

都市と交通

1985

No. 8



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

1985・12・No. 8

〈目 次〉

——特集テーマ「シンボルロード」——

●グラビア（カラー写真）	1
●巻頭言「民間活力と街路整備」	建設省都市局長 牧野 徹…………… 3
●随想「『アンダンテ』な都市社会」	越谷市長 島村慎市郎…………… 4
●特集 メインストリートと都市景観	東京 大学教授 新谷 洋二…………… 6 船橋市建設局長 原田 邦彦
〈事例紹介〉	
●シンボルロード整備——税関線——	神戸市都市計画局計画部計画課長 鶴来 紘一…………… 9
●徳島市のシンボルロード整備	徳島市開発部長 小池 正勝……………16
●宇都宮市のシンボルロード整備について	栃木県土木部都市施設課長 星野 章……………21
●十和田市官庁街通り	青森県十和田市都市計画課長 杉山 豊美……………26
●知覧町の歴史的街並みづくり	鹿児島県都市計画課長 北村 信夫……………30
●シリーズ	
〈まちづくりと街路〉「東京における環状七号線の役割」	東京都建設局道路建設部街路課長 浜田 実……………33 東京都建設局道路建設部街路課主事 成田 隆一
●参考データ「歩行者専用道路の現状」	39
●案内板	43
●促進協だより	45
●協会だより	47



歩行者専用道整備事業
〈大阪市・中之島遊歩道〉



居住環境整備事業
〈尼崎市・塚口南地区〉



街路緑化
〈前橋市〉



歴史的地区環境整備事業
 〈足利市・足利学校周辺地区〉



総合都市交通施設整備事業
 〈浦和市・中心地区〉



都市景観形成モデル事業
 〈呉市・都心地区〉

「民間活力と街路整備」

建設省都市局長 牧 野 徹



都市は、様々な人間の集合により構成されており、多様なニーズが複雑に絡み合って発展及び衰退が引き起こされている。

19世紀に最高の美しさを誇り、現在でも日本からの旅行者等を羨ましがらせる欧米の美しい街並みも、その多くの都市の中心部においては、経済の低滞、都市の荒廃、人種問題等のいわゆるインナーシティ問題に悩んでいる。日本においては、経済的好環境等を背景として、欧米のようなインナーシティ問題は顕在化していないものの、いわゆる企業城下町等産業構造の変化に伴って衰退を余儀なくされている都市も多く、また今後予想される産業構造の高度化、サービス化、高度情報化、国際化、余暇化、技術革新等経済社会の新潮流に適切に対応できない場合には、都市の衰退も予想されうるところである。

これを回避するためには、都市の活性化を図ることが不可欠であり、都市の機能の更新も含めた広義の再開発を進めるとともに、総合的視点に立った都市行政を進めていく必要がある。

民間活力の活用は、都市の活性化を進めるにあたり有効な方策である。既成市街地の再整備のために、都心再開発、新都市拠点整備事業の様なプロジェクトを進めるにあたって、公共投資で対応可能な範囲は限られており、公民の役

割分担を見直し必要に応じて民間資金の導入等を進めることにより、より効果的で良質なストックの形成を図ることが可能となる。

都市活動は、点で行われているのではなく、それらを相互に結ぶネットワーク又は面として機能しており、拠点整備を行うに際し、都市機能を有効に発揮させるためには、拠点へのアクセス及び拠点間を結ぶ街路網の整備が不可欠なものとなる。また、土地利用の高度化を進めるにあたり、都市内の街路の未整備による弊害が現われている。例えば、東京都の23区内では、街路の未整備等により、容積率の約3割が利用出来ない状況となっている。

民間活力の活用を図り、都市の活性化を行うに際しては、このように街路の整備が必要不可欠なものとなるであろう。

都市は、街路を始めとする空間と建築物から成り立っており、どちらか片方が欠けても良好な都市環境を形成することは不可能である。街路は、現在、望ましい整備水準の30%程度しかストックがなく、円滑な都市機能を確保するためには、不十分な状況であるが、都市整備の長期的戦略を踏まえて、街路整備のプライオリティを考慮のうえ、積極的、総合的な整備を進めていくべきである。

『アンダンテ』な都市社会

越谷市長

島 村 慎市郎



「じっくり考えことを運ばなければ」と思いながらも、つい忙しさの余り学生時代の専門書すら繙くこともなく、目先に追われる毎日。が、不思議と何か思い悩んだり困難に直面すると、懐かしい老教授の教え諭するような眼差しと言葉が蘇ってくる……「自然に抗うな」、「物を威張ってつくるな」、「壊したら復元を」、「先んじてこそ計画」等々。

都市計画された街にこそ現代人は居住する。首都圏25km、人口25万の埼玉県東部最大の都市越谷も、短期間に急成長した新興都市であり幾多の問題を抱えている。かつて旅した欧州や豪州の街々から感じた明快なアティテュード（姿勢）をもったまちづくりを羨んでいても始まらない。とにかく先ずはと、国・県道の整備要請から街路等の骨格道路、自然保全や公共空間のための公園、河川汚濁と衛生面からの公共下水道の建設。そして地理的条件と地勢を考慮に入れた、市街地の拡大と既成市街地の改造をにらみでの土地区画整理、加えて「水郷」といわれる低地ゆえの河川改修と遊水池など、夢の実現と明るく受け止めながら、はや今年で8年になる。

低地帯という弱点は逆に長所にもなる。「水と緑と太陽に恵まれた文化都市」を標榜する越谷市は、リバーサイド・タウンやレイクサイド・タウンを今後市のイメージ・アップ・プロジェ

クトとしたい。また、市内を南北13kmにわたり縦断する東武鉄道の連続立体複々線化事業と、第2四号国道の建設は、今日必須の緊急最大課題である。

けだし、今日ほど「無常」という自然界の真理、かつて古仏たちが生命を賭して明らめようとしたこの命題が、現実の生活のハードな面に現われている時代はないのではなかろうか。極言すれば、今日生まれた新製品は明日すでに陳腐化しているのである。生活意識や価値観が多様化し移ろい易い時代と言われているが、人はただ自分の周辺に現われては消える「モノ」の洪水に、「これが自分の生活、オレの人生」という絶対的中枢をぐらつかせている。その現状を多くの識者は十分把握していながらも、多様化だ個性化だと虚飾、虚構しているのではないだろうか、ふとすることがある。地球は5千年前も今日も、一定の速度で回り、時々刻々変化しながらも不動の中軸を堅持している。他の生物はゆっくりと生き、召されるままに土に帰っているのに、人間だけがどうしてこうも、性凝りもなく次々と新しいものを作り、性急化しているのだろうか。「熟成」という言葉はいまや死語に近い。これでは遺産として後世に残し伝える立派な文化は育たない。

「無常」が社会の常態となることは、為政者にとって、定住やコミュニティ意識、ふるさと

志向の醸成というアングルを曇らせる点からもうやり切れぬ。とは言っても、現実には抗することは至難であれば、この社会構造の変化に耐える投資効果と、いつの世にも通じる資産の蓄積に努めなければならない。計画・実行・反省・チェックという経営の基本サイクルをくり返しつつ、将来にも間断なく起きるであろう技術の進歩・変化を予測しながら、いずれ「古典」として悠久に残る市民の財産を、時間をかけて築

いていくことが肝要と考える。

気長といわれようと、石橋といわれようと、真の意味でのまちづくりを、都会らしい生活のできる都市づくりをしっかりと頑健にやらなければと思う。二度やり直せるほどに人類は、地球はかつてほどに豊かではないのだから。樹木すらも百年、それなりの自然を保つことを知り、アレグロからアンダンテへのテンポを考えるこの頃である。

メインストリートと都市景観

東京大学教授 新谷 洋二

船橋市建設局長 原田 邦彦

はじめに

近年、市民の意識が生活の質の向上に向けられるに従って、身近な生活の場としての都市環境に対する市民の関心も次第に高まってくるようになった。その内容も生活上の基礎的な要求から、潤いのあるコミュニティ豊かな自然、美しい景観、ゆとりのある空間、文化や伝統などに対する要求まで高度化、多様化してきている。このような傾向は、今後とも、さらに強まっていくものと考えられる。

一方、都市における基盤施設は、高度化、多様化する市民のニーズに答えられるほど十分に整備されているとはまだ言い難い状況にある。このような状況のもとで、身近な生活の場において、潤いのある街づくりを進めるためには、市民の積極的な参画の下に、種々の創意と工夫が求められるところである。

2. 都市景観におけるメインストリートの役割

昨今、潤いのある街づくりのなかでも景観向上に関する市民意識の高まりが強く感じられる。都市の景観は、市民が日々の生活を送る都市圏全域の景観の集合として考えられるものである。このため、景観向上の方策としては、市民が極く日常的に目にする都市景観を向上させることが重要であり、特に、都市景観の軸となっている街路の面的な整備が基本となってくるといえる。

しかしながら、現実の都市基盤施設である街路の整備水準は低く、当面都市の隅々まで整備を進め、

景観に配慮することは困難である。そこで、市民の最大多数の意識のなかで共通する地区——駅前大通り等の沿道街区のように、都市を代表し、個性が浮かびあがる中心地区——における景観の向上が重要視されることとなる。

このような都市の顔とも言える中心地区は、一般に、都市のメインストリートを含む街区であり、この地区の景観の向上を図り、これにより、広く都市全体の景観整備に向け、先導的、起爆的な役割を担わせることが肝要と思われる。なお、都市のメインストリートのタイプを示せば、表1の通りである。

3. メインストリート整備の考え方

メインストリートの景観は、街路施設や個々の建物などが集まった総合的な印象として捕えられるものである。このため、美しいメインストリート景観を作りあげるには、その部分、部分に適切な配慮がなされるとともに、全体として調和のとれたものとなっていることが大切である。

この適切な配慮に際して、メインストリートを含む街区を権利関係や景観面への性格などから、表2および図1に示すように、街路空間、沿道空間、沿道街区の3つの領域に分け、その領域毎に整備方針を検討していくことが望まれる。

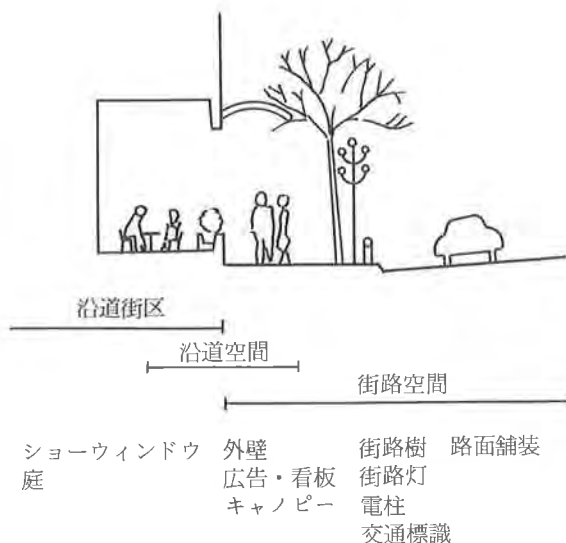
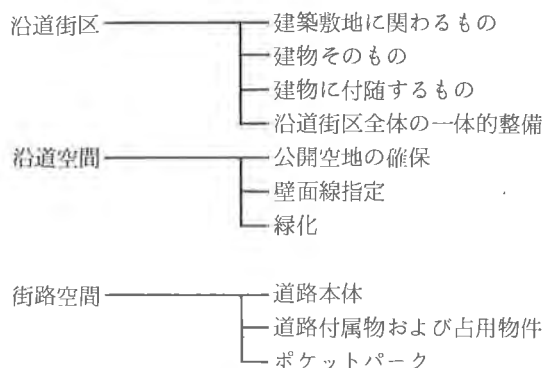
特に、公共空間と私的空間の接点である沿道空間を大切に扱うことが景観向上の決め手の一つになる。

各都市に共通な街区全体のハード面での整備方針

表ー1 メインストリートのタイプ分類

- | | |
|-------------------------------|------------------------------------|
| 1) 空間的な特長によるもの | |
| a) 景観的にすぐれていて个性的である | —— 広幅員、並木、沿道建物、商店の存在。 |
| b) 沿道に特徴的な建造物がある | —— 知名度の高い建物、橋梁、モニュメントがある。 |
| c) 都市活動の中心地区であり市民に利用されている | —— 業務、商業の集積地区。博物館、図書館の立地。 |
| d) 都市の象徴である自然環境に恵まれている | —— 川、山、等。 |
| e) 沿道地区が文化的な遺産を有する | —— 文化的、歴史的建造物。 |
| 2) 文化・非日常性に関わるもの | |
| a) 伝統的な、あるいは固有の市・祭りが開かれる | —— (阿波) 踊り、(札幌) 雪まつり、朝市、日曜日、等 |
| b) フェスティバル、パレード、その他のイベントが催される | —— (神戸) まつり、(大銀座) まつり、(大阪城) まつり、等。 |

表ー2 3つの領域と検討内容例(その1)



図ー1 3つの領域と検討内容例(その2)

としては、歩行者空間の快適化、都市活動の活発化、文化拠点の創出等があげられる。これらに加えて、都市ごとに、地域特性を生かした市民に親しみやす

い、わかりやすい空間の演出を工夫することが肝要である。例えば、最近のショッピングモールにまま見られる類型的で過剰なデザインは問題なしとは言えないと思われる。

都市の顔であるメインストリート歩いて醜観が目につくものに、けばけばしい看板、歩道や植え込みに捨てられたゴミ、ビルの汚れ等があげられる。これらを、新たな景観整備に先立って整えることが大切である。建物や街路を清掃するだけでメインストリートの景観は一新されるであろう。

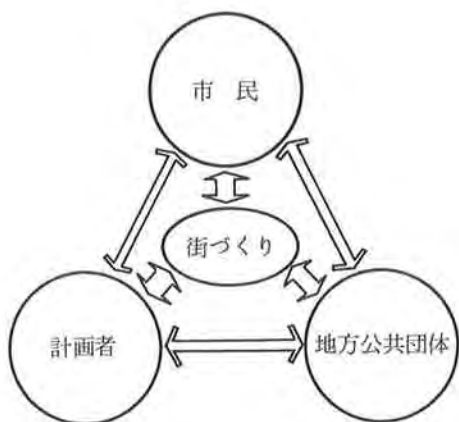
4. メインストリート整備の進め方

メインストリートの整備は一種の街づくりであり、関係者が多く、長い期間を要するものであるため、適確な推進体制が不可欠と思われる。

具体的には、次のようなことが考えられる。すなわち、

- ① 景観を評価するのは市民一人一人であり、その好みは千差万別であるため、意見を集約する合理的プロセスが必要である。
- ② 沿道で生活を営んでいる市民、メインストリートを利用する市民等の関係者間に生じる利害調整の場が必要である。
- ③ 公的機関が主体となる整備にあわせて、市民・企業等による私的空間の整備が不可欠であるため、長い期間が必要である。
- ④ 街は生きており、その様相がどんどん変わるため、柔軟な景観管理の体制が必要である。

図2にも示したように、メインストリートの整備は街づくりの一つであり、多くの市民が参加し、長



図一 推進体制のイメージ

い時間をかけて実施するものであるため、計画の策定、事業の実施、景観の管理等の各段階で官民一体となった組織づくりが重要であり、そのため、適切な専門家、アドバイザー等の参加も考慮するべきである。特に、この推進体制は、出来るだけ多くの関係者を取り込み、息長く続けられる組織として作りあげる工夫が望まれる。

また、メインストリートは市民の関心が深く、かつ利用ひん度の高い空間であることを考えると地元市民が主体となって各種イベントの実施、街並みの

美化運動、街路樹の愛護運動等を進め、きめ細かな空間の管理、活用が行なわれることが望まれる。

一方、公共側からの働きかけとして、各種の協議会、懇談会、愛護会等への助成や街づくり功労者の表彰など日常の市民活動への奨励が必要と思われる。

5. おわりに

今後、メインストリート景観の向上、育成の拠り所として、わかりやすいガイドプランを、あらかじめ定めておくことが円滑な推進に極めて大切である。

このようなときに当り、実現手法の一つとして、街路空間の景観グレードアップ事業や沿道建物への景観融資を行うシンボルロード整備事業の創設は、誠にタイムリーであったといえよう。これによって、各都市で行なわれている様々な創意工夫による街並み景観の向上が推進され、市民生活に豊かさが付加されるものと期待される。

最後に、美しいと思われる街には共通点がある。そこでは市民に愛され、誇りとされ、日々の暮らしのなかで市民が自分の力の範囲で街並み景観の維持・育成に努力していることが感じられる。今後ますます多くの都市の街並みがより美しく、より心地よいものとなっていくことを期待する次第である。

