

# 「賑わいのある道路空間」のさらなる普及に向けて ～歩行者利便増進道路制度の創設～と今後の課題

伊藤久雄（認定NPO法人まちぼっと理事）

道路法等の一部を改正する法律案が2020年2月4日に閣議決定され、今国会に提出されている。道路法一部改正案の主な内容は以下の5点である。

1. 限度超過車両の通行可能経路に係る確認制度の創設等
2. 特定車両停留施設の設置等
3. 歩行者利便増進道路の創設
4. 自動運行補助施設の設置
5. 災害が発生した場合における国土交通大臣による代行制度の拡充

改正案の中では災害が発生した場合における国土交通大臣による代行制度の拡充など、内容を精査しなければならないと思われるものもあるが、ここでは「歩行者利便増進道路の創設」を取り上げたいと思う（道路法等の一部を改正する法律案の全体は資料参照）。

## 1. 歩行者利便増進道路制度の創設の内容

国土交通省道路局は以下のように解説している。コンパクトシティの進展があるのかどうかはともかく、時宜にかなった改正だと考える。

▽ ▽ ▹

バイパスの整備等により自動車交通量が減少する道路が生じる一方、コンパクトシティの進展等により歩行者交通量が増加する道路も生じており、歩行者を中心とした道路空間の再構築が求められている。しかしながら、当該道路空間の形成に向けては、現行道路法上、歩行者の利便増進に資する観点からの道路整備に係る統一的な構造基準がないこと、道路の占用許可に当たり無余地性（伊藤・注参照）の基準3が障壁となることなどの課題が指摘されている。

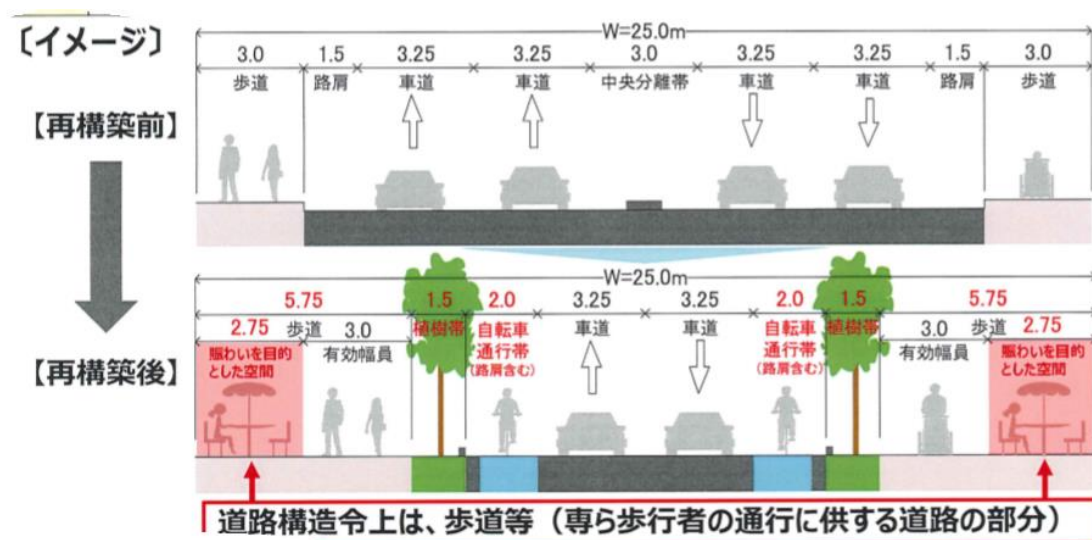
本法律案では、歩行者の滞留の用に供する部分を確保し、「歩行者利便増進施設等」（ベンチやカフェ、広告塔・看板等）の適正かつ計画的な設置の誘導が特に必要な道路について、区間を定め、道路管理者により「歩行者利便増進道路」として指定できることとし、当該道路での当該施設等の占用は無余地性の基準の適用外とするほか、初期投資の高い施設でも参入しやすいよう、公募占用制度により最長20年の占用を認めることとしている。

※無余地性一案内板等を設置しようとするとき、道路の敷地以外に設置する余地がないこと。この場合には道路敷地内に設置を認める例がある。

△ △ △

具体的には、「賑わいのある道路空間」のさらなる普及に向けて～歩行者利便増進道路制

度の創設（第 201 回国会法律案等 NAVI 大嶋満・国土交通委員会調査室）に、イメージ図もふくめて分かりやすく解説されている（資料参照）。



新しい制度の目的は「地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築」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というもので、次の2点がその内容である。

