

歩行者中心の道路空間の 活用マニュアル



2021年(令和3年) 11月
東京都都市整備局

<目次>

はじめに.....	1
【本編】	2
1. 本マニュアル策定の背景.....	3
2. 本マニュアルの位置付けと検討手順.....	4
2.1 都の施策におけるマニュアルの位置付け	4
2.2 マニュアルのイメージ	5
2.3 マニュアルの構成.....	6
2.4 歩行者空間を創出するための検討手順.....	7
3. 手順① 地区の交通ネットワークの整理	9
3.1 基礎調査	10
3.2 現況分析	11
3.3 路線の役割分担	30
3.4 交通需要と交通容量の比較分析.....	33
3.5 駐車需要と駐車場容量の比較分析.....	34
3.6 駐車対策に関する検討	36
3.7 歩行者空間を創出する路線の選定	38
4. 手順② 路線ごとの歩行者空間の創出.....	39
4.1 基礎調査	40
4.2 道路空間や沿道環境の現状の整理.....	41
4.3 歩行者空間の創出方針の検討	43
4.4 社会実験による効果検証.....	54
4.5 適用事業・制度の検討	56
4.6 歩行者空間の創出方法（案）の取りまとめ	58
5. 手順③ 活動主体の在り方	59
5.1 歩行者空間創出の活動主体	62
5.2 活動資金の確保	66
5.3 にぎわい創出へ向けた企画立案.....	70
5.4 活動推進のための行政支援	72
5.5 行政組織への協議・調整.....	74
6. 歩行者空間創出に関する合意形成やニーズ把握	88
【応用資料編】	90
7. 現場でよく出てくる課題とその対処法	91
7.1 交通環境に関する課題	92
7.2 空間確保に関する課題	97
7.3 活用・運営・管理に関する課題.....	100
7.4 課題と地域特性の整理	106
8. 歩行者空間創出の先進事例	108
9. 歩行者空間創出に係る制度と手続	149
9.1 新たな道路空間活用に資する制度	150
9.2 従来の道路占用許可の特例制度.....	166
9.3 屋外広告物に関する法令.....	169
参考 参考文献と資料.....	171

はじめに

東京都では、2040年代の目指すべき東京の都市の姿とその実現に向けて、都市づくりの基本方針と具体的な方策を示した「都市づくりのグランドデザイン」(2017)を策定した。また、2040年代に目指す東京の姿「ビジョン」と、その実現のために2030年に向けて取り組むべき「戦略」を示した『『未来の東京』戦略』を策定して、東京ならではの価値を高める都市づくりに取り組んでいる。これらの計画の中では、人中心の歩きやすいまちづくりが位置付けられている。

これらを踏まえて東京都では、2021年には2040年代を目標年次とした「都市計画区域マスタープラン」の改定を行った。この中で、東京都は都市づくりの戦略として、人・モノ・情報の自由自在な交流の実現を掲げ、「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」、「集約型の地域づくりによる都市経営コストの効率化と、利便性の高い生活と活発な都市活動の実現」、「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、新しい日常にも対応する、サステナブル・リカバリーな都市づくりの推進」などの都市づくりの方向性を示すなど、道路空間の活用は、都が目指す都市像を創出する上で、重要な位置付けとなっている。

一方、国においても居心地が良く歩きたくなるまちなかづくりに向け、都市再生特別措置法や道路法等の法制度の改正や、まちなかウォークアブル推進事業等の支援制度の整備が進められている。

都は、長期的な都市づくりの目標を見据え、東京が成熟都市としての魅力を高めるために、様々な人が集まるまちの中心部において、快適でゆとりある歩行者空間を創出していくことが重要であるとの認識から、住民・事業主・地権者等による道路空間活用の自発的・主体的な取組を活発化させ、取組を進める手順や各種制度の活用方法等について技術的支援を行うことを目的として、本マニュアルを策定した。

【本編】

1.本マニュアル策定の背景

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や国の動向は図 1-1 のとおりである。

東京の都市づくりの方向性	国の動向
<ul style="list-style-type: none"> ○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 <p>「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）</p>	<p style="text-align: center;">歩行者中心の道路空間活用に資する制度の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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） <p style="text-align: right;">等</p>

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

車中心から人中心のまちづくりを推進し、まち歩き及び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は図 1-2 のとおりである。



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)から抜粋

2.本マニュアルの位置付けと検討手順

2.1 都の施策におけるマニュアルの位置付け

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。

表 2-1 歩行者中心の道路空間の活用の推進に関わるこれまでの都の取組

項目	取組事例
<p>○技術的支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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～) 	<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">共同集配実験 (新宿区) 共同荷さばき実験 (渋谷区)</p> <p style="text-align: center;">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)</p>
<p>○広報啓発による周知</p> <ul style="list-style-type: none"> ・パーク・ストリート東京 (R2～) 	<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">ロゴマーク 取組実施状況 (豊島区)</p> <p style="text-align: center;">出典:パーク・ストリート東京ホームページ</p>
<p>○財政支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国事業の事前調整 (R2～) ・都の支援策の検討 (R2～) 	 <p style="text-align: center;">官民連携により「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を実現 予算・税制等のパッケージ支援により、公共空間の拡大・改変・利活用を推進</p> <p style="text-align: center;">まちなかウォーカブル推進事業</p> <p style="text-align: center;">出典:国土交通省ホームページ</p>

2.2 マニュアルのイメージ

(1) マニュアルの目的

本マニュアルは、住民・事業主・地権者等による道路空間活用の自発的・主体的な取組を活発化させるため、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、その他取組を進めるに当たっての課題と解決策を示し、業務地や商業地、観光地、居住地などの様々な地区特性に対応して、取組を推進することを目的としたものである。

(2) 想定するマニュアル利用者

想定するマニュアル利用者として主に以下の4者が想定される。

- ・歩行者中心の道路空間活用に取り組む区市町村の担当者
- ・歩行者中心の道路空間活用を行う関連団体の担当者
- ・道路管理者
- ・交通管理者

(3) 対象路線及び区域

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想定している。

- ・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、広場、公園緑地等）を含めた区域



図 2-1 歩行者中心の道路活用空間イメージ



図 2-2 道路区域と沿道イメージ

2.3 マニュアルの構成

本マニュアルは図 2-3 に示すとおり構成されている。歩行者中心の道路空間の活用において一般的な検討手順を「3.手順① 地区の交通ネットワークの整理」から「5.手順③ 活動主体の在り方」までに示している（詳細は p.7 の「2.4 歩行者空間を創出するための検討手順」を参照）。「6.歩行者空間創出に係る合意形成やニーズ把握」には歩行者中心の道路空間の活用における合意形成やニーズ把握のポイントについて記載している。また、「7.現場でよく出てくる課題とその対処法」では歩行者中心の道路空間の活用において対峙する可能性がある個別具体の課題について対処法や事例について取りまとめている。「8.歩行者空間創出の先進事例」では先進事例について取りまとめたものを紹介している。「9.歩行者空間創出に係る制度と手続」では歩行者中心の道路空間の活用に係る制度について記載している。

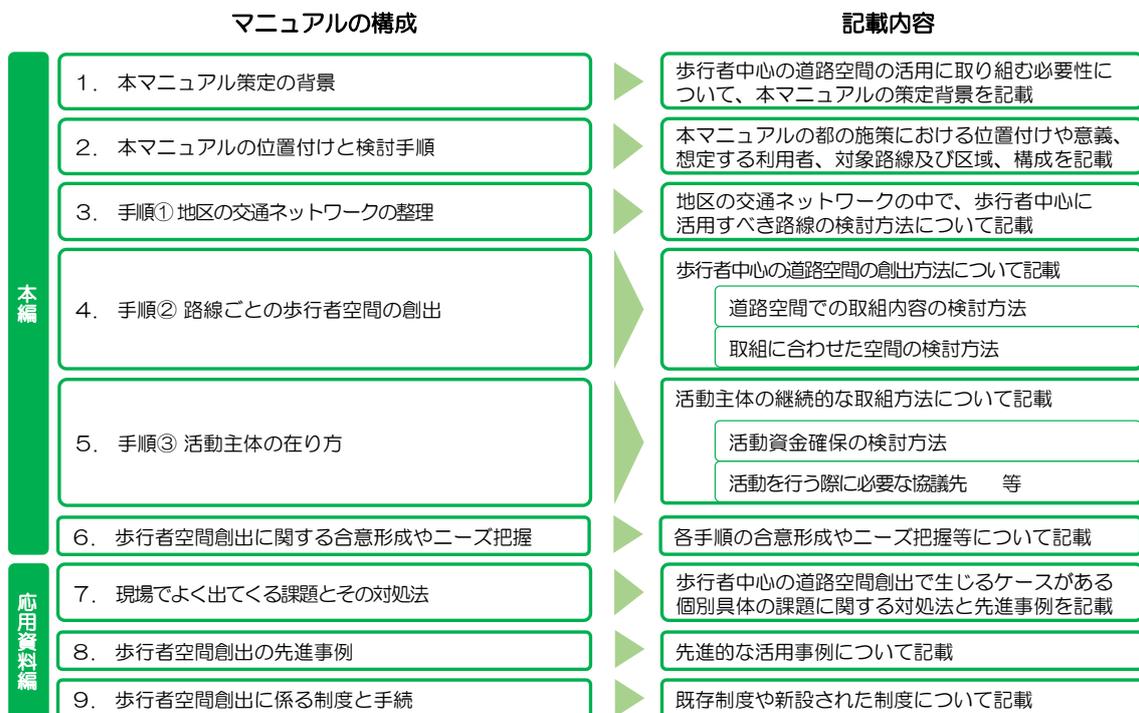


図 2-3 マニュアルの構成と記載内容の対応

2.4 歩行者空間を創出するための検討手順

歩行者空間の創出に当たっては、検討すべきポイントとして以下の3点があり、本マニュアルにおいては、これらの検討手順を示している。

- ・ 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

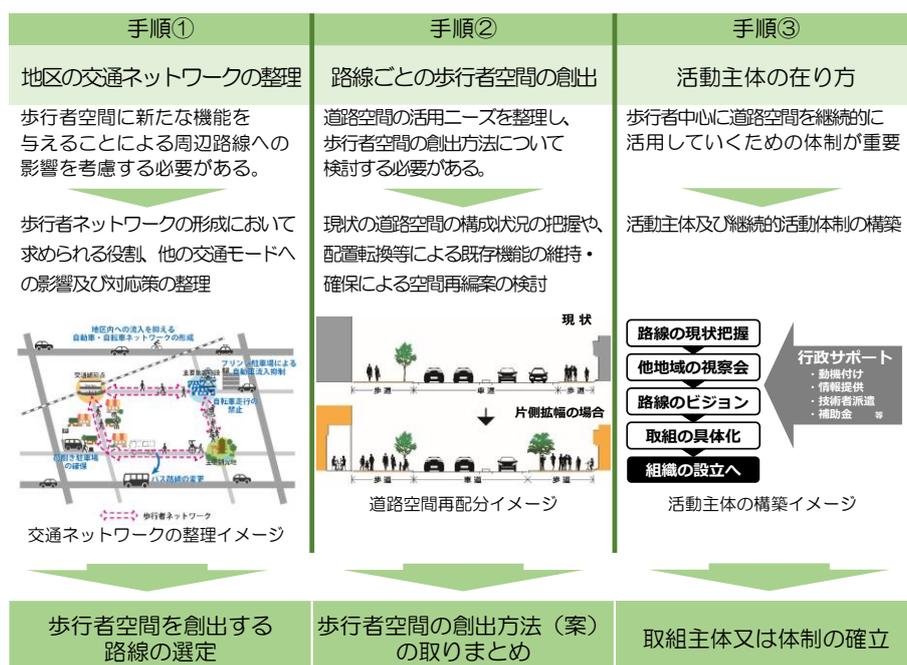
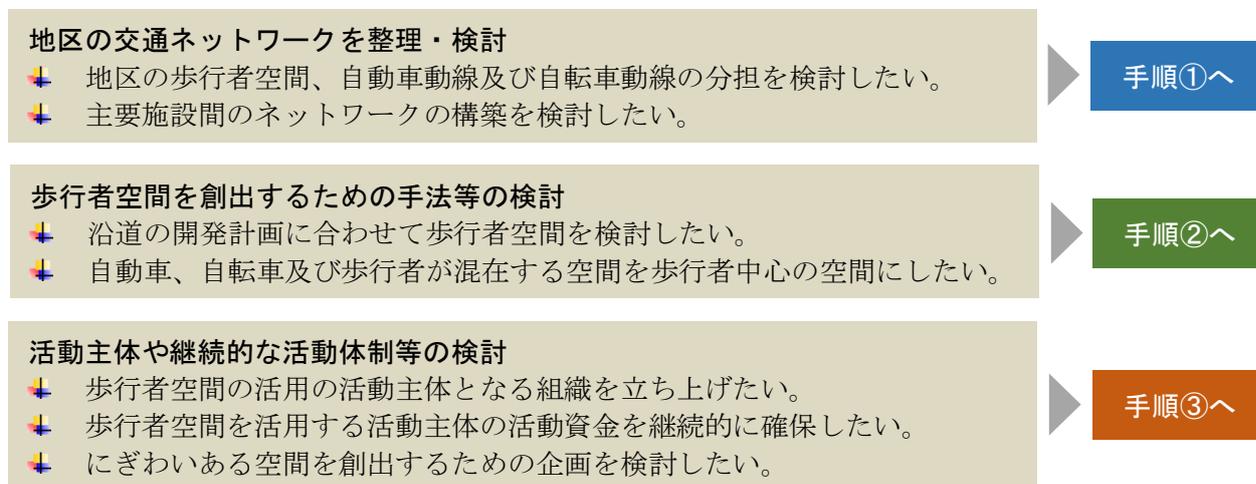


図 2-4 道路空間活用のための3つの手順

また、それぞれの手順を参照すべき検討状況については、以下のとおりに想定する。



なお、実際に三つの手順に沿って歩行者中心の道路空間の活用を図る際には、道路空間の活用を円滑に進め、良好な道路空間の形成を行うに当たり、以下の点に留意して取り組むことが重要である。

- ・地域における検討状況等に応じて、必要又は実施可能な手順から検討を行うことが望ましい。
- ・各手順の検討結果は相互の検討に影響するため、検討結果を反映しながら一体的な検討が行われることが望ましい。
- ・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。
- ・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重要である。（詳細は p.88 の「6.歩行者空間創出に関する合意形成やニーズ把握」を参照）

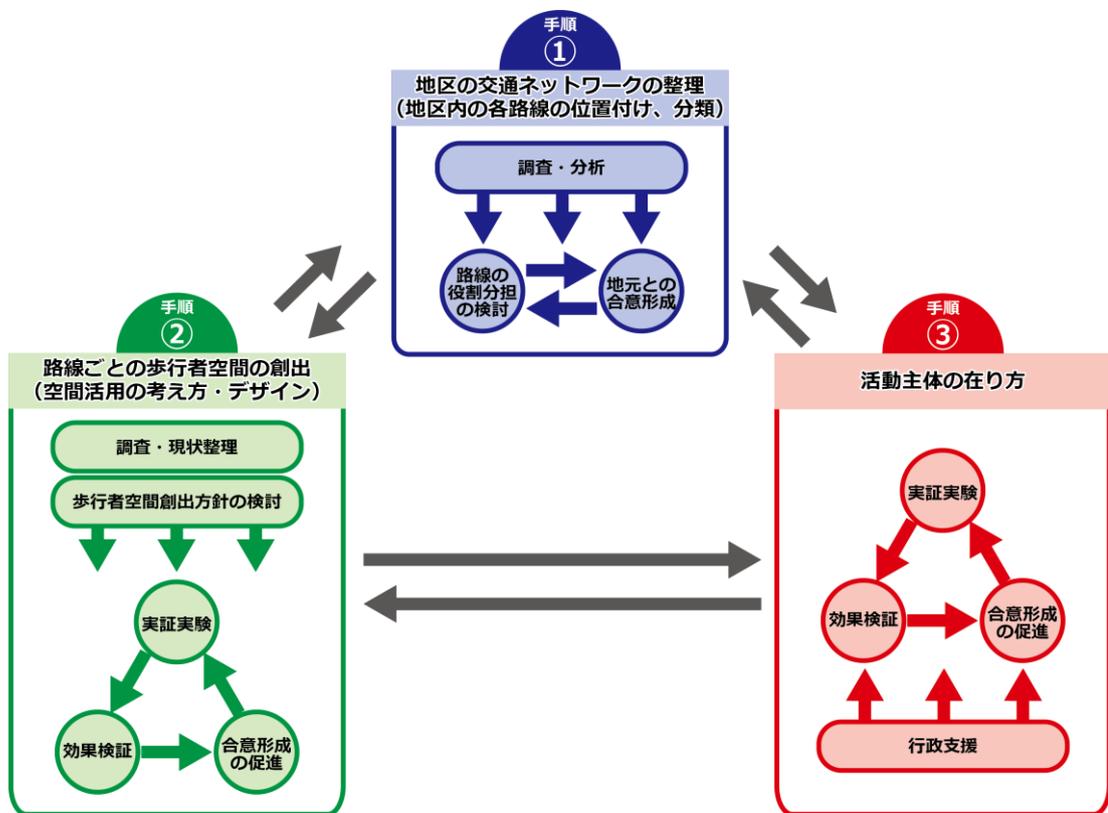


図 2-5 各手順の相互関係

3.手順① 地区の交通ネットワークの整理

歩行者中心の道路空間の創出へ向け、地区全体の地域特性を勘案しながら、歩行者空間を創出する路線の機能分担を整理した上で、歩行者ネットワークや交通ネットワークの形成方針を検討する必要がある。

そこで本章では、基礎調査や現況分析を行った上で、交通需要や駐車機能への影響を踏まえながら、路線の役割分担（歩行者ネットワーク・交通ネットワークの形成方針）を整理する手順について、解説する（図 3-1 参照）。

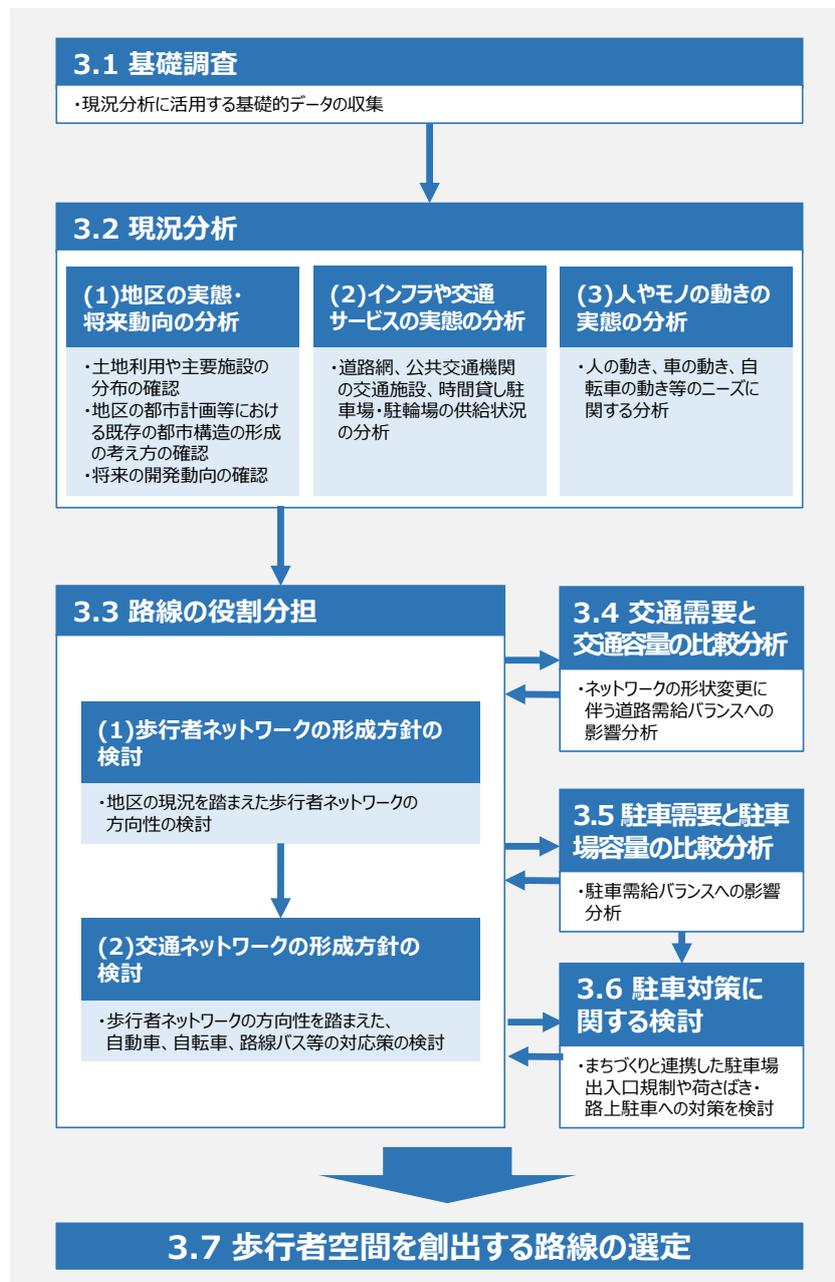


図 3-1 手順① 地区の交通ネットワークの整理

3.1 基礎調査

- 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。

基礎調査は、鉄道駅や主要施設を包含した範囲を設定して情報収集を行う。

基礎調査の項目は表 3-1 に示すとおり、地区の実態・将来動向、インフラや交通サービスの実態、人やモノの動きの実態に分類して調査し、次頁以降で解説する分析に活用する。

表 3-1 基礎調査の項目(例)

調査種別	項目	調査方法
(1) 地区の 実態・ 将来動向	①土地利用の状況 ・土地利用現況調査データ	・都市計画法(昭和四十三年法律第百号)第6条に基づく「都市計画基礎調査」(土地利用現況調査等)から情報収集
	②主要施設の分布 ・主要施設の分布状況を示した資料(エリア観光マップ等)	・主要施設の分布が示されているエリア観光マップ等を収集
	③上位・関連計画の整理 ・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 ・その他、ネットワーク形成に係る方針が示されている計画(地区計画等)	・歩行者空間の創出に関わる方針や取組が示されている計画を収集
	④将来の開発動向 ・将来の開発動向に関する資料	・将来の開発動向に関する資料を収集
(2) インフラ や交通 サービス の実態	①道路網 ・幅員構成(歩道・車道・自転車道)、車線数、道路種別	・道路台帳データ等から情報収集
	②公共交通機関の交通施設 ・交通施設の位置、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、船着き場、人力車乗り場、パーソナルモビリティの駐車ポート等)	・地図や公共交通や交通サービスを提供している事業者からの情報提供等から収集
	③時間貸し駐車場、駐輪場 ・時間貸し駐車場、駐輪場の位置、収容台数、出入口の位置	・駐車場実態調査やspark等から情報収集
(3) 人やモノ の動きの 実態	①交通の基本特性 ・来訪者の交通手段の分担率、来訪目的、性・年齢構成等の情報等	・東京都市圏パーソントリップ調査等から情報収集
	②人の動き ・歩行者交通量 ・(必要に応じて)ビッグデータ(GPSデータ等)	・歩行者カウント調査等から情報を収集 ・ビッグデータの購入
	③車の動き ・自動車交通量、貨物車交通量 ・路上駐車の実態	・自動車交通量カウントや路上駐車実態調査等から情報収集
	④自転車の動き ・自転車交通量	・自転車交通量カウント調査等から情報収集
	⑤交通事故状況 ・歩行者の交通事故発生状況	・警視庁交通事故マップから情報収集

3.2 現況分析

(1) 地区の実態・将来動向の分析

- 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。

① 土地利用の状況

土地利用の状況について、おおむね5年ごとに東京都が実施する土地利用現況調査の結果等を活用し、業務系、商業系、住居系施設等の現況を図示して整理する（図3-2参照）。

整理された図を参考に、歩行者が消費活動を行う商業系施設用途の土地利用の集積状況や、歩行者が立ち寄ることができる公園、運動場等の広場空間の空間的位置関係を捉え、歩行者ネットワークの形成を検討する対象エリアの設定を行う。

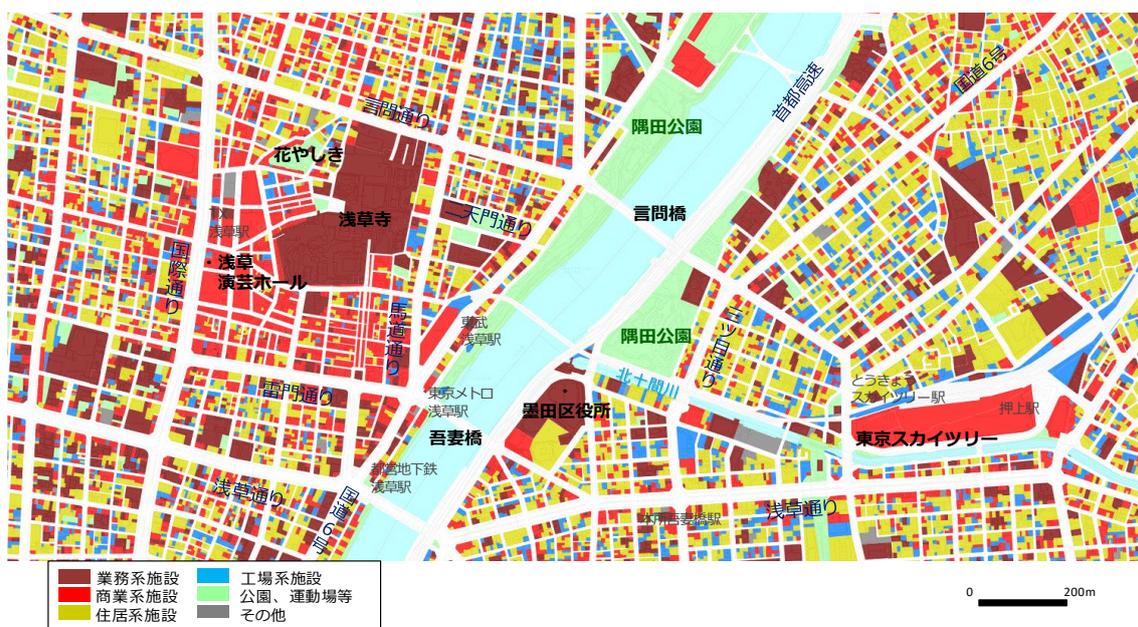


図 3-2 土地利用現況図(例)

資料：東京都都市計画基礎調査(平成28年)から作成

② 主要施設の分布

主要施設の分布状況について、エリア観光マップ（図 3-3 参照）等を活用し、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、対象エリア内の地域資源や拠点性を持った施設等の位置関係を確認する。

なお、来街者が多く立ち寄ることが想定されるこれらの施設等は、歩行者の回遊行動の経路地や目的地となる場所であることから、これらの施設等の分布状況を踏まえて歩行者ネットワークの検討を行う必要がある。



図 3-3 主要施設の分布の確認に用いるマップ(例)

出典：浅草観光マップ(TAITO おでかけナビホームページ)

③ 上位・関連計画の整理

上位・関連計画を参照し、都市構造の形成の考え方や歩行者回遊を促す動線等の設定に関して現況を整理する。参照する上位・関連計画は、市区町村の総合計画や市町村マスタープラン(図 3-4 参照)、都市交通マスタープラン、都市・地域総合交通戦略等に加え、観光や健康、バリアフリー、ユニバーサルデザインに係る計画等を参照し、ネットワーク形成に係る方針を確認する。

整理に当たり、上位・関連計画に、歩行者空間の創出に関連する具体的な拠点やゾーン、軸が設定されている場合は、歩行者ネットワークの形成方針の検討においても踏まえる必要があることから、それらの設定意図や関連する事業等について情報を収集・整理し、地区の方向性や取組状況について、分析を行う必要がある。

歩行者空間の創出に関連する具体的な拠点やゾーン、軸の明示がされていない場合においても、地区に対するまちづくり方針や取組の方向性等の情報を集約し、歩行者空間を創出するための検討材料として適時活用する。

<留意点>

既存の上位・関連計画で示されているまちづくりの方向性に対し、新たな視点を持って歩行者空間の創出を検討しようとする場合には、上位・関連計画を所管する関連部署と十分に協議・調整を行い、今後のまちづくりにおける不整合が生じないように配慮することが重要である。

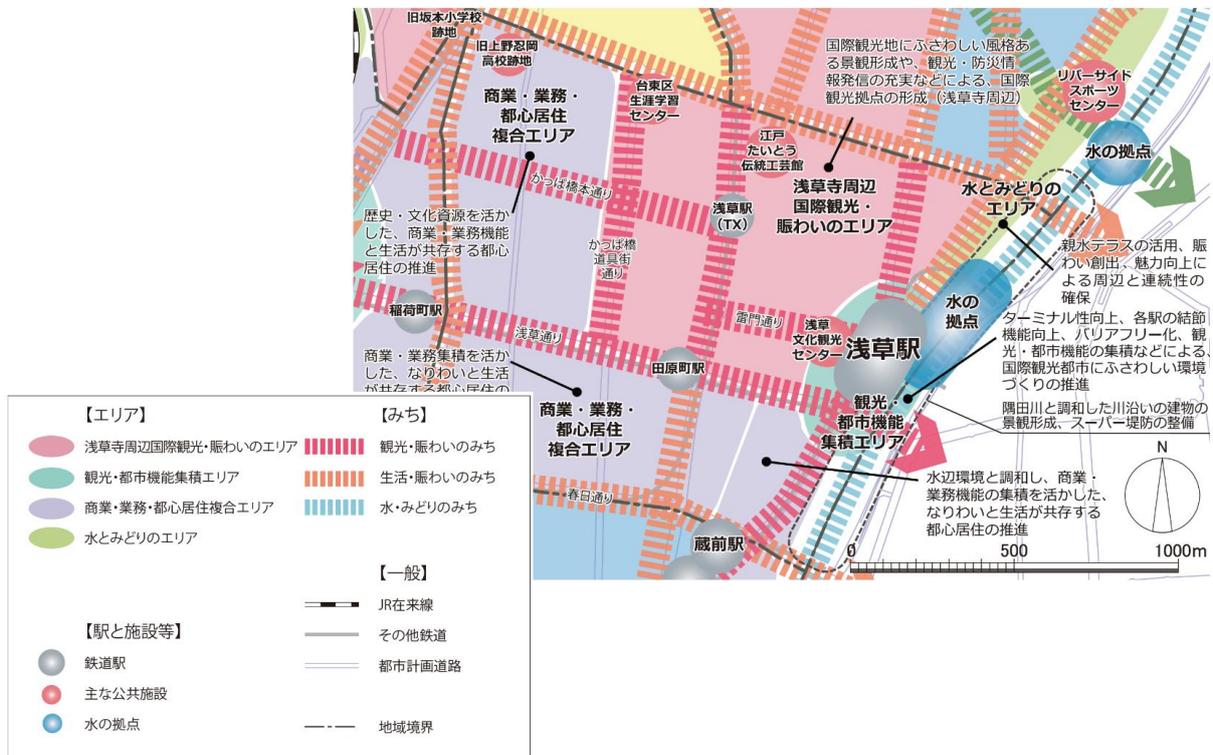


図 3-4 地区のネットワーク形成の方針(例)

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)

④ 将来の開発動向

新たな歩行者動線の形成を目指す事業や開発の計画が存在する場合には、将来の開発動向について、その動線形成の方向性と開発の完了時期（実現化時期）等の動向を把握し、本検討における歩行者ネットワークの形成方針に反映すべきか、分析を行う必要がある。

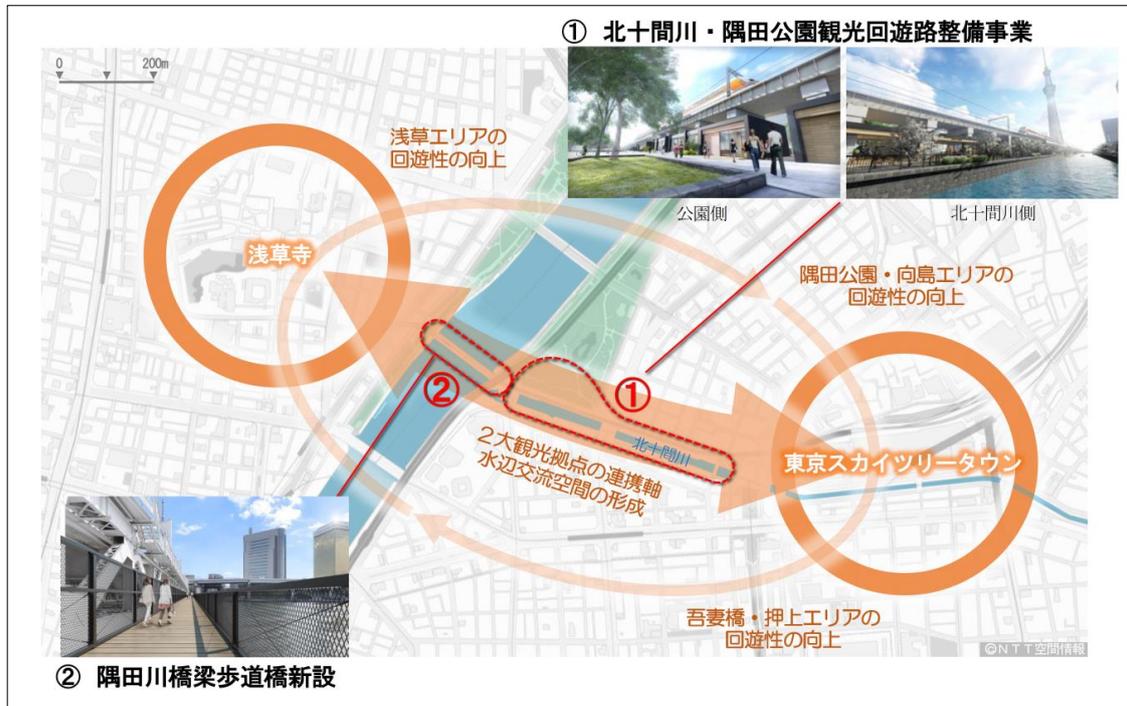


図 3-5 官民連携によるエリアの回遊性向上に関する事業(例)【墨田区北十間川・隅田公園周辺】

出典：墨田区・東武鉄道株式会社プレスリリース資料(https://www.tobu.co.jp/cms-pdf/releases/a012df19dbadd0d8cf36109f20904423_190625_2.pdf)

(2) インフラや交通サービスの実態の分析

● 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。

後述する「(3)人やモノの動きの実態の分析」で確認する利用状況や需要と照らし合わせて、各路線の役割を検討する材料として整理する。

① 道路網

■ 幅員構成（歩道・自転車道・車道）、車線数

歩行者ネットワーク及び交通ネットワークの形成方針の検討材料として、地区内の歩道幅員、自転車通行空間の整備の有無並びにその整備形態、車道幅員及び車線数の情報について、道路台帳データ等から収集、分析を行う。



図 3-6 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)、
資料：『墨田区道路台帳現況図』検索・閲覧システムから作成



自転車道(江東区京葉道路) 普通自転車専用通行帯(調布市松原通り) 車道混在(江戸川区平和橋通り)



自転車歩行者道(構造的分離)(江東区台場青海線) 自転車歩行者道(視覚的分離)(港区海岸通り)

図 3-7 自転車通行空間の整備形態

出典:「東京都自転車活用推進計画」(令和3年5月、東京都)



図 3-8 道路車線数の整理(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

② 公共交通機関の交通施設

地区外からの来街者は、公共交通施設が歩行回遊の起点・終点となることから、公共交通施設の位置関係を整理する。その際、公共交通のサービスの提供状況（ダイヤ、頻度）や利用客数を各事業者のホームページに掲載されている情報等を活用して確認し、地区内の公共交通施設の利用状況について分析を行う。

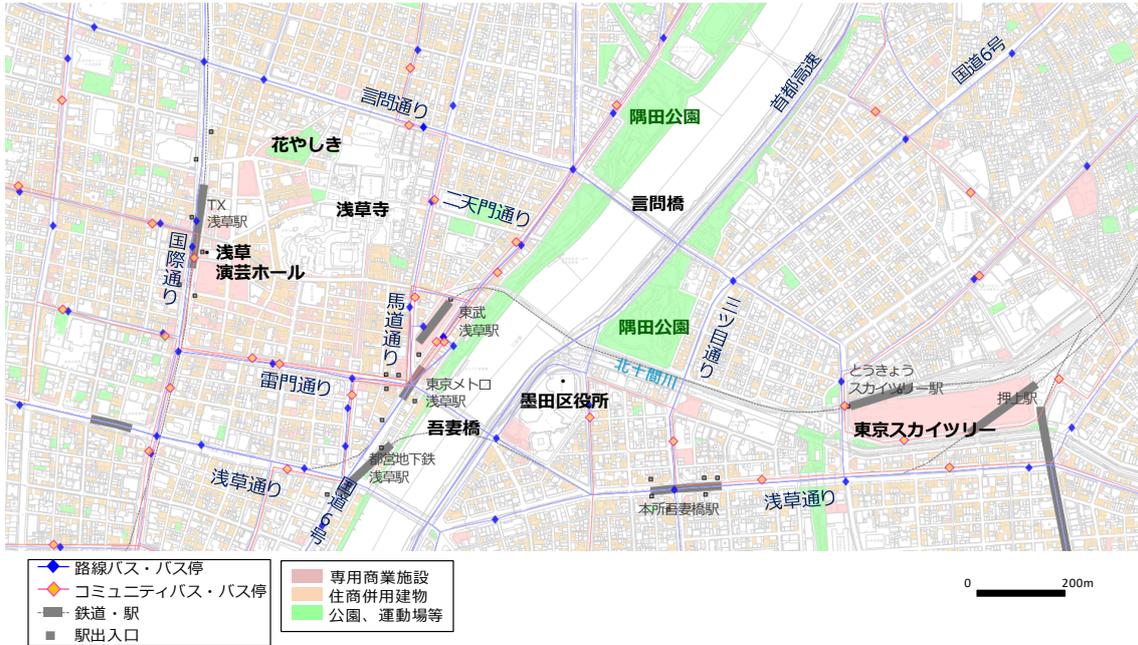


図 3-10 公共交通施設等の分布の整理(例)

資料: 国土数値情報 H22、台東区、京成バス資料から作成



図 3-11 サービスの提供状況の確認に用いるバス路線網図(例)

資料: 東京都内乗合バス・ルートあんない(JTB パブリッシング)から作成

また、鉄道、バス以外の交通施設（将来的に登場する新たな交通手段等を含む。）についても、地区の実情に合わせて分布状況を整理、分析しておくことが望ましい。

<例>

- ・ シェアサイクルポート
- ・ タクシー乗り場
- ・ 観光バス乗降場
- ・ 船着き場
- ・ 人力車乗り場
- ・ パーソナルモビリティの駐車ポート 等



図 3-12 その他交通施設の分布の整理(例)

③ 時間貸し駐車場、駐輪場

歩行者空間創出エリアへの自動車、自転車の流入の抑制を図る際に必要となる基礎情報として、時間貸し駐車場や駐輪場の位置や規模を把握する。

また、駐車場の出入口は歩行者と自動車の交錯点となり、歩行者空間を創出するに当たり課題となる場合があることから、出入口の位置及び形態を個別に把握し、歩行者空間を創出する際に出入口の位置の変更や安全上の対策等を検討するための材料として整理しておく。

