

**「アメニティ性の高い公共空間」  
としての  
「道路利活用」について**



日本大学 理工・土木

岸井 隆幸



## 都市空間の一部としての道路空間の魅力向上

周辺整備まで含めて「街路事業」 → 景観マネジメント

土地利用高度化への対応 → 「3次元の道路」

## 公共空間系の一部としての道路空間の魅力向上

駐車場と一体で考える → 駐車場法の改正

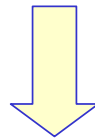
人系・緑系と一体で考える → **B/C**偏重の修正

## 道路空間そのものの魅力向上

時間管理前提の道路空間 → 木戸番道路の創設

**都市内の公共空間の大半は道路だがー**

**公共空間だけではアメニティは確保できない**



**「街路」としてのアメニティが重要**

**少なくとも「景観マネジメント」までは「街路」の仕事**



リヴォイ通り



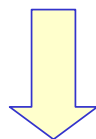
# 施設整備 + $\alpha$ 戦略

山中温泉 ゆげ街道  
街路整備に合わせて周辺で  
街づくり協議会が活動  
渓谷と一体の回遊空間実現



**都市内の公共空間の大半は道路だが――**

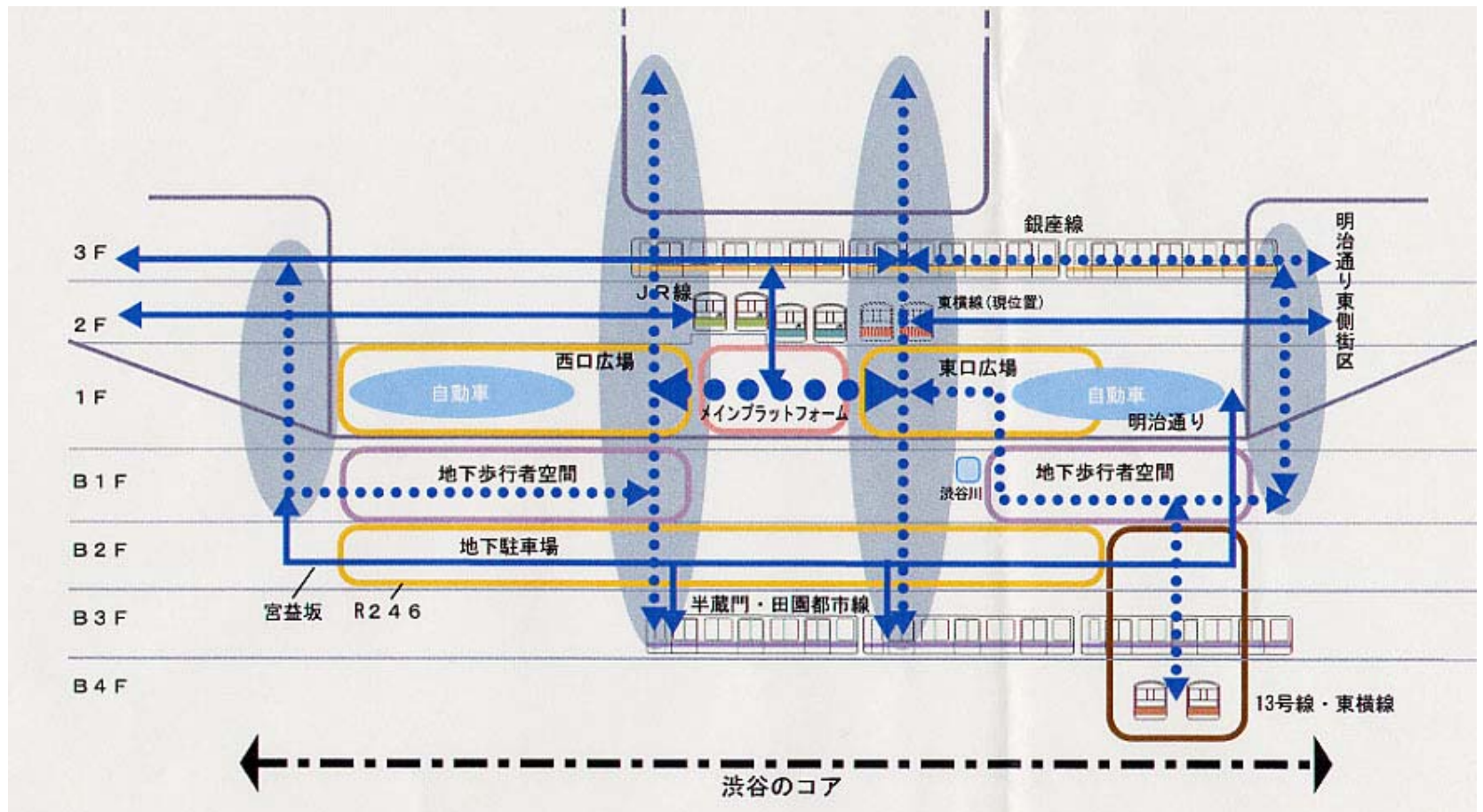
**土地利用は多層化している**



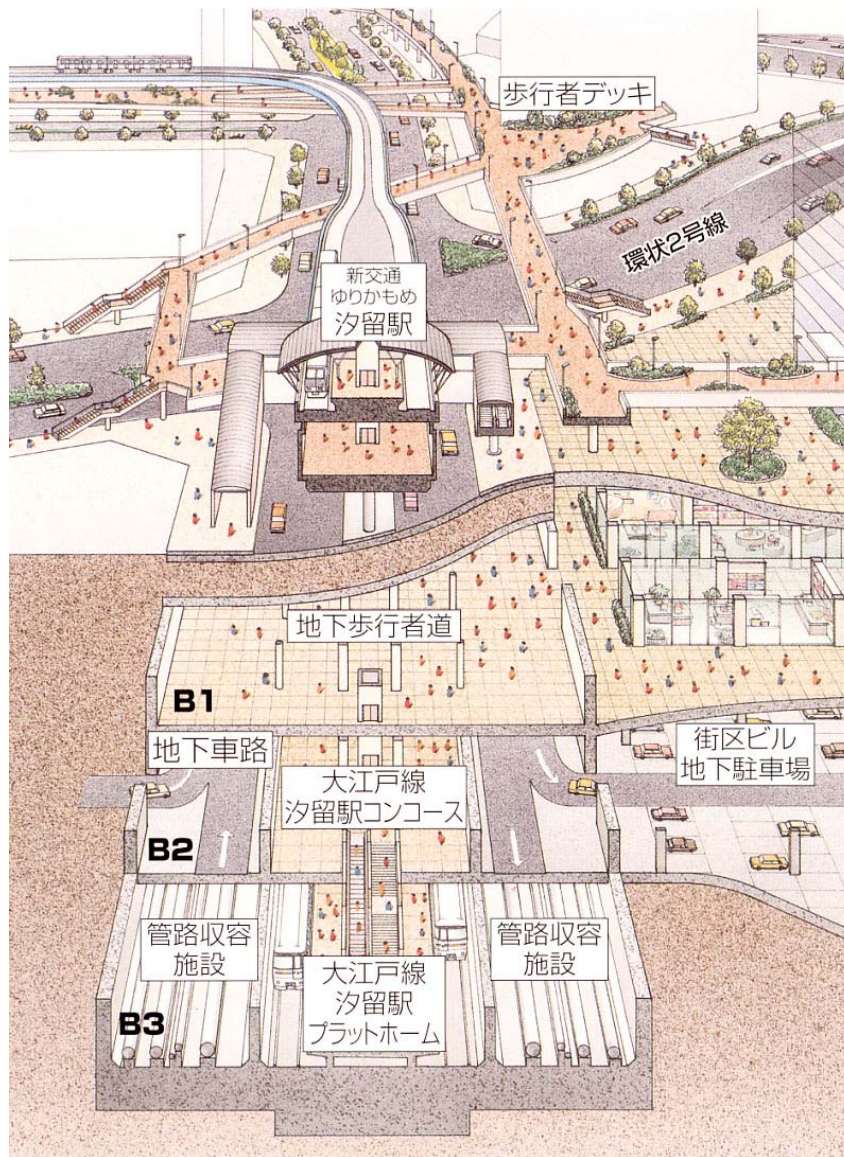
