

路肩等の柔軟な利活用事例

1. 路肩等の柔軟な利活用に関する取組状況

- 路肩等に賑わい施設や休憩施設、交通アクセス機能、緑化等、多様な機能をもたせる空間を設置し、ほこみちと連携しつつ、路肩等の柔軟な利活用を検討。
- 路肩等の柔軟な利活用の促進のため、**ガイドライン**や**事例集**を検討していく。

◇路上カーシェア

路上にカーシェアスペースを設置する社会実験を経て、**得られた知見をとりまとめて公表した。**



東京都港区

◇シェアサイクルポートの歩道設置

「シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン」を、**R5.9に公表済。**



新潟市

◇パークレット(滞留・休憩できるスペースを創出)

賑わい創出や街の魅力向上等のため各地でパークレットを設置。

今後、事例集等の策定により、設置を支援。



みなみいせまち どり
南伊勢町通パークレット (名古屋市)

◇時間帯別に道路機能を変化させる使い方

みなみいせまち どり
札幌市南一条通では、時間帯別の運用により、荷捌きスペースとタクシー乗り場を時間帯で使い分ける社会実験を実施。
引き続き、札幌市において、**面的拡大に向けた検討を実施予定。**



荷捌き利用時 (午前)



タクシー乗り場利用時 (午後)

札幌市

⑥ 路肩を活用する具体例

...



今回の検討会で
対象とする活用方法

(イ)ピンポイントの箇所で路肩を活用する例

- 一時的な人の乗降や荷物の積卸のための停車スペースの設置
- 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、狭さくやシケインの設置によって部分的に広がった路肩の活用)
- 道路でサービスを提供するための移動型店舗スペースの設置
- 物流機能充実のための荷捌きスペースの設置
- 公共交通(バスやタクシー等の乗場)の停車スペースの設置
- 超小型モビリティ向けシェアリングサービス等の駐車スペースの設置
- 電気自動車等のための充電インフラの設置スペースや、充電のための駐車スペースの設置

(ウ)時間帯別に道路機能を変化させる使い方で路肩を活用する例

- 賑わい創出の滞留・休憩スペースと駐停車スペースの時間的な使い分け
- 歩行者空間と荷捌きスペースの時間的な使い分け

2. 国内事例の紹介

- 2. 1. 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)
- 2. 2. 時間帯別に道路機能を変化させる使い方

2. 1. 国内パークレット事例一覧

○国内で実施されている主なパークレット設置事例を一覧に取りまとめた。
○次頁以降で、本設の3事例について詳細な取組概要を紹介する。

◇主なパークレット設置事例一覧（1/2）

カテゴリ	名称	所在地	設置場所	設置主体	設置期間	設置方法の概要
本設	KOBEパークレット さんのみや ちゅうおう (三宮中央通り)	神戸市	停車帯、歩道	神戸市	2017年4月～ (2016年10月13日～2017年3月31日は社会実験として設置)	・道路附属物（ベンチ等）として設置
本設	もとまち 元町パークレット	横浜市	歩道	もとまち 協同組合元町エスエス会（地元商店街組合）	2020年3月～	・時間制限駐車区間を廃止し、歩道の一部として設置
本設	みなみいせまち どり 南伊勢町通パークレット	名古屋市	歩道	さかえ 栄ミナミまちづくり株式会社（都市再生推進法人）	2021年3月～ (2017年度・2018年度に社会実験として設置)	・歩道拡幅を名古屋市が行い、拡幅された歩道上に道路占用物件として設置
社会実験	みどうすじ 御堂筋パークレット よどやばし (いちようテラス淀屋橋)	大阪市	歩道	みどうすじ 一般社団法人御堂筋まちづくりネットワーク（道路協力団体）	2022年4月14日～2025年3月31日	・歩道拡幅を大阪市が行い、拡幅された歩道上に道路占用物件として設置
社会実験	みどうすじ 御堂筋パークレット こうらいばし (いちようテラス高麗橋)	大阪市	歩道	みどうすじ 一般社団法人御堂筋まちづくりネットワーク（道路協力団体）	2024年4月27日～2025年3月31日	・歩道拡幅を大阪市が行い、拡幅された歩道上に道路占用物件として設置
社会実験	OPEN NUMAZU PARKLET	静岡県 ぬまづ 沼津市	路肩	ぬまづ 沼津市	2023年10月21日～2025年3月31日（予定）	・車道1車線を車線規制の上、道路占用物件として設置

2. 1. 国内パークレット事例一覧

- 国内で実施されている主なパークレット設置事例を一覧に取りまとめた。
○次頁以降で、本設の3事例について詳細な取組概要を紹介する。

◇主なパークレット設置事例一覧（2/2）

カテゴリ	名称	所在地	設置場所	設置主体	設置期間	設置方法の概要
社会 実験	たてばやし 館林駅前通りパークレット 社会実験	群馬県 たてばやし 館林市	路肩、 歩道	群馬県、 たてばやし 館林市	2023年4月27日～2024年7月 31日	・道路附属物（県）、ベンチ 等は道路占用物件（市）と して設置
社会 実験	あさくさ 浅草パーケード	東京都 台東区	車道、 停車帯	台東区	2024年3月7日～3月13日	・道路占用物件として設置
社会 実験	YAESU st. PARKLET （イエスストリートパークレット）	東京都 中央区	路肩、 歩道	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	2023年10月3日～10月31日	・道路占用物件として設置
社会 実験	すずらん通りパークレット プロジェクト	山形県 山形市	停車帯、 歩道	山形市	2023年9月13日～11月30日 （令和5年度社会実験時）	・道路占用物件として設置
社会 実験	ハニカムスクエア	静岡市	停車帯	静岡市	2022年9月25日～2023年3月 31日	・道路附属物（道路休憩施 設）として設置
社会 実験	# カミハチキテル -URBAN TRANSIT BAY-	広島市	停車帯	かみやちよう はっちようぼり 紙屋町・八丁堀公共空間活用社 会実験実行委員会	2020年3月1日～4月26日	・道路占用物件として設置
社会 実験	じょうぜんじ 定禅寺パークレット	仙台市	車道、路肩 （令和元年度） 車道、路肩、 歩道 （令和3年度）	じょうぜんじ 定禅寺ストリートアライアンス	2019年10月18日、10月20日 （令和元年度社会実験時） 2021年8月20日～9月7日 （令和3年度社会実験時）	・車道1車線を車線規制の上、 道路占用物件として設置

2. 1. 設置事例①:KOBEPパークレット(神戸市)

