

7.現場でよく出てくる課題とその対処法

本章では、歩行者空間の創出に当たって、各手順で想定される課題と対処法、参考となる先行事例を示す。

表 7-1 課題

分類		No.	課題	該当 ページ
7.1 交通環境に関する課題		①	歩行者と車両の交錯の解消	92
		②	狭あい道路の活用	93
		③	ユニバーサルデザインの実現	94
		④	荷さばきスペースの確保	94
		⑤	放置自転車対策	96
7.2 空間確保に関する課題		①	民間オープンスペース活用	97
		②	既存施設の撤去・統合	98
		③	活用空間の確保	99
7.3 活用・運営・管理 に関する課題	(1)活動主体の スキームの構築	①	活動主体の育成	100
		②	活動資金の確保	101
	(2)関係者との 合意形成	①	交通管理者との合意形成	102
		②	道路管理者との合意形成	103
		③	地域住民との合意形成	103
		④	地域の事業者との合意形成	104
		⑤	PTA との合意形成	104
		⑥	ビルオーナーとの合意形成	105
	(3)不平等感の解消	①	不法占用者の排除	105

7.1 交通環境に関する課題

現在の道路空間では、荷さばき車両を含む路上駐車や自転車走行空間との関係性、歩行者空間の狭あい性などの多くの問題を抱えている。

本項では、これらの問題を交通環境の円滑化の視点から五つの課題に整理・集約した。あわせて、各課題を解決するための糸口として、対処法の例と参考となる先進事例を示す。

① 歩行者と車両の交錯の解消

<現状>

歩行者の安全確保において、現在の車中心の多くの道路空間では、歩行者と車両の動線が一部錯そうせざるを得ないことが問題となっている。

<対処法の例>

○車両の交通規制の実施

(車両通行規制に関する参考事例: 新宿三丁目モア4番街・新宿通り・自由が丘駅周辺地区)

- ・ 車両の交通規制を行うことで、強制的に歩行者と車両を分離する。

※なお、社会実験の実施期間や時間帯を限定し、交通ネットワークの影響を最小限とすることが望ましい。

※交通規制に当たっては、交通管理者等と綿密な調整が必要である。

○歩行者利便増進道路への指定

- ・ 歩行者利便増進道路へ指定することにより、道路上にテーブルやイス、広告物等の占用物件を置く場合の無余地性の基準が除外される利便増進誘導区域を設けることができる。歩行者が安心・快適に通行・滞留できる空間の整備が可能であり、歩行者と自動車の交錯の解消を図ることができる。

- ・ なお、本制度を使用することにより、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・にぎわい空間を創出する整備に対し、社会資本整備総合交付金による重点支援が得られる（令和3年度時点）。

※歩行者利便増進道路の詳細な内容は、p.151を参照

○まちなかウォークアブル区域の活用

- ・ 都市再生整備計画にまちなかウォークアブル区域を位置付ける。

※まちなかウォークアブル区域の詳細な内容は、p.155を参照

○信号制御の変更（参考事例：ロンドン）

- ・ 信号制御の変更を行い、歩行者のための現示（青時間）を増やす。

※ロンドンでは、歩行者が多い18の横断歩道について「車が来ない限りは歩行者用信号を青にしておく」取組を開始しており、歩きやすいまちづくりが進んでいる。

② 狭い道路の活用

<現状>

東京都内には、車両と歩行者、両者の安全な通行に必要な空間を十分に確保することが難しい、狭い道路が多く存在する。

<対処法の例>

○施設配置の工夫

- ・ 死角がないような施設の配置によって、歩行者を常に認識できるようにすることで、安全な道路空間活用が可能である。

○占用空間の明示

(占用空間の明示に関する参考事例：室蘭路上利用大作戦)

