

IV—8 歩行者専用道について

北見市都市住宅部

村田 晃

正原 田口 良彦

1. はじめに

近年、市民の意識は生活の質の向上にむけられ、その内容も生活の基本的な部分の要求から、うるまのあふ生活を目指した、精神的、文化的側面をも含む総合的な豊さに関心が高まりつつある。まちづくりにあいて、都市の本質である人間尊重の思想のもとに、日常時に安全で快適な環境をつくりだすことが必要となっている。その具体的な手段の一つが歩行者専用道であろう。これまで、歩行者専用道は中都市以上の都市における事例がほとんどであったが、人口規模10万人の北見市においても、都市計画街路事業によって、こぼれた内容をもつ、2ヶ所の歩行者専用道を施工している。これらの計画内容等について報告するところである。

2. まちづくりの概要

北見市のまちづくりは、入植10数年後の明治43年に、現在の中心市街地の道路計画を作成したことに始まり、これが現在の街並みの基本になっている。その後、野付半町時代の昭和9年に、都市計画法の適用を受け都市計画区域を定めたことが、本格的なまちづくりへの第一歩であった。終戦後の苦難の時期がすぎ、ようやく、社会にあつたきととりもどされてきた昭和25年に用途地域を定め、翌26年には、上水道事業に着手したのをきはじめに、昭和27年には下水道事業、昭和33年には区画整理事業に、昭和37年には下水並事業にそれぞれ着手し、比較的に早い時期から、まちづくりを進めている。また昭和52年には、国鉄石北本線の地下化による連続立体交差化事業が完成し、鉄道により分断されていた市街地の一体化がはかられた。一方国鉄北見駅を中心とした地区では、駅前広場の造成をはじめ、駅舎の新築、市街地再開発事業、歩行者専用道（北1条通）の造成、駅構内を横断し、駅前広場と駅裏とを結ぶ横断地下歩道の新設などの事業が進められており、昭和59年に、駅前広場の造成工事が完了することにより、この地区が進められているすべての事業が終了し、新しい北見市の顔が生まれあがることになる。北見市の都市計画の概要については以下のとおりである。

人 口	102,915人	工業専用	52ha (2.1%)
都市計画区域	98,200人		
用途地域	88,600人	都市計画道路	99.63km
		舗装有延長	46.37km (46.5%)
都市計画区域	5,973ha		
用途地域	2,417ha	都市公園緑地	300.13ha
オ1種住居専用	468ha (19.3%)	市民1人当り面積	28.5㎡
オ2種住居専用	654ha (27.1%)	下水道普及率	
住 居	667ha (27.6%)	排水区域面積	市街地面積 95.2%
近隣商業	89ha (3.7%)	排水区域内人口	行政区域内人口 69.0%
商 業	70ha (2.9%)		
準 工 業	239ha (9.9%)		
工 業	178ha (7.4%)		

※ 人口は昭和55年国調、その外は
昭和58年3月31日現在。

3. 歩行者専用道の概要

(1) 石北大通

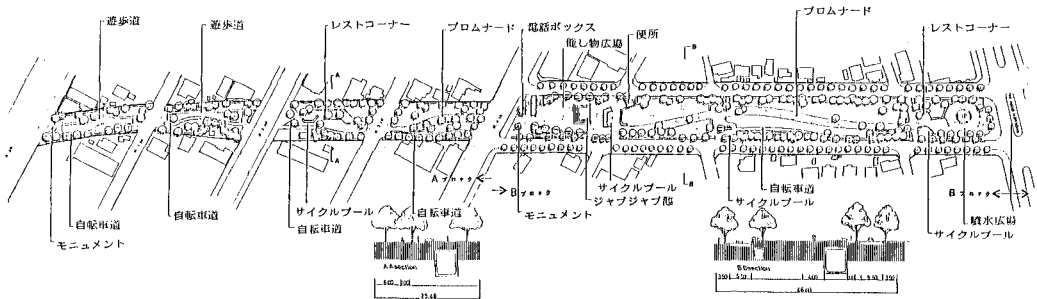
昭和52年に完了をみた国鉄石北本線連続立体交差化事業（地下化方式）により生じたされた跡地を利用する歩行者専用道である。国鉄石北本線は、従来北見市街を南北に従断する形で地上を横通していたが、立体交差化事業の完了により、市街地一体化がはかれるとともに、新たな空間を生み出すこととなった。

