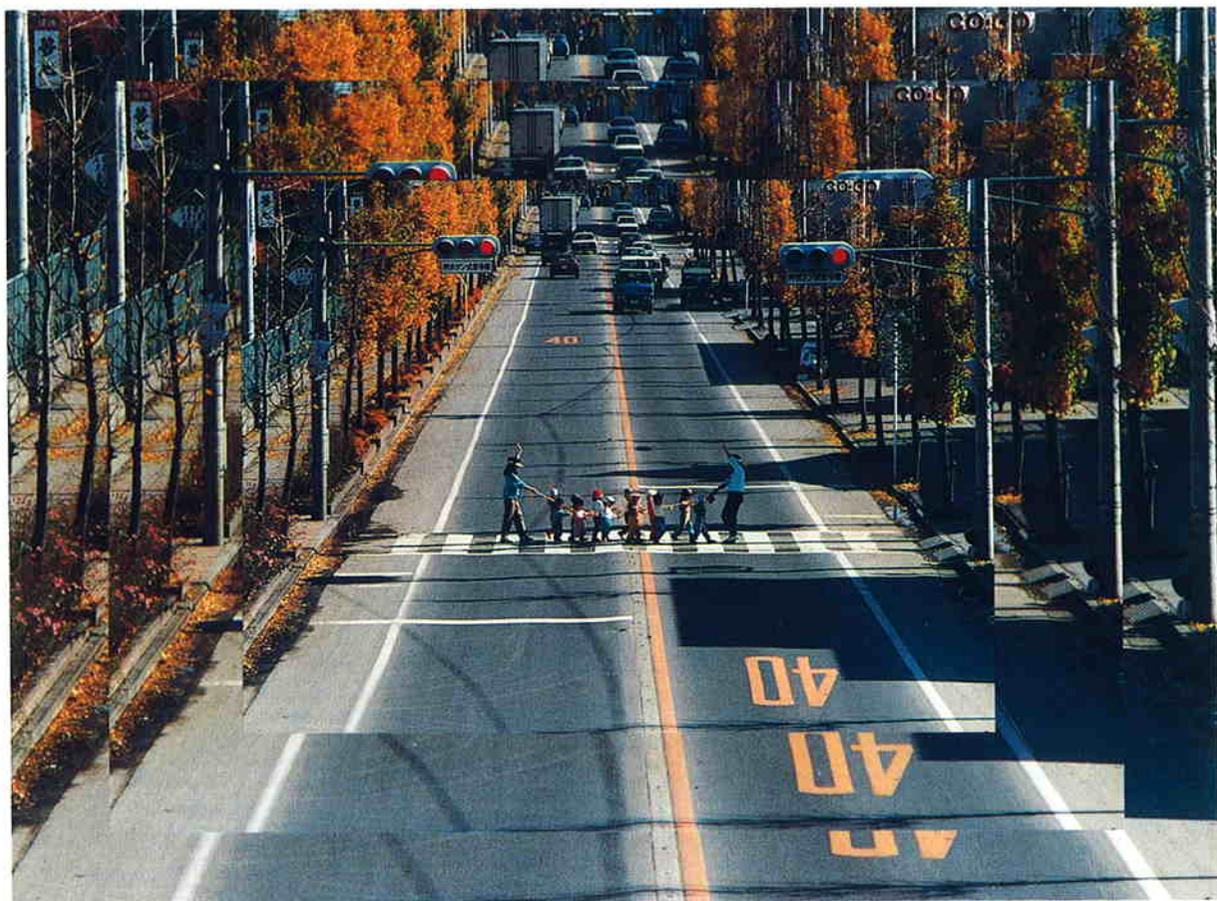


都市と交通

1986

No. 9



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



群馬県太田市太田中央通線



鹿児島県伊集院町本町通線（銀天街）



山形県新庄市北本町飛田線



山形県新庄市北本町飛田線

「地方の時代と

連続立体交差事業」

連続立体交差事業促進期成会代表世話人
石川県知事

中西陽一



日本三名山の一つ霊峰白山を中心とした白山国立公園並びに日本海の荒々しさに培われた能登半島国立公園に代表される四季それぞれにありなす雄大な景観、又、非戦災都市として加賀百万石の文化を今に引継ぎ、名勝「兼六園」「武家屋敷」等を当時そのままに生活に取り入れている県都金沢、石川県はその雄大な自然環境と貴重な文化遺産を有し、又地理的にも、東西100km、南北200kmと細長く、しかも日本海に大きく突き出した半島により形成されています。

その石川県にしかない貴重な「自然環境」・「文化遺産」・「地理的条件」を踏まえ「心の通う環境づくり」「人間性豊かな人づくり」・「住みよい県土の基礎づくり」・「豊かな暮らしの基礎づくり」の4本の柱を主体とし、自然・風土・歴史をも包みこんだ都市環境整備に取り組んでいます。

さて、近年「地方の時代」といわれておりますが全国的に地方都市への人口集中が進み、地方都市としての豊かな環境づくり等、各種の都市施設整備の課題が提起されています。その解決の一環として、各地方都市での街路事業、とりわけ連続立体交差事業の果す役割は年ごとに大きくなってきました。

私が会長を務めさせていただいています連続立体交差事業促進期成会は、昭和44年6月に連続立体交差事業を「道路と鉄道との平面交差による交通上のあい路を打開し、道路交通の円滑化を図るうえで有効適切な方途であるのみならず、鉄道による市街地の分断を是正し、都市の

一体的な開発整備を図るうえからも緊急を要する事業」と位置づけ「その事業の早期完成を図るために、今後都市計画の決定、都市計画事業の認可、および同事業の促進を図る」の設立趣旨のもとに当時は、僅か7県で発足したものでありますが、現在では31都道府県及び8政令都市が加入しております。

これは、まさしく各地方都市においても、鉄道駅を都市の核の一つとしてとらえ、今後の都市発展を考える際には、鉄道高架が不可欠な要素となっているといえます。

しかし、国をはじめ各地方公共団体においても財政事情は相変わらず厳しい状況にある中で、街路事業をはじめとする公共施設の整備は、都市の根幹を成すものであり、その必要性は今後ますます強まるものと思います。

石川県においても、金沢駅の高架化を一つの刺激策として駅東の再開発事業、駅西の土地区画整理事業等の駅周辺整備を図り、着工が決定した北陸新幹線事業と共に、石川県の玄関にふさわしい、都市づくりを進めたいと思っています。

又、県内の各都市においてもそれぞれの都市にふさわしい都市整備を考慮しながら、今後一層街路事業の促進に努める所存であります。

しかし、今後益々、地方の都市化に拍車がかかることが予想され、住民の多様な要求に対する一層強力な都市施設整備事業推進が求められるところであり、関係各位の一層の御援助、御協力を賜われれば幸いです。



ポストモダン社会と街路

環境デザイナー 泉 眞也

最近「ポストモダン」という言葉をよく聞くようになりましたが、もとはといえば建築の分野から出た概念で、10年くらい前からの新しい動きを反映したものです。モダンのアンチテーゼということになりますが、建築史上モダンで有名な建築家というところ、誰でも思い浮かべるのが、ル・コルビュジエでしょう。彼は「自由なる平面、立面」を掲げ、安く、効率的な建築物を国際的な水準に高めました。

しかし、世界のどこへ行っても同じでは味気ないなどというモダン建築への反論、飽きが出て来ることになりました。ちょうど公害の発生とともに近代技術への反論が出始めた頃で、モダン建築は住むための機械でありすぎるということから、伝統へ戻ろう＝ルネッサンスへの動きが出てきました。

では、モダン建築の前の18、19世紀はどうであったかと言いますと、「アールデコ」(＝装飾美術)が印象的な概念でした。そういう意味では、モダン建築はアールデコ(即ち無駄?)への否定から始まったわけです。モダン主義が「良いか・悪いか」、「単一価値」の世界であるとすれば、モダン主義への批判から生まれたポストモダン主義は、「好き・嫌い」、「多様な価値」の世界といえましょう。ポストモダンの概念は、この様に建築の様式から始まって、たとえば家族のあり方など多種多様な部分について論じられることとなっているのが現状です。

このような観点で街路をながめた場合、多様な価値を持っている空間としての街路というのがまず思いおこされます。街路の機能としては、単に人、車を通す交通空間のみならず、都市の骨格を形成する空間、共同溝、キャブなどの電線等の収容空間など多様な機能を有していることは御存知のとおりです。街路の概念も商店街のモールなどの通常の規格の街路だけでなく、モールとモールを結ぶ人ひとりが通

れるくらいのパリで見られる小径、京都の木屋町の小道があるとすれば、デトロイトのルネッサンスセンターの1階を広場として公開し、まさに機能としては人間の通過空間としての街路の一部としての様相を呈している所もあります。また、人間のための空間だけでなく、犬などのペットを散歩させるための公園、街路が北欧には見られます。最近話題になっている霞ヶ関から、都庁の移転先の新宿とを結ぶ弾丸道路もスーパーハイウェイとして位置づけられましょう。

さらに街路整備の手法の一つとして、貴重な都市空間を重層的に使うことも最近かなり検討されていると聞いており、そういう意味で街路が常に地表に設定されると限らない状況になりつつあります。先日英国人が来日して銀座のフードセンターを見てびっくりしていました。フードセンターの建設の屋上に道路が通っているものですが、これは彼らが英国で行おうとして結局まだ実現していないものだったというわけです。山手線の上に道路を作るなどというのも、都心の貴重な空間の有効利用という意味で同じ発想でしょう。外国では、ニコレットモールで有名なミネアポリスでビルの2階部分を結んだ空中歩廊、即ち空中を楽しく歩けるスカイウェイが最近話題となり、先日は朝日新聞の天声人語でも取り上げられました。これはビル側が歩廊に対して24時間のセキュリティを確保するための維持管理費を負担するなどの措置を講じており、まさに民活の良い例でもあるわけです。

以上の様に一口に街路といっても多様なあり方が考えられるわけであり、ポストモダン社会といわれている現在、街路のあり方についてより積極的に多面的な切り口で見直しを行い、21世紀の都市づくりに向けての土台づくりを行っていくべき時である様に思います。

街路事業と商店街近代化事業との 共同について

日本都市総合研究所 烏栖 那智夫

はじめに

わが国の都市計画道路の整備の状況は、表-1に見る通り、現在のところ、既成市街地においても可成の整備が残されている。

この既成市街地内の未整備道路の中には、我が国の都市の発展の歴史的経緯から所謂、商店街を構成する道路を拡幅する形態で都市計画道路として計画している例が数多く見られる。

このような都市計画道路の整備は道路体系の確立とともに、沿道地域の土地利用の高度化促進のために急がれているが、そこには土地利用の密度の低い郊外部等とは異なって、多種多様な問題の解決が必要である。

表-1 都市計画道路の整備状況
昭和59年度における改良率

(単位：%)

	既成市街地	新市街地	市街地計
大都市	59.0	36.4	56.6
大都市近郊	44.2	39.4	42.8
地方中枢都市	57.1	45.5	54.2
地方中核都市	52.8	41.0	49.2
地方中心都市	48.8	35.1	43.0
その他	42.7	29.6	34.4
計	49.6	35.0	44.1

注 既成市街地：市街化区域または用途地域制定区域で昭和50年度国勢調査によるDID区域内
新市街地：市街化区域または用途地域制定区域で昭和50年度国勢調査によるDID区域外
出典：都市計画年報（昭和60年度）

一方、沿道の商店街は地域経済の活性化、地域住民の生活利便の確保等のために必要であり商店街近

代化事業による振興が進められているが、モータリゼーションや生活形態の変化、買物行動の変化等から、商店街近代化のためには商店街の環境の改善が求められるようになりつつあり、事業促進のためには新たな課題もある。

このように街路整備と商店街近代化事業が重なる場合については双方が他の事業の持つ問題、課題の解決に資することが予見されるので、この2つの異なる体系の事業の望ましいあり方について若干の考察を以下に記したい。

1. 商店街の街路整備に係わる課題等

1) 商店等の現地残留、再建

従来、街路事業の多くは、用地買収方式により進められてきており、既存の沿道各店舗等は計画幅員相当の土地を買収され、残余地で再建を行うか、後背の宅地を取得する等により再建するのが一般的であった。

しかしながら、街路用地の買収に伴い、残余地が十分ではない場合がしばしば発生して、店舗等が現地に残留出来ないことが問題となっている。

通常、既成の路線商店街のあるような道路の沿道地域では後背地域にはいくらか空閑地が残るものの街路の沿道には空閑地が残されていないことが多いために現地で商業用の宅地を沿道に代替地として取得することは難しく、別の場所に転出を余儀なくされることも多い。

しかしながら、路線商店の多くは地元を対象とするローカルな経営を行うものが多いため、別の地域に移転して営業を再開することが大きな不安となるために結局、街路整備に対する反対に結びつき、整備の促進を妨げる大きな原因となる。(表-2は横浜市における街路事業が直面する問題を表したもので

表一 2 用地買収方式の街路事業が直面する問題

困 難 な 理 由	割合 (件数)
1. 買収地価不調整	10.2%
2. 移転、移設等補償価格不調	17.8
3. 代替地要求対応困難	23.8
4. 仮営業所要求対応困難	2.3
5. 移転先確保困難	17.8
6. 地権者、借地、借家人等の権利調整不調	7.2
7. 環境保全	0.9
8. その他	20.0
合 計	100.0%

出典：都市計画道路整備手法に関する調査研究・横浜市

あるが、政令指定都市へのヒヤリング結果においても同様の傾向が示されている)

また、既存の商店等の転出により、既存の地元商店街の削減を招き、地元との絆の深い活気のあるコミュニティ・マーケットが失われる結果、地域社会構成の要因の1つが失われ、地域の魅力の減退につながる場合が発生する。

このような問題の解決を図るためには、街路整備の他、土地区画整理事業や市街地再開発事業の適用が期待されるが、地域の状況や条件、事業期間等の面から依然、街路事業により多くを整備せざるを得ない。

これに対して、やや限定的な範囲の面整備手法として沿道区画整理型街路事業が昭和59年度より導入されることになり、既にその適用により事業が進められているが、今後はその適用により諸問題を克服して街路事業の促進が期待される。

2) 街路整備後の沿道土地利用の高度化

街路整備は、交通機能の改善の他、沿道の土地利用促進等を目的しており、公共投資効率の向上という課題に応える必要がある。

しかしながら、沿道の高度利用については街路事業後に行われる建築活動・経済活動等を待たなければならず、通常、それには相当の年月が必要である。

これは沿道区画整理型街路事業を適用した場合でも既に一帯の地域が高度に熟成した市街地の場合を除いて、同様である。

従って、土地の高度利用を刺激、促進する方策及

び経済活動を活性化する方策が必要となる。

3) 活気のある美しい街並みの整備

上記の課題の一部でもあるが、街路の整備が出来たとしても、沿道の建物が美しい街並みを形成しなければ折角の公共投資も生きない。

一般に、街路事業の結果、沿道の宅地は減少するので、中には小規模な宅地が発生し、その結果、いわゆるペンシルビル等が立ち、街並として好ましくなくなる傾向がある。

同時に、各敷地で小規模な建築を行えば、それぞれの建物の床利用効率が低く、経済的な不利益が生じる問題が発生する。

この点を克服するためには建物の共同化、立体化と共に優れた水準の建築及びそこに展開される活動の風景を形成する方策が必要である。

また、街路そのものの風景についても一層豊かな景観を呈する整備が求められる。

これらの中、共同化・高度化については道路開発資金制度による促進策があり、水準の高い街路整備についてはシンボル・ロードによる整備が可能であるので沿道区画整理型街路事業とともに、その積極的な活用を図り、高度化、共同化を進め、まちづくりとして意義の深い街路事業を進めることが必要であるが、そこに展開される活動や質の高い商業施設の建設については商店街近代化事業等に依らざるを得ない。

2. 商店街近代化事業の課題等

商店街の再編、近代化により活性化を図るためには各店舗の改善や共同化等の事業の他、その商店街に顧客が集まるための交通体系の整備や商店街に相応しい土地利用の適正化、誘導等が根本的には必要であり、具体的には都市計画事業による総合的な環境づくりが必要である。

そのような点の中から、街路事業に関連する点に焦点を絞れば、商店街近代化事業の問題や課題として次のような点が挙げられる。

1) 街路の整備の必要性

商店街の道路が既に整備されている場合には、特に問題はないが、道路の整備が不十分な場合には、自動車交通による集客力の不足や安心して快適に買物が出来る歩行者空間が無いことが深刻な問題となっている。

これに対して、交通空間の確保のために商店街が建物のセットバック等を試みたり、歩行者空間の舗装や植栽を自らが試みたりすることも方法としてはあるが、財政的に限界があり、また維持管理を円滑に進めることも難しい。

したがって、その整備の具体化については、多くの場合、公共事業を待たざるを得ない。

2) 共同化のための円滑な土地の交換、分合と土地の区画整形化

商店街近代化事業において行われる共同店舗の整備のためには共同建築に必要な敷地の取りまとめが必要になる。

具体的には、土地の売買、交換により共同店舗敷地を得ることになるが、望ましい区画の土地となら

ない場合が多く、土地を有効に利用出来ないという問題がある。

しかしながら、それを解決する方法は、商店街近代化事業にはない。

3) 街区整備の必要性

商店街の近代化を進めるためには、単に表通りと店舗の整備を進めるだけでは十分な効果を得られない。

一つには、店舗が再編される一方で、街路が整備されると、自動車交通量が増加し、沿道地域の交通と通過交通が輻輳するので、店舗等への来客、荷物の積み降ろしが行い難しく、整備する都市計画道路としても交通機能を十分に発揮出来ない。

従って、都市計画道路の整備とともに、表通りへ

表一 3 商店街近代化事業の適用条件（中小企業高度化資金貸付条件）

助成対象事業	貸付の相手方	対象施設	金利	償還期間(据置)	助成限度	主な事業計画の基準	新興法に基づき認定を受けたものに対する優遇措置
商店街近代化事業	㉑事業協同組合 ㉒事業協同小組合 ㉓協同組合連合会 ㉔商工組合 ㉕商工組合連合会 ㉖商店街振興組合 ㉗商店街振興組合 ㉘連合会 但し、㉖及び㉗は構成員の2/3以上が中小事業者であるものに限る。	㉑土地 (組合用地組合員用地) ㉒建物又は構築物(組合分、組合員分) ㉓共同施設設備 ㉔協業化設備 ㉕共同店舗	年 2.7%	15年以内 (3年以内)	65%	㉑商店街の改造比率…組合員の4/5以上改造。 但し、組合員の1/5以上が自己資金であっても小売商20人以上が改造すればよい。 ㉒参加企業……組合員数30人以上で、その2/3以上が小売を営む中小事業者。 ㉓中小企業者でない者の使用部分限度……店舗等の敷地面積(銀行等公共機関を除く)のうち、中小企業者以外の部分1/5以下 ㉔都市計画からみて妥当である。 ㉕適切な共同事業の実施……共同施設(商店街施設)その他共同仕入共同宣伝等	㉑公共的な共同施設の設置……無利子80%助成 償還期間15年 据置3年 (公共的な共同施設とは、アーケード、街路灯、共同駐車場等いう。) ㉒共同店舗(参加事業者が10人以上であり、かつその4/5以上が従業員5人以下のもの)……無利子80%助成 償還期間16年 据置3年
	上記の組合員若しくは所属員たる中小企業者。	㉑土地 ㉒建物 ㉓構築物					

