

# 都市と交通

1991

特集：まちづくり、みちづくり

No. 22



建設省都市局街路課編集協力

全国街路事業促進協議会  
社団法人 日本交通計画協会

## 〈目 次〉

——特集テーマ「まちづくり、みちづくり」——

●グラビア (カラー写真) .....	1
●巻頭言 活力ある都市の再生を目指して.....北九州市長 末吉 興一.....	5
●随想 My Impression of Traffic in Tokyo.....Gjermund Rendahl.....	7
●特集	
特集-1 建設省街路課30周年に当って.....	11
街路課30年を祝して.....	松井 達夫.....15
オリンピックの頃.....	後藤 明治.....17
20年の今昔.....	三宅 正夫.....18
街路課長時代の思い出.....	今野 博.....19
随想四題.....	村山 幸雄.....21
係長・課長補佐・建設専門官・課長.....	中野 三男.....23
特集-2 東京における街づくりと道づくり.....	
東京都水道局西部建設事務所長 (前)東京都市計画局交通企画課長	堀江 興.....26
特集-3 神戸の街づくりと道路整備・神戸市都市計画局計画部 計画課長	松下 綽宏.....34
特集-4 フローからプールへ.....	
——都市施設整備は地域の活性化につながるか? —— 都市プランナー	蓑原 敬.....38
特集-5 新たな都市拠点の形成を目指して —— 名古屋市大曽根地区 ——	
名古屋市計画局大曽根都市改造事務所 所長	傍島 善雄.....41
特集-6 商業地域の活性化・台町の活性化に携わって —— アークヒルズ台町 ——	
宮城県古川市建設部 部長	佐々木博隆.....46
●シリーズ	
〈まちづくりと街路〉多摩都市モノレールの建設工事着手.....	
東京都建設局道路建設部道路橋梁課 課長	
(前)東京都建設局道路建設部計画課 新交通担当課長	川井 正紀.....49
宇治橋起工 ..... 京都府土木建築部都市計画課 課長	齊藤 親.....54
〈アンダーグラウンド〉第38回都市計画中央審議会答申第19号 (自動車の駐停車	
設整備のあり方とその整備推進方策) について.....	
建設省都市局街路課.....	58
●トピックス JR南武線の連続立体交差事業.....	
川崎市都市整備局鉄道連続立体交差部 主査	内村 正吾.....62
●海外事情 ヨーロッパにおけるLRTと都市交通.....欧州の都市開発としLRT導入調査団.....	68
●投稿 未利用エネルギーの活用と求められる都市施設整備.....	
東京電力(株)営業開発部営業開発課 副長	前川 哲也.....71
●用地かわら版	
用地先行取得制度の拡充について.....新潟県都市整備局 都市計画課長	永野 徹.....77
用地先行取得の効率的な執行について.....	
神戸市都市計画局計画部用地課 用地課長	吉田 正見.....79
●案内板.....	80
●協会だより.....	82

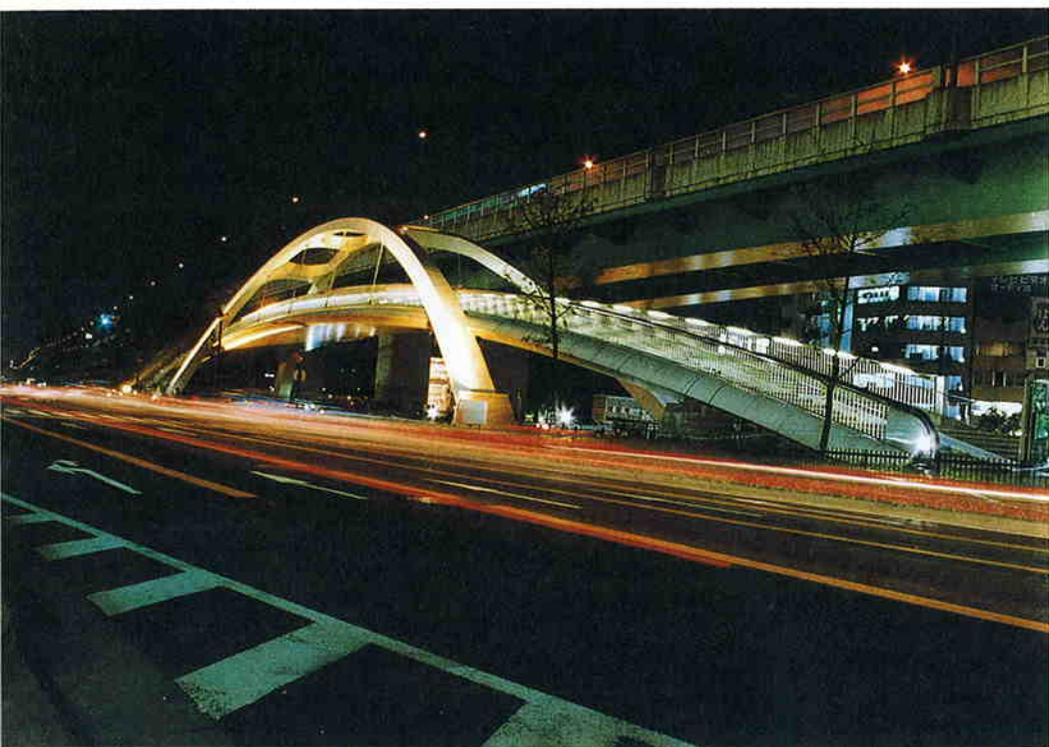
# 橋のライトアップ



永代橋（東京都）



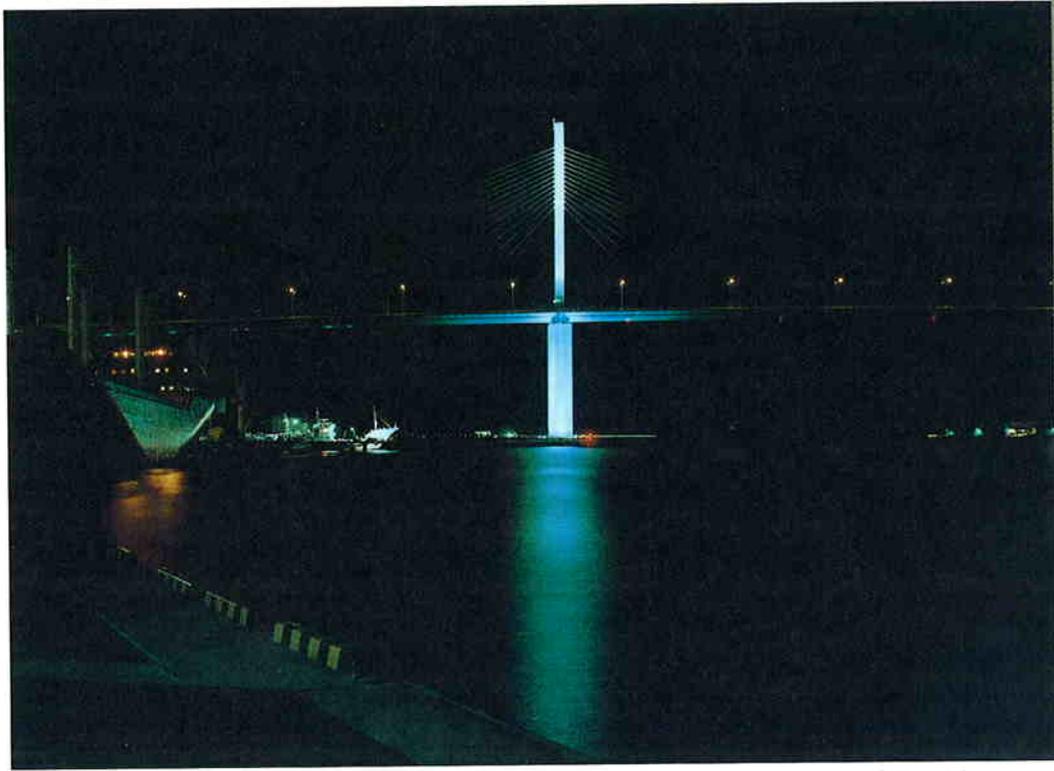
万代橋（新潟県）



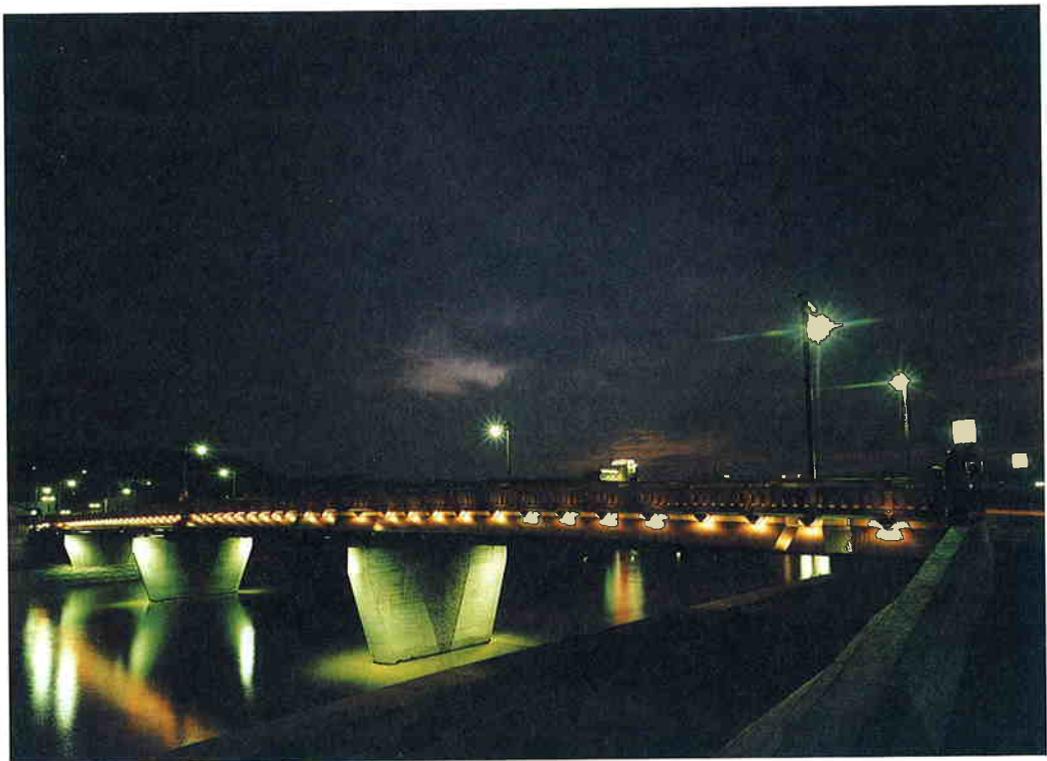
矢場ブリッジ (名古屋市)



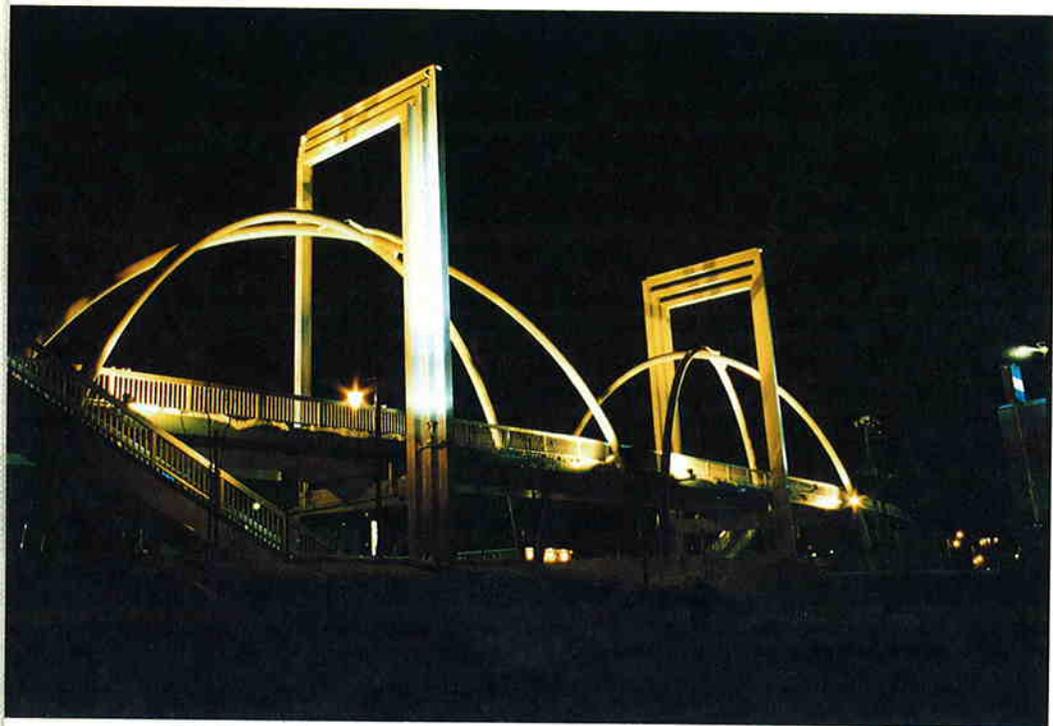
セントラルブリッジ (名古屋市)



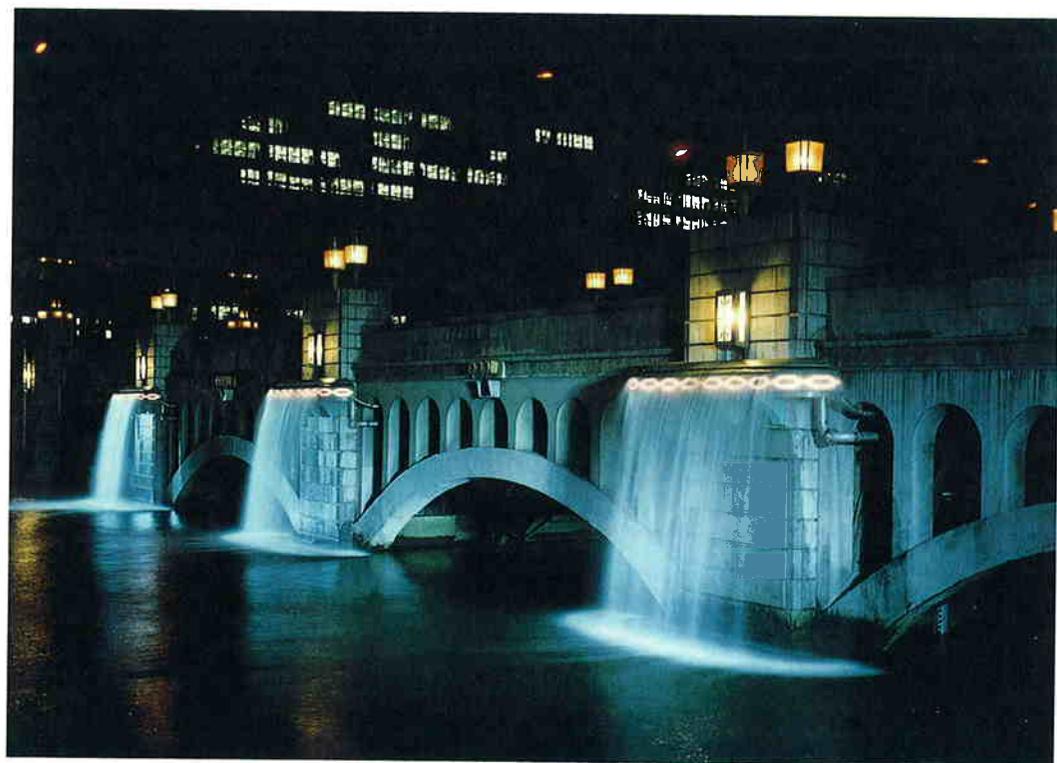
荒津大橋（福岡市）



桜橋（福井市）



環状夢の橋（札幌市）



水晶橋（大阪市）

## 活力ある都市の再生を目指して



北九州市長 末吉 興一

現在わが国は、高度情報化、サービス経済化、高齢化、国際化等様々な経済、社会の潮流変化の過程にあります。これらの諸変化はまた地方都市の形態を大きく変えていくものと考えられています。このような情勢が続く中、私たちは21世紀に向かってグローバルな視野と“お手本のない”都市づくりへの果敢な行動が求められています。

第四次全国総合開発計画が掲げる「多極分散型国土の形成」もまたその大きな試みの一つでありましょう。北九州市においても、その実現の一端を担う地方からの積極的な対応策として、21世紀に向けたまちづくりビジョン『北九州市ルネッサンス構想』を策定いたしました。

### 北九州市ルネッサンス構想とは

本市は、かつて四大工業地帯の一つとして我が国の工業化・近代化に貢献しましたが、石炭から石油へのエネルギーの転換、基幹産業の太平洋ベルト地帯への展開、運輸・交通手段の急速な発達による拠点性の弱まりなどにより、時代の流れから取り残されてきました。首都圏やブロック中心都市への人や中枢管理機能等の集中化に加え、昭和60年秋に始まる円高不況と産業構造調整は、その傾向を一挙に加速させました。人口の減少、急速な高齢化の進展、生産活動の停滞、企業の中枢管理機能等の域外流失、雇用の悪化などにより、本市の将来と百万市民の生活に重苦しい不安と危機感をもたらしました。

こういった状況の中で、“このまちの優れた面を率直な目で見直し、発展の可能性を探り、21世紀に向けた新しいビジョンを打ち立て、百万都市

の再生・創造という壮大な実験に勇気をもって挑戦しよう”という呼び掛けに、市民・企業・大学・行政が応じた結果、民間の自主的な活性化推進組織「助北九州活性化協議会（KPEC）」が結成されました。さらに企業の未利用地を活用した北九州プリンスホテルを核とする曲里地区再開発事業やアーバンリストラクチャリング・ゾーン構想として「スペースワールド」建設などの新分野への事業展開、また市民の一体感を醸成し百万人のパワーを再認識する契機となった「わっしょい百万夏まつり」などのイベントの創出、市役所CIの展開などの積極的な動きが生まれました。自立的・主体的なまちづくりがはじまったのです。これらの気運とエネルギーを、一つのまちづくりの理念（コンセプト）に結集し、現実を変えていく力にするために策定されたのが、ルネッサンス構想なのです。

このルネッサンス構想は、「水辺と緑とふれあいの“国際テクノロジー都市”へ」を基調テーマとし、五つの都市像の実現を目指し平成17年（2005年）を目標年次としています。

この基調テーマは、「快適で質の高い生存環境のもとで、国際経済社会の発展を担う創造的産業活動や経済活動が展開する大都市への再生を図る」ことを意味しています。また五つの都市像とは、「緑とウォーターフロントを生かした快適居住都市」、「健康で生きがいを感じる福祉・文化都市」、「あすの産業をはぐくむ国際技術情報都市」、「海にひろがるにぎわいの交流都市」、「未来をひらくアジアの学術・研究都市」であります。

平成元年11月には、このルネッサンス構想を具

体化するための第一次実施計画（平成元年度～5年度）を策定し、その実現に向けて第一歩を踏み出しました。また五つの都市像のひとつである「緑とウォーターフロントを生かした快適居住都市」をさらに進めるため、平成3年9月より第8回全国都市緑化北九州フェアを開催いたします。

### ルネッサンス構想の特徴

このルネッサンス構想の特徴の一つは、まちづくりの方向いわば都市経営の基本方針を明確に打ち出したことにあります。本市は4半世紀前の昭和38年、地理的、自然的に異なった環境をもち、また歴史的に異なる伝統と文化風土の下で形成された五つの都市が対等合併して誕生したためその発足当時の事情から、「多核都市論」に支えられた都市経営を行ってきました。このことは、まちづくりの方向として各地域の「均衡ある発展」を求めることになり、今日、東京等の大都市で一般的にみられる地価高騰や交通渋滞、住宅難などの過密都市問題を防ぐ上ではプラスとなりましたが、反面旧市意識が根強く残り、全国的な人口・産業などの大都市地域への集中と新産業都市政策等による地方分散の中で、個別都市がその存立、発展のため必要とする「都市機能の強化（都心部の形成）」という視点が本市の都市経営の中では十分に追求され得ませんでした。昭和61年に公表された「OECD対日都市レビュー政策勧告」でも指摘されたように、今後人口が静的均衡状態に移行し、経済・社会活動が一定の枠内に抑えられる状況では、都市間競争の激化してくることが予想されています。これは全国の各都市、各地域が世界をにらみながら、それぞれの個性と伝統を生かし、都市機能を強化しなければならないということでありましょう。

本市においても、重厚長大産業の構造転換を円滑に促進し地域の活力を取り戻すためにも、百万都市としての機能強化はことのほか重要であるとし、「均衡に配慮した集中型都市＝都心・副都心の形成（小倉を都心とし八幡西区黒崎を副都心

とする）」という市民の合意を明確にしたのです。この基本方針の関連施策としてJR小倉駅北口地区の国際コンベンションゾーン整備および東地区の再開発事業・都心部の交通体系の整備・紫川マイタウンーマイリバー事業などがあります。

またこの構想への取り組みの基本姿勢として「産・学・官の連携と民間活力の導入」をうたったことも初めてのことです。先ほど述べた（株）北九州活性化協議会は、米国ピッツバーグ市の再生の原動力となった民間のアレゲニー地域開発協議会（ACCD）から教訓を学んでつくられた我が国でもユニークな組織です。市内の企業を中心に、まちづくり団体・大学・市民が結集して民間の側から自主的・主体的にまちの活性化を担うことを目的として活動を展開しています。このKPECとの連携を軸に、公共部門と民間部門の役割分担と連携によるルネッサンス構想の推進を図ろうとしています。

### 活力ある都市の再生をめざして

人にライフサイクルがあるように、都市にも生成・発展・衰退という過程があります。その過程を経験してきた北九州市は、その教訓をまちづくりに生かすことによって、自らの再生と21世紀に向けた新たな発展を可能にするものと確信しています。

私は、ルネッサンス構想を実現していく全市民による運動（＝北九州市ルネッサンス）は、都市の個性（＝アイデンティティ）形成の過程であるととらえています。近隣市町村の発展に寄与し、アジアを中心とする世界の国々との地域間交流を通してともに生きていくというグローバルな使命感と、ふるさとのよさを澄んだ目で再発見し、大切にし、新しい地域文化の創造に生かしていくというローカルな愛郷心を兼ね備えた住みよく個性豊かな大都市建設を、「レッツ・ルネッサンス」を合言葉に、百万市民とともに、力強く推進していきたいと考えています。

## MY IMPRESSION OF TRAFFIC IN TOKYO



Name : Gjermund Rendahl

Position : Secretary of Chancery

Have worked in the Royal Norwegian Embassy in Tokyo since August 1988.

My first impression of Tokyo arriving from Narita was the bigness of the elevated expressways. It was quite amazing to see how the large expressways went through the city right outside the windows of people working in 4th floor of office buildings. This still impresses me. Or as a Swedish girl who visited Tokyo commented to me, looking at three layers of highways in Nishi Azabu. "This looks like Moon Base Alpha!" To people from Scandinavia this way of building highways look like taken from a science fiction movie. But the main thing is that it works-that it manages to keep the traffic flowing. I have a car and experiences the traffic in Tokyo myself. I like getting onto the elevated highways and driving on usually uncongested expressways. The view I get from there also helps me orientating myself where in Tokyo I am. Driving down at street level I always get confused where I am. All buildings look alike to me, only when I see Tokyo Tower or the Shinjuku skyscrapes I get an idea where I am.

What I dislike about the traffic in Tokyo is that there are no "Green Waves", i.e. that the traffic lights corresponds so that you can drive several blocks on a Green Wave. In Norway all traffic lights are set up so that when you get one green light, the two-three next traffic signals will soon become green so that you can drive for some minutes without having to stop for red light. In Tokyo it always seems like I can't drive longer than to the next signal. This is very annoying, and make many drivers drive faster just to reach the next signal before it turns red.

A surprising number of narrow streets in Tokyo aren't one way streets. Many streets are so narrow that only one car can drive it, especially because so many cars in Tokyo are illegally parked and thus hinders the traffic.

The cost of building roads and highways in Tokyo and Japan are enormous because of the land prices. It seems odd to me that the government cannot expropriate land properties from the owners. In Norway the government can take private property and use it for public use. The owner will of course get a fair amount of money as compensation, but

---

probably not as much as the land is valued in the private market. An example is the building of airports. Building the new lane at Narita has taken many years due to resistance from the local rice farmers. It would have been impossible for some farmers in Norway to have blocked the building of airports or new lanes. Such a suggestion is unthinkable, and the row over the Narita airport is quite famous abroad. To foreigners it seems that the Japanese government doesn't use its power to get the farmers away. I think it's incredible that a handful of rice farmers can stop the much needed expanding of this country's main airport. Another example which shows the tremendous cost of building public facilities in Japan is the projected Shirokane Park in Minato-ku. The ward government originally purchased the land for the park from the Highway Corporation for 55 million yen in 1970, which was a very considerable sum then. Minato Ward also has had to pay big amounts to various owners, including the national government, around the Expressway Route #2. The total cost for building this park will be 333,326,000 yen... An unbelievable high sum. If the national government and the Highway Corp. had given the Minato Ward local government the land area free of charge the tax-payers of Minato-ku would have had to fund a considerably less part of this park.

The public transportation network in Tokyo is excellent. The subways and trains are easy to use and runs impeccable. That said, I have to say that I never use them during rush hours so I have no experience of the crowds at e.g. Yamanote line. It seems to me that the use of buses has not been favored in Tokyo, as there are no bus lanes in the city. Again space is the problem I guess. If there were special lanes for public transportation that buses, taxis and emergency vehicles could use, it would have been more tempting to take the bus since it could have driven faster on lanes without ordinary traffic. I hear that it has been suggestions to build elevated bus lanes in Tokyo and other cities, but that will of course be costly.

All in all, I like the traffic in Tokyo. Considering that there are as many inhabitants in Tokyo as in the whole of Australia, the traffic runs surprisingly smooth-with exception of the rush hours. The Metro is very efficient, and the car drivers of Tokyo are friendly and calm.

