

令和4年2月17日

【総務課長】 おはようございます。少し定刻前ではございますけれども、皆様おそろいですので、ただいまから社会資本整備審議会道路分科会第77回基本政策部会を開催させていただきます。皆様、本日はお忙しい中、お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。本日、進行を務めさせていただきます、国土交通省道路局総務課長の出口でございます。よろしくお願いいたします。

まず初めに、本日御出席いただいております委員の皆様の御紹介でございます。大変恐縮ですが、お手元でございます委員名簿で代えさせていただきたいと思っております。本日、勝間委員、草野委員、羽藤委員におかれましては、所用により御欠席という御連絡をいただいております。また、朝倉委員、太田委員、久保田委員はウェブでの御出席ということになってございます。

本日御出席をいただきます委員の方は、委員総勢11名の3分の1以上でございますので、社会資本整備審議会令第9条第1項によります定足数を満たしておりますことを御報告申し上げます。

また、本日、有識者からのヒアリングといたしまして、東京大学大学院特任助教の三浦様にもウェブで御出席をいただいております。

なお、道路局長の村山につきましては、公務により、大変恐縮ですが、本日は欠席とさせていただきます。

ウェブで御出席の皆様に御連絡をいたします。

資料は画面に表示させていただきます。会議進行中はマイクをオフにさせていただきます。発言時のみマイクをオンにしてください。御発言をいただく場合には、部会長より御指名をいただきますので、手挙げ機能を使ってお知らせいただければと思います。接続の不具合などございましたら、事前にお知らせをしております事務局のほうまで御連絡をいただければと存じます。

それでは、開会に当たりまして、道路局次長の佐々木より御挨拶を申し上げたいと思っております。

【道路局次長】 おはようございます。部会長をはじめ委員の皆様方におかれましては、

御多忙のところ、本日御出席いただきまして、大変感謝申し上げたいと思います。

昨年12月に、この部会で今後の進め方を御相談させていただいたと思っておりますけれども、ちょっとスケジュールが2月、3月で入れ子になってしまいましたけれども、今日は道路空間の利活用の話と、それから自転車の利用環境についてという、この2つのテーマについてお話といえますか、御議論いただければと思っております。

コロナの影響で、自転車の利活用が世界的に進んでいるということもございますし、また、道路行政の中でも、例えば飲食店の皆様を御支援するために占用許可の特例なども設けさせていただいておりますけれども、この部会でビジョンをまとめていただいたときには、道路を人々が滞在し、また交流できる空間に回帰させるというような御提言もいただいておりますので、この点も踏まえて、また本日、御協議をいただければと思っておりますのでございます。

限られた時間ではございますが、どうぞよろしく願いいたします。

【総務課長】 ありがとうございます。

本日の資料の確認でございます。お手元の議事次第に続きまして、資料の1と2と3ということで、3種類でございます。不足等ございましたらお知らせをいただければと思います。

それでは、以降の議事の進行は石田部会長にお願いしたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

【石田部会長】 皆さん、おはようございます。これより議事を進めさせていただきたいと思っております。

今日は、道路空間の利活用と自転車利用環境でございます。次長からもございましたけれども、コロナ前からそうだったんですけれども、コロナがあって、改めて道路空間の利活用、暮らしに役立つとか、まちのにぎわいとかということが世界的に急速に進んでおりまして、日本においても負けてはいないと思っておりますけれども、さらに加速していくことが必要だと思っておりますので、今日もよろしく願いを申し上げたいと思います。

初めに、議事の1の道路空間の利活用についてでございます。資料1について、事務局より説明をお願いいたします。

【交通安全政策分析官】 道路局環境安全防災課で交通安全政策分析官を務めております真田と申します。よろしく願いいたします。

それでは、資料1を用いまして説明をさせていただきます。1枚めくっていただいて、

資料1、1ページ目ですけれども、こちらは目次でございまして、この流れで本日、説明をさせていただきます。

特に着眼点①というところで、多様なニーズへの対応をするための道路の利活用の方向性を、歩道、路肩、全断面という道路の各パーツごとに説明をさせていただきたいと思っております。

1枚めくって2ページ目を御覧ください。こちらはこの基本政策部会のほうで提言として取りまとめていただいたビジョンの中で、今回議論に関係するところを切り出させていただいたものですが、ビジョンでは、道路の役割を再考しまして、進化と回帰という2つのキーワードを挙げていただいております。今日説明させていただきますのは、その2つのキーワードのうちの回帰ということで、2つ目の白丸のところにもありますが、人々が滞在し、交流できるような空間に道路を戻していこう、回帰していこうというような取組について説明をさせていただきます。

3ページ目をお願いします。そのような回帰をさせていこうという動機づけといたしましては、このスライドの真ん中ぐらいにあります。道路に対するニーズなんですけれども、赤いところで示しましたような新しいニーズが道路に対してさらに求められるようになってきていること、このようなことから、回帰のための取組を進めたいと考えています。

4ページ目を御覧ください。多様なニーズを、人中心の新しいニーズへ道路空間で対応していこうとしたときの課題としましては、現状のままの道路の構造では少し対応が難しいところもありまして、道路の構造や運用の面からの工夫が必要だというふうに認識しております。

スライドの左のほうに、車が100%の①の車専用の道路から、⑤という下のほうで歩行者専用道路、大きく5つぐらい道路の種類があるかなと思っておりますけれども、この人中心の新しいニーズへ対応していくというところでは、③から⑤あたりの道路を対象にして、構造や運用の改善をして、ニーズを受け止めていくということを考えていきたいと思っております。

5ページ目を御覧ください。新しいニーズへの対応につきましては、一部、制度を既につくって運用を始めているものがございまして、1つ目の白丸のところにあります。ほこみち制度を創設いたしました。スライドの下半分のほうはマトリックスになっておりまして、縦軸がオレンジで書いていますけれども、道路空間の一部を活用しているところから下のほうに向かって全断面、また横軸は、歩行者専用の空間か、歩車混在かという軸な

んですけれども、既に制度を創設していますほこみち制度については、このマトリックスの左上に位置しております。

スライドの緑色の矢印で示しておりますけれども、こういった現在あるほこみち制度、それから歩行者専用道路というところから、この矢印の方向に拡大をしていく取組を、新しいニーズに対応するためにしていこうというふうに考えております。

6 ページ目を御覧ください。新しいニーズに対応していくため、考えていかなきゃならないということは、いずれも人中心の道路をつくっていこうという意識を持たなきゃいけないというふうに考えておまして、人中心の道路を構築していく上で検討が必要なことということで、3点の着眼点を設定させていただきました。

以上が、まず背景でございます。ここから着眼点ごとに、今、どのようなことを私どもで考えているかを説明させていただきます。

7 ページ目を御覧ください。新しいニーズに対応するために、柔軟に道路空間を活用していこうという今後の方向性の中で、まず7ページ目からは、歩道に着目しております。歩道につきましては、7ページ目のスライドの左半分、先ほどコロナのお話も部会長の御挨拶などでもありましたけれども、コロナの対策としましては、スライド左にありますように、占用許可基準を緩和いたしまして、沿道のお店に路上利用を少ししやすいような形の制度を期間限定で導入しております。この歩道の柔軟な利活用をより進めていく1つの方向性としてしましては、コロナ対策で導入しました占用特例を利用している皆様に、ほこみち制度のほうへ移行していただこうというようなことを考えております。これによって、ほこみち制度をより普及をさせていこうということでございます。

8 ページ目を御覧ください。これはほこみち制度で、現在できることを示したスライドでございます。

それから、9枚目は、ほこみち制度の具体的な適用事例をお示ししております。

それから、10ページ目、今後の展開のところでございますが、先ほど申し上げましたように、ほこみち制度をより普及させて、歩道の利活用を進めていきたいと思っておりますが、例えば、取組の方向性の1つのアイデアとしましては、2年目のところの4つ目のポチのところがございますけれども、バスタとか道の駅のような人が集う拠点がありますので、そういったバスタや道の駅と隣接するような歩道についてほこみち制度を運用することでより、にぎわいをつくっていけるのではないかというふうに考えております。

以上が、歩道についてでございます。

次の11枚目のスライドからは、柔軟な利活用について、路肩をどう活用していこうかということでございます。この11枚目のスライドの真ん中のイラストの周りにはいろいろ写真を配置させていただいておりますけれども、このようなニーズが路肩のほうには発生しているのではないかというふうに考えておまして、このニーズに対応していくには、2つ目の白丸のところがございますけれども、民間によるマネジメントと道路構造の変革が必要だというふうに認識をしております。この2点については、13ページ目で後ほど説明をさせていただきます。

12ページ目を御覧ください。路肩の利活用の方向性としまして、1つは路肩の機能を少し増やしていきたいと考えております。路肩本来の機能のところは11個、現在、路肩が分担している機能を書いておりますが、その右のオレンジのところなんですが、現在付与している機能に加えまして、にぎわいをつくるというような機能もしっかり路肩の機能として位置づけてはどうかというふうに考えております。また、スライドの下半分、具体的な活用のイメージですけれども、時間帯で使い方を分けるとか、一定の連続区間での活用など、3つのパターンを考えております。

それから、13枚目を御覧ください。先ほど11ページ目で申し上げました民間によるマネジメントと道路構造の変革、具体的にどのようなことを考えているかを13ページ目で示しております。まず、民間によるマネジメントにつきましては、住民ですとか民間の方が一体となった協働体制を構築することが重要なことというふうに思っていることと、それから、民間の皆さんにマネジメントをしてもらうためにはある程度の資金も必要だということで、資金を確保していただくような方策も考えていきたいと考えております。

それから、2点目の道路構造の変革ということでございますけれども、13枚目のスライドの下半分に柔軟活用ゾーンということで、イラストで赤く囲っておりますけれども、現在、道路の横断面を構成するパーツとしましては、車道ですとか歩道とか路肩といったものが道路の幅員を構成するパーツとして道路構造令に位置づけてあるんですけれども、そこに新たに柔軟活用ゾーンということで、新たな様々なニーズに対応するためのスペースを道路の幅員の中に位置づけてはどうかというふうに考えております。

それから、14枚目を御覧ください。さらに道路に隣接する民地ですとか、それから民間の皆さんとの連携をすることで、さらにはにぎわいをつくれるようになるのではないかとことも考えております。例えば、スライドの右側でございます利便施設協定制度、これは道路法で既に位置づけがされている制度でございますけれども、こういったものを活

用していくことも考えております。

以上が、路肩の利活用関係でございます。

それから、15ページ目からは、道路全断面、幅員の全体を活用していくことについての説明でございます。15枚目は、道路法に基づきまして、現状、制度としてございます歩行者専用道路ということでございますけれども、この歩行者専用道路の窮屈なところは、スライドの右側の真ん中あたりにありますけれども、緊急車両以外は通行ができないということで、車両の通行が柔軟にできないところが、歩車共存を図っていく上で課題だというふうに考えております。

それから、16枚目、こちらでも現状の制度の紹介でございますが、16枚目は道路交通法に基づきまして、歩行者専用、歩行者のみの道路にする仕組みでございます。こちらにつきましましては、荷さばき車両など一部の車両の通行が許可ということで、先ほどの道路法のものよりは多少入ってこられる車が増えるんですけれども、事前の通行許可が必要な点で非常に柔軟性がないというふうに考えておまして、そこが課題だと考えております。

