

都市計画事業による街路整備の目的と成果に関する研究

—全国街路事業コンクール受賞事業を対象として—

1X14D057-2 中村 遥*

Haruka NAKAMURA

街路は交通機能や空間機能などの様々な機能を持つ都市基盤であると同時に、最も身近な公共空間としての役割を担っている。ある一定の評価を受けた街路整備事業から望ましい整備の体系を明らかにするため、本研究では、全国街路事業コンクールで受賞した事業を対象としてその目的・位置付けと舗装材などの景観構成要素の関連について明らかにすることを目的とする。そのため景観整備を事業目的に含むか否かによって大別し、このうち景観整備を事業目的に含むものはその修景イメージによる分類を行った。この分類と具体的な整備内容には関連がみられることが明らかとなった。

Keywords : 街路, 街路景観, 修景整備, 全国街路事業コンクール

1. 研究の背景と目的

1.1 研究の背景

街路は都市の骨格を成し、人々の生活や都市活動に大きな影響を与える。街路は通行機能とアクセス機能からなる交通機能や、空間機能、先導機能、地域認識機能といった様々な機能を有する都市基盤であるとともに、都市における最も身近なパブリックスペースとしての役割を担っている。その為、街路は交通量を捌くといった機能と同時に、その沿道空間と一体となった街路景観を有することが望まれる。

道路に関する設計基準としては交通機能のうち通行機能に配慮した道路構造令や、通行機能とアクセス機能に配慮した都市計画道路の計画基準が存在する。一方で、街路整備における景観形成に関しては、その性質上、道路構造令のような明確な基準は存在せず、国土交通省の景観形成ガイドライン¹⁾(景観形成の基本的考え方、実践的方策、配慮すべき事項がまとめられている)によって景観形成の指針が提示されるにとどまっている。したがって、街路整備の実務者が事業を行うにあたり、ガイドラインを活用するだけでなく、手本となる既存の成功事例を参照することによって、対象とする街路に対してどのような整備がふさわしいのかの示唆を得ることは良好な街路景観の形成に寄与すると考える。

1.2 研究の目的

以上の背景より、ある一定の評価を受けた多岐にわたる街路整備事業を俯瞰することにより、都市における良好な街路景観の整備手法の体系を明らかにすることは意味があるといえる。

よって本研究では、全国街路事業コンクール(概要は後述)で表彰された街路事業の概要を整理し、その事業目的と整備内容(景観構成要素)との対応関係について明らかにすることを目的とする。また、受賞事業に対して現地調査による事後評価を行うことにより、街路事業による景観形成が実際の街路の印象にどの程度効果を示すのかについて明らかにする。

1.3 既存研究と本研究の位置づけ

街路事業について着目した論文として、戦前の街路事業に関する研究と近年の街路事業の効果に関する研究があり、加えて、景観に関する受賞作に対して事後評価を行った研究も本研究に関連する既存研究として挙げられる。

戦前に行われた複数の街路事業を対象とした研究

伊東ら²⁾の研究では帝都復興事業における街路整備による街路の現在の状況を明らかにすることを目的としている。また、板谷ら³⁾は岡山市で戦前行われた都市計画街路事業と土地区画整理事業の実態の整理を行った。

近年の街路事業に関する研究

街路事業による活性化に着目した研究として、佐野ら⁴⁾は栃木市における大通り周辺整備事業について事後評価を行った。また、景観に関する受賞作に対して事後評価を行った研究として元重ら⁵⁾の研究などがあげられる。この研究では都市景観形成の一部を担う表彰制度に着目し、建築物や緑についての景観賞受賞作品と景観行政施策との整合性を検証した。また、受賞作品の保全状況を受賞選考時の表彰写真・受賞理由と照らし合わせて明らかにすることで、表彰制度の経緯を事後評価している。

以上より、街路事業に関する研究については複数の事業を対象としている研究のほとんどは戦前の街路事業に着目しており、反対に近年の街路事業に関する研究はある1つの事業に着目しその整備効果などを明らかにする研究が多くを占めている。そこで、近年かつ複数の街路事業を対象として、目的と整備内容の関連から景観形成手法の体系について考察を行う点が本研究の特徴である。また、受賞作に対しての事後評価を建物や緑ではなく街路を対象として行っている点も本研究の特徴といえる。

