

IV-56

積雪寒冷地域における歩道景観整備計画に関する研究

北海道大学 学生員 原口 征人
 北海道大学 正 員 高野 伸栄
 北海道大学 正 員 佐藤 馨一

1. はじめに

近年の景観整備のうちでも街路景観・道路景観の整備は日常、目にする機会が多く、生活に密着した身近な環境の整備であるため人々の関心も高い。そのなかでも「歩道」は車道部分に比べ制限されることが比較的少なく、多くの自治体で景観整備として着手されてきている。

しかし、それ以前の整備では自動車中心の道路構造決定がなされてきたため、幅員や付属施設等、歩行環境に良い形では残ってきていない。このような歩道に対して、歩道表面部分をカラータイルにする、同じ幅の中で植栽等の新たな設備を加えるなどの景観整備が現在、多くなされている。このため利用者から歩きづらいというような不満が寄せられてきている。また北海道では、特に冬期の積雪による問題があり、歩道の歩き易さの面などで考慮すべきことが出てくる。

そこで本研究では、北海道の歩道景観整備の問題を整理し把握することをし、市町村の景観整備担当者に対するアンケートから整備計画に対する提言を行っていく。

2. 歩道景観の性質

歩道景観の特徴としては以下のことが上げられる。

- ①「歩道」という線形要素で形作られる
- ②沿道にある建物は公共の物以外は景観整備として手を加えることは困難（住民の理解と協力が必要）
- ③「通行」という運動を伴った人が景観評価主体
- ④広域の広がりを持っている（街のいたるところに歩道ははり巡らされている）
- ⑤景観の中で、風景の中の主対象となるよりは、全体的な雰囲気をつくるわき役的存在（ムードメーカー）

上記の特徴は以下の歩道景観の性質に結びつく。

1) 行動性（関係する特徴：①③④）

歩道は生身の人間が通行する事を主たるものとして、様々な活動をするデリケートな場所だといえる。「快適な環境」を作り出すためには美しさと同時に使いやすさが求められる。地域内の施設の間を線的に移動するため、その行動を道路の横断等により分断されることも不快感を及ぼす。

2) 連続性（①③）

歩道景観は、景観の中でも連続性（シーケンス性）の強い景観である。地域内に同じような印象を持たせる整備を施すことによって、歩行することで一定の広がりを持った地区を固定したイメージで捉えることができる。

3) 近接性（②⑤）

日常見る機会が多く利用者との近接性が高い景観である。それ自体の外（沿道）にあるものと相互に影響を及ぼしあうため、その場所特有の個性が表れやすい。しかしそのために逆に、住民その他と整備に対しての利害関係が生じやすい。

3. 歩道環境の快適性に対する指標

土木・建築の構造物を評価する考え方として従来から「用・強・美」が用いられてきた。歩道に対してはこれまで「用」については自動車からの安全、「強」については舗装の強度が語られてきた。現在、歩道整備に求められていることは「用」では安全以上の歩き易さを求めた整備、また街路景観整備としての「美」の整備である。造園の考え方にも「用と景」というものがあり、これは前述の「美」の語を「景」に置き換えたものと言える。歩道の快適さを考えるに当たってもこの「用」と「景」とに分けて考えていくと問題が整理されてくる。

「用」は歩道を通行するときの機能的な面のことを指す。基本的に歩行者は「歩く」という状態で歩

道に接している。その歩行行動を安全に円滑になされるようにすることが歩道の快適性を上げることになる。歩道の『歩き易さ』に対する整備といえる。

「景」は歩く楽しさのことを指している。景観の整備をする事で美観の向上や眺めたときの統一性をもたせることにより、地域のイメージを固めることができる。その場所を歩く人に心の高揚を与えることで快適性を高めることになる。歩道の『景観・街歩き・行楽』に対する整備といえる。

4. 歩道特性と歩道景観整備

歩行者はそれぞれ目的を持って歩行している。その場所の特性とそこで活動している人の特性を十分考慮して、どのような整備をしていくかを考えないといけない。

歩行者には、通勤、通学などでA点からB点に歩くというような通行を目的とした人や、乳母車、ショッピングカーといった車輪をともなったものを使う人、といったような比較的『歩き易さ』の快適さを求める歩行者と、ショッピングで歩く、なんとなくぶらぶら歩く、散歩する、バス待ち、人を待つという『景観・街歩き・行楽』の整備を求める歩行者がある。これらの歩行者が下記に示したような地区の歩道を利用している。

- ① 通勤、通学道
- ② 交通道（交通結節点周辺、通過交通）
- ③ 商店街
- ④ 生活道（住居地区）
- ⑤ 公共施設周辺
- ⑥ レクリエーション施設
- ⑦ 公園・河川など自然に隣接したところ