- ・ 占用空間を一目で分かるようにしておくことで、活用空間と通行空間が交わらず、安全に道路空間活用が可能である。

○協議会等への参加

- ・ 道路空間活用を検討する協議会等に道路管理者や交通管理者に参加してもらい、情報共有と意見交換を行うこと等により、道路空間活用に関する意識の共有化を図る。

○時間帯交通規制の導入

- ・ 車両が通れないように交通規制を行うことで、車道を含めた活用が可能となり、活用空間を確保できる。



図 7-1 さいたま市:おおみやストリートテラス@一番街(占用空間を明示)

出典: 駅まちデザインの手引き(令和3年9月、駅まちデザイン検討会)

③ ユニバーサルデザインの実現

<現状>

道路は老若男女様々な人が利用することから、全ての人が安心して歩ける歩行者空間づくりが求められている。

<対処法の例>

○施設配置の工夫

- ・ 死角がないような施設の配置によって、歩行者を常に認識できるようにすることで、安全な道路空間活用が可能である。

○歩行空間と占用空間の明示

- ・ 占用空間と通行する空間を一目で分かるようにしておくことで、通行者と滞留している人が接触せず、安全な道路空間活用が可能である。
- ・ 道路の利活用時に視覚障害者誘導ブロックをふさがないように留意するとともに、誘導ブロックを整備するタイミングで、利活用も想定してその位置等を計画することで、通行の安全安心を保ちながら利活用を図ることが可能となる。

○地元との協力

(地元との協力に関する参考事例：みちあそび ゆしまごころ実行委員会)

- ・ 地域の関係者による協議会等を設け、PTA 等学校関係者に参加してもらい、学童の安全確保に関して、学校関係者、父兄、道路管理者、交通管理者を交えた調整を行って、道路空間活用に伴う必要な安全確保についての合意を得る。

○休憩施設の設置や緑陰の整備

- ・ 歩道上にベンチ等の休憩施設を積極的に設け、また街路樹等で日陰を設けることで、すべての人が外出しやすい環境をつくることができる。

④ 荷さばきスペースの確保

<現状>

現状では、荷さばき車両を含む路上駐車により、自転車や歩行者の快適な通行環境を阻害している状況が散見される。

<対処法の例>

○荷さばき業者の協議会への参加

- ・ 地域の関係者による協議会等を設けて荷さばきを行う業者に参加してもらうことで、荷さばき駐車に関する意識の共有化を図る。

○ICT 技術の活用

- ・ 地域の駐車施設の効率的利用ができるよう、ICT 技術を活用してリアルタイム空車情報を見える化し、空き駐車場への誘導等で、エリア内の駐車場の効率的な利用促進を行う。
- ・ このほか、荷さばき駐車場へのタイムシェアの導入等のために、ICT 技術を活用することが有効である。

○駐車場地域ルール の作成

(駐車場地域ルールに関する先進事例：大丸有地区、新宿駅東口地区、新宿駅西口地区、環2・虎ノ門周辺地区)

- ・ 駐車場地域ルールでは、一般車の緩和や荷さばき車両の強化など地域の駐車需要に応じた附置義務基準を設定し、駐車場を整備する。
- ・ また、駐車施設の集約化と適正配置を行うとともに、駐車場への出入口を抑制することで、歩行者の安全性向上や街並み景観づくり、にぎわいづくりにつながる。