の取りつき道路や裏側の区画道路等の整備のための街区整備が必要である。

二つには、商店街として十分な高度化、成熟を図るためには、商業活動に相応しい街区をつくり、店舗等の建築を促進する必要がある。

三つには、上記の2)に述べる共同店舗の敷地のための区画の整形化を行うためには、街区の整備が必要である。

以上の理由から、街路の整備と合わせて、街区の整備が必要となる。

4) 店舗以外の施設の整備促進策

商業街近代化事業は店舗及び公共的共同施設、共同店舗の整備を対象とするものであり、事業の範囲や助成については一定の制限がある（表-3参照）。

それによれば、店舗住宅併用施設の場合、改築等に対しては住宅部分の改善等には近代化事業による助成の仕組みがない。

また、表通りの裏側の住宅を含めた街区の再編が必要であっても、近代化事業の範囲外である。

しかしながら、全国的に見れば、路線商店街については、大都市の中心部等を除き、住商複合形式の商店街も多く、また、沿道の裏側の宅地と一体的に再編整備が必要な場所も多いので、店舗以外の施設に対する整備促進策が必要になる。

3. 両事業の効果的な進め方

——街路事業と商店街近代化事業の共同化——

既成市街地においては、今後、数多くの街路整備を行う必要があり、特に商店街において事業を行う場合には、土地利用の高度化促進や商業活動の活性化を促進すると言った課題がある。

一方、商業振興を目的とする商店街近代化事業は、同事業だけでは十分な事業の効果をあげにくいと言う問題がある。

これら2つの事業の問題解決や課題の達成は、相互補完関係にあることから、2つの事業が協調・共同してよりよい事業効果を得る必要がある。

1) 両事業の共同による利点

ア) 街路事業にとっては、

商業の高度化、活性化が図られるので公共投資の効果が高められると同時に、街路事業のほか近代化事業の投資もあることから事業への合意が得やすい。

また、共同化により一層優れた街並みが出来ると。

イ) 商店街近代化事業にとっては、

街路整備が進み、交通便利と公共空間が確保出来ると共に、その維持管理が行われるので商店街環境の基盤が出来る。また、シンボル・ロード等の導入により優れた空間をつくり、集客力の向上につながる。

沿道区画整理型街路事業の適用により街区の整備や共同店舗敷地が十分に整備出来るので、共同化や高度を促進し易い。

更に、街路事業による建物の更新等の補償金が店舗等の更新の資金として活用されるので資金的な余裕が出来るし、道路開発資金制度等制度を活用して店舗以外の部分の共同化・高度化が行われる。等々の利点がある。

すなわち、同じ地区に対して2つの事業による投資が重なり、整備の効果を高めると同時に、様々な計画的な配慮が可能になる。

既に、2つの事業を共同的に施行して良い結果をもたらしている事例（石川県・松任市）もある。

この方式の展開については、次のような点を中心に具体化する必要がある。

2) 検討を要する課題

(1) まちづくりとしての商店街近代化と街路整備の位置づけ

商店街近代化は名の通り、街の近代化であり、まちを商業環境として十分なものに作り上げる必要がある。

またまちづくりとして整備を進めなければ、十分な事業の効果を挙げられない。

一方、街路整備も沿道宅地の利用高度化や活動の活性化に繋がる方向で事業を進めることが望ましく、まちづくりの視点から事業化を図ることが望まれる。

従って両事業の共同の基本的な前提としてそれぞれの事業がまちづくりを行う事業として位置づけることが必要である。

(2) 総合的な計画・整備の調整

このように、両事業にとってまちづくり事業として行う必要性があることに加えて、商店街近代化事業にとって、その周辺条件の整備が重要であり、取り分け、交通条件確保や土地利用のために都市計画や都市計画事業が合わせて確定されることが望まれる。

一方、街路事業にとっても、商店街近代化事業が街路事業と重複して実施されることが確定していれば、商店街に相応しい様々な街路整備の内容等への配慮を行い得る。

従って、共同の実施に当たっては、2つの事業を含む総合的な地区整備の位置づけを行い、それに基づく事業の実施を図ることが必要である。

(3) 同時施行

この2つの事業を同時に行わないと投入される資金の一部が外部に流出したり、同一建築に投入される資金が十分でなかったりして、効果的な共同化・高度化等を図れないおそれがあるので施行時期の調整が課題となる。

また、道路の整備が進まないおそれがあると商店は整備されたものの、前面道路がいつまでも工事中の状態では、客の足も遠のくおそれがあり、事業期間についても出来る限り同一期間であることが望まれる。

しかしながら、公共事業である街路事業は年度予算の制約があるので、商店街近代化事業に比べて事業期間が長期化すると思われる（商店街近代化事業の場合、近代化資金の導入に必要な手続きに2年程度、300～400mの商店街の建設事業に2～3年程度の期間と言われる）。

従って、街路事業が通常のペースで行くと、事業期間にズレが生じるおそれが強く、それに対して財政的な措置等の施策が課題となる。

松任市の商店街近代化と街路事業について

石川県松任市建設部長 西野 一郎

1 はじめに

女流俳人、加賀の千代の出生の地、松任市は、南東に霊峰白山を望み、西は日本海に接し、金沢平野の中心的位置にあり、白山に源をもつ手取川のかんがい耕地として早くから開け、豊富な水を農業用水に利した米作地帯で、特に早場米の主産地として古くから全国にその名が知れている。

昭和29年11月生活圏を同じくする1町10か村が合併し、新しい松任町が誕生、続いて昭和31年、32年に近隣2か村を編入し、今日の市域が形成された。その後、昭和40年に入り高度経済成長とともに、人口が着実に増加し、昭和45年10月10日、県下8番目の市として市制が施行された。

県都、金沢市に隣接し国道8号線バイパス、北陸自動車道、国鉄北陸本線等、交通の便も良く、しかも広い土地と清らかな水が流れ、自然環境に恵まれているため、農業の外、商工業や住宅地にも適し、土地の利用価値が高く、県内でも最も有利な土地条件を備えている。昭和48年着工の千代野ニュータウンをはじめ、数多くの大規模住宅用地の造成のほか工場等の立地があいつぎ、人口も市制当時の31,354人が、現在では53,300人余を数え、1.7倍に増加している。

今後は、本市の豊かな水、美しい緑、交通の便など地の利に恵まれた条件を生かした「モデル田園都市」の理想郷を求め、市街地の近代化と合せ、農工商の調和のある7万都市づくりを目指している。

2 事業の目的、必要性

都市計画道路、県道千代尼線は、当市の市街地を東西にはしり、国道8号線と県道(旧国道)を結ぶ商店街の幹線道路であり、沿線の布市町、四日市町、八日市町、中町、安田町、茶屋町は、急速な都市化

の伸展に伴う消費人口の増加など、極めて恵まれた条件にあり、町の中心商店街として栄えたが、昭和47年の国道8号線、バイパスの開通をはじめとする道路網の整備と自家用車の激増により歩道もなく幅員5mという狭い道路の商店街より、金沢(当市より約20分)へと消費者の流出が激しく、加えて、駅前に昭和48年大型の2店舗が相次いで進出、一方県政百周年記念事業の一環として市街地近郊に、千代野ニュータウン(81ヘクタール、人口約6,000人)造成のほか、工場立地など都市化の伸展に伴い人工増加が続く中で、市民の消費購買力の他市町村への流出防止と、商圈拡大に努めるため、市の中心的な商店街の近代化と、ここを走る千代尼線の改良事業が強く求められていた。

事業の概要

千代尼線道路改良事業

全体延長	1,143m
幅員	14m(旧5m)
事業主体	石川県
事業名	街路事業(1種)
補助事業費	24億2千6百万円
市単独費	1千139万円
事業年度	昭和48年度～65年度

街路整備にあたっては、古くは物資の集散地として経済、文化の中心地であった当地区の活性化を呼び戻すとともに、歴史的伝統の中に近代化を取り入れ訪れる人々に、歩く楽しさを与えられるような街づくりに配慮した。

1) 道路拡幅と歩道設置

従前5mに過ぎなかった道路幅を6mに拡幅し、新たに3.5mの歩道を両側に設け、これにより地区住民から指摘のあった道路狭小さに交通渋滞の解消と歩行者の安全性が確保された。



千代尼線中町商店街



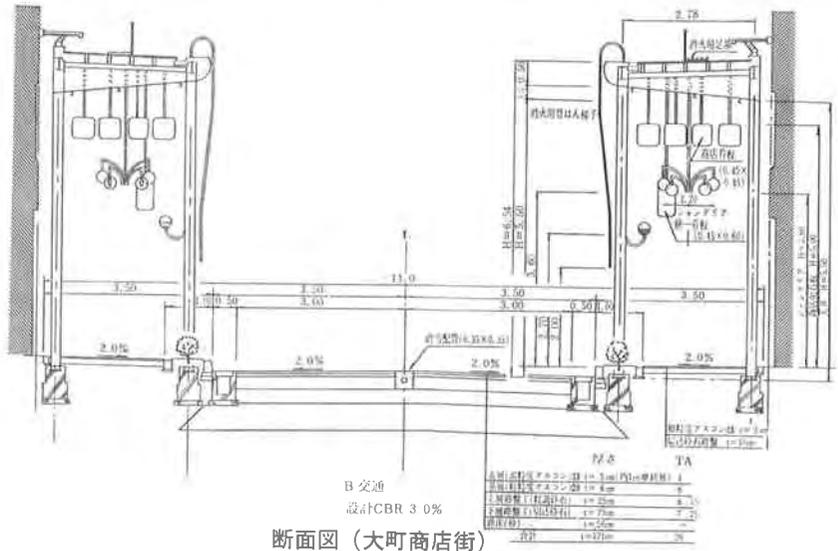
千代尼線大町商店街

2) 植 栽

花と緑を身近かな生活の中に取り入れたため、つつじ、さつき、かんづばき、山ぼうしを配置し、更に夏には、商店の一鉢運動による朝顔やフラワーポットによる四季を通じて咲く草花の配置は、行きかう人々の心をなごませてくれる。

3) 消 雪

1,143mの全延長に消雪用パイプを布設、井戸2基により降雪期における道路交通の確保に努め、アーケードのない所には、歩道消雪を施工、歩行者の利便を図る。



断面図 (大町商店街)

3 商店街の近代化

県道千代尼線の改良工事は、昭和48年度から工事に着手され、これを機会に、かねてから商店街の近代化を図るべく熱意に燃えていた中町商店街は、同年5月に商店街開発協同組合を設立。

- ① 千代尼線中町通りの拡幅、改修
- ② 共同店舗の建設
- ③ アーケードの設立
- ④ 共同駐車場の設置

この4項目を目指してその活動を開始し、各商店及び町内会が一丸となり、事業促進に努力を重ね昭和52年屋上駐車収容能力95台の松任中央ビルを建設、同年9月には、千代尼線の中町部分の改良が完成し、更に53年3月、高度化資金の導入による総事業費

118,000千円で、アーケード、街路灯、有線放送等一連の工事も整備完成した。一方この地区の東側になる大町(四日市町、八日市町)は、昭和41年「大町商店街協同組合」を組織し、近代的な商店街づくりを目標にかかげ、簡易アーケードによる近代化を計り、当時は石川県モデル商店街に指定されるなど、松任の中心的商店街としてにぎわっていたが、中町商店街に続き、昭和56年総事業費134,000千円でアーケード工事を行い、高層アーケード付の理想的な商店街が誕生した。こうして千代尼線改良工事に併せて新しい町並みがつくられた。当初は、松任市の自然発生的に形成された商店街から大きく変貌し、これに加え店舗の改築も進み商業環境としての整備が整い、安全で楽しみながら買物のできる街になりつつあり、今後は更に顧客吸引力を高めるため駐車場の整備をはじめ、卸小売業の共同化と流通機能の整備促進を進める考えである。

4 おわりに

先に記述したが、本市商業は人口増加というきわめて恵まれた環境を受けて伸展を続け、年間商品販売額も、過去10年間で199億円(70%)の増加と順調な伸長を見せている。これは大規模店舗の進出や、中心商店街の近代化による消費購買力吸収と人口増加による消費需要の増大に支えられたものと推測さ

れる。

しかし広域的基幹道路網の整備、交通事情などによる近郊都市志向の高まり、大規模店舗の進出と厳しさを加えている。

このため都市計画による中心道路の整備、特に千代尼線の未改良186mの早期完成と、商店街の近代化、駐車場の整備等、都市施設と商業機能の一体的な開発事業を進める必要があると思われる。

新庄市における商店街近代化と街路事業

山形県土木部計画課長 沢井 卓郎

1 はじめに

新庄市は、山形県の北部最上盆地に位置し、国鉄奥羽本線が南北にはしり、日本海側と太平洋側とを結ぶ陸羽東西線の分岐点で、これと平行してはしる国道13号、47号が交差する要衝の地にある、人口約43,000人の地方中心都市である。

盆地の周りには北東に栗駒山国定公園、北西に秀峰鳥海山がそびえ、南西には出羽三山の一つ霊峰月山がその雄大な姿を横たえており、平地部の市の南部を本県の母なる川最上川が貫流し、四季折々の美しさで私たちの目を楽しませてくれる自然に恵まれた都市でもある。

2 街路事業と商店街近代化事業

新庄市の中心市街地は、市周辺部における大型店の進出、消費者ニーズの対応の遅れ、交通事情の変化等により、商業活動にブレーキがかかって商店街の発展を阻害しているため、様々な問題を抱えている。このことは、都市環境施設整備の立遅れや、店舗の老朽化、交通の混雑などが大きな要因として考えられている。

これら多くの問題を打開する為には個別の店舗の改造、アーケード、共同駐車場の設置、歩道のカラー舗装化など、街区ぐるみの改造を行い、魅力ある近代的な商店街造りが急務とされていた。そこで、このたび、市の中心市街地における街路事業と並行して進められた商店街近代化事業が完成を迎えたので、

その一端について紹介する。

3 街路事業の概要

昭和48～54年度で、新庄駅前通りから北本町南端まで延長280m間を完了した。この区間においても商店街近代化事業を導入し、店舗改造、アーケード設置、カラー舗装等を実施している。

このたび引き続き施行された北本町区間延長300mは、昭和55年度から本格的に用地買収に入り、道路幅員11.0m(歩道1.0m両端、車道9.0m)づつ広げ



図一1 位置図

表一 1 事業費の推移

単位：千円

	55年度	56年度	57年度	58年度	59年度	60年度
事業費	190,500	291,000	455,700	418,818	190,520	223,000
用補費	167,581	272,029	425,077	315,612	109,468	168,880

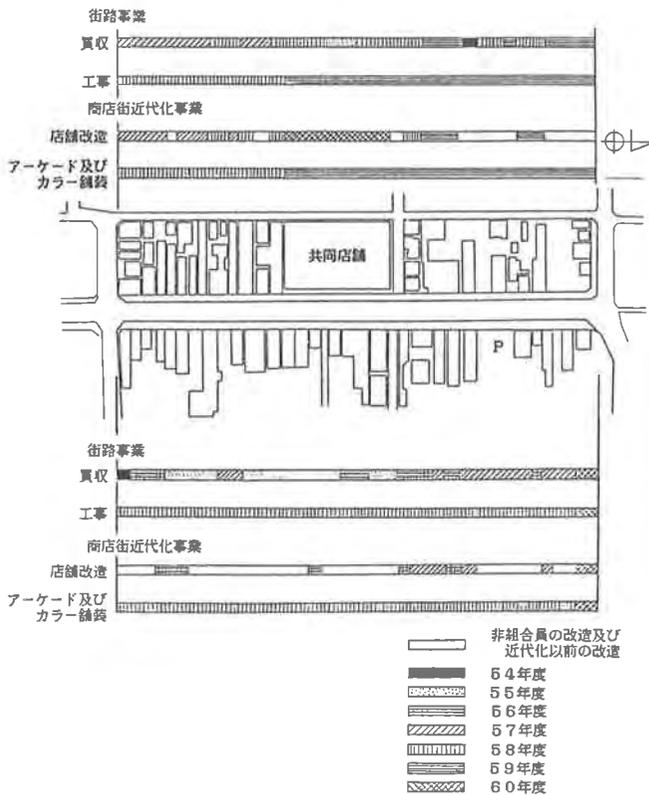
20.0m（歩道4.5m両側、車道11.0m）にしようというものであり、昭和60年度完了した。

〔事業内容〕

路線名 3・4・4 北本町飛田線
 事業主体 山形県
 総事業費 1,769百万円

4 商店街近代化事業の概要

昭和55年度から、県施行による北本町飛田線街路整備事業が実施されるにいたり、店舗の移転、改造を余儀なくされたため、商店街活性化の気運が急速に高まった。地元商店街では、高度化資金による小売業商店街近代化事業の適受を受けるため協同組合



図一 2 事業概要図

表一 2 事業費の推移

単位：千円

	56年度	57年度	58年度	59年度	60年度
組合事業 (アーケード・カラー舗装)	—	—	115,138	39,889	19,980
組合員事業 (店舗改造等)	163,181	306,496	193,952	348,988	—

北本町昭和会を結成し、また、地元新庄市、山形県とも一体となり、昭和56年には近代化事業計画の認定を得て、下記事業が実施された。

(イ) 店舗改造

街路整備計画にあわせた移転、改造を行い、組合員48名中、改造者は近代化事業以前に完了した8名を含めて43名で、改造比率は89.6%である。また、完了済を除いても改造者数は35名であり、改造比率は72.9%で全体の2/3を超える。また未改造組合員は、共同店舗への移転予定者である。

(ロ) アーケード設置

本県屈指の多雨多雪地帯であり、楽しくショッピングできる魅力ある空間を確保するため、高さ3.5mのアーケード設置と歩道のカラー舗装を実施することとし、共同組合では高度化資金の共同施設事業の認定を受け、特にデザイン、色彩に配慮して図一 3、4及び写真一 1、2に示すような歩道を完成することができた。

(ハ) カラー舗装

事業は昭和会からの受託工事として実施し、商店街のイメージアップをはかるためワインカラーとした。(写真一 2)

(ニ) その他

防災、美観及びサービスの提供として、照明灯、統一看板、放送施設等の充実をはかった。(写真一 3)

5 事業推進のうえでの問題点

商店街近代化事業における個別店舗改造は、自己資金に街路事業の補償金を充当する計画が大部分であったことから、各店舗の建設年度は、街路事業の進行にあわせざるをえなかった。このため商店街近代化事業の年度別事業計画は、街路事業の進行と調整して計画をたてる必要があり、街路事

6 おわりに

昭和55年以来、厳しい経済状況のなかで、幾多の困難な問題をのりこえ、事業の促進を図ってきたが、街路の拡巾に重点をおいていた街路事業に、商店街近代化事業を導入することによって魅力ある商店街づくりを進めることができた結果、中心市街地の環境整備と地域の発展に果たした役割りは極めて大きく、関連事業の導入がいかに重要であるかをあらためて実感した次第である。

