

第1回長崎都心まちづくり構想検討委員会 次第

- 1 まちづくり部長挨拶
- 2 委員長及び副委員長の選任
- 3 (議案) 長崎都心まちづくり構想の概要について
- 4 連絡事項
- 5 閉 会

長崎都心まちづくり構想

第一回検討委員会

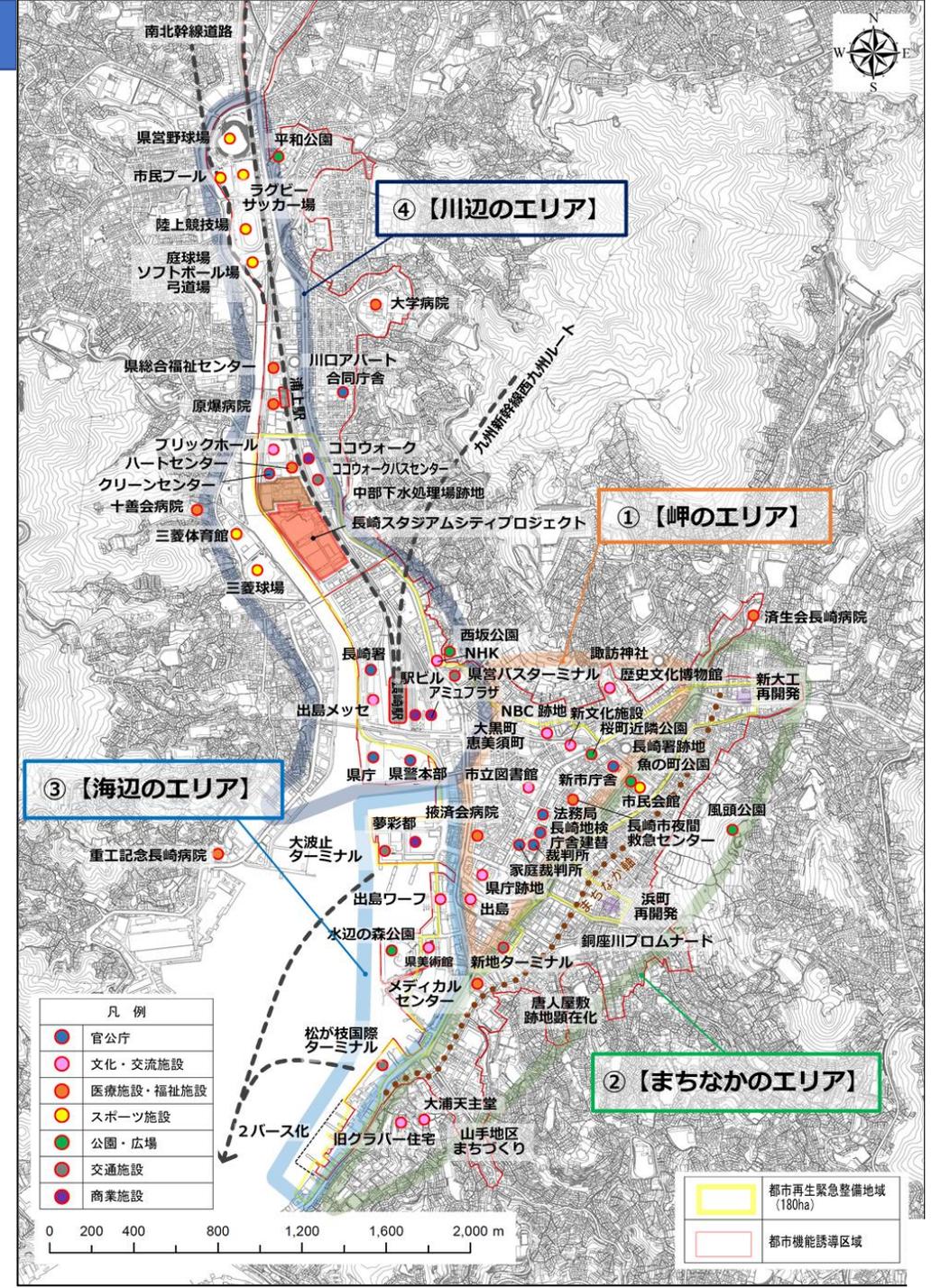
【長崎都心まちづくり構想の概要について】

令和4年8月30日
長崎市まちづくり部

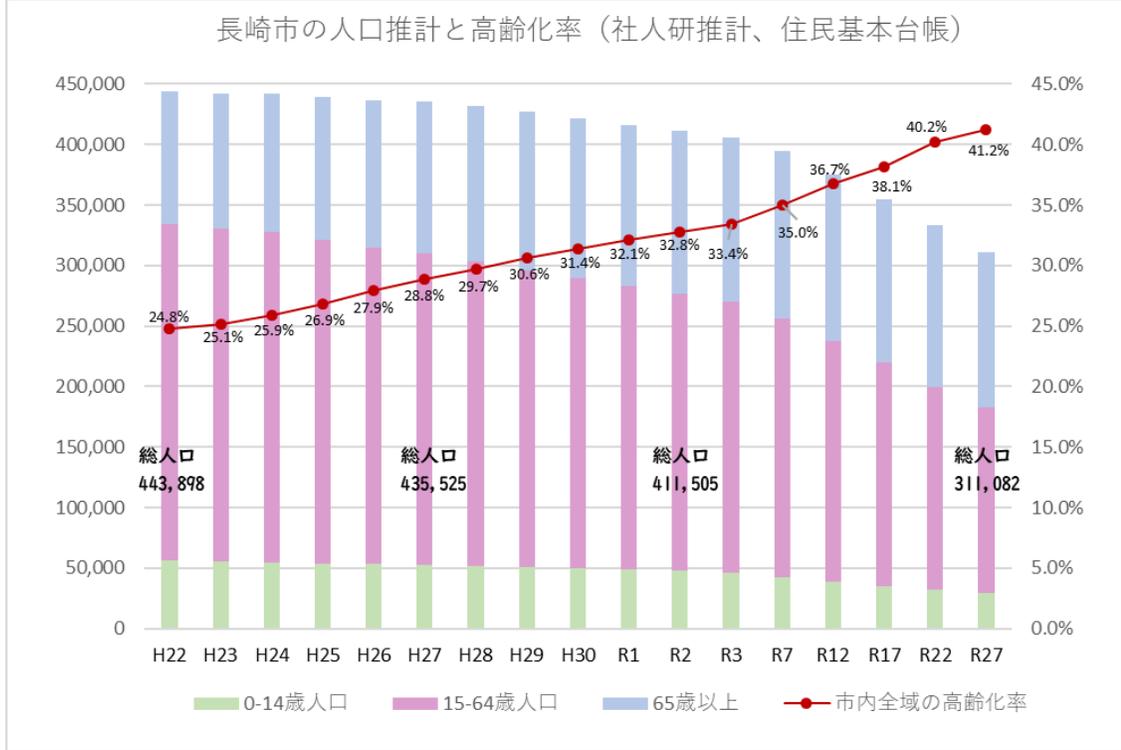
都心全体を俯瞰した将来のまちづくり方針
「長崎都心まちづくり構想」を策定

長崎都心まちづくり構想対象エリア（右図）

- ・ 都市機能誘導区域を基本に、地形、宅地の連担、公共交通の状況から一定まとまりある区域
- ・ 今後のまちづくりの核となる事業が複数存在する区域



- 人口減少・少子高齢化が進行し、特に長崎市では、深刻な社会減も発生
- 社人研推計では、今後も人口減少が続くと推計されている。

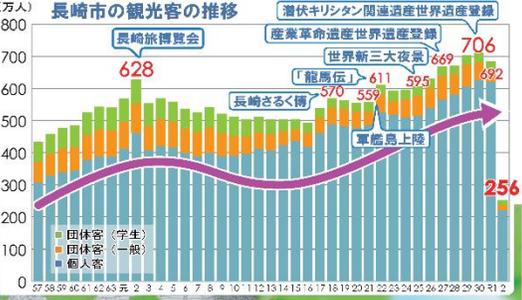


- しかしながら、新幹線開業を契機とした官民の取り組みが活発化しており、100年に1度のまちづくりの時期が到来
- 長崎駅の再整備、スタジアムシティの建設、松ヶ枝ふ頭の2バース化など、都市へ与えるインパクトが大きい賑わい創出の基盤が整いつつある。



- 松が枝埠頭2バース化完成
長崎駅東口多目的広場完成 **令和7年**
- 長崎スタジアムシティ開業 **令和6年**
- 新駅ビル開業 **令和5年**

- 九州新幹線西九州ルート
(武雄~長崎)開業
新大工北街区完成
新市庁舎完成 **令和4年**
- 新日見トンネル完成
長崎自動車道
完全4車線化完成
出島メッセ長崎開業
恐竜博物館開業 **令和3年**
- 在来線新駅舎完成
新大工南街区完成 **令和2年**
- ローマ教皇来崎
ラグビーW杯日本大会 **平成31年・令和元年**
- 潜伏キリシタン
関連遺産登録 **平成30年**
- 出島表門橋架橋 **平成29年**
- 出島復興6棟完成 **平成28年**
- 産業革命遺産
世界遺産登録 **平成27年**



- ・一方で、古くからの中心商業地である「まちなか」では、空き店舗数の増加、歩行者通行量の減少等に示されるよう、求心力が衰退している。
- ・まちなかの衰退は、培われた歴史文化の衰退、地場経済の低迷等につながる恐れがあり、長崎らしい個性の喪失によって、長崎全体の衰退が懸念される。

