

2. 再編・利用事例の特徴

2-1 再編・利用パターン別の特徴

本事例集は、現在、又は今後、道路空間再編・利用に取り組む関係者にとって参考となるよう、比較的新しい取り組み（2000年以降に供用開始）を中心に事例を収集・整理したものである。道路空間の再編・利用を検討・実施する上で、目的に応じた手法を採用することが重要であることから、100事例における事業目的と再編・利用手法の横断的なレビューを行った上で、目的と手法の組合せに基づく10の再編・利用パターンを抽出した。

次に、再編・利用パターン毎に事例の比較分析を行った結果、各パターンに特有の技術的事項やデザイン・マネジメント上のポイントが見られたことから、各類型の特徴となる事項を示しながら、道路空間再編・利用の傾向と今後に向けた課題を整理する。



1. 幹線道路による広域ネットワークの構築
浦上川線（長崎市）



2. シンボルロードによる都市の骨格形成
蔵原通線シンボルロード（都城市）



3. 空間再配分による交通モードの共存・適正化
四条通（京都市）



4. 区画整理・再開発による地区の改良・再構成
四番町スクエア（彦根市）



5. 親水空間・公園緑地の一体的な整備による
環境改善 創成川通（札幌市）



6. 歩行者系街路網の整備を通じた地区の回遊性
向上 新開地聚楽横丁地区（神戸市）



7. 遊歩道・自転車道による散策ルートの形成
山中湖自転車歩行者道（山中湖村）



8. 新型公共交通の導入を通じたモビリティ再編
大手モール 富山市内電車環状化（富山市）



9. 多目的利用を通じたまちの賑わい創出
鳥取駅前太平線（鳥取市）



10. 歩行者優先道路によるまちの活性化・イメージ向上
A. 商業地 横浜中華街大通り（横浜市）



B. 観光地 あつみ温泉かじか通り（鶴岡市）



C. 歴史地区 川越一番街（川越市）

1) 幹線道路による広域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て、幹線道路の整備を行った事例として、7件の取り組みが該当した。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広幅員道路の整備を基本としている。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の整備を行っていた。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。

【代表的事例】



新市街地の主要動線となる幹線道路の整備
11: あすと長町大通り線（仙台市）



住宅地の環境に配慮した現道拡幅による整備
33: 調布保谷線（三鷹市・調布市）



水辺のプロムナードを兼ねたバイパスの整備
90: 浦上川線（長崎市）

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を行った事例として、13件の取り組みが該当した。現道拡幅による整備が基本となり、幅員拡張率は180～220%となっている。目抜き通りに相応しい街路景観を創出するにあたり、道路整備と併せて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も行っていた。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。

【代表的事例】



旧街道の現道拡幅と併せて沿道修景を実施
38：三国街道塩沢宿 牧之通り（南魚沼市）



ランドマークを強調したビスタ景観の創出
72：大手前通り（姫路市）



駅前広場と一体となった駅前大通りの整備
98：蔵原通線シンボルロード（都城市）

3) 空間再配分による交通モードの共存・適正化

大都市や地方中核都市の目抜き通り等、比較的交通量の多い都心部の道路における歩行者、自転車、自動車の安全かつ快適・円滑な移動の促進を目的とした空間再配分の事例として、10件の取り組みが該当した。バス・タクシーや荷捌き車の利用が多い路線では、車道幅員の削減に伴う渋滞・混雑の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、一部の事例において、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、木造の仮設構造物による歩道拡幅の社会実験等、恒久的な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。

【代表的事例】



安全・利便性に配慮した自転車レーンの設置
56：桜通 自転車道（名古屋市）



幅員再構成による目抜き通りの歩道拡幅
61：四条通（京都市）



植栽帯を転用した有料駐輪場の設置
63：御池通まちかど駐輪場（京都市）

4) 区画整理・再開発による地区の改良・再構成

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市街地再開発事業の実施と併せ、地区内道路の面的再構築による歩行者回遊性の向上を図った事例として、3件の取り組みが該当した。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隈性や雰囲気への継承に努めていた。また、同一の人物・組織が地区内の建築行為についてデザインレビューを行うマスターアーキテクト方式や、デザインコードに基づく建築物のデザインコントロール等、地区景観の統一を図る取り組みが見られた。

