

ISBN978-4-906955-94-7

C0065 ¥6500E

定価(本体 6,500円+税)



9784906955947



1920065065006

平成元年
1989
|
2018
平成30年

全国街路事業コンクール30周年記念誌

平成の街路



全国街路事業促進協議会

全国街路事業コンクール30周年記念誌

平成

の街路

300

全国街路事業促進協議会

全国街路事業コンクール30周年記念誌

平成の街路

300

平成元年 平成30年
1989 - 2018

全国街路事業促進協議会

CONTENTS (目次)

会長挨拶	.....	ii
国土交通省都市局街路交通施設課長挨拶	.....	iii
審査員論評	.....	iv
受賞事業紹介	.....	1
横断図一覧	.....	373
所在地一覧	.....	415
受賞事業一覧	.....	425
事業分類キーワード索引	.....	441
全国街路事業コンクールの概要	.....	444
全国街路事業促進協議会とは	.....	445
制作後記	.....	446

“平成の街路300”発刊にあたって

全国街路事業促進協議会 会長 | 横浜市長 林 文子



全国街路事業コンクールは、全国街路事業促進協議会の活動の一つとして平成元年にはじまり、これまで、全国各地で優れた成果をあげた296の街路事業を表彰してきました。

このたび、第30回の表彰という節目を迎えたことを記念し、「平成の街路300」を発行する運びとなりました。会員の皆様、コンクール審査委員の皆様のご長きにわたるご尽力に、あらためて深く感謝申し上げます。

この30年を振り返りますと、バブル崩壊による長期の経済不況や、人口減少・超高齢社会への突入、さらには阪神・淡路大震災や東日本大震災をはじめとした自然災害など、激動の30年であったことがわかります。

街路事業を取り巻く環境も大きく変わり、道路特定財源制度が平成20年度限りで廃止されるなど、事業推進に欠かせない財源の確保が大きな課題となりました。その中でも、私たち地方自治体は、限られた財源の中で創意工夫を重ねながら街路事業の整備に取り組み続け、近年は、駅前広場整備をはじめとした交通結節点の改善や無電柱化、自転車通行空間の整備などにも積極的に取り組んでいます。

この記念誌では、街路事業への期待が時代とともに変化してきた様子も読み取ることができます。最近では、人を中心とした街路空間づくりやストック効果の発現、地域住民とともに取り組む賑わいの創出などが、キーワードとなっています。

そしてこの先の30年で起こるであろう、自動運転をはじめとする様々な技術革新は、これまで以上に大きな変化をもたらすと予想されます。私たち地方自治体は、新たな街路のあり方を議論し、確実に準備を進めていかなければなりません。

全国街路事業促進協議会はこれからも、都市計画道路の速やかな整備、充実に向けて積極的に取り組むとともに、優れた街路事業の魅力をより多くの方に知っていただき、さらなる事業推進と技術水準の向上につなげるために、当コンクールをしっかりと継続してまいります。

むすびに、今回の記念誌出版にあたり様々なご助言をくださいました、コンクール審査委員会・高橋委員長をはじめ委員の先生方、また原稿作成等にご協力いただき、受賞事業として掲載させていただいた会員の皆様に対し、厚く御礼申し上げます。

この記念誌が、全国各地の街路事業の推進と、技術水準の向上の一助となることを、心から願っております。

“平成の街路300”発刊に寄せて

国土交通省 都市局 街路交通施設課長 | 本田 武志



全国街路事業コンクールは、街路整備に優れた業績をあげている地方公共団体等を表彰することにより、望ましい街路事業の推進と整備基準及び技術水準の向上を図ることを目的として、平成元年度から、全国街路事業促進協議会の主催により実施されてきました。この度、平成の時代と共に歩んできたこの全国街路事業コンクールが30周年を迎えることとなり、受賞事業を集大成した記念誌が刊行されますことは大変意義深く、心からお喜び申し上げる次第です。

このコンクールを主催されております全国街路事業促進協議会は、昭和40年の設立以降、全国の都道府県・市町村等の自治体を会員として様々な活動を通じ、都市計画道路の整備促進に多大な貢献をされております。将来の持続可能な都市像実現のための街路事業推進に大きな役割を果たされていることについて改めて感謝を申し上げるとともに、引き続きご尽力とご協力をお願い申し上げます。

街路事業を取り巻く環境は時代と共に変わっております。人口減少社会を見据え、コンパクト・プラス・ネットワークの具体化をさらに進める必要がある一方、社会資本整備については、厳しい財政制約の下、安全・安心の確保を前提に生産性を向上させ、経済の活性化に資するストック効果の高いものが求められております。街路事業においては、「つくる」だけでなく、人々に「どう使ってもらえる」のか、「街の価値を高める」ことにつながるのか、ということが重要視されてきており、街路空間の再構築・利活用等を進めることが必要となる等、その時代によって求められているものは変化しております。

街路交通施設課といたしましても、協議会の皆様からのご意見を伺いながら、時代の要請に応えられる街路事業を推進してまいり所存です。

本書で紹介されている各事業は、それぞれの地域の実情に即し、創意工夫された質の高い事業であり、その時代をリードしてきた優れた事業です。事業実施の過程では事業者の方々の多大なご苦勞があったこともあるかと存じます。受賞者の方々には改めて敬意を表すると共に、皆様の弛まぬ努力により行われた事業を本書で紹介することで、街路事業に携わる方々の一助となることを心より願っております。