歴史・文化的資源の喪失
⇒長崎らしさの喪失

商業業務地の選択肢の減少
⇒競争力低下

特徴のないただの地方都市となり
住む・訪れる・働く人に選ばれない

長崎全体の衰退



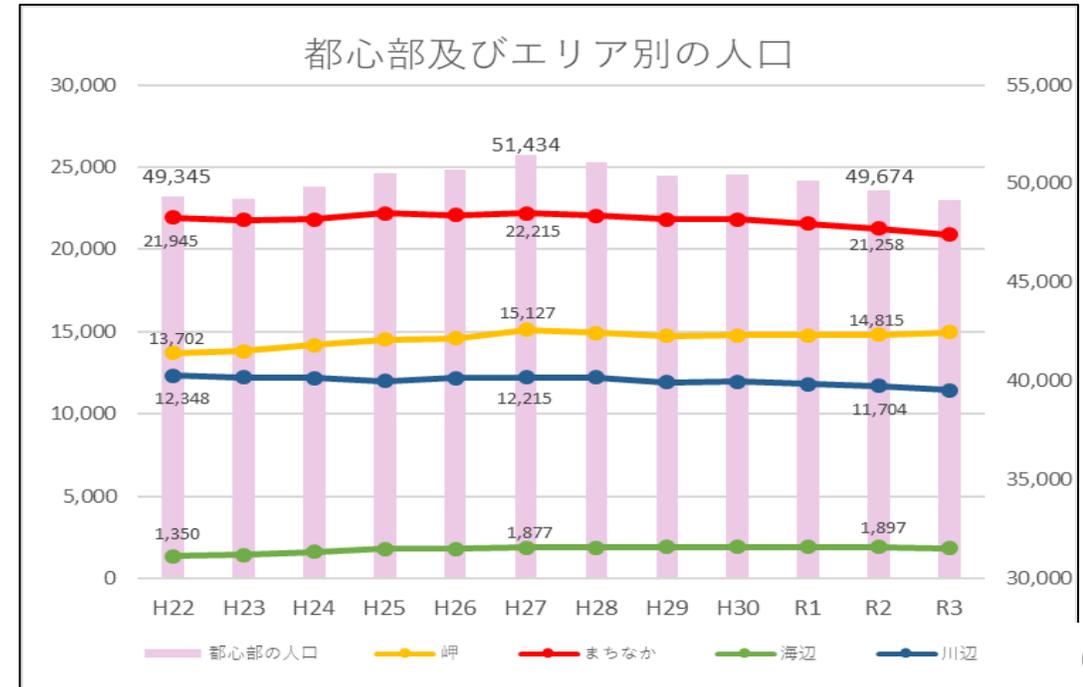
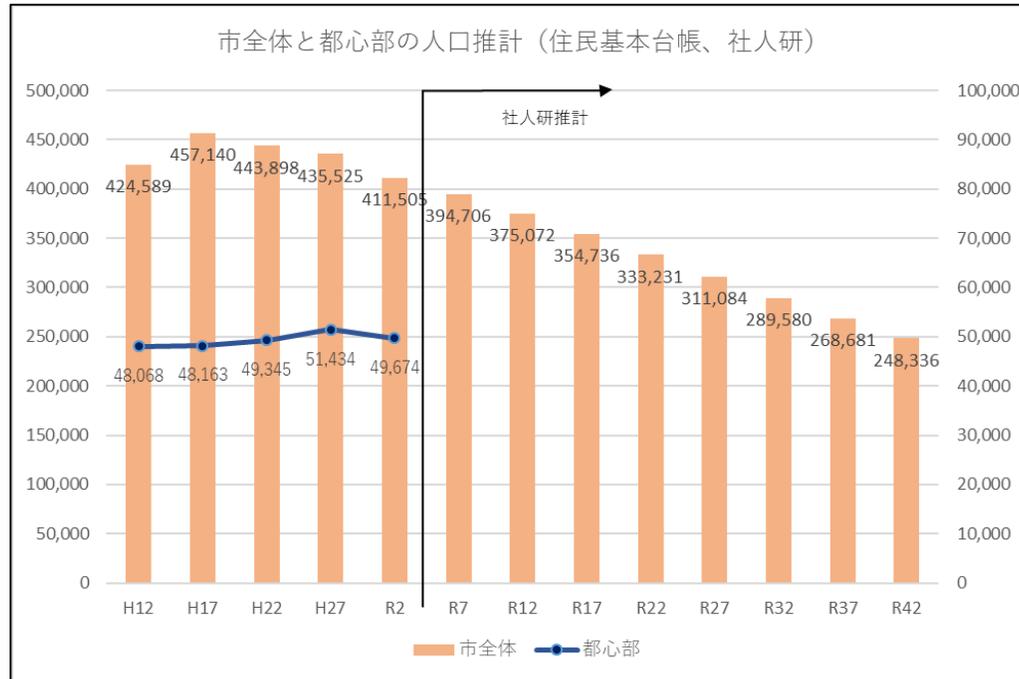
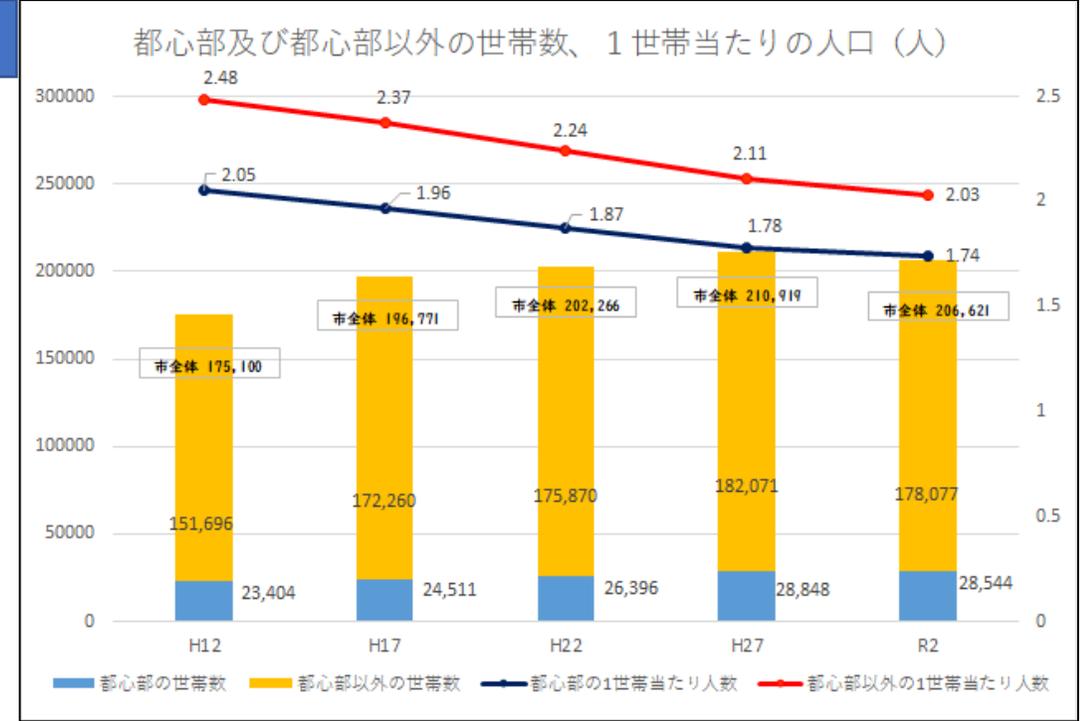
依頼画像：長崎港之図
依頼先：長崎歴史文化博物館



●都心部の人口は減少し、世帯当たりの人口数も減少

○人口推移と世帯数推移（住民基本台帳及び社人研推計より）

- ・都心部の人口は、H27年まで増加傾向。
（長崎市全体ではH27年以前から減少）
- ・H27以降はまちなか、川辺のエリアにおいて減少。
- ・市全体と都心部の世帯数はH27以降、ほぼ横ばい傾向。
- ・ただし、1世帯あたりの人員が減少していることから、特に都心部においては、単身世帯の増加などがうかがえる。