---

# 東京の交通に対する私の印象

Gjermund Rendahl

Secretary of Chancery

1988年夏以来東京のノルウェー大使館に勤務

成田から東京へ到着した時の第一印象は、高架の高速道路の巨大さでした。オフィスビルの4階フロアの人々が働いている窓のすぐ外を駆け抜けて都市を通過する巨大な高速道路は、まさに驚きでした。そのことは、今も印象に残っています。

また、東京を訪れたスウェーデンの女性は西麻布の3層の高速道路を見たとき、「ムーンベースアルファのようだね。」と言いました。スカンジナビアから来た人々には、このような道路はSF映画から飛び出してきたように見えます。

しかし、重要なことはその道路が機能している、つまり、その交通の流れが維持管理されているということです。私は、自動車を持っており、東京の道路も実際に運転しています。そして、この高架の高速道路に乗るのが好きで、たいていは混雑にあわず運転することができます。そこから見える景色は私が東京でどこにいるかを教えてくださいます。一般道路に下りて運転すると、いつもどこにいるか迷ってしまいます。すべてのビルが私には同じに見え、ただ、東京タワーと新宿の高層ビルを見たときのみ、自分がどこにいるかがわかるのです。

東京の交通で気に入らないことは、「グリーンウェーブ」方式になっていないことです。グリーンウェーブとは、いくつかのブロックを青信号で通過できるように交通信号機を調整することです。ノルウェーでは、すべての交通信号機はそのように調整されており、一つの交通信号機を青で通過すれば、次の2、3の信号機はすぐに青になるため、数分間は赤信号で止まることなく進行できます。

東京では、いつも次の信号以上進めないような気がします。これは非常にわずらわしく、多くの車が次の信号機が赤になる前に到達しようとスピードを上げています。

東京では、狭いにもかかわらず一方通行ではない道路が沢山あります。また、多くの道路は非常に狭いため、一台の車しか通過できません。特に東京では、非常に多くの車が違法駐車しており、その結果交通を妨害しています。

東京、ひいては日本中の一般道路や高速道路の建設費は、地価のためにとっても莫大なものとなっ

---

ています。

私には、政府が所有者から土地の提供を受けることができないということが、奇妙に思えます。ノルウェーでは、公共のためなら政府は、個人の土地の提供を受け、使うことができます。もちろん、所有者は、相当分の補償金をもらうことになります。

しかし、それは個人取引による土地の価格ほどでは、おそらくないでしょう。例えば、空港の建設でいえば、成田では、新しい滑走路を作るのに長い間地元の農家の反対にあい続けています。しかし、ノルウェーでは、一部の農民たちが空港や滑走路の建設を拒み続けるのは、無理なことでしょう。

このような主張は、考えもよらないことであり、成田空港にまつわるこの騒ぎは、海外でもよく知れ渡っています。海外の人たちからは、日本政府が農民を移転させるために権力を行使していないように見えます。一握りの農民が、囑望されている一国の主要空港の拡張を阻むことができるなんて信じられません。

もう一つの例として、日本では公共施設の建設に多大な費用がかかることを、港区で計画されている白金公園の事例で紹介しましょう。区役所では、当初、1970年に公園用地として首都高速道路公団から5,500万円で土地を購入しました。これは、当時としては、ずいぶんと多額でした。さらに区役所は、高速2号線周辺の、国を含む様々な地権者に対してたくさんのお金を払わなければなりません。この公園の建設費は、3億3,332万6,000円になるといいます。とても信じられない金額です。もし国や首都高速道路公団が港区に無償でこの用地を提供してくれていれば、港区の納税者はこの公園にそんなにお金をつぎ込むこともなかったでしょう。

東京の公共交通網はすぐれています。地下鉄と鉄道は人々にとって利用しやすく、何の支障もなく運営されています。そうは言っても、私はラッシュアワー時には、それらを利用する気にはなりません。したがって、山の手線などでのすし詰め状態は経験したことがありません。

東京では、バスの利用が好まれていないようですが、それは、バスレーンがないからでしょう。つまり、私が考えるには空間が問題なのです。もしバスやタクシーや緊急自動車が使用するような公共交通機関のための特別なレーンがあれば、バス利用はもっと好まれることでしょう。

一般交通の通行がないので、より速く運転できるからです。私は、東京や他の都市では、高架式のバスレーンを建設する案があると聞いていますが、もちろんそれには多額の事業費が必要となるでしょう。

全体とすれば、私は東京の交通に対して好意をもっています。東京には、オーストラリアの人口と同じ程の住民がいることを考えると、ラッシュアワー時を除くと、交通は驚く程スムーズに機能しています。地下鉄は大変効率的で、東京のドライバーは、親切でおだやかだと思います。

(イエラムン・レンダールさんからは、職務を離れた個人的な立場より自由なご意見を頂きました。)

# 特 集

## 建設省街路課三十周年に当って

当平成3年は、昭和36年にそれまでの建設省計画局都市建設課が現在のような都市局街路課に改称され、新発足してから丁度30周年に当たります。



現在の街路事業の隆盛を築くには、多くの先輩方のご努力があることを忘れてはなりません。30周年を記念して、街路課の前身の昭和23年建設省発足時の都市局（のちに計画局に改称）土木課長の松井達夫様を始め歴代の課長諸氏のご所感を寄せていただきました。

本号と次号に2回に分けて連載させていただきます。

### 【歴代課長名簿】

官 職 名	氏 名	就 任 年 月 日 等
都市局土木課長	松 井 達 夫	S. 23. 7. 10.~S. 25. 6. 10.
都市局都市建設課長	〃	S. 25. 6. 10.~S. 26. 5. 23.
〃	高 谷 高 一	S. 26. 5. 23.~S. 27. 8. 1.
計画局都市建設課長	〃	S. 27. 8. 1.~S. 31. 4. 30.
〃	奥 田 教 朝	S. 31. 5. 1.~S. 36. 4. 1.
〃	大 塚 全 一	S. 36. 4. 1.~S. 36. 11. 1.
都市局街路課長	〃	S. 36. 11. 1.~S. 37. 12. 21.
〃	後 藤 明 治	S. 37. 12. 21.~S. 41. 2. 1.
〃	三 宅 正 夫	S. 41. 2. 1.~S. 45. 1. 10.
〃	今 野 博	S. 45. 1. 10.~S. 46. 11. 1.
〃	村 山 幸 雄	S. 46. 11. 1.~S. 48. 5. 28.
〃	中 野 三 男	S. 48. 5. 28.~S. 50. 7. 16.
〃	渡 部 与 四 郎	S. 50. 7. 16.~S. 53. 6. 16.
〃	並 木 昭 夫	S. 53. 6. 16.~S. 55. 5. 1.
〃	松 下 勝 二	S. 55. 5. 1.~S. 57. 6. 15.
〃	依 田 和 夫	S. 57. 6. 15.~S. 60. 7. 16.
〃	佐 藤 本 次 郎	S. 60. 7. 16.~S. 63. 1. 12.
〃	深 水 正 元	S. 63. 1. 12.~H. 1. 6. 1.
〃	荒 木 英 昭	H. 1. 6. 1.~

街 路 課 年 譜

年度	事 項	事 項
	一 般 事 項	街 路 課 事 項
21	特別都市計画法公布。(21. 9. 11)	
23	建設省設置。(23. 7. 10)	都市局土木課設置。
25	建築基準法公布。(25. 5. 24) 国土総合開発法公布。(25. 5. 26)	都市局都市建設課と改称。 街路事業として、道路改良(駅前広場整備含む)、橋梁整備、舗装新設始まる。
27	新道路法公布。(27. 6. 10)	計画局都市建設課に改組。
29	土地区画整理法公布。(29. 5. 20) 第一次道路整備五箇年計画閣議決定。 (29. 5. 20)	
30	道路整備特別措置法公布。(31. 3. 14)	
31	都市公園法公布。(31. 4. 20) 首都圏整備法公布。(31. 4. 26)	
32	駐車場法公布。(32. 5. 16) 道路整備緊急措置法公布。(33. 3. 31)	道路改良の中で、鉄道の高架化始まる。
33	新下水道法公布。(33. 4. 24)	
34		二種改良始まる。
36		都市局街路課に改組。交差点改良事業始まる。
37	新産業都市建設促進法公布。(37. 5. 10)	都市災害復旧事業始まる。
38	共同溝の整備等に関する特別措置法公布。 (38. 4. 1) 近畿圏整備法公布。(38. 7. 10) 新住宅市街地開発法公布。(38. 7. 11)	共同溝整備事業始まる。
39	東京オリンピック開催 工業整備特別地域整備促進法公布。 (39. 7. 3)	
40	古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法公布。(41. 3. 13) 都市開発資金の貸付けに関する法律公布。 (41. 3. 31)	
41	交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法公布。(41. 4. 1) 中部圏開発整備法公布。(41. 7. 1)	
42	公害対策基本法公布。(42. 8. 3)	二種舗装始まる。
43	騒音規制法公布。(43. 6. 10) 新都市計画法公布。(43. 6. 15)	連続立体交差事業、立体交差事業始まる。

年度	事 項	
	一 般 事 項	街 路 課 事 項
45	万国博覧会開催。	
46	都市計画中央審議会で「都市交通施設の総合的な計画、整備について」答申。(46. 6. 4)	二種改良で歩行者専用道整備始まる。 高速道路附属街路整備始まる。 避難路整備始まる。
47		
48	第一次オイルショック。	
49	国土利用計画法公布。(49. 6. 25) 国土庁発足。(49. 6. 26)	歩行者専用道整備事業、モノレール道整備事業、 環境施設帯整備、道路改良に合せた自転車駐車場整備始まる。
50		街路緑化事業、居住環境整備事業始まる。
51	振動規制法公布、(51. 6. 10)	新交通システム整備事業、都市廃棄物処理新システム整備事業始まる。
52	第三次全国総合開発計画策定。(52. 4. 1) 「緑のマスタープラン策定の推進について」(都市局長通達)出される。(52. 4. 1)	沿道環境整備事業、総合都市交通施設整備事業始まる。
53	第8次道路整備五箇年計画閣議決定。 (53. 5. 19) 「建設省所管事業に係る環境影響評価に関する当面の推置方針」(事務次官通達)出される。(53. 7. 1)	自転車駐車場整備事業、一種改良での歩行者専用道整備、降灰除去事業始まる。
54	都市計画中央審議会で「都市における特定の幹線道路の沿道において、道路交通騒音による障害を防止し、併せて適正かつ合理的な土地利用を図るための方策のあり方について」(54. 8. 20)、「長期的視点に立った都市整備の基本方向のあり方について」(54. 12. 15)答申。	緊急消防対策街路の整備始まる。
55	幹線道路の沿道の整備に関する法律公布。 (55. 5. 1) 「地下街の取扱いについて」(事務次官通達)出される。(55. 10. 6) 自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律公布。(55. 11. 25)	バス路線総合整備モデル事業始まる。
56		生活幹線バス路線整備事業始まる。
57		特定都市交通施設整備室設置。 歴史的地区環境整備街路事業始まる。
58	都市計画中央審議会で「良好な市街地の形成のための都市内道路の整備のあり方とその推進方策について」中間答申。(58. 5. 10)	沿道区画整理型街路事業始まる。 雪に強いまち(スノートピア)づくり街路事業、 都市景観形成モデル事業始まる。

年度	事 項	
	一 般 事 項	街 路 課 事 項
58	第9次道路整備五箇年計画閣議決定。 (58. 5. 27)	「都市と交通」(日本交通計画協会)創刊号発刊。
59	公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法の一部を改正する法律公布。(59. 4. 27)	シンボルロード整備事業、原動機付自転車を収容する自転車駐車場の整備始まる。
60		公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法の対象施設に下水道を追加。
61		緊急地方道路整備事業始まる。
62	都市計画中央審議会「良好な市街地の形成のための都市内道路の整備のあり方とその推進方策について」(62. 8. 12) 答申。	道路開発資金制度始まる。
63	日本電信電話株式会社の株式の売払収入の活用による社会資本の整備の促進に関する特別措置法(62. 9. 4)	キャブシステム整備事業始まる。
平成元	都市再開発関連公共施設整備促進事業の創設	ジョギング・ロード整備事業始まる。
2	第10次道路整備五箇年計画閣議決定。 (63. 5. 27)	駐車場案内システム整備事業始まる。
3	道路法等の一部を改正する法律 (平成元 6. 28)	
		ガイドウェイバスシステム始まる。
		複合交通拠点整備事業の創設、地区活性化街路事業始まる。
		商店街活性化街路事業始まる(地区活性化街路事業の拡充)。

# 街路課30年を祝して

松井達夫

終戦の直後から百に余る戦災都市の復興を目指して、大橋都市計画課長を中心に、私共は連日会議を開いていた。われわれの基本的な立場というものは不動のものといって宜しかった。都市が大きな災害を受けた時は当然復興事業をおこす可きであると。しかし一度に百余りの都市であり、しかも負けたことのない国が戦争に負けた時にはどうなるものか、一向に分らないのであったが、その結果は当の私共自身も驚くような高率な国庫補助のもとに、戦災復興事業が発足したのであった。私は留守部隊ともいふべき内務省勤務に廻り、非戦災都市やいわゆる特定地域の計画などに追われていたが、その内務省が解体となり、昭和23年1月1日から建設院が創設され、戦災復興院時代の中島時雄さんの後をおって、私は都市局土木課長を拝命したのであった。土木課はその後都市建設課となり、昭和36年に現在の街路課に改称され、爾来30周年とのこと、先ずは祝意を表する次第である。

それにしても戦前のわが国の道路事情は都市の街路も含め、甚だしく未発達であり、加うるに戦時中維持補修に全く手が廻らなく、道路は穴だらけの状態で戦後に及んだことであった。戦後十年に來日した米国の調査団の驚きの名文句「信じられないほど悪い」が事情を端的に物語っている。われわれの都市が蒙った戦禍の姿を千載一遇の好機と捉えた復興事業も、資金も資材も極めて乏しいこの時節に出来たことは、必要と考えられる公共用地を確保することであって、土地区画整理がその要請に応じてくれる唯一の手法であった。直接土木課の担当する復興の仕事といえば、路面は砂利敷、側溝は素掘り、橋梁は木造というわけで、すべてを将来に俟つという姿勢であった。本格的な舗装とか永久橋の架設とかの事業が、戦時中から見て十何年振りの都市計画事業として認められるのは20年代の後半に入ってから

であって、それも特別な資金を公共事業に廻してもらったお蔭であった。こういう時代に人々にやる気をおこさせるのは事業に対する熱意であり、また智恵比であった。

かくして24年には、かのドッジ・ラインに由来する事業の再検討があった。市によってはすでにある程度事業が進捗し、区画整理や道路の計画を簡単には変更出来ない情勢にあった。したがって地元の意向というものが十分尊重されねばならなかった。一方市長さん方は「戦災都市連盟」を結成し、同時に関係国会議員の方々は「戦災都市議員連盟」に據ってロビー活動をされ、大いに我々を鞭撻されたのであった。都市連盟の岩見会長は惜しくも早く亡くなられたが、今回思いがけなく本協会の会長のお名前に接して誠に懐しく感ずる次第である。

このようにして土木課の仕事の第一は戦災都市の復興事業の推進にあったが、その一翼として道路以外の都市交通の問題を担っていた。都市高速鉄道網の計画はその最たるものであり、関係官庁、公共団体それに国鉄の専門家を動員して、東京をはじめ大阪、名古屋それに神戸の地下鉄計画を検討したことであった。当時各都市で開かれた委員会の報告案を見ると、交通機関に対する考え方の推移というか、あるいは進歩というか、その動きの跡は甚だ興味深いものがある。そして各地ともその後の検討によってさらに改良を加えられ現在のものになっているわけである。近年になって新しいタイプの交通機関、やや軽い構成の交通機関が色々考案され実用化されていることは、何時か読んだ19世紀の西洋の大都市に交通機関が導入された時代のことを思い浮ばされ誠に興味深く感ずる次第である。

土木課時代に限定されず昭和20年代のこととして触れたいことのひとつにGHQのことがある。我々が出入りしたのは経済科学局、民間運輸局であった

が、都市計画は前者の所管であった。このほかGHQに地図を管理する部局があって、その係官の現地調査のお伴を命ぜられて三重県に出張したことがある。後進の諸君がこのような経験を重ねられないことを祈りたい。

触れたいことのもう一つはガソリン税である。あ

る時米国のある州の道路技師が来日し、道路協会で簡単な歓迎会を行ったが、話題は専らガソリン税のことであった。20年代の後半には特別の財源の獲得のため頻繁に会合が開かれるようになった。とに角世の姿を変える出来事の一つであった。

(株都市計画総合センター顧問)



# オリンピックの頃

後藤 明治

街路課が現在の名称になってから満30年が経ったという。30年経った今、その当時を思い返してみると、やはり現在とは違っている事柄が色々あったようです。街路課に着任したのは昭和37年12月のことでしたが、その頃の東京は、オリンピックを2年たらずあとに控えて殺気立つ程の騒ぎでした。街路課でも同じように、オリンピック関連予算が最優先として執行されていたわけです。元来戦前の予算のあり方は、継続事業としての考え方であって、一つのプロジェクトについては、全体事業の承認のもとに単年度予算が組まれていたものであるが、戦後の予算は単年度予算として計上されてきたものだから、勢い全体事業費の観念が背後にかくれるという傾向があったわけです。しかしオリンピック予算に関しては、これでは間に合わない。オリンピックという締切日までには、何が何でも完成しなければならないわけで、それには壮大な全体計画が樹てられ、その完成にむけて、それに見合う単年度予算が組まれていたわけです。青山通りの拡幅や、環状七号線の完成など、現在の感覚で見ると、とても短期間では出来そうもない計画が計上されていたわけですが、この膨大な事業の完成を目指して、皆が全力をあげて走っていたわけです。この中には共同溝の建設とか、交差点の立体交差といった新しい施策も含まれていたわけです。これらの事業で一番厄介な問題は、やはり用地の買収と物件の移転の問題でした。これらは現在程ではなかったにしても、相当困難な問題でした。しかしオリンピックという錦の御旗のもととは言いながら、地域住民の方々がよく協力していただいたものと、今でも感謝している次第です。また、事業の執行者である東京都にしても、用地物件について現在の相場にこだわらず、物価上昇を見込んだ単価を呈示して、正直者が馬鹿を見ない、一切のゴネ得を排除するという毅然たる態度を崩さなかったことも良かったものと思われまます。

このようにして、オリンピックは無事終わったので

あるが、この頃から工事の施工についても世間の関心が変わってきたように思う。何しろ東京の繁華街の真ん中で突貫工事をやるものだから、周辺の住民の方々の迷惑は大変なものであったようです。このことから、ラジオ時評で有名な女性評論家から、車優先の工事方法でなくて、人間優先の工事方法をとれとお叱りを受けたこともありました。この頃のやり方は、先づ車道を先に造り、その間歩道は泥のヌカルミのまま放置されるという状態でしたから、これはお叱りを受けても仕方のない有様でした。この頃の建設大臣は高名な民間事業家の数氏を私的ブレーンに持たれて、そのアイディアを行政に反映させるという感覚を持たれていたようであって、色々なユニークな指示を出されたのであるが、この歩道工事を優先せよという考え方も早速採りあげられたわけです。現在のように、道路工事は先づ歩道の仮舗装から始めるというやり方や、工事中の機器や材料は囲いの中に納めて、通行人や車の邪魔にならないよう整理するというようなことは、この頃から始まったものであります。

その頃はまだ建設省の新庁舎は出来ておらず、街路課は現在の人事院ビルの3階にあったのですが、ここからは目の前に名物のユリの木の並木が見えるわけです。巨きな幹に大きな葉がついて、四季それぞれに変わった景色を見せてくれて、飽きることのない眺めでした。後年中国を旅行したとき、古い街に行くと、歩道のプラタナスの並木が伸び放題に枝を伸ばして、道路の真ん中で触れればかりで、全くの青葉のトンネルになっているのを見て、本当に落着いた気分になったことがあります。街路というのは、都市内の幹線道路の役も果たしていますが、本来的には人間主体の生活道路の筈であるから、あまり機能面のみを重視することなく、潤いのあるゆとりを持つ必要があります。近頃はこれ等の点にも留意して、色々な工夫が見られるようではありますが、あくまで原点を見失うことのないようやってゆきたいものです。

## 20年の今昔

西武建設(株)

専務取締役 三宅正夫

昭和41年2月から約4年間、街路課長の席を汚したが、歴代課長のうちではその任期は長い方であった。それだけに任期中の思い出は色々あるが、仕事の上で特に印象に残っている事は昭和45年大阪で開催された万国博覧会の関連街路事業と、昭和44年9月に建設・運輸両省の間で締結された所謂「連立協定」の作業である。

万博関連街路事業の方は私が街路課に赴く前から事業計画は決定されており、博覧会開催までに事業を完成させるため、毎年度の国庫補助金を如何に確保するかに重点があった。昨年同じ大阪で「花と緑の博覧会」が開催され、それに関連する街路事業が同様に施行されたと思うが、事業費や全国の街路事業に占めるシェア等を比較すると桁違いの規模だったと思う。

「万博関連街路事業」という特別枠は昭和39年の東京オリンピックの際の例に倣って設けられたもので、大蔵省は一般の街路事業とは別にプラスしてセットしたと説明しているが、万博に関係のない全国の地方自治体にとってみれば、一般の街路事業の枠の一部を優先的に食っていると見るわけで、代議士先生等を通じて事ある毎にイヤ味をいわれ、弁解するのに苦労した。

現場の工事は当時は未だ交通公害等の住民運動が本格化する前でもあり、大阪府を初め関係自治体の方々の懸命のご努力により概ね順調に執行され、万博を成功させる事が出来た。

余談であるが、万博が始まる2カ月位前に技術参事官を仰せつかり、万博の期間中「日本万国博覧会参加国たる日本国を代表する政府代表代理」という舌を噛みそうな名前の辞令を内閣から頂いた。出展した日本庭園の管理を任せられたのであるが、何となく居心地が悪かった。

連続立体に関する建運協定締結の作業は以上の万博関連事業とほぼ同時期に平行して行われた。

昭和30年代後半頃より都市における自動車交通の渋滞の一因である鉄道との平面踏切を除却するため鉄道高架化の事業を行って来た。しかし昭和40年代

に入り国鉄の財政が悪化し道路側の要請に応じ切れなくなって来たため、建設省は運輸省と新しいルールを造ることが必要となった。建設省側は街路課と道路局の路政課が窓口になったが、技術的な面は主として街路課が受け持った。

交渉は昭和43年の春頃から始まったと記憶しているが、当初から難航を極めた。当時の街路課の専門官以下担当官の健闘振りは誠に素晴しかった。殆んど毎日夜遅くまで交渉が続いた。翌朝その結果を基に作戦を樹て、また交渉に出掛けるといったような日々であった。その間省内は勿論大蔵省や主要な地方自治体の担当者との意見調整や国会諸先生への根回し等もする必要があった。

交渉の過程で特に問題になったのは国鉄側負担の10%（民鉄は7%）である。都市側の不満は大きかった。しかし誰が事業費を負担するにせよ、この事業で最も利益を受けるのは市民である。協定の締結が遅れるか、最悪の場合締結されなかったら最も困るのは市民である。という大所高所の立場から費用負担の面では妥協せざるを得なかった。

協定の締結は当初の予定より半年位遅れたと思う。しかしその後この事業が急速に推進され今日に至っているのはご承知の通りである。

「都市計画は20年先を想定して策定する」というのは私達が現役の頃喧しくいわれた鉄則であった。

都市局を去ったのが昭和46年だから今年は丁度20年目になる。20年前各都市とも当時としては最善の方法で色々調査を行ない、その結果を分析して、20年先の最も可能性の高い将来を推定し、それに基づいて都市計画を策定した。それらがすべて正しく、そして都市計画事業が順調に進んでいけば、今日各都市はもっと快適で、もっと美しく、もっと住みよくなっている筈である。

最近の街路課の資料によれば、現在の街路事業の進捗率でそのまま推移すれば、都市計画道路の整備を完成するのに60年以上も要するそうである。「ローマは一日にして成らず」というが、都市計画屋にとって20年という歳月は余りにも短か過ぎるのではなからうか。

# 「街路課長時代の思い出」

㈱都市開発技術サービス

取締役社長 今野 博

私が三宅さんのあとを継いで街路課長に就任したのは昭和45年1月10日のことでした。

区画整理課長から街路課長になったのは、めぐり合わせとは言え私が始めてで、それ以降は10人近くの後輩が同じようなコースを辿ったと思います。

昭和44年は、区画整理課長として、区画整理組合に対する国庫補助制度の新設や、区画整理諸団体に対する国庫補助制度の新設や、区画整理諸団体を糾合しての区画整理協会設立のためのネゴと基金集めに奔走していたのと、自分の住宅の新築などで寧ろ暇な有り様であった時でした。しかも引っ越しの際、足首を捻挫してステッキをつきながらかけ回り回っていた時でしたから、街路課長就任の頃は鮮明に覚えています。

区画整理課長時代の昭和43年に新しい都市計画法が公布になり、市街化区域・調整区域の線引きがなされ、市街化区域の計画的整備をいかにするかが大きな問題であったわけです。そこで、区画整理調査費補助の制度を作って面的整備の足がかりとし、一方で単独買収の事業には補助金をつけないようにしようと、局議に持ち出して大方の賛成を得たわけです。

そして街路課長として、1年10カ月という短い期間でしたが、区画整理課長時代のこのような方針で街路事業の指導をやれたことは、幸いでした。

また、特別なこととして、街路課長になったら是非やろうと思っていたことがありました。それは歩行者専用道路に対する国庫補助制度の確立でした。

昭和30年以降の日本におけるまちづくりの歴史は、歩行者専用道路の計画の普及と定着の歴史でもありました。その皮切りは、住宅公団施行の久留米地区（現東久留米市）土地区画整理事業においてでした。

道路法に定められていない道路を作ることは大変

なことでしたが、先輩や仲間の援助でものにすることが出来ました。それから10年たって昭和46年に道路法が改正になり、はじめて道路法による道路として認知されたのです。それ以降新市街地の開発に当たっては、この歩行者専用道路がまちのデザインの基調になり、多摩ニュータウン・筑波研究学園都市・港北ニュータウン等の大規模開発で空間構成の組織的骨格として導入されました。

街路課長になって、早速に歩行者専用道路に対する補助制度を創設しました。始めてのことですから、2種改良で補助率は $\frac{1}{2}$ にしました。斯道奨励のため、要望のあった箇所は全て採択しました。

46年8月、チェコのプラハで行われた第14回国際道路会議（PIARC）に出席することを命じられまして、当時の道路局長であった高橋国一郎さん等と共に、ソ連・チェコ・ドイツ・オーストリア・スイス・フランスを回る機会を持ちました。案内役には当時の道路企画課の補佐であった三谷浩君（現技監）がつとめてくれました。

ソ連には始めてでしたが、権威というものを強く感じさせる国であるとしみじみ思わせるものがありました。プラハ市当局が会議出席者に市電のパスをくれたので、会議の間中街を隈なく見ておくことが出来、中世の町並み、特に広場・橋梁などをつぶさに鑑賞することが出来ました。

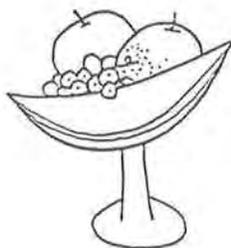
課長の辞令は、当時の建設大臣西村英一さんから頂戴したのですが、西村大臣について一つ忘れられないことがありました。

大臣は東北帝国大学の電気科を卒業し、国鉄の電気局長から国会に出られた方で、数字に滅法強い方でした。此の大臣から、局長を飛び越えて私のところへ、筑波研究学園都市に共同溝を作れないかのご下問があったのです。

当時は大都市で僅かに採択しておったのですが、「研究してみます」等ということではご満足できない空気であったし、元々共同溝を伸ばしたい考えであったので、「やりましょう」とお答えして、直ちに茨城県庁に連絡して要望書を出させ、既に出してあった予算要求書に追加することにしたのでした。それからしばらくして、大臣は道路占用関係の会社の責任者を招集され、『つくばで共同溝を作る計画であるから協力して欲しい、道路の単独占用は認めません』と申し渡されました。このようにつくば研

究学園都市の建設に熱心に取り組んでおられた大臣には頭のさがる思いでした。

翌47年から3カ年事業で筑波のセンター地区の県道に共同溝が完成し、これが導火線となってセンター地区一帯に共同溝が完成したのです。このおかげで、電力線・電話線の他に地域冷暖房・空気集塵管・CATV等の新都市施設を格納することができました。逆に言えば、街づくりに必要なこれらの新しい新都市施設が共同溝によって実施可能になったとも言えるわけです。



# 随想四題

村山幸雄

## 公共事業の浮き沈みの中で

公共事業過去百年間の重点の移り変りは、時代を反映して興味がある。明治の初期は舟運のため、低水工事がトップ、中期後期は大量輸送の必要から国鉄がトップ、やがて自動車の発達と共に道路投資が首位を占めるが、昭和初期の準戦時体制下では、またもや国鉄がトップに立ちます。終戦後は食糧増産から農林水産が群を抜き、昭和35年以降、高度成長期にはいると、道路が特定財源を得て、以来最大のウェイトを維持しつづけております。

現在の街路事業は道路特定財源の傘の中にあります。また道路法の中で建設管理運営されています。この為事業費が大きく延びた一面、市民の利用は幾分制約されているのではないのでしょうか。

終戦後の地方公共団体の財政は、たっぷりあった都市計画目的税を、都市計画に廻さず、一般財源的に使うことによって、糊口をしのいでおりました。また戦前街路事業を行った沿道からは受益者負担金が納入されていたのを覚えています。土木部に属さず独自の財源をもって、官制の委員会として、パッションを原動力とした時代は、遠い昔となりました。

## 街路も自動車交通量重視の時代へ

街路構造令を読んだ人も少くなりました。記憶の確かでない点もありますが、街路幅員は全幅員を、その町のなかで占める街路の品位で、先ずパッと定めてしまうのです。沿道に建つ建築物との調和が一番でしょう。歩道幅員は全幅員の何分の一と定められております。緩速車道は牛馬車のためのものです。

そして都市計画街路を定めますと、建築制限がものすごく効いて、計画決定だけで、街路用地が帯状

に確保されていたのを覚えております。勿論、終戦後の土地利用制限緩和で、たちどころに建物で埋まってしまうましたが。

米国のOD調査の要綱を翻訳して、昭和30年過ぎから実施しました。しかしこの頃から、幅員の定め方が交通量重視主義に変わってゆきました。計画決定するのに、自動車交通量に見合う車線幅を先ず定め、あとで歩道とか路肩をつけ加えて、つじつまを合わせるやり方です。補助金に街路樹も認められないという金のない時代でしたから、街路らしからぬ幅員で決定されたものが沢山あります。そこを通るたびにやるせない気持ちにおそわれます。

## 再び市民にサービスする街路へ

原野に町が出来てゆく時に、自分の土地を無償で道路に提供するのに異を唱える人はいない。やがて地域全体に都市化のムードが出ると、区画整理のように住民と公共が道路用地を負担し合うようになり、さらに市街化して来ると、公共側のみに負担がしいられる。もう現在では土地の私有権と公共財としての道路とはゴシゴシ、法律を根拠に立場を主張しつづけています。

私自身、昔雪国で歩道上に屋根付のバス停を造りたいという要求を、道路法を楯にお断りした事がある。その町では吹雪にさらされながら町の人がバスを待ちつづけたことでしょう。

もともと街路の使われ方は、現代の道路法、建築基準法などで規定されたものより、実情に則した融通のきくものであった筈です。

歩道でお茶を飲む。埋蔵物だけの土地空間がある。鎮守の森的使用も出来る。私有地と公有地が、分をわかまえながら一体として使われる。街路法の中で、このような利用が優先的に進められる事を望む次第です。

### 詳細計画の実現のために

都市計画の内容を一口でいうと、土地利用計画と都市施設計画である。もっと短絡すると、地域制と街路計画ともいえる。この二つは密接不可分だが、往々にして独り歩きをしている。

