

滞留空間を創出できた道路空間の特徴と地域交通の位置づけ

Characteristics of streets that create “Place for Living” and street hierarchies in the area

住居学科 薬袋 奈美子 大山 祐加子 原 わかな*
Dept. of Housing and Architecture Namiko Minai Yukako Oyama Wakana Hara

寺内 義典** 西村 亮彦** 橋 たか**
Yoshinori Terauchi Akihiko Nishimura Taka Tachibana

*人間生活学研究科 **国士舘大学

抄 録 滞留を促す道路空間を作り出した事例を取り上げ、その特徴を整理した。取り上げた事例は、新宿モア4番街、九品仏川緑道、中華街大通り、キナーレ南側進入路、新開地・聚楽横丁、そして魚町サンロードである。

- ・幹線道路に囲まれた、地域内の通り抜け道路で、滞留への取り組みが実現している。
- ・広幅員でも歩道に十分な広さを充て、車が通行する部分を狭くすることで、滞留する雰囲気づくりが実現する。
- ・路面の整備が高質でなくとも、アスファルト面への路面アートでも滞留できる道環境が形成される。
- ・往来の頻繁な道から直接接続する場所では、歩行者専用の時間帯を設ける等の規制の上に成り立ち、大街路から遠い事例では緩やかな規制でも滞留行為を促す空間づくりが実現している。

魚町サンロードでは、地元商店会と町会の連携による道路占用事業と道路サポーター制度を利用したメンテナンスが行われていることで、運用が円滑であることも確かめられた。

キーワード：場らしさ、滞留空間、道路の設え、ボンエルフ、道路管理

Abstract This paper examines street renovations that create “spaces.” Six cases from around Japan are analyzed: Shinjuku-Moa-4-Chome, Chukagai-Odori (Chinatown Main street), Kuhonbutu-River-Ryokudo, Kinare-southside-Access Street, Shinkaichi-Juraku-Yokocho, and Uomachi-Sun-Road.

- Most of the studied streets which are thoroughfare in the area and surrounded by arterial roads promote people's behavior
- On wide streets, pedestrian spaces are wider than vehicle spaces and promote walking and various street activities
- Streets with street art may offer an atmosphere as a “place” without a special street surface or street furnishings.
- Streets connected to heavily trafficked roads require traffic restrictions to pedestrians at certain times, and streets away from heavily trafficked roads may not require special traffic restrictions.

Uomachi-Sun-Road is maintained and operated through collaboration between a local shopping association and neighborhood association via “Road Occupancy Scheme” and the Kitakyushu Municipal Government's “Road Supporter System”.

Keywords: Sense of Place, Spaces for Activities, Street Furnishings, Woonerf (Home Zone), Street Maintenance

1. はじめに

高齢化社会を迎え高齢者が気軽に外出できる空間をつくること、また子供たちに多様な年齢層とのコミュニケーション機会をつくること等、地域社会でのコミュニケーションの機会の創出は、現代社会の課題解決のために欠かせない。道路空間は、最も身近な公共空間であり、コミュニケーションを生む場となりうるが、現在の日本の道路法や道路交通法では、滞留行為を認めることについての積極的な記載はない。一方で、欧州では1970年代に、滞留を積極的に認める交通規制を導入した。一般的にボンエルフと呼ばれるが、その後住宅地ではない場所でも導入されるようになったために、発祥地オランダではエルフ（庭）と呼ばれている。近年では、シェアードスペースという車両等との共存を積極的に認める取り組みと相俟って、各国ごとのルールに基づいた道路空間での立ち話や子どもの遊びといった滞留を認める取り組みが行われている。

また滞留行為を促す道路づくりについては、国家戦略特区認定を受けることで、賑わい創出のための道路空間利用が促されたこともあり、全国各地で行われており、その報告は数多くある。しかしこれらの取り組みは、その大半が車道ではなく歩道上を利用するか、時間帯を区切った歩行者が専用できる時間帯のものである。日本での滞留空間を創出するための取り組みについての研究は、様々な報告・研究がある。例えば、玉那覇綾子ら¹⁾は、東京の繁華街における人の滞留場所を既存の建物や路上設備との関係性において読み解き、柿沼美紀ら²⁾は高齢者の滞留行動を分析した。また三友奈々ら³⁾は、車道空間に丸椅子を設置して利用状況の考察を行った。更に出口敦編著の「ストリートデザイン・マネジメント」⁴⁾では、国内外の事例を取り上げて、そのマネジメントの仕組みと道路断面の構成について幅広い考察がある。このような状況を背景に、本稿では、日本で滞留空間の創出を実現した事例をとりあげ、実現のための制度を整理するとともに、周辺との道路構成について考察する。