**「立体的な視点」でのアメニティが重要**

**道路空間を常に3次元で考えることが必要**

# 渋谷 「結節の立体化」への対応



# 汐留 地下空間





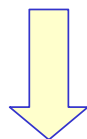


新しい3次元の「公共」的空間



**都市内の公共空間の大半は道路**

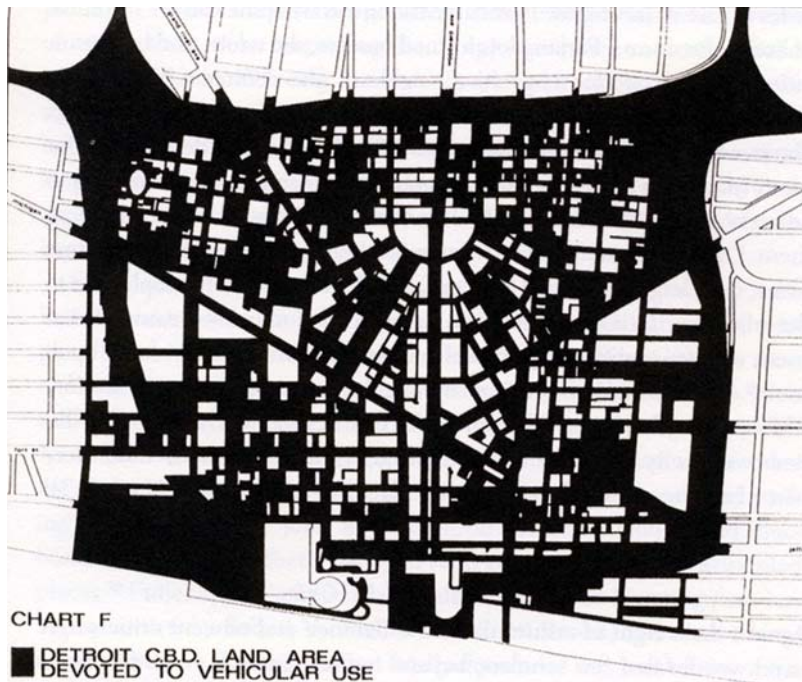
**車が走行しているのは短時間  
大半は「駐車状態」で空間占領**



**「道路と駐車場」のアメニティが重要**

**交通ふくそうだけを意識する駐車場法の改正を**

**1970年代のアメリカ  
都心部の74%が自動車関連**



1972年 Detroit

John A. Jakle & Keith A. Sculle  
"Lots of Parking, Land Use in a  
Car Culture" Univ. of Virginia  
Press, 2004, p178

**現在の地方都市中心市街地  
20-30%が駐車場、15-20%が道路**



足利市中心部の駐車場分布

# Houston中心部 駐車場の海



Spiro Kostof. "The City Assembled", Thames and Hudson, 1992, p287

1962



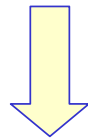


Lutz Kleinhaus, "Frankfurt", Verlag Weidlich Würzburg, p94



