

F2-3

コロナ禍における道路占用許可基準の緩和に伴う沿道店舗の路上利用に関する基礎的研究
 Basic Study on Roadside Use of Roadside Stores
 due to Relaxation of Road Occupancy Permission Standards in Corona

○中本将威¹, 天野光一², 西山孝樹²

*Shui Nakamoto¹, Koichi Amano², Takaki Nisiyama²

On June 5, 2020, the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism issued a special measure to ease road occupancy in order to support restaurants. This paper targeted 35 locations nationwide to which special measures for road occupancy mitigation were applied and categorized 27 locations where the situation of occupied areas could be grasped.

1. はじめに

2020 (令和2) 年5月4日, 新型コロナウイルス感染症 (COVID-19) 予防のため, 「3密 (密集, 密接, 密閉)」を回避する「新しい生活様式」が提唱された. 同年6月5日には, 国土交通省から飲食店等を支援するために「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」に基づいた道路占用緩和の特例措置が発出された.

そこで本稿では, 本特例措置の基礎情報を得ることを目的とした. 先行研究として, 泉山墨威らによって実施団体の調査と活用事例を考察したものがある^[1].

2. 研究方法

本稿では, 道路占用緩和の特例措置が適用された全国の35ヶ所 (2020 (令和2) 年9月28日時点) を対象とした. 調査方法は文献調査, ソトノバ (身の回りのソトを楽しく豊かに使いこなすために役立つアイデアを届け, また未来のパブリックスペースのあり方を描く様々な活動を行う) から全国の実施状況を調査した. そのうえで, ホームページや写真等から, 道路のどの部分を活用しているかを整理したうえで分類を行った.

3. 道路占用緩和の特例措置

本稿で対象とした道路占用緩和の特例措置の概要をTable. 1に示した. 「道路の構造や交通に著しい支障を及ぼさない場所」の路上利用において一定の条件を満たす場合, その占用料等の免除を行う措置である. 店内の飲食だけではなく, テイクアウト販売やテラスでの飲食提供を行うため, 当該店舗に接続する路端近接部分の路上利用を支援することが定められていた.

2016 (平成28) 年に創設された「道路協力団体制度」では, 民間団体等と連携し, 道路の管理を一層充実させ, 道路のさまざまな課題の解消に向けた利用者目線の活動を実施するものである. そして, 「道路協力団体」として指定された団体が路上で活動を行う場合には, 道路管理者との協議のみで道路占用の手続きが完了す

るものである. しかしながら, 本制度の対象とする道路は直轄国道のみであった.

その一方, 本稿で対象とした道路占用緩和の特例措置が適用された全国の35ヶ所では国道単体での適用はなかった. Table. 2で示したように市長村道が17ヶ所と最も多く, 次いで県道の順であった. また, 県道と市町村道を一手に占用した事例も3ヶ所であった.

4. 道路占用が行われた区域の類型

本研究で対象とした35ヶ所のうち, ホームページや写真等から, 占用された区域の状況が把握することができた27ヶ所の類型化を行い, Table. 3に示した.

(1) 片側店舗前展開型

歩道あるいは車道内の片側に所在する店舗前にテラスを展開した型である. そもそも歩道がなく, 車道を規制してテラスを確保した事例も存在した (Table. 3 (b)). テラスが設置された店舗前の営業形態は, 飲食店

Table. 1 「道路占用緩和の特例措置」に関する概要

項目	道路占用緩和の特例措置
内容	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 テイクアウト, テラス営業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協力できること
主体	地方公共団体又は関係団体 ^{*1} による一括占用 ^{*2} ※1 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 ※2 個別店舗ごとの申請はできない
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 ※ 沿道店舗前の道路にも設置可能
占用料	免除 (施設付近の清掃等に協力できる場合)
期間	令和2年11月30日まで

