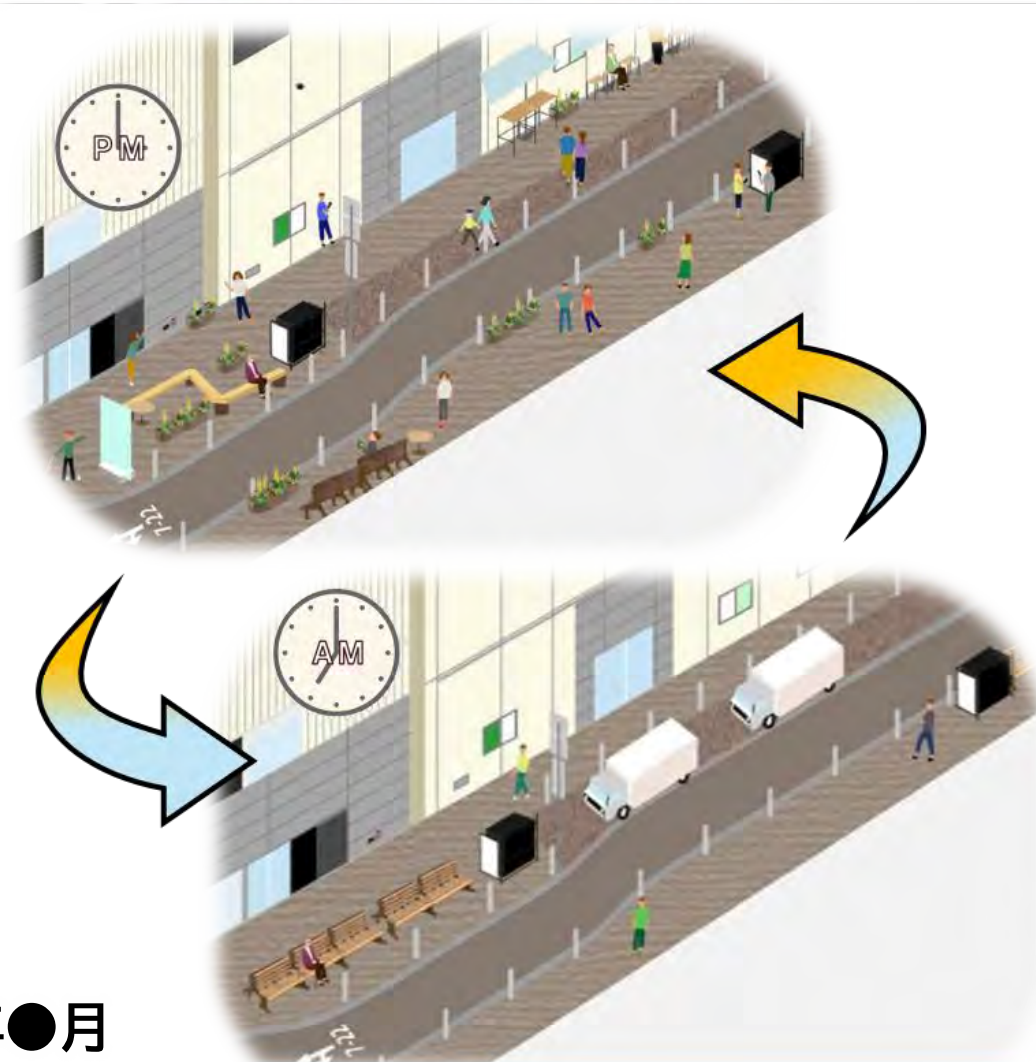


(素案)

歩道と路肩等の柔軟な利活用に関する ガイドライン



令和7年●月

国土交通省 道路局

歩道と路肩等の利活用に関するガイドライン 目次



1. はじめに	2
(1) ガイドライン作成の背景・目的 / (2) ガイドラインで用いる用語・キーワード (3) ガイドラインの構成	
2. 計画検討	5
(1) 上位計画等の確認、まち・みちの現状把握 / (2) 検討範囲の設定 (3) 検討範囲内の道路に求められる機能・役割の整理 / (4) 導入箇所の絞り込み	
3. 利活用方法検討	9
(1) 路肩部分も含めた利活用(パークレット) / (2) 車道部分も含めた利活用(時間帯別の使い分け)	
4. 取組実施	18
(1) コンセンサスの形成 / (2) 維持管理・運営	
5. 効果計測	24
(1) 効果計測の考え方 / (2) 様々なステークホルダーへの説明の視点と主な説明の指標	
参考.	27
(1) 海外における歩道と路肩等の利活用事例 / (2) 関連ガイドライン・事例集・制度紹介 (3) 写真、図表の出典 / (4) 検討会の委員名簿、開催経緯	

別冊・事例集

事例マークについて

P.01

- ✓ 本書は、別冊・事例集 とセットで使うことを想定しています。
- ✓ 左のマークは、事例集の関連ページを表します。参考にしてください。

1 はじめに (1) ガイドライン作成の背景・目的

○背景

今般、賑わいや休憩・滞留空間の需要の高まり、電動キックボードや自動配送ロボット等の新たなモビリティやシェアリング・エコノミーの出現、幹線道路の整備等に伴う自動車交通量が減少した地域の発生等に伴い、道路に対する利活用ニーズは従来にも増して多様化しています。

このようなニーズに対応するべく、国土交通省では、令和2年度ほこみち制度の創設、道路政策ビジョン2040の公表を行い、「多様なニーズに応える道路空間」のあり方に関する検討会を立ち上げ、議論を開始し、令和4年に「多様なニーズに応える道路 ガイドライン」、令和5年に「多様なニーズに応える道路の事例集」を公表しました。

これまでに国内各地で賑わい創出やパークレット設置などの社会実験や本格実施が始まっており、歩道と路肩等の柔軟な利活用、さらには、歩行者と車両等が共存する道路空間の実現への機運が高まっています。

一方、歩道と路肩等の柔軟な利活用を実現するためにクリアすべき基準・ルール等が分かりにくく、参考となる情報や知見が少ない状態で取組の検討を行わなければならないため、活動を進める際の課題となっています。

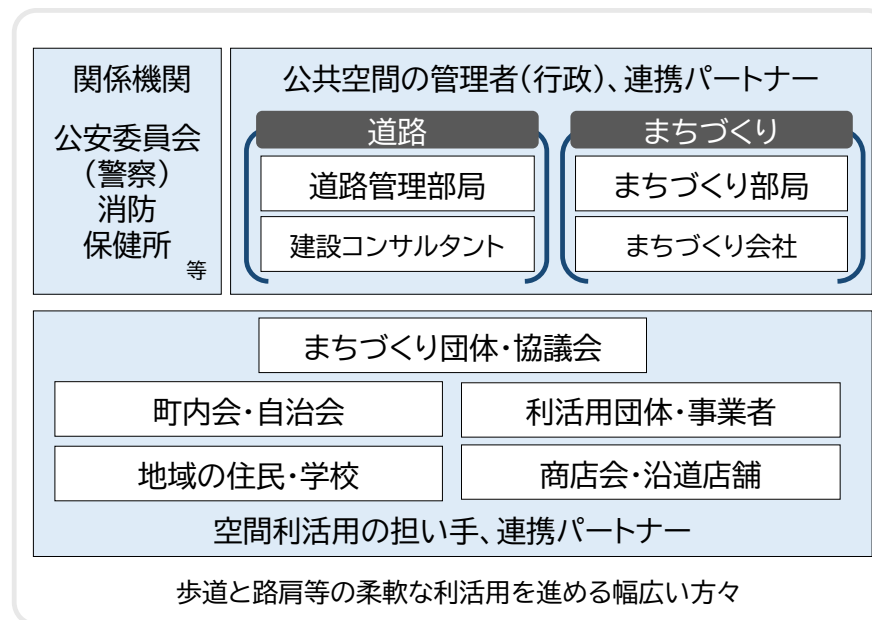
このため、国土交通省では、令和6年に、「人中心の道路空間」のあり方に関する検討会を立ち上げ、議論を始めました。

本ガイドラインは、こうした課題を解消するため、道路空間再編を行う道路管理者のみならず、整備後の利活用を含めた様々な関係者の皆様にとって参考となるよう、海外のガイドラインや国内の事例等から情報を収集し、具体的な導入手順等のポイントを示す実践的な指針として作成しました。

○目的

本書は、地方公共団体の道路管理担当やまちづくり担当の職員といった行政関係者をはじめ、まちづくり団体や沿道の事業者といった民間の方等、多様な関係者が、歩道と路肩等の利活用を検討する際に参考となるよう作成したものです。

<本書が対象とする読者>



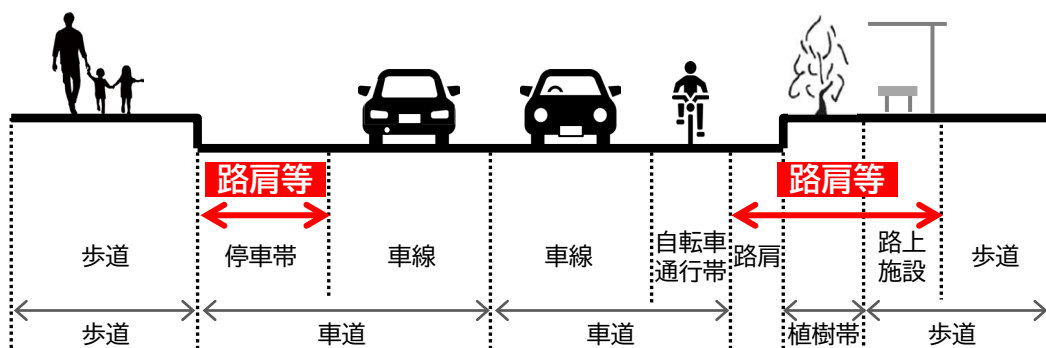
なお、歩道と路肩等の利活用の検討にあたっては、必ずしも本書の記載に縛られる必要はなく、各主体の自由な発想による活用も推奨されることを申し添えます。

1 はじめに (2) ガイドラインで用いる用語・キーワード

ここでは、本書を読むにあたって特に知っておきたい、歩道と一体となって賑わい創出のために柔軟な利活用を行う「道路空間を構成する要素」と「道路空間にモノを設置するときの法的扱い」に関する用語・キーワードを紹介します。

○柔軟な利活用を行う道路空間を構成する要素

歩道と一体となって賑わいを創出するために利活用する「路肩等」は、歩道と車道の間の道路空間であり、道路構造の「路肩」「停車帯」と定義します。



用語・キーワード	説明
路肩	道路構造令第2条第12号に規定する、道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つために、車道、歩道、自転車道又は自転車歩行者道に接続して設けられる帯状の道路の部分を路肩といいます。
停車帯	道路構造令第2条第14号に規定する、主として車両の停車の用に供するために設けられる帯状の車道の部分を停車帯といいます。

○道路空間にモノを設置するための法的扱い

道路空間を交通以外の目的で利活用するときは、安全性が損なわれないことを、道路や交通の管理者と確認し、許可を得る必要があります。

用語・キーワード	説明
道路占用許可	道路に一定の工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用することを道路占用といいます。道路占用を行う際には、モノを設置する者が、事前に当該道路管理者へ申請し、許可を受ける必要があります。
道路使用許可	道路は本来、道路交通の安全や円滑な交通を確保するために、禁止されている行為があります。一方、交通の妨害や危険がなく、社会的な価値を有する目的に使用する行為については、一定の要件を満たすことで、警察の許可を得て道路を使用することができます。
道路附属物	道路法第2条2項で規定する、道路の構造の保全、安全かつ円滑な道路の交通の確保その他道路の管理上必要な施設又は工作物で、道路管理者が設置し、維持管理を行うものを道路附属物といいます。

▶「法的手続き」に関する解説書

「居心地が良く歩きたくなる」まちなか創出に向けた道路空間利活用に関するガイドライン

「居心地が良く歩きたくなる」まちなか創出に向けた関係省庁支援チーム
<https://www.mlit.go.jp/toshi/pdf/seido/i-guidelines.pdf>

