

歩行者中心の道路空間の活用 マニュアル ダイジェスト版

2021年（令和3年）11月

マニュアルの全体構成

1. 本マニュアル策定の背景
2. 本マニュアルの位置付けと検討手順
3. 手順① 地区の交通ネットワークの整理
4. 手順② 路線ごとの歩行者空間の創出
5. 手順③ 活動主体の在り方
6. 歩行者空間創出に関する合意形成やニーズ把握
7. 現場でよく出てくる課題とその対処法
8. 歩行者空間創出の先進事例
9. 歩行者空間の創出に係る制度と手続

参考 参考文献と資料

1. 本マニュアル策定の背景 (マニュアル本編p.3に該当)

○人中心の魅力の高い空間の創出などの東京の都市づくりの方向性や国の歩行者中心の道路空間活用に資する制度の充実を踏まえ、歩行者中心の道路空間活用の一層の推進が必要である。

東京の都市づくりの方向性

- 人・モノ・情報の活発な交流を実現する、道路の活用・再編を通じた人中心の魅力の高い空間の創出
- 利便性の高い生活と活発な都市活動を実現する、集約型の地域づくりの推進
- 誰もが集い、支え合う居場所等が至る所に存在する、包摂的社会形成に留意したまちづくりの推進
- 三密を回避し、新しい日常に対応する、サステナブル・リカバリーな都市づくりの推進

「東京都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」(令和3年3月、東京都)

国の動向

歩行者中心の道路空間活用に資する制度の充実

- 道路占用許可特例制度 (H23)
- 歩行者利便増進道路制度 (R2)
- まちなかウォークアブル推進プログラム (R2)

等

歩行者中心の道路空間活用を一層推進することが必要

図1-1 東京の都市づくりの方向性や国の動向

1. 本マニュアル策定の背景 ～東京が目指す都市像～ (マニュアル本編p.3に該当)

○車中心から人中心のまちづくりを推進し、まち歩きをしやすく回遊性を高める取組やコンパクトなまちづくりを歩行者中心の道路空間の活用により実現していく。

＜歩行者中心の道路空間活用のイメージ＞



図1-2 歩行者中心の道路空間活用のイメージ

出典：「『未来の東京』戦略」(令和3年3月、東京都)より抜粋 3

2.1 都の施策におけるマニュアルの位置付け (マニュアル本編p.4に該当)

- 歩行者中心の道路空間の活用を推進するために、都は、「技術的支援」、「広報啓発による周知」及び「財政支援」に取り組んでいる。
- 「技術的支援」の一環として、本マニュアルを作成する。

<東京都の取組>

■ 技術的支援

- ・ マニュアル作成
(取組実施に向けた道筋について、検討事項や先進事例を基に記載)
- ・ 歩行者空間情報連絡会の実施 (H29~)
- ・ 行政区をまたぐ取組等、各地区で実施する検討会への参画 (H29 ~)

■ 広報啓発による周知

- ・ パーク・ストリート東京 (R2 ~)

■ 財政支援

- ・ 国事業との事前調整 (R2 ~)
- ・ 都の支援策の検討 (R2~)



図2-1 共同集配実験 (新宿区) 図2-2 共同荷さばき実験 (渋谷区)
出典:「公共空間の多様な活用へ向けた検討調査委託」報告書 (令和2年3月、東京都)



図2-3 ロゴマーク



図2-4 取組実施状況 (豊島区)
出展: パーク・ストリート東京ホームページ



図2-5 まちなかウォークブル推進事業
出展: 国土交通省ホームページ

2.2 マニュアルのイメージ (マニュアル本編p.5に該当)

- 本マニュアルは地区特性を考慮し、検討内容や解決策等を示すことで、取組の推進を目指す。
- 区市町村の担当者等の利用を想定し、地区特性を勘案して広域の状況を踏まえながら、地元や自治体に歩行者空間創出の意向がある路線とその沿道を対象とする。

1. 本マニュアルの意義

- ・歩行者空間創出の取組を進める際に検討しておくべき内容や手続窓口、協議対象、その他問題となりうる課題と解決策を示し、取組を推進
- ・業務や商業、観光地、住居などの様々な地区特性に対応

2. 想定されるマニュアル利用者

- ・歩行者中心の道路空間活用に取り組む、区市町村や関連団体の担当者、道路管理者、交通管理者

3. 対象路線及び区域

- ・道路網の中で地元団体や自治体に歩行者空間創出の意向がある路線
- ・道路区域と沿道（民間敷地と敷地内建築物、公園緑地等）を含めた区域



図2-6 歩行者中心の道路空間イメージ



図2-7 道路区域と沿道イメージ

2.3 マニュアルの構成 (マニュアル本編p.6に該当)

○マニュアルは様々な場面での利用に対応している。

マニュアルの構成

記載内容

本編

応用資料編

1. 本マニュアル策定の背景

歩行者中心の道路空間の活用に取り組む必要性について、本マニュアルの策定背景を記載

2. 本マニュアルの位置付けと検討手順

本マニュアルの都の施策における位置付けや意義、想定する利用者、対象路線及び区域、構成を記載

3. 手順① 地区の交通ネットワークの整理

地区の交通ネットワークの中で、歩行者中心に活用すべき路線の検討方法について記載

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創出方法について記載

道路空間での取組内容の検討方法

取組に合わせた空間の検討方法

5. 手順③ 活動主体の在り方

活動主体の継続的な取組方法について記載

活動資金確保の検討方法

活動を行う際に必要な協議先 等

6. 歩行者空間創出に関する合意形成やニーズ把握

各手順の合意形成やニーズ把握等について記載

7. 現場でよく出てくる課題とその対処法

歩行者中心の道路空間創出で生じるケースがある個別具体の課題に関する対処法と先進事例を記載

8. 歩行者空間創出の先進事例




先進的な活用事例について記載

9. 歩行者空間創出に係る制度と手続

既存制度や新設された制度について記載

2.4 歩行者空間を創出するための検討手順 (マニュアル本編p.7に該当)

- 検討すべきポイントは大きく分けて、以下の3点であるが、相互に関連するため、検討結果を反映しながら一体的な検討が行われる必要がある。
- 地域における検討状況等に応じて、**必要または実施可能な手順から検討を行う。**
- 歩行者空間創出後も、継続的に**効果検証と取組の改善 (PDCA)**を実施する必要がある

- 地区の交通ネットワークを整理・検討  手順①に該当
- 歩行者空間を創出するための手法等の検討  手順②に該当
- 活動主体や継続的な活動体制等の検討  手順③に該当

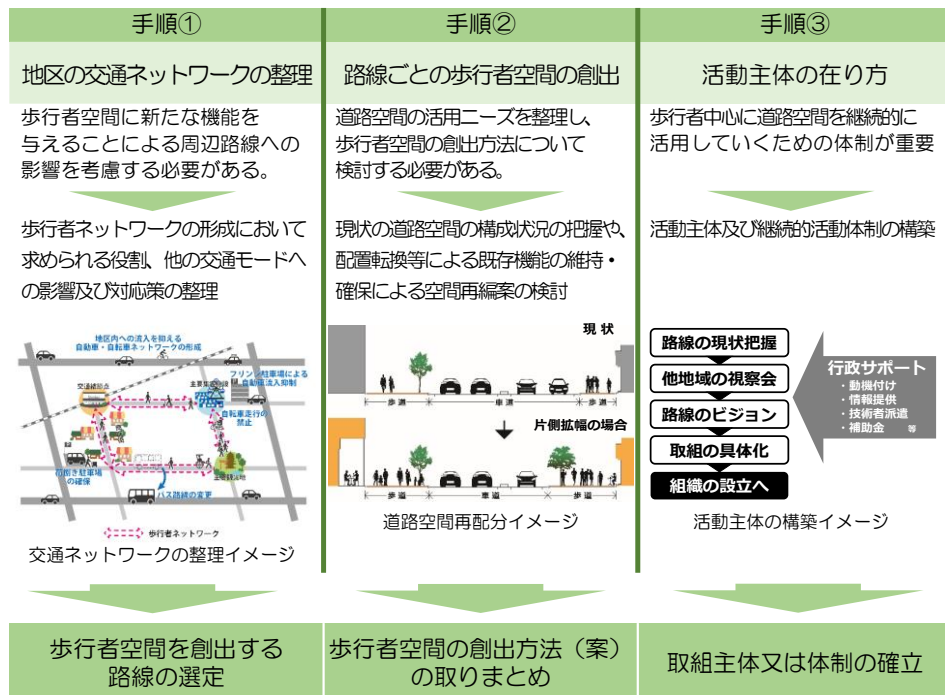


図2-8 道路空間活用のための3つの手順

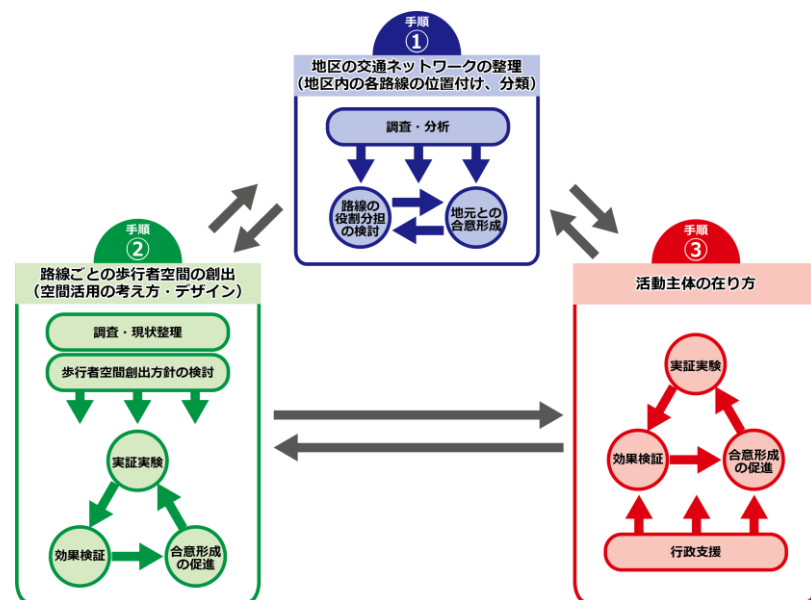


図2-9 各手順の相互関係

3 手順① 地区の交通ネットワークの整理 (マニュアル本編p.9~)

