

特集報文：道路政策ビジョン『2040年、道路の景色が変わる』の実現に向けて

道路の賑わい空間の形成に向けて道路管理者に期待される役割 ～バイパス整備に伴う中心市街地における道路空間再構築の取組から～

橋本浩良・長濱庸介・瀧本真理・大城 温

1. はじめに

近年の社会・経済情勢の変化に応じて道路空間に対するニーズが変化している。道路に対し、歩行者が滞在し交流する賑わい空間となる「道」としてのニーズが高まっている。

国土交通省では、“道路政策ビジョン『2040年、道路の景色が変わる』”¹⁾に提示された「行きたくなる、居たくなる道路」を目指した施策を進めている(図-1)。例えば、令和2年2月の道路法改正により歩行者利便増進道路の指定制度(以下「ほこみち」という。)²⁾を用いた歩行者中心の賑わいのある道路空間の構築が進められている。道路構造令の解説と運用(令和3年3月)³⁾では、道路の空間機能に賑わい空間が位置づけられている(図-2)。道路管理者において、道路の賑わい空間の形成に向けた検討が進むと考えられる。

本稿では、まず、筆者らが調査を行ってきた道路の賑わい空間形成を目的とした道路空間の再構築事例から、鳥取県・鳥取環状道路の整備に伴う鳥取市道駅前太平線における道路空間再構築の取組を紹介する。さらに、紹介事例における道路管理者の関わりから、道路の賑わい空間の形成に向けて道路管理者に期待される役割を考察する。



図-1 人中心の空間として再編した、まちのメインストリート(参考文献¹⁾より)

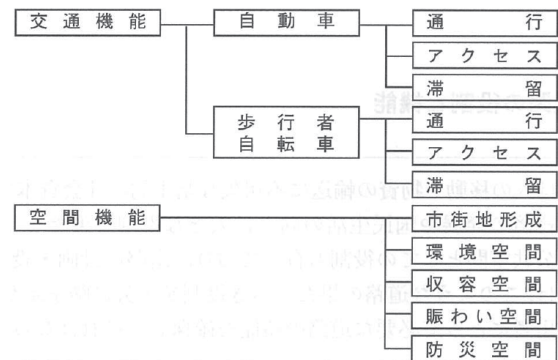


図-2 道路の機能(参考文献³⁾より)

- ・賑わい空間の形成のための工夫
- ・検討・実施体制とプロセス
- ・合意形成方法 など

2. 鳥取環状道路の整備に伴う市道駅前太平線の再構築の取組の調査

2.1 調査概要

まず、ウェブサイトや公表資料などの文献調査により以下の項目を整理した。次に、不足している情報を補完するため、鳥取市及び新鳥取駅前地区商店街振興組合へのヒアリングを行った。

(調査項目)

- ・道路空間の再構築の背景と事業経緯
- ・鳥取環状道路と市道駅前太平線の沿道特性
- ・道路空間再構築前後の空間構成

2.2 鳥取市・市道駅前太平線における取組

(1) 取組の背景と事業経緯

市道駅前太平線は、JR鳥取駅に隣接する市街地中心部に位置する約150mの道路である(図-3)。元々、第4種第3級の県管理の道路で、総幅員は27m、両側に5mの歩道を有し、中央帯2mを含む車道幅員17mの4車線道路であった(図-4上図)。

鳥取市中心市街地整備課資料「鳥取駅前太平線再生プロジェクト 実現までの道程(平成24年12月18日)」⁴⁾によれば取組の背景は次の通りである。

かつての太平線エリアは、市内唯一の百貨店を

有する賑わい核として発展していたものの、衰退・空洞化が顕著となった。その一因として、広い車道での人の流れの分断、新規出店やリニューアルなどの効果が周囲に波及しづらい状況が考えられた。鳥取環状道路の開通により、鳥取駅周辺の通過交通の減少が見込まれたことから、道路空間の再配分の検討を開始した。通過交通の減少により余裕が生じた道路空間を賑わい形成に活用することで、歩行者優先の交通体系を確立し、回遊性向上を目指すこととなった。

表-1に事業経緯を示す。鳥取環状道路全線開通の前年の平成20年に、鳥取市中心市街地活性化協議会により「鳥取駅周辺地区の商業活性化構想」が策定された。その後、地元商店街、鳥取市、道路管理者（県）等の協力により、社会実験にあたる鳥取街なか・賑わいのまちづくり実証事業（街なか交通実験）を経て、鳥取駅前太平線再生プロジェクト検討委員会にて事業計画が具体化された。平成23年の県道から市道への移管、中心市街地活性化基本計画変更、都市再生整備計画策定を経て、事業着手、平成25年完了となっている。

(2) 道路空間の再構築構成

道路空間再構築により、車道が2車線となり、バス停と荷捌きスペースが配置された。車線幅員は整備前と同等の3mとされ、車道以外の空間を広く確保する観点から、路肩は1.5mから0.5mとなっている（図-4、図-5）。

