

第2回 道路ルネッサンス研究会 議事要旨

日 時：平成18年4月27日（木）14：00～16：00

出席者：屋井委員長、秋岡委員、阿野委員、小幡委員、岸井委員、原委員
道路局長、道路局次長、総務課長、路政課長、道路交通管理課長、企画課長、
都市・地域整備局街路課長

○道路のニーズや機能について

- ・道路整備にあたっては、これまでの自動車中心・全国一律基準という「標準自動車主義」から、多様な主体による道路の利用を前提にし、地域の多様性を尊重するという「多様主義」へと視点を変更すべきではないか。
- ・道路は、多機能を有しており、環境・防災等の器として発展可能性が非常にある。
- ・占用許可については、目的内許可というイメージで捉え、柔軟に運用することも可能ではないか。
- ・道路法において道路管理者のみが道路を管理すると明確に定められている結果、道路の機能をうまく使い切れていないのではないか。
- ・道路や駐車場の街中における役割は環境の観点からも大きい。イメージされている使い手の範囲では捉えきれしていない、もっと幅広い道路に対するニーズがあるはず。
- ・計画論を議論する視点として、交通を治めるという視点以外にも、環境という視点もありうるのではないか。環境が道路法上目的とされていないことと関係するのではないか。
- ・現代においては、「環境」という概念を目的規定に入れるのが良いと思う。
- ・道路が環境に果たす役割は考えられている以上に大きいのではないか。
- ・地下道に関わる問題としては、地下歩行者用ネットワークのバリアフリー化という課題がある。
- ・資料に取り上げられているニーズは、主に都市部の大きな道路におけるニーズである。住宅地、山間部、通学路におけるニーズなど、人々がそれぞれの道路ルネッサンスをイメージできるように、道路の使い手の視点によるニーズを幅広く取り入れて欲しい。
- ・資料において「美しい道路」という表現が見受けられるが、わかりにくいので、もっとブレイクダウンしてほしい。
- ・公共交通との連携の視点からの道路管理についても言及して欲しい。

○道路計画のあり方について

- ・道路を計画する段階から住民が参画することができれば道路に愛着も湧き、「共有」という概念も描きやすくなるのではないか。計画段階というのが参画の重要なタイミングである。

- ・本研究会の視点として、道路の「機能」・「空間」・「管理」というものが挙げられているが、どのような「空間」や「機能」とするかを考えていくのは「計画」になる。そのような視点が欠けているのではないか。
- ・道路だけでなくその周辺・沿道を含めた「空間」や「機能」を考えていくときは、道路のみを断片的に捉えるのではなく、まちづくりの「計画」として総合的に検討すべき。
- ・道路法においては、「計画」の概念がないという議論があるが、道路法第76条の規定をうまく使えば、道路の「機能」・「空間」・「管理」という当研究会における3つの検討視点に加えて、「計画」を検討視点の4つ目に位置付けられるのではないか。

○沿道との連携について

- ・道路を観念するにあたっては、道路区域のみならず、その沿道の空間も含めた「道路空間」という視点で常に捉えることが必要ではないか。
- ・「向こう三軒両隣」という言葉があるように、昔は、道路を中心にコミュニティーが成立していたが、今は道路が町内を分ける区切りとなっている。
- ・道路区域と沿道区域でばつさりと切るのではなく、道路と沿道を一緒の空間として捉えること、場合によっては、道路から多少離れたものも道路と一緒に考えられないか。
- ・現行道路法は、道路管理者と交通量などについてしか規定しておらず、道路が沿道との関係でどう使われているかに着目した制度はない。
- ・沿道との関係からもう一度道路をグルーピングし直し、それぞれの管理方法を決めていくことが考えられるのではないか。
- ・現行道路法は全ての道路に共通するような管理の基準を定めているが、1つ1つの道路の管理の考え方をその果たすべき役割に応じて柔軟に考えるべきではないか。
- ・これまでは道路側から沿道を見ていたが、これからは沿道のあり方や実態に応じて道路自体の管理が変わってくると考えることができるのではないか。
- ・沿道から道路を捉える観点からは、たとえば当初から沿道の利用を制限することができる構造を有するように道路をつくるということもありうるのではないか。

○道路への多様な主体の参加について

- ・道路は、行政が管理する「公物」ではなく、皆で管理する「共物」と考えるべきではないか。
- ・「公物」というと公だけが管理するというイメージがあるが、本来は皆で管理すべきものである。
- ・住民との協働作業を行う場合は、より多くの人々が参加できるよう開催日時・時間等に配慮してほしい。
- ・ボランティア・サポートにおける管理費用の負担のあり方については、現実的には大きな問題になるが、今の法制度では対応できていない感じがする。

- ・ B I D制度については、単に道路の維持管理といった公共施設の管理の観点からではなく、中心市街地の魅力を高め、街を良くする観点から行われるものとの視点が必要である。道路の清掃や植栽をいかにして行ってもらおうとかいう視点だけで考えていると、住民・企業のニーズに合わない。
- ・ 道路は、土地の金銭的価値が低いため用地が無償提供されていた時代においては「公物」であったが、地価の上昇に伴って公の予算に基づき用地の取得が行われるようになるにつれ、「公物」という考え方が強くなってきた。
- ・ インセンティブというレベルから企業や地域住民の道路とのかかわり方を議論するのか、それともそうした観点から全く離れて考えるのか、きちんと整理する必要がある。
- ・ 企業は株主価値の最大化のために存在しているという考え方からはインセンティブは重要。一方、企業や住民が道や地域づくりとどう関わっていくかということについて新しい思想を提案できれば、インセンティブの有無を凌駕する大きなムーブメントを起こすことができると思われる。
- ・ 企業が管理を行う場合、敷地の前面だけではなく、周辺のワンブロック全体を管理してもらおう方法を検討する必要がある。
- ・ 企業が業務活動の一貫としてボランティアを行うというのは、ボランティアの本来の意味からしておかしいのではないか。企業がどのような形で道路管理に関わるかを考えるのは難しい。