

まちづくり協議会による人のための道路空間の計画策定プロセス及び評価 —大阪市かんまち事業道修町通再生プロジェクトを事例として—

A STUDY ON THE EVALUATION AND PLANNING PROCESS OF THE HUMAN-ORIENTED STREET REDESIGN BY THE MACHIDUKURI COMMITTEE -IN CASE OF DOSHOMACHI STREET OF “KANMACHI PROJECT”, OSAKA CITY-

都市計画分野 芳永 有梨
Urban Planning Yuri YOSHINAGA

道路空間は自動車のための空間から人のための空間へと移行しつつある。本研究では、道修町通再生プロジェクトを対象に、計画策定プロセスより事業実施の要点を明らかにし、人のための道路空間として評価を行う。事業実施の要点として A.道路空間の再配分 B.沿道部分の活用 C.将来像の実現 D.地域特性の反映を抽出した。また、通行機能、空間機能、公共機能を視点とした3つの枠組みにより評価を行い、他事業においても評価する枠組みとして活用できることを明らかとした。

The road space is shifting from the space for cars to the space for people. In this study, I clarify the main point of the project operation from a plan the planning process of Doshomachi regeneration projects and evaluate it from the frame of evaluating the road space for people proposed by the study. As a point of project operation, A. redistribution of the road space, B. effective use of the route part. C. realization of the future's image, D. reflection of regional characteristics were picked out. By evaluating from three aspects which assumed a traffic function, space function, a public function a viewpoint, this framework can be utilized to evaluate other road project in the future.

1.はじめに

1-1.研究背景と問題意識

道路はこれまで自動車のための走行空間の確保といった観点から整備が進められてきたが、自転車や歩行者といった様々な主体が各地域の特性を活かしながら多様な使い方ができる場として捉えていくことが求められている¹⁾。我が国では高齢者や障害者の数が増大する傾向にあることから、誰もが安心してスムーズに移動できるような歩行者空間の整備が急務になっているとの認識²⁾や、欧米諸国での通行権^{注1)}やシェアスペース^{注2)}という概念のように、自動車よりも歩行者を優先するという考えの元、社会的背景や地域の特性から道路に対する様々な認識が存在する。

また、道路を道路用地内に限定せず、沿道への横方向への広がり意識し、行政(=官)と沿道建築物や敷地の所有権を持つ個(=民)が連携しお互いの役割を果たしてこそ良い公共空間が出現する¹⁾。従来は行政庁が管理する公物として認識されてきた道路であるが、住民や企業も一体になり、計画の構想段階から関わることで、地域と都市とともに成長するものであろうという認識が生まれている¹⁾。

しかし、人のための道路空間としての先進的な事例

は数多くない。また、道路空間が社会的背景から多様なニーズに応える必要性が出てきたことから、道路利用の実情に踏まえ、道路の利用に対する新たな枠組みの検討が必要である³⁾。

1-2.研究の位置付け

地元関係者^{注3)}が関わる道路空間整備事業に関する研究のうち、計画策定プロセスに関して、梅宮ら⁴⁾は都市計画道路の見直しに関する合意形成の阻害要因及び促進要因を抽出した。また、道路と沿道を一体として捉えたものに関して、野原ら⁵⁾は街路・沿道連携型ストリートデザインマネジメントの展開プロセスとその課題を明らかにした。

本研究は道路と沿道を一体として整備を行う事業を対象に計画策定プロセスの詳細を追い、計画実施の要点を明らかにするものである。そして、人のための道路空間として評価する枠組みを設定し対象事業を通して評価する点に意義がある。

1-3.研究対象事業の位置付け

全国の道路整備事業において地元関係者が計画段階から関わり、歩行空間整備が行われている事業を調査し、本研究の対象事業である道修町通再生プロジェクトの位置付けを行った(表1)。

本事業は、沿道部分（船場後退部^{注4)}）を道路部分と一体として活用することを重要な論点の一つとして整備を進めている点が特徴である。また、沿道地権者で構成されたまちづくり協議会に事務局が設置され、整備内容の提案も主体となり行っている。この点は、特に沿道地権者の協力が必要である本事業において、効率よく整備を進める上で必要である。

表1 道路空間整備の事例⁶⁾

事業	長野市中央通り	津和野本町 祇園町通り	松山市 ロープウェイ通り	大阪市道修町通
現況				
所在地	長野県長野市	島根県津和野町	愛媛県松山市	大阪府大阪市道修町
延長	約700m	約480m	約500m	約500m
幅員	車道6m(2車線) 歩道12.5m(両側)	車道4.0m 路肩1.3m(両側)	車道5.0m(1車線) 歩道2.5~4.5m	車道3.0m 歩道2.5m(片側)
事業内容	・歩道幅員拡大 ・歩車道間のフラット化 ・路面舗装の整備 ・休憩施設の設置	・現幅員で歩車共存 ・無電柱化、修景 ・舗装パターンの工夫	・歩道幅員拡大 ・スラローム化 ・無電柱化	・歩道設置 ・歩車道間のフラット化 ・後退部の活用 ・無電柱化
体制	・地元有志の勉強会 や社会実験の実施	・先行事例より整備連絡会を組織し 徹底的な話し合い	・地元と行政の長年にわたる協議	・まちづくり協議会が主体の計画策定

