

4.手順② 路線ごとの歩行者空間の創出

歩行者中心の道路空間の活用・創出を検討する際、道路空間に対する活用ニーズを整理するとともに、交通管理者や道路管理者との協議・調整を通して道路に持たせるべき機能を精査し、それらを併せ持った道路空間の活用方針又は再整備方針を検討することが必要である。

また、歩行者中心の道路空間を創出することにより、歩行者以外の交通手段に対して一定の影響が及ぶことが考えられることから、社会実験による効果検証を行うとともに影響分析を実施し、代替機能の確保等の必要な対策を検討する必要がある。

また、歩行者空間の創出事業に活用する事業・制度の適用を検討することも重要である。

そこで本章では、路線ごとの歩行者中心の道路空間の創出に向け、図 4-1 に示すフローに従って、上記の検討の進め方について解説する。



図 4-1 手順② 路線ごとの歩行者空間の創出

4.1 基礎調査

● 道路空間の現状の整理に用いる路線の基礎情報を調査等により収集する。

基礎調査の項目は表 4-1 に示すとおり、道路構造、沿道状況・ファサード・民有空地、活用状況に分類して調査し、次頁以降で解説する道路空間の現状の整理に活用する。

表 4-1 道路の現状における基礎調査の項目

調査種別	項目	調査方法
(1)道路構造	<ul style="list-style-type: none"> ・ 歩道構造（歩道幅員、道路附属物の配置状況等） ・ 車道構造（車線幅員、停車帯幅員、路線バス停車帯、バス優先レーン等） ・ パーキングメーター等の位置 ・ 自転車通行空間 ・ 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、観光バス乗降場、人力車乗り場等）の位置 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地形図や道路台帳、現地調査等により情報を収集
(2)沿道状況・ ファサード※1・ 民有空地	<ul style="list-style-type: none"> ・ 沿道の土地利用・建物用途（商業地、業務地、公園・緑地等） ・ 容積率や条例・地区計画などによる高さ制限や景観規制 ・ 沿道建物のグランドレベルの用途（商業施設、飲食店、駐車場、住戸等） ・ 沿道建物のグランドレベルのしつらえ（開口部の有無、全面ガラス張り等） ・ 沿道建物との離隔（公開空地の有無） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現地調査等により情報を収集
(3)活用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 人の流れ（歩行者交通量、アクティビティ状況等） ・ 自転車の流れ（自転車交通量、路上駐輪の状況等） ・ 車の流れ（自動車交通量、路上駐車状況等） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 各種交通量カウンタ調査や現地調査等により情報を収集※2

※1 ファサードとは、建物の正面部分（路線に面する部分）のデザイン、しつらえのこと。

※2 活用可能であれば、スマートポール等に設置した各種センサーによるデータの収集も検討できる。

4.2 道路空間や沿道環境の現状の整理

- 基礎調査により得た情報を基に、現状の道路構造や活用状況、沿道状況・ファサード・民有空地について、道路空間の現状を整理する。

(1) 道路構造

現状の道路構造や道路空間上の機能配置について、図 4-2 に示すように平面図等を用いて整理する。

なお、地下道やペDESTリアンデッキ等のグランドレベル以外の歩行者動線がある場合には、上下移動に関わる階段やエレベーター等の施設の設置位置等も把握しておく必要がある。

また、新たに道路附属物等を配置する検討を行う際に、必要となる道路構造の状況（道路附属物を配置するスペース確保）について、十分に確認を行う必要がある。

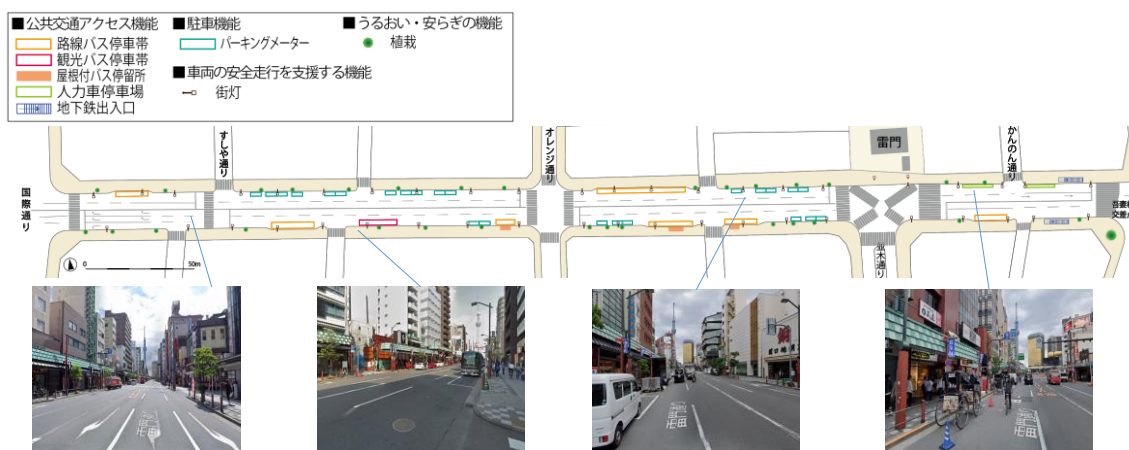


図 4-2 道路構造の現状整理(例)

