

# ひと中心の道路を目指して



**国土交通省**

**道路局 環境安全・防災課**

**交通安全政策分析官 真田 晃宏**

**(平成30年度～令和2年度:島根県土木部長)**

# 本日お伝えしたいポイント

1. ひと中心の道路が、各地で進む！
2. 道路管理者も、町民の皆さま自身も、街づくりの担い手として、街を変えられる！
3. ほこみち的風景で  
ワクワクする未来のみちを感じてほしい

0. ひと中心の道路の背景

1. ほこみちのとりくみ

2. 参考となる図書のご紹介

3. ほこみちからさらに先へ

広く、明るい歩道



賑わう通り

## 0. ひと中心の道路の背景

1. ほこみちのとりくみ

2. 参考となる図書のご紹介

3. ほこみちからさらに先へ

- 今後の道路政策に係るビジョン「2040年、道路の景色が変わる」(2020年6月公表)において、将来、予測される様々な「道路の景色」を紹介。
- 道路を人々が滞在し交流できる空間に「回帰」することが、ビジョンの基本的な考え方のひとつとして示された。



安全性や快適性が確保された歩車共存の生活道路



人中心の空間として再編した、まちのメインストリート

## 回帰



公園のような道路



曜日や時間帯に応じて道路空間の使い方が変わるマネジメント

# みちで何かが出来る可能性の提示(道路ビジョン2040)

人中心の空間として再編した、まちのメインストリート



# みちで何かが出来る可能性の提示(道路ビジョン2040)

曜日や時間帯に応じて道路空間の使い方が変わるマネジメント

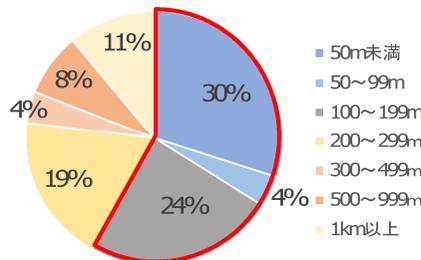


- 社会・経済情勢の変化や新技術の登場に伴い、道路空間に対するニーズが多様化。
- 従来の通行の機能に加え、賑わい空間の創出、安全・安心、新たなモビリティの通行に対応した機能が必要になるなど、人中心に関するニーズが高まっている。
- 地域の状況やそれぞれの道路の役割を見据えつつ、求められる機能を道路ごとに分担する考え方・手法の整理が必要。

時代とともに多様化してきた道路空間へのニーズ



高齢者のベンチ設置希望間隔  
(約6割が歩道に200m未満の間隔でベンチの設置を希望)



新型コロナ感染リスク低減のため、沿道飲食店等の路上利用  
(全国約170の自治体、約420カ所で事例あり)



(岐阜県大垣市より提供)

