

都市と交通

1984

No.

4



建設省都市局街路課編集協力

都市計画街路事業促進協議会
社団法人 日本交通計画協会

都市と交通

1984・6・No.4

《目 次》

——特集テーマ「交通結節点の整備」——

●グラビア（カラー写真）	1
●巻頭言 「鉄道立体化と都市整備について」	岐阜市長 蒔 田 浩 3
●随想 都市と広場	福岡市助役 和 田 祐 之 5
●特集	
特集—1. 駅前広場整備の近況と課題	
建設省北陸地方建設局金沢工事事務所調査第二課長	福 本 俊 明 6
北九州市建設局土木部道路建設課	矢 頭 基 秀
特集—2. ライドアンドライド用交通広場の整備	
大阪市土木局街路部計画課長	佐々木 茂 範 11
大阪市土木局街路部技術主幹	隅 野 八 郎
特集—3. 自転車・ミニバイク駐車場の整備について	
建設省都市局街路課課長補佐	原 田 邦 彦 15
●シリーズ	
〈シリーズ まちづくりと街路〉 長野駅周辺整備について	
長野市都市計画課長	内 田 将 夫 20
〈シリーズ アンダーグラウンド〉 都市モノレールと都市空間の有効利用	
——千葉都市モノレールと市街地再開発事業との一体整備をめざして——	
千葉県都市部モノレール建設課課長補佐	金 坂 俊 晟 25
●論文 鉄道駅のあり方とその整備について	
大阪市土木局街路部立体交差課課長代理	松 尾 俊 雄 30
近畿日本鉄道株式会社建設改良局部長	中 田 善 久
●参考データ 街路事業における訴訟の実態調査報告	35
●案内板	38
●協会だより	41



宇都宮駅西口広場



ライドアンドライド交通広場（北巽バスターミナル）



新潟駅南口広場



新潟駅南口広場（噴水と彫刻の組合せ）

「鉄道立体化と 都市整備について」

全国市長会街路事業促進会議委員長
岐阜市長

蔭 田 浩



今年も5月初旬、金華山を仰ぐ清流長良川で恒例の鵜飼開きが行われ半年間にわたる鵜飼のシーズンがスタートいたしました。岐阜長良川の鵜飼漁は今では世界的にも知られ、毎年多数の方がご覧になりますが、この漁が古く1200年余の昔からの伝統を持つ宮内庁の直轄の御漁として行われ、今でも初鮎は陛下に献上されていることをご存知の方は少ないのではないかと思います。塗黒の川面を、六艘の鵜船が、かがり火をたきながら鮎を狩り下っていくような勇壮で見る人を夢幻の境地に引きこんでいきます。

さて、鵜飼を楽しまれた夜が明けると朝の街の喧騒に前夜の夢を醒まされてしまう方もおられるかと思います。夜の静に対して、41万市民が生活し中部圏の経済、文化の拠点として忙しく活動する都市が昼の岐阜の顔であり、今日、恵まれた自然を生かし、先人の築いた伝統に恥じぬ街づくりを進めていくことが、私共に課せられた重大な責務となっています。

とりわけ、市内交通を自動車、バスなどの路上交通に頼る地方都市にとっては共通の課題ですが、都市の発展、街づくりの要は都市内交通の整備にかかっており、街路網の整備、円滑な道路交通の確保が当面の急務となっています。特に当市の場合、市街地の中央部を国鉄東海道線が東西に走り、他に複数の国鉄線、私鉄線が交錯しているため、鉄道横断部における交通の遮断、各ターミナルにおける人・車の輻

輳が大きな障害となっているところです。

このような問題は、明治以来鉄道駅を中心に発展してきた諸都市にとっていわば宿命的なものとも言えますが、駅の表・裏を問わぬ市街地の拡大、通勤・通学者の増加、モータリゼーションの進行等の結果、駅の周辺は道路上まで人と車があふれ、また線路により市街地を分断させることは都市の発展にとって大きな障害となっています。このため、昭和40年代以降、建設省を中心に鉄道の立体化と駅前の整備が積極的に進められ、既に数多くの都市で事業が進捗していることはご承知のところですが、当市におきましても十年余の検討を経て、昭和56年に岐阜駅周辺連続立体交差化事業の事業認可を受け、ようやく昨年から事業に本格的に着手したところです。

いわゆる鉄道高架事業については、市街地中心部で施行されるものであり、鉄道事業者をはじめ各関係者が一体となって推進することが必要なため、事業の決定に至るまで種々の困難があり、また事業を進めていく上でも障害が少なくありません。とりわけ、現在の厳しい財政事情下公共事業が抑制基調にある中で、事業規模も大きく事業期間も長期におよぶ鉄道高架事業の効果に対しては厳しい目が向けられているところですが、当市をはじめ鉄道駅を核として成長した都市にとっては、今後の発展を期するためには鉄道高架化が不可欠となっています。

すなわち、鉄道高架事業の完成により、鉄道線路による交通遮断が解消するばかりではなく、あわせて駅前広場等の整備を行うことにより駅を中心とした交通体系の整備、道路交通の円滑化を一挙に推進することが可能となるほか、貨物ヤード跡地、高架下空間の有効利用、ターミナル整備を契機とする周辺再開発の促進により都市の再活生化が図られるもので、都市の再整備にとってまたとない機会であります。すでに事業を完了し面目を一新した都市もありますが、当市においても21世紀に向けた街づくりのためのプロジェクトとして全力を挙げて事業に当たっているところです。

さらに最近、ゆとりとうるおいのある都市環境を求める声が強まる中で、建設省においてもシンボル・ロードなどの自らアメニティを創出する街路空間の整備が59年度の主要施策とされ今後の積極的推進が期待されておりますが、今後の駅前空間の整備においても同様の配慮が必要かと思われます。従来駅前といえば街の玄関であり、街の顔とも言うべきものでありましたが、今日、多くの街で昔の駅前の風情は失われ

単なる乗り換え場になったと嘆く人は少なくありません。岐阜駅も例外ではなく、駅舎から道路にまであふれる車、雑然としたビル群は岐阜を訪れた方の多くを失望させるのではないかとと思いますが、駅前広場の整備に当たっては、関連街路、周辺再開発とあわせて、うるおいのある空間の創出にも十分留意することが必要と考えているところです。

以上、鉄道高架をはじめとする都市交通の整備について触れたわけですが、現在は、昭和59年度予算の成立を経て早くも来年度の予算の方向付が議論されております。国の財政は相変らず厳しい状況にあり、公共事業をめぐる環境も決して明るいものではありませんが、各都市のレベルでみた場合、街路をはじめとする根幹的公共施設整備の必要性はますます高くなっており、むしろ今後は地方を中心とする都市化の進展、住民ニーズの多様化に応じて一層強力な事業の推進が求められているところであり、都市基盤の整備について各方面の一層のご理解とご支援を願うところであります。

都市と広場

福岡市助役 和田 祐之



やっと博多ドンタクが終った。このドンタクはパレードと、都心を中心に市内30数カ所に設けられる舞台（広場）とで構成される。お祭りとしては一種独特の構成と雰囲気の記事だが、祭り好きと言われる市民もあって、延べ200万人程度の人出となると言われている。一方、市民の祭りということで、設営し、参加する市役所の方が、連休と言う意味でのゴールデンウィークに全くならないのは止むを得ないことも知れない。

ところで、ほとんどすべて都市がそれぞれ独自のお祭り、あるいはそれに似た行事をもっており、観光政策としてのみでなく、住民のコミュニティー意識高揚と言う見地からも、その振興を図っているものと思われる。しかし日本の都市の、特に都心部では、そのような行事を行うことの出来る空間が、だんだん少なくなっているのではなからうか。また空間としてはあっても、特定の利用目的のための整備が進められ、東京の神宮外苑広場のような、多目的の、逆に言えば特定の利用目的のない、何にでも使える空間がない。

例えば、新年早々などの都市でも行なわれる消防の出初め式である。本市の場合、総合グラウンドで行なっているが、陸上トラックと言うことから重量のあるハシゴ車などは中に入れず、スタンドの外から遠巻きにするということで、目玉商品抜きのお観望にしもあらずである。河川敷のない本市では防災訓練もままならない。また、祭りの中心行事であるパレードはどこでも道路で行なわれるが、道路の横断構成が精巧に、ソリッドに作られていると、多数（であ

ればある程、主催者としては喜ばしい）の観衆を収容するには不便になって来る。ドンタクパレードの行なわれる道路のガードレール代りの植込みは、僅か2日で無残な姿になる。

都市計画の項目に「広場」というのがあるが、現実には交通広場としての駅前広場以外の広場は殆んどないだろう。また、北京の街路の自転車・自動車分離帯のみでなく中央分離帯まで移動可能な柵となっているのは有事の際の滑走路、という説の真疑はともかく、お国柄から広場的利用を考えてのことと思われる。しかしながら、利用の、利用手数の多様化は、利用者にとっては便利になっても、施設を提供する方からはやっかいになる。「ラッタッタ」以来、近年大都市周辺部や地方都市でミニバイクが激増し、福岡市でも自転車以外の2輪車が約11万台、市民10人に1台となっているが、これにより先ず、2輪車駅勢圏が一挙に拡大し駅周辺の駐輪需要はとても対応不可能な量に増大し、一方で、「今やバスの大敵はマイカーでなくミニバイク」とバス会社を嘆かせほど利用距離が競合すると共に、天候の影響を極端に受けるためバスの運行計画、ひいては交通計画にも影響するようになっている。最近運転免許行政上問題とされた屋根付ミニバイクは、福岡市内でも時たま見かける程度でその将来は判らないが、これが増加するとすればどこに通行空間を用意すればよいのだろうか。自転車通行帯や植樹帯どころか歩道さえ不十分なのが街路の現実だから。

駅前広場整備の近況と課題

福本 俊明*
矢頭 基秀**

はじめに

先般、最近10カ年以内に整備を完了した、もしくは現在事業を進めている駅前広場に関して以下のような項目について全国調査を行った。

- 国鉄駅、民鉄駅、地下鉄駅の別
- 都市計画決定状況（決定年月日、面積および立体式広場面積）
- 事業年度、事業費および事業手法（街路事業、土地区画整理事業、市街地再開発事業、地方単独事業の別）
- 駅前広場内の施設（車道、歩道、植樹帯、カープール、タクシープール、バスバース、自転車駐車場等）の規模
- 駅乗降客数の経年変化および将来推計値

◎駅前広場を整備するに至った理由

- 駅関連道路交通量（駅前道路交通量、バス発着回数、自転車放置台数）
- 都市および駅の特徴（人口規模、ピーク時乗降客数等）

◎費用負担実態およびその考え方

◎整備後の現況評価

調査対象箇所数は530駅にのぼっている。ここでは、これら調査項目の一次集計の中から、とくに、費用負担実態および整備の現況評価の項目等（上記◎印）に着目して調査結果の概要を紹介するとともに、駅前広場整備の現況と今後の課題について筆者の個人的見解を交えながら述べてみたい。

1. 駅前広場の意義と分類

(1) 意義

大量輸送機関である鉄道は、個別輸送機関である自動車などの道路交通と異なり、そのトリップの起

終点は「駅」という限定された場所に集中することとなり、このため都市スケールから見れば極めて小さなスペースである駅前に大量の人口が集中し交錯することとなる。さらに、これらの人口は徒歩、自転車、バイク、バス、タクシー、自家用車など多種多様な交通手段を利用して駅に集中し、または散出するため、これらの交通を安全かつ効率よく処理するとともに、乗り換えの利便性を高めることが是非必要となる。このために施けられる施設が駅前広場であり、その目的は交通処理にある。この意味で、駅前広場は交通広場とも呼ばれる。（また、一般に相異なる交通手段の結節点に施けられる交通施設を交通結節点施設と総称されており、駅前広場の他、自転車および自動車駐車場などがそれにあたる。）

一方、駅は「都市の玄関」とも称される程、都市の中でも中心的な位置に存在することが多いため、その都市独自のイメージを訪ずれる人々に真先に印象付ける性格をも持っていることから、それにふさわしい景観や雰囲気を持することが要求される。このことから、駅前広場は、環境広場としての機能も有しているのである。

さらに、市街地に存在する貴重な都市空間であることから、地域の催しや祭りなどに利用される公共広場としての機能を果たす他、そのスペース故に防災広場としての役割も担っている。

(2) 分類

交通結節点という観点からすれば、駅前広場は、異種の交通機関相互の乗り継ぎを円滑化することが最大の責務と考えられる。

通常の駅前広場は、前段で述べたように多様な道路交通手段と鉄道との乗り継ぎを総花的に円滑化するものである。一方、大都市近郊の駅などに適用さ

れることが多いライドアンドライドシステムは、幹線バスを都市中心部まで乗入れる代りに郊外駅を中心にゾーンバス網を整備し、郊外から都心部へのトリップが鉄道を利用することをねらったものであり、これにより都心部の道路混雑の緩和を図ることを目的としている。このためには、バス網の再編や鉄道との一体的な運賃制度等の対策とともに、このシステムの要めとなる施設、すなわちバスと鉄道の乗り継ぎの利便性を可能な限り高めるよう特別に配慮され設計された駅前広場が必要となる。これがライドアンドライド用交通広場である。



ライドアンドライド用交通広場

同様な目的であるが、比較的交通密度の低い都市郊外などで、バス網の構築が困難な場合には、最寄鉄道駅前に無料または低料金の自家用車の駐車用の交通広場を設けることにより、従来、都心部まで流入していた自家用車交通を郊外鉄道駅で受け、鉄道交通に転換させることを目的として設けられる、駐車機能に特化した駅前広場をパークアンドライド用交通広場と呼んでいる。

これら後者の2つは、ともに公共交通機関の利用を促進して都市内道路交通の緩和を図るものである。

2. 駅前広場整備事業の概要

(1) 事業手法

駅前広場は、通常、交通広場として都市計画決定を行い、都市計画道路事業の一環として整備される。その事業手法には、街路事業、土地区画整理事業、市街地再開発事業などがあり、それぞれの割合は、調査結果によれば、表-1のようになっている。

表-1 事業手法の割合

	街 路	土地区画整理	市街地再開発	地方単独	計
(区 画)	(38%)	(38%)	(9%)	(14%)	(100%)
箇所数	161	167	38	61	433

(2) 事業の実施

従来より、駅前広場整備については鉄道側からも費用の負担を得て進めている。戦後、昭和21年に「駅前広場に関する関係各省庁申合事項」（内務省、戦災復興院、運輸省）を定めており、「駅前広場は道路用地と鉄道用地を一体として、国鉄と協議の上、都市計画決定し、駅前広場の駅舎側に属する部分と市街地側に属する部分に折半して国鉄および都市側（道路側）が各々の分担区域に要するすべての費用を分担して造成する」としている。

しかし、昭和40年代後半以降、国鉄の経営事情の悪化から鉄道側の負担にも限界があるとして、昭和48年度に上記の申合事項の見直しを行い、新たに「都市計画による駅前広場の造成についての建設省、日本国有鉄道申合せ」（いわゆる「建国申合せ」）を定めて現在に至っている。

その内容は、従来の折半線という考え方を改め、広場面積の駅舎側四半分線以内の造成に要する費用を国鉄側が負担するというものである。

以上は、国鉄駅に関する申合せであるが、民鉄駅については確立された費用負担ルールがなく「建国申合せ」を準用することとしている。

(3) 駅前広場の整備の進捗状況

現在、全国の鉄道旅客駅数は約9,500駅あるが、そのうち現在までに整備を完了しているものは約1,000駅にすぎず、都市計画決定されているものも約2,000駅にすぎない。長期計画では、都市計画駅前広場は全て整備することとしているが、先の第8次道路整備5カ年計画期間内（昭53～58）の整備完了箇所が118駅にとどまっていることから、整備の立遅れが目立っている。なお参考までに昭和59年度の事業計画を表-2に示す。

表-2 昭和59年度駅前広場整備事業

箇所数	事業費
72カ所	7833百万円

3. 駅前広場整備の近況と課題（調査結果より）

(1) 整備の必要理由

駅前広場を整備するに至った理由について、以下の①～⑮の中から該当する理由を最大3つまで選択するという形式で調査を実施した。

(A. 駅前の交通事情の悪化に対応して)

- ① 従来駅前広場が極めて狭い、または無い
- ② 乗降客や駅前交通量が増大し駅広内交通が輻輳
- ③ バス発着本数の増大に対応
- ④ 自転車、バイクの駐車や放置が増大
- ⑤ 歩行者に危険な状態となり安全確保が必要

(B. 他の事業に関連して)

- ⑥ 駅前道路の改良に引続き整備
- ⑦ 連続立体交差事業、モノレール事業に併せて

(C. 都市整備の一環として)

- ⑧ 駅舎の改築、新設に併せて
- ⑨ 貨物ヤード廃止等で用地の確保が容易となった

(D. 駅周辺の土地利用およびビル等の刷新と一体的に)

- ⑩ 駅周辺の防災性の向上のため
- ⑪ 都市の顔として景観向上を図るため

(E. 駅勢圏人口の増大に対応して)

- ⑫ 圏内に工場や工業団地が立地
- ⑬ 圏内に学校や大規模公共施設が立地
- ⑭ 圏内の宅地開発が進んだ
- ⑮ 駅前に大規模小売店が立地
- ⑯ 圏内に大規模レクリエーション施設ができた

(F. その他)

図一 1 整備の必要理由

	A			B		C		D	E
国 鉄 駅	38.3			24.4		23.7		11.6	2.0
	① 22.7	② 7.1		⑥ 10.2	⑧ 9.9	⑫ 12.2	⑩ 9.9	⑮ 7.2	
民 鉄 駅	37.3			18.6		28.1		13.2	2.7
	① 23.7	② 6.1		⑥ 8.1	⑦ 5.8	⑫ 14.9	⑩ 11.9	⑮ 11.5	
国鉄，民鉄 合 併 駅	43.2			13.6		30.4		11.2	1.6
	① 20.8	② 14.4		⑥ 8.0	⑧ 4.0	⑩ 15.2	⑫ 14.4	⑮ 6.4	

