

人中心の市街地形成に 関するアンケート

結果とりまとめ
〈全国市対象報告書〉

2025年6月

一般社団法人 パブリックデザインコンソーシアム

<目次>

はじめに	3
1. アンケートの概要	4
2. 設問と回答	
〈人中心のまちづくりについて〉	
① 道路を活用した人中心のまちづくり等を実施の有無	4
② 既の実施している取組み内容	5
③ 既の実施している代表的な取組み名（イベント名等）、実施主体、実施場所	6
④ 既の実施している取組み内容の行政計画等での位置付け	9
⑤ 既の実施している取組みで苦労した点	10
⑥ 取組組織に対する行政支援	11
⑦ 既の実施している取組みによる効果の有無	13
⑧ 既の実施している取組みによる効果の内容	13
⑨ 今後取組む予定の内容	14
⑩ 今後の取組みを進める上での課題	15
⑪ 現在、人中心（利活用）の空間として活用している道路の性格	18
⑫ 現在、人中心（利活用）の空間として活用している道路の位置付け、種別	19
⑬ 現在、人中心（利活用）の空間として活用している道路の歩道幅員	21
⑭ 交通管理者から指導される施設等設置後の最低限確保すべき歩道の有効幅員	23
⑮ 人中心のまちづくりのために実施した道路空間再編等のハード更新	25
⑯ 人中心のまちづくりとあわせて実施した事業	27
〈人中心の道路空間について〉	
⑰ 人中心の道路空間を実現するために利用したあるいは利用予定の法制度	28
⑱ 人中心の道路空間を実現するために利用したあるいは利用予定の事業制度	30
⑲ 人中心（利活用）の空間に適する道路の歩道幅員	33
⑳ 人中心（利活用）の空間に適すると思う道路の車線数（交差点部除く）	33
㉑ 道路空間の利活用を行う上で利用に適すると考える場所	34
㉒ 道路空間を利活用する上で望ましい歩車道境界の状態	36
㉓ ベンチ等の利活用施設やにぎわい施設の法的扱い	37
㉔ ベンチ等の利活用施設やにぎわい施設に適する素材	38

はじめに

全国の地方都市で中心市街地の衰退が問題となっている中、国土交通省においては歩行者利便増進道路制度（通称ほこみち）やまちなかウォークブル推進事業等の制度拡充が図られ、これらを活用した取組が進められています。また道路局都市局連名で「ストリートデザインガイドライン」（令和3年5月）を発行し、人中心の都市空間の形成を支援しているところです。一方地方自治体においても、道路空間の再編や道路をはじめとする公共空間活用が進められており、民間による営利活動も全国各地で進められています。今まさに、都市空間を再度魅力的な空間へと更新し、その活性化を図る動きが進められつつあると言えます。

一般社団法人パブリックデザインコンソーシアムでは、人中心の都市空間の事例を収集検討すると同時に、その空間を形成するために有効なファニチャーやペイブメントの開発のみならず、計画設計手法の検討・確立に取り組んでまいりました。更に前述した全国での人中心の都市空間づくりが推進される状況に呼応して、基礎自治体における人中心の都市空間形成の取り組み状況について調査し、その結果を社会的に共有することで、人中心のまちづくりの推進に貢献していきたいと考えております。

この度、当法人の設立10周年あたり、全国約800の自治体（市、特別区）に対して「人中心の市街地形成に関するアンケート」を実施し、200を超える自治体からの回答をいただきました。

その結果、約4割にもおよぶ自治体が道路空間等の利活用を図る意向があることが分かるとともに、様々な苦勞と工夫を重ねながら取り組んでいることがわかりました。その結果を共有いたします。

本アンケート結果が、人中心の市街地形成を図る全国の自治体担当者の参考となることを期待しております。

2025年6月
一般社団法人 パブリックデザインコンソーシアム

1. アンケートの概要

2024年5月にWEBを利用して全国の市を対象に「人中心の市街地形成に関するアンケート」を実施した。その結果、全国815の市のうち、約1/4の209の市からの回答をいただいた。

【回答市の属性】

都市の規模を政令市の基準となる50万人、中核市の旧基準である30万人、中核市の現基準の20万人、20万人以下は、15万人、10万人、5万人に区分して分類した。全国の市と回答いただいた市の数と構成比率を以下に示す。担当部署が判然としない中でアンケートを実施したため、組織の大きな政令市は担当部署への転送がうまくいかず回答は少なかった。

人口規模	回答都市の数	全国の市の数
50万人以上	7(3.3%)	34(4.1%)
30万人以上	12(5.7%)	48(5.9%)
20万人以上	15(7.2%)	45(5.5%)
15万人以上	19(9.1%)	48(5.9%)
10万人以上	30(14.3%)	101(12.4%)
5万人以上	66(31.65%)	238(29.2%)
5万人未満	60(28.7%)	301(41.1%)
合計	209	815

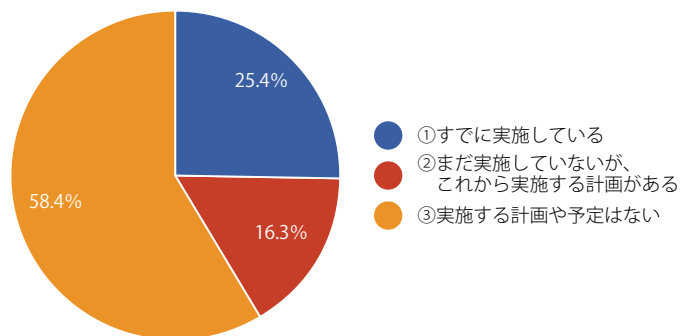
2. 設問と回答

〈人中心のまちづくりについてお尋ねします〉

① あなたの自治体では、道路を活用した「ほこみちやマルシェ」など、すでに人中心のまちづくり等を行っておられますか。(n=209)

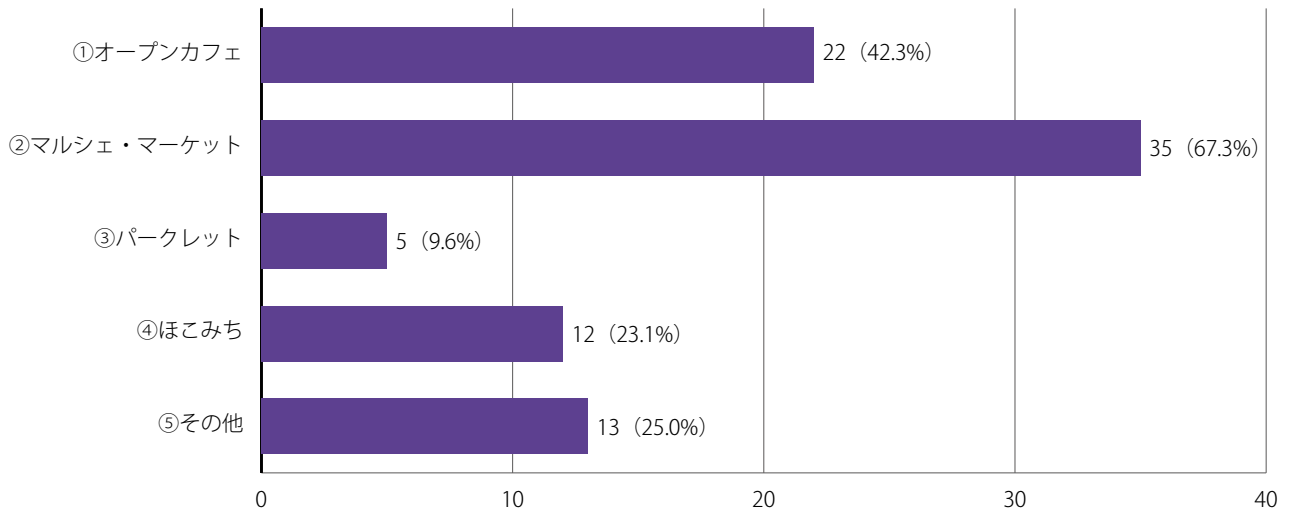
まず最初に、人中心のまちづくり等を実施しているかについて尋ねた。その結果、「すでに実施している」25.4%、「まだ実施していないが、これから実施する計画がある」16.4%、「実施する計画や予定はない」は58.4%となった。実施済みと実施意向を合わせると全体の4割を超え、かなり高い値となった。

取組状況	回答者数
すでに実施している	53
まだ実施していないが、これから実施する計画がある	34
実施する計画や予定はない	122
合計	209



② 1.の質問で「①すでに実施している」とお答えされた方にお聞きします。既に取り組みられておられる内容について教えてください（複数選択していただいて結構です）。（n=52）

すでに取り組みられている内容については、もっとも多いのが「マルシェ・パークレット」が回答の67.3%、次いでオープンカフェの42.3%となった。これらは道路空間利活用の定番的利活用内容であった。



[その他の取組みの例]

その他の利用は、以下に示すとおりであり、音楽イベント等の利活用や新たなモビリティ導入などに加えて、ワークショップの開催やガイドライン策定、休憩スペース設置などがあげられた。

- ・ワークショップ、社会実験、音楽イベント、まちなにぎわいづくりワークショップ、イベント、休憩スペースの設置によるまちの滞在性向上
- ・人が中心の道路空間形成につながるストリートデザインガイドラインの策定
- ・道路空間を活用した社会実験の実施
※道路空間活用事業：①、② 茨木みちクルプロジェクト：①、⑤
- ・ストリートファニチャーの設置
道路上にテーブル・人工芝などを設置したくつろぎスペースや、地元の民間企業・団体によるワークショップブースを展開し、居心地がよく歩きたくなるまちなかづくりを目指す取組を実施
- ・新たなモビリティ導入（電動キックボード、電動カート、自動運転バスなど）
- ・鳥居の色に統一した什器の設置による、表参道としての通りの雰囲気づくりの社会実験



人宿町人情通り [静岡県静岡市]

PDC会員の実績

ユニット式パークレット：日軽エンジニアリング(株)

※人宿町人情通りにおける人中心の道路空間創出実証実験

③ 1.の質問で「①すでに実施している」とお答えされた方にお聞きします。既に取り組まれておられる代表的な取組み名（イベント名等）、実施主体、実施場所について教えてください。（n=52）

[各市の取組み名(イベント名等)に関する回答]

回答いただいた各市の取組み名を以下に示す。

- ・ながのふらっとテラス、えきまえVIP、布袋東駅前広場の一部をイベント等に利用できるスペースとして運用できる社会実験、大町通りマルシェ、セキ日和
- ・オープンカフェ、いわき駅前公園化計画、まつやま花園日曜日
- ・実証試験みちニワ、ほこみちマルシェ、おさんぽマルシェ in IKEDA
- ・まちなかオープンテラス、ストリートフェスタ、いなまち朝マルシェ
- ・豊後高田昭和の町 昭和の夜台市、わくわくマルシェ
- ・日立駅前歩きたくなるまちづくりワークショップ、善光寺門前オープンカフェ
- ・MARKET251、イタミ朝マルシェ、館林駅前通りパークレット社会実験
- ・Rojima、民間団体によるイベントの実施、駅前ピクニックマルシェ
- ・ほこみち、都市再生特別措置法第46条第10項による道路占用許可基準の特例、都市再生特別措置法第46条第25項による都市利便増進協定
- ・まちだウィークエンドストリート、MoTToBA（モットバ）
- ・中央線・武蔵野線西国分寺駅50周年記念駅前フェスティバル
- ・取組みはこれから実施予定
- ・ストリートテラス
- ・「なりみち」プロジェクト（実証実験中）
- ・ふくみち、三条マルシェ
- ・青空ファミリースペース（道路空間を活用した滞留スペースを作る社会実験）
- ・ままよしマルシェ・サステナブルウィーク・いろというマーケット
- ・SANCHA STREET TERRACE
- ・Bit Miraiba（ビット・ミライバ）ーもしもまちの真ん中が公園だったらー
- ・週末夜間の歩行者天国
- ・かわべの開放week
- ・加古川駅周辺の公共空間活用
- ・さくらの下で逢いましょう
- ・①道路空間活用事業（milk | stand | cafe elle、えきまえマルシェ）②茨木みちクルプロジェクト（歩いて楽しく滞在や活動したくなるような魅力的なメインストリートづくり）
- ・伊豆長岡温泉お散歩市、駿府ホリノテラス、かけがわストリートテラス フクロイエキマチフェスタ、LOVE LOCAL FUJIEDA事業、エキキタテラス
- ・OPENNUMAZU

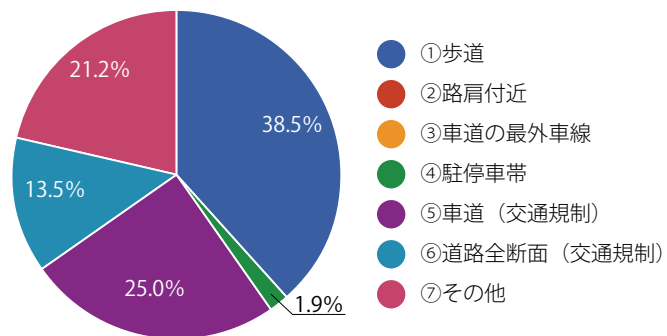
[各市の実施主体に関する回答]

回答いただいた各市の実施主体名を以下に示す。

- ・河内長野市、地域の飲食店
- ・津島市、江南市、大町通りマルシェ実行委員会、(株)セキ日和
- ・岸和田市都市計画課
- ・いわき市／いわき商工会議所／いわき市中心市街地活性化協議会／福島県
- ・花園まちづくりプロジェクト協議会（地元で設立）
- ・八戸市、本町1丁目商店街振興組合
- ・いけだエリアプラットフォーム、オープンテラス実行委員会
- ・商店街連合会、いなまちバザール実行委員会（民間）
- ・昭和の夜台市実行委員会、民間（市民）
- ・日立市、(株)まちづくり長野、
- ・一般社団法人藤沢駅周辺地区 エリアマネジメント
- ・伊丹市中心市街地活性化協議会
- ・群馬県、館林市協働
- ・一般社団法人ロヂカラ
- ・地元商店街等
- ・川西市中心市街地活性化協議会
- ・商店街
- ・株式会社まちづくり東海
- ・まちスト実行委員会（市、(株)町田まちづくり公社、商店会、沿道店舗）
- ・鳥羽商工会議所
- ・(株)JR中央線コミュニティデザイン・国分寺市
- ・米子ストリートテラス実行委員会（構成員：市内飲食店事業者）
- ・成田市ほこみち推進プロジェクトチーム
- ・まちづくり福井(株)
- ・三条マルシェ実行委員会
- ・平塚まちなか活性化隊（任意団体）
- ・一般人・商工会
- ・世田谷区
- ・周南市中心市街地活性化協議会 タウンマネジメント会議
- ・商店街振興組合
- ・射水市
- ・加古川市
- ・芦屋市
- ・①FICベース株式会社（まちづくり会社）／②市・沿道事業者等
- ・一般社団法人伊豆長岡温泉エリアマネジメント
- ・御伝鷹まちづくり株式会社
- ・掛川市
- ・静岡県袋井市
- ・(株)まちづくり藤枝
- ・エキキタテラス実行委員会、富士市