(2) 沿道状況・ファサード・民有空地

沿道の土地利用や建物用途、容積率や条例・地区計画などによる高さ制限や景観規制、沿道建物のグランドレベルの用途や設え、公開空地の有無等沿道の状況を整理する。

また、商店街や業務地区、住宅街等の地域性や特徴的な景観等を踏まえて、歩行者空間の創出方針を検討することが必要である。



図 4-3 沿道状況を把握する対象範囲

出典:「居心地が良く歩きたくなるグランドレベルデザイン」(令和3年6月、国土交通省)

(3) 活用状況

人の流れ（歩行者交通量、アクティビティ状況等）や自転車の流れ（自転車交通量、路上駐輪の状況等）、車の流れ（自動車交通量、路上駐車状況等）について整理し、歩行者を中心とした道路空間の活用を図る際の課題や考慮すべきポイントを整理する。

なお、現状の道路空間におけるアクティビティの発生状況については、「ストリートデザインガイドライン —居心地が良く歩きたくなる街路づくりの参考書—（バージョン2.0）（令和3年5月、国土交通省）」に示されている図 4-4 の整理を参考に、活動の「動」・「静」や頻度の違いで整理し、今後生かすべき、あるいは新たに創出すべきアクティビティを検討することが望ましい。



図 4-4 道路空間におけるアクティビティの一例

出典:ストリートデザインガイドライン —居心地が良く歩きたくなる街路づくりの参考書—（バージョン2.0）（令和3年5月、国土交通省）

4.3 歩行者空間の創出方針の検討

(1) 歩行者空間の活用ニーズの整理

- 当該路線の創出方針の検討に当たっては、活動主体や地域住民と連携しながら、活用ニーズを一本化することが重要である。

地区の特性や当該路線の活用状況等を考慮して、空間活用のニーズ（表 4-2 参照）を整理し、具体的な活用方法（図 4-5 参照）等を検討する。この際、次頁に記すとおり、地域住民や活動主体との連携やパーソナルモビリティ等の新たなモビリティのニーズ整理を踏まえ、一本化した方向性を持った活用方針に整理することが重要である。

表 4-2 歩行者空間を創出する路線に付与する機能の検討(例)

地区の特性や路線の活用状況	空間活用のニーズ例
歩行者が滞留している路線	・ 広場等、広い空間の確保
交通量の多い路線	・ 物販販売等の活動スペースの確保 ・ 移動の快適性
公園緑地や公開空地に面している路線	・ 緑のネットワーク形成を意識した沿道の公園緑地や公開空地と連続した空間
商店街に面している路線	・ 沿道店舗と連携した活動(物販、オープンカフェ) ・ 商店街と連携したイベントの開催
にぎわいの少ない路線	・ 居心地のよい空間やにぎわいを演出する魅力的な空間やイベントの創出



オープンカフェ(台東区、浅草六区地区)



マルシェ
(大崎エリアマネジメント、おおさき二十四節季祭)



イベントの開催(墨田区、北十間川周辺エリア)



広告の掲示(新宿区、新宿モア4番街)

図 4-5 歩行者空間の活用方法(例)

■ 地域住民との連携

歩行者空間の活用は、地域で抱えている課題の解決に資することも考えられる。このため、活用ニーズの把握において、地域住民を交えた勉強会の実施や協議会の立ち上げ等を検討することや来街者に対するアンケート調査等を実施することが重要である。

また、地域課題の掘り起こしにおいては、まち歩きやワークショップ等を実施し、対話型のコミュニケーションを行うことで課題認識を共有化することが可能である。その課題に対して歩行者空間の活用方法を一緒に検討することで、路線の将来像を共有し、その後の取組（社会実験や路線の再整備等）を円滑に進めることが可能となる。

■ 活動主体との連携

活用ニーズの把握に当たり、空間を活用する主体（エリアマネジメント協議会等）が存在する場合は、道路空間の活用ニーズを反映できるように、これらの主体と共に活用方法を検討することが望ましい。