シンボルロード整備——税関線——

神戸市都市計画局計画部計画課長 鶴来絃一

1. はじめに

神戸市では、都心部の交通環境の整備をめざし、一帯に点在する公園・緑地・広場・ターミナルおよび遊歩道を歩行者空間で連続的に結び、買物客が憩い、通勤者が楽しめるように、また訪れる人が三宮元町のショッピング街・北野の異人館街・港などを回遊できる散策の道づくりとして「くつろぎのタウンロード計画」を推進している。税関線はこの計画の中で特に重要な路線として位置づけている。

税関線のシンボルロードとしての整備は、こうした背景を受け、既に整備されている区間も含め、税関線全体を神戸らしい地域の特性を活らしながら、歩行者空間を中心とした街路の多機な機能の向上を図り、花と彫刻にあふれたアメニティの高い、神戸を象徴するシンボルロードとして、沿道空間も合わせた街路空間整備を行おうとするものである。

ここでは、この税関線におけるシンボルロードの概要について紹介する。

2. 税関線の概要

税関線は、新神戸駅～三宮都心～ポートアイランドを結ぶ神戸のメインストリートであり、「新・神戸市総合基本計画」の中では、中央都市軸・国際文化軸として位置づけられている。延長約2200m、幅員30～50mの沿道には業務施設、商業施設等が多く、北端には新幹線新神戸駅、中央に国鉄・阪急・阪神・地下鉄等の三宮駅、南に市庁舎、東遊園地など公共施設が立地している。

国鉄以南の区間は、ポートピア'81を機に、彫刻と緑を豊富に取り入れた歩行者空間として整備され、「花と彫刻の道——フラワーロード」の愛称で市民のオアシスとして親しまれている。

3. 税関線整備の背景等

税関線は明治4年に生田川が付け替えられ、その旧河道にできた道路で、近代神戸の発展とともに育ってきた。昭和22年より戦災復興士地区画整理事業により整備された。そして、昭和32年に市庁舎が現在地に移転新築されたことや、三宮地区市街地改造等による三宮周辺の整備が進められたこともあり、神戸の商業の中心がしだいに三宮に移っていくことになり、税関線の神戸のメインストリートとしての地位が確立した。

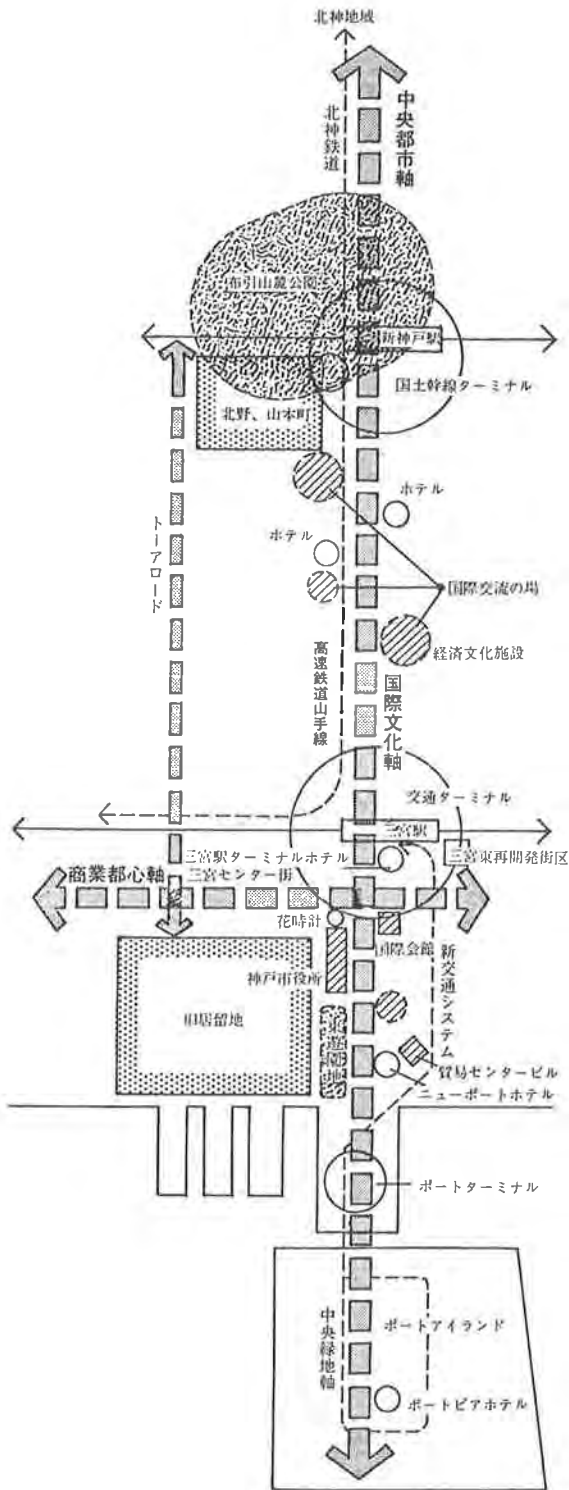
さらに、市営高速鉄道（地下鉄）山手西神線が6月に開通することにより、税関線の交通軸としての役割や沿道の都市機能が今後ますます高まっていくものと予想される。しかし、沿道の現況は、特に北部で木造建物やペンシルビルが多く、公共施設の立地も比較的少ない等、土地利用——機能構成面や、都市景観——空間構成面において、その位置づけに比べて必ずしも十分な状況にあるとはいえない。

そこで、神戸市では税関線沿道を神戸市都市景観条例による景観形成地域として昭和56年に指定し、地域景観形成基準を定め建築誘導を進めているところである。

4. シンボルロードの整備

当整備にあたっては、これら沿道の状況および建物用途の変化やアプローチの取りつき位置等を考慮して、7つの区間（分節）に分け、それぞれに演出テーマ——空間構成方針を設定し、デザインした。

国鉄以南の区間については、フラワーロードの愛称で「市民に愛される」「文化の香り高い」メインストリートとして彫刻を配し、その名にふさわしく花



図一 税関線の位置づけ



写真一 空からみたフラワーロード

いっぱいの道となっている。(延長約800m(分節VI、VII)、総幅員50m、56年春完成)

西側歩道は、道と東遊園地が一体的に広がりをもってとりあうよう工夫をこらす一方、旧生田川をしのいでせせらぎの川も配置した。東側歩道は、小さな彫刻が点在する市民に親しまれる道として計画し、高木には、四季を通じて緑を保つ県木であるくすきを用い、花壇をいろいろの四季の草花は、年間5～8回植え替えている。

中央分離帯は、神戸まつりのパレードの場とするために移動型式としている。分離帯の中低木は鉢植えて年4～5回取り替え、季節感のある花木で楽しさをそえている。

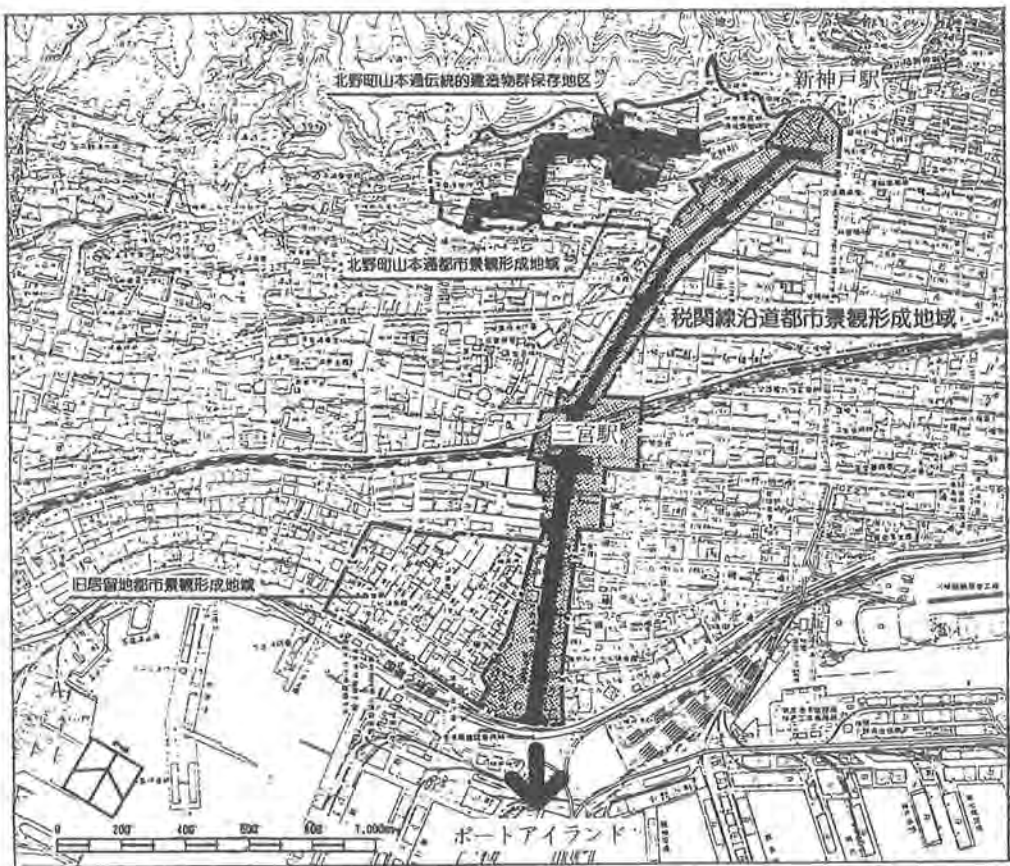
街かどの彫刻は、具象・抽象をとりまぜて、ロードギャラリーとして22点配置している。

国鉄以北の区間については、国の昭和59年度新規施策であるシンボルロード整備事業として整備を行った。(延長約1,200m(分節I～IV)、総幅員30～33m、歩道幅員5～5.5m、60年春完成)

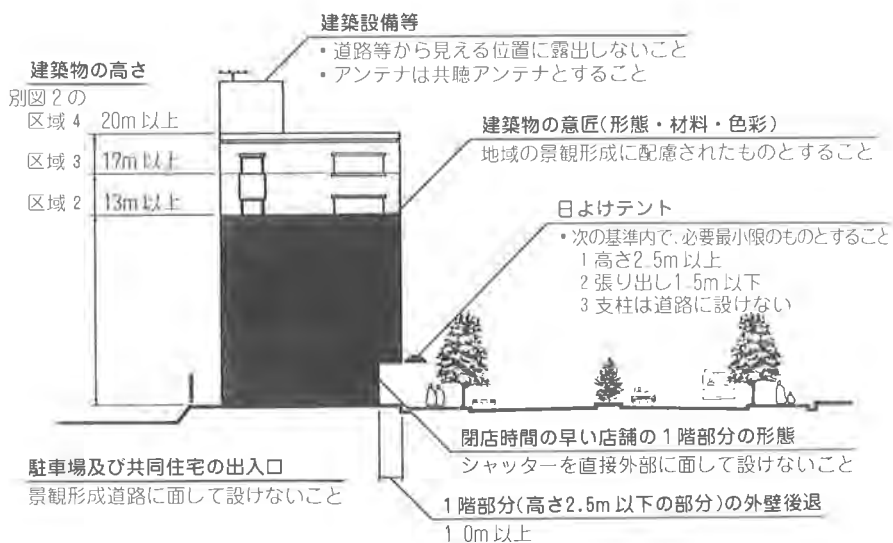
シンボルロードとして整備するにあたり、設計上特に次の点について考慮を行った。

シンボルロードとして、設計にあたって次のことを特に考慮している。

- ① 中央都市軸として、国鉄以南と一体感のあるデザインとする。
- ② 分節ごとに特徴あるデザイン表現を持たせる



図一 2 税関線沿道都市景観形成地域



図一 3 税関線沿道地域景観形成基準

税関線の空間構成方針



図-4 税関線の空間構成方針



写真－2 緩速車線の一部を歩道化し隣接する東遊園地との一体的整備



写真－3 旧生田川の流れをイメージさせ、うるおいのある空間とする人工の川



写真－4 花と彫刻

表－1 施設概要

① 東遊園地～花時計（昭和56年3月完成）

延長	約800m
幅員	50m（10車線）
歩道幅員	東側（3.7m～6.2m）、西側（5.8～17.1m）
面積	東側・約4,600㎡、西側・約7,500㎡
事業費	約5億円
花壇面積	315.2㎡
流れ	長さ167m/平均幅員1.2m
滝	1カ所
照明灯	59基
植栽	高木332本、中木1,783本、低木29,579株
木橋	1カ所
石橋	6カ所
飛石	4基
護岸ベンチ	2カ所
縁石ベンチ	9カ所
ベンチ	23基
サークルベンチ	6基
クズ入れ	9基
灰皿	11基
道標	4基
方向指示板	5基
案内役	4基
モニュメンタルマップ	1基
レストコーナー	6カ所
シェルター	1カ所
トレリス	1カ所
化粧フェンス	3カ所
彫刻	22点

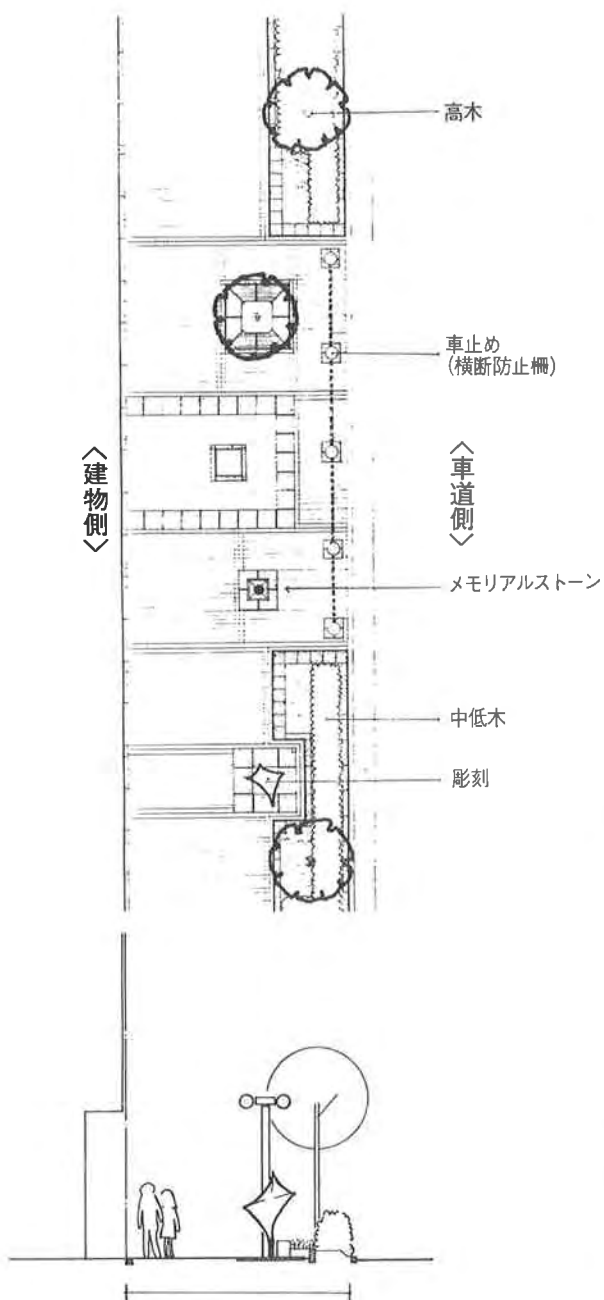
② 三宮～新神戸（昭和60年3月完成）

延長	約1,200m
幅員	30～33m（6車線）
歩道幅員	5～5.5m×2
事業費	約4億円
歩道舗装面積	約7,200㎡（レンガタイル、擬石パネル）
植樹帯	約750m（擬石ブロック）
照明灯	82基
メモリアルストーン	98カ所
彫刻置場	26カ所
車止め	550本
ツリーサークル	80カ所
植栽	高木200本、中木20本、低木5460株
彫刻	3カ所

ことにより散策に楽しみを与える。

③ 都市景観形成地域指定に基づく沿道の景観形成とマッチしたデザインとする。

④ 道路の先行整備により、都市景観形成地域に適合した建築物の建築を促す。



図ー5 シンボルロード整備一般図

- ⑤ デザインポリシーとしては、単純な構成（シンプル）、現代的表現（モダン）、しゃれた発想（エスプリ）の3点を基調とする。

このような考え方のもと、具体的にはレンガタイルと擬石ブロックの調和、鋳鉄管を使った歩道照明、



写真ー5 整備された歩道と彫刻



写真ー6 歩道デザインのディテール

神戸と関係深い図柄を彫ったメモリアルストーンなどにより、明るい港町をイメージさせる道路としている。

植栽は既存のいちょうに加え、コーナースポットにはくすのきやけやきの大木、中低木には四季をか



写真一七 メモリアルストーン

ざる花木を植え、中央分離帯の植栽とともに、沿道の緑の量を大幅に増やしている。また、彫刻についても今後順次増設していく方針である。

一方、シンボルロードの整備にあわせて、日本電信電話株式会社、関西電力の協力も得て、電話線の地中化、景観に配慮した電話ボックスの設置、電柱の美装化などを行った。さらに、支柱付日除テントの除去改装を図るため費用の一部を助成する等の施策を講じ、改装が大きく促進され、街並みはみちがえるように美しくなった。

