

都市と交通

通巻116号

巻頭言：街路構造令制定から100年にあたって 筑波大学 システム情報系 社会工学域 教授 谷口 守 1

特集：「街路構造令」制定から100年

【特別インタビュー】街路構造令の思想とこれからの都市空間づくり 2
公益財団法人 区画整理促進機構 特別顧問／日本大学 客員教授 矢島 隆

【座談会】ウォーカブルなまちなかづくりの実現に向けて 8
株式会社nest 取締役／公共R不動産 コーディネーター 飯石 藍
三菱地所(株) 開発推進部 マネージャー エリアマネジメント推進室 リガーレ担当 中嶋 美年子
横浜国立大学大学院 都市イノベーション研究院 助教 三浦 詩乃

【街路構造令と街路の変遷】

＜街路構造令とは＞ 13

1. 街路構造令を取り入れて整備された事例都市

- | | |
|---|---------------------------------|
| ◆札幌駅前通の変遷と空間活用の取組み 14 | ◆堺市における大小路線の再整備と利活用 25 |
| ◆仙台市における定禅寺通横丁線整備の取組み 16 | ◆姫路市における大手前通りの再整備と利活用 27 |
| ◆名古屋市における久屋町線(久屋大通)の利活用と再整備 19 | ◆平和記念都市広島シンボル・平和大通りの変遷 29 |
| ◆大阪市における御堂筋の空間再編事業
～人中心のストリートへの取組み～ 22 | ◆松山市における花園町通りの整備 32 |
| | ◆福岡市における博多駅築港線の整備の変遷 34 |

【総論】 1. 「賑わい空間」の普及と「人中心の道路空間」の実現に向けて 36

2. 「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の創出に向けて 38

公益社団法人 日本交通計画協会

編集協力 国土交通省都市局街路交通施設課



路面電車が復活した札幌駅前通(札幌市)



定禅寺ストリートジャズフェスティバル(仙台市)



車道を縮小し自転車道や歩道に再配分した花園町通り(松山市)



大手前通り(中曲輪・城前庭ゾーン)(姫路市)

巻頭言

街路構造令制定から100年にあたって

筑波大学 システム情報系 社会工学域
教授

谷口 守



街路のあり方に関する考え方がこのところ大きな変化を見せている。特に「自動車の流れをさばく」ことから「歩行者が楽しんで歩く」いわゆるwalkabilityが重視されるようになってきたことは、周囲のまちとの連携も含め、とても望ましいことと言えよう。この春にはタイムズスクエアの歩行空間化を実現した、ニューヨーク市前交通局長ジャネット・サディック＝カーン氏が来日講演されたことも記憶に新しい。このような「人」重視の街路整備は世界の大きな流れになっている。一方で、今年は1919年に制定された街路構造令の制定100周年にあたる。街路構造令は1958年に道路構造令と一本化されたが、街路が備えるべき技術基準が100年も前に示されていたということ自体、振り返ってみる価値が大きい。ちなみに、実際に街路構造令は仙台市の定禅寺通、名古屋市の久屋大通、大阪市の御堂筋など、数多くの都市のシンボルとも言える街路空間の形成に大きな役割を果たしている。本号ではその中でも代表的な事例をいくつか紹介しているが、広幅員歩道や豊かな植栽といった街路構造令に沿った考え方とその後のアップデートなどを読み解くことで現在の新たな概念であるwalkabilityを考えるうえで参考になることが多い。今、街路構造令を読み直すことは、まさに温故知新の試みと言える。

walkabilityをどう計測するかについては、すでにいくつかの論文も公表されており、研究対象としても重要である。ただ、質的な条件を含むだけに結構奥の深い課題でもある。歩きたくなる感じのよい街路や街をどう客観的に表現できるのか、実は私個人の長年の研究上の悩みでもあった。最初は1980年代後半に、自分の博士論文の一部として、京阪神パーソントリップ調査のデータを活用し、個人のまちなかでの滞留時間を算出したことがある。当時パーソントリップ調査をそのような形で使う試みは例がなく、都市拠点に自動車で来る人は目的を達成するとすぐに移動するので滞留時間は短く、公共交通で拠点に来る人は相対的に滞留時間が長くなることを初めて提示した。しかし、この定量的な数値結果だけからは、果たして都市拠点により長く滞在している人が、楽しくまちなかで滞留し

ているのか、それとも単に路上などで待たされているだけなのかが判然としない。また、2000年頃に健康まちづくりの研究に取り組んだ際、自己調査と全国パーソントリップ調査の結果をかけ合わせ、全国およそ2000の住区の中から、そこに住むだけで健康維持に必要な一定量以上の歩行量を自然と確保できる居住地ランキングを行ったことがある。その結果、居住者が最もよく歩いているのは「大都市圏中心都市」の「低層住宅専用地域」で「人口密度が高く」「最寄り駅から1km以内」の住区であった。この逆に「地方都市」の「市街化調整区域」で「駅からも都心からも離れた住区」の居住者が最も歩いていないことが判明した。ただ、ここで健康に良いと言いながら、多くの量を歩いている歩行者は楽しんでまちなかを歩いているのか、それともつらい思いで長い距離を歩いているのかはわからない。いずれも「滞留時間」や「歩行量」として定量的な評価はできても、walkabilityの本質である「楽しさ」といった定性的な価値はまた別物なのである。

なお、社会資本整備に限らず近年のさまざまな政策は、エビデンスベースで評価するという傾向が強まっている。何かを行おうとすると、それを評価するためのKPI (Key Performance Index) は何ですか？というお尋ねがセットで来る状況である。もちろん評価は重要でありそのことを否定するつもりはない。ただ、従来の道路整備効果計測の際に重宝される旅行時間の短縮といった評価指標とは無縁のwalkabilityをどう評価するかに対しては、十分な注意が必要である。ちなみに、昨今のKPI依存を批判した『The Tyranny of Metrics: 測りすぎ (和書名)』という書籍が出版されており¹⁾、評価に対する考え方も変化していることを知る上で興味深い。質の高いwalkableな街路整備は、歩行者の楽しさだけではなく、街の活性化やひいては暮らしに対する考え方の変化とも関連する。単に来て人にアンケートすれば十分ということでもなさそうだ。どのような街路空間がより望ましいと言えるのか、まさに専門家の出番が期待される領域であろう。

1) Jerry Z. Muller : The Tyranny of Metrics, Princeton University Press, 2018. (松本裕記：測りすぎ、みすず書房、2019.)

特別インタビュー

街路構造令の思想と
これからの
都市空間づくり

1919年に街路構造令が制定されてから、今年でちょうど100年を迎えました。その間、日本の経済・社会の成長に伴って、道路交通が著しく発展し、街路構造令は1958年に道路構造令に一元化されました。成熟社会を迎え、日本の都市構造も変化が必要とされている中、街路構造令の制定当時の思想を振り返り、今後の街路空間・都市空間のあるべき姿を考えていくべきではないか。街路構造令に精通する矢島隆氏に、「街路構造令の思想とこれからの都市空間づくり」をテーマにお話をいただきました。

インタビュアー：国土交通省 都市局 街路交通施設課



矢島 隆

公益財団法人 区画整理促進機構
特別顧問

日本大学 客員教授

街路構造令が制定された
1919年当時の時代背景

——1919年は旧都市計画法、旧道路法が公布され、街路構造令と道路構造令が同時に定められました。当時の社会・経済の情勢や産業構造の変化、道路交通の環境など、時代背景からおうかがいできればと思います。

矢島 日本は20世紀に都市化が3回ありました。都市化とは、地方部から都市部へ人口が移動するという意味です。その原因は主に、産業構造の高度化に伴って都市部と地方部で所得格差が生じることにあります。

1919年頃は、ちょうど戦前の都市化の時期にあたります。繊維や雑貨などの軽工業が発達し、産業構造が大きく変化したからです。軍需関連の重化学工業も発達しましたが、軽工業のボリュームの方が大きいと言えるでしょう。

また、農山村部においては「長男がすべて相続する」という長子相続制度が一般的でしたので、二男・三男などはいずれ世帯を出ていくことになりました。そうした人たちが所得の高い職を求めて都市に移動したことも、それに拍車をかけました。

こうした時代背景は当然、道路交通にも大きな変化をもたらすことになりました。

——当時の道路はどのような状況だったのでしょうか。

矢島 その頃の都市部における道路交通の主役は、人、人力車、荷牛馬車、自転車でした。自動車はまだ珍しい存在で、運輸省資料によると1919年には全国で7,051台でした。自動車と言っても乗用車ではなく、ほとんどが貨物用のトラックです。つまり、この時期は「緩速車」が主体で、そこに自動車という「高速車」が出現してきた



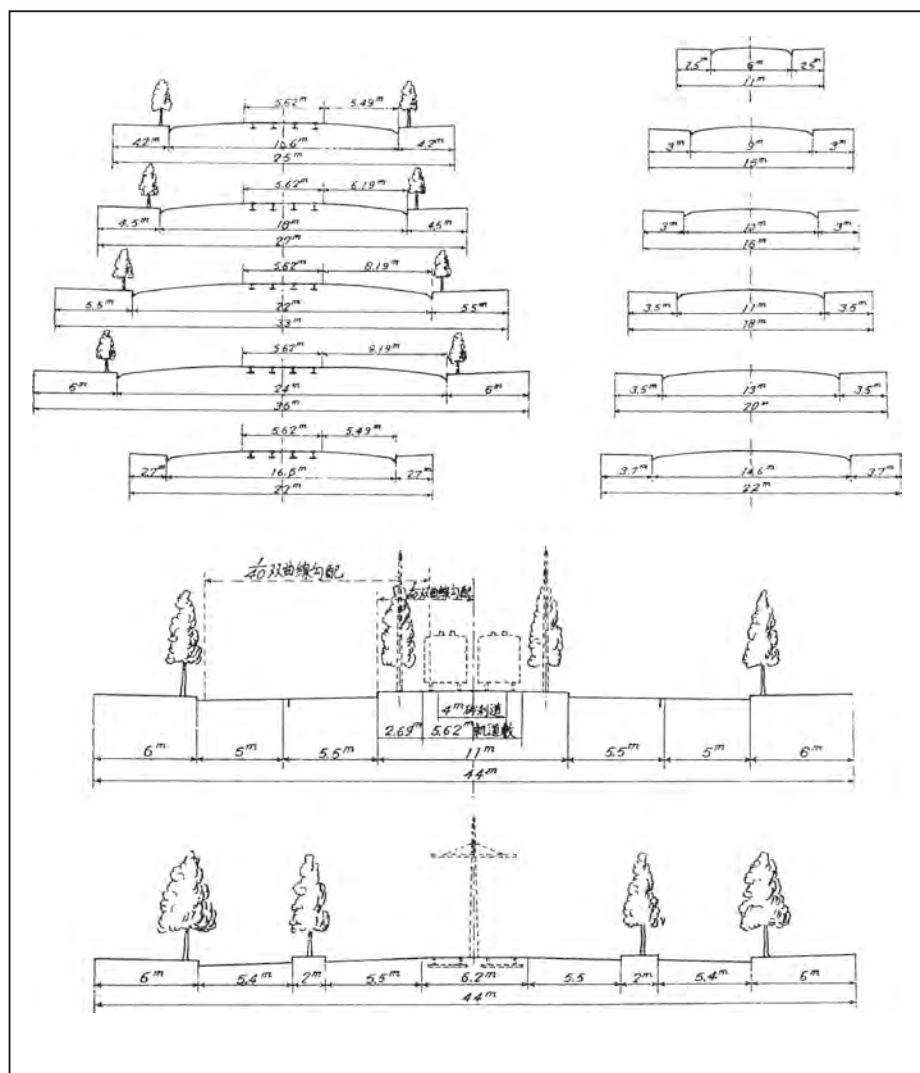
街路構造令に従って 整備された街路空間は 大きな遺産になって 今でも残っている

時期なのです。当時の交通状況は混合交通という言葉で表すことができます。トラックがまちなかに現れてきた背景は、1904～1905年の日露戦争が影響しています。旧ロシア帝国がトラックで効率よく軍事輸送している様子を見て、日本はトラックの必要性に気づいたようです。

——街路構造令には「街路ハ車道及歩道ニ区別スヘシ」「必要アルトキハ高速車道又ハ自転車道ヲ設クヘシ」とありますが、これは、これから高速車や自転車が増えるだろうという予測のもと、必要ある時は空間を分けましょうという考え方なのでしょうか。

矢島 高速車の増加予測に関しては、その通りだと思います。自転車については、当時最も増加の勢いが強かった車種なのです。当時の自転車利用は人が移動することを目的にしていたわけではありません。荷車を連結して自転車で引っ張っていた。言わば軽トラックに似た機能を持っていた。そのために「自転車道ヲ設クヘシ」と明記されたと考えるべきでしょう。

図－１ 歩車道幅員標準図（震災復興）



※出典：復興事務局「帝都復興事業誌、土木篇、上巻」1931年3月、pp.50、pp.53、pp.71-74

街路構造令に示された 広幅員の歩道と植樹帯

——そうした背景で定められた道路構造令と街路構造令とを比べると、歩行空間に大きな違いがうかがえます。たとえば、道路構造令では国道で4間（約7.2m）以上とされているのに対し、街路構造令では広路で24間（約44m）以上、片側の歩道だけで幅員の6分の1以上と規定されています。両側で3分の1以上ということになります。さらに、交差点、屈曲部では必要に応じて広場を設ける、植樹帯を設けるなどの規定もありました。街路にどのような機能が求められていたのでしょうか。

矢島 2つの機能が考えられます。ひ

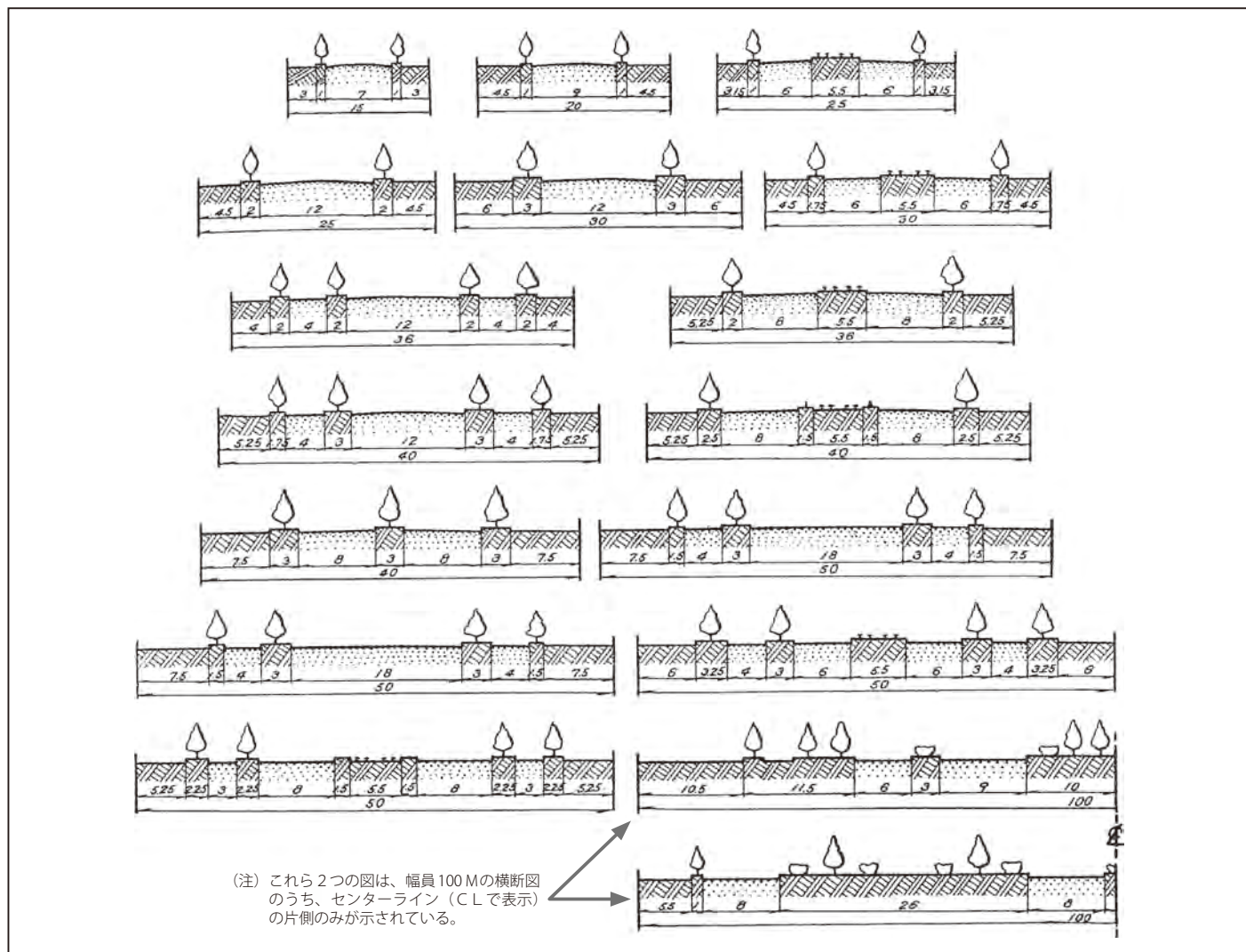
とは、荷牛馬車や自転車を通すだけでなく、人が歩く、集まるといった都市環境を形成する空間をつくるという機能です。そういった発想があったと思われます。

もうひとつは、延焼防止です。文献資料がないので私見になりますが、延焼防止のほうがむしろ重視されていたのではないかと考えています。これは江戸時代から意識されていた機能です。広小路は、別名「火除地（ひよけち）」と言われていたほどです。そうした江戸時代の考え方を踏襲して作成されたと仮定すると、延焼遮断帯としての街路幅員が必要だと考えたのではないのでしょうか。植樹帯もその一環だと思われます。

——広幅員の歩道と豊かな植樹帯は街路構造令の特徴だと思われます。実際にはどのように整備されたのでしょうか。

矢島 具体的な整備が進んだのは、関東大震災の震災復興と戦災復興です。震災は1923年（大正12年）ですから、街路構造令ができた4年後でした。東京や横浜の震災復興事業では、歩車道幅員標準図（図-1）が用いられ、街路構造令がほぼ正確に適用され、広幅員の歩道と豊かな植樹帯を備えた街路が整備されました。これは大きな遺産になって今でも残っています。また、戦災復興では、「戦災復興都市計画街路標準横断面図」（図-2）も示されました。

図-2 戦災復興都市計画街路標準横断面図



※出典：建設省編『戦災復興誌、第壹巻、計画事業編』1959年3月、(財)都市計画協会、pp.88-90

——時期が前後してしましますが、増勢を強める高速車に対する対応策として、1933年に街路構造令改正案並同細則要項（以下「改正案要項」という）が通牒の形で発出され、案のまま戦後まで運用されたと聞いています。その中では「歩行者0.75M」のように積上げ方式の考え方に変わっていますね。

矢島 改正案要項で「6分の1規定」は明示されず、「第4 街路ノ有効幅員ハ次ノ車線幅又ハ占用幅ヲ基準トシテ之ヲ定ムヘシ」とされ、続く表中で歩行者は0.75Mが1占用単位だと定められました。これは、歩道の幅を0.75Mと規定したわけではなく、0.75Mの倍数にしなければならないという意味です。一方で、この頃はまだ街路構造令の「6分の1規定」が生きていました。改正案要項は通牒に過ぎず、街路構造令の規定は省令として効力があったのです。ですので、「6分の1規定」で大まかな幅員を決めた後、0.75できれいに割り切れる数字に直していたのです。「戦災復興都市計画街路標準横断面図」を見ると、ほとんどの歩道幅員がこのように決められていることがわかります。

モータリゼーションによる街路構造令の変遷

——戦後になると自動車が増加し、1945年に約14万台であったのが、1956年には約150万台になりました。それに合わせて急ピッチで道路整備が進められたと考えてよろしいでしょうか。