【代表的事例】



通路に市場の雰囲気を持たせた再開発事業
43：近江町いちば館（金沢市）



区画整理による歩行者プロムナードの整備
55：おび通り（島田市）



マスターアーキテクトによるデザインの統一
60：四番町スクエア（彦根市）

5）親水空間・公園緑地の一体的な整備による環境改善

水質汚染や暗渠化、直立護岸の整備等が進んだ都市内河川や用水の再生を目的とした、親水空間と一体となった道路の整備事例として、4件の取り組みが該当した。河川・用水が持つ歴史的価値の維持・向上を目的とした、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・復元等の取り組みが見られた。また、港湾ルネサンスや新都心構想、駅周辺整備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として、6件の取り組みが該当した。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。

【代表的事例】



地上部に親水空間、地下にアンダーパスを整備
1：創成川通（札幌市）



開渠化・護岸整備等と併せて道路を高質化
44：鞍月用水 せせらぎ通り（金沢市）



防災拠点・広場としての機能を備えた道路整備
94：大分いこいの道（大分市）

6）歩行者系街路網の整備を通じた地区の回遊性向上

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として、6件の取り組みが該当した。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る。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。

【代表的事例】



旧城下町における歩行者空間の面的整備
18：歴史の小径 中城通り（土浦市）



防災・景観に配慮した細街路の面的な舗装更新
70：新開地 聚楽横丁地区（神戸市）



観光客が回遊できる温泉街の歩行者空間整備
95：鉄輪温泉いでゆ坂等地区内街路（別府市）

7) 遊歩道・自転車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遊歩道・自転車道の整備事例として、4件の取り組みが該当した。この内、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、線的なインフラの跡地を自転車・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客のための散策ルートを創出した事例が2件となった。いずれの場合も、全体としてのデザインの連続性・一貫性は保ちながら、沿道の土地利用や地形的条件の変化に応じた断面形状及び構造の使い分けを行っていた。

【代表的事例】



鉄道地下化と併せて地上部を緑道として整備
36：東横フラワー緑道（横浜市）



水辺を散策できる自転車歩行者道の整備
50：山中湖自転車歩行者道（山中湖村）



軌道敷や用水路の跡地をつなぐ散策路の整備
93：八代緑の回廊線（八代市）

8) 新型公共交通の導入を通じたモビリティ再編

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事例として、8件の取り組みが該当した。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。いずれの場合も交通施設と道路空間が一体となった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。

【代表的事例】



民設民営によるコミュニティサイクルの設置
5：ポロクル（札幌市）



廃線した鉄道の軌道敷を BRT 専用道に転用
19：鹿島鉄道跡地バス専用道（石岡市・小美玉市）



LRT 車両の導入と併せた市電の環状化
40：大手モール 富山市内電車環状化（富山市）

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として、10件の取り組みが該当した。その内、広場的空間の整備を伴う8件では、廃道や都市施設としての広場の都市計画決定、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、広場の稼働率を確保するため、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団体による運営管理等、新たなマネジメントの枠組みが見られた。

【代表的事例】



廃道による都市計画広場の整備・運営
39：富山グランドプラザ（富山市）



占用特例を活用した屋根付き広場の活用
74：鳥取駅前太平線（鳥取市）



社会実験により歩道を広場として整備・利用
96：T-テラス（宮崎市）

10）歩行者優先道路によるまちの活性化・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事例として、29件の取り組みが該当した。いずれの事例もシェアードスペース、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、歩道のフラット化・セミフラット化と併せて、歩車道を一体的な舗装パターン・舗装材で整備することで、景観の統一と歩車共存を図る事例が多数見られた。

