IV－７

都心部道路のデザイン検討　（その２）
―― 歩道空間の在り方 ――

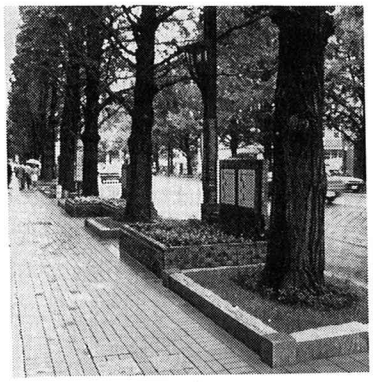
札幌市役所建設局土木部　正　員　城　戸　寛
札幌市役所建設局土木部　正　員　高　宮　則　夫

１．はじめに

道庁前の北３条通のガス燈が点灯し、「札幌都心部ロマネット計画」がスタートして今年で４年目。発展を続ける札幌都心部は、新しいデザインを取り入れた生活空間に生まれ変わりつつあります。

この「ロマネット計画」はシンボル空間にふさわしい都心部の創出を目指し、アメニティや景観を考慮にいれた道路空間のリフレッシュ事業を通じて、個性的で魅力ある都心景観形成を行うもので、電線類の地中化や歩道部のヒーティングの敷設とともにレンガやタイルを用いて歩道をカラー化し、デザイン照明灯やストリートファニチャーを設置するための計画です。

本考察は、このロマネット計画策定の中で検討された都心部道路のデザイン検討にかかわる問題点、特に歩行者空間の在り方についての検討内容について報告するものです。



写真－１　ロマネット計画のシンボル空間
（北３条通：平成元年度完成）

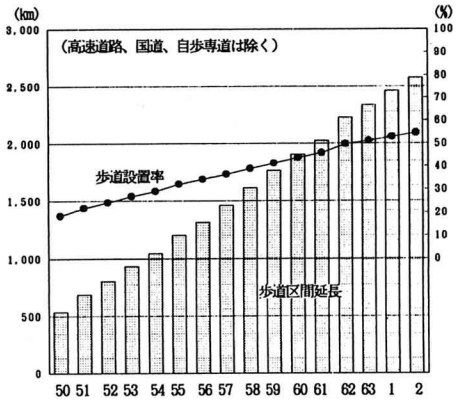
２．都心部における歩道空間の役割

「専ら歩行者の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられた道路の部分をいう」これは現行の道路構造令の第２条１号「歩道」の用語定義の一節です。

時代の要請からモータリゼーションは急速な進展をし、それまで道路を自由に闊歩していた人は道路舗装と同時に設置され始めた歩道部分にはじかれ、道路はまさに車優先となっています。

したがって、これまで道路の安全性の向上のために歩道延長の拡大を軸に、さきの道路構造令に基づいて歩道空間の整備を実施してきました。

しかし、時代は今、また大きく変化しています。都市は、人々のために昔のように自由に楽しく歩くことができる歩道空間を必要としています。そのため、歩道空間の役割を再評価し、見直し再構築することが今後の課題となっています。



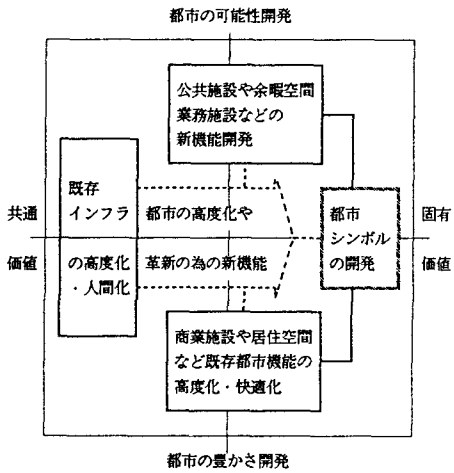
図－１　札幌市の歩道延長の経年変化

A Design Examination of City Center Street　― What a Pavement Space should be ―
by Hiroshi KIDO and Norio TAKAMIYA