1 はじめに (3) ガイドラインの構成

このガイドラインでは、人中心の道路空間の実現に向けた「歩道と路肩等の柔軟な利活用」を行うまでのプロセスに沿って、ポイントを解説しています。

歩道と路肩等の柔軟な利活用を行うまでのプロセス



1. 計画検討

歩道と路肩等の柔軟な利活用に向けて、まちづくりの将来像をふまえ、歩道と路肩等の利活用を行う路線・導入箇所の絞り込み、計画検討を行う方法について、推奨する手順と検討のポイントを解説しています。



2. 利活用方法検討

路肩部分も含めた「パークレット」、車道部分も含めた「時間帯別の使い分け」の2つの利活用方法を対象に、定義等の概要、設置により期待される効果、利活用を行う際の法的な整理・運用や安全の確保の方法等検討のポイントを解説しています。



3. 取組実施

歩道と路肩等の柔軟な利活用に関する取組実施の全体の流れを示すとともに、計画の具体化や社会実験の実施におけるコンセンサスの形成を円滑に進めるための留意点、また、本格実施時の維持管理・運営にあたっての留意点について、手法やポイントを解説しています。



4. 効果計測

歩道と路肩等の柔軟な利活用の検討を進める際に、幅広い方々との間で円滑な協議を行うために、参考となり得る評価方法や指標について事例紹介を中心に整理します。

2 計画検討

本書では計画検討として、次の手順で、まちづくりの将来像をふまえ、歩道と路肩等の利活用を行う路線・導入箇所の絞り込みを行うことを推奨します。

- I 上位計画等の確認、まち・みちの現状把握
- II 検討範囲の設定
- III 検討範囲内の道路に求められる機能・役割の整理
- IV 導入箇所の絞り込み

なお、日常的な歩道と路肩等の道路空間の利用状況から、取組を導入したい箇所が概ね決まっている場合も、手順 I II IIIに示す事項を確認した上で、取組実施のプロセスに進むことが望ましいです。

【計画検討のポイント】

- ✓ 地域住民や沿道店舗、道路利用者(運送業や交通事業者、歩行者、自転車利用者等)に幅広く意見を募集するなど、コミュニケーションをとりながら選定することが望ましいでしょう。
- ✓ 道路に求められる機能・役割は、バリアフリーや沿道との調和などの景観の観点、交通安全の観点も踏まえて整理しましょう。

歩道と路肩等の柔軟な利活用を行う箇所の絞り込みまでの流れ

(手順)

(手順の概説)

I 上位計画等の確認、まち・みちの現状把握

- 各種マスタープラン(都市、交通、緑等)、まちづくりビジョン、指針など広域的なまちづくりに関する上位計画等を確認し、まち・みちの将来像を把握します。
- あわせて、道路の特性やネットワーク、沿道環境について把握し、将来像の実現にむけた、みちの現状を把握しましょう。

II 検討範囲の設定

- 上記で確認・把握した、まちづくりの将来像や現状の整理をふまえ、歩道と路肩等の柔軟な利活用を検討する範囲を設定します。

III 検討範囲内の道路に求められる機能・役割の整理

- 検討範囲の道路について、まちづくりの観点からそれぞれのような機能・役割が求められているかを整理します。
- 例えば、まちの将来ビジョンを踏まえて、どの路線が通過交通を担い、どの路線が歩行者のための空間を確保するか、時間帯に応じて荷捌き等の商用利用を行う路線はどこが妥当かといった、路線ごとの機能・役割を示していくことが考えられます。

IV 導入箇所の絞り込み

- 上記の検討結果を踏まえ、具体的な歩道と路肩の柔軟な利活用を検討する路線を抽出し、それぞれの道路の条件を整理します。
- 抽出した路線内の具体的な整備内容を検討するため、設置位置などを絞り込みます。

2 計画検討 (1) 上位計画等の確認、まち・みちの現状把握 / (2) 検討範囲の設定

歩道と路肩等の柔軟な利活用を想定するエリアや道路について、広く基礎的な情報を収集することが重要となります。

○上位計画等の把握

まちづくりの将来像に関して、まちで策定されている上位計画等を把握しましょう。

具体的な方針が示されていない場合は、周辺を含めたまち・みちの将来像を検討することが望ましいです。

【まちづくりに関する上位計画・関連計画の例】

- ✓ 都市計画マスタープラン、都市再生整備計画、中心市街地活性化基本計画
- ✓ 立地適正化計画、景観計画、移動等円滑化促進方針・基本構想、地域公共交通計画、自転車活用推進計画

○まち・みちの現状把握

道路ネットワークの中で、歩道と路肩等の利活用に適すると考えられる路線について検討するため、次の情報を収集しましょう。

【道路の特性やネットワークに関する情報】

- ✓ 道路網(幹線道路、非幹線道路)と道路の特性
- ✓ 各道路の幅員構成(歩道・路肩等・自転車道・車道の構成要素ごと)、車線数、道路種別、管理者
- ✓ 道路網の中での当該道路の位置づけ

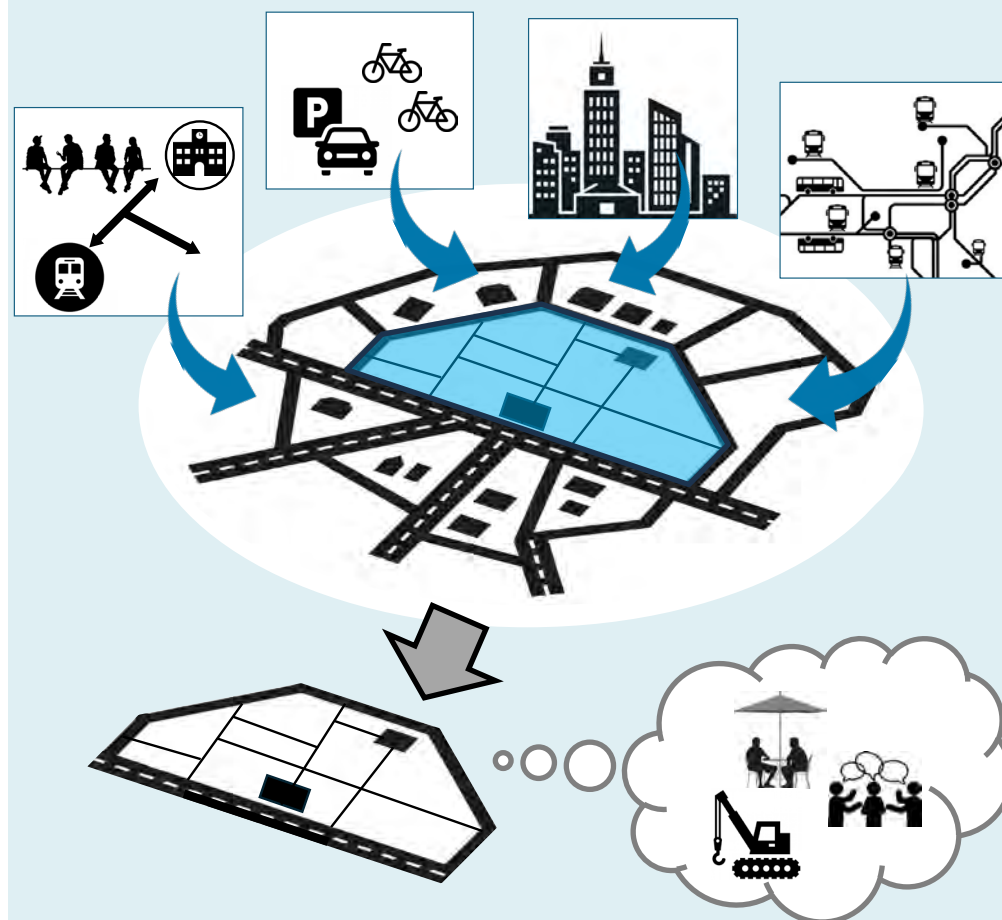
【まちづくりに関する情報】

- ✓ 土地利用状況、用途地域指定状況
- ✓ 主要施設分布(駅、学校、公共施設、観光施設等)
- ✓ 駐車場、駐輪場(時間貸し駐車場、駐輪場の位置、収容台数、出入口の位置、駐車場への入庫待ち行列の状況等)

○検討範囲の設定

まちづくりの将来像をふまえ、人中心の空間づくりを目指したい路線の集まる地域や路線、その周辺一帯を検討範囲として設定しましょう。

検討範囲の設定イメージ ・事例紹介 P.01



2 計画検討 (3) 検討範囲内の道路に求められる機能・役割の整理

まちづくりの観点から、検討範囲内の道路でそれぞれどのような機能・役割が求められているのか、まちの将来像の実現に向けて、検討範囲の交通環境や道路構造を把握し、路線ごとに整理しましょう。・事例紹介 P.02

○交通環境や道路構造の把握

検討範囲の交通環境、設置する候補となる路線の道路構造について、次に示すような情報を収集し、歩道と路肩等の利活用に適する路線が検討しましょう。

【交通環境に関する情報】

- ✓ 交通量(日・ピーク時、昼夜別、曜日別、季節別、大型車・二輪車・自転車の混入率等)
- ✓ 歩行者の状況(通行量、性別、年代等)
- ✓ 駐(停)車両の実態
- ✓ 公共交通機関(鉄道、バス等)の路線、運行状況
- ✓ 実勢速度(85パーセンタイル、車種別、時間別、方向別等)
- ✓ 道路交通センサスOD(起終点)調査・渋滞の発生状況・既に実施している交通規制 等

【道路構造に関する情報】

- ✓ 道路線形(直線・曲線(半径)、道路勾配など)
- ✓ 歩車道段差、分離状況
- ✓ 歩道構造(歩道幅員、自転車通行空間、道路附属物や道路占用物件の配置状況等)
- ✓ 車道部構造(車道幅員、車線数、車線幅員、自転車通行空間、駐停車帯幅員、路線バス停車帯、バス優先レーン等)
- ✓ その他当該地に存在する交通施設(シェアサイクルポート、カーシェアポート、小型モビリティ用ポート、充電ポート、観光バス乗降場、人力車乗り場等)の位置

○自転車通行空間整備との関係性

車道や路肩等の利活用にあたっては、自転車通行空間の整備状況や将来の整備形態(自転車ネットワーク計画)を踏まえて、安全で快適な自転車通行空間の確保に留意して検討しましょう。

なお、自転車道や自転車専用通行帯が整備済の箇所では、路肩の省略や縮小を行っている場合があるため、留意が必要です。

【検討のポイント】

- ✓ 自動車の速度や交通量等により、自転車と自動車の分離の必要性を判断する

【留意点】

- ✓ 自転車通行空間の計画や設計の考え方は「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を参照する必要
- ✓ 自転車通行空間は、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在(矢羽根型路面表示等)のいずれかの整備形態を選定する必要
- ✓ 車道混在の場合、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に示す標準仕様の矢羽根型路面表示等を設置する必要



第1走行車線を含めて規制を行い、自転車通行空間を確保した事例

静岡県沼津市
OPEN NUMAZU PARKLET

2 計画検討 (4) 導入箇所の絞り込み

これまでの検討を踏まえ、利活用を行う道路の条件を整理します。具体的な整備内容を検討するため、路線内の設置位置の絞り込みに関する支障物件確認を行います。

○支障物件の調査

沿道建物への車両の出入口、駐車場出入口、集水枡等がある場合や、バス停、消火栓等その他の既設の道路占用物件がある場合には、各種基準に照らして利活用を検討する必要があることから、設置位置、大きさ等について詳細に把握します。

道路占用を行う際には、占用場所についての条件を考慮する必要があります。また、道路交通法で駐停車が禁止とされている右記イメージの部分は、空間再編を行わず現状の道路構造のまま柔軟な利活用を検討する場合、交通安全上路肩等の利活用は難しいと考えられるため、確認が必要です。

