



都市地下空間活用研究会

Urban Underground Space Center of Japan

USJ NEWS LETTER

令和3 (2021) 年1月 No.11

第38回合同講演会「都市と街路空間の新たな展開」

去る10月23日、都市みらい推進機構・地下研・UITの3者共催で、第38回合同講演会がウェビナー形式で開催されました。今回は、当会の会長代行である埼玉大学大学院 理工学研究科 環境科学・社会基盤部門 教授の久保田 尚 先生から「都市と街路空間の新たな展開」と題してご講演いただきました。

近年、わが国でも盛り上がってきた街路空間再編の気運を受けて、①計画論の立場からみた街路空間再編、②「人中心転換型」の街路再編、③新しい道路デバイスの活用、④シェアについて、お話しいただきました。ここでは、紙面の制約から①、②について概要をご紹介します。



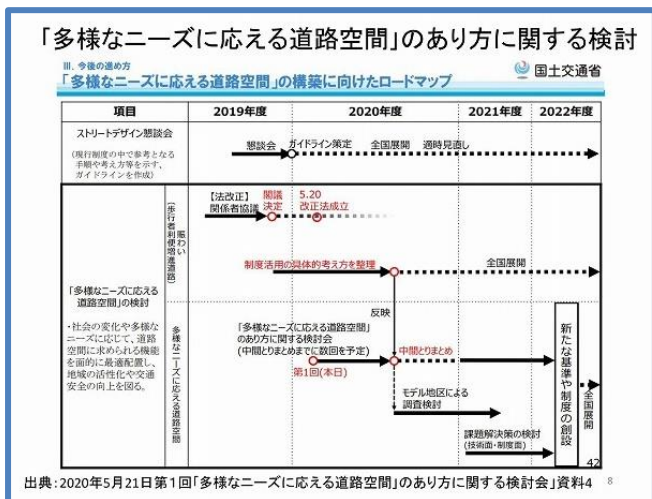
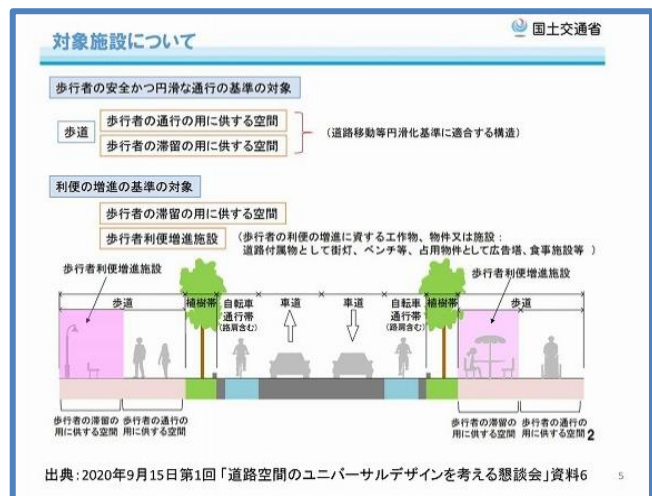
久保田先生 (埼玉大学
リイト社会研究センターHPより)

■最近及び近々の動き

本題に先立って、街路空間をめぐる最近の状況について説明がありました。

まず、本年5月道路法が改正され、賑わいのある道路空間を構築するための道路の指定制度が創設されました。更に歩行者利便増進道路に関連して、その構造基準が明記され、歩行者の通行並びに滞留の用に供する空間の構造が政令で示されました。また特例区域を定め、占用がより柔軟に認められ、民間の創意工夫を活用した空間づくりが可能となりました。

現在、国交省の「「多様なニーズに応える道路空間」のあり方に関する検討会」において、久保田先生を座長とする議論が進んでいます。これは先の合同講演会で三浦詩乃先生から話題提供のあった、ストリートマネジメント懇談会の成果を引き継ぎ、多様なニーズに応じて、道路空間に求められる機能を面的に最適配置し、地域の活性化や交通安全の向上を図ろうとするものです。近々、モデル地区による調査検討に入り、技術面、制度面の課題解決策の検討を経て、2022年度に新たな基準や制度の創設を目指しています。





このような歩行者空間づくりの取組は、欧州では 1960 年代頃から本格的に始まりました。1972 年、ミュンヘンでは都市を囲んでいた城壁跡の環状道路内側で、都心部の 6 車線道路をフルモール化しています。日本でも 1970 年代に歩行者空間に関する研究・出版のブームがありましたが、道路インフラが貧弱すぎたためか実施例は稀な状況でした。そのような中でも、旭川買物公園実験は、激しい議論の結果、1969 年に「1 週間だけやってみる」こととなり大成功。1972 年には恒久的な歩行者専用道路となり今日に至っています。また、尼崎市南塚口地区の居住環境整備事業では、1975 年に全国で初めて地区レベルの道路を都市計画決定し、交差点斜め遮断の街路を実現しました。このように、この時期に地区交通計画の成果が結実し始め、体系化も試みられたということをご記憶ください。