そのような主体が不在である場合は、必要に応じて活動主体となる組織の形成について、検討する必要がある。活動主体となる組織を形成する手順については、5章の「5.1 歩行者空間創出の活動主体」（p.62）を参照

■ 新たなモビリティへの対応

現在、IT技術の進展や交通社会におけるニーズの多様化を背景として、より歩行者に近いパーソナルモビリティ等、新たなモビリティの進展が図られている。電動車イスのように低速で走行し、歩行者と空間を共有しても支障がないものや、電動キックボードのように速い速度で走行でき、歩行者とは別の専用の走行空間を設けた方が良いもの等が今後普及していくことが想定される。

このため、歩行者空間の創出方針の検討に当たっては、当該地区や路線における多様なモビリティのニーズや普及状況、展開見込みを適正に整理・把握するとともに、自動運転に対応した道路空間の在り方等を考慮し、道路空間の機能配置等について、必要に応じて検討する。

(2) 交通管理者や道路管理者との協議・調整

● 歩行者空間の創出に向けて、適時、交通管理者や道路管理者と協議・調整を行う。

道路には通行機能や沿道利用機能(建物への出入りや貨物の荷さばき等)が備わっており、歩行者空間を創出する場合においても、これらの機能で引き続き必要となるものは機能を確保する必要がある。

また、道路は公共空間であることから、公平性や安全性について考慮することも重要である。

このため、歩行者空間の創出方針を検討する上で、歩行者のための道路空間活用の検討だけでなく、交通管理者や道路管理者との協議を踏まえ、道路に持たせる必要がある機能を十分に整理した上で、道路空間の活用、再整備方針を検討する必要がある。

また、道路管理者や交通管理者の双方の理解を円滑にするため、シミュレーションなどを用いて想定される交通状況を可視化する等の手法も考えられる。

※詳細な協議・調整事項は、5章の「5.5 行政組織への協議・調整」(p.74)を参照

1. 道路において工事もしくは作業をしようとする行為(1号許可)



2. 道路に石碑、広告板、アーチ等の工作物を設けようとする行為(2号許可)



3. 場所を移動しないで、道路に露店、屋台等を出そうとする行為(3号許可)



4. 道路において祭礼行事、ロケーション等しようとする行為(4号許可) 具体的な行為については、各都道府県道路交通規則に定められています。



図 4-6 道路使用許可が必要な行為

出典:警視庁ホームページ

(3) 道路空間の活用、再整備の方向性

- 歩行者空間の活用ニーズと交通管理者や道路管理者の視点を踏まえて、歩行者空間創出へ向けた道路空間の活用、再整備方針を検討する。

道路空間の活用、再整備方針の作成においては、図 4-7 に示すような道路空間の再整備や道路空間上の機能の配置やゾーニングを示した図面の作成が最終成果となる。このような図面の作成を目標として、「(1)歩行者空間の活用ニーズの整理」と「(2)交通管理者や道路管理者との協議・調整」の結果を踏まえて、道路空間の活用、再整備の方向性を検討する。

具体的な道路空間の活用、再整備の方向性の検討においては、既存の道路空間の活用や道路空間の再編等、当該路線の実情に応じて必要な検討を次頁に示す検討メニューから選択して実施する（表 4-3 参照）。



図 4-7 道路空間の活用・再整備の方向性の最終成果イメージ

【検討メニュー】

① 歩行者空間の創出

現況に対し、歩行者空間を創出する検討が必要（歩行者空間が十分に確保できない、又は歩行者空間としてのしつらえが十分でない等）である。歩行者空間の創出においては、以下に示す空間の創出パターンが考えられる。

- ア 広幅員歩道の活用
- イ 時間帯を区切った交通規制
- ウ 無電柱化による歩道の拡幅
- エ 車線数の見直しを含む、道路空間の再配分
- オ 公開空地・沿道建物等、沿道空間と一体となった計画設計・管理運営

② 駐車場出入口等、歩行者空間へ影響する施設等の配置

「①歩行者空間の創出」の検討において道路の再整備を伴う取組を実施する場合、道路空間に付されていた既存の機能の喪失や縮小が問題となることがある。これに該当する場合は、既存の機能の配置変更や代替機能の確保を行う必要がある。

③ 必要に応じて、給水・給電施設等の配置検討

活用可能な歩行者空間を下地にして、歩行者中心の道路空間の活用として必要となる機能の配置を検討する。

表 4-3 検討メニューの選択(例)

検討ケース		検討メニューの選択(取組順序)
既存の道路空間の活用	歩道だけの活用	①ア、イ、オ → ③ 等
	車道も含む道路空間全体の活用	①イ、オ → ③ 等
道路の再整備を経た道路空間の活用	既存の歩道・車道の幅員を維持	①ウ、オ → ③ 等
	道路空間の再編を実施	①エ、オ → ② → ③ 等

