

# 「賑わいのある道路空間」の さらなる普及に向けて ～歩行者利便増進道路制度の創設～

---

令和2年2月26日

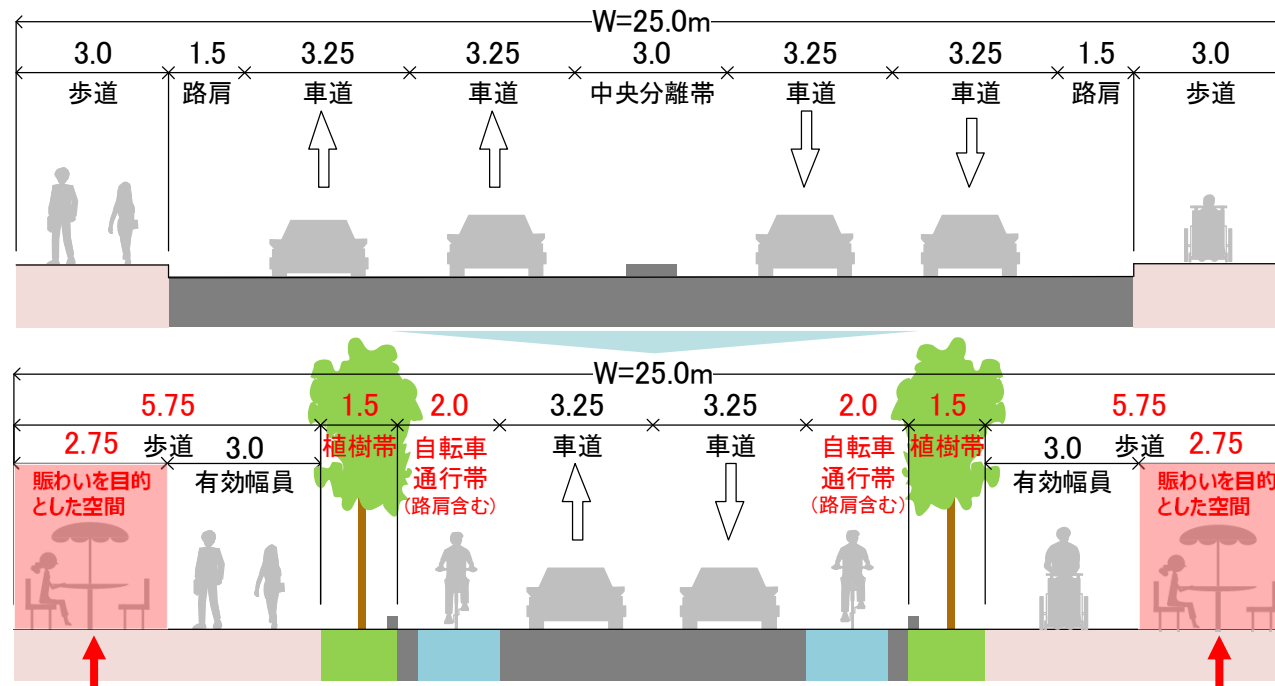
国土交通省 道路局

	現状	自治体からの声など	課題
空間整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>バイパス等の整備による自動車交通量の減少にもかかわらず、依然として自動車中心の空間のままの道路が多く存在。</li> <li>運用上の対応として賑わい空間の創出に取り組んでいる事例もあるが、道路法令上はあくまで歩道等であり、「賑わいを目的とした空間」の位置付けがないため、関係機関との調整協議に苦慮するケースがある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路空間再構築による整備における記載も十分ではなく、根拠として警察協議や地元協議等で示すことができない。</li> <li>多様なアクティビティ創出に必要な幅員に関する技術的根拠が乏しい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>車道から歩道への転換など、賑わい空間の構築が進んでいない。</li> <li>歩行者に積極的に利用していただく賑わいを目的とした空間の位置付けが道路法令上存在しない。</li> </ul>