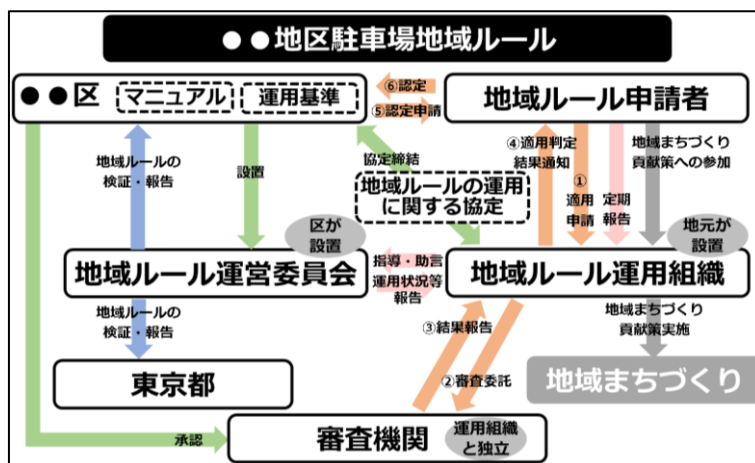


図 7-2 駐車場地域ルールの運用のイメージ

○集約駐車場や共同荷さばき場の設置

- ・ 集約駐車場や共同荷さばき場を確保して地域の荷さばき駐車施設を強化し、横持ち・縦持ち配送を行う。
- ・ 集約駐車場や共同荷さばき駐車場で一時的に荷受けし、周辺エリアや建物内に配送することで、荷さばき車両による路上駐車を抑制できる。駐車場地域ルールを適用し、緩和される附置義務の部分を小規模宅配の荷さばきに活用することも有効である。



図 7-3 駐車場の集約イメージ

⑤ 放置自転車対策

<現状>

主要な駅前において、道路上に自転車が放置され、歩行者や自動車の通行の妨げとなっている状態が散見される。

<対処法の例>

○駐輪施設の整備

- ・ 既存駐輪施設の規模や利便性を見直し、需要を満たす駐輪可能台数を確保した駐車施設を駅周辺等利用しやすい場所に整備する。

○道路利用マナーの周知及び周辺パトロールの実施

(周辺パトロールに関する先進事例：新宿三丁目モア4番街)

- ・ 放置自転車対策に取り組んでいることをアピールすることで、駐輪してはいけない場所であることを周知するとともに、取締りを強化する。

○放置自転車の撤去及びストリートファニチュアの設置

- ・ 人々が憩えるようストリートファニチュアを設置することで、自転車を駐輪をし難い空間づくりを行う。

○常設の施設設置

(常設の施設配置に関する先進事例：新宿三丁目モア4番街、自由が丘駅周辺地区)

- ・ オープンカフェ等を常設することによって、常時人の目があることにより、自転車を放置し難くなる。

7.2 空間確保に関する課題

現在の道路空間では、歩行者が快適に通行するために必要な空間の確保が難しかったり、にぎわい等の活動等に資するスペースが不足していたりと多くの問題を抱えている。これらの問題を道路空間の構成の視点から見て、下記の三つの課題に集約した。あわせて、各課題を解決するための糸口として、対処法の例と参考となる先進事例を示す。

① 民間オープンスペース活用

<現状>

近年では、道路空間と民間のオープンスペースを一体的に活用することによる魅力的なストリートづくりが期待されている。

また、民間オープンスペースを活用することは、道路空間のみでは歩行者空間を十分に確保できない場合や、活用用途が限られてしまう場合においても、歩行者のためのより快適な空間の確保を可能とする。

<対処法の例>

○協議会等への参加

(協議会等への参加に関する先進事例:丸の内ストリートパーク 2020、日本橋室町仲通り、おかちまちパンダ広場)

- ・ 道路空間活用を検討する協議会等にビルオーナー等に参加してもらい、情報共有と意見交換を実施し、民間オープンスペースとの一体的な道路空間活用について協力体制を築き、合意を形成する。

② 占用物件の撤去・統合

<現状>

歩行者中心の道路空間へ転換するに当たっては、電柱等の占用施設を見直して撤去や統合を行うことで、歩行しやすく景観的にも良い、快適な歩行者空間を創出することができる。

<対処法の例>

○共用柱への統合

(先進事例：長野善光寺表参道地区)

- ・ 信号や街灯などといったものが近接して異なる柱に設置されている場合、それらを統合して共用柱とすることにより、空間の整理がされて歩行者空間が創出されるとともに、景観としても整うことが期待できる。

○無電柱化

(先進事例：長野善光寺表参道地区、自由が丘駅周辺地区)

- ・ 歩行者空間を狭めている電柱がなくなることで、歩行者が通行しやすくなる。
- ・ また、電線がなくなることで景観が良好になるとともに、災害時に電線が切れて垂れ下がることなく、防災面での効果も期待できる。