これからの街路事業は、総合的な計画を基に、それぞれの地

域の特性にあった市街地の形成をめざすものでなければならない。街路事業の施行にあたり関連事業を積極的に導入して行くことは容易なことではないが、本事業の例を見るとその相乗効果は計り知れないものがあつたと考えられるので、今後とも事業の施行にあたっては、官民一体となり創意工夫を重ね、個性あるまちづくりに努力すべきであると考えられる。

最後に、事業の遂行にあたり適切な助言、ご指導ご協力をいただいた建設省をはじめ、関係機関に対し、深く感謝の意を表する次第である。またこの事業の完成により商店街が増々発展することを祈念しているものである。

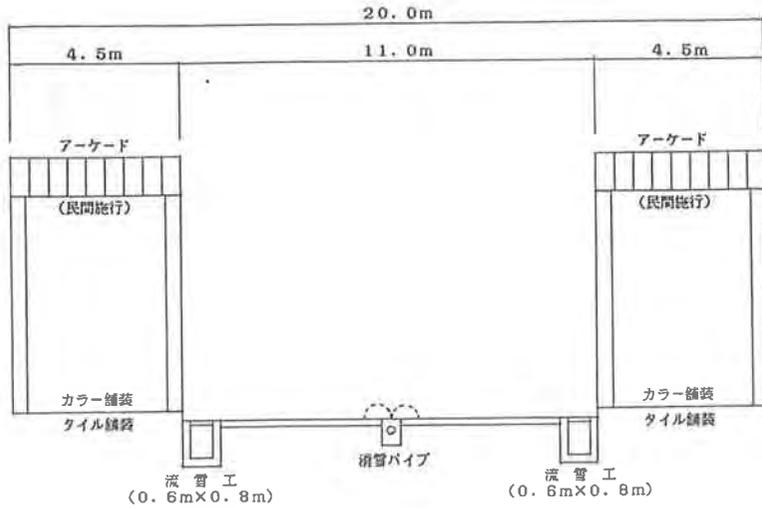


図-3 標準横断面図

業の進捗が遅れると近代化事業も当然遅れることとなるので、街路事業の与える影響が極めて大きく、施行者間のコンセンサスづくりが大切であつた。

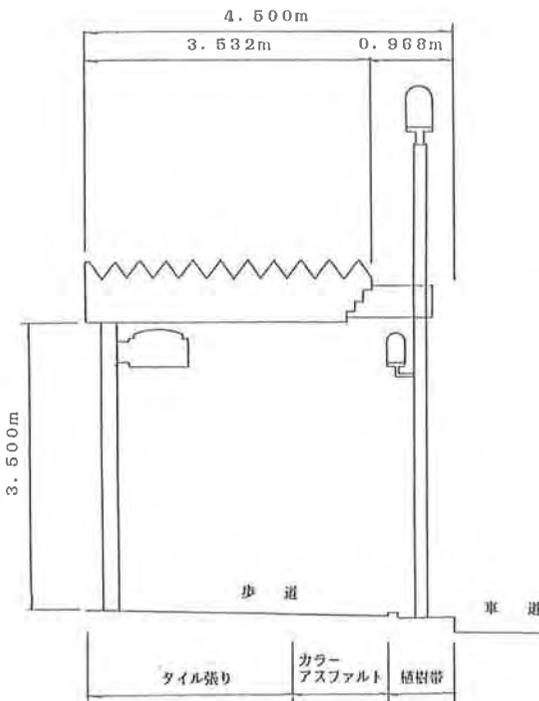


図-4 アーケード略図



写真-1 アーケード設置状況



写真-2 カラー舗装及びタイル舗装状況



写真-3 スピーカー及び統一看板設置状況

伊集院町における商店街近代化と街路事業

鹿児島県都市計画課長 北村 信夫

はじめに

伊集院町は、薩摩半島の中心部に位置し、東に県都鹿児島市に隣接した人口2万人の町である。

古くは、島津家15代貴久がこの地に居城を構え薩摩、大隅、日向の三州の平定を図っており、1549年には、フランシスコ・ザビエルが、この地に貴久を訪れ、日本で最初のキリスト教布教の許可を受けている。このように、伊集院町は、昔から地方における文化、行政の中核都市であった。

また、島津家との係りの名残りとして、今も秋には、県内の三大大行事の一つである「妙円寺詣り」が催される。この祭りは、薩摩の土風を象徴する島津家18代義弘の関ヶ原の戦いの苦闘を偲び、鹿児島市内や近郊市町から行軍して妙円寺に参るといふ祭であり、その参拝者は、10万人余にもおよび静かな町もこの一日は、祭り一色に染まる。

参拝者をはじめ武者行列は、伊集院市街地にはいると、今回紹介する本町通線を通り神社へと進む。通りには、市が立ち並び、名物「伊集院まんじゅう」が店頭を飾り、門前の参道さながらの景観を呈する。

商店街の現状

本町通線は、江戸時代には、「伊集院の四十八高」と呼ばれた商家が軒を連ねるメインストリートとして、早くから歴史に登場する。近年は、膨脹の一途

をたどる鹿児島市のベッドタウンとして、大小7箇所、総計画人口2万人余りの宅地開発が進行する伊集院町にあって、消費需要は、増加の傾向にはあるものの、本町通商店街は旧態依然とした街並みで魅力に乏しく、建物の老朽化と商店密度の低下が、暗くさびれた感じを与えている。また、集約的な駐車場とその絶対量が不足しているため、駐車場を求めて走行する車両や路側の違法駐車増加によって商業活動は、停滞する一方である。加えて、昭和51年、鹿児島本線の伊集院駅をはさんで町の北側に2百台の駐車場を持つ大規模小売店が進出し、新たに形成されつつある商業区域との競合も深刻である。このような状況のなかで、「抜本的な体質改善を図って、都市的商業需要に耐えうる商店街の形成」「歴史の町伊集院にふさわしい都市空間の創造」を2本の柱に、本町通の街づくりが開始された。



図-1 位置図

商店街の現状

本町通線は、江戸時代には、「伊集院の四十八高」と呼ばれた商家が軒を連ねるメインストリートとして、早くから歴史に登場する。近年は、膨脹の一途をたどる鹿児島市のベッドタウンとして、大小7箇所、総計画人口2万人余りの宅地開発が進行する伊集院町にあって、消費需要は、増加の傾向にはあるものの、本町通商店街は旧態依然とした街並みで魅力に乏しく、建物の老朽化と商店密度の低下が、暗くさびれた感じを与えている。また、集約的な駐車場とその絶対量が不足しているため、駐車場を求めて走行する車両や路側の違法駐車が増加によって商業活動は、停滞する一方である。加えて、昭和51年、鹿児島本線の伊集院駅をはさんで町の北側に2百台の駐車場を持つ大規模小売店が進出し、新たに形成されつつある商業区域との競合も深刻である。このような状況のなかで、「抜本的な体質改善を図って、都市的商業需要に耐えうる商店街の形成」「歴史の町伊集院にふさわしい都市空間の創造」を2本の柱に、本町通の街づくりが開始された。

商店近代化と街路事業

地元商店街は、県が実施する街路事業を機会に、小売商業商店街近代化事業を導入し、高度化資金の運用により個々の店舗の質的改善を図る外、ミニ公園等の核的施設の設置やカラーブロック舗装、街路灯、バス停シェルター、共同駐車場、ストリートファニチャー等、共同施設の充実にも力を注ぎ、積極的な街づくりに取り組んでいる。

本町通は、銀天街と中央通の二つの商店街協同組合によって組織されており、両者は、白を基調にした建物のトーンコントロールを導入する等、全体の統一感を図る一方、銀天街は、近代性を前面に押し出し、中央通は、妙円寺詣りの参道をテーマに歴史的特性との調和を図るといふ、それぞれ独自の個性ある商店街形成を推進している。

事業の概要

街路事業

路線名 本町通線他1線
延長幅員 L=734m W=16m



写真一 妙円寺詣り



図一 計画平面図



写真一 2 完了した銀天街

事業主体 鹿児島県
 事業費 3188百万円
 事業年度 昭和54年～62年度（予定）

近代化事業

	(中央通)	(銀天街)
組合員	40人	30人
共同施設事業費	16百万円	10百万円
店舗改装事業費	1,266〃	1,066〃
事業年度	59～62	55～61

両事業は、県、町、商店街の三者連絡協議会を通じて調整を図っており、街づくりの基本構想を念頭に、次のような修景を施している。

① 永平橋の照明、高欄

中央通に位置する永平橋の照明は、街路事業と町



写真一 3 永平橋と未施行の中央通

との合併により、妙円寺詣りの終着を示すランドマークにふさわしい島津家の家紋入りの献燈型とした。高欄は、木目調のポストに青銅色の擬宝珠をあしらい、街路事業により施行した。

② 歩道舗装

銀天街 幾何学模様のカラー平板ブロック舗装で近代的な明るいイメージとした。

中央通 玉石洗い出し平板ブロックを用い、門前町のイメージをかもし出す計画である。

なお、いずれも街路事業と近代化事業との合併。

③ 街路灯

銀天街 歩道舗装や建築物と同系の配色

中央通 参道にふさわしい献燈型

いずれも近代化事業の単独費にて施行。

むすび

昭和54年度にスタートした本事業も、銀天街については、ほぼ整備が完了し、中央通についても、求めてきた街のイメージが姿を現わすのも真近に迫っている。

以上、地元商店街の積極的な協力のもとに、街路事業と商店街近代化事業とタイアップし、歴史的な町の再生と将来の都市型社会に対応出来る街並みづくりの一事例として紹介したが、電線類の地中化等今後、更に研究評価されてゆくべきものと考え。

太田市における商店近代化と街路事業

群馬県土木部都市施設課長 藤野 敏

太田市の位置

太田市は、群馬県の南東部、渡良瀬川と利根川にはさまれた平地帯にある。

市域面積は97.52km²であり、東京から86km、東は栃木県足利市西は伊勢崎市を経て県央に、南は利根川を隔て埼玉県に北は桐生市へそれぞれ接している。昭和61年2月現在の人口134,000人と云った本県第3位の都市となっている。

太田市発展の経緯

この地域は鎌倉時代に新田氏の庄園として開け、近世に入って日光例幣使街道の宿駅、さらに大光院(呑竜様)の門前町としても栄え、この地域における経済的、行政的面上における中心地となっていた。

明治42年には東武鉄道が開通、大正に入り中島飛行機(株)が創立されたため急激に都市化され第2次大戦中には、本市周辺は一大軍需工業地帯となった。

戦後は平和産業として、その工場跡地に自動車製造工業、メリヤス工業、電機工業等の勃興などにより、今日の産業基礎の第一歩が築かれた。

昭和35年に首都圏都市開発区域に指定されるに及んで、日本経済の急速な成長と、自動車の大衆化は、

本市の輸送機器産業とこれに関連する系列工場を発展させると共に多くの企業誘致により人口の吸引に拍車をかける結果となり現在では本県における人口第3位の都市で製造品出荷額においては県内トップの市となっている。

事業の背景

太田市においては、人口の急増に伴い昭和38年新都市計画法による商業区、住宅区、工業区など秩序ある土地利用を定め市内を東西に走る東武鉄道以南の市街化を目指し、バイパスの建設、工業団地造成、文教施設の充実、住宅団地の建設、その他の外縁的拡大を図ってきた。

その後これに引き続き九合、浜町新井地区等の土地地区画整理事業を実施し、太田駅南口の開設をはたし市街地造成の第一歩とした。

これに伴い太田駅南口商店街の整備発展は著しく、大型店舗の進出などにより客足が南へ傾く状況となって来たため、東武線北側に面する太田中央通線(旧街道)における不整形な街区の形態と老朽化した建物と交通混雑等から、地元商店振興組合による沿道商店の近代化が街路事業に合せて昭和50年度より進められることとなった。



図-1 位置図

事業の概要

全体延長	856m
幅員	18m
事業主体	群馬県
事業名	街路事業(一種改良)
補助事業費	3,487百万
事業年度	昭和50年度 ～昭和62年度

本線の整備にあたっては、商店近代化により一層の充実を図って行くためと地域住民に親しまれる町づくりをめざし、市当局及び振興組合により修景等についての工夫がなされた。

1) 歩道舗装 近代的センスのあるレンガタイル



写真-1 整備前の太田中央通線



写真-2 整備完了後の太田中央通線

張とし落ち着きのある色彩とした。

- 2) 街路樹 地元住民の要望によりニセアカシヤとトウカエデを植樹することとした。
- 3) 街路灯 市当局と地元振興組合の協力により古風な献燈型とした。
- 4) 電話ボックス
レンガタイルの落ついた舗道歩装にマッチする様又街灯の形式とも合う様な統一のデザインとした。
- 5) 排水工 路面排水は、集水枿を設けて地下埋設の排水管に接続し、風致を損な

わないよう配慮した。

- 6) 建築物のセットバック

地元商店の方々の協力により計画幅員外へ30cmのセットバックを実施

事業の効果

本事業実施により太田駅南口側に傾いた客足も事業の進展と共に増加の一途をたどりつつあり且又交通の円滑化も確保されたことは申すまでもなくその効果は、はかり知れないものがあり、加えて昭和61年度よりは東武線の連続立体化も調査の見込みとなり南北の連絡を分断していた阻害要素が去除される日も近く本市の21世紀に向けての発展が大いに期待されるものである。

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御理解と御協力を戴いた地域住民の方々、商店近代化振興組合、商工会等、多くの関係者に対しこの誌面をお借りして太田市共々厚く御礼を申し上げます。

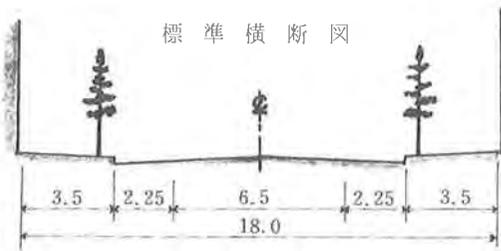


図-3 標準横断面

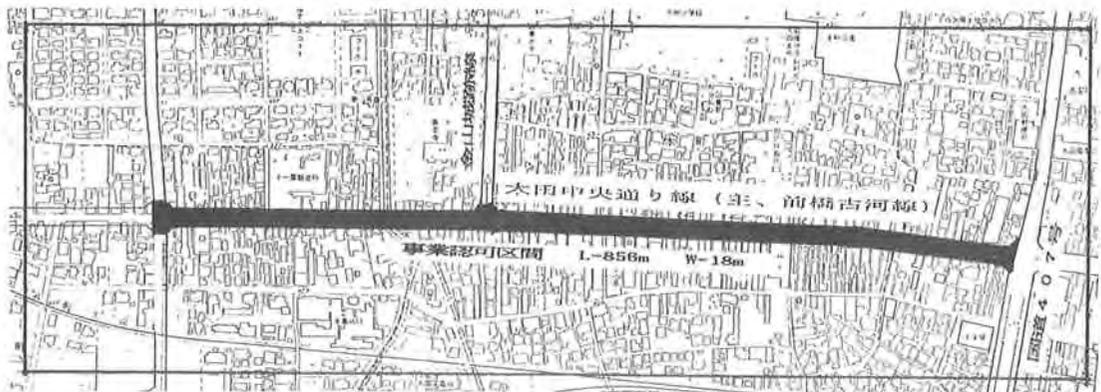


図-2 計画平面図

小樽運河と臨港線整備について

北海道住宅都市部

街路公園課長 及川 章

街路公園課主任技師 古田 学

1 はじめに

小樽市は道都札幌から、西方約30キロメートルに位置する商工港湾都市で、運河や、その周辺を囲む石造倉庫群などの歴史的遺産のほか、人情味あふれる坂のある街として知られている。今冬は、いつもの2倍もの降雪量で、小樽のまちもスッポリ雪に包まれ、しかもいつになく寒さが厳しい毎日であったが、春の雪解けとともに、街にも活気が戻り、臨港線もようやく、その姿を現してきた。この臨港線運河部の最後の工事であったプロムナードが今春完成し供用を開始したので、その概要を紹介することにする。

2 臨港線の整備計画

都市計画道路臨港線は、小樽市内を走る国道5号線と並ぶ市街地中心部の大動脈として決定され、市内を流れる色内川沿にある稲北交差点を起点とし、臨港地区を経て、札幌からの高速自動車国道の小樽入口迄の延長3,550メートル、幅員30～45メートルの6車線道路である。この臨港線は41年から北海道が事業主体となって、札幌側の高速自動車国道小樽入口から着手したが、運河部までの2,330メートルの間は、工場や倉庫、民家が建ち並び、また函館本線との立体交差（勝納跨線橋 幅員26メートル 延長86メートル）や、勝納川橋梁（勝納橋 幅員28メートル、橋長40メートル）工事が入るなどの難事業であったが、56年までに事業を完了し供用されている。これ迄に要した事業費は66億円（うち街路事業費は64億円）で、幅員構成は図-1の通りである。次に57

年から着手した運河部であるが小樽運河は大正時代に造られ、その利用は“はしけ”が主体で港湾の荷役施設として活躍していたものであった。しかしその後の港湾整備や荷役作業の機械化などによって今では小船溜として利用されているにすぎないため、41年策定の港湾計画では、これを埋め立てて道路と緑地にしてあった。臨港線の横断図も図-3のように中央部分に於古発川を抱く形で運河を埋め立ててゆくこととしていた。

3 運河周辺の計画の見通し

しかし、運河手前迄の道路建設が進んで来るとともに、このような運河部の道路工事に対して反対運動が盛り上ってきた。昭和48年地元の「小樽運河を守る会」をはじめ、札幌での「小樽運河問題を考える会」東京での「小樽運河を愛する会」等がつぎつぎと結成されるなど、全国的にも関心が持たれ、運河の保存が訴えられた。一方、道路の必要性が深刻なことから沿道の商工等を営む人たちを中心に「小樽臨港線整備促進期成会」が結成され、工事促進の議論が活発になされた。北海道及び小樽市はこのようなことから代替ルートの検討など、道路の建設

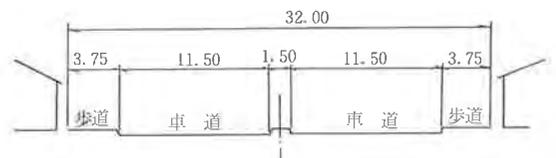
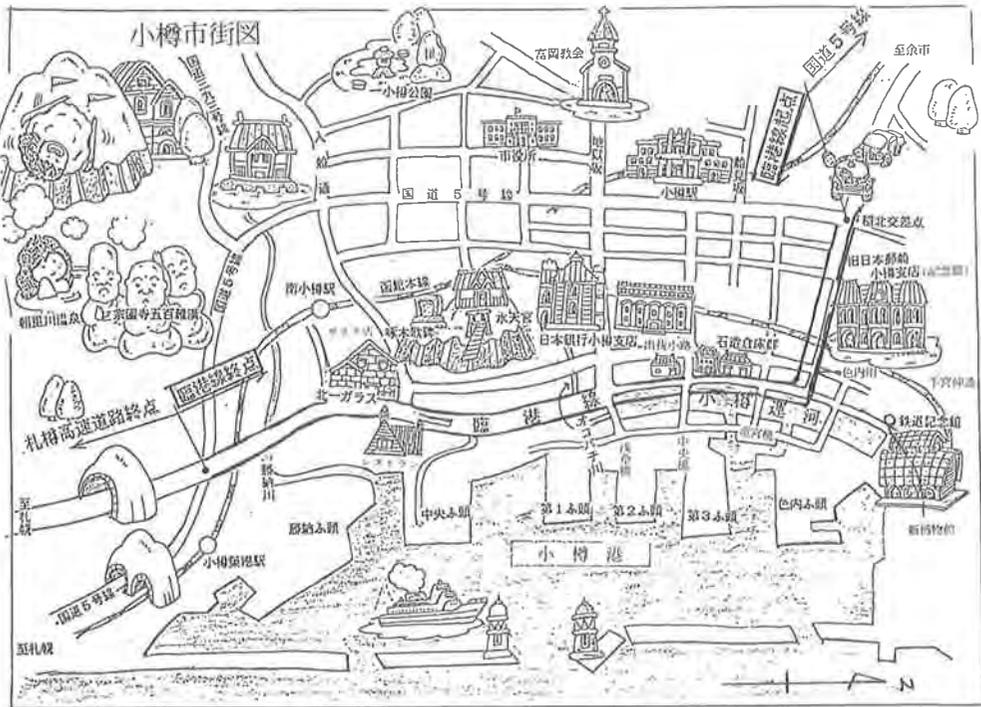


