

第3章 街路事業

3-1. 街路の景観設計の基本的考え方（共通編）

3-1-1. 街路の景観設計の特徴

（本文）

街路は、都市の骨格を形成するとともに、地域の生活、都市の活動と密接に関連して存在しており、美しい国づくりには美しい街路整備が欠かせない。

また美しい街路は、街路のみで完結せず、周辺景観とのかかわりのなかで初めて成立するものであり、道路構造物や舗装等の街路の構成要素のみでは美しい街路は実現できないのである。ここに街路の景観設計の本質と特徴がある。街路の景観設計においては、街路自体を機能的で使いやすくすることに加え、沿道空間と一体となって地域に根ざした街路の美しさを追求して、必然性のある存在として地域におさめられることを目指すべきである。

解 説

街路の景観設計を検討する上では、街路自体を機能的で使いやすくすることに加え、地域に根ざした街路の美しさを追求して、必然性のある存在として地域におさめられることを目指す必要がある。

街路の美しさは、美しい線形と周辺景観との調和によって醸し出されるものであり、人がどのような位置から街路を見るかを十分意識することが不可欠である。

街路の整備にあたっては、以下の2つの観点から美しい街路づくりを考えることが望ましい。

「内部景観」・街路内から街路そのものや、沿道の建築物等を見るという視点

「外部景観」・街路の外から街路を含めた景観を見るという視点

街路事業の実施は、周辺景観を一体的に改変することが多く、事業の早期の段階から、地域住民等に景観形成に関する情報公開、提供を行い、住民等の参画の促進を図りつつ、沿道の一体的な景観整備を働きかけ、街路整備後の維持管理や利活用等にも配慮しながら、積極的に景観形成を考えていくことが望ましい。



「内部景観」横浜山手本通り



「外部景観」札幌大通り

3-1-2. 街路の景観設計の方向性

(本文)

街路の景観設計は、街路を地域のなかに馴染んだものとしておさめ、地域におのずと受け入れられるものとするべきである。また、特異で唐突な存在とするのではなく、万人にとって使い勝手の良い障害物のない空間を確保して、飽きのこないシンプルなものとするのが望ましい。

解説

街路は、通常以下の4つの機能を有している。これらの機能を満たすことを前提としつつ、街路景観を考えていくことが美しい国づくりを進めていく上で極めて重要であると考えられる。

「A 交通機能」

安全、迅速、確実に移動するという通行機能と、目的地に直結するというアクセス機能、さらには自動車の駐車や歩行者が滞留できる滞留機能

「B 空間機能」

交流・レクリエーション空間、防災・緩衝空間、環境空間としてのオープンスペース機能と、エネルギーや情報等の供給・収容空間、環境要素の循環空間としてのインフラストラクチャー機能を含む。

「C 先導機能」

沿道の空間構成や景観整備を先導するもので、地域や都市の基本構造を規定し、これによって景観の骨格を先導して形成する機能である。

「D 地域認識機能」

街路はその利用者が沿道の景観を眺める際の装置ともなる。しかも、自動車利用者も歩行者も、移動しながら景観を体験するため、面的に広がる地域を認識する機能

また街路の景観設計の実践にあたっては、上記の機能を満たすだけでなく、地域に馴染んだ良好な街路景観を形成するための基本的方向性として、以下の4点の事項に取り組むことが望ましい。

- ・ 地域における街路の機能に根ざした必然性のあるおさまり
- ・ 街路の特性に基づく景観的な一貫性の保持
- ・ 公共空間として控えめで洗練された街路景観の創造
- ・ 付加的で過剰なデザインの排除

3-1-3. 地区交通計画による都市景観の向上

(本文)

歩いて暮らせるコンパクトな都市構造を実現していくためには、都市内交通の再構築により、総合的な交通マネジメントのもとに快適かつ良好な都市景観の形成に取り組んでいくことが街路事業の前提となる。

解 説

街路の基本である交通機能を総合的にマネジメントすることによって「歩行者専用・優先エリアの設定」「自動車・自転車駐車場の適正配置」「パーク&バスライドやトランジットモールの検討」「公共交通の活性化」等を適切に組合わせた地区交通施策を警察や道路管理者と十分協議、調整し、地区景観を向上させる街路の景観設計を検討していくことが望ましい。



世界遺産白川郷における観光交通の流入による歴史的景観の阻害



駅前の放置自転車による景観阻害



地方都市中心部における人通りの減少

3-2. 街路の景観設計の進め方

3-2-1. 景観設計の手順

(本文)

街路の景観設計は、地域や街路の特性把握にはじまり、街路の構想・計画、設計・施工、維持管理の各段階において、一貫した方針のもとに進めることが望ましい。

街路事業においては、事業完了後は、道路管理者が施設管理を引き継ぎ、その後の道路管理を行うことになる。そのため、景観設計の考え方や住民参加等による景観形成の取り組みなどについて、それまでの方針を道路管理者に適切に継承することが重要である。

なお、事業の各段階において、景観的問題が生じた場合には、その前段階までの検討内容を十分に踏まえ、方針の再検討を行うことも考えられる。

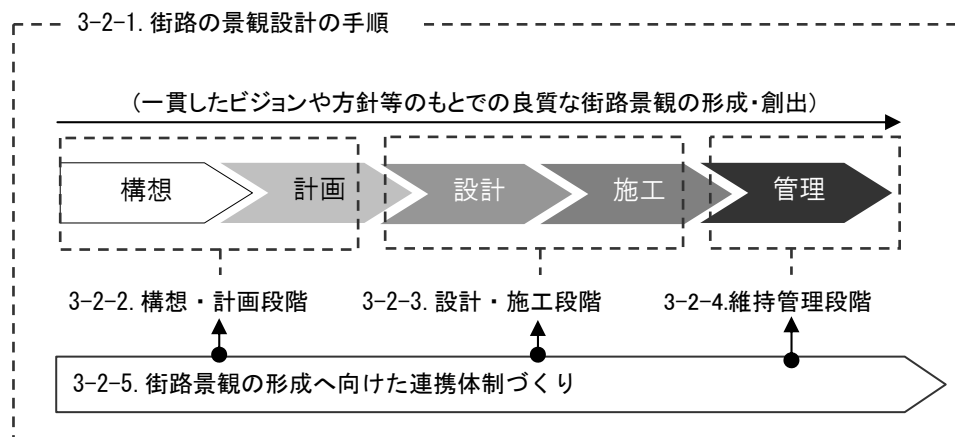
解 説

街路の整備においては、地域の将来像や景観ビジョンを実現させるために、関連する市民や事業者が相互に協力・連携し、構想・計画、設計・施工、維持管理の各段階を通じて、一貫した方針のもとに良質な街路空間を形成、創出していくことが望ましい。

良好な街路景観は、事業完了で終わるものではなく、整備後の街路を有効かつ持続的に活用していくことで育まれるものである。そのためには、早期の段階から市民や市民団体の参画と活動を促し、利用ニーズ等を計画・設計内容に反映させる等の取り組みが求められ、そのような検討経緯を計画担当者は、道路管理者へ適切に継承し、整備後の施設管理に努めていくことが望まれる。

また街路事業は、構想段階から事業完了までが長期に亘る場合も多く、設計段階や施工段階における与条件の変化等により景観形成方針の修正等が生じる可能性も高い。そのような場合には、街路景観設計の一貫性を確保するために、検討経緯を再整理し、街路景観の設計方針等を再検討することも考えられる。

■街路事業における景観設計の手順（概念図）



※ 事業の各段階を通じて、市民・行政・専門家等による景観形成のための検討体制等と連携し、ビジョンや方針の共有や街路景観の持続性確保へ向けて取り組むことが望ましい。

3-2-2. 構想・計画段階における配慮事項

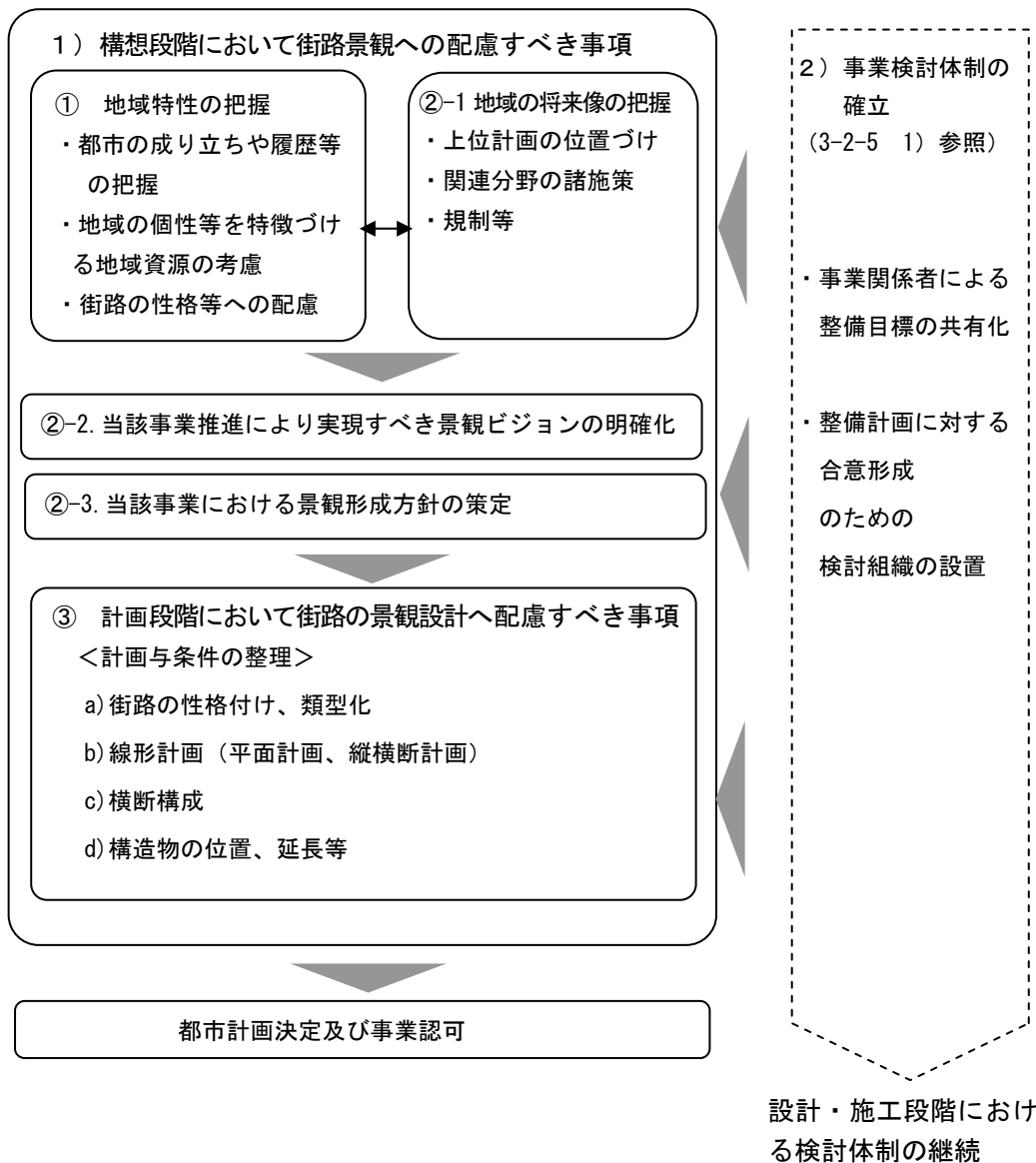
(本文)

構想・計画段階における街路の景観検討とは、計画街路を都市計画決定するまでの段階である。

ここでは、街路が通過する地域や景観資源等の地域特性との関係性や街路のフォーメーション、線形、横断形状、構造物の位置や延長など、街路景観の骨格を形成する事項が決定される。またこの段階では、地域特性や地域の将来像を把握した上で、街路事業を通じて目標とする景観ビジョンを明確化し当該事業における景観形成方針を策定することが重要となる。

解説

構想・計画段階における街路の景観設計にあたっては、以下のような手順で取り組んでいくことが望ましい。



① 地域特性の把握

(本文)

街路の景観設計においては、沿道における様々な立地施設や街並み、自然景観等との関係性を基盤とする地域特性に加え、都市部の道路ネットワークにおける当該街路の役割を踏まえるとともに、都市に刻まれた成り立ちや履歴を尊重し、これらに十分配慮して検討することが原則である。

解 説

街路の景観設計にあたっては、まずその街路がどのような特性を持った地域を通過し、その都市の道路ネットワークにおける当該街路の役割、位置づけを踏まえつつ、街路の性格を十分に把握することが望ましい。具体的には、長い年月を積み重ねてつくられ、営まれてきた都市には、その都市の成り立ちや履歴が刻み込まれている。それこそが都市の個性であり、尊重すべき対象である。城下町、宿場町、門前町等、歴史的な街は、まち割り、建築様式、色彩等の面で一般の市街地とは異なる街路景観を呈している。街路の景観設計にあたっては、このような都市の成り立ちや履歴を十分に把握し、尊重することが望ましい。

また、街路の個性は、沿道における様々な立地施設や街並み、自然景観等との関係性を基盤に醸成されるケースが多い。市街地の道路線形を考えるにあたっては、こうした地域の個性等の特徴づける地域資源を十分に考慮することが望ましい。

街路を特徴づける上で活用すべき地域資源としては以下のものが想定される。

- ・ オリエンテーション（方向感覚）を与えるもの
（地域のシンボルとなっている山岳、一定方向への傾斜地形、鎮守の森や大木、搭状構造物等）
- ・ テリトリー感を与えるもの（谷地形、丘地形、繁華街や歴史的街並み）
- ・ 相反する極となるもの（寺社林と繁華街、商店街と住宅地等）
- ・ 面的な空間と線的なもの（海浜や湖沼、河川、水路、鉄道等）

【事例】「地域資源を活用した街路の景観整備事例」

街路を特徴づける上で活用すべき地域資源に配慮した景観設計方針の具体例を以下に示す。



遠景を活用する「山アテ」等の線形
(柳井市柳井駅門の前(街路事業)伝統
的町並みの背景の山へ向かっている)



地形に沿った平坦な道と直交する坂道
との組合せ
(函館市八幡坂(歴みち事業)街を代表
する坂道景観)



街路の終点や結節点におけるアイスト
ップ活用
(姫路市大手前通り(シンボルロード
整備事業)世界遺産姫路城がアイ
ストップとなっている)



街割りの尊重・歴史的な道路の保存及
び活用
(那覇市首里金城地区石畳(歴みち
事業)首里城城下町の古道と町割
りの保全活用を図っている)



街のシンボルとなる大通り
(山口市パークロード(シンボル
ロード整備事業)中心市街地の骨
格となる緑豊かな街路)



水辺を意識した水辺のプロムナード
(桑名市外濠通り(歴みち事業)旧外
濠沿いにプロムナードを整備)

② 景観ビジョンの明確化

(本文)

街路景観は、市民、沿道の民間事業者、地方公共団体、国、警察、交通事業者等の営為の結果であり、これらの多様な活動の指針となる「地域の将来像」を上位計画、既存調査、関連施策等に基づいて把握した上で、街路景観の整備目標となる「景観ビジョン」を明確化し、その目標を具現化するための「景観形成方針」を策定していくことが望ましい。

解 説

街路の景観整備にあたっては、当該街路周辺地域における上位計画、既往調査、関連施策等を再整理し、景観に関わる「地域の将来像」を把握した上で、当該街路事業によってめざすべき「景観ビジョン」を明確化し、その実現のために必要となる「景観形成方針」を策定し、市民及び事業関係者間でその目標を共有化していくことが望ましい。

②-1. 「地域の将来像」の把握

・ 景観形成に関する諸計画

(景観法に基づく景観計画、地方公共団体等の策定する景観条例、景観マスタープランや景観ガイドライン等)

・ 関連分野の諸施策

(地方公共団体等の策定する総合計画、基本計画や都市計画マスタープラン。中心市街地活性化計画(商工)。歴史的風致維持向上計画(文化)。観光振興計画(観光)等)

・ 規制等

(法制度に基づくもの(景観法、都市計画法、建築基準法、文化財保護法等)
(地方公共団体による任意条例に基づくもの(景観条例、まちづくり条例等))

②-2. 当該街路事業によって実現すべき「景観ビジョン」の明確化

- ・ 当該街路事業を推進することによって、地区のまちづくり将来像の実現に寄与する整備目標のうちの景観形成の目標像(景観ビジョン)を明確化し、事業関係者間で共有化することが望ましい。景観ビジョンが策定されていない場合には、本ガイドライン第Ⅱ編第1章1-2「景観形成の目標像の把握または設定」を参照の上、当該事業による景観形成の目標像を策定することが望ましい。

②-3. 当該事業における「景観形成方針」の策定

- ・ 当該街路事業において明確化された「景観ビジョン」を具現化するために求められる整備の方向性や事業内容を「景観形成方針」として策定する。

③ 街路景観の骨格を構成する要素

(本文)