道路のどの部分を利用して取り組みを行ったかについては、回答者 52 名のうち、「歩道」が 38.5% ともっとも多く、次いで「車道（交通規制）」25.0%、「その他」21.2%、「道路全断面（交通規制）」と続く。この回答からは、歩道あるいは交通規制した車道での実施が多いことが読み取れる。これに対して車道の最外車線などの利用は進んでいないことが分かる。なお、路肩付近は、質問者の想定は歩車道両側にまたがるような空間を想定したが、回答者には路肩イコール車道空間ととらえられた可能性がある。

実施場所	回答者数
歩道	20
路肩付近	0
車道の最外車線	0
駐停車帯	1
車道（交通規制）	13
道路全断面（交通規制）	7
その他	11
無回答	157
合計	209



[その他の実施場所]

その他の実施場所としては、車道（副道）や歩行者専用道路、駅前の広場空間などがあげられた。

- ・歩道および車道（副道）
- ・歩行者専用道路（平和通買物公園）
- ・駅前の芝生広場及び歩行者専用道路
- ・施設内
- ・ペDESTリアンデッキ（歩道）
- ・要綱によりセットバックした部分（公道、位置指定道路、民地）
- ・歩行者通行時間帯中の歩道及び車道
- ・道路認定されている駅前の広場空間
- ・4つ選択①②③⑤ ※道路空間活用事業：①
- ・茨木みちクルプロジェクト：①～③、④
- ・歩道、公園



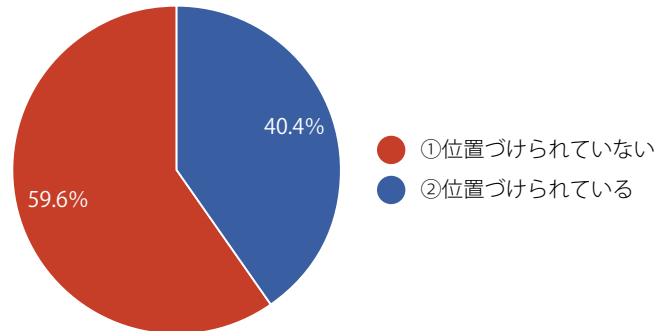
旭川平和通買物公園 [北海道旭川市]

※日本初の歩行者専用道路

4 3.で答えいただいた取組みは、行政計画等で位置付けられたものですか。(n=52)

すでに実施している取組みが、行政計画等で位置付けられたものかについて尋ねたところ、「計画に位置付けられている」が40.4%、「計画に位置付けられていない」が58.6%であり、「計画に位置付けられていない」取組みも相当数あることが分かった。

行政計画による位置付け	回答者数
位置づけられている	21
位置づけられていない	31
無回答	157
合計	209



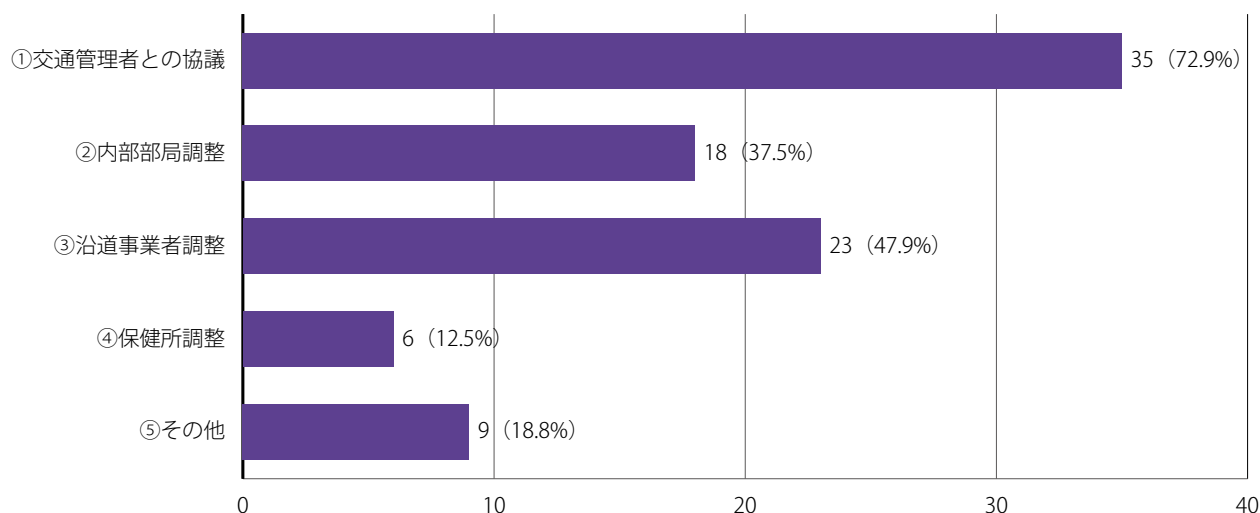
[取組みを位置付けた行政計画]

行政が取組みを位置付けた計画名は、以下のとおりである。

- ・津島駅周辺まちづくり構想
- ・八戸市中心市街地活性化基本計画
- ・一般国道8号歩行者利便増進道路利用計画
- ・小牧市中心市街地ブランドデザイン
- ・藤沢駅周辺地区再整備構想・基本計画
- ・伊丹市中心市街地活性化基本計画
- ・土浦市中心市街地活性化基本計画
- ・川西市中心市街地活性化基本計画
- ・都市再生整備計画
- ・町田市中心市街地まちづくり計画、原町田中央通り沿道空間をつかうためのガイドライン
- ・県都グランドデザイン
- ・三軒茶屋駅周辺まちづくり基本計画
- ・ミライバ周南
- ・道路空間活用事業：茨木市中心市街地活性化基本計画／茨木みちクルプロジェクト：茨木市都市
- ・計画マスタープラン、茨木市総合計画
- ・都市再生整備計画
- ・袋井市立地適正化計画
- ・富士駅北口まちなか空間活用推進計画、都市再生整備計画（富士駅北口）
- ・公共空間再編整備計画

⑤ 3.の取組みを行う上で、苦勞した点があれば教えてください（複数選択していただいて結構です）。（n=48）

道路空間での利活用の取組みを進める上で苦勞した点は、48の自治体のうち35自治体が「交通管理者との協議」を挙げている。次いで「沿道事業者調整」23名、同じ自治体の「内部部局調整」をあげた自治体も18存在した。警察との協議がもっとも難しいものの、沿道の店舗との調整や内部の道路管理者等との調整にも苦勞している実態が浮かび上がった。



[取組みを行う上で苦勞した点]

その他苦勞した点としては、以下の事項が示された。

- ・道路管理者
- ・民間事業者との調整
- ・道路管理者との協議
- ・取組組織の発掘
- ・人手不足の支援
- ・道路管理者協議
- ・大阪府道路管理者との協議

※道路空間活用事業：①・②、茨木みちクルプロジェクト：①・③・⑤

- ・自転車を利用する一般市民への周知、社会実験の日常的・継続的な実施（まだ実施できていない）



けやき並木通り [東京都府中市]

PDC会員の実績

パブリックデザインメッセ2024として出展

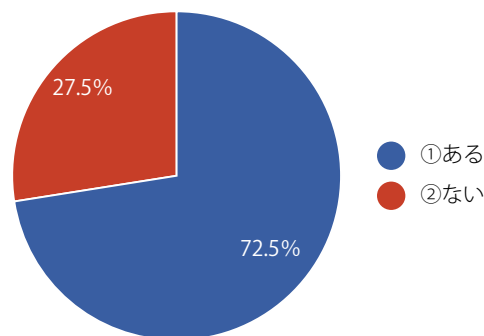
出展企業：日鉄神鋼建材(株)・(株)アリモト工業・日本興業(株)

(株)サンポール・カネソウ(株)・大成ロテック(株)

⑥ 3.の取組みを行う上で、取組組織に対して行政が支援したことがあれば、教えてください。
(n=51)

取組みを行う上で、取組組織に対して行政が支援したことがあるかを尋ねた。その結果、回答した51の自治体のうち、「ある」と答えた自治体は37、「ない」と答えた自治体は14であり、5分の3の行政が何かしらの支援をしていることが明らかとなった。

行政による支援	回答者数
ある	37
ない	14
無回答	158
合計	209



①を選択された方は、どのような支援を行ったのかについて教えてください。(n=36)

[実施した支援の内容]

行政が支援した内容を自由記述で回答していただいた。支援内容の一覧は以下に示すとおりである。これらの一覧を通観すると、支援内容は大きく3つに分類できる。

a.活動組織に対する活動支援

運営、実施体制の支援、ワークショップの実施、コンサルタント派遣、資機材提供、広報支援等

b.活動組織に対する財政支援

道路占用料減免、活動費支援等

c.活動に対する行政手続等支援

道路使用、占有許可手続き支援・代行、道路占有の特例制度を活用した制限の緩和、関係組織協議、交通規制等

<支援内容一覧>

- ・交通規制
- ・運営、実施体制の支援。ワークショップの実施
- ・関係機関協議・届出
- ・コンサルタント支援、資機材支援等
- ・財政支援
- ・実施主体
- 敦賀市が道路占有の申請主体となった（占用料全額減免）
- ・道路使用、占有許可手続き
- ・実施団体への負担金支援等
- ・事業に対する補助金の交付

- ・SNS等での周知
- ・市が主体となって実施している
- ・道路占用の特例制度を活用した制限の緩和
- ・取組の実施主体の設立にあたり、藤沢駅前街区においてエリアマネジメント活動を展開していくために必要な事項を整理、作成することを目的とした勉強会を行った。
- ・道路管理者との協議等
- ・来訪者のため、市役所駐車場を無料開放
- ・イベント経費への助成
- ・交通管理者との調整
- ・補助金交付、広報協力
- ・運営経費の支援
- ・負担金の支払い、問5にあるような調整
- ・交通管理者との協議、申請手続き
- ・補助金での支援と、交通規制をするためのノウハウ
- ・道路使用許可申請書作成支援、運営補助
- ・初年度は社会実験として行政が実施し、2年目以降は商店街実施の伴走支援(各種協議等)道路占用・使用許可申請の手続き
- ・道路管理者への占用許可申請、道路使用許可にかかる警察協議、イベント広報等
- ・道路空間活用事業：中心市街地活性化基本法に基づく道路占用特例にかかる大阪府公安委員会及び市道路管理者の同意取得、道路占用許可・道路使用許可申請にあたっての協議、運営方法等の検討、各種申請書類作成等の補助
- ・茨木みちクルプロジェクト：市が主導で行ったものであり支援内容ではないが、道路占用・使用許可申請、沿道事業者との出店にかかる調整、周知など
- ・市道の交通規制、開催周知
- ・ハード整備や活用にあたっての手続き支援
- ・広報や公的な申請などの支援
- ・事業費補助金



池袋駅東口グリーン大通り [東京都豊島区]

※国家戦略道路占用事業の認定



御堂筋 [大阪府大阪市]

PDC会員の実績

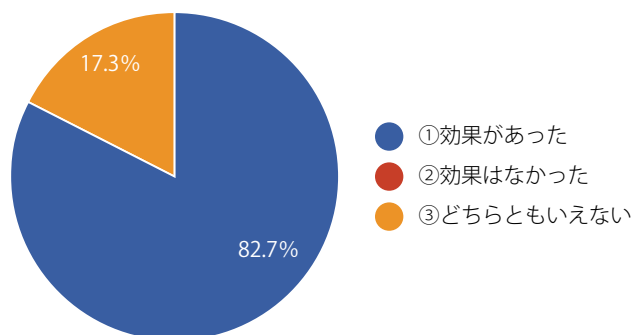
照明器具：岩崎電気(株)

照明柱：YSポール(株) (ヨシモトポール(株))

7 3.の質問にお答えいただいた方にお聞きします。この取り組みによる効果は、ありましたか。(n=52)

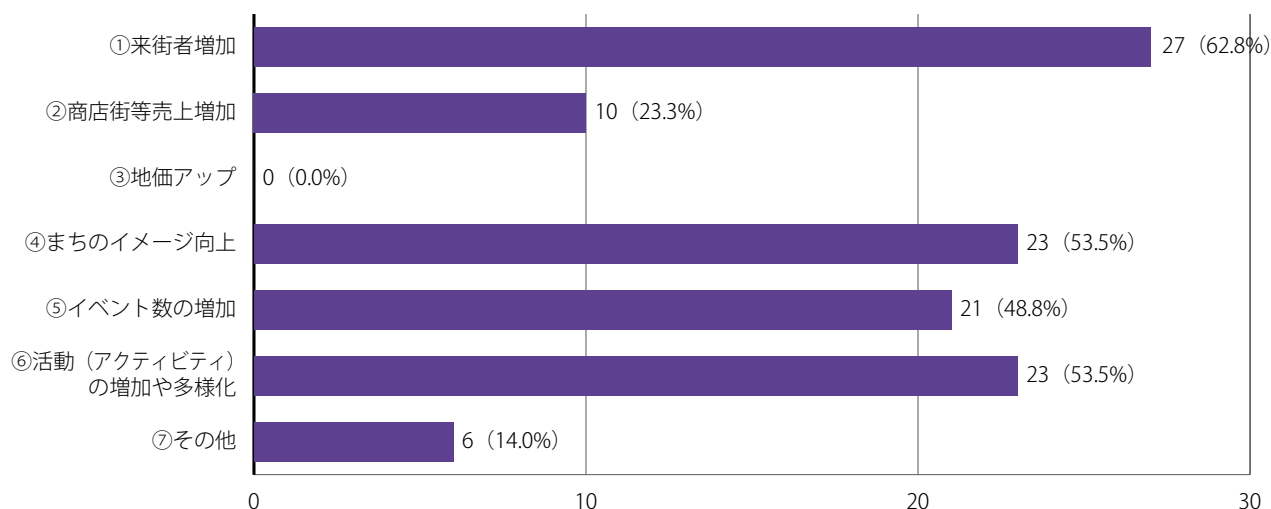
取組み実施による効果を尋ねたところ、回答した52の自治体のうち、43の自治体が効果があると答え、9つの自治体が効果があるともないとも言えないと答えた。もっとも特徴的なことは、「効果はなかった」と回答した自治体がひとつも無かったということであり、道路空間を使用した取組みは、地域にとって効果があると認識されている状況が明らかとなった。