少し高層の建物の上層階をみると、道路制限から来る斜線制限で階段状にきられているのをよく見かける。また古い町並の奥の方へはいりこんでみると、道路は昔の紆余曲折の田圃道そのまま、従って建物は殆んどが建築法不適格建築物というのが多い。

この状態の中で、地域制は地区計画、再開発地区計画、住宅地高度利用地区計画、特別用途地区等で、法律的に規制誘導改善することに力を注いでいる。

街路は、この問題を充分熟知し、意中にあるが、既定の莫大な都市計画街路を抱えているため、交通容量増大を優先に街路築造に専念している。

よく耳にする健康で文化的、かつ機能的な都市生活の出来る町を、二者が一緒にやっているとは見えにくい。地区計画を是とするなら、街路費を思いきり支出する助成策を実行に移す以外に途はない。

((財)経済調査会理事長)



# 係長・課長補佐・建設専門官・課長

(株)日本土地区画整理協会

専務理事 中野三男

私が建設省に勤務するようになったのは、昭和31年8月のことであります。

昭和23年3月に学校を卒業するにあたって就職試験を受けた時点では、戦後発足した戦災復興院から建設院という組織に変わったばかりでありましたが、社会人として最初に勤務したのは福岡県土木部計画課でありました。

私としては、何となく道路課を希望しておりましたが、丁度その年には採用の予定がなく、計画課に配属されたのが、その後引き続き私が都市局関係にお世話になることとなった発端であります。

昭和23年4月から昭和31年7月までの凡そ8年余福岡県庁にお世話になり、昭和31年8月に建設省採用となって計画局都市建設課係長に任命されました。

その当時の都市建設課長は、前課長の高谷高一さんが昭和31年の4月末に三重県土木部長に転出されたあと、5月から奥田教朝さんが勤めておられ、

都市建設課長	奥田教朝
課長補佐	豊田茂雄
土木専門官	調強
課長補佐	角田孝志
〃	三宅正夫
庶務係長	斎藤増雄
予算係長	伊藤武秀
監査係長	大久保三郎
都市災害係長	西村保英
橋梁係長	中野三男
街路係長	吉岡昭雄

この他、伊藤剛郎・岩田辰雄・山下泰輔・池田精・小森芳正・林秀之といったメンバーでありましたが、私は、石橋金一郎さんと本間時夫さんが他へ転出されたあとの補充要員として福岡県から転動してきた

ものであります。

その当時の建設省は、現在自治省が入っている人事院ビルの中にあり、都市建設課は埃っぽいビルの中を2～3回、転々と移転したことを記憶していません。

また、現在のようにワープロもコピー・マシーンもない時代でしたから、予算要求書や予算資料などは印刷屋さんに外注することもなく、我々が手分けしてガリ版の原紙をきり、謄写版で刷って、すべて手づくりのものでありまして、予算の時期には、事務室の壁に造りつけになっている木造の書類棚の上に寝たり、椅子を並べてベッドにして、泊まり込んだこともしばしばでした。

私は、一応橋梁係長ということになっておりましたので、主として橋梁・トンネル・鉄道高架化など構造物を総括的に担当し、その他に中部・九州などの地域を担当させて頂きました。

当時、名古屋市で中央本線を盛土高架によって踏切を除却しようとする計画があり、各幹線道路と交差する部分だけ鉄道を立体的に交差させ、その他の部分は鉄道が最急勾配で在来地盤に取り付ける……いわゆる限度額立体交差という方法で実施されたのが最初の補助事業であったように記憶しています。

昭和33年11月16日付けで大阪府土木部港湾課勤務となり、企画係長を命ぜられ、港湾統計や当時大阪府で計画されていた大阪湾の臨港工業地造成というビッグ・プロジェクトの企画に参画させて頂くという幸運に恵まれましたが、昭和35年7月からは企業局臨海開発部計画課長代理に任ぜられ、大阪市と共同してドイツ銀行の協力のもと4億マルクに及ぶマルク債発行の企画書作成という大変得難い経験もさせて頂きました。

東京オリンピック開催に向けて、関連街路の建設

が大変忙しくなった昭和37年11月、4年間お世話になった大阪府から建設省勤務を命ぜられた時点では、都市建設課は都市局街路課と名称が変更されており、メンバーは、

街路課長	大塚全一
課長補佐	荻原金治郎
建設専門官	高橋力
課長補佐	中野三男
〃	渡部與四郎
庶務係長	若杉勝弘
予算係長	野崎邦和
災害係長	太田輝彦
街路第一係長	池田精
街路第二係長	吉宗一哉
街路第三係長	依田和夫
調査係長	青木貞尚
舗装係長	一瀬哲雄

その他、河村俊男・鼓品二郎・小川裕章・志村吉一といった方々がおられました。

私が着任して間もなく、大塚課長は技術参事官に昇進され、昭和37年の12月21日に後藤明治さんが大阪府道路課長から街路課長として着任されました。

この頃は、河野建設大臣・谷藤都市局長のもと、何としてもオリンピックの開催に間に合うよう必要な関連街路の完成に向けて関係地方公共団体とともに最大の努力を傾注した時代であり、用地取得に対して国庫債務負担の制度が開かれた時期でもありました。

大臣のお声がかりで道路の掘り返し規制が厳しくなり、効率的な道路工事の執行を監察するために、大臣の委嘱を受けた文化人や有識者の方々のお供をして関西方面にでかけたこともありましたが、大阪の中央環状線の建設や幅員80メートルの築港深江線の立体的な構築による街路建設費の節減問題など、大変良い時期に街路課に席をおかせて頂いたことは私にとって非常に幸運であったと感謝しています。

また、鉄道高架事業について、通常独立して立体交差事業の補助対象とならないような道路まで、す

べて国庫補助の対象として連続して高架化されるのは如何なものか……という大蔵省のご意見に対して、国庫補助の対象となり得る道路とそうでない道路の幅員の合計を過去の実績から割り出して、日豊本線の別府駅付近の鉄道高架事業では、総事業費の90%を国庫補助の対象とするようになりました。

私は、昭和39年10月に建設専門官に任ぜられましたが、先任の高橋さんと私の2人の専門官が街路課に机を並べておりました。

昭和41年1月16日から46年10月末までは千葉県土木部計画課長、下水道課長兼務、開発庁都市開発局次長などを歴任し、昭和46年11月1日からは建設省都市局区画整理課長そして、昭和48年5月28日付けで再び街路課に勤務することとなりました。

私が課長になりました当時の街路課には

課長補佐	秋山徹夫
建設専門官	並木昭夫
課長補佐	榎本実
〃	深水正元
〃	池田精
総務係長	藤原健生
予算係長	都原正守
街路第一係長	太田春雄
街路第二係長	矢島隆
調査係長	村橋正武
構造係長	岡山義人
舗装係長	富岡好治

その他佐藤正信・宮原初枝・玉置弘司・似内進・鎗田義夫・久保田英之・栗原宏義・島倉精一といった方々がおられましたが、この頃は予算の削減という街路課にとって大変厳しい時期でもありました。

都市モノレールに対するインフラ補助制度の創設、歩行者専用道に対する補助項目や居住環境整備事業の新設などが認められましたが、新交通システムや廃棄物管路輸送システムに対する補助制度に関しては、運輸省や厚生省との関係もあって、私が街路課長の時代には大蔵省の認めるところまでには至りませんでした。

廃棄物の管路輸送システムについては、最後の段階では補助制度としてではなく、モデル事業としてならば採択してもよいという話もありましたが、あくまでも補助制度として認めて欲しいとお願いしていましたので、私の要求は認められませんでした。

しかし、要求を始めてから3年位して、私の後任の渡部さんが街路課長になられてから、廃棄物管路輸送システムについては、厚生省と建設省でそれぞれモデル事業として採択されることとなりました。

また、国会でも問題になり、私の前任者である村山さんからの申し継ぎ事項であった戦時中に掘られた防空壕の埋め戻し事業については、全国の市町村に調査をお願いし、もうこれが最後の機会であるとして、都市災害復旧事業として認めて貰い、必要に応じて埋め戻しを実施した筈でありましたが、最近になって再び問題になっていることを聞いて、この種の問題の取り扱いの難しさを痛感している次第です。

以上、述べましたとおり、私は都市建設課と街路

課を通じて3回、即ち、昭和31年8月1日から昭和33年11月15日までは係長として、昭和37年11月16日から昭和39年9月30日までは課長補佐として、昭和39年10月1日から昭和41年1月15日までは建設専門官として、昭和48年5月28日から昭和50年7月15日までは街路課長として、通算して7年7カ月を勤務したことになります。

この期間を通じて、ご一緒に仕事をさせて頂いた方々としては、上記のほか葛生新一・吉沢七郎・諏訪吉次・山中巖・宇野浩・杵淵忠信・高部正勝・鈴木朝康・藤田喜行・村山弘治・大川勝敏・山本第四郎・文野靖意・岡崎泰治・古殿敬三・長沢利夫・木下瑞夫・宮川朝一・寒川重臣・荒井久夫・東井すみ子・高木しづえ・植松真理……といった方たち（ほぼ年代順）の名前が思い出されます。

こうして見ますと、係長・課長補佐・専門官・課長と、街路課のすべてのポストを勤務したのは私だけではないかと思ひ、感慨ひとしおのものがあります。



# 東京における街づくりと道づくり

東京都水道局西部建設事務所長

(前)東京都都市計画局交通企画課長

堀 江 興 (工博)

## はじめに

本稿は、徳川家康江戸城入城から今日に至る、400年間にわたる江戸・東京の街づくりと道づくりの歴史の変遷を包括的に述べ、さらに各時代を通して見られる共通的な事柄を明らかにするものである。

街の形成や道づくりは、各時代の国家的・地方的情勢や、執権者等の思想に依拠することが多く、一度つくられた街や、規模の大きな道は、後世に絶対的に存立することが少ない。当然、都市に不可欠な道は、時代の推移とともに、体系化がはかられていくのであるが、道の設計、技術、事業の方法もまた、各時代に対応して進められてきている。

一般に長期にわたる歴史的事実を叙述するとき、日本では天皇紀によって時代を区分することが多いが、街づくりや道づくりは、国家・社会情勢、思想、基本パターンの展開、事業の進展等が、時代によって異なるため、本稿では総合的観点から、天皇紀によらず、5期に分けた。各期における、さまざまな困難の中で、先人の築いてきた多くの事蹟には、改めて畏敬の念を抱かざるを得ないことが多い。

## 1. 江戸城入城から東京市区改正計画上申まで

徳川家康は、天正18年8月江戸城に入ったのに続き、慶長8年2月江戸開府を行ったが、家康は、町割り、道づくり、運河掘さく、上水道敷設、江戸湊整備等の政策を着実に進めた。その後も代々徳川を中心とする一族は、江戸の整備を進めたが、その結果江戸は隆盛を極め、一時期の江戸の人口は100万人を凌駕したといわれるほどであった。しかし江戸の町は大火が多く(その殆んどは放火)、その都度

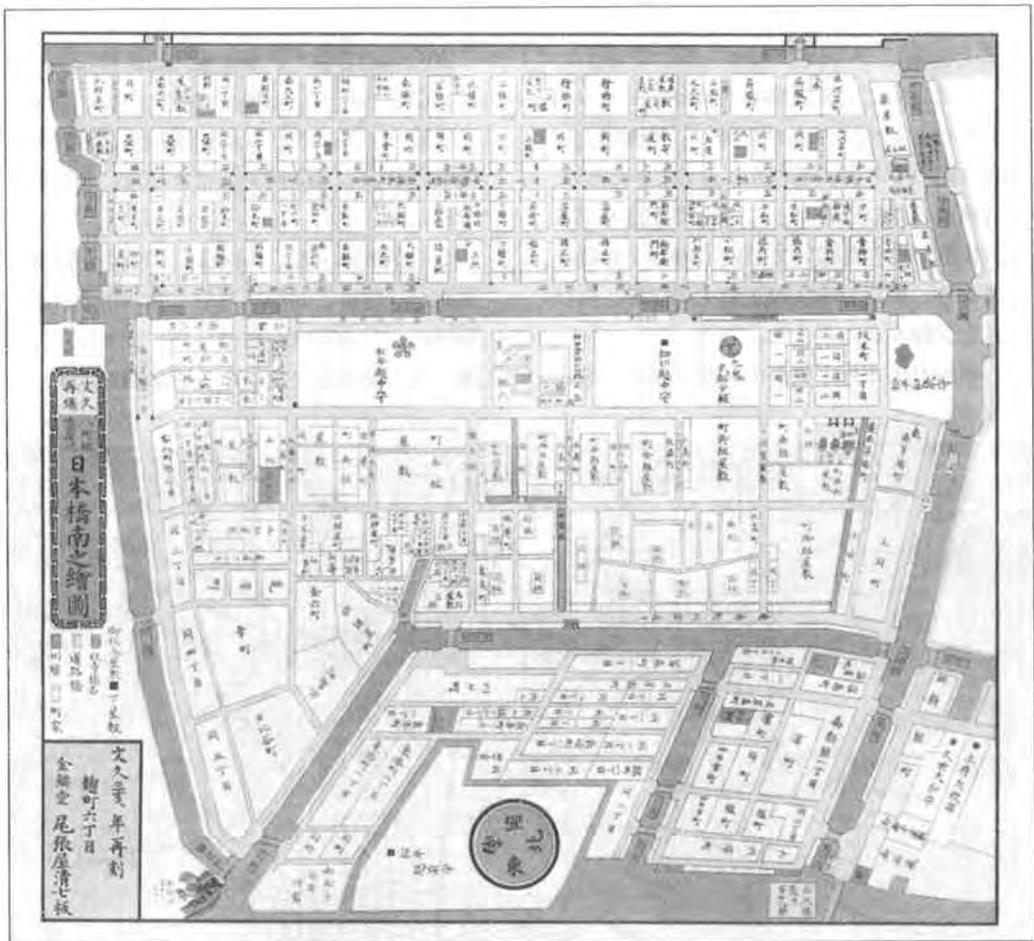
防災上から火除地の設定、広小路の整備、道路の拡幅など多くの施策が講ぜられていた。

道についてみると、日本橋を起点とする五街道は、江戸の中華思想を如実に示すものであるが、その基本幅員は5間に過ぎなかった。しかし江戸市内においては、これらの道路は都市としての骨格的要素をなしていた。また江戸市内の町割りは、武家地、寺社地、町人地によって構成されていたが、各町割りに応じて、地区交通的な道づくりが行なわれていた(図-1)。

これらの道づくりは火災を契機とすることが多かったため、町全体から見れば、体系的系統的なものではなかった。江戸時代は変って明治、江戸の名が東京に変わったとはいえ、雑然とした街並み、人や大八車の往来でごった返す主要な道は、江戸の姿をそのままに引き継いだものであった。

明治の東京は、天皇の東幸と政務親裁によって、事実上帝都として、全国の中心的存在となったが、政府は、不安定な国内情勢、欧米諸国による東洋への植民地化の脅威、殖産振興、富国強兵化、不平等条約の改正等の課題処理に追われていた。一方、帝都東京を欧米諸国の都市のように、威容のあるものにつくり上げることについて、政府は重視していたといえる。とりわけ外国人に嘲笑されていた貧弱な道を、近代的に改良することが緊急の要件であった。東京府は、明治4年4月、人・車馬など交通量の多い新橋、銀座、築地で、人車分離された道路を、3厘の通行料を取って修築することの目論みを立てたりましたが、結局未完に終わっている。

翌明治5年2月、築地から銀座一帯は、またも大火で灰燼となった。政府と東京府の首脳は、欧米先



図一 江戸日本橋の街並みと道路網

進諸国都市の街路を例にして、千載一遇の機会として幅員15間の銀座通りの建設と、沿道建物の不燃化事業を企図し、オランダ人ウオートルスを使って、明治7年2月銀座煉瓦街工事の大半が完成をみた。これは日本の近代的街づくり・道づくりにとって、記念碑的偉業であったといえる。銀座通りは、車道8間、歩道各3.5間づつで構成されていたが、この街路に松、桜、楓の街路樹が植栽され、ガス燈が設置されたが、完成当初は不評であった。しかしこの銀座煉瓦街も、その後は徐々に評価が変わっていったが、この銀座通りの整備は、東京の道路の近代化への原点となったことは疑いないところである。

銀座煉瓦街の建設が一段落した後、明治12年7月から同15年7月の間、東京府知事は松田道之であった。知事在任中大火が多く、知事は「防火線路並ニ屋上制限規則」を公布するなど、火災予防対策上大きな功績を残している。また明治13年6月には「東

京中央区劃定之問題」を発表しているが、知事は、都心部から貧民を追い出し富豪者を集めれば、町づくりや道づくり等すべてがうまくいくと発想したりするところがあり、東京府会との折り合いも円滑にいかないところがあった。しかし明治15年7月、松田は現職のまま死亡し、つぎの知事に課題の解決がゆだねられることとなった。

## 2. 東京市区改正計画上申から関東大震災発生まで

明治17年11月、東京府知事芳川顕正は、「市区改正ノ儀ニ付上申」を内務卿山県有朋に上呈した。芳川はこの上申で、東京の窮状を述べ、都市改造すべきことを訴えた。芳川は道路、橋梁、河川、鉄道の優先的整備を主張した。芳川は、パリやロンドンとの国際的対比を行って市区改正計画をまとめたものであるが、審査会は道路については、各等級共幅員を1ランクづつ引き上げると共に、「遊園の設置」

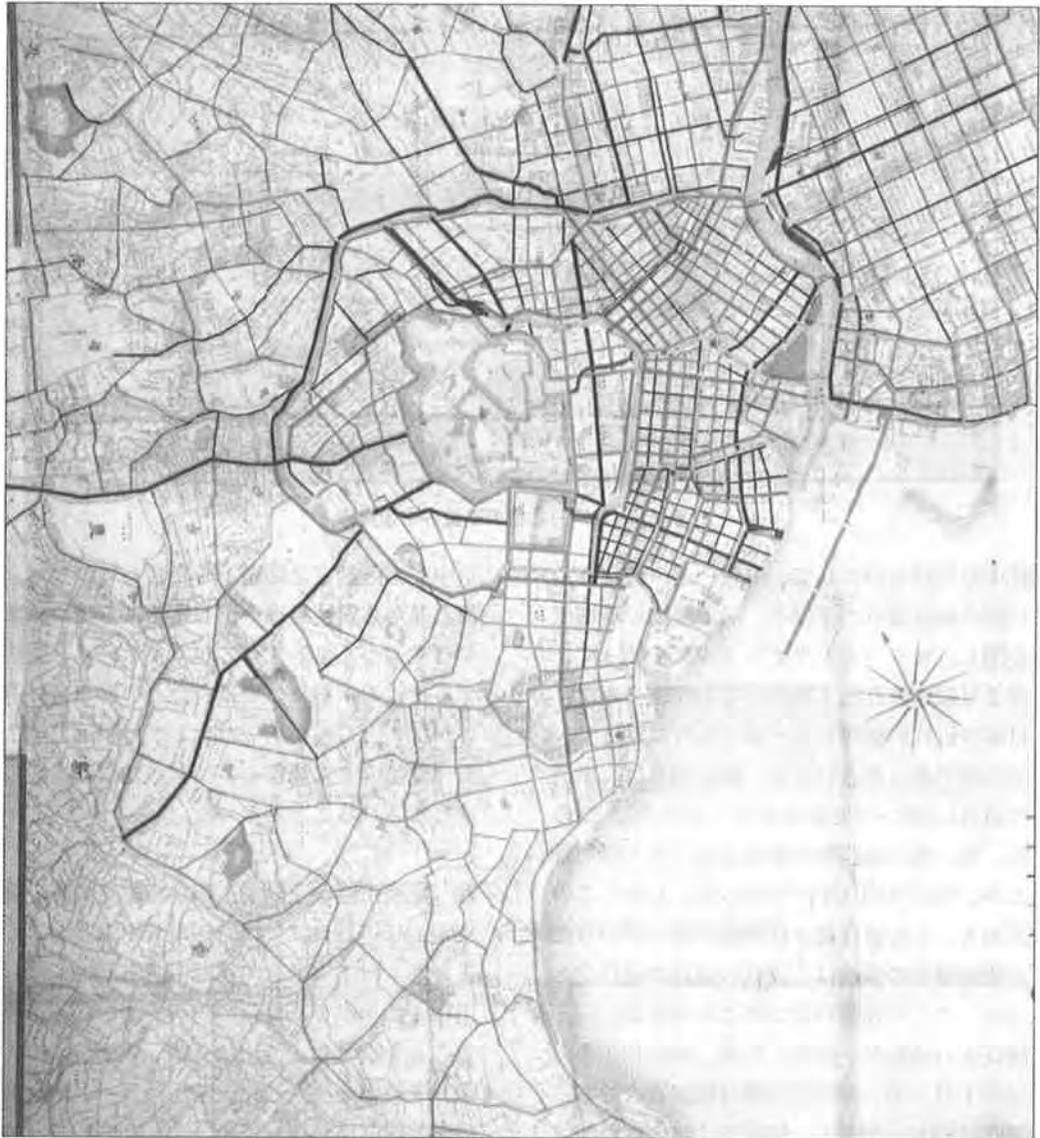
「魚鳥蔬菜市場及屠殺場ノ改良」等を含め、明治17年10月決議上申をしている。

しかし一方において、外務郷井上馨は、ドイツ人技師エンデ・ベックマンの協力を得て、外務省主導による壮麗な町づくり計画を秘かに進めていたため、内務省と外務省は対立したが、この後井上は不平等条約改正の失敗の責任を取って、明治20年7月辞任したことにより、東京の市区改正の主導権は、再び内務省が完全掌握するに至った。

政府は、明治21年3月「東京市区改正条例」を元

老院に付議した。しかし元老院は、この条例にことごとく異議を唱え、軍備優先思想等により廃案とした。山県内務大臣と松方大蔵大臣は、閣議において、元老院の主張に強烈な反駁を加え、政府は「勅令」の手段を以って条例を公布させた。明治21年のことである。

この条例により、市区改正委員会が設置され、市区改正計画は、同年10月から翌22年3月までの間、28回にわたる審議が重ねられ、22年5月告示された。図一2に委員会決定になる道路網を示す。この計画



図一2 東京市区改正委員会道路網図（明治22年5月20日告示）

は都市の基盤となる公共施設が中心となった計画であるが、街づくりそのものまでも官によって進めるものではなかった。この市区改正計画では、官側がなすべき事業のうちの道路事業費割合は、芳川案では62.6%、審査会案では71%、委員会案は66%を示しており、このことから道づくりが優先思想であったことがわかる。この市区改正計画と事業が基礎となって、大正8年4月都市計画法と市街地建築物法が公布された。また大正10年5月、62路線103kmの都市計画道路が議定され、事業計画も決められたが、

本格的整備に至らない状況の中で、新しい局面を迎えることとなった。

### 3. 関東大震災発生から第二次大戦終結まで

大正12年9月関東大震災発生により、東京は壊滅的被害を受けた。このため帝都の遷都論が強まる中で、事態の收拾をはかるため、摂政宮（後の昭和天皇）の詔が出され、世論は急速に終息した。いかに天皇の力が絶対的であったかを物語るものである。政府は東京を「帝都」「首都」として、理想的帝都



図一3 震災復興計画街路網図

建設にとっての絶好の機会として認識し、「国家100年の計」を立てるといふ新しい理想のもとに、帝都復興院総裁後藤新平と、後藤が各界から集めた有能な行政官を中心として、東京府、東京市も協力して、精力的に各般にわたる復興計画を立案した。

政府は、復興計画案を参与会、評議会、審議会、衆議院、貴族院、特別都市計画委員会の審議に付していくのであるが、審議会では、後藤が親友と信じていた伊東巳代治から徹底的な反対を受けた。伊東は、本心を明らかにしていないが、自分の土地が区画整理にかかるために、復興計画に反対したというのが真意と思われる。また後藤の復興計画案は、衆議院で憲政会と政友会の政争に巻き込まれ、大きな財政制約を受けたため、復興計画を縮小せざるを得ない事態となった。後藤をはじめとした多くの職員は、為すすべもなく無念の思いをさせられたことが、記録から読み取ることができる。貴族院では、衆議院案における後藤達の姿勢を弱腰として、厳しく問うたものの、結局は衆議院の議決を認めざるを得なかった。図-3に震災復興計画街路網を示す。

この復興計画と事業は、当初890人の職員でスタートしたが、大正15年7月には、復興局では6035人がその掌にあっており、東京府や東京市等の関係職員も含めると、大きな陣容であったことが推測できる。この各般にわたる震災復興計画は旧来の東京の町づくりと道づくりを一擲し、新しい思想や理念のもとに計画が進められたが、これが後世に大きな影響を与えたことは疑いない。

復興事業が進展を見ていた昭和2年8月、内務省は、東京の区域全域にわたる街路計画を告示した。現在見る環状6・7・8号線等は、このとき定められたものであり、現在の東京の基本的骨格は、この時方向づけされたことになる。

しかし昭和6年満州事変以後、同20年8月に至るまでの間は、日本が戦争への道を歩む中で、行政による東京の目新しい街づくりは少なく、細道路網計画や駅前広場計画等が決定されたり、紀元2600年を記念した宮城外苑地下道計画が立案されたりもしたが、第二次大戦末期には、都市計画事業は「決戦非常措置」により停止となり、そのまま終戦を迎えた。

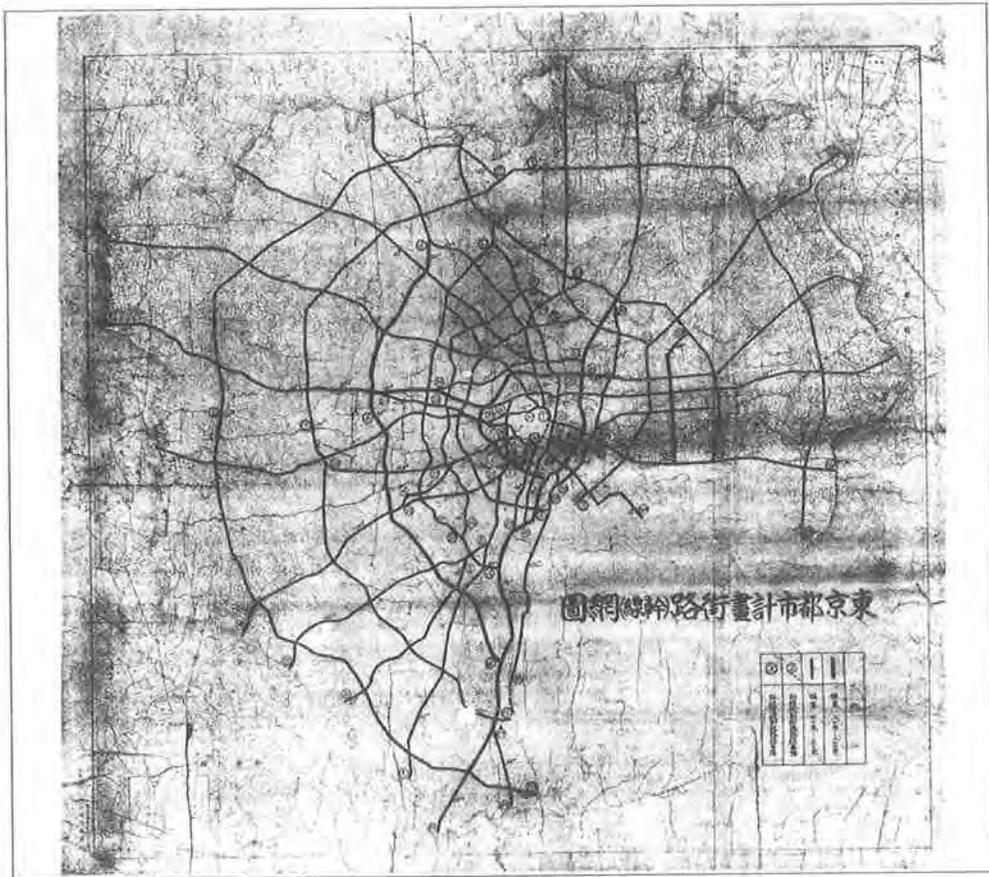
#### 4. 第二次大戦終結から東京オリンピック開催決定まで

昭和20年8月の終戦にともない、政府は同年11月戦災復興院を設置し、12月には「戦災地復興計画基本方針」を閣議決定した。東京都は復興計画を急いだが、この時企画立案の中心的役割を果たしたのは、計画局都市計画課長石川栄耀である。石川は、東京の適正人口を300万人、最大500万人とし、東京を政治、経済、文化の中心に置き、太陽、友愛、文化、不燃等の都市理念を基礎として、都市能率の高い、衛生的で美しい都市にすることを提唱した。石川は、東京の街づくりについて、パリを例にしながら「20年後の東京」と題した映画フィルムを製作したりもしている。石川は、東京を住みよい健康的な世界都市にすることに留意し、街路、地域、緑地、河川、運河、鉄道等の計画にその役割を求め、幹線街路の計画を真先に決めている。最も特徴的なことは、幅員100mの街路を8路線計画化したことである(図-4)。