街路の計画段階においては、街路景観の骨格を形成する要素「街路の性格付け、類型化」「線形計画（平面的位置関係・縦断的位置関係）」「横断構成」「構造物の位置、延長等」について十分に配慮し、計画与条件を設定し、計画検討を行うことが望ましい。

解 説

構想段階で明確化された景観形成方針に基づいて、計画段階においては、具体的に街路景観の骨格を形成する要素についての方向性や計画与条件等を検討することが望ましい。

街路景観の骨格を形成する要素としては、以下の事項があげられる。

a) 街路の性格付け、類型化

- ・当該街路の区分や沿道特性等に基づく都市における役割への配慮

b) 線形計画（平面的位置関係・縦断的位置関係）

- ・当該街路と沿道及び周辺施設等との平面的位置や地形条件等への配慮

c) 横断構成

- ・ゆとりある歩行空間や植栽空間確保のための横断構成への配慮

d) 構造物の位置、延長等

- ・地域景観に大きな影響を与える道路構造物デザインについての配慮

(本文)

また景観設計にあたっては、その検討段階や検討内容に応じて、透視図、フォトモンタージュ、スタディ模型、透視図、コンピューターグラフィックス等の視覚化手段を適切に選択し、活用することが望ましい。また、これらは原則として街路本体だけでなく、地形地物を含んで作成することとし、その検討段階と目的に応じた適切な表現方法を用いることが望ましい。

解 説

計画段階において街路の景観設計へ配慮すべき事項

- a) 街路の性格付け、類型化
- b) 線形計画（平面的位置関係・縦断的位置関係）
- c) 横断構成
- d) 構造物の位置、延長等

景観検討のための手法、表現等

- ・透視図
 - ・フォトモンタージュ
 - ・スタディ模型
 - ・コンピューターグラフィックス等
- ※検討段階と目的に応じた適切な表現方法を用いることが望ましい
※検討手法については、第Ⅱ編第2章2-3-5 参照のこと

※ 上記各事項を検討するにあたり、適切な検討手法や表現方法で対応することが望ましい

a) 街路の性格付け、類型化

(本文)

街路の景観設計にあたっては、都市の役割に応じた街路の配置等を重視し、かつ日常道路を利用する市民の生活実感に即した類型化である「街路の格」を参考にすることが好ましく、これらを街路の景観設計に結びつけることが望ましい。

解説

道路は、交通容量や機能によって道路構造上、区分されているが、都市における街路は、段階構成等や沿道特性によっても類型化される。

これらも街路の性格を一面に表したものであるが、街路の景観設計にあたっては、都市の役割に応じた街路の配置等を重視し、かつ日常道路を利用する市民の生活実感に即した類型化として、以下のように区分した「街路の格」を参考として街路の景観設計を検討することが望ましい。

「街路の格」とは、

- ・大通り、目抜き通り、細街路等の配置・規模に応じた区分、
- ・表通り・裏通り、横丁、路地等の配置・実感に応じた区分、
- ・参道、公園関連街路、水辺街路等の性質に応じた区分、等がある。

※出典「街路の景観設計(土木学会編)」

街路の配置・規模に応じた区分



「大通り」
(大阪市御堂筋)

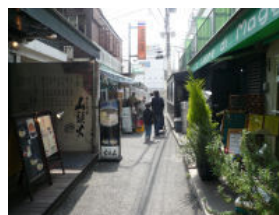


「細街路」
(台東区谷中)

街路の配置・実感に応じた区分



「表通り」
(東京都表参道)



「裏通り」
(東京都原宿)

街路の性質に応じた区分



「参道」
(長野善光寺)



「水辺街路」
(柳川市)

b) 線形計画（平面的位置関係・縦断的位置関係）

（本文）

街路の整備にあたっては、印象的な都市の景観を創出するために、沿道及び周辺施設と街路の平面線形を考慮した計画とすることが望ましい。また平面的な位置関係に加え、縦断的な位置関係を顧慮することで、さらに印象的な都市景観を創出することが重要である。

解 説

＜線形計画（平面的位置関係）＞

水辺や公園に沿った街路、歴史的な施設をアイストップとする道路等、公共施設、公共空間、都市のシンボルとなる施設の配置と街路の平面線形との関係に配慮することで、印象的な都市の景観を創出することができる。街路の整備あるいは公共的施設の整備にあたっては、それらの施設と街路の平面線形を考慮した計画とすることが望ましい。



「小樽市シンボルロード」
(小樽運河に沿って散策プロムナードが整備され、地区のシンボルとなっている)

＜線形計画（縦断的位置関係）＞

平面的な位置関係に加え、縦断的な位置関係を顧慮することで、さらに印象的な都市景観を創出することが望ましい。

例えば、街路を見上げる登り坂の頂上付近にランドマークとなるような建築物があると、その建築物がより印象的に見えることとなり、また、坂道を見下ろす下り坂では、近くの街並みを前景にして遠くの海、川の眺望を楽しむことができる。

また、地形に沿った坂道は、勾配の変化に伴う景観変化も大きいことから、ほとんど平坦に見える勾配から、緩やかな坂道、視覚的圧迫感を与える急勾配に至るまで、個々の勾配の持つ特性に応じた街路の景観設計を検討することが望ましい。



「函館市基坂」(函館山と旧函館区公会堂が登り坂頂上付近のランドマークとなっている)



「函館市幸坂」(坂道を見下ろす下り坂では、正面の港眺望を楽しむことができる)

c) 横断構成

(本文)

街路の整備にあたっては、当該街路の性格にふさわしい横断構成とすることで、視覚的にも分かりやすくメリハリのある都市の個性を表現することができる。このような考え方を踏まえつつ、ゆとりある歩行空間の確保、望ましい植栽整備を可能とする空間の確保に留意することが望ましい。

解 説

街路は、その性格に応じて様々な使われ方がなされる。街路の景観設計にあたっては、当該街路に求められる公共空間としてふさわしい横断構成の検討によって、適切な車道幅員の確保やゆとりある歩行空間の確保、望ましい植栽空間の確保を図っていくことが望ましい。

ただし、歩行者の賑わいに比べて歩道が広すぎると、逆に寂れた感じが強くなるので、歩行者の利用に見合った適切な幅員構成とすることが重要である。なお、植栽については街路幅員にゆとりがない場合には、単に邪魔になるだけで、植物のもつ本来の美しさも発揮されないため、植栽しないことの選択を検討することもある。また、人の賑わいが特徴であるような道路では、植栽がその特徴を弱める可能性も高く、そうした特徴に配慮して植栽を検討することが望ましい。



「東京都・銀座大通り」

(都市を代表するような大通りでは、沿道建物の風格・スケールに見合うだけの街路幅員や街路樹を有する街路景観が求められ、相応の歩道幅員や植栽帯幅も求められる)



「有田市トンバイ堀通り」

(裏通り及び横丁・路地といった歩行者系の街路では、多様な断面構成が構成されるが、ヒューマンスケールを維持しつつ、ガードレールによる無闇な歩車道分離は行わず、歩行者に心地よい囲繞感と親密感を与えることが求められる)

d) 構造物の位置、延長等

(本文)

立体交差や高架構造物などの大規模な道路構造物の規模や位置については、歩行者などの視点や沿道景観との関連性への考慮、コストなどを含めた総合的な評価等を行った上で構想・計画段階からデザイン検討を行うことが重要である。

解説

市街地には、立体交差や高架構造物など、相対的に大規模となる道路構造物が出現することがある。これについては、歩行者などの視点や沿道景観との関連性を考慮し、コストなどを含めた総合的な評価を行った上で、トンネルや堀割りなどの半地下的な道路構造を用いた景観ダメージの回避の可能性を、積極的に検討するとともに、道路構造物の規模や位置について、構想段階から慎重なデザイン検討を行うことが重要である。

また、市街地での高架構造物は、ヒューマンスケールをはるかに超えて、地域を分断する可能性もあるため、日照障害や騒音問題、桁下空間の圧迫感など、都市空間の快適性を著しく損なうような場合には、代替案を含めた慎重な検討が望ましい。

車道から		
第1案 単純 PC 下路桁案		
景観性	・ 構造物の種類が多く、統一感がない。 ・ 桁高の種類が多く、段差が多いため、水平性、連続性がない。 ・ PC 下路桁の桁高が高く、上部に突出していて威圧感がある。 ・ PC 下路桁と一般部は横断的に段差があり、側道、歩道からの景観が悪い。 ・ 桁下空間が大きいため、桁下の圧迫感は少ない。	△
第2案 3 径間連続 PC 箱桁案		
景観性	・ 構造物の種類が少なく、シンプルで統一感がある。 ・ 桁下面が連続するため、水平性、連続性がある。 ・ 一般部と同じ高欄が連続するため、威圧感がない。 ・ 横断的に構造物の幅員が連続するため、側道、歩道からの景観がよい。 ・ 桁下空間が小さいため、桁下の圧迫感は1案より劣る。	○

「鹿児島市・JR 指宿枕崎線(谷山駅～慈眼寺駅付近)

単純 PC 下路桁案と 3 径間連続 PC 箱桁案の比較検討」

(出典：谷山地区連続立体交差事業 鉄道施設景観設計等業務委託 報告書)

④ 幅員構成の再構築

(本文)

街路は、自動車をはじめ、歩行者・自転車、公共交通の通行や、沿道利用者の駐停車等、様々に利用されるが、市街地の道路では自動車以上に歩行者に対する配慮が求められ、景観への配慮、沿道環境の改善がより重要であると考えられる。

シンボルロード整備や道路幅員を拡幅することが困難な場合、例えば都市全体での将来交通需要の見直しを経ること等により、当該道路の車線数の削減を行い、その空間を歩道や植樹帯にあてるなど、道路空間を再配分して幅員構成の再構築を図る検討を積極的に行うことが望ましい。

解 説

交通ネットワークに求められる交通機能は絶えず見直す必要があり、そのなかで当該街路が担うべき通行機能も変化する。交通環境の変化により自動車交通量が低下する場合だけでなく、代替路線の整備によって、当該路線への交通負荷を軽減することが可能であれば、自動車の通行機能を削減し、アクセス機能や滞留機能など、他の機能に空間を振り向けることが可能になる。

例えば、歩道幅員の不足による歩行環境の悪化や無秩序な路上駐停車等がみられる路線においては、停車帯・植栽帯・歩道の拡充等、公共交通の優先施策を採用する場合のトランジットモールの設置やLRT導入等が考えられる。

こうした見直しにより、安全で快適なゆとりある歩道空間や、植栽空間が確保され、当該道路に求められる機能に相応しい空間構成への再編が可能となるとともに、街路景観についても高い改善効果が期待できる。

なお、現況幅員のなかでの再構築は、沿道利用への影響も大きく、あわせて沿道建築物のセットバック等を行えばより良好な空間を創出できることから、沿道地権者との十分な調整をとることが望ましい。



「姫路市大手前通り」

(シンボルロード整備に際して、緩速車線のあった幅員構成を再構築し、広復員の歩道空間を確保している)



「富山市ライトレール」

(LRT 導入に備に際して、街路幅員構成を再構築し、軌道スペースを確保している)

3-2-3. 設計、施工段階における配慮事項

(本文)

設計、施工段階における街路の景観設計は、構想・計画段階における景観設計方針を基本的に継承し、景観設計の一貫性を確保するものとする。

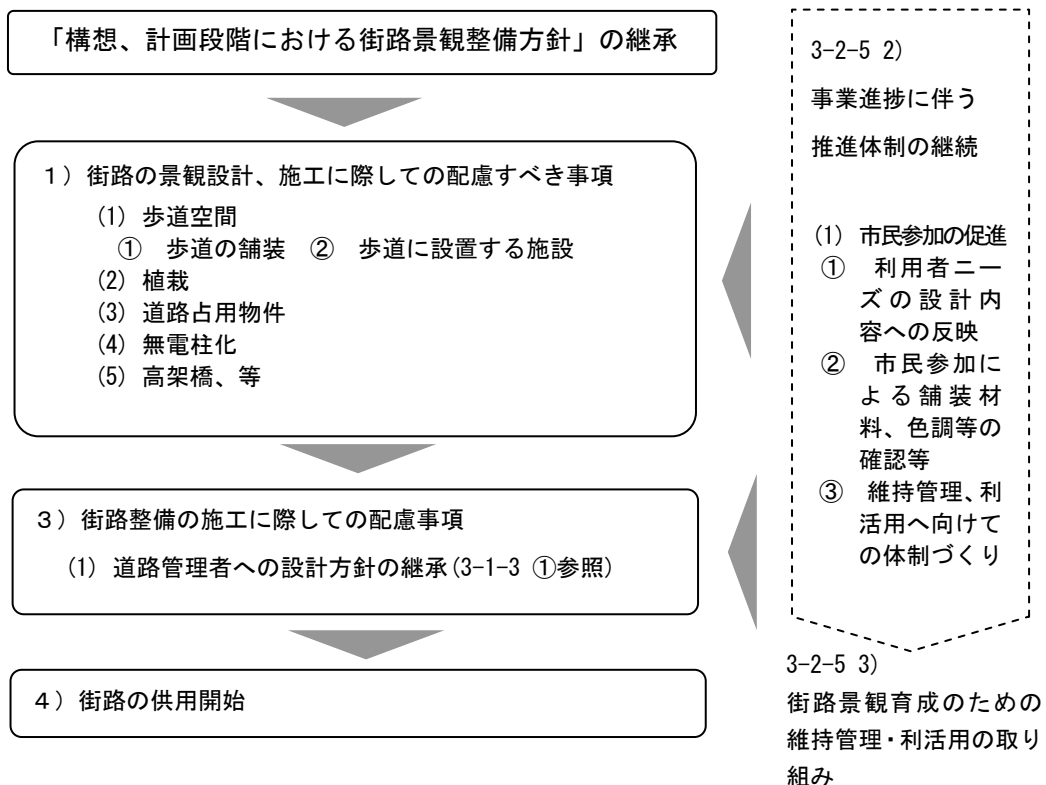
街路景観は、街路及び沿道建築物で構成される空間の内部景観が主体である。街路の内部景観をすっきりさせる基本的手法は、道路空間に機能的に不必要な施設を設置せず、施設を集約化することを心がけた景観設計を行うことであり、道路構造物や舗装等の構成要素についても沿道と調和したシンプルなデザインとすることを心がけることが望ましい。

解 説

良好な街路景観の形成を具現化するためには、それぞれの街路が持つ性格や役割を認識したうえで街路と沿道が一体となって創出される空間として設計検討することが望ましい。

この際には、単に高価な材質の使用、地域の特産品をかたどったモニュメントの設置など表面的な表現ではなく、街が持つそれぞれの歴史、異なる風土等を十分踏まえた街の表情を創出することにより、街に住む人が愛着をもち、街を訪れる人にとっても新鮮で印象深い景観となることを目指すことが望ましい。

設計・施工段階における街路の景観設計にあたっては、以下のような事項について配慮していくことが望ましい。



① 歩道空間整備における景観設計の検討事項

(本文)

街路空間整備における景観設計においては、統一感がある空間とするために、特に歩道空間に内在する舗装材や施設等についての形態や色彩等のデザイン検討を行っていくことが望ましい。

解 説

a) 歩道の舗装

歩道の舗装材は、歩行環境に相応しい歩きやすいものを用い、それ自体が目立つのではなく、沿道景観と植栽や歩行者が映える色調のものとし、控え目なデザインとすることが望ましい。安易に模様貼りなどを行わない、歩道空間とすることが望ましい。

b) 歩道に設置する施設

歩道上やその周辺に設置される施設などは、相互に統一感、一貫性が感じられる形態、色彩のデザインとすることが望ましい。

なお、歩道空間には歩行を妨げるような工作物などは基本的には設置しないことが望ましい。また、歩行の妨げにならない場合でも、地域や道路に必然性のある特別なものを除き、モニュメント等の過剰にデザインされた工作物等を設置しないことが望ましい。



「京都市嵯峨鳥居本地区」
(控え目な舗装デザインによって良好な街路景観を形成している事例)



「日向市駅周辺地区」
(駅・駅前広場・周辺街路の統一感のある空間デザインによる良質な景観整備事例)

② 植栽計画の考え方

(本文)

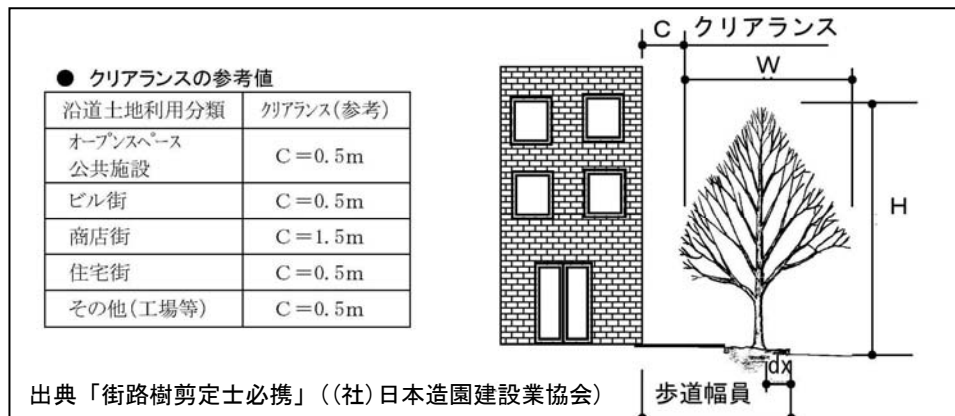
植栽は街路の性格を引き立て、強調するものとしてデザインするべきである。植栽形式や使用種を勘案しながら、街路の性格を表すために適切に配分する必要がある。また効果的な緑化のためには、街路の植栽基盤を統合・整理することを計画～設計段階で検討するべきである。

