

第3回 博多と福岡を結ぶ 国体道路の空間利活用検討会

【参考資料】

歩行者利便増進道路制度の活用

令和3年 6月

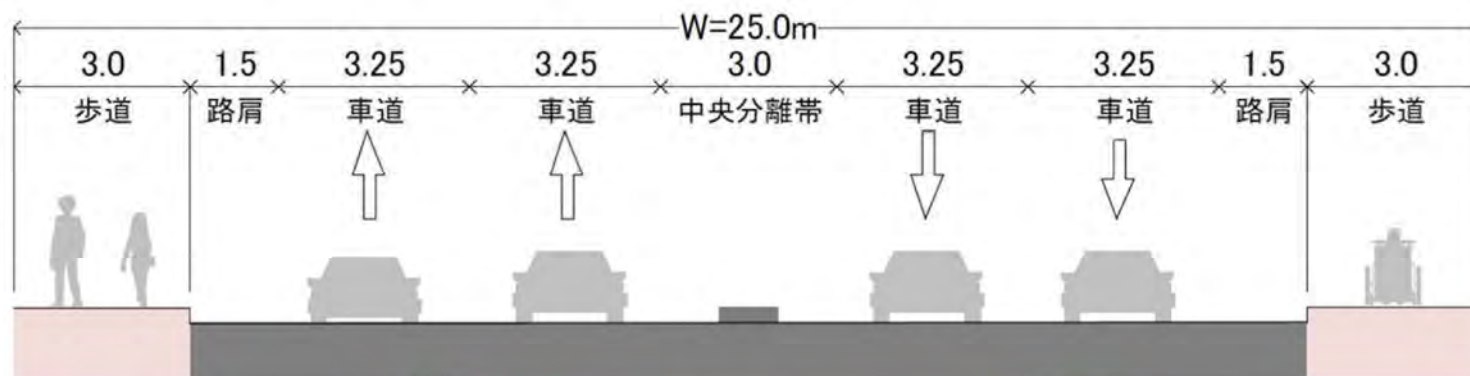
1. 歩行者利便増進道路制度の概要 (1) 道路法改正の概要

1)これまでの道路構造における課題

- 賑わい空間の創出に取り組んでいる事例もあるが、道路法令上「賑わいを目的とした空間」の位置づけがなかったため、関係機関との調整協議に苦慮するケースがあった。
- 道路空間再構築の整備に関する規定が十分ではなく、根拠として警察協議や地元協議等で示すことができなかった。（自治体からの声）
- 多様なアクティビティ創出に必要な幅員に関する技術的根拠が乏しい。（自治体からの声）

【イメージ】

【再構築前】



【再構築後】



道路構造令上は「歩道(専ら歩行者の通行に供する道路の部分)」であり、「賑わいを目的とした空間」の位置づけがなかった

1. 歩行者利便増進道路制度の概要 (1) 道路法改正の概要

1)これまでの道路構造における課題

■従来の道路占用制度では、オープンカフェ等を設置する際には無余地性の基準が適用され、既存の占用許可が優先、占用期間は5年間と短期間で認められるなどの課題があった。

【道路占用制度上の課題（道路法第33条等）】

●無余地性の基準※が適用

→無余地性の基準が適用されるため、賑わい空間の創出の達成に資するものであっても、道路の敷地外での設置が可能と判断された場合は、占用許可は与えられない。

※無余地性の基準：道路区域外にその占用物を置く余地がなく、やむを得ない場合のみ占用を許可するという基準

●既存の占用許可が優先

→同じ場所において、既存の占用許可より歩行者の利便増進に資するような占用許可申請があったとしても、既存の占用許可を取り消すことは困難である。

占用希望者が競合し、道路法施行令（昭和27年政令第479号）で定められた占用料の額よりも高い額を支払ってでも占用を希望する者がいることが想定される場合は、入札占用制度により複数の占用申請を比較して占用許可を与えることも可能。

●一般的に5年の占用期間

→現行の占用許可では、道路法施行令第9条の規定により、一般的には5年以内の短期間の占用期間が定められているため、民間事業者等も事業計画を立てづらく、短期的な収益が見込める事業以外は投資が進みにくい。

1. 歩行者利便増進道路制度の概要 (1) 道路法改正の概要

2) 歩行者利便増進道路制度の創設

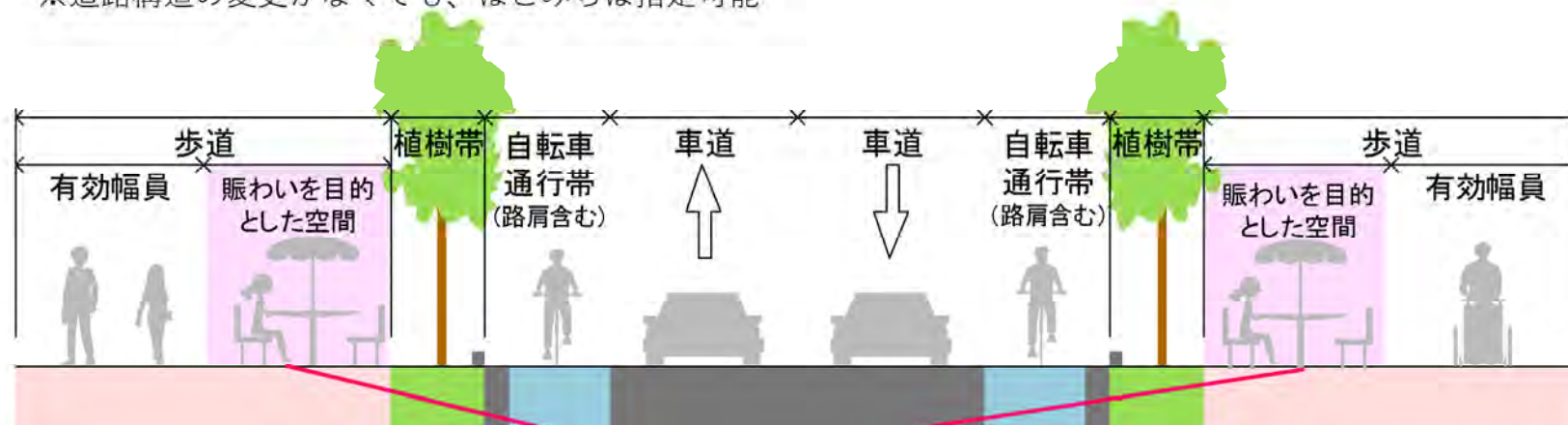
道路法等の一部を改正する法律(R2.5.27公布、R2.11.25施行)により、賑わいのある道路空間を構築するための道路の指定制度を創設。「**歩行者利便増進道路(通称:ほこみち)**」として指定した道路では、歩行者が安心・快適に通行・滞留できる空間の構築を可能とする等を規定。

歩行者利便増進道路は、「地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築」を目指すものであり、歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図り、快適な生活環境の確保と地域の活力の創造に資する道路を指定するものです。

