

## 道路機能の変化と道路上設置におけるベンチの機能との関係性に関する研究 Study on change for the road function and demand change to the bench on the road.

○竹本芽生<sup>1</sup>, 野間口佳南<sup>1</sup>, 泉山墨威<sup>2</sup>, 宇於崎勝也<sup>2</sup>  
Mei Takemoto<sup>1</sup>, Kana Nomaguchi<sup>1</sup>, Rui Izumiyama<sup>2</sup>, Katsuya Uozaki<sup>2</sup>

A domestic road is utilized as the space a person of an unspecified number uses at present. A relation with the bench installed on the road is also changing with a function change in road space. I have for my object to make the function of the bench installed on the road by analyzing and considering 2 relations by writing Akira and others.

### 1-1. 研究の背景及び目的

近年, わが国の道路は様々な空間活用が求められ<sup>1)</sup>, 歩道は, 不特定多数が利用する場であるため, 様々なニーズに対応する必要がある<sup>2)</sup>. かつての車中心の「交通機能」から, 歩行者のための「空間機能」へと変化し<sup>3)</sup>, 路上のベンチにも要求される機能に変化があると考えられる. 現在, 固定ベンチの位置づけとして, 交通バリアフリー法では「歩行者の通行の円滑化を補う機能」, 歩行者利便増進道路制度では「歩行者の利便の増進を補う機能」<sup>注1)</sup>, 道路構造令では「道路上の工作物」とされており, ベンチ設置には「道路占用許可」が必要となる<sup>注2)</sup>.

本稿は, 歴史的変遷の中で, 道路機能の変化から, 国内の路上ベンチの位置付けを分析, 考察し, 路上のベンチの機能を検討することを目的とする. なお, 本稿で扱うベンチについては Table 1 に示すものとする.

Table 1 ベンチの定義

			
ベンチの種類	固定式ベンチ		可動式椅子
設置状態	道路に固定(一部)されている	道路の地上施設と一体化している	道路に固定されず, 容易に動かすことが可能
道路構造令での扱い	道路上工作物 (1号物件)		道路法施行令第7条 (7号物件)

### 1-2. 研究の方法

旧道路法が制定された 1919 年<sup>4)</sup> から, 国土交通省が道路政策のビジョンを掲げている 2040 年<sup>5)</sup> までの道路機能の変化と, 規制概要を把握し, 国土交通省道路局が求める道路空間について道路機能と, ベンチに求められている機能との関係性を考察する.

## 2. 道路空間の変化 (転換期)

道路機能の変化については, 森田<sup>3)</sup> および岡松ら<sup>6)</sup> の研究を参考に法の大きな改定が行われたことを転換期として 5 卓を挙げて, その際に考えられる路上ベンチの機能について検討する.

### 2-1. 旧道路法成立 (1919 年)

道路法が制定された 1919 年(旧道路法)は, 人と車を対象としており, 道路空間は通行以外に機能を持って

いなかった<sup>7)</sup>. 1952 年に改定された新道路法に基づく, 「道路構造令」と「街路構造令」からは, 1945 年から 1958 年までは, 車が中心で歩行者への配慮があまりない道路が一般的であった<sup>注3)</sup>と考えられ, この期間の道路は「滞留機能」という概念がなく, 路上のベンチについては考えが及んでいなかったと考えられる.

### 2-2. 道路交通法制定 (1978 年)

混合交通が問題視<sup>8)</sup>され, 道路交通法(1978 年)の成立に伴って, 1982 年に道路構造令は歩行者と自転車の通行に配慮した内容に改訂された<sup>9)</sup>. さらに 1993 年道路構造令の改正, 2001 年交通バリアフリー法制定<sup>10)</sup>から, 道路空間は多様性のある「交通機能」に拡大されたと考えられる. 路上ベンチ機能は少子・高齢化社会を迎えるにあたり, 身体障害者や高齢者が円滑に通行又は休憩を補助する役割が強かったと考えられる.

### 2-3. 道路構造令の一部改正 (2003 年)

2003 年の道路構造令改定<sup>注4)</sup>より, 道路を有効活用する取り組みが積極的に行われはじめ<sup>注5)</sup>, 道路機能は「市街地形成」に重点を置き始めている. 2005 年の道路の移動円滑化ガイドライン<sup>11)</sup>では, ガイドラインに基づく道路整備を推奨する内容が記載され, 2007 年には「管理上必要となる歩行者の休憩用ベンチ等」の設置に関する項目が追加<sup>12)</sup>された. つまりベンチの機能は, 市街地形成に寄与する地方活性化に向けた空間機能を求める道路空間では, 可動式椅子の設置が求められ始め, 歩行者の「交通機能」や「滞留機能」の双方を満足するベンチの機能として, 固定式ベンチが求められたと考えられる.

### 2-4. 道路法改定 (2011 年)

2011 年の「道路占用許可の特例」制度以降, 可動式椅子の設置は歩行者利便増進の一部として, 道路占用許可の緩和があり, 管理や費用に関する法や政令も制定されている<sup>13)</sup>. この時点では, 道路空間の機能は「空間機能」をはじめ, 市街地などでは「必要に応じて滞留のための空間や, ベンチ等の施設を設けることが望ましい」とされている<sup>14)</sup>が, 固定式ベンチに関する規定はみられない.