1-4. 研究目的

本研究では、大阪市観光魅力向上のための歴史・文化的まちなみ創出事業（以下かんまち事業）の道修町通再生プロジェクトを扱う。①計画策定プロセスの詳細を追い②計画策定における事業実施の要点を明らかにし③人のための道路空間を評価する枠組みを設定し、道修町通の整備事業を通じて評価することで道路空間整備事業を効率的に進めるための知見を得る（図1）。

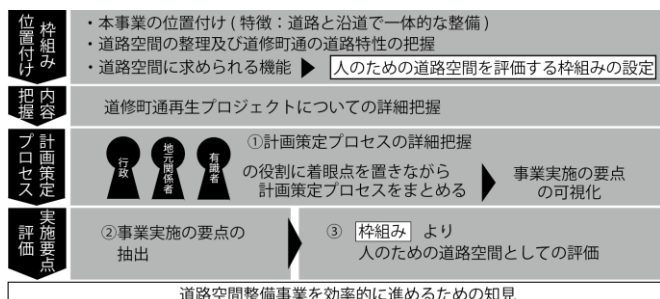


図1 研究の流れ及び目的

1-5. 用語の定義

【道路空間】公共空間である道路とその沿道（民地・沿道建物）を一体として捉えた空間。

【人のための道路空間】自動車よりも歩行者を優先することを目的に計画・整備された道路空間。

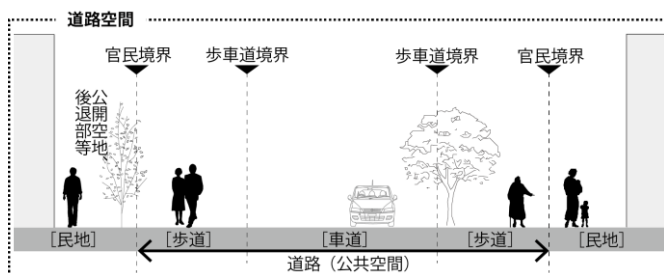


図2 道路空間の定義

2. 道路空間整備事業を取り巻く環境

2-1. 道路空間の整理及び本対象地の道路特性

既存の施策や法律に基づいて道路空間を整理し、道修町通の道路特性を把握した（表2）。都市部の生活道路かつ表通りで、歴史を有するまちと把握した。

表2 道修町通の道路特性

道路の性格	道修町通	
規格：主な利用者による区別、設計速度や幅員による区別	市町村道であるため、生活道路にあたる。生活道路の歩行空間の形成に関して、道路の質的向上を図り、交通安全、景観等複数の尺度を高次元で満たすことが挙げられている。また、都市部に存するため第4種にあたる。都市部の道路は歩行者の交通が多いとされている。	
道路の種類	道路の存する地域	
高速自動車国道 → 自動車専用道路	第1種	第2種
一般国道/都道府県道 → 幹線道路	第3種	第4種
市町村道 → 生活道路	※都市部：市街地を形成又は形成する見込みの多い地域 ※地方部：都市部以外の地域	
場所性（道路の格）：場所及び使われ方による区別	①目抜き通り ②繁華街 ③表通り ④裏通り ⑤横丁、路地	
地域性：地域特性、都市の個性	近代的建築・文化財が集積し、歴史・個性を有する「葉のまち」/伝統ある祭りの存在	

2-2. 道路空間の評価基準及び枠組みの設定

文献¹⁾³⁾⁷⁾や道路空間の整備方針に関するガイドライン⁸⁾⁻¹²⁾を元に道路空間に求められる機能を整理し、人のための道路空間を評価する枠組みを設定した（図3）。

交通機能に関して、従来は自動車を中心とした考え方であったものが、歩行者や自転車についても同様の考え方がされるようになった点、滞留の機能が追加され解釈の幅が広がった点が確認できた。また、空間機能の生活環境空間を公的機能として確立させている点からも道路空間がより質の高い空間として求められていることが確認できた。

今回は道修町通を評価するため、2-1の調査結果を元に都市部の生活道路かつ表通りという前提で枠組みを設定した。より質の高い道路空間を評価する枠組みとしての新たな視点として、高齢者や障がい者に対する配慮も含めるとして「歩行者の誰もが」という解釈としている点や歩車道間のアクセス性も考慮している点（枠組みⅠ）、既存の空間を活かしつつ最大限の魅力を見出すという点や道路空間に可変の余地を与える点（枠組みⅡ）、沿道空間の公共空間として新たな方法での活用、地域に見合った空間利用を考慮している点（枠組みⅢ）が挙げられる。