図-1



と環境の保全についての方策を再度検討したが、代替ルートの困難性や倉庫所有者の意向、急を要する市街地交通の混雑の解消、港湾機能の近代化などから、運河ルートによる道路建設以外に方策がないと最終判断すると共に運河を単に不要となった港湾施設としてではなく、潜在する歴史的資産として位置づけることとして、41年策定の計画の見直しを行い個性ある価値の創造を図るべく、新たな整備計画

を以下のとおり策定し住民の理解を得ることとした。

小樽運河とその周辺地区環境整備計画

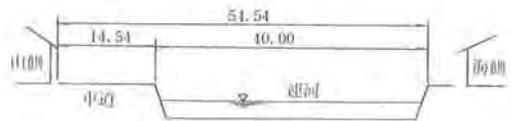
(1) 都市計画道路の整備

① 臨港線

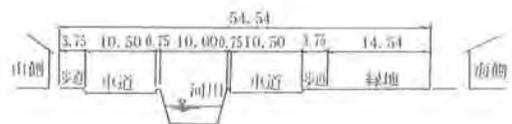
臨港線の建設計画のうち、運河部分650メートルは41年に都市計画決定された幅員構成を変更し、この環境整備計画の骨格をなす運河の空間をできるだけ残して景観の保全を図るため、道路部分の幅員構成



写真一 1 運河部分の完成写真



図一 2 現況



図一 3 当時の計画



写真一 2 運河に至る迄の供用中の部分

は可能な限り山側に寄せることとし、図一4のように決定した。

② 手宮仲通り

臨港線に接続し運河北端に通じる都市計画道路の手宮仲通りを、幅員18メートルで整備する。

(2) 散策路などの整備

運河地区の景観を構成している石造倉庫群と運河に架かる浅草橋や中央橋、竜宮橋からの眺望が、この地区特有の景観の広がりをつくりだしているのので、この地区を豊かな都市空間として整備し、道路建設と合わせて緩衝緑地と運河の水辺を散歩するプロムナードと街園（ポケットパーク）を設置する。

① 緩衝緑地

幅員4メートルの緩衝緑地は車道と分離して、水辺とプロムナードの一体的空間を確保する。

② 散策路（プロムナード）

運河の南端、浅草橋から、新博物館に至る全長1,144メートルのプロムナードは、5.5メートル～7.25メートルの広い幅員で構成し、そのカラフルな舗装路面、クラシックな街路灯などにより歴史的な重みと温かさのある“水辺の散歩道”を演出することとし、プロムナードの要所には、緩衝緑地の石垣を後退させたポケットギャラリーを設け、壁面



(図一4)

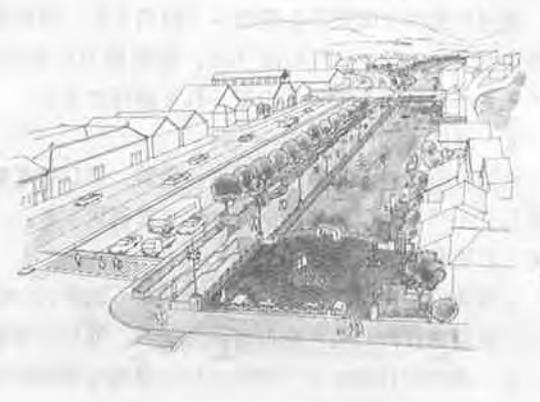


写真一 3 小樽運河とその周辺地区環境整備計画完成予想図

に港・船などをモチーフとしたレリーフを施し、その前面に花壇、ベンチなどを配置する。

③ 街園—ポケットパーク—小広場

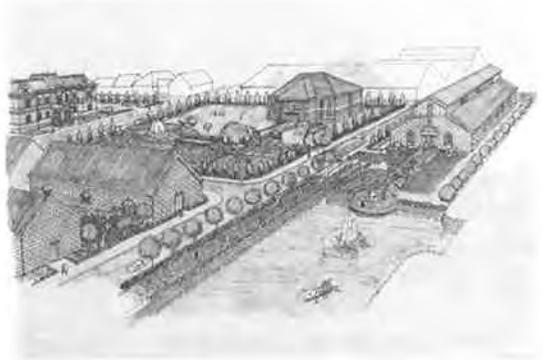
運河周辺の景観を眺望し、同時に市民や観光客の憩いの場、賑いの場として、幅19.5メートル、長さ20メートルの構成で浅草橋と中央橋に接して街園を整備する。臨港線が色内川でカーブする部分の運河側の小広場は、プロムナードの中央に位置し、散策



写真一 4 散策路完成予想図



写真一五 市立博物館



写真一六 小樽市記念館及び新博物館周辺完成予想図

する人々の歩みを止めて休止する場とする。

④ 出抜小路

石造倉庫の並ぶ裏通りの出抜小路は、その幅員3.6メートルという狭い裏通り特有の雰囲気を生かし、特徴的な路面整備のほか、沿線倉庫などの修景を図る。

(3) 運河の浄化

運河はC類型海域で「水質汚濁に係る環境基準」ではpH 7～8.3、COD 8 ppm以下、DO 2 ppm以上となっていることから、この基準値目標達成を図るため次の浄化計画をたて、運河水面の利用を図る。

- ① 公共下水道の整備の促進
- ② 運河内底泥の処理
- ③ 河川の流入口に沈砂池を設置し、上流からの土砂流入を防ぐ。
- ④ 運河護岸の整備

運河の護岸は間知石の空積みで構築され、海側護岸の延長1,144メートルのうち、破損部分は約390メートルにも及んでいるのでこれを修復する。

⑤ 運河水面の利用

水辺でのボート遊覧、カッター発着、はしけを係留してイベントやフィッシングなどに利用する。

(4) 石造倉庫群の保全

小樽運河の山側には、明治20年代から30年代にかけて建築された石造倉庫群が建ち並び、運河の水面小船、遠景の丘陵などで構成される景観は倉庫の沈んだ軟石の灰色と調和して独特のオープンスペースを形成し、かつての小樽の経済の繁栄を偲ばせてい

るため石造倉庫群は景観地区として面的な家並み保存として計画する。

(5) 小樽市記念館（仮称）と周辺の整備

旧日本郵船小樽支店として利用されていた現在の市立博物館は、明治の重厚な建築物で国の重要文化財であるため「小樽市記念館」として価値ある利用を図り、あわせて、その周辺を公園として整備する。

(6) 新博物館の建設と周辺の整備

運河周辺地区の拠点として、人の流れを吸収するため運河の北端に新博物館を建設することとして、現博物館の展示物を移設するほか、小樽の歴史を主体に展示し、地域の特性を盛り込んだ臨港地区に立地する魅力あるユニークな博物館とする。その構造は周辺の石造建築物にマッチしたデザインとし周辺は市記念館前の公園と一体的に整備する。

(7) 色内埠頭臨海公園の整備

色内埠頭の97,000平方メートルは、主に下水処理場用地であるが、浄化施設は地下構造であるので、その上部の海に開けた広々としたスペースを臨海公園として整備する。

(8) 駐車場の整備

運河周辺地区に3ヶ所程度の駐車場を整備する。

4 運河部の道路建設

運河部の工事期限を着工してから3年3か月とした公有水面埋立免許などの諸手続きを経て57年12月に事業着工の運びとなったが、工事を進める第1段階は、運河の一部（運河幅40メートルのうち20メートル）を、どのようにして埋立てるかであった。小樽運河には3つの河川が流入しており、毎年多量の

土砂が堆積し、これと家庭雑排水や水産加工場から排水などからなるヘドロによって、特有の臭気が漂い、底には1～4メートルの厚さで底泥が堆積していた。この底泥は、まず港湾内での浚渫を検討したが、同港湾では埋立工事が無いことと、悪臭のため、市街地での浚渫工事が困難なこと、又、陸上で固化処理をして他地区へ投棄することは作業ヤードが取れないため不可能であることなどから、現位置で底泥を移動させず固化処理し、それを埋立土として利用する方法を取ることにした。固化材としてはセメント系のものが、この現場では適当と判断しその方法はジェット混合によることとした。工事は

(1) 工事区域の締切

工事による汚濁水が湾内へ流出するのを防ぐため工事区域全体をシートパイルで締切る。

(2) 仮水路の設置 於古芥川の流水を運河の外へ流すため運河内をシートフェンスによって締切り仮水路とする。

(3) 濁水処理設備の設置 固化作業と浚渫埋立作業による濁水は基準値まで浄化した後放流する。

設備能力 20m³/時 放流水質 COD=8mg/l
SS=20mg/l pH=7.0～8.3

(4) 工事用棧橋の設置

(5) 底泥の固化 セメント系固化材をジェット噴射注入攪拌工法により行う。

(6) 護岸工の施工 道路側の護岸工を棧橋上から中掘工法によって施工する。PC杭φ800 長さ9～12m全本数779本

(7) 浚渫埋立工の施工 運河の海側部は河川でもあ

るため固化後の底泥は計画河床まで浚渫し、道路となる山側部の路床とする。浚渫土量 24,500m³

(8) 棧橋の撤去

(9) 道路の築造

の順で行われたほか、関連事業として周辺地区環境整備計画の主要なテーマである運河の浄化のための港湾公害防止対策事業や、下水道幹線が道路の下に配置されたことによる下水道事業を街路事業との費用負担であわせて施工した。

5 修景施設工事

修景施設は、環境整備計画の重要なポイントであるため、シンボルロード整備事業としての採択をいただき建設省街路課の指導のもとに慎重に進めた。まず住民の理解や意見を得るためプロムナード部の模型を製作することとした。メインとなる横断50メートル×縦断100メートルの1/100模型1点のほか、護岸の形状を比較検討するための1/30模型を

A 石積工を高さ90cmで連続させるもの

B 石積工の頂上にフェンスを置くもの

C 石積工を連続させ、ポケットギャラリー、休憩所部分についてフェンスを設けるもの

の3点を作り、国や地元との協議を進めるほか、小樽の市民ギャラリー、道庁のロビーに展示して、一般の方々の意見も徴したうえでC案に決定することとした。アンケートでもC案が74%で最も多かった。護岸工は、旧護岸の石を再利用し、不足分は既存部分と同じ市内張碓産のものを使い、極力復元に努めた。フェンスのデザインは、市の文化団体協議会に



写真一七 ヘドロ固化



写真一八 浚渫



写真-9 模型



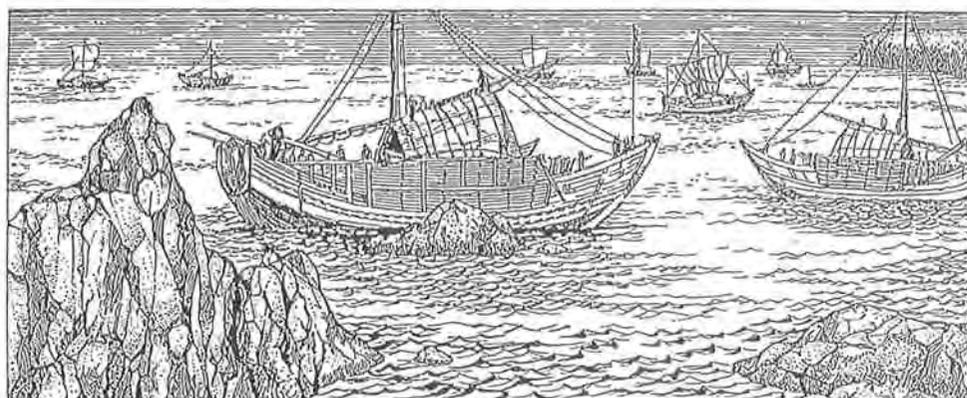
写真-10 プロムナード部完成部

委託し、地元の彫刻家によるものが採用され材質はブロンズとなった。プロムナードと山側歩道との路面は凝石ブロック等の製品が多いなかで種々検討を

行ったが、自然石によるイチョウ張りとし、ピンコロ石（9cm程の立方体花崗岩）約60万個を手作業で舗設することとしたが、工期の面で現地作業は苦勞

レリーフ-1

小樽と日本海航路



立岩付近に着いた弁財船

レリーフ-2



馬車と色内大通りの風景



写真-11 ガラス店のギャラリー

が多かった。プロムナードの照明燈は材質をブロンズとして、デザインコンペを行い、その優秀作をすることとし、このうちプロムナード部の照明は地元からの申出もありガス燈とした。ガス燈は、燃料費が電気料の3倍もかかり道路管理者として苦慮したが、将来その一部を地元が負担するということとし踏み切ることとした。このほかプロムナードにレリーフやモニュメント、水飲場、ベンチなどを設置するほか、ポンツーン（船着き場）を設置してボー



写真-12 レストラン

ト遊びが楽しめるようにしている。

6 地域の活性化

運河部から稲北交差点側350メートルの未整備区間は今後の施行となるが、臨港線の早期完成は永年の懸案事業でもあるので早急に整備を進めて行く予定である。又、既に供用している区間では、石造倉庫の再利用によるガラス店のギャラリーや、ユニークな建物のレストランなどが、次々にオープンし、特に若者たちでにぎあうなど、沿道の活性化が見られ、地元にとって明るい展望となっている。

今後、運河部の修景が多くの人々の共感を得ることとなれば、さらに地域の活性化が期待される。

小樽市は、建設省で進めている「地方都市中心市街地活性化計画」への認定を要望しているが、運河部分の臨港線整備事業を、この計画の核として位置づけ、小樽らしい“新しいおたる”の建設を目指している。

「道路開発資金の活用と街づくり」

前建設省都市局街路課課長補佐
(新潟県土木部都市計画課長) 井上 隆三郎

1 はじめに

国民の街づくりに対する多様なニーズ、通信・情報システムを初めとする技術革新、厳しい財政状況下での民間活力の活用に関する問題等、街路整備を取巻く環境は近年大きく変化している。

このような変化に対処するため、昭和60年度予算において、道路整備特別会計の新しい貸付金として道路開発資金貸付金(昭和60年度国費200億円)が発足した。道路整備特別会計におけるこれまでの融資制度としては、有料道路融資及び沿道整備融資があるが、道路開発資金は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、引き金的な役割りを果たすことを期待して創設された制度であり、街づくりに対する効果は非常に大きく、積極的な活用が望まれているところである。

本稿は、道路開発資金制度の紹介と現在実施中の貸付対象事業の内容について解説を行うとともに、今後の方向性について考察し、道路開発資金の積極的活用と街づくりのあり方について述べるものであ

る。

2 道路開発資金制度

道路開発資金制度は、道路整備特別会計に61年度から認められた道路開発資金貸付金(昭和61年度300億円)と、原則として同額の民間長期資金とをセットで融資するものである。(図-1)

道路開発資金の半分を担う民間資金は長期信用3行(日本興業銀行、日本長期信用銀行、日本債券信用銀行)が原資を供給し、財団法人道路開発振興センターがこれを取りまとめたうえ、国の道路開発資金貸付金と一体として融資する仕組みとなっている。利率は道路開発資金貸付金(道路整備特別会計分)については、事業の種類に応じて3%または5%の2つの利率が適用され、同額の民間長期資金(長期プライムレート、昭和61年3月1日現在6.9%)と合わせることから、道路開発資金全体では4.95%または5.95%となる。

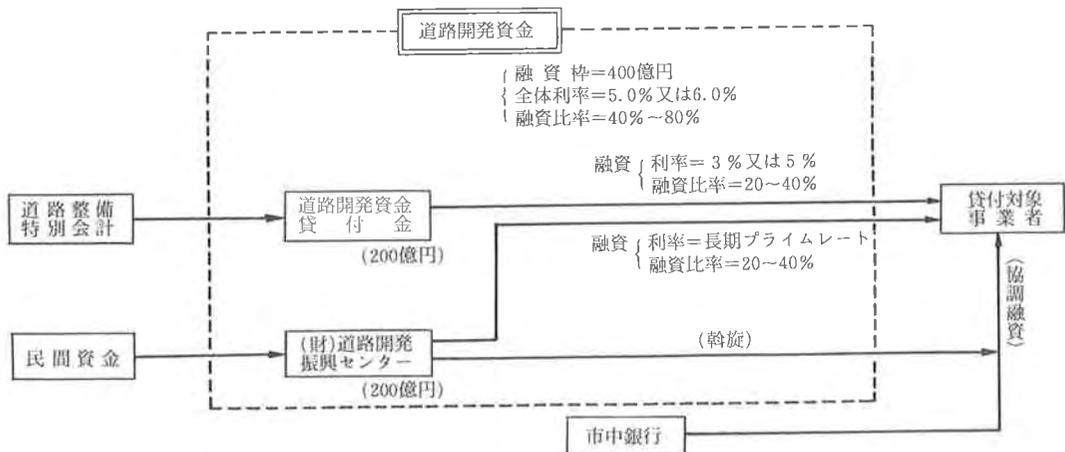


図-1 道路開発資金制度の基本的しくみ

表一 1 貸付対象事業及び融資条件

61. 3. 1 現在

項 目	対 象 事 業	利 率 (年)	貸付期間 (据置期間)	貸 付 限 度
1 沿道型都市改造事業	幹線道路の新設又は改装と併せて行う建築物の建築	一般建築物 6 % 共同建築物 5 %	15年以内 (3年)	建築費及び敷地整備費の40% 但し、限度額3億円
2 沿道環境整備事業	(1) 沿道整備道路に接して行う建築物の建築	6 %	15年以内 (3年)	建築費及び敷地整備費の40% 但し、限度額3億円
	(2) 市町村の土地取得	5 %	10年以内 (3年)	土地取得費の80%
3 オープンスペース整備事業	歩行者の利便に資するオープンスペース整備事業	5 %	10年以内 (3年)	公開空地の土地取得費相当額(但し建築費等の40%以内)及び敷地整備費の40% 但し、限度額6億円
4 道路空間高度利用事業	(1) 共同溝の建設	6 %	20年以内 (5年)	建設負担金の40%
	(2) キャブの建設	6 %	20年以内 (5年)	建設負担金及び関連施設整備費の60%
	(3) 情報ハイウェイの整備	5 %	20年以内 (5年)	費用負担額の80%
5 駐車場等整備事業	(1) 都市計画駐車場	6 %	20年以内 (5年)	建設費の80%
	(2) 駐車場又は休憩所	6 %	10年以内 (3年)	建設費の80%
	(3) 大規模駐車場	6 %	10年以内 (3年)	建設費の80%
6 創造的的道路関連施設整備(クリエイティブロード)事業	地域の特性に対応する総合的な道路景観整備事業等	6 % 又は 5 %	10年以内 (3年)	貸付対象事業費の80%
7 高度道路技術開発事業	官民共同研究	3 %	10年以内 (3年)	直接経費の80%
8 特定大規模道路用地取得事業	大規模な一般道路と一体的に整備を行う自動車専用道路の用地取得	5 %	7年以内 (3年)	用地取得費の100%