【構造基準に関する特徴(メリット)】

- ・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・賑わい空間を定める**ことが可能となります。

※道路構造の変更がなくても、ほこみちは指定可能



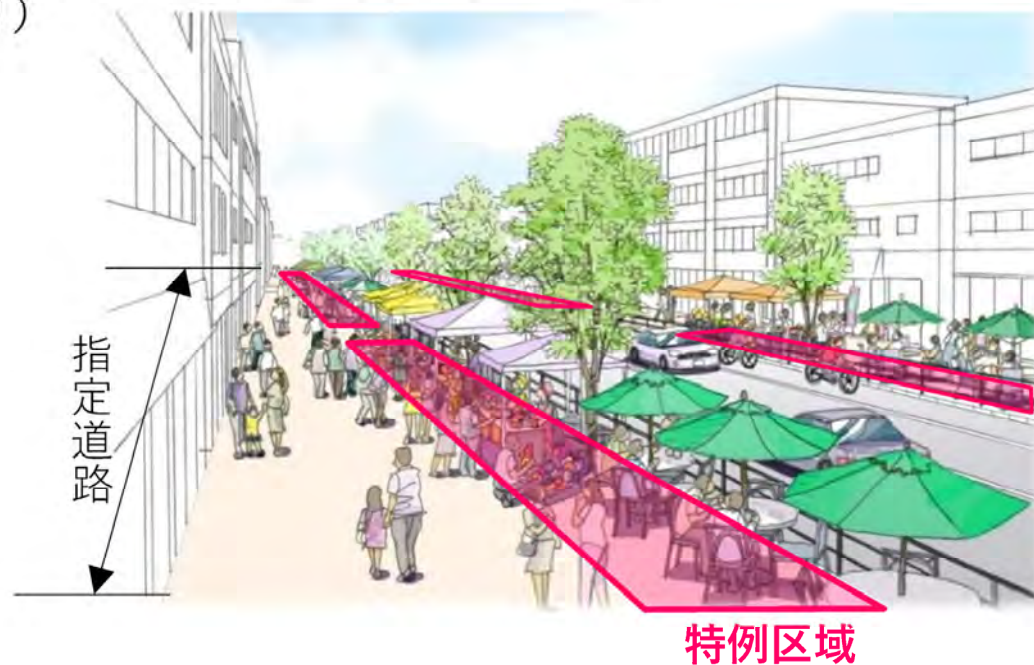
歩行者の利便増進を図る空間

1. 歩行者利便増進道路制度の概要 (1) 道路法改正の概要

2) 歩行者利便増進道路制度の創設

【道路占用に関する特徴（メリット）】

- ・ 指定道路内に定めた利便増進誘導区域（特例区域）では、道路占用許可が柔軟に認められます。
⇒ “無余地性”の基準が除外され、**カフェやベンチ等の占用物件が置きやすくなります。**
- ・ 道路空間を活用する者（=占用者）を公募により選定することが可能になります。
この場合には、最長20年の占用が可能となります（通常は5年）
⇒ **民間の創意工夫を活用した空間づくり**が可能となります。
⇒ テラス付きの飲食店など、**初期投資の高い施設も参入しやすくなります。**
⇒ 従前から占用されている場合等は、公募を行う必要はありません。
（ただし、占用期間は通常どおり）



1. 歩行者利便増進道路制度の概要 (1) 道路法改正の概要

3) 道路空間の活用に関する主な制度

項目	制度(事業)概要	場所	占用許可期間	占用物件	道路の構造に関する基準
歩行者利便増進道路(道路法) R2～ 新規	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ことにより、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)を緩和する制度	利便増進誘導区域	20年 (公募占用の場合)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」への適合義務 ・ 歩行者利便増進施設等を設置するための滞留の用に供する部分の設置規定
国家戦略特区区域計画(国家戦略特別区域法) H26～	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ことにより、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)を緩和する制度	国家戦略特別区域	5年	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ・ 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 ・ 競技会等の催し(※)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並びに旗ざお、幕及びアーチ <p>※相当数の来訪者等の参加が見込まれるものに限る。</p>	・ なし
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) H26～	地方公共団体が計画へ位置付けることにより、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)を緩和する制度 ※計画の記載に係る道路管理者の同意	中心市街地活性化計画区域	5年	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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) ・ 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 	・ なし
都市再生整備計画(都市再生特別措置法) H23～	地方公共団体が計画へ位置付けることにより、まちのにぎわいや交流の場の創出にかかる道路占用許可基準(無余地性)を緩和する制度 ※計画の記載に係る道路管理者の同意	特例道路占用区域	5年	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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) ・ 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 	・ なし

1. 歩行者利便増進道路制度の概要 (1) 道路法改正の概要

4) 道路占有・コロナ特例、実施状況

コロナ占用特例の概要

- 令和2年6月5日から、直轄国道について、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける飲食店等を支援するための緊急措置として沿道飲食店等の路上利用の占用許可基準を緩和する特例措置を導入。
- 地方公共団体に対しても、同様の措置の実施検討を依頼する文書を発出。



国道17号(文京区千石)の例

対象	「3密」の回避や「新しい生活様式」の定着に対応するための暫定的な営業形態として、テイクアウト、テラス営業等のための <u>仮施設を設置し、かつ、施設付近の清掃等にご協力いただける店舗</u>
占用許可基準	無余地性の基準について弾力的に判断
占用主体	① 地方公共団体 又は ② 地元関係者の協議会、地方公共団体が支援する民間団体などによる一括占用
占用の場所	道路の構造又は交通に著しい支障を及ぼさない場所 ※ 歩道上においては、交通量が多い場所は3.5m以上、その他の場所は2m以上の歩行空間の確保が必要
占用料	免除 (施設付近の清掃等にご協力いただけている場合)
占用期間	令和3年3月31日まで

歩行者利便増進道路との比較

	コロナ 占用特例	歩行者利便 増進道路制度 の占用特例
占用 許可 基準	無余地性の基準を緩和	
占用 主体	地方公共団体 又は地元協議 会等による 一括占用	個別占用・ 一括占用を 問わない
占用 期間	特例の期限 まで	最長5年 ※公募占用による 場合は最長20年
占用料	免除 ※施設付近の清掃 等への協力が条件	減額措置 (1/10) ※

※ コロナ占用特例の対象物件は、同特例の期間中は「免除」

1. 歩行者利便増進道路制度の概要 (1) 道路法改正の概要

4) 道路占有・コロナ特例、実施状況

- 全国で、約420の自治体で特例を導入済、約240カ所（うち、直轄国道では14カ所）で実施。
 <R2.9.1時点>

<導入事例>

■ 栃木県宇都宮市 「MIYA ストリート デザイン テラス」



- 23店舗が参加中（10月28日現在）
- 宇都宮市が占有主体となり、国道、県道、市道を含め窓
口を一本化して事業を実施
- 他の飲食店の不法占有防止策として、許可を出した店舗
 に対しては占有範囲を示す路面ステッカーを貼付
- 制度の活用を促進するため、周知用チラシを作成し、路線
 沿いの各店舗にポスティング

■ 長野県松本市 「街場のえんがわ作戦」



- 7団体、59店舗が参加中（10月26日現在）
- 国道143号、市道本町通り・伊勢町通り（長野県松本
 市中央1丁目、2丁目）沿いで実施
- 相談窓口を開設し、占有パターンの例示や手続きフローな
 どの資料を市のHPに掲載



歩行者利便増進道路制度の活用により、沿道飲食店等の路上利用の持続化を促進

1. 歩行者利便増進道路制度の概要 (1) 道路法改正の概要

4) 道路占有・コロナ特例、実施状況

福岡市では7箇所を実施。現在、「味のみちくさ通り」、「上川端商店街・川端中央商店街など」の4箇所を実施中。

新型コロナウイルス感染症の影響を受ける飲食店等の皆様へ

道路等でのテラス営業やテイクアウトなどの利用について基準緩和期間を延長します

新型コロナウイルス感染症の影響を受ける飲食店等の皆様を支援するための緊急措置として、市と地域住民・団体等が一体となって取り組む場合に限り、道路占用許可等の基準を緩和し、令和2年11月30日までの間、沿道飲食店等のテラス営業などに道路や公開空地が利用できることとしておりました。