○都心の新たな憩いや賑わいの創出を目的として、来街者が誰でも自由に利用できる空間として設置。

○民間主導のまちづくりなどを目的に、協議会、大学、市の民学官で連携・協力する体制で推進。

◇背景・目的

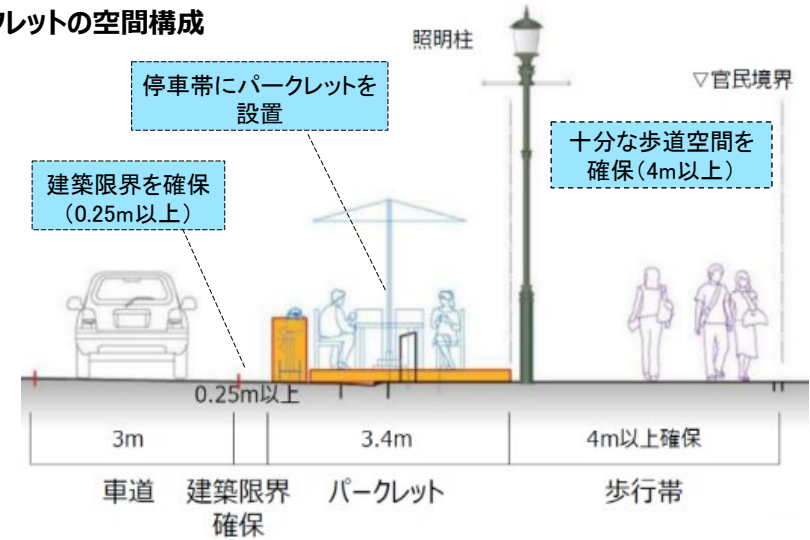
さんのみや ちゅうおう

- ・三宮中央通りは、沿道に商店とオフィスが混在する通りであり、停車帯（荷捌きスペース）が比較的多いものの、停車帯の利用需要が減少していた。
- ・都心の新たな憩いや賑わいの創出を目的として、来街者が誰でも自由に利用できる空間として設置した。

◇実施内容

- ・民学官の連携により検討を進め、平成28年に車道の一部である停車帯にパークレットを設置する社会実験を実施した。
- ・社会実験において、周辺の交通への悪影響が無いことが確認されたこと、利用者からの評価が高かったことなどを踏まえ、平成29年4月より、パークレットを常設化した。
- ・通りの立地特性（沿道建物、回遊動線、歩行者特性等）を踏まえてデザインした3箇所のパークレットを設置した。

▼パークレットの空間構成



▼パークレット設置状況



設置前



設置後

2. 1. 設置事例①:KOBEPARKレット(神戸市)

◇取組概要

名称	KOBEパークレット
設置位置	神戸市中央区三宮町1・3丁目（三宮中央通り） さんのみやちゅう さんのみや ちゅうおう
地理特性	商業系地域
設置主体	神戸市
管理・運営主体	三宮中央通りまちづくり協議会
道路法の位置づけ	道路附属物（ベンチ等として設置）
バリアフリー	対応（段差がなるべく生じない構造とし、段差が生じる場合はスロープを設置）
設置期間	平成29年4月～ ※平成28年10月～平成29年3月は社会実験として設置

◇デザイン

- ・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。



短時間滞在型のパークレット



中時間滞在型のパークレット

◇設置場所

- ・停車帯、歩道
（車道は3車線の一方通行）

◇使用材料

- ・人工木材（本体構造）

◇設置物

- ・ベンチ ・テーブル ・パラソル
- ・芝生 ・植木鉢



パークレットの設置物

◇安全対策

- ・ガイドパイプを内蔵

◇維持管理

- ・神戸市との協定に基づき、三宮中央通りまちづくり協議会がパークレットの日常の清掃及び植栽の維持管理を実施。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。

◇合意形成

- ・効果的な役割分担や公共空間としての機能向上、民間主導のまちづくりなどを目的に、「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・協力する体制を構築して、検討、設置、管理を推進。

2. 1. 設置事例②:元町パークレット(横浜市)

- 「元町時間^{もとまち}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設置。
- 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。

◇背景・目的

- ・横浜元町^{もとまち}は開港都市でもあり、今も外国風情のある街並みなど様々な文化が合わさった雰囲気を持つ町である。
- ・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。

◇実施内容

- ・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拡張した。
- ・設置にあたっては、中小企業庁の「商店街活性化・観光消費創出事業」の補助金を活用した。

▼パークレットの空間構成



▼パークレット設置状況



設置前



設置後

2. 1. 設置事例②:元町パークレット(横浜市)

◇取組概要

名称	元町パークレット
設置位置	横浜市中区元町 ^{もとまち} 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	協同組合元町エスエス会（地元商店街組合）
道路法の位置づけ	道路占用（ベンチとして設置）
バリアフリー	歩道との段差が生じないよう配慮
設置期間	令和2年3月～

◇デザイン

- ・3か所のパークレットは、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。
- ・地元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。



車道側からみたパークレット



歩道側からみたパークレット

◇設置場所

- ・歩道（時間制限駐車区間を歩道の一部とした。車道は1車線の一方通行。）

◇使用材料

- ・鉄骨（本体構造）

◇設置物

- ・ベンチ
- ・植物鉢
- ・照明



パークレットの設置物

◇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。

◇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。
- ・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。

◇合意形成

- ・地元商店街組合が主体となってパークレットの整備・管理を行っている。
- ・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。

2. 1. 設置事例③：南伊勢町通パークレット(名古屋市)

- 栄ミナミエリアに新たな賑わいを創出するため、地元組織が仮設のパークレットを設置。
- 賑わい創出等の効果が見られたことから、令和2年度に名古屋市の歩道拡幅事業と連携し、伊勢町通の沿道施設等との連携が図られる3箇所に、常設のパークレットを設置。

◇背景・目的

- ・多くの来訪者を栄ミナミエリアへ誘導し、新たな賑わいを創出するため、栄ミナミ地区の5つの商店街の出資により設立した栄ミナミまちづくり株式会社が平成29・30年度に仮設のパークレットを設置した。
- ・賑わい創出等の効果が見られたことから、令和2年度に名古屋市の歩道拡幅事業と連携し、伊勢町通の沿道施設等との連携が図られる3箇所に、常設のパークレットを設置した。

◇実施内容

- ・伊勢町通の沿道商業施設等との連携が図られるよう、空間の活用をイメージして、パークレットを以下の3箇所に設置した。
 - ・ポケットパークの前：お祭りのように集えるイベント空間
 - ・付近に居酒屋が多い場所：居酒屋のように賑わう飲食空間
 - ・書店の前：カフェのようにくつろげる休息空間
- ・設置にあたっては、中小企業庁の「商店街活性化・観光消費創出事業」の補助金を活用した。

