

第5回「多様なニーズに応える道路空間」のあり方に関する検討会

日 時：令和4年3月1日（火）13：00～14：40

場 所：Web 会議

■ ガイドライン全体について

- ・ 前回よりワクワク感が出てきている。早く現場で使っていきたい。
- ・ 大変良くまとめていただいて、すごく分かりやすくなったと思うし、早くこのガイドラインを広めたい。
- ・ 全体的には、すごく良いので、早く使ってもらえばよいと思う。
- ・ 使う側の目線を踏まえ、実際に事業を行う際に課題となる事項について、参考となる知恵袋のようなものが巻末等にあった方がよいのではないか。
- ・ ガイドラインの内容が充実し複雑化したため、多様なニーズに対する逆引き機能があれば、更に良いものになるのではないか。
- ・ 多様なニーズへの対応に着眼した内容になっている一方で、従来の道路との連携や接続部分での工夫等についても触れてはどうか。このような内容についても知恵袋に入れ込めるとよい。
- ・ 事例集までを読むとわかるが、ガイドラインにてウォークアブルのことまで、配慮するようにしてもらえると良い。
- ・ いろいろな部署が自分事として捉えてもらえるように記載すると良い。
- ・ 逆引きの意見に関連して、バリアフリーや無断柱化による整備は一般的に通行空間を確保することになるが、空間ができることでプレイスの機能が入り、整備の考え方に混乱が生じるかもしれない。通行空間と通行以外の使い方でハレーションが起きないか確認し、エリア内外でどのようにガイドラインを参照していくか伝えられる様な記載があると良い。
- ・ 無電柱化であれば災害が起きた時や復旧時に、エリア外でも無電柱化の動きが出てくるかもしれない。また、エリア内外で老朽化も含めて様々な場面が出てくる場合に、ガイドラインをどう活用できるか記載があると良い。
- ・ 道路管理者の方がこのガイドラインを見た際に、行うべきことがたくさん出てきたと思われなように、道路管理者だからこそできる創造的なまちづくりができる、SDGsにも関わっていることになりとても良いことに取組んでいるといったことをメッセージとして盛り込めると良いと思う。

■ 第1章、第2章

- ・ 第2章の内容をより具体的に示すため、2章でも福山市の事例等を、2（3）に挿入し、3章へ繋げてはどうか。
- ・ 沿道建物、土地利用等との整合を図る必要がある。

- ・交通処理の問題では、都市計画の観点からすると、道路はネットワークとして捉えるため、車線数や容量の変更を伴うと、周辺の都市計画道路等の果たす役割も変わってきてしまう。
- ・2(1)は、まちづくりの将来ビジョンを踏まえて、道路の将来像の明確化という表現にし、構想・検討段階から都市計画・まちづくり部局と調整を図った上で、計画するという形にするとよい。
- ・まちづくりの将来ビジョン又は道路の将来像の明確化とあるが、読み手に大変な作業だと思われることも考えられる。将来ビジョンを踏まえた上でプロジェクトを展開することは望ましいが、道の使い方から将来像を考えるパターンなどもあってよい。要するに、将来ビジョンの作り方には、色々なバリエーションがあること記載するとハードルも下がって良いと思う。
- ・第2章に都市計画道路の道路ネットワークの見直しの指摘は、車線数の減少の場合に必要であり、現状で広い車道の幅員を狭くする場合には不要であることを記載してはどうか。

■ 第3章

- ・ニーズと機能の使い分けに悩む。資料1p.4のニーズが高まっている機能例として、電動キックボードは乗り物であるので、機能として掲載されているのは道路関係者には違和感があると思う。電動キックボードの通行空間を提供している事例の写真であれば理解できる。
- ・電動キックボードの空間に繋がる写真へ変更していただきたい。
- ・資料1p.13の図の中で、一般車による障がい者の送迎などユニバーサルな視点での交通結節点機能が表現されていない。そのような車が駅に入ってきて、どういう乗降するかという表現がないと感じる。公共交通だけでなく、一般車の利用がどうしても必要になることも表現した方がよい。例えば、姫路駅の事例も参考に、赤い点線は物流になっているが、物流以外にもユニバーサルな視点での動線にもなっているという様な表現が必要かと思う。

■ 第4章

- ・資料1p.16「道路交通への影響検証」がさらっと書かれているが現場では一番難しい。全国の色んな事例があって、こういう仮説があって、こういう検証をして、ここを通してといった事例があれば参考になり、我々も経験があるので、情報を提供していきたいと思う。このオープンソース化のようなことがもっと進めば良いと思う。本当に困っている部分であるが、特に道路管理者や警察協議の部分がブラックボックス化されている。氷川参道や他の事例も、書ける範囲で実現のための協議や工夫が整理されているとすごく使われるのではないかと思う。今回のケーススタディ地区でも、ぜひ、どういう交通影響だったり、道路の利活用だったり、歩行者安全の確保をどうしていったのか、事例があると非常に良いと思う。間に合うようなら情報提供していきたいと思う。