このたび、この実施期間を令和3年3月31日まで延長することとしました。

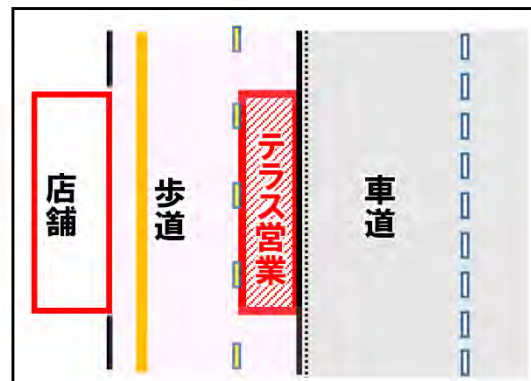
※公開空地とは、一般に開放され、自由に通行等ができる民有地のことです

	道路	公開空地
内容	<ul style="list-style-type: none"> ① 新型コロナウイルス感染症対策のための暫定的な営業であること ② 「3密」の回避や「新しい生活様式」の定着に対応すること ③ テラス営業、テイクアウト等のための仮設施設の設置であること ④ 施設付近の清掃等にご協力いただけること 	
申請できる団体	福岡市又は関係団体※1による一括申請※2 ※1 市が参画する協議会（エリアマネジメント団体 等）、市が支援する民間団体（商店街振興組合、地域の団体 等） ※2 個別店舗ごとの申請はできません。 （申請には市による支援に関する意見書が必要です。）	
申請できる場所	道路や公開空地の構造又は交通に著しい支障を及ぼさない場所 ※ 歩道と公開空地については、交通量が多い場所は3.5m以上、その他の場所は2m以上の歩行空間の確保が必要です。 ※ 車道については、車両通行規制等の条件を満たす必要があります。	
占用料等	免除（施設付近の清掃等にご協力いただける場合） ※ 別途、県警の道路使用許可を受ける必要があり、手数料が必要となります。	・土地所有者等の同意が必要です ・使用料等については土地所有者等と個別に協議していただく必要があります
利用期間	令和3年3月31日まで	



味のみちのくさ通り(南区玉川町)

出典: infoMotion 福岡市



▲テラス営業イメージ



出典: 福岡市公式シティ外と YOKANAUI

1. 歩行者利便増進道路制度の概要 (1) 道路法改正の概要

5) 歩行者利便増進道路の指定

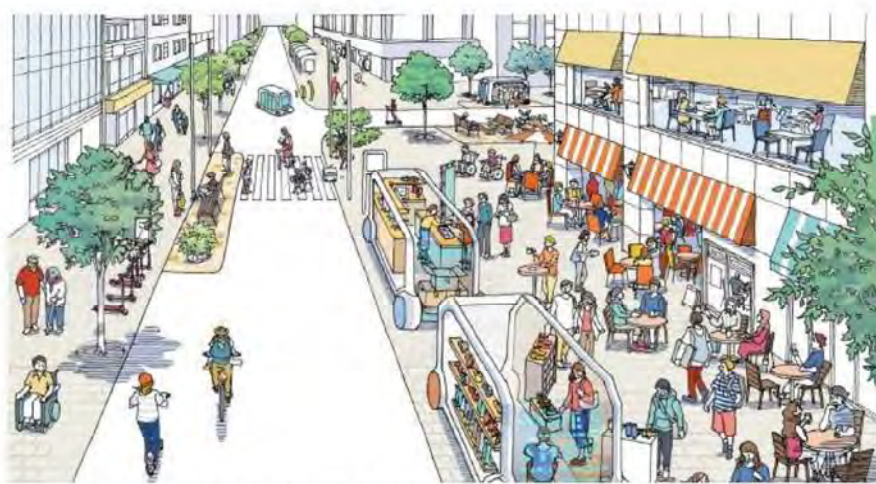
道路管理者は歩行者利便増進道路を指定する場合、以下に示す指定要件を満たす必要があります。（道路法第48条の20第1項関係）

【指定要件】

- 1 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
- 2 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
- 3 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
- 4 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



人中心の空間として再生した、まちのメインストリート



曜日や時間帯に応じて道路空間の使い方が変わる路側マネジメント

歩行者利便増進道路のイメージ

出典：「2040年、道路の景色が変わる」

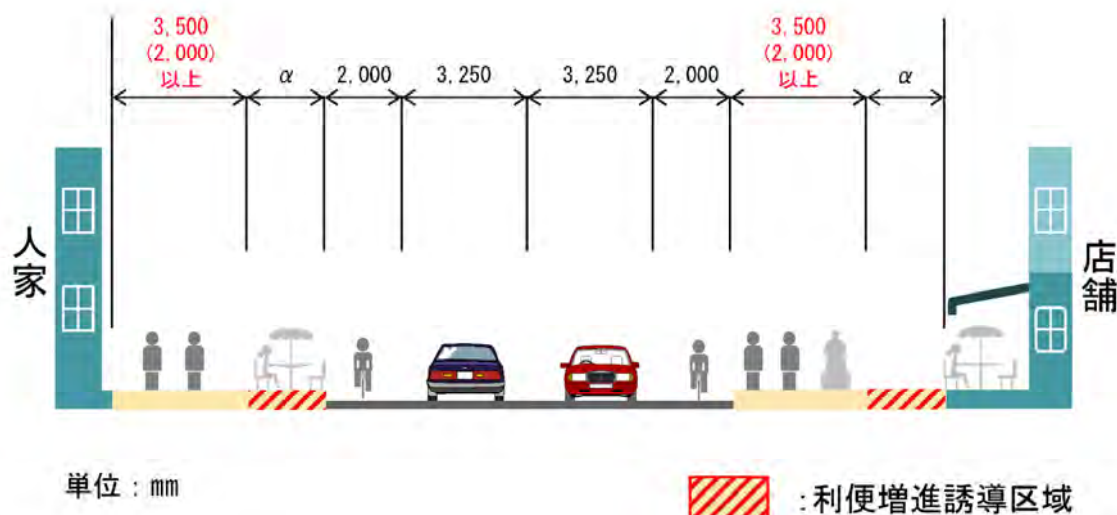
1. 歩行者利便増進道路制度の概要 (1) 道路法改正の概要

6) 歩行者増進誘導区域の指定

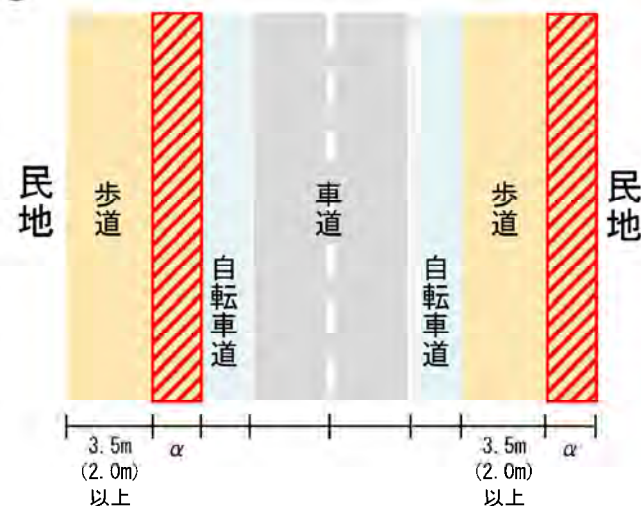
利便増進誘導区域を歩道に指定する場合は、以下を参考にしてください。
(道路法第33条第2項関係)