解 説

街路樹は、10～50年のスパンを見据えて管理するべきであり、計画段階から将来の成長に十分配慮し、樹種選定を行うことが望ましい。

植栽基盤の形状については、帯状に連続するものが望ましい。『道路構造令』の標準植樹帯幅員(1.5m)よりも、必要に応じ標準値以上の広い幅員を確保することが望ましい。

また、十分な植栽帯の幅員を取れる見込みがない場所には、無理に根茎の大きい高木を植えない方がよい。さらに、十分な植栽基盤が確保されない場合には、植栽のもつ生き物としての効果が発揮されず、美しくないばかりか沿道にとって邪魔な存在としかならないため、そうした状況では植栽を行うことを控えることも検討することが望ましい。



歩道幅員の広いシンボルロードなどでは、ダブル(二列)植栽を施すことも考えられる。



大阪市御堂筋
(緩速車線。イチョウのダブル植栽例)



筑波市ユリノキ通り
(ユリノキ(内側) シラカシ(外側)の
ダブル植栽例)

【参考】 大分市街路樹景観整備方針(抜粋)

「基本方針」

- 1) 街のシンボルとなる並木景観の創出
- 2) 環境保全のための緑の配植
- 3) 樹木に守られた安心・安全の道づくり
- 4) 地域の特性や基盤整備にあった植樹
- 5) 美しい街路形成のための街路樹の「植育」
- 6) 街路樹に対する社会性の付与

「街路樹計画整備指針」

- 1) 街路樹の樹形
街路空間を勘案しつつ、街づくり方針、緑化方針に基づいて、きれいな樹形を維持していくために、自然樹形・自然樹形型・矯正人工樹形・刈込型人工樹形のタイプを選定していくことが望ましい。
- 2) 美しい街路樹を先導する路線及び計画重要公共施設の指定
- 3) 統一美の重視
- 4) 管理目標樹木の設定
美しい街路樹として整備するためには剪定により枝張りをコントロールすることが望ましい。

【参考】「街路樹よくなるプラン」(東京都多摩市)2008 年(抜粋)

〈街路樹の維持管理についての配慮点〉

街路樹の管理については、街路幅員に応じて、将来の目標樹形を設定し、10～50 年のスパンを見据えて管理を行っていくことが望ましい

●広い幅員の街路の場合

〈現況〉



〈目標樹形〉



●狭い幅員の街路の場合

〈現況〉



〈目標樹形〉



③ 道路附属物及び道路占用物件

(本文)

道路附属物及び道路占用物件の設置については、街路空間、特に歩道は広くシンプルな状態に保つことが重要であることから十分留意すべきである。さらに、景観重要公共施設に指定された道路においては、景観行政団体等と連携し、良好な地域景観の形成に資するような街路全体で統一感の感じられる道路附属物の設置や占用許可の基準を検討することが重要である。

解 説

街路空間には、街路灯、ガードレール、信号機などの道路附属物のほか、沿道の建築物や看板類に加えて、主に歩道に、様々な占用物件が持ち込まれ、ともすれば雑然とした内部景観になりがちである。

これらの占用物件は必要に応じ逐次追加されるものであり、周囲の景観との調和や街路景観の連続性等に配慮されていないことが多く、結果として煩雑な景観をもたらす場合もある。そのために、事業担当者と道路管理者とが連携を図り、街路事業完了後においても占用物件の設置については、十分留意することが望ましい。

さらには、景観重要公共施設に指定された道路においては、景観行政団体等と連携し、良好な地域景観の形成に資するような占用許可の基準を検討することが望ましい。



「横浜市元町商店街」

(街路灯、信号機、交通標識、ポスト、サイン柱等の付属物・占用物件を同一デザインで統一している)



「益田市旧益田地区おどい広場」

(歴みち事業による生活道路と国史跡三宅御土居跡では、街路灯、案内サイン、四阿屋等が一体的に整備されている)



「松山市バスシェルター」

(街路整備に伴い再整備されたバスシェルターは、照明灯、ガードレール等とデザインが統一されている (写真提供・ナグモデザイン事務所))



「はりまや橋商店街」

(日本初の本格近代木造アーケード)

④ 無電柱化

(本文)

道路の上空に張り巡らされた電線類を取り除くことは、景観改善効果が特に大きいことから、今後、積極的な無電柱化の推進が求められる。

解 説

道路の上空に張り巡らされた電線類は、都市景観を煩雑なものとする主な原因の一つであり、それらを取り除き、隠すことに無電柱化の大きな意味がある。

景観改善効果が特に大きいことから、今後、積極的に無電柱化を推進していくことが望ましい。

無電柱化については、シンボルロード整備などに見られる横断構成の拡幅見直し等に伴う場合と歴みち事業地区などに見られる現道幅員内での街路整備に伴う場合が想定され、街路整備のタイプと沿道の状況、事業費等との相対的な判断で無電柱化方式を検討していくことが望ましい。

その一方では、無電柱化の推進に伴い、景観上の配慮不足により、その効果を半減させる例も見受けられる。例えば、以下のような事例がある。

- ・ 地上部に設けられる変圧器等が目立つ
- ・ 地中化後に交差点信号機の引込電柱、電線が新たに設置されてしまう

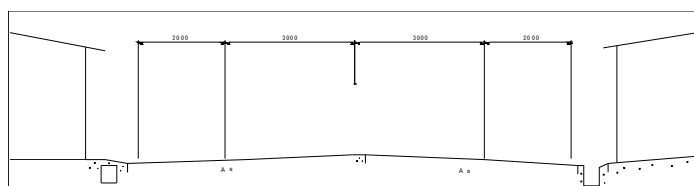
これらの課題に対しては、地上機器類や信号機等の規模、形状や色調等について、街路空間全体のバランスを図る等、十分なデザインの配慮を行うことが望ましい。

地上に設ける変圧器等については、以下の具体的な検討を行うことが望ましい。

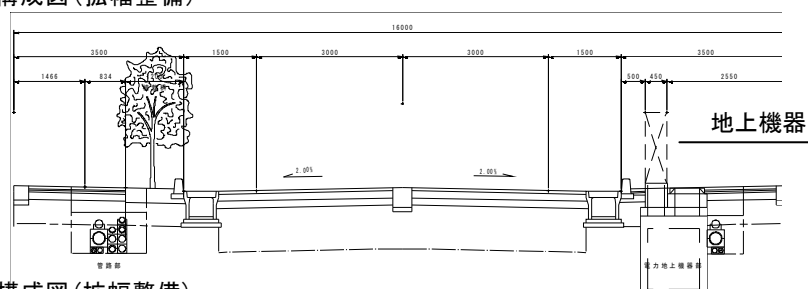
- ・ 民地側に設置スペースを確保する
- ・ 植込みとの組合せなど、歩道植栽と一体で検討する

【参考事例】南魚沼市塩沢中通り線

- ・ 歴史的特性のある生まれ変わったまちなみに調和し、観光の拠点として活用される魅力あるまちなみを演出するという観点から、歩道舗装を一般的なアスファルト舗装ではなく自然石舗装へグレードアップすることにより市街地のシンボリックな道路空間を創出した。
- ・ 交差点部の複合柱や視線誘導標の支柱、消雪パイプ井戸の制御板等の色をガンメタリックやダークブラウンにし、目立たないよう配慮している。



断面構成図(拡幅整備)



断面構成図(拡幅整備)

【参考事例】太宰府市天満宮参道

当該道路は大宰府天満宮の参道であり、無電柱化による地上機器の側面を案内サイン等に活用している。



地上機器

【参考事例】埼玉県川越市中心市街地地区

蔵造りの町並みが残されている川越市においては、中心部の一番街の道路整備に先行して参道や横丁の整備を行ってきた。無電柱化事業では、狭小幅員の街路内での地上機器類設置を避けるために、沿道民地内を借地し、地上開閉機器を設置している。



沿道民地内を借地し設置された地上開閉機

【参考事例】山口県柳井市古市金屋地区伝統的建造物群保存地区(歴みち事業)における無電柱化事業

整備前



整備後



⑤ 高架橋

(本文)

高架橋の設計では、桁下空間の快適性を確保するとともに、桁断面のデザインと、橋脚や遮音壁などの配置や形態、バランスの統一により連続性を確保することが望ましい。

解 説

高架橋の設計では、特に市街地における高架橋は、地域を長い区間にわたって分断し、日照阻害や騒音問題、桁下空間の圧迫感を生じさせる等、都市のマイナスイメージに結びつきやすいことから、過大に標準仕様に依らず、地区特性を考慮して、以下のようなデザイン上の配慮を行うことが望ましい。

- ・ 橋軸方向の見え方を意識し、桁断面を必要最小限に抑え、橋脚部や遮音壁等との高さやボリューム感等の配置や形状、バランス等について、高架橋全体のデザインイメージの調和を図ること。
- ・ 下方からの見え方を意識し、全体にスリムな桁等のデザインを工夫することによって、桁下空間を開放的に見せ、圧迫感や閉塞感を軽減すること。



「日向市連立事業・鉄道高架橋の比較検討」

二脚構造による標準設計計画案(写真左)に対して、景観へ配慮した一脚型高架橋デザイン(写真右)が検討委員会で提案され、採用された。



「宇治市・
宇治橋橋梁整備」
高欄・桁隠しに
木材が使用され
ている。
(第8回街路事業
コンクール特別賞)

3-2-4. 維持、管理段階における配慮事項

(本文)

街路事業においては、事業完了後は、道路管理者が施設管理を引き継ぎ、その後の道路管理を行うことになる。そのため、景観設計の考え方や住民参加等による景観形成の取り組みなどについて、それまでの方針を道路管理者に適切に継承することが重要である。

解説

良好な街路の景観形成は、事業完了で終わるものではなく、整備後の街路を有効かつ持続的に活用していくことで育まれるものである。

整備後の施設管理を担当する道路管理者は、それまでの検討経緯等を十分に理解、継承し、当該事業に関わってきた市民や市民団体の参画と活動へ配慮するとともに、これらに対して積極的に支援していくことが望まれる。(3-2-5 ③参照)

整備後の舗装や施設の補修、街路樹等の管理についても、市民や事業関係者らとともに、「維持管理マニュアル」等の策定や「管理協定」等を締結し、長期に亘る街路景観の保全、育成に努めていくことも考えられる。

【事例】

「「より高く、より大きく」をめざして～高松・中央通りクスノキ並木維持管理マニュアル(案)」

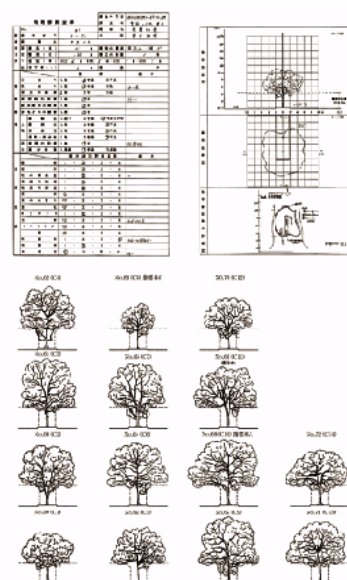
(H12年、国土交通省香川工事事務所)

「クスノキ並木維持管理マニュアル」は、望ましい道路景観の実現を目指して、道路行政における街路樹の位置づけを示すとともに、道路関係者に対して、中央通りのクスノキ並木を香川県の顔、高松市のシンボルとして「より高く、より大きく」を目標に、後世に残すべく撫育管理していくための基本的知識と具体的方法を提供することを目的として、樹木医や香川大学農学部の指導のもとにとりまとめられている。

本マニュアルの「維持管理編」では、効率的で質の高い管理を目指すための具体的な作業方法や配慮事項について取りまとめている。



高松市中央通り



クスノキの成長を記録するカルテを作成している

3-2-5. 街路景観の形成へ向けた連携体制づくり

(本文)

良好な街路景観は、事業完了で終わるものではなく、整備後も街路景観を持続することが重要となる。そのためには、市民と行政の協働による連携体制を構築し、街路の景観設計の構想・計画、設計・施工、維持管理の各段階を通じて継続、発展させていくことが望ましい。

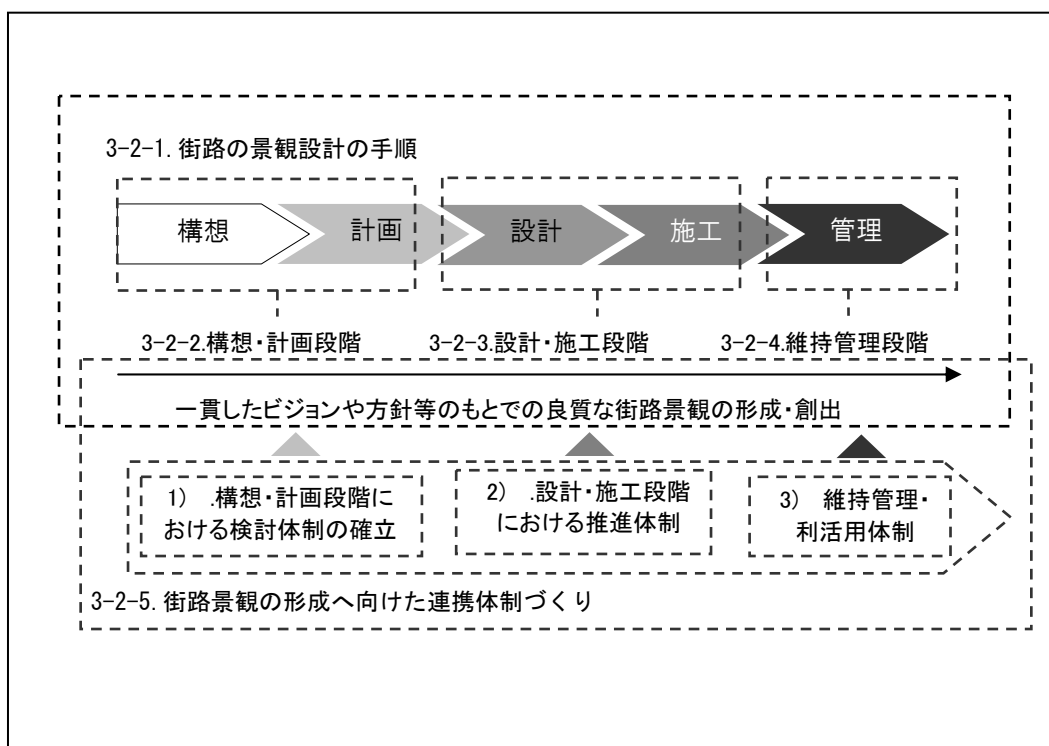
解 説

良好な街路景観は、事業完了で終わるものではなく、整備後の街路を有効かつ持続的に活用していくことで育まれるものである。

街路の整備においては、地域の将来像や景観ビジョンの実現をめざして、関連する市民、民間事業者、行政等が相互に協力・連携して、事業における構想・計画、設計・施工、維持管理の各段階を取組んでいくことが望ましい。

そのためには、事業早期の段階から市民や市民団体、事業関係者の参画と活動を促し連携体制を構築し、景観ビジョンの共有化とともに、利用ニーズ等の計画・設計内容への反映や整備後の街路景観の維持向上、利活用の検討等について、事業進捗と並行して取組んでいくことが望ましい。

■街路事業における官民協働の取り組み方（概念図）



① 構想・計画段階からの連携体制の構築

(本文)

構想・計画段階においては、地区の将来像および当該街路事業の推進によって実現すべき景観ビジョンを、市民や事業関係者間で共有化するとともに、事業計画について開かれた協議の場を構築していくことが望ましい。

解説

構想・計画段階においては、事業推進のために、以下のような連携体制を構築していくことが望ましい。

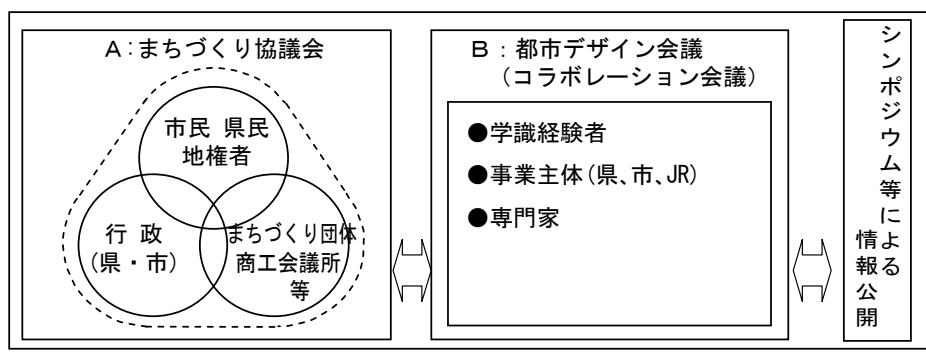
そのためには、利用者である地域住民や事業実施者である行政・民間事業者等の関係者によって、沿道街区全体の目指すべき景観ビジョンを共有化し、当該事業の方向性等についての全体協議及び合意形成の場となる「検討委員会」等の組織を設置することが望ましい。さらに街路の景観特性や魅力を再点検し、高めていくためには、地域住民との意見交換会やワークショップ等を開催していくことも連携体制を構築する上で有効と考えられる

