

歩行者利便増進道路におけるエリア及び路線の政策方針の傾向 Trends in Policy Guidelines for Areas and Routes in Pedestrian-Friendly Roads

○吉田明斗¹, 原田夏実¹, 中村佳乃², 飛田龍佑², 泉山壘威³

* Akito Yoshida¹, Natsumi Harada¹, Kano Nakamura², Tatsunosuke Tobita² and Rui Izumiyama³

The purpose of this study is to clarify the trends in policy directions for areas and routes where "HOKOMICHI" designated roads are located. We will extract relevant policy directions from area plans through literature review and conduct an analysis using the KJ method. It is anticipated that there will be a demand for mechanisms that attract large crowds, as well as for pedestrian spaces that are comfortable and inviting for walking.

1-1. 研究の背景及び目的

近年、道路の多様なニーズに応えるため、公民連携による道路空間活用が活発化している^[1]。これに対応して、道路占用許可に関わる制度の改定等が行われ、2020年に国土交通省により歩行者利便増進道路制度（以下、ほこみち）が創設された^[2]。2024年3月末時点では139路線がほこみちの指定がある^[3]。

ほこみち指定において、民間発意の場合は、道路管理者、交通管理者、その他関係者との合意形成の際に、根拠とする行政計画やエリアビジョン^{注1)}に記載がある政策方針を提示することが望まれる^[4]。

本研究の問題意識として、民間発意のほこみち指定の際に、根拠となる行政計画やエリアビジョン、政策方針が整理されていないため、ほこみち指定に向けた円滑な合意形成につながらない懸念がある。

本研究の目的は、ほこみち指定路線が位置するエリア及び路線における政策方針の傾向を明らかにする。

1-2. 研究方法及び研究対象

ほこみち指定路線のある自治体のHP、エリアマネジメント団体のHPを参照し、ほこみち指定路線のあるエリア及び路線における「エリア計画」^{注2)}の政策方針（Figure 1）の有無を把握する。政策方針をKJ法を用いて項目別に分類し、ほこみち指定路線のあるエリア及び路線における「エリア計画」の政策方針の傾向を明らかにする。

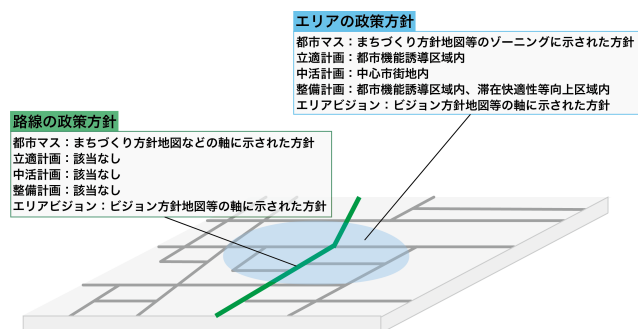


Figure 1. 政策方針の概念図

本研究では、都市計画マスタープラン（以下、都市マス）、立地適正化計画（以下、立適計画）、中心市街地活性化基本計画（以下、中活計画）、都市再生整備計画（以下、整備計画）、エリアビジョンを「エリア計画」と定義する。

研究対象は、ほこみち指定路線の139路線(2024年3月末時点)とする。

2. ほこみち指定路線における「エリア計画」及び政策方針の傾向

2-1. ほこみち指定路線における「エリア計画」の傾向

ほこみち指定路線における各「エリア計画」を「政策方針があるほこみち指定路線」、「エリア及び路線」、「エリアのみ」、「路線のみ」、「なし」に整理した。

「エリア計画」において、政策方針があるほこみち指定路線数は、都市マスが114/139路線（82.0%）と最も多く、次いで立適計画が98/139路線（70.5%）である（Figure 2）。ほこみち指定路線において、上位計画である都市マス及び立適計画に政策方針の記載が多いことから、ほこみち指定による道路空間活用を提案する際に揃えやすい根拠であると考えられる。

政策方針があるほこみち指定路線のうち、路線の政策方針があるほこみち指定路線において、都市マスは

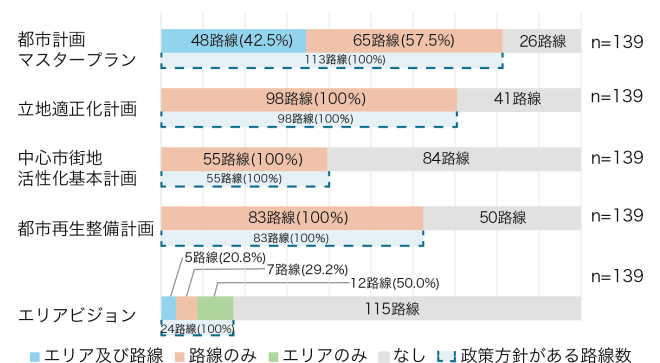


Figure 2. 「エリア計画」のほこみち指定路線数

1：日大理工・学部・建築 2：日大理工・院（前）・建築 3：日大理工・教員・建築

48/113 路線 (42.5%), エリアビジョンは 17/24 路線 (70.8%) である。立適計画, 中活計画, 整備計画においては, 路線の政策方針に該当するものは見られなかった (Figure 2)。エリアビジョンは, 対象区域が絞られるため, 道路空間や公園等の公共施設に対する施策や活用方法等の記載がある [5]。以上より, ほこみち指定の根拠として路線の政策方針を用いる場合, エリアビジョンがある地域においては, 路線の政策方針が参照できると考えられる。