調査結果を図一 1 に示す。これによれば、駅前の交通事情の悪化、とりわけ駅前広場の未整備に対処することが最大の必要理由として挙げられており、整備の立遅れが指摘される由縁である。続いて、都市整備の観点から、都市の顔として景観の向上を図ることが第 2 の理由に挙げられていることが注目される点である。また、圏内の宅地開発の進展も見逃せない大きな理由であることが判る。

これらを、さらに鉄道事業者の種類別に比較すれば、国鉄駅と民鉄駅の最大の相違（全般の傾向は同様であるが）は、民鉄駅では都市整備の一環として

行われるものが他の事業に関連して行われるものよりも多くなっていることである。このことは逆に国鉄駅では他の事業に関連して行われることが多いことを示している。また、国鉄と民鉄の合併駅では、広場の未整備という理由が圧倒的に多く、さらに都市整備の一環という理由がそれに続いて多い。これは前二者とは顕著な相異があるが、合併駅で旅客数が相対的に多く、またターミナルとして都市の重要拠点になっている例が多いことによるものと思われる。

(2) 費用負担の実態

最近、国鉄の財政事情の極端な悪化に伴って、「建国申合せ」の運用に支障をきたしている事例が多くなる傾向にあるが、その実態を調査結果に基づいてふれてみたい。

(国鉄駅について……表一3)

全体200カ所中、「建国申合せ」通りに実施されているものは71カ所(36%)、国鉄の負担を得ていないものが70カ所(35%)、四半分線内の一部しか負担を得ていないものが54カ所(27%)となっており、実態としては「建国申合せ」の形骸化が進んでいると言わざるを得ない。

表一3 国鉄駅前広場の費用負担状況

負担方式	A. 鉄道負担を得ず				B. 原則として建国申合せ					D.	
方式小分類	地方単独	鉄道分地方肩替	全面補助事業	その他	申合通り	その他は単独一部のみ申合せ	その他は補助事業一部のみ申合せ	鉄道負担分の地方肩替	その他	その他	総計
	(イ)	(ロ)	(ハ)	(ニ)	(ホ)	(ヘ)	(ト)	(チ)	(リ)		
その他	27	14	20	9	71	3	35	7	9	5	200
構成比	13.5%	7.0%	10%	4.5%	35.5%	1.5%	17.5%	3.5%	4.5%	2.5%	100%
(小計)	35%				62.5%						

(民鉄駅について……表一4)

民鉄駅前広場については、費用負担ルールが確立していないため、行政サイドとしては「建国申合せ」を準用するとしているが、民鉄側は独自に「民鉄協申合せ」と称される費用負担の考え方を保持しているため、その協議、調整は難航しているのが実態である。表一4に示す通り、「建国申合せ」によるものは5カ所(6.4%)にすぎず、「建国申合せ」の準用についてはほとんど実体を伴っていないばかりか、民鉄の負担を一切得ていないものが過半数近くに上っている。

表一4 民鉄駅前広場の費用負担状況

負担方式	A. 鉄道負担を得ず				B. 原則として建国申合せ						C. 原則として現行敷地申合せ		D.	
方式小分類	地方単独	鉄道分地方肩替	全面補助事業	その他	申合通り	一部のみ申合せ	その他は補助事業	鉄道負担分の地方肩替	その他	その他	(ロ)に同じ	(リ)に同じ	その他	総計
	(イ)	(ロ)	(ハ)	(ニ)	(ホ)	(ヘ)	(ト)	(チ)	(リ)		(ロ)に同じ	(リ)に同じ		
その他	12	10	11	4	5	1	2	1	1	10	3	5	6	78
構成比	15.4%	12.8%	14.1%	5.1%	6.4%	1.3%	2.6%	1.3%	1.3%	12.8%	3.9%	6.4%	7.7%	100%
(小計)	47.4%				12.8%						25%			

(今後の課題)

以上のような現況を踏まえ、今後の費用負担のあり方について若干の私見を述べてみたい。

明治以来、長期間鉄道事業が各種交通機関の主役の座を占めてきたのであるが、今日、鉄道を取り巻く状況は一変している。当初、駅舎前面に広場を設ける主体が鉄道側であったことは自然な成り行きであったかもしれないが、自動車交通が発達した今日、駅前広場を道路の延長として考えるのが最も自然である。なぜなら、鉄道は一般に公共交通機関として位置付けられており、その利用者は特定された人々ではなく、駅前広場は駅へ集合する人々の一般交通の用に供される道路として位置付けられるからである。

この考え方に基き、現在、駅前広場を道路整備の一環として整備しているのであるが、なお従来の経緯から、鉄道側の附帯施設としての考え方が残っており、「建国申合せ」にその考え方が及んでいる。

しかし、鉄道を取り巻く状況が一変し、かつ「建国申合せ」の形骸化が進んでいることから、申合せの内容を抜本的に再吟味する時期にあるといえよう。

この場合、駅前広場内交通の位置付け、鉄道側の責務の範囲等を明確にすることは勿論、今後駅前広場整備を促進し、良好な都市環境の形成を図るという観点も見逃してはならないと考えられる。

(3)整備後の現況評価

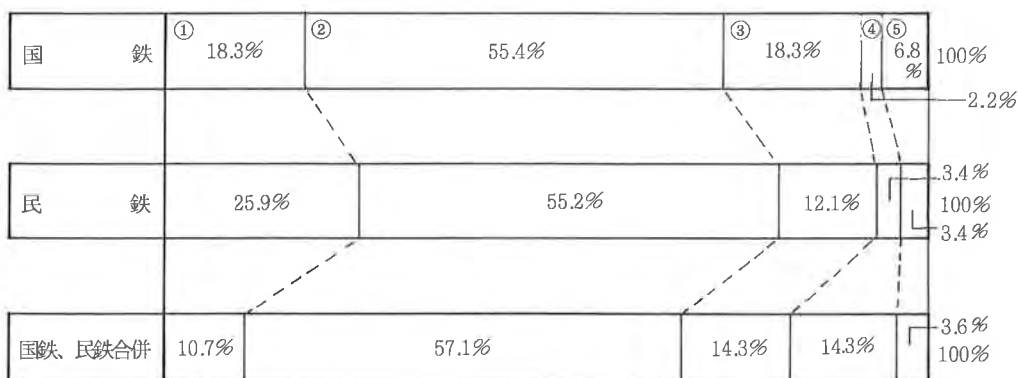
整備を完了した駅前広場について、現時点でどのような評価を与えるかについて以下の5つの中から選んでもらった。

- ①駅広内交通量が少なく機能的にまだ余裕がある
- ②計画通りの利用状況
- ③駅広内交通量が予想以上に増大し現在では手狭
- ④駅広内交通量が予想以上に増大し、交通処理上問題があり再度改良が必要
- ⑤交通処理上の問題はないが緑化等を今後行っていく必要がある。

通常、駅前広場の設計にあたっては、およそ20年度の推定交通量を使用することになっているため、現在、機能的に余裕があると判断されても必ずしも過大な設計であるとは限らない。

調査結果を図一2に示す。

図一 2 整備後の評価



いずれの鉄道駅においても過半数を超える駅前広場について計画通りの利用状況として評価している。この場合、評価する客観的な指標を与えていないため、記入者の主観的な評価に頼っていることから、少々余裕のあるものも含めて、すなわち、本来評価①のものが少なからず入っている可能性が大きい。

ここで問題となるのは、完成後、最大でも7～8年しか経ていないにもかかわらず、もはや手狭になったり、再度改良を必要とする個所が約20%前後もあることである。とくに、国鉄と民鉄の合併駅ではその傾向が大きい。これは、前述の整備の必要性和密接に関連しているものと考えられるが、ターミナル駅等の重要駅が多く、都市の重要拠点に位置することから、駅前広場の改良にあたっては必要空間を十分に確保できないまま実施せざるを得ない状況にあるとも考えられる。

(駅前広場面積について)

駅前広場面積の決定は、将来必要とされる交通処理機能を十分に発揮しうるものでなければならないことや、鉄道側との費用負担の調整を行う上での最大の課題であることから、とりわけ慎重かつ十分な検討を行うことが必要である。現在、「建国申合せ」の中では、一般に28年式と呼ばれている鉄道乗降客数と広場面積の一次関数により面積を定めることとされている。しかし、式の提案から約30年の年月を経

ているため、必ずしも自動車交通の発達した今日に適用しうるものとは言いきれない。

おわりに

以上、調査結果の一部を紹介したが、まとまりのない点についてご容赦ねがいたい。今後さらに検討を進めていく上での課題としては、現況駅前広場に対する評価手法の確立、これを利用した最適面積算定式の確立、費用負担方式の今後のあり方などがあるが、いずれも駅前広場整備事業の根幹を成す事項ばかりである。駅前広場に関する調査研究は、昭和20～30年代になされたものの成果が今日も利用されている状況にあるが、以来、モータリゼーションの驚異的な発展という極めて重大な交通環境の変化を経ている。したがって、今こそ駅前広場に関する基礎的検討が必要とされていると言えよう。本稿は成果より未だ残す課題の方がはるかに大きいという点で誠に遺憾であるが、今後の研究の足がかりとなることを期待して筆を置きたい。

* 建設省北陸地方建設局金沢工事事務所政調査第二課長
(前、都市局街路課係長)

** 北九州市建設局土木部道路建設課
(前、都市局街路課研修員)

ライドアンドライド用交通広場の整備

大阪市土木局街路部計画課長 佐々木茂範
大阪市土木局街路部技術主幹 隅野 八郎

1. はじめに

大阪市の都市計画道路は、昭和25年に大幅な変更を行い、その後土地利用、交通需要の動向にあわせて部分的な変更を追加し、今日に至っている。この間、鋭意整備に努めてきたところであるが、それでも現在の整備状況は約60%にとどまっており、全てが完成するまでには、今後相当の期間を要するものと考えられる。

一方、今日の街路整備は、従来の自動車交通の増大に対応した量的な拡大に加えて、質的な充実、あるいは多面的な交通対策の担い手としての役割も重要となってきている。とりわけ、都市交通に係る問題は、財政、資源、環境等の面で、近年益々複雑化してきており、街路整備を通じて、望ましい都市交通、都市形成の実現を図ることが重要となっている。

こういった観点から、大阪市では新交通システムの整備（南港ポートタウン線、昭和56年3月完成）、バス路線の新設、拡幅整備、ライドアンドライド用交通広場の整備、自転車駐車場の整備等円滑な道路交通の確保と公共交通機関の利用増進に資する街路整備を推進しているところである。

2. 大阪市の交通の現況

大阪市の鉄道網は、国鉄、私鉄、市営地下鉄により都心部は格子状、周辺部は放射状のパターンを形成しており、総延長は216kmに及んでいる。また、都市計画道路（幹線街路）は、425kmが計画決定されており、このうち262km（62%）が整備済みである（昭和58年3月末現在）。都心部は、主として戦前の整備や、戦災復興土地区画整理事業により、格子状のパターンが形成されているが、周辺部につい

ては、未だ未整備の地域が多く残されている。

昭和55年の京阪神都市圏パーソントリップ調査によると、大阪市の総発生集中トリップ数は1792万トリップエンドである。代表交通手段別構成は、鉄道28%、バス3%、自動車16%等となっており、他の諸都市と比較して鉄道の割合が高い。一方、鉄道端末のトリップは、徒歩を除くとバスが一番高くなっており、とりわけ周辺部では、鉄道網のパターンとの関係から、バス利用の割合が12%と、全市平均の2倍に及んでいる。しかし、近年は自転車利用の増加により、自転車の割合が高まりつつある。

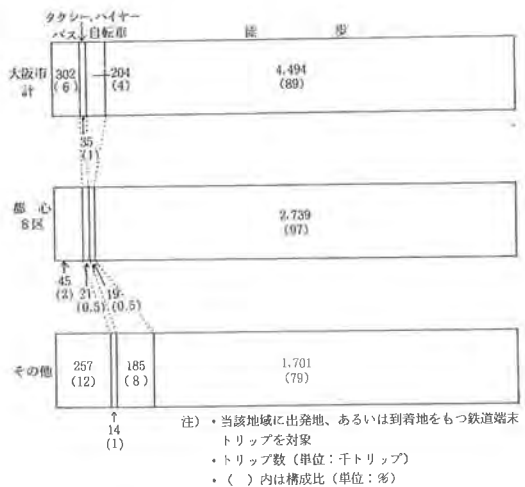
図一 1 発生集中量の代表交通手段構成

鉄 道	バス	自動車	二輪車	徒 歩
5.066 (28)		2.786 (16)	2.772 (15)	6.807 (38)

475
(3)

注)・発生集中数(単位:千トリップエンド)
() 内は構成比(単位:%)

図—2 鉄道端末手段の構成



3. ライドアンドライドシステム

(1) ライドアンドライドシステムの概要

大阪市のマスタープランでは、

①生活環境に適合した交通体系の確立

②都市活動を円滑にするための交通機関の適切な分担関係の確立

③資源の有効利用など国民経済的観点にたった効率的な交通体系の整備

を目的に、でき得る限り公共交通機関を充実するとともに、適正な自動車利用を図ることとしている。こういった観点から、鉄道、バス、道路等について相互に関連した交通体系の確立を図るため、ライドアンドライドシステムの計画を推進することとした。

ライドアンドライドシステムとは、鉄道、地下鉄、新交通システム、幹線バス等とゾーンバスとの公共交通機関相互の乗り継ぎの利用性を向上させ、自動車交通から公共交通機関への転換の促進、円滑な道路交通の確保等を図るシステムである。すなわち、公共交通機関の機能を、線サービス（鉄道、新交通システム、幹線バス）と面サービス（ゾーンバス）とに分けることにより、高い運行頻度と高密度の路線網の両方を充足させ、また線交通と面交通を連絡するものとして、円滑な乗り継ぎを可能とするターミナルを設置しようとするものである。

(2) 全体計画と整備現況

大阪市では、市内を地域特性や交通特性によって18のゾーンに分割し、各ゾーンに少なくとも1カ所の乗継ターミナルを配置することにより全体で25カ所程度選定し、それらを中心として幹線および面交通サービスのバス路線網等を配備することとした。

図-3 ゾーンとターミナル



そして、これに基づき幹線交通である鉄道やバス路線等の整備を推進する一方、乗継ターミナルの整備を図り、ライドアンドライドシステムの充実につとめているところである。

すなわち、バス路線総合整備モデル事業の一環として、新庄大和川線等8路線のバス路線の新設あるいは拡幅整備を街路事業により行うとともに、バス路線網の再編、バス優先レーン（9.3km、昭和58年度末現在、以下同じ）、バス専用レーン（74.0km）、バス専用道路（9.5km）の設置、バス優先信号等により円滑なバス交通の確保に努めている。また、円滑な乗り継ぎのために、幹線バスとゾーンバスは乗継切符の発行により、1乗継に限り1乗車とみなし、1回料金で済ませられるようにしている。さらに、バス、地下鉄相互の乗り継ぎの場合の料金割引も実施している。

乗継ターミナルについては、①建設省が昭和55年度に創設した、道路改良の一環としてのライドアンドライド用交通広場の整備、②運輸省が昭和54年度に創設したバス乗継ターミナル整備事業、によりこれまで野田阪神地区外5カ所で整備を終えており、市民の好評を博しているところである。これらの概要は、表-1の通りである。

表-1 乗継ターミナルの整備箇所

	歌島橋	北 界	南 港	大阪駅前	野田阪神	弁 天 町
位 置	西淀川区 御幣島 2-17-3	生野区 美北 4-81-4	住之江区 南港南 2-3	北区 梅田 1丁目	福島区 南老江 1丁目	港区 弁天 1丁目
種 別	専用自動車 ターミナル	交通広場	専用自動車 ターミナル	駅前広場	交通広場	専用自動車 ターミナル
規 模	約2,700㎡ 7バス	約1,200㎡ 4バス	約4,600㎡ 7バス	約23,000㎡ 19バス	約3,300㎡ 10バス	約2,400㎡ 4バス
主 たる 公共交通機関	バス 地下鉄	バス 地下鉄	バス 新交通 システム	バス 国鉄、私鉄 地下鉄	バス 私鉄 地下鉄	バス
供 用 年 月	56年3月	56年12月	57年3月	58年5月	59年2月	59年4月

4. 野田阪神ライドアンドライド用交通広場の整備

野田阪神は、古くから大阪市の西部方面における交通の結節点であって、路面電車の全廃後においても、これに変わる地下鉄やバスの起点あるいは中継点として交通の要所となっている。しかし、野田阪神を発着、あるいは経由するバスの停留所は各所に散在し、わかりにくく、また不便な面が多かった。

このような状況を改善し、乗継ターミナルとしての機能を強化するため、ライドアンドライドシステ

ム計画の一環として交通広場を計画し、昭和56年2月に都市計画道路桜島守口線の都市計画変更を行なった。同年、事業着手を図り、昭和59年2月大阪市における第5番目のバスターミナル、「野田阪神バスターミナル」として供用を開始した。

以下、この概要について紹介する。



写真—1 野田阪神バスターミナル（全景）



写真—2 乗降場

(1) 整備の目的

このバスターミナルは、阪神電鉄野田駅および地下鉄野田阪神駅周辺3カ所に分散設置されていた市バスおよび阪神バス合わせて10系統の停留所を1カ所に集中させ、バスと地下鉄および阪神電鉄との乗り継ぎの利便性を向上させるとともに、安全、快適なターミナルの形成を図ることを目的としている。これにより、公共交通機関の利用増進、駅周辺地区の交通の錯綜や交通混雑の緩和等を図り、円滑な都市交通を確保するものとして、都市計画街路事業により事業実施した。