〈従来の考え方〉

〈現在及び今後の考え方〉

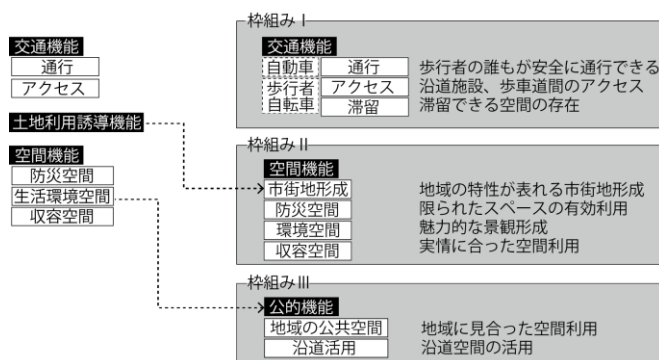


図3 道路空間に評価基準の変化及び枠組みの設定

3. 道修町通再生プロジェクトとその推進団体について

3-1. 道修町について

道修町は大阪府中央区、西は西長堀（現阪神高速）から東は東横堀に位置する。製薬会社をはじめ薬に関連する会社のオフィスが多いことで知られている。

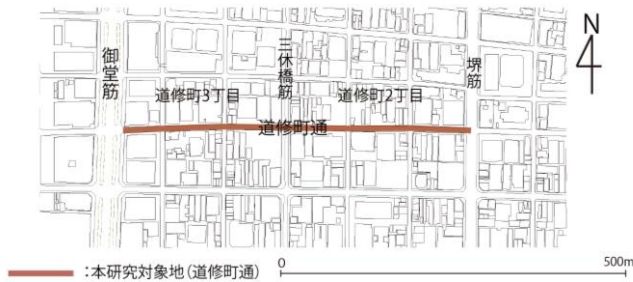


図5 道修町の詳細図

3-2. 道修町まちづくり協議会¹⁵⁾

2015年9月に、道修町地区（1丁目～4丁目）の様々な主体（住民、神社、店舗、各団体、企業）が集まって、行政等とも連携・協働して、ソフト面とハード面からまちづくりを推進する地元の組織として発足した。なお、本研究では、協議会を構成する部会のうち道修町通の整備計画についての話し合いが行われているコンセプト部会を対象とし調査を行った（図6）。

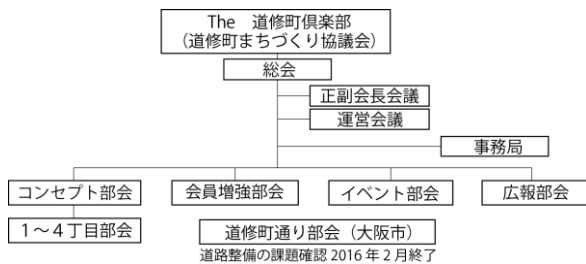


図6 道修町まちづくり協議会を構成する部会

3-3. 道修町通再生プロジェクト¹⁵⁾

かんまち事業での道修町通再生プロジェクトの位置付け及び構成を以下に示す（図7）。本研究では道修町通の整備計画（「道路整備案」及び「道修町景観づくりガイドライン」）を扱う。