結びに、全国街路事業促進協議会の会員皆様の益々のご発展と関係各位のご健勝とご活躍を祈念し、ご挨拶の言葉とさせていただきます。

街づくりを先導する街路事業

委員長 | 高橋 洋二 東京海洋大学 名誉教授



街路は人や車が通行するための都市施設ですが、緑やオープンスペースを提供し、下水道・電力・情報通信など供給処理施設を収容する空間でもあります。また土地利用を整序化し景観や賑わいを創出する役割を担い、長期的には都市構造を誘導する都市の骨格ともいべき社会資本であり、その整備を行う街路事業は街づくりのカナメとなる事業と言っても過言ではありません。戦後の街路事業を振り返ってみると大きく4つの時代区分が可能ですが、『高度成長期』、『安定成長期』にかけて都市化とモータリゼーションが急速に進んだ結果、街路事業の目的も自動車走行空間の整備にとどまらず、マストラや居住環境の整備も含めた総合交通体系整備事業へと成長していきました。平成時代に入り、街路事業は道路と鉄道の立体交差化事業の拡充・街路と市街地の整備を一体的に行う沿道整備街路事業、LRT事業などを含む総合的な街づくり事業へと発展していきました。

街路事業コンクールは平成元年に街路事業促進協議会により開始され、その年度に竣工した国庫補助対象の街路事業について事業の意義・ネットワーク・構造工法・デザイン・合意形成と住民参加のプロセス・直接間接効果などを多面的に評価し優秀な事業を表彰してきました。そして表彰された街路事業についてはその概要・表彰理由などを広く全国に発信し、街路事業全体の質的向上および街路事業に対する国民の理解と支持を高める努力をしてきました。

街路事業コンクールが実施されてきた平成時代の30年間は、『構造不況・改革期』として都市整備の分野でも様々な改

革に取り組んできた時代です。我が国の社会・経済・地域は大きく変化し、人口減少・少子高齢化社会に突入していきました。とくに人口・産業・中枢管理機能などの東京一極集中と地方都市の空洞化・衰退は深刻であり、都市計画・地域計画の分野では国土の均衡ある発展を実現するために有効な施策を早急に実施していくことが強く求められ、街路事業もその施策の重要な一端を担ってきました。

一方、ライフスタイルの変化や高齢化の進展によりマイカーの利用が抑制され、バスや新交通などの公共交通機関へのニーズが高まる傾向も見られるようになりました。そこで、これまで自動車利用の増大に対応して平面的に拡大してきた市街地・都市構造をコンパクトな市街地に改変していくことが、新たな地域・都市施策の主要テーマになってきました。今後とも街路事業は、自動車の利用を抑制し徒歩や公共交通機関の利用しやすい都市構造に再編成するための戦略的な事業として一層重要な役割を果たすと期待されています。

この度出版に至った「平成の街路事業」は平成の30年間で代表する街路事業コンクールの受賞事業を集大成したものであり、平成時代の全国の独創的かつ示唆に富む知恵・工夫・努力の結果を記録しています。これらの事例がこれからの街路事業を進めるうえで全国の関係者の皆様の矜持や意欲を高めることに役立つことを期待しています。最後に、このような優れた街路事業を実現してきた地方公共団体・関係機関・住民の皆様に対して改めて敬意を払わせていただきます。

【出典：「都市と交通」第100号 PP.20-21 (公社)日本交通計画協会】に著者加筆

社会情勢・国土政策	道路・都市政策	街路事業施策
<p>1 戦後復興期 (1945年～1955年)</p> <ul style="list-style-type: none"> 第2次世界大戦による国土の荒廃と再建 <p>2 高度経済成長期 (1955年～1973年)</p> <ul style="list-style-type: none"> 大都市圏への人口流入・急激な都市化 全国総合計画(1960) [拠点開発] 新全総(1969) [大規模プロジェクト構想] <p>3 安定成長期 (1973年～1992年頃)</p> <ul style="list-style-type: none"> 東京への一極集中、地方の時代 高速道路網の建設(新幹線、高速道路、空港) 国土利用計画法(1973) 三全総(1977) [定住構想] 四全総(1987) [交流ネットワーク] & [多極分散国土] <p>4 構造不況・改革期 (1992年頃～現在)</p> <ul style="list-style-type: none"> 少子化・高齢化・人口減少、東京への一極集中 大都市再生・地方都市中心市街地再生 五全総(1998) [21世紀の国土グランドデザイン] 国土形成計画法(2005) [多軸型国土構想] [大都市のリノベーション]等4つの構想 人口静止社会(総務省)(2005) 人口減少社会「元年」(総務省)(2011) 	<ul style="list-style-type: none"> 道路整備費の財源等に関する臨時措置法(1953) 第一次道路五箇年計画が開始(1954～) 道路と鉄道の交差に関する建国協定(1956) 道路整備緊急措置法(1958) 道路整備特別会計(1958)/道路構造令(1958) 道路交通法(1960)、新都市計画法(1968) 地区計画制度(1980) 第11次道路整備五箇年計画(1993～) 道路政策変革への提言(1997) 道路審 都市交通&市街地整備のあり方(1997) 都計審 新道路整備五箇年計画(1998) 都市再生特別措置法(2000) 道路構造令の改正(2001) 道路特定財源の一般財源化(2005) 立地適正化計画制度(2015) 	<ul style="list-style-type: none"> 街路事業、橋梁整備、舗装新設(1950) 連続立体交差事業、立体交差事業(1968) 歩行者専用道整備事業・環境施設帯整備事業/モノレール道整備事業/自転車駐車場(1974) 新交通システム整備事業/居住環境整備街路事業(1975) 総合都市交通施設整備事業(1977) 歴史的地区環境整備街路事業(1984) シンボルロード整備事業(1984) 街路事業コンクール開始(1989) 沿道整備街路事業(1998) 連続立体交差事業の拡充(1998) LRTプロジェクト(2005) 都市再生交通拠点整備事業の拡充(2005) 地区交通計画/都市交通システム整備事業(2007) 都市交通戦略/都市交通システム整備事業の拡充(2008) 社会資本整備総合交付金(2010) 駅とまちづくり計画(2011) 公共的空間(歩行者空間整備)(2014)