これらに加えて、ビルや店舗の改装も波及的に増加し、沿道住民の建築物の共同化に対する意識も高まりつつあり、今後民間活力による沿道活性化の促進に大きな期待をかけている。このような地元の状

況に対応するため、コンサルタント派遣制度、景観形成助成、事業資金の低利融資などのまちづくりメニューを活用し積極的に推進していく考えである。

5. おわりに

今年神戸では、学生のオリンピックともいわれる神戸ユニバーシアード'85が、8月24日から9月4日の12日間開催される。税関線はこのユニバーシアードのマラソンコースにもなっている。

この税関線が、今後とも市民はもとより神戸を訪れる人々にフラワーロードの愛称で親しまれ、「躍動するまち神戸」を象徴するシンボルロードとして、ますますその役割を高めていくものと確信するものである。

徳島市のシンボルロード整備

徳島市開発部長 小池正勝

1. はじめに

徳島市では、建設省の昭和59年度の新規施策であるシンボルロード整備事業の採択を受けて、今夏の竣工を目指して現在工事を進めているところである。以下、当事業の概要について、簡単に紹介させていただくこととする。

表一 事業概要

(1) 事業名	徳島市紺屋町シンボルロード整備事業
(2) 路線名	3・4・15 新浜・東山手線
(3) 起終点	新浜町一丁目、東山手町三丁目
(4) 延長、幅員	210m、40m
(5) 施行年度	昭和59年度、昭和60年度
(6) 総事業費	610,000千円
シンボルロード整備費	273,000千円
関連整備費	337,009千円

2. 事業の目的・必要性

都市計画道路・新浜東山手線は、当市内新浜町1丁目から東山手町3丁目を結ぶ幹線道路である。本事業地である紺屋町地区では、幅員が40mという広幅員にもかかわらず、路上パーキング施設等によって分断された状況であり、また、沿道地区は、中心商業地の南端に位置しているが、土地利用の面で不十分なものがあつた。

このため、本市の中心市街地整備の基本である「二眼レフ構想」(徳島駅前地区と既存商店街の新町地区を2つの核として整備を図る)と、これを補完する「買物動線計画」(昭和56年策定)において、南の中心核を形成すべき重要な地区として位置づけられ、整備の方向が示されている。

この計画のもとに、本街路の地下に駐車場の建設が進められ(今春供用開始)、同時に地上部をシンボルロードとして整備し、都心部に貴重なオープンスペースを確保しようとするものである。

3. デザインテーマ

本事業を計画するにあたって、次の点を基本とした。

- ① 二眼レフ構想の一方の中心地である。
- ② アメニティーに充分配慮し、賑わいのある広場で、イベント会場にもなる。
- ③ 徳島の歴史と伝統を表現するところである。
具体的には、阿波踊りと藍染めのしじら織りのイメージによって徳島らしさを演出する。

4. 整備概要

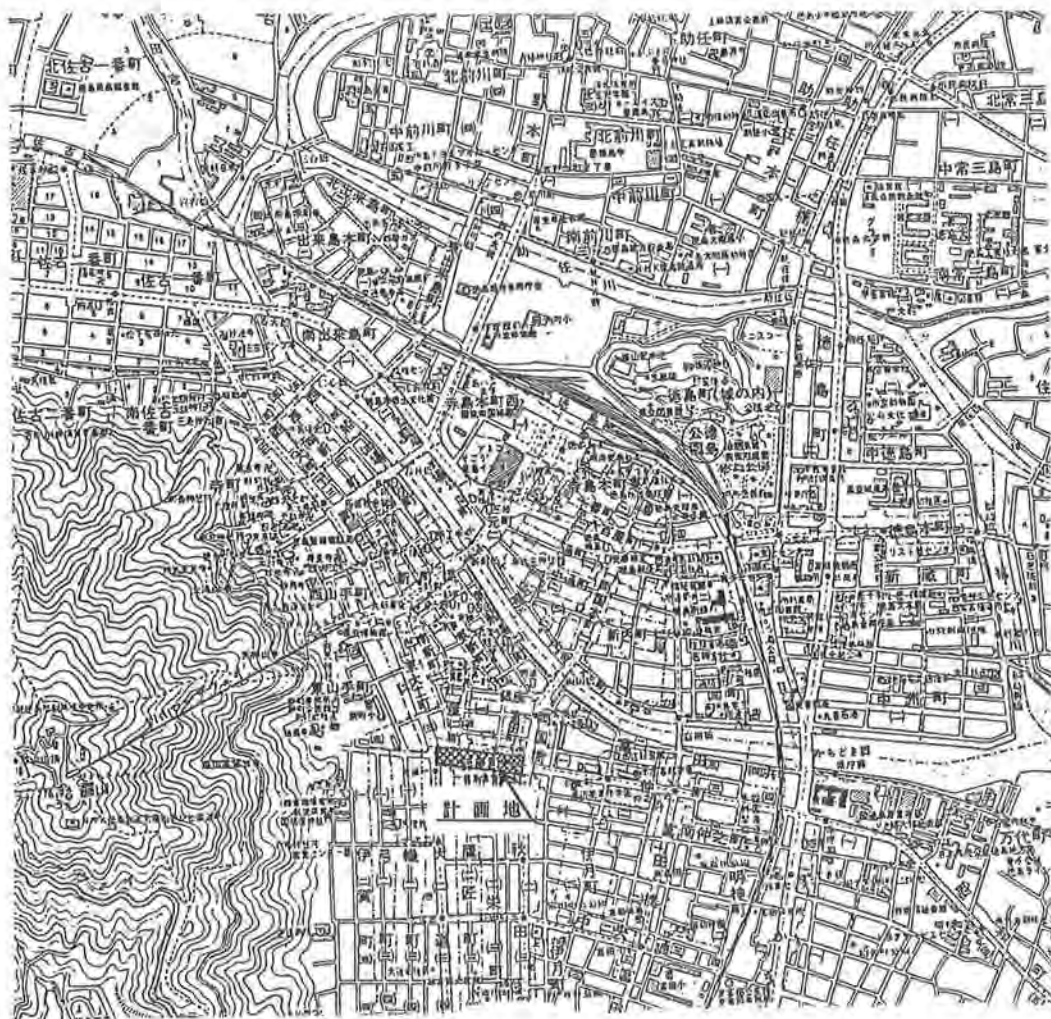
シンボルロードの整備概要は、次のとおりである。

(1) 歩道の拡幅と自然石舗装

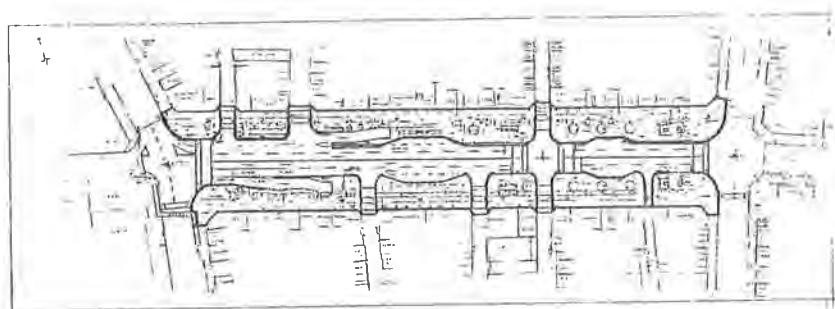
片側3.5mを最大14mに拡げ、両側で28mの歩道を確保することとしており、このスペースは、従前の路上パーキングが地下駐車場の建設によって廃止されたことにより生みだされたものである。このゆったりとした歩道上に、阿波特産の青石など自然石を使い、伝統的な地場産業の一つである阿波のしじら織りのイメージを出すとともに、天然の素材がかもしだすところの深みのある美しさによって人々が憩いと安らぎを覚える街路空間を形成しようとするものである。

(2) 植栽

背景にランドマークとしての眉山(びざん)があり、これにマッチし、また、街路樹にふさわしいケヤキ、クスノキを31本、市民の木であるホルトノキ



図一 位置図



図二 平面図

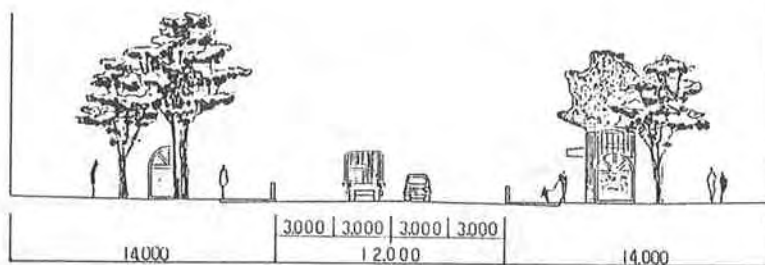


図-3 断面図



写真-1 阿波しじら織りのイメージによる舗装



写真-2 土の感触を持たせる舗装

をシンボルツリーとして配置し、緑豊かな街路に育てて行くものである。

(3) 照明灯

阿波踊りの高張り提灯や女踊りの乱舞のイメージをデザイン化した車道灯、歩道灯合わせて32基を配置し、最大のイベントである阿波踊りのメイン会場の演出効果をもねらったものである。

(4) ストリートファニチャー

特殊タイプの電話ボックス、バスシェルター、ベンチ機能を兼ねた石積みの植枿、地場の陶芸である大谷焼のフラワーポット、道標、案内板等々を各所に配している。

(5) 架空線の地中化

都市の美観や防災上の観点から、電線その他の架空線の整理・美化が時代の要請となってきた。このため、当事業においても、NTTや電力会社等の協力を得て、電線、電話線、交通信号線、テレビ共聴線、音楽放送線など全ての架空線を地中埋設又は撤去を行った。このことにより、足元だけでなく、

上部空間も本来の広がりを取り戻している。

(6) シンボルモニュメント

シンボルロードの中央広場の南側に、阿波踊りのカラクリ人形のモニュメントを設置する。これは、ほぼ等身大の15体の人形が時計塔の時刻に合わせて円筒の中から現われて数分間踊る仕掛けになっている。建設費は、地元をはじめ、周辺13地区の商店街や町内会が負担するもので、商店街の活性化など民間活力の誘発効果とともに、シンボルロードの名物になるものと期待されるものである。

以上、シンボルロードの概要について説明させていただいたが、次に沿道建物の再開発計画について若干触れてみたい。

5. 再開発計画

シンボルロードの沿道地区の現況は、全体としてのまとまりに欠けている。すなわち、土地は細分化されすぎており、建物についても考朽化したものが多く防災上からも問題がある。さらに、商業面にお



写真一 阿波踊りの編笠のイメージによる歩道灯

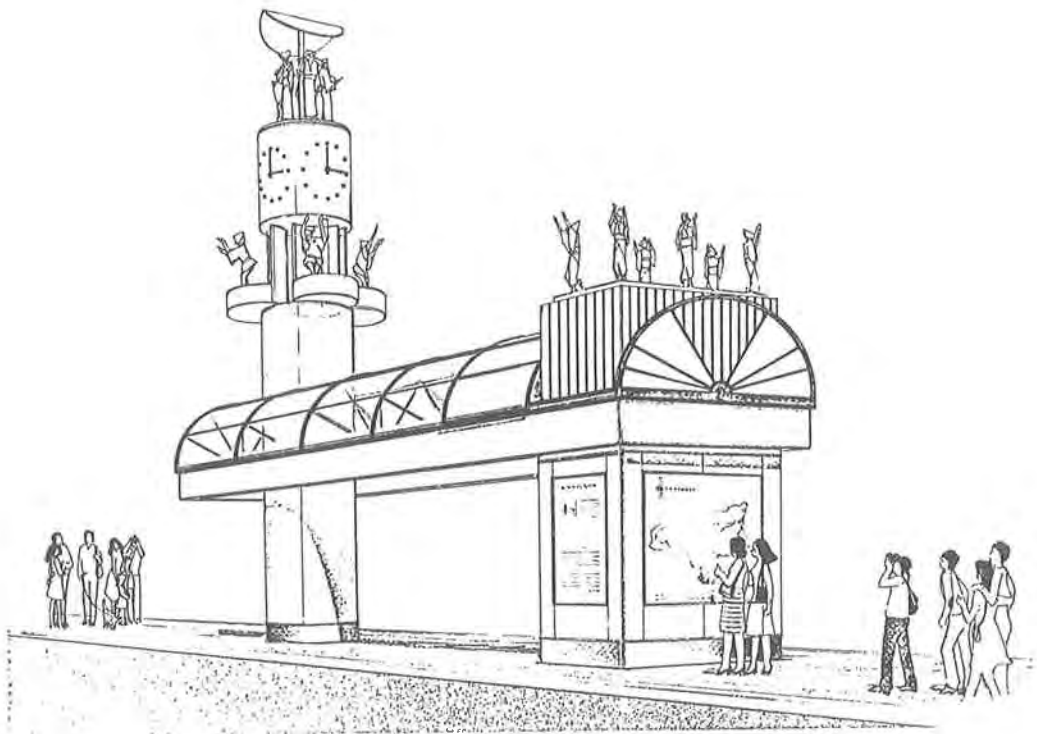
いても、物販、飲食、業務施設その他の業種が混然としている。したがって、冒頭にも触れたように中心商業地としての立地条件の良さが十分生かされていない。

しかしながら、地下駐車場の建設、シンボルロードの整備によって、これまでの街の機能構成が大きく変わろうとしている。

そこで、地区全体の魅力アップを図り、安全で快適な街づくりを進めるため、昭和58年度に「紺屋町地区市街地再開発事業基本計画」を策定している。

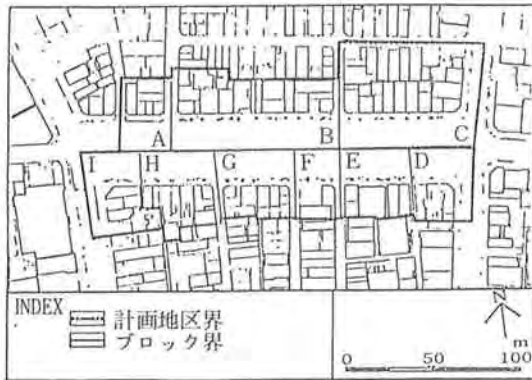
計画地区の区域、ブロック界及び地区整備計画案は図一5、表一2のとおりである。全体で9つのブロックに分かれているため、同時に建て替え更新を図ることは困難である。初期の開発が起爆剤となり、後に続く開発を誘導することになるよう、特に初期の開発が決め手となる。

また、整備手法については、個人施行による再開発事業を基本とするが、採択基準に乗らないブロックの場合は、優良再開発建築物整備促進事業や公的融資を活用する共同化事業などの導入が必要とされる。



図一4 シンボルモニュメント完成予想図

地元情勢については、役員レベルとの勉強会、先進地視観を重ねる中で、再開発の気運は盛りあがってきており、シンボルロードの完成が再開発へのインパクトになることを期待している。



図一5 計画地区界、ブロック界

6. おわりに

シンボルロードは、地域の特性を生かした新しい街づくりを推進しようとする地元都市にとってその存在意義はまことに大きいと考えられる。

紺屋町シンボルロード整備事業自体は、今年夏に竣工するが、それで終わりとするのではなく、イベントの実施等ソフト面の施策を導入し、また、地元市民の方々と一緒になって、真の意味での徳島市のシンボルとなるよう努力したいと考えている。

最後に、本事業の実施にあたって、建設省をはじめ、関係各位の御指導御支援に対し、本紙面を拝借して心から感謝を申しあげる次第である。

表一2 地区整備計画案

整 備 の 内 容			備 考
地区施設	道 路	県道宮倉・徳島線の歩行者空間の整備 歩道幅員 14.0m (片側) 車道 // 12.0m	シンボルロード整備事業
建 築 物	建 物 の 用 途	低 層 部：飲食、物販店舗 高 層 部：伝統文化施設、スポーツ文化施設、慰楽性飲食、業務、サービス、住宅、ホテル 用途規制：特殊ホテル、特殊浴場の立地は認めない	地区計画又は条例により規制
	壁 面 の 位 置	道路境界線、東西の敷地境界線に壁面の位置をそろえる。ただし、道路沿いの1階部分の後退又は2階部分のテラス形成	
	建 物 の 高 さ	3階以上、7階以下とする	
	屋 根 の 形 状	切妻勾配屋根、勾配5/10程度	
	外 壁 の 色	色調を統一する	
	建 築 面 積	200㎡以上	
そ の 他	広告、看板、テント	デザインの指針をつくる	街づくり協定
	沿道サービス、荷開き	時間制限、位置の指定	