17枚目からなんですけれども、海外のほうではどのような取組をしているかということ、17ページ目と18ページ目でお示しをしております。

まず17枚目のほうは、海外の事例のうち、特にまち中のメインストリートで行われている歩車共存の取組でございます。歩行者専用ではございますけれども、17枚目のスライドの右下にありますように、タクシー、自転車、荷さばき車両など車両を表示しまして、規制の除外、この歩行者専用の道路に入ってこられますよということで、事前の登録なしでも入っていけるような形に柔軟にしておまして、それによって歩車共存を実現しているということでもあります。

それから、海外の事例の中で、17枚目がまち中のメインストリートの事例でございましたが、18ページ目のほうは、住宅街の生活道路における歩車共存の海外の事例でございます。こちらのほうも、その許可車両でなくても通行できますけれども、あくまで人優先ということで、このスライドのほうに各国の標識のデザインをお示ししておりますけれども、この標識のデザインのほうでも人のイラストを大きくして、車のイラストの大きさを小さくして、人優先であるというような表現をしております。このあたりの海外の事例などが、目指していきたいイメージとして、今考えているところでございます。

19ページ目を御覧ください。今申し上げたような海外の事例や日本の現在の制度の課題なども踏まえまして整理したのが19枚目のスライドで、横軸が現状と方針となってい

まして、縦軸ににぎわいのある道路空間、主にまちのメインストリートのイメージと、その下が安全で快適な生活道路という住宅街の生活道路をイメージしたものでございますが、現状のところ4枚写真をつけておりますけれども、写真の上側の黒い菱形のところは現状でございます、写真の下側の枠囲みが課題と私どもが考えていることとでございます。この課題に対しまして、水色の矢印の右側の方針のところは、今後実現していきたいと考えていることとでございます。

その中の取組の方向性のところ、それぞれ上の段と下の段2つありますけれども、上の段、歩車共存可能な道路構造ですとか、施設について検討していく。また、下のほうの取組の方向性でいきますと、歩行者を優先するエリアへの交通の流入の制御ですとか、歩行者の優先を認識できる構造や施設の検討とあります。それぞれ上のほうの取組の方向性について具体的なイメージを20ページ、下の取組の方向性の具体的なイメージを21ページのほうに示しております。

まず、20ページを御覧ください。歩車が共存可能な道路構造や施設のイメージとしましては、イラストの下側にありますような、段差や境界線のない路面、またはライジングボラードなどをイメージしております。

それから21ページ目、歩行者優先を認識できる構造や施設の検討、その具体的なイメージ。歩行者の存在をドライバーに想像させられるような施設ということでは、21ページ目のスライドの右上にありますような植栽ですとか休憩施設を配置したり、それから、スライドの左上のほうに路面装飾ということで、写真を見ますとリングのようなものだったり丸だったり、道路に落書きがされているようなイメージの装飾をする、このようなことを考えております。

以上が、着眼点の①の説明でございます。

それから、22ページ目を御覧ください。多様なニーズを実現する上での通過交通の排除とエリア内での機能分担ということで、通過交通のほうは、22ページ目のスライドでいきますと、オレンジ色のような幹線道路でまずは処理をしていきたいと思います。その上で、エリア内の道路につきまして、様々なニーズを各道路、路線で分担をしていってはどうかと考えております。各道路で機能を分担させていく際の検討の流れを横長のフローで示しておりますけれども、エリアを設定した上で、機能の分析ということで、現在の各道路の果たしている機能を分析して、その上でその右側、強化したい、付加させたい機能の検討ということで、将来的な多様なニーズの増大を見越しまして、付与したい機能を検討し、

その上で路線ごとにどういう機能を分担していったらどうかというのを決めていく、このような検討の流れではどうかと考えております。

それから、23ページ目のスライドは、大手町、丸の内、有楽町、東京駅付近の機能分担の事例でございます。

それから、24ページ目のほうは、幹線道路で通過交通を排除している事例でございます。

以上が、着眼点の②の御説明でございました。

25枚目のスライドを御覧ください。ここから着眼点の3つ目、データの利活用に関する取組の説明でございますが、この25ページ目のスライドで示しますように、ETC2.0のデータですとか、様々な公表されて使えるデータがございますので、そのようなデータを重ね合わせて分析することによりまして、交通安全ですとか、それから、多様なニーズに応える取組についての、より効率的、効果的な取組を、データを使ってより進めていけるのではないかというふうに考えております。

26ページ目、さらにそのデータの利活用に当たっての民間の皆様との連携ということで、交通安全につきまして、現在のほう、スライドの左側ですけれども、カーナビのほうでは、細い道路へ誘導するようなことは、現状でもカーナビの各社のルールによって抑制をさせていただいているところですが、今後さらに安全の確保に向けてということで、ゾーン30プラスのところへ進入する際の注意喚起ですとか、それから侵入をしないようにと促すように、より積極的な情報提供などもしていけるように、関係の民間の皆さんと協力をしていきたいと考えております。

27ページ目、最後、今まで申し上げました3つの着眼点につきましての方向性、このように考えているとまとめたものでございます。

私からは以上でございます。

【石田部会長】 ありがとうございます。

続きまして、本日は、東京大学の三浦先生から、冒頭でも御挨拶の中で申し上げましたけれども、海外で非常に急速に進んでおりまして、そのことを中心に話題提供いただくことになっておりますので、三浦先生、よろしいでしょうか。お願いします。

【東京大学大学院新領域創成科学研究科特任助教】

私の専門は、公共空間のデザインマネジメントです。資料を拝見していて、日本の道が、まさしく見違えるというような、画期的な方向へ進んできていると思っております。その

前提の上で、これがしっかり現場に根づくためにはという観点から話題提供させていただきます。

委員として「多様なニーズ」に関する議論をさせていただきながらモヤモヤとすることが3点あります。多様なニーズの折り合いのつけ方をどうするのか。多様なニーズというのは行政が待っていれば出てくるものなのか。これは何をどこまで、例えばガイドを設けるのであれば明文化するか、その位置づけ、ガイドだけでいいのか、そうしたところに絡んできます。

まず、多様さ、これを整理する必要があります。人中心ということで、人そのもの、人が乗る交通手段、人の生活のための機能、それぞれ関わるステークホルダーの方のニーズを取り入れる必要があるということになります。これがどういう空間になるのか、本日は海外事例を踏まえてみます。

一足先に似たような概念を唱えたのが、米国のコンプリートストリートです。これは多様な交通主体、機能で、語のとおり、通りを、完全化していくということです。主に州管轄の幹線街路で、お見せしているスライドのビフォー・アフターで示されるようなイメージです。すごくいい取組だと思います。しかし、現場では普及して10年、問題点が浮かんでおります。全てを平等に入れるということになっていくと、トレードオフを想定しにくいつくりになってしまっていると既往研究が示しております。米国はもともと車中心の空間なので、申し訳程度に歩行者と自転車の空間を入れて、それでコンプリートストリートだと言って終わってしまうことがあり得るということです。車の速度だったり、もっと車線も絞れないか、あるいは信号も考えていく、そこまで詰めた議論をしないといけないというところですが、表面的にとどまり得るところが問題点ということでした。

その後、基礎自治体、より先ほどの写真よりも市街化された区間を管轄する交通系部局を束ねた、通称NACTOと呼ばれる組織の活動が活発化します。こうしたガイドを発表していくんですけども、ガイド掲載の図面は、一見さっきと同じ空間像を示しているように見えます。しかし、コンプリートストリートとアプローチが違う、人と人の居場所中心だというわけです。

その違いは、道づくり、空間づくりの前提とする公正性、エクイティーの捉え方にあります。NACTOの場合、明らかに垂直的公正性を重視しています。そうすると、多様な主体の中にも優先順位がついてくる。NACTOは自転車インフラづくりに力を入れてき

たんですけれども、そのミッションというのは、米国だと、女性たちが全く自転車に乗らないという状況だったので、彼女らが安心して移動できるようにインフラを整備する。そうすると、地域社会で彼女らの活動が活発化できるというような問題意識です。コロナ禍での自治体支援も行っているんですが、その際も対象地域の所得レベルに配慮することを支持してきました。

NACTOが関わったものに、国レベルのシェアドストリートのガイドがあります。これは欧州よりも明確だと私は思うんですけれども、歩行者の中で視覚障害がある方の優先順位を考慮したものです。歩道と車道の区分はないという、そうしたシェアドストリートの空間、シェアスペースの空間をとりつつも、しっかり障害者の方々のための動線は明示する。一度整備してそれで終わりではなくて、現場でモニタリング、微調整していくことが前提という、そこも踏まえてガイド化されております。

次は、公共交通も含めて、交通手段の優先順位の話になります。イギリスの最近の動きとも共通しているんですけれども、人中心ということで、指標もさばく台数じゃなくて人数で考えるというところなんです。右の図は、シアトルの公共交通優先化の事後評価の例で、ビフォーアフターが上と下にあります。米国の場合は、一般車は、総処理人数はどう捉えられているかという、大体平均して1.5人乗るから、1.5人換算で考えていくという形になっています。この考え方でいくと、より総処理人数をさばくことができるのは公共交通というところで、その交通手段を優先していきましょうという動きになっている。

あと、よく出てくる写真ですけれども、同じ一般車で比べるのであれば、空間効率を高める技術搭載、サイズであるもの、あるいは環境インフラ負荷の小さいもの、乗り合い人数の多いものが優先されるわけです。欧州では既に見られますけれども、現在ニューヨークでは、カーブサイドに、EVチャージの機能を整備しようとしているところです。これらをあえて路上に置くということです。プラグニューヨークシティとって、2030年までに1万か所やりたいということですが、まだ30か所です。その目標を大きく掲げているということです。

サンフランシスコでは、環境配慮の視点から、燃料から走行距離にプライシングをかけていくというのをカリフォルニア州がやろうとしているんですけれども、そうした動きも踏まえて、性能指標というのを転換していきましょう。サービスレベルの考え方も、こういうもので見ていこうというふうに転換しています。

カーブサイド活用でも優先順位が見られます。沿道の土地利用を考慮しています。シア

トルの場合は3つの用途に対して、6つのカーブサイド機能を区分してランクしております。商業地域と混合用途地域、住居地域と工業地域では、優先順位が変わってくるというわけです。

シアトルの場合は、住宅地とかはカーブサイドへの植栽が、例えばパークレットのようなものより優先される方針がとられています。そうしたグリーンをつくっていくという話もありまして、透水性機能を持たせるためにネットワーク化させるとまでなると、後背の緑地の位置関係、都市計画的にどう置いていくかというような関係も重要になっていくというところなんです。

これは私のほうから投げかけなんですけれども、植栽の重要性というのは言うまでもなく、アジアのほうでは米国よりも気候的にさらに大きくなると考えております。これは非常に極端な例ですけど、タイの話なんですけど、見てみると、当たり前ですけども、やっぱり植栽に、日影のあるところに優先的に皆さん滞留活動を展開されている。路上の滞留活動を誘引にするような関係性ももちろんあるというところなんです。

日本で道路を使っていくときに、用途の対応関係を考えられているのかなという問題意識で、ベンチの配置、結節点の環境にも関わってくる、日本の自治体が持つ道路占用許可基準について調査しました。その結果、前面建物に言及があったものは12分12のうち4件で、エリアの用途地域まで言及があったものはなかった。つまり、面的な用途と対応させた方針を持ったものはなかったというところなんです。これは政令指定都市レベルで公開されているものを対象にしたので、サンプル数は少なくなっていますが、そうした傾向が見られたということです。