検討フロー

< 歩行者空間を創出する路線の選定 >

- 路線の役割分担等を検討するために必要な基礎調査・現況分析を実施
- 地区全体の歩行者ネットワークの形成方針を検討
- 新たな交通課題を生じさせることとならないように、地区全体の交通ネットワークを検討
- 上記ネットワークの形成方針に対して、必要に応じて、道路・駐車バランスへの影響分析や駐車対策に関する検討を実施

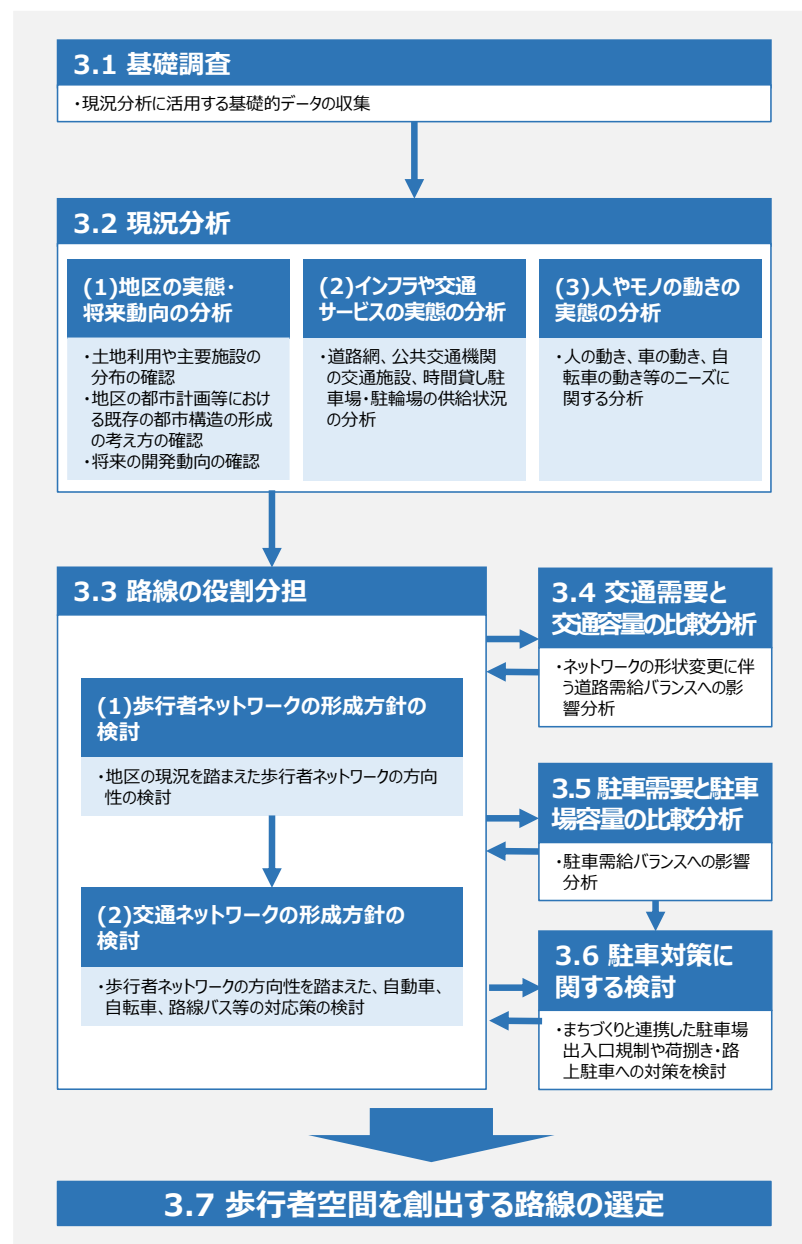


図3-1 手順① 地区の交通ネットワークの整理

3.1 基礎調査 (マニュアル本編p.10に該当)

- 鉄道駅や主要施設を包含した範囲を設定する。
- 現況分析に用いる地区の基礎情報について、調査を実施する。

地区の実態・将来動向

- 土地利用の状況
 - 土地利用現況調査
- 主要施設の分布
 - 主要施設の分布状況
- 上位・関連計画
 - 区域マスタープラン
 - 市町村マスタープラン
 - 都市交通マスタープラン
 - 都市・地域総合交通戦略 等
- 将来の開発動向
 - 都市開発事業 等

インフラや交通サービスの実態

- 道路網
 - 幅員構成、車線数、道路種別
- 公共交通機関の交通施設
 - 位置
 - 公共交通網の状況
 - 運行本数
 - 平均乗降人員
 - その他交通施設の状況
(シェアサイクル、タクシー乗り場、観光バス乗降場 等)
- 時間貸し駐車場、駐輪場
 - 位置
 - 収容台数
 - 出入り口の位置

人やモノの動きの実態

- 人の動き
 - 歩行者交通量
 - ビックデータ (GPSデータ等)
- 車の動き
 - 自動車
 - 貨物車交通量
 - 路上駐車の実態
- 自転車の動き
 - 自転車交通量
- 交通事故状況
 - 歩行者の交通事故発生状況

3.2 現況分析

(1) 地区の実態・将来動向の分析 (マニュアル本編p.11~14に該当)

○土地利用の状況や将来の開発動向等の基礎情報について、整理・分析する。

☑ 土地利用の状況

- 商業系施設や公園
- 運動場等

☑ 主要施設の分布

- 観光施設や主要な集客施設
- 商店街
- 休息
- 憩いのスポット 等

☑ 上位・関連計画の整理

- 歩行者ネットワーク形成に関わる方針が示されている上位・関連計画の情報を収集

☑ 将来の開発動向

- 動線形成の方向性と開発の完了時期等を把握し、分析

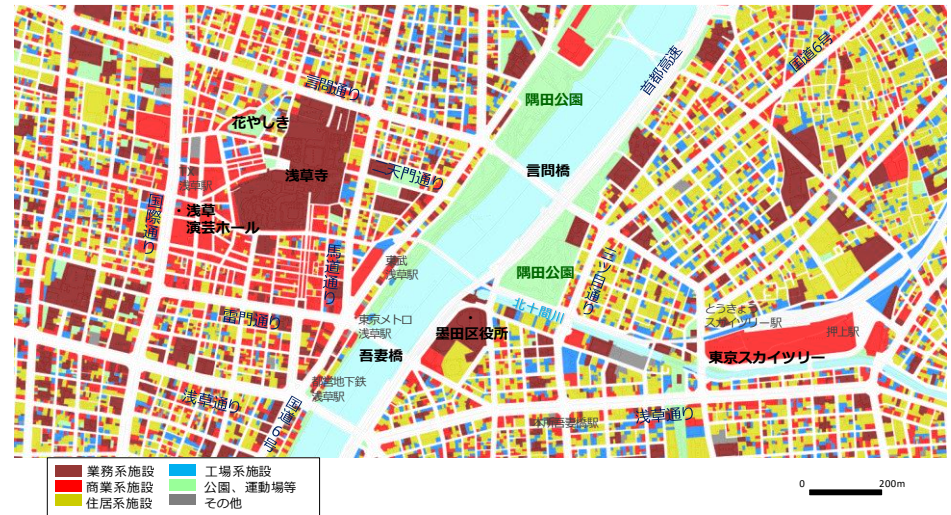


図3-2 土地利用現況図(例)

