参考資料

川崎市道路空間活用基本方針

令和６（2024）年１０月

川崎市

＜ 目 次 ＞

第１章　川崎市道路空間活用基本方針の策定に向けて
１ 背景・目的 1
２ 本方針の位置付け 2

第２章　道路空間活用の現状
１ 本市の概況 3
２ 国における道路空間の活用に向けた動向 4
３ 本市における道路空間の一時的活用 8
（１）道路空間を活用したイベントに伴う道路占用ガイドラインについて 8
（２）川崎駅周辺地区の取組 9
（３）新百合ヶ丘駅周辺地区の取組 10
４ 本市における道路空間の持続的活用 11
（１）川崎駅周辺地区の取組 11
（２）小杉駅周辺地区の取組 11
（３）登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区の取組 13
５ 今後の取組に向けて 15

第３章　道路空間活用基本方針
１ 理　念 16
２ 基本方針 16

第４章　道路空間活用の方向性
１ 安全で快適な歩行者中心の空間の創出 17
（１）周辺と調和した歩行者中心の道路空間の形成 17
（２）居心地が良く歩いて楽しめる道路空間の形成 17
（３）立看板等の不法占用解消への対応や道路占用に係る条例等の改正 17
２ 地域性を活かした道路空間の活用 17
（１）地域性に応じた取組の推進 17
（２）まちづくりに関する計画や方針等との整合 18
（３）地域課題の解決に資する取組の推進 18
３ 官民連携による取組の推進 18
（１）地域との合意形成 18
（２）持続的な活用主体の確保 18

第５章　道路空間活用の着実な推進に向けて 19

参　考（道路空間活用に関するガイドライン等の紹介） 21

第１章　川崎市道路空間活用基本方針の策定に向けて

１．背景・目的

近年の少子高齢化の更なる進展や人口減少への転換、生産年齢人口の減少、働き方の多様化など、都市を巡る環境の変化に対応し、まちの賑わいや交流の創出により、地域の活性化を図ることが重要になっています。

こうした中、都市の新たな魅力を創出するための手法の一つとして、公共空間の有効活用が注目されています。

公共空間の中で道路は、市街地における貴重なオープンスペースであり、人やモノの輸送を支える交通機能だけでなく、ライフラインの収容、防災や環境保全、景観の形成、コミュニティの形成など、市街地において重要な役割を果たすとともに、求められるニーズも多様化しています。

本市においては、道路占用を伴う道路空間活用について、「道路空間を活用したイベントに伴う道路占用ガイドライン（H28.4）」に基づき、道路空間を『一時的』に活用して、まちの賑わいや交流を創出する取組を推進しており、市制100周年記念プレ事業として、市役所通りの車道を活用し、ウォーカブルなまちを体験するイベント「みんなの川崎祭(R5)」などのイベントが実施されています。

一方、『持続的』な活用については、国において、令和２年９月の都市再生特別措置法等の一部改正による「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出に向けた各種制度の新設や、令和２年11月の道路法等の一部改正による「地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築」を目的とした「歩行者利便増進道路(通称：ほこみち)」の創設など、様々な制度づくりが進められています。

こうした背景や取組状況を踏まえ、次の100年を見据え、道路本来の機能にも配慮しながら、更なる道路空間の活用により、まちの賑わいや交流を創出し、都市の魅力向上や地域の活性化を推進するため、「川崎市道路空間活用基本方針」（以下、「本方針」という。）を策定します。

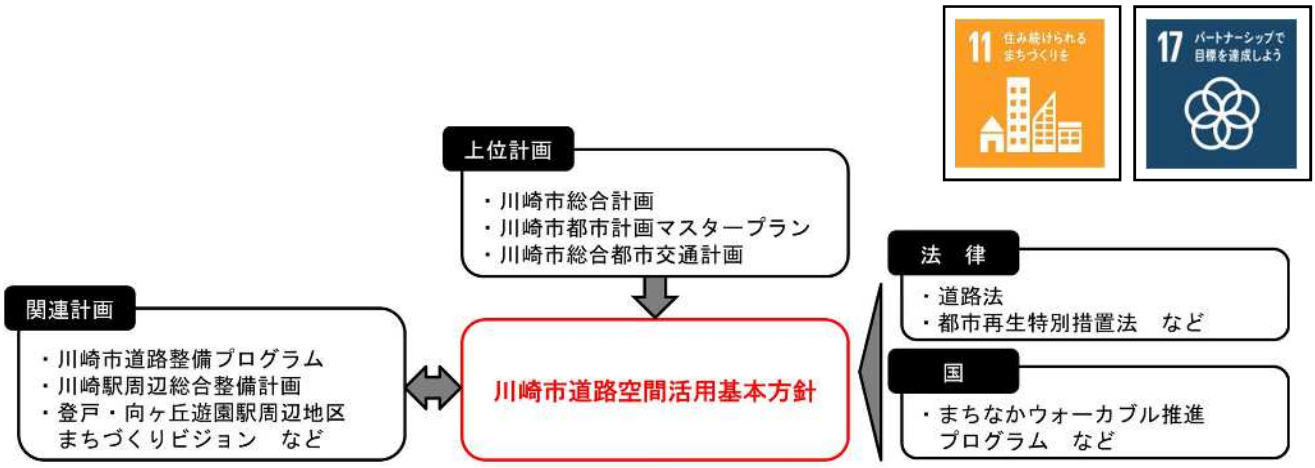
２．本方針の位置付け

【 関連計画との関係 】

道路空間の活用にあたっては、道路法に基づく道路での活用を基本としつつ、その他のオープンスペースや施設等と一体的に活用することで高い効果が期待される場合には、連続性を考慮する必要があります。

