都市と交通

1984

No.5

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・10・No.5

≪目　　次≫

――特集テーマ「歩行者空間の整備」――

●グラビア（カラー写真）……1
●巻頭言　「スクランブル交通の時代」……建設省都市局長　梶原　拓……3
●随想　保存と開発……金沢市長　江川　昇……5
●特集
●歩行者空間の整備
建設省都市局街路課　佐藤道彦……6
〈事例紹介〉
●中井筋自転車歩行者専用道
愛知県安城市都市計画課長　深津俊一……14
●中之島歩行者専用道について
大阪市土木局街路部技術主幹　隅野八郎……16
●銀座通歩行者専用道路の事例紹介
旭川市土木部建設課主査　佐藤耕二……20
●深草疏水通の整備について
京都市建設局街路建設課
課長　山口巖……23
特殊設計係長　長谷川輝夫
特殊設計係　堀池周二
●自由通路歩行者専用道路（呉駅宝町線）
呉市都市計画課　山本久司……26
●多摩ニュータウンの歩行者専用道路整備について
住宅・都市整備公団　南多摩開発局
事業部事業計画第一課長　中臣敬治郎……28
酒井賢治
●シリーズ
〈シリーズ　まちづくりと街路〉「歩行空間とその構成要素」
ＧＫ設計 環境設計部第二デザイン室長　森田昌嗣……33
●昭和60年度の街路課関係の予算概算要求について
建設省都市局街路課課長補佐　荻原達朗……38
●促進協だより
昭和59年度都市計画街路事業促進協議会開催さる！……43
●案内板……44
●協会だより……47

旭川市（銀座通り）

大阪市（中之島歩行者専用道）

安城市（中井筋自転車道）

安城市（中井筋歩行者専用道）

巻頭言

「スクランブル交通の時代」

建設省都市局長　梶原　拓

去る８月27日、国鉄と国鉄監査委員会は58年度の国鉄決算と監査報告書をまとめ、細田運輸相に報告したが、それによると、58年度の国鉄の純損失（赤字）は前年度より2,820億円多い１兆6,604億円となり、年度末の累積赤字は10兆6,250億円と初めて10兆円の大台に乗った。

国鉄経営が58年度に一段と悪化したのは収入が伸び悩む一方、支出が利子負担の増加を背景に大きく増えたためとされている。長期債務は前年度より１兆9,376億円増え実に19兆9,833億円に達している。収入面では特に貨物収入がトラックなど他の交通機関に利用客を奪われ輸送量が激減したため、前年度より13％も減少したと報告されている。

国鉄がこうした危機的状況に陥った要因は沢山あるが、その中で最も重要な要因の一つは大きな時代の流れに乗り遅れたことにあると考えられる。メガトレンドといわれるように今日ほど産業・経済・社会の大きな流れが転換しつつある時代はないように思われる。貨物輸送にしても、重厚長大の鉄道向きの需要は減少し、軽薄短小の貨物が増加し、トラック輸送、さらに半導体製品などは航空機による輸送需要がどんどん増えてきている。また輸送ルートも複雑化し、起終点もマチマチである。あたかもスクランブル交差点の人の動きにも似て規則性がなくなりつつある。私はこれを称してスクランブル交通の時代と規定している。

経済審議会・長期展望委員会報告書（昭和57年４月）の予測によると、貨物輸送は昭和55年から75年の20年間にトンキロベースで自動車のシェアが、さらに５％程度アップすることとなっており、貨物車の走行台キロは同じく20年間に56％も伸びると予想される。産業・経済構造のメガトレンドが輸送構造を激しく変革しつつあるといえよう。

このように考えてくると、国鉄が「他の交通機関に利用客を奪われ輸送量が激減した」のではなく、その性格上、国鉄向きの輸送貨物が減っているだけの話になりそうだ。宅配便の急増が象徴的であるが、消費者は手軽に今日出して明日着く輸送システムを選好してる。家庭小荷物一つとっても、このような大きな流れを変えることはできない。かってトラック輸送を重課税などで政策的に抑制すれば、国鉄の輸送が減らないといった意見が結構幅をきかせていた時代もあったが、もはや今日では通用しない。

私も鉄道に愛着を覚える世代の一人として、また、かって国鉄の仕事に関係した者として、国鉄が立派に再建されることを期待しているがやはり目先の現象にだけ目を奪われないで、長期的に産業・経済の構造変化を見通して抜本的な方策を講じないといけないと思う。鉄道だけでなく道路輸送においても然りである。国鉄の問題を対岸の火事としてみているような余裕はないはずである。情報化社会は急速に進展して

いる。特にＶＡＮ（付加価値通信網）の発達の可能性は極めて大きいし、その産業・経済ひいては物流へのインパクトは予測できないくらいのものがあるだろう。お互に心して時代の流れに敏感に反応し、弾力的に対応して行きたいものである。大きな流れほど目に見えないだけに要注意である。

保存と開発

金沢市長　江川　昇

私たちのまち金沢は、全国の都市の中でも最も良く伝統文化を残すまちといわれています。まちづくりや文化の画一性が反省されている今日、金沢がその伝統文化をいかに生かし、特色ある都市として発展していくかに、市民の内外から大きな期待が寄せられています。この期待にこたえ個性あふれる、文化性ゆたかな、住み良いまちづくりを進めていくことは、今に生きる私たち市民みんなの責務であろうと思います。

先頃の“まちづくり月間”に際して「まちづくりに関する住民意識調査」を実施しましたが、その中で金沢のもつイメージを、現在と望ましい将来とに分けて尋ねたところ、多くの人が現在の金沢を「閑静」で「情緒的」で「落ちついている」と感じているばかりでなく、将来もそのようなまちであってほしいと思う一方で、将来の金沢は更に「国際的」「開放的」で「魅力がある」まちになってほしいと思っていることがわかりました。

いささか旧聞になりますが、昭和55年度に日本経済新聞が行った都市のイメージ調査によると、全国の都市の中で、「行ってみたい都市」は、札幌、函館に次いで金沢が3番目、また「住んでみたい都市」は、鎌倉、京都、札幌、武蔵野、長崎、金沢の順であり、「歴史、伝統のある都市」では、京都、鎌倉、奈良に次いで4番目、「地方文化を育てている都市」としては、1位が仙台、2位が金沢ということだそうであります。

今日、金沢を訪れる人々の印象として、山あり、川あり、海ありで、うるおいと落ちつきのある、緑ゆたかなまち、加えておいしい水、新鮮な食べ物をほめる反面、旧市街地の道路の狭隘さを指摘するのが通例のようであります。いわば古都へのあこがれと近代都市への欲求のあらわれでもあるかと思います。相反する願い、いいかえれば保存と開発の調和をどのように保ち、生かしてゆくかが私たちに与えられた課題でありましょう。

現代の市民生活に適合するように手を加えれば加えるほど、一方で誇りとしてきたはずの「金沢らしさ」が消え失せることが懸念されます。新しいまちづくりは、将来の都市生活にふさわしい機能と環境をもった、安全にして快適な生活環境の創出をはかるものでなければなりません。祖先から受け継がれてきた個性ある格調高い伝統文化やまちなみは、豊かで美しい自然と調和し、市民生活にうるおいとやすらぎを与えてきました。

これら保存と開発の調和というまちづくりのため、今日に生きる金沢を愛する私たちは金沢の未来像をいろいろの形で表わし実践してきました。先人から受け継いできたものをもう一度見つめ直し、21世紀の私たちの子孫のために、うるおいとやすらぎのある、希望と活力に満ちたまちづくりを、行政のみでなく、市民全員が一体となって、想いを寄せ、計画し実践していくことを心新たにするものであります。

金沢市民憲章

金沢を愛するわたくしたちは、兼六園の四季のいろどり、犀川、浅野川の清い流れ、山や街の豊かな緑、かおり高い伝統文化を誇りとし、希望と活力にみちたはたらく基盤と、創造あふれる教育、文化の華さくまちづくりにつとめます。

1. ひらこう　世界と未来に　心の窓を
1. めざそう　いきいきと明るい　くらしの創造を
1. まもろう　美しい心と　ふるさとの自然を
1. つなごう　みんなの力で　まちづくりの手を
1. きずこう　個性ゆたかな　あすの金沢を

特　　集

歩行者空間の整備

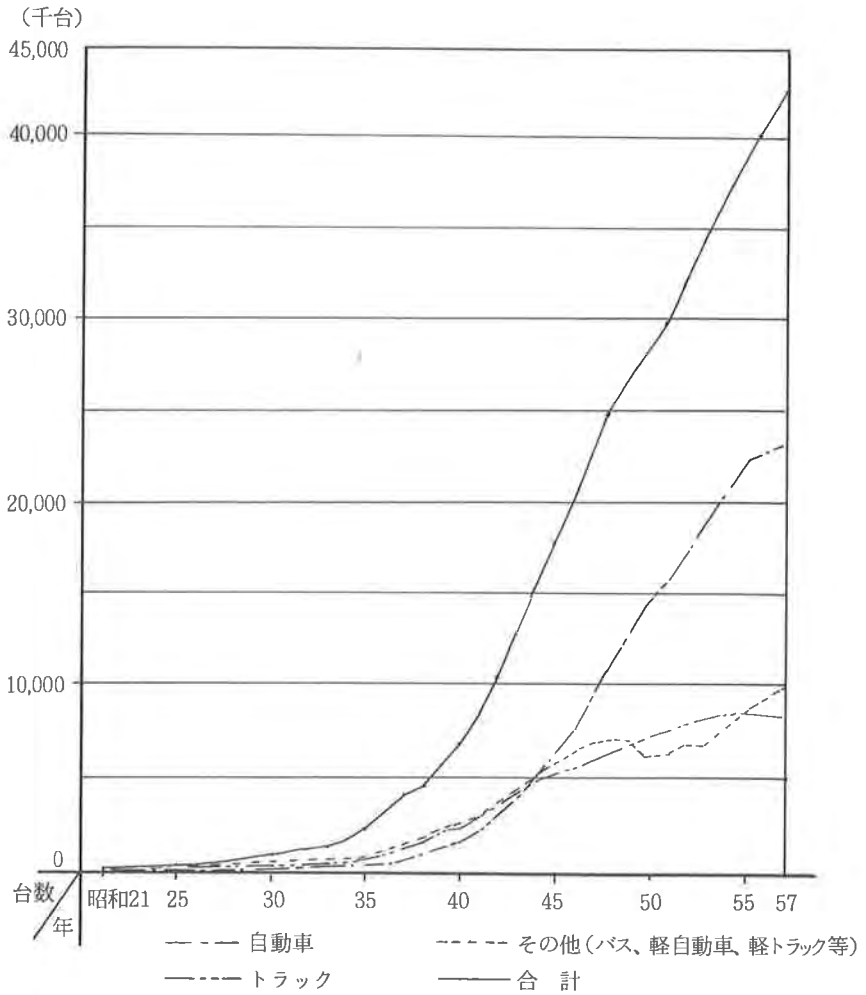
建設省都市局
街路課　**佐藤　道彦**

1. はじめに

歩くという交通形態は人間の持つ基本的行動のひとつであり、わが国における都市の主要な交通手段も100年前までは徒歩であった。したがって江戸時代までは、江戸の町も徒歩圏内の広がりに留まっていた。

明治時代から大正時代にかけて、市内電車が入り鉄道が都市内交通手段としての機能を持つようになって、都市圏は大きく広がった。昭和30年代後半から昭和40年代に入ると自動車が急速に普及し(図－1)それとともに道路空間は主として自動車交通のためという認識が定着し、道路構造等の改良についても自動車の走行に適するような方針が採られていった。

図－1　自動車保有台数の推移



また、このような自動車の増加に伴い昭和30年代後半には、自動車交通事故が急増し（表－1）、昭和40年代には大きな社会問題となった。とくに歩行中の事故は欧米に比べ高くなっており、全交通事故死者数に占める比率は年々低減しているものの依然として高い状態にある（表－2）。

表－1　交通事故発生状況の推移

年別	事故件数		死者		負傷者	
	件数	対前年比	人数	対前年比	人数	対前年比
昭和30年	93,981		6,379		76,501	
31	122,691	1.31	6,751	1.06	102,072	1.33
32	146,833	1.20	7,575	1.12	124,530	1.22
33	168,799	1.15	8,248	1.09	145,432	1.17
34	201,292	1.19	10,079	1.22	175,951	1.21
35	449,917	2.24	12,055	1.20	289,156	1.64
36	493,693	1.10	12,865	1.07	308,697	1.07
37	479,825	0.97	11,445	0.89	313,813	1.02
38	531,966	1.11	12,301	1.07	359,089	1.14
39	557,183	1.05	13,318	1.08	401,117	1.12
40	567,286	1.02	12,484	0.94	425,666	1.06
41	425,944	0.75	13,904	1.11	517,775	1.22
42	521,481	1.22	13,618	0.98	655,377	1.27
43	635,056	1.22	14,256	1.05	828,071	1.26
44	720,880	1.14	16,257	1.14	967,000	1.17
45	718,080	1.00	16,765	1.03	981,096	1.01
46	700,290	0.98	16,278	0.97	949,689	0.97
	(2,426)		(82)		(3,018)	
47	659,283	0.94	15,918	0.97	889,198	0.93
48	586,713	0.89	14,574	0.92	789,948	0.89
49	490,452	0.84	11,432	0.78	651,420	0.82
50	472,938	0.96	10,792	0.94	622,467	0.96
51	471,041	1.00	9,734	0.90	613,957	0.99
52	460,649	0.98	8,945	0.92	593,211	0.97
53	464,037	1.01	8,783	0.98	594,116	1.00
54	471,573	1.02	8,466	0.96	596,282	1.00
55	476,677	1.01	8,760	1.03	598,719	1.00
56	485,578	1.02	8,719	1.00	607,346	1.01
57	502,261	1.03	9,073	1.04	626,192	1.03

（注）1. 46年（　）書は沖縄分で外書である。
2. 47年は沖縄分を含み、対前年比は沖縄分を含んだ46年に対するものである。
3. 警察庁資料による。

表－2　状態別交通事故死者数の推移

状態別 / 年別	自動車乗車中	二輪車乗車中	自転車乗車中	歩行中	その他	合計
昭和48年	5,079(34.9)	2,330(16.0)	1,700(11.7)	5,376(36.8)	89(0.6)	14,574(100.0)
49	4,010(35.1)	1,909(16.7)	1,299(11.4)	4,140(36.2)	74(0.6)	11,432(100.0)
50	4,013(37.2)	1,696(15.7)	1,254(11.6)	3,732(34.6)	97(0.9)	10,792(100.0)
51	3,707(38.1)	1,514(15.6)	1,132(11.6)	3,267(33.6)	114(1.1)	9,734(100.0)
52	3,371(37.7)	1,467(16.4)	1,083(12.1)	2,961(33.1)	63(0.7)	8,945(100.0)
53	3,242(36.9)	1,502(17.1)	1,113(12.7)	2,871(32.7)	55(0.6)	8,783(100.0)
54	2,998(35.4)	1,538(18.2)	1,005(11.9)	2,888(34.1)	37(0.4)	8,466(100.0)
55	3,216(36.7)	1,693(19.3)	1,051(12.0)	2,767(31.6)	33(0.4)	8,760(100.0)
56	3,251(37.3)	1,762(20.2)	990(11.4)	2,679(30.7)	37(0.4)	8,719(100.0)
57	3,347(36.9)	2,034(22.4)	898(9.9)	2,756(30.4)	38(0.4)	9,073(100.0)

（注）1. 警察庁資料による。
2. （　）の数は、構成率を表す。

一方、昭和30年代後半より大都市圏内における住宅の大量供給を目的として、大規模な計画市街地の建設が開始されたが、こうした新市街地の設計に当って自動車交通と歩行者交通とを空間的に分離し、良好な居住環境を整備していく手法が新たに検討され始めた。

このような社会的背景のもとに歩行者を重視した施策が開始された。昭和41年4月には「交通安全施設等整備事業に対する緊急措置法」、昭和45年6月には「交通安全対策基本法」が施行され交通事故防止対策が強化されていった。また、歩行者空間の充実を図る方策として、昭和45年、銀座、新宿等でいわゆる歩行者天国の試みが行われ、さらに、昭和46年には道路法の改正によって歩行者専用道路が認められることとなり、同年街路事業による歩行者専用道の整備が開始され現在に致っている。

本稿においては以上のように、近年注視されている歩行者空間にスポットをあて、歩道、歩行者専用道等の歩行者空間が一般的に有する機能、整備の考え方及び整備現況を述べ、次に歩行者の専用道の整備について制度、整備手法を紹介することとする。

2. 歩行者空間の機能

歩行者空間の機能としては交通機能をはじめとして、5つの機能が考えられる（表－3）。

表－3　歩行者空間の機能

機　能	内　容
環境保全・改善機能	• 緑を植えられる公共空地として地域の快適性を高める。 • 植栽やストリートファニチャーの演出により景観を改善する。 • 地域における生活行動意識の核となり、地域の物的構造の骨格ともなるような機能。
安全性確保機能	• 車との完全分離により交通事故からの安全性を確保する。
交通機能	• 目的の定まった日常生活交通の経路として利用する。 通勤交通 通学交通 買物交通 福祉、医療等施設利用交通 業務交通
レクリエーション機能	• 日常生活あるいはレクリエーションの場として利用する。 スポーツ（サイクリング・ジョッギング） 遊　戯 散策・探勝・自然観賞等 立ち話、うわさ話などによるコミュニケーション
防災機能	•（広域）　避難場所への避難経路として利用する。

このうち、通勤、通学、買物等日常生活の交通経路として利用する交通機能、歩行者空間が車両交通空間から時間的または構造的に明確に分離されることにより、安全性を確保する安全確保機能は歩行者空間が普遍的に備えなければならない機能である。

また、日常生活等において、そこを通るあるいはそこにいること自体が目的となるレクリエーション機能、避難場所への避難経路として利用したり、幅員、植栽によって延焼防止線ともなる防災機能や植栽やストリートファニチャーの演出により、景観を改善する環境改善機能については、歩行者空間の整備にあたって地域と特徴に応じ、配慮すべき機能であるといえよう。