(3) 賑わい形成のための工夫の例

① 芝生広場の設置

当初、常設のイベントスペースとして天然芝の芝生広場が整備された。成育環境維持の課題から、現在は人工芝へ張替えられている（写真-1）。天

然芝用散水施設はミスト発生装置へ変更され、熱中症対策として夏場日常的に活用されている。

② 大屋根

天候に左右されないイベント開催のため、道路上を覆う開閉式の大屋根が設置されている（写真



図-3 市道駅前太平線（国土地理院地図を基に作成）

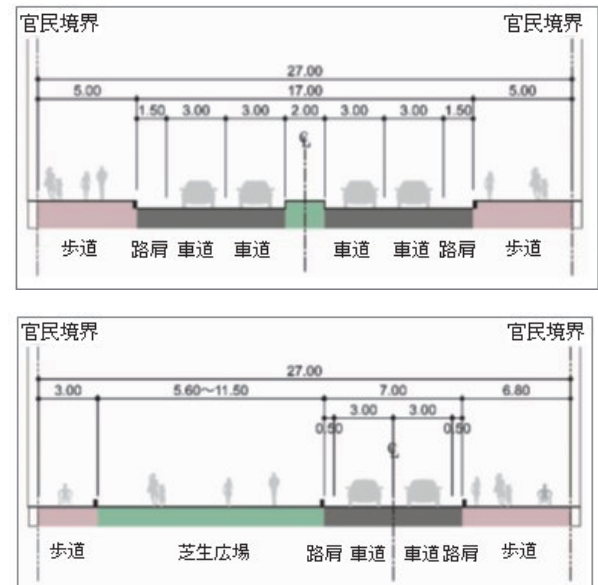


図-4 市道駅前太平線の道路断面構成

表-1 鳥取環状道路と市道駅前太平線の事業経緯

鳥取環状道路		市道駅前太平線	
H06 H14 H20	地域高規格道路の計画路線に指定 工事着手 部分開通(鳥取市南吉方～行徳間暫定供用)	H20	鳥取駅周辺地区の商業活性化構想 策定 駅周辺の道路空間活用による憩いの空間創出を提案 鳥取駅前・賑わいのまちづくり実証事業
H21	全線開通	H21 H22	鳥取街なか・賑わいのまちづくり実証事業 鳥取街なか・賑わいのまちづくり実証事業 (街なか交通実験)
		H23	鳥取駅前太平線再生プロジェクト 検討委員会 設置 県道から市道へ移管 中心市街地活性化基本計画変更認定
		H24～H25	都市再生整備計画策定 大屋根、芝生広場整備工事

-2)。「バード・ハット」と呼ばれ、市道駅前太平洋線の新たなシンボルとなっている。

③ コンセントボックス

大屋根の柱やボラード付近にコンセントボックスが設置されている（写真-3）。イベント等でバード・ハットを利用する場合、有料での使用が可能である⁵⁾。

(4) 検討・実施体制とプロセス、合意形成方法

前述の実証事業に際し、平成20年度に「鳥取駅前・賑わいのまちづくり実証事業実行委員会」が、平成21年度には「鳥取街なか・賑わいのまちづくり実証事業実行委員会」が組織されている。

平成21年には、道路管理者（国、県）、交通管理者（警察）、事務局（鳥取市）からなる「四者会議」が組織され、道路の占用形態、交通誘導、道路空間再構築など「街なか交通実験」に関する技術的検討が行われた。鳥取環状道路の開通時期に前後して、道路空間再構築の検討を進めることができた背景には、事業主体である鳥取市と、道路管理者（国、県、市）、交通管理者などの精力的な協議が重ねられていたことがあると考えられている。

また、供用開始前までに、新鳥取駅前地区商店街振興組合と鳥取市との間で「市道駅前太平洋線管理・活用協定」が締結され、供用後の管理運営についてあらかじめ合意形成が行われている。供用後も、イベント主催者が事前に沿道店舗を訪問し、

イベントのタイムスケジュールやイベントの内容等に関して、資料を用いた説明が行われるなど、合意形成に係る取組が行われている。

3. 道路の賑わい空間の形成に向けて道路管理者に期待される役割の考察

(1) ニーズを踏まえた道路空間の再構築

市道駅前太平洋線は、鳥取環状道路の整備を契機として、通過交通の減少により余裕が生じる道路空間を賑わい形成に活用したいというニーズに対応した取組である。幹線道路ネットワークの計画的な整備による旧道やまちなかへの通過交通の抑制は、道路空間の再構築の契機となる。間接的な役割となるかもしれないが、幹線道路ネットワークの整備を担う道路管理者には、計画的な整備と進捗が期待される。また、利活用ニーズのある道路の道路管理者には、周辺道路ネットワークの整備や沿道立地の変化により、道路空間に求められるニーズを的確に把握し、地域と連携して再構築を計画する役割が期待される。

(2) 交通機能と空間機能の両立

道路空間の再構築を行う場合、利活用空間の確保に合わせて、周辺道路を含めた交通の確保に留意する必要がある。市道駅前太平洋線では、車線数の削減にあたり、利活用空間の安全性とともに、

