理体制を構築。

公共空間活用の役割分担



#### ○事例概要

事例名称	長門湯本温泉
対象路線	市道湯本線、市道湯端平町線ほか (山口県長門市 長門湯本温泉地区)
実施主体	長門湯本オソト活用協議会、長門市
取組概要	道路協力団体・河川準則特区の制度を活用し、公共空間の運営管理を実施
取組期間	平成30年～ 本格実施

## ⑦ 運用資金の確保の事例（名古屋市・神戸市）

### エリマネ広告や企業協賛金の活用

#### ○ポイント

名古屋市とまちづくり会社で都市利便増進協定を締結。

道路占用物件としてパークレットを設置し、まちづくり会社が維持管理を実施。

維持管理費は、同地区で実施しているデジタルサイネージ事業やシェアサイクル事業等の収益から確保。



#### ★実現にむけた調整事項

- ✓ パークレットの取組と連携した、エリマネ広告の導入による維持管理費の確保が考えられる。
- ✓ ただし、エリマネ広告には自治体の景観条例や屋外広告物条例などで一定要件が定められている場合が多いため、関係組織での確認が必要である。
- ✓ また、エリアマネジメント組織や地域団体が行うイベントに対する企業協賛金の一部を維持管理費に充当する検討も必要である。

#### ○事例概要

事例名称 (関連取組、地域等)	南伊勢町通パークレット、栄ミナミ地区
実施主体	道路管理者(協定締結者):名古屋市 まちづくり会社:栄ミナミまちづくり株式会社
活用スキーム	都市利便増進協定(都市再生特別措置法第74条)

### 維持管理協定等の締結と活用

#### ○ポイント

神戸市は、景観形成市民団体に認定されているまちづくり協議会と道路管理・活用協定を締結。

協定に基づきパークレットの日常の清掃及び植栽の維持管理を実施。

維持管理費は、パークレットにおける広告事業の費用から確保。

#### 維持管理協定



#### ★実現にむけた調整事項

- ✓ 三宮中央通りの例では、市が「三宮中央通りにおける公共的な取組みに要する費用への充当を目的とする広告物の取扱要綱」を定めている。
- ✓ 道路環境向上のための自主的な地域活動や施設整備、道路空間における公共的なイベントの実施その他の公共的な取組みに要する費用の一部に、広告により得た協賛金を充当するために広告物の設置等を認める取り決めを行っている。
- ✓ このように運営資金確保のための仕組みは、自治体、道路管理者、警察、地域等が協議して、構築していくことができる。

#### ○事例概要

事例名称 (関連取組、地域等)	KOBEパークレット、三宮中央通り
実施主体	地域(道路管理者):神戸市 地域団体:三宮中央通り協議会 <span style="float: right;">ほこみち</span>
活用スキーム	道路・管理活用協定、三宮中央通りにおける公共的な取組みに要する費用への充当を目的とする広告物の取扱要綱(いずれも地域の独自の取組)

## ⑦ 運用資金の確保の事例（札幌市・東京都千代田区）

### 道路協力団体制度の活用

#### ○ポイント

札幌大通まちづくり株式会社は、北海道開発局と連携し、道路協力団体に指定された。

札幌大通まちづくり株式会社が制度を活用し設置している「すわろうテラス」等で得た収益の一部を用いて、施設の清掃や街路樹の選定、オープンカフェ等の施設の日常管理等を行っている。

道路協力団体が運営する「すわろうテラス」



#### ★実現にむけた調整事項

- ✓ 道路協力団体に指定されると、活動のために必要な道路占用等がより柔軟に行えるようになるため、オープンカフェや物販施設等の占用を通じた道路における収益活動が行いやすくなる。また道路協力団体は、活動から得られた収益を用いて、道路清掃・植栽等の活動をさらに充実させることができる。
- ✓ 施設・空間価値の持続的な維持向上、さらには地域の賑わいの創出等の好循環を形成することも可能である。

#### ○事例概要

事例名称 (関連取組、地域等)	大通すわろうテラス、札幌大通周辺地区
実施主体	地域と道路管理者:札幌市、北海道開発局 道路協力団体:札幌大通まちづくり株式会社
活用スキーム	道路協力団体制度(道路法第48条)

### 地域の景観ルールを意識した 資金調達

#### ○ポイント

建物改修や沿道開発と合わせ、歩道を拡張し、樹木・ベンチ・アート作品の展示等を行い、豊かな歩行者環境を創出。

作品展示は、従来地域で策定された景観まちづくりガイドラインとの整合性を考慮し、過度な商業利用を避けつつ実施。

道路空間活用の社会実験で得た広告等の収益は、賑わいの創出や社会実験の費用に充て、さらなる空間形成に繋がっている。

社会実験「Marunouchi Street Park」実施時の様子



#### ★実現にむけた調整事項

- ✓ 大丸有地区(大手町・丸の内・有楽町地区)の例では、1996年に設置された大丸有地区まちづくり懇談会により、1998年度に最初の「まちづくりガイドライン」を策定後、時勢に合わせた内容更新、及び、サインデザイン・屋外広告物・緑環境等に関するマニュアル・マニュアルの策定を実施している。

#### ○事例概要

事例名称 (関連取組、地域等)	丸の内仲通り
実施主体	地域(道路管理者):千代田区 地域団体:大丸有エリアマネジメント協会
活用スキーム	まちづくりガイドライン(地域の独自の取組)

## ⑦ 運用資金の確保の事例（横浜市・東京都調布市）

### 道路協力団体制度の活用

#### ○ポイント

町内会が、横浜市（道路管理者）と連携し道路管理の充実を図る「道路協力団体」に指定。

町内会が沿道のグリーンポール（空中花壇）への広告協賛看板を設置。

得た収益を道路清掃・植栽の維持管理やイベント開催費に充当でき、沿道環境のさらなる充実に繋がっている。

道路協力団体が設置する花壇・広告協賛看板



#### ★実現にむけた調整事項

- ✓ 道路協力団体に指定されると、活動のために必要な道路占用等がより柔軟に行えるようになるため、オープンカフェや物販施設等の占用を通じた道路における収益活動が行いやすくなる。また道路協力団体は、活動から得られた収益を用いて、道路清掃・植栽等の活動をさらに充実させることができる。
- ✓ 施設・空間価値の持続的な維持向上、さらには地域の賑わいの創出等の好循環を形成することも可能である。

#### ○事例概要

事例名称 （関連取組、地域等）	（主）環状2号線・市道菊名第5号線ほか（横浜市）
実施主体	道路管理者：横浜市 指定団体：新横浜町内会
活用スキーム	道路協力団体制度（道路法第48条）

### 歩行者利便増進道路制度（ほこみち制度）の活用

#### ○ポイント

歩行者利便増進道路制度を活用し、商業施設運営者が主体となりベンチ、食事施設等を設置。

日頃から、ベンチやその他の木製什器などを設置し、誰でも利用できる、くつろぎスペースを提供。

月2日程度、土日のイベントスペースとして活用。

商業施設の運営と一体の体制により、清掃や維持管理を効率的に行っている。

運営者が利便増進誘導区域で実施するイベント



#### ★実現にむけた調整事項

- ✓ 道路を歩行者利便増進道路に指定すると、歩道等の中に（通行区間とは別に）歩行者の滞留・賑わい空間を定めることが可能となる。
- ✓ 指定道路内に定めた利便増進誘導区域（特例区域）では、道路占用許可が柔軟に認められるため、“無余地性”の基準が除外され、カフェやベンチ等の占用物件が置きやすくなる。道路空間を活用する者（＝占用者）を公募により選定することが可能になります。また、通常5年の占用期間が最長20年となり、民間の創意工夫を活用した空間づくりが可能となる。

#### ○事例概要

事例名称 （関連取組、地域等）	市道S56号線（東京都調布市）
実施主体	道路管理者：調布市 <span style="float: right; border: 1px solid black; padding: 2px;">ほこみち</span>
活用スキーム	歩行者利便増進道路制度（道路法第48条）