こうした歩行者空間機能を充分に発揮させるためには、以下のような条件を満す必要がある。

(1)　人、歩行者が集中する、いわゆる核施設を相互に連絡すると同時に、都市内を面的にそのサービス網がはりめぐらされたネットワークを形成すること。

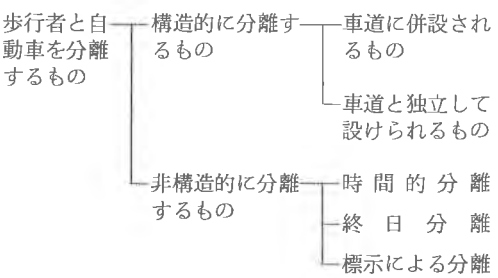
(2)　想定される歩行者交通の性格に則った、経路、幅員構成を持つこと。

(3)　連続する他の都市空間（沿道建物、公園等）と調和のとれた空間構成要素（舗装、植栽、ストリートファニチャー等）を持つこと。

3. 歩行者空間整備の考え方

歩行者空間を確保する方式を歩行者と自動車を分

表－4　歩行者空間の分類



離するという観点から分類すると表－４のようにまとめられる。

すなわち、歩行者と自動車を分離する方法としては、構造的に分離する方法、非構造的に分離する方法に区分できる。その整備方法には前者として、車道に併設する形態として新設歩道の設置、既存歩道の拡幅があり、車道と独立して設ける形態として歩行者専用道路の設置があり、このうち立体的分離形態をもつものにペデストリアンデッキ、地下道等の整備があげられる。

後者として、歩行者用道路の設置、道路標示による路側帯の設置が考えられる。

このように歩行者空間の確保の方法としては種々あるが、計画策定にあたっては、地域特性、沿道の土地利用、歩行者の交通量等を考慮し、最適な手法を選択する事が必要である。

とくに既存の道路を利用して歩行者専用道の整備を図る場合には沿道利用による車両進入をどこまで許容するかによって空間形態が異ってくるため詳細な調査が必要となる。

4. 歩行者空間の整備現況

(1) 歩道等の整備現況

昭和55年度末において、歩道等（自転車歩行者道を含む）が整備されている道路延長は、59,732 ㎞で全道路延長111万㎞の5.4％にすぎない(表－５)。

表－５　歩道等整備状況の推移

	歩道等のべ延長	歩道等整備道路延長
昭和42年	5,590(㎞)	—（㎞）
43	12,990	—
44	16,620	—
45	21,794	—
46	26,193	17,062
47	31,953	21,100
48	40,329	26,969
49	46,617	31,441
50	52,296	35,605
51	57,700	39,300
52	64,138	43,600
53	69,390	47,200
54	76,615	53,440
55	85,434	59,732
56	92,000	61,500

（注）1. 各年３月末現在の数である。
2. 昭和54、55年は自転車歩行者専用道路を含む（54年：1,130㎞、55年：1,420㎞）。
3. 昭和56年は概数である。

市街地においては、233㎞で13.4％、ＤＩＤ内でも15.6％とやや整備率が高いもののまだまだわずかであり、(表－６)、歩道設置の必要性が伺える。

表－６　市街地における歩道等設置状況

（単位：％）

	一般国道	都道府県道	市町村道	計
市街地計	73.8	48.1	8.5	13.4
人口集中地区	83.0	61.4	10.5	15.6
その他	65.1	33.3	5.6	10.2

（注）1. 都市交通施設現況調査（昭和55年３月）による。
2. 歩道等の設置道路延長の道路総延長に対する割合

(2) 歩行者専用道の整備現況

歩行者専用道として街路事業、区画整理事業等により整備された延長は昭和57年度末で166㎞にのぼっており、街路事業においては昭和46年度から昭和58年度までに６９路線162㎞の整備が完了している。

(3) 交通規制による歩行者空間の確保

道路標識等により車両の通行が禁止されている歩行者用道路は昭和58年度末において53,021区間、11,783.4㎞となっており、この中には時間規制により、車両の通行を禁止し、歩行者空間を確保する歩行者天国の延長も含まれている。

(4) ショッピングモールの整備現況

ショッピングモールは歩行者空間の一形態であり、通常、①歩行者専用道、②歩行者用道路として整備され、その整備手法については以下のように分類できる。

①街路事業の歩行者専用道として実施する。
②商店街高度化資金等の融資を受けて地元商店街が実施する。
③地方自治体の単独事業として実施する。
④再開発的手法による市街地改造にあわせて実施する等

また、今までに整備された主なショッピングモールは表－７に示すとおりであり、街路事業により実施したショッピングモールは昭和58年度末で６路線となっている。

表－7　主要なショッピングモール

名　　称	完成時期	所　在　地	規　模		交通規制（緊急車は除く）	アーケード	壁面後退
			幅員	延長			
平和通買物公園	S 47.6	北海道　旭川市	20m	1,050m	終日規制（許可車のみ時間規制）	有	m
銀座しあわせ広場	S 58.7	〃　〃	20	380	〃		
本郷通ショッピングモール	S 52～S 54	〃　札幌市	15	820	一方通行（大型車規制）		
はこだてグリーンプラザ	S 48.8～49.8	〃　函館市	36	500	なし		
酒田　中通り	S 53	山形県　酒田市	12	340	終日規制（許可車のみ時間規制）	有	1.5
たくみ通り	〃	〃　〃	12	420	〃		0.8
中町（再開発）	〃	〃　〃	12	90	〃	有	2.0
ショッピングパークいちばんちょう	S 54.9	宮城県　仙台市	15	200	終日規制	有	
上尾モンシェリー	S 54.11	埼玉県　上尾市	10	135	〃	有（全ガイ）	
歌舞伎町セントラルロード	S 54.4	東京都　新宿区	18	130	時間規制		
池袋サンシャイン通り	S 53.3	東京都　豊島区	10～12	320	〃		
60階通り	〃	〃　〃	15～24	250	〃		
吉祥寺サンロード	S 46	〃　武蔵野市	7.2	320	〃	有（全ガイ）	
イセザキモール	S 53.11	神奈川県横浜市	14～15	400	終日規制		
馬　車　道	S 51.10	〃　〃	16	400	なし		2.5
	S 53.3		34	70			
菊名ウェストモール	S 51.12	〃　〃	4	320	終日規制		
	52.11						
道頓堀ガーデンロード	S 50.7	大阪府　大阪市	11	290	終日規制		
呉れんが通り	S 54.3	広島県　呉　市	18	900	終日規制（許可車のみ時間規制）	有	
下関グリーンモール	S 51.5	山口県　下関市	20	600	なし（大型車規制）	有（一部）	
福岡トランジットモール（南北軸）	S 51.9	福岡県　福岡市	50	560	なし		

出典：「ショッピングモール」、地域科学研究会

(5)　その他

上記以外に、立体的な歩行者空間の整備としてペデストリアンデッキや地下通路の一形態としての地下街があげられる。地下街については、58年7月までに26都市（都別区含む）76箇所約813千㎡が整備されている。

5.　歩行者専用道の整備に関する法制度

歩行者のための専用空間（自転車のためのものを含む。）整備に関して、法制度から整理してみたものを以下に示す。

①道　路　法

もっぱら自転車、歩行者又は自転車歩行者の一般交通の用に供する道路として第48条に自転車専用道路、歩行者専用道路、自転車歩行者専用道路の指定が定められている。

②道路交通法

第8条に交通規制により、既存一般道路を歩行者専用道路とすることができることと歩行者専用道路において特定及び緊急車両の進入を認める場合の措置について定められている。

③都市計画法

第11条の都市施設の中に道路が定められており、これを受けて施行規則第7条に道路種別として、特殊街路が明示されており、この特殊街路を区分して

(専ら歩行者、自転車又は自転車及び歩行者の交通の用に供する道路として)、歩行者専用道、自転車道、自転車歩行者道が定められている。(昭和44年9月10日都市局長通達)

6. 歩行者専用道の整備手法

(1) 歩行者専用道整備手法の概要

歩行者専用道路の整備手法としては表－8に示したように面整備の一環として整備するもの、線的整備として実施するもの、交通規制として行うものに分類できる。

表－8 歩行者専用道路の整備手法

分類コード		整備手法	歩行者空間
ハード手法によるもの	面整備の一環として整備するもの	土地区画整理事業 市街地再開発事業 新住宅市街地開発事業 開発許可による宅地造成事業	歩行者専用道路＊緑道 歩行者専用道路 歩行者専用道路＊緑道 歩行者専用道路＊緑道
	線的整備	街路事業 歩行者専用道整備 居住環境整備	歩行者専用道路 歩行者専用道路
		都市公園整備事業 特定交通安全施設等整備事業	緑道 歩行者専用道路
ソフト手法によるもの		交通規制	歩行者用道路

また、線的整備手法と整備形態の関係について、まとめたものを表－9に示した。

表－9 整備形態と適用可能な整備手法

○：適用可　△：計画的に条件が満たされれば適用可能　＊1「沿道利用」は建築基準法上の道路として認めるか認めないかを示す。

整備手法(面的な整備手法を除く)	従前の敷地の状況＊1(沿道利用の条件)	既存道路の改造利用＊1(原則として沿道利用をはずせないことを前提とした場合)			d．線的な空地(種地)の利用	〔整備されている事例〕
	整備形態	a．路側部の歩行者空間の新設あるいは拡幅。 (車道) (車道)	b．路央部の歩行者空間の設置 (車道)　(車道)	c．全面的な歩行者空間化。	d－1 通行部分のみの整備 d－2 植栽等も含めた整備	a－②帯広市柏地区居住環境整備事業等。 －③神戸市神戸駅前西線等 －⑤多数の事例あり。 b－①札幌市北4条歩行者専用道路等(この場合広幅員でなおかつ車輌動線として重要な路線でないことによる) －③兵庫駅前線 －④岡山市西川緑道公園等 c－①広島県呉市中通り等 －⑦アーケードを設置し、交通規制による「歩行者用道路」としている例は多数ある。 －⑧大阪道頓堀ガーデンロードは、交通規制による「歩行者用道路」であるが、噴水等の恒久的な施設が設置されている。 d－①浜松市中田島上島線歩行者専用道路は主としてd－1型の整備。大野川歩行者専用道路はd－2型(大阪市) －④岐阜市堀田緑地等。 －⑤長尾川提防自転車歩行者専用道路(静岡市)等
	① 歩行者専用道整備事業	原則として認めないが、連△続した路線の一部等としては可能	同左、但し横断部で充分な△安全性が確保される必要がある。	「歩行者専用道路」として○位置付られる場合は原則として車輌の進入はできない	○	
	② 居住環境整備事業 総合都市交通施設整備事業	○	△　同　上	○　同　上	○　同　上	
	③ 一般の街路事業	○	△　同　上	この場合は、歩行者専用道整備事業が適用される。	この場合は、歩行者空間ということには限定せず、道路整が目的となる。	
	④ 都市公園整備事業	沿道利用の条件をはずすことができれば設置可能	○	沿道利用の条件をはずすことができれば設置可能	○一般にd－2型の整備、遊戯施設等も設置できる。	
	⑤ 特定交通安全施設等整備事業	○	△特に路央部に設置する必要性かあれば、適用可能。	一般には適用できない。	一般にd－1型の整備であ○わせてガードレール等交通安全施設が設置される。	
	⑥ 大規模自転車道整備事業	○	△　同　上	同　上	○同上　あわせて、自転車駐車場等が整備される。	
	⑦ 商店街高度化資金等の利用による整備	○	○	○	一般には該当しない。	
	⑧ その他の手法 (比較的凡用性のあるもの)	㋑「建築協定」等により壁面線を後退させ沿道の民有地内に路側歩道を確保する。 ㋺車道部の幅員を狭くする場合には「交通規制」により一方通行化、車種の制限をあわせて行うことが必要。	㋑左欄　㋺と同様	＊「交通規制」により時間的に車輌の進入を禁止し、歩行者用道路とする。		
	備考		＊歩行の安全という面からみると、この形態はあまり望ましいものではない。			

(2) 街路事業における歩行者専用道の整備

街路事業の歩行者専用道整備で実施できる範囲は原則として道路空間全面を歩行者の専用空間とするものに限られるこの場合、交通規制による手法と組合わせて歩行者空間の確保を図る場合も含まれる。

以下に街路事業として実施する歩行者専用道整備の概要を述べる。

(1) 採択基準

①歩行者専用道整備事業による整備

歩行者専用道整備事業では、原則として特殊街路で都市計画決定された道路のうち次に示す基準を満すものについて整備するものであり、補助率は¼

となっている。

歩行者の安全と生活環境の整備改善上緊急度の高い歩行者専用道（自転車歩行者専用道を含む。）で次の基準のすべてに該当するもの。

1. 5年後の歩行者（自転車を含む）の交通量が500人／日以上のもの。
2. 事業費が20,000千円以上のもの。

②一種改良事業による整備

既成市街地において都市計画街路の歩道としての機能を代替する歩行者専用道、土地区画整理事業等の施行区域内で市街地の骨格を形成する歩行者専用道について、昭和53年度より、一種改良事業（補助率⅔）として整備している。

既成市街地において、歩行者の安全かつ円滑な交通を確保するうえで著しい効果を有し、次の基準のすべてに該当する歩行者専用道

イ　鉄道駅周辺等の中心市街地における歩行者の交通幹線、もしくは通学路、避難路等で、緊急に整備を要する歩行者専用道であること。

ロ　5年後の推定交通量等が1、2のいずれかに適合する都市計画街路の区間の改築が著しく困難若しくは事業執行上不利な場合、当該区間の歩道に代る機能を有し、かつ次の(イ)および(ロ)に該当するものであること。

(イ)　都市計画街路の当該区間にほぼ平行であること。

(ロ)　当該都市計画街路との離隔距離がおおむね100m以内であること。ただし、大規模建築物等があってやむをえずこれを上回る場合の離隔距離は一街区までとする。

ハ　5年後の歩行者（自転車を含む）の推定交通量が1,000人／日以上のもの。

新住宅市街地開発事業、土地区画整理事業等都市計画法第12条第1項に基づく市街地開発事業の施行区域において市街地の骨格を形成し、次の基準のすべてに該当する歩行者専用道。

(イ)　当該市街地開発事業の区域面積が20ha以上であるもの。

(ロ)　当該市街地開発事業区域に、1、2のいずれかに該当する都市計画街路が存在し、当該街路の必要とする歩道相当の機能を分離し、歩行者専用道として計画したもの。

(ハ)　前号でいう都市計画街路の幅員との合計幅員が20m以上となる幅員を有するもの。

(ニ)　交差する主要幹線街路が存在する場合に、これと立体交差するなど、円滑、安全な交通確保のために特段の配慮がされた設計であるもの。

(ホ)　5年後の歩行者（自転車を含む）の推定交通量が1,000人／日以上のもの。

(2)　計画策定に当っての留意点

①延　長

歩行者専用道の計画の前提とする徒歩距離は1区間程度を限度とし、あまり長すぎない方がよく全体計画延長が長くならざるを得ない場合には中間に広場を適当な間かくで配置すること等が必要である。

②配　置

歩行者専用道のルートとしては、鉄道駅、バスターミナル、バスストップ、駐車場など他の交通手段の端末との関係を考慮すること。

③構　造

a.幅　員

幅員は道路構造令では1.5m以上（やむを得ないとき1m以上）と定められている。しかし幅員の小さなものは圧迫感を持たせる等好ましくないため都市部においては、少なくとも4m以上確保するのが望ましく、また植栽等を設ける場合は6m以上とする必要があると思われる。

b.舗　装

路面はアスファルト舗装のほか、雨天時の歩き易さ、快適さ、ほこりの発生防止等を考え、透水性舗装やカラー舗装等で舗装することが考えられる。

c.立体交差

車の交通量が多い幹線道路、鉄道等との交差で必要な場合には立体交差とする。

d.付帯施設

現在、歩行者専用道上に設置できる各種施設は以下のとおりである。

(イ)道路及び道路付属物

(ロ)その他の施設で、道路上（道路区域内）に

設置することが可能なもの。

これらは道路の占用物件として道路法第32条及び同法施行令第７条に記されている。

この２つの条文では、施設の限定列挙ではなく、各号の末尾に、その他これらに類する施設という表現をとっている。

(ハ)道路の使用によって設置できる施設等

以上は道路法についてであるが、これ以外に道路交通法第77条にも関連した条文がある。

ここで、比較的よく相談を受ける路上施設について、その取扱いを表―10に示しておく。

表―10　路上施設の区分

休憩施設	休憩所(あづま家)	C
	パーゴラ	C
	ベンチ	C
	テーブル	C
	スツール	C
景観施設	水路	A
	碑	C
	池	A
	噴水	A
	時計台	C
	彫刻台	C
	花時計	C
利便施設	便所	C又は付属物の一部としてB
	駐車場	B
	自転車駐車場	B
	ゴミ箱	C
	街灯	B
	水飲場	C又は付属物の一部としてB
	電話ボックス	C
	吸いがら入	C
	案内板	C
	けい示板	C
	展示パネル	C
	露店	C
	自動販売機	祭礼等一時的にはC
遊戯施設	遊具	D
	砂場	D
	ブランコ	D
	スベリ台	D
	ジャングル	D
	野外ステージ	D
	魚釣り場	D
植栽	フラワーポット	B又はC
	藤棚	B又はC
	生垣	B又はC
	花壇	B又はC
	給水施設	B
その他	アーケード	C

(注) A……道路本体　B……附属物　C……占用物
D……設置出来ない

5. おわりに

現在、既成市街地において面的整備が行われる場合以外、歩行空間を確保する方法としては、①河川敷の利用、②河川埋立地の利用、③農業用水路や都市下水路の暗渠化、④鉄道の廃線敷の利用等により用地を確保して歩行者専用道の整備を行っているが今後一層歩行者空間の充実を図るため、①既存街路の歩道を拡幅して広幅員歩道の設置を行う、②交通規制と組合わせて、区画街路等の歩行者専用道路化を図る、③都心部においては、ペデストリアンデッキ等の立体的歩行者空間を整備するなどの工夫を行い、都市に歩行者の良好なネットワークを形成するよう努めることが大切である。