① 歩行者空間の創出

歩行者空間の創出においては、前述のア～エの空間の創出パターンから必要な検討を選択して実施することに加え、沿道の空間までを含めた魅力的な歩行者空間を創出するために「オ 公開空地・沿道建物等、沿道空間と一体となった計画設計・管理運営」も合わせて取り組む。

また、前述のア～エのどの空間の創出パターンにおいても、グラウンドレベル以外の歩行者動線（地下道やペDESTリアンデッキ等）との上下移動や段差・傾斜の解消、視覚障害者誘導用ブロックの設置等のユニバーサルデザインの観点における移動の円滑性に配慮することが必要であるため、この点を留意して検討する必要がある。

ア 広幅員歩道の活用

既設道路空間において、十分な歩行者幅員が確保されている場合には、交通機能に影響が及ばない範囲で活用目的に応じた取組内容を検討する。

イ 時間帯を区切った交通規制

交通機能への影響や道路空間での活動内容に配慮しながら、時間帯交通規制を実施することにより、歩行者空間を一時的又は定期的に創出することができる（表 4-4 参照）。道路空間の活用目的に応じて、交通規制を実施する期間や定期的な実施の有無、定期的な実施の場合の頻度について検討する。

表 4-4 時間帯交通規制による歩行者空間の創出タイプ

種類	特徴
一時占用	これから歩行者空間の創出を検討していく路線において、実験的な歩行者空間の創出事業を行い、歩行者空間の創出において検討すべき事項や課題の把握を行う場合等に実施することが想定される。
定期占用	自動車交通が減少し、買物等の来街者が中心となる土休日に行う歩行者天国や、定期的なイベント開催等で道路空間を活用する場合等に実施することが想定される。

ウ 無電柱化による歩道の拡幅

歩行者空間の創出に当たり、車道幅員を削減する以外にも無電柱化（電線の地中化等）の実施により、歩行者空間を創出することが可能な場合がある。景観の向上にもつながることから、歩行者空間の魅力向上と合わせて検討することが望ましい。

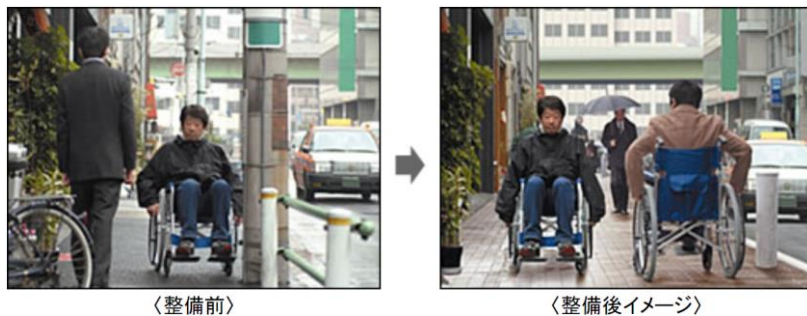


図 4-8 無電柱化による歩行者空間の創出のイメージ

出典：国土交通省ホームページ

工 車線数の見直しを含む、道路空間の再配分

歩道幅員を大きく確保する必要がある等、車道幅員を削減して歩行者空間を創出する必要がある場合には、道路空間の再配分を実施することを検討する。図 4-9 に示すように、道路構造令にのっとり、必要な車道幅員を確保し、歩道に割り当て可能な空間を活用して歩行者空間の創出を検討する。

なお、道路空間の再整備という視点においては、歩行者専用道路への転換や廃道による広場への転換も考えられるため、必要に応じて検討することが望ましい。この際、道路法 20 条における広場としての位置付けの兼用（兼用工作物）を適用を検討する場合には、道路法の趣旨を勘案した判断とする。

また、具体的な歩行者空間の活用方法を検討するに当たり、図 4-10 に示すようなパース図や平面図等を用いて空間形成イメージを示しながら検討を進めることが、関係者との協議においては重要である。