【イメージ】

【再構築前】

【再構築後】



**道路構造令上は、歩道等（専ら歩行者の通行に供する道路の部分）**

## 歩行者利便増進道路

### <<地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築>>

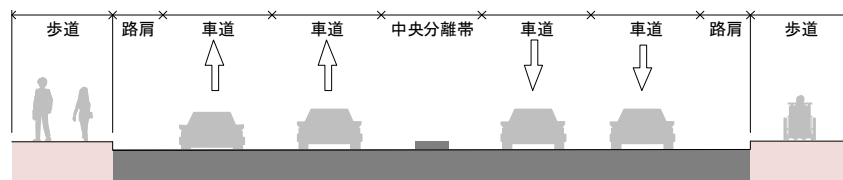
歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図り、快適な生活環境の確保と地域の活力の創造に資する道路を指定

#### 歩行者の利便増進のための構造基準の策定

- 歩道等の中に、“歩行者の利便増進を図る空間”を定めることが可能に

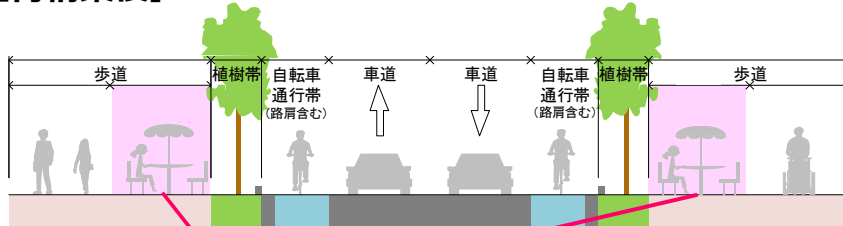
【イメージ】

【再構築前】



車道を4車線から2車線に減らし、歩道を拡幅

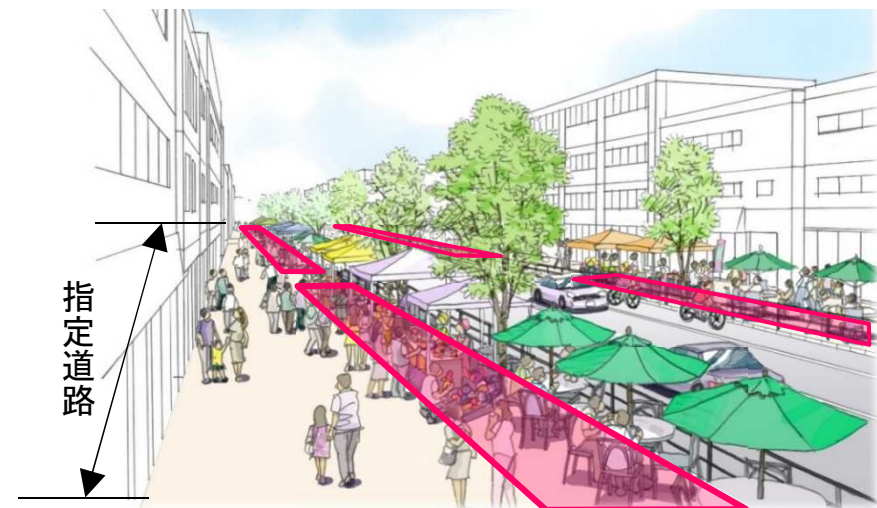
【再構築後】



歩行者の利便増進を図る空間

#### 利便増進のための占用を誘導する仕組みの導入

- 特例区域では、占用がより柔軟に認められる
- 占用者を幅広く公募し、民間の創意工夫を活用した空間づくりが可能に
- 公募により選定された場合には、最長20年の占用が可能（テラス付きの飲食店など初期投資の高い施設も参入しやすく）