Table. 2 特例措置が適用された道路法上の道路

項目	合計
市町村道	17 【かんないテラス等 (神奈川県横浜市)】
県道	5 【けやきテラス等 (福岡県北九州市)】
県道・市町村道	3 【まちなかテラス等 (岐阜県大垣市)】
県道・民間空地	1 【#テラスオヤマ等 (栃木県小山市)】
国道	0 【該当なし】
国道・市町村道	1 【二子玉川まちなみテラス等 (東京都世田谷区)】
不明	8 【Open air SAKABA 等 (大分県大分市)】
合計	35

1: 日大理工・学部・まち 2: 日大理工・教員・まち

のみの場合であった。本稿で調査した27ヶ所のうち14ヶ所が該当し、約半数でこのタイプが採用されていた。

(2) サテライト展開型

店舗前にテラスは設置せず、歩行者通行部分を挟んでテラスが設置された型である。また、歩道内には設置せず、車道側へ張り出してテラスが設置されていたものが1事例で存在した (Table. 3 (3) b))。

例えば「三鷹テラストリート(東京都三鷹市)」では、歩道端(車道側)にテラスが設置されていた。テラス部分には、車両防護柵等の安全対策はなされていないものの、利用者は解放感のある空間を活用することが可能であった (Table. 3 (2) b))。

(3) 両側展開型

アーケードあるいは歩道の両側にテラスが設置された型で、2事例で存在した。歩道にテラスが設置されたところでは、両側に連続してテラスを設置するのではなく、千鳥配置にすることで歩行者の円滑な通行の確保に配慮していた (Table. 3 (2) c))。この型では、車道に展開された事例は存在しなかった。

代表的な事例として「まちなかテラス(岐阜県大垣市)」が挙げられる。「まちなかテラス」は多くの店舗が参加しているだけでなく、キッチンカーも4店舗が参加していた。また、飲食店以外の店舗である小売店や文房具店前にもテラスが設置されていた。

(4) 通行規制区域展開型

車両の通行を止め、その車道全体にテラスを設置し

た型である。代表的な事例として「かんないテラス(神奈川県横浜市)」が挙げられる。「かんないテラス」は多くの団体、町内会が協力しており、高齢者だけでなく、若い世代も運営側に参画していた。そのため、さくらの形を模した紙(裏側にメッセージを書き込める仕組み)を壁やロープにかけるなど、ユニークなアイデアが採用されていた。なお、「かんないテラス」は車道を通行止めにする17時~20時のみ展開されていた。

5. まとめ

本稿では道路の種類を整理、占用された区域の状況が把握することができた27ヶ所の類型化を試みた。

Table. 2で示したように市長村道が17ヶ所と最も多く、次いで県道の順であった。(1)片側店舗前展開型については歩道あるいは車道内の片側に所在する店舗前にテラスを展開する型、(2)サテライト展開型については店舗前にテラスは設置せず、歩行者通行部分を挟んでテラスが設置された型、(3)両側展開型についてはアーケードあるいは歩道の両側にテラスが設置された型、(4)通行規制区域展開型については車両の通行を止め、その車道全体にテラスを設置した型が存在しており、これら4種類に分類することができた。

参考文献

- [1] 泉山壘威・西田司・石田祐也・宋俊煥・矢野拓洋・濱紗友莉・小原拓磨:「コロナ道路占用許可」における路上客席の可能性と課題—新型コロナウイルス感染症に伴う路上客席の緊急措置に関する速報的考察—, 都市計画報告集 No.19, pp.284-289, 2020.

Table. 3 「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」に基づく道路占用緩和の特例措置を導入した27ヶ所の類型

	a) 片側店舗前展開型 (14 事例)	b) サテライト展開型 (7 事例)	c) 両側展開型 (6 事例)	d) 通行規制区域展開型 (2 事例)
(1) アーケード内テラス設置型 5 事例		該当なし		該当なし
(2) 歩道内テラス設置型 18 事例				該当なし
(3) 車道内テラス設置型 6 事例			該当なし	
	片側店舗前テラス展開型 (3 事例)	サテライト展開型 (1 事例)		車両等通行規制区域展開型 (2 事例)