矢島 そうですね。日本の産業が重化学工業化していく中でモータリゼーションが進みました。ただ、その時期に急増したのは貨物車が中心です。その後、主に都市部において、重化学工業化で所得の上がった国民がマイカーを求め、乗用車のモータリゼーションが進んでいったという流れになります。

——そして、1952年に新道路法が制定、それに基づく政令として1958年に新道路構造令が定められ、街路構造令はそれに吸収される形になりました。その際、歩道幅員は2.25m以上という規定になりました。

矢島 そうですね。自動車交通の激増を背景としてそのように規定されました。しかし、歩道・植樹帯という観点から考えると大きな後退となりました。「6分の1規定」では例えば36m幅員の道路で片側6mであったのが、

1958年の道路構造令では「2.25mでも良い」と明文化されたわけですから。諸先輩方の本意でなかったのでしょうか。街路整備事業、道路整備事業を高速車主体に進めざるを得なかった結果ではないでしょうか。

また、特別の理由によりやむを得ない箇所については、1.5mに縮小することができるという規定も設けられました。つまり、実質的な歩道の最低幅員は2.25mではなく、1.5mとなったのです。それにより、その後の交通安全事業等で、植樹帯もない歩道幅員1.5mの貧弱な街路が全国各地でできてしまいました。なぜなら、歩行者や自転車が自動車にはねられたり、電柱と自動車に挟まれたりするなど、死亡事故が多発したからです。1970年前後の時期は交通戦争とも呼ばれました。そのため、たとえ1.5mであっても、とにかく早く歩道をつくって安全を確保することが優先されたのです。

——それだけ急激な車の増加があったということですね。

矢島 そうですね。それと、まだ研究できていないのですが、縦断勾配の規定にも大きな変更があったはずですよ。街路構造令に規定されていた緩速車は人や馬が引いていたわけですから、勾配に関する規定は全然違っていただろうと思います。当時はアメリカを中心に交通工学という学問が徐々にでき始めた時期です。その研究成果が一部取り入れられていたと思います。

——一方、緩速車について、1958年の道路構造令では「主として自転車、荷車等」などと定義されていましたが、1970年の改正では緩速車道の規定がなくなりました。自転車はどのように扱われたのでしょうか。

矢島 平たく言えば、苦し紛れの規定を二つ置いたと言えます。ひとつは、自転車歩行者道という「歩道の上に自転車の通行空間を設定してよい」という規定です。道路交通法では自転車

写真－1 震災復興で整備された昭和通り



出典：池内治彦「関東大震災から東京を復興させた「国家の医師」後藤新平」、事業構想大学院大学HP、写真提供：後藤新平記念館

は車両で歩道を走れませんが、車道で自動車と自転車との事故が多発したため、公安委員会に特別に認めてもらった区間の歩道の一部が自転車歩行者道となって今日に至っています。

もうひとつは、停車帯の規定です。停車帯とは駐停車の用に供する空間として設けた車道の一部で、駐停車している車両がなければ自転車が走れるという考え方です。しかし、パーキングチケットによる駐車区間が登場したことにより、停車帯の位置付けがあいまいになってしまいました。

——街路構造令の時代に実際につくられた緩速車道はどうなったのでしょうか。

矢島 緩速車道がつくられた最後の事業は戦災復興区画整理だと思いますが、緩速車道がある道路とない道路の交差点などで交通処理が難しいこともあり、緩速車道は徐々になくなっていきました。多くは歩道や植樹帯に変わったり、場所によっては地下駐車場への出入口に変わったりしていると思います。このように大いに活用されていますので、そういった意味で震災復興や戦災復興で整備された緩速車道は大きな「遺産」だと言えるでしょう。

緩速車道として残ることはできませんでしたが、緩速車道を設けた広幅員の街路は、現在、貴重な都市空間として生きています。

再開発と一体化した 街路空間・都市空間の形成を

——こう振り返ってみますと、都市空間機能を有していた時代から、道路交通機能重視に変わってきたように思われます。そうした街路構造令の設計思想の変遷について、どのようにお考えでしょうか。

矢島 構造基準の類は、経済・社会の動向に応じてどんどん変わっていくものです。街路構造令も道路構造令もその例外ではありません。具体的には、1919年の制定、1933年の改正案要項、1958年の道路構造令への一元化という三つの大きな節目で変わりましたが、いずれにしても当時の経済・社会の状況を反映して変化したと言えます。全体として見れば、当初は緩速車主体の混合交通であったのが、徐々に高速車が増え、戦後になって圧倒的な高速車主体になるという状況を受けたと言えるでしょう。ですから、当初の街路構造令が歩道・植樹

帯をはじめ道路空間機能あるいは道路環境機能を重視した基準のように感じられるのだと思います。

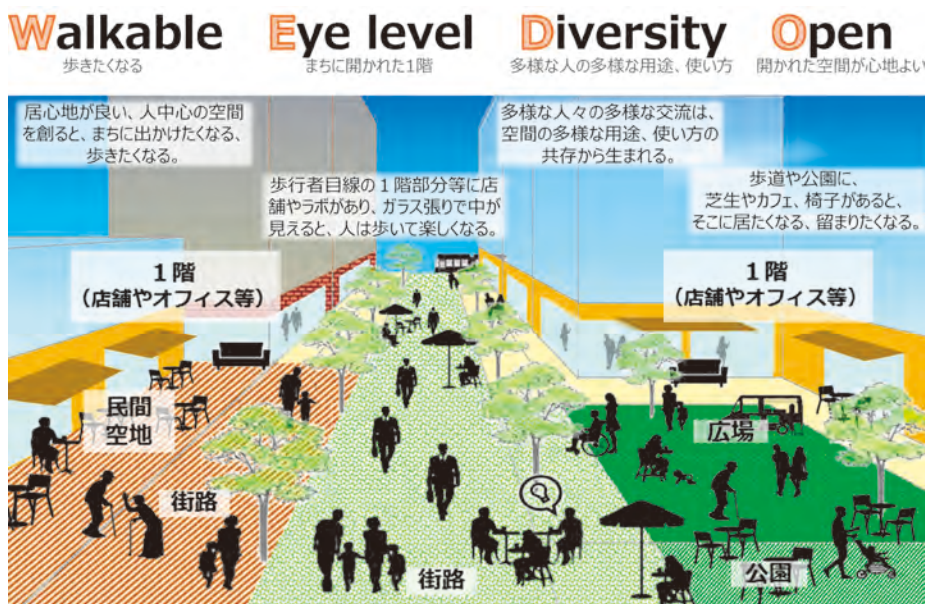
——私たち国交省には、都市空間をどのように改善していくかを考え続けていくミッションがあります。そのひとつが、“WE DO” (Walkable, Eyelevel, Diversity, Open) をキーワードとする「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成で、現在、ウォーカブルなまちづくりを推進する施策を打ち出しているところです。すでに160以上(編者注: 2019年10月現在180以上)の自治体がウォーカブル推進都市に手を挙げてくれています。そうした意味でも、街路構造令の思想を改めて振り返り、考えを深め、生かしていくべきではないかと考えています。その点で、今後の街路空間のあるべき姿についてご提言があればお聞かせください。

矢島 なかなか難しい問題です。たしかに街路の都市空間機能は重要です。しかし、だからといって、街路を再拡張してそうした空間を求めるべき時代ではないように思われます。すでに、その両側にまちができて上がっていますから。ただ一方で、特に都心部では街区自体の大きさが現代のビル

歩道・植樹帯は
大きな後退となったが
高速車主体に事業を
進めざるを得
なかった



図-3 WEDOイメージ図



のニーズからみると小さ過ぎるという問題があり、このままの状態が続けば老朽化したペンシルビルが密集するようなまちが形成されていくことでしょう。

ですから、街区全体を再編成するような再開発を行い、大きな街区に合わせて既存の街路の外側に都市空間機能を補完するかたちで歩道的な空間を確保する公共貢献を民間開発者に求めるべきかもしれません。もっともそれは、街路事業だけの役割に留まらない施策だと思います。「遺産」のあるところでは、街路空間の再編成あるいは再分配が可能かもしれませんが、そうでないところではまち側を巻き込んだ施策が必要です。

——日本の道路幅員は狭いため、たとえば都心部では一番外側の車線が事実上、荷捌きするために使われています。そこを歩道に供すれば、荷捌きのスペースがなくなることになります。ですから、そのスペースを近くに飛ばすという発想で、民地の再開発と一体化して街路空間・都市空間をつくっていければと考えているところです。

矢島 それはいいですね。ぜひがんばってください。

欧米と大きく異なるのは自治体と交通警察の関係

——一方で、アメリカやヨーロッパと比較すると、このような街路づくり、まちづくりの面で日本は遅れているという指摘も聞かれます。

矢島 アメリカでインターステート・ハイウェイが本格的に建設されたのは1950年代からです。その影響で1960年代に郊外にショッピングモールが建設され、大都市の商業機能が空洞化しました。1980年代以降にはオフィスも郊外化し、業務機能も空洞化しました。それが、アメリカにおけるインナーシティ問題につながっています。それに気づいたアメリカは、都市の再開発をする中で、街路空間のあり方を考えてきたのではないかと認識しています。

それに対してヨーロッパでは、アメリカのインナーシティ問題にいち早く気づき、機能が郊外化する前に公共交通の整備に着手しました。そして、たとえばドイツなどでは、公共交通の整備を都心の再生に結びつけようという方向に進んだのです。おそらく、都市交通政策と都市政策を一体的にシフトしたのだと思います。そうした中で、まちなかの街路のあり方を考え、トラ

ンジットモールやロードプライシングなどのかたちで現れたように思います。

その意味では、日本はやや遅れをとっているように見えるかもしれません。

——欧米とは異なる日本固有の事情が影響しているのでしょうか。

矢島 ひとつ理由があるとすれば、自治体と警察の関係性だと思います。アメリカにもヨーロッパにも自治体警察制度があります。自治体に交通警察の権能があるため、市長などがリーダーシップを発揮してフットワーク軽く街路事業だけでなく、関連して望ましい交通規制を行えるわけです。しかし現実としては、日本では自治体に交通警察の権能がありません。自治体は、ハード面の整備はできても、それを生かすソフト面の都市交通施策を打ちづらい状況になっています。本格的なトランジット・モールの社会実験すらできないケースもあります。非常に悩ましい問題ですね。

——難しい課題ですね。そうした中でも、これからの時代に相応しい都市空間の構築に向けてできる限りの努力をしていきたいと思います。本日は貴重なご意見をありがとうございました。

<参考資料の紹介>

矢島 隆氏 発表論文

- 街路構造令40年の展開(その1)
— 歩道と植樹帯を中心に —
「都市と交通」78号

- 街路構造令40年の展開(その2)
— 緩速車道、自転車道を中心として —
「都市と交通」79号

- 街路構造令改正案を中心とした混合交通の実態と構造令に基づく幅員構成の展開
— 分離か混在か —

土木学会論文集D3(土木計画学), Vol.72, No.5(土木計画学研究・論文集第33巻) 2016

座談会

ウォーカブルな まちなかづくりの 実現に向けて

世界の多くの都市で、まちなかを車中心から人中心の空間へと転換し、人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げられる場へと改変する取組みが進められています。日本においても2019年6月26日に「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」で“WE DO”～Walkable, Eyelevel, Diversity, Openをキーワードとするまちづくりの方向性が打ち出され、ウォーカブルな公共空間の推進に取り組んでいます。

そこで参考になるのが街路構造令です。本座談会では、「道路」でありながら、人々が憩う「空間」ともなっている丸の内仲通り※ URBAN TERRACEを会場に、街路構造令の設計思想を振り返った上で、今後の街路空間・都市空間のあるべき姿の実現に向けて、各々の立場から知見やご意見を語り合っていました。

※次ページ参照



中嶋 美年子

三菱地所(株)
開発推進部マネージャー
エリアマネジメント推進室
リガーレ担当

三浦 詩乃

横浜国立大学大学院
都市イノベーション研究院
助教

飯石 藍

株式会社nest 取締役
公共R不動産
コーディネーター

今 佐和子

国土交通省
都市局 街路交通施設課
主査
(コーディネーター)

街路構造令の柔軟さ 実験的空間づくり

今 まず街路とは何かについてですが、道路がまちとまちをつなぐ道含む道全般だとすれば、街路は其中でも特に“まちなかの道”と言えます。100年前、街路構造令が制定された頃は、道路と街路は別物として扱われていました。しかし、1952年に道路法が改正され、1958年に街路構造令が道路構造令に一元化されてからは、街路は道路と同じ扱いになってしまいました。街路構造令は、広幅員の歩道や豊かな植栽の規定など、背景に重要な設計思想があったと認識しています。まず、それらの思想について教えていただけますでしょうか。

三浦 広場を設けることという規定もありました。「街路には広場があるもの」という思想を反映したものでした。

また、震災復興・戦災復興など復興のたびに見直しをしていたように思われます。その都度、技術者は街路のあり方、ひいては都市に対する哲

学を論じ、既存の空間指標・パラメータ自体のふさわしさまでも再検討してきました。他方、戦後の道路構造令では、「道は自動車交通を安全に円滑に捌く」という命題のもと、指標をある程度固定し、その達成を目指しました。街路構造令にはより柔軟さを感じます。それによって、江戸時代とはまったく異なる空間が実現しました。

飯石 西洋における道の考え方が入ってきたのですね。

三浦 そうです。非常に実験的な空間づくりだったと思います。道をストックとして考えるようになったのも、その時代からではないでしょうか。「街路からまちを変えていく」ことを考えて、道路構造令とは別に街路構造令をつくったのだと推測しています。

飯石 従来の道路の概念にあてはまらないことを実験的に行えるような状況をつくったということですね。

三浦 それによって、都市間をつなぐ国道よりも街路の方が広い、つまり高規格という状況も生まれました。

中嶋 すべて道路になってしまってい



三浦 詩乃

る今、もう一度、街路の考え方を見直すべきではないかということですね。

理想的な街路空間のために 実験ができる柔軟性を

今 理想として、街路空間はどのようなものであるべきだと考えられますか。

中嶋 広場を伴うなど街路が人の滞留できる空間であれば、その場所の価値が上がるのではないのでしょうか。ただ、みなさんが街路の役割と道路の役割をきちんと区別して理解していないと難しいように思います。私自身、道路と街路の概念的相違を明確に理解できていません。

今 国からも明確な定義付けはされていないですし。

飯石 まずは街路をきちんと定義付けをして使い分けられるようにすることが必要かと思います。同時に、長期的視点で考えると、街路構造令の街路設計思想をベースとして、道路も発展させていくことが望ましいように思います。人が居心地の良い道路のような広場のような空間を街路と捉えるならば、街路づくりの実験ができる状況をつくりだすことも大事です。

中嶋 今、車道の一部を人のために転用するパークレットの取組みが日本

「丸の内仲通り」とは

丸の内仲通りは、東京駅と皇居の間に広がる大手町・丸の内・有楽町地区の中心を貫く幅21m、長さ1.2kmに及ぶ街路空間です。かつては車のための通りで、ビル1階の路面に銀行店舗が軒を連ね、夜や休日になると人影がまばらになるような状態でした。しかし今では車両通行を規制し、一年を通じて平日11:00～15:00、土日祝日11:00～17:00の時間帯を歩行者に開放しています。それにより、ビジネスパーソンのみならずショッピングや観光を楽しむ人々で日夜活気に満ち溢れる、人中心の空間に変貌しています。

この変貌は、エリアのアメニティ軸として公民協調のまちづくりの中で空間を改変し、エリアマネジメントの運営によって賑わいを創出してきたことにあります。この取組みが評価され、エリアとして2017年に国土交通省主催「第1回先進的まちづくりシティコンペ」にて国土交通大臣賞を受賞しました。

<http://ligare.jp/info/3572>



でも始まっていますが、安全面での不安は残ります。海外の写真を見ると素敵な空間に仕上がっていますが、果たして日本にそのまま適用できるかどうかは疑問です。日本に合った方法を考えていくべきだと感じます。

三浦 歩道と第一車線の一体的な使い方という点で、パークレットはひとつの方法だと思います。街路構造令には緩速車線が位置付けられていましたが、こうした第一車線の空間再配分は歩道にとってもバッファになり得ます。ただ、もっと日本らしくという部分も含めて、さらに実験を行っていくべきでしょう。パークレットもまだ実験中で、もしかすると別のかたちが望ましいのかもしれません。実験ができる環境になっていけば、自ずと国内のパークレット像が見えてくるでしょう。

飯石 いきなり歩行者空間化を推し進めようとしても、現実には難しいですからね。私も池袋でグリーン大通りの賑わい創出に関わっていますが、小さな実例を少しずつつくって見せながら、警察や沿道のビルオーナー・テナントに理解・協力をお願いしています。でもそれはファーストステップでしかなく、実験と検証を繰り返すことによって、望ましい空間に向かっていくのだと思います。

中嶋 この丸の内仲通りで今年5月に開催した「MARUNOUCHI STREET PARK」では、100時間限定で交通規制をかけて、その間だけ公園に変えました。その経験から、今後は広場化だけではなく、変幻できるガイドラインがあれば現場で取り組みやすいように思います。

今 日本ではやっぱり車優先になっていますから、そもそもの発想や意識を変えていきたいですね。

公共空間のあり方が まちに及ぼす影響と役割

今 街路に限らず公共空間に視野を広げた場合、公共空間がまちに及ぼ

す影響や役割について、どのようにお考えですか。

飯石 公共空間は、周辺の価値を上げていくエンジンになります。たとえば私は、池袋で南池袋公園やグリーン大通りの空間価値を上げていくことによって、周辺にどのような価値が波及していくかを実験しています。南池袋公園は従来、ホームレスの方などが多く、治安の悪い場所だと言われていました。まちのイメージも良くありませんでした。しかしリニューアル後は、子どもたちも安心して遊べる場所になり、豊島区の代表的な公園のひとつになっています。それに伴って周辺地価が上がり、イメージランキングも上位に位置するようになりました。そのように、公共空間の質が良くなれば、周辺の住民や民間ビルオーナーに好影響をもたらします。子育てしやすくなれば移住者も増えるでしょう。さまざまな価値をもたらすことを、取り組みを通じて感じているところです。

逆に言えば、誰も使っていない場所があると、治安が悪くなる傾向にあります。いかに生きた状態にしておくかは、まちにとって非常に重要だと思います。

今 池袋は本当に、南池袋公園とグリーン大通りだけでイメージが変わりましたよね。周辺のお店も変わってきましたし。

飯石 公園に面したオープンテラスを設けるお店が増えてきました。公共空間を借景にしたくなる事業者が増えたことは、それによる波及効果も大きいと思います。

今 逆に、日本の公共空間に足りていないと思われることはありますか。

中嶋 場所によって違いと思いますが、制約が多いという印象があります。

今 中嶋さんは丸の内で空間活用に関わってこられました。その取り組みの中で感じたことはありますか。

中嶋 丸の内では、街区の諸制度を使って開発をすると公開空地ができます。敷地内いっぱいにビルを建築する

のではなく、人々に開かれた交流の場所を設けるのです。ただ、丸ビルなど一部を除けば、ほとんど活用できていない状態で、飲食店のオープンテラスが少しある程度です。街区が細かく分かれているため飛び地になっている上、制度もさまざまで、エリア全体でまとめるのが難しいからです。

今 小さな空間が散らばっているのですね。意外です。

中嶋 それによって稼働率にも影響しています。

量的評価だけでなく質的評価を イベントだけでなく日常大切に

今 三浦先生は海外の公共空間にもお詳しいですが、日本の公共空間をどう思われますか。

三浦 海外の方の目線で評価されている場所は下北沢です。多様なアクティビティが見られます。ヒューマンスケールな街並みがすごいですね。計画論の教科書に示されるようなネットワークや街区ではないのですが。あるいは、多世代の方が自転車を使いこなす、日本の自転車文化にも面白さを感じられるようです。私たち計画者は自分たちの、日本の、道文化をどう受け止めればいいのかを考えなくてはと感じて



