

平成 26 年度 受託研究

水木しげるロード
リニューアルに関する研究

(抜粋)

平成 27 年 3 月 20 日

国立大学法人 東京大学
アジア生物資源環境研究センター 地域資源計画学研究室
教授 堀 繁

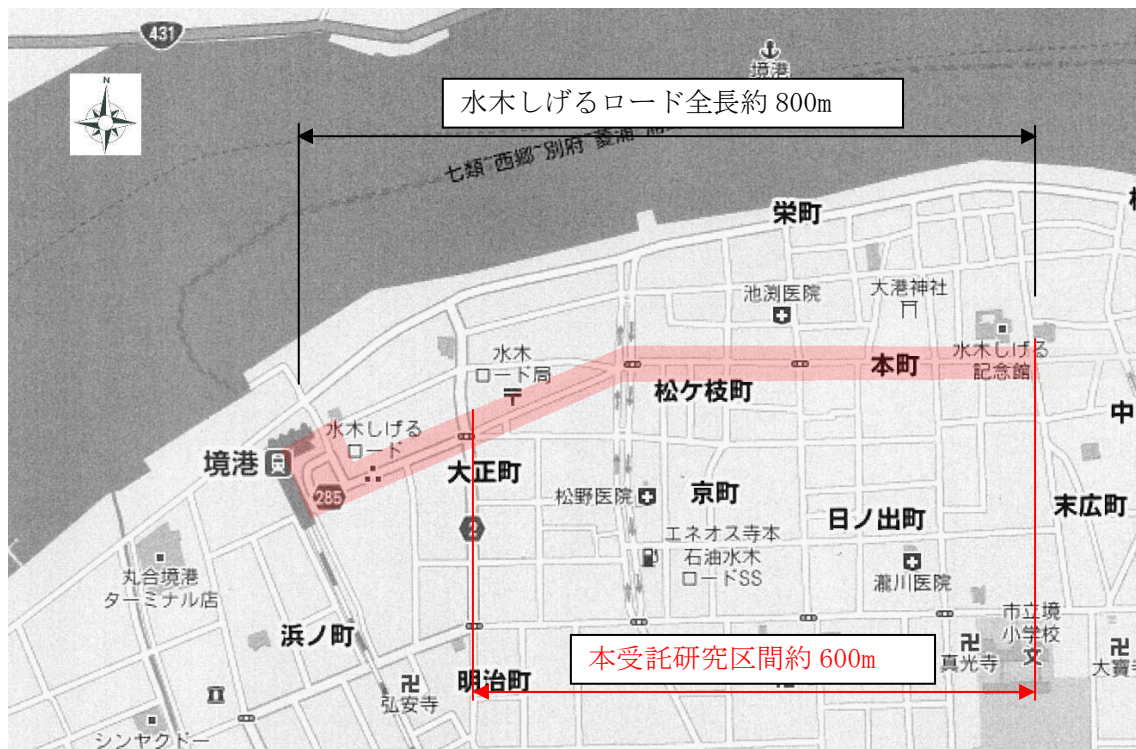
1) 本研究の目的

本研究は、境港市が平成 25 年度に取りまとめた水木しげるロード改修基本構想に基づき、基本設計の考え方を整理し、さらに基本設計をおこなったものである。

境港市の中心市街地である水木しげるロードは、もともと地域住民の生活用の商店街の街路であったが、近年観光客が多く来るようになり、性格が変わってきた。そこで観光をも意識した全面リニューアルが必要となり、クオリティの高い基本設計をおこなうこととなって委託されたものである。

従って、本研究の目的は、都市型観光地にふさわしい街路の基本設計をおこなうことにある。

位置図



1) 基本設計の考え方

基本設計にあたっては、研究目的に沿って、地域住民のみならず観光客が満足する楽しい街路づくりを目指すこととした。具体的には以下の検討をおこなった。

(1) 横断構成

車よりも人を大事にする表現とするため、一方通行一車線とした。歩道を 3.5m、路側を 1 m (自転車道を兼ねる)、車道 3 m、路側 0.5m、歩道 3.5mを基本とし、余った分は荷捌きスペース、休憩スペース (幅広歩道) などに使うこととした。