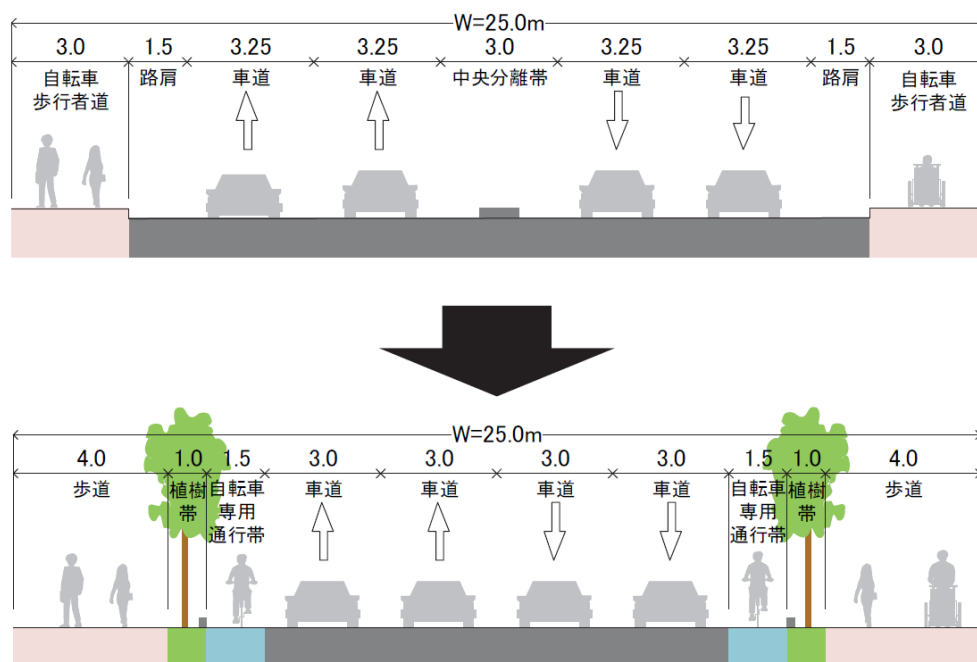


図 4-9 道路空間の再配分の検討イメージ(断面)

出典: まちなかにおける道路空間再編のデザインガイド(平成 30 年3月、国土技術政策総合研究所)



図 4-10 道路空間の再配分の検討イメージ(パース)

出典: まちなかにおける道路空間再編のデザインガイド(平成 30 年3月、国土技術政策総合研究所)

オ 公開空地・沿道建物等、沿道空間と一体となった計画設計・管理運営

より快適で質の高い歩行者空間を創出するためには、公開空地や公園緑地等の沿道空間や沿道の建物のファサード等、その場にいる歩行者を囲む範囲全体に、デザイン等の一体感を持たせた空間づくりが重要である。このためには、以下に例示するポイントを沿道空間と一体となって検討する必要がある。

- ・ 路面舗装や沿道建物のファサード等のしつらえの高質化も含めたデザインの統一
- ・ 路面に掲示する屋外広告物のデザインや規制の考え方の整理
- ・ 沿道建物・敷地の出入口における接続性の確保
- ・ 心地良い日陰を生み出す植栽や沿道建物におけるひさしやオーニングテント等の適切な配置等

なお、歩行者空間の創出に当たり、沿道の面的な開発や公園緑地との連携を図る際には、官民における連携において、空間デザインの考え方や連動した事業スケジュールを検討すること等、事前調整を含めた協議・調整を丁寧に行うことが重要である。



図 4-11 公開空地と一体となった空間活用のイメージ

出典:公開空地等のみどりづくり指針に関する手引(改定)(令和2年12月、東京都)

② 駐車場出入口等、歩行者空間へ影響する施設等の配置検討

「①歩行者空間の創出」において、道路空間の再配分を実施する場合、既存の機能の配置変更や代替機能の確保が余儀なくされる場合がある。これらの影響を受ける機能について整理・把握し、機能の配置変更や代替機能の確保により生じる懸念がある問題点を精査し、その対応について、関係する主体との協議・調整や具体的な対応策を検討する。

なお、機能の配置変更や代替機能の確保により、周辺の路線へ与える影響が大きくなることが予測される場合は、「3 手順① 地区の交通ネットワークの整理」(p.9を参照)における検討を実施することが望ましい。

表 4-5 機能配置の変更、代替機能の確保に当たり生じる問題点と対応方法(例)

影響を受ける機能	機能の配置変更、代替機能の確保に当たり生じる懸念がある問題点	対応方法
自動車の走行	・ 交通渋滞の発生	・ 迂回ルートの検討、周知 等
路線バス等の乗降	・ 停留所の代替設置スペースの捻出 ・ 路線バスの利便性の変化	・ バス事業者との協議・調整 等
パーキングメーター等	・ 違法路上駐車増加(駐車スペースの不足) ・ 荷さばき作業への影響	・ フリンジ駐車場※の確保 ・ 路外荷さばき駐車場の臨時設置等の社会実験の実施 等
駐車場の出入口	・ 代替設置場所の捻出	・ 駐車場管理者との協議・調整 等
道路附属物や既存占有物件(配電盤や郵便ポスト、公衆電話、広告塔等)	・ 代替設置場所の捻出	・ 各管理者との協議・調整 等