しかし翌年には1路線が縮小されたことを契機に、その後さらに日本の経済再建のための「ドッジライン」、昭和24年6月の「戦災復興都市計画の再検討に関する基本方針」の閣議決定、同年9月のシャープ勧告による税制改革等により、広幅員街路の再検討が行なわれ、昭和25年3月、都市計画街路の全般的縮小計画にともない、幅員100m街路はすべて廃止された。この計画廃止の直後、朝鮮動乱が勃発し、日本はいわゆる特需景気の状態となり、全国から東京への人口や産業の集中が加速し、都市の復興は進展を始め、都市交通問題が顕在化し始めた。

昭和28年4月、首都建設委員会は、建設省と東京都に対し、高速道路網の建設を勧告した。これを契機に、昭和32年7月首都圏整備委員会は、都市高速道路網を含んだ首都圏整備計画を決定した。

東京都は、これらの経緯をふまえ、都市高速道路の計画立案を急いだが、その推進者は、建設局都市計画部長山田正男氏(現都市研究所長)である。山田の尽力により、昭和34年8月、延長71kmの都市高速道路が、建設省により告示された。山田は、安井・東両都知事の信頼の下に、存分に力を発揮し、その後首都整備局長、建設局長を歴任したが、在任中戦後の東京の街づくりにとって、必要な土地利用計画



図一4 東京都市計画幹線街路計画網図

をはじめとした基本的フレームともなるべき、多くの計画が定められるに至っている。

## 5. 東京オリンピック開催から現在まで

昭和34年5月、国際オリンピック委員会は、昭和39年10月のオリンピック東京大会開催を決定した。日本は、国の威信と都の名誉にかけて、オリンピック関連施設の整備を強力に進めた。道づくりについていえば、オリンピック関連街路22路線、54.6kmの整備、高速道路の建設等が昼夜を問わず進められた。東京は至る所鉾山のように、オリンピック一色で建設工事が進められた。東京都は道路整備事業10カ年計画（昭和36年度～45年度）を定めるなど、まさに公共事業にとって千載一遇の機会であった（図一5）。

東京の都市計画街路は、産業優先、車優先思想の下に、能率的かつ経済的な街路網の形成をはかる理念をもって、再検討が行なわれ（昭和39年2月、同41年7月）、細道路計画の多くは廃止された。東京オリンピックは成功裡に終わったが、昭和40年代に入るのにもな

い、全国的に自動車公害問題等による、道路建設反対住民運動が拡大し始めた。

昭和42年4月、美濃部都知事就任以後、知事は「広場と青空の東京構想」等を基礎として、東京の二極化構造への諸施策を展開した。知事は、福祉行政の向上に重点を置く一方、幹線道路や高速道路の整備に対しては否定的な面が強く、国からの補助金も返上するなどの方針をとった。この補助金返上は、後年の東京の道路整備に、少なからず影響を与えることとなった。一方知事は、都電の赤字運営を理由に、わずかな路線を残して廃止したが、知事は引退後、都電廃止について後悔をしている。知事の強い道路公害批判、広い住民運動により、道路環境保全にかかわる法制度の整備も、国を中心として進められた。しかし諸事業は、国際的・国内的経済停滞等による都財政の逼迫により、難航することが多かった。

昭和54年4月、鈴木俊一都知事就任後、知事は長期計画「安心して、いきいき暮らせる、ふるさと東



図一5 東京都道路整備事業10カ年計画図

京」いわゆる「マイタウン計画」を発表した。この長期計画の街づくり、道づくりを実現するために、総合実施計画を策定し、今日まで強力にその推進にあたってきた。街づくりは、都民はもとより民間等にもその多くを期待するものであり、強いリンケージの下に展開がはかられてきている。

一方、道路についてみると、都は昭和56年2月、都市計画道路にかかわる再検討計画を定めたが、その思想は、人間優先、地域環境保全の立場から、都市機能の確保、地域環境の保全、都市空間の確保、都市防災の機能に着目したものであった。このときこれらの計画にかかわる20カ年間の事業化計画も定められた。しかしながら、その後の異常な地価高騰、住民反対、立ち退き者の代替地提供の困難性、執行体制上等から、必ずしも所期の事業目標が達成されないで今日に至っている。このため、都は事業費として昭和59年度以降単独費の比率を高め、平成2年度は87.5%に達している状況にある。

## 6. 幹線街路形成にかかわる各時代の共通要素

東京の街づくりや道づくりには、時代を通じて、一貫した共通の要素と、時代の進展によって変化する変遷要素が存在している。紙面の都合により、主な共通要素的なものについて述べることとする。

- ①徳川による江戸および明治以降の東京の都市づくりにおいて、江戸・東京が「全国を中心」という思想は、今日まで不動である。
- ②明治以降、東京は「首都」ということによる計画上の思想が常に保持されている。
- ③東京の都市計画は、政府や知事と有能な行政官のペアによって遂行されている。このことは、明治期における銀座煉瓦街建設にかかわる井上、由利、ウオートルス、市区改正計画にかかわる山県、芳川、原口、大正期における震災復興計画にかかわる、後藤、太田、山田(博)、池田、佐野等、昭和期の第二次大戦後は、小林(戦災復興院)、石川(東京都)、昭和30年代における

安井知事と山田正男等の例がある。外国では、パリの都市改造をナポレオン3世のもとで、オースマンセーヌ県知事が抜本的に進めた例などがある。このように良いペアリングによって、街づくり、道づくりが進められていくことが多く、必須的重要な要素となる。

- ④幹線街路は、都市の骨格をなすという思想は、明治以来今日までの間一貫している。
- ⑤明治期における銀座煉瓦街計画は主としてロンドン、市区改正計画はパリ、大正期における震災復興事業手法は主としてマイン（ドイツ）、昭和における戦災復興計画はパリやロンドン等、同30年代の首都圏計画は大ロンドンの計画や整備手法が参考とされるなど、東京は、常に国際都市との対比の中で、街づくりや道づくりが考えられ、進められてきている。
- ⑥東京は、江戸の多くの大火、明治の銀座大火、大正の関東大震災、昭和の世界大戦による戦災に例を見るように、大きな変事が契機となって抜本的に都市計画が立てられている。
- ⑦東京で大きな変事があった後の復興計画では、真先に幹線道路の計画が立案され、他の計画は、この道路計画を前提としたものになっていることが多い。
- ⑧東京の都市計画全体が論じられるときは、明治以降、常に「国家百年の計」「千載一遇の機会」といわれることが少なくないが、結果的に計画にその思想が反映されることが少なく、観念的あるいは小規模で終ることが多い。
- ⑨東京の復興計画は、当初気宇壮大な計画が立て

られるが、必ず反対意見も出て、規模を小さくせざるを得なくなるが、後年計画が小さすぎたことを、後悔することが多い。

- ⑩幹線道路の役割の一つとして、防災性が付与されていることは、江戸以来今日までの一貫した思想となっている。
- ⑪銀座煉瓦街計画、市区改正計画、震災復興計画、戦災復興計画、街路整備計画等は、その時の国家・社会情勢、経済情況、議会对応、住民反対、財政事情等により、当初の計画通りすべてが事業完了した例はない。
- ⑫幹線道路をつくる場合、美観的な配慮について努力が払われている。
- ⑬幹線街路整備等の土木事業費に占める用地補償費割合は、歴史的に高く、その傾向は高まる傾向にある。

## まとめ

東京の街づくり、道づくりは、長年の歴史の中で先人がさまざまな困難に遭いながら、達成してきたものである。その結果、東京は現在見るような東洋的なものと西洋的なものが混淆した姿になってきているが、都市環境上、景観上等から、今後改善していく必要があると考えられる。とくに都市の骨格となる街路をはじめとしたインフラ整備を、もっと推進する必要がある。街づくりは、その多くが民間によって進められているが、温故知新に教えを求め幅広い素養を培いながら、長期的、広域的視野と深い洞察力により、適切な行政指導をたゆまずに進めていく必要がある。

# 神戸の街づくりと道路整備

神戸市都市計画局計画部

計画課長 松下 綽 宏

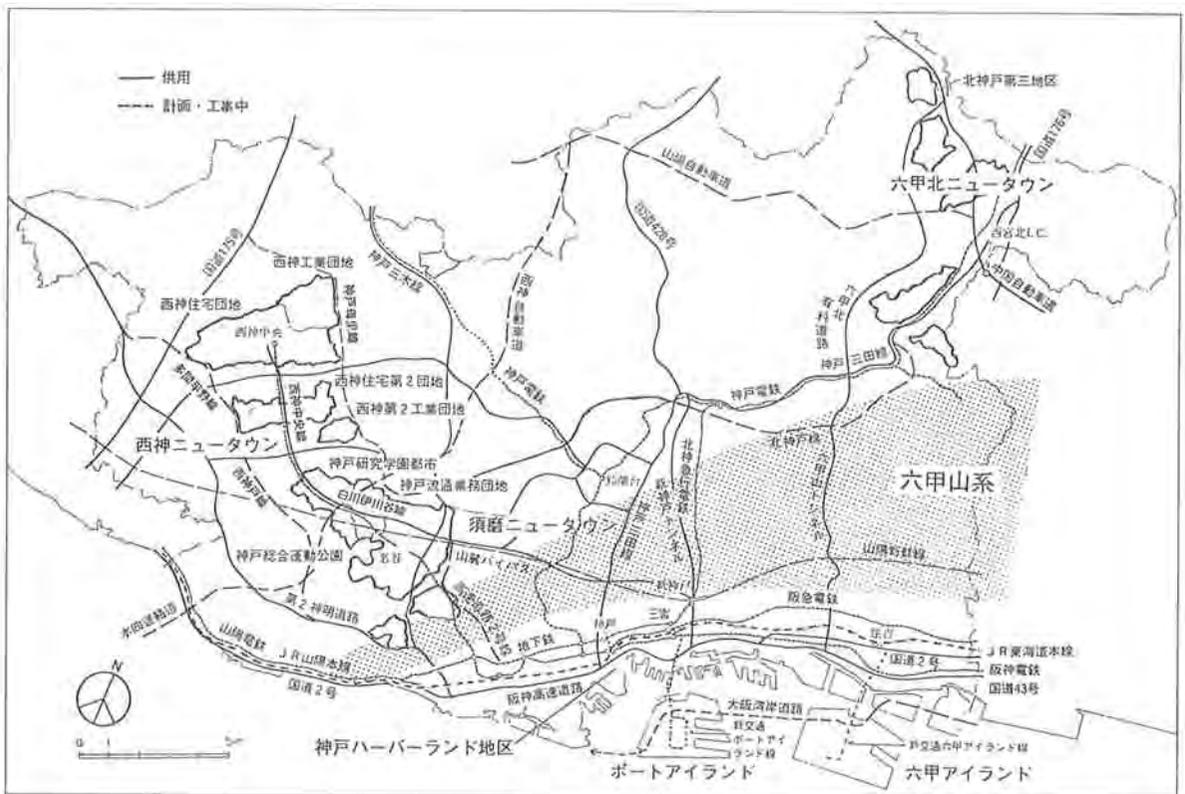
## 1. はじめに

神戸市は、約545km<sup>2</sup>という広大な市域をもつが、六甲山系により南北に大きく二分されている。六甲山(931m)の南斜面には東西30km、南北2~3kmという細長い帯状の既成市街地が神戸港を中心にひろがっている。六甲山系の北西部には、山と丘陵および西部の平野に続く低台地がひろがっており、近年ニュータウン開発が進んでいる。神戸の街づくりの歴史は、この六甲山に代表される、厳しくまた他方では豊かな自然条件との、戦いと調和の歴史でも

ある。

神戸における近代的な街づくりは、明治元年、英国人技師の設計による旧居留地築造工事竣工に始まり、大正11年、旧都市計画法のもと神戸都市計画区域が指定され、以後、都市計画事業として街づくりが進められた。人口は急増し、第2次世界大戦前には100万人を擁する大都市となった。

しかし、戦災により市街地の6割に当たる約1950haが壊滅し、都市機能上壊滅的な打撃を受け、人口も約38万人に激減した。このように焦土と化した神戸の街を立て直すため、昭和21年に神戸市戦災復



図一神戸市の概況

興土地区画整理事業を開始し、再建の緒についた。さらに、昭和30年代より、新たに都市改造事業を採り入れて、神戸の東西交通の動脈である山手・中央・浜手の三大幹線をはじめ主要な公園等の整備を進め、現在の市街地の骨格が形成された。

昭和40年代以降は、マスタープランに基づき、新たな街づくりと道路整備を進めてきている。

## 2. 近年における街づくりと道路整備

### (1) マスタープラン

昭和40年11月に「神戸市総合基本計画」、いわゆる、マスタープランが初めて策定された。従来の経済第一主義から、人間中心の都市づくりを基本理念とし、30年後（昭和70年）の将来の目標像を掲げた。将来人口を180万人（当時120万人）に設定し、土地利用計画は市内全域の調和ある発展を目指し、既成市街地では再開発、西北神地域では既成市街地の再開発との関連において総合的・合理的な開発を行うものとし、併せて、道路、鉄道の交通計画を位置づけた。

昭和51年10月に策定された第2次マスタープラン、「新・神戸市総合基本計画」は、「人間都市神戸」を目指し、5つの都市像（市民主体都市、人間環境都市、人間福祉都市、市民文化都市、国際・情報都市）を定めている。都市空間計画では、神戸都市圏一地域一行政区一まち住区一近隣住区の段階的な生活圏のひろがりに対応して、都心一副都心・衛星都心一生活都心一まち住区中心一近隣住区中心という地域中心核を設定し、また、都市軸という概念をとり入れた。幹線道路についても、都市間幹線道路、地域間幹線道路、地域内幹線道路に分け、地域中心核や都市軸に対応して段階的にネットワークを構成する計画となった。

その後、昭和61年2月に策定された「第3次神戸市総合基本計画」は、基本的には第2次マスタープランを継承しつつ、都市活力の向上、魅力ある都市環境の創造、心豊かな生活の実現といった観点から具体的施策が盛り込まれている。

マスタープランの実現に向けた新しい街づくりは昭和40年代前半に始まるが、地形に制約された従来型の開発ではなく、六甲山と海に挑戦する手法をとることとなった。すなわち、六甲山系に有料道路、

鉄道のトンネルを貫き、背後の丘陵地で大規模な開発を行い、その削られた土により海上に大規模な人工島を生み出すという、「山、海へいく」と表現される両面開発である。この手法は、新都市計画法による線引き制度等の導入もあり、計画的な宅地の供給を図りつつ市街地のスプロールを回避し、六甲山系のグリーンベルトを既成市街地周辺に存続、配置することを可能とした。

### (2) 西神地域の都市開発と道路整備

西神地域の開発は、「住み」「働き」「学び」「憩う」といった基本的な機能を一体的に整備することで自立性を高め、都市機能の役割分担を考慮しながら、既成市街地と有機的なつながりをもたせている。その実現の手法としては、新住宅市街地開発事業、工業団地造成事業、流通業務団地造成事業等の面的事業を導入し、住、工、商、流通、大学、総合運動公園など、総合的な土地利用を図っている。

西神地域と既成市街地は、公共交通機関としての地下鉄と、平行する3本の幹線道路（神戸母里線、多聞平野線、西神中央線・白川伊川谷線）で連絡する計画としている。西神中央線・白川伊川谷線は、地下鉄を挟んでその両側に上下線を配置するなど、地下鉄と一体的な整備を行っている。また、開発事業の進捗とあわせて整備するため、街路事業（西神中央線、白川伊川谷線）と有料道路事業（山麓バイパス、西神戸有料道路）を、役割分担を図りつつ活用し、西神地域と都心を直結している。

このような西神地域の都市開発は、須磨ニュータウンを含め、面積約2600ha、計画人口は約21万人にのぼり、現在約13万人の人口定着がある。また、1985年に



写真一 白川伊川谷線と市営地下鉄



写真一 海上都市「ポートアイランド」

ポートアイランド

は、神戸総合運動公園をメイン会場に、ユニバシアード神戸大会が開催された。

### (3) 海上都市と新交通システム

ポートアイランド(436ha)、六甲アイランド(580ha)は、輸送革新にともなう港湾の近代化に対応した新たな埠頭づくりと、国際化、ファッション化という新しい時代の要請に対応する海上文化都市づくりを目的に、西神地域の都市開発によって削られた土砂を搬出し埋め立てられた人工島である。これらの人工島は工業用地、港湾施設のみならず、総合的な生活都市空間として、住宅地、商業地、あるいは、コンベンション、リクリエーション施設といった、多様な土地利用を図っている。

ポートアイランド、六甲アイランドと市街地の連絡は、安全・快適・低公害で、定時性を有する中量輸送機関として新交通システムを採用した。新交通ポートアイランド線は都心三宮とポートアイランドを結ぶもので、昭和56年2月、日本で初めての新交通システムとして営業運転を開始し、ポートピア'81では、この観客の5割近い人々を運んだ。また、新交通六甲アイランド線はJR住吉駅と六甲アイランドを結び、平成2年2月に開業した。

### (4) 都心の街づくりとみちづくり

三宮周辺は、終戦直後の木造密集商店街が残っていたが、昭和40年代より防災建築街区造成事業、市



写真一 新交通ポートアイランド線

街地改造事業等により再開発を進め、都心にふさわしい基盤整備と顔づくりを進めてきた。また、都心周辺まで乗り入れていた私鉄の4路線を地下で連絡する神戸高速鉄道の建設や、地下駐車場、地下街の建設等により、三宮地区を中心にターミナル機能の充実が進んだ。

昭和50年頃より、公害問題やハードからソフトへという社会の動向に応じ、都心部に流入する自動車交通の抑制や、歩行者優先のアメニティ性の高いみちづくりが求められるようになった。

みちづくりでは、都心部に点在する公園、緑地、広場などを歩行者空間で連続的に結び、楽しく歩ける街づくりをめざす「くつろぎのタウンロード計画」

に基づき、総合都市交通施設整備事業（S53～）、歴史的地区環境整備街路事業（S57～）、シンボロード整備事業（S59～）、キャブシステム整備事業（S62～）等により、通過交通の抑制、歴史的地区の環境整備、都市の顔としてのメインストリートの整備などを行っている。

また、昭和53年10月に「神戸市都市景観条例」を制定し、みちづくりにあわせて都市景観の形成に取



写真一四 北野地区歴史的環境整備街路事業



写真一五 駐車場案内システム

り組んでいる。

### (5) 街づくりと駐車場

昭和35年に都心部を中心とした約73haを駐車場整備地区に指定し、有料路上駐車場の設置するとともに、市営路外駐車場の第1号である三宮駐車場の建設をおこなった。昭和42年には、駐車場整備地区を約418haに拡大し、花隈駐車場をはじめ5つの市営駐車場の建設を進めるとともに、「建築物に附置すべき駐車施設に関する条例」を制定し、都心部において積極的な駐車場整備を行った。

昭和50年代は、西北神の新しい街地の開発、公共交通機関の整備に併せて、パークアンドライド駐車場の整備を進めた。三宮と裏六甲を結ぶ有料道路新神戸トンネルの開通にあわせて市営路線バスが新設されたのに伴って、トンネル北出口の箕谷に第1号がオープンしたのをはじめ、市営地下鉄の開通に併せて順次整備を進め、現在では、6箇所の駐車場を運用しており、約2800台/日の利用がある。

昭和60年代に入り、路上駐車蔓延化による道路機能、都市機能の低下に対処し、地域の活性化を図るため、再び、三宮駐車場の拡張等都心部の公共駐車場の建設を進めるとともに、既存駐車場の有効利用を図る駐車場案内システムを導入し、平成元年9月より運用を開始している。さらに、平成2年12月には駐車場整備地区を約904haに拡大し、これにあわせた附置義務条例の改正を行うなど、公民両面から駐車場の整備促進を図っているところである。

## 3. 今後の街づくりと道路整備

これまで神戸市は、マスタープランに基づいて、自然環境との調和を図りつつ、総合的・計画的な街づくりに努めてきた。しかし、近年、社会経済情勢の変化にともない、新たな時代の要請もでてきている。国際化、情報化、高齢化に応じ、さらに高度で多様な都市機能の確保が求められるとともに、インナーシティやウォーターフロントでは大規模な再整備や土地利用の転換が必要となってきている。

今後の道路整備においては、ハイモビリティ化やハイアメニティ化などの新たな要請も踏まえつつ、総合的・長期的な視点にたつて、より一層計画的、効率的な整備に努め、神戸の活性化を図っていきたい。

# フローからプールへ

——都市施設整備は地域の活性化に

つながるか？——

都市プランナー

菱原 敬

今までは、道でも川でも流すこと（フロー）のみを考えて、道路や河川などの都市施設整備をひたすら進めることが、地域の活性化に必然的につながると信じて努力してきた。このような単純な、幸せな関係は、既に存在しないことが明らかになった。

なぜか、そして、では、どうすれば良いのか。

## 1. フローの時代

高度成長期、不足の時代の中では、都市の中心部に集まる商業、業務、行政、文化施設などの都市施設は、施設として意識されることもない群として存在し、道路、鉄道などによる交通施設を中心部内外にわたっていかに機能的に、適切に整備していくかが、中心的課題だった。

人々の要求水準はまだ低く、最寄りの街の中心に、自然に集まった。幅広い選択の余裕も、時間をかけた「街」の享受も必要としなかったからである。

しかも、人口の増大、都市化の進展、所得の増大の中で、中心商業地は、じっとしていても売上げを伸ばしてきた。

自動車利用の本格化の中で、道路ばかり造っても駐車場の備えを怠った都市の中心部が、相対的に衰退するといっても、全体のパイが拡大しつつある中では、危機的な感じでは受けとめられなかった。

フロー中心の都市施設整備で足りた、「道路屋」さんには幸せな時代だった。

## 2. 何が変わったか

一家2台、3台の車を動かす、本格的な車時代がきて、金と時間にゆとりがでてきた。安定成長期、豊かな時代に入ると、高いモビリティをもった人

達は、より魅力のある、より車でアクセスし易い施設や場所を選択して歩くようになった。また、都市の商業や文化、街の環境や風景に対する要求水準が、格段に高くなった。特に、情報化の進展と共に、全国津々浦々、山村、漁村に到るまで、高い都市のアメニティーの追求が、若い人達を中心に当り前のこととなってしまった。

その時、中心商業地の担い手であった家業型の商業者達は、齢を加え、後継者も無い状況の中で、必死に現状維持を図ろうとするが、企業型の新しい流通施設に押まられ、わずかに商業調整という経済的競争ではない、政治的対決によって、小康を得るというのが実態であった。しかし、この小康状態も既に破れた。

フロー施設の充実によって“自然に”都市中心部の土地利用が高度化し、都市機能が増進するという前提は崩れてしまった。

住宅だけでなく、工業だけでなく、商業や業務など、本質的に都心的施設と思われていたものがどんどん拡散し、今や、市街化区域内の整備、特に都市中心部の都市施設整備の推進という都市政策の中心課題が、土地利用の実態の変化と全く矛盾し、地方都市では膨大な都市施設投資が、全く無駄になるという実態も発生しかねない状況になってきている。

フローを中心とした都市施設整備の時代は、大きな転換期を迎えていた。

## 3. どうすれば良いのか

事態は単純ではない。冷静に、今までの建前を棚上げし、本音ベースでの実効ある施策に切替えるべ

きであるが、現在の社会的、政治的状況の中で、そんな事ができるのか。

もし、まだ中心市街地の吸引力が充実残っており、その担い手である商業者達も元気な人達が多く、投資余力、気力があり、かつまた、都市全体の政治構造の中で、中心市街地への傾斜的投資が可能なら、ヨーロッパの都市のように、道路の末端施設として集中的に駐車場を整備し、その上で、中心市街地の「全体的な」改善に着手すべきである。しかし、このようなことが可能な地方都市は極めて少ないだろう。

中心部を都市として生残らせるためには、都市機能の集約、都市の中心としてのシンボリックな風景や建物の整備、そして常に都市としての賑いを保ち続けさせるためのイベントの集中と継続をしなければならない。しかし、まず、機能の集約について、最も都市中心のシンボル性の強い県庁舎や市庁舎すら、平気で郊外に移してしまう。とすれば、折角都心部に導き入れた大型店舗が、自動車のアクセスの容易な郊外に移ってしまうことをどうして引止められようか。都市の中心部にシンボリックな空間を造り、それを周辺と歩行者の経路で結んでいくという仕事は、都心の中心を誇りとする市民の心に与えられて始めて成立するが、今の日本の都市住民は、ヨーロッパの都市住民のように、そのような誇りをもって、特定の土地にコダワル気持ちをもっているだろうか。イベントについても同じであって、自治体自体がむしろ、車で寄りつき易い郊外の幹線道路沿いにホールや文化施設を設ける例が非常に多い。

特別に恵まれた状況にある地方都市を除いては、むしろ、このような求心的都市構造の強化から、もっと今昔的な都市構造への構造変換を行なうべきではないか。

このような構造変換は必然的に農業、林業などとの土地利用調整ルールの再編成を迫る。

しかし、このような構造変革なしに、今や、本音ベースでの有効な施策は成立し得ないのではないか。

#### 4. 広域都市圏計画へ

要約すれば、都市の基礎を作っている条件が全く変わってしまっているということだ。

第一は産業の中味と立地。最早、工場誘致が決め手ではなく、人が集まる施設、コンベンション・ホールやホテル、ショッピングセンター、ディスコや文化施設などが、都市の成長力を規定しているということ。

しかも、ただ単にこれらの物をどんなに豪華に造っても、その運営（結局はイベントの積重ね）の方がもっと大切だということになっている（その意味では水戸の芸術館は好例である）。また、それらが、全体として、ある街造りのコンセプトによって構成された、すぐれたデザインの施設群、それも、建築家の一人よがりのデザインではなく、若い人を中心に沢山の人達に愛される楽しいものでなければならない。丁寧なアーバン・デザインが不可欠になっているということだ。

第二は、ライフ・スタイルの変化、もう過疎地域に到るまでみんなが都会人、大都会人の好みと行動様式をもってしまったと考えた方がよい。昔ながらの田舎臭い街は、確実に見捨てられる。もっとも、徹底的に「田舎臭さ」を売物にできる程、デザインされていれば別である。昔風の街並みや、雰囲気、若い人達の間でも人気があるのは周知の事実である。

第三は徹底的な流動化。先に述べたように、もう自動車の利用によって、距離抵抗は非常に小さくなり、特に車での1時間程度の圏域の中なら、車の寄せ易い場所、そして魅力のある施設の勝という時代になってしまった。過疎地域でも、1時間、2時間かけて、中都市、大都市の真中に飲みに行くのが当たり前になっている。

第四に、今や街の賑い、活性化の中核的担い手が民間資本になってしまったことだ。従来のように、地元の民間資本だけでは十分な競争力がなく、中央や大手、さらには外国の資本すら引張って来て共存する時代になってしまった。

公共投資を中心に組立てられてきた従来の都市計画では考えられない、新しい組立て方が必要になってきている。

これらのことは、今までのように狭い行政単位で

都市計画を考えている見方を、根本的に変えなければならぬ。むしろ、沢山の中小都市群、農山漁村群がネットワークで結ばれた、70～80万ないし100万都市圏を考え、その中で、高い流動性をもたせる道路ネットワーク群の結び目に、福岡や仙台にでもありそうな都会的施設、あるいは、むしろ地方都市圏でしか成立しえない、巨大なアメリカ型の郊外ショッピング・センター、アミューズメント施設などを造っていくという方が現実合っている。

しかし、これは、必然的に、厳しい都市間競争というより、金太郎飴にならないために、個性のある、

差別化された競争（これを私は異争と名付けているが）と、広域圏行政主体、即ち県のリーダーシップと調整が要請される。それも、民間資本の導入を円滑に進めるための調整であって、今までのように、頭からマスター・プランを造って、その通りにというわけにはいかない。非常に微妙な調整が必要であるということだ。

しかし、このような新しい枠組みに垂り遅れば、人々は大都市圏を目指してどんどん流れていってしまうだろう。地方都市群の活性化のためには避けて通れぬ路だと覚悟すべきである。



# 新たな都市拠点の形成を目指して

## ——名古屋市大曽根地区——

名古屋市計画局大曽根都市改造事務所  
 所長 傍島善雄

### 1. はじめに

大曽根地区は、名古屋市の北東部、名古屋駅から約6kmの地点にあり、本市の新基本計画において「副次拠点域」に位置づけられ、北東方面の商業・業務・文化の拠点として発展が期待されている。

江戸時代から街道の集結点として、また名古屋城下への北の入口として、当地区は発展し、明治以降も国鉄（現JR東海）中央線、名鉄瀬戸線の駅が開設され、ターミナル的性格が強化された。

