

第2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7月9日（木） 10:00～12:00

場所：中央合同庁舎2号館共用会議室2B（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。

○議事Ⅰ：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地域での機能分担の考え方

- ・対象地域については、3つの地域分けで違和感はない。都心部では、色々なアクティビティが複合し、人が多いわりに空間が不足しがち。人も車もたくさんいる中で安全を確保しつつ、どのように時間別に使うか工夫のしどころである。また、物流に苦勞するのは都心部である。一方、地方の商店街エリア及び観光地の道路は、都心部ほど混雑していない。ここでは、道路空間の再編などを実施した後に地域の担い手がいるか、商店と生活者と共有できるか。また、そういった地域では、車が必須であるため、駐車場の受け入れ方や集約が課題になると思われる。
- ・まちづくりにおいて道がどのような役割を担うかということで、道が広場化するという考え方と、まち全体を再編していく中で、道の役割が変わるというアプローチで考える。道だけで魅力を作り出すのは難しいので、魅力的なものがまちの中に散りばめる中で、道を上手つくる関係が必要だと思う。
- ・八戸では、はっち（交流施設）とマチニワ（広場）があり、その東西方向の国道を一方通行化し、北と南で人が行きかい、まちの組み換えを行っており参考になるのではと思う。
- ・モデル地区における対象範囲の設定の際に、国道が入っていない場合も想定されるが、対象とするかどうか検討が必要。
- ・都心部の大きな都市（三宮などの政令市）では、通過交通を周りに流す幹線道路の話は分かるが、その内部の活動、具体的には、裏方の道路をきちんと考えた方が良い。賑わいのあるメインストリートなど、スターになるような道路の話が多いが、それを支える道路の議論も必要である。
- ・商店街、観光地は色々なパターンがあり、研究が必要である。例えば、佐世保市は、アーケード街と幹線道路のバス路線が並走している。上越市では、商店街の裏側に駐車場がたくさんある。・観光地の神門通りは、観光地と参道の2つの要素が入っている。神社仏閣だけではなく、大学への参道や、病院などの発生集中交通量が多い場所なども要素となる。色々なパターンに分けると色々なメニューが出てくる。
- ・道路に求められる機能例の一覧に、最も重要な「シンボル性」が抜けている。
- ・資料にあるようなネットワークなどの地域条件を満たしているところはあまりない。そのようなところは手を挙げられないのか。むしろ、条件を満たしていないところで、いかに多様なニーズに対応した道路空間を実現していくかが重要ではないか。また、実際に条件を満たす地域は少ないと思われるため、P1の2行目の道路ネットワークや交通施設が構築されていることが「必要」ではなく、「目指している」という表現が適切ではないか。
- ・空間がない、道が狭いところでは、自動車利用を抑制していく必要がある。そのようなところ

では、生活道路のゾーン対策で用いられるゾーン境界の明示と流入抑制を目的とした入口対策を対象エリア全体で実施していく必要があるのではないかと。

- ・エリア内での機能配置に関する提起があったが、地区交通マネジメント等の既往の研究成果も活用してはどうか。
- ・商店街は色々なパターンになるとの意見には同感しており、高齢者社会の背景では、特に駅前通りの公共交通軸が重要になってくると思う。商店街は、地権者、商業者などがマネジメントに関わってくると思うが、意外と駅前通りでは、主体的に関わる方がいない場合が想定されるため、エリア分けの際に考慮してはどうか。
- ・人口や交通量が少ない地域では、自動車速度が速くなり事故が問題となっている。そういった地域では、パークレットにより自動車の速度抑制を促す面がある。また、都心部と地方部では、パークレットの担う役割や意味合いが異なる。人口密度や交通量も指標の一つに成り得る。
- ・P1の図はインパクトのある概念図で、1960年代の道路システムの図がまさにこのような内容になっている。50~60年にわたって日本を含む世界の教科書で使われている図であり、今回はそれを本検討会のテーマに合わせて具体化して頂いたという印象である。非常に良いことではあるが、この類の図は、一人歩きしていく可能性もあるので留意すること。
- ・ゾーンシステムにおいて、日本とヨーロッパで違うところは中心に駅があるということ。ヨーロッパでは駅は都心の中央ではなく外側にある。一方で、日本では都心の中央に駅や駅前広場が広がっており、そこに向かって人々が向かう形になっている。そういったことを踏まえ、P1の図も、駅に向かう交通がメインで、キスアンドライドがあるなど、日本型の道路を意識してはどうか。
- ・フリンジ駐車場については、以前から都市局で検討されていることを参考にしてはどうか。