3 現在実施中の貸付対象事業

貸付対象事業としては、本制度の発足時に8種類の事業が設けられた。(表一1)

このうち、特に街づくりに関係すると思われるものについて、以下に解説する。

(1) 沿道型都市改造事業

わが国の道路は、馬車時代を経た欧米諸国の道路と異なり、極めて狭幅員でしかも都市を貫く道路しか持たないまま本格的なくま社会に突入した。

このため、都市内の道路交通網の整備は緊急の課題となっている。

既成市街地における街路整備手法としては、用地買収による方法が一般的であるが、沿道に不整形の

敷地や狭小の残地が残る場合、街路整備後の沿道利用の効率を下げることになる。また、地権者の残留希望への対処や、残地買収等の問題も起り、これらの問題が街路整備そのものの進捗を阻害している場合も多い。

そこで本事業は、用地買収によって生じた狭小な残地や不整形な敷地を有効利用して共同建築物を建築する様な場合に、道路開発資金から融資することで、沿道にふさわしい土地利用を促進するとともに街路整備の円滑な推進を目的としている。

また、沿道建物を遮音機能の高いものにすることにより、沿道地域全体の環境向上を図ることも併せて目的としている。

(2) 沿道環境整備事業

交通渋滞や通過交通による沿道環境の悪化は各地で大きな社会問題となっている。この問題の解決には、高速道路のほか、高規格のバイパスや街路の整備が不可欠であるが、併せて沿道における建築物を遮音機能の高いものにすることで、沿道地域全体を道路と調和のとれた環境型のものに改造していくことが有効である。

沿道環境整備事業は幹線道路の沿道の整備に関する法律（沿道法）に規定する沿道整備道路に接する敷地において行われる一定の建築物の建築事業等に対する融資を通して沿道環境の向上を図るものである。

また、沿道法においては、市町村が行う沿道整備計画区域内における一定の土地取得について、無利子貸付の制度があるが、本事業でも面積要件を緩和して融資を行っている。

(3) オープンスペース整備事業

欧米諸国に比べてわが国の道路は道路空間にゆとりが欠けており、とりわけ都市部においては、駅前等において人と車の流れの激しさのため、人がくつろげるスペースそのものが欠けているのが現状である。しかし、今後、わが国においては、世界に例のない高齢化社会に直面することが予測され、こうした高齢化社会に対応するためには、道路整備においても安心して歩ける歩道や憩の場としての道路空間の整備が要請されつつあることから、歩行者通行の用に供せられる公開空地をもつビル建築事業を貸付対象とし事業の促進を図るものである。

貸付けの対象となる事業は、指定道路、沿道整備道路又は都市内の主要な道路で、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接する土地において、オープンスペースの用に供する土地の所有権等を有する者が行うオープンスペースをもつ建築物の建築事業である。貸付けの対象となるオープンスペース及び建築物については、以下の条件がある。

- ① 当該オープンスペースの幅が、当該道路の道路端から3m（市区町村の条例あるいは商店街等で一定区間を連続して行う場合は1.5mでも可。）以上で、かつ、当該道路に接する長さが10m以上であること。
 - ② 安全で快適な歩行者空間を提供し、適切な植栽等を施すこと。
 - ③ 当該建築物の用途及び景観等が沿道環境に資するものであること。
- ## (4) 道路空間高度利用事業

1) 背景と目的

道路は単に交通を処理するだけでなく地中・地上に電柱、電線、ガス、水道等おびただしいサービス施設を収容しており、日常生活を支えるライフラインというべき役割を果している。そのため道路が頻繁に掘り返され交通機能を害している。これを打開し高度な道路空間利用を図るために、昭和38年に共同溝の整備等に関する特別措置法が制定され、59年度末までに187kmの共同溝が整備されてきた。さらに、58年度からは道路上から電柱をなくし、電線類の地中化を図るため、ケーブルボックス（キャブ）整備事業が試験施工に入り、60年度からは東京都区部のほか、札幌、仙台、前橋、千葉、金沢、福井、名古屋、岐阜、大阪、京都、広島、高松、久留米、大分の14市を対象にモデル事業が開始されている。

これらの事業については、電気事業者等の占用予定者が建設負担金を負担することとされており、共同溝及びキャブの整備促進を図るため、建設負担金の負担分を貸付けの対象としたものである。

また、今後さらに進展すると予想される情報化社会へ対応するため、高速道路等を利用し道路管理用の通信システムと一体的に建設、管理される情報通信システムの整備事業の促進のため道路管理システ

ムとの兼用工作物またはこれに準ずる部分の整備事業を貸付けの対象としている。

2) 貸付対象事業

イ) 共同溝整備事業

貸付対象は、共同溝の整備等に関する特別措置法(以下「共同溝法」という。)に規定される共同溝整備事業において共同溝法第9条に規定する占用予定者で、①第1種電気通信事業者、②電気事業者、③ガス事業者のいずれかに該当する者が負担する建設負担金である。

ロ) ケーブルボックス整備事業

貸付対象は、道路管理者が整備するケーブルボックスにおいて、当該ケーブルボックスの占用予定者で、①第1種電気通信事業者、②電気事業者、③有線テレビジョン放送事業者、④有線ラジオ放送業務を行う者が負担する建設負担金である。

(5) 駐車場整備事業

1) 背景と目的

わが国の道路は幅員も狭く、自動車の駐車のためのスペースが確保されていないにもかかわらず、路上駐車が多いため交通が阻害されている例が多い。このため都市内において自動車交通が著しくふくそうする地区又は当該地区の周辺地域内において、道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保し、都市の機能の維持及び増進に寄与し、もって公衆の利便に資することを目的として、昭和32年駐車場法が制定され、駐車場の整備が進められている。

道路開発資金においても、路外駐車場や道路の高架下等の駐車場を貸付けの対象とすることにより、整備の促進を図ることとしたものである。

2) 貸付対象事業

(イ) 都市計画駐車場

貸付けの対象となる事業は、都市計画法に規定する都市計画施設で、駐車場法第12条による設置届をした者が設置する駐車台数が100台以上の路外駐車場の整備事業である。

(ロ) 大規模駐車場

貸付けの対象となる事業は、道路法による占用許可を受けた者が道路の高架下等に設ける植栽等の景観に配慮し、地域との調和が図られた延面積がおおむね5,000㎡以上、建設費がおおむね1億円以上の駐車場の整備事業である。

(6) 創造的道路関連施設整備(クリエイティブロード)事業

経済社会の成熟化、国民の価値観の多様化に伴って道路整備についても、地域の特性に応じた個性的できめ細かい道づくりが要請されつつある。このニーズに対応するため、地域の創意工夫による有益で創造的な、道路の付加価値の向上に役立つ事業をクリエイティブロード事業として道路開発資金の貸付対象とした。

昭和60年度は、歩道やキャブの整備を契機に、ストリートファニチャーや多目的ポールの設置、沿道の緑化等を行う道路景観整備事業がクリエイティブロード事業の第一弾として考えられているが、今後、クリエイティブロード事業にふさわしい事業の提案があれば積極的に貸付対象とする方針である。

貸付けの対象となる事業は、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地方公共団体、商工組合等が実施する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业。

4 今後の道路開発資金の方向について

道路開発資金は道路に関連する事業や民間活動にインセンティブを与えることが目的であり、現在実施中の事業以外にも検討すべき事業も多く考えられる。

そこで、今後の対象事業のアイデアを示すとともに道路開発資金の方向性について述べる。

(1) 自転車駐車場整備事業

自転車は、大都市周辺での住宅地の拡大に伴う、通勤通学交通における公共交通機関へのアクセス手段として、あるいは、買物等における簡便な交通手段として、その利用が増々高まっている。これに伴って公共交通機関との主要な結節点である駅等における放置自転車は、大きな社会問題となって来ている。しかし、自転車駐車場の整備は、立地条件が駅前等の便利な場所に限られることから、用地費が高く、また、他の施設にとっても利用価値の高い場所であることから、用地の確保が非常に困難となっている。そこで、自転車駐車場を併せて整備する民間ビルを助成することで、自転車駐車場の普及を図れるものと考えられる。

(2) キャブシステム融資制度の拡大

道路から架空電線類を廃除する手法として、キャブシステムの導入は非常に有効なものであることから、キャブシステムの整備に対して補助制度が設けられている。また、道路開発資金においても先で解説したように、電力、電々等の占有者に対する融資が実施されている。しかし、電力、電々等の費用負担は沿道に相当の電力需要が集中している地域が優先となっており、新市街地等においては地中化を要請する宅地開発者等の負担となっている。しかし新市街地においても、計画的で整然とした街なみをつくる為には、架空線を整理し地中化を進めることが有効である。そこで、占有者と同様に要請者に対して道路開発資金から貸付を行うことで、新市街地におけるキャブの推進を図ることが有効であると考えられる。

(3) 駐車場整備に対する融資事業の拡大

道路開発資金においては、前章で述べたように①都市計画駐車場②自動車専用道路等の駐車場③大規模駐車場等について融資されることになっているが、他の民間施設と一体的に整備される駐車場や共同駐車場等、対象範囲をより拡げることが望まれる。

(4) 広域幹線整備の促進事業

都市部等における広域幹線の整備には、直接買収方式では残留希望に対応しにくい等の問題があり、また、土地区画整理事業による整備では、高減歩となることから地権者の同意が得られ難いといった問題がある。そこで、これらの問題を解決し広域幹線道路の整備を進める事業手法として、広域幹線道路を含む土地区画整理事業の施行区域を設定し、道路用地の先買い、土地区画整理事業、街路築造、沿道建築物の誘導を行う手法が考えられる。そして道路開発資金から、用地の先買い、土地区画整理事業の立上り資金を導入する。

ただし、本事業の実施には、事業担保の問題や道路用地の先買いに対する租税特別措置等の課題がある。

(5) 都市計画道路内の建築物セットバック促進事業

都市計画道路は、約58,400kmに達しているが、整備の状況は約22,700kmと約39%の整備率しかなく、整備の進捗も年間1%程度しか上がっていない状況である。また、都市内は土地の利用価値が非常に高いことから、都市計画制限のかけられている都市計画道路の予定地についても、住宅等の建築物が林立し事業執行上の大きな制約となっている。そこで、未整備の都市計画道路において、将来の道路整備の支障とならないようにセットバックをして建築物を建築する場合について道路開発資金から融資を行い、道路予定地における空地の割合を高め、事業の進捗を図る方策が考えられる。ただし、一度空いた土地に再び建築物が建たないような方策や、現在の空地の取り扱い等の課題がある。

(6) その他

その他のアイデアとして①民間ビル内の公共的なデッキの整備に対する融資②アーケード、ガン木の整備に対する融資等、種々のものが考えられる。

5 おわりに

道路開発資金制度は、国の資金と民間資金を併せて貸し付けるというユニークな制度であり、道路に関する公共の利益に資する事業への民間活力の導入を促進し、道路の機能開発と高度利用の促進に寄与することを目的としている。したがって、この融資制度そのものも、民間サイドや地方自治体からの積極的な提案によって、充実されてゆくことが期待されている制度であると言える。これまで解説してきた実施中の対象事業やこれから検討していくべき対象事業も、社会のニーズに直接結びついた事業でなければならぬ。この為、これら融資対象事業は、社会のニーズや動向に対し、タイムリーな対応が求められる。

今後、道路開発資金という非常に大きな発展性を持った融資制度を、より国民のニーズに密着したものとすべく検討を進めるべきであり、アイデア等の提案や、本制度の活用について積極的に働きかけていく必要がある。

商店街の活性化とコミュニティ・マート 構想について —商店街の再発見のすすめ—

通商産業省中小企業庁小売商業課

課長補佐 上田 隆之

1. はじめに

全国各地の商店街は、我が国の流通の主要な担い手であり、地域住民の消費生活の場、地域社会に不可欠な都市施設の一つとして地域社会において重要な役割を果たしてきている。

しかし、近年、小売商業全体の売上げの伸び悩みや消費者ニーズの多様化・個性化など商店街を取り巻く環境は大いに変化している。昭和60年の商業統計速報によると、戦後ほぼ一貫して増加し続けた小売商店数及び小売業従業者数が、昭和57年の前回調査とくらべて、はじめて減少に転じており、小売商業には大きな変化の兆しがある。

このような厳しい環境の中で、中小小売商業者を主体とした商店街が今後とも活力を保ち、繁栄を続けていくためには、個店レベルでの経営努力に加え、商店街全体の活性化が必要となっている。このため、

写真—1 松山市大街道商店街



中小企業庁としては、地域社会における「暮らしの広場」づくりを目ざすコミュニティ・マート構想、中小小売商業の情報化を促進する中小小売商業流通情報ネットワーク構想、商店街の小売商業者等で組織する商店街振興組合活動に対する支援、外国製品の輸入を促進する中小商業輸入品販売促進事業（輸入品フェア）など種々の対策を講じている。

これらの施策の中で、コミュニティ・マート構想は、商店街を環境変化に対応し、地域社会に調和した魅力ある生活ゾーンへと機能を向上していく、抜本的な活性化対策であることから、拙稿においてはコミュニティ・マート構想の考え方、推進の仕組み、関連する諸施策等について述べてみたい。

2. 商店街活性化の必要性和コミュニティ・マート構想

(1) 商店街の役割

商店街は小売店、飲食・サービス業関係の店舗などで構成されており、大都市の中心市街地に立地する大規模な商店街から、郡部の農山漁村に立地する日用品主体の小規模な商店街まで多種・多様であり、その数は約1万6千といわれている。

商店街は小売商業者の経営の場、消費者の買い物場であるとともに、消費者が生活を楽しむ所、更には都市の顔でもあり地域経済社会の中心として把握することができる。

(2) 商店街活性化の必要性＝コミュニティ・マート構想の背景

我が国の経済が高度経済成長から安定成長へ移行

を遂げたことに伴って、近年、消費支出の鈍化、消費者ニーズの多様化・個性化、モータリゼーションの進展、商業集積相互の地域間競争の激化等、商店街をめぐる環境は大きく変化している。更に、国民の所得水準の上昇など先進欧米諸国へのキャッチ・アップを達成し、一応の生活レベルを獲得するに至った消費者の関心は生活物資の単なる量的充足から、生活の質の向上や社会的・文化的欲求の充足へと向かいつつある。

このような状況下では、商店街は、もはや単に物品を販売する店舗が集中して立地しているのみでは消費者のニーズに十分に答えられなくなっている。

商店街が地域の消費者の生活の中心、主要な都市施設として活力を維持し、発展を図っていくためには、前述の消費者ニーズの変化に的確に対応し、品揃えやサービスを行うなどの経営改善を行うとともに、商店街全体が消費者たる地域住民にアピールする魅力ある生活空間として機能することが必要である。

このためには商店街自体が、地域住民の憩いのスペースであり、地域住民の生活に必要なさまざまなニーズをみだす場所、更には各種の情報の発信基地となるよう改造していくことが必要である。

(3) コミュニティ・マート構想の考え方

コミュニティ・マートとは地域社会に調和した新しい商店街を意味しており、コミュニティ・マート構想とは前述の環境変化等に柔軟に対応し、新たな発想の下に商店街を見直し、地域社会と調和した街、「暮らしの広場」へとつくり変えていこうとすることである。更に説明をすれば、商店街をカラー舗装、コミュニティ・ホールの設置、ポケット・パークの設置により環境整備を行うとともに商店街において各種のイベントを積極的に開催することにより地域住民が生活上必要な様々なニーズを充たすことのできるような場所として商店街の機能を高めていくことである。

3. コミュニティ・マート構想に沿った商店街づくり

(1) コミュニティ・マート構想に沿った商店街づくり

先に2.で述べたコミュニティ・マート構想の考え

方を具体的な商店街の改造事業の態様にして述べると次のようなこととなる。

例えば、個別の店舗の改造、店舗の統一的な改装、街路の整備（ショッピング・モール、植栽、電柱の地下埋設等）等の街並みの整備に加えて、コミュニティ・ホール、ポケット・パーク、ストリート・ファニチャー（小彫刻、ベンチ、水飲場等）等の施設を設置することにより、商店街が商業機能の向上に加えて、文化・教養・娯楽といった面の機能を充実し、商店街が地域社会の中心として活気と賑いを増大させることである。

なお、コミュニティ・マート構想に沿ってつくられる商店街の姿については当該商店街の歴史、地理、文化、商圈等に基づいた個性＝自己主張が求められているのであり、このため、改造事業は必ずしも定型のパターン化されているものではないことをつけ加えておくこととする。

(2) コミュニティ・マート構想に沿った商店街活性化の計画づくり

コミュニティ・マート構想に沿った商店街活性化の計画づくりは、おおむね次のように推進される。

コミュニティ・マート構想では、まず原則として当該商店街を含んだ広域的な地域（おおむね、市町村を単位）の長期的な商業ビジョンである「地域商業計画」を策定（おおむね、商工会議所等の商工団体が策定主体）することとしている。地域商業計画は、都市計画等の街づくり計画と調和のとれていることが必要である。（地域商業計画は地域商業策定要綱〈昭和59年中小企業庁〉の定めによる。）

次に、地域商業計画において商業集積として発展を図っていくことについて地域（＝前述の広域的な地域）の関係各方面の合意の得られた商店街の活性化について具体的な計画策定を行う。この計画は商店街の機能を高め、地域住民の「暮らしの広場」へと改造していくものであり、都市計画に基づく種々の事業や公共事業と調和を有するもので施設の設置等のハード・プランと商店街の事業者等の組織する組合が行う共同事業等のソフト・プランを含んでいる。

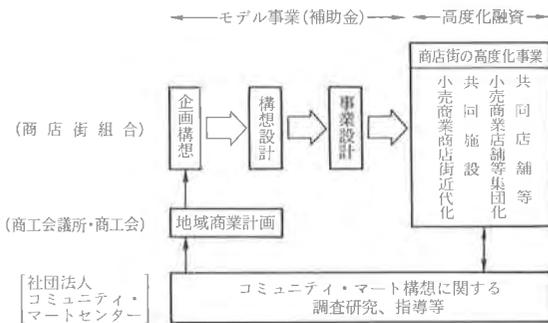
この計画策定の後、商店街を改造する工事を実際に行い、あわせて前述の共同事業（イベント、共同販売等）や経営管理の合理化等を展開して、計画が

実現することとなる。

このような商店街の活性化のための事業は、コミュニティ・マート構想においては、商店街の商業者等で組織される組合が実施することとされており、このことは取りも直さず、商店街の主役である中小小売商業者の自助努力が事業を左右することを示している。