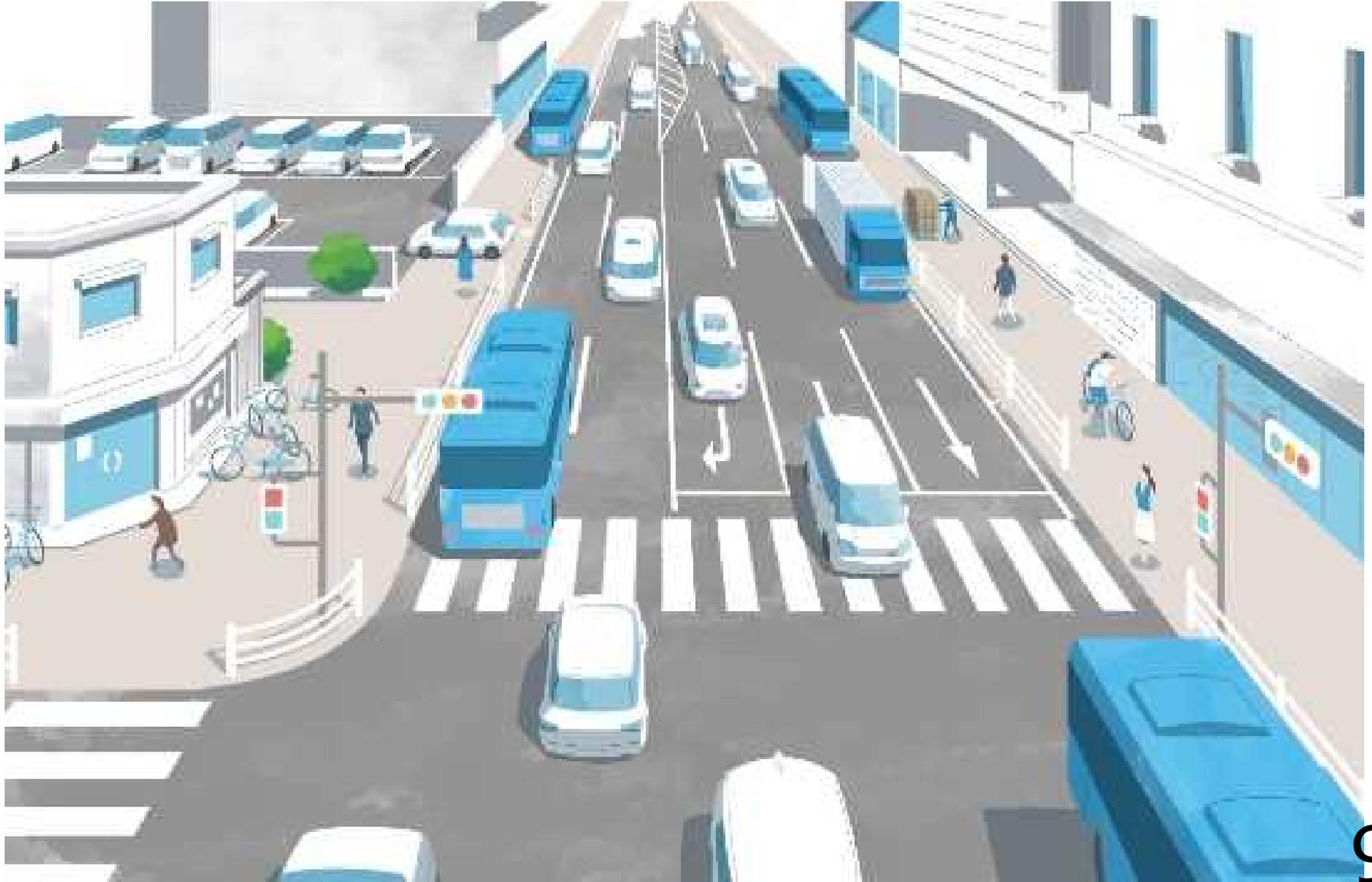
小型モビリティの通行スペース



出典：歩行空間における高齢者のための休憩施設設置に関する研究  
(北川博巳、土居聡、三星昭宏、土木計画学研究・論文集No.17、平成12年9月)

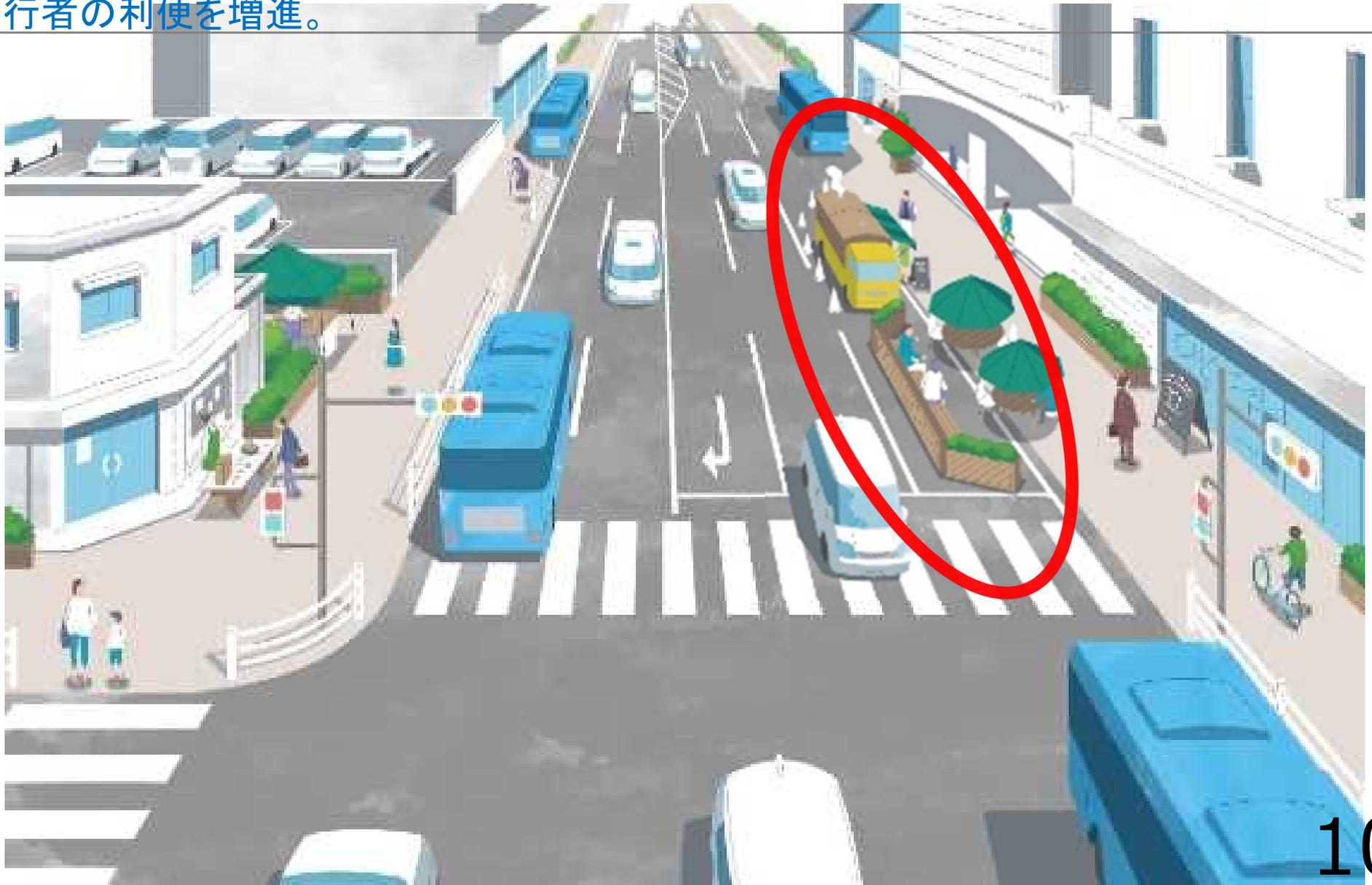
○道路に求められるニーズが多様化し増加している中で、限られた空間を最大限活用するためには、道路の構造や運用の面から工夫が必要。