▼パークレットの空間構成



▼パークレット設置状況



設置前



設置後

2. 1. 設置事例③:南伊勢町通パークレット(名古屋市)

◇取組概要

名称	南伊勢町通パークレット
設置位置	名古屋市中区栄 ^{さかえ} 3丁目 伊勢町通 ^{いせまち どおり}
地理特性	商業系地域
設置主体	栄ミナミまちづくり株式会社 (都市再生推進法人)
管理・ 運営主体	同上
道路法の 位置づけ	道路占用（ベンチ、カウンター、囲い及びこれらと 一体となったデッキ等によって構成される歩行者 等の利便に資する休憩施設として設置）
設置期間	令和3年3月～

◇デザイン

- ・パークレットのデザインは、名古屋工業大学伊藤孝紀研究室が監修。
- ・フレキシブルな利活用を想定し、通りのシンボルカラーであるスカイブルーや、今後活発化する様々なイベントごとに色を調色できる照明器具をデザインに採用。



書店前のパークレット



ポケットパーク前のパークレット

◇設置場所

- ・歩道（車道は1車線の一方通行）

◇使用材料

- ・樹脂製人工木材、金属フレーム（本体構造）

◇設置物

- ・ベンチ ・カウンターテーブル
- ・電源（イベント時、清掃時等に使用）
- ・LED照明（パークレット下部に埋めこみ）
- ・広報用スペース

◇安全対策

- ・車道側へ壁面の設置。

◇維持管理

- ・栄ミナミまちづくり株式会社と名古屋市との間で都市利便増進協定を締結し、栄ミナミまちづくり株式会社が日常的な管理を実施。
- ・維持管理費については、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。

◇合意形成

- ・沿道店舗との運営の連携を視野に入れて、3箇所の場所を選定し、地権者と使い方の協議を繰り返し実施した。
- ・名古屋市と栄ミナミまちづくり株式会社は、パークレットの維持管理等に関して、都市利便増進協定を締結した。

2. 2. 取組事例①: さっぽろシャワー通り(札幌市)

- 平成17年に、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た社会実験を実施し、結果等を踏まえて平成18年にシャワー通りを再整備。
- 地元商店街が、時間帯でボードを移動させることで歩車道の取扱いを変化させ、路肩等の道路空間を柔軟に利活用。

◇背景・目的

- ・荷捌きのための路上駐車等が通行の妨げとなっていたほか、駐車車両等による死角からの歩行者の乱横断が多発しており、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。

◇実施内容

【道路空間の再編】

- ・車道部の幅員を5.5mから3.5mへ縮小し、2車線の道路を1車線化、3.0m間隔で脱着可能なボードを設置し、路上駐停車を抑制。

【時間帯に応じた道路空間の活用】

- ・歩道部と車道部との間の2.0mの空間について、脱着可能なボードの移動により、時間帯に応じて、「歩行者空間」と「荷捌きスペース」として使い分けを行う。

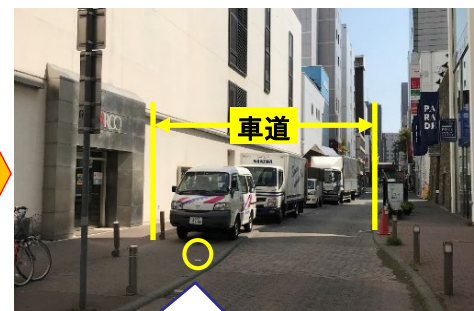
◇合意形成

- ・地域の商店街である「さっぽろシャワー通り商店街」からの働きかけを受け、さっぽろシャワー通りの再整備について、さっぽろシャワー通り商店街と札幌市のまちづくり部局が連携して取組を進めた。
- ・道路管理者である札幌市と地元商店街が、管理に関する協定書を結び、費用負担のみならず、整備後の役割分担や道路空間の活用を官民共同で実現。

「歩行者空間」として活用 (11:30~21:30) 「荷捌きスペース」として活用 (21:30~11:30)



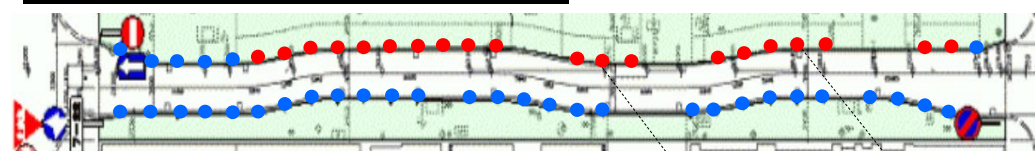
平常時は、ボードを設置して「歩道」とする。



荷捌き利用時は、ボードを撤去して「車道」とする。

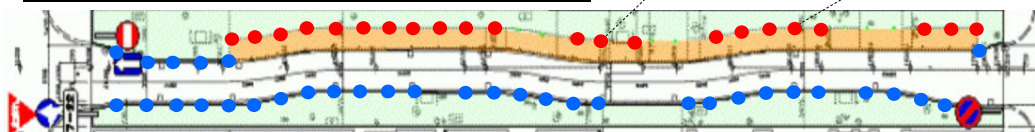
「歩行者空間」として活用 (11:30~21:30)

● : ボード (着脱式)
● : ボード (固定式)



「荷捌きスペース」として活用 (21:30~11:30)

3.0m間隔でボードを設置
歩道拡幅時と荷捌き利用時で、ボードを着脱



■ : 荷捌きスペース ■ : 歩行者スペース

2. 2. 取組事例②：南一条通社会実験(札幌市)

- 時間帯別の運用により、荷捌きスペースとタクシー乗り場、荷物の一時保管スペースと歩行者滞在空間等を時間帯で使い分ける社会実験を令和4年に実施。
- 片側2車線のうち1車線を削減し、賑わいの創出に資する道路空間を形成。時間帯に応じた道路空間の活用により、配送の効率化や賑わい創出に寄与。

◇背景・目的

みなみいちじょう どり

- ・南一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していた。
- ・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とが輻輳し、歩行者の安全性が低下していた。

◇実施内容

- ・社会実験では、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。
- ・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。
- ・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。

◇合意形成

さっぽろ おどおり

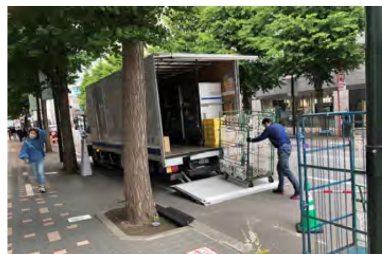
- ・事務局である札幌大通まちづくり株式会社が主体となり、地元商店街、運輸事業者等との調整を行った。
- ・片側1車線規制について、看板設置等により事前の周知を行った。また、地元関係者や関係団体、来街者等に対して、ホームページやSNS等で広く周知を行った。