この延長 2,340 m、巾 11～53 m の空間の利用については、種々議論のあったところであるが、歩行者専用道として整備することとした。また、その基本的な機能については以下の3点とした。

- 1) 歩行者の通路としての機能の充実
- 2) 居住区の交流の場となる広場機能の充実
- 3) 存在感あふれる緑地機能の充実

さらに、施設計画にあたっては、周辺の状況により全体を4ゾーンに区分し、夫々のゾーンを数個のブロックに再区分した中で、長い帯状の空間にリズム感をあたえる方向で進めた。植栽については、各ブロックの特色をだすことに心がけ、樹種、樹高に配慮して単調さを避け、花木や実のなる木によって季節感をだし、視覚的変化を得られるよう工夫した。石北大通の現在までの整備状況は、昭和59年にAブロックが完成し、昭和58年よりBブロックの整備に入っている。なお全体が完成は、昭和65年頃になる見込である。

石北大通 平面図



(2) 北1条通

昭和53年に策定した「緑のマスタープラン」の中で、北1条通は国鉄北見駅と石北大通とが結び重要な路線として位置づけられていた。一方、地元商店街は、駅南再開発事業で大手のデパートの進出が決定しており、その対応策として、ショッピングモールの造成を含めた商店街近代化事業の検討に入っていた。これらの構想をもとに昭和54年の秋より、地元商店街と市との具体的な協議を開始し、さまざまな角度より、検討を続けた結果、モール造成の方向で基本的に合意し、昭和55年7月に、歩行者専用道の都市計画決定をした。

北1条通は、駅前通である中央大通を基軸として、石北大通までの640 mで、現況中最構成は、車道8.5 m、歩道3.0 mである。1～4丁目（中央大通より約440 m）においては、両側歩道部にアーケードが設置されている。沿道の土地利用は、1～2丁目（中央大通から約220 m）は商業店舗の連荘んであり、両方～4丁目は商業店舗、事務所等の業務施設、駐車場が立地している。

