

都市と交通

1992

特集・短距離交通システム

No. 25



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「短距離交通システム」——

- グラビア (カラー写真)…………… 1
- 巻頭言 短距離交通システムへの期待……………東京大学 教授 太田 勝敏………… 5
- 随想 街を歩いて……………ニュースキャスター 野中ともよ………… 7
- 特集
 - 特集一 1 短距離交通システムの現状と課題……………
……………建設省都市局都市計画課 都市交通調査室 課長補佐 望月 明彦…………10
 - 特集一 2 北米の短距離交通システムについて……………
……………東京都都市計画局施設計画部 街路計画課 佐野 克彦…………14
 - 特集一 3 ペDESTリアンデッキと動く歩道……………
……………広島市建設局土木部 道路計画課 課長 河合 武…………19
 - 特集一 4 “創造の丘ナシオン”の斜行エレベーター……………
……………住宅・都市整備公団 関西支社 阪神北部開発事務所…………24
 - 特集一 5 大型ニュータウン開発事業 (コモアしおつ)に
新しい交通システム “コモア・ブリッジ”……………(株)青木建設 広報部…………31
 - 特集一 6 関西国際空港旅客ターミナルビル——AGTシステムについて——
……………関西国際空港(株) 施設部機械二課 課長 野村 剛…………34
- シリーズ
 - 〈まちづくりと街路〉周防町通線の整備とまちづくり
～「ミナミ地区」ヨーロッパ村からアメリカ村にかけて～
……………大阪市建設局街路部 街路課 設計係長 斎木 亮一…………38
 - 宇都宮シンボルロード整備事業……………
……………栃木県土木部 都市施設課 課長 木村 宏…………44
 - 〈アンダーグラウンド〉特定都市交通施設整備室設立10周年……………
……………建設省都市局街路課 特定都市交通施設整備室…………49
- 参考データ 平成4年度街路事業予算の概要……………建設省都市局街路課 課長補佐 松井 直人…………57
- トピックス 第42回都市計画中央審議会第二次答申 (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……………建設省都市局街路課…………64
- 海外事情 ドイツ諸都市における都市交通施策の現状と新たな動き……………
……………住宅・都市整備公団 都市再開発部 次長
(前、建設省都市局都市計画課 都市交通調査室長) 小沢 一郎…………67
- 地球環境サミット準備会議 (於 ニューヨーク) に出席して……………
……………建設省都市局都市計画課 課長補佐 西植 博…………71
- 投稿 地方拠点都市地域の整備及び産業業務施設の
再配置の促進に関する法律案の概要……………
……………建設省河川局水政課 建設専門官
(前、建設省都市局都市計画課 計画調整専門官) 増田 寛也…………74
- 都市計画制度の見直しについて……………
……………建設省都市局都市計画課 計画調整専門官
(前、建設省都市局都市計画課 課長補佐) 西脇 隆俊…………77
- 案内板……………80
- 協会だより……………81

日本と世界の短距離交通システム



動く歩道（広島市新井口駅前）



西宮名塩ニュータウン 斜行エレベーター



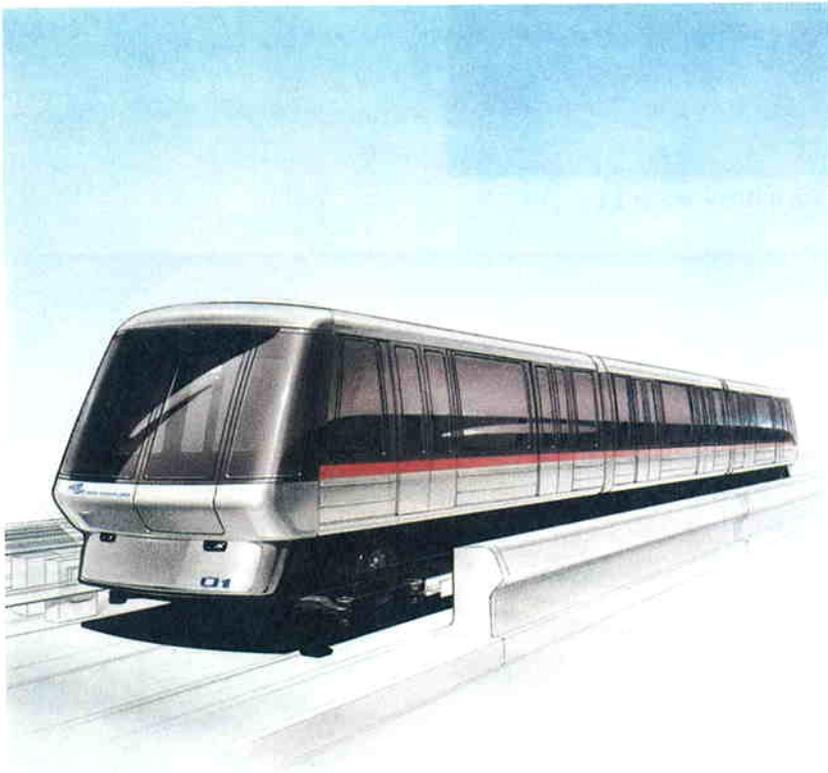
四方津ニュータウン（コモアしおつ）
斜行エレベーター・エスカレーター「コモア・ブリッジ」



国際花と緑の博覧会「CTM」



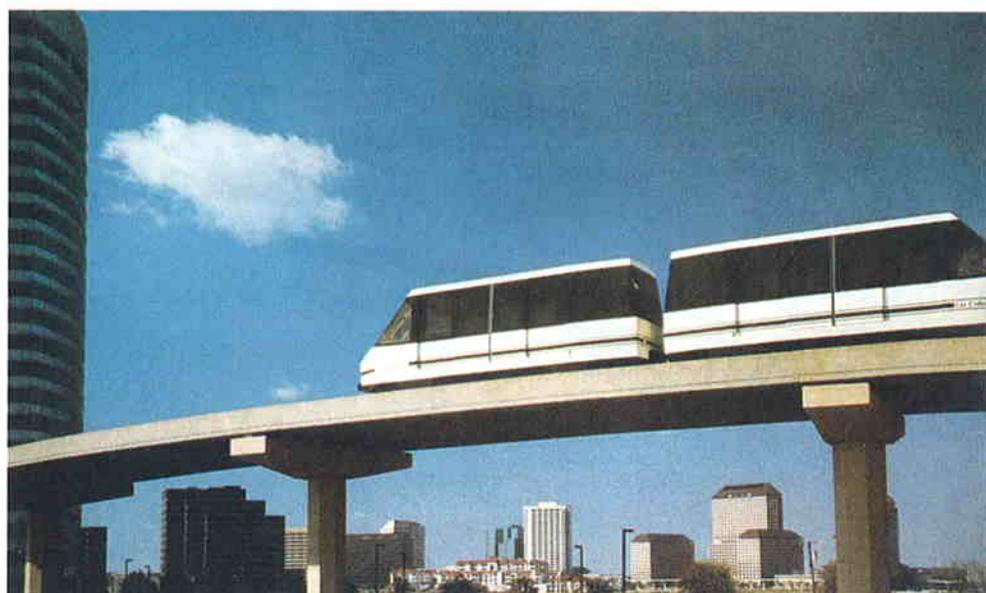
ユーカリが丘線（千葉県佐倉市）



関西国際空港ターミナルビル AGTシステム（車両外観図）



メトロ・ムーバー (アメリカ・マイアミ)



APT (アメリカ・ラスコリナス)

短距離交通システムへの期待

東京大学工学部

教授 太田勝敏



短距離交通システムと言った場合、人によってそのイメージはさまざまであろう。これは、短距離という言葉と交通システムという言葉のいずれにも受けとめ方に大きな幅があるためであるが、ここではとりえず通常の歩行による移動の範囲で、それを何らかの目的で支援するために導入される交通手段として話を進めておこう。

歩行は移動の最も基本的な手段であるが、歩行時の気温、天候、地形などの自然条件と歩行者の身体的生理的条件などから自ら歩行距離や速度には制約があり、それを克服しモビリティを高めるために人類はさまざまな努力をしてきた。道路や鉄道といった交通の発達史がそれであり、さまざまな交通手段を開発し、それに相応しい交通路を整備し、交通システムとして維持管理して活用する仕組みをつくってきた。現在、短距離交通システムへの関心が高いのは、在来の交通システムではなお十分にカバーできない移動ニーズが短距離にあるということである。このようなトランスポーター・ギャップの存在は、かつて新交通システムの導入時にも、つとに指摘されており横軸に移動距離、縦軸に利用者数をとって各種交通手段の適合領域を表わしたおそらく最初の図と思われる八十島先生の図（土木学会誌、1972年11月）にも、また現在多く引用される建設省資料の図でも明確に意識されている（図 参照）。

トランスポーター・ギャップ論で興味深いのは、短距離交通システムと想定されるのは図中の領域Aであるが、それ以外にも図の「近」トリップ距離附近をみると新交通システムの領域Bの一部と、さらにはパラトランジットの領域Cの

ごく一部も含まれていることである。徒歩以外の在来の手段としては、二輪車のほぼ全体、バスの一部などの領域がかかっている。もとよりこの種の図は概念図であり、厳密な議論にはなじまないが、少なくとも短距離間の交通手段には、在来のもの新しいものいずれも各種のものがあることがわかる。従って今後、何らかの新しい短距離交通システムを検討していく場合には、この「近」距離部分に焦点をあてて図を拡大して、それぞれの交通手段の特性をベースに適切な領域をより厳密に整理し、すみ分けを明らかにしていくことが必要である。

ところで都市内移動における「近」距離は具体的にどの程度であろうか。在来の交通システムで対応しにくい短距離の移動ニーズに対応するという意味では、鉄道や新交通システムの駅間距離程度といった1～2キロメートル程度であろうし、歩行支援といった視点からは、抵抗なく歩ける距離とされる300～400メートルといった距離となる。従って、一般の短距離交通システムがカバーすべき範囲の内、長い方は数百メートルから数キロメートルということになる。一方、短い方は、歩行支援という点からは、荷物があったり、高低差があり坂道や階段がある場合を考えれば、健康者の場合であっても、数メートルからニーズがあると言えよう。このように考えてみると、短距離移動としては、数キロメートルまでの平面での移動と共に、垂直方向の移動を含めて対象空間とすべきであり、できれば乗換えなしで3次元で移動できるシステムが望ましいことになる。

考えてみれば、短距離の移動は最も日常的なも

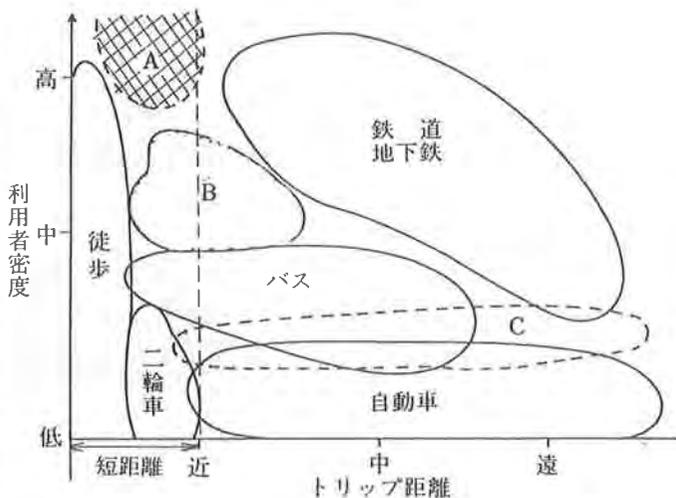


図 都市交通手段の適合範囲

のであり、さまざまな交通手段が、移動する人の状況に応じて選定できる形で、複数用意されているのが利用者にとっては望ましい。従って、短距離交通システムも動く歩道やキャビン型システムといった固定ルート上を乗合で大量輸送するシステムだけでなく、歩行に代って戸口から戸口への移動の大半を随時できる個別輸送サービスを提供する公共および私的交通システムも検討する必要がある。ただ、これらの個別短距離輸送システムについては、交通路さえ整備されていれば、自転車、乗用車、タクシーといった在来の交通手段で一般にはカバーしうることから、建物内空間、上下移動などの制約でそれらが使えない状況を除いて新たなシステムのニーズは少ないであろう。

以上は通常の人々の移動に関する短距離交通システムについての議論であるが、高齢者や身体障害者、また妊婦や病人、子供づれといった交通弱者の移動については、ごく短い距離であってもニーズが高いことがわかる。一方、物流そのものは別に扱うにしても、人の移動に荷物を伴うのはごく普通のことであり、長距離客が多い交通結節点での乗換えや買物時での歩行支援のニーズもまた大きい。

短距離交通システムについては、利用者以外の立場からのニーズや期待も重要である。ひとつは、交通供給サイドからみると、空港や大規模鉄道ターミナル駅といった交通結節点では、大量の乗換客をいかに効率よく安全にさばくかが大きな課題で

ある。数十メートルから数百メートルとごく短距離ではあるが、垂直方向の移動を伴う大量輸送サービスを行ないうる短距離交通システムの整備は、トータルな輸送効率の改善に有効であると共に、交通システム全体の利便性をあげ顧客増にもつながる点でメリットが大きい。乗換えの場合、雑踏の中での歩行、階段の上下移動などを伴うことから単位時間あたりの利用者の不効用は、車内乗車時間の2~3倍にもなるとされていることから、この部分での支援は利用者へのアピールが大きいと

言える。

次に、各種施設にとって、自己の建物内や敷地内についてエレベータやエスカレーターという形で利用者の利便性を高めることは従来からなされているが、道路など公共空間に歩行者支援システムとして短距離交通システムが導入されることは、顧客増など直接的なメリットとなる。さらに、都市開発・再開発の点からは、埋立地や丘陵地などのアクセスが改善され新たな開発可能性が広がると共に、新たな短距離交通システム自体が話題となり、まちのイメージアップにもなりうるといった魅力も大きい。

一方、これらのニーズや期待に対して課題も大きい。動く歩道やキャビン型システムを想定した場合、整備や運営にかかわる費用負担が最大の課題であり、利用者からの料金徴収は困難であることから、関連する交通事業者、沿道建物・地主、あるいはディベロッパーからの受益者負担の仕組みが必要であり、新たな公共・民間協同方式PPPを編み出していく必要がある。今後、ますます都市施設が大型化し、複合化して地上・地下を含めた3次元都市に向かっていく中で、快適で安全な歩行空間をきちんと整備していくことが第一であるが、合わせて短距離交通システムを総合都市交通システムの一環をなす新しい都市インフラストラクチャーとして定着させていく努力がもたられていると言えよう。

“街を歩いて”

ニュースキャスター

(TOM ファクトリー代表)

野 中 ともよ



“野中さんは、どこの街が一番好きですか？ その理由も一緒に答えて下さい”。

先日も、ある委員会で、こんなおたずねをいただいた。これが、実にこまるんです。たくさんありすぎまして……と前置きをして、その日は、とりあえず、東京生まれの東京育ち故に、わが街青山について語らせていただいた。でも、その魅力を話しながらも、心の中は千々に乱れて、いや、あの街のあそこはもっと素敵なんですよ、いや、あっちはもっと……と、とても心乱れてしまいましたのです。

狭い地球と言いながら、歩いてみれば、種々雑多な人類たちが、それこそ千差万別の住まい方をしているわけで、中には街などとは呼べそうもないほどの広がり混沌パターンから、あまりにも理路整然として、肩が凝るようなパターンまで。いずれも、でも、各々の魅力をキラリと光らせて人を魅了するので、こまってしまうのであります。

世界中を歩きつくしたあの兼高かおるさんは、住むのだったらオーストラリアのパスがいい、と仰言ったそう。それを聞いたら行かないわけにはいきません。学生時代から、この目で見ないものは、信用せず、のともよ号は、さっそく出かけたのでした……という具合に、あちこち歩いた街の想いを、今日は徒然してみようと思います。

そのパス。たしかによかったです。でも、あくまで箱庭。しかも、古き大英帝国のこじんまりした街並みがちょっと続くだけ。街そのものよりも、むしろ郊外の広々とした住宅地のほうが（何しろその値段の安さ）、魅力的でした。親友が住んでいることもあって、じっくりと歩きまわったオーストラリア。ともかく自然の豊かさを思いきり呼吸できる街づくりが、どこへ行っても目をひきます。シド

ニー、メルボルン。歴史を残しながら、近代的な縦横を、街並みにとりいれて。日本では、どうしても、取ってつけたような施設としてしか発達してこないレジャーにまつわる様々な機能が、あたりまえの日常的な顔をみせてくれます。例えば、セーリング。例えば、ゴルフ。例えば、テニス。メルボルンのどまん中に、パブリックのゴルフコース。プレイフィアは、千円にも満たないのです。東京でいえばそう、あの皇居の位置にあたるかしら……。あるタクシーの運転手さんが、私をホテルに送りがてら、炎天下にクラブをふる人々を横目にみて、“かわいそうな連中だね、土曜日。しかも、この天気にはゴルフとは、” “?” と私。“連中は海に行かれないから、こんな街中で汗かいてんですよ” “日本と比べたら、もの凄くうらやましいと思うけれど?” いわく、その運転手さんは、私をホテルへ届けたら、奥さんの待つマリーナへ直行。ご自分のクルーザーで愛妻弁当のランチクルーズへおでかけとのこと。あたりまえの中流の生活者なら、あたりまえに享受できること、決してゼイタクなんかじゃあないよ、と彼は念をおして降ろしてくれました。その街の中心から20分も走れば、マリーナです。だってお客さん、ここは海岸都市だよ、と、微笑んだ彼の顔を忘れることができません。

東京だってそうだよなあ。日本は、ぜえーんぶ海に囲まれていて、海岸線としては、確か世界一の割合で多量に海に接する国なんだけど……と、しばしともよ号は、茫然としてしまったのです。

ここへ来てようやく、マリンレジャーを充実させよう、などという動きが運輸省あたりにも見られはじめましたが、一枚めくると、その関連の企業からお尻をたたかわれているのかしらん、とってしまう

ような動きがほとんど。思えば、果てしなく広がる日本の海岸線に点在する“港”たちは、須く、GNPに貢献するためのみにつくられた施設だったのですね。そこに住まう人々のため、その暮らしのための空間造りなど、ひとかけらもなかった……。まあ、そのおかげの世界一の債権国ということなのでしょうが、なんとも淋しいですよ。要するに、他の国の人々が享受する空間的、あるいは時間的余裕を削りに削って、GNPさまに献げてきたからが一番手。物質的には、その豊かさに目を奪われるものがありますが、同時に夢の島のゴミ捨て場に象徴される大量生産、大量消費の無残な姿も認めざるを得ません。新型コンピューターが、箱入りのまま捨てられているのです。新型と銘打つものは、次が出れば、もう市場価値は急落。やたらに売り歩くより、捨てた方が安上がり、なんて妙なマーケットというヤツが存在しています。オヤオヤ。今日は、街づくりのお話しでした。気をとりなおして先へ進みましょう。

でも、そこに住む人々のためを慮っているか。GNPさまのほうのみをむいているか。そのバランスをとろうとしているか。これは、その街を評価するときの、ひとつのものさしでもあると思うのです。

街＝都市の魅力は、その選択肢の多さである、と言われますが、それを支えるのは、ともかく経済の動き。お金が活発に動く場所でなければ、ダメ。古今東西、かなり大胆に言いきってしまえば、その動きは、理路整然と機能を整備されて、人工的に造作された街よりも、人々が溜り、雑多な異物が摩擦するある混沌ケイオスを備えた街の方が活発でした。

だから、アメリカならば、ワシントンより、ニューヨーク。日本ならば京都よりも東京。オーストラリアに戻ってみれば、キャンベラよりもメルボルン。というぐあいに、街としてのヴォルテージは高まってきたわけです。

ソ連の崩壊や東欧の激変などを目のあたりにする昨今ですから、この“都市＝経済パワー”みたいな魅力のパロメーターは、当分続くだろうと思われま

が、です。ここへきて、30億歳のお地球さまに、300万年ほど前からのさばりはじめた人類という生き物の、長そうできて、結構短い歴史の中でも、希有なる異常さで驀進してきた近代工業化なるやり方のオトシマエが、目の前にチラツキはじめました。

発展だ、発展だ、豊かさだ、と突走ってきたやり方で、実は、空気や水や緑や太陽からのエネルギーなどなど、人類という自分たちの命にとっては、欠けがえのない“環境”ってヤツを、ズタズタに傷つけ破壊しまくってきたわけです。

食いつめて、通帳に何千万円もためこんで、暗い部屋で餓死した老人のニュースを見るのと同じように、アホカイな、という嘲笑とああわかるね、その気持ち、という溜息がいきよにあふれる思いです。

バットマンのゴッサム・シティー。結局は、愚かな人類がこのまま、街とGNPの共闘関係というのか、癒着というべきか、そんなつながりのみに心魅かれ、拍手を送り続けていけば、行き着く先は、かの、ゴッサム・シティーのようなものになるのでしょうか。クワバラ、クワバラ。

'88年のオリンピックを契機に変貌をとげたソウル。ブルドーザーで破壊されるスラム街をにげまどう人々と、その後姿を現わした巨大近代都市……。世界のリーダーの仲間入りを目ざすため、ということで外からの評価ばかりに気をとられた都市計画によって誕生した街には、いつもデモ隊鎮圧の催涙ガスが漂っていましたっけ。

カーストというものさしはあるけれど、大地という“自然”により近く、街を形づくる国、インド。カルカッタのあの混沌は、人を、大きく二別するリトマス試験紙のようにも思えてくる。あれで、すっかりインドに魅せられるタイプか、拒否するタイプか。

私の友人でも、3人は、失踪と同じようなかたちで、インドから帰らない。骨をうずめるつもりよ、と書いたハガキが手元に届いて、それっきり。

同じ“自然”でも、絵葉書きのように美しい環境のニュージーランド。例えば、クライストチャー

チ。こぢんまりの箱庭だけれど、それを見おろす山々や高原のスケールが、凄い。ああ、私たちは、彼等の懐の中で生かしてもらっているにすぎないんだなあ、と、毎朝確認させられる。同じ山なみでも、スイスへ行くと、また違ったGNPとの絡みが顔をだす。外貨収入は観光が命というお国。清く正しく美しい街づくりは、訪れる人々を骨のズイまでシビレさせてくれるけれども、そこに住むことにすると、その税金や、美観づくりのための規制など、悲鳴をあげたくなるほどのプレッシャーにおそわれる。

カイロ、北京、西安、ヴァンクーバー、パリなどなど、まだまだ、山盛り触れたい街があるけれど、そろそろ紙面もおしまいです。

なんだかお釈迦さまの前でアレコレ吠えるオチビさんをしてしまったようで赤面ものですが、どうぞ皆さまプロフェッショナルのお智慧でもって、この日本丸の街々を、再び、人の顔のある穏かな広がりにはしていただきたいと、心から願うオバサンオチビ、であります。



短距離交通システムの現状と課題

建設省都市局都市計画課都市交通調査室

課長補佐 望 月 明 彦

1. 短距離交通システムが期待される背景

短距離交通システムとは、従来の交通手段では対応しづらい、比較的短距離で大量に発生する歩行者交通に対し、高度なモビリティを確保することを目的として導入されているシステムの総称である。