**都市内の公共空間の大半は道路**

**歩道・歩行者専用道路・緑道 の差は？  
公開空地・広場・公園 は違うのか？**



**「人系・緑系のNW」のアメニティが重要**

**B/C からの脱皮 「街路」のシビルミニマム**



**B/C の偏重を改めるべきである**

**現行のB/Cでは歩道は狭い方がよい**  
**古い「道路」の発想から脱皮できない**

# 街路構造令と道路構造令（1919）

- ・ **街路**      **両側には幅員の1/6以上の歩道**  
**広場の設置 橋詰の拡幅**  
**遊歩道・歩道の植栽**

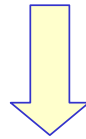
広路          24 間以上 (44m)  
一等大路    12 間以上 (22m)  
二等大路    6 間以上 (11m)

一等小路    4 間以上 (7m)  
二等小路    1 間半以上 (2.7m)

- ・ **道路**  
    国道 4間以上      都道府県道 3 間以上      主要市町村道 2 間以上

**「道路空間」は公物、皆のもの**

**高速道路から歩行者専用道路まで純血主義**



**「運営管理・時間管理」のアメニティが重要**

**時間管理・参加が前提の道路種別を用意する**

**「集いの場」は社会参加の場**



**「+ α」で楽しく働く、楽しく生きる  
「まち」に魅力をつけ、価値を高める！**