## ① 走行速度、渋滞状況の評価

### ○説明の視点

#### ■交通の円滑性

- ⇒ ・課題解決状況の確認
- ・取組の影響度の確認

### ○評価方法

#### ■留意点・課題

- ・走行速度が低下、渋滞が発生していないかを分析する。

#### ■解決策、具体的手法

- ・ETC2.0プローブデータを活用し、旅行速度の状況を分析する。
- ・渋滞長調査から渋滞の発生状況を把握する。

#### ■活用イメージ

- ・道路交通の円滑性に問題ないことを示すことで、今後の継続実施や本格実施に向けた庁内・地域・関係者(警察・民間事業者等)への事業説明等に活用する。

### ○データの収集方法

#### ETC2.0プローブデータ

- ✓ 道路管理者(国・高速道路会社)が収集・利活用している。走行速度は、緯度経度及び一定区間の旅行時間を記録する走行履歴情報から算出。
- ✓ データの利用については、国道事務所等に相談が必要。
- ✓ 一部過去の速度情報は、道路データプラットフォームにて確認可能。

#### 渋滞長データ

- ✓ 人手やカメラを活用し、渋滞の長さや発生頻度等を観測する。

### ○評価事例

事例名称	多様なニーズに対応し、新たな賑わいの創出に資する道路空間利活用実証実験
場所	南1条通(札幌市中央区南1条西2丁目、3丁目)
実施主体	札幌都心交通研究会 道路空間利活用部会
実験概要	南1条通(西2・3丁目)を片道1車線に削減し、歩行者滞在空間等を創出
評価内容・手法	実験区間および周辺における混雑状況 (実験前・中における区間別旅行速度の変化)
実験期間/分析期間	令和4年(2022年)6月17日(金曜日)~6月30日(木曜日)

### 実験区間および周辺における混雑状況(実験前・中における区間別旅行速度の変化)

#### 【検証結果】

平日は実験区間および周辺道路で大きな旅行速度の低下は見られなかった。また、休日は実験区間に接続する西3丁目線等で旅行速度の低下がみられたものの、周辺道路での大きな旅行速度の低下は見られなかった。

実験区間および実験区間周辺道路 実験前・中の旅行速度差  
※7~19時の12時間平均旅行速度差  
ETC2.0プローブデータより算出



出典: 国土地理院地図を加工し作成

区間別平均旅行速度差  
= 実験中の区間別平均旅行速度 - 実験前の区間別旅行速度

データ分析対象日

実験前 5月13日(金) ~ 5月26日(木)  
実験中 6月17日(金) ~ 6月30日(木)

## ② 車両挙動、ヒヤリハットの評価

### ○説明の視点

#### ■交通安全

- ⇒ 安全性の維持や向上の状況
- 取組の影響度の確認

### ○評価方法

#### ■留意点・課題

・当該区間を通行する車両に急挙動が発生していないか、当該区間を通行するドライバー・自転車利用者・歩行者にヒヤリハットが発生していないかを分析する。

#### ■解決策、具体的手法

- ETC2.0プローブデータから、自動車の車両挙動を分析する。
- ドライバー・自転車利用者・歩行者を対象にアンケート調査を実施することで、ヒヤリハットの有無を把握する。

#### ■活用イメージ

- 車両や歩行者の通行に問題ないことを示すことで、今後の継続実施や本格実施に向けた庁内・地域・関係者(警察・民間事業者等)との合意形成等に活用する。

### ○データの収集方法

#### ETC2.0プローブデータ

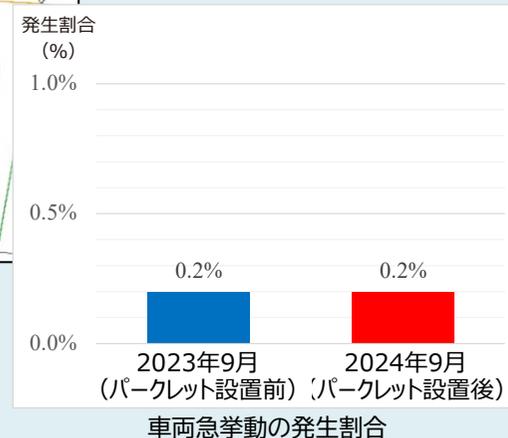
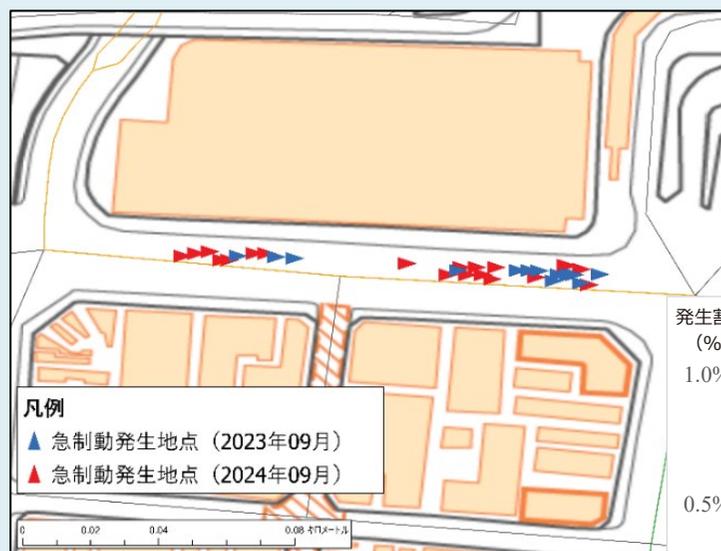
- ✓ 道路管理者(国・高速道路会社)が収集・利活用している。車両挙動は、急減速度等を記録する急挙動履歴から把握可能。
- ✓ データの利用については、国道事務所等に相談が必要。

#### アンケート調査

- ✓ 街頭アンケートや、WEBアンケート調査会社の活用等により収集

### ○評価事例

事例名称	OPEN NUMAZU PARKLET
場所	沼津駅南口イーラde南側道路空間の一部
実施主体	沼津市 都市計画部まちづくり政策課
実験概要	道路(駅前広場への左折車線)を1車線減少させる交通規制を行い、その一部区間に常設の滞留空間(パークレット)を暫定整備
評価内容・手法	ETC2.0プローブデータを活用し、当該区間を通行する車両に、急挙動が発生していないかを分析
実験期間/分析期間	令和5年10月21日(土曜日)~令和7年3月31日(月曜日)



## ③ 利用者満足度、滞留者数、滞在時間、来訪者属性の評価

### ○説明の視点

#### ■賑わい

⇒ ・滞留数と満足度によって取組の有効性を確認

### ○評価方法

#### ■留意点・課題

・柔軟な利活用により、来訪者等の満足度が向上しているか、滞留者数、滞在時間、新たな属性の来訪が増加しているかを分析する。

#### ■解決策、具体的手法

・来訪者等へのアンケート調査を実施し、利用者満足度・来訪者属性を分析する。  
 ・交通量調査、人流ビッグデータ、カメラ画像から、滞留者数、滞在時間の増加状況を分析する。

#### ■活用イメージ

・滞留者数、滞在時間の増加状況等を示すことで、今後の継続実施や本格実施に向けた庁内・地域・関係者(民間事業者等)との合意形成等に活用する。

### ○データの収集方法

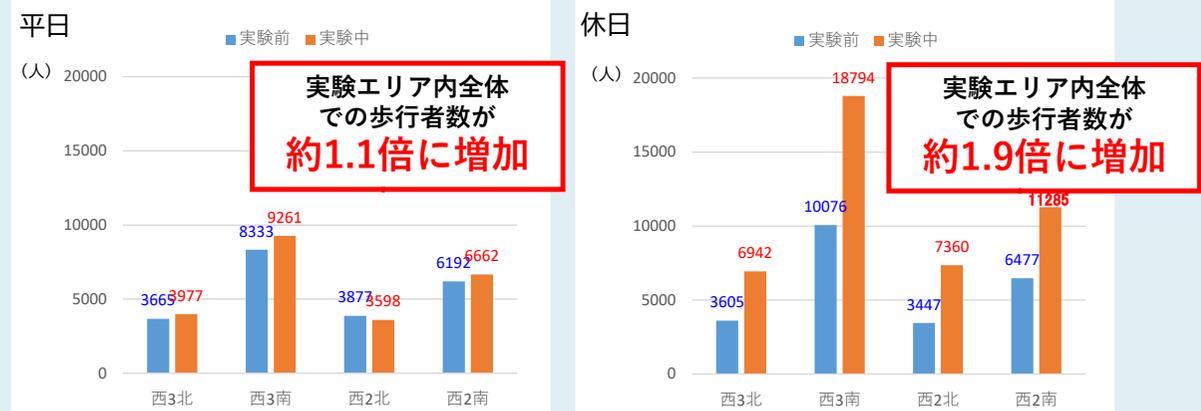
- ✓ 街頭アンケートや、WEBアンケート調査会社の活用等により収集
- ✓ 人流ビッグデータは、携帯電話の位置情報やアプリの利用履歴・Wifiのアクセス履歴から取得した位置情報から把握できる人の動きに関するデータであり、分析まで含めたサービスとして提供されることが多い
- ✓ 市町村単位などの広域な単位の動きに関しては、内閣府のオープンデータで確認できる。