(2) 線形

一方通行一車線をさらにスラロームとすることで、道路内に人が休めるスペースを作るようにした。

スラロームの形状は、極力Rを大きくして車よりも人を大事にする表現とし、また、道の中央近くに歩道を持ってきて、道のまん中から街を眺められるようにした。特に、交差点の中に歩道が大きく張り出すように留意した。

(3) 横断歩道のハンプ化

歩道を車道よりも高くすることは、人を車よりも大事にする表現となるが、横断歩道の高さを車道ではなく歩道の高さに合わせることもそれ以上に人を大事にする表現となるので、横断歩道をハンプ化して車イスやベビーカーがスムーズに通れるようにした。

(4) 荷捌きスペース

荷捌きのため駐停車スペースは必要だが、多くなると通りの魅力が弱くなるので、最低限の数とすることとし、全体のバランスを考えて6ヶ所とした。

(5) 彫刻の配置

現状はほぼ直線上に同じ向きに並べられているため、単調で見にくい。また、計画的に配置されてきたわけではないため、全体のストーリーや彫刻相互の関係などが弱く、本来の魅力が発揮されていない。そこで、①関係性の強いものを集める、②その関係が分かるように向きや間隔などをよく検討することをおこなった。

(6) 休憩スペース

楽しく歩くためには楽しく休めることが必要である。そこで休憩スペースを歩道の中に可能な限り沢山置くこととした。

単調にならないよう、休憩スペースの形を様々に用意すると同時に、まちや彫刻を見やすくする配置に留意した。さらに、一層楽しくするため、彫刻を休憩スペースに組込むこととした。

(7) 植栽

既存の街路樹は、一本一本の木をよく考えて植えたものでなく、植栽枿が小さいため成長も良くないものが多く、魅力がない。そこで大部分は更新することとした。

新たに植えるものは、ベンチ・休憩スペースに緑陰を提供し、しかし街や彫刻を眺める邪魔とならないよう、じゅうぶん配置に気を配ることとした。

（８）舗装

歩道は 3.5mだが、歩道舗装は民地側 2 mだけにして、残りの 1 mは休憩スペース（幅広歩道部）と一体の舗装とすることで、人のための休憩スペースが少しでも大きく見えるようにした。

歩道舗装の中には誘導ブロックを入れた。

駐車場など車が車道に出る部分（車出入口）は、幅広歩道部も歩道舗装と一体とすることで、休憩スペースとは異なることを明示することとした。

休憩スペースの舗装は歩道、車出入口、車道と違えることで、それらに囲まれて分節され、休憩スペースが特別の場所と見えるようにした。

車道舗装は路側と走行部を分けることで道路を丁寧に作っていると見えるようにし、また車のスペースが狭く見えるようにした。

ハンプは車道舗装と違えることで注意喚起を促がし、またアクセントとなるようにした。ハンプはさらに傾斜部と平坦部とを分けることで一層丁寧な表現となるようにした。

妖怪神社の前には交差点以外唯一の横断歩道を入れ、ハンプとしたが、このハンプには道路を横切る参道風の舗装を入れて変化を付けると同時に、やや単調な大正町の見所となるようにした。なお、この参道風舗装の神社対岸の両側休憩スペースは、唯一ウッドデッキとすることで、このハンプ参道が一層特別のものと見えるようにした。

（９）ボラード（車止め）

車道が歩道と同じ高さとなるハンプには歩道境にボラードが必要となる。また、車出入口と歩道との境にも場合によってボラードが必要となるが、ボラードの列は単調で固い表現となる場合が多い。そこで、彫刻をボラードの代わりにところどころで使うことでボラードと気付かせず、ボラードの固さを柔らげようとした。