また公共空間としての街路と民有空間である沿道街区との総合的・一体的整備を図っていくために、当該事業者(事業主体、民間事業者、関連事業者等)を主体として各事業や沿道街区整備等の具体的計画や景観デザインに関する協議・調整・技術的検討等を行う個別協議の場となる「検討会議」や「ワーキング」等を設置することが望ましい。

【事例】■日向市駅周辺地区における検討体制の例

(日向市駅周辺地区におけるまちづくりと連続立体交差事業の記録/H19年6月より)

- 日向市駅周辺地区においては、中心市街地活性化を目標として、特定商業集積事業、連続立体交差事業、土地区画整理事業を三位一体事業として、商業者、県、市、JR等の複数事業者により平成8年に事業が開始された。本地区においては、全体協議の場として、公民協働のまちづくり委員会(概念図A)と、事業者等を主体とした個別協議の場である都市デザイン会議(概念図B)を設置して相互連携して地区整備へ向けた合意形成を図るとともに、シンポジウム開催等によって広く市民・県民への情報公開が行われた。このような推進体制の確立の結果、構想・計画段階当初から、駅を核とした中心市街地活性化の実現に向けての取組みが、市民、県民及び商業者、地権者等に理解を得られることとなった。同時に行政間及び鉄道事業者との情報共有化による協力体制が実現し円滑な事業推進が図られている。



② 事業進捗に伴う推進体制の継続

(本文)

構想・計画段階における検討体制のもとで共有化された景観ビジョンや景観形成方針等は、設計・施工段階において、これらを具現化する必要がある。

そのためには、街路の景観設計の技術的な検討と並行して、整備後の街路空間の維持管理や利活用等を見据えた設計内容への反映や当該事業の進捗に関する情報を積極的に公開する等の官民協働の推進体制へと継承、展開していくことが望ましい。

解 説

良好な街路景観を実現するためには、構想・計画～設計・施工～維持・活用の各段階において景観設計方針の一貫性を確保するとともに、整備後の街路空間を持続、育成する主体である市民や事業関係者等の参画を積極的に促し、当該事業の推進体制へと展開していくことが望ましい。

そのためには、構想・計画段階で構築された検討体制を礎として、事業進捗に伴う次段階の設計・施工においては、整備後の街路景観の維持管理や利活用等を見据えた推進体制として継続・展開し、当該事業に関する事業内容や進捗状況等に関する情報を積極的に公開することで街路空間の利用者である市民等の景観意識の向上や事業への理解、協力を培っていくことが望ましい。

具体的には、意見交換会やワークショップ等を通じた市民等の利用ニーズの設計内容への反映、市民参加による舗装材料、色調等の景観設計要素の確認や現場見学会等を通じた事業進捗情報の公開等による市民参画機会を促進していくことが考えられる。

事業推進体制の継続・展開

・市民参加の促進

- ① 利用者ニーズの設計内容への反映
- ② 市民参加による舗装材料、色調等の確認等
- ③ 維持管理、利活用へ向けての体制づくり

維持管理、利活用へ
向けての体制の継続

【事 例】 事業推進に伴う市民参加手法

① 利用者ニーズの設計内容への反映

基本設計や実施設計段階において、公共空間のエンドユーザーである市民や事業関係者によるワークショップ等を開催し、利用者ニーズを設計内容へ反映させることによって、地区景観への意識向上や整備される街路等に対する愛着心を育んでいくことが望ましい。



「牛久市駅前広場利活用ワークショップ」
(基本設計段階から市民意識を啓発することを目的に広場デザインの検討を行っている)

② 市民参加による舗装材料、色調等の確認等

設計段階において、ワークショップ等を通じて策定した設計内容を現場で確認するために、舗装材の試験舗装や案内サイン等の色調の確認を行っていくことも市民意識を向上させるための有効な手法として望まれる。



「日向市駅検討委員会」(設計段階での検討事項を施工に先立ち現場で舗装材料等を市民と共に確認している)

③ 現場見学会の開催等による事業の情報公開

市民参加による設計内容の検討を受けて、施工現場の見学会等を実施することによって、普段は目にすることの出来ない建設現場を体験でき、完成後のイメージを共有できる場をつくることも市民意識の向上に有効な手法として考えられる。



「蒲田立体交差事業現場見学会」広報チラシ

③ 街路景観育成のための維持管理・利活用の取り組み

(本文)

良質な街路空間を持続させ、市民等の利用者に愛着を持って育まれていくためには、地域住民や関連事業者等との連携によって、整備後の街路空間の維持管理や利活用等への取り組み体制を事業段階から構築していくことが望ましい。

解 説

街路景観の形成は、街路整備が完了した段階で終わるものではなく、整備後の適正な維持管理やにぎわいづくりのための都市活動への活用等によって育まれていくものであり、これらの維持管理や都市活動をより多くの市民参画によって実現していくことが望ましい。そのためには、事業段階から継続、展開されてきた組織体制を活かしていくことが有効と考えられる。



ストラスブール・車道を蛇行させて生まれた
空間にカフェを設置している



仙台市定禅寺通り・オープンカフェ

街路景観の維持管理・利活用等については、公共負担としての道路管理者による管理だけでは、財政的な面も含めて限界があるため、地域組織(まちづくり組織、市民グループ等)による、アダプト制度や里親制度等を活用した取組みを充実、拡大させていくことが効果的で望ましい。例えば、「美しい歩道自治会※」の提案のような、沿道の管理のための地域組織づくりを検討することも考えられる。

※「美しい歩道自治会」とは、都市景観の原点ともいえるべき、足元の歩道を美しく、そして、それを維持するための活動(歩道の日常管理(清掃、違法看板撤去、放置自転車処分等))をビルオーナーたちが自治体と連携して行うもので、2005年5月に都市景観研究会から提言された。

アダプト制度を活用した市民グループによる街路沿いの花植活動



【事例】 日向市駅周辺地区における人的ネットワークの育成

● 公共空間整備を契機としてまちの活性化と連携させるソフト的仕組みづくり

- ・日向市駅周辺地区整備においては、公共空間整備後のイベントや祭り等の利活用を前提として設計・施工段階から地域住民、行政、事業者、学識者、専門家による「駅前利活用ワーキング」が設置され、利用者ニーズを設計に反映させてきた。
- ・連続立体交差事業や駅前広場整備等が完了した現在は、ワーキングに参加した複数のまちづくり市民団体が中心となった公共空間の利活用や維持管理活動等の定期的な開催を通じて、市民間のネットワークが醸成されている。



市民発意による駅前広場や高架下でのイベント等の企画・運営



子どもまち育て隊による清掃活動



子供まち育て隊の活動に触発された市民、商店主らによる「街なか清掃プロジェクト」もスタートした(H21～)



「塩見橋」では、毎年土木の日には県市の支援による杉製手摺の市民メンテナンスが行なわれている(H12～)

日向市におけるまちづくり市民団体

●日向木の芽会

- ・橋の手摺、街路灯、ベンチなど、杉材を使用したストリートファニチャーの市民によるメンテナンス活動支援
- ・杉材によるストリートファニチャーのデザインコンテスト（杉コレクション）開催

●街を育てる会（まち育て隊）

- ・中心市街地の清掃活動
- ・リサイクル活動

●子どもまち育て隊

- ・10～15歳の子供によるまち育て隊

●まちなかハロウィン実行委員会

- ・市民発意のイベント企画運営（子供たちも企画に関わる）

●商工会議所、商店街振興組合、商店会、等

- ・各種街なかイベント、駅市などの企画運営

3-3. 街路事業のタイプ別に応じた配慮事項

(本文)

街路事業は、その事業制度の特性から、大きくは次の5つのタイプに区分して景観設計を捉えることができ、事業に応じて特徴的な景観設計への配慮が求められる。

3-3-1. 線的景観整備(シンボルロード整備事業、等)における配慮事項

(本文)

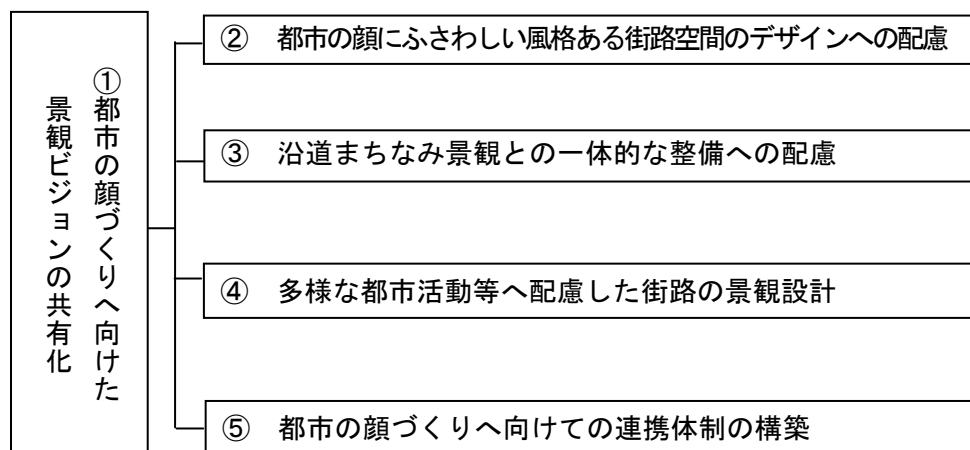
都市や地方の顔となる街路を地域社会の象徴(シンボル)として整備する線的な街路整備手法として「シンボルロード整備事業」がある。

シンボルロード整備にあたっては、都市の顔づくりの景観ビジョンを実現するために、風格があり、整備後の街路空間の利活用にも配慮した街路の景観設計を行うとともに、街路整備と一体となった沿道建物等の景観形成コントロール等に取り組んでいくことが重要である。

また都市の顔となる街路空間を形成するために、関係事業者及び市民、専門家等による推進体制を構築していくことが望ましい。

解説

地域の中核的都市における目抜き通りは、その都市の顔となる景観であるといえる。その景観が都市のイメージを決定づけている例も少なくない。このような都市の顔となる街路をシンボルロードとして整備するにあたって、以下に示す事項について特に配慮することが望ましい。



那覇市・国際通り



姫路市・大手前通



広島市・比治山庚午線(鶴見橋)

① 都市の顔づくりへ向けた景観ビジョンの共有化

(本文)

シンボルロード整備において、都市の顔としてふさわしい街路空間の形成を景観ビジョンに据えて、事業関係者間の目標として共有化し、その実現のための景観設計に取り組んでいくことが望まれる。

解 説

シンボルロード整備によって、都市を代表する街路空間を形成していくことが、事業主体はもとより、市民、民間事業者等が一体となった景観ビジョンとして共有されていくことが望ましい。

都市の顔としての景観ビジョンについては、当該街路の歴史的経緯や地形、沿道土地利用、市民活動等についてきめ細かく把握し、将来とも都市を代表する空間として持続していくための成立要因を明確化していくことが望ましい。



都市の伝統的な「祭事」の舞台となる街路
「京都市・御池通」



都市形成の変遷を物語る街路
「十和田市・官庁街通線」



都市のシンボルへ向かう街路空間
「姫路市・大手前通り」



都市の中心軸となる街路空間
「札幌市・札幌大通」

出典「シンボルロード整備基本調査報告書」（建設省都市局, 1985）

② 都市の顔にふさわしい風格ある街路空間のデザインへの配慮

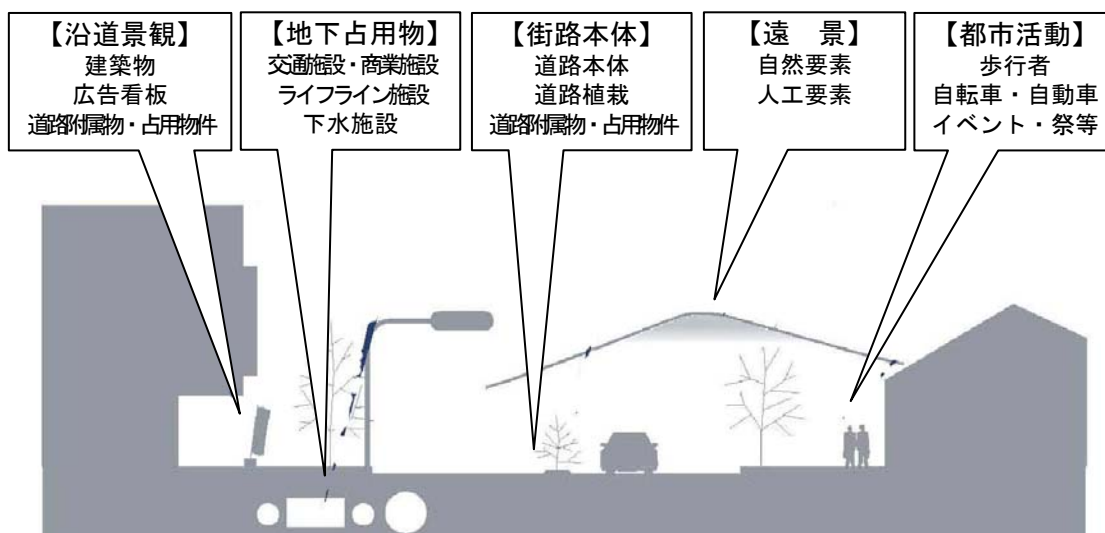
(本文)

シンボルロード整備にあたっては、都市を代表する公共空間としてふさわしい風格と落ち着きのある街路空間を具現化するために、舗装や道路附属物、占用物件について、きめ細かな景観設計への配慮が求められる。

解 説

都市のシンボルとなる街路空間を整備するにあたっては、以下の構成要素に配慮することが望ましい。

街路景観を形成する要素である「街路本体」「沿道景観」「沿道空間」「遠景」「都市活動」「地下占用物」等との調和、整合性へ十分に配慮することが望ましい。



【事 例】栃木市栃木大通り(蔵の街大通り)



【沿道景観】旧例幣使街道の蔵づくりの町並み



【都市活動】秋まつり人形山車の舞台



【街路本体】歩道部・ボラード/自然石舗装



【街路本体】街路灯/鬼瓦をモチーフとしたデザイン

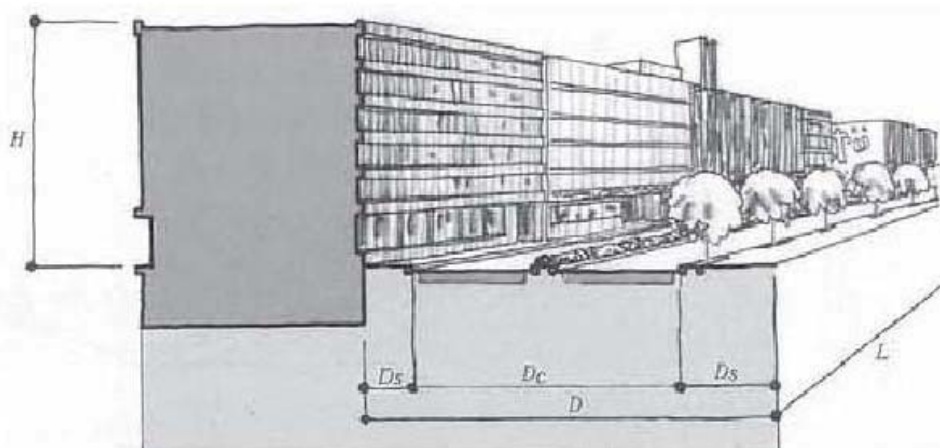
③ 沿道まちなみ景観との一体的な整備への配慮

(本文)

都市の顔としてふさわしいシンボルロード空間は、街路事業と沿道街並み景観との一体的な整備によって実現するものである。そのために、事業者と沿道街区の地権者等が連携し、沿道建築物の景観コントロール等についての協議、調整等を行っていくことが望ましい。

解 説

都市を代表する街路景観を形成するためには、沿道建物の高さは、面する当該街路幅員との関係にも留意し、街路幅員(D)と沿道建物(H)との適切なプロポーシオンから沿道まちなみ景観のコントロールを誘導し、街路との一体的な整備を進めていくことが望ましい。



【街路景観の3つのプロポーシオン】

- ① D_s/D_c または D_s/D 歩車道幅員比、
- ② D/H 景観街路幅員建物比(大通り等 $D/H=1\sim2$ 程度、裏通りや横丁 $D/H<1$)
- ③ D/L : 街路幅員延長比

出典「街路の景観設計」(土木学会編)

【参考事例】彦根市本町線(夢京町キャッスルロード)

都市計画道路事業に併せ、地区計画・建築物の制限に関する条例(用途制限、高さ規制、意匠制限)に基づき沿道街区に彦根城下町の基点に相応しいまちなみ景観を再生している。