飯石 藍

います。

今 大きな計画によって失う部分も考える必要があるということです。

三浦 ある程度、従来の街並みを大切にするルールが必要かもしれません。そのためには、その良さ、つまり、歩く楽しさやアクティビティの豊かさの価値を評価する指標が必要とされますが、まだまだ少ない状況です。指標はストリートのガイドラインにも活かされます。たとえば賑わいは、売上につながるなど、価値を貨幣換算しやすいです。もちろんそれも大切ですが、沿道にとっての生活の質なども大切です。

飯石 私も同じことを感じています。交通量などの量的な評価はもちろん大切ですが、「居心地が良い」などの質的評価も大切です。もしかすると、街路構造令の頃はそれがあったのかもしれない。人は、居心地が良ければずっと居たくなるという感情になります。そうした居心地の良さを質として評価できる指標をいかに作り出せるかが重要だと思います。

今 オーストラリアのメルボルンでは公共空間の運営管理費を、年1回のイベントに5%、月1回のイベントに15%、それ以外の日常に80%を占めるように配分されているそうです。日常の居心地の良さを大切にする施策

に感動を覚えました。

飯石 すばらしいですね。日本では、たとえば賑わいづくりを構想すると、「大規模イベント＝集客動員＝売上」という発想になりがちです。でも、ハレの日とケの日を分けて考える必要があります。1年のほとんどはケの日で日常なのです。日本でもその日常の質の良さにきちんとお金と時間を使って、日常の価値を上げることを最優先できるようになればと思います。私自身、池袋のグリーン大通りの賑わいづくりの業務委託を受けていますが、イベントだけを催しても意味がないと言い続けています。大切なのは、将来的に空間での居心地が良くなることで、その実験もイベントを通じて行っています。たとえば、どのようなファニチャーだったらみんなが座りたくなるかとか、キッチンカーをどこに置くと利用者の動線が良くなるかなどです。ハード面の整備ありきではなく、コンテンツを重視しています。

今 ハード整備の前にソフト面を動かしていくことが重要だということです。

飯石 同時に、すでにつくった空間をどうアップデートできるかを考えていくことも重要だと思います。

居心地の良い空間には 呼ばなくても人が集まり滞留する

今 私は「MARUNOUCHI STREET PARK」ですごく居心地の良さを感じました。中嶋さんはそれを企画・運営されていましたが、どのように振り返っていますか。

中嶋 おかげさまで大きな反響を得られましたが、実は偶然できたのです。海外のエリアマネジメント担当者たちのカンファレンスがあり、その人たちに日本の文化に親しんでもらうために考えました。さまざまな案が出て検討した結果、全長約100mに天然芝を敷き、ピアノやブランコ、キッチンカー、ライブ演奏などを展開して、公園のようにピクニック体験ができる空間としまし

た。「昨日まで車道だったのに、翌朝に公園に変わっていたら、みなさん驚くのではないかな」というサプライズの発想です。警察からは「夜は必ず自動車を通してください」という要請がありましたが、なんとかご理解いただき、100時間という長時間の車両交通規制を実現できました。

飯石 そういうご苦労があったんですね。

中嶋 私としては、人を呼ぶためのイベントではなく、空間をつくるという意識が強くありました。ですから、場所を利用するための参加者の募集や事前申し込みなどは行わないことにしました。空間をつくったからこそ、声高に呼ばなくても人が集まって滞留してくれたのだと思います。一番驚いたのは、倉庫に眠っていたピアノを調律し直して置いただけなのに、それがSNSで拡散され、トランペットや打楽器を持ってきた人たちでセッションが始まったことです。まさに空間の持つ魅力だと思います。そうした意味でも、居心地の良い空間は非常に大事だと思います。

ただ、「MARUNOUCHI STREET PARK」がイベントだったのか、あるいは日常だったのかは、これから考えていくべき課題だと思っています。今後も何らかのかたちで続けていきたいと考えていますが、季節や天候によっても影響されますし、広場のあり方も芝生だけとは限りません。さらに、多くのみなさんは仲通りの機能を「人が通る＝移動する空間」として認知しています。そういったことをもう一度検証していくつもりです。

転換期となる今こそ 地域ルールづくりを

今 国交省では今、三浦先生にもご参画いただいた懇談会から“WE DO”というキーワードが打ち出され、ウォークアブルなまちづくりの推進に取り組み始めました。都市局だけでなく、道路



中嶋 美年子



今 佐和子

局でも道路空間づくりの考え方が変わって来ているように感じます。転換期かもしれません。こうした大きな流れの中で、現場ではどのように受け止められているのでしょうか。

飯石 国として、交通のための道路だったものを人のために転換していき、という機運が高まっていることは、現場にいる私たちにとってすごく喜ばしいことです。今後は、それを自治体までどのように落とし込んでいくかが課題になります。おそらく、まちに住む人の中でも“ウォーカブル”という単語すら知っている人はほとんどいないと思いますから。まちの人は、空間が居心地の良い状態になっていれば歩きたくなり、留まりたくなるものです。それに対して私たちは、裏側できちんと戦略を練って、人々が居心地の良い空間をいかに積極的につくっていくかに注力すべきだと思っています。そのためには、国・自治体・民間パートナーなどが一体になって実験を重ねられる状況をつくり出すことが重要だと思っています。

今 行政も実験に対して寛容である必要がありますね。

飯石 特に道路においては、警察との関係が大きくなります。安全の確保はもちろんですが、まちの施策につい

ても理解し合える土壌ができれば最高だといつも感じているところです。

中嶋 時代や現場担当者に左右されない、半永久的な地域ルールをつくる努力が必要ですね。

私たちも行政の方々も、担当者が異動すると引き継ぎなどで時間を要し、公共空間づくりもストップしてしまうかもしれません。そうではなく、地元の人たちや行政も含めたルール化が求められます。

三浦 お二人のおっしゃるとおりだと思います。加えて言えば、建築家と建築作品の関係のように、日常の維持管理も含めて、公共空間づくりに携わった方が表に出て、評価されると、モチベーションになると思います。また、「MARUNOUCHI STREET PARK」でのストリートピアノのように、利用者の五感に関わる評価も必要かと思います。そうすれば日本らしい街路環境を表現することができそうです。

まちの将来ビジョンに基づいたウォーカブルの施策を

今 最後に、行政に求めることをご意見いただければと思います。

中嶋 やはり、現場の声をヒアリングしながら施策を決めていただければと、切実に思います。それによって、私たち現場にいる人間は施策を使い

やすくなりますし、地域の特性も出しやすくなるのではないのでしょうか。

今 心に留めてがんばります。

飯石 ウォーカブルは手段であって、目的ではないと思っています。「ウォーカブルになった後、まちが将来的にどうなりたいか」のビジョンが大事で、都市計画の部署だけではなく、自治体の各部署が横断的に連携し、ビジョンに基づいた施策としてウォーカブルを捉えていただければと思います。

また、まちづくりに関わる担当者自身がその空間に身を置き、一人の住民として居心地を感じてみてほしいですね。その感覚を持った上で、もっとその空間を良くするためにどうすればいいかを関係者と考えてくれたらと思います。

三浦 行政がガイドラインをつくることはもちろん大切ですが、情報発信の面から考えると、これからは一般の人や商店街の人にとってもわかりやすい図書も必要になっていると思います。広範囲で共有できるプラットフォームが大事です。

中嶋 「ウォーカブルがいい」というだけではなく、「誰のためのウォーカブルなのか」「何のためのウォーカブルなのか」が見えてこないといけませんね。

今 担当者はもっとまちに出てという話にもつながりますね。本日はありがとうございました。



街路構造令とは

国土交通省 都市局 街路交通施設課

今から100年前の1919年に、道路法と都市計画法が制定されるとともに、道路法の省令として道路構造令と街路構造令が制定されました。道路構造令第19条に「街路の構造については特別の定めをなすことができる」（筆者により現代語化）とされており、街路の定義は、街路構造令第1条に「街路とは地方長官の指定する市内及び市に準ずる地域内における道路である」（筆者により現代語化）とされていました。

当時の道路交通は人、自転車、人力車、荷牛馬車、荷車が中心である中、市街地における道路である街路については、街路構造令の中で、広路で24間（44m）以上、1等大路で12間（22m）以上など、広幅員の空間確保が規定されており（第2条）、さらに、車道と歩道を分離すること（第3条）、歩道の幅員をそれぞれ全体の1/6以上とること（第4条）、広場を設けること（第10条）、植栽をすること（第13条）など、当時の道路構造令にはない規定がおかれていました。ただ車を通すだけの空間ではなく、都市環境を形成する空間として捉えられていたことが伺えます。

1923年9月に発生した関東大震災後の震災復興事業では街路構造令を補完する歩車道幅員標準図（P.3、図-1）が示され、各地で街路構造令に基づく街路整備が行われました。1945年の終戦後も、戦災復興都市計画街路標準横断図（P.4、図-2）が示され、各都市で、戦災復興事業として街路構造令に基づく広幅員の街路計画、整備が進められました。

戦後になり、モータリゼーションにより、道路交通容量を確保することが重視され、街路構造令は、1953年に廃止、道路構造令に一元化されました。しかしその後、交通渋滞、交通事故の増大、交通環境の問題など、様々な道路の課題に対応するために、シンボルロード事業や立体交差化など、時代のニーズに応じた再構築も各都市で行われ、その際には、震災復興や戦災復興の際に街路構造令を取り入れて整備された街路空間が、貴重な空間として活用されました。

さらに近年では、道路を車中心の空間から人中心の空間に変えていこうという動きが広まってきていることもあり、当時の街路構造令に基づき整備された貴重な空間を活用した再々整備の動きも広がっています。このような、街路を都市の中の貴重な空間として捉え、人中心の空間に変えていこうという動きを踏まえ、今回の特集では、街路構造令から100年の節目を機に、街路構造令の思想や整備事例を振り返り、今後の展開に繋げていきたいと思います。

<参考> 街路構造令全文

内務省令第二十五號
道路法第三十一條ノ規定ニ依リ街路ノ構造ニ關スル件左ノ通定ム
大正八年十二月六日
内務大臣 床次竹二郎
街路構造令
第一條
本令ニ於テ街路ト稱スルハ地方長官ノ指定スル市内及市ニ準スヘキ地域内ニ於ケル道路ヲ謂フ
第二條
本令ニ於テ廣路ト稱スルハ二十四間以上、一等大路ト稱スルハ十二間以上、二等大路ト稱スルハ六間以上、一等小路ト稱スルハ四間以上、二等小路ト稱スルハ一間半以上ノ幅員ヲ有スル街路ヲ謂フ
第三條
街路ハ車道及歩道ニ區別スヘシ但シ一等小路及二等小路ニ在リテハ之ヲ區別セサルコトヲ得
街路ノ狀況ニ依リ遊歩道ヲ設ケタルトキハ之ヲ歩道ニ兼用スルコトヲ得
廣路ニハ必要アルトキハ高速車道又ハ自轉車道ヲ設ケヘシ一等大路ニ付亦同シ
第四條
街路ノ各側歩道ノ幅員ハ特殊ノ箇所ヲ除クノ外其ノ街路ノ幅員ノ六分一ヲ下ルコトヲ得ス
第五條
車道ノ勾配ハ特殊ノ箇所ヲ除クノ外三十分一ヨリ急ナルコトヲ得ス
第六條
街路ノ屈曲部ニ曲線ヲ設クルトキハ特殊ノ箇所ヲ除クノ外其ノ中心線ノ半径ハ五十間以上ト爲スヘシ
第七條
主要ナル街路ノ路面ハ第三條ニ規定スル區別ニ從ヒ適當ナル材料ヲ以テ之ヲ舗装スヘシ
第八條
車道ハ舗装ノ種類ニ應ジ路面ノ排水ニ支障ナキ限度ニ於テ緩ナル横斷勾配ヲ附スヘシ
側歩道ハ特殊ノ箇所ヲ除クノ外車道ニ向ヒ相當ノ横斷勾配ヲ附スヘシ
第九條
歩道ハ車道ヨリ相當之ヲ高クシ車道側ノ境界ニハ縁石ヲ設ケヘシ
車道ノ兩側ニハ街渠ヲ設ケヘシ
特殊ノ箇所ニ於テハ前二項ノ規定ニ依ラサルコトヲ得
第十條
街路ノ交會、屈曲其ノ他ノ箇所ニシテ交通上必要アル場合ニ於テハ廣場ヲ設ケヘシ
第十一條
交通上必要アル箇所ノ街角ハ相當之ヲ削除スヘシ
街角ニ於ケル歩道ノ外側ニハ相當ノ曲線ヲ設ケヘシ
十字街、丁字街其ノ他ノ箇所ニシテ交通上必要アル場合ニ於テハ安全地帯又ハ連絡地下道ヲ設ケヘシ
第十二條
橋詰ニ於ケル街路ノ幅員ハ必要ニ應ジ相當之ヲ擴大スヘシ
第十三條
遊歩道ニハ竝木ヲ植栽スヘシ交通上支障ナキ場合ニ於テハ歩道ニ付亦同シ
街路ノ狀況ニ依リ遊歩道及歩道ノ舗装ノ一部ヲ縮小シ之ヲ植樹帶、樹苑、花苑又ハ芝生ト爲スコトヲ得廣場ニ付亦同シ
廣路及一等大路ニハ必要アルトキハ植樹帶ヲ設ケヘシ
第十四條
隧道ノ有效幅員ハ六間以上ト爲スヘシ但シ接續街路ノ幅員迄之ヲ縮小スルコトヲ得
第十五條
橋梁ノ有效幅員ハ橋長三十間以上ノモノニ在リテハ二等大路以上ハ街路ノ幅員ノ三分二以上、一等小路ハ四間以上ト爲シ其ノ他ノモノニ在リテハ街路ノ幅員ト同一ト爲スヘシ
第十六條
主要ナル橋梁ハ不燃質耐久材料ヲ以テ之ヲ築造スヘシ
第十七條
橋梁ハ左ニ掲クルモノノ通過ニ耐フル構造ト爲スヘシ
橋面一平方尺ニ付十五貫ニ相當スル群衆但シ徑間ニ應ジ相當輕減スルコトヲ得
三千貫ノ車輛、十五米噸輦壓機
第十八條
交通ノ情勢ニ依リ監督官廳ノ認可ヲ得テ前各條ノ規定ニ依ラサルコトヲ得
附則
本令ハ道路法施行ノ日ヨリ之ヲ施行ス

1-1 札幌駅前通の変遷と空間活用の取組み

札幌市 建設局 土木部 道路課

1. はじめに

札幌駅前通は、観光客等の玄関口となる札幌駅につながる目抜き通りであり、大通公園、すすきの地区等を結ぶ都市計画道路です。本稿では札幌駅前通について、その変遷や空間活用の取組みをご紹介します。

図－1 位置図



2. 札幌駅前通の変遷

明治初期、現在の札幌駅周辺に開拓使本庁舎が設置されると、札幌駅前通の原形となる道路が造成されました。その後、明治13年に札幌停車場（現在の札幌駅）が設置されると、当時の市民からは停車場通と呼ばれました。

昭和11年には、札幌市最初の都市計画道路として、札幌駅前通を含む60路線が都市計画決定され、幅員25mの街路構造令上の一等大路として計画されました。

都市計画決定の理由書には「街路網計画を決定し、都市

構築の根幹を示し、交通上の欠陥を除去すると共に系統的交通網を確立するは実に現下の急務に属す」として、街路網は都市計画の根幹と位置づけられました。

写真－1 昭和30年代頃の札幌駅前通



札幌駅前通については、昭和11年の都市計画決定後、急激な人口増加やバス、マイカーなどの自動車交通量が増加したことにより、道路拡幅の必要性が高まり、昭和24年、幅員36mへ都市計画を変更することとなりました。

昭和38年より拡幅整備に着手しましたが、さらなる自動車交通量の増加や地下鉄建設の決定等により、運行していた路面電車を廃止することとし、昭和48年には、中央分離帯の整備、車道の6車線化がされるなど、その街並みは大きく変化していきました。

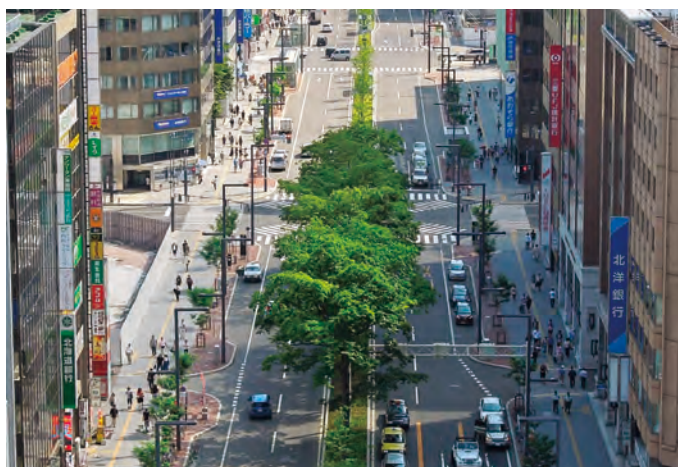
その後、平成15年には、札幌駅前通地下歩行空間（以下、「地下歩行空間」という）を整備する都市計画決定がされました。さまざまな市民議論を経て、平成17年に事業着手、平成23年に地下歩行空間が開通し、札幌駅地区と大通地区の二つの商業圏が地下ネットワークで結ばれ、回遊性の向上が図られました。

写真－2 札幌駅前通地下歩行空間



また、地下歩行空間整備に合わせて地上部の幅員構成を見直し、車道を6車線から4車線へ削減し、歩道を拡幅することで、地上にも賑わいのある歩行者空間を創出しました。

写真－3 現在の札幌駅前通（札幌駅～大通公園）



3. 札幌駅前通と路面電車

札幌市の路面電車は、明治時代から市域の拡大に対応して順次路線を延伸しており、札幌駅前通では、大正7年から、札幌駅からすすきのまでの区間を運行していました。

しかし、昭和46年以降、モータリゼーションの進展などに合わせて路線が順次廃止されていき、昭和48年に札幌駅前通の区間が廃止されると「コの字」型の形状となっていました。その後、市民議論も経て、路面電車のまちづくりへの積極的活用と経営基盤強化を図るために路線を延伸することとし、平成27年、42年ぶりに札幌駅前通の路面電車が復活し、路線が環状化（ループ化）されました。

また、路面電車のループ化に併せて札幌駅前通に敷設した軌道は、両側歩道側寄りを走る「サイドリザベーション方式」を採用しています。これにより、高齢者を含む誰もが気軽に歩道から電車へ乗り降りすることができるようになるなど、利用者の利便性や安全性が確保されています。

写真－4 狸小路停留場外観（サイドリザベーション）



4. 札幌駅前通の空間活用

平成23年、都市再生特別措置法の改正を契機として、「札幌大通まちづくり株式会社」を全国初となる都市再生推進法人として指定しました。札幌大通まちづくり株式会社は指定以前より、大通地区のエリアマネジメントの一環として、広告事業やオープンカフェ事業などを実施していましたが、都市再生推進法人の指定後は、特例道路占用区域内にカフェや展示スペースとして利用できる、大通すわろうテラスを平成25年8月に開設し、飲食物の提供のほか、イベントとタイアップした取組みなどを催しています。

写真－5 大通すわろうテラス



一方、地下歩行空間については、平成30年9月の北海道胆振東部地震発生後、国内外からの観光客や出張者をはじめとした多くの帰宅困難者に対して一時滞在施設として開放するなど、防災の一助にもなりました。

5. おわりに

札幌駅前通については、これまで、時代のニーズを踏まえた都心のまちづくりに対応して街路空間の再構築を進めてきました。

現在、札幌市の都心地区では再開発事業が複数行われており、今後、北海道新幹線札幌延伸も予定されています。

札幌市では、札幌駅前通をはじめとする都心の街路を今後ともまちづくりを支える公共空間として、将来のニーズも踏まえた機能拡充や質的向上を図るとともに、「国内外から活力・投資を呼び込む札幌都心ブランドの確立」、「魅力的な都心のライフスタイル・ワークスタイルの実現」を目指した都心のまちづくりを進めていきたいと考えています。