▼社会実験の道路空間の使い分け



出典：北海道開発局資料を一部加工

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）



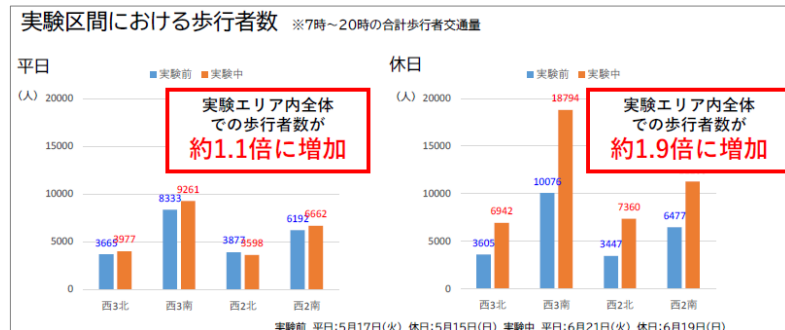
2.2. 取組事例②：南一条通社会実験(札幌市)

- 社会実験に伴う、賑わい創出効果について、利用状況の変化や事業者ニーズ(歩行者数・滞在者数、賑わい空間の今後の活用意向)を把握した。
- 社会実験により、実験エリア内の歩行者数・滞在者数の増加に寄与。歩行者滞在空間を活用した利用店舗・事業者へのヒアリング結果では、「今後も活用意向がある」との回答が9割を超えた。

◇社会実験による賑わいの創出効果

【歩行者数・滞在者数の変化】

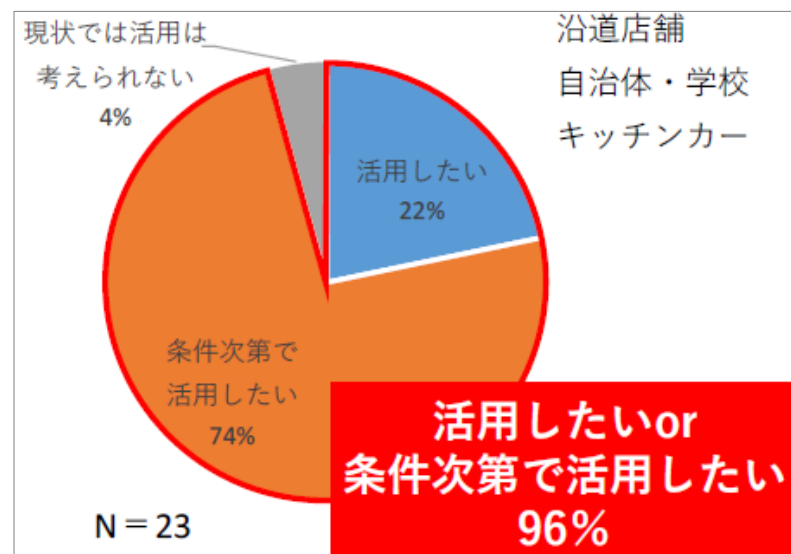
- ・社会実験前と社会実験中の歩行者数は、実験前と比較して、平日で約1.1倍(1割増)、休日で約1.9倍(9割増)に増加。
- ・滞在者数は、実験前と比較して、平日で約3.1倍、休日で約5.5倍に増加。



【事業者ヒアリング結果】

- ・創出した賑わい空間の今後の活用意向を調査するため、沿道店舗・自治体・学校・キッチンカー事業者にヒアリングを実施。
- ・歩行者滞在空間を活用した利用店舗・事業者のうち22%が「活用したい」、74%が「条件次第で活用したい」と回答。

▼創出した賑わい空間の今後の活用意向についての回答



2.2. 取組事例②：南一条通社会実験(札幌市)

- 社会実験に伴う、周辺道路交通への影響について、実験対象区間および周辺エリアにおける混雑・渋滞発生状況(旅行速度の変化、渋滞長、交通量)を把握した。
- 社会実験期間中に、大きな旅行速度の低下や著しい渋滞は見られなかった。
- 旅行速度の変化の把握にあたっては、国土交通省が所有する交通ビッグデータである、ETC2.0プローブデータを活用した。

◇社会実験による周辺道路交通への影響

【旅行速度の変化】

- ・ETC2.0プローブデータを活用して、実証実験前と実証実験中の区間別平均旅行速度差を分析。
- ・実験期間中一部路線で旅行速度の低下は見られたものの、実験区間および周辺で大きな旅行速度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

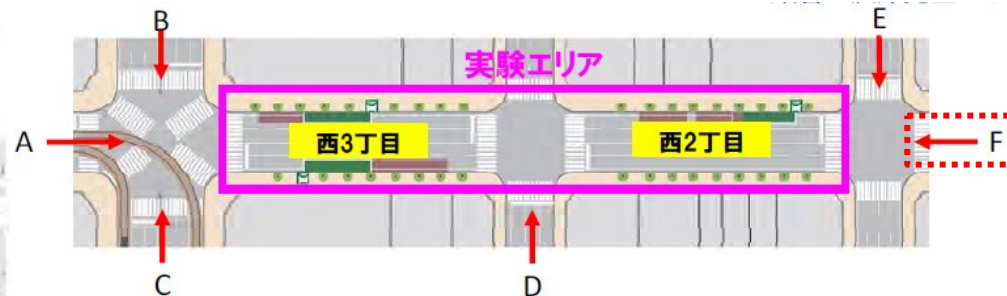


※データ分析対象日
実験前：5月13日(金)～5月26日(木)
実験中：6月17日(金)～6月30日(木)

出典：社会実験報告書(札幌市)

【渋滞長の変化】

- ・カウント調査によって、周辺交差点の時間帯毎の渋滞長を把握。
- ・車線を制限したことにより、西2丁目線(下図F方向)朝の通勤時間帯を中心に一時的な渋滞の発生が発生したものの、いずれも100mに満たない一時的な渋滞長であることを観測した。



▼D方向の渋滞長の変化(平日)



▼F方向の渋滞長の変化(平日)



出典：社会実験報告書(札幌市)を一部加工

3. 海外事例の紹介

3. 1. 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)

3. 1. 取組事例①：パークレット(アメリカ・サンフランシスコ)

○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。

○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。

◇背景・目的

- ・パークレット・プログラムの親プログラムであるグラウンドプレイは、安全で完全な道路と市民のための新しいオープンスペースを作るという、サンフランシスコ市の全体的な戦略の一部である。
- ・重要な公共空間を自分たちの住む地域に作る機会を提供するために、路上駐車スペースにパークレットを置き、人々のための公共空間として再利用した。