<留意点>

駐車場が多数存在する地区においては、調査に時間や費用がかかることから、地区内の主要な大規模駐車場を優先して把握しておくことが望ましい。



図 3-13 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

(3) 人やモノの動きの実態の分析

● 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。

現状の道路空間の利用状況や需要を把握するために、人やモノの動きを捉えて分析を行う。

人やモノの動きは各交通手段の交通量の情報を分析することを基本とし、時間帯別の歩行者滞留状況や特定の箇所を経由した人の動きを追う等の詳細な分析を実施する際には、ビッグデータの活用も検討する。前述の「(2)インフラや交通サービスの実態の分析」で確認する道路や交通サービスの供給体制と照らし合わせて、各路線の役割を検討することを目的とする。

① 交通の基本特性

当該地区を訪れる来訪者の量（集中量）や来訪者の交通手段の分担率、来訪目的、性・年齢構成等の情報等を分析する。この分析を実施することにより、当該地区における来訪者の特性や移動の特性を把握する。

これらの分析は、東京都市圏パーソントリップ調査（以下「東京都市圏 PT 調査」という。）のデータ等を活用することで実施可能であり、「駅まち回遊まちづくりの分析の手引き ―データ活用による検討のポイント―（2021年（令和3年）3月、東京都市圏交通計画協議会）」において歩行回遊に関連する分析事例が手引として整理されているため、適宜参照しながら分析作業を実施することが望ましい。

集計項目：「拠点への来訪目的」

✓分析に用いるデータの取得方法：「基礎集計項目の利用」

- ・PT 調査における「計画基本ゾーン」レベルでの比較を行うときは、「c-1 ゾーン別目的種別代表交通手段別発生集中量」のうち、「集中量²」を集計することで把握することができます。
- ・なお、下に示す「私事目的」の細分化や、「小ゾーン」レベルでの集計、属性などの項目をクロスして集計する場合には、「データ集計システム」を利用します。

✓分析結果例

- ・データ集計システムを用い「私事目的」を「買い物」と「その他」に分けて集計した結果が右図の通りです。
- ・通勤目的や業務目的の構成比率が高いところと、私事目的の構成比率の高いところなど、拠点の有する機能によって違うことが把握できます。

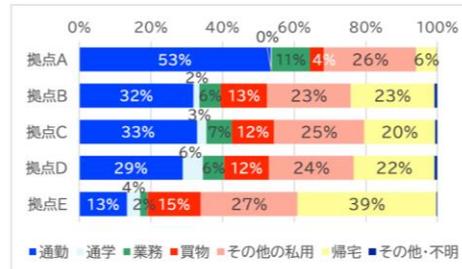


図 拠点来訪者の目的構成の比較例

集計項目：「拠点来訪者の属性」

✓分析に用いるデータの取得方法：「データ集計システムによる任意集計」

- ・「データ集計システム」を用い、集計対象とする地区を定め、性別や年齢階層などの項目をクロスしながら、どのような属性の来訪が多いのかを把握することができます。



✓分析結果例

- ・性別や年齢階層を組み合わせ、拠点ごとの来訪者全体に占める構成比率を算定することで、拠点来訪者の男女構成とともにターゲットとする層が来訪できているのかなどを把握することができます。

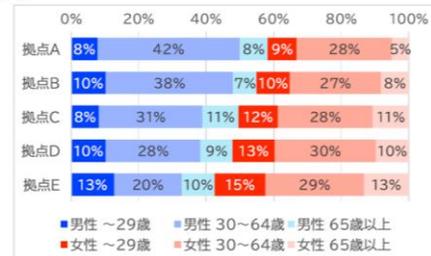


図 拠点来訪者の性・年齢構成の比較例

- ・さらに、性別・年齢階層別に来訪者の目的構成を比較することにより、拠点の来訪を期待するターゲット層の活動の概況も把握することができます。

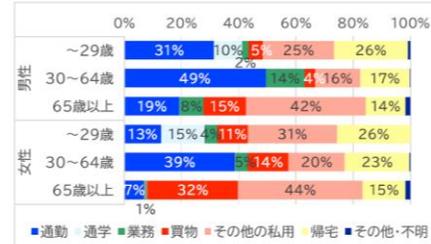


図 性・年齢階層別にみた目的構成の比較例

² 集中量：ある地域を到着地とするトリップ数を集計したものを示します。

図 3-14 東京都市圏 PT 調査を用いた分析例

出典：駅まち回遊まちづくりの分析の手引き ―データ活用による検討のポイント―
(2021年(令和3年)3月、東京都市圏交通計画協議会)

② 人の動き

■ 歩行者交通量

人の動きを捉える手法としては、歩行者カウント調査^{*}を実施することが一般的である。歩行者カウント調査で、路線ごとの歩行者交通量を把握し、歩行者動線としてどの路線が主に利用されているか分析を行う。

また、現状の歩道幅員に対する歩行者交通量も確認し、通行機能として現状の道路空間が十分に機能できているかについても分析を実施することが望ましい。

更に、平日・休日別、時間帯別の歩行者交通量のデータ整理や時間帯別の交通規制等の情報を整理することが望ましい。



図 3-15 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

^{*}カウント調査とは、調査地点に調査員を配置して、その前を通過する数をカウンターで記録していく調査手法である。近年では調査員を配置する手法以外にも、定点カメラを設置してカメラの画像解析により通行量をカウントする等、ICT技術を活用した手法も登場している。

■ ビッグデータ（GPS データ等）

ビッグデータ（GPS データ等）は、主に民間事業者が顧客の同意を得て収集したデータを基に、匿名化処理等の加工を施されて販売されている。これらのビッグデータを購入し、可視化の処理を行うことで、歩行者交通量の情報量では示すことができない、人流に関する様々な分析を行うことができる。

歩行者の散策、滞留状況はその一例であり、GPS データの処理を実施することにより、メッシュ単位で散策や滞留が多い箇所を示すこと等ができる。

また、GPS データは時系列のデータとなっているため、例えば特定の箇所を通過した人の前後の動きを可視化することが可能である。どこから当該地にたどり着き、その後どこへ向かうのか等、歩行者動線の詳細な分析を行うことも可能である。

ビッグデータの種類と特徴を表 3-2 に示す。

<留意点>

ビッグデータを構成するデータのの一つ一つは単純なサンプルデータであるため、データ特性を適切に捉え、メッシュ単位に集計してデータを図示する等、偏った解釈を行わないようにデータを適切に整理する必要がある。

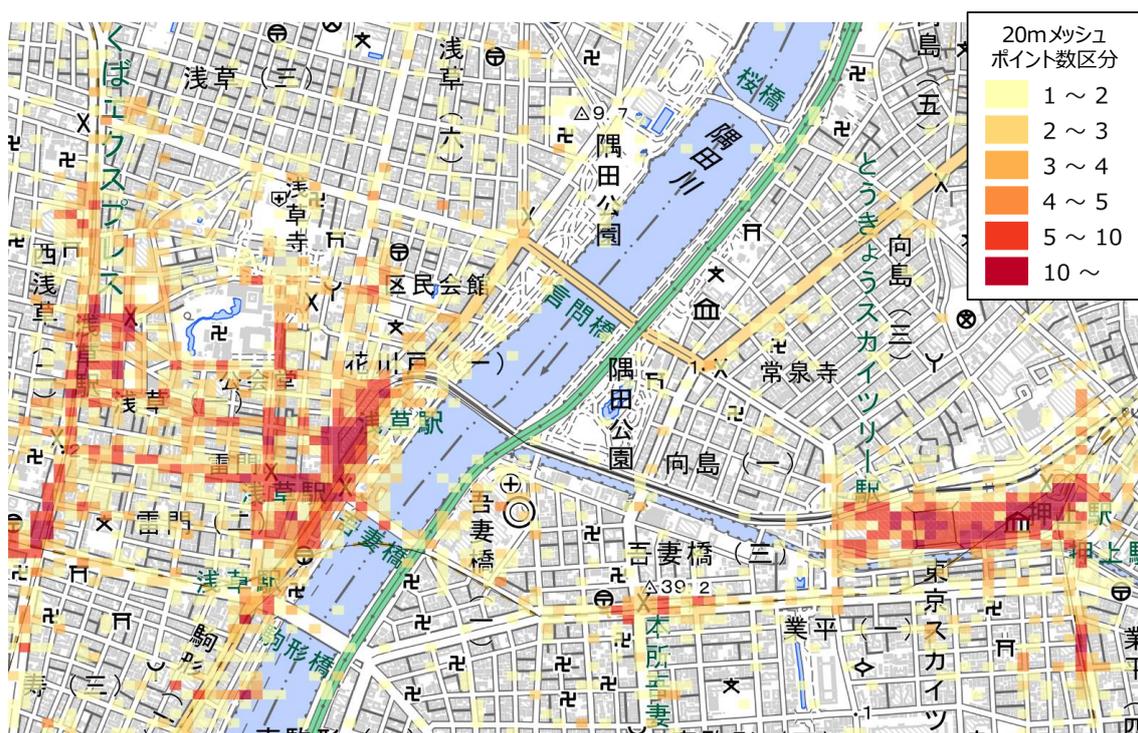


図 3-16 ビッグデータの分析による歩行者の散策状況の整理(例)※

資料:レイフロンティア(2018年10月の1か月のデータ)から作成

※5分以上同一のメッシュにとどまっている歩行者を1ポイントとなるように処理・集計した。

なお、移動データは移動速度等から徒歩、徒歩以外、滞在の判定を行っており、徒歩と判定されたデータを対象に判定を行った。

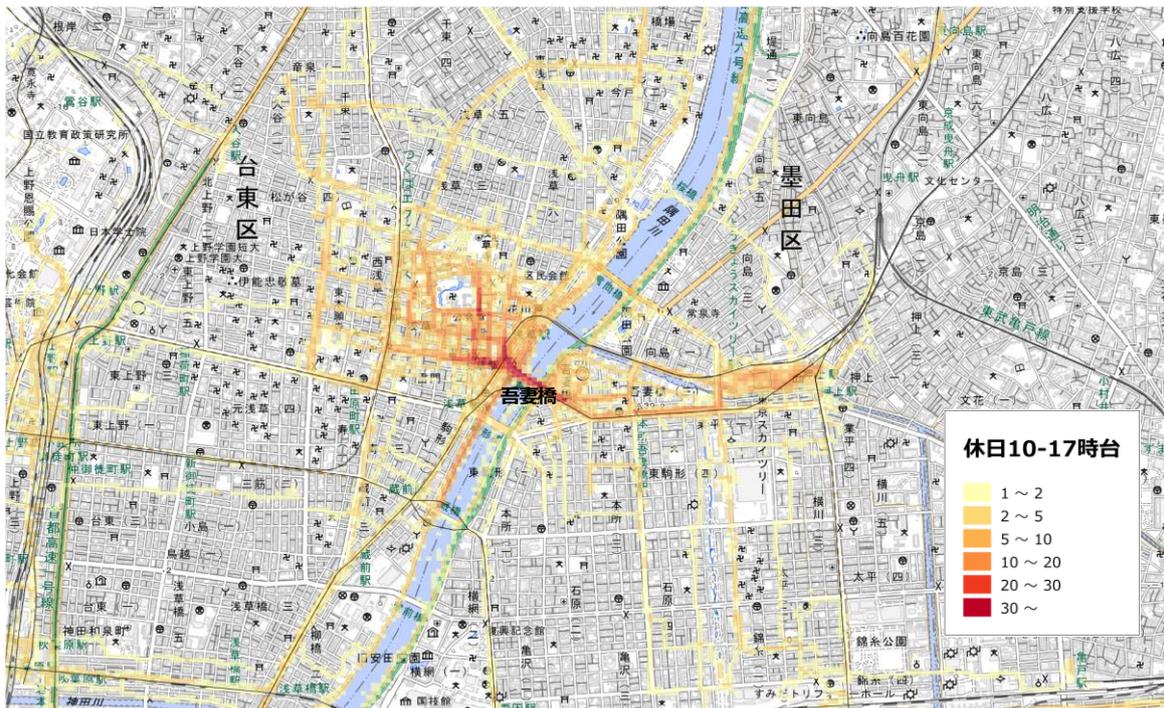


図 3-17 特定箇所を經由した歩行者の回遊動向の分析(例)※

資料:レイフロンティア(2018年10月の1か月のデータ)から作成

※特定個人による複数回の通過による重みがかからないように評価するために、同一人物が複数日にわたり同じメッシュを複数回通過しても1ポイントとなるように処理を行い、正規化されたものとして集計した。

なお、カウント対象は歩行者だが、移動の途中で鉄道等を利用している場合はその区間だけカウント対象から外し、歩行区間のみをカウントしている。

表 3-2 ビッグデータの種類と特徴

データの種類	対象者	位置情報の単位	計測時間 間隔	実施可能な 分析項目	取得先(例)
基地局データ	各キャリアの携帯電話の利用者	基地局単位 数百m～ 数km	1時間	OD分析 (基地局単位) 滞留人口分析	モバイル空間統計 (docomo) https://mobaku.jp/about/
GPSデータ	特定のアプリ利用者	緯度・経度 単位	数秒～ 数分	OD分析 滞留分析 滞在時間分析 経路分析	レイフロンティア 株式会社 https://www.rei-frontier.jp/products/

③ 車の動き

■ 自動車交通量、貨物車交通量

当該路線の現状の交通量や混雑状況に対して通行機能を維持するか、地区内の他の路線に通行機能を転換するか等を検討する際に必要となる基礎情報として、地区内の自動車や貨物車の交通量や混雑度等の現状分析及び比較分析を行い、地区内の自動車、貨物車の通行状況を把握する。

地区内の自動車交通の状況を確認するためには、自動車交通量カウント調査を行う方法や全国道路・街路交通情勢調査等を活用する方法がある。

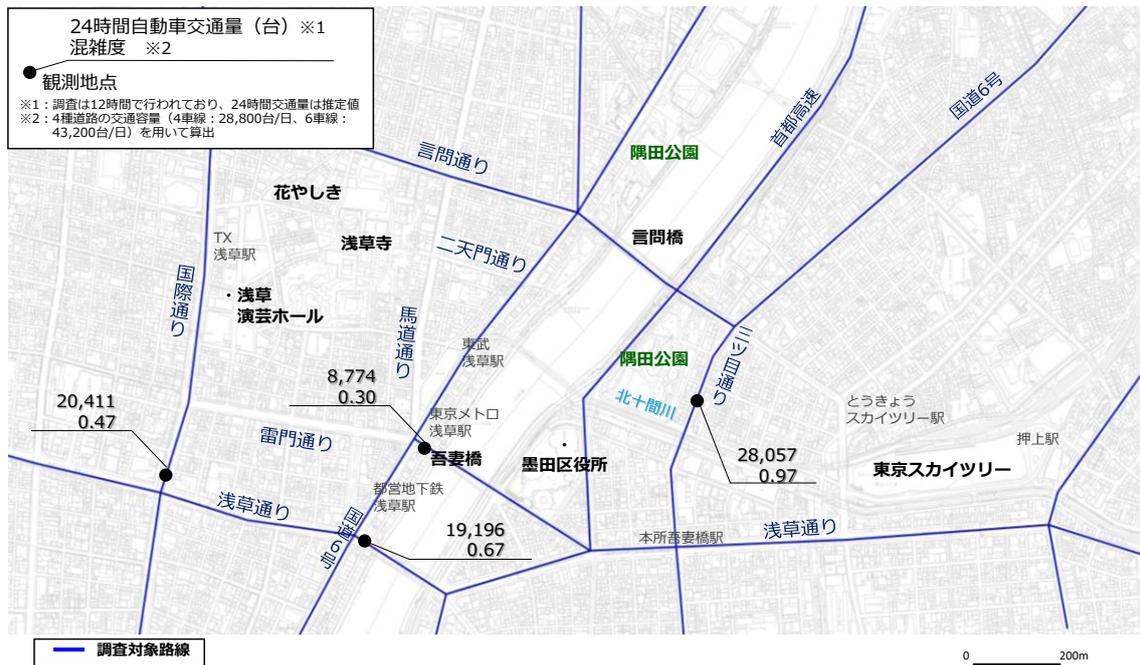


図 3-18 自動車交通量の整理(例)

資料:全国道路・街路交通情勢調査(H27)から作成

column

混雑度の指標

数値が 1 を下回れば、交通量が処理可能な最大交通量を超えていないことを示し、1 を上回ると交通混雑が発生し、数値が大きくなるほど交通混雑が発生する時間帯が徐々に増加する。



図 3-19 混雑度の指標の見方

■ 路上駐車の実態

路上駐車は車道を1車線分占有してしまうだけでなく、歩行者空間化した路線の景観上の問題となることから、路上駐車が横行している状態にある地区等は、歩行者空間を創出するに当たって必要な対策を講じることが重要である。このため、路上駐車のカウント調査等により、路上駐車の実態を把握する。

また、路上駐車は乗用車と貨物車では分布状況や時間帯による量の変化等が異なることから、それぞれの路上駐車における車両等を確認し、必要な対策を講じるための検討材料とする。



図 3-20 路上駐車実態(乗用車)の整理(例)

資料:警視庁データから作成



図 3-21 路上駐車実態(貨物車)の整理(例)

資料:警視庁データから作成

④ 自転車の動き

■ 自転車交通量

自転車の交通量を各路線で確認し、地区内の自転車交通の現状を分析する。自転車の交通量の確認に当たっては、自転車交通量カウント調査を実施する。

なお、歩行者空間化する路線において、歩行者と自転車が歩道上で混在している状況等が確認される場合、歩行者と自転車の通行空間を分離するか、当該路線における自転車交通の流入を抑制する等の対策を検討する必要がある。

⑤ 交通事故状況

歩行者の交通事故の発生状況について、当該地区の状況を分析する。歩行者ネットワークを検討する地区が、歩行者の交通事故が多発しているエリアである場合は、歩行者の安全対策を積極的に検討する必要がある。

歩行者の交通事故の発生状況は、警視庁の交通事故発生マップを参照することにより、事故の地点や事故が多発しているエリアが判明するため、情報源として活用することが望ましい。

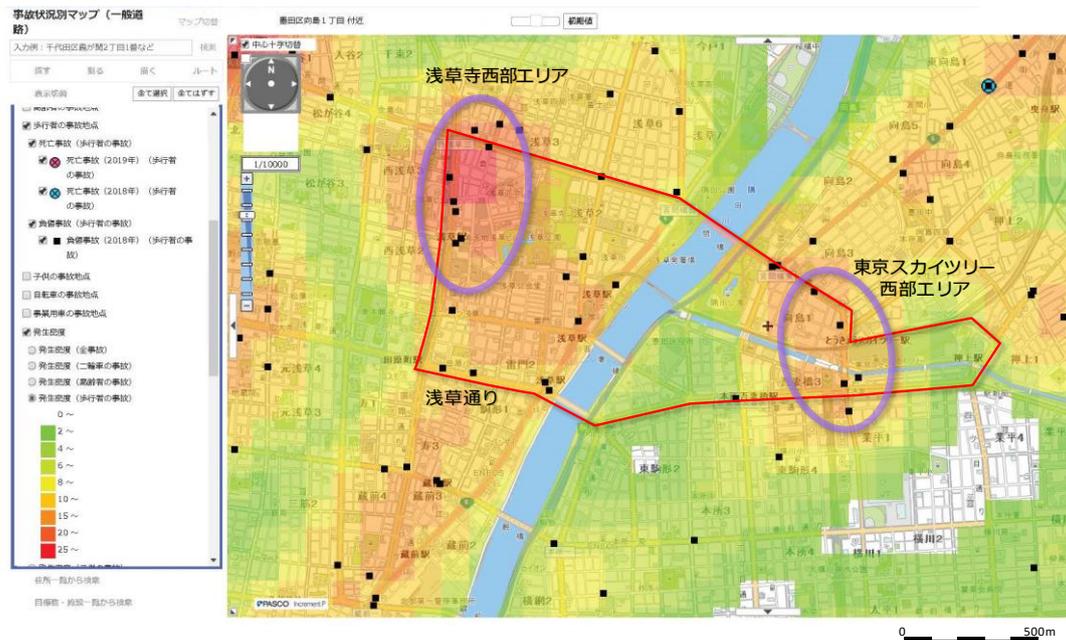


図 3-22 歩行者の交通事故の発生状況(事故地点・発生密度)(例)

出典: 警視庁 交通事故発生マップ(<https://www2.wagmap.jp/jikomap/Portal>) (一部加工)

3.3 路線の役割分担

本項では、地区内で歩行者ネットワークを形成していく路線を選定し、これと連動して現状の地区内路線における役割分担の見直しを検討する方法について記載する。

歩行者ネットワークとして選定する路線は、歩行者空間の機能を強化するために、交通機能の再配置の検討が必要となる場合がある。そのため、歩行者ネットワークの形成方針を踏まえて、各交通手段の対応を検討し、既存の交通ネットワークの役割分担の見直しを行う。

(1) 歩行者ネットワークの形成方針の検討

- 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。

① 歩行者ネットワーク形成の考え方の整理

歩行者ネットワークの形成の考え方の整理に当たっては、交通結節点や主要施設の分布、沿道の土地利用の状況等を下地として、歩道の整備状況と歩行者の通行状況や滞留状況を対比しながら、歩行者の動きをどのようにデザインしていくか、そのために路線に与えるべき機能は何かという視点で検討する。

以下に歩行者ネットワークの形成に当たり取り入れるべき視点を例示する。地区の実情に照らし合わせた視点を整理することが重要である。

■ 回遊性の向上

通行機能を高めたり、歩いて楽しい空間を演出するしつらえを備えたりすることにより、歩きたくなる空間をつくり回遊性を高める。

- (例) ・ 歩きやすい歩道幅員の確保 ・ 適度な緑陰を創出

■ 滞在性や快適性の向上

沿道の土地利用等を踏まえて、まちと一体となるようなしつらえを備えることにより、居心地が良い空間をつくり滞在性や快適性を高める。

- (例) ・ 歩行者空間の高質化や沿道土地利用、建物と一体となったデザインの空間を創出

■ にぎわい空間の創出

道路空間のスペースを活用してにぎわい活動を行う空間を創出し、地区の活性化を図る。

- (例) ・ 店舗の軒先空間を活用して、テラス席や物販スペースとして活用
・ イベント開催が可能なスペースを確保し、定期的なイベントに利用

■ 滞留空間の創出

多く訪れる来訪者のための滞留空間を確保し、混雑による滞在快適性の低下を防ぐ。

- (例) ・ 観光地における写真撮影等の需要に対応できる広い幅員の歩行者空間を確保

② 歩行者ネットワークの形成方針

前項で整理した歩行者ネットワーク形成の考え方に基づき、歩行者ネットワークの形成方針を取りまとめる。歩行者ネットワークの形成方針にはネットワークの全体像を示すほか、各路線に与える機能について、その分担を明示する。

各路線について、現状の機能で不十分である路線については、「4. 手順② 路線ごとの歩行者空間の創出」(p.39以降を参照)に基づき、歩行者空間の創出の検討を行う。

なお、歩行者空間の創出の検討を行う路線が複数存在し、取組に当たり優先順位を検討する必要がある場合には、「①歩行者ネットワーク形成の考え方の整理」で路線を選出する際に整理した視点を活用して、より必要度が高い路線の取組から進めていくことが考えられる。

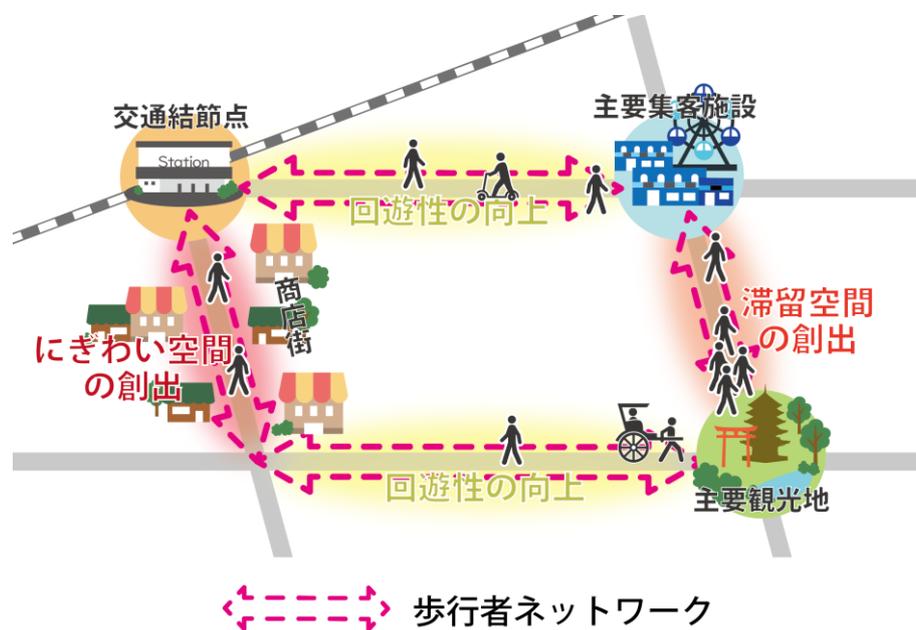


図 3-23 歩行者ネットワークの形成方針図(イメージ)

(2) 交通ネットワークの形成方針の検討

● 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。

各交通手段に対して取るべき対応の検討においては、自動車、自転車の地区内での動きや地区周辺の路線の状況（幅員や車線数等の交通容量に関する状況）、駐車場・駐輪場の配置や収容可能台数、路線バス等の公共交通サービス等の提供状況を踏まえ、実効性のある対応策となるように検討することが重要である。

以下に各交通手段に対する対応策を例示するが、以下の対応策に限定することなく、地区の実情に照らし合わせて工夫した対応策を検討することが重要である。

① 自動車・荷さばき車両に対する検討

(例)

- ・ 地区内への自動車流入を抑制する自動車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（荷さばき車両の駐車的时间帯規制等）の作成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

② 自転車に対する検討

(例)

- ・ 地区内への自転車流入を抑制（自転車走行の禁止）する自転車ネットワークの形成
- ・ フリンジ駐輪場の確保
- ・ 歩行者空間での自転車ルール・マナー（押し歩き等）の作成・徹底 等

③ 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 3-24 交通ネットワークの形成方針図のイメージ

※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。

3.4 交通需要と交通容量の比較分析

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

周辺路線への影響が広範囲に及ぶことが懸念される場合は、全国道路・街路交通情勢調査の OD データ等を活用した交通量配分を実施し、交通量の変化や混雑度等の影響が過大とならないか確認を行う。

また、交通シミュレーションを実施することで、車両 1 台 1 台の動きを時々刻々と表現することができ、路線内のどこでどのような渋滞が発生するか等、マイクロレベルの課題を把握することが可能である。特に影響が大きいと考えられるエリア等に限定して交通シミュレーションを実施することで、地区内に生じる交通課題をより詳細に把握することも有効な手法である。

表 3-3 交通需要と交通容量の比較分析の手法

分析手法	概要	可能な分析
交通量配分	OD データから車両 1 台 1 台の経路をネットワーク上に配分し、路線ごとの 1 日当たりの交通量等を算出	<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	車両 1 台 1 台が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

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

3.3 で検討した交通ネットワークの形成方針により、地区内の駐車需給バランスに一定の影響が及ぶことが考えられる。収容可能台数を超える駐車需要が地区内の特定箇所に集中する事態にならないよう、交通ネットワークの形成方針を加味した駐車需要を推計した上で、時間貸し駐車場等による収容可能台数を比較し、交通ネットワークの形成方針を検討するエリアにおける駐車場の需給バランスの確認を行う必要がある。

駐車需要の推計については、現況の地区内の駐車台数の実態調査や東京都市圏 PT 調査の結果を活用した駐車需要推計による駐車需要台数データを基に、交通ネットワークの形成方針による駐車需要の転換を推計して算出し、既存駐車需要に加算して推計量を把握する。

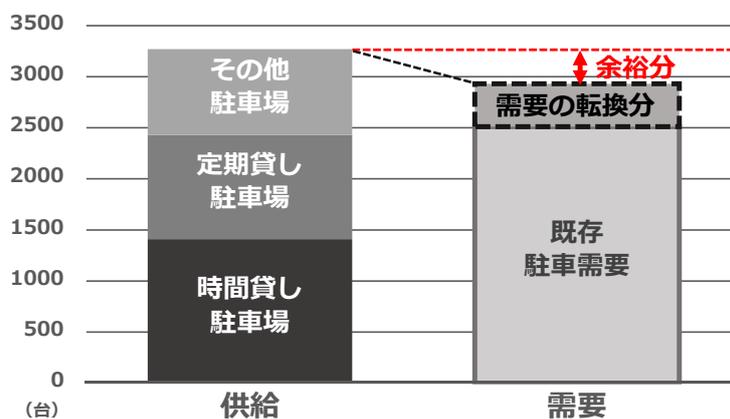


図 3-25 ピーク時の駐車需要と駐車場容量の比較(例)

また、特定箇所の駐車需要が収容可能台数を超える可能性があるかを簡易的に把握する方法として、公益財団法人東京都道路整備保全公社が提供している時間貸し駐車場検索サイト「s-park」の駐車場の満空情報を活用することも考えられる。地区の駐車需要がピークに達する時間帯における時間貸しの満空情報を確認し、満車となっている駐車場が集中している箇所は、駐車場の不足がより深刻化する可能性があるため、特に注意を払う必要がある。

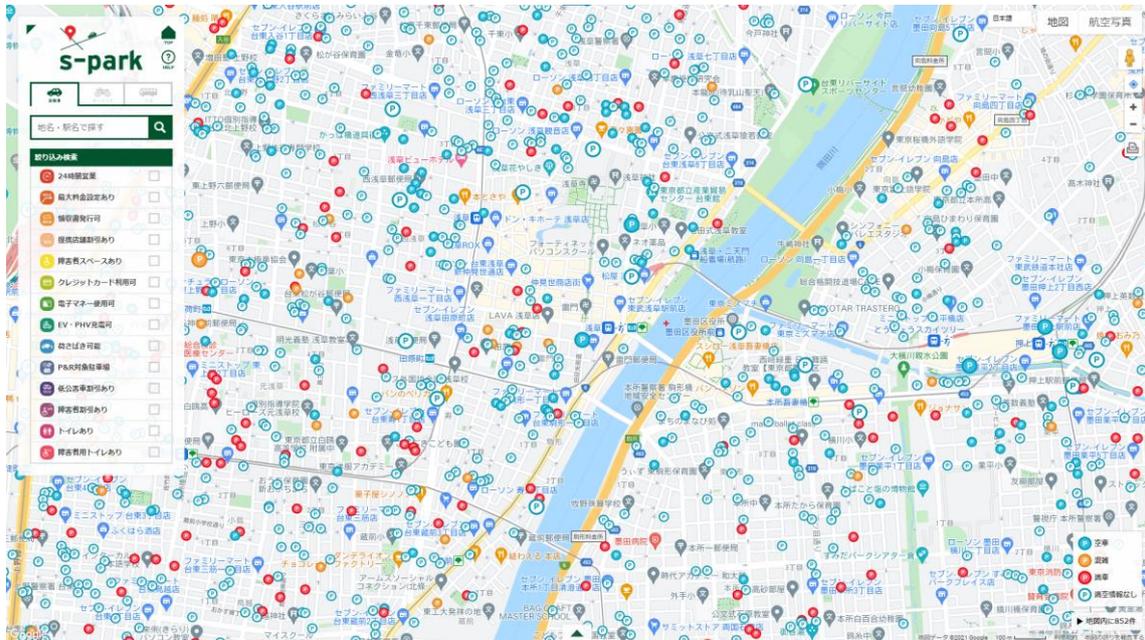


図 3-26 s-park における時間貸し駐車場の満空情報

出典:s-park ホームページ

3.6 駐車対策に関する検討

- 「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。

歩行者を中心とした道路空間を創出するエリアにおいては、自動車の流入を抑制するためにエリアの周縁部に路外駐車場を集約して配置し直すことが重要である。

また、歩行者空間で歩行者と自動車が交錯する機会を減らすために、駐車場の出入口は歩行者を中心とする道路に設置しないように配慮される必要がある。

これらの視点を持った駐車場の配置の適正化や出入口規制について検討を行う。

<留意点>

駐車対策は面的な配置の適正化以外にも、時間帯規制の導入等の対策も検討しうるため、歩行者空間を創出する路線に対して、総合的な駐車対策を検討することが重要である。

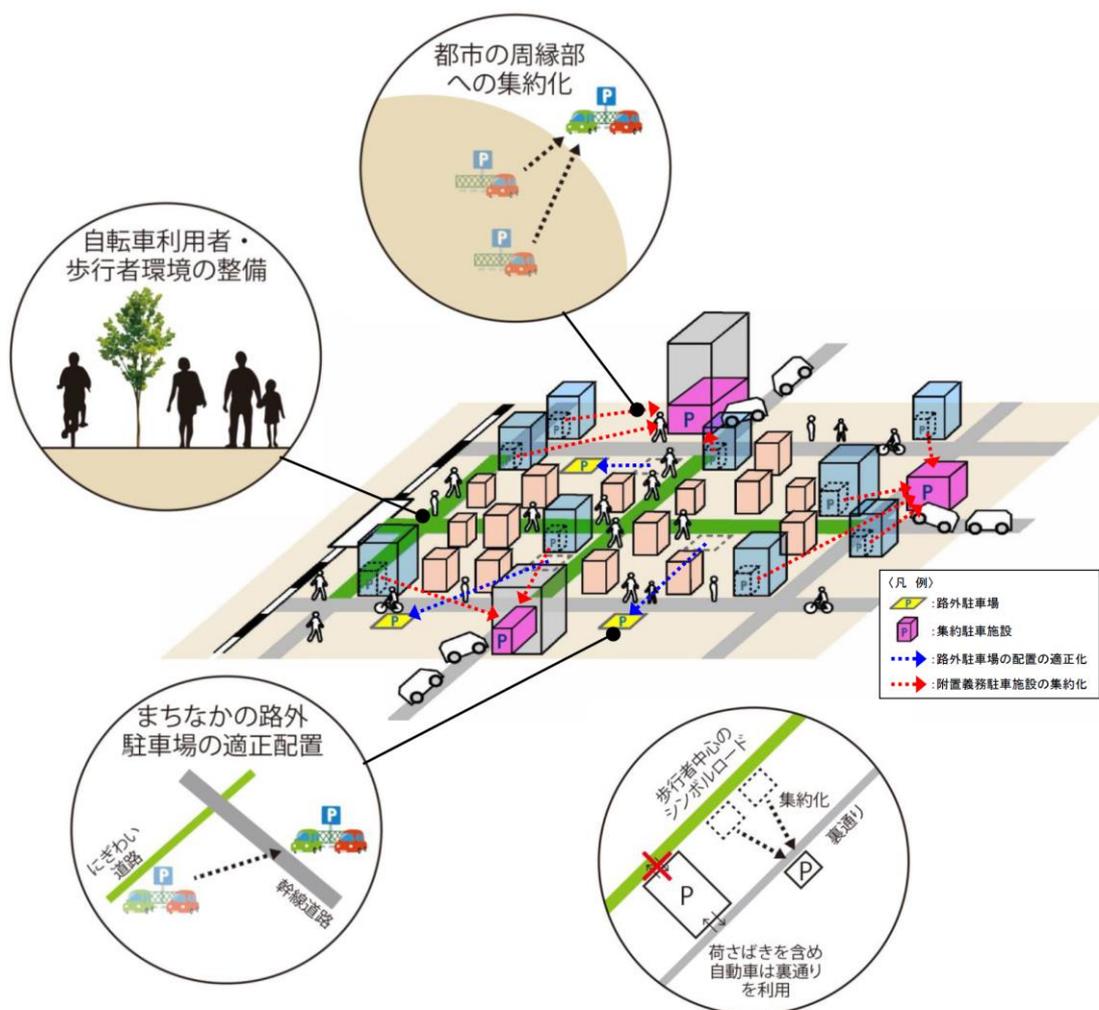


図 3-27 駐車施設の配置の適正化や出入口規制等のイメージ

出典: まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン(基本編)(平成30年7月、国土交通省)

駐車場の配置の適正化や出入口規制においては、表 3-4 に示す取組の実施が検討されるため、適用条件を確認し、取組の実施に向けた検討を行う。

表 3-4 駐車対策における取組

取組	駐車対策の内容		適用条件	実施事例
	配置の適正化	出入口規制		
駐車場地域ルールを導入	○	○	駐車場整備地区の指定	東京都豊島区
都市再生駐車施設配置計画の策定	○ *附置義務 駐車場が対象	—	都市再生緊急整備地域の指定	東京都千代田区 内神田一丁目 周辺地区
滞在快適性等向上区域(都市再生整備計画)の指定	○	○	都市再生整備計画の策定	(熊本県熊本市) [※]
駐車場配置適正化区域(立地適正化計画)の設置	○	○ *出入口の集約 等も検討しうる	立地適正化計画の策定	長野県松本市
駐車機能集約区域(低炭素まちづくり計画)の設定	○ *駐車場の 集約化が趣旨	—	低炭素まちづくり計画の策定	東京都港区

※熊本市では、滞在快適性等向上区域は指定済みであるが、駐車場法(昭和三十二年法律第百六号)第4条に基づく「まちなか駐車場適正化計画」を令和2年12月に仮策定している状況であり、令和4年4月頃の本策定に向けて、駐車場の配置適正化の施策に関する条例の策定・改定における検討等を行っている段階である。

column

荷さばき駐車対策

荷さばき駐車対策に対する支援制度

共同荷さばき集配事業の導入と併せた共同荷さばき駐車場の整備等の取組に対して、都市・地域交通戦略推進事業による支援を活用することが可能である。

【共同荷さばき集配事業に併せて荷さばき駐車場を整備する場合】



【従来の荷さばき駐車場の場合】



図 3-28 支援を活用した荷さばき駐車場の整備イメージ

共同荷さばき集配事業の実施事例(東京都武蔵野市吉祥寺地区)

中心市街地の商店街約 2,000 店舗を対象として、共同集配事業を含めた複合的な荷さばき施策を実施している。共同集配事業においては、事業者 1 社が台車等で荷物を店舗にまとめて運ぶことで、荷さばき車両の駐車台数やエリア内の通行を減少させている。

出典: まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン(基本編)(平成 30 年 7 月、国土交通省)

