

中尊寺通りの道路デザイン

高楊 裕幸¹・西村 浩²・松崎 喬³・黒島 直一⁴・持田 治郎⁵

¹正会員 大日本コンサルタント株式会社 (〒170-0003 東京都豊島区駒込3-23-1,
E-mail:takayanagi@ne-con.co.jp)

²正会員 株式会社ワークヴィジョンズ (〒140-0002 東京都品川区東品川1-5-10,
E-mail:nishimura@workvisions.co.jp)

³フェロー 大日本コンサルタント株式会社 (〒170-0003 東京都豊島区駒込3-23-1,
E-mail:matsuzaki_takashi@ne-con.co.jp)

⁴正会員 大日本コンサルタント株式会社 (〒170-0003 東京都豊島区駒込3-23-1,
E-mail:kuroshima@ne-con.co.jp)

⁵正会員 大日本コンサルタント株式会社 (〒330-6011 埼玉県さいたま市中央区新都心11-2 L.A.タワー,
E-mail:mochida@ne-con.co.jp)

本稿は、JR平泉駅から世界遺産「無量光院跡」を経て世界遺産「中尊寺」に至る、旧奥州街道である「中尊寺通り」における道路デザインの概要をとりまとめたものである。本路線は旧来は町の中心部を通る国道4号であったが、並行路線の整備により通過交通が転換したため、駅から観光拠点に至る徒歩ルートのほか、地域のための生活道路である歩車共存道路として、幅員再構成、無電柱化が行われるものである。地域の意見のデザインへの反映と専門家による照査を得ながら道路デザインの骨子を短期間で具現化した点、各種埋設物の配置を制禦しながら維持管理に耐える舗装デザインとした点を報告する。

キーワード: 景観整備, 歩車共存道路, デザイン, 道路計画

1. 事業の概要

県道平泉停車場中尊寺線（以下、中尊寺通りと記す）は、平泉駅から「無量光院跡」を経て「中尊寺」に至る延長約1.4km、幅員約8mの補助幹線道路である。（図-1）

昭和初期の旧国道4号（現：県道三日町瀬原線）、平成20年の現国道4号「平泉バイパス」の整備により、通過交通の主要経路が転換したため、自動車交通を主体とした道路から地域の生活道路、及び駅から観光拠点に至る徒歩ルートを兼ねた歩車共存道路として、幅員再構成、無電柱化が行われるものである。

2. 事業の背景・目的

(1) 背景

歴史景観地区の外縁部への国道4号バイパスの整備により、中心市街地へ流入する自動車交通の減少が想定されることから、平成15年度に策定された「平泉町都市計画マスタープラン」において、中尊寺通りを観光回遊のための主要ルートとして、コミュニティーモール（循環バスや地区内に関連する交通以外の車を排除する歩行者系道路）として整備することが計画された。

上位計画の議論や世界遺産登録に向けた推薦活動を通して地域住民の機運が高まり、地域の有志による「中尊寺通りまちなみ整備検討会」が結成され、路線のあるべき姿が議論されるようになった。街なみのデザインコードの策定や統一した軒行燈の設置、木格子による景観整備等の活動を受け、道路管理者の岩手県が「無電柱化推進計画」対象路線に指定、平成22年度に事業化された。

著者らは、岩手県が実施したプロポーザル¹⁾に応募し、選定されたものである。



図-1 位置図

(2) 整備目的

平泉町の歴史・文化・観光拠点は概ね2km四方に存在するという地理的特長があり、中でも中尊寺通りは柳之御所遺跡、無量光院跡、高館山という主要拠点が沿道周辺に立地しており、周遊の手段として徒歩が選択されやすい状況にある。

世界遺産登録を期に増加が予想される観光客に対応するため、メインルートを分かりやすくすること、沿道に関連しない通過交通を排除する流入・速度抑制、安心して通行できる歩道等の拡大を通じて、歩行者等が安心して通過できる歩車共存道路の整備を目指したものである。