- ・柔軟な使い方については、札幌シャワー通り以外のバリエーションがあるとよい。第5章にも繋がるが、「道路構造令上の断面を柔軟に使う方法」と、「占用物、道路附属物がさらにその上に設置される方法」、その組み合わせで、皆さん大変苦労している。どんなことを皆さんが工夫しているのかが分かると、かなり鮮明に理解されるのかなと思う。体系化するの、まだ難しいかもしれませんが、「こういう解釈でこうやっている。」というものが幾つか並ぶと、より分かりやすいかなと思う。
- ・カーブサイドマネジメントについて、シャワー通りのような小さな区間を対象に地元と多様な使い方を検討していくことは理想的だが、このような取組みを広げるとなった時に、シャワー通りをモデルとして広めることで画一的になってしまわないかといったことや、一方で統一的な考え方で広めるということもある。多様な使い方を検討していく時に、個別で進める考え方と、横展開していくことを整理しておく、現場で参照する際に混乱がないのではないかな。

■ 第5章

- ・資料1 p.20 取組みの進め方について、地域との連携体制をはじめから行うことがわかってよいが、社会実験と地元合意形成の矢印を太くして重要性を強調する。はじめから一緒にやって、社会実験も一緒にやって、最後運営するところまで全部一緒にやるのが分かりやすいのではないかなと思う。
- ・評価指標について、データ取得にはなかなか費用を要する。例えば、データプラットフォームなどの構築やプラトールとの連携など、データの自由度を高める仕組みづくりが必要である。場合によっては、第7章の今後の課題に追記して頂くことも考えられる。

■ 第6章

- ・資料1 p.26 既にある道路協力団体、ほこみち、都市再生特措法の道路占用特例、占用ではないがウォークブル区域、そういう道路局と都市局の施策の棲み分け、その両方をどのように組み合わせたら良いか、どれを選んだら良いのか自治体の方も分からない。それぞれの特徴や、ほこみちはどういう特徴があるか。例えば、都市再生特措法の道路占用特例は何が違うのかが分かると、使う側にとっては非常に便利である。道路協力団体とほこみちはセットで使えるが、そういう使い方もあまり知られていない。そういうものを各エリアの特徴とか、課題に応じて使い分けられると良いと思う。
- ・資料1 p.28 歩車共存道路の写真が新たなニーズのような印象を受けない。交通処理の事例である。人が活用しているような、多様なニーズと物理的デバイスがわかる写真がよい。出雲市の写真は良い。スムーズ横断歩道は、横浜の元町の事例へ変えるとよい。
- ・歩車共存道路のデバイスは、元々は交通安全のものなので、このガイドラインの中で交通安全に資するものとして取り上げるのであれば、交通安全のもので良いのかもしれない。写真は色々あるので提供する。

- ・神戸パークレットや新宿モアの事例など、色んな解釈をされて設置している。例えば、占用主体が、自治体内の道路以外の部署が長期占用しているなど、色んな工夫をされており、バリエーションが出てくると良いと思う。ガイドラインでどこまで書いてもらえるか分からないが、「柔軟に考えても良いです。」と書いていただくと勇気づけられる担当者は多いのではないかな。
- ・新宿モアは長期間取り組んでおり、この事例を見た人が、これと同じことをしなければ、実現出来ないと思ってしまわないかというのが気になった。制度ができた今ならすぐ出来そうですよとか、この当時はこういう制度だったから、これしか出来なかったが、今は時代が変わっている。といったことを制度の選択肢が時系列で、ユーザーに伝わるようにしていただけたら良い気がしました。

■ 第7章

- ・道路占用料について、自治体の方で判断して条例改正して運用できるという問題ではあるが、地域への貢献という点についても考えた方がよいということをガイドラインで書いていただくと、自治体も動きやすいと思う。
- ・景観は、多くの自治体が、自治体の景観計画で運用されていることが多いので、実は道路上に登場する工作物・構造物の類は、景観を考慮されていないところも少なからずあると思う。地域での景観づくりは、建築を主体とした景観誘導だけではなくて、道路上で多様な利活用をしていく中での景観誘導も一方でしっかり配慮していく必要がありますということ、課題で書いていただくと良いと思いました。

■ ケーススタディ地区について

- ・ケーススタディ地区の成果について、津市以外の4地区が例外的で、全国的には津市のような自治体の方が多いのではないかな。我々は「賑わいの創出」に関して、これまでに自動車を通すことを一生懸命実施してきたことが、今は逆に、人々が多く利用するあるいは滞留することにばかり着目して、いわば右肩上がりの考え方に捉われていないだろうか。例えば、病院周辺の道路を検討した際には、賑わいのある道というよりは、ほっこりしたい道、あるいは落ち着いた道が求められていた。本ガイドラインでは、その様なニーズが見えず、右肩上がりの賑わいを推す内容に引きずられていると感じられる。いろいろなニーズに応えるよう、表現を工夫しても良いのではないかな。

■ ガイドライン修正について

- ・今日頂いた意見を可能な範囲で修正いただきたい。一方でガイドラインを早く出すべきとの意見もあるので、今年度末を目標に修正していただき、そこで盛り込み切れないものは来年度、引き続きご検討いただければと思う。

■閉会（事務局連絡事項）

- ・配布された資料は関係者了解の上 HP で公表する。
- ・今後のガイドラインの予定については本日の指摘を踏まえて修正し公表する。大きな変更はないので、久保田委員長と修正内容を確認させていただき公表していきたい。

以上