3.7 歩行者空間を創出する路線の選定

以上の検討により、歩行者空間を創出する路線の選定を行う。

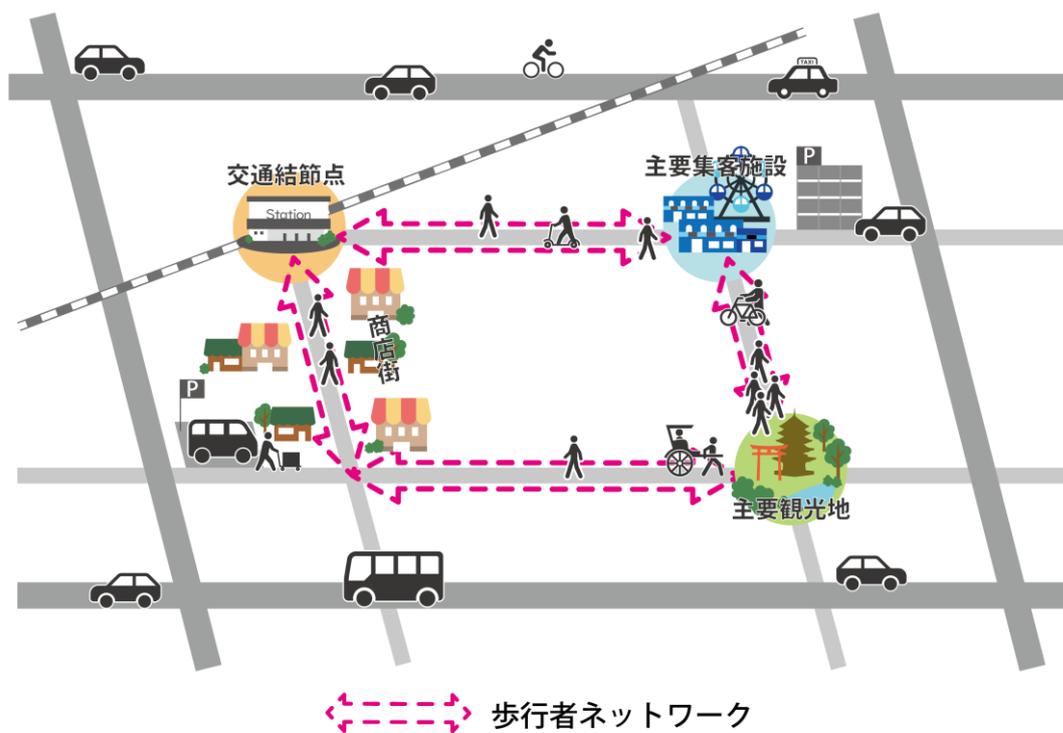


図 3-29 歩行者空間を創出する路線の選定図(イメージ)

4.手順② 路線ごとの歩行者空間の創出

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。

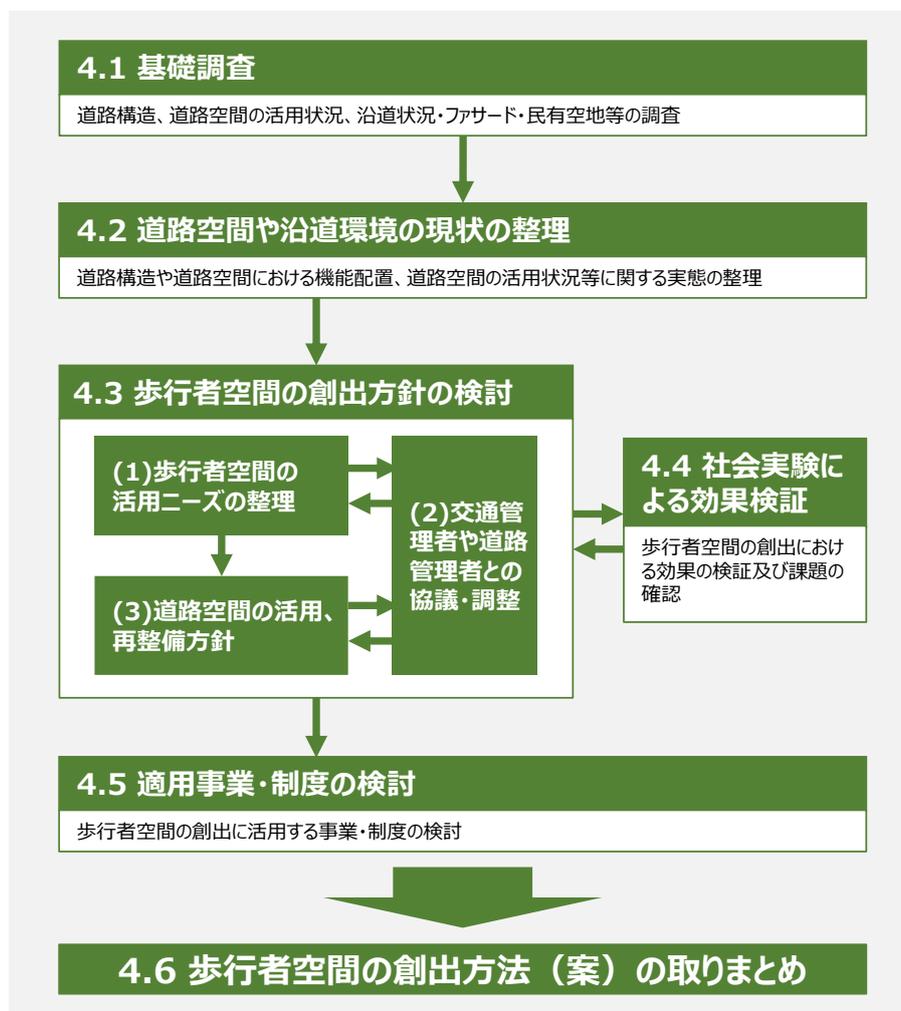


図 4-1 手順② 路線ごとの歩行者空間の創出

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。

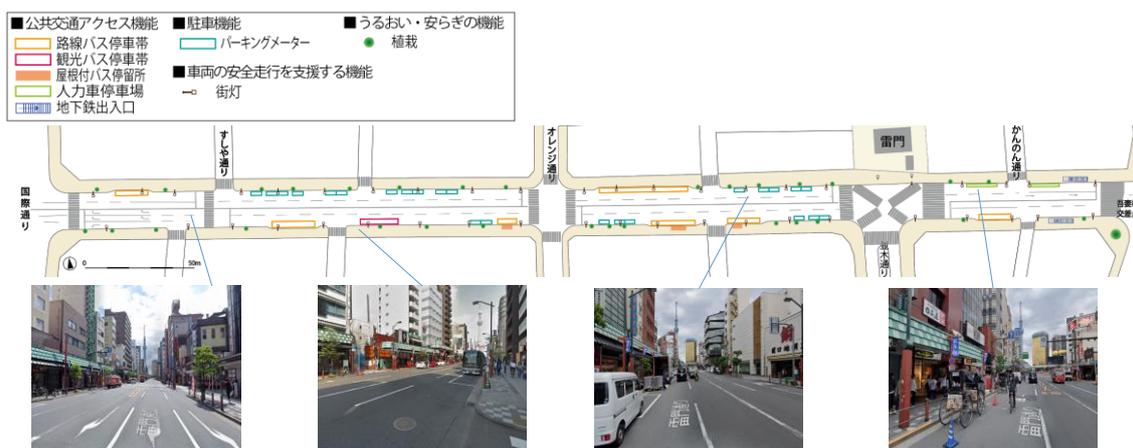


図 4-2 道路構造の現状整理(例)

(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）。

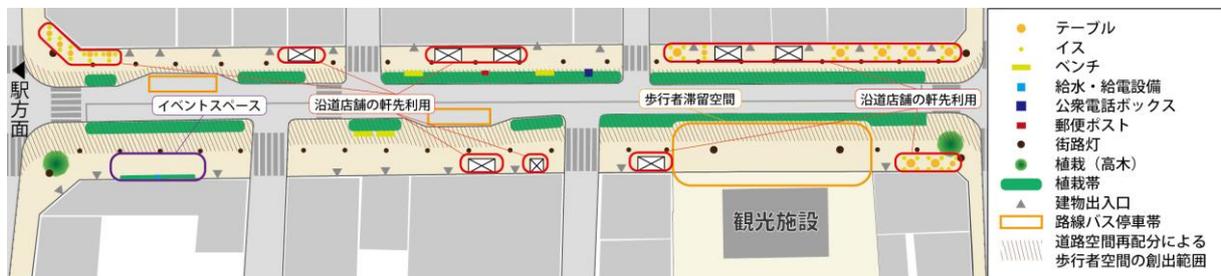


図 4-7 道路空間の活用・再整備の方向性の最終成果イメージ

【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	歩道みの活用	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。

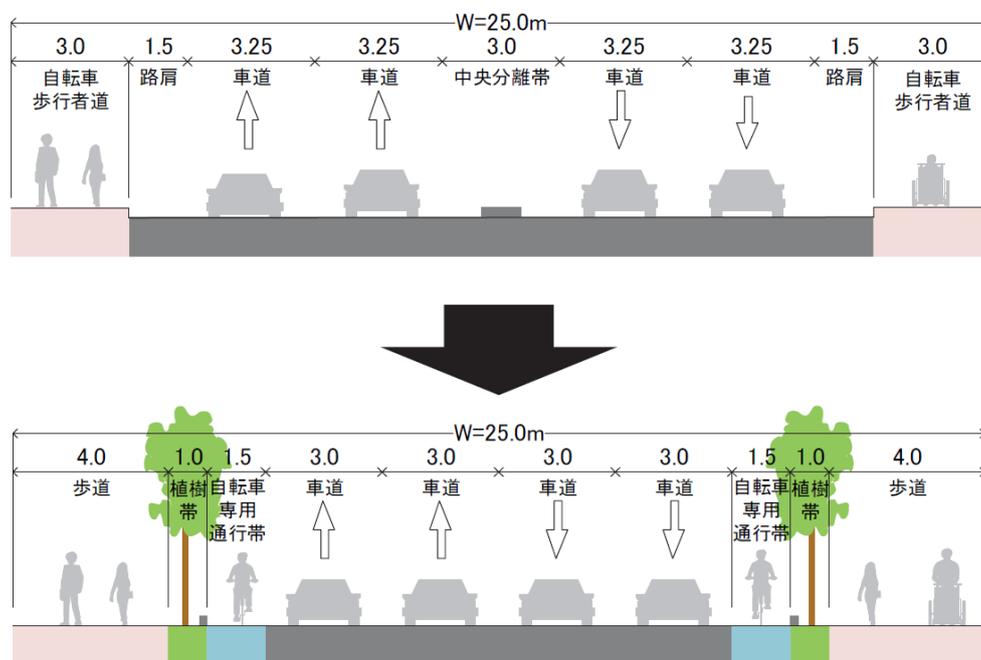


図 4-9 道路空間の再配分の検討イメージ(断面)

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。 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。

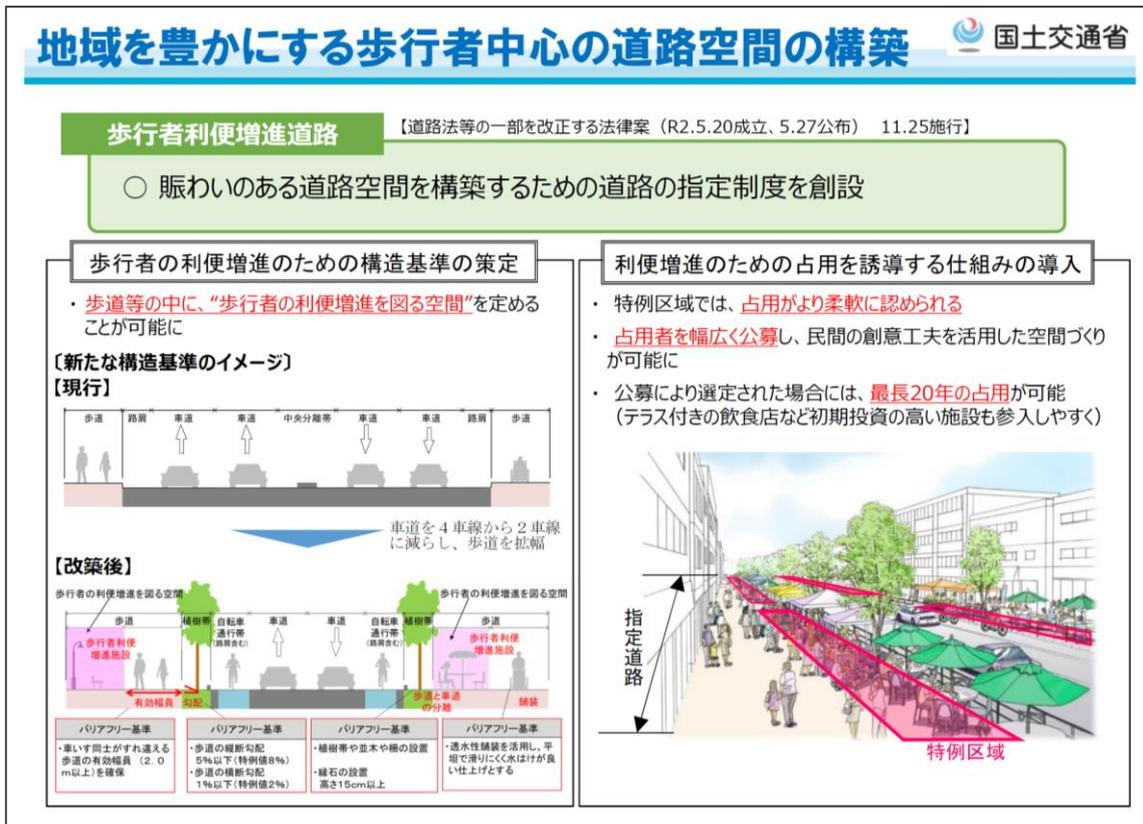


図 4-14 歩行者利便増進道路 制度概要(2021.6.16 版)

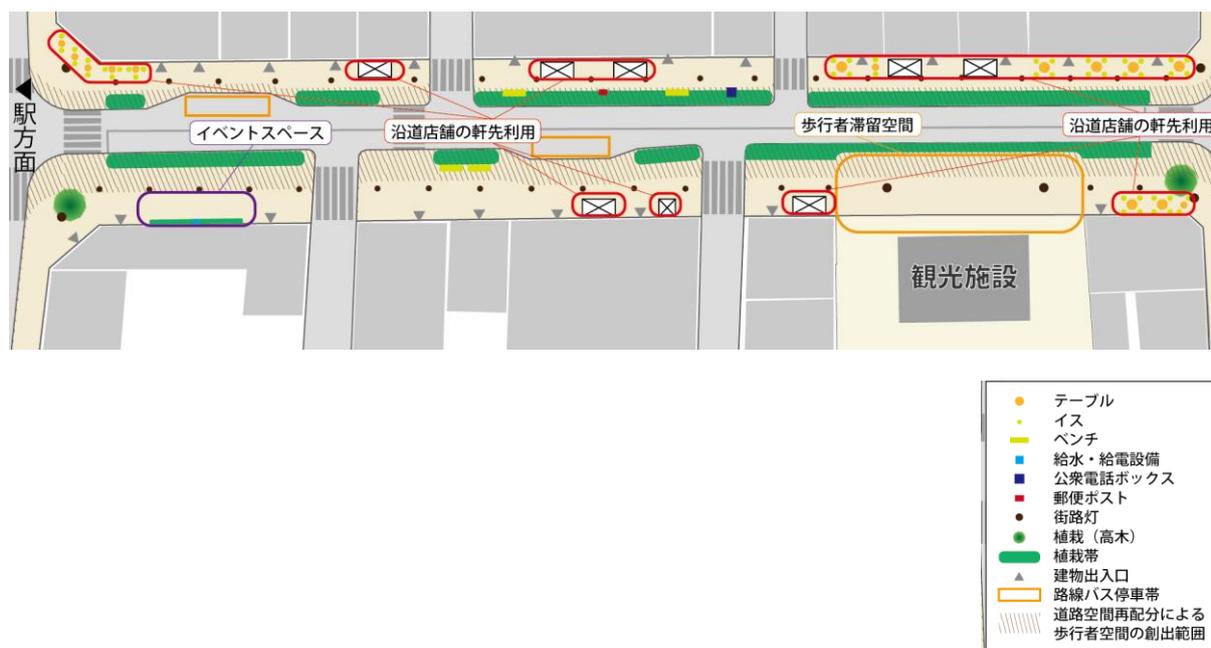
出典:国土交通省 歩行者利便増進道路—ほこみち—ホームページ



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。



5.手順③ 活動主体の在り方

歩行者中心の道路空間活用を検討する際、①継続的に活動を行っていくための「組織（体制）」の構築、②活動主体が継続的に活動を行うための「資金」の確保、③道路空間のにぎわい創出へ向けた「企画」を立案することが必要となる。

そこで、本章では、エリアマネジメントを継続的に実施する上での組織、資金、企画の視点から、関係主体が何をすべきかを解説する。

更に、道路管理者や交通管理者等との協議調整や各種申請なども不可欠であることから、各種手続について記述している。

なお、行政の各項目に対する支援体系は、図 5-1 に示す。

■ エリアマネジメントの役割

道路空間活用の取組は、道路空間という公共空間を活用することで地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させる取組と言えるため、いわゆるエリアマネジメント活動として捉えることができる。

ここからは、組織の立ち上げ方法や組織を熟成させていくプロセス、組織が活動するための資金の調達の方法、空間に人を呼び込むための企画に関して、事例とともに示す。

エリアマネジメントとは

地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上[※]させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取組のことを指す。

※快適で魅力に富む環境の創出や美しい街並みの形成、資産価値の保全・増進等に加えて、人をひきつけるブランド力の形成や安全・安心な地域づくり、良好なコミュニティの形成、地域の伝統・文化の継承等、ソフトな領域のものも含まれる

出典:エリアマネジメント推進マニュアル(国土交通省土地・水資源局、H20)

5.1 歩行者空間創出の活動主体

組織（活動主体）は、道路空間という公共空間を活用して利益を享受する代わりに、エリアマネジメント組織として、まちの清掃活動や情報発信、にぎわいづくりのイベント等といったエリアマネジメントの取組を実施し、まちの快適性を高め、にぎわいの創出やデザイン性の高い空間を創出する役割を担う。

商店会等の既存組織や
キーパーソンを活用し組織化する場合

新たに組織を立ち上げる場合
(民間企業が主導するタイプ等)

5.2 資金確保の方法

継続的に道路空間活用に取り組むためには、活動資金を確保してビジネスモデルを構築することが必要となる。

収益活動による協賛金
(屋外広告料、イベント出展料等)

負担金

行政支援
(補助金、外部委託)

5.3 にぎわい創出へ向けた企画立案

道路空間に人々を呼び込むためには、道路空間上で集客を見込む取組を行うことが必要となる。

日常
(場づくり、沿道店舗による活用)

非日常
(イベント等の主催、外部活動の受入れ)

5.4 活動推進のための行政支援

行政は、道路空間の活用について活動主体の自発的な取組だけに委ねるのではなく、公共空間を管理し共にまちづくりを行うパートナーとして活動主体に寄り添い、状況に応じて支援を行うことが必要となる。

動機づくり

情報提供

技術者派遣

手続支援

プラットフォームづくり

補助金

5.5 行政組織への協議・調整

歩行者空間の活用に関する取組を行うに当たっては、関係各所との調整が必要となる。

道路空間を
活用する場合

道路空間に
占用物件を
設置する場合

道路空間で
食品を提供する
場合

道路空間に屋外
広告物を設置す
る場合

5.6 取組主体又は体制の確立

図 5-1 活動主体の在り方

なお、活動主体の組織形成を順調に進めるためには、エリアマネジメントの活動拡大における各フェーズで、組織的支援や各種申請手続、資金確保等を適切なタイミングで行うことが重要になる。このため、新しく活動主体を立ち上げていく場合は、図 5-2 に例示するように、本章で解説する事項を踏まえ、活動主体の形成プロセスについて計画的に検討することが重要である。

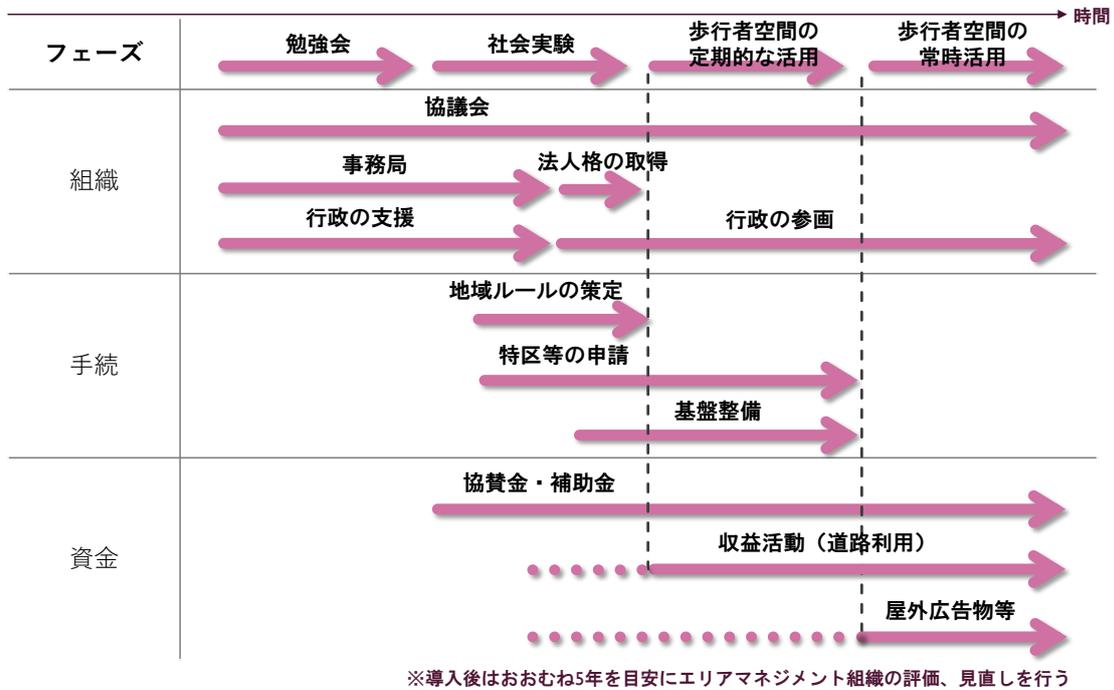


図 5-2 歩行者空間の活用に向けたエリアマネジメント導入のプロセス検討(例)

5.1 歩行者空間創出の活動主体

● エリアマネジメント活動を始めるに当たっては、組織の立ち上げを行う。

活動主体（組織）は、道路空間という公共空間を活用して利益を享受する代わりに、エリアマネジメント組織として、まちの清掃活動や情報発信、にぎわいづくりのイベント等といったエリアマネジメントの取組を実施し、まちの快適性を高め、にぎわいの創出やデザイン性の高い空間を創出する役割を担うことになる。

行政は、地域の特性や活動主体となる見込みがある組織の有無等の状況に応じて、組織の立ち上げ段階において、以下に示すタイプ別の概要を参考に、エリアマネジメント活動を行う組織の立ち上げの支援を行うことが必要となる。

① 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するタイプがある。

本ケースは、行政が、既存組織やキーパーソンを集めた連絡会を開催する等、各組織との間でのつながりの形成のサポートを行う必要がある。

本ケースは、地域の核となる商店街や駅周辺などにおいて適用される場合が多い。

（例）一般社団法人浅草六区エリアマネジメント協会（台東区）、一般社団法人蒲田東口おいしい道計画（大田区）、代官山ステキなまちづくり協議会（渋谷区）

② 既存組織がない場合（新たな組織の立ち上げ）

民間企業が主導するケース

地域の価値向上による不動産価値向上等を目的とし、デベロッパーやゼネコン（ゼネラル・コントラクター）等がエリアマネジメント活動を主導するケースがある（本ケースでは、組織の立ち上げ段階での行政によるサポートは必要としない場合が多い。）。

本ケースは、企業活動の延長として取り組みやすく、まちづくりのノウハウがある人材が多いことが特徴である。資金確保の知識も企業で持ち合わせていることから、継続的に取り組まれる。

本ケースは、大規模ターミナル駅周辺、業務地区、新規開発地区などにおいて適用される場合が多い。

（例）特定非営利活動法人大丸有エリアマネジメント協会（千代田区）、一般社団法人日本橋室町エリアマネジメント（中央区）、一般社団法人渋谷駅前エリアマネジメント（渋谷区）

個人が主導するケース

地域の特定のキーパーソンの発意により団体を組織し、エリアマネジメント活動を主導するケースがある。

本ケースは、まちづくりや資金確保の知識は少ないものの、地域のキーパーソンの存在により、高い意欲で取り組んでいることが多い。行政は、キーパーソンと地域の団体とのつながりを作るなどのサポートを行う必要がある。

本ケースは、地域団体が主導するケース同様、地域の核となる商店街や駅周辺などにおいて、適用されることが多い。

(例) 大橋エリアマネジメント協議会 (目黒区)、NPO 法人黄金町エリアマネジメントセンター (横浜市)、NPO 法人小杉駅周辺エリアマネジメント (川崎市)

地域のコミュニティ組織が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はあるものの、それぞれが別々に活動し、連携していないときに、個人や組織を結束させて、団体を立ち上げるケースがある。

本ケースは、行政は、地域の個人と団体とのつながりを作るなどのサポートを行う必要がある。

(例) 大宮西口おもてなし実行委員会 (さいたま市)

<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、地域の方々の活動を促し、活動主体を立ち上げる必要がある。

なお、担当者の異動に伴い、活動が停滞しないよう、庁内での情報共有を適正に行うことが重要である。

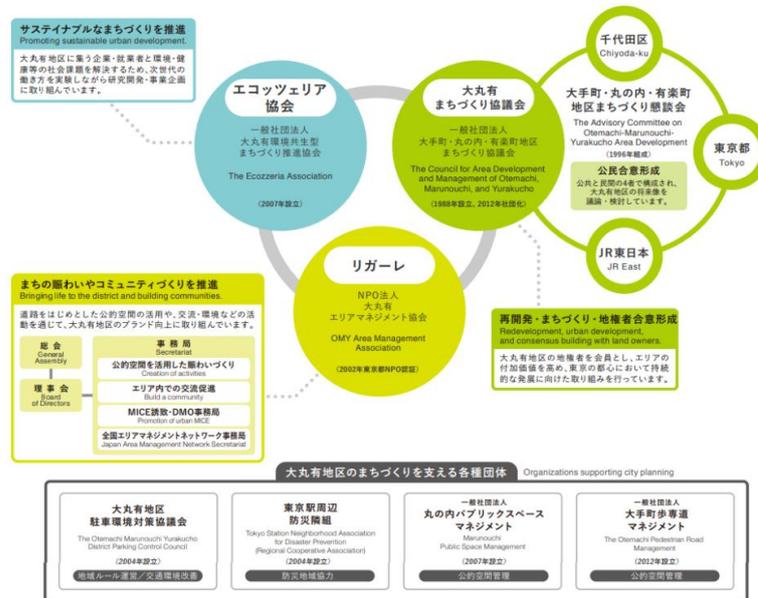
組織の熟成プロセス

組織が立ち上がった場合、そこから実際の活動を実施していくことになるが、組織の熟成プロセスにも、複数のパターンが存在する。以下を参考に組織の熟成を進めていき、エリアマネジメント活動を推し進めていく必要がある。

以下に、熟成プロセスの代表的なパターンを示す。

複数団体形成型

複数の組織が管理運営に関わる活動において役割分担をしながら形成されていくパターン。道路空間の管理に関する個人の集まりだったものがそれぞれで小さな組織を生み出し、同様の活用と管理の目的を共有するいくつもの団体として維持されていくのが特徴である(例: リガーレ、上越市雁木通りなど)。



出典: NPO 法人 大丸有エリアマネジメント協会 リガーレホームページ

組合加入型

組合の組織と組合員の加入促進を行い、組織が組合として充実化を図るパターン。

認可された活動を所定のエリアで始め、その後、組合などが組織され、組織の新陳代謝を進めるようなルール化や充実化が図られていくのが特徴である(例: 高松丸亀町商店街など)。

エリアマネジメント連携型

地域団体が中心となり、ケースに応じてそれぞれが連携していくパターン。

社会実験などを契機にした活動の積み重ねにより、公益性を認められたエリアマネジメント組織が形成され、組織の機能分化や組織間のネットワーク化へと進化するのが特徴である(例: 新宿三丁目モア4番街、丸の内仲通りなど)。

協議会プラットフォーム型

複数の地域団体が協議会内でタクスフォース化するパターン。

目標を共有する関連団体や個人が連携する協議会などが組織され、高度な活動を担う協議会へと進化していくのが特徴である（例：大阪市御堂筋など）。

中間支援組織型

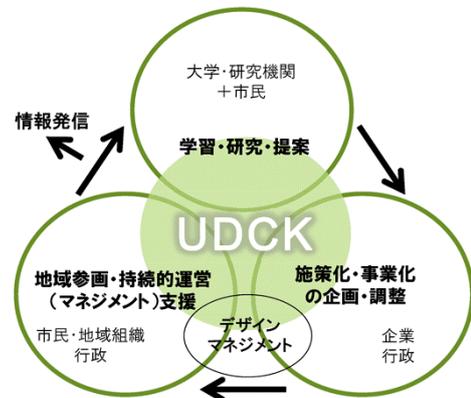
コンサルタントや大学、NPO 団体など中間支援組織がコーディネートして活動するパターン。

大学の研究室や NPO などが中間支援組織として商店街などの地元団体間のつなぎ役となり、ネットワークが強化されていくのが特徴である（例：松山市花園町通りなど）。

アーバンデザインセンター型

公・民・学が連携しネットワーク化するパターン。

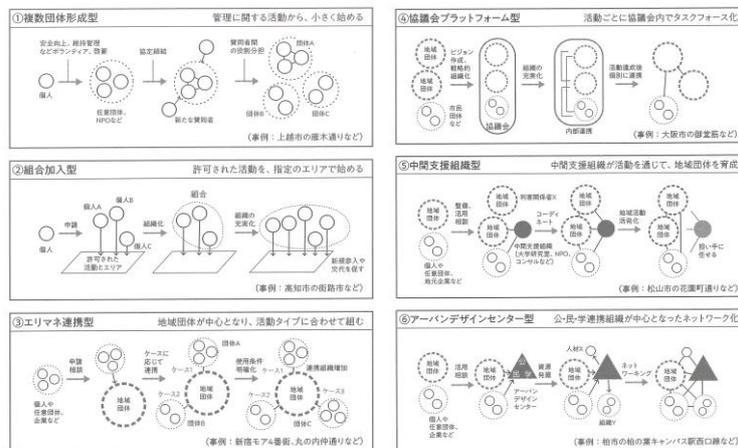
公・民・学連携の活動が集まる拠点組織が形成され、地域団体や大学との連携活動を進化させながら拠点組織も高度に機能分化していくのが特徴である（例：柏の葉アーバンデザインセンターなど）。



出典：柏の葉アーバンデザインセンターホームページ

組織の熟成プロセスは、「ストリートデザイン・マネジメント」を参考に、取りまとめた。

■ストリートデザイン・マネジメントの組織の熟成プロセス



出典：ストリートデザイン・マネジメント(2019年3月、出口敦・三浦詩乃・中野卓)

5.2 活動資金の確保

- 継続的に道路空間を活用するためには、活動資金を確保するビジネスモデルを検討することが重要である。
- 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。

エリアマネジメント組織の運営に必要な資金を確保するための方策として、空間を活用した収益活動、周辺組織からの負担金、行政による支援などがある。

エリアマネジメント組織が自立して、行政による直接的な財政支援に頼らずに、運営を継続できる、収益確保方策を確立することが最も重要である。こうした方策の確立に向け、エリアマネジメント組織が自主的に収益を確保できるようにするための支援（関係者調整、条例や規制の変更など）について、必要に応じて、行政はサポートすることが望ましい。

以下に、活動資金の確保方法を例示する。

(1) 広告収入

エリアマネジメント組織の活動に賛同する個人又は団体（民間企業、商店街等）から、広告に対する対価として、収入（場合によっては、寄付も）を得る方法がある。

（例）：広告等

エリアマネジメント組織側で屋外広告を掲載するスペースを確保し、広告掲載に対する対価を広告掲載団体から徴収し、収益を得る方法である。常時掲載する事例や、イベント時のみ掲載する等の事例、デジタルサイネージの活用等がある。

なお、広告等を設置する場合の広告料を徴収するスキームとしては、エリアマネジメント団体で屋外広告を審査する組織（例：屋外広告物審査会）を設け、広告主から広告料を得る方法が考えられる。広告等を設置するためには、道路管理者に対しての道路使用許可申請や都道府県への屋外広告物の申請を行うことが必要となる（詳細は、p.84、p.169 参照）。



図 5-3 街路灯フラッグによる広告の掲示
(秋葉原地区)

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)

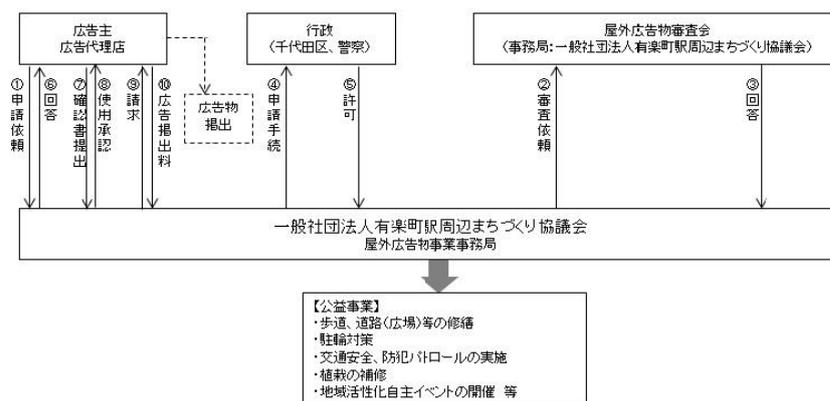


図 5-4 屋外広告による収入

出典:有楽町駅前地区におけるエリアマネジメント屋外広告物事業(一般社団法人 有楽町駅周辺まちづくり協議会)

(2) 事業による収益金

(例1) : イベント出店料

沿道地権者等が使用することやエリアマネジメント組織の企画(イベントなど)へ出店することの対価として、参加企業等から収益を得る方法である。



図 5-5 イベントへの出店

出典:エリアマネジメント南山ホームページ

(例2) : 施設利用料

貸し出すことの対価として参加企業から収益を得る方法である。例1は、エリアマネジメント団体が主催となるが、こちらは、エリアをイベント会社に貸し出すことで、収益を得る方法である。



図 5-6 イベントスペースイメージ

出典:一般社団法人大崎エリアマネジメントホームページ

(3) 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をもって、エリアマネジメントにより受けた利益に見合った資金を負担金として徴収し、エリアマネジメント組織の運営資金として確保する形態や、会員制度を導入し、活動に関与を求めながら継続的に資金を得ていく形態がある。

一例に BID 制度があるが、市区町村等の公的主体が活動主体に代わり活動区域内の受益者（事業者等）から負担金を強制的に徴収し、これを活動主体に交付するという形態である。

※BID 制度とは、一般的には、一定のエリアで、地方公共団体が不動産所有者や事業者から徴収した負担金を BID 団体に提供することにより、BID 団体がそのエリアの改善、維持管理、プロモーション等を行うもので、BID 団体が提供する清掃活動、イベント開催、マーケティング等のサービスは行政サービスに対する付加的なものである、とされている。

出典：地方創生まちづくり -エリアマネジメント-（内閣官房まち・ひと・しごと 創生本部事務局）

＜地域再生エリアマネジメント負担金制度とは＞

近年、民間が主体となって、にぎわいの創出、公共空間の活用等を通じてエリアの価値を向上させるためのエリアマネジメント活動の取組が拡大してきているが、エリアマネジメント活動では、安定的な活動財源の確保が課題となってきた。

特に、エリアマネジメント活動による利益を享受しつつも活動に要する費用を負担しない、フリーライダーの問題を解決することが必要である。

このため、海外における BID の取組事例等を参考とし、3分の2以上の事業者の同意を要件として、市町村が、エリアマネジメント団体が実施する地域再生に資するエリアマネジメント活動に要する費用をその受益の限度において活動区域内の受益者（事業者）から徴収し、これをエリアマネジメント団体に交付する官民連携の制度を設立した。

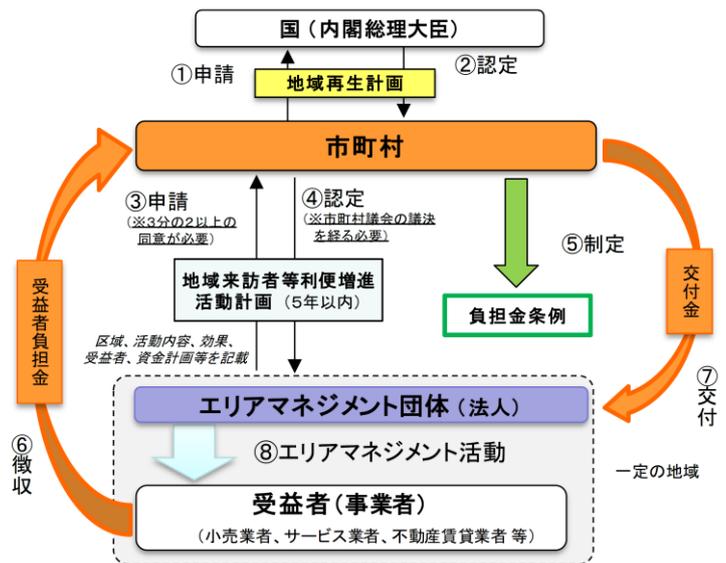


図 5-7 地域再生エリアマネジメント負担金制度 仕組み

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）

(4) 協賛金

エリアマネジメント活動の趣旨に対して賛同を得られた個人や企業、団体等から、協賛金として資金の出資を募り、得られた資金を基にエリアマネジメント組織の運営を行っていく方法がある。イベントや特定の事業に対して、活動支援の名目で資金の提供を受ける形態等がありうる。

※協賛金以外にも、エリア内の企業等が土地の無償提供や人員の提供等を行う形式も考えられる。

(5) 行政支援

行政は、エリアマネジメント組織に関わり、必要に応じて、支援していくことも継続性の観点からは重要となる。

行政がエリアマネジメント組織に、補助金として、直接資金を渡す方法がある。エリアマネジメント組織による活動が軌道に乗るまでの間、行政がエリアマネジメント組織に参画し組織活動をサポートするために、取組に応じて補助金による支援をすることも想定される。

また、行政からのサポートとして、補助金ではなく、専門家の派遣、情報提供などのサポートも考えられる。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がある。

※詳細な協議・調整事項は、5章の「5.4 活動推進のための行政支援」（p.72）を参照。

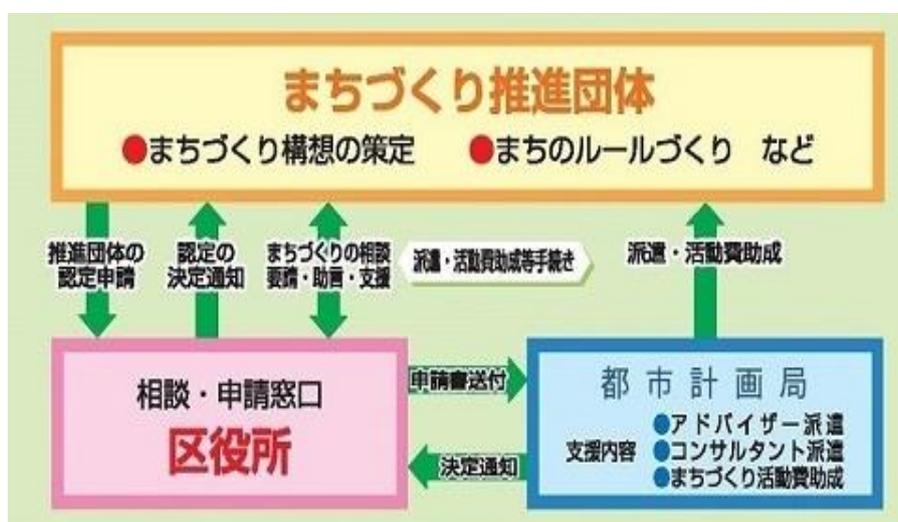


図 5-8 専門家の派遣

出典：大阪市ホームページ

表 5-1 居心地が良く歩きたくなる空間形成に対する予算支援策

予算支援策	概要
官民連携 まちなか 再生推進事業	官民の幅広い関係者が参画する官民連携のエリアプラットフォームを構築し、当該プラットフォームが策定する未来ビジョンを共有・更新しながら官民の合意形成等を図るとともに、自立・自走型システムの構築に資する取組として、多様な人材を惹きつけるコンテンツ発掘のための社会実験、交流施設整備などを支援することで、官民の人材の集うコミュニティの活性化と官民連携による持続可能なまちづくりにつなげ、一層の都市再生を推進することを目的とした補助事業
まちなか ウォークابل 推進事業	都市再生整備計画事業等において、車中心から人中心の空間に転換するまちなかの歩ける範囲の区域における、街路・公園・広場等の既存ストックの修復・活用を重点的・一体的に支援する事業
まちなか 公共空間等 活用支援事業	都市再生推進法人がベンチの設置や植栽等（カフェ等も併せて整備）により交流・滞在空間を充実化する事業に対し、（一財）民間都市開発推進機構が低利貸付により支援する事業