【 RESAS 地域経済分析システム 】

### ○評価事例

場所・事例名称	多様なニーズに対応し、新たな賑わいの創出に資する道路空間利活用実証実験
場所	南1条通(札幌市中央区南1条西2丁目、3丁目)
実施主体	札幌都心交通研究会 道路空間利活用部会
実験概要	片側2車線の1車線規制、空間タイムシェア・自転車走行環境整備などで安全・安心な歩行空間、快適に滞在できる空間を創出
評価内容・手法	交通量調査から当該区間の滞留者数の増加状況を分析
実験期間/分析期間	令和4年(2022年)6月17日(金曜日)~6月30日(木曜日)

実験区間における歩行者数 ※7時~20時の合計歩行者交通量



【実験前】 平日:5月17日(火) 休日:5月15日(日)  
 【実験中】 平日:6月21日(火) 休日:6月19日(日)

## ④ 空間の快適性、居心地の良さに対する満足度の評価

### ○説明の視点

#### ■賑わい、空間形成

- ⇒ ・取組の有効性を確認
- ・賑わい創出への寄与度を確認

### ○評価方法

#### ■留意点・課題

・柔軟な利活用により、空間の快適性、居心地の良さに対する満足度が向上しているか分析する。

#### ■解決策、具体的手法

・来訪者等へのアンケート調査を実施し、空間の快適性、居心地の良さに対する満足度を分析する。

#### ■活用イメージ

・空間の快適性、居心地の良さに対する満足度等を示すことで、今後の継続実施や本格実施に向けた庁内・地域・関係者(民間事業者等)との合意形成等に活用する。

### ○データの収集方法

#### アンケート調査

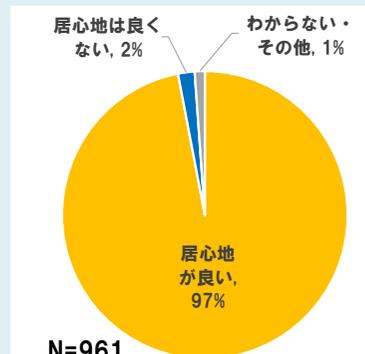
- ✓ 街頭アンケートや、WEBアンケート調査会社の活用等により収集

### ○評価事例

事例名称	道路空間利活用により賑わい空間を創出する社会実験
場所	さっぽろシャワー通(札幌市中央区南1条西3丁目～南2条西3丁目)
実施主体	札幌都心交通研究会 中通り活用・荷捌き効率化部会
実験概要	道路空間の賑わい歩行者滞在空間創出、日数、時間帯を指定した占用などの弾力的な道路占用運用についての検証
評価内容・手法	アンケート調査から空間の快適性、居心地の良さに対する満足度を分析
実験期間/分析期間	令和6年(2024年)6月27日(木曜日)～8月31日(土曜日)

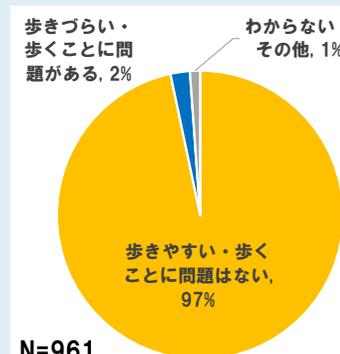
#### ■さっぽろシャワー通りを利用している方々に行ったアンケート調査結果

**97%が  
居心地が良い**



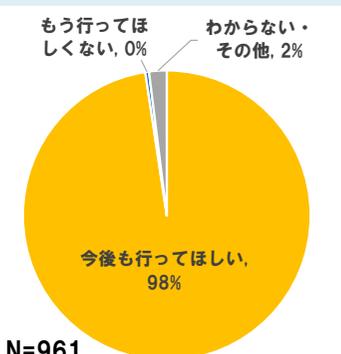
N=961  
利用者アンケートより

**97%が  
歩きやすい**



N=961  
利用者アンケートより

**98%が  
今後も行ってほしい**



N=961  
利用者アンケートより

#### 【道路上出店日におけるさっぽろシャワー通り利用者アンケート結果(一例)】

- ▶社会人・男性  
・キッチンカーがあってよい。この取り組みをもっとやった方がよい。
- ▶社会人・女性  
・冬期以外はこの取り組みをやってほしい。キッチンカーは歩く邪魔にならなくてよい。
- ▶学生・男性  
・居心地が良い。キッチンカーがあっても歩きづらさに問題は感じない。

## ⑤ 来店者数、来訪者属性、小売販売額、営業への効果・影響の評価

### ○説明の視点

#### ■賑わい

⇒ ・地域経済への影響度を確認

### ○評価方法

#### ■留意点・課題

・新たな属性の来訪、来店者数、小売販売額が増加しているかを分析する。

#### ■解決策、具体的手法

・来訪者等へのアンケート調査を実施し、来訪者属性を分析する。  
 ・店舗へのアンケート調査やクレジットカードデータから新たな属性の来訪、来店者数、小売販売額、営業への効果・影響を分析する。

#### ■活用イメージ

・来訪者等の属性や経済効果を示すことで、今後の継続実施や本格実施に向けた庁内・地域・関係者(民間事業者等)との合意形成等に活用する。

### ○データの収集方法

#### クレジットカードデータ

- ✓ 紹介する評価事例においては、クレジットカード会社が、全国加盟店においてキャッシュレス決済した売上データを収集した結果を利用している。
- ✓ クレジットカード会社がマーケティング分析サービスとして提供。
- ✓ 総務省(e-stat)では、データの特徴と分析事例等を紹介している。  
 【BIG DATA PORTAL ビッグデータ・ポータル】

### ○評価事例

事例名称	御堂筋チャレンジ2023
場所	長堀通からなんば駅前までの歩道空間及び側道閉鎖区間 <span style="background-color: #e0ffe0;">ほこみち</span>
実施主体	・国土交通省近畿地方整備局大阪国道事務所 ・大阪市建設局 ・NPO法人 御堂筋・長堀21世紀の会(大阪市指定・道路協力団体) ・一般社団法人 ミナミ御堂筋の会(大阪市指定・道路協力団体)
実験概要	新モビリティ実証実験、最先端技術の展開、路上イベント開催・滞留空間づくり、万博時のシティドレッシング、放置自転車が歩行者へ与える影響や適正な道路活用方法等の検証
評価内容・手法	クレジットカードデータから当該地域の経済効果を分析
実験期間/分析期間	令和5年11月4日(土曜日)から令和5年11月30日(木曜日)

#### ▼クレジットカードによる消費金額の変化



➢ 本実験では、「イベント等の実施で御堂筋の滞在人数が増加すると、地域への回遊行動につながり、地域全体の経済が良くなる」という仮説をデータで実証。



- データ(休日)を比較すると、御堂筋を含むミナミ周辺エリアにおけるクレジットカードデータに基づく消費金額は約3割の増加を確認。
- 本利活用社会実験の効果として、購買データは、反応性の高いデータであることを確認。