(1) 都心部の方向性

社会経済は国際化、情報化、技術革新が進展し、また急激な高齢化の進行は新たな社会システムの構築を要請するなど時代は大きく変容しています。

このため、都市に期待される機能もますます複層化し、都市構造と内容の再開発が重要となっています。



図－2　都市開発の構造チャート図

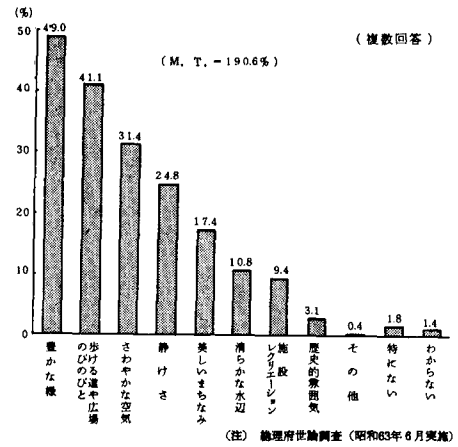
そして、都心部はその都市の「顔」であり、都市の基盤力を充実させ、可能性を創り、都市の領域を拡大し、役割を発信し、都市のアイデンティティを形成します。したがって、都市インフラの整備が重要な課題となります。

世界の主要都市も、いち早く都心部整備に着手しています。パリやロンドンは国家的な事業として、長期的な展望に立った都心の再開発を実施しています。また、アメリカの諸都市では市が積極的に民間デベロッパーと協力して再開発を進めています。

このように、都市行政において、都心再整備は、来る２１世紀に向けて、今世紀最後の課題とも言えるでしょう。

(2) 歩道空間の役割

都市再生の時代に呼応し、好況な民間活力はそれぞれに都心部を中心に再開発を進めています。しかし、これらは「建物(figure)」を主体とした点開発



図－3　快適な生活環境づくりのために重要な要素

であり、いま、都市が求めているのは、都市が第２の生活空間となるための「地(ground)」と一体化した面開発であります。都心部において、この「地」と「図」を連絡するのが道路であり、また公園といった公共空間です。

道路の機能は、一般に交通機能と空間機能に大別されます。前者はさらにトラフィック機能とアクセス機能とに分類されますが、これらは都市機能において必然的な役割を担っています。そして、都心部で最も上手に活用しなければならないのが、後者の空間機能であり、特に重要な役割を果たすのが歩道空間であることは「地」と「図」の接点であることからも明らかです。

すなわち、歩道空間は都心部において貴重な公共空間としてバランスある都心再整備を促すことで、都市景観を形成し、都市に緑の潤いをもたらし、憩いの場としてやすらぎを与えてくれる可能性があるわけです。

これまで、いわゆるハード面から歩道空間の在り方を考慮し、安全性と機能性によって整備を促進してきたわけですが、豊かな２１世紀に向けて歩道空間の役割も多様化し、特に都心部にとってはきわめて重要な鍵を握っていると言えます。

3．歩道空間のデザイン検討

ロマネット計画は、既存の歩道のリフレッシュ整備であり、特に都心部の道路を歩車共存的な道路とか歩行者専用の道路に改造することではありませんでした。一部のビル前だけがカラータイルになっている継ぎ接ぎだらけの黒いアスファルトの歩道を化粧し、個性のあるデザイン照明灯やストリートファニチャーを設置するだけの再整備でした。

しかし、この事業の波及効果は都心部の歩道空間の役割を考慮すると決して小さな物ではなく、地と図の面開発の第一歩であるわけです。したがって、そのデザイン検討は慎重に行う必要がありました。

(1) 地区の評価とエリア設定

ロマネット計画の当面の対象エリアは、約160 haで 1.2kmから 1.3km四方におよぶ都心地域です。もちろん、このエリアを一色で塗り変えてしまうことはできません。

札幌の場合、都心地域は大きく3つの地区に分かれています。

大通から北側のエリアは、行政・経済の主要機関が集まっていると同時に、旧道庁や時計台など開拓当時の面影を伝える歴史的資源が数多く残っています。さらには、植物園や美術館などの文化施設も多く、文化都市札幌の表情を持っています。

大通から国道36号までのエリアは、まさに道都札幌を象徴するように、デパートやファッションビルが集中し、華やかに人々が行き交い集う場となっています。

そして、北の都札幌の歓楽街「ススキノ」。ここでは、雑居ビルが林立する煩雑性、歓楽街らしい開放性、その中にある神社、寺や料理店などの日本的な建物とその静寂性。これらのアンバランスが、街に意外性を持たせ特殊な魅力を形づくっています。

このように、対象地区の評価を行い、エリアの設定を行うことからデザイン検討の作業は始まります。この段階で各地区の今後の開発の方向性を見極めながらさらに細かいエリア設定を行い、地区の評価を進め開発の方向性を検討し、都市全体のマスタープランと整合を図りながら開発コンセプトを決定する必要があります。