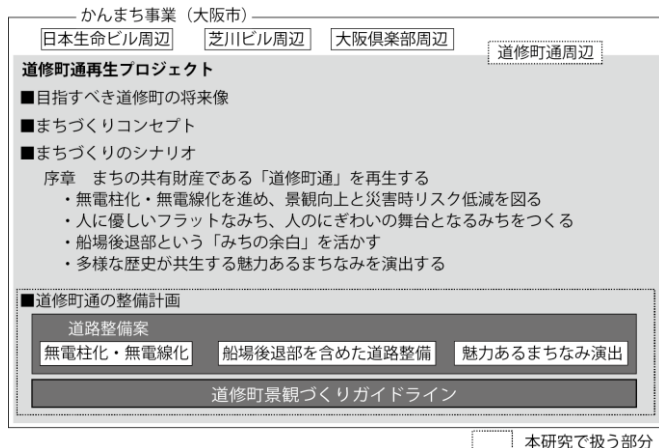


図7 道修町通再生プロジェクトの構成

4. 道修町通の整備計画における計画策定プロセス

各関係主体の役割（図8）から道路整備案の変遷（図9）及びそれに伴うガイドラインの要点^{注5)}をまとめた。なお、以下の(1)～(4)の段階を経て進められた。

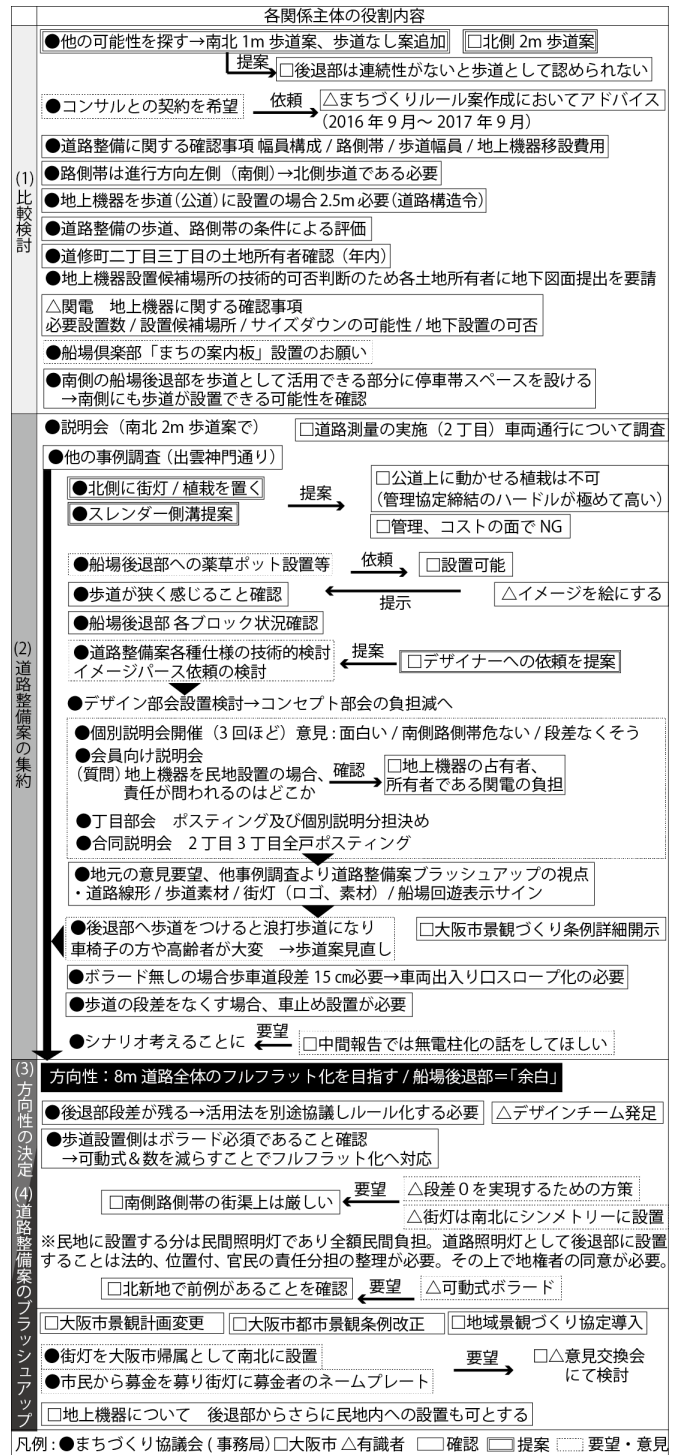


図8 各関係主体の役割

(1) 道路整備案の比較検討

事務局がコンセプト部会の意見を元に事前検討し、道路整備案の選択肢として準備したものをコンセプト部会で提示し、部会内で大阪市建設局や関西電力が制約を確認した。基本的には歩道を設置することを前提とした選択肢を用意し話し合いが進められた。また、コンサルタント会社と契約し、まちづくりのルール案の

作成においてのアドバイスをもらいながらガイドラインの作成も行われた。この段階では、船場後退部について歩行空間として整備するという方針であった。

(2) 道路整備案の集約

ワークショップ（以下WS）の結果より、道路整備案の断面は一つの案に絞られ、歩道の仕様、車止め、街灯等具体的な整備内容の検討が行われた。しかし、街灯や車止めの設置個所、後退部に歩道をつけると浪打歩道になり高齢者や車いすの方々にとって厳しい環境になることから、整備の方向性について悩んだ時期で

あった。そこで、他事例の調査を行い、さらには数回に渡る地元説明会で地元関係者の意見を聴く機会を増やすことで整備案と地元の意向の整合性を図った。また、この頃からデザインチーム設置の検討が始まった。

(3) 方向性の決定

他事例の調査や文献調査などから「シェアドスペース」の概念、船場後退部＝「余白」といった考えが採用され、道修町通が目指す空間の方向性が決定した。シェアドスペースの考えより、将来的に道路全体のフルフラット化を目指すこととなった。また、船場後退