【参考文献】

- 1) 札幌市（1997.3）『新札幌市史』
- 2) 札幌市・札幌市教育委員会（1995.9）『さっぽろ文庫58札幌の通り』

1-2 仙台市における定禅寺通櫓丁線整備の取組み

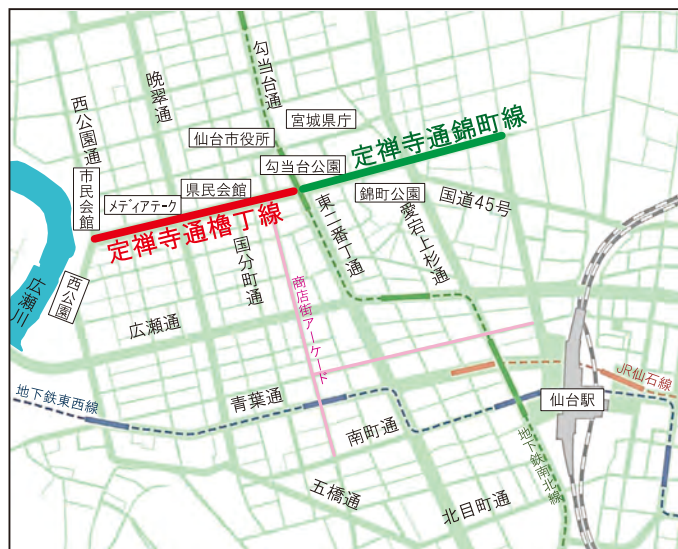
仙台市 建設局 道路部 道路計画課
まちづくり政策局 政策企画部 定禅寺通活性化室

1. はじめに

定禅寺通は、広幅員の歩道や緑地帯、美しいケヤキ並木のある「杜の都」のシンボルロードとして、市民のみならず、仙台を訪れた多くの方々にも親しまれる通りです。

この通りを中心とした定禅寺通エリアは、都心内の主要な公園（西公園、勾当台公園、錦町公園）や、文化活動施設（市民会館、せんだいメディアテーク、県民会館）があり、中心部商店街や東北随一の歓楽街である国分町に近接した、多彩な市民活動と豊かな公共空間が一体となった賑わいと交流を創出するエリアです。

図－1 位置図



2. 整備当時の状況

仙台市では、昭和20年に国から示された戦災地復興計画基本方針に基づき、火災発生時の延焼防止や災害発生時の避難路の確保といった防災の面に重点を置いた街路計画を立案し、昭和21年に定禅寺通櫓町線（現定禅寺通櫓丁線）のほか24路線が都市計画決定されました。

なかでも現定禅寺通櫓丁線は、仙台市中心部に配置された6つの重要幹線街路の一つを形成しており、中央部には幅12mの緑地帯を有する全幅46mの広幅員の道路となっています。

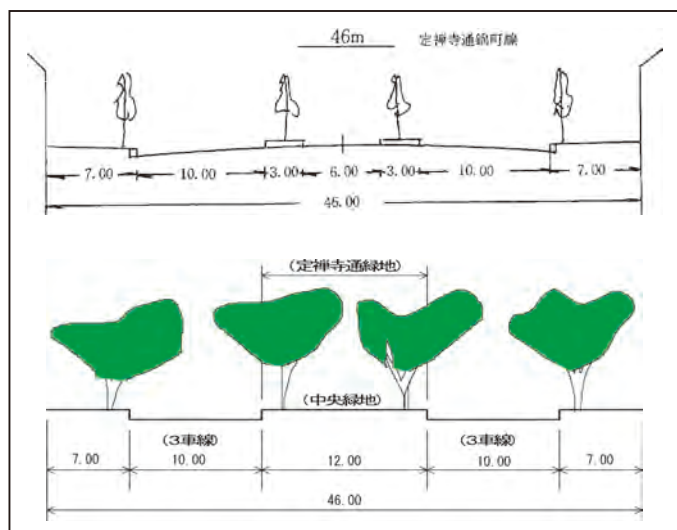
写真－1 昭和30年頃の定禅寺通櫓丁線



表－1 諸元及び整備等の経緯

名 称	定禅寺通櫓丁線（都市計画道路名） 市道定禅寺通線（道路法上の名称）
延 長	約1.81km（当初） 約0.71km（現在）
種 級	広路（当初計画） 4種1級（現在）
幅 員	46m（当初計画） 46m（現在） 全体幅員に対する車道以外の幅員割合 57%（当初計画）→ 57%（現在）
街路樹	けやき
経 緯	S 20年 戦災地復興計画基本方針閣議決定 S 21年 戦災都市に指定 25路線が都市計画決定 「定禅寺通櫓町線」 S 33年 ケヤキ植樹 S 41年 都市計画道路名称・延長変更 定禅寺通櫓丁線 S 42年 電線地中化完成 S 52年 彫刻のあるまちづくり事業 彫刻3体設置 S 61年 第1回光のページェント開催 H 3年 第1回定禅寺ストリートジャズフェスティバル開催 H 10年 景観条例に基づき「定禅寺通景観形成地区」を指定 H 11年 定禅寺通シンボルロード整備事業（～H13年度） H 15年 定禅寺通利活用市民マネジメント組織発足

図-2 標準横断図（上：整備当時／下：現在）



3. シンボルロード整備事業と現在の利用状況

都市計画道路として整備後、平成11年から定禅寺通シンボルロード整備事業として、けやきの育成や道路景観と調和した沿道建築物の景観形成、快適な歩行空間の整備を行ってきました。

図-3 定禅寺通シンボルロード整備事業



現在は、広幅員の歩道や緑地帯、美しいケヤキ並木を活かし、定禅寺ストリートジャズフェスティバル（表紙写真）やSENDAI光のページェントをはじめとするさまざまなイベントの舞台として市民や多くの来訪者に親しまれており、杜の都仙台を象徴する道路となっています。

写真-2 SENDAI光のページェント



4. 定禅寺通の活性化に向けた取組み

近年、仙台駅周辺では地下鉄東西線の開業や東西自由通路の整備、大規模商業施設の建設等がありましたが、約1.5km離れた定禅寺通エリアにおいては、マンション建設に伴う子育て世代の人口が増加しているものの、歩行者の滞在密度や通行量については、仙台駅周辺の半分にも満たないという調査結果もあり、都心部の人の流れや賑わいの偏在化が課題となっています。

そこで、前述したような定禅寺通エリアが持つポテンシャルを活かし、都心部全体の人の回遊性を高め、将来にわたって人々を惹きつけ、仙台の都市ブランドの向上に貢献するさらなる賑わいづくりにつなげていくことが求められています。これを受けて、「杜の都」のシンボルロードである定禅寺通の魅力を高め、地域価値のさらなる向上を図るため、定禅寺通でつながる多様な地域間の相乗効果や周辺エリアへの波及効果による都心部の回遊性向上を目指す新たな活性化に向けた取組みを公民連携のもと推進しています。

これまでも定禅寺通は市民活動の場として、前述のさまざまなイベントを市民が主体となり立ち上げ、盛り上げてきた実績があり、歴史的にまちづくりに対する関心が非常に高いエリアとなっています。こうした背景のもと、将来を見据えた新たな体制を作り、現世代と次世代をつなぐ新たな担い手を育成することが求められてきました。そこで、仙台市や仙台商工会議所が事務局となり、定禅寺通に関する地権者、町内会や商店街も含む関係団体等を中心とし、オブザーバーに関連行政機関やお祭り・イベント団体、と

いったメンバーで構成された公民が連携して検討する「定禅寺通活性化検討会」（以下、検討会という）が平成30年10月に設立されました。

検討会では、定禅寺通エリアの将来像、エリアの活性化や魅力向上に資する取組み、道路空間再構成、空間の利活用、エリアマネジメントの方向性の5点について主に議論を進めており、これらを実現するための取組み、実施体制の構築や仕組みについて、合意形成を図っていくこととしています。

検討を行う枠組みは、具体的なアイデアを持つ会員でグループを結成し、市が委託しているコーディネーターによる伴走型支援を受けながら進めていく実践的検証を中心とした「プロジェクト型ワーキンググループ」、テーマ別に会員や行政、関係者等で意見交換を行い、論点整理した上で社会実験や基本構想等に反映していくディスカッションを中心とした「テーマ型ワーキンググループ」で構成しています。

「プロジェクト型ワーキンググループ」の例として、定禅寺通の西側エリアにおいて、地域が主体となり、「Living street project」として、ケヤキのツリーサークル間の道路空間にテーブルやイスを設置する社会実験が進められています。将来的な日常化・常設化に向け、複数回の実験検証を進めているところであり、地域が主体的に道路空間を利活用する機運が高まるとともに、人々の交流が生まれ、定禅寺通で過ごす方々が増えつつあります。

写真－3 「Living street project」での社会実験



また、「テーマ型ワーキンググループ」の例では、道路空間の再構成を検討しており、定禅寺通の豊かな空間を活かして、多様な主体によるさまざまな活動が生まれるような空間づくりが定禅寺通の魅力を高める上で、有効な手法になると考え議論を進めているところです。

写真－4 テーマ型ワーキンググループの様子



現在の歩道約7m幅の中でできる活動は限られているため歩行者空間の拡幅を検討する一方で、車線を削減することになれば、定禅寺通はもとより周辺道路網への交通の影響、沿道施設へのアクセス等についても考慮する必要があります。そのため、拡幅する歩行者空間の利活用に関する議論と並行して交通シミュレーション等による検証を進め、関係機関との協議、検討会会員や市民との意見交換も行いながら、道路空間再構成の方向性を取りまとめることとしています。

この方向性に沿って、令和2年度に社会実験による実証確認を行い、その結果を踏まえて、道路空間の再構成の是非を判断することとしています。

5. おわりに

本市では定禅寺通におけるこれらの取組みを試行しながら、地域価値や環境の維持・向上を目的とした、地域主体によるまちづくりを支援していくとともに、杜の都のシンボルロードとして皆さまから親しまれる魅力的なみちづくりに取り組んでまいります。

1-3 名古屋市における 久屋町線（久屋大通）の利活用と再整備

名古屋市 住宅都市局 街路計画課

1. 久屋大通の成り立ち

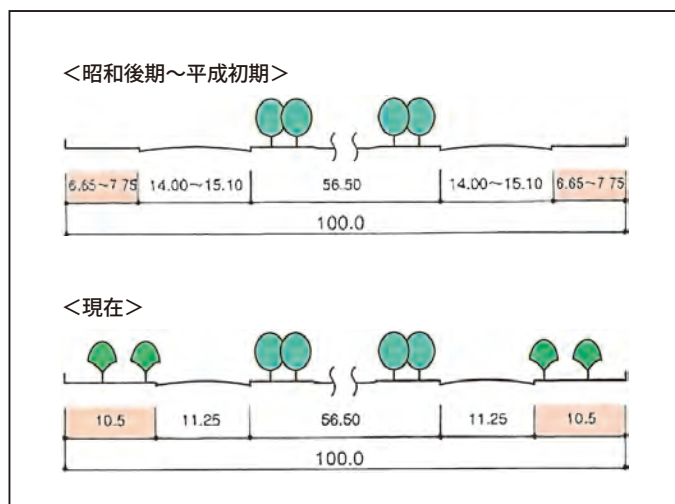
久屋大通は、太平洋戦争時の空襲によりほぼ壊滅状態となった栄地区の戦災復興区画整理事業により、延焼防止帯となる広幅員道路として昭和21年に都市計画決定され、昭和24年に整備に着手し、昭和38年に道路が概成しました（写真－1）。

写真－1 昭和38年頃の久屋大通



栄地区を南北に貫く幅約100m、延長約1.8kmの市道で、中央分離帯にあたる幅60～70mの部分が公園として整備されており、当初は道路の中央帯としての位置付けでしたが、昭和45年に道路と公園の兼用工作物として整理がなされ、都市公園法に基づく都市公園として整備、供用されるようになりました（図－1）。

図－1 久屋大通の幅員構成



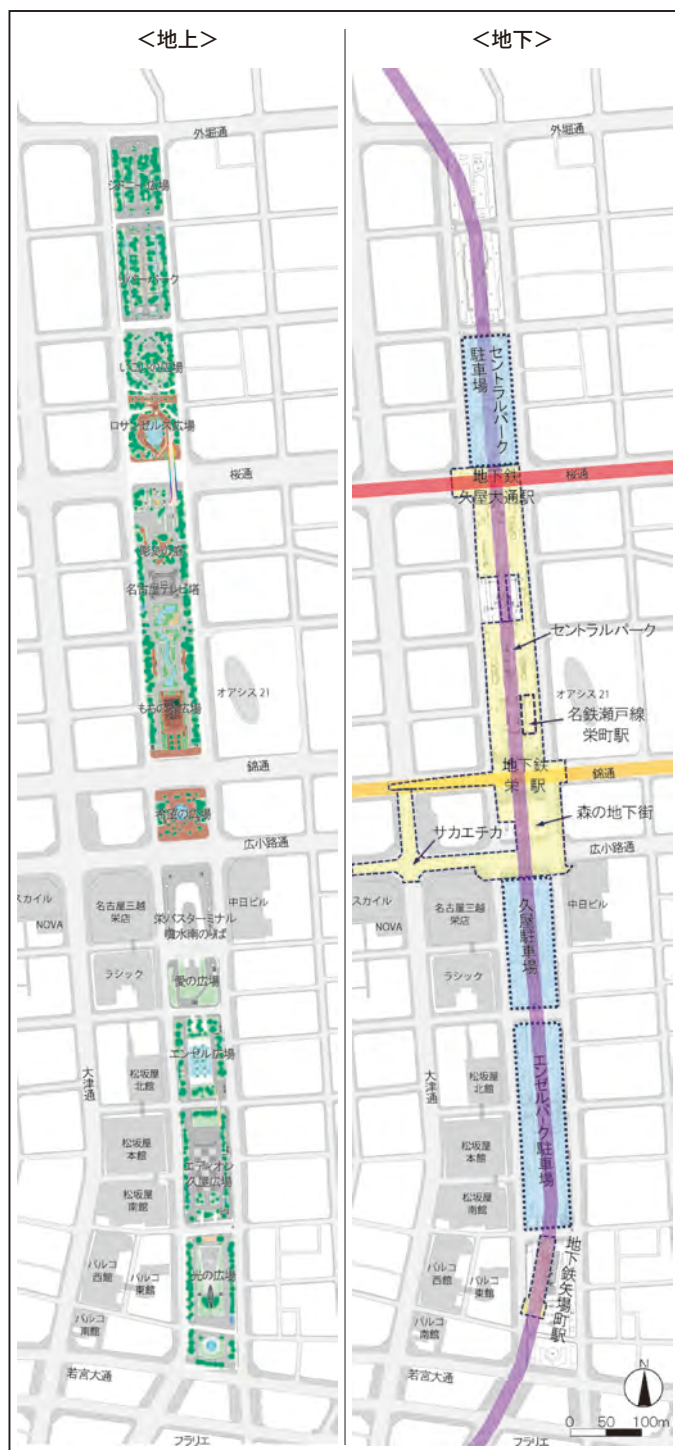
地上部は道路と公園のみであります、公園の地下には3つの市営地下鉄駅（北から久屋大通駅、栄駅、矢場町駅）と名古屋鉄道栄町駅、3つの地下街（北からセントラルパーク、森の地下街、サカエチカ）、3つの都市計画駐車場（北からセントラルパーク駐車場、市営久屋駐車場、エンゼルパーク駐車場）が存在し、地下がほぼ全面的に活用されています（図－2）。

昭和29年に日本初の集約電波塔である名古屋テレビ塔が竣工・開業しました。その後、昭和50年代のセントラルパーク地下街整備による現北エリア・テレビ塔エリアの公園復旧整備、昭和60年代の市制100周年記念事業での現南エリアの公園整備を経て、公園部分は都心の憩いの場、毎週末にぎわうイベント会場となり、名古屋を代表する公園の1つとして市民に認知されています。

久屋大通は、全線が都市景観形成地区に指定され、景観形成基準が設けられており、沿道のビル群、広い歩道、公園の緑、平成17年に登録有形文化財に指定されたテレビ塔が美しい都心のシンボル空間を形づくってきました。

また、久屋大通地区は、昭和58年に都市景観整備モデル地区に指定されました。昭和59年3月に「名古屋市都市景観条例（以下、景観条例）」が制定され、昭和62年3月に「名古屋市都市景観基本計画」が策定されました。同3月に景観条例に基づく都市計画整備地区第1号として指定され、道路、公園等の公共空間の整備が行われる一方、沿道の建物や広告物に対して助言・指導が行われました。都市景観整備地区は、景観条例に基づき指定されましたが、平成16年に景観法が制定され、景観法に基づく都市景観形成地区へと移行しています。久屋大通では、ゆとりある歩道幅員と洗練されたシンプルなデザインとするため、昭和63年度から平成6年度まで歩道の整備が行われ、歩道幅員は従来の6.7mから10.5mに拡幅され、歩道の修景工事として舗装材は自然石（みかげ石）とされ、美装化統合柱が設置され、歩道の中央と車道側にケヤキが並列で植えられました。公園の整備は、昭和58年度から平成5年度にかけて実施され、広小路通以北は地区指定以前におおむね整備されており、景観整備事業としては部分的なものでしたが、広小路通以南では、平成元年に光の広場、平成3年に都心部の市民広場として催し物やコンサートなど多目的に利用できる久屋広場、平成5年にエンゼル広場が再整備されました。

図-2 久屋大通の地上と地下



このように、市民にとってシンボルであり、常に最先端の道路、公園、景観施策を示してきた久屋大通ではありますが、社会情勢や周辺環境の変化、公共空間に求められる時代の要請、老朽化や陳腐化などにより、名古屋駅地区に対する栄地区の相対的な地位低下と連動するようにさまざまな課題が露呈したことから、久屋大通の課題を解決することが栄地区の活性化につながるという考えのもと、本市では平成26年9月に「栄地区グランドビジョン」を策定し、久屋大通の再生は栄地区グランドビジョンの主要プロジェクトに位置付けられました。

2. 久屋大通とPark-PFI

栄地区グランドビジョンの公表以降、市では久屋大通の整備や利活用の方向性を探るために、3年にわたりさまざまな社会実験をした上で、平成28年「久屋大通再生有識者懇談会」（座長：堀越哲美 愛知産業大学学長はじめ6名）を設置し、久屋大通、特に公園再生のアウトラインを示す検討を始め、平成29年にかけて計7回開催いたしました。懇談会では、市に対して久屋大通のあり方を提言し、市は市民意見の募集を経て平成29年9月に提言を踏襲した形で「久屋大通のあり方」として公表しました。この中で、次のように久屋大通全体の方向性をまとめつつ、都心の周遊ルート的重要性、名古屋駅地区との機能分担、公園周辺とのあり方を再生における視点とし、公園の北エリア・テレビ塔エリアをまず整備すべきエリアとして具体的な展開を示しました（表-1）。

さらに、公園の北エリア・テレビ塔エリアの事業手法としては、市民・企業・行政が個々の特性を活かし「CREATIVEな公園」「つかう公園」を創り出す枠組みを構築するとして改正都市公園法のスキーム（Park-PFI事業手法）を活

表-1 課題と目指すべき方向、具体的な展開

課 題	目指すべき方向と具体的な展開
賑わいや魅力の低下	集客と周辺の経済効果を生み出す賑わいの創出 - 魅力的な集客施設の導入 - 使いやすいイベント空間の整備 - 地上、地下の連続性の向上 - 久屋大通公園としての景観のブランディング
公園に求められる健全な緑と大災害への対応	安心・安全なまちづくりの拠点としての防災機能の充実 - 良好な樹木環境の整備 - ユニバーサルデザインの視点による整備 - 広域避難場所としての防災機能の強化
道路によるまちの分断	車から人へ、人が主役の「ヒューマンタッチ」なまちづくり 空間活用一体化
従来型の公園のあり方・使い方からの転換	民間活力導入に向けた新たな仕組みづくり - 民間活力の導入 - エリアマネジメントの導入