- 歩行者の利便増進のための構造基準の策定（上図参照）
  - ・歩道等の中に、“歩行者の利便増進を図る空間”を定めることが可能に（上図参照）
- 利便増進のための占用を誘導する仕組みの導入（下図参照）
  - ・特例区域（下図参照）では、占用がより柔軟に認められる
  - ・占用者を幅広く公募し、民間の創意工夫を活用した空間づくりが可能に
  - ・公募により選定された場合には、最長 20 年の占用が可能（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）



## 2. 滞在快適性等向上区域（都市再生特別措置法改正案）

第201回国会法律案等NAVIでは、歩行者利便増進道路（道路法改正案）と滞在快適性等向上区域（都市再生特別措置法改正案）を併用することで、官民一体で取り組む「居心地が良く歩きたくなる」空間の創出を促進する―「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出―が解説されている。

### □ 滞在快適性等向上区域

① 公共による道路の修復・改変と民間によるオープンスペースの提供など、官民一体による公共空間の創出が可能 ⇒公共：交付金（国費率の嵩上げ等） 民間：税制特例、補助金

② 区域内の特定の道路について、駐車場出入口の設置を制限することが可能

③ イベント実施時などに都市再生推進法人が道路の占有・使用 手続等を一括して対応

### □ 両制度を併用すると…相乗効果大（下図参照）

i. 歩行者の利便増進のための道路整備や、その周辺で民間によるオープンスペースが提供されるなど、エリア内でまちづくりが行いやすくなる。

ii. カフェ、ベンチ等の道路の占有について、占有基準・期間の緩和、都市再生推進法人による手続面のサポートにより、空間活用が行いやすくなる。

iii. 歩行者の利便増進が図られた道路沿いの駐車場の出入口の設置制限により、エリア内の安全性や快適性が向上する

（下図の①②が歩行者利便増進道路、③④⑤が滞在快適性等向上区域）



では、その実現性はどうかなのが課題である。

### 3. 実現性などの課題

#### ① 実現可能性

歩行者利便増進道路制度では、道路幅員 25mの道路が例示され（イメージ図）、4車線を2車線とした上で、歩道部分の拡幅（3m→5.75m）と植樹帯の設置が示されている。歩行者利便増進道路制度の活用を考えると、幅員 25m程度以上の道路でないと相当むりがあると思われる。

大都市や県庁所在地の主要駅周辺などは、幅員 25m以上の道路は何本かは存在すると思われるが、地方都市や東京でも多摩地域などは 25m以上の道路というのは、そうそうあるものではない。私が住む府中市を考えると、国道 20 号線（府中街道）で 25m未満であるし、旧甲州街道（都道）もとても 25mはない。1 本だけ京王線を南北に横切るケヤキ並木があるだけだが、ケヤキ並木はすでにイメージのような整備がされている（車道は 2 車線だが、甲州街道から大國魂神社までは一方通行である。

このように、歩行者利便増進道路制度の活用は実際には全国の主要都市に限られるのではないかと思われる。幅員の狭い道路でも、かつての「歩行者天国」のように、自治体や商店街などの工夫で柔軟な柔軟ができるようにする必要があると思われる。

#### ② 都市計画道路の課題

都市計画道路については、国土交通省の次のような方針もあって「未着手路線」について、全国的には相当な見直しが進んでいる。

##### ◆ 都市計画道路の見直しの手引き

###### <公共事業の選択と集中への対応>

限られた財政資源の中、効率的に事業を執行していくためにも、必要性の高い路線・事業への「選択と集中」を図る必要がある、この観点からも、都市計画道路の適時適切な「見直し」が求められる。

しかし、見直し作業はするものの、ほとんど事業継続という結果になっている東京都の例などもある。既存道路のあり方を見直すのと同時に、未着手・未整備路線の廃止など、都市計画道路の大胆な見直しを一層促進すべきだと思う。

###### <資料>

##### ■ 道路法等改正案（令和 2 年 2 月 2 6 日 国土交通省道路局）

[https://www.sangiin.go.jp/japanese/annai/chousa/rippou\\_chousa/backnumber/2020pdf/20200414033.pdf](https://www.sangiin.go.jp/japanese/annai/chousa/rippou_chousa/backnumber/2020pdf/20200414033.pdf)

##### ■ 「賑わいのある道路空間」のさらなる普及に向けて～歩行者利便増進道路制度の創設（第 201 回国会法律案等 NAVI 大嶋満・国土交通委員会調査室）

<https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001330823.pdf>