(2) 整備の概要

イ. 位置送定

ライドアンドライドシステムは、円滑な乗り継ぎが前提となるので、地下鉄および阪神電鉄の駅とバ

ス停留所とが近接するとともに、用地確保の可能なことが条件となる。そこで、阪神電鉄野田駅の北側に接し、ほぼバスターミナルとしての必要面積を満足している路面軌道北大阪線（昭和50年5月廃止）の野田駅跡を利用することとした。

ロ. レイアウト

送定位置は、都市計画道路桜島守口線の野田駅南側交差点と近接しており、バスの出入路、歩行者流動等が交差点形状と関連することから、交差点改良計画と合わせてバスターミナルのレイアウトの検討を行った。そして、市バスおよび阪神バスの各営業系統（市バス7系統、阪神バス3系統）、運行回数（発着回数約1,100回/日）、行先方面等をもとに乗車バースを6バースとり、降車バースについては、野田駅南側の交差点改良工事により生み出される2バースを含め4バースとし、合計10バースで運用することとなった。

	市バス専用	阪神バス専用	共用	計
乗車バース	4	1	1	6
降車バース	—	—	4	4

バスターミナルへの出入路については、北方面から来るバスについては北側入口から、南方面からのものは南側入口から入ることとし、出発するバスは北側のみに限定している。また、各入口側2バースは降車専用バースとして、市バスおよび阪神バスが先着順に共用し、降車客扱い後中央の所定の乗場に進行して乗客扱いすることを原則としている。また、乗降バースの在車状況を乗務員に知らせるために、在車表示盤を設けるなどして、ターミナルの運用を円滑化している。

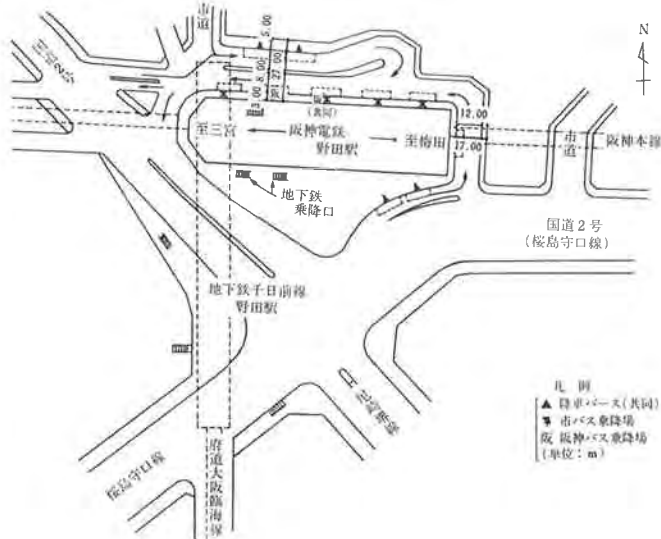
ハ. 関係機関との協議

バスターミナルの工事着手に先立って、以下の点について関係各機関と協議等を行なった。

バス事業者

- ・運行系統、車輛の諸元、乗降場の配置等によるターミナル内の道路平面線形
- ・ターミナルへのバスの流出入方法による取付道路線形
- ・舗装構造決定のためのバス運行計画の調整
- ・乗降場施設（上屋等）の設置場所、構造等

図-4 野田阪神バスターミナル周辺平面図



- ・諸施設の管理協定の締結
- ・一般車の進入制限
交通警察
- ・野田阪神前交差点改良を含む周辺道路形態および
信号処理方法
道路管理者
- ・野田阪神前交差点改良および南側バス流入部の道
路線形と降車専用バスの設置

二. 舗装および諸施設

最近の車道舗装の種類は、施工性や乗心地の面ですぐれているアスファルト舗装が一般的である。しかし、バスターミナル内では、走行速度が低いことから乗心地は余り問題とならず、一方、バスの停車、発進時にわだち掘れが生じにくく、かつ耐油性のある舗装が必要である。このため、コンクリート舗装を採用することとし、舗装厚は、1日1方向の重交通量が500台余りで、かつ設計CBR値が2以下となるので、図-5の通りとした。

歩道舗装は、歩行者が多いために歩き易さとターミナルとしての景観を配慮して、レンガ色の組合せブロックを使用した。また、安全柵は、歩道のレンガ色に映えるアルミ製の角型の形状とし、照明灯は、テーパーポールの道路照明灯と、バス事業者の設置したシェルター内の照明灯を設置している。さらに、分離帯や歩道部に植樹帯を設置し、くすのきやけやきの高木と、低木のひらどつつじを植え、ターミナルに潤いをもたすよう配慮している。

図-5 舗装構造図

車道舗装

B交通CBR 2

コンクリート	25cm
上層路盤工 高炉スラグ(HMS)	20cm
下層路盤工 高炉スラグ(HMS)	40cm
しゃ断層・砂	15cm

歩道舗装

組合せブロック	8cm
敷砂	3cm
高炉スラグ(HMS)	5cm

ホ. 事業費

交通広場の整備に要した費用は、街路事業費（一種改良、舗装新設）が1,517百万円であり、バス事業者の施設整備費が48百万円であった。

5. おわりに

ライドアンドライドシステムは、都市交通、道路交通の円滑化、効率化のため大きな意義を持つものであり、鋭意その整備を促進する必要があると考えられる。一方、数ヶ所の乗継ターミナルの整備を踏まえると、今後検討すべき課題もいくつか見受けられる。その第1は、ライドアンドライド用交通広場は、既に高密度に開発の進展した交通結節点に設置される場合が多く、用地の確保が極めて困難なことである。したがって、あらかじめ長期的な視点に立って都市計画において定めるとともに、鉄道等の新設にあたっては、駅における他の交通手段との結節に十分配慮する必要があるだろう。その第2は、交通広場は、円滑な乗り継ぎを確保することはもちろんのこと、地域の核として、人と人とのふれあいの場としても機能し、街づくりに大きく寄与するものであることから、こういった効果が十分に発揮し得るよう制度等の工夫が望まれる。

こういった課題の検討を通じて、ライドアンドライド用交通広場の整備促進を図ることが、良好な都市交通の確立、街づくりと一体となった街路整備に繋がるものと考えられる。

自転車・ミニバイク駐車場の整備について

建設省都市局街路課課長補佐

原田 邦彦

1. 自転車・ミニバイクの放置状況

(1) 利用増大の背景

昭和40年代の後半以降、自動車交通量の増大に伴う騒音・排気ガス等の自動車公害がクローズアップされたことや、昭和48年の石油ショック以降の石油資源の有限性の顕在化等により、省エネルギーに役立つ手段で健康的な乗り物として、自転車利用が見直され、「バイコロジ」という新語とともに急激に増大した。また、自転車利用が増加しつつ定着した理由をもう少し詳しくみてみると、徒歩・バス・自動車など他の交通手段と比べてときに様々な利点、すなわち便利さおよび経済性を有していることがうかがえる（表一1）。特に大都市の周辺部などでは、住宅地と鉄道駅間のアクセス交通手段としてのバスが、運行の定時性・終バス時刻などの点において、

表一1 自転車と他手段との比較

比較手段	長 所	短 所
徒 歩	・2～4倍早くて楽である ・荷物が積める	・雨や雪に弱い
バ ス	・ダイヤや経路の制約がない ・所要時間が少ないこともある ・運賃が不要	・坂道では走行が大変 ・自動車との混合交通の場合に危険が大きい
自動車	・走行や駐車の高い自由度 ・保有や利用の費用が安い ・免許不要	

必ずしも十分なサービスを提供できていない状況から、自転車利用がめだって増大した。このため、大都市周辺の鉄道駅等においては、激増する自転車を収容する駐車場施設の整備が追いつけず、大量の自転車が放置されるという状況を引き起こしている。

また近年、自転車の持つ利点をはば有しているだけでなく、自転車より速度が大きく、より長い距離の走行が可能であり、しかも登はん力があるので坂道が苦にならない50cc以下の原動機付自転車（いわ

ゆるミニバイク）の利用が急速に増加している。自転車に比べミニバイクの方が不利と考えらる点についても、免許の取得が比較的容易である、購入価格が比較的安価である、維持費用が安いなどその利点と比べて極めて小さいものであり、さらにそのファッション性から人々に広く利用意欲を起こさせている。特に地価との関係で、鉄道駅を中心とするコンパクトな市街化が困難になっており、駅から相当に離れた地域やかなりの丘陵地域に住宅立地が進む傾向が強まったために、ミニバイクの利用が増進され、このような住宅地を後ろに抱える鉄道駅を中心に自転車に加えてミニバイクの大量放置が発生している。

(2) 放置の実態

このような駅前における自転車・ミニバイクの大量放置により、都市のシンボルとなる駅前の美観が損なわれるとともに、歩行者、乳母車の安全な通行や商店への出入が妨げられたり、緊急車の通行にも支障をきたすなど、大きな社会問題が引き起こされている。特にミニバイクは自転車と比べて重い（60kg前後）こと、ステアリングロックがかかること等から、その整理が難しいものとなっている。



写真一1 埼玉県浦和市南浦和駅西口付近

① 自転車の放置

鉄道駅周辺の自転車の放置台数は、昭和58年11月の総理府調査によると、全国約1700駅で、約86万台となっており、前回の昭和56年調査時の放置台数と比べ約12万台減少しており、これは昭和52年の調査実施以来初めてのことである。しかしながら、自転車の放置台数は減少したものなお大量であり、またミニバイクの放置へと転換したとも考えられるため、引きつづき放置対策を推進していく必要があろう。

三大都市圏における放置は著しく、放置台数は約70万台と全国の放置台数の約82%を占めている。また500台以上の大量放置箇所は全国で502カ所、放置台数は約59万台となっている。大量放置箇所の三大都市圏への集中度は、昭和

56年と比較して箇所数で86%から85%へ、放置台数で89%から87%へとそれぞれ低くなっており、大量放置箇所が除々に地方へ波及していることがうかがえる。

放置自転車の多い駅をみると、東京都足立区竹ノ塚（東武伊勢崎線）の5698台を筆頭に4000台以上の駅が11駅もあり、20位の東京都江東区亀戸駅（総武線）においても3322台もの放置となっている。

② ミニバイクの放置

鉄道駅周辺のミニバイクの放置台数は、昭和57年9月の建設省街路課調べによると、全国818駅において二輪車が50台以上放置されており、合計約15万台にも達している（表－2）。

表－2 自転車、原動機付自転車等の放置状況

原動機付自転車と自動二輪の放置規模	駅 名	自 転 車	原動機付自 転 車	自動二輪車	合 計
1,000 台以上	8	17,638	9,373	653	27,664
500 台以上～1,000 台未満	46	97,818	29,580	2,347	129,745
400 " ～ 500 "	46	64,298	19,099	1,357	84,754
300 " ～ 400 "	51	66,487	16,877	963	84,327
200 " ～ 300 "	96	96,401	21,477	2,034	119,912
100 " ～ 200 "	231	178,442	29,450	2,652	210,544
50 " ～ 100 "	340	156,328	22,671	1,936	180,935
計	818	677,412 (0.808)	148,527 (0.177)	11,942 (0.014)	837,881 (1.000)

（注）○昭和57年9月28日建設省都市局街路課調べ。

○原動機付自転車とは、道路交通法上の50㏄以下のものである。

○自動二輪車とは、道路交通法上の51㏄以上の二輪車全てである。

地域別にみるとミニバイクの放置台数の約9割が三大都市圏に集中している。また、平均的傾向としてミニバイクの放置台数の多い箇所ほど、放置に占めるミニバイクの割合が高くなっており、放置ミニバイクの多い駅の1位と2位の神奈川県藤沢市藤沢駅（東海道駅）、同横浜市戸塚駅（横須賀線）では放置自転車より放置

ミニバイクの方が多い状況となっている。

(3) 利用状況

自転車の保有台数は、昭和45年に約3000万台であったものが昭和57年には約5400万台と2倍近くに増加している。増加は依然として続いているものの昭和40年代後半と比べその増加率は鈍化している（図－1）。

一方ミニバイクの保有台数は、昭和47年頃に二輪車の過半約430万台を占めるようになり、その後も増加をつづけ昭和57年には約1300万台と自転車の4分の1に達している。

鉄道駅周辺における自転車・ミニバイクの利用傾向を地方公共団体等の調査からみると、利用目的では通勤・通学が圧倒的に多く利用者の7～9割を占めており、買物・レジャー等は比較的少なくなっている。利用時間は、買い物目的が1～2時間程度であるのに対し、通勤・通学目的は非常に長く、朝から夜までの8～10時間以上の利用が多くなっている。

2. 自転車・ミニバイク駐車場の整備

(1) 自転車駐車場の現況

昭和58年11月の総理府調査によると、全国の駅周辺における自転車駐車場の設置状況は、約6700カ所、収容可能台数約167万台となっており、この2年間に約34万台が整備されたこととなる。設置主体別にみると、公的機関・鉄道事業者によるものが収容可能台数約128万台（77%）、民間事業者によるものが、約39万台（23%）となっている。

収容可能台数500台以上の大規模な自転車駐車場は870カ所と全体の13%にすぎないが、収容可能台数では約80万台と約半分を占めている。この大規模自転車駐車場の設置は公的機関・鉄道事業者によるものが箇所・台数ともに9割以上を占めている。

(2) 自転車・ミニバイク駐車場の整備に対する補助

自転車駐車場の整備は、道路整備の一環として昭和51年より自転車駐車場を新規工種に加え、国が管理する直轄国道についてはこれを単独に設置できることとしたほか、その他の道路については道路改良を行う場合に、必要に応じ補助事業と一体的に整備ができることとした。また、地方単独事業として設置される自転車駐車場については、交通安全特別交付金をその設置に要する費用に充てることができることとし、地方交付税においては、自転車駐車場の整備費用を基準財政需要の中に算定することとした。

これらの制度に加え、昭和53年度からは、鉄道駅の周辺において地方公共団体が都市計画自転車駐車場を整備する際にその費用の一部を街路事業により補助することができることとなり、駅周辺における

自転車駐車対策に本格的に取り組むことになった。

この制度による国庫補助採択基準は、現在次のようになっている。

- ① 三大都市圏（東京圏・京阪神圏は概ね50km圏、名古屋圏は概ね40km圏）または、人口10万人以上の都市圏（通勤圏）の市町村に存在する鉄道駅等の周辺における通勤・通学目的に利用する自転車（原動機付自転車を含む。以下同様）の駐車場であるもの。
- ② 自転車の駐車需給に関する「自転車駐車場整備計画」を策定し、その一環として整備する自転車駐車場であるもの。
- ③ 自転車が500台以上放置されているか、5年後に500台以上放置されることが推定されるもの。
- ④ 自転車駐車場の敷地面積が100㎡以上、駐車台数が200台以上のもの。

本事業により整備された自転車駐車場は、昭和58年度までの6年間に箇所数で158カ所、収容台数で約12万台となっている。

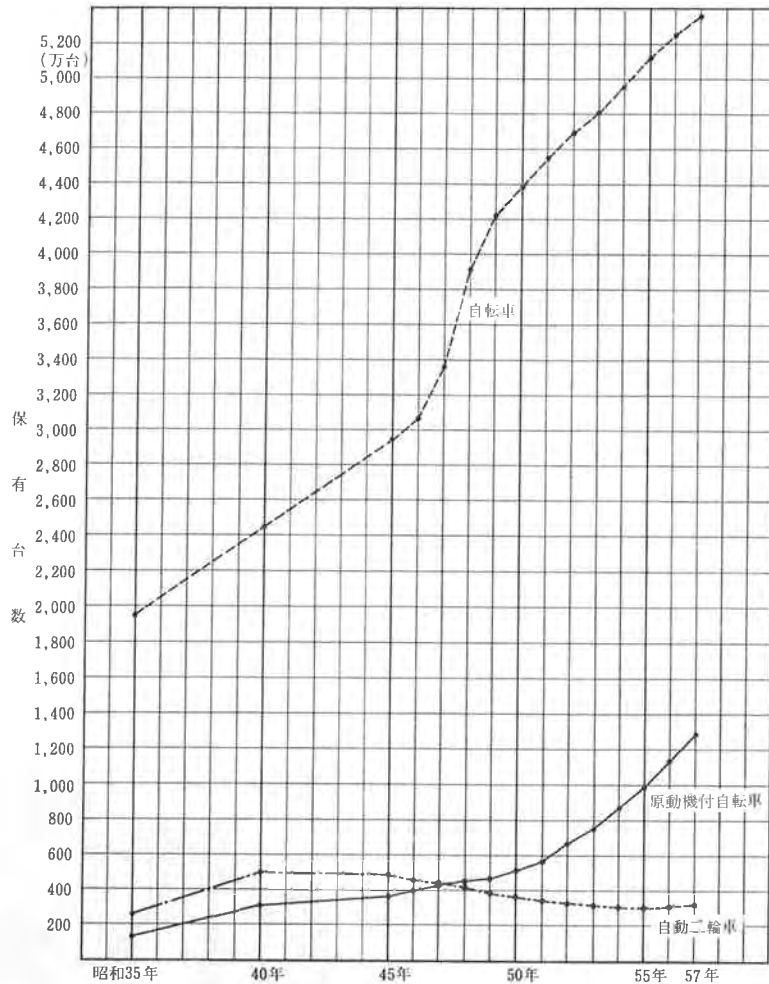


写真一 自転車駐車場（横浜市根岸駅）

なお、本事業については、昭年55年度までは人口45万人以上の都市圏についてのみ行ってきたが、昭和56年度より、人口45万人未満10万人以上の都市圏においても本事業を行えるよう採択基準を改定し、地方都市にまで広がっている放置自転車対策に対応した自転車駐車場の整備を推進することとしている。

また、昭年59年度より大量のミニバイク放置に対処するため、自転車と併せて原動機付自転車を収容する自転車駐車場を地方公共団体が整備する場合も街路事業の補助対象とするよう採択基準を改定したところである。他の道路整備の一環として原動機付自転車を収容する自転車駐車場についても同様に整備されることとなった。

