

第4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3年4月27日（火） 10:00～12:00

会 場：中央合同庁舎2号館 共用会議室 2A（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 多様なニーズに応える道路 ガイドライン（案）について

▶ ガイドライン（案）全体について

- ・現時点の参考資料1は施策の説明に読めてしまい、利用者のためのガイドラインになっていない。これからユーザーのためのガイドライン作りをしていくことと理解している。
- ・参考資料1のP.11の柔軟な使い分けの方法の分類として、現状の3つの分類でよいのか。例えば、幅員構成の見直しによる使い分けとピンポイントでの工夫による使い分けについて、例えば、歩道を何メートル以上改修すると幅員構成の見直しによる使い分けに該当するのか、判断が難しい。
- ・ユーザー目線で考えた際に、例えば、1番目が既存の幅員構成を変えない、ほこみちやパークレットのような場合で道路交通流への影響をチェックしないでよいパターン、2番目が幅員構成を変える場合で道路交通流への影響をチェックしなくてはいけないパターン、3番目が道路計画全体での位置づけを考えないといけない場合で道路交通流への影響や道路計画との連動をチェックしないといけないパターンが考えられる。この区分けの方が、第6章の検討の進め方でも整理しやすいのではないか。
- ・参考資料1のP.22の個別施策について、ほこみちとパークレットの違いが分かりづらい。パークレットは基本的に路肩を活用することだが、一方で歩道だけを活用するパークレットもあるということで、歩道だけを活用する道路附属物をどのように扱うのか、もう少し説明が必要ではないか。
- ・参考資料1のP.33の検討の進め方について、内容としてはかなり固い印象であり、一般論に終始している。
- ・例えば、ほこみちとハンプとでは進め方は全く異なるため、一般論を記載していても読まない。施策によってそれぞれの進め方を記載していないとガイドラインとして有効に活用されないのではないか。
- ・施策ごとに進め方を記載することで、第4章の道路の柔軟な使い分けにおいて、道路交通流のチェックが必要な場合や警察との協議が必要な場合などで整理できるため、この観点からも使い分けの分類を見直すことが有効である。
- ・一般論ばかりが書かれているが、ガイドラインを利用する道路管理者や民間事業者に対して、具体的な事例等を示して武器を与えるようなガイドラインにすべきである。
- ・例えば、警察に対して安全性の確保を証明するためのロジックなどについて、具体的な事例を提示することが有効。
- ・道路空間の細かい利活用の例示や道路占用の手続きなども提示できるとよい。
- ・ガイドラインの冒頭に、「まちの将来像の作り方」に関する内容を盛り込むべきである。まちの将来像が決まっておらず、実際にどのように取り組むかを悩んでいる現場もある。道路空間には留まらない利活用もあるため、将来像があった上で、利活用を検討するべきである。

- ・道路空間の利活用するにあたり、警察や保健所などの横つなぎの協議が必要であり、給排水等のインフラやバックヤードなどを踏まえて、具体的な協議の流れや内容を提示すべきである。例えば、ほこみちの特例区域を指定し使えるようになってから、何も使っていない、イベントのみ使用など利用強度のバリエーションがあるため、触れてもよい。
- ・ガイドラインの構成を含めて、改めて議論すべきである。
- ・道路管理者が道路施策のために取り組むことが前提の書かれ方がされている印象で、上から目線に感じる。
- ・背景では新たなモビリティについて触れているが、後半ではあまり触れられていないなど、背景と内容に不一致が見られる。
- ・何のために再編等を実施するのかを理念から書き起こして全体の構成を見直した方がよい。
- ・コロナに触れる必要は無いのか。
- ・最終的な落としどころとしては、社会実験なのか、実装なのか。その地域に継続的に定着させるためにはどうしたらよいかを記載すべきである。
- ・将来展開を踏まえて、今後の課題もあってもよいのではないのか。例えば、トランジットモールは日本ではあまり導入できていないが、なぜできていないのか、将来的にどう導入していくのか、という中長期的な課題を盛り込んでもよい。
- ・ガイドラインの内容は概ね理解できたが、構成として、商業や観光などの各地域の特性で第2～6章を一体として整理すると分かりやすくなるのではないのか。第5章の個別施策はツール編としてまとめてもよい。
- ・全体の検討内容をフローチャートで示し、ハード面やソフト面の関係性等を整理すると分かりやすい。
- ・なぜ、多様なニーズに応える必要があるのか、道路管理者のミッションが以前とどう変わってきているのかが伝わりづらく、ガイドラインを使用するきっかけが分かりづらい。
- ・きっかけとなるニーズのインプットを自治体のルールブックなのか、上位計画なのか、専用の窓口を設けるのかなど、機会をどのように設けるかを検討することも必要である。
- ・ニーズの変化が激しくなっている中で、今回の議論は道路法の改定も視野に入ってくるのが考えられる。
- ・多様なニーズを受け入れるための最低条件を示してもよい。例えば、中央帯が設置されている道路では歩行者天国に適さないなど、そもそもの道路構造が対応していない場合もある。また、安全性を検討する上では、自動車の走行速度も重要な視点となる。