北1条通の全体計画のイメージは、空間の機能性から次の3つを考えた。

- 1) ぶらぶら歩きを楽しむ道

2) 楽しい憩いの場

3) ショッピングを楽しむ街

これら3つのイメージから北1条通の空間構成を基本的には以下の通りとした。

1) プロムナード

歩行者の流動の主軸を担うスペースで、乗見車両及び貨物搬入車の進入スペースを考慮したもので
幅 4.5 m ~ 6.5 m

2) サイプロムナード

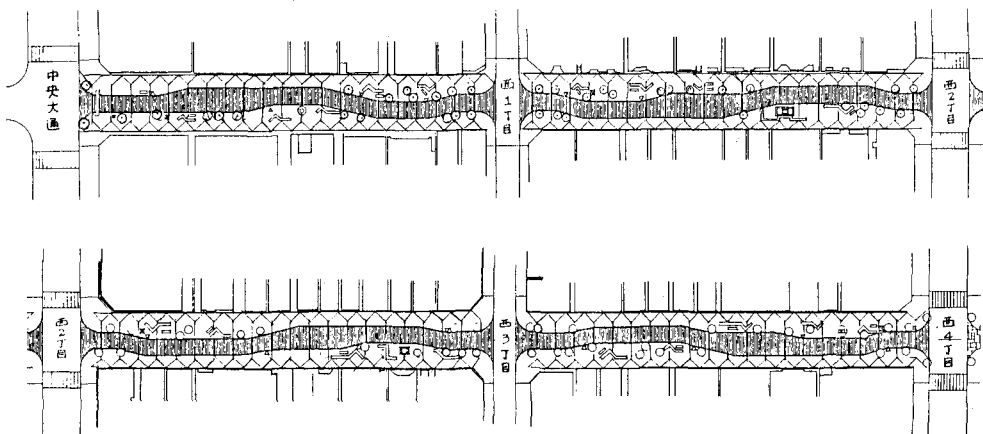
現状の歩道部で、アーケードの下になり、雨天時には東西流を担うスペース。

3) 環境スペース

プロムナードとサイプロムナードとの間にある。歩行者サービスのための植景、休息、情報等のスペース。

また、西4丁目通を境にして、2つのイメージに分けて計画した。1~4丁目には、中心性の高い商店街としてのイメージづくりをしながら、歴史や風土を感じさせるショッピングモールに。西4丁目から、石北大通までの間は、アーケードの設置がなく、また近くには市民会館等の文化施設が立地し、石北大通の緑のスペースに続くことから、緑を濃くし、開放感あふれるモールを創り出すこととした。実施については、東西通行の制限が伴ったため車依存が比較的に少ない商業店舗の連立を目指す。1~2丁目の延長 240 m を第1期として施行し、残り3~6丁目については、実施条件がとれた時点で実施に移すこととした。

北1条通 平面図



1~2丁目区間の工事概要は以下の通りである。

・公共施工 (総事業費 約 130 百万円)

ブロック舗装	1,060 m ²
タイル	2,000 m ²
雨水枥	13 ヶ所
融雪ボックス	12 ヶ所
植栽台	10 ヶ所
植樹(高木)	44 本
照明	8 基

・地元商店街施工 (事業費 約 47 百万円)

ウェルカムゲート	1 基
時計塔	1 基
噴水	1 基
水の台	1 基
案内板	1 基
ベンチ	8 基

中央プロムナードには、インターロッキングブロックをひきつめ、その両側サテプロムナードには、レンガ道を基調とした幾何学模様のタイル舗装とし、その中に版画家斎草芳水の北見の風土と歴史を描いたタイル版画による銘タイルを組み込んだ。街路灯には、既存の街路灯により明かさは確保されているものの、北見の開拓の歴史の中から、鉄のイメージを照明器具の形にとり入れたものを設置した。

積雪寒冷地の歩行者専用道の除雪は、快適な歩行空間を確保するうえで大変重要なことである。一般的に歩行者専用道は、普通の道路のように、大型機械による除雪作業ができない構造である場合が多く、雪処理のための融雪装置が必要となっている。北見市においては、維持管理費が安いことを第一の条件に、複数の融雪方式を検討した結果、雨水排水用の電熱式融雪柵を設置をした。この融雪柵は、北見市の積雪量が少なく、かつ、1回の雪積量が通常3cm前後の場合がほとんどであることに着目し、1度に、3cm程度の積雪を投入処理できることを前提としている。したがって、積雪が投入処理量を上まわる場合には、柵の周辺に堆積していき、翌日、投入処理することになる。

・電熱式融雪柵

1) 構造

コンクリート製、電熱線内蔵

2) 設置数

300㎡につき 1基

2) 容積

約0.7㎡ (0.6m × 0.9m × 1.3m)

3) 設置費 (地下ケーブル、分岐板含む)

1基あたり 約 840千円

3) 電熱諸元

発熱量 200W/㎡ (1.05kW)

4) 年間電気量

1基あたり 約 60千円

温度制御 サーモスタット使用

4) 融雪能力

処理可能量 300㎡×3cmの新雪 (約540kg)

融雪時間 12時間 (外気温 -5℃)

4. おわりに

以上、北見市における、Z丫地の歩行者専用道について、概要を報告したが、歩行者専用道が地域に密着した都市施設であり、特にその細かい維持管理をすることが必要になっている。したがって、計画立案段階から完成後の維持管理や利用の面も含めて、充分に意志の疎通をはかりながら、地域と話し合いを進める必要がある。Z丫地の歩道の実施をとうし感じたことを下記に述べ、本報告の終りとしたい。

1. 歩行者専用道は計画の公衆合約な街づくりの一環であることを、他の都市施設との関連をとうして明確にしておく必要がある。
2. 地域の物理的、社会的、自然的特性を尊重し、画一的な方法、手法は排除し、個性的なものとす。
3. 地域と行政の相互の努力、協力によりあじめて実現可能なものであり、地域の創意工夫が生かされるようにしなければならない。
4. 来ようたのちも、利用や管理について、話し合える場をつくり、都市施設としての有効利用を継続可能にしていく必要がある。