近年、以下に示すような背景をうけて、短距離交通システム導入への期待が大きくなっている。

①都心地区における短い交通需要の増大と徒歩交通への支援

大都市の中心地域等においては、諸機能の集中が進むとともに、都心地区が拡大し、歩行者の増加や歩行距離の増大が生じている。また、都心近傍の鉄道跡地、工場跡地を活用した大規模な再開発地区が増大し、これらの地区等においては最寄りの鉄道駅等の交通結節点との移動や需要が増大している。

このような地区における徒歩では対応しづらい交通を円滑に処理することは、快適で活力ある都市活動を支える上からも重要となっているが、既存の交通手段のみでは十分に対応しにくい交通領域であり、新たなシステムの導入が必要となっている。

②効外部における徒歩交通の支援と公共交通の利用促進

効外のニュータウン等の大規模開発用地において、地区内と最寄りの鉄道駅等の交通結節施設との間の移動距離が拡大している地区がでており、このような地区の開発を円滑に進めるための、新たなシステムの導入が必要となってきている。

また、このような交通サービスを提供することにより、自動車依存を軽減させ、公共交通の利用を促進させることが期待されている。

③交通結節機能の強化

都心部等において鉄道、地下鉄、新交通システム、

バスターミナル等の交通施設が立体的に配置される場合には、その結節機能を高めるための垂直方向の移動を支援する短距離の交通システムの導入を図る必要がある。

また、空間的制約から給節機能の一部を計画的に分散配置する場合や、都市の形成・発展の経緯により多数の交通結節施設が比較的近傍にありながら相互の乗継ぎに大きな支障をきたしている場合には、結節機能の強化を図るため、複数の交通結節施設相互間を快適かつ円滑に結び付けるシステムの導入が必要とされている。

④社会生活の高度化に伴うより高い利便性・快適性の要求

社会生活の高度化に伴い、より利便性・快適性を求める傾向が強くなっており、交通移動面においても快適なシステムの構築が求められている。

⑤高齢化社会への対応

わが国においては急速に高齢化が進展しており、このため、増大する高齢者等の交通弱者が安全かつ快適に移動できるよう、徒歩を補完する交通手段が求められている。

⑥都市環境の保全・向上

地球環境問題、地域環境問題への対応が求められている中で、徒歩交通領域の拡大や公共交通の利便性の向上により自動車交通への依存度を低減させることが重要となっており、低公害型のシステムの導入が必要となっている。

2. 短距離交通システムのタイプ

短距離交通システムとして利用可能なシステムは、わが国をはじめ各国において開発され、既に実用的に導入されているシステムもでてきている。

短距離交通システムの代表タイプとしては、動く

歩道に代表される人が立ったままで連続的に移動する連続輸送型と、車両（キャビン）が軌道上等を移動するキャビン型がある。

連続輸送式には定速型と可変速型があるが、現在実用化されているのは、定速式であり、可変速型はフランスでは実験がされ、日本でもメーカーが基本設計を行なっている段階にあるが実用化には至っていない。

キャビン型には、小型車両が複線軌道上やループ軌道上を高頻度に移動する循環型と、1～2編成の車両がエレベータのように2点間を往復するシャトル型に分類される。

1)連続輸送型

システムのタイプとしては定速型と可変速型がある。定速型は動く歩道とよばれ、国内でも空港や鉄道駅での実用例がみられる。可変速型は動く歩道の速度を速くさせたもので、低速部は動く歩道と同じ速度であるが、高速部はその約5倍の速度で運行することが可能である。両者とも輸送形態はほぼ同じであり、キャビン式と比較した場合の特徴は、連続輸送ができるため待ち時間が無いことが挙げられる。

2)キャビン型

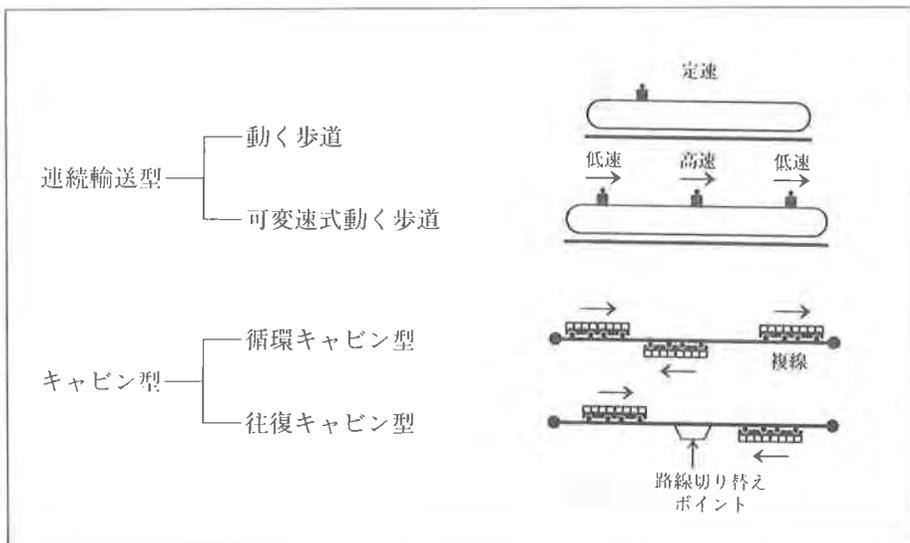
キャビン型は連続輸送型と形態面で大きくことなり、鉄道や新交通システム等と同じように、車両が個別または編成されて軌道上を運行するタイプである。キャビン型を連続輸送型と輸送形態面で比較すると、

ア)速度が速い

イ)定員や運行間隔を調整することで様々な輸送需要に対応できる。

といった特徴が挙げられる。

また、運行形式の面からは、複数の小型車両が複線軌道上を、あるいはループ型の軌道上を、頻繁に移動する循環型と単線軌道上を1～2編成の車両が往復するシャトル型の2つのタイプがある。



国内における導入事例を整理すると表1のとおりである。

3. 導入が期待される地区

このような短距離交通システムの導入により効果が想定される地区を挙げると、以下のような地区が考えられる。

1)鉄道駅と開発地区との接続や開発地区内の移動手段の確保が必要な地区

①都心部において移動手段を確保する必要がある地区

臨海部や大規模工場跡地、貨物ヤード跡地等の鉄道駅からやや離れた公共交通不便地域での都市整備地区と鉄道駅間の結節や、諸機能の集中している都心地区内における移動手段の確保

②効外のニュータウン等において移動手段を確保する必要がある地区

ニュータウン等の大規模住宅開発地区内と鉄道駅との結節や、特に両者の間に高低差の激しい箇所において、歩行抵抗の大きい上下移動を補助する必要がある地区や、ニュータウン等の開発地区内の移動手段の確保

2)交通結節施設での乗継ぎ利便性の向上を図ることが必要な場合

距離のある鉄道駅相互の結節、比較的距離のある鉄道駅とバスターミナル間の比較的距離のある鉄道駅とバスターミナル間の結節、大規模な交通結節施

設内の結節による移動手段の確保

4. 短距離交通システムの都市施設としての基本的考え方

短距離交通システムは、その導入により適正な交通機関の分担や都市整備上の推進及び快適な都市生活の実現を図ることが可能であり、都市にとって必要な施設となっている。このため、新たな都市施設として位置づけることができる。

このような都市施設上の位置付けとしては、

①交通手段の適切な分担を図りつつ、適正な土地利用を創出する上から、徒歩による移動を支援する手段として、

②または既存の交通手段では対応が難しい概ね2km以内の範囲において安全・快適でより高度なモビリティを確保する手段として、

短距離交通システムの導入が必要であるといえる。

5. 導入の効果

このような短距離交通システムの導入による効果を想定すると以下のとおりである。

1) 歩行者の利便性の向上

①歩行の時間、距離の低減

短距離交通システムの導入により、歩行時間、歩行距離が低減され、歩行による行動範囲が拡大される。

②快適な歩行専用空間の確保

歩行者のための安全で快適な専用の空間が確保される。

③高齢者、障害者の移動の改善

高齢者、障害者等が安全かつ快適に移動することができる。

2) 望ましい交通体系への誘導

①都市交通のサービス領域の拡大

既存の交通手段では対応しづらい短距離の交通サービスを提供することによって、都市交通としてのサービス領域を拡大する。

②道路交通混雑の改善と公共交通の利用促進

徒歩交通を支援することにより、自動車交通への依存を軽減させ円滑な道路交通を確保するとともに、公共交通利用を促進させることになり適正な交通機関分担の実現が図られる。

③交通手段選定の多様化

都市交通は地区の特性に応じていくつかの交通手段を使い分ける必要があるが、短距離交通システムの導入によって都市交通としてのメニューが増え多様な選択が可能となる。

表一 国内における短距離交通システムの導入事例

導入事例	導入地区及び空間	システム名称
広島市新井口駅前 (広島アルパーク)	JR新井口駅前から バスターミナルを 通り、商業施設を 結ぶ ペDESTリアンデッキ上	動く歩道
横浜MM21地区	JR桜木町駅前から MM21地区	動く歩道
多摩ニュータウン	京王電鉄堀之内駅 前から公団の賃貸 住宅地内	斜行エレベータ
西宮名塩 ニュータウン	JR名塩駅から ニュータウン (高低差約60m)	斜行エレベータ
四方津 ニュータウン	JR四方津駅前から ニュータウン入口 まで	斜行エレベータ
新東京国際空港	ターミナルビル施 設内(本館～サテラ イトを結ぶ)	Otis-Shuttle
関西国際空港 ※1994年予定	ターミナルビル施 設内(本館～先端乗 降場を結ぶ)	AGTシステム (NTSシャトル)
花博CTM	都市計画緑地鶴見 緑地内 「国際花と緑の博 覧会」で山のエリ アを走行する場内 輸送システムとし て運行	CTM
横浜博SK	横浜博覧会会場内 桜木町ゲート～フ ェスティバル広場	SK
横浜博ゴンドラ	横浜駅東口(そごう 2階ペDESTリアン デッキ付近から ゴンドラゲート (会場内)	ゴンドラ

3)都市開発における開発可能性の拡大

①土地利用・交通施設計画の自由度の拡大

現在、駅周辺等に立地が限定される都市機能の分散配置の可能性が高まり、また、各施設が個々に備えていた駐車場等のサービス施設を一定の地区に集中的に配置して短距離交通システムで連絡する等交通施設計画の自由度も高まる。

②拠点開発の広域的展開の可能性

短距離交通システムの導入によって交通結節点から離れた場所等での施設立地条件が大幅に改善され、

拠点開発が促進される。

③新しいコンセプトの開発の推進と地区のシンボル性の創出

短距離交通システムの導入を前提とした開発により、通常とは異なる形態の開発が可能となるなど、新しいコンセプトの開発、斬新な開発の可能性が高まる。また、システムの導入により拠点間を効率的に連絡する都市軸としてのシンボル性を創出することが考えられる。

表一 2 短距離交通システム関係法制度

法律名	事業名	基本的考え方	システムの種類	具体的事例
建築基準法	———	建築敷地内の施設	エスカレータ、エレベータ等建築敷地内のもの	・関西国際空港、新東京国際空港内 ・斜行エレベータ
鉄道事業法	鉄道事業	事業者が運輸事業として行なう輸送	普通鉄道、モノレール等(道路以外を走行するシステム)	・横浜博 S K
	索道事業	鉄道事業より公共性は小さく特殊な形態を持っているもの	リフト ロープウェイ等	・横浜博ゴンドラ
軌道法	軌道事業	事業者が運輸事業として行なう輸送で道路を占用するもの	路面電車、新交通システム、モノレール等	
道路法	———	一般公共の用に供する道路	エスカレータ、道路用エレベータ等	・動く歩道
上記にあてはまらないもの	———	一般公共の用に供する短距離交通システム		

6. 短距離交通システムの導入の課題

1)適用する法制度の確立

現在までに導入された短距離交通システムに適用された法制度を整理すると表一 2 のとおりである。現状においては適用する法制度が不明確であり、また、現在の法制度においては適用しづらい事例が登場しているため、適用法制度の確立が整備推進上大きな課題となっており、そのための制度を明確化する必要がある。

2)都市計画制度の確立

都市施設としての位置づけを明確にするため、また、施設整備の推進のために都市施設としての位置付けを明確化する必要がある。

3)整備推進・管理運営方策の確立

短距離交通システムの整備にあたっては、導入される地区の状況や、それぞれのタイプが持つ特性を考慮して適切な選択を行なうとともに、都市交通基盤施設としての整備や新交通システム等のインフラ助成制度を活用した整備等を検討する必要がある。

また、導入に関しては、利用料金を徴収することが困難な場合が多く想定されるため、周辺の収益型施設と一体的に第 3 セクター等が整備・管理運営を行う新しい仕組みの構築や、公共側が維持管理を行う場合等における受益者負担のあり方についても併せて検討する必要がある。

北米の短距離交通システムについて

東京都都市計画局

施設計画部街路計画課 佐野克彦

1. はじめに

都市には、地価高騰、住宅不足、ごみ問題、環境汚染等、解決すべき様々な問題がある。同様に交通渋滞、駐車場不足、交通事故の増加、通勤地獄、排気ガスによる大気汚染、交通弱者対策不足といった交通問題も解決すべき最重点課題の一つである。

こうした問題点を解決するのに、総合交通体系の早期形成が有効であると考え。すなわち、道路、鉄道、水路、空路等を相互に有機的に結合し、全体としてより良いバランスの交通配分を実現するのである。これには従来からの交通体系（道路、鉄道等）の整備を推進すると共に、新しい発想による新システムや工夫などの導入によって既存システムを補完することが必要である。

筆者は東京都の平成元年度海外研修生として89年9月から90年3月まで半年間カナダ、アメリカで研修する機会を得たが、両国はそうした新システム、工夫などと積極的に取り組み、多くの実例を積み上げている。新交通システムの導入、パーク・アンド・ライド、キス・アンド・ライド、昇降機の設置等駅施設の充実、チケットの工夫、統一料金制、アートによる快適空間の演出などを見ることができた。

その他にもビルと一体構築された新交通の駅（ビルト・イン方式）、水上タクシー、フェリー通勤、トロリーバスの運行、都心部での地下バストンネル、都心部料金無料制度など、日本に既存のものも含むが、非常に多様な取り組みを見せていた。以下に、その時の資料から短距離交通システムに関連するものを取り上げまとめてみたが、2年前の情報なので、すでに情勢が変化してしまっている部分があるかも知れない。その際にはご容赦願いたい。

2. ガイドウェイ中量軌道輸送システム

一般に新交通システムといわれている。特徴としては、

- バスと鉄道との中間的な輸送力を持つ
- コンピューター制御による自動運転により運行する
- 鉄道に比べコストが低い
- 線形設計上の制約が緩い
- 定時性が確保される

などが挙げられる。

こうした特長により、新交通システムは都市内の道路敷に建設されることが多く、また利用者の便を考慮してビルのなかに駅を設置する（ビルトイン）場合も多い。

個々のケースで上に挙げたどの特徴を強調するかにより、新交通システムは幾つかのタイプに分けられる。例えば既存の都市内において交通混雑等を緩和するために導入される場合、新都市を建設するために導入される場合、空港内の旅客輸送に導入される場合などである。



写真-1 バンクオーバーの新交通（スカイトレイン）

新交通システムはカナダ、アメリカでも非常に普及しており、以下に個々の事例を示す。

バンクーバー（スカイトレイン）

近郊都市も含めたグレーター・バンクーバーの都市交通Vancouver Regional Transit Systemは自治体と州政府の協力で形成され、BC Transit, BC Rapid Transit Company Ltd等の交通企業者によって統一料金制度のもと、バス、フェリー、新交通システムなどを運行している。

バンクーバーの新交通はスカイトレインと呼ばれ、東京都地下鉄12号線と同様に鉄輪式リニアモーター駆動である。都心のウォーターフロント駅から郊外のコロンビア駅まで22kmを3分から7分半の運行間隔により27分で結んでいる。ピーク時の料金は3区域に分かれ、大人CA \$ 1.25、CA \$ 1.75、CA \$ 2.50である。それ以外は一律CA \$ 1.25である(89年9月現在)。また、統一料金制度を採用しているので、バスやシーバス(フェリー)への乗換えは無料である。

トロント（スカボロー線）

周辺地域を含むメトロポリタン・トロントの地下鉄、バス、新交通システムなどの都市交通はTTC (Toronto Transit Commission) が運営している。

スカボロー線はトロント東部に位置するスカボロー市の要請に基づき、スカボロー・タウン・センターに接続する交通機関として導入された路線延長7kmの新交通システムである。機種はバンクーバーのスカイトレインと同じく鉄輪式リニアモーター駆動であるが、有人運転を採用している。料金は大人CA \$ 1.10 (89年9月現在) である。

デトロイト（ピープルムーバー）

デトロイトの都心部は荒廃が進み、市は盛んに再開発を推進している。コボ・ホールやルネッサンス・センターなどの再開発拠点を環状に結んでいるのがDetroit People Mover と呼ばれる新交通システムである。新交通システムによって危険な道路を歩くことなく、拠点から拠点へ安全に快適に移動することができる。この事実によって人々が都心部に戻れば、都市が再生されるという考えである。

運営はDetroit Transportation Corporation とデトロイト市が共同で行っている。

機種はバンクーバーと同じ鉄輪式リニアモーター駆動で、逆時計方向のみに運行している。料金は\$



写真-2 デトロイトの新交通（ピープル・ムーバー）。後方に見えるのが、デトロイトの再開発拠点、ルネッサンス・センター50、3～4分の運行間隔で、全長4.6kmほど15分で一周する。

マイアミ（メトロムーバー）

マイアミの公共都市交通は主にバス、高架鉄道(Metro Rail)、新交通システム(Metro Mover)からなる。運営はデイド郡のMetro Dade Transportation Administrationが行っている。高架鉄道は都心と南北に位置する住宅地をおよそ35kmの路線で結び、都心部にあるGovernment Center 駅で新交通システムに連絡する。通勤者等はそれで都心内に分散される。

マイアミもデトロイトと同様、都心部の荒廃が進み、現在再生に非常に力を注いでいる。新交通システムで安全、快適な移動を人々に保証することで、



写真-3 マイアミの新交通（メトロ・ムーバー）

再開発を援護していく発想に基づいている。

機種はゴムタイヤ走行のセンターガイドウェイ方式であり、一周3kmほどの複線環状軌道上に9駅が配置されている。

ラスコリナス (APT)

ダラスの北西部に位置する企業立地型の新興都市が、大企業の地方分散傾向の象徴的プロジェクトとして形成されつつある。ここに The Las Colinas Area Personal Transit という新交通システムが導入されている。

このシステムはダラス郡公益事業復興局が運営しているが、軌道及び駅の建設費は地域に立地している企業が負担している。現在は第一期として全体計画の中三分の一ほどを運行している。機種はゴムタイヤ走行のセンターガイドウェイ方式である。

駅は大企業が所有するビルの中に作られており、



写真一四 ラスコリナスの新交通 (APT)

そうしたビル相互間の移動に大変便利である。

空港関係

新交通システムは空港内における旅客の移動手段としても盛んに使われている。既にアトランタ空港、マイアミ空港、ダラス・フォートワース空港、ラスベガス空港等で導入されており、ニューヨークのジョン・F・ケネディ空港やシカゴのオヘア空港でもそれぞれ2000年、1995年の完成を目指して、事業着手しているところである。

3. 交通結節点の工夫

北米の諸都市は都市域が非常に広く、ダウンタウン内では自動車はさほどその必要性を感じないものの、それ以外ではやはり自動車交通に大きく依存している。新交通システム等が建設されても、自宅から駅まで自動車で移動するが多い。従って、自動車から新交通システム等に乗り換えるための交通結節点の整備が必要となる。この点においても、広大な国土に恵まれていることもあって施設整備に有利な状況にある北米では、諸都市で積極的に取り組まれている。

パーク・アンド・ライド

通勤等において自家用車で駅まで来て、駅に付属している駐車場に車を留め、鉄道に乗り換えることをパーク・アンド・ライドという。カナダ、アメリカでは多くの鉄道駅でパーク・アンド・ライド用の



写真一五 交通結節点 トロントの例 (左上が鉄道駅、中央円形の建物がキス・アンド・ライト、右下一帯がパーク・アンド・ライド)

施設を有している。立地条件によって、立体駐車場であったり、平面であったりする。

料金は安く、例えばアトランタの地下鉄では一日\$85、月\$14（90年2月現在）である。

キス・アンド・ライド

これは駅まで家の人に車で送ってもらう人のための一時停車用の施設である。駅前ロータリーをシステムとしてより洗練させたものである。トロントのスカボロー線にあるものは、中央に周囲をガラス窓で囲まれた円形の待合室を配し、その周りに停車スペース、周回レーンを設けたものである。待合室には公衆電話もあり、またそこから駅の改札口までは地下通路で直接連絡されている。

ラチ内バス停

アトランタではバスと地下鉄の乗換えに工夫を凝らしており、注目に値する。駅のラチ内（改札の内側）にバスの停留所があるのである。利用者は乗り換えるときに改札を通過する必要がない。バスは専用の通路を歩いてラチ内の停留所に入る。ここは地下鉄ホームの真上に位置し、専用の階段（またはエスカレーター等）を降りるとそこはもう地下鉄のホームである。もちろん統一料金制度なので乗換えは無料である。

4. 駅まわりの工夫

アート

快適な空間を創出することは、今や交通の場においても重要になってきた。そのため駅に様々なアートを積極的に組み込んでいる。モンリオールの地下鉄、デトロイト・ピープル・ムーバー、ボストンの地下鉄レッド・ライン、アトランタの地下鉄なども多くのアートを取り込んでいる。

また、駅の空間配置がゆったりしていることは見逃しやすが重要な点である。それ自体がアートといえる。端的な例としてニューヨークのグランド・セントラル駅コンコースがあげられるが、これほど巨大ではないまでも、ワシントンの地下鉄などゆったりとした空間を持つ駅は多い。

連続性の向上（駅施設の充実）

公共交通機関と自動車を比較すると、自動車のほうが利用者に好まれるという。それは出発地点から目的地まで、乗換えなく連続して、また風雨などに

も煩わされることなく、座ったまま移動できるからである。公共交通機関がいかに便利に発達したといっても、駅や停留所までは歩かなければならず、乗換え時も階段を上り降りしたり、通路を歩いたりしなければならぬ。この連続性の優劣が自動車交通を増大させる原因となっている。

したがって、公共交通機関の連続性の向上は交通政策上の重要な課題であり、近年、エスカレーターやエレベーターが設置された駅が増えている。特に新交通システムの駅は充実しており、訪問した全ての都市で全駅に設置されていた。

5. 料金制度

交通企業者はそれぞれに工夫して様々なチケットを発行している。

普通のチケットまたはトークン（専用のコイン）のほかに一週間定期券や、自分で好きな額を設定できるプリペイド・カードがあり、多様化の時代に相応しい対応をしている。また、ピーク時とオフ・ピーク時で料金を変えたり、高齢者割引や週末割引を設けたりもしている。