●まちなか（浜町）は休日歩行者通行量が減少している。

○都心部歩行者通行量調査（商工会議所調査結果より）

【平日】

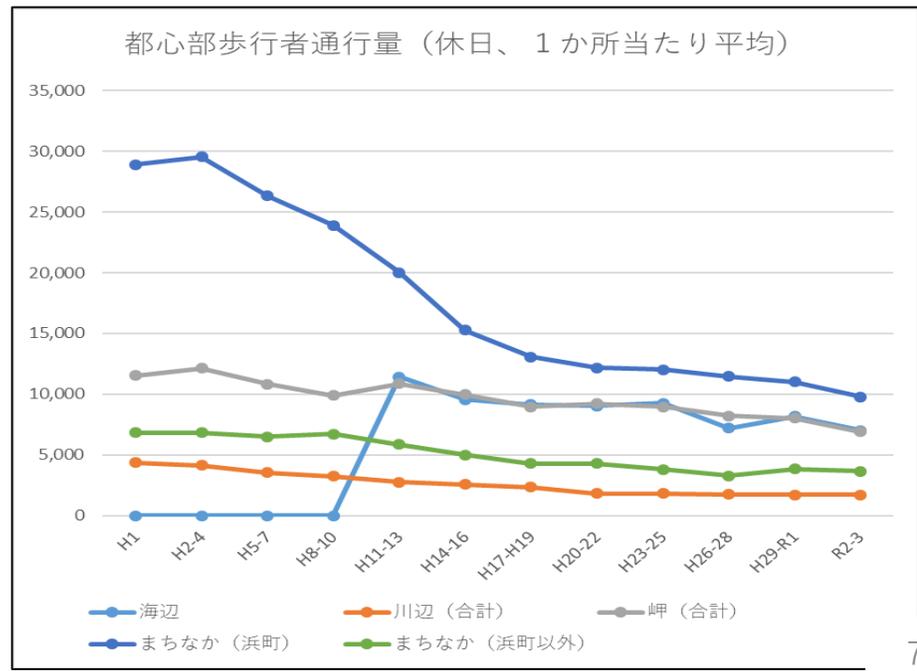
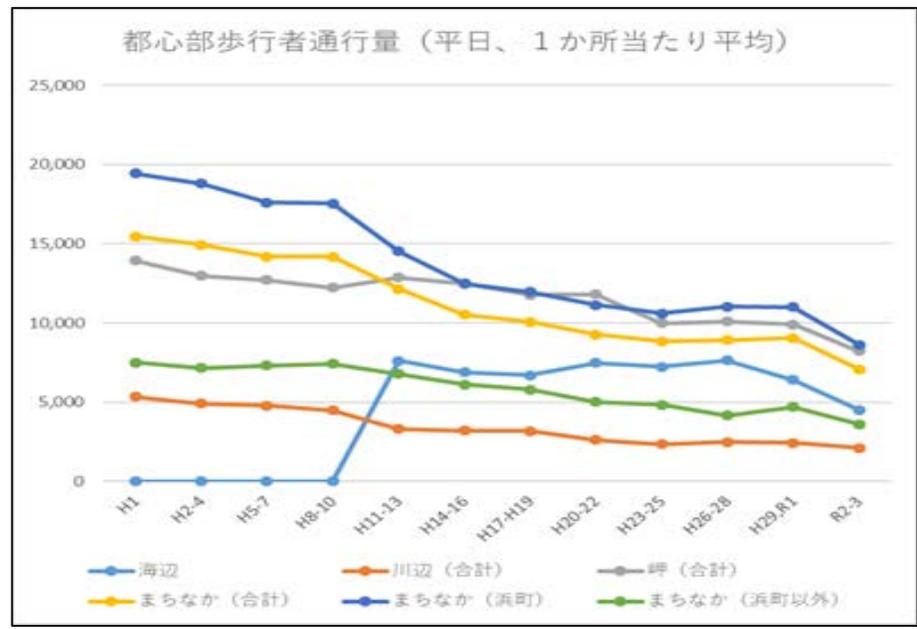
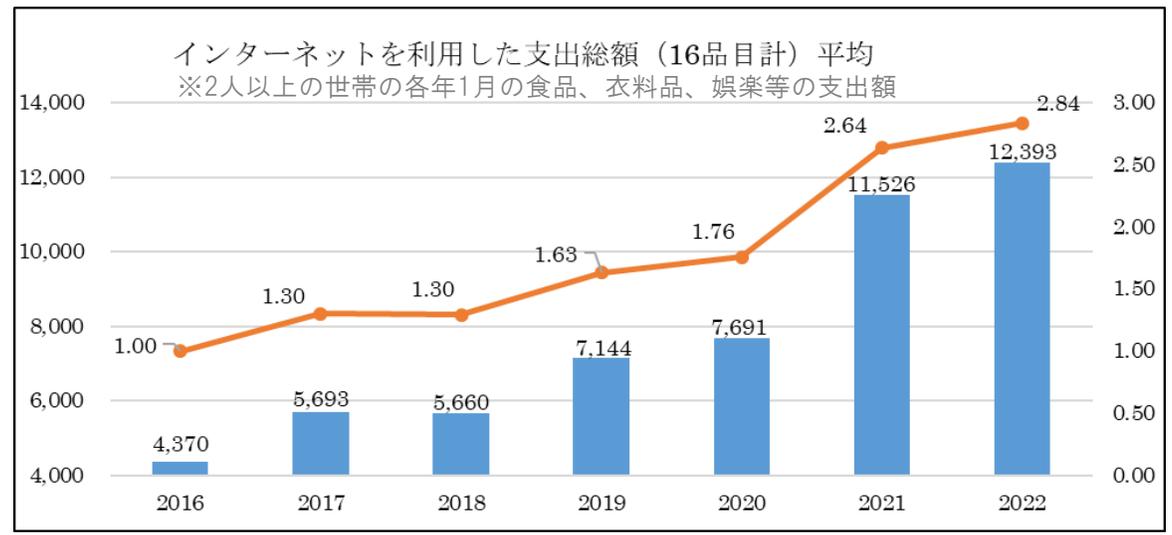
歩行者通行量は、平成元年から大きく減少しているが、近年は下げ止まりの傾向がみられる。

【休日】

歩行者通行量は、平成元年から大きく減少し、近年は下げ止まりの傾向にあるものの、まちなか（浜町）においては減少が続いている。

※コロナの影響より、R2, 3は平休日ともに、歩行者は減少している。

（参考）インターネット支出額（単位：円/月） 出典：総務省統計局



●まちなかの空き店舗数が増加している。

○まちなかエリア空き店舗調査（R2～R4）（長崎市調査）

- ・まちなかの空き店舗率はコロナの影響等もあり増加。
- ・浜町アーケードにおいても、空き店舗が多数発生。



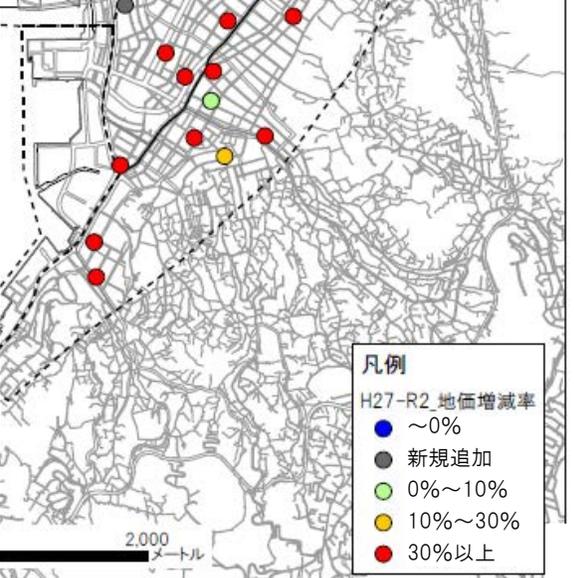
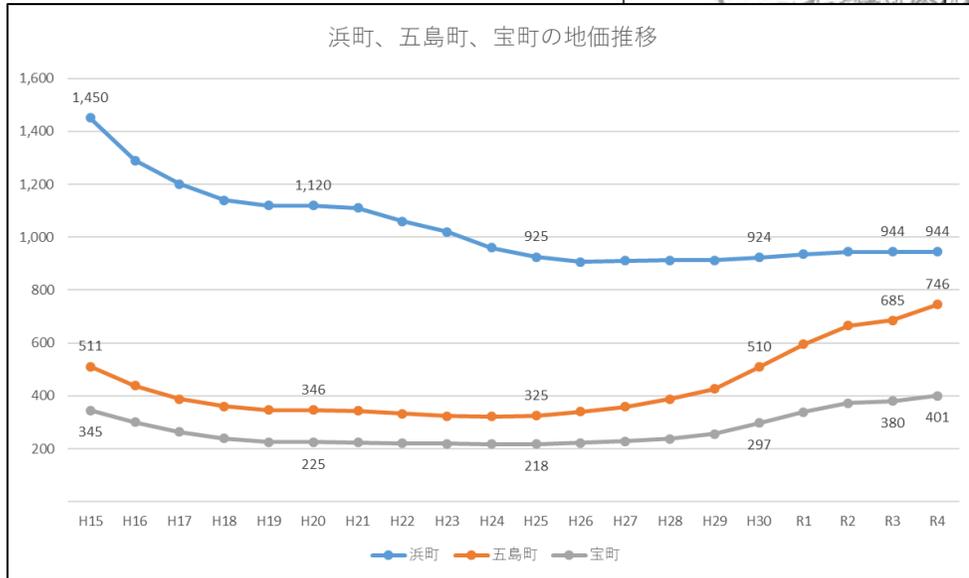
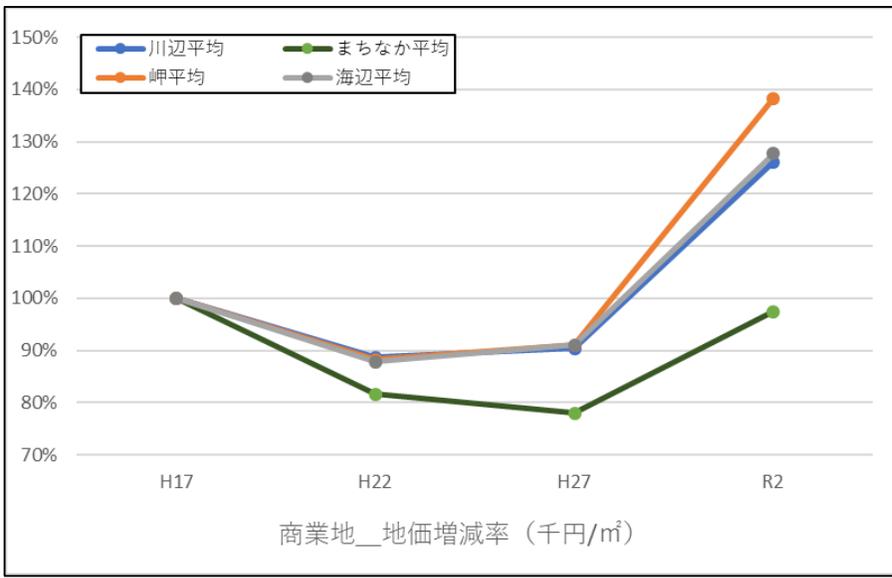
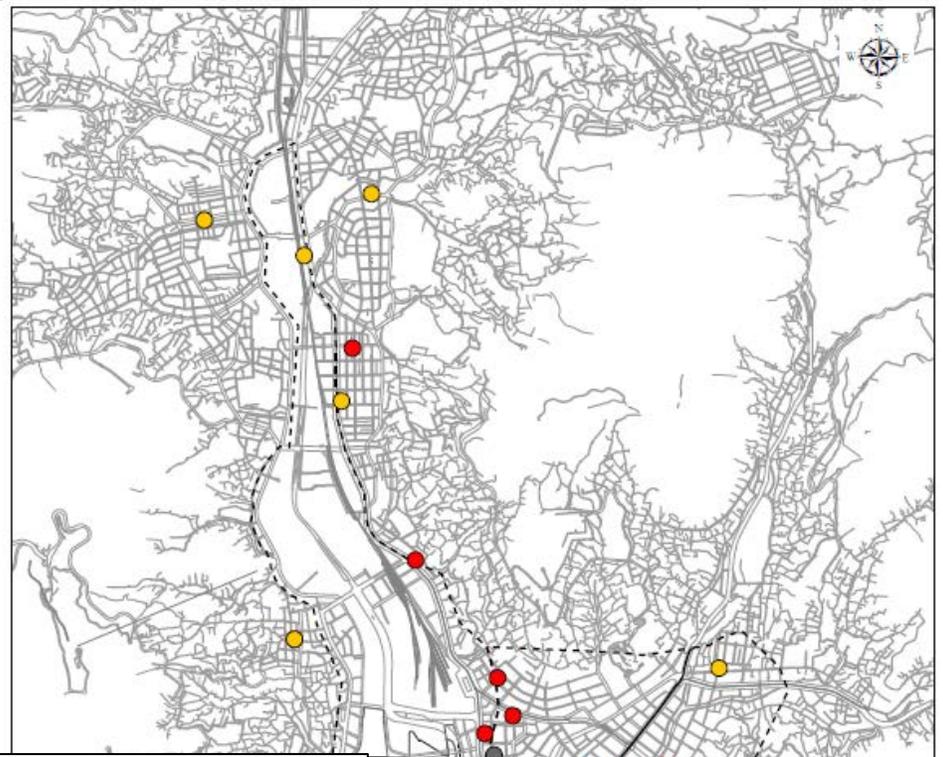
調査年月	R2.9月調査	R3.5月調査	R3.10月調査	R4.5月調査
空き店舗数	87	88	123	120