年月	整備案内容	協議内容
2016.9 第4回 WS	<p>A案 北側2m歩道設置</p> <p>B案 南北1m歩道設置</p> <p>C案 歩道設置なし</p> <p>【歩道】後退部 【整備時に後退部も整備する場合】後退部を歩道化 【治道建物建て替え時に後退部を整備する場合】歩道なし 【地上機器】 【歩道設置側】後退部のある歩道に設置 【歩道設置なし側】後退部（民地）に設置</p>	<p>大阪市が提案したA案、事務局が提案したB案とC案で話し合いが行われた。ただしB案について2m以上の幅員が必要（道路構造令）だが後退部の連続性がなく歩道として認められない点から厳しいことが確認された。また、後退部を道路整備時に同時に整備を行うのか、ルールを定め将来に建物建て替える時に整備を行うのかという点も大きな決定事項の一つであった。</p>
2016.10 第5回	<p>A-1案 北側2m歩道設置</p> <p>A-2案 北側2.5m歩道設置</p> <p>C案 南北に2m路側帯設置</p> <p>歩道 歩道の最低幅員 地上機器 後退部（民地） 後退部 障害物設置時の歩道の最低幅員 歩道（公道） 後退部（民地） ※費用は移動事由発生者負担 ハード面ルールとして基準定める。（時間を掛けて建て替え時に整備）</p>	<p>地上機器を歩道（公道）に設置する場合、最低2.5m（道路構造令）必要であることからA-2案が提案された。また、路側帯の進行方向左側（南側）である必要性から歩道は北側でなければならぬこと、南側には車両停車としての路側帯を設置する必要があることが確認された。前回のWSの共通意見として、後退部は建て替え時に整備するという点が挙げられた。</p>
2016.12 第6回	<p>A-1案 北側2m歩道設置</p> <p>A-2案 北側2.5m歩道設置</p> <p>A-3案 北側2.25m歩道設置</p> <p>地上機器 原則として設置場所は民地として話を進めていく</p>	<p>C案は優先度を下げ、北側に歩道を設置するという前提で話し合いが進められた。また、地上機器の設置場所は原則として民地として話を進めていくこととなった。</p>
2016.12 第7回 WS	<p>A案 北側歩道+南側路側帯</p> <p>B案 両側歩道案</p> <p>D案 北側路側帯+南側歩道案</p>	<p>A案に加え、WSを行うにあたりB案、D案が挙げられた。B案は南側の後退部を歩道として活用できる場合、停車帯スペースを設けることで、歩道が設置できる可能性として、D案は理論上の可能性として準備した。WSの目的は道路整備案の最適案を具体的に確認し、まちの空間を特徴づけるアイデアを出し合うことであった。</p>
2017.2 第8回	<p>B案 南北両側2m歩道（南側に停車スペース）</p> <p>歩道 最小限の段差（2cm） 地上機器 インターロッキングブロック（茶系）（三休橋筋歩道と同様のもの） 車止め 民地に優先的に設置するが、不可の場合は歩道に設置 ※不可の場合、後退部分のある歩道に設置できるように 大阪市に要請の必要あり 草草ポット+固定式車止め</p> <p>地上機器 ● 固定式車止め ● 植栽ポット ● 高グレード街灯 ● 高木植栽 ● 船場建築線 ● 駐車場スロープ</p>	<p>前回のWSの結果を元にB案を採用。地上機器は民地に設置することを優先検討することとなった。また、歩道と車道の一体感を強めた開放感のある道路空間を目指すとした。</p>
2017.3 第9回	<p>B案 南北両側2m歩道（南側に停車スペースあり）</p> <p>歩道 ・歩行者と自動車・自転車と分離するために歩道を設置。 ・南側に後退部が十分に確保できる場所を歩道とし、停車スペース確保。 後退部 ・仕様は、保水性平板ブロック（茶系、三休橋筋歩道と同様）とする。</p> <p>車止め 歩道への車止めは極力設置しない 街灯 北側歩道（公道）に設置</p>	<p>B案を前提として話し合いが進められた。協議会としては、「安心して快適に歩ける、歩行者と自動車・自転車と分離するための歩道設置」を目標として、道路整備案を整理した。</p>
2017.4 第10回	<p>歩道 障害者や老人が歩きやすい歩道にしたい→スラローム型車道や車道と歩道の段差の再検討が決定 サイン 道修町と船場の回遊性を高めるために設置 ※デザインチームを設置し各項目のデザインについて話し合いが行われる方針となった</p>	<p>地元の意見から道路線形の見直し。歩道素材、街灯、船場回遊表示サイン等も見直されることとなったが、これらについてはコンセプト部に「デザインチーム」を設置することが決定した。</p>
2017.5 第11回 総会	<p>A案 北側2.5m歩道+南側2m路側帯</p> <p>方向性：8m道路全体のフルフラット化を目指す / 船場後退部＝「余白」</p> <p>歩道 ・北側に車道との段差のないフルフラットな幅員2.5mの歩道を設置。 神社参道に相応しい材質のある歩道とする 後退部 ・南側は2.0m路側帯を設置し、一部、船場後退部が十分に確保できる場所には、停車帯表示を行う。 車止め 歩道上に歩行者と自動車・自転車と分離するために、脱着式のポラードを設置。まちなみに相応しいデザイン。 街灯 北側歩道（公道）に設置。神社参道の灯籠をイメージしたもの 植栽 後退部（民地）に草草ポットを設置 その他 凹凸にならず、温暖化に効果のある、道修町に相応しい素材を使用。</p>	<p>「シェアドスペース」の概念や船場後退部＝「余白」という考えが採用された。シェアドスペースの概念よりフルフラット案が提示され対応策として可動式ポラード案が提示された。また、前回まではB案を前提として話が進められていたが、地元の要望や意見、コンサルなどから確認した歩道通行スペースの狭さ等から事務局で再検討し、(A案)北側2.5m歩道+南側2m路側帯をマスタープランとして提示した。</p>
2017.9 第12回	<p>A案 北側2.5m歩道+南側2m路側帯</p> <p>歩道 ・段差がなく、障害者や高齢者が歩きやすい、車椅子で通りやすい歩道、神社参道に相応しい材質のある歩道とする ・凸凹になりにくい / 維持コストが高くない / 三休橋筋等の周辺道路整備との連続性への配慮（特に色彩） ・擬石ILB（インターロッキング・ブロック） 車道 コストをかけずに車のスピード抑制に効果的とした車道 後退部 後退部（官民のみちの余白）を弾力的に活用する 街灯 神社参道の灯籠をイメージし、南北に直線的にシンメトリーに設置し統一感を演出。15～16mピッチ 車止め 北側歩道車道側に2.5mピッチで配置</p> <p>地上機器 道路に沿った横置き</p>	<p>道路整備案の各項目についてデザインチーム案が提示され、それらに対する大阪市の見解が提示された。どの項目でも道路のフルフラット化を意識した新たな案が提示されている。地上機器の設置場所を具体的に提示した。移設の可能性やコスト、歩行空間の確保といった視点から設置不可の箇所が確認された。また、地上機器、車止め、街灯等の機器は色彩を合わせ統一感を演出したり、神社参道をイメージしたデザインを取り入れるとした。</p>
2017.11 第13回 ワークショップ	<p>A案 北側歩道設置 B案 南北歩道設置 C案 歩道設置なし D案 南側歩道設置</p> <p>歩道 地上機器 (トランス) WS ワークショップ実施</p>	<p>地上機器 (トランス) WS ワークショップ実施</p>