出典：官民連携まちづくりの進め方～都市再生特別措置法等に基づく制度の活用手引き～（国土交通省）

※詳細は p.158 以降に記載

5.3 にぎわい創出へ向けた企画立案

- 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、にぎわい創出へ向けた、企画立案を行う。

日常的な活用は、利用者ニーズに沿った場づくりや沿道店舗による軒先利用などであり、非日常の活用は、エリアマネジメント組織そのものが主体となりイベント等を実施する方法、外部の個人や組織が空間を利用する方法がある。

(1) 日常的な活用（常時）

特定の団体が定期的な清掃活動等を含めた維持・管理活動を行いながら、店舗の軒先等の占用許可を得た歩行者空間でベンチやイス・テーブルを設置することで、休憩、交流、食事など、滞留活動がしやすくなり、にぎわい向上に寄与する。

(例1)：パークレット、テーブル・イス、ベンチなど

様々なユーザー（空間を利用する人）が、自由に活動（休憩、食事、憩い等）できるようなフリースペースを提供する。



パークレット(新宿区)

※車道の一部を転用して人のための空間を生み出す取組
出典:新宿区ホームページ



ベンチ(千代田区)

出典:エコツツエリアホームページ

図 5-9 場づくり事例

(例2)：沿道店舗等による軒先及び歩行者空間利用

沿道店舗等が店舗の軒先や歩行者空間にテーブルやイスなどを出し、空間を活用する。



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



歩行者空間利用(港区)

出典:新虎通りエリアマネジメントホームページ

図 5-10 沿道店舗等による軒先及び歩行者空間利用事例

(2) 非日常的な活用

イベントの実施により、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1)：キッチンカー、マルシェ、芝生、屋台、祭り、芸術活動など

エリアマネジメント組織が、道路空間を活用した、にぎわい活動を企画して実施する。

キッチンカーや屋台の配置、イベント時に芝生を設置したり、芸術活動の一環として作品を展示することなどが想定される。



イベント(千代田区)

出典:リガーレホームページ



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

図 5-11 イベント等の主催事例

(例2)：外部組織による活動

祭礼などイベント企画団体等が、エリアマネジメント組織が管理する空間における活用方法を企画提案し、街や商店街の活動向上を高める。



コミックシェルター(品川区)

出典:一般社団法人大崎エリアマネジメントホームページ



地域のお祭り(台東区)

出典:台東区ホームページ

図 5-12 外部組織による活動事例

※ 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)

5.4 活動推進のための行政支援

- 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。

行政が有する資金・権限やまちづくりの知識、公共機関としての信頼、活動主体が有する地域・現場のニーズに関する情報や団結力といった両者の強みを生かせるよう、活動主体と行政の良好な連携体制を構築することが望ましい。

具体的な行政支援例を、表 5-1 に示す。

表 5-2 行政支援例

行政支援	支援内容	効果
動機づくり	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	きっかけづくりの創出による機運向上
情報提供	先進事例等について情報提供	具体的な取組のイメージ化
技術者派遣	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	相談・助言を参考に、取組を円滑に実施
プラットフォームづくり	行政の支援体制を構築し、相談窓口を創出	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
手続支援	手続に際する留意点等について、アドバイスを実施	手続が滞りなく進むように、手続の不安を解消
補助金	活動に必要な費用の支援を行う	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

(例)：道路空間利活用に関する勉強会の開催

活動主体がエリアマネジメントに関するノウハウが不足している場合、地域の課題を共有する勉強会や他事例の視察等を通じた動機付けから開始することが重要となる。

組織が自主的に活動するまでの間は、人材育成を兼ねて行政の積極的なサポートが不可欠であり、活動主体が道路空間を活用するために、行政主体で勉強会を開催し、取組を具体化する補助をすることも考えられる。



ワークショップ形式

出典：「まちの再生」を考えるワークショップ報告書
(国土交通省)



現地視察会

出典：東京商工会議所ホームページ

図 5-13 勉強会開催イメージ

5.5 行政組織への協議・調整

● 取組を行うに当たっては、関係各所との調整が必要である。

道路空間を活用する際に協議が必要となる行政組織は、交通管理者（所轄警察署、本庁）と道路管理者（区市町村、都、国）が挙げられる。

その他、食品提供や屋外広告物の設置等を行う場合は、別途、保健所や屋外広告物取扱部署と協議が必要となる。酒類を提供する場合は、酒場、料理店その他酒類を専ら自己の営業場で飲用に供する業ではなく、テイクアウト等、その営業場以外の場所で飲用に供されるための酒類を販売する場合には、酒税法に基づく販売業免許を受ける必要があるため、税務署への確認を行うことが望ましい。

また、露店等の開設により、消防活動に支障を及ぼすおそれのある行為に該当する場合には、消防署への届出が必要である。

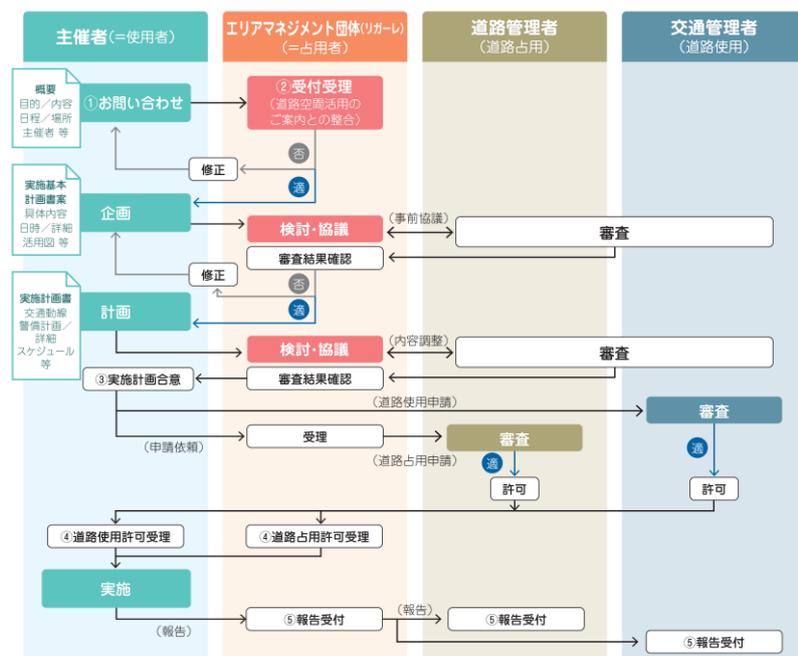
また、道路内に建築物を建築することは建築基準法（昭和二十五年法律第二百一号）第44条によりできないが、一定の条件を満たすものについては、建築審査会の同意を得た上で特定行政庁が許可することにより、建築が可能となる場合がある。

次頁に関係主体と協議・調整が必要な行政組織について示すが、イベントへの出展者や飲食関係の業者それぞれが、関係主体と協議、調整を図ることになると、膨大な手間と時間を要することになる。このため、エリアマネジメント団体が空間を活用したい団体についての相談等のワンストップ窓口の機能を持つ方法、団体の活動が円滑に始められるように活動主体が事前調整を行う方法など、協議・調整が円滑に進む取組を行うことが望ましい。

column

エリアマネジメント団体が一括で 手続を実施

多くの団体が出展する道路空間を活用した催事を行う際、各団体が関係機関と協議・調整を行うと手間となるため、エリアマネジメント団体が窓口となり、道路管理者、交通管理者と協議調整を行うことで、出展者の負担を軽減することが可能となる。



出典：NPO 法人 大丸有エリアマネジメント協会 リガーレホームページ

表 5-3 関係主体と協議・調整内容

活用方法	関係主体	協議・調整内容	協議における留意事項
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	道路空間活用の内容によって協議に要する期間が異なるため、検討スケジュールにおいては考慮が必要
道路空間に占有物件*を設置する場合	道路管理者 (区市町村、都、国)	道路占有許可の取得 <input checked="" type="checkbox"/> 道路占有の位置 <input checked="" type="checkbox"/> 道路占有の期間・時間 <input checked="" type="checkbox"/> 道路占有の内容 <input checked="" type="checkbox"/> 道路占有の寸法 等	同上
道路空間で食品を提供する場合	保健所	食品営業許可又は行事開催届 <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	以下のいずれかに該当し、建築審査会の同意を得て、特定行政庁が許可 <input checked="" type="checkbox"/> 公衆便所、巡査派出所その他これらに類する公益上必要な建築物で通行上支障がないもの <input checked="" type="checkbox"/> 地区計画区域内の道路に建築されるもので、その地区計画の内容に適合し、かつ、政令で定める基準に適合するものであって特定行政庁が安全上、防火上及び衛生上支障がないと認めるもの 等	-

*道路占有物件は以下のものを指す(道路法第32条第1項)。

- ・ 広告塔 ・ 食事施設 ・ 露店、商品置場 ・ 購買施設 ・ 看板・旗ざお・自転車駐車器具
- ・ 幕、アーチ ・ その他これらに類する物件
- 『その他これらに類する物件』の例
- ・ フラワーポット ・ ベンチ ・ テント、パラソル ・ 電飾、提灯、ランプ
- ・ ステージ、やぐら、観客席 ・ テーブル、椅子 ・ 音響機材(スピーカーなど)等

道路使用許可の説明(警察庁ホームページ)

<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/seibi2/shinsei-todokede/dourosiyoukyoka/permission.html>

道路空間を活用する場合 ⇒ 警視庁

道路使用許可が必要な行為は、道路交通法（昭和三十五年法律第百五号）第77条第1項に定められている。

大規模工事や地域活性化に資するイベント等の開催は、その実施場所、実施時間、実施形態等によって、交通の妨害となる程度が千差万別である上、地域住民や道路利用者等の合意形成の状況も一様ではない。

円滑に道路使用許可手続を進めるため、十分な時間的余裕をもって事前相談をすることが必要となる。

提出書類は以下の2点である。

- ・道路使用許可申請書（2通）
- ・道路使用許可申請書の添付書類
 - 道路使用の場所又は区間の付近の見取図
 - 道路使用の方法又は形態等を補足するために公安委員会が必要と認めて定めた書類（道路使用許可申請書に記載する内容を補足的に説明する資料）

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。



図 5-14 道路使用許可が必要な行為(再掲)

出典:警視庁ホームページ

別記様式第六（第十条関係）

道 路 使 用 許 可 申 請 書

年 月 日

警 察 署 長 殿

住所
申請者 氏名

道路使用の目的			
場所又は区間			
期 間	年 月 日 時から	年 月 日 時まで	
方法又は形態			
添 付 書 類			
現 場 住 所			
責任者 氏 名		電 話	

第 号

道 路 使 用 許 可 証

上記のとおり許可する。ただし、次の条件に従うこと。

条 件	
-----	--

年 月 日
警 察 署 長 印

備考 1 申請者が法人であるときは、申請者の欄には、その名称、主たる事務所の所在地及び代表者の氏名を記載すること。
2 方法又は形態の欄には、工事又は作業の方法、使用面積、行事等の参加人員、通行の形態又は方法等使用について必要な事項を記載すること。
3 添付書類の欄には、道路使用の場所、方法等を明らかにした図面その他必要な書類を添付した場合に、その書類名を記載すること。
4 用紙の大きさは、日本産業規格A列4番とする。

出典:警視庁ホームページ

図 5-15 道路使用許可申請書

道路使用許可の記載例は、以下の警視庁ホームページへ

https://www.keishicho.metro.tokyo.jp/tetsuzuki/kotsu/application/shiyo_kyoka.html

道路使用許可を提出する警察署一覧は、以下の警視庁ホームページへ

https://www.keishicho.metro.tokyo.jp/about_mpd/shokai/ichiran/mokuteki/doros_hiyo.html

表 5-4 の項目は、歩行者利便増進道路制度において、道路使用手続を進める上であらかじめ確認すべき事項として紹介されているものであり、道路使用手続の際には参照することが望ましい。

なお、これらの留意事項を満たす場合でも、必ず道路使用許可が行われるのではなく、交通管理者の確認により、なお交通への支障等が認められる場合には、申請内容の補正等を求められる場合があることに留意する必要がある。

表 5-4 沿道飲食店等の路上利用に係る留意事項

項目	留意点
合意形成	<input checked="" type="checkbox"/> 沿道居住者等の合意形成を図っていること。
路上利用の日時	<input checked="" type="checkbox"/> 通勤・通学に使用される道路では、通勤・通学ラッシュ時間帯を避けるなど、交通頻繁な時間帯に実施していないこと。
安全対策の内容	<input checked="" type="checkbox"/> 利用客が滞留するおそれがある場合は、整理誘導等の必要な措置を講じていること。
路上利用の方法	<input checked="" type="checkbox"/> テラス営業を目的とした申請の場合、利用客が許可された範囲を超えて利用しないよう、テーブル、イス等を配置していること。
	<input checked="" type="checkbox"/> 道路標識、信号機等の見通しを妨げるような場所に設置し、又はその見通しを妨げるような方法で設置していないこと。
	<input checked="" type="checkbox"/> 音響装置を設置する場合は、緊急自動車のサイレン音、視覚障がい者用信号音、その他交通の安全と円滑を図るために鳴らされる音の聴取を妨げない音量であること。
	<input checked="" type="checkbox"/> 営業上必要な仮施設の設置時間は、店舗の営業時間内とし、その他の時間帯については、交通の妨害とならないような方法で整理を行っていること。
迂回路の設定	<input checked="" type="checkbox"/> 車両等の通行止め規制の実施が見込まれる場合や多数の人手が見込まれる場合は、予想される交通量を処理できる迂回路を確保していること。

出典：国土交通省ホームページ

<交通管理者が着目している点（例）>

○ 安全な道路空間が活用されているか。
<input checked="" type="checkbox"/> 幅員
<input checked="" type="checkbox"/> スムーズな動線の選定（交通量の確保）
○ 既存安全施設が阻害されていないか（視認性等）。
<input checked="" type="checkbox"/> 設置物等により、信号機が見えにくくなっていないか。
<input checked="" type="checkbox"/> 設置物等により、標識が見えにくくなっていないか。
<input checked="" type="checkbox"/> 設置物等により、視覚障害者誘導ブロックがふさがれていないか。 等

道路空間に占有物件を設置する場合 ⇒ 道路管理者

道路に一定の物件を継続的に設置するには、道路占有許可が必要となる。

また、占有物件ごとに、設置基準や占有料の単価が定められている。

- ▶ 許可できる物件の例・・・看板、日よけ、工専用足場、仮囲い、朝顔など
- ▶ 許可できない物件の例・・・置き看板、立て看板、のぼり旗、自動販売機など

なお、これまでは道路占有許可を行うに当たって、通常の許可基準（無余地性）を適用しない特例が受けられる制度として、「都市再生特別措置法（平成十四年法律第二十二号）」や「国家戦略特別区域法（平成二十五年法律第七号）」、「中心市街地の活性化に関する法律（平成十年法律第九十二号）」に基づくものが活用されていたが、これまでの道路法には、にぎわい創出につながる道路の位置付けが明確に規定されていないほか、道路管理者の主導により民間の創意工夫を活用して歩行者にとって快適で楽しめる空間をつくる仕組みがなかった。このため、にぎわいのある道路空間を構築するための道路の指定制度として、歩行者利便増進道路制度（通称ほこみち）が創設された。

この制度は、従来の道路占有許可の特例制度のように都市再生整備計画等への位置付けがなくとも、道路管理者と区市町村長が協議し、公安委員会の合意が得られれば道路管理者による指定が可能である。以下のような特徴を有している。

- 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・にぎわい空間を整備することが可能
- 2) 歩行者利便増進道路を指定し、その中に利便増進誘導区域を設けることで、カフェやベンチの設置など、占有制度を緩和（占有特例の適用）
 - ⇒ “無余地性” 基準が除外され、占有物が置きやすくなる。
 - ⇒ 公募占有を行う場合、最長 20 年の占有が可能となり、多額の初期投資が必要な物件も設置しやすくなる（公募しないことも可能。その場合、占有期間は最長 5 年。）。最長 20 年の占有が可能、多額の初期投資が必要な物件も設置しやすくなる。
 - ※公募が行われない場合でも、道路協力団体による占有であれば許可に代わって協議で占有可
- 3) 占有物件の一部拡大
 - ・ 広告塔又は看板（良好な景観の形成又は風致の維持に寄与するもの）
 - ・ 標識、旗ざお、幕及びアーチ
 - ・ ベンチ、街灯その他これらに類する工作物
 - ・ 食事施設、購買施設その他これらに類する施設
 - ・ 自転車駐車器具で自転車を賃貸する事業の用に供するもの
 - ・ 集会等の催しのために設けられる露店、商品置場その他これらに類する施設

表 5-5 は、道路占用許可手続を進める上であらかじめ留意すべき事項となるため、参照することが望ましい。

なお、この項目は、歩行者利便増進道路制度における沿道飲食店等の路上利用に係る道路占用許可の審査において、道路管理者が確認する一般的な事項となっている。

ただし、これらの留意事項を満たす場合であっても、なお交通への支障等が認められる場合には、申請内容の補正等を求められる場合があることに留意することが必要である。

表 5-5 沿道飲食店等の路上利用に係る道路占用許可の留意事項

項目	留意点
占用主体	<input checked="" type="checkbox"/> 暴力団又はその構成員の統制下にある法人等及び暴力団員その他の反社会的勢力に属する者でないこと。
施設の構造	<input checked="" type="checkbox"/> 倒壊、落下等のおそれがないこと。
	<input checked="" type="checkbox"/> 必要以上の易燃性や爆発性の物件、悪臭や騒音等を発する物件を用いるものではないこと。
	<input checked="" type="checkbox"/> 自己の店舗前の外に及ぶなど、必要以上の規模となっていないこと。
	<input checked="" type="checkbox"/> 意匠、色彩等により、脇見運転等を引き起こすものでないこと。
	<input checked="" type="checkbox"/> 車両運転者の横断者や標識等への視認性を妨げるものでないこと。
営業形態	<input checked="" type="checkbox"/> 意匠、構造及び色彩が、周辺の環境と調和するものであること。
	<input checked="" type="checkbox"/> 特定の会員等のみを対象としたものではなく、広く一般に対して物品の販売又はサービスの提供を行うものであること。
	<input checked="" type="checkbox"/> 公序良俗に反し、社会通念上不適当なものの売買又はサービスの提供ではないこと。
	<input checked="" type="checkbox"/> 夜間や強風時には屋内への収納や一時的な撤去等の適切な管理がなされるものであること。
	<input checked="" type="checkbox"/> 道路の機能や道路環境の維持・向上のための清掃、除草等の措置が行われること。

出典：国土交通省ホームページ

道路占用料の詳細は、以下の東京都ホームページ（東京都道路占用料等徴収条例）へ
https://www.waterworks.metro.tokyo.lg.jp/reiki_int/reiki_honbun/g171RG00001451.html

<道路管理者が着目している点（例）>

- 安全に道路空間が活用されているか。
 - 幅員
 - 設置物に突起物はないか。
 - 舗装をはつるのか（現状復旧予定か）。
 - 交差点や切下げとの距離・位置関係（歩行者や車両が確認できるか。）
 - 既設道路施設に影響はないか（養生方法、現状復旧方法）。
 - ライフラインや道路工事の支障とならないこと。 等

具体的な道路占用に関する手続は、地方公共団体が管理する国道、都道府県道、市区町村道については各地方公共団体へ、国が管理する国道の場合は、国土交通省のホームページを参考とする。

表 5-6 に、都道において占用する場合の提出書類の一覧を示す。

表 5-6 道路占用許可関連の提出書類(都道の場合)

様式の名称	
1	道路占用許可申請・協議書(4枚つづり)
3	道路占用物件除却工事施行承認申請書(3枚つづり)
4 (承認工事のため省略)	道路工事施行承認申請書作成要領
5	道路工事期間延伸申請書(3枚つづり)
8	工事着手届
着手・完了届	工事完了届

道路占用許可申請書

新規申請 変更申請 更新申請 年月日 年月日

住所 氏名 担当者 TEL E-mail

道路法 第32条 第35条の規定により許可を申請します。

占用の目的 路線名 車道・歩道・その他

占用の場所

名	称	規	模	種	数	量

占用の期間 年月日から 年月日まで 間 占有物件の構造

工事の期間 年月日から 年月日まで 間 工事実施の方法

道路の復旧方法 添付書類

備考

記載要領

- 1 「許可申請 協議書」(第32条)及び「許可を申請 協議書」については、該当するものを○で囲むこと。
- 2 「新規申請」については、該当するものを○で囲み、更新・変更の場合には、従前の許可書又は回答書の番号及び年月日を記載すること。
- 3 申請者が法人である場合には、「住所」の欄には主たる事務所の所在地、「氏名」の欄には名称及び代表者の氏名を記載するとともに、「担当者の職名(所属)・氏名」を記載すること。
- 4 「場所」の欄には、地番まで記載すること。占用が以上の地番にわたる場合には、起点と終点を記載すること。「車道・歩道・その他」については、該当するものを○で囲むこと。
- 5 変更の許可申請にあつては、関係する欄の下部に変更後のものを記載し、上部に変更前のものを()書きすること。
- 6 「添付書類」の欄には、道路占用の場所、物件の構造等を明らかにした図面その他必要な書類を添付した場合に、その書類名を記載すること。

図 5-16 道路占用許可申請書・協議書

国道を占有する場合は、以下の国土交通省ホームページへ

<https://www.mlit.go.jp/road/senyo/02.html>

都道を占有する場合は、以下の東京都建設局ホームページへ

https://www.kensetsu.metro.tokyo.lg.jp/appli/youshiki/douro_senyo.html

道路空間で食品を提供する場合 ⇒ 保健所

・食品営業許可（東京都福祉保健局・保健所）

飲食店の営業や食品の製造・販売を始める場合は、食品衛生法（昭和二十二年法律第二百三十三号）に基づく営業許可を受ける必要がある。営業許可を得るには、施設基準に合致した施設をつくる必要がある。

食品の提供を行う際には、事前相談として、施設の工事着工前に施設の設計図等を持参の上、事前に相談することが必要で、井戸水・受水槽の水を使用する場合、水道法（昭和二十二年法律第七十七号）の基準に合格した水質検査成績書が必要になることがある。その上で、営業許可申請書類等の申請書類等は施設工事完成予定日の 10 日くらい前までに提出する。

また、営業許可期限満了後も引き続き営業する場合は、許可継続の手続が必要となる。

なお、社会実験のように、一時的に催され、不特定多数の者が自由に参加できる行事に臨時出店する場合、次の要件を満たしていれば、営業許可は必要ない。ただし、食品衛生上の危害発生防止のため、臨時出店者は保健所の指導に従う必要がある。

- 出店地を所管する地方公共団体（市町村及び都）、国又は住民団体が関与する公共的目的を有する行事に出店すること
- 飲食店行為、菓子製造行為、食料品販売行為を行うこと
- 出店日数が原則として1年に5日以下であること

新たに食品に関する営業を始められる皆さんへ
一食品関係営業許可申請の手引一

一口に、食品に関する営業といっても、いろいろな種類があります。これらのうち、次の営業については、食品衛生法で定められた営業許可が必要です。

分類	業種	
調理業	・飲食店営業	
	・調理の機能を有する自動販売機により食品を調理し、調理された食品を販売する営業	
製造業	・菓子製造業・アイスクリーム類製造業・乳製品製造業	
	・清涼飲料水製造業・食肉製品製造業・水産製品製造業・氷雪製造業	
	・液剤製造業・食用油脂製造業・みそ又はしょうゆ製造業・酒類製造業	
	・豆腐製造業・納豆製造業・麺類製造業・そうざい製造業	
	・複合型そうざい製造業・冷凍食品製造業・複合型冷凍食品製造業	
	・漬物製造業・密封包装食品製造業・食品の小分け業・添加物製造業	
	・集乳業・乳処理業・特別牛乳搾取処理業・食肉処理業	
	・食品の放射線照射業	
	・販売業	・食肉販売業*・魚介類販売業*・魚介類売り場営業
	*包装品の販売のみの場合を除く	

この他、営業する際に届出が必要な業種がありますので、御注意ください。

営業を行うには、まず、所管する保健所に営業許可申請を行い、都が定めた施設基準に合致した施設をつくり、営業許可を受けることが必要です。

次に、施設や設備が基準どおりに維持管理されているか常に点検し、また、食品の取扱い等にも十分留意して、より安全で衛生的な食品を提供することが必要です。

このパンフレットは、営業許可申請書類の書き方や施設基準等について、皆さんに分かりやすいよう要点を解説しました。詳細については、最寄りの保健所にお問い合わせください。

また、各業種の説明については、https://www.fukushihoken.metro.tokyo.lg.jp/shokuhin/new/files/kyok_a_tebiki.pdf

東京都福祉保健局・保健所

新たに食品に関する営業を始められる皆さんへ
一自動車関係営業許可申請等の手引一

一口に、食品に関する営業といっても、いろいろな種類があります。これらのうち、自動車に施設を設けて行う次の営業については、食品衛生法で定めている営業許可が必要です。

これらの営業許可の有効範囲は、いずれも都内一円に限られています。

業態	取扱内容	業種
自動車(ただし、2輪のものを除く。)	・食品を調理し客に飲食させる営業 ・魚介類を販売する営業 (生きているまま販売するもの、容器包装に入れた状態で仕入れそのまゝの状態を販売するものを除く。)	飲食店営業(自動車)
しながら右の営業を行うもの	・動物の屠殺、若しくは解体し、又は解体された鳥獣の肉、内臓等を分割し、若しくは細切する営業	食肉処理業(自動車)

*容器包装に入れた食品を仕入れ販売する場合は営業許可は不要ですが、営業を行う場所に営業届出が必要になります。また、本手引では飲食店営業について記載しています。営業届出や食肉処理業について、詳しくは保健所までお問い合わせください。

営業を行うには、まず、所管する保健所に営業許可申請を行い、都が定めた施設基準に合致した施設をつくり、営業許可を受けることが必要です。

次に、施設や設備が基準どおりに維持管理されているか常に点検し、また、食品の取扱い等にも十分留意して、より安全で衛生的な食品を提供することが必要です。

このパンフレットは、営業許可申請書類の書き方や施設基準等について、皆さんに分かりやすいよう要点を解説しました。詳細については、最寄りの保健所にお問い合わせください。

東京都福祉保健局・保健所

図 5-17 食品関係営業許可申請の手引

図 5-18 自動車関係営業許可申請等の手引

詳細は、以下の東京都福祉保健局ホームページへ
https://www.fukushihoken.metro.tokyo.lg.jp/shokuhin/kyokatodokede/files/kyok_a_tebiki2021.pdf

・自動車関係営業許可申請（東京都福祉保健局・保健所）

自動車（2輪のものを除く。）での営業に施設を搭載し、移動しながら行う営業を行う場合は、営業車内での調理加工の程度について制限がある。

所管する保健所に、営業許可申請を行い、都が定めた施設基準に合致した施設を作り、営業許可を受けることが必要となる。

また、営業許可期間は基本5年であり、営業許可期限満了後も引き続き営業する場合は、期限満了前に、許可継続の手続が必要となる。

新たに食品に関する営業を始められる皆さんへ
—自動車関係営業許可申請等の手引—
（自動車による食品販売に係る営業許可等の取扱い要綱）平成17年4月1日 16都保健食第2550号

一口に、食品に関する営業といっても、いろいろな種類があります。これらのうち、自動車に施設を設けて行う次の営業については、食品卫生法で定めている営業許可が必要です。

これらの営業許可の有効範囲は、いずれも都内一円に限られています。

業 態	取 扱 内 容	業 種
自動車（ただし、2輪のものを除く。）に施設を搭載し、移動しながら右の営業を行うもの	<ul style="list-style-type: none"> ・食品を調理し客に飲食させる営業 ・魚介類を販売する営業 	飲食店営業(自動車)
	<ul style="list-style-type: none"> （生きているまま販売するもの、容器包装に入られた状態で仕入れそのままの状態の販売するものを除く。） 獣畜をささづし、若しくは解体し、又は解体された鳥獣の肉、内臓等を分割し、若しくは紐切する営業 	

※容器包装に入られた食品を仕入れ販売する場合は営業許可は不要ですが、営業を行う場所に営業届出が必要になります。また、本手引では飲食店営業について記載しています。営業届出や食肉処理業について、詳しくは保健所までお問い合わせください。

営業を行うには、まず、所管する保健所に営業許可申請を行い、都が定めた施設基準に合致した施設をつくり、営業許可を受けることが必要です。次に、施設や設備が基準どおりに維持管理されているか常に点検し、また、食品の取扱いや等にも十分留意して、より安全で衛生的な食品を提供することが必要です。

このパンフレットは、営業許可申請書類の書き方や施設基準等について、皆さんに分かりやすいよう要点を解説しました。詳細については、最寄りの保健所にお問い合わせください。

● 東京都福祉保健局・保健所

公衆衛生上必要な措置の基準

業者は、国が示す衛生管理の基準に基づき、公衆衛生上必要な措置を定め、それを守る必要があります。なお、自動車での営業に際しては、以下の取扱いに衛生管理を行うよう取扱いましょう。

- 1 給水タンクは常に取用し得る水の供給されるよう、定期的に清掃し、満灌に保つこと。
- 2 営業開始の直前、給水タンクへの取付の取付の取付を行い、営業終了後、給水タンク及び給水タンク内の水を公衆衛生上支障のないよう必要とする。
- 3 器具等は、それぞれの使用目的に応じて使用する。
- 4 食品衛生法及び食品衛生法、作業場の清掃等に該当するものとする。
- 5 作業は、必ず車内で満灌に行うこと。
- 6 高寒材料の取扱は、専用の容器等で衛生的に行うこと。
- 7 食品の取扱は、その取扱いに、常に注意して行うこと。
- 8 食品の有効期限は、特に記入し出しに留意すること。
- 9 1 から 8 までの取扱いのほか、食品衛生法施行規則 第11条第 17 及び第18 号に規定される基準）を適用する。

飲食店営業を行う営業車の設備例

4

図 5-19 自動車関係営業許可申請等の手引

図 5-20 調理営業を行う営業車の設備例

詳細は、以下の東京都福祉保健局ホームページへ
https://www.fukushihoken.metro.tokyo.lg.jp/shokuhin/kyokatodokede/files/jidousha_tebiki2021.pdf

・ 行事開催届（東京都福祉保健局・保健所）

住民祭や産業祭など、地方公共団体や住民団体などが関与する公共目的を有する行事で食品を提供する場合、臨時出店者として届出が必要となる。

臨時出店者は以下の要件を満たすものをいう。

- 住民祭、産業祭など、地方公共団体や住民団体が関与する公共目的を有する行事に出店すること。
- 飲食店行為、菓子製造行為及び食料品販売行為を行うこと。
- 出店期間が原則として1年に5日以下であること。

様式2

年 月 日

行 事 開 催 届

東京都 保健所長殿

主催者住所
氏名
電話

このことについて下記のとおり行事を行います。

記

1 行事名及び行事の期間

2 行事の主催者および後援者

3 行事の目的

4 臨時出店者の出店場所及び出店期間

5 取扱食品等

区 分	取 扱 食 品
飲 食 店	
菓 子 製 造	
食 料 品 販 売	

6 食品衛生に関する総括責任者及び連絡先

7 臨時出店店舗の配置図（食品関係店舗ごとに番号で示す。）

図 5-21 行事開催届

詳細は、以下の東京都福祉保健局ホームページへ
<https://www.fukushihoken.metro.tokyo.lg.jp/tamakodaira/shokuhin/syouthisyanokatahe/matsuri/todokede.html>

道路空間に屋外広告物を設置する場合 ⇒ 東京都都市整備局

・屋外広告物のしおり（東京都都市整備局）

都では、東京都屋外広告物条例及び同施行規則を定めて、良好な景観の形成、風致の維持、公衆への危害防止を目的とした規制を行っている。

「屋外広告物」とは、常時又は一定の期間継続して、屋外で公衆に表示されるものであって、看板、立看板、はり紙及びはり札並びに広告塔、広告板、建物その他の工作物等に掲出され、又は表示されたもの並びにこれらに類するものをいう。

許可区域に屋外広告物を表示等をする場合は、原則として許可が必要となり、許可区域であっても適用除外広告物の一覧のうちの「許可が不要な広告物」に当てはまるものは許可を要しない。

屋外広告物の許可を受けるためには、表示する場所や広告物の種類により窓口に許可申請書類を提出する必要がある。

許可期間は広告物の種類によって決まっている（1か月以内～2年以内）が、期限後も引き続き表示等をする場合は、満了する10日前までに継続の手続きをする必要がある。

表示・掲出する場所	表示・掲出するもの	取扱窓口
23区内	許可が必要な全ての広告物等	区の屋外広告物担当係
島しょ地区内	許可が必要な全ての広告物等	支庁の屋外広告物担当係
市(八王子市を除く。)及び瑞穂町の区域内	①電柱利用の広告物等 ②標識利用の広告物等 ③車体利用の広告物等 ④表示・設置届が必要な場合	多摩建築指導事務所管理課
	①～④以外の広告物	市・瑞穂町の屋外広告物担当係
八王子市	八王子市屋外広告物条例による	八王子市まちなみ整備部 まちなみ景観課
多摩地区の町村の区域内(瑞穂町を除く。)	許可が必要な全ての広告物等	多摩建築指導事務所管理課

図 5-22 許可の申請窓口



図 5-23 屋外広告物のしおり

◎どのような屋外広告物が規制されていますか？

- ・電柱や三角コーンなどへのはり紙、はり札、立看板、のぼり旗などの広告物を道路上に設置することは、原則として禁止されています。
【東京都屋外広告物条例、道路法等】
- ・東京都屋外広告物条例は、良好な景観の形成、風致の維持、公衆に対する危害の防止を目的とし、屋外広告物法に基づく規制等を定めています。
- ・屋外広告物を設置するためには、敷地内であっても、一部の例外を除き、屋外広告物条例に基づき、設置場所の区市町等への許可申請が必要です。
- ・屋外広告物条例、道路法等に違反すると、罰則が適用される場合があります。

◎宅地建物取引業法による指導・監督を受けることがありますか？

- ・屋外広告物条例等の他の法令に違反し、行政処分を受けた場合など、監督処分を受ける可能性があります。【宅地建物取引業法第65条第1項第3号等】

なお、上記とは別に、宅地建物取引業法による広告に対する規制として、主に誇大広告等の禁止及び取引態様の明示があり、これらに違反した場合、業務停止相当の監督処分を受ける可能性があります。
【宅地建物取引業法第32条、第34条第1項及び第65条第2項第2号】

◎問い合わせ先

- 屋外広告物条例の制度について
東京都都市整備局 都市づくり政策部緑地景観課 屋外広告物担当
03-5388-3335(直通)
- 個別の屋外広告物に係る許可について
東京都多摩建築指導事務所及び各支庁並びに各区市町の所管部署
<http://www.toshiseibi.metro.tokyo.jp/kenchiku/koukoku/kn10-02.htm>
- 宅地建物取引業法について
東京都住宅政策本部 住宅企画部不動産課 指導相談担当
03-5320-5071(直通)
- 都道における屋外広告物に係る道路法上の取扱いについて
東京都建設局 道路管理部監察指導課 監察担当
03-5320-5286(直通)

図 5-24 屋外広告物のルールに関するチラシ

詳細は、以下の東京都都市整備局ホームページへ

https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/kenchiku/koukoku/kou_siori.htm

道路空間で酒類を提供する場合 ⇒ 税務署

・酒類の販売業免許の取得（東京国税局・所轄の税務署）

テイクアウト形式等、提供する営業場以外の場所で飲用に供されるための酒類を販売する場合は、酒税法（昭和二十八年法律第六号）に基づき、販売場ごとにその販売場の所在地の所轄税務署長から販売業免許を受ける必要がある。酒場、料理店その他酒類を専ら自己の営業場で飲用に供する業を行う場合には、販売業免許は必要ないが、道路空間の活用において、酒類の提供を行う際には、所轄の税務署への事前確認を行うことが望ましい。

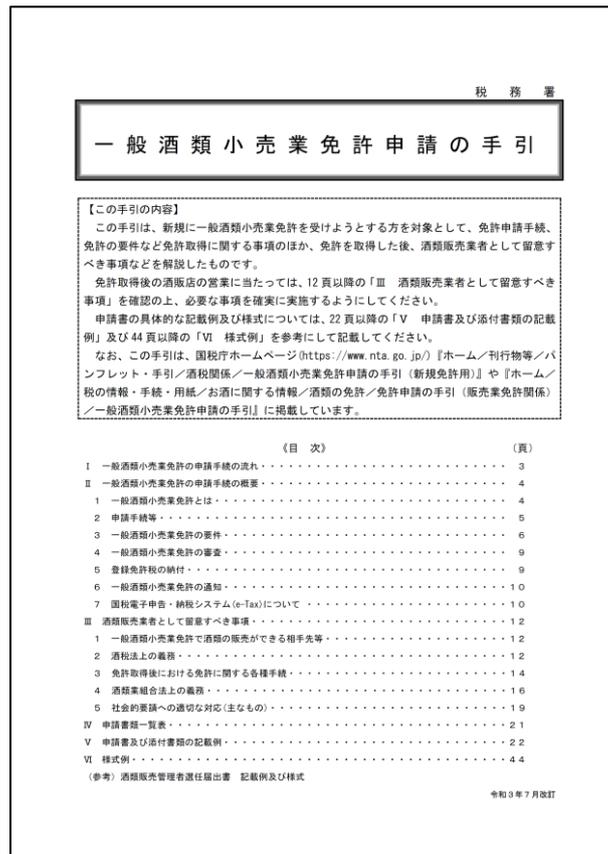


図 5-25 一般酒類小売業免許申請の手引

詳細は、以下の国税庁ホームページへ

<https://www.nta.go.jp/taxes/sake/menkyo/tebiki/mokuji2.htm>

道路空間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

- ・ 消防活動に支障を及ぼすおそれのある行為の届出書（東京消防庁・管轄の消防署）

道路空間の活用の取組に露店等の開設等が含まれ、消防活動に支障を及ぼすおそれがある場合には、事前に消防署へ届出を行う必要がある。

第10号様式（第16条関係）

消防活動に支障を及ぼすおそれのある行為の届出書		
年 月 日		
東京消防庁 消防署長 殿		
届出者 住 所 電話 () 氏 名		
行 為 の 区 分	1 揚煙行為等（火災予防条例第60条第1号） 2 水道断減水（同条第3号） 3 道路工事（同条第4号） 4 露店等の開設（同条第4号又は第5号）	
目 的		
行 為 為	期 間	年 月 日 時 分から 年 月 日 時 分まで
	断減水の期間	年 月 日 時 分から 年 月 日 時 分まで
	場 所 (区 域)	
	燃 焼 物 の 種 類 ・ 数 量	
	出 店 の 種 類 ・ 店 数	
	人 出 予 想 人 員	
	連 絡 先	氏名 電話 ()
そ の 他		
※ 受 付 欄		
※ 経 過 欄		