図-1 原動機付自転車・自動二輪車・自転車の保有台数の推移



(注) ○原動機付自転車・自動二輪車は運輸省資料「自動車保有車両数」による。(各年度末)
○自転車は自転車工業会資料による。

(3) ミニバイク駐車場の設置基準等

現在ミニバイク駐車場の設置基準については、都市局において取りまとめ中であり、設計荷重は「自転車駐車場設置基準(案)」と同じと考えられているが、駐車スペースの寸法・通路幅員・斜路勾配等は別途設定する方向である。また駐車場内の安全、収容効率等の観点から、自転車とミニバイクの混合収容はさけ、両者の駐車部分を平面的もしくは立体的に区分し、通行方法についても充分検討しておく必要がある。

ミニバイクは少量とはいえガソリンを持っているため、自転車のみの駐車場に比べ建築基準法上および消防法上の取り扱いにおいて、若干異なると考えられ、混乱を避けるため適用を明確にしておく必要があり、現在鋭意検討を重ねている。管理の面から

は小規模なものを除き、多様な形式のミニバイクを整然と収容し、またガソリン洩れ、いたずら防止、駐車場内放置防止等のため、適切な管理ができるよう有人管理とすることが望まれる。

また、ミニバイクについては収容のためのラックが未だ開発されておらず、現状では自転車のような密な収容ができないので今後の開発が待たれるところである。

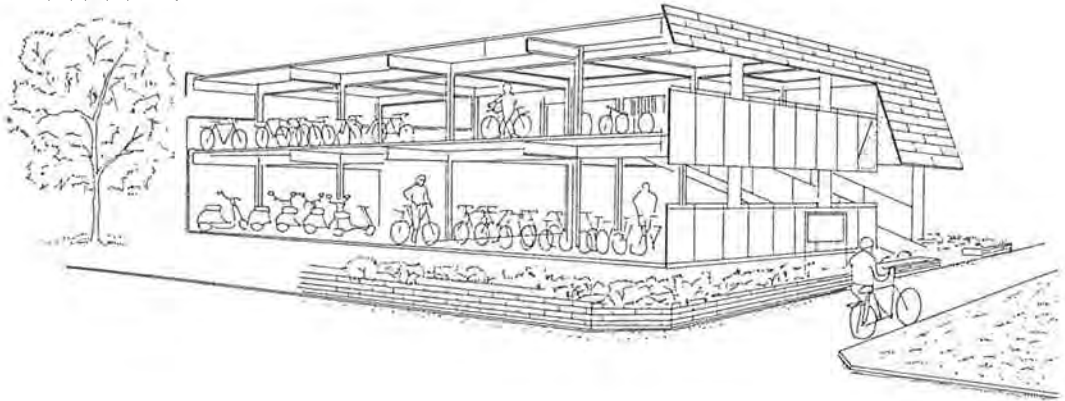
(4) 自転車駐車場整備センター等

全国の自転車駐車場の収容台数のうち、4分の1弱が民間事業者によるものであるから、公共による整備とともに民間駐車場の育成も重要な課題である。この観点から、昭和45年度に「財団法人自転車駐車場整備センター」が設立された。整備センターにおいては、日本自転車振興会からの補助金、日本開発

銀行からの借入金等により、自転車駐車場の設置・運営またはリースを行っており、昭和58年度までの5年間で約5万台を整備している。

このほか、日本自転車振興会から補助金を受けて自転車駐車場の整備を行っている「財団法人自転車普及協会」や、自転車駐車場を営む小規模な事業者が中小企業金融公庫から設備資金を運転資金を融資する制度ができています。

図一 2 原動機付自転車を収容する自転車駐車場イメージ図



力のもと実施されている。

放置対策については、地方公共団体等の関係機関が道路法、道路交通法、自転車の安全利用の促進および自転車駐車場の整備に関する法律、廃棄物の処理および清掃に関する法律、遺失物法等を総合的に勘案して対応している。具体的な対策としては、放置防止の啓発、放置自転車等の整理、撤去・移動の警告、長期放置自転車等の撤去・移動、所有者不明自転車等の処分等が一般的に行われている。

現在、放置対策を条例の制定で推進している地方公共団体は55、要綱等に基づいて推進している地方公共団体は36にものぼっている。

4. おわりに

自転車駐車場の整備については、さまざまな整備手法が設けられ軌道にのってきているものの、なお全国における自転車放置台数は大量に残っており、新たにミニバイクの放置という問題が生じている。これらに対処するためには、用地確保に鉄道事業者の一層の協力を得て、さらに自転車・ミニバイクの駐車場整備の推進に努める必要がある。また、デパート・スーパーマーケット・遊技場等自転車・ミニバ

3. 自転車・ミニバイクの放置対策

鉄道駅等の自転車・ミニバイクの放置対策を駐車場整備のみで行うことは、駅前の土地利用面、整備に要する費用面等から極めて困難であるばかりでなく、自転車・ミニバイクの適正な利用を図るためにも総合的な放置対策が必要と思われる。なんらかの放置対策を実施している都市は全国で379となっており、大半が地方公共団体・道路管理者・警察の協

イクの大量の駐車需要を生じさせる施設への駐車場の附置義務化や、自転車・ミニバイクの利用のあり方・マナーに関する啓蒙・広報活動の一層の充実、関係機関が相互に協力した放置車輛の撤去の徹底などが望まれる。

駅周辺は貴重な空間であり、大量の自転車・ミニバイクによる長時間の占有を図ることは容易ではなく、また駐車場の整備が必ずしも必要でない需要を生み出すことのないよう適正な範囲（例えばバス料金）で駐車場利用の負担を求めることも必要となろう。なお、駅周辺は土地の高度利用を図るべき地区であり、周辺と調和のとれた建築物として自転車・ミニバイク駐車場を整備する必要も多く、さらに駐車場の整備費用を安くするため、駐車場を他の建築用途の床と区分所有する建築物として整備する手法の検討も望まれる。

最後に、関係機関ならびに自転車・ミニバイクの利用者の協力のもとにこれらの施策が総合的に実施され、駅前から放置自転車・ミニバイクがなくなり、円滑かつ安全な交通、防災・景観面の向上等がはかれることを期待しているところである。

「長野駅周辺整備について」

長野市都市計画課長 内田 将夫

1. はじめに

古い歴史を持つ中心市街地、そこには各種の都市機能を集積しているが、時代の急激な変化に柔軟な対応が出来ず、いろいろな問題が山積してきた。とりわけ急激なモータリゼーションの波及による交通渋滞、交通事故等交通混雑による商業活動の低滞、生活環境の悪化等に起因する中心市街地からの人口流出現象が起き、まちづくりからも都市計画上からも大きな問題となってきている。

これらの課題に対応するためには、再開発事業等により道路等の都市基盤整備を推進する事が望ましいが、古いまち並みと高密度な高い中心性を持つ市街地において、再開発手法で都市機能の更新を図る事は財政的にも物理的にも極めて困難である。

そこで総合的な全体整備計画の内で、古い文化遺産とまち並みを残し、必要最少限の改造整備により古き良さと新しく創造されるものとが調和された、安全で快適な交通環境と都市空間を創出し、人口を呼び戻し明るく住みよい、活力ある若々しい中心市街地のまちづくりを目指している。

2. 長野駅周辺（中心市街地）の悩み

国鉄長野駅から名利善光寺に至る南北約2km、東西約1.2km、面積約160haの中心市街地は、善光寺の門前町として9世紀の始め（平安時代）ごろから栄え、幾多の変遷を経るなかで古い良さを保ちながら発展を続けてきた地域で、ここには県庁、国の出先機関等多くの中核管理機能と商業業務機能を集積しているが、善光寺周辺から漸次、自然発生的に広がってきた門前町のため、まちづくりは計画的に行われておらず、また全国の類似都市のなかでは数少ない非戦災都市であるため、一部を除いては土地区画整理事業等の面的整備が行われずして成長してきたまちである。

歴史の古いまち、中心市街地は高密につくられて

おり、それだけに時代の変化によって秩序がひどく壊される。急激な都市化の進行、およびモータリゼーションの波及により、中心市街地は今多くの悩みを抱えている。

交通の問題；一般に都心商業地域では、幅員4m以上の道路が市街地面積の25%は必要とされているが、中心市街地では幅員2m以上の道路を含めても、道路率13.6%、地区によっては10%以下のところがある。交通渋滞、特に公共輸送機関であるバス運行への障害、交通事故等、交通の諸問題が集中的に発生している。

住環境の問題；中心市街地では戦前からの木造の建物が多く、道路率の低さとあいまって大火の危険にさらされている。建物の老朽地区や工場、商店と住居の混在地区等の問題地区を抱えている。

商業の問題；商業環境は街の活性化をうながし、都市の核として重要な役割を担っている。しかしながら交通の混乱は、都市の魅力の減退による人口減少とあいまって、産業の停滞は商業の不振をまねく。商店街に関係なく通過する車が圧倒的に多く、商品の搬出入に差支えるばかりでなく、買物客などの歩行者は街に出る楽しみも、安心してショッピングを楽しむこともできない。

人口の減少；生活環境の悪化、都市の魅力の減退は、夜間人口の減少にあらわれ、昭和40年国勢調査で24,397人あった人口が、昭和55年12,843人と、15年間に約半分に、人口の減少は市街地の荒廃と空洞化を招き、長い歴史と個有の文化により培われてきたコミュニティー社会が崩壊の危機に面している。

3. 駅周辺（中心市街地）へのとりくみ

長野市はこれら多くの課題に対応するため、中心市街地整備計画の基本方向として、次の3点を柱とした。

1. 増大する自動車交通に対応するため街路計画を環状放射型とし、駐車場を適切に配置する。
2. 交通の結節点であり、中心市街地の玄関である長野駅前広場を含む周辺地区の整備を図る。
3. 中心市街地を縦断し市街地の整備発展を阻害する長野電鉄長野線の連続立体化を図る。

この計画を実現することは地方都市としては容易でなかったが、地域住民の「みずからの街づくり」の認識と建設省等関係機関の理解と協力により、長野駅周辺土地地区画整理、長野電鉄長野線連続立体交差（地下式）、中心市街地環状線長野大通りの計画がそれぞれ事業化された。

これらの事業が進む中で、昭和53年に長野商工会議所より「長野市中心市街地整備計画」が中心市街地の整備基本計画として提案された。その主な内容は、交通セル方式による市街地の渋滞解消で、長野市はこの民間提案を受けて、基本的にこの計画を推進していくことを決定し、交通計画として西欧等で採り入れられている交通セル方式を採用し、中心市街地の総合交通体系計画を立てることにした。交通セル方式実施のためには、都市施設等を総合的に整備する必要がある、昭和54年、建設省における総合都市交通施設整備事業計画で、その実施具体案の策定を行った。

4. 交通セル方式

「セル」とは、細胞や部屋のように周辺に境界をもったものをいい、交通体系における「セル方式」とは、市街地をいくつかのセルに分割し、交通環境の整備や商業活動の活性化を図っていく方式である。交通の諸問題が発生している中心市街地において、歩行者交通、自動車交通、公共交通のバランスを図りながら、段階的に歩行者の安全を守る交通環境造りを図る必要がある。基本的には道路率を理想とされる25%まで整備するのが望ましいが、都市が高密度で歴史的遺産の古い街並みを持ち、再開発手法で都市機能の更新を図ることが極めて困難である場合、増加する一方の自動車交通に無制限に対応することは不可能であり問題でもある。したがって何からの交通規制により解決を図らねばならない。交通セル方式はこの交通規制を大幅にとり入れることにより、自動車交通の混乱、都心部の環境悪化、魅力の消失、

商業活動の低滞等、幾多の問題を解決するために考えられた方法で、1960年、西ドイツ北部のプレーメンでまず採用され、ヨーロッパ各都市で実施されており、歩行者道路と併せた交通規制により、通過交通を排除して都心部の交通をスムーズにし、自動車交通と歩行者交通の調和を図り、限られた道路の機能を高めるとともに、交通の安全性、便利性および快適性を確保するものである。

4-1. 交通セルのシステム（図-1）

図-1 長野市中心市街地交通計画（案）



- (1) 通過交通が、都心部から迂回するための環状道路を都心部周囲に建設する。
- (2) 市街地を適正な規模のゾーンに分割する。さらにそのゾーンを適正な規模のセルに分割する。
- (3) セルの境界は、主に歩行者道路となり、車は直接セル間の往来ができないため、いったん環状道路により迂回し、目的のセルへ行くことになる。したがってセルに用事のない通過交通は入ってこなくなるが、緊急自動車や公共交通機関はその規制から除外される。
- (4) 環状道路からセルへの出入りは、一定の場所に限定され、セル内には相当数の駐車台数を有する駐車場を適切な位置に設置する。
- (5) 交通セル方式は、環状道路は通過交通およびセル間交通用に、セル内道路は商品の搬出入および店舗へのアクセス用に、そして歩行者道路は買物、散歩などのコミュニティー道路として性格づけられ、使い分けられる。

4-2. 交通セルの効果

セル内道路を目的交通の場として、通過交通を排除し、車通行を極力少なくすることにより、

- (1) 交通事故防止、排ガス、騒音等の公害減少、公共交通機関の利便性向上が図られ、交通環境が改善される。
- (2) そのセル内に目的地を持つ車だけがセルへ入るようになるために、アクセシビリティが増す。
- (3) 歩行者環境の改善に伴い、歩行距離が増加し、安全・快適な買物環境は、商業活動の活性化をもたらす。また人々の日常生活の場、コミュニティ空間とすることができると。
- (4) セル境界の街路は、散策やショッピングに楽しい緑ゆたかなモールにすることができる。この際荷物の搬出入には工夫を要する。



写真—1 長野駅前広場

国鉄長野駅を含む駅周辺地区は、中心市街地の南方に位置し、県都長野市の表玄関口として古くから開け、あらゆる交通機関の結節点としてその中心をなしているが、地区のほとんどが住宅併用の小売店舗で占められる商店街と、鉄道沿線の中小工場地帯および国鉄関連の倉庫や運輸業が混在する密集市街地であった。道路は狭く主要な位置を占める道路が一方通行である等、道路交通の増大に対応できず大きな課題となった。これに対応するため幹線街路と駅前広場等の公共施設を整備し総合的な土地の高度利用と、健全な市街地の造成を図るため、昭和42年から約10.7haの地域を土地区画整理による都市改造型事業で整備を進めており、昭和58年度で公共施設の整備は殆んど完了している。

4-3. 交通セル導入条件と長野市への適用

交通セル方式は、交通規制による通過交通排除等交通管理面が主体であるが、本方式採用のためには、環状道路の整備、セル内補助幹線道路の整備、適正な配置と規模の駐車場の設置が必要であり絶対条件である。

長野市の中心市街地を囲む都市計画街路、県庁篠ノ井線（R・19）、県庁大門町線、長野大通りそしてターミナル南通りにより環状線を構成し、その中央部を東西に走る昭和通りにより南北二つのゾーンに分割する。さらにこのゾーン中央部を南北方向に走る中央通りにより東西に分割し、各々のゾーンにそれぞれ二つ、計4つのセルが形成される。

5. 中心市街地蘇生のために

5-1. 生れ変わる長野市の玄関口（写真—1）

地区内の幹線道路長野大通りは中心市街地の環状線の一部を構成するもので、市街地の重要幹線である。また、駅前広場は、人と車、バスとタクシーを完全に分離し、安全な通行を図るため突出型とし、市の特性を生かした団体広場、修景施設を配して、県都の玄関口にふさわしいものとしている。一方、広場北側の地下には、長野電鉄長野駅を収容し、そのコンコースより国鉄長野駅の東口広場とを結ぶ、延長170m、幅6mの歩行者専用地下道を設け、国鉄による地域分断を防ぎ、歩行者交通の利便と安全を高めるとともに、歩道の下部には上・下水道、電話・電気の公益施設を埋設する等、県都長野市の玄関口として機能を高めイメージを一新し生れ変わった。

5-2. 地下に入った長野電鉄（写真—2）



写真—2 長野電鉄、地下入口部

地方鉄道長野電鉄長野線は、国鉄長野駅前から上信越国立公園志賀高原の玄関口、湯田中駅を結ぶ私鉄であるが、長野市民をはじめ多数の沿線住民の公共交通機関として、長年重要な使命を果たしてきたが、都市化の進展と激増する車社会に対応するため、長野電鉄長野駅～善光寺下駅間の地下化工事が、昭和56年3月完成し、長い間市民に親しまれてきた電車はこの区間の地上から姿を消した。

これは長野県が施行した「長野都市計画都市高速鉄道連続立体交差事業」によるもので、地方都市としては、画期的な歴史的大事業であった。

長野市の中心市街地を南北に縦断している長野電鉄長野線は、市街地を東西に分断するとともに、国道19号線（昭和通り）をはじめ20路線が平面交差し、市内の交通に障害をもたらし、電車の運行にとまなう騒音・振動とともに都市の発展を阻害し、環境の悪化に拍車をかけてきた。

そこで鉄道を地下化することによってこの障害を除去し、安全で円滑な交通を確保するとともに、都市機能を増進するために、昭和48年から長野県が都市計画事業として実施したものである。この計画規模は、延長2.3km（地下部2.05km、取付部0.25km）の複線で、地下駅として4つの駅を設置している。

この事業の完成により踏切り20カ所が除去され、交通渋滞の解消と交通安全が図られるとともに、市街地を分断していた線路の跡地に長野大通りを建設する等、新しいまちづくりの都市環境が整備改善され、産業振興、市街地再開発などにおよぼす影響は大で、安全で快適な都市づくりに大きなインパクトを与えるものである。

