

## わが国における道路空間再編を通じたシェアスペース型道路の計画・設計手法に関する考察

正会員 ○西村 亮彦\*1

シェアスペース 歩車共存 道路空間再編  
空間再配分 道路改築

## 1. はじめに

少子高齢・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、市街地の道路空間について、空間再配分や多目的利用を通じて、多様な機能をバランス良く発揮させることが求められている。こうした状況の中、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編が注目されている。

衰退が続く中心商店街や疲弊した観光地では、安全で快適な歩行空間の創出を地域活性化の中心戦略の一つとして位置づけ、道路空間再編による大胆な歩車共存道路の整備を進める動きが顕著である。特に近年では、欧州発のシェアスペースのコンセプトを取り入れ、従来型のデバイスによらない歩車共存道路の整備が各地で進められている。しかしながら、シェアスペース型の道路整備について、事業計画の手法や空間デザインの技法は、未だ十分な研究がなされていないと言える。

そこで、本稿ではわが国における道路空間再編を通じたシェアスペース型道路の整備事例を収集・整理し、事業手法や事業化の流れを明らかにするとともに、空間デザイン上の特長を把握する。

## 2. 研究の方法

商店街や観光地の活性化を目的として、幅員再構成・施設更新を通じた道路空間再編により、ボラードや縁石等の物理的デバイスや車道外側線によらない歩車共存道路の整備事例で、2000年以降に供用開始した事業7件を分析対象として選定した。(表-1)

表-1 分析対象となるシェアスペース型道路整備の事業概要 (次頁へ続く)

No.	都道府県	市町村	名称	路線名	供用時期	事業主	事業手法	事業の経緯
1	福島県	白河市	門前通り	市道一番町大工町線	2014年度	市区町村	身近なまちづくり支援街路事業 (歴みち事業)	目的：歩行者回遊性の向上 契機：都市計画変更
2	石川県	金沢市	金澤表参道	市道 準幹線525号堀川・安江線	2006年度	市区町村	道路整備事業	目的：商店街の活性化 契機：アーケードの老朽化
3	三重県	伊勢市	外宮参道	一般県道 伊勢市停車場線	2008年度	都道府県	景観整備事業	目的：商店街の活性化 契機：遷宮に向けた景観形成
4	京都府	京都市	花見小路	市道 花見小路通	2001年度	市区町村	景観整備事業	目的：歴史的景観の保全 契機：歴史的景観保全修景地区の指定
5	島根県	出雲市	神門通り線	一般県道 斐川出雲大社線	2012年度	都道府県	街路整備事業	目的：商店街の活性化 契機：遷宮に向けた景観形成
6	山口県	防府市	旧山陽道(宮市地区)	市道 新橋阿弥陀寺線	2012年度	市区町村	都市再生整備計画事業 (高質空間形成施設)	目的：歩行者回遊性の向上 契機：都市計画変更
7	大分県	別府市	鉄輪温泉いでゆ坂	市道 鉄輪湯の川線	2009年度	市区町村	都市再生整備計画事業 (高質空間形成施設)	目的：歩行者回遊性の向上 契機：舗装・温泉管の老朽化

Study on the planning and design method of road space redistribution for shared space projects in Japan

NISHIMURA Akihiko

No.	都道府県	市町村	名称	整備延長 m	有効幅員 m	幅員構成 (整備後)	(整備後) の有効幅員 に対する車道に の比率%	車道幅員の 整備前後の 変化率%	速視 度的 抑制 的な	無電 柱化	沿道建築物の関係	景観計画上の 位置づけ
1	福島県	白河市	門前通り	823	8.0	(車道4.0+路側帯2.0×2)	50.0	72.7	ハンブ シケイン	×	ガイドラインによる行為制限	景観重点地区
2	石川県	金沢市	金澤表参道	335	8.0	(車道4.0+路側帯2.0×2)	50.0	50.0	—	●	沿道修景に対する助成 ガイドラインによる行為制限	景観重点地区
3	三重県	伊勢市	外宮参道	379	10.5	(車道5.8+路側帯2.35×2)	74.3	222.9	—	—	ガイドラインによる行為制限	景観計画区域
4	京都府	京都市	花見小路	330	7.0	(車道4.0+路側帯1.5×2)	57.1	65.9	—	●	ガイドラインによる行為制限	景観重要公共施設
5	島根県	出雲市	神門通り線	330	12.0	(車道5.0+路側帯3.5×2)	41.7	71.4	狭さく	●	沿道修景に対する助成 ガイドラインによる行為制限	景観重要公共施設
6	山口県	防府市	旧山陽道 (宮市地区)	250	5.9	(車道4.0+路側帯0.95×2)	67.8	67.8	ハンブ 狭さく	●	沿道修景に対する助成	—
7	大分県	別府市	鉄輪温泉いでゆ坂	374	7.4	(車道4.0+路側帯2.0+1.4)	54.1	66.7	—	—	ガイドラインによる行為制限	景観重点地区