宇都宮市のシンボルロード整備について

栃木県土木部都市施設課長 星野 章

1. シンボルロード事業化の背景

(1) 宇都宮市勢の概要

宇都宮市は、首都百キロ圏にあり、また栃木県のほぼ中央に位置しており、県都として、行政・経済・文化の中核機能が集中立地し、現在面積約313キロ平方メートル、人口約40万人を擁する北関東随一の都市規模を誇っている。

古くは、江戸と奥州を結ぶ城下町として栄え、明治17年の遷県都、同18年の東北本線開発、同29年の市制施行等を経て、発展してきたが、昭和20年7月の大空襲により中心市街地の大半が灰じんに帰した。

しかしながら、戦後の復興は著しく、中心市街地の戦災復興土地区画整理事業や数次にわたる町村合併、大規模工業団地の造成、国道4号等の根幹交通施設の整備等により、農商工が三位一体となり発展した。更には、東北縦貫道路の貫通や東北新幹線の開通等により、首都圏における本市の位置的優位性が見直されて、本市並びに周辺都市における都市化の進展に拍車をかけ、また昭和58年度に首都圏では唯一のテクノポリス指定都市圏ともなり、その母都市として一層の飛躍が期待されるとともに特に中心市街地における都市機能の維持向上が今後の大きな課題となっている。

(2) 宇都宮市の市街地整備の実態と産業の動向

① 市街地整備の実態

本市の都市計画は、昭和2年の都市計画区域の決定にはじまり、同7年の街路決定、同21年の戦災復興関連決定、同45年の区域区分の決定等を経て、道路・公園等の都市施設や土地区画整理等の都市基盤整備などに努めた結果、表1のとおり、おおむね全国水準なみになっている。

② 産業の動向

本市の商工業は、地理的・位置的条件・大規模工業団地造成、市街地整備の伸展、モータリゼーショ

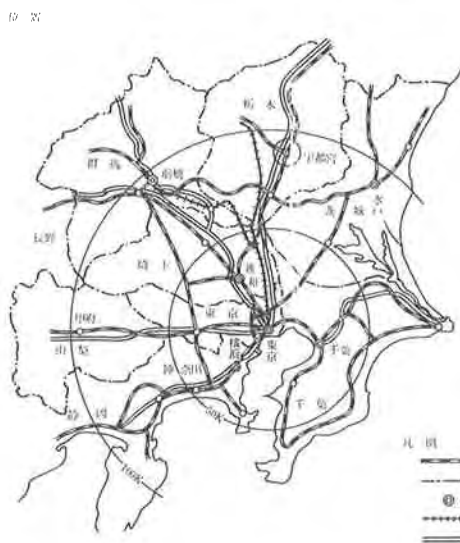


図-1 位置



写真-1 県庁前部分（県木である「とちの木」の並木道となっており、県民、市民に親しまれている。）

表一 1 市街地整備の状況（S55.末）

面 積			人 口		
市 全 域	市街化区域	人口集中地区	市 全 域	市街化区域	人口集中地区
31,253ha	7,930ha	4,980ha	378千人	303千人	258千人
面的市街地整備		都市計画道路整備		公園緑地整備	
面 積	整備率	計 画	改良済	整備率	供用済
1,894ha	23.9	172km	59km	34.2%	166ha
					公園緑地率
					1人当面積
					5.5人/ha
下 水 道 整 備		文教厚生施設整備			
供用済	供用率	供用済	文教厚生率	1人当面積	
1,040ha	13.1%	334ha	4.2%	11.0㎡/人	

※ 率及び1人当面積は市街化区域面積及び人口に対する数値

表一 2 産業の動向

区 分	昭和45年		昭和55年		55/45	
1 次 産 業	18.8千人		12.6千人		0.67	
2 〃	53.0		60.5		1.14	
3 〃	93.0		127.9		1.38	
計	164.8千人		201.0千人		1.22	

区 分	昭和45年		昭和51年		昭和57年	
	金 額	県全体のシェア	金 額	県全体のシェア	金 額	県全体のシェア
工業出荷額	億 1,575	% 18.4	億 4,206	% 15.1	億 6,798	% 13.6
商品販売額	3,372	43.7	11,284	52.0	19,028	48.0

ンの発達等が相まって、表2のとおり、稀有な発展を見ている。特に商業については、昭和40年代における中心市街地の商業近代化の努力が実を結び、昭和50年代前半には、県全体の半数を占めるまでになった。

(3) 中心市街地の商業の現状と課題

前節では、本市全般の産業動向を捉えたが、商品販売額の県全体シェアは、昭和51年をピークに、その低下傾向が見られる。

その原因としては、商圈域間の他都市の伸展や交通施設の整備による利便性の向上などが挙げられるが、むしろ全国的な傾向でもある中心市街地の機能低下といった問題に起因するものと考えられる。

そこで、本節では、本市の中核となる中心市街地



写真一 2 新市庁舎側（まだ沿道は木造の建物が多いが、新市庁舎完成後は建替の可能性が高い）



写真一 3 シンボルロード計画路線（商店街部分一既存のアーケードは撤去する予定）

の商業実態をミクロに掘り下げ、その問題点や課題を明らかにしようとするものである。

① 商業力指数等の推移

小売販売額、商業人口等の商業力指数の推移及び店舗開設、改造等の状況は次のとおりである。

② 問題点と課題

表2で明らかのように、本市の県全域に対するシェアの低下傾向は、モータリゼーションの発達等による商業環境の変化による他都市の商業活動の拡充が考えられるが、それは時代のすう勢で止む得ないものである。それより、表3の商業力指数の推移が注目される。

即ち、中心市街地及びその周辺の既成市街地の商業活動の鈍化である。このことは、東京都等の大都市で起きている中心市街地の夜間人口の無人化現象

表一 3 商業力指数

	中 心 市 街 地							市 全 域						
	人 口	小売販 売 額	売 場 面 積	商 人 業 口	商 指 数	売場面積 1㎡当り 人	売場面積 1㎡当り 商業人口	人 口	小売販 売 額	売 場 面 積	商 人 業 口	商 指 数	売場面積 1㎡当り 人	売場面積 1㎡当り 商業人口
昭和54年	千人 3.3	億 972	千㎡ 115	千人 148	45.0	人/㎡ 0.03	人/㎡ 1.28	千人 373.3	億 2,451	千㎡ 390	千人 373.3	1.00	人/㎡ 0.96	人/㎡ 0.96
昭和57年	2.9	1,087	117	140	47.9	0.03	1.20	396.6	3,085	401	396.6	1.00	0.99	0.99

表一 4 店舗開設・改造状況

	合 計	店 舗 開 設 年							店舗改造状況（過去5年）				
		明治 大正	昭 和 1-19年	昭 和 20年代	昭 和 30年代	昭 和 40年代	昭 和 50年代	回答 なし	改 装	増改築	新 築	特に ない	回答 ない
中心市街地	307 100.0	59 19.2	33 10.7	86 28.0	37 12.1	28 9.1	44 14.3	20 6.5	90 29.3	20 6.5	29 9.4	117 38.1	51 16.6
市 全 域	1,292 100.0	125 9.7	90 7.0	241 18.7	187 14.5	259 20.0	293 22.7	97 7.5	269 20.8	92 7.1	130 10.1	494 38.2	307 23.8

※ 商圏指数 = $\frac{\text{商業人口}}{\text{人 口}} \times \frac{\text{売場面積 1㎡}}{\text{当り人口}} = \frac{\text{人 口}}{\text{売場面積}}$ (S59.10中小小売商業経営環境調査)

売場面積 1㎡ = $\frac{\text{商業人口}}{\text{当り商業人口}} \times \text{売場面積}$

や商業活動の衰退などの都市問題が宇都宮市においても、発生する恐れがある。この問題は中心市街地の地区レベルのみならず、宇都宮市全体として捉えるとともに、官民一体となった当該地区の商業活性化の一環として魅力ある商店街の再生に寄与するような市街地環境づくりが課題である。

(4) 街づくりに関する市民の意識

宇都宮市商工会議所は、昭和59年度に商業環境の実態に鑑み、国の補助を受け、商業近代化地域計画のローリング策定した。

その中で、前節の問題点や課題に関して、商業経営者及び利用者の意識調査を行っているが、その内容は次のとおりである。

① 商業経営者の意識

商業経営者に対して、商店街の発展性、共同事業の取り組み姿勢、街づくりの主眼点等について、意識調査を行った結果は、下表のとおりである。これによると経営者は、従来ややもすると利己的な経営感覚を持ちがちだったが、近年における商業環境の変化に対し、危機感を持ち、商店街の活性化と街並みの再生に向け、経営者同志の連帯感や積極姿勢がうかがえる。

表一 5 商店街の発展性

	非常に発展する可能性がある 大きな発展は望めない むしろ現在より悪くなる わからない 無回答				
	10.1	42.9	11.0	17.7	18.3
全 域	10.1	42.9	11.0	17.7	18.3
中心市街地	14.3	45.3	8.1	16.0	16.3

表一 6 共同事業の取組姿勢

	合 計	積極 的と りく み た い	条 件 参 加 し て も よ い	な ん と も い え な い	あ ま り 関 心 が な い	全 く 意 味 が な い	無 回 答
全 域	1,292 100.0	111 8.6	347 26.9	223 17.3	232 18.0	91 7.0	288 22.3
中心市街地	307 100.0	38 12.4	96 31.3	61 19.9	39 12.7	13 4.2	60 19.5

表一 7 街づくりの主眼点

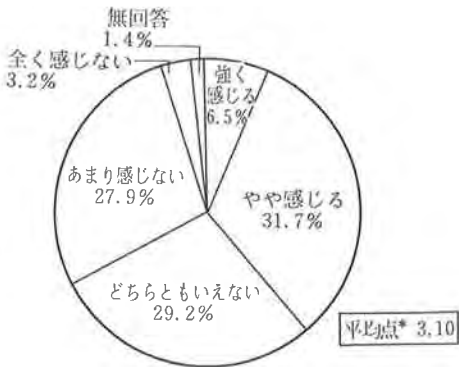
	合 計	商 業 性 強 化	娛 楽 性 強 化	文 化 性 強 化	情 緒 性 強 化	社 交 性 強 化	や す ら ぎ ・ 落 着 き	フ ァ ッ シ ョ ナ ー ル	中 心 ・ 機 能 性 強 化	そ の 他	無 回 答
全 域	1,292 100.0	487 37.7	43 3.3	26 2.0	109 8.4	154 11.9	76 5.9	72 5.6	70 5.4	5 0.4	250 19.3
中心市街地	307 100.0	88 28.7	11 3.6	9 2.9	33 10.7	42 13.7	16 5.2	37 12.1	31 10.1	—	40 13.0

② 商店街利用者の意識

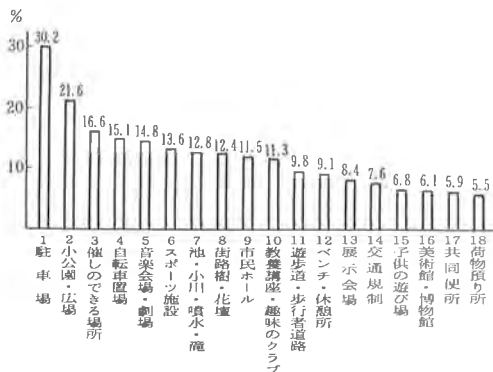
商店街利用者に対して、中心街の魅力度、ほしい施設、街づくり上の課題等について、意識調査を行った結果は、下表のとおりである。

このことは、高度情報社会や量より質への転換期を反映して、商店街の現状を憂え、また商業活動の活性化や街づくりの方策に関し、商業経営者及び行政当局に対して、厳しい見解を示すとともに、注目し、そして期待していることがうかがえる。

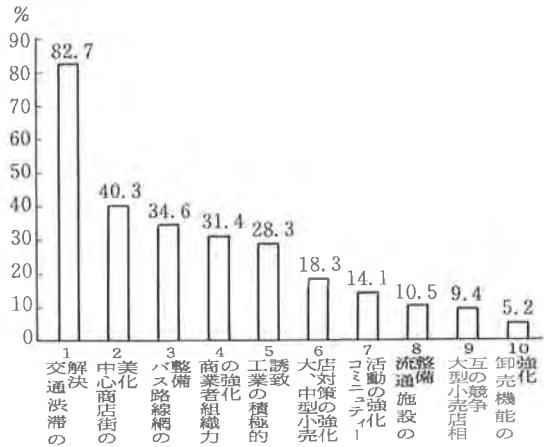
表一 8 中心市街地の魅力度



表一 9 中心市街地にほしい施設



表一10 街づくりの課題



2. シンボルロードの意義

前章において、シンボルロード事業化の背景の全容について、記述したが、自治体としては、中心市街地の商業活動の実態と商業経営者の街づくり感覚の意識高揚を的確に捉え、また市民のニーズに応えた、魅力と美しい街並みを後世に伝承するために、先ず、街並みの骨格のメインストリートをそれにふさわしいものに改善し充実を図る必要がある。この一次的な施策を起爆剤として、商業経営者や市民がトータル的な街づくりの参加へと発展させるとともに、宇都宮市の地位の向上、更には相乗効果として他都市への波及効果が期待されるものと思われる。

この度、宇都宮市のシンボルロード整備事業が昭和60年度に採択されたことは、極めて時宜を得たものであり、また公共施設の量から質への転換を求める今日的課題の中で、シンボルロード整備事業が本県における今後の街づくりのパイロット事業であることを考えるとき、その重大性を痛感する次第である。



写真-4 新市庁舎屋上よりシンボルロード計画路線を望む（真正面に県庁がある）

3. シンボルロード整備の基本的考え方

(1) シンボルロード対象路線

宇都宮市の中心市街地の都市軸は、宇都宮駅と商業業務地区を東西に連絡する大通り、県庁と宇都宮市新庁舎を南北に連絡する中央通りによって構成されている。

シンボルロード整備は、下図のとおり県庁・市役所の行政核及び二荒山神社・宇都宮城跡の御本丸公園の歴史核をシンボルとして、それらに囲まれた区域をシンボルゾーン整備地区として捉え、そのゾーンの骨格を担う中央通りをシンボルロードとして整備しようとするものである。

(2) シンボルロード整備の基本的考え方

本市のシンボルロード整備は、当該地区の地域特性を十分活かし、市民ニーズに応え、そして後生に伝承するにふさわしいものとし、具体的には次の目標を掲げたいと考える。



- ① うるおいのある街
- ② 都市活動の活性化
- ③ 都市景観の形成

その詳細については、専門機関に委ねたいと考えているが、国が掲げた基本的な考え方を参考にして、ミニランドマーク等のポイント、ストリートファニチャー、ポケットスペースなどのハードな整備計画を織り込むとともに沿道関係者や道路占用企業者が街づくりに参加できるようなソフトな施策についても検討を加えたいと考えております。

「十和田市官庁街通り」

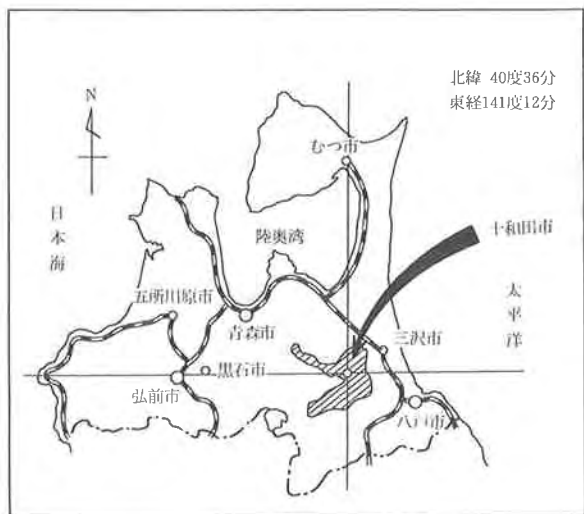
青森県十和田市都市計画課長 杉山豊美

はじめに

「5千円札」のふるさと十和田市は、昭和30年に三本木市として誕生し、翌31年に、国立公園十和田湖にちなんで、十和田市と改称された人口6万の都市であります。

位置、地勢は、青森県東南部の中央にあり、おおむね平坦であるが、秀峰八甲田山の裾野から東部平野部に向って傾斜をなしており、市街地は、そのほぼ中央に形成されている。

歴史的にみると、十和田市が本格的な発展を遂げるのは、南部播土新渡戸父子（新渡戸稲造博士の先祖）による三本木原開拓である。今から約130年前、安政6年（1895年）に稲生川（人口河川）の上水に成功したと相まって、京都の街づくりを模し、往還（現在の国道4号）を中心に、東西南北12丁四方の基盤状の街づくりや、市場、馬市など、各種産業の導入をすすめた。こうした努力が、後世に受け継がれ、穀倉地帯として、また、行政、文化の中心都市として発展してきた。特に12丁四方の街づくりは、現在の市街地発展の骨格をなしており「みちのくの小札幌」と称されている。