コミュニティ・マート構想の推進のフローと具体的な計画については次の図-1、図-2を参照されたい。

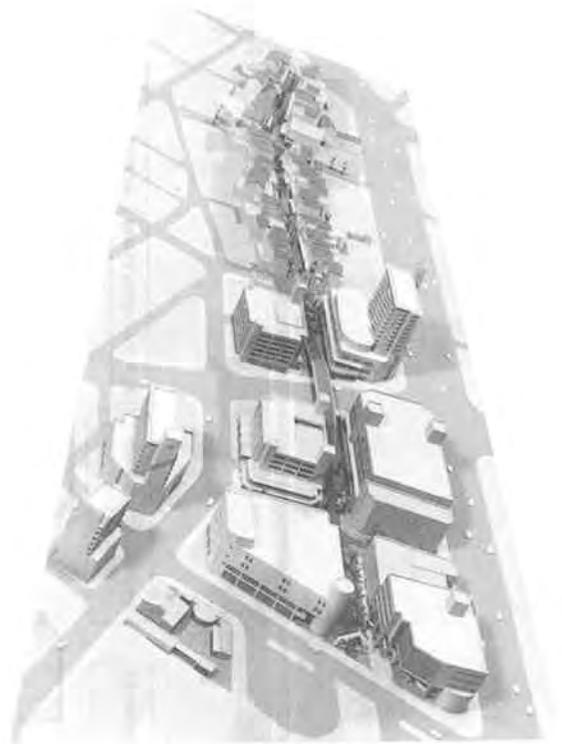
図-1 コミュニティ・マート構想推進のフロー



(注) 「モデル事業」等の用語については後述。

模型写真

図-2 名古屋市大曾根商店街の改造事業の計画図及び模型写真



4. コミュニティ・マート構想に沿った商店街活性化のための国の講ずる施策

(1) コミュニティ・マート構想モデル事業

商店街の法人組合（商店街振興組合又は商店街事業協同組合）が、原則として地域商業計画に記載されている事業のうち、要件（後述）に適合し、全国の他の商店街の模範となるような商店街改造事業の構想を有している場合、この商店街をモデル地域に指定し、改造事業のための構想設計等（後述）について補助を行うものである。

補助の内容としては、国及び都道府県が各々1/2の負担割合により、おおむね1カ所約5千万円程度となっているが、地域の実情に応じて、モデル事業の額を決めることとしている。

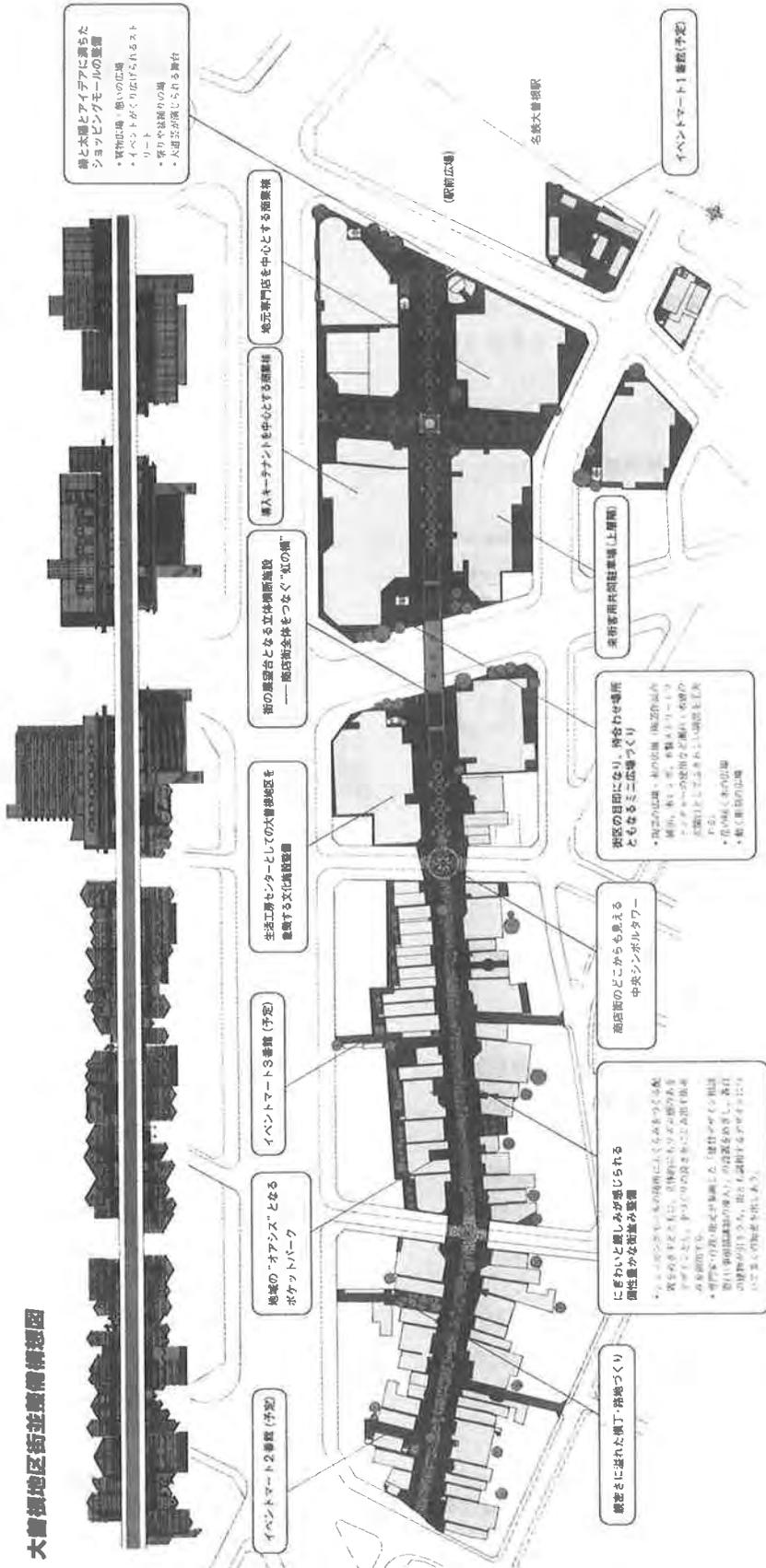
〔モデル事業の要件〕

① 施設の設置等の事業実施が商店街の明確な統一的コンセプトに基づいてなされていること。

- ② 都市の美観、景観の観点から秀れた街並みの創出が見込まれること。
- ③ 地域住民の文化的ニーズに応えつつ顧客吸引力を高めるような、サービス機能の充実、公共的施設の設置が商店街全体と調和のとれた形でなされていること。
- ④ 既存及び近い将来に設置が予定されている都市施設の配置と調和のとれたものとなっていること。
- ⑤ 当該事業の実施が5年以上の長期にわたる場合には、原則として、地区計画制度その他の都市計画若しくは建築協定の活用又は活用の見込みがある等、事業の実施が長期的にみて実現可能性の高いものであること。
- ⑥ 事業主体となる組合の経営内容等からみて、事業の実施及び事業実施後の商店街の共同事業

計画図

大倉町地区街並整備構想図



等の運営が円滑に行われることが確実に見込まれること。

- ⑦ 事業の着手が、原則として、遅くとも3年以内に予定されていること。

モデル事業の対象地域については、59年度4地域、60年度14地域、61年度等1次分として8地域を指定しており、このうち59年度と60年度の指定地域では、モデル事業をふまえてより具体的な実施計画に取り組んでいる地域や、既に改造事業に着手している地域がある。

以上の指定地域の概要については、後の資料を参照されたい。

〔モデル事業の内容〕

国及び都道府県の補助対象となる事業は次のとおりである。

① 商店街活性化モデル事業推進委員会

顧客吸引力を高めるための商店街の将来像に関する基本的性格付け等を行う。

② 企画構想

商店街活性化モデル事業推進委員会で検討された商店街の基本的性格付けに基づいた商店街の改造のための基礎的調査を行う。

③ 構想設計

商店街の各施設（店舗、公共施設など）の相対的位置関係を示す配置図を作成するとともに、商店街と都市計画等との関連図を作成する。

④ 事業設計

①、②、③の内容を具体化するため商店街の中で改造又は新設する各施設の工事の着手に必要な設計図書や模型等を作成。

(2) 地域商業計画

地域商業計画とは、都市計画等のまちづくり計画と調和のとれた形で市町村域全体の商業機能の整備、充実の方向を明らかにすることを目的として、地域の小売業者等の総意として商工会議所、商工会等が策定し、通商産業局長が地域商業計画策定要綱の要件に適合する旨の判断をしたものをいう。

国の助成があり、商工会議所の策定する「商業近代化地域計画」やその他の広域的、長期的な商業ビジョンであって通商産業局長が適合する旨の判断をしたものであれば、名称や費用負担の如何にかかわらず地域商業計画とみなされることとなっている。

(3) 高度化資金融資制度

コミュニティ・マート構想に沿って商店街づくりを行う場合に活用を図る施策として都道府県及び中小企業事業団（国の特殊法人）が推進する高度化資金融資制度がある。

この制度は、中小企業の法人組合が経営の近代化を行う場合、都道府県及び中小企業事業団が財源を出し合い、店舗等の施設の設備資金を長期・低利で融資するもので、事業の計画・運営についての診断・指導を合わせて行うものであり、商店街の全体改造、統一的な改装、コミュニティ・ホールの設置、カラー舗装の実施等を対象としている。

(4) コミュニティ・マート構想事業調査研究

商店街再開発手法等の調査研究、商店街再開発に関する情報の収集・提供、商店街再開発にあたるリーダー、プランナーの育成を社団法人コミュニティ・マートセンターに委託して行い、商店街の近代化をソフト面から支援している。

昭和61年度は、商店街コミュニティ活動の手法の調査・研究、諸外国の商店街近代化事業に関する情報の収集・提供（諸外国の商店街視察も含む）、商店街リーダー等の育成のための講習会の開催を行うこととしている。

(5) 社団法人コミュニティ・マートセンター

コミュニティ・マート構想の推進にあたっては、商店街の組合や商工団体など民間の積極的な取り組みが不可欠であるため、小売業の振興に関する団体等を中心として昭和60年3月に設立されたもので、商店街の近代化事業等に関する調査・研究など、新しい商店街づくりをソフト面から支援することとしている。会員は全国各地の商店街組合、商工団体、地方公共団体などであり、60年度末で313団体に達している。

昭和61年度は、会報「人と街」の発行、中小企業庁からの委託事業（前述のコミュニティ・マート構想事業調査研究）、商店街近代化事業の先進地域の視察会など盛り沢山の事業が予定されている。

〔資料〕 コミュニティ・マート構想モデル事業対象地域の概要

〔59年度—4地域〕

1. 札幌市二番街商店街「ロマンとにぎわいのあるファッ

ションストリートづくり」

街路整備及び店舗改造を通じたコミュニティ・スペースの創造、市民広場の設置、電線等の地下埋設、地下鉄開通(62年予定)による購買客の流入を踏まえた快適な歩行者空間の形成等により、大通公園以南の商業ゾーンの活性化を図る。

2. 高崎市田町繁栄会「土蔵を活用した伝統文化の香り高い街づくり」

商店街西側地区に集中的に現存している土蔵を、コミュニティ機能を有する文化施設等として利用することにより、伝統文化の香り高い商業集積を形成する。

3. 前橋市前橋中心商店街「水と緑の街づくり」

市街地再開発事業による再開発ビルとこれにより創造されるコミュニティ・スペース、大型店跡地を利用した多目的ホール、地下駐車場を有し緑あふれるイベント広場等を地区内に適正に配置することにより、回遊性を高め、川に囲まれた中心商業地区の一体的活性化を図る。

4. 名古屋市中区大曾根本通商店街及び大曾根商店街「緑と太陽の街づくり」

大都市周辺部において、オープンモール化による「緑と太陽の街」のイメージを醸し出すとともに、シンボルゲート、ポケット広場の設置、区画整理事業に伴った店舗の改造等を行い、商業・文化等多角的機能を有する大規模商店街を創出する。

〔60年度—14地域〕

1. 函館市五稜郭商店街「文化と情報のクロスタウン五稜郭」

五稜郭をはじめとする文化施設、公園、体育施設等の既存施設と調和のとれたかたちで、国鉄所有地利用の多目的ビル及びカルチャーセンター、情報センターを設置するとともに、区画整理事業に伴った一部街区の店舗改造により回遊性の高い文化と情報にあふれる商店街づくりを行う。

2. 秋田市大町商店街他「清流に親しみ、伝統と文化を誇る街づくり」

商店街の付近を流れる旭川と調和した地域型商店街の活性化を目指して、道路拡幅に伴う店舗のセットバック、バスターミナル建設に伴ったコミュニティ広場の造成、橋の架替によるコミュニティ・スペースの創出等を行う。

3. 川越市川越一番街「小江戸川越、歴史と文化のメッセージを伝える街づくり」

蔵造りの街並みを活用した老舗専門店街の活性化を目的として、蔵の保存、活用と同時にコミュニティ施設、山車会館、ポケットパーク等を設置する。

4. 台東区浅草商店連合会「歴史と未来、心がふれあうまちづくり」

浅草六区興業街の老舗専門店街の再生のため、商店街区道路のコミュニティ道路化、モール化を行うとともに、共同ビルの建設と数箇所にポケットパークを設置する。

5. 川崎市元住吉西口商店街「中世ヨーロッパ風のロマンと語らいの街づくり」

商店街全体が中世ヨーロッパ風のイメージを彷彿させるような街づくりを行うために、店舗のファサード面を統一的に

改装するとともに、街区のショッピングモール化、ルネッサンス様式のコミュニティ・センター等を設置する。

6. 塩尻市塩尻大門商店街「アルプスの風吹く街」

駅舎の移転に伴う商業環境の変化に対応するため、アルプスを眺望できる商店街としてのイメージをベースにして、活力ある若者の集まる場としての商店街づくりのため、核店舗の設置、街区道路のモール化、コミュニティ施設の設置、個別店舗の改造等を行う。

7. 静岡県大東町大東ショッピングプラザ「親子が集う緑と水の中心街づくり」

大型店の地域出店を契機として、同店を核とした共存共栄型の新規中心商業集積を形成し、町民が憩い、くつろげる空間を創出する。

8. 知立市知立銀座商店街「歴史と文化の出会い町・池鯉鮒」

市街地再開発事業を契機にして、駅前周辺の商店街を歴史と文化の接合点として活性化するため、共同店舗、ポケットパーク、モール等を設置する。

9. 大垣市大垣銀座商店街他「水と緑のふれあいの街づくり」

大垣市のシンボルの存在である水門川と調和した回遊性の高い商店街づくりを行うため、再開発ビルの建設、モール化、コミュニティ・センターの設置等を行う。

10. 富山市中央通り商栄会「街は劇場、通りは舞台」

商店街のコミュニティ、カルチャー機能を高めることによって商店街を活性化することを目的として、コミュニティ・センター、イベント広場を設置するとともに楽しめる雰囲気づくりのための店舗の改造等を行う。

11. 金沢市片町商店街「あふれる情報、出逢いの街づくり」

大型店の地域内移転を契機として商店街の活性化を行うために、大型店跡地の建物を利用したコミュニティ関連施設、多様な緑化施設等を設置するほか、拠点的個別店舗改造を行う。

12. 滋賀県能登川町能登川共盛会「川と森のやすらぎタウンづくり」

駅前商店街の活性化のため、市街地再開発事業等の実施に伴い新しい商業施設とコミュニティ・スペースを創出する。

13. 佐伯市佐伯仲町商店街「ニューメディアが光るカントリライフのまちづくり」

ニューメディアの活用によるイベント事業を中心とした商店街の活性化を行うとともに、コミュニティ・ホールを設置して楽しめる商店街づくりを行う。

14. 鹿児島市中央地区商店街「ファッションと史と景をつなぐプロムナードづくり」

中心部広域商店街の一体的活性化を図るため、通りのモール化による買物広場の設置、降灰対策としてのアーケードの設置、ポケットパーク及び地下駐輪場の設置等を行い、区域内の回遊性とファッション性を高める。

〔61年度—第1次分—8地域〕

1. 北上市本通り商店街振興組合他3商店街振興組合「いこいとゆとりの十字路ルネッサンス」

市内中心商店街の活性化を図るため、市民がいこいとゆとりを享受できる暮らしの広場としての街づくりを目指して、

共同店舗の設置、カルチャー・センターの設置、個店改造等を行う。

2. 太田市、太田南一番街商店街振興組合「水と緑あふれる情報とロマンと文化のマイタウン」

昭和44年に計画的に造成された商店街の活性化を図るため、商店街を地域の人々の出会いの場、コミュニティ活動の場とすることを旨としてミニパークの設置、イベント広場の設置等によるメインストリートの大改造、コミュニティ・センターの設置、個店改造等を行う。

3. 相模原市、相模大野銀座商店街振興組合「夢、未来そしてロマンを創造させる積木のまち」

駅前商業集積の改造に対応しつつ商店街の活性化を図るため、「様々な人々が持つ心のふるさとや夢などを積み重ね、組合せ、活かし、常に新しいものを創出する、動きのある街」を旨として、商店街のショッピング・モール化、ウェルカムパークの設置、コミュニティ・センターの設置、出会いの広場づくり等を行う。

4. 津市、丸の内商店街振興組合「緑の中のふれあい、じょうほうの光るまち丸の内」

市内中心商店街の活性化を図るため、歴史、伝説、生活情報等を商業機能に調和させることを旨として、街路のモール化、ストリート・ファニーチャーの設置、コミュニティ・ホールの建設、情報コミュニティ・センターの設置等を行う。

5. 小松市、小松中心商店街振興組合連合会「四つの表情が出会う街」

市内中心商店街の活性化を図るため、4商店街を「活気にあふれる街」、「自己表現のできる街」、「自己高揚を感じる街」及び「創造性豊かな街」のサブテーマのもとに機能分担を図り、

テーマを象徴する核施設の設置（デイリー・マグネット、クラフト・プラザ）、ムーブ・モニュメント等の設置、コミュニティ施設の設置等を行う。

6. 亀岡市、亀岡安町商店街振興組合「出会い・ふれあい・語りあい 3つの愛が結実ぶ街づくり」

市内中心商店街の活性化を図るため、周辺地域と有機的連携をとりつつ路線型商店街から面的な潤いのある商店街とすることを旨として、ショッピング・モールの設置、コミュニティ・センターの設置、個店改造等を行う。

7. 岡山市、協同組合連合会、岡山市表町商店街連盟「オレンジ通りにサーカス・ランド、親子がふれあうメルヘン・タウン」

市内中心商店街の活性化を図るため、親子が一緒に楽しみ、憩い、集うメルヘンタウンへと商店街を改造することを旨として、商店街の中にある歴史的な財産と人的資源を活用し、オレンジの建造物のイメージをとり入れた店舗の統一改装、サーカスのイメージをいかすためのサーカス・ランドの整備、共同店舗の設置等を行う。

8. 熊本市上通五丁目商店街振興組合他3商店街振興組合「歩くたのしさの提案できる街 ～人・緑・風そして出会い～」

県都中心商店街の活性化を図るため、「歩く喜びを味わう緑の散歩道づくり」、「質の高い商住混在が醸し出す快適な街づくり」及び「心ときめく出会いの街づくり」を旨として、ショッピング・モールによる買物公園づくり、コミュニティ・センターやファッション性の高い共同店舗の設置、個店改造等を行う。

