

## 道路空間の再編と利活用による市街地像の実現手法に関する研究

○大阪公立大学大学院 工学研究科 教授 嘉名光市  
大阪公立大学大学院 現代システム科学研究科 准教授 阿久井康平

## 1. はじめに

近年、戦後に整備された市街地の道路や広場などが更新期を迎えるなか、改めてその役割が問い直されている。とくに今後の道路空間のあり方を展望する際には、中心市街地の活性化、コンパクトシティやウォーカーブルシティなど今後の市街地のあり方に呼応し、市街地像の実現に向けた様々な取組を先導・牽引する役割が求められる。こうしたなか、全国各地で積極的に道路空間再編や利活用が行われている。特に近畿圏では、歩行者利便増進道路制度（ほこみち）が大阪、神戸、姫路などで先行して導入されるなど、その活用が期待されている。多様な市街地特性を有する近畿圏において道路空間の再編や利活用から市街地像の実現を展望するには、先駆的・先進的な取組の収集とその効果等の検証、萌芽的な取組の収集や近年の動向の把握・分析等が急務である。

## 2. 研究構成・内容

以上より本研究では、道路空間の再編や利活用に関し、(1)先進事例調査と(2)新たな制度に係る動向調査、2種類の調査を実施した。(1)では、先進的な道路空間再編事例を対象に、効果検証調査等を実施した。(2)では、歩行者利便増進道路制度（ほこみち）に着目し、その指定・運用状況に関する全国調査、抽出事例に対する詳細調査を行った。それぞれの概要は以下である。

(1)先進事例調査

道路空間再編・利活用に関する先進事例は、国の資料等により、一定収集・整理されている<sup>1)~3)</sup>。また、出口、野原、三浦らによるストリートデザインマネジメントに関する一連の研究<sup>4)~6)</sup>によって、道路空間再編・利活用に関する事業プロセスの解明、空間的特徴の分析等の研究蓄積が進んでいる。一方、道路空間再編・利活用の効果を多面的に調査・分析した研究は未だ多くはみられない。

そこで本研究では、メインストリートのモール化や駅前交通広場の広場化、そこにおける利活用の促進、道路空間と沿道建築空間が一体となった景観誘導など、道路空間再編・利活用の取組が多様に展開されている大阪市中心部を対象に利用者の滞留実態や景観への影響等の効果検証調査を行った。

また、市街地像の実現という観点から、都市全体の公共空間再編と連動し、道路空間再編を検討している八戸市中心街に着目し、その検討プロセス等を調査した。

(2)新たな制度の動向調査

近年、道路空間利活用のための新たな制度である「歩行者利便増進道路制度（ほこみち）」の導入が全国的に進められているが、その指定・運用に関する動向や全国傾向は未だ調査されていない。そこで、ほこみちを積極的に運用している松本市、福山市、熊本市を対象に、ほこみちの導入プロセスや運用実態等に関する詳細調査を実施した。また、詳細調査を踏まえてアンケート調査票を設計し、ほこみちの指定・運用状況に関する全国アンケート調査を実施した。

※ (1)先進事例調査 については、一部、過年度に実施した調査結果のとりまとめに要する経費として、本研究助成金を使用した。以下報告書には、全ての調査結果を掲載する。

### 3. 先進事例調査の結果

#### 3-1. 大阪・御堂筋の道路空間再編社会実験における滞留スポットの利用実態に関する調査

大阪のメインストリート・御堂筋では、フルモール化に向けた取組が進んでいる。難波駅から北側に向けて順次整備が進むほか、社会実験が繰り返し行われている。本調査が対象とした「2期整備区間」は、既に側道の歩行者空間化が完了した区間である。2022年10～11月に実施された社会実験において、2期整備区間では、歩行者空間上に設置される滞留施設（座具）等の最終形を目指した検証が行われた。本調査では、2期整備区間のうち御堂筋の東側・西側街区を調査対象とし、この東西街区における滞留者数・滞留位置、滞留行動の内容や多様性等を調査した。調査期間は社会実験の実施前・実施期間中である。