1.4 研究の流れ

本研究のフローを図1.1に示す。

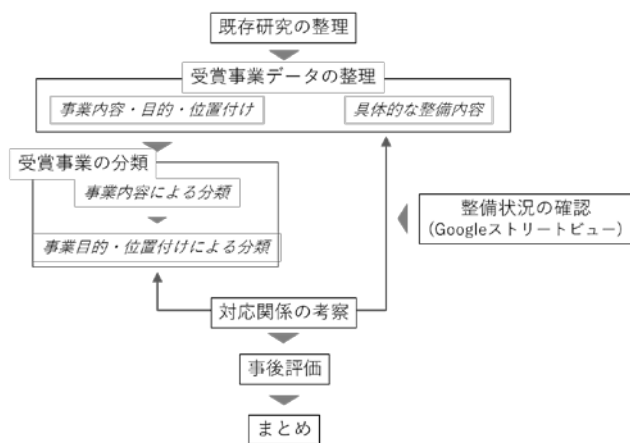


図 1.1 研究のフロー

2. 対象事業概要

2.1 全国街路事業コンクールの概要⁶⁾

全国街路事業コンクールとは、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目的とし、街路整備に優れた実績をあげている地方公共団体等を対象に実施されているコンクールである。このコンクールは全国街路事業促進協議会が主催し、平成元年度から毎年開催され、平成29年度までで全289事業が国土交通大臣賞や全国街路事業促進協議会会長賞などの各賞を受賞している。第1回からの応募事業数と受賞事業数の推移を図2.1に示す。

受賞事業数は毎年10件程度で推移しているが、応募事業数は平成元年から平成16年にかけて減少している。また、平成17年度で応募数、受賞数とも一時的に減少している。これは、第16回以前のコンクールでは前年度完成した事業を審査対象としていたところを、完成後1年間事業効果の検証期間を置いて応募する方式に変更したことに伴い、過渡期にあたる第17回に限り募集要項が変わったためである⁷⁾。また、過去16年間に完成した事業の表彰に加え、第1回から第16回までに受賞した事業の中から特に記念すべき事業を、事業種別毎に選定し、10事業を審

査委員長記念賞として表彰を行った。これら10事業は重複して受賞しているため、図からは除いている。

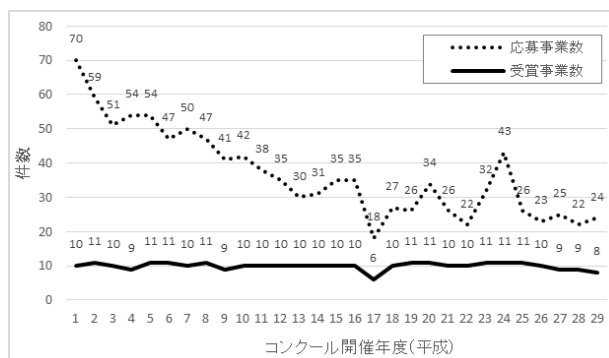


図 2.1 全国街路事業コンクール応募事業数・受賞事業数推移⁶⁾

過去の受賞事業には自動車専用道を含む幹線街路整備や連続立体交差化、新交通システム整備、橋の架け替え、駅前広場整備、歩道空間の確保や電線地中化などからなるシンボルロード整備など、内容・規模ともに多岐にわたる。

2.2 参考資料について

本研究では、事務局 HP⁷⁾で公表されている資料及び事務局から提供を受けた資料を用いた。また、事務局から提供を受けたのは平成18年度から平成29年度までのデータである。以下、表2-2に資料の概要と整備状況をまとめた。

表 2.1 受賞事業データの整備状況

| 名称 | 公表データ | | 提供データ | | | | | | | | |
|------|--|--------------------------------------|---------------|------------------------------------|---|------------|--------------------------|---|---|---|---|
| | 応募資料 | 表彰資料 | 応募資料 | 応募調書 | 事業効果一覧表 | 二次審査用PPT | その他 | | | | |
| 概要 | 事業目的、事業概要(事業延長・幅員・事業費・事業期間、事業位置図・平面図・断面図)、事業効果アピール資料、整備前後の写真などが含まれる。 | 事業概要(事業延長・幅員・事業費・事業期間)、表彰理由、写真が含まれる。 | 公表データの応募資料と同様 | 事業目的、事業概要(事業延長・幅員・事業費・事業期間)、事業効果など | 「円滑な交通・安心安全な生活・地域活性化・アメニティ向上・事業実施に伴う効果」について◎△◇でチェック | 応募資料とほぼ同内容 | 新聞等メディアでの報道状況、事業パンフレットなど | | | | |
| 1-14 | — | — | / | / | / | / | / | | | | |
| 15 | — | ○ ⁸⁾ | | | | | | | | | |
| 16 | — | ○ ⁸⁾ | | | | | | | | | |
| 17 | — | ○ ⁸⁾ | | | | | | | | | |
| 18 | ○ | — | | | | | | ○ | ○ | ○ | — |
| 19 | ○ | — | | | | | | ○ | ○ | ○ | — |
| 20 | ○ | ○ | | | | | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 21 | ○ | ○ | | | | | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 22 | ○ | ○ | | | | | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 23 | ○ | ○ | | | | | | ○ | ○ | ○ | — |
| 24 | ○ | ○ | | | | | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 25 | ○ | ○ | | | | | | ○ | ○ | ○ | — |
| 26 | ○ | ○ | | | | | | — | — | — | ○ |
| 27 | ○ | — | | | | | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 28 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | | | | |
| 29 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | — | | | | | |

