

### 第3回 道路ルネッサンス研究会 議事要旨

日 時：平成18年6月5日（月）10：00～12：00

出席者：屋井委員長、秋岡委員、阿野委員、小幡委員、岸井委員、原委員

道路局長、道路局次長、総務課長、路政課長、道路交通管理課長、企画課長、  
国道・防災課長、地方道・環境課長、有料道路課長、都市・地域整備局街路課  
長

#### ○道路に関するニーズについて

- ・制度をつくるのが目的ではなくて、ニーズに合った多様な展開というか、それをどう速やかに進めるかということが大変重要な視点であると思う。
- ・ニーズの分類については、人や自転車などの交通に配慮するもの、道路空間の利用のされ方に関するもの、道路以外のところから出てくるニーズに対応するもの、新しいサービスの提供に関するものといった4つの視点があるのではないか。
- ・自転車についても、地域によっては自転車を重視した道路の構造にするといった視点があると思う。その辺をしっかりと位置付けていく必要がある。
- ・地方はほとんど公共交通機関がなく、自動車に依存する度合いが高いため、道路の視点として都会と地方の道路のあり方を切り分けて考え、自動車を中心にした道路の使い方、また、自動車と自転車・歩行者のかかわり方を地域的に考えていけるようにしてほしい。
- ・報告書の前半部は江戸回帰的なトーンが強いが、江戸以降に私たちが手に入れた自動車の持つ利便性や速達性は重要であり、それを現代でどう生かしていくのか、自動車文明とどう付き合っていくのかという考え方を打ち出すことが大事。
- ・地域によっては先端医療病院への速達性のあるネットワークが整備されていないというケースもある。「地域の道」と「速達性のあるネットワークづくり」というのは車の両輪のようなものであり、それをニーズのところで記載すべき。
- ・ヨーロッパの街並みは道路と一緒に生活しているのに対し、今の日本は中心街から車は排除するという考え方が基本にあると思う。もう少し規制の枠を広げられれば、街の中でその地域が道路と一緒に生活しているという方向性になってくるのではないか。
- ・地方鉄道の〇〇沿線とかいったものがもうなくなってきているときに、街道がある地域を結びつける非常に重要な地域のアイデンティティの軸になるのではないか。
- ・道路に対するいろいろなニーズを道路本体が受けとめて、道路が指定されると、それに伴って構造基準、占用基準、管理主体などが変わるという仕組みが考えられるのではないか。

### ○道路の種類やあり方の決定について

- ・一般の道路における人と車のバランスについては、実際には道路構造令で見れば車線主義になってしまい車から先に決まってしまうという感じがあるので、もっとこのところを類型としては大きくとっておいたほうが良いと思う。
- ・地域ごとに道路の性格にあわせた道路のあり方・性格の決定及び沿道の範囲について柔軟に決定が出来たらよいと思う。
- ・道路のあり方・性格の決定の対象となる道路及びその沿道の範囲については、いくつもの行政にまたがる街道のようなものから、数ブロックの小さいものまでいろいろ考えられるが、市民の方も含めた多くの方が参画しながら将来の方向性を議論していつて、管理を一緒にやっていくイメージになるのではないか。
- ・道路の種類をどんどん増やしていくか、フリーにして全部地域の発意で自由に決めなさいとするかは、種類をつくり始めると切りがないような気もするし、全部任せるといってほとんど何も決めないに等しくなってしまう、非常に難しい。
- ・非常に抽象的な、種類は確かにあったほうがわかりやすいかなという感じはする。詳細まで決めると地域の実情に合わない。
- ・役所が種類を決めて、それに伴って歩道の幅員まで全部構造令で書き切るとするのは極めて硬直的なもので、もっと柔軟にしたほうが良い。むしろできるだけ制度も柔軟で、内容も柔軟で、それを手続で担保するという事だと思ふ。
- ・道路種類に関して、詳細に全部セットするということは難しく、一方で何も出さずに勝手にやってくださいという姿もなさそうだなということだとすると、それなりの機能や利用をうまく配慮しながら、ある程度の案を出しておくというのがよいかと思う。

### ○道路のあり方を踏まえた計画の作成について

- ・計画の作成が必要と書いてあるが、誰が決めるのかがあまり書かれていないのでそこは明確にして欲しい。
- ・最初に計画をみんなで作ったのだから、実際に管理するときはどちらか一方で必ずやりなさいというのではなく、協議会でみんなで管理するというのもあるのではないか。
- ・基本的には道路の性格付けを行う主体と計画を作成する主体は同一だと思うが、計画をどのレベルまで細かくするかによっては、もう少し実際に汗をかく人、体を動かす人というのが主体になって計画をつくるということもあるかと思う。

### ○道路と沿道の一体的な整備・管理について

- ・日本の道路は戦前はいろいろな機能があったが、戦後、ギリギリのところまで制度設計をして事業をしたため、道路区域が縁切りになっており、共同でいろいろ計画をつくっていかうとしてもなかなかうまくいかない。

- ・道路と沿道との空間を官民の共同の空間として管理体系上きれいに整理できれば、それから発展してB I DやT M Oなどいろいろなものの土台になるのではないか。
- ・現行制度は、区域内は管理基準が厳密に決まっているが、区域外は道路管理者は手を出せない。その点をもうちょっと柔軟にできないか。
- ・歩道とセットバックした空間を一体的に全体を管理したいというニーズは当然あって、また、セットバックした部分を管理している民間の方が道路側も含めて管理したいというニーズもある。
- ・平面的な沿道との関係、平面的な議論はしているけれども、道路の立体的な議論があまりなされていないから、そこを読めるようにしてもらいたい。

#### ○多様な主体の参画について

- ・道路というのは日常的に皆が使っていて、皆さんいろいろ考えがあると思うので、そういう工夫が生かせるようにするというのが一番最初の気がする。
- ・全体としては多様性、柔軟性という視点が入っていてよいと思う。
- ・地域住民が広く参画するためには、みちの情報を住民と共有するという場を持つのが大切だと思う。
- ・道路施設を用いた新しいサービスの提供については、民間企業だけじゃなく市民、住民がやってもいい気がする。
- ・協議会で管理する仕組みも大事だが、その際管理責任についてはっきりさせないといけないと思う。
- ・管理責任を明らかにする観点からも誰がどこを管理するかを決めるに当たっては、計画だったり、協議会だったりというものが必要になってくると思う。
- ・現在の道路法は道路管理者として国、地方公共団体と規定されているが、その部分を変えることはできないか。
- ・公権力の行使に関与する部分まで道路管理を民間にまかせようとする、公的機関がバックアップをする体制をとる必要がある。
- ・専用道路ではない一般道的なものを外からのニーズに合わせてもっと柔軟にしていこうということを考えると、交通管理者を巻き込む制度設計にしたほうがいい。
- ・管理責任については、第1次的な国賠法2条の設置・管理の瑕疵の責任者は道路管理者になるのだろうが、その後の実際の責任を持つ人との調整は、その後の問題としてあるので、例えば協定の中で書いたりとか、あるいは危ない状態が放置されていたらそれに対して道路管理者が何か物を言えるような仕組みを仕組んでおく必要があると思う。