今後は、水の恵みによって拓かれた大地と、ゆたかな緑と自然環境を生かし、「みどりと太陽のまち」づくりを基本理念として、さらに都市の活性化を図るために10万都市の創造をめざしている。

1. 計画と事業の背景

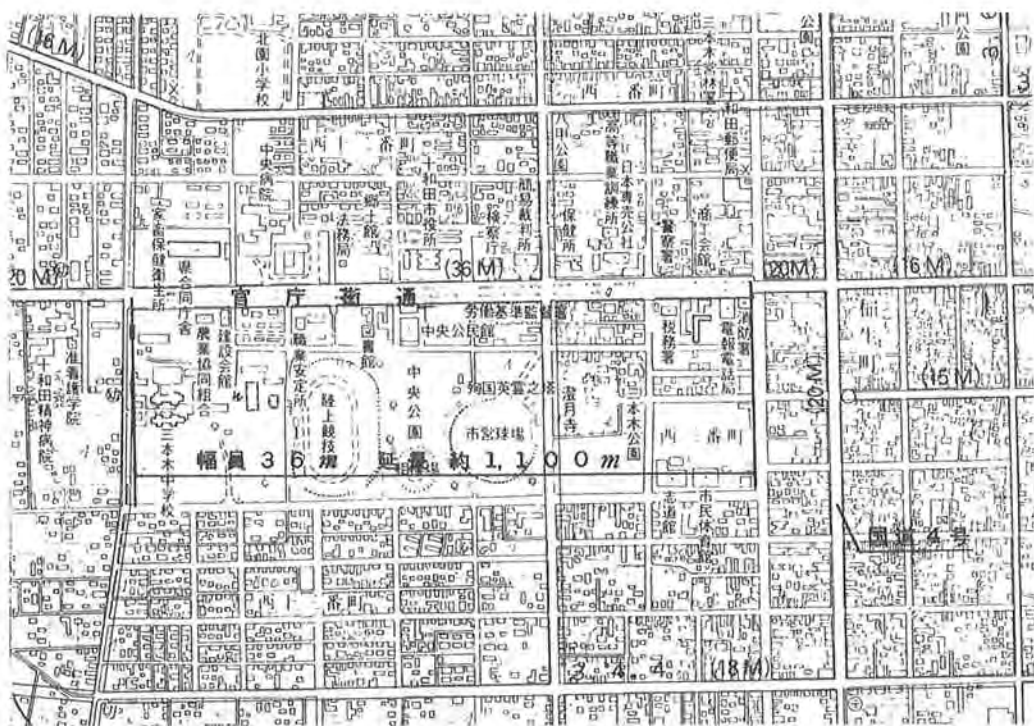
昭和10年に都市計画適用町村の指定を受けながら、市街地の西方は、広大な軍用地、東方は、農耕地に囲れていたために、遅々として具体化されなかった都市計画（市街地の拡大）も、昭和21年の軍用地の開放によって都市計画の具体的な運びとなった。開放された軍用地の管理は、市街地周辺の一部は大蔵省、大部分は農林省の管理下におかれた。

当時の都市計画（市街地の拡大整備）を道路について述べてみると、道路巾員は11メートルから36メートルの4種類とし、15メートル以上の道路については歩車道の区分をする。街路樹は、15、18メートル道路には1列、36メートル道路には2列とすることが定められ、道路用地については、大蔵省から無償で借受けをし、建設することになっている。

官庁街通りは、昭和35年に都市計画道路として計画決定され、その後、起終点、巾員等の変更が行われ、総延長約5,800メートル、巾員16メートルから36メートルの道路ですが、今、ここで紹介するのは、道路巾員36メートル、延長1100メートルの区間であり、昭和43年に完成した道路です。

前述のとおり、道路用地は大蔵省から無償借受けをし、将来の交通需要に対応することは勿論ですが、その沿道土地は、無償、有償で確保をし、周辺市町村に散在する諸官公署、公共的な施設を誘致集積させ、十和田市を県南内陸部の中心都市とするために事業が着手された。

都市計画道路としての事業認可と執行年度は、昭和37年度から44年度の8ケ年で、その総事業費は1億3千7百万円となっております。



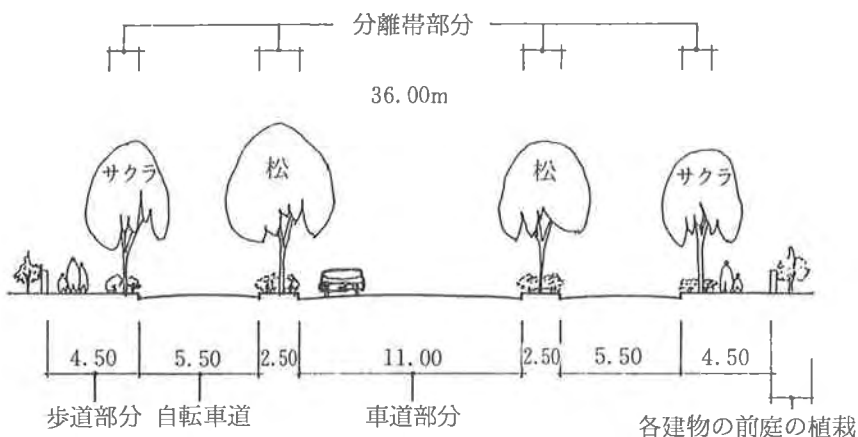
図一1のとおりの断面構成で完成されておりますが、断面決定にあたって、交通需用を優先させるか、緑の保存を優先させるべきかが検討された。それは、官庁街通りの延長1100メタトルの約2分の1にあたる500メートルの区間に、大正年代植樹された松、赤松等の木々があつたためです。検討の結果、緑の保存が優先され、図一1でみられるとおり、車道部分のうち緩速車道（現在は自転車）に不自然を感じる

と思いますが、しかし、現在の官庁街通りの景観をみると、いささかの不満もない。

2. 官庁街通りの現況

ここ官庁街通りは、道路巾員36メートル、総延長約1,100メートルの直線で、市街地のほぼ中央を、東西に走る都市計画道路で、その断面構成は、図一1のとおりです。





図一 官庁街通り（断面構成）



車道と、自転車道との分離帯は、植樹帯として利用され、大正年代後半に植樹されたものを含め、約170本余りの赤松がたち並び、樹下は、草花、つつじが植栽され、花壇として利用されている。歩道には、赤松同様150本余りの吉野桜が植樹されており、木々、草花が季節感を伝えてくれる。特に、桜の花と、赤松の緑との節和は、すばらしさを誇っており、市民、近隣市町村住民は勿論であるが、国立公園十和田湖、秀峰八甲田への観光道路にも利用され、遠方から訪れる観光客に、潤いとそのすばらしさを満喫させている。また、官庁街通り沿道は、約21ヘクタールの特別用途地域（事務所地区）に指定されており、市庁舎をはじめとして、40余りの諸官庁、公共的な施設が建ち並び、建物と緑との調和を保ち、都市景観に落ち着きを与えている。

新渡戸父子の築かれた区画整然とした街並みと、

「みどりと太陽の街」づくりを理念とする十和田市のシンボルの「みち」となっております。

3. 今後の課題

みどり豊かな官庁街通りを、市民生活にさらに広く利用させる必要がある。そのためには、交通量、人通りの状況からして、若干広すぎると思われる歩道、自転車道と沿道の空地等を有効に利用しながら、交通需要に対応するのみでなく、人々が集り、語らいの場、小公園等を設置し、線的な整備と合せ面的整備をすすめる必要がある。

また、街路樹の管理方式が、半自然繁茂方式のため、将来樹間の問題、交通標識、電話電線に対する支障が出てくるものと思われ、その対策を講ずる必要がある。

官庁街通り沿道地域が、事務所地区であることか



ら、土地利用の純化と高度利用を図り、さらに良好な環境を保って行くために事務所地区の土地利用に関する条例制定をする必要があると思われる。

おわりに

以上、官庁街通りの経緯と内容等について紹介させていただきましたが、都市の基盤施設がある都市計画道路の先行整備の重要性を感じさせられる。官庁街通りの整備がなかったら、今日の十和田市の発展があっただろうか。当市周辺に散在する諸官庁を沿道に誘致し、都市の活性化を図り、市街地の面的発展に大きな役割を果たしている。

先人の都市計画に対する認識と、当時人口4万人規模の都市に巾員36メートルの都市計画道路建設に対し、御理解と御指導をいただきました関係機関に感謝を申し上げます。

「知覧町の歴史的街並みづくり」

鹿児島県都市計画課長 北村 信夫

知覧町の概要

知覧町は、薩摩半島の南部に位置し、北は鹿児島市に隣接し南は東シナ海にわずかに面した人口15,000人の町である。

町の中心部は、麓川により中郡地区と上郡地区に二分されており、両地区は知覧町の動脈幹線である本通線（県道谷山知覧線）により結ばれている。

上郡地区は、島津藩政時代に麓集落として栄えたところであり、今なお二百数十年前の武家屋敷を残し静かな佇いをとどめている。昭和56年2月、武家屋敷群内の7庭園が国の文化財として名勝指定されたのに続き、同年11月には、この地区の18.6haが九州で二番目の「重要伝統的建造物群保存地区」に選定されている。

また、知覧町は第二次世界大戦中、特攻基地のおかれた所として有名であり、現在はお茶の優良生産地として特に知られている。

事業の背景

知覧町においては、本通線の街路事業を昭和48年度から進めており、中郡地区は昭和55年度に整備が完了している。それは街路としての機能を十分に備えた立派な道路ではある。

今、個性的でユニークな街づくりは、住民の多くが求めるものであり、また歴史的景観の保存は、街づくりの極めて今日的課題でもある。

このようなことから上郡地区での街路整備については、中郡地区での反省を踏まえ「武家屋敷のまち知覧」の歴史的価値を生かした街づくりが要求された。

また一方、本通線と平行し伝建保存地区内にある町道武家屋敷通線の整備も早くから望まれていたがその頃、建設省において歴史のみちすじ整備事業が推進されていたこともあって、昭和56年度にはこれに準じた事業として採択され、県道本通線と町道武家屋敷通線を一体的に整備を図ることとなった。

事業の概要

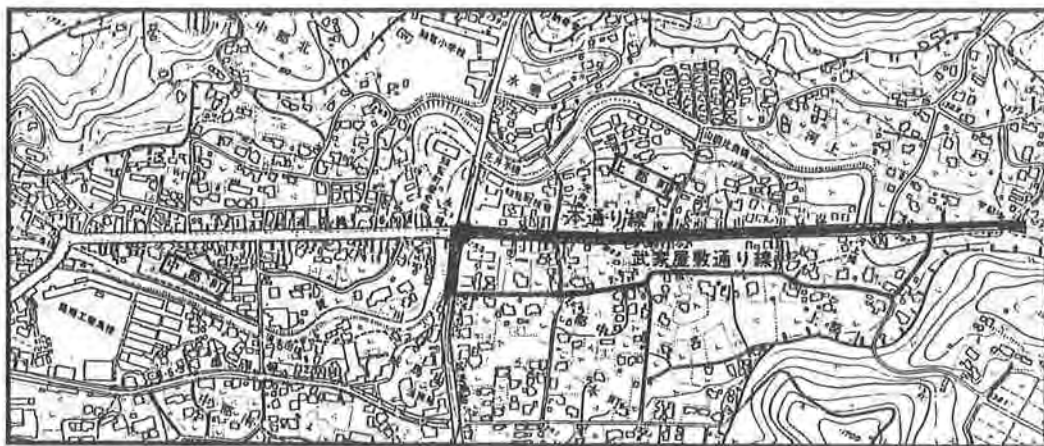
	(本通線)	(武家屋敷通線)
全体延長	840m	780m
幅員	16m	4m
事業主体	鹿児島県	知覧町
事業名	街路事業（1種）	街路事業（2種）
補助事業費	1118百万円	174百万円



図-1 位置図



写真-1 名勝指定された庭園



町単独費	43百万円	5百万円
事業年度	昭和55年度 ～59年度	昭和56年度 ～59年度

両線の整備にあたっては、地域にふさわしい「歴史的景観の保存」を主題にして次のような修景や工夫を施した。

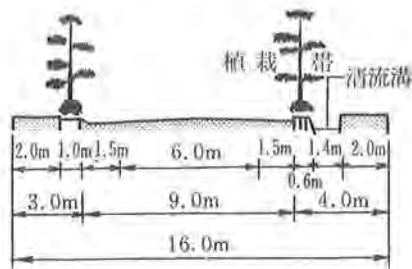
本通線

- 1) 清流溝 水源池の伏流水を導水し、鉄平石張の水路には鯉や鮒を泳がせ、人々に安らぎを与えるよう配慮した。



写真一2 整備の完了した本通線

標準断面



圖—3 本通線



図一 4 武家屋敷通線

- 2) 歩道舗装 沿道の家並みにふさわしい落ち着いた色彩の平板ブロック張とした。
- 3) 街路樹 武家屋敷の生垣等、この地区に古くから親しまれているイヌマキと町花であるサザンカを植栽した。
- 4) 街路灯 地元の商工会の協力により歴史的街並みにふさわしい古風な献燈型とした。

武家屋敷通線

- 1) 電柱類の移設 武家屋敷内と庭園は、母ヶ岳等を背にした借景園であるため沿道の電柱類は景観を著しく損なうものであり、電力会社等との費用折半民地に移設した。
- 2) 排水工 路面排水は、集水枳を設けて地下埋設の排水管に接続し、風致を損なわ



写真一 3 完成した武家屋敷通線



写真一 4 一新した沿道の家並み

ないように配慮した。

- 3) 舗装工 武家屋敷の庭にはシラス土を敷いてあることから、表層工はシラス土色に近いチタン入りのカラー舗装とした。

事業の推進

「イヌマキの街路樹、和風の街灯、白壁の土蔵風家並み。左手の歩道には堀割が設けられ、透みきった水が優しくせせらぎを奏でている。この延長580mの清流にヒゴイ、マゴイ1200匹が泳ぎまわる。ホッと光景だ。」と、地元新聞は報じている。

この事業がこのように評価され、かつ円滑に進められたのは、何と言っても知覧町の街づくりに対する積極的な姿勢の一語につきる。その積極的な姿勢の一つとしては、沿道の家並みづくりに見られる。

本通線は「町伝建地区保存条令」の規制外の地区であることや町においては、この事業に先立って「上郡地区環境保全指導要綱」を定めた。そして事業により移築する官公庁や企業に対し、町づくりへの協力をお願いした。この結果、知覧郵便局、町農協支所の白壁の土蔵風建物、NTTの格子付き和風電話ボックス、公安委員会の和風信号機、更に和風の個人商店等、多くの方々の理解により沿道の家並みは一新した。これは、町当局の粘り強い努力の成果でもあった。

事業の効果

両事業の完成により交通の円滑化が確保されたこ

とは申すまでもないが、その他の大きな効果としては、観光への起爆剤となったことである。

知覧町の観光と言えば武家屋敷群と特攻遺品館が主な名所である。特攻遺品館がオープンした昭和50年の観光客は、年間わずかに2万5千人であったが、59年には21万5千人と着実に増加している。ところが両事業が完成した今年の3月以降観光客は更に増え、観光シーズンである5月の武家屋敷入園者を昨年と比べると、2万2千人が3万1千人と増え、60年の年間観光客数の調査が楽しみな状況となっている。

知覧町においては、今後特攻平和観音堂に通じる参道を個性あるものにする意向であり、また伝建保存地区内の亀甲城跡の公園整備、更には近くを流れる麓川を利用してホテルの飛び交う水辺公園づくりも計画している。知覧町は、歴史的街並みをもつ庭園都市づくりを目ざして努力を続けている。

本事業に対しては、昭和60年度の町づくり功労者全国表彰において知覧町が建設大臣賞を受賞し、また全日本建設技術協会からは、本県が全建賞を受ける等、身に余る評価を頂きました。これも一重に建設省街路課の適切な御指導と御配慮の賜と深く感謝申し上げる次第であります。また、本事業の推進にあたり暖かい御理解と御協力を頂いた地域住民の方々、町商工会、NTT、九州電力㈱等、多くの関係者に対し、この誌面をお借りして知覧町共々厚く御礼を申し上げます。

東京における環状七号線の役割

東京都建設局道路建設部

街路課長 浜田 実

同課主事 成田 隆一

1. はじめに

本年1月17日、“首都の大動脈環状七号線”が58年ぶりに全線開通した。

環状七号線は、高速湾岸線の一部とリンクし、文字通り東京23区を環状するもので、既に開通した区間は、都市活動に種々の貢献をしてきたが、全線開通により、今後益々その役割が期待されるものである。

