

第2回「人中心の道路空間」のあり方に関する検討会 議事概要

日時：令和6年11月26日（火）10：00～11：30

場所：中央合同庁舎3号館道路局A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。

1. 「人中心の道路空間」の検討について

- ・意見なし

2. 歩道と路肩等の柔軟な利活用に向けて

- ・意見なし

3. ガイドライン作成の方向性

- ・意見なし

4. 本日の議論

1. 路肩部分も含めた利活用

- ・掲載事例について、恒久設置事例と社会実験事例が混ざっている。恒久設置する場合は、恒久設置するために特別配慮した点などもあるかもしれない。
- ・他の公共交通や自転車との関係性について、整理いただきたい。
- ・今年度の検討範囲について、本ガイドラインでは、STEP1～STEP2の間も含めた議論になるのではないか。
- ・パークレットについて、設置する時の「パークレットはこう作りなさい」といった単体規定ではなく、ストリートとして、どんな風に考えていくのかという視点が重要である。
- ・強度については、社会実験時と恒久設置時で強度・作り方が異なる可能性もある。ガイドラインでどこまで詳しく触れるかは悩ましい。詳しく書いてしまうと、逆に、その強度を満たしておけばOKと捉えられかねない。
- ・安全確保に関して、歩行者中心に変えていく際には、車の速度、横断者の速度・通行量、道路幅員などを総合的に捉えて、きちんと歩行者の横断をコントロールしていくことが重要。
- ・柔軟な利活用に向けては、ドライバーにどう認知させるか・どうコミュニケーションをとるかが重要と考える。
- ・パークレットやほこみちを一般の人がどれほど認識しているのか。海外のボンネルフなどでは案内が設置されていたりする。パークレットやほこみちについても、案内マークを作るなど、利用者が認識できるような仕組みがあった方がよいのではないか。
- ・最近では、路肩を使わず歩道だけに設置するものをパークレットと呼んでいる例もみられる。ガイドラインで「パークレット」と書く以上は、何らかの定義は必要ではないか。

2. 車道部分も含めた利活用

- ・車道部分を含めたイメージについて、段差があつたりなかったりするが、バリアフリー基準等を参照すると、歩道と車道の間には段差をつけることが原則とされている。ただ一方で、フレキシブルに利用するなら段差がない方がよい。「きちんと安全性が確保できていれば、段差をつけなくてもよい」といったことがガイドラインで書かれていると、自治体はやりやすくなるかもしれない。
- ・歩道と車道の境界部については、視覚障がい者が無自覚に車道に行ってしまうようにするためには、やはり2 cm の段差は必要と思う。ただその一方で、車道に段差があつてよいのかという疑問もある。バリアフリーの観点からは、何らかの方法でここからは車道だということを視覚障がい者等へ伝える必要がある。ボラードの間隔を狭めるなども1つの方法かもしれない。
- ・交通規制により道路の全断面を利活用する事例で、通りの真ん中が広く、歩行者空間には見えないことから、車が誤進入してしまうということが考えられる。こうした空間構成が逆にドライバーをミスリードさせてしまっているのかもしれない。

3. 次回以降の検討会で議論すべき視点

- ・地元の方々が作った滞留空間で、外部企業が地元と連携をとらず商業サービスを始めてしまうこと等が懸念される。商業利用に際して、地元と連携した賑わい創出や景観的な配慮が必要である。
- ・ほこみち事業者の公募占用に向けて準備を進める中で、占用料が高額過ぎるために維持管理コストに苦慮している自治体もある。道路管理者が条例等で規定すべき内容ではあるが、ガイドラインで柔軟な占用のあり方・考え方といった趣旨のことが書いてあると自治体もやりやすくなると思う。

5. 今後の進め方

- ・意見なし

以上