●都心部全体で地価（商業）は上昇。ただし、まちなかとは他地区に比べて低い割合

○商業用途の地価推移（地価公示・地価調査結果より）

- ・商業用途におけるH27⇒R2の地価は、都心部全域で増加
- ・長崎駅の再開発や、100年に1度のまちづくりによる影響が大きく影響しているものと考えられる。
- ・ただし、まちなかエリアにおいては、他地区と比較して上昇率が低く、相対的に当該エリアの商業ポテンシャルが低くなっていることが考えられる。



長崎都心まちづくり構想 目的

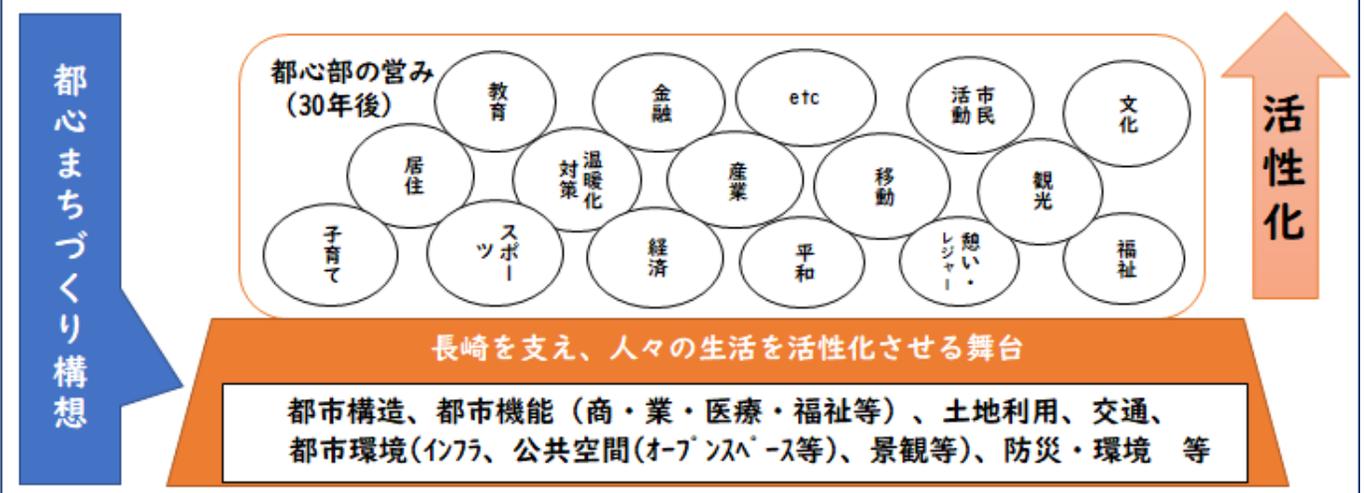
このような状況の中、今後の長崎市の発展のためには

- ① 100年に1度のまちづくりのインパクトを、都心部全体の活性化につなげるため、人をまちなかへ送り込む・呼び寄せる
- ② 都心部が、長崎を支える舞台となる

都心全体を俯瞰した将来のまちづくり方針
「長崎都心まちづくり構想」を策定

関係するすべての人（住む、働く、訪れる人など）と共有することで
 ① 民間投資、市民参画の活発化 ② 公共事業の円滑な進捗

★構想イメージ



○対象エリア（右図参照）

- ・都市機能誘導区域を基本に、地形、宅地の連担、公共交通の状況から一定まとまりある区域
- ・今後のまちづくりの核となる事業が複数存在する区域

○目標期間：概ね30年後の2050年（令和32年）

もう1つ次のステージで潤いのある生活を送ってもらえる期間であり、かつ、基盤が概成し、その基盤を活かし、生活する人々の活力が向上するまでの期間を目標期間とする

○ゾーニング

地区の特徴、各種プロジェクトのまとまりを考慮してエリアを設定する

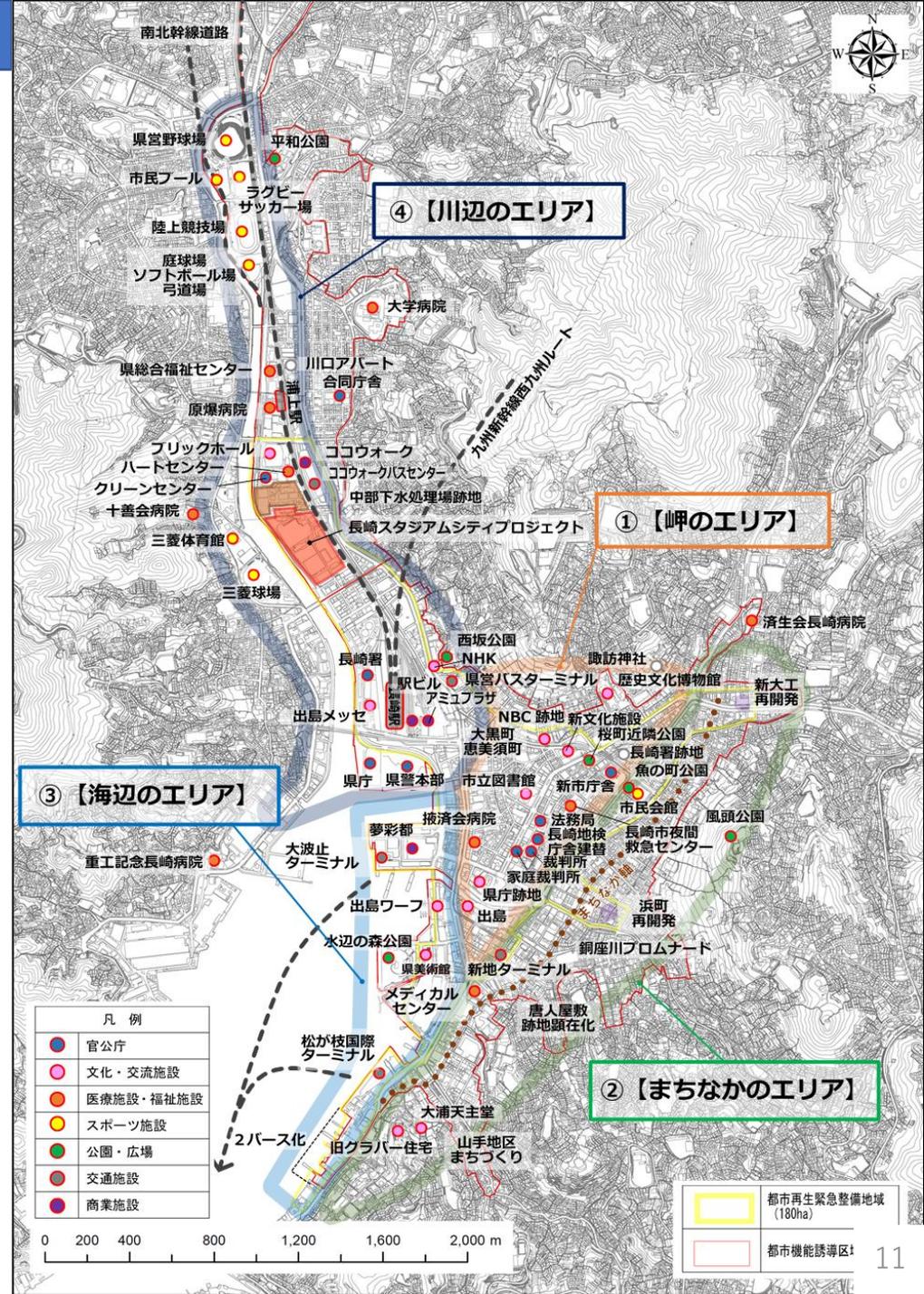
- ### ①岬のエリア

長い岬の上に町建てが始まった長崎発祥の地。国道34号を中心とした尾根形状の地形に行政機関や文化施設、事業所等が立地しているエリア
- ### ②まちなかのエリア

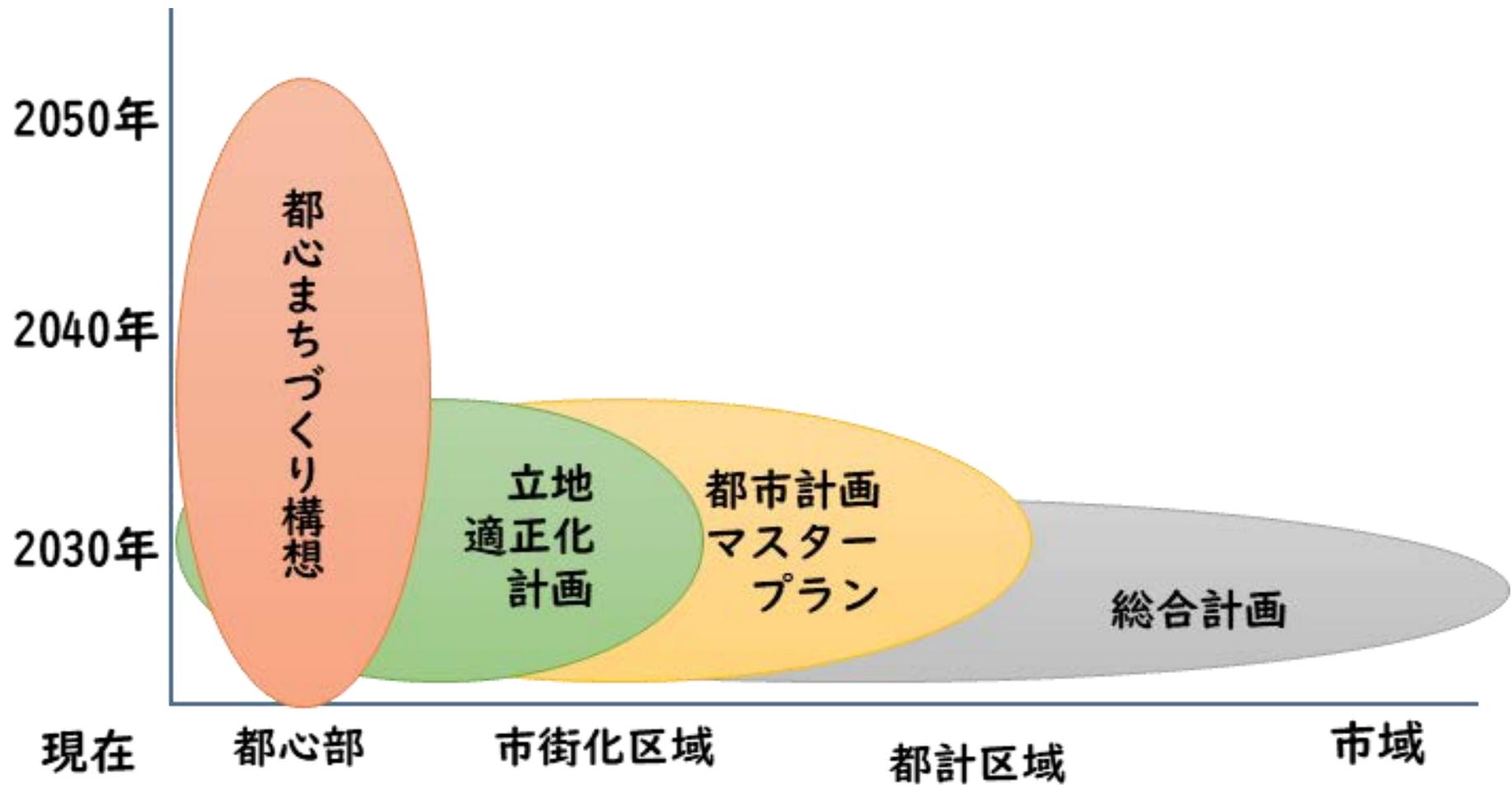
歴史的な文化や伝統に培われた長崎の中心部であるエリアで、新大工から中通りを経て南山手に至る「まちなか軸」を中心としたエリア
- ### ③海辺のエリア

長崎港に面し、大波止や松が枝といった国内外からの海の玄関口を有するとともに、水辺の森公園や出島ワーフなど海辺の特徴を活かした市民の憩いの場となっているエリア。
- ### ④川辺のエリア

浦上川に沿って、陸の玄関口である長崎駅周辺から茂里町で進行中のスタジアムシティプロジェクト、長崎南北幹線道路整備に伴う平和公園のスポーツ施設の再配置が検討されているエリア



○構想位置づけ
総合計画、都市計画マスタープラン等より目標とする期間は長く、対象とする区域も異なることから、関連計画の取り組みを踏まえつつ、都心のまちづくりに特化した計画とする。



1 現況分析

(1) 社会トレンド

① 社会情勢の変化の主な要因

- ・人口動態
- ・ライフスタイル
- ・価値観
- ・テクノロジー
- ・産業構造
- ・交通・物流 など

② 都心部のまちづくり分野における社会トレンドの予測

- ・都市
- ・都市空間