3. 実施体制の構築

(1) 検討体制

前述の「まちなみ整備検討会」を主体として、議題のレベルに応じた3段階の会議体が岩手県によって組織され、ボトムアップによる合意形成がなされた。(図-2)

a) 作業部会

課題の共有、整備の方向性、及び個別デザインについて、学識者(平野勝也 東北大学准教授)を部会長に地域有志が議論する道路デザインの中心組織である。本会議体は、道路デザインの骨子を検討した後も継続して開催し、施工における材料選定や事業推進に伴う懸念事項等が発生した場合に随時開催し、検討及び審議している。

b) 道路デザイン検討会

作業部会にて検討された全体デザインや整備方針を、専門的な見地から学識者(佐々木葉 早稲田大学教授、平野勝也 東北大学准教授)及び地域代表者により確認する会議体である。

c) 住民協働部会

単に住民説明会ではなくワークショップ方式として、具体的な施設配置の現地確認、使い勝手の確認等のため、オープン開催として、多くの地域住民に参加頂き、その貴重な意見を丁寧にデザインに反映した。

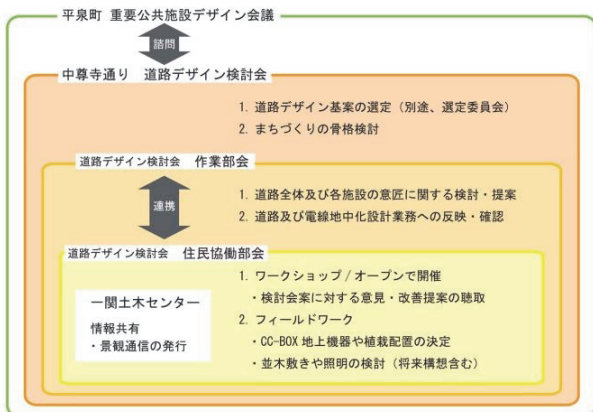


図-2 検討体制

(2) 検討の進め方

作業部会は、事業推進にあたり組織されたものであるが、事業化以前の動きや世界遺産登録を契機に、地域住民から事業への協力体制が得られていたことは、短期間で道路デザインの骨子をまとめられた大きな要因である。

この会議では、道路デザインに係る事項に議題を限定せず、用排水計画、遺跡保護への対応等、道路整備に係り地域住民にとって関心のある事項を網羅的に議題に取り込むワンストップの会議体を実践した。また、徹底的な情報開示を行う等、事業者側と地域の信頼関係を継続したことによって、その後の用地買収や工事へ協力が頂けていると考える。

4. デザインコンセプト・景観整備方針

(1) デザインコンセプト

「平泉の遺構を紡ぎ、時と人がゆるりと流れる日常へ」
中尊寺通りは、沿道に商店や住宅が立ち並ぶ生活道路であり、電線地中化や舗装整備等の見た目の変化だけではまちの賑わいは取り戻せないと捉え、暮らしを豊かにする中に観光動線を取り込んだ歩行環境と交通体系の実現への想いをこめて、上記のデザインコンセプトとした。

(2) 景観整備方針

表層的なデザインに陥らぬように、全体を俯瞰しつつ5つの着眼点に基に、個別の整備対象の洗練と調和を意図したデザインとする。

a) 歴史的遺構の価値を高める、参道らしい奥性の演出

沿道状況から3つの地区に分かれるが、石畳を配した商店街地区で誘い、カーブを抜けると厳かな光景を拡がる「無量光院跡」を存分に魅せた後、次第に参道の雰囲気の色濃くなるという奥性を持つシークエンスとする。