【指定の考え方】

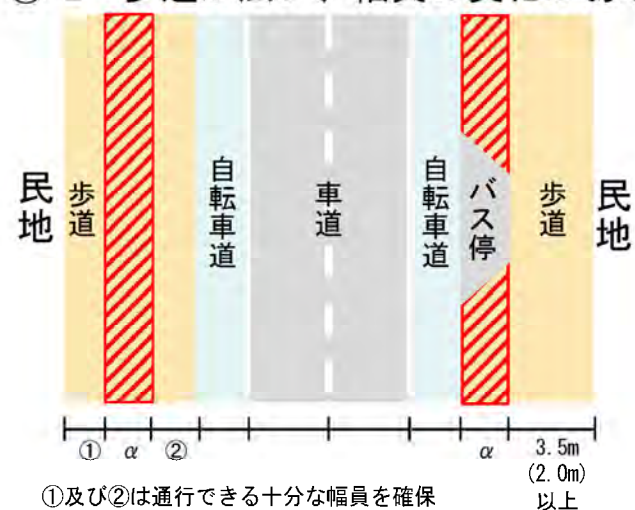
- 道路構造令（昭和45年政令第320号。以下「構造令」）第11条第3項に規定されている幅員（歩行者の交通量が多い道路は3.5m以上、その他の道路は2m以上）を確保した上で、区域を指定。
- 沿道の利用状況に応じて、区域を指定。ただし、バス停や右折レーンにより歩道幅員が変化する区間については、歩行者の円滑な通行確保の観点から、動線を障害しないように区域を指定。



①-1 歩道幅員の変化がない場合



①-2 歩道が広い、幅員の変化がある場合



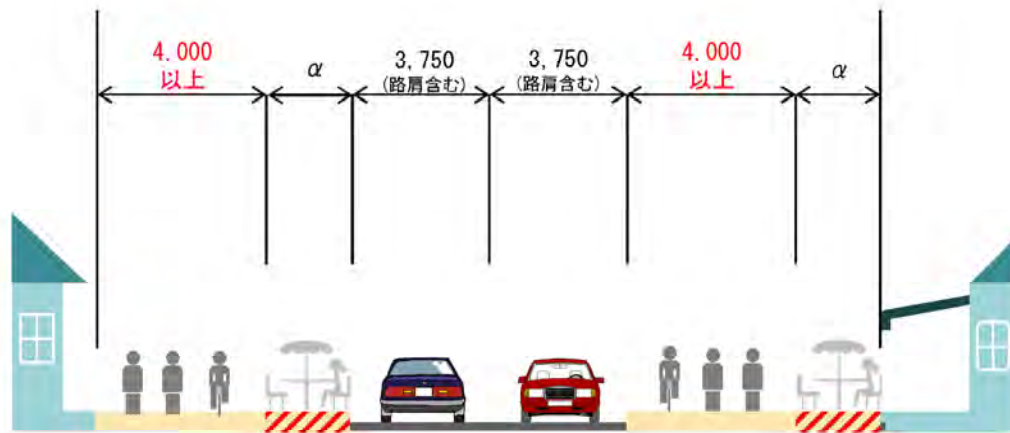
1. 歩行者利便増進道路制度の概要 (1) 道路法改正の概要

6) 歩行者増進誘導区域の指定

利便増進誘導区域を**自転車歩行者道**に指定する場合は、以下を参考にしてください。(道路法第33条第2項関係)

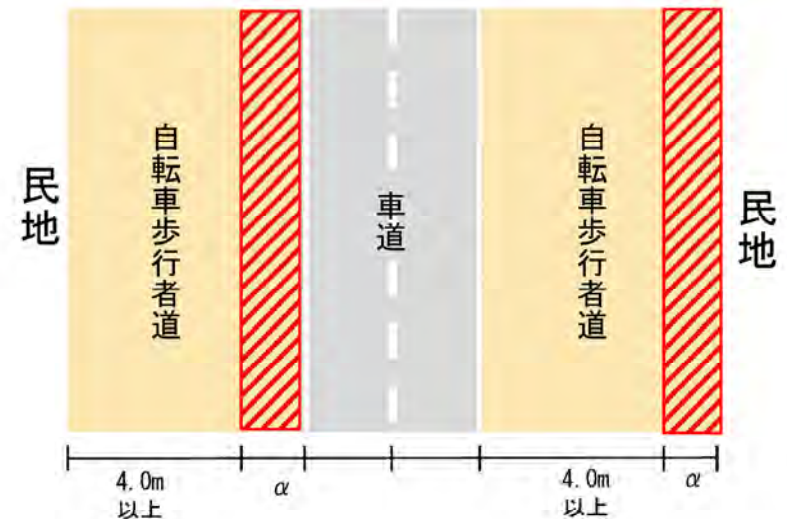
【指定の考え方】


- ・ 構造令に規定されている幅員（歩行者の交通量が多い道路は**4 m以上**、その他の道路は**3 m以上**）を確保した上で、区域を指定。



単位：mm

② 自転車歩行者道の場合



 : 利便増進誘導区域

1. 歩行者利便増進道路制度の概要 (1) 道路法改正の概要

6) 歩行者増進誘導区域の指定

利便増進誘導区域を**専用道路に指定**する場合は、以下を参考にしてください。
(道路法第33条第2項関係)


【指定の考え方】

- ・ 構造令に規定されている幅員（自転車歩行者専用道路は4 m、歩行者専用道路は2 m）を確保した上で、区域を指定。

① 自転車歩行者専用道路の場合

② 歩行者専用道路の場合



 : 利便増進誘導区域

既に実施されている交通規制により歩行者の円滑な通行が確保される道路や上空通路、地下通路、道路予定地などの道路空間においても特例区域を指定できます。
(道路法第33条第2項関係)

1. 歩行者利便増進道路制度の概要 (1) 道路法改正の概要

7) 歩行者利便増進施設等の道路占用の取扱い

歩行者利便増進施設等は、設けられる**施設の種類**、**設置の要件**が決められています。(道路法施行令第16条の2関係)

【1】歩行者利便増進施設等の種類

・歩行者利便増進施設等は、**歩行者の利便の増進に資する施設**として定める以下のものです。

- ア. 広告塔、看板
- イ. ベンチ、街灯
- ウ. 標識、旗ざお、幕、アーチ
- エ. 食事施設、購買施設
- オ. レンタサイクル用の自転車駐車器具
- カ. 集会、展示会等、催しのために設けられるもの
 - ・ 広告塔、露店、商品置場、看板、旗ざお、幕、アーチ

【2】歩行者利便増進施設等の要件

・歩行者利便増進施設等の占用特例が適用されるためには、以下の**全ての要件に該当**する必要があります。

- ア. 利便増進誘導区域内に設けられるものであること
- イ. 歩行者利便増進施設等の設置に伴い必要となる清掃などの措置が講じられていること
- ウ. 道路法第33条第1項の政令で定める基準に適合すること



看板 (デジタルサイネージ) (新宿区)



看板 (三宮中央通り・神戸市)



ベンチ (神戸市)



食事施設 (すわろうテラス・札幌市)



自転車駐輪器具 (新潟市)