昭和61年度の街路課関係の予算について

前建設省都市局街路課課長補佐

(新潟県土木部都市計画課長) 井上 隆三郎

はじめに

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59年3月末現在、都市計画決定された道路延長約4万1,000kmに対して約1万8,000km、44.1%が整備されているにすぎない。これは、市街地1km²当たり約1.09kmの密度に相当し、長期的な整備目標3.5km/km²に対し、1/3弱の水準にとどまっております。道路交通混雑による都市機

能の低下、都市防災性の低下等が深刻化している。

61年度予算も引き続き厳しい財政状況の下での編成となり、60年度の補助率の引き下げに加え、61年度には、補助率1/2超のものについて補助率がさらに引き下げられ、事業費の確保が図られることとなった。

1 61年度街路事業（ラージ街路）予算概要

第9次道路整備五箇年計画の第4年度である61年度のラージ街路（街路事業、区画整理事業、再開発事業）の予算は、前年度を上回る事業費を確保した。各事業別の61年度の所管別予算額は表-1に示すとおりである。

緊急地方道路整備事業については、全体で、61年度、国費1,123億円（対前年度比1.01）を確保しているほか、道路開発資金として、事業費600億円（国費300億円）、対前年度比1.20を確保している。

なお、第9次道路整備五箇年計画の達成状況は、

表-2 第9次道路整備五箇年計画達成状況

(単位：億円)

区 分	五箇年 計画額	60年度まで		61 年 度	
		事業費	進捗率 %	事業費	累 計 進捗率 %
一般道路	160,000	83,973	52.5	30,548	71.6
うち街路	40,570	21,804	53.7	7,954	73.3
街路	28,879	15,566	53.9	5,692	73.6
区画整理	9,933	5,227	52.6	1,883	71.6
再開発	1,528	903	59.1	344	81.7
調査	230	108	46.7	35	62.1

(注) ① 60年度までの実施額には、国土総合開発事業調整費を含む。

② 60年度には、緊急地方道路整備事業費を含む。

③ 60年度以降には、住宅地関連公共施設整備促進事業費を含む。

表-1 61年度街路事業費所管別内訳 (単位：億円)

	61年度(A)		前年度(B)		伸率(A/B)	
	事業費	国 費	事業費	国 費	事業費	国 費
内 地	6,446	3,622	5,940	3,582	1.09	1.01
街 路	4,461	2,527	4,108	2,488	1.09	1.02
区画整理	1,611	893	1,488	894	1.08	1.00
再開発	341	189	307	185	1.11	1.02
調査	33	14	36	15	0.92	0.92
北海道	479	266	453	271	1.06	0.98
街 路	390	217	366	219	1.07	0.99
区画整理	87	48	85	51	1.03	0.94
調査	1.9	65	2.1	0.7	0.93	0.93
離 島	35	21	32	21	1.11	1.01
街 路	25	15	22	15	1.12	1.02
区画整理	10	6	10	6	1.09	1.01
沖 縄	156	135	137	119	1.14	1.13
街 路	97	81	87	75	1.11	1.09
区画整理	59	53	49	44	1.21	1.21
再開発	0.1	0.1	0.2	0.2	0.50	0.50
調査	0.6	0.2	0.7	0.2	0.91	0.92
全 国	7,117	4,043	6,561	3,993	1.08	1.01
街 路	4,973	2,840	4,584	2,797	1.08	1.02
区画整理	1,768	1,000	1,631	995	1.08	1.00
再開発	341	189	308	185	1.11	1.02
調査	35	14	39	16	0.92	0.92

(注) ① 緊急地方道路整備事業に係る事業費は含まれていない。

② 住宅地関連公共施設整備促進事業費は含まれていない。

60年度に緊急地方道路整備事業費を含めれば、表一2に示すとおりとなり、街路事業全体で73.3%であるが、61年度緊急地方道路整備事業費を含めることにより、最終的には、61年度末の達成率は、75%を越えることになろう。

2 街路事業（スモール街路）予算概要

(1) 概要

昭和61年度の街路事業（スモール街路）費は、事業費4,973億円（国費2,840億円）、対前年度比1.08となっている。街路事業の工種別の内訳は表一3のとおりである。

(2) 施策別予算

街路事業は、街路のもつ多様な機能を反映して、種々の施策目的に沿って実施されており、61年度の施策別予算額は、表一4のとおりである。

住宅、宅地関連街路については、前年度を上回る

表一3 61年度街路事業費予算額

(単位：百万円)

区 分	61年度(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	332,344	191,618	306,941	188,109	1.08	1.02
連続立体交差	81,117	45,359	73,064	44,202	1.11	1.03
立体交差	32,813	18,647	29,853	18,271	1.10	1.02
橋梁整備	23,171	13,047	20,236	12,481	1.15	1.05
舗装新設	10,138	5,704	11,962	7,211	0.85	0.79
共同溝設置	1,182	591	1,316	658	0.90	0.90
歩行者専用道整備	2,442	1,221	2,774	1,387	0.88	0.88
モノレール等整備	14,045	7,838	12,208	7,368	1.15	1.06
合 計	497,252	284,025	458,354	279,687	1.08	1.02

表一4 街路事業施策別事業費予算額

(単位：百万円)

区 分	61年度(A)		前年度(B)		倍率(A/B)		備 考 〔箇所数は 61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	375,157	216,291	347,976	213,936	1.08	1.01	
再開発関連街路	20,266	11,576	18,387	11,394	1.10	1.02	
住宅・宅地関連街路	71,560	40,874	64,700	39,489	1.11	1.04	
避難路等防災対策街路	80,510	45,984	69,950	41,804	1.15	1.10	
スノーピアづくり街路事業	1,699	935	1,477	887	1.15	1.05	10 都市
総合都市交通施設整備事業	4,052	2,328	3,650	2,258	1.11	1.03	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	14,045	7,838	12,208	7,368	1.15	1.06	9 路線
連続立体交差事業	81,117	45,359	73,064	44,202	1.11	1.03	67 カ所
バス路線総合整備モデル事業	19,560	11,046	17,450	10,903	1.12	1.01	24 都市
生活幹線バス路線整備事業	18,355	10,481	17,154	10,473	1.07	1.00	
駅前広場	8,625	4,912	7,841	4,786	1.10	1.03	
自転車駐車場	4,040	1,673	3,848	1,613	1.05	1.04	
<都市環境の整備および保全>							
居住環境整備事業	3,020	1,510	2,824	1,412	1.07	1.07	23 カ所
歴史的地区環境整備街路事業	256	152	234	135	1.09	1.13	7 カ所
沿道区画整理型街路事業	3,850	2,096	2,794	1,658	1.38	1.26	20 カ所
都市景観形成モデル事業	2,540	1,447	2,362	1,410	1.08	1.03	8 都市
シンボルロード整備事業	981	491	856	447	1.15	1.10	6 都市
歩行者専用道	2,442	1,221	2,774	1,387	0.88	0.88	41 カ所
沿道環境保全対策	23,541	13,513	22,332	13,455	1.05	1.00	
共同溝	1,182	591	1,316	658	0.90	0.90	9 カ所
キャブ・システムモデル事業	350	185	200	122	1.75	1.65	
ジョギング・ロード整備事業	400	200	—	—	—	—	5 都市

予算を計上しているところであるが、このほかに住宅・宅地供給に係る街路の整備事業費として、住宅宅地関連公共施設整備事業費によるものがある。住宅宅地関連公共施設整備事業費は、従来一般会計予算であったが60年度から道路整備については、道路整備特別会計予算の中で処置されており、61年度は、60年度と同額の国費600億円が計上された。事業費については、補助率の引き下げにより、1,092億円(対前年度比1.09)となった。

キャブ・システムモデル事業については、昭和60年度に15都市で建設に着手しているところであるが、電力会社の最近の円高差益を還元するという観点から、今後、同事業を積極的に推進する予定である。

ジョギング・ロード整備事業は、散歩、ジョギング等の日常の運動に配慮した都市内道路を整備するため、61年度より開始することとしたものである。

3 街路交通調査(街路課所管) 予算概要

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、居住環境整備街路事業調査、沿道区画整理型街路事業調査があり、61年度実施予定は表-5のとおりである。

表-5 街路交通調査予算

(単位：百万円)

区 分	61年度(A)		前年度(B)		倍率(A/B)		61年度調査予定箇所数
	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	105	36	94	33	1.10	1.10	6カ所
居住環境整備街路事業調査	35	13	36	13	0.95	0.95	5カ所
沿道区画整理型街路事業調査	60	20	84	28	0.72	0.72	16カ所

4 都市廃棄物管路モデル事業等予算

道路交通を円滑化し、都市環境を改善するとともに、生活系廃棄物処理を省力化するため、大規模住宅団地に係る都市廃棄物処理管路モデル事業等を、

51年度より実施している。

表-6 61年度都市廃棄物処理管路モデル事業費予算額
(単位：百万円)

区 分	61年度(A)		前年度(B)		倍率(A/B)	
	事業費	国費	事業費	国費	事業費	国費
多摩ニュータウン	158	39	390	97	0.40	0.40
札幌ニュータウン	315	79	404	101	0.78	0.78
横浜都心臨海地区	459	92	183	37	2.51	2.51
合 計	932	210	977	235	0.95	0.89

61年度は、表-6に示すとおり、事業費約9億円をもって多摩ニュータウン、札幌ニュータウン、横浜都心臨海地区における事業の進捗を図る。

5 都市災害復旧事業予算概要

台風・異常豪雨等により被災した街路、公園、下水道等の都市施設の災害復旧事業及び市街地の堆積土砂排除事業並びに降灰除去事業を実施する。

表-7 都市災害復旧事業予算

(単位：百万円)

区 分	61年度(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	332	200	505	300	0.66	0.67

おわりに

街路課所管にかかる昭和61年度予算の概要は以上のとおりであり、前年度を上回る事業費を確保することができたが、依然、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。

海外事情

ブラジル旅行雑感

建設省都市局街路課

特定都市交通施設整備室長 村山 弘治

私は昭和60年11月から12月にかけて、19日間ブラジルに出張いたしました。日本とブラジルとの往復は殆んど直行しましたので、実際にはブラジル国内は16日間滞在したことになりますが、この間にブラジリアをはじめサンパウロ、ポルトアレグレ、リオデジャネイロの4都市を訪問いたしました。ここではブラジル旅行の印象や感想を思い出すままに述べてみたいと思います。

○ブラジル——この遠くて広い国

ブラジルは日本の真裏の国です。だから日本とブラジルとの時差は12時間あります。夕方7時に成田を出発した飛行機は途中ロスアンジェルスで給油する以外はノンストップで24時間かけてリオデジャネイロに現地時間の朝7時に着きます。座席に座ったままで24時間ですから、退屈で疲れることは想像されるとおりです。でも私は結構楽しく時間を過しました。機内では酒を飲み、映画を見、音楽を聞きながら本を読み、眠くなれば眠るというマイペースが保たれるからです。むしろ4回も往復したアフリカ航路のように4～6時間毎に離着陸をくり返し、ペースを乱される方が苦痛になります。

ブラジルは広い国です。日本の22倍もあります。都市間の移動も千キロ単位で飛行機利用です。飛行機の便もひんぱんにあり、しかも殆んど満席でした。ブラジルの飛行機の利用のされ方は、さながら通勤電車のようなものでした。これだけ飛びまわっても実際はブラジルのほんのわずかな部分しか行ったことにならないのですから、ブラジルは本当に広い国なのです。

○ブラジリア——偉大な実験・人工都市

ブラジリアはブラジルの首都です。しかも人工的に造られた首都で、元の首都であるリオデジャネイ

ロと約900キロの距離があります。標高は約1,100メートルで高原の丘陵地域です。市の中央近くに巨大な人造湖があり、景観の重要なポイントとなっています。市の中央部分は鳥が翼を広げた形をしていて、胴体の部分は幅の広い公園になっています。翼の部分には大幹線道路が貫通していますが、何とその幅員は260メートルもあります。それでも周辺の土地利用とマッチしていますので、そう広くは感じません。いかにも大国ブラジルを象徴しているものでしょう。

ブラジリアは全くの人工都市です。だから普通の街のような狭い路地に赤ノレンといった風情は全くありません。私が会ったブラジル人の多くの人達は「ブラジリアには住みたくない。あそこは「まち」ではないから。」と言っていました。私もブラジリアはあまりに人工的で、人が住んでいるにおいが稀薄な印象を受けました。

しかしブラジリアでも日曜日には青空市が開かれていて、多勢の人が露店を楽しんでいました。またリオほど大がかりではありませんがカーニバルが開かれ、サンバのリズムが街中に響くこともあるようです。街の造り方がどうであれ、人間がそこに住みつくに従って「まちらしさ」が序々に創られていくのではないのでしょうか。日本でもコンクリートのアパートが建設されはじめた頃は、「カンオケ」みたいだと嫌われたものでしたが、今ではそれなりに楽しみながら生活が営まれています。ブラジリアも住む人々が皆んなで工夫をして楽しめる「まち」をつくって行くだらうと信じています。

○人種のるつぼ——あなたもブラジル人

ブラジルには人種差別はありません……と言われていています。あらを探せば多少はあるでしょうが、た

しかにブラジルはあらゆる人種が仲よく暮している国だと言ってよいでしょう。ブラジルは100パーセント近くが移民をルーツとした人々で構成されています。白人はスカンジナビア系からラテン系まで多種多様で、さらに東洋系と黒人系も少なくはありません。だからブラジルでは日本でいう「ガイジン」は存在しません。なぜなら顔かたちで外国人かどうかを識別することが不可能だからです。私も独りで歩いていると、よくポルトガル語で話しかけられました。レストランでは、白人、黒人、東洋人が楽しそうに話し合いながら一緒に食事をしていました。

ブラジルは国土が広い割には人口が少ないとされています。移民は今でも歓迎されています。私もあなたもブラジルへ着いたその日からブラジル人になれるそうです。ブラジルはそういう国です。

○駐車禁止——発想の逆転

ブラジルは熱帯の国です。だから国民は開放的な性格で楽観的に楽しむことをより尊重します。

サンパウロのホテルで邦字新聞がありました。この新聞におもしろい記事が出ていました。……サンパウロ警察は〇月〇日次のように発表した。クリスマスが近づいているので都心部には買物客が増加すると考えられる。従って買物客の利便のために路上駐車禁止を解除し、路上は駐車可とする。

私は当然のようにこの記事の後半は「違法駐車取締りを強化する」という内容を期待していました。私はしばらく考え込みましたが、このことの是非は考えないことにしました。だって地球の裏側の事柄ですから。でもあなたはどうか考えますか。

○アエロモービル——夢から出た新交通

リオの南方1500Kmのところにポルトアレグレという都市があります。人口は120万人、ドイツ風の美しい街です。そこにアエロモービルという新しい交通システムの実験線があります。アエロモービル……直訳すると空気交通機関とでも言うんでしょうか、空気を送り込んでレール上の車輻を走らせるものです。このシステムはコエスター博士という全くの私人が考案し、実験線を建設し試験列車を運転しているものです。現地を訪れた時、コエスター博士はわざわざ説明に来てくれました。博士の話……海には白い帆を張った帆船が風の力によって青い海を波を切って楽しげに走っている。帆船は排気ガスも

なく騒音もなくクリーンな交通機関である。私はこれを鉄道に応用しようとした。これは私の自信作である。……

私は車輻に乗ってみました。トロツコのような真っ平な床、スムーズな加速、減速、モーター音もブレーキ音もない静けさ。運転が難かしいのではないかという私の質問に、博士は私に運転をしてみなさいと言って、ノッチを渡してくれました。案外簡単でした。

このシステムは技術的にも問題が多く、また経済的にもかなりロスが多く、世界的に急速に普及するとも思えません。それでもコエスター博士の夢がここまで具体的になり、将来の可能性に努力している姿を見ると、私もうれしくなります。コエスターさんががんばって下さい。

○お酒大好き——酔っ払い大嫌い

ブラジルの人はお酒が大好きです。ブラジルにはビールが何種類もあります。それぞれ味がちがっているのはもちろん、アルコールの度数まで異なります。またブラジルワインも日本ではあまり知られてはいませんが、種類も豊富でとてもおいしいのです。日本酒も現地で造られています。ピングという現地酒をレモンで割った飲み物は口あたりが良く人気があります。これはアルコール度が高いのに値段が安く、むしろミネラルウォーターの方が高いのにはびっくりしました。

ブラジルの人は実に楽しそうに酒を飲みます。大きいテーブルに家族や友人たちが多勢で話し合いながら楽しんでます。もちろん女性も飲みます。むしろ女性が多いから私には楽しそうに見えたのかも知れません。

でも街には酔っ払いがいないのです。これは実に不思議なことでした。ブラジルの人にたずねたところ、酔っ払いは世の中の人々から極端に嫌われ、軽蔑されるからだそうです。「酔っ払いは酒を飲む資格はない」とその人はきっぱり言いました。全くそのとおりですね、皆さん。

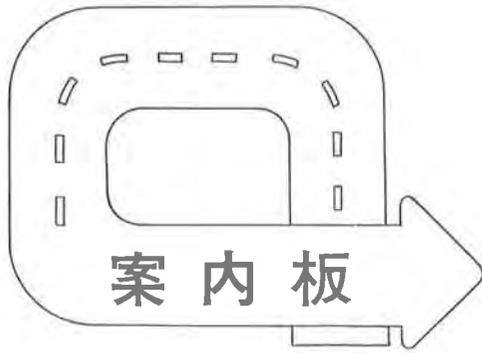
○大好きなブラジル

ブラジルは遠い国です。そして広い国です。日本からブラジルへは直行で24時間もかかります。ブラジルをじっくり見ようと思えば何カ月も必要でしょう。

今回の19日間の出張はたいへん忙しい日程でした。しょっちゅう飛行機に乗っていたという印象もあります。しかしそれよりもおいしい酒、すばらしい肉料理、魚料理、そしてブラジルの人の暖かい人柄がもっと思い出として強烈に残っています。そのおかげで私の体重は帰国したとき何と4キロも増加

していました。今はその減量に苦しんでいます。

きっと私はブラジルと相性が良いのでしょう。ぜひもう一度、いや二度、三度と機会があればもっとブラジルを知り、楽しみたいと願っています。ブラジル万歳！（おわり）



—人事消息—

(61年 1月16日付)

- 四国地建徳島工事事務所建設専門官 (都市局街路課係長) 藤崎 強
- 都市局街路課係長 (兵庫県都市住宅部) 広瀬 隆正

(61年 3月31日付)

- 清水市助役 (都市局街路課建設専門官) 樋貝 文雄
- 日本下水道事業団人事課副参事 (都市局街路課長補佐) 木皿木 元
- 新潟県土木部都市計画課長 (都市局街路課長補佐) 井上隆三郎

(61年 4月 1日付)

- 都市局街路課長補佐 (住宅・都市整備公団公園緑地部調査役) 山本 肇
- 都市局街路課長補佐 (岩手県土木部都市計画課長) 富岡 好治
- 都市局都市総務課係長 (都市局街路課係長) 江口 浩市
- 都市局街路課係長 (建設経済局総務課係長) 門間 勝
- 都市局街路課係長 (関東地建企画部企画課) 西岡 城治

