

県道熊本高森線
(都市計画道路益城中央線)
に対する 12 の提言

2018 年 8 月

熊本大学ましきラボ

はじめに ～四車線化に対する私たちの考え方

熊本大学ましきラボは、熊本地震から半年後の2016年10月19日に開所し、毎週土曜日のオープンラボや多くのイベントなどを通して、益城町民の声を聞き、皆様の想いを様々な復興事業に繋げるべく活動をしてきました。また、2017年4月10日には、熊本県および東京大学先端科学技術研究センターと、同年4月12日には益城町と、熊本大学は包括的連携協定も結んでいます。本提言書は、それらの協定に基づき、ましきラボの活動の一環として作成したものです。

県道熊本高森線（都市計画道路益城中央線）の拡幅事業に対しては、被災後に行われた復興計画に対する住民意見交換会において多くの賛成意見も出ましたが、その後は懐疑的な意見も出ています。また、早期の実現を望む声も多かったことは、ましきラボが行った仮設住宅聞き取り調査においても確認しています。県道拡幅が有する、交通渋滞の解消や被災時の交通確保といった価値とともに、歩道の充実や周辺細街路の抜け道利用の解消など、歩行者などの多様な利用者に対する地域全体の価値を有することは、評価できると考えます。ただ、早期事業化を求める住民がいる一方で、生活再建への影響や合意形成を図るための期間が不足しているとの思いから、根強い事業反対の意見を持つ住民もいます。当該事業の最も大きな課題は住民と行政との相互理解の不足であり、その解決のためには、コミュニケーションを十分に図り、住民主体のまちづくりと一体となって当該事業に取り組む必要があると考えます。

そこでましきラボでは、「27m 県道を考えるオープンラボ」を2018年2月21日と5月28日の2回開催し、約90名の参加をいただきました。27mの幅員の中にも、車が走りやすい道、シンボリックな道、歩行者が快適に歩ける道など、多様な可能性があります。上記オープンラボでは、道路の横断構成の相違による道路空間のイメージや沿道敷地との連携の仕方などを、模型などを通じて具体的に提示し、参加者の皆様から様々なご意見をいただきました。また、毎週土曜日のオープンラボやとんとんカフェへの出張オープンラボでも、多くのご意見をいただきました。それらの議論や意見をまとめ、ましきラボとして検討を重ねた結果を、「県道熊本高森線（都市計画道路益城中央線）に対する12の提言」として提出いたします。

1. 益城の顔づくり

復興のシンボルであり、復興計画の中核的な役割を担う県道再整備（四車線化）は、単なる道路整備にとどまらず、地域の誇りやコミュニティの醸成を担うまちづくりの屋台骨となります。そのためには「益城らしさ」とは何かを考え、その上でのデザインや整備プロセスへの住民参加、沿道との一体的な空間づくりが不可欠となります。

提言1. 「益城らしさ」を活かす・つくる

地震からの復興のシンボルとして、50年、100年という長い時間にわたって魅力的で、町民の誇りとなるような道、すなわち「益城の顔」となる道を目指すことが大切です。そのためには、豊かな自然との身近さ、長い間に培われた暮らしなどの「益城らしさ」を活かすこと、新たにつくって行くことが必要だと考えます。そのような新しい道は、住民にとって、気軽に立ち話ができるような空間となり、人と人をつなぐコミュニティの場となって行くでしょう。その結果、この県道は、コミュニティを分断する道ではなく、新たにコミュニティを紡ぎなおす新しい場となることが可能となります。

提言2. 住民の希望を反映しやすい柔軟なデザイン

住民にとって誇りや愛着を持ちうる道となるためには、デザインや整備のプロセスに住民自らが参加することが大切です。そのためには、例えば街路樹なども、単一の樹種に安直に決定するのではなく、樹木の一本一本の種類や位置を沿線住民や商業者等と話し合いながら選定して行くことも可能な柔軟なデザインが必要です。また、住民ワークショップなどを通じて、直接触れたり使用したりするベンチや舗装などをともにデザインして行くことも検討すべきです。このような取り組みにより、約3.5kmの道路が、それぞれの地域に合わせた多様な空間として実現されるでしょう。