◇実施内容

- ・サンフランシスコでは、2010年からパークレットの設置を開始した。
- ・2021年7月に、サンフランシスコ市議会が全会一致でシェアスペース条例を可決。
- ・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。
- ・パークレット設置手順や設置基準等を取りまとめたパークレットマニュアルを2013年に公表した。その後、2021年にシェアスペースマニュアルとして公表。各マニュアルはサンフランシスコ市が作成した。
- ・シェアスペースマニュアルにて、パークレットを以下の3種類に定義。

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。

▼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



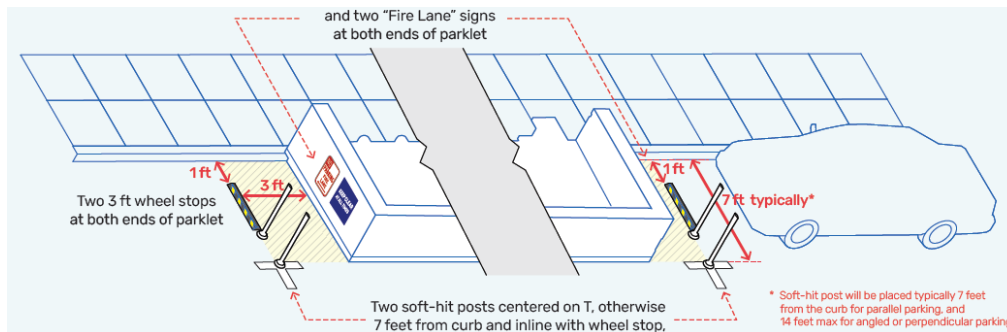
サンフランシスコのパークレット

出典：Shared Spaces Manual (VERSION2.4, City&County of San Francisco, April 2023)、SAN FRANCISCO PARKLET MANUAL (the San Francisco Planning Department, Summer 2020)、groundplay HP

3. 1. 取組事例①：パークレット(アメリカ・サンフランシスコ)

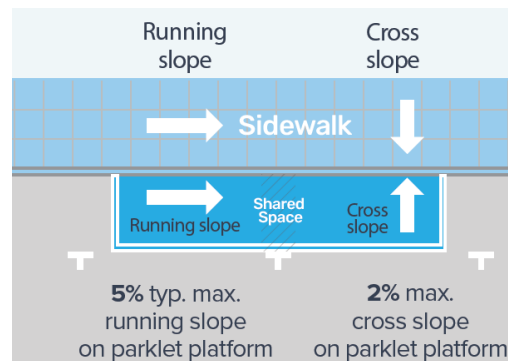
◇設置箇所

- ・縦列駐車の場合、駐車スペースの場合、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。



◇勾配

- ・縦断勾配は5%以下とし、横断勾配は2%以下。



◇安全対策

- ・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。

◇バリアフリー

- ・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。
- ・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。
- ・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。

◇維持管理

- ・維持管理は設置者によって実施する。
- ・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。パークレット設置者はメンテナンス計画の作成を推奨。

◇合意形成

- ・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。
- ・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。

出典：Shared Spaces Manual (VERSION2.4, City&County of San Francisco, April 2023)

SAN FRANCISCO PARKLET MANUAL (the San Francisco Planning Department, Summer 2020)

国総研資料 第1009号

3. 1. 取組事例①：パークレット(アメリカ・サンフランシスコ)

◇シェアドスペースマニュアルの構成

1. 概要

- 概要
- プログラムの目標
- パンデミックから法制化されたプログラムへの移行
- 共有スペースの種類
- 共有スペースの用途

2. 設計ガイドラインと規制

- 重要な考慮事項
- 歩道のシェアドスペース
- 駐車場またはカーブサイドのシェアドスペース
 - 立地と敷地内の処理
 - 火災の安全性と緊急時のアクセス
 - バリアフリー
- 車道の共有スペース
- 屋外エンターテインメントと音楽イベント

3. 共有スペースの運営

- 運営者の責任
- 標識システムと配置

4. 施行

- パンデミックから法制化されたプログラムへの移行スケジュール

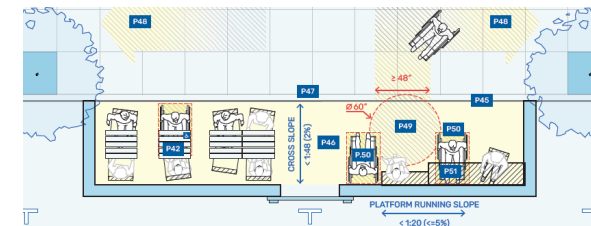
5. 付録

- 申請チェックリスト
- 近隣住民の同意書
- 保険証書サンプル

など

- シェアドスペースプログラムの背景、概要、9つの目標について説明。
- パンデミック時の緊急対応のタイムライン、恒久的なプログラムへの移行について説明。
- シェアドスペースの種類や活用方法を紹介。
 - 歩道のシェアドスペース：歩道上のカフェや商品販売等
 - 路上駐車スペースのシェアドスペース（パークレット）
 - 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。
 - 可動式商業用パークレット：ベンチ等を営業時間のみ設置。
 - 商業用パークレット：商業活動のためにパークレットを使用。
 - 車道のシェアドスペース：車道閉鎖によるイベント実施
 - 私有地のシェアドスペース：裏庭・空き地等の利用

- シェアドスペースの利用者を含め、公道を利用するすべての人の安全を確保するため、以下の点を考慮。
 - 設置場所・既存インフラとの兼ね合い
 - 火災の安全と緊急時のアクセス
 - バリアフリー



バリアフリーへの対応イメージ

- 各シェアドスペースにおける、設置基準や安全への対応、バリアフリー等について説明。

- シェアドスペース所有者として果たすべき責任（以下の項目）について説明。
 - バリアフリー
 - 許可の更新
 - 維持管理・メンテナンス
 - 撤去
 - 営業時間の対応
 - 所有権の変更
- シェアドスペースに掲示する標識について説明。



標識のイメージ

- パンデミック時の緊急対応から恒久的なプログラムへの移行について説明。

- シェアドスペースの申請に関する補足情報と、申請書類のサンプルを掲載。
 - ※補足情報の例）シェアドスペースは、既存の自転車レーン上には設置できない。固定構造物を設置する場合、1年以内に計画されている自転車レーン上に設置できない。

3. 1. 取組事例②：パークレット(カナダ・バンクーバー)

- 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。
- 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。