事例紹介

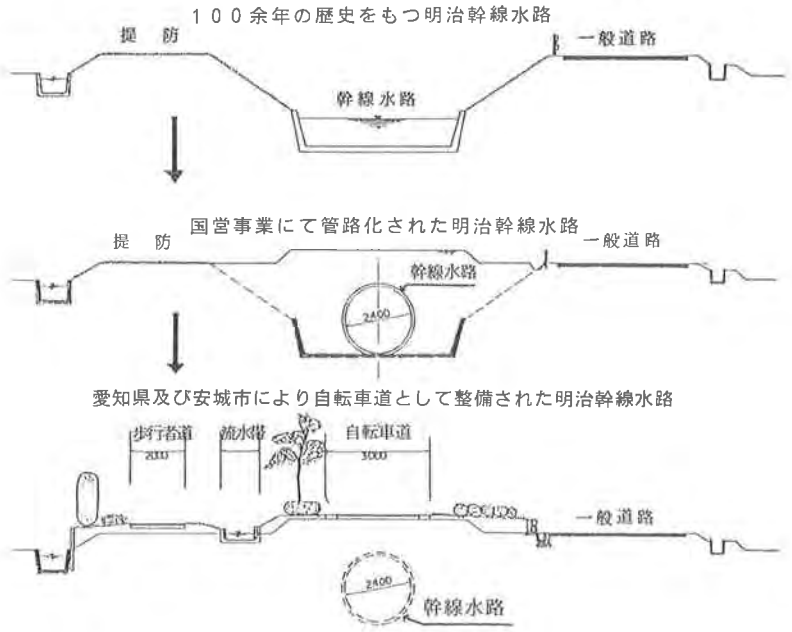
中井筋自転車歩行者専用道

愛知県安城市
都市計画課長　**深津　俊一**

安城市のプロフィール

安城市は愛知県のほぼ中央に位置し、西三河平野の中心部を占めている。

中部経済圏の中心都市名古屋市へ30㎞圏内にあり、交通面は国鉄東海道線が市の中央部を東西に横断し、これを国鉄新幹線が市内で交差している。北部には国道１号線が東西に走り、これに並行して名古屋鉄道本線が貫いている。



地形は台地状の平坦地で、矢作川に大きく影響を受け、明治13年に明治用水が完成してから水田農耕は飛躍的に発達して、近年は工場の進出や住宅団地の建設が進んで急速に都市化されており、将来の発展が期待される地域である。

- 市制施行　　昭和27年５月５日
- 市　　域　　85.67 ㎢
  東西 10.0 ㎞　南北 14.7 ㎞
- 市役所の位置
  東　経　137度　4分41秒
  北　緯　34度59分　8秒
- 人　　口　　約131,000人
  （昭和59年８月１日現在）
- 市の木＝クロマツ　　市の花＝サルビア

事業概要

安城市の中心市街地を縦貫する県道豊田安城自転車道（愛知県施行中）より、安城北部地区にて分岐し中心市街地の北部，西部を環状して、グリーンベルトにて市街地を結ぶネットワークを形成するのが中井筋自転車歩行者専用道である。

事 業 名　街路事業（歩行者専用道整備工事）
路 線 名　8・5・6　中井筋線
事業区間　安城市池浦町曲尺手～安城市二本木町二ツ池
幅　　員　W＝4.0 m～20.0 m
延　　長　L＝3,570.0 m
事業内容
- 歩行者自転車道の整備
- 流水帯（せせらぎ）の設置
- 植栽帯の設置および植栽工
- 主要道路・鉄道との立体交差（地下道）4カ所

事業施行期間　昭和51年度～昭和59年度

現在3,447 mが供用中である。今年度123.0 m施行により、昭和59年度末までに全線開通の予定である。

事業化の背景

事業化に至る背景に大きく関与するのが先に紹介した明治用水である。

明治用水は一級河川矢作川を母流として、水路延長430 ㎞、かんがい面積7,400 haに及び、多目的農業の基礎を築いた安城市を「日本のデンマーク」として全国に名を知らしめるに大きく寄与した。

100余年の歴史をもつ明治用水も農業の近代化、工業都市化の進むなか工業用水路としても利用すべく、昭和48年国営事業にて管路化事業に着手した。管路化に伴い愛知県及び安城市は、その上部を有効利用して古き良き名所を残すとともに、自転車歩行者道の整備に昭和51年度より着手した。

設計内容

用水路敷の上部の有効利用幅員は4.0 m～20.0 mと一定幅員ではないが、歩行空間を確保するには十分であり、自転車歩行者道のほか植栽、休憩所、流水帯（せせらぎ）等の修景施設のスペースを確保し、以下の点に配慮した。

- 公園、公共施設をネットワークし、主としてサイクリング等、屋外レクリエーションを主目的としたB種規格の設計とした。
- 幹線道路、鉄道との交差はすべて立体交差（地下道）とした。
- 利用者にやすらぎと潤いの空間を確保すると共に、明治用水の流れを再現し未来に保存するため流水帯（せせらぎ）を設置する。
- 植栽は、樹種、樹高、落葉、針葉樹、花、木により四季折々に変化のある季節感を演出させ、潤いのある視覚的変化を工夫した。

利用状況

本路線は昭和59年度末完成予定であり，まだ一部未供用である。既に供用開始した区間においては、緑豊かな潤いのある都市空間として次のような様々な形で市民に利用され機能を果している。

- 通勤、通学及び買物のための通行路
- 朝夕や昼休みのジョギング、サイクリングコース
- 市民や各種団体等のコミュニティ活動

- 沿道の事務所、工場等の従業員の休憩、老人の散歩、語らいの場
- 緑と清流による都会のオアシス

整備上の問題整備にあたっては、次の点について詳細な検討、打ち合わせを必要とした。

- 管渠化された上部利用のため、管体の保護、特に立体交差部における矢板等の施工方法の検討
- 用水の通水時期には管体に内圧が加わり、施工上危険であるため工事の施工時期の調整
- 用水敷と民地との境界の確定
- 立体交差部（地下道）における雨水、地下水等の排水処理方法
- 修景施設等の整備内容の形態及び程度
- 通勤、通学及び買物のための通行路
- 朝夕や昼休みのジョギング、サイクリングコース
- 市民や各種団体等のコミュニティ活動
- 沿道の事務所、工場等の従業員の休憩、老人の散歩、語らいの場
- 緑と清流による都会のオアシス

整備上の問題

整備にあたっては、次の点について詳細な検討、打ち合わせを必要とした。

- 管渠化された上部利用のため、管体の保護、特に立体交差部における矢板等の施工方法の検討
- 用水の通水時期には管体に内圧が加わり、施工上危険であるため工事の施工時期の調整
- 用水敷と民地との境界の確定
- 立体交差部（地下道）における雨水、地下水等の排水処理方法
- 修景施設等の整備内容の形態及び程度

管理上の問題

一般道路に比し、植栽等の修景施設が多く雑草の繁茂も顕著となっており、また流水帯、照明施設等のストリートファニチャーが多くきめの細かい維持管理がゆきとどきにくい。沿道住民は地域に密着した施設として常時使用しているため施設の維持管理に対する苦情が多い。

今後の課題

自転車歩行者専用道が地域に密着したものでありきめ細かな維持管理が必要とされることから、地元住民の協力を得るため意見交換の場を持って、完成後の維持管理については一部沿線住民の協力を得た維持管理体制を考えている。

魅力と生きがいのある街づくりにむけて

今年度末をもって中井筋自転車歩行者道の約3.6㎞が完成。昭和67年度には、愛知県施行中の県道豊田安城自転車道線の約 36.4㎞ が完成の予定である。自動車交通のふくそうする状況の中で全線開通の暁には約40㎞に及ぶ大規模自転車道が完成し、自動車交通から全く独立した歩行者と自転車利用者のための空間が確保されるわけである。

休日に走る家族そろってのサイクリング、せせらぎに遊ぶ子供たち、陽だまりに憩う老人、息きらせて走り去るジョギングの若者たち。高齢化社会と余暇時間の増大する21世紀の到来を間近に控えて、わが安城市民憲章に掲げる「魅力にみちた生きがいのあるまち」づくりの具現化にむけての指標のひとつとして、また明治用水100年の流れの歴史を後世に伝えるためにも、この事業の完成により子供から老人に至る多くの市民の生活の一部に溶け込んだ空間とならんことを切望してやまない。

中之島歩行者専用道について

大阪市土木局
街路部技術主幹　**隅野　八郎**

まえがき

中之島は、その優れた立地と景観を背景に水の都大阪を代表する行政・文化の中心地である。この中之島は、堂島川と土佐堀川に囲まれ、東西約3㎞、幅は広いところで約300ｍの三日月をした島で、面積はおよそ50haである。

その昔は、諸大名の蔵屋敷が立並び、「天下の台所」として商業経済活動の中心の場所であった。その後幾多の変遷があり、昨今、市庁舎の建替や大阪大学の移転などを機に、大阪のまちに活力をとりも

どすため、中之島地区全体の再開発も検討されている。これから中之島は大きく変貌しようとしている。

このように大阪の中枢である中之島。ここを訪れる人やここで働く人達が楽しく散策し、気を安め、リフレッシュしてもらえる場を提供しようと、中之島をとり巻く両河川の河畔に緑豊かな遊歩道を計画した。

1. 計画の背景

中之島の御堂筋以西の堂島、土佐堀両川の河岸は道路面からおよそ3mの高さのコンクリート防潮堤で固められ、高潮をふせいでいる。防潮堤の完成以降、この単調なコンクリート壁の景観を少しでも和らげようと、プランターやフラワーポットが設けられたり、コンクリートの壁面塗装が行われたりしていた。しかし、緑の絶対量不足や道路から河川の水面が見えないという点が景観上の課題として残っていた。(写真－1)

写真－1　単調で高い防潮堤

折よく、大阪府において耐震対策のための防潮堤補強工事の計画があり、これにあわせて懸案の解決をはかるべく、歩行者専用道の構造を大阪府と協議昭和53年に中之島歩行者専用道を計画決定した。

2. 整備計画の概要

この歩行者専用道は、中之島東部にある中之島公園と西部の計画公園を結ぶ一周3.7㎞(街路事業3.3㎞、公園事業0.4㎞)、平均幅6～8m、通路幅2.5～3mで中之島を周遊できるようにしたものと、大江橋下流の歩行者専用橋(L＝80m、W＝20m)からなっている。全体計画の概要を表－1に示す。

工事は53年度から始まり、55年春に肥後橋下流250mを完成、供用開始し、58年秋には土佐堀橋～湊橋間320mと玉江橋～上船津橋間740mを供用開始した。現在では合計1,310mを供用している。58年度末までに要した事業費は18億円である。なお、用地買収を伴なう第2期工事区間以外は63年完成を目標としている。(図－1)

表－1　全体計画(公園事業区間400mを除く)

	堂島川左岸	土佐堀川右岸
区間	上船津橋～大江橋	湊橋～肥後橋
延長	1,980 m	1,360 m
	3,340 m	
幅員	7～13m(平均8.0m)	5～24m(平均6.0m)
用地買収	―――	土地　5,320㎡ 建物　32件
歩行者専用橋	1橋　延長 80m 幅員 20m	―――
事業費	94億円	工事費　35億円 用地費　49〃 歩専橋　10〃

3. 整備の内容と特色

歩行者専用道の設計にあたっては、河川側においては防潮堤コンクリート壁面の単調さを少なくするため、修景緑化をはかり張出し部も設けること、ならびに陸側にあっては、憩いと散策の場とするため、大小の曲線をとり入れて視覚的な楽しみを味わうとともに、緑豊かな環境を創り出すことを心がけた。

整備に対する基本的な考え方と整備の主な項目について説明を加える。

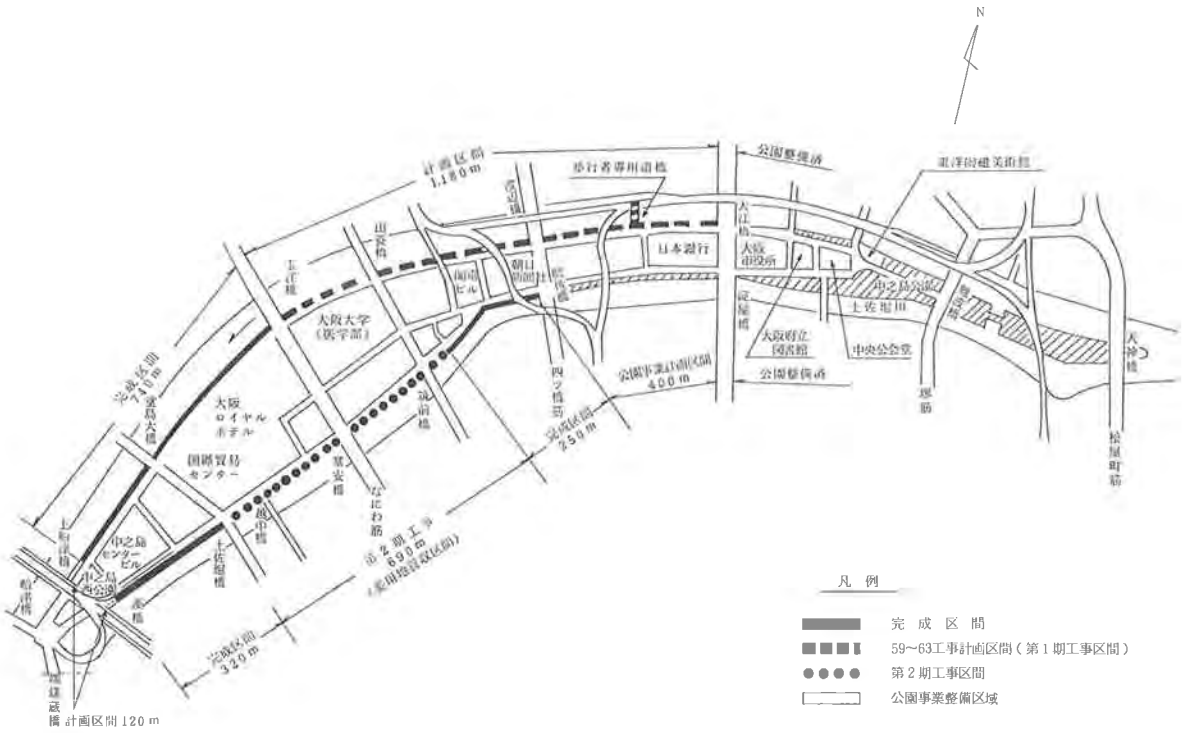
3－1　歩行者専用道の断面形状

(1)　耐震対策事業との合併施工区間

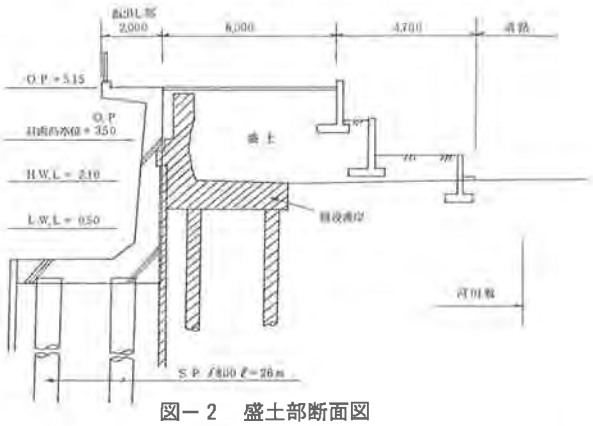
防潮堤の耐震補強工事は、既設護岸の河川側に鋼管杭を打ち、これにL型のコンクリート擁壁を抱き合わせて築造するもので、図－2に示すように、河川側に張出している2.0mのバルコニー部分と背後の盛土及び土留壁は歩行者専用道のための構造である。この断面については大阪府と協議調整を重ね、防潮堤が不安定とならないよう、また河積をできるだけ侵さないようにして決めた。なお、張出し部は耐震補強工事との合併施工とし、費用負担については、張出し部および背面盛土による荷重増加分の耐震補強断面に及ぼす影響分(杭径や杭本数の増加分)を、歩行者専用道の負担としている。

(2)　街路事業単独施工区間

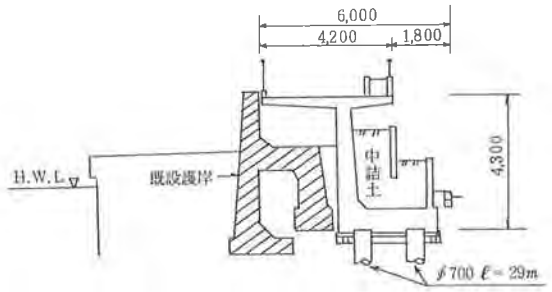
堂島川左岸の上船津橋から玉江橋までの区間については、防潮堤前面に高水敷があるため、耐震補強



図－1　中之島歩行者専用道平面図

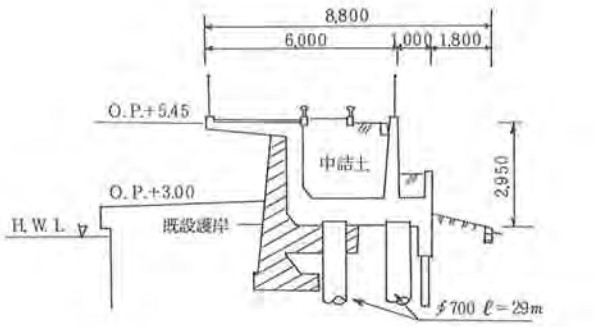


図－2　盛土部断面図



図－3　上船津橋 ── 堂島大橋間断面図

工事の計画の無い区間であった。断面を決めるにあたっては、既設護岸は天端迄の盛土荷重に耐えられない構造であったため、既設護岸に新らたな荷重をかけないよう杭基礎構造とした。図－3の区間は、構造上既設護岸と分離させなければならず、河川側への張出しが困難となったため、陸側へ張出して広場を設けた。図－4の区間は既設護岸と密着した構造にできたので河川側に張出した。両断面とも躯体の陸側を階段状にして植樹帯とした。



図－4　堂島大橋 ── 玉江橋間断面図

3－2　水際の景観修復

防潮堤の河川側の景観は、主として橋梁ならびに対岸からの眺めのために、防潮堤上部にプラントボックスを設け、水辺に垂れ下がるツタ類などによって壁面を覆い、また張出しバルコニーによってリズム感を出し、単調さを少なくした。（写真－2）

写真－２　水辺に垂れ下がるツタと張出し部

一方、陸側は盛土ができるため、植物の生育に必要な充分な土量を確保できる。また、法面を構成できることから、楠、ケヤキなどの高木、ヒドラツツジなどの低木やゼラニュームなど四季とりどりの花が咲くよう草花を植え、法面を緑で包むようにしている。

３－３　歩行者通路の整備

⑴　舗装と線形

通路の幅は、維持管理用車が通行できるように最小2.3ｍを確保した。通路には曲線の入ったプラントボックスを配置するなどしてゆるく蛇行させ、所々にポケットパーク的な小広場や、川面を眺められるバルコニーを設けてゆとりを出している。（写真－３）

写真－３　バルコニーと小広場

歩行者空間の雰囲気に大きく影響する通路の舗装には、樹木の緑にはえるレンガ調タイルを採用、これを引立たせるために10ｍ間隔で同色系統の薄い色を用いてストライプを入れた。（写真－４）

歩行者専用道のそれぞれの橋詰めの部分は、そこが交通の主要交差点でもあるため、円形花壇でアクセントをつけ、またできるだけスロープで歩行者を誘導するようにした。（写真－５）