用して事業展開することを記しています。

この後、市はこれまで都市公園条例で管理をしていた久屋大通公園について、Park-PFI事業として実施するために速やかに久屋大通公園条例を制定して建蔽率を特例的に引き上げる等の必要な措置を取り、同年10月末には北エリア・テレビ塔エリア全域5.45ha（延長約900m）、整備期間も含む20年間の整備運営事業について提案を募る「公募設置等指針（いわゆる整備運営一括事業プロポーザルの公募要項）」を公表し、2グループからの提案を受けました。

プレゼンテーションを開催し、事業者選定審議会（会長：涌井史郎 東京都市大学環境学部 特別教授）による審議を経て、事業者には三井不動産（株）を代表とするグループ（構成団体として大成建設（株）、（株）日建設計、岩間造園（株）、以下「三井不動産グループ」という）を選定しました。市は、最終的に3月に三井不動産グループの提案を精査の上、公募設置等計画として認定し、基本協定を締結しました。こうして、本格的なPark-PFI全国第1弾となる久屋大通公園再生事業は始まりました。

すでに公表した「久屋大通公園（北エリア・テレビ塔エリア）の整備運営事業計画概要」から主だった内容をご紹介します。基本的には三井不動産グループの提案を最大限に活かしたものであり、詳細は名古屋市公式ウェブサイトをご覧ください（図-3）。

<http://www.city.nagoya.jp/>

[jutakutoshi/page/0000118979.html](http://www.city.nagoya.jp/jutakutoshi/page/0000118979.html)

現在、三井不動産グループとは、園路や広場等の市が整備及び管理運営を負担する公園施設（特定公園施設）の市への譲渡契約を締結しており、指定管理者として指定するとともに、飲食や物販棟の収益施設（公募対象公園施設）に対する公園施設の設置を許可することとなります。

図-3 再整備のイメージパース



また、久屋大通では、栄バスターミナルを暫定的に整備していましたが、平成30年度よりオアシス21周辺に移転することにより、バスターミナル跡地を有効活用できることとなったため、久屋大通南エリア（錦通から若宮大通まで）の本格整備に先立ち、栄バスターミナル（噴水南のりば）跡地を栄中心部にふさわしい集客・交流拠点として暫定活用するための事業提案募集を平成30年10月31日より実施しました。そして、栄バスターミナル（噴水南のりば）跡地暫定活用事業提案評価委員会（以下「評価委員会」という）での評価結果を受け、（株）中日新聞社を代表構成法人とするグループの提案を最優秀提案者として選定しました（図-4）。

図-4 イメージパース



3. まとめ

久屋大通公園（北エリア・テレビ塔エリア）の整備が完了、グラウンドオープンするのは東京オリンピック・パラリンピックが開幕する令和2年夏になります。栄のシンボルである名古屋テレビ塔も、所有者である名古屋テレビ塔（株）が久屋大通公園の再生に合わせて耐震補強工事とフロアの全面改装を同時期に行う予定です。新たなテレビ塔が立地する新たな久屋大通公園が国内外から名古屋を訪れる多くの方を迎え、市民との交流を生み出せるような、世界的広場公園となることを期待しています。

そして、久屋大通公園再生の決定後、大通の沿道をはじめいくつかの大型民間再開発の計画が発表されました。そして、それはこれまでじっと機を伺っていた栄地区のいくつかの民間再開発事業の動きに火をつけそうであり、久屋大通周辺一部では、地元が中心となったエリアマネジメントも本格化の道を歩み始めました。名古屋の都心・栄地区で、公園が中心になった、公園再生を契機としたまちづくりが、今まさに始まろうとしています。

1-4 大阪市における御堂筋の空間再編事業 ～人中心のストリートへの取り組み～

大阪市 建設局 企画部 企画課（道路空間再編担当）

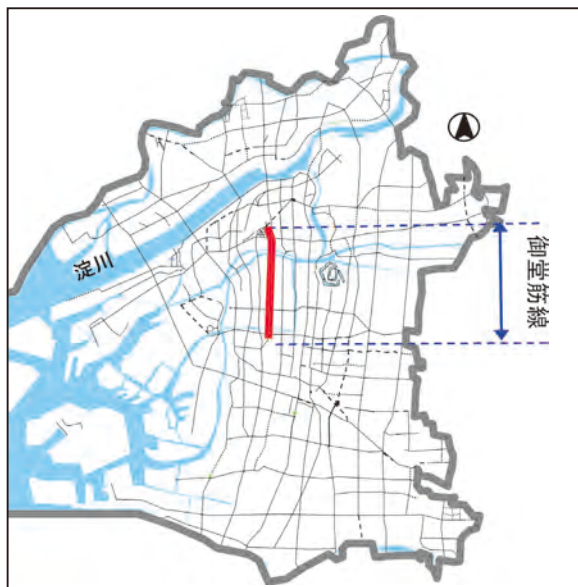
1. はじめに

御堂筋は、大阪市の中心を南北に貫く全長約4.2km、幅員44mの大幹線道路（図-1）であり、大阪の代表的な繁華街であるキタ（梅田）とミナミ（難波）を結ぶメインストリートとなっています。

1937年（昭和12年）に整備された御堂筋は、大阪経済の発展に多大な貢献を果たしてきました。大阪一の業務集積地区でもある御堂筋沿道には、業務ビルだけでなく、ブランドショップなども立ち並び、新たな魅力を創出するとともに、季節ごとに変化するイチョウ並木は多くの人に親しまれています。

一方で、建設当時とは社会情勢が大きく変化し、人々の行動形態や周辺のまちの状況も大きく変わっていく中、近年では市民ニーズに対応した基盤整備が全国的に求められ、大阪市においても2019年（平成31年）3月に人中心のストリートをめざし、「みち」から「まち」を変えていく「御堂筋将来ビジョン」を策定しました。

図-1 大阪市における「御堂筋」位置



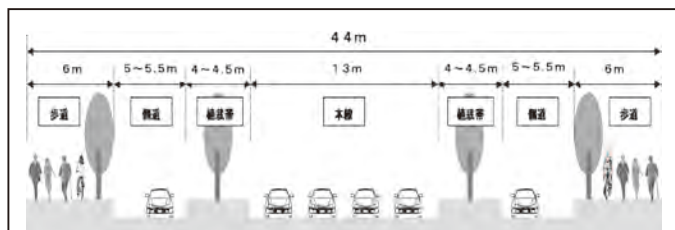
2. 御堂筋の変遷

建設以前の御堂筋は、古い商家や長屋がぎっしり立ち並び、幅員約6m、淡路町通から長堀まで約1.3kmの狭く短

い道路でした。当時の市長である關一^{せきはじめ}は、100年先の都市の発展を見据え、「都市大改造計画」を策定し、人口増加に伴うさまざまな都市問題を解決するために道路や鉄道、下水などの公共施設の整備を計画しました。1919年（大正8年）に梅田－難波間を、そのメイン事業である第1次都市計画事業の広路第1号線として、幅員44m延長約4.2kmの新しい御堂筋を計画しました。

当初の計画では路面中央に市電を走らせる予定でしたが、最終計画決定で軌道を計画から外し、地下に高速鉄道を配置し、中央部を高速車道、その両側を緩速車道、さらにその両側を歩道とし、それぞれを区分するように4列のイチョウ並木を配置しました（図-2）。

図-2 御堂筋の断面構成



1926年（大正12年）に着工した御堂筋拡幅工事は、北から南へと工事を進めています。淀屋橋交差点以北は1911年（明治44年）の大阪市電敷設の際に幅員12間（約22m）に拡幅されていたこともあり、大江橋北詰交差点以北の拡幅工事は、1927年（昭和2年）に早々と竣工しました。

一方で、淀屋橋交差点以南は幅員約6mの狭隘な道路であったため、用地買収や地上物件の移設に時間を要し、1929年（昭和4年）に着工されてから、1937年（昭和12年）に全線の工事が完了しました（写真-1）。

これらの建設に際しては、莫大な資金が必要でした。当初、国からの援助を受けることになっていましたが、関東大震災の復旧費の支出が増えたことによる影響から、本事業への補助がなくなりました。そこで關は、大阪都市計画事業道路新設拡築受益者負担規定（大正11年8月公布）による受益者負担

写真-1 建設当時の御堂筋



金制度を導入しました。これは、御堂筋の新設による沿道の利益を計算し、その額に応じた金額を税金として徴収するというものでした。総工費の3分の1が受益者負担金で賄われました。

建設当初は南北対面通行(写真-2)であった御堂筋も時代とともに交通量が増加し、1965年(昭和40年)頃の空前のマイカーブームにより、広大な幅員を誇る御堂筋も混雑が目立ち始めました。そのため、1970年(昭和45年)の大阪万国博覧会を契機に、渋滞の緩和と事故防止の抜本的な対策として一方通行化され、現在の姿に近いかたちとなりました(写真-3)。

写真-2 対面通行



写真-3 一方通行



図-3 御堂筋の自動車交通量の変遷

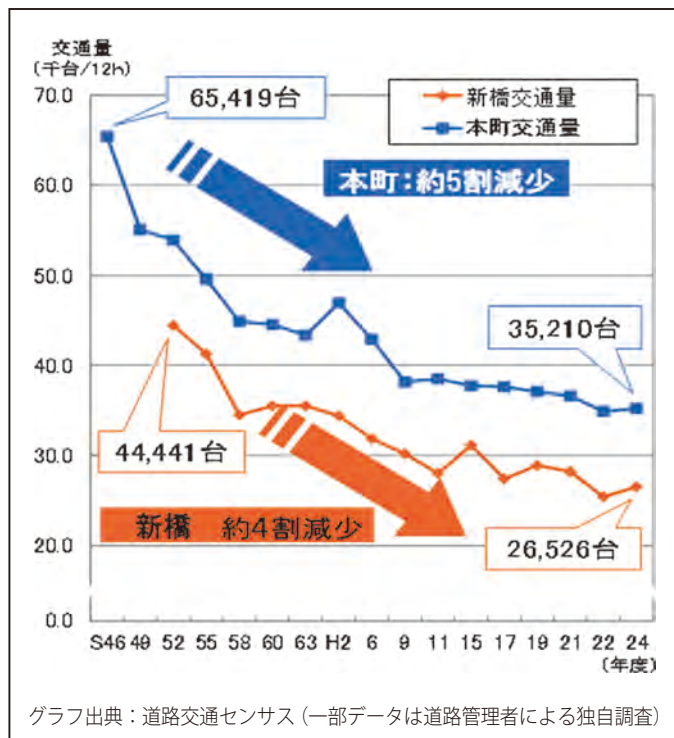
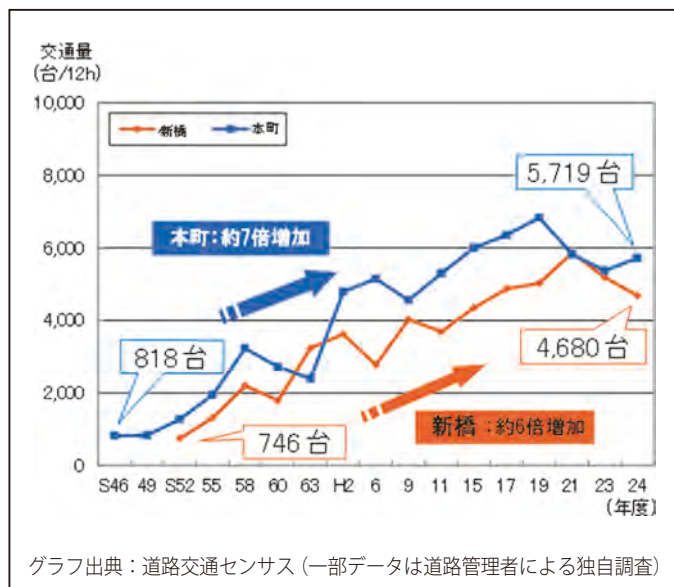


図-4 御堂筋の自転車交通量の変遷



3. 御堂筋の空間再編事業

御堂筋は、メインストリートとしてこれまで大阪の経済成長を支え、今日の大阪の発展に多大なる貢献を果たしてきました。近年では、商業施設やホテルなど賑わい施設が御堂筋沿道に進出するようになり、周辺のまちの状況も大きく変化を見せるとともに、人々が御堂筋に対して求める機能も憩いや賑わいなど多様化し、各地でも、国内外を含めた都市間競争の激化、道路空間を活用した都市の魅力を高める取組みが進展しています。

大阪市としても、全面通行止めして実施する御堂筋オータムパーティや光のイルミネーションといった賑わい空間を創出する取組みを進めているところであり、今後も御堂筋に課せられる役割は大きく、御堂筋の強みを発揮したまちづくりが求められています。

また、グローバル化や少子高齢化社会の進展をはじめ、交通量の変化や交通手段の多様化など社会情勢が大きく変化してきています。現在の御堂筋における交通に目を向けると、自動車交通量(図-3)は約40年前に比べ4~5割減少している一方、歩行者・自転車交通量は増加傾向を示しています。特に自転車交通量(図-4)は約40年前に比べ6~7倍と大きく増加しており、放置自転車や歩道上における歩行者と自転車の錯綜等の交通的な問題が深刻化しています。

このような中、御堂筋は、2017年(平成29年)5月11日に完成後80周年を迎えました。道路管理者権限が国から市に移管されて以降、初めての節目となる年を契機として、市民とともに「みち」から未来を考えることをコンセプトに、これまで御堂筋が果たしてきた役割・功績を振り返るとともに、御堂筋を取り巻く現状や進行中の取組みを踏まえ、人中心のみちへと空間再編をめざす今後の御堂筋のあり方や、公民連携したまちづくりのあり方等を議論することを目的に御堂筋完成80周年記念事業を実施しました。

記念事業では、シンポジウムをはじめ、ワークショップや将来イメージを現地で可視化した社会実験等を通じて、

市民の意見を幅広く取り入れながら、人中心のストリートをめざす「御堂筋将来ビジョン」が2018年（平成30年）7月に取りまとめられました（写真－4）。

大阪市としても、これを推進すべく、パブリックコメントを経て、2019年（平成31年）3月に「御堂筋将来ビジョン」を策定しています。

写真－4 御堂筋将来ビジョン



この将来ビジョンでは、側道閉鎖した際の交通渋滞や荷捌き等、周辺地域に与える影響などを社会実験等により慎重に検証の上、側道の歩行者空間化（図－5）を進め、段階的に人中心の空間を広げていくこととしています。その上で、最終的には人中心～フルモール化（図－6）をめざすこととしています。

実現に向けたファーストステップとして、まずは千日前通から道頓堀川区間から側道歩行者空間化を進めていくこととしており、整備効果に加え、周辺地域に与える影響などを慎重に検証の上、順次北側に展開し、淀屋橋までの整備を進めていきます。また、側道歩行者空間化により広がった歩行者空間を民間主体で、清掃活動をはじめとしたきめ細やかな日常の維持管理活動や、花植え活動などに取り組み、美しい街並みを創出していけるよう、公民が連携して具体的な利活用の内容や仕組み・制度などについて意見交換する場を構築していくこととしています。

図－5 側道歩行者空間化のイメージ



図－6 人中心～フルモール化のイメージ



4. おわりに

御堂筋はこれまでメインストリートとして大阪・関西の成長を支えてきましたが、これまでのような交通機能に加え、憩いや賑わい機能など、多様な人々が交流できる空間を生み出し、沿道建物や周辺地域と一体となったまちづくりを行うことで、大阪を代表する都心部の風格あるビジネスゾーンをより一層発展させるとともに、新たなビジネスやイノベーションの機会を創出することにより、都心の活性化を図っていく必要があると考えています。

写真－5 現在の御堂筋



【参考文献】

- 1) 大阪市土木局『土木局80年のあゆみ 街路事業』1979.4
- 2) 大阪市総務局『大阪市制九十年の歩み』1979.4
- 3) 大阪市建設局 業務論文集『御堂筋の道路空間利用のあり方検討について』2011.3
- 4) 大阪市建設局『御堂筋将来ビジョン』2019.3

1-5 堺市における大小路線の再整備と利活用

堺市 建設局 道路部 道路計画課

1. はじめに

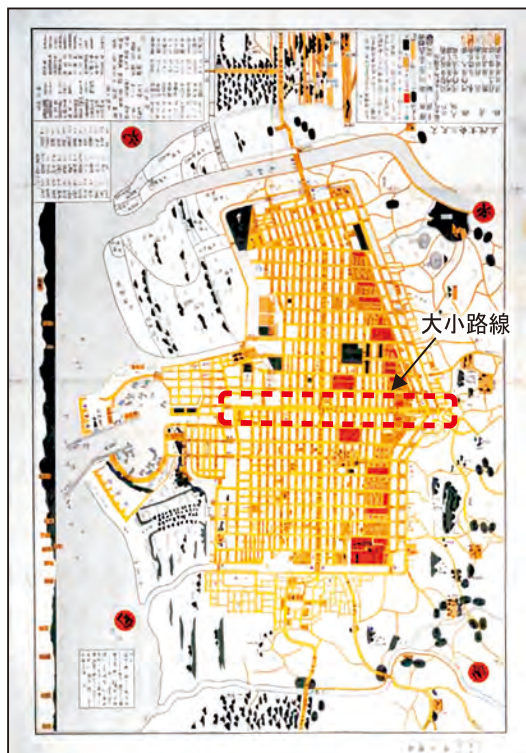
堺市は、古代における百舌鳥古墳群の築造や、中近世の世界各国と活発な交易を行う自治・貿易都市としての繁栄した歴史を有しており、堺商人により大成した茶の湯や鉄砲生産に代表されるものづくりの文化を発祥・開花させ、「ものの始まり何でも堺」とまで謳われてきました。

本稿では、堺市の中心市街地の骨格を形成し、現在は市のシンボルロードとなっている大小路線について、街路構造令に基づく道路整備の成り立ちから、その後の再整備や利活用についてご紹介いたします。

2. 大小路線の位置づけ

堺市街地は、古くは江戸時代にさかのぼり、大坂夏の陣で焼失した堺市街地の復旧に際して、四方を濠で囲まれた碁盤目状の区割を形成しました（当時の元号をとって「元和の町割」と呼んでいます）。この区割は、東西方向の大小路と南北方向の大道筋を基軸としており、今も環濠内の街区構成の基本となっています（図－1）。

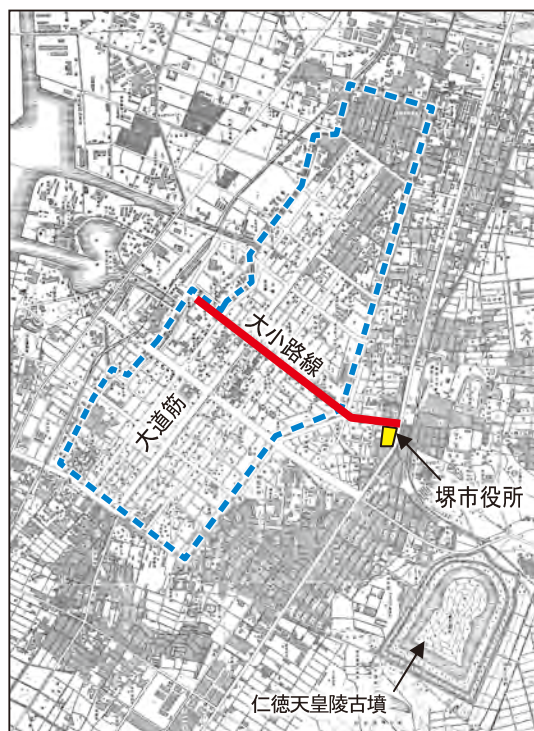
図－1 文久改正堺大絵図（1863年）



大正15年に堺都市計画街路として16路線を初めて決定し、市勢の発展に伴い追加変更を行ってきましたが、太平洋戦争の終戦直前に市の中心部が戦災によりほとんど焼失しました。このことを契機に、昭和21年に戦災復興都市計画街路として30路線が都市計画決定されました（図－2）。

