

第1回「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 議事概要

日時：令和2年5月21日（木）9：30～11：30

場所：中央合同庁舎3号館道路局C会議室（TV会議システム）

～事務局より資料を説明し、意見交換を行った。

I 総論

○論点1：幹線道路ネットワーク等での通過交通の処理を前提とした対象エリア内の各道路の機能分担

- ・都市全体でどう交通をマネジメントするのかという考え方があり、その中で、交通量の負担をどう考えていくのか。ネットワークがある中で、中心市街地を考える階層性が必要である。また、持続可能性を考えると、目に見えた成果がないと続かない。良い事例やモデルが、初期段階には必要。
- ・道路の成り立ちでやり方が異なる。例えば、商店街等のある三軒茶屋と再開発でできた二子玉では全然違うので、やり易さは異なるが、両方取り上げてほしい。
- ・政策目標として、まちをどういった交通にもっていきたいかを明確にし、移動手段を考えるべき。自動車分担率に応じて何ができるのかで、入れる機能が変わってくるので、目標とセットで進めないと難しい。本資料は並列にされているが、その中で優先順位も付いてくる。
- ・都市部ではコンパクトなまちづくりを進めているが、地域の中での道路が認識されていないのではないか。公共交通の利便性が低いところでは自動車型の拠点をつくるべきだと思う。

○論点2：道路空間を柔軟に使い分ける考え方とその構造・運用のあり方

- ・構造や運用の話があったが、歩行者利便増進道路で想定されている歩車分離されている空間の方がやりやすい。一方で難しいのは、歩車が明確に分離されておらず、シェアドスペース的な空間である。まずは、前者の歩車分離されている空間から取り組み、後者のシェアドスペースに展開していくことが考えられる。
- ・道修町通の地元協議会では、道路空間活用の協議を進める中で、道路空間だけに絞って考えるのではなく、セットバック空間を活用すればいいとの考え方がある。道路区域外にもモビリティを停める空間等の道路機能を持たせる事が出来れば、現状の道路空間は、例えば荷捌き等の機能に活用できるのではないかな。
- ・道路の設計に関して、標準断面から考えるのではなく、帯状の敷地として捉えてその空間にとって良い道路を考えてはどうか。人と車に合わせた線形はあるだろうから、それぞれの特性は考慮する必要がある。また、横断歩道は交通安全を考えていくと乱横断の防止に効果的だが、人の行き来が制限されてしまう。安全を保ちながら、自由な乱横断があった方が、賑わいが増すのではないかな。
- ・公共交通、新しいモビリティを導入するまちにおいて、交通結節点のあり方も重要。
- ・カーブサイドマネジメントは、道路管理者が情報を集めながら道路空間をどうつくるのか。道

路上でのデータ取得方法を検討し、個人情報への配慮は必要であるが、社会実験やモデル地区で試すことも行ってはどうか。

- ・路肩の時間帯別の使い分けについて、限られた空間を時間帯別に使うというご提案かと思うが、これを考えるときに、例えば、車道か歩道か、その場所の定義が重要で大きなテーマになる。
- ・新しいモビリティについて、そもそもヨーロッパ等では様々なものが走行しているが、日本では、法的にどこを走行できるのかを明確にした上でないと、本検討会の議論ができない。道交法との関係を事務局でしっかり整理してほしい。

○論点３：関係者との合意形成の進め方

- ・現場で意思決定できる権限を道路管理者等に与えると良いと思う。詳細な構造の例を示すことは必要であるが、権限を与えることも検討してはどうか。
- ・合意形成の進め方について、歩行者空間になった場合の運営管理の手法が重要。社会実験を進めながら、課題を解決する仕組みを構築し、運用することが重要である。
- ・合意形成の過程では道路管理者、交通管理者、地元の誰がリスクを背負うのかといったことが問題になる。三者がリスクを分担しないと実現しないが、道路管理者と交通管理者の意思決定者が異なる。海外は同一が多い。道路管理者と交通管理者の権限や実務作業の見直しや棚卸を整理して、どういうことができるのか研究してはどうか。
- ・河川の場合、ミズベリングの動きがある。全国の河川管理者と民間事業者がネットワーク、ノウハウの共有を官民連携で進めている。同様に、そのようなキャンペーンも、道路管理者、交通管理者で行っても良いのではないか。
- ・新たなニーズが広がる背景の中で、道路を多面的に使うということであるが、その評価指標が開発されていない。現状は、賑わいを通行量で計っているケースが多い。多様なニーズやアクティビティをどのように評価するのか、通行量は重要であるが、賑わいの質をどのように計るのか。計測もテクノロジーを使用して、効率化できないか。
- ・地域の方の活動やマネジメントを評価するための指標が必要となる。NY のタイムズスクエア B I Dでは、エリアの人の動きを観測し、毎週地域に還元している。コペンハーゲンでは、調査を実施しており、都市の中、道路や広場の滞在時間を調査している。このようなことを並行して、開発することが必要であると思う。
- ・道が狭い場合にどのような苦労があるか、荷捌き、駐車場の課題等、TDM 的な目標をつくって目指していくこと。セグウェイのような新交通を安易に導入すると危険走行の自転車と同様になることなど、地元がそういったメリット・デメリットなどを多面的に考えるべき。

II 「賑わいのある道路空間」のさらなる普及展開

- ・歩行者利便増進道路の法律は、まだ世間的に周知されていない。歩行者天国の延長に思われる懸念がある。道路だけが頑張っても意味がなく、道路の概念が変わっているということを市民や民間事業者にも周知しないといけない。また、つくばでは、ビルの前面が車道に向けた建て方でペDESTリアンデッキには後ろ向きになっている例がある。今回のような道路の概念の転換はPRが重要。

- ・ 1997年後半にアメリカのスマート・グロースの事例がこれにあたる。車道側にスペースを確保した方が、賑わいが創出されるという結果があるので、ぜひ進めてほしいが、細かいインフラ、特に電源の確保などもセットで考えないといけない。
- ・ 駐車場出入口の設置制限については、駐車場の集約や配置をセットで考える必要がある。スマート・グロースでは、セットで考えていた。
- ・ 小さな拠点に、歩行者利便増進道路の考え方を適応できないか。例えば、郊外の店舗ごとにある駐車場を統合し、拠点となる駐車場に自動車を集約する、パーク&ウォークを形成し、地方部でも展開すべき。大都市だけでなく地方部にも目を向けてほしい。
- ・ 合意形成された後、数年経っても適正に管理されていることが重要と考えている。よって、エリマネ的な発想を論点に盛り込むべきかと思う。
- ・ 御堂筋協議会の組織をつくっているが、ポイントは、エリマネ団体も入っていただき、まちづくりと一緒に議論している。運営管理には、こういったエリマネ団体も必要。
- ・ 歩行者利便増進道路の占有者は公募とあるが、ハードルが高いと思う。道路は沿道や地元の人たちとの協議が必要であり、ハードルが高い。道路は民地との接続が重要であるので、地域が自ら営業していくことが必要。ただし、地域が独占してもダメなので、河川も3年に1回評価を行っているが、第三者が認める、評価するという仕組みが必要かと思う。
- ・ エリア内を一体的に管理する一者を想定されているのかもしれないが、エリアが広がれば、対象者が複数になる。それが一者の管理負担になる場合があり、活動範囲や内容がその一者のキャパシティに委ねられる可能性がある。エリア設定の在り方、管理者のキャパシティの関係が重要である。

III 今後の進め方

- ・ 意見なし

以上