効果	回答者数
効果があった	43
効果はなかった	0
どちらともいえない	9
無回答	157
合計	209



8 6.の質問で「①効果があった」とお答えの方にお聞きします。それは、具体的にどのような効果でしたか。(n=43)

道路空間を使用した取組みは地域にとってどのような効果があるかについて尋ねたところ、回答した43の自治体のうち、27の自治体が「来街者増加」、23の自治体が「まちのイメージ向上」「活動(アクティビティ)の増加」、21の自治体が「イベント数の増加」をあげている。これらはいずれも人の増加に関する指標であり、人の増加に対しては一定の効果を認めていると考えられる。また10の自治体は「商店街等売上増加」という経済的な効果をあげているが、今回の調査では「地価アップ」をあげた自治体はなかった。



[その他の効果]

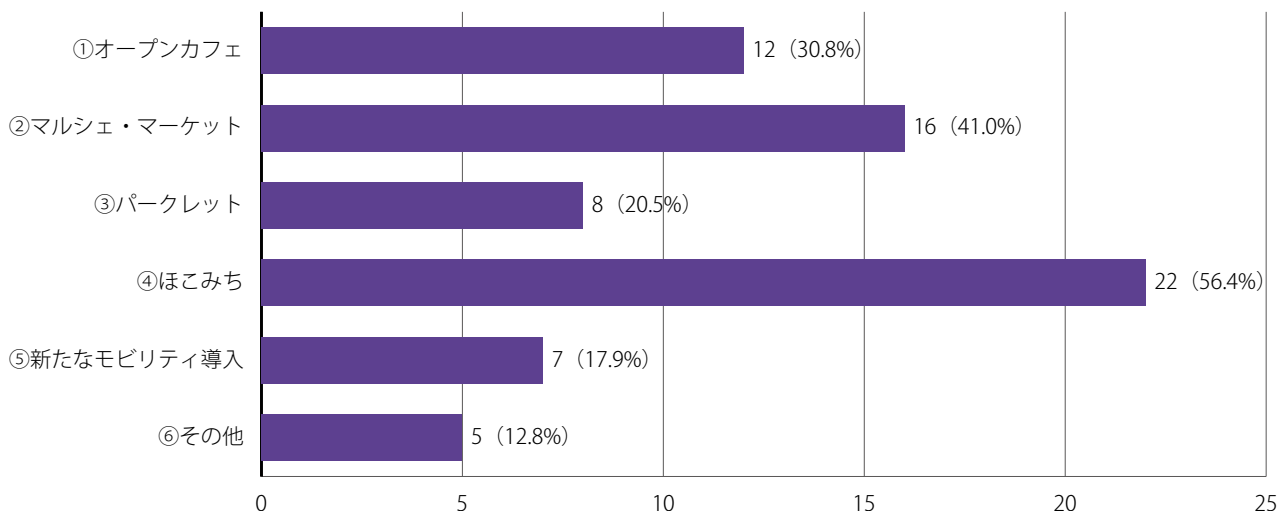
その他の効果として、滞在時間の増加、まちづくりへの関心の向上、商店街店舗や近隣事業の認知向上等があげられている。

- ・滞在時間の増加
- ・実証実験中のため、数値は集計中だが、多方面から多くの意見が寄せられている
- ・道路空間活用事業：駅前の滞留空間の創出、中心市街地における賑わいの創出と道路利用者の利便性向上、茨木みちクルプロジェクト：道路での滞留空間の創出、沿道事業者との連携や取組の周知、理解促進
※道路空間活用事業：④、⑤、⑦ 茨木みちクルプロジェクト：②、④、⑥、⑦
- ・普段、温泉街に訪れない人も来るようになった。定期的にまちの発信が行われ、忘れ去られることがなくなった
- ・イベント開催時の相乗効果
- ・地元の小中高校と連携して開催したことによる、地元の若者世代のまちづくりに対する関心の向上・商店街店舗の認知向上・同日開催した地域イベントの認知向上・富士駅北口再整備事業の認知向上

⑨ 1.の質問で「②まだ実施していないが、今後実施する計画や予定がある」とお答えされた方にお聞きします。今後取組む予定の内容について教えてください（複数選択していただいて結構です）。（n=39）

これから利活用の取組みを計画している自治体に対して、今後取り組む予定の内容について尋ねたところ、回答のあった39の自治体のうち、「ほこみち」が22自治体、「マルシェ・マーケット」16自治体、「オープンカフェ」が12自治体となった。また8つの自治体は「パークレット」、7つは「新たなモビリティ導入」をあげている。

行政が自ら先導し、その後は各種の展開が可能な道路空間利活用の入り口としての「ほこみち」が多く選択されているのが注目される結果となった。



[その他の取組み]

その他の取組みとしては、以下がとりあげられている。

- ・ほこみちを見据えた道路の利活用を検討するための社会実験
- ・今後、社会実験として広告事業などを想定
- ・本格的に取り組む内容を検討するための社会実験の実施
- ・滞留空間
- ・歩道を活用した歩行者にくつろぎや交流する場所を提供する社会実験を実施する

10 1.の質問で「①すでに実施している」「②まだ実施していないが、今後実施する計画や予定がある」とお答えされた方にお聞きします。今後の取組みを進める上で、課題があれば教えてください。(n=49)

[今後の取組みを進める上での課題]

40の自治体から今が取組みを進める上での課題が数多くあげられた。課題の一覧は以下に示すとおりである。これらの一覧を通観すると、課題は大きく5つに分類できる。

a.人材やマネジメント組織の拡充

プレイヤーや担い手不足、地域の運営体制構築、自律的な運営

b.地元理解の醸成、地元との温度差の解決

近隣や事業者との合意形成

c.活動団体の資金確保

活動継続のための財源確保

d.関係組織の調整

関係機関との合意形成、手続きの簡素化、関係組織や事業者との調整、交通規制

e.活動空間や設備の確保

歩道の有効幅員の確保、設備の更新・導入、積雪寒冷地における導入

<課題一覧>

- ・地元との合意形成
- ・活動を継続するための財源
- ・地元プレイヤー発掘
- ・プレイヤー不足
- ・地元主体の実施体制の継続
- ・実施箇所の選定や関係機関との調整（交通規制等）
- ・今後は、ほこみち制度等を活用して民間主体で人中心のまちづくりを実施していく予定であるが、民間の中心組織の構築や人材育成、資金調達等の課題がある
- ・使う度に道路管理者より新たな占用条件が追加されるため利用し難くなっている
- ・エリアプラットフォームの人員不足
- ・公民連携による持続可能な体制の構築
- ・まちづくり組織のマネタイズ

- ・プレーヤーの発掘
- ・中心商店街への誘客
- ・関係部署、基幹との調整
- ・これまでは民間主体の取り組みだけだが、できることに限界があるので、まちなかウォークブルの推進のため、行政として後方支援できるような取り組みを検討する必要がある
- ・人中心の道路空間整備を行うため、地元関係者と共に通りの賑わい創出を検討しているのですが、地元の機運が高まっていない
- ・近隣住民の理解
- ・まちのにぎわいづくりのために積極的に活動していただけるまちづくり団体が必要
- ・まだ構想段階なので、まちなか未来プロジェクトの中で、これから地元住民を含めた協議を開催していく
- ・社会実験や社会実験後の道路整備、交通規制が周辺に与える影響など全般的な内容について、関係機関等と組織する協議会にて検討していく必要がある
- ・継続的な民間活用
- ・交通規制や、迂回路の設定、関係機関との調整等
- ・長年続いている車中心から人中心のまちづくりへ転換すること
また、持続可能なまちづくりを進めるために、民間主導での取り組みを考えているが、資金や人員の確保が課題であると感じている
- ・交通管理者との合意形成
- ・道路使用について、市内事業者で一括申請をしているが、市外事業者も一括申請できるようになれば良い
- ・リーダー格となるプレイヤーが不在であること
- ・現在使用している道路空間（駅前デッキ）の路面や植栽、屋根の老朽化。イベント実施のための電源等の整備
- ・検討区域において道路（歩道）を活用するために適した幅員を有する箇所がなく、歩行者の通行を阻害する可能性が高い
- ・区内における事例がないため、道路管理者や交通管理者との協議に時間を要することが想定される
- ・現在、エリアマネジメントの推進支援を行っており、エリアマネジメント組織の法人化を目標としているが、担い手の発掘に苦慮している
- ・エリアマネジメント組織や「ほこみち」における占用主体（事業者）など、官民連携のまちづくりを進めるためには民間側のプレイヤーの体制づくりが課題と考えている
- ・持続可能な取り組みを実施するための運営体制の確立
- ・積雪寒冷地において有効な「人中心の都市空間」とはどのようなものか
- ・市民、事業者等の"活用する側"にどのように参画していただくか
- ・取り組みを継続させるために、地域の体制を整えることがむずかしい
- ・条例に基づき市民主体のまちづくりを目指している。行政と市の間支援組織の立ち上げを考えているがそのノウハウがないことが課題
- ・活動主体、団体の掘り起こし
- ・民間事業者、道路管理者との調整
- ・運用方法,手続きの簡略化
- ・広報活動、居心地の良い道路空間の創出
- ・沿道の商業者への需要や住民理解、マネジメント組織の立ち上げや育成

- ・住民や民間事業者の継続的な活動の維持（資金調達、人材発掘・育成）、持続可能な取組を実施するための運営体制の確立（人的・金銭的スキームの構築）、エリアマネジメント組織の確立
- ・駅から延びる市道をシンボルロードとし、その周辺地域をウォークブル空間とする取り組みを行っているところだが、市域が広く基本的な移動手段が自動車である本市の現状を鑑みると、例えば車道を1車線化して歩道を拡幅するということは難しく、人中心の空間とするには相当な時間を要すると思われる
- ・人手
- ・地域意向の把握
- ・持続性、空間整備につなげていけるか
- ・管理、運営について
- ・事業の継続性、公共交通事業者との調整
- ・継続実施に向けた担い手不足
- ・ほこみち区域指定後の使用料の減免率や受付ルールの検討が必要
- ・車道での日常的な道路活用
- ・民間事業者の継続的な活動の維持、民間主催者の資金調達、人材不足
- ・取り組みの横展開
- ・実施主体として商店街振興組合を予定しているが、組合内の意見調整や集約に時間がかかる
また、行政に依存しがちであること
- ・中心市街地への波及効果、継続的に取り組む人材等の育成
- ・実施団体の組織化による自律的な運営
- ・新たなイベント主催者の掘り起こし
- ・近隣住民との合意形成
- ・エリアマネジメント組織の確立
- ・持続可能な取り組みを実施するための運営体制の確立（人的・金銭的スキーム構築）
- ・歩道に設置されているアーケードの取り扱い
- ・施設設置後の歩道の有効幅員の確保
- ・道路空間を活用するための法整備、エリアマネジメント組織の醸成



サンキタ通り [兵庫県神戸市]

PDC会員の実績

照明器具：岩崎電気(株)

支柱：YSポール(株)（ヨシモトポール(株)）



水木しげるロード [鳥取県境港市]

PDC会員の実績

設計・監理：(有)ユー・プラネット

平板ブロック等：日本興業(株)

側溝蓋等：カネソウ(株)

照明器具：SD Lighting(株)、岩崎電気(株)、日本街路灯製造(株)

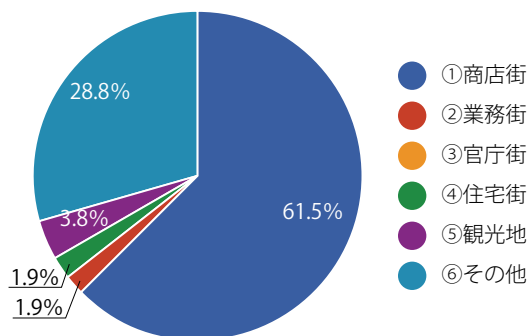
アーチ型照明ポール：YSポール(株)

公園ベンチ：(株)アリモト工業

11 1.の質問で「①すでに実施している」とお答えされた方にお聞きします。現在、人中心（利活用）の空間として活用しているの道路はどのような性格の道路ですか。（n=52）

すでに実施している取り組みが、どのような道路で実施されているかについて尋ねたところ、52の自治体のうち、32の自治体が「商店街」ともっとも多かった。商店街に集中するこの状況は、中心市街地の衰退が著しい地方都市の実態を感じさせる結果となった。

道路の性格	回答者数
商店街	32
業務街	1
官庁街	0
住宅街	1
観光地	2
その他	15
無回答	157
合計	209



〔利活用している道路の性格（問11）と取り組みを行う上で苦労している点（問5）との関係〕

利活用している道路の性格と取り組みを行う上で苦労している点との関係を示したものが下表である。利活用している道路の性格は商店街が主体であり、「①交通管理者との協議」「②内部部局調整」「③沿道事業者調整」に苦労していることがうかがえる結果となった。

道路の性格と苦労点	①交通管理者との協議	②内部部局調整	③沿道事業者調整	④保健所調整	⑤その他		
①商店街	32	19	9	13	2	3	46
②業務街	1	1	1	1	0	1	4
③官庁街	0	0	0	0	0	0	0
④住宅街	1	1	1	1	0	0	3
⑤観光地	2	0	2	2	0	0	4
⑥その他	15	12	5	6	4	3	30
	51	33	18	23	6	7	87