④ 多様な都市活動等へ配慮した街路の景観設計

(本文)

シンボルロードが整備完了後も、イベントや祭り等の多様な都市活動が展開され、都市の顔としてふさわしい街路空間が持続するためには、それらの都市活動に十分配慮した街路の景観設計検討を行うことが望ましい。そのためには、真に必要な幅員構成を再構築することを検討することが求められる。

解 説

オープンカフェ、イベント等のソフト的活用による活発な都市活動(文化活動、商業活動等)を促進するためには、公共地である街路空間と民有地である沿道街区の境界が相互に融合(公民空間がシェア)した「沿道空間

(セミパブリックスペース)」として整備を図ることが望ましい。

このような公民空間のシェアを図るためには、街路本体の幅員構成を見直し、ゆとりある歩道空間を確保していくことが望ましい。

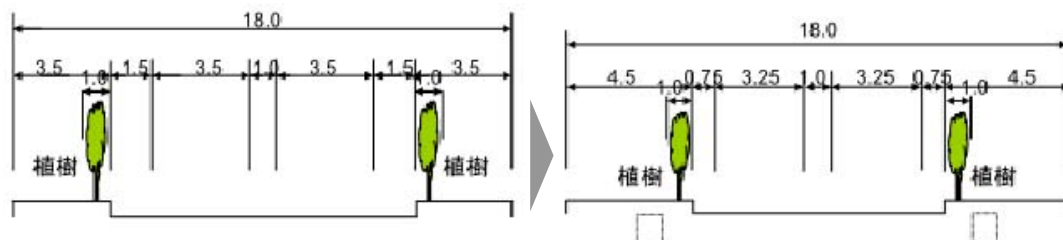
例) 多様な都市活動による街路空間の活用方法

- 1) 都市のシンボルとなり、にぎわいの骨格となる公共空間
(目抜き通り(シンボルロード)、商店街、まちなかの河川、運河等)
 - ・シンボルロードの公民協働による景観誘導、形成への活用
 - ・都市を代表する祭りやイベント、パレード等への活用
 - ・地域に根づいた日常的・定期的なイベント等への活用(定期市、オープンカフェ、ワゴンセール等)
- 2) 回遊の核となる広場空間
(駅前広場、公園・広場、公開空地、アトリウム空間、セットバック空間)
 - ・駅前や主要な商業施設が集まる交差点等、まちの回遊性の核、にぎわいの核等、公民によるオープンスペースへの活用
 - ・歩行者の憩いの場やにぎわいを演出するパフォーマンス、オープンカフェへの活用

出典「沿道まちづくりのすすめ」(まちなみ沿道景観研究会, 2009)

【参考事例】箕面市大阪箕面線

シンボルロード整備にあたり、車道及び停車帯の幅員構成を見直し歩道拡幅を行った。



【事 例】

■ 整備完了後の街路空間の利活用

整備された街路空間がシンボルロードとしてふさわしい賑わいを形成するために、事業者は、市民や市民グループ、関係事業者等の協働による利活用(オープンカフェ、マルシェ、イベント等)を支援していく体制づくりをめざしていくことが望ましい。



静岡市・青葉通り 大道芸ワールドカップの舞台



栃木市・栃木大通り 伝統的祭りの舞台



事例・「日本大通りオープンカフェ実行委員会」開催（2005年～）

〈実行委員会メンバー〉

日本大通り街づくり協議会準備会、関内・関外 TMO、中区商店連合会、関内地区連合町内会、地元商店街、財団法人横浜観光コンベンション・ビューロー、関内を愛する会、横浜まちづくり倶楽部の民間団体が構成されている

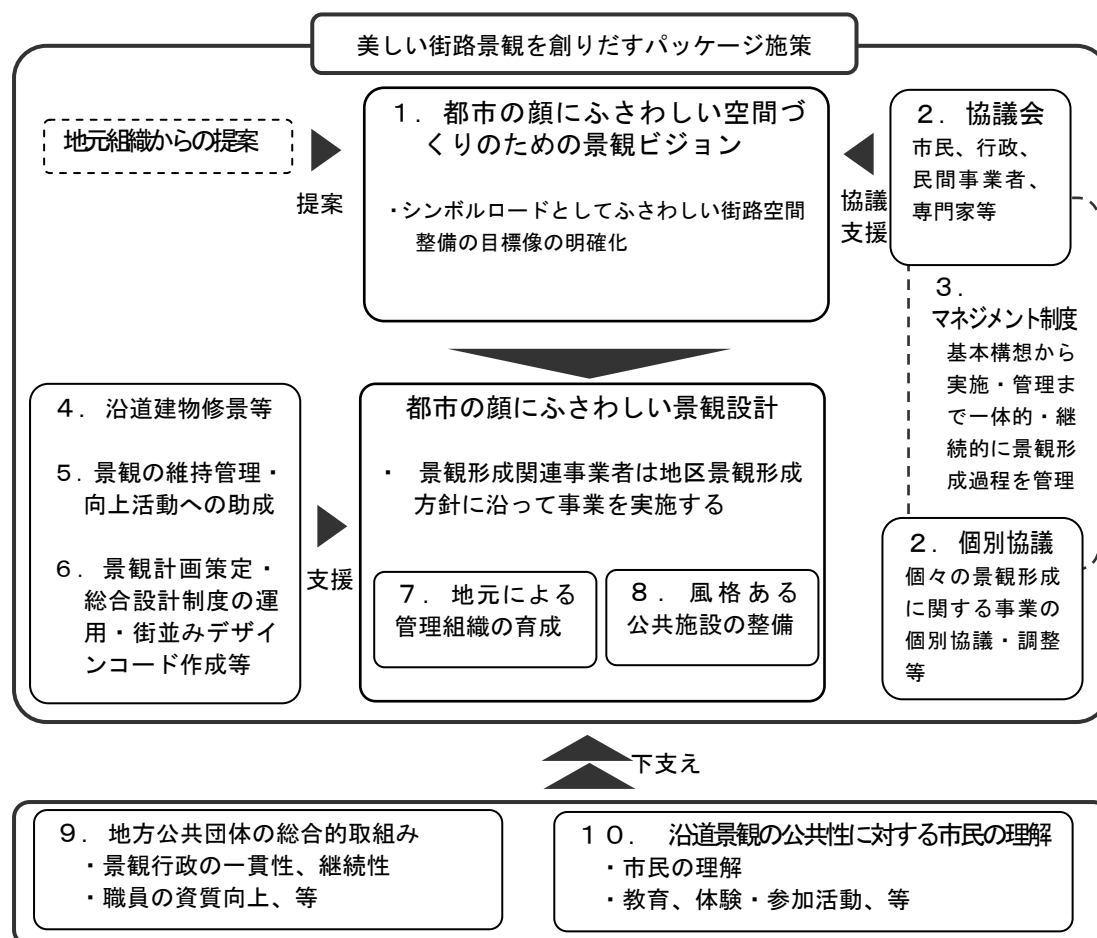
⑤ 都市の顔づくりへ向けての連携体制の構築

(本文)

シンボルロード整備によって、都市の顔にふさわしい景観ビジョンを実現していくためには、事業関係者や市民、行政、専門家等による事業推進組織の設置や事業主体と地域とが一体となった連携体制を構築していくことが望ましい。

解 説

シンボルロード整備を推進するにあたっては、以下に示すように、推進組織(事業関係者、市民、行政、専門家等)を設置し、事業計画および景観設計を検討していくとともに、沿道建築物や市民活動との連携・協働体制を構築し、沿道街並み景観との一体感の形成やにぎわいのための利活用と協議・調整等の施策をパッケージで総合的に取組むことが望ましい。



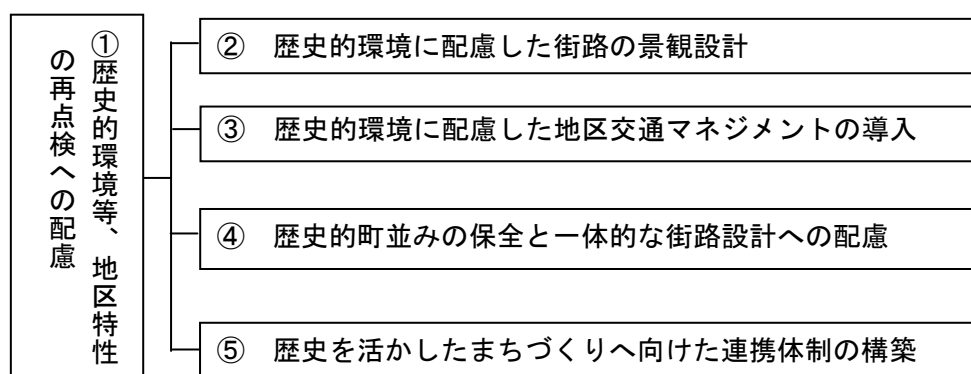
3-3-2. 地区的景観整備(身近なまちづくり支援街路事業(歴みち事業)、等)における配慮事項

(本文)

歴史的環境が卓越した地区等における街路整備の手法である「身近なまちづくり支援街路事業(「歴史的環境整備地区(通称・歴みち事業)」)」は、地域に残されている貴重な歴史的文化的遺産等を保全活用し、身近な生活空間を充実させることによって地域活力の再生を図っていくものである。具体的には、歩いて巡れるまちづくりを実現するための地区交通マネジメントの検討と併せて、歴史のみちすじとしてふさわしい街路景観を再生していくことによって歴史的環境と居住環境が調和し向上する良好なまちづくりに地区全体で取組んでいくことが求められる。

解 説

歴史的地区等の地区的な街路整備においては、歴史的文化的遺産の点在する一定エリアを対象として、地区全体で歴史的特性の見直し、地区環境を支える街路デザイン、沿道町並み保全と一体的な景観形成、地区における観光交通・生活交通の秩序化等を基本として、事業主体のみならず、関係事業者、市民等とのきめ細かな連携体制のもとに、以下に示す事項について特に配慮していくことが望ましい。



萩市・堀内地区



近江八幡市

① 歴史的環境等、地区特性の再点検への配慮

(本文)

歴史的地区等における現況調査にあたっては、既往データの整理とともに、特に地域の歴史の読み取り作業や住民へのヒアリング等を文化財担当部局等と連携して進めることによって地区の景観特性を再点検、再評価していくことが重要である。

解 説

地域における歴史は、様々な形で現代社会に投影されている。例えば近世の都市については、現代の地図と古地図とを重ね合わせることで、ほとんどの旧地割が現代に受け継がれていることが理解できる。

歴史的地区等における現況調査は、既往データの整理とともに、このような地域の歴史の読み取り作業や住民へのヒアリング等を文化財担当部局と連携して進め、歴史的環境の地区特性を再点検することが望ましい。

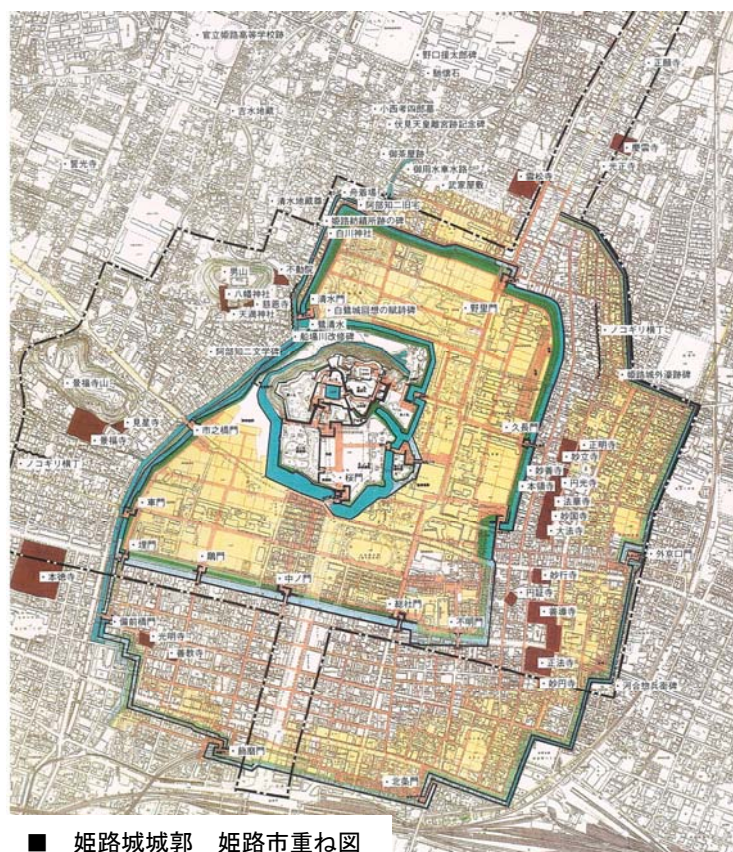
さらにこれらの歴史的文化的遺産等の再点検によって指定文化財だけでなく、あらゆる景観要素を抽出することによって、潜在化している地域の価値を再評価し、より豊かな歴史的景観を再構築していくことが望ましい。

※ 参考図書・「歴史を未来へつなぐまちづくり・みちづくり」(学芸出版社)

【事 例】歴史重ね図(姫路市姫路城周辺地区)

世界遺産姫路城周辺地区の歴みち整備にあたっては、江戸期の城郭図と現代の都市計画図を重ね合わせ城下町時代から継承されてきたみちすじと新たに新設されたみちすじの読み取りから取り組みが始まった。

さらに現市街地内から天守閣の眺望ポイントの抽出、武家屋敷や商人町の街割等から城周辺地区のみちすじをタイプ区分し、街路整備の方向性を設定している。



■ 姫路城城郭 姫路市重ね図

② 歴史的環境に配慮した街路の景観設計

(本文)

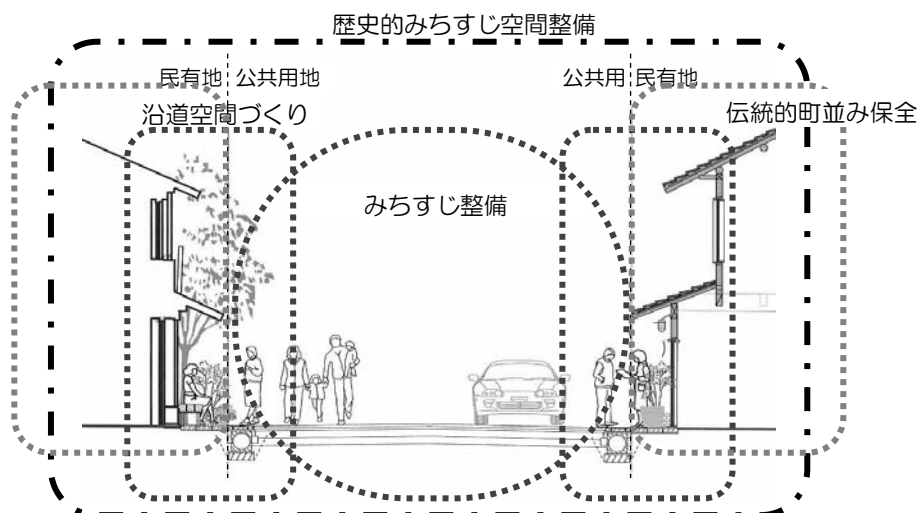
歴史的地区におけるみちづくりににおいては、周辺の町並み景観との調和に配慮し、道そのものの持つ歴史的意味や史実を十分に把握することが重要となる。

歴史的環境を保全再生するための公共空間整備の役割を常に念頭に置くと共に、必要に応じては都市計画道路の計画見直しや変更等も視野に入れて街路の景観設計を検討することが望ましい。

解 説

一般に、歴史的町並み景観という場合には、沿道の建造物などを示す場合が多く、地区の生活を支えてきた古来からのみちすじ等も地域遺産に含む考えが希薄であったといえる。

歴史的地区におけるみちづくりににおいては、周辺の町並み景観との調和に配慮し、道そのものの持つ歴史的意味や史実を十分に把握し、歴史的環境を支えるインフラ空間としての歴史的みちすじ整備役割等を踏まえた上で、周辺の歴史的景観の魅力を引き立てる脇役となるようなシンプルな景観設計をめざすことが望ましい。



参考事例・地域の歴史性、文化性に配慮して整備された事例

舗装材の材料や仕上げ、色調等は周辺景観等との関係から必然的に選定されたものであり、町並みと調和し、地域個性を演出することが望ましい。



下関市長府地区横枕小路
(旧武家屋敷地区に残された土堀に囲まれた地道の小路空間を保全するため、土舗装として再整備された)



下関市長府地区覚苑寺参道線
(旧武家屋敷地区における歴史的参道空間を再生するため、石畳＋土系舗装や石組側溝が再整備された)

