

沿道に着目した街路交通施策

国土交通省 都市局 街路交通施設課
街路事業調整官 三浦 良平

最近、我々街路交通施設課では、どうやったら「歩きたくなる街づくりに向けてどのような施策が出来るだろう」と議論を続けております。

道路の再配分については重要であることは理解しておりますが、道路局ではなく都市局として、沿道との関係を重要視し、そこに新たな施策があるのではないかと議論しているところです。これまでに議論したことを紹介しつつ、過去に行ってきた内容も含めながら、今日の話を進めていきたいと思っております。

テーマを3点に分けております。

- 1 点目は街路と沿道による延焼防止効果です。みなさんは延焼遮断のための街路施策についてあまり検討したことが無いかと思いますが、一部の自治体では熱心に取り組まれているので、これについてみなさんと改めて考えていきたいと思っております。
- 2 点目は街路整備に伴う沿道の開発効果ということです。今期の特定課題がストック効果なので、そのきっかけになる内容になればと思い、お話ししたいと思っております。
- 3 点目は今後の街路交通施策の方向性についてです。

【1 点目 街路と沿道による延焼防止効果】

1994 年に阪神淡路大震災 震度 7 が発生した際は同時火災が多発していました。近年発生する震度 7 程度の地震では、同時火災は少なくなっています。

阪神淡路大震災で被災した神戸市長田区鷹取東第一地区では、燃え尽きているところと、燃えていないところに分かれています。

当時は、風が強くもなかったためであり、延焼がとまったと考えられます。

それと、街路と公園があったために延焼を防ぐことが出来たのです。

街路が整備されると、延焼遮断として効果が高く、それを科学的に分析してみると、昔の国総研の官民複合研究成果ですが、街路の整備をするだけでは延焼防止効果は十分ではなく、効果を発揮するためには両側の建物が不燃化されれば、かなり建物が燃えやすい市街地でも燃え移らないという効果を科学的に分析しています。



◇都市構造による延焼遮断



図 都市構造による延焼遮断

建物が一切ない空地での延焼を止めようと思うと、7.5m幅の街路整備が必要になります。その幅の空地を生み出すか、沿道の建物を不燃化するのであれば合計として4.5mから6.0mの街路幅を確保すれば、延焼防止効果を十分に発揮することができます。

江戸時代は火消しが火災の起きている建物を叩き壊すことで空地を生み出し、延焼を止めていました。

それから、関東大震災をきっかけとし、抜本的に街の構造をつくり、延焼を止めなければならないという考えが根付いたのです。

都市の不燃化には防火区画という概念を導入すべきという考えが昭和50年頃から生まれました。また、阪神淡路大震災の頃から街路整備だけではなく建物の不燃化が見直され、昭和50年代から平成にかけて都市の防火対策の推進がされています。

平成9年に「防災都市づくり計画」という通知を出しています。これは都市計画の一環なので、都市マスにも位置づけて推奨していこうというものです。

さらに重点密集市街地という概念があるので、それをなくしていこうとしていて、都市計画道路の整備や沿道の不燃化を行っていこうとしています。避難所の整備等も行っていこうという記載がされています。

東京23区では建物の不燃化に力を入れて取り組まれていて、大阪市や名古屋市でも少しずつされています。

密集市街地対策については必ずしも重点の補助金がつかなくても、様々なところにある課題なので、他の施策と一緒にやることを検討していただきたいと考えています。

街路事業と都市防災の不燃化事業と組み合わせるなどして、行ってもらいたいと思います。

【2点目 街路整備に伴う沿道の開発効果】

ストック効果に関連する話をしていきたいと思います。

平成11年当時、都市局各課で作成していたパンフレットがあり、概算要望と本要望の時で2回出していました。中に記載されているのは各課の細かい施策を紹介していたものです。街路事業を行うことでの効果事例が記載されており、街路事業前は2.0階だったのが、事業後に4.7階になるなど、街路事業をきっかけとしてそれに合わせた沿道の建て替えが進んだという経済効果すなわちストック効果の紹介が記載されています。

また、GIS等の航空写真を持って、年次比較をすることで建物の変化を把握することができるので、このような観点で、沿道に着目した街路整備効果を分析していくことが、予算取得に向けた基礎資料になると思われるので、引き続き議論していきたいと思います。

【3点目 今後の街路交通施策の方向性】

道路構造令ができる前の街路構造令において、街路の幅員は44mと記載されていました。

歩道の幅員等の記載もありますが、この幅員は必ずしも交通量によって決められていたものではありません。

仙台市の定禅寺通りや広島大通り、大阪の御堂筋が整備されてきたが、昔の東京の都市計画図を見ると44mで都市計画決定されているものがあり、これは昔の街路構造令による名残であります。

都市としての必要な空間を確保しようという概念が当時はあって、今はないということについて、我々は深く考えなければならないのではないかと思います。街路とはなんなのかと、歴史を振り返って考えることが大事なのです。

道路は車のためにつくるとい時代は終わったのではないかと、みなさんの政令市あたりでは考えているのではないかと思います。

しかし、そのための施策展開は現在なかなかないので、沿道とうまく組み合わせた施策展開ができるとオリジナリティが出てくるのではないかと考えています。

街路の整備をする際に必要になってくることとして、厳格な選択と集中、既存ストックの質を高めるシェアリングとリノベーション、道路空間の再配分と時代に合わせた質の向上が挙げられます。官民連携によるパブリックスペースの利活用、これらがとても重要になってくると考えています。この協議会は、road ではなく street であることから、積極的に議論し、この協議会を盛り立てていきたいと考えています。

以上で終わります。

ありがとうございました。

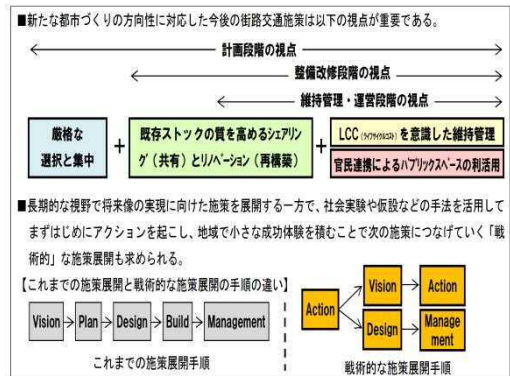


図 今後の街路交通施策の視点