図9 道路整備案の変遷

部に関して、大阪市の将来的に歩道化する方針と地元の方のニーズに矛盾が生じていたが、余白として街区によって特徴のある使い方にすることで、地元の考えを満たしつつ道路空間をデザインするという形で方向性が合致し、ガイドラインにも反映された。道路断面案としては後退部を歩道として活用することを前提として提示されていた(B案)南北両側2m歩道の案から(A案)北側2.5m歩道+南側路側帯2.0mへ変更された。

(4)道路整備案のブラッシュアップ

デザインチームが発足し、街路ファニチャー^{注6)}やデザインコンセプト等について協議が行われた。道修町通の特徴の一つである神社をイメージさせるようなデザインを取り入れる等、より高質な道路空間へのアイデアが示されるようになった。また、それに伴い実現に向けて、大阪市による確認事項が増加した。地元の意向をできる限り整備計画に反映させるためにもより細かな確認作業が繰り返し行われた。

5.整備計画の計画策定における事業実施の要点

計画実施の要点A～Dの抽出から本事業の各要点に関連する事項の抽出を行い、どの計画段階(1)～(4)において話し合いが行われたかを把握した(図10)。

A. 道路空間の再配分

歩行者を優先させるために既存の道路空間の配分を見直す必要があり、歩道設置(または拡幅)を前提に計画が進められる場合が多い。

本事業でも計画の段階全体を通して歩道についての話し合いが行われた。

B. 沿道部分の活用

既存の道路空間を整備することが前提であり空間の効率的な利用が求められること、さらには道路空間の質の向上を目指す上では欠かせない点である。

本事業では特に船場後退部が本対象地での課題として捉えられていたことから計画の段階全体にわたり焦点が当てられた。

C. 将来像の実現

計画策定を効率よく進めるためにも将来像を明確にする必要がある。人のための道路空間を目指すにあたり歩車分離か歩車共存かといった点が整備内容の方向性を決定する大きな要因でもあり、本事業では将来的に歩車共存(歩車間のフルフラット)を目指すとした。

この将来像が決定してからは集中的にこの点について話し合いが行われより具体的な話へ移行していった。

D. 地域特性の反映

地域特性を反映させることを前提に計画策定を進めることで地元の意向がまとまりやすく、意見を言いやすくするといった効果があることがわかった。

本事業では祭りを考慮した整備内容が含まれており計画の段階全体を通して話し合いが行われた。

要点	本対象事業での各要点に関する事項	計画の段階
A 道路空間の再配分 歩行者を優先した整備	A-1 これまでなかった歩道の設置	A-1
	A-2 自動車と分離するための歩道に向けたボラード設置	B-1
	A-3 歩車道の段差の検討	B-3
	A-4 イメージパースにより歩道の通行スペースの狭さ確認	D-1
	A-5 通行スペース確保のため地上機器は道路に沿った横置き	D-3
B 沿道部分の活用 後退部について	B-1 課題を把握し、後退部について論点が集中	B-2
	B-2 後退部はハード面ルールとして基準定めることに	A-2
	B-3 地上機器を民地である後退部に設置することを検討	A-3
	B-4 後退部を歩道として活用できる部分に停車スペース	B-6
	B-5 後退部を歩道とする場合連続性が必要であることを確認	A-4
	B-6 船場後退部の各ブロック状況を確認	B-7
	B-7 船場後退部=「余白」として弾力的に活用	C-1
C 将来像の実現 フルフラット化に向けて	C-1 整備の方向性が「フルフラット」に決定	C-2
	C-2 可動式ボラード	C-3
	C-3 歩車道間段差無し	C-4
	C-4 スピード抑制効果を施した車道	C-5
	C-5 歩道設置側はボラード必須であることを確認	A-5
D 地域特性の反映 神社/祭り	D-1 「祭り」「神社」という特性から意見を言いやすい環境への反映	D-2
	D-2 街灯は灯籠をイメージ(神社を意識)	
	D-3 祭りで歩車道の有効活用に向け地上機器を民地に設置	

