

重要伝統的建造物群保存地区における 建造物の保存と景観に配慮した 道路・電線共同溝設計

片山 慎介

KATAYAMA Shinsuke

株式会社エイト日本技術開発
国土インフラ事業部
主査



伊地知 大輔

IJICHI Daisuke

株式会社エイト日本技術開発
都市環境・資源・マネジメント事業部
主査



はじめに

群馬県桐生市桐生新町は、2012年に選定された重要伝統的建造物群保存地区（以下、保存地区）である。本報告は、この地区を南北方向に貫く主要地方道桐生田沼線の約540mの区間（以下、本町通り）を対象として、歴史的建造物の保存と景観に配慮した道路及び電線共同溝設計を行った成果である。

設計では、地域の歴史を活かした景観の形成と、歩行者等の安全性の確保の両面を満たすように検討を行った。

表1 保存地区の概要（2014.11.17現在）

面積	約13.4ha (東西約260m、南北約820m)
保存物件	建築物180棟 工作物173件 環境物件(樹木)8本



図1 位置図

今後、町が住民や観光客等から支持されるようになるには、地域の歴史を活かして公共空間の質を高めることが益々重要になる。その点から、建設コンサルタントがインフラ整備に資する事業であると考え、設計の中で工夫した事項を報告する。

織物で発展した町

桐生新町は、旧桐生領54村の中心的役割を担う町として、1591～1606年にかけて徳川家康の代官大久保長安の手代、大野八右衛門により造られた町である。天神社（天満宮）を現在の地に遷座し、そこを起点として、南北一直線の本町通り沿いに町が形成された。

桐生新町を含む桐生地域では、

耕作の間に織物の生産が行われ、近世中期になると江戸、京都、大阪から注文を受けるほどとなった。明治に入ると、絹綿織物を生産する大きな工場が出現し、1874年の桐生・足利両生産地の絹綿交織物の生産額は全国1位となる。昭和初期にかけて織物業は最盛期を迎え、ノコギリ屋根の工場が建てられた。この頃の桐生新町には、買継商、糸商、呉服商、染物業等の店舗や事務所、食料品や日用品等を扱う店が並び、町が形成されていた。

桐生新町の歴史的街並み

本町通りには、織物業に関わる町屋形式の店舗や事務所が立地し、当時の形態を留めているものが多い。背後は蔵や工場等となっている



写真1 本町通り

が、敷地によっては門や塀を設け、蔵や工場等が通りに面している例もある。

保存地区では、国登録文化財を始めとした歴史的建造物が多く保存されており、江戸後期から昭和初期に建てられた主屋や土蔵、ノコギリ屋根の工場等が製織町の歴史を今日に伝えている。

道路整備の経緯

本町通りは、保存地区への選定に伴い拡幅することができない。現道幅員約11mは一般的な主要地方道

としては狭いが、その中で観光地や商店街の回遊を促進するため、歩行者優先の道路整備を行う必要があった。

この条件の下、道路は車線幅員を可能な限り縮小し、両側歩道を設けることとした。現在の車線幅員6.5mは、交通量が近傍の拡幅予定の路線へ移行することで減少すると想定し、センターラインのない幅員4.5mに縮小した。

路肩は設計対象区間の北にある群馬大学桐生キャンパスに通学する自転車が走行できる空間の確保を

考慮し、幅員1.0mとした。

道路空間の目標像とデザイン目標

道路空間の目標像として、「桐生新町のはじまりである桐生天満宮とのつながりが表現されている」「織物業で栄えた時代を伝える建造物を引き立てる」「安心して通行できる」の3つを定め、それぞれに達成すべきデザインの目標を8つ設定した。