資料：東京都都市計画基礎調査(平成28年)から作成

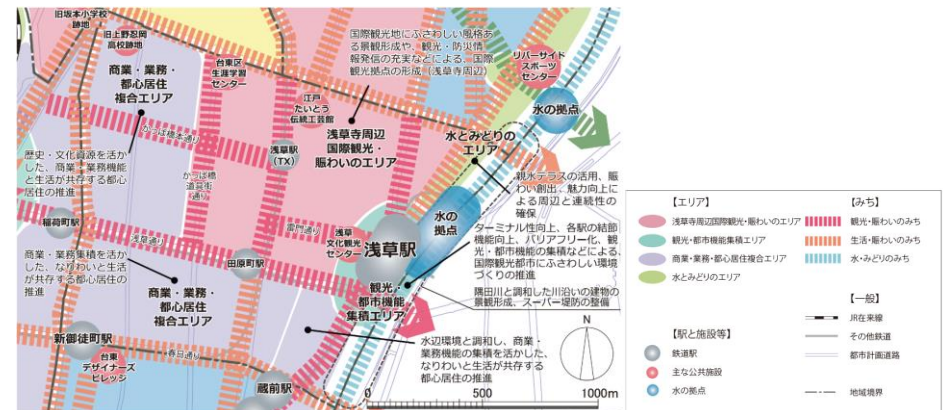


図3-3 地区のネットワーク形成の方針(例)

出典：「台東区都市計画マスタープラン」(平成31年3月、台東区)

3.2 現況分析

(2) インフラや交通サービスの実態の分析 (マニュアル本編p.15~20に該当)

○道路網や公共交通機関の交通施設、駐車場の現状について整理・分析する。

☑ 道路網・道路種別

- 幅員構成 (歩道・車道・自転車道)
- 車線数
- 道路種別
- 道路以外の歩行者ネットワーク要素



図3-4 道路幅員の整理 (例)

資料：デジタルロードマップ、23区内都道検索・閲覧システム、たいとうマップ (認定道路マップ)、『墨田区道路台帳現況図』検索・閲覧システムから作成

☑ 公共交通機関の交通施設等

- 位置関係 (歩行回遊の起点・終点)
- サービスの提供状況 (ダイヤ、頻度)
- 利用状況

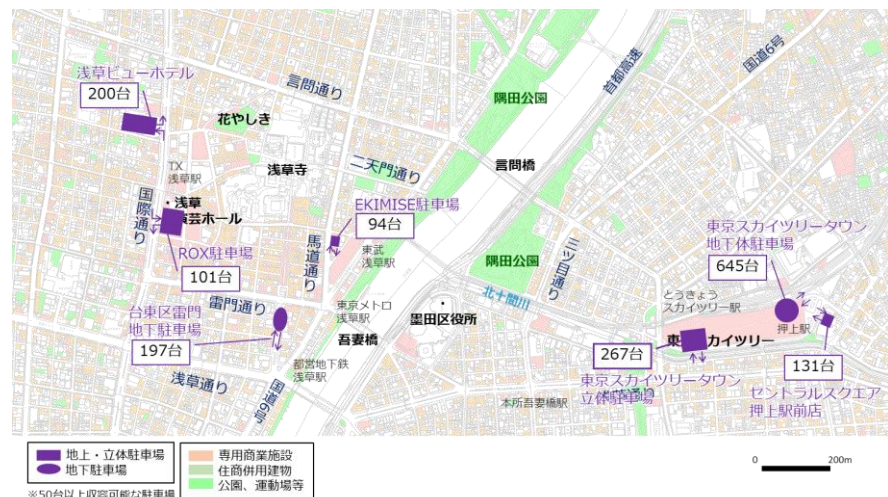


図3-5 大規模時間貸し駐車場の位置及び出入口の設置位置の整理 (例)

資料：s-park ホームページから作成

☑ 時間貸し駐車場・駐輪場

- 位置や規模
- 駐車場の出入口の位置と形態

3.2 現況分析

(3) 人やモノの動きの実態の分析 (マニュアル本編p.21~29に該当)

○歩行者や自動車の交通量、路上駐車の実態等について、整理・分析する。

交通の基本特性の把握・分析

- 来訪者の特性や移動の特性

歩行者交通量

- 主要な歩行者動線
- 歩行者の滞留状況・回遊動向

自動車交通量や路上駐車の実態

- 自動車の通行状況
- 貨物車の通行状況
- 路上駐車の実態

自転車交通量

- 歩行者と自転車の混在状況等

交通事故発生状況

- 歩行者の交通事故の発生状況



図3-6 歩行者交通量の整理 (例)

出典：東武鉄道株式会社が実施した各時間帯における10分間の歩行者交通量調査結果

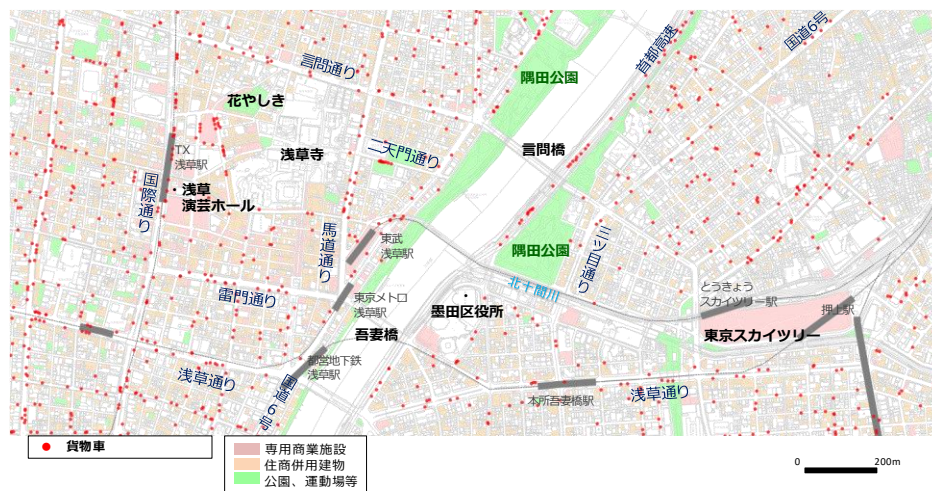


図3-7 路上駐車実態 (貨物車) の整理 (例)

3.3 路線の役割分担

(1) 歩行者ネットワークの形成方針の検討 (マニュアル本編p.30~31に該当)

○路線に与える機能を整理し、当該路線における歩行者ネットワークの形成方針を検討する。

☑ 歩行者ネットワーク形成の考え方の整理

- 基礎調査・現況分析を踏まえ、路線に与えるべき機能（デザイン）等を整理

【設定例】

<回遊性の向上>

- ・歩きやすい歩道や緑陰を創出

<にぎわい空間の創出>

- ・テラス席やイベントの開催など、地区のにぎわい活動を行う空間を創出

<滞在空間の創出>

- ・広い幅員の歩行者空間を確保するなど、多くの来訪者のための滞在空間を創出

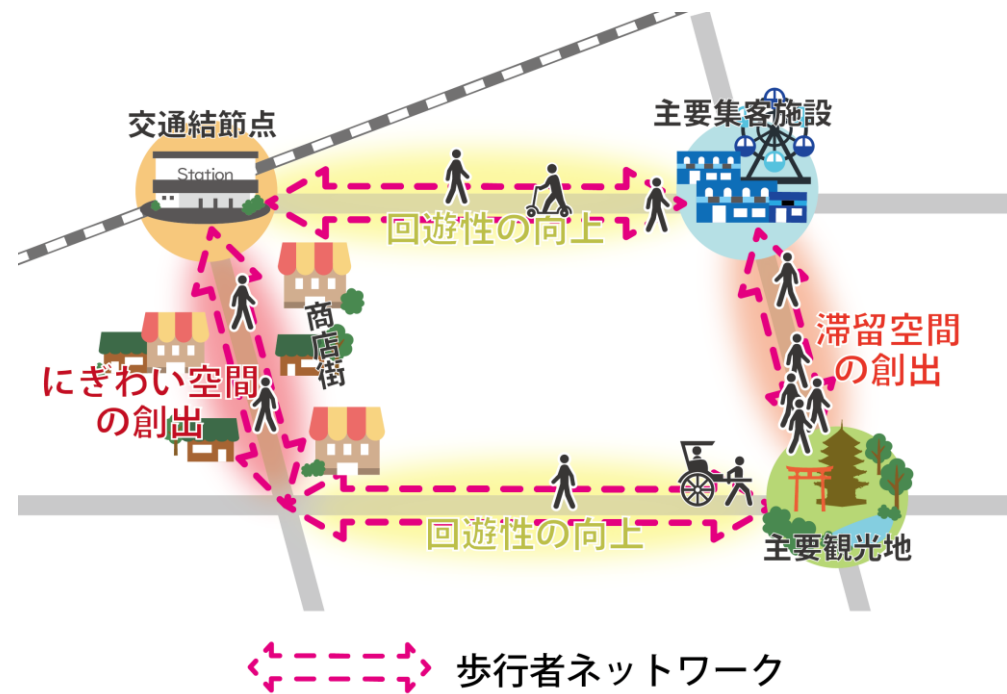


図3-8 歩行者ネットワークの形成方針図 (イメージ)

☑ 歩行者ネットワークの形成方針

- 歩行者ネットワークの全体像や路線に与える形成方針を検討

3.3 路線の役割分担

(2) 交通ネットワークの形成方針の検討 (マニュアル本編p.32に該当)

○歩行者ネットワークの形成方針における交通ネットワークへの影響を検証し、対応を検討する。

☑ 自動車・荷さばき車両に対する検討

(例)

- 地区内への流入を抑制するネットワークの形成
- フリンジ駐車場の確保
- 荷さばきルールや荷さばき駐車場の確保
- 共同配送の推進による荷さばき車両の削減 等