多くの都市では統一料金制度を採用している。内容は各都市で少しづつ異なるが、最初にチケットを買えば、異種の乗り物に乗り換える場合でも無料か僅かの追加料金を支払えばよいという制度である。公共交通機関の運行は公共サービスそのものという考え方により、経費の不足分は自治体や州政府等からの補助で賄っている。

都心部においては料金無料という制度もある。カルガリーのCトレインおよびシアトルのバスは共に都心部では無料で運行されている。交通が集中する都心部では、渋滞の解消が課題であるが、これは利用者の利便性の向上とともに、自動車交通量の抑制を図った画期的なシステムである。

6. その他

以上、主に新交通システムを中心に見てきたが、その他にも様々な試みを見ることができたので報告したい。

水路の活用

ラスコリナスではダウンタウンの中央にキャロライン湖があり、そこから水路がいくつか引かれてお

り、水上タクシーが運行している。

サンフランシスコでは対岸のオークランドとの間のベイ・ブリッジの桁の一部が89年10月17日のロマプリータ地震で落ち、約1カ月通行できなかった。この間、サンフランシスコとオークランドの往来には地下鉄のBART (Bay Area Rapid Transit) と共にフェリーが活躍した。

フェリーといっても自動車は乗らない。水上バスである。地震によりやむなく運航したフェリー通勤だが、これが思わぬ人気を呼んだという。

バストンネル

シアトルでは郊外から都心へ向かう多くのバス路線があり、都心部の道路は多くのバスやトロリーバスで混雑している。こうした状況を解消するため、都心部の地下にバストンネルを建設している(90年3月現在)。都心部を運行するすべてのバスをこのトンネルに吸収し、定時性確保と交通混雑解消を実現する計画である。このトンネルをデュアルモード

バスが走る。トンネルの入り口付近にモード切り替え用のヤードがあり、そこで電気駆動に切り替えてからトンネルに入る仕組みになっている。トンネル内には幾つかの駅があり、各駅には多くのバス乗り場が設置されている。駅の様子は高床ホームがない点を除けば、地下鉄の駅とよく似ている。

7. おわりに

以上カナダ、アメリカの諸都市における様々な短距離交通システムの概略を述べた。これらのいくつかは日本の都市でも導入可能と思えるものもある。また実際、すでに取り組んでいるものも多い。東京都でもすでに臨海新交通や多摩都市モノレールの建設が進んでいる。これらは既存の交通が未発達な地域に導入され、地域の発展に寄与するものとして位置付けられているが、新交通システムにはまた、既存の交通過密地域に導入することで過密状況を緩和するという機能もある。導入コストは地下鉄の半分以下であるにもかかわらずサービスレベルは非常に高い。地域の様々な状況に柔軟に対応することが可能である。

また道路交通が極限状況にある今、交通路としての水路を見直す時期にある。水路を交通ネットワークに組み込み、水上タクシーや水上バス等の交通機関を導入するのである。道路からのまちと水路からのまちの二面性を備えた、今よりもより深みのある魅力に満ちた都市になろう。

交通計画は、国づくりからまちづくりにいたるまで、一貫して非常に重要な役割を担っている。今後の都市部における交通計画の場面では、短距離交通システムが水陸両面でキーワードとなると考える。



写真一六 シアトルのバストンネル(駅部)低床式ホーム、一階上がコンコース、その上が市内幹線街路(90年3月現在建設中)

ペDESTリアンデッキと動く歩道

広島市建設局土木部道路計画課

課長 河合 武

1. はじめに——広島市の都市づくり

広島市は中・四国地方の中核都市として、21世紀に向けて、「住みやすく」「活力ある」「平和に貢献する」都市づくりをめざしている。

都市づくりの方策として、商業・業務機能の紙屋町・八丁堀地区（都心）への一点集中を打開して、多心型都市構造を形成する4地区の広域拠点や地域拠点づくりを行う必要があると考えており、現在、数々のプロジェクトを計画、その推進に努めているところである。

そのうち、「広島西部商業地区—アルパーク—」は、広域拠点のひとつとして、本市の都市構造に大きな意義を持ち、広島の新たな顔として誕生したものである。

このような新たな拠点づくりの際に、より機能をも高めるための交通施設整備が特に重要な課題となってくるが、ここでは、「広島西部商業街区」を事例として紹介するものである。

2. 広島西部商業街区の背景と概要

広島西部商業街区は、市の中心から西方約10kmに位置し、広島市が海面埋立を行って造成した西部開発事業によって生まれた、西日本最大の流通拠点である「商工センター地区」に立地している。

この商工センター地区は、本市が昭和41年度から昭和57年度までの間に約328haの海面埋立を行い、流通関連製造業、卸売業、トラックターミナル、住宅用地を提供する大事業であった。

埋立の完成と各施設の進捗とともに、近接するJR山陽本線の新駅設置の要望や、山陽自動車道のICと商工センター地区を連絡している草津沼田道路の開通が相次いだ。

加えて、商工センター地区の西北、市の北西部に人口10万人規模の総合自立都市として「広島西部丘陵都市」の建設構想もスタートした。

こうした社会・経済環境の変化に伴い、当地区の活用について再検討する必要が生じ、昭和60年2月に「広島西部臨海埋立商業街区整備構想」をまとめ、商工センター地区のほぼ中心部に位置し、東西・南北交通軸のクロスする広域的な交通網の結節点である「中心地区センター用地」を商業街区として整備する方針を固めた。

この商業街区は、西部の新しい中心的機能を備えた広域拠点の開発として位置づけ、市民の「ニューライフスタイル」を提供する場として、①ショッピング、②飲食、③コミュニティ、アミューズメント、④銀行や郵便局などのサービス、⑤流通業務団地の機能向上のための業務、⑥交通ターミナルといった6つの複合機能施設をスーパーブロックとして整備するものである。

この計画の推進にあたり、市は民間活力を導入することを決め、事業コンペにより三井不動産(株)、フジタ工業(株)、広島電鉄(株)、(株)中国新聞情報文化センターの共同提案を決定し、昭和62年4月「広島西部開発株式会社」を設立した。その後、昭和63年7月には、関連する公共施設の一体的整備に必要なNTT株式売却による無利子融資制度の適用を受けるため、広島市も出資を行い第3セクターとなり、「広島西部商業街区」は昭和63年11月に着工し、平成2年4月オープンに至った。

広島西部商業街区は、「すべての人々が集い、楽しく自由に過ごせる街」との願いを込め、ALL（すべて）とPARK（公園）の言葉を組み合わせ「アルパーク」と名付けられた。

3. 交通面からみた地区の整備課題

広島西部商業街区は複合した機能を担う新たな拠点開発のため、交通の結節点にあるという立地条件を活かし、街区の総合交通ターミナル機能の確保を行うことが、街づくりの上で不可欠な要素として課題となった。

(1) 総合交通ターミナル機能の確保

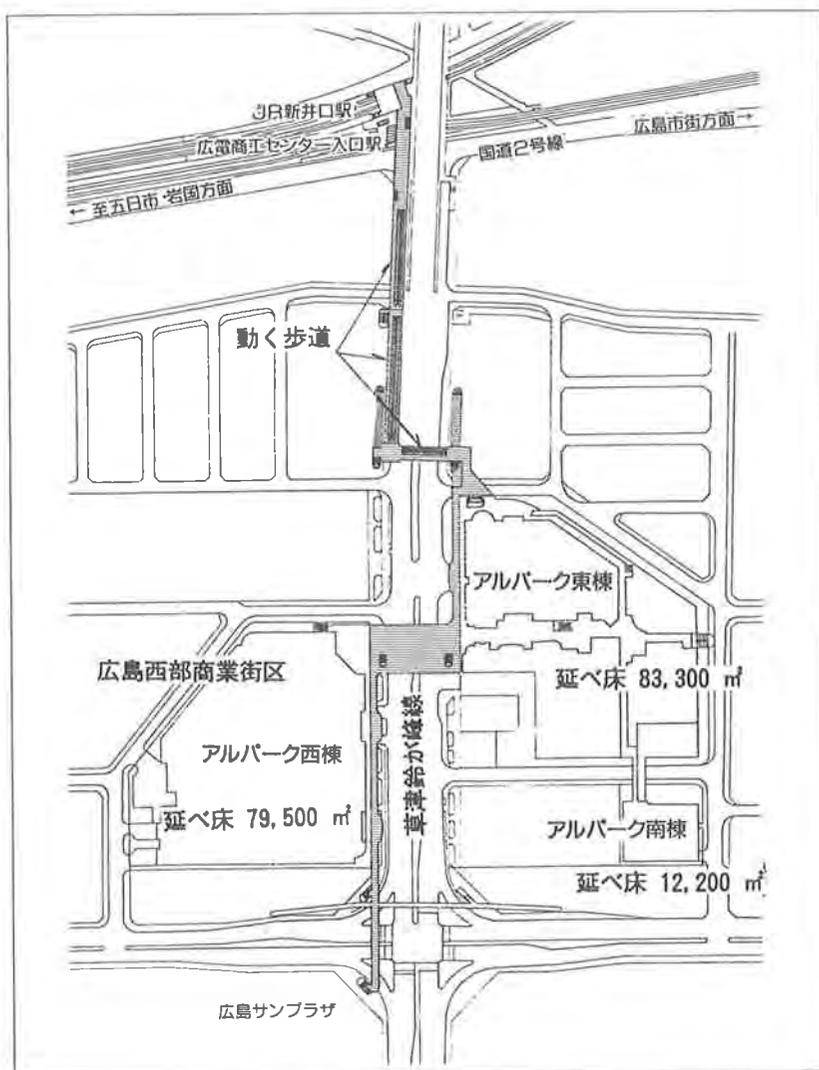
複数の公共交通機関で市中心部と結ばれている当該区は、軌道系としてはJR山陽本線及び広島電鉄宮島線の2路線があり、JR「新井口駅」、広電「商工センター入口駅」の統合駅が北側の国道2号沿いに位置している。また、市中心部と連絡するバス路線がある。

しかし、約18万㎡の床面積を持つ西部商業街区ができることにより、商工センター地区全体の既存の交通需要の効率的処理と、新たな交通需要に対応する交通機能強化が求められることになり、「総合交通ターミナル機能の確保」が必要となった。

(2) 歩行者空間の整備

総合交通ターミナル機能を発揮させるため、統合駅～西部商業街区（アルパーク）～広島サンプラザへと連続する施設間の歩行者空間整備が課題となった。

これらの各施設は大量の歩行者を発生・集中させるうえ、歩行動線が幹線道路で分断されているという問題があり、歩行者空間のネットワーク化が必要となった。



図一 広島西部商業街区—アルパーク—配置図



写真一 広島西部商業街区とペDESTリアンデッキ

4. 総合交通ターミナル機能の確保

西部商業街区の総合交通ターミナル機能を確保し向上させる重要な施設として計画されたのが、バスターミナル、タクシーベイ、送迎用駐車場を設置した「交通広場（約4,000㎡）」である。

このバスターミナルにより、市中心部ばかりでなく、西部・北部地域の商圈をにらみ、また地域住民の交通利便性の向上に大きな役割を果たすものになった。現在、バスターミナルからは、1日約800便のバスが運行されている。

一方、主要な道路網としては、東西方向には国道2号、西広島バイパス、南北方向には草津沼田道路があり、山陽自動車道五日市ICに結ばれている。

さらに将来には、広島都市圏の沿岸部を東西に連絡する広島南道路の計画もあり、東部・南部地域からのマイカー、バス等の自動車によるアクセスも容易となると考えられる。

現在、マイカーを利用した来客に対しては、合計2,000台（休日にはこの他臨時駐車場約1,500台）の駐車場を設置している。

5. 歩行者交通ネットワーク計画

歩行者空間の整備課題に対応する歩行者交通ネットワークを確立するため、重要な役割を果たしたのが、JR・広電宮島線の統合駅（橋上駅）～西部商業街区（アルパーク）の東棟・西棟～広島サンプラザ（広島市勤労者職業福祉センター）を結ぶ「ペDESTリアンデッキ」である。

(1) ペDESTリアンデッキの目的・必要性

ア. ペDESTリアンデッキ及びこれに設置される動く歩道により各施設を2階レベルで直結する

ことで、交通広場や駅などの施設間の距離抵抗（約260m）、歩道橋の場合の昇格による歩行の煩雑さを解決し、ターミナル施設相互のスムーズな連絡が可能となる。

イ. また、歩行者の量的な需要に対し、各施設をショートカットするアクセス手段が確保できるだけでなく、天候に左右されず、車との交錯もなく、かつ交通弱者対策として安全で快適な歩行者環境を得ることができる。

ウ. ペDESTリアンデッキにより、各施設間の有機的連携を確保し、各施設の機能を相乗的に発揮させることができ、商業地区のイメージづくりとまちづくりに貢献する。

(2) 位置づけ及び概要

都市計画道路名 8・7・301号 しんいのくちえきまえ 新井口駅前線

位置 起点：広島市西区井口一丁目

終点：〃 西区商工センター三丁目

延長 約580m

幅員 4～27m 代表幅員6.5m

道路種別 特殊街路（歩行者専用道路）

道路構造 高上げ式

事業費 約35億円

事業年度 昭和63年度～平成元年度

事業主体 広島西部開発㈱〈第3セクター〉

財源等 NTT-Aタイプによる無利子貸付＋市中借入金

〈動く歩道〉	名称	トスウェイ
	幅員	1.2m
	延長	40m、70m、21mが2基(上り、下りレーン)
	速度	30m/分
	輸送能力	9,000人/時



写真二 ペDESTリアンデッキ

(3) 動く歩道（オートレーン）の設置

JR新井口駅から交通広場の間は歩行者数が非常に多く、歩道のみで対応するならば幅員が12m程度必要と推計される。

一方、当該デッキ設置区間は、都市計画道路草津鈴が峰線の高架部と土地買収が非常に困難な民地とにはさまれた位置にあり、橋脚設置可能位置と構造物のバランス、景観やデッキ下の採光、デッキのメンテナンス等を勘案すると、デッキの幅員は6.5mがほぼ限界である。

そこで、動く歩道（オートレーン）の設置について検討し、歩行者の処理能力の増大とペDESTリアンデッキの有効幅員の縮小を図った。

これにより、歩行者交通のサービス水準を高めるとともに、ペDESTリアンデッキを動く歩道を含め

有効幅員6.2mとした。

この動く歩道は、長さ40m、70m、21mの3対が設置され、歩行者に対し、より安全で快適なグレードの高い歩行環境を提供することができた。



写真-3 動く歩道

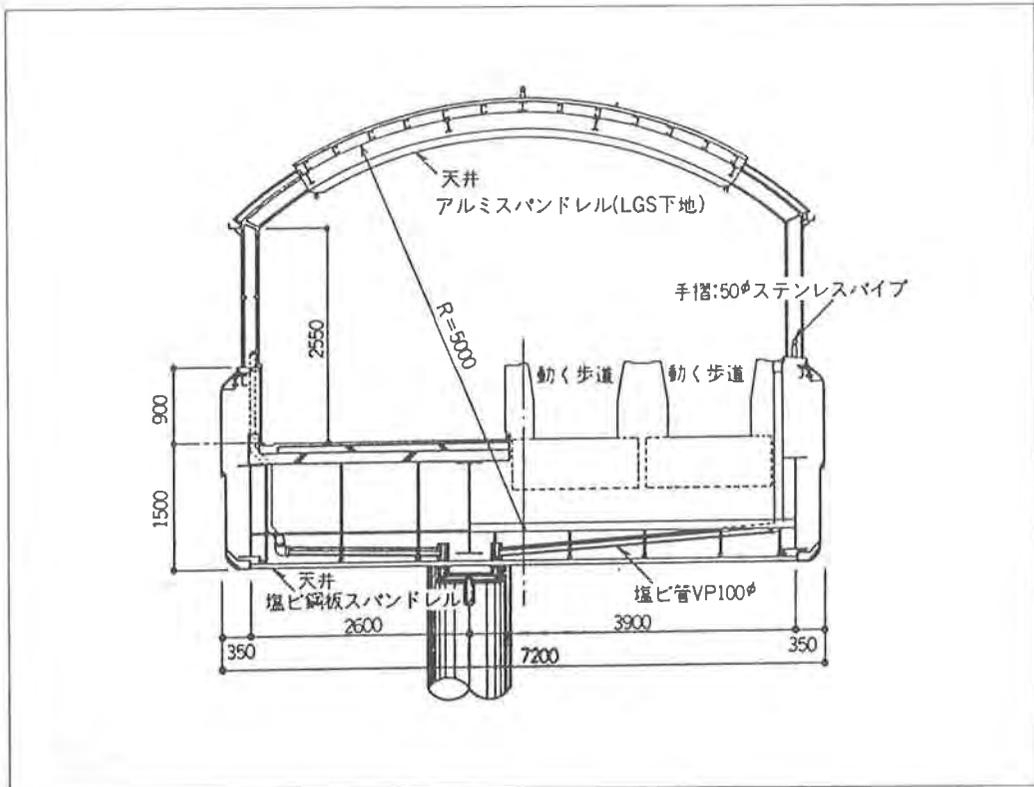


図-2 ペDESTリアンデッキ（動く歩道部分）断面図

6. 事業手法と管理について

動く歩道も含めペDESTリアンデッキの整備にあたっては、①限られた街路整備財源と事業の緊急性、②商業街区との一体的整備という観点から、「NTT

株の売却収入による無利子貸付制度（Aタイプ）」の適用を受け、整備を行った。

完成後は、市に無償で第3セクターである広島西部開発株式会社より引き継ぎ、市道認定したうえ供用している。なお、管理については市と(株)アルパー

ク（広島西部開発㈱を改名）の間で協定を結び管理している。

7. おわりに

JRの乗降客は広島西部商業街区ーアルパークーが開業する以前には、1日平均8千人だったのが、開業後は1日平均1万2千人強になり、日曜・祭日は特に増加した。

現在、アルパークへの年間来客数が1,200万人を超えている。

このように、新しい拠点の開発とそれを基盤として支える交通施設の一体的整備によって、賑わいのある街づくりが可能となった。

当該地区のような公共交通機関や幹線道路網の結節点である立地条件を活かし、限られた空間の中で複数の交通手段の確保と歩行者交通ネットワークが確立された事例は、他の交通結節点整備や拠点開発に参考になると考えられる。

また、公共と民間と一体となった開発の計画と実施という点でも意義があると思う。

今後も、広島市としては西部商業街区のような広域拠点も含め、交通の結節点を中心に拠点形成を図り、安全で快適な街づくりを目指していきたいと考えている。

なお、今回の報告にあたり、資料及び写真の提供をいただいた㈱アルパークに感謝申し上げます。



“創造の丘 ナシオン”の斜行エレベーター

住宅・都市整備公団 関西支社
阪神北部開発事務所

1. “創造の丘ナシオン”の概況

“創造の丘ナシオン”は、大阪市と神戸市のほぼ中間に位置する西宮市の北部、六甲山系の東端に位置し、面積約243ha、標高約90mから340m、高低

差約250mに及ぶ地区で、東西1.5km、南北2kmの南面に傾斜した山地丘陵地形の地区である。

地区は、図2のとおり地区中央部で南北に大きく2つの地形に分れている。地区東側は、武庫川の深い渓谷に接し、西及び南側には、六甲山系が広がり、

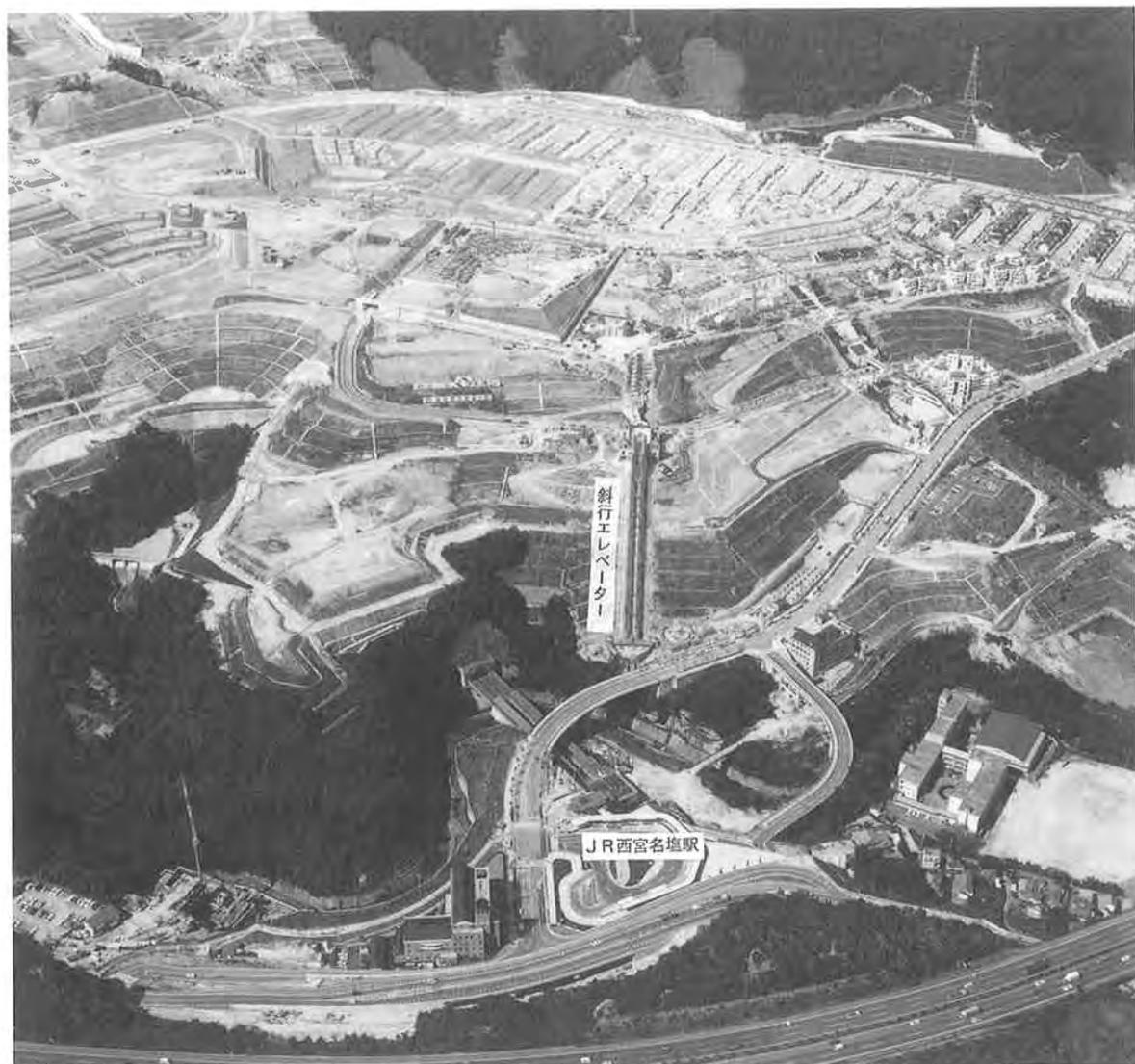


写真-1 航空写真

地区と六甲山系の間には中国自動車道と国道176号が東西に走っている。

この地区は、昭和45年に兵庫県住宅供給公社が用地買収に着手して以来、宅地開発公団を経て住宅・都市整備公団に継承された新住宅市街地開発事業の地区で、昭和61年の国鉄福知山線の複線電化にあわせて地区南端にJR西宮名塩駅が新設され、大阪駅まで約34分で結ばれるなど、地区周辺の都市基盤の整備が進みつつある地域に立地している。