街路構造令では、種別ごとに幅広い幅員が必要とされ、車道と歩道の分離、植樹帯の設置などの規定が置かれていましたが、大小路線では、整備当時の考え方において、戦火によって市街地の大部分が壊滅状態になった教訓を生かし、その後いかなる火災に遭っても被害を最小限に食い止めることを目的に、種別は一等大路（ $W \geq 22\text{m}$ 以上）、幅員30m（一部区間は25m）の街路として整備されました（写真－1）。

図－2 堺市都市計画図（1950年）



写真－1 整備当時の大小路線（1958年）



3. 大小路シンボルロードの概要

大小路線は、堺発生以来まちの歴史を継承する通りであり、その中心軸にふさわしい、活気と潤いと安らぎのある空間として人間優先の道や東西の往来に便利な、楽しい、にぎわいのある道、イベント広場ともなる道として整備することで都心地区のまちづくりを推進する上での先導的役割を果たすことを目的として、昭和59年に「大小路シンボルロード事業」として採択されました。

車道は、片側3車線から片側1車線に縮小し、歩道を拡幅し道路空間の再構築を行いました(図-3)。また、要所でモニュメントや大壁画などの景観整備、電線類の地中化(写真-2)、横断歩道橋の架替えを行い、魅力ある道路空間を創出しました(写真-3)。

図-3 再整備前後における大小路線の幅員構成

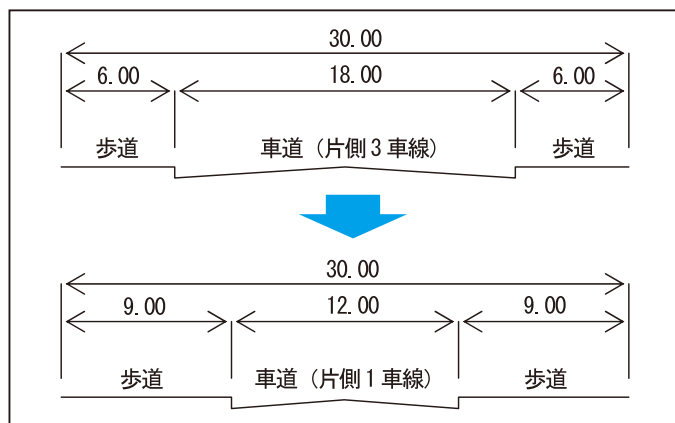


写真-2 電線類の地中化



写真-3 大小路歩道橋の架替え



4. 大小路線の利活用

大小路線とその周辺では、毎年秋に開催される「堺まつり」をはじめさまざまなイベントが行われており、大小路線の一部区間の交通規制を行い歩行者天国とし、ふとん太鼓や火縄銃隊による祝砲などの大パレードや広幅員の歩道を活用したイベントなどの取組みが行われています(写真-4)。

写真-4 「堺まつり」大パレードの様子



また、平成29年には大小路線沿いに堺市市民交流広場「Minaさかい」をオープンし、市役所前～周辺施設を一体的に広場整備することにより、イベントなど多目的に活用できるようになり、中心市街地の活性化に寄与しています。

写真-5 堺市市民交流広場「Minaさかい」



5. おわりに

本稿でご紹介しました大小路線では、街路構造令に基づき防災に着目して道路空間の確保を行った結果、車から人中心の時代に合わせた再配分や広い道路空間の利活用などさまざまな取組みに展開することができました。

本市はウォーカブル推進都市に賛同しており、今後、具体的な検討に向けて取り組んでいきたいと考えております。

1-6 姫路市における大手前通りの再整備と利活用

姫路市 建設局 道路建設部 街路建設課 山根 直也

1. 戦災復興事業により誕生

軍都であった姫路は米軍爆撃機の空襲により、市街の中心部は焦土と化しましたが、姫路城は奇跡的に残っていました。都市計画道路駅前幹線は、戦災復興事業の目玉事業として計画され、約5年半の歳月を費やし昭和30年2月に完成しました（写真－1）。公募による愛称で「大手前通り」と名付けられたこの道路は、JR姫路駅から姫路城に向かって一直線で、駅前広場から誰もがその美しい天守閣を望めるように計画されています。延長830m、幅員50mの広幅員街路で、その主たる幅員構成は、中央に6車線18mの車道、左右に4mの緑地帯、その外側に6mの緩速車道及び6mの歩道でした。さらに、景観を保全するため電線類の地中化を実施するなど、当時としては画期的な街路であり、かつ良好な街路空間を構成し、姫路城とともに本市のシンボルとしての役割を果たしてきました。

写真－1 大手前通りの完成（昭和30年）



2. シンボルロード整備事業

高度経済成長期になると、モータリゼーションの進展が、姫路の都心地区に多種多様な交通の増大と集中をもたらし、大手前通りの交通環境を悪化させました。歩道には放置自転車が多く、美観を阻害するとともに快適な歩行空間の確保も難しくなりました。

これらの課題に対処し、建設当初のシンボル機能を復活させるため、昭和59年度よりシンボルロード整備事業に

着手しました。

シンボルロードの再生は、人の流れを主体とし、姫路城と相まって、姫路らしさを発揮し、風格の高い潤いのある道路として、またイベント等に機能を発揮する自由度の高い空間を持った道路としての構想のもとに、緩速車線を廃止し、車線数の統一を図りました。歩道は大胆に拡幅され、常緑樹のクスノキを連続植栽することにより既存のイチョウ並木とあわせて複列植栽となりました。木陰には彫刻を設置し、潤いをもたせると共に歩行者の目を楽しませる通りとなりました。放置自転車対策としては、通りの地下に駐輪場等を建設しました。再生されたシンボルロードの活用として、市民の祭りである「お城まつり」「ゆかた祭り」で、イベントの会場として利用されてきました（写真－2）。

写真－2 築城の偉業を称えるお城まつり



3. 鉄道高架事業と土地区画整理事業

JR姫路駅付近山陽本線等連続立体交差事業は、昭和48年の国鉄高架化基本構想から15年の歳月を経て平成元年に事業化されました。鉄道用地の確保と鉄道高架に合わせたJR沿線の整備を目的に、同年に姫路駅周辺土地区画整理事業が事業化され、その区域には姫路駅北駅前広場が含まれていました。平成24年6月に駅前広場の工事と合わせて、大手前通りの一部の再整備に着手し、平成27年3月に完成した駅前広場と大手前通りの一部では、一般車の通行を終日制限し、公共交通のみとするトランジットモール化が実現しました（写真－3）。

写真－3 トランジットモール化された駅前広場



4. 大手前通り(十二所前線以北)再整備事業

駅前広場と姫路城を結ぶ大手前通りには、本市のメインストリートにふさわしい、より高質な空間として、都心に回遊性と賑わいを創出するための整備が求められていました。そこで基礎調査を進め、検討懇話会や交通・利活用社会実験等を経て、平成28年度より再整備工事に着手しています。「歩いて楽しい大好きなお城への道～「ひと」が集い「まち」とつながる大手前通り～」をコンセプトとして、特色ある道路整備と空間の利活用に取り組むこととしました。両側に約16mの歩道を確保し、歩行者が安全に通行できるように自転車の通行空間、モニュメントや花壇、ベンチが一体となった休息空間、イベントやオープンカフェなどができる利活用空間を整備しました(写真－4)。

写真－4 再整備された大手前通り



5. 大手前通りエリア魅力向上プロジェクト

再整備された大手前通りは、通りに面する1階部分に金融機関やオフィスが多く、通りに開かれた用途が少ないという点、再整備をはじめとする行政投資に民間投資がついてきていないという点、そしてソフトの使い方や市民・企業・沿道オーナーの関わり方のデザインが未着手であるという課題を抱えています。

これらを解決し、通りを楽しみながらそぞろ歩きできるような空間とするために、公民連携による魅力向上プロジェクトをスタートさせました。

大手前通りの目指す将来ビジョンを、来街者にとっては歩くのが楽しい通りになること、沿道建物のオーナーにとっては自己資産とエリアの価値が向上すること、そして高質な空間管理を実現することとし、この将来ビジョンを実現するため、地元の事業者や各種団体と推進組織を立ち上げ、公民が連携しながら事業を推進しています(図－1)。あくまで民間活用主体の自己負担と自己責任を前提として、小さくとも質の高い活用を実践し、徐々に賛同する関係者を増やしながら将来ビジョンを共有し、道路協力団体の指定を目指しています。将来は、デザインルールや沿道用途の誘導を制度化し、エリアマネジメントの導入を目指します。

図－1 魅力向上プロジェクトのイメージパース



6. おわりに

今年の11月に、大手前通り活用チャレンジ「ミチミチ」を1ヵ月間実施します。公共空間の利活用が、持続可能な日常の風景となり、街の景色を変えていく事業に公民連携で着手しました。ウォカブルな空間に変貌していく大手前通りにご期待ください。

1-7 平和記念都市広島のシンボル・平和大通りの変遷

広島市 道路交通局 道路部 道路計画課

1. はじめに

「平和大通り」は、広島市のデルタの中心を東西に貫く幅員100m、延長約4kmの幹線道路です。

この空間は、戦時中の建物疎開によって生み出された防火帯でしたが、戦後、広島平和記念都市建設計画によって、沿道への都市機能の集積や地域拠点の連絡強化を図る都市軸として、また、デルタ東西の緑の軸として、都心及びその周辺地域の活性化や快適な都市環境づくりのための重要な通りとして生まれ変わり、戦後の復興と発展を支えてきました。

本稿では、平和記念都市広島のシンボルである平和大通りの変遷についてご紹介します（写真－1）（図－1）。

写真－1 現在の平和大通り



2. 平和大通りの誕生

1945年（昭和20年）8月6日に世界で初めて使われた1発の原子爆弾により、広島のみちは焼け野原となり、「75

年は草木も生えぬ」と言われていました。

原爆で焼け野原となった1年後の1946年（昭和21年）には全国115の都市が戦災復興都市に指定され、本市においては、広島復興都市計画を決定し、復興の都市づくりが始まりました。

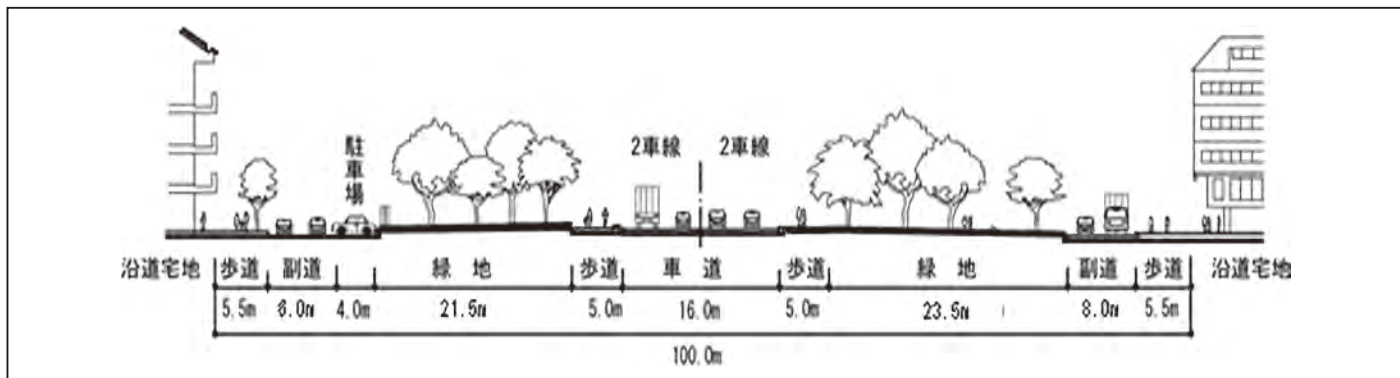
しかし、戦災による税源の全面的な喪失や終戦後のインフレのため、財政は壊滅的な状況にあり、本市の復興は計画どおりにはなかなか進まなかったことから、復興の後押しを得るために、原爆投下の4年後の1949年（昭和24年）8月6日に日本国憲法第95条に基づく全国初の特別法となる「広島平和記念都市建設法」が公布されました。この法律には、広島市を恒久の平和を誠実に実現しようとする理想の象徴として建設することを目的として、旧軍用地等の国有地の譲与、事業補助の優遇等が盛り込まれました。

さらに、1952年（昭和27年）には、この法律の趣旨に沿ったまちづくりの具体的な計画として、「広島平和記念都市建設計画」が策定されました（写真－2）。

写真－2 1952年（昭和27年）頃の平和大通り



図－1 平和大通り断面図



その大要は次の事項からなります。

- 1 原爆の爆心地に近い中島地区に12.21ヘクタールの公園を計画し、これを記念施設「平和記念公園」として位置づける。
- 2 広島城跡を含む58.74ヘクタール（現在44.1ヘクタール）を中央公園とし、その他市内に多数の公園を配置する。
- 3 市内を南北に貫く河川美を生かすため、河岸緑地を計画する。周辺山地部には山地部緑地を計画する。
- 4 市の中央を東西に貫く100メートル道路を軸とし、幹線道路を基盤形式に配置する。
- 5 市街地の大部分は、デルタ地帯に位置しているため理想的な下水道計画を樹立する。

この法律と計画を基礎として今日の広島が築き上げられました。これらは現在においても、本市の都市づくりの柱として重要な役割を果たしています（図-2）。

この中で、100メートル道路として配置されたのが、現在の平和大通りです。

この道路空間は、戦時中の建物疎開によって、空襲によ

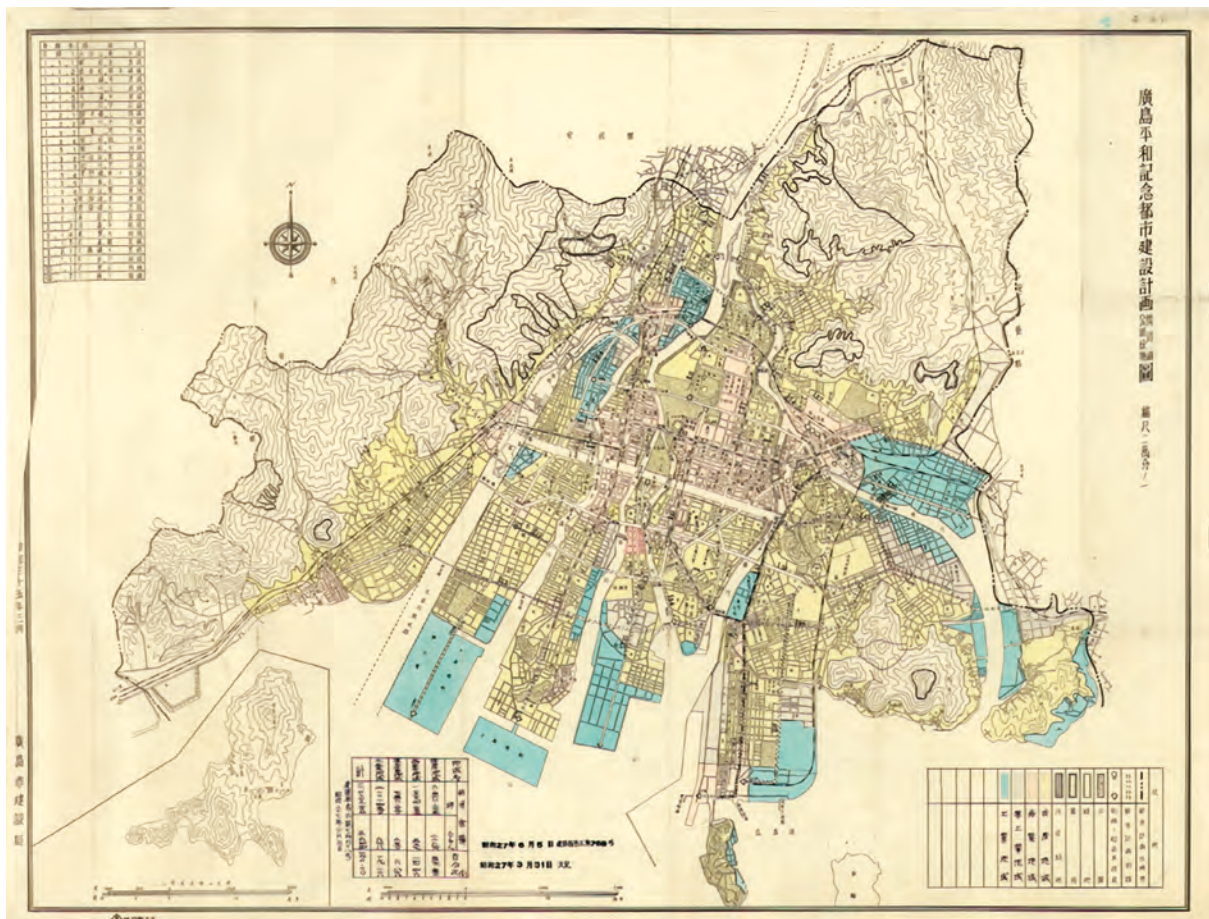
る延焼を防ぐための防火帯として生み出されたものでしたが、平和記念都市広島の復興のシンボルとして、交通のほか、市民の憩いの場、観光、防災面などさまざまな役割が期待され、この貴重な空間を受け継いで100mの幅で整備されることになりました。

「平和大通り」という名称は、平和記念公園の両側にかかる2つの橋りょうの「平和大橋」「西平和大橋」という名称とともに、市民からの公募によって名づけられたものです。この平和大橋、西平和大橋はともに、1952年（昭和27年）に整備されました。いずれの欄干もアメリカの著名な彫刻家イサム・ノグチ氏がデザインしたものです。前者は広島再建の理念を意味する「つくる」、後者はその形が船の竜骨（船体を支える船底の材の形）に似ており、出離の理念を意味する「ゆく」をそれぞれ表していると言われています。

1957年（昭和32年）、本市は「夢見る20年後の広島」をキャッチフレーズに、大規模な供木運動を展開しました。広島県内に樹木の提供を呼びかけたところ、続々と惜しみない協力が寄せられ、1957年（昭和32年）から1958年（昭和33年）までの2年間に多くの樹木が寄付され、そのうち約6,000本が平和大通りに植えられました。

こうして、ようやく1965年（昭和40年）に西端の橋りよ

図-2 広島平和記念都市建設計画図



うの完成により全通し、平和大通りが誕生しました。

その後も平和大通りは、市民の通勤通学など幹線道路としてはもちろん、ラジオ体操やジョギング、さらに、1975年（昭和50年）の広島東洋カープの初優勝パレードを契機として始まったフラワーフェスティバルや、冬のライトアップイベント「ひろしまドリミネーション」、全国都道府県対抗男子駅伝競走大会（通称ひろしま男子駅伝）などの会場としても活用されるなど、市民生活に溶け込んだ存在となっています。

3. 最近の取組み

平和大通りは、広島の復興のシンボリックな空間の一つとして、長い間親しまれてきました。しかし、時代の経過とともに、緑地空間が憩いや交流の場として有効に活用されていないことや、橋の幅員が狭く自転車と歩行者の交錯、自動車の混雑などといった課題を抱えるようになったことから、本市では、緑地帯の再整備や歩道橋の整備を行っています。

（1）緑地帯の再整備

2008年度（平成20年度）にクリスタルプラザ前、2010年度（平成22年度）にANAクラウンプラザホテル前の平和大通り北側の緑地帯の2ヵ所において、歩きやすく憩える緑地空間とするように再整備を行いました（写真－3）。

写真－3 ANAクラウンプラザホテル前（再整備後）



（2）歩道橋の整備

平和大橋は1952年（昭和27年）に整備されて以降、拡張されておらず、歩道と車道の幅員が十分でないことから、安全で快適な歩行者・自転車の通行空間を確保するため、平和大橋の上流に歩道橋の整備を行い、2018年度（平成30年度）に開通しました。