1. 歩行者利便増進道路制度の概要 (1) 道路法改正の概要

7) 歩行者利便増進施設等の道路占用の取扱い

歩行者利便増進施設等として認められる物件の例	道路法施行令 第16条の2
<ul style="list-style-type: none"> ・ 広告塔 ・ ベンチ ・ 街灯 ・ 電飾、提灯、ランプ ・ フラワーポット ・ 音響機材（スピーカーなど） 	第1号、第2号 第6号イ
<ul style="list-style-type: none"> ・ 看板 ・ 標識 ・ 旗ざお ・ 幕 ・ アーチ 	第1号、第3号 第6号ハ
<ul style="list-style-type: none"> ・ 食事施設 ・ 購買施設 （テーブルや椅子、テントやパラソル、フェンスなどを含む。） 	第4号
<ul style="list-style-type: none"> ・ レンタサイクル用の自転車駐車器具 	第5号
<ul style="list-style-type: none"> イベントのために設けられる ・ 露店 ・ 商品置場 ・ ステージ、やぐら、観客席 （テーブルや椅子、テントやパラソル、フェンスなどを含む。） 	第6号ロ

※ 青字は、施行令に明記されていないが、道路占用が認められ得る物件の例。

※ 施行令第16条の2第1号から第5号までに規定されているものは、第6号に規定されていなくても、イベントのために設けることは可能。

1. 歩行者利便増進道路制度の概要 (1) 道路法改正の概要

7) 歩行者利便増進施設等の道路占用の取扱い



沿道建物と調和した広告塔（大阪府大阪市）
写真出典：日本みち研究所



デジタルサイネージ（看板）
（東京都新宿区）
写真出典：新宿区



三宮中央通りオープンカフェ看板
（兵庫県神戸市）
写真出典：神戸市、
（一財）神戸すまいまちづくり公社
広報資料



高崎まちなかオープンカフェにおける旗ざお
（群馬県高崎市）
写真出典：高崎商工会議所

1. 歩行者利便増進道路制度の概要 (1) 道路法改正の概要

7) 歩行者利便増進施設等の道路占用の取扱い



葺合南54号線歩道を拡幅しベンチを設置（兵庫県神戸市）

写真出典：

<https://www.city.kobe.lg.jp/a55197/shise/kekaku/jutakutoshi-kyoku/kobetoshin/toshinfaq.html>



花園町通り賑わい・憩い空間づくり（愛媛県松山市）

写真出典：<https://sotonoba.place/hanazonomachi-matsuyama>

1. 歩行者利便増進道路制度の概要 (1) 道路法改正の概要

7) 歩行者利便増進施設等の道路占用の取扱い



花園町通り賑わい・憩い空間づくり (愛媛県松山市)
写真出典：松山市、日本みち研究所



はこだてイルミネーションファンタジー(北海道函館市)
写真出典：
https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/senyo/event/sen_eve_n03.html

1. 歩行者利便増進道路制度の概要 (1) 道路法改正の概要

7) 歩行者利便増進施設等の道路占用の取扱い



すわろうテラスの食事施設（北海道札幌市）

写真出典：

<https://www.nomurakougei.co.jp/achievements/detail/104>

<https://sapporo-sokuho.com/archives/16882725.html>



左) オープンカフェ1号店、右) オープンカフェ2号店
(東京都新宿区MOA4番街)

写真出典：https://www.city.shinjuku.lg.jp/seikatsu/kotsu01_001047.html

1. 歩行者利便増進道路制度の概要 (1) 道路法改正の概要

7) 歩行者利便増進施設等の道路占用の取扱い



久屋大通（愛知県名古屋市）
写真出典：日本みち研究所



池袋・GREEN BLVD MARKET（東京都豊島区）
写真出典：https://sotonoba.place/ikebukuro_greenblvdmarket_parklet

1. 歩行者利便増進道路制度の概要 (1) 道路法改正の概要

7) 歩行者利便増進施設等の道路占用の取扱い



花園町通り賑わい・憩い空間づくり（愛媛県松山市）

写真出典：<https://sotonoba.place/hanazonomachi-matsuyama>



善光寺表参道地区（長野県長野市）

写真出典：長野市

1. 歩行者利便増進道路制度の概要 (1) 道路法改正の概要

7) 歩行者利便増進施設等の道路占用の取扱い



久屋大通オープンカフェ（愛知県名古屋市）
写真出典：日本みち研究所

1. 歩行者利便増進道路制度の概要 (1) 道路法改正の概要

7) 歩行者利便増進施設等の道路占用の取扱い



モア4番街オープンカフェ（東京都新宿区）
写真出典：新宿区、日本みち研究所



三宮中央通りオープンカフェ（兵庫県神戸市）
写真出典：神戸市、(一財)神戸すまいまちづくり公社広報資料



高崎まちなかオープンカフェ・コミュニティサイクル
（群馬県高崎市）
写真出典：高崎商工会議所

1. 歩行者利便増進道路制度の概要 (1) 道路法改正の概要

7) 歩行者利便増進施設等の道路占用の取扱い



歩道上のコミュニティサイクルの駐車スポット（群馬県高崎市）
写真出典：<https://omakase-answer.com/blog/2013/11/taka-chari-%E9%AB%98%E3%83%81%E3%83%A3%E3%83%AA/>



路上のパーキングメーターを撤去した駐輪場
（新潟県新潟市）
写真出典：<https://www.mlit.go.jp/common/001002220.pdf>

1. 歩行者利便増進道路制度の概要 (1) 道路法改正の概要

7) 歩行者利便増進施設等の道路占用の取扱い

**歩行者利便増進施設等の設置にあわせて道路維持管理への協力が行われる場合、
占用料は減額されます。**

歩行者利便増進施設等の設置に併せて、占用主体が道路維持管理の協力（**占用区域以外の除草、清掃、植樹の剪定又は道路施設への電力供給など**）を行う場合、**占用料の額の90%を減額するもの**とします。

ただし、この減額率を適用する場合、別に定める減額率は適用しないものとします。

自動車交通が中心の通りから



車道が広く、
歩道は最低限



昼間でも暗く、
路上駐輪があふれる

人が行き交う通りへ

写真 (ソトバ ホームページ)

広く、明るい歩道



統一感のある
沿道建物の外観

再生した通りで新しい風景が生まれています



ウッドデッキや芝生で
子供たちが遊ぶ姿



道路が交流の場に

道路の主役は誰？

人を阻害してきた道路がようやく
人のための空間に変わる

車優先時代が終わり
人優先の時代が始まる

これからの道路行政に
求められることは…

- 既成概念にとらわれない自由な発想
- 関係省庁、自治体、
住民、企業、大学など
幅広い主体との連携

■みちで何かが出来る可能性の提示(道路ビジョン2040より)



人中心の空間として再編した、
まちのメインストリート



曜日や時間帯に応じて道路空間
の使い方が変わるマネジメント

新たなビジョン実現に向け、ほこみち制度を創設

ほこみちとは 正式名称「歩行者利便増進道路」
・・・漢字ばかり、長い、覚えられない

ほこみち ← ほこうしゃりべんぞうしんどうろ

・・・歩行者のためのみち
安心して歩ける楽しくなれる、
そこを歩く人がほっこりする



そんな「みち」になったらいいなという願いを込めました。

コロナ禍から見るほこみちの可能性

<コロナ占用特例> (R2.6.5から実施)

- ・新型コロナウイルス感染症の影響を受ける飲食店等を支援するための緊急措置
- ・沿道飲食店等の路上利用の占用許可基準を緩和



→全国約240カ所で沿道飲食店等の路上利用の取組を実施(令和2年9月1日時点)

道路の利活用ニーズの高さが明確に

まちに賑わいを取り戻す



■ 新橋西口商店街 (東京都港区)

狭いからできないではなく、狭い中でどうするか



■ 三鷹テラストリート (東京都三鷹市)

そこだけの個性的な空間づくり



ほこみちで何が変わる？

まちが変わる

人と人のつながりが変わる

仕事の仕方が変わる

まちが変わる？

みちの利活用は「ダメ！ダメ！」から「できるかも！」へ

<過去の考え方>

交通機能を重視

NO!