1: 日大理工・学部・建築 2: 日大理工・教員・建築

Table2 道路機能に関する法・政令の内容に基づく道路空間の機能評価

年	道路の整備や改善を目的とする法律や政令	都市や市街地の発展を目的とする法律や政令	道路空間の機能変化に関連する改正・条文の内容	交通機能	滞留機能	空間機能	ベンチの種類
1919	旧道路法 道路構造令・街路構造令 制定		路面交通の主体は人、自転車、人力車、荷牛、馬車、荷車	○			
1920	道路取締令 制定		道路の使用、保全に関する事項を規定したものであり、当時の道路交通の秩序維持に関する基本法規人は歩道を歩くことと交通ルールが発生	○			
1952	道路法の改正		道路の構造の技術基準は、道路の種類ごとに幅員等10種の事項について定めた	○			
1958	道路構造令(新)制定		戦前の「道路構造令」と「街路構造令」が一体化	○			
1960	道路交通法 公布		道路の危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、道路の交通に起因する障害の防止に資する	○			
1970	道路構造令の改正		構造令の適用範囲を道路法上の道路すべてに拡大、交通安全上の配慮を示す	○			
1970	道路交通法 一部改訂		歩道の通行が認められる自転車等を普通自転車として定義し、歩道通行の方法を規定	●			
1982	道路構造令 一部改正		自転車および歩行者の安全かつ快適な通行の確保、良好な道路環境の形成を目指し、植樹帯、副道に関する規定の新設	●		●	
1993	道路構造令 一部改正		高齢者を含む歩行者の多様な利用形態対応の必要性から歩行者滞留スペースに関する既定の施設		●		☆
2001	交通バリアフリー法 制定		道路等の面的なバリアフリー化を促進するための法律	○	●		
2003	道路構造令 一部改正	構造改革特別区基本方針の一部変更	民意の創意工夫を生かした道路空間の有効活用により、地域の活性化を図るため、イベント実施に伴う道路占用の円滑化が定められる			○	★
			「多様な機能の重視」「地域に応じた弾力的な基準の適用」への考えを追究 自動車の交通機能に加えて、歩行者・自転車の交通機能及び空間機能を重視すべきだと解説	●	◎	◎	☆☆
2005	道路の移動円滑化ガイドライン(基礎編)		全ての利用者にとって使いやすい道路空間としていくことを目的に、交通バリアフリー法の対象となる地域にガイドラインに基づいた道路整備を定める			●	☆
2007	道路構造令 一部改正	利便施設協定制度	道路空間の民間利用をオープン化し、利便施設の設置は土地所有者が行う			●	●
			管理上必要な工物や歩行者の休憩用のベンチ等の設置			●	●
2008	道路交通法 一部改訂	国土交通省道路局長通知	「地域における公共的取り組み」に當利を目的としない活動(ベンチ等の整備・管理)の費用確保を目的とした広告物の占用が認められる			●	●
			自転車歩道通行の要件を事実上緩和	●			
2011	道路構造令 一部改正	都市再生特別法 一部改正	道路占用の特例が追加			●	●
		にぎわい・交流創出のための道路占用許可の特例制度(道路法改正)	都市再生特別措置法の一部改訂に伴い、まちのにぎわい創出や道路利用者等の利便の増進に資する施設について一定の条件の下で、無余地性の基準を緩和			●	●
			都道府県道・市町村道は、道路構造令を参考に条例により基準を定めることを可能にし、道路上に設ける施設などの占用を定める			●	●
2014	道路構造令 一部改正	国家戦略特別区域法	国家戦略特別区域内での道路占用許可の特例制度			●	●
		都市再生特別法 一部改正	特定道路占用区域内において、特定の占用物件は無余地性の基準を適用除外して占用が可能となる			●	●
2016	円滑化ガイドラインの改定版		中活法の一部を改正 道路占有許可特例創設	◎	●	●	●
2020	道路構造令 一部改正	都市再生特別措置法 一部改正	「居心地が良く歩きやすくなる」空間づくり促進す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滞在快適性向上区域を定める	◎	●	●	●
			道路は人の滞在や交流を生み、賑わいを創出し地域の魅力向上、活性化を促す機能を有するものとする	●	●	●	☆☆
		都市再生特別措置法 一部改正	民地の開放・施設の改修等に関する特例措置を創設都市再生推進法がまちづくり活動の一環としてベンチの設置、植栽等を実施。ベンチ等の償却資産の課税標準額を5年間1/2に軽減 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			●	●
		コロナ占用特例 「道路の景色が変わる」プロジェクト	道路にコミュニケーション空間としての機能を「復興」する認識			●	●

交通機能…通行を目的とした機能/滞留機能…留まることを目的とした機能(ベンチ設置に関係)/空間機能…空間形成としての機能(市街地形成)