- ・交通
- ・防災
- ・環境
- ・都市構造 等

(2) 長崎市の特性とエリアの特性

① 長崎市の強み

- ・歴史、文化
- ・景観 など

② 長崎市の主な変化等

- ・まちづくり
- ・産業など

⇒ 舞台づくりに必要な視点

③ 全体・エリアの特性整理

- 岬のエリア : ●●●●
- まちなか : ●●●●
- 川辺のエリア : ●●●●
- 海辺のエリア : ●●●●

⇒ 各エリアの特性を整理

2 目指す姿

(3) 都心部の将来像とエリアの役割

【都心部の将来像】

都心部が目指すべき姿を整理

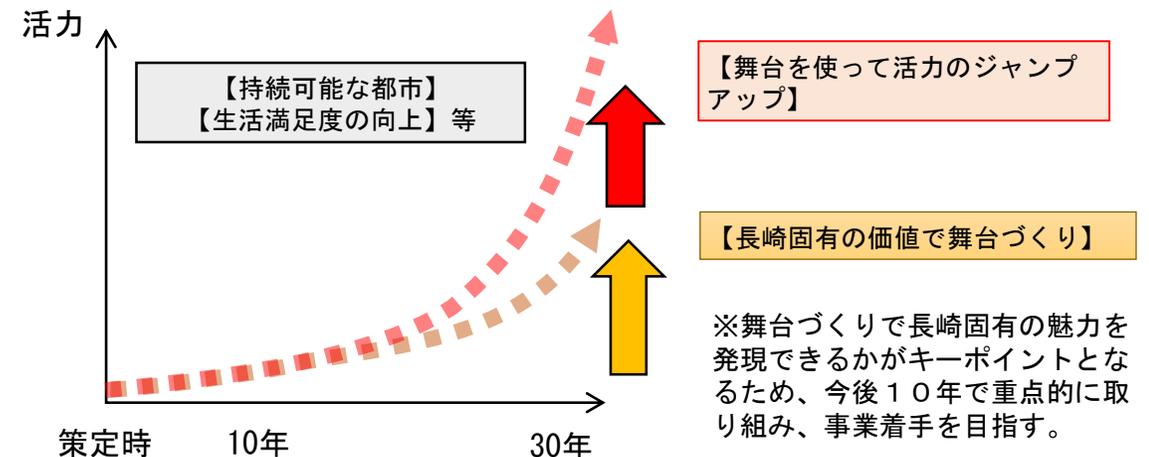
【各エリアの役割】

- 岬のエリア : ●●●●
- まちなかエリア : ●●●●
- 川辺のエリア : ●●●●
- 海辺のエリア : ●●●●

【取り組み方針】

将来像実現に必要な取組について大きな方針を示す

(4) 実現までのシナリオ（イメージ）



3 取組

(5) 取り組みの方向性

ビジョンを実現するために必要となる取組みを、各エリア別を示す。

- 例：まちなか
- ① 長崎古来の魅力を感じる空間の創出
 - ② 快適な移動環境の創出（ウォークブルな空間づくり等）
 - ③ ●●●●● など

(6) 重点的取り組み

舞台づくりの早期着手完成、また、着手に伴うアナウンス効果の発現を期待し、重点的に取り組む内容を示す。

社会の潮流変化の主要因

少子高齢化・人口減少

- ・高齢者の割合が増加
- ・生産年齢人口減少
- ・公共交通利用者
- ・財源縮小 等

テクノロジーの進化（リアル⇒デジタル）

- ・AI、ICT、モビリティ等の発展でデジタル空間充実、移動の利便性向上、産業構造変化
- ・リアルには、コミュニケーション、界索性などの価値が求められる。（リアルとデジタルの役割分担）

価値観の変化（量⇒質）

- 人口ボーナスから人口オーナス
- 個人：生活満足度、自己実現、利他行為に対する価値観が高まる
- 企業：課題解決、社会貢献等に意欲的な企業が増加

災害・環境の変化

- ・激甚災害増加
- ・地球温暖化の進行



まちづくり分野における潮流変化の視点

都市（生活・機能等）

- ・ライフスタイルの多様化（住・商・職等の形態変化）
- ・質が高い環境へのニーズ
- ・小売、従来型オフィス減少
- ・都市機能のデジタル空間移行
- ・リアル空間に価値を求める
- ・サブスクリプション・シェアリング志向の高まり

デジタルとリアルの役割分担
ライフスタイルが多様化
（環境や価値に反応）

都市空間・インフラ

- ・公共空間に対して、快適性・ゆとりが求められる
- ・社会情勢の変化に対応するための空間（オープンスペース・グリーンインフラ）
- ・老朽化する都市基盤
- ・人口減少に伴い増加する空き地
空き家、老朽マンション管理

オープンスペース・憩い空間
老朽インフラ対策
（快適性・冗長性・持続性）

都市構造

- ・コンパクト＋ネットワーク型都市構造の継続
- ・感染症やライフスタイルの多様化など、社会情勢の変化に対する柔軟性・強靱性（都市機能のデジタル移行、公共交通の維持等）
- ・誰にもバリアがない都市