（10）妖怪神社参道の灯籠照明

妖怪神社前の横断歩道を参道風に見せて魅力とするため、歩道境に灯籠風の照明を四基入れることとした。

2) 景観形成の考え方

「水木しげるロードリニューアル計画」の基本的道路線形に基づき、各委員会で提起された留意事項を受けて景観形成の考え方を以下のように提案する。

(1) 基本的な考え方

- ① 「昭和レトロ」を感じさせる材料選定のため自然素材中心とする（親和性）
- ② 人にやさしいバリアフリー空間に配慮する（ユニバーサルデザイン）
- ③ 車のための道ではなく人を中心とした道路とする（歩行者優先）
- ④ エージングによる素材の持つ味わいを醸し出すこと（歴史性）
- ⑤ 環境配慮された材料選定を行うこと（エコロジー）

(2) 検討の経緯

「車道」「歩道」「広場」の材料選定について委員会要望を踏まえて「洗い出しコンクリート舗装」「本石」「天然ウッドデッキ材」「セラミック系舗装材料」を各部位ごとに提案し委員会の方向として車道：本石、歩道：洗い出しコンクリート舗装、広場：セラミック系舗装材料／天然ウッドデッキ材にて意見集約がはかられたため完成予想パースに以下の要点を盛り込みビジュアル化した。

(3) 車道について

車道については、幅員が広く見えやすい明るい御影石グレー系（300 x 600）の横貼り／いも目地を基本とし交差部は、黒御影石にてイメージハンプを設け車への注意喚起ゾーンを明確にする。尚、すべての交差部は歩道と車道は段差をなくしフラットにし、歩行者（高齢者・車いす）が安全に横断できるようにする。路側部は車の乗りあげ防止のため50センチ幅の色／形状の異なった本石を採用し注意喚起をする。反対側の路側部は自転車専用道として1メートル幅の自転車専用道とした。車道の石貼り工法については、長寿命／高耐久を前提に今後の検討課題とする。車道と歩道の段差は通常15センチとするが車の乗り入れ部は歩行者の水平移動を確保して傾斜させる。

(4) 広場について

妖怪像のグループ別再配置により、できるだけ妖怪像の向きとベンチとの関係を考慮して配置計画を行った。植栽については、株立ち種による真夏の大きな木陰による休憩スペースの確保とあわせて車との心理的遮断に配慮した。各広場はほぼグループ別妖怪像に集約されているため広場舗装材料選定も各グループの意味が感じられる色彩／材料により歩道全体のリズム感を醸し出す工夫をした。今回の提案では、透水性セラミック舗装材と天然ウッドデッキ材であるが、次の段階でそのほかの舗装材料も要検討である。尚、着色コンクリート平板／脱色アスファルトなど、経年劣化、褪色脱色する舗装材料は好ましくないと考える。できれば、環境配慮／高耐久／自然観のある舗装材料が適材と思われる。ベンチデザインについては、水木プロダクションの意向もあり検討課題とする。

(5) 歩道について

歩道舗装材は視覚障害者用の黄色ブロックが縦横断しており輝度比2, 0以上の差が前提条件となるため、委員会要望により、研ぎ出しコンクリート舗装で計画を行ったが、埋設管の修復工

事／劣化による剥がれを考慮すると再検討が必要と思われる。また、高齢者のすり足歩行／車いす通行を考えると、不陸によるつまずきと歩行安全性（滑り）を考えた材料／工法選定が最重要である。

視覚障害者用ブロックについても黄色との色彩規定はあるものの彩度／明度の規定はなく弱視者が識別できる範囲の落ち着いた黄色が好ましいと思う。また、照明計画の光源で夜間景観による舗装材料の見え方も今後の検討課題である。

今回、提案では、基本道路線形を基に適切な舗装材料を選定したが、今後「賑わい空間の創出」「おもてなし空間の創出」をめざして「照明計画」「植栽計画」「演出街具」「ファニチャーデザイン」「ファサードデザイン」と一体となった舗装デザインによる誘引効果を検討する必要がある。