この目標達成に向けて、道路空間を構成する各要素の検討を行った。

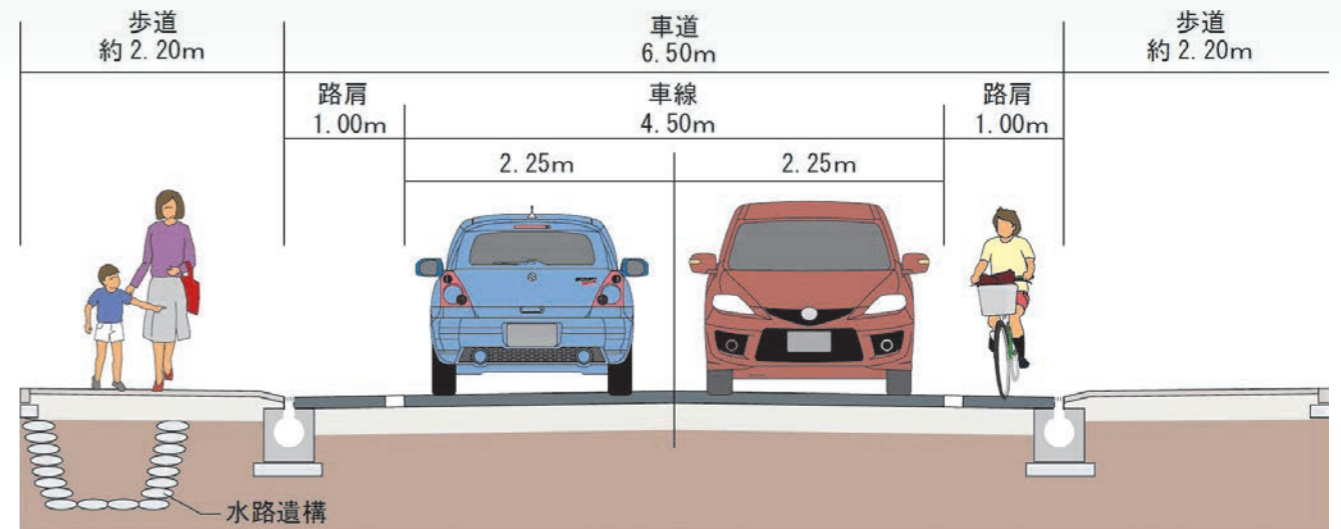


図2 整備後の横断構成

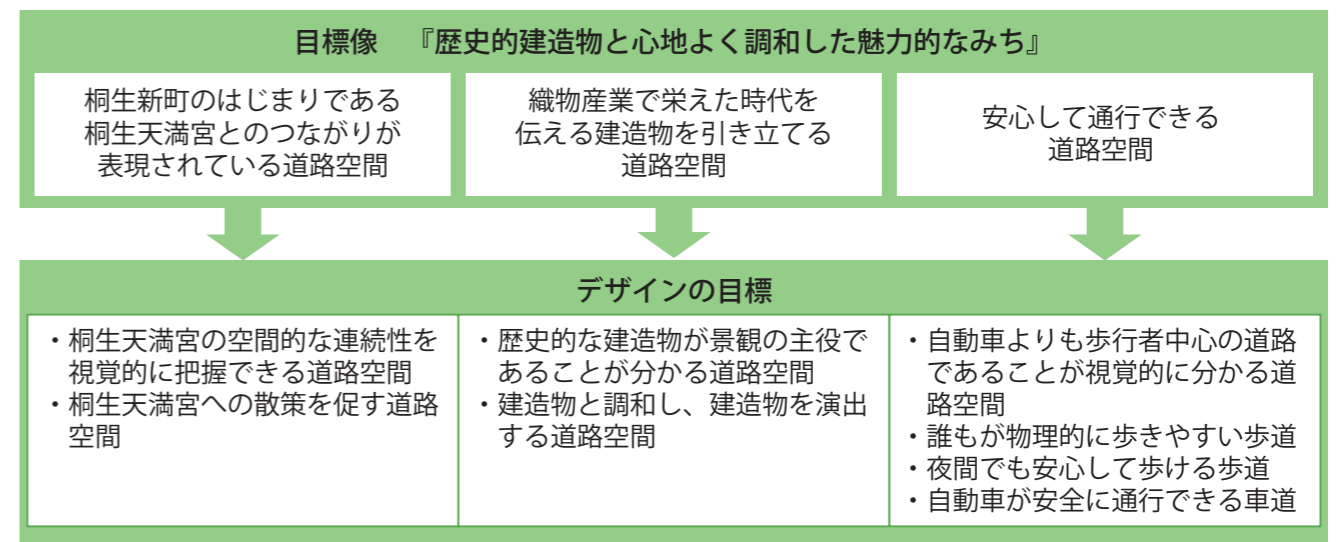


図3 道路空間の目標像とデザインの目標

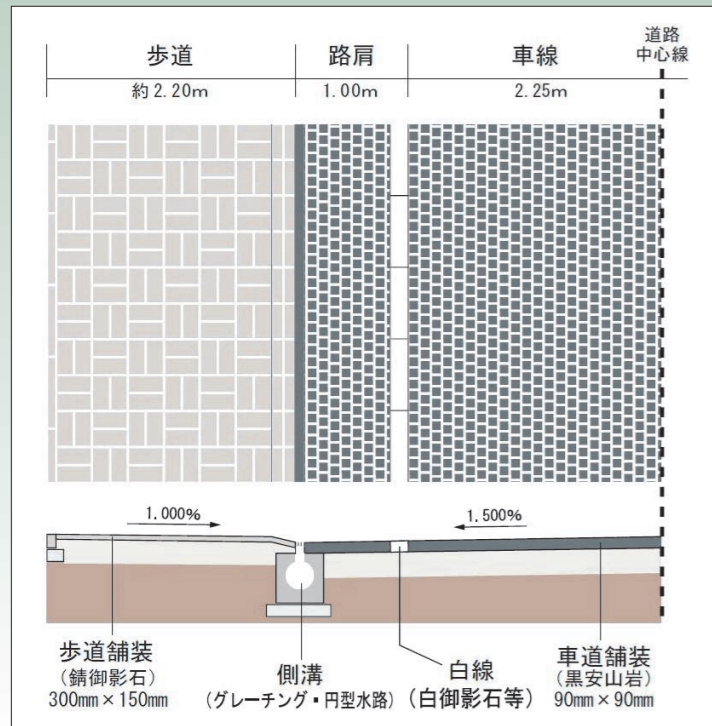


図4 本町通りの舗装パターン



写真2、3 天満宮前と天満宮の参道

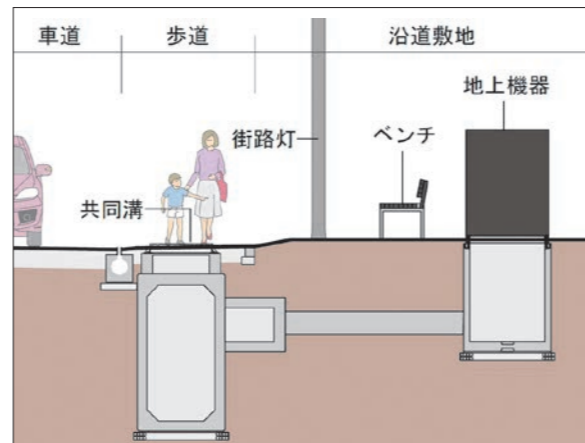


図5 街路灯、ベンチ、地上機器の配置

歴史的な建造物と調和する街路灯

桐生新町の歴史的建造物は、暖色系の木材や煉瓦等で構成されていることを考慮し、街路灯と車止めの形状は円形断面で軽快感のあるものを基本とし、色彩をダークブラウンとした。特に街路灯は、昼間の景観で歴史的建造物よりも主張しないよう、ポールと灯具は装飾性が少ないシンプルなものとした。

歩行者を誘引する自然石舗装の採用

本町通りは、起点である桐生天満宮の参道(石畳)に繋がる道路であり、歴史的建造物に調和し、かつ自動車の運転者に対して歩行者優先の区間であることを認知してもらうため、車道及び歩道で自然石舗装を採用した。

歩道は、桐生織物の技法の1つである「風通織」をモチーフとした舗装パターンを作成した。

車道は、自動車の速度抑制効果も期待して小舗石舗装を採用した。車道の小舗石舗装は全国的に導入事例が少ないため、先進的に導入している他都市へのヒアリングにより、耐久性や騒音の発生状況を確認した。なお、舗装の色の設定では、歩道と車道の違いが視覚的に分かるように配慮した。