各事例については、国土技術政策総合研究所の発行する「道路空間再編・利用事例集」⁵⁾に掲載されている事例を中心に、滞留空間の創出が実現しているものを探し出し、比較考察する。自治体の認定路線図等を参考に道路の位置づけを確認したり、現地

での状況を確認したうえでの比較考察となる。更にその中から今後の他の道での取り組みに参考になる運営面での工夫のある道について詳細にその状況を考察し、本稿を締めくくる。なお、魚町サンロードについては、北九州市の建設局道路部道路計画課、及び魚町サンロード商店街協同組合理事長へのヒアリング調査に基づいた考察である。

2. 滞留を促す空間整備の比較考察

2.1 対象事例の概要

平成30年3月に発行された、道路空間再編・利用事例集等を参考に、車道空間を持つ道路で、滞留を促す再編を行い、車道部分を歩くような人が多く見られる事例六件(図1参照)について、考察を行う。

新開地・聚楽横丁地区は、新開地駅近くの繁華街の一角にある狭隘道路を含む道路について、神戸市の独自の制度の一つである「近隣住環境計画」⁶⁾を利用した道の計画が策定されている。歩行者中心のうおいある横丁づくり等を目標に、4mの幅員を確保しつつも、2.7m分のみ車両の通行空間を確保すればそれ以外の部分には横丁らしい設えの設置を可能にする道(図2中A路線)、更に通路扱いの一本の道(図2中B路線)については2mの通行空間の確保をすれば設えを置くことができる⁷⁾。4mの道は高さ10センチまでの花壇を設けることができ、通路的空間は可燃物以外の通行に邪魔にならないものを置くことのできるルールとなっており、状況に合わせた細かい対応がされている。一般の市道管理下に無いことから^{8) 9)}、最低限の緊急車両の通行の確保を前提に、商業施設がある中に風情のある演出のできる空間が創出されている。

魚町サンロードは、小倉駅前の商店街の一角をなす駅から最も遠い部分にあたる。アーケードが設置されていたが維持が限界に達したため、撤去するとともに国家戦略特区でエリアマネジメントの民間開放(道路の占用基準の緩和)の取り組みを行う一環として滞留空間創出が行われている^{10) 11)}。日中から夜の歩行者専用の時間帯に4mよりも広い部分についての、テーブル、ベンチの設置を可能とするものである。またアーケード撤去に伴い実施した路面整備にあたっては、一部植栽を可能とするインターロッキングブロック設置を行った。空き店舗の目立つ商店街であったが、改修後は各店の売上げが上昇し、空き店舗が減少した。

	<p>九品仏川緑道</p> <p>放置自転車を撤去して設置されたベンチとプラ ンターが滞留を促している。</p>		<p>中華街大通り</p> <p>時間帯で歩行者専用路とすることで、大勢の観光 客がそぞろ歩きを楽しめる。</p>		<p>キナーレ南側進入路</p> <p>通常のアスファルト舗装への路面アートが、美術 館へのアクセスと滞留しやすい雰囲気を醸成し ている。</p>		<p>新聞地・聚楽横丁</p> <p>プランターにより殺風景な道に変化がある。設え を設置できる部分と、通行路として確保すべき 2.7mの部分、路面舗装が異なる。</p>		<p>魚町サンロード</p> <p>歩行者専用の時間帯には、テーブルを車道上に設 置し、滞留を促す。</p>
	<p>新宿モア4番街</p> <p>広い歩道は街路樹の緑陰に店舗とカフェスペー スを設置可能にしている。歩行者専用の時間帯は 車道上にカフェテーブルを設置できる。</p>		<p>魚町サンロード</p> <p>歩行者専用の時間帯には、テーブルを車道上に設 置し、滞留を促す。</p>						

図1 対象事例地区の様子

キナーレ南側進入路は、三年に一度開催され、世界各国から来客のある大地の芸術祭の拠点施設となる美術館キナーレへの駅からのアクセス路の一部である^{14) 15) 16)}。商店街から住宅の多い路地を通りキナーレへ続くアクセス路であるが、わかりにくかったために、特に道を頻繁に質問される地元住民から案内をわかりやすくするための改善策が求められていた。またかねてから狭隘道路であることによる安全性への問題点等が指摘されていたこともあり、狭隘道路の解消とともに、用地買収により設けられる公園をアート作品化したものである。公園内のみでなく路面にも路面標示材を用いたアート作品を設置したことで、路地的雰囲気を出している。

横浜中華街大通りは、多くの来街者のある中華街の中心的な道である^{4) 5) 17)}。電線類地中化に伴い、歩車道の段差が大きいことによる歩きにくさを解消する道路再生が行われた。日中は歩行者専用路であるが、舗装路を高質化したこともあり、来街者が増え商業の活性化につながった。

