

# 第1章 「ステイ」：生活の場としてのみちづくり



◆ ゆったり歩ける歩車共存の道路（P. 23）



◆ 祭りの会場となる道路（P. 31）

◆ コミュニティバスによるトランジットモール（P. 27）



## 第6章 「グロウイング」：ともに成長するみちづくり



◆避難路や延焼遮断帯としての機能を有する道路（P. 138）



◆時とともに成長する道路の緑（P. 151）

◆道路を軸とした魅力ある観光空間づくり（P. 147）

## まえがき

現在、我が国は人口減少・少子高齢社会の到来、環境・エネルギー問題の顕在化など、大きな変革期を迎えており、国民の価値観やライフスタイルも、心の豊かさがより求められるようになってきています。「道路」を取りまく環境も大きく変化し、投資効果等を十分に踏まえた道路整備や、既存道路の有効活用も重要な課題となっています。

道路は、国民の誰もが毎日利用する最も身近なものであり、日常生活に欠かせない基本的かつ根幹的な公共施設です。それだけに、利用者はもとより、国民のニーズに的確に対応できるように、道路がもつ様々な機能や空間の活用方法を考えることが求められています。

そこで、(財)道路空間高度化機構では、道路のつくり方、使い方や道路とその周辺空間の連携のあり方などについて、「道路空間の高度化とは」をキーワードに、学識経験者による研究会を設置し、幅広く検討を行ってまいりましたが、このたび、その成果を一冊の本としてとりまとめることに致しました。

本書が、今後の道づくりの一つの道標となれば、幸いです。

最後になりましたが、本書をとりまとめるにあたり、石田委員長をはじめ、天野委員、岸井委員、谷口委員には、ご多忙中にもかかわらず、多大なるご指導、ご尽力いただいたこと、また研究会でご講演いただきましたゲストスピーカーの皆様や

多くの関係機関にご指導、ご協力を賜りましたことに対し、深く感謝申し上げます。発行にあたっての言葉といたします。

財団法人 道路空間高度化機構 理事長 藤川 寛之

※(財)道路空間高度化機構 (<http://www.doukuu.or.jp/>) は、1990年(平成2年)に(財)立体道路推進機構として設立、その後現在の名称に変更。立体道路制度・沿道整備事業制度を活用した良好な道路空間整備、ならびに快適なまちづくりに資する道路空間の有効かつ高度な活用を図るための施策の総合的な調査研究機関として今日に至っています。

## 1-1 「ステイ」のみちづくりの基本的視点

かつて道路は、人や車にとつての単なる移動のための空間にとどらまず、ある時は子供たちの遊び場となり、またある時は地域の人たちの祭りや井戸端会議の場となるなど、地域住民のふれあいや交流を育む貴重なコミュニティ空間として、様々な役割を果たしてきました。商店街においても、車の往來を気にすることなく、ゆつたりと店を巡り、会話を交わしながら買い物を楽しむことができました。

しかし、経済が高度成長の軌道に乗り、モーターゼーション（自動車利用）が急速に進行するなかで、道路整備が遅れていたこともあつて、自動車があらゆる道路に溢れ出しました。このため、道路整備の主眼は、いかに自動車の走行を円滑に行うかに置かれるようになり、その結果、人は隅に追いやられ、ゆつたり過ごすことのできる道路空間は数少ないものとなってしまいました。

先にも述べましたが、以前は遊び場や立ち話の場であつたり、買い物を楽しむ空間であつたりと、道路は日常的な生活空間ともなっていました。時代が変わつたとしても、改めて道路空間を生活空間として見つめ直してみてもどうでしょうか。

社会経済の成熟化とともに、早くて、便利であればよいということだけではなく、ゆとりや人とのふれあい、あるいは心の豊かさなど生活の質的な面の向上が求められるようになってきています。

ここでは、こうしたニーズに応えるため、人々が道路に留まり、楽しみ、くつろぐことができるような、道路を生活の場としてとらえる「ステイ」のみちづくりについて考えていきます。

## 2-1 「スロー」のみちづくりの基本的視点

増大する自動車交通への対応に追われた形の道路整備は、結果として歩行者を隅に追いやり、道路上の主人公に変えてしまいました。そして、自動車利用の急速な進行は、経済的な成長や活動範囲の拡大などをもたらしましたが、一方で、人々の生活空間から安全やゆとりなどを奪い去っていったともいえます。

道路整備が進むにつれ、歩道などの整備にも力が入られるようになりましたが、まだまだ十分とは言えず、歩行者空間の充実が重要な課題となっています。こうしたなか、時代に取り残された感のある路地は自動車が入ってることが少なく、ゆつくり歩き、くつろげる道路として見直されてきており、また、自動車から自転車への転換など、自転車についても環境にやさしい主要な交通手段の一つとして関心が高まっています。

改めて、自動車よりもまずは歩行者が、そして自転車が優先されることを明確にし、これからは自動車ではなく人が主役であるという観点から、ゆつたり楽しみながら歩くことができる、また、自転車が快適に走行できる道路空間づくりを進めていくことが重要となっています。加えて、急速な高齢化が進むなか、高齢者や障害者などすべての人が安心して移動できる道路空間づくりが大切になってきています。