また、道路利用者からの理解や関係機関との連携が重要となることから、様々な視点を考慮して取り組むことが求められます。

このため、本方針は、国の制度を踏まえ、「川崎市総合計画」、「川崎市都市計画マスタープラン」等の上位計画や関連する計画と整合を図りながら、分野横断的に道路空間を活用することで、まちの賑わいや交流を創出し、都市の魅力向上や地域の活性化を推進するものです。



第２章　道路空間活用の現状

１．本市の概況

○　位　　置：首都圏の中心部に位置し、羽田空港に隣接するなど、地理的な優位性を備えています。

○　人　　口：1,548,254人(令和６年４月１日現在)
＜指定都市（20都市）で6位＞
令和７年頃をピークとして生産年齢人口が減少に転換する見込み
　また、令和12年頃をピークとして人口が減少に転換する見込み

出典：川崎市都市計画マスタープラン全体構想

○　面　　積：144.35ｋ㎡　　＜指定都市(20都市)で20位＞

○　人口密度：10,726人/ｋ㎡(令和６年４月１日現在)　＜指定都市（20都市）で2位＞
ほぼ全域が人口集中地区（DID）に指定

○　都市構造：「広域拠点」の整備等により、「魅力と活力にあふれた広域調和型まちづくり」を進めるとともに、「地域生活拠点」等の整備をはじめとした、「身近な地域が連携した暮らしやすく住み続けたくなるまちづくり」を推進しています。

出典：川崎市総合計画　第３期実施計画

・　今後の人口減少や少子高齢化を見据え、まちの賑わいや交流を創出することで、都市の魅力向上や地域の活性化につながる取組の一層の推進が求められます。

・　地理的優位性を活かした「広域拠点」「地域生活拠点」の整備等により、身近な地域が連携するまちづくりを進めるなど、持続可能なまちづくりを更に進めていく必要があります。

２．国における道路空間の活用に向けた動向

○　都市における道路空間活用のニーズの高まりを踏まえ、道路空間のオープン化を推進するため、平成23年度に都市再生特別措置法の一部を改正する法律等が施行、道路空間を活用して、まちの賑わい創出等に資するための道路占用許可の特例制度を創設

○　「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの実現に向けて、人中心のストリートへの転換に係る基本的方向性等を示す「ストリートデザインガイドライン」を令和２年３月に策定

○　車中心から人中心の空間へと転換を図る、まちなかの歩いて移動できる範囲において、滞在快適性の向上を目的として市町村や民間事業者等が実施する、道路・公園・広場等の整備や修復・利活用、滞在環境の向上に資する取組を重点的・一体的に支援し、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりを推進する「まちなかウォーカブル推進事業」を令和２年度に創設

○　また、令和２年度に施行された道路法等の一部を改正する法律により、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が創設され、「歩行者利便増進道路」として指定した道路では、歩行者が安心・快適に通行・滞留できる空間の構築を可能とすることなどを規定

歩行者の利便の増進や地域の活力の創造といった歩行者利便増進道路の目的をより効率的に達成するため、また、必要に応じて民間事業者等による歩行者利便増進施設等の整備を認めていくために、占用特例制度と公募占用制度を創設

道路空間活用の制度

【 都市再生特別措置法による特例占用 】

○　**概　要**

都市再生整備計画に位置付けられた区域内において、道路管理者が指定した区域に設けられる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、道路占用許可基準(無余地性※)を緩和する制度(平成23年10月20日施行)

※道路の敷地外に余地が無く、やむを得ない場合のこと

○　**緩和の対象となる物件**

①広告塔又は看板（良好な景観の形成又は風致の維持に寄与するもの）

②食事施設、購買施設その他これらに類する施設（道路の通行者又は利用者の利便の増進に資するもの）

③自転車駐車器具（自転車を賃貸する事業の用に供するもの）

（上記以外のベンチ、花壇、街灯等の施設については、従来通り無余地性の基準が適用されます）

○　**占用主体**

・　当該施設等の設置により道路管理者による日常的な道路の点検、清掃等が行いにくくなる場合には、占用区域内における点検、清掃等を的確に行うことができる者（対象物件①②③）

・　地方公共団体、地方公共団体を含む地域住民・団体等の関係者からなる協議会等、食事施設等の占用につき地方公共団体から支援を受けている者（対象物件②）

・　地方公共団体、公益法人、公共交通事業者、商店会その他自転車等駐車器具を適切に管理し、これに駐車される自転車等を適切に整序する能力を有すると認められる者（対象物件③）

○　**占用期間**

５年

○　**占用料**

減額措置［１/10を徴収］（道路維持管理への協力が行われる場合）

○　**制度の特徴**

・　都市再生整備計画の区域の中で、道路管理者が指定した区域（特例道路占用区域）内に限り、特例の適用が可能

・　滞在快適性等向上区域（通称：まちなかウォーカブル区域）内では都市再生推進法人※を経由して道路の占用許可や使用許可の申請手続きが可能（令和2年9月7日施行）

※都市再生特別措置法に基づき、都市の再生に必要な公共公益施設の整備等を重点的に実施すべき土地の区域のまちづくりの中核を担う法人として、市町村が指定するもの

また、都市再生推進法人は市町村に都市再生整備計画の提案が可能

滞在快適性等向上区域（まちなかウォーカブル区域）とは？

都市再生整備計画に位置付けられた区域のうち、滞在者等の滞在及び交流の促進を図るため、次の事項を行う必要があると認められる区域

①円滑かつ快適な歩行の確保に資する歩道の拡幅その他の道路の整備

②多様な滞在者等の交流の拠点の形成に資する都市公園の整備

③良好な景観の形成に資する店舗その他の滞在者等の利便の増進に寄与する建築物の開放性を高めるための改築又は色彩の変更その他の滞在の快適性及び魅力の向上のために必要な公共公益施設の整備又は管理