図-1 位置図

本稿で報告する“斜行エレベーター”もこの検討の中から生まれた。



写真-2 全景

2. 街づくりの考え方

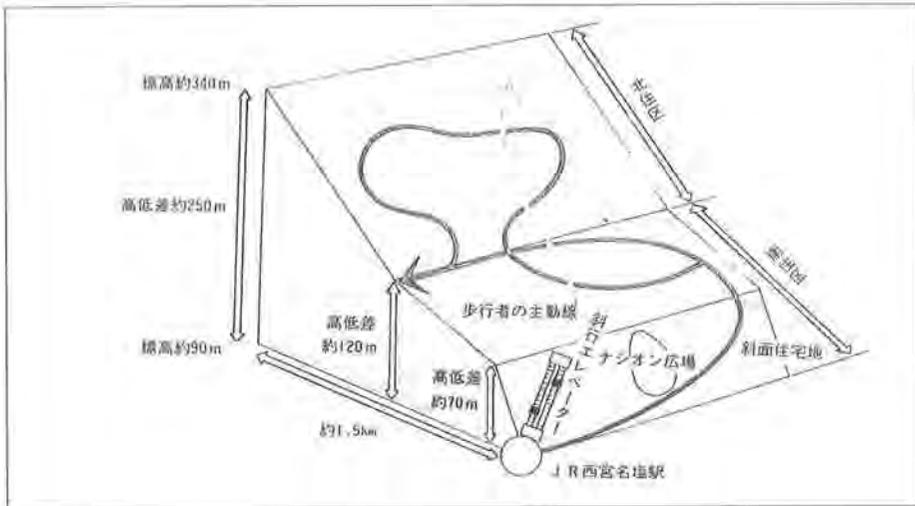
この地区の開発に着手するにあたって、大きく2つの柱をたてた。

まず第1は、南面する斜面を積極的に生かした住宅地やオープンスペース等を計画するとともに、交通計画についても地形条件を十分に考慮し、南面する急峻な地形に調和した土地利用計画とすることであった。

2つめは、「創造性豊かな街づくり」を目指すことであった。

甲子園球場があることで有名な西宮市は、10の大学や短大があり、住みよい住宅地のイメージが高く、隣接する宝塚市は、芸術・文化のイメージの高い都市である。また、阪神間地域は、市民グループによる芸術・文化活動も盛んである。

地区がこれらの地域の「山の手」に立地することも念頭において、「創造性豊かな街づくり」を目指すこととなり、斜行エレベーターもこの方針に沿った設計内容とした。



図一 2 地区形状模式図

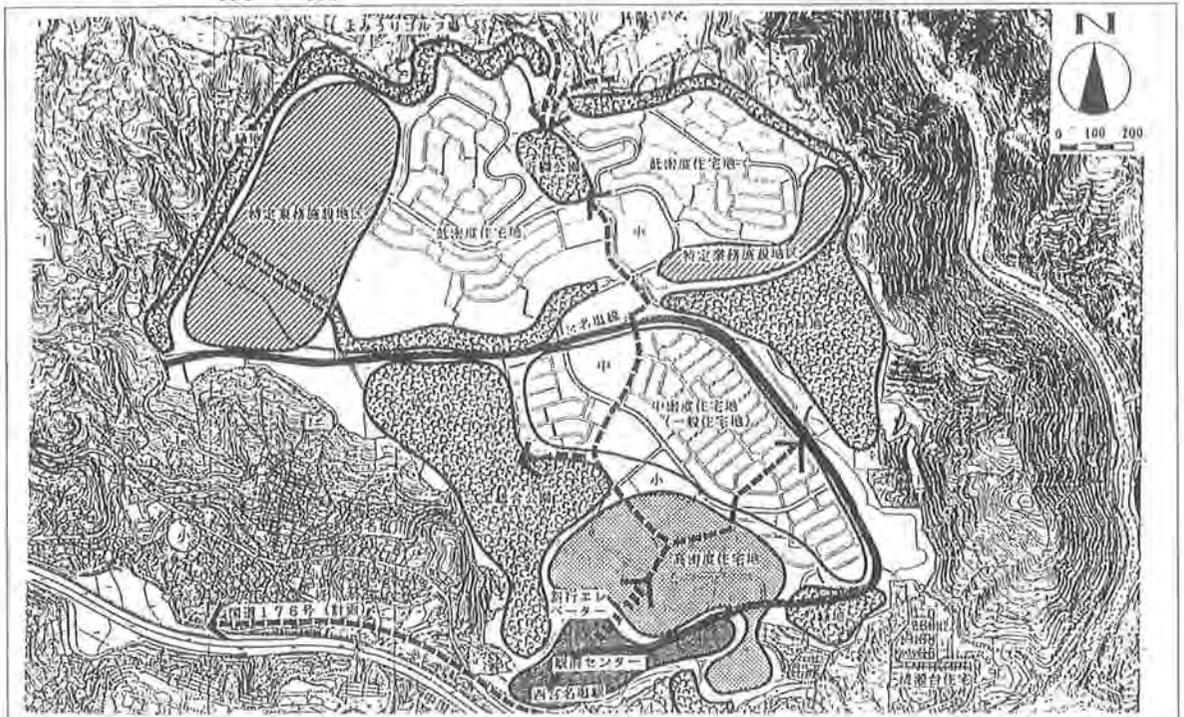


写真一 3 夜景

3. 創造の丘ナシオンの土地利用計画と斜行エレベーター

計画戸数約3,000戸、計画人口約12,000人の創造の丘ナシオンは、南北2つの住区で構成し、北側の住区の外周部には、誘致施設用地として「特定業務施設用地」を配置した。

図一 3 土地利用構想図



地区南端に位置するJR西宮名塩駅周辺は駅前センター地区とし、西宮市北部地域の商業・行政の拠点施設が立地することになった。



写真-4 下部ステーション

歩行者の主動線として、駅前を起点として地区中央部を縦に走る歩行者専用道路を設置し、この歩行者専用道路の駅前から住宅地へいたる急傾斜の区間に、斜行エレベーターを設置して高低差約60mを克服することとした。そして、斜行エレベーターも含めて歩行者専用道路として都市計画決定することとなった。

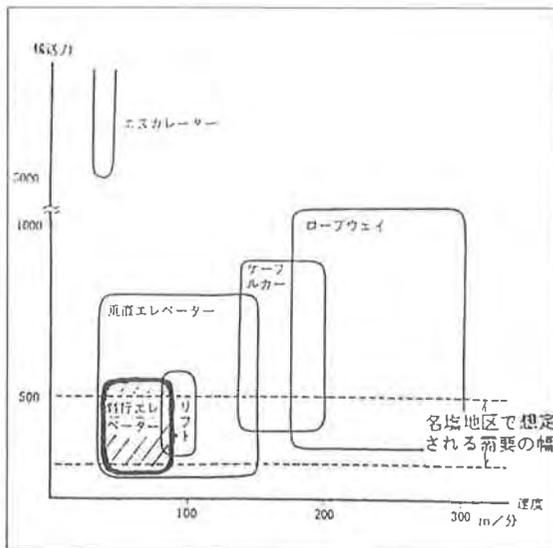


表-1 高低差を克服する交通システム

4. “斜行エレベーター”の計画内容

斜行エレベーターの設置にあたっては、図4に掲げられるように、経済効果や輸送量等各種システムの比較検討を行なった結果、その採用が決まった。この斜行エレベーターの設置により、駅と南の住区との間の高低差を一挙に克服し、駅に隣接する斜面住宅

地の上部に位置する比較的平坦な南の住区全体を徒歩圏とすることが可能となった。

表-2 斜行エレベーター概要

(1)エレベーター	
斜行長	145.57m
高低差	57.5m
傾斜角	23°27'
速度	90m/分
輸送能力	400人/時
片道所要時間	約120秒
停止階数	3カ所
カゴ台数	2台(冷房設備 他)
カゴ容量	定員17名(1,150kg)
カゴ内寸法	間口1,800mm×奥行1,500mm
非常口	8ヶ所
(2)下部ステーション	
建築面積	294.55㎡
(主要施設)	
エントランス広場	496.63㎡
「下階乗降口」	
(3)上部ステーション	
建築面積	633.73㎡
延床面積	1425.69㎡
(主要施設)	
1F 駐車場	397.44㎡
「中間乗降口」	
2F ホール	349.16㎡
3F エントランス広場	523.29㎡
「上階乗降口」	
(4)防犯セキュリティ計画	
①防犯	監視TVシステム(カメラ、モニター、ビデオ) 防犯警報装置(非常ベル、非常回転ランプ)
②非常時	故障時自動通報システム 停電時管制運転(最寄階又は非常口への自動着床) 地震時管制運転(最寄階又は非常口への自動着床)
(5)運行計画	
JRの始発から終電に合わせて運行	

設計の概要は表2に示すとおりである。図4のように歩行者は、駅から名塩川を横断してギャラリーと円型スロープで構成された下部ステーションに到達することになる。



写真-5 上部ステーション

カゴは17名乗りのものを2基設置し、分速90mの機種を導入した。この機種は斜行エレベーターとしては一番スピードが速く、日本で最初の導入となったことから、建築基準法38条に基づき性能評定委員会に付議し、建設大臣の認定を受けた。シャフトには途中に乗降口を設けず、下部ステーションから一気に上部ステーションまで上げることにした。

これらの結果、斜行長が146mあるにもかかわらず400人/時の輸送能力を確保することが可能となった。

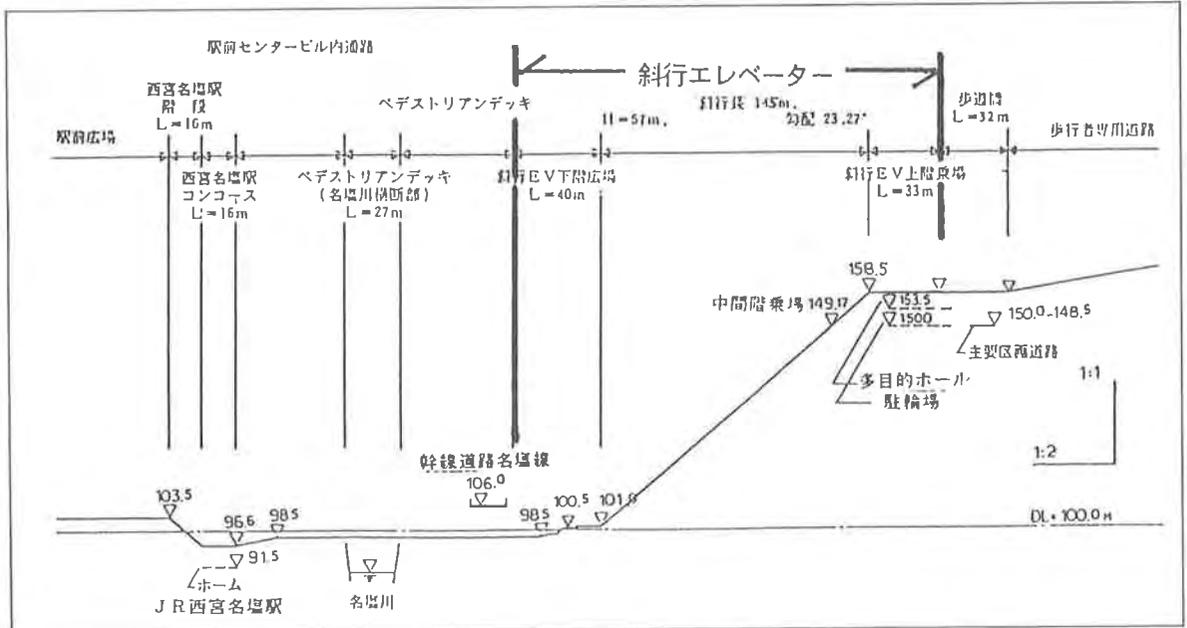


図-4 斜行エレベーター周辺断面図



写真-6 シャフト

上部ステーションは3階建とし、1階と3階に乗降口を設け、1階は駐輪場、2階は多目的ホールとして利用できる構造とした。3階にあたり上部ステーションの屋上は、歩道橋と連結して、車と交差する

ことなく安全な歩行が確保できるようにした。

また、防犯やセキュリティ対策についてもTV監視システムを導入する等、万全の対策を講ずることとした。

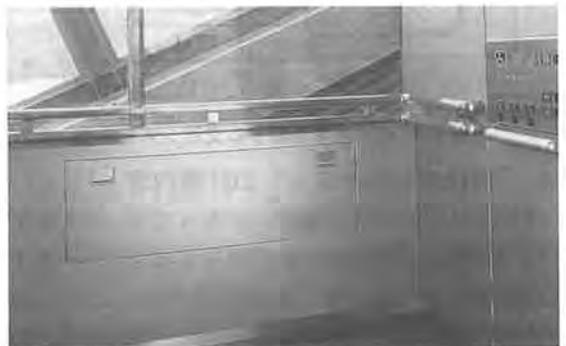


写真-7 カゴ内部

さらに、この施設が歩行者の利便性向上に寄与するばかりでなく、創造性豊かな街づくりを目指す地区のシンボルにもなることから、設計にあたっては特にデザインに配慮し、エレベーターの側面及び屋

根をガラス張りとし、カゴからの眺望を楽しむことができるとともに、2基設置したカゴを赤と青に塗りわけて施設に色どりをそえ、夜はライトアップにより光輝く「街の動くオブジェ」となるようにした。

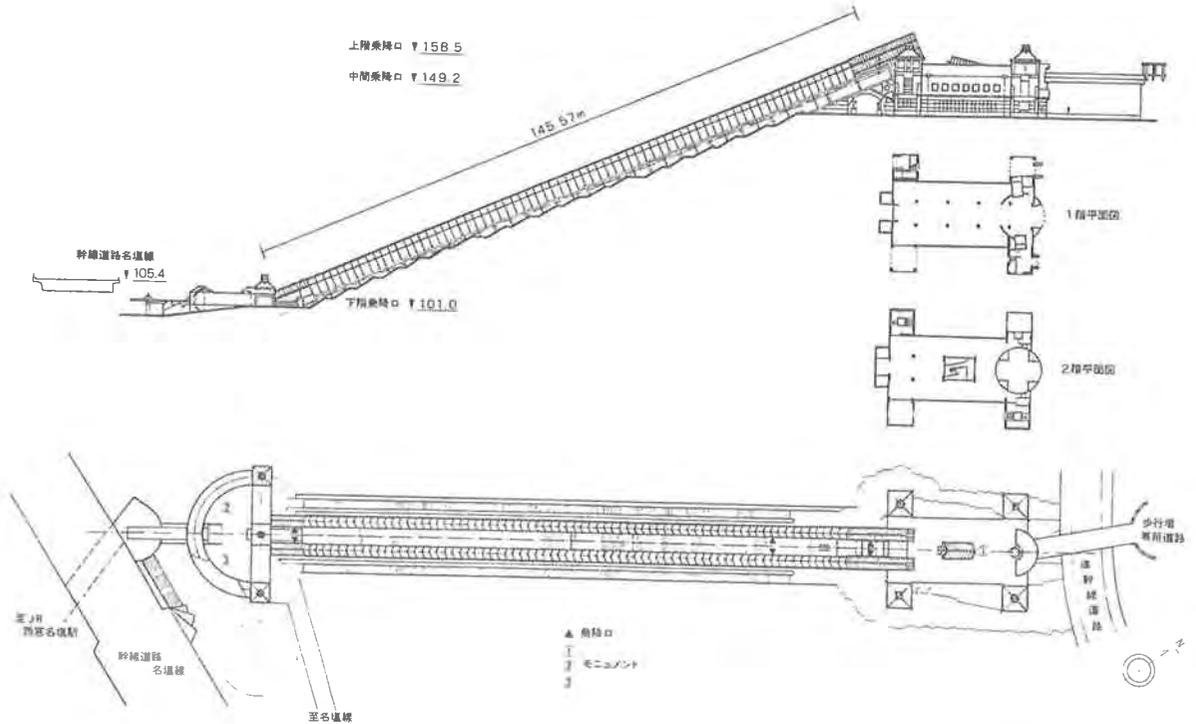


図-5 斜行エレベーター（平面図），斜行エレベーター（立面図）



写真-8 モニュメント

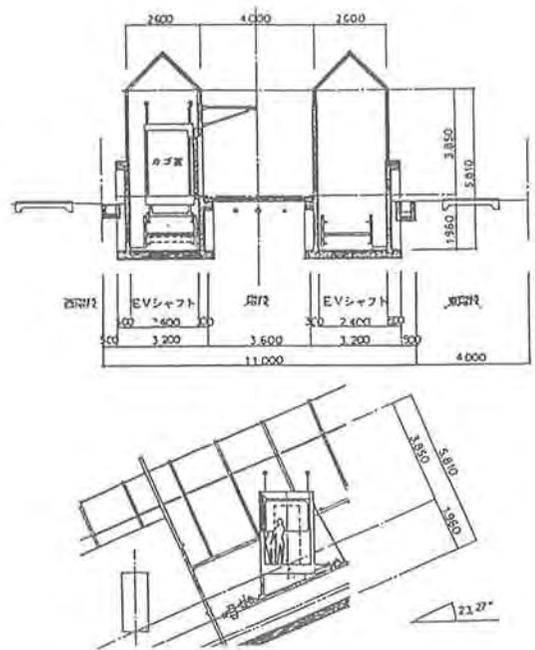


図-6 シャフト内設計概要図

また、施設の設計の段階から、建築家と芸術家とが協力して進めることとし、斜行エレベーター設計者の遠藤剛生氏と、平成元年度に西宮市に設置された「西宮市都市活性化懇話会」の専門委員で芸術家として著名な池田満寿夫氏の両名が協議を進め、この施設にふさわしい環境モニュメントを設置することとなった。その結果、下部ステーションに2個の彫刻、上部ステーションに1個の彫刻と2つのレリーフを設置し、それぞれのステーションが屋外ギャラリーの役割も果たすこととなった。

5. おわりに

“創造の丘ナシオン”は、平成3年8月に第1号の入居者を迎え、この入居にあわせて、平成3年9

月から斜行エレベーターの運行を開始した。

公団では、昭和59年に神戸市北区の花山東団地に設置した斜行エレベーターを皮切りに、多摩ニュータウンなど、“創造の丘ナシオン”以外にもいくつかの斜行エレベーターの設置を経験している。しかし、“創造の丘ナシオン”のような、都市の基盤施設として不特定多数の利用者を想定した導入はまだまだ試行段階といえる。

今後、この種の歩行補助手段的な施設の導入に対して社会的な要請が増大することが考えられるが、この要請の増大にあわせ、施設の導入手法や管理手法等、制度面の体系的な検討もあわせて必要であると思われる。



大型ニュータウン開発事業(コモアしおつ)に 新しい交通システム“コモア・ブリッジ”

(株)青木建設広報部

21世紀に向けて、豊かさやゆとりを実感できる生活空間の整備、創造が課題とされているが、青木建設は国内外での豊富な宅地造成工事、住宅開発事業で培ったノウハウをもとに、企画・提案から設計・施工そして販売までを手掛けるニュータウン開発で快適な住環境づくりに取り組んでいる。山梨県最東部の上野原町四方津で進行中の大型ニュータウン開発「コモアしおつ」では、昨年11月13日、ニュータウンと最寄りのJR中央線四方津駅をむすぶ斜行エレベーターとエスカレーターを併用した新しい交通システム“コモア・ブリッジ”が完成した。



写真-1 コモア・ブリッジ (駅と、高台に位置するニュータウン間の交通の便を確保した)

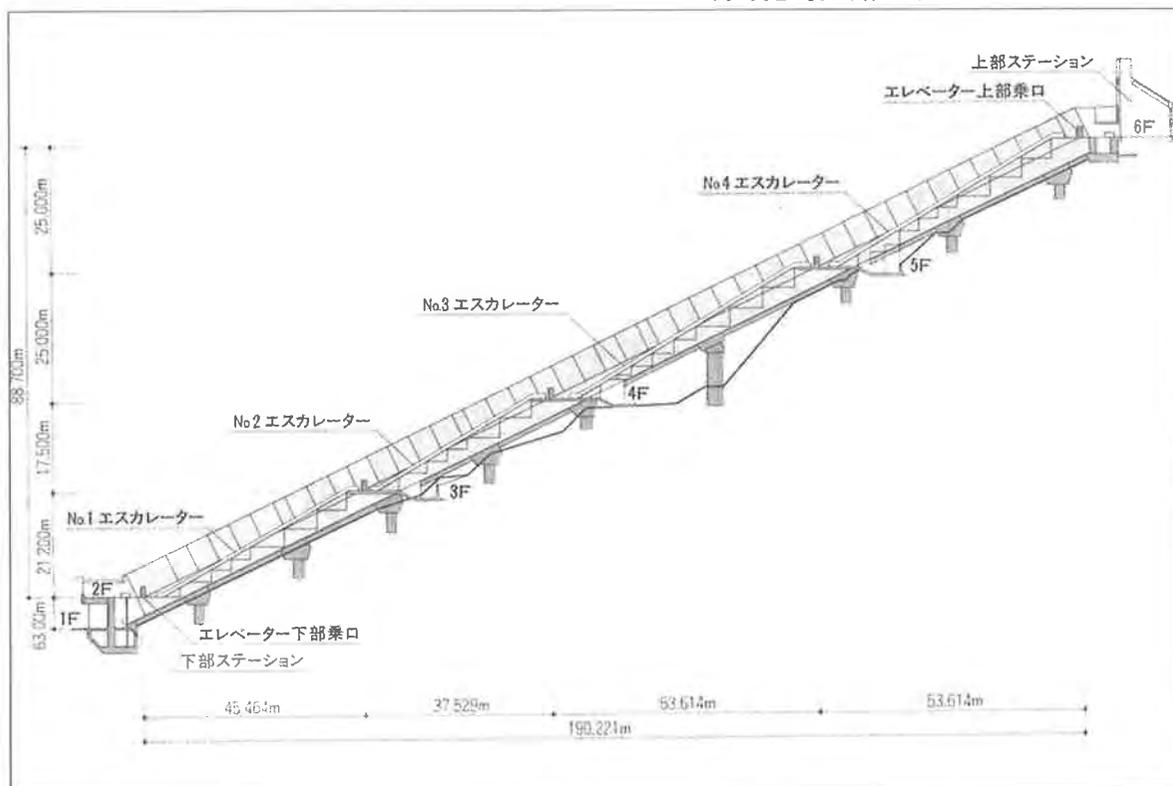


図-1 コモア・ブリッジ立面図

コモア・ブリッジ概要

工期 平成2年4月～平成3年11月
 建設費 40億円
 仕様

斜行エレベーター		エスカレーター
高低差	88.7m	88.7m
勾配	25°(斜距離210m)	30°
輸送能力	240人/Hr	6,750人/Hr
定格速度	60m/min	30m/min
その他	遠隔監視システム 地震時停止装置 煙感知設備 火災報知器 空調換気設備 照明設備	遠隔監視システム 地震時停止装置 排煙設備・火災報知器 消火設備・空調換気設備 照明設備
	三菱電機製造	日立製作所製造