コンパクト＋ネットワーク
柔軟性・強靱性

防災・環境

- ・地球温暖化対策等の環境保全の取組みの高まり
- ・激甚化する災害への対応
- ・安全安心な住まいへのニーズ

安全安心
地球環境保全

交通

- ・公共交通利用者の減少
- ・MaaSによるシームレスな移動
- ・自動運転による渋滞等の減少
- ・物流の自動化、小口化
- ・新たな移動モビリティが発展
- ・高速ネットワークの完成
- ・グローバル化の進展に伴う訪日外国人の増加

モノ・人の移動が簡単に

その他の視点（生活の営み等）※一部

【文化芸術】

- ・余暇時間の増に伴い、芸術文化活動を行う時間、人が増える可能性。
- ・デジタル化の普及等により新たな芸術文化の楽しみ方が生まれ、活動の場が変わる可能性
- ・リアルでの芸術文化鑑賞、活動も増え、より質の高い環境に対するニーズが生まれる可能性

【スポーツ】

- ・東京2020オリンピックで新たに競技に加えられたアーバンスポーツへの関心が高まっている

【福祉等】

- ・人生100歳時代の到来、独居老人等増加、医療介護需要増加 など

○今後の予定（今後進捗状況により変更する可能性があります。）

R4. 8. 30 第一回検討委員会（背景・目的、社会トレンド）

R4. 10月下旬 第二回検討委員会（エリア特性、将来像、エリア別役割）

R4. 12月下旬 第三回検討委員会（実現までのシナリオ、取り組み方針）

R5. 2月上旬 第四回検討委員会（重点的取り組み方針、実施体制等）

R5. 4月頃 パブリックコメントの実施

R5. 5月中旬 第五回検討委員会（案の確認）

R5年度中 公表予定



みんなのまちの **みち** が変わる!

／いいね／

ほこみち

始めよう!



路上で、通りで、様々なみちで **ほっこり** に出会える

全国各地に広がっています！

みちから広がる、まちの可能性



三宮中央通り（神戸市）



本町通り（敦賀市）



銀座通り（甲府市）



大垣駅通り（大垣市）



※ほこみち内に指定された特例区域には、テラスやオープンカフェ等を設置できます。

ほこみちとは

ほこみちは「歩行者利便増進道路」の愛称です。道路を歩行者にとって、もっと安心して歩ける楽しく過ごせる「みち」にしたい、そんな願いを込めました。

なにが変わったの？

これまでの通行を中心とした道路から、人の滞在もしやすい道路空間になります。ほこみち制度により「道路空間を街の活性化に活用したい」「歩道にカフェやベンチを置いてゆっくり滞在できる空間にしたい」など、まちなかの「ほっこり」する空間を創出できます。

point 1

歩行者のためになるモノを歩道におくことができます

ほこみち制度を適用する場所を道路管理者が決めます。ほこみちをきっかけに地域から道路管理者に提案したり、地域でストリートの魅力や可能性を話すきっかけにもなります。

point 2

道路を占用する者を公募できます

道路を占用する者を公募で選定できます。地域の特徴を活かしたアイデアや時流に合わせた創意工夫が生まれやすくなります。

※道路管理者以外の者が道路に物品を設置することを道路法では「占用」といいます。

point 3

長期間の占用ができます

公募した場合、占用期間が最長20年間になりました（通常は最長5年）。ビジネスの可能性を試算しやすくなります。カフェ営業などをしようとした場合、長期的な計画が立てやすくなります。

＼こんな時はお問い合わせください／

- ◎ほこみちって何？ ◎どんなものなら置いていいの？
- ◎どんな道ならほこみち指定できるの？
- ◎自分たちの地域でほこみちを指定するには？

ほこみち・よろず窓口

「ほこみち」について、きめ細やかにお答えできるように相談窓口を設置しています。制度を詳しく知りたい方、使ってみたい方、興味を持たれた方などは、お気軽にお問い合わせ下さい！

窓口：国土交通省 道路局 環境安全・防災課
連絡先：hqt-hokomichi-sodan_r4@gxb.mlit.go.jp



背景：2040年、道路の景色が変わる～人々の幸せにつながる道路～

- 今後の道路政策に係るビジョン「2040年、道路の景色が変わる」において、将来、予測される様々な「道路の景色」を紹介。
- 道路を人々が滞在し交流できる空間に「回帰」することが、ビジョンの基本的な考え方のひとつとして示された。



安全性や快適性が確保された歩車共存の生活道路

回帰



人中心の空間として再編した、まちのメインストリート



公園のような道路

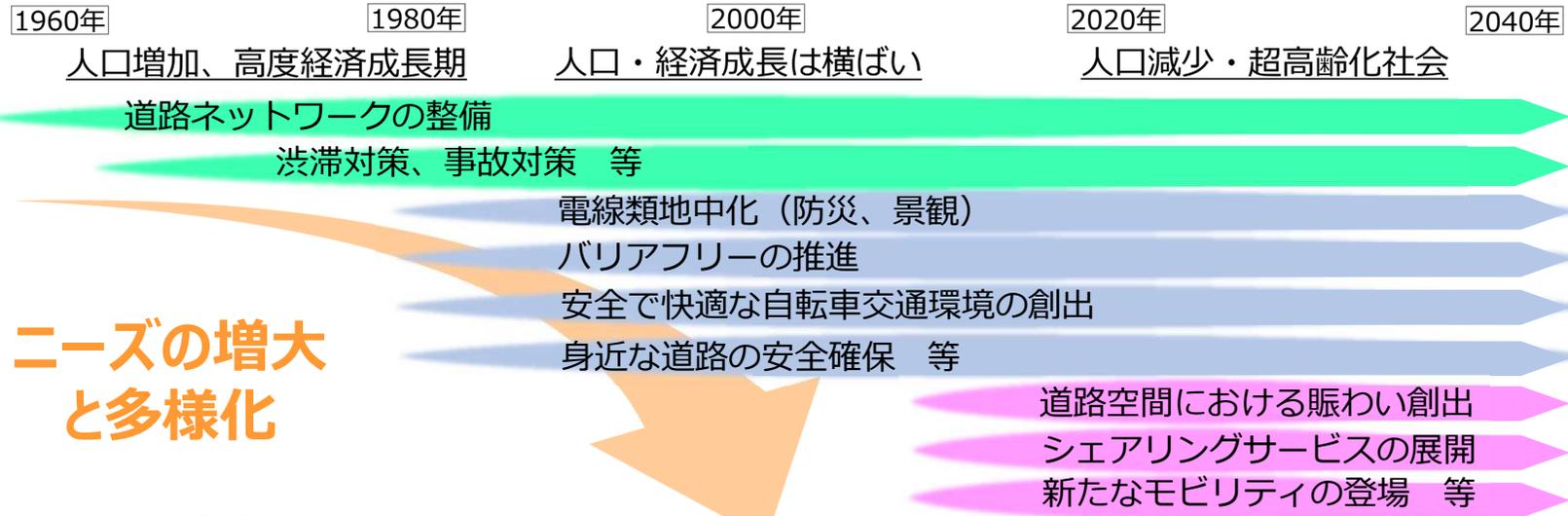


曜日や時間帯に応じて道路空間の使い方が変わるマネジメント

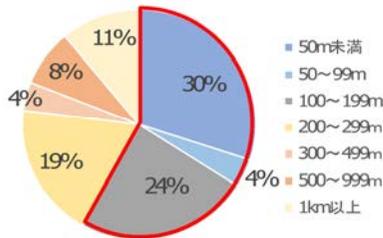
背景：多様化する道路空間へのニーズの変遷

- 社会・経済情勢の変化や新技術の登場に伴い、道路空間に対するニーズが多様化。
- 従来の通行の機能に加え、賑わい空間の創出、安全・安心、新たなモビリティの通行に対応した機能が必要になるなど、人中心に関するニーズが高まっている。
- 地域の状況やそれぞれの道路の役割を見据えつつ、求められる機能を道路ごとに分担する考え方・手法の整理が必要。

時代とともに多様化してきた道路空間へのニーズ



高齢者のベンチ設置希望間隔
(約6割が歩道に200m未満の間隔でベンチの設置を希望)



新型コロナ感染リスク低減のため、沿道飲食店等の路上利用
(全国約170の自治体、約420カ所で事例あり)



(岐阜県大垣市より提供)

宅配便取扱個数は年々増加



出典：国土交通省「令和2年度宅配便取扱実績」をもとに作成

出典：歩行空間における高齢者のための休憩施設設置に関する研究
(北川博巳、土居聡、三星昭宏、土木計画学研究・論文集No.17、平成12年9月)

ビジョン実現に向け、歩行者利便増進道路制度を創設

(2020年～)

歩行者利便増進道路とは

賑わいのある道路空間を構築するための道路の指定制度

ほこみち ← ほこうしゃりべんぞうしんどうろ

・・・歩行者のためのみち

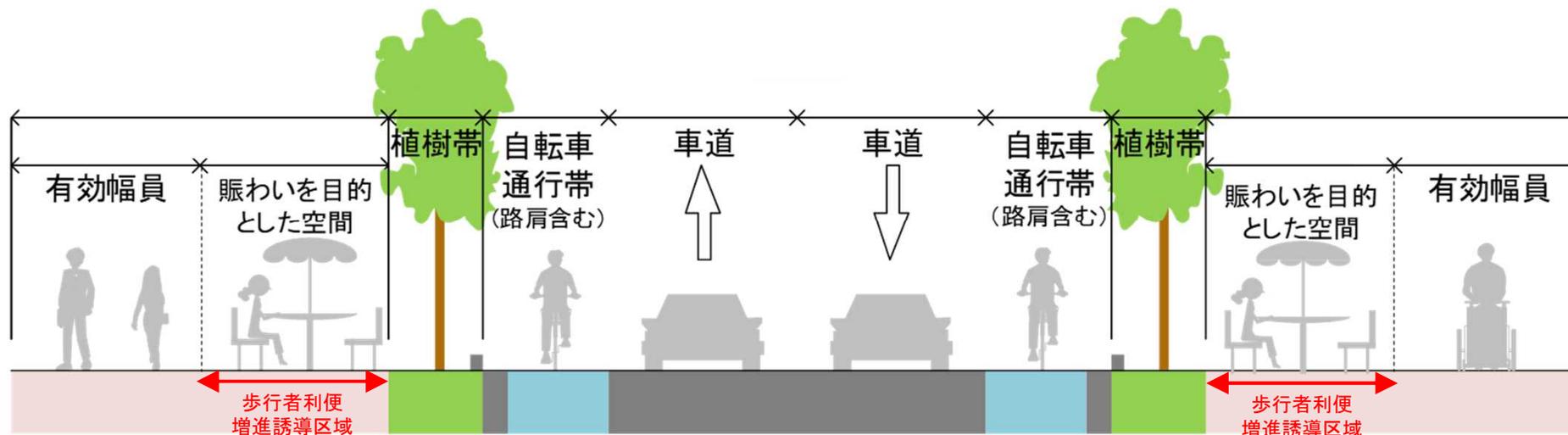
安心して歩ける、楽しく過ごせるみち

歩く人がほっこりする



そんな「みち」になったらいいなという願いを込めました

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!!