制度活用イメージ

出典：国土交通省 官民連携まちづくりポータルサイト「官民連携まちづくりの進め方」 https://www.mlit.go.jp/toshi/useful/

【 歩行者利便増進道路（ほこみち）】

○　概　要

道路管理者が歩行者利便増進道路を指定し、利便増進誘導区域を設けることにより、オープンカフェや露店等の設置に係る道路占用許可基準（無余地性）を緩和する制度（令和2年11月25日施行）

○　緩和の対象となる物件

・　広告塔又は看板（良好な景観の形成又は風致の維持に寄与するもの）
・　標識、旗ざお、幕及びアーチ（歩行者の利便の増進に資するもの）
・　ベンチ、街灯その他これらに類する工作物（歩行者の利便の増進に資するもの）
・　食事施設、購買施設その他これらに類する施設（歩行者の利便の増進に資するもの）
・　自転車駐車器具で自転車を賃貸する事業の用に供するもの
・　集会等の催しのために設けられる露店、商品置場その他これらに類する施設（歩行者の利便の増進に資するもの）

（上記以外の施設については、従来通り無余地性の基準が適用されます。）

○　占用主体

道路の構造又は交通に支障を生ずることのないよう、占用物件の管理及び歩行者利便増進施設等の設置により道路管理者による日常的な道路の点検、清掃等が行いにくくなる場合には、占用区域内における点検、清掃等を的確に行うことができる者

○　占用期間

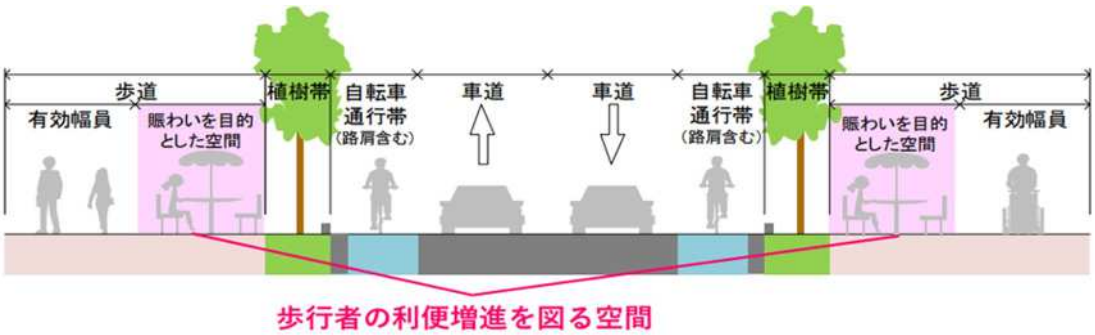
５年（公募の場合は最長20年）

○　占用料

減額措置［１/10を徴収］（道路維持管理への協力が行われる場合）

○　制度の特徴

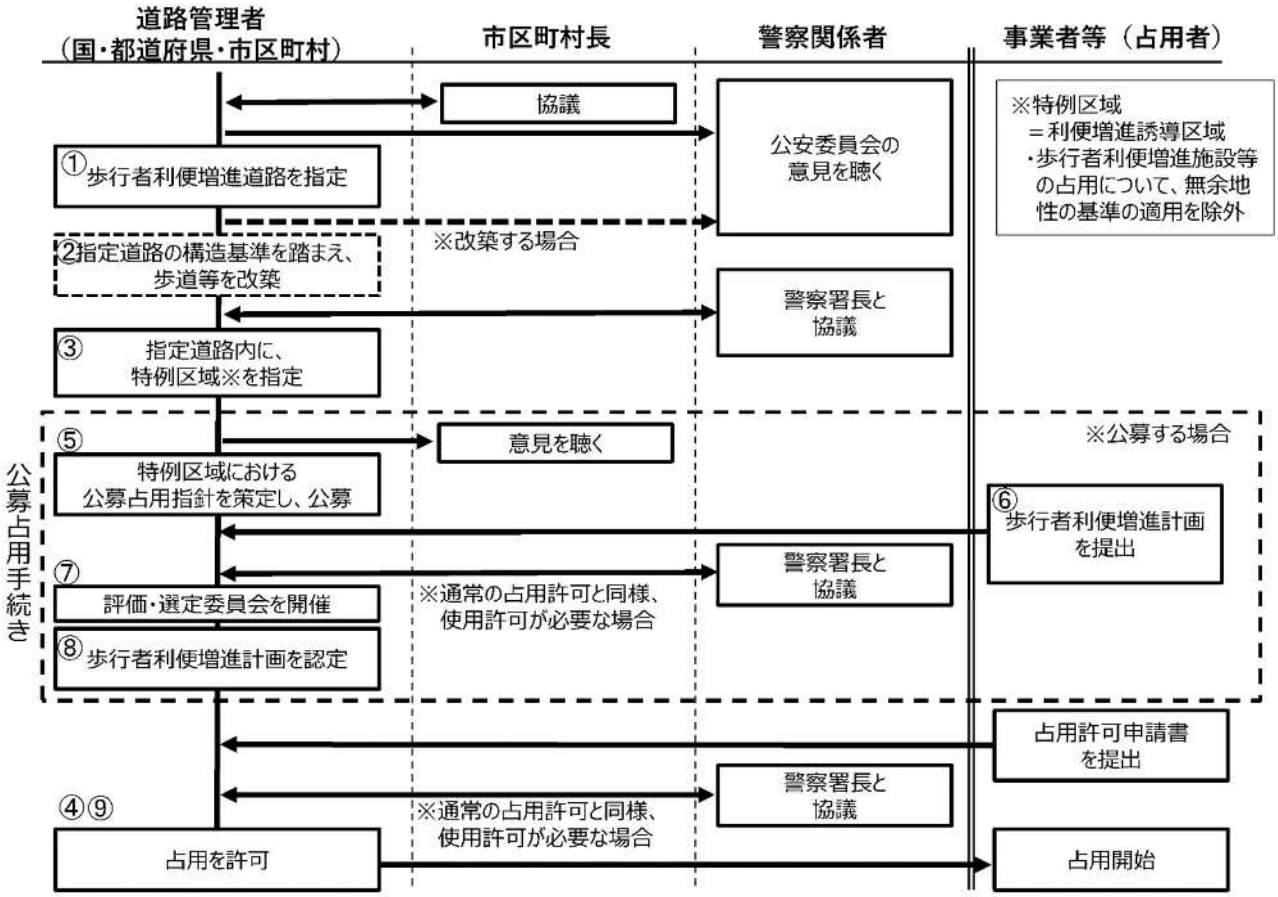
・　指定道路内に定めた利便増進誘導区域では、道路占用許可が柔軟に認められ、カフェやベンチ等の占用物件が置きやすくなる。
・　道路空間を活用する者（占用者）を公募により選定することができ、最長20年の占用が可能（通常は5年）