【代表的事例】



スラロームの導入と歩車道の一体的な舗装更新
32：さかさ川通り（大田区）



柱状トランスを用いた電線類の地中化
35：横浜中華街大通り（横浜市）



観光地におけるシェアードスペースの採用
78：神門通り（出雲市）

2-2 傾向と課題

1) 幅員再構成の採用

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、幅員再構成を採用したものが実に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交通が減った路線や、都市再生の観点から公共空間としての機能拡充・質的向上が求められる路線において、自動車交通と歩行者・自転車通行の配分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。今後、既に現道拡幅の都市計画決定がなされている路線についても、地域の実情に応じた再構築が求められる場合は、都市計画変更や暫定整備等の対応を検討することが重要であると言える。

また、通過交通が多い都心部の目抜き通り等において幅員再構成・空間再配分を計画する場合、車線数及び車道幅員の削減に伴う交通渋滞・混雑が発生しないよう、交通需要に応じた車線数・車道幅員の設定に加え、必要に応じて当該路線へ流入する通過交通の迂回・分散、バス停や駐停車スペースの集約配置等の工夫や代替措置が求められる。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、対象路線に必要な各種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。



都市計画決定は変更せず暫定整備で幅員再構成
13：山王通り（鶴岡市）



都市計画変更による現道維持での幅員再構成
82：旧山陽道 宮市・国衙地区（防府市）



歩道拡幅と併せた公共空間としての機能拡充
85：花園町通り（松山市）



バス停・荷捌きスペースを集約配置
61：四条通（京都市）



環状道路の整備を踏まえ交通規制を実施
72：大手前通り（姫路市）



幅員再構成後に観光バスの自主規制を実施
78：神門通り（出雲市）

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セットバックや建築行為の規制・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、一体感のある沿道景観を形成していた。また、区画整理や再開発等による面的再構築を採用した場合も、デザインコー

ドを定めたガイドラインの運用や、マスターアーキテクトによるデザインレビューを通じて、一体的な街並みを創出していた。

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うかがえる。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、住民組織や地元まちづくり会社が定める修景ルールを景観行政の中に位置付ける、修景ルールとセットになった助成制度等のインセンティブを設けるなど、積極的な創意工夫が期待される。

また、商店街等の沿道地権者が共通の目標を持っている路線では、日除けや看板・店舗照明などの壁面付属物の材質や色彩を統一する等の簡易な方法により、統一感のある沿道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。厳しい地方財政及び商店街経営が続く中、目標とする道路景観のイメージを共有するとともに、お互いの役割分担を明確にした上で、良好な景観形成に取り組むことが益々求められている。



ガイドラインに基づく町並み保存と修景
16：ふれあい通り（喜多方市）



セットバックと併せてデザインコードを設定
38：三国街道塩沢宿 牧之通り（南魚沼市）



商店街組合が壁面付属物のデザインを統一
86：松山ロープウェイ通り（松山市）

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、これをハード整備の内容に反映させる取り組みが定着しつつある。調査対象100件の内、実に82件において住民との協働を図る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の課題であると言える。ハード整備に係る会議体からマネジメントに係る会議体へと、維持管理・利活用に向けた議論を発展的に継承し、供用後のマネジメント体制や管理・運営の事業スキームを構築することが、投資効果を最大化する上で重要である。

一方、まちづくり会社やエリアマネジメント団体が、指定管理者として道路空間におけるイベントの企画・運営等を行っている事例や、住民団体や商店街組合等の地元組織が道路管理者と維持管理・利活用に係る協定を結んでいる事例も現れており、民間主体のマネジメントに係るアイデアやノウハウの蓄積・共有に期待したい。また、公共貢献に免じた容積率のボーナス制度等を用いながら、ハード整備の面でも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。



エリアマネジメント団体の指定管理による広場の運営
54：浜松市ギャラリーモール・ソラモ（浜松市）



住民団体が市と管理・活用協定を締結
37：早川堀通り（新潟市）



民間開発事業者が沿道と道路を一体的に整備
2：北3条広場（札幌市）