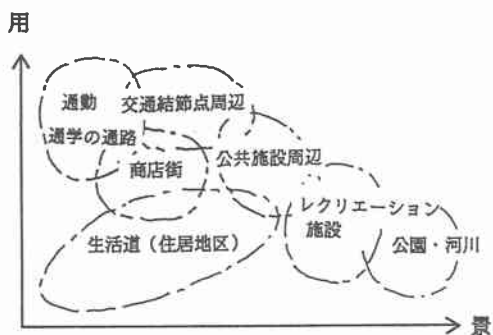


図. 1 歩道の種類と歩行者の快適性

以上から、歩道の種類とそこを利用する人の目的を考慮し、「用」「景」の整備の必要性の重要度に応じて歩道の快適性の整備レベルを示すと図. 1のようになると思われる。

5. 積雪寒冷地域の歩道景観整備の問題

これまで述べてきた一般的な歩道景観整備の問題整理を踏まえ、積雪寒冷地域での整備の問題を整理していく。

北海道の歩道整備では特に積雪に対する対策を取らなければならない。このことと歩道に対してなされる特殊舗装整備の問題、歩道が果たす都市内の機能の問題をあわせて考慮していく。

歩道の広域性を考えると都市、地域内の諸機能をつなげるネットワーク（＝網）としての歩道の問題が「用」「景」について現れてくる。それぞれ「網の用」「網の景」と表し概念図を図. 2とする。



図. 2 歩道景観整備概念図

(1) 「用」に対する問題

舗装材がはがれたり、目地による凸凹などでつまづきやすくなってしまう場合がある。表面の加工などによっては濡れた状態で滑りやすくなってしまう。特に、自転車、乳母車等、車輪を使うものへの影響が大きい。

また、雪や氷に対する心配がないことも重要である。除雪のレベルを上げる、ロードヒーティングの設置等の対処が求められる。雪解け水の排除、排水口の設置場所への考慮も重要である。

(2) 「景」に対する問題

積雪により特殊舗装の効果がなくなってしまう。舗装のみの整備では景観整備としての効果が薄れてしまうと言えるだろう。それとは逆に、積雪の状態

での景観を考えていくことで対処していくこともできるだろう。

(3) ネットワークとしての捉え方

「網の用」での問題では特に、交差点でのツルツル路面の発生による横断の危険性がある。また、広域での景観のイメージを形作ること「網の景」の

整備はまだ進められてきていないのが現状である。

これら歩道のネットワークとしての問題は歩行者の歩行の目的と地域の性質を考慮していくことが重要になってくる。

以上、問題点を表. 1 にまとめる。

表. 1 北海道の歩道整備の問題

	対処すべき問題		
	雪	特殊舗装整備	都市内での機能
『歩き易さ』 (歩行運動の快適性) 「用」	ロードヒーティング 除雪 水たまり	タイル、石畳など材料の問題 (凸凹、滑る)	歩道の設計の問題 (段差、幅が狭い 傾斜がきつい) 障害物 (駐車、駐自転車がじゃま)
網の用	地下道、地下街 交差点のツルツル路面	舗装を連続させることによる 歩行動線の発生	信号による歩行行為の分断 歩道橋
『景観・街歩き・行楽』 (情緒的な快適性) 「景」	積雪寒冷地という風土 の特徴を取り込んだ 北国の景観 雪が積もることで 舗装の効果がなくなる	カラー化、材質感による地域 のイメージの形成 統一感	専用道の整備 (緑道・モール) 植栽、照明、花壇の設備 電線の地中化(キャブ化) 広場、ベンチなど 「たまり」空間の整備
網の景		舗装からの地区全体の景観の 誘導(沿道の施設との調和)	公園との一体となった整備 交通結節点周辺の整備

6. 歩道景観整備アンケート調査

これまで述べてきた歩道景観整備の捉え方を踏まえた上で、アンケート調査を行った。アンケートにより、実際の整備状況と整備担当者の意識を把握し、そのことから景観整備の問題、整備計画への提言を行う。

アンケートの対象地域としては景観整備を現在進めている、留萌管内の9市町村に協力をお願いした。回答者としては各市町村において景観整備を担当している課の方に回答していただいた。

設問項目は以下である。

- 整備済(中)の整備に対して
- 整備内容、整備場所の性質
- 整備の目的、効果の予想
- 整備要望元、住民参加の有無
- 事業種別、予算決定経緯
- デザイン決定経緯、コンセプト
- 積雪への考慮
- 整備後の住民の反応
- 景観整備意識に対して
- 要整備箇所と整備可能箇所
- 整備優先箇所
- 整備による個性化について
- 整備への難点