歩行者の利便増進のための構造イメージ

出典：国土交通省「歩行者利便増進道路（ほこみち）制度の詳細説明」 https://www.mlit.go.jp/road/hokomichi/pdf/detail.pdf

○　歩行者利便増進道路（ほこみち）制度の流れ



出典：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」 https://www.mlit.go.jp/road/hokomichi/pdf/s01.pdf

【 その他の制度 】

○　国家戦略特別区域法による特例占用

・　国家戦略道路占用事業を定めた国家戦略特別区域計画を作成し、内閣総理大臣の認定を受けることにより、産業の国際競争力の強化及び国際的な経済活動の拠点の形成に寄与し、道路の通行者又は利用者の利便の増進に資する物件の道路占用許可基準(無余地性)を緩和する制度(平成26年4月1日施行)

○　中心市街地の活性化に関する法律による特例占用

・　中心市街地活性化基本計画に位置付けられた区域内において、道路管理者が指定した区域に設けられる中心市街地活性化のためのオープンカフェや露店等の道路占用許可基準(無余地性)を緩和する制度(平成26年7月3日施行)

３．本市における道路空間の一時的活用

（１）道路空間を活用したイベントに伴う道路占用ガイドラインについて

○　概　要

・　国が策定した「道を活用した地域活動の円滑化のためのガイドライン」を参考に、道路空間を活用し、地域の活性化や都市における賑わいの創出を図るため、道路をイベントの活用の場として利用できるよう、道路占用を弾力的に認めるガイドラインを策定(平成28年4月1日施行)

○　占用の対象となる物件

・　テント、パラソル、ステージ、イス、電飾、フラワーポット、フェンス、コーン、ベンチ、のぼり旗、看板、案内板等

○　占用主体

・　国・地方公共団体、国・地方公共団体を含む地域住民・団体等の関係者からなる協議会、実行委員会等や国・地方公共団体が支援する路上イベントの実施主体

○　占用期間

・　イベント期間中（一時的・継続的・反復的なものも含む）

○　占用料

・　収益をイベント運営費等に充当すれば免除

○　本市においては、「道路空間を活用したイベントに伴う道路占用ガイドライン」に基づき、道路空間を『一時的』に活用し、まちの賑わいや交流を創出する取組を推進しています。

事例　「みんなの川崎祭」（p9に掲載）、「みちあそび」（p10に掲載）

（２）川崎駅周辺地区の取組

・　市制100周年記念プレ事業として、市役所通りの車道を活用し、ウォーカブルなまちを体験するイベント「みんなの川崎祭」を令和５年11月に開催し、一時的に川崎市役所本庁舎周辺に居心地の良いウォーカブルで広大な公共空間を作り出し、音楽・スポーツ・アートなどの川崎の魅力を集結したステージや飲食・休憩スペースを設置、非日常な賑わいの空間を創出（主催：川崎市、川崎市市制100周年記念事業・全国都市緑化かわさきフェア実行委員会、第44回かわさき市民祭り実行委員会）

【実施内容】

・　ダンスやアートなど、川崎のスポーツ・文化を体感できるセンターステージの設置
・　川崎ローカルフードなどによる飲食ブースや休憩スペースの設置　など

「みんなの川崎祭（令和5年11月5日（日）開催）来場者約40,000人」

「みんなの川崎祭」　アンケート調査（回収数：542）

・イベントの満足度やウォーカブルの取組への可能性などについて、イベント参加者へアンケート調査を実施

〈 調査結果 〉

・イベントに来て感じたことについて、「お祭りを楽しむことができた（約 34%）」「川崎のアーティストや食べ物など川崎の魅力を知ることができた（約 22%）」「座れるスペースがあるなど居心地が良かった（約 15%）」「市民祭りと合わせてまちが賑やかに感じた（約 12%）」といった非日常な賑わいや居心地の良さを感じた意見が多かった。