九品仏川緑道は、九品仏川を暗渠化した上に作られた緑道で、その両脇に区道があり、この三種類の空間が一体的に整備・利用されている^{18) 19) 20)}。緑道の周辺道路との一体的な整備自体は昭和49年に暗渠化、更に改修を平成5年に行った場所である。その後放置自転車等の置き場となっていた自由が丘駅に近い部分について、ベンチなどを設置し滞留しやすい空間に再生した。この空間は、緑道とその両脇の道が全て異なる管理主体であるにも関わらず、商店街の組合との連携から自治体を越えた連携があることが特徴的である。緑道部は世田谷区(但し、本研究対象より東は目黒区管理)の公園担当、北側は目黒区の区道担当、南側は世田谷区の区道担当が管理する。ベンチ等の設置は、目黒区による都市再生整備計画策定に基づいて自由が丘駅周辺の道路再生と同時に、エリアマネジメント組織が中心となって、緑道へのベンチ等の設置を行い、環境を整えた。川の両側の道は狭隘道路で、歩車道は分離されていない。車両の通行は常時可能であるものの、歩行者が多いことに加え、緑道部分の使い方を改善したことで、滞留もしやすくなりまちの活性化に繋がった。

新宿モア4番街は、昭和61年から面的な歩行空間確保がされており多くの人の行き交う場であったが、放置自転車や違法駐車が増えていた。その対策として、平成17年から広い歩道部分を利用したオ

ープンカフェを開く社会実験を行っていたが、平成23年に施行された都市再生特別措置法に基づく道路占用許可の特例を利用して歩道部分にはカフェの店舗、車道にテーブル・椅子等を設置することを可能として改善を行った。日中の時間帯を中心に歩行者専用として車道を利用している。賑わいの創出と、自転車放置の抑止が実現している。

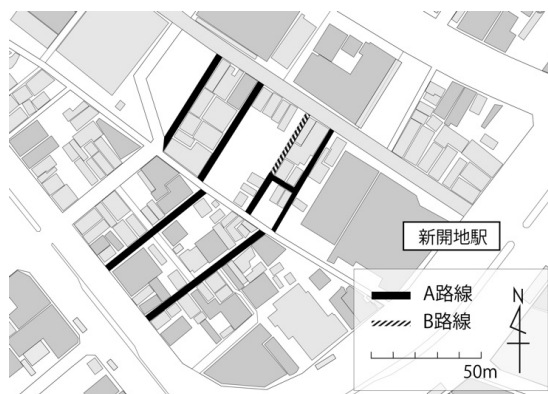


図2 新開地・聚楽横丁近隣住環境計画による路線指定

2.2 滞留空間を生み出す事例の空間特性

取り上げた六事例について、その空間特性を表1に整理する。今回取り上げた事例はいずれも、商店街を中心とする不特定多数の人が通る、中心市街地等の商店街が多い。新宿モア4番街は特に様々な人が通る場所であるが、他の場所についても日常的に生活空間の延長として商店街を利用する人ばかりではなく、観光客的な来街者もいるような市街地に立地している。飲食店、買回り品もあるような店舗があり、賑わい創出が特に大切にされている商店街でもある。

道路は全て市道・区道であり、道路構造令の級種については4種4級道路、或いはそれに該当する級種の道であり、地域の実情をよく理解する自治体が管理している道路であること、また車両の交通量が多いわけではない位置づけの道であることが確認できる。一方建築基準法との関係で確かめると、新開地・聚楽横丁や九品仏川緑道については、第42条2項道路や、1項4号道路といったものも含む。建築基準法上の位置づけとしては整備途上であり、狭隘道路扱いである。しかし新開地・聚楽横丁は、大半の部分が既に4mの幅員となっており、その前提での安全性の確保を含めた住環境計画を策定している。

また九品仏川緑道については、一本ずつの道としては狭隘道路であっても、緑道を挟んで2本の区道があり、実質的には狭隘な道である問題を解消している。

幅員は、狭隘道路に該当する 2.7mのものから、22mのものまでさまざまであるが、いずれにも共通しているのは、幅員が広いケースでも、車道部分が非常に広くはない点である。特に新宿モア4番街では、22mの幅員のうち車道部分は5mと四分の一に過ぎず、大半が歩道である。九品仏川緑道は車道が合計6m~8mに及ぶが、中央に緑道があるために道路幅員が広いと感じられる構造にはなっていない。このように車が中心というよりは、人が優先される雰囲気促す道路断面の配分の道である。また興味深いのは、神戸市の近隣住環境計画を利用している新開地・聚楽横丁地区で、4mに満たない2.7m幅員を積極的に認め、3項道路の基準と同等の通路空間確保の考え方とすることで路地的空間を残すことを促した点である。市が直接管理する認定路線とはなっていないことも、この柔軟な対応の背景にはあるが、こういったルールを地区一帯で認定をした点は、境界性を担保する面からも効果的な方法である。