備考 1 届出者が法人の場合、氏名欄には、その名称及び代表者氏名を記入すること。
2 行為の区分により、該当する欄に記入すること。なお、「揚煙行為等」とは「火災と紛らわしい煙又は火炎を発生のおそれのある行為」をいう。
3 その他の欄には、道路通行の可否、消火栓等の使用の可否（消火栓の新設、移動及び撤去を含む。）又は消火器具等の概要を記入すること。
4 工事区域、水道の断減水区間又は出店の区域を明示した図面を添付すること。なお、工事が1月以上に及ぶ場合は、工事工程表を提出すること。
5 届出事項に変更を生じた場合は、速やかに連絡すること。
6 ※欄には、記入しないこと。

(日本産業規格A列4番)

図 5-26 消防活動に支障を及ぼすおそれのある行為の届出書

詳細は、以下の東京消防庁ホームページへ
<https://www.tfd.metro.tokyo.lg.jp/drs/ss.html>

道路内で建築する場合 ⇒ 特定行政庁、建築審査会

・道路内の建築制限

建築基準法第 44 条により、建築物（地盤面下に設ける建築物を除く。）又は敷地を造成するための擁壁を道路内に建築・築造することはできない。ただし、以下のいずれかに該当する建築物については、条件付きで可能となる場合がある。

- ① 公衆便所、巡査派出所その他これらに類する公益上必要な建築物
- ② 地区計画区域内の道路に建築されるもので、その地区計画の内容に適合し、かつ、政令で定める基準に適合するもの
- ③ 公共用歩廊その他政令で定める建築物

道路空間の活用においては、上記①又は②に該当する建築物を建築することが考えられる。

①公衆便所、巡査派出所その他これらに類する公益上必要な建築物を道路内に建築することを可能とするためには、特定行政庁が通行上支障がないと認めて、建築審査会の同意を得て許可される必要がある。

②地区計画区域内の道路に建築されるもので、その地区計画の内容に適合し、かつ、政令で定める基準に適合するものを道路内に建築することを可能とするためには、特定行政庁が安全上、防火上及び衛生上支障がないと認める必要がある。

なお、②における政令で定める基準は以下のとおりである。（建築基準法施行令（昭和二十五年政令第三百三十八号）第 145 条関係）

- 一 主要構造部が耐火構造であること。
- 二 耐火構造とした床若しくは壁又は特定防火設備のうち、次に掲げる要件を満たすものとして、国土交通大臣が定めた構造方法を用いるもの又は国土交通大臣の認定を受けたもので道路と区画されていること。
 - イ 第一百十二条第十九項第一号イ及びロ並びに第二号ロに掲げる要件を満たしていること。
 - ロ 閉鎖又は作動をした状態において避難上支障がないものであること。
- 三 道路の上空に設けられる建築物にあっては、屋外に面する部分に、ガラス（網入りガラスを除く。）、瓦、タイル、コンクリートブロック、飾石、テラコッタその他これらに類する材料が用いられていないこと。ただし、これらの材料が道路上に落下するおそれがない部分については、この限りでない。

6. 歩行者空間創出に関する合意形成やニーズ把握

実際に歩行者中心の道路空間の活用を図る際には、十分な地元との合意形成や関係機関との協議・調整が実施されなければ、事業の実現が難航する場合もある。このため、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り、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となる。

合意形成やニーズ把握、許可取得について、主な対象、事項、タイミングを表 6-1 に取りまとめて示す。

表 6-1 各手順における合意形成や許可取得、ニーズ把握

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)	・地区の歩行者ネットワーク、交通ネットワークの形成方針の検討の各段階で、検討経緯や検討成果を随時共有し、意見交換を行う。
		ニーズ把握	来街者	・地区の歩行者ネットワーク、交通ネットワークの形成方針の検討の各段階で、検討経緯や検討成果を随時共有し、意見を募集する。
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)	・道路空間の活用、再整備方針を検討する際に、歩行者空間の活用策について意見交換を行う。
		ニーズ把握	来街者	・道路空間の活用、再整備方針を検討する際に、歩行者空間の活用ニーズについて意見を募集する。
	活動取組主体	許可取得	道路管理者	・道路空間の活用、再整備方針を検討する際に、道路が満たすべき通行機能や安全の確保策等について確認を行う。
			交通管理者	
		保健所	・食品を取り扱う営業の実施申請時に、申請内容に対する検討事項や留意事項について確認を行う。	
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を行う。
		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する。
		許可取得	道路管理者	・道路占用の申請時に、申請内容に対する検討事項や留意事項について確認を行う。
			交通管理者	・道路使用の申請時に、申請内容に対する検討事項や留意事項について確認を行う。
			保健所	・食品を取り扱う営業の実施申請時に、申請内容に対する検討事項や留意事項について確認を行う。
	屋外広告物取扱い部署	・屋外広告の掲示に関する申請時に、規定ルール内における広告掲示となっているかについて確認を行う。		

【応用資料編】

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狭あいな道路の活用

<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、狭あいな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が見える化し、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。

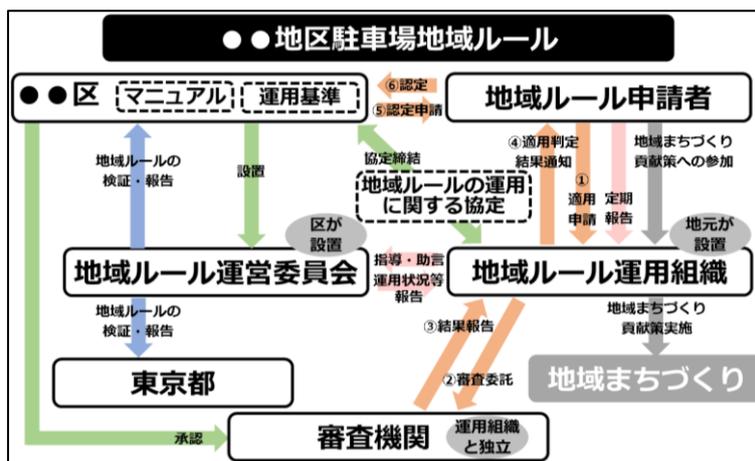


図 7-2 駐車場地域ルールの運用のイメージ

○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がなくなり、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。

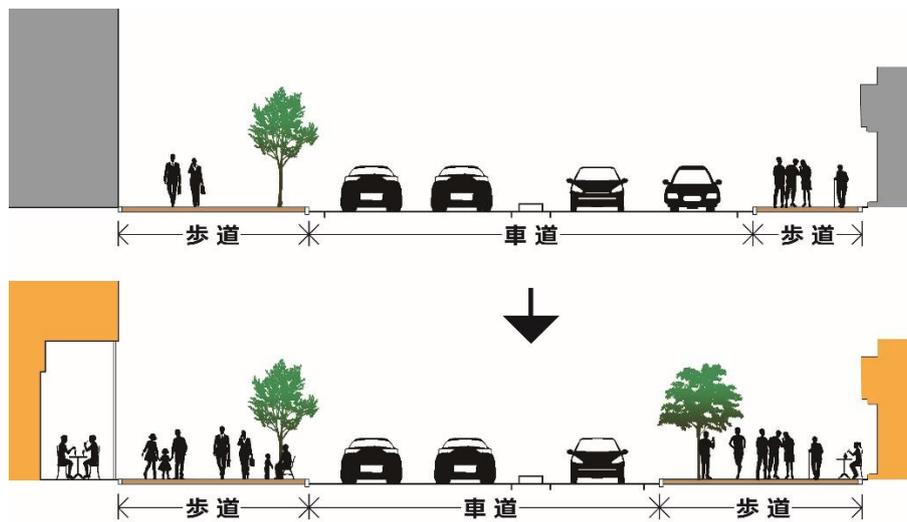


図 7-4 道路空間の再編イメージ

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問題を抱えている。これらの問題を、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	不法占有者の排除	●	●	●		

8. 歩行者空間創出の先進事例

現在、東京都内やその他全国の地域では先進的な取組により歩行者空間を創出している事例が数多く存在する。これらから、歩行者空間の創出に取り組むマニュアルの利用者の参考となる事例を表 8-1 に示すとおり、取りまとめた。次ページ以降にそれぞれの事例の概要を示す。

表 8-1 参考事例 一覧

No	事例名		道路・場所名	ページ 番号
01	業務 地区	丸の内ストリートパーク	丸の内仲通り	109
02		大手町川端フードガーデン	川端緑道	111
03		新虎通りオープンカフェ	新虎通り	113
04	商業 地区	IKEBUKURO LIVING LOOP	池袋駅東口グリーン大通り	115
05		新宿三丁目モア4番街 オープンカフェ	新宿モア4番街	117
06		大森イーステラスフェスタ	大森駅東口駅前広場	119
07		日本橋室町仲通り	日本橋室町仲通り	121
08		おかちまちパンダ広場	おかちまちパンダ広場	123
09		渋谷リバー 스트リート・渋谷ストリーム	渋谷駅周辺	125
10		蒲田駅東口おいしい道計画	さかさ川通り	127
11	観光 地	TOMODACHI STREET	浅草六区ブロードウェイ	129
12		北十間川周辺公共空間活用プロジェクト	墨田区北十間川周辺	131
13	住宅 地	自由が丘駅周辺地区での取組	自由が丘駅周辺地区	133
14		こたけあそび	東京都練馬区小竹町 2-42-12 周辺	135
15	全国 の 事 例	チ・カ・ホ(札幌駅前通地下広場)	札幌駅前通地下歩行空間	137
16		あそべるとよたプロジェクト	豊田駅周辺地区	139
17		カミハチキテル	広島市紙屋町・八丁堀	141
18		鳥取市道駅前太平線	鳥取市道駅前太平線	143
19		小倉魚町サンロード	市道魚町 11 号線 / 小倉市	145
20	観光 地	長野善光寺表参道地区	市道長野中央通り線	147

■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 時以降や土日に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

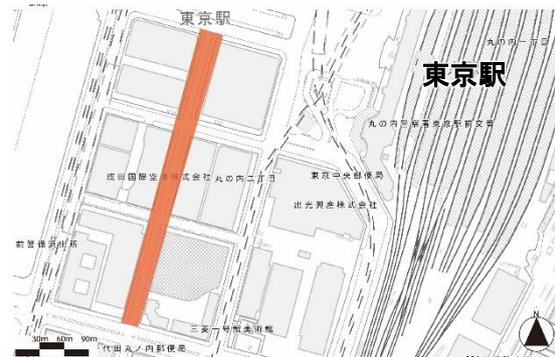
【目的】

コンセプトに沿って三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、密集・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プレイスの場の提供
- ・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)
活用制度	・一般道路占用 ※ただし、都市再生推進法人のリガールが道路占用者となることが前提
占用主体 連絡先	NPO 法人大丸有エリアマネジメント協会 (リガール) TEL : 03-3287-5386 Mail:ligare2002@ligare.jp



画像出典 : <https://ligare.jp/report/msp2020-report/>

■配置図



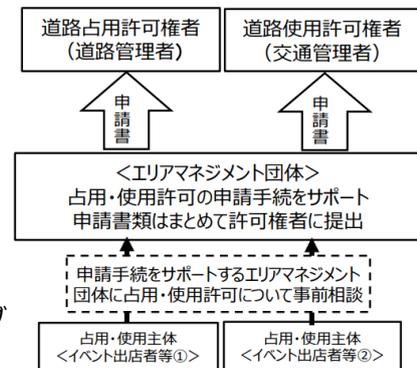
画像出典：特定非営利活動法人 大丸有エリアマネジメント協会

■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者は、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、コロナ禍で生活変容が起こる中でも、来訪者がリラックス・リフレッシュできる遊び心を施し空間を醸成するよう、客席を2m離す等施設配置を工夫した。
- ・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、消毒液の設置・什器の定期的な消毒を行った。
- ・【参考記載】丸の内ストリートパークに限らず、大手町・丸の内・有楽町地区の道路空間活用等に当たっては、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等のための道路占用・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。



出典：官民連携まちづくりの進め方～都市再生特別措置法等に基づく制度の活用引き～

■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アで安全安心な道路空間として就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）を望む声が9割程度であった。
- ・丸の内ストリートパーク実施前月と比べ、屋外客席を設置した飲食店舗を中心に客数、売上げが増加した。
- ・一層ウォークアブルな空間にしていくために物販テナント店舗のさらなる巻きこみ・車道へのじみ出しが課題

■取組の背景

大手町土地区画整理事業では、環境に配慮した高品位な都市基盤を整備し、連続的な建替えを行うとともに、快適な歩行者専用道路等の整備として、日本橋川沿いにみどり豊かなアメニティ道路の整備を行うこととなった。アメニティ道路は川端緑道として、2014年4月に整備・開通した。

■位置図



■活動内容

- ・①街区の歩道状空地との一体化、②水と緑を生かした憩い・にぎわいを創出、③企業間や地域の交流イベントを実施している。
- ・平日には毎日日替わりでB級グルメや多国籍料理など多種多様な6台～12台のランチワゴンが並ぶ。
- ・川端緑道内には、ベンチを多数設置しており、ランチワゴンで購入したお弁当を食べたり、仕事の合間に休憩したりするときに利用されている。
- ・また、5月には春のジャズフェス、8月には夏祭り、10月にアウトドアイベントを開催している。

■諸元

場 所	東京都千代田区大手町一丁目
地域特性	業務地区
規 模	道路幅員 6～12m、全長約 800m
道路管理者	千代田区
開催期間	ランチワゴン：平日 11 時～14 時 レギュラー出店：6 台 スポット出典（日毎契約）：最大 5 台
活用制度	・国家戦略道路占用事業
占用主体 連絡先	一般社団法人大手町歩道管理 TEL：03-3287-5330



画像出典：<https://tokyo-marunouchi.jp/ja/facilities/230>



画像出典：https://www.city.chiyoda.lg.jp/koho/kurashi/volunteer/documents/hose29_1-3.pdf

■配置図



■資金確保の方法

- ・千代田区から委託を受けている維持管理業務による収益

■工夫・苦労した点

- ・緑道の整備により、かつてはビルの「裏空間」であった日本橋川沿いに、緑道と民有地を一体的に整備し「表空間」となる歩道を創出
- ・官民が連携して企画・整備・維持管理を実施
- ・レギュラー出店（固定曜日に常時出店可能な月極契約）と併せてスポット出店（営業空日等に常時対応、出店可能な日ごと契約）を取り入れたシステムを考案し、販売者の活躍の機会を創出
- ・多くの同業種を集めることで、販売者が他者の販売法を知る機会を創出
- ・電源（100V・200V）や給水（上水・散水用）・排水設備、上水・散水用の給水設備を設置

■効果・課題

- ・多くの販売者が集うことで、利用者にとって楽しめるフードガーデンになっている。
- ・緑豊かな水辺の歩行者ネットワークを創出

■取組の背景

2014年環状2号線開通、虎ノ門ヒルズの完成を契機に環状2号線（新虎通り）及びその沿道を、魅力的で持続可能なまちへ導くことを目的として「新虎通りエリアマネジメント協議会」が発足された。

2015年 エリアマネジメントの活動を推進する実働部隊として、「一般社団法人新虎通りエリアマネジメント」が組織される。

■位置図



■活動内容

【目的】

特例道路占用制度を活用することで、道路をにぎわいの場とするインフラの多機能化を推進し、まちを活性化する。

【活動】

- ・オープンカフェ、道路内建築の設置
- ・道路内建築物の運営
- ・清掃活動
- ・ロゴマークの作成、管理
- ・歩道、車道を活用したイベントの実施
- ・街並み形成のためのガイドラインの作成・運用
- ・屋外広告物条例 30 条特例を活用したバナークラック広告事業の運営

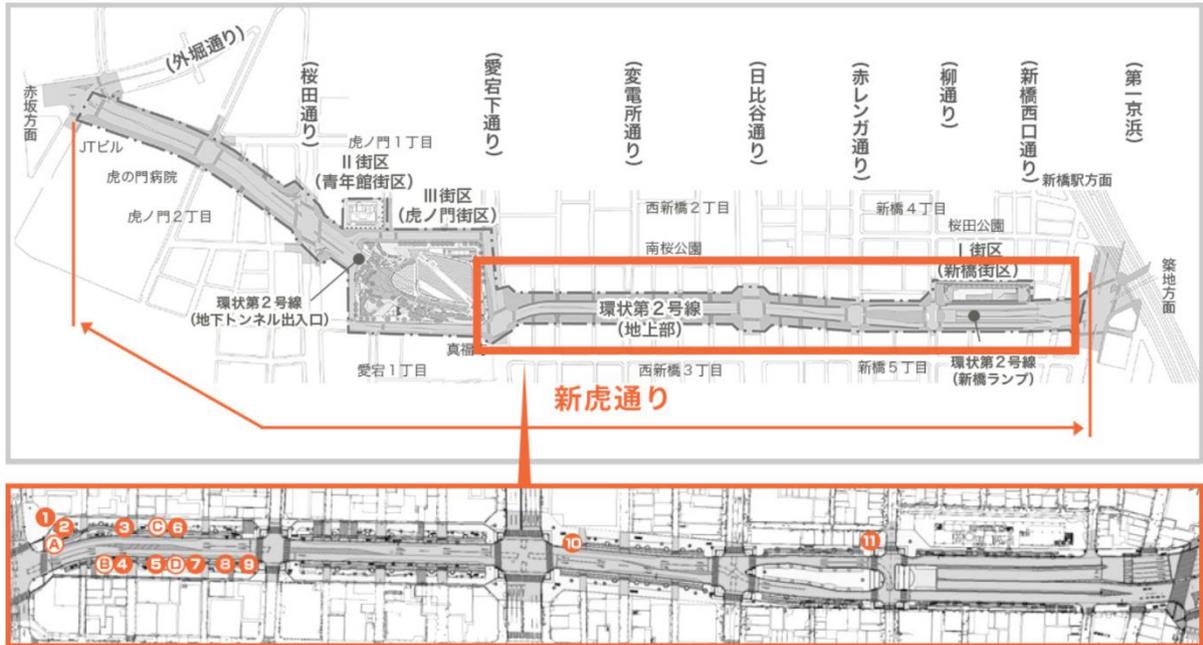
■諸元

場 所	東京都、環状第二号線 (新虎通り 新橋・虎ノ門間)
地域特性	業務地区
規 模	幅員 13m(歩道)、14m(車道) 延長 1.4km
道路管理者	東京都
開催期間	平成 26 年～通年
活用制度	<ul style="list-style-type: none"> ・道路占用許可特例(都市再生特別措置法) ・都市再生推進法人の指定(平成 29 年 10 月 10 日) ・国家戦略道路占用事業
占用主体 連絡先	一般社団法人 新虎通りエリアマネジメント TEL : 03-6809-1434 Mail : shintora@ur-net.go.jp



画像出典 : <https://shintora-am.jp/action/cafe/>

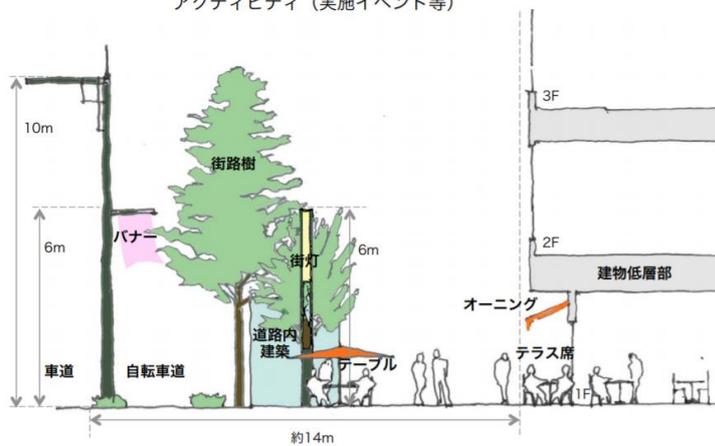
■配置図



①～⑪がオープンカフェ 出典: <https://shintora-am.jp/action/cafe/>

○「新虎通りステージ空間」

- ・建物低層部と道路空間で「新虎通りならではの」街並みを育成していく
- ・構成要素 …… 建物低層部：用途、ファサード（開口、照明、広告、アート等）
外構：オープンスペース、イス・テーブル、植栽、アート等
道路：道路内建築、イス・テーブル、街灯、街路樹、広告（バナー等）、
アクティビティ（実施イベント等）



出典:新虎通りエリアマネジメント協議会
「新虎通り景観ガイドライン【2018年版】」

■資金確保の方法

- ・広告事業や占用主体による占用料等の負担

■工夫・苦労した点

- ・特例道路占用を活用するための委員会（道路空間検討委員会）が設置され、構成員となった道路管理者、交通管理者、地元区及び地元エリマネ団体が一堂に会して協議することにより合意形成を一気に進めることができた

■効果・課題

- ・道路内建築での営業、オープンカフェの設置によるにぎわいの創出
- ・広幅員歩道等を活用したイベントの実施による地域の活性化
- ・安定した活動資金の確保
- ・協議会への地元参加者の拡大
- ・道路占用、道路使用、衛生許可等の協議及び手続の一元化・簡略化による運営の効率化

■取組の背景

グリーン大通りの歩行者空間を活用したにぎわい創出を目的に、豊島区が社会実験としてオープンカフェやマルシェを実施した。

その後、事業の実施主体として、主に沿道の企業で構成される「グリーン大通りエリアマネジメント協議会（通称GAM）」が設立され、歩道を活用した取組が開始された。

■位置図



■活動内容

【目的】

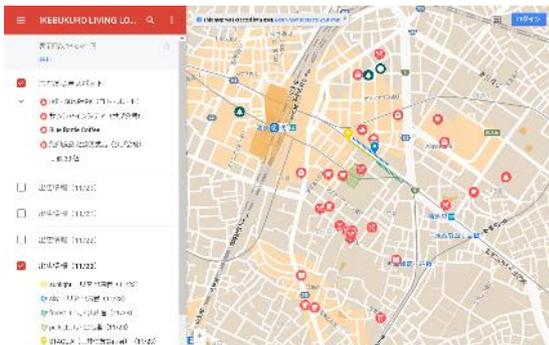
公共空間の活用によりグリーン大通りの活性化を図る。

【活動】

- ・こだわりのカフェや地域の食材を使った飲食店など約 80 のコンテンツの提供
- ・ストリートファニチャーや音楽演奏など、居心地の良い空間づくり
- ・マップを片手に、周辺のカフェや雑貨屋なども巡りながらまち全体を楽しむ仕掛け

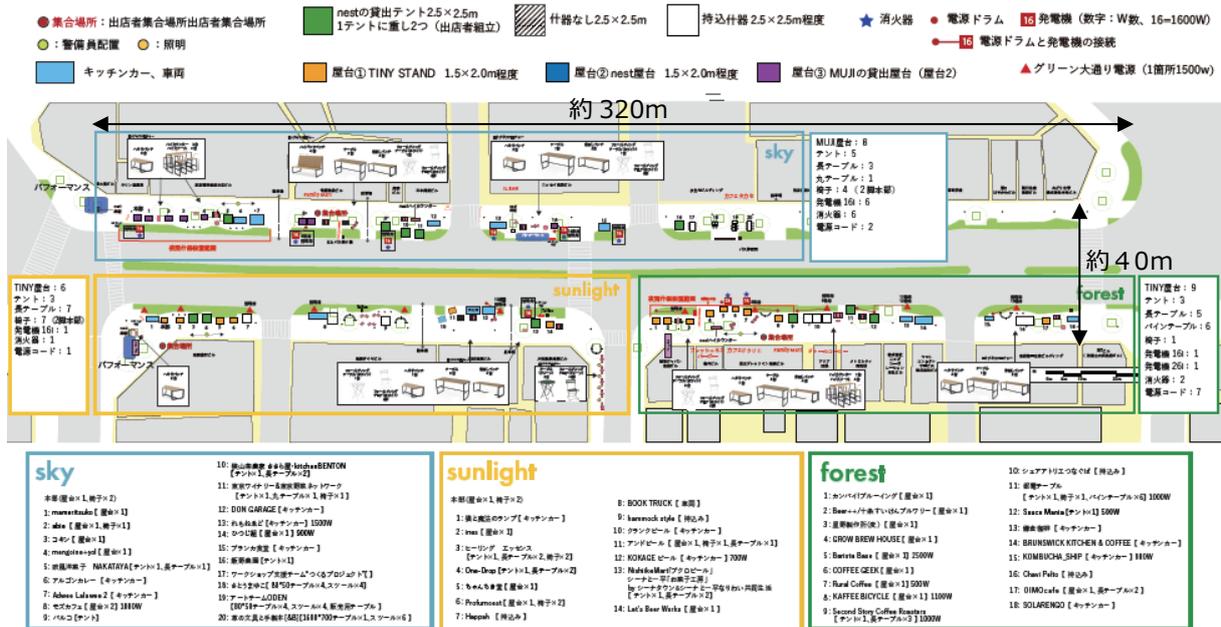
■諸元

場 所	東京都豊島区
地域特性	商業地区
規 模	延長約 320m 幅員約 40m（歩道幅員約 10m）
道路管理者	豊島区
開催期間	2020年10月30日～11月1日、 2020年11月20日～11月23日
活用制度	・国家戦略道路占用事業
占用主体 連絡先	豊島区都市整備部都市計画課拠点まちづくりグループ TEL：03-4566-2640 グリーン大通りエリアマネジメント協議会 Mail：contact@ikebukuropark.com



画像出典：IKEBUKURO LIVING LOOP

■配置図



11.22.sun

(2020年11月22日の道路占用許可申請) 画像出典：豊島区

■資金確保の方法

- ・売上げの10%又は3000円の出店料、テント・ベンチ・テーブルのレンタル費、豊島区からの予算が運営費用に充てられている。

■工夫・苦労した点

- ・国家戦略特区に指定されオープンカフェなどの活動が可能になり、効果的に道路空間を活用するため、豊島区は「グリーン大通り等における賑わい創出プロジェクト」の実施者を募集し、官民連携によるまちの魅力向上やにぎわい創出を目指す取組が進められた。
- ・取組当初は、実施者による出店者募集に誰も手を挙げなかったが、半年後には少しずつ賛同者が増え、グリーン大通り一帯を回遊しながら楽しむ「IKEBUKURO LIVING LOOP」がスタートした。
- ・無秩序に植栽された低木をリニューアルするとともに、イベント時に特にスペースが必要な箇所の植樹帯の幅を変更した。
- ・コロナの影響から店舗数を昨年度と比べて1/4に減らし、間隔を空けてストリートファニチャーを設置した。
- ・沿道店舗と競合しない店舗配置とした。

■効果・課題

- ・平成28年4月にリニューアルオープンした南池袋公園との一体的な歩行空間の活用を図るにぎわい創出プロジェクトが開始され、多くの来訪者が得られた。
- ・「IKEBUKURO LIVING LOOP」がスタートした平成29年には、買い物した人の累計は2日間で約3730人であり、かつての人通りの少ない大通りから大きな変貌をとげている。
- ・令和2年10月30日～11月1日の3日間は延べ136店舗が出店し、8000人を超える人が訪れて700万円近くの売上げが得られた。
- ・令和2年の7日間では、昨年度と比べて店舗ごとの平均売上及び平均客数が増加した。
- ・屋外店舗を出店するための保健所との調整が課題である。
- ・ビル風への対策が課題である。

■取組の背景

昭和 61 年に、新宿区と新宿駅前商店街振興組合が地域活性化を目的としたまちづくり協定書を締結し、石張り舗装等の道路整備を実施した。整備当初は、にぎわいのある街並みであったが、次第に違法駐輪や駐車等、道路環境の悪化が目立ち、街の美観が損なわれるようになり環境改善が求められた。これらの地域の環境問題を解決するため、平成 17 年より、商店街、所轄警察署、所轄消防署、新宿区の連携により、道路空間にオープンカフェを設置し、違法駐輪等の課題解決効果を検証する社会実験が行われた。この社会実験等の効果が認められたこと及び都市再生特別措置法等の関係法令の改正により、平成 24 年に、全国で初めて道路占用許可の特例を活用した事例となるオープンカフェを常設施設とする取組が進められた。

■活動内容

【目的】

常設のオープンカフェの運営、屋外広告物の運用、道路維持管理を継続的に行うことにより、道路環境を良好な状態に保ち、魅力的な道路空間とまちのにぎわいを創出し、歩きたくなる歩行者空間を実現する。

【活動】

- ・常設のオープンカフェ（2店舗）の実施、運営
- ・広告塔による屋外広告物の管理運営
- ・占用主体による清掃、道路利用マナーの周知、周辺パトロールの実施

■位置図



■諸元

場 所	東京都新宿区新宿三丁目 20 番先~25 番先 (通称：モア4番街)
地域特性	商業地区
規 模	幅員 22m 延長 100m
道路管理者	新宿区 事業担当部署：みどり土木部交通対策課 交通企画係 TEL：03-5273-4265
開催期間	2012 年度~通年
活用制度	・道路占用許可特例(都市再生特別措置法)
占用主体 連絡先	新宿駅前商店街振興組合 TEL：03-3352-6713 Mail：なし



オープンカフェ
実施前



画像出典：新宿区

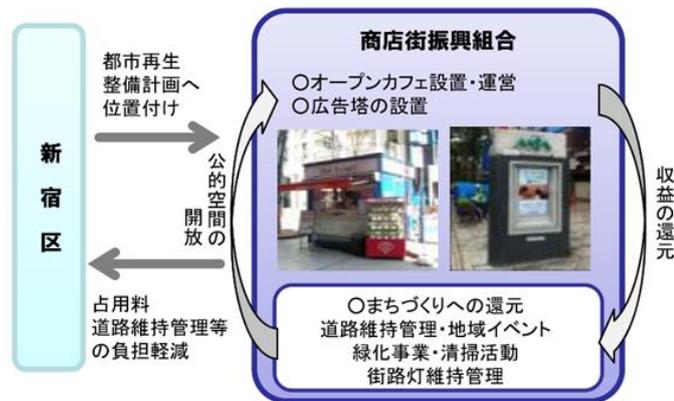
■配置図



画像出典：新宿区

■資金確保の方法

- ・オープンカフェ、広告塔、イベントの収益等を道路占用料、道路清掃費等の公共貢献費用に充当している。



画像出典：新宿区

■工夫・苦労した点

- ・交通管理者との協議により、店舗設置による死角への対策、店舗陰からの歩行者の飛び出し防止、緊急自動車の通行への対応等に係る指示を受け、施設配置等を工夫
- ・占用主体による清掃、道路の維持修繕等を実施し、地域と協働したまちづくり制度を確立
- ・社会実験を積み重ねた事により、関係組織の間に信頼関係を構築
- ・道路法施行令の改正や都市再生特別措置法改正により本格実施が実現

■効果・課題

- ・まち歩きの休憩スペースとして、にぎわい創出に寄与
- ・違法駐車や駐輪等が解消され、道路の環境が改善
- ・オープンカフェや広告塔等の収益をまちづくりや地域の活動に還元
- ・さらなるにぎわいの創出、公共貢献に向けた屋外広告物の拡充検討や、より柔軟な運用が可能となるそのほかの道路空間活用制度の研究、検討

■取組の背景

舗装等の老朽化が進んでいた大森駅東口駅前広場について、地元のまちづくり協議会（町会・商店会・地元企業にて構成する、大森駅東地区近代化協議会）が整備イメージの検討を行った。協議会が主催する地域イベントにおいて、広場空間に関する地域住民のニーズ調査や駅前広場の活用状況調査等を行い、駅前広場改修のコンセプト、改修の方向性を「大森駅東口駅前広場の整備イメージに関する地元意向」として取りまとめ、区へ提案された。これを受けて、舗装・照明・植栽等のトータルデザイン検討を行い、2020年3月に広場の改修工事が完了した。改修工事により広場がフラット化（舗装の改修等）することで、イベント等における広場活用の自由度が向上した。

■活動内容

【目的】

地元商店会と町会で実行委員会を組織し、駅前広場のリニューアルオープンイベント及び広場の多様な活用の実践としてイベントを企画・運営。これからの広場活用のポテンシャルを探るべく、様々な使い方を試みた。

【活動】

- ・9月～12月の各月1回（週末等）開催
- ・1st：地域のお店情報やまちの情報をPRする青空展覧会、しばふひろば
- ・2st：ヨガ体験、音楽演奏、しばふひろば
- ・3rd：ホッケー・パターゴルフ体験、音楽演奏しばふひろば
- ・4th：フリースロー、音楽演奏+ストリートピアノ、しばふひろば
- ・上記に加え、2nd～4thは、まちのフードコートとしてのしつらえ（テーブル・椅子）及びテイクアウト等の地域情報展示を実施

■位置図



■諸元

場 所	東京都大田区 大森駅東口駅前広場
地域特性	商業地区
規 模	約 1,500m ²
道路管理者	大田区
開催期間	2020年9月～12月（4回実施）
活用制度	・道路占用許可
占用主体 連絡先	大森イーストテラスフェスタ実行委員会 TEL：なし facebook：@omori_east_t instagram：omori.east.terrace.festa



画像出典：大森イーストテラスフェスタ Twitter

■配置図



(2020年12月12・13日イベント開催チラシ) 画像出典：大森イーストテラスフェスタ実行委員会

■資金確保の方法

- ・東京都地域連携型商店街事業補助金（イベント）

■工夫・苦労した点

- ・コロナ禍における屋外ニーズを盛り込んだ、新しい駅前広場の楽しみ方を試みた。
- ・コロナ禍の影響により初回4月開催を断念せざるを得なかったが、開催時期や社会状況を鑑みながら、開催することができた。
- ・初回イベントということもあり、道路管理者及び広場管理者等との調整についても時間を要したが、各回の状況をフィードバックすることで円滑に運営した。

■効果・課題

- ・展示やテントが視認されることで誘客効果があった。
- ・駅前広場のイメージが変わったことにより、芝生広場などへの滞留を楽しむ利用者が増えている。
- ・テイクアウトを行っているお店の周知につながった。
- ・大森イーストテラス活用組織の強化が必要である。
- ・継続的にイベントが行えるような資金計画（出店料、広告事業、協賛など）を行う必要がある。
- ・ゴミ箱が常設されていない広場のため、（飲食提供をしない場合であっても）イベントの企画内容に合わせてゴミ箱の設置と処分方法を考慮する必要がある。
- ・広場内への自転車の通行があり、さらなる注意喚起が必要。（区設置の注意看板はあるが、入り口・出口からは見えず、十分な周知には至っていない。）
- ・改修後間もない広場であるため、今後の継続的な実施（イベント的・日常的とも）により、広場のイメージアップが望まれる。
- ・広場改修後の2020年度において、コロナ禍の影響もあるが、駅前広場の活用が急増している状況にはない。地元企画によるものだけでなく、外部からの上質な利用につなげるべく、実行委員会を中心に今後も駅前広場の多様な活用を継続的に検討・実施し、広場のポテンシャルを発信し続けることが必要である。

■取組の背景

警視庁や中央区、開発した三井不動産などで実現に向けた調整をし、車両通行規制を実施するに至った。

また、日本橋室町エリア内に位置する「江戸桜通り地下歩道」を地域のにぎわい創出や情報発信のための空間として活用するために、周辺地権者や町会等街の関係者を役員とした「一般社団法人日本橋室町エリアマネジメント」の設立を2014年10月に行った。

■位置図



■活動内容

【目的】

歩行者の安全性を確保するとともに、にぎわいある街並みを創るため。

【活動】

- ・ イベントの開催
通り全体をイベント開催スペースとして使用。日本橋エリアで桜をテーマにした「桜フェスティバル」や、巨大提灯のライトアップとデジタルアートの共演が趣ある仲通りを鮮やかに彩る「金魚大提灯参道」を開催
- ・ 広告の掲出
屋外イベントスペース・ポップアップスペースとして広告掲出に活用

■諸元

場 所	東京都中央区日本橋室町 2-2-1 及び 中央区日本橋室町 2-3-1 間の車道部 (区道19号線/仲通り)
地域特性	商業地区
規 模	幅員 3.6m 延長 54m
道路管理者	中央区(区道)
開催期間	平成 29 年～通年 11:00～20:00 車両の通行規制
活用制度	・ 都市再生推進法人の指定(令和 2 年 9 月 15 日)
占用主体 連絡先	一般社団法人日本橋室町エリアマネジメント TEL: なし Mail: なし URL (お問合せフォーム): https://muromachi-area.jp/contact/

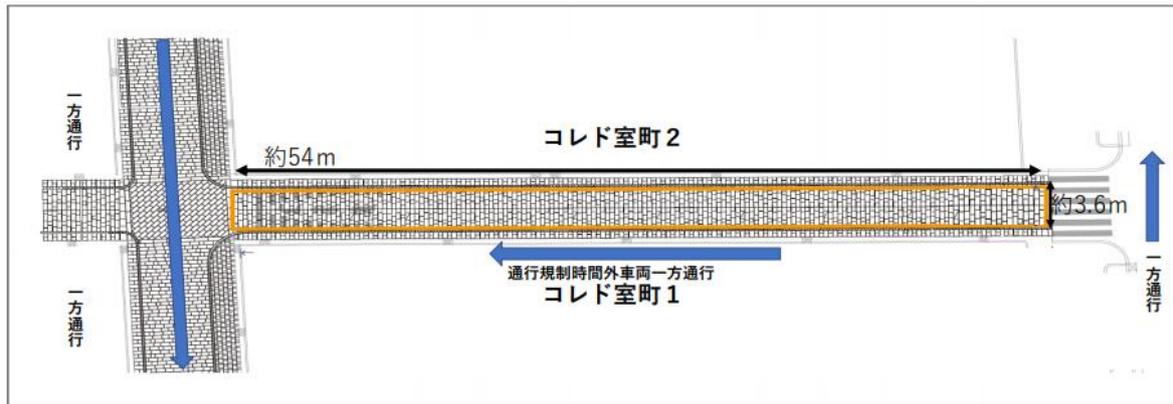


画像出典：一般社団法人日本橋室町エリアマネジメント



画像出典：左) <https://www.nihonbashi-beta.jp/artstreet/2020spring/>
右) <https://travel.navitime.com/ja/area/jp/guide/NTJeve0179/>

■配置図



画像出典：上) <https://muromachi-area.jp/>

下) <https://www.shimz.co.jp/topics/construction/item02/>

※下画像に掲載している内容は 2017 年時点のものである。

■資金確保の方法

- ・ 広告事業やイベント開催者からの施設利用料

■工夫・苦労した点

- ・ 敷地を一つにまとめて大きな開発とするのではなく、既存の街区割を残しながら、隣接する老舗を中心とした小規模な商業エリアとの連続性を維持した
- ・ 各街区を貫通する動線を建物内に計画し、新たな人の流れをつくり出した。

■効果・課題

- ・ 各街路に面して小規模区画の店舗を配置することにより、街路を中心としたにぎわいが周囲に波及する効果が生まれた。

■取組の背景

昭和 50 年代は、大規模地権者による建替えや、市街地再開発を実施する動きがあり、平成 3 年に地区計画を策定した。
平成 18 年の松坂屋の駐車場ビル建設を契機に、地区計画の核である南口歩行者駅前広場整備を目的とする公共減歩を伴わない敷地整序型土地区画整理事業を適用し、従前の施行地区内の区道を駅前の宅地と交換し、歩行者駅前広場の一部とした。