持続可能な街づくり

委員 | 吉岡 耀子 交通ジャーナリスト



失われた街、守られた街

平成17年(2005年)からコンクールの審査委員会に参加してきました。以来、現地調査でいつもそこに住む人々の様子が気になりました。道は賑わっているか、店に客は訪れているかなどは街の幸福度のひとつの尺度かと思います。この感覚の原点は、私にとっての初めての現地調査で出会った二つの対照的な事業にあるようです。

一つは連続立体交差の大事業で、駅舎から周辺の街も含めてそっくり作り直したような意欲的な事業でその広さと破格の費用に驚いた記憶があります。しかし現地では、人も車もほとんど通らず、家も少なく、踏みとどまったわずかな店では、商売ができなくなったことを嘆いていました。その後もこれに似た事業に何度か出会いましたが、いずれも街の再生を目指したものの、逆に街が分断され、拡散したのは残念なことです。

対照的だったのは、富山市八尾町の試みです。「おわら風の盆」の踊りが流れる通りでは、電柱を取り除いてすっきりした町並みを作りました。



暮らしと伝統を守った八尾町の街並み(撮影・川崎秀典)

通常は、電柱の除去と電線埋設は大掛かりですが、ここでは裏配線という方式で手間も費用も大変低く抑えられました(事業費約3億円)。小さな自治体にとって事業費の節約は重要ですし、既存の街並みをそっくり守ったことに地元の誇りと持続可能な知恵を感じました。また側溝を格子で覆い、家の入口と道路をフラットにつなげて道を使いやすくしたことも道路の価値を高めました。既存の道路を生かしたこれらの工夫が功を奏して日本の道100選に選ばれ、第17回全国街路事業コンクールで会長賞を受賞しました。

上記2事業では街の消失と保存という対比が際立ちますが、道路幅も気にかかります。広い道路は街を分断しますが、小さい街では道を挟んで家々の顔と声を感じられます。道路幅がどれだけ広がると街の味が薄まるのか、答えは簡単にし

ないでしょうが、道路づくりの大事な要素だと思います。

駅から広がる街と交通

駅は街の顔であり、様々な交通をつなぐ結節点であり、駅前広場は忙しい人々がしばし息をつく場所といえます。新しくなった駅舎やロータリーで乗降客がリズムカルに移動する光景は街全体の活気を反映しているようで、こうした成功例では事業前写真と比べても駅前という限られた土地が街路事業によって有効活用されたことがわかります。

大きな駅では、古都の奈良や京都、東京の西武線・大泉学園や京王線・調布駅をはじめ、いくつもの事業が受賞しました。それらからは街の発展への強い意思が感じられ、限られた空間と時間の中で多くの要素をびたりと組み合わせた見事さに感服しました。その結果、奈良駅は古都の堂々たる風格を示し、京都は観光地の楽しげな賑わいを、東京の私鉄では商業地区やベッドタウンといった個性が現れました。駅から街が広がる可能性も感じます。

東京都調布駅周辺では、鉄道を地下化して18箇所の踏切を除去した大事業によって街の風景が一変し、道、広場、空が広がりました。渋滞の解消、商業施設とマンションの増加などで人気が高まり、駅乗降客も増加しました(2018年7月、京王線 国領駅調べ)。

コンパクトな街への期待

駅と街を結ぶ交通では路面電車が注目されます。富山市のライトレール事業では既存の軌道に新設レールを繋ぎ、市街地をループ状に囲みました。スタイリッシュな車体と下駄履き感覚の便利さで人々に親しまれ、コンパクトシティのひとつのシンボルとなっています。車社会で拡散した街を公共交通が取り戻せるか、高齢社会を支える努力が期待されます。



コンパクトな街の公共交通、ライトレール

街と街路と街路事業

委員 | 佐々木 葉 早稲田大学 理工学術院 教授



道という言葉は「み」+「ち」。「み」は大事なものに着く美称の音、「ち」はあっち、こっちの「ち」で方向を表すといえます。街中の道は「とおり」とも言いますから、通るという行為が意の中心にあるわけです。漢字の「街」は十字路がたくさん集まっている様子から来ています。もう少し言葉に想いをめぐらせれば、streetは舗装されたという意味のラテン語に由来します。欧州の街路は通りであると同時に都市という大きな家の床であり、舗装された人々の生活空間ということでしょうか。一方「ストリート系」と言えば、ファッションでも音楽でも、自由で、自然発生的な、大げさに言えば都市の都市たるライフスタイルを表象するという語感があります。

