

# 地域づくりに効果的な道路空間の再編・利用手法

西村亮彦・木村優介・栗原正夫

## 1. はじめに

近年、人口減少社会の本格的な到来をはじめ、わが国の都市をとりまく社会情勢が大きく変化中、市街地における道路空間について、一体的な景観形成や地域づくりの観点から、公共空間としての多様な機能が見直されている。また、地方財源の厳しい状況が続く中、道路をはじめとする社会資本についても、既存ストックの再整備と有効利用を通じた効果的なマネジメントが求められている。

こうした状況を受け、かつて一般的だった現道拡幅を伴う都市計画道路の整備に対し、幅員再構成や施設更新による道路空間の再構築が注目されるようになってきた。また、公共事業における市民参加や社会資本マネジメントにおける官民連携に向けた議論が活発化する中、エリアマネジメントやまちづくり活動との連携を図りながら、沿道の施設・サービスや地域活動と一体となった道路を核とした地域づくりの展開が求められている。

## 2. 道路空間再編・利用事例の収集・整理

近年の市街地における道路空間再編・利用の動向を把握するとともに、今後の道路行政や民間のまちづくり活動にとって参考となるアイデアやノウハウを蓄積するべく、2000年以降に完了した事業を中心に、汎用性・新規性の高い道路空間再編・利用の取り組みを収集した。基礎自治体による道路整備をはじめ、国・都道府県・市区町村・民間企業など様々な事業主体による道路空間再編・利用の事例を、全国各地から100件選定した。選定された事例については、道路空間の諸元、事業の目的、実施体制、整備内容、他事業との連携、事業効果等に関する調査を行った。

100事例の横断的な分析に基づく体系的な整理を行うにあたり、目的と手法の組み合わせに基づく分類を行った結果、図-1に示す10の類型が抽出された。以下、各類型の特長となる事項を示しながら、地域づくりの課題と再編・利用手法の対応関係を整理する。



図-1 再編・利用事例の類型

## 2.1 幹線道路による多機能型ネットワークの構築

地域における交通・物流ネットワークの強化と既存幹線道路の渋滞緩和を目的とした幹線道路の整備、7件について調査を行った。交通量の多い主要な幹線道路や交通結節点を連結する形で、新設もしくは新設に近い大規模な現道拡幅による、幅員16～50mの広幅員道路の整備が基本となった。いずれの事例においても、従来の一般的な幹線道路とは異なり、幅広で高質な歩行者空間や自転車走行空間が整備されていた。また、震災等の緊急時における避難・輸送経路、及び延焼遮断帯としての位置づけがなされた事例も散見された。

## 2.2 シンボルロードによる都市の骨格形成

主要な交通・観光拠点に接続する道路、及び中心市街地を貫く旧街道のアクセス向上と、都市の顔となる景観の創出を目的としたシンボルロードの整備、13件について調査を行った。現道拡幅による整備が基本となり、幅員拡張率は180～220%であった。目抜き通りに相応しい街路景観を創出するにあたり、沿道建築物の建て替えや壁面後退を誘導する修景ルールを策定するとともに、無電柱化や歩道空間の高質化を行っていた。鉄道駅を起点とした道路の場合、駅前広場と一体的な整備を行い、自動車・歩行者動線の合理化とトータルデザインを実現していた。

## 2.3 空間再配分による歩行者・自転車の安全確保

都心の目抜き通り等における歩行者・自転車の安全かつ円滑な移動の促進を目的とした空間再配分の事例、10件について調査を行った。バス・タクシーや荷捌き車の利用が多い路線では、車道有効幅員の減少に伴う渋滞発生を回避するべく、停車スペースの集約・再配置を行っていた。また、道路占用を活用した有料駐輪場の整備による路上駐輪対策や、社会実験を活用した木造の仮設構造物による歩道の拡幅等、恒久施設の整備によらない簡易な空間再配分の手法も採用されていた。

## 2.4 区画整理・再開発による地区の改良

老朽化した市場や木造密集市街地の不燃化と土地利用の高度化を目的とした区画整理事業や再開発事業の実施と併せ、歩行者回遊性の向上を図った道路網の整備、3件について調査を行った。いずれも既存の区割りを参照しながら、幅員の小さい区画道路や通路を挿入することで、従来の街区が持つ界限性や雰囲気への継承に努めていた。また、