STEP1: 道路空間を車両と歩行者が利用しているが、通行のみ。沿道との一体的な活用なし。



○道路に求められるニーズが多様化し増加している中で、限られた空間を最大限活用するためには、道路の構造や運用の面から工夫が必要。

STEP2: 一つの車線を転用し、実験的にパークレットやキッチンカーを設置。滞在空間を確保し、歩行者の利便を増進。



○道路に求められるニーズが多様化し増加している中で、限られた空間を最大限活用するためには、道路の構造や運用の面から工夫が必要。

STEP3: 主要な道路交通を別の路線に分担し、車線を減少させ、歩行者空間を拡大。沿道の店舗と連携しながら、歩行者空間を活用。



○道路に求められるニーズが多様化し増加している中で、限られた空間を最大限活用するためには、道路の構造や運用の面から工夫が必要。

STEP4: 一般の交通は排除し、トランジットモール化。駐車場は歩行者が集える空間にするなど、歩道と沿道が一体となって賑わいを創出。



0. ひと中心の道路の背景

1. ほこみちのとりくみ

2. 参考となる図書のご紹介

3. ほこみちからさらに先へ

# 道路の主役は誰？

通行だけのための道路が  
人が滞在し交流できる空間に変わる

車優先から、人中心へ

ほこみち※



※正式名称:歩行者利便増進道路



## 歩行者利便増進道路制度（創設：2020年11月）

賑わいのある道路空間を構築するための道路の指定制度

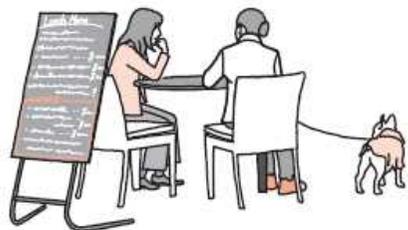


**ほこみち** ← ほこうしゃりべんぞうしんどうろ

・・・歩行者のためのみち

安心して歩ける、楽しく過ごせるみち

歩く人がほっこりする



そんな「みち」になったらいいなという願いを込めました



## 道路の利活用は「ダメ！ダメ！」から「できるかも！」へ

### <これまで>

交通機能を重視

NO!

~~食事施設~~

~~広告~~

### <これから>

オープンカフェやデジタルサイネージが  
いろんな‘みち’で可能に

OK!