車…○ / 歩行者・自転車…● / 車・歩行者・自転車…◎ / 固定式ベンチ…☆ / 可動式ベンチ…★

※は「道路機能の空間変化」と「道路上のベンチ」との関係性に変化が生じた「転換期」と推測される法律や政令を示す

## 2-5. 道路法改定 (2020年)

2020年に改定された道路法による滞在快適性等向上区域<sup>15)</sup>や、同年に創設された歩行者利便増進道路制度<sup>16)</sup>により、道路空間の機能は「空間機能」に加え明示的に「滞留機能」が重視されている。ベンチの設置においては、占用基準・期間の緩和・予算の軽減が支援制度として策定され<sup>注6)</sup>、歩行者の利便増進を補う機能にあわせて、居心地が良く歩きたくなるまちなかづくりに向けた、歩道のユニバーサルデザインを支援する機能も求められている。また、2040年のビジョンとして、「道路の景色が変わる」プロジェクトが挙げられ路上にコミュニケーション空間としての機能を「復興」することが期待されている。

## 3. まとめ

道路空間は本来、「交通機能」が重視されてきたために、ベンチに対しては、「歩行者の休憩施設」として機能が捉えられてきたが、国土交通省道路局では未だに固定式ベンチに対する明確な基準はなく、2011年以降、道路機能に「空間機能」が求められるようになると、オープンカフェで用いる可動式椅子が普及し始めた。2020年以降、歩行者の滞留や交通の円滑化を補助する機能、歩道のユニバーサルデザインが求められ、今後の路上のベンチは必要な機能として重要視されていくと推測できるが、固定式ベンチとの適切な設置についての基準や制度を検討することが、これからの課題と考えられる。

## 参考文献

- 1) 国土交通省道路局 HP: 「多様なニーズに応える道路空間のあり方に関する検討会」 [http://www.1.mlit.go.jp/road/ir/council/diverse\\_needs/pdf/04/01.pdf](http://www.1.mlit.go.jp/road/ir/council/diverse_needs/pdf/04/01.pdf) (最終閲覧日: 2021年9月5日)
- 2) 橋本 武: ユニバーサルデザインのまちづくり, 森北出版社, 2004
- 3) 森田 紳之: 「道路構造令の解説と運用」にみる日本の道路計画・設計思想の変遷, 土木学会論文集D3 2011年 67巻 3号 pp. 203-216
- 4) 国土交通省道路局 HP: 「現行道路構造令改正の経緯」 [https://www.mlit.go.jp/road/sign/pdf/kouzourei\\_full.pdf](https://www.mlit.go.jp/road/sign/pdf/kouzourei_full.pdf) (最終閲覧日: 2021年9月5日)
- 5) 国土交通省道路局: 「2040年, 道路の景色が変わる ~人々の幸せにつながる道路~」 [https://www.mlit.go.jp/road/vision/pdf/01\\_01.pdf](https://www.mlit.go.jp/road/vision/pdf/01_01.pdf)
- 6) 岡松道夫, 毛利洋子, 木方十根: 「路上イベントに関わる道路占用制度の緩和過程」, 日本建築学会計画系論文集 2017年 82巻 733号 pp. 745-755
- 7) 日本道路協会: 「道路構造令の解説」 1950
- 8) 日本道路協会: 「道路構造令の解説と運用」 1970
- 9) 日本道路協会: 「道路構造令の解説と運用」 1983
- 10) 「高齢者, 身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」
- 11) 道を利用した地域活動の円滑化のためのガイドライン(2005年3月)
- 12) 日本道路協会: 「道路構造令の解説と運用」 2003年
- 13) 国土交通省都市局まちづくり推進課: 「道路占用許可の特例について」 <https://www.mlit.go.jp/toshi/common/001039043.pdf> (最終閲覧日: 2021年9月4日)
- 14) 日本道路協会: 「道路構造令の解説と運用」 2015
- 15) 国土交通省都市局まちづくり推進課: 「居心地が良く歩きたくなるまちなかづくり支援制度の概要」 <https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001373727.pdf> (最終閲覧日: 2021年9月3日)
- 16) 国土交通省道路局 HP: 「道路法等の一部を改正する法律案」 <https://www.mlit.go.jp/road/hokomichi/index.html> (最終閲覧日: 2021年7月25日)

## 補注

- 注1) 国土交通省「歩行者利便増進道路の構造基準の策定について」3項より、2020年歩行者利便増進道路の制定では、歩行者の利便増進を図るために必要な施設として、ベンチ等が設置されるように定められている。
- 注2) 道路法施行令(第34条の3第2号)
- 注3) 街路構造令は車道と歩道を区別に関する規定を定めていた内容であったが道路構造令に比べると限定された地域に適用されており、道路構造令は車(馬車や荷車)を重視したものであった。
- 注4) 道路構造令(2003年7月24日政令第321号)
- 注5) 地域再生促進のためのプログラム(2004年2月27日)が発表され、市町村主導による道路占用許可の緩和の実現を提唱。
- 注6) ウォーカーブル推進税制では民地のオープン化した土地に設置されたベンチ等の課税標準額を5年間1/2に軽減し、歩行者利便増進道路では占用制度の無余地性基準が除外され、占用物が置きやすく実質的に20年の占用が可能となった。