※フリンジ駐車場とは、路外駐車場を特定エリアの外側に配置し、特定エリア内への自動車の乗り入れを抑制するように計画するもの。

③ 必要に応じて、給水・給電施設等の配置検討

「4.2 道路空間や沿道環境の現状の整理」で整理した平面図等を活用して、道路空間上で実施する活動や配置する設備等について整理を行う。

■ 活動を展開するエリアと設備等の配置の関係

道路空間上で実施する活動においては、活動を展開するエリアを設定し、設備等が活動の支障にならないように確認する必要がある。活動の内容によっては必要となるインフラ設備等（例：給水・給電設備）の整備が必要となるため、それらの配置について特に配慮する。

■ 平常時とイベント実施時の設備等の配置の検討

配置する設備等については、常設で設置するものと、イベント時に仮設で設置するものが考えられるが、イベント開催時に全ての設備が配置されたときと、常設の設備のみ配置された平時のときの両パターンを検討しておくことが重要である。設置に当たり工事等が必要となる常設の設備については、配置変更が容易ではないため、特に注意して配置することが望ましい。

■ 設備等の管理の検討

設備等の配置検討において、新たに設置する設備は管理についても検討する必要がある。管理者の選定や管理方法についても関係主体とあらかじめ協議・調整を行うことが重要である。



図 4-12 歩行者空間に必要な機能の配置(例)

出典：池袋駅東口グリーン大通りでの取組概要(令和元年9月30日、豊島区)

4.4 社会実験による効果検証

- 歩行者空間創出の効果検証として社会実験を実施し、歩行者空間の創出の課題を分析する。

歩行者空間の創出の方針を検討していく中で、歩行者空間の創出の効果が狙いどおり得られるか、机上の検討で判明しなかった影響が生じていないか等、確認することは重要である。その検証手段として社会実験を実施し、歩行者空間の創出の課題を分析する。

社会実験の企画においては、参加主体の範囲（実施する主体として誰と協働するか）、実施内容の協議・調整方法（効果や影響として何をどのように確認するか）等の事前検討項目を整理し、目的や手法を明確化しておくことが重要である。

また、社会実験そのものが直接的に地域に良い効果をもたらす場合と、結果として大きな問題点が露呈してしまう場合があるが、その成否だけで歩行者空間の創出の取組の良し悪しを判断するのではなく、検証作業の一環として実施していることを理解した上で、より良い歩行者空間の仕立てを検討する材料として活用することが重要である。そのため、社会実験によって得られた知見は、「4.3 歩行者空間の創出方針の検討」にフィードバックする。

加えて、社会実験を通じて地域の環境改善を図ることは、地域住民や関係者のまちづくりへの関心を引き出すことにもつながることから、地域一帯を巻き込んだ機運の醸成のためにも継続的に努めていくことが重要である。

※詳細な協議・調整事項は、5章の「5.5 行政組織への協議・調整」(p.74)を参照。

表 4-6 社会実験の企画で検討すべき項目(例)

項目	内容
参画主体の範囲	<ul style="list-style-type: none"> ● 行政とともに協働して社会実験を実施する参画主体を検討 (例) <ul style="list-style-type: none"> ☑ 地域の商店街組織 ☑ エリアマネジメント組織 等
実施内容の協議・調整方法	<ul style="list-style-type: none"> ● 社会実験の内容の検討 (例) <ul style="list-style-type: none"> ☑ 車線を削減した沿道の店舗用のテラス席を設置 等 ● 事前調整先の整理 (例) <ul style="list-style-type: none"> ☑ 警察との安全性確認の協議 ☑ 道路管理者との利用ルール確認の協議 等
効果検証の方法	<ul style="list-style-type: none"> ● 効果検証の項目の整理 (例) <ul style="list-style-type: none"> ☑ 社会実験の参加者の満足度の把握 ☑ 地域課題の改善度合いの確認 ☑ 次回以降の社会実験時の改善要望の把握 等 ● 検証項目の調査方法 (例) <ul style="list-style-type: none"> ☑ 社会実験期間前後の歩行者交通量調査 ☑ 社会実験の参加者へのアンケート調査(表 4-7、図 4-13 参照) ☑ 周辺道路への影響 等

表 4-7 社会実験の参加者へのアンケート調査の項目(例)

設問の分類	設問項目
属性	年齢階層、職業、来訪頻度・目的 等
従来からの路線に対する印象	街並み、歩きやすさ、休憩場所の過不足 等
社会実験への評価	取組への理解、感想、印象の変化、満足度 等
社会実験等の取組の認知度	取組の認知のきっかけ、情報源 等
ニーズ	路線における改善点、必要と思う機能 等