☑ 自転車に対する検討

(例)

- 地区内への流入を抑制するネットワークの形成
- フリンジ駐車場の確保
- 自転車ルール・マナー（押し歩き等）の作成・徹底 等

☑ 路線バス等に対する検討

(例)

- 路線バスのルート変更
- トランジットモール化の推進（路線バス等の公共交通サービスの走行空間のみ確保） 等



図3-9 交通ネットワークの形成方針図 (イメージ)

3.4 交通需要と交通容量の比較分析 (マニュアル本編p.33に該当)

○「3.3 路線の役割分担」で検討した交通ネットワークについて、将来への影響を分析する。

交通量配分や交通シミュレーション

- 交通量の変化
- 混雑度等の影響

表3-1 交通の影響分析手法（例）

分析手法	概要	可能な分析
交通量配分	路線ごとの1日当たりの交通量等を算出 (ODデータより、車両1台1台の経路をネットワーク上に配分)	<ul style="list-style-type: none"> • 1日当たりの交通量変化の分析 • 1日当たりの混雑度変化の分析 • 1日当たりの旅行速度変化の分析
交通シミュレーション	道路上の車線を走行する挙動を再現	<ul style="list-style-type: none"> • 渋滞発生箇所における渋滞長への影響分析 • 交差点改良による車両の挙動への影響分析 • 信号現示の見直しの影響分析 等

3.5 駐車需要と駐車場容量の比較分析 (マニュアル本編p.34~35に該当)

○「3.3 路線の役割分担」で検討した交通ネットワークについて、駐車場の需給バランスを検証する。

駐車場需給バランス

- 駐車需要
- 時間貸し駐車場等の収容可能台数

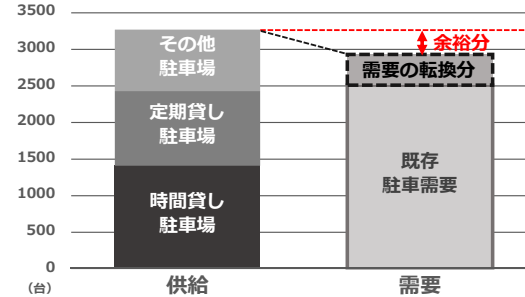


図3-10 ピーク時の駐車需要と駐車場容量の比較 (例)

3.6 駐車対策に関する検討 (マニュアル本編p.36~37に該当)

○「3.3路線の役割分担」で検討した交通ネットワークについて、駐車場の歩行者ネットワークへの影響を検証し、対応を検討する (配置の適正化や出入口規制等)。

駐車対策における取組 (例)

- 駐車場地域ルールを導入
- 都市再生駐車施設配置計画の策定
- 滞在快適性等向上区域の指定
- 駐車場配置適正化区域の設置
- 駐車機能集約区域の設定

表3-2 駐車対策における取組 (例)

取組	駐車対策の内容		適用条件
	配置の適正化	出入口規制	
駐車場地域ルールの導入	○	○	駐車場整備地区の指定
都市再生駐車施設配置計画の策定	○	—	都市再生緊急整備地域の指定
滞在快適性等向上区域の指定	○	○	都市再生整備計画の策定
駐車場配置適正化区域の設置	○	○	立地適正化計画の策定
駐車機能集約区域の設定	○	—	低炭素まちづくり計画の策定

3.7 歩行者空間を創出する路線の選定

(マニュアル本編p.38に該当)

- 基礎調査や現況分析により、地区の実態や交通インフラを整理
- 歩行者ネットワークと交通ネットワークの形成方針を検討
- 交通需要や駐車機能への影響について検討

路線の役割分担等を踏まえ、歩行者空間を創出する路線の選定

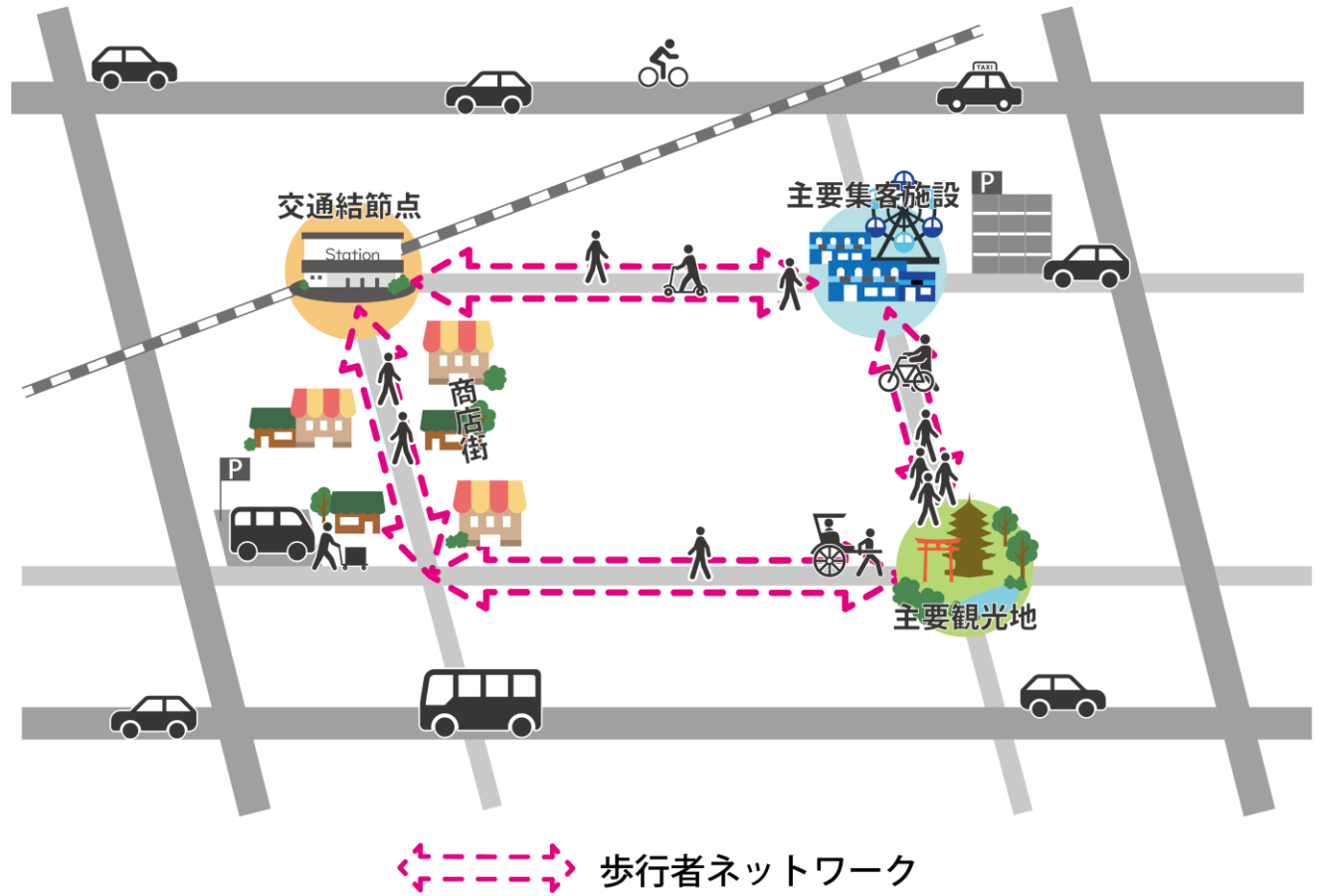


図3-11 歩行者空間を創出する路線の選定図 (イメージ)

4 手順② 路線ごとの歩行者空間の創出 (マニュアル本編p.39～)

検討フロー

〈歩行者空間の創出方法(案)の取りまとめ〉

- 歩行者空間の創出を検討するために必要な基礎調査・道路空間の現状の整理を実施
- 歩行者空間の創出方針の検討を行い、道路空間内の機能配置の変更や代替機能の確保を検討
- 歩行者空間の創出方針の検討と並行して社会実験による効果検証を実施
- 歩行者空間の創出事業に活用する事業・制度を検討