設計: ㈱青木建設(原設計: ㈱アルコム)

開発地の斜面に、エスカレーター1基(4連)、斜行エレベーター2基(定員15人)を並列に配したもので、高低差88.7m、斜延長209.8mの設備となり、屋外に敷設されるものとしては、斜行エレベーターが日本一の規模を誇り、両者を組み合わせた施設としても東洋一である。

ニュータウンが四方津駅との高低差平均100mの

高台に位置していることから、約6,000人が見込まれる居住者の交通の便を図るために設置されたもので、同交通システムを利用することにより、ニュータウンと四方津駅間の所用時間がエスカレーターの利用で約8分、斜行エレベーターの利用で約4分となる。



写真-2 コモアブリッジ内部(透明なドームの内側からは、四季折々の自然の眺望が楽しめる)

斜行エレベーターは、深夜を除く18時間の稼働。エスカレーターは、朝夕のラッシュ時に上下いずれ

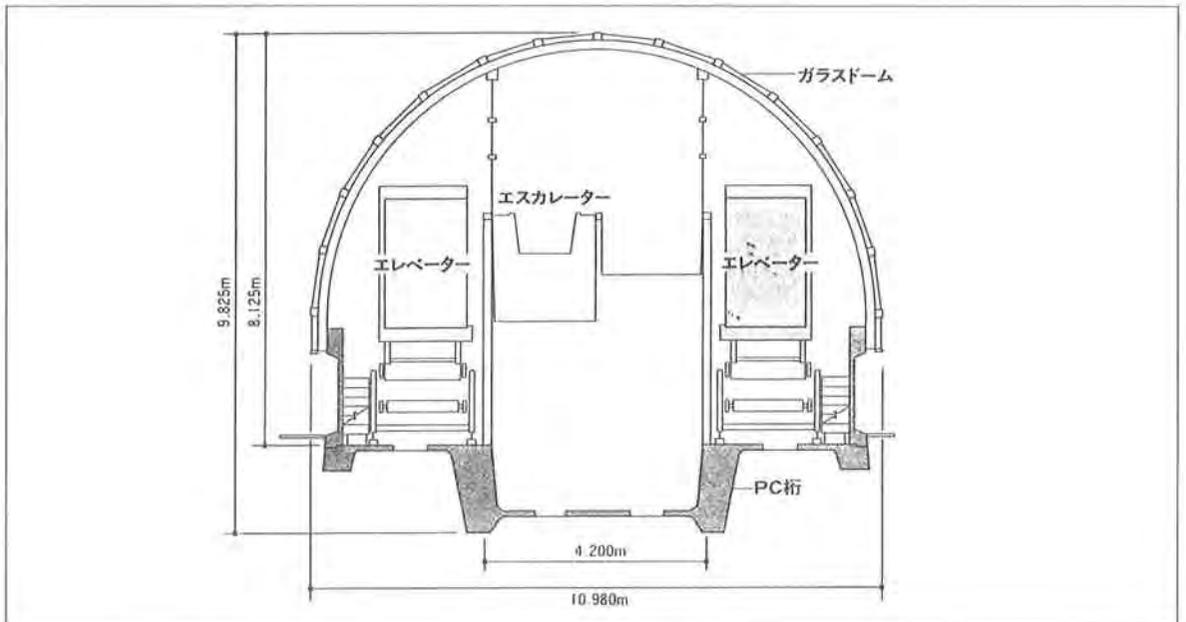


図-2 コモア・ブリッジ断面図

か一方に稼働させて、居住者の通勤、通学等に備える。

東京の地価高騰や一極集中により首都圏のベッドタウンは放射状に拡大している。こうしたなか、新都心・新宿から約75分の通勤圏に位置する「コモアしおつ」は自然に恵まれた、都心に近いニュータウンとして注目を集めている。約400戸単位で1ブロックを形成する一戸建て住宅を中心に、サブゾーンには商店や病院などの複合住宅を、また3カ所の集合住宅ゾーンには中・高層住宅を、さらにセンターゾーンには銀行、スーパー、各種専門店、サービス施設などをそれぞれ配する。また、スポーツ施設や時計、石などをテーマごとに設置する公園や小学校、集会所など公共スペースを広くとり住民の活発な交流を図る。

同ニュータウンは「コモア・ブリッジ」を導入し居住者の足を確保することで丘陵地に新たな住宅開発の可能性を広げたことが評価され、日本経済新聞社が毎年実施している優れた新製品、サービスを表彰する「日経優秀製品サービス賞」(1991年度)を受賞した。



写真-3 コモアしおつニュータウン(山梨県下最大のニュータウン6,000人の町が生まれる)

コモアしおつプロジェクト概要

開発面積	80.2ha
工事期間	昭和62年4月～平成5年9月
総事業費	430億円
計画戸数	一戸建住宅 1,230戸 集合住宅 380戸
	計 1,610戸



関西国際空港旅客ターミナルビル

—AGTシステムについて—

関西国際空港(株)

施設部機械二課 課長 野村 剛

はじめに

関西国際空港は、我が国の航空輸送需要の増大に対処するとともに、騒音問題のない、わが国初の24時間運用可能な国際・国内拠点空港として大阪湾南東部泉州沖約5kmの海上に建設中である。

平成3年12月に埋立が完了し、現在、旅客ターミナルビル等の空港諸施設の建設を鋭意進めているところであり、平成6年夏頃に開港する予定である。(写真-1参照)



写真-1 関西国際空港全景

旅客ターミナルビル(PTB)は、パリ空港公団の提案したコンセプトを採用し、同公団の協力を得て基本構想を策定した。PTB本館は、国際、国内線ターミナルを上下に重ね、航空機搭乗ゲートは、左右両側に延びたウイングに設けることにより、旅客移動が明快かつ迅速にできるようにしたものである。このため、ウイング3階を自動運転車両による旅客輸送システム(AGT)が本館とウイングとの間を走行し、国際線旅客の移動に供せられる。

旅客移動のための同様のシステムは米国のタンパ

空港、シアトル・タコマ空港等で供用されている。また、新東京国際空港においても近々供用される予定であるが、いずれも旅客ターミナルビルとサテライトビル間の移動に供せられるものであり、本システムのように単一の建物内に計画されたのは世界でも初めての試みである。

なお、PTBの設計にあたっては、国際化する関西の玄関にふさわしい独創的で優れたデザインを求めて、基本構想に基づいた国際コンペを実施し、イタリア人建築家レンゾ・ピアノ氏が提出した作品が最優秀作品に選ばれ、その成果を踏まえ設計が行われた。(写真-2参照)



写真-2 旅客ターミナルビル模型図

1. システム計画

(1) 旅客輸送需要

AGTの旅客輸送需要は、関西国際空港第1期計画の基礎数値(旅客数、仮想ダイヤ等)を前提として検討を行った。需要を設定するにあたり到着便については、一度に多数の旅客が発生し、その降機に10分程度を要すること、また、出発便については、

到着便と比較し需要の集中度は低いが短時間の変動を考慮して、10分間ピークの想定を行い、下記のとおりとした。

a. 出発

1 ウイング 480人/10分間

b. 到着

1 ウイング 1,250人/10分間

(2) サービスレベル

AGTの利用者は国際線旅客に限定される。出発旅客はPTB本館で航空機への搭乗手続き、出国手続きを行った後、PTB本館より左右に延びるウイング(長さ約680m)の出発ゲートへ、また、到着旅客はウイングの到着ゲートよりPTB本館へ移動する。

旅客の利便性を考慮し、ピーク時においても待たずに利用できるサービスレベルとし、移動に要する時間を最大待時間と乗車時間をあわせ5分以内に設定するとともに旅客の歩行距離も少なくなるよう計画した。

(3) 出発、到着旅客の分離

保安上の観点から、緊急時を除きセキュリティチェックの終わった出発旅客と到着旅客とが完全に分離されるよう計画した。

(4) 運行形態

運行時間は、24時間運用空港であることから、夜間等の航空機の離発着が少ない時間帯を考慮し、種々の運行形態が可能なように計画した。

2. システムの選定

システム計画に基づき、世界各国の多種多様な方式の中から最もふさわしいシステムを選定するため、プロポーザル方式により機種を選定することにした。国内外あわせて13グループより提出されたプロポー

ザルをシステムの信頼性、運用及び保守の容易性、PTB計画との整合性等の技術面と建設費等の経済性の両面より総合的に審査し、電動モーター駆動ゴムタイヤ方式のシステムを採用した。

3. システムの概要

(1) 旅客動線

出発旅客は、PTB本館4階チェックインロビーで手続きを終えた後3階に下り、出国検査を受け、本館乗降場へ向かう。目的のゲートに近い乗降場に運行しているAGTにより移動し、降車した乗降場から2階出発コンコースに下り少し歩いてゲートに到着する。

到着旅客は、航空機から降りるとウイング2階に出てくる。ここから3階到着コンコースに上り、AGTによりPTB本館の入国審査に向かう。

(2) 路線線形

PTBウイングには2路線の走行路線及び本館乗降場、中間乗降場、先端乗降場の各乗降場が配置されている。各路線はバイパス部を有し、2列車が行き違い交互運行を行う。また、各ウイングに車両の点検整備を行う検修庫及び検修線を設けている。

(図-1 参照)

(3) 運行計画

平常運行時は、2路線をそれぞれ本館乗降場と中間乗降場間のシャトル運行路線、本館乗降場と先端乗降場間のシャトル運行路線として運行する。車両運行間隔は、航空機離発着に伴う旅客輸送需要の変動に対応し、スケジュールモード(定時隔運転)の設定変更を行う。また、夜間等の航空機離発着が少ない時間帯は、デマンドモード(旅客要請に対応して運転)に設定する。また、保守及び故障等の1路

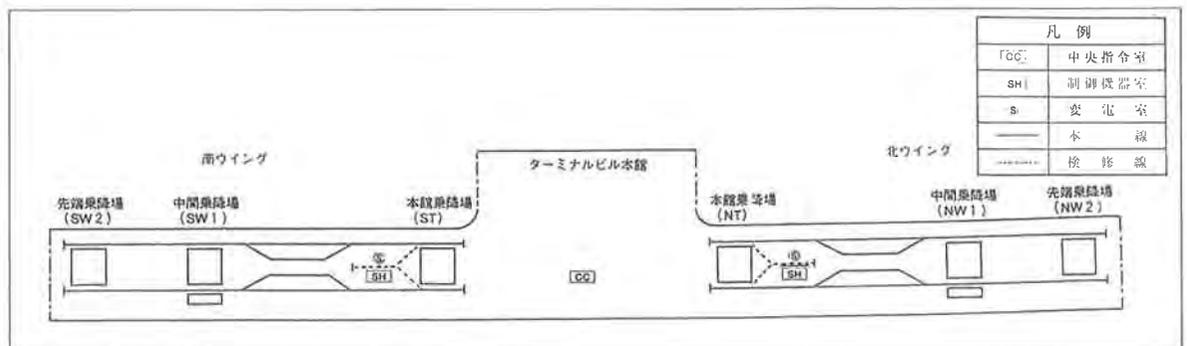


図-1 路線概略図

線運行時は、各乗降場停車のシャトル運行により旅客動線を確保する。

(4)車両

セキュリティの観点より、出発旅客と到着旅客が混在しない旅客動線を確保するため、出発旅客専用車両1両と到着旅客専用車両2両の3両固定編成となっており、各路線2編成、両ウイングで合計8編成の車両を配備する。

車両のデザインは、PTB全体と調和するよう、開放感に重点を置き、外観をソフトな感じとし、シンプルかつ明るいイメージを主眼とした。

(写真-3参照)



写真-3 車両外観図

《主要諸元》

形式	案内軌条式
定員	78人(内座席6人)×3両
運転方式	無人自動運転
運転速度	最高35km/h
車両寸法	編成長:28.15m
	全幅:2.69m
	全高:3.38m
車両重量	10.8t
台車	中子式補助輪付ゴムタイヤ
主電動機	直流分巻電動機
案内方式	側方案内

(5)乗降場

PTB建築構造と一体構造になっており、車両の分離に対応して出到着旅客を分離するためのホーム隔壁を設けている。また、軌道との間は、ホームスクリーンにより区画し、車両停車時の車両ドアに対応する位置に、ホームドアを設けている。

(図-2参照)

4.建設スケジュール

AGTシステムの据付工事は、PTB建築工事工程と密接に関係しており、平成5年1月頃に現地着工

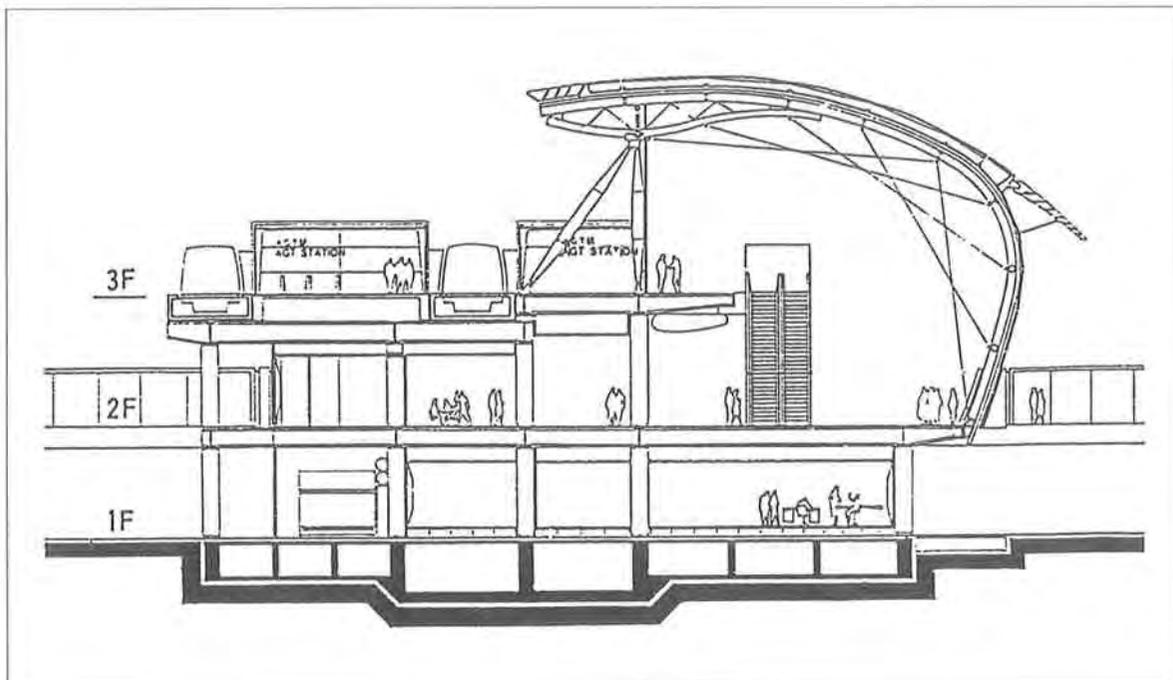


図-2 ウイング断面図(中間乗降場部)

を予定している。また、関西国際空港の平成6年夏頃開港を前提として、据付工事及び試運転・調整の完了を平成6年6月としている。

尚、本システムは、建築基準法の建築設備として定義されており、建築基準法38条の認定に係る事前の技術的評価を(財)日本建築センターに申込み、平成4年3月に評定書が発行され、現在、認定手続きを進めているところである。

おわりに

AGTシステムは、従来の新交通システムと機能的に類似しているものの、建築物上の短距離軌道、運行及び旅客の利用形態等、新たな試みが多く今後の多種多様な短距離輸送システムの先例となるよう引き続き努力を傾注する所存である。

最後に、本システムの計画、建設に当たり、ご指導を賜った方々に深く感謝するとともに今後ともご協力をお願いする次第である。



周防町通線の整備とまちづくり

——「ミナミ地区」ヨーロッパ村から
アメリカ村にかけて——

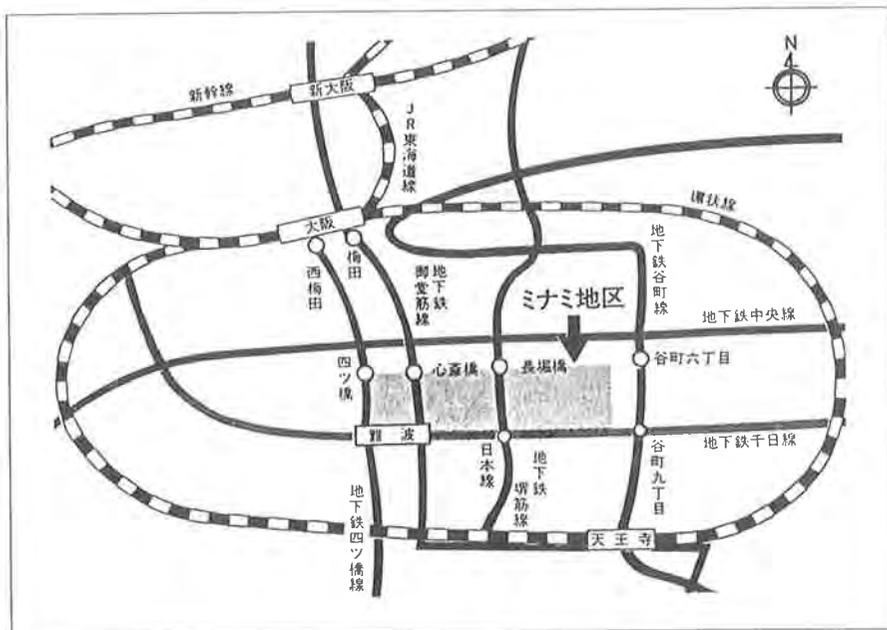
大阪市建設局街路部

街路課設計係 係長 齋木 亮 一

1. はじめに

大阪市のいわゆる「ミナミ」地区は、心斎橋、道頓堀、宗右衛門町などデパートや小売店、劇場飲食店が並ぶ昔からの繁華街に加え、ファッション発信

基地として知られるヨーロッパ村、アメリカ村といった新しい顔をも合せもった活気ある地域であり、「キタ」地区とともに大阪の衣食文化を常にリードしている。



図一-1 ミナミ地区位置図

そのような、大阪を代表する都心商業地でありながら、歩行者の安全、快適、利便性を著しく阻害している交通事情の問題をはじめとして、無秩序な路上看板類、電柱類などの存在による都市景観、防災面での問題も多く抱えていた。

このため、大阪市では、地区の交通機能、防災機能及び景観の向上を図ることを目的に、昭和56、57年の2カ年にわたって、学識経験者、関係行政機関から成る協議会のもとで、「ミナミ」地区の整備計

画を策定し、整備方針を明らかにした。

この中で、周防町通線沿道をはじめとする重点検討箇所が設定され、これに基づいて街路、公園等の公共施設整備並びに民間協力、各種指導、規制等が一体となって交通環境の改善及び良好な都市景観の整備、形成、保全の方針が出された。

こうした中、泉尾今里線（千日前通）とともに周防町通線は、昭和58年に建設省の「都市景観形成モデル事業」の採択を受け、地元沿道との連携のもと

に、その景観整備がスタートした。

2. 周防町通線整備計画

周防町通線は、「ミナミ」地区の中心部を東西にはしる地区内幹線道路で、人や車の主要交通軸として利用されている。沿道は、ブティックやシャレたファッション系の店舗やバー、レストランなどが建ち並ぶ「ヨーロッパ村」や、ヤングカジュアルゾーンとしてティーンエイジャー向けの店舗が多い「アメリカ村」といったユニークな街並みを形成している。ところが、狭小な道路（幅員12.8m、歩道2.1m×2、車道8.6m）には人と車が錯綜し、歩行者の安全性、快適性、利便性や自動車交通機能の円滑性が著しく阻害されている状況であった。また、路上には電柱や架空線及び標識類が輻輳して、都市景観を著しく損なっており、災害時の消防活動などの面でも多くの問題点を抱えていた。

これらの諸問題を早急に解決する施策が望まれる中、地元においても大阪21世紀計画の一環として



写真-1 整備前の周防町通線

「ヨーロッパ村」、「アメリカ村」を柱とするユニークタウン構想を積極的に推進するなど、地区の商店主、企業、住民による自発的な街づくりの機運が高まり、「ヨーロッパ村」では、「周防町通美化促進連合会」が、「アメリカ村」では、「アメリカ村周防町通改装美化促進委員会」が相次いで発足して活発な運動を展開していた。このように、周防町通線の整備は、前述の「ミナミ」地区整備計画をベースに、官民一体となって、進められていった。

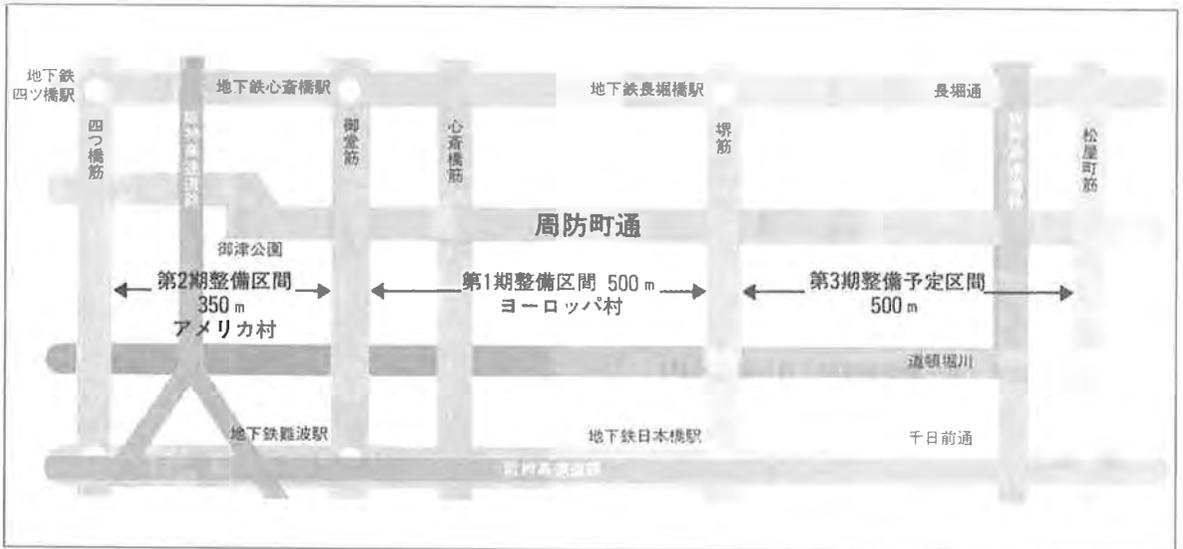


図-2 周防町通線位置図

2-1 整備内容

以上の背景や経過に基づき、周防町通の整備方針を次の4項目とした。

- (1) 都市景観の向上
- (2) 安全快適な歩行者空間の確保
- (3) 都市防災機能の向上
- (4) 高度情報化時代への対応

これらの方針を達成するために、整備の内容は沿

道の特性にマッチした、あるいは、沿道地域のイメージを誘導するような景観設計を行うことに加え、歩道の拡幅、キャブシステムの採用による電線類の地中化、標識柱類の統廃合を行うことにした。