※ H15-17については事業詳細として掲載されているが、内容は同じなので表彰資料とした。

これらのデータは図面や延長、事業費などの詳細なデータが揃えられているため、研究の際の資料として非常に有用である。本研究で対象とするのはデータ提供を受け、資料の充実している平成18年度から平成29年度の比較的近年の121事業とする。

3. 事業の分類

3.1 事業内容による分類

調査対象となる121事業を、国土交通省景観形成ガイドライン「都市整備に関する事業」を参照し、線の整備（幹線街路事業、シンボルロード事業、歴みち事業、等）と拠点整備（連立事業、交通結節点改善事業、駐輪場整備事業、等）、新交通・LRT公共交通（軌道系）整備に大別した。各事業の事業内容はコンクールHP⁷⁾に記載されていたものを参照し、一部修正^{注2)}を行った。（受賞事業のうち、線の整備事業は79件、拠点整備事業は38件で新交通・LRT公共交通（軌道系）整備は4件であった。本研究では線の整備事業を対象として、その事業目的と街路の様子（景観構成要素）の関係性についてみる。

表 3.1 事業内容別受賞数^{1)7)注3)}

| 分類 | 事業内容 | 受賞年度 | | | | | | | | | | | 計 | |
|------|----------------|------|------|----|----|----|----|-----|----|----|----|----|------|--------|
| | | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | | 29 |
| 線の整備 | 幹線街路に関する事業 | 4 | 6(7) | 5 | 2 | 4 | 7 | 6 | 8 | 7 | 5 | 3 | 4 | 61(62) |
| | シンボルロード事業 | 2 | | 1 | | | | 1 | | 1 | 2 | 1 | 2 | 10 |
| | まちづくり支援事業（歴みち） | 2 | | 1 | 2 | | | | | | | | | 5 |
| | 歩道拡幅事業 | | | | | | | | | | | | 1 | 1 |
| | 自転車歩行者道 | | | | 1 | | | | | | | | | 1 |
| | 地下通路整備事業 | | | | | | | (1) | 1 | | | | | 1(2) |
| 拠点整備 | 親水緑地 | | | | | | | (1) | | | | | 0(1) | |
| | 連続立体交差事業 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 4 | 1 | 21 |
| | 交通結節点事業 | | 2 | 1 | 1 | 3 | 2 | 2 | 1 | 1 | | | | 13 |
| | 駅前広場整備事業 | | | | | | | | | | | 1 | | 1 |
| | 自転車駐輪場整備事業 | | | | 1 | | | | | | | | | 1 |
| | 踏切・除去改良事業 | | | | | 1 | | | | | | | | 1 |
| 公共交通 | 路面電車走行空間改築事業 | | | 1 | | | 1 | | | | | | 2 | |
| | 新交通システム | | (1) | | 1 | | | | | | | | 1(2) | |
| 計 | | 10 | 11 | 11 | 10 | 10 | 11 | 11 | 11 | 10 | 9 | 8 | 8 | 121 |

3.2 事業目的による分類

事務局提供のコンクールデータの事業目的・事業概要の項目から事業目的の抽出を行った。対象事業79件のうち53件と多くの事業が「交通円滑化」を目的としてあげ、次いで「景観形成」(42件)「歩行安全性・快適性の向上」(37件)があげられている。以下では、整備内容との対応に関して、景観形成を目的に含むか否かで大別し、その傾向を見る。