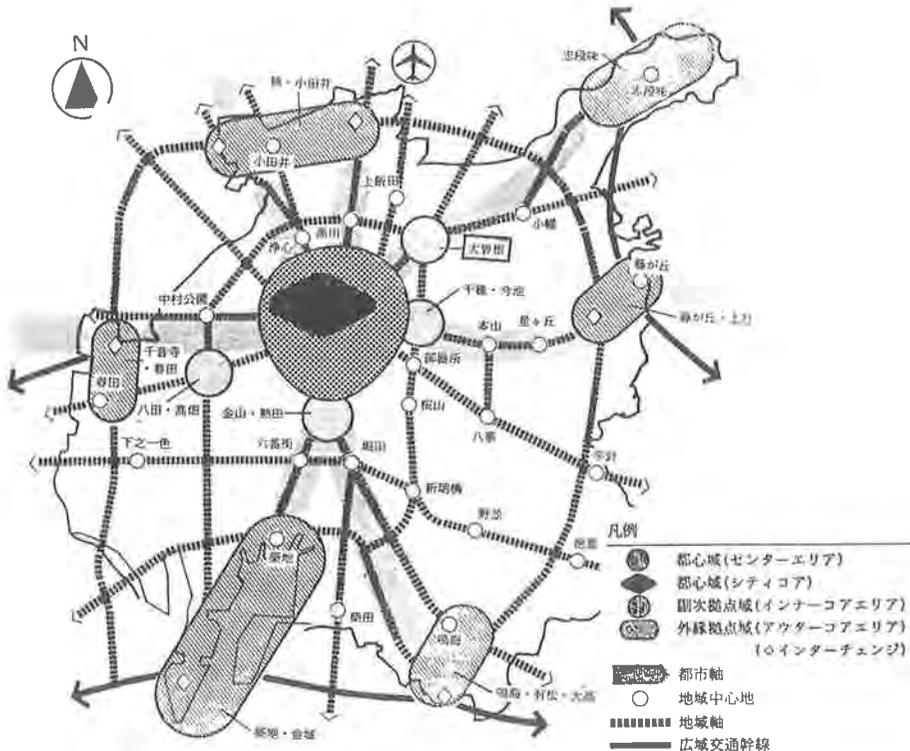
第二次世界大戦で本市の中心部が焼土と化した中で、大曽根地区は、戦災を免れ、復興土地区画整理

事業から除外されたことにより、都市基盤も未整備のままであった。

また東大曽根交差点は、幹線道路が集中し、しかも近接して名鉄瀬戸線が平面交差していたために、交通渋滞が著しく「魔の六差路」と呼ばれていた。

このような課題を総合的に解決するため、本市は昭和38年から土地区画整理事業を実施してきた。現在、この事業も概ね完成し、駅前広場を含む商店街関連地区の整備が最大の課題となっている。

区画整理事業によって、道路は拡幅されるが、却って既存の商店街は頹れる「街こわし」の例がよく見られる。本市は、大曽根商店街西地区の整備におい



図一 土地利用構想概念図「はたらく」

て、区画整理事業の枠を越えた対応をし、地元と一体となった「街づくり」を進めることができた。また東地区においても、同様の方針のもとに「街づくり」を進めている。

以下、商店街関連地区の街づくりの概要を記す。

## 2. 区画整理の反対運動から街づくり活動へ

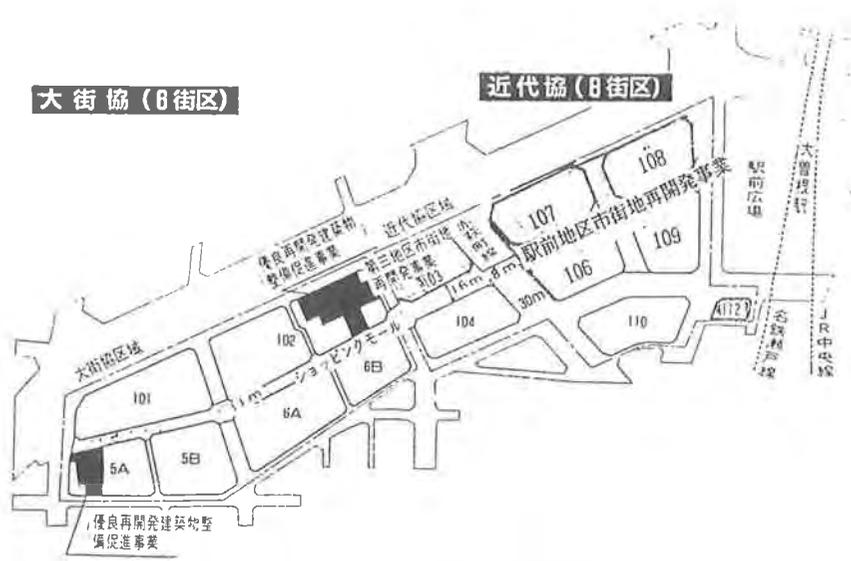
大曾根駅から西へ600mにわたる全蓋アーケードの「大曾根商店街」は、最盛時には歩けない程の人で賑わった。この様な時に、土地区画整理事業の都市計画決定がなされたので、商店街の死活問題であると猛烈な反対運動が巻き起こり、商店街関連地区の整備にとりかかれぬ状況が続いた。

しかし、近隣への大手スーパーの進出、名鉄瀬戸線の<sup>さかえ</sup>栄乗り入れ等々の影響から客足が遠のき、地元

でもこのままではじり貧になるとの危機感を背景に区画整理を契機に商店街の再生を目指す気運が高まった。

こうして昭和58、59年に商店街振興組合を母体とする二つの街づくり協議会が、本市の後押しで設立された。これに前後して、商店街の通りが、自転車歩行者専用道として都市計画決定され、ショッピングモール（幅員11m、16m）として整備を進めることになった。

- 東側一大曾根近代化推進協議会（以下近代協）  
整備方針：原則として街区単位の共同化
- 西側一大曾根街づくり協議会（以下大街協）  
整備方針：原則として個別建替とするが、できるだけ共同化を図る。



図一2 大曾根商店街関連地区事業計画

## 3. 大街協地区の街づくり—OZ(オズ)モール—

### 一斉移転の概要

- ①実施区域 3.5ha
- ②移転戸数 170戸
- ③権利者数 98名
- ④従前店舗数 85店舗

大街協地区の街づくりの重要なポイントとして次の四点があげられる。

### (1) 短期間で一斉移転、一斉建替を実現

大曾根商店街は、店舗が連たん、密集しており、

通常移転では、長期間を要することになり、商店街が壊滅的な打撃を受ける恐れがあった。このため、全国でも初めての大規模な一斉移転、一斉建替の方法を地元は選んだ。建物移転の開始から、わずか14箇月でOZモールは完成、オープンした。

一斉移転を計画どおりに実施できた大きな理由は、

- ①適切な時期の設定
- ②関係権利者全員の合意 がある。

平成元年10月1日が、市制百周年にあたり、その記念事業「世界デザイン博覧会」の開催期間中にモールのオープンという目標を設定し、官民が力を合わせた。このような動かし難い時期の設定により、短

期間で一斉移転、一斉建替が成し遂げられた。

また一斉移転には、全員同意が欠かせない。未同意者に対し、地元役員が中心となって、理解を求めた。その結果9割の同意を得、残る1割も反対しないという意志表示を得ることができた。

## (2) 一定の建築ルールに基づく街並みの演出



写真一 整備前の大首根商店街（西地区）



写真二 七夕祭で賑わうOZモール商店街

一斉建替にあたり、「建物づくりガイドブック」を作成し、地権者、設計者に建築ルールを周知させた。

一斉移転の同意を得るには、将来の街づくりの方向が明らかで、かつ魅力的であることが求められる。このため建築ルールを定め、また建物のデザインコンテストを行い、景観上すぐれた街並みを誘導した。

### 一斉建替の概要

#### (i) 建築ルール

- ① 1階部分を道路境界から1.5mセットバック（建築協定）
- ② 軒高は3.2m以上
- ③ 建物の色彩は白又はグレーを基調とする。
- ④ 三角屋根のイメージをとり入れる。

#### ⑤ サインの統一

#### (ii) 更新件数

- ・ 個別建物（3階建が中心） 61戸
- ・ 共同ビル（優良再開発建築物整備促進事業） 2棟

#### (3) 全員参加と専門家を活用した事業推進体制

まちづくり計画の策定、一斉移転、建替は、地元主導で実施された。地元権利者は、課題毎に設けられた小委員会のいずれかに属し、一人一人が直接街づくりに参画した。街づくりの会議は、5年間で1500回に達し、昼夜を問わず行なわれた。

また計画策定等の専門的分野では、コンサルタント（建築、景観、商業経営）、デザイナー、学識経験者、行政等のアドバイスを受けた。

#### (4) 行政の全面的な支援

通常の区画整理による移転のケースに比べ、次のような諸施策を特別に実施したり、新規事業を積極的に導入した。

- ① 仮設店舗（32戸）を駅前広場予定地に建設
- ② 特別移転融資制度の創設
- ③ 赤萩町線横断ブリッジの設計コンペの実施
- ④ 街づくりデザインコンテストの支援
- ⑤ 「ふるさとの顔づくりモデル土地区画整理事業」（建設省）によるグレードの高いモール整備
- ⑥ コミュニティマート構想の策定、組合会館の建築、モニュメント・ゲートの設置に対し、高度化資金の貸付等の助成（経済局）
- ⑦ 優良再開発建築物整備促進事業（土地協調型）の導入（建築局）

その他にも権利調整・土地斡旋を名古屋都市整備公社を介して行ったり、例年の2～3倍の予算（主に移転補償金）を確保するなど、官民一体となって街づくりを進めた。

## 4. 近代協地区の街づくり計画

駅寄りの近代協地区（4.5ha）は、大街協地区に比べ、①駅に近接し、土地の高度利用が期待できること、②敷地規模が小さいこと、③借地、借家人の割合が高いこと等から、街区単位での共同化を街づくりの基本方針としてきた。

現在、駅前四街区（106、107、108、109街区）と103街区において、市街地再開発事業の準備組合が

設立されており、平成3年度には、それぞれ市街地再開発事業の都市計画決定を行い、区画整理事業と再開発事業との同時施行による街づくりを展開する



写真-3 開発が待たれる大曾根商店街（東地区）

予定である。

#### ・駅前四街区の開発

駅前四街区では、昭和60年に第一地区市街地再開発準備組合（106、109街区）が、昭和62年に第二地区市街地再開発準備組合（107街区）が設立され、それぞれ街づくり活動を進めてきた。

しかし、①キーテナントの誘致、②利用しやすい

大規模駐車場の確保、③床の用途構成等を検討した結果、街区単位の開発から四街区一体開発に方針を変更することになった。

平成2年12月には、第一、第二準備組合、108街区権利者の三者が組織統一し「駅前地区市街地再開発準備組合」が設立された。

この設立に先立ち作成された事業計画素案では、

- ①四街区を二街区に統合
- ②大型店と地元商店街が共存共栄した商業開発
- ③大規模駐車場の確保（敷地内約1000台、駅前広場地下約500台）
- ④食、文化、スポーツ、娯楽の機能充実
- ⑤駅前広場、モールと一体的な空間計画

を柱に置き、個性的で競争力のある商業開発を目指している。

この内、①の街区統合は、都市計画道路の変更、土地区画整理事業の事業計画変更を要するものであり、関係者と協議を重ね、早急に方針決定をすべき重大な事柄である。

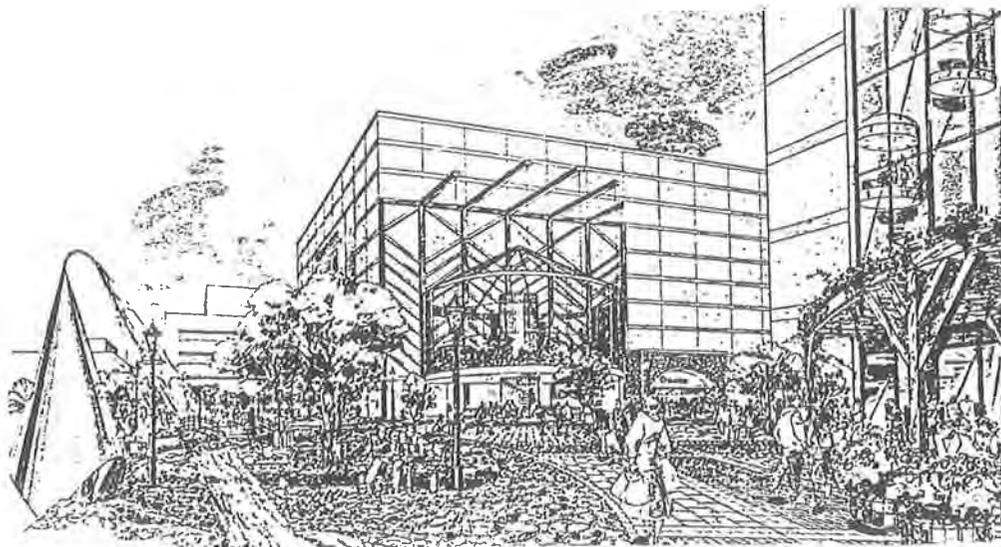


図-3 近代協地区と駅前広場のイメージ図

## 5. 交通の結節点として

副次拠点域として今後発展するには、商業集積を図るとともに、交通結節点の機能を高めることも重要である。現在運行のJR、名鉄、地下鉄に加え、地下鉄の延伸・新設、ガイドウェイバスシステムの

導入が計画されている。

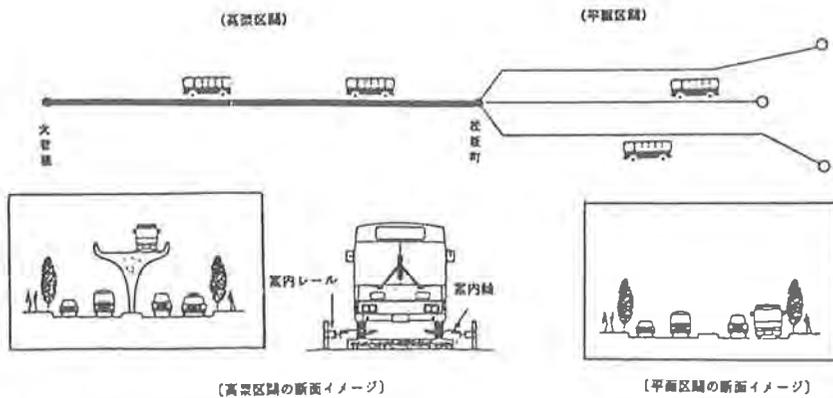
ガイドウェイバスシステムは、通常の路線バスに誘導装置を取り付け、高架の専用軌道と一般の道路の双方で走行できる新交通システムである。大規模開発計画を抱える志段味地区と大曾根地区をつなぐ路線が平成2年度に全国初の事業採択を受けた。ガ

イドウェイバスシステムの運行により、大曾根地区の拠点性は確実に高まると考えられる。

また、東西の駅前広場は、交通広場として、バスターミナル、タクシーベイを整備するとともに「ふるさとの顔づくりモデル土地区画整理事業」の指定

を受けて、景観上もすぐれた「北の玄関口」の顔にふさわしい広場を目指している。

さらに、駅前広場の地下に都市計画駐車場を整備する計画である。



図—4 ガイドウェイバスシステムのイメージ図

## 6. おわりに

OZモール商店街のオープンから一年が過ぎ、この街づくりの真価が問われている。地元では、オープン後もイベントを開催したり、新たなモニュメントやゲートを計画したり、共同駐車場の建設や情報システムの導入に向けて動き出すなど、商店街の活性化を目指した活動を引き続き精力的に行っている。

しかし、副次拠点域大曾根地区の活性化は、線としてのOZモール（西地区）と核としての駅前再開発（東地区）の組み合わせができることにより達成できるものと考えている。

今後は、OZモール商店街の再開発で培った官民一体となった街づくりの経験を生かして、商店街東地区の整備推進に全力を傾けるつもりであり、関係各位の一層のご支援をお願いいたします。



# 商業地域の活性化・台町の活性化に携わって ——アークヒルズ台町——

宮城県古川市建設部

部長 佐々木 博 隆

宮城県古川市は、県都仙台市から北に40km、宮城県北部の中核都市として発展してきた人口64,000人の地方都市です。昭和57年東北新幹線が開通すると仙台まで17分、東京までも2時間余りで行くことができるようになり、時間的距離がぐっと短縮され大変便利になりました。

地域的には、大崎平野の中心になっておりほとんどが平坦地となっていて、市街地を一步でると一面の水田地帯が広がり昔からの稲作を中心とした田園風景がみられます。

## 古川馬車鉄道の由来

東北本線小牛田駅が明治23年（1890）4月開業した。鉄道からおきざりにされた形となった古川町の有力者が古川馬車鉄道株式会社を創立し、その年8月から古川—小牛田間を馬車道で結んだ。

馬車鉄道は、市街電車のような車両の小型のものを馬にひかせて線路上を走らせる方式の輸送機関で線路は当時の古川台町チバミンから小牛田駅まで敷設された。その間に李峠—鶴ヶ峠—二又—中沢—横峠などの停留所を設けて運行した。備付の車両は客車8両、貨車6両、馬16頭、一頭びき20人乗りで一

日18回運転、年間の乗客約8万人、貨物9,600トンの輸送を行った。

大正2年（1913年）陸羽東線が開通し、廃業軌道と馬車は秋保馬車鉄道に売却され、仙台—秋保間の交通機関として二度の役目をはたした。

久し振りに台町を歩いてふっと気付いて見たのがこの看板だった。この由来は、アークヒルズ台町のほぼ中心の位置に設けられたポケットパークに掲げられた看板の内容をそのまましたものでありますが、当時はこの街が中心となって商店街は活気にあふれていたことが想像されます。

## ささにしき

古川馬車鉄道の由来を紹介しましたが、交通の大動脈として東北本線が開通し、鉄道から置きざりにされた形となった歴史が古川市にはあります。当時、この路線は古川市を南北に縦断する計画があり、期待されていたのですが、沿線となる住民から猛反対ののろしがあがり、やむなく変更して約10km東の隣町の小牛田町を通ることになってしまった経緯があります。この反対の理由は蒸気機関車からでる石炭の煙の害が稲作に大きな被害をもたらすものと信じて反対したと語り伝えられております。これは今でいう公害問題が障害となったのですが、鉄道を隣町に追いやった町づくりは後世に悔いを残す結果となってしまいました。

現在では考えられないことですが、私たちの住んでいるこの地方は、米が主な産業でそれ以外の産業がなかったことから、鉄道に反対したことは、当然だったかも知れません。ところで今、消費者の米離れ、そして米の輸入自由化がさかんに問題になっておりますが、日本一おいしい米「ささにしき」は、我がふるさと古川の農業試験場で誕生し、県内はも



写真—1 景観を演出する美しい道

ちろん東北地方各県に作付され、日本の食糧供給に貢献してきたことは、この地の誇りとなっており、まちの繁栄、経済にも大きく影響してきました。

### 中心市街地

車社会の到来は、いままで繁盛していた中心市街地の商店街を直撃した格好となり、急速に郊外型の店舗が目立ち始めていくこととなりますが、移転の先がけは、駐車場がなければ、絶対繁盛しない娯楽の王様、パチンコ店であったと思います。市街地の中心にあったパチンコ店は、いま一つもなく全部郊外に出でしまい、ひと昔前は勤めの帰りに気軽に出入りしていた楽しみも、今は車を使って行くようになりました。今はなにをするにも車がすべてとなり日常の買い物をするにしてもほとんどがマイカーということで、日曜日、休日ともなると家族づれで郊外の店舗へと車を走らせることとなります。



写真-2 しやれたベンチ

市街地の中心部は、昔からの老舗が多くほとんどが小売業となっていますが、近年、年間販売力が上昇しておらず、郊外の店舗、市外への購買力の流出が続いているものと思われ、商店街の活気は薄れがちとなっています。これは車社会がもたらした市街



写真-3 美しい、しらかしやきんもくせいの並木道

地の駐車場の不足もさることながら、消費者ニーズの多様化に気付かず、消費者が何を求めているのか、消費者になにをサービスすべきか、根本的なところで、商店街は、消費者の要望に応じてこなかった結果が積み積って消費者が離れていったのではないかと考えられます。

### 街路整備と商店街近代化事業

明治時代からの商店街として栄えてきたこの台町の町並みは、道路の幅が狭いうえに、車両の増加とともに交通渋滞が激しく、歩道もない危険な状態となっていました。さらに昔からの不揃いな町並み、建物の老朽化もあって魅力に乏しい街として客足が遠ざかっていました。この台町の街は、450mの長さで、商店は全部で83店舗があり、そのほとんどが、中小の小売業となっています。

昭和57年、東北新幹線の開業と共に、表玄関として隣の駅前地区の区画整理事業が進み、新しい町並みの整備が行われており、客足が駅前に行くこと

表-1 工事経過・街路事業

(単位：千円)

年度	事業費	事業内容
昭和56年度	30,000	用地買収 A = 63.14 m <sup>2</sup> 家屋補償 1 棟
昭和57年度	66,000	// A = 73.64 m <sup>2</sup> // 3 棟
昭和58年度	126,500	// A = 44.72 m <sup>2</sup> // 1 棟
昭和59年度	271,000	// A = 144.11 m <sup>2</sup> // 10 棟
昭和60年度	250,000	// A = 226.86 m <sup>2</sup> // 10 棟
昭和61年度	400,000	// A = 407.36 m <sup>2</sup> // 14 棟
昭和62年度	556,000	// A = 484.61 m <sup>2</sup> // 28 棟
昭和63年度	382,700	// A = 231.14 m <sup>2</sup> // 6 棟 道路改良工事 L = 285 m 緑化工事 1 式
平成元年度	48,200	道路改良工事 L = 170 m 緑化工事 1 式
合計	2,130,400	

を心配した台町商店街は、商店街の近代化について真剣に取り組むこととなります。

県は、昭和56年度から市街地の交通渋滞を解消す

るため、この台町区間450mについて道路改良事業に着手することになり、事業期間を昭和56年度から平成元年度までの9カ年間で完成させました。

この街路の事業と併せて商店街の近代化事業は、昭和60年度から、街ぐるみで店舗等施設の改造計画

表-2 事業経過・高度化資金

(単位：千円)

年 度	借 入 額	事 業 内 容
昭和60年度	(154,083) 95,384	
昭和61年度	(254,709) 143,061	
昭和62年度	( 85,475) 55,550	
昭和63年度	(246,062) 174,612	共同施設工事・カラー舗装・街路灯・他
平成元年度	( 54,480) 43,584	共同施設工事(同上)
合 計	(794,809) 512,191	

注：( )は貸付対象事業費

資金面でも高度化資金を利用しております。

### アークヒルズ台町

アークは「弓」ヒルズは「丘、高台」を意味しますが、弓型に曲がった丘、高台の街ということになります。

### 事業位置図



に着手することになり、個別の店舗の改造、共同駐車場の設置、道路のカラー舗装化、店舗の適正等を基本として魅力ある近代的な商店づくりにかかり、街路事業と同時に完成をみたのであります。

商店街の近代化には、商店街近代化事業を導入し

街を歩くと東から西に行くに従って、だんだんに高くなっていて西の方が丘のように見え、道も弓のように曲がった街並みとなっております。

新しく生まれ変わったこの街は、電柱、電線はなく、すっきりした感じで、街全体を太陽が照らしており、さわやかな美しい街となりました。街路灯は市花「あやめ」を形どった3枚の花びらで作られ、夜になると「あやめ」が紫色に咲きだし、若い人達で賑やかになり活気がでています。

建物にも工夫がこらされて、個性的な洋風造、和風造があって色彩もきれいでバランスよく建ち、雰囲気的にも良い街、素敵な町並みと好評で、人の往来も以前に比べ多くなっており活力がでてきたようです。

馬車鉄道の由来について先きに述べましたが、馬車鉄道を作り、街を繁栄させた先人の偉業は、これからの台町商店街の近代化にも引き継がれて、活力ある街「アークヒルズ台町」に磨きをかけてほしいものです。

# 多摩都市モノレールの建設工事着手

東京都建設局道路建設部道路橋梁課 課長

(前)東京都建設局道路建設部計画課 新交通担当課長 川井正紀

## 1. はじめに

東京都の多摩地域を南北に結ぶ「多摩都市モノレール」建設工事の起工式が、平成2年11月26日、東大和市内で盛大に行われた。



写真-1 起工式での鉄入れ

式には、建設・運輸省関係者、東京都知事、沿線の市長、国会および都・市議会議員、地元関係者ら約300人が出席。鉄入れ等のあと、立川市に会場を移して祝賀会を行い、工事の着工を祝った。

東京都は、都心部への業務機能の過度の集中を抑制し、職と住その他の機能がバランスよく配置された多心型都市構造の形成をめざした都市づくりを進めている。

多摩都市モノレールは、このような多心型都市構造を支える交通網の一つであり、多摩地域の南北方向の公共交通を充実させ、自立的な都市圏の形成を図ろうとするものである。

本事業は、多摩センター～立川～上北台間（約16km）について、昭和58年度に国庫補助事業採択を受けて以来、調査、設計、都市計画決定、関連道路の用地取得、拡幅工事等を進めてきており、このたび

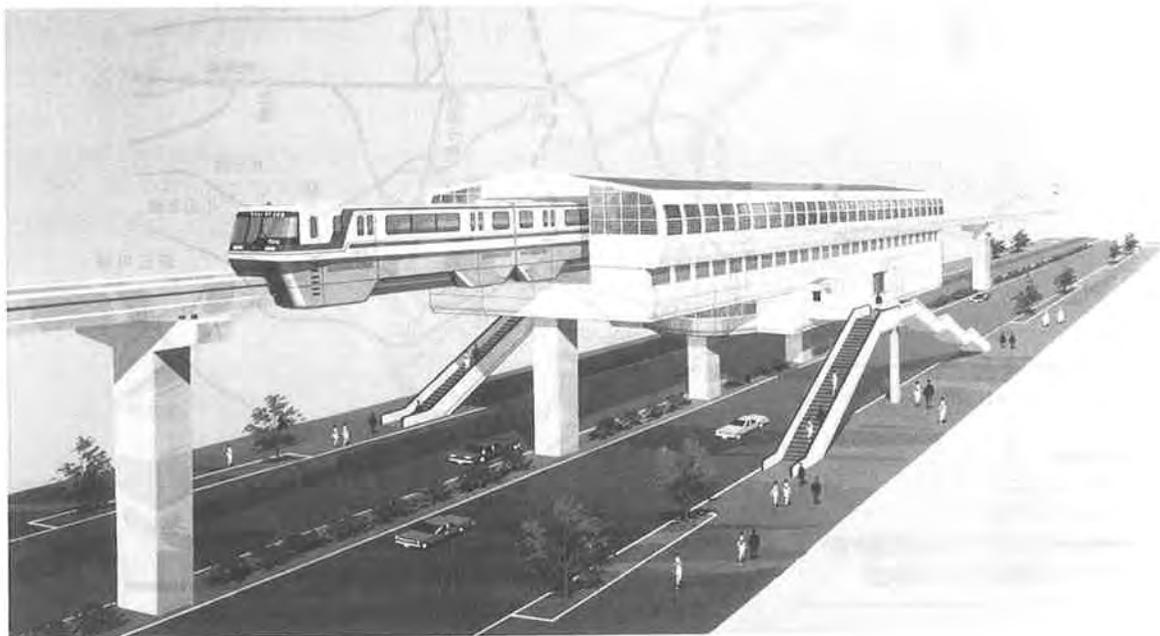


図-1 多摩都市モノレール（予想図）

はモノレール専用道の建設工事に着手したものである。

将来的には、町田・八王子・秋留台等とも結び、ネットワークを形成する構想もあるが（構想路線、約77km、図一2）、以下は現在事業中の整備路線について述べることにする。