<p style="text-align: center;">原町田中央通りの歩行者空間の改善に向けたアンケート調査票</p> <p>町田市では、原町田中央通りにおいて、道路及び沿道のセットバック空間など歩行者空間の改善に取り組んでおります。つきましては、以下のご質問にお答えいただきますようご協力よろしくお願いいたします。</p> <p>1. セットバック空間（以後、「こちら」）に関する質問</p> <p>1-① こちらを何に利用されましたか？（番号に○をつけてください。いくつでも可。）</p> <p>1 休憩 2 会話 3 仕事 4 飲食 5 その他（ ）</p> <p>1-② こちらを利用した理由を教えてください。</p> <p>理由（ ）</p> <p>1-③ こちらに何がうれしいと思いますか？（番号に○をつけてください。いくつでも可。）</p> <p>1 木・植栽 2 電源ケーブル 3 Wi-Fi環境 4 屋台（飲食販売）</p> <p>5 その他（ ）</p> <p>1-④ このような場所が原町田中央通りの通りに増えたら良いと思いますか。（番号に○をつけてください。一つだけ。）</p> <p>1 思う 2 どちらでもない 3 思わない</p> <p>2. 原町田中央通りに関する質問</p> <p>2-① どのくらいの頻度で訪れますか？（番号に○をつけてください。一つだけ。）</p> <p>1: 週3日以上 2: 週1~2日 3: 月に3~4回程度 4: 年に数回程度 5: 初めて</p> <p>2-② 本日、訪れた主な目的は何ですか？（番号に○をつけてください。一つだけ。）</p> <p>1 飲食 2 買い物 3 帰宅途中 4 仕事 5 その他（ ）</p> <p>普段の原町田中央通りの印象について、お答えください。（番号に○をつけてください。一つずつ。）</p> <p>2-③ 街並みが整っている 1 満足 2 やや満足 3 やや不満 4 不満</p> <p>2-④ 歩きやすい 1 満足 2 やや満足 3 やや不満 4 不満</p> <p>2-⑤ 休憩しやすい 1 満足 2 やや満足 3 やや不満 4 不満</p> <p>2-⑥ 清潔である 1 満足 2 やや満足 3 やや不満 4 不満</p> <p>2-⑦ 緑・自然を感じられる 1 満足 2 やや満足 3 やや不満 4 不満</p> <p>2-⑧ 道りが明るい 1 満足 2 やや満足 3 やや不満 4 不満</p> <p>2-⑨ その他、原町田中央通りの印象について、ご自由にお書きください。</p> <p>()</p> <p>2-⑩ このような場所が増えることで原町田中央通りの印象が変わると思いますか。</p> <p>1 思う 2 思わない</p>	<p>(次頁に続きます)</p> <p>2-⑪ 原町田中央通りの印象はどのように変わりましたか？具体的に教えてください。</p> <p>()</p> <p>2-⑫ 原町田中央通りで改善してほしい点などがあれば、ご自由にお書きください。</p> <p>()</p> <p>2-⑬ 原町田中央通りに関して、親しみやすい名称がありましたら、ご自由にお書きください。</p> <p>()</p> <p>3. 町田駅の周辺全体に関する質問</p> <p>3-① この後、原町田中央通りや町田駅周辺で立ち寄りうと考えている場所がありますか？</p> <p>1 ある 2 ない</p> <p>3-② さしつかえなければ、具体的な施設名や店名をおしえてください。</p> <p>() ()</p> <p>() ()</p> <p>3-③ 本日のまちでの滞在時間はどのくらいの時間ですか？（仕事または自宅の滞在時間を除く）</p> <p>1: 1時間未満 2: 1~2時間 3: 2~3時間 4: 3~4時間 5: その他（ ）時間</p> <p>3-④ こちらがあることでまちの滞在時間は長くなると思いますか？</p> <p>1 長くなる 2 変わらない 3 短くなる</p> <p>4. 最後に属性をお聞かせください</p> <p>4-① 性別: 男 女</p> <p>4-② 職業: 会社員・自営業・主婦・主夫・アルバイト・学生・その他（ ）</p> <p>4-③ 年齢: 10代・20代・30代・40代・50代・60代・70代・80代以上</p> <p>4-④ 居住地: 1 市内 2 市外（ ）</p> <p>4-⑤ 同伴者: 1 なし 2 夫婦 3 家族 4 友人・知人 5 その他（ ）</p> <p>4-⑥ 交通手段: 1 電車 2 車・バイク 3 バス 4 タクシー 5 自転車 6 徒歩</p> <p style="text-align: right;">以上になります。</p> <p style="text-align: right;">ご協力いただきまして、誠にありがとうございました。</p>
---	--