~~食事施設~~

~~広告~~

<これから>

オープンカフェやデジタルサイネージ
が色んなみちで可能に

OK!

オープンカフェ



サイクルポート



デジタルサイネージ

まちが変わる？

みちの景色が車中心から人中心へ！

<過去の考え方>

車が走る
ための場所

どこかに行く
ためのもの

+

<これからの考え方>

人がくつろぐ場所



みちが目的地



人の感情が
あふれる空間



まちが変わる？

連携によってみちの活用効果を倍増させる



まちが変わる？

みちが変われば、
まちが変わる

まちが変われば、
地域が変わる

地域が変われば、
日本が変わる

1. 歩行者利便増進道路制度の概要 (3) 具体的な事例

1) 大阪市 御堂筋



御堂筋に新設された自転車専用レーン=10日前、大阪市中央区 (恵守乾撮影)



1. 歩行者利便増進道路制度の概要 (3) 具体的な事例

2) 神戸市 三宮中央通り

・Bタイプ



1. 歩行者利便増進道路制度の概要 (3) 具体的な事例

3) 姫路市 大手門通り



シンボルロード整備事業



再整備事業



※姫路市建設局道路建設部街路建設課

2. 天神と博多駅とつなぐ、回遊軸の強化

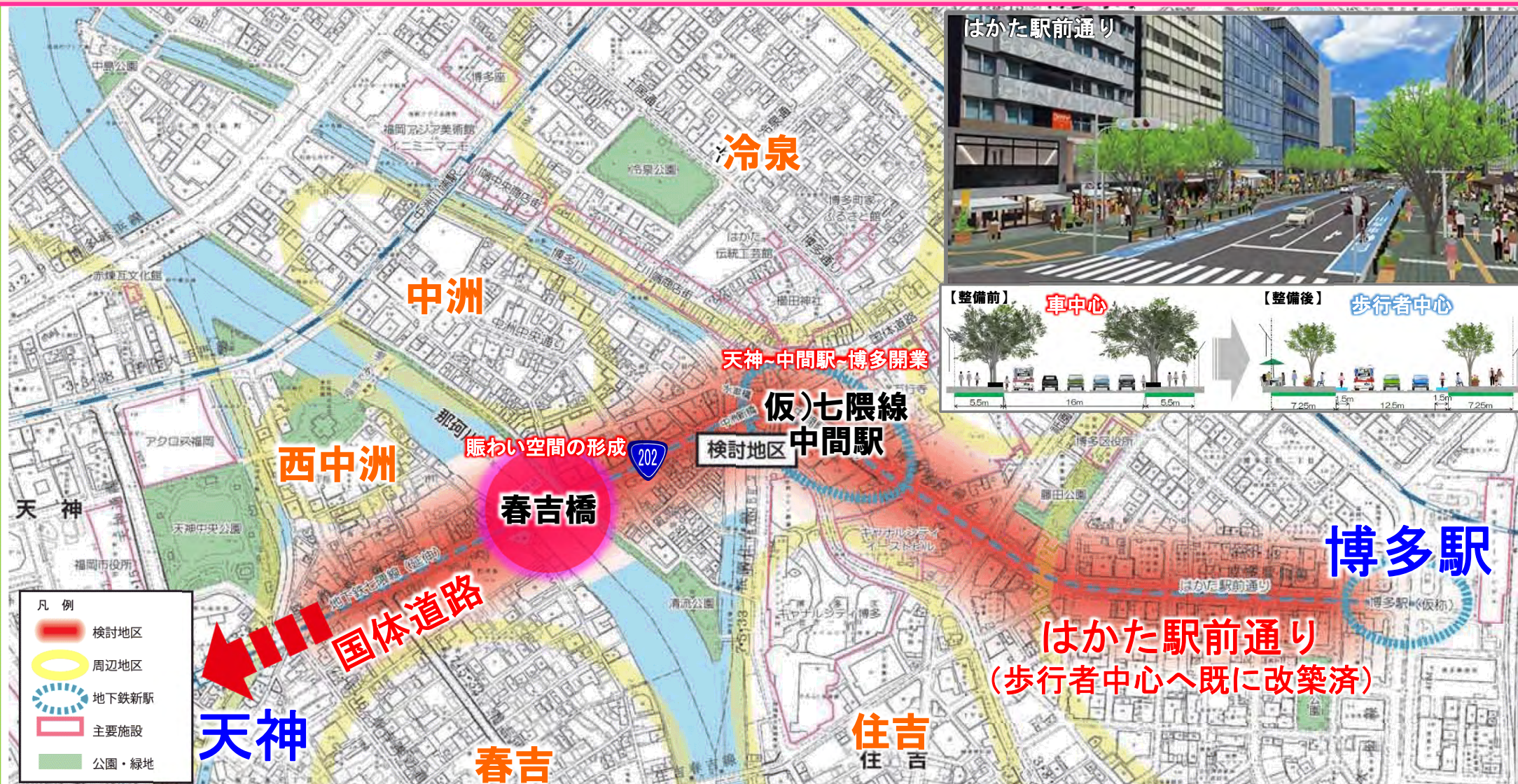
地下鉄七隈線延伸のインパクトを活かした都心部の活力と魅力の向上

①地下鉄中間駅を活かしたまちづくり

・天神と博多駅の中央に位置する中間駅周辺では、交通利便性の向上と駅から周辺地区へ分かりやすく歩けることができるよう、地下鉄中間駅を活かしたまちづくりを目指します。

②天神と博多駅をつなぎ、回遊性を高めるまちづくり

・天神と博多駅間を多くの人々が楽しく・快適にまち歩きができるよう、中間駅周辺と天神、博多駅が連携した回遊性を高めるまちづくりを目指します。



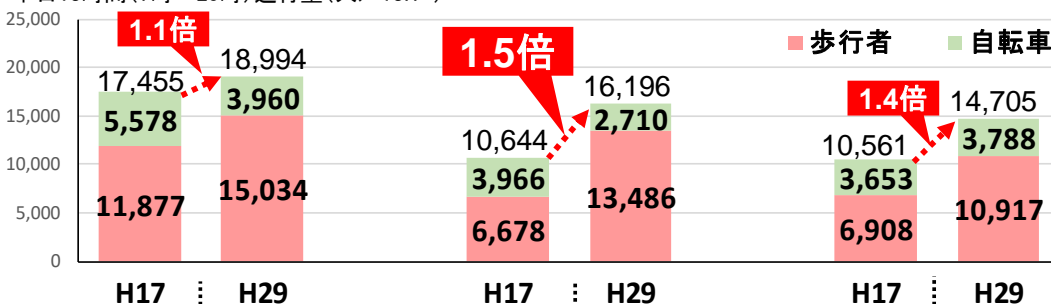
2. 国体道路の歩行者利便増進道路の活用

2) 国体道路の課題

① 歩行者・自転車の利用実態

- 一方、歩行者・自転車通行量は、都心部の都市化の進展や人口増加により約1.5倍へ増加。
- 今後も、天神ビッグバンによる都心部の更なる高度利用や、地下鉄七隈線延伸事業により更なる歩行者の増大が予想される。