本稿においては、環状七号線を例に、全線開通するまでの経緯をふまえ“環状線の役割”について述べるものである。

2. 東京区部を取りまく道路

東京区部を取りまく高速道路は、東海自動車道（東名）が首都高速3号線と、中央自動車道が首都高速4号線と、東北縦貫自動車道が高速葛飾川口線（事業中）と、常磐自動車道が高速足立三郷線及び首都高速6号線と、東関東自動車道が高速湾岸線というように、関越自動車道を除き日本道路公団が施行する国土開発幹線自動車道と首都高速道路公団が施行する首都高速道路が直接乗り入れできるようになり、高速道路網の整備は都心から放射状に着実に進んでいる。

また、その重要性が期待されている一般国道は、国道1号（東海道）、国道20号（甲州街道）、国道254号（川越街道）、国道17号（中仙道）、国道4号（日光街道）、国道6号（水戸街道）などが古くからの諸街道に沿って放射状に配置されており、その大半が

整備済である。

環状線の整備は、高速では首都高速道路の内環状線が整備されているのみであり、国道では一般国道16号があるが、多摩地区の一部を通過しているだけである。このように環状国道が少ないこともあって、通過交通を含めた都心部への自動車交通の集中が著しい。このため、環状七号線の負担が著しく過大になっており、外郭環状道路等の整備が待たれているところである。

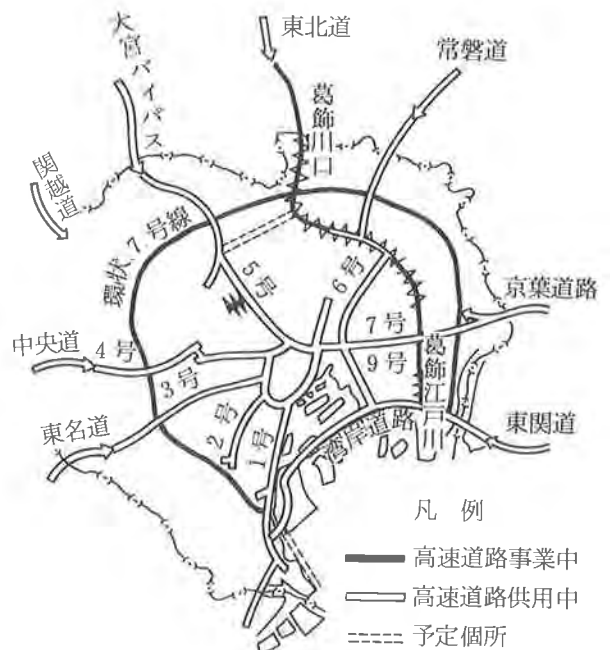


図-1 東京を取りまく高速道路網

3. 東京と都市計画道路

東京都における道路計画は、その沿革をみると、江戸時代の城下町を近代国家の都市にふさわしいまちに改良しようとした市区改正の設計に基づき、明治21年に316路線に及ぶ街路の計画が決定された。その後、関東大震災に遭遇することとなったが、この震災復興計画の街路は、焼失区域の既定計画を尊重しながらも相当大幅な改正を加えて、幹線53路線補助線122路線が大正13年3月に決定され、その大部分は昭和5年頃までに完成した。

昭和2年8月には、震災復興区域の外に計画街路「効外の部」として幹線放射街路16路線、幹線環状街路3路線が決定され、この中に環状七号線も含まれている。

終戦後の昭和20年12月に「戦災地復興計画方針」が閣議決定されているが、都は既定都市計画街路を根本的に改定することとし、雄大な構想のもとに昭和21年に戦災復興都市計画街路として放射線34路線環状線9路線を延長約500km、補助線124路線延長約540kmを決定し、現在の都市計画道路の基幹ができた。

昭和30年頃から、「昭和40年道路交通の危機説」が叫ばれだし、激増する自動車交通に対処するための方策として高速道路計画の樹立とともに、平面街路網の再検討が始められた。

その結果、東京の都市計画道路は、全延長2.969kmとなり、区部の道路計画は都心から効外方向へ計画されている放射線と、都心を中心に放射線を相互に連結させている環状線、幹線街路相互の補助的な役割を果たす補助線街路がくもと巢状に張りめぐらされることとなった。

これらの都市計画道路は、60年3月現在、計画の44%に当たる1.306kmが整備されており、種別では、放射線が63%、環状線が55%、補助線等が46%、多摩地区で35%と環状線が放射線に比べて8%も低い整備率となっている。このことは、放射線は旧街道に沿って計画されたものが多く、何らかの形で道路形態が整っているのに対し、環状線は全く道路のない箇所新たに計画されていることが多く、この場合道路づくりをゼロから出発させなければならず、これが放射線に比べ整備が遅れている原因の一つと思われる。

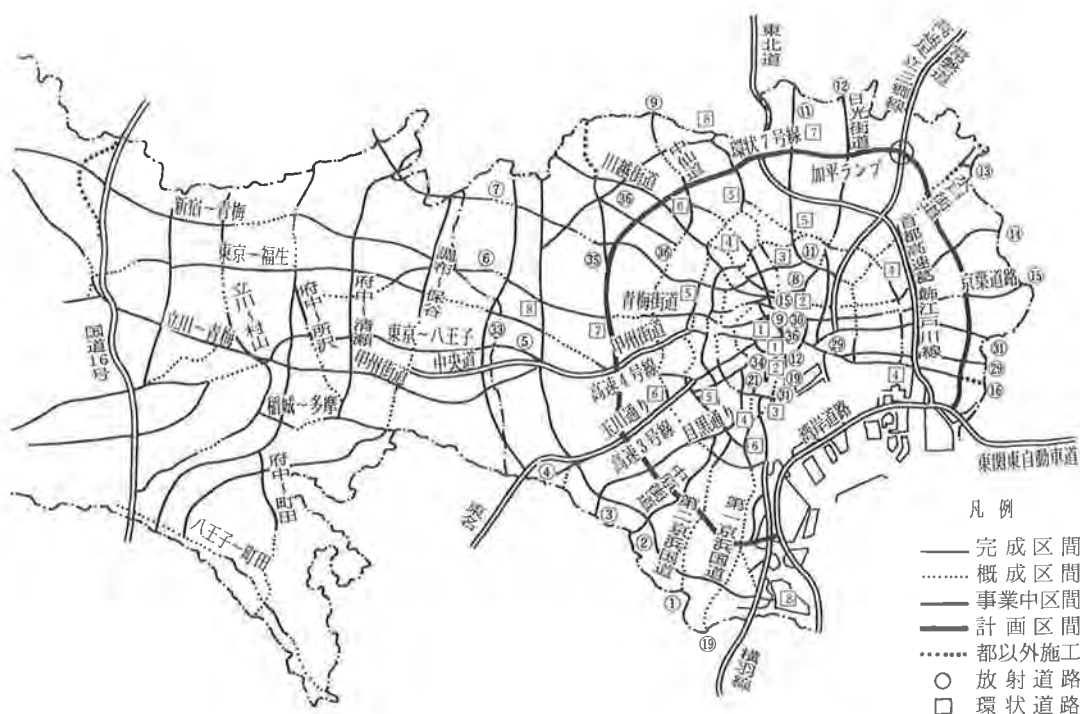


図-2 主要な道路の現況図

4. 環状七号線整備の経緯

環状七号線の整備は、昭和2年から開始され、関東大震災や戦争の影響を受けた戦前の整備期、戦後の復興期、環七の整備を大きく進歩させたオリンピック関連期、オリンピック後の高度経済成長期、オイルショック期以降（現在開催中のつくば博関連期を含む）、その時々々の社会情勢の影響を受けて整備されてきた。その整備期と完成延長はおおよそ次のようになっている。

① 戦前（昭和2～20年）	7.2km
② 戦後復興期（21～34年度）	12.2〃
③ オリンピック関連期（35～39年度）	15.4〃
④ 高度経済成長期（40～47年度）	14.5〃
⑤ オイルショック期以降（48～59年度）	7.9〃

これらの整備事業は、その大半が公共事業として施行され、その整備手法は、①震災復興事業、②震災復興事業、③耕地整理事業、④区画整理事業、⑤道路整備事業、⑥鉄道高架事業などにより進められてきたが、全延長57.2kmの大部分は都市計画街路事業により行われた。

5. 環状七号線の役割

都市における街路網の形態は、地理的条件や経済的条件、あるいは都市構造などの種々の要件により異なるが、東京都においては、放射線・環状線を組み合わせた亀甲型の形態を採用している。

諸外国においても、放射線道路は古くから発達しているが、環状線道路の整備は遅れており、その必要性がさげばれ、ロンドンにおいては、半径約25kmの環状高速道路が1986年の完成をめざし整備中であり、パリでも、半径5～6kmのところにある既環状線の外側に新たに環状道路が計画されている。

環状七号線は、23区のほぼ外縁部を取りまくように計画されており、東海道、中央道などの放射線道路から流入する交通量を、環状七号線付近に配置されているランプを通じて分散したり、都市構造の再編基盤に資するなど、次のような役割がある。

- ① 多心型都市の形成
- ② 区部の秩序ある開発への寄与
- ③ 区部における東部・北部の交通不便地域の解消
- ④ 災害時の避難路及び防災空間の確保

- ⑤ 国土開発幹線・首都高速道路及び一般国道などの放射状道路から流入する交通流の分散
- ⑥ 電気・ガス・水道等ライフラインの収納
- ⑦ その他

これらの役割に対して、次のような問題もある。

- ① 放射状道路や鉄道との交差部における交通渋滞の発生
- ② 多大な交通量、大型車の混入等による沿道環境の悪化

そのため、環状七号線では、放射線街路など道路とは27ヶ所、鉄道とは21ヶ所を立体交差とすることにより、交通流の円滑化を図った。

また、環境上の問題に対しては、歩道拡巾による道路緑化、民家防音工事助成、交通規制等の施策を講じた外、昭和55年5月に制定された「幹線道路の沿道の整備に関する法律」に基づき、現在までに全線の63%に当たる36kmを沿道整備道路に指定するなどの対策を実施してきた。

6. 環状七号線の交通

区部における道路網計画は、昭和39年に環状6号線内側、昭和41年に環状6号線外側と見直しが行われたが、昭和56年にも区部全体の再検討がなされており、現在と計画交通量はその再検討時に修正されたものである。

都内における標準的な計画交通量は、地域特性などによっても異なるが、4車線の場合36,000台/日、4車線+停車滞の場合50,000台/日、6車線の場合、60,000台/日とされており、環状七号線の最小計画交通量は江戸川区葛西の約30,000台/日、最大は世田谷区野沢付近の約67,000台/日と予測されていた。

しかし、実交通量は全線の大部分の箇所では計画交通量を超過しており、特に、杉並、世田谷区ではその度合が高く、世田谷区若林の計画交通量は56,700台/日であるのに対し、実交通量は84,000台/日（58年10月調査）と計画を27,300台/日も超過している。また、大型車混入率は大部分が20%を超え、交通量の昼夜率も1.5前後と一般的に高い値を示している。

大型車の発生要因として大きな要素を占めている流通業務地区のうち、トラックターミナルへの出入車輛は、京浜で約6,300台/日、板橋で約4,900台/日、

足立で約6,200台/日、葛西で約4,000台/日（昭和60年3月調査）の貨物自動車、ほぼ同数の貨物以外の関係車輛がある。これら貨物自動車のうち約50%が何らかの形で環状七号線を利用しており、物流関係車輛にとって環状七号線は重要な路線となっている。

一方、地域交通については、今年1月に葛飾区の青戸地区が最後の区間として開通したことにより、それまで渋滞によりバスの運行時間が不定期であったものが、この開通により裏通りの交通渋滞が改善され、さるバス会社では、バスが定時運行できるようになったとの広告を出し、バス利用を呼びかけている。

また、本路線において、立体交差が必要であることは、既に述べたところであるが、鉄道と立体交差をはかることによるその効果を世田谷区代田付近の小田急鉄道の踏切でみると、午前8～8時までの1時間の踏切遮断時間が59分20秒もあり、この時間の環七の交通量4,100台/時は、もし立体交差がなされていなければ、他路線への分散などがあったとしてもかなり広範囲の地域まで交通渋滞が及ぶものと思定され、このことは他の鉄道についても同様と思われ、21ヶ所の鉄道との立体交差の効果は計り知れないものがある。

交通流の発生要因として重要な都市施設のうち、流通業務地区の概要は次のとおりである。

東京における流通業務地区は、昭和41年7月に制定された「流通業務市街地の整備に関する法律」に基づき、南部（京浜二区）、西北部（板橋）、北部（足立）、東部（葛西）及び西南部（調布）の5ヶ所が計画され、現在、西南部地市を除き4ヶ所が、環状七号線の周辺に整備・供用されている。

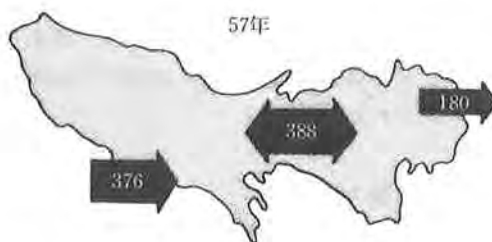
これらの流通業務地区の役割は、都心地区に無秩序に集中立地しているトラックターミナル、問屋、倉庫、市場等の流通業務地域について、それぞれの機能に応じて既成市街地の外周地域で、かつ交通等立地条件の良好な位置に分散を味るとともに、既成の業務機能を誘導して計画的に再編成を行い、合わせて大都市における流通業務機能の向上及び道路交通の円滑化を図るものである。

東京都市圏交通計画協議会の調査によると、東京都市圏に関係する物資流動量（物流量）は、一日約330万トン（人口1人当たり約110kg）、260万件あると



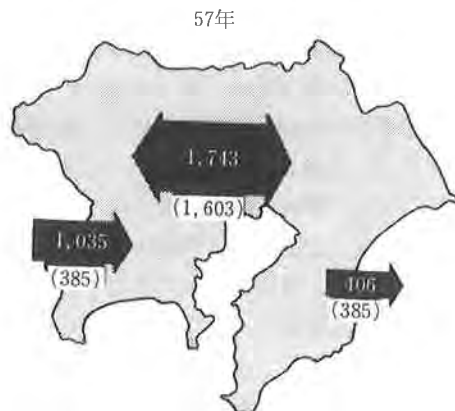
図一 3

東京都の物資流動量



全流動量 954千トン
(着地不明10千トン含む)

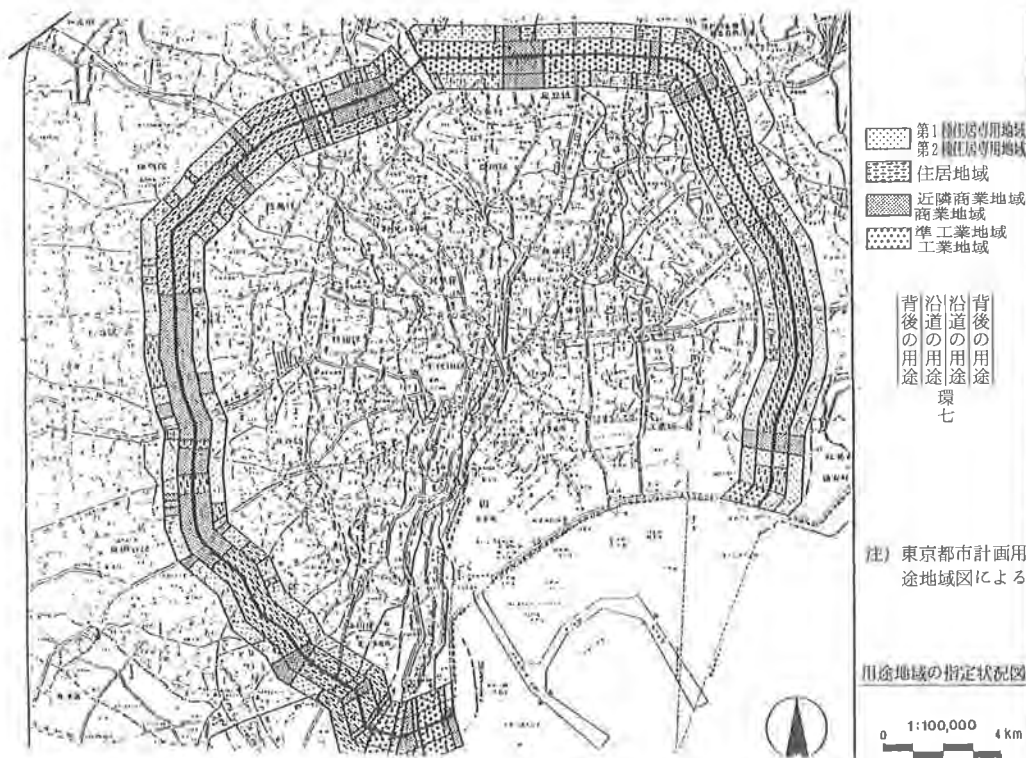
東京都市圏の物資流動量



全流動量 3,297千トン
(2,979千トン)

