

基調報告・パネルディスカッション

人が集まる道路空間の創造



1. 概要

屋井鉄雄・東京工業大学大学院教授が基調報告し、人が集まる道路空間を創造する国内外の取り組みや、自身が座長を務める「道デザイン研究会」の活動内容を紹介した。パネルディスカッションでは、同研究会の有識者メンバーや行政の担当者4人をパネリストに迎え、取り組みを推進する上での課題等について意見交換した。

2. 屋井教授の基調報告の要旨

道路空間は、各時代に応じて用途転換（Conversion）しながら、いろんな役割を果たしてきた。例えば、道路空間を転用することでLRT（次世代型路面電車システム）を導入したヨーロッパの諸都市や、ライン川河岸の道路を地下化したあとにプロムナードを復活させたドイツ・デュッセルドルフの取り組み等が有名である。

また、ガソリン等の化石燃料を消費する自動車の走行空間を減らして自転車や歩行者に再配分する「道路空間のスリム化（Road Diet）、中心線や段差、信号機を撤去する「共有化（Shared Space）」等も、欧米では典型的な整備手法として活用されるようになってきている。

他方、米国では1990年代終わり頃から、すべての利用者に対して対応する「道路の完全化（Complete Street Policy）」がスタートし、全米に展開している。

欧米の動きを踏まえ、2015年1月、我が国でも、道路局職員等が対象現場に出向き、各種施策を反映したデザインの実現を支援する「道デザイン研究会」が発足した。既に一部国道の植栽等の見直しを進めており、今後、無電柱化と新型地上機器、自転車レーンの確保や活用等を提案し、多彩な取り組みを進めたいと考えている。

3. パネルディスカッション

コーディネーター

屋井 鉄雄氏（東京工業大学大学院教授）

パネリスト

池邊このみ氏（千葉大学大学院教授）

小林 明氏（神奈川県伊勢原市土木部長）

高松 諭氏（国土交通省道路局環境安全課道路環境調査室長）

西川 昌宏氏（国土交通省関東地方整備局東京国道事務所長）

4. パネルディスカッションの主なやりとり

●人が集まる道路空間が求められる背景

高松 高速道路は事故が起こりにくい等の利点があるが、道路種別ごとに比較した利用割合では、日本は約16%と欧米主要国の半分程度に止まっていた。しかし、近年、首都圏の環状道路をはじめ、各地で開通区間が相次ぎ、ネットワークが形成される等、都市内交通に余裕ができたため、街路や生活道路については、「人間優先」に改め、景観やバリアフリー等の面で工夫していく環境が整ってきた。

小林 地方都市が少子高齢化・人口減少等、社会環境の変化に対応し、活力を維持していく上で、一定規模の人口は欠かせない。そのためには、人口流出を抑制し、一度転出しても定住の場として戻って頂ける環境づくりを目指す都市政策を展開しなければいけない。

地方に住む楽しさと喜びが感じられるよう、暮らしの中心となる場所や空間に磨きをかける必要がある、人が集まる道路空間の創造は、その一環といえる。

●情報提供と事例紹介

高松 歩き疲れた高齢者や身障者が路上で休憩できるベンチ等の設置を要望する声が高まっている。コミュニティサイクルを導入しようとしても駐輪スペースがないという問題もある。さらに、賑わい創出のために、オープンカフェができないかという相談も増えている。

こうした要望に対し、以前は厳しい条件があったが、地域の賑わい創出等に繋がるような例では、柔軟に対応する仕組みが整備された。しかし、必ずしも一般に理解されているといえず、周知の面等で課題もある。

池邊 街路は、都市のイメージを担う“まちのショーウィンドー”であり、街路樹は、都市の顔、地域の資産として重要な役割を持つ。従って、街路の緑化空間は美しくあるべきだが、日本では苦情のたまり場になることが多く、住民が愛し、誇れる存在になっていない。

しかし、歴史的な都市のイメージや新しい都市のイメージを、街路樹によって形づくることも可能である。従って、街路樹を選定する場合には、現在の住民だけで



はなく、新たなファンを獲得できるような、価値ある景観形成を目指そうとする視点を持つことが必要だ。

西川 環状道路の整備で都心に流入する車が減ったとはいえ、国道にはそれなりの交通量が残っており、2020年東京五輪に向け、事務所では国道がまちづくりの邪魔にならないよう、様々な取り組みを行っている。