○周辺施設の運用確保

路肩等の利活用にあたっては、他の既存施設やサービス(利用・メンテナンスなど)に影響を及ぼさないようにすることが重要です。

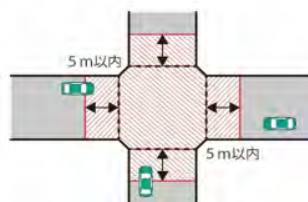
【検討のポイント】

- ✓ 中心市街地や商業地域の道路では、一般的に車道の縁石沿いに街渠が敷設され、ある間隔で雨水枡が設置されています。
⇒路肩等を利活用する場合、導入箇所は雨水枡を避けることが望ましい。枡の上部にやむを得ず設置する場合には、パークレットの基台等の路肩等に設置する物件が道路の縦横断方向の道路表面排水を阻害しない構造とすることが重要です。また、マンホール蓋も含め、維持管理のためにアクセスできる構造とすることが求められます。
- ✓ 歩道がない縦断勾配の小さい道路の場合には、排水の確保が重要
⇒道路の排水勾配を確認の上、パークレットの基台等の路肩等に物件を設置しても、道路表面排水がスムーズに流れる構造とすることが重要です。

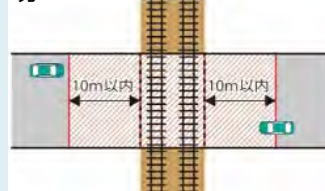
交通安全上、路肩等の利活用は難しいと考えられる場所

道路交通法第44条第1項(駐停車禁止場所)、および、第45条(駐車禁止場所)は次の通りです。

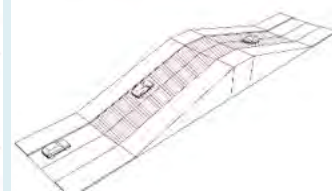
交差点、およびその側端から5m以内の部分



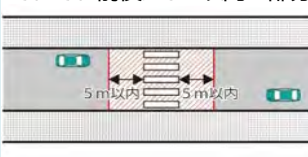
踏切及びその前後の側端からそれぞれ前後に10m以内の部分



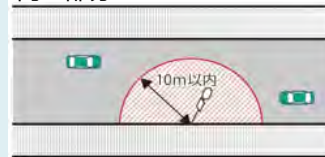
坂の頂上付近又は勾配の急な坂



横断歩道または自転車横断帯、およびそれらの前後の側端からそれぞれ前後に5m以内の部分



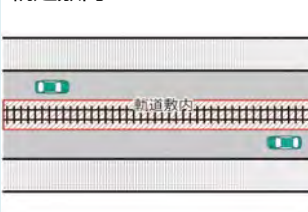
バス、路面電車の停留所の標示板(標示柱)の位置から10m以内の部分



道路の曲がり角から5m以内の部分



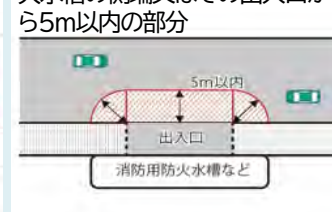
軌道敷内



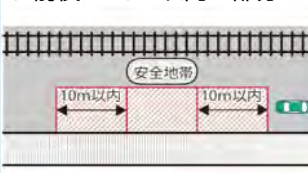
車庫などの自動車用出入口から3m以内の部分



消防用機械器具の置場、消防用防火水槽の側端又はその出入口から5m以内の部分



安全地帯の左側の部分、およびその前後の側端からそれぞれ前後に10m以内の部分



消火栓、指定消防水利の標識の位置、防火水槽の給水口、吸管投入孔から5m以内の部分



車両(パークレット)の側方の道路路上に3.5m以上の余地がとれない場所



3 利活用方法検討

本書では、歩道と路肩等の利活用方法として、「(1)路肩部分も含めた利活用」「(2)車道部分も含めた利活用」の2つに分けて、解説します。

(1) 路肩部分も含めた利活用(休憩・滞留施設(パークレット))

歩道と路肩等のパークレット ・取組事例を紹介 P.04~12



KOBEパークレット(神戸市)



ハニカムスクエア(静岡市)

路肩等のパークレット ・取組事例を紹介 P.13~22



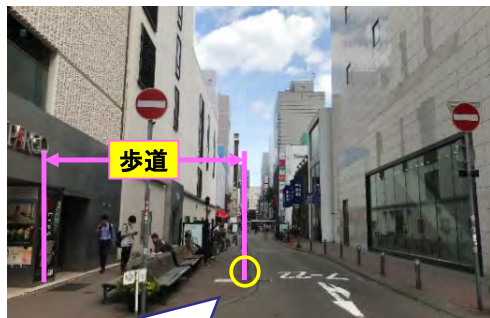
元町パークレット(横浜市)



カミハチキテル(広島市)

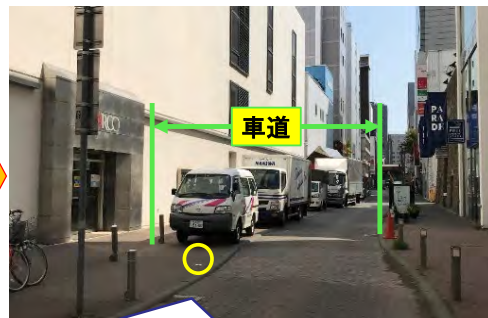
(2) 車道部分も含めた利活用(時間帯別の使い分け) ・取組事例を紹介 P.27~31

「歩行者空間」として活用 (11:30~21:30)



平常時は、ボラードを設置して歩道(道路交通法)とする。

「荷捌きスペース」として活用 (21:30~11:30)



荷捌き利用時は、ボラードを移設して車道(道路交通法)とする。
あわせて、交通規制により時間帯を限定した荷捌きスペースとして指定

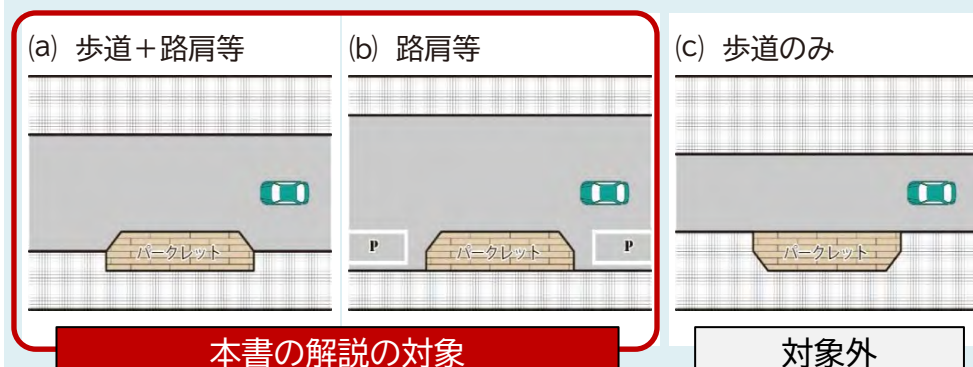
さっぽろシャワー通り
(札幌市)

3 利活用方法検討 (1) 路肩部分も含めた利活用 ① 本書における「パークレット」の定義

本書で取り扱う「パークレット」は、歩道の縁石から車道側に非連続に膨らんで設置される休憩・滞留施設として、歩道と路肩等にまたがって設置、または路肩等に設置されたものと定義します。

路肩等にまたがらず、既存の歩道上に設置したものは、本書で解説するパークレットには含みません。

本書で解説するパークレットの設置空間イメージ



○パークレット設置により期待される効果

賑わい、滞在・交流空間の創出

- ✓ 道路における滞留・交流のための空間を創出することができ、例えば、歩行者通行量の増加や地域コミュニティの活性化といった賑わい創出の効果が期待できるほか、休憩施設としての機能も期待されます。

安全・安心な空間の形成

- ✓ パークレットは路肩等を使用するため、設置箇所における路上駐車を抑制することができるほか、狭窄部となることにより、通行車両の速度抑制の効果も期待されます。

良好な景観への寄与

- ✓ 道路空間における滞在・交流空間として、周辺景観への配慮や賑わいの創出等を意図したデザインを採用することで、良好な景観形成への寄与が期待されます。

▶発現する効果の考え方について、[5章.効果計測]も参照ください。

パークレットの空間構成イメージ



3 利活用方法検討 (1) 路肩部分も含めた利活用 ② 法的整理・運用の観点で考慮すべき事項

○道路構造に関する法的整理・運用

歩道拡幅を行わず、既存の路肩にパークレットを設置する場合、道路法や道路構造令に基づく道路構造の要件を満たす必要があります。

【道路構造の要件】

- ✓ 路肩のままでパークレットを設置可能
※パークレット内に設置する物件については、関係法令との整合性を図り、道路の附属物もしくは道路占用可能なものを選定する。
- ✓ 路肩の幅員を確保する必要
- ✓ 建築限界を確保する必要
- ✓ 停車帯であるところに設置する場合、当該区域が車両の停車の用に供さなくなったことを確認する必要
- ✓ 歩道の通行幅を確保することが必要

路肩まで含めた利活用イメージ(パークレット)

設置箇所の周囲に、車両用防護柵等を設置し、物理的に歩車分離を行う



○法的整理に基づく、パークレットに求められる安全性の要件

安全性の確保に関して、防護柵の設置基準をふまえた法的整理に基づく要件は次の通りです。

【安全性の要件】

- ✓ 十分な強度により、安全性を担保できる構造
- ✓ 自動車との接触防止のための視線誘導方策
- ✓ 施設からの転落防止措置

安全対策の工夫イメージ

・各事例で実施した安全対策を紹介 P.04~22

【パークレットの強度を確保】

- ✓ 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。



KOBEパークレット(神戸市)

- ✓ 本体に鉄製のフレームを組んだ構造とし、強度を担保。



元町パークレット(横浜市)

【視認性を確保した防護柵】

- ✓ ベンチの座面から車道へ乗り越えにくく、併せて、ドライバーがパークレットの利用者を視認できる高さの防護柵を設置。



御堂筋パークレット(大阪市)

【夜間の視認性確保、転倒防止対策】

- ✓ パークレット利用者の安全のため、端部へのLED自発光鋸や、角面へのノンスリップ材を設置。



御堂筋パークレット(大阪市)

【追突事故防止対策】

- ✓ パークレット手前側に事故防止のための重量物を設置し、運転手への注意喚起を実施。



SHINJUKU STREET SEATS(東京都新宿区)

【死角からの乱横断防止対策】

- ✓ 通行車両から見て、パークレットの陰で死角となる箇所に、歩行者の乱横断(飛び出し)を防ぐため、植栽プランターを設置。



KOBEパークレット(神戸市)

3 利活用方法検討 (1) 路肩部分も含めた利活用 ② 法的整理・運用の観点で考慮すべき事項

○ほこみち制度を活用した、歩道と路肩部分の一体的な利活用

パークレットを設置する道路空間でほこみち制度(歩行者利便増進道路制度)を活用する場合(※)、次の要件を満たす必要があります。

※道路管理者が指定道路内に定めた「利便増進誘導区域(特例区域)」に「利便増進施設等(占用物)」を設置

【ほこみち制度の活用に必要な要件(安全性の確保)】

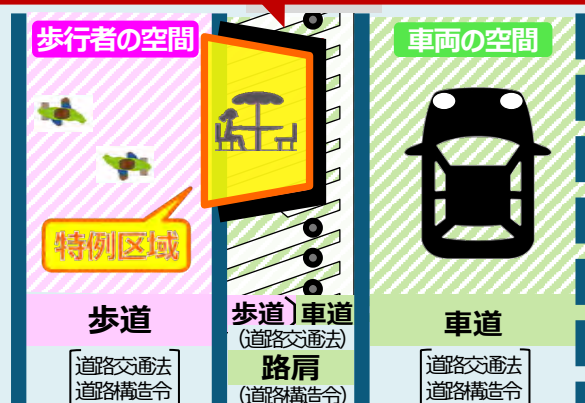
- ✓ 交通規制により、歩行者の円滑な通行が確保される道路空間であれば、車道部分も含めて、活用可能
- ✓ 歩行者の空間と車両の空間を明確にする必要
- ✓ 導流帯による車両の走行位置の誘導やポラード等による物理的な歩車道分離が必要
- ✓ 歩行者利便増進道路は、歩行者が安心・快適に通行・滞留できる空間を構築する必要