## ⑥ 荷捌き車両台数、荷捌き所要時間の評価

社会実験

### ○説明の視点

#### ■物流

⇒ ・物流円滑化への影響度を確認

### ○評価方法

#### ■留意点・課題

・荷捌き車両台数・所要時間など、時間帯別の使い分けによる効果等を把握する。

#### ■解決策、具体的手法

・物流事業者等を対象としたアンケート・ヒアリング調査、駐停車車両調査から、荷捌き車両の効率化、荷捌き所要時間の減少等を把握する。

#### ■活用イメージ

・今後の継続実施や本格実施に向けた庁内・地域・関係者(警察・民間事業者等)との合意形成等に活用する。

### ○データの収集方法

物流事業者への調査

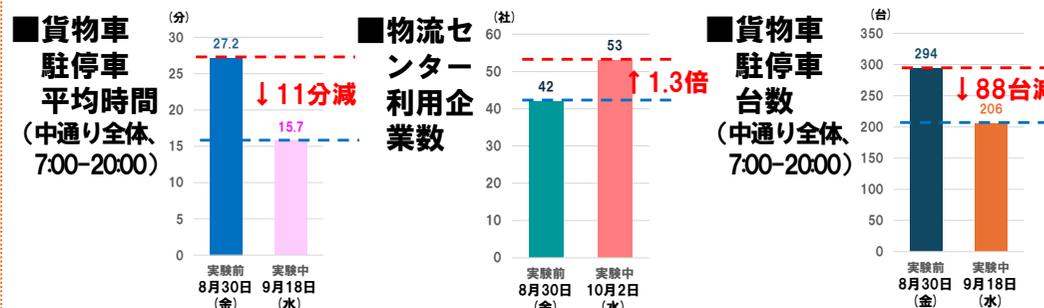
- ✓ アンケート・ヒアリング調査等により収集
- ✓ 対象事業者へのアプローチは、各地域のトラック協会・タクシー協会や、商業施設経由の聞き取り等が考えられる。

### ○評価事例

事例名称	荷捌き整序化により賑わい空間を創出する社会実験
場所	南1西2中通り(札幌市中央区大通西2丁目～南1条西2丁目) 南1西3中通り(札幌市中央区大通西3丁目～南1条西3丁目)
実施主体	札幌都心交通研究会 中通り活用・荷捌き効率化部会
実験概要	荷捌き車両1台ごとの駐停車時間短縮に向けた取組、走行車両の速度抑制対策の試行、安全に通行できる歩行空間の確保
評価内容・手法	駐停車車両調査、ヒアリング調査から、荷捌き車両の効率化、荷捌き所要時間の減少等を分析
実験期間/分析期間	令和6年(2024年)9月11日(水曜日)～10月8日(火曜日)

### 荷さばき時間短縮による効率化

- ・沿道商業施設の館内配送事業者との連携などにより、**中通りの貨物車1台当たりの駐停車時間は約11分短縮**。
- ・沿道商業施設の各店舗への個別配送から都心部東側の物流センターへ集約しまとめて配送する形式を促進（**利用企業数は実験前と比べて1.3倍**）。**中通り全体の貨物車の駐停車は88台減少**。貨物車の駐停車時間・台数は減ったが、**効率的な配送により実験前と同等量を配送**。



#### 【沿道商業施設のヒアリング結果(一例)】

・館内配送、物流センター活用の取組を強化した結果、実験前よりも中通りの駐停車時間や台数は減ったが効率的な配送により実験前と同等量を配送でき、特に問題はなかった。

## ① 海外のパークレット（アメリカ・サンフランシスコ市）

### ○取組の概要

サンフランシスコでは、道路の一部を公共空間として再利用するパークレットの取組を2010年から実施。パークレット発祥の地と言われており、パークレットに関するマニュアルを世界で最初に発表した先駆的事例。

パークレットは、主に路上駐車スペースに設置され、事業者、町内会、NPO、住民などが設置。

### ○取組の特徴

サンフランシスコ市の条例には、道路空間の利活用取組（シェアードスペース）の種別や許可手続等が規定されており、パークレットは、市街地の駐車レーン（路肩）の一部を活用した取組として記載されている。

市の条例とシェアードスペースマニュアルで、設置基準ルール・合意形成にかかる要件・遵守事項を明記。条例で、マニュアルの「構造的完全性」の項に記載されている全ての要件を遵守すること等が規定されている。

条例の中で、パークレットは、商業利用や固定構造の別により、以下の3種類に分類される。

- ① 公共パークレット：フルタイムで一般利用可能なスペースを提供。  
商業活動は行わない。固定構造。
- ② 可動式商業パークレット：ベンチ等を営業時間のみ設置。  
営業時間外は、荷捌きや短期駐車に使用。
- ③ 商業パークレット：商業活動のためにパークレットを使用。  
営業時間外は一般に公開される固定構造。

種類によって、設置に関する手続き費用が異なる。

### ○パークレット設置イメージ

#### ▼公共パークレット Public Parklet



#### ▼可動式商業パークレット Movable Commercial Parklet 商業パークレット Commercial Parklet

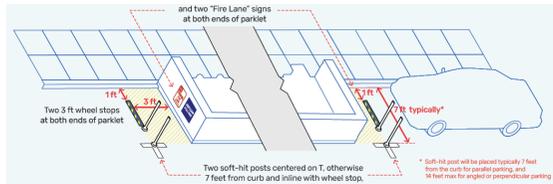
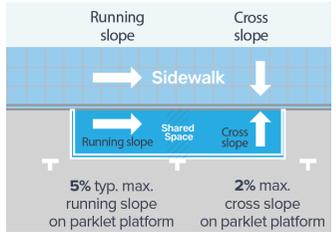


## ① 海外のパークレット（アメリカ・サンフランシスコ市）

### ○マニュアルの概要

都市	サンフランシスコ市・郡 アメリカ合衆国 カリフォルニア州
資料名称	Shared Spaces Manual VERSION 2.4
発行時期	2023年4月

### ○マニュアルの内容

ルールに関する事項	
設置箇所	<ul style="list-style-type: none"> <li>縦列駐車の場合、セットバックや緊急時の通路を含め、40フィート（約12m）以内。緊急時の通路として、3フィート（約0.9m）確保。</li> <li>縦断勾配は5%以下とし、横断勾配は2%以下。</li> </ul>  
安全対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>パークレットの両端に車止めやフレキシブルボラード、標識等を設置。</li> </ul>
バリアフリー	<ul style="list-style-type: none"> <li>パークレットの入口は歩道と同一の高さとし、48インチ（約1.2m）以上の幅を設け、障害物を設置しない。</li> <li>パークレット内に車椅子の回転スペースを直径60インチ（約1.5m）以上確保。</li> <li>テーブルやカウンター等を設置する場合、少なくとも1つは車いすが利用できること。</li> </ul>
合意形成に関する事項	
維持管理・役割分担	<ul style="list-style-type: none"> <li>設置者がパークレットの日常的な清掃、修繕等の維持管理を実施。</li> <li>設置の条件として、パークレットを適切に維持し、良好な状態に保つ必要がある。</li> <li>パークレット設置者はメンテナンス計画の作成を推奨。</li> <li>スペースの許可が期限切れになった場合、利活用を終了したい場合は、設置者が構造物を撤去する責任がある。</li> <li>道路改良・公共工事や緊急事態において、市がパークレットを撤去した場合、パークレットの再設置および損傷の修復にかかる費用は設置者の負担となる。</li> </ul>
合意形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>パークレットの設置にあたり、各所に通知を表示するとともに、住民の声を取り入れるための意見交換会を開き、周辺住民がその場で異議を唱えることも可能となっている。</li> <li>住民の合意の下にパークレットが設置されるよう、合意形成のプロセスがプログラムの中に組み込まれている。</li> </ul>
商業利用・広告	<ul style="list-style-type: none"> <li>決められた営業時間帯の中で、テーブルサービスを実施。パークレットの一部を占有し商業利用する際は、公共の座席を確保する必要。</li> <li>商業利用を行うパークレットは営業時間外において、パークレットを撤去又は一般に開放。</li> <li>都市計画法第6条に定義される一般的な広告看板は掲出禁止 ※行政法に記載。</li> </ul>