・道路を止めてイベントを行うことについて、「車道を歩けるなど、非日常的な雰囲気で良かった（約37%）」「歩行スペースが拡大し、歩きやすかった（約21%）」「定期的に開催してほしい（約14%）」といったウォーカブルへの可能性を感じられる好意的な意見が多く見られた。また、否定的な意見は、「道路を止めてまでやらなくてもよい（約0.2%）」とほとんどなかった。

・公共的空間の使い方については、「飲食・カフェ（約 22%）」「休憩（約 22%）」と滞在快適性を求める意見が多かった。

（３）新百合ヶ丘駅周辺地区の取組

・　新百合ヶ丘駅南口ペデストリアンデッキで開催する「しんゆりフェスティバル・マルシェ」にあわせ、歩行者専用道（市道上麻生 53 号線）に人工芝を敷き、子どもたちがおもちゃや絵本、お絵描き等で自由に過ごせる「みちあそび」の取組を不定期で実施

（主催：新百合ヶ丘みちあそび実行委員会　共催：川崎市）

【実施内容】（内容は開催ごとに異なる）

・　チョークでお絵描き、おもちゃ、ダンボールハウス、ガーランド作り　など

・　保護者もくつろげるような空間を作るため、ウッドテーブルや子育て情報チラシを配置

「新百合ヶ丘みちあそび（令和６年５月 18 日(土)開催）参加者約 300 人（うち子ども 150 人）」

４．本市における道路空間の持続的活用

（１）川崎駅周辺地区の取組

・　川崎駅周辺地区では、都市再生特別措置法に基づき、都市再生整備計画の区域内に滞在快適性等向上区域（まちなかウォーカブル区域）を指定

・　駅周辺の通りや広場等の良好な景観形成を図るとともに、広告料収入をマナー向上や賑わいの創出に係る経費に充当することで地域の活性化を図ることを目的に、川崎駅東口駅前広場等を特例道路占用区域に指定し、広告塔を設置（都市再生特別措置法による特例占用）

「都市再生特別措置法による特例占用（広告塔）」

（２）小杉駅周辺地区の取組

・　小杉駅周辺地区では、JR・東急武蔵小杉駅南側に位置する都市公園「こすぎコアパーク」を、駅前の立地特性や隣接する鉄道施設の公共性を相互に活かした日常的な賑わい・憩いの創出、及び一体的な空間利用による回遊性・利便性の向上などを図るため、令和3年10月にリニューアル

・　こすぎコアパーク前道路（市道小杉町21号線）において、社会実験として、市が道路を歩行者天国化することで、武蔵小杉駅、公園、道路及び周辺施設等との一体的な滞在空間の創出を図る取組や、令和５年８月に市制100周年記念プレ事業として「なかはらコアまつり」を開催し、まつりを彩るステージのほか、金魚すくいなどの子どもが楽しめる遊びや飲食ブースを出店

「市道小杉町21号線を活用した社会実験（令和2年11月7日(土)、8日(日)歩行者天国実施）」

「なかはらコアまつり（令和５年８月 26 日(土)開催）来場者約 14,000 人」

「市道小杉町 21 号線を活用した社会実験」　アンケート調査（回収数：125）

・社会実験で設えた空間を使うことでどのように感じたかを把握するため、利用者へアンケート調査を実施（道路空間の日常利用を検証する実験としたため、事前告知は行わなかった。）

〈 調査結果 〉

・企画内容について、「歩行者天国（車道を通行止めして歩行者の空間に転換したこと）（約 74%）」が高い評価を得られた。また、「芝生（約 42%）」「椅子テーブルの設置（約 38%）」といった居心地の良い空間づくりが好評であった。

・日常利用を検証する趣旨から、事前告知を行わなかったため、来訪目的については、「実験への参加（約 14%）」が少なく、半数以上の利用者が「通りすがり（約 29%）」「散歩（約 22%）」であったにもかかわらず、周辺店舗の利用について、利用者の半数以上が「利用した（約 54%）」と答え、滞在空間の創出が地域の活性化や賑わいにつながることがわかった。

・武蔵小杉駅周辺のまちづくりへの興味や関わりについて、「まちづくりに興味がある（約 50%）」「機会があればまちづくりに参加してみたい（約 26%）」と「興味ない（約 18%）」を大きく上回り、地域のまちづくりへの高い関心がうかがえる。

（３）登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区の取組

・　登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区では、土地区画整理事業の進捗により、駅周辺や２つの駅をつなぐ商業エリアなど、中心拠点の核となるまちづくりを進めていく段階となり、当事業区域外においても土地利用更新の動きがあることから、目指すまちの将来像等を多様なステークホルダーと共有し、それぞれが連携して地域生活拠点にふさわしい魅力あるまちづくりを推進するため、令和３年７月に「登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区まちづくりビジョン」を策定

・　令和４年度から、登戸・向ヶ丘遊園駅周辺の公共空間利活用促進プロジェクトとして実施されている「登戸・遊園　こうしん中(ちゅう)」において、道路や空き地などの公共空間の持続的活用に向けて、人々が憩い、交流する場として活用する取組を推進

　登戸２号線や区役所通り登栄会商店街において、居心地が良く歩きたくなるウォーカブルな通りを目指し、道路空間が憩いや交流の場として活用できることについて、地域や来街者の方々に知っていただくとともに、地域の方々と共に道路の使い方を考え、実際に使ってもらう社会実験を実施

