

SWP会議道路都市再生部会の 提言内容について

黒水 健 (企画開発部研究員)

はじめに

少子高齢化、アジア諸都市の台頭、地球温暖化問題など、我が国の都市を巡る情勢が、刻一刻と変化しつつある一方で、都市の発展を担う道路交通機能は、社会のニーズに必ずしもマッチしているとは言えない状況にあります。「みち」と「まち」は本質的に切り離せないものであり、円滑な都市再生を実現するためには、それに対応した道路施策が必要不可欠となります。

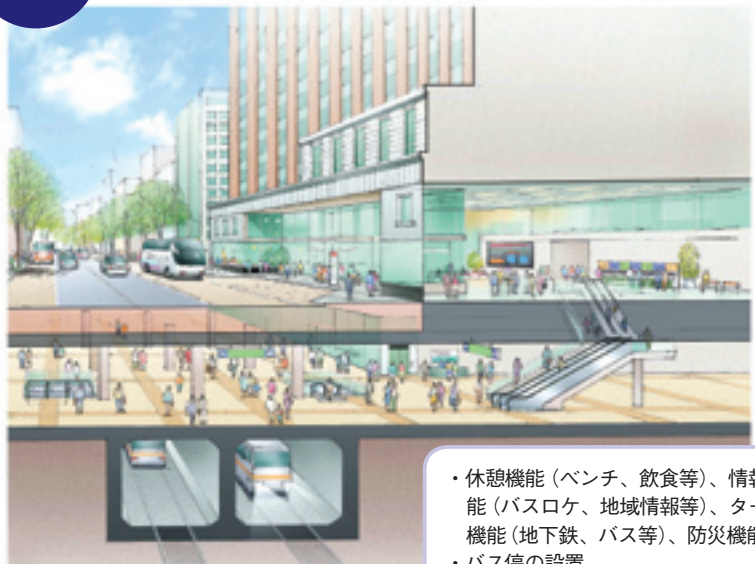
そのような観点からSWP(スマートウエイ推進)会議道路都市再生部会では、「都市再生に資する新しい道路整備のあり方」をテーマに、建設会社7社、建設コンサルタント6社により検討をおこなってきました。「問題解決型」の議論だけでなく、「都市はどうあるべきか」「そのために道路整備はどうあるべきか」という観点から「価値創造型」の議論を重ね、提言としてとりまとめました。その提言内容について簡単にご紹介させていただきます。

道路都市再生のねらい

都市再生に資する新しい道路整備のあり方を検討する観点から、以下の2つを主なねらいとして検討を進めた。

- ・都市機能にあった道路整備のプラットフォームづくり

大都市 WG 大都市中心部のあるべき姿



官民連携地下歩行者ネットワーク・都市型道の駅

- ・休憩機能(ベンチ、飲食等)、情報提供機能(バスロケ、地域情報等)、ターミナル機能(地下鉄、バス等)、防災機能の確保
- ・バス停の設置
- ・1階セットバックによる歩道整備
- ・昇降設備(地下鉄等との連絡)の設置

- ・緑化空間の確保
- ・官民連携駐車場の設置
- ・通過交通地下化



官民連携駐車場

・サービスの多様化に対応した付加価値の高いインフラづくり

また、以下の「垣根」を乗り越えることを検討の視点とした。

- ・公共（道路）と民間（建築物）の垣根
- ・道路事業と鉄道事業の垣根
- ・各利害関係者間（交通管理者、道路管

理者、住民、民間事業者、自治体等）の垣根

都市の目指す方向性

本部会では、都市の目指すべき共通の方向性として、以下を掲げることとした。

「居住、商業、業務などの都市活動を最適化することで、ヒト・モノ・情報の集中を高める」

道路都市再生の10の方向性

都市の目指すべき方向性の実現に向け、現状における問題課題の解決、さらには必要と考えられる道路交通機能に関する議論から、道路都市再生の方向性として、以下の10項目の方向性が考えられた。

- ①道路渋滞の緩和
- ②歩道整備、拡幅、歩いて楽しい道
- ③バリアフリー化、休憩場所の提供
- ④路上違法駐車対策・駐車場整備
- ⑤物流拠点・荷捌きエリアの確保
- ⑥自転車道、駐輪場の整備
- ⑦公共交通の利便性向上、シームレス化
- ⑧都市環境の改善、賑わいの創出
- ⑨道路の防災機能向上
- ⑩タウン情報の提供

郊外 WG

大都市郊外部のあるべき姿



駅直結型自転車駐車場の整備



立体的歩行者空間

・立体的歩行者空間整備
（既存ビルの1F部分の歩道としての活用）

ケーススタディ

都市のあるべき姿を具現化し、施策のより具体的な検討（施策の具体化、適用可能性等）をおこなうため、ケーススタディをおこなうこととした。

また、都市の規模によって、考えられる施策、また個別施策の優先順位が異なると考えられたことから、3つの都市規模（大都市、大都市郊外、地方都市）に分けてケーススタディをおこなうこととした。

最後に

現在、東京都市圏を中心に、都市再生という名のもとに、様々な都市開発がお



総合道路デザイン制度

- ・スカイラインの統一
- ・デザイン統一されたファサード、照明、案内板、ガードレール等



シームレス・エコターミナル

- ・シームレスな乗り換えの実現
- ・鉄道駅による交通分断の解消
- ・賑わい空間の創出

地方都市
WG

地方都市のあるべき姿

こなわれている。こうした動きは、近年における都心部の地価の下げ止まり、さらには地価の上昇をきっかけに、機能更新の時期を迎えつつあるエリアを中心に活発化している。

こうしたプロジェクトの多くは、バリアフリー化の推進、オープンスペースの創出、発生集中量の増加による地域活力の向上等の良い効果をもたらす一方で、交通渋滞、都市景観・日影問題、コミュニティの崩壊等、様々な都市問題を引き起こしている。

これらの問題の一部は、都市再生による土地の高度利用等により回避することの困難な事象と考えられるものの、例えば、都市開発とあわせ、本来必要性の高いところに、必要なオープンスペースを確保し、また拠点性の高いところにバス・タクシー等の交通ターミナルを整備する等、民間開発とあわせて必要な公共インフラが同時に整備されることによって、解決の可能な問題もあると考えられる。

こうした背景からも、本当の意味で都市が再生するためには、短期的で、かつ市場性の優先される民間サイドに任せきりになるのではなく、中長期的な観点



駅道遊動空間

- ・駅と駅周辺を結ぶコンパクトな歩行ネットワーク
- ・デッキによる駅から「まち」へのダイレクトなアクセス
- ・デッキと周辺建物との連携

から、都市のあるべき姿への実現に向け、民間サイドと道路(公共)サイドとが連携した施策、事業の実施が必要である。質の高い都市環境は、質の高い民間事業と、質の高い公共事業の連携によりもたらされるものと認識することが重要である。

今後、本部会における提言が、今後の都市再生事業に対して、様々な垣根を乗り越えるきっかけとなり、より実践的で、有効な道路施策検討の一助となることを期待したいと思う。

(くろみず・けん)

【部会メンバー】

- 大林組
- オリエンタルコンサルタンツ
- 鹿島建設
- 熊谷組
- 建設技術研究所
- 清水建設
- 大成建設
- 長大
- 日本工営
- ハザマ
- パシフィックコンサルタンツ
- フジタ
- 八千代エンジニアリング
- 事務局：道路新産業開発機構