水路遺構の保存とベンチの配置

設計対象区間の歩道には、かつて

生活用水路が設けられていた。用水路は1965年頃から始まった下水道整備に伴い廃止され、その後、水路跡の上部が歩道に整備されていた。

今回の整備では、この水路遺構を残すため、電線共同溝の管路を車道に埋設する計画とした。

また、地上機器は幅員の狭い歩道には設置せず、桐生市や地元の協力の下、沿道で用地買収を行い、設置することとした。

ベンチは2箇所配置することとし、地上機器を配置する沿道敷地を活用して、地上機器の維持管理に必要なスペースを考慮したうえで位置を決定した。また、ベンチから本町通りの眺めを楽しめるように、道路の方向に対して傾斜したL字型の形状も採用した。

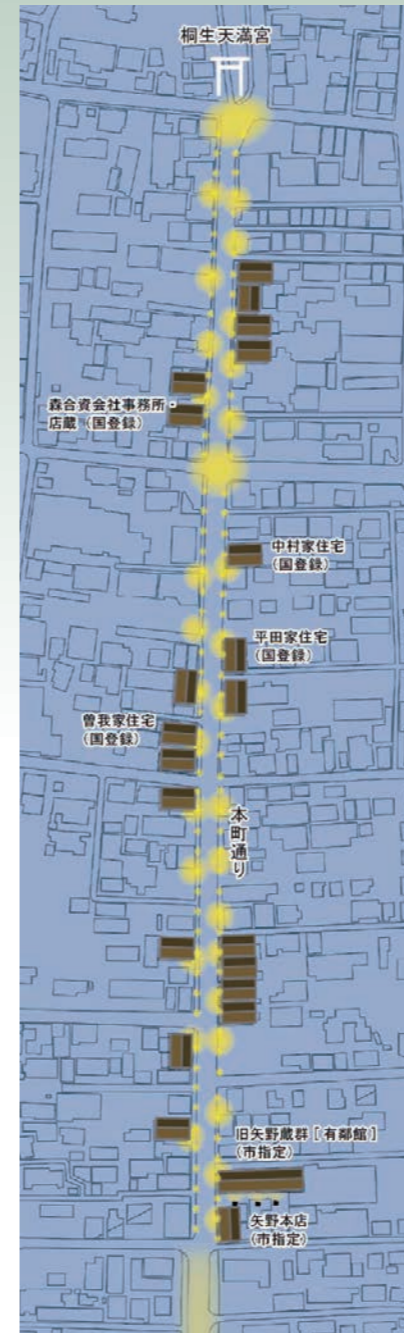


図6 街路灯等の配置イメージ

防犯性能等も確保する街路灯の配置

一般的に歩道照明は、『道路照明施設設置基準・同解説』に示された基準を効率的に満たすように、一定間隔で歩道内に配置する。

本町通りでは、夜間の景観の魅力を高めるため、歴史的建造物のライトアップを目的とした配置を基本とし、照度が防犯基準を満たさない箇



写真4 整備前



図7 整備イメージ(昼間)



図8 整備イメージ(夜間)

所は追加して、街路灯配置のたたき案を作成した。この案を基に、配置箇所の現地確認、埋設物の有無、地権者の同意を経て、最終的な配置箇所を確定した。なお、地元商店会が維持管理していくことと、歩道が約2.2mと狭く、歩行の妨げとなることから民地に配置することとした。

街路灯に加えて、夜間に光による視覚的な誘導で来訪者の散策を促す目的で、歩道に一定間隔の埋め込み照明の配置を提案した。

おわりに

今回の設計では、歴史や景観といった定量的な基準の少ないテーマに対して、ひとつひとつ丁寧に根

拠を検討・整理したうえで、設計案をまとめていった。さらに代表者を通じた地元要望、意見の聞き取りを複数回にわたり実施したこと、インフラ事業者、警察等の関係者と調整を図ったことにより、設計案の精度や実現性を高められたことが、今回の成果を得られた要因と考えている。

なお、本町通りでは2020年度から工事が開始されており、2023年度に完成予定である。

<参考資料>

- 1) 桐生市桐生新町伝統的建造物群保存地区 保存計画(桐生市)
- 2) 桐生市ホームページ

<写真撮影>

写真1、2、3、4 筆者