2-2 「ヨーロッパ村」の整備（第1期整備）

「ヨーロッパ村」（堺筋から御堂筋区間 延長500m）は、周防町通の第一期整備として昭和61年1月に着手し、昭和62年10月に完成した。本区間は、「ヨー

ロッパ村」の特性を活かし落ち着いたヨーロッパの道路をイメージして整備した。

なお、これらの整備に要した事業費は、キャブ整備費を含め約3億2,700万円であった。

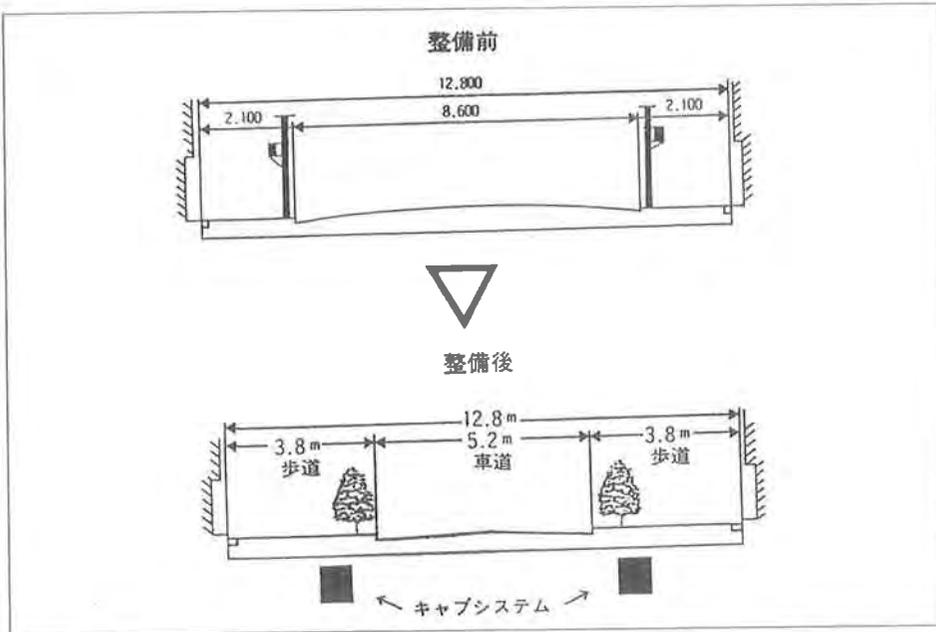


図-3 標準断面図（第一期整備区間）



写真-2 整備後（第一期整備区間、ヨーロッパ村）

(1) 舗装

車道及び歩道の舗装には、ヨーロッパの都市にある石だたみ舗装をイメージしたグレーを基調とした組み合わせブロックを用いた。

(2) 照明灯

照明灯は、車道用の交差点照明、歩道用の連続照明ともにブロンズ色のガス燈をイメージしたデザインとし、夜でも楽しく、快適に歩けるようにしている。

(3) 植栽

植樹樹には、ハナミズキ（高木）、ヒメリュウノゲ（地被植物）を植え、擬石のプランターボックス



写真-3 照明灯（左 交差点照明、右 歩道照明）

を草花用として設置し、その維持管理について大阪市と地元との間で「花と緑の協定」を結び、四季折々の花を植えている。

(4) 車止め

歩車道境界には自然石をイメージしたボラード並びにベンチタイプの車止めを設置した。



写真一四 プランターボックスの植栽

(5) 象眼

各街区の歩道部には、12の星座をデザインした象眼細工の円形平板を地元の費用負担によって設置した。



写真一五 車止め

(6) キャブ整備

キャブシステムは、関西電力とNTTが参画し、堺筋から心斎橋筋の区間420mで整備した。



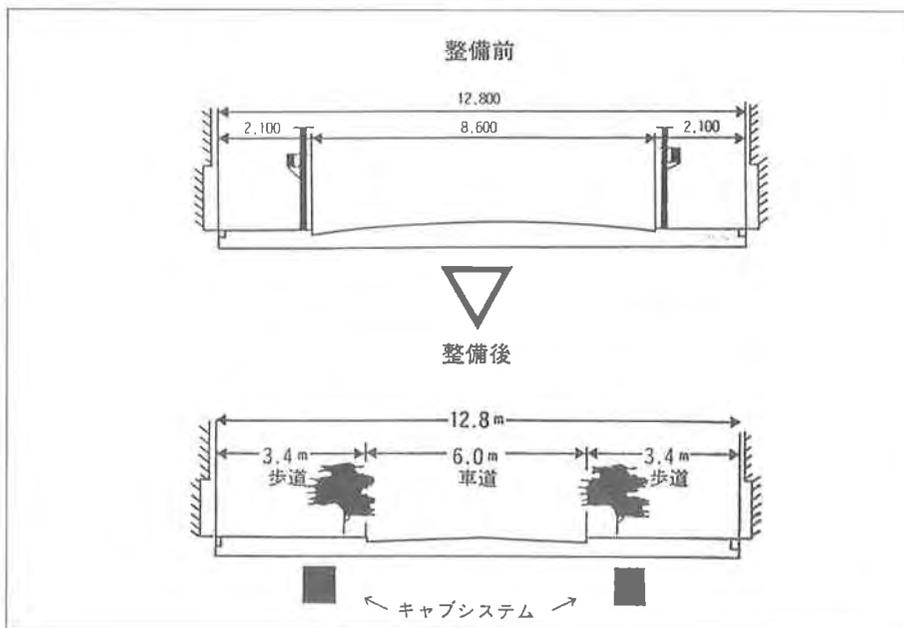
写真一六 星座をデザインした象眼

このキャブ整備は、現在のように制度化されていない時期に着手したものであり、現在各路線で事業中のキャブシステムの言わばパイオニア的事業である。

2-3 「アメリカ村」の整備（第2期整備）

「アメリカ村」（御堂筋から四ツ橋筋間 延長350m）は、第2期整備として平成元年11月より着手し、平成3年3月に完成した。本区間は、明るく、自由でのびのびとしたイメージをもとに整備した。

なお、これらの整備に要した事業費は、キャブ整備費を含め約2億3,000万円であった。



図一四 標準断面図（第二期整備区間）



写真一七 整備後（第二期整備区間、アメリカ村）

(1) 舗装

歩道舗装には、60cm角の大型の白色系擬石平板を敷設し、車道舗装には、グレー系のカラーアスファルトを用いて道路に明るさを強調している。

(2) 照明灯

ヨーロッパ村と同じく、交差点に車道照明、歩道部に連続照明で、デザインは、車道と同様に明るさを強調したメタリックシルバーを基調とするスマートなものとした。



写真一八 照明灯（左 交差点照明、右 歩道照明）

(3) 植栽

歩道の拡幅とともに設置された植栽樹には、高木のクスノキを植え緑化を行った。

(4) 車止め

車止めは、照明灯とデザインの統一を図りメタリックシルバーの円柱形とした。また、特にアメリカ村

のほぼ真ん中に位置し、人々の集いの場所になっている御津公園前には、ベンチ型の車止めを設置し、アクセントを持たせている。



写真一九

(5) 象眼

ヨーロッパ村と同様、街角部には、地元の費用負担による白頭ワシをデザインした象眼を設置した。



写真一〇

(6) キャブ整備

関西電力は、単独で地中化されたため、NTTのみの参画となったが、御堂筋から四つ橋筋の区間350mで整備を行った。

3. おわりに

周防町通の整備については、大阪の顔として21世紀へ向けた新しい街づくりを行っている「ミナミ」地区において、学識経験者を含めた整備計画調査協議会を設置し、地区全体の現況や動向を詳細に調査し交通計画や、景観整備の方針を定めた。特に、ヨーロッパ村、アメリカ村といった特色ある町並みとマッチするよう、設計計画段階から地元組織の委員会と話し合いを行い、これから街の進むべき方向へ街づくりを誘導するよう歩道拡幅や景観の演出を図り事業を行った。現在、この道路の景観整備が一つのイン

パクトとなって、沿道のビルの建替えが進んでいる。道路整備が沿道整備と相まってよりよい景観整備が計られてきた。このことは、今後の道路と周辺地域の一体的街づくりという課題に対し、新しい指針となりうるものとしての大きな意義を持つものと考え

られる。

最後に、この計画に当初よりご協力いただいた建設省街路課、学識経験者や地元の皆様に深くお礼申し上げます。



宇都宮シンボルロード整備事業

栃木県土木部

都市施設課 課長 木村 宏

1. はじめに

宇都宮市は、栃木県の県庁所在地として、首都東京より、北方100kmの関東平野の北端に位置し、政治、経済、教育、文化の中心都市として、着実な発展を続けている。

古くは、仁徳天皇の御代に、現在の二荒山神社に繋がる下毛野国の国社がつくられたことに遡ることができる。宇都宮城の築城は、天慶3年（940年）藤原秀郷が下野押領使として居館を建立したのが始まりといわれている。1619年に本多正純が入城する



写真-1

とともに、奥州街道・日光街道が整備され、両街道



図-1 宇都宮市の位置

の分岐する城下町として明治維新まで栄えてきた。

広域的な交通網は、鉄道は、JR東北新幹線および宇都宮線が南北に、JR日光線が西に、さらに東武宇都宮線が南へと延びている。道路網は、東北縦貫自動車道路、国道4号が南北に大動脈として走り、周辺都市へは、国道、主要地方道が放射状に広がっている。さらに、東西方向の幹線として、北関東自動車道が計画されるなど、本県の広域交通網の要となっている。

人口は、明治29年の市制施行時に35,000人であったものが、昭和元年で72,000人、25年で228,000人と急激に増え続け、平成4年現在430,000人となっている。

上記交通網等を背景として、宇都宮テクノポリス開発構想における中心都市として、今後とも発展が期待される北関東の中核都市である。

2. 整備路線の位置づけ

当整備路線である3・4・120中央通りは、宇都宮市の中心市街地を南北に貫き北端に県庁が、そして南端に昭和61年10月に移転した市役所が位置し、

約1kmをおいて相對峙するという、市にとって極めて象徴的な道路である。

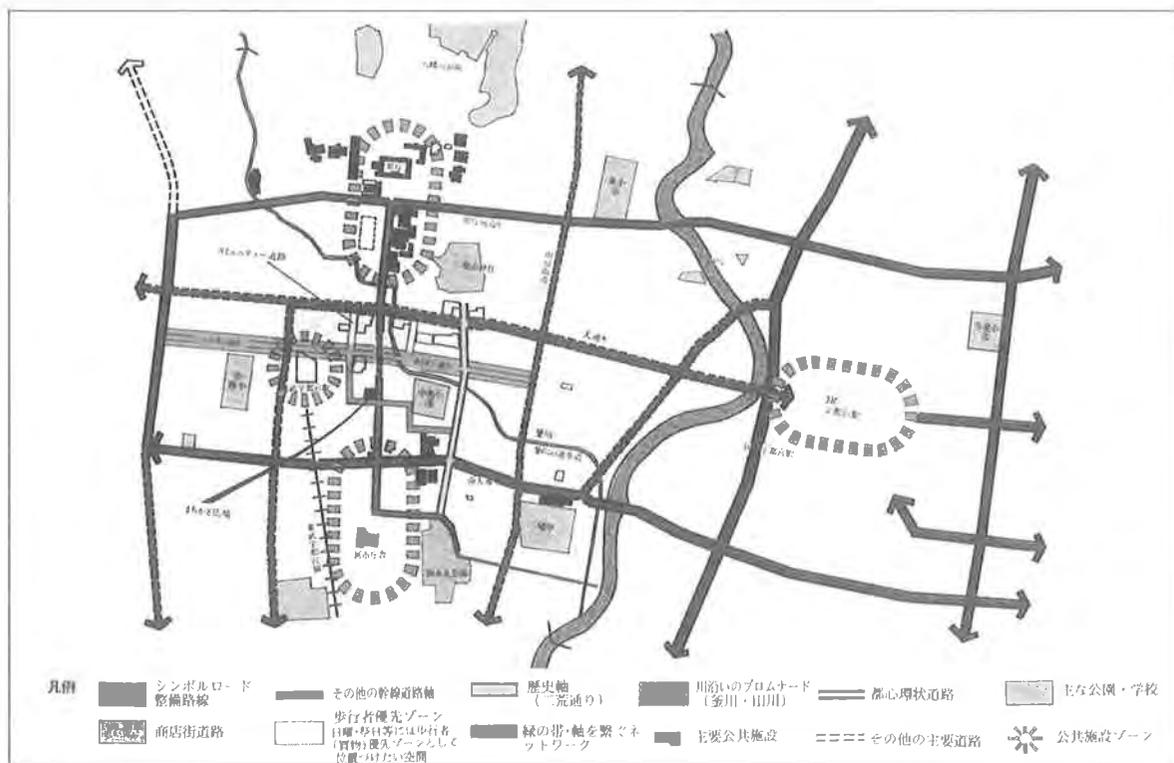


写真一 2

宇都宮市の都心部には、幾つかの軸的街路が存在している。一つは中心市街地を東西に貫く「大通り」があり、沿道には、各種商業施設、業務ビル、銀行等が並び、かつ交通機能上も重要な位置づけにあり、「都市軸」というべき存在である。

もう一つは市の歴史を造り上げてきた、二荒山神社から旧城郭の御本丸公園にかけての南北に走る「歴史軸」と表現される道である。

それに加え、新しい軸として位置づけられるのが



図一 2 宇都宮市都心部の整備構想図(ネットワーク図)

当路線である。行政の拠点である県庁と市役所とが両端、そして周辺に各種文化行政施設が立地していることから、「行政軸」と言える路線である。

とりわけ県庁から大通りにかけての区間は県木である「とちの木」が整然と続き、その正面に県庁を望むという印象的な道路となっている。また、新しく南端に新市庁舎が立地することで、新たな並木の育成等を考えた場合、象徴としての意味もより強くなるものである。

また、周辺には各種行政施設、文化施設、商業施設、公園等の市民の利用する施設が立地し、各地区を貫く軸としての機能も持っている。そして、釜川の遊歩道や中心商店街を形成している歩行者専用道路の「オリオン通り」とも連繋して、歩行者等の回遊性を創出する路線でもある。

3. シンボルロード整備基本方針

シンボルロード整備の目標として、次の4項目に基づいて整備された。

- ① 都市の軸としての風格とうるおいのある並木道をつくる。
- ② 宇都宮の“顔”として整然と繋がる街路景観をつくる。

③ シンボルゾーンの回遊の一環としての魅力ある歩行空間を演出する。

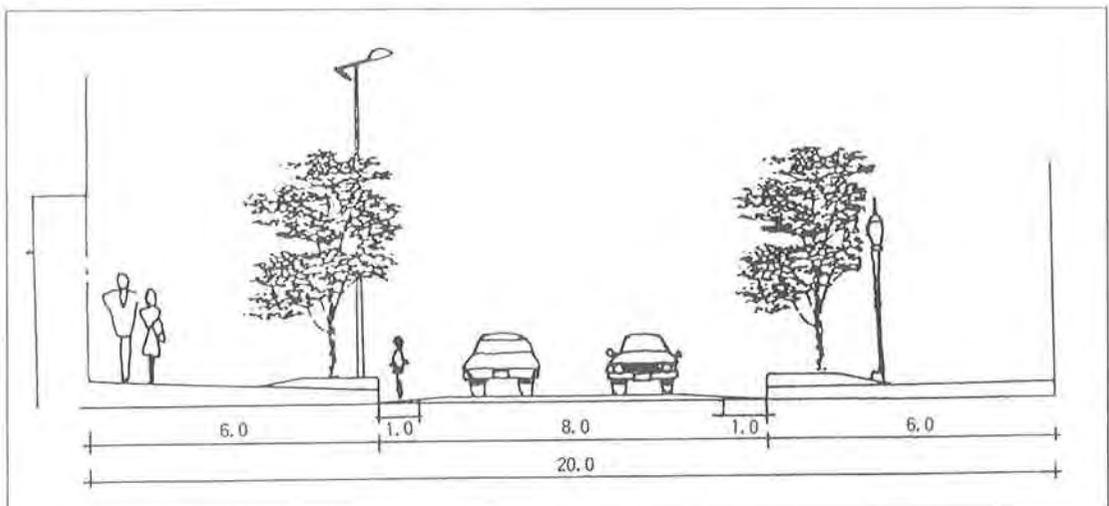
④ 沿道にポケットスペース等の広場を設け、憩いとイベントの場として整備する。

以上の整備目標に基づいた主要施策は、以下のようになる。



写真—3

- I 郷土色豊かな並木の育成
- II 広い幅員の歩道
- III 歩きやすく美しい歩道
- IV ストリートファニチャーの設置
- V 電線等の地中化
- VI ポケットスペースの整備



図—3 断面図

4. シンボルロードのゾーン区分

シンボルロードの構成の基本的な考え方は、全線1km区間を沿道の性格、使われ方等から大きく3つのゾーンに分節化した形でとらえ、全体としての統

一を確保しながら、それぞれのゾーン毎に特徴を持った街路区間として整備した。

- Aゾーン：県庁～大通り……県道約300m

県木でもある「とちの木」を生かした風格のある並木道とし、また、平成3年10月開館の「栃木

県総合文化センター」との調和を図りながら“落ちつきと風格”を演出する。

・Bゾーン：大通り～南大通り……市道約460m

宇都宮で一番の賑わいを誇る「オリオン通り」と交差することから、“明るく爽やかなイメージ”を基本とし、ベンチ・モニュメントの設置、歩道のデザインで賑わいを演出する。



写真一4

・Cゾーン：南大通り～市庁舎……市道約150m

新しい市庁舎の入口にふさわしい、“清新なイメージ”の空間とする。将来的にAゾーンと対峙するよう市木である「イチョウ」の並木道をつくり、風格を演出する。

5. シンボルロード整備内容

(1) 郷土色豊かな並木の育成

シンボルロードを象徴するような連続する高木の並木として、Aゾーンは既存の「とちの木」、Bゾーンは県下那須産の「なつつばき」、Cゾーンは市木の「イチョウ」を植え、交差点部には景観木として「もちの木」「さざんか」を植栽した。



写真一5

(2) 歩きやすく美しい歩道の整備

耐久性に優れ、美しく、また、歩きやすい歩道と

するため、格調高い天然の「御影石」をイメージし、いくつかの材料を組合せることで、特徴ある舗装パターンを演出した。

また、やさしい街づくりの一環として、点字ブロックは、専用の「つえ」がブロックに触れると振動して歩行を助ける視覚障害者誘歩システムを導入した。



写真一6

(3) 電線等の地中化及びデザイン照明・信号機

都市内の美観を損ねている電柱や架空線の地中化及びアーケードの撤去により、ゆとりある街路空間を確保する。また、確保した街路空間との調和に配慮したデザイン照明を設置し、かつ、路上の柱類の数を極力抑制するために、信号共架等を実施した。また、「ガス灯」は関係企業から寄贈され、シンボルロードの風格をより一層演出している。

(4) ストリートファニチャーの設置

歩行空間の彩りを添えるストリートファニチャーについても、全体のテーマに沿った色彩及びデザインを検討した「車止め」「水飲み、ベンチ、ダストボックス」「スツール」「案内施設」「電話ボックス」「キュービクル」等を設置する。



写真一7

(5) まちかど広場の整備

新市庁舎開庁に伴い市役所別館跡地を活用して、



写真一 8



写真一 9



写真一 10



写真一 11

より快適で多彩な市民利用の可能となる空間として、地下に駐輪場を設けた「まちかど広場」(面積1,000㎡)を整備した。

6. 事業概要

延長：940m、幅員 20m

歩道幅員：県道部分 片側6.5m

市道部分 片側6.0m

舗 装：車 道

インターロッキングブロック

(二輪車通行帯及び横断歩道)

歩 道

御影石及び御影質タイル

植 栽：県道部分 とちの木(既存65本)

市道部分 ナツツバキ71本、モチノキ

16本、イチョウ22本、サザ

ンカ6本

照 明：街路灯21基、ガス灯50基

水 飲 み：赤御影石製 3基

ストゥール：大谷石+赤御影石 20基

フラワーポット：大谷石+赤御影石 15基

車 止 め：御影石製 ステンレスチェーン

7. あとがき

宇都宮シンボルロード整備事業は、昭和60年から県、市及び地元住民により、計画が策定され、昭和61年から整備に着手し、平成3年9月に完成を見たものである。この間、市中心部における道路工事を進めるにあたり、多くの関係者の協力のもと、シンボルロードが完成したことは喜びに耐えないものがある。

今後は、このシンボルロードの整備が、単に道路整備に終わることなく、都市のシンボルとしての成熟度を高めるためにも、引き続き沿道を含めた環境整備が必要であります。地元住民が主体となった組織による街並みをきれいにする運動等、市民参加によるまちづくりの礎となることを切に願うものである。

特定都市交通施設整備室設立10周年

建設省都市局街路課

特定都市交通施設整備室

1. まえおき

昭和57年4月に、建設省都市局街路課に特定都市交通施設整備室が設置され、平成4年4月でちょうど10年が経過しました。

この間、都市局をはじめとする内外の方々のご支援や整備室の諸先輩の方々の努力により、わが国における連続立体交差事業の推進、都市モノレール及び新交通システム等の導入・整備に努めて来ました。

予算規模的には、整備室の発足した昭和57年当時、連立・モノを合わせて約850億円であったものが、平成4年度当初予算においては、初めて1000億円の大台を越えたところである。

本稿では、ここ10年間を中心に、特定都市交通施設の整備を振り返ると同時に10周年を記念講演会等について簡単に紹介することとしたい。

2. 整備室の10年間の歩み

1) 連続立体交差事業

連続立体交差事業は、言うまでもなく市街地などにおいて、道路と鉄道の交差部が連続する鉄道的一定区間を高架化又は地下化することにより、複数の幹線道路との立体交差化を一挙に実現し、併せて多数の踏切の除却がなされる事業である。

この事業は、都市に与える影響が大きい大規模な事業であり、その事業効果が都市の健全な発展に有効であることから、地方公共団体からも極めて要望の強い事業となっている。これは、都市交通面での効果に加えて、駅周辺を中心市街地の再生、活性化、ひいては都市あるいは都市圏全体の発展という効果に対する期待が大きくなっているからといえる。

連続立体交差事業を取り巻く経過をこの機会に振り返ると、当初段階は、昭和38年8月に建設省・日本国有鉄道の間で締結された覚書（建国協定）に基

づき、都市側及び鉄道側が双方折半負担で事業を進めていたものである。

この覚書締結の頃より、全国的に鉄道の高架化に対する要望が高まってきたことから、種々の検討がなされ、昭和44年9月、建設省および運輸省において、都市鉄道の高架化は線増等鉄道側の原因による場合のほか、都市計画上の見地から都市計画事業として実施し、鉄道側は受益相当分を負担することを骨子とした「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する協定」（いわゆる『建運協定』）が締結された。