歩道橋の欄干は、イサム・ノグチ氏がデザインした平和大橋の欄干を引き立たせるよう透明な強化ガラスを採用し

ています。また、照明塔は設置せず、支柱にLED照明を内蔵することにより、全体としてシンプルなデザインとしています。色彩についても、平和大橋欄干のデザインを損なわないようグレー系を中心に設定し、歩行者空間はグリーンの平板ブロック、自転車空間はグレー系のアスファルト舗装を採用しています（写真－4、5）。

さらに、この歩道橋の新設にあわせ、平和大橋の欄干を建設当時の姿に近いものに復元しています。

写真－4 平和大橋歩道橋



写真－5 平和大橋歩道橋



4. おわりに

このように、平和大通りは少しずつ形を変えながらも、交通、レクリエーション、観光、防災のための空間として現在に至っています。

また現在は、年間を通じたにぎわいを創出するため、都市公園としてのPark-PFI制度の活用などを視野に入れた具体的な手法の検討も行っています。今後とも、さまざまな時代のニーズに対応しながら、市民はもとより広島を訪れる人々が憩い、親しまれる空間となるよう取組みを進めていきます。

1-8 松山市における花園町通りの整備

松山市 都市整備部 都市・交通計画課

1. はじめに

松山市は明治22年に愛媛県初の市制を施行し、今年で130周年を迎えます。その中心市街地は賤ヶ岳の七本槍にも数えられる加藤嘉明が築城した松山城を中心に発展した城下町で、日本最古の名湯と言われる道後温泉や司馬遼太郎の小説「坂の上の雲」の主人公である正岡子規や秋山好古、真之兄弟ゆかりの史跡など、数多くの観光資源がまちなかに点在し、多くの観光客で賑わう「いで湯と城と文学のまち」です。

写真－1 松山城



写真－2 道後温泉本館



2. 街路構造令と花園町通り

花園町の町名は松山藩主の花畑があったことによると言われています。江戸期から昭和初頭にかけて、花園町は伊予鉄道・松山市駅から松山城三之丸（堀之内）の南堀（南堀端）へ通り抜ける狭く長い町でした。

昭和9年、松山市駅と道後温泉を連絡する二等大路第一類第三号線「花園町線」として、幅員20mの都市計画街路が決定されましたが、昭和19年に空襲で家屋が延焼することを食い止めるため、沿道西側建物を取り壊す建物疎開が行われました。その後、昭和20年に松山市は空襲の被害を受け市街地の大半が焼失する中、昭和21年に戦災地復興計画基本方針を受けて花園町線は一等大路第一類一号線、幅員40mの都市計画街路に決定されました。

そして、復興区画整理事業により市街地の道路用地が拡大される中、花園町線も複線軌道を敷設できる広幅員道路に整備され、昭和22年3月には路面電車が松山市駅まで複線軌道で接続される街路空間が形成され、

写真－3
昭和27年頃の花園町線

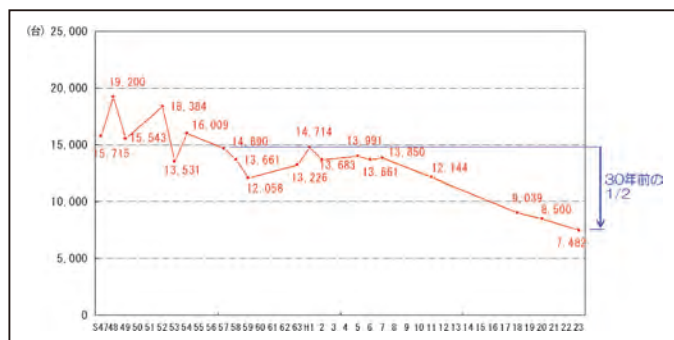


現在まで引き継がれています。

3. 戦後の花園町通り

戦後の経済成長とともに、昭和20～30年代には堀之内に国立病院（がんセンター）をはじめ、市営球場や競輪場、陸上競技場、市営プールなどのさまざまな都市施設が建設されました。そのことにより、花園町通りは多くの市民が行き交う商店街としても発展し、昭和40年代後半から50年代前半にはモータリゼーションにより自動車交通量が15,000～20,000台/日となりました。それから四半世紀、堀之内の公共施設が老朽化することに伴い再整備することになりましたが、国史跡内での建て替えは不可のため郊外に移転することになりました。一方、花園町通りはアーケードの老朽化が進み、歩行環境も暗く、たくさんの放置自転車が並び、沿道では歩行者の通行量の減少や空き店舗の増加が進みました。重ねて、当時、中四国最大級の大型ショッピングモールの郊外立地も相まって自動車交通量も30年前と比べ約半分の約7,500台/日に減少していました。

図－1 花園町通りの自動車交通量の推移



4. 歩いて暮らせるまちづくり

松山市では人口減少・少子高齢化が進む中で歩行者や自転車といったゆっくりの交通に配慮した誰もが生き生きと暮らしやすいまちづくり「歩いて暮らせるまち松山」を目指しています。特に、中心市街地では松山城を囲むように走っている日本で17都市しか残っていない路面電車を活かし陸の玄関口のJR松山駅からフルモールの大街道や銀天街を經由し、道後温泉までのルートを基幹的な歩行者回遊軸とし、ロープウェー街や道後温泉本館、道後温泉駅周

辺地区、花園町通りなどで、それぞれの地区や路線の特性に応じた街路空間の再構築を実施し、連続したバリアフリーな歩道整備、安全で安心して歩ける歩行環境、街歩きを促す歩いて楽しくなる街路景観の形成、街路空間と一体となって賑わいをもたらす沿道店舗などを創出しています。

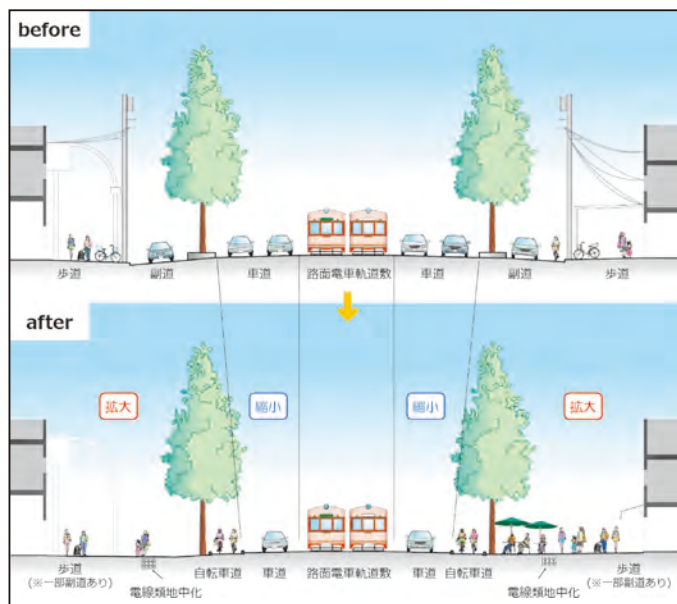
図－2 松山市中心市街地の回遊軸



5. 花園町通りのリニューアル

花園町通りのリニューアルでは片側2車線の車道を1車線に縮小し、新たに生まれた空間を自転車道や歩道に再配分して、安全・安心で人にやさしい空間を創出することにしました。

図－3 整備前後の横断構成



平成29年9月に完成し、広くなった歩道空間には自然石舗装や鉄製の照明灯をはじめ芝生広場やデッキ広場、ベンチを設置するなど、花園町通りは安全で快適な「歩いて暮らせるまち松山」のシンボルロードとして生まれ変わりました。また、地元が中心となりファサード整備を行い、

建物と道路が一体になった良好な景観が創出されました。俳人・正岡子規の生誕地跡周辺には子規が詠んだ草花を植栽し、市の花であるツバキをモチーフにした俳句ポストを設置しています。

リニューアルしてからは歩行者の通行量は整備前の約2倍となり、広くなった歩道では毎月第3日曜日に地元特産品などを販売するマルシェイベントが開催され、ご家族連れなどたくさんの方で賑わっています。さらに、昨年9月には花園町から中央商店街そして松山城の麓のロープウェイ街にかけて「花」をテーマにした一体的なイベント「MATSUYAMA DESIGN WEEK」を開催し、賑わいをよりいっそう向上する取組みが行われています。

写真－4 リニューアルした花園町通りで行われるお城下マルシェ



6. おわりに

歩いて暮らせるまちづくりの取組みを始めて20年を迎えようとしています。モータリゼーションの時代には自動車交通を支えた街路空間も人口減少・少子高齢化の時代には人や公共交通を優先した空間に転換するなど、その時代に応じた街路区間を形成すべきと考えています。しかし、街路沿線には何十年にわたり定着したライフスタイルがあるため、これを変更する整備の合意形成は容易ではありません。松山市では粘り強い交渉とともに、プローブパーソンやマイクロ交通流シミュレーションなどの新しい技術に加え、公民学連携組織の松山アーバンデザインセンター（UDCM）の関わりなど、あらゆる手段を活用し取り組んでいます。

今後は花園町通りにつながる松山市駅前広場をコンパクトシティのシンボル広場として整備するほか、JR松山駅でも連続立体交差事業とあわせた駅前広場整備を予定しています。

これまでの知見に加え人流データなどさまざまなデータを都市・交通計画に応用するスマート・プランニングを実践しながら今後の広場整備に活用し、歩いて暮らせるまちづくりのさらなる発展に取り組んでいきます。

1-9 福岡市における博多駅築港線の整備の変遷

福岡市 道路下水道局 計画部 道路計画課

1. はじめに

福岡市は、恵まれた自然環境と豊かな歴史・文化の中で、先人たちの叡智と努力によって発展し、現在では、豊かな自然環境と充実した都市機能がコンパクトに共存した都市が形成され、国内外で住みやすい都市として評価されています。また、全国的に人口減少が進む中で、福岡市は、平成27年10月に人口が政令市5位となり、さらに今後20年は人口が増え続けると見込まれています。

本稿では、福岡市の発展とともに整備されてきた都市計画道路のうち、福岡市を代表する道路である博多駅築港線の整備の変遷についてご紹介します。

2. 昭和初期の博多駅築港線

福岡市では、昭和6年に幅員27mの博多駅築港線を筆頭に総延長18万4,628m、総路線数52路線の都市計画街路を決定しました。その後、博多港修築計画の進展に伴い、港と博多駅や天神町などの市内主要地を結ぶ道路が必要となったため、昭和9年から港と旧博多駅を結ぶ博多駅築港線（幅員27m）のうち港から現明治通り間の街路築造工事に着手し、昭和11年度に当該区間が完成しました。

昭和12年度からは現明治通りから旧博多駅間の整備が始められましたが、長期間にわたる事業は戦局の拡大に伴う労力や資材の入手難により、未完成のまま戦後に持ち越されました。

图-1 位置图

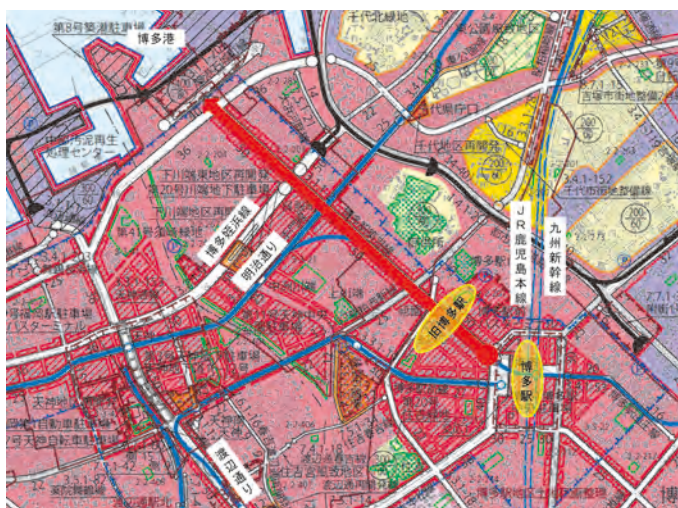


写真-1 昭和10年頃の博多駅築港線



旧博多駅付近から博多港方面を望む

3. 戦後の博多駅築港線

昭和20年に戦災地復興計画基本方針が閣議決定され、翌21年に福岡市は戦災都市に指定されました。これを受け、本市将来の発展を想定した近代的な市街地に改造するため、博多駅築港線を含む都市計画街路48路線と区画整理区域を決定しました。都市計画街路については、将来の都市交通に対処するため、最大幹線の幅員を50mとし、本市の陸の玄関・博多駅と海の玄関・博多港を結ぶ博多駅築港線、および都心部の渡辺通線を縦の軸とし、これに、市街地中央部を東西に貫く博多駅姪浜線を横の軸として配置し、この3本の幹線街路に、主要街路を縦横に連絡させるという計画のもと決定されました。

昭和21年から始まった戦災復興土地区画整理事業及び昭和32年から始まった博多駅土地区画整理事業により一部区間が整備され、昭和50年度から博多駅築港線の地下を走る地下鉄の建設工事の進捗に合わせて残る区間の拡幅整備が進められ、昭和59年度に幅員50mへの拡幅整備が完了しました。

4. 近年の博多駅築港線

昭和44年の市政80周年記念事業により、道路愛称の公募が行われ、博多の大通りという意味を込めて「大博通り」と名付けられました。

また、昭和61年度から市政100周年記念事業として「大博通りシンボルロード事業」（大博通り歴史の散歩道）に

着手し、歩道をカラーブロック舗装とし、さらに道路拡張時の文化財調査を生かし、歩道の18ヵ所に市内の遺跡からの出土品の写真を焼き付けた陶器のタイルやレプリカを設置し、歴史の散歩道として市内外の人々に親しんでいただけの福岡市を代表する道路として整備しています。

写真－2 昭和45年頃の博多駅築港線



博多駅前広場付近から博多港方面を望む

表－1 (都)博多駅築港線の諸元表

名 称	(都)博多駅築港線 主要地方道博多駅停車場線
延 長	約1.4km(当初) 約2.0km(現在)
種 級	・・・等・・・類(当初計画) 4種1級(現在)
幅 員	50m(当初計画) 50m(現在) 全体幅員に対する車道以外の幅員割合 48%(当初計画)→48%(現在)
街路樹	ケヤキ、クロガネモチ 等
経 緯	S21年 復興都市計画街路48路線が都市計画決定 S27年 都決変更 (一部の幅員:50m→47m) (延長:1,420m→1,210m) S32年 都決変更 (起点:旧博多駅→新博多駅) (延長:1,210m→1,960m) S45年 道路愛称が「大博通り」に決定 S59年 博多駅築港線の整備完了 S61年 地下鉄1号線(姪浜～福岡空港)及び2号線(中洲川 端～貝塚)計14.5kmが全線開通 H1年 大博通りシンボルロード事業完了 H2年 大博通りシンボルロード事業が全国街路事業コン クールで特別賞を受賞

5. おわりに

博多駅築港線は、戦前から福岡市の交通を支える重要な街路として整備されてきており、戦後は、空襲により焼け野原となった中心部の復興・発展とともに福岡市最大級の幅員を持つ街路として整備されました。その後、シンボルロード事業を経て、現在は多くの市民や観光客が行き交う本市を代表する街路として本市の交通を支えています。

写真－3 現在の博多駅築港線

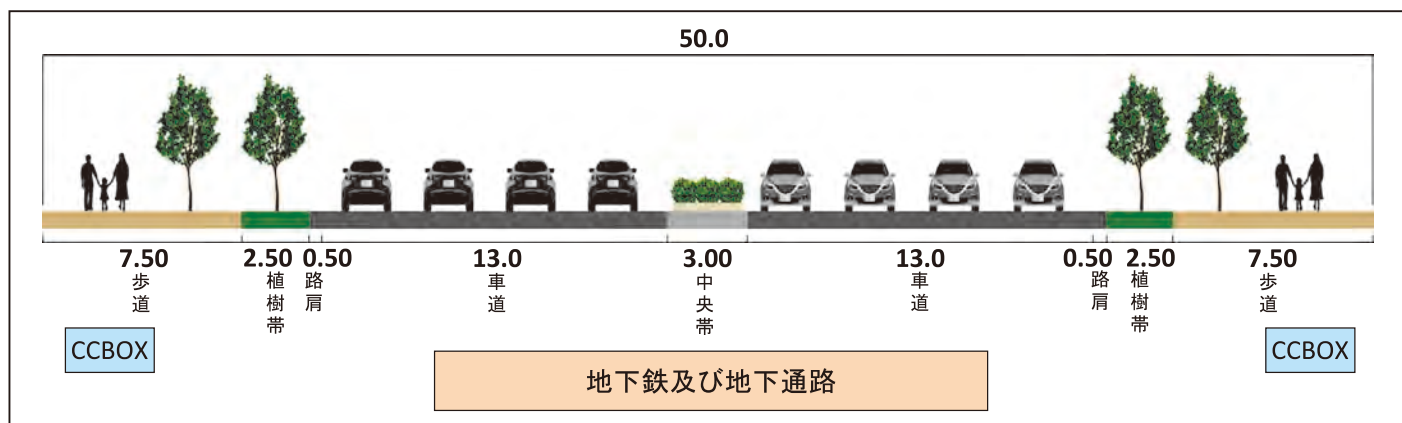


博多駅前広場付近から博多港方面を望む

写真－4 歩道に設置した出土品のレプリカ(金印)



図－2 横断面



1

「賑わい空間」の普及と「人中心の道路空間」の実現に向けて

国土交通省 道路局 環境安全・防災課

1. はじめに

社会経済情勢の変化や道路ネットワークの充実に応じて、自動車の安全かつ円滑な通行が主目的であった道路空間の利活用ニーズが変化しています。

このような変化を踏まえ、道路空間の利活用に関する制度については、立体道路制度の拡充や道路占用制度の弾力的運用など、そのときの時代や地域のニーズに応じた効率的・効果的な利活用ができるよう、制度の改変に努めてきました。

また、最近では、道路空間を活用した賑わいづくり等地域活性化の取組みが各地で進められていることや、自動運転車や低速モビリティへの対応など道路空間の利活用ニーズがさらに多様化しているため、国土交通省道路局では、「賑わい創出に資する空間」のさらなる普及に関する取組みのほか、道路を自動車中心から人中心の空間へ再構築する「人中心の道路空間」の実現に向けた施策を進めています。

本稿では、当局が推進する「賑わい創出に資する空間」のさらなる普及・展開、及び「人中心の道路空間」に関する取組みについて、紹介します。

2. 「賑わい創出に資する空間」の構築に向けた動き

現在、道路空間において、地域の活性化や魅力・賑わい創出のため、これまでの通行機能に加えて、人々が集い、

写真－1 御堂筋（大阪市）の将来イメージ



※出典：御堂筋将来ビジョン

多様な活動を繰り広げる「賑わい創出に資する空間」づくりに向けた取組みが進められています。

3. 「賑わい創出に資する空間」の構築に向けた課題

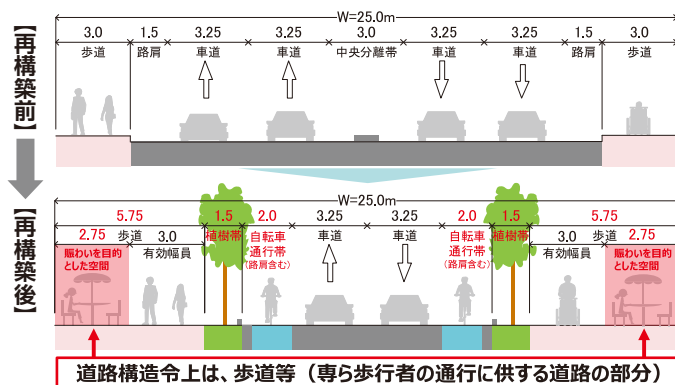
一方、道路空間において「賑わい創出に資する空間」を構築するにあたり、以下2点の課題が挙げられます。

