

①今後の道路政策の理念・思想について

第2回基本政策部会（テーマ：生活の質を高める）において、下記のタイトルで発表した。私の問題意識と時代認識はこのときと同一であり、今後の道路政策の基本的な思想、理念としては「豊かさ」、「品格」、「道路空間」はキーワードであると考えている。また、基本政策として8点の必要性を指摘したが、芽生えや成果が出始めているものが多く、今後の施策展開を期待したい。

②豊かで品格のある道路空間の創造に向けて

20世紀の道路整備は、量的対応に終始せざるを得ず、質的対応や公共空間の形成はきわめて不十分。21世紀初めは、品格、文化、活気と環境に資する都市および地域のシンボルとストックとなる道路整備に着手する絶好の機会であり、道路財源を本来の趣旨で活用して集中的な整備が必要。日本の国力が低下していない今、将来の子孫のために道路空間という公共的財産を形成して、伝える最後の時期である。

備考：ゴシック体は第2回発表要旨からの加筆箇所。

③論点整理に盛り込むべき施策・考え方について

※第2回における発表に加筆修正

- 1) 公共空間の道路と都市再生で創出される民有空間との一体化  
例：宝塚の都市再生「花の道」
- 2) 道路空間と文化、賑わい、地権者との協働  
例：横浜の日本大通では常設カフェを実施。  
仙台の定禅寺通りの並木道でジャズフェスティバル  
表参道の活力と裏原宿への波及
- 3) 必要な高速道路、幹線道路への整備と沿道環境の改善  
例：湾岸道路と横浜環状2号線の接続  
神戸・芦屋・尼崎を結ぶ山手幹線
- 4) 都市計画道路の適切な見直しとメリハリを付けた推進  
例：東京 環状8号線 70年を経て完成開通（今年5月）  
名古屋 都市計画道路の路線別の見直し
- 5) + 6) 密集市街地における幹線道路、生活道路の整備  
例：門真 密集市街地の再生、大阪の寝屋川大東線の着手、  
西新井 工場跡地の再開発と駅前広場・道路整備、など
- 新6) 歴史的な都市空間、生活空間の再生と道づくり  
例：萩 道路整備により城下町の堀割復元、大手門復元  
富岡 製糸場の世界遺産指定の運動と道路整備見直し
- 7) 文化遺産としての道路整備哲学の再構築  
例：首都高速道路の日本橋区間の地下化検討
- 8) 路面電車の復権  
例：富山 旧JR線を本格的なLRTに転換

## 第2回基本政策部会における議論のポイント (テーマ:「生活の質を高める」)

### 【越澤委員ペーパー骨子】

#### 「豊かで品格のある道路空間の創造に向けて」

#### 1. 基本的な問題意識と時代認識

「20世紀の道路整備は、量的対応に終始せざるを得ず、質的対応や公共空間の形成は極めて不十分。21世紀初めは、品格、文化、活気と環境に資する都市のシンボルとストックとなる道路整備に着手する絶好の機会であり、集中的な整備が必要。」

#### 2. 取り組むべき基本政策(今後5年間、あるいは10年間取り組むべき基本政策)

- 1) 公共空間である道路と都市の再生・再開発で生み出される民有空間(半公共空間)の一体的な整備
  - ・河川沿いや駅・線路沿いで、道路・歩行者空間の創造を積極的に図るべき。
- 2) 道路空間と沿道の文化、賑わい、地権者との協働
  - ・十分な歩道を確保し、街路樹が成長しうる道路の整備を図ると同時に、歩行者空間の確保を前提に、沿道のカフェ等の占用も認めるべき。
  - ・街路樹、花の維持管理への地権者の参画をはかり、道路空間を活用したパレードなどのイベント等への道路空間の開放も行うべき。
  - ・道路余剰地の緑地化やその維持管理などには、沿道の市民、高齢者などの積極的な参加を歓迎すべき。
- 3) 都市内の幹線道路の整備による沿道誘発効果
  - ・沿道誘発効果、経済効果の高い市街地では、都市の再生と連動して未整備の幹線道路の事業を集中的に推進すべき。
- 4) 昭和43年以前の都市計画道路に対する国の責務
  - ・国が必要であると判断し、大臣決定した道路であることを踏まえて、国による期限を区切った時限性の積極的な支援が必要不可欠。
  - ・同時に、必要性が薄い都市計画道路については早期見直しを行うべき。
- 5) 密集市街地における生活道路の整備
  - ・密集市街地における地区内の生活道路は、防災性向上及び沿道の建替、更新に伴う誘発効果は大きいため、国の道路政策の対象とすべき。
- 6) 密集市街地、スプロール市街地における準幹線道路・幹線道路の整備、及び沿道の市街地整備との連動・促進。
  - ・密集・スプロール市街地における都市計画道路は、必要な生活幹線道路であるが、未整備区間が多く、実現の目途がたっていない。国はその実現化を積極的に支援するために、時限性の強力な推進が必要。
- 7) 文化遺産としての道路整備哲学の再構築。
  - ・東京の行幸通りや日本橋、横浜の日本大通りなど、道路空間そのものが文化遺産であることを再認識し、その適切な維持管理にあたるるとともに、当初の姿の復元、向上を積極的に行うべき。
- 8) 路面電車(トラム)復権への強力推進。
  - ・車道を廃止して路面電車専用としたり、一般自動車の利用制限を行い、歩行者優先の中心市街地を維持している欧州の事例を見習うべき。