オープンカフェ



サイクルポート



デジタルサイネージ



## みちの景色が、車中心から人中心へ！

<これまで>

<これから>

車が走る  
ための場所

どこかに行く  
ためのもの



人がくつろぐ場所



人の感情が  
あふれる空間



みちが目的地





2020年11月 法施行

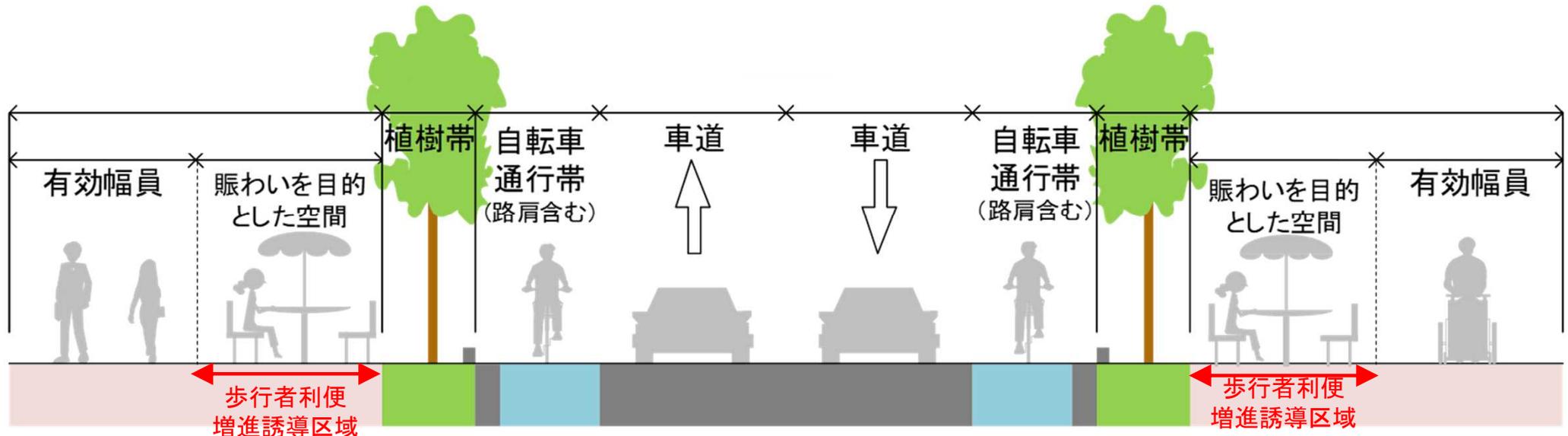
2022年11月時点

33 道路管理者

92 箇所



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!!



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

○歩行者交通量に応じて、歩道の幅（有効幅員）を確保

- ・ 500人/日以上…3.5m
- ・ 500人/未満 …2.0m

○有効幅員を確保した上で、残りの幅を歩行者の利便増進を図る空間として活用 **19**

## 利便増進のための道路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ます  
⇒ カフェやベンチ等の占用物件が置きやすくなります。
- ・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。  
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)  
⇒ **民間の創意工夫**を活用した空間づくりが可能となります。  
⇒ テラス付きの飲食店など、**初期投資の高い施設**も参入しやすくなります。



# 「ほこみち」でできること

## point 1

歩行者のためになるモノを歩道におくことができます

ほこみち制度を適用する場所を道路管理者が決めます。ほこみちをきっかけに地域から道路管理者に提案したり、地域でストリークの魅力や可能性を話すきっかけにもなります。

## point 2

道路を占有する者を公募できます

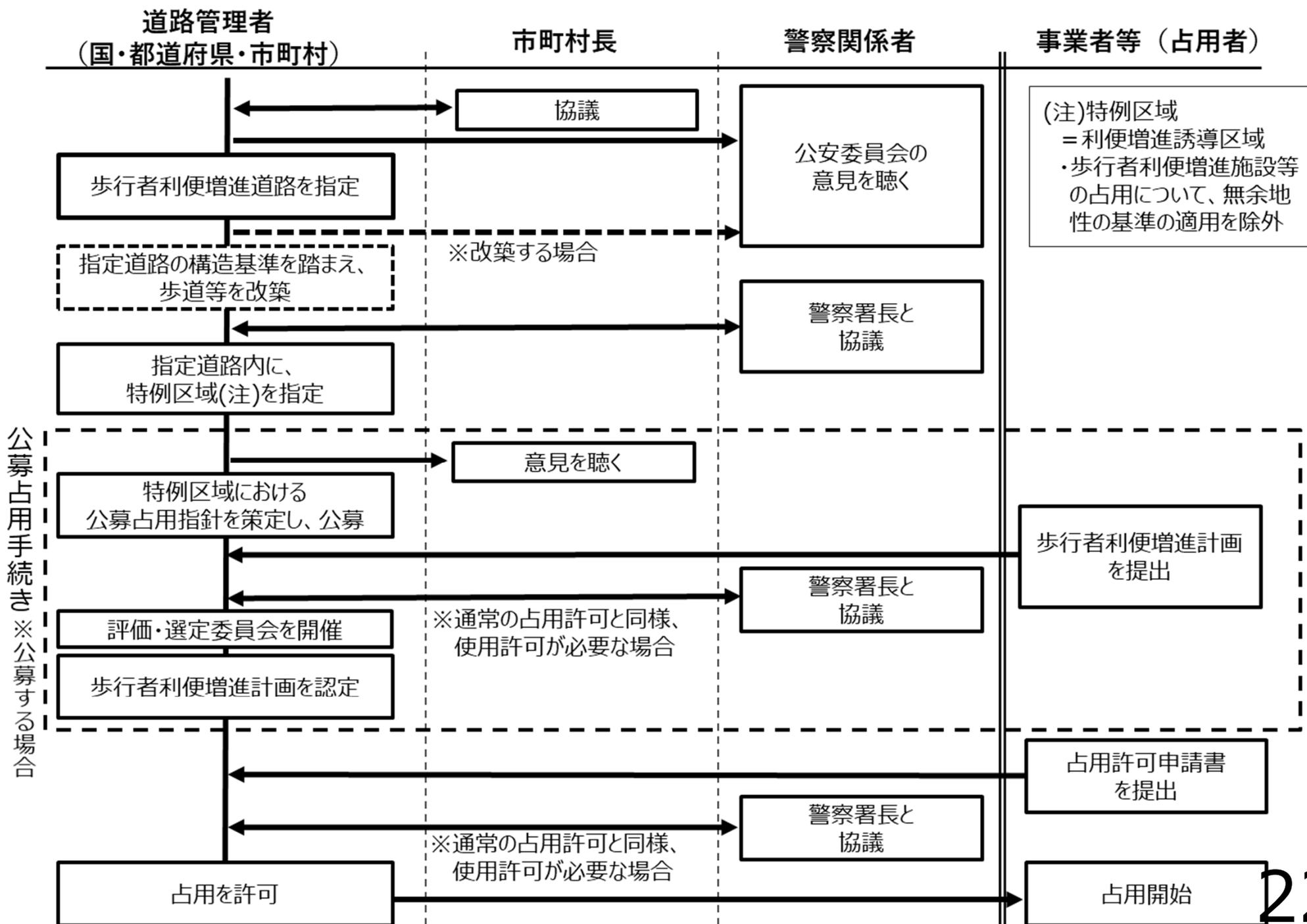
道路を占有する者を公募で選定できます。地域の特徴を活かしたアイデアや時流に合わせた創意工夫が生まれやすくなります。