この建運協定において、鉄道事業者の受益相当額を定率（国鉄10%、民鉄7%）と定めたことにより連続立体交差事業の整備が着実に進み、一層の進捗が図られることとなった。

しかしながら、一方でこの協定も締結以来かなりの年月が経過し、その間、国鉄の民営化、地価の高騰など社会を取り巻く状況は大きく変化したことから鉄道事業者の受益相当額等について見直しの必要性が生じてきていた。

このため協定の改定に向け、運輸省と種々の調整を行った結果、鉄道事業者の受益相当額については、国鉄、民鉄の区別をなくし、地域区分により定率（14%から5%）とすること、都市側が公租公課相当額で利用できる高架下空間の割合を従来の10%から15%にすること等を柱とする新協定が平成4年3月31日付けをもって締結したところである。

この新協定は、整備室の設立10周年を迎える節目にあたる平成4年4月1日から適用しているところである。

このような状況のもと、建運協定の締結された昭和44年以降から平成3年度までに、全国で72箇所、延長で約230kmにも及ぶ事業が完了しているところである。

特定都市交通施設整備室の発足した昭和57年度以降の10年間でみると、全国32箇所、延長約110kmである。

一方、ここ10年間において、新たに着手した箇所は、全国で34箇所であり、平成4年度現在、全国67箇所（事業費規模約900億円）で事業を実施中である。

表一 1 現在事業実施中の箇所一覧

都道府県 指定市名	都市名	鉄道名	延長
北海道	帯広市	JR根室本線	6.2
仙台市	—	JR仙石線	3.9
栃木県	佐野市	JR両毛線・東武佐野線	—
	栃木市	JR両毛線・東武日光線	5.2
群馬県	太田市	東武伊勢崎線等	6.3
埼玉県	越谷市等	東武伊勢崎線	12.5
千葉県	船橋市	京成本線	2.5
	鎌ヶ谷市	東武野田線等	5.0
東京都	区部	京急湘南線	3.6
	区部	西武池袋線	2.5
	区部	西武新宿線	—
	区部	京急本線・空港線	6.5
	府中市	京王京王線	1.6
	狛江市	小田急小田原線	2.4
	稲城市	JR南武線	4.3
	川崎市	—	JR南武線
川崎市	—	京急大師線	5.0
神奈川県	大和市	相模鉄道	1.6
新潟県	三条市	JR弥彦線	2.7
石川県	小松市	JR北陸本線	3.5
福井県	福井市	JR北陸本線・京福電鉄	5.8
長野県	岡谷市	JR中央本線	1.8
岐阜県	岐阜市	JR東海道本線・高山線	6.6
名古屋市	—	名鉄犬山線	1.9
	—	JR関西本線 近鉄名古屋線	3.5
	—	名鉄名古屋線	2.3

都道府県 指定市名	都市名	鉄道名	延長
愛知県	一宮市	JR東海道本線 名鉄本線・尾西線	11.6
	東海市	名鉄常滑線	2.0
	蒲郡市	JR東海道本線 名鉄蒲郡線	3.5
	春日井市	JR中央本線	1.8
京都市	—	JR山陰本線	4.1
	—	近鉄京都線	2.0
京都府	舞鶴市	JR舞鶴線・小浜線	2.3
	福知山市	JR山陰本線等	6.0
大阪市	—	JR阪和線	4.9
	—	南海本線	2.4
	—	JR城東貨物線	1.6
	—	JR関西本線	2.2
	—	阪急京都線・千里線	6.7
大阪府	東大阪市	JR城東貨物線	2.2
	豊中市	阪急宝塚線	3.8
	枚方市	京阪本線・交野線	2.7
	高槻市	阪急京都線	2.8
	寝屋川市	京阪本線	1.7
	岸和田市	南海本線	1.7
	泉佐野市	南海本線	2.8
	東大阪市	近鉄奈良線	3.2
	神戸市	—	山陽電鉄 神戸高速鉄道
神戸市	—	阪神本線	3.9
兵庫県	尼崎市	阪神本線	2.8
	姫路市	JR山陽本線・姫新線	6.6
	西宮市	阪神本線	4.4
	明石市	山陽電鉄	3.8
	川西市	阪急宝塚線・能勢電鉄	1.8
	加古川市	JR山陽本線・加古川線	3.4
和歌山県	海南市	JR紀勢本線	2.1

都道府県 指定市名	都市名	鉄道名	延長
島根県	出雲市	JR山陰本線・一畑電鉄	5.2
岡山県	倉敷市	水島臨海鉄道	7.4
広島県	三原市	JR山陽本線・呉線	7.0
山口県	防府市	JR山陽本線	7.5
徳島県	徳島市	JR高徳線 徳島線	3.7
香川県	坂出市	JR予讃線	3.2
福岡市	—	西鉄大牟田線	1.6
	—	JR鹿児島本線・篠栗線	4.7
福岡県	行橋市	JR日豊本線	2.0
佐賀県	武雄市	JR佐世保線	2.9
宮崎県	宮崎市	JR日豊本線	3.4

2) 都市モノレール、新交通システム

都市モノレール、新交通システムの導入の経緯を簡単に触れると、いわゆる昭和30年代以降の急激なモータリゼーションの進展により、自動車交通への過度の依存が都市における慢性的な渋滞や路面交通の走行速度の低下といった現象を引き起こし、また、生活環境面においては大気汚染、騒音、振動などの環境悪化を招くなど大きな社会問題が発生していた。

一方、公共交通機関についてみると、定時制の欠如からバス利用者の減少や、地下鉄においては、巨額の建設費を運賃収入で賄いきれないなど、経営上の問題が提起されていたことにある。

こうしたことから自動車交通との調和を図りつつ、適正な機関分担を実現するための新たな公共交通機関の整備が求められることとなった。

具体的には、低公害性で、自動化、省力化の技術を用いて安全性と信頼性を向上しうるもの、自動車の持つ機能がある程度代替でき、新しい交通需要に対応が可能なもの、バス輸送の欠陥を補完し、定時制を確保できるもの、都市の形態や構造に柔軟に対応でき、都市環境を損なうことがないもの等の条件を満たす交通機関として都市モノレール・新交通システム等の導入が必要となってきた。

こうした背景を受けて、昭和47年に「都市モノレールの整備の促進に関する法律」が制定され、都市モノレール、新交通システムの整備が推進されることとなった。

昭和49年度には、都市モノレール等の支柱や桁などいわゆるインフラ部分を道路として整備するインフラ補助制度を創設し、道路整備事業の一環としてその整備が推進を図ってきたところである。

また、昭和50年には、同じく新交通システムに対してインフラ補助制度を創設し、さらには、平成2年には、比較的需要の少ない地区における導入を可能にするため、ガイドウェイバスに対するインフラ補助制度を創設したところである。

この間、昭和58年には、新交通システムの一層の普及促進を図るうえで必要となる設計諸元等、システムの標準化を行っている。

昭和49年度以降から平成3年度までに、全国で15路線の整備に着手し、このうち5路線については完了し、部分開業も含め、現在8路線で営業を行っている状況である。

現在、10路線で整備中であり、この中の一つとして、名古屋市においてはガイドウェイバスの整備を進めている。

表-2 供用中路線一覽

種別	都市モノレール				新交通システム			
	北九州市	千葉県千葉市 山の手線 小倉線	大阪府豊中市等 大阪モノレール	愛知県小牧市 桃花台線	大阪府大阪市 南港ポート タウン線	兵庫県神戸市 ポート アイランド線	神奈川県横浜市 金沢シーサイド ライン	兵庫県神戸市 六甲アイランド 線
営業区間	JR小倉線 ～企救丘	千城台 ～千葉駅	千里中央 ～南茨木	名鉄小牧駅 ～桃花台東駅	住之江公園駅 ～中ふ頭駅	JR三宮駅 ～ポート アイランド	JR新杉田駅 ～京浜急行 金沢八景駅	JR住吉駅 ～マリ ン パーク駅
建設延長 (km)	8.7	11.9	7.0	7.7	6.9	6.4	10.8	5.0
営業延長 (km)	8.4	11.8	6.6	7.4	6.6	6.4	10.8	4.5
駅数 (箇所)	12	13	5	7	8	9	14	6
所要時間 (分)	18	26	36.5	15	14.5	18	25	10
運転間隔 (ラッシュ、日中)	6、10	6.5、10	6、10	12、15	2.5、7.5	4、6	5、10	5、10
表定速度 (km/h)	28	27	35	30	27	22	26	30
車両定員 (人)	478 120×4	158 79×2	494 123.5×4	193 43+50×3	294 73.5×4	256	360 72×5	162
乗降客数 (千人/日:H2)	26.7	15.2	15.5	5.1	60.0	48.1	34.0	10.3
事業主体	北九州市	千葉県	大阪府	愛知県	大阪市	神戸市	横浜市	神戸市
事業着手年度	昭和49年度	昭和52年度	昭和55年度	昭和50年度	昭和51年度	昭和51年度	昭和54年度	昭和60年度
開業年月日	S60.1.9	S63.3.28 (スポーツセン ター～千城台) H3.6.12 (千葉駅～スポ ーツセンター)	H2.6.1	H3.3.25	S56.3.16	S56.2.5	H1.7.5	H2.2.21
軌道経営主体	北九州 高速鉄道(株)	千葉都市 モノレール(株)	大阪高速鉄道(株)	桃花台新交通(株)	大阪市交通局	神戸新交通(株)	横浜新都市 交通(株)	神戸新交通(株)

表一3 事業中路線一覧

(単位：億円)

種別	都市モノレール				新交通システム				ガイドウェイバス	
	千葉県 千葉市 山の手線	大阪府 豊中市等 大阪 モノレール	沖縄県 那覇市 (仮)那覇都市 モノレール	東京都 立川市等 多摩南北線	神奈川県 横浜市 金沢シーサイドライン	広島県 広島市 広島新交通	東京都 東京臨海新 交通臨海線	大阪府 大阪市 南港・港区 連絡線		東京都 足立区等 日暮里・舎 人線
起終点	千葉市中央港 ～県庁前 千城台 ～千葉駅	大阪国際空港 ～京阪電鉄 門真市駅	那覇空港 ～那覇市 首里汀良町	多摩市多摩 センター駅 ～東大和市 上北台	JR新杉田駅 ～京浜急行 金沢八景駅	広島市中区 本通駅 ～広域公園駅	JR新橋駅 ～国際展示場	港区大阪港駅 ～住之江区 中ふ頭駅	JR日暮里駅 ～足立区舎人	JR大曾根駅 ～松坂町
延長 km	建設	21.8	14.3	16.2	11.0	18.7	12.1	3.6	9.9	6.1
	営業	17.5 [15.3]	14.1	16.0	10.8	18.4	12.0	3.6	9.9	6.1
駅数(箇所)	20 [18]	14 [5]	16	16	14	21	12	3	13	7
事業主体	千葉県	大阪府	沖縄県、 那覇市	東京都	横浜市	広島市	東京都	大阪市	東京都	名古屋市
事業着手年度	昭和52年度	昭和55年度	昭和56年度	昭和58年度	昭和54年度	昭和61年度	昭和62年度	昭和63年度	平成3年度	平成2年度

3. 10周年記念講演会の開催

特定都市交通施設整備室が記念すべき10周年の節目を迎えるに当たり、こうした連続立体交差事業、都市モノレール及び新交通システム等の整備にご尽力された建設省関係者の諸先輩諸氏をはじめ、事業

を実施している関係地方公共団体の皆様、日頃よりご協力・ご支援いただいている鉄道事業者及び都市モノレール・新交通システム関係団体の皆様、合わせて約300人の参加を得て、去る平成4年4月22日に10周年記念講演会を開催した。

表-4 10周年記念講演会

1. 日時 平成4年4月22日(水)
2. 場所 東條会館
住所：東京都千代田区麴町1-4 電話：03(3265)5111
3. 主催 建設省都市局街路課特定都市交通施設整備室
4. 共催 連続立体交差事業促進期成会
5. 講演会 会場：ホール 時間：13時～16時30分

時間	講演内容
13:00-13:10	・開会
13:10-13:30	・整備室の10年を振り返って 建設省大臣官房技術審議官 椎名 彪
13:30-14:50	・記念講演「これからの都市交通」 東京工業大学教授 森地 茂 氏
14:50-15:10	……………(休憩)……………
15:10-16:30	・記念講演「日本の鉄道の歴史」 財団法人 交通文化振興財団 交通博物館館長代行 永江 泰久 氏

6. 懇談会 会場：東條会館新館インペリアルパレス 5F曙の間
時間：17時～19時

荻原室長(当時)の開会に始まり、初代室長である椎名技術審議官(当時)より連続立体交差事業及び都市モノレール・新交通システムについて、代表事例をもとに、ここ10年の歩みが紹介された。

引続き記念講演として、東京工業大学の森地教授及び財団法人交通文化振興財団交通博物館の永江館長代行の両氏よりご講演をいただいた。

森地教授からは、「これからの都市交通」と題して、海外の事例もふんだんに交えた豊富なスライドを基に、都市交通に関連する貴重な講演を、また、永江館長代行からは、「日本の鉄道の歴史」と題して、日本における鉄道の成立から現在に至るまでの貴重なスライドを使った講演があり、共に非常に

興味深く、参加者全員が真剣に傾聴していた。両氏においては、この紙面を借りて改めて感謝致す次第である。

なお、当日は、講演会に引続き東條会館インペリアルパレスに舞台を移し、講演会の参加者をはじめ、都市局から市川前局長以下が参加するなか、簡素ながら盛大な懇談会を開催し、思い出話に花を咲かせ、また、熱心な議論が飛び交い、有意義な一刻を過ごした。

会場の都合でお呼びの出来なかった方々を含め、お世話になった方々に改めて深くお礼を申し上げる次第である。

表一 5 「特定都市交通施設整備室」発足10年の歩み

	特定都市交通施設整備室関連	
	連続立体交差関連	新交通システム関連
昭和56年		2. 5 ポートアイランド線全線開業 3. 1 6 南港ポートアイランド線開業
昭和57年	採択; 岡谷、坂出、西鉄福岡 完了; JR塩釜、東武足利、JR船橋、阪神神戸	4. 1 整備室発足
昭和58年	採択; 小田急狹江、JR三条、JR城東貨物、 阪神神戸 完了; JR千葉、JR福岡(筑肥)	7. 1 新交通システム標準化
昭和59年	採択; JR二条、JR加古川 完了; 京王笹塚、JR唐津	
昭和60年	採択; 名古屋八田(JR、近鉄) 完了; JR古河、名鉄常滑、京成青砥	1. 9 小倉モノレール全線開業
昭和61年	採択; JR蒲郡、JR舞鶴 完了; JR桐生、JR浜松、名鉄豊田、阪急池田	
昭和62年	4. 1 国鉄分割・民営化 採択; 近鉄京都、南海泉佐野、JR武雄 完了; JR本千葉、JR茂原、南海堺	
昭和63年	駅部一体整備型連続立体交差事業の創設(NTT-A) 採択; 京急川崎大師、JR福井、JR出雲、JR湊町 完了; JR前橋、西武池袋環八、京阪京都	3. 2 8 千葉モノレール部分開業
平成 元年	連続立体交差緊急整備事業の創設(線増のNTT-A) 採択; JR帯広、JR稲城、JR勝川、JR行橋 完了; 東急池上、名鉄小牧、近鉄阿倍野、JR丸亀	7. 5 金沢シーサイドライン部分開業
平成 2年	採択; 東武鎌ヶ谷、京急蒲田、名鉄鳴海 完了; 名鉄瀬戸、名鉄西尾、JR大東、JR金沢	2. 2 1 六甲アイランド線全線開業 6. 1 大阪モノレール部分開業
平成 3年	採択; JR栃木、東武太田、阪急淡路、JR箱崎、(小 田急延伸) 完了; JR札幌、京王八王子、JR今治	3. 9 広島新交通システム事故 3. 2 5 桃花台線開業
平成 4年	建運協定改訂 採択; JR小松、JR福知山、近鉄東大阪 完了; 京王阪中、JR川崎、近鉄東大阪	

4. 連続立体交差化に関する協定改定について

1) 協定改定の必要性

連続立体交差事業は、現在、建設省と運輸省との間で締結された、「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する協定」及び、「同細目協定」に基づき事業実施されている。しかし、これらは、20年以上前に（昭和44年9月）締結された協定であることから、国鉄の民営化、地価の高騰などの社会状況の変化に伴う見直しの必要性が生じていた。

2) 協定改定内容

① 鉄道側費用負担について、以下の変更を行う。

現 行：鉄道既設線の高架施設費について、国鉄10%、民鉄7%

改定後：JR、民鉄の区別をなくし、地域毎に次の負担率とする

地域	内 容	鉄道負担率
A	東京都特別区（23区）	14
B	首都圏の既成市街地・近郊整備地帯、中部圏の既成市街地、近畿圏の既成都市区域、政令指定市	10
C	中部圏の都市整備区域、近畿圏の近郊整備区域、人口30万人以上の都市	7
D	人口30万人未満の都市	5

② 都市側が公租公課相当額で利用できる高架下利用可能面積の比率について、高架下面積の10%を15%に変更する。

5. おわりに

環境問題が大きくクローズアップされている昨今、連続立体交差事業、都市モノレール・新交通システム等の重要性はさらに増大し、都市交通において重要な役割を果たしていくものと思われる。

連続立体交差事業においては、渋滞対策の切札としてはもちろんのこと、大都市及び地方都市を問わず、地域発展の中心プロジェクトとして今後ますます整備の促進が必要であろうし、一方、都市モノレール、新交通システムにおいては、現在、比較的大都市地域での導入がなされているものの、自動車交通の補完、公共交通機関の利用増進のためにも、地方都市レベルにおける導入を進めていく必要のあるところである。

そうした意味で整備室の担っている役割もおおきなものがあり、重責を痛感しているところである。

今後とも皆様からのご協力、ご助言をいただき、わが国における都市交通の整備促進に努めていく所存である。

平成4年度街路事業予算の概要

建設省都市局街路課

課長補佐 松井直人

はじめに

都市は、国民の6割を超える人々が居住するとともに、生産・管理・サービス・消費等の主要な活動の場であり、良好な市街地の形成、円滑な都市活動の維持・増進を図ることは、我が国の発展にとって重要な課題となっている。

とりわけ、都市の最も基礎的な施設である街路は、都市交通を処理するとともに、沿道の施設等へアクセスする機能のほか、良好な街区、居住環境の形成、公共公益施設の収容、延焼防止、避難路等の都市防災のための空間等多様な機能を有しており、円滑な都市活動と安全・快適な都市生活の実現のために欠くことのできない役割を担っている。

しかし、街路の整備状況は都市化の進展に対して著しく立ち遅れており、平成2年3月末現在、市街地内において都市計画決定された道路延長約43,290kmに対して約21,570km、49.8%が整備されているに過ぎない。これは市街地面積1㎢当たり約1.3kmの密度に相当し、長期的整備目標水準とされている1㎢当たり3.5kmの約3分の1の水準にとどまっていることになる。

第10次道路整備5箇年計画においては、平成4年度末までに市街地面積1㎢当たり約1.5kmの水準に引き上げることとしており、今後とも、一層の予算の伸びが必要とされている。

1. 街路事業関係予算の概要

第10次道路整備5箇年計画の最終年度にあたる平成4年度の概算要求においては、ラージ街路（街路事業、区画整理事業、再開発事業、街路交通調査）

の要求額（旧NTT—B型事業、緊急地方道路整備事業を含む）を、総額11,191億円（対前年度比1.02）とした。このうち、生活関連重点化枠に係る事業費は約192億円（対前年度比1.16）である。

なお、街路事業概算要求額の所管別内訳は表1に示すとおりであり、また、第10次道路整備5箇年計画の達成は、表2に示すとおりである。

2. 街路事業の概要

(1) 概要

平成4年度の街路事業（スモール街路）の予算額は、事業費約8,084億円（国費4,377億円）対前年度比1.03、うち生活関連重点化枠に係る事業費約129億円（国費71億円）となっている。街路事業費の工種別（目の細分）の内訳は表3のとおりである。

(2) 新規施策等

街路事業に対するニーズの多様化に応えるため、以下の新規施策等の推進を図ることとしている。

自転車駐車場整備事業の拡充

① 対象地区の拡大

自転車駐車場に関する附置義務条例あるいは自転車放置禁止条例が定められた、もしくは定めることが確実な人口10万人以上の都市の中心市街地における公共の用に供する自転車駐車場の整備（用地を除く）に対し新たに補助を行う。

② 条例制定の義務付け

今回の拡大対象および現行の鉄道駅周辺等における自転車駐車場について、その対象地区を自転車駐車場に関する附置義務条例あるいは自転車放置禁止条例が定められた地区もしくは定めることが確実な地区に限る。

表一 平成4年度街路事業費所管別予算額

(単位:百万円)

	4年度		前年度		倍率	
	事業費	国費	事業費	国費	事業費	国費
建設省	1,015,641	543,278	989,649	528,903	1.03	1.03
街路	723,583	387,388	701,009	375,018	1.03	1.03
区画	239,068	128,148	235,438	126,026	1.02	1.02
再開発	49,610	26,358	49,846	26,483	1.00	1.00
調査	3,380	1,384	3,356	1,376	1.01	1.01
北海道	73,991	39,745	72,831	39,036	1.02	1.02
街路	64,504	34,643	63,642	34,025	1.01	1.02
区画	9,309	5,038	9,011	4,947	1.03	1.02
調査	178	64	178	64	1.00	1.00
沖縄	25,410	20,569	25,175	20,136	1.01	1.02
街路	16,932	13,587	16,879	13,363	1.00	1.02
区画	7,799	6,649	7,577	6,424	1.03	1.04
再開発	566	292	582	300	0.97	0.97
調査	113	41	137	49	0.82	0.84
離島	2,856	1,713	2,768	1,659	1.03	1.03
街路	2,844	1,706	2,758	1,653	1.03	1.03
区画	12	7	10	6	1.20	1.17
奄美	1,227	734	1,486	860	0.83	0.85
街路	581	397	486	332	1.20	1.20
区画	646	337	1,000	528	0.65	0.64
全国	1,119,125	606,039	1,091,909	590,594	1.02	1.03
街路	808,444	437,721	784,774	424,391	1.03	1.03
区画	256,834	140,179	253,036	137,931	1.02	1.02
再開発	50,176	26,650	50,428	26,783	1.00	1.00
調査	3,671	1,489	3,671	1,489	1.00	1.00

(注) 緊急地方道路整備事業、NTT-B型事業及び生活関連重点化枠を含む。

3. 施策別事業方針

街路事業は、街路のもつ多様な機能を反映して様々な施策目的に沿って実施されている。以下ではこれら施策のうち、平成4年度の重点事項について紹介する。なお、それぞれの施策別の予算額は表4に示すとおりである。