例えば、

- ・歩行者の通行のための幅員の確保
- ・視覚障害者誘導用ブロックとの十分な離隔の確保
- ・道路の構造又は交通に著しい支障を及ぼすおそれのある場所への占用物の設置を避ける

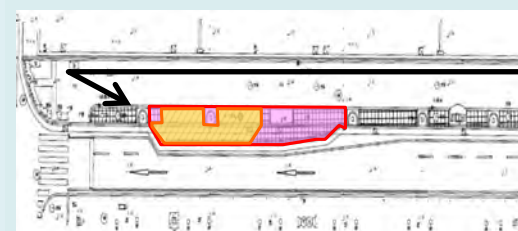
路肩まで含めた利活用イメージ(パークレット×ほこみち)

導流帯やポラード等で前後区間の車両の走行を誘導することで、円滑な通行を確保し路肩を利活用



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とほこみち制度の特例区域を重ねて指定



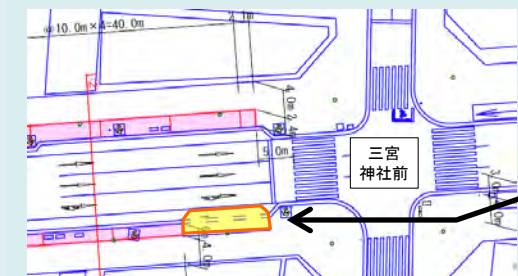
出典: 大阪市資料に加筆

凡例: パークレット設置箇所(社会実験)
 ほこみち特例区域



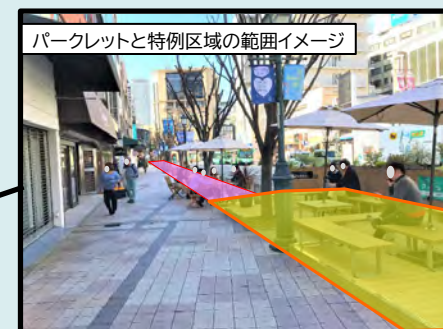
大阪市 いちようテラス淀屋橋

パークレット設置箇所とほこみち制度の特例区域を隣接して指定



出典: 神戸市提供資料に加筆

凡例: パークレット設置箇所
 ほこみち特例区域



神戸市 KOBEパークレット

3 利活用方法検討 (1) 路肩部分も含めた利活用 ③ パークレットの基本構造

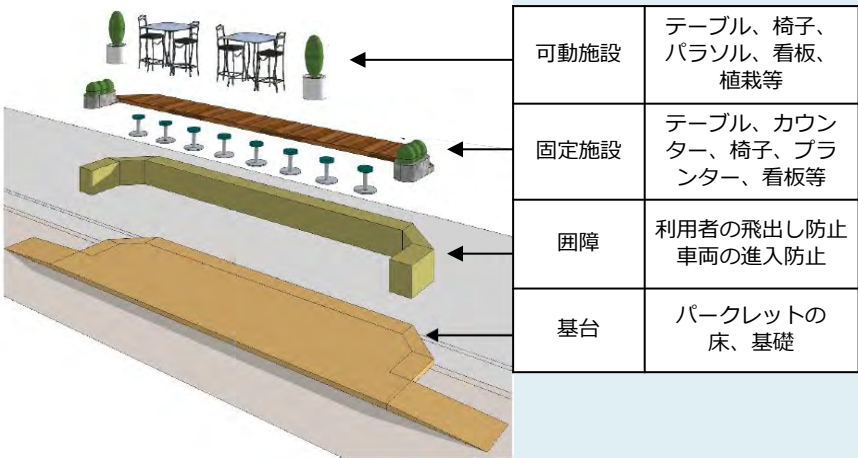
パークレットは、利用者が休憩や食事等で利用する空間であり、直接触れ、腰かけ、座り、もたれ、やすらぐ施設です。従来の道路附属物が人や車両の道路の通行や空間利用を側面から支援する施設であったのに対して、直接行動を支援する施設であることに大きな違いがあります。

そのため、従来の道路附属物とは異なる設計の考え方や素材の選び方、また快適性向上の工夫等が求められます。

パークレットの基本的構造は、基台と囲障から構成され、この他にパークレットの機能を提供する基台に固定される施設(テーブル、カウンター、椅子、プランター、看板等)と可動施設(テーブル、椅子、パラソル、看板、植栽等)からなるファニチャーが付加されます。

パークレットの基台は、パークレットの床及びそれを支える構造をいいます。パークレットの囲障は、パークレット利用者の走行車線への飛び出し防止や車両の衝突時の安全性確保などのために設ける囲いであり、パークレットの3面に設置される施設です。

パークレットの基本的構造イメージ



💡 パークレットの設計のポイント

●路肩等に構造物を安全に設置するために配慮すべき視点

- ✓ 床の耐荷重
- ✓ 風荷重への対応
- ✓ 囲障の設置
- ✓ 素材の耐久性の確認
- ✓ 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)
- ✓ パークレットを同じ路線に連続・断続して設置する場合、救急搬送など、緊急時の対応を妨げないように考慮
- ✓ バリアフリー・ユニバーサルデザインの視点での配慮
- ✓ ドライバーへの視認性確保
- ✓ 死角からの歩行者の飛び出し防止策(パークレット設置による歩行者の安全が損なわれないように)

・設計のポイント・快適性向上の工夫 P.23~26 ・バリアフリー・ユニバーサルデザイン P.33,34

パークレットの構造的合理性の確保

パークレットのサイズを検討する際の目安として参考となるよう、これまでに日本で設置された主なパークレットの基本的な諸元を整理しました。

パークレット		長さ (m)	幅 (m)	防護柵
広島市	カミハチキテル (初回設置)	53.0	2.58	あり 車道との間
岡崎市	康生通り	32.0	2.0	なし 車道側壁面
静岡市	ハニカムスクエア	21.0	3.3 (防護柵含)	当初有り
沼津市	OPEN NUMAZU PARKLET	20.0	2.4	無し
神戸市	KOBEパークレット	12.7	3.4+0.76 (防護柵)	あり 一体型・囲い
横浜市	元町パークレット	13.0~25.0	1.8	なし (鉄骨フレーム)
中央区	YAESU st.PARKLET	16.0	4.5 (防護柵含)	あり 一体型・囲い/前後区間 独立柵
館林市	館林駅前通りパークレット	15.0	1.87+0.76 (防護柵)	あり 一体型 剥出
静岡市	清水銀座パークレット	15.0 10.0	1.6+0.4 (防護柵)	あり 独立 剥出
山形市	すずらん通りパークレット	6.9~7.8	0.75	なし 壁面のみ (歩道上設置)
【平均】		17.9	2.5	—
【中央値】		15.0	2.5	—

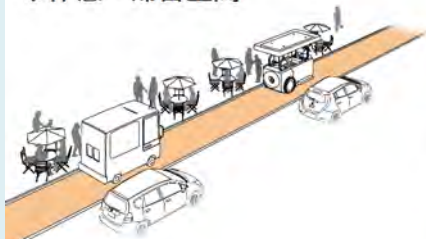
3 利活用方法検討 (2) 車道部分も含めた利活用 ① 本書における「時間帯別の使い分け」の定義

本書で取り扱う「時間帯別の使い分け」とは、道路空間に余裕がない路線で、歩行者用と車両用の複数のニーズに応えるために、同一区間または箇所、道路の交通状況や沿道特性により時間帯ごとに利用方法を変化させる手法と定義します。

本書で解説する時間帯別の使い分けの実施イメージ

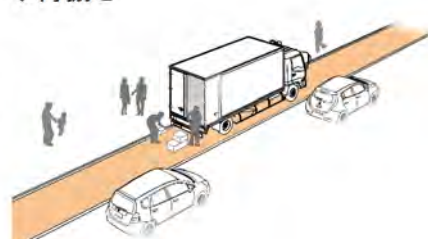
(例) 朝～夜 (8:00～20:00)

◇休憩・滞留空間



夜～朝 (20:00～8:00)

◇荷捌き



○時間帯別の使い分け実施により期待される効果

空間的な制約がある場合においても、運用面での工夫により、一つの道路空間で複数のニーズに対応可能

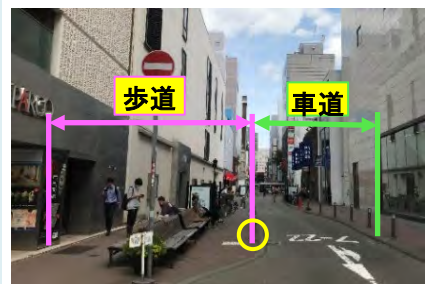
- ✓ 例えば、ニーズが集中し周辺の路線との分担が難しく、検討路線においても空間的な制約が大きい場合には、荷捌き車両が集中する時間帯は荷捌き用の駐停車スペースとして活用し、歩行者交通量が集中する時間帯は歩行者空間として活用するといった運用面での工夫によって、複数のニーズに対応できます。

道路構造を変化させることなく、様々な道路機能に対応可能

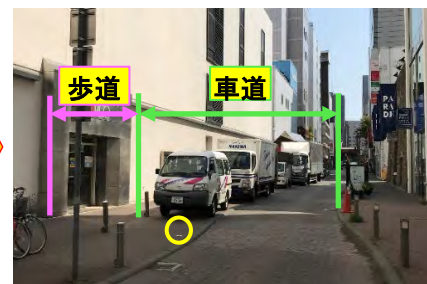
- ✓ 例えば、荷捌き用の駐停車スペースを活用して、荷捌き車両が少ない時間帯にタクシー乗降場として活用するといった工夫により、様々な道路機能に対応できます。

▶発現する効果の考え方について、[5章.効果計測]も参照ください。

歩行者空間として活用



荷捌きスペースとして活用



札幌市 さっぽろシャワー通り

荷物の一時保管場所として利用



歩行者滞在空間として利用



札幌市 2022年わざわざわストリート社会実験

3 利活用方法検討 (2) 車道部分も含めた利活用 ② 法的整理・運用の観点で考慮すべき事項

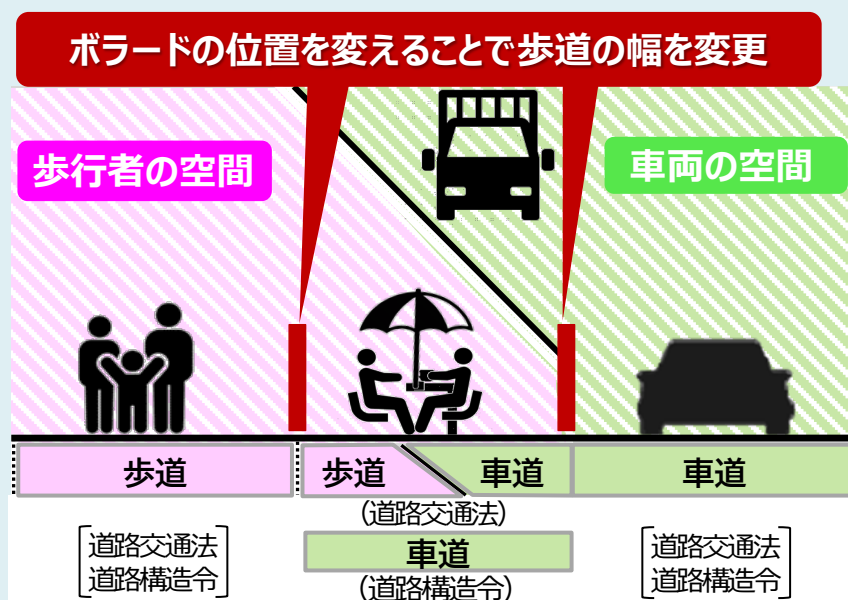
○道路構造に関する法的整理・運用

道路空間に余裕がない路線で、歩行者用と車両用の複数のニーズに応えるために、同一区間または箇所では時間帯別の使い分けを行う場合、道路交通法や道路構造令に基づく、次の道路構造の要件を満たす必要があります。

