

六間道路と交通まちづくりに関する研究

秋葉 大輝¹・久保田 尚²

¹非会員 三井住商建材株式会社（〒104-8546 東京都中央区晴海1丁目8番8号 晴海トリトンスクエア オフィスタワーW 12F）
E-mail:h_akiba@smkc.co.jp

²正会員 工博 埼玉大学大学院理工学研究科（〒338-0825 埼玉県さいたま市桜区下大久保255）
E-mail:hisashi@dp.civil.saitama-u.ac.jp

我が国の観光地の多くが、市街地に残る歴史的資産を基盤においている。このような観光地では、歴史的資産を後世に残しつつ、現代の交通量に應えるという相反する目的を同時に達成することが求められる。その典型的な例が六間道路（幅員が約10.9mの道路）の問題である。六間という幅の性質上、六間道路での交通まちづくりには選択肢が多い。本研究ではケーススタディとして埼玉県川越市と桶川市を中心に上げ、全国の六間道路での交通まちづくりの動向を調査した。

調査結果として、六間道路での交通まちづくりを「歴史的資産の保護」と「道路の拡幅」の二つの視点からいくつかのパターンに分類した。六間道路問題の改善案の選択肢は、地域によっても様々であることがわかった。

Key Words : rokkenndoro, machizukuri, city planning road, historic property , workshop

1. 研究の背景と目的

我が国の観光地の多くが、市街地に残る歴史的資産を基盤においている。このような観光地では、歴史的資産を後世に残しつつ、現代の交通量に應えるという相反する目的を同時に達成することが求められる。

典型的な例が六間道路の問題である。六間道路とは主に、江戸時代の街道等の名残である幅員が六間（約10.9m）の道路（江戸時代では街道レベルの主要な道¹⁾、明治時代以降では2等国道や道路構造令として定められた補助幹線道路として位置づけられていた²⁾）であり、全国各地にみられる。また、現代においても当時のままの幹線機能を引き継いでいる。江戸時代と現代の「幹線道路」には自動車の存在という決定的な違いがあり、このことから各地で大きな摩擦を生じることがある。また現代の道路構造の観点からは、11m幅員というのは“微妙な幅”であり、歩道を設置しているところもあれば単断面のままとなっているところもある。とりわけ、六間道路の沿道に歴史的建造物等が保全されそれを資源とする観光を促進しようとする場合、拡幅という選択肢を採るのか、都市計画を見直して歴史的建造物の保全を目指すのかという選択肢を迫られることになる。そこで本研究では全国の六間道路の動向を調査することと、そのう

えでケーススタディである桶川市旧中山道の動向を示唆することを目的とする。

2. 六間道路での交通まちづくりについて

全国の六間道路事例を調査するために、インターネットでの検索に加え道路管理自治体等へのヒアリングを行った。その結果をまとめたものが表1である。

表 1

	道路の種類	位置づけ	都市計画道路決定※1	沿道の歴史的資産の価値※2	道路が出来たと思われる時代
福島県 会津若松市	国道	幹線道路	D	○	街道・城下町
新潟県 村上市	県道	生活道路(かつては幹線道路)	B	○	街道・城下町
新潟県 糸魚川市	県道	生活道路(かつては幹線道路)	E	△	近代(街道・城下町時代よりは新しい)
富山県 高岡市	市道	生活道路	D	◎	街道・城下町
長野県 安曇野市	国道	幹線道路	B	△	街道・城下町
愛知県 犬山市	県道	幹線道路	B	△	近代(街道・城下町時代よりは新しい)

表1を見ると、現在の道路の位置づけや都市計画道路決定の有無、沿線の歴史的価値等、各道路によって様々であることがわかる。つまり六間道路での交通まちづくりには選択肢が多いと言える。図1において六間道路の交通まちづくりの分類をまとめた。