③ 活用空間の確保

<現状>

歩道の幅員が狭いため、道路空間を活用することが困難な道路もみられる。車線数を減らして歩行者空間を拡幅すること等で、道路空間活用のためのスペースを生み出すことができる。

<対処法の例>

○道路空間の再編

(先進事例：長野善光寺表参道地区、自由が丘駅周辺地区、さかさ川通り)

- ・ 車線数を減らしたり交通施設の配置を工夫したりすることで、ベンチ等の休憩施設の設置場所を確保し、快適な歩行者空間を創出する。
- ・ また、近年の自転車需要の増加も踏まえ、安全で快適な歩行者空間を創出するために、自転車・歩行者の分離を行うことも重要である。

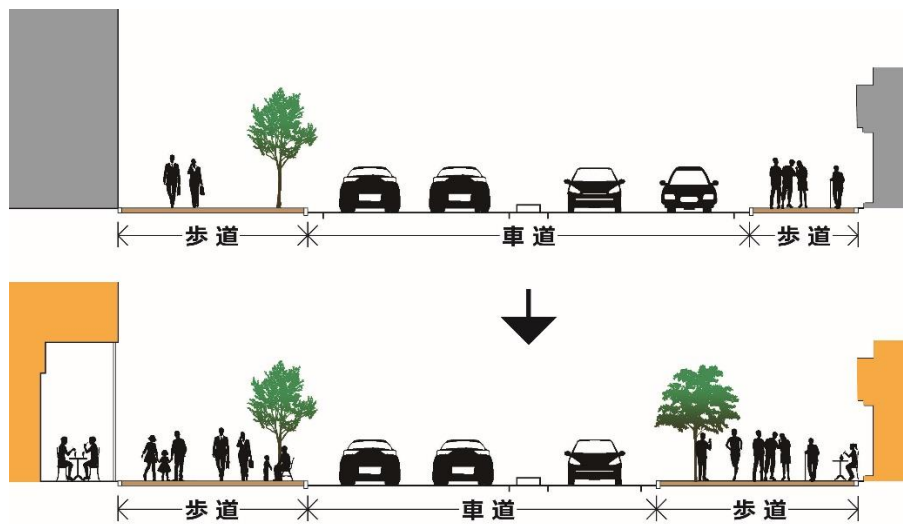


図 7-4 道路空間の再編イメージ

7.3 活用・運営・管理に関する課題

現在の道路空間活用では、活動主体の在り方や活動資金の確保、関係主体との合意形成、不平等感の解消などの多くの課題を抱えている。これらの課題を、道路空間の活用に係る組織の運営管理という視点から見て、活動主体のスキームの構築、関係者との合意形成、不平等感の解消の三つの課題に集約した。

(1) 活動主体のスキームの構築

活動主体のスキームの構築という視点から現状をみると、以下の二つの課題が存在する。

① 活動主体の育成

<現状>

活動主体は、商店会や町会等といった地域の既存組織、新たに立ち上げたエリアマネジメント組織等が想定される。これらの組織は住民・事業主・地権者等によって構成されていることが多く、必ずしも道路空間を活用するために必要なノウハウを十分に有しているとは言い難い。活動主体による自発的・主体的な取組によって地域活性化やにぎわい創出に資する取組を推進するためには、地域のビジョンや道路空間活用に必要なノウハウを持って継続的に活動できる活動主体を育成することが求められる。

<対処法の例>

○地域の既存団体の意向確認と参画促進

- ・ 活用を図る路線選定をする際に、適当な活動主体が地域にあるか確認しておく。これらの組織が地域にある場合には、道路空間活用への意向について確認するとともに、参加を促すことが望まれる。先進事例によると、道路空間活用は次表のような活動主体によって運営されている場合が多い。

表 7-2 先進事例の活動主体

<ul style="list-style-type: none">・ 商店会、地元町内会等の既存組織・ エリアマネジメント組織（まちづくり会社 等）・ 公益財団法人・ 官民一体の運営組織・ 公益性を担保した地域団体・ サポーター組織（維持・運営・管理を行う市民主体の活動組織） 等
--