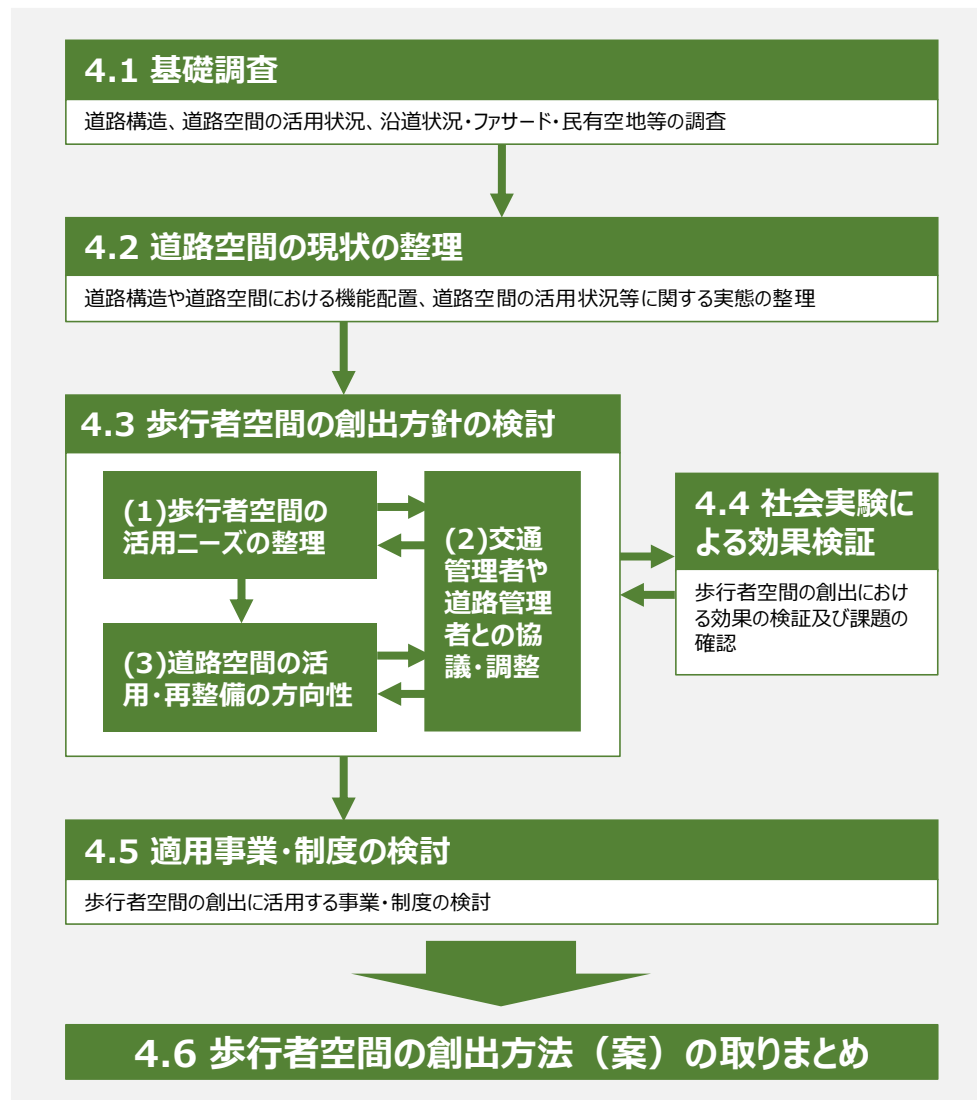


図4-1 手順② 路線ごとの歩行者空間の創出

4.1 基礎調査 (マニュアル本編p.40に該当)

○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。

道路構造

- ☑ 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
- ☑ その他交通施設の位置
 - シェアサイクルポート
 - 観光バス乗降場
 - 人力車乗り場 等

沿道状況・ファサード・ 民有空地

- ☑ 沿道の土地利用・建物用途
 - 商業地
 - 業務地
 - 公園・緑地 等
- ☑ 沿道建物の用途
 - 商業施設
 - 飲食店
 - 駐車場
 - 住戸 等
- ☑ 沿道建物のしつらえ
 - 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

活用状況

- ☑ 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
- ☑ 自動車の流れ
 - 自動車交通量
 - 路上駐車状況 等

※スマートポール等によるデータ収集

4.2 道路空間や沿道環境の現状の整理 (マニュアル本編p.41~42に該当)

○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。

道路構造

- 道路構造 ※上下移動に関する視点も留意
- 道路空間上の機能配置 ※平面図化等

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しつらえ
- 公開空地の有無
- 地域性や特徴的な景観 等

活用状況

- 歩行者や自転車、自動車等の交通流動の状況
- 自動車、自転車の路上駐車（駐輪）状況
- 現況の来街者のアクティビティの状況

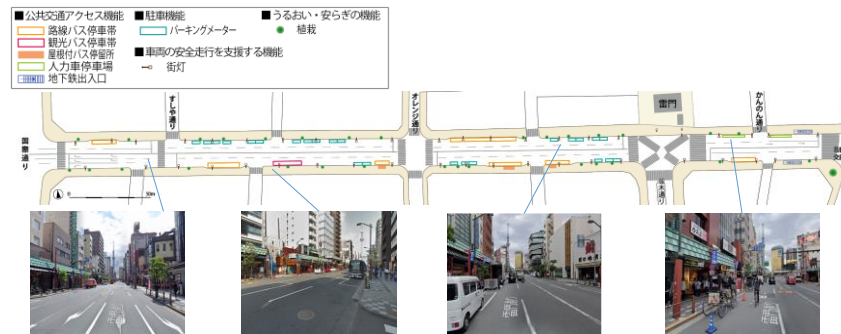


図4-2 道路構造の現状整理 (例)



図4-3 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 (マニュアル本編p.43~44に該当)

○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。

〔検討に当たってのポイント〕

☑ 空間活用のニーズ整理

- 路線の特性等を考慮した、空間活用のニーズを整理 (表4-1)

☑ 地域住民との連携

- 地域住民を交えた勉強会や協議会を実施し、空間活用のニーズについて、意見集約
- 来街者より空間活用のニーズを意見集約

☑ 活動主体との連携

- 空間を活用する主体 (エリアマネジメント協議会等) と空間活用方針を検討

☑ 新たなモビリティへの対応

- 多様なモビリティの展開等を把握し、道路空間の機能配置等について、必要に応じて検討

表4-1 路線の特性等と空間活用のニーズ (例)

路線の特性等	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)

図4-4 歩行者空間の活用方法 (例)

(2) 交通管理者や道路管理者との協議・調整（マニュアル本編p.45に該当）

○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。

☑ 交通管理者や道路管理者との協議・調整

- 歩行者のための道路空間活用の検討だけでなく、道路に持たせる必要がある機能について協議・調整を実施

道路使用許可が必要な行為

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、ロケーション等をしようとする行為(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。



出典：警察庁ホームページ

※協議・調整の詳細な内容は、5.5 行政組織への協議・調整に記載

(3) 道路空間の活用・再整備の方向性 (マニュアル本編p.46~53に該当)

○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・再整備の方向性を検討する。

☑ 道路空間の活用・再整備の方向性

- 検討メニューから選択

※道路構造や地域特性等を考慮し、既存の道路空間の活用や道路の再整備を適切に検討



図4-5 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）

【検討メニュー（例）】

①歩行者空間の創出

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検討

③必要に応じて、給水・給電施設等の配置検討

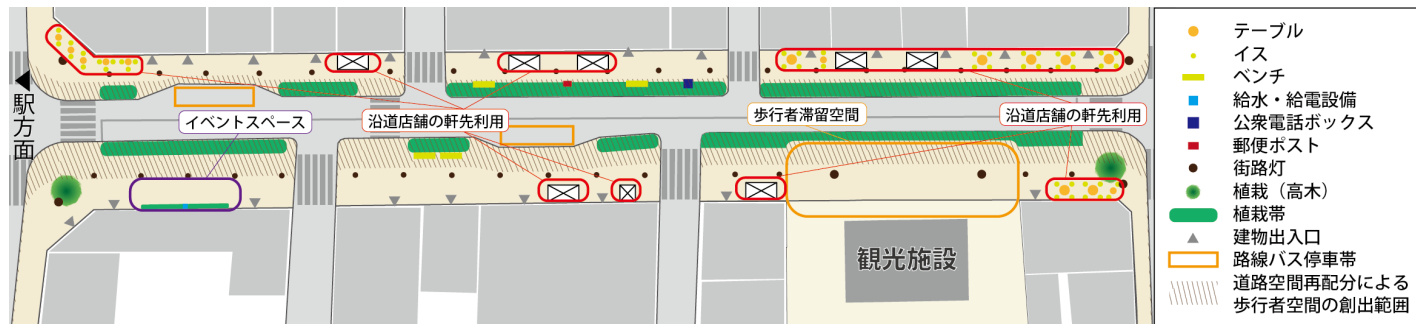


図4-6 道路空間の活用、再整備の方向性の最終成果イメージ

4.4 社会実験による効果検証 (マニュアル本編p.54~55に該当)

○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。

☑ 検討項目の整理

- 参加主体の範囲
- 実施内容の協議・調整方法
- 効果検証の方法、社会実験の目的
- 社会実験の手法

☑ 社会実験の実施

☑ 社会実験後の検証作業

- アンケート調査
- 歩行者空間の創出の効果や課題
- 検証結果のフィードバック

表4-3 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) ☑ 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) ☑ 車線を削減した沿道店舗用のテラス席の設置 等 • 事前調整先の整理 (例) ☑ 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) ☑ 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) ☑ 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 ☑ 周辺道路への影響 等



図4-7 社会実験の実施例 (オプカフェ、ワークショップ)

4.5 適用事業・制度の検討 (マニュアル本編p.56~57に該当)

○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、必要に応じて実施する。

☑ 適用事業・制度の検討

- 歩行者空間の創出を支援する周辺環境の整備や道路空間の改修・改変等に対する適用事業・制度の活用を検討

「歩行者利便増進道路制度」(令和2年11月、国土交通省)
 ➤ 道路管理者が歩道の中に、“歩行者の利便増進を図る空間”を定めることが可能

国土省HP: <https://www.mlit.go.jp/road/hokomichi/>

「『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)