図1中「②歴史的建造物を活かす・幅員の拡幅しない」

には、次章でケーススタディとして取り上げる川越市一番街や会津若松市七日町通りが分類される。会津若松市七日町通りでは「七日町通りまちなみ協議会」という任意団体が主体となり熱意をもって取り組み、歩道などの整備をせずとも寂れた通りを復活させた³⁾。

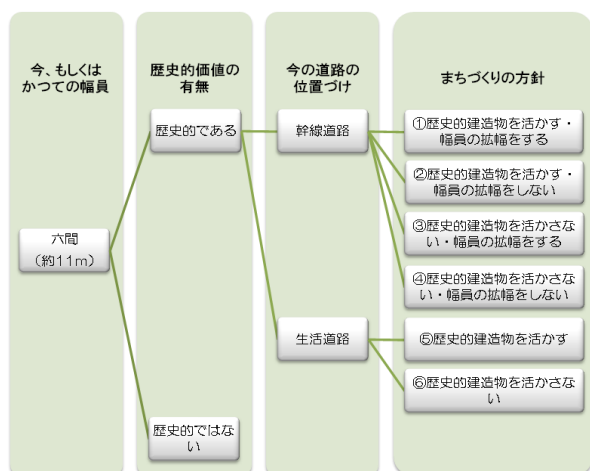


図1 六間道路の交通まちづくりの分類

また、「①～④歴史を活かすか活かさないか・幅員の拡幅をするかしないか」の可能性があり、まだまちづくりの方針が決定していない事例という位置づけで、次々章で取り上げる桶川市旧中山道が分類できる。他にもまちづくりの方針が決定していない例に、村上市大町小町通りがある。村上市大町小町通りでは、一度「歩道のみ」の拡幅で合意したものの未だに地域内で意見が分かれている。一度合意に至った過程には、「歴史的資源を活かしたまちづくり」という目標都市像の原型に共通認識得られたことがあげられる。しかしもっと早い段階で目標都市像を共有することが重要であった⁴⁾。

3. ケーススタディ ―川越市一番街―

六間道路問題の典型的例とも言える川越市一番街は、「重要伝統的建造物群保存地区」と「幹線道路」の二面性を持つ。かつては都市計画道路に指定されており、計画線通りに拡幅してしまうと歴史的建造物が破壊することは明らかであったため、拡幅整備をどうするのが重要な課題であった。結局平成11年に都市計画の縮小が決定され、地権者の理解が得られる範囲で路側帯を2mに拡幅することで落ち着いた。しかし都市計画見直し後も増え続ける観光客の安全確保や歴史的建造物の保護といった問題を抱えており、対策案についてアンケート調査や社会実験などを行い、川越市北部中心市街地交通円滑化方策検討委員会（以下委員会）を中心に交通施策が検討された⁵⁾。委員会では交通施策実施反対派が意見を強く主張し、その度に慎重な議論が繰り返されてきたが、最終的に一つの提言がまとまった（図2）。川越市一番街

で施策が本格的に実施されれば全国の六間道路問題を抱えている地域に、一つの大きな選択肢を与えることになるのは間違いないであろう。

「一番街（札の辻交差点から仲町交差点の間）を終日北から南への一方通行とし、これに加えて春季及び秋季における一定の日曜・祝日の日中を歩行者天国にする」

ただし、この提言を受けて市が交通規制の実施を判断する際には、議論の過程で賛否両論あった事を尊重するよう求める。

図2 委員会の提言の一部

4. ケーススタディ ―桶川市旧中山道―

桶川市旧中山道はかつての中山道の宿場町としての歴史的面影を今でも残しているが、1日中自動車の通行量が多く、都市計画道路にも決定されている幹線道路である。さらに商店街の基盤整備、特に歩道の整備が全く行われていないため、歩行者の安心・安全面で支障をきたしている。また他の多くの商店街同様、客を郊外的大型店に取られている状況であり、通りは寂しい。しかし旧中山道には国登録有形文化財をはじめ、歴史的資産が点在している。「再び通りが人で賑わうためにどんなまちづくりができるか」。そこで財政的な面もあり都市計画道路の計画見直しも視野に、地域住民や商店会などを巻き込んだワークショップが開催されるに至った。ワークショップは平成22年12月から平成23年3月までに計6回開催され、平成23年度以降も引き続き続行行われる予定である（図3）。