1) 景観形成が目的に含まれていない事業

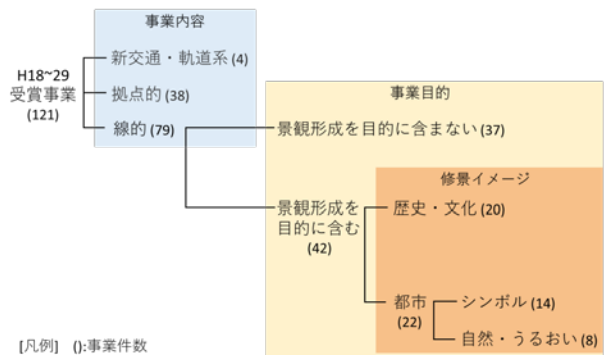
景観形成が目的に含まれていない事業は37件、内6件が自動車専用道路整備、8件が橋梁の架設をメインとする事業であった。また、札幌駅前通地下歩行空間整備事業のみ地下歩行空間整備となっている。景観形成が目的に含まれていない事業は、その目的が交通円滑化（渋滞緩和）や市街地の分断解消といった交通面の効果を狙ったものであるため、地上道路では歩道・車道ともにアスファルト舗装もしくは市街地を通過する路線では歩道のみインターロッキング等で舗装が行われている。

2) 景観形成が目的に含まれている事業

景観形成が目的に含まれている事業は42事業あり、そのうち八代都市計画道路八代緑の回廊線のみ自転車・歩行者専用道路

の整備事業である。

景観形成と一口に言っても、目指す景観のイメージは様々である。本研究では景観イメージを「地域の歴史・文化と調和する」、「温泉街として風格のある」といった表現が資料内に用いられる歴史・文化タイプと「市街地にふさわしい」や「良好な都市景観」といった言葉で表現される都市景観タイプに分類した。さらに都市景観タイプの中でも「都市のシンボルロード・顔・玄関口」と表現されるシンボルタイプ、「緑あふれる、うるおいある景観」といった言葉で表される自然・うるおいタイプに分類した。各分類の事業数を図3.1に示す。以下、各タイプの整備傾向について述べる。



【凡例】 0: 事業件数

図 3.1 分類別事業数

歴史・文化タイプ

歴史・文化タイプに分類される事業は景観形成を目的とする事業42件中20件あり、すべての事業において電線地中化が行われている。また、ほとんどの事業が歩道を高質舗装としており、アスファルト舗装を施しているのは都市計画道路岐阜駅高富線（梶川工区）街路整備事業のみであるが、その舗装も周辺環境に合わせ、茶系のカラー舗装となっている。車道の舗装については一般的なダークグレーのアスファルト舗装がほとんどだが、茶系のアスファルト舗装や石畳舗装等が行われている事業（図3.3）も見られる。特に車道に対して石畳舗装が行われているのは線の整備事業ではこのタイプの事業のみである。



図3.2 岐阜駅高富線⁸⁾



図3.3 3・3・29八幡坂通⁹⁾

都市景観—シンボルタイプ

シンボルタイプに分類される事業は都市景観タイプの事業23件中14件あり、内5件は橋梁の架設をメインとしている事業であ

る。歴史・文化タイプや他のシンボルタイプの修景整備は舗装材や植栽などの内部景観の向上を主としているが、橋梁は外部景観として地域のシンボルとなる可能性があるため、シンボルタイプとして分類される点が特徴的である。

他9件の中には、河川と一体となった整備が河川そのものが持つシンボル性を活かすため、親水空間整備や護岸整備と一体に行われている。加えて、八丈都市計画道路3・4・1号線整備事業や沖縄国際通りのように地元産の建材や植栽を用いることで地域のシンボル性を表している事業も見られる。



図3.4 広島南道路¹⁰⁾



図3.6 八丈都市計画道路3・4・1号線¹²⁾



図3.5 3・1・1創成川通¹¹⁾

都市景観—自然・うらおいタイプ

このタイプの事業は8事業あり、高島都市計画道路3・4・2号中央通り線外1線改築事業を除く7事業で植栽の整備が行われている。高島都市計画道路3・4・2号中央通り線と自転車・歩行者専用道である八代都市計画道路八代緑の回廊線を除いた6事業はいずれも都市圏内を通る幹線道路であるため、幹線道路の整備にあたって懸念される住環境への影響を軽減するため広幅員歩道と植栽の整備が行われていることが考えられる。特に、調布都市計画道路3・2・6号調布保谷線のように環境施設帯の整備が行われている事業がみられる。



図3.7 調布都市計画道路3・2・6号 調布保谷線¹³⁾

4. 現地調査

4.1 現地調査の目的と方法

街路事業で整備された空間が街路景観や地域の賑わいに対してどのような成果をもたらしているのか把握するため、具体的な整備内容の現況調査（応募資料との比較）と沿道建物の様子、通りの賑わいについて現地調査を行った。