JR 新宿駅南口地区基盤整備は今春完成し、渋谷駅周辺の再開発はこれから本格化する。2年前に終了した国道4号の「日本橋地下道」の拡幅は、休日の利用者が90%も増え、賑わいづくりに繋がっていると好評。また、国道246号（青山通り）交差点等では、手間を掛けなくても景観が保てる植栽管理や樹種を導入している。

小林 本市は、新東名高速道路等、東京オリンピックに向けた広域幹線道路の整備を踏まえ、中心部で、人が集まる道路空間の創造を目指し整備を進めている。国道246号に隣接する市役所等が集中する「行政センター」から、小田急線伊勢原駅付近までが対象エリアだ。

その中で、12年間掛けて2011年度に完成した駅南口の都市計画道路の拡幅整備では、電線類の地中化等を行い、歩行者が安心して移動できる歩行空間を確保できたと考えている。

●現場に必要な工夫等

西川 行政や地域団体の担当者の交替や時間経過の中で対策が事実上、中断することもある。そのため、青山通りの景観整備では、学識者等による「景観設計会議」を設置、3年間かけて整備方針を決定し、着工した。

良好な景観は、地域の協力がなければ維持できない。そのため、歩道清掃等の負担を住民が引き受ける内容の協定を、国、自治体、地元の三者で締結している。

小林 都市づくりは地元との協議が欠かせない。そこで、良好な景観形成にあたり、市では毎年シンポジウムを開催し、市民目線による意見集約等に努めている。

道路空間も、市民の生活目線と一致することによってはじめて、地域のみなさんから愛され、多くの人々が集まる場所になっていくのではないだろうか。

●今後求められる方策について

高松 人が集まる道路空間の創造等、沿道地区の課題を解消し、ニーズにきめ細かく対応するためには、行政だけでなく地域による自発的な取り組みが大事だ。そこで、道路の課題や使い方を議論する、「(仮称)ロードマネジメント組織」を創設し、道路管理者との間で持続可能な連携システムを構築することを提案したい。

組織には、自治会や小学校・PTA、NPO法人等、地域の道路の問題に関係する幅広い団体に参加して頂き、国や都道府県、市町村という道路管理者の枠を超えて利用者目線で議論するとともに、様々な活動を期待する。

他方、道デザイン研究会はいまのところ、直轄案件がほとんどだが、自治体が管理する道路についても、丁寧な検討プロセスを経て、住民と一緒に、長く喜んでもらえるものをつくっていきたいと考えている。

池邊 私からは、企業等の民間の力を、積極的に組み入れるよう、お願いしたい。公道や公園等、「公」の文字が付くと、苦情の対象になっても地域のみなさんに自発的にやって頂けない部分があるが、最近、我が国でも、公園の再生を巡り、地元企業がCSR活動の一環として、人材や人力、物資提供で協力する動きが出てきた。

街路の場合も、管理者は、住民の御用聞き的な存在になるのではなく、互いに協力し合える体制を築き、多くの参加を促していく働き掛けができればいいと思う。

●まとめ

屋井 高速道路から歩行者や自転車の通行空間まで、道路は幅広い存在であり、すべてをきちんと計画、整備することで国民や利用者に評価してもらえる。特に生活道路は管理者がまちまちな上、景観を改善する提案でも反対されることがある。整備後も、一定程度の負担や協力を住民や利用者をお願いする場合も増えてきている。

新しい道路を次々つくる時代ではないが、既存の道路に対するデザインのあり方は今後も大きく変化していく。新しい取り組みに是非参画して頂きたい。

おわりに

道のデザインは、時代とともに変化する部分と、安全性等変化してはならない部分があり、いずれも重要な視点である。道デザイン研究会では、様々な分野の有識者の知見を結集し、実践を通じてデザインの課題へ立ち向かっている。今回のパネルディスカッションでも道路緑化や道路空間利用について活発な議論がなされており、各地の取り組みへの参考となることを期待したい。

〔文責：国土交通省道路局環境安全課道路環境調査室課長補佐 竹村 雅樹〕