(2) デザイン検討の留意点

本来、建物と一体的に歩道空間のデザイン検討を行うことができれば良いのですが、都心の場合、実際にはコンセプトにあわせて先行したり、あるいは既に建て替えの終わったビルの意向とは別の形で歩道の再整備を行うことの方が多くなります。

したがって、地区の評価の際には既存の建物の状況や開発計画などについても充分に調査が必要であり、また、一定レベルでの地元との調整も必要となりますし、協力を得られなければなりません。しかしながら、個々の意見をデザイン検討に反映することは不可能であることは言うまでもありません。

このため、決定した開発の方向性をデザイン化する作業が、どうしても独断的に見られる恐れがあるので、その決定プロセスを慎重にする必要があります。ロマネット計画では、大学や民間の専門家で構成されている諮問機関に審査を受けて整備内容を決定することにしました。

デザイン検討の留意点は、デザインの内容検討よりは、その決定プロセスにあるということです。

(3) 設計上の留意点

デザイン化の方向性が決定すると、詳細な設計の検討になるわけですが、この段階では以下のようなきめの細かい検討が必要となります。

- 歩行者空間のネットワーク化・連続性
- 抵抗なく歩ける距離とデザイン区分
- 空間エレメントの配慮とサイン計画
- 空間容量と視覚的な安全性
- 植栽、ファニチャーなどの設置計画
- カラーリエーション
- 素材の選定と評価
- 老人や身障者対策　など

これらについて積極的に検討することにより、歩道空間のアメニティは向上し、エルゴノミクスの考え方に基づいた生活空間となるわけですが、実施段階ですべてを満足することはむずかしいでしょう。

4．今後の課題

(1) 面開発のための地元調整

「地」と「図」、道路と建物、すなわち官と民の連絡がスムーズにいかなければバランスのとれた都心の再整備は実現できません。

ロマネット計画は官主体の計画であり、また事業でもあり、計画段階での地元調整はほとんどありませんでした。計画策定後に協力を以来するこのシステムでは、効果の発現までに相当の時間が必要となる場合もありますが、事業を執行する上ではやむを得ませんでした。

今後は、一定地区ごとに地元主体の協議会等を設置し、充分な意思疎通を図りながら再整備に向けたデザイン検討を行う必要があると思います。現在、一部の地区でそうした準備を進めていますが、以外と地元が積極的なのは、やはり時代が要求しているのだと改めて確信した次第です。

道路は、単に公共空間ということではなく、それぞれが責任を持って守り、育てていかなければならない社会空間であるということです。

(2) ノーマライゼーション

急速な高齢化の進展や価値観の多様化などにより社会福祉を取り巻く環境は大きく変化しつつあります。このため社会は、総合的な福祉向上、福祉施策の推進が要請されています。

最も身近な公共施設である道路空間の整備についても、真剣に取組まなければなりません。単に身障者対策ではなく、老人や子供など弱者対策としての検討が今後の大きな課題となっています。

例えば、ペイブメントの素材選定についても歩きやすいだけではなく、身体障害者の方もできるだけスムーズに移動できるものを選ぶ。あるいは、視覚障害者の方が方向を判断できるような色彩的対比を考慮することが必要となっています。

また、歩道幅員のについても、車いすの通行を考慮していない現行の道路構造令では満足な歩行空間が得られないことから、あらたに拡幅の検討が必要になると思われます。

さらに、歩道の縁石の高さ、段差やスロープの勾配が設計のチェックポイントになるでしょうし、公衆電話、ポスト、自動販売機の高さも今後の問題となると思われます。

これら以外にも、札幌の場合は冬期間の問題も今後の大きな課題となっていますが、このことについては、ぜひ次回報告させていただきたいと思います。

6．むすび

札幌の都心部は、現在も旺盛な民間活力がビルの建て替えを進め、発展を続けています。

「ロマネット計画」も順調に都心部の道路空間のリフレッシュ化を進め、新しい札幌都心部の創出を目指しています。

そして、この二つが一体となることで、２１世紀の新しい札幌が創造されるのだと思います。

「アメニティな生活空間」から「アミューズメントな社会空間」へと札幌の都心部は変貌しようとしているのです。

写真－２　リフレッシュ工事が進む大通公園

参考文献

(1) 札幌市景観散歩道基本計画

(2) 札幌ロマネット全体計画

(3) 道路の景観設計　土木学会編