写真－４　レンガ調舗装タイル

写真－５　円形花壇

⑵　ストリート・ファニチャー類

水飲み器、ゴミ箱などのストリート・ファニチャーは、シリンダー状の単純な形で統一して、この歩行専用道独自のイメージをつくり、配置や高さで変化をもたせている。また材質や仕上げにおいても十分な配慮をしており、主なものは次のとおりである。（写真－６）

写真－６　スツール・ベンチ・水飲器

◦ゴミ箱、灰皿 …… ステンレス製で表面はヘアライン仕上げとし、ゴミ箱はϕ50cm、H＝75cmで、吸ガラ入れはϕ30cm、H＝75cmとした。

◦ベンチ …… 白系上質の花崗岩で側面は本みがき幅40cm、長さ150 ～ 200 cmでツリーサークルの周囲に配置した。

◦スツール …… ベンチと同じ材質で側面はノミ仕上げ、天端はダイヤカット仕上げとし、大きさはϕ100 cm～ϕ30cmの高さ35～55cmのものを、入口や広場に設置した。

◦水飲み器 …… 磁器製の粗面仕上げで、シリンダー状のものを広場に設置している。

◦高欄 …… 材質はアルミとし、横算木と縦算木の太さの比を1：3として、すっきりした感じを出している。(写真－7)

写真－7　プラントボックス・高欄

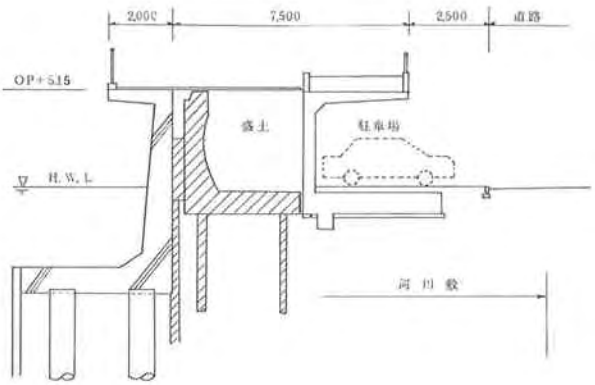
◦プラントボックス …… コンクリート構造物の上に設置するため、人造御影石を使い、表面を擬石仕上げとしたユニットを用いた。

◦照明灯 …… 灯具は多面体の透明ガラス製とし、支柱は茶褐色の耐候性鋼を使用した。

◦散水施設 …… 人工地盤上の植物に散水するため長時間かけて少しずつ灌水するように電動式自動コントローラーを設置した。

4.　駐車場占用区間

59年度から63年度にかけて大江橋～玉江橋間を施工する予定だが、この間の堤防敷の大部分は従来から民間団体が青空駐車場として占用している。景観上から言うと、この河川占用を取消して図－2のような盛土断面とするのが良いが、この周辺にはかなり以前に建てられて駐車場を持たないビルもあって、駐車場の全面廃止は困難であった。そこで大阪府と協議、図－5に示すコ字型断面を採用して、都



図－5　駐車場占用区間

心の限られたスペースのなかで駐車場と歩行者専用道との共存をはかることにした。

あとがき

多くの人達の協力のもとに一部供用開始している中之島歩行者専用道は、なかなかの好評を博しており、残る区間についてもぜひとも早く完成させたいと願っている。

今後、都市景観の向上やゆとりの拡大といったこの種の事業は多くなると思われ、その折の何らかの参考になれば幸いである。

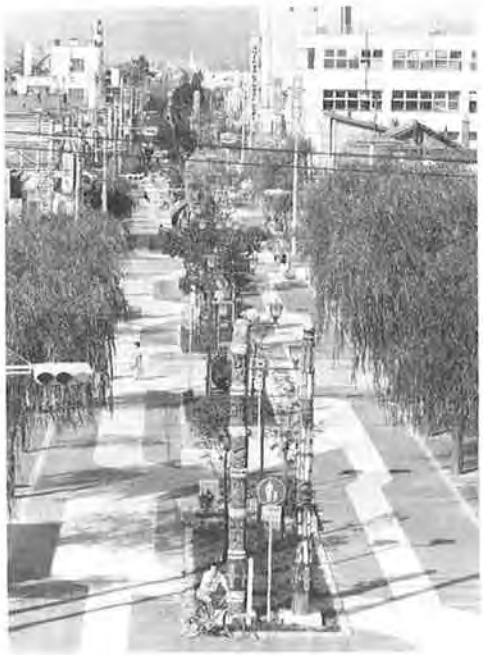
銀座通歩行者専用道路の事例紹介

旭川市土木部建設課
主　　査　**佐藤　耕二**

はじめに

旭川市は明治23年誕生し、北海道のほぼ中央に位置し、この一帯を上川盆地と称され山岳丘陵に囲まれた標高110メートルの根ね平坦な扇状の地形に市

街地が形成されており、また、雄大なスケールと神秘な「大雪山系」を仰ぐ裾町に旭川の街があり、さらに母なる石狩川が貫流している。人口36万人で北海道では札幌市につぐ、北・北海道の拠点機能を高めつつ、北海道第2の都市として大きく発展を遂げ、今後、人口50万都市の創造を目ざし、美しい自然と調和した個性あるまちづくりを進めている。



ここで紹介する歩行者専用道路は、市中心部より東部に約1キロメートルのところにあり、この路線の位置する商店街は比較的歴史が古く、その昔、露店から初まり歓楽街として栄え、さらに市郊外、隣町村など、農村地帯から市街地への入口部分にあったこともあり、大正中期の好況を背景として成長への地歩を固めるに至った経緯もある。現在では生鮮食料品、大衆衣料品等を中心とし庶民的な雰囲気をもち広く市民から親しまれながら活況ある商店街の一つである。

この道路は、道道を起点として国道39号線を経由する路線で、幅員20メートルを有し、昭和30年代に整備（舗装）されたものである。本路線より100メートルに東側にある街路は、既に整備が終り、今後交通の重要な役割を転換するため本路線の交通が増々緩和されることが推測される。昭和49年から、この路線の一部を時間規制により、歩行者に開放し、この間、商店街はもとより、買物客、通勤、通学者等よりその成果が高く評価され、それによる恒久的歩行者専用道路造成意識が高まり、昭和53年7月、平和通買物公園につぐ旭川第2の歩行者専用道路「銀座しあわせ広場」の誕生を見た。

基本設計検討事項

1. 専用道路としての造成区間をどうするか。
2. 一般道路と平面交差する道路をどうするか。
3. 沿道商店に商品の搬出入のための車輌の乗り入れをどうするか。
4. 完成後の路上施設の維持管理及びその運用をどうするか。

以上の件について特に検討課題となり、これらについて、市内部、関係機関及び商点街と協議を行った結果、

1. については、地域及び商点街全体として判断すると、500メートル程度の区間が望ましいが、現地点では交通体系の問題、商店街の協力体制の問題もあり、当面道々から国道までの区間約370メートル区間までで結論が出た。
2. については、本線と交差する個所が5個所ありこれを立体交差化及び規制（通行止）することは現地点で困難であるため、今後、商店街の再開発及び安全指導、交通規制（一方通行、信号機）により安全を図る。
3. については、一般車輌は終日乗り入れを規制できるが、沿道商店の性格上、荷物の搬出入の車輌について最少限乗り入れがやむを得ないと判断されたため、時間帯により、指定車のみ乗り入れ許可することとなった。（警察と協議）
4. 冬期間の除雪、防災上等から広場に設置する施設は容易に移動できるものとし、商店街で設置する施設はすべて占用物件として取扱い、その施設の管理運営については、街づくり協定を行い「管理運営基準」により行う。

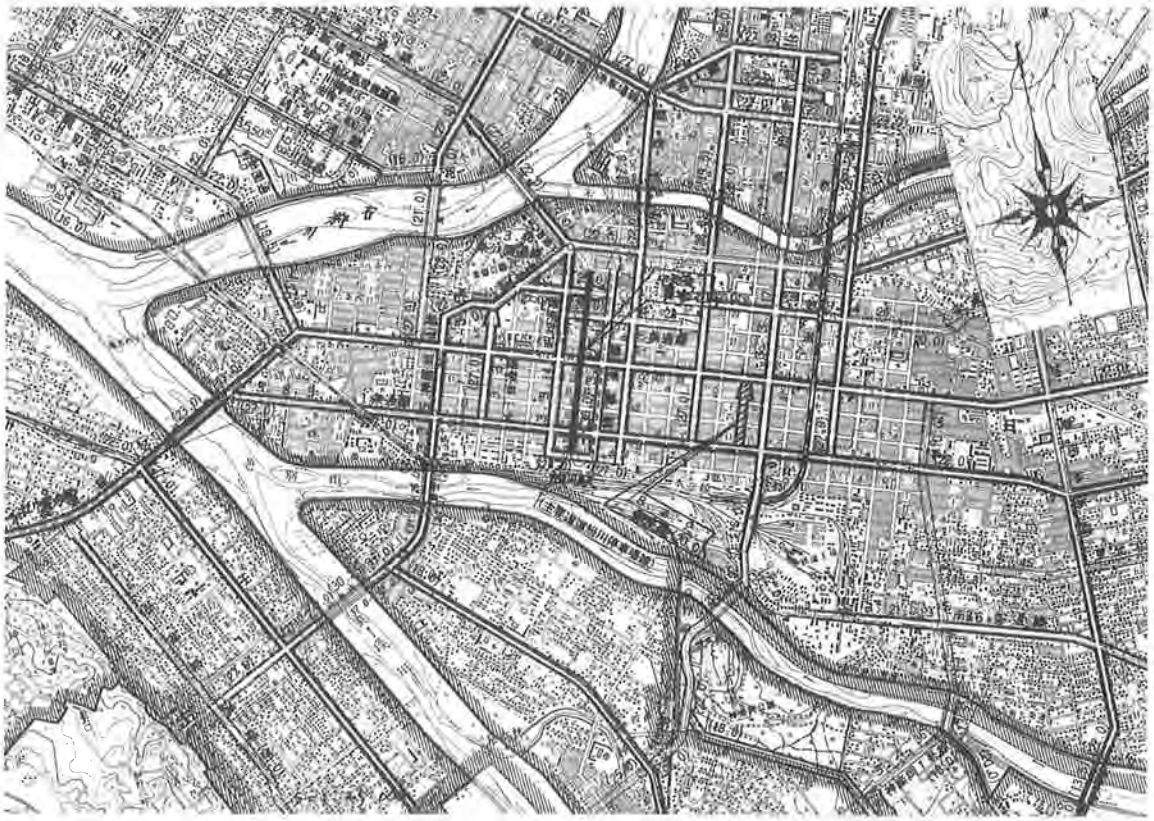
旭川市銀座街づくり協定の主な内容

第1条　街づくり基本方向

商店街振興組合は、自らの創意工夫により、広く関係者の意見をとり入れて、個性ある街づくりを目標に推進する。

第2条　市民広場の性格

この道路は「銀座通歩行者専用道路」として造成し、広く一般市民に開放するための公共広場である。



第３条　商店街等の再開発

新築、改築にあたっては、壁面線の後退、広場等の確保を行い市民広場として調和した再開発に努める。

第７条　地域協力

市民広場の清掃、散水など日常簡易な作業は組合員等が自ら行うものとする。

第８条　運営委員会の設置

市民広場において行事等を適正に行うため、運営委員会を設置する。この場合、委員の構成については関係者及び地域の代表などを参画させなければならない。

実施設計内容

工事延長　377.59メートル、幅員20メートル

歩道幅員　4.0メートル×２

緊急車道幅員（広場含）　8.0メートル

施設帯　4.0メートル

事業費　72,770千円（そのうち国庫補助35,000千円）

商店街施設工事費　30,000千円

1. 歩道、緊急車道、広場全体の段差をなくし、特に緊急車道との区分を明確にするため、レンガブロックを敷設した。
2. 雨水排水は道路中央部に集水し、雨水桝により暗渠排水に流末処理する。

3. 電話線は地下埋設としたが、電力線については協力が得られず地下埋設にできなかった。
4. 商店街で設置した施設（固定、移動）はすべて占用物として扱い、その管理も商店街で行う。
5. 各ブロックごとに特徴をもたせ、樹木についてもそれぞれ異なった樹種を選定した。
6. 舗装は、茶色のカラー舗装を基調として、道路中央には、川の多い旭川を象徴する意味と道路を曲線的にイメージさせるために白色の蛇行模様を取り入れまた、舗装はスリヘリを考慮し合材式を採用した。
7. 植栽樹木は、寒さに強く、維持管理が容易な樹木を選定する。

おわりに

この歩行者専用道路が誕生して6年を迎えた現在広場が少ない、樹木が少ない、自転車置場が少ない等の意見があるが、限られたスペースの中で、それぞれの施設を確保することは困難と思う。
本市の平和通買物公園と比べて、北国らしさ、が増

々利用者に定着されつつあり、今後、路線の延長、商店街の再開発も積極的に進めることが望まれる。

商店街では、この広場を「銀座しあわせ広場」と名づけ、その名のとおり、これからもしあわせの多い広場であってほしいものである。

最後に、この道路の造成にあたりまして、建設省をはじめ、道及び関係各位の御指導、御協力に感謝を申し上げます。

深草疏水通の整備について

京都市建設局街路建設課
課　　長　**山口　巖**
特殊設計係長　**長谷川輝夫**
特殊設計係　**堀池　周二**

1. はじめに

10年後に、京都は建都1200年を迎えようとしている。京都は長い歴史と伝統が市民生活に浸透し個性豊かな“まち”を形成している。これが京都繁栄の原点でもある。

京都市においては、昭和47年度より街路事業の一環として、豊富な歴史的環境を利用して歩行者空間の蘇生を試みてきたところである。明治23年に完成した琵琶湖疏水分線を活用した白川疏水通や市街地の水際を利用した山科川河岸通など歩行者専用道路を造成してきた。

水と歩行は最も調和するものであり、それから創り出される情緒空間は郷愁や躍動を示し都市に生命を与えている。

今回、京都市南部の伏見区深草地区に計画している深草疏水通は琵琶湖疏水の延長として明治27年に構築された鴨東運河（以下琵琶湖疏水という）を活用する歩行者専用道路で、京都市民はとうとうとたたえる流水から運河の舟曳を心象風景として描くことのできる所である。

ここに本事業の一端を紹介していきたい。位置を図－1に示す。

2. 深草疏水通の背景

深草地区は、古くは京・伏見を結ぶ街道筋から発達し、明治27年の琵琶湖疏水の完成と明治43年の京阪電鉄本線の開通の頃から市街化が始まり、昭和30年代の国土の都市化により、地区のほぼ全域が市街地となり、現在に至っている。用途地域は第1種住

図－1　位　置　図

居専用地域・第２種住居専用地域および住居地域が大部分を占めている。地区内には、京阪電鉄の４つの駅と国鉄奈良線の稲荷駅があり、各種の学校・病院等の公共公益施設も多く、有名な伏見稲荷大社などの寺社もあって、歩行手段による交通発生のポテンシャルは非常に高い。

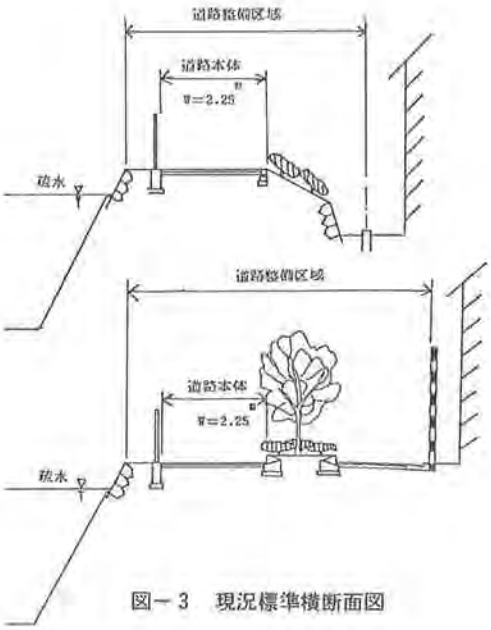
一方、琵琶湖疎水は深草地区の中心に位置し、その堤防敷は車両の進入が少ないこともあって通勤・通学・買物にと多く歩行者が利用している現況である。(図－２)

3. 整備の方針

深草疎水通は、琵琶湖疎水右岸堤防敷の疎水管理用通路を整備して、歩行者専用道路とするものであり、整備の方針は管理用通路の形態を基本にして定めた。

疎水は舟運の機能をもっていたため、橋は舟の運行の支障とならないよう護岸天端より 1.5 m程度高く架設され、両端部は堤防敷上に盛土され、橋に通じる階段が盛土に設置されている。管理用通路はこの盛土を迂回するか、あるいは盛土の階段を登るかのいづれかであり、その平面線形や縦断形状は変化が激しい。また、横断形状は図－３に示すとおりで堤体天端と民地とが同一高さにある区間と 1.5 m程度落差のある区間とがほぼ同程度の延長をもっている。

図－２　付近見取図
(琵琶湖疎水に沿って京阪電鉄が走っている)



図－３　現況標準横断面図

以上の点から、歩道の通路部分として 2.25 m(歩行者ひとりの占有幅 0.75 mの３倍)の幅員を確保す

ることを原則として各施設の配置を考えた。

一方、疎水の景観は、疎水流水・両岸に植られていた桜と柳の並木・高く架設された橋などが、独特の歴史的雰囲気をかもしだし、深草地区の住民に長く親しまれてきたものであり、歩道の整備にあたりこの環境を壊わさないよう配慮した。(写真－1)

写真－1　琵琶湖疎水のたたづまい（流水・並木・橋）

4. 事業の概要

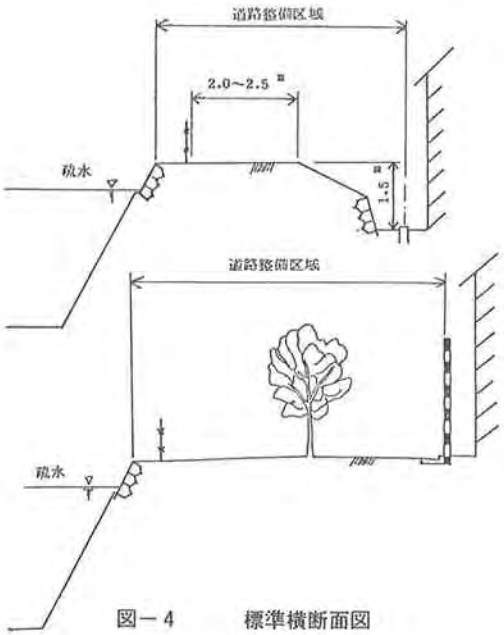
事業年度　昭和58～61年度
延　　長　2,860 m
幅　　員　1.2～8.0 m
事 業 費　144百万円