## 2. 整備の背景

### (1) 沿線における街づくり

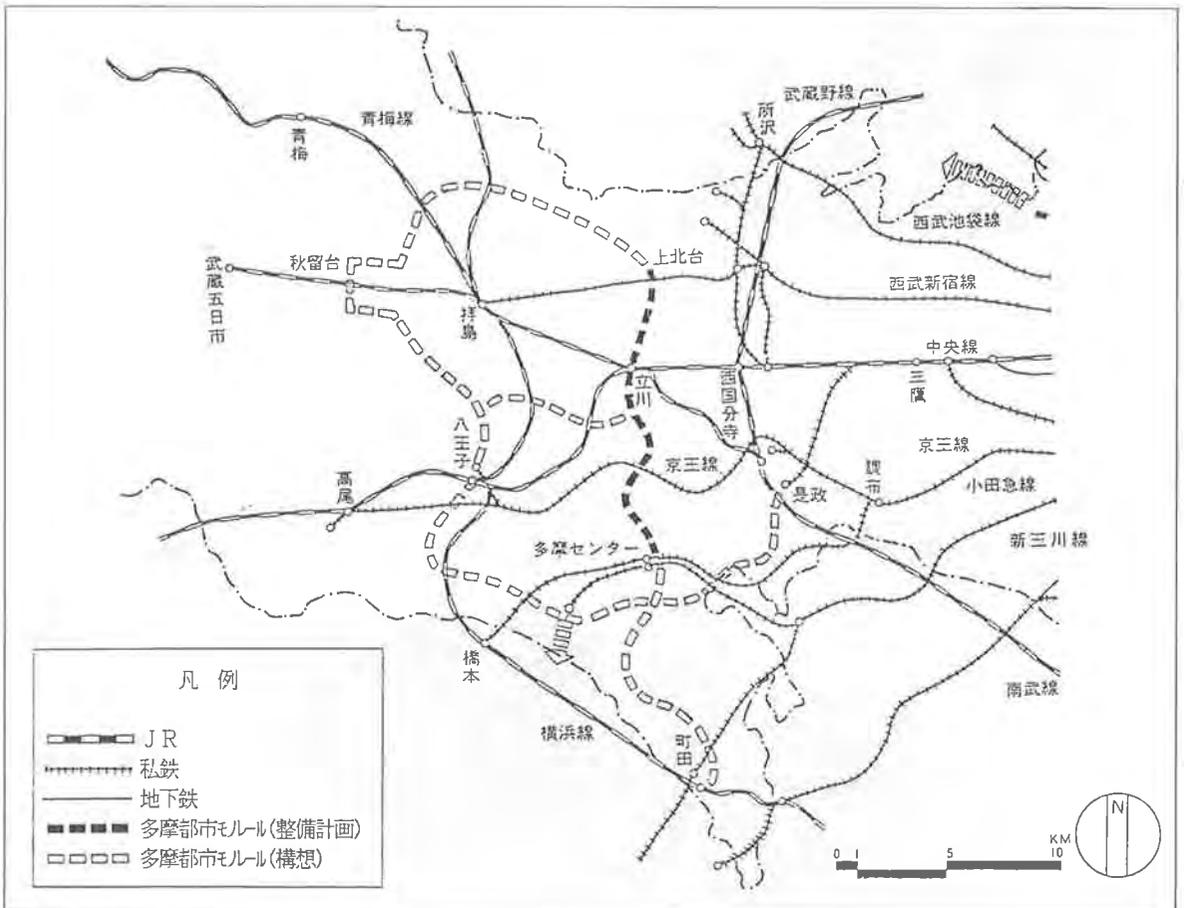
整備路線には、多摩地域の「心」となる立川、多摩ニュータウンが含まれるが、両地域とも、他の拠点都市に比べて、特に大規模な開発が進められている。

多摩ニュータウンは、計画居住人口31万人というわが国最大のニュータウンとして開発整備中であるが、既に整備を終えている地区には人口約15万人の近代的な都市が出現しており、今後も引き続き大規模で良好な住宅開発が進められる予定である。整備

路線の起点となる多摩センターでは、デパート、ホテル、レジャー施設が新設されるなど、商業・業務機能の中心としての整備が進行中であるほか、西部地区では東京都立大学が平成3年4月に移転することになっており、複合的な都市機能の集積を目指した多彩な展開が行われている。

また、立川基地跡地を中心とする立川・昭島地区においては、基地跡地と周辺市街地とを合わせた多摩都心立川（T. T. T）計画があり、すでに立川駅北口地区や一部基地跡地での市街地開発事業が進められている。なお平成元年8月には、政府関係機関（国立国語研究所、国文学研究資料館、統計数理研究所、国立極地研究所、自治大学校）の移転が決定しており、事業に弾みがつくものと考えられる。

このほか整備路線の沿線には、大学（中央大学、明星大学、国立音楽大学等）やリクリエーション施設（多摩動物公園、多摩テック等）があり、日野市や八王子市では土地区画整理事業が計画または事業



図一2 多摩地域の軌道系交通網

中である。今後当路線沿線において、良好で秩序ある街づくりが行われることにより、多摩地域の都市活動はさらに発展していくものと考えられる。

## (2) 公共交通機関整備の必要性

多摩地域の鉄道網は放射方向の整備が主体であり、南北方向については路線の間隔が大きいうえ運行本数もあまり多いとはいえず、高い利便性をもつとは言いがたい。特に東大和、立川、日野、多摩の各市を南北に貫く交通施設は道路のみであり、バスが唯一の公共交通機関となっている。

バス路線の大部分は立川駅を中心として構成されているが、近年の自動車交通量の激増により、駅周辺ではいわゆるだんご運転となり、定時・定速性を著しく欠く結果となっている。

また一般の自動車交通についても、交通渋滞が日常化し、日野橋交差点や多摩川架橋部等の南北交通の難所も生じ、多摩センター～新青梅街道間約16kmの所要時間は1～2時間も要する状況である。

このような状況に鑑み、多摩地域の「心」となる多摩センターと立川および多摩の北部に位置する新

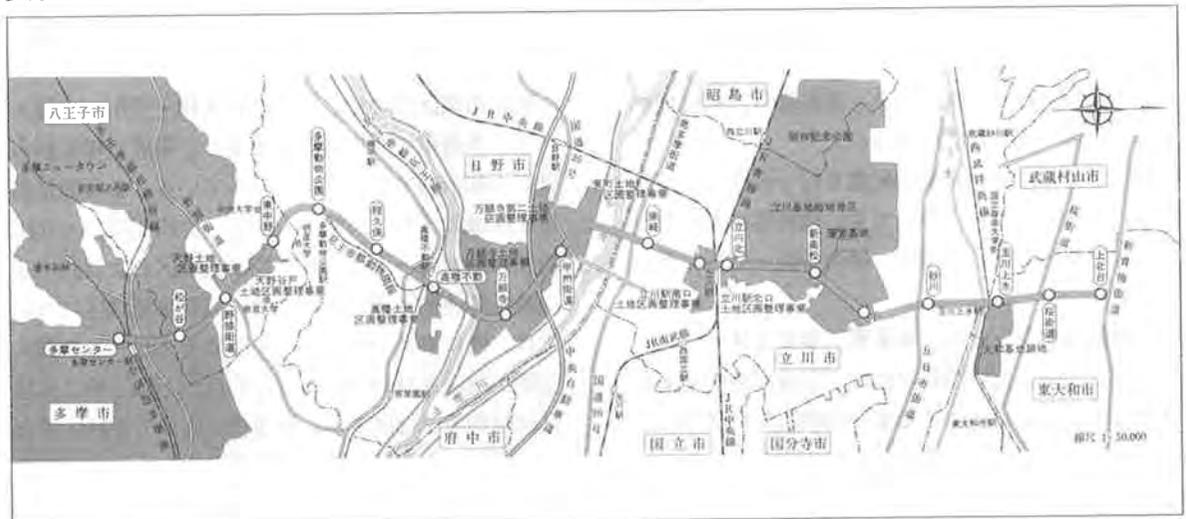
青梅街道を結ぶ間について、現在の交通状況の改善を図り、地域の秩序ある発展に寄与するための多摩地域の南北交通の基軸となる公共交通機関を整備する必要が生じたものである。

整備する公共交通機関としては、バスあるいは軌道系交通機関が考えられるが、バスについては前述のような問題があり、また当該路線で想定されるピーク時の交通量は、バスの適正な輸送力の限界を越えている。一方都市高速鉄道では輸送力が過大となり、建設費も大きいことから、採算性に問題がある。これらを勘案し、本路線に導入すべき公共交通機関としては中量軌道輸送システムが最適であると判断されたものである。

## 3. 整備計画の概要

### (1) ルート、駅、運営基地、機種

整備路線のルートは、図—3に示すとおり、多摩センターを起点とし、多摩動物公園、高幡不動、多摩川を経て立川に至り、立川基地跡地、玉川上水を通じて新青梅街道に達する延長16kmの区間である。



図—3 多摩センター・上台間路線計画平面図（概要）

また立川基地跡地内には、モノレール車両の留置・保守点検と運行管理のための運営基地が設けられる。

駅は現在16駅で都市計画決定済みであり、このうち多摩センター駅は京王相模原・小田急多摩線に、高幡不動駅は京王線に、立川北駅はJR中央・南武・青梅線に、玉川上水駅は西武拝島線にそれぞれ結節する計画であり、既設の鉄道とネットワークを構成

することにより、交通利便性の向上が期待できる。

機種は、軌道桁を跨いで走行する跨座型である。一般に中量軌道輸送システムは、モノレール（跨座型・懸垂型）と新交通（ガイドウェイ方式）等に大別されるが、道路空間の遮断割合や景観と多摩地域のような住宅市街地の状況、輸送力と将来の地域の発展の可能性等を総合的に勘案して、跨座型モノレールが選定された。

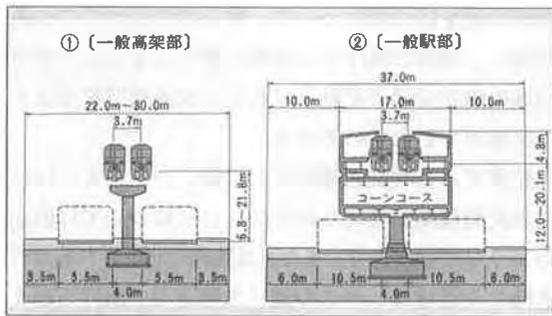


図-4 構造図(概要)

## (2) インフラ部

構造形式は、図-4に示すとおり、多摩動物公園～東中野間の堀割形式を除き複線高架式で、軌道中心間隔は3.7mである。軌道は22mPC軌道桁を標準とするが(全体の約75%)、道路・河川横断等長スパンを必要とする箇所では鋼桁を採用した。支柱は原則として、PC軌道桁部ではRC支柱、鋼軌道桁部では鋼支柱としており、PC桁部での標準支柱間隔は22mである。ホームは相対式で、標準駅のホーム長は66mである。また本線部の最小曲線半径は100.85m、最急勾配は58%となる。沿線の地質構造は、北側が武蔵野台地、多摩川から浅川にかけては沖積低地、南側は多摩丘陵となっており、概して沖積層は薄いため、直接基礎が大半であり、杭基礎は沖積低地を中心に全体の20%程度である。

関連道路の全線は景観的配慮を行う道路として位置づけており、支柱についても、隅角部に丸みをつけるなど周辺景観との調和、融合を図っていく予定である。

## (3) 整備スケジュール、事業費、事業主体

全長は16kmと長い距離のため、早期に部分開業をはかるとともに、平成9年度の全線開業に向けて、多摩センター～立川～上北台間の整備を進める。

全体事業費は、道路として整備されるインフラ部(支柱、軌道桁、駅舎の主要構造部)と軌道経営者が整備するインフラ外部(運営基地、駅務室、変電所、電車線路、信号設備等)を合わせて、約1,400億円である(平成2年度現在)。

インフラ部の建設および関連道路、橋梁の整備は東京都建設局が、インフラ外部の建設と軌道経営は第三セクターである多摩都市モノレール(株)(昭和61年、都・沿線5市並びに民間企業の共同出資により設立)が行う。

## (4) 運行計画など

最高速度は60km/時、表定速度は約27km/時で計画している。主要駅間の所要時間は、多摩センター～高幡不動間 約13分、高幡不動～立川北間 約11分、立川北～玉川上水間 約8分、玉川上水～上北台間 約4分であり、多摩センター～上北台間は約36分となり、この間の所要時間は飛躍的に改善される。

運転間隔はラッシュ時が約6分、ラッシュ時以外は約12分間隔で運行の予定である。車両は1両の長さが約15mであり、四両固定編成で走行するため、列車長は約60mである。また1両の定員は約100人であり、1列車の定員は420人となる。乗車人員は、平成10年の時点で1日あたり約116,000人と予測している。

## 4. 事業の実施状況

### (1) 関連道路

モノレールの関連道路は、多摩センター～上北台間16.4kmである。このうち街路事業による整備区間の延長は11.4km(69%)であり、面整備事業による整備区間の延長は5.0km(31%)である。

街路事業区間では、現在、東大和・立川・日野・八王子の各市で用地買収中であり、平成元年度からは東大和市内で拡幅工事を進めている。また面整備事業区域のうち、高幡・万願寺・立川駅南口・立川駅北口駅前の各土地区画整理事業地区および立川基地跡地関連地区第一種市街地再開発事業地区については、既に事業中であり、一部でモノレールの導入空間が確保されつつある。このほか万願寺第二土地区画整理事業地区では、事業化に向けて手続中であり、東町・立川基地跡地関連地区等の土地区画整理事業地区では、関係機関において鋭意事業化のための調整が進められている。

### (2) インフラ部

多摩センター～上北台間の全区間について、平成元年9月に都市計画決定済みであり、平成2年6月には立川北～上北台間の工事施行認可、同年7月には立川北～桜街道間の事業認可を取得し、同年11月に上北台付近で支柱の建設工事に着手したところである。

今後は、多摩センター～立川北間についても、早

期に認可を得て着工をめざすこととしている。

### (3) インフラ外部

立川基地跡地内の運営基地用地については、平成元年6月の国有財産関東地方審議会で払い下げが認められ、多摩都市モノレール(株)において平成元年度に一部取得し、残りの用地についても平成2年度中に取得の予定である。

今後は、運営基地施設、電気設備および車両設計等について必要な法定の認可手続きを行い、インフラ部の整備と整合を図りつつ、多摩都市モノレール(株)で整備していく。

## 5. おわりに

多摩都市モノレールは、多摩地域の住民の期待も非常に大きいものがあり、東京都の多摩地域における都市基盤整備の中でも最重点プロジェクトの一つに位置づけられている。

公共交通の充実は、今後とも、多摩地域、更には東京都全体の調和のとれた発展のために不可欠であり、一日も早い完成に向けて全力で取り組んでいく所存である。

最後に、このたびの着工にあたり、調査、計画、事業化に際して、ご指導、ご協力を賜った関係各位の皆様に、心から感謝の意を表します。



# 宇治橋起工

京都府土木建築部都市計画課

課長 齊藤 親

## 1. はじめに

洸洸横流 其疾如箭

(べんべんたるおうりゅう)

そのはやきこと やのごとし

修々征人 停騎成市

(しゅうしゅうたるせいじん)

うまをとどめて いちをなす

欲赴重深 人馬亡命

(じゅうしんにおもむかんとすれば)

じんめ めいをうしなう)

従古至今 莫知航葦

(いにしえよりいまにいたるまで)

こういをしるなし)

宇治橋にほど近い橋寺放生院の境内に残る「宇治橋断碑」の冒頭にこう記されている。

琵琶湖に源を発する宇治川が、近江、山城の両国の峡谷を南へ下り、宇治の里に流れ込むこのあたりは、昔から川の流れが急で、だれ一人として船で渡ったものもないというのである。

宇治橋断碑の銘文によれば、ここに初めて橋を架けたのは奈良・現興寺の僧、道登であり、それは大化2年(646年)すなわち今から1,300年以上も前のことであった。

記録によると当時の橋は、長さ83間4尺余(約150.6m)、幅3間(約5.4m)となっている。当時の技術力を考えれば、相当な難工事であったことが想像される。

古来、瀬田川の瀬田唐橋、淀川の山崎橋とともに「日本三名橋」のひとつに数えられている宇治橋は、宇治の町が、京の都と大和、近江を結ぶ交通の要衝であったことから、多くの戦乱の舞台となってい

る。

中でも、源義経が木曾義仲の軍を破った宇治川の合戦(1180年)における梶原景季と佐々木高綱の「宇治川の先陣争い」はあまりにも有名である。

宇治橋は、架橋以来、いくたびかの洪水によって流失し、その都度架替えられている。

現在の橋は昭和9年の架設による鉄筋コンクリート桁橋であるが、薄桃色の高欄と緑の擬宝珠に身を包んだその優美な姿は、お茶と観光の街、宇治のシンボルとも言える存在となっている。

本橋の景観的特質としては次のようなものがあげられる。

- 1) 橋脚の形状がパイルベント形式であり、木橋のイメージを残している。
- 2) 橋の左岸側から3径間めの中央に、橋の守り神である橋姫をまつた神祠のなごりと伝えられ、さらに豊臣秀吉が茶の湯に用いる清水を汲んだとされる「三の間」と称する張出し部分がある。
- 3) 高欄に擬宝珠が付けられ、地覆の外側に袴板(桁かくし)が付けられている。

この歴史的遺産とも言える宇治橋の架替工事の起工式が平成2年10月25日に行われ、現在、京都府により下部工の工事を進めているところである。

以下に本事業の概要を述べる。

## 2. 計画の概要

現在の宇治橋は幅員が8mしかなく、近年の交通量の増加に伴い、慢性的な交通渋滞を引き起こす原因となっており、早急な架替えが望まれていたところである。

昭和46年3月に宇治川改修計画が改訂され、宇治橋付近における計画高水流量が1,500m<sup>3</sup>/秒とされ、



江戸時代中期の宇治郷総絵図

この計画に基づいて建設省が昭和54年度から河川改修に着手したことが契機となって、宇治橋の架替え計画が具体化することとなった。

昭和61年には、幅員25mで都市計画決定がなされ、昭和62年度に国庫補助の採択を受けて、街路事業により橋梁予備設計に着手した。

本橋の諸元および設計条件は次のとおりである。

橋 長	L=155.4m
幅 員	W=25.0m
道路区分	4種1級
荷 重	TL-20

### 3. 宇治橋の景観設計

現在、宇治市の中心部は風致地区に指定され、貴重な自然を守るために様々な努力がなされていることから、本橋の架替に当たっては、その歴史的価値や景観を損なわず、周辺と一体となった新しい景観形成に寄与することが最大の課題であった。このため、橋のデザイン等について検討することを目的に、学識経験者、行政関係者、地元代表者で構成する「宇治橋改築計画検討委員会」を設置し、昭和62年10月以来検討を重ねてきた。

この委員会のなかで議論の中心となったのが、橋



新しい橋のイメージ図

脚の形状と径間数の問題である。

現在の橋は、橋脚がパイルベント形式で14スパンであるが、河川管理施設等構造令によると、橋脚形状は小判型でなければならず、また宇治川の計画流量および下流にあるJR宇治川橋梁が近接橋に当たることから、5スパンまでしか認められないとの河川管理者の見解であった。



水理実験（模型全景）

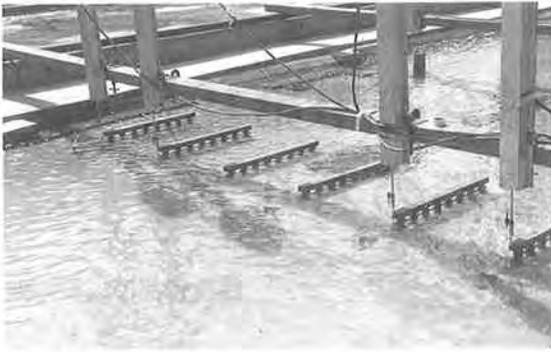
しかし、各方面から、現橋のイメージを残すために橋脚はパイルベント形式とし、橋脚の数もできるだけ多くしてほしいという要望が強く出された。

このため第3回委員会で、橋脚の形状およびスパン割りを決定するために模型を使った水理実験を実施することが提案され、平成元年6月から約3カ月にわたる実験を行った。

実験では50分の1のスケールの模型により、橋の上下流1.6kmの範囲を再現し、以下の各ケースの組合せで、局所洗掘あるいは流況がどのように変化するか調査した。

- 1) 河川の流量については現況断面の900m<sup>3</sup>/秒および計画断面の1,500m<sup>3</sup>/秒
  - 2) 橋梁の径間割りについては5スパンと7スパン
  - 3) 橋脚形状はパイルベント型と小判型
- 実験の結果、次のような結論が得られた。

- 1) 流況としては、新宇治橋上流付近では、塔ノ島その他の複雑な河床地形により左岸側へ偏流し、JR橋付付近では流れは直進した。
- 2) 橋脚部付近における局所洗掘が確認されたが、



水理実験（実験状況）

橋脚数、橋脚形状の各ケースによる大きな差異は認められなかった。

この実験の結果を受けて開催された第4回委員会において、「局所洗掘等の河川への影響が確認されるが、宇治橋の持つ歴史的価値や景観も踏まえ、径間を7スパンとし、橋脚形状をパイルベントとすることはやむを得ない」との提言がなされた。

ただし、適切な河川管理の観点から、護床工、水制工等の措置を講じる必要があること、洪水時に流下の可能性を否定できない流木の対策として、新宇治橋との景観の調和に配慮しながら、流木よけを設置することが必要であることが、併せて提言された。

また、同様に橋面のデザインについては次のような結論に達した。

- 1) 守治橋は、古来より瀬田唐橋、山崎橋とともに日本三大名橋のひとつに数えられており、擬宝珠を冠した高欄、袴板、茶の湯の水を汲み上げる三の間などについては、従来からの形態を継承することとする。
- 2) 同様に、色彩や新たに設ける歩道の形状等に

についても、古来の木橋を基調とし、周辺と一体となった新しい景観形成に寄与するデザインとする。

- 3) 詳細設計に当たっては、高欄、袴板の材質および流木よけ、三の間、親柱の大きさおよび形状について、景観に十分配慮したデザインとすることとする。

以上の委員会の提言を踏まえ、平成元年度に詳細設計を実施した。

上部工の構造形式は、橋に軽快感を持たせ、また取付道路の路面の上昇による周辺地域への影響をできるだけ少なくするため、桁高が小さく抑えられる連続鋼床版鈹桁を採用している。

#### 4. おわりに

朝ぼらけ宇治の川霧たえだえに

あらわれわたる瀬々の網代木

「百人一首」権中納言定頼の古歌に詠まれた宇治川の風景は、今も風雅を愛する人たちから好まれている。

近年、都市景観に対する関心は非常に高いものがあり、今後ますます、景観の問題が重要視されるものと予想される。

現在建設中の宇治橋が、この歌に詠まれている周囲の景観と調和し、宇治の街にふさわしい新しいシンボルとして生まれ変わるよう、今後とも努力をしていきたい。

最後に、今回の宇治橋架替工事の着工に当たり、架替計画の策定あるいは水理実験の実施にご指導、ご協力をいただいた方々に厚く御礼申し上げます。

# 第38回都市計画中央審議会答申第19号 （自動車の駐停車施設整備のあり方と その整備推進）について

建設省都市局街路課

## 1. はじめに

去る平成2年6月21日の第34回都市計画中央審議会に建設大臣より諮問第14号として「経済社会の変化に対応した都市交通施設整備のあり方とその整備推進方策は、いかにあるべきか」の諮問があり、これを受けて当審議会に街路整備部会を設置して審議を重ねてきたものである。

諮問事項のうち緊急な検討事項である「自動車の駐停車施設整備のあり方とその整備推進方策はいかにあるべきか」について、平成3年3月1日の第38回都市計画中央審議会において中間答申がなされた。

なお、諮問に係る検討事項のうち「経済社会の高度化に対応した都市内道路整備のあり方とその整備推進方策」および「都市交通需要の多様化・高密度化・複合化に対応した新たな都市交通施設整備のあり方とその整備推進方策」については、引き続き街路整備部会において審議を進め、最終答申として取りまとめることとなっている。

## 2. 諮問および審議の経緯

### ○第34回都市計画中央審議会（平成2年6月21日）

#### 諮問第14号

「経済社会の変化に対応した都市交通施設整備のあり方とその整備推進方策は、いかにあるべきか」

#### （諮問の主旨）

(1) 近年のわが国経済の順調な発展がもたらした経済社会の諸潮流の変化は、都市生活や産業活動、都市構造等に広範な影響を及ぼしてきている。個人のライフスタイルにおいては消費生活の充実、余暇時間の増大等に伴い、質の高さ、快適性、多様性等が強く指向されるようになった。また経済のソフト化、高度情報化、国際化等の進展は、産業構造や都市の土地利用を変化させるとともに、首都圏への各

種機能の集中の激化など、土地利用面においても大きな変化をもたらしてきた。このような経済・社会の変化を背景として、都市交通状況も変化しつつあり、さまざまな都市交通問題が生じてきているとともに、都市交通施設の整備に関しても、より高度で多様な要請がなされるようになってきた。

(2) 都市内道路、駐車場、交通結節点などの都市交通施設は、円滑な都市活動と快適な都市生活にとって不可欠な都市基盤施設であり、これまで関連する諸計画と総合的な整合を図りつつ、長期的見通しに立ってその整備を推進してきたところである。しかし、国土レベルの高速交通体系の整備が進展する一方で、都市交通施設に関しては、都市内の土地利用上の諸制約や用地取得費の高騰等によりその整備が交通需要の増加や高度化に追いつかず、交通混雑・道路渋滞の激化、駐車場の不足等のさまざまな問題が生じてきている。さらに先に述べたような経済構造の変化や高齢化等の社会構造の変化が進行する中で、都市交通に関する国民のニーズも効率性や安全性のみならずゆとりや快適性等、ますます高度化・多様化してきており、真に豊かな国民生活の実現をめざす上で、それらの新しいニーズにも対応する望ましい都市交通のサービス水準を確保することが緊急の課題となっている。

(3) このため、経済社会の諸潮流の変化とそれに関連した都市交通需要の量および質に関する変化を踏まえ、現下の都市交通問題の解決を図り、望ましい都市交通体系の実現をめざす上で必要となる都市交通施設の整備のあり方を明らかにするため、

- ① 経済社会の高度化に対応した都市内道路整備のあり方とその整備推進方策、
- ② 自動車の駐停車施設整備のあり方とその整備推進方策、

- ③ 都市交通需要の多様化・高密度化・複合化に対応した新たな都市交通施設整備のあり方とその整備推進方策

等について検討する必要がある。

#### ○街路整備部会における審議の経過

諮問事項のうち緊急な検討事項である「自動車の駐停車施設整備のあり方とその整備推進方策はいかにあるべきか」について、以下のとおり審議が進められた。

##### (検討事項)

「自動車の駐停車施設整備のあり方とその整備推進方策はいかにあるべきか」

##### (検討事項の説明)

(1) 都市交通における自動車の利用は大都市、地方都市を問わず依然として増加傾向にあり、今や自動車は都市の産業活動や生活において、無くてはならない最も身近な交通手段となっているほか、その利用形態もますます多様化しつつある。しかし、都市内道路整備の遅れとともに、駐車場をはじめとした自動車の駐停車のスペースの供給・整備は自動車利用の増加に追いつかず、その結果都市の中心商業業務地区を中心に駐車場不足や違法路上駐車等の問題が生じてきている。また、駐停車の場所の不足は自動車の利用しやすさを損ない、結果として都市のモビリティを低下させている。

(2) いうまでもなく自動車は、走りかつ目的地で駐停車することによって1つの交通目的が達成されるものである。このため、都市内での自動車利用の利便性を高めるためには、走行空間としての道路の整備とともに、自動車が駐停車するための空間の確保をあわせて進めていく必要がある。しかし、駐停車のスペースは、道路のほか、公共用地、民有地を問わず自動車交通が発生・集中するいろいろな施設にも付随して設けられており、その形態もまた整備する主体も多種多様である。

(3) 都市内における円滑な自動車交通を確保するためには、道路整備とともに駐停車施設についても、計画的な整備の推進が不可欠である。そのためには、総合交通体系の中で自動車が受けもつべき役割と、望ましい自動車交通のサービス水準の検討を踏まえ、また道路等の他の交通施設の整備水準を勘案して、以下の事項について総合的に検討が進められた。

- ① 総合都市交通体系と整合のとれた駐停車施設の望ましい整備水準
- ② 駐停車施設の整備に関する公共と民間の適切な役割分担
- ③ 公的駐車場等の果たすべき役割およびその整備推進方策
- ④ 各種駐停車施設の有効利用の方策

#### (審議の経過)

第1回(平成2年9月19日)

「駐停車施設の現状と諸問題」

第2回(平成2年10月31日)

「駐停車施設の計画的整備の推進方策」

「駐停車施設の整備に関する公共と民間の役割分担」

第3回(平成2年12月18日)

「公共的駐車施設の整備推進方策」

「駐車施設の有効利用方策」

第4回(平成3年2月6日)

「街路整備部会中間報告(案)」(駐停車施設整備のあり方)

#### ○第38回都市計画中央審議会(平成3年3月1日) 答申第19号

「経済社会の変化に対応した都市交通施設整備のあり方とその整備推進方策は、いかにあるべきかについての中間答申」(自動車の駐停車施設整備のあり方とその整備推進方策)

### 3. 第38回都市計画中央審議会答申第19号の概要

街路整備部会における審議の概要は次のとおりである。

「経済社会の変化に対応した都市交通施設整備のあり方とその整備推進方策(自動車の駐停車施設整備のあり方とその整備推進方策)」について、

#### (1) 駐車施設の計画的整備の基本的考え方

- ① 駐車施設整備に関する公共セクターの役割

公共セクターは、(i)駐車施設の整備の目標や整備方針の提示、(ii)都市計画上確保すべき駐車場および駐車場案内システムの整備、(iii)民間による駐車施設整備促進の支援に関し、今後一層、積極的に取り組む必要がある。

## ② 駐車施設整備に関する基本計画の策定

駐車施設および設置主体は多種多様であることから、市町村において以下の事項を内容とする基本計画を策定し、都市計画に位置づけるとともに、これに基づいた駐車施設整備の計画的な推進が必要である。

- ・ 駐車問題への対応の基本方針
- ・ 駐車需要の見通しと駐車施設整備の目標量
- ・ 重点的に整備を推進すべき地区の配置およびその整備計画
- ・ 公共的駐車施設の配置、規模および整備方針等