b) 適切な距離感を持った、お休み処等の整備

要所にはトイレのある「お休み処」を整備し、旗台によって参道らしさやお祭り等の「ハレの日」を演出する。

c) 快適な歩行空間による賑わいと、風情あるまちなみ造り

自動車の速度抑制を念頭に、車道には参道らしさを演出する石畳、歩道部には歩行感に留意した地中埋設物の補修が目立たないアスファルト舗装を基本とする。

d) 歴史やまちの風情を感じながら歩く、歩車共存の道づくり

舗装による歩行者優先のみちづくりのほか、駐車場の配置やバス等の公共交通との連携を検討する。

e) 歴史的遺構群を守り育み続ける機運の情勢

お休み処等の無理のない範囲で、維持管理の地域住民との協働を検討する。

(3) ゾーン分け

沿道状況から判断し、商店街が形成されている「駅前—中尊寺通り商店街地区」、特別史跡エリアを通過する「無量光院跡地区」、住宅街の「高館—中尊寺前地区：高館ゾーン」、終点に向かい切り通しの様に緑深くなる「同：中尊寺前ゾーン」の3地区4ゾーンに区分されるが、これらのゾーンはそれぞれ独立したものではなく、相互に馴染ませて連続的に変化を表現する。

5. 具体的な整備内容

(1) 幅員再構成

現況は、かつて車両交通を優先する必要があったため車道が中心に据えられ、歩道が片方のみ民地側に寄せられる地方部での標準的な歩車分離構造となっている。

これに対して、整備では歩車道境界縁石を取り除いたフラットな路面とするほか、道路交通法の幅員を満たす路側帯を両側に確保して歩道等の有効幅員を拡大した。更に車道では中央部と外側で異なる舗装材として車道を狭く見せる視覚効果（イメージ狭く）を持たせ運転者の心理に訴えることで、速度抑制や進入抑制を目指した。

(2) 舗装デザイン

参道らしい風格を舗装にて演出するが、沿線のハイライトとなる史跡エリア内を通過する「無量光院跡地区」では道路の個性を消す事を重点とした。

a) 駅前—中尊寺通り商店街地区、高館—中尊寺前地区

これまでの歩車共存道路では、車道は維持管理性から黒アスファルト、路側帯部に質の高い材料を用いることが多かった。しかし、黒アスファルトでは車両が走りやすく、ブロック舗装等では歩行者が歩き難いという本来目指す方向性と逆の効果となる課題があった。

このため中尊寺通りでは、車道中央部は歩行者系道路であることを明らかにし目地によりハンブ機能が期待できる石貼り舗装、路側帯部は柔らかい歩行感と同時に将来発生するであろう埋設管の掘り返しによる美観劣化を未然に防ぐ黒アスファルト舗装とした。（図-3・4）