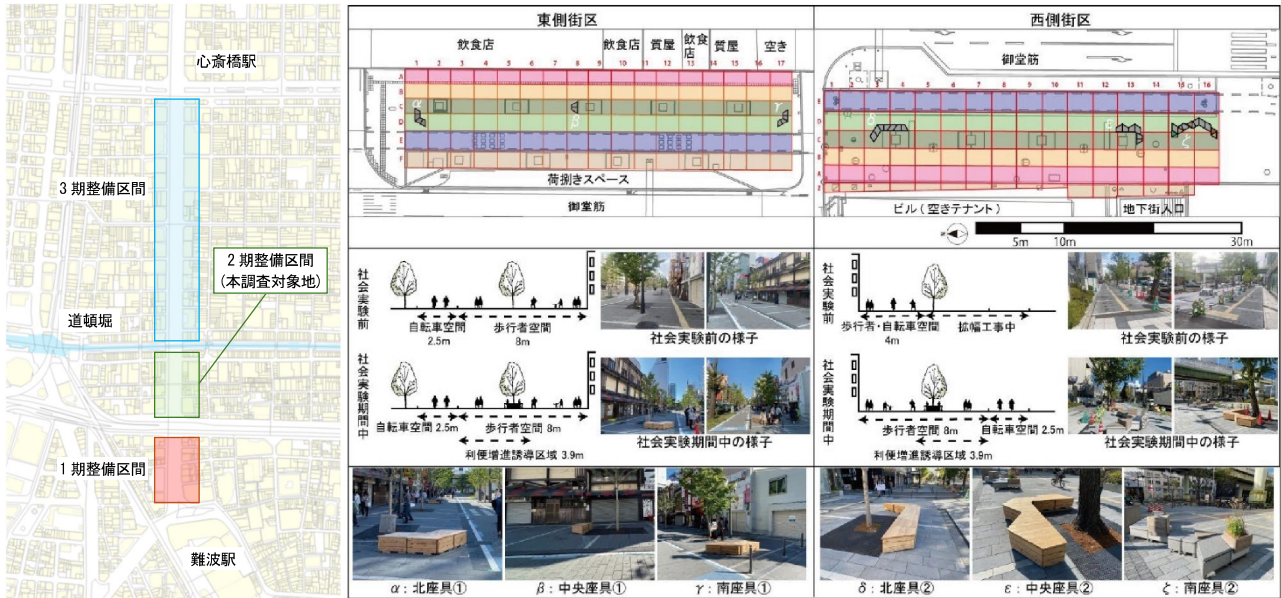


図 3-1.1 調査対象の概要

調査結果の例を図 3-1.2 に示す。社会実験前よりも実験中が、平日よりも休日が、滞留者数が多かった。滞留者は沿道の店舗位置や交差点位置を関係するほか、座具を設置することで座具周辺に滞留が発生しやすいことが明らかとなった。座具を利用した滞留行動の内容は、休憩や飲食等が増加した。また、通行者や滞留者数の違いが座具周辺の滞留行動に影響することが明らかとなった。調査まとめを図 3-1.3 に示す。

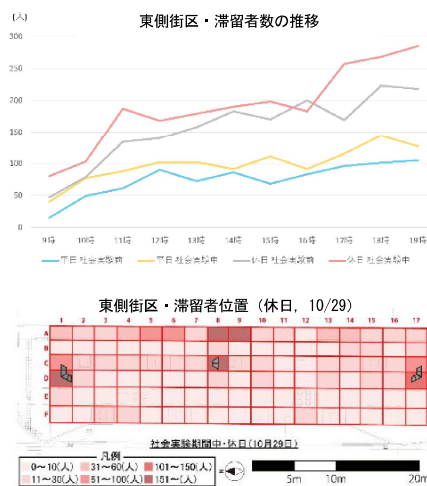


図 3-1.2 調査結果の例

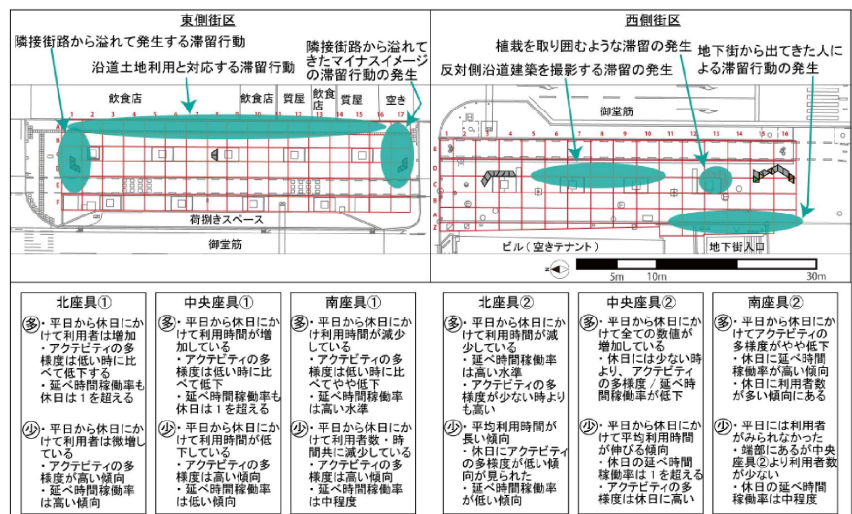


図 3-1.3 滞留場所による特性と各座具の滞留者数の違いによる特徴

3-2. 大阪・御堂筋の道路空間・沿道空間の変化に伴う低層部の景観影響評価

大阪のメインストリート・御堂筋は、区間ごとに幅員、街区構成、沿道建築物の規模等が異なり、また、近年は側道の歩行者空間化や歩道への滞留施設の設置等による道路空間再編・利活用も進んでいる（図 3-2.1）。本調査では、道路空間再編・利活用に伴う沿道景観への効果検証のため、御堂筋の低層部における景観の印象評価を行った。

はじめに、御堂筋低層部の写真を各街区端点から撮影し、景観の構成を精査し、御堂筋低層部の景観を代表する 31 枚の写真を選定した。また、社会実験時の写真やフォトモンタージュ等を用いて、道路空間再編・利活用のパターン（歩道への滞留施設の設置等）を踏まえた写真 26 枚を撮影・作成し、合計 57 枚の写真を用いて被験者への SD 法による印象評価実験を行った。そして、実験結果から因子分析を行い、道路空間再編・利活用のパターンごとに因子得点の比較分析を行った。調査結果を以下に示す。