〔利活用した道路の性格（問11）と利活用による効果（問8）との関係〕

利活用した道路の性格と利活用による効果との関係を示したものが下表である。利活用した道路の性格は、「①商店街」がきわめて多い。その場合の効果は「①来街者の増加」がもっとも多く、次いで「⑥活動（アクティビティ）の増加や多様化」「④まちのイメージ向上」「⑤イベント数の増加」と続く。利活用実施場所が商店街であるが故に「②商店街等の売上増加」が明確に示されていることは特筆される。

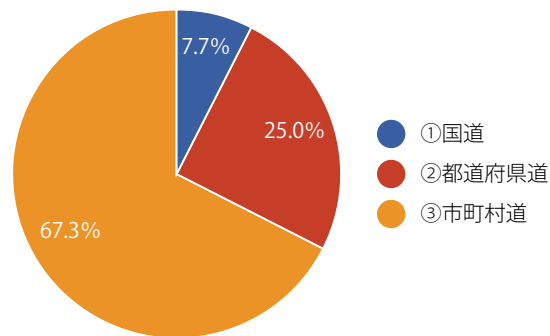
道路の性格と効果	①来街者増加	②商店街等の売上増加	③地価アップ	④まちのイメージ向上	⑤イベント数の増	⑥活動（アクティビティ）の増加や多様化	⑦その他		
①商店街	32	16	7	0	13	12	15	2	65
②業務街	1	0	0	0	1	0	0	0	1
③官庁街	0	0	0	0	0	0	0	0	0
④住宅街	1	0	0	0	1	0	1	0	2
⑤観光地	2	1	1	0	0	1	2	0	5
⑥その他	15	7	1	0	6	8	4	3	29
	51	24	9	0	21	21	22	5	102

12 1.の質問で「①すでに実施している」とお答えされた方にお聞きします。現在、人中心（利活用）の空間として活用している道路はどのような道路ですか。（n=52）
またその道路の種別について教えてください。（n=46）

3種（1級、2級、3級、4級） 4種（1級、2級、3級、4級）

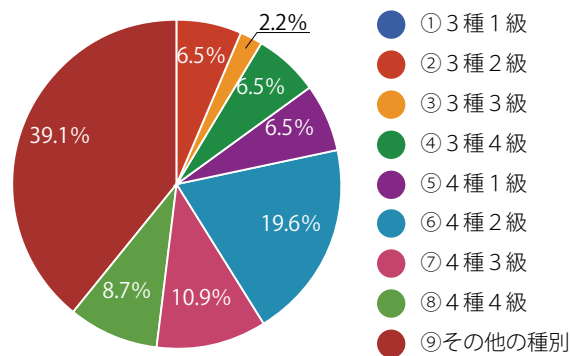
すでに実施している取り組みが、どのような種類の道路で実施されているかについて尋ねたところ、52の自治体のうち、「市町村道」での実施ほしている自治体が35ともっとも多かった。また、管理者の異なる「国道」で実施している事例が4、「都道府県道」で実施している事例が13存在した。これらは、管理者が異なっても連携して道路空間利活用できている実態を示したものであり、今後の行政間連携による人中心のまちづくりの展開に期待を抱かせる結果となった。

道路の種類	回答者数
国道	4
都道府県道	13
市町村道	35
無回答	157
合計	209



道路の種別についても同様に尋ねた。4種の道路が主体ではあるものの、3種の道路においても利活用が行われている実態が明らかとなった。その他の種別は、3種5級と想定される。

道路の種別	回答者数
3種1級	0
3種2級	3
3種3級	1
3種4級	3
4種1級	3
4種2級	9
4種3級	5
4種4級	4
その他の種別	18
無回答	163
合計	209



[その他の種別]

その他の種別としてあげられた道路を以下に示す。3種5級の道路に加え、歩行者専用道路、ペDESTリアンデッキ（歩道）、駅前広場等があげられた。

- ・歩行者専用道路
- ・3種5級
- ・駅前広場
- ・7種

- ・特殊街路（歩行者専用道路）
- ・3種5級
- ・ペDESTリアンデッキ（歩道）
- ・幹線2級市町村道
- ・4種1級、4種4級（複数の道路で実施）
- ・該当箇所は道路構造令施行前に完成した道路であり、種別を明確に定めていない駅前市の市道認定区間

[利活用している道路の種別（問12）と取組みを行う上で苦労している点（問5）との関係]

利活用している道路の種別と取組みを行う上で苦労している点との関係を示したものが下表である。利活用している道路の種別は4種およびその他の種別（おそらく3種5級）が主体であるが、種別に関わらず、道路空間利用に係る主体との調整に苦労している点がうかがえる。

道路の種別と苦労点	①交通管理者との協議	②内部部局調整	③沿道事業者調整	④保健所調整	⑤その他	
①3種1級	0	0	0	0	0	0
②3種2級	3	2	0	3	0	1
③3種3級	1	0	0	0	0	0
④3種4級	3	1	0	2	0	0
⑤4種1級	3	2	0	1	1	0
⑥4種2級	9	3	4	3	1	4
⑦4種3級	5	3	1	4	0	1
⑧4種4級	4	3	2	1	1	0
⑨その他の種別	18	15	7	6	3	1
	46	29	14	20	6	7

TIPS 道路種別と等級（道路構造令）

※高速自動車道及び自動車専用道路は第1種（地方部）、第2種（都市部）
 ※計画交通量：1日当たりの自動車通過台数

第3種の道路（その他の道路・地方部）

道路の別	計画交通量	20,000 以上	4,000 以上 20,000 未満	1,500 以上 4,000 未満	500 以上 1,500 未満	500 未満
	地形の別					
一般国道	平地部	第1級	第2級	第3級		
	山地部	第2級	第3級	第4級		
都道府県道	平地部	第2級		第3級		
	山地部	第3級		第4級		
市町村道	平地部	第2級	第3級	第4級	第5級	
	山地部	第3級		第4級		第5級

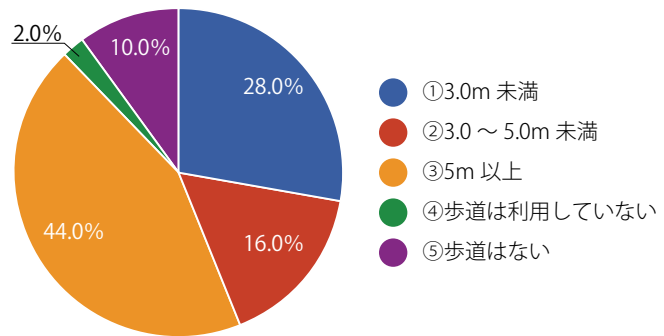
第4種の道路（その他の道路・都市部）

道路の別	計画交通量	10,000 以上	4,000 以上 10,000 未満	500 以上 4,000 未満	500 未満
一般国道		第1級		第2級	
都道府県道		第1級	第2級	第3級	
市町村道		第1級	第2級	第3級	第4級

13 1.の質問で「①すでに実施している」とお答えされた方にお聞きします。現在、人中心（利活用）の空間として活用している道路の歩道幅員はどのくらいですか。（n=50）

すでに実施している取り組みが、どのような歩道の道路で実施されているかについて尋ねたところ、50の自治体のうち、「5m以上」の歩道で実施している自治体が22ともっとも多かった。次いで「3.0m未満」の14、「3.0～5.0m未満」の8であった。「5m以上」と十分な幅のある歩道での実施が多い中で、「3.0m未満」での実施も比較的多いことが明らかとなった。また、全断面利用をしていると考えられる「歩道はない」道路で実施している自治体が5つ存在した。

歩道の幅員	回答者数
3.0m未満	14
3.0～5.0m未満	8
5m以上	22
歩道は利用していない	1
歩道はない	5
無回答	159
合計	209



〔利活用している歩道の幅員（問13）と取組みを行う上で苦労している点（問5）との関係〕

利活用している歩道の幅員と取組みを行う上で苦労している点との関係を示したものが下表である。利活用している歩道の幅員は「③5m以上」が多いが、そのほとんどが「①交通管理者との協議」に苦労していると回答している。また「②内部部局調整」「③沿道事業者調整」でも苦労していることがうかがえる結果となった。

歩道の幅員と苦労点	①交通管理者との協議	②内部部局調整	③沿道事業者調整	④保健所調整	⑤その他		
①3.0m未満	14	7	5	8	1	2	23
②3.0～5.0m未満	8	3	1	4	2	3	13
③5m以上	22	18	8	7	2	0	35
④歩道は利用していない	1	1	0	1	0	1	3
⑤歩道はない	5	4	3	3	1	0	11
	50	33	17	23	6	6	85

〔利活用している歩道の幅員（問13）と利活用による効果（問8）との関係〕

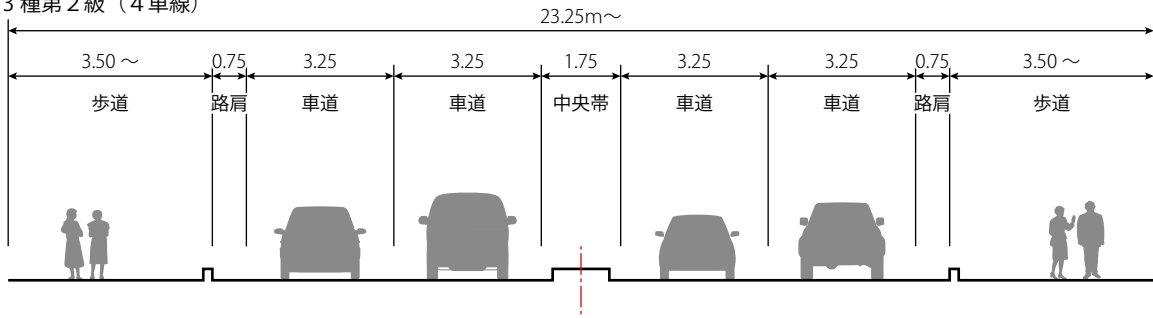
利活用した歩道の幅員と利活用による効果との関係を示したものが下表である。利活用した歩道の幅員は「③5m以上」が多く、その場合の効果は「①来街者の増加」がもっとも多く、「⑤イベント数の増加」と「⑥活動（アクティビティ）の増加や多様化」、「④まちのイメージ向上」と続く。「①3m未満」の場合は、「④まちのイメージ向上」の割合が多い。

歩道の幅員と効果	①来街者増加	②商店街等の売上増加	③地価アップ	④まちのイメージ向上	⑤イベント数の増	⑥活動（アクティビティ）の増加や多様化	⑦その他		
①3.0m未満	14	7	3	0	9	6	8	1	34
②3.0～5.0m未満	8	4	2	0	2	4	5	1	18
③5m以上	22	10	2	0	6	8	8	2	36
④歩道は利用していない	1	0	0	0	1	0	0	0	1
⑤歩道はない	5	3	2	0	2	2	1	0	10
	50	24	9	0	20	20	22	4	99

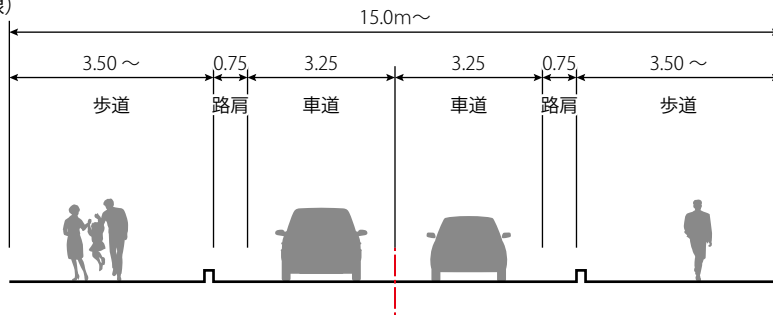
TIPS 横断面の代表的な構成 (道路構造令)

※道路構造令に示された代表的な横断面の例です
 ※詳細は自治体毎の技術基準等によって異なります

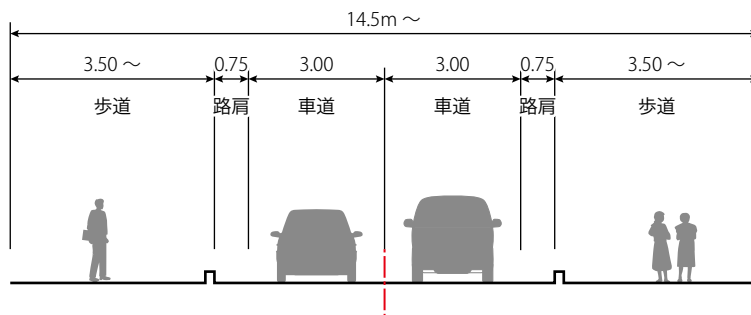
第3種第2級 (4車線)



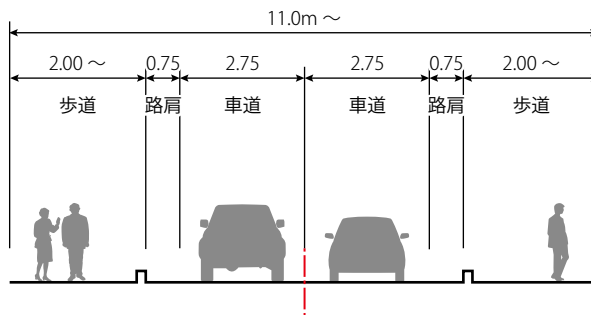
第3種第2級 (2車線)



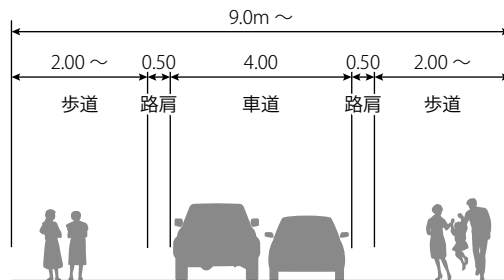
第3種第3級 (2車線)



第3種第4級 (2車線)



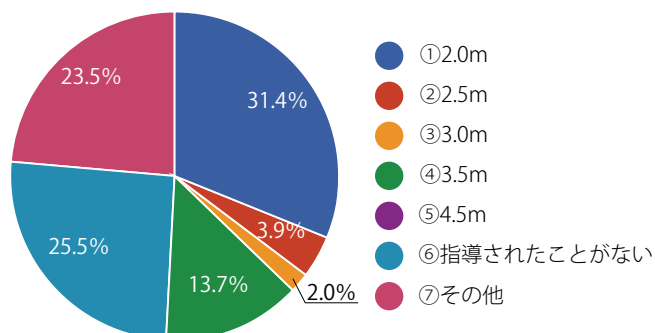
第3種第5級 (1車線)