昭和58年度に京阪深草駅東側の延長167 m の区間を整備している。(写真－2)

写真－2　昭和58年度施工部分（京阪深草駅東側）

事業内容は橋取合部の改築、歩道舗装、防護柵・照明灯の設置および植栽が主要な部分を占めている。(図－4)

橋取合部の階段は幅員の狭いものが多く、疎水護岸と同様の練石積にて拡幅し、斜路付階段を設置するものである。歩道舗装は歩行者の快適性と周囲の



図－4　標準横断面図

景観を配慮して、砂利道を感じさせる茶白色の密粒度アスコンを使用した。このアスコンは、粗骨材に白色の石灰石、バインダーに脱色アスファルトを用いたもので、性能的には一般的のアスコンと変りがない。疎水流水側には舗装の茶白色に合せて茶色の角パイプフェンスを用いた防護柵を設置している。照明灯は鋼管柱の市街灯を使用した。また、植栽は新たに低木のサツキ・ヒラドツツジ・サザンカ等を配置し四季感を出すようにしている。

5. おわりに

現在の車社会において、既成市街地に歩行者専用道路を創出することは非常に難しい。そこには地域住民の合意性が大前提として横たわっている。

本事業が整備を進めることができたのは、事業用地が運河敷地であり、家屋が連担しているにもかかわらず、管理用通路として従来から車輌の通行が少なく、通行制限を実施するのに地域住民の理解が容易に得られたことや、運河管理者としての京都市水道局の協力が大きな要因であった。

車社会のもつ効罪については、一定認識が現在定着しつつあるとはいえ、既成市街地道路での車利用の制限は現実的に難しく、歩行者専用道路の設置は居住環境整備事業等の面的な整備事業の中で捉えて行くべきものと考えている。

京都市は昭和53年に「京都市基本構想」を策定し“伝統を生かし創造をつづける都市・京都”を基調

テーマとし“歴史的風土と調和した住みよいまち”を都市像の一つとして位置づけている。

今後、京都に点在する歴史的環境と調和した個性的な生活空間を創り京都市民の生活の中に創造性をはぐくみ、それを文化にまで高めるよう願っているところである。

自由通路歩行者専用道路（呉駅宝町線）

呉市都市計画課　**山本　久司**

1. 呉市の概要

呉市は、広島県南西部の瀬戸内海に面した、人口23万余人の臨海工業都市で、市域145㎢のうち3分の2が山地で平坦地に乏しく、山の中腹まで家屋が密集し、海に向ってのみ開けた特異な都市形態をなしている。屈曲に富んだ海岸線はいくつかの良港を形づくっており、このことが明治19軍港に指定された理由であり、呉市の発展のもととなった。

明治22年、海軍鎮守府が開庁され、戦艦「大和」を建造した海軍工廠をはじめ、関連施設が数多く設けられるに及んで街の容ぼうが一変し、第2次大戦中には40万人を超える軍港都市に発展した。

しかし、終戦とともに軍都としての立地基盤が失なわれ、人口は15万人に激減したが、昭和25年「旧軍港市転換法」が施行され、以来、平和産業港湾都市として、造船・鉄鋼等を基幹とする瀬戸内海の中核都市に発展し、今日に至っている。

2. まちづくりの基本方針

呉市では、魅力と活力あるまちづくりを目指して

(1)　経済基盤の強化と活力を生むまちづくり

(2)　安全で美しいまちづくり

(3)　ゆとりと潤いのあるまちづくり

の3つの基本方針に基づき市政の発展を推進しており、安全で美しいまちづくりの一環として実現した「自由通路」について、一連のれんがどおり呉駅前広場の経緯と併せて紹介するものとする。

3. 自由通路実現までの経緯

(1)　れんがどおり（ショッピングモール）

呉市の中心的商店街「中通り」の買物公園構想は、昭和45年に実施した、呉市商業の現状分析と将来計画策定のための、広域商業診断に基

づき提言されたもので、昭和47年、地元商店街の有志による実現に向けての組織づくりが始まり、昭和49年、中通りに実験公園が作られた。この実験公園はわずか一週間ではあったが、広く市民の共感を呼び起こすこととなり、これを契機に、呉市中央商店街公園化計画基本構想がたてられた。昭和52年、各関係機関の協力のもと、建設省都市局所管国庫補助事業第1号の歩行者専用道路として採択され、昭和53年、れんがを敷きつめた、延長610mの「れんがどおり」の整備を完了した。このカラーは、現在呉市の基調的な色彩として受けつがれている。

(2) 国鉄呉駅前広場

昭和52年、れんがどおりを着手した時期を同じくして、呉駅前地区と、れんがどおりを中心とした中通り商店街地区を一体化し、呉市活性化を推進するための、呉駅前周辺整備基本計画が策定された。

いうまでもなく、呉駅は呉市の表玄関であり駅舎を含めた広場との一体整備については、10数年前からの懸案事項であったが、昭和53年頃から国鉄側による老朽化した駅舎の改築計画が具体化し、駅前広場の整備についても併せて実施することとなった。昭和54年、駅前地区整備懇談会が発足し、同年、計画協議合意に至り、昭和55年、建設省都市局の補助採択をえて、2ヶ年の継続事業ののち、昭和56年、レンガ色を基調とした広場の整備を完了した。

(3) 自由通路

昭和55年、駅前広場及び駅舎の整備実施に併せて、これまでは、迂回路を通じてしか利用出来なかった、駅裏に位置する海の玄関の中央桟橋や、各種事業所等の利用及び通勤者の利便を確保し、呉駅を中心に駅表裏を一体化した、呉官民一体となって、総合的なまちづくりを行っていく必要を痛感している次第です。

市の玄関とするため、連絡路としての自由通路の建設計画が出来た。この計画は、国鉄呉駅構内に跨線橋を建設するもので、施工方法、実施方法、費用の負担、維持管理の方法等、国鉄側と鋭意協議を重ね、同年、施工協定を締結することが出来た。昭和55年、建設省都市局の補助採択をえて、3ヶ年の継続事業ののち、昭和57年、レンガ色を基調とした自由通路の整備を完了した。

なお、完成後はその利用もさることながら、駅ビルの利用者が以前にも増して多くなったこと、地元関係者から喜こばれている。

4. 事業の概要

事業名	街路事業（歩行者専用道路）
事業主体	呉市（駅構内は国鉄へ委託）
事業年度	自　昭和55年度　至　昭和57年度
事業費	約350,000千円
	（国鉄委託255,000千円）
規模	幅員4～6m　延長260m
	橋梁部分　L＝182m
	取付部分　L＝　78m
	（うち斜道L＝70m　W＝2.5m）
	下部工　一本鋼管支柱　9基
	基礎工　ϕ 400㎜　ℓ ＝22m46本
	上部工　2～3径間連続鋼床版桁
	仕上工　カラー平板・アルミ高欄
	桁下高　軌道上　5.7m
	道路上　4.7m

5. おわりに

以上、自由通路完成迄の経緯と内容について紹介させていただきましたが、こうした一連の施設を系統だてて整備することにより、広く市民の同意をこえることが出来たと思います。美しく快適な都市空間は、地域のコミュニケーションの場としてでなく、都市の個性や地域性を高め、人々の生活にゆとりと潤いをもたらすものとして重要な要素であり、今後は、市民の理解と協力のもと、

多摩ニュータウンの歩行者専用道路整備について

住宅・都市整備公団　南多摩開発局
事業部事業計画第一課長　**中臣敬治郎**
酒井　賢治

1. 多摩ニュータウン事業の現状

多摩ニュータウンは、東京大都市圏の人口急増に対処すべく、昭和40年12月都市計画決定され昭和41年12月に事業承認をうけ、主として新住宅市街地開発事業により事業化されている面積約3,016ha（土地区画整理事業区域450haを含む。）、計画人口約32万人の我が国最大のニュータウンである。昭和46年に第一期の入居を行い、以降主として多摩市域（ニュータウンは多摩市・八王子・稲城市及び町田市から成る。）を中心に東から西へと逐次開発入居がすすみ、現在ニュータウン人口約10万人を数えるに致っている。東京都心より西方約30km、京王線、小田急線が多摩センター駅までそれぞれ昭和49年10月及び昭和50年4月に開通し、新宿副都心まで約35分の時間距離となった。さらに現在、京王線が国鉄横浜線橋本駅に接続すべく延伸工事中であり、将来的に南北方向の多摩モノレールの実現化が図られたあかつきには、東京都西部の核としてニュータウンの位置付は益々増すものと思われる。

2. 多摩ニュータウンにおける歩行者専用道路整備

多摩ニュータウンの主な部分は新住宅市街地開発事業により施行されており、当該事業が全面買収事業であること等から、ニュータウンの計画整備にあたっては、良好な市街地水準の確保、環境づくりと言った面から区画整理事業地区と比較すると様々な工夫、試みが可能となっている。公園緑地等オープンスペースは約30%の確保がされており（公共用地としては約17%）、計画的住宅地開発も時代をおってタウンハウス等内外部空間の充実した住宅地を実現するに致っている。

歩行者専用道路整備についても同様時代の移り変りに従って、東から西へ逐次計画水準、整備水準のアップが図られてきている。（図－1）

図－1　歩行者専用道路 ―― ネットワーク

㋑　第一期（昭和40年代中頃）

B_1（5・6住区）を中心に開発・整備が行われた時期は、各住区を東西につなぐ一本の幹線歩行者専用道路を計画し、住区内の歩行者路（住宅側での整備）を設けることによって幹線歩行者専用道路とつながってゆくという考え方をとっている。又、この時期の歩行者空間設計は、歩行による通路の確保が主眼となっており、直線構成による単調な空間設計にとどまっている。ストリートファニチュアや舗装についても特別な配慮は払われていない。

㋺　第二期（昭和40年代後期～50年代当初）

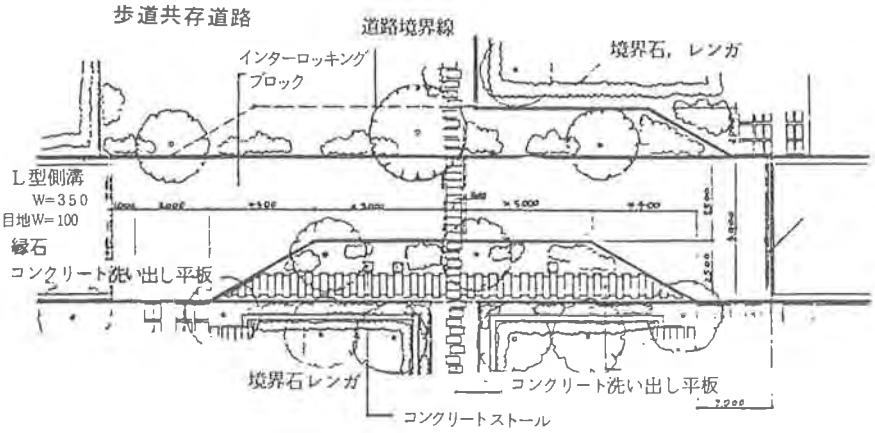
B_2（7・8住区）の開発整備期に入り各住区をつなぐ東西方向の幹線から、近隣センターや公益的施設を中心として南北方向へのネットワークの拡充が図られている。歩行者専用道路の構成パターンもこれまでの単純な直線による構成から曲線を一部とり入れた構成に変化しつつある。更に、昭和49年の東京都南多摩開発計画会議（議長：知事、関係各市の市長及び新住事業施行者等で構成。）において、「行財政要綱」が定められ、その中で30％以上の緑とオープンスペースの確保が決定されたことにともない、B_2の歩行者専用道路の体系は住区内を縦横に結ぶ完結したネットワークとしてとりこまれるに致っている。歩行者空間設計では広幅員、曲線を利用した自由で大胆なデザインが行われ、カラー舗装、タイル舗装、ストリートファニチュアが用いられ、豊かな歩行空間の演出が図られている。

㋩　第三期（昭和50年代前・中期）

B_3（10・11住区）の歩行者専用道路の整備は、これまでの考え方を一歩踏み出して新しい観点から歩行空間の組み立てを行っている。ここでは永住、ふるさと意識の醸成を前提とした街づくりとしての空間に目標をさだめ、都市空間の全体構造を明確に認知できるような全体系としての空間構成と、各部分系毎にアイデンティティを高めてゆくことを方針としている。このためプランとしては、オープンスペース系と一体化させ関連づけた位置付けを行っている。オープンスペースとしての公園緑地も従来の個別配置ではないくリニャー配置され、これらと相まって歩行者用道路もオープンスペース系の一部として位置付けられている。住宅地計画も従来と様相を一変し、オープンスペースをとり込んだタウンハウス、ニュータイプの中層住宅を中心として整備が行われ、系の一部を構成している。

㋥　第四期（昭和50年代後期）

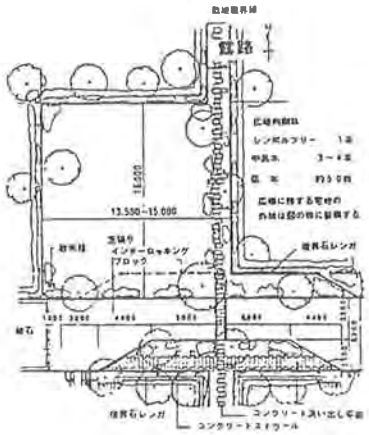
B_5（4住区）の歩行者専用道路整備は、従来の歩車分離の歩行者専用道路体系を実施しつつも、更に歩車融合の体系の整備もとり入れている。幹線の歩行者専用道路の整備と合わせて独立住宅地内に幅員



図－2－1　歩道共存道路

２ｍの露地をネット・ワークし、適宜配置した辻広場（公共広場、約200㎡）と合わせ生活空間としての整備を行っている。又区画街路については一部に多摩型歩車共存道路を設けている。これは所謂ボンネルフ方式の導入であるが上記の露地、辻広場とともに歩行空間の骨格として機能し得るよう細かい配慮が加えられている。（図－２－１・２・３）

図－２－２　露　　路



図－２－３　辻　広　場

表－１　多摩センター地区・歩行者専用道路の性格・特徴に関する比較一覧

	幅員×延長	各路線の性格・特徴
多歩１（歩行者専用道路１号線）	40ｍ×約240ｍ	京王・小田急両私鉄の多摩センター駅改札口および駅前広場上層中央デッキに連続し、多摩中央公園（約10ha）にいたる幅員40ｍの象徴的な歩行者専用道路であり、多摩センター地区のシンボルゾーンを形成する。両側には、商業施設が配置されるが、広幅員の中に充分な緑化がなされることにより、通常とは異なった催し物等の文化的行事の多いルートになる。
多歩２（歩行者専用道路２号線）	12～15ｍ×約900ｍ	多歩１の中間点において多歩１に直交し、東西に細長い多摩センター地区のバックボーンを形成する幅員12～15ｍの歩行者専用道路であり、多摩センター地区のショッピング・プロムナードを形成する。東側はレジャー施設ゾーンを経て、屈折しながら多摩中央公園にいたり、西側は公益施設ゾーンを経て、屈折しながら11住区の住宅地にいたるルートであるが、高低差の激しい多摩センター地区内にあって、比較的勾配の緩いルートである。
多歩３（歩行者専用道路３号線）	15ｍ×約530ｍ	多歩２の中間点において、多歩２から南下する幅員15ｍの歩行者専用道路であり、多摩中央公園を東に臨みながら行政文化施設ゾーンを形成する。そのまま南下すれば10住区の住宅地にいたるが、西に屈折して１・３・３に接続し、11住区の住宅地にも接続するルートである。
多歩４（歩行者専用道路４号線）	9ｍ×約110ｍ	多歩２の東端から北方に分岐する幅員９ｍの歩行者専用道路であり、百貨店を中核とする施設ゾーンを形成する。
多歩５（歩行者専用道路５号線）	9ｍ×約120ｍ	多歩２の中間点において、多歩１に平行に多摩センター駅前広場へいたる幅員９ｍの歩行者専用道路。10住区および11住区方面および多摩センター地区西側にとっては、駅前広場へいたるショートカットルートとしての性格も兼ねている。
多歩６（歩行者専用道路６号線）	9ｍ×約130ｍ	多歩２の西端から北方に分岐する幅員９ｍの歩行者専用道路。

3. 多摩センター地区の歩行者専用道路整備

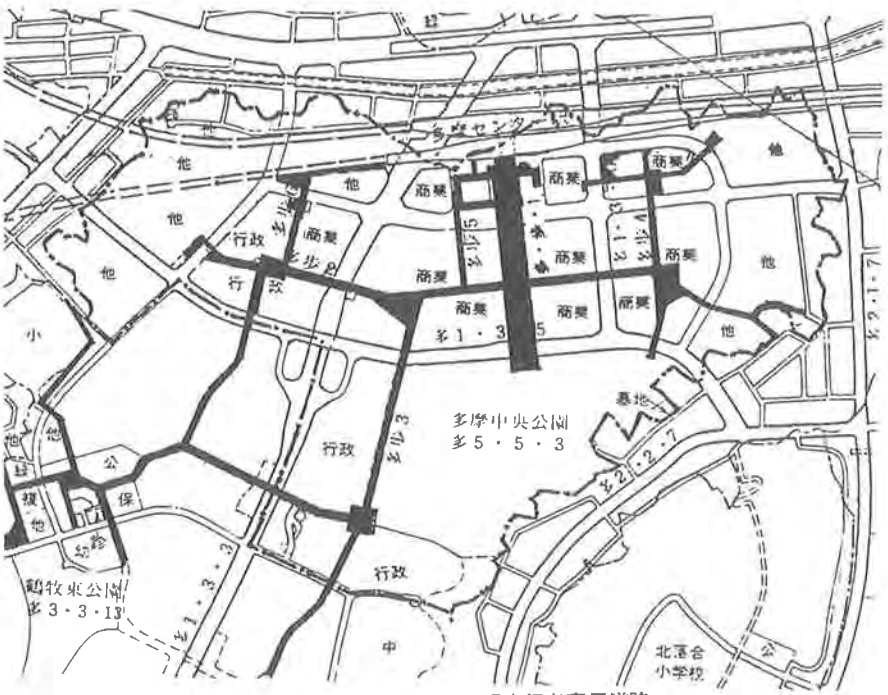
多摩ニュータウンのタウンセンターであるとともに周辺地域をも含めたリージョナルセンターとして位置付けられている多摩センター地区は面積約60haの規模を有し、センター南端に位置する中央公園より北に向って比高差約30～40ｍで下っている。多摩センター地区を除くニュータウンの歩行者専用道路については、ほとんどが新住宅市街地開発事業により、整備されたものであるが、センター地区の多・歩・１号線～６号線については昭和53年度～ 昭和58年度にかけて、街路事業として国庫補助金導入のうえ整備を行ったものである。（事業費約13億円）