比較のため、整備目的や整備内容・規模の似通う、川越都市計画道路事業3・4・3号中央通り線、都市計画道路片山津中央線街路事業と都市計画道路温泉中央南線街路事業、神門通り線都市計画街路事業の4事業を調査対象とした。

4.2 対象地概要

位置・事業背景

各事業の位置図を以下の図4.1～4に示す。川越中央通り線は観光客等の歩行者の安全・快適性を確保し、重伝建地区などの歴史的な街並みを活かした街路整備による賑わい創出を目的としている。片山津中央線及び温泉中央南線では温泉街の観光客減少を、神門通り線ではモータリゼーションによる門前通りの衰退を背景とし、整備によって温泉街・門前町にふさわしい景観を生み出すことによって観光客増加や賑わいを再生することを目的として事業が行われた。

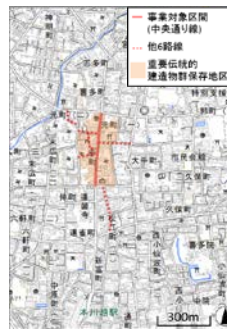


図4.1 川越中央通り線位置図



図4.2 片山津中央線位置図

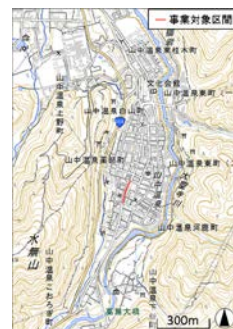


図4.3 温泉中央南線位置図



図4.4 神門通り線位置図

具体的な事業内容

いずれも歩道は石畳舗装を行っており、その他デザイン照明の設置や電線地中化等、整備手法は類似している。特に片山津中央線と温泉中央南線は一致する項目が多い。

表4.1 整備内容の詳細

| 年度 | 事業名 | 舗装 | | | 植栽 | 付属物 | 電線地中化 | その他 |
|----|-----------------------|---------------------------|--------|----------------------|-----------------------|---|-------|--------------------------------------|
| | | 歩道 | 高字ブロック | 車道 | | | | |
| 21 | 川越都市計画道路事業3・4・3号中央通り線 | 御影石舗装 | × | アスファルト舗装(ダークグレイ) | × | デザイン照明 | ○ | |
| 22 | 都市計画道路片山津中央線街路事業 | 緑茶色自然石舗装「片山津かた」埋め込み(街区制作) | グレー | アスファルト(茶色、ライ) | 歩道・車道間(樹木) | デザイン照明(茶)車止め(石) | ○ | 景観に配慮した屋外広告物(エコサイン) |
| 22 | 都市計画道路温泉中央南線街路事業 | 御影石舗装 | 赤 | アスファルト(茶系)「木のまち」イメージ | 歩道・車道間(茶系)各町にちなみ反りすまじ | デザイン照明 | ○ | フットライト(松尾芭蕉や泉屋桃次郎の俳句を記した陶板) |
| 24 | 神門通り線都市計画街路事業 | 石畳 | 黄 | 石畳 | 歩道・建物間(松並木・提灯から存在) | デザイン照明(燈籠機・サイン)植樹機・デザイン統一(道路標識・電線地上機器・ダークグレー) | ○ | 景観やフラワー・ボット、灯籠等の設置、神門通り内緑地帯・ポットバーク整備 |

沿道街並みの修景基準

街路単体の整備だけでなく沿道街並みと一体となった景観形成のため3事業とも沿道建物に対する修景基準を設けている(表4.2-5)。項目数の違いはあるが、いずれも街路の修景イメージと同じく地域の歴史や文化と調和する和風な街並みの修景を目指している。片山津中央線においては、沿道にある伝統的建造物である検番に合わせた修景基準を設けている。