14 1.の質問で「①すでに実施している」とお答えされた方にお聞きします。交通管理者から指導される施設等設置後の最低限確保すべき歩道の有効幅員を教えてください。(n=51)

すでに実施している取り組みにおいて、交通管理者から指導される施設等設置後の最低限確保すべき歩道の有効幅員について尋ねた。その結果、「2.0m」とする自治体がもっとも多く、51自治体中16存在した。次いで多かったのは、「3.5m」の7自治体であり、取り組みを行う歩道幅員が広いものと想定される。また「4.5m」の回答はないことから、確保すべき歩道の有効幅員は、最大「3.5m」と想定される。このような指導がなされる自治体が多くある中で、「指導されたことがない」と答えた自治体は13ある。地域や市によって、交通管理者の指導に差異があることが推察される。

歩道の最低幅員	回答者数
2.0m	16
2.5m	2
3.0m	1
3.5m	7
4.5m	0
指導されたことがない	13
その他	12
無回答	158
合計	209



[その他]

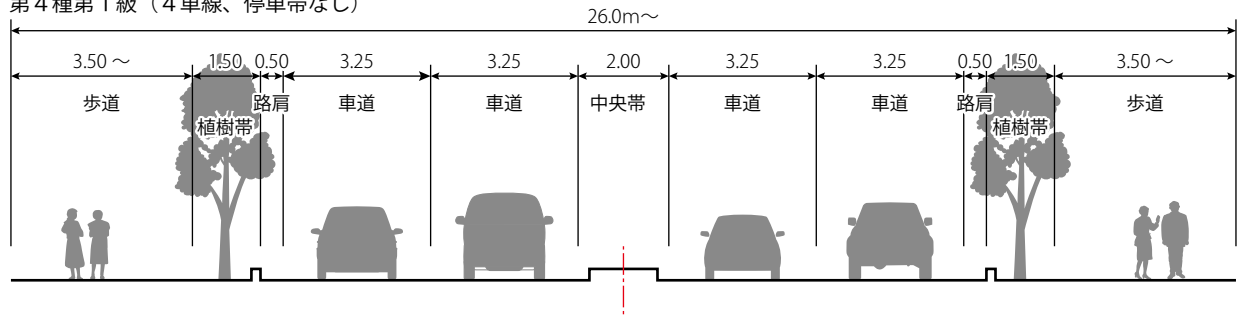
その他の指導として取り上げられたし事項を以下に示す。これをみると、市町村の条例で1.5mを謳っている例や、4mと指導されている例もあることが分かった。

- ・車道のみのため指導なし
- ・条例にて経過措置として1.5mの有効幅員を確保するものとしています
- ・明確な幅員を指導されたことはないが十分な幅員を確保するように指導を受けた緊急車両通行帯の4.0m
- ・駅前広場のイベント空間を活用しているため
- ・有事の際は、緊急車両が通行できるように対応すること交通量が多い場所は3.5m以上、その他の場所は2m以上。交通量調査の結果によって、歩道幅員を3.5m以上とすること
- ・4m
- ・車道のうち緊急車両が通行できる幅を確保
- ・2つ選択 ① ④ ※①茨木みちクルプロジェクト ④道路空間活用事業
幅員不明、緊急車両が通れる幅員だと思います

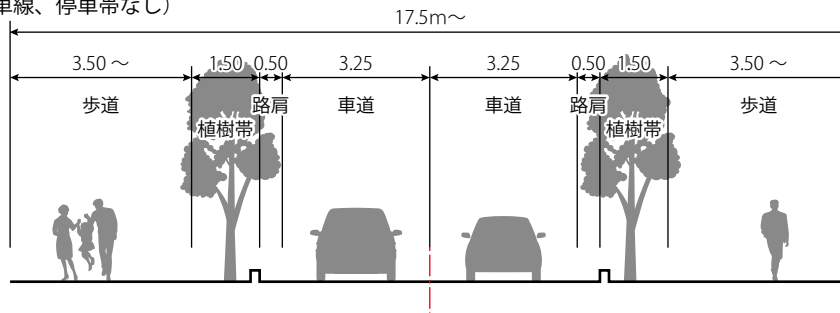
TIPS 横断面の代表的な構成 (道路構造令)

※道路構造令に示された代表的な横断面の例です
 ※詳細は自治体毎の技術基準等によって異なります

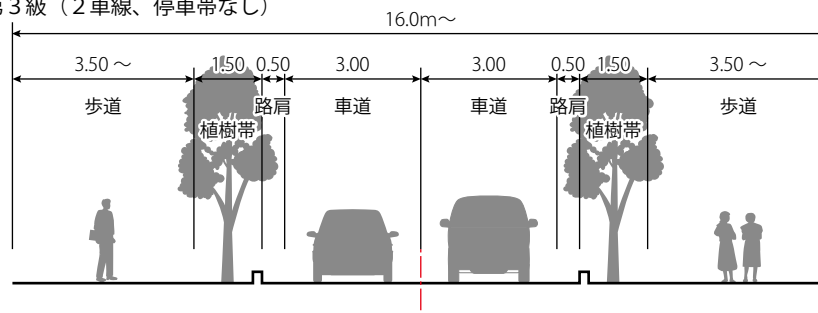
第4種第1級 (4車線、停車帯なし)



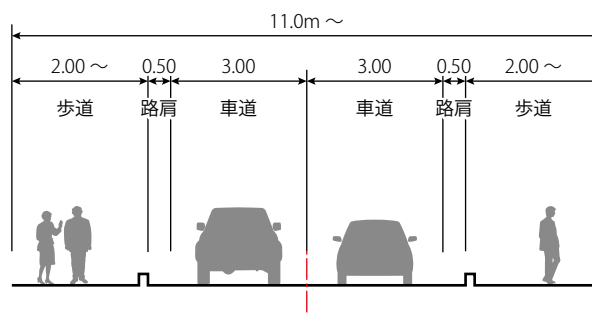
第4種第1級 (2車線、停車帯なし)



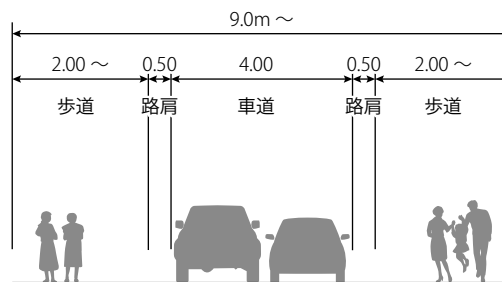
第4種第2級及び第3級 (2車線、停車帯なし)



第4種第3級 (2車線)



第4種第4級 (1車線)



[利活用している歩道の幅員（問13）と交通管理者に指導された最低確保すべき歩道の有効幅員（問14）との関係]

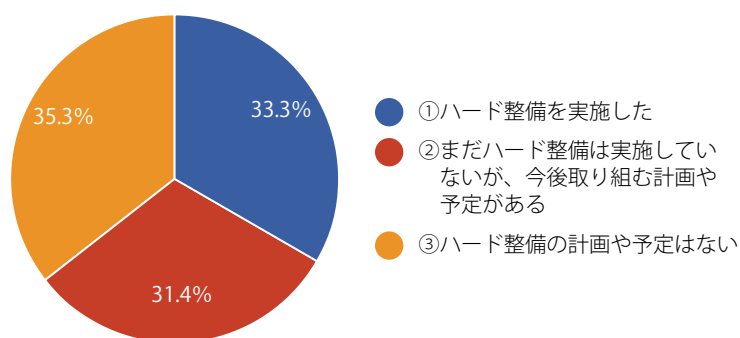
利活用している歩道の幅員（行）と交通管理者に指導された最低確保すべき歩道の有効幅員（列）との関係を示したのが下表である。利活用している歩道の幅員が「①3.0m未満」「②3.0m～5.0m未満」「③5.0m以上」に関わらず、有効幅員として「①2.0m」を指導されている例が多いことが分かった。また、利活用している歩道の幅員が「③5.0m以上」の場合には、「④3.5m」というかなり広い有効幅員を指導されている例も比較的多くみられた。歩行者交通量については、訊ねていないが、歩行者交通量が指導の違いにつながったことが想定される。

歩道と指導された幅員	①2.0m	②2.5m	③3.0m	④3.5m	⑤4.5m	⑥指導されたことがない	⑦その他	
①3.0m未満	14	7	0	0	1	0	4	2
②3.0～5.0m未満	8	4	1	0	1	0	2	0
③5m以上	22	5	0	1	5	0	4	7
④歩道は利用していない	1	0	0	0	0	0	0	1
⑤歩道はない	5	0	1	0	0	0	3	1
	50	16	2	1	7	0	13	11

15 1.の質問で「①すでに実施している」と、お答えされた方にお聞きします。人中心のまちづくりのために、道路空間再編等のハード更新は実施しましたか。（n=51）

すでに実施している取り組みやこれからの取り組みにおいて、人中心のまちづくりのために、道路空間再編等のハード更新を実施したか、する予定があるかについて尋ねた。その結果、「ハード整備を実施した」が51自治体中17、「まだハード整備は実施していないが、今後取り組む計画や予定がある」が18となった。これに対して「ハード整備の計画や予定はない」とする自治体は18であった。すでに実施した、これから行う予定がある自治体を足し合わせると35となり、全体の約65%に達する。

ハード整備の有無	回答者数
ハード整備を実施した	17
まだハード整備は実施していないが、今後取り組む計画や予定がある	16
ハード整備の計画や予定はない	18
無回答	158
合計	209



ハード整備を実施したと回答した方は、具体的にはどのような整備をされましたか（例：車線数削減＋歩道拡幅、車線数削減＋自転車通行帯確保 等）。（n=3）

[整備の内容]

整備内容は、道路空間再編を含む歩道の拡幅や高質化、フラット化、無電柱化など歩道整備に関するものが多かった。またパークレットの設置という回答もみられた。

- ・フラット化、無散水消雪
- ・道路空間再配分（車線削減＋歩道拡幅＋自転車道新設）
- ・車線数削減＋歩道幅員
- ・歩行者専用道路がある駅南の道路について広場化を今年度より再整備予定
- ・歩行者優先道路整備（歩道拡幅）
- ・ペDESTリアンデッキの再整備（にぎわい空間の創出）
- ・路肩部分に石畳舗装を行い、視覚的に車道部分を狭くした
- ・歩道拡幅
- ・土地区画整理事業による歩行者専用道路の整備
- ・無電柱化事業
- ・歩道舗装整備、歩道の拡幅、道路の高質化、歩道空間の改修工事
- ・車道の形状変更（直線からS字に変更）＋歩道一部拡幅
- ・歩道の拡幅＋道路の高質化
- ・駅前広場整備
- ・車線数削減＋歩道拡幅、パークレット



元町ショッピングストリート [神奈川県横浜市]

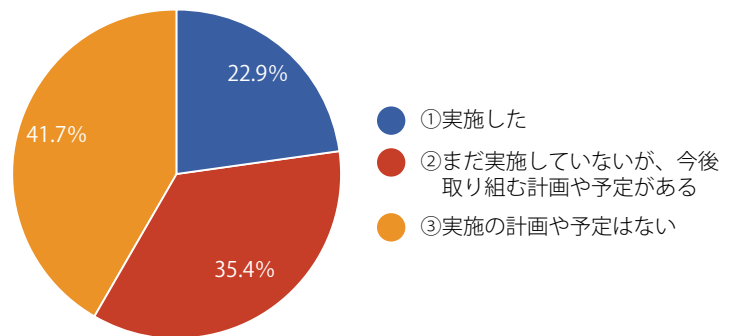


日比谷仲通り [東京都千代田区]

16 1.の質問で「①すでに実施している」と、お答えされた方にお聞きします。人中心のまちづくりとあわせて、再開発事業等の面整備や街路事業、駅前広場整備等の事業は実施しましたか。(n=48)

すでに実施している取り組みやこれからの取組みにおいて、人中心のまちづくりにあわせて、再開発事業等の道路空間整備以外の事業を実施したかについて尋ねた。その結果、「実施した」が48自治体中17、「まだ実施していないが、今後取り組む計画や予定がある」が11となった。これに対して「実施の計画や予定はない」とする自治体は20であった。道路整備に関する取組みに比べてこのような都市的な整備が少ないのは、都市規模の大小による影響を受けているものと推察される。

ハード整備の有無	回答者数
実施した	11
まだ実施していないが、今後取り組む計画や予定がある	17
実施の計画や予定はない	20
無回答	161
合計	209



実施したと回答した方は、具体的にはどのような事業を実施されましたか。(n=11)

[整備の内容]

具体的な事業として挙げられた事業は、駅前広場整備が多かった。

- ・駅前広場整備事業
- ・駅前広場再整備
- ・都市再生整備計画事業による広場整備や景観形成
- ・調布駅前広場整備工事（令和7年度末完成予定）駅前広場整備
- ・再開発事業
- ・徳山駅前地区第一種市街地再開発事業
- ※②→中央通り
- ・再開発事業、駅前広場整備



藤浪駅前広場 [愛知県愛西市]