歩車道の分離については、広幅員道路では分離されており、4m或いはそれ未満の道では、未分離である。一般の道路との差は、歩車分離されていないいずれの道でも外側線等による分けも見られない点である。新開地・聚楽横丁地区は、近隣住環境計画で決められた道路利用のルールを明確化することにも繋がるように、プランター等の設置が許される部分とそうでない部分とで舗装材の色が異なる。しかし他の二例は特に分離のない空間である。

歩車分離されているものについての歩車道の分離については、縁石を用いて行われており、セミフラット型ではあるが段差が存在する。これは車いすでも、歩車道の行き来ができることを意味し、車両が来ない時には、車道を用いた移動・滞留がしやすい環境を形成している。これは、車道と歩道の明確な分離を意識している結果であり、欧州の一般的なシェアードスペースとは異なる。欧州のシェアードスペースの多くは、道路断面図をフラットにすることを大切にしている。しかしこの点は視覚障がい者から、歩行時の安全に不安を感じると指摘があり、問題となっていることから、適度な段差があることは、むしろ良いものと言える。利用としての歩行者

の車道利用を可能にはしても、車両が通行する時間帯等には明確に歩道を分離させておくことで、安全な空間を担保するという考え方が明確であるとも言える。

舗装材は、十日町のキナーレ南側進入路以外は、特別な舗装が施されており、人も車も通常の道とは異なる場であるという認識を持ちやすい。しかしこの方法はコストが高いため、どこでも実施できるものではない。十日町の取り組みは、そういったコスト面の問題を解消しながら、通常の道とは異なるものであることを示す方法であり、独特な取り組みである。

滞留を促すための設えを確かめる。既述の通り新宿モア4番街では、カフェテーブルが車道上でも時間を区切って展開している。また魚町サンロードでも時間を区切った形で、カフェテーブルを路上に設置している。また九品仏川緑道では、ベンチが緑道上という通常の道とは異なる位置づけの場所に設置されることで設えを実現している。しかし魚町サンロードには、ベンチ以外にも植栽を舗装とともに確保しており、設えが道路整備と一体的に計画され、そして維持・管理されている。

2.3 周辺道路との道路構成

滞留を促している空間事例が、周辺の道路と持つ関係性を図3より確かめる。九品仏川緑道以外の道は、近くに国道や都道府県道といった幹線道路が存在しており、車両交通の分担を求められる道路構成とはなっていない。

キナーレ南側進入路も大街路には直接面していない。住宅地内を歩くかのような狭い路地でありながらも、キナーレという集客力のある施設への誘導路となるための設えを施したものであり、多くの車両の進入は期待されない。行き止まり道路もあるような住宅地であり、通過車両等が無い道である。大街路に接続する地域内の集散道路に接続している。

九品仏川緑道は、河川に沿った長距離移動のできる道である。その周辺には少ない、緑のある小道を長距離歩くことのできる都市基盤としては、貴重なものである。多くの人の散歩行為を促すつくりとなっている。しかし同時に、通過交通が通り抜ける道でもある。しかし通常のアスファルト舗装とは異なる設えや、緑豊かな緑道があり、かつそこに植栽やベンチが設置されることで、歩行者優先の雰囲気

表1 滞留を促す環境のある道路再生事例

道路名	新開地・聚楽横丁地区	魚町サンロード	キナーレ南側進入路	横浜中華街大通り	九品仏川緑道及び河側の道	新宿モア4番街
立地場所	兵庫県神戸市	福岡県北九州市	新潟県十日町市	神奈川県横浜市中区	東京都目黒区・世田谷区	東京都新宿区
立地環境	住宅地のある市街地	中心市街地	地方都市中心市街地	中心市街地	住宅地のある市街地	中心市街地
級種 建築基準法の指定	42条2項・通路 区画道路	4種4級	市道その他	4種4級	4種4級 42条2項・1項4号	4種4級
該当部分の道路幅員	4m/2.7m	5m程度	4m~8m	8m(うち車道4~4.5m)	3-4mの道2本 及び緑道	22m(うち車道5m)
歩車分離の状況	なし	なし	なし	あり	なし	あり
歩車道間段差	なし	なし	なし	あり	なし(但し緑道と区 道の間には縁石によ る段差あり)	あり
舗装材	高質化舗装	インターロッキング ブロック	アスファルト(路面 標示材)	石張り(中国福建省 産の御影石)	石張り舗装	インターロッキング ブロック
日常的な車道への路上 設置物(滞留のため の設え)	2.7mを超える部分 にプランター等	4mの緊急車両通行 路以外にテーパー ル・椅子等	なし	なし	なし(緑道上に桜の 植栽、ベンチ、プラ ンター)	カフェ用テーパー (歩道上にカフェ)
通行規制		日は歩行者専用路		日は歩行者専用	両側の区道が一部一 方通行	日は歩行者専用
主な利用制度等	近隣住環境計画制度	国家戦略道路占用事 業	中心市街地活性化基 本計画		東京都コミュニティ 商店街事業・都市再 生整備計画	都市再生特別措置法