平日13時間(7時~20時)通行量(人/13h)



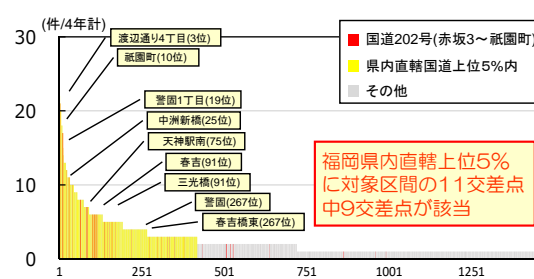
資料：福岡市通行量調査(H17、H29年度歩行者・自転車)、道路交通センサスH17

② 歩行空間の問題点

- 狭幅員、路面凹凸、不法占用等によるサービス性の低下。
- 天神と博多を結ぶ福岡の顔となる目抜き通りであるものの歩行者と自転車が錯綜し飽和状態。(歩行者交通量約12千人、自転車交通量約4千人)
- 歩行者と自転車関連の事故が管内平均の9倍。(歩行者：9件/km4ヵ年、自転車：27件/km4ヵ年)
- 路線バスは、バス待ち客により歩行空間を占有。(バス利用者1日1.3万人利用※渡辺4丁目~祇園町西)



● 歩行者・自転車事故件数



資料：事故統合データベース(H27-H30)

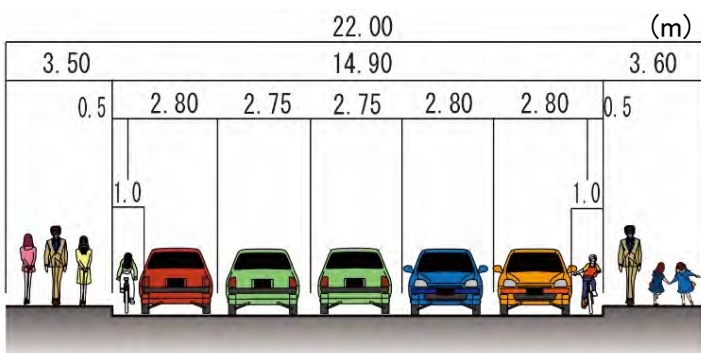
● kmあたり歩行者、自転車事故発生件数



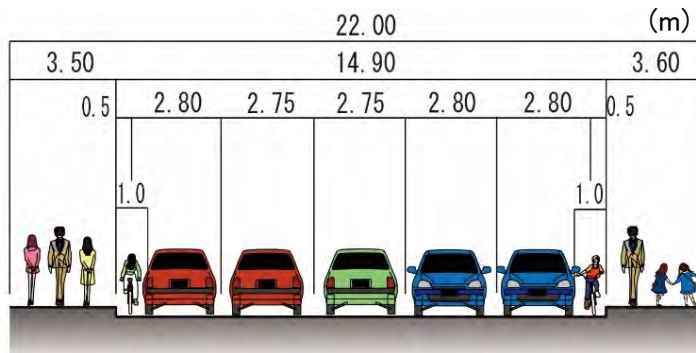
資料：事故統合データベース(H27-H30)

2. 国体道路の歩行者利便増進道路の活用

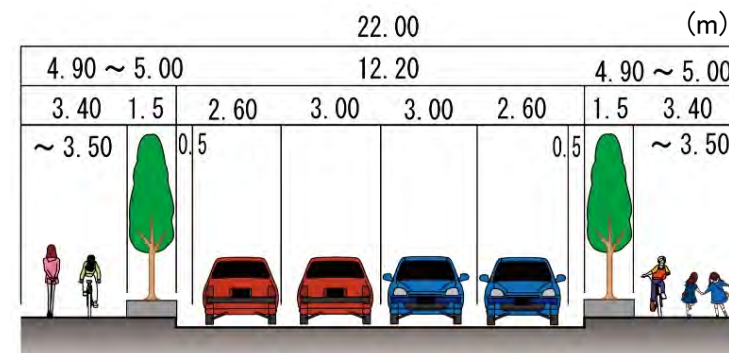
④ 歩行者利便増進道路の指定候補区間の断面構成



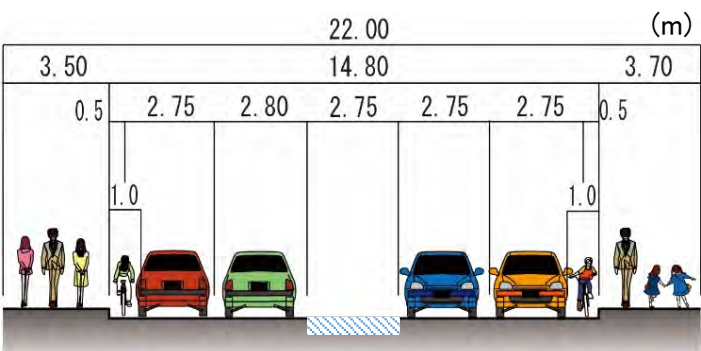
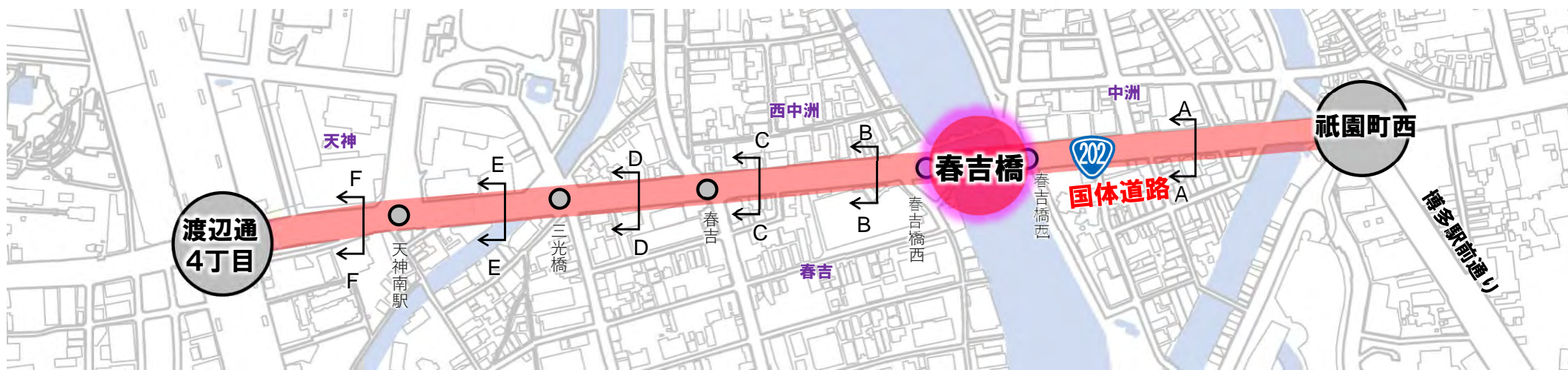
《E-E断面》