・　ビジョンに掲げる将来像に向けて、持続的な道路空間活用を目指して取組を推進

「登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区まちづくりビジョン（道路空間活用イメージ）」

「登戸・遊園こうしん中（道路空間利活用社会実験）」

「登戸・遊園こうしん中 2022（道路空間利活用社会実験）」

アンケート調査（回収数：447）

・社会実験の空間に対する評価やこれからの道路利活用への関わり方などについて、来場者へアンケート調査を実施

〈 調査結果 〉

・滞留空間の居心地について、「非常に良い（約 22%）」「良い（約 52%）」と約 74%の方が肯定的な意見であった。居心地が悪いと感じた方の回答として、「車が近く、よそ見運転の車が衝突してこないか、少し心配だった」などの意見があった。

・利用した場所でのアクティビティ（活動）について、「おしゃべり（約 23%）」「飲食（約 21%）」「休憩（約 16%）」と「おしゃべり」の回答が一番多く、一人で利用した場合でも、「おしゃべり（約 18%）」を行った人が多いことから、社会実験がコミュニケーションを生むきっかけとなっていた可能性がある。

・今後、道路が整備された場合、どのような関わり方が可能だと思うかについて、「利用者としてイベントに参加（約 75%）」が一番多かったが、「出店やイベントの企画に参加（約 14%）」「日常の清掃維持管理への参加（約 3%）」と今後の道路利活用への参加に意欲的な方もいた。

・将来の道路にあったらよいと思うもの、やってみたいこと（自由記述）について、「子どもが安心して安全に通れる道」「ベビーカーや車いすが通りやすい段差の少ない作り」「完全分断（歩道と車道）道路」「車やバイクがスピードを出せない様な仕組み」と道路整備については、安全性やバリアフリー化、車両との分離などを求める声が多かった。また、「ごみのポイ捨てがなくなる仕組み」「きれいな町並みがいい」といった意見もあり、道路空間の活用にあたっては、様々な配慮が必要である。

５．今後の取組に向けて

これまでの道路空間を一時的に活用した取組では、多くの来場者が訪れることにより、賑わいが創出され、居心地が良く、人と人との出会いや交流・活動の場となる空間が形成されてきました。

また、取組を通じて、安全で快適性の高い空間や、憩いのスペースなどの滞在空間を日常的に求める声が多くありました。

一方で、道路空間の活用にあたっては、沿道や道路利用者等への影響を考慮し、事前の広報など十分に配慮した上で、地域の理解や合意形成を得ることが必要です。

また、こうした取組を持続していくためには、多様な主体と連携した体制づくりが重要です。

このため、次の100年を見据えながら、『一時的』『持続的』いずれの道路空間活用も推し進め、まちの賑わいや交流を創出し、都市の魅力向上や地域の活性化を推進するため、今後の取組を進める上での考え方について、基本方針として整理します。

今後の目指すべき道路空間の活用に向け、次の100年を見据えながら、これまで進めてきた『一時的』『持続的』いずれの道路空間の活用も、更に推し進めていくため、理念と基本方針を次に定めます。

１．理　念

道路空間を活用することにより、まちの賑わいや交流を創出し、都市の魅力向上や地域の活性化を推進する。

２．基本方針

【基本方針】

地域性を活かした官民連携による安全・快適な道路空間の活用を推進する。

【基本方針を実現するためのポイント】

１　安全で快適な歩行者中心の空間の創出

２　地域性を活かした道路空間の活用

３　官民連携による取組の推進

基本方針を実現するためのポイントごとに方向性を整理します。

１．安全で快適な歩行者中心の空間の創出

（１）周辺と調和した歩行者中心の道路空間の形成

○　まちの賑わいや交流を創出する空間を確保するため、道路利用者（歩行者、自転車、公共交通利用、配送利用など）や沿道施設等へ配慮しながら、安全・安心で快適な歩行者中心の道路空間を創出します。

（２）居心地が良く歩いて楽しめる道路空間の形成

○　道路空間の活用にあたっては、バリアフリーも配慮し、歩行者等が円滑に通行するための幅員を十分に確保できる道路やペデストリアンデッキを対象とします。

○　活用効果が期待される場合には、当該道路及び周辺の利用状況を踏まえ、道路空間の再配分や車両の速度抑制などの検討に加え、道路空間の景観の向上や高質化、また、水道、電源等の整備など、人々が「歩きたい、滞在したい」と感じることのできる空間づくりにより、地域価値の向上につなげる取組を推進します。

○　道路空間の活用にあたっては、憩いのスペースの設置や道路維持管理への協力などにより、居心地が良い空間づくりを推進します。また、実施内容に応じ、ごみの投棄や騒音への対策の必要があります。

（３）立看板等の不法占用解消への対応や道路占用に係る条例等の改正

○　不法占用物件は、歩道の幅員を狭めるなどして道路の交通に支障を及ぼすほか、道路景観の阻害の原因となることから、継続した不法占用の予防と早期発見に向けた取組を推進します。

○　食事施設などの占用物件を道路上に設置することで、まちの賑わいや交流の場を創出する取組につなげ、持続的な活用を推進するため、川崎市道路占用料徴収条例及び道路占用許可基準等を改正します。

２．地域性を活かした道路空間の活用

（１）地域性に応じた取組の推進

○　地域によって、道路空間の活用主体や周辺状況などは様々であることから、沿道施設、周辺環境など、地域性を活かした『一時的』『持続的』な活用に向けた取組を推進します。