◇背景・目的

- ・1970年代には、都市がスプロール化し、自動車中心の社会となった。道路用地は北米の都市の全土地の25～35%を占めている。主に自動車の移動と保管の用途に限定されていたが、居心地の良い公共空間を作るために道路を活用することが求められた。
- ・2012年に市議会が、路上駐車スペースを人々が座ったり、リラックスしたり、街を楽しむための場所に変える、許可ベースのパークレットプログラムの実施を推奨する「交通2040計画」を承認した。

◇実施内容

- ・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。その後、2016年にパークレットプログラムを創設した。
- ・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・設置する。
- ・2016年にパークレット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バンクーバー市が作成した。



バンクーバーのパークレット



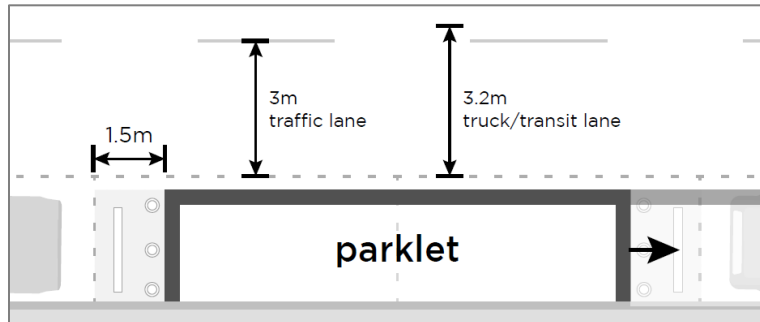
バンクーバーのパークレットマニュアル

出典： PARKLET MANUAL, ADMINISTRATIVE REPORT (Enlivening Streets and Supporting Businesses with Parklets, Patios and Craft Carts)、THINK BIG, WORK SMALL ENLIVENING VANCOUVER STREETS FROM PARKING TO PARKLET

3. 1. 取組事例②：パークレット(カナダ・バンクーバー)

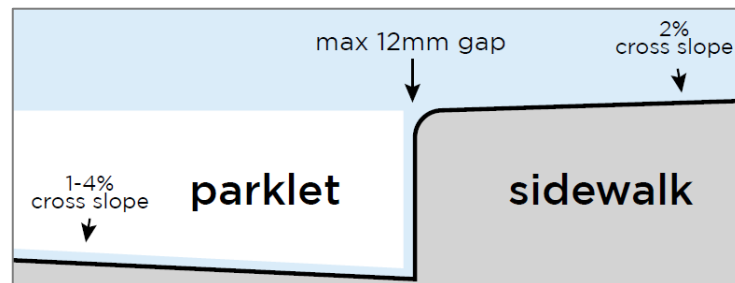
◇設置箇所

- ・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)
- ・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。
- ・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。
- ・一般的な道路でのパークレットの最大幅員は2.3～2.5m。
- ・歩道から入口は2箇所以上、1.8mを確保。



◇勾配

- ・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。
- ・横断勾配は2%以下とし、縦断勾配は5%以下。
- ・耐荷重は少なくとも7.2kPaを確保。



◇安全対策

- ・交差点や横断歩道において、交通の視認性を確保。
- ・フレキシブルボラードや車止めは必要に応じて設置。

◇バリアフリー

- ・歩道からの入口は最低1.5m必要。
- ・パークレット内に直径1.5m以上の回転スペースが必要。

◇維持管理

- ・パークレットの日常的な清掃等は設置者が実施し、大規模な修繕は市が実施する。
- ・パークレットが破損した場合、市が作業員を派遣し修繕。

◇合意形成

- ・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受け入れられることなので、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。
 - ・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。
 - ・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。

3. 1. 取組事例②：パークレット(カナダ・バンクーバー)

◇パークレットマニュアルの構成

1.パークレットプログラムの概要

- ・パークレットとは？
- ・メリット
- ・バンクーバーのパークレット
- ・他地域での取組状況

2.パークレットのプロセス

- ・パークレットプロセス
- ・パークレットの資金調達
- ・申請者の責任
- ・場所の選定 など

3.最初の申請

- ・申請者情報
- ・プロジェクトの説明
- ・申請審査料 など

4.詳細な提案

- ・承認プロセス
- ・承認料 など

5.パークレットの完成

- ・建設と施工
- ・施工後

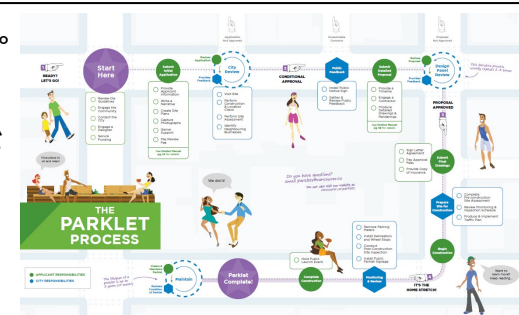
6.設計指針

- ・プラットフォーム（土台）
- ・囲い など

・パークレットプログラムの背景として、ベースとなったビバ・バンクーバーについて説明。
 ・パークレットの定義や特徴を説明。
 ①パークレットは、路上の駐車スペースを、人々が座り、くつろぎ、街を楽しむための場所に変える
 ②プラットフォーム、囲い、パークレット特有の機能で構成
 ③囲いによって車の通行から保護され、歩道のスペースを拡張して、植栽、座席、テーブル、駐輪場などの機能を追加するためのスペースを確保
 ・パークレットプログラムは、「最も環境に優しい都市行動計画」、「交通2040計画」、「健康都市戦略」、その他の指針文書で示された目標を達成するため創設。

・パークレット申請手順、関係者、申請者の責任について説明。
 ・また、必要な資金や設置場所の選定等を紹介。
 ・関係者として、①コミュニティ（近隣住民、他の企業、地元のビジネス改善協会等）、②市、③デザイナー、④建設業者が挙げられている。
 ・申請者の責任として、以下の項目がある。

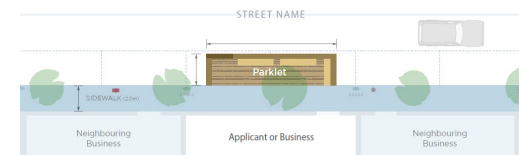
- 保険加入
- 植栽の管理
- 清掃
- 年間更新料の支払い
- 移動可能なファニチャーの管理



パークレット申請手順

・申請の初期段階で必要な事項を説明。

- 申請者情報
- 建物または不動産の所有者からの支持
- プロジェクトの説明
- 地域住民からの支持
- 設置計画
- 申請審査料の支払い
- 現地の写真



設置計画イメージ

・承認までの手順について説明。
 ・パークレット申請後、デザインパネルによる審査が行われ、安全性、バリアフリー、その他の懸念に関連する変更が要求。市から最終的な承認を受けるまで、最低でも2～3回繰り返す。