こうした言葉の感触をたどっていくならば、街の基本的な骨格と空間をなす街路をつくるということは、人々の生活、くらし、活躍、表現の機会と場所を創造することだと言えましょう。交通はそのための一つの、もちろん重要な一つの側面です。

さて、街路事業コンクールの審査に関わらせていただき、改めて街路事業という仕事の多様さとご苦労を実感しました。事業規模は予算で言えば数桁も異なり、延長、幅員、沿道環境もまるで様々です。これらが同じ街路事業と呼ばれるのは、社会制度上のある枠組みによるものですが、本コンクールによって表彰された296件の例から学ぶには、やはり幾つかの類型ごとに事業の意義や成果を読み解いていく必要があります。

歴史的な街並みを活かす街路、街の顔となる目抜き通り、近隣の人々の生活空間、商業の賑わいがしみだす通り。こうした人々の活動の舞台づくりに成果をなした例が、私にはやはり興味深いです。沿道の人々や対象街路に接続する道との協調が模索され、文字通りのまちづくりとして素晴らしい成果につながった例が見出せます。街路事業としてできる範囲を、事業主体である自治体が拡大し、人々を巻き込み、関連事業を引き寄せていく仕事は、まさに街路からのまちづくりです。最終的に挿入される舗装、ストリートファニチュア、緑といったエレメントのデザインの洗練度は、そこに至るプロセスの充実を支えられてはじめて開花します。歴史的であれ、現代的であれ、この構造は同じだと思います。

一方、こうした沿道の活動を反映した通りづくりとは相当に趣が異なる都市交通幹線インフラ整備としての街路事業があります。ネットワークの一翼を担い、滞る車の流れをスムーズにいくために、広大な用地を確保し、橋梁やトンネルといった構造物を作っていく仕事です。その成果は、渋滞の解消、目的地へのアクセスの向上、災害時への備えとして実を結びます。鉄道高架化事業と一体となった整備では、地域分断が解消されます。移

動の効率性と快適性が創出されることで、沿道の価値のポテンシャルが変化し、まちなかなど別の場所の賑わいや静寂が生まれてきます。事業による街の構造の変化がまちづくりとなり、整備された対象街路自体のデザインに共感を得るには、やはり事業範囲をこえた戦略と多様な主体の巻き込みが求められます。また、規模が大きくなるだけに、防護柵、照明、水路や街路樹等に求められるデザインの解像度も変わってきます。要素の造形の丁寧さだけでなく、レイアウトやリズム、場所へのおさまりが重要となってきます。もちろん沿道に出現してくる商業という行為が、独りよがりの集積にならぬような方策も忘れてはいけません。

このほかにも様々な事業があります。そして30年という時代を通して見るならば、同種の整備にもやはりその時代時代の匂いも映し出されています。毎年重ねられてきたコンクールの成果とその歩みは、街路事業によって生み出された街路が街をどうつくってきたかの実証データです。街路は橋やトンネルといった構造物のように単位が明確ではありませんから、なかなか事例として集められてはいません。その意味でもこのコンクールに選定された事業のデータはとても貴重なものです。記録していただいたことに心より感謝するとともに、その活用が期待されます。

さて1919年に都市計画法と道路法が制定されてまもなく百年となります。その出発点では、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。1958年に道路構造令に一本化されるまでの約40年間は、道路と街路に求められるかたちは異なることが制度にも反映されていました。時代と共に道の使い方も制度も変化していきますが、何かを考え、作っていく際に言葉はとても重要です。デザインボキャブラリーが豊かであるかどうかは、デザインの過程でのコミュニケーションから工事の仕上げまでに大きく影響します。街路事業コンクールの多様な成果を俯瞰してあらためて思うのは、これら一つにくっつけていることの意義とは何か、そしてこのひとつの元にある多様性を活かしていくために必要なボキャブラリーとは何か、ということです。個々の事業が展開される街の様子、地形、風景を読み解き、仕事に反映していくために必要な語彙は、まだまだ模索され、集められ、編集されなければならないと感じます。イタリア語には街路の形状、場所、由来に応じて何十もの道の普通名詞があります。日本においても、表通り、大通り、広小路、目抜き通り、裏通り、横道、路地、参道、交差点、街角、辻、橋詰などなど、豊かな言葉があります。そうした道の文化が街路事業に読み込まれ、街路の個性を顕在化し、街のくらしを自由に伸びやかにしていくこと。街路からのまちづくりの一層の展開に期待しています。

次世代交通に対応した今後のまちづくり

委員 | 森本 章倫 早稲田大学 理工学術院 教授



近年、新しい交通機関が都市内に続々と登場しています。個人の短距離利用のニーズに合わせて、セグウェイなどの小型で一人乗りのパーソナル・モビリティが開発され、移動支援ツールとして注目されています。また、従来の路面電車やバスは次世代の公共交通として進化し、LRT(Light Rail Transit)やBRT(Bus Rapid Transit)として世界各地で導入されています。一方で、自動車も環境性能や安全性が大きく向上し、ドライバーのハンドル操作やアクセル、ブレーキ操作までも支援する自動運転車も市販されるようになりました。科学技術の進歩は多様な交通機関を誕生させ、都市の中に実装されるようになりました。

また、交通機関の利用方法にも大きな変化がみられます。自動車は主として個人が保有して使う形態から、複数で共同利用する形態が普及し、サイクルシェア、カーシェアなどのシェアビジネスが広がっています。また、フィンランドから始まった複数の交通手段を統合的に利用可能にするMaaS(Mobility as a Service)は、従来の交通機関別の交通サービスからエリア単位の交通サービスを実現し、都市交通のあり方自体を変えていくでしょう。