○　公園やオープンスペースなどが近接する場合には、更なる効果発現に向けて一体的な活用を促進します。

○　特に、安全で快適な利便性の高い都市機能が集約されている拠点駅周辺については、民間活力を活用した取組が期待されるため、持続的な道路空間の活用により、まちの賑わいや交流を創出し、地域価値の向上を図ります。

○　持続的な道路空間の活用にあたっては、都市再生特別措置法及び道路法に基づく特例占用制度を活用しながら、多様な主体と連携し、段階的に取組を推進します。

（２）まちづくりに関する計画や方針等との整合

○　持続的な道路空間の活用にあたり、将来のビジョンづくりを地域と行政が協働で進めるなど、目指す未来を広く市民と共有し、まちづくりに関する計画や方針等との整合を図りながら進める必要があります。

（３）地域課題の解決に資する取組の推進

○　地域課題の解決や道路空間活用の新たな価値につなげるため、地域ニーズ等を踏まえ、様々な分野と連携した取組を推進します。

３．官民連携による取組の推進

（１）地域との合意形成

○　道路空間の活用にあたっては、活用主体が道路管理者や交通管理者と必要な協議を行うとともに、地元関係者とも調整を行うことで、地域との合意形成を図る必要があります。また、持続的な活用にあたっては、地域との合意につなげるため、社会実験の実施による取組の見える化などについて促進します。

（２）持続的な活用主体の確保

○　多様な主体との連携により課題整理を行うなど、段階的に進めながら持続可能で自立した取組につなげていくことが重要であり、官民が連携して取り組む必要があります。

「歩行者利便増進道路」を指定するなど、道路空間の持続的な活用を進めていくためには、食事施設や購買施設などを設置した場合の占用料について、「川崎市道路占用料徴収条例」を改正する必要があります。

また、「道路占用許可基準」を改正し、占用物件の設置位置、大きさや高さなどの規格、物件の構造等を定める必要があります。

まちの賑わいや交流を創出し、都市の魅力向上や地域の活性化に向けて、道路空間の持続的な活用を可能とするため、「川崎市道路占用料徴収条例」や「道路占用許可基準」等の改正に向けた取組を進めます。

【補　足】道路空間を活用した道路占用について

道路空間を活用した道路占用については、現在、1 日・2 日から数週間程度の一時的なイベント占用において許可を行っており、今後、イベント占用に加えて、まちの賑わい・歩行者の利便増進・地域活力の向上を図るため、道路上に工作物等を常時一定の期間設置し、持続的に道路空間を活用した道路占用の取扱いについて、次のとおり検討します。

現行（一時的）

●一時的に道路空間を活用したイベント占用

1　占用対象	地域の活性化や都市における賑わいの創出を図るため、道路をイベントで活用する場合に、一時的に占用対象物件（テント、ベンチ、看板等）を設置するもの
2　占用期間	1 日・2 日から数週間程度の一定の期間
3　占用主体	①国・地方公共団体、②国・地方公共団体を含む地域住民・団体等の関係者からなる協議会、実行委員会等、③国・地方公共団体が支援する路上イベントの実施主体
4　占用料	上記①・②及び③のうち収益が発生しない場合又は収益が発生するが路上イベントの運営費等に充当する場合は占用料免除（③のうち収益が発生するが路上イベントの運営費等に充当しない場合は占用料を徴収します。）

今後の取組（一時的＋持続的）

●前頁記載の一時的に道路空間を活用したイベント占用は継続します。
●現行のイベント占用に加えて、都市再生特別措置法、歩行者利便増進道路制度等の占用特例制度に対応するため、道路占用の取扱いについて、国の取扱いを参考に今後検討します。
（都市再生特別措置法、歩行者利便増進道路制度の主な国の取扱い）

1　占用対象	まちの賑わい・歩行者の利便増進・地域活力の向上を図るため、都市再生特別措置法、歩行者利便増進道路制度等の占用特例制度を活用した持続的な道路占用
2　占用期間	都市再生特別措置法は最大５年、歩行者利便増進道路制度は公募の場合は最大２０年、公募しない場合は最大５年
3　占用主体	占用区域内における点検、清掃等の道路の維持管理を的確に行える者で、国・地方公共団体、国・地方公共団体を含む地域住民・団体等の関係者からなる協議会、実行委員会等、国・地方公共団体が支援する路上イベントの実施主体
4　占用料	両制度ともに、占用主体が清掃や除草等を行う道路の維持管理の協力が行われる場合は占用料を９０％減免（今後、国や他都市の減免率の取扱いを参考に、市として占用料に係る減免の取扱いについて検討を進めていきます。）

＜参　考＞

道路空間活用に関するガイドライン等の紹介

ストリートデザインガイドライン（バージョン2.0）（令和３年５月　国土交通省都市局・道路局）

まちなかの徒歩圏の範囲を対象に、官民の公共空間を一体的に捉え、ウォーカブルな空間へと総合的に取り組むことの重要性を背景として、令和元年に立ち上げた「ストリートデザイン懇談会」における、学識経験者、地方公共団体、その他多くの方々からの意見を集約し、ストリートデザインに携わる方々にとって有益な一助となるべく、ストリートデザインのポイントとなる考え方を、様々な例示とともに示したもの。

出典：国土交通省「ストリートデザインガイドライン」 https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_fr_000055.html

＜参　考＞

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）
多様なニーズに応える道路の事例集　　（令和５年６月　国土交通省道路局）