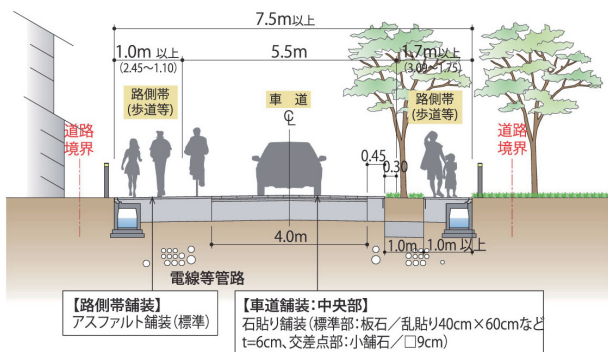


図-3 幅員構成「高館—中尊寺前地区」

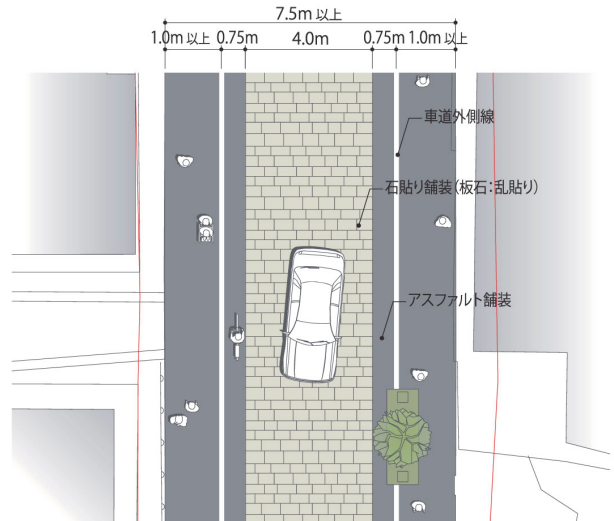


図-4 平面イメージ「高館—中尊寺前地区」

なお、奥性の表現として「無量光院跡地区」前後にて舗石サイズを変化させたほか、「高館—中尊寺前地区」は車道内に張り出すフォルトを左右交互に設置して一層の譲り合い走行を促すほか、緑深くなる印象を強めた。

b) 無量光院跡地区

史跡と一体となった空間演出のため「地」となる舗装として土をイメージした舗装材が求められた。ここで、脱色アスファルトでは紫外線による劣化や除雪車による破損が懸念されるため、連続粒度の骨材と高粘度バインダーによる碎石マスチックアスファルトを採用した上でブラストで均一にエイジングすることにより、天然石の持つ柔らかい印象と耐久性を両立させている。

(3) 無電柱化

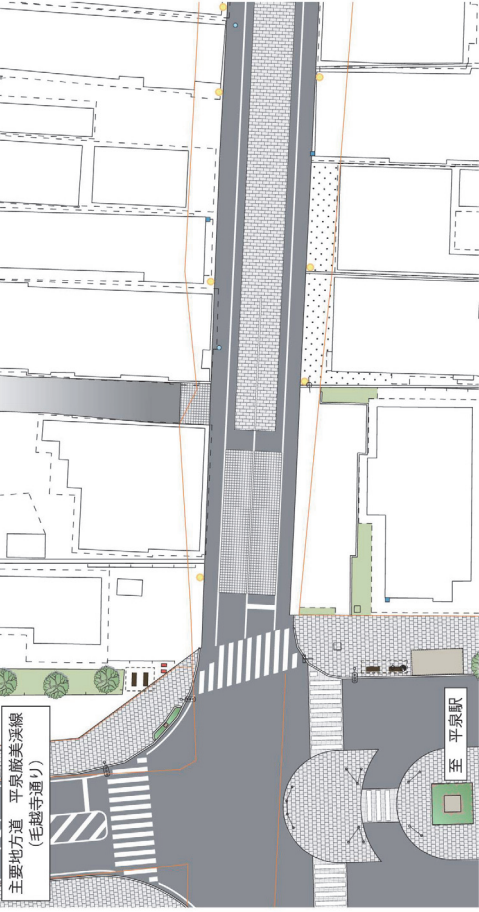
歩車共存道路のため電線類地中化による地上機器塔の設置スペースは路外に確保する必要がある。このため、候補地の選定にあたってはガイドラインを設定し、公共用地への配置を基本としたほか、沿道建築物の北側への配置することにより、平泉駅から中尊寺に向かうシークエンス景観において目立ち難い存在とした。

(4) 道路照明

基準から照度が要求される交差点部では地域らしさのあるオリジナル形状の灯具によるポール式照明、要所ではゲートサインとしての旗台を配置して、メリハリを付けて地域性を表現している。ここで、ポール式照明は、破損交換の可能性があるポールには既成品を用いる等、経済性と維持管理性に配慮している。