表4.2 川越中央通り線修景基準¹⁴⁾

| 項目 | 町並み基準 | 景観基準 | 修景基準 |
|-------|--|--|--|
| 建築物 | 位置 | 道路に面する壁面の位置は、周囲に合わせる。周囲及び自らの日蔭、換気を保つため、隣家の状況を考慮して、中庭などの空地を確保するよう努める。 | 道路に面した様子は、町並みの連続性を保つために、隣家との間が離れすぎないように配慮する。ただし、敷地の形態・規模、道路の位置などにより困難な場合は、連続性を保つ修景措置を施す。 |
| | 高さ | 11m以下とする。 | 主要な通りにおいては、道路境界線上で地上6mから10分の6の勾配を持つ斜線以内に建築する。 |
| | 構造 | 歴史的風致を損なわないものとする。 | 歴史的風致と調和したものをとする。 |
| | 意匠 | 歴史的風致を損なわないものとする。 | 町並みと調和するように、伝統的建造物の建築様式を踏まえ、質の高い意匠とする。又、長大感を防ぐため、外観意匠は適宜直節することとする。屋根は両側へ垂下りし、勾配屋根とする。ただし、保存地区の歴史的風致について支障がないと認められる場合はこの限りではない。色彩は、無彩色又は茶系を基準とする。 |
| | 門塀 | 歴史的風致を損なわないものとする。 | 歴史的風致と調和したものをとする。 |
| 看板 | 歴史的風致を損なわないものとする。 | 歴史的風致と調和したものをとする。 | |
| 建築設備等 | 建築設備 | 道路、公園、広場等公共の場所から容易に望見されないものとする。 | |
| 工作物 | 土地に定着する建築物以外の工作物の高さは、11m以下とする。ただし、標の高さは2m以下とする。また、建築物に定着する建築物以外の工作物(アンテナを除く)については、建築物を含めた高さを11m以下とする。アンテナについては建築物等からの高さを5m以下とし、共同住宅等の場合は共軌アンテナとする。 | | |

表4.3 片山津中央線修景基準¹⁵⁾

| 項目 | 修景基準 | |
|-------|------|--|
| 建築物 | 屋根 | 屋根の形態は、勾配屋根を基本とする(やむをえず陸屋根とする場合には庇を設ける)。 |
| | 外壁 | 道路に面する建築物の外壁及び柱は、木、土、漆喰等若しくはその色彩及び質感を貴重としたものとする。 |
| | 開口部 | 1階部分の開口部には灯具や格子を用いる等、夜間におけるあかりの演出についての工夫を心掛けるものとする。 |
| | 壁面線 | 都市計画道路3.542片山津中央線(通称「3区通り」)沿いに面する建築物の外壁又はこれに代わる柱の面から道路境界線(隣切り部分を除く。)までの距離は1m以上でなければならない。 |
| 建築設備等 | 建築設備 | 建築設備等は、見えがかりに配慮し、建築物本体と調和した景観上支障のないものとする。 |
| | 広告物 | 屋外広告物は、色彩、装飾、大きさ等により美観、風致を損なわず、周辺の景観と調和のとれたものとする。 |

表4.4 温泉中央南線修景基準¹⁶⁾

| 項目 | 修景基準 | |
|------------|--|--|
| 建築物 | 高さ | 17m以内とする。一般住宅は原則2階以下、商業建築物は原則4階以下とする。 |
| | 屋根 | 伝統的形態の切妻、方形、入母屋等勾配のあるものとする。やむをえず陸屋根とする時は庇を設ける。無彩色又は赤茶色(無彩色黒から白の間色)とする。 |
| | 外壁 | モルタル塗、木板張り、鉄板葺きとし、波トタン等は極力使用しない。無彩色又は茶系統の温かみのある落ち着いた色彩とする。商業建築物についてはある程度の明彩色(原色は避ける)は可とする。 |
| | 門・塀 | 建築物と同調したデザインとする。コンクリートブロック積は避ける。 |
| | 壁面線 | 前面道路:敷地奥行15m以上ある場合は前面道路より1m以上後退する。 敷地境界:隣地間は50cm以上必ずあける。 |
| 建築設備等 | 建築設備 | 屋上に設置するクーリングタワー等の高さは3m以内とする。建築物と同調色とし、突出した色は避ける。建物と同調させ、前面道路より展望できる場所は目隠し等で覆う。クーリングタワー、受水槽などの周囲にはアルミ、ステンレス等で目隠しする。 |
| | 敷地の緑化空地 | 常緑樹をより多く植栽し、しゃくばげ、けき等の植栽に努める。 |
| その他 | 空地 | 建ぺい率に伴う空地の過半は前面道路に面した部分に設ける。 |
| | 駐車場 | 周囲には植栽を心がける。塀や生垣で囲む。植栽は景観上好ましい仕上げとする(インターロッキング、タイル、石張り)。 |
| 太陽光発電設備等 | 配置 | 山中温泉ゆげ街道(区域図参照)から認識できる場所には設置しないよう努める。 |
| | 形態意匠 | 建築物本体と一体的に見える形態とすることを原則とする。 |
| 工作物 | 設置 | 広告物は出来るだけ設けない。 |
| | 表示面積 | 自家広告物で表示面積5m ² 以内とする。 |
| | 素材 | 材料は自然材料(布、木、銅、錫鉄等)を使い建築物と同調したデザインとする。 |
| | 形式 | 壁面より突出する形式(ブラケット)は極力使用しない。 |
| その他 | 色彩 | 原色は避け、日本の伝統色(えんじ、金茶、藍、山吹、海老茶、えんじ、ういす色等)の範囲とする。 |
| | 自動販売機 | 周辺景観との調和に考慮し、建築物等と一体的になるよう努める。屋外に設置する場合は、外装色をJIS Z8721によるS57.5/1.5とする。 |
| | 空地 | 周囲には植栽を心がける。塀や生垣で囲む。砂利敷きなどを施して砂水りがたないようにする。 |
| 協議会への確認・相談 | 建築行為を計画するときは事前協議前に協議会へ図面を提出する(配置、平面、立面)。 | |