このように交通社会が大きく変化する中で、今後の街路はどうあるべきでしょうか。多様な交通モードや移動サービスを受け入れる交通路としての存在から、これらの次世代交通に積極的に対応し、街づくりをけん引する役割が求められています。まさに未来の都市計画との調和を考えた次世代の交通戦略が必要な時期に来ているといえます。

我が国の総人口は2050年までに約2500万人も減少し、その後も減少し続けると予測されています。持続可能な都市であるためには、未来の人口規模に適合した変化が不可欠でしょう。つまり、人口減少社会の中で、コンパクトで魅力的な街への転換を促すために、次世代の交通戦略は、多様な交通機関を上手にマネジメントして、望ましい都市構造へと誘う役割を担うべきです。

では将来どのような交通体系を構築すべきでしょうか。ここでは個別交通と公共交通が相互に補完する階層的な交通体系を提案します。道路ネットワークは高速道路から生活道路まで階層性を持ち、公共交通も同様に高速の都市間移動から低速の地区内移動までの階層性をもっています。この2つの階層性が互いの役割を担い、相互に補完しあうことで未来都市の交通体系を支えることができます。

この2つの都市交通の階層性を都市空間に落とし込んだ概念図を示します。人口減少社会に合わせて都市内に、一定

の人口規模を維持する集約エリアと、緩やかに縮退を進める自然と共存した非集約エリアが存在します。集約エリアの交通の基本は徒歩であり、それを次世代の公共交通が支えます。都市内の中距離移動のニーズに対して、専用走行路をもったLRTやBRT、あるいは自動運転バスなどが定時性・速達性を確保した移動を実現します。効率的な大量輸送機関は環境負荷低減にも寄与するでしょう。

一方で、低密な非集約エリアの移動は個別交通が担います。まずは最も環境にやさしい自転車、短距離移動支援のパーソナル・モビリティがその機能を発揮します。あるいは限定エリアの自動運転車(レベル4)が、低密エリアを低速できめの細かいサービスを行います。超高齢社会が浸透した社会で、ドライバーレスの自動運転がDoor to Doorの高齢者の移動ニーズを支えるでしょう。

未来の街路空間もこのような交通戦略を反映したものになるべきです。集約エリアでは歩道整備に重点をおき、幹線部分には公共交通用の専用走行路を整備します。都心部の街路はトランジットモールやパークレット、あるいは荷捌き専用空間の整備が進められます。歩いて楽しいまちづくりがカギとなるでしょう。一方で、非集約エリアの街路では自転車やパーソナル・モビリティなど時速30キロ以下で走行するスロー・モビリティ用の走行空間整備が重要です。小さな拠点を中心とした街路整備や、集約エリア内の拠点へのスムーズなアクセスが必要となります。

次世代交通にも対応した新しい交通戦略が、新しいまちづくりを担うことを期待しています。

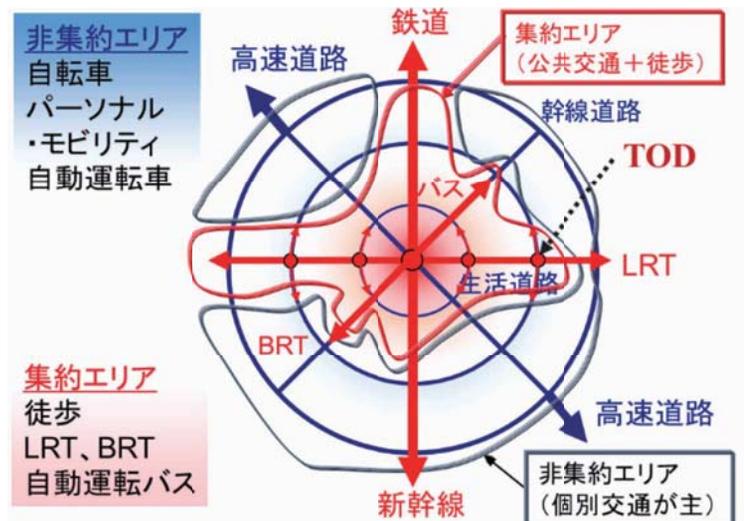


図 コンパクトシティと交通体系

住んでよし旅してよし 魅力的な街路から見えてくるこの地球の未来

委員 | 三好 礼子 エッセイスト 元国際ラリースト



旅が大好きです。どの国のどんなに小さな町でも、初めて訪れた時は期待と高揚感で胸がいっぱいになり、異邦人を楽しみます。垣間見える暮らしや街並みからは、そこだけでなく日本や世界の未来までが見えてきてくるよう。砂漠のオアシス、アジアの市場、絵葉書のような欧州の牧草地帯、様々なオールドトレイル。何千年のどの年代であっても、人々は快適さ、利便性、景観、守り、交流などをキーワードに地域を作り上げてきました。私は「道」や「町」が好きだったのですが、最近それは「街路」でもあると気づき、改めてその観点を意識するようになりました。国や地域や文化や歴史が違って、私がそこで感じたいのは、人々のやすらぎでしょうか。人や会話が行き交い、老若男女の笑顔が溢れ、「住みたいな」「また訪れたいな」と思う場所に強く惹かれます。