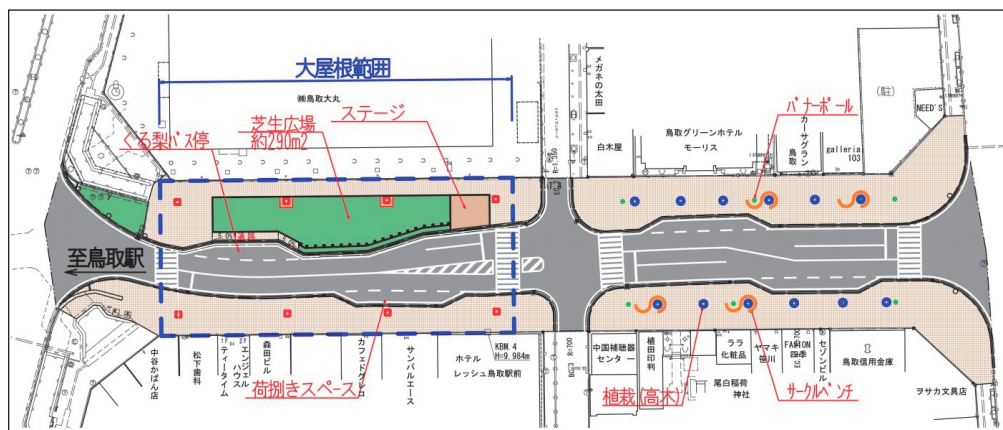


図-5 市駅前太平洋線 計画平面図（整備後）（鳥取市提供資料に一部追記）



写真-1 芝生広場



写真-2 大屋根



写真-3 コンセントボックス

周辺道路ネットワークへの交通影響について、国、県、市の道路管理者、交通管理者等の関係者連携の上、あらかじめ技術的検討・確認が行われている（写真-4）。道路ネットワークとしての交通機能（車・人）を確保しつつ、賑わいのための空間を確保するためには、当該道路の道路管理者、周辺道路の道路管理者それぞれの立場から、道路ネットワークの交通機能や利活用空間の安全性が確認された計画とすることが重要と考えられる。



写真-4 実証実験の様子（参考文献4）より

（3）道路空間の利活用を見据えた設え

一般に、道路空間利活用の取組において設置されているベンチやテーブルは、道路附属物の場合もあれば、占用物件の場合もある。利活用にあたり、どのような施設・設備が求められるか、施設・設備の位置づけ、設置主体はだれか（道路附属物か占用物件かに関わる）、運用・維持・管理について、まちづくりを担う自治体等とともに検討しておくことが重要と考えられる。

なお、本稿で紹介した市道駅前太平線の大屋根は、地下通路とバス停をつなぐ歩道の屋根として道路附属物に位置付け、整備されている。

（4）関係者との連携・協力

市道駅前太平線では、鳥取環状道路の整備から技術的検討、合意形成のそれぞれの取組過程において、地元商店街、まちづくりを担う鳥取市、道

路管理者である鳥取市と鳥取県等の連携・協力が、賑わい空間の形成に寄与している。道路の賑わい空間の形成は、当該区間の道路管理者のみでは実現が困難であり、地元地域、まちづくりを担う自治体、周辺道路の道路管理者、交通管理者等との連携・協力体制の構築が期待される。

4. まとめ

鳥取市・市道駅前太平線の取組を紹介するとともに、道路管理者に期待される役割を考察した。事例研究の途中のため、一考察にとどまっていることから、引き続き、賑わい空間形成に寄与した工夫や道路管理者が果たした役割の調査・検討を進める予定である。調査・検討成果については、道路管理者を主たる対象とした道路空間の利活用方策としてまとめることを想定している。

謝 辞

調査・研究にあたり、ヒアリングへの協力、取組資料を提供いただいた鳥取市都市整備部中心市街地整備課、同道路課及び新鳥取駅前地区商店街振興組合の皆様へ感謝の意を表する。

参考文献

- 1) 国土交通省HP：2040年、道路の景色が変わる、<<https://www.mlit.go.jp/road/vision/index.html>>
- 2) 国土交通省HP：歩行者利便増進道路・ほこみち、<<https://www.mlit.go.jp/road/hokomichi/index.html>>
- 3) 道路構造令の解説と運用（令和3年3月）、p.66、公益社団法人日本道路協会、2021.3
- 4) 鳥取市HP：鳥取駅前太平線再生プロジェクト 実現までの道程（平成24年12月18日）、<<https://www.city.tottori.lg.jp/www/contents/1355990132605/files/taiheiproject.pdf>>
- 5) 鳥取市HP：バード・ハット利用のご案内、<<https://www.city.tottori.lg.jp/www/contents/1480394583840/simple/riyouannai.pdf>>

橋本浩良



国土交通省国土技術政策総合研究所道路交通研究部道路環境研究室 主任研究官、博士（工学）
Dr. HASHIMOTO Hiroyoshi

長濱庸介



国土交通省国土技術政策総合研究所道路交通研究部道路環境研究室 研究官
NAGAHAMA Yosuke

瀧本真理



国土交通省国土技術政策総合研究所道路交通研究部道路環境研究室 研究官
TAKIMOTO Masamichi

大城 温



国土交通省国土技術政策総合研究所道路交通研究部道路環境研究室長
OSHIRO Nodoka