## point 3

長期間の占有ができます

公募した場合、占有期間が最長20年間になりました（通常は最長5年）。ビジネスの可能性を試算しやすくなります。カフェ営業などをしようとした場合、長期的な計画を立てやすくなります。

※道路管理者以外の者が道路に物品を設置することを道路法では「占有」といいます。





## ほこみちの進め方

0. 地域やまちづくり関係者が道路管理者に相談
1. 道路管理者が、ほこみちの路線を指定  
(指定前に、地元市町村や警察の意見を聞く)
2. 路線の中で占用するエリアを決める  
(歩行者の通行する幅は確保)
3. 使いたい人が占用申請し、許可取得



社会実験前からの官民対話により  
地域に合った運用スキームを検討できた！



ワークショップの様子



## “ふくみち”プロジェクトの軌跡

### ニーズ・活用方法

- ◆ アンケート（通勤者、利用者、出店者）
- ◆ 第1回ワークショップ（9/3）
- ◆ 第2回ワークショップ（9/13）

### 社会実験

10/2～10/17

- キッチンカー オープンカフェ
- アクティビティ（図書館、音楽演奏など）
- ◆ アンケート（期間中）

### 検証・みちづかい

- ◆ アンケート（実験後）
- ◆ 第3回ワークショップ（11/22）



1. 各地でほこみちが進んでいます
2. 地域と道路管理者の熱意により、  
ほこみちが実現できる
3. ほこみち実現に向けて不明な点は、  
いつでもお問い合わせください  
⇒ほこみちよろず相談窓口（国土交通省）



1. やりたいことをまちのビジョンや計画に位置付けて、関係者が思いを共有
2. 制度や予算を活用し、社会実験として、小さく始めて育て、理解を得ていく
3. 民間の動きに行政も積極的に応えつつ、民間の発想に任せる、専門家の知見を借りる
4. いろいろな先例・事例の情報を集める