バリアフリー基準	バリアフリー基準	バリアフリー基準	バリアフリー基準
<ul style="list-style-type: none"> ・車いす同士がすれ違える歩道の有効幅員 (2.0m以上)を確保 	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道の縦断勾配 5%以下(特例値8%) ・歩道の横断勾配 1%以下(特例値2%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・植樹帯や並木や柵の設置 ・縁石の設置 高さ15cm以上 	<ul style="list-style-type: none"> ・透水性舗装を活用し、平坦で滑りにくく水はけが良い仕上げとする

○歩行者交通量に応じて、歩道の幅（有効幅員）を確保

- ・ 500人/日以上…3.5m
- ・ 500人/未満 …2.0m

○有効幅員を確保した上で、残りの幅を歩行者の利便増進を図る空間として活用

利便増進のための道路占用を誘導する仕組みの導入



- 特例区域では占用がより柔軟に認められます
 - ⇒ カフェやベンチ等の占用物件が置きやすくなります。
- 道路空間を活用する者 (= 占用者) を公募により選定することが可能になります。
 - この場合には、**最長20年**の占用が可能となります (通常は5年)
 - ⇒ **民間の創意工夫**を活用した空間づくりが可能となります。
 - ⇒ テラス付きの飲食店など、**初期投資の高い施設**も参入しやすくなります。



歩行者利便増進施設等の種類、要件

- 歩行者利便増進施設等は、設けられる施設の種類、設置の要件を規定。
(道路法施行令第16条の2関係)

◆歩行者利便増進施設等の種類

・歩行者利便増進施設等は、**歩行者の利便の増進に資する**施設。

- ア. 広告塔、看板
- イ. ベンチ、街灯
- ウ. 標識、旗ざお、幕、アーチ
- エ. 食事施設、購買施設
- オ. レンタサイクル用の自転車駐車器具
- カ. 集会、展示会等、催しのために設けられるもの
・広告塔、露店、商品置場、看板、旗ざお、幕、アーチ

◆歩行者利便増進施設等の要件

・歩行者利便増進施設等の占用特例が適用されるためには、**全ての要件に該当必要。**

- ア. 利便増進誘導区域内に設けられるものであること
- イ. 歩行者利便増進施設等の設置に伴い必要となる
清掃などの措置が講じられていること
- ウ. 道路法第33条第1項の政令で定める基準に適合すること



ベンチ (神戸市)



看板
(デジタルサイネージ・新宿区)



食事施設
(すわろうテラス・札幌市)



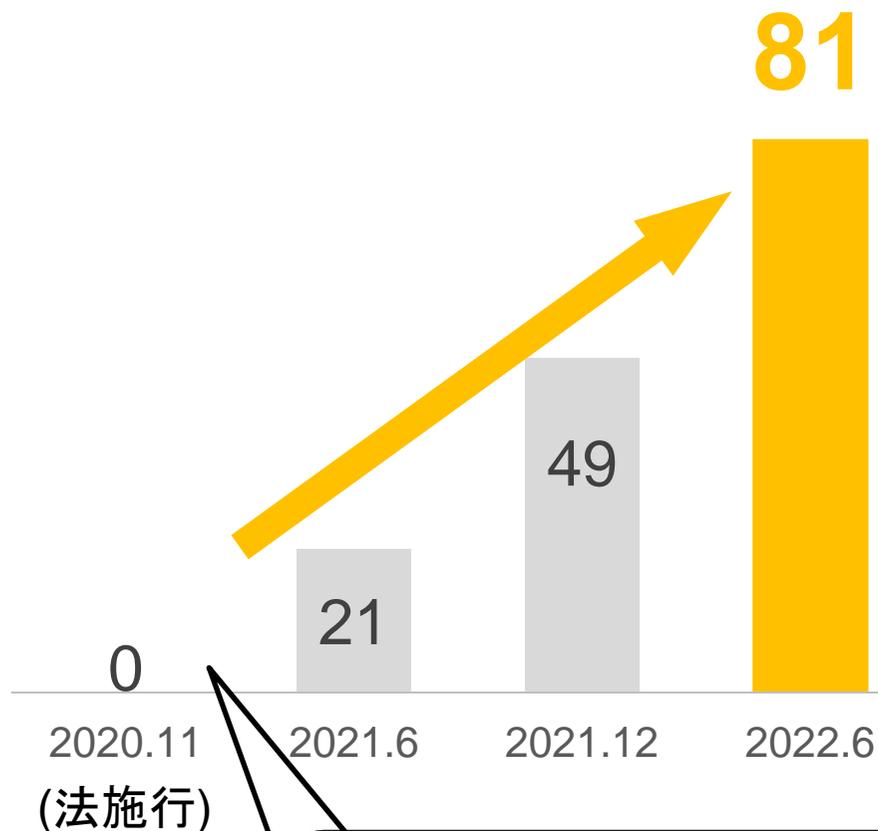
キッチンカー
(古町商店街・新潟市)



自転車駐輪器具 (新潟市)



ほこみち指定の拡大



30 道路管理者
計 81 路線

(2022年6月時点)

2021年2月に、3路線がほこみち初指定
(大阪市：御堂筋、姫路市：市道幹第1号線、神戸市：市道三宮中央通り線)



大阪市御堂筋



姫路市道幹第1号線



神戸市道三宮中央通り線

各地ですすむほこみち（神戸市）



神戸市
サンキタ通り

各地ですすむほこみち（敦賀市）



敦賀市
国道8号
本町通り

敦賀市提供資料

各地ですすむほこみち（敦賀市）



敦賀市
国道8号
本町通り

敦賀市提供資料

各地ですすむほこみち（松本市）



松本
街場の
えんがわ作戦

松本市提供資料

各地ですすむほこみち（大垣市）



大垣駅通り

岐阜県提供資料

各地ですすむほこみち（大垣市）



大垣駅通り

岐阜県提供資料

各地ですすむほこみち（東近江市）



八日市駅前
グリーンロード

滋賀県提供資料

ほこみちの活用事例



○ほこみち制度の活用により、歩道上に、飲食店のテラス席、キッチンカー、休憩施設、オープンカフェ等の設置が可能となり、歩道の柔軟な利活用が推進。

◇神戸市（市道若菜神戸駅線）

・歩道と車道の境界が意識されないようにリニューアルされ、オープンカフェ等の設置によって、滞留・賑わい空間を創出。2022年2月ほこみち指定



※写真は自治体より提供



※背景地図：地理院地図（電子国土Web）より引用

◇横浜市（日本大通り）

・店舗や事業所からなる日本大通り活性化委員会が2006年に発足し、オープンカフェの運営やイルミネーション事業等に取り組む。2021年8月ほこみち指定。



※写真は自治体より提供



※背景地図：地理院地図（電子国土Web）より引用

◇敦賀市（国道8号）

・バイパスによる交通転換を踏まえ、4車線⇒2車線化の空間再編が完了。広くなった歩道において、市と民間事業者が連携して、賑わいづくりを実施。2022年4月ほこみち指定。



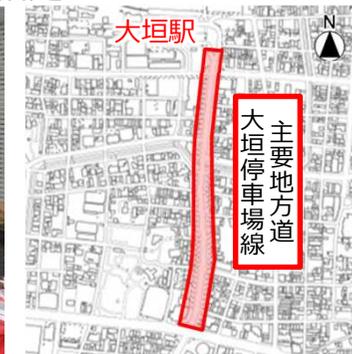
※背景地図：地理院地図（電子国土Web）より引用

◇大垣市（主要地方道大垣停車場線）

・ほこみち指定された「まちなかテラス」で、歩道上でのテラス席の設置や物品販売を支援する等、居心地がよく歩きたくなるまちなかづくりを推進。2022年3月ほこみち指定。