2-2. ほこみち指定路線における政策方針の傾向

「エリア計画」内に記載があるエリア及び路線の政策方針を KJ 法により項目別に分類した。

エリアの政策方針は, 都市マスにおいて「都心・中心」が 90/159 路線と最も多く, 次いで「産業」が 18/159 路線, 「機能集積・複合」が 14/159 路線である。エリアビジョンにおいては, 「都心・中心」, 「文化」及び「交流」が 5/19 路線と最も多く, 次いで「ウォーカブル」及び「賑わい」が 1/19 路線である (Table 1)。これは, 産業や都市機能の集約により, 多くの人々が集積するエリアに, ほこみちを指定することが要因だと考える。

路線の政策方針は, 都市マスにおいて「交通軸」が 33/57 路線と最も多く, 次いで「賑わい軸」が 6/57 路線, 「ウォーカブル」が 5/57 路線と多い。エリアビジョンにおいては, 「ウォーカブル」が 11/24 路線と最も多く, 次いで「回遊軸」及び「交通軸」が 4/24 路線, 「シンボル軸」3/24 路線と多い (Table 1)。立適計画, 中活計画及び整備計画は, 路線の政策方針はない。このことから, 路線の政策方針は, 「賑わい軸」, 「ウォーカブル」, 「回遊軸」, 「シンボル軸」と快適な歩行環境実現に向けた政策方針の傾向がある。

3. まとめ

ほこみち指定路線の「エリア計画」及び政策方針の傾向として以下が明らかになった。

ほこみち指定の際に「エリア計画」を根拠とする際, 上位計画は対象エリアの広さや政策方針の多さから, ほこみち指定における根拠を参照しやすい。一方, 下位計画はエリアが狭域であることから, 焦点が絞られた政策方針を参照できると考える。また, 都市機能の集約や快適な歩行環境に向けた政策方針は, ほこみち指定路線の根拠として関連ある内容となり得ることが考えられる。

補注

1) 本研究におけるエリアビジョンは, 特定の地域において, まちづくりの方向性が示された目標及び将来像。「未来エリア

Table 1. 「エリア計画」別政策方針

	エリア計画	法律名称	No.	(分類項目)	(重複あり)	政策方針合計	
							(重複あり)
エリアの政策方針	都市計画マスタープラン	都市計画法	1	都心・中心	90	159	
			2	産業	18		
			3	機能集積・複合	14		
			4	生活	11		
			5	交流	7		
			6	にぎわい	4		
			7	自然	4		
			8	観光	4		
			9	景観	2		
			10	文化	1		
			11	沿道活用	1		
			12	災害	1		
			13	その他	2		
	エリアビジョン			14	産業	5	19
				15	にぎわい	1	
				16	交流	5	
				17	文化	5	
				18	ウォーカブル	1	
				19	その他	2	
				20	都市機能誘導区域	97	
	立地適正化計画	都市再生特別措置法	都市再生特別措置法	21	中心市街地	54	54
				22	滞在快適性等向上区域	36	36
路線の政策方針	都市計画マスタープラン	都市計画法	23	ウォーカブル	5	57	
			24	交通軸	33		
			25	回遊軸	1		
			26	シンボル軸	2		
			27	景観形成	3		
			28	賑わい軸	6		
			29	交流軸	4		
			30	商業	1		
			31	観光	1		
	32	生活	1				
	エリアビジョン			33	ウォーカブル	11	24
				34	回遊軸	4	
				35	シンボル軸	3	
				36	交通軸	4	
				37	交流軸	1	
				38	情報発信	1	
				39	情報発信	1	

ビジョン」「まちづくりガイドライン」なども総称して「エリアエリアビジョン」としている。

2) 本研究では都市計画マスタープラン, 立地適正化計画, 中心市街地活性化基本計画, 都市再生整備計画, エリアビジョンを「エリア計画」と定義する。

参考文献

[1] 国土交通省 都市局 街路交通施設課: 「官民連携による街路空間再構築・利活用の事例集 ~課題解決のプロセスを中心とした事例紹介~, 2018年, <https://www.mlit.go.jp/common/001230088.pdf>, (最終閲覧日 2024年9月17日)

[2] 国土交通省: 「歩行者利便増進道路(ほこみち)の普及展開にむけて」, 2024年, <https://www.mlit.go.jp/road/hokomichi/pdf/s01.pdf> (最終閲覧日 2024年9月29日)

[3] 国土交通省: 「歩行者利便増進道路(ほこみち)指定一覧」, 2024年, <https://www.mlit.go.jp/road/hokomichi/pdf/ichiran.pdf>, (最終閲覧日 2024年9月29日)

[4] 飛田 龍佑, 福井 勇仁, 森本 あんな, 泉山 墨威「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制度の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, vo 1.2, pp. 250-257

[5] 一ノ瀬大雅, 藤田涼平, 泉山墨威, 宇崎崎勝也「「エリアビジョン」の発意及び策定時の検討事項と将来像実現に向けた取り組みの傾向-エリアビジョンの掲載項目及び構成分析を踏まえて-」, 2023年, 日本都市計画学会都市計画報告集, No. 21, vo4, pp. 543-549