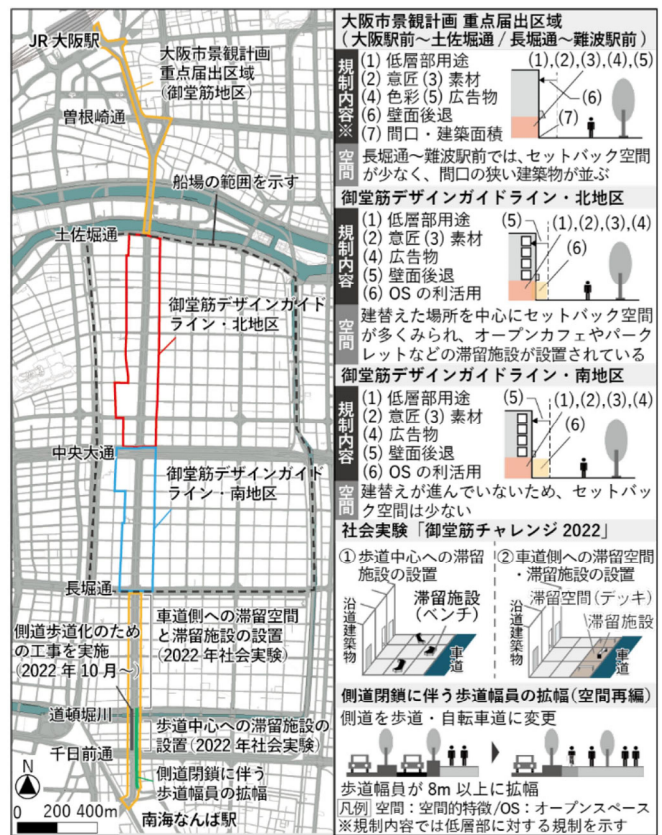


図 3-2.1 御堂筋の概要

**分析 I：**御堂筋低層部を代表する写真 31 枚を用いた SD 法による印象評価と因子分析を行った結果、第 1 因子を「シンボル性」、第 2 因子を「快適性」、第 3 因子を「活動性」と解釈した（表 3-2.1）。

**分析 II：**2022 年の社会実験では、歩道中心や車道へのベンチ設置、車道へのウッドデッキ（WD）設置が行われた。この写真を用い、分析 I に準じて因子分析を行った。因子得点の比較から快適性と活動性の向上等の効果を把握した（図 3-2.2）。

**分析 III：**歩車道部への滞留施設の設置を前提に、複数タイプの施設を検討し、フォトモンタージュにより写真を作成した。この写真を用いて、分析 I に準じて因子分析を行った。因子得点の比較から、活動性の向上等の効果を得た（表 2）。

表 3-2.1 分析 I・因子分析の結果

項目	因子			
	第 1 因子	第 2 因子	第 3 因子	共通性
3. 魅力的な - 魅力的でない	1.037	-.205	.373	.988
16. 美しい - 美しくない	1.010	-.033	-.021	.985
15. 立派な - 貧相な	.997	-.107	.161	.912
13. 好きな - 嫌いな	.961	-.045	-.282	.954
8. 調和している - 違和感のある	.959	-.019	.191	.945
1. 統一感のある - 統一感のない	.948	-.107	-.334	.926
7. 印象的な - ありふれた	.851	-.090	.399	.800
17. 安心な - 不安な	.779	-.185	-.631	.957
5. 落ち着いた - 落ち着きのない	.767	.240	.115	.886
6. すっきりした - ごちゃごちゃした	.719	.323	-.485	.948
14. 奥行きのある - 奥行きのない	.486	.077	-.021	.281
9. 開放的な - 閉鎖的な	.156	.830	.119	.952
11. 歩きやすい - 歩きにくい	.364	.740	-.116	.904
10. 自然的な - 人工的な	.366	-.675	-.070	.371
12. 明るい - 暗い	.258	.612	.349	.921
2. にぎやかな - さびしい	-.019	.008	.976	.959
4. 派手な - 地味な	.006	.066	.955	.973
18. 親しみのある - 親しみのない	.389	.207	.578	.732
因子間相関	第 1 因子	1.000	.533	.030
	第 2 因子	.533	1.000	.433
	第 3 因子	.030	.433	1.000

表 3-2.2 調査結果のまとめ

分析	因子の評価	因子の評価		
		シンボル性	快適性	活動性
分析 II	滞留空間・滞留施設の設置位置	△	△	○
	①歩道中心へのベンチの設置	△	△	○
分析 III	滞留施設の設置種類	△	△	○
	①ベンチの設置	△	△	○
分析 III	③パークレットの設置	—	—	○
	④オープンカフェの設置	—	—	○

○：評価が大きく向上 ○：評価が向上 △：評価が少し向上  
 —：評価に変化なし △：評価が少し低下 △：評価が低下

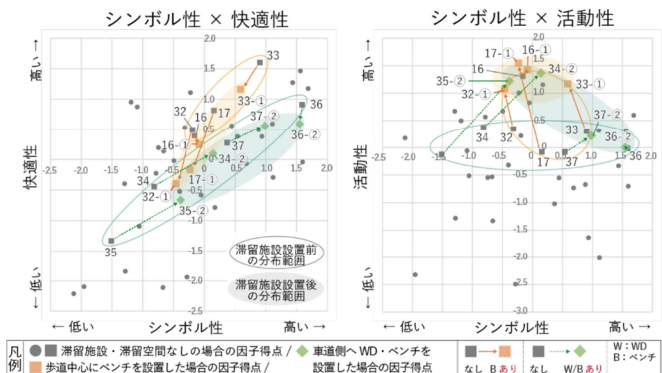


図 3-2.2 分析 II における因子得点の比較

### 3-3. 人中心の空間に転換された大阪中心部「なんば広場（仮称）」における歩行・滞留実態の調査

大阪・南海電鉄なんば駅前の「なんば広場（仮称）」は、タクシープールから広場に転換された先進事例である。2023年11月に供用開始され、広場西側には多様な利用を意図したベンチ等が設置されている。本調査では、2022年に実施された当該地周辺の交通量調査結果を踏まえ、広場周辺の交通量を調査し2022年結果と比較・分析した。また広場西側の滞留行動調査を行った。調査期間は2023年11～12月である。

交通量調査の結果、周辺通りと広場部分の結節点である地点 A-C では交通量が増加した。広場整備の効果によって周辺への円滑な移動が促されたと考えられる。広場内の地点 D では減少していたが、広場内を自由に移動することができるようになったことで、様々な動線が選択されるようになった結果と考えられる（以上、図 3-3.1）。滞留行動調査の結果は、滞留者数・滞留組数は休日に特に多く、飲食や写真撮影等の多様なアクティビティが確認された（図 3-3.2）。