サンフランシスコ市のマニュアル



## ② 海外のパークレット（カナダ・バンクーバー市）

### ○取組の概要

バンクーバーでは、通りに居心地の良い公共空間を作ること等を目的として、パークレットを設置。パイロットプロジェクトを経てパークレットの仕組みが創設された事例。

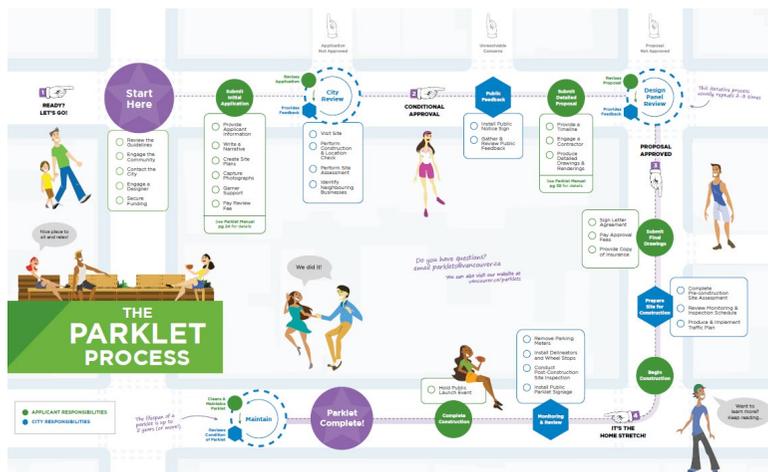
パークレットは、主に路上駐車スペースに設置され、多くは設置者が近隣住民や企業等の地元パートナーと協力して設計・設置。

### ○取組の特徴

バンクーバーでは、2011～2012年に試験設置した後、2013年からパークレット・パイロット・プロジェクトとして、パークレットの設置を開始した。

2016年に市議会でパークレット・プログラムの継続が承認され、正式にプログラムが創設された。あわせて、市がパークレット申請・設置手順や設計指針等を取りまとめたパークレットマニュアルを公表した。

### パークレット申請手順



### ○パークレット設置イメージ



## ② 海外のパークレット（カナダ・バンクーバー市）

### ○マニュアルの概要

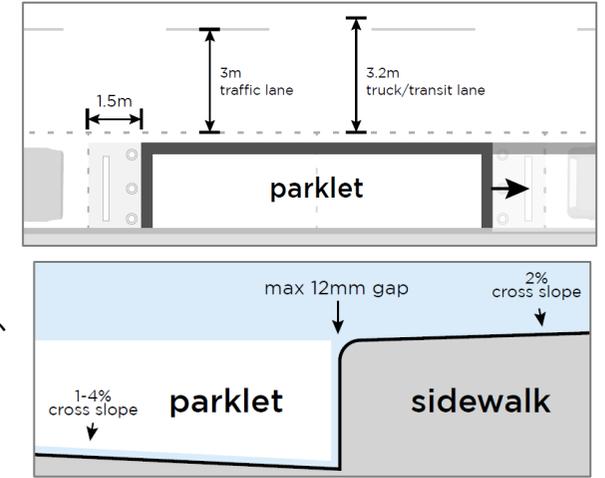
都市	バンクーバー市 カナダ ブリティッシュコロンビア州 メトロバンクーバー地方行政区
資料名称	PARKLET MANUAL VERSION1.0
発行時期	2016年6月

バンクーバー市のマニュアル



### ○マニュアルの内容

ルールに関する事項	
設置箇所	<ul style="list-style-type: none"> <li>最低でも2台分の駐車スペース使用を推奨。(最大長は規定なし)</li> <li>隣接する駐車スペースから1.5m空けること。また、横断歩道近くの場合、見通しを確保するため、6.0m以上空けること。</li> <li>車道幅員を3.0m以上(バスやトラックが通行する場合は3.2m)確保。</li> <li>一般的な道路でのパークレットの最大幅員は2.3~2.5m。</li> <li>歩道から入口は2箇所以上、1.8mを確保。</li> <li>パークレットは歩道との隙間を12mm以下とし、高さは歩道と同一。</li> <li>横断勾配は2%以下とし、縦断勾配は5%以下。</li> <li>耐荷重は少なくとも7.2kPaを確保。</li> </ul>
安全対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>交差点や横断歩道において、交通の視認性を確保。</li> <li>フレキシブルポラードや車止めは必要に応じて設置。</li> </ul>
バリアフリー	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩道からの入口は最低1.5m必要。</li> <li>パークレット内に直径1.5m以上の回転スペースが必要。</li> </ul>
合意形成に関する事項	
維持管理・役割分担	<ul style="list-style-type: none"> <li>設置者がパークレットの日常的な清掃等を実施し、大規模な修繕は市が実施。</li> <li>パークレットが破損した場合、市が作業員を派遣し修繕。</li> <li>パークレットの所有権は市にある。市は、道路改良・公共工事や緊急事態において、パークレットの一部または全部を撤去する権利を有する。</li> </ul>
合意形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>パークレット・プログラムの重要な目標は、パークレットが地域社会に溶け込むことなので、応募書類はパークレットに対する地域住民の支持を示すものが必要である。書類には以下のようなものがある。 <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 提案されたパークレットに面している不動産所有者や企業からの署名入りの支持書。</li> <li>▶ 地元企業、住民、機関、ビジネス改善協会などの組織からの署名入りの嘆願書や支持の書簡。</li> </ul> </li> </ul>
商業利用・広告	<ul style="list-style-type: none"> <li>パークレットは公共空間のため、常にオープンな状態で一般の人が出入りできるようにする必要。</li> <li>広告やその他の商業利用(テーブルサービス含む)は禁止。</li> </ul>



## ③ 海外のパークレット（オーストラリア・メルボルン市）

### ○取組の概要

メルボルンでは、新型コロナウイルスの感染拡大により影響を受けたサービス業への支援として実施したEOD(Extended Outdoor Dining)プログラムの一環としてパークレットを設置。コロナの特例措置が恒常化した、パークレットの構造や規定基準等が示されている最新事例。

パークレットは、飲食店前の路上駐車スペースに設置され、主にカフェやレストランが設置。

### ○取組の特徴

メルボルン市では、新型コロナウイルスにより影響を受けたサービス業を支援するため、2020年10月からEODプログラムを実施。新型コロナウイルスの感染拡大に伴う規制解除後もプログラムは継続している。

EODプログラムにより、許可プロセスが合理化され、パークレット、道路/車道の閉鎖、公園/プロムナード、さらに歩道上でのダイニングが可能になった。

市が発行するパークレットインフラ仕様書と屋外ダイニングガイドラインで、パークレットの概要や設置基準ルールと手順や申請方法等の合意形成にかかる要件・遵守事項が明記されている。

Urbisのレポートによると、パークレットを含むEODプログラムの経済効果と地域社会の評価は、次の通りであった。

- カフェ、レストラン、バーの屋外席を18,000席増やすことで、屋内での飲食制限への対応に役立った。
- 参加企業の75%が、EODにより、少なくとも週に1,642ドルの追加収入を得た。
- 一般市民・労働者・経営者や学生の88%の人が、EODプログラムは都市にとって良い付加価値であると感じていると回答した。また、企業の96%がプログラムによってポジティブな雰囲気が生まれたと回答した。

### ○パークレット設置イメージ

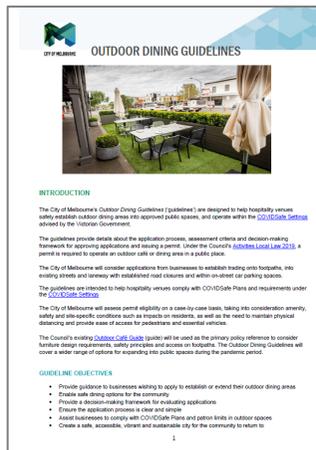
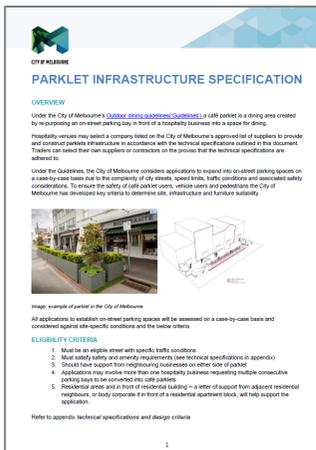