先ほどのシアトルのカーブサイドの使い方、優先順位がありますと申しあげましたけれども、それをどう評価、計画をしていくかというところのシナリオでは、やはりトレードオフを考えるとということになります。

ガイドと基準は位置づけが異なります。基準というのは、日本でいう構造令に当たるものなんですけれども、それに合わせた図書のデザインとなっています。グリーンブックは、こうした形で標準断面が書かれています。ガイドのほうは、細かな寸法よりも多様な機能を入れることによる変化の方向性を示しています。何の変化かということ、先ほどから申し上げているとおりコミュニティの変化ですので、沿道空間まで描きます。注意しなければならないのは、日本では、これは先ほど出てきた旭川で実際私が見た事例なんですけれども、国交省のガイドが出てしまうと、あたかも基準扱いする管理者も出てきます。地域特性、

慣例を生かして、地域独自のコンテンツを育ててきて道路利活用をしてきたんですけれども、それがちょっと否定されてしまうことがある。どうしてもガイドが具体のコンテンツを決めてしまうものとして捉えられることもあるので、そこには留意すべきかなというところでは。

最後の問いにまいります。制度をつくって行政が待っていれば多様なニーズが出てくるのかというところでは、これに関しては、市民側からのアクションを活性化するものとして、道路局も注目された、マイク・ライドンさんというアメリカの方が提唱されているTACTICAL URBANISMという事業の描き方があります。これは市民が自ら行う、短期間、低コストで、予算や人材などの変化に柔軟に対応できる試行の繰り返しを計画に反映していく、都市の鍼治療とされております。

これはドナルド・アプルヤードとか、80年代から同じようなプロセスが大事だということは唱えられてきたんですけれども、2000年代に入ってから、右下のほうにありますとおり、若い世代もアクションに入ることで、SNSなどのメディアをうまく使って、次第に市民レベルでいいアイデアが発展されて、横展開していくという意識が、出やすくなりましたよということも示唆しております。

こうしたものが盛んなのは、アメリカが市民活動が元気だから？とか、どこにも鍼治療といって鍼を刺しまくればいいのか？など、日本でこの話をするとすごく問いが投げかけられるわけです。サンフランシスコ市はこの本、『TACTICAL URBANISM』でもよく取り上げられる、本拠地とも言えるところなんですけど、まさしくそのアプローチで路上客席をつくってきました。

それに対して2,000件の申請があったというところで、日本との路上環境の違いだったり、個店が申請できるなど、前提には違いがあるんですけども、かなりの数です。行政側もガイドをつくったり、ダッシュボードを使って、どの地域に広がっているかだったりリアルタイムで見れたり、それがコロナ感染症のちょっときつ出ているエリアとどういう対応関係にあるかだったり、その根拠をうまく見せています。そうすることで、民間も申請しやすくなるということです。

この根拠となるデータセットのつくり方ですが、研究ではなくて政策の現場でいかに早くアカウントビリティを取って実現するかなので、多少粗くても、要はエリアだったり、その相対的な重要度の強弱が分かればいいので、そこは割り切って出しているというところになります。

日本の場合について、全国エリアマネジメントネットワーク、全国のアーバンデザインセンターを束ねるイニシアチブ、まちなか広場研究会、本当に全国のまちづくりを牽引されている組織の方々に協力していただいて、ちょっと意見を聴取する機会がありました。

その結果の要約がこちらで、全部は言わないんですけども、右のほうの太字を見ていただきたいんですが、2番目、コロナ禍を受けた居場所づくりの方針というのは、まちによってブレが見られましたし、5、6、9番、ニーズにマッチさせるような占用位置の選定が難しいだったり、どこまでの質を確保すればいいのかというところも悩んだ。7番の協議プロセス、8番にあるような現場のマンパワー。こうした悩みが共有されていくと、ここに関して、行政が相談役になることが、非常に重要だろうというところで進めております。

最後にこれを。これは最初にWoonerfを導入したデルフトに行ったときの写真ですけども、今も本当に生活の庭だと感動しました。道路をよくすることに、住民の関わりしろをつくるということは重要と痛感しました。先ほどから述べているTACTICAL URBANISMも同じことをやっているんだと思います。関わりしろというのは自然に出てくるわけでもなくて、対話とコミュニケーションの工夫がやっぱり必要だということです。最初に挙げた視覚障害者の方に配慮したシェアドスペースづくりというのは、ガイドを詰めていくことそのものがコミュニケーションで、いろんなチームが入って行って、その中でお互いの情報を、状況の理解を深めるツールも一緒に開発したというところが、すごく注目すべきところかなというところですよ。

イギリスのほうも、カーブサイド使いに関してなど合意形成に用いられるLink and Placeという考え方なんですけれども、そうした場でもワークショップツールの検討がなされています。一方でこれはヒアリングを通してみると、かなり長い区間の関連道路をどうマネジメントしていくかというところの適用例が多い。日本のほうでは後背地の生活道路も含めてどうするかが重要ですし、その後背地エリアを含んだ地区スケールの民間エリアマネジメントからのニーズも出てきています。そういうわけで、日本のほうでやるにはどうするかということを検討するために、チームを横断的に組んで知見を生かし、英国の手法をカスタマイズして地域で試行してみる取り組みを行っているところでございます。

エリアマネジメントという言葉を出しましたけれども、地権者なり開発関係者に、道路に面した空間、かつ道路にまで関心を持ってもらうかというところは重要です。これもイギリスですね。市民の健康に寄与する道づくりが提唱されておりまして、指標と、その評

価結果を可視化しています。こうすると公共貢献を行うと、官民どういうものをつくったか、どのレベルまで捉えたかという理解は深まってきて、そういうものが行われやすくなるというものです。

釈迦に説法かもしれないんですけども、強調したいこととして、道路空間が潤沢と言われている欧米でさえ相当に丁寧な議論がなされていて、それでもやっぱり現場で大変なことだと。なので、日本ではなおさらやっていかなければなりません。いろいろな根拠が並べられるんですけども、実際に現場で合意がとれるものは何なんだろうというところを、やっぱりちょっと練っていく必要があるかなというところですよ。

普及には、かなり道路管理者側の仕事の仕方というのも変わってくるので、携える図書だったり、ツール側にも変革が必要だし、それに対して予算も必要になってくるかもしれない。道路管理チームの人材自体も、それを学んでいったり、やっていくことによって専門性も広がっていきます。いろんな人事異動があるかもしれないですけども、常にそういうチーム・ビルドアップというのが、多様なニーズに応えるためには重要になってくると思います。

【石田部会長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまのお二人からの御報告に対して、質疑を行ってまいりたいと思います。お願いします。会場の方は手を挙げていただくか、あるいは、ウェブの方は手挙げ機能を使ってください。お願いします。

どうぞ。

【大串委員】 三浦先生、ありがとうございます。大串と申します。よろしく願いいたします。

2つ質問があるんですけども、スライドのページがちょっと番号がなくて分からないんですが、ダッシュボードのお話をさせていただいたページがあると思います。TACTICAL URBANISMのところなんですけれども、ダッシュボードのデータマネジメントというのは、どこの主体がどう行っているのかと。例えば、行政が行っているのであれば、いろいろなデータをどうやって取得するようなメカニズムになっているのかということ、1つお聞きしたいのと、あとロンドンのヘルシーストリート指標、マッピングの表が出ていますけれども、これは道ごとにこういう指標がつくられているのか、ロンドンのストリート全体がこうであってほしいとか、どういう使われ方をしているのかということのをもう少しお話しただけだとありがたいです。すみません、よろしく願いいたします。

【東京大学大学院新領域創成科学研究科特任助教】 ありがとうございます、ページ番号御不便で申し訳ございませんでした。

ダッシュボードのほうですけれども、こちらはビジョンゼロの展開がアメリカでも2000年代から出てきて、その中でこうしたダッシュボードを交通事故の観点からつくっていくというところが、先進都市で出てきたというところなんです。このときに、自治体内分野横断で議論していくために、多少粗くてでもいいから取ったデータはばばばっとダッシュボードに出していきましょうということで、内部にこうしたデータをつくることのできるような人材が入っているとみられます。

かつそれを支えているGISの運営サービスの提供会社と組んで、すごく見やすいものをつくっていくというようなことがとられているという印象でございます。

ニューヨーク、多分サンフランシスコもそうだと思いますが、かなり市民の意見も含めて可視化して、こうしたダッシュボードに示していくという文化が根づいてきておりまして、その一環として、出てきたものはすぐにこういうものにまとめていくというようなデータマネジメントがとられているというふうに、つまり、インハウスでやられているというところだと存じます。

次のロンドンのヘルシーストリートの指標に関してですけれども、これはもともとはこうしたほうが良いというような、このチャートがただ示されていた状態だったんですけれども、次第にこれを開発の場所で使っていくという話も出てきましたし、さらにその流れを広げていきたいということで、ロンドン大学のほうで中心的に研究されて、今は全てのストリートごとに性能評価がなされていると。このチャートの観点を入れた、GISレベルで集計可能なデータを踏まえて可視化されたマップも公開されております。なので、各ストリートのセグメントにおいて、「ここはヘルシーストリートの指標が低い」から、それを高めるような民間投資があると、その方々は公共貢献したことになるというのがすごく分かりやすくなるというような状況が展開されております。

【大串委員】 ありがとうございます、よく分かりました。道の健康診断みたいな、そういうイメージです。ありがとうございます。

【東京大学大学院新領域創成科学研究科特任助教】 ありがとうございます。

【石田部会長】 ほかにはいかがですか。どうぞ。

【根本委員】 根本です。私は、資料1のほうで追加的な情報を提供します。あと三浦さんのほうに簡単な質問をしたいと思います。

まず、資料1の17ページですけれども、海外の事例で、左のほうにメンケベルク通りというのがあって、荷さばき車両が夜の9時から朝の11時まで入れるという説明がありましたけれども、これは実は歩行者とバッティングしないようにという意味はあるんですが、荷さばき車両の方の都合で、夜中のすいているときに荷物を届けたい。あるいは、そういう商用車両を夜にシフトすることによって昼間の混雑を解消したいということを、ぜひ御理解いただきたいと思います。

実施にあっては、荷さばき車両にレストラン・小売店の鍵を預けておいて、その鍵で入ってお店の冷蔵庫に食材をしまうみたいな話もありますし、あとごみの収集車の場合は騒音を出すといけないので、地域住民と協定を結んで、低騒音車両で、なるべく音が出ないようにごみを収集してくださいみたいなことがあります。これはさっきから出ている民間のマネジメントとかエリアマネジメントという考え方に近いんです。

イギリスではフレート・クオリティ・パートナーシップ (FQP) という取組があって、これはガイドラインとか事例集とかがあります。三浦さんの説明にも、一脈通じるんじゃないかと思うのです。

あと三浦さんのほうです。日本でやるときに、エリアマネジメントが大切というのはよく分かったんですけれども、実現のためのお金をどういうふうに確保していくのでしょうか。欧米の例だと税金を使っているようですけれども、日本は都市計画道路についても、何年たってもできないみたいな話が多いわけですよ。民地をセットバックして公開空地をつくって歩行者空間をつくる手法があります。そういう手法で、東京なんかでは結構歩道なんか広がってよかったと思うんですけれども、逆に容積率のボーナスで地上から見える空が少なくなってきてどうなんだ、という意見の人もいますよね。

