

..... 「みち」を「まち」にとりもどす

「みち」を「まち」にとりもどす

かつて「みち」は「まち」の一部だった。「くるま」が「みち」の主役ではなかったころ、「みち」はかつぎやおばさんたちの「みせ」であり、こどもたちの「遊び場」であり、近所のおかみさんたちの「社交場」であり、仕事をおえて将棋を楽しむおじさんたちの「くつろぎの場」だった。どんなにおおきな「みち」でも幅は6間(約11m)ほどで、通常は2間(3.6m)でも広いほう、だから「まち」の最小単位は「みち」を中心とした「向こう三軒両隣」だったのである。

この国が大きく発展を始めた時代がやってきて、その中心となったモータリゼーションの発達により、「みち」はほぼ「くるま」だけのものになり、子供が遊べない危険な場所になった。「みち」の幅は大きく広げられ、「向こう三軒」には声は聞こえなくなり、「まち」の単位は「みち」に囲まれた区画にかわった。「みち」の両側にあった「みせ」は郊外に行ってしまう、かつての中心部はしだいに活気を失っていった。

新しい世紀に入ってこの国のキーワードは「高度成長」から「少子高齢」へと変わった。めざすまちづくりの方向も、「ニュータウンと道路整備」から「コンパクトシティと公共交通ネットワーク」へと向かいはじめた。もう一度元気な「まちなか」を造るためには、さまざまな手段があるが、本稿では広がりすぎた街の道路を活用することによって、街の活気と快適な公共交通を実現して「みち」を「まち」にとりもどすこととした。

現在我が国は一千兆円を超える将来への借金を抱えており、その原因のひとつは道路のような社会資本の設置費用であった。今後はこのような地域の財産を活用して借金を返す方法も考えていくとともに、今後増えていくこれら社会資本の管理修繕費をまかなうためのシステムも必要となってこよう。

道路を街にするということは、現実にはさまざまな問題が発生する。建築や都市計画、あるいは社会基盤は道路を基準にしているものが多く、新しい法体制もつくらなくてはならない。どのような手段や問題点があるのかをモデルを設定して実際に考えてみたい。

今回のモデルのある場所は人口40～50万人でいどの地方の中核都市。かつて都市機能や商業施設が集中していた都市中心部を通る道路は、昭和40年代に区画整理が行われ大きく拡幅された。さらに次の時代には中心市街地を避けて国道バイパスや環状道路が建設され、その沿線に都市施設が移転し、大型商業施設が立地し、付近にはいくつかのニュータウンが開発された。近年になって、ニュータウンは一様に高齢化して一部の住民は買い物難民となり、かつての都市中心部に建設され始めた分譲マンションや高齢者向け優良賃貸住宅に戻りはじめたが、少ないながら営業し続けている中心部の商業店舗も、経営者の高齢化のため活性化できずにいる。そこで、これから元気を取り戻したい都市中心部を貫

く片側3車線に拡幅された道路の活用を検討することにする。

検討のモデルとなる道路は、車道の幅員 3.5M×6、中央帯 1.5M、路肩に 1.5M×2、歩道 2M×2とし、幅 30Mほどを想定するが、生活道路として片側1車線の道路と歩道を確保し、残りのスペースをどのような街づくりに活かすかということを考える。あたえられたさまざまな条件から、以下の6タイプの土地活用法が提案できるだろう。

1)路線バス用スペース①

快適な公共交通ネットワークはこれからの街に最も重要な要素である。この規模の都市であれば路線バスがその役を担うことになるが、バスが嫌われる理由のひとつとして劣悪な環境で乗車まで長く待たなくてはならないということがあげられる。今回得られた空間により、バスバスとして1車線を確保し、さらに待合スペースとして快適な空間をつくることができる。この空間は札幌市電サイドラザベーション線の停留所(写真1)のような設備をさらに密閉化して空調設備を整え、高度な自動販売機を設置して、バスを待つことが楽しみになるような居心地の良いものを想定している。



写真1

2)定期借地(民地沿い空間タイプ)



写真2

「まち」のにぎわいを創り出すためには道路敷地を民間の事業者にも活用してもらわなければならない。一方、道路はさまざまな社会基盤が設置されており、使用者の自由に使えるようなものではない。したがって、使用にあたっては定期借地の方式を利用して、利用方法を協議したうえでの契約が望ましい。さらに建築の法規の関係でほとんどの場合、現在この道路に接している敷地の所有者にしかこの道路敷地は活用できないという問題もある。