## ③ 海外のパークレット（オーストラリア・メルボルン市）

### ○マニュアルの概要

都市	メルボルン市 オーストラリア連邦 ビクトリア州
資料名称	PARKLET INFRASTRUCTURE SPECIFICATION OUTDOOR DINING GUIDELINES
発行時期	詳細不明 (コロナ禍の飲食店営業の特例措置は2020年に開始)

### メルボルン市のマニュアル



(左)パークレットインフラ仕様書・(右)屋外ダイニングガイドライン

### ○マニュアルの内容

ルールに関する事項	
設置箇所	<ul style="list-style-type: none"> <li>パークレットを設置する道路の制限速度は50km/h以下。</li> <li>交差点からの離隔は10m以上。信号交差点の場合は20m確保。</li> <li>隣接する駐車スペースから1.0mの離隔を確保。</li> <li>制限速度が40km/h以下の場合離隔を0.3m、40km/h以上の場合0.5m確保。</li> <li>最大3台分の駐車スペースを使用して設置可能。</li> <li>駐車スペース内に消火栓や配電箱等の設備や雨水管等がある場合には設置不可。</li> </ul> <p>※図は50km/h以下の道路で設置する場合の標準的なデザイン</p>
安全対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>90cm以上の連続した囲いを車道側に設置。</li> <li>出入口は歩道側だけに設置。</li> <li>パークレットから1m離して強固なバリケードや車輪止めを設置。</li> <li>パークレットの周囲に大型で頑丈なプランターボックスの設置が必要。</li> <li>パークレットの端に沿って反射テープか反射材つきのボラードの設置が必要。</li> </ul>
バリアフリー	<ul style="list-style-type: none"> <li>パークレットの出入口は段差がなく、1.5mの幅を確保。</li> <li>車いすの回転スペース・休憩スペースを十分に確保。</li> <li>段差がある場合、基準に準拠したスロープを設置。</li> </ul>
合意形成に関する事項	
維持管理・役割分担	<ul style="list-style-type: none"> <li>設置者がパークレットや周辺道路(2m以内)の清掃、パークレットの修繕、安全点検等の維持管理を実施。</li> <li>落書きの除去について、椅子等の仮設物は設置者が実施、ボラード等の恒久的な構造物は市が実施。</li> <li>市は、道路改良・公共工事や緊急事態において、パークレットを一時的または永久的に撤去する必要がある。一時的な撤去が必要な場合、パークレットの再設置および損傷の修復にかかる費用は設置者の負担となる。</li> </ul>
合意形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>申請者は、パークレットによって影響を受ける可能性のある近隣の住民や企業に相談し、同意を求めることを強く推奨される。</li> <li>隣地の前で屋外ダイニングを営業するには、その土地の所有者または法人、居住者から同意書を得る必要がある。</li> </ul>
商業利用・広告	<ul style="list-style-type: none"> <li>決められた営業時間帯の中で、飲食スペースとして利用。</li> <li>パークレット上の椅子等の仮設物は、営業時間外において、撤去する。</li> <li>市議会の承認により、パークレットに設置するパラソルや屋根庇に一時的に広告やブランド表示することが可能。</li> </ul>

歩道と路肩等の柔軟な利活用を進める幅広い方々の参考にしていただきたい、質問とその答えを整理しました。



Q

パークレットや時間帯別の使い分けの取組を行う場合は、まず、どこに相談すればよいですか？

自治体や国等、取組を行いたいエリアや道路空間の管理者、まちづくり担当者に相談してください。

参考

ガイドライン:P.17~19  
事例集:P.32~34

Q

パークレットの設置に必要な法的手続きは？

道路占用許可や道路使用許可の申請・手続が必要です。  
建築限界や歩道幅員の確保も求められます。

参考

ガイドライン:P.03、P.12  
事例集:P.19~20

Q

商業利用、広告掲出は可能ですか？

一般に公共空間の商業利用は制限されますが、協定や条例により可能な場合があります。  
詳しくは、管理者に確認してください。

参考

ガイドライン:P.22  
事例集:P.39~41



Q

利活用空間の維持管理は誰が行うのですか？

基本的には、設置者が日常的な清掃や管理を行い、行政が緊急時の対応などを担う体制を推奨しています。

参考

ガイドライン:P.21  
事例集:P.38

Q

地域住民の合意形成はどのように進めるべきですか？

地域説明会やワークショップ、アンケート調査、社会実験を通じて、住民の声や効果を確認することが望ましいです。

参考

ガイドライン:P.18~19  
事例集:P.32~34

Q

社会実験は必ず必要ですか？

過去事例や現場説明で代替する例もありますが、通行するクルマや自転車、歩行者への影響が小さいことの確認や効果検証のため、実施を推奨しています。

参考

ガイドライン:P.20  
事例集:P.35~37  
※このほか、該当する各事例には、  
[社会実験マーク] が付いています。

本書で紹介している「歩道と路肩等の柔軟な利活用」事例について、一覧で整理しました。

都道府県	市区町村	事例	該当ページ		ほこみち
			起	終	
北海道	札幌市	◆ さっぽろシャワー通り	23	25	
北海道	札幌市	◆ 南1条通における道路空間利活用実証実験(多様なニーズに対応し、新たな賑わいの創出に資する道路空間利活用実証実験)	26	27	
北海道	札幌市	◆ 南1条通における道路空間利活用実証実験(多様なニーズに対応し、新たな賑わいの創出に資する道路空間利活用実証実験)	33	-	
北海道	札幌市	◆ 大通りすわろうテラス	40	-	
北海道	札幌市	◆ 南1条通における道路空間利活用実証実験(多様なニーズに対応し、新たな賑わいの創出に資する道路空間利活用実証実験)	42	-	
北海道	札幌市	◆ 南1条通における道路空間利活用実証実験(多様なニーズに対応し、新たな賑わいの創出に資する道路空間利活用実証実験)	44	-	
北海道	札幌市	◆ 歩行者利便増進道路制度の機動的な運用やエリア物流マネジメントによる都心部中通り魅力化に向けた社会実験	45	-	
北海道	札幌市	◆ 南1西2中通り・南1西3中通り	47	-	
山形県	山形市	◆ すずらん通りパークレットプロジェクト	11	12	
宮城県	仙台市	◆ 定禅寺通	32	-	○
宮城県	仙台市	◆ 定禅寺通	37	-	○
東京都	中央区	◆ YAESU st. PARKLET	7	8	
東京都	町田市	◆ 原町田大通りのパークレット	15	16	
東京都	千代田区	◆ 丸の内仲通り	40	-	
東京都	調布市	◆ 市道S56号線	41	-	○
神奈川県	横浜市	◆ 元町パークレット	13	14	
神奈川県	横浜市	◆ (主)環状2号線・市道菊名第5号線ほか	41	-	
静岡県	静岡市	◆ ハニカムスクエア	9	10	○
静岡県	沼津市	◆ OPEN NUMAZU PARKLET	43	-	
愛知県	岡崎市	◆ 康生通り	35	-	
愛知県	岡崎市	◆ 康生通り	37	-	
愛知県	名古屋市	◆ 南伊勢町通パークレット、栄ミナミ地区	39	-	
三重県	津市	◆ 賑わいの社会実験	34	-	
京都府	京都市	◆ 蛸薬師通り	31	-	○
大阪府	大阪市	◆ いちょうテラス淀屋橋	31	-	○
大阪府	大阪市	◆ 御堂筋	32	-	○
大阪府	大阪市	◆ 御堂筋チャレンジ2022	35	-	○
大阪府	大阪市	◆ 御堂筋チャレンジ2023	46	-	○
兵庫県	神戸市	◆ KOBEパークレット	4	6	○
兵庫県	神戸市	◆ KOBEパークレット	31	-	○
兵庫県	神戸市	◆ KOBEパークレット社会実験	33	-	○
兵庫県	神戸市	◆ KOBEパークレット	38	-	○
兵庫県	神戸市	◆ KOBEパークレット	39	-	○
岡山県	岡山市	◆ ハレまち通り歩いて楽しい道路空間創出事業	34	-	
広島県	広島市	◆ カミハチキテル	17	18	
山口県	長門市	◆ 長門湯本温泉	38	-	
福岡県	福岡市	◆ 市道天神4号線	31	-	○