提言3. 沿道と一体的な空間づくり

「いい道」は、「道」だけではできません。歩道に隣接した公園などの公共空間と一体的に整備することは当然として、民間敷地ともしっかり連携し、店先にオープンカフェが設置されるような、道と敷地が一体的となる空間づくりが重要です。そのような道では、様々なイベントなど、広い歩行者空間を活かしたまちづくり活動の展開できるでしょう。このような「いい道」を実現するためには、県や町の行政だけでなく、住民の主体的な活動が必要です。沿道のまちづくり協議会と連携し、住民とともに、ルールや仕組みを検討することが有効です。

II. 歩行者を中心としたみちづくり

整備される道路には、道路としての基本的性能はもとより、歩行者や自転車の快適性・安全性、公共交通の利便性の向上が求められます。さらに沿道敷地と連携したパークアンドライドなどの検討もなされるべきと考えます。

提言4. 歩行者も自転車も快適な道

拡幅された県道を自動車のみが使いやすい道としては、益城町の創造的復興において担うべき役割を十分に果たしているとは言えません。全ての人が、気持ちよく安全に、散歩やジョギングしたり、自転車で走れる道であることが重要です。特に歩行者と自転車については、植栽帯の位置などによって適切に分離させることが有効だと考えます。また、夜間の安全も大切です。県、町、住民による十分な協議のもと、既存防犯灯の代替なども検討しつつ、維持管理方法も含めて、街路照明については検討すべきです。このような道は、益城町長の進める「あるくプロジェクト」にも大きく貢献することとなるでしょう。

提言5. 安全な横断への工夫

県道拡幅に対する住民の大きな懸念の一つは、車道の横断が困難に、あるいは危険になるのではないかというものです。健常者のみではなく、老人や子供、車椅子利用者まで含めて、横断の安全性、利便性を確保する工夫が必要です。そのためには、押しボタン式信号機が設置された横断歩道を適切に配置して行くことが求められます。信号制御と連携し、交通渋滞解消と速度抑制を両立させていくことが重要だと考えます。加えて、交差点の設計においては、見通しの良さによる安全性の確保と同時に、適切なたまり空間を沿道の土地利用とともに工夫することで、快適性の創出も求められます。また、自転車とバス停や横断歩道で待機中の歩行者との接触が生じないような工夫が必要です。

提言6. 公共交通の利便性の向上

益城町を歩ける町にするためには、公共交通の充実は欠かせません。この道づくりにおいても、バスを中心とした公共交通の利便性を高めることが求められます。例えばバスベイの設置ではなく、バス運行の定時性を確保するバス専用レーンの導入も可能な構成にしておくこと、快適なバス停のデザインすることなどが必要でしょう。これらのインフラを十全に活かすためには、益城町が主導し、住民の協力のもとに、沿道に駐輪場や駐車場を誘導し、サイクルアンドバスライドやパークアンドライドの実現を目指すことが必要です。

III. 周辺へ波及するまちづくり

まちづくりの屋台骨として県道整備を考えたときに、沿道環境との関係が重要であることは言うまでもありません。沿道施設へのアクセス性確保、沿道環境への配慮、防災・減災性の向上を目指した検討が不可欠です。

提言 7. 沿道施設へのアクセス性の確保

現状の県道は、町民の生活道路であり、この働きは拡幅後も大きくは変わらないと考えます。そのため、自動車も歩行者も沿道の施設に容易にアクセスできることが大切です。自動車に対しては、中央にゼブラゾーンを設置することで、右折による沿道施設へのアクセスを容易にすることが考えられます。また、沿道の施設配置については、駐車場などをできるだけ建物の裏側に誘導することで、歩行者のアクセス性も確保することができます。