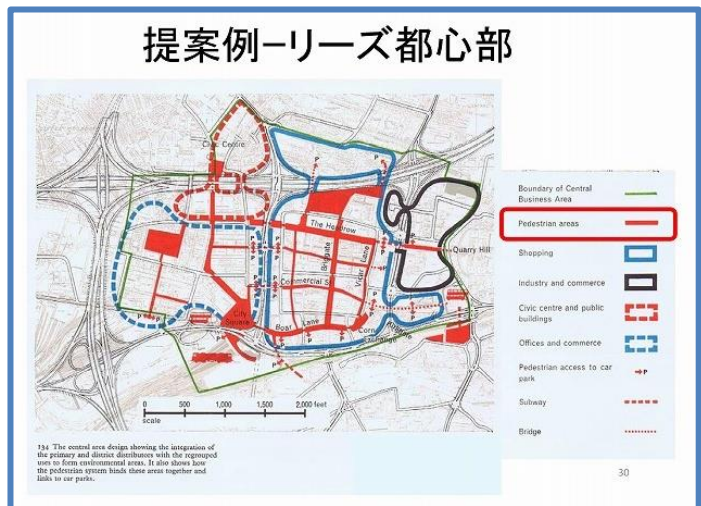
■計画論の立場からみた街路空間再編

道路空間再編には 2 つのパターンが見られます。ひとつは「時空間スキマ型」すなわち道路空間内の未使用なスキマを活用するパターン、もう一つは「人中心転換型」すなわち幅員／車線の削減や歩専化等により歩行・滞留空間を創出するパターンです。「人中心」への転換はもちろん大賛成ですが、道路網として破綻させないため、厳しい議論に耐えなければならない現実があり、多くがしぼんでしまう状況です。本来は、「人中心」であるべき箇所を盛り込んだ上で、道路計画全体を再度構築しなおすべきではないでしょうか。

人と車が共存できる社会を作るための原則は、1963 年に英国のブキャナンレポート「都市の自動車交通」で確立しました。この提案例としてリーズ都心部があげられますが、その前提として詳細な調査があったことを忘れてはなりません。

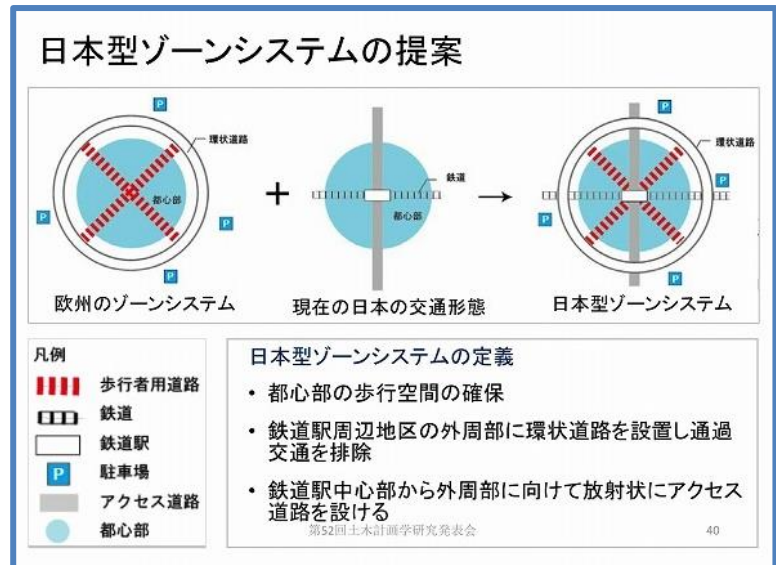
また、「人中心」の都心部を創出するために 1950 年代に欧州で生まれた計画論にゾーンシステム（交通セル方式）があります。環状道路により都心の自動車交通を削減し、モールなどで都心部をゾーン分けして、静穏な歩行環境を創出するものです。ヨーロッパではこの考えが多く展開しています。