## 参考 写真、図表の出典

頁	該当箇所	出典	URL
表紙	YAESU st. PARKLET(中央上)	東京駅前地区まちづくり推進協議会提供	<a href="https://tokyo-suishinkyo.com/">https://tokyo-suishinkyo.com/</a>
	すずらん通りパークレット(右上)	山形市HPIに一部加工	<a href="https://www.city.yamagata-yamagata.lg.jp/res/projects/default_project/page/001/007/440/r5gaiyouparklet2.pdf">https://www.city.yamagata-yamagata.lg.jp/res/projects/default_project/page/001/007/440/r5gaiyouparklet2.pdf</a>
2	南1条通における道路空間活用実証実験(右下)	北海道開発局札幌開発建設部提供	—
	検討フロー(左)	沼津市中心市街地まちづくり戦略、沼津市公共空間再編整備計画に一部加筆	<a href="https://www.city.numazu.shizuoka.jp/shisei/keikaku/various/machisenryaku/index.htm">https://www.city.numazu.shizuoka.jp/shisei/keikaku/various/machisenryaku/index.htm</a>
	駅周辺の現状、将来像(中央)		<a href="https://www.city.numazu.shizuoka.jp/shisei/keikaku/various/machisenryaku/kukansaihen.htm">https://www.city.numazu.shizuoka.jp/shisei/keikaku/various/machisenryaku/kukansaihen.htm</a>
	三枚橋錦町再編イメージ(右上)		<a href="https://www.city.numazu.shizuoka.jp/shisei/keikaku/various/machisenryaku/parklet/">https://www.city.numazu.shizuoka.jp/shisei/keikaku/various/machisenryaku/parklet/</a>
	パークレット設置の社会実験(右下)	沼津市WEBサイト「沼津市中心市街地まちづくり戦略 OPEN NUMAZU PARKLET」	<a href="https://www.city.numazu.shizuoka.jp/shisei/keikaku/various/machisenryaku/parklet/">https://www.city.numazu.shizuoka.jp/shisei/keikaku/various/machisenryaku/parklet/</a>
3	メルボルン市「2030年統トワーク案」(左上)	メルボルン市WEBサイト「Future Streets Framework 2030 and Beyond」	<a href="https://participate.melbourne.vic.gov.au/future-streets-framework-based-on-Draft-Future-Streets-Framework">https://participate.melbourne.vic.gov.au/future-streets-framework-based-on-Draft-Future-Streets-Framework</a>
	メルボルン市 移動と場所のフレームワーク(左下)	Draft Future Streets Framework	
	メルボルン市 街路タイプ(右)		
4	KOBEパークレットの空間構成(左)	「KOBEパークレットの取組み～道路のリデザイン～」神戸市建設局道路計画課を一部加工	<a href="https://www.city.kobe.lg.jp/documents/38680/kobeparkletgaiyou.pdf">https://www.city.kobe.lg.jp/documents/38680/kobeparkletgaiyou.pdf</a>
	設置状況(三宮中央通り)(左上)	地理院地図を一部加工	<a href="https://maps.gsi.go.jp/">https://maps.gsi.go.jp/</a>
5	設置状況(三宮中央通り)(中央左上、左下)	神戸市提供	—
	設置状況(神戸明石線)(左上)	地理院地図を一部加工	<a href="https://maps.gsi.go.jp/">https://maps.gsi.go.jp/</a>
6	設置状況(神戸明石線)(右上)	神戸市提供	—
	YAESU st. PARKLETの空間構成(左)	東京駅前地区まちづくり推進協議会HPを一部加工	<a href="https://tokyo-suishinkyo.com/">https://tokyo-suishinkyo.com/</a>
8	設置状況(YAESU st.PARKLET)(左上)	地理院地図を一部加工	<a href="https://maps.gsi.go.jp/">https://maps.gsi.go.jp/</a>
	設置状況(YAESU st.PARKLET)(左下、右下)	東京駅前地区まちづくり推進協議会提供資料を一部加工	—
9	ハニカムスクエアの空間構成(左)	静岡市資料を一部加工	—
	設置状況(ハニカムスクエア)(左上)	地理院地図を一部加工	<a href="https://maps.gsi.go.jp/">https://maps.gsi.go.jp/</a>
10	設置状況(ハニカムスクエア)(右上、右下)	静岡市提供	—
	すずらん通り 設置状況と空間構造(下)	山形市HPIに一部加工	<a href="https://www.city.yamagata-yamagata.lg.jp/res/projects/default_project/page/001/007/440/r5gaiyouparklet2.pdf">https://www.city.yamagata-yamagata.lg.jp/res/projects/default_project/page/001/007/440/r5gaiyouparklet2.pdf</a>
12	設置状況(すずらん通り)(左上)	地理院地図を一部加工	<a href="https://maps.gsi.go.jp/">https://maps.gsi.go.jp/</a>
	設置状況(すずらん通り)(右上、中段)	山形市提供	—

頁	該当箇所	出典	URL
12	設置状況(すずらん通り)(下段)	山形市HPIに一部加工	<a href="https://www.city.yamagata-yamagata.lg.jp/res/projects/default_project/page/001/007/440/r5gaiyouparklet2.pdf">https://www.city.yamagata-yamagata.lg.jp/res/projects/default_project/page/001/007/440/r5gaiyouparklet2.pdf</a>
	元町パークレットの空間構成(左)	元町ショッピングストリートHPを一部加工	<a href="https://www.motomachi.or.jp/event/motomatchiparkletcelemony/">https://www.motomachi.or.jp/event/motomatchiparkletcelemony/</a>
14	設置状況(元町パークレット)(左上)	地理院地図を一部加工	<a href="https://maps.gsi.go.jp/">https://maps.gsi.go.jp/</a>
	原町田大通りのパークレットの空間構成(左中央)	町田市資料を一部加工	—
16	設置状況(原町田大通り)(左上)	地理院地図を一部加工	<a href="https://maps.gsi.go.jp/">https://maps.gsi.go.jp/</a>
	カミハチキテルの空間構成(中央)	広島市資料を一部加工	—
18	設置状況(カミハチキテル)(左上)	地理院地図を一部加工	<a href="https://maps.gsi.go.jp/">https://maps.gsi.go.jp/</a>
	設置状況(カミハチキテル)(右上、左下、右下)	カミハチキテル提供	—
23	さっぽろシャワー通り 時間帯別の使い分けの手法(右上)	札幌市提供資料を一部加工	<a href="https://www.city.sapporo.jp/kikaku/downtown/toshinkotsu/action/shower.html">https://www.city.sapporo.jp/kikaku/downtown/toshinkotsu/action/shower.html</a>
	さっぽろシャワー通り ポラードの移動の様子(左)	北海道開発局札幌開発建設部提供	—
25	社会実験の実施の様子(左)	札幌市提供	—
	時間帯別の使い分けの手法(上)	北海道開発局札幌開発建設部資料を一部加工	—
26	タクシー乗り場と荷捌きスペースの使い分け(中段)	令和4年度社会実験報告書(札幌市)を一部加工	—
	歩行者滞在空間と荷物の一時保管場所の使い分け(下段)		
27	タクシー乗り場と荷捌きスペースの使い分け(左)	北海道開発局札幌開発建設部資料に基づき作成	—
	歩行者交通量(右)	北海道開発局札幌開発建設部提供	—
28	単断面道路のリブ式の車道外側線(下)	「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」国土交通省道路局、令和6年1月	<a href="https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/bf/kijun/pdf/all.pdf">https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/bf/kijun/pdf/all.pdf</a>
	主な道路利用者の基本的な寸法(上)		
30	テーブル・カウンターの高さの設定(右上、右下)	建築設計標準(令和2年度改正版)第2部「高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準 第2章 単位空間等の設計」より抜粋 国土交通省、令和3年3月	—
	いちょうテラス淀屋橋図面(左上)	大阪市提供資料を一部加工	—
31	KOBEパークレット図面・写真(左下)	神戸市提供資料を一部加工	—
	蛸薬師通り断面図・写真(左上)	京都市提供資料を一部加工	—
	福岡市市道断面図・写真(右下)	福岡市提供	—