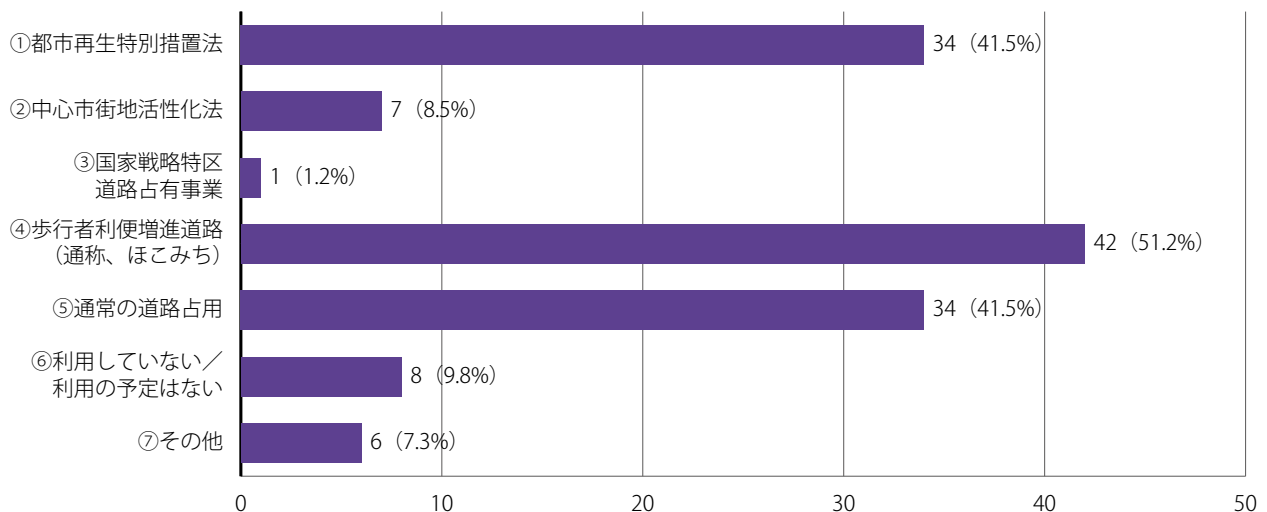
PDC会員の実績

木造施設：(株)アリモト工業

〈人中心の道路空間についてお尋ねします〉

17 1.の質問で「①すでに実施している」「②まだ実施していないが、今後実施する計画や予定がある」とお答えされた方にお聞きします。人中心の道路空間を実現するために、どのような法制度を利用されていますか、若しくは利用予定ですか（複数選択していただいて結構です）。（n=82）

すでに実施している取り組みやこれからの取り組みにおいて、人中心の道路空間を実現するために、どのような法制度を利用されたかについて尋ねた。その結果、「歩行者利便増進制度」が82自治体中34ともっとも多く、使いやすい制度であることが評価されたと考えることができる。次いで、「都市再生特別措置法」と「通常の道路占用」が34自治体と並ぶ。「都市再生特別措置法」は道路占用の特例制度を利用できることがメリットであるが、「通常の道路占用」が同等に利用されているという結果となったことは興味深いものの、その理由は本アンケートでは分からなかった。また、「国家戦略特区道路占有事業」の利用は、ハードルが高いことから、わずか1自治体であった。



[その他]

その他としてあげられたものは、以下のとおりである。

- ・検討中
- ・藤沢市藤沢駅前広場条例
- ・どのような法制度を活用するかについては、今後、検討予定
- ・コロナ特例の道路占用
- ・道路使用許可申請
- ・①④：今後活用を検討する可能性あり、②道路空間活用事業、⑤茨木みちクルプロジェクト

[利活用している道路の部位（問3）と適用した法制度（問17）との関係]

利活用している道路の部位と適用した法制度との関係を示したものが下表である。利活用している道路の部位は、「①歩道」が多い。その場合に適用した法制度は、道路空間利活用で用いられることが多い「①都市再生特別措置法」「④歩行者利便増進制度（通称：ほこみち）」の回答が多いが、「⑤通常の道路占有」も一定数存在した。

また、利活用している道路の部位が「⑤車道（交通規制）」「⑥道路全断面（交通規制）」「⑦その他」の場合は、「①都市再生特別措置法」「④歩行者利便増進制度（通称：ほこみち）」の適用と並んで「⑤通常の道路占有」の適用が多いことが分かった。

利用している部位と制度	①都市再生特別措置法	②中心市街地活性化法	③国家戦略特区道路占有事業	④歩行者利便増進道路（通称：ほこみち）	⑤通常の道路占有	⑥利用していない／利用予定はない	⑦その他		
①歩道	20	9	2	0	9	4	2	0	26
②路肩付近	0	0	0	0	0	0	0	0	0
③車道の最外車線	0	0	0	0	0	0	0	0	0
④駐停車帯	1	0	0	0	0	0	1	0	1
⑤車道（交通規制）	13	3	2	0	4	3	3	1	16
⑥道路全断面（交通規制）	7	3	0	0	4	4	0	0	11
⑦その他	11	3	1	0	3	6	1	1	15
	52	18	5	0	20	17	7	2	69

[利活用した道路の性格（問11）と適用した法制度（問17）との関係]

利活用した道路の性格と適用した法制度との関係を示したものが下表である。利活用した道路の性格は、「①商店街」がきわめて多い。その場合に適用した法制度は、道路空間利活用で用いられることが多い「①都市再生特別措置法」「④歩行者利便増進制度（通称：ほこみち）」が多いが、それらと並んで「通常の道路占有」がほぼ同数あることが特筆される。「⑥その他」の性格の道路では、「⑤通常の道路占有」がもっとも多い結果となった。

道路の性格と制度	①都市再生特別措置法	②中心市街地活性化法	③国家戦略特区道路占有事業	④歩行者利便増進道路（通称：ほこみち）	⑤通常の道路占有	⑥利用していない／利用予定はない	⑦その他		
①商店街	32	11	3	0	11	10	4	1	40
②業務街	1	0	1	0	0	0	0	0	1
③官庁街	0	0	0	0	0	0	0	0	0
④住宅街	1	0	0	0	1	1	0	0	2
⑤観光地	2	2	0	0	2	0	0	0	4
⑥その他	15	4	1	0	5	6	3	1	20
	51	17	5	0	19	17	7	2	67



大山商店街 [東京都板橋区]

※コロナ特例措置

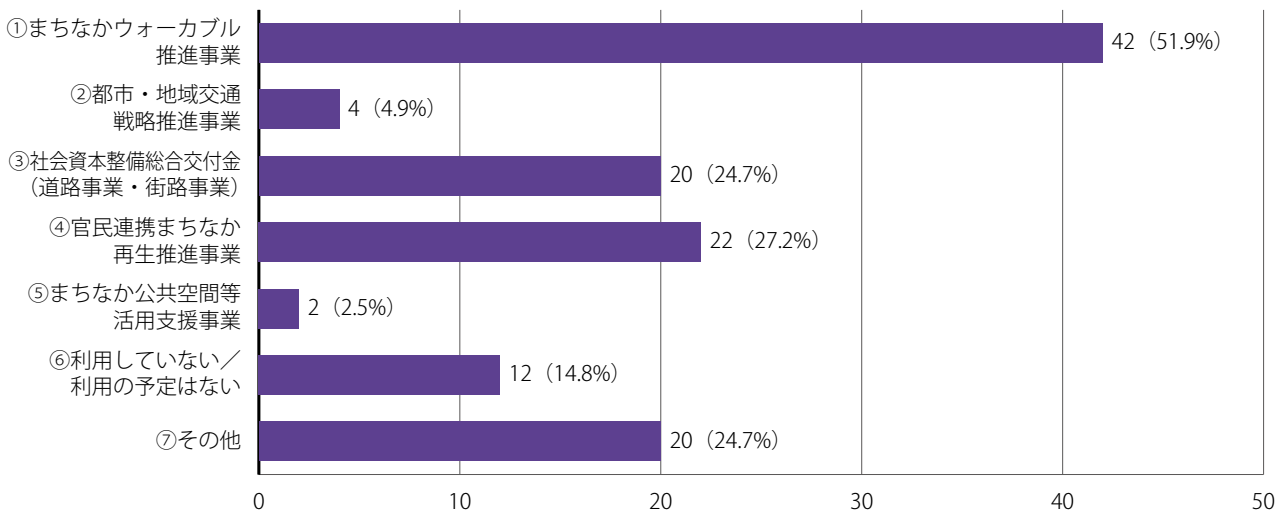
[利活用している歩道の幅員（問13）と適用した法制度（問17）との関係]

利活用している歩道の幅員と適用した法制度との関係を示したものが下表である。利活用した歩道の幅員は、「③5m以上」がきわめて多い。その場合に適用した法制度は、道路空間利活用で用いられることが多い「①都市再生特別措置法」「④歩行者利便増進制度(通称：ほこみち)」が多い。また、「⑤歩道はない」場所での利活用は、「⑤通常の道路占用」が多いことが分かった。

歩道の幅員と法制度	①都市再生特別措置法	②中心市街地活性化法	③国家戦略特区道路占用事業	④歩行者利便増進道路(通称：ほこみち)	⑤通常の道路占用	⑥利用していない/利用予定はない	⑦その他	
①3.0m未満	14	3	1	0	4	2	4	15
②3.0~5.0m未満	8	3	0	0	5	4	1	13
③5m以上	22	11	3	0	11	6	2	33
④歩道は利用していない	1	0	1	0	0	0	0	1
⑤歩道はない	5	1	0	0	0	5	0	6
	50	18	5	0	20	17	7	68

18 1.の質問で「①すでに実施している」「②まだ実施していないが、今後実施する計画や予定がある」とお答えされた方にお聞きします。人中心の道路空間を実現するために、どのような事業制度を利用されていますか、若しくは利用予定ですか（複数選択していただいて結構です）。（n=81）

すでに実施している取り組みやこれからの取り組みにおいて、人中心の道路空間を実現するために、どのような事業制度を利用されたかについて尋ねた。その結果、「まちなかウォークブル推進事業」が81自治体中42と全体の5割を超えてもっとも多く、使いやすい制度であること、沿道事業者にとってメリットがあることが評価されたと考えることができる。次いで、「官民連携まちなか再生推進事業」が22自治体、「社会資本整備総合交付金」と「その他」が20自治体と並ぶ。



[その他]

その他の事業としてあげられたものは、以下のとおりである。

- ・都市構造再編集中支援事業
- ・現時点では未定
- ・景観まちづくり刷新支援事業、都市再生整備計画事業
- ・検討中
- ・都市再生整備計画事業、都市再生集中支援事業
- ・中心市街地活性化ソフト事業
藤沢市藤沢駅前広場条例
- ・社会資本整備総合交付金(都市再生整備計画事業)等
- ・北海道開発事業費街路交通調査費補助
- ・利用する制度も含めて検討中

※いずれもまだ利用していないが、今後利用の可能性あり

[利活用している道路の部位（問3）と適用した事業制度（問18）との関係]

利活用している道路の部位と適用した事業制度との関係を示したものが下表である。利活用している道路の部位は、「①歩道」が多い。その場合に適用した法制度は、道路空間利活用で用いられることが多い「①まちなかウォークアブル推進事業」がもっとも多く、次いで「③社会資本整備総合交付金(道路事業・街路事業)」「④官民連携まちなか再生推進事業」となった。

また、利活用している道路の部位が「⑤車道(交通規制)」「⑥道路全断面(交通規制)」「⑦その他」の場合においても同様の傾向であった。

利用している部位と制度	①まちなかウォークアブル推進事業	②都市・地域交通戦略推進事業	③社会資本整備総合交付金(道路事業・街路事業)	④官民連携まちなか再生推進事業	⑤まちなか公共空間等活用支援事業	⑥利用していない/利用予定はない	⑦その他		
①歩道	20	6	1	3	1	0	5	6	22
②路肩付近	0	0	0	0	0	0	0	0	0
③車道の最外車線	0	0	0	0	0	0	0	0	0
④駐停車帯	1	1	0	0	1	1	0	0	3
⑤車道(交通規制)	13	5	1	2	3	0	3	3	17
⑥道路全断面(交通規制)	7	5	0	1	3	0	1	1	11
⑦その他	11	5	0	3	2	0	1	2	13
	52	22	2	9	10	1	10	12	66



南伊勢町通り [愛知県名古屋市]

※常設型パークレット

[利活用した道路の性格（問11）と使用した適用した事業制度（問18）との関係]

利活用した道路の性格と適用した事業制度との関係を示したものが下表である。利活用した道路の性格は、「①商店街」がきわめて多い。その場合に適用した事業制度は、「①まちなかウォーカブル推進事業」がもっとも多く、次いで「③社会資本整備総合交付金(道路事業・街路事業)」「④官民連携まちなか再生推進事業」が多いが、「⑥利用していない／利用予定はない」が一定数いることが特筆される。

道路の性格と事業	①まちなかウォーカブル推進事業	②都市・地域交通戦略推進事業	③社会資本整備総合交付金(道路事業・街路事業)	④官民連携まちなか再生推進事業	⑤まちなか公共空間等活用支援事業	⑥利用していない／利用予定はない	⑦その他	
①商店街	32	1	6	6	1	4	7	40
②業務街	1	0	0	0	0	1	0	1
③官庁街	0	0	0	0	0	0	0	0
④住宅街	1	1	0	1	0	0	0	2
⑤観光地	2	1	0	0	0	1	0	2
⑥その他	15	5	3	2	0	4	5	20
	51	22	9	9	1	10	12	65

[利活用している歩道の幅員（問13）と適用した事業制度（問18）との関係]

利活用している歩道の幅員と適用した事業制度との関係を示したものが下表である。利活用している歩道の幅員は、「③5m以上」がもっとも多いが、事業制度という観点でみると歩道幅員が「①3.0m未満」の場合には、「③3.0～5.0m未満」の場合よりも多くの種類の事業制度を適用していることが分かった。

「③5m以上」の場合に適用した事業制度は、「①まちなかウォーカブル推進事業」がもっとも多く、次いで「③社会資本整備総合交付金(道路事業・街路事業)」「④官民連携まちなか再生推進事業」となる。そしてこれらに加えて「②都市・地域交通戦略推進事業」「⑤まちなか公共空間等活用支援事業」の適用もみられた。

歩道の幅員と事業制度	①まちなかウォーカブル推進事業	②都市・地域交通戦略推進事業	③社会資本整備総合交付金(道路事業・街路事業)	④官民連携まちなか再生推進事業	⑤まちなか公共空間等活用支援事業	⑥利用していない／利用予定はない	⑦その他	
①3.0m未満	14	2	3	5	1	3	0	23
②3.0～5.0m未満	8	0	2	0	0	2	4	11
③5m以上	22	8	4	3	0	3	6	24
④歩道は利用していない	1	0	0	0	0	0	1	1
⑤歩道はない	5	2	0	2	0	2	0	6
	50	22	9	10	1	10	11	65



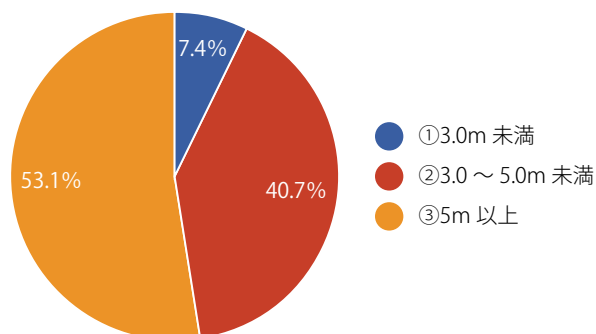
八重洲通り [東京都中央区]