【道路構造の要件】

- ✓ 時間帯規制等で歩行者と自動車を分離することで、時間帯に応じて歩行者の空間を創出することが可能
- ✓ 車道を歩行者の空間としても活用する場合であっても、車道の舗装を採用する

車道まで含めた利活用イメージ(時間帯別の使い分け)



○法的整理に基づく、時間帯別の使い分けに求められる安全性の要件

安全性の確保に関して、防護柵の設置基準をふまえた法的整理に基づく要件を以下に示します。

【安全性の要件】

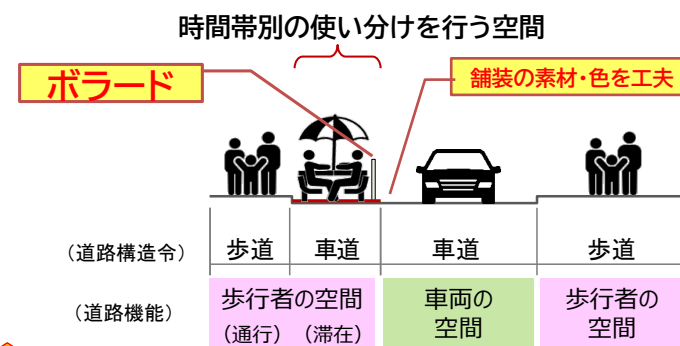
- ✓ 防護柵やボラード(車止め)等で歩車道の分離を行い、時間帯でボラードを移動させることで歩車道の取り扱いを分ける必要
- ✓ 使い分ける場合(歩行者の空間／車両の空間)に応じ、歩道・車道それぞれの道路構造基準(幅員など)を満たす必要

安全対策の対応イメージ

・安全対策の考え方を紹介 P.32

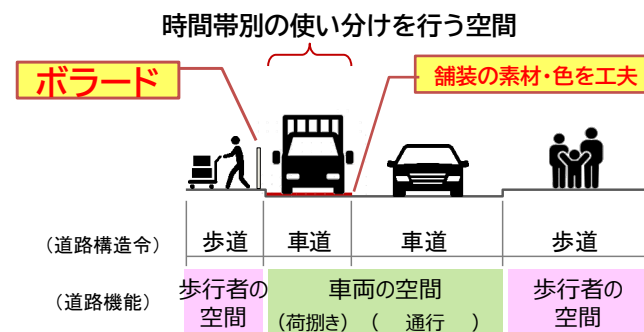
歩行者の多い 日中の時間帯

- ✓ ボラード等を歩行者の空間と車道の間に設置し歩車分離



歩行者の少ない 夜間～早朝の時間帯

- ✓ ボラード等を歩道と荷捌きスペースの間に移動し歩車分離



3 利活用方法検討 (2) 車道部分も含めた利活用 ② 法的整理・運用の観点で考慮すべき事項

○ほこみち制度を活用した、歩道と車道部分の一体的な利活用

ほこみち制度(歩行者利便増進道路制度)を活用する場合(※)、交通規制により、歩行者の円滑な通行が確保される道路空間であれば、車道部分も含めて活用可能です。 ※道路管理者が指定道路内に定めた「利便増進誘導区域(特例区域)」に「利便増進施設等(占有物)」を設置

ほこみち制度を活用する場合の、安全性の確保に関する要件を以下に示します。

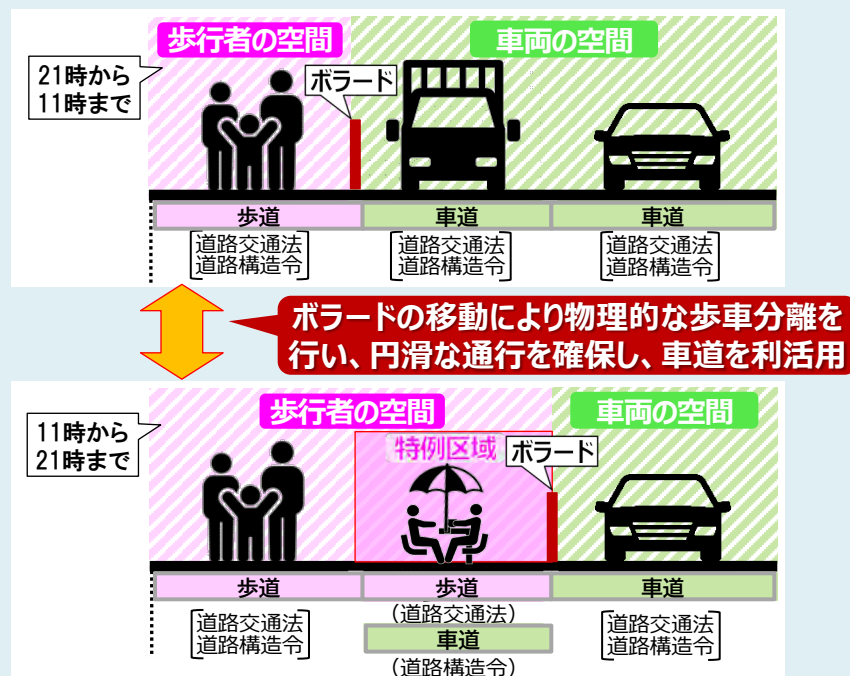
【安全性の要件(ほこみち活用)】

- ✓ 特例区域の指定において、関係者と事前協議を行い、地域の実情に応じた交通規制方法を定める必要
- ✓ 歩行者利便増進道路は、歩行者が安心・快適に通行・滞留できる空間を構築する必要

例えば、

- ・歩行者の通行のための幅員の確保
- ・視覚障害者誘導用ブロックとの十分な離隔の確保
- ・道路の構造又は交通に著しい支障を及ぼすおそれのある場所への占有物の設置を避ける

車道まで含めた利活用イメージ(時間別の使い分け×ほこみち)

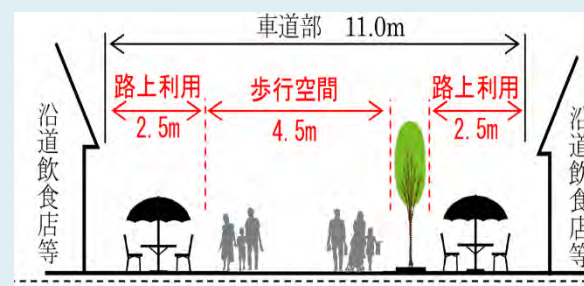


ほこみち制度を活用した利活用事例

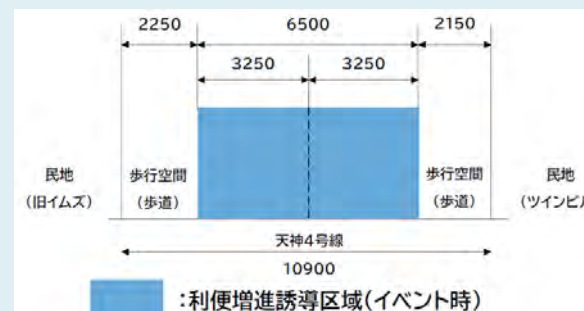
交通規制により、歩行者の円滑な通行を確保した道路空間においてほこみちの特例区域を指定した既往事例



道路交通法の交通規制(歩行者用道路)



蛸薬師通り(京都府京都市)



市道天神4号線(福岡県福岡市)

3 利活用方法検討 (2) 車道部分も含めた利活用 ③ 時間帯別の使い分けを実施する空間の基本構造

空間の構造を決定するには、時間帯別の使い分けを実施する際に、道路空間のどこにどの機能を持たせるかについて検討する必要があります。

また、検討においては、十分な幅員を確保できないなど物理的な制約があることが多く、歩行者、自転車、公共交通、自動車等のための通行空間や、道路上での物流や荷捌きなどのためのスペース、賑わい創出などのための滞留スペース等へのニーズに対して、どれを優先して選択するかなど、道路空間の配分を調整することが必要です。

時間帯別の使い分けを実施する空間の基本構造イメージ



歩行者
歩車共用
車両用

歩車共用の空間は、
・車両の重い荷重に
耐えられる強度(複層構造)
・舗装の厚さ
が必要

🔦 時間帯の使い分けの設計のポイント

異なる用途の利用者を安全に誘導するために配慮すべき視点

- ✓ 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。
- ✓ 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。
- ✓ 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。
- ✓ 死角からの歩行者の飛び出し防止策を講じる(パークレット設置による歩行者の安全が損なわれないように)。

・設計のポイントを紹介 P.32

・バリアフリー・ユニバーサルデザイン P.33, 34

時間帯別の使い分けの実現に向けて検討すべき事項

ニーズの把握

- ✓ 時間帯別の使い分けを検討している箇所において、どのようなニーズがあるか、また、ニーズがいくつ重複しているか把握する必要があります。
- ⇒ 既に実施されている事例では、荷捌きのための路上駐車が車両通行の妨げとなっていたほか、駐車車両の死角から歩行者の乱横断が多発しており、「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ため、地元商店街からの働きかけによって時間帯別の使い分けを検討したという経緯があります。

実施箇所の検討

- ✓ 時間帯別の使い分けを実施するにあたり、どこにどの機能を配置するかを検討します。ニーズが重複しているため、いずれの機能の利便性も考慮する必要があります。
- ⇒ 例えば、荷捌きのニーズがある場合、荷捌きが必要な店舗・事業者等の意見を踏まえ、実施箇所を検討する必要があります。

道路空間を使い分ける手法の検討

- ✓ 道路空間の使い分け方について、どのような手法で行うかを検討する必要があります。
- ⇒ 例えば、荷捌きスペースとタクシー乗降場、賑わい・滞留空間を時間帯によって使い分ける場合、誘導員による案内や、利用可能な時間を標識や路面等に明示し利用者へ示す手法が考えられます。
- また、荷捌きスペースと歩行空間を時間帯によって使い分ける場合は、車止めの上げ下げにより物理的に分離し、歩車道の取扱いを分けて運用する手法が考えられます。

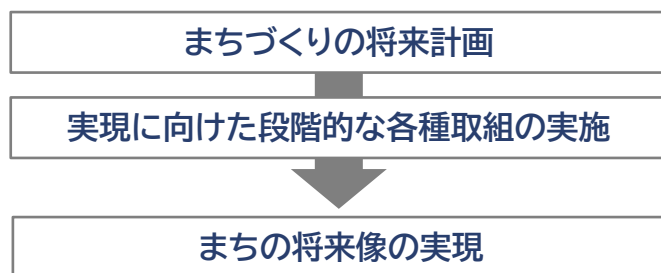
4 取組実施

ここでは、歩道と路肩等の利活用の各種取組の本格実施に向けて、具体的な内容検討の段階から本格実施を行う段階までの流れを、実施する手順で区分し、各手順の中で取組を円滑に進めるために留意すべき点を解説します。

ここでいう「本格実施」とは、コンセンサスを形成するために一時的に実施する社会実験等の検証・検討を経て、運用終了時期を限定せず設置・運営を継続している状態を示しており、仮設構造物による中～長期間の設置・運営も含まれます。

このため、社会実験期間を経て本格実施に移行した後も、まちづくり・まちづくりのステップに応じた道路空間の柔軟な利活用ニーズに対応できるよう、よりよい道路空間の形成を目指した取組を継続して進めていくことが望まれます。

<まちの将来像実現に向けた取組実施の位置づけ>



なお、本章では、歩道と路肩等の柔軟な利活用を円滑に進めるにあたり、ポイントとなる事項について具体的に解説しています。歩道と路肩等にとどまらず、道路空間の全体の再編・構築に向けた取組の進め方については、多様なニーズに応える道路ガイドライン_5章:取組の進め方も参照することを推奨します。