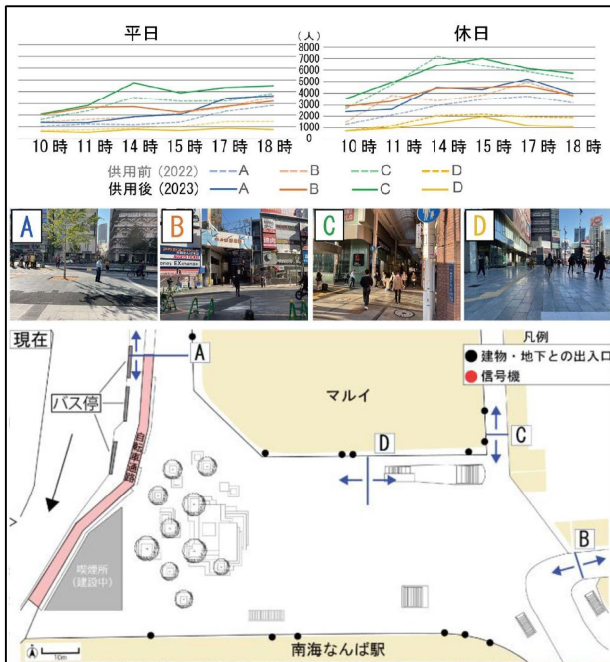


図 3-3.1 交通量調査の結果

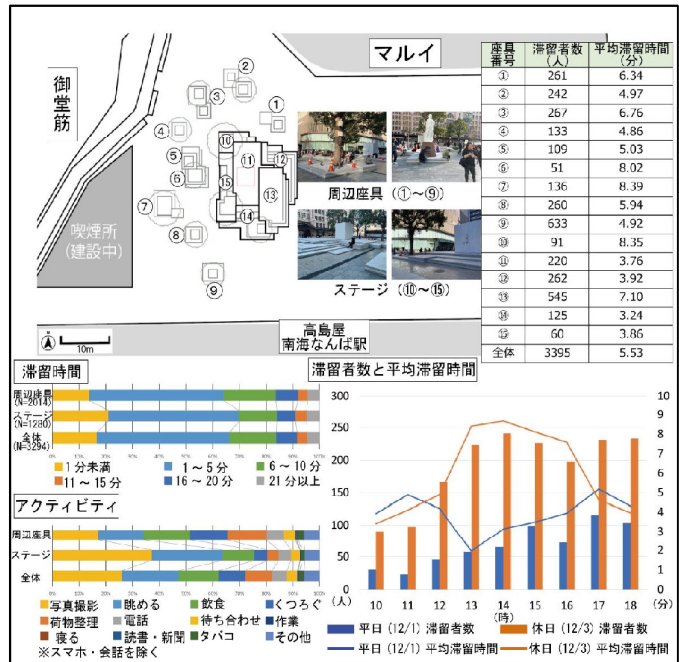


図 3-3.2 滞留行動調査の結果

### 3-4. 八戸市中心街における公共空間再編と連動した道路空間再編の検討プロセス

八戸市中心街では、八戸ポータルミュージアム「はっち」開業(2011年)を皮切りに、八戸ブックセンター(2016年)、八戸まちなか広場「マチニワ」(2018)などの公共施設が官民連携で再整備・運営されている。また古くから、中心街メインストリートのR340号を舞台とした祭礼、ホコテン等のイベントが行われてきた。このように公共空間の再編や利活用が進められていた八戸市中心街では、R340号の再編（車道削減・歩道拡幅）を見据えた実証実験が2022年から行われた。

本調査では、中心街全体の公共空間再編・利活用からR340号実証実験に至る検討プロセスを市役所担当者へのヒアリングにより調査した。結果、従来より道路をイベント的に利活用することはあったものの、当初、道路空間再編は全く意図されていなかったことを把握した。その中で地元大学からまちづくり提案を受けたことで、機運醸成につながり、R340号社会実験を実施することになったことを明らかにした。また、実証実験にあたってはイベント等のノウハウをいかに関係者の連携体制が構築されたこと、その成果がR340号の再編案に反映されていることを把握した。



図 3-4.1 八戸市中心街での取組

## 4. 新たな制度の動向調査の結果

### 4-1. 歩行者利便増進道路制度（ほこみち）の事例調査

ここでは、道路空間の街の活性化への活用や賑わい創出等を目的とし、2020年11月に施行された歩行者利便増進道路制度（以下：ほこみち制度）に着目し、その展開プロセスと運営手法を明らかにし、その課題や展望を考察することを目的とした。まず、2021年9月発行の国土交通省道路局「ほこみちのとりくみ」（事例集）に記載される全国の全119路線の歩行者利便増進道路の事例のうち、対象路線、指定日、指定路線区間、有効幅員、利便増進施設、占用主体の属性、占用料等の情報が確認できる79路線に絞った。79路線のうち、路線数の多さと指定日の早さの観点から、仮説として制度展開に積極的と考えられる自治体に着目することとし、松本市、福山市及び熊本市の3都市を抽出した。

松本市、福山市、熊本市において【ほこみち制度に関する制度展開以前の道路空間利活用の実態】【コロナ占用特例時における道路空間利活用の展開】【制度展開の目的】【路線選定のプロセス】【コロナ占用特例から移行した指定路線】【関連する将来ビジョン】【プラットフォーム形成】【利便増進施設のデザインのプロセスと内容】【制度展開を通じた効果】【制度展開を通じた課題】【制度展開の展望】に関する調査項目を体系化し、ヒアリング調査を通じてこれらの実態を明らかにした。なお、松山市には令和5年11月22日、福山市には11月29日、熊本市には令和6年3月18日にヒアリング調査を実施した。