## (2) 専用的駐車施設の整備誘導方針

### ① 建物等への駐車施設の附置の推進

附置義務について対象となる建築物の種類・規模等の拡大、対象地区要件の見直し、附置義務基準の適正化等について検討が必要である。

### ② 自動車の保管場所の整備の促進

保管場所の整備促進のため、附置義務制度の活用や住宅地等における建築規制に係る許可制度の活用、公営住宅等における車庫整備に対する補助・融資制度の拡充が必要である。

## (3) 公共的駐車施設等の整備推進方針

### ① 公共的駐車施設の役割

次のような基幹的な公共的駐車施設は、公共と民間との適切な役割分担のもとに重点的に整備を推進する。

- ・ 安全かつ円滑な道路交通を確保するうえで緊急な整備が必要な駐車施設
- ・ パークアンドライドやフリンジパーキング用駐車場など、望ましい総合都市交通体系の実現のために必要な駐車施設
- ・ 地区単位の駐車需要に対応し、都市機能の維持・増進を図るうえで特に重要な駐車施設

### ② 整備推進の基本的考え方

公共的駐車施設の整備推進のためには、公共的助成の拡充、優遇税制の拡充、構造・技術基準の見直し、公共公益施設空間の有効利用、整備手法の多様化、駐車施設の円滑な整備・運営のための支援等について総合的・多面的な施策を講じる必要がある。

## ③ 基幹的な公共的駐車施設の整備推進方針

### (i) 都市内道路整備の一環としての整備推進

違法路上駐車による道路交通の円滑化や望ましい総合都市交通体系の都市構造の誘導を図る基幹的な公共的駐車施設に関しては、都市内道路整備の一環として国庫補助制度を導入した整備の推進が必要である。

### (ii) 市街地整備の一環としての公共的駐車施設の整備推進

地方都市等における都心の商業・業務地区等の振興・活性化や公的な都市拠点整備事業に関連した望ましい都市構造の誘導や都市開発の促進を図る公共的駐車施設に関しては、都市計画の観点から既存の融資制度の拡充のほか国庫補助制度を導入した整備の推進が必要である。

### ④ 共同利用駐車場整備による供給促進

個々の建物に附置されるべき駐車施設の集合化と共同利用駐車場を推進するため計画策定や整備に対する公的な助成制度の創設が必要である。

## (4) 駐車施設の有効利用方針

### ① 駐車場案内システムの整備の推進

都心部の商業・業務地区、大規模な面的開発地区や観光拠点となっている地区等において、重点的に導入するとともに、自動車の利用の選択に際して必要となる情報等のきめ細かな情報提供が必要である。

### ② 駐車施設の統合運用方針

実質的に駐車容量を拡大し駐車施設利用の利便性と効率性を向上させるため、駐車施設の施設面での一体化を図る地下連絡車路、および一体化された駐車場内の案内装置等の整備の推進方針を検討することが必要である。

### ③ 専用的駐車施設における不特定多数の利用者の受け入れ促進方針

専用的駐車施設において不特定多数の利用を促進するため、駐車需要の時間的変動等を活用した柔軟な運用のための管理・運営方針、公共・公益施設の附置駐車施設等の休日解放の推進方針について検討が必要である。

#### 4. 建設省、平成3年度予算等に係る駐車場整備の推進施策の概要

建設省としては、この中間答申の趣旨に沿って、平成3年度予算等に係る駐車場整備の推進策の拡充を図ることとなった。その概要は、以下のとおりである。

(平成3年度予算等に係る駐車場整備の推進施策の概要)

##### (1) 駐車場整備計画の策定の推進

都市ごとの総合的な駐車場整備計画の策定を推進するための調査費に対する補助

(継続 道路特会：事業費 4億円)

##### (2) 駐車場整備の推進

〔補助〕

① 特定交通安全施設等整備事業による道路管理者の整備する駐車場等に対する補助金制度等の創設

(新規 道路特会：総事業費 106億円)

② 商店街等における民間の駐車場の共同整備に対する補助制度の創設

(「共同駐車場整備促進事業」新規 一般会計：事業費 9億円)

③ 面整備事業における駐車場整備に対する補助制度の拡充

(新規及び継続 一般会計：事業費 1,094億円の内数)

・市街地再開発事業、新都市拠点整備事業、地域創生総合都市開発事業における補助対象の拡充

・地区再開発促進事業、優良再開発建築物整備促進事業、街区高度利用推進事業、商業地域振興整備事業における補助制度創設

〔融資〕

① 有料道路融資による地方公共団体等の駐車場整備の推進

(継続 道路特会：事業費 227億円)

② 道路開発資金による民間の駐車場整備の推進(継続 道路特会：事業費 214億円)

③ NTT-C無利子貸付による第3セクターの駐車場整備の促進

(継続 産業投資特別会計：事業費 全体枠の中で運用)

④ 民間都市開発推進機構融資による民間の駐車場整備の促進

(継続 一般会計：事業費 250億円の内数)

⑤ 日本開発銀行等の民間の駐車場整備に対する融資制度の拡充(継続 政策金融)・補助対象及び金利の拡充

##### (3) 住居系地域における駐車場対策の推進

① 公営住宅等における駐車場整備に対する補助制度の創設

(新規 一般会計：事業費 8,390億円の内数)

② 住宅金融公庫における割増貸付制度の創設

(新規 資金運用部特会：事業費 75,511億円の内数)

##### (4) 駐車場の有効利用の推進

街路事業、交通安全事業等による駐車場案内システムに対する補助

(継続 道路特会：事業費 22億円 道路開発資金分を含む)

##### (5) 駐車場整備促進税制の創設・拡充

① 地下式・立体式の都市計画駐車場等に対する所得税・法人税の割増償却制度の創設

② 地下式・立体式の都市計画駐車場等に対する不動産取得税・固定資産税の軽減措置の拡充

#### 5. おわりに

今後、建設省においては、この度の中間答申の趣旨に沿って、自動車の駐停車施設の整備の推進と円滑な管理・運営に対する具体策を推進してまいり所存であります。

# JR南武線の連続立体交差事業

川崎市都市整備局鉄道連続立体交差部

主査 内村正吾

## 1. はじめに

神奈川県川崎市が事業主体として進めていた、JR南武線連続立体交差事業の武蔵小杉駅、第3京浜道路間に、市民待望の高架化が昨年末に完成しましたので紹介します。

川崎市は、神奈川県北東部に位置し、北は多摩川を挟んで東京都に、南は横浜市にそれぞれ隣接し、西は多摩丘陵地帯をひかえ、東は東京湾に臨んだ位置にある。

市域は多摩川の上流に向かって次々に拡大されたため、最も長いところでは約32.4km、最も短いところでは約1.2kmという細長い地形になっている。

大正13年7月に市制をしき、東京、横浜の二大都市に隣接する地の利を生かし、東京湾に面した臨海部は京浜工業地帯の中核工業都市として発展してきた。

北西部の丘陵地帯は昭和30年代後半からの急激な東京へのベッドタウン化が進み、昭和47年4月1日には政令指定都市となった。

面積は142.63km<sup>2</sup>、市街化区域は市域の82%、人口の98%に達しており、現在の人口は約117万人である。

本市の交通体系は東京、横浜に挟まれた地形的要因から、本市を横断して東京、横浜間を結ぶものが多く、特に本市を縦貫する鉄道は南武線が唯一であり、市民の足として大きな役割を果たしている。

南武線は、東海道本線川崎駅を起点として中央本線立川駅までを結ぶ延長約35km、市域間約21kmを走る鉄道であるが、本市の細長い市域を縦貫して走るため市街化が進むに従い地域分断のほか、54カ所にもおよぶ踏切道と交差するため、利用者の増大に伴う電車本数の増加、昭和40年代からのモータリゼー

ションの普及とともに交通の円滑化等に障害となってきた。

このため、都市の健全な発展と、市民生活の向上を目指し連続立体交差化を図るべく事業実施を行ったものである。

## 2. 事業の経緯

南武線の創業は大正8年に旅客、貨物の運輸業務、多摩川の砂利、砂、玉石の採集、販売を目的とする多摩川砂利鉄道株式会社として設立された。

大正10年に南武鉄道株式会社に改称。

昭和4年に全線開業、昭和10年代に各駅を中心に現在の日立、日本電気、富士通、東芝等の工場が進出し通勤、軍需製品の輸送と、昭和19年4月には国鉄に買収され、昭和62年4月にJRとなり現在にいたっている。

南武線の連続立体交差化の動きは、昭和30年代後半から道路交通量の増加に伴う踏切道の交通渋滞、踏切事故の激増等、南武線が平面敷設であることに起因する諸問題を根本的に解決するものとして市民間に連続立体交差化の要望が高まってきていた。

昭和39年12月に神奈川県下の鉄道輸送事情の渋滞に対処し輸送力の増強を目的とした、神奈川県鉄道輸送力増強促進会議が結成されたのを機会に、本市の基本的要望事項としてその早期実現に関し国鉄当局に要請してきた。

しかし、国鉄は連続立体交差化の必要性は認めつつも、旅客と貨物の分離が先決であること、当時の費用負担方式（建国協定）では赤字経営の現状から投資額が莫大すぎるなどを理由として、要請に応じ兼ねていた。

一方この間に東京外環状線（武蔵野南線）の計画

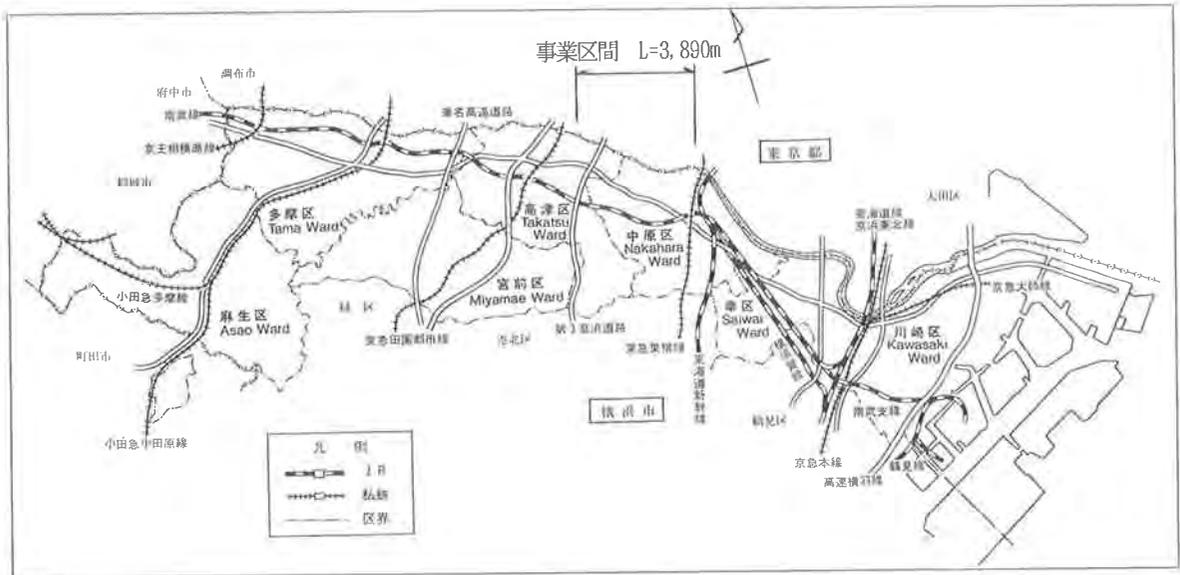


図-1 鉄道施設と主な道路施設

施行が具体化し、旅客と貨物の分離が実現することとなったほか、昭和44年9月「都市における鉄道と道路の連続立体交差化に関する協定」が建設省、運輸省で締結されたことにより、事業手法（都市計画事業）、事業主体（都道府県、政令指定都市）、事業費の負担割合が決まったことにより国鉄は都市計画事業として受け入れることになり、ここに市民が待ち望んでいた連続立体交差化への道が開かれたのである。

当時の南武線はラッシュ時6両編成の3分間隔で運行されており、踏切平均間隔は全国が673m/カ所に対し、348m/カ所、踏切事故は踏切100カ所当たり全国が4.7件に対し、6.9件と高く、踏切遮断台時では全国100位中9カ所存在し、今回立体交差化された小杉踏切は踏切遮断台時129,388台時で39位にランクされていた。

### 3. 事業の概要

- ・国庫補助事業採択 昭和48年4月
- ・都市計画法23条 昭和50年1月29日  
6項協議
- ・国鉄設備投資計画決定 昭和50年11月17日
- ・都市計画決定 昭和50年11月21日
- ・都市計画事業認可 昭和51年2月20日
- ・工事協定締結 昭和52年9月29日
- ・工事着手 昭和53年7月

- ・下り線高架切替え 昭和63年11月27日
- ・上り線高架切替え 平成2年12月20日
- ・事業施行区間（起点） 武蔵小杉駅  
（終点） 第3京浜道路交差点  
3,890m
- ・工事延長 12カ所
- ・除却踏切数 約347億円  
都市側負担約298億円  
鉄道側負担約49億円
- ・総事業費

### 4. 工事施行計画

工法選定に当たっては事業実施時において用地取得の困難性が予測されたことから、在来用地および市道を有効活用し、極力用地取得を避けることとした。

各駅の現況、電車区の位置、市道の道路占用等を検討の結果、在来線を運行しながらその直上に高架橋を施行する工法とし、上下線を同時に高架化することは技術的に無理なため、第一期工事として全区間下り線を高架に上げ、上り線は地平運転を行いながら、高架化する工法とした。

- 1) 東京電力のガントリーは、武蔵小杉駅構内より延長2,430mにわたり42,000KV、6条の送電線が約90mおきの鉄構27基に国鉄の電車線、信号、通信、電灯等と共同添架されていた。

工世上全面的に支障するため、撤去移設する



写真一 川崎都市計画都市高速鉄道JR南武線

必要が生じた（移設費用を負担）。

2) 武蔵野南線の完成（昭和50年3月開業）により、旅客と貨物の分離が可能となったものの、JR青梅線奥多摩駅より川崎臨港駅への生石灰運搬車は線路系統により南武線経由が変更できないため、起終点の取付勾配は電気機関車（ED16型）の登坂能力により上り線18.5%、下り線20.0%と制約を受けた。

3) 構造物の設計に当たっては新鶴見操車場からの武蔵野南線の関係から制約を受けた。

武蔵野南線は武蔵小杉駅構内を通り南武線に並行して900m開削施工によるトンネルが下り線中心より4.1mの所にトンネル構造物端があるため、場所打ち杭の施工には地盤のゆるみ、孔壁の崩壊の可能性が高いため当初考えていた2線直上方式を1線直上、仮線方式に変更、武蔵野南線構造物との離隔を基礎杭端より約2mとして設計した。

4) 構造物の形式は高架橋がコンクリートラーメン構造、架道橋がPC桁およびRC桁構造を基本とした。

軌道構造は、スラブ軌道化も考えられたが、騒音対策を考慮してバラスト軌道とした。

## 5. 駅施設

### 1) 武蔵小杉駅

相対式ホームの北側への一方出口の地平駅であるが、東急東横線との交差駅でもある。

取付け勾配の関係よりホーム中心が約80m移設しなければならず、駅舎、こ線橋、国鉄と東急との連絡設備の全面的改良が必要となった。

これにともない、駅本屋の拡張、東急との連絡設備の利便、南口再開発計画等を勘案して橋上駅舎化し、南北の自由通路（W=11m）を設けた。

### 2) 武蔵中原駅

島式2面3線の橋上駅舎の駅であったが、本駅に隣接して28,800㎡の地平電車区（110両収容）があり、その対策として、

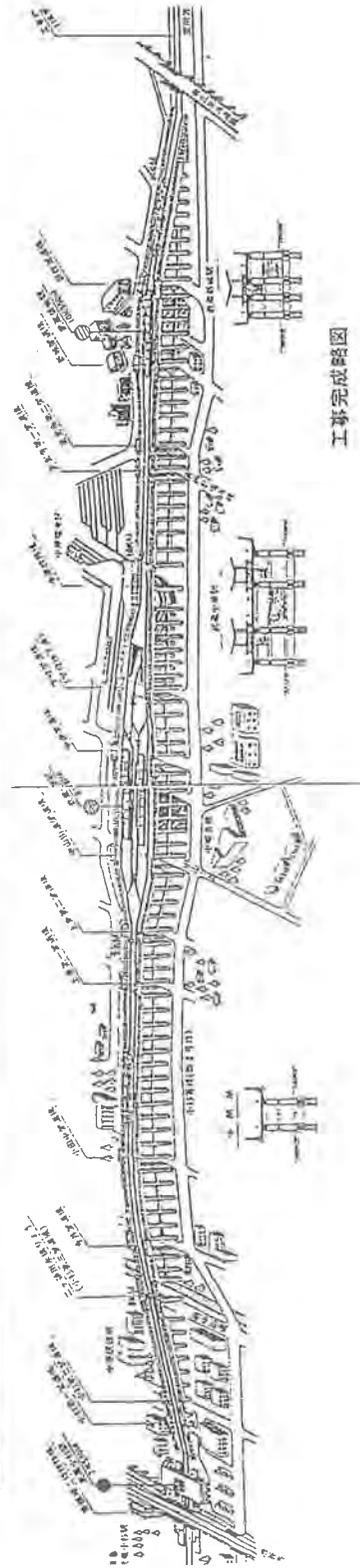
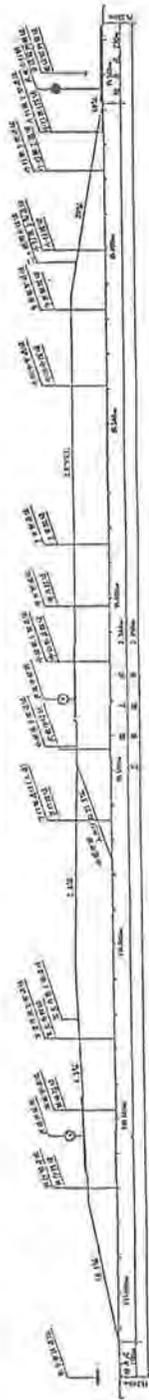
① 電車区を地平のままとし、最小限の配線変更で対処。

平南區

JR南武線位置圖



概略圖



工事完成略圖



写真一 2 南武線連続立体交差（事業）

② 電車区をそっくり高架化。

③ 2層式高架案

が考えられたが①以外は電車区構内が狭い、工事中は半数の車両を他に持っていかなければならない等により①に決定し、地平より高架線までは33.5%の勾配の入出区線（連絡線）を設置した。

このため、駅は川崎方に約160m移設することになった。

また、入出区線の設置により電車区から本線への待機区間がなくなったため、島式2面3線のホームを島式2面4線に変更し、待機区間の問題を解決した。

地平部には南北の自由通路（W=13m）を設けた。

### 3) 武蔵新城駅

相対式ホームの駅で南北に駅舎があり、ホーム間はこの線橋で結ばれていた。

南側は駅前広場、北側は百貨店、商業施設が密集しており現敷地内での施工方法しか取れず、施工上から島式1面2線のホーム形式に変更。

地平部には南北の自由通路（W=10m）を

設けた。

なお、1線直上、仮線方式の施工により武蔵中原駅、武蔵新城駅は高高架（ホーム高さ、地平より約11m）となり、当初よりエスカレーターを各1基ずつ地平より中層階まで設置する予定であったが、事業の進捗にともない、住民、障害者団体、議会等から地平よりホームまで設置するよう強い要望が出される一方、昭和60年1月、川崎市「福祉の街づくり」環境整備要綱が定められたことにより、国、国鉄、JRと協議の結果、武蔵小杉駅も含め3駅とも地平よりホームまで設置され、現在、武蔵新城駅の1基を除き稼働している。

## 6. 交差道路および側道

高架完成により12カ所の内、当面10カ所の踏切を除却、残る2カ所は平成3年度の早い時期に除却予定である。

そのほか新設交差道路を9カ所予定している。側道は8路線が区画街路として都市計画決定されており、平成2年度から一部整備を進めている。

また、別途に武蔵小杉駅前の交通広場（面積4,000㎡）を道路事業（単独費施工）により再整備を行っ

た。

これら整備完成後は地域分断の解消、地区道路網の充実、地域の活性化等につながり市民に寄与することが期待できる。

## 7. 高架下利用

高架下利用については、鉄道事業者と定期的に利用計画を協議しているが、なかなか双方の主張が噛みあわないのが現状である。

高架完成にともない、高架下利用に対する市民等の関心は高く、早期に利用計画を策定する必要がある。

駅舎、鉄道業務施設面積を除いたけた下空高3.2m以上の高架下貸付可能面積は、約31,800㎡、けた下空高3.2m以下の面積約2,100㎡、合計33,900㎡の高架下利用について現在協議中である。

市案としては9,100㎡の利用計画があり、公租公課相当分にあたる10%の3,180㎡は自転車駐車場、公園、公衆用トイレ、防災倉庫等を計画している。

有償分の5,920㎡については自転車駐車場、放置自転車の保管場所として予定している。

しかし、高架下利用箇所の位置確定は、双方の利害が係わりその対応に苦慮している。

なお、JRの高架下利用計画は、協定当事者の工事局とは別の開発部門が担当していて複雑である。

## 8. おわりに

以上、川崎市におけるJR南武線の連続立体交差事業の概要について述べてきたが、昭和49年に国の補助事業採択を受けて以来17年、工事着手から13年の長い年月と多額の事業費をかけた工事も、平成2年12月20日待望の上下線の高架化が完成し供用開始された。

事業としては武蔵新城駅舎の整備、高架橋の二次

施工、都市側施工の交差道路および区画街路8路線等の側道整備が残っているが、この完成により各駅周辺ではビル建設が活発化し、武蔵小杉駅周辺では再開発の機運が高まってきており、連続立体交差事業による周辺へのインパクトが顕著になりつつある。

連続立体交差事業の本来の目的の達成だけでなく、沿線土地利用に対する波及効果もあり、本市の発展に大きく寄与することが期待されている。

大正8年に誕生した南武線は、今回の完成を契機として平成元年度に国庫補助事業採択され、東京都が進めている市界より東京都稲城市内の連続立体交差事業、本市が調査を進めている次期事業と合わせ、大きく変ぼうしようとしている。

12月20日は、夜間の高架切替えに引き続き翌朝の高架完成式典と慌ただしい一日であった。

仮線敷設に必要な用地取得の難航から建設省へ迷惑をかけたこと。

国鉄の民営分割化により工事が工程どおり進捗できるのか、切替え作業時間が日一杯で一番列車を通せるのかどうか。

仮線敷設した都市計画道路に占用物件の径1,300mmの工業用水管が埋設されていて、その真上(延長約1.5km)に列車を走らせていて、何時漏水するか心配で、爆弾を抱えているような日々。

慌ただしいなかいろいろなおことが走馬燈のように巡り巡っていた。

高架完成式典も建設省をはじめとして関係機関、関係各位、地元住民の出席を賜わり盛大に挙行され、万感のいたりであった。

最後になり大変失礼ではありますが、この紙面をお借りしてご指導、ご鞭撻をいただいた方々に深く感謝を申し上げます。

# ヨーロッパにおけるLRTと都市交通

欧州の都市開発とLRT導入調査団

## 1. はじめに

(株)日本交通計画協会は、従来から新交通システム、ガイドウェイバスシステムなどのバスと鉄道の間領域の輸送需要に対する交通システムの調査・研究とその導入を推進してきたところであるが、先般これに加えて、分かり易くかつ安定的な交通機関である「ライトレールトランジット (LRT)」を研究対象とした「ライトレール研究部会」を設けたところである。

今回、この調査・研究の一環として、海外の先駆的事例、特にヨーロッパの都市におけるLRT導入の実状を肌で感じとり、その成果を本調査・研究に生かすことを目的に広島市、下田公一助役を団長とする「欧州の都市開発とLRT導入調査団」なる一行18名はイギリス、ドイツ、チェコ、イタリア、フランスの13諸都市の視察調査を実施した。

## 2. 路面電車/LRTの現状と我が国における使われ方

LRTは、路面電車のシンプルな技術をベースにハードウェアとソフトウェアに最新の技術を取り入れた新しいコンセプトの中量輸送交通機関であり、複合化、高度化する都市構造の中で、路面、地下、高架どこでも走行できるシステムとして、街づくりを進める上で極めて有効な交通機関と位置付けられる。

我が国においては、上記の視点から路面電車を見直し、これをリニューアル化する他、新規に導入を図る場合、新交通システムと同様の位置付けから、都市交通システムとして積極的に導入されることが期待される。

## 3. 各都市におけるLRT

### (1) グルノーブル

1987年、延長11kmの区間で開業したグルノーブルのLRTは、今回の調査の“目玉”の一つであった。グルノーブルは、パリの南東約500kmのイタリアとの国境に近いアルプス山脈の山麓に開けた人口約40万人の都市である。1968年の冬期オリンピック開催を契機として、それまでの公共交通体系を抜本的に改正し、市街地の拡大、騒音・排気ガス等の環境問題、エネルギーおよび自動車交通増大に伴う交通渋滞等の解決手段として、Tramway (LRT) 導入を決定した。

グルノーブルLRTの最大の特徴は、大規模で良く整備されたトランジェットモールにあるといえる。



都市中心部をモール化された1km以上に及ぶそれは、街路幅員も充分で両側に立ち並ぶ古い外壁をもつビルの一階部分には、ブティックを始めとする洒落た間隔の専門店が営業しており、活気と落ち着きのある雰囲気をもったモールを形つくっていた。

## (2) ドッグランズ

ロンドン郊外テムズ川沿いのドッグ地区に1987年に開業したLRTは、走行形態が全線高架形式を採用した代表例といえるが、我々のイメージの中にある、路面電車の延長線上で高度化したシステムとしてのLRTとは違った、むしろ我が国に新交通システムのゴムタイヤを鉄輪に変えたタイプという概念で把まえ方が解り易いシステムであった。

港湾地区をインテリジェント都市として再整備することと一体的にその基盤となる交通施設が先行的に整備され、また鉄道跡地を活用して建設費の低減化を実現したこと（1981年時における邦貨換算で18億円/キロ）が特筆すべきことと考えられる。

## (3) エッセン

ドイツのルール工業地帯の中心都市で、人口63万人を擁するエッセン市には、世界で最初の営業実績をもつ軌間1,000mmのTramwayとGuidway Busが一つの軌道を併用するデュアルモードシステムである。

また都心部の一部区間（Essen HBF～Porschaplato間）ではこの軌道が地下化され、同一ホームの反対側にStadtbahn（地下鉄、軌間1,435mm）が入っており、ホームを挟んで3つのモードがかなりの高頻度で次々と運行されている様子には、一種の感慨をもった。

## (4) プラハの都市交通とLRT

チェコスロバキアの首都プラハは人口約130万人を擁するチェコ最大の都市である。プラハの市街地はロマネスク、ゴシック、ルネッサンス、バロックなど中世以降の建築様式が一堂にみられ、まさに街全体が美術館といった都市であった。

現在、地下鉄を主体に都市交通の整備が進められており、その総延長は30kmに及んでいる。

一方路面電車は現在もなお130kmに及ぶ営業キロを有しており、一部軌道面を道路面より嵩あげしたセンターリサベーション区間の設置、2000年を目標とした路面電車システムの改善計画の実施、およびタトラカーと呼ばれる高性能電車の導入による、地下鉄、路面電車、バスによる3層方式と呼ぶ体系の整備等を図っている。

## (5) ミラノ

ミラノはアルプス山脈のすぐ南側に位置する人口

約150万人の都市で、ローマに次ぐイタリア第2の都市である。

自動車交通の増大による排気ガス問題は深刻で、その糸口を地下鉄を主軸とした公共交通体系の整備で見出そうとしており、郊外主要部での大規模駐車場の整備、駅からのトラム、バス/トロリーバス等による高密度なフィーダー等の施策を実施しており、今後これらの成否に注目したい。



## (6) ジェノバ

地中海に面するイタリア第一の港湾都市で、人口約73万人を擁する山地が海岸線まで迫り、平坦地が少ないため、古くから道路交通が最大のネックでもあった。

1964年に廃止されたトラムウェイの路線敷を主にトンネルを活用するかたちで、1990年6月にLRTが開業した。

無人運転可能な運行システムと自動化した駅施設は、我が国の新交通システムと同様のレベルでシステム構成されており、現在開業している2駅間約2kmの両端駅には、大規模な駐車場が計画されている。



#### (7) トリノ

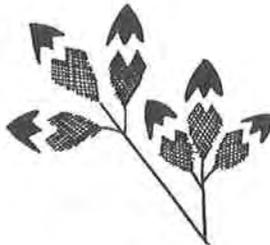
世界有数の自動車メーカー・フィアットの工場があるトリノは、人口110万の都市である。自動車保有率が高く、道路の混雑には著しいものがあるが、地下鉄計画が一時立案されたものの、オイルショックと市民の選択により、1978年従来の路面電車とは違った表定速度と高いフリークェンシー、乗換えを要しない高密度なネットワーク等、新しいコンセプトでサービスするライトメトロ計画を発表し、現在従前のルートライトメトロで更新するとともに、一部地下化するなど着実に事業の進捗がみられる。また1989年にはイタリア初の低床式LRV（レール面～床高さ：350mm）が導入され、乗降時間の短縮や車椅子、ベビーカーそしてお年寄りの利用に効果