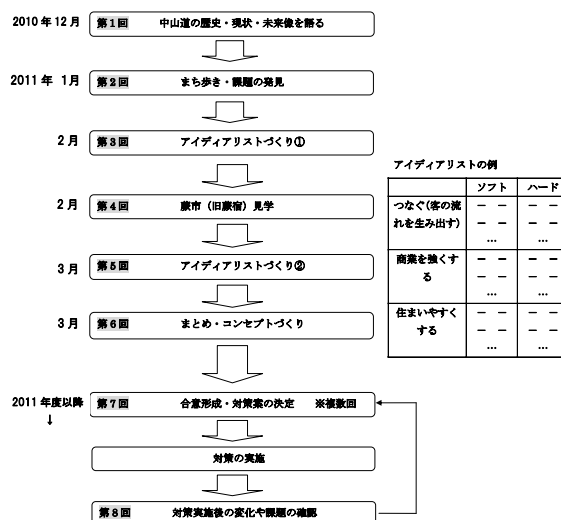


図3 中山道再生に向けたワークショップのスケジュール

ワークショップでは、歩道の整備や景観保全から町おこし等まで、ハード面ソフト面に拘わらず多くの意見が出された。また視察を行った蕨市中山道にならひ、まちづくり協議会を立ち上げるべきだという意見も多く出された。そして基本理念として「住みよく、多くの人が訪れる街にしたい」という共通認識が得られた。

第2回のワークショップの際、参加者にアンケート調

査を行った。アンケート結果より、課題として「道路環境の整備」と「歴史的資産を活かしたまちづくり」は共に高い関心を得ており、特に「道路環境の整備」に高い関心があることがわかった（図4）。しかしその内容は歩道に関するものがほとんどで、拡幅を強く主張する方は少ないため、これだけ見ると歴史的資産を活かしたまちづくりを目指すことになっていてもあまり対立はないように思える。また、今後力を入れるべきことに関しては意識にばらつきが見られるため（図5）、「住みよく、多くの人が訪れる街にしたい」という基本理念を土台に、村上市の例により、共通認識としての「目標都市像」を早期に掲げることが大切である。また、会津若松市の例に代表されるように今後、より多くの人々が「係わっていきいたい」側になることが、まちづくりを行っていくうえで大事なポイントになってくるであろう（図6）。