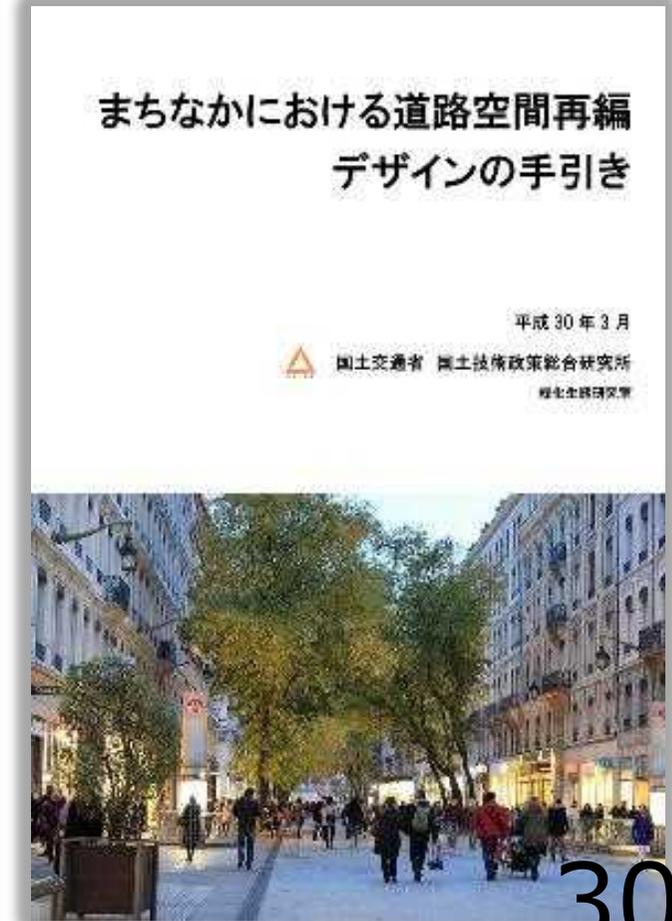
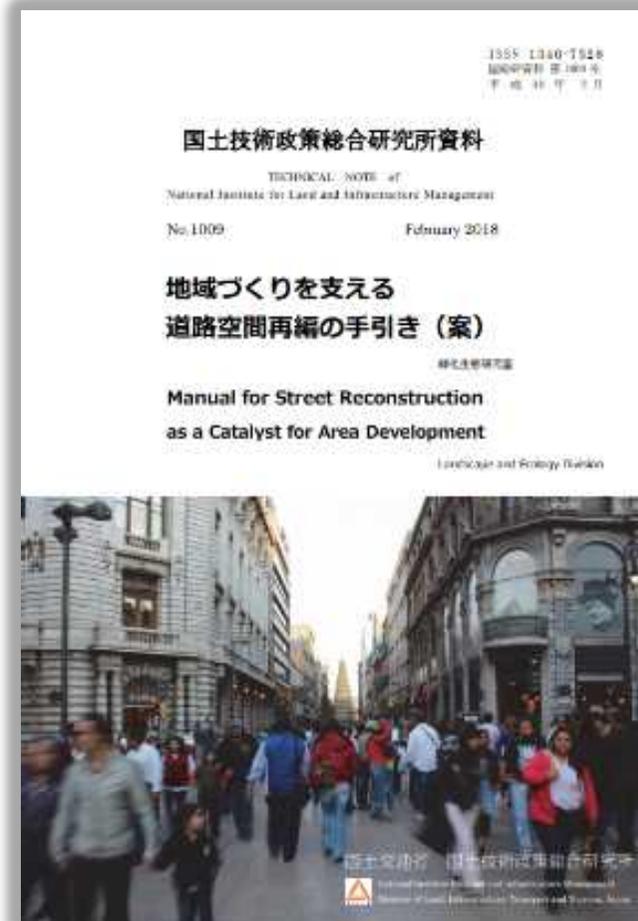
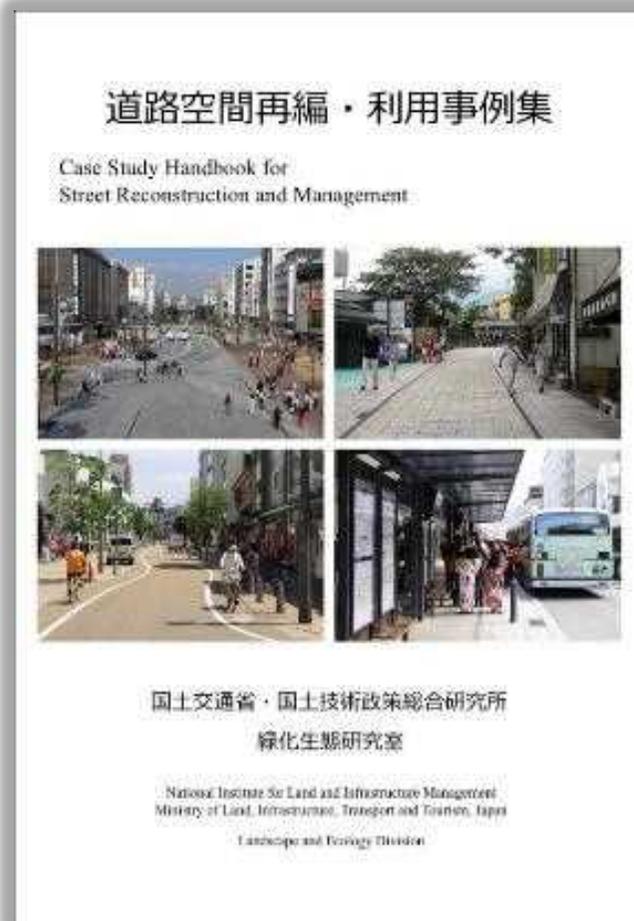
0. ひと中心の道路の背景