注) 全流動量には、発着地不明分を含む。
() の数字は茨城県南部を除く。

図一 4 物資流動量



図一五 環七沿道用途地域の指定状況

いわれており、物資の重量で59%、件数で85%が自動車で輸送され、今後も増大傾向にあると報告されている。(昭和57年度調査)

このうち、東京都内分をみると、一日の物資流動量は約95万トンあり、発生量は圏域発生量の26.3%に当る約57万トンとなっている。また、地域別発生密度は、東京都区部で7.2t/ha、周辺の東京都市郡部1.2t/ha、埼玉県南部1.9t/haと東京都区部の発及密度が卓越しており、地域間の物の動きでも都を中心に展開されている。これらの物資輸送手段は、鉄道が1.1%、船舶が19.7%に対して貨物自動車が78%と圧倒的に高い割合を占めており、都内幹線の大型車混入率の高さに大きな影響を与えている。

7. 土地利用

(1) 沿道の土地利用

東京の土地利用に関する規制・誘導は、大正8年制定の旧都市計画法及び市街地建築法に定められさ地域地区制に端を発し、戦後、区部の約50%を市街化地、残り約50%を非市街化地とした。昭和31年6

月に、ロンドンにおけるグリーンベルト計画にならって、区部の周辺に幅約10kmの近効地帯が計画されそれを緑地地域として指定した。その後、都市化の影響により緑地地域が廃止され、環状七号線の外側は、自治体や組合による区画整理事業が実施されてきた。

現在、環状七号線沿線の用途地域の指定状況は、図一5に示すとおり、住居系43%、商業系28%、工業系27%、無指定が2%となっており、防火地域も98%が指定されている。

用途指定に基づいた沿線の土地利用の概況は、大田区から北区までは、昭和39年のオリンピックまでにほぼ整備が完了し、その後の建替需要や土地利用の変化等により耐火・中高層建築物化が進んでいる。これに対し、足立・葛飾・江戸川区の下町地区においては、昭和40年以降に本格整備され、農地であったものが区画整理事業により開発されたり、工場跡地が宅地化されるなどして郊外的土地利用がなされている。なお、大田、北、足立区などには、路線延長の約10%程度に住・工・商の混在地域が点在して

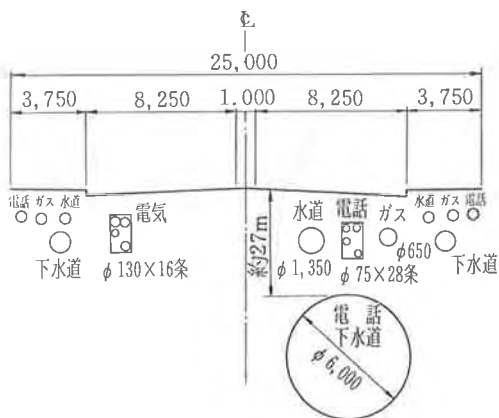


図 - 6 標準横断面

注) 埋設物件配置は坂橋地区を示す

いる。

(2) 道路空間の利用

生活関連施設として、環状七号線周辺に配置されている主な施設は、下水道処理場、浄水場、ガス供給施設、変電所などがあり、環状七号線にはこれらの施設に通じる給配管や沿道へと供給管等が埋設されている。

埋設物の主なものは、板橋区付近を例にとると、下水道と電話との洞道をはじめとし、水道管・ガス・

電気・電話などの幹線や、沿道地先への供給管があり、沿道住民へのサービスとともに、広く東京都市圏への供給空間としても活用されている。

なお、最近においては、公共空間の有効利用、そして民間活力の利用がさげられる中で環状七号線においても、地下空間利用のためのプロジェクトがいくつか提案されており、環状七号線は、大規模な収納空間として今後大いに期待されているところである。

8. おわりに

今後の大都市における道路と建設は、都市化の進展に伴う地代の高騰などにより、年々困難となっており、環状七号線においても、財源不足、住民対策、環境対策など種々の問題をかかえ、その整備に半世紀以上の歳月を要したところである。

この環状七号線全線開通にいたる軌跡とその役割は、これからの道路整備と都市整備のあり方に重要な示唆を与えているものと思われる。

大都市における環状道路の役割は、今後益々その重要性を増していくものと考えられ、環状七号線の有効利用に対する期待も大きいですが、それ以上にその完成が望まれているいくつかの環状道路が早期に整備されることを望むところである。

●参考データ

「歩行者専用道路の現状」

歩行者専用道路は、昭和30年代後半からの急激なモータリゼーションの進展に伴う交通事故等から歩行者・自転車の安全を図るため、昭和46年の道路法の改正により同年から街路事業でも整備が開始され現在に至っているわけであるが、最近では都市内の貴重なオープンスペースとして価値が高まり、うるおいある環境整備が求められており、より質の高い歩行者系空間の整備が必要となっている。

こうした国民のニーズに対し、現在までの歩行者専用道路の整備内容について現状を把握し、今後の計画に反映していくことが大切であろう。

昭和60年3月1日現在での昭和59年度末までに整備済及び整備予定の歩行者専用道路の整備状況につ

いて、次に紹介する。なお、本調査での歩行者専用道路とは、もっぱら自転車及び歩行者の一般交通に供すること目的に整備した道路を対象とし、そのうち大規模自転車道、横断地下道、横断歩道橋、ペDESTリアンデッキは対象外とした。

昭和59年度末までの歩行者専用道路整備延長は、全国で約617kmに達しており大都市ほど整備が進んでいる状況にある。(表－1)人口70万人以上の大都市では半数以上が6m体上の幅員を備えており、うるおいある空間形成に寄与しているものと思われる。また全国での1路線当り平均延長は約600mであり、これは歩行者が快適な条件で許容できる歩行距離と同じ距離となっている。

表－1 都市規模別歩行者専用道整備状況

都市規模 項目		人 100 万 以 上	人口70 ～100万人	人口50 ～70万人	人口30 ～50万人	人口10 ～30万人	人口5 ～10万人	人 5 万 未 満	口人 満	計
総整備延長(m)		95,846	17,241	41,427	110,473	147,387	90,778	113,656		616,808
都 市 数		10	3	7	29	67	51	90		257
1都市当り 整備延長(m)		9,585	5,747	5,918	3,809	2,200	1,780	1,263		2,400
路 線 数		110	50	39	239	259	145	183		1,025
1路線当り 整備延長(m)		871	345	1,062	462	569	626	621		602
幅 員 別 構 成 比 (%)	15m以上	8.2	4.0	2.6	2.9	2.3	2.1	2.2		3.1
	12～15m	2.7	8.0	0.0	3.3	4.2	2.1	1.6		3.1
	10～12m	6.4	18.0	0.0	2.5	3.1	4.1	4.9		4.4
	8～10m	14.5	6.0	5.1	9.2	8.9	4.8	3.8		7.8
	6～8m	19.1	14.0	12.8	14.2	20.5	14.5	11.5		15.8
	4～6m	29.1	20.0	33.3	32.7	37.4	47.6	43.7		37.0
	2～4m	20.0	30.0	43.6	35.2	23.2	23.4	29.0		27.8
	2m未満	0.0	0.0	2.6	0.0	0.4	1.4	3.3		1.0
	計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0		100.0

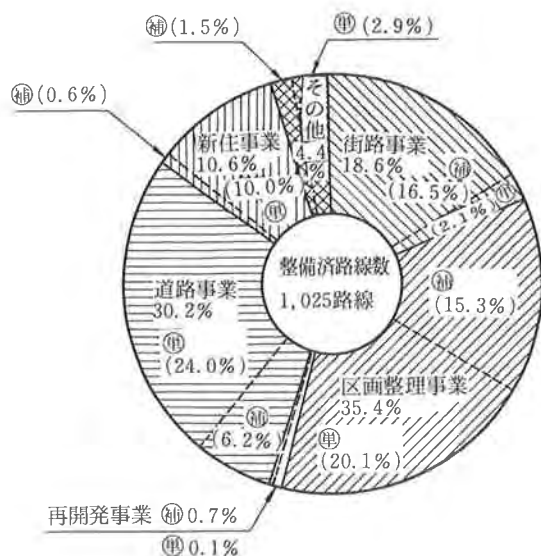
表－２ 用途地域別歩行者専用道整備状況

項目	用途地域	商業地域	近隣商業地	住居地域	第1種住居専用地域	第2種住居専用地域	準工業地域	工業地域	用途地域外
整備済延長(m)		86,997	56,596	217,045	138,970	163,418	83,643	16,013	109,394
路線数		203	62	281	249	269	65	15	76
延長シェア(%)		10.0	6.5	24.9	15.9	18.7	9.6	1.8	12.6
1路線当り整備延長(m)		429	913	772	558	608	1,287	1,068	1,439
幅員別構成比(%)	15m以上	9.8	4.9	2.8	1.2	2.6	4.6	6.7	0.0
	12～15m	7.9	3.2	1.4	3.2	1.5	0.0	6.7	0.0
	10～12m	7.4	12.9	4.3	4.4	3.3	3.1	0.0	2.6
	8～10m	13.8	14.5	6.4	7.2	9.3	4.6	0.0	6.6
	6～8m	22.7	27.4	13.9	12.9	16.4	10.8	13.2	3.9
	4～6m	25.6	12.9	42.7	32.9	31.6	30.8	46.7	23.7
	2～4m	12.8	24.2	28.5	36.2	31.2	41.5	26.7	56.6
	2m未満	0.0	0.0	0.0	2.0	4.1	4.6	0.0	6.6
	計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

注) 1路線で2地域以上に及ぶものは、延長、路線数とも重複している。

事業手法別整備状況を見ると(図－1)、区画整理事業で一番多く整備されており、次に道路事業、街路事業の順になっている。これは既成市街地において整備する際、面的整備と場合は計画し易いが、線的整備の場合では河川敷、用水路、鉄道廃線敷等を有効に利用しながら計画しているのが現状であり、ルートを選定が難しく用地買収を伴う場合は事業をより困難としているためと思われる。

用途地域別整備状況では(表－2)、住居系地域で全延長の約60%を占めている。1路線当り整備延長では工業系地域及び用途外地域では1000m以上と長く、商業系地域では約400mとなっており、これは各用途地域内の歩行者トリップ長と対応していると考えられる。幅員別に見れば、商業系地域で幅員6m以上が60%強と広がっており、これは利用者数の差によるほか、うるおいある空間の演出の違いによるものであろう。舗装種類で比較すると(図－2)商業系地域においてはインターロッキングブロック、タイル、ピンコロといったグレードの高い舗装が約45%を占めていることから推測される。

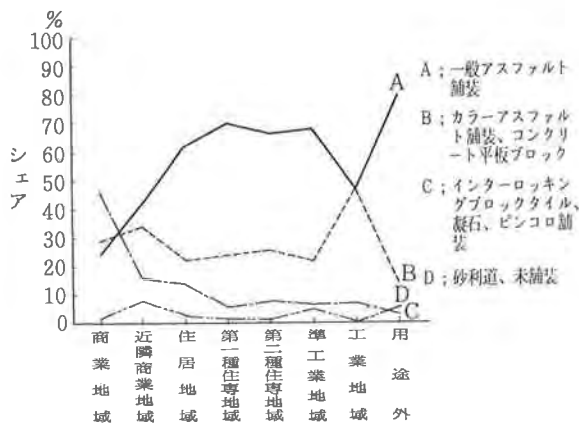


図－1 事業手法による分類

表一 3 利用目的別歩行者専用道整備状況

利用目的 項 目		通勤・通学路	買 い 物 経 路	公共施設への 経 路	コミュニティ 形成の場とし て 利 用	遊び場の利用	散歩道、ジョ ギングコース として利用	市 街 地 修 景 として利用	
整備済延長 (m)		471,178	317,257	315,434	79,575	84,328	419,636	97,986	
路 線 数		643	522	481	124	130	423	153	
路線数シェア (%)		62.7	50.9	46.9	12.1	12.7	41.3	14.9	
1 路線当り延長 (m)		733	608	656	641	649	992	640	
幅員別 構成比	15m以上 (%)	2.5	4.2	4.4	12.1	12.3	3.5	11.1	
	10～15m (%)	7.2	8.8	6.8	12.9	13.8	8.3	17.6	
	6～10m (%)	25.3	30.5	30.1	42.7	24.6	22.0	29.4	
	4～ 6m (%)	33.6	28.9	36.0	23.4	33.1	31.7	31.4	
	4 m未満 (%)	31.4	27.6	22.7	8.9	16.2	34.5	10.5	
舗装別 構成比	一般アスファルト (%)	60.2	51.5	52.4	23.4	26.2	60.3	28.1	
	カラーアスファルト コンクリートブロック (%)	26.3	23.6	26.4	32.3	33.8	25.0	34.6	
	インターロッキングブロッ クタイル、凝石 (%)	11.7	23.4	20.2	40.3	35.4	10.2	32.7	
	砂利、未舗装 (%)	1.8	1.5	1.0	4.0	4.6	4.5	4.6	
植栽の有無	無 (%)	50.2	55.0	53.2	25.8	32.3	43.0	15.7	
	有	植樹樹 (%)	12.1	13.8	12.5	21.8	16.9	17.7	20.9
		植樹帯 (%)	37.7	31.2	34.3	52.4	50.8	39.3	63.4
照明施設 の有無	無 (%)	49.0	40.6	41.6	20.2	34.6	48.7	27.4	
	有	架空線 一般 (%)	24.3	24.1	28.3	23.4	16.9	26.0	20.3
		架空線 デザイン化 (%)	1.5	4.0	2.9	4.8	4.6	1.4	2.6
		地中線 一般 (%)	15.1	16.3	17.4	24.2	21.6	15.4	28.8
		地中線 デザイン化 (%)	10.1	15.0	9.8	27.4	22.3	8.5	20.9
ストリート ファ	無 (%)	73.1	66.3	71.3	25.0	44.6	68.8	42.5	
	有	ベンチ、ゴミ箱 フラワーポット (%)	19.7	24.0	20.4	50.3	32.4	20.7	36.6
		時計、噴水 モニュメント等 (%)	7.2	9.7	8.3	24.7	23.0	10.5	20.9
近隣施設 状況（1 路線当り）	保育所・学校等(ヶ所)	1.2	0.9	0.8	0.8	0.9	1.0	0.9	
	ショッピングセンター 市場等 (ヶ所)	0.1	0.3	0.2	0.3	0.1	0.1	0.2	
	官庁、公民館、駅 市民センター等(ヶ所)	0.4	0.6	0.7	0.8	0.7	0.5	0.6	
	公園、運動場 (ヶ所)	0.5	0.5	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	
	病院、銀行 その他 (ヶ所)	0.2	0.3	0.2	0.3	0.3	0.2	0.3	

注) 1路線当り利用目的は複数回答とした。

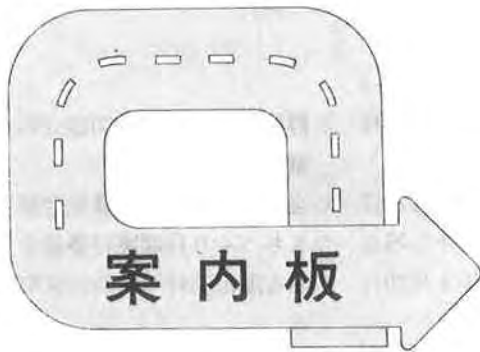


図一 2 用途地域別舗装種別シェアの比較

利用目的別整備状況では（表一 3）通勤・通学路としての利用が63%と一番多く、次に買い物経路、

公共施設への経路としての順になっている。幅員別構成比を見るとコミュニティ形成の場（井戸端会議的な場）、遊び場の利用目的のものは幅員が広がっており、植栽・照明施設・ストリートファニチャーの設置状況も他の利用目的のものより整備が進んでおり、グレードも高くなっている。近隣施設状況からは、保育所・学校等の付近において歩行者専用道路が整備されており、1路線当たり約1ヶ所があることがわかる。

以上、歩行者専用道路の整備内容状況について述べてきたが、住民が求めているうるおいのあるまちづくりという点では、最近では整備内容が充実してきているとは言え十分とは言えず、単に人が歩くスペースがあるに過ぎない快適性の低いものもあるのが現状であり、今後の整備に期待するところである。



○道路開発資金制度について

昭和60年度より、道路に関連する公共的事業分野における民間活力の導入を推進するため、道路開発資金制度が創設された。

その概要は次のとおりである。

1. 貸付対象事業

(一) 沿道型都市改造事業

都市計画法（昭和43年法律第100号）第7条第1項に規定する市街化区域内の主要な道路で道路交通環境の整備を図る必要があると認められる道路について、区間を定めて、道路局長が指定する4車線以上又はこれに準ずる道路（以下この号において「指定道路」という。）において、当該指定道路の新設若しくは改築又は当該指定道路内の自動車専用道路の新設と併せて、これに接する敷地において行う建築物の建築事業