そういった中で、日本で実現のためのお金をどうねん出できるでしょうか。税金でやっていたら箇所数は増えないわけです。路上を占用する民間業者から金を取るといっても、大したお金にはならないです。どんなふうにして金を生み出すか、何かアイデアがあればよろしくをお願いします。

【東京大学大学院新領域創成科学研究科特任助教】 ありがとうございます。本当におっしゃるとおりでして、しかもそれが地方都市と都心の東京みたいなところと、すごくレベルが違ってくると思います。東京のほうですと、まだ開発は、どうしてもそういう種を見つけて開発業者がやっていくので、そこにしっかりちゃんとインセンティブだったり、レギュレーションを設けていく、そのために行政のほうがちやんと備えていくということ

が重要だと思います。地方都市のほうですと、むしろ民地のほうに種地というか低未利用の部分があるわけで、そこをまずは再生していかないと、路上ににじみ出す活動は生まれません。

一方で、地方都市のほうは、車も少ないというような状況の区間も多い。そこに関して、カーブサイド的カーブサイド活用みたいなのを設けていって、そこへ転換していくという話はあるかなと。

財源に関しては、ロンドンの取組ではあるんですけども、市のほうでファンドを民間と組みながら運用しています。そのファンドはクラウドファンディングと助成の間をとったものでして、ある程度草の根活動の主体に、まずは手を挙げてもらうと。手を挙げてもらったときに、その中でやっぱりある程度、まちの方々の賛同を得たものに関して、ちょっと競ってもらう。一定の賛同に達すれば、半額なり数割なり、それは市がちゃんと補助すると。残りは賛同を得ているんだったら民間のほうの、まちで賛同してくれた人のほうからお金を集める。カーブサイドのマネジメント含めて小さな場づくりをした場合に活用されているという状況ではございます。

ちょっと分かりにくかったかもしれないですけども。

【根本委員】 ありがとうございます。

【石田部会長】 ありがとうございます。いかがでしょうか。どうぞ。

【屋井委員】 屋井ですけども、どうもありがとうございます。三浦先生のお話もお伺いしながら、ちょっと意見を申し上げたいということで、質問にはならないかもしれませんが。

1点目は、コンプリートストリートの話が出まして、私も2008年か9年ぐらいに、カリフォルニアが早々に州の法律にしたときに、現地で話を聞いたことがあったんですけども、ちょっとそれを思い出しました。基本的に、当時は理念法という考え方があって、アメリカですから自動車中心だったけれども、やっぱりそうじゃないねということをしつかりと広げていくために法律が必要なんだという立場であったような記憶があります。全国にいろいろ展開したけど、何で連邦の法律にしないのかなとずっと思っていました。今、何かそういう審議があるように聞いたこともある。

だから、日本でちょっと不足しているかなと思うのは、最初に理念としてしっかりつけていって、その上で法律、規範をつくるみたいなことがあって、スタンダードもそこに関わるんでしょうね。その上で、それを実際の現場で適用していくとか、運用していくん

だという、そういう通常のステップを踏んで進めていくというところが、ちょっと向こうのほうが進んでいるかな。そういう意味でいうと、全体の体系的整理がすごくしやすいということで、この問題、道路空間をどうやって使っていくかという問題についてすら、そういうことをしっかりと進めているなという印象を持ちました。

今日の1番目の資料でちょっと残念なのは、例えば自転車の話なんか1つも出てこないでしょう。それで石田先生からも以前、せめて自転車道と無電柱化は整合性を持って総合的にやるべきだとおっしゃっていただいたこともあって、そういうことなんかも当然そうなんです。コンプリートストリートはまさにそういうことを、皆で考えようよ、車だけじゃないねということを強調したという点もありました。そのあたりはぜひ資料1をつくっていただいているのは大変内容的にいいんですけども、そこも踏まえていただきたいというのが1点目です。

それから2点目が、これも三浦先生のほうに出てきたTACTICAL URBANISMで、今日もアメリカの話が多かったので、だから例えば、ハイウェイトラストファンドから公共交通の支援を持ってきたとか、アメリカの歴史というのは、大概市民も戦っていて、戦って勝ち取ったことがいろんな分野であって、鉄道、道路の面でも何十年にわたる歴史を持っているわけですね。そういうものがいろんなところにあって、パークレットにしろ何にしろ、ああいうものも最初はゲリラ的だったと思うけれども、いろいろやってみせるということが広がりを見せていく。ほこみちの制度というのは、そういう意味でいうとすごくいいものをつくったなと思うんですよね。市民側が、沿道側がみんな考えて、合意形成しながら、将来の計画をつくりましょうということだからね。

そこはすごくいいので、展開していただいたらいい。一方で今日の議論は、カーブサイドを将来どう使うとか、あるいは歩行者専用道路に自動車を入れてみたいとかというところで、特に何ページかにあったんですけども、いろいろな道路断面があって、車中心プラス人間と、人間中心プラス車みたいな。あのあたりをどちらにするのか、どう決めていくかというのが一番大きなポイントになるはずなので、そういうことも考えたときには、要は市民側にそうやっていろんなものを考えてもらうのと同時に、公共側がどうやってそこに支援していくとか、お金を入れていくかということが同時に重要になる。それによっていろんなものが新しく実現できるはずなのでね。そうすると、市民側の計画だけじゃなくて、公共計画としての計画もつくってもらわなきゃ、誰かがつくらなきゃいけない。

最後のほうに、セルシステム、トラフィックセルみたいな絵が出てきましたよね。ああ

ということもそうだけれども、これは計画のレベルなのでね。だから、市民側につくってもらう、今回の歩行者利便増進計画でしたかね。あれも重要なんだけど、それを超えた計画をつくってもらうような制度化というか仕組みづくりをしてもらって、そうなってくると、今日の三浦先生がまさにおっしゃったみたいに、地元の合意形成というか、そこがすごく重要で、そこまで踏み込んでもらう。そういうことを道路としても、都市と一緒にあってしっかりと進めていくんだということが打ち出してもらえると、もっともっと迫力が出て、さらにいいなというふうに思いました。

ちょっと質問になってなくて申し訳ないんだけど、意見として申し上げました。ありがとうございます。

【石田部会長】 ありがとうございます。いかがでしょうか。

久保田先生、発言あるかなと思っていました。どうぞ。

【久保田委員】 どうもありがとうございました。お二人のお話、非常に興味深く伺った次第でございます。

まず、三浦先生のお話の最後のところで、待ちの姿勢で出てくるのかというお話で、あえて逆説的に私は、待ちの姿勢でいるしかないんじゃないかと思います。つまり行政は、待ちの姿勢でしかいられないんじゃないかと。例えば、デルフトの例を出していただきましたけど、あれはもともと住民側が勝手にああいうことをやっちゃったわけです、Woonerfをつくっちゃった。それを行政側が受け止めて、今のWoonerfになっているわけです。つまり、ニーズのないところに行政が出ていって一生懸命何を踊っても、全然一緒には住民の人は踊ってくれないと。だから、いかにニーズのある人たちを発掘して、その人たちと一緒にできるかという、そこでしかうまくできないというのは、私も経験上痛感しています。だから、いかに待ちやすい体制をつくるかということが私は肝じゃないかなというふうに、お話を伺っていて思った次第です。

それから、真田さんに御説明いただいた資料、資料1は私も非常に宝石箱のような資料だと思っておりまして、特に着眼点①がいろんなツールで、着眼点②が計画論としてそれを受け止める、③のデータでそれを後押しするという、資料としてもよくできた資料だなというふうに感服した次第です。

個々に言うと本当に言いたいことがいっぱいあって、1時間でも2時間でもしゃべれちゃうんですけども、ちょっとだけ申し上げますと、例えば、16ページのアーケードの話があって、今、歩行者用道路、道路交通法でやっている例の御紹介があったんですけど

ども、確かにアーケードだともうこれはできているわけですがけれども、私がやっぱり一番これからやらなきゃいけないと思っているのは、4車線とか6車線ぐらいの広幅員道路をモールにするということについて、日本は全く道路法ではできていなかったと。道路交通法でも結局、通常は車道として使っているところを通行止めにして歩行者天国にすることしかできてなかったわけなんで、広幅員道路をいかにモールの舗装等にできるのかというのがこれからのポイントです。従って、例えば、そういうところに荷さばきの車が入ってきたときに構造上大丈夫かとか、歩行者がいるわけですから、午前中入ってくる荷さばきの車と歩行者との錯綜問題が起こらないのか、といったことをこれから検討するのがいいのではないかと思います。

あと1個だけ、Woonerfのような話が出ていまして、19ページで、歩行者は右を歩かなきゃいけないということを課題として記していただいているんですけど、この議論の行く先がどこにあるのかという。これは相当気をつけなければいけません。Woonerfを概念として輸入してもう40年ぐらいたっているんですけど、全くできてないのはなぜかということを見ると、ここはなかなか突破できないところでありまして、この議論の最終的終着点、歩行者がどうなるのが理想なのかということぜひ見据えた議論をしていただきたいと思います。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。兵藤先生、どうぞ。

【兵藤委員】 じゃあ簡単なコメントでございます。12ページかな。ここで路肩の活用イメージということで、資料1も資料2も大変参考になるのですが、ちょっとここでやっぱり気になるのは、活用イメージの組合せですよ。そういうときに、成り立たない組合せというのは当然あるわけで、どういうプライオリティーをつけるかということと、それからあとは、日本では無理だけれども、やっぱりカーブサイドのマネジメント、さっきもお話ありましたが、お金の話をもう一步踏み込んでやっていただければなと思います。

私も知っているのは、トルコのイスタンブールで、やっぱりカーブサイドの駐車場のマネジメントを有料化して大儲けをして、それが道路整備にまた結びついたという、そんな話もあったように思います。

それともう一つは、この資料は大体非常に道路空間として恵まれた空間を前提とはされているのですが、ただやっぱり最近のいろんな問題、例えば通学路の問題とかを考えると、

歩道がないところにどうやって歩道をつくるんだとか、そういう意味での道路空間の利活用、そういった視点をちょっと考えていただいたらいいかなという気がいたしました。簡単なコメントでございます。

【石田部会長】 ありがとうございます。ほかにいかがですか。朝倉先生、どうぞ。

【朝倉委員】 東工大の朝倉です。資料1について、少しコメントさせていただきます。

私自身あまり勉強をよくしてないところなので、とんちんかんなコメントであるかもしれませんがご容赦ください。この資料のタイトルは利活用ですが、内容的には、道路空間の再配分の話もあれば、歩車共存とか、カーミング（静穏化）に近いような話もあって、幅広にいろんなことが入っているので、少し整理されると分かりやすいかなと思いました。

とりわけ対象としている道路が、都市内のどういう場所の道路のことを議論しているのかということによっては話のストーリーが随分違うので、そのことは大変重要なポイントかと思いました。

例えば、都市の中心部に話を限定したとしても、そもそも車で来る必要がないような性格のエリアなのか、あるいは、中心部だけれども、車で一定のアクセスが必要な幹線道路のことを言っているのか、それだけで随分話が違うと思います。ましてや住宅地の居住地の話をするとな話はかなり違うと思います。どういう道路のことについて、どういうアプローチがいいのか、ふさわしいのかということのを少し整理したほうがいいかなと思います。