○新規の参画者の募集や育成

- ・ 道路空間の活用は、既存の地域団体のみならず、新たな個人や団体の参画を促すチャンスでもある。活動理念やイメージを効果的に PR し募集をかけることが重要である。

○勉強会の開催

(勉強会の開催に関する先進事例：長野善光寺表参道地区)

- ・ 活動主体に対して勉強会を開催し、道路空間の現状・課題、地域のビジョンとそこでの道路空間活用の意義について説明を行う。その際、自ら手を動かし考えてもらうためにワークショップ形式を取り入れ、現地を実際に見て回ったり、先進事例の状況を視察・意見聴取したりするとよい。

○社会実験の実施

(社会実験に関する先進事例：長野善光寺表参道地区)

- ・ 道路空間を実験的に活用してみることによって、道路空間を活用すると地域にどのようなメリット・デメリットがあるのか、手間ほどの程度かかるのか、実際に体験する機会を設ける。
- ・ また、社会実験を通じて活動主体の信頼関係を築き、中心メンバーの組織化を図る。

② 活動資金の確保

<現状>

活動主体が取組を継続していくためには、道路空間活用に必要な資金を獲得する必要がある。

<対処法の例>

○屋外広告物の設置

(先進事例：札幌チカホ)

- ・ 人の往来のある地区においては、屋外広告物の設置による広告収入によって資金を確保することが可能である。ただし、広告価値の高い広告掲示面がない場合には、十分な収益を得ることは難しい。

○クラウドファンディングの実施

(先進事例：あそべるとよたプロジェクト)

- ・ 人を惹きつける道路空間活用の企画を行い、賛同者を集めてクラウドファンディングにより、資金を得る。イベントや取組の宣伝効果も期待できる。

○維持管理や使用の窓口業務の受託

(先進事例：カミハチキテル)

- ・ 公共空間を活用することだけでなく、維持管理や使用の窓口業務を受託することにより、活動資金を得る。

○出店料による資金確保

(先進事例：IKEBUKURO LIVING LOOP)

- ・ 一つのイベントの活動資金の確保が可能である。

○企業協賛による資金確保

- ・ 大規模な地域イベントに際しては、地元企業の PR や地域貢献活動として、企業から協賛金を得ることが考えられる。

○テナント料による資金確保

(先進事例：新宿三丁目モア4番街)

- ・ 道路に常設店舗を設置し、そのテナント料を活動資金とする。

(2) 関係者との合意形成

関係者との合意形成という視点から現状を見ると、以下の六つの関係者が存在する。これらの関係主体との合意形成は、目指すまちの将来像を共有し、その実現に向けて共に取り組む仲間として協力体制を築いておくことが重要である。

① 交通管理者との合意形成

<現状>

交通管理者は、道路空間が人や車が通行するための空間であることを踏まえて、交通機能の確保と安全や緊急車両への対応を重視する。

また、交通管理者との合意形成に向け、協議・調整に時間を要するケースがある。

<対処法の例>

○協議会等への参加

(協議会等への参加に関する先進事例：新宿三丁目モア4番街)

- ・ 道路空間活用を検討する協議会等に交通管理者に参加してもらい、地域のビジョンを共有して活用内容についての理解を得るとともに、道路空間を活用しやすいように協力体制を構築する。
- ・ また、情報共有と意見交換を行って道路使用や安全確保に関する合意を得る。

○安全に配慮した活用方法の検討

- ・ 歩行者空間整備や活用空間の配置について検討する際に、道路空間が人や車が通行するための空間であることに留意し、道路使用の内容や位置、歩道の有効幅員、期間、交通施設等について、交通機能を確保し、安全に配慮した活用方法となるように工夫する。

② 道路管理者との合意形成

<現状>

道路管理者は、道路空間が公共の空間であることを踏まえて、道路が既に備えている機能の確保（又は現状復旧方法）や空間の安全性、適正な維持・管理の実施への対応を重視する。