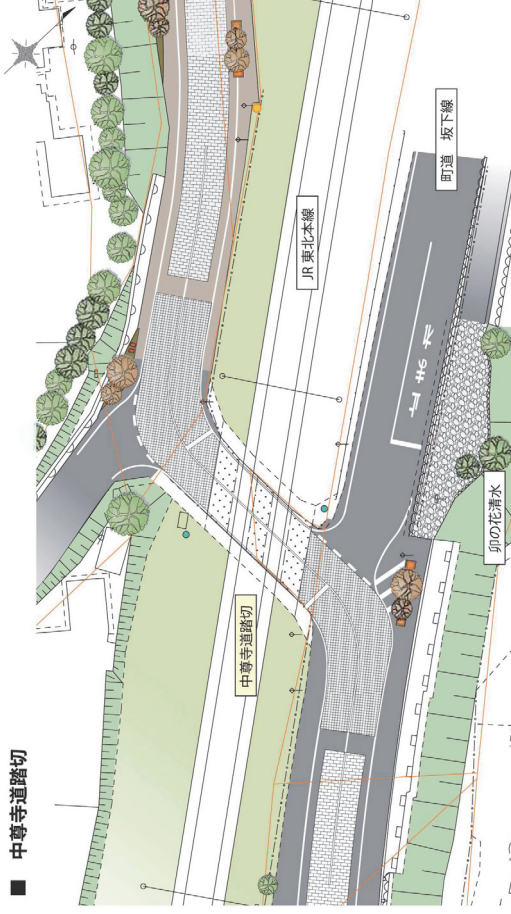
一方で連続的に配置する照明は、夜間に灯具が自己主張する街路景観が平泉のそれに相応しくないことから、沿道建物からの漏れ光を主体とするため、既存の商店街装飾灯に代わり、目に留まりにくいシンプルなプロポーシオンを持つ既製品の低位置照明を採用した。

■ 駅前広場部



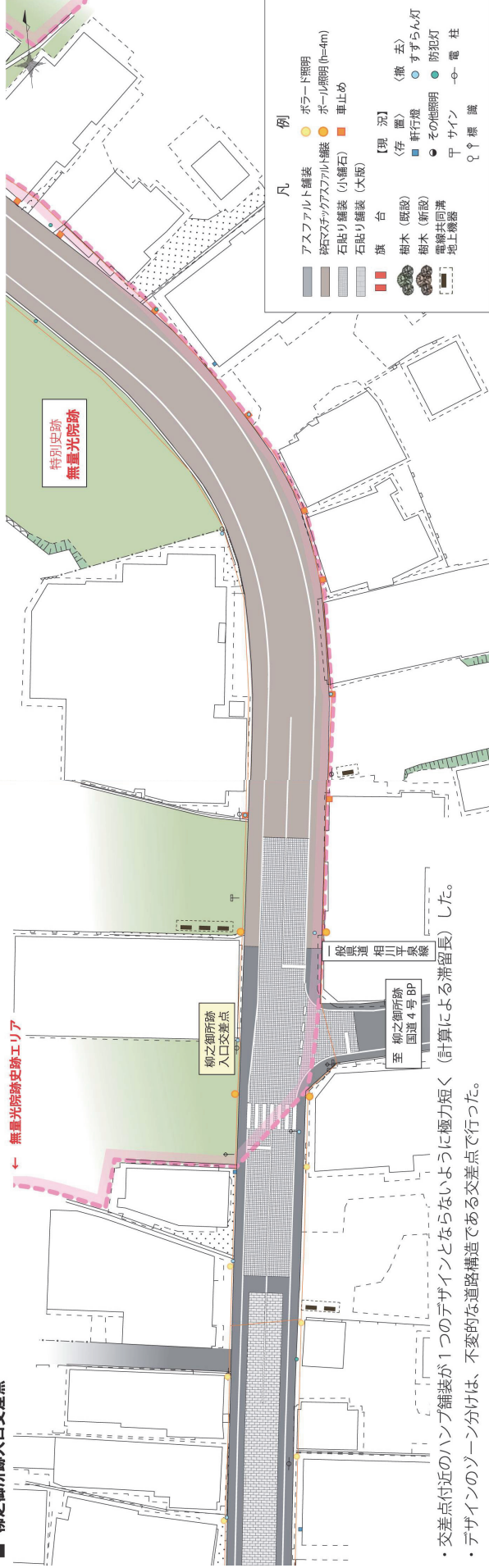
- ・交差点部は、車道全面をハンブ舗装（ピンコロ舗装）とし、石貼り標準部と分離することで、交差点を明示した。
- ・照明やCC-BOX 地上機器は、通常の車両／歩行者目線から目立たない路面外への設置とした。