そのときに、都市全体の規模との関係も重要で、東京の話をしているのか、あるいは地方都市の話をしているのが、これでまた少し違うと思います。つまり、都市全体が車にどれくらい依存しているのかということについての議論というのが大事かなと思います。これが1つ目です。

もう一つは、道路空間の再配分の話に限定したとしても、何を調査して議論を進めていくかということについての検討が必要ではないかと思いました。先日私、たまたま神戸の三宮のクロススクエアというプロジェクトの話をお伺いすることがありました。三宮の10車線もある幹線道路のうちの3車線プラス2車線を車の空間から、歩行者等の空間に変えていくという話なんですけれども、車線数を削減して、歩行者等を優先する空間に作り変えていくときに、一体何を調べて、しかもその交差点だけではなくて周辺全体にわたって何を調べて、どういうふうに計画を進めていくのかということについて、もう少し詳細な議論があるとよいと感じた次第です。

以上です。ありがとうございました。

【石田部会長】 ありがとうございました。

私からもいいですかね、すみません。今日は、本当に刺激的な話題を提供していただきましてありがとうございます。

反面、もう少しさらに頑張してほしいなというところもありまして、どういうことかという、三浦先生もスライドの中で写真で使っておられましたけれども、サディク＝カーンが、NACTOなんかを中心的に立ち上げている元ニューヨーク市の交通局長さんです。ブルームバーグと組んで、こういう流れをつくった人の1人ですけれども。今の乗用車でも、電気自動車でも、シェアサービスでも、道路という空間を我が物顔で使い続けるということには全然変わりないよねと。それに対してニューヨークでは、自動車の分担率って3割ぐらいなんです。東京に至っては十数%なんだけれども、そういう人たちが最大の公共的な共通のオープンスペースである道路というのを我が物顔で使い続けている、自動車中心の道路って何なのというところが中心にあると思うんですよ、根底に。

そういう問題意識をどう共有していくかということ是非常に大きな問題で、そこにどう立ち向かっていくかということが、今問われていると思うんです。そのときに、これは屋井先生もおっしゃったんだけれども、あるいは朝倉先生もおっしゃったんですけれども、具体的な地域、地域の事情によっていろんなパターンがあり得ますよねと。それを一律的に決めてこうだと言うのはなかなか難しいので、そのマネジメントと、これからお金がないときに、やっぱりコミュニティーで結構マネジメントしていただくとか、いろんな御負担をいただくということが必須になってくると思うんですけれども、その対価というところちょっと言い過ぎなんだけれど、自由な使い方というのをどうしていくかということが物すごく大事だと思っていて、そういう議論ってあるようであんまりないんですね。そこを頑張っていくと、もうちょっといろんなものがつながっていくんじゃないのかなと思うんです。

そのときにすごく重要なことは、ゾーン30プラスって非常にいい取組で、どんどん進めたいと思うんですけれど、そのときの道路の活用とか運用を考えたときのネットワーク構成論、あるいは、デバイスの配置論というのが、あるようでないんです。デバイスの配置って安いけれど、そんな、めっちゃやたらできるものでもないんで、やっぱりいいゾーンというか、面的な再構成というのが要ると思うんです。そこをどういうふうに展開していくかということ、これは相当大きな研究課題だと思っておりまして、特に日本的な既成市街地の街路のでき方とか、今の物理的な特性を考えたときには、そこをどう

切り込んでいくかというのがすごく大事だと思うんだけど、いつまでたってもブキャナレポートの段階構成論しかないので、何とかせんといかんというふうに強く思っているんですがなかなか難しく、できていません。

大きな話はそれぐらいなだけで、あとちっちゃな話ではないんですけど、何点かちょっとお時間いただいて申し上げたいと思うんだけど、資料1の7枚目のほこみちの話。これも非常によく、どんどん進めていただきたいんですけど、今、占用特例で認めているものをどんだんほこみちにと、方向性としては非常に正しいと思いますし、そのとおりだと思うんですけど、歩道がないようなところって、取れないようなところでどうするのという話も同時に考えておかないといかんかなと。

例えば、山口県の長門温泉のまちづくりありますよね。あそこなんかは歩道がないところをうまく使われているわけです。全部ほこみちだというとああいうところは困るので、ほこみちをもうちょっと拡張して、歩道がなくてもできるようなことなんかを考えればいなというふうに思いました。

それと、何ページかな。26ページの、これも安全な道路をつくっていくときのデータの在り方ということで極めて大事だと思うんですけど、残念なことに、こういう通学路とか、あるいは生活道路のような細い道路については、DRMの中にあんまりデータないんですよね。あるいは、速度規制そのものも、細い道路の速度規制って実はあんまりなくて、法定速度の60キロのところが多いです、5.5メートル未満の路地みみたいな道路で。ああいうところのデータってどうするんだろうかというのが極めて大事だと思っていて。ちょっとむちゃくちゃな話をしますと、警察にやっていただきたいのは、法定速度を30キロに下げただけければ、そういう問題解決しますので。今、速度規制って公安委員会で路線ごとに指定して、かつ標識を立てないと実効性を持たないので、お金がなくて、あるいは手間暇がなくてできないんですよね。それで細い道路のほとんど大部分が60キロ規制と言ってもいいぐらいの状況なんですけれども、そういうところをどうするか。

そういう意味で、ゾーン30を積極的にやっていって、そうするとその中は全部30キロになりますからということと、あとこの中でぜひ御検討いただきたいんですけど、5.5メートル未満の基幹道路網以外については、速度は30キロですよということをやって、そうすると、今のカーナビでは、速度規制というのはなかなか難しいと思いますけど、警告を出すことは簡単にできると思うんです。今年からEUでは、速度超過をしたら、

その瞬間にドライバーに警告を与えるシステムを標準装備しないと販売できないという規制が始まります。日本の自動車メーカーって輸出されていますから、絶対対応されますよね。そういうことを何かこの中で進めていただくと、通学路の安全問題とか、生活道路の安全問題って、相当大幅に改善するんじゃないかならうかと。

そういうことも含めて基盤データをもうちよつとちゃんと、特に小さい道路の基盤データを整備するということが必要じゃないかなと思ひまして、そういうことを積み重ねていくと効果も出てくるし、いろんな政策の意味とかが、御理解いただいてさらに進めやすくなって、冒頭申し上げたような道路空間って誰のものかとか、それを誰がどうマネジメントしていくのかということに続いていくような気がしますので、すみません、ぜひよろしくお願ひをいたします。

どうぞ。

【大串委員】 ありがとうございます。私もつけ加えるといひましようか、皆さんたちがおっしゃったことなんですけれども、企業経営では人、物、金、情報というのが非常に重視される中において、やはり国でしっかり整備していただきたいのは、今、石田先生がおっしゃったような、参考になるデータをしっかり集めていただいて、現状どうだということが視認できるような、特に住民の方たちの意見を聴取するという話ですけれども、現状こういう状況ですよということが分かるようなものとしてきちんと情報を握ってほしいですし、それを適宜公開してほしいというのがあります。だから、データ整備ですね。

それは現状の分析ですけれども、もう一つやっぱり未来のあるべき姿ということで、三浦先生からロンドンの事例を紹介していただきましたけれども、どうやったらヘルシーロードのような形に導けるんだということを、現状がどうだ、現状の車の分担率がどうだということをとらまえた上で、私たち、近未来にはこういうような生活、こういうような道路空間を整備したいよねというところを目標に置いて、今現状の数値ですよ。例えば、我々少し今、病気がちですよ、でも本当はヘルシーになりたいですよ。ヘルシーになるために、どんなことをやればヘルシーに近づくんか。例えば、人間でいうと1万歩歩きなさいとかいろいろあるわけなんですけれども、道路空間において、ここが非常に健全な道路の使い方になるためには、どのようなところが足りないんだなということが簡単に分かるようなものを整備していただけると、すごく行政として大事な仕事をされているのかなというふうに思ひますので、ぜひお願ひしたいと思ひます。

以上です。

【石田部会長】 今の問題、公衆衛生学の先生方と共同して、モビリティ・マネジメントの一環で、そういう道路診断のクエスチョンって、随分前に設計した記憶があるんですけど、全然使われてないんですよ。すみません。ありがとうございました。

いかがでしょうか。珍しく予定どおり進んでいるんですけども。よろしいですか、追加の御発言とか。

では、三浦先生、どうもありがとうございました。もしおられるのであれば、また後で御意見いただければと思いますので、よろしくお願いします。ありがとうございました。

では、続きまして、2番目の自転車利用環境でございます。資料3について、事務局より御説明ください。

【参事官】 道路局で参事官をしております金籠と申します。自転車の担当をしております。政府全体の自転車活用推進本部事務局を兼任しております。よろしくお願いいたします。

資料3につきまして、説明させていただきます。自転車利用環境の充実に向けた取組についてということでございます。自転車政策につきましても、政府全体の政策につきましても、関係府省庁の関係の政策もまとめまして、第2次自転車活用推進計画を昨年5月に閣議決定させていただいたところでございます。本日は、そういったものも含めまして、本部会の文脈の中で、自転車利用環境の充実に向けた取組について御説明申し上げたいと思います。

おめくりいただきまして、まず1ページ目でございます。これは本日、御説明申し上げたい話のフレームを示したものでございます。まず最初に、自転車を取り巻く社会情勢、特に大きなものとしては、新型コロナウイルス感染症の拡大ですとか、それに伴う生活等々の変化。それから、カーボンニュートラルといった要請。それから、大規模災害等に対する備えの重要性、こういったものに対する認識が大きく変わってきたということでございます。その中で、自転車を地域の政策の中にもしっかりと位置づけた上で、自転車利用環境を充実させる取組を急ぐ必要があると、そういう基本認識を持っております。

取組の着眼点として、幾つか軸を御用意させていただいております。まず、1つ目の着眼点として、主にハード面の意識が強くなってございますが、自転車利用空間の形成ということで、具体的には、自転車利用空間のネットワークに関する計画の策定、それから、自転車利用空間の量・質の向上。2つ目の軸としましては、主にソフト面の意識が強くなってございますが、自転車利用機会の創出ということで、具体的には自転車保有形態が多

様化していること、これをどういうふうに進めていくのか。自転車活用目的の広範化・深化。具体的にはサイクルツーリズム等々ありますが、そういったものをどういうふうに取り組んでいくのか、こういう意識を軸に据えたいと思っております。

さらなる取組として3点、今後の進化させていきたい方向性として、これも3つ軸を設けております。1つ目には、カーボンニュートラルをはじめとする、多様な取組への位置づけをどのように強化するのか。2点目としては、地域における自転車活用の推進力をどのように強化していくのか。具体的には、地方自治体における政策の推進力をどのように養っていくのか、そういう意識でございます。3点目は、自転車の効用の「見える化」による自転車人口をいかに今後も拡大していくのかというようなことを、3つ目の軸として据えたいと思っております。次のページからは、これらの枠組みの各構成要素につきまして、説明を申し上げたいというふうに思います。

おめくりいただいて2ページ目でございます。自転車を取り巻く社会情勢の中で、まずコロナウイルス、国内外の状況、こういったことについて描いているものでございます。新型コロナウイルス感染症の拡大によりまして、世界中で自転車利用のニーズが高まっております。例えば、完成車ですとか、そういったものを支えるパーツといったものも非常に供給が不足しておりまして、そういった形でも、こういった現状が顕在化しているところでございます。