2016年から街路コンクールの審査で全国の応募地を巡る旅は、大変灌漑深いものがありました。普段は直感型の印象派なのに、完成までの作業の苦労や各種データを得て視点を増えると、ビフォーアフターのドラマを観ているよう。いい意味で予想を覆されるところも多くありました。トンネル、駅、橋、通学路、観光地、etc.の規模は様々。単独事業であっても、街路は複合的な要素が大きく、審査させていただく側の知識と想像力が試されるなあ緊張感いっぱい。ワクワクとドキドキで街を巡りました。「この場所いいですね〜。よく利用しますか？ 前と比べてどうですか」などと地元の利用者にさりげなく話を伺うのは、実は結構難しく、かつ怪しくもあります。が、思いがけず貴重な話を聞いて、それが評価につながることも多々ありました。応募資料から見えてくる事業主体や施工者の方々の「事業への情熱」、それが現場でどう感じられるかも大きな要素でした。全ての街路に言えるのですが、単に整備して便利になって緑を増やしただけでは足りなくて、住まう人(利用者)の気持ちやマメな手入れがないと、いとも簡単にモノトーンの町並みになってしまいます。街路は生きており、時とともに成熟したり衰退したり。だからこそ面白いなあと思われました。

2016年に大賞を受賞した大分駅前立体交差事業は、とても印象的でした。バス前の雨避けやロータリーなどのデザインや利便性には声を上げるほど感動しましたが、駅の自由通路の椅子に腰掛けて集う人たちがみんな微笑んでおり、居るだけで楽しいことが伝わってきました。店舗の充実度と細かいところの配慮が心地よく、駅を見ただけで住みたいくなります。そして数多くの立体交差を車で رفتり来たりしてみれば、その走り易さと有効な線路下利用に大感動。幾つも二重丸をつけて、やや興奮気味でした。けれど、その2週間後に熊本・大分地震が発生した

のです。大変心配していたのですが、駅舎や高架に被害がなかったと聞き、図らずも安全性が確認されることとなりました。「最新の技術って凄いなあ」。古きよきものに気持ちが偏りがちな私の考え方に、新たな風を与えてくれる事業でもありました。

それにしても、時代は猛スピードで変革しています。「やすらぎが一番」という生き方の根本は変わらなくても、道を行き交う車の自動運転化はさらに進むでしょうし、個人や公共の情報伝達方法は、この先想像できないような手段になるのかもしれませんが。街路事業の技術革新も更に進むことでしょう。その中で「我々はこう歩んできた」という記録のひとつとしてこのコンクールの存在があり、そのお手伝いのできているとしたら、とても光栄なことです。歩き始めと同時に、何キロも街を走り回って徘徊しては喜んでたという私。百万キロのツーリングもオアシスを求める旅でした。感動が大好き。心が動けば、笑顔になり、それは大きな波となってあちこちに拡散していきます。人々の営みには必ず背景や風景があり、自然と調和をしながら作り上げた町並み(街路)には、それを演出し、支える力があります。人の幸せとは、地球という家族の一員であり、一人一人が大事な存在だと確信できることではないでしょうか。唯一無二の、そして繋がりを感じられるような街路づくりをこれからも期待してやみません。



旅行者にとってうれしい道とは

委員 | 大川 朝子 株式会社昭文社 出版推進事業部



この度は街路事業コンクールが30周年を迎えられましたことを、心からお祝い申し上げます。貴コンクールによって街路事業の社会的・技術的向上に繋がり、国土交通省の推進される「全国的に潤いのあるまちづくり、個性的なまちづくり」に大きく寄与されています。これまでの全国街路事業促進協議会、幹事自治体に深く敬意を表します。

私は審査員として今30回目からの参画ですが、審査や現地調査を通じて、街路事業がいかにまちづくりの基盤であるかを痛感いたしました。これまで地域やまちを「観光」の視点で追究してきましたが、まちづくりの基盤は当然ながら“人”と“道”“空間”であり、街路整備はまちの活性化、すなわち暮らしやすさ、訪れやすさに直結します。明るい未来を作る基盤です。少なくとも私が拝見した受賞事業は、その場所に降り立った途端、明るい未来が見えるような、訪問者もワクワクする街路、空間でした。

新潟県長岡市では「この道ができたスピードもまちの開け方も早く、これからの可能性を感じる。合併した市町村との繋がりも感じるようになった」との市民の方の声が印象的でした。また京都駅八条口は、交通網の混雑が課題の観光都市の駅前において、見事にスムーズに人と車が流れており、このようにして世界を代表する観光都市、スマートシティが出来上がっていくのだと感動いたしました。

これまでの街路事業に携わるみなさまの、想像を超える長年の努力は、訪れる人、利用する人に自然に伝わっております。

街路の役割は様々かと思いますが、過去30年の受賞事業を拝見しても、「交通緩和」「安全確保」「アクセスの利便性」といったインフラ整備の面だけでなく、「車から歩行者中心」、そして「地域の魅力を高め」「明るい将来を見据えた」事業であったかと思いますが。例えば平成5年国土交通大臣賞の長野県松本市・松本城周辺整備。私自身も何度も利用していますが、国宝松本城とともに道路沿いの緑も紅葉も美しく、歩きながら写真を撮りたくてしまいたくなる、“うれしい道”です。歩道が十分に確保されているため、車の流れも気になりません。市民が誇りとする松本城の景観配慮と、御神木である大ケヤキの伐採を避け保存したことも受賞理由と知り、そこに生きる方の思いが詰まっているからこそ、訪れる者にも感動を与えるのだと納得いたしました。