## 参考 写真、図表の出典

頁	該当箇所	出典	URL	頁	該当箇所	出典	URL
32	大阪市御堂筋 本格実施に向けた流れ(左)	大阪市HP「御堂筋将来ビジョン」	<a href="https://www.city.osaka.lg.jp/kensetsu/page/0000464479.html">https://www.city.osaka.lg.jp/kensetsu/page/0000464479.html</a>	43	車両急挙動の発生地点と発生割合(右下)	ETC2.0プローブデータを活用し、令和6年度国土交通省道路局にて作成	—
	仙台市定禅寺通 本格実施に向けた流れ(右)	仙台市HP「定禅寺通活性化の推進について」、道路行政セミナー「定禅寺通活性化の推進について」仙台市、2022年4月 に基づき作成	<a href="https://www.city.sendai.jp/machi-sebi/jozenji_top.html">https://www.city.sendai.jp/machi-sebi/jozenji_top.html</a> <a href="https://www.hido.or.jp/14gyousei/backnumber/2022data/2204/2204jozenji_sendai_city.pdf">https://www.hido.or.jp/14gyousei/backnumber/2022data/2204/2204jozenji_sendai_city.pdf</a>	44	実験区間における歩行者数(右)	令和4年度社会実験報告書(札幌市)を一部加工	—
33	パークレットの設置に関する連携体制(左)	神戸市提供資料	—	45	さっぽろシャワー通アンケート調査結果	国土交通省北海道開発局記者発表資料(令和7年2月)を一部加工「歩行者利便増進道路制度の機動的な運用やエリア物流マネジメントによる都心部中通り魅力化に向けた社会実験」の社会実験の結果概要	<a href="https://www.hkd.mlit.go.jp/sp/release/e1lg9o000000j8ju-att/nk4vg600000008lv.pdf">https://www.hkd.mlit.go.jp/sp/release/e1lg9o000000j8ju-att/nk4vg600000008lv.pdf</a>
	都心交通の検討の枠組と社会実験の実施体制(右上)	札幌市提供資料に基づき作成	—				
34	地元大学生と連携した社会実験(左)	三重県提供	—	46	クレジットデータによる消費金額の変化(左)	大阪市HP「御堂筋チャレンジ2023」検証結果」	<a href="https://www.city.osaka.lg.jp/kensetsu/cmsfiles/contents/0000620/620696/kekkaaiyou.pdf">https://www.city.osaka.lg.jp/kensetsu/cmsfiles/contents/0000620/620696/kekkaaiyou.pdf</a>
	地元高校生によるプレゼン(右)	三重県立津商業高校HP	—				
	まちづくりワークショップ(上)	「多様なニーズに応える道路の事例集」国土交通省道路局、令和5年6月	<a href="https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/diverse_needs/pdf/jireishu.pdf">https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/diverse_needs/pdf/jireishu.pdf</a>				
	公開会議の開催(中央)	「ハレまち通り」岡山市提供資料	—				
35	HPでの社会実験の検証結果報告(左)	大阪市HP「御堂筋チャレンジ2022検証結果」を一部加工	—	47	荷さばき時間短縮による効率化	国土交通省北海道開発局記者発表資料(令和7年2月)を一部加工「歩行者利便増進道路制度の機動的な運用やエリア物流マネジメントによる都心部中通り魅力化に向けた社会実験」の社会実験の結果概要	<a href="https://www.hkd.mlit.go.jp/sp/release/e1lg9o000000j8ju-att/nk4vg600000008lv.pdf">https://www.hkd.mlit.go.jp/sp/release/e1lg9o000000j8ju-att/nk4vg600000008lv.pdf</a>
	社会実験後の将来像と利活用の方向性(中央)	「康生通り将来ビジョン-ver.03-」株式会社 まちづくり岡崎 発行、2022.3月	<a href="https://quruwa.jp/quruwa cms/wp-content/uploads/vision_koseito_ri.pdf">https://quruwa.jp/quruwa cms/wp-content/uploads/vision_koseito_ri.pdf</a>				
37	車線減少と併せたパークレット設置状況(康生パークレット)(左)	岡崎市提供	—	48	公共パークレット(上)	Shared Spaces Manual VERSION2.4, City&County of San Francisco, April.2023	<a href="https://media.api.sf.gov/documents/Shared_Spaces_Manual.pdf">https://media.api.sf.gov/documents/Shared_Spaces_Manual.pdf</a>
	車線減少と併せたパークレット設置状況(定禅寺パークレット)(右)	仙台市提供	—	49	可動式商業パークレット/商業パークレット(下)		
38	パークレット及びその周辺の維持管理の役割分担(左)	「KOBEパークレットの取組み～道路のリデザイン～」神戸市建設局道路計画課に基づき作成	<a href="https://www.city.kobe.lg.jp/documents/38680/kobeparkletgaiyou.pdf">https://www.city.kobe.lg.jp/documents/38680/kobeparkletgaiyou.pdf</a>	50	マニュアル(左)	PARKLET MANUAL VERSION1.0, Vancouver City Council, JUNE.2016	<a href="https://vancouver.ca/files/cov/parklet-design-construction-manual.pdf">https://vancouver.ca/files/cov/parklet-design-construction-manual.pdf</a>
	公共空間活用の役割分担(右)	「多様なニーズに応える道路の事例集」国土交通省道路局、令和5年6月	<a href="https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/diverse_needs/pdf/jireishu.pdf">https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/diverse_needs/pdf/jireishu.pdf</a>	51	設置箇所(右)		
39	都市利便増進協定(左)	「官民連携まちづくりの進め方」国土交通省都市局まちづくり推進課官民連携推進室、2021年3月	<a href="https://www.mlit.go.jp/toshi/pdf/tebiki/tebiki.pdf">https://www.mlit.go.jp/toshi/pdf/tebiki/tebiki.pdf</a>	52	写真(右上、右下)	Example of parklet in the City of Melbourne, PARKLET INFRASTRUCTURE SPECIFICATION, City of Melbourne	<a href="https://www.melbourne.vic.gov.au/outdoor-dining-permits-based-on-outdoor-dining-parklet-specs.doc">https://www.melbourne.vic.gov.au/outdoor-dining-permits-based-on-outdoor-dining-parklet-specs.doc</a>
	維持管理協定(右)	神戸市HP「KOBE VISION kobeparklet」	<a href="https://www.city.kobe.lg.jp/a55197/kobe.vision.kobeparklet.html">https://www.city.kobe.lg.jp/a55197/kobe.vision.kobeparklet.html</a>				
40	都市利便増進協定(左)	国土交通省資料	<a href="https://www.hkd.mlit.go.jp/ky/jg/tosijyu/ud49g70000006yqu-att/splaat0000001jgg.pdf">https://www.hkd.mlit.go.jp/ky/jg/tosijyu/ud49g70000006yqu-att/splaat0000001jgg.pdf</a>	53	EODプログラムの経済効果と地域評価	Parklet and Extended Outdoor Dining Program Evaluation (Urbis' sreport,2021)	<a href="https://www.melbourne.vic.gov.au/outdoor-dining-permits-based-on-outdoor-dining-parklet-specs.doc">https://www.melbourne.vic.gov.au/outdoor-dining-permits-based-on-outdoor-dining-parklet-specs.doc</a>
	社会実験「Marunouchi Street Park」実施時の様子(右)	大丸有エリアマネジメント協会(通称:Ligare)提供	—				
41	道路協力団体が設置する花壇・広告協賛看板(左)	横浜市提供	—	42	実験区間および周辺における混雑状況(右下)	令和4年度社会実験報告書(札幌市)	—
	運営者が利便増進区域で実施するイベント(右)	運営事業者提供	—				

( 本ページは意図的に空白にしています )

# 歩道と路肩等の柔軟な利活用に関するガイドライン 別冊・事例集

---

令和 7 年 9 月 発行

- 作成 国土交通省 道路局 環境安全・防災課  
国土交通省 国土技術政策総合研究所 道路環境研究室
- 協力 「人中心の道路空間」のあり方に関する検討会
- 発行 国土交通省 道路局