日本国内におきましては、公共交通機関での混雑を避けるための自転車の通勤ですとか、シェアサイクルの利用が増えていると。左下のグラフを御覧いただきますと、4人に1人がコロナが流行した後に自転車通勤を開始したとか、あるいは、シェアサイクルの利用者数の数が増えてきているといったことが、数字の中でも見えてきているということがございます。

また、海外に目を向けますと、自転車通行空間の整備といったハード対策のほかにも、自転車の修理・整備、それから、自転車の安全利用のための講習等、そういったソフト対策も組み合わせまして、新型コロナウイルス対策としての自転車の利用の促進が進められているということがございます。

具体的な事例につきましては、次のページでも詳述いたしますが、フランス、それからイギリスにおきまして、ハード・ソフトの対策が進んでいるということがございます。

おめくりいただきまして、3ページ目でございます。実際にコロナウイルスの感染拡大を受けまして、海外でどういう取組が進んでいるのか、具体例を幾つか御紹介したいと思

っております。

1つ目は、フランスのパリ市でございます。自宅待機の解除後に、公共交通機関の混雑を避けるために、恐らく自転車の利用が増えるだろうということで、これはまず臨時でコロナピスト。ピストというのは走路という意味でございますが、いわゆる自転車の走行空間を暫定的に設けましたということでございます。これを50キロほど設置いたしました。その後、昨年10月には、パリの新しい自転車計画「Plan Vélo」といったものをつくりまして、臨時でつくった自転車専用レーンを常設とするということが発表されております。これは既存の自転車走行空間に加えて加速化させるものとして、こういった取組がなされているということでございます。

英国のロンドン交通局におきましても、ロックダウンを緩和したときに、これもやはり公共交通需要の受皿となるべき自転車を、これだけの需要があるだろうということを目測しまして、暫定的な街路空間の考え方を「London Streetspace Plan」ということで作成しまして、自転車通行空間などを整備することを発表いたしました。ここにかなりスピードアップさせるためのリソースを集めたということでございます。結果として、約100キロの自転車通行空間が整備されたということでございます。左下、右下にも、暫定的であるものの、自転車の通行空間が整備されている写真を掲載しております。

おめくりいただきまして、4ページ目でございます。自転車を取り巻く社会情勢2つ目として、カーボンニュートラルに対する意識の高まりということを申し上げました。具体的な事例といたしましては、これも海外の事例になりますが、ドイツのベルリンにおきましては、2050年のカーボンニュートラル目標に向けまして、市の計画である「ベルリンのエネルギーと気候保護プログラム2030」といったものを策定いたしました。こういった大きな目標に沿って、自転車政策を総合的な計画の中にしっかりと位置づけているということで、左下の図を御覧いただきますと、分野横断的な政策の中で、都市政策と交通政策、さらにその中に徒歩、自転車に関する具体的な政策が書いているということでございます。自転車通行空間の整備、駐輪場の整備、シェアサイクルの拡大、公共交通との連携によるマルチモーダルの推進ということで、右下にもございますが、いわゆる電車、バス等のほかの公共交通機関との連携。これは具体的には、電車に自転車を持ち込めるような、そういうようなシステムをしっかりと整備した上で、交通体系の中での自転車はどうあるべきなのかということを確認を示している。こういったことをカーボンニュートラルという文脈の中でしっかりと進めている、こういった事例でございます。

おめくりいただきまして、5ページ目でございます。自転車を取り巻く社会情勢ということで、3点目の大規模災害時における自転車の利用をどのようにしていくのかということでございます。記憶に新しい範囲で申し上げますと、昨年10月に首都圏でも大きな地震がございました。そのときにやはり帰宅が困難になった方々が、シェアサイクルで帰ろうというような動きもございまして、右下の図にございますように、都心のポートのほとんどが空になったということでございます。これは同時に、災害時における自転車の有効性を確認させられる、認識させられる事態でもあったんですが、まだそういった環境が十分に整っていないということも、両面示しているのではないかとございまして。

また、もう少し記憶の針を元に戻しますと、東日本大震災のときにも帰宅困難の方々が多くおられまして、そういったときに自転車の有効性といったものが着目された。特にそういった影響を大きく受けた大都市である仙台市におきましては、震災前に比べて、震災後の自転車の利用が2倍近く増えたというようなデータも下に示しております。

ページをおめくりいただきまして、次の6ページ目でございます。こういった社会情勢の変化を受けまして、こういった形で自転車の利用を促進していく、そういったものための空間をどのように形成するのか、まず、その着眼点の1つ目でございます。

計画的に進めていくことが大事でございまして、まずは国の計画として策定した第2次自転車活用推進計画、これは昨年の5月の閣議決定でございましたが、その中におきましては、地方公共団体における自転車活用推進計画を策定すること、それから、自転車空間の計画的な整備推進といったことを明記させていただいております。特に自転車ネットワークに関する計画が位置づけられた、地方における自転車活用推進計画といったものにつきましては、具体的なKPIを設定しまして、それをいかに進めていくのかといった施策を列記させていただいております。

国のほうにおきましては、東京23区内における直轄国道の自転車空間の整備計画といったものを、昨年の2月に国交省の関東地整の東京国道事務所のほうにおきましてプランとして定めさせていただきまして、直轄国道の放射軸の路線のうち、延長約104キロにつきまして、整備検討対象区間として位置づけまして、下の図のとおり、放射状に伸びる道路につきまして、できるだけ早いタイミングで自転車通行空間を整備していこうということで、その具体的な取組を進めているところでございます。

こういった形で、国自らも自転車利用空間の形成に関する取組を推進するとともに、今後は並行しまして、地方公共団体における取組を促進してまいりたいというところでござ

います。

おめくりいただきまして、7ページでございます。国の計画の中にも明確な目標を設定して進めていると申し上げましたが、地方における自転車利用空間の形成のために必要な計画の策定状況でございます。地方自治体における計画の策定状況といったものは、当然人口密度、D I Dの広さに比例しているという状況もございますが、現状を御覧いただきますと、最も広いD I D面積のグループであっても、左下の図のとおり、43%、4割以上の自治体が、まだ計画を策定できていないという状況でございます。

また、同時に右下にも書いてございますが、自転車関連の事故が多く起きているところで、そういった計画の策定、自転車利用環境の整備の必要性が高いというふうに理解しているわけでございますが、その中でも最も多いグループにあって、まだ8割が未策定であるといったような状況がございます。これはすなわち、まだこれからであると。地方公共団体における自転車活用の計画的な推進というのが、これからであるということを示しているデータだと認識しております。

おめくりいただきまして、8ページ目でございます。計画が進んでいない状況、課題がある状況をお示ししたとおりでございますが、なぜ進まないのかというところでございます。これを策定していない自治体、しばらく前のデータでございますが、聞いたところ、このような結果が出ております。一番大きな理由としては、整備できる空間がない。それから、次に多かった理由としては、ほかのプロジェクトを優先したい。もう少し具体的に申し上げますと、財源が確保できない、ないしはその他の事業計画を優先しておいて、なかなか優先的に取り組めないと、そういった声が聞かれておるところでございます。

おめくりいただきまして、9ページ目でございます。では実際に、どのような方法で、地方における自転車活用推進計画を策定していけるのか、ヒントになり得るキーワードと、その取組についてここに示させていただいております。やはり市民の方々に関わっていただくことが、優先順位を高めるといった意味でも、また、関心を高めてリソースを配分しやすくするといった観点でも非常に大事なのではないかとということでございます。市民と自転車利用者との協働による計画策定を通じまして、自転車の効用等に関する認識を向上するというところでございます。

具体的な事例としては、左下に、宮崎市における事例を紹介させていただいております。これは国の事務所とも連携をしまして、市民の方々が実際に走っていただいて、ワークショップを通じて、走りやすさ評価マップといったものをつくっていただき、こうしたデー

タをもとに、自転車活用推進計画が策定されたと、そういったプロセスの一事例でございます。

また、同じ宮崎市におきましては、昨年策定された自転車活用推進計画の中で、自転車のみに着眼するのではなくて、ほかの計画ともしっかりと連動を取りながら策定をされているといった状況でございます。

おめくりいただきまして、10ページ目でございます。自転車利用空間をなかなか形成できないといった理由の中に、空間が取れない、または財源がなかなか取れないといったような声が聞かれたところがございますが、そういったものをいかにうまく解決していくのかといったもののヒントになり得る事例をここに挙げさせていただいております。

様々な工夫の事例がございますが、やはり一番難しいのは、恐らく用地を確保すること、財源を確保すること、そういったことであろうということで、まずは空間の再構成をベースにして、横断面の構成要素をいかに小スペースで行えるのか。静岡市の事例でございますが、平たんかつコンパクトな外渠を整備することによって、自転車が安心して走れる空間をできるだけ広くとるといったような工夫がここになされているということでございます。

また、宮崎市の事例におきましては、利用率の低いパーキングメーターにつきましては、それを撤去しまして、自転車通行空間を整備すると、こういった事例もございまして、こういったものを自転車活用推進計画の中にもしっかりと明記して進めてまいりたいということでございます。

また、左下の事例になりますと、自動車の規制速度の抑制と組み合わせて有効な空間を創出するというところでございます。これは車線の幅員を減少して、自転車の通行空間を整備した事例でございますが、同時に、自動車の規制速度を、もともと40キロだったところを30キロに変更することをもって、幅員の減少を実現したということでございます。

また、つくった後の自転車通行空間の上に、やはり、駐停車する車両が多いというのも現実でございまして、せっかくつくったものが有効に使われないという問題意識も強くございます。そういったものをできるだけ防ぐために、ソフト的な規制をしっかりとする、取締りをしっかりとするという取組と並行しまして、物理的に、例えばゴム製のポールを設置することによって、駐停車する車を物理的に抑制するといったようなことも、埼玉県三郷市の事例のように進めておられるということでございます。

こういったことを進めながら、空間の再編成をベースにした整備、制限速度の低減、路

上駐車対策と、こういったソフト・ハードの工夫を組み合わせまして、自転車の通行空間をしっかりとつくっていきける、こういったことのノウハウを蓄積し、横に展開していくこと、こういったことも必要ではないかと思えますし、新しいモビリティがまたどんどんと道路空間の中に導入されていくに従いまして、そういった空間の在り方につきまして、ガイドラインも含めてどうあるべきなのかということを考えていく必要があるのではないという問題意識を持ってございます。

おめくりいただきまして、次のページでございます。11ページでございます。着眼点の2点目といたしまして、ハードに合わせてソフト面の対策として、自転車の利用する機会をどんどん増やしていく、これも利用環境の充実を図る上では非常に大事なことだと認識してございます。

1つ目の具体事例としては、シェアサイクルがございまして、全国のシェアサイクルの本格導入都市は現在164ということで、その導入の目的、観光ですとか、公共交通の補完といったものが多うございまして、まだまだポートの設置をどんどん進めていかなければならないというような声も聞いております。ポートの設置されている用地の割合ですが、公共用地、民地の割合は4：6となっておりまして、公共用地の設置がまだまだ少ないという問題意識も同時に持っております。したがって、先ほどもいろいろと議論がなされましたが、ほこみち制度等々の中で、道路空間上もポート設置をより容易にするような制度、仕組みを導入し、それを使うことによって、公有地の上でのポート設置を進めてまいりたい。民地の上でも同様に、いろいろなノウハウを展開すること、それから各種支援制度を組み合わせることによって、しっかりと一番大事なインフラとなるポートの設置を拡大していきたいということでございまして、あわせて、こういったノウハウをしっかりとガイドラインの形で横展開するような取組を進めてまいりたいというふうに思っております。