また、道路管理者との合意形成に向け、協議・調整に時間を要するケースがある。

<対処法の例>

○協議会等への参加

（協議会等への参加に関する先進事例：新宿三丁目モア4番街、自由が丘駅周辺地区）

- ・ 道路空間活用を検討する協議会等に道路管理者に参加してもらい、地域のビジョンを共有して活用内容についての理解を得るとともに、道路空間を活用しやすいように協力体制を構築する。
- ・ また、情報共有と意見交換を行って、道路占用や維持管理に関する合意を得る。

○公共性に配慮した活用方法の検討

- ・ 歩行者空間整備や活用空間の配置について検討する際に、道路空間が公共の空間であることに留意し、道路占用の内容や位置、大きさ、期間等について、公共性に配慮した活用方法となるよう工夫する。

③ 地域住民との合意形成

<現状>

生活への影響を重視する。例えば、車両通行規制や、イベント開催による音や臭い、通行人の増加等は、敷地内からの車両の出し入れや、穏やかな生活へ支障を与えることが考えられる。

<対処法の例>

○協議会等への参加

（協議会等への参加に関する先進事例：みちあそび ゆしまごころ実行委員会、自由が丘駅周辺地区、こたけあそび、藍染大通り）

- ・ 道路空間活用を検討する協議会等に町会に参加してもらい、情報共有と意見交換を行って、活動内容について調整を行うとともに周知し、理解を得る。
- ・ 町会の既存の活動や、地元が抱えている課題を踏まえて活用内容を検討することで、主体的な参加を促す。

○訪問による協力依頼

- ・ 道路空間を活用することによって特に影響を受ける沿道の地域住民等には、事前に訪問して協力の依頼を直接行う。

④ 地域の事業者との合意形成

<現状>

事業への影響を重視する。例えば、車両通行規制による車両の出し入れや常連客の来店への影響、他地域の店舗の路上出店による売上げへの影響等が考えられる。

<対処法の例>

○協議会等への参加

(協議会等への参加に関する先進事例：丸の内仲通り、新宿三丁目モア4番街、日本橋室町仲通り、大森駅東口駅前広場、自由が丘駅周辺地区、みちあそび ゆしまごころ実行委員会)

- ・ 道路空間活用を検討する協議会等に商店会等地域の事業者団体に参加してもらい、情報共有と意見交換を行って、活動内容について調整を行うとともに周知し、理解を得る。
- ・ 商店会等が実施している既存のイベントと連携したり、地元商店主の意向を踏まえた企画を検討することで、主体的な参加を促す。

○訪問による協力依頼

- ・ 道路空間を活用することによって特に影響を受ける沿道の事業者等には、事前に訪問して協力の依頼を直接行う。

○社会実験の実施

- ・ 道路空間を実験的に活用し、売上げへの影響等を検証し、必要に応じて時期や集客ターゲット等を変えながら、地元と相乗効果を生み出す活用方法を探る。

⑤ PTA との合意形成

<現状>

児童生徒の安全確保や、健全な発達への影響を重視する。一方で、まちづくりの観点からは、児童生徒が自身のまちへの関心や愛着を持ってもらうきっかけとして、道路空間活用は有効であると考えられる。

<対処法の例>

○協議会等への参加

(協議会等への参加に関する先進事例：みちあそび ゆしまごころ実行委員会)

- ・ 道路空間活用を検討する協議会等 PTA に参加してもらい、学童の安全確保に関して、学校関係者、父兄、道路管理者、交通管理者を交えた調整を行って、道路空間活用に伴う必要な安全確保についての合意を得る。
- ・ 学校の教育活動と連携したり、PTA や「オヤジの会」等と協力関係を築くことは、担い手の充実・強化においても有効である。

⑥ ビルオーナーとの合意形成

<現状>

不動産価値や入居者の意向への影響を重視する。例えば、車両交通規制が行われた場合に、駐車施設の利便性や車両でのアクセス利便性が損なわれる。

また、イベント開催においては、にぎわいが不動産価値を高める場合もあるが、音や臭いによって入居をためらったり退去したりといった、入居者の意向へ影響があることを懸念する場合もある。