松本市のほこみち指定路線は、国道が国道143号の1路線、県道が松本塩尻線の1路線、市道が1059号線、1095号線、2024号線、2805号線、2518号線、2279号線、2517号線の7路線と全9路線ある（図4-1.1）。1059号線では松本城・三の丸俱樂部が占用主体となっており、利便増進施設としてテーブル、ベンチ、看板が挙げられる。ベンチに関しては、県産材を用いて地元の木工作家がデザイナーとして作成し、占用管理は各店舗が行うなどの事例が確認できた。

福山市のほこみち指定路線は、市道の三之丸2号線、三之丸3号線、福山駅前2号線、元町延広1号線、霞1号線、胡町船町線、福山駅箕沖幹線の全7路線がある（図4-1.2）。福山駅箕沖幹線では福山伏見町商店会が占用主体となっており、利便増進施設として机・椅子が9か所、屋台が8台となっている。特徴として、屋台の貸し出しを行っており、利便増進区域において誰でも利活用可能な場を提供している。

熊本市のほこみち指定路線は、市道の手取本町新市街第1号線（下通アーケード）、新市街下通り2丁目第1号線（サンロード新市街アーケード）、手取本町下通2丁目第1号線（駕町通り）、花畑町安政町第1号線（城見町通り・三年坂）、上通上林町第1号線（上通並木坂）、水前寺公園第1号線（水前寺参道）、東町1丁目画図東2丁目1号線（ピアレスク）のうち「上通アーケード」区間を除く全7路線があ



図 4-1.1 松本市の指定路線



図 4-1.2 福山市の指定路線

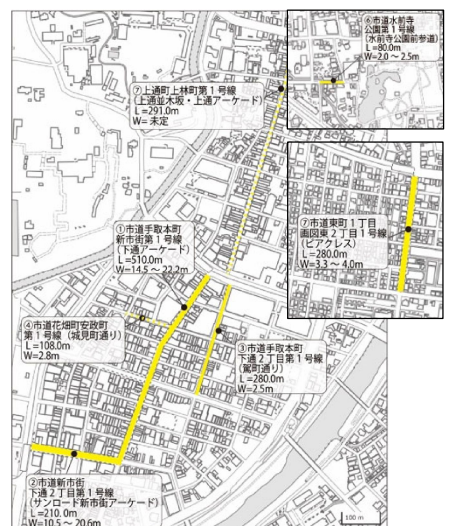


図 4-1.3 熊本市の指定路線

る(図 4-1.3)。ほこみち制度後の利便増進施設として「下通アーケード」の野菜売台、「ピアレスク」での熊本工業高校が制作したベンチを商店街が設置・占用するなどの事例が確認できた。また、占用物については市が許可シールを交付し、占有者が占用物に許可シールを貼付、道路空間での展開を図っている。

例えば、【制度展開の目的】では、3都市ともにコロナ占用特例以降も市民からの要望があり、ほこみち制度への展開が図られた。【プラットフォームの形成】では松本市の「大名町通り」では「松本城・三の丸俱樂部」,「辰巳の御庭」では「緑町町会」と通りごとに占有者はいるものの、行政と地域が議論・調整を行う明確なプラットフォームはなく、年に一回の会合「町場の縁側作戦」の場で情報交換会が行われていることが明らかとなった。福山市では「中心市街地ネットワーク」という地元発意のプラットフォームの存在が明らかとなり、行政職員が事務局を担っている。各路線の占有主体である商店会や商店街振興組合と緩やかなネットワークを構築し、定期的な意見交換を行うなど、合意形成の円滑化にも繋がっている。熊本市では中心市街地のアーケード商店街(新市街・下通り・上通り)を対象に「道路空間環境保全及び活用協議会」を開催、各商店街関係者や商工関係者、金融機関等を委員に、警察・消防・市の各部署(食品保健課・建築指導課・土木総務課ほか)等をアドバイザーとし、イベント等の必要事項の事前調整を行うなど、プラットフォームの役割として機能していることなどが分かった(表 4-1.1)。

