

## 第5回 ストリートデザイン懇談会 議事概要

日時：令和元年12月18日（水）10:00～12:00

場所：中央合同庁舎3号館6階都市局議室

※姫路市より「大手前通り社会実験」について、小嶋委員より「歩車共存を支える道路について」の説明後、委員はじめ出席者間において意見交換がなされた。またその後、都市局まちづくり推進課より「人間中心のストリートの評価について」、事務局より「ガイドラインについて」の説明と意見交換がなされた。

### 【歩車共存を支える道路について】

- まちなかのイノベーションは大通りよりも裏通りの方がアクションが起こりやすい傾向。街路の歩行者向けへの転換について、裏通りから攻める方法も一案かと思う。
- ライジングボラードの導入コストについて、導入を考えている他の自治体では高コストが課題になっている模様。普及が進まないが故に価格が高い、という声もある。
- ライジングボラードの整備について、日本では道路としても、あるいは占用物としても、どちらでも可能となっている。新潟市の事例では道路付属物として扱っている。
- 海外で整備されているハード（固い素材）なライジングボラードは日本では設置が難しい状況。欧州では古くからハードなライジングボラードが使われており衝突事故の裁判の判例も蓄積しているが、日本では車が見誤って衝突した場合に設置者が瑕疵に耐えられないだろう。欧州でも衝突事故の多さからハードなボラードが撤去された事例もある。
- 新潟市のライジングボラード設置の実験では、ライジングボラードを踏み倒して侵入する車両も稀に見られたが、何度も踏み倒し侵入するような悪質なケースはなかった。ボラード昇降の非常停止スイッチを悪戯されるケースも当初は見られたが、プラスチック製カバーを装着し、悪戯はなくなった。
- 日本でのパークレットの交通安全対策について、例えばパークレットの壁面には仮設ガードレールが仕込まれたり、基礎を用いている。一方で海外ではパークレットの手前にソフトなボラードが立っているだけなど、日本よりも軽い構造でできているものが存在する。海外と日本を比較して交通安全対策を考えることも重要。
- パークレットやオープンカフェで沿道に滞在する歩行者を守るためには、車がゆっくり走る環境が確保されていることも必要。
- 紹介された取り組み事例と同様、欧州・中南米の一部の都市では車がよりゆっくり走る環境整備と併せて10km/h規制の導入が進んでいる。
- 海外事例でよくある交差点のペイントについては、イメージハンプと同様、初見以外は気をつけて走行することは少なく、交通安全面での効果は疑問である。
- 欧米でも、まちなかの歩行者優先空間の整備は、自動車の交通円滑化や外周道路整備と併

せて対策を行っている。

### 【ストリーットの居心地の良さを測る指標の作成について】

- アクティビティの多様性やユーザーの多様性の評価については、ストリートによってユーザーの属性や活動が変わってくるため、単純にバランス良く多様であればよいというものではないのではないか。
- 指標の策定にあたっては、難易度が高くなりすぎず、また項目に重複が無いようにすることが大切。特に、状態と目的はダブルカウントしてしまう恐れがあり要注意。  
例えば、カウント対象が立っているか座っているかという姿勢で分けて、あとは行動で分ける。行動は単純な列挙だけでは評価が難しいため、例えば静的行動と動的行動で活動を分類するすると評価もしやすい。
- 調査の体制も重要であり、調査員は学生でもできるが監督者が重要。人によって判断が変わるところをきちんと指導することが重要であり、監督者ガイドまでであると現場でも応用しやすい。

### 【ガイドラインについて】

- ガイドラインとしてまとめていくにあたっての基本方針として、街路の沿道までを対象とし、リンク&プレイスの考え方をベースにする。さらに沿道との関係（アクティビティやプレイヤー）まで含み行政の心構えについても触れるという認識。
- 道路局としても、現在、人中心の道路空間の構築に向けた検討を進めている中、このガイドラインが先行して策定されることから、道路行政と都市行政とが互いに整合を図れるよう、記載内容等について道路局とよく調整をお願いしたい。
- NACTO のストリートデザインガイドは洗練された紙面デザインになっている。このガイドラインも関係者以外でも手に取ってみたいくなるデザインのものとしてつくってほしい。
- ガイドラインの構成・内容等について、意見がある委員の方々は年内に事務局まで送付し、次回懇談会（1/28）の場でもう一度議論し、必要であればさらにもう一度議論する、という進め方としたい。

### 【姫路市 大手前通り社会実験について】

- 国内の実験では、効果があまり公表されていない。単なる一過性のイベントではない取組であるため、この社会実験についてはぜひ効果の測定結果を公表してほしい。
- 調査結果はまとまり次第公表予定。
- 交通管理者との調整については、これまでも様々なお祭りの実施等にあたり、一緒に苦労してきており、信頼関係ができていた。今回の社会実験においても協力関係のもとで進められた。