私が携わる『ことりっふ』は、20～30代の働く女性向けの

旅を提案した旅行ガイドブックです。旅のスタイルは、交通機関で旅先に向かい、現地は歩いて、またはレンタサイクルでめぐる“散歩する”ような旅。これは主な読者層である首都圏の女性が車を運転しないこと、暮らすように現地をゆったり楽しんで心身ともにリフレッシュする旅を求めているからです。そのような旅は「目的地までの過程」も重要で、旅行者は歩きながらの「道」をしっかりと楽しみます。

このような“歩きながら、ゆったりその土地を楽しむ”、すなわち「まちあるき」は、「観光まちづくり」において今後も重要なキーワードだと思っています。路地裏までをゆったり歩き、地元の方と触れ合い、その土地ならではの生活の息吹を感じることは、旅する女性だけでなく、日本各地の独特の魅力を知りたい海外からの旅行者も同じ視点だからです。

そこで重要となってくるのが、「風景」と「歩きやすさ」です。

駅に降り立ったとき「あ、このまち楽しそうだな、何かありそうだな」というインパクトのある、ワクワクするような風景。決して立派である必要はなく、その土地だからこそ匂ってくるような独特の風景が広がっていたり、演出があるとうれしいです。例えば静岡県三島市のJR三島駅前には緑が生い茂りちょっとした水場もあって、水と緑の都であることを象徴しています。

そして歩きやすさ。皆様のおかげで全国各地でうれしい道が増えました。私自身も弘前、秋田、金沢などで見つけたのですが、駅から町の中心地まで少し距離がある場合、バスや自動車が通る道とは別に、遊歩道があります。駅からストレスなく歩き、気づくと目的地の「距離を感じさせない」道。そんな道は市民の憩いの場であり、市民の手により市・マルシェもたつので、地域ならではの食材や生活の息吹に触れます。市民にとってうれしい道は訪問者にとってもうれしい道です。

街路事業は想像を絶する事業かと思いますが、皆様のおかげで市民も快適に訪問者も楽しく過ごせるようになりました。その過ごしやすさのベースにあるのはきっと「土地の声」。市民の暮らしと地域の特性を十分に考慮した、「線」ではなく周辺のエリアと一体化した「面」の事業、その地域だからこそ作りだせる明るい未来をこれからも築いていただきたいと思っています。

最後になりましたが、これまでの街路事業に携わる皆様に改めてお礼申し上げますとともに、街路事業の益々のご発展を祈念いたします。

豊かさを生みだす街路のチカラ

委員 | 野原 卓 横浜国立大学 大学院 准教授



朝、家から出たその先にある、街路にかかるアーケードの軒先で、巣づくりを進めながら餌を待つ、かわいいツバメの子に出くわしました。初めてまちを訪れる来訪者にとっても、毎日通勤する朝のオフィスワーカーにとっても、まちと最初に触れ合う場所が「みち」であり、「みち」は、最も重要なまちとの接点です。その意味でも、街路事業は、これまでもこれからも、まちの接点を生みだす重要な事業であることは変わりません。人口減少・超高齢化による縮減時代を迎えた日本においては、交通量を処理して渋滞を解消したり、歩行者に対する事故を避けるための整備を進めたりすることだけでなく、まちの変化に柔軟に対応しながら、人間生活における豊かさを生みだす接点としての街路のあり方を考え、多様な意味をもつ公共空間としての知恵や工夫を重ね合わせてゆく必要があるのだらうと思います。

交通という言葉は、「通」（行）が「交わる」と書くことからわかる通り、単に移動を担うだけでなく、都市における人間のアクティビティが集まり、交わる中での「コミュニケーション」性を重要視する言葉なのではないかと思っています。将来、自動運転が本格導入され、単なる移動は、もはや人間の手を離れるようになってくる可能性も考えると、人々が自ら担う交通においては、ゆっくりと歩きながらまちを楽しむ、豊かさを生むための交通政策や、行き交う人々のコミュニケーションを大切にしたい街路づくりなどが中心となるかもしれません。身体を固いカバーで覆い、周辺環境（音や風）を完全に遮断して、個人占有空間の中で速度を追及する乗り物ではなく、あまり速度の出すぎない、事故の少ないスモールモビリティ（電動カートや超小型モビリティなど）が用いられるようになれば、街路空間でも、お互いの動線を分離するのではなく、豊かにコミュニケーションを採りあいながら、「混在を楽しむ」みちの姿がみられるようになるかも知れません。

近年では、計画時の想定よりも自動車交通量が少なくなってきた街路などにおいて、道路空間の再配分や再編がとて盛んとなってきています。単にみちを「つくる」だけでなく、時代に合わせて柔軟にその豊かさをカスタマイズしてゆくことも必要とされているかもしれません。みちを行き交うアクティビティに、ふと立ち止まったりたずんだりするアクティビティが適度に重なり合うことで、どんな豊かな可能性が拡張されるか、楽しみでもあります。また、そのためには、単に道路空間だけを対象とするのではなく、民地や建築物、オープンスペースや公開空地などの沿道空間と連動したデザインや事業を組み立ててゆく必要も出てくるのではないかと思います。