—行事日誌—

- 60年 8月28日 ○ 第4回まちづくりトップセミナー
～30日
- 60年 8月29日 ○ 都市計画街路事業促進協議会中部
ブロック会議世話人会

- 60年 9月13日 ○ 長崎県佐世保市国際通り線佐世保橋開通式
- 60年 9月26日 ○ 北海道・東北六県都市計画事業(街路部門) 担当者会議
- 60年10月 8日 ○ 都市計画街路事業促進協議会九州ブロック会議
- 60年10月16日 ○ 群馬県桐生市国鉄両毛線連続立体交差事業完成式
- 60年10月23日 ○ 全国道路利用者会議第35回全国大会
- 60年10月24日 ○ 第37回都市計画全国大会
- 60年10月24日 ○ 仙台市国鉄仙石線連続立体交差事業起工式
- 60年10月24日 ○ 青森県鱒ヶ沢町古川袋町線立体交差事業完成式
- 60年10月28日 ○ 都市景観懇談会
- 60年10月28日 ○ 甲府市甲府駅前線駅前広場起工式
- 60年10月30日 ○ 都市計画街路事業促進協議会北陸ブロック会議
- 60年10月30日 ○ 第4回特定都市交通施設整備研究発表会
～31日
- 60年11月 6日 ○ 都市計画街路事業促進協議会関東ブロック会議 (後期)
- 60年11月11日 ○ 都市計画街路事業促進協議会四国ブロック会議
- 60年11月13日 ○ 青森県五所川原市漆川岩木町線立体交差事業開通式
- 60年11月15日 ○ 都市モノレール等計画自治体協議会第24回総会
- 60年11月18日 ○ 都市計画街路事業促進協議会東北ブロック会議総会
- 60年11月20日 ○ 都市計画街路事業促進協議会中国ブロック会議総会
- 60年11月26日 ○ 都市計画街路事業促進協議会近畿ブロック会議
- 60年11月27日 ○ 大阪府池田市阪急宝塚線連続立体交差事業完成式
- 60年11月28日 ○ 全国市長会街路部会
- 60年12月 1日 ○ 静岡県浜松市遠州鉄道鉄道線連続立体交差事業完成式
- 60年12月 4日 ○ 新潟県長岡市長岡停車場線駅前広場完成式

- 60年12月7日 ○埼玉県春日部市谷原樋籠線立体交差事業開通式
- 60年12月11日 ○連続立体交差事業促進期成会幹事会
- 60年12月11日 ○都市基盤整備事業推進大会
- 60年12月12日 ○道路整備促進全国総決起大会
- 60年12月14日 ○愛媛県今治市国鉄予讃本線連続立体交差事業起工式
- 61年1月27日 ○街路事業担当者会議（臨時）
- 61年2月8日 ○徳島市国鉄高德本線・徳島本線連続立体交差事業起工式
- 61年3月3日 ○岡山市平井神崎線永安橋開通式
- 61年3月7日 ○都市計画街路事業促進協議会ブロック代表世話人会議
- 61年3月31日 ○広島市松原京橋線立体交差事業開通式

- 61年3月31日 ○静岡県掛川市杉谷成滝線立体交差事業開通式

—主要行事予定—

- 61年4月21日 ○全国都市計画主管課長会議（建設省）
- 61年5月28日 ○第18回連続立体交差事業研究会（広島県宮島町）
～29日
- 61年6月上旬 ○街路事業担当者会議（建設省）
- 61年7月上旬 ○都市計画街路事業促進協議会総会（東京都）
- 61年10月2日 ○第38回都市計画全国大会（熊本市）
～3日
- 61年10月29日 ○第5回都市交通施設整備研究会（大阪市）
～31日
- 61年12月上旬 ○都市基盤整備事業推進大会（東京都）

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
千102 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

促進協だより

都市基盤整備事業（街路・連続立体交差・土地 区画整理・市街地再開発）推進大会開催さる！

都市計画街路事業促進協議会（会長 兵庫県知事坂井時忠）、連続立体交差事業促進期成会（代表世話人 石川県知事 中西陽一）、(社)日本土地区画整理協会（会長 神戸市長 宮崎辰雄）、(社)全国土地区画整理組合連合会（会長 衆議院議員江崎真澄）、全国土地区画整理事業推進協議会（会長 石川県知事 中西陽一）、都市再開発促進協議会（会長 大阪市長 大島 靖）の六団体の共催による「都市基盤整備事業推進大会」が昨年12月11日午前11時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1,100名を始め、衆参国会議員の先生方は約50名の出席（代理出席は約130名）で、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出席を得て熱気あふれる中で大会を終了した。

大会はまず主催者を代表して、都市計画街路事業促進協議会会長の坂井時忠兵庫県知事のあいさつのあと、来賓祝辞として、木部佳昭建設大臣、小沢辰男自民党道路調査会長、村岡兼造自民党建設部長、斉藤滋与史街路事業促進議員連盟会長、江崎真澄土地区画整理事業促進議員連盟会長、田村元都市再開発議員懇談会会長の祝辞があった。

また、意見発表は、北海道帯広市長田本憲吾氏が帯広市の都市整備の現況を述べられ、早期整備を図るため、昭和61年度都市基盤整備事業予算の大幅増額、道路特定財源制度の堅持、臨時交付金に対する地方債の適用等についての要望、訴えについては会場全員の強い賛同を得た。

大会決議については、福島県保原町長金子徳之介氏により力強く決議文の朗読があった。

会場内は熱気あふれ、全国から馳せ参じて頂いた約1,100名の会員は立見の多い中で、終始熱心にこの

大会を盛り上げて頂いたことに対して、又、公務御多忙のところを本大会に御出席頂いた国会議員並びに代理の皆様方、建設省幹部の皆様方に心から厚く御礼を申し上げる次第である。

ここに御出席の国会議員並びに代理の皆様方の御芳名を掲載して、感謝の意を表したい。

都市基盤整備事業推進大会

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
江崎 眞 澄	愛知	谷 洋 一	兵庫
小澤 潔	東京	谷 垣 禎 一	京都
小沢 辰 男	新潟	辻 英 雄	福岡
越智 伊 平	愛媛	戸 塚 進 也	静岡
大石 千 八	静岡	中 川 秀 直	広島
大村 襄 治	岡山	中 島 衛 衛	長野
大 亀 高 夫	福島	中 西 啓 介	和歌山
木 部 佳 昭	静岡	仲 村 正 治	沖縄
岸 田 文 武	広島	野 中 広 務	京都
北 川 石 松	大阪	畑 英 次 郎	大分
工 藤 巖	岩手	原 田 昇 左 右	静岡
熊 川 次 男	群馬	平 林 鴻 三	鳥取
斉 藤 滋 与 史	静岡	町 村 信 孝	北海道
志 賀 節	岩手	松 野 幸 泰	岐阜
塩 川 正 十 郎	大阪	村 岡 兼 造	秋田
田 村 元	三重	村 上 茂 利	北海道
高 鳥 修	新潟		
高 橋 辰 夫	北海道		
		計	34 名

参議院議員・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
井上吉夫	鹿兒島	内藤健	徳島
井上孝三	全国	初村滝一郎	長崎
岩崎純三	栃木	増岡康治	比叺
岩本政光	北海道	松尾官平	青森
上條勝久	宮崎	水谷一	三重
後藤正夫	大宮		
坂元親男	高崎		
谷川寛三	高知	計	14名

衆議院議員・代理出席者名 (五十音順、敬称略)

氏名(代理)	選出府県	氏名(代理)	選出府県
安倍晋太郎	山口	河本敏夫	兵庫
愛知和男	宮城	國場幸昌	沖繩
愛野興一郎	佐賀	近藤藤元	山形
伊東正義	福島	近藤元武	新潟
伊藤宗一郎	宮城	佐々木藤隆	新潟
池田行彦	東京	佐藤文生	大分
石川要三	東京	佐藤文生	大分
稲葉修	新潟	齋藤邦吉	福島
稲村佐四郎	石川	桜井山登	新潟
村利幸	栃木	笹名素夫	秋田
今井勇佑	愛媛	塩崎潤男	北海道
宇野宗一	滋賀	鈴木宗重	兵庫
上村千一郎	愛知	砂田重栄	富山
臼井日出男	宮城	住田部直	青森
内海英隆	宮城	田中内一	青森
江藤征士郎	大分	竹下徳一	青森
小此木彦三	神奈川	津島俊三	茨城
小奥田敬亮	群馬	戸井家嘉	熊本
奥野誠六	石川	中曾根康正	群馬
加藤道彦	岡山	中野賀田芳	茨城
鹿野弘静	山形	野呂田	熊本
柿澤山治	茨城	羽	馬場
梶谷茂一	東京		馬場
粕岡清俊	富山		大阪
片岡俊二	長野		茨城
唐沢博弘	熊本		熊本
北谷幸規	岡崎		熊本
熊原祐長	岡崎		熊本
栗山長誠	福岡		熊本
小古賀	福岡		熊本

氏名(代理)	選出府県	氏名(代理)	選出府県
葉梨信行	茨城	宮崎茂一	鹿兒島
橋本龍太郎	岡山	宮崎喜一	広島
原健三	兵庫	宮崎下藤	長岐
平泉涉	福山	武藤嘉次郎	愛知
吹田晃二	山熊	森田敬次郎	愛媛
福島讓孝	本川	森山喜朗	石川
藤本元亨	木峯	山崎平八郎	栃木
船田亨輔	岐阜	山崎平八郎	福岡
古屋利田	佐島	山崎平八郎	福岡
保細耕吉	島山	山崎平八郎	福岡
堀内光久	宮崎	綿貫元幸	滋賀
三ツ林弥太郎	佐賀	渡部恒栄	三富
箕水野平豊	北海	渡部恒栄	富山
	千葉	渡部恒栄	岐阜
	愛知	渡部恒栄	新潟
		渡部恒栄	北海道
		渡部恒栄	新潟
		計	102名

参議院議員・代理出席者名 (五十音順、敬称略)

氏名(代理)	選出府県	氏名(代理)	選出府県
井上裕二	千葉	中西一郎	兵庫
石井一	兵庫	村太寛	山梨
遠藤浩	宮城	林文兵衛	比叺
大木真順	愛知	原徳太郎	東京
大加武徳興	沖繩	垣卓志	愛媛
亀井久興	岡山	平井宏一	香川
川原新太郎	鹿兒島	藤井裕久	馬場
熊谷三郎	福比	藤田正明	比叺
古賀重信	比全	降矢敬二	山形
坂志均	山石	真鍋壽男	山口
嶋田由紀男	熊北	宮島眞隆	長岐
高木正明	北海道	安田	石川
		計	30名

【協会だより】

○社団法人日本交通計画協会第32回定期総会開催

社団法人日本交通計画協会第32回定期総会が、昭和61年4月30日（水）午後2時よりサテライトホテル後楽園において、瀬戸山三男会長（元文部大臣）、吉岡昭雄副会長（住宅・都市整備公団理事）出席のもと98会員の出席を得て開催された。また来賓として監督官庁により、運輸省地域交通局交通計画課荒井課長、建設省都市局街路課佐藤課長のご両名をお迎えした。

なお、当日の議決事項は次の通りで、いずれも満場一致原案通り承認された。

- <第1号議案> 昭和60年度事業報告承認の件
- <第2号議案> 昭和60年度決算報告承認の件
- <第3号議案> 昭和61年度事業実施方針承認の件
- <第4号議案> 昭和61年度予算承認の件
- <第5号議案> 役員改選に関する件



○新役員の紹介

- | | |
|--------|--|
| 理事・会長 | 元建設大臣・法務大臣・文部大臣
瀬戸山 三 男 |
| 理事・副会長 | 衆議院議員・元国務大臣行政管理
庁長官・防衛庁長官・運輸大臣
細 田 吉 蔵 |
| 〃 | 元国務大臣防衛庁長官・
文部政務次官
谷 川 和 穂 |
| 〃 | 衆議院議員・元大蔵事務次官
相 澤 英 之 |
| 〃 | 住宅・都市整備公団理事
吉 岡 昭 雄 |
| 理 事 | 参議院議員・前農林水産政務次官
成 相 善 十 |
| 〃 | 本州四国連絡橋公団副総裁
山 根 孟 |
| 〃 | 日本アジア航空株式会社
常務取締役
富 田 長 治 |
| 〃 | 横浜市助役
池 沢 利 明 |
| 〃 | 広島市助役
岩 井 彦 二 |
| 〃 | 元東京大学教授
井 上 孝 |
| 〃 | 前神戸市助役
神戸新交通株式会社取締役社長
佐 野 雄 一 郎 |
| 〃 | 日本車輛製造株式会社取締役社長
篠 原 治 |
| 〃 | 三菱重工業株式会社取締役社長
飯 田 庸 太 郎 |
| 〃 | 株式会社神戸製鋼所取締役社長
牧 冬 彦 |
| 〃 | 川崎重工業株式会社取締役社長
長谷川 謙 浩 |
| 〃 | 株式会社新潟鉄工所取締役社長
鷲 尾 秀 夫 |
| 〃 | 日本鋼管株式会社取締役社長
山 城 彬 成 |

理事	石川島播磨重工業株式会社 取締役社長 稲葉興作	理事	株式会社熊谷組取締役社長 熊谷 太一郎
〃	富士車輛株式会社取締役社長 西哲熙	〃	株式会社間組取締役社長 本田 茂
〃	高砂熱学工業株式会社取締役社長 石井 勝	〃	不動建設株式会社取締役社長 庄野 勝
〃	清水建設株式会社取締役社長 吉野照蔵	〃	セントラルコンサルタント株式会 社取締役社長 谷藤正三
〃	株式会社大林組取締役社長 大林芳郎	専務理事	社団法人日本交通計画協会専務理事 田川尚人
〃	大成建設株式会社取締役社長 里見泰男	監事	中央開発株式会社常任監査役 児玉光彦
〃	鹿島建設株式会社取締役社長 鹿島昭一	〃	株式会社協和コンサルタンツ 常務取締役 青木貞尚

〈都市と交通〉

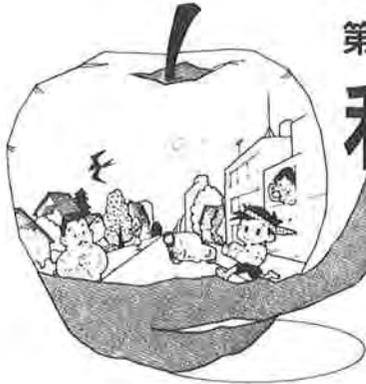
通巻第9号
昭和61年7月15日発行

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



第4回

私のまち

応募
要領

写真コンテスト

(主催) まちづくり月間実行委員会 (後援) 建設省
(協賛) 全日本写真材料商組合連合会、小西六写真工業、日本カメラ協会

募集作品

主題

まちかど

人々が働き、学び、ショッピングを楽しみ、憩い集つまち、まちは人々の生活の場です。

このような、うるおいのあるまちを作るため、豊かな生活の基盤となる街路、公園等の公共施設を整備するとともに、まちの主人公であるあなた自身と自治体が「わがまち」をゆつくりと見つめ直し、そこで新たな発見をし、「わがまち」をよりすばらしいものに高め、美しいまちなみを作っていくことが大切なことではないでしょうか。

このようなすがたを、いま、まちかどから自由な発想、独特の視点でとらえた写真を求めます。

サイズ

■白黒、カラープリント(スライド、組写真を除く)でサービス判以上から四つ切まで、

送り先と締切り

送り先 〒113 東京都文京区本郷1丁目25番2号 明幸ビル
(社)日本交通計画協会内
第4回「私のまち」写真コンテスト事務局
TEL:03-816-1791

締切り 昭和61年12月末日(当日消印有効)



応募上の注意

一人何点でも応募可

・未発表又は他に応募していない作品に限ります

・応募作品は返却しません

・作品の裏には、題名、撮影場所(国内に限ります)、撮影年月日、撮影の意図(必要な場合)氏名、年齢、性別、住所、電話番号、職業(不詳も含む、学生の場合は学校名、学年)、応募部門を必ず明記して下さい

作品の送付にあたっては、作品が壊れないよう包装に気を下さい

原則として、入選作品の複製及び著作権は、まちづくり月間実行委員会に帰属します

入選者にはネカフィルムの提出を求めますのでご留意下さい。提出されない場合は入選を取消すことがあります



発表

期日 昭和62年6月

方法 審査結果は、入選者に直接通知するほか、都道府県、市町村の庁舎などに掲示する入選発表文庫やカメラ雑誌等で発表します

選考者 元カメラ毎日編集長 佐伯恪五郎
写真家 朽木光樹
都市環境評論家 泉 真也
旅行作家 杉田 房子 ほか

部門・賞

一般の部

建設大臣賞 賞状、副賞
(20万円、コニカF T 1モーター、AR35 70mmF4付) 1名

実行委員会会長賞 賞状、副賞
(10万円、コニカTC-X、AR35 70mmF4付) 1名

優秀賞 賞状、副賞
(5万円、コニカMGD(ジャスピンスーパー11オートテート)) 5名

特別賞 賞状、副賞
(2万円、コニカレコーター) 4名

佳作 記念品、フィルムセット) 若干名

学生の部(高校生以下)

建設大臣賞 賞状、副賞
(奨学金10万円、コニカF T 1モーター AR35 70mmF4付) 1名

実行委員会会長賞 賞状、副賞
(奨学金5万円、コニカTC-X、AR35 70mmF4付) 1名

優秀賞 賞状、副賞
(2万円相当の図書券、コニカMGD(ジャスピンスーパー11オートテート)) 3名

特別賞 賞状、副賞
(1万円相当の図書券、コニカレコーター) 2名

佳作 記念品(フィルムセット) 若干名



建設のコンサルタント

計画・調査・測量・設計・環境影響評価・地質調査・土質試験・施工管理

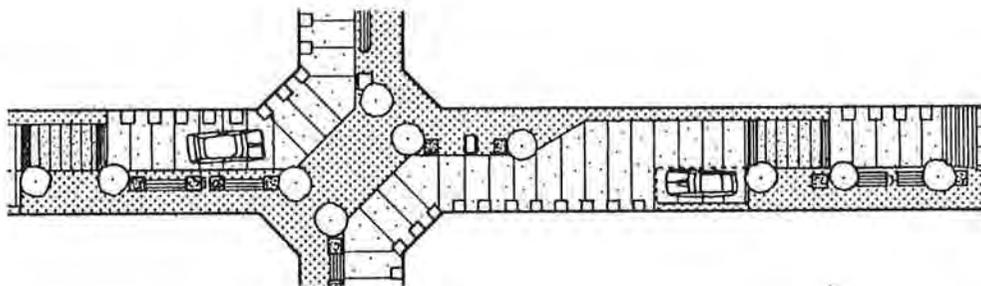
中央復建コンサルタンツ株式会社

代表取締役社長 村瀬 清

東京支社長 片瀬 貴文

本社 大阪市淀川区東三国3丁目5番26号 電話(06)393-1121
東京支社 東京都中央区日本橋小舟町4番6号 電話(03)669-1616
(小舟町ビル)

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(代)
仙台事務所 仙台市花京院2-1-54 志田ビル
〒990 電話 0222-25-6201(代)
名古屋事務所 名古屋市中区栄4-2-8 小浅ビル
〒460 電話 052-264-0716