■ 中尊寺道踏切



- ・踏切以南（図面下側）では、道路線形を調整し、左右の路側帯幅員の不均衡を是正した。
- また、交差点における通行方法を明確化させるため、町道を取付道路扱いとし、確実な停止を促します。

■ 柳之御所跡入口交差点



- ・交差点付近のハンブ舗装が1つのデザインとならないように極力短く（計算による滞留長）した。
- ・デザインのゾーン分けは、不変的な道路構造である交差点で行った。舗装デザインは、相互に馴染ませ緩やかな地区の変化を表現した。

凡 例

| | | | |
|-------------|--------------|---------|---------|
| アスファルト舗装 | ボラード照明 | 旗 | 【現 況】 |
| 既設アスファルト舗装 | ポール照明 (h=4m) | 台 | 〈存 続〉 |
| 石貼り舗装 (小継石) | 車止め | 樹木 (既設) | 〈軒行違〉 |
| 石貼り舗装 (大版) | | 樹木 (新設) | ● その他照明 |
| | | 電線共同溝 | ○ 防犯灯 |
| | | 地上線路 | ○ 電 柱 |
| | | | ♀ ♂ 標 識 |

図-5 主要箇所の舗装割付け平面図



図6 イメージパース「高館-中尊寺前地区」

6. 関連事業

(1) 道路休憩施設（小公園）の整備

現状では起点の平泉駅を除いて休憩施設が少ないため、道路を舞台としたお祭り時の拠点や、徒歩による観光に資するサービス施設が求められていた。このため、主に沿道の空き区画を利用して適切な間隔に道路休憩施設（小公園）を3ヶ所を整備することとなった。

既存市街地への公共空間を新設するため、それぞれで敷地形状や立地環境が異なるものの、敷地を見渡せる視線の抜け、隣接家屋に配慮した緑や柵、除雪後の雪溜め場も兼ねるメイン広場の配置、トイレを設置する場合は出入りを見せにくくする配置等を共通ポイントに、地域固有の要望を取り入れながら計画している。（写真-1）



写真-1 館前小公園（全3ヶ所のうちの1ヶ所）

(2) JR平泉駅駅前広場の施設更新

中尊寺通り起点の駅前広場では、観光客の増加により歩行者と車両の交錯する課題が顕在化していた。しかし、竣工から10数年であるため、ベースは活かし歩車分離、車両の大型化に合わせたバス停移設等の課題解決するとともに、植栽やサイン等の更新に留めている。

7. おわりに

現在は、電線共同溝の管路埋設から先行して進められており、表面的には着工前の印象と変わらないが、一部区間では石貼り舗装も施工され徐々に姿を現し始める等工事が進行している。我々設計者も施工のデザイン監理として引き続き事業に携わっており、課題があった際には当初案に固執せずコンセプトに見合う解決策をその都度検討する等、柔軟な姿勢で道路デザインの実現に携わっている。

地域においても、前述の会議体等への参加を通して空間づくりに対する意識が高まってきており、現時点で行政による補助金は無いものの、道路整備に合わせて店舗の業態転換や沿道建築のファサード整備等を実施する動きが出てきた。

秩序のある街路景観となるように、前述の会議を通して地域の皆さまと議論を重ねていきたい。

謝辞：本事業は、目標年次を定めて工事が進行中である。この様な道路デザインの機会を与えて頂き、市街地街路ゆえに地域生活に不便を掛けない、丁寧な施工を進めて頂いている岩手県 県南広域振興局一関土木センターに厚く謝意を表す。また、デザイン全般に関するご指導、及び地域と協働したデザイン作業や合意形成にリーダーシップを発揮頂いた平野先生に厚く謝意を表す。

参考文献

- 1) 平井節生, 菊池恭二: 中尊寺通り景観プロポーザルについて, 景観・デザイン研究講演集 No.6, December 2010