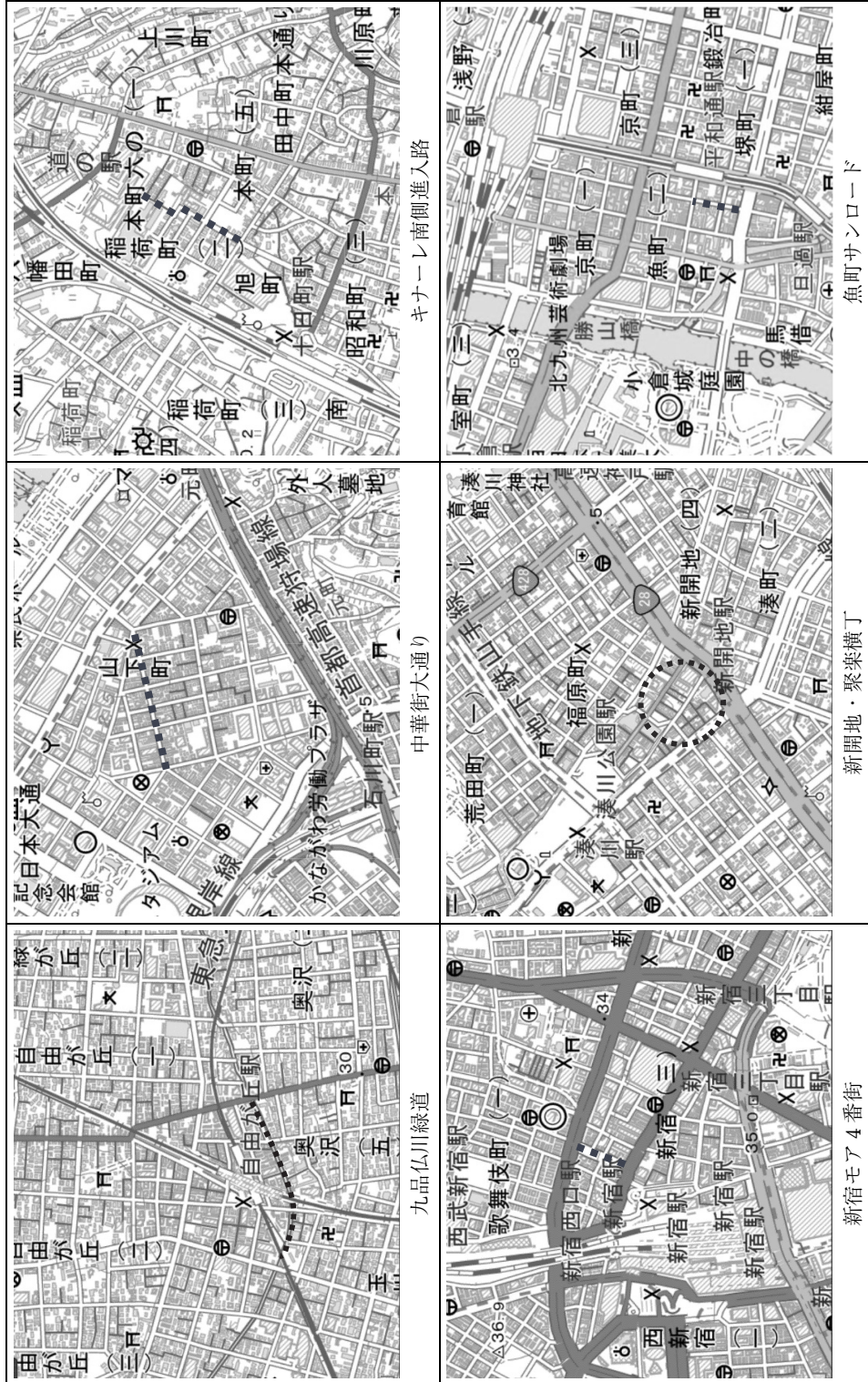


図3 滞留を促す道路再生事例の立地環境
 国土地理院 地理院地図に筆者加筆。 ■■■■■ 本研究の対象道路

を醸成している。

中華街大通りは、比較的長い距離で町を通り抜けるものであり、商店街としてのそぞろ歩きを楽しめる。この道は、大街路に直接通り抜けるものではなく、大街路からの速度オーバーした車が入り込むような位置づけでもない。こういった状況も、人通りが多いことに加え、滞留を促す設えを積極的に導入することを許容する一つの要因かもしれない。