ページをおめくりいただきまして、次の12ページでございまして、自転車の利用機会を増やすということで、ふだん使いに合わせて、やはり非日常体験の中で自転車をしっかりと使っていきたいというような土壌を醸成することも非常に大事でございまして、自転車を使った地域活性化、こういった重要性、有効性につきましても、近年、とみに着目されているということでございまして。

キーワードとしては、サイクルツーリズムをいかに推進していくかということでございまして、これを地域振興、観光振興の目玉にするということでございまして、我々の進めて

おる政策としては、ナショナルサイクルルートといったもの、これは日本を代表し、世界に誇り得るサイクルルートを国が指定することをもって、そういったものをトップランナーとして育てていくようなことによってサイクルツーリズムを進めていくということで、現在6ルート、指定をさせていただいております。また、こういったトップランナーを中心に、地域の優れたサイクルルートにつきましては、観光庁、それから日本政府観光局とも連携して、インバウンドに資するように、海外に対する情報発信も積極的に行っておるというところでございます。

具体的にこうした取組を通じまして、左上の図にあるように、かなり地域にも裨益しているというような定性的・定量的なデータも上がってきているところでございます。こういったことを通じまして、自転車のプレゼンスをしっかりと上げていく、こういった取組も非常に重要であるというふうに考えてございます。

おめくりいただきまして13ページ目でございますが、こうした考えの軸を含めまして、最も大事なのはどういうことなのか、さらなる取組の方向性につきまして、ここに示させていただいております。大事なのは、自転車利用空間の形成や利用機会の創出に、国はもちろんのことですが、地方公共団体、地域の実情に応じて、積極的に取り組んでいただけるような仕組みをしっかりとつくるのが重要でないかというふうに考えてございます。

それを因数分解しますと、まず1点目としては、カーボンニュートラルをはじめとする、多様な取組への位置づけを強化すること。これはカーボンニュートラル、防災まちづくり、安全、観光、健康福祉等々様々な政策に、自転車政策をしっかりと一つ一つ植えつけていくということだと思っております。具体的な計画の中にしっかりと自転車施策を位置づけることで、縦糸と横糸をしっかりと絡ませながら進めていけると。こういうことによって自転車政策の優先度が上がり、多方面からの財政的な補助も活用できる土壌が整うと、そのように考えてございます。

次に2点目としては、地域における自転車活用の推進力を強化する。これは継続的な地方公共団体における取組を支えていただけるような人材ですとかノウハウ、こういったものを蓄積し、提供するという事だと思っております。具体的には、国による人材育成、ノウハウの蓄積・支援、これがすなわち市区町村長、首長の方々もサポートして、地域における議論をリードする人材、こういったものを継続的に育成することにつながるのではないかというふうに考えてございます。

最後に3点目でございますが、自転車の効用の「見える化」が大事なのではないかな

ぜ自転車に乗るのか、もちろん理念だけではないのですが、感性の部分も大事なんです、理念によってしっかりと、意味ある自転車の活用推進なんだということを不断に情報発信していくこと、これを通じて、自転車の人口をしっかりと増やしていくということが大事だと考えています。

これは国民一人一人が自転車の個人的・社会的な効用を認識して、いわゆる「乗り気スイッチ」を入れる機会の創出を拡大したい。言い換えますと、自転車の効用を定量的・定性的に表現できるようにした上で、効果的に普及啓発、情報発信をしていくべきなのではないか。具体的には、サイクルツーリズムですとか自転車通勤、こういったことをしっかりと進めるですとか、健康増進に伴う福利厚生効果、あるいは近年、いろいろな議論になってございますが、高齢者の免許返納後の交通手段を確保するような、こういった具体的な効果が見えることによって、漫然と乗るのではなくて、しっかりと意味ある自転車の活用の仕方、こういったものをしっかりと浸透させていきたいということでございます。

以降のページにつきましては、それぞれ具体的な施策をイメージしたものを簡潔にお示しさせていただきます。

14ページ目は、1点目のカーボンニュートラルをはじめとする多様な取組の位置づけの強化ということで、具体的にどういった計画に入れているのかということもしっかりと書かせていただいております。例えば、環境の話で申し上げますと、国交省の環境行動計画のような施策と同時に、地方公共団体の施策の中でも、例えば、地球温暖化対策実行計画、こういったものの中でもしっかりと自転車を位置づけている。ないしは交通計画、基本計画の中にもしっかりと位置づけている。交通安全の中でも、同じ閣議決定の計画の中にもしっかりと位置づける。同時に、地域防災計画ですとか都市計画マスタープラン、こういった地域の計画の中にも、様々な文脈の中にしっかりと自転車を位置づけることによって、先ほど申し上げましたとおり、横糸、縦糸をしっかりと通していくと、こういった地道な取組が今後も必要なのではないかとこのように考えます。

2点目、具体事例でございます。15ページです。地域における自転車活用の推進力強化ということで、これは例えばでございますが、アメリカにはBicycle and Pedestrian coordinatorという、いわゆる専門家人材がありまして、州政府単位でこういった専門家をしっかりと配置して、地域、地域における自転車活用推進施策を支える人材を確保しているということでございます。

ほかの施策の例でございますが、例えば、日本で言いますと道路メンテナンス会議、こ

ういった分野におきましては、こういった仕組みが存在しますので、こういったものも参考にしながら、自転車施策の推進役の確保といったものを考えていく必要があるのではないかと考えています。

また、ノウハウを横に展開するということにつきましては、ベーシックでございますが、例えばシェアサイクルにおきましては、カナダの運輸省がバイクシェアリングガイドラインということで、こういったものをノウハウの横展開に役に立てているということでございまして、こういったものも、日本におきましても、地道にやってみてほしいというふうに書いてございます。

最後、16ページでございますが、自転車の効用の「見える化」、いわゆる国民一人一人が「乗り気スイッチ」を入れていただくということのために、自転車に乗るとどういった効用があるのかということを示すことがやはり大事なのではないかと。それを通じて、有効な自転車人口の拡大につなげたい。具体的な事例としては、左下に書いてございますとおり、イギリスの国家計画の中では、医療費の削減、健康増進効果、交通混雑の解消、地域振興、経済効果、こういった個人や団体・組織、社会に対する便益といったものを定量化しまして、分かりやすく示している。こういったことを地道に進めていく必要があるのではないかと。また、右のオランダの事例におきましては、高齢者の交通手段の確保といった、定性的ではございますが、こういったことにつきましても、地道に情報発信している。こういったことを横断的に取り組んでいく必要があるのではないかとという問題意識を持ってございます。

以上、雑駁ではございましたが、私からの説明は以上でございます。

【石田部会長】 ありがとうございます。

では、ただいまの御説明について、また質疑といいますか、コメントも含めてお願いしたいと思います。大串先生、どうぞ。

【大串委員】 ありがとうございます。非常に分かりやすく書いていただいてよかったですなと思います。

お願い含めてあるんですけれども、まず資料3につきまして、パリとロンドンの例が示されているんですけれども、非常に簡易的なものを急速に整備したなというところ、何で日本で逆にそれをやらなかったかなと。今からでもまだやれるんじゃないかなというところで、補正予算の余り等が指摘されたりしますけれども、果敢に予算を取りにいていただいて、簡易的なものを整備していただいて、ちゃんとデータをとっていくと。

それによって今後の普及につなげていくというような、今、悪い言い方をすると、言い方悪いですが、1つのチャンスなんじゃないかなと思いますので、道路空間の再配分に関して、いろんな試みをコロナ禍においてやっていくという中で、ここをしっかりと日本も、このような簡易的なものでやっていただきたいというのが1点です。

2点目は、6ページの、じゃあどういふふうに配分するのかという図を描かれていて、整備後の検討例と書かれているんですけども、停車している車の隣、より車道寄りに自転車走っている整備後の検討例という図が示されているんですけども、自転車に乗る身からすると、この配置は非常に怖いんです。私、品川から霞が関まで一応自転車で来たことがあるんですけども、やはりすぐ近くを車がびゅんびゅん走っている中で、しかも停車する車が、自転車が走っているところをまたいで駐車したりとか、またいでまた車道に出ていくようなイメージになりますので、自転車が気をつけなければいけないというのが物すごく出てきますし、自転車以外のスローモビリティもここにいずれ走るようなことを考えますと、やはり自転車の位置は、停車している車よりも外側に入れていただきたいというのが本当のところであります。その観点から考えていただけないかなというのがお願いします。

あと最後に11ページなどでサイクルポートの話が出てきましたけれども、自転車での通勤・通学を促すということになると、行った先で駐輪場がちゃんと確保されているのかということも気になってきます。シェアサイクルにはこうやって1つの位置づけがあるわけですけども、例えば駐輪場に関しても、駐車を駐輪場に転換した場合は固定資産税減免とか、何か駐輪スペースを確保する側にもインセンティブを与えていただきたいかなと思います。

また、都心のマンションとかは駐輪スペースを持っているところもありますけれども、住民が使っている間はそこが空いているということで、そこをシェアポートサイクルみたいな感じでサイクルポートとして利用されたりとか、いろいろ活用もされているんですよ。自転車での通勤・通学を促すのであれば、行った先での駐輪場もきちんと確保されるような施策も同時に進めていただけたらありがたいかなと思います。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。

ここはちょっと時間の関係もあるので、御質問とかコメントをざーっといただいて、それからまとめてレスポンスしていただければと思いますが、いかがでしょうか。

久保田先生と太田先生、挙げていただいています。久保田先生からどうぞ。

【久保田委員】 ありがとうございます。久保田です。よろしくお願いします。2つあります。

1つは、実は最近すごいショックを受けたことがありまして、ある自治体で自転車ネットワーク計画をつくらずに、個別に矢羽根を引いたり、専用通行帯を引き始めたところがありまして、これ、長期的に見るとかなり問題が生じてしまうんじゃないかと思って、ぜひ計画をつくってくれと言っているところなんですけれども。質問としては、計画をつくらずに整備をしようとしているところに対して、国のサポートは差がついているのかどうか、そこをちょっと教えていただきたいです。

2つ目が、12ページのナショナルサイクルルートです。これは非常にすばらしいことだと思うんですけども、ちょっとお願いのような提案のようなものがありまして、ゲートウェイを充実する方向を、ぜひ打ち出していきたいと思います。つまり、例えば、新幹線とか電車で行って、駅を降りた。でもそこはサイクルルートの目の前ではないと。やっぱり風光明媚なところは海沿いとか山沿いに入っているんで、ちょっと数キロ離れていると。だから、その駅で例えば自転車を借りて、そこから数キロ普通の道を走ってナショナルサイクルルートに乗るところまでが、多分トータルとしては必要だと思うんですけども、ゲートウェイの機能の向上についても、何とかナショナルサイクルルートのプロジェクトの1つとして取り上げていただけるようになるといいと思いました。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。太田先生、どうぞお願いします。

【太田委員】 太田でございます。

この会議は、道路に関する国の基本政策を審議する部会です。その中で、本日の2つの話というのは、前半はおおむね街路の話で、後半は自転車の話ですので、両方ともある意味ではローカルな話であると思っています。ローカルな施策をこのように国で議論する場合には、まずは地方の創意工夫を促進する、あるいは創意工夫を阻害しないということが重要であると思っています。そういう意味では、応援はするが邪魔しないような政策・制度を適切に組み立ててほしいと思います。