いつの時代にあっても、まちを「移動」すること自体は、豊かな暮らしのために不可欠な行為であり、まちに出たくなる、そし

て、まちなかを動きたくくなるような、魅力的な街路が都市の中にどんどん増えてゆくことで、移動自体が目的化された楽しい行為となり、引きこもりや閉じこもりの少ない、実りの多い都市空間が生まれてくることになると思いますし、そのための街路の役割はとて大きいものだと思います。

また、都市においては、様々な公共空間がそれぞれどのような役割をもっているか、そして、それらがどのようなネットワークを有しているかについても考える必要があり、その中で街路がどのようなチカラを発揮できるか、留意することが大切です。単に一つの街路の性能や魅力を高めるだけでなく、それまでの歴史文化、地形、都市構造などを読み込んだときに、その街路がどのように生まれた街路で、どんな位置づけにあるか、お互いの関係性を考えながら、ネットワーク全体での魅力づくりが重要であるとともに、その役割を読み込みながら、街路ごとに個性や特性を意識して、様々な魅力が織りこまれる都市組織（アーバンファブリック）としてのあり方が大切になると思います。その上では、一つ一つの街路事業の評価だけでなく、都市構造全体でどのような役割が挿入されているか、その結びつきのあり方も合わせて評価してゆく必要があるのだらうと思います。こうして、豊かな街路の競演（個性）と共演（ネットワーク）が、都市の魅力を生みだす「糸」としてまちじゅうに織りこまれてゆくことをとても期待しています。



みち（街路）とまち（沿道）が一体となった場づくり（石巻市中央一大通り）

街路からまちを変える ～これからの街路とまちづくり～

委員 | 渡邊 浩司 国土交通省 都市局 街路交通施設課長
※所属役職は第30回審査委員当時



街路事業コンクールが30周年を迎えました。受賞案件を見ると、その時代のニーズを反映した多様な街路事業が行われていることに気づきます。

街路は文字通り、「まち」の「みち」ということですが、道路と何が違うのかとよく聞かれます。予算制度上の違いはもちろんありますが、私は街路と道路は「思想」が全く異なると答えています。道路はあくまで交通機能に特化していますが、街路は都市を構成する空間として多様な機能をもつものであり、沿道の土地利用と一体となって考えられるべきものだと思います。

その思想は、1919年に制定された街路構造令までさかのぼることができます。当時、道路法の施行に併せて、道路構造令とともに制定されたものですが、道路構造令が、国道の幅員は4間(7m)以上と定めているときに、街路構造令では、広路は24間(44m)以上と定めており、歩車分離で歩道幅はそれぞれ全幅の6分の1以上確保し、必要に応じ路面電車や植樹帯の空間をとることが定められています。モータリゼーションの前ですから、自動車交通量で幅員が決まるのではなく、都市の中で必要な空間を定める形になっていたわけです。震災復興や戦災復興でも基本的にこの考え方に基づいて整備がなされたため、全国各地に都市のシンボルとなるような広幅員の街路が整備されたのです。

その後、戦後のモータリゼーションの中で、圧倒的な基盤不足に対応するため、街路構造令は道路構造令に吸収され、自動車交通量に基づいて車線数や幅員が決まる形になり、まずは自動車交通を円滑に流すための街路整備を集中的にすすめることになりました。高度成長期が過ぎ、環境や景観にも配慮した街路整備をしようという流れが広がりはじめた頃が、街路事業コンクールが始まった頃ではないかと思います。

そして今、人口減少時代を迎え、まちづくりも街路も大きな転換期を迎えています。コンパクト+ネットワークのまちづくりを進める中で、街路に求められる役割も大きく変化しようとしています。世界の都市を見ても、自動車中心のまちづくりから公共交通や歩行者を中心とした持続可能なまちづくりへと大きく転換しつつあり、LRTの導入やまちなかの歩行者空間化など様々な取り組みが進められています。

我が国の街路についても、都市の将来像の見直しに併せて計画を見直し、本当に必要な路線を集中的に整備する、そして、自動車交通を処理するバイパスや環状道路を整備したら、あわせてまちなかの街路の再構築、歩行者空間化を進め、まちなかに人間のための空間を確保し、賑わいを生み出

していくことが求められています。

これまでは、街路を整備すれば、人や車は自然に集まってくる時代でしたが、これからの人口減少時代は、単にハードとしての街路空間を公共側が整備するだけでは賑わいは戻りません。沿道での機能立地やリノベーション、オープンカフェなどの街路空間の利活用も含め、民間側の動きと適切に呼応・連携し、将来の街路の使われ方を見据えた街路整備、再構築が求められます。地域の価値を高めるような街路事業が求められているのです。

さらに、これからは技術の進歩や価値観の変化により、自動運転やシェアリングなどあたりまえの世界になることが予想されます。自動車も公共交通の一部になるかもしれません。そうした中で、都市におけるリアルな街路空間のもつ意味合いは、自動車を円滑に流すことよりも、人々の活動や交流により賑わいを生み出し、新たな価値や文化を創造する、そうした役割になっていくと私は考えます。

100年前から、先人たちが大変な苦勞をして残してきた街路のストック。この貴重な空間を自動車から取り戻し、街路の本来の思想に立ち返って、人間中心の空間に変えていく時代がやってくるのではないのでしょうか。

文化はストリートから生まれると言われます。持続可能な人間中心のまちづくりを実現するため、街路からまちを変えていく、そんな街路事業がこれから増えていくことを願ってやみません。



街路からまちを変える(池袋グリーン大通り)