・パークレットの設置、検査、設置後のメンテナンス・撤去について説明。
 ・パークレットのメンテナンスは申請者が実施。

・パークレットの設置基準や構成要素、バリアフリー等について説明。

3. 1. 取組事例③：パークレット(オーストラリア・メルボルン)

- 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。
- 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。

◇背景・目的

- ・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。

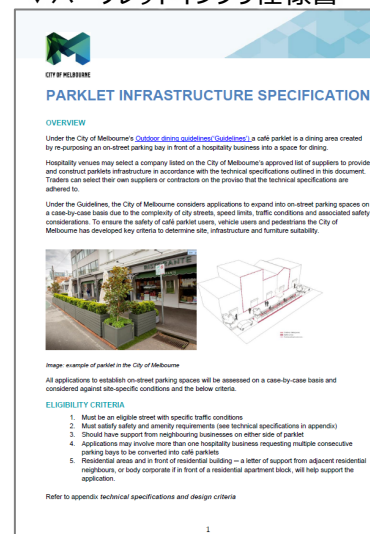


メルボルンのパークレット

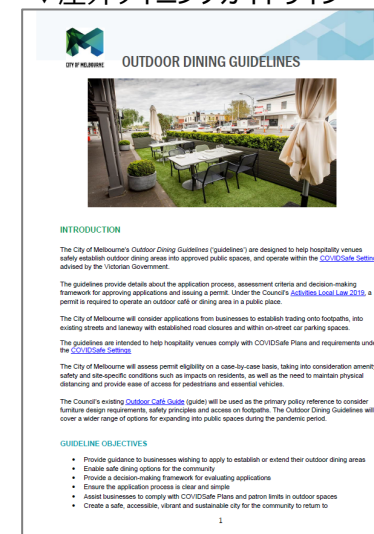
◇実施内容

- ・メルボルンでは、2020年からパークレットの設置を開始した。
- ・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等の飲食店が設置している。
- ・パークレットの概要や設置基準等を取りまとめたパークレットインフラ仕様書をメルボルン市が作成した。なお、手順や申請方法等は屋外ダイニングガイドラインに記載している。

▼パークレットインフラ仕様書



▼屋外ダイニングガイドライン

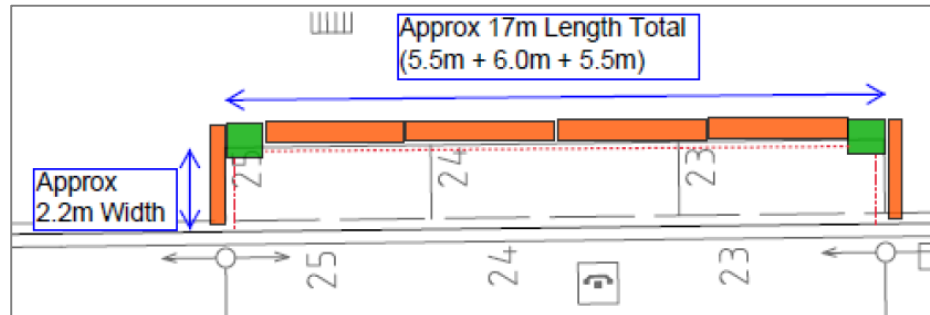


出典：PARKLET INFRASTRUCTURE SPECIFICATION, OUTDOOR DINING GUIDELINES, THE CITY OF MELBOURNE'S EXTENDED OUTDOOR DINING PROGRAM、メルボルン市HP

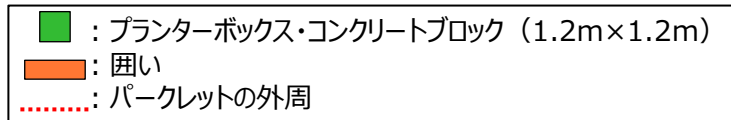
3. 1. 取組事例③：パークレット(オーストラリア・メルボルン)

◇設置箇所

- ・パークレットを設置する道路の制限速度は50km/h以下。
- ・交差点からの離隔は10m以上。信号交差点の場合は20m確保。
- ・隣接する駐車スペースから1.0mの離隔を確保。
- ・制限速度が40km/h以下の場合は離隔を0.3m、40km/h以上の場合には0.5m確保。
- ・最大3台分の駐車スペースを使用して設置可能。
- ・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。



※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



◇安全対策

- ・90cm以上の連続した囲いを車道側に設置。
- ・出入口は歩道側のみに設置。
- ・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。
- ・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。
- ・パークレットの端に沿って反射テープか反射材付きのボラードの設置が必要。

◇バリアフリー

- ・パークレットの出入口は段差がなく、1.5mの幅を確保。
- ・車いすの回転スペース・休憩スペースを十分に確保。
- ・段差がある場合、基準に準拠したスロープを設置。

◇維持管理

- ・設置者がパークレットや周辺道路（2m以内）の清掃等の維持管理を実施。
- ・落書きの除去は、メルボルン市が実施。

◇合意形成

- ・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。
- ・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。

3. 1. 取組事例③：パークレット(オーストラリア・メルボルン)

◇パークレットインフラ仕様書の構成

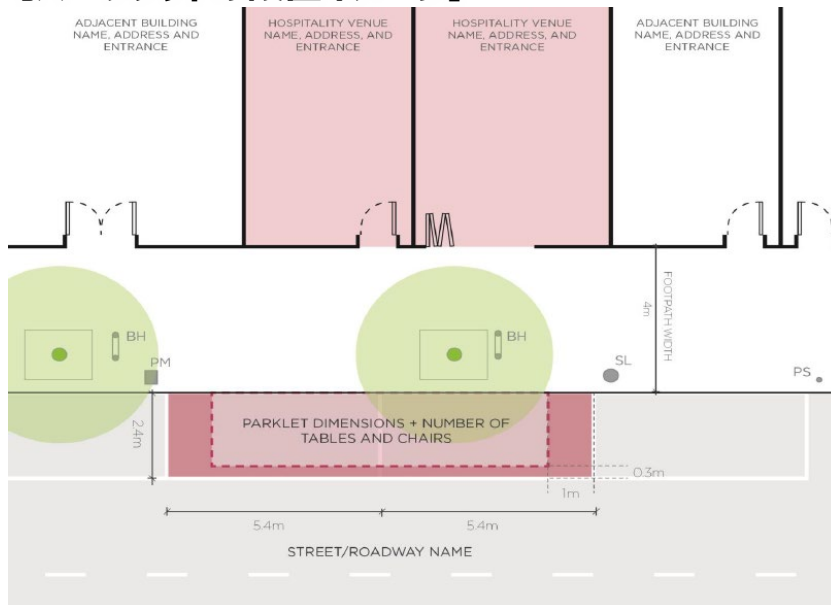
1.パークレットの概要

2.設置基準

- ・設置可能な場所（対象外の道路）
- ・パークレットの運営・管理、撤去
- ・パークレットの申請方法、計画書
- ・構造・安全基準
- ・ファニチャー、空間要素、植栽、照明、パラソル
- ・バリアフリー
- ・維持管理・清掃