がみられるということであった。

#### 4. おわりに

今回の調査では、ベルリンやプラハにみられる古い路面電車を長い間にわたって使いこなしている都市や、グルノーブルやトリノのように新しい時代に即応した概念からLRTを位置付けている都市等路面軌道の多様な使われ方に深く興味をもつことができた。

また、視察調査を通じて新しい親睦の輪ができ上がり、今後これらの輪が我が国へのLRT導入の核となって、その実現化に役立てばと念ずる次第である。



# 未利用エネルギーの活用と求められる 都市施設整備

東京電力㈱営業開発部営業開発課

副長 前川 哲也

## 1. はじめに

我が国は2度の石油ショックを契機に、最もエネルギー効率の高い国の一つになったと言われているが、それでも国全体に投入されたエネルギーのうち有効エネルギーとして利用されている割合は35%程度である(図-1)。残りの65%程度は最終的には熱となって捨てられているわけで、これを有効に活用すれば、日本のエネルギー効率は更に上昇することが期待される。

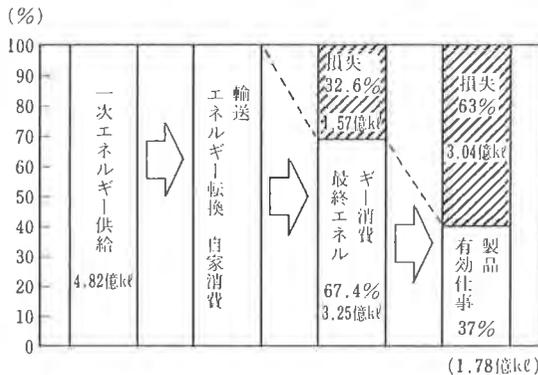


図-1 日本のマクロエネルギー利用フロー図

一方、最近のエネルギー需要の動向を見ると、伸びの大きいのは住宅やビルで使われる民生用分野であり(図-2)、冷暖房給湯を中心としたこの分野におけるエネルギー消費量は今後とも大きく伸びていくことが予想されている。さて、冷暖房給湯需要はもともとそれほど高い温度のエネルギー需要ではない。室温は25℃程度、風呂の湯も40℃程度が適温と言われている。またそのための冷温水温度も5℃から60℃の範囲にあれば充分である。つまりガスや油の燃焼により得られる数百度の温度を民生用エネルギー分野に用いることはいかにも「もったいない」と言うことができる。

さらに燃焼に伴う大気汚染を改善することの必要

性については議論の余地はない。

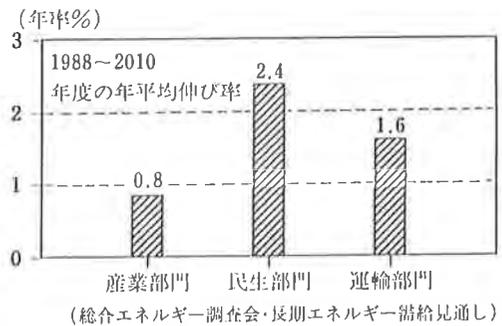


図-2 部門別エネルギー需要伸び率

そこで登場するのが今まで捨てられていたエネルギー(未利用エネルギー(表-1))を熱源とするヒートポンプ技術である。ヒートポンプは家庭のエ

表-1 未利用エネルギー

都 市 排 熱	清掃工場
	下水処理場
	火力発電所
	変電所
	地中送電ケーブル
	工場
	地下鉄
自 然 熱	冷凍倉庫
	工業用水
	河川水
	海水

エアコンや冷蔵庫でも用いられている原理で、熱を作り出すのではなく、熱を移動する装置である。つまり、未利用エネルギーを熱源として冷暖房給湯に必要な温度の冷温水を作り出すヒートポンプ技術がこのシステムの鍵となり、長年の技術開発によりこの技術は相当に高い水準にある。

今話題の未利用エネルギー活用システムはこのような背景の中で登場してきた概念である。

## 2. 未利用エネルギー活用の意義

未利用エネルギーを活用すること等による効果は以下の3点に集約される。

- ①省エネルギー効果
- ②環境保全効果
- ③電力負荷平準化効果

通産省が試算した数値を表-2に示す。もちろんこれらの計算には多くの前提や条件があるが、従来システムに比べて極めて高い値を示している。

表-2 未利用エネルギー活用の効果

対象地区	業務地区	商業地区	住宅地区
熱源	ビル・地下鉄 排熱 河川水、下水 処理水	ビル・地下鉄 ・送電線排熱	ゴミ焼却場・ ビル排熱 河川水、下水 処理水
省エネ効果	27.3%	28.4%	36.2%
NO <sub>x</sub> の削減率	68.6%	59.2%	75.8%
CO <sub>2</sub> の削減率	47.8%	41.8%	57.8%
モデル地区	丸の内 14.6ha	銀座 86ha	光が丘 184.7ha

(通産省試算)

また、量的には、例えば東京を例にとってみると(表-3)、未利用エネルギー量は冷暖房給湯需要量とほぼ等しく、全体的なバランスだけから見れば、未利用エネルギー活用システムが成立することにより、上記の効果が得られることになる。

表-3 東京23区の民生用熱需要と

未利用エネルギー賦存状況

(単位：兆 kcal/年)

民生用熱需要			未利用エネルギー賦存量	
業務用	冷熱	9.5	清掃工場	約4
			下水処理場	約8
	暖房 給湯	10.6	発電所 変電所 送電線	約2
	冷熱	1.3	地下鉄	約1
			河川水	約28
	暖房 給湯	23.0	海水	無限
計		44.4	計	約43+α

もちろん、話はそれほど単純ではない。未利用エネルギーを活用するためには、それなりの課題を解決する必要があり、次項ではそれらについて言及する。

## 3. 未利用エネルギー活用への課題

未利用エネルギーの活用には次の3つのミスマッチを解消する必要がある。

### ①空間的ミスマッチ

熱需要と未利用エネルギー資源とは必ずしも近接しておらず、搬送のためのエネルギーが必要となる。このエネルギーが熱源の省エネルギー効果を損ねるものとなってはならない。

### ②時間的ミスマッチ

熱需要と未利用エネルギー資源の発生パターンは必ずしも一致していない。このミスマッチは時期的にも季節的にも発生する。これを埋めるための蓄エネルギー技術(蓄熱や蓄電)が必要である。

### ③温度的ミスマッチ

未利用エネルギー資源には高温のものと低温のものがあるが、特に低温のものはそのままでは冷暖房給湯に用いることができない。そこで、昇温のためのヒートポンプ技術が必要となる。

以上のようなミスマッチを解消する技術は、もちろん一層の進歩が望まれてはいるが、それなりのもの

のはすでにあり活用されている。たとえば、蓄熱槽はすでに5000 $\text{m}^3$ 級のものも幾つも実用化されている。またヒートポンプについてもスーパーヒートポンプ研究開発プロジェクトがまもなく所期の成果を挙げて終了しようとしているし、その要素技術については適宜実用機に採用されつつある。

ただ、「技術的に可能」ということと「普及する」ということとは違う。経済的に未利用エネルギーを活用するための条件整備はまだ始まったばかりである。

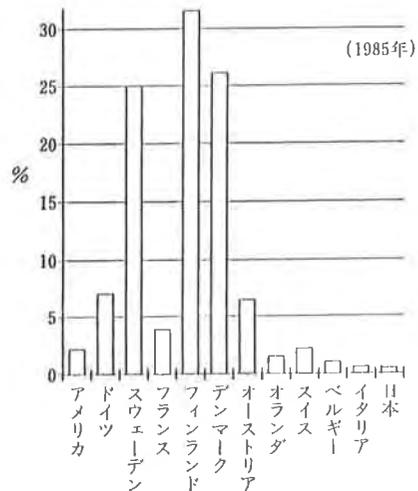
#### 4. 未利用エネルギー活用システムの整備状況

表一に示した未利用エネルギーをある程度以上のスケールで活用しようとするれば、地域熱供給システムの中で行なわれることになる。これまで地域熱供給システムで用いられた未利用エネルギーを表一4に示す。これを見て言えることは、初期の未利用エネルギーは高温都市排熱で、最近になって低温エネルギー資源も活用されるようになったことである。

表一4 システム効率比較表

	地下鉄排熱利用システム		従来システム		
冷房	ヒートポンプ	COP=	ターボ冷凍機	COP=	
	蒸気タービン	1.20			1.76
	吸収式冷凍機	(68)			(100)
暖房	ヒートポンプ	COP=	ガスボイラ	COP=	
	蒸気タービン	1.10			0.93
		(118)			(100)

その量的なバランスを見てみよう。図一3は先進各国の熱需要に占める地域熱供給の割合を示す。この数値が大きい程先進国であるというわけではないが、日本の地域熱供給事業はごく小さいものであることがわかる。さらに地域熱供給システムのなかで未利用エネルギーを活用しているものの比率も小さいので、国全体のエネルギー市場に占める未利用エネルギーのシェアは極めて小さい。しかしながら、今後の都市部の再開発計画の多くが地域熱供給システムの導入を計画していること、地域熱供給システムは未来永劫に渡りその地域の冷暖房システムを司ることから、効率の良いシステムの導入は極めて重要なテーマである。



図一3 各国における民生用エネルギー需要に対する地域熱供給の比率

さて、未利用エネルギー活用システムの要素として整備されるのは、地域冷暖房の標準要素である

- ①熱発生所
- ②地域導管
- ③需要家受入れ設備

の他に、

- ④未利用エネルギー回収設備
- ⑤未利用エネルギー搬送導管

などである。これまでに活用された未利用エネルギー資源とその活用方法を以下に紹介する。

##### (1)変電所

変電所はこれまでに最も多く活用されてきた未利用エネルギーで、その規模に応じて活用方法が異なる。

大規模な変電所の場合には、変圧器を冷却する油を冷却する油冷却器を循環する冷却水をヒートポンプの熱源水とする方式が採用される。この場合、冷却油の温度は40 $^{\circ}\text{C}$ 以下になるように制御されるため、冷却水温度も35 $^{\circ}\text{C}$ 程度が上限となっている。この冷却水（ヒートポンプにとっては熱源水）は、暖房や給湯にそのまま利用できるレベルではないが、安定した温度と流量を維持しておりヒートポンプの熱源として極めて優れたものである。

小規模な（とは言っても6万KVA程度の配電用）変電所の場合には、油冷却器の冷却は水ではなく換気空気によって行なっている。この場合空気温度は取り入れ空気に比べて3~5 $^{\circ}\text{C}$ 程度上昇する。また空気経路に熱交換器を設置

しても、空気/水熱交換効率は低いのでこの方式による回収熱量は大きくない。

変電所を地域冷暖房の熱源として用いた例は銀座2・3丁目、日比谷、新川、神田駿河台などである。

## (2)清掃工場

清掃工場の排熱は温度レベルが高く、発電、暖房、冷房、給湯などの用途に用いることができる。これまでに清掃工場の排熱が地域冷暖房の熱源に用いられた例は幾つかあるが、その多くは高温をそのまま生かして熱供給に用いるシステムである。

エネルギーの質を考慮すれば、温度レベルの高い(質の高い)エネルギーである清掃工場排熱(蒸気)は、そのまま暖房や給湯のような低い温度レベルの熱需要に用いることは適当ではない。まず発電してその温排水を利用することが合理的である。このような考え方に基づき、清掃工場での発電後の温排水を熱源にした地域冷暖房システムは光が丘パークタウンで稼働中である。

## (3)地下鉄

札幌地下鉄における排熱利用は最近有名であるが、もともと地下鉄トンネルはそれほど良い熱源ではない。排熱の主な要因は車両からの発熱であり、その回収は空気から行なわれるので配電用変電所の場合と同様に、高い熱回収効率を望むことは難しい。筆者らの調査では冬期回

収熱量は116KW/kmである(文献1)。ただ、地下鉄は距離が長いので、ある程度まとまった範囲からの熱回収が行なわれれば暖房、給湯用には好ましい熱源と言えよう。

しかしながら、これを冷房に用いる試みは、「冷房排熱で冷房する」ユニークなものではあるが、別にヒートシンク(熱の捨て場)を必要とするうえ、他の冷房システムと比較して効率が低い。暖房需要が多い地域ではともかく、冷房需要が相対的に多い地域においては、地下鉄排熱で冷房するシステムは良いシステムであるとは言いがたい。

## (4)発電所

発電所の温排水の利用は農林水産業についての例はあっても、いずれも小規模で実験的なものが多い。発電所側から言えば熱供給義務を負うことにより点検等に支障が出ることを危惧したのであろうが、ドイツにはこれを解決したユニークなシステムが稼働中である。

これは図-4にあるように、発電所の自然通風式冷却塔の循環水の一部を町まで搬送し、各建物に設置されているヒートポンプの熱源とするものである。補給水は河川から導入されているので発電所停止時にも、熱源水は供給され続ける。発電所温排水の活用方法として日本でも検討に値するものであろう。

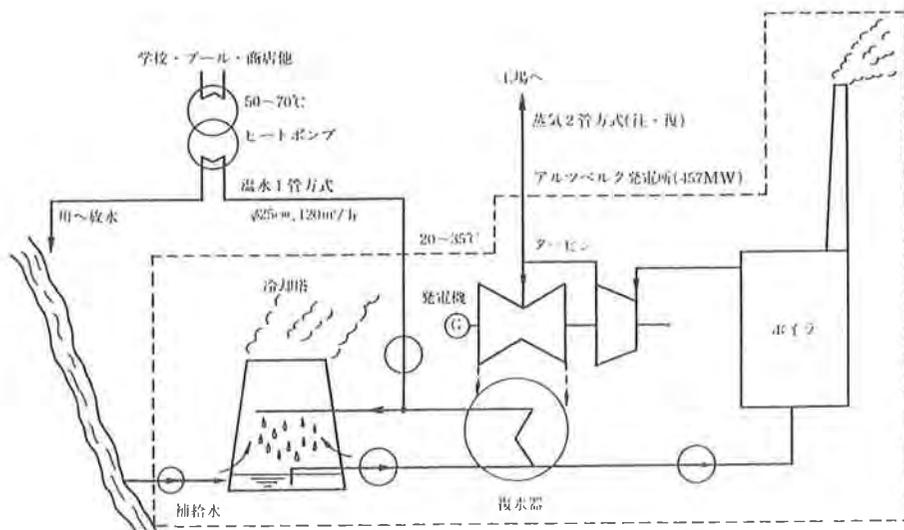


図-4 発電所温排水利用ヒートポンプ地域熱供給システム



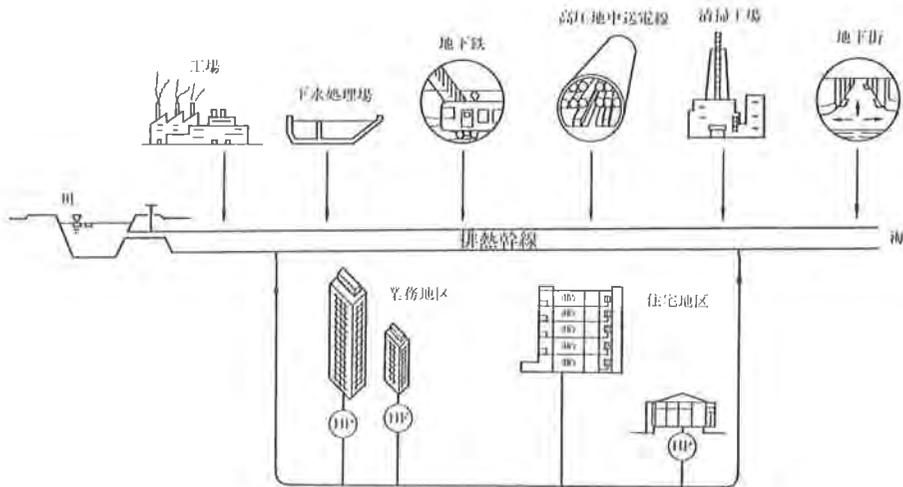
があり、どこでも何でも埋設できるようにするべきでもあるまい。しかしながら第2章に述べた効果を得ることが、未利用エネルギー活用システム以外のシステムでは無理であれば、エネルギー政策と環境政策の観点からもこのシステムに優遇処置を与えることは合理的であろう。

未利用エネルギー活用システムは在来の地域冷暖房システムに加えて、排熱を熱供給プラントに導くための「熱源水管」がどうしても必要になる。これ

を個々の熱供給事業者が単独で整備するには資金的な制約があるというわけで、平成3年度からは国の助成が用意されるようになった（通産省による「未利用エネルギー活用熱供給システム補助制度」）。

さらにこれを都市計画的観点から見ると都市規模で熱源水管を整備し、都市排熱を捨てたい人が捨て、使いたい人が使えるような「排熱幹線」を整備することが期待される（図－6）。

この「排熱幹線」は公共事業により整備され、安



図－6 排熱幹線構想

価あるいは無償で利用されることにより大きな社会的効果を持つ。都市部における在来型公共事業がほぼ一巡し、公共事業費の新たな枠組みが「生活関連」をキーワードに求められようとしている今、都市部における未利用エネルギーネットワーク（排熱幹線）の整備は重要な検討課題である。

## 6. おわりに

未利用エネルギーの活用は、もちろん個々の建物の冷暖房システムにおいても可能ではある。しかし実際には主に地域熱供給システムで採用されることが多くならざるを得ない。熱供給事業はエネルギー供給の公益事業として位置づけられているが、同じ業種の電気やガスに比べて地域特性に左右される要素が極めて多い。つまり、全国一律のシステムとしてではなく、地域事情に応じて計画整備されるべきシステムである。

その意味で熱供給システムは都市計画や都市づくりと密接な関係を持って整備されていくべきものであり、新たな公共事業としての位置づけを含め、街づくり行政からの積極的支援も待ち望まれているところである。

### <参考文献>

1. 地下鉄トンネルの排熱利用に関する研究  
黒本他、空気調和・衛生工学会学術講演会論文集  
平成2年11月
2. 欧州未利用エネルギー活用に関する調査団報告書  
電気事業連合会、平成2年6月（非公開）
3. 未利用エネルギーの活用で住みよい高機能なまちづくりを  
河崎、設備と管理、平成3年1月
4. 地域冷暖房における未利用エネルギーの活用  
前川、ヒートポンプによる冷暖房 No.39  
電力空調研究会、平成2年12月

## 用地先行取得制度の拡充について

新潟県都市整備局

都市計画課長 永野 徹

都市部を中心とした地価の高騰等により、当県の街路事業における用地補償費の占める割合は年々高まり（表一参照）、用地買収の成否が直接事業の進捗を左右するに至っている。このような状況の中で、円滑な公共事業用地の確保を図るため、用地国債制度（国庫債務負担行為）、都市開発資金等の貸付制度等による用地先行取得を行い対処してきたところであるが、更地の用地買収に限定し、補償物件は対象としていない。

この度、用地国債等に係る街路課長通達の改正（平成2年3月22日、建設省都街発第7号）が行われ、再取得時において、補償費等も補助基本額に加えることが可能となった。

新潟県では、この通達の活用策として、県単独事業の債務負担行為による用地先行取得制度「新潟県公共事業用地先行取得実施要領」を検討中であり、その主な内容は次のとおりである。

### 先行取得の対象となる土地の範囲

都市計画法第11条第1項による都市計画施設の土地で、次に掲げるすべての要件に該当する土地とする。

- (1) おおむね3年以内に、その整備に関する事業の用に供される見込みがある施設用地の区域内にあること。
- (2) 地価が著しく高騰し、又は移転を要する物件が多数建設されることが予想され、後年度に取得することが著しく不利又は困難であると認められるものであること。
- (3) 土地所有者から土地等の買取り申出のあったものであること。

### 先行取得業務の実施方法

先行取得業務は、新潟県土地開発公社に委託するものとし、業務の進め方としては次に掲げる事務処理フローのとおりとする。

表一 街路事業における用地補償費等の推移

（単位：百万円，％，件）

年 度	事 業 費	用地補償費	比 率	収用裁決申請件数
S 61	5,271	1,876	36	
62	7,397	2,757	37	1
63	4,991	2,909	58	1
H 1	4,492	3,393	76	

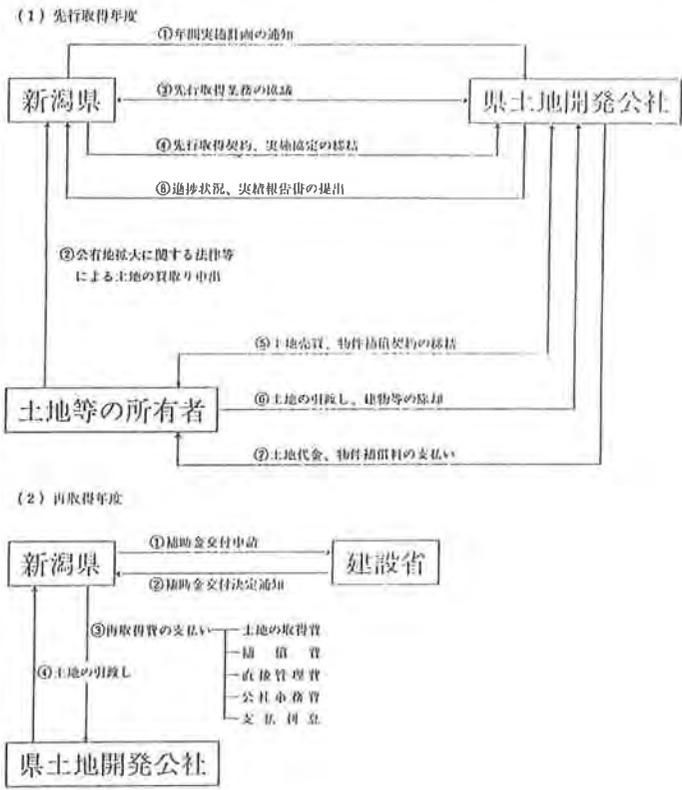


図 事務処理フロー

現在、平成3年度から実施するべく財政当局と協議をすすめており、この新制度の運用で、街路事業

が進捗し、住みよい街づくりの端緒になればと願っている。

# 用地先行取得の効率的な執行について

神戸市都市計画局計画部用地課

用地課長 吉田正見

近年の地価高騰の波も、イラクのクウェート侵攻に端を発した「湾岸危機」による株暴落によっていわゆるバブル経済の崩壊が起り、また、地価対策としての不動産融資規制の実施、金利の上昇、さらには、新土地保有税が提案される等によって、さしものの地価も沈静化してきたところであります。

最近の地価情報によりますと、一部地域では下落も起りつつあるとのこと。用地買収を担当する職員として、地価高騰の波に揉まれてきた身にとっては感無量の思いがいたします。

神戸市域におきましても、地価高騰の最盛期には月に12%も上昇しました。この2～3年間で地価は3倍にもなりました。

このような状況の中にあっては、土地所有者は当然ながら売り惜しみ、交渉のテーブルにも寄りつきません。交渉に応じて、代替地の要求が出されるか、法外な価格を主張するのみで話しにもなりません。ひたすらお願いするのみであります。

用地取得の効率的な執行についての一文をと、本誌より話があり、本文を書いているのでありますが効率的な執行をと思ってみても、所詮かなわぬ夢物語としか言えないような状況を過してきた者にとっては、まことに皮肉な話であります。

しかしながら、この地価混時にあっても、各種公共事業が支障なく実施できるのも、先輩諸氏による先行取得用地の確保があったためであります。ますます公共用地の先行取得の重要性が高まる中において、先行取得用地の果たしたウエイトは、大きなものであり、私にとりましては、用地取得の困難な中において大きな励みとなりました。

公共用地の先行取得により確保することの最大の利点は、公共事業の計画的、効率的な執行ができることであり、また、代替用地も確保することによって、事業用地の取得が容易になり、事業の早期完成が達成できるということでもあります。

しかしながら、公共用地の先行取得の必要性、重要性がいかに高くても、自治体にとりましては、多額の資金を負担しなければなりません。また、任意買収のため、強制力がなく計画的な取得が困難なことでもあります。

沈静化した地価も、日米経済交渉による今後10年間に430兆円もの公共投資が実施されるとなると地価狂乱が再燃するのではないかと危惧いたします。

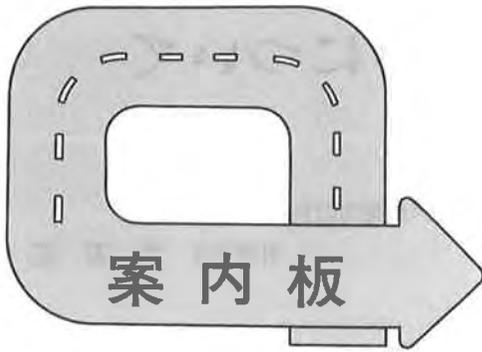
公共事業の円滑な遂行のためにも、先輩諸氏の努力に助けられた私にとりましては、今後も先行用地取得に邁進していきたいと思う毎日であります。

地価狂乱を再現しないためにも、また、公共用地の円滑な取得のためにも

1. いわゆる「土地神話」の打破できる土地対策の実施。
2. 先行取得に要する資産の無利子貸付等の新設。
3. 都市計画（用途地域等）の抜本的見直しによる、土地の高度利用の推進。

等の実施により現状が改善されるのではないかと思います。

いつの時代にあっても、公共事業は用地取得が実施できるものであります。市民のニーズに応えるためにも、また、日夜用地交渉に努力している用地職員の血と涙が報われるような、土地対策が早急に実施されることを念願してやみません。



○全国街路事業促進協議会総会開催のお知らせ

全国街路事業促進協議会の総会を、下記のとおり開催する予定ですので、お知らせします。

日 時 平成3年7月22日(月) 午後1時30分より  
場 所 日本都市センター

—人事消息—

(3年1月1日付)

・都市局区画整理課訟務対策官 島田正己  
(都市局街路課長補佐)

・都市局街路課長補佐 大畑 晋  
(本州・四国連絡橋公団調達補償部補償課長)

(3年3月31日付)

・岐阜市助役 山村信吾  
(都市局街路課特定都市交通施設整備室長)

・掛川市助役 福井 照  
(都市局街路課長補佐)

・神戸市都市計画局計画部工務課 西尾辰博  
(都市局街路課係長)

・兵庫県土木部公園街路課 濱 浩二  
(都市局街路課)

・京都府土木建築部都市計画課 吉岡正男  
(都市局街路課)

・広島市建設局土木部街路課 高橋正浩  
(都市局街路課)

(3年4月1日付)

・河川局河川総務課係長 坂本力也  
(都市局街路課係長)

・関東地方建設局川崎国道工事事務所調査第一課長 河野俊郎  
(都市局街路課係長)

・九州地方建設局北九州国道工事事務所調査課係長 春田義信  
(都市局街路課係主任)

・都市局街路課特定都市交通施設整備室長 荻原達朗  
(都市局区画整理課建設専門官)

・都市局街路課長補佐 松井直人  
(河川局治水課長補佐)

・都市局街路課係長 井口徹典  
(都市局公園緑地課係長)

・都市局街路課係長 上坂克巳  
(警察庁交通局交通規制課係長)

・都市局街路課係長 邊見隆士  
(東京都企画審議室主査)

・都市局街路課係主任 濱川 敦  
(埼玉県住宅都市部都市計画課)

・都市局街路課 永利信太郎  
(九州地方建設局道路部道路計画第一課)

・都市局街路課 安田秀明  
(名古屋土木局道路部建設課)

・都市局街路課 米山弘一  
(新潟市都市計画部都市計画課)

(3年5月19日付)

- 住宅・都市整備公団都市再開発部市街地区画整理  
課専門役 池田均  
(都市局街路課長補佐)

(3年5月20日付)

- 都市局街路課長補佐 渡部英二  
(住宅・都市整備公団つくば開発局主査)

# 【協会だより】

## ○社団法人 日本交通計画協会 第37回定期総会開催

社団法人 日本交通計画協会の第37回定期総会が、去る4月26日午後1時より、国労会館において、瀬戸山三男会長、谷川和穂副会長出席のもと、103会員の出席を得て開催された。また、来賓として、監督官庁より建設省都市局街路課の荒木課長をお迎えした。

なお、当日の議決事項は下記のとおりで、各議案とも、全員異議なく承認可決された。

〈第1号議案〉平成2年度事業報告の承認を求むる件

- 〈第2号議案〉平成2年度決算の承認を求むる件
- 〈第3号議案〉平成3年度事業実施方針の承認を求むる件
- 〈第4号議案〉平成3年度予算の承認を求むる件
- 〈第5号議案〉理事補充選任に関する件

### 新任理事

- |                  |                     |
|------------------|---------------------|
| * 衆議院議員          | 細田 博之氏<br>(副会長選任予定) |
| * 広島市助役          | 下田 公一氏              |
| * (株)大林組代表取締役社長  | 津室 隆夫氏              |
| * 鹿島建設(株)代表取締役社長 | 宮崎 明氏               |
| * (株)間組代表取締役社長   | 本田 茂氏               |



<都市と交通>

通巻22号

平成3年5月31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2-17-13  
電話 03(3816)1791(〒113)

印刷所

共同精版印刷株式会社