■活動内容

- ・「食」と「音楽」を中心としたイベントで、大人も子供も美味しい料理と飲み物を片手にステージを楽しむ。
- ・会場ではここでしか買うことのできないパンダグッズ等を販売。
- ・おかちまちパンダ広場では、イルミネーションや災害復興イベント、テレビ番組撮影、献血等も行われている。

■位置図



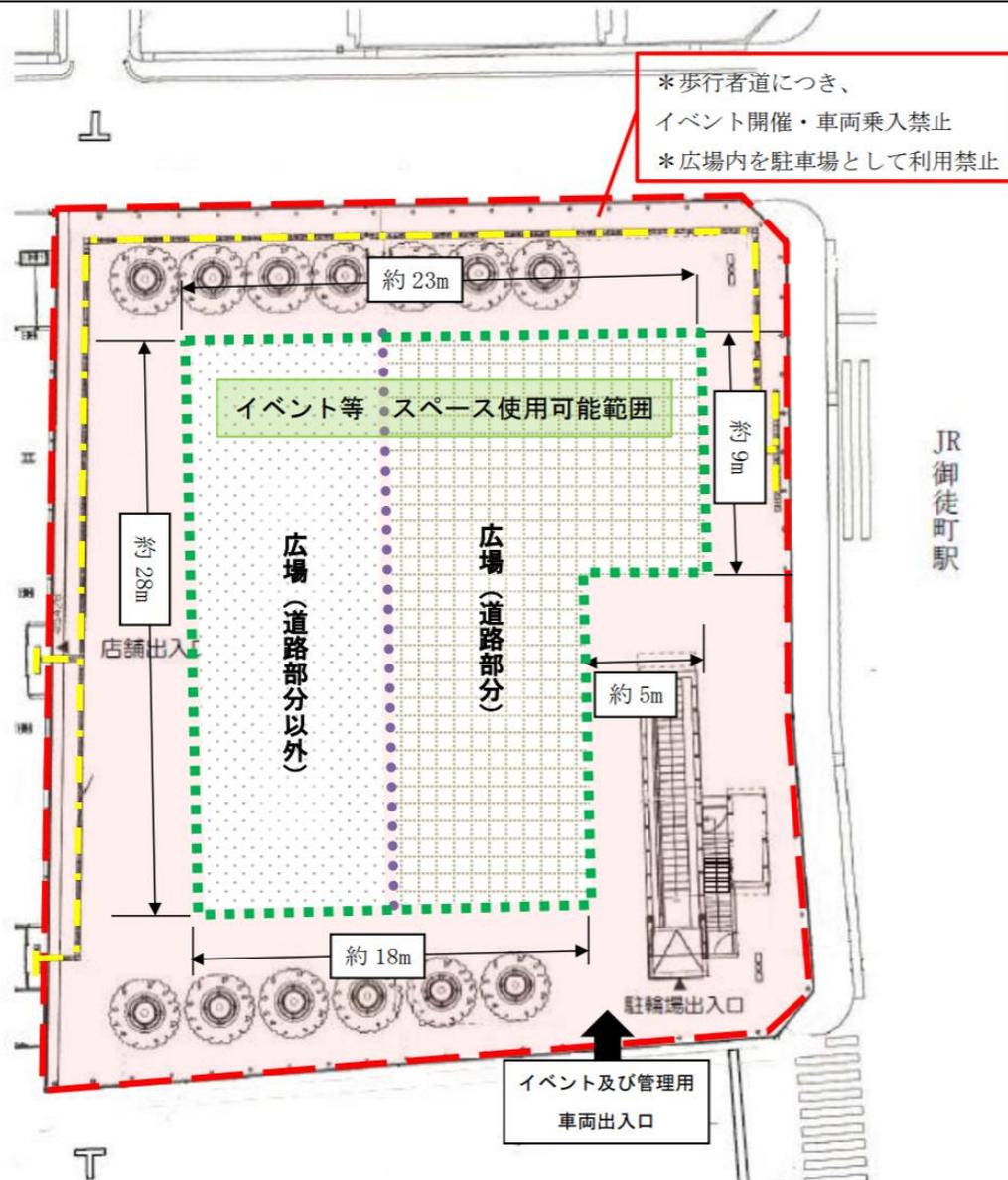
■諸元

場 所	東京都台東区上野 3 丁目 26 番地先 (御徒町南口駅前広場)
地域特性	商業地区
規 模	約 1.11ha
道路管理者	台東区
開催期間	過去に実施されたイベントの一部 ・イルミネーション ・災害復興イベント ・テレビ番組撮影 ・献血
活用制度	・道路占用許可
占用主体 連絡先	御徒町駅南口商店会 TEL: なし Mail: なし



画像出典 : <https://www.facebook.com/crosspanda0828/>

■配置図



画像出典：東京都台東区都市づくり部地域整備第一課「広場使用の手引き」(平成 31 年 4 月)

■資金確保の方法

- ・ 区が所有する広場については占用料が必要で、大丸松坂屋が所有している区域の使用料は無料
- ・ 電気、水道利用料金は活動主体が負担

■工夫・苦労した点

- ・ 車両乗り入れ禁止による安全対策を実施した。

■効果・課題

- ・ 歩行者のための場を確保すること、誰もが気持ちよく利用できるくつろぎとにぎわいを創出することなど、様々な利活用を通じて、地域活性化に寄与した。

■取組の背景

2012年の渋谷ヒカリエ開業を皮切りに渋谷駅周辺の再開発が本格始動した。渋谷ストリームは、東横線と東京メトロ副都心線の相互直通運転開始により地下化し、利用されなくなった旧東横線渋谷駅のホーム、線路跡地及びその周辺地区を活用したプロジェクトである。新たな施設「渋谷ストリーム」の開発、官民連携による渋谷川及び水辺空間の再生・整備により、渋谷駅の南側がクリエイティブワークを魅了するエリアへと変貌を遂げます。

■活動内容

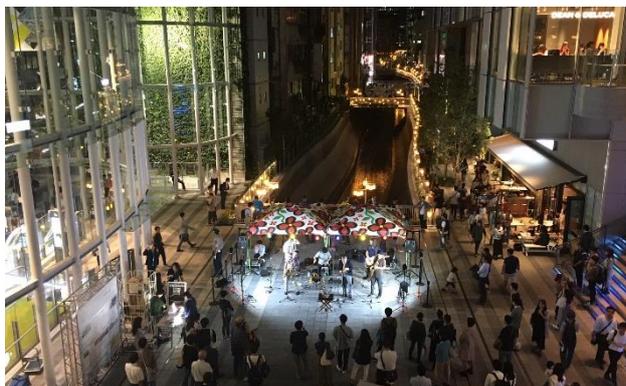
- ・渋谷リバーストリートは、渋谷川に沿って代官山方面に伸びる遊歩道で、駅前の立地とオープンスペースならではの環境を生かし、様々なイベントに使用できる。にぎわいを創出する渋谷川沿いの憩いとして、マルシェ・アートイベント・撮影などにおすすめ。渋谷の新たな水辺空間として様々なイベントを彩っている。
- ・貸出用にテント・ステージなどの備品も揃えている。
- ・情報発信の場所として発表会・展示会等を行ったり、憩いの場として遊歩道のベンチでテイクアウトしたランチを楽しむことなどができる。

■位置図



■諸元

場 所	渋谷駅周辺
地域特性	商業地区
規 模	幅員約 3~13.5m
道路管理者	渋谷区
開催期間	通年 (渋谷リバーストリート)
活用制度	河川占用許可 (渋谷リバーストリート)
占用主体 連絡先	渋谷ストリーム ホール 運営事務室 TEL : 03-6419-9502 Mail : なし URL (お問合せフォーム) : https://stream-square.satori.site/contact



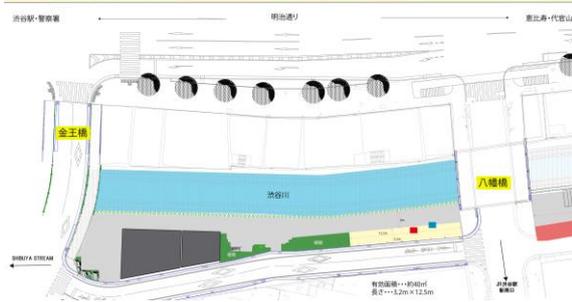
画像出典 : <http://stream-hall.jp/square/>

■配置図



画像出典 : http://stream-hall.jp/wordpress/wp-content/themes/mgs-ssh/pdf/park/street_summary.pdf

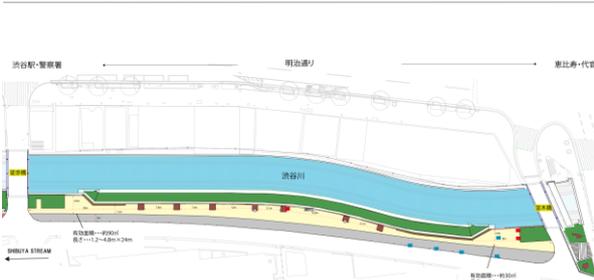
渋谷リバーストリート A区間（金王橋～八幡橋） 平面図



渋谷リバーストリート B区間（八幡橋～徒歩橋） 平面図



渋谷リバーストリート C区間（徒歩橋～並木橋） 平面図



- Ⓜ ... 平行コンセント
- ... 車止め(取り外し可)
- ... 車止め(取り外し不可)
- ... ベンチ(固定)
- ... 給水(散水栓)
- ... 排水

(2019年7月16日現在)

画像出典 : http://stream-hall.jp/wordpress/wp-content/themes/mgs-ssh/pdf/park/riverstreet_plan.pdf

■資金確保の方法

- ・渋谷リバーストリート及び渋谷ストリーム前 稲荷橋広場・金王橋広場と金王橋広場のイベントスペースとしての会場使用料

■工夫・苦労した点

- ・近隣住民及び来街者の利便性及び道路や広場に対する親近感の向上や、地域のまちづくりの推進及び活性化に資することを目的に、近隣住民の生活空間であり多様な文化発信の場となってきた遊歩道に通称名を公募し、渋谷リバーストリートに決定。

■効果・課題

- ・改修前の渋谷川は水量が少なく、高架橋や建物に挟まれていることもあって川に近付くことが難しかったが、壁泉の整備によって、「水を感じられる空間」となった。

■取組の背景

旧逆川道路(名称:さかさ川通り)の整備を受け、2014年に通りの運営とエリアマネジメントの主体として、官民学の協力の基、任意団体「さかさ川通り-おいしい道計画-」が設立された。2015年6月には国家戦略特別区域の「エリアマネジメントに係る道路法の特例」の対象となる地域計画に蒲田駅周辺街区が、その事業主体として「さかさ川通り-おいしい道計画-」が認定された。

■位置図



■活動内容

【目的】

定期的な公道を利用したイベントの開催を通じて、路面店と街路空間が一体化した魅力的なエリアの実現と蒲田駅東口の回遊性の向上の推進を図る。

【活動】

- ・ 飲食イベントの実施
- ・ さかさ川通りの一時使用、定期使用事業を募集中

■諸元

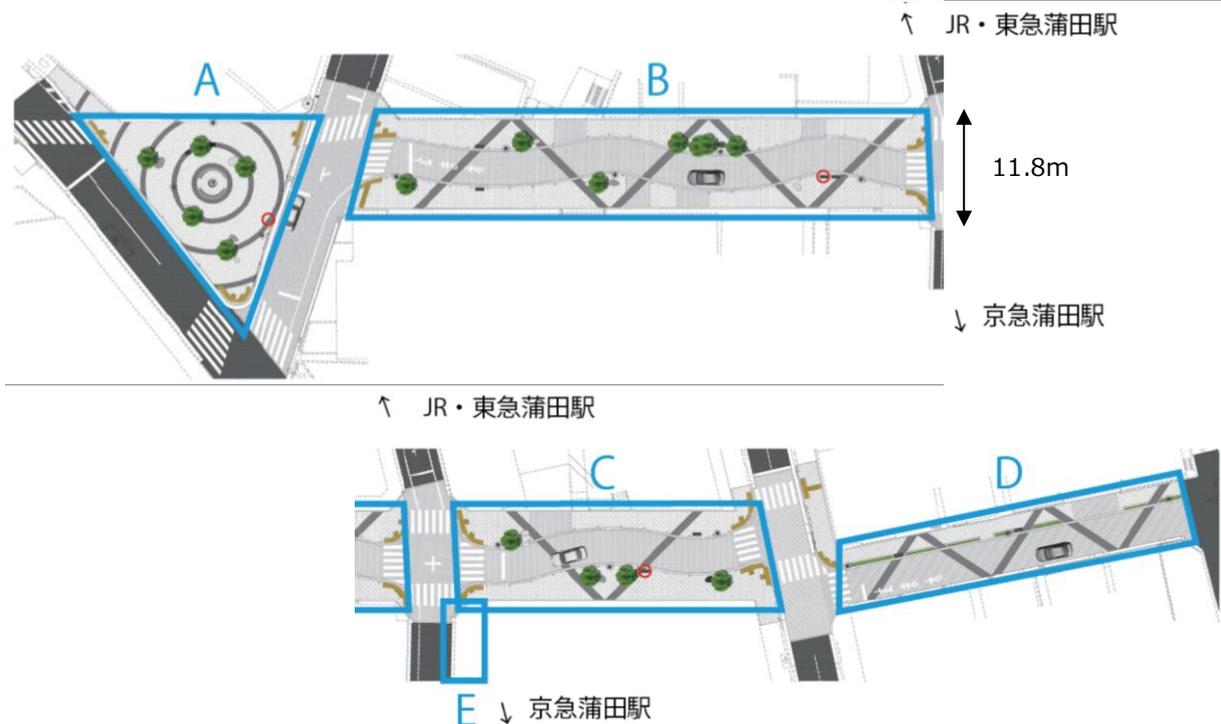
場 所	東京都、大田区蒲田5丁目、区道
地域特性	商業地区
規 模	幅員 11.8m 延長 118m
道路管理者	大田区(区道)
開催期間	平成26年～年に数回
活用制度	・ 国家戦略道路占用事業
占用主体 連絡先	一般社団法人蒲田東口おいしい道計画 (旧名:さかさ川通り-おいしい道計画-) (蒲田東口商店街商業協同組合) TEL: 03-3731-1200 Mail: oishiimichi@sociomuse.co.jp URL (お問合せフォーム): oishimichi.com



画像出典: <http://oishiimichi.com/about/>



■配置図



○利用例

【A】

- ・ポケットパーク状の完結したスペースですので、小さなキャンペーンや定期使用、キッチンカーやマルシェ、コーヒースタンドなどに向いています。
- ・電力や水道の設置がスムーズです。

【B】

- ・歩道のみを部分的に使用することも可能です。
- ・車歩道一体で使用する場合には、車両通行止め（歩行者天国）の手続が必要になります。
- ・大型のイベントでは、このエリアの全面利用がもっとも一般的です。
- ・全面的に使用する場合には、交差点ごとに警備スタッフを配置することが義務付けられています。

【C】

- ・歩道のみを部分的に使用することも可能です。
- ・車歩道一体で使用する場合には、車両通行止め（歩行者天国）の手続が必要になります。
- ・全面的に使用する場合には、交差点ごとに警備スタッフを配置することが義務付けられています。

【D】

- ・設備上、単独でのイベントの実施は難しいエリアです。B、C と合わせての御利用をおすすめします。

【E】

- ・御利用いただける時間は限定されますが、道路ではなく私有地ですので、手続は簡便です。
- ・御ご利用いただける広さは、3m×7m ほどが目安です。

画像出典：「さかさ川通りイベント使用・一時使用・定期使用の手引き」

■資金確保の方法

- ・イベント開催者は、道路使用許可手数料実費、許可代行手数料、立ち合いスタッフの人件費、通りにある電気設備運営費等を占有主体に支払うこととなっている。
- ・また、営利利用の場合に限り、「協力金」を占有主体に支払う。これは、通りの維持管理と占有主体団体の運営に充てられる。

■工夫・苦労した点

- ・さかさ川通りのリニューアルに当たり、平成 23 年から 24 年にかけてワークショップや近隣説明会を開催し、イベント時にステージやキッチンカーの乗り入れが可能なデザインを採用した。
- ・さかさ川通りのリニューアル後、平成 26 年から空間整備を通じた道路空間利活用の各種社会実験が行われ、そのことが国家戦略特区の指定につながった。

■効果・課題

- ・来訪意向・利用意向・出店意向が高まった。

■取組の背景

多くの外国人観光客でにぎわう浅草を「下町のタイムズスクエア」として、自転車の駐輪対策や手押しの啓発、道路の巡回や清掃、防災啓発といった公益活動を行いながら、道路空間の利活用を図っている。

パフォーマンスやイベントを楽しみながら休憩できる「おもてなし」の空間を提供することにより、日本文化の発信と観光客の拡大を目指す取組が展開されている。

■活動内容

【目的】

オープンカフェや各種イベントの開催によるにぎわいの創出を目指して、浅草六区ブロードウェイを全面開放し、国内外とつながり、共存・還元していく持続可能な文化を発信する様々な取組を実施している。

【活動】

- ・オープンカフェ、マルシェ
- ・ストリートパフォーマンス
- ・キッチンカーの出店
- ・イベントの開催
- ・日本各地の祭りの誘致による文化の発信

■位置図



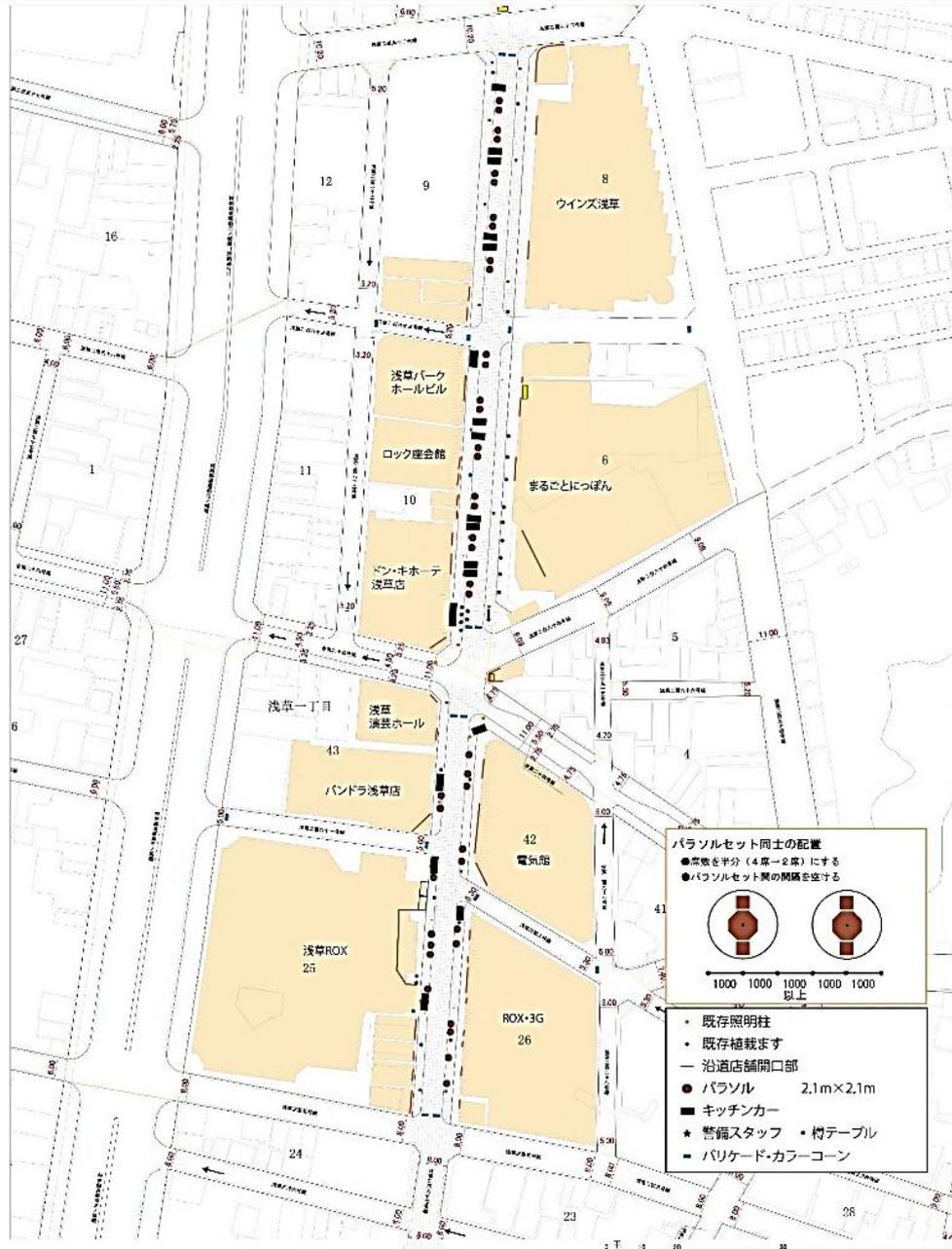
■諸元

場 所	東京都台東区浅草 1-25 先～浅草 2-8 先
地域特性	観光地、商業地
規 模	延長約 300m 幅員 北側区間 12.00m 南側区間 11.00m
道路管理者	台東区
開催期間	毎週金・土・日・祝日に開催
活用制度	・国家戦略道路占用事業 ・エリアマネジメントに係る道路法の特例による規制緩和
占用主体 連絡先	(一社)浅草六区エリアマネジメント協会 TEL：なし Mail：jimukyoku@arama.jp



画像出典：浅草・六区ブロードウェイ

■配置図



画像出典:台東区

■資金確保の方法

- ・毎週末に行われるオープンカフェ、マルシェ、キッチンカー、ストリートパフォーマンスと、各季に行われる各種イベント収入とエリアマネジメント広告収入等

■工夫・苦労した点

- ・平成 27 年 8 月に国家戦略特区として区域指定され、特例を活用した公道上のオープンカフェ等の実施が可能となった。平成 28 年より、社会実験の実施、警視庁との協議を重ねた結果、区域指定から約 4 年後の令和元年 9 月の国家戦略特別区域諮問会議において「エリアマネジメントに係る道路法の特例」について事業認定された。

■効果・課題

- ・国内外を問わず、多くの観光客が訪れる空間となっている。
- ・広告等を設置した際における視認性を確認し、安全性の確保や景観との調和等の視点から、その是非を検証する社会実験を実施予定である（新型コロナウイルス感染症に伴う緊急事態宣言により実施延期）。

■取組の背景

北十間川周辺エリアは、地域の日常を公共空間で創出し、地域から愛される居心地の良い場所となることを目指し「水と緑のサードプレイス」となる空間づくり、空間活用がなされている。

■位置図



■活動内容

【目的】

道路、公園、高架下を一体的に考えたにぎわいづくりに向けた整備と空間活用を行う。
 ・墨田区が公共空間の活用者を募り、許認可権者と調整することで利活用を実現

【活動】

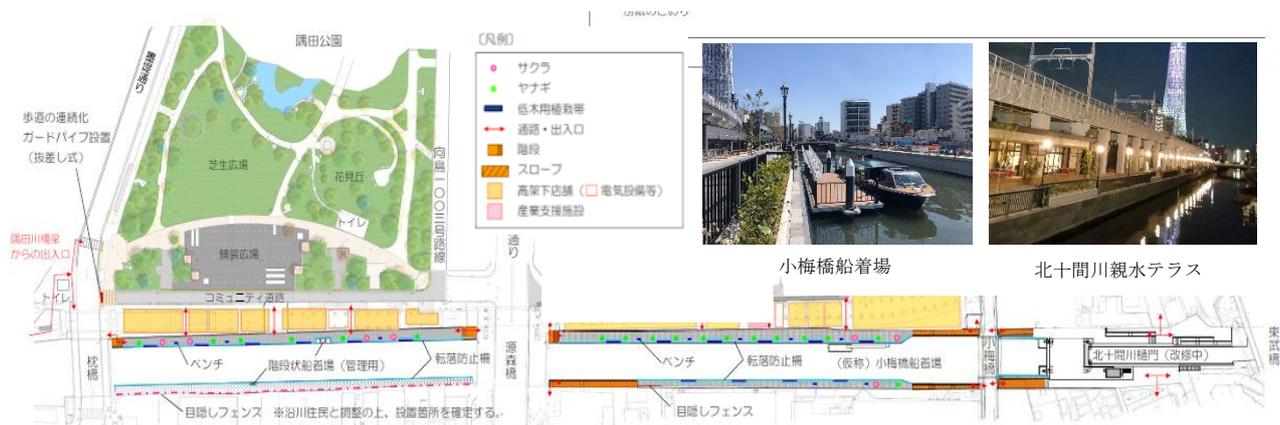
隅田公園と北十間川河川テラス間の道路を24時間規制しコミュニティ道路化することで、河川空間と公園空間とを一体的に利用。公園の舗装広場を活用してマルシェやキッチンカーによるにぎわいを形成（2020年公共施設マネジメント担当による社会実験）

■諸元

場 所	東京都墨田区
地域特性	観光地
規 模	舗装広場：約 1100 m ² 芝生広場：約 3000 m ²
道路管理者	墨田区
開催期間	2020年6、8、9～12月に実施 (連続42日間)
活用制度	・終日車両通行規制 ・河川敷地占用許可準則に基づく都市・地域再生等利用区域に指定
占用主体連絡先	・2021年3月までの活動に関する連絡先 ⇒墨田区企画経営室公共施設マネジメント担当 ・2021年4月以降の活動に関する連絡先 ⇒墨田区産業観光部観光課



■配置図



画像出典：墨田区提供資料

■資金確保の方法

- ・公共空間活用には占用料が必要だが、社会実験期間中に区が共催でイベント等を実施したものは、占用料が免除になった。
- ・今後は、指定管理者制度の導入を視野に入れ、検討を進める。

■工夫・苦労した点

- ・当該エリアの在り方を、行政（管理者）、民間企業、住民等が連携して検討していく場である「北十間川水辺活用協議会」を組織した。
- ・空間のデザインについては、一体的な空間となるようにデザインガイドラインを関係者間で共有している。

■効果・課題

- ・2020年4月の北十間川まちびらきを皮切りに、北十間川周辺の全体を俯瞰する会議体「北十間川周辺情報連絡会」を発足するなど、エリア全体の活性化を推進していく。

■取組の背景

自由が丘では、昭和48年から日曜・祝日の15時～18時に歩行者天国を面的に実施していた。また、自由が丘駅南側の東西に延びる九品仏緑道は昭和60年策定の「コミュニティ・マート構想」に則り整備された。

来街者が増加した一方で、道路が狭く歩行者と自動車の交錯や路上荷さばき車両による混雑、駅周辺の建物の老朽化などが喫緊の課題となっていた。

そこで、地元商工関係者、地域関係者、学識経験者、専門家、行政等により、TMO構想策定委員会や交通社会実験研究会等を設置し、「自由が丘駅周辺の自転車利用と駐輪場設置に関するアンケート調査」等を実施。平成27年には国家戦略特区に認定された。

官民連携の下、道路整備と一体的に継続的な沿道まちづくりを進め、歩行環境を改善し、にぎわいを創出している。

■活動内容

- ・面的に歩行者天国を毎週日曜・祝日に実施
- ・歩行者優先ゾーンの設定、駅前でのトランジットモールの設定、フリンジ分散型駐輪場の整備、代替交通手段の提供（無料巡回バス）、納品車等の乗り入れ時間制限、路内外の荷さばきスペースの設定、道路のバリアフリー整備について社会実験の実施
- ・側道（区道）と緑道を一体的に整備
- ・電線類の地中化（駅前広場、九品仏川緑道沿い目黒区等）
- ・国家戦略道路占用事業によるイベントの実施（「樹木リレー」や「世界のスイーツ」を開催）

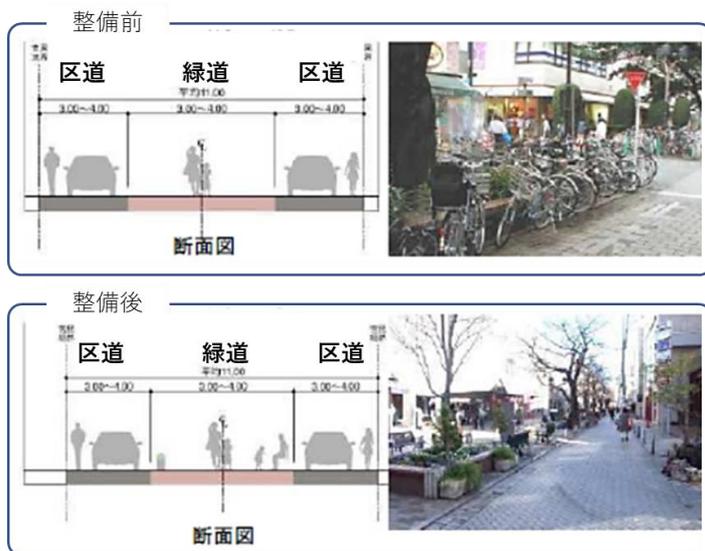
■位置図



※国家戦略道路占用事業対象路線

■諸元

場所	自由が丘駅周辺の一体
地域特性	商業地・住宅地
規模	自由が丘駅からおおむね200mの範囲
道路管理者	目黒区
開催期間	日曜・祝日の12時～18時
活用制度	<ul style="list-style-type: none"> ・国家戦略道路占用事業 ・時間帯交通規制
占用主体連絡先	自由が丘商店街振興組合 TEL：03-3717-4541 Mail：info@jiyugaoka2.jp



- 目黒区側の区道を無電柱化、舗装の高質化
- 緑道にベンチを配置することで違法駐車撤去
- 歩いて楽しい回遊性のある空間を創出

側道（区道）と緑道（九品仏川緑道）の一体的整備

出典：(株) ジェイ・スピリット（一部加工）

■配置図

自由が丘駅周辺街路におけるエリアマネジメントに係る道路法特例の適用区域

■国家戦略道路占用事業の適用区域及び想定されるイベント例



画像出典：目黒区公開資料

■資金確保の方法

- ・九品仏川緑道沿い区道の電線類の地中化は、一部地元負担
- ・駅前広場は、社会資本整備総合交付金（旧まちづくり交付金）を活用して整備

■工夫・苦労した点

- ・国家戦略特区イベントの「植樹リレー」と「世界のスイーツ」では、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の機運醸成や国際色豊かな演出により、誰でも参加可能とした。

■効果・課題

- ・「植樹リレー」と「世界のスイーツ」、「自由が丘スイーツフェスタ」によって 50 万人を超えるにぎわいを創出
- ・九品仏川緑道では、ベンチを配置することで駐輪対策に効果を発揮

■取組の背景

「こたけあそび」は、“世代間交流の場をつくりたい”という思いから、町会をはじめ地域の幅広い年齢層の人々が協力し、2015年から小竹町の新しいお祭りとして始まった。年に1回、八雲神社で開催され、その周辺の道路についても地域に開放して、人と人が出会う、集う空間を演出している。

■位置図



■活動内容

- ・「こたけあそび」は、大人と子供が一緒につくり、楽しむおまつりとして、小竹町会とまちの保育園小竹向原、喫茶店オーナーが開催している。
- ・2015年の初開催以降、毎年300人ほどの親子連れでにぎわっている。
- ・芝生を敷いたり、竹ぼっくりや積み木で遊んだり、豚汁や地域の店の屋台が出たり、様々な活動が行われており、地域の魅力と出会いを発見できるよう取り組んでいる。

■諸元

場 所	東京都練馬区小竹町 2-42-12 (八雲神社) 周辺
地域特性	住宅地
規 模	幅員約 5m
道路管理者	練馬区
開催期間	年に 1 日
活用制度	・ 特になし
占用主体 連絡先	小竹町会 TEL : 03-3958-5349 Mail : なし



画像出典：NPO 法人 PLAYTANK

■配置図

—

■資金確保の方法

- ・町会費
- ・東京都地域の底力再生事業助成
- ・イベント運営はボランティアで実施

■工夫・苦労した点

- ・イベント開催中、道路に通行止めの標識等は設置せず、誘導スタッフを配置して対応
- ・町会が主催することにより近隣住民との合意を形成

■効果・課題

- ・子供が喜びそうなコマ回し等体を動かす遊びができるようになった。
- ・八雲神社の境内のみで開催していた時よりも、道路空間を活用することにより活動が外に開け、偶然性をもって不特定多数の人が訪れることができ、参加者が増加している。
- ・町会活動や町会長と接する機会となり、町会活動に関わる人が増加している。

■取組の背景

昭和 47 年の札幌オリンピック開催に合わせて大通周辺が商業圏として栄えた。その後、JR 札幌駅周辺の開発が行われて商業圏が二極化してしまったため、大通地区と札幌駅周辺地区を地下通路で結ぶことで都心における商業圏の回遊性を高め、商業活動を活性化させるとともに四季を通して安全で快適な歩行が確保されることを目的として札幌駅前通地下歩行空間が整備された。

■活動内容

- 札幌駅前通地下歩行空間では、広告物を設置している。
- 札幌駅前通地下歩行空間の広場では、パフォーマンスや音楽等のイベント、アート作品展示、情報発信などの催しを行っている。また、販促や商品 PR などの商業プロモーションの場としても活用している。
- 北海道庁旧本庁舎（赤れんが庁舎）前の札幌市北 3 条広場においても、イベントを開催したり、場所の貸し出しをしており、地上と地下の回遊性を高めている。

※参考

広場の指定管理とは別に札幌駅前通地下歩行空間の壁面を活用したエリアマネジメント広告を掲出している。平成 20 年 3 月 25 日付国道利第 22 号「地域における公共的な取組みに要する費用への充当を目的とする広告物の道路占用の取扱いについて」に即して、道路管理者、札幌市、事業主体の各関係者により連絡協議会を立ち上げ、具体的な運用を検討している。得られた広告収入は、札幌駅前通地区の公共的な取組や活動に充当に充当している。

■位置図



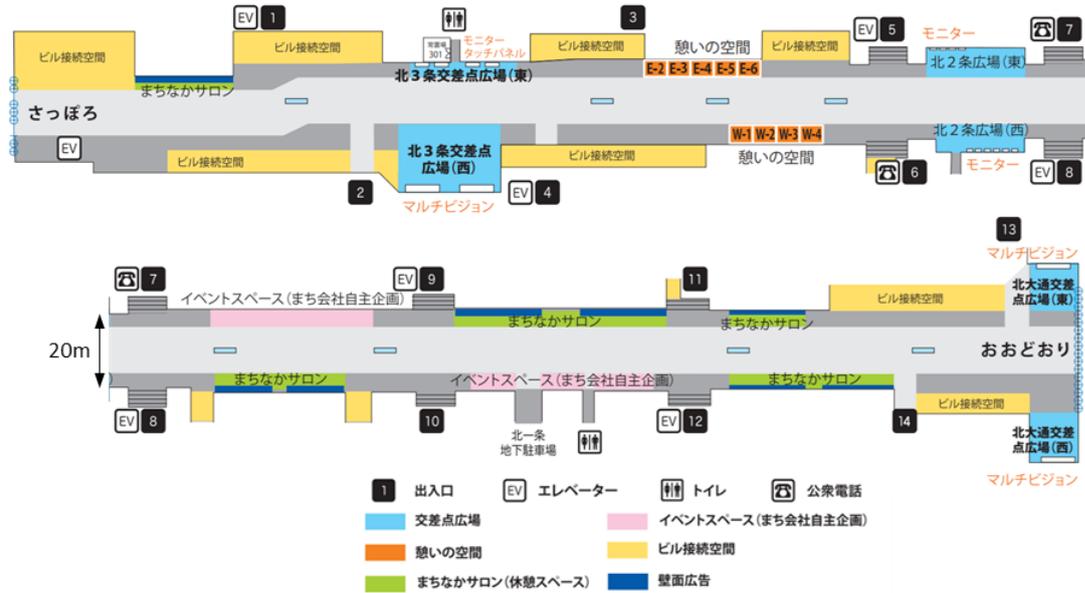
■諸元

場 所	地下鉄南北線さっぽろ駅～大通駅 (北 4 条通～大通)
地域特性	商業地区
規 模	幅員 20m、延長約 520m
道路管理者	北海道開発局・札幌市（建設局）
供用時間	5:45～24:30
広場管理者	札幌市（まちづくり政策局）
活用制度	・兼用工作物管理協定 ・札幌駅前通地下広場条例
広場の指定管理者	札幌駅前通まちづくり株式会社 TEL:011-211-6406 Mail:info@ekimaest.jp



出典：<https://www.sapporoekimae-management.jp/%E3%83%81-%E3%82%AB-%E3%83%9B%E3%81%AB%E3%81%A4%E3%81%84%E3%81%A6/%E5%9C%B0%E4%B8%8B%E5%BA%83%E5%A0%B4/>

■配置図



画像出典 : <https://www.sapporo-chikamichi.jp/guide/>

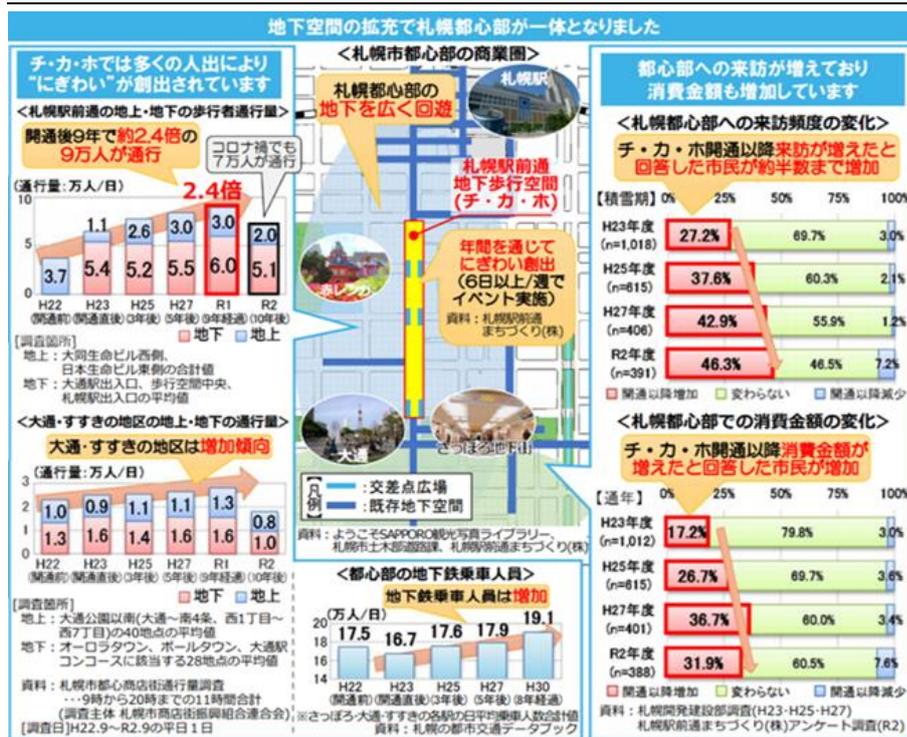
■資金確保の方法

- 札幌駅前通地下広場及び札幌市北3条広場の運用や管理については、サービスの向上や経費の節減を図るため、指定管理者制度を採用。

■工夫・苦労した点

- 道路法第20条第1項による兼用工作物管理協定により、広場利用手続の簡略化や、広場を多目的に使えるようになり、こういった利便性の向上が地下歩行空間全体の「にぎわい」の創出につながっている。
- 札幌駅前通地下広場の交差点広場では、壁面に大型ビジョンを設置しており、視覚的にもより効果的な催しが可能となった。
- 札幌駅前通の沿道ビルが地下接続を行うことによって、「にぎわい」を創出できるようにしている。都市計画提案により「札幌駅前通北街区地区計画」を平成20年に都市計画決定しており、一定の要件で地下歩行空間に接続した場合、容積率の緩和を受けられる。