5-3. シンボル道路「長野大通り」（写真—3）



写真—3 長野大通り

長野電鉄の電車が市街地の地上から姿を消してから2年8カ月後の昭和58年11月20日、線路敷等を利用して建設中の長野大通りが、全面供用開始となった。長野大通りは中心市街地活性化のエースであり、新しい長野市のシンボル道路でもある。長野駅から旧北国街道・相ノ木通りまでの約2kmの区間において、駅前～常盤町通り間450mを駅周辺土地区画整理事業で、それ以北は街路事業として、昭和42年度に中心市街地の交通体系の整備を目的に市事業として着手した。

歴史都市長野を豊かで若々しい街に生れ変えるため、前述の交通セル方式を柱に策定した中心市街地整備計画の環状放射型街路網の内環状線および放射線である。幅員は25～38mと市内で最も広い道路であり、中心市街地の防災空間として、また避難路としての機能を併せ持ち、将来のまち並みづくりの骨格道路として、自動車交通と歩行者交通が整合した文化の香り高いみち、都市空間を創出し、これからの本市街路のつくり方を模索追求した街路である。

この大通りには、地方の都市としては珍しい幹線共同溝（ $L=1.5\text{km}$ 、 $W=2.25\sim 3.7\text{m}$ 、 $H=2.7\text{m}$ ）が設置され、上・下水道、電気、電話が収容される。空中線を排除した大通りは、空間や景観を大切にしたいまちづくりを行なっている。仏都長野市のシンボル道路にふさわしい、ガス灯を彷彿とさせるアンチックな市独自のデザインの街路灯、緑陰と涼味を提供する藤棚、さらにはいこいと安らぎを与える文化の香り高い野外彫刻を配置した沿道のポケットパーク、カラーブロック舗装の広い歩道等、従来の車を通す機能本位の道から、人のための温いまちのみちとして、楽しんでゆっくり散策できるみちとなっている。今後は交通セルの環状線として、民間の活力により



写真-4 大通り藤棚、街路灯

大通りにふさわしい沿道のまち並みづくりが進み、中心市街地活性化のインパクトとなる事が期待される。

6. まちかどに文化を（野外彫刻）（写真-5）



写真-5 野外彫刻ウインドダンサー

善光寺文化を主流とした、古い文化遺産を持つ長野市は、緑の山々にかこまれ、清冽な水と澄んだ空気の豊かな自然に恵まれた都市である。

このような環境の中で、彫刻の持つ芸術性と社会的機能を生かした新しい都市空間作りをめざして、「長野市野外彫刻賞」を企画し、昭和48年から毎年4～5点の受賞作品を市内の公園や街角に展示し、現在45点を数えるに至った。

作品の選定は、わが国の著名な彫刻・美術に関する有識者を選考委員に委嘱（河北京都国立近代美術館長外5名）し、近年において全国的話題作の中から設置場所にふさわしい秀作を、受賞作品として選定し新人の登龍門ともなっている。

善光寺文化とともに、明治時代以前は随所の路傍に石仏が置かれ、道行く人々に崇拜とあんどの心を育ててきたように、街角に彫刻を配置し、野外彫刻が長い歳月をかけ都市と自然にとけこみ、市民生活とのふれ合いの中で、新しい市民文化と明日の環境作りの礎となり、潤いと安らぎを与える文化の香り

高い都市空間を、まちかどに作り出す。

7. 若がえる中心市街地（中央通りモール化）

中心市街地を囲み、セルの外周道路となる環状線の南北軸、県庁篠ノ井線、県庁大門町線の一部、昨年開通した長野大通り、等は完成したが、東西軸の南側、ターミナル南通りは事業実施中で、残る北側の県庁大門町線の事業化と早期完成が大きな課題であり急務である。交通セルの実施は、環状線、セル内補助幹線、駐車場等の都市施設の段階的整備により、セル導入条件の整ったセルより段階的、試行的に行い、最終目標は21世紀をめざしている。

セルのバリエーションとなる中央通りは、国鉄長野駅から善光寺に至る約2kmの善光寺参道で、門前町として栄えてきた本市の歴史的・精神的バックボーンであり、中心市街地のメインストリートでもある。これをセルの境界として、歩行者優先道化することにより、中心市街地の基本的歩行者幹線とし、まちかどに潤いと安らぎを与えるタウンスクエア、ポケットパーク等を計画的に配置し、人々が楽しく歩き、ショッピングし、会話し、憩える場所とする。また、中央通りを“緑の背骨”としこれとクロスする昭和通りにより十文字の緑の防火軸を形成することにより、中心市街地に安全で快適な都市空間を創出する。一方、延長2kmはモールとしては長いので、古い街並みの風情ある修景保存等各地区の特色を活し、それぞれの個性を持つ相互調和のとれた街並みとし、ミニバスを走らせ買物客や善光寺参拝客の利便を図る。

8. 21世紀をめざして

創造されるものと古い文化の所産が調和され、気品と英知にみち、たゆみなく前進する気力あふれた近代都市。すべての市民が健康で豊かで文化にみちた生活を営み、生きがいを喜び合える人間都市。われわれはこのような都市の実現をめざしている。理想実現へのみちには数多くの課題が山積しており、その前途はきびしく、けわしく遠い。けれどもここに住み、ここで働く都市のあるじである市民の英知と気力が、必ず可能にすると信じ、市民の総力と創意を結集して、理想都市を実現させたい。明日の長野のために……。

都市モノレールと都市空間の有効利用

——千葉都市モノレールと市街地再開発事業との一体整備をめざして——

千葉県都市部モノレール建設課

課長補佐 金坂 俊晟

1. はじめに

都市モノレールは新しい都市内の公共交通機関として道路交通を補完するとともに、バス輸送に代わる中量輸送機関として、その整備効果が多いに期待されているものである。都市モノレールの整備には巨額の投資を必要とするものであり、投資効果を高め、都市計画上の事業効果をより広汎なものとするためには、他の都市計画事業、とくに、市街地再開発事業などの面的整備事業との連繫がきわめて重要であると考えられる。

本論は、都市モノレール事業と市街地再開発事業の一体整備についての展望と課題を、千葉都市モノレール整備事業を例にとり述べるものである。

2. 都市モノレールと市街地再開発事業の一体整備について

1) 一体整備の必要性

都市モノレール道等整備事業は、昭和47年度に「都市モノレールの整備の促進に関する法律」が制定されたことを受けて、新たに設けられたものである。この制度は、都市モノレール・新交通システムのいわゆるインフラ・ストラクチャーの建設を道路整備事業により行なおうとするものである。

都市モノレールは軌道法の適用を受けるため、原則として道路内に建設されるものである。しかし、線形計画上の制約から、やむを得ず道路外に計画する場合も多い。とくに、都市モノレールは基幹的な都市交通施設であり、既存の鉄道との結節が計画にあたっての重要な要素である。したがって、こうした交通結節点では、乗換客の利便性に配慮する結果、既存道路を逸脱して計画されることとなる。

一方、交通結節点は都市のターミナルとして位置付けられており、周辺地区は都市の商業業務機能の

立地性が高まり、土地の高度利用を図ることが要請されているところである。このような地区に通常の手法により、街路の整備とあわせて都市モノレールの整備を行った場合には、道路による街区の分断などのために、当該地区の土地利用が大きく制約され、都市の発展から見て好ましいものではない。また、都市モノレール整備の立場からも多額の用地買収費用を要することなどの事業上の損失が考えられている。

したがって、今後、都市モノレールの整備にあたっては、市街地再開発事業などの面的整備と一体となった整備を行うことにより、都市空間の有効利用を積極的に図って行くことが必要であると考えられる。

2) 一体整備の効果

市街地再開発事業は、既成市街地における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を目的とする事業で、土地の立体的利用を図るとともに公共施設のための空間をも生み出し、都市環境の整備、都市防災の確立を図ろうとするものである。このようなねらいを持った市街地再開発事業は、今後の都市整備の上で積極的な役割を果たすことが期待されている。しかし、市街地再開発事業は民間資本に負う所が大きいと、整備の緊急性が高い地区であっても、事業に見合った採算性が見込まれない限り、事業を行うことは困難である。

都市モノレールなどの交通施設との一体整備を図る場合には、①交通施設の結節によりターミナルが形成されるので、地区の拠点性が高まり、商業施設等の立地の可能性が高まる、②モノレール等の利用客を地区内へ誘引することにより、顧客が増大するため、商業機能が増大する、③公共施設整備のための補助金が支出されるため、事業の運営が容易とな

ることなどの効果が期待されている。また、モノレール事業者にとっても①市街地再開発事業により整備されるため、地権者の理解が得やすく用地の確保が容易である、②事業方式によっては道路用地の取得を必要としない場合もあり、事業費の低減を図ることができる可能性があることなどの事業上の利点が考えられている。

3. 千葉都市モノレールと市街地再開発事業の一体整備について

1) 千葉都市モノレール整備事業の概要

千葉市は県都として、また、首都圏の中核都市として、行政、文化等数多くの分野で重要な地位を占めている。昭和30年代後半からは、人口、産業の集積が進み、現在では全国でも有数の大都市に成長した。人口も77万人を越え、近い将来には100万人に達するものと予想されている。

このような都市の成長に合せて、多数の住宅団地が郊外に造成されたことにより、市内の交通需要は飛躍的に増加し、道路の交通状況を悪化させている。この影響により、これら住宅団地と市内中心部を結ぶ路線バスの表定速度が低下し、公共輸送機関としての機能が著しく損なわれている。さらに、交通量の増加に伴う振動、騒音、排気ガス等の交通公害の発生は、沿道地域の生活環境の悪化をも招いている。

こうした状況を改善するため、千葉県、千葉市では、昭和46年度から、道路交通の影響を受けずに、安定した公共交通の輸送力を確保し、良好な都市生活環境を整備することを目的として、新たな公共交通機関の導入のための調査に着手した。

昭和51年度には、将来の千葉市の都市内交通の中心となるべき、全長約40kmの「モノレールのマスタープラン」を策定した。昭和52年度からは、このうち第1期に着工すべき路線について調査を行い、早急に整備すべき区間約17.7kmを決定した。さらに、昭和56年3月には、第1期計画のうちの約15.5kmの区間について都市計画決定を行い、あわせて、軌道運輸事業の特許を取得した。

建設工事には昭和56年12月から着手し、現在鋭意建設を進めているところである。

千葉都市モノレールの建設計画の概要は（図－2）（表－1）に示すとおりである。

図－1 モノレールのマスタープラン



図－2 千葉都市モノレール路線図



表－1 千葉都市モノレール建設計画

項 目		概 要
路 線	路 線	1号線 中央港～県 庁（3.4km） 2号線 千葉駅～千城台（12.1km）
	駅数・主な経由地	1号線 6駅（市役所、千葉駅） 2号線 13駅（スポーツセンター、みつわ台、都賀）
	駅 間 距 離	平均 900m
事業費	モノレール事業費	約 653億円（昭和57年度価格） 約 595億円（ " ）
	合 計	約1,248億円
	関連街路事業費	約 165億円（昭和57年度価格）
車両	型 式	サフェージュ式懸垂型モノレール車両
	車 定 長 幅	軽合金製2軸ボギー電動客車 334人／1編成 長さ60.4m／1編成、最大幅2.58m
開 業 年 度		昭和62年度一部開業 スポーツセンター～千城台（8.1km）
		昭和66年度全線開業

図一3 国鉄千葉駅周辺平面図



2) 新町地区市街地再開発事業の概要

昭和38年に国鉄千葉駅が現在の位置に移転したのに伴い、千葉市の中心商業業務地区は、国鉄千葉駅周辺地区に移行しつつある。国鉄千葉駅東口はすでに都市整備がほぼ終了し、百貨店、銀行などの施設が軒を並べている。しかし、国鉄千葉駅北口、および、西口新町地区では、未だ、土地の有効利用が図られていない状況にある。

新町地区は国鉄千葉駅の南側に位置しており、各種調査を経て、将来千葉市の中心商業業務機能の一翼を担う地区として位置づけられている。しかし、同地区はその大半が仮設駐車場として利用されてい

るため、有効な土地利用がなされていない状況にある。

昭和54年に都市モノレールが同地区内を通過することが計画されたのを契機に、地元地権者の間に都市モノレールによる地区の分断を回避し、あわせて同地区の土地の有効利用を図るため、商業立地を前提とした市街地再開発事業の気運が高まった。昭和58年度には、地元権利者により、新町地区市街地再開発準備組合が結成され、事業計画を立案している。

新町地区市街地再開発事業の概要は（表一2）に示すとおりである。

表一 2 新町地区市街地再開発事業の概要

		現 況	計 画 案
用 途 地 域		商業地域・防火地域 (一部近隣商業地域)	商業地域・防火地域
建 ぺ い 率		80%	80%
容 積 率		600% (一部400%)	800%
土 地 利 用	公 共 用 地	5,528㎡	6,652㎡
	民 地	20,781㎡	19,657㎡
	計	26,309㎡	26,309㎡
建 物 利 用	建 築 面 積	3,839㎡	13,685㎡
	建物延床面積	12,505㎡	157,230㎡
	構 造	—	地上14階、地下2階
権 利 者 数	土地所有者	33人	—
	借 地 権 者	10人	—
	借 家 権 者	4人	—

(千葉市都市局「国鉄千葉駅西口地区市街地再開発等調査A報告書」)

3) 千葉都市モノレールと新町地区市街地再開発事業の一体整備について

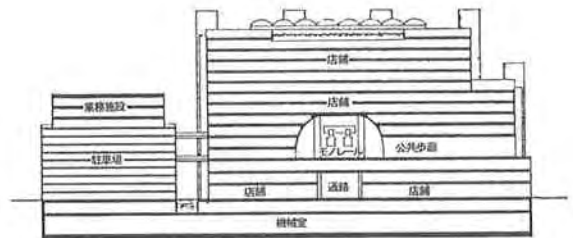
国鉄千葉駅付近の都市モノレールの線形を決定するにあたっては、①都市モノレールと国鉄、京成線との乗換客の利便性を図ること、②国鉄千葉駅東口広場の機能を損わないこと、③周辺の都市景観との調和を図ることの3点を主眼に比較検討を行ない、現在の計画が最適であると判断した。その結果、新町地区では市街地再開発事業の施行予定域の中央部を都市モノレールが通過することとなった。

通常、都市モノレールを既存道路外に計画する場合は、河川や公園などの公共施設の上空である場合、あるいは、鉄道線路を横断する場合を除き、新たに地表に道路を設けることが必要である。しかし、新町地区の場合には、地表に道路を設けた場合には地区が2分されることとなるが、分割された小さな区域で市街地再開発事業を施行した場合には、商業床面積を十分に確保した施設建築物を計画することが不可能となり、事業採算性から市街地再開発事業の成立が危ぶまれる。

このような状況をふまえ、新町地区の中心商業業務地区としての重要性を認識し、同地区内の都市モノレールの通過の方策を調査検討し、(図一4)に示すような、いわゆるビルトイン方式による、都市モノレールと市街地再開発事業の一体整備を内容とした結果を得た。現在、これを基礎に詳細な検討を

行っている。

図一 4 一体整備の概略図



(千葉市都市局「国鉄千葉駅西口地区市街地再開発等調査A報告書」)

この方式によれば、①都市モノレール駅と市街地再開発事業により整備される商業ビルとを接続させることにより、同地区への顧客の流入の増大が図られ商業活動が活性化し、地区のポテンシャルが高まること、②従来、国鉄線、京成線で分断されていた同地区が、国鉄千葉駅東口広場と、都市モノレールにあわせて整備される連絡通路を介して結ばれるため、より一層の顧客の増大が図れることにより商業機能の増大が図れるなどの整備効果が期待されている。また、都市モノレール事業についても事業方式によっては、道路用地の取得を必要としない場合も考えられ、事業費の節減が図れることなどの利点がある。

なお、都市モノレールの都市計画決定に際しては、市街地再開発事業の計画が十分成熟していなかったため、都市モノレールの都市計画決定のみを先行して行なった。この際には、将来、市街地再開発事業が施行される場合の障害とならぬよう、空間のみについて都市施設を定めるという概念から、都市モノレール道についてのみ都市計画決定(特殊街路、並びに、都市高速鉄道)を行ない、いわゆる関連街路の都市計画決定を留保した。

4) 一体整備の課題

新町地区において、都市モノレールと市街地再開発事業の一体整備を実現するためには、2つの課題が残されている。第1は道路法、都市再開発法などの法制度上の課題であり、もう一つは、事業に向けての地元権利者との調整である。

都市モノレールのインフラ・ストラクチャーは、道路として定義されている。したがって、既存の道路外に建設される場合には、その部分を新たに道路区域として定める必要がある。

都市再開発法ではその82条により、公共施設につ

いてはその用に供する土地は市街地再開発事業により公共施設の管理者に帰属するよう定められている。したがって、モノレール道の上下に位置する再開発ビルは道路法の適用を受けることとなる。しかし、現行法制度では土地に権利を有しない建築物の築造は、都市再開発法上困難であり、また、モノレール道の上空にビルを建築することも、道路法や建築基準法で認められていない。したがって、今後は何らかの新しい手法を検討する必要があると考えられる。

また、別の観点から、都市施設の立体的な計画決定という概念を導入し、道路の権原を区分所有権とするなども考えられ、法制度の改正も含め、整備手法の詳細な検討が必要であろうと考えている。

新町地区の市街地再開発事業は組合施行による整備を予定している。組合施行による場合は、通常、権利者全員の合意により事業に着手する場合が多く、その計画から事業着手までに相当の期間を要している。新町地区においても、昭和58年5月に一部権利者により市街地再開発準備組合が結成されたものの、

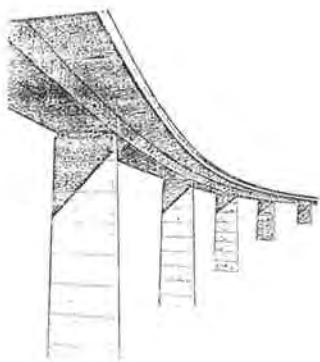
未だ、権利者全員の賛同を得るには至っていない。

一方、都市モノレールはその整備の緊急性が高く、また、ビルトインという構造から、都市モノレールと再開発ビルを同時に施行しない限り、一体整備は不可能である。したがって、一体整備実現のためには、早急な権利者の合意と具体的な事業計画の策定が望まれているところである。