※東京駅八重洲通りの社会実験 YAESU st. PARKLET

19 1. の質問で「①すでに実施している」「②まだ実施していないが、今後実施する計画や予定がある」とお答えされた方にお聞きします。人中心（利活用）の空間に適する道路の歩道幅員はどのくらいとお考えですか。（n=81）

すでに実施している取り組みやこれからの取り組みにおいて、人中心（利活用）の空間に適する道路の歩道幅員について尋ねた。その結果、「5m以上」が81自治体中43と全体の5割を超えてもっとも多く、使いやすい歩道幅員であると評価されたと考えることができる。次いで、「3.0～5.0m未満」が33自治体と多く、「3.0m未満」は6自治体と少なかった。

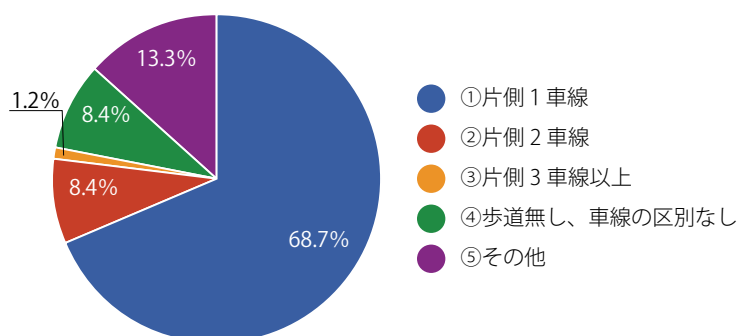
利活用に適する歩道の幅員	回答者数
3.0m未満	6
3.0～5.0m未満	33
5m以上	43
無回答	128
合計	209



20 1. の質問で「①すでに実施している」「②まだ実施していないが、今後実施する計画や予定がある」とお答えされた方にお聞きします。人中心（利活用）の空間に適すると思う道路の車線数（交差点部除く）はどのくらいとお考えですか。（n=83）

すでに実施している取り組みやこれからの取り組みにおいて、人中心（利活用）の空間に適する道路の車線数について尋ねた。その結果、「片側1車線」が83自治体中57と全体の7割弱と最も多く、使いやすい車線数や交通量であると評価されたと考えることができる。「片側2車線」は7自治体と少なく、「片側3車線以上」の高幅員道路は1自治体と合わせて少なかった。このような広幅員道路は、利活用には適さないと判断されていると考えることができる。少ないながらも「歩道無し、車線の区別なし」が7自治体あり、歩道がなく全断面的な利用が可能な道路を評価する自治体が一定程数存在する。

利活用に適する道路の車線数	回答者数
片側1車線	57
片側2車線	7
片側3車線以上	1
歩道無し、車線の区別なし	7
その他	11
無回答	126
合計	209



[その他]

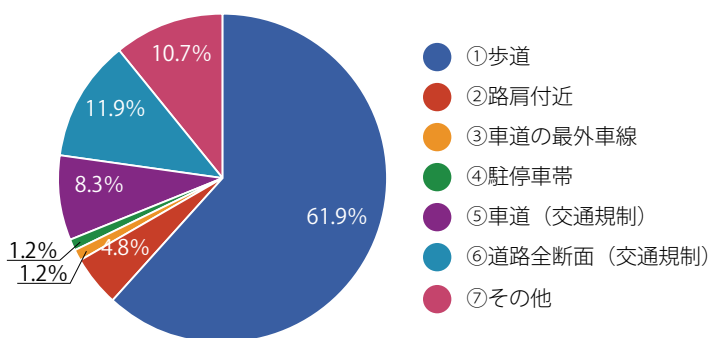
その他の車線数としては、以下があげられた。歩者共存道路や歩行者専用道路、駅前広場（ペDESTリアンデッキ）、車線の区別はなく広幅員の歩道という意見がみられた。

- ・歩車共存
- ・（補足）対象街路の特徴（位置、交通量）によって実現可能性が決まるので、車線数のみでの判断は困難です
- ・実施路線や既存交通量によって変わるため
- ・歩行者専用
- ・分からない
- ・駅前広場（ペDESTリアンデッキ）
- ・歩行者専用道路
- ・原則は歩道の活用と考えるため、車線の区別はなく広幅員の歩道車線数に関するルールについては今後検討
- ・未検討
- ・1車線一方通行（岡山市ハレまち通りのイメージ）

21 1. の質問で「①すでに実施している」「②まだ実施していないが、今後実施する計画や予定がある」と、お答えされた方にお聞きします。今後、道路空間の利活用を行う上で利用に適すると考える場所はどこですか。（n=84）

すでに実施している取り組みやこれからの取り組みにおいて、今後、道路空間の利活用を行う上で利用に適すると考える場所について尋ねた。その結果、「歩道」が84自治体中52と全体の6割強と最も多く、使いやすく安全な空間であると評価されたと考えることができる。次いで、「道路全断面（交通規制）」は10自治体と少なく、「車道（交通規制）」も7自治体と少ないが、歩道のない全断面的に利用可能な道路に対しても一定の評価があることが分かった。また、「車道の最外車線」「駐停車帯」はそれぞれ1自治体であり、車道利用に関しては利用に適さないと考えられていることが推察される。

利活用に適する道路上の部位	回答者数
歩道	52
路肩付近	4
車道の最外車線	1
駐停車帯	1
車道（交通規制）	7
道路全断面（交通規制）	10
その他	9
無回答	126
合計	209



[その他]

利活用に適する場所としてあげられた場所を以下に示す。

- ・幅員再配分の実施
- ・車道と歩道の幅員の組み換え
- ・駅前広場などにあるポケットパーク的な広幅員の歩道
- ・場所による
- ・歩道、駐停車帯、車道など、実施する取組内容や地域の意向を踏まえてケースバイケースで場所を検討
- ・車両や歩行者の通行に影響がない（少ない）場所
- ・場所による

[利活用している道路の部位（問21）と取組みを行う上で苦労している点（問5）との関係]

利活用している道路の部位と取組みを行う上で苦労している点との関係を示したものが下表である。利活用している道路の部位は「①歩道」がきわめて多い。この場合、「①交通管理者との協議」「②内部部局調整」「③沿道事業者調整」に苦労していることがうかがえるが、「②内部部局調整」の割合がやや高くなっている。

また、「⑤車道（交通規制）」を利用している場合には、「①歩道」利用に比べて「②内部部局調整」の割合がやや低くなっている。

利用してる部位と苦労点	①交通管理者との協議	②内部部局調整	③沿道事業者調整	④保健所調整	⑤その他		
①歩道	20	14	8	9	1	2	34
②路肩付近	0	0	0	0	0	0	0
③車道の最外車線	0	0	0	0	0	0	0
④駐停車帯	1	1	0	0	0	0	1
⑤車道（交通規制）	13	8	3	6	3	2	22
⑥道路全断面（交通規制）	7	3	2	3	1	1	10
⑦その他	11	8	5	5	1	2	21
	52	34	18	23	6	7	88

[利活用している道路の部位（問21）と利活用による効果（問8）との関係]

利活用している道路の部位と利活用による効果との関係を示したものが下表である。利活用している道路の部位は「①歩道」がきわめて多い。その場合の効果は「⑤イベント数の増加」がもっとも多く、「①来街者の増加」「④まちのイメージ向上」「⑥活動（アクティビティ）の増加や多様化」と続く。

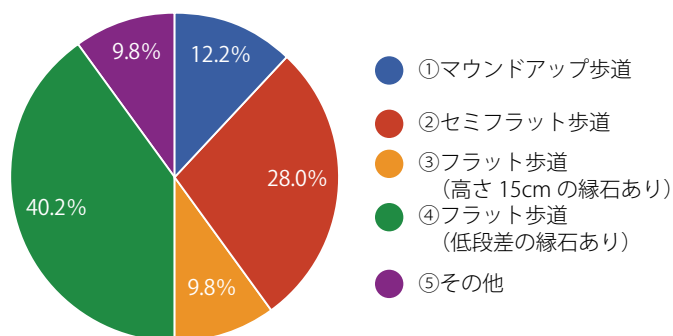
また「⑤車道（交通規制）」を利用している場合には、「①来街者の増加」の割合が高く、反対に「⑤イベント数の増加」の割合が低くなっている。

利用してる部位と効果	①来街者増加	②商店街等の売上増加	③地価アップ	④まちのイメージ向上	⑤イベント数の増	⑥活動（アクティビティ）の増加や多様化	⑦その他		
①歩道	20	8	1	0	7	9	6	1	32
②路肩付近	0	0	0	0	0	0	0	0	0
③車道の最外車線	0	0	0	0	0	0	0	0	0
④駐停車帯	1	0	0	0	0	0	0	0	0
⑤車道（交通規制）	13	8	3	0	6	3	5	1	26
⑥道路全断面（交通規制）	7	5	4	0	4	5	5	0	23
⑦その他	11	4	1	0	4	4	6	3	22
	52	25	9	0	21	21	22	5	103

22 1.の質問で「①すでに実施している」「②まだ実施していないが、今後実施する計画や予定がある」と、お答えされた方にお聞きします。道路空間を利活用する上で、望ましい歩車道境界はどのようなものですか。(n=82)

すでに実施している取り組みやこれからの取り組みにおいて、道路空間を利活用する上で、望ましい歩車道境界の姿について尋ねた。その結果、「フラット歩道(低段差の縁石あり)」が82自治体中33と全体の4割ともっとも多く、使いやすく安全な空間であると評価されたと考えられることができる。次いで、「セミフラット歩道」の23自治体が多く、「マウンドアップ歩道」の10自治体、「フラット歩道(高さ15cmの縁石あり)」と「その他」の8自治体が並ぶ結果となった。

利活用に適する歩道タイプ	回答者数
マウンドアップ歩道	10
セミフラット歩道	23
フラット歩道(高さ15cmの縁石あり)	8
フラット歩道(低段差の縁石あり)	33
その他	8
無回答	127
合計	209



[その他]

その他の歩車道境界の姿については、以下があげられた。

- ・フラット歩道(段差ゼロの縁石あり)
- ・現時点では想定なし
- ・段差なし
- ・歩車道境界に関するルールについては今後検討
- ・着脱可能なボラード
- ・段差なし



大野南住宅 [福島県大熊町]

PDC会員の実績

設計：(株)ランドプランニング*

舗装ブロック・側溝：日本興業(株)

側溝蓋：カネソウ(株)

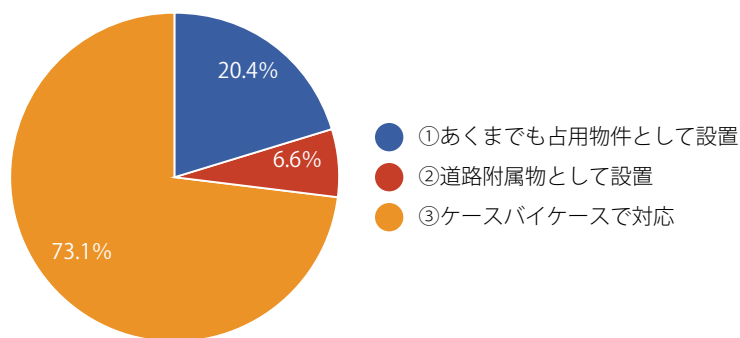
照明器具：岩崎電気(株)

※PDC会員ではありませんが、「PDCプレゼンテーション企画」でPDC会員による二次製品プレゼンテーションを検討・採用していただきました。

23 ほこみち以外の道路において、ベンチ等の利活用施設やにぎわい施設を道路附属物として整備する自治体があります。貴自治体ではどのようにお考えですか。（n=167）

ベンチ等の利活用施設やにぎわい施設の法的な位置付けについて尋ねた。その結果、「ケースバイケースで対応」が167自治体中122と全体の7割強ともっとも多かった。道路空間へのニーズが多様化する中、道路管理者が柔軟に対応しようとする姿勢が感じられる結果となった。これに対して、「あくまでも占用物件として設置」が167自治体中34の約2割存在した。これは先の質問に対する回答で「通常の道路占用」での対応をあげる自治体が多かったことと関係する。また、新しい考え方である「道路附属物として設置」は、11自治体と少なかった。

利活用施設の 道路法上の位置づけ	回答者数
あくまでも占用物件として 設置として設置	34
道路附属物として設置	11
ケースバイケースで	122
無回答	42
合計	209



J R元町駅前まちなか拠点 [兵庫県神戸市]

PDC会員の実績
 平板ブロック：日本興業(株)
 木製ベンチ：(株)アリモト工業



Walkable City Shibuya計画 [東京都渋谷区]