【事 例】地域の歴史性、文化性に配慮して整備された事例

● 都市計画道路・計画変更事例（幅員拡大事例・萩市外堀通り線）

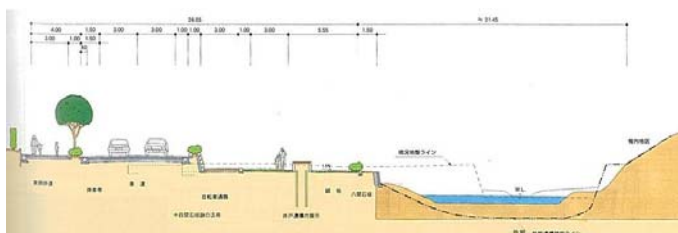
萩城外堀に沿った都市計画道路整備に際して文化庁と協議の上、都市計画道路拡大と史跡拡大によって旧外堀空間を街路内緑地として整備することとなった。



萩城外堀の絵道路初期古図



萩城外堀り線の発掘状況



萩城外堀の史跡地と都市計画道路幅員拡大による合併施工断面図

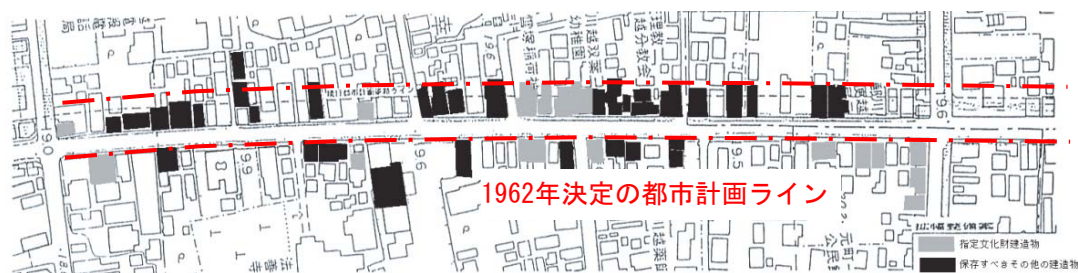


整備後の萩城外堀り線

● 都市計画道路・計画変更事例（幅員縮小事例・川越市一番街）

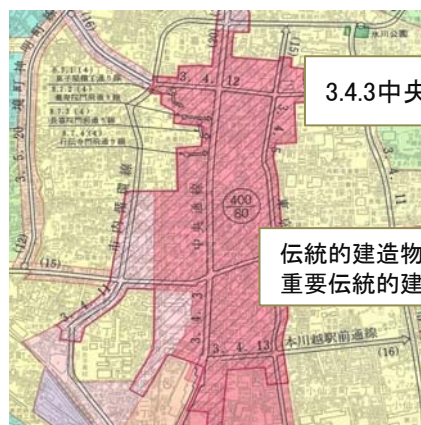
蔵づくりの町並みの残る川越市一番街においては、伝建地区指定と併せて都市計画道路を現道幅員に縮小変更を行い、道筋整備を図っている。

□一番街通りの蔵造り分布と都市計画道路の拡幅計画



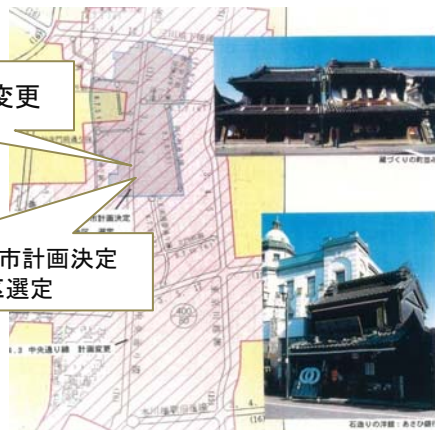
□変更前都市計画（平成10年）

□変更後都市計画



3.4.3中央通り線 計画変更

伝統的建造物群保存地区 都市計画決定
重要伝統的建造物群保存地区選定



●港湾事業と街路事業の連携による歴史的運河沿いプロムナード空間の創出

油津地区(宮崎県日南市)

日南市油津地区は、宮崎県南部に位置し、旧飫肥藩期より山から伐り出された飫肥杉の集積地、また、マグロ等の遠洋漁業の水揚げ港としてかつて活況を呈した歴史と漁師文化あふれる港町である。

街中心部に位置する江戸時代(1686年)に開削された堀川運河の石積み護岸の復元と歴史的地区における居住環境の整備を目的として、にぎわい再生のまちづくりが進められている。

堀川運河沿いのプロムナード整備を軸としつつ、地区全体の歩行系ネットワークを充実させるために、港湾事業(宮崎県事業)と合わせて歴みち事業(日南市事業)が導入された。

その結果、右写真のように堀川運河沿いには、港湾事業と街路事業の合併施工により一体的な歩行者のための空間が創出された。



●世界遺産姫路城天守閣への眺望に配慮した施設配置とみちすじ整備

姫路城周辺地区(兵庫県姫路市)

姫路城東部中濠線は、天守閣を正面に望めるビスタポイントであるが、電柱や樹木等でその眺望が阻害されていた。

城周辺のみちすじ整備においては、天守閣の眺望を基本として電線類地中化や樹木及び沿道施設の壁面後退を行っている。

整備前



整備後



③ 歴史的環境に配慮した地区交通マネジメントの導入

(本文)

歴史的地区において、歩行者を中心とするまちづくりを展開するためには、コミュニティゾーン対策(交通規制の導入やハンプ、狭さく等の設置)に加えて、総合的な交通マネジメントに取り組むことを検討すべきである。その際に、事業者は、交通コントロールの機能面のみならず歴史的環境に配慮した景観設計について警察、道路管理者と十分に協議、調整して取り組むことが望ましい。

解 説

歴史的地区においては、「歴史的資産の保全」「観光業の活性化」「地区住民の生活環境保全」という3つのニーズが求められ、かつこれらのニーズのバランスをいかに図るかが大きな課題となるケースが多く見られる。歴史的地区で、歩行者を中心とするまちづくりを展開するためには、コミュニティゾーン対策(交通規制の導入やハンプ、狭さく等の設置)に加えて、適切な交通施策を警察や道路管理者と十分に協議、調整し、総合的な交通マネジメントに取り組むことが望ましい。



世界遺産白川郷の交通渋滞

※ 参考図書・「歴史を未来へつなぐまちづくり・みちづくり」(学芸出版社)

【事 例】歴史的みちすじにおける交通デバイス等の設置への配慮

歴史的地区においては、観光交通の抑制や生活交通の整序化を目的とした地区交通マネジメントの導入が効果的であるが、その検討及び実施にあたっては、警察や道路管理者と十分に協議・調整を行った上で、歴史的環境を損なわない整備を図っていくことが求められる。



「姫路市姫路城周辺地区・寺町線」

世界遺産姫路城周辺に残る城下町のみちすじ整備にあたっては、一方通行化に伴い、歩行者空間を石畳で表現している。この場合は警察協議の結果、歩車道区分ラインと停止線表示は施すこととなっている。



「益田市旧益田地区・萬福寺参道」

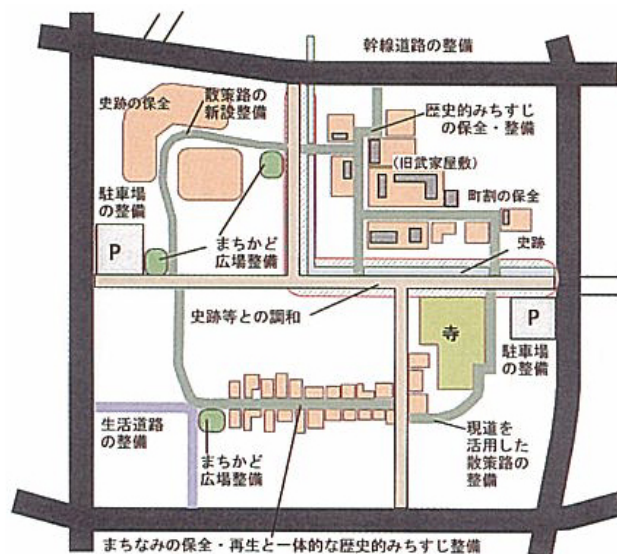
雪舟庭園で有名な萬福寺参道整備においては、歴史的参道空間へ配慮し、警察と協議の結果、地区全体での速度制限を導入し、停止線や「止レ」表示を施していない。

【コラム】

■地区内回遊ネットワークの形成（地区内を歩いて巡れる歩行ルートづくり）

歴史的地区においては、地区内に点在する歴史的文化的資産等を歩いて巡る回遊散策ルートの創出、形成が大きなテーマになると考えられる。

基本的には、地区交通マネジメントの考え方に基づいて、地区内に流入する通過交通を外周幹線道路の整備によって抑制し、地区フリンジに観光駐車場を配置することによって、地区内に残る歴史的みちすじを現道幅員で景観的に良好な街路空間として再整備し、地区内回遊ルートを再構築していくことが望ましい。



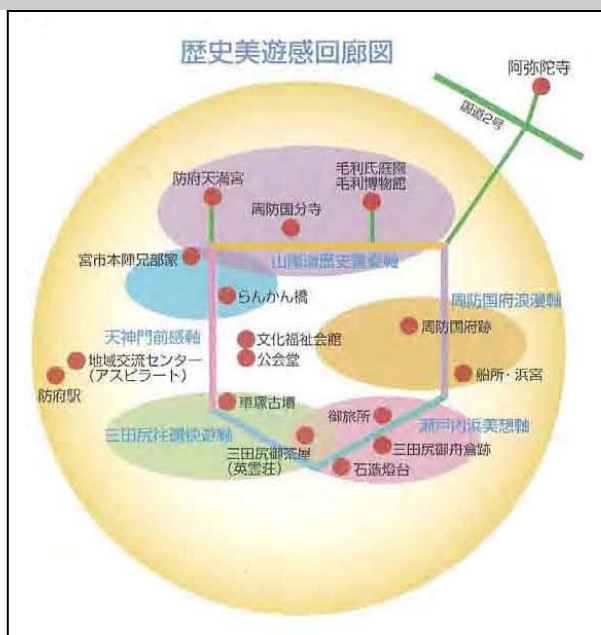
歴みち事業による地区回遊ネットワーク形成(概念図)

【事例】「歴史美遊感計画」に基づく散策ネットワークの形成

(山口県防府市)

防府市においては、古代から近代までの重層的な歴史的文化的資産が数多く点在していることから、これらのストックを保全活用し、回遊するための「歴史美遊感計画」が策定された。

各時代を代表するゾーンを設定し、相互にネットワークを図ることによって歴史の回廊を形成しようとしている。



④ 歴史的町並みの保全と一体的な街路設計への配慮

(本文)

歴史的地区のみちづくりにおいては、特に公共空間としての街路のみならず、民有空間の伝統的町並み景観とを一体的なものとして景観形成に配慮していくべきである。町並みの軒下空間(敷際空間)は、地域コミュニティを育む場であるとともに、来訪者と地区住民との交流空間でもある。このような公民一体の空間が歴史的地区の情緒を形成していることに十分配慮することが求められる。

解説

歴史的地区においては、狭隘かつ複雑な街路網が固有の町並み景観を形成している場合が多い。このような歴史のみちすじ整備にあたっては、街路本体の景観設計への配慮はもとより、沿道の伝統的町並みとみちすじとの歴史的関係性(例えば、街道筋、横丁、小路等)に地域コミュニティを育んできたことに十分配慮し、一体的なものとして景観設計に取り組むことが望ましい。

【事例】日南市油津地区歴史のみちすじと町並み景観検討ワークショップ

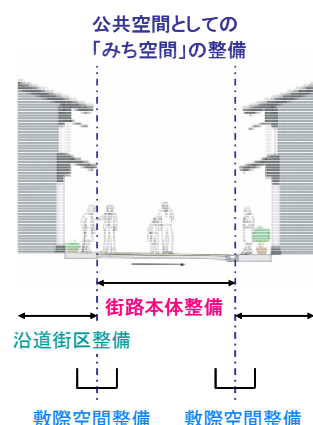
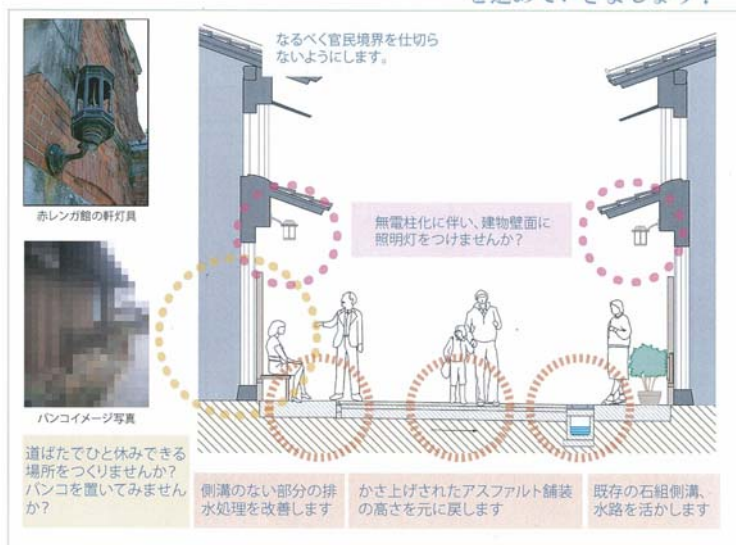
日南市油津地区における歴史のみちすじ整備においては、街路整備のみならず沿道の町並みとセットで地区景観形成のあり方を検討する地域住民を対象としたワークショップを開催している。

お住まいの周りの道路について、地域の皆さまと

一緒に考え、アイデアを出し合い、

より安全安心で、歩いて気持ちの良い道づくり

を進めていきましょう！



- 街路本体整備
(パブリックスペース)
・ 舗装グレードアップ整備
・ 側溝整備
・ 電線類の地中化整備
- 敷際空間整備
(セミパブリックスペース)
・ 沿道の緑化
・ 沿道まちなみの外観修景
・ 沿道と一体となった憩いとなる場の創出
- 沿道街区整備
(プライベートスペース)
・ 景観計画にガイドラインを定めている

⑤ 歴史を活かしたまちづくりに関わる推進体制の構築

(本文)

歴史的地区のまちづくりにおいては、歴史的環境の保全、地域観光の振興、地区生活環境の向上等が調和し、歴史的環境にふさわしい景観ビジョンを実現するために、都市整備のみならず、文化財、商業、観光関係者及び専門家や地区住民等による、歴史を活かしたまちづくりを実践していく連携体制を構築し、事業に取り組むことによって、歴史的地区景観を次世代へ向けて持続、継承していくことが望ましい。

解説

地域の魅力資源(景観資源)を掘り起こし、景観形成へ活用し、次代へと継承していくためには、従来の都市計画担当だけが主導的に取り組むのではなく、行政内の横断的な取り組み体制(文化財や商工観光担当等)や市民活動、住民自治組織等との連携等によって、歴史を活かしたまちづくりのあり方について構想・計画段階から共に取り組んでいく体制づくりが求められる。このような行政と市民の協働による地域の魅力再発見などの取り組みが、地区景観に対する問題意識の共有化へ結びつくことが望ましい。



伝承地歩こう会
(西都市)



地区に埋もれている空間の履歴を再確認するフィールドワークの開催



まち歩き
(新居)



まち歩き等による新たな景観資源の再発見

色彩研修会
(日南市)



市民による街の色彩を再確認する

3-3-3. 拠点景観整備(連立事業、交通結節点改善事業、等)における配慮事項

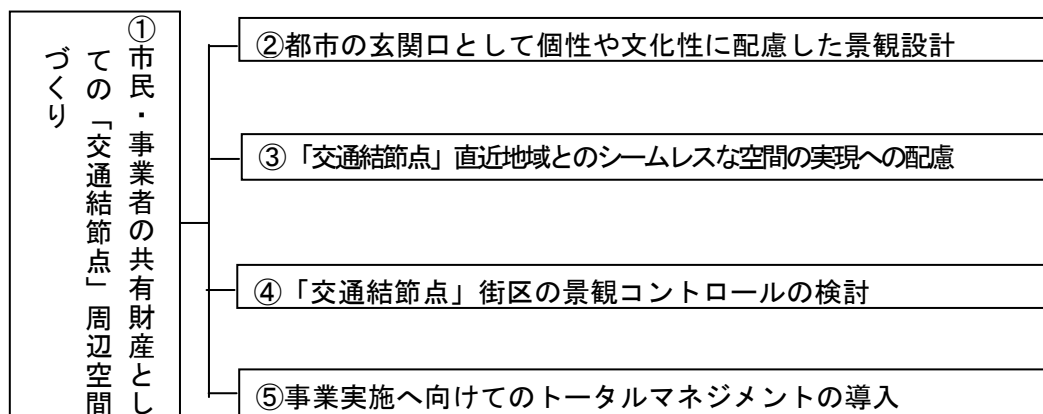
(本文)

駅前広場をはじめとする交通結節点は、複数の交通手段をつなぐ施設であり、鉄道と徒歩、自転車、自家用車及びバス等との乗り換え機能をもつ重要な都市施設である。交通結節点は「交通空間」としての役割をもつ一方で、種々の都市活動が展開される公共的なオープンスペースとなる「環境空間」としての役割や災害時の拠点となる「防災空間」としての役割を担うものであり、今後の都市整備においては、「交通結節点」の持つ都市機能の拠点性や都市の玄関口としてのシンボル性の再生が重要な役割として期待される。

