実践! 地域の再生

10 道路整備の功罪

道路整備と言えば、中山間地にも都市部にも、関心の高い政策分野だ。渋滞緩和、若者定住、救急に必要な「命の道」、さまざまな側面から必要性が訴えられてきた。一方、近年、脱・道路の動きがじわりと広がり始めた。世界の先進的な都市政策などに詳しく、「道路整備事業の大罪」（洋泉社）で道路政策の負の側面に迫った服部圭郎明治学院大准教授に話を聞くとともに、各地の動きを紹介する。

自動車優先見直そう

服部圭郎・明治学院大准教授に聞く

目立つマイナス効果

日本の道路整備はすでに十分だ。可住面積当たりでも人口当たりでも、一般道、高速道路ともに先進国でトップクラスにある。

ところがいまだに政治家は「わが国の道路整備は遅れている」と訴え、住民は「道路ができれば地域は良くなる」と信じている。

終戦直後、日本の道路はほとんど未整備だったから確かに効果はあった。

人口減少時代を迎え、高度経済成長期とは、ゲームのルールが変わった。もはや開発による経済効果よりも、道路整備によるマイナスの効果が目につくようになった。

渋滞解消ほぼ不可能

過疎に悩む地域では、解決のための道路建設が求められている。いざ道路が完成し、行動範囲が広がるとストロー効果が働き、住民は自分の街ではなく、近隣都市へ気軽に出掛け、地域の商店、病院が無くなる。地域が不便になり、人口流出に拍車が掛かる。そんな地域が全国にたくさんある。

都市でも道路の恩恵は疑問だ。幅の広い道路によって市街地が分断され、相互の往来を阻害する。商業的に不利というだけでなく、地域コミュニティーの分断も招く。

郊外の道路整備で全国資本のショッピングセンター建設が誘発され、代わりに中心市街地は衰退し、地域の個性が失われた。

街を壊したければ、道路を造ればいい。地方は道路整備でむしろ豊かさを失い、東京との格差は拡大している。

そもそも道路整備による渋滞解消はほぼ不可能だ。渋滞が発生しないということは、1日のわずかなピーク時間帯以外はがらがら。過大なインフラを整備することになる。海外に失敗例があるが、あえて推進すれば街は道路だらけになる。

都市の個性を大切に

地域再生のためには、道路の役割を原点から考え直すべきだ。

本来、道路には移動と交流、二つの役割があった。ところがモータリゼーションで、目的地まで移動優先、自動車優先をいかに早く到着するか、移動の役割ばかりに重点が置かれた。自動車偏重の道路整備が進み、歩行者や、運転のできない交通弱者がないがしろになった。

移動優先、自動車優先を見直すことが今、求められている。歩行者や公共交通機関を優先した道路づくりをし、街の中心部からは、可能な限り自動車を排除すべきだ。自動車がいくら走りやすくても街を通り過ぎるだけ。歩行者がいてこそ、にぎわいが生まれる。

グローバル時代だからこそ、都市の個性は大切にしたい。にぎわいがあり人が交わるからこそ、歴史や文化が生まれ、都市のアイデンティティーをつくり出す。それが人々がその街に住む理由にもつながる。

（藤岡慎吾）

ルポ 東京・下北沢

再開発に揺れる路地文化

週末、駅を出ると網の目のように広がる路地が人であふれていた。小さな雑貨店や古着店、飲食店がひしめき合い、カフェのオープンテラスでカップルが語らう。交差点ではパントマイムの大道芸。公演前の劇団が本番の衣装で呼び込みに練り歩く―。

新宿から電車で約10分。東京都世田谷区の下北沢地区は若者文化の発信地として知られる。空襲を受けず、戦前以来の街の構造が今も残る。低層の生活商店街に1970年代からライブハウスや小劇場、若者向けの店が集まり、生活と文化活動が混然一体となった独特の街が生まれた。

▲路地が人波で埋め尽くされた下北沢の街

車は歩行者に遠慮しながら通る＝下北沢

道幅が細いので車は自然と街へ入ってこない。時折通る車は遠慮しながら、歩行者が道を譲るまでじっと待っている。

この路地文化が今、都と世田谷区による再開発計画により揺れている。広い駅前広場を造り、幅26㍍の都市計画道路を通す。道幅拡大で高さ60㍍の高層建築が可能になり、地区一帯の路地は拡幅される。

区は「道路を広くして防災上の安全を確保する。道が広くなれば歩行者も歩きやすくなり、回遊性とにぎわいが増す」と説明する。

これに対し、住民らでつくる「Save the 下北沢」代表の下平憲治さん(48)は「公園のように安心して歩ける路地が人のつながりや文化を生んできた。大きな道路で街が分断され、車が入ってきて、人は歩けなくなり、文化は消えてしまう。公金を使ってわざわざ街を壊すなんて…」と異を唱える。

街の魅力が消えるという危惧に、音楽家坂本龍一さんら文化人や街づくりの専門家らが次々と賛同している。行政はあくまで事業を進めようと用地買収を始めた。反対派は署名運動や行政訴訟で対抗し、平行線が続いている。

（藤岡慎吾）

国道を歩行者専用道に

旭川(北海道)買物公園

市民が憩う北海道旭川市の買物公園

都心の道路を歩行者のために取り戻そうと、全国初の歩行者専用道路としてお目見えしたのが、北海道旭川市の「買物公園」だ。

JR旭川駅前の目抜き通りで、元は交通量の多い国道だった。その車の通行を止める思い切った政策で、1972年に誕生した。約1㌔の通りに樹木やベンチが整備され、沿道に商店が並び、多くの買い物客が行き交う。40年近く経た今でも、街のシンボルだ。

数年前から郊外に大型ショッピングセンターが整備されて苦戦しているというが、地方の中心市街地の衰退が著しい中で、にぎわいをまだ保っている。

市市民生活課は「車が通っていたら、もっと街は衰退していただろう。歩行者専用道路は、ほとんどの市民から支持されている」と言う。

70年代には、東京・銀座の歩行者天国や、横浜市・伊勢佐木町のモール（歩行者街路）化なども実現した。

80年代以降、車の速度を落とすために道に凸部を設けるハンプや、ジグザグ道にするなどのコミュニティー道路といった施策も徐々に広まってきた。

埼玉県川越市が99年、中心部の都市計画道路で、10㍍ほどの幅を20㍍に拡幅する計画をやめて蔵造りの町並みを守るなど、都市計画道路見直しの動きが出てきた。車の交通量確保を優先してきた道路整備だが、国も都市計画道路の見直し指針をつくって時代状況に応じて計画を変更する姿勢に転じ、ここ数年各地で計画の部分的な見直しが進んでいる。

山間部の道でも、長野県松本市が2006年、周辺村との合併協議で決めた道路建設を市民アンケートや討論会によって再検討し、建設を撤回した。

国土交通省の研究会が昨年まとめた報告は、「人間重視の道路」を目標に掲げた。歩行者や自転車、路面電車のための道路空間利用の再構築など、今後の道路整備の方向性を示した。（岡山一郎）

＝随時掲載