図10 整備計画の計画策定における実施の要点

6.人のための道路空間としての評価

整備内容と枠組みの関係及び計画実施の要点と枠組みの関係より、評価を行った(図11)。

6-1. 道修町通再生プロジェクトの整備計画の評価

枠組みⅠに関して、幅員2.5mの歩道設置により誰もが安全に通行できる環境を創出している。脱着式ボラード設置は現段階では歩車分離として、将来的には歩車道間のフルフラット化(歩車共存)によって歩行者の安全性確保に対応している。また、後退部の歩道としての活用や地上機器の後退部への設置により十分な歩行スペースの確保へ繋がる。さらに、後退部は歩行者の滞留の場としても機能する。

枠組みⅡに関して、脱着式ボラードが歩車分離にも歩車共存にも対応でき道路空間を可変的に扱うことができる点、歩車道間のフルフラット化の祭りを想定した点や歩車共存の実現を見据えた点、船場後退部を弾力的に活用する点で実情に合った空間利用に対応している。また、灯籠をイメージした街灯や神社参道を意識した歩道素材により魅力的かつ地域の特性を表す景観を演出している。さらには、地上機器を民地に設置することで祭りの際に空間を最大限利用できる点で限られたスペースの有効利用に対応している。

枠組みⅢに関して、可動式ボラード、歩車道間のフルフラット化、地上機器の設置場所は、地域の特性である祭りの開催時を意識した整備内容であり、地域に見合った空間利用に対応している。また、後退部を公共空間として利用することを前提とし、弾力的な活用をする点で沿道空間の活用に対応している。

整備案全体を通して枠組みⅠⅡⅢに対応しており、本事業の整備計画が人のための道路空間として先進的であることを確認した。

6-2. 評価の枠組みと計画実施の要点との関係

枠組みⅠに関して、要点A、B、C(主にA、C)が対応している。また、枠組みⅠの中では特に歩行者の

誰もが安全に通行できるといった点について集中的に話し合いが行われた。

枠組みⅡに関して、要点 B、C、D が対応している。また、枠組みⅡの中では特に実情に合った空間利用について集中的に話し合いが行われた。

枠組みⅢに関して、要点 B、C、D が対応し、地域

に見合った空間利用には要点 C、D が、沿道空間の活用には要点 B が対応している。

枠組みⅠⅡⅢは計画の段階全体を通して網羅的に話し合いが行われている。また、要点 C はどの枠組みにも対応しており、将来像である歩車道間のフルフラット化が本事業での最大の特徴であることが伺える。