先ほど久保田先生からお話がありましたが、計画をつくらずに整備を進めるのはけしからんとかいって予算か何かでいじめるというよりは、「計画つくってから実施した方が上手に行くよ」というアドバイスとか助言でいいと思っています。国の施策として、どう

いうところをしっかりとするのが効果的であるのかを考えていただきたいと思います。

その点に関して3点、具体の話をさせていただきます。1点目は、街路等も含めてなのですけれども、占用料の設定についてどのぐらいまで自由にさせるのかとか、あるいは、同じ地域でも国道と都道、区道、地方道いろいろ混じっているところの中で、占用料についてどのように調整していくかということについては、しっかりと検討する必要があると思います。

2点目は、自転車の話です。今日、日本海側で大雪が降っているということなので、雪国はあまり関係ないというような話だろうと思います。実際問題、説明資料にありましたように、積雪寒冷地だから、あまり自転車政策については必要性を感じないということがありました。しかしながら、例えば、0.5車線の自転車専用レーンをつくっておくと。そうすると冬のときに除雪をするときに、雪寄せのスペースで使えるとする。それに対して、自転車道整備の予算がついて、補助金がついているとすると、目的外使用だ、けしからんといって制限するのか、いや一石二鳥のうまい工夫であるということで容認するのか。その辺についても、しっかりと検討していただきたいと思います。

3点目は、今日の議論は、全て占用をさせるかさせないか、移動するスペースをどうするかという話なのですけれども、移動とか占用はしつつも、ほかの使い方ができるかもしれません。それは太陽光発電を道路上でできないかということです。まだコストが高いので、実験段階のようでもすけれども、SDGsというようなこともありますので、その辺の工夫も、施策として挙げていただきたいと思いました。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。会場からはございますか。どうぞ。

【兵藤委員】 じゃあ時間もないので1点だけなのですが、今話にあった計画がやっぱり必要だということ、自転車の話ですね。私も自治体の計画づくりのお手伝いをしたことがあるのですが、今思い出したんですけど、この20年ぐらいで、久留米と平塚と調布市だったかな、やっぱり一番最初にやるのは、皆さん、利用ルートを調査するところから始まるんですよ。それをやらないと、どこにボトルネックがあるかって分からないのですよね。そこからやっぱりデータをきちんと集めて、そして計画に結びつけるという、そういうプロセスを、今日の資料に加えるということではないのですが、そういうことが推奨されるということは一言申し上げたいと思います。よろしく願いいたします。

【石田部会長】 はい、どうぞ、屋井先生。

【屋井委員】 屋井です。どうもありがとうございました。

2点あるんですけども、1点目は、先ほど大串先生からもあったように、6ページの右側の図面で、危ないんじゃないかと。本当にこれは分かっているんですね？日本で道路空間が限られている中で、もともと停車帯すらない中にレーンを引いて、停車車両でつぶされて、こんな危ない道路走れないじゃないかと利用者に使われたのを、ようやく道路構造令の中に自転車通行帯が位置づけられたので、停車帯と併置できるよねという考え方でものが出てきたんです。けれども、実際には、停車帯の幅だってすごく狭くできちゃうものだから、本当に危ない空間がさらにできちゃう可能性がある。これらを逆にしようということで、久保田先生が埼玉なんかで始めているようなのをやって、ラバーポールなんかを置いて分離させて、右手のほうに停車帯と第2レーンが出てくるようなね。ところが、そのときに法定の線が引けないとか、いろんな課題があって、それに対してトライアルをやりましょうというのが東京の中でも出てきていますので、恐らくそういう空間ができてくるとは思います。そこが一番大きな課題です。

それに対して、イギリスなんかだと、先ほどのギアチェンジで、国の計画として進めていくんだけど、従来のつくり方では危ないし、利用者を増やせないんだということで完全に分離型でつくっていいこうということに方針をきっちりと決めていますよね。ほかの国もそうです。アメリカもフランスもそうでしょうけれども。日本は、そのあたりをどうやって進めていけるかというのが大きな課題だと思います。

それからもう1点だけ、ほこみちのサイクルポートの話があったので、これはぜひお願いなんですけれども、ほこみちで歩行者の安全を確保する、高めようというのが大前提なので、自転車が結果的に歩道上に残るということは避けるべきだと思うんですよ。だから、ほこみちに指定したときには、サイクルポートはつくっていいけれども、サイクルポートは車道から出入りできるようにする。車道上に自転車の走行空間をきっちりつくって、歩行者の安全を確保する。その上で、車道上の規制速度を下げる。そういう3点セットが一緒であれば、サイクルポートも生きてくるし、そういうふうな計画づくりというかな、空間づくりにぜひ誘導していただくような、あるいは強く推奨するような、そういう空間にしていれば大変ありがたいと思います。

以上です。どうもありがとうございました。

【石田部会長】 ありがとうございます。いかがですか。

すみません、ちょっとだけ私も言わせていただければと思うんですが、サイクルポート

って大事だと思うんです。ほこみちでできるようになるというのはすばらしいことだと思うんだけど、今、屋井先生がおっしゃったことプラス、これは誰がどう整備するかという問題にも関わるんですけども、随分電動アシストが増えていきますよね、シェア型の。給電設備ってどうするんだろうかということもちょっとお考えいただければと思います。占用にするのか、道路附属物にしてしまうのかとか、いろんな選択肢があるんだけど、お願いしますということ、2点目が、6枚目の直轄はそれなりにしますと。僕、右下の絵で、何で車線数減らさないのかと思っちゃったんですけど、それはやっぱり難しいんですかね。その辺も含めて議論したほうが、実はいいんじゃないのと思っていますよね。私、データを持っているわけじゃないですけど、パリなんかは自動車のレーンマイル数って3割か4割ぐらい減らしている感じですよ。それぐらいのことをやらないと見えてこないもので、これではちょっと思い切りが足らんんじゃないかという気がしますが、いかがでしょうかと。

それと関連して、9ページ目に宮崎の例が出ていていいと思うんですけども、絶対にやられているんですけども、例えば、6ページは、国道事務所がやりましたと、直轄だから。あるいは、宮崎の例は宮崎市がやりました。でも、県とか国が連携してやられているわけですよ、実態的には。そういうところをもうちょっと見えるような形にするとか、あるいはそういう協議組織をつくるとか、あるいは、そういう中でいろんな十分には使われてないような仕組みですね。例えば、道路協力団体制度をさらに活用するとか、あるいは、密接関連道路制度をこういうところに活用するとか、そういうふうな工夫も同時にしていくことによって、さらに効果が面的に広がっていくんだらうと思っていますので、今日も2人並んでおられますし、同じ部屋におられますので、ぜひ連携をして、さらに進めていただければと思います。

それと、一番最後の見える化のところ、やっぱり気になるのは、安全性の見える化ってどうするんだろうかというところが一番気になっておまして。他の先進国と比べて、歩行中、あるいは自転車利用中の死亡者数が非常に割合として多いというのは日本の特徴ですから、その安全性をどう確保して、それをどう見える化していくかということです。見える化よりは安全性の確保のほうが、さらに前のステップとして重要なと思いますので、その辺もぜひよろしく願いをいたします。

以上でございます。

【屋井委員】 30秒だけ。

【石田部会長】 どうぞ。

【屋井委員】 石田先生の一番最初の御発言に便乗させていただいて、東京国道の中でも、車線をダイエットして、片側4車線のところを3車線にする区間は出てきます。それが1点だけ。

一方で、先ほどのイギリスのケースなんかは、パークレーンという南北の道路、9万台走っていますよね。あの道路の北行き3車線を1車線を自転車レーンにして、1車線をバス専用レーンにして、一般車両は1車線だけ使うみたいなことを今やっていて、それを恐らく恒常化しようとしています。都市の中であれば、ネットワーク全体を考えて、そういうことはできるんですよね。ということで、アメリカなんかもそういうケースはいっぱいあります。

以上です。

【石田部会長】 ぜひ前向きによりしくお願いいたします。

すみません、ちょっと時間がなくて恐縮ですけれども、レスポンスをお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

【参事官】 いろいろと御指導ありがとうございます。御示唆の点が多かったので、全部お答えできるかどうか分かりませんが、

まず、パリとかロンドンとか、非常にコロナという勢いを使ってしっかりとやっているということですが、もちろん我々としても大いに刺激を受けながら、しっかりといろんなつかさ、つかさと調整するときには、コロナでこういうふうに変化していますからということもしっかりと前に打ち出しながら調整を進めておりますし、今後もそれはそのようにしたいと思っております。

レーンの配置、自転車走行空間と駐車帯のレーンの位置ですが、東京都内でも、実は反対になっている事例もございます。白山通りとか、そういったところでございます。やはりそういったところはどちらもプロコンでございますので、実態に即しつつ、どちらがベターなのかというところを、現場での議論でもしっかりと積み重ねていただくことも大事だと思っておりますし、我々もしっかりと実態を把握して進めてまいりたいというふうに思っております。

また、計画なくして矢羽根引いたり、専用の通行帯といったところがございます。我々としては、当然何にしても通行空間を整備していただけるということが非常に大事だと思っておりますが、当然ながら計画をつくっていただいたほうが、もちろん継続的な取組と

して進みますし、いろんなその後の意見調整とか合意形成も、当然円滑化しますので、そういったところは重要性をしっかりと発信していきたいと思いますし、実際に計画に基づいて進める取組につきましては、一定程度の後押しするようなメニューも、当方としても設けておるところでございます。

サイクルポートにつきましても同様に、いろいろと民地、公有地ともにしっかりと設置していかなくちゃいけないということで、こちらの支援策も、我々としても税制の優遇策ですとか、交付金のメニューを持ってございますが、そういったところを引き続きしっかり維持し、拡充していきたいというふうに思っております。

それから、ナショナルサイクルルートについての御指摘でございますが、やはりゲートウェイとの連携というのが非常に重要でございます。これはナショナルサイクルルートに指定するときに、もともと最低限の要件でございますが、ゲートウェイをしっかりとこういったところに設けることといった要件がございますので、ゼロということはないんですが、やはり使い勝手をしっかりと上げていくといったことは、指定した後も大事だと思いますし、そういったところを地元の中でもしっかりと使い勝手を上げていただくような機運と行動を起こしていただくこと、それを我々としても後押ししていこうと、これが大事だと思っております。

いろいろとありがとうございます。

【石田部会長】 ありがとうございます。追加で何か御発言ありましたら承りますが、よろしいですか。

どうもありがとうございました。やっぱりちょっとだけ時間超過してしましまして、申し訳ございません。これで私の司会は終了させていただきますので、よろしく願いいたします。

【総務課長】 石田部会長はじめ委員の皆様方、本日もまた熱心な御議論をいただきましてありがとうございました。

また、三浦先生におかれましても、非常に貴重なプレゼンをいただきましてありがとうございました。感謝申し上げます。

本日の内容につきましては、また後日、皆様方に議事録の案を送付させていただいて、御確認いただいた上で公開をしたいというふうに思っております。また、近日中に速報版として、簡潔な議事概要をホームページにて公表したいということで考えております。

それでは、以上をもちまして、閉会とさせていただきます。本日も、長時間ありがとうございます。

ございました。

— 了 —