各種取組を本格実施するまでの流れ(手順ⅠⅡⅢ)と留意点

(手順)	(留意点)
Ⅰ 具体的な発意～計画の具体化検討 ・取組事例を紹介 P. 35, 36	- 取組を円滑に進めるには、<u>地域の取組主体を拡充し、活動に賛同・協力する仲間を増やし取組を進めることが重要</u> - 歩道と路肩等の柔軟な利活用の本格実施に向けては、<u>地元や利用者のニーズに即した内容とする必要</u>
Ⅱ 社会実験等での検証・本格実施検討 ・取組事例を紹介 P. 37, 38	- 歩道と路肩等の柔軟な利活用の本格実施には<u>様々なステークホルダーとの合意形成が必要</u> - 道路空間を利活用するため、<u>賑わい効果に加え、道路への安全性・円滑化の影響を評価することが重要</u>
Ⅲ 本格実施(維持管理・運営) ・取組事例を紹介 P. 39～42	<u>協定を結び、維持管理に関するルールを策定、実施することが重要</u> - 持続的に歩道と路肩等の柔軟な利活用を行うためには、<u>収益活動等運営面の検討が必要</u>

4 取組実施 (1) コンセンサスの形成 ①具体的な発意～計画の具体化検討 (1/2)

計画の具体化検討にあたっては、体制づくりや利活用ニーズと懸案事項の把握に留意し、進めることが望ましいです。

○事業を円滑に進めるには、地域の取組主体を拡充し、活動に賛同・協力する仲間を増やし取組を進める

歩道と路肩等の柔軟な利活用の取組の具体化には、それまでのまちづくりの全体的な計画検討を行う体制に加え、実際の活動を見据えて、地域の関係者や道路管理者等が参画できる「新たな体制づくり」を行うことが重要です。

例えば、まちやエリアの将来像を検討する大きな枠組みの一部として、専門部会を立ち上げ、専門部会に全体の検討に携わった地域主体や関係機関の担当者が一貫して関わることで、歩道と路肩等の利活用の調整が円滑に進むと考えられます。

○取組内容の充実に向けて、事業内容・実施への理解促進・参加意欲を高める

・取組事例を紹介 P.35

具体化された取組内容・進め方は、情報共有・周知を行い、取組実施の理解を深め、参加意欲を高めることも重要です。

特に、歩道と路肩等の柔軟な利活用においては、個別施策の特徴や現場の課題に応じて、関係者を体制に参加させることが望ましいです。

例えば、利活用を検討する路線の安全面や円滑性の協議のために、その路線の道路管理者を巻き込むことが有効です。

必要な懸案事項・想定される関係者のイメージ

<路肩部分も含めた利活用（パークレット）>

（具体化検討の懸念事項）

（関係者）

・パークレットの位置や、設置設備の内容
・商業利用の方法
・公共交通の運行への影響把握

・沿道店舗
・公共交通事業者

・通りとの親和性やニーズ、安全性、バリアフリー・ユニバーサルデザインに配慮した設計デザイン検討

・まち・通りの設計デザイン関係者

・路線の安全性・円滑性
・自転車の安全・円滑な通行・誘導方法

・道路管理者
・警察

<車道部分も含めた利活用（時間帯別の使い分け）>

（具体化検討の懸念事項）

（関係者）

・時間帯別の使い分けを実現するための協力体制
・ボラードの移動頻度・時間帯と運用方法（検討の早い段階から調整）
・公共交通の運行への影響

・沿道店舗
・近隣住民
・公共交通事業者

・路線の安全性・円滑性
・使い分ける空間の交通規制の変更
・自転車の安全・円滑な通行・誘導方法

・道路管理者
・警察

4

取組実施

(1) コンセンサスの形成

①具体的な発意～計画の具体化検討 (2/2)

○歩道と路肩等の柔軟な利活用の本格実施に向けては、地元や利用者のニーズに即した内容とする必要

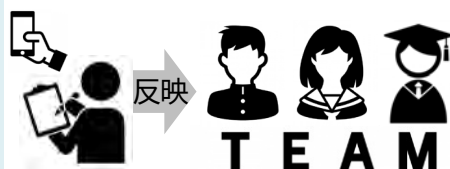
本格実施する内容が、幅広い層に受容される計画とするために、ヒアリング等のコミュニケーションにより、利活用ニーズ及び搬入出への悪影響等の懸念事項について確認する必要があります。

特に、歩道と路肩等の柔軟な利活用においては、利活用によるプラスの効果・マイナスの影響を、利用者目線で把握することが望ましいです。

ニーズを把握・実現するイメージ

・取組事例を紹介 P.36

・アンケート調査や若年層との協働によるイベント実施



・まちづくり協議会で高校生などがプレゼン発表



▶▶若年層のニーズ・提案を積極的に把握

・セミナーやワークショップを通じて機運を醸成



・まちづくり専門家と沿道事業者による公開会議



▶▶様々なステークホルダーを巻き込んだ意見交換により空間活用を実現

歩道と路肩等の柔軟な利活用ニーズ・確認すべき懸念事項と、想定される地元関係者や利用者(ステークホルダー)の例

<路肩部分も含めた利活用(パークレット)>

(利活用ニーズ・懸念事項)

(利用者)

【●ニーズ/○懸念事項】

- 賑わい創出、沿道の集客への寄与
- 設置する休憩施設の利用需要
- 路肩における駐車・停車の利用需要
- 沿道の車両出入や荷物の搬入出への悪影響

・沿道店舗
・近隣住民
・活動団体

- 路線の自動車・自転車の交通量や走行速度
- 走行性重視の路線・車線ではないことの確認
- 自転車の円滑な通行の阻害

・個別路線を走行する道路利用者

<車道部分も含めた利活用(時間帯別の使い分け)>

(利活用ニーズ・懸念事項)

(利用者)

【●ニーズ/○懸念事項】

- 賑わい創出、沿道の集客への寄与
- 荷捌きやタクシー停車等の利用需要
- 路肩における駐車・停車の利用需要
- 沿道の車両出入や荷物の搬入出への悪影響
- 使い分けの内容に応じた、個別の懸念事項

・沿道店舗
・近隣住民
・活動団体

- 路線の自動車・自転車の交通量や走行速度
- 走行性重視の路線・車線ではないことの確認
- 自転車の通行位置の誘導・転換可能性

・個別路線を走行する道路利用者

4 取組実施 (1) コンセンサスの形成 ②社会実験等での検証・評価

取組の本格実施に向けては、社会実験等を通じて、前項で示したステークホルダーとの調整事項・ニーズや懸念事項に関する検証・評価、交通安全・円滑化への影響を検証・確認する必要がある点に留意し、進めることが望ましいです。

○歩道と路肩等の柔軟な利活用の本格実施には、様々なステークホルダーとのコンセンサスを形成する必要

・取組事例を紹介 P.37

コンセンサスの形成には、社会実験による検証・評価を行うことが多いですが、社会実験を行わない場合もあります。それぞれの留意点を次の通り示します。

【社会実験による検証・評価】

- ✓ 取組実施で懸念される事項に対して、警察や道路管理者、地域の関係者等の様々なステークホルダーからコンセンサスを得るには、社会実験による一時的な設置による検証・評価が有効です。
- ✓ 社会実験の実施により、取組実施区間や箇所、周辺エリアへ波及する定量的・定性的な効果、事業の採算性やマネジメント体制等の実現可能性を検証することができます。
- ✓ なお、交通規制を伴う場合等、警察との協議が必要になります。

【社会実験を行わない場合の検証・評価】

- ✓ 過去の社会実験や他の地域で実施内容から懸念事項に対する問題がなかったという検証結果や、上記の社会実験での問題点を改善した計画を示すことにより、関係者との調整が円滑に進み、コンセンサスを得ることが期待されます。
- ✓ また、これまでの取組実績により交通影響の検証が不要等の理由により社会実験を行わない場合も、現場説明や整備イメージの共有等を実施し、コンセンサスを得ておくことが必要となります。

💡 本格実施に向けた検証・評価のポイント

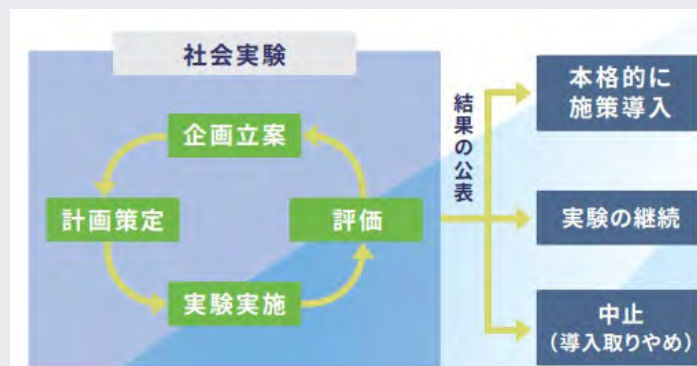
道路空間を利活用するため、賑わい効果に加え、道路への安全性・円滑化の影響を評価することが重要

- ✓ 特に、歩道と路肩等の柔軟な利活用においては、交通規制の変更等が生じる場合、活用する区間や箇所だけではなく、地域や街区等のエリアに波及する効果・影響についても確認することが望ましいです。

・ポイントを紹介 P.38

なお、効果計測の考え方について、5章 効果計測にて、評価項目や指標を整理しています。

▶▶社会実験とは



国土交通省の相談窓口：道路局環境安全・防災課 社会実験担当
<https://www.mlit.go.jp/road/demopro/about/pamphlet.pdf>

4 取組実施 (2) 維持管理・運営 ①適切な維持管理

本格実施の段階で歩道と路肩等の利活用を持続的に運用していくためには、維持管理体制を構築し、維持管理を継続するとともに、維持修繕等に係る費用を賄う仕組みの構築が大切になります。

○協定を結び、維持管理に関するルールを策定、実施することが重要

公共的な空間として維持管理・運営を行うために、日常管理及び日常管理以外の対応・責任について、場面に応じた役割分担の明文化が重要です。

特に、歩道と路肩等の柔軟な利活用において、大規模改修・緊急時の対応・設置物件の撤去について、場面に応じた対応方針を決めておくことが望ましいです。

維持管理の官民分担イメージ

・取組事例を紹介 P.39



パークレットを構成する要素(例)

まちづくり協議会

- ・パークレットの日常清掃
- ・パークレット内の植栽管理
- ・パークレット上の可動式物件(パラソル)の日常管理
- ・歩道上の植木鉢等の設置
- ・広告物添加のための掲示板の設置※、広告の管理

※別に定める要綱に基づき承認

道路管理
活用協定

自治体

- ・大規模な補修等、日常管理を超える範囲のパークレットの維持管理
- ・施設の更新

💡 本格実施に向けた検証・評価のポイント

日常の維持管理や補修・修繕等の役割分担を明確にした運用体制を構築することが効果的

- ✓ 維持管理体制の構築では、沿道店舗や近隣住民等の協力が得られるよう、計画の具体化検討の段階から設備の運用方法、役割分担の必要性、効果等について説明し、理解を得ておくことが重要です。

占用物の管理ルール等を理解することが重要

- ✓ 歩道と路肩等の利活用にあたって設置される、パークレットの構造物やテーブル・イス等の付帯設備、時間帯別の使い分けで活用するボード等の物件は、道路法における「道路附属物」として道路管理者が設置する場合と、道路管理者以外の占用主体が道路占用許可申請により「占用物件」として設置する場合に分けられます。
- ✓ このため取組実施者と道路管理者で、設置物件の道路法における位置づけ・日常管理の取扱いについて、あらかじめ確認・調整しておくことが重要です。

4 取組実施 (2) 維持管理・運営 ②維持費用の獲得

パークレットのテーブル、椅子、植栽等や時間帯に応じて使い分けるボラード等を良好な状態で維持していくためには、運営資金の確保が必要となります。

○持続的に歩道と路肩等の柔軟な利活用を行うためには、収益活動等運営面の検討が必要

・取組事例を紹介 P.40～42

個別施策の中で商業利用を行い、収益を維持管理に還元させることが有効な場合、収益確保に繋がる方法・制度の活用、商業利用のあり方について検討が必要です。

例えば、収益確保に繋がる方法・制度の活用について、

- エリアマネジメント広告や企業協賛金
- 維持管理協定等の締結
- 都市利便増進協定の締結
- 道路協力団体制度等

を活用している事例が見受けられます。

運用資金確保のイメージ



💡 維持管理・運営のポイント

屋外広告の掲出ルールの確認

- ✓ 企業広告を掲出する際には、屋外広告法や景観法に基づく、地域の景観条例等の法令に留意し、採用基準や運用方法を検討することが必要です。また、法令に加え、地域のルールの見直しや新規策定が必要になる可能性があることも留意してください。

