

第3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7年3月6日（木）15：00～17：00

場所：合同庁舎2号館低層棟共用会議室6

～事務局より資料を説明し、意見交換を行った。

1. ガイドラインへの記載方針（振り返り）

- ・意見なし

2. 合意形成、維持管理・運営の記載方針

- ・本格実施に向けた視点として、地元のルールと連携したデザイン上のコントロールについて示してはどうか。
- ・体制構築に関して、地域づくりを行う全体の枠組みがあり、その一部として利活用に取り組んでいることが多い。ガイドラインでは、一部の方の取組を対象としていることを示すべき。
- ・広告ルールに関して、こういった取組を実施することに伴い、関連する周りの規定の見直しや追加策定等に波及する可能性があることが懸念される。
- ・体制づくりの中で、利活用を検討する路線の道路管理者を巻き込んだ方が、事業が円滑に進みやすいといったことが伝わるとよいのではないか。
- ・「柔軟な利活用」を目的にしているが、本格実施の段階で「責任を明確にする」とあり、これらは相反するとも考えられる。逆に曖昧にしていた方が上手くいくこともあると思う。
- ・効果計測の部分には、評価の視点と代表的な評価指標の例等、こういった情報があつた方がよいというのが書いてあるが、合意形成に関しても検討を進める上での参考情報も示した方がよいのではないか。
- ・社会実験の検証における交通行動の変容・期間に関する留意事項は、読み手に本来の意図と異なる制約条件に捉えられてしまう懸念がある。
- ・既往の事例では、荷捌き需要等を考慮してあの運用の形しかないということになったのではないかと推察する。時間帯別の使い分けに関して、本格実施前に事前に検討すべき事項はガイドラインにしっかりと示すべき。
- ・本格実施のフェーズでも、その段階がいくつかに分かれるケースもあると思う。ガイドラインでは、その辺りも考慮してもらえるとよい。
- ・本格実施において、利活用に取り組む関係者がそれぞれどういった役割分担をするのか、他の制度とどう組み合わせていくかについて理想的な形が示せるとよい。

3. 効果計測の記載方針

- ・効果計測の必要性、考え方について、多様なニーズに対応する道路 ガイドラインと重複していても、示すべきではないか。また、「いかに人の繋がりができたか」「いかに前面道路を活用し、沿道企業に対して価値を創出できているか」等の定性的な効果が求められることも考慮すべき。
- ・評価に関して、必ずしもエビデンスをもって示すという部分とそうではない部分が分かるようにした方がよい。
- ・悩ましい点として、パークレットの設置目的と評価指標の設定について、滞留者を伸ばすのが目的で、評価指標を「滞留者数」にしてしまうと、それだけの評価とみなされてしまう。定量的に評価できる部分・できない部分が、特に地方都市で見られると感じている。地方都市での評価指標の事例について紹介できないか。
- ・様々なステークホルダーへの説明イメージについて、道路法がこれだけ変化している中、道路局が作るガイドラインとして、説明される側に道路管理者がいて良いのか、というのはある。
- ・道路管理者が、取組を実施する側か、許可する側かで評価のパターンも変わってくると思う。
- ・評価の目的という部分について、これらの効果影響を確認することで何をクリアしたいのかを示すべき。
- ・効果計測の目的で合意形成という表現を使うことに違和感がある。地元発意で周りを巻き込む場合は、次のステップに繋げていくための評価という視点が必要である。合意形成をするために評価をするという風に見えてしまうが、それ以外の評価の使い方もあると思う。
- ・やって良かったという評価の一方で、良くないことも実際にはたくさん起きてしまう。本格実施やそれに向けた検討の中で、これらを解消していく、PDCA を回し進めていくというプロセスを示すべきかもしれない。
- ・効果評価の指標の考え方を示すときに、まち全体を対象とする評価、個別の取組を対象とする評価があることに留意すべきである。
- ・効果の捉え方に関して、ほこみちの効果と思って計測しているものが、実際は沿道店舗の開業による効果である等、ほこみち以外に起因する場合があります、その逆のケースも含め、注意が必要である。
- ・シミュレーションをして評価する場合、どれくらい下がったら問題なのかといった判断基準がない。そのため、評価の方法やクリアすべき基準等について、評価をする方と事前に協議しておく必要があることをガイドラインで示すべき。

4. 今後の進め方

- ・意見なし

以上