比高差が約30～40ｍあることから各宅盤がヒナ段状に造成されており、歩行者専用道路は道路レベルより高いレベルで整備され歩車分離が完全に図られている。各歩行者専用道路の特徴については表－１のとおりである。各路線の結節点には特徴のある広場が計画整備されており、各立地施設と相まって特色ある空間を演出することとなる。

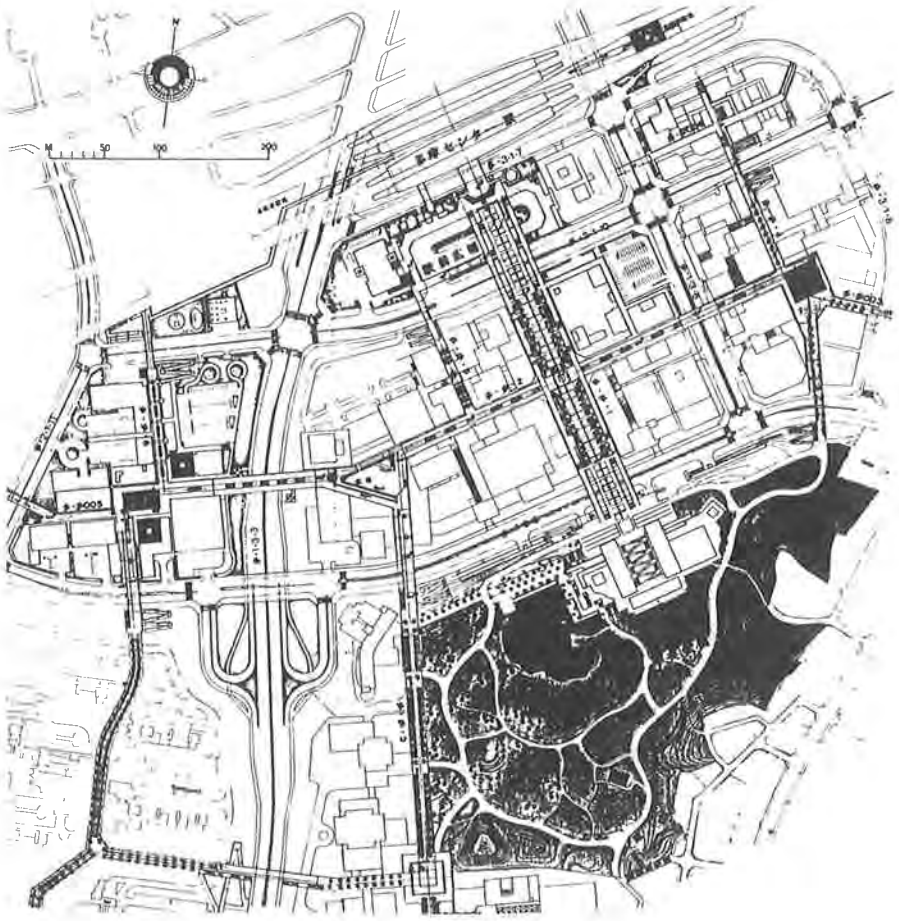
また、センター地区には共同溝が整備され（街路事業）、地域冷暖房、真空集塵施設、電気、電話等の管・線が収容されているが、この共同溝は主としてこれら各歩行者専用道路に埋設されている。

センター地区の名施設立地については、現在、昭和62年度を目途とする第２期施設建設計画の具体化の時期にきており、百貨店等の大型商業系施設や文化会館等の文化系施設の計画内容が固まりつつある。そういった状況の中で各歩行者専用道路をその沿道の各施設群の軸として特徴のあるものとするため、施設計画の検討を現在行っているところである。また原則的に歩車分離が図られているセンター地区の歩行空間について、場合によっては宅地法面における施設建設による法面空間の活性化を行うことにより道路レベルでの歩行空間の演出を行うことも今後の課題として重要であると考える。

以上、多摩ニュータウンの各地区・住区における歩行者専用道路整備・歩行空間の創造について概



図－３－１　多摩センター地区歩行者専用道路



図－３－２　多摩センター地区歩行者専用道路

観してきた訳であるが、ニュータウン事業もようやく折り返し点を迎える時期であり、今後稲城市域、八王子市域に開発・整備が進んでゆくことになる。これまでの事業展開の実績を基礎とし、反省を新たな糧として事業を進めることとなるが、歩行者専用道路整備についても新たな試みを積極的に行い、多摩ニュータウンらしい歩行空間の創設を行ってゆきたいと考える次第である。

「歩行空間とその構成要素」

ＧＫ設計 環境設計部第二デザイン室長　**森田　昌嗣**

現代の都市構造は、人々が都市で生活を行う上でかかす事のできない情報交換や、交通・流通・エネルギー等の各種都市設備システムを基盤として構築されている。これらの都市基盤に支えられて、人々の生活が営まれ、現代文化の諸相を形造っている。現代の高密度社会は、このインフラストラクチュアとしての都市基盤と、人々が生み出す生活像の相互扶助の関係で成立している。しかし、現実の都市像は、都市基盤と生活像が未整理のまま混在し、アンバランスな都市の景観を呈している。アーバン・デザインの視点から、これらの基盤と生活像の関係をみると、60年代初頭のメガストラクチュアの造形思考、都市イメージと巨大開発の提案ラッシュの時代から、エキスポ'70を経て、70年代からは、ローマ・クラブ第１レポート＜成長の限界＞に見られる様に、安易な急成長主義に対し＜穏やかな変革＞に根ざした“人々の身の廻りの＜環境＞”へと目が向けられ始めた。

この様な時代的潮流を背景とした現代の転換期において、今日、人間中心（歩行者中心）をテーマとして語られている道路に対し、その持つ機能を構成する諸々の要素を取り上げてみたい。

歩行者空間としての道路を考えていく上で、構成要素を大別して次の３つに分ける事ができる。

1. 道路の機能をつくる構成要素

   道路自体の機能的側面（交通量、道路幅員、道路構造、車のネットワーク、歩行のネットワーク、周辺建物の用途と車へのサービス方法、都市設備、等々）を中心に、人と車（自転車、自動車）との関係により生まれる形態を構成する要素が対象となる。

2. 道路の生活をつくる要素

   基本的に都市生活を営む上で必要とされる２種の道具（生活基盤を支える道具、生活を生かす道具）が要素となる。

3. 道具の景観をつくる構成要素

   歩行者にとって、シーン（街路の各場面）の連続体験の道路景観を、時系列的に結びつける諸要素（道路形状、周辺施設、自然、道具等）による、広がり、高低差、形態の持つリズムと各要素の色彩等が対象となる。

1. 道路の機能をつくる構成要素

昭和40年での自動車保有台数は118万台であったが、50年代には227万台と10年間で、2.3倍という伸びを示している。このモータリゼーションの波は街路に、人と車の共棲・共存の問題をなげかけ、今までの安全のための分離という手法（横断歩道・歩道橋・一方通行対策等）だけでは、対応ができない状況となった。単に、これまでの様に、車に視点をおいた“人と車を分離する方法”のみを続ける限り、人々の公共生活の場は失われ、本来、人と人が出合い、語り合うといった生活の場としての道路の機能はかき消されてしまう。

現在、一般的に車利用上考えられる道路構成の序列は、大別して、次の５種に分けられる。それぞれ通過交通を処理する道路＜都市高速道路、主要幹線道路＞の他、ひとつの地区としてのまとまりの単位で地区内への自動車サービスを集約し、上記の道路に連結する道路＜地域幹線道路＞、区画街路と地域幹線道路を円滑に連結する道路＜補助幹線道路＞、歩行者交通が最大限に守られ、沿道居住者利用以外の交通は原則として排除される道路＜区画道路＞となる。通常、この序列化の試みは、車を中心にいかにして都市内交通をネットワーク化し、分類される方法だが、本来は、都市生活の面から道を使いわけ、幹線道路から区画道路までの連続体験の中で、人の歩行を中心に、個々に細かく計画を進めなければならない。

近年、話題になっているオランダの＜ボンエルフ＞や、西ドイツの＜ボーン・シュトラーセ＞の手法は、区画街路に対し、歩車共存のために様々な提案を行なっている。特に、共存のための諸々の道路構成要素を生かして実践している点に今日的解釈がある。

また、我が国では、昭和56年度から各地で＜コミュニティ道路＞が整備されているが、その形態は、蛇行した類似線型を持つものが多い。これらは、まだ各種の実験や、試行錯誤の繰り返しの過程にあるため一部に質的な問題はあるが、新しい人間の街路として計画されており、今までの歩車分離主体の道路形態の考え方より一歩前進したものだと思われる。

道路機能を整理する上で重要な点は、総合的な交通ネットワークの計画にある。交通ネットワークは、その地域の持つ特性（交通事情・産業・公共輸送システム等々）を生かし、様々な手法（交通ゾーンシステム、ラドバーン方式等）が提案されている。その中でも特筆すべき事は、地域をより人間的に、かつ安全にするため、歩行者の道と車の道を分離する方法に加えて、歩行者と車の出合いの場、共存の場の提案が盛り込まれている点である。

道路機能をつくる構成要素は、今日、歩行者と車の関係をいかにとらえていくかが課題である。例えば、＜ボーン・シュトラーゼ＞では、道路タイプを次の様に分離している。住宅が面していない幹線道路を＜集散道路Ⅰ、Collective Street＞と呼び、歩行者、自転車、自動車用に分離し、できる限り歩道をつくる事としている。住宅が面している幹線道路を＜集散道路Ⅱ＞と呼び、上記道路に駐車帯を設ける。この場合は、自転車道は安全のため歩道に設ける事が望ましいとしている。次に＜サービス道路 Service Street＞は、沿道に住宅のある道で、車をゆっくり走らせる事を主目的に、自転車利用を車道上に活用し、歩道幅を左右違えて計画する。＜サービス道路＞は、駐車方式により２つのタイプに分けている。車で走行可能な居住区内の道で、路面を交通手段により分離しない道路を＜アクセス道路、Access Street＞とし、ボンエルフはこれにあたる。高低差のない歩車道、建物の入口を車から保護する方法、駐車スペースと混在させて処理する方法、行き止まりの場合のUターンの方法等、共存道としての手法を検討し、より人間生活の場としての＜アクセス道路＞を提案している。

以上の様に、道路機能をつくる上では、第１に地域における交通上の位置づけ、および、道路周辺施設の状態に基づいて、車道、歩道、自転車道の各々の専用化、分離共存化、混在化等の手法がみられる。これらの手法を、組み合わせ、様々な機能により形成された道と、人々の行動パターンと適合し、細やかに序列化（グラデーション街路化）される事が望まれる。

具体的に、共存の道により、人と車と自転車相互のすり合わせの手法として実践されている例は以下がある。これらは、前述した様に、現代、歩行者のための道路づくりの形成期にあたり、まだまだ新たな要素が提案され、実践されていくと思われる。

- ジグザグ（屈曲）
- 蛇行（屈折）
- しぼり（幅員変化）
- 車にとっての障害物（ロータリー）
- 対角障害物（斜め遮断）
- 盛りあげ舗装（ハンプ）
- 視覚的ハンプ（イメージハンプ）
- 車止め

2. 道路の生活をつくる構成要素

歩行者と車社会の共存化にめざす工夫には、歩行者の生活を主体とした道路づくりのための諸要素が必要となる。まず第１に、ａ：生活基盤を支える要素、第２に、ｂ：生活を生かす要素、それぞれが十分に機能して始めて、道路の生活をつくることができる。

２－ａ　生活基盤を支える要素

都市機能を支えるために、道路上（または内部）に設置される道具が対象となる。

これらは、都市設備の持つネットワーク性と、それに伴なう機能性を最大限に生かし、かつ道づくり形成上、よりコンパクトにシステム化した道具計画を進めることが主題となる。特に、都市設備のネットワークには、ターミナルをつくる面的な対象から流れ（ライン）をつくる線的、および各端末となる点的対象へと、スケールに幅があり、システム化の方法にも多種の領域別手法が必要となる。そこでは都市設備ネットワーク上の個々の端末をより機能的

にシステム化を行い、端末の整備からネットワークを問い直し、ラインをつくる流れ、ターミナル整備へと展開することができる。生活基盤を支える道具は、ハイテクノロジーで機能的解決が可能な範囲は、その成果を生かし、より小さく、また集約され、かつパワーフルなシステム化を進め、都市生活領域（人が触れ、見られる部分の表現）を拡大するといった視点が重要となる。

生活基盤を支える道具づくり手法には、以下の3つが考えられる。

1. 道具のシステム化

都市設備に照らし、センターとなる施設、ライン、端末を系列化（システム化）し、総合的解決を計ることを目的とする。各設備のインフラストラクチュア別に供給方法を系列化し、街路上に出現する形態を整える。

例：通信、電気、ガス等のコントロールボックス、制御ボックス などの管理系ストリートファニチュア

2. 道具の共同・集約化

都市設備のインフラストラクチュア相互に共同化し、多数街路上に出現する各端末を集中化することを目的とする。ラインを構成するインフラストラクチュア（通信、交通機器、標識、電気等）を規模、機能に伴って共同化する。また街路に散在する諸端末（信号機、電話ボックス、ポスト等の情報系ストリートファニチュア類）を機能にそって集め、できる限り街路空間の専有率を少なくする集約化の手法が示される。

例：共同溝、共同柱、情報センター、情報コアなどの多機能ストリートファニチュア

3. 道具の小型・高性能化

大型、複雑化した都市設備に対しよりスムースな街路空間を生み出すことを目的とする。各設備別に使われる機能をとらえ直し、最大限に能力が発揮でき（高性能化）かつ、容積上はよりコンパクトに小型化する手法が示される。

例：一人乗り用小型車輌、各情報端末機器の高性能・小型化、等近未来社会での新しい装置、ストリートファニチュア類

2－b　生活を生かす要素

生活を生かす要素は、生活基盤を支える要素がつくる機能的ネットワークに対し、人と人のコミュニケーションに介在する要素が対象となる。これは、人と人のコミュニケーションを生み出す都市の“場”と、そこに表出されるストリートライフ（生活像）の関係から生まれ人々によって醸造され変化する。つまり、都市の“場”の質の違いが人々のストリートライフの違いを生み出し、また逆に人々のストリートライフの形成によって“場”の変質を促す。人々が集まりつどう場＜動の場＞、から個々が憩い住む場＜静の場＞に至るまで、道路機能をつくる要素で示した道の“細やかな序列化（グラデーション街路化）”と同様に、“連続した場の序列化”（以後これを“場のグラデーションと呼ぶ）を構成する要素が、生活を生かす対象といえる。

ここでは、生活を生かす要素の内、道路上に展開される道具（ストリートファニチュア類）が生対象であり、他の要素（地形、都市構造、建築、等）との関係は、道路機能、道路景観の要素として分けて論じる。

ストリートライフを支える道具は“場のグラデーション”に合わせ、道具の本質（移動性、可変性等）を生かして人と道具の共棲のために、より積極的に人々の生活に取り込める道具づくりが必要となる。より快適な都市生活を営む上では、人々は、生活基盤と相互共存することが基本となる。そのため前述した＜道具のシステム化＞等により、基盤にかかわる道具をより集約化し、生活面の範囲を拡大することが可能になる。以下に生活を生かす道具の手法を示す。

1. 道具の環境化・空間化

生活の舞台となる街路形成要素が対象となる。単体としての道具の解釈でなく、景観を構成する要素も含め場づくりを目的とする。例えば、樹木、植栽等の緑化計画、ファサード、舗装、ストリートファニチュアが織りなす色彩計画等が道具の環境化に対応し、都市の道具として構築される人工地盤、サンクン広場、ポケットパーク等が空間化に対応する。

2. 道具の日常化

上述の環境化、空間化が舞台づくりとするとそこにしつらえられる大道具・小道具が道具の日常化と言える。街路生活に必要とされ、日常

的に活用されることを目的とし、例えば、休憩系ストリートファニチュア（ベンチ、くず入れ水飲み、パーゴラ等）や、サイン、電話ボックス、広告塔などの情報系ストリートファニチュア、街路に明かりと光のリズムを生み出す照明などが対象となる。

3. 道具の可変化

日常的に役割りの示す道具の日常化に対し“場”を変質、変容させ、個性を生み出すことを目的とする。例えば、イベント等により日常的には静的な広場が、ある期間、祭りの場として動的な広場と変化させるために出現する道具などが対象となる。

以上の様に、道路の生活をつくる構成要素は、生活基盤をシステム化し、コンパクトに支える道具群と、場のグラデーションづくりに向けて、各々の“場”を形造り、色づけし、変化し、活性化する道具群によってつくられる。これら2つの道具群は、互いに影響し合い、共に多くの手法を見い出し、機能的な道路に生活の臭いを吹き込まなければならない。

3. 道路の景観をつくる構成要素

道路の景観をつくる構成要素は、前述した＜道路の機能をつくる構成要素＞と＜道路の生活をつくる構成要素＞の両面が織りなすシーンの連続によって形成される。そこでは、人間の行動・心理と物理的環境との関係によって生まれる要素である。

これまで多くの人々が、様々な試行を繰り返し、人間の持つ複雑な視覚体験の分析を試みている。理論面では、ケヴィン・リンチの≪都市のイメージ≫が有名で、レジヴィリティ（わかりやすさ）から、都市を考察し、都市のイメージを構成する5つの要素（パス、ノード、エッヂ、ディストリクト、ランドマーク）を抽出した。しかし、リンチの手法は、都市全体に対し認知地図としてとらえる方法であり、全体論的な要素分析であったと思われる。リンチと異って、フィリップ・シールは、物理的環境を分析デザインする手法として、連続的経験の譜表化を行った。アクティビティ・シークエンス（行動の連続）を記述する事から、人の行動経路における環境として見直し、観察する手法を見い出した。また、ローレンス・ハルプリンは、＜都市体験のエッセンスは、連続的かつ多様な一連の空間を通って動くという過程なのである。＞として、環境の認識の中に動きを取り入れ、シールとは異なるスコア（記譜）化を行い、行動と時間の関係を探ろうとした。

シール、ハルプリンは、環境を人の生活のレベルで把握できる様に模索した研究であり、実際の計画にすぐに役立つとは思えないが、今後、景観計画を進めていく上では重要な手法となる。