(1) 賑わいを目的とした位置づけが道路法令上存在しない

各地域において、賑わい空間の創出に取り組んでいる事例はありますが、歩道上に創出される空間は、道路法令上は歩道（専ら歩行者の通行の用に供する道路の部分）であり、「賑わいを目的とした空間」の位置づけがないため、関係機関との協議・調整に苦慮するケースが生じています。

そのため、車道から歩道への転換など、賑わい空間の構築が進んでいません。

図－1 「賑わい創出に資する空間」のイメージ

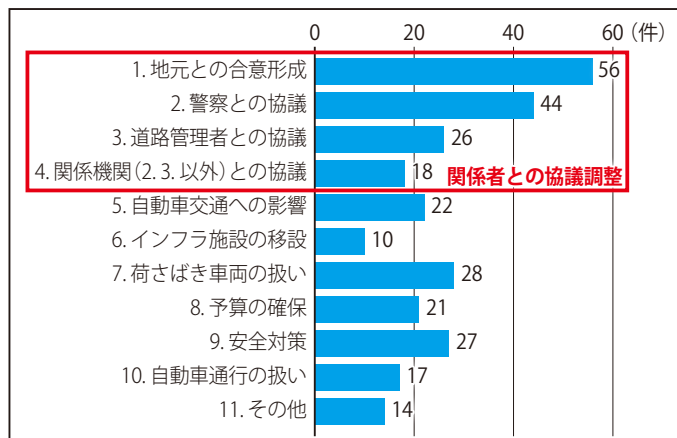


(2) 協議・調整を円滑に進める仕組みがない

都道府県及び中核市以上の自治体を対象に実施したアンケートの結果、道路空間の再構築・利活用にあたり、空間を活用する者と地元住民及び関係行政機関等との協議・調整が難航している事例が多く存在していることがわかりました。

賑わいを目的とした空間の活用を図るため、協議・調整を円滑に進める仕組みが求められています。

図－2 再構築の検討・実現にあたって苦勞した点、課題、断念した理由



※出典：「歩行者中心の道路空間の形成に関するアンケート調査結果」令和元年7月、国土交通省道路局

4. 「賑わい創出に資する空間」のさらなる普及展開に向けて

上述の課題を解決するために、当局では、「賑わい創出に資する空間」が構築されるべき道路（ターゲット）やその道路空間のあり方、道路協力団体など多様な主体との連携や沿道の土地利用等も踏まえた活用のあり方等について、検討しています。

図－3 賑わい創出に資する空間及び活用のイメージ



れる機能も異なります。

従来の画一的な道路ではなく、道路ネットワークの状況や地域のニーズに応じて道路ごとに「通過交通」「住生活環境」「賑わい」「交通結節点」など必要な機能を面的に最適配置することで、多様なニーズに対応し社会の発展に寄与することが可能であると考えています。

当局では、このように道路を自動車中心から人中心の空間へ再構築していく「人中心の道路空間」の実現を目指しています。

今後、有識者の意見も聞きながら、「人中心の道路空間」のあり方（対象地域、範囲など）を検討するとともに、モデル地区となる地域を抽出し、地域内における必要な道路機能の配置方法や関係機関との合意形成手法などについて、自治体の方々と連携しながら調査検討を進めていく予定です。また、得られた課題を解決するために必要となる新たな仕組みも検討していきたいと考えています。

図－4 「人中心の道路空間」のイメージ



5. 「人中心の道路空間」の実現に向けて

人口減少・超高齢化社会の到来やシェアリング・エコノミーの出現といった社会・経済情勢の変化や、CASE※など道路に関連する新たな技術の登場に伴い、道路空間に対する利活用ニーズは従来にも増して多様化しようとしています。

また、各地域では、都市機能（駅・学校・商業地・病院など）や居住機能の配置状況によって各道路空間に求めら

6. おわりに

自動車交通が主目的だった道路空間の役割は、昨今、時代の流れに応じて変化し続けています。

当局では、引き続き道路空間を有効に活用いただけるよう、地域のニーズを的確に把握しながら、「賑わい空間」の普及に努めるとともに、「人中心の道路空間」の実現を目指していきます。

※Connected（コネクティッド）、Autonomous/Automated（自動化）、Shared（シェアリング）、Electric（電動化）の頭文字をもとにした造語

「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の創出に向けて

国土交通省 都市局 街路交通施設課

1. はじめに

世界の多くの都市で、まちなかを車中心から人中心の空間へと転換し、人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げられる場へと改変する取組みが進められています。これらの取組みは、人中心の豊かな生活空間を実現させるだけでなく、地域消費や投資の拡大、観光客の増加や健康寿命の延伸、孤独・孤立の防止ほか、さまざまな地域課題の解決や新たな価値の創造につながります。

このような世界の動きを踏まえ、国土交通省都市局では、昨年度から今年度にかけて開催された「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」において“WE DO”(= Walkable, Eye level, Diversity, Open) をキーワードとす

るこれからのまちづくりの方向性が打ち出されたことを受け、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」づくりに取り組んでいます。

本稿では「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の創出に向けて、主に当課で取り組んでいる施策について紹介します。

2. マチミチ会議の開催

「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成に向け、昨年度から街路空間の再構築・利活用を推進しており、その一環として、全国のまちづくり、街路整備、都市整備等に関わる担当者が一堂に会する「マチミチ会議」を立ち上

写真－1 ニューヨーク（タイムズスクエア）



写真－2

マチミチ会議特別編
(ジャネット・サディク＝
カーン元ニューヨーク市
交通局長来日記念講演会)



ジャネット・サディク＝カーン氏による講演

写真－3 マチミチ会議特別編（ジャネット・サディク＝カーン元ニューヨーク市交通局長来日記念講演会）



げました。昨年度、東京で第1回を開催し、今年度末には第2回を神戸で開催します。また、今年度5月にはマチミチ会議特別編としてジャネット・サディク＝カーン元ニューヨーク市交通局長の来日記念講演会を開催し、タイムズスクエアをはじめとして大胆に街路の歩行空間化を進めているニューヨークにおける現場の話を伺える貴重な機会となりました。これらの取組みを通して、街路空間を中心とした公共空間の利活用を引き続き推進します。

3. 街路空間再構築・利活用に関する 現地勉強会の開催

日本国内でも、街路空間の再構築・利活用を進める先進的な事例が出てきています。このような各地の取組みを現

場で共有し、全国的なムーブメントへと育てていくため、昨年度は大阪市、さいたま市、北九州市で、今年度はこれまでに仙台市、岡崎市で開催し、多くの自治体関係者の方々にご参加いただきました。

街路空間の再構築は、まちなかに磁力・人々を惹きつける力を生み出し、持続可能かつ高い国際競争力の実現に繋がっていくことが期待される施策ですが、多くの自治体においては、将来的なビジョンの描き方から、社会実験等を通じた取組み、本格的な再構築に向けた具体的な進め方など、どのように動き出し、どう進めていけば良いのか模索している現状もあります。そこで、現地勉強会において、取組事例を視察するとともに、自治体担当者・民間まちづくりプレイヤーから生の声を伺い、さらに、参加者同士による意見交換・情報交換を実施することで、全国各地での実践に繋げていっております。

写真－4 現地勉強会の開催状況



#01大阪

開催日：2018.10.12
視察地：御堂筋空間再編社会実験
参加：66名（31自治体）



#02さいたま

開催日：2018.10.26
視察地：おおみやストリートテラス
2018社会実験
参加：61名（27自治体）



#03北九州

開催日：2018.12.13
視察地：魚町サンロード商店街
参加：83名（33自治体）



#04仙台

開催日：2019.7.26
視察地：定禅寺通の利活用
参加：70名（34自治体）



#05岡崎

開催日：2019.10.18
視察地：康生通り他社会実験
参加：68名（37自治体）



#06松山

2019年度後半
Comingsoon!

4. ウォーカブル推進都市の募集

「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」において“WE DO”をキーワードとする方向性が打ち出され、石井前国土交通大臣よりこの取組みに向けた政策実施のパートナーとして「ウォーカブル推進都市」募集等の指示があったことを受け、当局では「ウォーカブル推進都市」の募集を行っています。今年度の7月から募集を開始し、すでに180を超える団体から賛同がありました。手を挙げていただいた地方公共団体に対しては、各種施策の情報提供や、国内外の先進事例の情報共有を進めるとともに、今後の政策づくりに対する意見を伺い、検討に活かしていきます。このように、国や地方公共団体という枠を超えて、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」づくりを進めていきます。

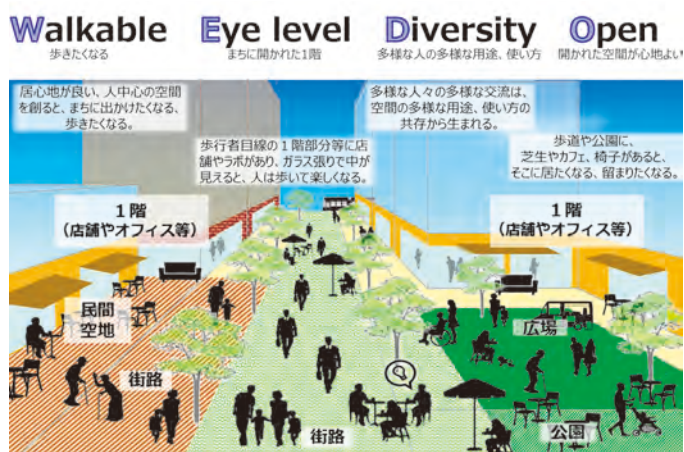
写真－5 「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」から石井前国土交通大臣への報告



石井前国土交通大臣からの指示

1. 推進のために必要な制度改正、予算要求などの準備を開始すること
2. 今回の提言に共鳴し、ともに取組みを進める地方公共団体を「ウォーカブル推進都市」として募集し、政策実施のパートナーとすること
3. 関係者との「政策対話」を開始すること

図－1 「居心地が良く歩きたくなるまちなか」のイメージ



5. ストリートデザイン懇談会

街路空間の再構築・利活用に向けて、ストリートを変更していく取組みが進められているところではありますが、その一方で、たとえば、

- ①意義及び効果～ストリートの改変の必要性や、それが生み出す多面的な影響について、
 - ②ストリートの構成要素～沿道や周辺環境を踏まえた望ましいデザインや設え、ストリートにおけるアクティビティや、これを担うプレイヤーのあり方、
 - ③交通ネットワーク～各街路それぞれの位置付けから、外周街路の活用をはじめとした交通再配分の考え方、駐車場の配置や出入口のあり方、
- 等について、一定のとりまとまったリソースが乏しく、模索を繰り返しながら、アドホックな対応に苦慮している現状があります。

そこで国土交通省都市局では、令和元年8月、ウォーカブルなまちなかを支えるこれからの時代のストリートのあり方を検討するため、有識者からなる「ストリートデザイン懇談会（座長：岸井隆幸 日本大学特任教授、副座長：藤村龍至 東京藝術大学准教授）」を設置し、ストリートの使い方、作り方、支え方、測り方といったさまざまな切り口から議論を進めており、今年度内に中間とりまとめを行う予定です。会議の内容は随時、国土交通省ホームページに掲載しております。

http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000087.html



6. おわりに

以上の通り、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の創出に向け、さまざまな取組みを進めているとともに、令和2年度に向けて、これらの取組みを支援する仕組みの構築に向けた要求等を行っているところです。

人口減少・少子高齢化社会を生き抜いていくための持続可能な都市の構築に向け、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」から始まる、新たなストリートの創造に向けて、皆様とともに推進してまいりたい所存です。

なお、街路空間再構築・利活用に向けた取組みの最新情報については、国土交通省ホームページに掲載しておりますので、ぜひご覧ください。

https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000081.html



『街路事業の新たな展開』

2020年2月14日(金)
10時30分～15時35分

- 街路事業・都市交通施策を巡る最新情報
- 令和2年度街路交通施設関連予算のポイント

(主催) 公益社団法人日本交通計画協会

少子高齢化・人口減少による公共交通の採算性悪化や担い手不足、インフラの老朽化、都市部での災害リスクの増大など、これまで以上に複雑化する社会課題を解決していくために、これからのまちづくり、街路事業の展開のあり方が問われています。モビリティ変革の一方で、人間中心のまちづくりへと発想が転換する中、これまでとは違ったアプローチでのまちづくり・みちづくりが求められます。

本セミナーでは、最新の街路事業に関する事業制度などについて国土交通省よりご紹介いただくとともに、近年注目されている街路空間の再構築・利活用をすすめるストリートデザイン・マネジメントについての研究や、海外の先駆的な取り組みについて研究者の方々に最新の情報をお話いただきます。

まちづくり・みちづくりの第一線で活躍されている皆様の積極的なご参加をお待ちしております。

【特別講演】

1 横浜国立大学大学院 都市イノベーション研究院 助教 三浦 詩乃 先生

公共空間の利活用に関する研究をもとに公民連携による成功例や今後の都市空間整備・活用のあり方についてお話をいただきます。ストリートデザイン懇談会（国土交通省）委員。『ストリートデザイン・マネジメント』（学芸出版社）編著。

2 龍谷大学 政策学部 教授 阿部 大輔 先生

人中心の都市空間の再生・創出についてダイナミックな取り組みを進めてきたスペイン・バルセロナをはじめとする海外の取り組み事例を中心に、今後の街路整備のヒントなどについてお話をいただきます。『小さな空間から都市をプランニングする』（学芸出版社）編著。

<プログラム(予定)>

時間	プログラム（テーマ名は仮題）	登壇者（予定：敬称略）
10:30	開会	日本交通計画協会
1 10:40～11:00	講話	国土交通省都市局 街路交通施設課長 本田 武志
2 11:00～11:40	【特別講演1】 成熟社会のストリートデザイン・マネジメント	横浜国立大学大学院 助教 三浦 詩乃
3 11:40～12:10	令和2年度街路交通施策予算について	国土交通省都市局街路交通施設課 街路事業調整官 青柳 太
12:10～13:10	休憩	
4 13:10～13:50	【特別講演2】 欧州の都市再生、歩行空間整備	龍谷大学政策学部 教授 阿部 大輔
5 13:50～14:20	ウォーカブルな街路空間について	国土交通省都市局街路交通施設課 街路交通施設安全対策官 奥田 舘夫
14:20～14:30	休憩	
6 14:30～15:00	駐車場関連施策	国土交通省都市局街路交通施設課 企画専門官 田畑 美菜子
7 15:00～15:30	連続立体交差事業、交通結節点施策	国土交通省都市局街路交通施設課街路交通施設企画室 課長補佐 川崎 周太郎
15:35	閉会	日本交通計画協会

※都合によりプログラムの一部（講師・題目）が変更となる場合がございます。

会 場	31Builedge 霞が関プラザホール（東京都千代田区霞が関3-2-5 霞が関ビルディング1階）
定 員	100名 ※定員になり次第、締め切らせていただきます。
受 講 料	協会会員、官公庁等 1名：5,000円 一般 1名：8,000円
申 込 方 法	当協会ホームページよりお申し込みください。URL： http://www.jtpa.or.jp
お問い合わせ先	公益社団法人 日本交通計画協会（担当：阿部・酒井） 〒113-0033 東京都文京区本郷3丁目23番1号 TEL：03-3816-1791 FAX：03-3816-1795



神戸三宮 サンギタ通りの再整備イメージ

2020.1.24 Fri

14:00-17:00 @神戸ポートオアシス 神戸市中央区 新港町 5-2

第2回 マチミチ会議 in 神戸

▼Ⅰ.行政セッション

国土交通省と神戸市より、ウォーカブルなまちづくりに向けた取組を紹介します。

▼Ⅱ.プレゼンセッション

神戸のストリートを手掛ける3名の公共空間スペシャリストから、ストリートの「作り方」「使い方」について語っていただきます。

▼Ⅲ.ディスカッションセッション

会場からリアルタイムに寄せられた質問・意見をもとに、これからのストリートを話し合います。

同日
開催

①視察会

11:00-12:30

対象 | 自治体職員
定員 | 100名

②交流会

18:00-20:00

対象 | 自治体職員
参加費 | 4,000円
定員 | 80名

山下 裕子 氏



広場ニスト/ひと・ネットワーククリエイター
2007年よりグランドプラザ運営事務所勤務。2014年よりまちなか広場研究所活動開始。全国のまちなか広場づくりに関わる。著書『にぎわいの場 富山グランドプラザ―稼働率100%の公共空間のつくり方』。

小野寺 康 氏



土木・公共施設専門の設計アトリエとして小野寺康都市設計事務所を設立。姫路駅北駅前広場および大手前通り、出雲大社参道 神門通り、丸の内駅前広場・行幸通りなどを手掛け、多くの賞を受賞。著書に『広場のデザイナー「にぎわい」の都市設計5原則』等。

忽那 裕樹 氏



まちづくりプロデューサー。公園、広場、道路、河川の景観・環境デザインとマネジメントを同時に企画、実施。新しい公共を都市で実現し、魅力的なパブリックスペースの提供を目指す。パブリックスタイル研究所理事長。ミスベリング・プロジェクト諮問委員。大阪市立大学客員教授。

Ⅲ部コーディネーター
長濱 伸貴 氏



ランドスケープアーキテクト。神戸芸術工科大学環境デザイン学科教授。住環境から商業施設、公共空間におけるランドスケープデザインの実践や研究、教育など幅広く活動。神戸市都市景観審議会委員、公園緑地審議会委員、「えきまちなか空間」デザイン調整会議委員。釜石市復興ディレクター。

申込
フォーム



- ▼主催 | 国土交通省都市局街路交通施設課・神戸市
- ▼参加費 | 無料
- ▼対象 | 自治体職員、居心地のよい歩きたくなる街路づくりに興味のある方
- ▼定員 | 300名
- ▼申込 | 別紙申込み用紙提出または申込フォーム ← (※: 1/14)
- ▼問合先 | 国土交通省 都市局 街路交通施設課 今・相原 03-5253-8417

エリア
マネジメント
フォーラム

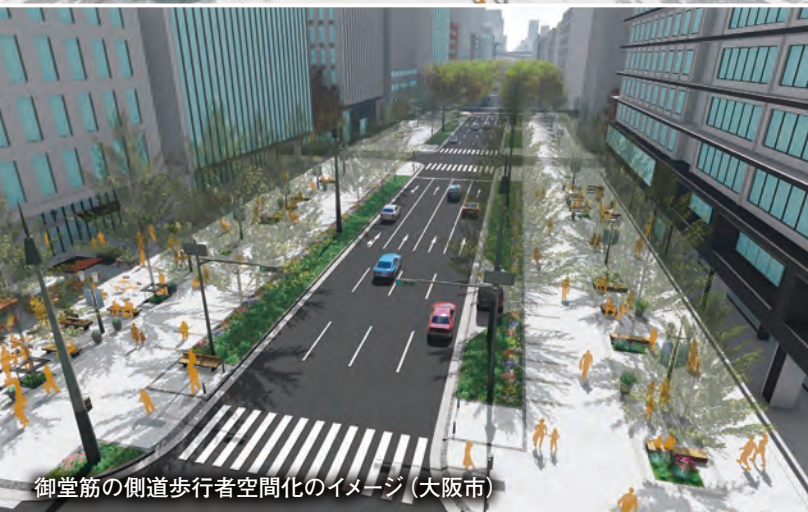
翌日も
ぜひ！



関係者が集い三宮におけるこれからのエリアマネジメントを語ります！



御堂筋の人中心～フルモール化のイメージ (大阪市)



御堂筋の側道歩行者空間化のイメージ (大阪市)



久屋大通公園再整備のイメージパース (名古屋市)



ウッドデッキによる利活用空間化 (姫路市)



シンボルロードとして整備された博多駅築港線 (福岡市)



「堺まつり」大パレードの様子 (堺市)



歩行者・自転車の通行空間を確保した平和大橋歩道橋 (広島市)



平和大橋歩道橋の支柱にはLED照明を内蔵 (広島市)