新宿モア4番街は、大街路に挟まれた広い幅員道路である。世界からの観光客も来る場所であり、大勢の人が通る場所であるが、車両の通行は別の外周道路で分担することが明快であることが、この道での歩行者空間定着の背景にあるものと考えられる。既に歩行者専用時間を設ける方法での利用期間が長いために、利用者の認識としても大街路からの車両の進入を認める雰囲気ではなくなっている道である。

大街路に一方だけが面しているものとして、新開地・聚楽横丁、魚町サンロードがある。大街路に面してはいるものの、近傍に別の平行する街路があるため、車両の通行が頻繁に起きるような接続状況ではない。新開地・聚楽横丁については、界限一体での指定である。狭隘な道であり、通り抜けて移動を楽しむ道ではなく、そぞろ歩きを楽しむ道を面的に広げることで、まちづくりとしての道路のネットワークを活用している。魚町サンロードは、かつてはアーケードがあることで車両が入りにくい雰囲気であったが、撤去したことに伴い車両進入のリスクが高くなった場所である。しかしインターロッキングブロック舗装であることや、歩行者専用の時間帯を設け、看板を出すことにより、車両の進入を防いでいる。隣接して平行する道が大街路であることもこの道への進入の必要を無くしているものと考えられる。

以上、周辺道路との関係性について確かめた。新開地・聚楽横丁以外の五件は、地域内で通り抜けられるような道であり、多くの人が通り抜けることを意識したつくりとなっている。しかし、車両は進入できないような時間帯別の規制をかけるか、平行した別の大街路があることで、進入しなくても目的地に到達することのできるような、道路構成がある。これらの道は、末端の行き止まりがあるような生活道路とは言えず、商店街の多くの来街者があることを前提とした道である。しかしこういった歩行者の通り抜けを意識しながらも、滞留空間が生み出され、

歩くことを楽しめる空間づくりが、確保されている。地域内の道の役割のヒエラルキーでは、中間的な位置づけになる道が対象と言える。

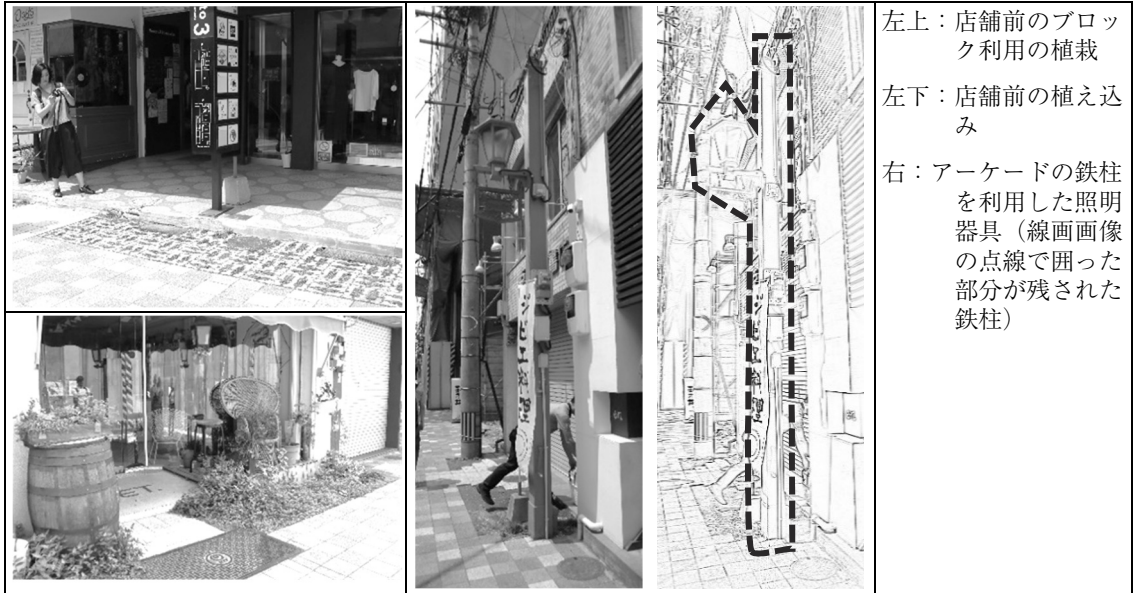
接続する道の交通量でみると、交通量の多い道からは離れた交通量の少ない道に面しているのはキナーレ南側進入路であり、この道は通常のアスファルト舗装へのアート作品のみでも、空間に変化をもたらすことができている。九品仏川緑道も、片側1車線の道への接続であり、大街路からは離れている。舗装を高質化していることに加え、歩行者の多さから、歩行者専用の時間帯を設けなくても、歩行と滞留が自由に行える環境が整えられている。このように大街路に直接面していない道では、特別な規制をかけていない。一方で、他の四事例は、2車線以上の交通量の多い1級道路等に直接面している。神戸市認定道路とはなっていない新開地・聚楽横丁以外の三路線についてはいずれも歩行者専用の規制をかけることで、滞留空間の創出を実現している。道の交通量のヒエラルキーで整理すると、大街路に直接面する道では歩行者専用の規制をかけ、交通量の少ない道に面した事例では、交通規制は緩やかなものとなっている。