⇒ 広告事業の計画時には、まちづくり部局へ相談し、実行可能な計画を立てましょう。

活動団体と連携した収益活動

- ✓ 歩道と路肩等の柔軟な利活用において、外部企業が滞留空間の一部で商業利用を行う場合は、協賛金や日常管理体制への参加などにより、地元と連携することが望ましいです。

資金確保について、それぞれの立場に応じた実施事項を確認

- ✓ 管理ルールをふまえて次の事項を確認しましょう。
 - ・自治体がまちづくりの一環としてパークレットやボラード等を道路附属物として設置する場合
 - ⇒ 他の公共施設と同様に維持費を予算化しておくことが必要です
 - ・地域団体が占有物としてパークレット等を設置・管理する場合
 - ⇒ パークレットへの広告掲載料、商店街等のバナー広告料、イベント用の資機材のレンタル事業などの収益を、パークレットの維持費用に充当できる仕組みを構築しておくことが求められます

5 効果計測

ここでは、歩道と路肩等の柔軟な利活用の検討を進める際に、幅広い方々との間で円滑な協議を行うための効果計測の考え方、推奨する方法や指標を示します。

本書で取り扱う「効果計測」は、歩道と路肩等の柔軟な利活用の検討を進める際、幅広い方々と円滑な協議を行うことを目的としており、取組を継続的に実施するためにも把握すべき効果として位置づけられます。

そのため、地域のまちづくり団体や行政等が、

- ✓ 警察・道路管理者、町内会・住民、沿道店舗・事業者等への説明
- ✓ 定量的・定性的に把握した効果・影響の共有
- ✓ 更なる価値を創造するための検討材料

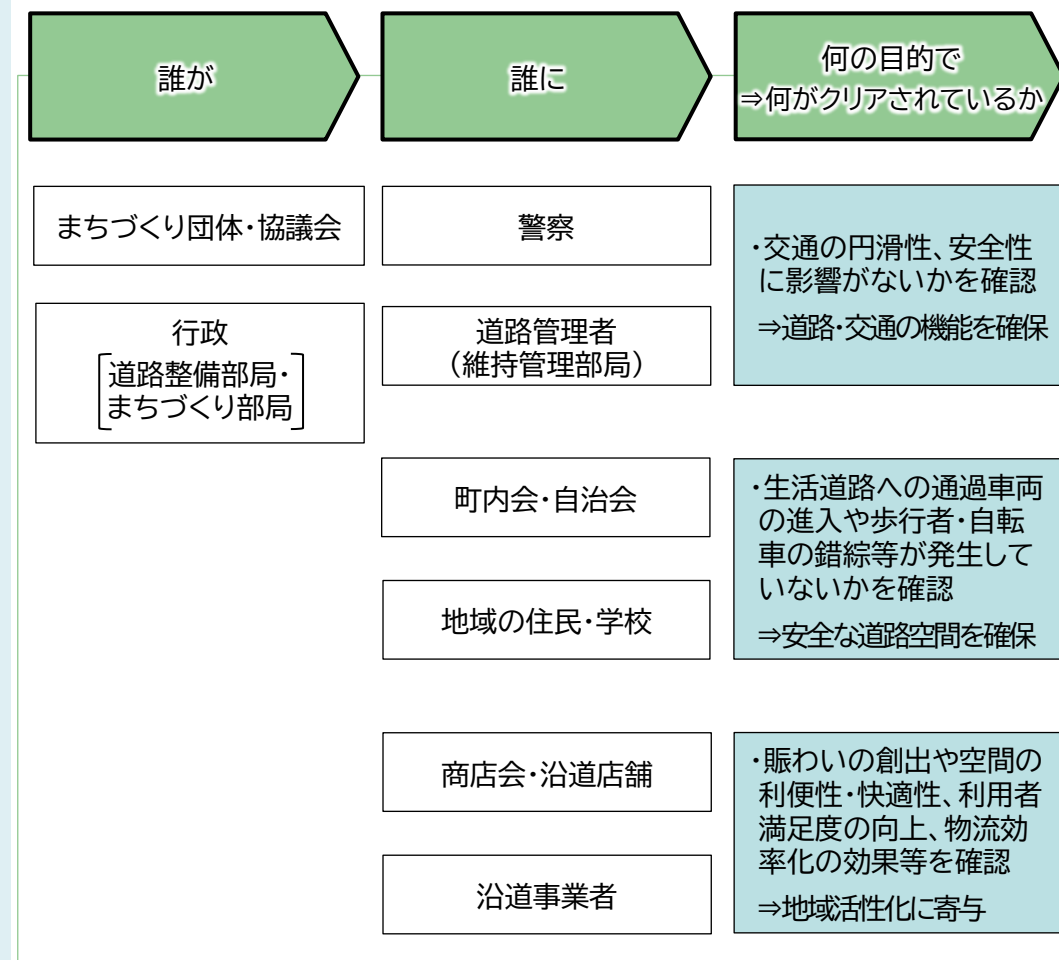
として、効果計測を実施し、事業説明として活用するものです。

○エリア全体への波及効果も含めた評価指標の必要性

効果計測は取組箇所や路線に留まらず、まちづくり事業による賑わい創出や他路線への交通転換等、エリア全体への波及効果・影響を捉える必要があります。

このため、道路の安全性・円滑性等の評価に加え、快適性・賑わい・憩い・地域活動などの評価指標を検討し、更に新たな価値の創造について定量的・定性的に評価することによって、総合的・多面的に効果を把握することが重要です。

本書の効果計測の活用イメージ



5 効果計測 (1) 効果計測の考え方

効果計測は、多様な視点から総合的検証が重要であり、社会実験時に限らず、特定の項目のみで取組の是非を判断すべきではなく、中長期的な効果を見据えることや、エリア全体への波及効果も含めた捉え方が必要です。

○計測する効果の取り扱い

効果計測は、多様な視点から総合的検証が重要であり、社会実験時に限らず、特定の項目のみで取組の是非を判断すべきではなく、中長期的な効果を見据えることが重要です。

評価指標は様々な視点から挙げられ、既往資料では、右に示す評価指標の例が整理されていますが、事業目的や想定される効果等を踏まえ、適宜、選択することも示されています。

歩道と路肩等の柔軟な利活用で発現した効果・影響は、定量化・可視化により、比較検証が有用です。一方、判断基準が必ずしも明確ではありません。このため、協議に活用する効果は、事前にその評価方法・判断基準を双方で認識を合わせておく必要があります。

効果検証した結果、プラス効果が発現する一方で、それに伴うマイナス影響が発生するケースも見受けられます(例えば、利用者数の増加に伴う清掃頻度の増加等)。

持続可能な維持管理・運営に向けて、それらを解消・改善するための方策について、継続的に検討・モニタリングすることが望ましいです。

また、用いた評価指標が、取組による直接的な効果か、副次的な効果(沿道店舗の開業による効果等)かを明確にすることが、評価結果の説明として有効です。

「多様なニーズに応える道路 ガイドライン」における、
評価指標の視点と代表的な評価指標の例

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

出典：令和4年3月 多様なニーズに応える道路ガイドライン(国土交通省道路局)

5 効果計測 (2) 様々なステークホルダーへの説明の視点と主な説明の指標

ここでは、歩道と路肩等の柔軟な利活用で定量的に効果が計測できると想定される、評価方法や指標について、前述の「多様なニーズに応える道路 ガイドライン」から、様々なステークホルダーへ説明する際の主な視点・指標を抽出しました。なお、以下に整理した算出結果の活用例は、取組内容の妥当性や課題抽出のために活用できるほか、次の取組につなげるためのきっかけとしても活用できる指標として整理しています。

また、取組内容によっては、変化が無いことが効果(危険になっていない)と捉えることができ、評価の考え方については明確にすることが重要です。抽出した主な視点・指標については、別冊の「事例集」の中で、事例を紹介します。

ステークホルダーへの説明の視点と主な説明の指標

・効果計測の事例を紹介 P.43~48

説明の対象	説明の視点	説明の指標⇒算出結果の活用例
警察 道路管理者 (維持管理部局)	■交通の円滑性 ■交通安全	○車両 ①走行速度、渋滞状況 ⇒課題解決状況の確認、取組の影響度の確認 ○歩行者・車両 ②車両挙動、ヒヤリハット ⇒安全性の維持や向上の状況、影響度の確認
商店会・沿道店舗	■賑わい、空間形成 ■物流	○来訪者 ③利用者満足度、滞留者数、滞在時間、来訪者属性 ⇒滞留数と満足度によって取組の有効性を確認 ④空間の快適性、居心地の良さに対する満足度 ⇒賑わい創出への寄与度を確認 ○沿道店舗・地域 ⑤来店者数、来訪者属性、小売販売額、営業への効果・影響 ⇒地域経済への影響度を確認
沿道事業者		○物流事業者 ⑥荷捌き車両台数、荷捌き所要時間 ⇒物流円滑化への影響度を確認
町内会・自治会 地域の住民・学校	■交通安全	○歩行者・車両 ・生活道路への通過交通の進入、歩行者・自転車の錯綜 ⇒歩行者・自転車の安全性確保の確認

参考 (1) 海外における歩道と路肩等の利活用事例 パークレットマニュアル

海外では、歩道と路肩等の利活用の取組に関して、それぞれの都市ごとに守るべきルールや合意形成、申請・承認・設置のプロセスをまとめたマニュアルが作成されています。それぞれのマニュアルに書かれている詳細な設計・設置基準等の視点・考え方は、国内で安全に歩道と路肩等の利活用を進める上でも参考になります。

ここでは、サンフランシスコ・バンクーバー・メルボルンにおけるパークレットの設置申請に関するマニュアルについて、本ガイドラインの「別冊・事例集」の中で、紹介します。

海外のパークレット設置申請に関するマニュアルの例

都市	概要	
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	サンフランシスコには、道路を人中心の空間に利活用する取組(シェアードスペース)のマニュアルが作成され、設置・承認プロセスや守るべき安全確保の基準について記載がある。 マニュアルには、駐車スペース(路肩)を活用したパークレットの設置に関して、構造基準や安全対策、バリアフリー、および維持管理や合意形成について示されている。 ・サンフランシスコ市のマニュアルを紹介 P.49～50	
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	バンクーバーでは、パークレットマニュアルが作成され、パークレットを円滑に設計・設置するための目的、プロセス、守るべき安全確保の基準・指針を概説している。 マニュアルには、パークレットの設置に関して、構造基準や安全対策、バリアフリー、および維持管理や合意形成について示されている。 ・バンクーバー市のマニュアルを紹介 P.51～52	
メルボルン市 オーストラリア連邦 ビクトリア州	メルボルンのパークレット設置に関して、計画の申請プロセスを示した「屋外ダイニングガイドライン」と設置基準をまとめた「パークレット構造仕様書」がある。 パークレット構造仕様書に守るべき安全確保の基準について記載があり、パークレットの設置に関して、構造基準や安全対策、バリアフリー、維持管理について示されている。 ・メルボルン市のマニュアルを紹介 P.53～54	