表4.5 神門通り線修景基準¹⁷⁾

| 項目 | 修景基準 | |
|-------|-----------|--|
| | 高さ | その他 |
| 建築物 | 屋根 | 切妻等の和風傾斜屋根とし、黒、灰色系の日本瓦とする。 |
| | 軒・庇 | 街並みの連続性に配慮し、1階部分には軒・庇を設ける。軒・庇の素材は、上記日本瓦又はこれに調和する素材・デザインのものとする。 |
| | 外壁 | 漆喰、板壁、土壁等の自然素材を活用したもの又はこれらをイメージする吹き付け材とし、色彩は自然素材の色を基調としたものとする。 |
| | 開口部 | 引き違い窓とし、出入り口は和風の引き戸を基本とする。色彩は黒又は茶色とする。また、窓等には必要に応じ、木製格子等を設ける。 |
| | 壁面線 | 大層な後退は行わない。 |
| 建築設備等 | 建築設備 | 木製格子等、和風の囲障を設けるなどして、街並みに調和するものとする。 |
| | 広告物 | 屋外広告物(自動販売機を含む)の提出数、大きさ、色彩、取り付け位置は街並みに調和するものとする。 |
| その他 | 門、塀、欄(住宅) | 自然素材を用い、和風のものをとする。 |

4.3 現地調査

川越中央通り線では街路の状態に加え、修景基準に基づく沿道建物の統一感、歩行者や沿道店舗の賑わいにより良好な街路景観が生まれていた。また、中央通り線だけでなく接続する6路線にも高質舗装を行うことで回遊を促すことに成功していた。



図4.5 統一感のある町並み(川越)



図4.6 沿道路線での回遊

片山津温泉では沿道の歴史的点地区物である検番に合わせた修景基準が定められていたが、商店街の衰退が顕著であり、実際に修景整備が行われている建物はわずかであった(図4.7)。また、空き地や空き店舗も見られた。一方、温泉中央南線については沿道町並みに統一感があり、地元住民によって花壇が設置されるなど街路整備とともにまちづくり活動が活発な様子が見てとれた(図4.9-10)。以上のように、目的・位置付け・景観構成要素が非常に類似している2事業であるが、現地から受ける印象は街路単体の様子だけでなく、沿道の町並みの統一感や賑わいによって大きく左右されるということが分かった。そして、沿道町並みへの修景基準は策定されているか否かではなく、その事業後の運用が重要であることが考えられる。



図4.7 修景基準と異なる建物



図4.8 空き地や駐車場



図4.9 統一感のある街並み(温泉中央南)



図4.10 手入れされた植栽

神門通りでは、通りの賑わいはあるものの沿道建物については修景基準に則ったものとそうでないものが混在していた。しかし、街路には統一感が生まれていた。その背景には、街路景観において全面石畳舗装や松の並木などの街路事業によって整備された要素が、沿道建物等の他の要素よりも街路の印象に対してインパクトを有していたことが考えられる。



図 4.11 修景基準に則った例 図 4.12 修景基準と異なる例



図 4.13 神門通り線

5. まとめ

5.1 得られた知見

第3章では街路事業を分類し、分類と実際の整備との関係性について考察を行った。その結果、以下のような知見が得られた。

1) コンクールで平成18年度以降受賞している街路事業はその内容によって線的・拠点的・公共交通整備の3つに大別でき、線的整備事業はその目的に景観形成を含むか否かとその修景イメージ（歴史・文化との調和、うるおいのある都市景観、都市のシンボル・玄関口）によって分類される。この分類と実際の具体的な整備内容（舗装、植栽等）との間には関連がみられる。