国土交通省道路局で、「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を設置し、全国における道路の利活用をより円滑かつ効果的に進めるためにポイントとなる事項等を議論し、ガイドラインとして取りまとめたもの。また、事例集は、ガイドラインの内容の補完を目的とし、様々なニーズに対応した道路空間の整備・取組事例を取りまとめたもの。

道路への多様なニーズとは？
（多様なニーズに応える道路　ガイドラインより抜粋）

（安全・安心に利用できる道路通行機能のニーズ）
- 安全・安心に通行できる空間、滞留できる空間
- ユニバーサルデザイン化された通行空間　など

（安全・安心な空間を活用した賑わい空間創出へのニーズ）
- 一定のエリア内で民間施設、拠点等と連携した賑わいを創出する空間
- 道路自体が目的地となるような地域の顔としての空間
- ゆっくりと滞留しそれぞれの時間を過ごせる空間　など

（道路を訪れるすべての人々が楽しめる空間創出へのニーズ）
- 周辺散策における休憩できる施設
- 横断距離を短くした横断歩道や休憩用のベンチ等を設置した誰もが歩きやすい公園のような道路空間
- 歩行者と自動車が共存する道路空間　など

（多様なモビリティや物流へのニーズ）
- 自転車による通勤・通学等の通行ルート
- 路線バス等の公共交通の利用のための空間
- 店舗等への荷捌き駐車スペース、個別配送ルートなど物流を支える空間
- 交通結節点等でのレンタルサイクルなどシェアリングビジネスの拠点としてのスペース
- 自動運転車両や、電動キックボードや自動配送ロボットなど導入が見込まれる新たなモビリティの通行空間　など

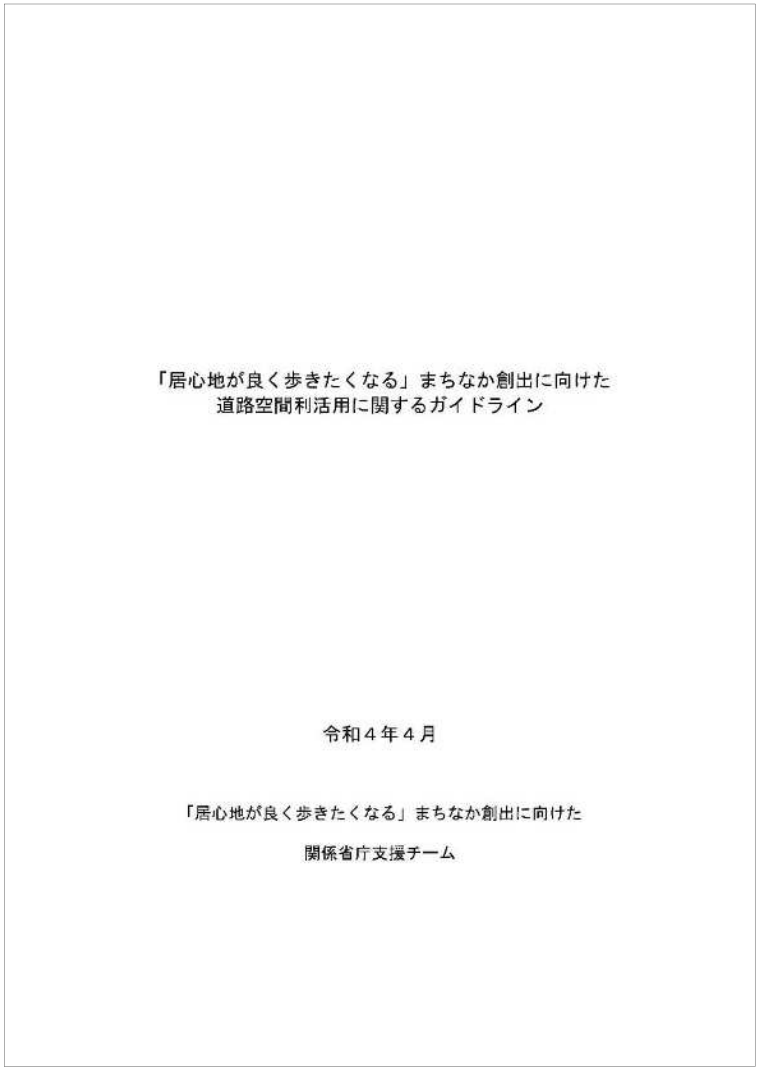
出典：国土交通省「多様なニーズに応える道路空間」のあり方に関する検討会
https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/diverse_needs/index.html

＜参　考＞

「居心地が良く歩きたくなる」まちなか創出に向けた道路空間利活用に関するガイドライン

（令和４年４月　「居心地が良く歩きたくなる」まちなか創出に向けた関係省庁支援チーム）

地域の賑わい創出のためのイベントの場やオープンカフェとしての道路の利用など、道路空間の利活用への期待が高まっていることを踏まえ、パブリック空間を代表する道路空間の利活用に着目し、地方公共団体やエリアマネジメント団体などの地域活動を行う方々が活用することを念頭に、地域活動を円滑に実施するための手法を取りまとめたもの。



「居心地が良く歩きたくなる」まちなか創出に向けた
道路空間利活用に関するガイドライン

令和４年４月

「居心地が良く歩きたくなる」まちなか創出に向けた
関係省庁支援チーム

出典：国土交通省「居心地が良く歩きたくなる」まちなか創出に向けた道路空間利活用に関するガイドライン

https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001479468.pdf