

第4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6月25日(水) 13:00～15:00

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）

1. 歩道と路肩等の柔軟な利活用に関するガイドライン（案）について

～事務局より資料を説明し、意見交換を行った。

- ・今回のガイドラインで扱う範囲として、路肩部分も含めた利活用（パークレット）においては、本格実施において歩道拡幅や車道を狭めて設置するものは対象外であるということがわかるような表現をしてもらいたい。
- ・本書の「柔軟な利活用」という表現は、行政用語のような印象である。従来と異なる利活用というニュアンスだと思うが、読み手にとって「柔軟」と言えるだろうか、という見方も必要ではないか。一方で、安全性の確保に関しては、柔軟に対応できない部分もあるが、全体として「叱られないための手引き」に見える。表示の仕方を含め、ただ禁止事項を示すのではなく、ポジティブな表現にできないか。
- ・まち全体の位置づけと取組の関係について、上位計画との整合が重要である一方で、タクティカル・アーバニズムのように、トライアルを通じて都市のあり方を考えていくというアプローチで、むしろ「みち」から「まち」を変えるという考え方で、パークレットなど柔軟な利活用に取り組むことを示すのもよいと思う。トライアンドエラーで正解が見えてくるみたいなのところが実際にあるので、ハードルが高くならないように、ガイドラインを活用してどんどん推進してほしい。
- ・パークレットというものを面的に考えつつ、さらにまち全体について考えるような視点も必要となるため、上位計画の見直しにも繋がるといった内容を追記すべきである。
- ・現在、パークレットの社会実験の準備を行っている。ガイドラインでは対象外の歩道内のパークレットの設置であるが、歩道とパークレットの歩道に接する端部で段差を付けるかどうかの実務上の課題になっている。段差が付いている事例もある一方で、関係機関からは段差は危険なためフラットにすべきと言われることもあり、どちらが正解か分からない状況である。段差の取り扱いについて示せないか。
- ・コンセンサスの形成における「協力する仲間を増やし取組を進める」について、仲間を増やし取り組むこと自体は良いが、その一方で、いつの間にかその仲間がいなくなってしまう懸念がある。社会実験でも本格実施においても、いかに責任をもって関わって運用していけるか、その仕組みが重要である。その観点で、優良な既往事例について事例集で紹介しても良いのではないか。
- ・効果計測の考え方について、対象が取組箇所周辺のみの影響にとどまっている印象がある。その取組が面的に拡がることによって、まちへの面的な波及効果がある可能性があり、街の構造や人の動きにも影響を与えるという大きな視点・考え方を示しても良いのではないか。

- ・効果検証のデータについて、利用実態が官民連携でエリマネの方々もデータが入手しにくいケースがある。路肩等の利用情報が確認できる、オープンデータがあるのであればコラム的に載せてほしい。
- ・ガイドラインで取り扱う「パークレット」の対象外となるが、交通に影響を与えないことが前提で、路上駐車が問題になっている箇所では車道部分を利活用した事例について、事例集で紹介できないか。
- ・ガイドラインを普及啓発するイベントやプログラムなどのパッケージを検討いただければと思う。
- ・ブラッシュアップしたものを各委員にもう一度確認いただき、その後、委員長預かりで公表まで進める。

2. 今後の人中心の道路空間のあり方について

～久保田委員長から資料を説明し、意見交換を行った。

- ・日本の単断面道路等で歩行者と車の関係を考える場合、法的な整備を優先する方向と、思いやりやコミュニケーションを重視する方向の二つあると考えている。法的に明確にする方向で進めるのか、思いやりやコミュニケーションを軸に据えるのかはトレードオフであり、どちらに重きを置くべきか、というところも含めて難しい課題である。
- ・日本において、歩行者優先を明確にするには、法的裏付けと分かりやすい設えが必要ではないか。
- ・歩車共存の実現には、区域や区間を定めた段階的な速度抑制が必要だと考える。まずゾーン 30 プラスにより区域の入口で速度抑制を行い、さらにその区域の中で歩車共存の道路を指定し、横断歩道上のように歩行者優先で車は走行する。このような二段階の規制を道路構造と制度のセットで進めていくべきではないか。
- ・人が命を落とさない道路が第一であり、その中で、通学路などを考えると歩車混在よりも、車が来ないことが最も安全である。通学時間帯などのスクールゾーンや、前述の二段階目として、道路法の歩行者専用道路や道路交通法の歩行者用道路を多く整備することが必要ではないか。また、道路法の歩行者専用道路は、時間帯別の車両通行の緩和等、もっと柔軟に使えるように検討できないか。
- ・安全面で歩車分離は必至という意見もあるが、歩行者の横断中・飛び出しの事故も多いのが現状である。防護柵をつけ、狭隘な歩道を整備した結果、車道部にはみ出て通行してしまうような道路もある。変わるべきはドライバーであり、きちんと速度を落とすという意識づけが重要である。
- ・欧州では、市街化されたエリアにおいて、実勢速度が 30km/h で交通円滑化を阻害していない状態であれば、幹線道路でも法定速度を 30km/h に規制している。市街地全体の道路のあり方や設計の考え方が変わってきていると感じている。日本の道路の考え方はどのような方向性で進めるのか。

- ・大阪では、シェアードスペースの社会実験を行っており、狭窄部やクランクを道路上に設けることで、歩行者優先型で柔軟な使い方ができないかを検討しているところ。また、将来的に、柔軟な利活用を面的に組み合わせた場合の扱いも、今後必要になるのではと考える。
- ・歩車共存を考える場合は、パークレットよりもさらに長く、路線の長さの中でどう考えていくかの視点が必要ではないか。
- ・メインストリートに面する小さな通りの柔軟な利活用方法として、歩車共存、あるいは時間帯で歩行者専用に切り替えるといった運用が考えられる。メルボルンでいうレーンウェイのような手段で、そういったところも少し考えていただけたらいいかなと思う。
- ・歩車共存というキーワードとコンセプトに関して、例えば、速度抑制が安全確保の第一という認識のもと、凸部等の技術基準の検討が進められてきている。このほか、これまでの課題や進まなかった要因を整理するのも重要ではないか。
- ・”人中心”という言葉が、違うコンセプトで使われることがある。生物多様性の話が出てきている中で、車中心から人中心に変えて行くという言葉が誤解されかねないことも出てきていることに留意すべき。
- ・ストリートや路面のデザインについて、欧州は、石畳の模様を変えるだけで段差なく歩車共存の空間を作る例が多く見られる。日本でも観光地等で整備されており、そうしたデザイン面の工夫ができる余地はある。一方、非常にコストがかかるため、すべての生活道路で可能ではないと考えている。
- ・欧州はモール等の取組を進めてきて、その後今日のシェアードの取組に至ったと考えている。日本は、まずモールの取組を優先し、どうしても車両通行が必要な箇所でシェアードスペースの取組の検討を進めるという方向性も考えられる。
- ・今日の議論をきっかけに、引き続き検討していければと思う。

以上