連立事業、交通結節点改善事業等による「拠点景観整備」にあたっては、事業関係者間の十分な連携、協働体制のもとで、共有財産としての「交通結節点」の位置づけを再認識し、来街者や市民等が個性、親しみ、安心、安全、心地良さ等を感じられるような拠点空間とその周辺地区とが一体となった景観を形成、創出していくことが望ましい。

解 説

拠点的な街路事業としての「交通結節点」を中心とした拠点景観整備にあたっては、特に都市の玄関口としてのシンボル性、また当該都市の個性や文化性を表現する景観設計、直近地域を一体的なエリアとして総合的に捉える空間整備、「交通結節点」に面する街区建築物等の一体的な景観形成、および複合的な事業の実施により景観ビジョンを実現するトータルなマネジメント体制等の事項について配慮していくことが望ましい。



① 市民・事業者の共有財産としての「交通結節点」周辺空間づくり

(本文)

拠点景観整備にあたっては、利用者・市民の“共有財産”として「交通結節点」を再認識し、鉄道事業者だけでなく、交通結節に係わる各種の既存交通機能（バス、一般者、タクシー、自転車等）を相互に調整し、全体として歩行者空間、環境空間の増加・増大を目指し景観設計に取り組んでいくことが望ましい。

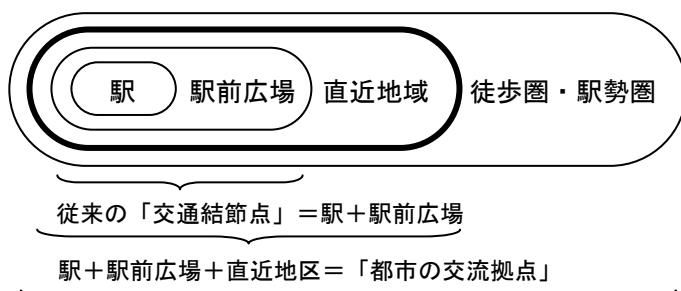
解説

「交通結節点」の持っているべき都市機能の拠点性や、都市の玄関口としてのシンボル性の再生が重要な役割として期待される。

例えば駅舎・駅ビルは、待ち時間や人々との交流が楽しくなる賑わいのある溜まりと待合せの場・空間として多様なサービス施設を配置し、駅の内部空間は明るく快適で暖かみがある複合的戦略拠点として計画・設計することが望ましい。

また鉄道事業者にとって「駅」は、貴重な企業財産であるが、一方、これからの「交通結節点」を考える時、利用者・市民のための“共有財産”となる公共的空間・施設として、鉄道事業者の理解を得ながら、広く市民に開放されることが望ましい。

拠点景観整備にあたっては、鉄道施設、バスバース、駐車施設、タクシープール、自転車置き場等の「交通結節点」に係わる各種交通機能を相互に調整し、全体として豊かな歩行者空間、環境空間を形成・創出するように景観設計されることが望ましい。



駅周辺の効果的な整備により都市が活性化、再生するなど、良い影響を受ける範囲



「日向市・日向市駅前交流広場
オープニングイベントのにぎわい風景」

② 都市の玄関口として個性や文化性に配慮した景観設計

(本文)

拠点景観整備にあたっては、都市の玄関口としてのシンボル性や多様な主体の交流の場としてのアメニティー等に配慮し、地域固有の文化的資産や地場産業等を景観設計の中に取り込んでいくとともに、「交通結節点」とその直近地域全体の景観コントロール（屋外広告物規制、緑化、デザインコード等）等に努めていくことが望ましい。

解 説

都市の玄関口となる「交通結節点」の景観設計においては、当該都市固有の文化的資産や地場産業を活用して都市イメージや「交通結節点」の快適性の向上を図っていくことが望ましい。

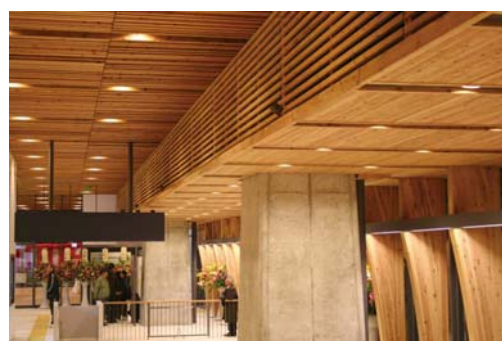
また「交通結節点」だけでなく直近地域全体において一体的に景観形成していくためには、屋外広告物規制、緑化協定、地区計画等による景観コントロール手法の導入を検討することが望ましい。

【事 例】宮城県・日向市駅周辺地区



日本一の生産量を誇る地場産の日向杉を素材として使用した駅舎（宮城県・日向市駅）

コンコース内装も杉の間伐材、集成材が使用され、地域の新たなアイデンティティと駅空間の快適性を演出している。



杉材で作られたキャノピーの形状や高さは周辺街区の景観コントロールの基準となっており、地区計画条例によって駅周辺の一體的な景観形成が進められている

「交通結節点」の景観設計においては、地域性、文化性の表現や都市と駅との歴史性・物語性を演出することなどにより、独自の地域景観を創出していくことが望ましい。

市民にとって愛着のある空間の履歴(歴史や文化、記憶等)を景観設計に活かすことで、心地良い「交通結節点」空間を生み出していくことが望ましい。

【事 例】北海道・岩見沢駅

鉄道のまちの記憶と地域文化を象徴する「レンガ」と「古レール」を使用した駅舎(北海道・岩見沢駅)



レンガの刻印に見入る人々



「レンガ」には一口 1500 円で一般から募集した参加者の名前と出身地が ID とともに刻印された。4777 の応募があり、嵌め込まれた場所は交流プラザ管理室で教えてもらえる。右図は Web サイトで見られる自分の刻印デザイン

「らぶりっく」Web サイト



③ 「交通結節点」直近地域とのシームレスな空間の実現への配慮

(本文)

拠点の景観整備にあたっては、駅を中心とした直近地域との自由で快適な歩行環境の形成、快適な乗り継ぎと効率的な移動の確保、都市の玄関口としての良質な景観形成等に努め、人々の交流、にぎわいの場・空間となる「交通結節点」とその直近地域とを一体的(シームレス)な拠点空間として計画・設計していくことが望ましい。

解 説

「交通結節点」とその直近地域とを一体的(シームレス)な拠点空間として整備していくためには、以下のような事項に配慮して景観設計を行っていくことが望まれる。

(1) 「交通結節点」を中心とした直近地域の自由な交流動線の確保

連続立体交差事業において、人々が「駅」に集まりやすくするためには、鉄道による市街地分断を克服し、駅両側市街地から駅を介して人々が自由に交流できるようにすることが望ましい。そのためには、幅の広いゆとりのあるコンコース、自由通路、橋上橋、駅前広場の歩道、駅前通りの歩道などを一貫した歩行系ネットワークの中軸として景観整備することが望ましい。

(2) 快適な乗り継ぎと効率的な移動動線の確保

コンパクトな集約型の都市を目指す上で、「交通結節点」周辺の計画で優先されるべき交通手段は、公共交通である。

「交通結節点」では、乗り換えが便利なよう各施設を配置し、バリアフリー化することは当然で、さらに乗り継ぎを快適にするためには、雨に濡れずにすむバス・タクシー乗降場、冷暖房付きの待合室などの施設配置や工夫等を景観設計において施していくことが望ましい。

(3) 「交通結節点」を中心とした快適な歩行環境の整備

「交通結節点」だけでなく、隣接する民間建築物との一体的な計画・景観設計を図っていくことが望ましい。

歩行空間においては、バリアフリー化され、行き先が分かりやすく、ストリートファニチャー、休憩施設、案内板、緑地などの適切な配置と景観設計に配慮することが望ましい。

(4) 利用者主体の「交通結節点」周辺の一体的デザインへの配慮

「交通結節点」だけでなく、直近地域においても快適な歩行環境、居住性を確保し、「交通結節点」周辺全体を、利用者の視点に立った利用者主体の都市空間として整備していくことが望ましい。

「交通結節点」内外については改札という境界があるものの、駅舎内、駅前広場等と直近地域とは極力連続した空間として、円滑な移動と快適な滞留を実現する景観設計を行っていくことが望ましい。

また「交通結節点」から円滑に周辺の目的地に向かうためには分かりやすい案内サインが不可欠であり、これらも景観的に優れた施設として計画・設計されることが望ましい。

【事 例】平面的なシームレス

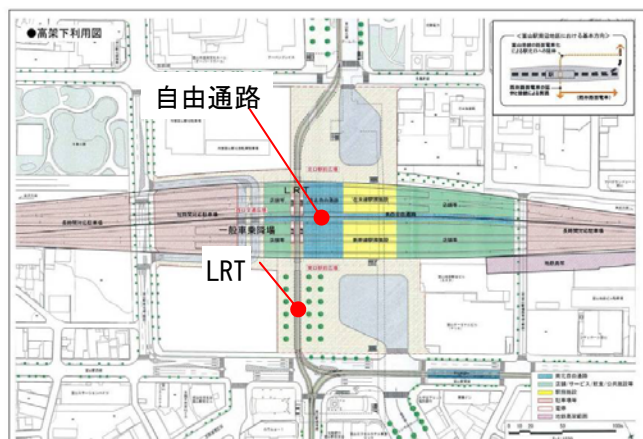
●チューリッヒ中央駅

- ・歴史的かつ重厚な駅舎には商業施設や飲食施設が入っているが、ホームには壁も囲いもなく、直接道路に開放され、路面電車も通っており、ヨーロッパならではのシームレスな駅周辺の空間デザインとなっている。
(右写真：ホーム左が鉄道、右に写っているのが路面電車)



●ＪＲ北陸本線他・富山駅

- ・24 時間開放型自由通路は最近では珍しくないが、高架下の自由通路は上下移動がないだけに、シームレス度が高い。
- ・富山駅ではさらに、自由通路内を路面電車（ＬＲＴ）が抜けて、南北に結ぶ空間デザインの計画となっている。



【事 例】立体的なシームレス

●北九州市・小倉駅

- ・歩行者はペデストリアンデッキで駅南北の市街地と結ばれており、都市モノレールも駅舎内に貫入し、乗換えがスムーズな空間デザインとなっている。

北口広場とペデストリアンデッキ

小倉駅断面図



④ 「交通結節点」街区の景観コントロールの検討

(本文)

都市の玄関口としての「交通結節点」整備にあたっては、公共空間としての駅・駅前広場・街路のみならず、それらに面する沿道街区の建築物等の景観コントロールへ一体的に取り組んでいくことが望ましい。沿道街区の景観コントロールにあたっては、建築物等のハード面の景観誘導、規制の施策と賑わいづくりや交流空間拡大等のソフト面の施策の両面から取り組んでいくことが望ましい。

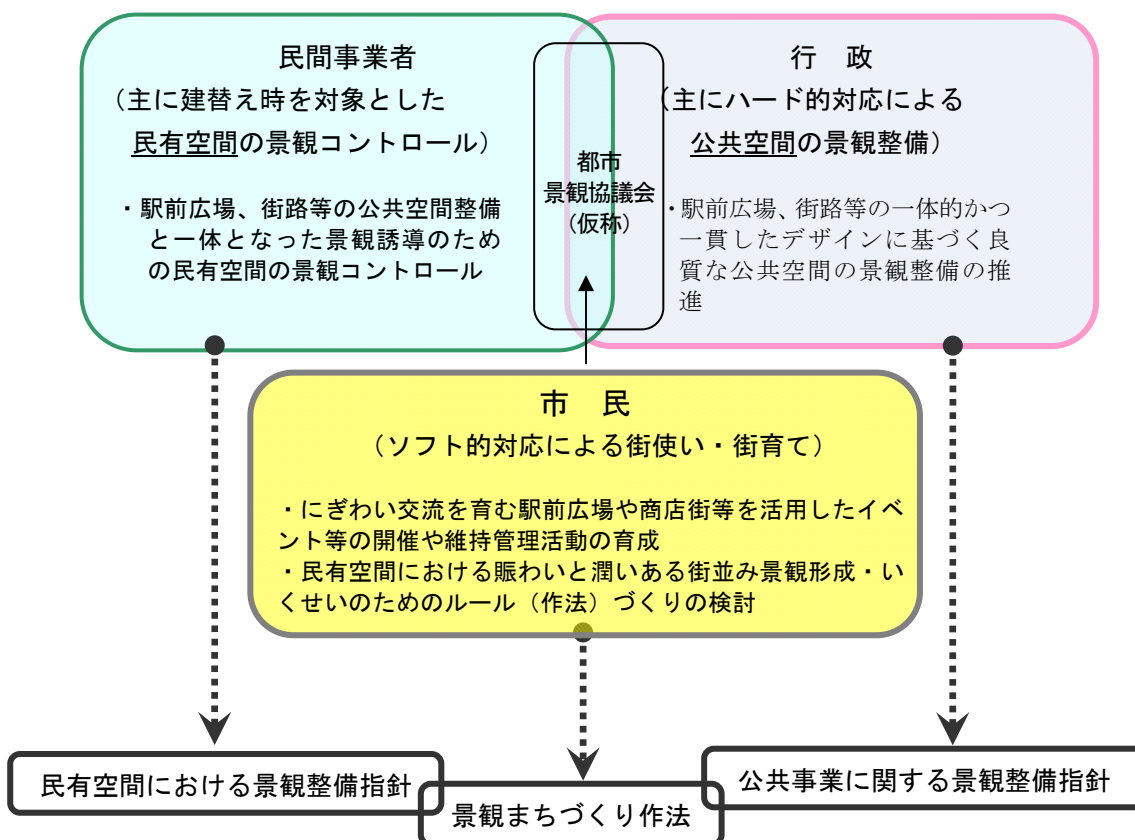
解 説

都市の玄関口となる「交通結節点」の景観整備を契機として、歩いて暮らせる集約型の交流まちづくりを実現していくことが望ましい。

そのためには、当該都市の玄関口としてふさわしい拠点空間の景観の形成や創出、及び暮らしやすいまちづくりの在り方等を明確化した上で、ハード面とソフト面の取組みを並行的に展開し、各々の立場で担うべき役割を明確化する等、当該都市独自の「まちづくりへの取り組み方」を確立していくことが望まれる。

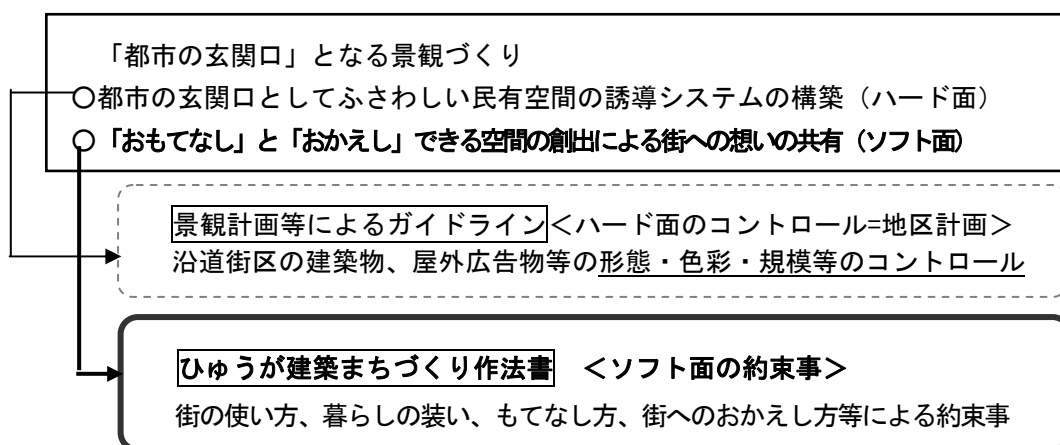
「交通結節点」周辺における景観形成のための取り組み方針を以下に整理する。

図 駅周辺地区における良好な景観まちづくりへ向けた取り組み方(概念図)



【事 例】宮崎県日向市周辺地区における「建築まちづくり作法書」

日向市駅周辺地区においては、景観まちづくりの観点から、地区計画条例に基づく建物建替えの際の景観コントロールと並行して、街の表情や周南らしさを演出・表現するために、「公共空間＋民有空間／セミパブリックスペース」の作り方や使い方、メンテナンス等について「建築まちづくり作法書」が地元建築士会から市へ提言されている。駅周辺地区における景観まちづくりの取り組み方について以下に整理する。



「建築まちづくり作法書」～「おもてなし」と「おかえし」のための提案～

「おもてなし」と「おかえし」

ひゅうがからのありがとう。

「おもてなし」

ひゅうがまちには、人にも環境にも優しい本物の素材としての、珪藻土や瓦やレンガなどの土系素材や、木材などの自然系素材を多用した魅力的でいやせるまちづくりが、巾広い年代の人たちから受け入れられます。

そして、訪れる人々への『おもてなし』の空間となります。

「おかえし」

“歩いて暮らしても楽しい街になる”というのがひゅうがまちの理想です。楽しい街が居心地も良く人々が集まれば、コミュニケーションも増え、活気あふれるまちになるでしょう。日向のゆったりとした時間の中で、まちを訪れる人とそこに住む人が、気軽に声を掛け合い笑いあって、ふれあうくらいの距離で接するのが、ひゅうがまちには似合います。