など

【パークレットの設置イメージ】



- ・パークレットの定義やパークレットインフラ仕様書の策定目的を説明。
- ・パークレットは、飲食店の前にある路上駐車スペースを飲食スペースとして再利用したものと定義。
- ・パークレット利用者や車両、歩行者の安全を確保するため、敷地、インフラ、ファニチャーの適性を判断するための主要な基準を策定。

- ・パークレットの設置基準や運営・管理、構造・安全基準等について説明。
- ・設置要件は以下の5点。
 - ① 特定の交通条件を持つ対象道路
 - ② 安全性と快適性の要件を満たす必要
 - ③ パークレット両側にある近隣企業からの支援がある
 - ④ 複数の飲食店が、連続した複数の駐車区画をカフェパークレットに変更することを申請する場合がある
 - ⑤ 住宅地や集合住宅の前に設置する場合、隣接する住宅の隣人、または集合住宅の前に設置する場合は企業からの支援書を提出

- ・パークレットの運営・管理については以下の通り。
 - ① 屋外ダイニングエリアに設置されるテーブルと椅子の数を含む家具は、最高衛生責任者（CHO）が発行する指示およびサポートガイドラインに従う。
 - ② テーブルや椅子などの家具は、毎日の営業終了時にカフェパークレットから撤去。
 - ③ 許可証所有者は、利用者が着席し注文をしない限り、カフェパークレットのテーブルの上に調味料、ナプキン、食器を置いてはならない。
 - ④ 屋外ヒーターは樹木の区画には設置できず、樹木やプランターから最低2m離す必要がある。
 - ⑤ パークレットは、屋外カフェガイドおよびCOVID Safeプランの運営・管理責任に従って、常に清掃し、整頓された状態を維持。
 - ⑥ オーストラリアの安全作業ガイドライン「COVIDを防ぐための清掃」に従って清掃、消毒、管理する必要がある。
 - ⑦ パークレット内での調理や食べ物の準備は禁止。

- ・パークレットは、市や請負業者などの重要なサービス作業、街並みの改善などのために、一時的または恒久的に撤去する必要がある場合がある。

4. 事例の整理

項目	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）	
	国内事例	海外事例
背景・目的	・中心市街地活性化に向けて、賑わいや滞留空間の創出等を目的に、パークレットを設置	・中心市街地で不足している公共空間の再配置や新型コロナウイルスにより影響を受けたサービス業支援を契機に、地域交流や憩いの場の創出を目的にパークレットが設置された
設置者	・道路管理者もしくは商店街組合等の民間団体 ※道路管理者が設置する場合は道路附属物として設置 ※商店街組合等の民間団体が設置する場合は道路占用物件として設置	＜バンクーバー＞ ・民間事業者、コミュニティ組織、デザイナー、その他の申請者 等 ＜メルボルン＞ ・屋外ダイニングを実施したい飲食事業者等を対象
合意形成	・商店街組合・住民・行政等による協議会等を組織し、検討を実施 ・社会実験を実施	・近隣の住民・企業等の同意書が必要
維持管理	＜道路管理者が設置＞ ・協定を結ぶことで、日常の維持管理（清掃や植栽管理等）は、商店街組合や地元団体等の民間が実施 ※補修、日常の維持管理を超える範囲の管理は、行政が負担 ＜商店街組合等の民間団体が設置＞ ・占用者にて維持管理を実施。清掃や植栽は各店舗にて実施	＜事業者等の民間団体が設置＞ ・日常の維持管理は設置主体が実施 ※補修、日常の維持管理を超える範囲の管理は、行政が負担（バンクーバー） ※落書きの掃除については、行政が実施（メルボルン）
効果指標	・歩行者交通量 ・住民や企業等へのアンケート調査 等	・歩行者交通量 ・住民や企業等へのアンケート調査 ・周辺店舗の売り上げへの影響 等
ガイドライン等	・作成されていない	・各自治体でパークレットの基準となるマニュアルを作成

※海外事例についてはガイドライン、マニュアル等の記載により整理

4. 事例の整理

項目	時間帯別に道路機能を変化させる使い方
	国内事例
背景・目的	・荷捌き空間の確保と歩行者空間の確保の両立や配送の効率化、賑わいの創出を目的に、路肩等の道路空間に対して、時間帯別に道路機能を変化させる使い方が導入された
実施者	<さっぽろシャワー通り> ・行政、地元商店街 <南一条通り社会実験> ・地元商店街、まちづくり会社、運輸事業者、学識、行政（オブザーバー）等による協議会
合意形成	<さっぽろシャワー通り> ・行政と地元商店街が連携し、検討を実施 ・社会実験を実施 <南一条通り社会実験> ・協議会を組織し、まちづくり会社が事務局となり、検討を実施
維持管理	<さっぽろシャワー通り> ・札幌市と商店街がそれぞれ負担する内容を取り決めて整備 ・札幌市（道路管理者）と地元商店街が維持管理に関する協定を結び、時間帯別の運用のための歩車道境界のボラードの移動やロードヒーティング等の維持管理を地元商店街が実施 <南一条通り社会実験> ・警備員の配置や車両防護柵の設置等を時間帯別の運用の切り替えも含め社会実験事務局で実施
効果指標	・歩行者交通量 ・荷捌き・路上駐車車両数 等
ガイドライン等	・作成されていない

5. 今後の議論の論点(案)

○各事例の整理から、本検討会における今後の議論の論点(案)を整理した。

<議論の論点(案)>

①導入目的の設定

- 上位・関連計画を踏まえた導入目的の設定
- 導入エリア・路線の選定手法の整理

②合意形成

- 路肩等の柔軟な利活用に関する制度運用・法的整理の検討
- 合意形成の手法や調整事項等の整理
- 合意形成の示し方
(例:海外事例では、近隣の住民・企業等からの合意を示す書類の提出を申請プロセスに位置付け)

③維持管理

- 維持管理手法・体制の検討
- 行政と民間(地元商店街組合、まちづくり団体等)の役割分担のあり方

④効果指標

- 効果指標・項目の設定方法
(例:国内・海外事例ともに、歩行者交通量や利用者・周辺企業等へのアンケート調査等により効果を計測)