また、第4章現地調査からはこのような知見が得られた。

- 1) 事業目的が類似する事業、特に片山津中央線と温泉中央南線のように具体的な整備内容が似通う事業であっても、実際の街路の印象は修景基準に則った沿道建物の統一感や沿道店舗の営業状況、賑わいなどにより大きく左右される。
- 2) 沿道空間と一体となった整備を行うため、沿道建物に対し修景基準を設けている事例が存在するが、基準の有無は整備の実施に必ずしも直結するわけではない。
- 3) 一方、神門通り線のように修景基準にそぐわない沿道建物が存在しながらも、舗装や並木等の整備要素が街路の印象に大きく影響することにより良好な景観を生み出している事例が存在する。

5.2 今後の課題

本研究では、街路事業による景観形成について現地調査によって得られた実際の街路の印象から、その成果について考察を行った。今後の課題として、街路の印象の根底にある事業者や沿道住民の街路及び地域への意識に対して、街路事業が与えた影響について考察することが必要である。

- 注1) 第17回のコンクールに限り、昭和63年度から平成15年度まで過去16年間に完成したすべての事業を対象としている。
- 注2) 幹線街路事業と幹線街路整備事業の様子がわずかに異なるものは同じ括弧とした。また、都市計画道路環状2号線（新横浜駅北口地区）街路整備事業（H22受賞）は幹線街路事業とされていたが、事業概要は歩行者デッキ及び駅前広場の再整備であったため、交通結節点事業とした。
- 注3) 事業内容が複数にわたる場合は()で記載（例：H24都市計画道路3・1・1創成川通整備事業の整備内容は地下通路空間・親水緑地となっているため、それぞれに(1)と表示）

<参考文献>

- 1) 国土交通省、都市・地域整備局：景観形成ガイドライン「都市整備に関する事業」,第3編,第3章街路事業,2011
- 2) 伊東孝祐、大沢昌玄、伊東孝：「帝都復興事業において実施された街路事業の現況—東京を対象として—」,土木史研究講演集,vol.30,pp191-194,2010
- 3) 板谷誠吾、樋口輝久、馬場俊介：「戦前の岡山市における都市計画街路事業と土地区画整理事業」,土木史研究講演集,vol.23,pp209-219,2003
- 4) 佐野薫、畑中克好、永井護：「蔵の街再生による中心市街地の活性化に関する研究—栃木県のシンボルロード事業の事後評価—」,土木計画学研究論文集No.16,pp305-312,1999
- 5) 元重洋石、仲間浩一：「北九州市における景観賞受賞作品の立地条件と事後評価について」,日本都市計画学会学術研究論文集,pp205-210,2001
- 6) 全国街路事業促進協議会,全国街路事業コンクール,<http://www.gaisokkyo.jp/concours/concours-30/>
- 7) 全国街路事業促進協議会,全国街路事業コンクール,アーカイブ,<http://www.gaisokkyo.jp/concours/>
- 8) 第29回全国街路事業コンクール応募資料,都市計画道路岐阜駅高富線(梶川工区)街路整備事業,岐阜市基盤整備部道路建設課(事務局提供)
- 9) 第18回全国街路事業コンクール応募資料,都市計画道路3・3・29八幡坂通整備事業,北海道函館市土木部(事務局提供)
- 10) 第27回全国街路事業コンクール応募資料,広島南道路(太田川放水路渡河部),広島市道路交通局道路部街路課(事務局提供)
- 11) 第24回全国街路事業コンクール応募資料,都市計画道路3・1・1創成川通整備事業,札幌市建設局土木部(事務局提供)
- 12) 第25回全国街路事業コンクール応募資料,八丈都市計画道路3・4・1号線整備事業,東京都八丈支庁(事務局提供)
- 13) 第22回全国街路事業コンクール応募資料,調布都市計画道路3・2・6号 調布保谷線,東京都北多摩南部建設事務所(事務局提供)
- 14) 川越市,くらし,文化・教養,川越市の文化財,重要伝統的建造物群保存地区,川越伝建地区まちづくりガイドライン,<http://www.city.kawagoe.saitama.jp/kurashi/bunkakyoyo/bunkazai/hozonchiku.files/gaidorain.pdf>
- 15) 加賀市,片山津温泉3区通り地区 地区計画 <https://www.city.kaga.ishikawa.jp/kensetu/toshiseisato/katayamazonnenn3ku.html>
- 16) 加賀市,景観整備地区,山中温泉 <https://www.city.kaga.ishikawa.jp/kensetu/juutaku/keikanseibichiku.html>
- 17) 神門通り地区街なみ整備助成事業補助金交付要綱 <http://www.city.izumo.shimane.jp/reiki/act/frame/frame110001761.html>