

公共性を有する路上客席の展開に関する試論
コロナ道路占用特例からの移行に着目した歩行者利便増進道路指定路線の傾向分析
A Study on the Development of Street Seating for Public Benefit
Trend Analysis of Pedestrian-Friendly Road Designations Transitioning from
COVID-19 Special Occupancy Exceptions

飛田龍佑¹, 中村佳乃¹, 泉山墨威²

*Tatsunosuke Tobita¹, Kano Nakamura¹ and Rui Izumiyama²

Abstract: This study examines the development of public street seating in Japan, focusing on trends in road space utilization after transitioning from COVID-19 exceptions to the HOKOMICHI system in 2023. Key findings include: (1) Community development organizations are most effective in managing road occupancy; (2) Goals must balance store revenue with creating lively public spaces; (3) Dining facilities should integrate public amenities like benches and event spaces. We recommend designating special areas for pedestrian use, prioritizing community-led management, and designing flexible spaces that serve both commercial and public interests. based on data collected in 2024, aim to guide future implementation of public street seating, enhancing urban vitality while balancing commercial and public interests in road space utilization.

1-1. 研究の背景及び目的

2020年には新型コロナウイルス感染症が拡大し、飲食店の営業が制限された。これに対して、国土交通省は、コロナ禍の飲食店の経済対策として、路上客席における緊急措置である「コロナ道路占用特例」(以下、コロナ特例)を通達した²⁾。2021年9月時点では、9割の道路管理者・道路占用主体が道路占用の継続を希望していた³⁾ことから、沿道店舗の路上客席に需要があることが分かる⁴⁾⁵⁾。本制度は、2023年3月末の終了後、歩行者利便増進道路制度(以下、ほこみち制度)にし、2024年には139件のほこみち制度指定路線が確認されている⁶⁾。

ほこみち制度の指定要件には「快適な生活環境の確移行保と地域活性化に資すると判断できること」、「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」等が規定されている⁷⁾。このことから、ほこみち制度を活用し、路上客席を展開するためには、単なる路上客席だけでなく、公共性を視野に入れた道路占用主体の選定や道路占用の目的、利便増進誘導区域(以下、特例区域)の指定、設置物の選定が必要になると考える。

現在はコロナ特例からの移行は終了したが、本研究の問題意識として、公共性を有する路上客席の展開傾向の整理がなく、今後ほこみち制度によって新たに路上客席を展開する際の判断材料が少ないことを挙げる。

そこで本稿は、コロナ特例からほこみち制度移行後の道路空間活用の傾向から公共性を有する路上客席の展開について分析することを目的とする。

1-2. 研究の方法及び研究対象

本研究は、先行研究⁸⁾及び研究対象の自治体ホームページ、国土交通省道路局が公開する「ほこみちのとりくみ」⁹⁾を参照し、コロナ特例からほこみち制度へ移行した路線の路線数、道路占用主体、道路占用の目的、特例区域の指定位置、設置物について整理する。

研究対象は2024年3月末までにほこみち制度に指定のある139路線とする。

2. コロナ特例から移行したほこみち制度指定路線における路上客席の展開傾向

本調査は先行研究⁸⁾及び各自治体のホームページ、「ほこみちの取り組み」⁹⁾を参照し、コロナ特例から移行しているほこみち制度指定路線について整理した。

2024年3月時点でほこみち制度に指定のある139路線のうち、67路線(48%)がコロナ特例の活用があり、72路線(52%)がコロナ特例の活用がないことが分かる(Figure 1)。以降はコロナ特例から移行が見られた路線に絞り、分析を行う。

道路占用主体に関しては、「商店街組織」が34件

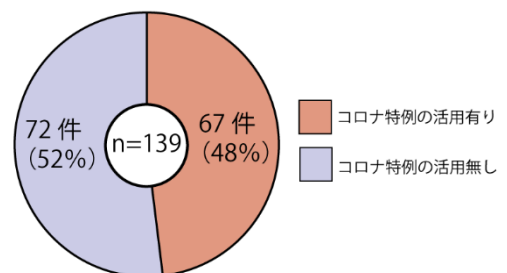


Figure 1. コロナ特例から移行した路線の割合

(59%), 「自治体」が10件(17%), 「まちづくり協議会」が4件(7%), 「都市再生推進法人」が3件(5%)である。コロナ特例からの移行である為、「商店街組織」や「自治体」によって一括の道路占用をしている。一部、「まちづくり協議会」や「都市再生推進法人」が道路占用主体であり、コロナ特例活用時からまちづくりに向けて道路占用をしていたと考える (Figure 2)。

道路占用の目的に関しては、「賑わい創出」が31件(62%), 「滞留空間の創出」が8件(16%), 「店舗の収益確保」が5件(10%)である。これは、コロナ特例活用時は店舗の収益確保を目的としていたものの、コロナ禍の道路空間活用が賑わいや回遊性の向上に繋がったことが要因だと考えられる (Figure 3)。

特例区域の指定位置に関しては、「歩道あり. 車道側」が15件(37%), 「歩道あり. 民地側」が9件(21%), 「歩行者専用道路」が15件(37%)である。設置物を車道側に設置することで、店舗利用者以外にも利用できるように配慮することが公共性に資すると考える (Figure 4)。