日本の場合はどうでしょうか。阪急グループ創業者小林一三の梅田駅の開発にみる



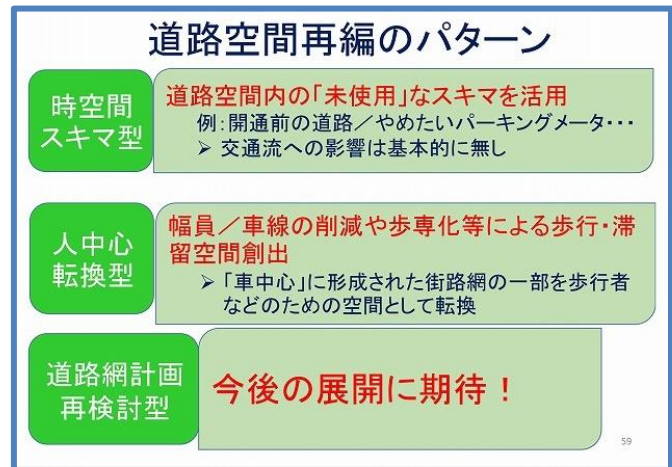
とおり、駅からはじまるまちづくりが特徴と言えます。鉄道駅を中心に市街地が形成され、駅に向かう道路は整備されましたが、都心部の歩行空間が確保されず、公共交通と自家用車の動線が錯綜しているのが現状です。

そこで、本日は「日本型ゾーンシステム」を提案します。都心部の歩行空間を確保するため、鉄道駅周辺地区の外周部に環状道路を設置し通過交通を排除して、鉄道駅中心部から外周部に向けて放射状にアクセス道路を設けるといった提案です。そして、これを例えば都市計画マスタープランへ、具体的には駅周辺の地区別構想に「人中心」空間を明確に位置づけることが必要ではないでしょうか。



わが国の「駅中心のまちづくり」の実態を、市区町村の都市計画マスタープランの比較を通じてまとめた修士論文があります。それによると地域境界が駅とは関係なく設定されていて、調査した19駅のうち、駅周辺地区がほぼひとつの地域でまとまっている駅は4ないし5駅に過ぎないことが判りました。またモールなどの歩行者系についての記載は、ほとんどすべての駅で抽象的な記述にとどまっているのが現状でした。

そこで、道路空間再編の先の2つのパターンに加え、さいたま市が都市計画マスタープラン策定に当たって進めたように、「全体構想」と「地域別構想」の間に「重点地域」を位置づけ、「重点地域」のひとつとして、区界を越えた「多機能都心エリア」を設定し、この中で、総合的な地区交通計画を策定する、いわば「道路網計画再検討型」が今後期待されていると言えます。



■ 「人中心転換型」の街路再編

「人中心転換型」で、既存の道路網の中に新たに歩行空間などを生み出すためには以下が必須になります。合意形成のための取組、交通シミュレーションなどの交通調査、交通管理者との協議などです。しかし「交差点需要率の壁」を超えられず、挫折に追い込まれるケースも少なくありません。そこには、何か価値観の転換、及びそれに基づく評価手法の確立が必要かと思えます。また、そのような議論が是非必要かとも思えます。

さいたま市の大宮・氷川参道歩行者専用化への20年にわたる取り組み事例を見てみましょう。この参道は交通量5000台/日以上で路上駐車も多く、歩行者/自転車は危険な状況でした。シミュレーション結果によると、参道の全線通行止めは影響が大きすぎると判断、中長期的な課題として、隣接する都市計画道路が完成した後に、氷川参道の歩行者専用化を目指すことになりました。

まず、短期対策として「路上駐車防止」と「歩行者・自転車環境改善」に取り組むことになり、2000年3月に「片側歩道案」と「両側歩道案」の両方を区間ごとに社会実験し、その評価をもとに2002年5月に参道中区間を北向き一方通行にしました。更に従来は対面通行だった参道南区間を一方通行化するシミュレーションを、そして2005年3月に歩行者空間を確保する実験を経て、2007年3月に一方通行化を実現しました。

「交通シミュレーション・交通社会実験・本格実施」というサイクルを繰り返す、できるところから順次実施するという好事例かと思えます。

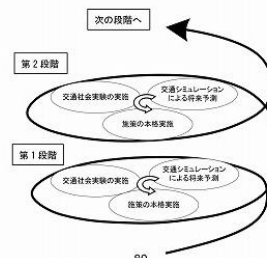


2007年3月12日 竣工式



「交通シミュレーション・交通社会実験・本格実施」サイクル

「検討→実験→本格実施」を繰り返す段階整備
できるところから着手



| これまでの経緯 | 歩車分離対策 |
|-----------------------------------|------------|
| 1995年 「氷川の社るおいのあるまちづくり推進協議会」発足 | |
| 1998年 氷川参道に関する「交通計画検討協議会」を旧大宮市が設置 | |
| 1999年 交通シミュレーション実施 | 第1段階 (中区間) |
| 2000年3月 歩車分離の社会実験実施 | |
| 2002年5月 歩車分離整備工事竣工 | |
| 2004年 南区間を一方通行化した場合の交通シミュレーション実施 | 第2段階 (南区間) |
| 2005年3月 一方通行化社会実験 | |
| 2007年3月 一方通行化及び歩車分離整備工事竣工 | |
| 2009年7月 歩車分離整備工事竣工 | 第3段階 (北区間) |
| 2014年 歩行者専用化協議会発足 | |

