

コロナ占用特例が後押しに。 歩行者利便増進道路(ほこみち)制度

新型コロナウイルス感染症のため苦境に立たされる飲食店を支援するため、2020年6月、国道における沿道飲食店の路上利用について占用許可基準を緩和する特例措置を導入。さらに同年11月には新たに「歩行者利便増進道路」(通称:ほこみち)制度が創設された。沿道でのオープンカフェの設置など、全国に先駆けて同制度を活用している大阪市や神戸市、姫路市などの取り組みを参考に、北海道にも新たなスタイルの賑わいある「みち」の誕生を期待したい。

1 はじめに

2020年の道路法改正により、賑わいのある道路空間の創出を目指した「歩行者利便増進道路」、通称「ほこみち制度」がスタートした。

この背景には、社会・経済情勢の変化や道路ネットワークの充実等に伴い、これまでの道路の交通機能に加え、歩行者や自転車等の安全・安心、賑わい空間の創出、新たなモビリティの通行など、道路空間に対するニーズが多様化してきたことがある。

このような変化を踏まえ、2020年6月には、社会资本整備審議会道路分科会基本政策部会の提言として、道路政策ビジョン「2040年、道路の景色が変わる」がとりまとめられた。その中の方向性のひとつ「行きたくなる、居たくなる道路」の具体的なイメージとして、通過車両が環状道路等で迂回することにより、まちの中心となる道路が歩行者中心の空間として再構築され、オープンカフェやイベントを催すなど、人が安全に楽しく滞在できる道路空間が示されている(図1)。



図1 人中心の空間として再生した、まちのメインストリート
(出典:道路政策ビジョン「2040年、道路の景色が変わる」)



国土交通省
北海道開発局建設部道路計画課
道路調査専門官

新井田 勇二 氏

国土交通省道路局では、道路政策ビジョンで示す道路の景色の実現に向け、コロナ占用特例の導入や歩行者利便増進道路制度の創設、普及・拡大などの取り組みが進められている。

2 道路空間利活用のニーズの高まり

近年、道路に人々が集い滞留し多様な活動を繰り広げるような賑わい空間としての利活用ニーズが高まっている。例えば、バイパスの整備により、市街地の旧道で自動車交通量が減少する一方、コンパクトシティの進展等により歩行者が増加する道路もあり、歩行者を中心とした道路空間構築のニーズが高まってきており、全国各地で先進的な取り組みが進められている。

先進事例として、大阪市では、大阪のメインストリートである「御堂筋」を将来的にフルモール化することで、その空間を歩行者が安心して快適に楽しみながら回遊できる、これまでにない広大でシンボリックな「みち」の空間の創出を目指している(図2)。

3 コロナ占用特例の導入

道路空間利活用のニーズや先進的な取り組みは近年検討されてはきていたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響が、ほこみち制度の普及を後押しするきっかけとなったと言える。

2020年、日本全国で新型コロナウイルス感染症の流行により、特に飲食店等に与える影響は大きなものであった。

厚生労働省は、新型コロナウイルス感染症専門家会

議からの提言(2020年5月)を踏まえ、新型コロナウイルスを想定した「新しい生活様式」について、今後、日常生活の中で取り入れることが望まれる「食事は外で気持ちよく」等の実践例を示した。



【現状】本線4車線、側道2車線



【側道歩行者空間化】

[短期] 2020 東京オリンピック、千日前通～道頓堀間

[中期] 2025 大阪万博、道頓堀川～新橋交差点、新橋交差点以北の一部



【全面歩行者空間化】

[長期] 2037 御堂筋完成100周年(ダーゲットイヤー)

図2 御堂筋(大阪市)の将来ビジョン実現に向けた段階的な取り組み
(出典:御堂筋将来ビジョン<2019年3月、大阪市>)

このような状況を踏まえ、国土交通省道路局では、2020年6月より、直轄国道において、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の緊急措置として、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(以下、「コロナ占用特例」)を導入したほか、地方公共団体に対しても、同様の措置について実施の検討を依頼している(表1)。

表1 コロナ占用特例の概要

(出典:国土交通省資料)

緩和措置のポイント	
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ご協力いただけすること
主体	地方公共団体又は関係団体※1による一括占用※2 <small>※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</small> <small>※2 個別店舗ごとの申請はできません。</small> <small>お住まいの地方公共団体等にご相談ください。</small>
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 <small>※ 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です。</small> <small>※ 沿道店舗前の道路にも設置可能です。</small>
占用料	免除(施設付近の清掃等にご協力いただけている場合)
占用期間	令和4年3月31日まで(令和3年9月10日付けで延長)

コロナ占用特例は、全国の飲食店等の売り上げ維持や、まち活性化に少なからず寄与しており、また、国土交通省道路局のアンケート調査で約9割の道路管理者及び占用主体が期間延長を希望していたことを踏まえ、当初は2020年11月末までとしていた特例期間を2021年9月末まで延長し、さらに2022年3月末まで再度延長することとした。

こうした中、2021年1月19日時点での、国と同様のコロナ占用特例の適用事例がある自治体は、全国で約150、占用許可件数は全国で約360件に上るなど、コロナ占用特例は短期間で全国に広まり、道路空間を利活用することへのニーズの高さが再認識された。

北海道の国道では、令和2年度に札幌市、釧路市、千歳市(写真1)での活用事例がある。北海道特有の気象状況に左右されやすいといった課題もあったが、地域からは「開放的でまちの雰囲気が良くなった」といった声もあり好評価であった。