各市町村の整備状況を次ページの表. 2 に示す。表の種別の数字は4章の歩道の種類と対応している。

7. 歩道景観整備の現状と課題

アンケートの回答と結果を踏まえ、歩道景観整備の現状と課題を考察する。

1) 景観整備の個性化

景観整備を通じて町を個性的、魅力的にするために必要なことは「住民の参加」を得ることで図られると考える担当者が多い。しかし実際の住民の参加は、計画案ができた段階で住民にその案を示すことはどの市町村でもある程度行っているようだが、それ以前のコンセプトづくりの段階から住民が参加しているというのは前者に比べ少ない。景観整備に対する要望も住民、町内の団体から上がったものは2つの事例にとどまり、ほとんどが行政側からであった。理念としての住民参加が実態には十分に反映されていない状況がうかがえる。

2) 整備を優先すべき歩道と実際の整備

整備担当者は住居地域と商店街に対して整備の必要性を感じているようである。実際に整備されてい

表. 2 留萌管内各市町村の景観整備内容

市町村	延長 (m)	種別	整備内容	住民の反応
幌延町	市街地 (役場横) (800)		モザイク平板、広幅員、 植樹	現在施工中
天塩町	国道 (1100)	①②	ILB、広幅員、街路灯 信号灯	歩道が明るいイメージになった 街路灯が明るくなり安全になった
遠別町			レンガブロック、植樹	現在検討中
初山別村	村道 (300)	④	ILB、広場、植樹、花壇 街路灯	概ね良好。村の特性をデザインした街路灯 ・花壇が好評
羽幌町	〃 (260)	⑦	植樹、花壇	
羽幌町	道道 公園、町道		ILB、街路灯 植樹、街路灯	街路灯が好評で散歩する人が増えた
苫前町	国道 (1400) 道道 (830) 町道 (1050)	①⑤⑦ ④⑥	カラブロック、植樹 街路灯、植樹による整備 を大々的に進めている	住民の反応は非常によい 住民がソフト面に協力しているところも ある
小平町	国道 (900) 道道 (300) キャンプ場 (800)	③④ ④ ⑥	ILB、街路灯、花壇 ブロック 花の植栽	町内・町外ともに非常に好評
留萌市	全町 (420) (588)	③④ ⑦ ③	フラワーポット、花の植栽 ILB、植栽、遊歩道 街路灯、広幅員等、緑地帯 を中心とした整備	緑地帯 → 市民の散策の場 商業地のロードヒーティングなど、 官民一体となった整備
増毛町	道道 (550)		カラブロック、植栽 フラワーポット	町外の人のための整備と考える人も多い ロードヒーティング、幅員増を望んでいる と思う

種別:①→通勤通学, ②→交通道, ③→商店街, ④→生活道, ⑤→公共施設, ⑥→レクリエーション施設, ⑦→公園河川

る地区を見ると住居地区、通勤・通学道への事業が多く、次いで商店街、公園、交通道（バイパス等）の整備がなされている。商店街に対しての整備が遅れていることが分かる。留萌管内では商店街の再開発を考えているところも多いが、店主などの様々な思惑があり、その調整など難しい問題があるためであろうと考えられる。

3) 冬期・積雪に対する対策

ロードヒーティングを施している事業は1例にとどまり、除雪活動を徹底することで対処しているのも少ない。まったく考慮していないとするものも多かった。通勤通学路等では「用」を重視する意味でロードヒーティングをもっと積極的に導入してもよいであろう。

4) 整備資金と制度の問題

整備を進めるに当たっての問題として

1. 資金

2. 諸々の制度

3. 住民の参加 / アイディア、デザインセンス

上記の順位で問題の難易度が上げられている。資金に対しては、どこの市町村も1番の課題と考えており、これは運用での制度上の問題でもある。制度に関する問題では2つのことが言える。

- ・運用での制約で柔軟な資金の確保・運用が困難なこと → 広域な「用」を考慮に入れた整備

が困難になる。

- ・住民を計画過程に取り入れる制度ができていない → 地域個別の「用」を明確にすることができないためその用の表現から生まれる個性的な「景」が発生しない。

8. おわりに

本研究において、歩道における景観整備に対して歩行者の行動を考慮した「用」と「景」の整備のあり方、特に「用」に対する整備の重要性を指摘してきた。また「用」の整備を歩道特性を十分に踏まえた上で検討を行い、それと同時に「景」に対する整備を考えていく、その過程が重要であり、それによって地域の個性的な整備がなされていくと考えられる。これに対し現状では制度上制約があり、柔軟な対応ができるよう制度を変えていくことが望まれる。

最後にアンケートへの協力をいただいた留萌管内市町村の景観担当者の方に感謝の意を表する次第である。

参考文献

- 1) 金井 格 他著：人のための道と広場の舗装 [設計・施工要覧]、技報堂出版、1987
- 2) 篠原 修 著：新体系土木工学59 土木景観計画、技報堂出版、1982