ひとつの利用形態として、建物をつくらないで敷地のみ利用する空間タイプがある。用途として既存建物の前庭や屋外のカフェテリア(写真2)、ハンディキャップ駐車場などが考えられる。一般駐車場利用といった、「まち」のにぎわいに資さない利用を制限できるのも、使用用途を協議したうえでの定期借地契約のメリットと考えられる。

3)定期借地(民地沿いピロティタイプ)

道路に接している建物の所有者に定期借地してもらい、既存建物の増築として利用する方法である。この場合も建物は3階くらいまでの低層にし、2階以上を使用してもらって道路レベルはピロティとして建設し、公開空地として地域に開放にするような形態が望ましい(写真3)。



写真3

4)定期借地(民地沿い低層タイプ)

3)と同じ増築タイプだが1階から借地人が利用できる形である。前述したように道路内の社会基盤の問題で建物の建築は制限されるので、それほど利用できる場所は多くないことが予想される。2階建て程度に高さをおさえ、屋上を緑地として公開するという使い方もあるだろう。

5)定期借地(道路中央アイランドタイプ)



写真4

このタイプは今計画の目玉になると思われる。道路の上下線を民地側に分けて中央部に敷地を確保し、利用者は横断歩道でアクセスする。道路中央には社会基盤が少なく、沿線の敷地の接道関係に影響が出ないので、新規参入の借地人が利用できる。利用用途に飲食店を想定すると、窓の外を車が行きかうことになり、非日常的な雰囲気が味わえる。鉄道ではあるが、旧万世橋駅のホーム跡を利用したカフェテラス(写真4)が近いイメージを持つものと思われる。店舗サービス用にトラックバースを設ける必要があるだろう。

6)公開緑地

この計画は土地の利用目的に合わせて車道の位置を変更させないといけないので、残地が発生する。また、沿線の敷地の持ち主で正面土地の活用を求めない場合も考えられ、このような場所は公開緑地として整備し、ポケットパークとしての活用が求められる。

以上の活用方法をモデルとなる道路敷地に組み合わせて配置したプランを、添付の1/500の計画図に示す。

..... 「みち」を「まち」にとりもどす

法的な問題点と解決方法

道路に関する規制に関しては、建築物や工作物の建設や商業利用あるいは公園的な利用等を行うことから、現在の道路とは違う新しい法の仕組みが必要になる。景観やバリアフリーの対応もこの地区限定で細かいチェックをすることができる。空間の維持も大事で、現在の公園の規制等と同様に、全体の建ぺい率は10%程度にとどめる必要があるように思う。また、沿道の建築に対する法規制についてもこの地域に接する建築物は現行のままでは問題が発生する。これらの現行法の変更については特区の扱いで一部の地域で試験的に事業を行い、やがて全国に普及させていく方法がある。

運営母体について

全体の事業の執行は、行政でなく地域の組合によるものが望ましい。施設は商業が中心となるので、商店街組合等を母体とした沿線事業者や敷地所有者あるいは入居者による組合を結成する。道路所有者の行政と組合で道路使用に関する協定を結び、道路敷地利用のランドデザインを行政と協議を行いながら組合で作成する。組合員は組合に使用目的を明示して定期借地契約をむすび、商業施設等を建設する。道路や緑地整備は行政からの補助を活用しながら組合が行う。完成後は組合が借地料を財源に道路や緑地を維持補修し、さらに収益を道路所有者である自治体や国に返還するというスキームである。

20××年、すっかり装いをあらためた〇〇市の中心部を訪れた。かつて車が激しく行きかっていた片側3車線の道路は片側1車線だけが残っているが、適度に曲がりくねった道でスピードをあげる車はないようだ。あちこちにある小さな公開緑地は形も不ぞろいだ。子供たちにはそこがいいらしい。近くの組合員さんがそれぞれの緑地を責任もって管理しているので、デザインも花の種類もが違うようで、春秋に行われる緑地コンテストの前には随分と力が入るようだ。道路のあちこちに点在する店やカフェテリアからは人のざわめきが絶えないし、休日の朝のマルシェには隣町からも人があつまるといい。そういえばバス停留ボックスのカウンターで缶酎ハイ片手に語り合っている勤め帰りのサラリーマンは、バスに乗り遅れても平気なようだ。このにぎわいと活気は夜遅くまで絶えることはない。