(二) 沿道環境整備事業

幹線道路の沿道の整備に関する法律（昭和55年法律第34号）第2条第2号に規定する沿道整備道路に接する敷地において行う建築物の建築事業又は市町村が行う同法第9条第1項に規定する沿道整備計画の区域内の土地取得事業

(三) オープンスペース整備事業

前2号に規定する道路又は大都市圏等の主要な道路で著しく歩行者交通量の多い道路のうち歩行者の通行等歩行者の利便に資する公開空地の必要性が高いと認められる道路においてこれに接して行う公開空地

(四) 道路空間高度利用事業

イ 共同溝の整備等に関する特別措置法（昭和38年

法律第81号）第9条に規定する占用予定者となることにより道路の構造の保全と円滑な道路交通の確保に資する事業

ロ ケーブルボックスの占用の予定者となることにより電線類の地中化を推進し、道路空間の有効利用等に資する事業

ハ 高速自動車国道等を利用し、道路管理用の通信システムと一体的に建設、管理を行う高度情報通信システムの整備事業

(五) 駐車場等整備事業

都市計画法第4条第6項に規定する都市計画施設である駐車場又は自動車専用道路等の駐車場若しくは休憩所の整備事業

(六) 創造的道路関連施設整備（クリエイティブロード）事業

前各号に掲げるもののほか、道路の付加価値の向上に資する地域の特性を活かした創造的事業であって、道路局長が別に定める基準により地方公共団体等が策定する整備計画に基づいて実施する事業

(七) 高度道路技術開発事業

道路の建設、維持管理又は道路交通情報システムに係る高度技術との研究開発事業

(八) 特定大規模道路用地取得事業

事業実地中の道路と一体的に用地を取得する必要がある高速自動車国道等で、近い将来事業主体が確定するものに係る用地の先行取得事業

2. 貸付額

貸付金の額は、貸付対象事業に要する費用の額に道路局長が10分の4を限度として事業ごとに定める率を乗じて得た額を限度とする。ただし、特に必要があると認められる場合においては、その率を上げることができる。

3. 貸付申請手続

貸付金の貸付けを受けようとする者は、道路開発資金貸付金貸付申請書に次に掲げる書類（申請者が地方公共団体にあっては、第3号に掲げる書類を除く。）を添付して道路局長に提出する

(一) 事業計画書

(二) 資金計画書

(三) 道路局長が適当と認める担保に関する書面

4. 利率、償還期間及び据置期間

貸付金の利率は、年利3パーセント又は5パーセ

ントのいずれかのうちから、償還期間（据置期間を含む。）は5年から20年の範囲内において、据置期間は2年から5年の範囲内において、それぞれ道路局長が事業ごとに定める率及び期間。

5. 特別会計等の設置

借受決定者は、貸付対象事業に関する経理を明確にするため、特別な会計又は勘定等を設けて経理をする。

6. 昭和60年度予算

国費 200億

—人事消息—

(60年5月1日付)

●東北地建三陸国道工事事務所監督官（都市局街路課係長） 武田 哲衛

●都市局街路課係長（東北地建湯沢工事事務所調査課係長） 菅野 春雄

(60年6月26日付)

●国土庁計画・調整局総合交通課長（都市局街路課特定都市交通施設整備室長） 椎名 彪

●都市局街路課特定都市交通施設整備室長（都市局都市計画課建設専門官） 村山 弘治

(60年7月1日付)

●都市局都市計画課都市交通調査室長（都市局街路課建設専門官） 下田 公一

●都市局街路課建設専門官（船橋市建設局長） 溜水 義久

(60年7月10日付)

●広島県土木建築部都市局都市計画課長（都市局街路課長補佐） 荻原 達朗

●都市局街路課長補佐（地域振興整備公団都市整備事業部事業計画課長代理） 萩尾 隆吉

(60年7月16日付)

●大臣官房技術審議官（都市局街路課長） 依田和夫

●都市局街路課長（都市局区画整理課長） 佐藤本次郎

(60年8月10日付)

●船橋市建設局長（都市局街路課長補佐） 原田邦彦

(60年8月11日付)

●都市局街路課長補佐（地域振興整備公団工業再配置第一部計画第一課長） 樋貝 文雄

—行事日誌—

60年4月17日 ○静岡県清水市嶺神明線立体交差事業開通式

60年4月25日 ○全国都市計画主幹課長会議

60年4月25日 ○まちづくり月間実行委員会

60年4月29日 ○名古屋市基幹バス新出来町線開通式

60年5月1日 ○鹿児島県名瀬市佐大熊小宿線小宿トンネル完成式

60年5月15日 ○全国道路利用者会議定時総会

60年5月21日 ○新潟市小張木関屋線千歳大橋開通式

60年5月22日 ○大阪府堺市南海本線連続立体交差事業高架化完成式

60年5月23日 ○都市モノレール等計画自治体協議会総会

60年5月29日 ○富山県小矢部市社内上野本線完工式

60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

60年5月30日 ○道路整備促進全国総決起大会

60年5月31日 ○連続立体交差事業研究会

60年6月6日 ○都市景観懇談会

60年6月12日 ○街路事業担当者会議

60年6月17日 ○都市計画街路事業促進協議会四国ブロック会議

60年6月18日 ○街路事業促進議員連盟設立総会

60年6月24日 ○神戸市税関線シンボルロード整備事業完成式

60年6月26日 ○まちづくり功労者等表彰式

60年7月3日 ○都市計画街路事業促進協議会総会

60年7月26日 ○徳島市新浜東山手線紺屋町シンボルロード整備事業竣工式

60年7月29日 ○愛知県西尾市西尾安城線米津橋開通式

60年8月1日 ○第27回都市計画中央審議会

促進協だより

昭和60年度都市計画街路事業促進協議会開催さる！

60年度の都市計画街路事業促進協議会総会は、去る7月3日午後1時半より日本海運倶楽部で開催された。

全国都道府県市町村会員約1,000人を始め、衆参両院国会議員35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、木部建設大臣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、来賓の挨拶にうつり、建設省から木部建設大臣の挨拶があり、来賓挨拶として自由民主党道路調査会長小沢辰男先生、自由民主党建設副部長中川秀直先生、街路事業促進議員連盟会長斉藤滋与史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。

このあと、議事に入り事務局より

- 一、昭和59年度事業報告及び決算報告について
- 二、昭和60年度事業計画及び歳入歳出予算について

以上の二議案について説明があり原案どおり承認された。

また、当日は多数の国会関係者の御出席を頂き、大会を盛り上げたとは、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。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頂き、感謝の意を表したい。

60年度街路協総会

衆議院議員・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
天 野 光 晴	福 島	近 岡 理一郎	山 形
稲 垣 実 男	愛 知	辻 英 雄	福 岡
上 村 千一郎	愛 知	戸井田 三 郎	兵 庫
鹿 野 道 彦	山 形	中 島 源太郎	群 馬
片 岡 清 一	富 山	中 島 衛	長 野
亀 岡 高 夫	福 島	野 田 毅	熊 本
岸 田 文 武	広 島	野 中 廣 務	京 都
工 藤 巖	岩 手	畑 英次郎	大 分
近 藤 鉄 雄	山 形	原 田 昇左右	静 岡
塩 島 大	長 野	船 田 元	栃 木
高 鳥 修	新 潟	森 田 一	香 川
谷 垣 禎 一	京 都	計	23 名

参議院議員・本人出席者

氏 名（本人）	選出府県	氏 名（本人）	選出府県
井 上 吉 夫	鹿児島	増 岡 康 治	比 例
岩 崎 純 三	栃 木	松 尾 官 平	青 森
上 田 稔	京 都	水 谷 力	三 重
古 賀 雷四郎	比 例	森 山 真 弓	栃 木
後 藤 正 夫	大 分	山 内 一 郎	福 井
斉 藤 十 朗	三 重		
高 木 正 明	北海道	計	12 名
合 計		35 名	

衆議院議員・代理出席者名

氏 名 (代理)	氏 名 (代理)	氏 名 (代理)
足立 篤 郎	佐藤 文 生	古 屋 亨
相沢 英 之	佐藤 守 良	細 田 吉 蔵
愛知 和 男	斎藤 邦 吉	堀 内 光 雄
愛野 興一郎	桜 井 新	堀之内 久 男
伊藤 正 義	笹 山 登 生	三 池 信
糸山 英太郎	塩 川 正十郎	三 原 朝 雄
稲村 左近四郎	砂 田 重 民	三 塚 博
内 海 英 男	田 澤 吉 郎	箕 輪 登
江 藤 隆 美	田 中 龍 夫	水 平 豊 彦
小此木 彦三郎	田 中 直 紀	宮 崎 茂 一
小 沢 一 郎	田 原 隆	宮 下 創 平
小 淵 恵 三	田 村 元	武 藤 嘉 文
越 智 伊 平	玉 置 和 郎	村 岡 兼 造
大 石 千 八	津 島 雄 二	村 田 敬次郎
大 塚 雄 司	戸 塚 進 也	森 喜 朗
大 西 正 男	東 家 嘉 幸	森 山 欽 司
奥 田 敬 和	中 西 啓 介	保 岡 興 治
奥 野 誠 亮	中 村 喜四郎	山 崎 拓
加 藤 紘 一	仲 村 正 治	山 崎 武三郎
加 藤 六 月	野呂田 芳 成	山 本 幸 雄
海 部 俊 樹	羽 田 孜	渡 部 恒 三
梶 山 静 六	浜 田 卓二郎	渡 辺 栄 一
熊 川 次 男	原 健三郎	渡 辺 紘 三
小 山 長 規	平 泉 涉	渡 辺 省 一
古 賀 誠	平 沼 赴 夫	渡 辺 秀 央
河 本 敏 夫	平 林 鴻 三	
近 藤 元 次	福 島 讓 二	
佐 藤 信 二	藤 井 勝 志	
佐 藤 隆	藤 本 孝 雄	
		計 83名

街路事業促進議員連盟設立なる！

去る6月18日自民党本部において、街路事業促進議員連盟設立総会が開催された。

これは、昭和52年4月に結成された「街路事業促進議員懇談会」を街路事業への国民の強い要望を国政に十分反映させ、街路整備の飛躍的推進を図るため、懇談会を議員連盟と改称し、一層強力に街路事業の推進を図るものであります。

なお、役員は次のとおりです。(五十音順)

会 長 齊藤 滋与史

副会長 佐藤 守良 渡辺 栄一 井上 孝

参議院議員・代理出席者名

氏 名 (代理)	氏 名 (代理)	氏 名 (代理)
岩 本 政 光	坂 元 親 男	福 岡 日出麿
江 島 淳	志 村 哲 良	藤 井 孝 男
遠 藤 要	田 代 由紀男	藤 井 裕 久
遠 藤 政 夫	高 平 公 友	藤 田 正 明
加 藤 武 徳	谷 川 寛 三	松 岡 満寿男
上 條 勝 久	内 藤 健	宮 島 滉
川 原 新次郎	夏 目 忠 雄	
熊 谷 太三郎	初 村 滝一郎	
佐々木 満	林 寛 子	
合 計		107 名

坂野 重信

幹事長 野呂田 芳成

幹 事 相沢 英之 愛野 興一郎

稲村 佐近四郎 内海 英男

小此木 彦三郎 小 淵 恵三 大塚 雄司

大村 譲治 奥田 敬和 加藤 六月

近藤 鉄雄 塩川 正十郎 砂田 重民

戸井田 三郎 戸塚 進也 羽田 孜

橋本 龍太郎 原田 昇左右 松永 光

宮崎 茂一 村田 敬次郎 森 喜朗

山下 元利 渡部 恒三 渡辺 紘三

遠藤 要 上條 勝久 熊谷 太三郎

古賀 雷四郎 嶋崎 均 谷川 寛三

夏目 忠雄 山内 一郎

顧 問 安部 晋太郎 天野 光晴

金丸 信 亀岡 高夫 河本 敏夫

齋藤 邦吉 住 栄作 田澤 吉郎

田村 元 竹下 登 二階堂 進

長谷川 四郎 原 健三郎 原田 憲

細田 吉蔵 三原 朝雄

植木 光教 藤田 正明

事務局 中島 衛

一人事消息一

(60年4月1日付)

●兵庫県企業庁立地課長(事務局長) 福島 弘三

●事務局長(兵庫県東京事務所次長) 大石 治男

●兵庫県土木部公園街路課長補佐

兼事務係長(事務局)

青木 潤

●事務局(兵庫県東京事務所課長)

上田 茂

【協会だより】

○第8回全国講習会「街路事業の新しい動き」開催

当協会主催による第8回全国講習会「街路事業の新しい動き」が、下記の通り開催された。全国から地方公共団体の街路事業担当者をはじめ、4会場合計で1,062名の参加があった。なお、講師として建設省都市局佐藤街路課長、村山特定都市交通施設整備室長をはじめ、街路課専門官、補佐、係長他、都市計画課専門官、補佐等、担当官が出席された。

昭和60年10月8日(火) 東京会場

会場 サンケイ会館 参加者348名

昭和60年10月15日(火) 秋田会場

会場 秋田県自治会館 参加者109名

昭和60年10月18日(金) 宮崎会場

会場 宮崎県民文化ホール 参加者217名

昭和60年10月23日(水) 大阪会場

会場 建設交流館 参加者388名



講演する佐藤街路課長



講習風景（大阪会場）

○第2回北米新交通システム視察団のご案内

今年3月に行いました、マイアミの国際会議を中心とした第1回北米新交通システム視察団に続き、第2回北米新交通システム視察団を、明年6月に予定しております。

第2回視察団は、カナダのバンクーバーで昭和61年5月2日より昭和61年10月13日まで開催される「交通と通信」をテーマとした国際博覧会を視察し、あわせて北米における新交通システムを中心とした都市交通の視察を目的として、下記要領により実施いたします。

会員各位には、近日中に詳しいご案内をお送りいたしますので、よろしくご検討の上、多数ご参加下さいますようお願い申し上げます。

実施要領

1. 時期 昭和61年6月22日(日)から
昭和61年7月5日(土)まで
14日間
2. 費用 約95万円(航空運賃、為替相場、人数等の変動によって変わります。)
3. 募集人員 30名
4. 視察都市
 - I) バンクーバー
 - II) ニューヨーク
 - III) ワシントン
 - IV) デトロイト
 - V) トロント
 - VI) サンフランシスコ

お問い合わせ先

(社) 日本交通計画協会

担当者：宮脇

Tel 03-816-1791

RU 自治体行政と都市建設の総合コンサルタント

- 都市及び地方計画・マスタープラン
- 都市交通調査・計画
- 新都市システムに関する調査計画・設計
- 区画整理、市街地再開発、地区改良事業調査、設計
- 住民参加をふまえた地区整備計画立案参画
- 環境アセスメント調査

●地域に入り込み、
地域からの発想の
姿勢をとっています。

地域設計研究所 株式会社

●新鮮な問題意識、
鋭利な時代感覚
それに旺盛な情熱を持った
少壮・気鋭の研究所です。

●本社 東京都千代田区三番町
〒102 03-263-3811(代)

●支所・大 阪 事 務 所 06-944-1308(代)
・名古屋 事 務 所 052-971-7253(代)
・福 岡 事 務 所 092-714-4768(代)

●営業所 香 川 08772-3-2641 岡 山 0862-26-4530
仙 台 0222-61-1860

〈都市と交通〉

通巻第8号

昭和60年12月16日発行

発行人兼
編集人
発行所

田 川 尚 人

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

勝美印刷株式会社

公共の福祉と地域の調和

そこに初めて血の通ったまちづくりが生まれる



パシフィック コンサルタンツ株式会社

代表取締役社長 石 川 豊

本 社	東京都渋谷区神宮前 2 丁目 8 番 2 号 (パシコンビル) ●電話 03(404)1111 ㊦150
札 幌 支 社	札幌市中央区北四条 6 丁目 1 番地 (毎日札幌会館) ●電話 011(221)4181 (代) ㊦060
仙 台 支 社	仙台市一番町 2 丁目 3 番20号 (第3日本オフィスビル) ●電話 0222(66)1175 (代) ㊦980
名 古 屋 支 社	名古屋市中村区名駅四丁目26—25 (大商ビル) ●電話 052(581)9681 (代) ㊦450
大 阪 支 社	大阪市東区南本町 3 丁目 5 番地 (村田長ユーマンビル) ●電話 06(251)6761 (代) ㊦541
福 岡 支 社	福岡市中央区大手門 1 丁目 1 番12号 (大手門パインビル) ●電話 092(741)1761 (代) ㊦810