■効果・課題



出典 : <https://www.hkd.mlit.go.jp/sp/release/gburoi000000z8mn-att/e1lg9o000001vsz.pdf>

■取組の背景

中心市街地活性化協議会によって検討された基本計画を推進する役割を担うために、一般社団法人TCCM（豊田シティセンターマネジメント）が平成20年4月に設置された。TCCMは都市再生推進法人として行政と二人三脚で活動を行っている。再開発によってまちなかに活用できる空間を整備しており、行政が空間づくりに投資し、TCCMがまちを面的に活用している。

■活動内容

- ・あそべるとよたプロジェクトは、2015年度から豊田市駅周辺にある開けた空間「まちなかの広場」を、「人」の活動やくつろぎの場として開放し、更にはとよたの魅力を伝え、とよたに愛着を持てる場所として、使いこなしていく取組である。
- ・試験的な取組として、音楽の演奏ライブやライブペイント、ダンス、パルーンといったパフォーマンスが展開されたあそべるとよたフェストを令和2年度に開催する等、新たな「まちなかの広場」の使い方を模索する取組も実施している。

■位置図



■諸元

場 所	豊田市駅西口ペデストリアンデッキ・駅前広場
地域特性	商業地区
規 模	延長 226m、幅員 9.5~32m
道路管理者	豊田市（市道）
開催期間	—
活用制度	・道路占用許可特例(中心市街地活性化計画)
占用主体 連絡先	あそべるとよた DAYS 運営者（一社） TCCM TEL：0565-85-0226 Mail: asoberutoyota@gmail.com



出典：https://asoberutoyota.com/、https://www.facebook.com/asoberutoyota

■配置図



画像出典 : <https://asoberutoyota.com/playtoyotadays>

■資金確保の方法

- ・ イベント開催の請負、広場使用料、補助金など

■工夫・苦労した点

- ・ 行政が再開発時に活用できるオープンスペースづくりに投資し、エリアマネジメント組織である一般社団法人TCCMが活用を図る形で連携している。

■効果・課題

- ・ まちの各所に創出したオープンスペースの活用が図られ、道路空間に限らずまち全体ににぎわいを創出できている。

■取組の背景

広島市では、平成 29 年に策定した「ひろしま都心活性化プラン」において「都心を安全で快適に回遊できるよう、歩きやすく移動しやすい交通環境の形成を図る」と記載するなどウォーカブルな都市づくりに着手し始めている。

当該エリアの民間企業を中心に活動するカミハチキテルでは、来街者に「歩いて楽しい」「居心地のよい」を実際に体感してもらい、その意見を当該エリアのエリアマネジメントのビジョンに反映するべく、公共空間活用社会実験を実施。2020 年から活動を開始した。

■活動内容

- ・オフィスワーカーや買い物客が集まり、憩うことができる滞留空間を設けることで、来街者の行動特性にどのような変化が生じるかを検証する社会実験
- ・第 1 弾（2020 年度）は「カミハチキテル URBAN TRANSIT BAY」と題し、立町電停付近などの公共空間にウッドデッキやコンテナ店舗、キッチンカー、アクティビティスペースなどを設置
- ・なお、2021 年度には沿道にある屋外広場を活用し、イタリア製の高質な人工芝、ベルギー製のストリートファニチャーの設置などの社会実験第 2 弾を実施している。

■位置図



■諸元

場 所	広島県広島市中区八丁堀 16,16-11, 中区基町 13-1
地域特性	業務地区
規 模	幅員 53m（歩道幅員約 5m）
道路管理者	広島県
開催期間	2020 年 3 月 1 日～4 月 26 日
活用制度	・道路占用許可
占用主体 連絡先	カミハチキテル HEART OF HIROSHIMA TEL : なし Mail : info@kiteru.site



画像出典 : <https://www.g-mark.org/award/describe/51024?token=kipzluizsf>

■配置図



画像出典： <https://kiteru.site/urban-transit-bay/>

■資金確保の方法

- ・ 地元商店街の資金提供
- ・ スポンサー広告料
- ・ クラウドファンディング

■工夫・苦労した点

- ・ 体験価値を最大化するため、ソフト面及びハード面の両方において「質の高さ」を追求した企画を行った。
- ・ イメージ戦略の観点から「カミハチキテル」という分かり易い名前をつけ、SNS と連動したウェブサイトの運営を行い、集客力の高いコンテンツが集まる場を創出
- ・ 「居心地の良さ」を限られた予算で実現すべく、実験の場を広報装置として捉え、協力企業を募った結果、県産材の PR を兼ねた木質空間を、屋外ショールームとしての夜間景観を、造園会社の協力で場を彩り人々を癒す緑空間を実現し、各協賛企業においても都心の公共空間が発信の場となった。
- ・ ロゴ等の視覚要素と各種スポンサー広告を、目立たせつつ空間に調和させることも重要な要素と捉え、サインメーカーと連携して実現した。

■効果・課題

- ・ 社会実験を目的化するのではなく、社会実験そのものの仕組みをリデザインし、自走するためのスキームを構築した。
- ・ 出店者同士の新たなビジネス成立に至る成果があった。

■取組の背景

平成 20～21 年度に実施された「鳥取駅前・にぎわいのまちづくり実証事業」の成果に基づき、市道駅前太平洋線の車道縮小による道路空間の再編が行われた。

加えて、拡幅した歩道部への芝生広場の設置、全天候型の滞留空間を確保する開閉式の大屋根設置が行われ、イベント開催等によるにぎわい創出や地域活性化をを目指す取組みがスタートした。

■位置図



■活動内容

【目的】

街なかでの歩行者優先の交通体系を確立し、回遊性向上とにぎわい創出を目指す。

【活動】

- ・自主イベントの他、各種イベントを誘致
- ・イベント主催者に代わり、道路占用許可と道路使用許可の申請手続を代行

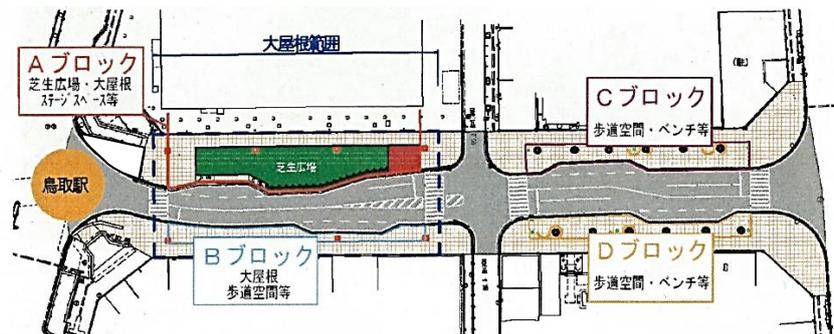
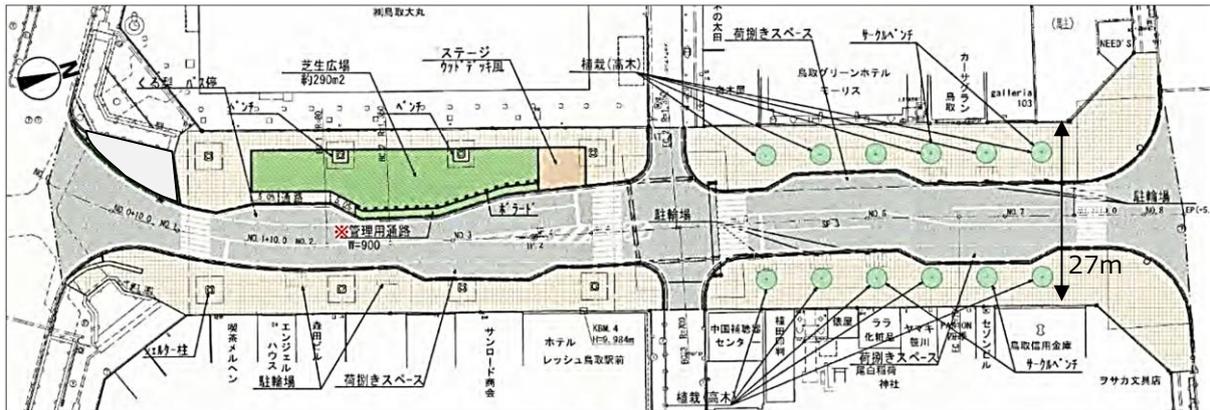
■諸元

場 所	鳥取県鳥取市今町 2 丁目
地域特性	商業地区
規 模	大屋根：幅 27m, 延長 61.5m, 芝生広場：約 290m ²
道路管理者	鳥取市
開催期間	平成 25 年 7 月～
活用制度	・道路占用許可特例(当初は都市再生特別措置法、現在は中心市街地活性化法)
占用主体 連絡先	新鳥取駅前商店街振興組合 TEL : 0857-23-5550 Mail : info@eki.or.jp



画像出典 : <https://www.facebook.com/tottoriekimae/>

■配置図



画像出典：上) 鳥取市

下) <https://www.city.tottori.lg.jp/www/contents/1480394583840/index.html>

■資金確保の方法

- 鳥取市は、新鳥取駅前地区商店街振興組合と「市道駅前太平線管理・活用協定」を締結している。
- また、市は新鳥取駅前地区商店街振興組合に道路管理業務とにぎわい創出事業を委託している。
- 道路管理は道路清掃等であり、にぎわい創出はイベント企画・運営、イベント利用調整、大屋根開閉、イベント主催者の道路占用、道路使用の申請代行等が含まれている。
- 道路占用、道路使用の申請代行では、道路占用料は免除されるが、道路使用料は別途イベント主催者が支払う仕組みとなっている。

■工夫・苦労した点

- イベント時の道路占用は、普段の特例による休憩施設の設置とは異なるため、特例による占用を一時中止し、イベント用に道路占用をとる方法で行っている。
- 組合は、音や臭いに対する近隣からの苦情を含むトラブルを防止するアドバイスをイベント主催者に行っている。また、組合員に対しては、開催予定のイベント内容や通行規制に関する情報を回覧で事前告知するほか、挨拶回りも行っている。

■効果・課題

- 完成してから6年で160件のイベントを実施し、延べ34万人（令和元年8月末）の来場者を誘致（大屋根の柱に歩行者カウンターを設置して計測）
- 整備前と比較して、沿線の空き店舗数は7店舗から2店舗へ減少した。
- 組合では地区の回遊性の向上を目指しているが、イベントのみを目的とする来場者も多く、周辺への波及効果が薄い。商店街への集客増に向けての検討が望まれる。
- 利用する道路空間は、芝生広場のあるAブロックの範囲が基本となる。
- Bブロックを利用する際には、交通管理者の指導により歩行者通行帯3mを確保する必要があることから、車道部の通行規制が必要となり、結果的にAブロックもあわせて使用することとなる。

■取組の背景

老朽化したアーケードの撤去が急務となり、「歩いて楽しい公園のような通り」をテーマとした道路空間の再編と道路を活用したにぎわいづくりを行った。

■位置図



■活動内容

【目的】

- ・若者の集うアカデミックでポップな商店街を目指す「魚町カルチャータン計画」の取組としてオープンカフェを実施した。

【活動】

まちづくり会社を設立し、毎月第3日曜日に「よりみち市（夜間は、「夜市」）」としてマルシェや古本市などを実施した。

国家戦略特区認定（平成 28 年 4 月）によって恒常的な公道の利用が可能となり、同年 5 月からオープンカフェ事業（夜市）を開始した。

■諸元

場 所	福岡県北九州市
地域特性	商業地区
規 模	延長 108m、幅員 5.5m
道路管理者	北九州市
開催期間	平成 28 年 4 月の国家戦略特区の認定以降恒常的にオープンカフェを開催
活用制度	・道路占用許可特例（国家戦略特別区域法）
占用主体 連絡先	鳥町まちづくり会議推進協議会 魚町サンロード商店街協同組合 TEL：093-531-0331 Mail：なし URL（お問合せフォーム）： http://www.uo-sun.or.jp/wp/?page_id=2



〈夜のオープンカフェ〉



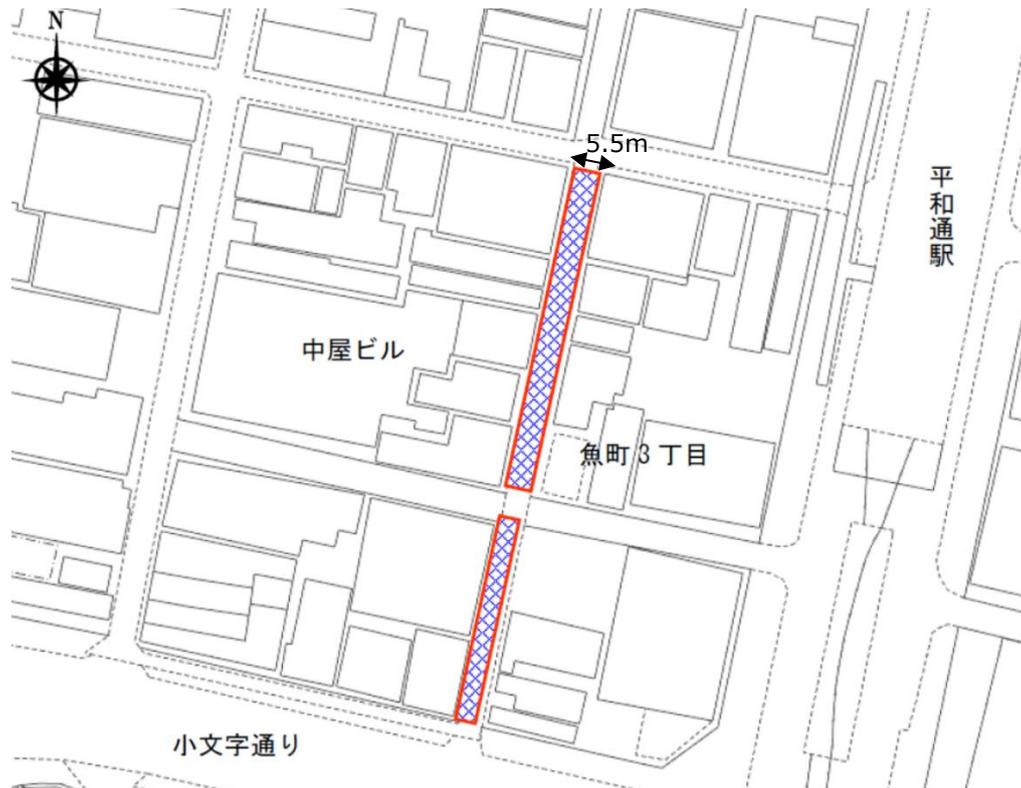
★H29 年度開催実績：163 日
平均来場者数：約 600 人（日平均）



- ・幅員 5.5m の道路を 1.5m 幅で占用
- ・道路上で Bar 空間を演出
- ・地域が協力して運営（例：沿道店舗から食べ物を配達など）

画像出典：鳥町まちづくり会議推進協議会

■配置図



内閣府 国家戦略特区ホームページ掲載資料から抜粋

■資金確保の方法

- ・ 出店者からの出店料

■工夫・苦労した点

- ・ 夜市は、商店街のみならず同組合員の有志で設立した特定事業目的会社「株式会社鳥町ストリートアライアンス」が事前準備、当日管理、集金業務など実際の運営を担うようにした。
- ・ 夜市の出店料は、一旦「株式会社鳥町ストリートアライアンス」が集金し、余剰金を魚町サンロード商店街に協賛することでアーケード撤去費の返済金の一部とした。
- ・ オープンカフェ等は、空き店舗前を基本に、緊急車両の通行幅4mを確保した残りの1.5m幅に設置している。物件ごとに占用をかけるため、歩行者動線はスラローム状になる。

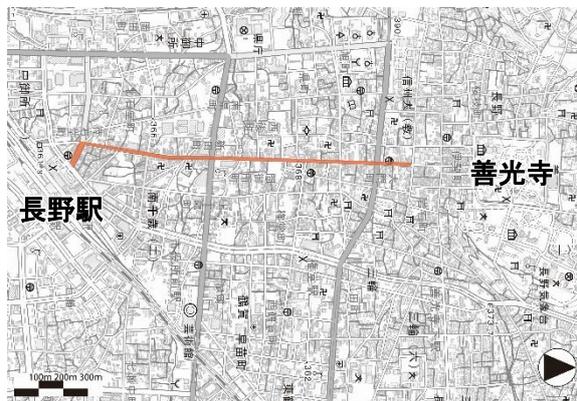
■効果・課題

- ・ まちづくりの一環として、沿道との調整を図りながら道路空間を活用したオープンカフェ等の活動を平成28年5月より実践した結果、その後、地価が上昇（約4%程度）して沿道店舗が活気づくとともに通行量が増加したという相乗効果が得られている。
- ・ 活動前は空き店舗が3割程あったが、現在では空き店舗は見られなくなった。

■取組の背景

長野市の中央通り（善光寺表参道）は、JR 長野駅から善光寺に至る長野市都心部の南北軸を形成する、歴史ある参道であり、古くから市民や観光客が訪れてにぎわってきた。平成 10 年の五輪開催による商業の郊外化が進み地元の商店街が危機感を持つようになった。商店街の活性化等を図るため、車中心から、歩行者にやさしい通りへ変換することで、歩いて楽しいまちとしてまちなかの回遊性の向上を目指し、善光寺表参道としての魅力向上と機能の充実を図る取組が行われた。

■位置図



■活動内容

【空間づくり】

- ・中央通り歩行者優先道路化事業として、通過交通の抑制と歩道拡幅により、広い歩行者空間と休憩スペースを確保
- ・歩道の拡幅部にベンチやパラソル等を設置

【活動】

- ・伝統的な屋台巡行などの祭りが復活
- ・夏期・冬期のまつりやGW 期間のイベントなど、様々な地域主体のイベントを実施

■諸元

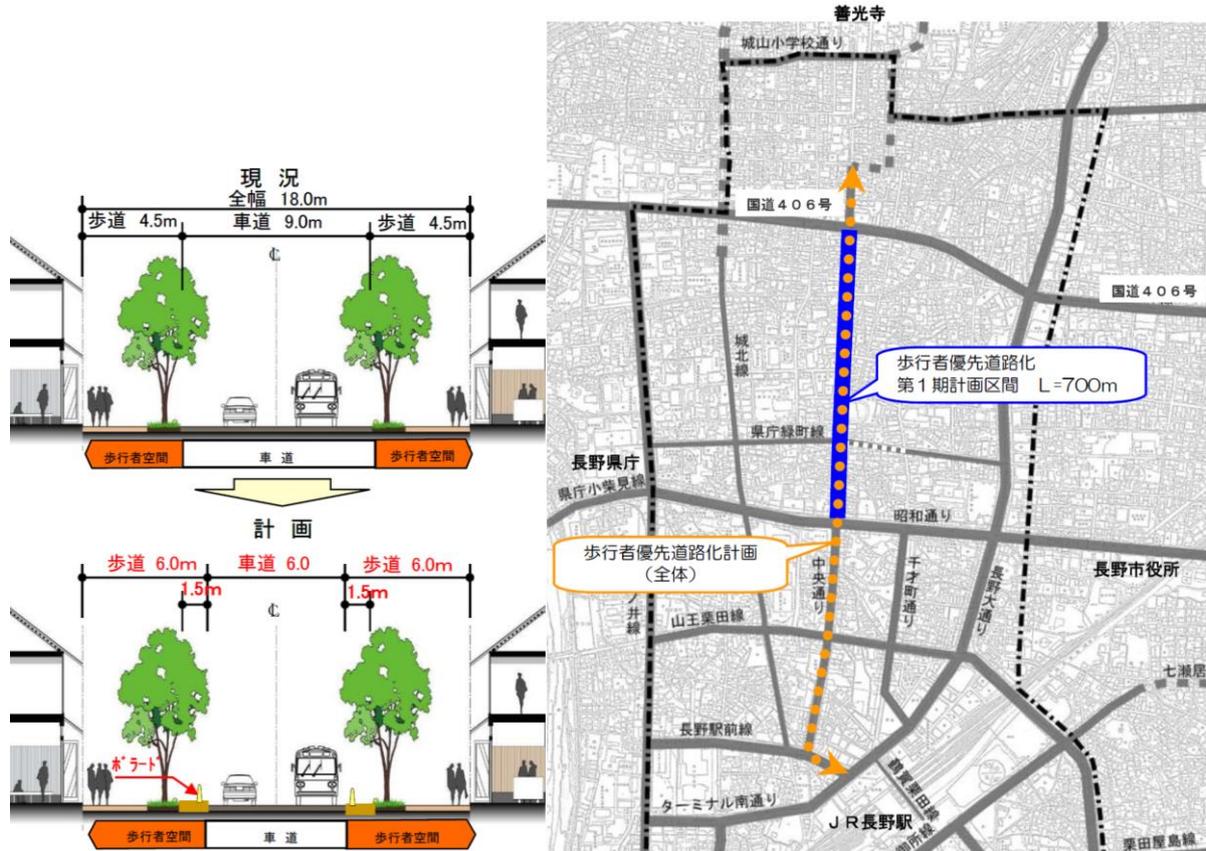
場 所	長野県
地域特性	観光地
規 模	計画区間：1600m 占有面積：8m ² （8ヶ所）
道路管理者	長野市
開催期間	—
活用制度	・道路占有許可特例(都市再生特別措置法)
占有主体 連絡先	株式会社まちづくり長野 TEL：026-267-5323 Mail：info@machidukuri-nagano.jp



画像出典：長野市公開資料



■配置図



画像出典：国土交通省「良好な道路景観と賑わい創出のための事例集」
(<https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/doroikeikan/pdf/006.pdf>)

■資金確保の方法

- ・善光寺花回廊等のイベント時には、企業協賛等により資金確保

■工夫・苦労した点

- ・地元有志が主体的に実施した勉強会や社会実験（計7回実施）を通じて、地元商店街の理解を深めた。
- ・社会実験を継続的に実施していく中、今後の方向性等の整備方針を検討するため、学識経験者や地元代表を始め、商工関係者、公共交通機関、関係行政機関、まちづくり関係者などで構成される「表参道ふれ愛通り（中央通り歩行者優先道路）計画策定検討委員会」を設置。また、地元の意思決定機関として「表参道ふれ愛通り推進委員会」を設立。この委員会の設立により、地元～行政～検討委員会間の意見調整等の役割分担が明確化した。
- ・善光寺の表参道という地域特性を勘案し、専門家によるデザイン監修を実施することで、歩行者優先を印象付ける個性的なデザインを実現。
- ・固定ベンチは、設置主体を道路管理者（長野市）とし、制度上の位置付けを道路附属物とした。一方、可動式ベンチは、設置主体を「占有者（株式会社まちづくり長野）」とし、制度上の位置付けを道路占有物件とし、道路占有許可の特例により設置することとした。
- ・イベント等での活用を見据え、電源設備や音響装置等の設置は、地元が道路占有許可に基づき設置
- ・地下埋設物の位置を現場で確認しながら、施設位置を調整
- ・設置に当たっては、利用者の視線の交錯等、快適な利用に配慮しながら設置
- ・落ち葉の処理や店舗に枝が伸びること等の課題があり、落葉せず、背丈も伸びない街路樹を間隔を開けて配置している。

■効果・課題

- ・縁台型のベンチでは、平常時は道路に向けて座る利用者は少ないが、イベント時には道路に向けて座る利用者が多く、TPOと施設形状に応じた使い方がなされている。
- ・イベントの主催者である地元商店会から、「道路空間を使いやすくなった」と、事業を評価する声が寄せられている。
- ・広告利用の希望があまり見られないことについて対応を検討

9. 歩行者空間創出に係る制度と手続

道路施策の方向性は、昨今の社会情勢等に合わせ、安全で円滑な自動車通行を確保する道路だけでなく歩行者中心の道路へ、更には、道路空間を利用したにぎわい創出の取組を促進するなどの多様なニーズに応える道路空間づくりへ変化している。

このため、歩行者空間の創出に係る制度においても、新たな制度が創出され、従来と比較して取組が実施しやすい環境が整ってきている。そこで、今後、新規の取組としては各地での活用が期待される新たな制度等について、その制度概要や適用条件、必要な手続等について取りまとめた。

なお、既存の取組においては、従来の道路占用許可の特例制度についても引き続き活用されることが考えられることから、合わせて後述で紹介する。

表 9-1 歩行者空間の創出に係る制度の一覧

制度等	根拠法令	適用要件	特徴	適用ケースの一例
歩行者利便増進道路制度	道路法	道路管理者が歩行者利便増進道路を指定し、利便増進誘導区域を設ける。	利便増進区域におけるオープンカフェや露店等の設置にかかる道路占用許可基準（無余地性）を緩和 占用許可期間：20年（公募占用の場合）	公募占用による長期（最長20年）の専用を検討するケース等
都市再生整備計画	都市再生特別措置法	地方公共団体が都市再生整備計画に、一定の物件を道路に設置することを位置付ける。	道路占用許可の特例（無余地性の基準の適用除外）が受けられる。 占用許可期間：5年	検討対象路線を含むエリアにおいて都市再生整備計画の作成を検討しているケース等
国家戦略特別区域計画	国家戦略特別区域法	地方公共団体を含む区域会議において計画を作成し、内閣総理大臣の認定を受ける。	国際的活動拠点の形成に資する都市機能の高度化のために道路占用許可基準（無余地性）を緩和 占用許可期間：5年	検討対象路線を含むエリアにおいて国家戦略特区の指定を目指す、あるいは指定されているケース等
中心市街地活性化基本計画	中心市街地の活性化に関する法律	地方公共団体が中心市街地活性化基本計画に一定の物件を道路に設置することを位置付ける。	中心市街地活性化のためのオープンカフェや露店等の設置にかかる道路占用許可基準（無余地性）を緩和 占用許可期間：5年	検討対象路線を含むエリアにおいて中心市街地活性化基本計画の作成を検討しているケース等

表 9-2 歩行者空間の創出に係る補助事業の一覧

事業名	補助の内容
一体型滞在快適性等向上事業	<ul style="list-style-type: none"> ①民地のオープンスペース化に係る課税の特例 <ul style="list-style-type: none"> ・整備が完了した年の翌年から5年間、土地（固定資産税・都市計画税）及び償却資産（固定資産税）の課税標準額を1/2に軽減 ②建物低層部のオープン化に係る課税の特例 <ul style="list-style-type: none"> ・整備が完了した年の翌年から5年間、家屋の対象範囲部分の固定資産税及び都市計画税の課税標準額を1/2に軽減
官民連携まちなか再生推進事業	以下の事業において、補助を実施 ○エリアプラットフォーム活動支援事業 <ul style="list-style-type: none"> ①エリアプラットフォームの構築 ⇒ 新規：単年度当たり合計1,000万円を上限 ②未来ビジョン等の策定 ⇒ 新規：定額 改定：1/2 ③シティプロモーション・情報発信 ⇒ 1/2 ④社会実験・データ活用 ⇒ 1/2 ⑤交流拠点等整備 <ul style="list-style-type: none"> ・地域交流創造施設 ⇒ 1/3 ・国際交流創造施設 ⇒ 1/3 ○普及啓発事業 ⇒ 定額
まちなかウォークアブル推進事業	都市再生整備計画において基幹事業、提案事業に位置付けた事業に対して補助を実施 国費率：1/2
まちなか公共空間等活用支援事業	都市開発事業に該当し、ベンチの設置、植栽等（カフェ等も併せて整備）により、交流・滞在空間を充実化する事業に対し、総事業費の1/2を限度に貸付（貸付期間は最長20年）

9.1 新たな道路空間活用に資する制度

2020年に道路法の改正によって、歩行者利便増進道路（通称：ほこみち）制度が創設され、歩行者が安心・快適に通行・滞留できる空間の整備、公募占用制度等の充実が図られた。

また、同年（2020）には都市再生特別措置法も改正され、滞在快適性等向上区域の指定が可能となったほか、イベント実施時などに都市再生推進法人が道路の占用・使用手続等を一括して対応できるように、エリアマネジメントを行う組織の裁量権が拡大された。

これらの国の制度の拡充により、道路と民間敷地・建物とが一体となった魅力的なストリートづくりが可能となった。

(1) 歩行者利便増進道路（通称：ほこみち）制度

これまでの道路法には、にぎわい創出につながる道路の位置付けが明確に規定されていないほか、道路管理者の主導により民間の創意工夫を活用して歩行者にとって快適で楽しめる空間をつくる仕組みがなかったことから、にぎわいのある道路空間を構築するための道路の指定制度として、歩行者利便増進道路（通称：ほこみち）制度が創設された。

この制度は、従来の道路占用許可の特例制度のように都市再生整備計画等への位置付けがなされていなくても、道路管理者と区市町村長が協議し、公安委員会の合意が得られれば道路管理者による指定が可能であり、以下のような特徴を有している。

<特徴>

- 1) 車線を減らして歩道を広げるなどして、歩道等の中に（通行区間とは別に）歩行者の滞留・にぎわい空間を整備することが可能
 - 公共：社会資本整備総合交付金による重点支援（補助率 5.5/10）（令和 3 年度時点）
- 2) 歩行者利便増進道路を指定し、その中に利便増進誘導区域を設けることで、カフェやベンチの設置など、占用許可基準を緩和（占用特例の適用）
 - “無余地性”の基準が除外され、占用物が置きやすくなる。
 - 公募占用を行う場合、最長 20 年の占用が可能となり、多額の初期投資が必要な物件も設置しやすくなる（公募しないことも可能。その場合、占用期間は最長 5 年）。
※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
- 3) 占用物件の一部拡大
 - 広告塔又は看板（良好な景観の形成又は風致の維持に寄与するもの）
 - 標識、旗ざお、幕及びアーチ
 - ベンチ、街灯その他これらに類する工作物
 - 食事施設、購買施設その他これらに類する施設
 - 自転車駐車器具で自転車を賃貸する事業の用に供するもの
 - 集会等の催しのために設けられる露店、商品置場その他これらに類する施設
- 4) 個々の占用許可の審査の合理化

利便増進誘導区域の指定の段階で、占用が具体的に見込まれる歩行者利便増進施設等の場所の基準に適合する場所を指定しておけば、個別の占用許可申請の際の審査・警察協議を簡略化でき、迅速に占用許可の判断を行うことが可能となる。

以降に、歩行者利便増進道路のイメージと手続フローを示す。

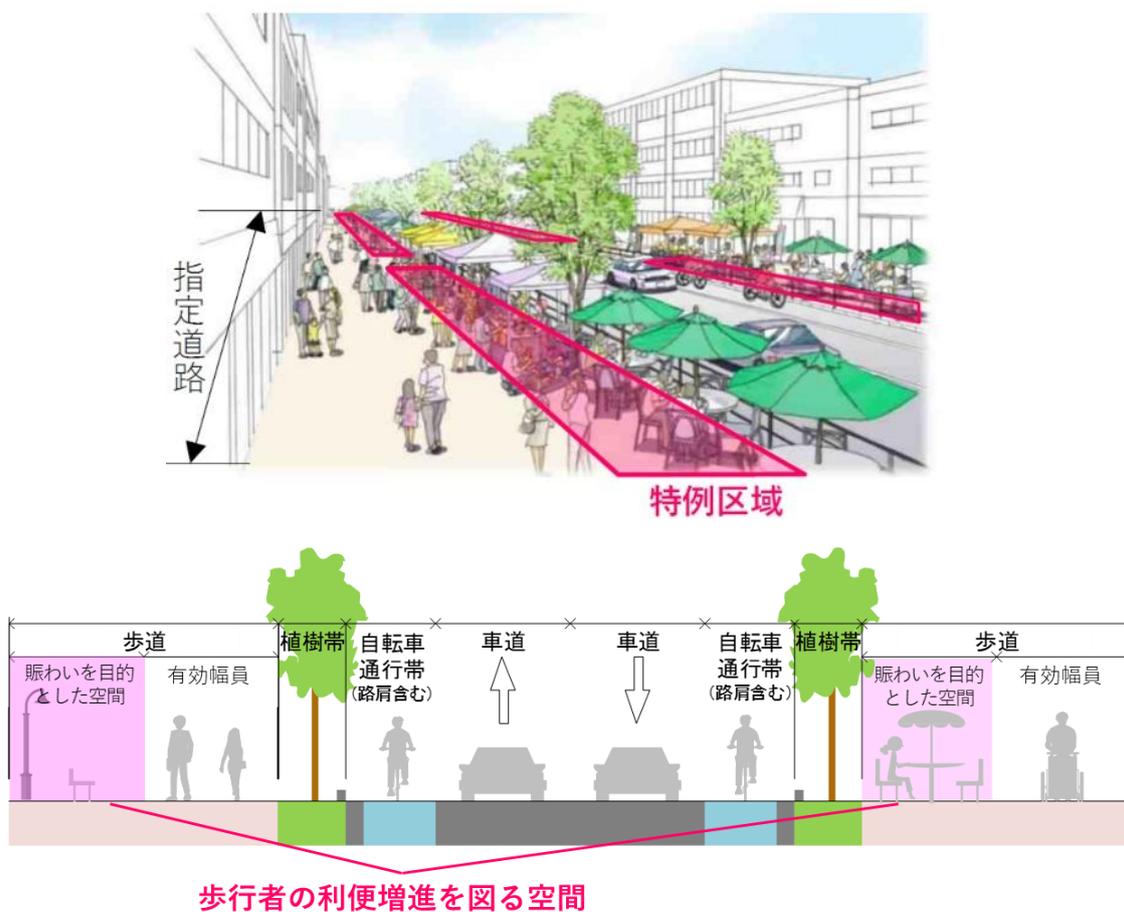


図 9-1 歩行者利便増進道路による新たな構造基準の横断面イメージ
(道路構造令第41条関係)

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)

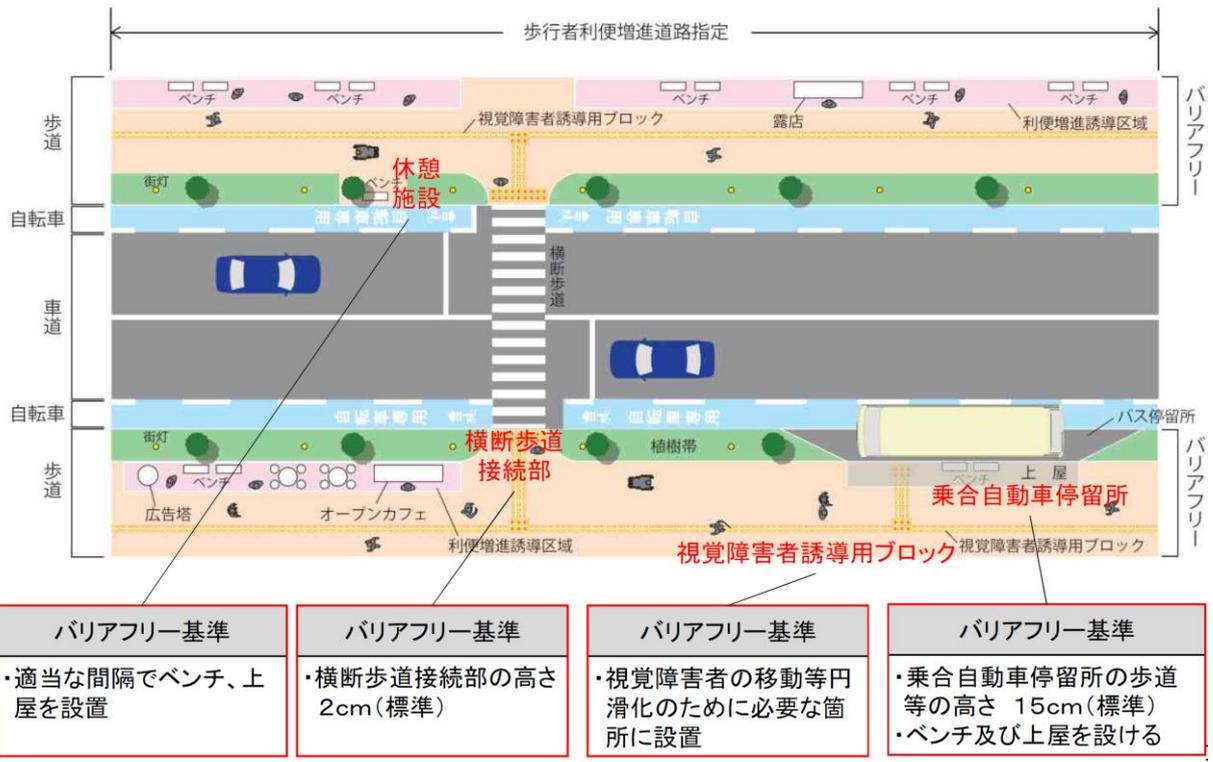


図 9-2 歩行者利便増進道路の道路構造基準(道路構造令第 41 条関係)

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)

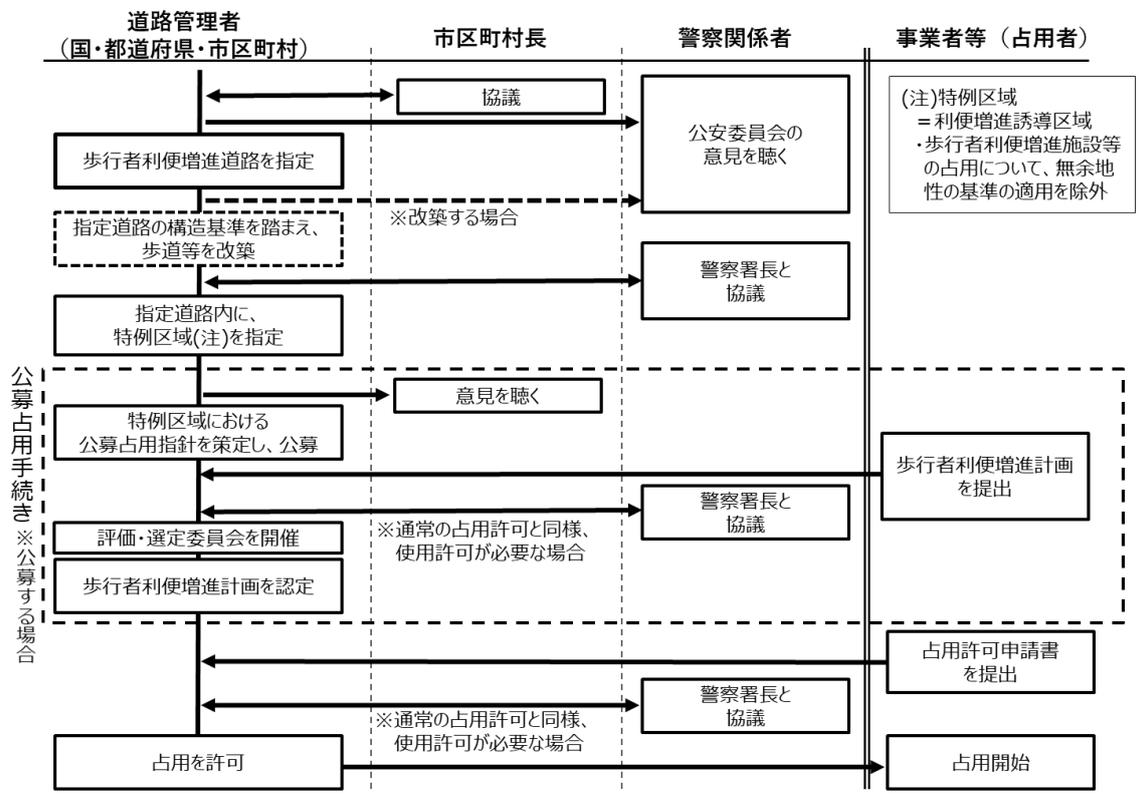


図 9-3 歩行者利便増進道路の手続フロー(例)