具体的に、景観をつくる構成要素は、街路の地形的要因と周辺の建築、工作物（建造物）の形態・色彩・素材、街路上に配置される道具類（植栽、彫刻等修景要素を含む）の3つがあげられる。

地形的要因には、長い歴史の中で自然発生的変遷や、政治・社会的変遷によりつくられた街やニュータウンの様に、居住地区として計画的につくられた街によって状況は異なるが、大まかに以下の種類が考えられる。

土地の高低差（進行方向の高低差、断面方向の高低差）は、視線の位置が進行と共に変化し、周辺施設ともあいまって経時的景観づくりができる。道路幅員の変化（狭まり、広まり、くびれ、じょうご、等々）は、水平方向での視線の変化を生み、人の流れ、たまり、よどみによる生活の場づくりと共に、連続体験上のシーンを構成する。次には、道路線形の変化（直線、折れ、曲がり、ずれ、行き止まり、十字路、T字路、Y字路、等々）は、道路幅員の変化と共に、水平方向での視線に対して、つながりの変化を生み、連続体験上でのシーンのアクセントとなる。

地形的要因によりそれぞれの条件は異なるが、周辺の建築・構造物での景観上の要因は、次の種類が考えられる。

形態上では、周辺建築物のプロポーションとスケールの関係により発生する空間の変化（谷間、連続、張り出し、アーチ、トンネル、ランドマーク等々）が景観構成上の重要な要素となる。それぞれ、心理的開放、圧迫、緊張、期待、等を生み出すシーン上の大道具であり（地形的要因がシーンの舞台であるのに対し）、その中に施される素材、色、建物構成部位（ファサード、屋根、入口、窓、柵、看板、等々）は、大道具のアクセントをつくる。

また、街路上に展開される道具は、シーンづくり

の小道具としての役割りを持つ。小さな道具は、照明の様に、連続してつながりを表現するものから、バスシェルター、電話ボックスなどの様に、個々にアクセントを形成するものまで、様々な種類がつくられる。大きな道具では、ゲートやモニュメントの様に、ランドマークとして地域の節や核を形づくることができる。これら小道具としての要素は、各道路の性格（機能上、地形上、周辺状況上）によって必要なアイテムを選択し、それぞれに対し、形態上の統一性、個別性を計画し、適格に配置する必要がある。生活の舞台である道路上においては、これら小道具の役割りは重要であり、大道具とうまく調和した景観上のアクセントとして、役者である生活者が十分活用できる様、綿密な計画をたてなければならない。

特に、各々の建物、構造物、道具に表現される形態と色彩の関係は、近年注目され始めているが、景観形成上のまとまり、リズム、アクセントづくりの上では最も重要な要素であり、街のイメージを決定づける要因だと言っても過言ではない。

以上の様に、道路の景観をつくる構成要素は、定型的に集約してまとめる事は難しく、逆に、各道路を計画していく上で、人々の行動・心理の面から、時系列的変化を考慮し、機能的要素＜道路の機能をつくる構成要素＞と、生活要素＜道路の生活をつくる構成要素＞とを複合化していく上でのコードとしての役割りが示される。

安全でかつ機能的に使われる道路計画から、いかに生活を生み、変化にとんだ戸外環境を形づくっていくかが、今後のテーマだと思われる。総体として街をつくっていく時代から、部分の集積として網の目を織り込んでいき、新たな都市環境のネットワークを生成する時代に向けて、計画者は、生活者の立場から実践していかなければならない。

このレポートは、道路をつくる構成要素を、機能、生活、景観の3点から分類し、大まかなワクの糸口を示したにすぎないものだが、多少なりとも今後の道路計画、または街づくりに対し参考になれば幸いである。

＜参考資料＞

- 「街並をつくる道路」　鹿島出版会
  ジム・マクラスキー著　六鹿正治訳
- 「まちづくりと歩行空間」　鹿島出版会
  今野　博著
- 「人と車の共存道路」　技報堂出版
  天野光三監訳
- 「ストリート・ファニチュア」　鹿島出版会
  西沢　健著
- 「都市住宅7807」　鹿島出版会
  “特集　歩行空間の生成”
- 「都市住宅8207」　鹿島出版会
  “特集　歩車共存道路の理念と実践”

昭和60年度の街路課関係の予算概算要求について

建設省都市局街路課課長補佐　荻原　達朗

はじめに

昭和60年度の街路予算概算要求においては、国の厳しい財政事業を反映して、前年に引き続き、対前年度マイナスの要求となった。

都市の最も基盤的な施設である都市計画道路の市街地における整備状況は、昭和58年３月末現在、都市計画決定された道路延長約40千キロに対して、約17.5千キロに過ぎず、これは市街地一平方キロ当り約1.1キロの密度に相当し、長期的な整備目標水準とされる１平方キロ当り3.5キロの⅓弱の水準にとどまっている。

第９次道路整備五か年計画（昭和58年度～昭和62年度）においては、昭和62年度末までに市街地面積１平方キロ当り約1.3キロの水準に引き上げることとしているが、昭和55年度以来、公共事業費の抑制予算が続いており、五か年計画の目標達成のためには、今後相当の予算の伸びが必要な状況となっている。

1.　街路事業（ラージ街路）予算の概算要求

第９次道路整備五か年計画の第３年度である昭和60年度の概算要求については、前述のとおり、現下のわが国の財政状況をふまえて、ラージ街路（街路事業、区画整理事業、再開発事業）の要求額を、総額約6,187億円（対前年度比0.96）、にとどめおかざるをえなかった。ラージ街路の昭和60年度所管別概算要求額は表－１に示すとおりである。昭和60年度の要求に際しても本年度に引き続き、現下の社会経済環境に対応すべく、公共及び民間の施行にかかる都市再開発に資する事業にウェイトを置いたものとしている。

表－１　昭和60年度街路事業費所管別概算要求　（単位：億円）

	60年度要求額(A)		前年度予算額(B)		伸率（A／B）	
	事業費	国費	事業費	国費	事業費	国費
内地	5,597	3,650	5,868	3,827	0.95	0.95
街路	3,902	2,536	4,104	2,668	0.95	0.95
区画整理	1,376	911	1,457	964	0.95	0.95
再開発	283	188	276	184	1.03	1.03
調査	36	15	31	13	1.15	1.18
北海道	427	277	442	286	0.97	0.97
街路	344	223	358	231	0.96	0.96
区画整理	81	53	83	54	0.98	0.98
調査	2.1	0.7	1.9	0.6	1.13	1.13
離島	28	21	29	21	0.97	0.97
街路	20	15	20	15	0.97	0.97
区画整理	9	6	9	6	0.96	0.96
沖縄	134	118	125	111	1.07	1.07
街路	85	74	84	74	1.01	1.01
区画整理	48	44	41	37	1.17	1.17
再開発	0.2	0.16	0	0	—	—
調査	0.7	0.2	0.6	0.2	1.10	1.09
全国	6,187	4,065	6,465	4,246	0.96	0.96
街路	4,351	2,848	4,566	2,988	0.95	0.95
区画整理	1,514	1,013	1,589	1,061	0.95	0.95
再開発	283	188	276	184	1.03	1.03
調査	39	16	34	13	1.14	1.17

また、街路交通調査については、昭和60年度が都市ＯＤ調査の実施年度に当たること、および、昭和61年度に予定されている国際交通博覧会（カナダで開催）への参加準備にとりかかることもあって、対前年度を大幅に上回る予算を要求している。

表－２　第９次道路整備五か年計画達成状況

（単位：億円）

区　分	五箇年計画額	58年度		59年度		60年度	
		実施額	進捗率	事業費	累計進捗率	要求額	累計進捗率
			%		%		%
一般道路	160,000	26,304	16.4	25,684	32.5	24,871	48.0
うち街路	40,570	6,605	16.3	6,465	32.2	6,187	47.5
街路	28,879	4,704	16.3	4,566	32.1	4,351	47.2
区画整理	9,933	1,614	16.2	1,589	32.2	1,514	47.5
再開発	1,528	252	16.5	276	34.6	283	53.1
調査	230	35	15.1	34	29.9	39	46.8
有料道路	92,000	16,649	18.1	17,578	37.2	18,216	57.0
うち首都公団	9,400	1,592	16.9	1,759	35.6	1,868	55.5
阪神公団	6,300	1,052	16.7	1,189	35.6	1,317	56.5
地方単独等	117,000	（注）58年度の実施額には、国土総合開発事業調整費を含む。					
調整費	13,000						
合　計	382,000						

この結果、第９次道路整備五か年計画の進捗率は表－２に示すとおり、街路事業全体で47.5％と、中間年度末としては低い達成率にとどまっている。

2. 街路事業（スモール街路）予算の要求概要

(1) 概　要

昭和60年度の街路事業（スモール街路）の要求額は、事業費約4,351億円（国費約2,848億円）、対前年度比0.95となっている。街路事業の工種別（目の細合）の内訳は表－３のとおりである。街路事業費全体の要求額が低くなったため、各工種ともに対前年度減にならざるを得なかった。道路改良の進捗に

表－３　昭和60年度街路事業費概算要求額

（単位：百万円）

区　分	60年度要求(A)		前年度(B)		倍率（A／B）	
	事業費	国費	事業費	国費	事業費	国費
道路改良	291,999	190,122	306,483	199,308	0.95	0.95
連続立体交差	67,689	45,126	70,401	46,934	0.96	0.96
立体交差	27,858	18,572	29,184	19,456	0.95	0.95
橋梁整備	18,857	12,578	19,554	13,045	0.96	0.96
舗装新設	13,351	8,903	15,152	10,116	0.88	0.88
共同溝設置	1,346	673	1,366	683	0.99	0.99
歩行者専用道整備	2,842	1,421	2,974	1,487	0.96	0.96
モノレール道等整備	11,111	7,428	11,458	7,777	0.97	0.96
合　計	435,053	284,823	456,572	298,806	0.95	0.95

に対応して実施される立体交差、橋梁整備、舗装新設については、道路改良とのバランスを考慮し、従来から重点的に整備を推進している連続立体交差、共同溝設置、歩行者専用道整備、モノレール道等整備については、若干ながら平均的伸びを上回る事業費の要求となっている。

(2) 施策別要求方針

街路事業は街路のもつ多様な機能を反映して、種種の施策目的に沿って実施されている。以下ではこれらの施策のうち、昭和60年度に重点事項としているものについて簡単に紹介することとする。なお、それぞれの施策別の要求額を表－４に示す。

1) 都市の基盤となる街路網の整備促進

① 都市骨格幹線街路、市街地幹線街路、住区幹線街路の整備を推進するとともに、その一環として、高速道路、空港、下水道等他の公共公益施設に関連する街路の整備を促進する。

② 民間活力を活用した都市の再開発を総合的かつ計画的に推進するため、再開発関連街路事業の促進を図る。

③ 住宅・宅地の供給の促進を図り、かつ、良好な市街地の計画的整備を推進するため、住宅建設及び宅地開発に係る街路の整備を促進する。なお、住宅宅地関連公共施設整備促進事業については、別途国費1,000億円（対前年度比1.00）を要求しており、このうち相当額は、通常の街路事業と相まって、住宅宅地関連の街路整備に大きな役割を果すこととなろう。

④ 大震火災時等における都市住民の安全を確保するため、防災機能に配慮した避難路、緊急消防対策街路の整備を促進する。

⑤ 豪雪地帯の都市において、豪雪時における都市機能の確保を図り、「雪に強いまち（スノートピア）づくり」を進めるため、流雪溝消雪パイプ等の諸施策を伴なった、積雪、堆雪に配慮した街路網の体系的整備を秋田県湯沢市等の都市において、推進する。

⑥ 都市の中でも都市活動が集中している都心部及び鉄道駅周辺において、都市交通の円滑化、良好な都市交通環境の形成を図るため、地区の外かくを形成する幹線街路、地区内の歩行者専用道、駐車場等の交通施設の整備を

表－4　街路事業施策別要求額

（単位：百万円）

区分	60年度要求(A)		前年度 (B)		倍率（A／B）		備考（箇所数は60年度）
	事業費	国費	事業費	国費	事業費	国費	
＜都市基盤整備＞							
骨格幹線街路等	331,892	217,928	349,536	229,287	0.95	0.95	
再開発関連街路	17,577	11,718	18,027	12,018	0.98	0.98	
住宅・宅地関連街路	61,414	40,198	63,248	41,364	0.97	0.97	
避難路等防災対策街路	65,947	43,287	68,961	45,471	0.96	0.95	
スノートピアづくり街路事業	1,368	897	1,402	921	0.98	0.97	9都市
総合都市交通施設整備事業	3,456	2,258	3,584	2,351	0.96	0.96	14カ所
＜公共交通対策＞							
都市モノレールおよび新交通システム	11,111	7,428	11,458	7,777	0.97	0.96	8カ所
連続立体交差事業	67,689	45,126	70,401	46,934	0.96	0.96	69カ所
バス路線総合整備モデル事業	13,122	8,857	13,683	9,186	0.96	0.96	15都市
生活幹線バス路線整備事業	16,269	10,591	17,158	11,258	0.95	0.94	
駅前広場	7,465	4,849	7,833	5,083	0.95	0.95	
ライドアンドライドシステム	918	612	954	636	0.96	0.96	4カ所
自転車駐車場	3,040	1,328	3,200	1,398	0.95	0.95	31カ所
＜都市環境の整備および保全＞							
居住環境整備事業	2,942	1,471	2,988	1,494	0.98	0.98	22カ所
歴史的地区環境整備街路事業	248	142	234	132	1.06	1.08	7カ所
沿道区画整理型街路事業	2,866	1,907	320	210	8.96	9.08	21カ所
都市景観形成モデル事業	2,278	1,445	2,295	1,460	0.99	0.99	8都市
シンボルロード整備事業	888	474	680	340	1.31	1.39	8都市
歩行者専用道	2,842	1,421	2,974	1,487	0.96	0.96	49カ所
沿道環境保全対策	21,151	13,541	21,986	14,074	0.96	0.96	
共同溝	1,346	673	1,366	683	0.99	0.99	12カ所
キャブ・システムの整備	200	112	0	0	—	—	

交通規制とあわせて総合的に実施する「総合都市交通施設整備事業」を14箇所において推進する。

2）公共交通対策に関連する街路整備の推進

①　都市における交通混雑を解消するとともに道路空間の有効利用及び道路交通の効率化等を図るため、千葉県の山の手モノレール、横浜市の金沢シーサイドライン等都市モノレール及び新交通システムの整備を推進するとともに、新たに、神戸市の六甲アイランド線を要求している。

また、大規模な住宅宅地開発によって新たに発生する大量の交通需要に対応すべく整備が進められている都市モノレール、新交通システムについては、当該開発事業の進捗と整合を図る必要があるが、近年の財政事情により、都市モノレール等の整備が遅れ、当該開発事業の隘路となる。このため、両事業の進捗を合わせるために、必要な都市モノレール道等整備事業費の一部を当該開発事業者が立替えて施行できるようにする。

②　都市交通の安全の確保と円滑化並びに市街地の一体化を図るため、鉄道を高架化又は地下化することにより、多数の踏切を一括して除却する連続立体交差事業を推進する。

昭和60年度においては、継続66箇所の進捗を図るとともに、名古屋市の近鉄名古屋線等3箇所を新規に要求している。

また、工期が著しく遅延している事業箇所のうち、今後一時的に多額の事業費を必要とするものについて、鉄道事業者が民間資金を活用して連続立体交差事業費の一部を立替えて施行できるようにする。

③　バス運行の円滑化を図り、バス利用の増進

による道路交通の効率化に資するため、バス路線に係る街路整備を推進することとしており、特に地方中核都市等15都市においては、バス路線総合整備モデル事業を、人口10万人以下の地方都市については、生活幹線バス路線整備事業を実施している。

④ 都市における公共輸送機関相互の乗継ぎを円滑化し、公共輸送機関の利用増進、道路交通の効率化を図るため、駅前広場及びライド・アンド・ライド用の交通広場の整備を推進する。

⑤ 鉄道駅周辺等における自転車等の大量放置に対処するため、自転車（原動機付自転車を含む）駐車場の整備を推進する。特に自転車駐車場の整備にあたって、建築物との一体的整備を行うことにより都市空間の有効利用に資する。

3) 良好な都市環境の保全及び整備に資する街路整備の推進

① 通過交通による騒音、振動等の自動車公害並びに交通事故等により、居住地の環境および交通安全が著しく阻害されている地区、もしくは区画道路等が未整備なため救急活動や消防活動にも支障をきたす地区を、安全で快適な住区に作りかえるため、補助幹線街路、区画道路、歩行者専用道等を体系的に整備する「居住環境整備事業」を22箇所において促進する。

② 歴史的に価値のある地区において、地区を通過する自動車を迂回させるための幹線街路の整備にあわせて、地区に集中する観光交通と居住者の生活交通の分離に資する地区内街路の体系的整備を行うとともに、「歴史的みちすじ」の本来の姿を残した形での保全整備を行う「歴史的地区環境整備街路事業」を17箇所において推進する。

③ 街路拡幅、新設に際しての地権者の残留希望に対処するとともに、沿道市街地の健全な利用の促進を図るため、幹線街路と沿道市街地を一体的に整備する「沿道区画整理型街路事業」を強力に推進する。

④ 良好な都市景観の保全と形成を図るため、景観形成上重要な地区をモデル地区として指定し、都市景観形成のための計画策定、それに基づく街路事業及び公園事業を重点的に実施する「都市景観形成モデル事業」を推進する。

⑤ 親しみとうるおいのある街路空間の形成を図るため、郷土色豊かな並木の形成、広幅員の歩道の整備、ポケット・スペースの整備、電線・電話線の地中化等を実施するシンボルロード整備事業を推進する。

⑥ 歩行者及び自転車交通の安全と良好な都市環境の形成を図るため、歩行者空間ネットワークの一環として、歩行者専用道、自転車歩行行者専用道の整備を推進する。

⑦ 良好な道路環境および周辺の生活環境を保全するため、道路の緑化および環境施設帯等の整備を推進するとともに、幹線道路の周辺において総合的な沿道環境整備（沿道環境整備計画の策定、緩衝建築物の助成、土地の買入れ資金の貸付け等）を推進する。

⑧ 道路の掘り返しの防止と地下空間の秩序ある利用を図るため、各種の占用物件を一体的に収容する共同溝の整備を推進する。

⑨ 都市景観、交通安全、防災等の向上及び高度情報化社会に対応した街づくりを推進するため、電線・電話線を集約して道路の地下空間に収容するキャブ・システムモデル事業を実施する。