もう一つ事例を紹介します。大宮駅グランドセントラルステーション構想に伴う大規模開発と道路の関係における「人中心転換型」の事例です。大宮駅は昭和40年（1965年）代から西口の面整備が始まりました。東口も昭和58年（1983年）大宮駅東口第一種市街地再開発事業の都市計画を決定しましたが、激しい反対運動にあい、平成16年（2004年）都市計画を廃止しています。その後、大宮駅東口はJR東日本の駅で乗降客数第8位の駅でありながら、駅前広場には朝からやってる飲み屋ある状況です。

2018年3月、大宮駅グランドセントラルステーション化構想がまとまり、大宮駅の東西を自由に往来しながら、上質な歩行空間や界隈性を感じる路地空間、「人中心」の広場、通路の整備が進もうとしています。

しかし、この大規模開発を支えるのは2車線の中山道のみという現状で、これを克服するために大宮岩槻線(大栄橋)4車線化と中山道地下バイパス化が検討されています。更に、これらの道路整備にはかなりの年月が必要であることから、

大規模開発と道路



大宮駅グランドセントラルステーション化構想

H30年3月 出典：さいたま市HP

H29年：都市再生緊急整備地域指定

その間TDMにより都心部への交通集中を緩和することが必要と議論されています。まさに既存の道路網の中で、新たに「人中心転換型」の歩行空間などを生み出そうとする努力が進められているところです。



紙面の都合で③新しい道路デバイスの活用、④シェアについてはご紹介できませんが、以下のようにまとめられます。

新しい道路デバイスの活用については、交通安全をきっかけに生まれた横断歩道用ハンプ、ライジングボラードなどのデバイスを、まちづくりに活用する道が開けています。また、シェアについては、単断面道路での歩行者空間整備がわが国では特に重要で、車と歩行者のシェア、自動車と自転車のシェアなど、現実的かつ有効な手法や法整備について検討が必要かと思えます。

プロジェクトニュース (R2.12月号)

| | |
|--|-----------|
| 2020年8月21日 | 森ビル株式会社 |
| <p>◆銀座の地下に青空!?</p> <p>森ビルグループのラフォーレエンジニアリングは2020年8月29日オープンの(株)養生堂企画銀座フラッグシップショップに照明システム CoeLux HT25 を納入した。WEB テレビ局のあるB1Fの演出照明として4台連結で採用されており、地下独特の圧迫感を取り除き、地下とは思えないリアルな青空を創り出している。</p> <p>https://laforet-eng.com/388.html</p> | |
| 2020年9月17日 | 三菱地所株式会社 |
| <p>◆東京駅前常盤橋プロジェクトの街区名称が「TOKYO TORCH (トウキョウ トーチ)」に決定</p> <p>街区内に建設・計画中の2棟のタワーについて、A棟(高さ約212m、2021年6月末竣工予定)の名称を「常盤橋タワー」に、B棟(高さ約390m、2027年度竣工予定)の名称を「Torch Tower (トーチタワー)」に決定</p> <p>地下関連では、呉服橋交差点地下通路の整備や首都高地下化の実現に向けた協力が注目される。</p> <p>https://www.mec.co.jp/tokiwabashi/assets/uploads/2020/09/a0fc5ca7f995409f1658444c7d10cef6.pdf</p> | |
| 2020年10月27日 | 三井不動産株式会社 |
| <p>◆ヒルトンの最上級ラグジュアリーブランド「ウォルドーフ・アストリア東京日本橋」が日本初進出</p> <p>2021年度工事着工予定の「日本橋一丁目中地区第一種市街地再開発事業」(オフィス、商業店舗、サービスアパートメント等の複合施設)の39階~47階まで9フロアに展開</p> <p>同再開発事業地区内にも地下歩行者ネットワークが計画されている。</p> <p>https://www.mitsuiufudosan.co.jp/corporate/news/2020/1027/download/20201027.pdf</p> | |