写真1 コロナ占用特例の活用事例(千歳市)

4 歩行者利便増進道路(ほこみち)制度へ

全国各地でコロナ占用特例を活用した路上利用の取り組みが実施される中、国土交通省では、賑わいのある道路を構築するため、歩行者利便増進道路(ほこみち)制度を創設しており、コロナ占用特例の期間終了後も沿道飲食店等の路上利用の継続が希望される場合を含めて、ほこみちの普及を促進している。

ほこみち制度では、歩道等の中に歩行者が安心・快適に通行・滞留できる空間を加え、新たな道路の構造基準を策定した(図3)。

また、歩行者の利便増進のための占用を誘導する仕組みとして、歩行者利便増進道路の中の特例区域(利便増進誘導区域)では、道路区域外に占用物を置く余地がなく、やむを得ない場合にのみ占用を認める「無余地性基準」の適用を除外し、占用がより柔軟に認められるようにした(図4)。



図4 指定道路内の特例区域のイメージ

(出典:国土交通省資料)

あわせて、占用者を公募により選定する仕組みにより、民間の創意工夫が活用されやすくなるほか、最長20年の占用を可能とすることで、テラス付き飲食店等、高額な初期投資を要する施設も参入しやすくなることを期待している(写真2)。

5 全国初のほこみち指定

2021年2月12日に全国で初めて、大阪市の御堂筋、神戸市の三宮中央通り及び姫路市の大手前通りが、ほこみちとして各道路管理者によって指定された(写真3)。

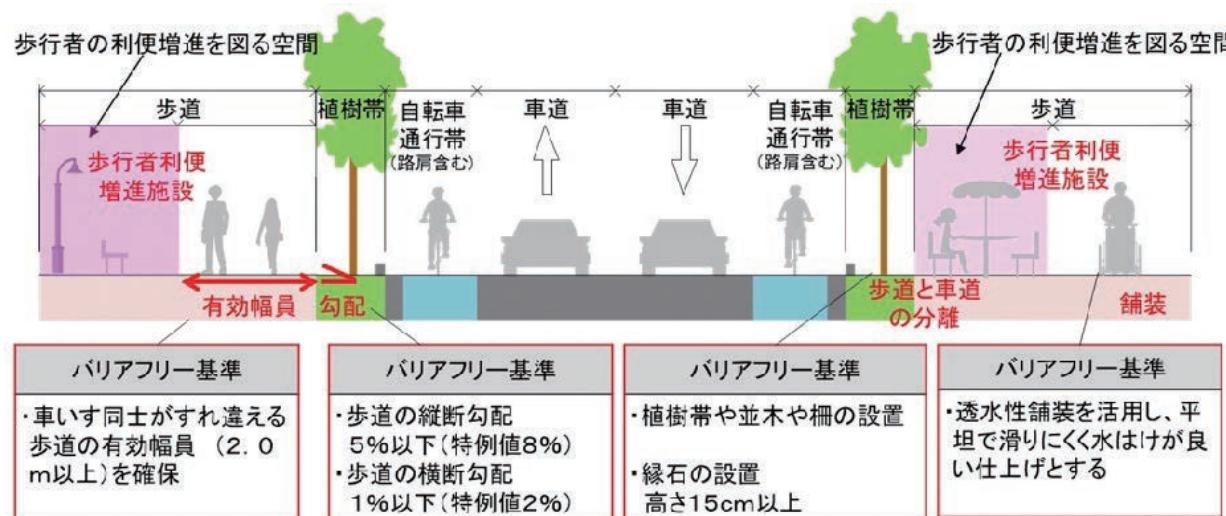


図3 新たな構造基準イメージ (出典:国土交通省資料)



デジタルサイネージ



自転車駐輪器具



ベンチ



食事施設

写真2
特例区域内に設置できる
占用物件(例)



路線名/国道25号(御堂筋)
場所/大阪市中央区淀屋橋交差点～
難波西口交差点



路線名/神戸市道 三宮中央通り線
場所/神戸市中央区加納町6丁目～
三宮町3丁目



路線名/姫路市道幹第1号線(大手前通り)
場所/姫路市西駅前町1番1地先～
本町68番地先

写真3
ほこみち指定箇所
(2021年2月12日)

御堂筋や大手前通りでは、これまで車中心から人中心のストリートへの転換や、地域のシンボルルートとしての整備が進められ、賑わい空間の創出やそれに伴う円滑な通行の確保などに関する社会実験が行われてきた。また、三宮中央通りでは、コロナ占用特例を活用したオープンカフェ等の設置などが実施されている。

6 おわりに

道路に賑わい空間を設けて、イベントを行ったり、オープンカフェを設置したりする取り組みは、これまで北海道各地域でも、それぞれの工夫や努力によって行われてきた。しかしながら、賑わい創出につながる道路に関する基準やルールが明確ではなかった。

コロナ占用特例の導入やほこみち制度の創設の意義は、一般交通以外の目的でも道路区間の利用、つまり、屋外空間としての活用や賑わい創出のための区間の構築といった、今まで位置づけられてこなかった道路空間

のあり方をルールの中に明確に位置づけたということである(表2)。これらがルールの中に位置づけられることによって、協議がより円滑に進められ、それにより、地域独自の取り組みが後押しされ、地域の魅力向上、活性化が推進されることが期待される。

この「ほこみち制度」を活用して賑わい空間を創出し、地域の活性化を引き続き図っていきたい。

表2 歩行者利便増進道路とコロナ占用特例の比較表
(出典:国土交通省資料)

	歩行者利便増進道路 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