災害・事故等の突発的な出来事による後押しに頼るのではなく、計画的に事業化を進める動きが望まれる。

#### 4. 空間デザインの手法

各事例について、代表幅員における整備前後の変化を表-1・2に整理した。7事例の有効幅員は5.9~12.0m、有効幅員に対する整備後の車道幅員の比率は41.7~74.3%であった。外宮参道を除く6事例全てにおいて空間再配分に伴う車道幅員の削減を行っており、その整備前後の変化率は50.0~72.7%であった。この6事例の内、金澤表参道ではコミュニティバスを除く一般車両の通行を禁止したトランジットモールとして整備したため、50%という著しい変化率を示していた。一方、クランクを用いたコミュニティ道路をシェアスペースとして再整備した外宮参道では、車道幅員が整備前の約2倍に増加していた。

歩車分離の方式については、いずれの事例も舗装の材料やパターン、色彩による視覚的な分離を図っていた。これに加え、門前通り・神門通り・旧山陽道(宮市地区)の3事例では、延長方向に舗石を並べて車道外側線の代わりとするとともに、舗装パターンによる視覚的なハンブ、シケイン、狭さく等を採用し、通行車両の速度抑制を図っていた。(写真-1)全面フラットな路面を採用するにあたり、交通管理者から安全確保のための代替措置を求められた場合も、物理的デバイスや白線のような安易な方法に頼るのではなく、上記3事例のような方法を用いることで、景観と交通安全の両方に配慮した路面デザインとすることが重要であると言える。

#### 写真-1 舗装パターンによる視覚的な速度抑制の工夫

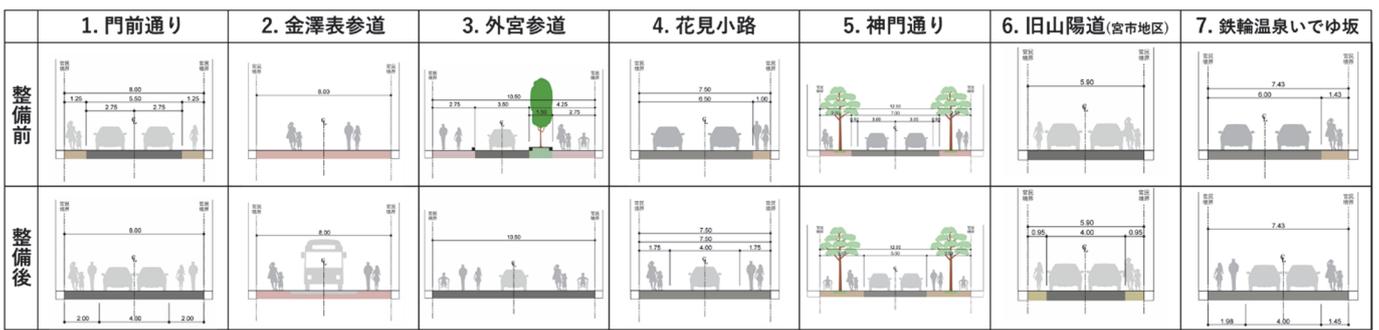


無電柱化については、整備前に既に電線地中化がなされた外宮参道と鉄輪温泉いでゆ坂を除く5事例中、4事例において道路空間再編と合わせて実施されていた。いずれも、空間再編によって生まれたオープンスペースを阻害しないよう、民地側に地上機器を設置する等の工夫がなされていた。また、沿道建築物の修景についても、6事例においてガイドラインによる行為制限が設けられていたほか、3事例において市の助成制度が設置・運用されていた。ガイドライン等を作成した場合でも、効果の発現に時間を要することから、補助金等のインセンティブを与えるとともに、整備路線を景観重要公共施設に位置づけた花見小路や神門通りの事例のように、景観計画上の位置づけを行う等の創意工夫が期待される。

#### 5. おわりに

本稿では、近年のわが国における道路空間再編を通じたシェアスペース型道路の整備について、事業の計画手法と空間デザインの手法についての考察を行った。事業の計画・実施に関わる組織・体制等の詳細なプロセスや、整備を通じた交通状況の変化、地域に対する波及効果の分析については、今後の課題としたい。

表-2 対象事例の代表幅員における整備前後の変化を示した断面模式図



\*1 国土交通省 国土技術政策総合研究所 博士(工)

\*1 National Institute for Land and Infrastructure Management