設置物に関しては、「食事施設」が29件(40%), 「購買施設」が13件(18%), 「ベンチ」が13件(18%), 「イベントの実施」が6件(8%)となっている。「食事施設」や「購買施設」だけでなく、「ベンチ」や「イベントの実施」を併用して設置・実施することで、公共性に寄与することが考えられる (Figure 5)。

3. まとめ

コロナ特例からほこみち制度に移行した路線の道路空間活用の傾向から、公共性を有する路上客席の展開については下記の内容が有効的だと考える。

- ①道路占用主体は、まちづくり協議会や都市再生推進法人等まちづくりの経験がある団体が担うことで、まちづくりに向けて道路占用をする。
- ②道路占用の目的は、店舗の収益確保だけでなく、賑わいや滞留空間の創出、回遊性の向上を併せて目的とすることで、まちづくりの一環とする。
- ③設置物は、食事施設だけでなく、ベンチやイベントの実施などの併用により、店舗利用者以外が利用できるようにし、回遊性の向上や賑わい創出に寄与する。
- ④特例区域は、車道側に指定することで、店舗利用者以外にも開くようにし、設置物を設置する。

参考文献

- 1) 小林重敬, 一般社団法人森記念財団「まちの価値を高めるエリアマネジメント」, 学芸出版社, 2018年6月
- 2) 国土交通省, 「道路占用に関するコロナ特例について」, 2021年, <https://x.gd/1VHZE>, (最終閲覧日: 2024年8月4日)

- 3) 国土交通省, 「道路占用に関するコロナ特例について 別紙2」, 2020年, <https://x.gd/Vx9Io>, (最終閲覧日: 2024年8月4日)
- 4) 泉山墨威, 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—」, 2021年, 日本都市計画学会, 都市計画報告集, No. 19, pp. 284-289
- 5) 湯浅かさね, 宋俊煥, 泉山墨威, 三浦詩乃, 村上早紀子, 「新型コロナウイルス感染症影響下における屋外空間の利用動向」, 2021年, 日本建築学計画系論文集, 第86巻, 第790号, pp. 2677-2688
- 6) 国土交通省, 「歩行者利便増進道路制度 (ほこみち) 指定一覧」, 2021年, <https://x.gd/Hhaml>, (最終閲覧日: 2024年9月25日)
- 7) 国土交通省, 「歩行者利便増進道路 (ほこみち) の普及展開に向けて - 歩行者利便増進道路指定制度の創設と道路占用制度の特例 -」, p10, <https://x.gd/Wjnhj>, (最終閲覧日: 2024年8月4日)
- 8) 飛田龍佑, 福井勇仁, 「歩行者利便増進道路制度の活用手法—歩行者利便増進道路検討プロセスにおける分岐点と道路占用状況の傾向分析を通じて -」, 2024年, 日本都市計画学会, 都市計画報告集, No. 23, pp. 250-257
- 9) 国土交通省, 「ほこみちのとりくみ」, 2021年, <https://x.gd/Ez3Zi>, (最終閲覧日: 2024年9月29日)

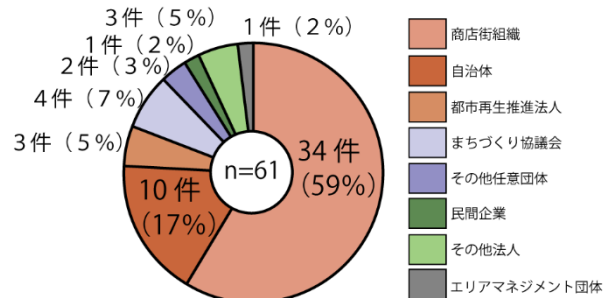


Figure 2. コロナ特例移行後の道路占用主体

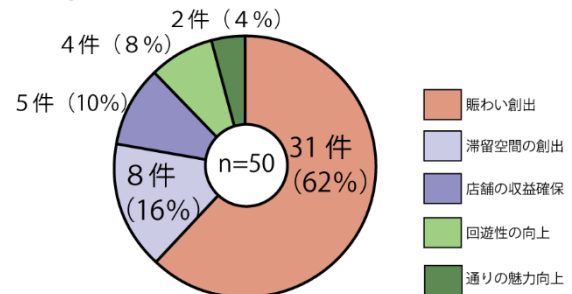


Figure 3. コロナ特例移行後の道路占用の目的

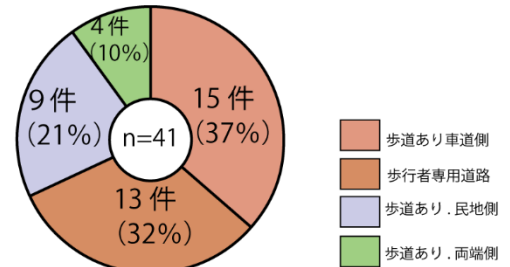


Figure 4. コロナ特例移行後の特例区域指定位置

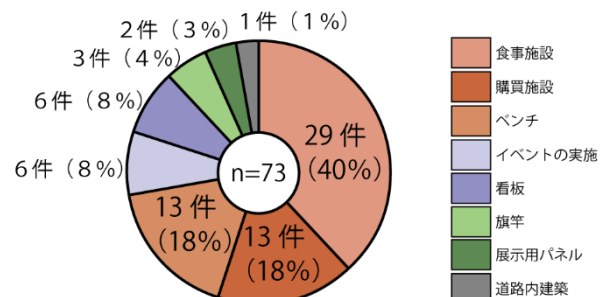


Figure 5. コロナ特例移行後の設置物