表 4-1.1 松本市・福山市・熊本市におけるほこみち制度の展開や運営手法のまとめ

	松本市	福山市	熊本市
制度展開以前の道路空間利活用の実態	●特に見当たらない	●久松商店街(12702元町延広1号線)で2000年頃に歩車共存道路の議論が行政と商店街振興組合で行われ空間デザインとして展開	●これまでも地元商店街振興組合等が主催するイベントは定期的に開催され、イベント占用許可を実施 ●下通アーケード等では、制度展開以前も店外や市道中央部において売台が展開されている区間もみられた
コロナ占用特例時における道路空間利活用の展開	●コロナ期間における飲食店等の規制へ対する施策として運用	●コロナ期間における飲食店等の規制へ対する施策として運用	●コロナ期間における飲食店等の規制へ対する施策として運用
制度展開の目的	●コロナ占用特例以降も継続して市民から道路空間利活用の要望があり、歩行者利便増進制度(ほこみち制度)を適用	●コロナ占用特例以降も継続して市民から道路空間利活用の要望があり、歩行者利便増進制度(ほこみち制度)を適用	●コロナ占用特例の導入において、市から地元商店街等へ制度の周知を図り、制度利用の希望があった団体・路線にコロナ占用特例を適用 ●その後、コロナ占用特例終了のタイミングで地元の意向を確認し、歩行者利便増進制度(ほこみち制度)に移行
路線選定のプロセス	●占有主体から道路空間利活用の申請があったものを順次指定	●占有主体から道路空間利活用の申請があったものを順次指定	●占有主体から道路空間利活用の申請があったものを順次指定 ●市道7路線(1)市道手取本町新市街1号線(下通アーケード)、(2)市道新市街下通り2丁目1号線(サロード新市街アーケード)、(3)市道手取本町下通2丁目1号線(駕町通り)、(4)市道花畑町1号線(城見町通り・三年坂)、(5)市道水前寺公園1号線(水前寺参道)、(6)市道東町1丁目1号線(ピアレスク)のうち、(1)「上通アーケード」区間を除く7路線
コロナ占用特例から移行した指定路線	●市道全7路線(①大名町通り(市道1059号線)、②辰巳の御庭(市道1095号線)、③本町通り(市道2024号線)、④伊勢町通り(市道2805号線)、⑤公園通り(市道2518号線)、⑥市道2279号線、⑦市道2517号線)(2021年にほこみち指定)	●市道全7路線(①三之丸2号線、②三之丸3号線、③福山駅前2号線、④元町延広1号線(久松商店街)、⑤霞1号線(久松商店街)、⑥胡町船町線(本通商店街)、⑦福山駅貫沖幹線(伏見町)のうち、①～⑥の6路線(いずれも2021年9月21日にほこみち指定) ●⑦福山駅貫沖幹線(伏見町)はコロナ占用特例からの移行ではなく2022年7月11日に指定	●市道全7路線(1)市道手取本町新市街1号線(下通アーケード)、(2)市道新市街下通り2丁目1号線(サロード新市街アーケード)、(3)市道手取本町下通2丁目1号線(駕町通り)、(4)市道花畑町1号線(城見町通り・三年坂)、(5)市道水前寺公園1号線(水前寺参道)、(6)市道東町1丁目1号線(ピアレスク)のうち、①の「上通アーケード」区間を除く7路線
関連する将来ビジョン	●松本城を核としたまちづくり(『松本市総合計画』『松本城三の丸エリアビジョン』)	●福山駅前の利活用を通じたまちの活性化(『福山駅周辺デザイン計画』『福山駅前広場整備基本方針』)	●『ウォークアブル推進事業』の一環として公共空間の賑わい創出を目的としたほこみち制度の導入促進
プラットフォーム形成	●既存の『お城下町まちづくり推進協議会』『お城周辺地区まちづくり推進協議会第1ブロック』『お城周辺地区まちづくり推進協議会第2ブロック』、松本城三の丸エリアビジョンにおける『三の丸エリアプラットフォーム』は存在するが、ほこみち制度に関連するプラットフォームは見当たらない ●市は、年に1回「街場のえんがわ作戦」という情報交換会ではほこみち制度を紹介	●「中心市街地ネットワーク」(行政職員が事務局を担い、占有主体である商店会や商店街振興組合とネットワークを構築) ●行政と地域が定期的な意見交換を行うなど、合意形成の円滑化にも繋がっている。ネットワークは商店街主体のイベント実施の際など、行政とのやり取りを円滑に図る中間組織としても機能	●平成22年から中心市街地のアーケード商店街(新市街・下通り・上通り)を対象に「道路空間環境保全及び活用協議会(道路空間活用会議)」を開催。各商店街関係者や商工関係者、金融機関等を委員に、警察・消防・市の各部署(食品保健課・建築指導課・土木総務課ほか)等をアドバイザーとし、3カ月ごと・年4回開催、向こう3カ月のイベントの予定等と共有し、必要事項を事前調整しており、プラットフォームの役割として機能
利便増進施設のデザインのプロセスと内容	●大名町通りでは地元の木工作家を中心に県産材を使用したベンチの制作・展開が確認された ●その他の指定路線では既製品のベンチを展開	●福山駅貫沖幹線(伏見町)では地元ニーズの高まりから、利便増進区域で利活用可能なまちのシェアスペース「伏見デニム屋台」の制作が行われ、行政との協働や連携も確認できた。 ●「伏見デニム屋台」は占有主体である伏見町商店会が管理しており、貸与可能である。現地に設置されているQRコードから利用規約や使用料が確認できるとともに、利用予約が可能である。 ●「伏見デニム屋台」の構想・制作は、伏見町の30~40代店主や事業主が協働で実施。建築関係の関係者も携わっている。	●ほこみち制度後に新たに制作された占有物として「下通アーケード」での野菜売台 ●「ピアレスク」では熊本工業高校が制作したベンチが商店街に提供、設置・占用 ●占有物は占有主体(商店街)から提出されるリスト・写真で管理し、占有物件が増える場合はリストを更新・提出。市が許可シールを必要枚数交付し、占有者は占有物に許可シールを貼付。申請・許可は年度単位。24時間設置は不可、店舗等の営業時間の中で管理できるものを認めている
制度展開を通じた効果	●市が占有主体にアンケート調査を行い新規顧客の獲得や交流機会の創出に寄与している等の意見が示された。また、アンケート調査を通じて、占有主体間での情報交換の必要性も意見に挙げられている	●現状では効果検証は未実施	●道路空間活用イベント(ストリートテラス新市街、2023.3)では、歩行者通行量の増加が確認できたり、参加者からも好評の意見
制度展開を通じた課題	●コロナ禍を経て、飲食店舗内の営業が可能となり、事業展開としても採算がとれるようになり、屋外空間の利活用機会が減少している意見も挙げられている	●現状では特に見当たらない	●従来より設置されていた店舗看板等は実態としては違法占用にあたる。市として将来的に道路空間の様々な使い方に発展していけば良いという思いはあるが、占有物のコントロールに課題がある ●日常面では、立て看板等の設置に関する案件が多く、歩行者が障害るような空間創出には課題がある
制度展開の展望	●市がほこみち制度展開の新たな指定路線を検討中	●市としては、福山駅貫沖幹線(伏見町)の利便増進施設「伏見デニム屋台」の事例のように、公共空間を活用し自治会の取り組みとして、自分たちの運営に当てていくといった地元主体の自立したまちづくりや取り組みを支えていきたいとのこと ●商店会等で活動するプレイヤーが市に相談に来る状況にはあるので、こうした意識醸成に加えて、市も連携しながら地元発意の意向や取り組みが現れるよう支える必要がある	●指定路線(5)市道水前寺公園1号線(水前寺参道)のうち「上通アーケード」は、コロナ特例を利用していなかった。周辺商店街で歩行者利便増進制度(ほこみち制度)の展開が進むなか、「上通アーケード」においても地元から制度利用の希望があり、令和6年4月から申請を受け占用開始の予定 ●令和6年4月からの申請を受け占用開始の予定 ●座落は車通りが多いなど、警察と慎重に検討している。また、沿道に銀行が多くほこみち制度導入後、活発に利活用されるのか検証する必要がある