PDC会員の実績
 木製ベンチ：(株)アリモト工業

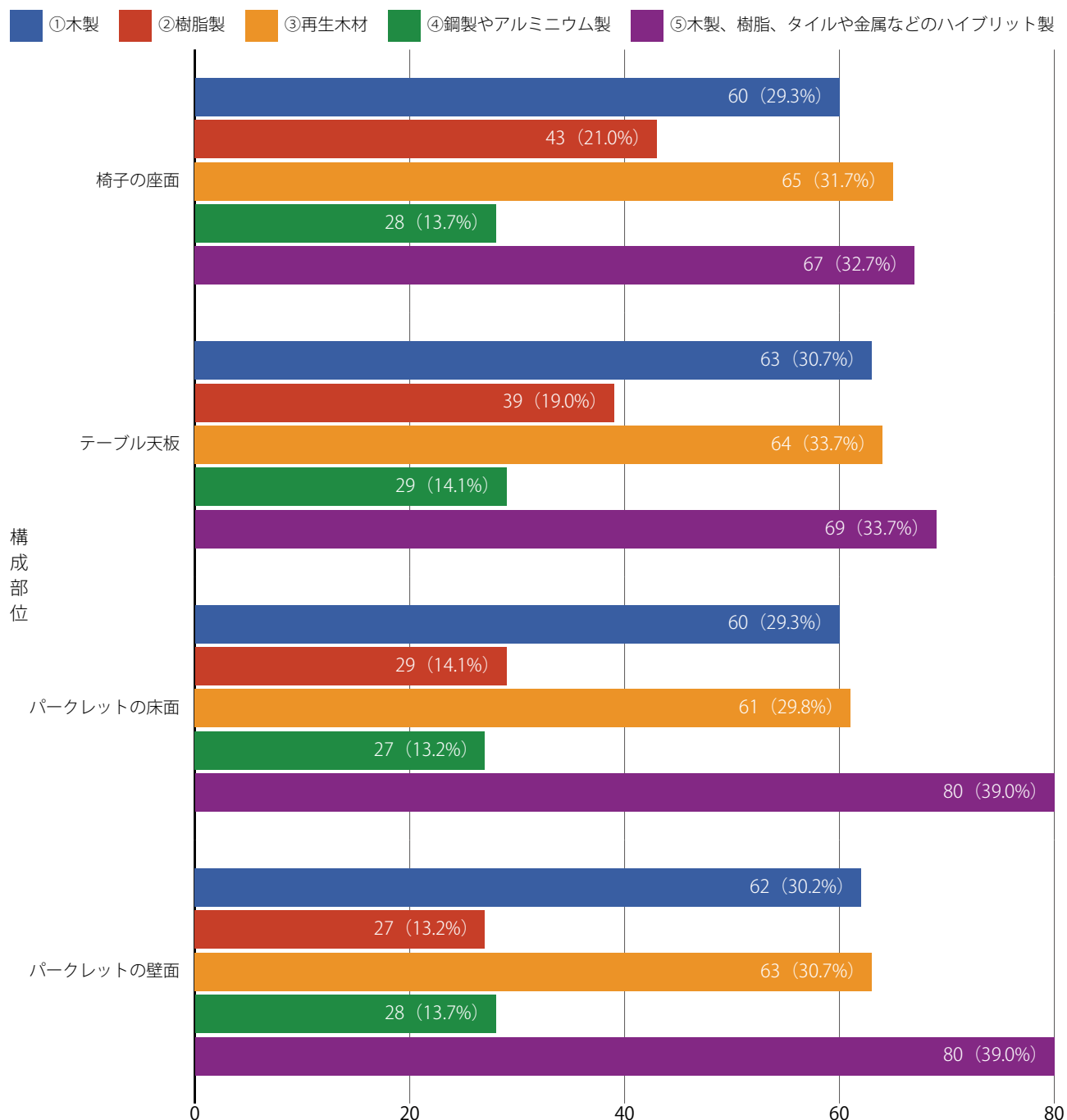


芳賀宇都宮ライトレール [栃木県宇都宮市]

PDC会員の実績
 トータルデザイン：GK設計+GKインダストリアルデザイン*
 +GKグラフィックス*
 照明柱：YSポール(株)
 架線柱：ヨシモトポール(株)*
 ※PDC会員外

24 社会実験等で設置された施設は木製のものが多くみられます。今後、行政が設置する場合には、どのような素材の施設が良いと思いますか。(n=205)

パークレット等の素材として何が適するかについて、椅子の座面、テーブル天板、パークレット床面、パークレットの壁面の対象部位ごとに、どのような素材が適するかについて尋ねた。いずれの部位についても、木あるいは木質系の材料の評価が高いことが明らかとなった。



一般社団法人パブリックデザインコンソーシアム（PDC）は、2015年3月に設立されました。公共空間の使い方や整備の来し方を尊重しつつも、新たな要請にこたえる公共空間の在り方の行く末を提案し、それを実現する制度、体制にも言及するとともに、普及・啓発活動も含めた、様々な豊かな公共空間創造に関する活動を行っています。

日本の文化意識の表徴としてのパブリックデザインの追求

PDCの使命（ミッション）

私たちの生活を支える様々な製品やサービスは、近年の技術革新や新たな価値観の生成によって急速な進化を続けています。これによって、私たちの生活環境は大きく変化し、ライフスタイルまでもさらに変化を続けることが予想されます。一方で、この生活の舞台を支える都市基盤（インフラ）に目を向ければ、既存の様々な法律、制度、ルールによって一定の利便性、安全性は保たれているものの、施設の老朽化、道路構造とモビリティの関係、限られた空間の有効活用など、施設のあり方やしくみ、使い方において、個々の小さな問題が少しずつ膨らみつつあり、次の時代に向けた手立てを講じる時期を迎えています。

PDCは、急速に進む環境と価値観の変化を考慮し、既成概念にとらわれない都市の理想像について、つくること、使うことの両面から考え、持続可能かつ柔軟な対応が可能な、時代に即したパブリックデザインの新たなスタンダードを提案します。

PDCのコンセプト

一般的に公共事業では、様々な価値観を持つ多くの市民を対象とすることから、機能を重視した無駄のない「地」の存在として整備されることが主流となっています。また一方で、観光地としてのイメージやまちの特徴を表現する場合には、その地域の特徴を表した整備が行なわれることもあります。しかし、いずれの場合も、色、素材、形といった視覚的な整備が多く、使い方の多様性への配慮は十分でない例も少なくありません。

パブリックデザインは、最終的に現れる対象物の形や色のデザインだけに留まらず、そこから生まれる人の行動や周囲の景観ま

でも考慮し、さらにはそこで暮らす人々の文化意識や道徳心の醸成において一定の価値観を共有することまでを考える責任があると考えます。そして、このことこそがパブリックデザインの社会に対する意義と捉えられます。

PDCでは、日本ならではの文化意識や道徳心に基づく使い方や、美意識を大切にしながら、視覚的な美しさのみならず精神面においても美しい日本を形成する上での基盤となる「パブリックデザイン」を追求することをコンセプトとし、新たな都市像の実現に向けて、様々な活動を展開します。



5つの活動方針

1. 理想的都市像の創造

・ 新たな時代の都市環境増に関する研究・検討会と社会への提案

2. 都市問題の抽出と具体的解決策の提案

・ 既存の社会基盤における問題の抽出と具体的解決策の検討・提案
 ・ 既存の社会基盤の有効活用に関する研究検討と社会への提案

3. パブリックデザインにおける新たなビジネスモデルの構築

・ 質の高い新たなパブリックデザイン製品の研究・開発・普及
 ・ パブリックデザインの事例・製品を対象とした新たな賞の設立

4. 都市・公共に関わるボーダーレスなネットワークの構築

・ 業界の枠を越えた市民・学識経験者・専門家・企業・団体等の連携推進

5. パブリックデザインの新たな思想の普及・啓発

・ PDCの思想、活動を社会に伝える広報・PR活動

PDCの主な活動

- ・ PDCデザイン賞（仮称）の設立
- ・ パブリックデザインセミナーの定期開催
- ・ シンポジウムの定期開催
- ・ まちづくり支援
- ・ 新しい公共施設の製品開発

等



ユニバーサルツーリズム／電動カート実証実験



災害救助訓練ユニット ルーフタイプ



石巻市街地における旧北上川の復興かわまちづくり
2023年度 土木学会デザイン賞 最優秀賞



五反田リバーステーション



福島県双葉郡大熊町 復興拠点整備

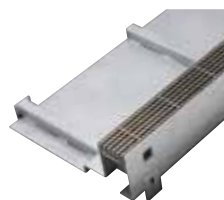


鳥取県境港市 水木しげるロード

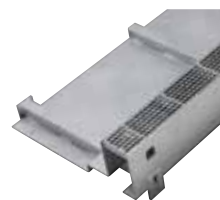


景観性を重視した スリムな排水みぞ蓋

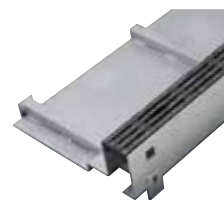
排水機能を保ちながら、デザイン性も重視したみぞ蓋です。歩道・公園・公開空地・建物まわりの舗装空間において、目立たないように設置いただけます。蓋の材質はステンレス製、スチール製、ダクタイル鋳鉄製の3種類からお選びいただけます。



ステンレス製



スチール製



鋳鉄製

カネソウ
スリットみぞ蓋



『安全で安心できる快適な生活・社会の基盤づくり』に貢献します。

NS 株式会社 **ノナガセ**

建築営業部景観営業

免震制震オイルダンパー・天然ゴム系積層ゴムアイソレーター

ビル用制振ダンパー・膜構造・張弦梁・すべり支承・EXP.J

機器免震装置・中空スラブ・高耐久性処理木材・振動制御・ゴムタイル

木目タイル平板・土系舗装・ジキユカタイル・災害時トイレ・雨水流出抑制



ソイルパーシ



ジキユカタイル



美しいまちと あなたの アル未来



日軽エンジニアリング株式会社

本社 〒105-8681 東京都港区新橋1-1-13 アーバンネット内幸町ビル

<https://sne.co.jp>



静岡市で実施中の『人宿町人情通りにおける人中心の道路空間創出実証実験』において、弊社製ユニット式パークレットを設置いたしました。



木と共に生きる。

Design

■意匠に基づき「木」の魅力を引き出す設計作業



Technique

■「木」の特性や個性を見極め、最新設備と匠(大工)の技で丹精込め加工



Production

■SDGs目標07の観点から、現場に残材を出さない『ユニット化』にて製品納入



■建築部門で培った匠(職人)による、「木」と対話しながら責任施工



技術と信頼を支える社内一貫体制

NODA グループ
株式会社 アリモト工業

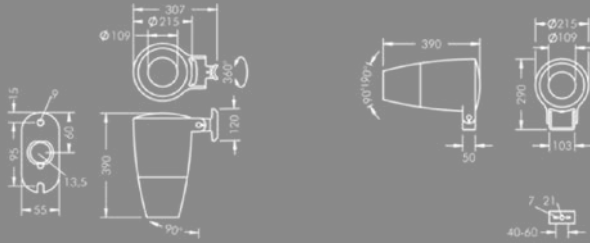
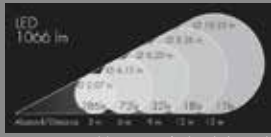




影絵スポットライト (MEYER/MonospotGOBO)

影絵フィルター (GOBO) を用いることで、任意のデザイン画を照明出来ます。
その土地ならではのキャラクターやコンテンツなどを照明で表現することが可能です。
保守・運用方法や耐用年数は一般の街路灯と同様です。

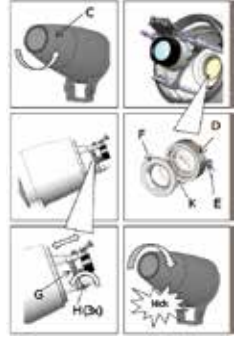
仕様：LED55W、色温度3000K・6500K選択可、
配光角14°、22°、29°、41° 選択可
本体：アルミダイカスト、安全強化ガラス
ポリエステル粉体塗装仕上
※ポール取り付け、床置きタイプの両タイプが選べます。



URアーバンラフレ虹ヶ丘 (愛知県)



武生中央公園前 (福井県)



※影絵フィルター (GOBO) は簡単に交換可能です。
季節や層に応じた演出が可能になります。

お問い合わせ先
SD Lighting 株式会社
<http://www.sd-lighting.co.jp>

SunPole

HOLDINGS

車止めと旗ポールで街を支える会社

URL:<https://www.sunpole.co.jp/>

株式会社サンポール
ホールディングス

本社 広島市中区南吉島 2-4-5 TEL082-244-4655
東京 東京都港区新橋 2-2-9 TEL03-3591-8501



HP コンテンツ
納入実績 まちみちひろば
ホームページで様々な納入実績
をご覧ください。

公共の未来を創る、その最前線へ。

私たちはパブリックデザインの仲間とともに進んでいます！

人々の暮らしに寄り添い、街の風景を変え、未来への希望をデザイン。

そんな熱い想いを共有する仲間たちとともに、私たちは「一般社団法人パブリックデザインコンソーシアム」に参加し公共空間や地域、社会の課題に向き合い続けています。このネットワークの中で、私たちは知恵を持ち寄り、声をつなぎ行動していきます。

- 公共の場をもっと人にやさしく
- 地域をもっと誇れる場所に
- 社会をもっと美しく、持続可能に

小さな一歩からでも、デザインには未来を動かす力があると私たちは信じています。私たちの仕事は、誰かの“明日”をつくっている。これからも、心を込めて、情熱を持って。

パブリックデザインの力で社会をもっと良くしていきます。

川口栄樹モールプラザ アルミ面格子



伊藤鉄工株式会社 <https://www.i-g-s.co.jp/>

本社 〒332-0011 埼玉県川口市元郷3-22-23

土木景観グループ TEL 048-222-2744 FAX 048-222-3379

大型車の通行で10年経っても大丈夫！石張り舗装ならインジェクト工法

出雲大社神門通り

2012
竣工直後



2024
12年後



東京都品川区 | 東八潮緑道公園 納入製品

支柱下部に鋳鉄を用いた公園灯照明柱

転落防止柵 YF-GA-110 (パブリックファニチャー)

YS POLE

YSポール株式会社 www.yspole.co.jp

東京都千代田区丸の内 2-6-1 (丸の内パークビルディング19F)

TEL 03-3214-1510 FAX 03-3212-1751



PUBLIC FURNITURE

SPECIAL WEBSITE

www.ypole.co.jp/publicfurniture



一般社団法人パブリックデザインコンソーシアムへのお誘い | ご入会について |

PDCでは、会員を募集しています。詳細はホームページをご覧ください。 >>><http://www.pdc-j.org>

■会費（年間）：

法人会員：50,000円

個人会員：10,000円

※入会金はありません。

※その他、お問い合わせは、PDC事務局までご連絡下さい。



入会のメリット

- 従来の枠にとらわれない、新しい都市環境像を提案することが可能になります
- 問題意識を共有することで、様々な視点からのアプローチによる課題解決のスタディが可能です
- 領域にとらわれない人材ネットワークの構築が可能です
- 設計者、メーカー等との協働により、多様な視点発想で都市環境製品等の開発が可能となります
- 新しい都市環境像に対応した新たな市場を創出することが可能となります
- 複数の企業に関わることで、一部品、一製品だけでなく、システムとしての提案が可能となります
- 会員企業相互のBtoBマーケットの構築が可能となります



**PUBLIC DESIGN
CONSORTIUM**

人中心の市街地形成に関するアンケート結果とりまとめ〈全国市対象 報告書〉

発行日：2025年6月30日

発行者：一般社団法人パブリックデザインコンソーシアム

114-0012 東京都北区田端新町3-14-6 tel：03-6807-8611 e-mail：info@pdc-j.org <http://www.pdc-j.org>