1. ほこみちのとりくみ

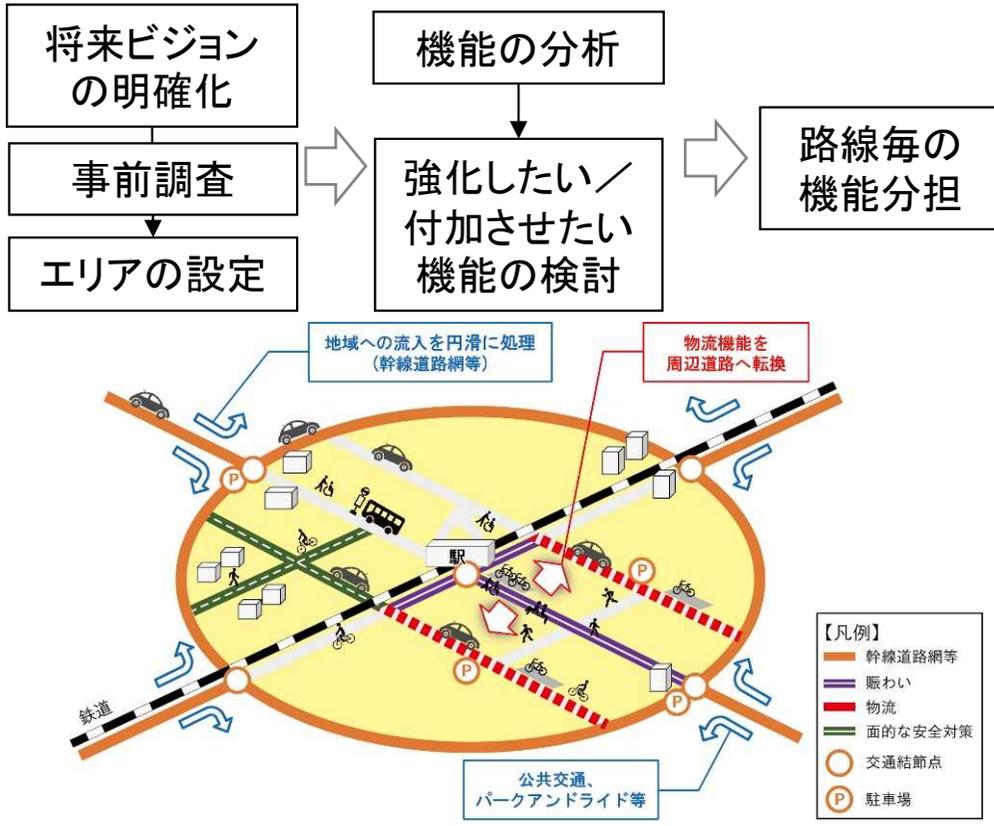
2. 参考となる図書のご紹介

3. ほこみちからさらに先へ

1. 国内外における道路空間再編の取り組みについて
2. 地域づくりを支える道路空間再編の進め方について
3. まちなかにおける道路空間再編のデザインについて



## 多様なニーズを踏まえた地域での機能分担の考え方

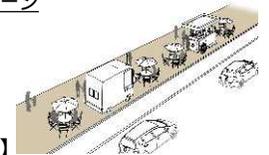


## 道路の柔軟な使い方の提示

### 車道の幅員構成を変えない使い方

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

#### ■対応イメージ



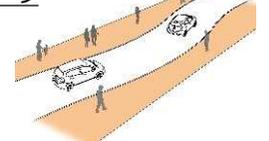
#### 【ニーズ例】

- 既存歩道内での賑わい創出(ほこみち)
- 既存路肩等での賑わい創出(パークレット)
- 車道部の部分的拡幅(荷捌きなど)

### 車道の幅員構成や道路構造を変える使い方

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

#### ■対応イメージ



#### 【ニーズ例】

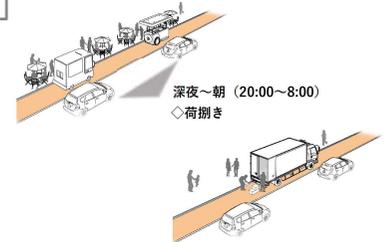
- 車線数減等による歩道の拡幅(ほこみち)
- 自転車等の通行空間の確保
- 歩車分離されていない道路の歩行者空間の拡幅(路肩の拡幅)

### 時間帯別に道路機能を変化させる使い方

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

#### ■対応イメージ

(例) 朝～夜 (8:00～20:00)  
◇休憩・滞留空間



## 多様な道路施策の活用を推進

バリアフリー

自転車

公共交通

無電柱化

交通安全

新モビリティ

荷捌き

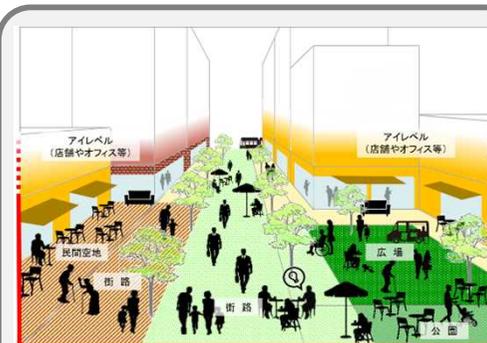
人中心の道路

(令和3年5月 都市局・道路局)

### ガイドライン策定の背景

- 官民の公共空間を、ウォーカブルな空間へ ⇒ 令和元年「ストリートデザイン懇談会」を設置、ストリートデザインのポイントとなる考え方を提示。
- 様々なプレイヤーのストリートは変えることができるとの意識を育て、広げ、支え、「Act Now(できることから、やってみる)」の一助になることを期待。
- 今後の実例の積み重ねや知見の蓄積を踏まえ、適時、適切に見直しを行っていく。

【検討体制】ストリートデザイン懇談会：令和元年8月～令和2年2月に渡り、計7回開催  
 座長：岸井隆幸氏（日本大学特任教授） 副座長：藤村龍至氏（東京藝術大学准教授）  
 委員：泉山壘威氏（東京大学助教）、小嶋文氏（埼玉大学准教授）  
 西村亮彦氏（国土館大学講師）、三浦詩乃氏（横浜国立大学助教）  
 オブザーバー：東京都、神戸市、姫路市、UR都市機構、警察庁  
 関係省庁等：国土交通省道路局 事務局：国土交通省都市局



