

宇都宮大通りをケーススタディとした路上施設間スペースの活用法に関する研究

宇都宮大学 学生会員 ○吉田 卓眞
宇都宮大学 正会員 阪田 和哉

1. 研究の背景と目的

近年，地方都市では，郊外型大規模商業施設の台頭やモータリゼーションの進展に伴い，中心市街地の衰退が目立っている．宇都宮市のメインストリートである大通り（以下，「宇都宮大通り」もしくは「大通り」と表記）においても商業施設の撤退が相次いでおり，中心市街地の活力の低下が懸念されている．

また，わが国では昭和 61 年度から大都市の主要幹線道路を中心として無電柱化が行われている．近年は道路景観などの観点から整備対象地域が拡大され，平成 20 年度末までに全国で 7,700km が整備されている．宇都宮大通りにおいても，道路景観などの観点から電線類の地中化が行われた．電線が地中化されていても，街灯などの路上施設が点在して設置されており，車道と歩道の境界部分には，通行に活用されにくい空間が存在している．以後，この空間を路上施設間スペースと表記する．

本研究では，ケーススタディとして宇都宮市の大通りの路上施設間スペースに着目して現在の使われ方の問題点を見出し解決することで，より良い景観を目指しつつ市街地を活性化させる活用方法を示すことを目的とする．

2. 宇都宮大通りの概要とこれまでの取り組み

大通りは二荒山神社の門前町として形成され，現在の道の骨格は宇都宮城の城下町として江戸時代につくられた．その後は明治時代の栃木県庁移転とともに拡張され，宇都宮市のメインストリートとして，中心市街地の顔となっている．しかし，近年は魅力の低下が懸念されている．

宇都宮市では中心市街地の活性化を目指し，大通りの魅力を高めるために沿道の住民，商店街，事業者等とともに「大通り景観づくり検討会」を設立し，景観づくりの目標と方針をまとめた「大通り景観形成ガイド

ライン」¹⁾を策定している．

3. 路上施設間スペースの現状と問題点

現在，宇都宮大通りでは，街灯，道路標識，配電箱などの路上施設があり，路上施設間スペースには街路樹や花壇，自転車（違法駐輪），宣伝ののぼり旗などがある．路上施設間スペースに設置されているもののうち，街路樹や花壇は「大通り景観形成ガイドライン」に沿って設置されているものである．また，自転車は主に沿道の施設に立ち寄る時に便利であるという理由から駐輪されているものであるが，大通りの中心市街地周辺は自転車放置禁止区域または規制区域である．宣伝ののぼり旗は沿道施設の PR のためであるが，道路法では道路占有にあたり許可が必要である．

4. 路上施設間スペースの活用法の提案

4-1. 自転車の駐輪スペース

路上施設間スペースに自転車が駐輪されている理由は，沿道の施設に立ち寄る時に便利であるからと考えられる．阿部(2001)は，岡山市を対象に放置自転車の状況調査を行った結果，目的施設から 20m以内に駐輪する割合が大きく，100mを超える場所への駐輪は少なかったことを実証している²⁾．大通りにおいても同じ傾向が現われていると考えられる．

現状では駐輪のある区間も歩行者や自転車はほぼ滞りなく通行している様子であることから，大通りでの自転車駐輪が歩行者の妨げになっているかどうかを確認するための歩行調査と，お年寄りや障害者などが安全に通行できる幅員があるかを確認するための幅員調査の 2 つの調査を行った．

歩行調査は特に自転車が多く止められている大通りの西部にあたる池上町地区の約 100m 区間（図 4-1 の赤矢印，右方向が下り方向）を対象に実施した．これは歩行者量の多い時間帯である 17 時～18 時に自転車が置かれている南側と置かれていない北側を実際に歩行し，

キーワード 路上施設，道路構造，自転車駐輪，中心市街地活性化

連絡先 〒321-8585 栃木県宇都宮市陽東 7-1-2 宇都宮大学工学部建設学科 Tel/FAX028-689-6220

表 4-1：歩行調査結果（単位：秒）

試行回数	南側	北側
下り①	90	88
下り②	87	88
下り平均	88.5	88.0
上り①	92	87
上り②	87	91
上り平均	89.5	89.0



図 4-1：歩行調査対象地域と市営駐輪場の位置

通行時間を測定するものである。その結果、表 4-1 のように通行時間の差はほとんど見られなかった。ゆえに、駐輪による歩道通行への影響は少ないと考えられる。

幅員調査は大通りの南側の歩道を対象に実施した。その結果、自転車が放置された場合、一番狭い場所で幅員が約 3m となり、道路構造令で定められている歩行者の多い自転車歩行者道の幅員の最低基準である 4m をやや下回っていた。

以上の検討より、歩道が広くかつ沿道の施設にアクセスしやすい場所の路上施設間スペースに線を引き、自転車仮置き場とする方法を提案する。ただし、既存の路上施設が占有している幅員を超えて駐輪されることを防いで有効な幅員を確保するために、斜めに駐輪するよう誘導するための線を引くなどの工夫が必要である。仮置き場の設置により自転車を整然とさせることで、迷惑な駐輪の減少につながる。なお、付近にある 4 時間無料の市営駐輪場（図 4-1 の黄色点）の利用促進のため、駐輪できる時間は 2 時間までとする。

4-2. 宣伝ののぼり旗

宣伝ののぼり旗は、道路法32条2項に従い道路占有の許可を申請する必要がある、道路の占用の目的、期間や場所、構造など7つの項目を記した証明書を道路管理者に提出しなければならないと定められている。

路上施設間スペースに収まる適切な大きさのものを設置するのであれば通行の妨げになりにくく、沿道の活性化のためにも有効ではないかと考えられる。特に大通りの南側には多くの飲食店が立ち並んでおり、活性化が期待できる。そこで、飲食店などののぼり旗を作成し設置することで施設をPRし、大通りを活性化させる方法を提案する。ただし、まちの景観に配慮し統一感を出すため、旗のデザインに関するガイドラインを作成する。また、道路占有の許可申請を行わなければならないため、道路管理者である県との連携によりデザインの基準を満たしたのぼり旗については複雑な手続きを簡素化することが考えられる。

5. まとめ・今後の課題

前章で路上施設間スペースの活用法について提案した。この二つの活用法が実施されれば通りの利便性が高まり、にぎわいと一体感のある景観を実現することができると思われる。

しかし、今回提案した活用法には課題がある。それは道路という公共の空間を自由に使用して良いかという問題である。道路法によれば、道路は交通の発達に寄与し、公共の福祉を増進することを目的としているが、これらの活用法が該当するかどうか、地域社会のコンセンサスが必要である。洞澤(2010)は、道路空間を交通のみでなく景観などの質的な意味で活用するには道路空間を面的に把握することが必要で、都市計画法制度との連携が必要とされている。また、そうした活用については道路管理者の専権的判断よりも住民参加を通じた判断の方が望ましいものとなると述べている³⁾。路上施設間スペースを有効活用するには沿道施設も含め、住民参加を通じた検討と、それに基づく法の柔軟な運用が必要である。

参考文献

- 1) 大通り景観づくり検討会、「大通り景観形成ガイドライン」、2009 年
- 2) 阿部宏史、「岡山市都心部における放置自転車の実態と駐輪意識」交通工学研究会。第21回交通工学研究会論文報告集、2001年
- 3) 洞澤秀雄、「道路空間の活用と都市計画との連携に関する法的課題」、国際交通安全学会誌、2010 年