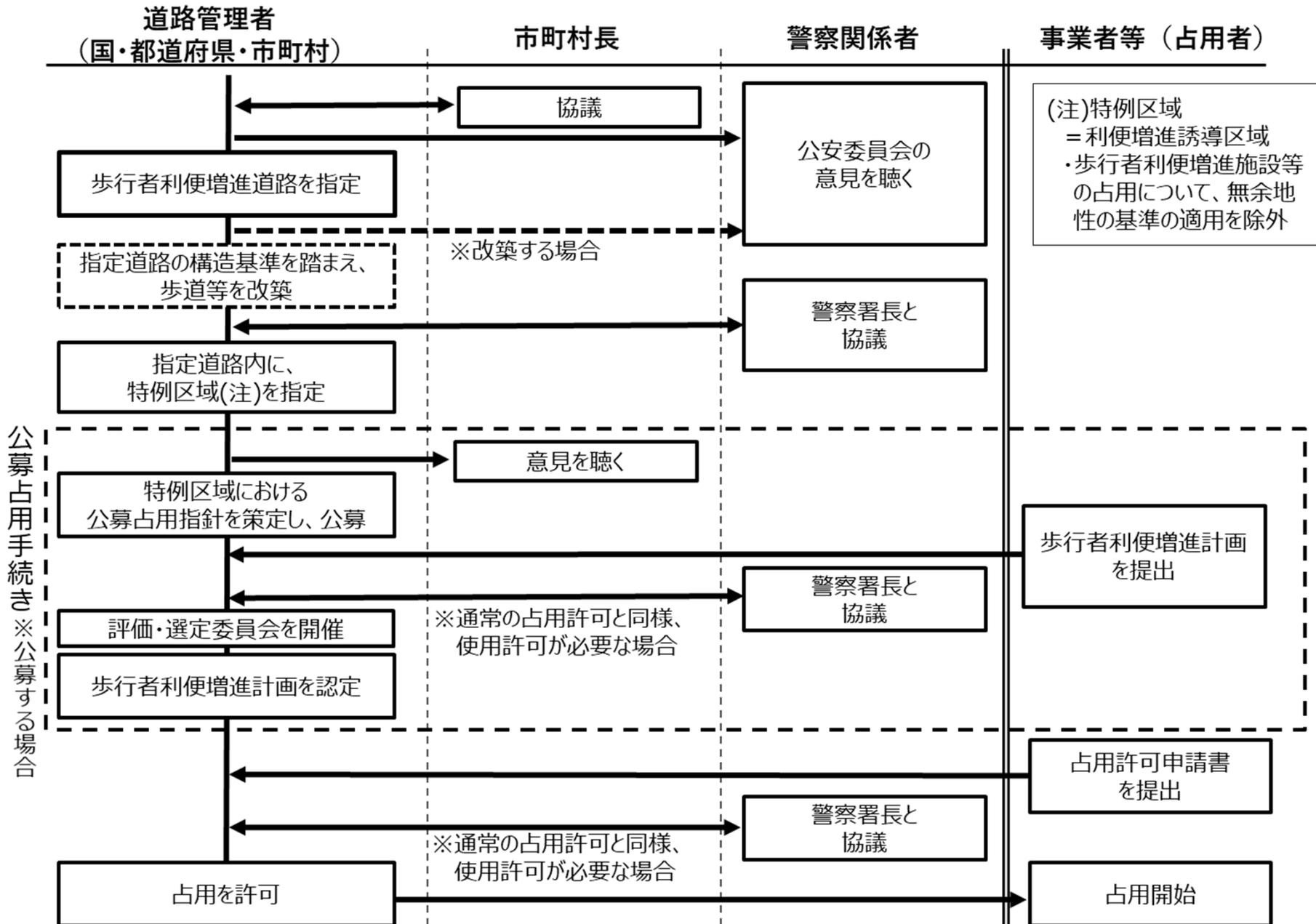
※写真は自治体より提供



※背景地図：地理院地図（電子国土Web）より引用



ほこみち制度全体の流れ



ほこみちの進め方



0. 地域やまちづくり関係者が道路管理者に相談
1. 道路管理者が、ほこみちの路線を指定
(指定前に、地元市町村や警察の意見を聞く)
2. 路線の中で占有するエリアを決める
(歩行者の通行する幅は確保)
3. 使いたい主体が占有申請し、許可取得

〔参考〕 ほこみちとコロナ占用特例の比較

(コロナ占用特例との比較)

	ほこみち制度の占用特例	コロナ占用特例
占用許可基準	無余地性の基準を緩和	
占用主体	個別占用・一括占用を問わない	地方公共団体 又は 地元協議会等による一括占用
占用期間	最長 5 年 ※公募占用による場合は最長20年	特例の期限まで
占用料	減額 (1/10) ※コロナ占用特例の対象物件は、 同特例の期間中は「免除」	免除 ※施設付近の清掃等への協力が条件



特例後の路上利用の取組の希望がある場合には、ほこみち制度への移行が円滑に図られるよう、
全国の道路管理者との連携を強化

コロナ占用特例

新型コロナウイルス感染症の影響を受ける飲食店等を支援するため、**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（R2.6～）

- 占用期間はR4.9.30まで
- 全国の**約170の自治体**で適用事例があり、**占用許可件数は全国で約420件**（R3.7.7時点）



（北海道室蘭市より提供）

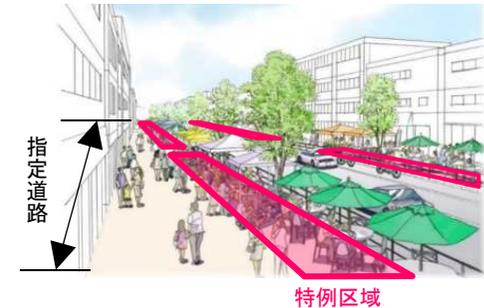


（長野県松本市より提供）

歩行者利便増進道路（ほこみち）制度

（R2.11.25施行）

地域を豊かにする歩行者中心の道路の構築のため、各道路管理者が指定した道路のうち、**オープンテラス等の施設を誘導するために指定された特例区域**では、**道路占用がより柔軟に認められる**



ほこみち制度への円滑な移行を推進

ほこみちへの移行状況

- R4.3までに、**約60路線**がほこみちに移行
⇒ 占用主体に**継続希望**がある事例につき、引き続き、円滑な移行を推進

【神戸市(三宮中央通り)】

※ R3.2に全国で初めてほこみち指定



新型コロナウイルスの状況、ほこみち制度への移行状況等を踏まえ、ほこみち制度への円滑な移行のため、引き続き**全国の道路管理者と連携**

- 歩行者利便増進道路の指定においては、都市機能の配置状況や沿道の利用状況を勘案する必要がある。
- 交付金重点配分の対象の考え方として、歩行者利便増進道路に指定されていることのほか、「立地適正化計画に位置付けられた区域内の事業」であることを要件とする。

＜歩行者利便増進道路制度＞

○指定者

道路管理者がその管理する道路を指定する。

○制度の活用が想定される場所

地域のシンボルロードや駅前通り観光地へのアクセスルートなど沿道店舗での買い物・飲食、歩行中の休憩、地域行事への参加・観覧などのために歩行者が快適に滞在・回遊できる空間の整備を図るべき道路

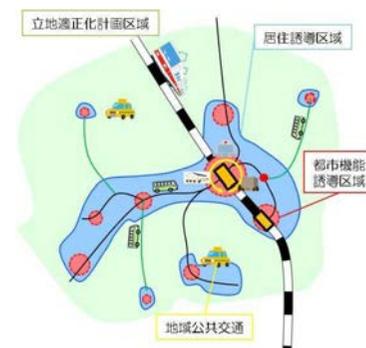
特に推進する制度活用のあり方

地方部など人口減少が見込まれる中、今後も生活サービスやコミュニティの持続が求められる地域において、制度の活用によって地域の魅力向上、活性化を推進する。

現在および将来の居住機能、都市機能の配置状況や沿道の利用状況を勘案する必要

＜立地適正化計画＞

人口減少の中にあっても、居住機能や医療・福祉・商業、公共交通等のさまざまな都市機能の誘導により、都市全域を見渡したマスタープランとして位置づけられる市町村マスタープランの高度化版。



立地適正化計画の区域

居住誘導区域：

生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるように居住を誘導すべき区域

都市機能誘導区域：

医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域

交付金重点配分の対象

歩行者利便増進道路に指定された道路における歩行者の利便増進や地域の賑わい創出に資する道路事業であって、立地適正化計画に位置付けられた区域内において実施される事業。

(注) 立地適正化計画に位置付けられた区域とは、居住誘導区域および都市機能誘導区域をさす。

(注) 都市構造上の理由等（①市街化区域内の人口密度が40人/ha以上あり、当該人口密度が統計上今後も概ね維持される、②都市計画区域に対する市街化区域の割合が20%以下等）により立地適正化計画を作成していない場合は、市町村マスタープランと整合が図られた事業を対象とする。これ以外の理由で立地適正化計画を作成していない市町村については、令和6年度末までに限り、市町村マスタープランと整合が図られた事業を対象とする。

多様なニーズに応える道路 ガイドライン



令和4年3月

国土交通省道路局

< 目 次 >

1. はじめに	1
(1) ガイドラインの背景.....	1
(2) ガイドラインの目的.....	4
(3) ガイドラインの構成.....	6
2. 具体的検討に入るための準備	8
(1) 道路の将来像の確認・明確化と基本方針の策定.....	8
(2) 具体的検討に入るための調査.....	10
(3) 多様なニーズに応える道路の実現に向けた課題の整理・情報共有.....	10
3. 多様なニーズを踏まえた道路の機能分担	12
(1) 道路の機能分担の検討手順.....	12
(2) 検討対象エリアの設定.....	13
(3) 検討対象エリアで道路が果たしている機能の分析.....	14
(4) 強化したい／付加させたい機能の検討.....	19
(5) 路線ごとの機能分担の検討.....	20
4. 多様なニーズに応える道路の柔軟な使い方	24
(1) 道路の柔軟な使い方に関する基本的な考え方.....	25
(2) 車道の幅員構成を変えない使い方.....	29
(3) 車道の幅員構成や道路構造を変える使い方.....	33
(4) 時間帯別に道路機能を変化させる使い方.....	39
(5) 道路の柔軟な使い方を検討する際の留意点.....	41
(6) 道路の柔軟な使い方を検討する際の工夫.....	42
5. 取組みの進め方	49
(1) 構想段階.....	50
(2) 事業化段階.....	51
(3) 運用段階.....	52
(4) 社会実験の実施.....	56
(5) 事業効果の検証.....	58
6. 多様なニーズに応えるための有用な個別施策	67
(1) ほこみち.....	68
(2) パークレット.....	80
(3) 歩車共存道路等.....	85
(4) その他の施策.....	96
7. 今後の課題	98
(1) 取組み推進に向けた課題.....	98
(2) 本ガイドラインで取り扱えなかった多様なニーズに対する課題.....	98