地区景観の統一を目的とした、マスターアーキテクト方式やデザインコードの活用も見られた。

## 2.5 親水空間・公園緑地による都市環境の改善

水質汚染や暗渠化、直立護岸の整備等が進んだ河川・用水の再生を目的とした、親水空間と一体となった道路整備、4件について調査を行った。河川・用水の歴史資産としての価値が見直される中、石積み護岸や橋梁等の歴史的遺構の復元、用水路の開渠化・復元等が取り組まれていた。

また、港湾ルネサンスや新都心構想、駅周辺整備事業等の大規模開発において、地区の核・軸となる多機能型オープンスペースの創出を目的として、広大な公園緑地を備えた道路を整備した事例、6件について調査を行った。日常的には市民に憩いの場や屋外イベントの会場を提供する一方、災害時には防災拠点として機能するよう、防災設備や発電施設を設置する等の工夫が見られた。

## 2.6 街路の面的整備を通じた回遊性の向上

近世以前の街区が残る歴史地区や細街路が入り組んだ木造密集市街地における、防災・減災、安全性の向上、歩行者回遊性の向上、町並み保全等を目的とした街路の面的整備の事例、6件について調査を行った。無電柱化や舗装の更新と併せて、沿道建築物のセットバックや修景に関するルールを定め、地区のイメージと防災性の向上に取り組んでいた。また、横丁や路地の所有者・管理者が複数にまたがる場合、県と市、行政と住民・地権者が連携し、地区全体としての町並みの統一を図りながら、段階的に整備を進めていた。

## 2.7 自転車歩行者道による散策ルートの形成

観光地や住宅街における自動車によらない広域移動ルートの創出を目的とした自転車歩行者道の整備、4件について調査を行った。その内、廃線された貨物の引き込み線や地下化された鉄道の軌道敷、暗渠化された用水路跡など、線的なインフラ跡地を自転車歩行者道へと転換した事例が2件、河川や湖沼に沿って観光ルートを創出した事例が2件となった。いずれの場合も、全体としての連続性は保ちながら、地形の変化に応じた断面形状・構造の使い分けを行っていた。

## 2.8 新型公共交通の導入によるモビリティ再編

公共交通中心の交通体系の構築を目的とした、LRT、BRT、コミュニティサイクル等の新型公共交通機関導入の受け皿となる道路空間の整備、

8件について調査を行った。廃線した一部の鉄道路線では、軌道敷をバス専用道として整備し、代替交通機関としてBRTの導入を進めていた。また、老朽化が進む路面電車についても、LRT車両の導入に合わせて、トランジットモール化や環状化、サイドリザベーション等、利便性の向上に努めていた。いずれの場合も質の高いトータルデザインと、民間事業者のノウハウを活用した事業展開に取り組んでいた。

## 2.9 多目的利用を通じたまちの賑わい創出

中心市街地における賑わい創出を目的とした、各種イベントやオープンカフェの実施等、道路空間の多目的利用の事例、10件について調査を行った。その内、広場的空間の整備を伴う8件では、廃道や都市計画広場の決定、社会実験を用いた仮設構造物の設置、兼用工作物の活用等、制度上の制約に対する様々なアイデアが見られた。また、高い回転率を確保するため、全天候に対応した半屋内型空間を整備した事例が4件に上った。運営方式についても半数の事例において、まちづくり会社による指定管理やエリアマネジメント等、新たなマネジメントの枠組みが見られた。

## 2.10 歩行者優先道路による地区のイメージ向上

疲弊した商店街や観光地の活性化、歴史地区の魅力向上等、地区のイメージ向上と歩行者の安全確保を目的とした歩行者優先道路の整備、29件について調査を行った。いずれの事例もシェアドスペース、スラローム、狭さく等を用いることで、現道拡幅することなく歩行者の安全確保と車両の速度抑制を図っていた。無電柱化・共同溝の整備を行った18件では、地上機器の設置方法や柱状トランスの形状等について、景観に配慮した様々な工夫が見られた。舗装の更新についても、歩道路面のフラット化・セミフラット化と併せて、歩車道を一体的に石畳舗装で整備することで、景観の統一と歩車共存を図る事例が多数見られた。

# 3. 道路空間再編・改築の傾向と今後の課題

## 3.1 幅員再構成の採用実績

整備前の幅員が10m以下であった37件の内、現道拡幅を採用した事例は11件で、これらの大半が歩行者空間の確保を目的とした都市計画道路事業であった。一方、周辺道路の整備による通過交通の減少等を背景に、幅員再構成を採用した事