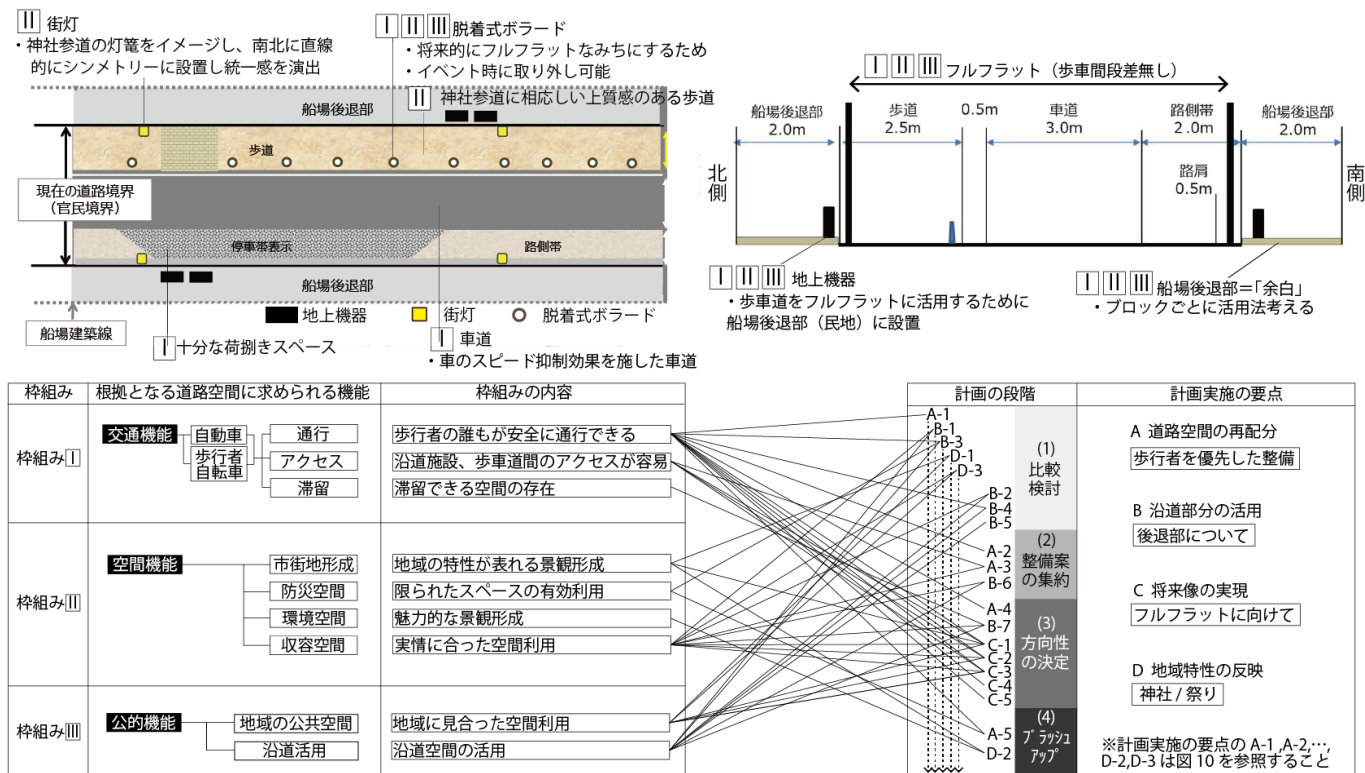


図 11 人のための道路空間としての評価

7.まとめ

本研究では、まず、本事業の位置付け、道路特性の把握、人のための道路空間として評価する枠組みとして、交通機能、空間機能、公的機能を根拠とする3つの枠組みを設定した(1章、2章)。そして、道修町通の整備計画における各関係主体の役割及び整備案の変遷から計画策定プロセスの詳細を追うことで(4章)、事業実施の要点を明らかにした(5章)。さらに、はじめに設定した枠組みを元に本事業の評価を行った(6章)。

評価の結果、本研究で設定した枠組みによって、道修町通の整備計画が現在の我が国で求められる道路空間として3つの枠組みに網羅的に対応していることが確認でき、また、この枠組みが今後の道路空間整備においても活用できることが明らかとなった。

道路空間整備事業を効率的に進めるにあたり、行政の一方通行の整備ではなく、計画策定段階から地元関係者が積極的に関わることでより高質な道路空間を実現することができる。また、本研究での枠組みで示したような評価基準を意識しながら整備計画を行うことが必要であり、社会的背景に伴った評価基準に準じ、道路空間整備を行うことが今後の課題である。

注

- 誰もがそこを通行できる権利ならびにそのような権利の認められた道
- 道路空間と沿道空間の適切なデザインを使って自動車交通を効率よく減速し、快適な滞留空間を確保することを主目的とする概念。
- 本研究では整備する道路の沿道地権者、住民、企業、地元組織とする。
- 建築基準法第42条1項第5号の規定による道路の境界線としてみなされる船場建築線が指定され、壁面位置が後退することで生み出されるセットバック空間。
- 道修町景観づくりガイドラインの内容の策定段階において、船場後退部を歩行者空間として整備する方針から、船場後退部＝「余白」として弾力的に活用する方針へと変更された。
- 道路断面(歩道フルフラット化、側溝等)、路面(車道・歩道・路側帯、素材・形・色)、可動式ボラード、高グレード街灯、標示サイン等

参考文献

- 道路空間高度化機構 編:みち 創り・使い・暮らす, 技報堂出版, 2007. 5
- 道路空間高度化機構: 官民連携による歩行者空間整備事例集, 2004. 3
- 社会資本整備審査会 道路分科会基本政策部会: 道が変わる、道で変える, 2012. 6
- 梅宮路子、岡崎篤行: 歴史的町並みにおける都市計画道路の見直しに関する合意形成過程-全国的状況と愛知県大山市の事例について-, 日本都市計画学会都市計画論文集, No. 40-3, 2005. 10
- 野原卓、釣祐吾: 街路・沿道連携ストリートデザインマネジメントの展開プロセスに関する研究-地方中心市街地における「みち空間」での実践を事例として-, 日本都市計画学会都市計画論文集, Vol. 51 No. 3, 2016. 10
- 国土交通省: 良好な道路景観と賑わい創出のための事例集, 2014. 3
- 社団法人 日本道路協会 編: 道路構造令の解説と運用, 2004. 2
- ACCESSIBLE PUBLIC RIGHTS-OF-WAY PLANNING and DESIGNING for ALTERATION, 2011
- ACTIVE DESIGN GUIDELINES PROMOTING PHYSICAL ACTIVITY AND HEALTH IN DESIGN, 2010
- Street Design Manual, 2015
- Local Transport Note 1/11 Shared Space, 2011
- 生駒市: 生駒市歩行者空間整備ガイドライン, 2016
- 道修町まちづくり協議会 (The 道修町倶楽部): 第1回コンセプト部会～第13回コンセプト部会, 2015～2017