- 都市再生整備計画に基づく「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりのための取組を、法律・予算・税制等のパッケージにより支援

国土省HP: https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_machi_tk_000072.html

図4-8 歩行者利便増進道路 制度概要

出典: 国土交通省ホームページ

図4-9 「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

（マニュアル本編p.58に該当）

- 対象路線に対する基礎調査や現況分析により、道路構造や沿道の利用状況を整理
- 歩行者空間の創出方針を検討、社会実験による効果を検証
- 適用事業・制度の検討

歩行者空間の創出方法（案）の取りまとめ

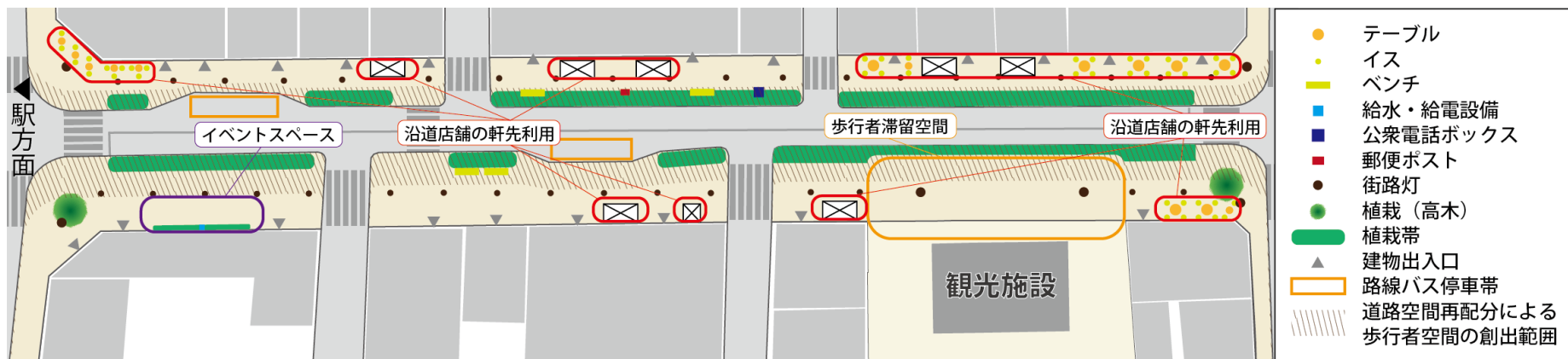


図4-10 道路空間の活用、再整備方針の最終成果イメージ（再掲）

5. 手順③ 活動主体の在り方 (マニュアル本編p.59～)

検討フロー

<取組主体又は体制の確立>

- 歩行者空間創出の活動主体となる組織の立ち上げ（タイプ別）を検討
- 継続的な活用へ向けた、資金確保の方法の検討
- 道路空間に人々を呼び込む、にぎわい創出へ向けた企画を立案
- 各取組について、行政支援を実施
- 行政組織への協議・調整を実施（留意点）

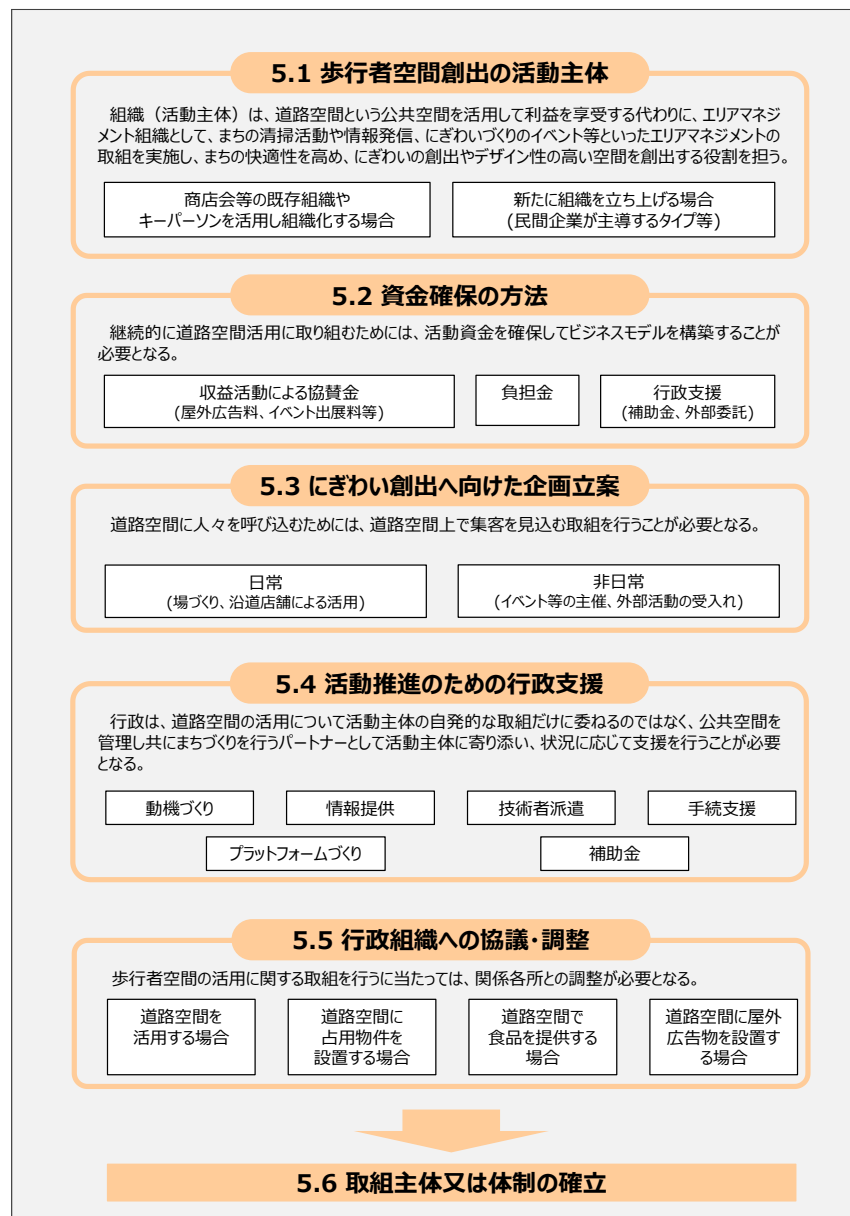


図5-1 手順③ 活動主体の在り方

5.1 歩行者空間創出の活動主体 (マニュアル本編p.62～65に該当)

○歩行者空間の創出に向け、エリアマネジメント活動を主体的に行う組織の立ち上げを行う。

☑ 既存組織がある場合（既存組織を活用）

- 既存組織（商店会、自治会、地元密着のまちづくり組織・NPO、アーバンデザインセンター等）のキーパーソンが中心となって団体を立ち上げ、エリアマネジメント活動を主導

☑ 既存組織がない場合（新たな組織の立ち上げ）

①民間企業が主導するケース

- デベロッパーやゼネコン等がエリアマネジメント活動を主導

②個人が主導するケース

- 地域の特定のキーパーソンをきっかけとして団体を組織し、エリアマネジメント活動を主導

③地域のコミュニティ組織を結束して組織化するケース

- 地域で個々に活動する個人や小規模なコミュニティ組織を結束させて、団体を立ち上げる

※行政のスタンス

- 行政がこれらの組織をバックアップし、機運を高めるなどして、活動主体を支援

5.2 活動資金の確保 (マニュアル本編p.66～69に該当)

- 継続的な活動へ向け、活動資金を確保するビジネスモデルを検討する必要がある。
- 活動資金の確保以外にも、多様な協力を得ることにより、円滑な活動の展開が可能となる。

☑ 広告収入

- 個人または団体（民間企業、商店街等）から、広告に対する対価として、収入を得る方法
(例) 広告 等 (デジタルサイネージの活用等)

☑ 事業による収益金

- (例) イベント出店料、施設利用料 等

☑ 負担金

- エリアマネジメントの活動により利益を受ける企業等から、受益者負担の考え方で、負担金として資金を徴収する方法

☑ 協賛金

- エリアマネジメントの活動に賛同する個人や企業、団体から資金の出資を募り、得られた資金を活動原資とする方法

☑ 行政支援

- 行政がエリアマネジメント組織に対し、補助金を渡す方法
- 行政が外部委託（まちづくりに関するコンサルタント会社への委託）に伴う費用を負担し、エリアマネジメント活動に参画する方法
- 行政より専門家を派遣する等の支援がある



