

第6回 ストリートデザイン懇談会 議事概要

日時：令和2年1月28日（火）13:00～15:00

場所：中央合同庁舎3号館6階都市局議室

※事務局からガイドラインについて説明後、委員はじめ出席者間において、意見交換がなされた。

【ストリート改変の効果・目的】

- ストリート改変は、多面的な効果を有するが、特に交通安全面からの効果にまず言及することが、施策への訴求力ともなる。
- 日本としてのオリジナリティを感じられるような、目指すべきストリートについて言及をしていただきたい。
- ストリート空間の防災機能について、避難・支援拠点としての防災空間機能を丁寧に記載頂きたい。
- 自動車の速度抑制策や交通抑制策は、物理的な対策とともに、規制の導入による対策についても言及していただきたい。
- ウォークアブルな空間は、駅前広場等の交通結節点やLRT等の新たなモビリティといったものとも親和性が高いと思われる、その様な観点を入れて頂きたい。

【ストリート改変のプロセス】

- ストリートの改変を行う際は、プラットフォームやビジョンの共有が重要であり、そのような大きなビジョンはバックキャスト型で進める必要がある。一方、社会実験を通じた交通解析やアクティビティ調査等はボトムアップで積み重ねていくことも重要である。
- 一方、小規模な取り組みから始めるボトムアップ型でストリートの改変を進める場合、将来ビジョンや仮説検証の視点がないまま社会実験を始めて迷走してしまう事例もあるので、そのあたりを留意して記載してほしい。
- ストリートを改変するプロセスについては、大都市のみではなく、地方都市も実施が可能であるというニュアンスが伝わる書きぶりをお願いしたい。

【リンク&プレイス】

- ストリートが持つ機能として、リンク&プレイスをあげているが、例えばリンク機能については、海外での解釈では、一般車に限定せず、その輸送力に着目し公共交通が強化された場合は、リンク機能が向上するとしているところもある。
- 一方で、トランジットモール化し、プレイス機能が向上するという解釈もある。

- 駐車等の交通をリンク機能とするのかプレイス機能とするか等、改めてリンク&プレイスについては本ガイドラインとして分かりやすい定義づけをされたい。

【空間のデザイン・設え】

- 様々な寸法を定量的に、かつ、その理論が現場でどう活用できるか事例ベースでも例示をしていただきたい。また、他者と“見る”－“見られる”の関係が生ずるような場が、滞留空間の設えとして必要なことに言及をしてほしい。
- 事例については、当初の課題と整備方針だけでなく、整備による効果も重要な項目であるため、併せて記載して頂きたい。
- 恒久的な空間の設えと、社会実験等で使用する一時的な設えを書き分けて記載し、混在しないように注意してほしい。
- 空間配分のパターンについて、近年注目されているパークレットやシェアドスペースの事例も入れて頂きたい。

【その他】

- 幅広い分野の専門家の方々及び関係部局も参加した懇談会を通じて、ガイドラインを作成したを、本懇談会そのものや経緯とともに記載し、とりまとめとされたい。
- 海外の事例等を載せるのみならず、我が国にとってそれが相応しい事例か等をも精査し、掲載の可否を判断してほしい。
- 考え方の論述部分と、具体的な事例部分との混在を避け、読み手に分かりやすいように記載いただきたい。