

前回の議論のまとめ

(案)

1. 車主役から人・自転車も含めた多様なモビリティが共存できる道路空間へ

<事務局からの提案>

- ・ 拡幅が困難な都市内の道路においては、バイパスや環状道路の整備等による自動車交通の転換や分散を行いつつ、車道空間の歩行者・自転車等への再配分が有効な手法
- ・ その際、関係する多様な主体との連携・協働により、
 - 1) バイパスや環状道路の整備にあたり、道路空間の再配分を一体的に計画
 - 2) 道路空間を利用する全ての交通に関わる連携施策を一体的に推進
 - 3) 地域住民や道路利用者との早い段階からのコミュニケーションによる合意形成
する取り組みが必要。
- ・ 道路空間の再配分により空間の確保が困難な路線においては、自動車と歩行者・自転車等が共存できるよう、路面標示及び共存、自転車・歩行者優先の価値観の共有など、様々な工夫をすべき。
- ・ 生活道路を歩行者・自転車が安全に通行できる空間にするため、
 - 1) 警察が実施する面的速度規制とも連携した歩行空間の優先確保
 - 2) NPOや大学などが行政と地域住民との調整や地域での利害調整をコーディネート等のための仕組みが必要。
 - 3) 生活道路の交通安全対策に取り組む地方公共団体や地域をエンカレッジする仕組みの導入
が必要。

<委員からの主な意見>

- ・ これまでの歩行者、自転車だけでなく、高齢化に対応した一人乗りの低速車両の出現など新たな乗物への対応が必要。
- ・ 「遅い交通」への対応が必要。「遅い交通」の起点となるモビリティセンターのようなシンボルプロジェクトを検討すべき。
- ・ 道路に応じて誰がプライオリティユーザーなのかを明確にすべき。地域の道路を面的に俯瞰して、道路毎に誰が主役なのかを明確にすべき。
- ・ 歩行者や自転車の交通特性を把握し、街路毎・道路毎の戦略を策定すべき。
- ・ 道路のネットワーク構成を考えて生活道路を位置づけることが必要。生活道路が生活道路として機能できるためには、環状道路、幹線道路がきちんと整備さ

れていることが基本。

- ・ カーナビにより生活道路が抜け道に利用されている。生活道路に入れなかったため生活道路ITSを進めるべき。
- ・ 自治体のエンカレッジするためには市町村のレベルアップが必要
- ・ 全国の取組み状況をモニタリングし、しっかりやれている都市とそうでない都市を評価するシステムが必要。
- ・ 幅員の狭い生活道路では歩車分離は困難で、空間そのものを安全にするという観点が必要。
- ・ 歩行者・自転車等の空間を議論するには、バリアフリー、無電柱化等の施策と一体的に議論を進める必要。
- ・ 外国の真似ではなくて、日本独特の町空間に対応したオリジナリティのある施策を打ち出すべき。

2. 形成してきた道路空間の適正な利用と適切な維持・更新

① 交通容量を阻害する要因の排除

<事務局からの提案>

- ・ 路上駐車や路上工事による渋滞損失等の影響をプローブデータの活用等により簡易にモニタリングできる仕組みを構築、地域住民や道路利用者に対し積極的公表し、意識してもらうことが必要。
- ・ 路上駐車により深刻な社会損失が生じている路線において、道路管理者と利用者が協力して路上駐車させない計画づくりに取り組むことが必要。
- ・ 道路利用者の評価に直結する渋滞損失等のデータに基づく路上工事の調整や実施方法の工夫が必要。(利用者への影響が最小となる時期や時間帯での実施等)
- ・ 新たな沿道型商店等の立地に伴い渋滞の発生等が予想される場合には、沿道土地利用者に対して、立地に伴う道路交通への影響を踏まえた対策の実施を求められる制度・運用の改善が必要。

<委員からの主な意見>

- ・ 道路の不適正利用により発生している外部不経済を明確にし、原因者に負担を求めるべき。阻害要因の大きさに応じた罰則制度を設けるべき(阻害が多い時間帯は罰金が3倍など)
- ・ 新潟ではリバーシブルレーンにより、バスの定時制を向上させている。
- ・ 路上工事について道路技術によりもっと工夫する余地がある。特に高速道路の工事渋滞を緩和するための技術的工夫を行うべき
- ・ 交通アセスメントについては、かつて大店舗法改正の際開発者に負担を求めることが困難との整理になったが、改めて出てきたので期待したい。

3. 新たな価値の創造

① 社会のニーズに応えるための道路空間のオープン化

<事務局からの提案>

- ・ 既設の高速道路への立体道路制度の適用など、新たなニーズに対応した制度の拡充が必要。
- ・ 収益事業を実施できる空間について、公募主義への転換や柔軟な占用料の決定方法を検討すべき。

<委員からの主な意見>

- ・ 地区での占用を透明性、公平性を担保し、エリアでのよりよい占用のあり方を調整する組織（組合等）について検討すべき。
- ・ 道路の占用状況、料金等を公開すべき。
- ・ 占用料のあり方として最も高く払った者に許可するとか、複数の者に競争させればよりよいものが占用されるようになるのではないか。
- ・ たまり場、オープンカフェの占用や沿道の広告規制にあたり美観、秩序をいかに保つのか、誰に委ねるのかについては大きな課題。

② 新たな道文化の創造

<事務局からの提案>

- ・ 「交通機能」、「空間機能」にとどまらない「文化交流機能」にも対応できる道路施策としての位置づけを明確にする必要。
- ・ 地域に根ざした活動を行っているNPO等団体との連携強化を図るとともに、団体に対する顕彰など社会的評価を行う仕組みが必要。
- ・ 日本風景街道などを通じて、道路の質の向上がどのように図られたかなど点検・評価する仕組みが必要。

<委員からの主な意見>

- ・ 文化交流機能という表現では概念が狭い。交流以外の機能もある。
①文化が交流する場としての道、②街道文化、熊野古道といった道文化の再発見・保存、③新たな道文化の創造の3つに分類できるのではないか。
- ・ 国は、引き続き地域個々の文化的取組みに関わっていくとともに、欧州のモーツァルトの道や日本の遍路文化、お伊勢参りのように、複数の地域にまたがるような文化的活動を束ねていく役割を担うべき。
- ・ こうした観点からこれまでの施策を体系的に整理しなおすべき。