日向の街へ『おかえし』できる『まちづくり』を共に創出しましょう。

5つのたまいが
ひゅうがまちづくり
デザインのキーワード

陽たま
風たま
緑たま
水たま
人たま



⑤ 事業推進のためのトータルマネジメントの導入

（本文）

拠点景観整備においては、「交通結節点」を利用者や市民へ広く開放することによって得られる整備効果や地区将来像を事業関係者が共有化することが望ましい。

そのために事業担当者は、利用者（市民）、行政、鉄道事業者、交通事業者、都市開発事業者等の事業関係者間の協議、調整や複合する関連事業相互管理を行い、一貫性のある一体的な景観形成へ向けてトータルマネジメントに取り組んでいくことが望ましい。

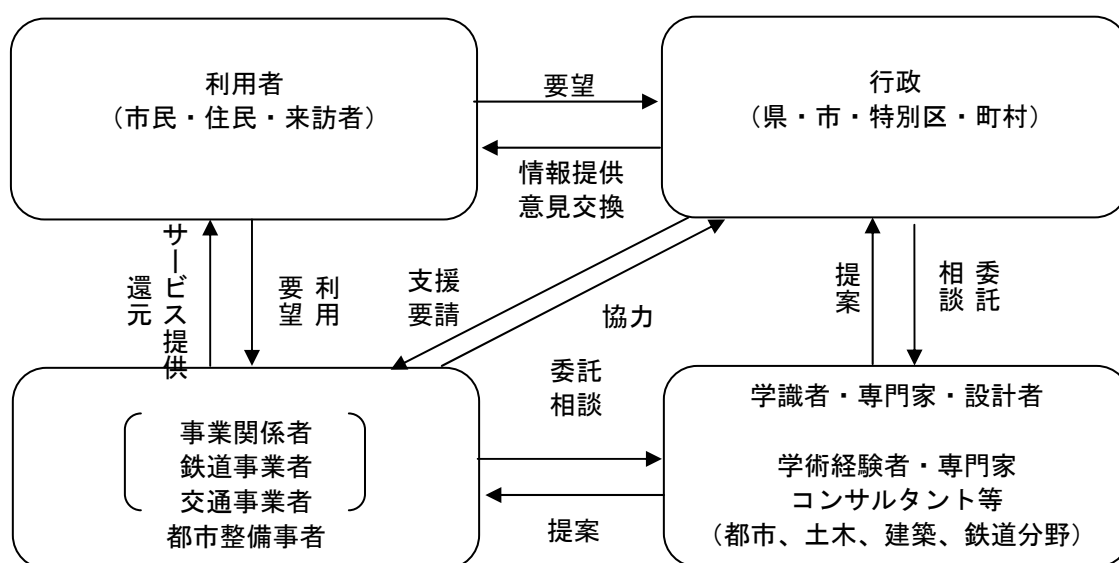
【解 説】

「交通結節点」を広く利用者や市民に開放するためには、利用者や行政、交通事業者への継続的な協力要請と、整備事業に対して協力・支援を求めていくことが望ましい。

利用者である市民・住民の一致した意見を集約し、これらの要望をもとにして、事業関係各者が適正に役割分担しつつ、既得権や所有・管轄する空間を、相互にゆずり合いの精神にもとづいて協力し合い、ゆとりの空間を拡充していくことが望ましい。

そのためには、関係者全員が納得して、整備効果・成果を共有するような計画づくりと推進体制を組むことが望ましい。

また、「交通結節点」と直近地域において、一体的な整備を推進するためには、個別事業のみならず複数の公共事業や民間事業を総合的かつ一貫性のある良好な景観形成を図っていくためにトータルマネジメントできる事業推進体制を確立していくことが望ましい。



3-3-4. 新交通・LRT公共交通(軌道系)における配慮事項

(本文)

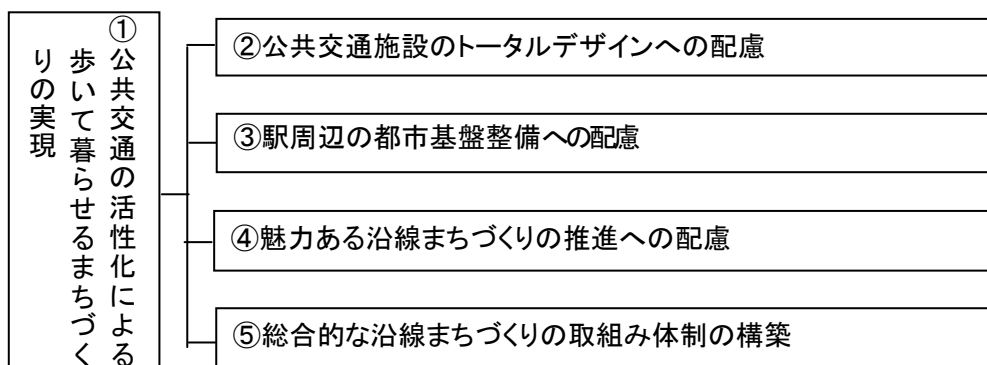
自動車利用による環境問題や都市の空洞化への対応として市街地のコンパクト化が求められている。今後は、公共交通の活性化を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりを実現し、まちなかの魅力の向上を支える新交通・LRT等の新たなモビリティ環境の導入に併せた交通拠点や沿線まちづくり等との良質かつトータルな景観デザインへの取り組みを検討していくことが望ましい。

【解説】

コンパクトな都市構造の実現へ向けた公共交通の活性化の目的は、自動車を利用しなくても日常生活に必要な機能を利用できる交通サービス水準を確保することであり、都心部のみならず鉄軌道をはじめとする公共交通軸の沿線の地域拠点整備を図り、歩いて暮らせるまちづくりを実現することが望ましく、そのためには、都心部空間及び地域拠点空間において、以下のような魅力的かつ良質な景観形成を推進していくことが望まれる。

- ・ 駅アクセスの改善(駅前広場、自転車駐輪場の整備、アクセス道路の再構築等)
- ・ 駅周辺の都市基盤整備(土地地区画整理事業や高齢者優良賃貸住宅の整備等)
- ・ 魅力ある景観まちづくりの推進(散策路、休憩施設等の整備、町並みの保全活用等)
- ・ 公共交通施設のトータルデザイン整備(車両デザイン、駅舎(電停)、高架構造物等)

また、このような総合的な沿線まちづくりの取り組みを推進していくためには、行政や交通事業者のみならず、市民・地元企業の参加による計画～維持管理・利活用体制を構築し、多様な関係者によるプロジェクトチームの編成と市民を含めた合意形成プロセスを明確化していくことが望ましい。



① 公共交通の活性化による歩いて暮らせるまちづくりの実現

【事 例】富山都心線(富山地方鉄道)

「公共交通活性化」

- ・全ての鉄軌道と運行頻度の高いバス路線や地域生活拠点等と都心を結ぶバス路線を公共交通軸に位置づけ、沿線に人口や都市機能の集積を図り、拠点集中型のコンパクトなまちづくりを実現する。

「中心市街地活性化」

- ・「公共交通の利便性の向上」「賑わい拠点の創出」「まちなか居住の推進」をめざす。

② 公共交通施設のトータルデザインへの配慮

【事 例】富山都心線(富山地方鉄道)

「全体コンセプト」富山都心地区の顔となる景観形成

「富山都心の魅力を楽しむ・LRTのある新しい風景づくり」

- 方針1(個性) 各ゾーンの3つの異なる個性を強化した景観づくり
- 方針2(眺望) 富山らしい眺望に配慮した景観づくり
- 方針3(賑わい) 人々の活動や賑わいを誘発する多目的に使える空間づくり

<路線別方針>

- 県道富山高岡線 「城址とLRTが融合調和する美しい景観形成」
- 大手モール 「富山都心地区の顔となるトランジットモールの景観形成」
- 平和通り 「立山連峰を借景とした都心ショッピングストリートの景観形成」



富山市中心市街地活性化主要プロジェクト図

② 公共交通施設のトータルデザインへの配慮(検討体制)

【事 例】富山都心線(富山地方鉄道)

富山市が推し進めている市内電車環状線化事業においては、公共交通の利便性及び中心市街地の活性化のほか、路面電車をシンボルとした魅力ある都市景観の形成をめざしている。

車両(内外装)、電停、シンボルマーク、ICカード、ユニフォーム等の各要素を統一感のあるデザインとするために、整備主体である富山市及び運行主体である富山地方鉄道(株)に加え、学識経験者や道路管理者等により構成された「市内電車環状線化デザイン検討委員会」を設置し、地元の意向を踏まえながら街路景観及び各施設デザインについて総合的な検討が行われている。



出典：「市内電車環状線化デザイン検討委員会報告書(H20.10・富山市)」

【事 例】架線レスによる都心空間の景観向上

海外事例には見られるが景観的に重要な区間においては、架線レスLRVの導入を図っていくことが望ましい。車両技術の進展に伴って今後、配慮すべき点である。



ニース・フランス

パドヴァ・イタリア



③ 駅周辺の都市基盤整備への配慮(整備による街路断面構成の再構築)

【事 例】ストラスブールのトラム整備前後



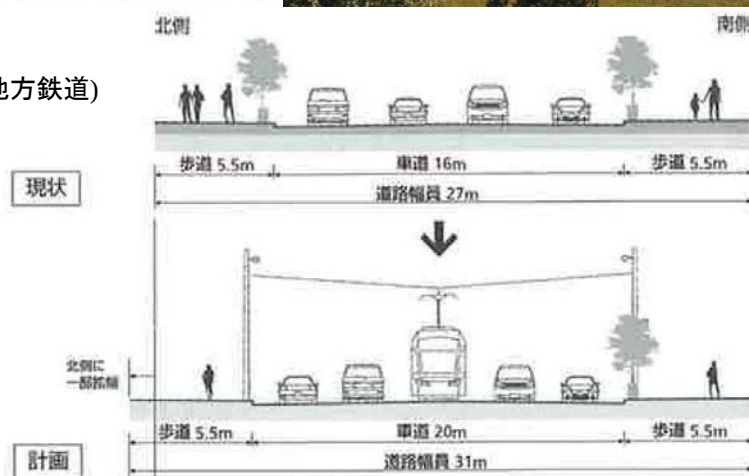
↑ Rue des Francs-Bourgeois Après
Avant Station Langstross - Grand'Rue ↓



↑ Avenue du Général de Gaulle Après
Avant Station Esplanade ↓



【事 例】富山都心線(富山地方鉄道)



3-3-5. 自転車駐車場整備における配慮事項

(本文)

モータリゼーションの進展やライフスタイルの変化による自動車への高依存の交通環境は、交通渋滞や地球温暖化等の社会問題となっている。環境的・経済的に持続可能な社会を構築するためには、都市部の移動手段を自動車から環境負荷の小さい別の手段に転換する必要がある。海外では既にその転換が行われており、自転車が特に注目されている。

今後、自転車を軸とした交通まちづくりの展開にあたっては、モビリティ環境の再構築や施設等の整備等を良質な景観形成と併せて推進していくことが望ましい。

解説

自転車を軸とした交通まちづくりへの転換によって、都市部の移動手段をより環境負荷の小さな自転車を中心とする動きは、既に欧州等で進められており、今後はわが国においても、コミュニティサイクル(自転車の共同利用)導入とモビリティ環境デザインの考え方に積極的に取り組んでいくことが想定されている。

その場合、放置自転車対策や自転車駐車場施設等についての景観設計を市民・行政・企業等が連携して取り組んでいくことが望まれる。

①自転車を軸とした交通まちづくりによるモビリティ環境の再構築の実現

②放置自転車対策や自転車駐車場整備による都市景観の向上

【事 例】東京都江戸川区における自転車交通施策(自転車走行帯=ブルーレーンの設置)

①施策の目的、背景・経緯

軽車両である自転車が、車道の左側を通行できるようにするため、全国に先駆けて車道の路側帯を青色にカラー舗装化(ブルーレーン)する取り組みが進められている。

②施策の内容

適切な自転車の利用推進を図るため、区内の幹線道路に自転車走行帯(ブルーレーン)の設置が進められている。



ブルーレーンの設置状況
(瑞江駅付近)



図 自転車走行環境の整備

出典・江戸川区

【事 例】ミュンスター（ドイツ）

名称：自転車ステーション（Rad station）

規模：3,300台収容、有料

特徴：

- ・ミュンスター中央駅の駅前広場の地下に立地し、駅と直結している。（雨に濡れずに行き来可能）
- ・付帯サービスとして、修理、洗車、パーツ販売、自転車マップ販売、レンタサイクル等



【事 例】仙台市

地下式立体機械式駐輪場（元鍛冶丁公園 自転車等駐車場）



④ モビリティ環境の再構築による駅周辺の景観形成への配慮

【事 例】

①駐輪場問題の解消

- 江戸川区もかつては放置自転車で駅前が溢れかえっており、自転車を積み上げないと人が歩けないところもあったが、現在は、ピーク時に比べ駅周辺の放置自転車は96%（平成21年5月調査）も減少させている。駅前広場もきれいになり、歩行者や車いすの方も利用しやすい環境を実現している

過去の放置自転車の様子
（葛西臨海公園駅前）



②施策の内容

◆駅から200m以内の場所に、利便性が高い駐輪場を整備

駐輪場の容量が十分であっても使われなくては意味がないため、使われる場所（駅の直近）にこだわって整備されてきた。また、自転車と鉄道の乗換え利便性にも配慮し、瑞江駅では、地下の改札階に駐輪場の整備と同時に出入口を設置し、江戸川区でラッチを東京都に請願して整備された。

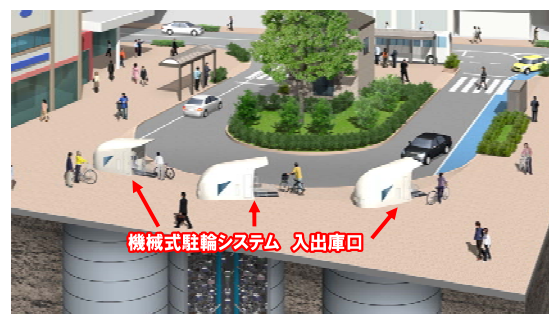
葛西駅の駐輪場は、全国一に匹敵する規模（9,400台）を誇る収容台数で、当初は環状7号の下に作る案もあったが、長期間の工期を要するため駅広の下でプレキャスト製品を多く使う工法により2年で完成させた。入庫に5秒、出庫に最大で23秒で処理できる能力を有している。

平井駅では、無人管理を目指し、駅前広場内（完全屋外）の地下空間に機械式駐輪システム（サイクルツリー、1本あたり252台収容）を導入した駐輪場の整備を行い、一之江駅においても同型機を採用した駐輪場の建設を進めている。

駅前広場地下を機械式駐輪場として利用
〔葛西駅東口・西口駐輪場〕



駅前広場地下を機械式駐輪場として利用
〔平井駅南口駐輪場〕



参考文献

3-1. 街路の景観設計の基本的考え方

3-2. 街路の景観設計の進め方

「景観整備事業に関する複合的事後評価手法の研究」(土木学会景観・デザイン研究講演集 No1、後藤祐樹、2005)

「公共事業における景観整備に関する事後評価の手引き(案)」(国土交通省公共事業調査室、座長：篠原修教授、2009)

「街路の景観設計」(土木学会編、1985)

「道路のデザイン(道路デザイン指針(案)とその解説)」((財)道路環境研究所、2005)

3-3. タイプ別の街路事業における景観設計の考え方

3-3-1. 線的街路事業：シンボルロード整備事業

「シンボルロード基本調査報告書」(建設省都市局街路課、1985)

「沿道まちづくりのすすめ」(まちなみ沿道景観研究会、(財)udc、2009)

3-3-2. 地区的街路事業：歴みち事業(身近なまちづくり支援街路事業)

「歴史のまちのみちづくり」(歴みち研究会、(社)日本交通計画協会、1996)

「歴史を未来へつなぐまちづくり・みちづくり」(歴みち研究会、(社)日本交通計画協会、2006)

「コミュニティ・ゾーン形成マニュアル」(久保田尚、(社)交通工学研究会、1996)

3-3-3. 拠点の街路事業：連立事業、交通結節点改善事業、等

「駅・まち提言」(駅周辺まちづくり研究部会、(社)日本交通計画協会、2009)

「連続立体交差事業における駅周辺景観まちづくりに関するガイドライン(素案)(案)」
(駅周辺まちづくり研究部会、(社)日本交通計画協会、2008)

「市民・行政・専門家の共同による駅を中心としたまちづくり」((財)udc、2007)

「新・日向市駅」(篠原修他、彰国社、2009)

3-3-4. 新交通・LRT公共交通(軌道系)

「富山ライトレールの誕生」(富山市、鹿島出版、2007)

「これからのまちをつくるライトレールトランジット」((社)日本交通計画協会、2008)

「市内電車環状線化の事業概要」(富山市、2009)

事例写真提供・(社)日本交通計画協会

3-3-5. 自転車

「江戸川区」

事例写真提供・(社)日本交通計画協会