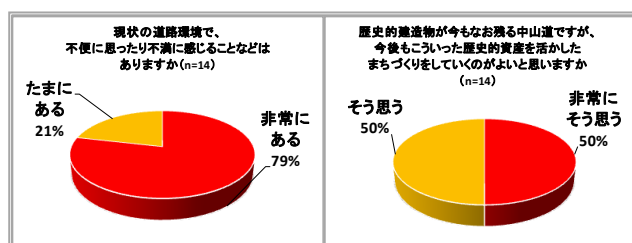


図4 地域の道路環境への不満（左）と歴史的資産を活かしたまちづくりへの関心（右）

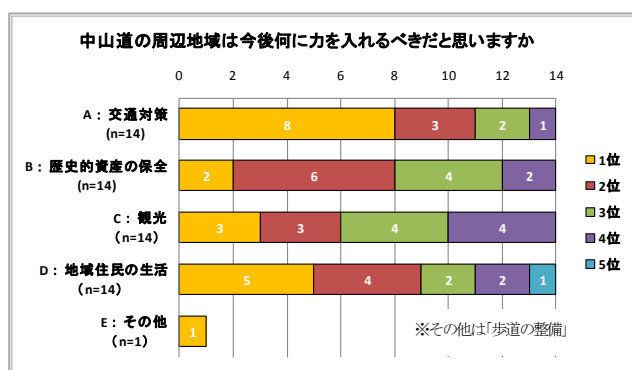


図5 旧中山道の周辺地域において今後注力すべき事項

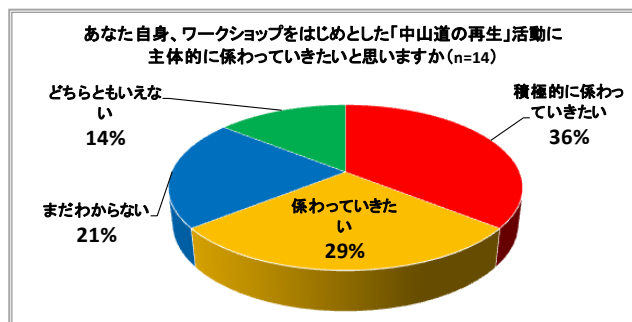


図6 「中山道の再生」活動に対する地域の意識

5. 本研究のまとめ

六間道路の「歴史的資産の保護」と「道路の拡幅」という二面性から生じる問題点への改善案の選択肢は、地域によっても様々であることがわかった。典型的な六間道路問題の事例である川越市一番街では、「歩行者の安全・歴史的建造物の保護」を目的に幹線道路の一方通行化に乗り出そうとしている。また桶川市も、目標都市像の共有をしたうえで住民が熱意をもって主体的に取り組むことで、桶川市旧中山道に合った良いまちづくりの選択ができることであろう。

付録

※1, 都市計画道決定の有無。A：決定されている，B：決定されているが進んでいない，C：決定されていたけれども見直された，D：（歴史的資産保全の意味合いもあり）決定されていない，E：決定されていない

※2，歴史的価値の評価。◎：非常に高い（重伝統的建造物群保存地区の指定がされている），○：高い（◎まではいかないが歴史的価値があると認められているものが存在する），△：低いもしくは歴史的資産そのものがあまりない

参考文献

- 1) 武部健一：道Ⅱ，法政大学出版局，2003.
- 2) 道路交通問題研究会：道路交通政策市概観 論述編，2002年.
- 3) 参加型まちづくり事例集 (http://www.jcadr.or.jp/sankagata_jirei/index.htm) .
- 4) 梅宮路子・佐野育美・岡崎篤行：住民意見と集団の変容に着目した歴史的市街地における目標都市像の合意形成過程－新潟県村上市における都市計画道路の見直しを事例として－，日本都市計画学会 都市計画論文集 No.42-3 pp.337-342, 2007年10月.
- 5) 室井佑介、小嶋文、札本太一、久保田尚：都市型観光地における交通まちづくりの受容性に関する研究、土木計画学研究発表会、2010

(????受付)

STUDY ON MACHIZUKURI OF ROKKENDORO

Hiroki AKIBA and Hisashi KUBOTA

Machizukuri means community-based town planning. Rokkendoro means the road of about 10.9m in width. It is a historical road that remains from Edo period and it has the dual nature "Protection of the historic property " and "Widen the road" because it is a trunk road at the present age. Then, it aims to investigate the trend of Rokkendoro in the whole country in the present study, and to suggest the trend of Okegawa City old Nakasendo that is the case study on that.

The problem is caused from the dual nature of Rokkendoro. It has been understood that choices of the improvement idea are various according to the region. It aims at the city that makes the best use of the historic property on Kawagoe City Ichibangai. Then, it is assumed the way including making of the trunk road one-way. The purpose is Protection of pedestrian's safety and historic property. Okegawa City old Nakasendo also has the historic property in the trunk road, through the Workshop, the directionality of city is decided contemplating the reexamination of the city planning road. At that time, the good city planning suitable for Okegawa City old Nakasendo can be selected if the resident has zeal after sharing the target city image.