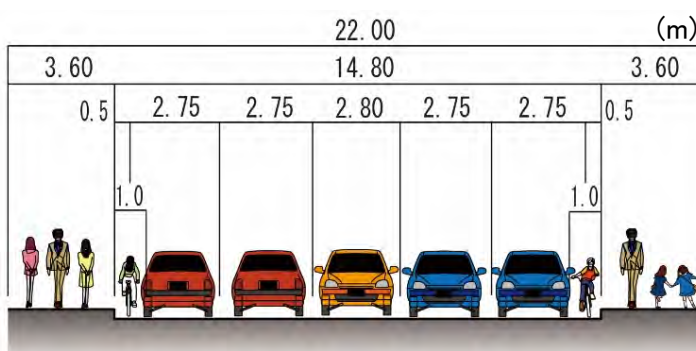
《C-C断面》



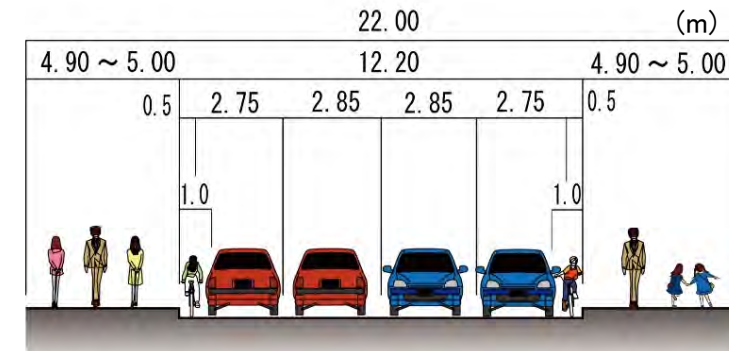
《A-A断面》



《F-F断面》



《D-D断面》



《B-B断面》

2. 国体道路の歩行者利便増進道路の活用

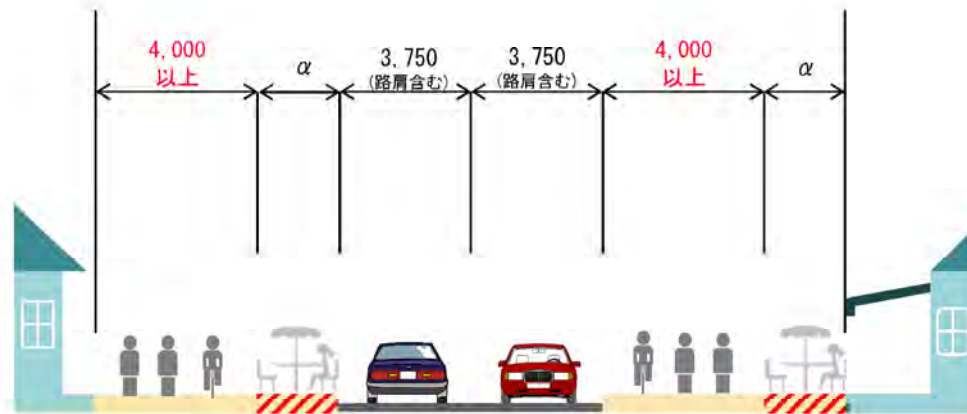
2) 国体道路での適用要件

- 十分な歩道幅員を確保するためには、国体道路では、歩行者利便増進施設（幅員約1 m）と歩行空間4.0m（合計幅員約5.0m）の幅員が必要となる。

利便増進誘導区域を自転車歩行者道に指定する場合は、以下を参考にしてください。（道路法第33条第2項関係）

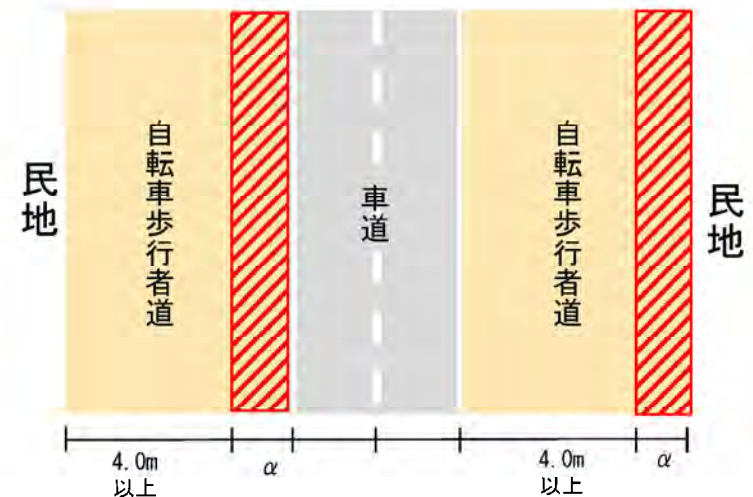
【指定の考え方】


- ・ 構造令に規定されている幅員（歩行者の交通量が多い道路は4 m以上、その他の道路は3 m以上）を確保した上で、区域を指定。



単位：mm

② 自転車歩行者道の場合



 : 利便増進誘導区域

2. 国体道路の歩行者利便増進道路の活用

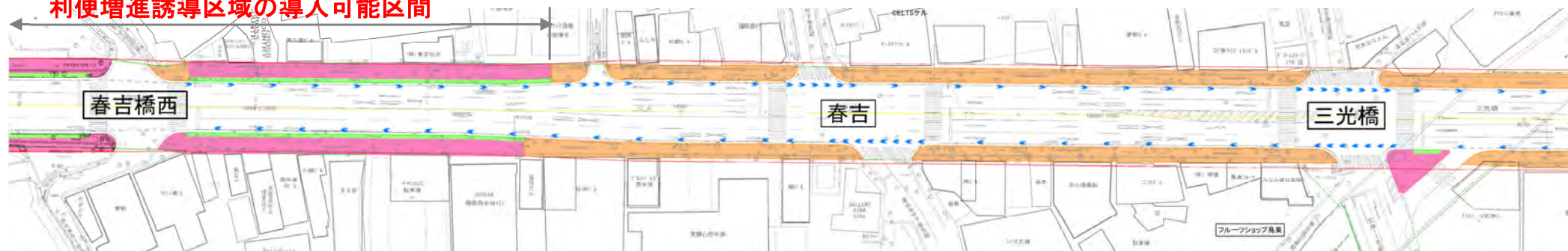
3) 国体道路における利便増進誘導区域の導入可能区間

■ 祇園町西~春吉橋東間

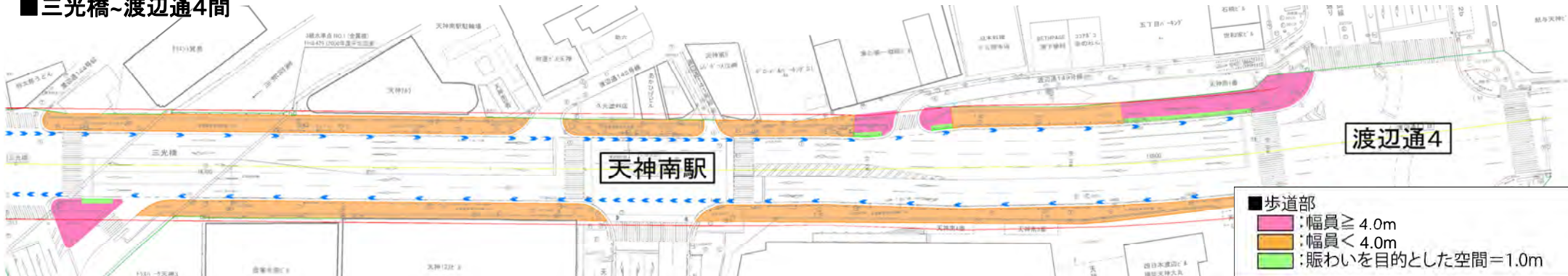


■ 祇園町東~三光橋間

利便増進誘導区域の導入可能区間



■ 三光橋~渡辺通4間



- 歩道部
- : 幅員 $\geq 4.0\text{m}$
- : 幅員 $< 4.0\text{m}$
- : 賑わいを目的とした空間 = 1.0m