以上接続する周辺道路との関係を確認めると、段階的に交通量の少ない道となっている場所では、歩行者専用とするような特別な交通規制をかけなくても、滞留行為が促される空間が構成されており、一方で大街路から直接進入するケースでは、時間帯の指定による車両進入の規制を設ける等の対応策によって滞留空間創出が実現していることが確かめられた。

3. 魚町サンロードの取り組み

第2章で取り上げた六事例のうち、魚町サンロードについて、その取り組みの特徴を確認する。交通量の多い1級道路に接続し、道路幅員が、住宅地内の道路に多い6m程度でありながら、ベンチ等の滞留のための設えを実現し、更にその使い方を維持できている背景について確かめ、他の道路での実現に向けた知見としたい。(図4参照)

魚町サンロードの取り組みは、シャッター街となっていた商店街の中のビルで平成22年にリノベーションが行われ、空き店舗を活用し始めたことが一連の動きの発端である。その後平成25年に昭和55年に設置された老朽化したアーケードを撤去したい



左上：店舗前のブロック利用の植栽
 左下：店舗前の植え込み
 右：アーケードの鉄柱を利用した照明器具（線画画像の点線で囲った部分が残された鉄柱）

図4 魚町サンロードの設え

という合意形成がされ、撤去とともに道路面を活用することが発案された。アーケードがある場合は道路面の雨水対策が必要なかったが、撤去に伴い、排水路と適切な舗装面への変更が必要となり、道路を管理する北九州市とともに、整備に取り組むこととなった。この際検討されたのが、通常のアスファルト舗装の道路に整備するのではなく、「歩いて楽しい公園のような通り」を地元商店主等は、議論の末に目標として掲げた。また、「エリアマネジメントの民間解放」の国家戦略特区認定を受けた北九州市とともに、国家戦略道路占用事業として整備することとなった。路面舗装やその後の使い方の提案は地元が行い、行政は必要な整備を行う体制であった。

飲食スペース等として必要な占用の手続きは、道路管理者である小倉北区まちづくり整備課への申請と、交通管理者である警察署への道路使用許可申請が行われた。商店街の組合のメンバー等により構成される(株)鳥町ストリートアライアンスが、エリアマネジメント組織として道路占用へ向けた取り組みを推進した。現在は、この組織に鳥町四丁目町内会が加わって鳥町まちづくり推進協議会を設置し、占用部分の利用のマネジメントを行っている。歩行者専用路としての利用時間帯の間に、幅 4m以外の部分に道路占用許可をとったうえで、自由にテーブルやベンチを置き、周辺飲食店からの注文を受け、来街

者は飲食を楽しむことのできる空間となっている。ここでは、道にテーブル等を置くだけでなく、植栽用の柵が、設置に同意した商店の前に用意されている。

道路に特別に植栽できる空間を設けることは地元住民のワークショップに基づく意見であるが、これを実際に整備をするにあたっては、メンテナンスを地元組織で行うという覚書を、市と交わしたことで実現した。北九州市には、道路サポーター制度が導入されており、215 団体、約 12,200 名が登録されている。道路サポーター団体には、花の苗等を提供する事業が用意されている。また、国家戦略特区のエリアマネジメント団体が、道路サポーターの登録をすることで、道路占用料が 9 割減免される。これにより、日常的に利用しやすい空間を維持できている。

北九州市で、魚町サンロードのような大街路に接続しつつ滞留空間を可能にする道への変化は、道全体のリニューアルに加え、設えられた空間の維持のための道路サポーター制度があったことは大きい。こういった登録団体の柵を設けることで、北九州市が国家戦略特区に申請をしたこと、更には市の中期道路整備計画の目標（ビジョン1 都市の発展を支える道づくりの中の施策である都市の発展や賑わいを創出する道路整備）にも合致したこと等、当該の取

り組みを実現するための、取り組みに向けた好条件が重なった。これらの点に加えて、道路管理にあたっての覚書に基づく緩やかなルールの運用により道路占用の活発な使い方が継続的に行われている。

4. おわりに

本稿では、身近な公共空間である道空間について、車道上での滞留を促すような取り組みを含む、道路再生の取り組みが行われている道路について、その整備状況と地域内の他の道路との関係について比較考察を行った。その結果以下の点が明らかになった。