▶ ガイドライン（案）の第1～3章について

- ・参考資料1のP.5の事前調査のデータについて、沿道の建物利用や土地利用、車両の出入口も調査する必要がある。例えば、御堂筋では、沿道の土地利用を調査し、歩道を拡幅しても賑わいを創出する施設が無かったため、地区計画を導入している。
- ・参考資料1のP.3(2)に「シェアリングビジネス、小型モビリティ」等の記載があるが、これらの施策の事例はあまりない。今ある道路施策とどのように関連があるのかを示す必要がある。
- ・参考資料1のP.5の調査項目は、本編の付録として最後に回してもよい。むしろ、どういう手順で使ってどう判断するかが重要である。

- ・参考資料 1 の P.8 は、これでもよいが、ケーススタディ地区の特性が上手くはまるかが気になった。
- ・ガイドラインの目的は、道路管理者がやる気につながることで、困難を乗り越えられることであってほしい。読み手を想定すると、目的も内容もより明確になるのではないか。
- ・参考資料 1 の P.8 は、賑わいをベースとして道路機能の例を示しているが、コロナの影響でライフスタイルの変化もあり、「住宅エリア」も別に切り出したほうがよいのではないか。
- ・資料 1 の P.1 の図に関連して、ヨーロッパでは、城壁を崩したときに、たまたま環状道路が形成されたが、日本では、計画的に環状道路を整備してきた歴史があるため、道路計画論を前面に出す方がよい。

▶ ガイドライン（案）の第 4 章について

- ・まずはエリア全体の検討の進め方や交通のあり方などを整理し、それぞれ商業エリアや観光地エリア等で、どうやって解いていくのかを示した方が分かりやすい。
- ・全国の商店街は歩車分離されていないが、自然と歩車共存として活用されている事例が多いが、これから新設しようとするとなかなか難しい。このような商店街をモデルとして一般化し、各事例で安全性確保のロジックや課題の解決策などを整理してはどうか。
- ・手法としては理想的なものが示されているが、何のためにやる必要があるのかが明らかではない。事例の説明の中で整備前後を示すことで、問題意識が漠然としている道路管理者にも分かりやすく伝わるのではないか。
- ・第 5 章と第 6 章を入れかえた方が分かりやすい。現在の案は、第 5 章があることでガイドラインの軸が見えにくくなっている。
- ・第 4 章のタイトルが限定的である。本来は課題をどのように解決するのか、網羅的に考える流れを示すべきである。
- ・資料 1 の P.14 などの留意点では、ハード面に対応できない場合は手詰まりになってしまう。ハード面とソフト面をセットで示すと分かりやすく、新しいアイデアも出やすい。
- ・参考資料 1 の P.18 の路肩を活用する具体例は、それぞれを組み合わせの考え方も示すべきである。例えば、賑わいと荷捌きの組み合わせは利便性に大きな影響を与えるものであり、組み合わせにはリスクと相乗効果がある。配置の考え方や検討プロセスを記載すべきである。

▶ ガイドライン（案）の第 5 章について

- ・個別のアイデアとして、狭窄部を滞留空間として利用したり、ハンプをスムーズ歩道としたり、舗装デザインによってゆるやかな歩車分離が可能である。各地域で色々なチャレンジをしているが、どうやって実現できたのか整理してはどうか。
- ・滞留空間と通行空間をいかに共存させるかがポイントである。御堂筋の特例区域の決定の際には、警察等と現場で何度も調整したが、その辺りにも触れられないか。
- ・資料 1 の P.17 について、舗装の工夫だけでなく、デバイスの設置が必要である。デバイスを設置することによって、ドライバーとコミュニケーションを図ることが重要である。
- ・参考資料 1 の P.22 について、「多様なニーズ」とあるが、各施策が賑わいやモビリティのみにとどまっており、物足りない。もう少しバリエーションがあってもよいのではないか。
- ・歩車共存道路の定義として、道路構造令の解説と運用では凸部を含むが、ガイドラインでは含んでいな

い。さらに、シケインや狭窄、ハンプはなく、舗装などによってゆるやかに歩車共存するタイプをガイドラインではどのように取り扱うのか。

- ・歩車共存道路に樹木を設置している事例があり、道路法に抵触する可能性がある。このように、グレーな事例を整理してあげるだけでも、現場で助かる方々がいるのではないか。

▶ ガイドライン（案）の第6章について

- ・全体のフローについて、最終的に地域の運用が必要となってくるため、このフロー図では対応できない。はじめに、ビジョンの仮設を立て、簡易シミュレーションで実現性を確認し、ビジョンを官民で共有する必要がある、そこには、社会実験等の実施により安全性の問題も発生してくる。
- ・実現にあたって発生する協議は多岐にわたるため、保健所やインフラ、上下水道等の発生する協議を記載すべきである。
- ・地元はどうやって納得してもらえるかが重要であり、その際の実例や説得材料等を交えて記載すべきである。
- ・参考資料1のP.37のデータ取得について、スマホ等のデータは事前に取得する必要があるため、最後の章に記載するのではなく、第2章の検討の流れ等と絡めて記載すべきである。
- ・5つのケーススタディ地区は大都市が中心で、福山市でもある程度の大きな都市である。町村レベルで頑張っている地域もあるため、そこをケーススタディとして選んでもよかったのではないか。
- ・官民連携は、実際に活力のある民間がないと始まらない。行政内での横の流れを意識して、共通認識などを明示し、「仕事のあり方」的なことを記載してみてはどうか。

以上