特例区域

# 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出

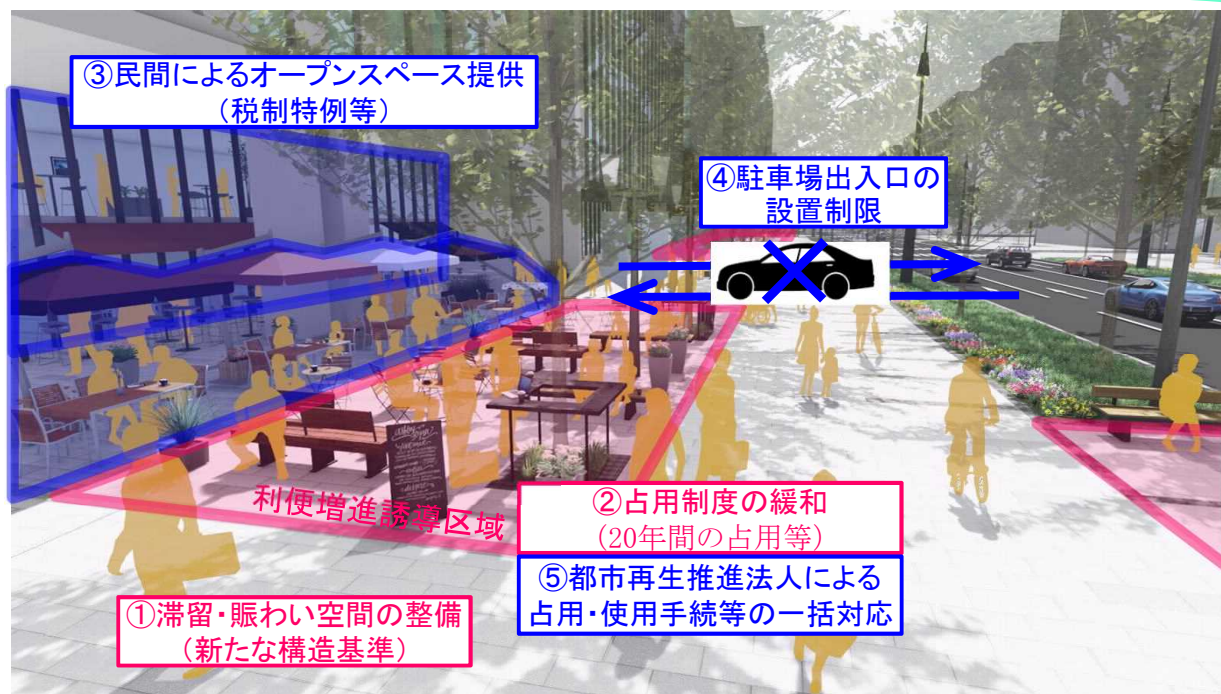
○ 歩行者利便増進道路（道路法改正案）と滞在快適性等向上区域（都市再生特別措置法改正案）を併用することで、官民一体で取り組む「居心地が良く歩きたくなる」空間の創出を促進

## 歩行者利便増進道路

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

## 滞在快適性等向上区域

- ③ 公共による道路の修復・改変と民間によるオープンスペースの提供など、官民一体による公共空間の創出が可能  
⇒公共：交付金（国費率の嵩上げ等）  
民間：税制特例、補助金
- ④ 区域内の特定の道路について、駐車場出入口の設置を制限することが可能
- ⑤ イベント実施時などに都市再生推進法人が道路の占有・使用手続等を一括して対応



## 両制度を併用すると…相乗効果大

- i. 歩行者の利便増進のための道路整備や、その周辺で民間によるオープンスペースが提供されるなど、エリア内でまちづくりが行いやすくなる。
- ii. カフェ、ベンチ等の道路の占用について、占用基準・期間の緩和、都市再生推進法人による手続面のサポートにより、空間活用が行いやすくなる。
- iii. 歩行者の利便増進が図られた道路沿いの駐車場の出入口の設置制限により、エリア内の安全性や快適性が向上する。