例は15件に上った。また、整備前の幅員が10m以上であった42件について見ると、車両交通の減少等を背景に幅員再構成を採用したものは、実に75%以上の32件となった。

人口減少や都市構造の変化を受けて通過車両が減った路線において、車道と歩道の空間・施設を見直す動きが高まる中、幅員再構成や施設更新による再構築が取り組まれている。現道拡幅による改築が、用地取得にかかる費用に加え、調整に多くの時間を要するのに対し、幅員再構成や施設更新による再構築は、比較的少ない費用で短期間に道路空間の機能を更新することができる。道路空間の再編を計画するにあたっては、周辺道路も含めた交通需要の動向を踏まえ、対象路線に必要なとされる機能を吟味した上で、最適な方式を採用することが重要であると言える。



写真-1 都市計画道路における両側拡幅  
牧之通り（南魚沼市）



写真-2 路面標示による空間再配分  
旧山陽道（防府市）

## 3.2 沿道建築物に対する行為制限

現道拡幅を採用した場合、沿道のほぼ全ての建築物が建て替えの対象となるため、地区計画やまちづくり協定等を用いた規制・誘導を通じて、良好な景観形成を図ることができる。現道拡幅を行った全17件の内、約75%に相当する13件において、沿道建築物に対する何らかの規制・誘導がなされ、一体感のある街路景観を形成していた。

一方、幅員再構成を採用した場合の沿道建築物に対する行為制限は、全49件の内、45%の22件であったことから、現道拡幅を採用しない場合、既存の建築物に対する修景に関する合意形成が課題であることが窺える。また、ガイドライン等が作成された場合でも、効果の発現には一定の時間を要することから、まちづくり会社や住民組織が定める修景ルールを景観行政の中に位置付けるなど、積極的な創意工夫が期待される。商店街等の沿道地権者が共通の目標を持った街路では、壁面付属物の材質や色彩の統一などの簡易な方法により、統一感のある街路景観を創出している事例もあり、今後の展開が期待される。





写真-3 ガイドラインに基づく修景  
旧東海道品川宿 (品川区)



写真-4 ファサード付属物の統一  
ロープウェイ通り (松山市)

### 3.3 市民参加と官民連携による事業展開

公共事業における市民参加の重要性が高まる中、道路整備についても住民等の意向を把握して、ハード整備の内容に活かす場合が増えている。調査対象100件の内、実に82件において住民との協働を行うための検討体制が組まれていた。しかしながら、これらのハード整備に係る会議体が、整備後の維持管理についても継続的に関与しているケースはあまり見られず、マネジメントにおける官民連携の展開が今後期待される。

一方、まちづくり会社がエリアマネジメントの一環として、道路空間におけるイベントの運営を行っている事例や、民間事業者が道路管理者の許可を得て、沿道建築物と道路空間の一体的な整備を行っている事例も現れており、今後注目すべき動きの一つであると言える。



写真-5 民間事業者による  
一体的な整備  
北三条広場 (札幌市)



写真-6 まちづくり会社  
による運営  
ソラモ (浜松市)

## 4. おわりに

本稿では、新規性・汎用性の高い道路空間再

編・利用の取り組み100件について、事業の目的と再編・利用手法に基づく類型別にその特長を整理した上で、全体的な傾向と今後の課題に対する考察を行った。本100事例に関する調査結果については、各事例を参照する上で重要なポイントを明示した事例集としてとりまとめ、国総研HP等で公表する予定である。



図-2 事例集のイメージ

### 参考文献

- 1) 西村亮彦、木村優介、栗原正夫：道路空間再構築における沿道建築物の修景手法に関する研究、日本道路会議論文集、Vol.31、2015
- 2) 西村亮彦、木村優介、栗原正夫：親水空間の再生を伴う道路空間の再編手法に関する考察、土木計画学研究・講演集、Vol.52、2015

西村亮彦



国土交通省国土技術政策総合研究所防災・メンテナンス基盤研究センター緑化生態研究室 研究官、工博  
Dr. Akihiko NISHIMURA

木村優介



研究当時 国土交通省国土技術政策総合研究所防災・メンテナンス基盤研究センター緑化生態研究室 研究官、工博  
Dr. Yusuke KIMURA

栗原正夫



国土交通省国土技術政策総合研究所防災・メンテナンス基盤研究センター緑化生態研究室長  
Masao KURIHARA