路面上だけでなく、沿道等も含め、  
 人の視界に入る空間全体  
 ⇒ 「ストリート」と総称



物理的な姿＋活動＋人的資源の  
 企画・構想、計画、設計、運営管理等



「ストリートデザイン」と総称

### 1章 ストリートを人中心へと改変(リノベーション)する意義と効果

- 人中心のウォーカブルな公共空間の必要性
- ストリートを改変することの多面的な効果
- これからのストリートに向けて
- ストリートを改変していくプロセス

### 2章 人中心のストリートを構成する要素

- ストリートの基本的な考え方
- ストリートの空間配分
- ストリートのデザイン・設え
- ストリートにおけるアクティビティ
- ストリートにおけるプレイヤー
- 行政手続き・意識すべきこと

### 3章 人中心のストリートを支える交通環境づくり

- 人中心のまちなかに向けた交通環境づくり
- 自動車交通への対応
- 徒歩や自転車等のスローな交通を包含した交通環境づくり
- 荷さばき等の駐停車需要への対応
- 関係機関との協議

### 4章 人中心のストリートを支える仕組み

- 人中心のストリートへ改変を推進するための各種法律・予算・税制等

### 5章 参考文献・事例

【ストリートを構成する2つの機能】

#### リンク(通行)機能

人やモノが移動するための機能



公共交通・乗用車・貨物車・自転車・  
 徒歩等で目的地までの移動が行われ  
 る

#### プレイス(滞在)機能

多様な活動を繰り広げる場としての機能



立ち止まる・座る・食べる・遊ぶ・買い物を  
 する・パフォーマンスを行う等の活動が行  
 われる

アクセス環境整備：人々の乗降や荷さばきのための駐停車等

- 歩行者中心の街路を目指した街路空間の再構築や、官民連携による沿道や地域と一体となった街路空間の利活用等について、自治体及び街路交通施設課等による情報交換、課題や推進方策の研究を行うとともに、自治体間の情報共有を図ることを目的に、平成29年7月に勉強会を設置。
- 平成29年度は、各事例が実現に至るまでのプロセスや成功の要因等について議論し、得られた知見を事例集としてとりまとめ。街路交通施設課HPで公開。 [http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi\\_gairo\\_tk\\_000081.html](http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000081.html)

## 参加自治体と事例

## 事例から得た11のノウハウ

		街路の種類	
		幹線道路・ シンボルロードレベル	補助幹線・ 地区内交通レベル
再整備	新規整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 仙台市：青葉通再整備事業</li> <li>■ 京都市：四条通歩道拡幅事業</li> <li>■ 大阪市：御堂筋空間再編</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 松山市： 歩いて楽しい健康増進まちづくり事業</li> </ul>
	利活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 仙台市： 定禅寺通活性化推進事業</li> <li>■ 静岡市： 静岡清水都心地区魅力空間創出事業</li> <li>■ 大阪市： なんば駅周辺道路空間の再編</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 岡崎市： 乙川リバーフロント地区整備事業</li> <li>■ 神戸市： 都心三宮の再整備</li> <li>■ 北九州市： 魚町サンロード商店街、カルチャータン計画</li> </ul>

- ① **実験的に空間をつくって、体験してもらおう**
- ② **小さく始めて、大きく育てよう**
- ③ **地域のシンボルを合意形成に活かそう**
- ④ **やりたいことを上位・関連計画に埋め込もう**
- ⑤ **民間の動きに行政が呼応しよう**
- ⑥ **官民協働の体制でビジョンを描き、共感しよう**
- ⑦ **横断チームや連絡会議で庁内に横串を通そう**
- ⑧ **地元と一体の体制をつくって関係機関と協議しよう**
- ⑨ **各分野の専門家とタッグを組もう**
- ⑩ **パブリックマインドを持つ民間に任せよう**
- ⑪ **積極的に視察や研修に学び、提案しよう**

**事例① (再構築) 大阪府大阪市 国道25号 (御堂筋) (1/2)**

「御堂筋の道路空間再編に向けたモデル整備」

【取組概要】

① 街路空間の再編がもたらす効果、官民連携の推進に資する「御堂筋沿道・平日夜通しモデル整備区画協議会」の設立

② 御堂筋沿道・平日夜通しモデル整備区画協議会の設立

③ 御堂筋沿道・平日夜通しモデル整備区画協議会の設立

④ 御堂筋沿道・平日夜通しモデル整備区画協議会の設立

**事例② (再構築) 京都府京都市 四条通 (1/2)**

「人と公共交通優先の歩いて楽しい四条通」歩道拡幅事業」

【取組概要】

① 地元からの要望

② 京都市における促進のための制度化と体制強化

③ 関係者との緊密な意見交換・合意形成

0. ひと中心の道路の背景

1. ほこみちのとりくみ

2. 参考となる図書のご紹介

3. ほこみちからさらに先へ



静岡市提供資料



静岡市提供資料

設置前



静岡市提供資料



園児が休憩したり





# 本日お伝えしたいポイント（再掲）

1. 人中心の道路が、各地で進む！
2. 道路管理者も、皆さま自身も、  
街づくりの担い手として、街を変えられる！
3. ほこみち的風景で  
ワクワクする未来のみち  
を感じていただけましたか？