4. おわりに

都市施設が集積された既成市街地に都市モノレールを計画する場合には、限られた都市空間の有効利用の観点から、今後このような手法による整備が積極的に図られると思われる。こうした意味から、今後は、法制度上の課題を解決するために、法令の改正も含めた、現行法令の弾力的な運用を関係各方面に働きかけるとともに、地元権利者の理解と協力を得ながら、都市モノレールと市街地再開発事業との一体整備の実現を図って行きたい。

美しい明日は、プランから。



新交通システム、インフラストラクチャーの
調査、測量、計画、
設計、施工管理

東京エンジニアリング株式会社

代表取締役 鈴木 俊 男

本 社 東京都中央区八丁堀4-12-4関鉄ビル
大阪支社 大阪市東区南本町4-20有楽ビル6階
名古屋支社 名古屋市中村区太閤1-1-14高橋ビル5階
仙台事務所 仙台市中央2-10-12仙台マルセンビル3階
横浜出張所 横浜市港南区笹下2-2-10塩浦ビル

☎ (03) 553-5051
☎ (06) 245-2610
☎ (052) 451-2671
☎ (0222) 62-3525
☎ (045) 844-5745

鉄道駅のあり方とその整備について

大阪市土木局街路部立体交差課

課長代理 松尾 俊雄

近畿日本鉄道(株)建設改良局

部 長 中田 善久

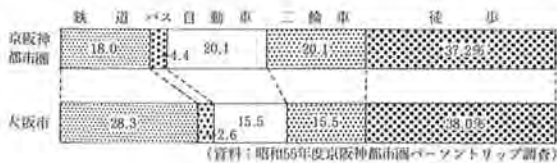
はじめに

現代の都市における交通の主役は、いうまでもなく道路と鉄道である。この2つの交通施設はあい異なった機能を有しており、それぞれの機能に応じて交通需要を分担処理している。こうした機能分担を適切に行うためには、両者の間の連繋がうまく行われることが必要であり、この意味で「交通結節点」は重要な要素であるといえる。

本稿では道路と鉄道の結節点である「駅」のあり方と整備の方向について、事例の紹介を含めて述べてみたい。

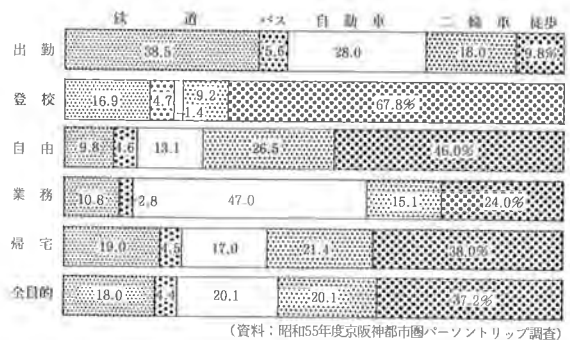
1. 都市の鉄道

鉄道は敷かれた軌道の上を高速、大量に人や貨物を輸送するという機能を持っており、同時に定時性をも有している。それは道路の持つ随意性、随時性とはあい反するものであって、どちらの機能を選ぶかは、その輸送目的(対象)によって決まってくる。



図一1 パーソン・トリップの代表交通手段構成

都市における輸送目的の内容は、その都市の性格によって差はあるが、総じて「人」の輸送の割合が大きく、それは大都市になるほど大きくなるという。そして都市における人の輸送は朝夕の通勤時間帯にそのピークを持つのが普通である。図一1は京阪神都市圏と大阪市におけるパーソン・トリップの交通手段別の割合を表わしたもので、2つのグラフを比較すれば大都市ほど鉄道のシェアの高いことがわかる。また図一2は、上記京阪神都市圏の図をさらに交通目的別に分けたもので、この図からは通勤目的で特に鉄道利用率の高いことが読みとれる。このように、都市とりわけ大都市においては、大量の「人の動き」を捌くため、鉄道が重要な役割を果たしているわけである。



図一2 目的別トリップの代表交通手段構成

ところで、近年都市における環境問題（特に大気汚染、騒音）は深刻であり、またエネルギー問題はグローバルな社会問題となっているが、これらは都市交通を考えるうえでも不可避の問題である。すなわち、いかに低公害で効率的な交通手段を提供するかが、今日の都市行政に課せられた命題であり、そのために総合的な交通体系の確立が求められているのである。「総合的な交通体系」とは、はじめにもふれたように「適切な機能分担」を行うことであり、この意味で鉄道の役割が問い直されているといえよう。

2. 都市施設としての駅

「駅」という言葉は、古くは馬の乗り継ぎ場所という意味で使われていたという。しかし現代の駅は列車を乗り継ぐ場所ではもちろんあるが、そのほかにもそこで他の交通機関との乗り換えが行われたり、そこから直接目的地まで歩いていったりする場所でもある。そしてまた、駅はそうした交通目的だけでなく、人びとの待ち合わせ場所になったり、まちの目じるしになったり、近辺に百貨店や商店街が立地する場所であったりする。このように駅は都市施設として多くの機能を持っているが、それらは大体つぎの3つに分類することができる。

- 交通結節点機能
- 商業拠点機能
- シンボル機能

この3つの機能は、駅の性格によってそれぞれの内容が異なり、各機能のウエートも異なる。例えば、交通結節点機能についていえば、大都市の都心ターミナル駅では鉄道相互の乗り換えが主体となるのに対し、郊外の主要駅ではバスとの乗り換え、あるいはパーク・アンド・ライドが主体となる。またシンボル機能についていえば、多くの地方都市では駅はその都市（場合によっては県）全体を代表するのに対し、大都市のターミナル駅の多くは駅付近のある限られた範囲を代表するにとどまる。

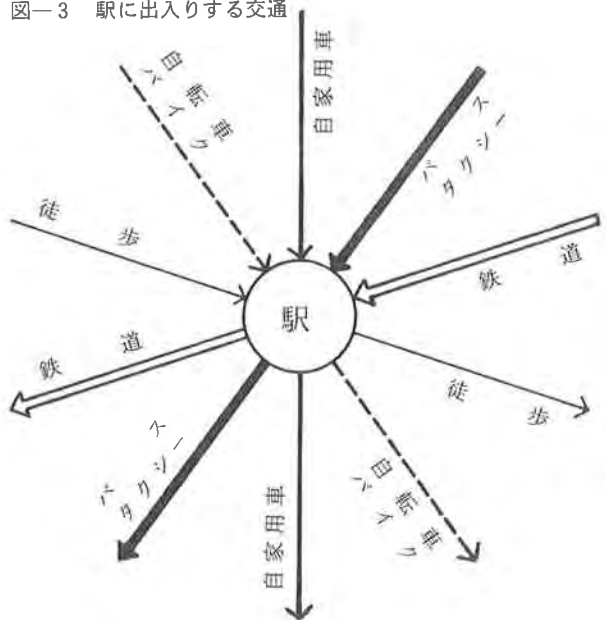
3. 駅と駅前の整備の方向

駅および駅前の整備にあたっては、前節で述べた諸機能を十分に発揮できるよう計画されなければならない。以下、項目別に述べてみよう。

3-1 交通結節点としての整備

駅の最も根元的な機能である「交通結節点」としての整備は、駅計画のなかで他のすべてに優先されなければならない。なぜなら、交通なくして駅は存在しないからである。

図-3 駅に出入りする交通



人びとはいろいろな交通手段で駅へ来、そしていろいろな交通手段で出て行く。駅へ出入りする交通手段としては、図-3に示すように、鉄道のほかバス、タクシー、自家用車、バイク、自転車、徒歩などが考えられる。駅はこうした多くの交通の「機能変換」を行う場であるといえる。もちろん、駅はあくまでも「鉄道の駅」であるから、機能変換も鉄道に関係するものが主体となるわけであるが、道路交通相互の変換（例えば徒歩↔バス）もかなりのウエートを占める。機能変換の場、つまり交通結節点は、多種類にわたる交通の連絡を効率的に行える能力を備えている必要がある。多種類の交通の連絡は集約すればつぎの3つになるであろう。

- 鉄道相互の連絡
- 鉄道と道路交通との連絡
- 道路交通相互の連絡

計画者は上の3項目についてそれぞれの需要予測を行い、必要となる施設を計画することになる。交通結節点として必要な施設はいくつか考えられるが、それらは駅の性格によっておのずから重要度に差が生じる。表-1は代表的な施設について、駅の種類ごとに重要度をつけてみたものである。

表一 駅の種類別にみた施設重要度

施設	都心ターミナル駅	郊外主要駅	中間駅	主な連絡対象
駅コンコース	◎	○	△	鉄道↔鉄道 鉄道↔その他
連絡通路 (デッキまたは地下)	◎	△	×	鉄道↔鉄道 鉄道↔バス
バスターミナル	○	◎	△	バス↔その他 バス↔バス
タクシー乗降場	○	○	○	タクシー↔その他
駐車場	×	◎	○	自家用車↔鉄道
自転車駐車場	△	○	◎	自転車↔鉄道

注) 重要度は◎○△×の順に低くなる。

3-2 商業拠点としての整備

駅は都市施設のなかでも最も人の集まる場所であるから、極めて高い商業ポテンシャルを有している。そのため、都心のターミナル駅や郊外の主要駅の駅前には百貨店や高級品を扱う専門店が立地し、中間駅にはスーパー・マーケットなどを中心とした商店街が形成される。その結果、駅付近には駅利用者のほかに駅とは直接関係のない多くの人が集まり、歩行者や自転車を中心とした新しい人の動きが生じることになる。そしてその動きは多様であり、無秩序である。

こうした人の動きに対応する施設としては、広場やモールといった「歩行者空間」が必要とされる。歩行者空間の計画、設計には当然のこととして「快適性」が要求されるが、同時に駅前は自動車交通の集中する場所でもあるから「安全性」も重要な問題となる。場合によっては歩車分離のため立体的な施設配置も必要となってくる。

3-3 シンボルとしての整備

駅はそれが位置する都市や地区へのエントランスであり、都市や地区を象徴することが多い。したがって駅名に市や地区の名を冠するのが普通であるが、ときには行政上の地名とは別に、駅名がその付近一帯の地名として呼ばれることさえある。このように駅はまちのシンボルであり、そのまちに住み、働き、訪れる人たちがすべてに強いイメージを与える要素を持っている。それだけに整備の良否はそのま

ち全体のイメージを決定するといっても過言ではない。

整備の方向としては、画一的に「こうあるべきだ」と決めるべきではなく、その駅、そのまちにふさわしい形で行われなければならないと考える。駅前広場に噴水や彫刻がなくてもよい、ソフト面も含めたもっと広い視野から駅前というものを捉えることこそ肝要ではないだろうか。

4. 駅整備の実施例

駅とその周辺の整備にあたっては「交通結節点」、「商業拠点」、「シンボル」の3つの機能が問題となること、そしてそれらの中味やウエートの置き方が駅の性格によって異なることはこれまで述べたとおりである。そこで、具体的にどのような整備が考えられるのか、大阪近辺の2つの駅を例に挙げて述べてみたい。

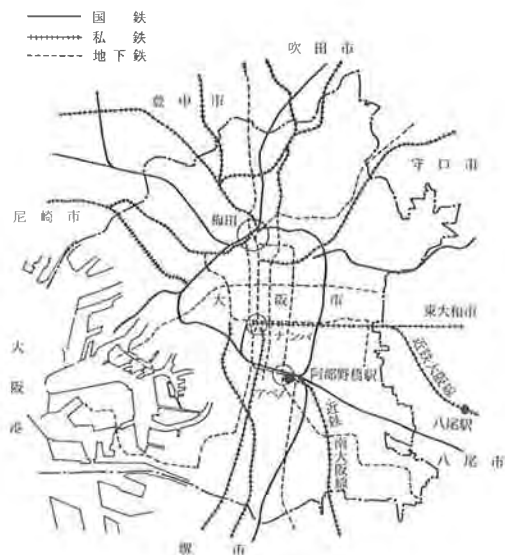
4-1 都心ターミナル駅の例（近鉄阿部野橋駅）

阿部野橋駅（1日乗降客23万人＝昭和58年）は、大阪から府南部を経て奈良県の吉野方面へ通じる近鉄南大阪線の起点で、現在施行中の同線阿部野橋・針中野間連続立体交差事業によって、大幅な改造工事が行われている。

同駅は国鉄、地下鉄等の数駅とともに、一般にアベノあるいは天王寺と呼ばれるターミナルを形成しており、昭和55年の鉄道乗降客は95万人をかぞえる。このうち鉄道相互の乗り継ぎをするものが約8割を

占めており、この数字は表一2に示すように、大阪3大ターミナルの他の2つに比べて高く、中継点的な性格が強い。それは、梅田が俗にいう「キタ」の歓楽街を控え、しかも堂島、中之島の業務地域に近く、またナンバがこれも「ミナミ」という一大アミューズメント・センターの中にあるのに対して、アベノの後背地が概ね住宅地で、商業地域も駅周辺のごく狭い範囲に飲食店等が立地しているに過ぎないことによる。

図一4 位置図



表一2 大阪の3大ターミナルにおける駅利用者数

(単位: 延千人/日)

	全乗降者(A)	乗り継ぎ(B)	B/A(%)
梅田	2,096	1,413	67.4
ナンバ	912	689	75.5
アベノ	952	745	78.3

(資料: 昭和55年度京阪神都市圏パーソントリップ調査)

阿部野橋駅の改造計画にあたって、以上述べたアベノターミナルの地理的条件をもとに、つぎに示す2点に留意することとなった。

- ① 交通結節点としては、鉄道相互の乗り換えに重点を置き、そのための施設を整備するとともに、現在飽和状態にある同駅施設の容量増加を図る。
- ② 梅田に次ぐ集客能力を持ち、高い商業ポテンシャルを有する同ターミナルの特性を生かし、都心ターミナルにふさわしい商業拠点として発

展するよう、近鉄所有地を利用した開発を行う。

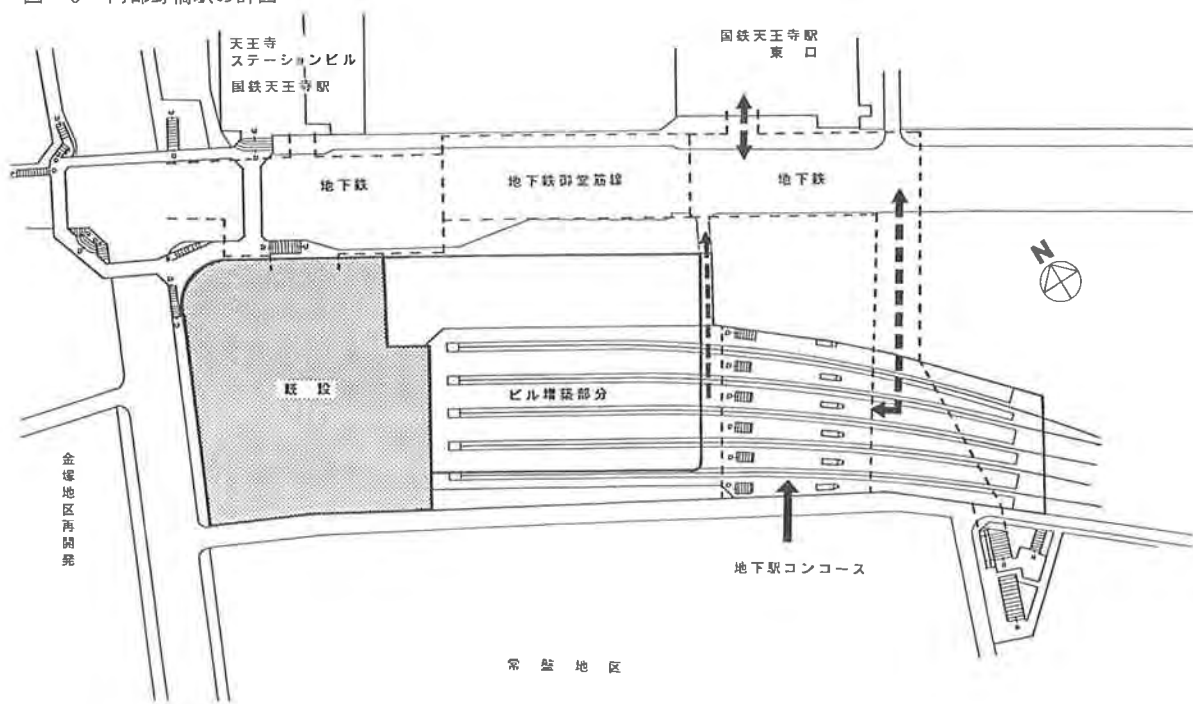
(なお、同駅は連立事業の施行区間ではあるが、主として地形上の制約から高架化することができず、地平の駅として改造することとなっている。)

この結果、①については、現在同駅が「楕形ホーム」で改札口が西端1カ所であるのに対し、計画では、各ホームの幅を広げるとともに東寄りに新たに地下改札口を設けることとした。同改札口は、高架化できないことによりやむなく地下道化する市道(歩行者のみ)と地下で接続することとし、それと同時に、同線に近接している地下鉄御堂筋線の天王寺駅東口との間に連絡地下通路(幅約10m)を設ける計画である。この連絡通路は、地下鉄からさらに国鉄天王寺駅東口にも通じており、近鉄、地下鉄、国鉄の3つの駅が直結することになる。なお、現在同連絡通路の設計、費用負担等について、鉄道3者と大阪市とで調整が進められている。また歩行者のアクセスとしては、地下駅というイメージを避けるため、改札口に接する市道の幅員を広くとって地下広場としたこと、そして地上への出入口は「サンク・ガーデン」風の小広場とし、地下へはいる抵抗をできるだけ少なくするよう設計したことなどが特筆される。