- ・幹線道路に囲まれた大街区内の、地域内の通り抜け道路で、滞留への取り組みの多くが実現している。
- ・幅員が広くても歩道に十分な広さを充て、車が通行する部分を狭くすることで、滞留する雰囲気づくりが実現できている。
- ・路面の整備を高質なものにしなくても、十日町の路面アートのような別の方法での設えの変化をもたらすことも示された。こういった工夫が広がることで、滞留できる道環境が形成される。
- ・大街路から交通量の比較的少ない幹線道路、そして調査対象事例の路線という交通量が順次少なくなる道の構成の場所では、キナレ南側進入路のように特別な高質舗装や歩行者専用の時間帯を設ける等の交通規制をかけなくても滞留を促す空間が実現している。しかし往來の頻繁な道から直接接続する場所では、歩行者専用の時間帯を設ける等の規制の上に成り立ち、そういった道から遠い事例では緩やかな規制でも滞留行為を促す空間づくりが実現している。

また、魚町サンロードの取り組みは、地域の商店主独自の取り組みである建物リノベーションをまちづくりに広げるといふ活動の素地があったことに加え、道路サポータ制度等が充実して既に実現していたことが、持続可能な経済性（9割の道路占用料の減免）も含めた、使いやすい空間として改善していた。

付記

本研究は、一般財団法人国土技術センター研究開発助成を受けて実施しました。

参考文献

- 1) 玉那覇綾子, 堀繁: 東京の繁華街における滞留空間特性に関する研究, 都市計画論文集 44.3 巻, p.391-396, 2009 年
- 2) 柿沼美紀, 十代田朗, 津々見崇: 高齢来街者の滞留行動特性に関する研究: 巢鴨地藏通り商店街を対象として, 都市計画論文集 43.3 巻 p.625-630, 2008 年
- 3) 三友奈々, 岸井隆幸: 道路空間の車道部における歩行者の滞留に関する考察: 丸の内仲通りでの可動椅子設置の社会実験を事例として, 都市計画論文集 51 巻 3 号, p.1234-1240, 2016 年
- 4) 出口敦他: ストリートデザイン・マネジメント 公共空間を活用する制度・組織・プロセス, 学芸出版社, 2019
- 5) 国土交通省 国土技術政策総合研究所 緑化生態研究室: 高度技術政策総合研究所資料 道路空間再編・利用事例集, 2018 年
- 6) 神戸市: 近隣住環境計画制度 (パンフレット), <http://www.city.kobe.lg.jp/business/regulation/urban/building/procedure/otherreport/kinkan.html>
- 7) 神戸市: 新開地・聚楽横丁地区近隣住環境計画 (うるおいのある路地づくりタイプ), http://www.city.kobe.lg.jp/business/regulation/urban/building/procedure/otherreport/img/kinkan_05shinkaichi.pdf
- 8) 神戸市: 指定道路情報配信サービス, <https://kobecity.maps.arcgis.com/home/index.html>
- 9) 神戸市: 神戸市認定路線網図 (平成 30 年 10 月 31 日現在), <https://kobecity.maps.arcgis.com/apps/View/index.html?appid=e17751826e744d26bf3055a97c15b966>
- 10) 国土交通省都市局街路交通施設課: 官民連携による街路空間再構築・利活用の事例集 ~課題解決のプロセスを中心とした事例紹介~, 1998
- 11) 北九州市建設局道路部道路計画課: 道路を活用した握和づくり 北九州市国家戦略特区区域国家戦略道路占用事業の概要 (資料)
- 12) 北九州市: 北九州市道路中期計画, 2015
- 13) 北九州市: g-motty 地域情報ポータルサイト, 道路路線図, <https://gmottygyosei-kitakyushu.opendata.arcgis.com/>
- 14) 原わかな他: 住宅地内の道路を生活の場とするための研究 その9—十日町市における住宅地内

道路整備の状況—日本建築学会学術講演梗概集,
2019

- 15) 大山祐加子他：住宅地内の道路を生活の場とするための研究 その 10 十日町市における住宅地内道路の整備プロセス，日本建築学会学術講演梗概集，2019
- 16) 十日町市：十日町市公開地理情報（道路），<http://map.city.tokamachi.lg.jp/>
- 17) 横浜市：行政地図情報提供システム，<http://www.city.yokohama.lg.jp/index.asp?dtp=5&adl=%>

2C5

- 18) 世田谷区：指定道路図，せたがや i-map, <https://www.sonicweb-asp.jp/setagaya/>
- 19) 世田谷区：道路現況平面図，せたがや i-Map, <https://www.sonicweb-asp.jp/setagaya/>
- 20) 目黒区：指定道路図，<https://www.city.meguro.tokyo.jp/kurashi/sumai/kenchiku/jouhou/shiteidourozu.html>
- 21) 国土交通省：凸部，狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準，2016