図5-2 街路灯フラッグによる広告の掲示

出典：市街地整備におけるエリアマネジメントの手引（第2版）
（平成28年3月、東京都）

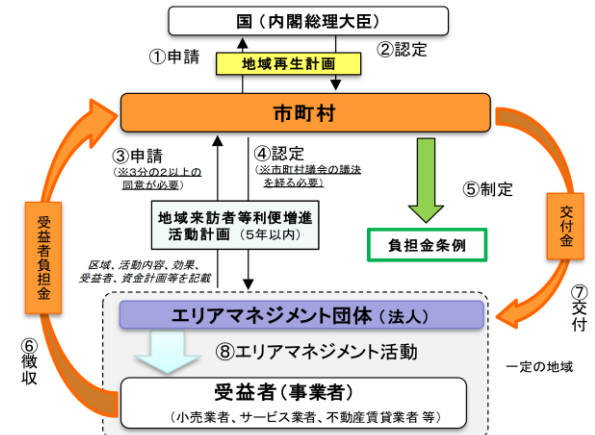


図5-2 地域再生エリアマネジメント負担金制度の仕組み

出典：「地域再生 エリアマネジメント 負担金制度 ガイドライン」
（内閣官房まち・ひと・しごと 創生本部事務局）

5.3 にぎわい創出へ向けた企画立案 (マニュアル本編p.70～71に該当)

○道路空間を利活用する際、①日常的な活用と②非日常的な活用の2側面により、居心地の良い場づくりやにぎわいの創出へ向けた、企画立案を行う。

☑ 日常的な活用（常時）

- 休憩や食事のための場を提供
- にぎわいを演出する魅力的な空間を創出
- 休憩施設の設置（交流・食事等、滞留活動がしやすくなる）

（例）

パークレット、テーブル・イス、ベンチなどの設置
沿道店舗による軒先利用

※エリマネ団体が定期的に清掃活動を実施し、にぎわい創出などのまちの活性化に資する活動を実施

☑ 非日常的な活用

- イベントの実施

※外部からの来訪者を呼び込むことで、街や商店街の活力向上を高める

（例）

キッチンカー、マルシェ、芝生、屋台、祭、
芸術活動等、外部組織による活動

※社会実験の取組項目により、行政組織への協議・調整が必要（5.5参照）



図5-3 パークレット（新宿区）
出典：新宿区ホームページ



図5-4 軒先利用（世田谷区）
出典：二子玉川まちメディアホームページ



図5-5 マルシェ（港区）
出典：独立行政法人中小企業基盤整備機構ホームページ

5.4 活動推進のための行政支援 (マニュアル本編p.72~73に該当)

- 活動推進へ向け、行政による活動主体への支援を行う。
- 活動の立ち上げ時には、様々な行政支援を行うことで、円滑な取組を実施する。
- 継続的な活動へ向け、活動主体の自立を促していく。

☑ 動機づくり

支援内容：休憩や食事のための公共スペースを提供し、にぎわい空間を創出

効果：きっかけづくりの創出による機運向上

☑ プラットフォームづくり

支援内容：行政の支援体制を構築し、相談窓口を創出

効果：活動主体が抱える課題に対し、行政が協働することで円滑に課題を解決

☑ 情報提供

支援内容：先進事例等について情報提供

効果：具体的な取組のイメージ化

☑ 手続支援

支援内容：手続に際する留意点等について、アドバイスを実施

効果：手続が滞りなく進むように、手続の不安を解消

☑ 技術者派遣

支援内容：社会実験等の取組実施へ向け、豊富な知識を有する技術者を派遣

効果：相談・助言を参考に、取組を円滑に実施

☑ 補助金

支援内容：活動に必要な費用の支援を行う

効果：費用面での不安が解消され、スタートアップ時や継続的な活動の計画を立案

5.5 行政組織への協議・調整 (マニュアル本編p.74~87該当)

○取組を行うに当たっては、関係各所との調整が必要

活用法	関係主体	協議・調整内容	協議に要する期間等
道路空間を活用する場合	交通管理者 (所轄警察署、本庁)	道路使用許可の取得 <input checked="" type="checkbox"/> 道路を使用する場所・区間 <input checked="" type="checkbox"/> 道路を使用する期間・時間 <input checked="" type="checkbox"/> 道路を使用する方法・形態 <input checked="" type="checkbox"/> 道路を使用する者の常駐状況・非常時の連絡体制 <input checked="" type="checkbox"/> 交通の安全の確保 <input checked="" type="checkbox"/> 迂回路の確保 等	道路空間の活用の内容によって協議期間は異なる。検討スケジュールを定める場合には事前に十分な確認を取ること。
道路空間に占用物件を設置する場合	道路管理者 (区市町村、都、国)	道路占用許可の取得 <input checked="" type="checkbox"/> 道路占用の位置 <input checked="" type="checkbox"/> 道路占用の期間・時間 <input checked="" type="checkbox"/> 道路占用の内容 <input checked="" type="checkbox"/> 道路占用の寸法 等	同上
道路空間で食品を提供する場合	保健所	食品営業許可または行事開催届 <input checked="" type="checkbox"/> 実施内容 <input checked="" type="checkbox"/> 取り扱う食品の種類 <input checked="" type="checkbox"/> 出店期間 <input checked="" type="checkbox"/> 調理設備 <input checked="" type="checkbox"/> 管理体制 等	(手続書類に不備がない場合に) 書類処理期間として10日間程度
道路空間に屋外広告物を設置する場合	各区市町村 屋外広告物取扱い部署	屋外広告物許可 <input checked="" type="checkbox"/> デザイン <input checked="" type="checkbox"/> 大きさ <input checked="" type="checkbox"/> 設置場所 <input checked="" type="checkbox"/> 設置方法 等	—
道路空間で酒類を提供する場合	税務署	販売業免許の取得の必要性の確認 <input checked="" type="checkbox"/> 酒類提供の形態 等	—
道路空間の活用が消防活動に支障を及ぼすおそれがある場合	消防署	届出の提出 <input checked="" type="checkbox"/> 行為の目的 <input checked="" type="checkbox"/> 行為の期間 <input checked="" type="checkbox"/> 行為の場所 <input checked="" type="checkbox"/> 出典の種類・店数 <input checked="" type="checkbox"/> 人手の予想 等	—
道路内で建築する場合	特定行政庁(区市、都)建築審査会	建築審査会の同意を得て、特定行政庁が許可	—

※マニュアル本編では、詳細な協議・調整方法や様式について記載

6. 歩行者空間創出に関する合意形成やニーズ把握 (マニュアル本編p.88に該当)

- 歩行者空間の創出の取組の実現化に向けてしかるべき対象、事項、タイミングで合意形成やニーズ把握に努めることが必要である。
- 検討状況や具体の活用の方向性の情報共有を通して、関係主体との協力関係を構築していくことが重要である。

表6-1 各手順における合意形成・ニーズ把握方法

手順	主体	種類	対象	事項
手順①	行政・まちづくり協議会	合意形成	地元（住民・企業・団体）	・検討経緯や検討成果を随時共有し、意見交換
		ニーズ把握	来街者	・検討経緯や検討成果を随時共有し、意見を募集
手順②	行政・まちづくり協議会	合意形成	地元（住民・企業・団体）	・歩行者空間の活用策について、意見交換
		ニーズ把握	来街者	・歩行者空間の活用ニーズについて、意見を募集
	活動取組主体	許可取得	道路管理者	・道路が満たすべき通行機能や安全確保策等について、確認
			交通管理者	
活動取組主体	許可取得	保健所	・申請内容に対する留意事項について、確認	
		屋外広告物取扱い部署	・規定ルールへの適用有無や留意事項について確認	
手順③	活動取組主体	合意形成	地元（住民・企業・団体）	・活動主体の企画立案時に実施する活動内容について、意見交換
		ニーズ把握	来街者	・活動主体の企画立案時に実施してほしい活動ニーズについて、意見を募集
		許可取得	道路管理者	・道路が満たすべき通行機能や安全確保策等について、確認
			交通管理者	
		許可取得	保健所	・申請内容に対する留意事項について、確認

○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を示す。

表7-1 歩行者空間創出に係る課題

分類		No.	課題
手順①、②	交通環境に関する課題	①	歩行者と車両の交錯の解消
		②	狭あい道路の活用
		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
手順②	空間確保に関する課題	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
手順②、③	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

【掲載例】 (関係主体との合意形成)

- ①交通管理者との合意形成
- <対処法の例>
- ・道路空間を検討する協議会等への参加を促す
 - ・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、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
- <対処法の例>
- ・道路空間を検討する協議会等への参加を促す
 - ・道路空間が公共の空間であることに留意し、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
- <対処法の例>
- ・道路空間を検討する協議会等へ町会長等の参加を促す
 - ・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
 - ・事前訪問による協力依頼を直接行う

【応用資料編】8. 歩行者空間創出の先進事例 (マニュアル本編p.108~148に該当)

○歩行者空間創出の先進事例について、取組の背景や資金確保の方法、活用した制度などについて、取りまとめ紹介している。

表8-1 歩行者空間創出の先進事例一覧

事例名		No.
東京都の事例	業務地区	丸の内ストリートパーク 1
		大手町川端フードガーデン 2
		新虎通りオープンカフェ 3
商業地区		IKEBUKURO LIVING LOOP 4
		新宿三丁目モア4番街 オープンカフェ 5
		大森イーストテラスフェスタ 6
		日本橋室町仲通り 7
		おかちまちパンダ広場 8
		渋谷リバーストリート・渋谷ストリーム 9
		蒲田駅東口おいしい道計画 10
地 観光	観光	TOMODACHI STREET 11
		北十間川周辺公共空間利活用プロジェクト 12
地 住宅	住宅	自由が丘駅周辺地区での取組 13
		こたけあそび 14
全国の事例	商業地区	札幌チカホ 15
		あそべるとよたプロジェクト 16
		カミハチキテル 17
		鳥取市道駅前太平線 18
		小倉魚町サンロード 19
観光地	長野善光寺表参道地区 20	

