

## 道路空間の表現方法～道路空間の概念～

第2、3、5回委員会の発表内容のまとめ

### 【network,space】

#### ○道路のネットワークの redundancy は reliability という概念が重要ではないか

- ・例えば、事前通行規制回数の減少により信頼度の高い道路となることをどのように評価していくか。

#### ○ネットワークの概念は道路空間においても成り立つか／space redundancy は可能か

- ・様々な利用者の利用、平常時・非常時の使い分けといった多面性をもつ利用の仕方を redundancy という概念で考えられないか。
- ・江戸の街並みや雁木の考え方など、public か private かという発想から、更に“intermediate”という発想が、space redundancy の概念に入るのか。
- ・拠点を連絡する道路と環状道路では、redundant なスペースとして持つべき機能が違うという仮説が成り立つか。

#### ○時間多様性

- ・潜在する多様な機能の様々な状況に応じた活用がなされていない。
- ・狭隘な道路は、時間で活用する機能を変えることも考えられるのではないか。
- ・有事の場合の滑走路、災害時の避難場所などの機能の多様化が可能ではないか

#### ○機能変化の可能性

- ・日光の杉並木、久屋大通、御堂筋などが整備できない（制度上は可能だが、実質は難しい）
- ・将来の機能変化を可能とする空間的余裕を持つ道路などが考えられないか

#### ○道路空間の豊かさをどのように表現するか

- ・どのような空間を提供しているかを理解しやすくするための表現ができないか。
- ・例えば、道路空間がライフラインの提供を可能としていることや、通風機能、延焼防止機能、休憩が可能な機能を評価する指標を持っていない。
- ・道路の連続性を表現できないか。例えば、ある場所から駅まで歩道が整備されているか、といった指標。
- ・都市の道路は路地が多くてまとまった空間がないことが課題。例えば消防車が入れない道路を Google Map などを活用して示し、延焼率が高いところとの関係を示すことはできないだろうか。

## 「空間的に、時間的にも多様性のある道路空間へ～量进行处理する空間からの脱却～」

### (1) 背景

- ・ 道路の本質は、空間とネットワークといわれている。ネットワークについては、高速道路から市町村まで管理者体系による一定のヒエラルキカルな構造を持っており、それに応じた議論は色々されている。
- ・ しかし、空間に関しては、市町村道から直轄管理の道路まで空間の多様性があると思えない。都市と都市を結ぶ郊外道路と都市内道路の使われ方は非常に異なるが、空間の多様性が見られると思えない。
- ・ これは、道路行政がモータリゼーションの爆発を追いかけることに汲々とした時間が長かったところが原因であると考え。昭和 30 年代の日本の自動車保有台数は 100 万台、現在は 7,700 万台を越えている。これだけ爆発的に保有台数を伸ばした経験を最初にしたのは、日本であろう。その結果生じた各地の渋滞を解消していくことが至上命題になった。道路の交通容量拡大、ネットワークのミッシングリンクの解消である。
- ・ 今は、空間的、時間的にも多様な道路空間や使い方になっていないところから脱却することを求められているのではないか。
- ・ 道路利用者には自動車利用者、自転車利用者などがあり、また通勤、配達、救急消防、観光などきわめて多様な目的を持って利用されている。この多様な目的を持った道路利用者に対して、道路サービスを提供する側は、全部束ねて“量”にすることで考えてきたのではないかと思っている。
- ・ 自動車以外の空間利用者は、自転車、歩行者、車いすなど、通る主体は、大人や子供、健常者や障害者、子連れ、夫婦やグループなどがある。これらの多様な利用者を頭に置いた空間的なサービスを考えてこなかったのではないか。
- ・ 沿道では、オフィス街があれば商店街があり、住宅では連坦地域もあればまばらなところもある。田園や森林などを通過するところもある。そのような沿道の土地利用に対する道路空間のありようが道路の説明因子として、あまり取り入れられてこなかった。
- ・ ある一定の交通量を目標にして道路の計画がなされてきた面が多いが、交通量は曜日変動、時間変動がものすごく大きい。そのような変動要素をみなければ、サービスにならないところもあるのではないか。

### (2) 空間多様性

- ・ 今後の道路空間は、色々な多様性を持つ必要があるのではないか。道路の構成（歩道、植栽、中央分離帯）を切り替えることがあっても良いのではないか。自動車を排除や制限するような空間もありえるのではないか、という切り口がある。
- ・ 人口の多いエリアとそうでないところでは、道路空間構成の分布のあり方が変わってもいいのではないか。イメージとして、埼玉県で通学児童に自動車が入り込んで

事故を契機に、埼玉県警が中心市街地などに 30km/h 規制を入れることを発表した。その後、警察庁もこの考え方を取り入れ、通学者や歩行者の多い区域に 30km/h 規制を導入することを打ち出した。このような動きに連動して、規制速度 30km/h だけではなく、物理的にも 30km/h でなければ、走りにくいというエリアと、その周辺部分は交通円滑性の高いネットワークで物流を確保するという考え方があってもいいのではないか。

- 一つの提案として、現在の銀座中央通りは片側 2 車線で高木もなくストリートファニチャーもない通りであるが、車道を片側 1 車線にし、広幅員歩道とし、ストリートファニチャーや高木による緑化をするといった空間にしてはどうか。オリンピックまでにシンボリックな事業として考えてはどうか。

### (3) 時間多様性

- 時間多様性という概念が、わが国にはない。大型トラックが日中走れない道路はない。シャンゼリゼは商店街であり、大変な物流が必要であるが、物流の搬入やゴミの搬出は一定時間内に行わないといけないという時間規制が厳しいことにより、昼間帯、観光客が来る時間にトラックが走ることがないという話を聞いた。深夜と昼間時間帯の使い方が違っていいのではないか。現在は、夜間を十分に活用していないのではないか。時間という概念があまり入っていないといえる。

### (4) コミュニティ形成機能

- 京都の祇園祭の山鉾は、道路を挟んだエリアで一つの町となっている「両側町」で管理されており、通りを中心にコミュニティが出来上がっている。日本は広場の代わりに、道路がコミュニティをつくる機能を持っていたといえる。
- これが、自動車交通が入ることにより、両側町を分断し、コミュニティ形成機能が失われてしまった。このコミュニティ形成機能をどのように復活するかという考え方が道路空間の議論の中にあっているのではないか。

### (5) 避難場所、避難物資の展開や瓦礫の集積場所

- 「道路建設」の特別寄稿の中で、外環と圏央道の上に環状道路と公園をつくることによって、直下型地震に対する避難場所、避難物資の展開、瓦礫の集積などに用意することが考えられてもいいのではないかと、ということを提案した。

### (6) 跨道橋管理について

- 高速道路上の跨道橋の管理は、日本の場合は各道路管理者が管理している。そのため構造物の管理能力のないところが管理しているケースがありうる。跨道橋が落ちると、管理している道路管理者だけではなく、高速道路側も困る。例えば東名高速道路の跨道橋が落ちたがゆえに通行止めになれば、GDP レベルで大きな影響がある。イギリス、フランス、ドイツの高速道路の跨道橋の構造物管理は高速道路管理者である。上部空間を誰が管理するかという意味では、空間論になるのではないか。