<対処法の例>

○協議会等への参加

(協議会等への参加に関する先進事例:丸の内ストリートパーク 2020、日本橋室町仲通り、シタマチ・パンダマーケット)

- ・ 道路空間活用を検討する協議会等にビルオーナーに参加してもらい、意見交換を行って、公開空地や建物前面のオープンスペース等の利用に関する調整を行い、協力体制を構築する。

(3) 不平等感の解消

不平等感の解消という視点から現状を見ると、以下の典型的課題が存在する。

① 不法占用者の排除

<現状>

道路使用許可や道路占用許可を得ずに不法に道路空間を使って営業行為を行う者がいる場合がある。道路の使用許可申請や占用に必要な支払を行わないこれらの人たちの存在は、正当な手続を行っている人たちの不平等感につながる。公共空間である道路空間を活用する際には、定められたルールにのっとり公平性を担保して取り組む必要がある。

<対処法の例>

○道路占用のルールの周知

- ・ 活用を図る区域だけでなく事業実施エリアにおいて道路占用ルールを周知する。

○不法占用に対する取締りの実施

(不法占用に対する取締りの実施に関する先進事例:八王子オープンカフェ)

- ・ パトロールを実施するなど、不法占用に対する取締りを徹底する。

7.4 課題と地域特性の整理

地区特性に応じて生じる課題が異なると考えられるため、各課題がどういった地区特性の場合に生じるのかについても整理した。

なお、ここでの地区特性は下表のとおりとする。

表 7-3 地区特性

地区	特性
業務	<ul style="list-style-type: none"> ● オフィスが集積している。 ● 高層ビルが立ち並ぶ。 ● 建物の地上面にオープンスペースを有する場合が多い。 ● 土日祝日に人の往来が少ない。
商業	【まちな商店街等】 <ul style="list-style-type: none"> ● 日用品を取り扱う商店が立ち並ぶものが多い。 ● 幅員の狭い道路が多い。 ● 人々は買い物のために訪れる。
	【主要な駅前等のショッピング街等】 <ul style="list-style-type: none"> ● 非日用品を取り扱う商店やアミューズメント施設等が立ち並ぶものが多い。 ● 幅員の広い道路が多い。 ● 人々は買い物や娯楽のために訪れる。
観光	<ul style="list-style-type: none"> ● 一つの通りの場合と、複数の道路を含む面的な広がりのある場合がある。 ● 土日祝日、長期休暇の際に来街者が増加する。 ● 国内外の各地から人が訪れる。
住宅	<ul style="list-style-type: none"> ● 沿道には住宅が立ち並ぶ。 ● 狭幅員道路が多い。 ● 学童の通学路がある。

各課題がどういった地区特性の場合に生じるのかについて、下表のとおり整理した。

表 7-4 課題と地域特性

分類	No.	課題	地区の特性				
			業 務 地 区	商 業 地 区	観 光 地 区	住 宅 地 区	
交通環境の円滑化	①	歩行者と自動車の交錯の解消	●	●	●	●	
	②	狭隘な道路の活用		●	●	●	
	③	ユニバーサルデザインの実現	●	●	●	●	
	④	荷さばきスペースの確保	●	●	●		
	⑤	放置自転車対策		●			
道路空間の構成	①	民間オープンスペース活用	●	●			
	②	既存施設の撤去・統合	●	●	●	●	
	③	活用空間の確保	●	●	●		
道路空間の 活用に係る 組織の運営 管理	活動主体の スキームの 構築	①	活動主体の育成	●	●	●	●
		②	活動資金の確保	●	●	●	●
	関係者との 合意形成	①	交通管理者との合意形成	●	●	●	●
		②	道路管理者との合意形成	●	●	●	●
		③	地域住民との合意形成				●
		④	地域の事業者との合意形成	●	●	●	
		⑤	PTA との合意形成				●
		⑥	ビルオーナーとの合意形成	●			
不平等感の 解消	①	不法占用者の排除	●	●	●		