3. 街路交通調査（街路課所管）予算の要求概要

街路課所管に係る街路交通調査には、連続立体交差事業調査と居住環境整備街路事業調査がある。

前者は連続立体交差事業に関連する都市計画の総合的な検討及び概略設計を行い、本事業に関する都市計画決定、事業計画の作成、鉄道事業者との協定締結等に資するものであり、通常２ヶ年で実施して

表－５　街路交通調査概算要求

（単位：百万円）

区　分	60年度要求額(A)		前年度(B)		倍率（A／B）	
	事業費	国　費	事業費	国　費	事業費	国　費
連続立体交差事業調査	94	33	94	32	1.01	1.01
居住環境整備街路事業調査	36	13	40	14	0.91	0.92
合　計	130	46	134	46	0.98	0.98

いる。昭和60年度においては、表－５の事業量でもって、京都府福知山市の山陰本線等４か所の継続調査を進めるとともに、東京都立川市等の青梅線等６か所において新規調査を要求する。

後者については、前述した居住環境整備事業及び歴史的環境整備街路事業の実施に先立って、整備計画を策定するために行っている調査であり、昭和60年度においては、埼玉県川越市等６か所を要求する。

4. 都市廃棄物処理管路モデル事業予算の要求概要

道路交通を円滑化し、都市環境を改善するとともに、生活系廃棄物の収集を省力化するため、大規模住宅団地に係る都市廃棄物処理管路モデル事業を昭和51年度より実施している。パイロット事業として実施してきた大阪南港ポートタウンについては昭和57年度に完了している。昭和60年度においては、表－６に示すとおり、事業費約10億円、対前年度比0.97でもって、多摩ニュータウン等３か所における事業を促進する。

表－６　都市災害復旧事業概算要求

（単位：百万円）

区　分	60年度要求額(A)		前年度(B)		倍率（A／B）	
	事業費	国　費	事業費	国　費	事業費	国　費
都市災害復旧事業	81	45	522	300	0.16	0.15

5. 都市災害復旧事業予算の要求概要

都市災害復旧事業については、従来「都市災害復旧事業国庫補助に関する基本方針」に基づき、下水道、都市排水路、街路、公園等の都市施設に係る復旧事業と市街地における堆積土砂排除事業等を実施してきたところであるが、昭和59年度に、下水道（流域下水道、公共下水道、都市下水路）が、公共土木施設国庫負担法の対象施設に加えられたことは周知のとおりである。

昭和60年度においては、昭和60年発生に係る都市災害復旧事業を、都市災害復旧事業国庫補助に関する基本方針（都市排水施設、街路、公園等）と公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法（下水道）に基づき実施するとともに、従来、対象とされていなかった組合土地区画整理事業で築造された街路も公共団体施行によるものと同様、補助対象に加えるべく要求している。

また、活動火山対策特別措置法に基く降灰除去事業も引き続き実施する。

おわりに

街路課所管にかかる昭和60年度概算要求の概要は以上のとおりであるが、近年の街路事業関係事業費の伸び悩みにより、街路の整備は遅々として進まない状況にある。街路事業の重要性と緊急性に照らして、本事業の推進にあたり、関係各位のご理解とご支援をお願いするものである。

昭和59年度都市計画街路事業促進協議会開催さる！

59年度の都市計画街路事業促進協議会総会は、去る7月12日午後1時半より砂防会館大ホールで開催された。

全国都道府県市町村会員約1,500人を始め、当日は衆議院本会議が開催され、出席が危ぶまれたにもかかわらず、衆参両院国会議員約60名（他に代理出席者約100名）の先生方の御出席を得、また建設省からは、高秀事務次官以下都市局道路局幹部の多数の御出席を得て熱気あふれる中で無事総会を終了した。

総会はまず促進協議会会長の坂井兵庫県知事の挨拶のあと、議事に入り事務局より

一、昭和58年度事業報告及び決算報告

二、昭和59年度事業計画及び歳入歳出

三、役員の改選について

以上の三議案について説明があり促進協議会の役員については、会長以下全員留任ということで原案通り採択された。

以上の議事が終了したのち、午後2時より来賓の挨拶にうつり、建設省から水野建設大臣代理として高秀事務次官の挨拶があり、来賓挨拶として自由民主党道路調査会長天野光晴先生、建設部会長村岡兼造先生・街路事業促進議員懇談会会長代理佐藤守良先生からそれぞれ街路事業促進についてそれぞれ暖かい御支援のご挨拶を頂いた。前述のとおり、

当日は午前中から、衆議院本会議が開かれ、当初は国会議員の先生方の出席が危ぶまれたが、街路促進に関心と理解をもって頂いている諸先生方の出席は予想以上に多く議員出席が63名、代理出席が100名、合計163名の国会関係者の御出席を頂き、大会を盛り上げたことは、街路事業促進に日頃から全力を傾けている会員にとっては大変心強いものを感じ、これからの街路事業推進にも自信をもった。

ここに紙上を借りて当日御出席頂いた諸先生方、秘書氏の皆様方に厚く心からお礼を申し上げる次第である。

ここに御出席頂いた国会議員並びに代理の皆様方のご芳名を掲載させて、感謝の意を表したい。

59年度街路協総会

衆議員・本人出席者名（五十音順、敬称略）

氏名（本人）	選出府県	氏名（本人）	選出府県
相沢英之	鳥取	桜井新	新潟
愛野興一郎	佐賀	塩川正十郎	大阪
天野光晴	福島	塩島大	長野
上村千一郎	愛知	砂田重民	兵庫
衛藤征士郎	大分	田中直紀	福島
小沢一郎	岩手	竹内黎一	青森
小渕恵三	群馬	近岡理一郎	山形
越智伊平	愛媛	戸塚進也	静岡
大石千八	静岡	中川秀直	広島
大西正男	高知	中島衛	長野
奥田幹生	京都	野中広務	京都
鹿野道彦	山形	野呂田芳成	秋田
梶山静六	茨城	畑英次郎	大分
片岡清一	富山	原田昇左右	静岡
亀岡高夫	福島	平林鴻三	鳥取
岸田文武	広島	古屋亨	岐阜
工藤巌	岩手	松永光	埼玉
近藤元次	新潟	宮崎茂一	鹿児島
佐藤恵	大阪	武藤嘉文	岐阜
佐藤守良	広島	村岡兼造	秋田

山崎平八郎	福岡	仲村正治	沖縄
山本幸雄	三重	中山正暉	大阪
渡辺紘三	新潟	松田九郎	長崎
小淵恵三	群馬		
国場幸昌	沖縄	計	48名

参議員・本人出席者名

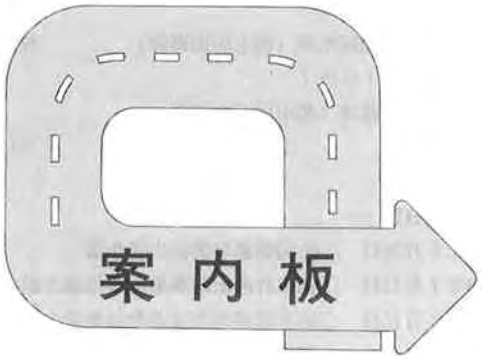
氏名（本人）	選出府県	氏名（本人）	選出府県
井上吉夫	鹿児島	内藤健	徳島
井上孝	全国	福岡日出麿	佐賀
岩本政光	北海道	藤井孝男	岐阜
植木光教	京都	藤田栄	静岡
上條勝久	宮崎	松尾官平	青森
後藤正夫	大分	森下泰	大阪
坂野重信	全国	鈴木省吾	福島
田代由紀男	熊本	計	15名
合計		63名	

衆議員・代理出席者名

氏名（代理）	氏名（代理）	氏名（代理）
安部晋太郎	古賀誠	船田元
愛知和男	河本敏夫	細田吉蔵
伊東正義	佐藤隆	堀之内久男
池田行彦	斉藤滋与史	三池信
稲垣実男	齋藤邦吉	箕輪登
稲村利幸	志賀節	水平豊彦
内海英男	住栄作	村田敬次郎
江崎真澄	田澤吉郎	森喜朗
江藤隆美	田中龍夫	森田一
小里貞利	田原隆	山崎拓
小沢辰男	竹下登	山崎武三郎
大塚雄司	津島雄二	山下元利
大村襄治	塚原俊平	渡辺恒三
奥田敬和	戸井田三郎	渡辺栄一
奥野誠亮	東家嘉幸	渡辺秀央
加藤六月	中曽根康弘	伊吹文明
海部俊樹	中西啓介	北川石松
粕谷茂	中村喜四郎	谷垣禎一
唐沢俊二郎	羽田孜	玉沢徳一郎
瓦力	浜田卓二郎	月原茂皓
久間章生	原健三郎	長野祐也
熊谷弘	平泉渉	福田一
倉成正	藤井勝志	松野幸泰
小山長規	藤本孝雄	森山欽司

参議員・代理出席者名

氏名（代理）	氏名（代理）	氏名（代理）
井上裕	古賀雷四郎	藤井裕久
岩崎純三	佐々木満	藤田正明
上田稔	坂元親男	増岡康治
江島淳	高木正明	宮島滉
遠藤要	谷川寛三	山内一郎
遠藤政夫	夏目忠雄	山本富雄
加藤武徳	初村滝一郎	大木浩
亀井久興	桧垣徳太郎	森山真弓
熊谷大三郎	福田宏一	吉川博
合計		99名



○　昭和59年度街路事業担当者会議の開催について

昭和59年度街路事業担当者会議が6月26日午後2時から建設省内において開催され、街路課長の挨拶の後、街路課より昭和59年度新規施策、事業の施行方針、会計実地検査及び昭和60年度概算要望等について説明及び質疑応答が行われました。

○　昭和60年度概算要求基準について

昭和60年度概算要求基準が7月31日の閣議において了解されました。その内容は前年度と同様経常経費についてはマイナス10%、投資的経費についてはマイナス5%を上限とすることを原則とするというもので引き続き非常に厳しいものとなっています。

第1回都市景観懇談会　開催さる

近年、うるおいややすらぎなど都市環境の質的向上に対する国民の意識が高まり、良好な都市景観の形成へのニーズも強くなってきている。このような傾向に対し地方公共団体では独自の対応を図るところが増えつつあり、国としも都市行政の重要課題として総合的にとりくむ必要が生じている。このため、各界の有識者からなる「都市景観懇談会」を開催し、都市景観の形成にかかる基本的課題について広く意見を求めることとなった。

懇談会は、芦原義信武蔵野美術大学教授を座長とし、学識経験者、文化人等各界の有識者22名で構成され、第1回の懇談会が去る7月17日に開催されたその後、60年秋までに5～6回程度開催の予定である。

1　検討項目案

⑴都市景観形成の基本的考え方

1)各都市、各地区における景観の実態から、都市景観を構成する要素、都市景観を阻害する要因等を把握する。

2)良好な都市景観とはいかなるものか、また、景観形成を推進するに当たっての前提条件等について検討する。

3)景観形成のための方策のあり方、並びに国、地方公共団体、民間の役割等について検討する。

⑵都市景観形成のための各種の方策

1)都市景観ガイドプランの策定

各都市において、景観形成を推進する際の指針としての都市景観ガイドプランについて、その必要性、内容、策定に当たっての留意事項等の検討を行う。

2)景観形成を図ろうとする地区における方策

良好な景観形成を図ろうとする地区において総合的、一体的な景観形成を推進するため、地区景観ガイドプランの策定、並びにその実現のための景観整備・誘導方策について検討する。

3)街路とその沿道の景観形成方策

都市の景観軸となる街路とその沿道において良好な景観を形成するための舗装、植栽、電線地中化等各種方策及び沿道市街地の整備方策について検討する。

4)緑化による景観形成方策

良好な景観の形成を図るために計画的に緑化を推進するための手法等景観の向上に資する緑化方策について検討する。

5)屋外広告物の適正化方策

地域住民の参加・協力による屋外広告物の適正化方策並びに屋外広告物の規制のあり方等について検討する。

6)市民意識の啓蒙、市民参加の促進方策

市民意識を啓蒙して、市民の参加・協力により都市景観形成を推進するため、地域住民の合意形成手法、市民団体の育成方策等の各種方策について検討することとしている。

なお都市景観懇談会のメンバーは次のとおりである。

（五十音順　○印＝座長）

都市景観懇談会名簿

＜氏　名＞	＜役　職　名＞
○芦原　義信	武蔵野美術大学教授
石井　幹子	照明デザイナー
井出　久登	東京大学教授（緑地保全計画）
大森　彌	東京大学助教授（地方自治論）
河北　倫明	京都国立近代美術館館長
川越　昭	日本放送協会解説委員
木村　尚三郎	東京大学教授（西洋史）
木村　治美	エッセイスト

小坂　清	神戸市都市計画局長
堺屋　太一	作家
佐藤　安平	横浜市都市計画局長
中村　良夫	東京工業大学教授（景観工学）
新谷　洋二	東京大学教授（都市交通計画）
野崎　清敏	三菱地所（株）取締役副社長
平山　郁夫	画家
フランソワーズ　モレシャン	ライフ・コーディネーター
前田　光嘉	（財）　都市計画協会会長
松信　泰輔	（株）　有隣堂代表取締役社長
丸田　頼一	千葉大学助教授（環境緑地計画）
本吉　庸浩	読売新聞社論説委員
柳原　良平	イラストレーター
渡辺　定夫	東京大学助教授（都市設計）

―― 人事消息 ――

（59年6月16日付）

- 都市局公園緑地課（都市局街路課）　木村　孝

（59年7月1日付）

- 都市局街路課（都市局下水道部下水道企画課）　三石忠人

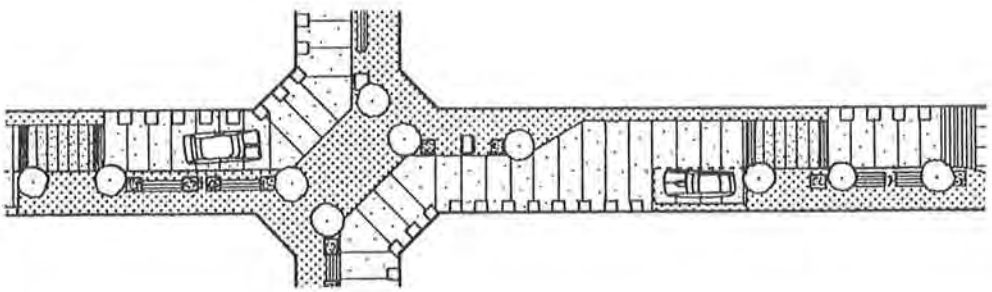
―― 行事日誌 ――

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

59年8月10日　○岩手県盛岡市城西町林崎線太田橋開通式

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ツ
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㈹
仙台事務所　仙台市花京院2－1－54　志田ビル
〒990　電話　0222-25-6201㈹
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

〖協会だより〗

○協会々長　瀬戸山三男「高架道、都市廃棄物管路システム施設、都交通システム導入地、他を視察」

視察する瀬戸山会長（右より２人目）

昭和59年７月23日

- ○土浦～学園大橋線高架道について、箱根土蒲市長より説明を受け、そのあと建設状況を視察
- ○住宅・都市整備公団研究・学園都市開発局の都市廃棄物管路システム施設について、同公団吉岡理事、同局浅谷局長より説明を受け現地視察
- ○帰路、つくば'85科学万博会場を見学

昭和59年８月３日

- ○住宅・都市整備公団南多摩開発局の都市廃棄物管路システム施設を視察、同公団吉岡理事より説明を受けた。臼井多摩市長ご出席

昭和59年８月６日

- ○横浜市を訪問、細郷市長ご出席のもと、MM21計画と、同地域における都市廃棄物管路システム導入計画の説明を受け現地見学
- ○同市における新交通システム計画地域（金沢シーサイドライン）を視察
- ○住宅・都市整備公団港北開発局の港北ニュータウン開発状況を視察。同公団吉岡理事、同局野々村局長の説明を受けた。

◉視察には、建設省都市局街路課専門官、補佐、茨城県担当課長、住宅・都市整備公団理事、同局長、担当部課長 随行

○第７回　全国講習会　開催

主催当協会、後援建設省による講習会を下記のとおり、９ケ所において開催した。尚、講師として、街路課専門官、補佐、係長他、および特定都市交通施設整備室室長、補佐、係長等が出席。

講習風景（名古屋会場）

昭和59年９月28日(金) 九州ブロック
福岡、佐賀、長崎、熊本、鹿児島、沖縄地区
（会場　福岡県自治会館）

昭和59年10月３日(水) 東北ブロック
青森、岩手、秋田、宮城、山形、福島地区
（会場　宮城県水産会館）

昭和59年10月５日(金) 北海道ブロック
北海道地区
（会場　フジヤサンタスホテル）

昭和59年10月９日(火) 関東ブロック
茨城、栃木、群馬、埼玉、千葉、東京、神奈川、山梨、長野地区
（会場　都道府県会館）

昭和59年10月11日(木) 中部ブロック
岐阜、静岡、愛知、三重地区
（会場　愛知厚生年金会館）

昭和59年10月12日(金) 近畿ブロック
滋賀、京都、大阪、兵庫、奈良、和歌山地区
（会場　建設交流館）

昭和59年10月17日(水) 北陸ブロック
新潟、富山、石川、福井地区
（会場　石川厚生年金会館）

昭和59年10月19日(金) 四国ブロック
徳島、香川、愛媛、高知地区
（会場　四国新聞社）

昭和59年10月23日(火) 中国ブロック
鳥取、島根、広島、山口地区
（会場　新八丁堀会館）

〈都市と交通〉　第1巻5号
昭和59年10月31日発行

発行人兼編集人　中尾　宏
発行所　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・ソフトウエアの開発

株式会社 トーニチ 東日交通 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	☎03（374）3551
東部事業部	〒151 東京都渋谷区本町１丁目13番３号	☎03（374）3551
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	☎052(262)4535
西部事業部	〒530 大阪市北区万才町３番20号 北大阪ビル	☎06（316）1491
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	☎082(262)0626
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	☎092(761)6978
東北事務所	〒980 仙台市国分町３丁目10番21号 徳和ビル	☎0222(62)0243
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	☎011(241)7378
出　張　所	岡山・四国（高松）・盛岡	

環境（大気・水質・廃棄物・街路環境・アメニティタウン等）
都市基盤整備（新市街地、再開発地区における総合基盤施設計画）
に関する調査・研究機関として拡充を図っています。

株式会社 エックス都市研究所

■地域・都市計画
■環境計画
■防災計画（治水・地震）
■新都市・都市基盤施設計画
■高度情報通信都市計画

〒160 東京都新宿区高田馬場二丁目5番23号第一桂城ビル5Ｆ　☎03―200―1101（代表）