提言 8. 沿道環境への配慮

沿道に賑わいが生まれるためには、散策したり、ゆっくり時間を過ごしたりと言った活動を阻害しない環境を整える必要があります。粉塵や騒音の抑制、あるいは暑さ対策など、舗装材の選択などにおいて、最大限の技術的な工夫を検討する必要があります。また、住民と協働によって、敷地境界をブロック塀などではなく生垣を推奨することができれば、沿道環境を向上させるだけでなく、地震への防災にとっても大きく貢献するでしょう。

提言 9. 防災・減災の町の実現

益城町は復興計画において、日本の防災・減災を牽引していくことを目指しています。この県道整備も、多様な視点から貢献することが求められます。地震時に倒壊した電柱によって復旧活動に困難が生じたため、防災に役立つ道として、電線地中化を目指すことは当然でしょう。加えて、自然災害は地震だけではなく、気候変動によって想定外の気象災害が頻発することを踏まえると、益城町全体においても水害、特に内水氾濫に対する対策は急務であり、県道も含めた町全体での総合的な対策が必要です。

IV. 住民と協働する仕組みづくり

永く「よい道路」であり続けるためには、住民とのコミュニケーションが重要です。情報公開に基づく住民の理解、検討・整備プロセスの共有、ルールやデザインコードづくりによる継続的なコミュニケーションが求められます。

提言10. わかりやすい情報公開

県道が沿道を越えて、益城町全体に貢献するためには、地権者だけではなく、それ以外の住民も対象とした、広く継続的な情報公開が必要です。特に、「道路の段階構成」という面的な考え方の意義や必要性について、住民の深い理解が必要になります。情報公開を行う専門HPの開設や情報公開や市民との意見公開の場として、仮設の拠点施設を整備することも検討していただきたいと考えます。丁寧な情報公開によって、住民の不安も解消され、道路整備の意義がより広く展開していくものとなります。

提言11. 住民とのプロセスの共有

「2. 住民の希望を反映しやすい柔軟なデザイン」において述べたように、この県道が「益城の顔」となるためには、検討・整備のプロセスを住民と共有することが大切です。そのためには、継続的な住民協働プロセスを構築する必要があります。植栽の検討や、ベンチなどの検討・製作などだけではなく、一部の道路空間のモックアップ（試作）を作成し、整備する空間を実空間として、住民とともに検証していくことも有効です。

提言12. 住民との協働に基づくルールづくり

「沿道と一体的な空間づくり」を実現するためには、すでに設置されているまちづくり協議会などの住民組織と十分な連携を取っていく必要があります。益城町の主導によって、建築の作り方、道路の使い方、維持管理方法などについて、住民との議論に基づいたルール（デザインコード）づくりを目指すことが必要です。県道整備のプロセスを通じて、熊本県から益城町へ、そして住民へと、活動の主体が遷移していくような状況を作り出すことこそ、創造的復興と言えるのではないのでしょうか。

おわりに ～今後に向けて

本提言書は、この県道益城中央線の整備が益城町全体の様々な人々にとって価値あるものとするために、ましきラボで検討した県道デザインの考え方やイメージに基づいて多くの住民の方々と議論した内容を、「顔づくり」、「みちづくり」、「まちづくり」、「仕組みづくり」の4つの方向性、12の提言としてまとめたものです。

一方、この整備の影響は益城町より広い範囲に及ぶことも考えられます。例えば、熊本空港アクセスの改善に対しても大きく貢献する可能性があります。そのような広域的な効果を十全に発揮するためには、益城町の復興計画との連携のみならず、熊本県のその他の施策との連携も今後検討していく必要があるでしょう。

しかし、道路整備は、あくまでもまちづくりの手段の一つに過ぎません。この道のまわりで、どのような暮らしを花開かせるのか。住民が主体となって、「住み続けたいまち、次世代に継承したいまち」をいかに実現していくのか。それらのビジョンやプロセスが、今後、常に問われていくと思います。熊本県、益城町のサポートのもと、住民が主体となった復興が実現されていくことを強く希望するとともに、ましきラボとして、これからも様々な形で協力していきたいと考えています。

参考資料

第1回 27m 県道を考えるオープンラボ資料

第2回 27m 県道を考えるオープンラボ資料

住民意見一覧