○議事II 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

- ・コロナ対策による占用緩和をすする一方で、路面の飲食店は、保健所との協議をどう調整していくかが鍵になってくると思う。
- ・占用許可や有効幅員など単独でのルールは持っているが、多機能化していく場合のルールについて、今後、社会実験等を通じ、文書化していく必要がある。
- ・歩行者の横断が気になっている。商店街で道路の反対側のお店に行きたくてもぐるっと遠回りしなければ行けない。歩行者が安全に自由に横断できるようにしていくというのは、多様なニーズに応える道路空間の方向性の一つとしてあり得るのではないかと。
- ・P5のエリア対応にゾーン30が入っているが、少し違うのではないかと考えている。ゾーン30は、50 km/h や 60 km/h の道路の安全性を高める施策であり、賑わい空間で 30km/h では速すぎる。徐行の基本は 20km/h であり、海外では、ゾーン30とゾーン20をうまく使い分けており、ここでは交通安全上、ゾーン20を導入すべきと思う。
- ・P8の道路ビジョンのイラストは、パッと見では道路の景色が変わったように感じるが、e-Paletteのような自動車を除外するとそこまで大きく道路の景色は変わっていない。道路の景色を変えたいのであれば、舗装のデザインを変えるなど、色々なメニューが考えられる。日本では、インターロッキングブロックが剥がれてきているところも多いので、景色を変えるというのであ

れば、舗装のやり方や見せ方などデザインを変えることも考えられる。また、自転車都市を目指すスウェーデンでは、歩道と自転車の石畳みの舗装の色を変え、見せ方を変えている事例もある。

- ・時間帯別に使い分けるとするのは、断面を2種類作るのか、1種類作って色々な使い方をするのか、明確にしてほしい。
- ・歩行者利便増進道路の範囲をどのように考えるのか。御堂筋の場合、歩行者空間化する道路と東西やバックヤード的な部分も範囲設定するのか、範囲設定の仕方によっては、荷捌きの面で問題が発生する等、歩行者利便増進道路の取組によるしわ寄せが発生する恐れがある。
- ・歩行者、自転車、車、新たなモビリティの共存は、かなり高度のシミュレーションが必要。
- ・防火地域では、建物が防火規定に引っかかると建物更新ができない。その代わりに、防火訓練の実施が要件になっている。そういった地域では、道路管理者や交通管理者のみで管理するにも限界があるため、地域の方々にも責任をもって管理してもらう仕組みが必要。
- ・民地の使い方について、歩道上の空地など一体的に使っていくことが予想されるため、協力スペースとして位置付けると運用しやすい。
- ・路肩周辺の再編は特に難しく、歩道と車道がはっきり分離していないと分かりにくい。例えば、長門湯本温泉では、歩車分離がされていない空間において、ベンチ等の滞留空間を設置するため、狭さく部を戦略的に使い、速度を抑制する社会実験を行った。何度も社会実験を繰り返すことで、安全性が証明され、滞留空間の設置が許可されたが、路肩周辺の活用を促進する制度がない故に苦労した事例である。
- ・なんば駅周辺を歩行者優先の空間に再編しようとしているが、荷捌きと人のために空間を時間別に使い分けなければならない。どのように上手く安全性を確保するか。歩車道境界のシェアスペースの考え方がなく、運用が難しいが様々なチャレンジをしている。道路断面ではなく車道全体をひとつのスペースと捉えた場合に、柔軟な形状や時間の歩行者利便増進スペースとして使えないか考えている。
- ・道路空間ごとの特徴を活かすために、国一律の基準とするのではなく、道路構造や運用を自治体に権限を与えることも一つの手法として考えられる。
- ・歩行者利便増進道路の制度活用の具体的な考え方を整理している段階で、中間取りまとめを出すことになる。世間が注目している中で、歩行者利便増進道路の政省令改正で応える部分、中間まとめで応える部分を教えていただきたい。
- ・p7、9にパーソナルモビリティが出ているが、それぞれで通行空間の確保とあるが、何と何が混在であると問題ないかなど検討していく必要がある。また、トータルとして、自動車や車いす、電動車いすなど、様々なモビリティをどうやりくりするのかという観点で道路空間を考えていく必要がある。
- ・p11に路肩の「定義」が重要であると書いてあるが、法定義の緩和や見直しといった表現になるかはわからないが、法律上、許される範囲の中で工夫していく必要がある。
- ・歩車共存道路の位置付けが曖昧であるとあるが、本検討会でどのように扱うか。扱いは大きく分けて2つある。ひとつは、歩行者利便増進道路を単断面道路すなわち歩車共存道路で認めるかどうか、認めるとしたらどのようなレイアウトにするのか、という議論である。安全確保

