

(IV-36) 市街地整備におけるシンボルロード整備に関する事例研究

足利工業大学土木工学科 学生員 倉持 正行

足利工業大学土木工学科 正会員 中川 三朗

1. はじめに

モータリゼーションの発達により、各都市で道路整備が積極的に行われ、道路網が整備されてきた。しかし、良好な市街地環境を形成するために、景観や沿道環境を考慮した整備が必要とされ、景観を考えためどりとうるおいのある道路整備が望まれている。

そこで本研究では、宇都宮市、足利市、栃木市で行われた街路整備事業を事例として取り上げ、整備による道路空間の景観形成について調査した。

2. 対象路線と街路整備事業

整備の対象路線は、宇都宮市では、行政の拠点である県庁と新市庁舎とが両端に位置する中央道り940m区間、栃木市では、万町郵便局から栃木駅前までの大通り1250m区間である。それぞれ都市を代表する街路の整備による都市全体のイメージアップを目的としており、シンボルロード整備事業による街路整備を行っている。足利市では、県道桐生・岩舟線から鑊阿寺大門を結ぶ参道の237.5m区間である。「鑊阿寺」「足利学校」を中心とした歴史的地区の環境の活用と保全を目的としており、歴史的地区環境整備街路事業による街路事業を行っている。

ここにおいて、シンボルロード整備事業とは、都市や地方の顔となる道路を「シンボルロード」として定め、関係機関が協力して地域の特性を活かした整備を行うことを目的とした事業のことである。また、歴史的地区環境整備街路事業とは、歴史的価値のある地区において、生活環境と歴史的環境の調和のとれた安全で快適なまちづくりを行うための街路整備を行うことを目的としている事業のことである。

3. 各都市における整備方針

各都市における整備方針は以下の通りである。写真-1～3に各都市の整備後の状況を示す。

(1) 宇都宮市

- 1) 都市の軸として風格と潤いのある並木道をつくる。
- 2) 宇都宮の“顔”としての整った連続した街路景観をつくる。
- 3) シンボルゾーンの回遊の一貫としての魅力ある歩行空間を演出する。
- 4) 沿道にポケットスペースなどの広場を設け、憩いとイベントの場として整備する。



写真-1 宇都宮市

(2) 栃木市

- 1) 栃木市の顔（シンボル）となる街路景観の創出
- 2) 栃木らしい街のたたずまい（蔵）の保全と活用
- 3) 自動車交通の適切な誘導
- 4) 快適な歩行空間の整備
- 5) まちづくりのための戦略プロジェクト



写真-2 栃木市

(3) 足利市

- 1) 国史跡に相応しい道路の整備
- 2) 歴史的環境の保全と活用
- 3) 質の高い生活環境の創出と沿道環境の創出
- 4) 地区内交通の処理



写真-3 足利市

4. 整備前の課題及び整備内容

計画書および整備後の現地の整備状況を調査した結果、整備前後の比較で特徴的な点は以下のものであった。

(1) 宇都宮市

整備項目	整備前	整備後
道路幅員	県庁～南大通りまでは20.0m、南大通り～新市庁舎前交差点までは17.5mとなっており、歩行の際に狭く感じられる。	シンボルロード整備事業にあわせ、南大通り～新市庁舎前交差点までの幅員17.5mは、20.0mに拡幅され、広い歩行空間を創出。
舗装材	アスファルト舗装であったが、老朽化により、整備が必要。	御影石ブロック、特殊レンガ等を用い、舗装パターンを変え美しい街路空間を創出。
電線・架空線	路上に架空ケーブルがはりめぐらされており、複雑な空間をつくっている。	地中化し、広い歩行空間を確保。
アーケード	老朽化し美観を損ねている。	撤去し、明るい歩行空間を創出。

(2) 栃木市

整備項目	整備前	整備後
道路幅員	N T T前17.4m、一番街前18.1m、日本たばこ産業前19.5mであるが、歩道が狭く感じられる	拡幅し幅員は18.0mに統一し、広場と交互に停車帯を設け、歩道を広く確保する
アーケード・歩道橋	老朽化し美観を損ね、町を薄暗くしている。	撤去し、明るく開放感のある歩行空間を創出。
電線・架空線	路上に架空ケーブルがはりめぐらされており、複雑な空間をつくっている。	地中化し、広い歩行空間を確保。
舗装材	アスファルト舗装であったが、老朽化や景観の問題がある。	御影石、陶製ブロック等を用い、全線で統一した舗装パターンとし、色彩の組み合わせにより魅力ある。

(3) 足利市

整備項目	整備前	整備後
舗装材	アスファルト舗装であったが、老朽化や沿道との不調和。	御影石、小補石（ピンコロ）等を用い石畳舗装とし、歴史的雰囲気演出。
電柱	道路に設置しており、電線等による景観の障害となる。	シンボルとなっている「鏝阿寺」の遠景を配慮し、移設した。

5. おわりに

今回取り上げた事例では、都市や地方の顔となる道路や歴史的価値のある地区の道路ををシンボルとして整備することを目的とし、街路を構成する景観パーツの素材やデザイン等を変えるなどの工夫により、地域の特性を活かした街路空間の創出が行われている。今回は事例調査結果の発表であるが、今後さらに多くの事例を調べ、道路と沿道の建物等の景観との関わりや整備後の事後評価について研究していきたい。

謝辞) 今回の研究を進めるにあたり、貴重な資料のご提供をいただきました、宇都宮市、栃木市、足利市の方々に感謝いたします。