4-2. 歩行者利便増進道路制度（ほこみち）の指定・運用に関する全国調査

4-1 で対象とした「ほこみち」は、2023年5月時点で119路線（国土交通省道路局「ほこみちのとりくみ」、2021年9月）が指定され、一定の実績が蓄積されてきた。そこで、本調査では、ほこみちの指定・運用に関する全国的な動向を把握・分析するため、全国アンケート調査を実施した。アンケートの対象は、ほこみちを指定・運用する全国の道路管理者（全48者）である。アンケート調査票の設計にあたっては、4-1の成果を参考にした。アンケートの概要は表4-2.1の通りである。以降より、アンケート結果のうち主要なものを抜粋して示す。

① 路線の基礎情報

ほこみちは、路線指定後に歩道等に特例区域を定め、占有希望者が占有を申請しこれに対して占有許可が出される。ほこみちの進捗として特例区域の指定状況、占有申請・許可の状況を見ると、特例区域指定済で占有申請・許可ありが64%（67路線）である。指定路線の延長は様々である。歩道幅員は、4m以上あるものが多かった。また、通行規制による歩道化等も含めて全面を歩道化している路線が24%あった（商店街のアーケード等と思われる）。

② ほこみち指定までの経緯

ほこみち以前から利活用が行われていた路線は、コロナ禍以前26%、コロナ禍契機（いわゆるコロナ特例占有）57%である。コロナ禍以前から利活用があった27路線では、その経緯として地元発意が56%に対し、ほこみち指定の経緯における地元発意は37%と少ない。ほこみちにおいては、行政（道路管理者や地元市区町）が主導的な役割を果たしていることを明らかにした。

ほこみち指定の狙いは多様である。賑わいの創出が90%を占めることは制度の主旨を鑑みると当然と言えるが、これ以外にも公共空間の有効な活用、沿道店舗や周辺エリアの活性化が狙いとなっている路線が5割程度ある。一方、この狙いに対応する効果検証の調査状況としては、ほこみちの検証に関して何らかの調査やデータ蓄積等を行っている路線は多くはなかった。ほこみちの狙いが多様である反面、その効果を適切に検証する手法が共有されていないと考えられる。

表 4-2.1 アンケートの概要と配布回収状況

配布・回収の期間	2023年11月1日～12月31日			
調査の方法	紙面の郵送（e-mailで補足）			
調査の形式	選択式（SA：単一回答、MA：複数回答）、自由記述式			
調査の内容	路線の基本情報	・ほこみちの進捗（特例区域の指定状況、占有申請・許可の状況） ・指定路線の延長、歩道幅員構成、道路空間再編等の有無		
	路線の周辺状況	・路線周辺の土地利用、路線沿道の土地利用・建物用途、沿道敷地との関係 ・ほこみち指定以前の道路空間利活用の状況／その経緯／その制度 ・ほこみち指定の経緯、ほこみち指定の狙いと達成状況、効果検証の状況		
	道路空間利活用の状況	・ほこみちによる占有者の特性、占有物の内容 ・イベント時の占有物の状況、イベントの内容や出店者 ・占有物のデザイン調整等の方法など		
	都市政策との関係	・上位関連計画との関係 ・ほこみち指定路線周辺エリアの都市政策上の位置付け		
配布・回収状況	道路管理者別	配布	回収数（回収率）	回収率
	ほこみちが位置する市区町別	配布	回収数（回収率）	回収率