ここでは、溜まり楽しむ「ステイ」に対して、安心して快適に移動できる、人が主役の「スロー」のみちづくりについて考えていきます。

### 3-1 「フュージョン」のみちづくりの基本的視点

我が国では、自分の土地は自分の好き勝手に使える（もちろん様々な法的規制はありますが）と考える傾向が強くなっていますが、たとえば各人がそれぞれ立派なデザインの建物を建てたとしても、結果としてバラバラなデザインの建物が並んでいるとしたら、全体として見れば何かちぐはぐな印象を受け、決して良い景観とはいえないと思います。デザインを統一する、またオープンスペースの確保を隣地と共同して行うといった、その場所にふさわしいデザインや土地の使い方が行われたならば、一層すばらしい空間が生まれてくるのではないのでしょうか。

同じことが道路とその沿道についても言えると思います。確かに公共の空間である道路と私的な所有地である沿道空間との間には厳然として境界線が存在します。しかし、お互いの境界部分の空間を連携させ、融合（フュージョン）させていくことができれば、快適で使い勝手の良い魅力的な道路及び沿道空間を形成することが可能になると考えられます。

また都市は、その発展とともに高度利用が進み、立体的な土地利用がされてきています。道路と建築物を一体的に整備する立体道路制度なども設けられました。道路と沿道の平面的（横方向）な連携のみならず、必要などころでは道路の上下空間との立体的（縦方向）な連携も一層進めていくことが望まれます。さらには、駅前広場や交通機関を乗り換える場所など、交通機関相互の連携、融合を図る交通結節機能の強化も重要となっています。

## 4-1 「ローカル」のみちづくりの基本的視点

道路整備にあたっては、その道路の役割や将来交通量、また地形や地域の気象条件などを考慮しながら計画・設計することになりますが、道路整備が遅れていたこともあり、地域の個性よりは整備の効率性を重視した画一的な整備が多く進められてきました。

しかしながら近年、市民の価値観は多様化・高度化し、地域の個性を大切にしたい道路空間づくりが求められるようになってきています。

それぞれの地域には、固有の自然や歴史、文化などが存在していますが、道路も、その地域を形づくる要素の一つであるとするれば、地域の特性を踏まえながら整備していくことが重要であるといえます。

地域の自然、歴史、文化等を考慮しながら、良好な景観の形成や地域の状況に合った道路の幅員構成などそれぞれの地域にふさわしい道路整備を進めていくことは、良好な地域環境の形成に留まらず、その道路に対する地域の人々の愛着や誇りを生むことにも繋がります。また道路からの眺めがそのまちの印象の大半を決めるとも言われていますが、こうした取り組みは来訪者に対しても良い印象を与え、そのまちに人を呼び込むという効果も期待できるでしょう。

ここでは、地域らしさを活かした「ローカル」のみちづくりについて考えていきます。

## 5-1 「コラボレーション」のみちづくりの基本的視点

まちづくり全般に対する市民の関心の高まりから、道路の計画や維持管理の分野においても、市民参画が幅広く行われるようになってきています。このことは、行政が計画、建設した道路を市民が利用するだけという、これまでの考え方ではなく、行政とともに道路をつくり育てていくといった意識が、市民の間に高まりつつあるためと考えられます。地域の状況を踏まえながら、公と私が連携・協力することは、質の高い、そして地域住民や利用者にとって満足度の高い共の空間（道路空間）をつくっていく上で必要不可欠であるといえます。

また道路は、歩行者、自転車、乗用車、貨物車、バスや路面電車など多種多様な利用者が混在し、交通量の増大による交通混雑や利用動線の錯綜などによる交通事故、あるいは住宅地の中を通過交通が走り抜けていくといったいわばミスマッチの問題が多く発生しています。このため、今後とも必要な道路整備を進めていくとともに、併せて、限られた道路空間をいかに有効に活用していくかが極めて大切なこととなります。人々が協力し、道路の使い方を工夫することで、ミスマッチなどがなくなれば、交通の流れが全体として円滑になる、あるいは、少し不便にはなるけれど、安全性や快適性の面でより大きな効果が得られるという場合が出てきます。

さらに、地域の歴史や道路の役割などを学ぶ場としての道路の活用も考えられます。

ここでは、道路に関連する多様な人々の協力に基づいて、道路空間のつくり方や使い方をもっと良くしたいこうとする「コラボレーション」のみちづくりについて考えていきます。

## 6-1 「グロウイング」のみちづくりの基本的視点

道路は、まちの骨格や街区を形成するとともに、人や物の移動を支えるなど、私たちの生活と密接に関わっており、また時間の流れの中で地形の一部となり、さらには歴史を伝える場にもなるなど、人や地域と相互に関連しながら存在し、地域を構成する主要な要素となっています。このような道路が、時間の経過とともにその価値を減らしていくのではなく、むしろ輝きを増すものとなるようにしていけたら素晴らしいのではないのでしょうか。いわば、時とともに成長する道路といえます。

このためには、道路をつくり始める時から、そうした方向をめざしての取り組みが必要であるとともに、人々や地域が道路を守り育てていくことが大切になってきます。また、道路が有する空間機能を防災や環境改善など、地域のためにより有効的に活用していくことや、道路を軸に広域的な連携を図り、地域の活性化を推進すること、あるいは、道路整備によって都市構造を再編し、都市再生を図るといった取り組みも重要となってきています。これらは道路が人や地域を育てていくともいえます。

ここでは、人や地域が道路を育てる、道路が人や地域を育てるといった、道路・人・地域がともに成長していこうとする「グロウイング」のみちづくりについて考えていきます。