先進事例の整理項目

- 取組の背景
- 位置図
- 活動内容
- 諸元
- 活動状況(写真)
- 配置図
- 資金確保の方法
- 工夫・苦労した点
- 効果・課題

01 丸の内ストリートパーク

取組の背景

整備以前の丸の内仲通りは、通行者の多くが近隣の会社員で、平日15時以降や土日はシャッターが閉まるビジネス街であったが、老朽化した沿道建物の更新を契機に、まちづくりガイドラインが目指す公共空間の将来像に向けた整備が進められた。民地側のセットバックと車道幅員の削減による歩行空間の拡幅、沿道建物の低層部の商業店舗化、石張り舗装による道路空間デザイン等、来街者の誘致を図る魅力ある街路空間が創出され、地域の企業等によるエリアマネジメント活動が展開されている。

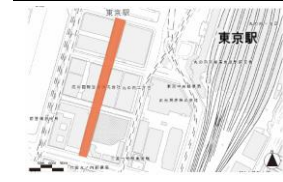
活動内容

【目的】
コンセプトに沿って3つにブロック分けした開放的な空間を創出し、新型コロナウイルスの影響を考慮した、密接・密閉・密接を避ける新しいライフスタイルを提供する。

【活動】
・通常の「Urban Terrace(平日11時~15時、土日祝日11時~17時 車両交通規制)」から車両交通規制時間を拡大
・天然芝を敷いた緑豊かな公園を創出
・フリーWi-Fiや電源環境を整えた新たなワークスペースの場の提供
・特設ウェブサイトでは、リアルタイムで各ブロックの混雑度が確認可能な「Social Distance MAP」を導入



位置図



諸元

場所	東京都千代田区丸の内二丁目1番先~二丁目6番先まで
地域特性	業務地区
規模	延長900m、幅員21.0m(歩道片側7m・車道7m)
道路管理者	千代田区
開催期間	春期: 2021年7月27日~9月6日(2021年は春4月24日~5月9日、夏8月2日~9月12日、冬12月1日~12月25日) 一般道路占用 ※もし都市再生推進法人のリガーが道路占用者となることが前提
活用制度	NPO法人丸の内エリアマネジメント協会(リガー) TEL: 03-3287-5386 Mail: ligarc2002@ligarc.jp
占用主体	連絡先



丸の内仲通り

配置図



資金確保の方法

- 企業協賛金
- 道路空間の活用を希望する催事等は、道路占用料とともにまちづくり協力金をエリアマネジメント団体に納入する。

工夫・苦労した点

- イベントではなく密を避けたコロナ禍だからこそ実施する意義のある社会実験であるということについて、道路管理者の理解を得ることに時間を要した。
- with コロナで楽しみながら密を避けるために、コロナ禍で生活実感が乏しくなる中でも、来街者がリラックス、リフレッシュできる遊び心を通じた空間を醸成するよう、客席を2m離す等施設設置を工夫した。
- 安心・安全な場所として認識し快適に過ごしてもらうために、本社会実験のWebサイトに混雑状況を表示して「安全性」を見える化するとともに、当サイトのQRコードをテーブルに表示したり、消毒後の取組・作履の定期的な消毒を行った。
- 【参考記録】丸の内ストリートパークに限らず、大手町・丸の内、有明地区の道路空間活用等にあたっては、エリアマネジメント団体が、イベント開催時における複数の出店者のための道路占用・使用許可の申請書類をまとめて提出している。申請書の作成等の手続もサポートしている。

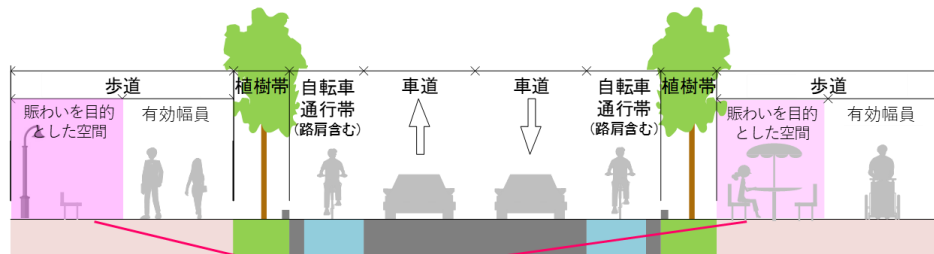
効果・課題

- 丸の内ストリートパークは、実行委員会形式で実施されており、コロナ禍におけるオープンエリアで安全安心な道路空間として事業者や来街者から大変公表であった。また、期間中のアンケートでは丸の内仲通りの将来像として、通年広場化(一般車両を終日規制)を望む割合が9割程度であった。

図8-1 先進事例の掲載例

【応用資料編】 9. 歩行者空間創出に係る制度と手続 (マニュアル本編p.149~170に該当)

○歩行者空間の創出に係る制度について、制度概要や適用条件、必要な手続等について取りまとめている。



歩行者の利便増進を図る空間

図9-1 「ほこみち」による新たな構造基準の横断面イメージ

出典：国土交通省ホームページ

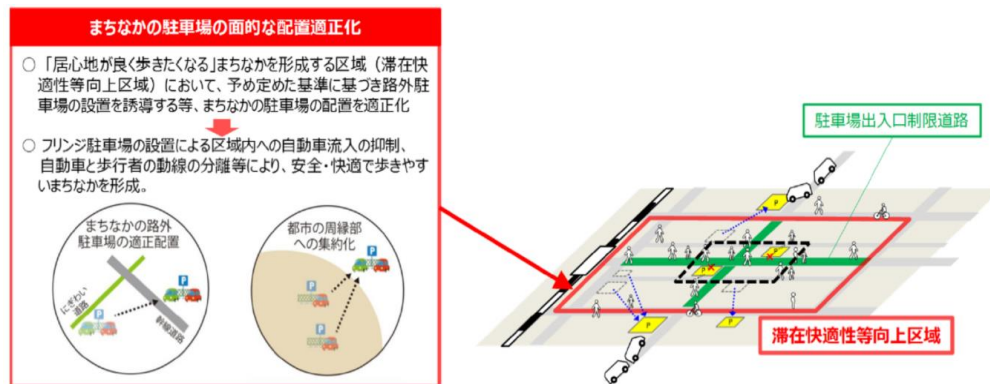


図9-2 「滞在快適性等向上区域」における駐車場の面的な配置適正化イメージ

出典：「官民連携まちづくりの進め方」(2021年3月、国土交通省)



御堂筋将来ビジョン(2019年3月 大阪市)を一部加工

滞在快適性等向上区域 歩行者利便増進道路

図9-3 官民連携によるまちづくりのイメージ

出典：「歩行者利便増進道路(ほこみち)の普及展開に向けて」(国土交通省)

- 本マニュアルの内容を補完する参考文献と資料を掲載する。
- 参考文献と資料の概要について解説する。

○空間デザイン

『居心地が良く歩きたくなるグランドレベルデザイン』（国土交通省、R3.6）

グランドレベルデザインにおける考え方やポイントを事例を紹介しながら解説

『ストリートデザインガイドライン』（国土交通省、R3.5）

沿道の土地利用を含めた道路デザインのポイントとなる考え方を解説

○エリアマネジメント

『市街地整備におけるエリアマネジメントの手引き』（東京都、H28.3）

都内で行われているエリアマネジメントの先進的な事例や進め方を紹介

○海外事例

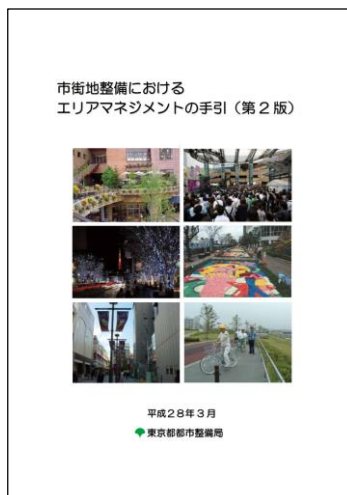
『Global Street Design Guide』（NACTO他、H28）

人中心の道路デザインを含めた世界各国の道路空間デザインの先進事例を紹介

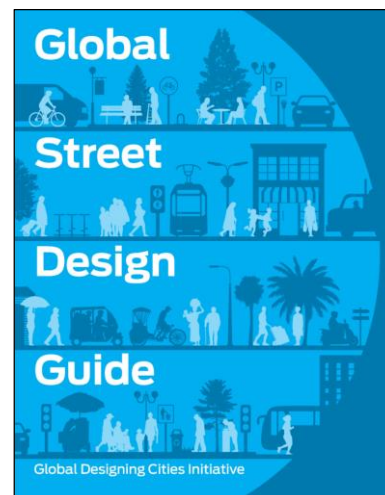
等



「居心地が良く歩きたくなるグランドレベルデザイン」



「市街地整備におけるエリアマネジメントの手引き」



「Global Street Design Guide」