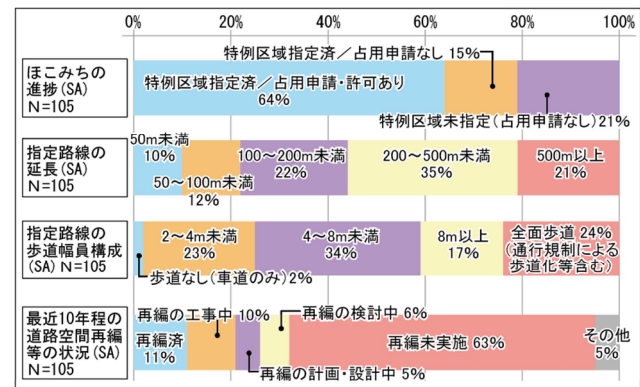


図 4-2.1 路線の基礎情報

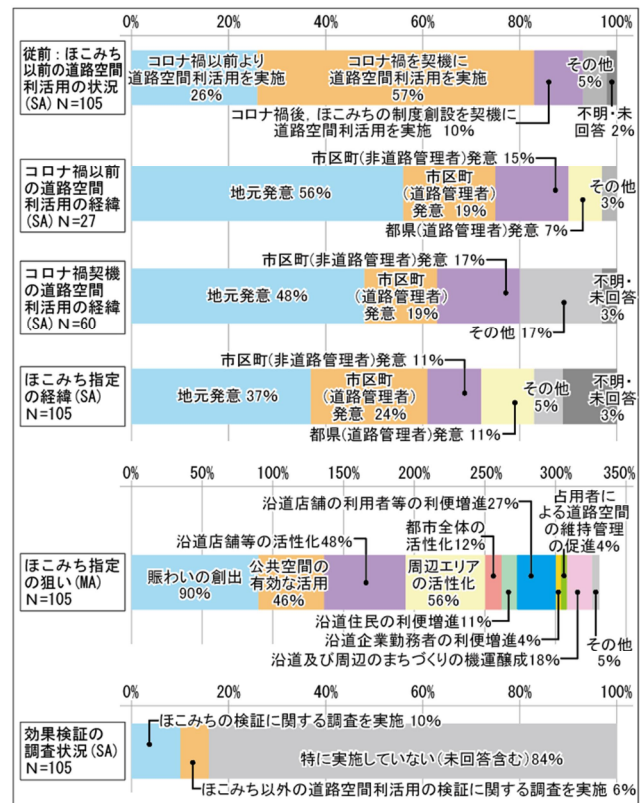


図 4-2.2 ほこみち指定までの経緯

③ほこみち占用の状況

ほこみち占用の状況は、特例区域が指定済で占用申請・許可がある 67 路線を対象とする。

占有者の組織形態は商店街組織、その構成メンバーは沿道の地権者・賃借者が多いが、他にも行政関係者など多様である。占有者の地域貢献活動は、占用物の管理等に関わるものが多いが、道路清掃等、公的な取組も確認した。

ほこみちによる占用物は、テーブルセット、ベンチなど、屋外での休憩や食事、滞在・滞留を意図した施設が設置されている場合が多いことが分かった。これに看板・広告物、販売台・陳列台が続く。これらは一般に商店街をはじめ道路上に設置されることが多い物件であり、これまで道路に設置されていた物件を適切に占用物として扱えるなど、制度的・受皿的な機能をほこみちが有すと考えることができる。

賑わい創出や良好な景観形成のための占用物の内容やデザインの調整状況について、僅かであるが取組状況を把握した。デザインの調整に関しては、地元団体による自主的な占用物の製作、地元大学と連携した占用物のデザイン・製作、景観条例等に則した占用物のデザイン・製作等が挙げられた。デザインの対象は、ベンチやパラソルが多く、これらはデザインによって使われ方が変わったり、アイレベルにあるため景観に影響しやすいと考えられるものである。これら占用物のデザイン配慮の状況も確認した。

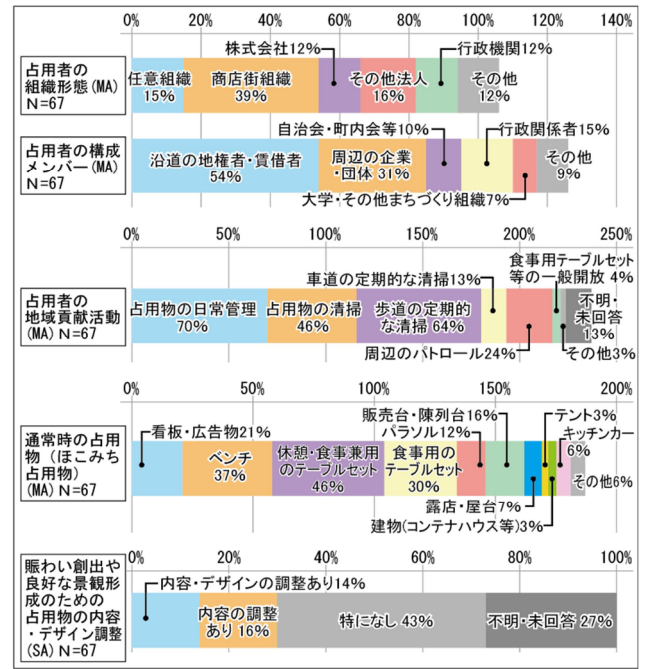


図 4-2.3 ほこみち占用の状況

5. まとめと今後に向けて

先進事例調査では、道路空間の再編・利活用による人々の滞留行動等への効果、景観面への効果等を解明した。これらの成果は、今後、新たに道路空間の再編や利活用に取り組む際、参考になるものとする。

新たな制度の動向調査では、ほこみちの事例調査、全国調査を行った。事例調査からは、ほこみち制度がこれまでの道路空間における占用や取り組みの受皿として機能していることや、新たな道路空間の利活用のニーズや展開を図る際の手段としての役割を担っている特徴を示した。全国調査からは、占用物は滞在・滞留施設が多いこと、受皿的な機能も有すること、占用物のデザイン配慮の状況等を明らかにした。実際に新たにほこみちを指定・運用する際には、滞在・滞留の拡大を目指すのか、占用物による街路景観のトータルデザインを優先するのか等、方向性に違いが出てくると考えられる。そこで、今後は先進事例調査の結果と融合させ、人々の滞留行動を生むほこみちの使い方、景観への効果が高いほこみちの使い方を模索するなど、新たな展望が考えられる。そのためにも、ほこみちの制度展開はまだ初動期と言えることから、今後も継続的にその動向を調査・分析する必要がある。

【参考文献】

- 1) 国土技術政策総合研究所：道路空間再編・利用事例集，2018。
- 2) 国土交通省都市局：官民連携による街路空間再構築・利活用の事例集，2018。
- 3) 国土交通省都市局：街路空間等の再構築・利活用のプロセス事例集 ～中小都市版～，2018。
- 4) 出口ほか：ストリートデザインマネジメント-公共空間を活用する制度・組織・プロセス，学芸出版社，2019。
- 5) 野原ほか：街路・沿道連携型ストリートデザインマネジメントの展開がもたらす効果に関する研究，都市計画論文集，51(3)，pp611-618，2016。
- 6) 三浦ほか：ニューヨーク市「ラゾ」プログラムによる街路利活用とマネジメント，土木学会論文集 D3，72(2)，pp138-152，2016。