図 4-13 社会実験におけるアンケート調査(例)

出典:「原町田中央通りの歩行者空間の改善に向けたアンケート調査結果」(2020年1月、町田市未来づくり研究所)

4.5 適用事業・制度の検討

- 歩行者空間の創出案に対し、適用可能な事業・制度を確認し、必要に応じて手続を実施する。

道路空間の再編等においては、「歩行者利便増進道路制度」（令和2年11月、国土交通省）や『居心地が良く歩きたくなる』まちなかづくり（まちなかウォークアブル）支援制度」（令和2年9月、国土交通省）等により、法的な区域として位置付けされることで、道路空間の改修・改変や歩行者空間の創出を支援する周辺環境の整備等の事業に対して補助を受けることが可能である。

このため、前項までに検討した歩行者空間の創出方針について、各種の事業・制度への適用について検討を行い、必要に応じて申請手続等を実施する。

※適用可能な事業・制度詳細は「9.歩行者空間創出に係る制度と手続」（p.149）を参照。

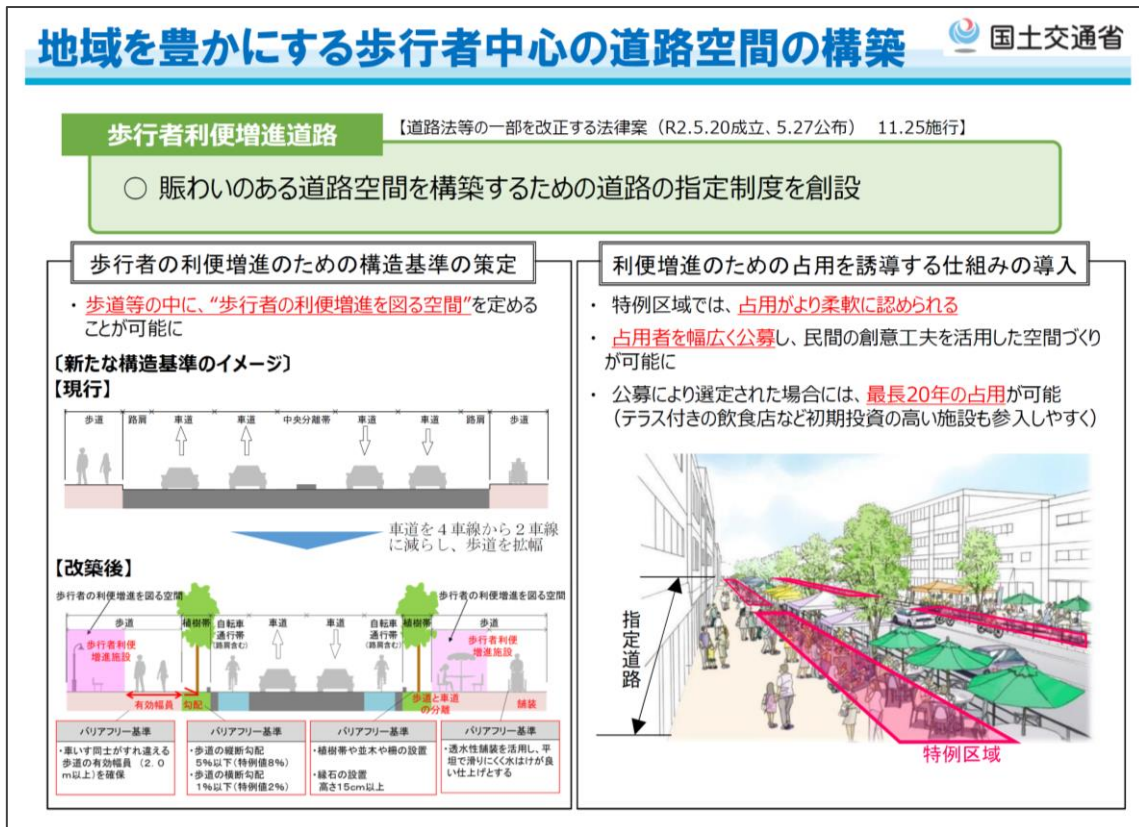


図 4-14 歩行者利便増進道路 制度概要(2021.6.16 版)

出典:国土交通省 歩行者利便増進道路—ほこみち—ホームページ



図 4-15 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり支援制度（法律・税制・予算等）の概要資料（一部）
出典：国土交通省「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり～ウォーカブルなまちなかの形成～ホームページ

4.6 歩行者空間の創出方法（案）の取りまとめ

以上の検討により、歩行者空間の創出方法（案）の取りまとめを行う。