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)

なお、歩行者利便増進道路の指定に当たっては、以下の要件が必要であると考えられる。

- ・ 快適な生活環境の確保と地域活性化に資すると判断できること。
- ・ 都市機能の配置状況や沿道の利用状況等から、歩行者の利便増進に資する適切な区間であると判断できること。
- ・ 歩行者の安全かつ円滑な通行を確保するための十分な有効幅員を確保できること。
- ・ 沿道住民や周辺地方公共団体など関係機関との協議等により理解が得られていること。

また、道路改築の有無にかかわらず、歩行者利便増進道路の指定前に市区町村長との協議と公安委員会へ意見聴取を行う必要があるほか、利便増進誘導区域の指定前に警察署長と協議を行うことも必要となり、道路の改築に伴う道路交通に与える具体的な影響を踏まえ、信号機の運用や交通規制の見直し等の要否等について意見を聴く必要がある。協議には、以下の資料が必要であると考えられる。

- ・ 計画平面図、計画断面図
- ・ 改築により影響が生じる周辺道路の交通量推計及び影響への対応策
- ・ 交通量推計の結果と既存の交通容量との比較に係る資料
- ・ 改築工事のスケジュール

(2) 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり（まちなかウォークラブル）

都市再生整備計画の中で区市町村が指定する区域として、「滞在快適性等向上区域」（通称「まちなかウォークラブル区域」）を指定できるようになった。これは、まちなかにおける「居心地が良く歩きたくなる」空間づくりを促進するため、歩道の拡幅や建物低層部をガラス張り化するなど、その区域の快適性魅力向上を図るための整備などを重点的に行う必要がある区域として、新設されたものである。



図 9-4 まちなかウォークラブル区域の設定範囲のイメージ

出典：官民連携まちづくりの進め方(2021年3月、国土交通省)

滞在快適性等向上区域の指定により活用可能となる制度として以下がある。

① 一体型滞在快適性等向上事業

一体型滞在快適性等向上事業（通称：一体型ウォークアブル事業）は、まちなかウォークアブル区域内の民間事業者（土地所有者等）が、市町村が実施する事業（公共施設の整備又は管理に関する事業）の区域に隣接又は近接する区域において、市町村が実施する事業と一体的に交流・滞在空間を創出する事業であり、以下の取組が該当する。

- ・市町村実施事業と一体的に実施される、滞在快適性等向上施設の整備又は管理に関する事業（例：オープンスペースの整備・提供）
- ・上記の事業と一体となって、その効果を高めるために必要な事務又は事業（例：オープンスペースを活用したイベントの実施など）

なお、滞在快適性等向上施設等には、以下が該当する。

- ・道路、通路、公園、緑地、広場その他これらに類するもの
- ・駐輪場その他これに類するもの
- ・噴水、水流、池その他これらに類するもの
- ・食事施設、購買施設、休憩施設、案内施設その他これらに類するもの
- ・アーケード、柵、ベンチ又はその上屋その他これらに類するもの
- ・街灯その他これに類するもの
- ・花壇、樹木、並木その他これらに類するもの

一体型滞在快適性等向上事業に取り組む場合、固定資産税・都市計画税の軽減措置（税制特例）、各種法律の特例を受けることができる。

例)

- ・オープンスペース化した土地（広場、通路等）及びその上に設置された償却費産（ベンチ、芝生等）の課税標準額を5年間1／2に軽減
- ・1建物の一階部分をオープン化（壁の過半について、ガラス等の透明な素材とすること、開閉可能な構造とすること又は位置を後退させること）した家屋（カフェ、休憩所等）について、不特定多数の者が有償で交流・滞在できるスペースの部分の課税標準額を5年間1／2に軽減
- ・民間事業者等（都市再生推進法人又は一体型ウォークアブル向上事業の実施主体）が行うまちなかウォークアブル区域における滞在の快適性等の向上に資する事業の円滑な実施のため、市町村が都市再生整備計画に普通財産の使用に関する事項を記載することで、民間事業者等は、普通財産の安価な貸付け等を受けることができる。これにより、民間事業者等が、にぎわいづくりの取組等に活用できる空間確保が円滑になる。

また、一体型滞在快適性等向上事業のほかにも、補助事業や低利融資の適用を受けることができる。

- ・官民連携まちなか再生推進事業（表 9-3 を参照）
- ・まちなかウォークブル推進事業（表 9-4 を参照）
- ・まちなか公共空間等活用支援事業（表 9-5 を参照）

表 9-3 官民連携まちなか再生推進事業の概要

<p>制度・事業名</p>	<p>官民連携まちなか再生推進事業</p>
<p>制度概要</p>	<p>官民の様々な人材が集積するエリアプラットフォームの構築やエリアの将来像を明確にした未来ビジョンの策定、ビジョンを実現するための自立・自走型システムの構築に向けた取組を総合的に支援し、多様な人材の集積や投資をひきつける都市の魅力・国際競争力の強化を図る</p>
<p>制度適用要件</p>	<p>■補助対象事業</p> <p>○エリアプラットフォーム活動支援事業</p> <p>①エリアプラットフォームの構築^{※1} ※補助対象：未来ビジョンの作成を行うエリアプラットフォームの形成・運営に要する費用</p> <p>②未来ビジョン等の策定^{※1} ※補助対象：未来ビジョンやアクションプログラムの策定に要する費用（データ収集・分析、専門人材活用、勉強会・意識啓発活動等）</p> <p>③シティプロモーション・情報発信^{※2} ※補助対象：まちづくりの担い手や就業者、来訪者など国内外の多様な人材をひきつけるために行うシティプロモーション及び情報発信に要する費用（web 作成、セミナー開催、専門人材活用等）</p> <p>④社会実験・データ活用^{※2} ※補助対象：都市の魅力や国際競争力を強化するための事業実施に当たり必要となる社会実験・実証事業等に要する費用（公共空間等の活用促進や外国人就業者・来訪者の受け入れ体制の構築等に要する費用）</p> <p>⑤交流拠点等整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域交流創造施設 ※補助対象：コワーキング・交流施設（地域住民や就業者等が交流することで新しい働き方や暮らし方に資する取組を促進する施設）の整備に要する費用 ・国際交流創造施設 ※補助対象：国際交流創造施設（国内外の多様な人材が交流することでビジネス創出を図る機能を有した施設）の整備に要する費用 <p>○普及啓発事業 ※補助対象：まちづくり課題に対し、様々なまちづくり関係者を巻き込んだワークショップの開催、継続性のある活動を実践する人材の育成を図る仕組みの構築・運営に係る経費</p> <p>※1：新規に取り組む「エリアプラットフォーム構築」と「未来ビジョン等策定」については、単年度当たり合計1,000万円を上限とする。（最大2年間。ただし、試行・実証実験を行いながら、新型コロナウイルス感染症拡大を契機としたビジョンを策定するものに限り、最大3年間に延長）</p> <p>※2：1事業当たり1年間に限る。</p>

制度適用要件	<p>■補助対象事業者</p> <p><エリアプラットフォーム活動支援事業の場合></p> <ul style="list-style-type: none"> ・エリアプラットフォーム^{※3} <p><普及啓発事業の場合></p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市再生推進法人、民間事業者等 <p>※3:「エリアプラットフォーム構築」及び「未来ビジョン等策定」における準備段階においてのみ、市区町村を補助対象とすることができる。</p> <p>■対象区域</p> <p><エリアプラットフォーム活動支援事業①～④、普及啓発事業の場合></p> <ul style="list-style-type: none"> ・全国 <p><エリアプラットフォーム活動支援事業⑤（地域交流創造施設）の場合></p> <ul style="list-style-type: none"> ・滞在快適性等向上区域 ・低未利用土地権利設定等促進計画に定める土地 ・立地誘導促進施設協定の目的となる土地の区域 ・低未利用土地利用促進協定の目的となる土地の区域 <p><エリアプラットフォーム活動支援事業⑤（国際交流創造施設）の場合></p> <ul style="list-style-type: none"> ・特定都市再生緊急整備地域 ・都市再生緊急整備地域（中枢中核都市に限る。）
補助率	<p>○エリアプラットフォーム活動支援事業</p> <p>①エリアプラットフォームの構築</p> <p>⇒ 新規：単年度当たり合計1,000万円を上限^{※4}</p> <p>②未来ビジョン等の策定</p> <p>⇒ 新規：定額</p> <p>⇒ 改定：1/2^{※4}</p> <p>③シティプロモーション・情報発信^{※2}</p> <p>⇒ 1/2^{※5}</p> <p>④社会実験・データ活用^{※2}</p> <p>⇒ 1/2^{※5}</p> <p>⑤交流拠点等整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域交流創造施設 ⇒ 1/3 ・国際交流創造施設 ⇒ 1/3

	<p>○普及啓発事業 ⇒ 定額</p> <p>※4：新規に取り組む「プラットフォーム構築」と「未来ビジョン策定」については、単年度当たり合計1,000万円を上限とする（最大2年間。ただし、試行・実証実験を行いながら、新型コロナウイルス感染症拡大を契機としたビジョンを策定するものに限り、最大3年間に延長）。</p> <p>※5：1事業当たり1年間に限る。</p>
申請プロセス	<p>■応募・選定におけるプロセス (※詳細スケジュールは「官民連携まちなか再生推進事業」の募集要項等を要確認)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 応募様式の作成 2 応募様式の提出 <p>※ 令和3年度分募集時の募集期間（実績）：令和2年12月21日～令和3年1月22日</p> <ol style="list-style-type: none"> 3 形式審査・内容審査・ヒアリング 4 補助対象事業に選定後、交付申請書を提出
備考	<p>■応募様式</p> <ul style="list-style-type: none"> ・応募様式A（エリアプラットフォーム構築、ビジョン策定） http://www.mlit.go.jp/toshi/common/010000014.xlsx ・応募様式B（普及啓発） http://www.mlit.go.jp/toshi/common/010000015.xlsx ・応募様式C http://www.mlit.go.jp/toshi/common/010000016.doc <p>■事業の実施に当たっての留意点 (補助金の対象経費)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・原則として、補助金の交付前に着手した施設整備等については補助対象外となるため、交付決定を受けてから事業に着手する必要がある。 ・応募・交付申請に要する経費などは交付決定日以前に発生する経費であり、補助の対象外となる。 <p>(事業の実施及び事業内容の変更)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業主体は、交付決定を受けた後、補助事業の内容を変更しようとする場合、若しくは補助事業を中止又は廃止しようとする場合は、補助金交付要綱に従って、事前に承認を得る必要がある。 <p>(進捗状況の報告)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・年度途中に、国土交通省の指定する様式にて進捗状況の報告が必要となる。 <p>(実績報告)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業主体は補助事業を完了後、実績報告書等を提出する必要がある。 <p>(補助金の支払)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・補助金の支払は、原則として、補助事業の完了した日から30日以内か、交付決定を受けた年度の翌年度の4月10日までのいずれか早い日までに、実績報告書の提出を受け、額の確定後の精算払いとなる（年度途中であっても、事業が完了している場合には、所定の手続により支払い可能である）。 ・振込口座について、エリアプラットフォームの場合はエリアプラットフォームの交付申請者であることが明確に分かる口座名義とする。 <p>(事業の実施後)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業主体は、補助事業に係る経理について、その収支の事実を明確にした証拠書類（契約書、支払領収書等を含む。）を整理し、交付年度終了後5年間は保存する必要がある。 ・本事業の効果を把握するため、本事業を活用した事業の終了後、毎年、定期的に追跡調査が行われる予定である。

出典：「官民連携まちなか再生推進事業」について(令和3年6月30日更新、国土交通省)、
官民連携まちなか再生推進事業 令和3年度募集要領(令和2年12月、国土交通省)

表 9-4 まちなかウォークアブル推進事業の概要

制度・事業名	まちなかウォークアブル推進事業
制度概要	車中心から人中心の空間に転換するまちなかの歩ける範囲の区域において、街路・公園・広場等の既存ストックの修復・利活用を重点的・一体的に支援する事業（都市再生整備計画事業の拡充により制度を創設）
制度適用要件	<p>■補助対象事業 都市再生整備計画において基幹事業、提案事業に位置付けた事業 ※『<u>滞在環境整備事業</u>』を新たに基幹事業として創設</p> <p>■対象事業として想定される主な事業</p> <p>○ウォークアブルな空間整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路、公園、広場等の既存ストックの改修・改変 ・まちなかウォークアブル区域を下支えする周辺環境の整備 例) 街路の広場化、バリアフリー環境の創出、公共空間の芝生化・高質化 等 <p>○アイレベルの刷新</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿道施設の1階部分をリノベーションし、市民に開かれた民間による公共空間の提供 ・1階部分の透明化等の修景整備 例) 沿道施設の1階部分の開放、市民に開かれた公共空間の提供 等 <p>○滞在環境の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・滞在環境の向上に資する屋根やトランジットモール化に必要な施設等の整備 ・滞在環境整備に関する社会実験やコーディネート等の調査 例) 社会実験の実施、デザイン検討・利活用施設の導入 等 <p>○景観の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・景観資源の活用 例) 外観修景、照明施設の整備、道路の美装化 等 <p>■事業主体</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交付金：市町村、市町村都市再生協議会 ・補助金：都道府県、民間事業者等 <p>■施行地区</p> <p>下記①、②に両方該当する区域</p> <p>① 都市再生整備計画事業の施行地区</p> <p>② まちなかウォークアブル区域（周辺環境整備に係る事業を含む。） ※まちなかウォークアブル区域の設定については、令和3年度までの経過措置を想定</p>
補助率	国費率：1／2
申請プロセス	1 ウォークアブル推進計画の策定し、都の確認の上、国へ提出 2 形式審査・内容審査・ヒアリング 3 選定後、交付申請書を提出
備考	-

出典：まちなかウォークアブル推進事業の創設(都市再生整備計画事業の拡充)(国土交通省)

表 9-5 まちなか公共空間等活用支援事業の概要

制度・事業名	まちなか公共空間等活用支援事業
制度概要	都市再生推進法人がカフェ等の整備と併せてベンチ設置や植栽等を行うなど、快適に交流・滞在できる空間を創出する事業に対して、一般財団法人 民間都市開発推進機構（MINTO機構）が長期にわたる低利貸付を実施
制度適用要件	<p>■支援対象事業</p> <p>○ベンチの設置、植栽等（カフェ等も併せて整備）により、交流・滞在空間を充実化する事業</p> <p>○都市開発事業（建築物及び敷地の整備に関する事業で公共施設の整備を伴うもの）に該当すること</p> <p>■支援対象</p> <p>○都市再生推進法人</p> <p>■対象区域</p> <p>○都市再生整備計画に定められたまちなかウォークアブル地域（滞在快適性等向上区域）</p>
貸付限度額等	<ul style="list-style-type: none"> ・貸付限度額は総事業費の1/2 ・貸付期間は最長20年 <p>※貸付金利は財政融資資金貸付程度</p>
申請プロセス	<p>■問合せ先</p> <p>一般財団法人 民間都市開発推進機構 まちづくり支援部 TEL：03-5546-0797 / FAX：03-5546-0794</p>
備考	<p>■各主体の役割</p>

出典：官民連携まちづくりの進め方 ～都市再生特別措置法等に基づく制度の活用手引き～
(2021年3月、国土交通省)

② まちなかエリアにおける駐車場出入口規制等の導入(駐車場法の特例等)

(メインストリート側ではなく裏道側に駐車場の出入口を設置、都市再生特別措置法第62条の10等)

滞在快適性等向上区域(まちなかウォークブル区域)において、路外駐車場の配置を適正化するために区市町村が都市再生整備計画に路外駐車場の配置及び規模の基準(路外駐車場配置等基準)を記載した場合には、区市町村の条例で定める規模以上の路外駐車場(特定路外駐車場)を設置する場合に、区市町村長への届出を義務付けるものである。

これにより、まちなかウォークブル区域内の路外駐車場の配置が適正化し、歩行者の移動上の利便性及び安全性の向上を図ることができる。

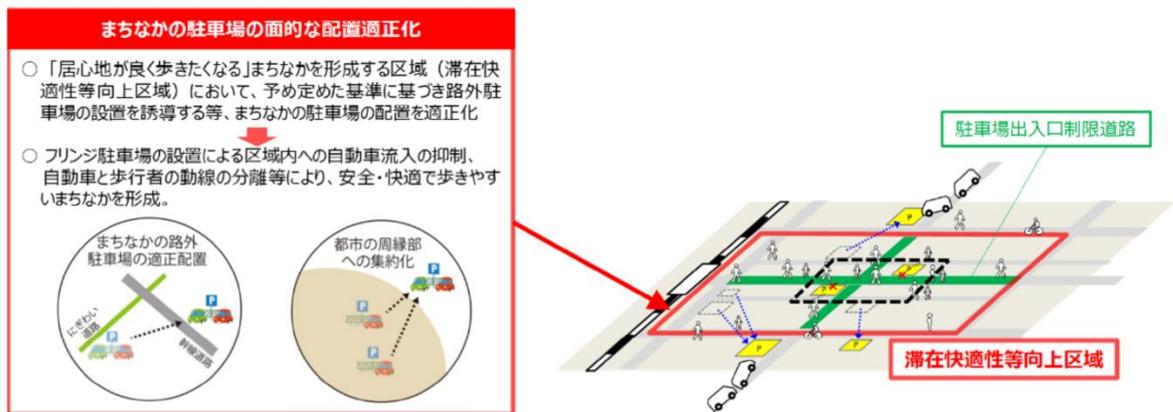


図 9-5 滞在快適性等向上区域の制度活用のイメージ

出典:官民連携まちづくりの進め方(2021年3月、国土交通省)

③ イベント実施時などにまちづくり会社等の都市再生推進法人が道路・公園の占用手続等を一括して対応（都市再生特別措置法第 62 条の 8）

「まちなかウォークアブル区域」における道路や都市公園の占用許可及び道路の使用許可の申請について、都市再生推進法人を経由して、占用・使用手続等を一括して申請書を提出することができるようになった。

これにより、経理事務を行う都市再生推進法人は、イベントの全体像を把握するとともに、施設管理者と緊密に連携して、出店者等に対して必要なサポートを行うことが期待される。



図 9-6 官民連携による公共空間の拡大・改変・利活用の促進

出典：国土交通省資料

(3) 歩行者利便増進道路と一体型滞在快適性等向上事業の併用

歩行者利便増進道路と一体型滞在快適性等向上事業とを併用し、両制度の利点を生かすことで、道路と民間敷地・建物とが一体となった魅力的なストリートづくりが可能となる。



図 9-7 歩行者利便増進道路と一体型滞在快適性等向上事業の併用による魅力的なストリートづくり

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

9.2 従来の道路占用許可の特例制度

前述の新たな制度が創設されるまでは、道路占用許可の特例制度は、「都市再生特別措置法」、「国家戦略特別地域法」、「中心市街地の活性化に関する法律」の三つの法律に基づく各種計画等へ、一定の物件を記載することにより認められていた。三つの法律に基づく特例は、いずれも道路占用許可を行うに当たって、『道路の敷地外に余地がなくやむを得ないこと』という通常の許可基準（無余地性）を適用しないことにその特徴がある。許可の対象となる物件は、下記に示すとおりであり、「都市再生特別措置法」と「中心市街地の活性化に関する法律」では、許可の対象となる物件は同じであるが、「国家戦略特別地域法」による物件は、より広範囲な物件が対象となる。

(1) 都市再生特別措置法

区市町村が作成する都市再生整備計画へ、道を活用した地域活動に使われる一定の物件を道路に設置することを記載。

<許可の対象となる物件>

- ・ 広告塔又は看板で良好な景観の形成又は風致の維持に寄与するもの
- ・ 食事施設、購買施設その他これらに類する施設で道路の通行者又は利用者の利便の増進に資するもの
- ・ 自転車駐車器具で自転車を賃貸する事業の用に供するもの

<占用主体>

- ・ 特例道路占用区域に設置する物件ごとに、道路管理者が占用主体を選定
一般的には協議会等の組織

<特例道路占用区域の指定>

- ・ 市町村の意見を聴いた道路管理者が、警察署長に協議した上で、特例を活用できる道路の区域を物件の種類ごとに指定

<許可条件>

- ・ 道路美化活動や放置自転車対策などの公益活動をあわせて実施すること

<許可期間> 5年

(2) 国家戦略特別区域法

内閣総理大臣が決定した国家戦略特別区域ごとに作成される区域計画に、道路空間のエリアマネジメントに使われる一定の物件を道路に設置することを物件ごとに記載

<許可の対象となる物件>

- ・ 広告塔又は看板で良好な景観の形成又は風致の維持に寄与するもの
- ・ 標識又はベンチ、街灯その他これらに類する工作物で道路の通行者又は利用者の利便の増進に資するもの
- ・ 食事施設、購買施設その他これらに類する施設で道路の通行者又は利用者の利便の増進に資するもの
- ・ 自転車駐車器具で自転車を賃貸する事業の用に供するもの
- ・ 次に掲げるもので、競技会、集会、展示会、博覧会その他これらに類する催し（国際的な経済活動に関連する相当数の居住者、来訪者又は滞在者の参加が見込まれるものに限る。）のため設けられ、かつ、道路の通行者又は利用者の利便の増進に資するもの
 - イ 広告塔、ベンチ、街灯その他これらに類する工作物
 - ロ 露店、商品置場その他これらに類する施設
 - ハ 看板、標識、旗ざお、幕及びアーチ

<占用主体>

- ・ 特例を活用する事業の実施主体となるエリアマネジメント団体等

<許可条件>

- ・ 道路美化活動や放置自転車対策などの公益活動をあわせて実施すること

<許可期間> 5年

(3) 中心市街地の活性化に関する法律

区市町村が作成し、内閣総理大臣が認定する中心市街地の活性化に関する基本計画に、道を活用した地域活動に使われる一定の物件を道路に設置することを記載

<許可の対象となる物件>

- ・ 広告塔又は看板で良好な景観の形成又は風致の維持に寄与するもの
- ・ 食事施設、購買施設その他これらに類する施設で道路の通行者又は利用者の利便の増進に資するもの
- ・ 自転車駐車器具で自転車を賃貸する事業の用に供するもの

<占用主体>

- ・ 特例道路占用区域に設置する物件ごとに、道路管理者が占用主体を選定
一般的には協議会等の組織

<特例道路占用区域の指定>

- ・ 市町村の意見を聴いた道路管理者が、警察署長に協議した上で、特例を活用できる道路の区域を物件の種類ごとに指定

<許可条件>

- ・ 道路美化活動や放置自転車対策などの公益活動をあわせて実施すること

<許可期間> 5年

9.3 屋外広告物に関する法令

屋外広告物法（昭和二十四年法律第百八十九号）は、屋外広告物行政における規制の基準を定めた法律であり、実際の屋外広告物規制は、地方公共団体が屋外広告物法に基づく条例、規則等を定めて独自に行っている。東京都においても東京都屋外広告物条例等により屋外広告物の規制を行っているほか、区市町村でも独自の条例（八王子市）やガイドライン等を有しているところがある。

東京都屋外広告物条例では、良好な景観の形成や風致の維持、公衆に対する危害防止を目的に、禁止区域、許可区域、許可基準等が規定されている。このような一般的な制限のほか、地域の個性や美しさを創出するために地域発意による規制強化や屋外広告物を活用したエリアマネジメントの取組と連携した規制緩和の制度がある。

次表に示す禁止区域等では、原則として商業広告や条例の規格を超える広告物区域は屋外広告物の掲出が禁止されているが、エリアマネジメント活動の財源に充当する広告に関しては、エリアマネジメント団体等が東京都広告物審議会に審査を依頼することにより、道路空間であっても特例許可が認められる場合がある。広告収入は、エリアマネジメント活動の重要な活動財源ともなることから、今後その活用が期待されている。

表 9-6 ■東京都屋外広告物条例■による禁止区域、禁止物件等

区分	禁止区域・禁止物件	主な適用除外広告物	
	禁止されている地域・場所の例	許可を受けて出せる広告物	許可が不要な広告物
禁止区域	<ul style="list-style-type: none"> ○第1種・第2種低層住居専用地域 ○第1種・第2種中高層住居専用地域 ○田園住居地域 ○特別緑地保全地区 ○景観地区のうち知事が指定する区域 ○旧美観地区[*]、風致地区 (知事の指定により出せる場所あり) ○保安林 ○文化財保護法の建造物及びその周囲 ○歴史的又は都市美的建造物及びその周囲、文化財庭園等の周囲 ○墓地、火葬場、葬儀場、社寺、教会 ○国、公共団体の管理する公園、緑地、運動場、動物園、植物園、河川、堤防敷地、橋台敷地 ○国立公園・国定公園・都立自然公園の特別地域 ○学校、病院、公会堂、図書館、博物館、美術館、官公署等の敷地 ○道路、鉄道及び軌道の路線用地及びそれに接続する地域で、知事の定める地域(4ページ及び5ページ参照) ○前記に掲げるもののほか、別に知事が定める地域 	<ul style="list-style-type: none"> ○自家用広告物で条件に合うもの(次ページ参照) ○道標・案内図板等の広告物で、公共的目的をもって表示するもの ○電柱等を利用し公衆の利便等の用に供するもの ○知事が指定した専ら歩行者の一般交通に供する道路に表示するもの ○規則で定める公益上必要な施設又は物件に表示するもの ○公益を目的とした行事、催物等のために表示するプロジェクションマッピングで公益性を有するもの 	<ul style="list-style-type: none"> ○自家用広告物で条件に合うもの(次ページ参照) ○他の法令の規定により表示するもの等 ○国又は公共団体が公共的目的をもって表示するもの ○公益を目的とした集会や催し物等のために表示するはり紙、はり札等、広告旗、立看板等、広告幕及びアドバルーン ○自己の管理する土地等に管理上必要な事項を表示するもの ○冠婚葬祭や祭礼のためのもの
	禁止物件	<p style="text-align: center;">禁止されている物件の例</p> <ul style="list-style-type: none"> ○橋、高架道路、高架鉄道及び軌道 ○道路標識、信号機、ガードレール、街路樹 ○郵便ポスト、公衆電話ボックス、送電塔、テレビ塔、照明塔、ガスタンク、水道タンク、煙突、無線塔、吸排気塔、形像、記念碑 ○石垣、がけ、土手、堤防、擁壁 ○景観重要建造物、景観重要樹木 ○その他知事の指定物件(パーキングメーター等) <p style="text-align: center;">はり紙、はり札等、広告旗又は立看板等のみが禁止されている物件</p> <ul style="list-style-type: none"> ○電柱、街路灯柱、消火栓標識 ○アーチ・アーケードの支柱 	許可を受けて出せる広告物

※景観法の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律第1条の規定による改正前の都市計画法第8条の規定により定められた美観地区をいう(以下同じ。)

参考 参考文献と資料

歩行者中心の道路空間の活用に係る参考文献と資料を以下に示す。

表 参-1 参考文献と資料一覧

項目	参考文献・制度・資料	参照元
国の制度等	「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～	国土交通省
	歩行者利便増進道路制度 - ほこみち -	国土交通省
交通に関する現況分析方法	駅まち回遊まちづくりの分析の手引き ―データ活用による検討のポイント―	東京都市圏交通計画協議会
	まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン	国土交通省
空間デザイン	『まちなかにおける道路空間再編のデザインガイド』	国土技術政策総合研究所
	『ストリートデザインガイドライン』	国土交通省
	『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
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
	『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・内閣府
官民連携	官民連携まちづくりポータルサイト	国土交通省
	市街地整備 2.0 新しいまちづくりの取組方	国土交通省
海外事例	Global Street Design Guide	NACTO 他

(1) ウォーカブル関連の国の制度等

「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～

URL : https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_machi_tk_000072.html

現在、人口減少や少子高齢化が進み、商店街のシャッター街化などによる地域の活力の低下が懸念される中、都市の魅力を向上させ、まちなかににぎわいを創出することが、多くの都市に共通して求められている。

このため、「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律（令和2年法律第43号、令和2年9月7日施行）」により、市町村が、まちなかにおける交流・滞在空間の創出に向けた官民の取組をまちづくり計画に位置付けることができることとしている。

国土交通省では、こうした地域の取組に対して、法律・予算・税制のパッケージによる支援を行うことで、「居心地が良く歩きたくなる」空間づくりを促進し、魅力的なまちづくりを推進している。

歩行者利便増進道路制度 - ほこみち -

URL : <https://www.mlit.go.jp/road/hokomichi/>

「道路空間を街の活性化に活用したい」「歩道にカフェやベンチを置いてゆっくり滞在できる空間にしたい」など、道路への新しいニーズが高まっている。

このような道路空間の構築を行いやすくするため、道路法等を改正し、新たに「歩行者利便増進道路」（通称：ほこみち）制度を創設した。

(2) 交通に関する現状分析方法

『駅まち回遊まちづくりの分析の手引き ―データ活用による検討のポイント―』（東京都市圏交通計画協議会、R3.3）

各地方公共団体が自地域内の拠点周辺地区で発生している歩行回遊に関連する諸問題に対し、パーソントリップ調査データをはじめとした様々なデータを用いながら効果的に実態を明らかにし、諸問題の解決のための対策の検討、実践へとつなげていくために留意すべき事項とその分析事例を、手引として取りまとめたもの。

『まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン』（国土交通省、H30.7）

まちなかににぎわいを呼び、歩行者が中心のまちづくりを進めるため、駐車場の量や場所、配置の適正化を図っていくための方策、駐車場の有用性を検証するとともに、有用性の低い駐車場について土地利用転換や、土地の利活用を促進するための方策といった、駐車場の適正化に資する様々な仕組み、荷さばき・自動二輪等への対応等、まちづくりと連携した駐車場施策を総合的に取りまとめたもの。

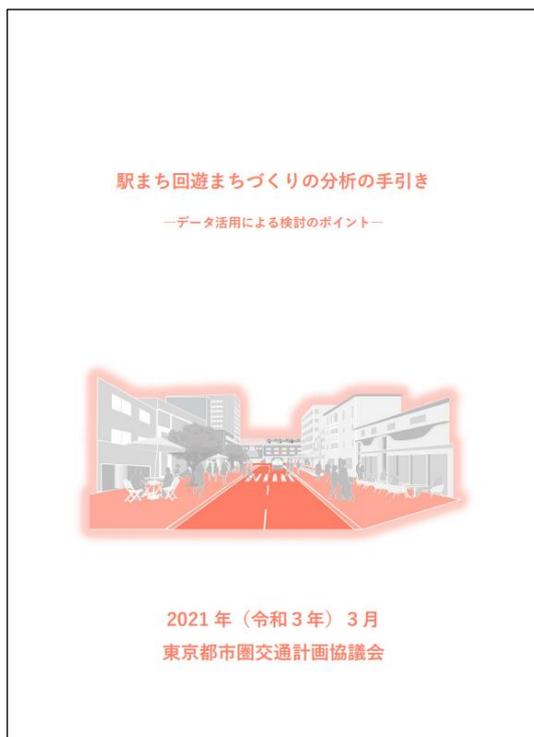


図 参-1 駅まち回遊まちづくりの分析の手引き

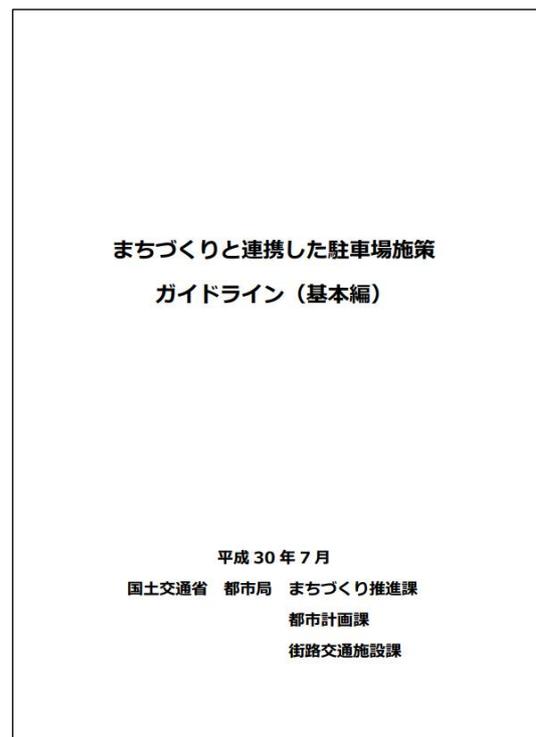


図 参-2 まちづくりと連携した駐車場施策

(3) 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 ―事例から学ぶその要素とポイント―』

(国土交通省、R3.6)

多様な人々が集い交流する官民のパブリック空間をウォーカブルな人中心の空間へと転換するために、エリア単位で進めることが重要なグランドレベル（建物低層部、オープンスペース、街路等を包含した空間）の形成について、基本的な考え方や具体事例からみるデザインのポイント等を抽出・整理し、その知見を展開することを目的として作成されたもの。

『まちなかにおける道路空間再編のデザインガイド』（国土技術政策総合研究所、H30.3）

近年、市街地における道路空間について、地域づくりの観点から沿道の施設や地域活動、公共交通サービス等と連携した公共空間としての機能拡充・質的向上が求められている。

本資料は、市街地における道路空間の機能拡充・質的向上に効果的なデザイン事例を機能・空間形態別のデザインパターンごとに整理し、市街地における人間本位の道路デザインの基本的な考え方や各デザインパターンの採用に当たり留意すべき計画・設計上の技術的事項を、パースや図面を用いながら分かりやすく解説したもの。

『ストリートデザインガイドライン（バージョン2.0）』（国土交通省、R3.5）

本ガイドラインは、まちなかの徒歩圏の範囲を対象に、官民の公共空間を一体的に捉え、ウォーカブルな空間へと総合的に取り組むことの重要性を背景として、令和元年に立ち上げた「ストリートデザイン懇談会」における、学識経験者、地方公共団体、その他多くの方々からの意見を集約し、ストリートデザインに携わるの方々にとって有益な一助となるべく、ストリートデザインのポイントとなる考え方を、様々な例示とともに示したものの。



図 参-3 居心地が良く歩きたくなるグランドレベルデザイン ―事例から学ぶその要素とポイント―

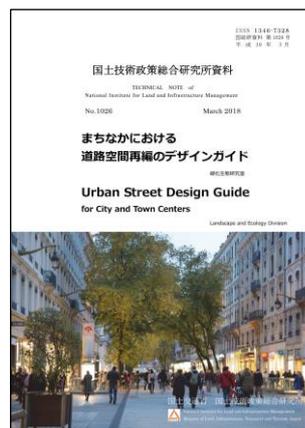


図 参-4 まちなかにおける道路空間再編のデザインガイド



図 参-5 ストリートデザインガイドライン（バージョン2.0）

(4) 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)

都内の市街地再開発事業及び土地区画整理事業の地区において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し、広くエリアマネジメントを普及することを目的に作成したもの。

『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・内閣府地方創生推進事務局、R2.3)

地域再生エリアマネジメント負担金制度について、制度の理解促進、活用に向けての必要な手続等の解説など、参考となる考え方を整理したもの。

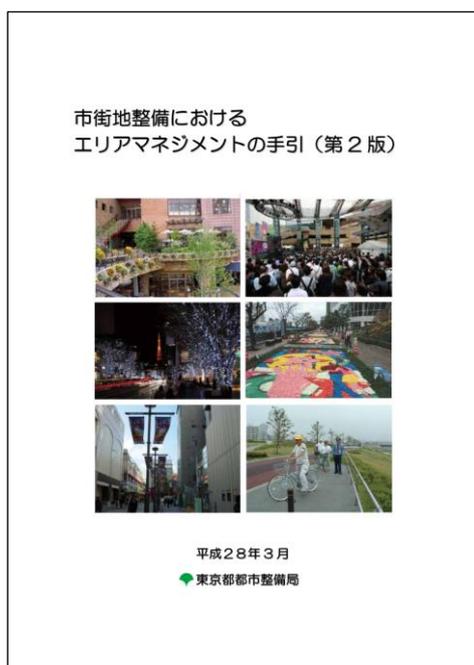


図 参-6 市街地整備におけるエリアマネジメントの手引



図 参-7 地域再生エリアマネジメント負担金制度ガイドライン

(5) 官民連携

官民連携まちづくりポータルサイト

URL : https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_machi_tk_000047.html

「地域独自の課題を発見し解決する」、「官民にかかわらず、まちの空間資源を使いこなす」、「人間中心の視点で居心地よい環境をつくる」の三つのキーワードを掲げ、エリアの価値を高める取組として期待される官民連携まちづくりを進める上で役立つ制度の紹介や、まちづくりの最新イベント等の情報を発信している。

市街地整備 2.0 新しいまちづくりの取り組み方

国土交通省に設置された「今後の市街地整備のあり方に関する検討会」において、今後の市街地整備の進め方は、『行政が中心となって公共空間確保・宅地の整形化・建物の不燃共同化を大規模に志向した開発』から、『「公民連携」で「ビジョンを共有」し、「多様な手法・取組」を組み合わせ、「エリアの価値と持続可能性を高める更新』』（市街地整備 2.0）へと大きく転換を図る必要があること等が提言されている。

「市街地整備 2.0 新しいまちづくりの取り組み方」は、市街地整備にかかる考え方の転換について、参考となる事例がまとめられているものである。

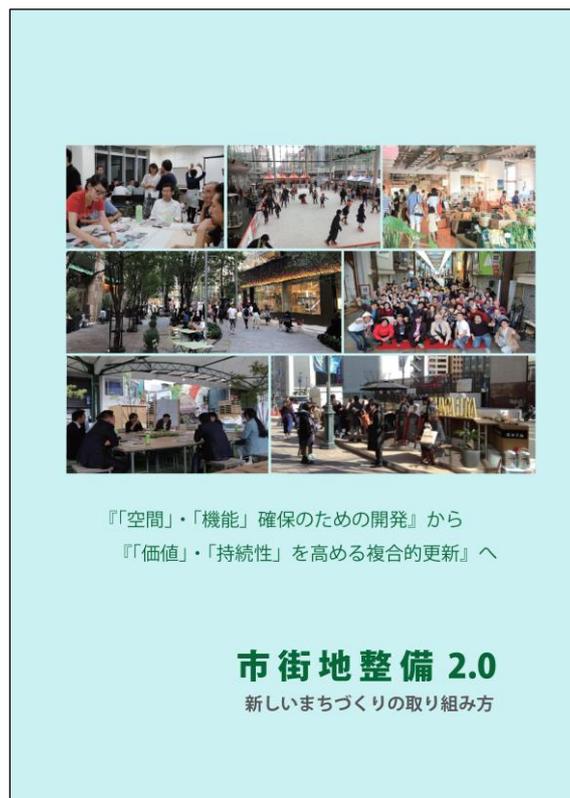


図 参-8 市街地整備 2.0 新しいまちづくりの取り組み方