一方、②については、現在駅の前面に接している百貨店ビルを駅の上空に増築(現在床面積52,800㎡を125,600㎡に)し、百貨店売場面積の拡張と専門店の誘致を計画している。この結果、駅は同ビルの1階に入り、駅とビルが一体構造となるため、連立事業とビル事業を同時施行で進めている。アベノターミナル周辺は、道路等都市基幹施設が極めて貧弱で、一方、商業施設もターミナルの規模からみて質、量ともかなり見劣りがする。このため大阪市では、ターミナルの西側地区で市街地再開発事業を実施し、都心型商業施設と都市内住宅を配置した近代的なまちづくりを行なっているところであるが、南側地区でも同様の施策によるリニューアルが必要とされている。この意味で、同ビル計画が公共、民間を問わず将来行われるであろう開発事業のインパクトになることはまちがいないところである。

現在、施行されている阿部野橋駅整備のあらましは以上のとおりであるが、今後の課題のひとつとして、バスとの乗り換えの問題がある。大阪市では、

図一 5 阿部野橋駅の計画



市営バスの運行サービス向上のため、同一料金で幹線と支線の乗り継ぎができる「ゾーンバス・システム」を採っているが、アベノは大阪南部、東南部方面への幹線バス路線が集中しており、17系統の市バスが発着しているほか、近鉄バスも乗り入れねいる。ところがそれらの乗降場は、数カ所の路上に分散しており、バスターミナルの整備が待たれるところである。アベノ（天王寺）は別稿で述べられている「ライド・アンド・ライド計画」で拠点ターミナルとして位置づけられているが、その場所は未定である。場所選定にあたっては鉄道との連絡を第1に考える必要があり、この意味で、掘割状になっている国鉄天王寺駅の上空利用（人工地盤）も考えられてよい。この場合、単にバス乗降場だけをつくるのではなく、商業利用も併わせて計画することによって一層利用度を高めることになろう。

4-2 郊外主要駅の例（近鉄八尾駅）

近鉄八尾駅（1日乗降客6万4千人＝昭和58年）は近鉄大阪線の準急停車駅で、大阪市に接する人口27万余（昭和55年）の典型的な衛星都市である八尾市の中心駅である。近鉄大阪線は大阪から府東部を横断し、奈良県中部を経て名古屋、伊勢方面へ向かう幹線鉄道であるが、大阪から奈良県の範囲は通勤

鉄道の色彩が濃く、八尾駅も多くの通勤客が利用している。

八尾駅は昭和53年に高架化が完成した連続立体交差事業によって、旧駅から約400m東方に全く新しい駅としては生まれ変わったが、駅計画にあたってつぎの諸点はその基本となっている。

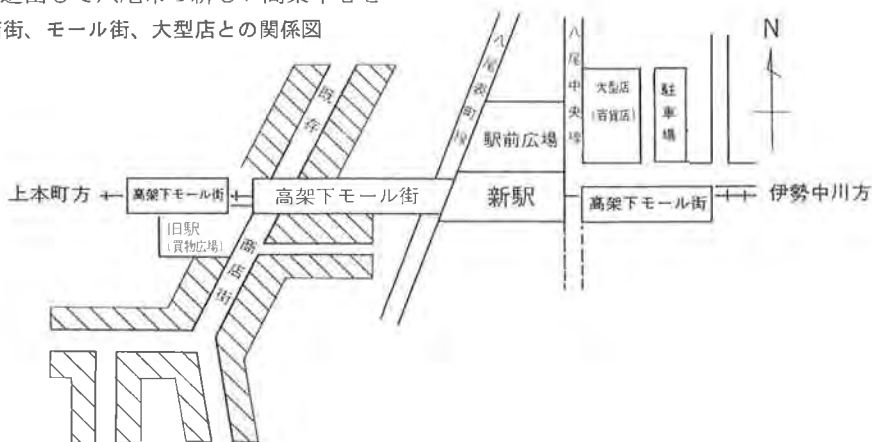
- ① バスをはじめとする道路交通との結節点機能を充実させる。
- ② 駅前には市の中心駅にふさわしい街なみと高度な商業の集積を図る。
- ③ 旧駅付近にある既存商店街を、駅の移転によって衰微させないように配慮する。



近鉄八尾駅駅前広場全景

こうして生まれた新八尾駅は、写真にみるようにバスターミナルを含む10,000㎡の駅前広場を持ち、駅周辺は同時に施行した土地区画整理事業によって整然とした市街地となり、百貨店をはじめとする店舗や金融機関が進出して八尾市の新しい商業中心を図一6 既存商店街、モール街、大型店との関係図

形成している。一方、旧駅付近の商店街への配慮としては、新駅までの高架下にショッピング・モールをつくることによって、既存商業地区までの連続したショッピング動線をつくり出した。(図一6)



都市計画にはフィジカル・プランニングとソーシャル・プランニングがあることは、遍く知られているところである。近鉄八尾駅の場合、高架化、駅前広場、区画整理が前者にあたり、新旧商業地区の振興策とそれを通じてもたらされる市民生活の利便向上

が後者にあたる。そして、この2つが一連の計画の流れのなかで実現し、相互に好結果をもたらしていることは、鉄道を含むこの種の都市計画を進める上での、ひとつの成功例といえるかもしれない。

自転車施設・交通に関する 調査 — 研究 — 企画 — 設計

これからの自転車駐車場の整備には、各市それぞれの都市計画的見地に立った、自転車交通の位置づけとともに、総合的且つ長期的計画が必要です。

一級建築士事務所登録
建設コンサルタント登録



株式
会社

杉原設計事務所

多摩
千葉
九州

本社：〒160 東京都新宿区四谷2-14-4 ミツヤ四谷ビル ☎ 03(357)0432・0423

大阪事務所：〒532 大阪市淀川区西中島3-8-10 木村グリーンハイツ ☎ 06(304)7186

「街路事業における訴訟の実態調査報告」

今回、58年8月1日時点における都市計画道路（土地区画整理事業、市街地再開発事業等の施行区域内のものを除く）事業に関して国、都道府県および市町村が当事者となっている訴訟の状況を把握するため、都道府県および指定市を通じ調査した結果を取りまとめたので報告する。

この調査に当り協力をいただいた地方公共団体の方々に感謝するとともにこの資料が有効に活用され、各団体の訟務事務担当者の事務処理に役立てば幸いと思う。

1. 訴訟の係属状況

(1) 係属中の都市数および事件数

58年8月1日現在において訴訟事件を抱えている都道府県は14都府県であり、47都道府県における割合は30.4%となっている。市町村における訴訟は、8市1町の9件となっている。なお、市については、全国651市の1.2%で、全国市長会調べ（58年3月31日時点調査、以下「市長会調べ」という。）による訴訟を抱えている市は350市程度有り、市施行に係る都市計画事業に関する訴訟率が低いことが同われる。なお、訴訟地域傾向としては、東京、大阪等人口集中地域において訴訟係属数が多いことがわかる。

今回の調査結果における係属案件は46事件であるが、行政・民事事件別内訳では、行政事件22件、民事事件24件とはほぼ半々となっている（市長会調べでは、全国的事件総数1375件で行政事件382件（28%）、民事事件993件（72%）であり、都市計画中における行政事件割合が高いことがわかる。）

また、係属裁判所別内訳は、簡易裁判所1件（2.2%）、地方裁判所35件（76.0%）、高等裁判所9件（19.6%）、最高裁判所1件（2.2%）となっている。

(2) 事件の内容等

イ）事件の内容については、都市計画決定および変更に関する取消訴訟2件（4.3%内1件は控訴審）となっている。

（注1）当該事業に関し道路幅員を25mから40mに、延長を8.49kmから8.57kmに変更した事に対し、当該路線の周辺地権者から変更手続および実体的違法を理由として提起。（福島）

（注2）都市計画決定に対し、環境アセスメント手続、ルート決定の裁量権の逸脱および事業完成後の事業損失等を理由として提起。（大阪）

ロ）都市計画事業認可に関する無効確認および取消訴訟5件（10.9%無効確認2件）である。

（注3）都市計画決定以来35年、事業決定以来22年もそれぞれ経過しているが買収または、収用手続もされていない。事業決定の形式的な更進は憲法に違反し、行政権の濫用である等を理由として提起。（東京）

（注4）変更した路線線形は、不整形な残地を多数生じるなど不合理なものであり直線的に変更すべきであることを理由として提起。（愛媛）

（注5）環境の破壊と公益性の不存在、裁量権の乱用、原告らの侵される権利、被害を理由として提起。（東京）

（注6）都市計画法第1条、第2条、第13条第4号、地方自治法第2条第3項1号および公害対策基本法第5条に違反することを理由として提起。（茨城）

（注7）認可の道路位置と決定位置が一致しない。また技術的に構造令等に違反することを理由として提起。（富山）

ハ）収用委員会の裁決に関する取消訴訟2件（4.3%）である。

（注8）収用委員会が裁決した損失補償に関する部分（移転工法および立木単価）の取消を求めて提起。（兵庫）——土地収用法第133条により当事者訴訟となるべき性質の事案と思量される

（注9）収用手続上の違法（事業認定とみなされるべき時期、収用面積の確定および事業区域）を理由として提起。（愛媛）

ニ）損失補償の額をめぐる訴訟15件（32.6%）である
この訴訟には、土地収用法第133条の規定により収用委員会が裁決した損失補償金を不服としての増額訴訟が13件含まれている。

（注10）増額訴訟以外のものとしては、借家人との立退き契約の成立をめぐる争っているもの（東京）。都市計画決定後13年以上経過しても道路建設に着手されず、長期間にわたる建築制限のため地価に影響し、一般的に

	件数					訴訟形態別件数										その他
						都市計画		事業認可		用地補償関係				工事関係		
	総数	国	知事	県	市	無効	取消	無効	取消	収用決定 取消	損失補償	土地権利	損害賠償	損害賠償 差し止め		
北海道 青森 岩手 宮城 秋田 山形 福島 茨城 栃木 群馬 埼玉 千葉 東京 神奈川 新潟 長野 富山 石川 岐阜 静岡 愛知 三重 福井 滋賀 京都 大阪 兵庫 奈良 和歌山 鳥取 島根 岡山 広島 山口 徳島 香川 愛媛 高知 福岡 佐賀 長崎 熊本 大分 宮崎 鹿児島 沖縄	1				1									1(控)		
	2				2							1				1.(上) 詐害行為
	1		1				1									
	2	1	(1)	1	(1)				1			1(控)				
	3		1	2							2	1				
	1				1							1(簡)				
	10	1	1	7	1			1	1		7(控)		1			
	2	1		1	(1)									2		
	1			1									1			
	1		1						1							
	1			1											1	
	1			1											1	
8		1	6	1(1)		1(控)				3(控)	3		1(控)			
3			1	2					1			1			1所有権移転の差し止め	
1				1						1(控)						
1			1											1(控)		
2	1		1				1		1							
2				2						1(控)		1				
1				1							1					
1			1								1					
1			1								1					
46	4	5(1)	25	12(3)	0	2(控)	2	3	2	15(控4)	9(控)	4	7(控3)		2(上1件)	

建設省

当然受忍すべき財産権制約を超えて特別の犠牲を強いるものとして、憲法第29条第3項により地価の低価分の損失補償を求めて提起。(福岡)

ホ) 土地の権利関係に関し係属中の案件10件(21.7%)である。

(注11) 施行した道路敷下に私有地が含まれている(青森)。売買契約を結んだ土地と道路敷下に含まれている土地が異なる(千葉)無断で第三者が土地を取り込み施行者に売却した(大阪)。等を理由とする所有権確認訴訟

(注12) 買収地と公図上の地番が異っている(大阪)。買収後譲渡人から(鹿児島)。所有権移転の登記抹消請求を受けている。

(注13) 買収地番と現実に道路敷下となった地番が異なる(茨城)。買収方法は強硬かつ欺まん奸計をもつね行ったので売買契約は無効(埼玉)。として土地明渡訴訟が提起されているもの。

(注14) 現土地所有者と事業施行者に対し地益権の確認を求めたもの(大阪)。

(注15) 施行者が買収した土地所有者以外)にも共有持分(相続人)権者が存在するとした持分確認の訴(佐賀)。

ヘ) 損害賠償を求めた訴訟4件(8.7%)である。

(注16) 買収された土地は都市計画区域外であり、だまされて売却したことによる損害が有る(東京)。代替地先の借地権者が被収用者

が代替地を使用開始することにより損害が発生した(長野)。道路の位置が異っており所有権が侵害されている(兵庫)。起業者が補償金(土地収用法第95条に基づく)を供託したことにより補償金を受領できなかった(福岡)。等も理由として損害賠償請求を行っている。

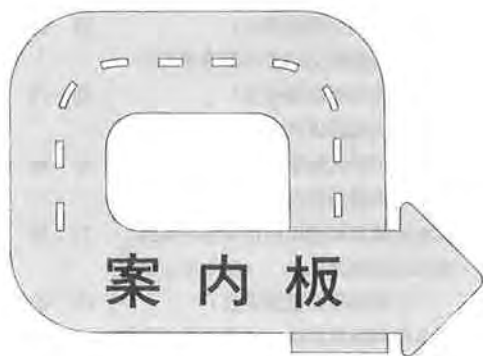
ト) 工事施行による損害賠償請求事件7件(15.2%)である。

(注17) 工事の実施による振動によって建物が傾斜した(北海道)。工事の実施により養鰻池からウナギが流失した(三重)道路完成により交通量が増大し騒音排気ガス公害が増大した(神奈川)。道路の完成により宅地と高程差が生じた(東京)。連続立体交差事業完成により騒音振動のため旅館営業が不可能となった(大阪)。等による事業損失に係る事を理由とする訴訟。

(注18) 交差点切り廻し工事中バイク運転中に転倒し死亡した(神奈川)。工事施行中のマンホール穴出によりバイク運転中転倒し死亡した(岡山)。等の道路管理瑕疵に関する訴訟。

チ) その他として事業施行者の詐害行為取消しを求めた訴訟(青森)。や土地処分につき適切な措置を怠っているとして所有権移転登記手続差止め等請求事件(兵庫)などがある。

2. 各県別および訴訟内容内訳(前頁、全表の通り)



○ 昭和59年度予算の当初配分について

昭和59年度予算は4月10日の参議院本会議において可決成立し、街路事業予算の当初配分についても同日付で各都道府県等に対し内示された。

当初配分の概要は次のとおりである。

59年度 事業費 458,131,169千円
国費 298,806,000千円

なお、国庫補助金の交付申請は4月23日～5月16日の間に行われた。

○ 公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法の一部を改正する法律と都市災害復旧事業

(1)公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法の一部を改正する法律について

本改正法案は4月11日衆議院本会議において全会一致をもって可決され、4月20日の参議院本会議においても同様に可決され、4月27日付で公布された。今回の改正により、下水道（公共下水道、流域下水道、都市下水路）が新たに国庫負担法の対象施設に追加されたため、災害報告～査定～成功認定に至る手続きも国庫負担法に基づく諸手続きにより行われるとともに、国庫負担率も災害の大きさに応じて高率のもの（％以上）が適用されることとなる。

なお、関係する主な改正概要は以下のとおりである。

1. 国庫負担対象施設の追加（建設省所管施設関係）

法 律	政 令
3 条	下水道 1 条 下水道法(昭和33年法律第79号)第2条第3号に規定する公共下水道、同条第4号に規定する流域下水道又は同条第5号に規定する都市下水路 7 条 第1条第10号の公共土木施設について、次に掲げる災害のいずれか一によって必要を生じた事業イ 排水施設又はこれを補完する施設の破壊又は埋そくで下水の排除を著しく阻害するものロ 処理施設又はこれを補完する施設の破壊又は埋そくで下水の処理に重大な支障を与えるもの

- 採択限度額の引上げ（負担法6条1項1号関係）
都道府県・指定市 60万円（15万円）
市町村（指定市を除く。） 30万円（10万円）

- 一箇所の工事の範囲の拡大（負担法6条2項関係）
50メートル（20メートル）

- 剰余金の使用に係る主務大臣認可の廃止

- 市町村災害復旧事業に係る設計単価・歩掛承認の廃止（政令6条第2項関係）

市町村長が、都道府県知事が主務大臣の承認を受けた設計単価・歩掛を用いて災害復旧事業費の決定を申請しようとするときは、主務大臣の承認を要しないものとする特例（ただし書き）の追加

- 市町村災害復旧事業に係る成功認定承認の廃止（政令12条1項3号関係）

都道府県知事が市町村の災害復旧事業の成功認定をする場合の主務大臣の承認を廃止するものとする。

7. 激甚災害法関係

法 律	政 令
24 条 1 項 小災害債に係る一箇所工事費の上限額・下限額 ・都道府県・指定都市 40万円以上60万円未満（10万円以上15万円未満） ・市町村(指定都市を除く。) 15万円以上30万円未満（5万円以上10万円未満）	43 条 1 項 ・左に同じ。

8. 改正法令の適用

(1) 発生災害の取扱い

新法は施行日以後に発生した災害に係る災害復旧事業について適用し、施行日をまたぐ災害については、施行日以後に発生した災害として取扱う。

旧 法（改正前）
・採択限度額 都道府県 15万円 指定都市 10万円 市町村 20メートル
・一箇所工事の範囲 20メートル
・対象施設 下水道 都市災害復旧事業
・激甚法（小災害債） 都道府県・指定都市 10万円以上15万円未満 市町村 5万円未満10万円以上

施行日 (4月27日)	新 法 (改 正 後)	
	採択限度額	都道府県 指定都市 市町村
		60万円 30万円 50メートル
	一箇所工事の範囲	
	対象施設	
	下水道	—負担法
	地すべり防止施設	—負担法
	急傾斜地崩壊防止施設	—負担法
	激甚法(小災害債)	
	都道府県・指定都市	40万円以上60万円未満
	市町村	15万円以上30万円未満