がポイントであろう。もう一つは、歩車共存道路そのものの議論を深めることであり、場合によっては道路交通法とも連動した議論が必要となる。

○議事Ⅲ 関係者との合意形成の進め方

- ・資料 p2 の右下の図で、「つくる側」と「つかう側」で「説明・意見」の矢印があるが、一体的に進めるという割には少し距離を感じる。いずれにしても豊かなコミュニケーションが必要。「つかう側」にどこまで一体という体制の中に入ってもらえるのかは何とも言えないが、ひとまずは、この図が独り歩きすることにも留意しながら、信頼関係を構築した上で住民や関係者との合意形成を進めていけるよう工夫していただきたい。
- ・合意形成の進め方については、資料に記載の通りだと思うが、こういったことは道路局としても以前から取り組んでおり、パブリックインボルブメントでやっている。過去から学べてきたこと、課題なども踏まえて検討する必要がある。
- ・資料 p2 の右下の図ができれば問題ない。民間事業者や住民は「つかう側」であるが、その中で誰が本当にビジョンを持って、運営にも関わっているのかを見極めることが重要である。「つくる側」が様々なことをして、「つかう側」に説明するというイメージだが、つくる側とつかう側が一体的にビジョンを共同作業する中で、「つかう側」の主体を作っていく流れがスムーズであり持続する。
- ・警察協議がブラックボックス化している。どういうデータで、どういう安全性の検証を行うのか、蓄積されているノウハウをデータベース化していく必要がある。
- ・コンサルタントの役割が重要である。社会実験、設計、シミュレーションなどスーパーコンサルがないとうまく回らないのではないか。
- ・河川の事例では三年ぐらいたった後に、活動状況の点検評価フィードバックを実施しており、スパイラルアップしていくような枠組みが重要である。
- ・「つくる側」と「つかう側」の調整は、ワークショップなどの場で行われていると思うが、声大きい人が出てくるので注意が必要である。海外の事例では、「つくる側」と「つかう側」が一体的に進められている。具体的には、オープンな Web プラットホームを活用し、「つくる側」はどのようにつかってほしいのかを伝え、「つかう側」はつかい方を提案し、それらが重なって合意形成を行っている。今回、新型コロナ対策として、道路や車両の規制が為されたが、こういった際にもオープンな Web プラットホームは有効であり、自治体への技術支援の予算としてつけてもよいと思う。
- ・自治体で取り組んでいる先進的な事例では、大都市が多いこともあり、多様なコンサルタントをつけて、万全な体制をとっている。そのような事例を紹介していただきたい。一方で、横展開していく中では、規模の小さな自治体も想定されるため、最低限、必要な分析やプロセス、主体などを整理し、ガイドラインとして示していくことも重要。

○議事Ⅳ 中間取りまとめ（骨子案）

- ・道路の風景を変えるということで、今までの総括とこれからどうするかを比較することで、分かりやすく社会に伝わるのではないか。

○議事Ⅴ 今後の進め方中間取りまとめ（骨子案）

- ・特になし

以上