参考 (2) 関連ガイドライン・事例集・制度紹介 (1/2) 歩道と路肩等の柔軟な利活用の検討で 参考となる資料を整理しました。

○関連ガイドライン

分類	名称	機関	策定	URL	分類	名称	機関	策定	URL
道路空間の再構築	多様なニーズに応える道路ガイドライン	国土交通省 道路局	令和4年3月	https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/diverse_needs/	景観デザイン	補訂版 道路のデザインー道路デザイン指針(案)とその解説ー	編著:道路のデザインに関する検討委員会/発行:一般財団法人 日本みち研究所	平成29年11月	書籍販売
	ストリートデザインガイドライン(バージョン2.0)	国土交通省 都市局・道路局	令和13年5月	https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi.gairo.fr.00.0055.html		景観に配慮した道路附属物等ガイドライン	道路のデザインに関する検討委員会(国土交通省 道路局 環境安全課)	平成29年10月	https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/road_design/index.html
	「居心地が良く歩きたくなる」まちなか創出に向けた道路空間利活用に関するガイドライン	「居心地が良く歩きたくなる」まちなか創出に向けた関係省庁支援チーム	令和4年4月	https://www.mlit.go.jp/toshi/useful/		道路デザイン指針(案)	国土交通省 道路局 環境安全課	平成29年10月改定	https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/road_design/index.html
	まちなかにおける道路空間再編のデザインガイド	国土交通省国土技術政策総合研究所(緑化生態研究室)	平成30年3月	https://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryu/tmn/tnn1026.htm	無電柱化	道路の無電柱化低コスト手法導入の手引き(案)- Ver.2 -	国土交通省 道路局 環境安全・防災課	平成31年3月	https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/tebiki2.html
	地域づくりを支える道路空間再編の手引き(案)	国土交通省国土技術政策総合研究所(緑化生態研究室)	平成30年2月	https://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryu/tnn/tnn1009.htm		無電柱化のコスト縮減の手引き	国土交通省道路局 環境安全・防災課	令和6年3月	https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/tebiki2.html
賑わい創出の進め方	道を活用した地域活動の円滑化のためのガイドライン-改定版-	国土交通省 道路局	平成28年3月	https://www.mlit.go.jp/road/senyo/02.html		無電柱化事業における合意形成の進め方ガイド(案)(Ver.2.0)	国土技術政策総合研究所 道路交通研究部 道路環境研究室	令和5年7月改訂	https://www.nilim.go.jp/lab/dcg/kada16-mudenchu-guide.html
	賑わいづくり施策「発見」マニュアル	国土交通省 国土技術政策総合研究所都市研究部 都市施設研究室	平成26年3月	https://www.nilim.go.jp/lab/jcg/guidelines.html	自転車	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン	国土交通省道路局・警察庁交通局	令和6年6月	https://www.mlit.go.jp/road/road/bicycle/index.html
	エリアマネジメントの評価ガイドライン	国土交通省 都市局 まちづくり推進課	令和6年4月	https://www.mlit.go.jp/toshi/useful/	駐車場	まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン(第2版)	国土交通省 都市局 まちづくり推進課・都市計画課・街路交通施設課	令和5年4月	https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi.gairo.tk.00.0085.html
	新たなまちづくりの担い手のための広場づくりの手引き(案)	国土交通省国土技術政策総合研究所都市施設研究室	平成29年6月	https://www.nilim.go.jp/lab/jcg/guidelines.html		自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン(第3版)	国土交通省 都市局 街路交通施設課	令和7年3月	https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001880113.pdf
	エリアマネジメント推進マニュアル	国土交通省土地・水資源局	平成20年3月	https://www.mlit.go.jp/totikensangyo/totikensangyo.tk2.000068.html	EV充電器	電気自動車等用充電機器の道路上での設置に関するガイドライン	国土交通省 道路局	令和5年5月	https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/utilization/datutanssoka/ev.html
維持管理	道路管理者による占用物件の維持管理の適正化ガイドライン	国土交通省 道路局	(P)	(P)	シェア	路上カーシェアステーション設置のための東京版ガイドライン	国土交通省 関東地方整備局 東京国道事務所	令和6年3月	https://www.ktr.mlit.go.jp/toukoku/toukoku00408.html
生活道路	改訂 生活道路のゾーン対策マニュアル	一般社団法人交通工学研究会	平成29年6月	書籍販売		シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン	国土交通省自転車活用推進本部	令和5年9月	https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/share-cycle/index.html
バリアフリー	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	https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/bf/kijun/kijun.html	緑化	グリーンインフラ実践ガイド	国土交通省総合政策局環境政策課	令和5年10月	https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosai.environment.tk.000020.html
					健康・医療・福祉	健康・医療・福祉のまちづくりの推進ガイドライン	国土交通省 都市局 まちづくり推進課 都市計画課 街路交通施設課	平成26年8月	https://www.mlit.go.jp/common/001049464.pdf

参考 (2) 関連ガイドライン・事例集・制度紹介 (2/2)

歩道と路肩等の柔軟な利活用の検討で 参考となる資料を整理しました。

○関連ガイドラインの事例集

分類	名称	機関	策定	URL
道路空間の再構築	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	https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/diverseneeds/
	官民連携による街路空間再構築・利活用の事例集	国土交通省 都市局 街路交通施設課	平成30年3月	https://www.mlit.go.jp/to-shi/toshi-gairo-fr-000058.html
	官民連携まちづくりによるウォーカブル空間の形成に関する事例集	国土交通省 都市局 まちづくり推進課	令和4年3月	https://www.mlit.go.jp/to-shi/file/useful/事例集220310.pdf
景観デザイン	良好な道路景観と賑わい創出のための事例集	国土交通省 道路局 環境安全課 道路環境調査室	平成26年3月	https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/dorokeikan/index.html
	まちづくり効果を高める公共事業の進め方(案)～公共事業における景観配慮の事例に学ぶ～	国土交通省国土技術政策総合研究所(緑化生態研究室)	平成26年9月	https://www.nilm.go.jp/lab/bcg/siryou/tnn/tnn0808.htm
緑化	居心地が良く歩きたくなるグランドレベルデザイン-事例から学ぶその要素とポイント	国土交通省都市局まちづくり推進課	令和3年6月	https://www.mlit.go.jp/to-shi/useful/
施策の進め方	社会実験事例集 道路施策の新しい進め方	(一財)国土技術研究センター／監修国土交通省道路局地方道・環境課	平成20年3月	書籍販売
	官民連携まちづくりの進め方～都市再生特別措置法等に基づく制度の活用手引き～	国土交通省都市局まちづくり推進課官民連携推進室	令和6年2月	https://www.mlit.go.jp/to-shi/toshi-machi-tk-000072.html

○関連制度

名称	機関	URL
歩行者利便増進道路(ほこみち)	歩行者利便増進道路(通称:ほこみち)は、にぎわいのある道路の構築のための道路の指定制度。 〔構造基準に関すること〕 道路管理者が歩道の中に、“歩行者の利便増進を図る空間”を定めることができます。(空間活用に関する関係者との調整が円滑に進むことが期待されます。) 〔空間活用に関すること〕 特例区域を定めることで、道路空間を活用する際に必要となる道路占用許可が柔軟に認められます。道路管理者が道路空間を活用する者(=占有者)を公募により選定することが可能になります。この場合には、最長20年の占用が可能となります(通常は5年)。	国土交通省道路局 https://www.mlit.go.jp/road/hokomichi/index.html
都市利便増進協定	都市利便増進協定は、まちの道路・広場・食事施設・看板・ベンチ・街灯・並木などの、住民や観光客等の利便を高め、まちのにぎわいや交流の創出に寄与する各種施設(都市利便増進施設)を、個別に整備・管理するのではなく、地域住民・都市再生推進法人等の発意に基づき、協定を結ぶことで、地域の活性化や良好な居住環境の確保につなげる施設等を利用したイベント等も実施しながら一体的に整備・管理していくための制度。	国土交通省都市局 https://www.mlit.go.jp/to-shi/system/#riben
道路協力団体	道路協力団体は、道路法第48条に定められた制度。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。	国土交通省道路局 https://www.mlit.go.jp/road/kvoryokudantai/

参考 (3) 写真、図表の出典

頁	該当箇所	出典	URL
表紙	時間帯別の使い分けイメージ(右)	国土交通省北海道開発局記者発表資料(令和6年6月)を一部加工 「都心部中通りにおける道路空間利活用と荷捌き整序化に向けた実証実験」実験概要	https://www.hkd.mlit.go.jp/sp/release/e1lg9o000000j8ju-att/e1lg9o000000keun.pdf
1	空間活用イメージ(左上下)	国土交通省都市局	—
7	自転車通行空間の確保事例写真(右側:右)	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」	https://www.city.numazu.shizuoka.jp/shisei/keikaku/various/machisenryaku/parklet/
8	路肩等の利活用は難しいと考えられる場所(右)	国土技術政策総合研究所道路環境研究室 提供	—
10	設置空間イメージ(上段)	国土技術政策総合研究所道路環境研究室 提供資料を一部加工	—
	空間構成イメージ KOBEパークレット(下段: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	https://www.city.kobe.lg.jp/documents/38680/kobeparkletgaiyou.pdf
	空間構成イメージ 元町パークレット(下段:中央左)	元町ショッピングストリートHPを一部加工	https://www.motomachi.or.jp/event/motomatchiparkletcelemony/
	利活用事例 KOBEパークレット(下段:中央右)	神戸市提供	—
	利活用事例 カミハチキテル(下段:右)	カミハチキテル提供	https://kiteru.site/
12	利活用事例 いちようテラス淀屋橋図面(右側:左上)	大阪市提供資料に加筆	—
	利活用事例 KOBEパークレット図面(右側:左下)	神戸市提供資料に加筆	—
	利活用事例 KOBEパークレット写真(右側:右下)	神戸市提供写真に加筆	—
13	基本的構造イメージ(左下)	国土技術政策総合研究所道路環境研究室 提供	—
	パークレットの構造的合理性の確保(表)	国土技術政策総合研究所道路環境研究室 調査結果	—

頁	該当箇所	出典	URL
14	実施イメージ	「多様なニーズに応える道路ガイドライン」国土交通省道路局、令和4年3月 荷物の一時保管場所として利用/歩行者滞在空間として利用(下段:右3枚)	https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/diverse_needs/pdf/guideline.pdf
16	利活用事例 蛸薬師通り断面図(右側:中央左)	「令和4年度「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の社会実験」報告書」札幌市を一部加工 京都市提供	—
	利活用事例 蛸薬師通り写真(右側:中央右)	京都市提供	—
	利活用事例 福岡市市道断面図(右側:左下)	福岡市提供	—
	利活用事例 福岡市市道写真(右側:右下)	福岡市提供	—
21	社会実験とは	国土交通省道路局「社会実験」	https://www.mlit.go.jp/road/demopro/about/pamphlet.pdf
25	評価指標の視点と代表的な評価指標の例	「多様なニーズに応える道路ガイドライン」国土交通省道路局、令和4年3月	https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/diverse_needs/pdf/guideline.pdf
27	海外のマニュアルの例(上)	Shared Spaces Manual VERSION2.4, City&County of San Francisco, April.2023	https://media.api.sf.gov/documents/Shared_Spaces_Manual.pdf
	海外のマニュアルの例(中)	PARKLET MANUAL VERSION1.0, Vancouver City Council, JUNE.2016	https://vancouver.ca/files/cov/parklet-design-construction-manual.pdf
	海外のマニュアルの例(下左)	PARKLET INFRASTRUCTURE SPECIFICATION, City of Melbourne	https://www.melbourne.vic.gov.au/outdoor-dining-permits-based-on-outdoor-dining-parklet-specs.doc
	海外のマニュアルの例(下右)	OUTDOOR DINING GUIDELINES, City of Melbourne	https://www.melbourne.vic.gov.au/outdoor-dining-permits-based-on-outdoor-dining-guidelines.doc

参考 (4) 検討会の委員名簿、開催経緯

○「人中心の道路空間」のあり方に関する検討会 委員名簿

(敬称略・五十音順)

【有識者】

委員長	久保田 尚	埼玉大学 名誉教授・日本大学 客員教授
委員	嘉名 光市	大阪公立大学大学院工学研究科 教授
	谷口 守	筑波大学システム情報系社会工学域 教授
	寺内 義典	国土館大学理工学部理工学科 教授
	三浦 詩乃	中央大学理工学部都市環境学科 准教授

【事務局】

国土交通省 道路局 環境安全・防災課
(協力 国土技術政策総合研究所 道路環境研究室)

○「人中心の道路空間」のあり方に関する検討会 開催経緯

第 1 回検討会	令和6年 6月 26日
第 2 回検討会	令和6年 11月 26日
第 3 回検討会	令和7年 3月 6日
第 4 回検討会	令和7年 6月 25日

(本ページは意図的に空白にしています)