(2) 都市災害復旧事業国庫補助に関する基本方針等の改正について

上記のとおり、下水道の災害復旧が国庫負担法の対象とされたことから、都市災害復旧事業国庫補助に関する基本方針(建設省都市局長通達)および同取扱方針について所要の改正がなされることとなった。なお、昭和59年度予算において特定地区公園(カントリーパーク)が新たに国庫補助対象に追加され、3月22日付で通達が改正されている。

国庫負担法の改正に関連して改正される都市局長通達の主要事項は以下のとおりである。

- ① 下水道に関する条項等を削除。
- ② 堆積土砂排除事業の採択要件のうち一団をなす堆積土砂とみなす範囲の拡大
- ③ 採択限度額の引上げ

なお、下水道の災害復旧事業に係る補助金の予算費目は従前どおり(項)都市災害復旧事業費であり、現地査定等の事務も都市局街路課で所掌することとしている。

○ まちづくり月間の実施について

建設省では、昭和58年度より「まちづくり月間」(6月1日～30日)を関係団体の協力を得て実施しているが、昭和59年度においても、まちづくりに貢献した団体、個人の大臣表彰、私のまち写真コンクール、まちづくり設計競技およびシンポジウム等を実施し、官民一体となって魅力とるおいのあるまちづくりを一層推進していくこととしている。

——人事消息——

(59年3月16日付)

- ・大臣官房文書課

(都市局街路課)

永 田 真咲子

(59年4月1日付)

- ・都市局下水道企画課係長

(都市局街路課係長)

古 場 新太郎

- ・北陸地建金沢工事事務所調査第二課長

(都市局街路課係長)

福 本 俊 明

- ・土木研究所企画部システム課研究員

(都市局街路課係長)

遠 藤 玲

- ・首都高速道路公団大井調査事務所

(都市局街路課係長)

池 内 武 文

- ・都市局街路課係長

(都市局局区画整理課係長)

安 藤 喜一郎

- ・都市局街路課係長

(北海道開発局滝川道路事務所係長)

石 塚 昌 志

- ・都市局街路課係長 (国土庁土地局

土地利用調整課係長)

山 本 莊 輔

- ・都市局街路課係長 (首都高速道路

公団神奈川建設局特殊設計課)

平 林 泰 明

- ・都市局街路課研修員

(仙台市)

村 上 貞 則

- ・都市局街路課

青 木 和 子

(59年4月12日付)

- ・都市局街路課係長

(計画局総務課係長)

江 口 浩 市

——行事日誌——

59年2月1日 ○香川県坂出市 両景橋の竣工式

59年3月24日 ○神奈川県綾瀬市 早川本蓼川線の開通式

59年3月30日 ○愛媛県松山市 西部松山環状線の開通式

59年3月30日 ○茨城県土浦市 真鍋跨線橋の開通式

59年3月31日 ○兵庫県姫路市 中央南北幹線の竣工式

59年4月3日 ○長野県諏訪市 上川大橋の開通式

59年4月11日 ○千葉県市原市 君塚小田部線の開通式

59年4月12日 ○茨城県古河市 東北本線古河駅付近連続立体交差事業の竣工式

59年4月15日 ○千葉県八千代市 新川大橋およびなかよし橋の竣工式

59年4月18日 ○道路整備促進緊急全国総決起大会

59年4月18日 ○全国都市計画主管課長会議

59年4月27日 ○奈良県橿原市 中和幹線の開通式

59年5月8日 ○大阪府茨木市 阪急京都線茨木市駅付近高架化事業の起工式

59年5月23日 ○道路整備促進期成同盟会全国協議会総会および道路整備促進全国総決起大会

59年5月30日 ○都市計画街路事業促進協議会関東ブロック会議

59年5月31日 ○連続立体交差事業研究会

59年6月7日 ○都市計画街路事業促進協議会四国ブロック会議

——主要行事予定——

59年6月26日 ○全国街路事業担当者会議

59年7月12日 ○都市計画街路事業促進協議会総会

○道路整備促進全国緊急総決起大会開催さる！

道路関係4団体（道路整備促進期成同盟会全国協議会、全国道路利用者会議、全国高速自動車道建設協議会および都市計画街路事業促進協議会）による、全国総決起大会は去る4月18日東京平河町砂防会館で開催され、4団体の道路関係者が千五百人、与野党をふくむ衆参両院国会議員、建設省、4公団の幹部ら300人が参集し、ひっ迫しつつある道路財源問題を中心に熱気あふれる要望や意見が出された。

また、オーバーフローとなっている自動車重量税の道路整備への充当、景気浮揚策のための年度内大型補正編成など重要課題4項目を決議した上、中曽根総理、河本経企庁長官らに、これらの決議要望がなされた。

この大会の国会議員の出席要請については、都市計画街路事業促進協議会から、各県選出の関係議員の出席要請について都道府県関係課に依頼し、協力をお願いしたところ、先記のような盛会をみたことを紙上を借りて感謝申し上げる次第である。

○全国都市計画主管課長会議開かる

去る4月18日日本省大会議室において全国都市計画主管課長会議が開かれ、昭和59年度予算や新規施策等について都市局関係課長より説明が行われた後、各県より色々な質問、照会等が行われた。

新年度の人事異動より新任の都市計画課長さんの顔も多く見られ、活発、熱心な質問の中に会議を終了した。

街路関係事業については依田街路課長から次のような要旨の説明が行われ、街路事業の円滑な執行についての要望がなされた。



(1) 昭和59年度予算の概要について

①昭和59年度予算は第9次道路整備5箇年計画の第2年

度として、都市交通の改善・居住環境の向上および良好な市街地の計画的整備の促進を図るため、所要の予算額の確保に努めたが、厳しい財政事情を反映して街路事業費の対前年度倍率は0.97にとどまったこと。

②その中で、完了路線、部分供用路線、沿道区画整理型街路事業、再開発関連街路、商店近代化事業関連街路等に重点的に配分し、街路事業の効果的、効率的執行を図るとともに用地国債および二種改良事業の活用を図り事業量の確保に努めたこと。

③昭和59年度事業の施行にあたっては現下の経済情勢を勘案して極力工事量の確保に努めるとともに効率的な事業執行に一層の努力を払われたこと。

(2) 昭和59年度の新規制度について

①シンボルロード整備事業の推進

都市や地方の顔となる街路を市民に親しまれ、生活にうるおいを与える場として整備するため、整備計画を策定し、当該計画に従って、郷土色豊かな並木道の形成、広幅員歩道の設置、ポケットスペースの整備を行うとともに、ストリートファニチャーの活用、電線、電話線の地中化等を実施する。

②自転車の収容と併せて原動機付自転車を収用する自転車駐車場整備事業の推進

近年、原動機付自転車（排気量50cc以下）の利用が著しく増加し、それに伴い鉄道駅等における原動機付自転車的大量放置が生じているため、従来より実施している自転車駐車場整備事業のなかで、自転車と併せて原動機付自転車を収容する自転車駐車場の整備を実施する。

③都市モノレール道等のインフラ補助に係る全体事業費の算定方式の改定

全体事業費の算定方式を改め、都市モノレール等事業を段階的に行う場合の全体事業費は、それに伴い必要となる開業後の投資額を含めたものとし、国の負担または補助の基本額は、その全体事業費の44.9%以内とする。

(3) 街路事業の効率的執行について

街路事業の効果的、効率的執行については、各種の会議等を通じ指導しているところであるが、都市計画事業認可を受けた路線が諸般の事情により、中止または休止している場合がある。

都市計画事業認可は、関係者に対して強い権利制限を強いるものであり、また、施行者は当該認可区間を完全に完成させる義務を負うものである。中止、休止は国の助成との関係で便宜上分けられるものであるが、いずれにしても都市計画事業認可を継続し、当該箇所の早期完成に努められたい。

その他街路事業の採択基準の改訂についておよび沿道区画整理型街路事業の推進について説明を行った。

【協会だより】

○社団法人日本交通計画協会第30回定期総会開催

昭和59年4月9日開催の役員会を承けて、同月19日（木）午前11時よりサテライトホテル2階会議室において、瀬戸山三男会長（前文部大臣）、相沢英之副会長（衆議院議員）、吉岡昭雄副会長（住宅・都市整備公団理事）出席のもと91会員の出席を得、第30回定期総会を開催した（会長挨拶後記）。当日の議決事項は、

＜第1号議案＞昭和58年度事業報告承認の件

＜第2号議案＞ “ 決算承認の件

＜第3号議案＞昭和59年度事業実施方針承認の件

＜第4号議案＞ “ 予算承認の件

＜第5号議案＞役員改選に関する件

で、満場一致原案どおり承認可決した。

○新役員の紹介

理事・会長	前文部大臣 元建設大臣・法務大臣 瀬戸山 三 男
理事・副会長	衆議院議員・現運輸大臣 元国務大臣・行政管理庁長官・ 防衛庁長官 細 田 吉 蔵 (大臣在任中は休職)
“	前国務大臣防衛庁長官・ 元文部政務次官 谷 川 和 穂
“	衆議院議員・元大蔵事務次官 相 澤 英 之
“	住宅・都市整備公団理事 吉 岡 昭 雄
理 事	参議院議員・前農林水産政務次官 成 相 善 十
“	本州四国連絡橋公団理事 山 根 孟
“	国際観光振興会理事 富 田 長 治
“	横浜市助役 池 沢 利 明

理 事 広島市助役

岩 井 彦 二

元東京大学教授

井 上 孝

名古屋大学助教授・工学博士

月 尾 嘉 男

日本車両製造株式会社取締役社長

篠 原 治

三菱重工業株式会社取締役社長

末 永 聡一郎

株式会社神戸製鋼所取締役社長

牧 冬 彦

川崎重工業株式会社取締役社長

長谷川 謙 浩

株式会社新潟鉄工所取締役社長

鷲 尾 秀 夫

日本鋼管株式会社取締役社長

金 尾 實

石川島播磨重工業株式会社
取締役社長

稲 葉 興 作

富士車両株式会社取締役社長

浅 野 正 敏

高砂熱学工業株式会社取締役社長

日 景 一 郎

清水建設株式会社取締役社長

吉 野 照 蔵

株式会社大林組取締役社長

大 林 芳 郎

大成建設株式会社取締役社長

佐 古 一

鹿島建設株式会社取締役社長

鹿 島 昭 一

株式会社熊谷組取締役社長

熊 谷 太一郎

株式会社仲間組取締役社長

本 田 茂

不動建設株式会社取締役社長

庄 野 勝

セントラルコンサルタント株式会社
取締役会長

谷 藤 正 三

理	事	社団法人日本交通計画協会 事務局長
		中 尾 宏
監	事	中央開発株式会社取締役副社長
		児 玉 光 彦
"		株式会社協和コンサルタンツ 取締役
		青 木 貞 尚
"		元社団法人日本交通計画協会 常任理事
		柴 木 温
顧	問	参議院議員・元大蔵委員長
		坂 野 重 信
"		参議院議員・元建設省河川局長
		増 岡 康 治
"		衆議院議員
		野呂田 芳 成
"		東京大学名誉教授・埼玉大学教授・ 工学博士
		八十島 義之助
"		筑波大学教授・工学博士
		渡 部 与四郎
"		筑波大学教授・工学博士
		川 手 昭 二
"		筑波大学助教授・工学博士
		黒 川 洸
"		元沖縄海洋博覧会協会企画整備室 長・業務部長 財団法人国際科学 技術博覧会協会参事
		荒 山 柑
常	任 顧 問	元社団法人日本交通計画協会 専務理事
		曾 田 利 彦
相	談 役	日本空港ビルディング株式会社取 締役社長 元運輸省海上保安庁長 官 元国鉄監査委員
		高 橋 寿 夫
"		大阪市助役
		近 藤 和 夫
"		前神戸市助役
		佐 野 雄一郎
"		社団法人日本自動車工業会 専務理事
		中 村 俊 夫

○瀬戸山三男会長の挨拶

桜花爛漫のよい時候となったと思えば、本日は生憎の雨で切角の桜の花も開花をためらっているかと思えます。本日は、当協会第30回定期総会に多数ご出席頂き、感謝にたえません。

会員の皆さまのお力添えのお蔭をもって、当協会事業も順調に発展しておりますことはご同慶の至りであります。

社団法人日本交通計画協会が、昭和45年再生の産声をあげてから15年目を迎えるわけではありますが、その間時代の要求を先取りすべく、専ら総合都市交通体系の整備等を標榜して、いわゆる21世紀の道といわれる「新交通システム」や、清潔な都市づくりに不可欠な「都市廃棄物管路システム」など新しい都市施設等の事業化に会員の皆さまと手を携えて取り組んできた努力が着々と結実、既に前者は大阪、神戸等で、後者は大阪、芦屋、多摩、筑波等で稼動を始め所定の評価を得ていることはご承知のところであります。

およそ一つの技術開発を手掛けてこれを事業実現までもって行くことは、大変なことで協会の十有余年はそのためにあったといって過言ではないと思います。

今後の課題としては、これら先行都市に続いて「新交通システム」、「都市廃棄物管路システム」を全国的に普及させるために、現行システムの思い切った省施設他、標準化によるコストダウンが不可欠との観点から、昨年、新交通システムの標準化が、当協会を研究母体として、関係官庁のご指導と、関係業界の全面的協力を得て実現され、標準化第1号路線として横浜市金沢シーサイドラインへの適用が図られつつあり、これをうけてインフラストラクチャーの低廉化のため技術開発が積極的に進められており、近い将来にその成果が期待されています。

何れにしても「新交通システム」も、「都市廃棄物管路システム」もシステム実現のために遮二無二去った十年間を経返して、低コスト化の実現による普及こそ最大の課題とする次の段階を着実に進んでいるわけで、今後とも会員の皆さまの一層のご協力と官民の叡智の結集を期待して止みません。

都市空間への限らない挑戦

都市計画、環境アセスメント交通計画、建築、土地造成
道路、橋梁、上下水道、農業土木
施工管理、海外・調査
企画、計画、設計、管理

総合建設コンサルタント

株式
会社

 協和コンサルタンツ

代表取締役社長 舌 間 久 芳

代表取締役副社長 高 柳 義 隆

本 社：東京都渋谷区笹塚 1 丁目 62 番 11 号 KECビル TEL 03-376-3171

支 社：福岡市博多区築港本町 5 番 1 号 KECビル TEL 092-271-5511

営業所：仙台、新潟、千葉、横浜、大阪、広島、高知、鹿児島、沖縄、青森、
北陸、名古屋

〈都市と交通〉

第 1 巻 4 号

昭和 59 年 6 月 1 日発行

発行人兼
編 集 人
発行所

中 尾 宏

社団法人 日本交通計画協会
東京都文京区本郷 1-25-2
明幸ビル

電話 03(816)1791~4(〒113)

印刷所

共同精版印刷株式会社

総合建設コンサルタント

〈業務内容〉

- ①測量・調査 ②地質・土質調査 ③環境調査 ④交通計画調査 ⑤モノレール・新交通システム
 ⑥道路 ⑦立体交差 ⑧鉄道高架事業 ⑨高架橋・橋梁 ⑩地下鉄道・地下構造物
 ⑪地下駅・高架駅・駅前広場・地下道・地下街 ⑫物流・貨物ターミナル
 ⑬新幹線 ⑭下水道・廃棄物処理 ⑮施工管理 ⑯EDP・ソフトウェアの開発



株式会社 トーニチ コンサルタント

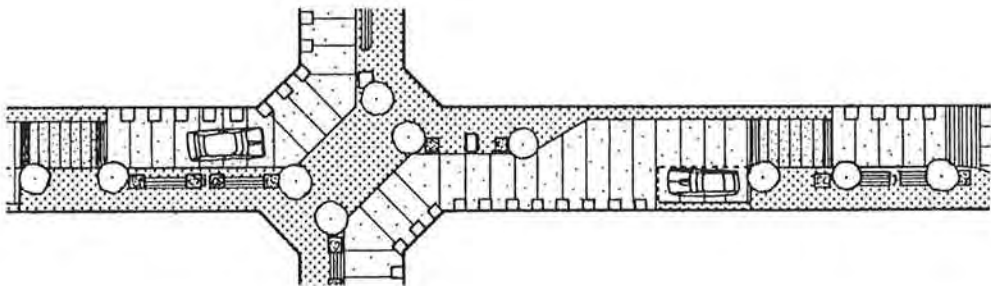
代表取締役会長 好井 宏海

代表取締役社長 丹下 正徳

本社 〒151 東京都渋谷区本町1丁目13番3号
 東部事業部 〒151 東京都渋谷区本町1丁目13番3号
 中部事業部 〒460 名古屋市中区栄4丁目6番15号 日産生命館
 西部事業部 〒530 大阪市北区万才町3番20号 北大阪ビル
 広島事務所 〒730 広島市東区上大須賀町5番15号 アサ興業ビル
 九州事務所 〒810 福岡市中央区大名1丁目11番22号 中村ビル
 東北事務所 〒980 仙台市国分町3丁目10番21号 徳和ビル
 札幌事務所 〒060 札幌市中央区北2条西2丁目4番地 マルホビル
 出張所 岡山・四国(高松)・盛岡

☎03 (374)3551
 ☎03 (374)3551
 ☎052(262)4535
 ☎06 (316)1491
 ☎082(262)0626
 ☎092(761)6978
 ☎0222(62)0243
 ☎011(241)7378

都市を見つめる、たしかな目。



都市・地域計画
 交通計画
 区画整理
 再開発
 公園緑地
 宅地造成

IDEC

株式会社 国際開発コンサルタント

International Development Consultants Co., Ltd.

本社 東京都千代田区三番町8-7 第25興和ビル
 〒102 電話 03-230-2101(代)
 仙台事務所 仙台市花京院2-1-54 志田ビル
 〒990 電話 0222-25-6201(代)
 名古屋事務所 名古屋市中区栄4-2-8 小浅ビル
 〒460 電話 052-264-0716