(1) 都市の基盤となる幹線街路網の計画的な整備の推進

① 地域高規格幹線道路の整備

都市活動を支える放射・環状道路など、特に高い走行機能が求められる主要幹線道路において、交差点の連続的な立体交差化（高架または

地下式）をはじめ、アメニティへの配慮や沿道との一体整備などを行い、定時性・速達性・安全性・快適性の確保された規格の高い都市内道路網を重点的に整備する。

このため、平成4年度は、地域高規格幹線道路に関する調査等を実施する。

② 幹線街路網の体系的整備

都市の骨格を形成する幹線街路、市街地における都市交通の確保に必要な幹線街路および良好な居住環境を形成する住区幹線街路の体系的整備を推進する。

また、これらの幹線街路の整備の一環として、高速道路、空港、下水道等他の公共・公益施設

に関連する街路の整備を促進する。

③ 連続立体交差および立体交差

道路交通の円滑化と市街地の一体的発展を図るため、複数の幹線道路と鉄道との立体交差化

を行うとともに、多数の踏切を一挙に除却する連続立体交差事業を推進する。

また、交通の隘路となっている踏切道等において立体交差事業を推進する。

表一 2 第10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	63~2年度		3 年度		4 年度	
		実施額	累 計 進捗率	実施額	累 計 進捗率	事業費	累 計 進捗率
一 般 道 路	238,000	128,580	54.0%	44,678	72.8%	46,085	92.2%
うち 街 路	62,530	34,303	54.9	11,648	73.5	11,993	92.7
有 料 道 路	140,000	78,202	55.9	30,312	77.5	32,627	100.8
うち 都市高速道路	29,600	18,055	61.0	7,368	85.9	7,958	112.8
小 計	378,000	206,783	54.7	74,989	74.5	78,712	95.4
地 方 単 独	139,000	90,809	65.3	32,174	88.5	32,347	111.7
計	517,000	297,591	57.6	107,163	78.3	111,059	99.8
調 整 費	13,000	—	—	—	—	—	—
合 計	530,000	297,591	56.1	107,163	76.4	111,059	97.3

- (注) 1.一般道路には、緊急地方道路整備事業及び住宅宅地関連(道路特会、一般会計)を含む。
 2.地方単独は見込値である。
 3.街路はラージ街路(街路事業、土地区画整理事業、市街地再開発事業等及び街路交通調査)である。
 4.四捨五入のため、計において一致しないものがある。

(2) 住宅・宅地供給の促進に資する街路整備の推進

住宅・宅地の供給の促進を図り、かつ、良好な市街地の計画的整備を推進するため、大都市法に基づく住宅宅地の重点供給地域や、各地域の宅地開発に係る関連街路の整備を推進する。

(3) 地域および都市の活性化に資する街路整備の推進

① 商業市街地振興整備のための街路事業(商店街活性化街路事業)

商業市街地の街路の拡幅整備に際し、街づくりと商業振興を目的として沿道建築物のセットバックや共同ビル化、駐車対策、景観対策等を内容とする商店街活性化計画を策定し、街路、交通広場、歩道ネットワーク等の関連する街路整備を面的に実施することにより、商業市街地の利便性の向上を図るとともに、快適で魅力ある街路空間の整備を推進する。

② 土地利用の高度化・適正化を促進する街路事業(土地利用高度化促進街路事業)

大規模な工場跡地等の土地利用転換にあたり、周辺道路等に及ぼす影響について交通アセスメントを行い、街路整備計画を策定するとともに、土地利用の高度化・適正化と良好な都市づくりを促進するため、適正な開発者負担の導入を図りながら、関連する街路事業を重点的に実施する。

③ 沿道整備・沿道環境対策に資する街路事業(沿道整備と一体となった街路整備:沿道区画整理型街路事業)

既成市街地を中心に、沿道市街地の機能保全と健全な利用の促進を図るため、幹線街路と沿道市街地を一体的に整備する沿道区画整理型街路事業を推進する。

(沿道環境対策のための街路整備)

良好な道路環境の形成と周辺的生活環境を保全するため、道路の緑化、環境施設帯の整備等を推進する。

また、幹線街路の周辺において、沿道整備計

画の策定を推進するとともに、融資制度等により市町村の土地の買入れ、緩衝建築物の建築、住宅の防音構造化等を行う沿道環境整備事業を行う。

④ 地方特定道路整備事業

地域の緊急な課題に応え、地域からの要望が特に強い特定の道路について、地方特定道路整備事業を実施する。

(4) 渋滞対策および駐車場等の整備の推進

① 渋滞対策緊急実行計画（アクションプログラ

ム）等

交差点および踏切の立体交差化等の幹線街路の改良、既存道路の有効利用促進施策などからなる渋滞対策緊急実行計画（アクションプログラム）および渋滞対策推進計画に基づく各種渋滞対策を総合的・重点的に実施する。また、対策完了箇所等については追跡調査を行い、整備効果を把握するとともに、次期道路整備5箇年計画にむけて、渋滞対策の枠組みの見直しを行う。

表一 3 街路事業費工種別内訳

(単位:百万円)

区 分	4 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	624,651	337,158	608,577	328,639	1.03	1.03
連 続 立 体 交 差	89,468	48,762	85,396	46,180	1.05	1.06
立 体 交 差	43,215	23,797	39,992	21,987	1.08	1.08
橋 梁 整 備	29,071	16,133	27,495	15,040	1.06	1.07
舗 装 新 設	2,730	1,511	4,408	2,410	0.62	0.63
共 同 溝 設 置	1,142	571	1,142	571	1.00	1.00
歩 行 者 専 用 道 整 備	4,412	2,206	4,262	2,131	1.04	1.04
モ ノ レール 道 等 整 備	13,755	7,583	13,502	7,433	1.02	1.02
小 計	808,444	437,721	784,774	424,391	1.03	1.03
(うちNTT-B型)	(136,343)	(75,135)	(135,658)	(74,789)	(1.01)	(1.00)
(うち生活関連重点化枠)	(12,925)	(7,101)	(11,955)	(6,619)	(1.08)	(1.07)
N T T - A 型	20,300	10,600	20,300	10,600	1.00	1.00
合 計	828,744	448,321	805,074	434,991	1.03	1.03

(注) 1.緊急地方道路整備事業を含む。

2.「うちNTT-B型」の4年度の計数は、旧NTT-B型である。

② 街路事業と併せて行う駐車場整備

有料道路貸付資金および道路開発資金等の融資制度による駐車場の整備に加え、街路事業に併せ一体的に整備される駐車場を特定交通安全施設等整備事業により整備し、都市における交通混雑の緩和、交通事故の防止および中心市街地の活性化を図る。

③ 駐車場関連街路と駐車場案内システム

(駐車場関連街路)

有料道路融資事業による都市計画駐車場の整備に併せて、当該駐車場を利用する上での利便

性や整備効果の向上を目的とした関連街路の整備を推進する。

(駐車場案内システム)

都市内における安全かつ円滑な道路交通の確保を図るため、地方公共団体が策定した計画に基づき、駐車場の位置、利用状況等の案内を行う駐車場案内システムの整備を推進する。

④ 自転車駐車場

鉄道駅周辺および中心市街地における自転車(原動機付自転車を含む。)の大量放置等に対処するため、自転車駐車場の整備を推進する。

表一 4 街路事業施策別予算額

(単位:百万円)

	4 年度		前年度		倍 率	
	事業費	国 費	事業費	国 費	事業費	国 費
(1)都市の基盤となる幹線街路網の計画的整備						
都市骨格幹線街路等	657,159	355,273	640,561	347,053	1.03	1.02
連続立体交差	89,468	48,762	85,396	46,180	1.05	1.06
立体交差	43,215	23,797	39,992	21,987	1.08	1.08
(2)住宅宅地供給の促進に資する街路整備						
住宅・宅地関連街路	137,166	74,267	130,600	70,626	1.05	1.05
(3)地域及び都市の活性化に資する街路整備						
商店街活性化街路事業	39,145	21,293	37,280	20,279	1.05	1.05
沿道区画整理型街路事業	13,680	7,350	13,215	7,037	1.04	1.04
街路緑化	40,381	21,601	39,026	20,873	1.03	1.03
環境施設帯等	6,615	3,542	6,592	3,542	1.00	1.00
(4)渋滞対策及び駐車場等の整備						
渋滞対策緊急実行計画関連事業	155,492	84,093	148,215	79,933	1.05	1.05
渋滞対策推進計画実施事業	30,556	16,915	27,312	15,133	1.12	1.12
駐車場整備事業費	2,000	1,000	1,000	500	2.00	2.00
駐車場案内システム	1,755	878	1,170	613	1.50	1.43
自転車駐車場	5,442	2,686	5,090	2,545	1.07	1.06
(5)公共交通対策としての街路整備						
都市モノレール及び新交通システム	13,755	7,583	13,502	7,433	1.02	1.02
駅前広場	14,750	7,788	14,319	7,632	1.03	1.02
(6)豊かな都市景観形成のための街路整備						
歴史的地区環境整備街路事業	1,434	791	1,410	823	1.02	0.96
都市景観形成モデル事業	3,149	1,714	3,020	1,639	1.04	1.05
シンボルロード整備事業	2,864	1,480	2,740	1,424	1.05	1.04
(7)安全で快適な居住環境の形成に資する街路整備						
居住環境整備事業	5,202	2,601	5,005	2,506	1.04	1.04
スノーピア道路事業	3,489	1,845	3,338	1,765	1.05	1.05
歩行者専用道整備事業	4,412	2,206	4,262	2,131	1.04	1.04
避難路等	124,149	67,467	119,813	64,232	1.04	1.05
総合都市交通施設整備事業	8,051	4,423	7,908	4,272	1.02	1.04
(8)都市空間の有効利用に資する街路整備						
地下交通ネットワーク整備事業	5,109	2,555	4,880	2,482	1.05	1.03
共同溝	1,142	571	1,142	571	1.00	1.00
キャブシステム整備事業	2,330	1,175	2,262	1,163	1.03	1.01
(9)複合交通拠点整備事業	186	62	180	60	1.03	1.03
(10)都市廃棄物処理新システム開発事業	820	195	866	196	0.95	0.99
(11)都市災害復旧事業	172	103	175	103	0.98	1.00

(注) 生活関連重点化枠分を含む

(5) 公共交通対策としての街路整備の推進

① 都市モノレールおよび新交通システム

都市における交通混雑を解消するとともに、道路交通の効率化および道路空間の有効利用を図るため、都市モノレールおよび新交通システムのインフラ部分（基礎、支柱、桁等の下部構造）の整備を街路事業として行う。

また、ガイドウェイバスシステムの整備の推進を図る。

② 駅前広場等の交通結節点の整備

鉄道駅に集中するバス、自動車、歩行者等の多様な交通を円滑に処理するため、駅前広場の整備を推進する。

また、バス交通の利便性向上のため、交通広場の整備を図る。

(6) 豊かな都市景観形成のための街路整備の推進

① 歴史的地区環境整備街路事業（愛称：歴みち）

歴史的価値のある地区について、通過交通の迂回を主目的とする幹線街路（ミニバイパス）の整備にあわせ、歴史的みちすじを含む地区内道路の体系的整備を行い、歴史的環境と生活環境の調和に資する歴史的地区環境整備街路事業を推進する。

② 都市景観形成モデル事業

良好な都市景観の保全と形成を図るため、景観形成上重要な地区をモデル地区として指定し、都市景観形成のための計画を策定して街路事業および公園事業を重点的に実施する都市景観形成モデル事業を推進する。

③ シンボルロード整備事業

親しみとろうのおいのある街路空間の形成を図るため、郷土色豊かな並木の形成、広幅員の歩道の整備、電線類の地中化などを必要に応じて組み合わせながら都市の顔にふさわしい質の高いシンボルロードの整備事業を推進する。

(7) 安全で快適な居住環境の形成に資する街路整備の推進

① 居住環境整備事業

通過交通によって交通事故の危険や騒音、排気ガス等による環境の悪化等が問題となっている既成の住宅市街地において、地域内の補助幹線街路や歩行者専用道路を体系的に整備するこ

とによって居住環境の改善を図る居住環境整備事業を推進する。

② スノートピア道路事業

豪雪地帯の都市における冬期の都市機能の向上と、居住環境の改善を図るための整備計画を策定し、積雪堆雪に配慮した体系的な市街地内道路整備を行うとともに、消融雪施設、流雪溝等の整備を行うスノートピア道路事業を推進する。

③ 歩行者専用道整備事業

歩行者・自転車交通の安全と良好な都市環境の形成を図るため、歩行空間ネットワーク整備の一環として、歩行者専用道（自転車歩行者専用道を含む。）の整備を推進する。

④ 避難路等

大震災時等における都市住民の安全を確保するため、避難路等防災機能に特に配慮した街路の整備を推進する。

⑤ 総合都市交通施設整備事業

都市活動が集中している都心部および鉄道駅周辺において、都市交通の円滑化および良好な都市交通環境の形成を図るため、地区の外郭を形成する幹線街路、歩行者専用道、駐車場等の交通施設の整備を面的かつ総合的に行う総合都市交通施設整備事業を推進する。

(8) 都市空間の有効利用に資する街路整備の推進

① 地下交通ネットワーク整備事業

大都市のターミナル地区や大規模再開発地区等において、歩行者および自動車交通を円滑に処理し、安全で快適な交通を確保するため地区の地下利用に関する計画において位置づけられる地下交通ネットワーク整備事業を推進する。

② 街路と建築物との一体的整備の推進

i) 立体道路制度の活用による街路整備の推進

立体道路制度の活用により街路の上下空間を利用して建築物との一体的整備を行う街路整備の推進を図る。

ii) 沿道地区のスーパーブロック化による幹線街路整備の推進

大都市における地価上昇に対応するため、沿道街区のスーパーブロック化により沿道の高度利用を促進しつつ、地価を顕在化さ

せない都市内幹線街路の整備を推進する。

③ 共同溝・キャブシステム

(共同溝)

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

(キャブシステム整備事業)

都市景観、交通安全、防災性等の向上と高度情報化社会に対応した街づくりを進めるため、電線、電話線等を集約して道路の地下空間に収容するキャブシステム整備事業を推進する。

(9) 複合交通拠点整備事業（一般会計）

駅前広場の整備が必要な地区において、駅前広場に隣接して整備される敷地及び建築物内に一体的・複合的に公共的空間、交流・情報機能等（複合交通拠点）を整備することにより、駅前広場の整備の推進と機能の強化を図るため、複合交通拠点を2年度より実施している。4年度は、大阪府吹田市等3都市において事業を推進する。

(10) 都市廃棄物処理新システム開発事業（一般会計 行政部費）

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新システム開発事業等を51年度より実施している。4年度は、事業費約8億円をもって札幌ニュータウン、横浜臨海地区及び千葉ニュータウンにおける事業の進捗を図る。

(11) 都市災害復旧事業（一般会計）

台風・豪雨等の異常な天然現象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事業費約2億円でもって実施する。

3. NTT—A型事業

NTT—A型事業は、事業主体である第3セクターに対し、道路整備特別会計から民間都市開発推進機構を経由してNTT無利子貸付金を貸し付け、当該事業により直接・間接に得られる収益をもって償還（償還期間20年、5年間据置）に充てられる事業である。今年度は、事業費203億円である。

街路課が所管している事業種別としては、「緊急都市開発関連街路事業」、「公共交通関連歩行者専用路整備事業」、「駅部一体整備型連続立体交差」、「連続立体交差緊急整備事業」がある。

おわりに

街路事業に関する4年度予算の概要は以上のとおりであり、本年度の事業費はほぼ前年度並みである。現在、街路の整備は依然として遅れていること、予算が複雑化したこと、街路事業の重要性、緊急性が一層高まっていることを考えると、街路事業の推進にあたっては、従来にも増して智恵と工夫が求められており、関係各位のご理解とご支援をお願いするものである。

第42回都市計画中央審議会第二次答申 (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

建設省都市局街路課

1. 答申の背景

ライフスタイルの変化、高度情報化、国際化等の進展等、近年のわが国の経済社会の変化は、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。

このような社会状況を背景とした都市交通需要の量及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るとともに、望ましい都市交通体系の実現を図る上で必要とされる都市交通施設の整備のあり方を明らかにするため、平成2年6月に、建設大臣より、都市計画中央審議会に対し「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」について諮問がなされた。

2. 諮問の概要

平成2年6月21日に行われた諮問は、以下の3つの検討項目からなっている。

- 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

都市計画中央審議会では、この3つの検討項目に対して、街路整備部会を設けて検討することとし、平成2年9月19日に第1回の街路整備部会を開催し、平成4年6月15日に都市計画中央審議会より、第二次答申がなされた。

3. 第二次答申の骨子

第二次答申の骨子は以下のとおり。

1) 都市内道路整備のあり方

- (1) 多様化・高度化する社会・経済活動のニーズに伴う交通需要の増大に対応するため、主要幹線道路を中心としたモビリティの高い根幹的な都市内幹線道路について、戦略的かつ重点的に整備していくことの必要性が指摘された。
- (2) 特に、主要幹線道路は、
 - ア. 大都市圏や地方中枢都市圏において、都心機能の強化等により多核的都市構造への改編を誘導する、
 - イ. 地方都市において周辺生活圏域を含めた交流を拡大し、活力ある自立都市圏の育成・強化を支える、といった役割をもち、以下の基本的考え方に基づき、緊急かつ重点的に主要幹線道路網の構築に努めるべきことが指摘された。
 - ① 主要幹線道路は、環状機能に十分配慮したネットワーク構成とすること。
 - ② 主要幹線道路は、駐停車を認めない6車線道路を原則とすること。
 - ③ 交差点は、極力集約し、連続的に立体交差化を行うこと。
 - ④ 周辺市街地の整備や沿道環境の保全に配慮すること。
- (3) 都市内幹線道路の都市計画上の位置づけ及び整備推進方策が示された。
 - ① 都市計画において、主要幹線道路、幹線道路、補助幹線道路を明確に区分。
 - ② 立体道路制度の拡充や歩道機能の民地内での確保方策の検討。
 - ③ 都市基盤の不足している地域での誘導容積制度の導入、大規模開発に伴う交通への影響と対応策の検討(交通アセスメント)及び関連道路の一体的整備。

- ④ 現行の容積率緩和型地区計画の活用による都市内幹線道路と沿道市街地の一体的整備の推進と新たな計画制度の検討。
 - ⑤ 大規模開発に不可欠な関連道路整備に対し、開発者に適切な負担を求めること。
 - ⑥ 区画整理手法及び再開発手法の活用。
- (4) また、都市内道路は、都市の骨格の形成及び住民や来訪者の集い憩う場であり、都市においてネットワークを構成する唯一の公共空間であるなど、多様な機能を持つ基幹的な都市空間であり、歩道や植樹帯による緑とオープンスペースの提供を進めるとともに、うるおい、やさしさといった豊かさを実感できるアメニティの高い都市空間としての整備を図って行くことの重要性が指摘された。

2) 新たな都市交通施設整備のあり方

2-1 交通結節施設及び短距離交通システム

- (1) 多様化する都市交通のニーズに的確に応え、都市交通の利便性の向上を図るため、交通機関相互を円滑に乗継ぐための交通結節施設の整備や、比較的短い距離の移動に対応するための動く歩道等の短距離交通システムの導入等、新たな都市交通施設の整備を進める必要性が指摘された。
- (2) 交通結節施設においては、
- ① 空間的制約の多い地区での交通機能を確保するための立体的な空間の活用
 - ② 近傍にありながら相互の乗継ぎが不便である鉄道駅やバスターミナル間の乗継ぎの利便性の向上
 - ③ 市街地におけるバス交通広場の整備、高速バスと鉄道駅の結節性の向上等の必要性が指摘された。
- (3) 徒歩を支援する施設としての短距離交通システムについては、
- ① 維持管理を含めた制度の確立
 - ② 当面は、拠点地区と駅との接続や交通結節施設相互間等において導入を図ること等の必要性が指摘された。

2-2 都市内物流

- (1) 多頻度化、多品種化、小口化、ジャストインタイム化等、近年の物流の変化に伴う都市内物流の

様々な問題が生じていることが指摘された。

- (2) そのため、以下のような基本的考え方に基づき、新たな都市内物流施策を総合的に展開していく必要性が指摘された。
- ① 多様な機能を持つ広域物流拠点を広域的な交通利便性の高い地区に整備するため、「流通業務市街地の整備に関する法律」の見直しを行い流通業務地区に立地できる施設の種類の拡充を行うとともに、土地区画整理事業を活用した新たな整備手法を検討すること。
 - ② 都市内の集配施設を集約した都市内集配拠点の計画的な立地誘導・整備と輸配送の共同化を推進すること。
 - ③ 商業・業務地区等交通の輻輳する地区において、違法路上駐車取締りの強化とともに、民間による荷捌き施設の整備の促進のため附置義務制度の充実や公共による荷捌き施設の整備を進めること。
 - ④ 幹線道路ネットワークの整備を推進するとともに、貨物車を代替し、環境問題、交通問題の解決に資する新たな物流システムの導入を検討すること。

4. 今後の取り組み

建設省としては、この答申の趣旨を踏まえ、道路整備の長期構想や平成5年度より始まる第11次道路整備5箇年計画に反映するとともに、今後とも関連施策の充実や予算の確保を図り、豊かな国民生活の実現に向けその整備を推進していきたいと考えている。

(参考)

諮問及び審議の経緯

□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」

<検討事項>

- 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

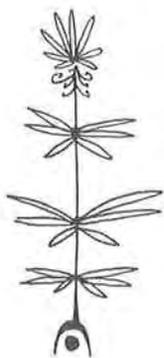
③都市交通需要の多様化・高密度化・複合化に対応した新たな都市交通施設整備のあり方とその整備推進方策

□第38回都市計画中央審議会（平成3年3月1日）
「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）」

□第42回都市計画中央審議会（平成4年6月15日）
「第二次答申（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）」

《街路整備部会メンバー》

部会長	新谷 洋二			
委員	伊藤 滋	加藤 隆司	河野 正三	
	左近友三郎	高田 道夫	新谷 洋二	
	沼田 早苗	林 忠雄		
臨時委員	生内 玲子	小倉 昌男	今野 博	
	島村慎市郎	末吉 興一	水谷 研治	
専門委員	岡野 行秀	黒川 洸	越 正毅	
	並木 昭夫	松原 青美	宮澤美智雄	



ドイツ諸都市における都市交通施策の 現状と新たな動き

住宅・都市整備公団都市再開発部 次長

(前、建設省都市局 都市計画課 都市交通調査室長)

小 沢 一 郎

はじめに

このたび、ドイツ科学技術省からの招きにより訪独し、ドイツ諸都市における都市交通施策の現状と新たな動きに関して視察し、意見交換をする機会を持つことができた。以下は、その報告である。

1. 目 的

今回の訪独の目的は、「日独科学技術協定」の活発化を図ることにより、都市交通分野における技術開発の促進とその成果活用の推進を図ることを目的とするものである。

2. ドイツ諸都市における都市交通施策（全般的印象）

国レベルにおいても、都市レベルにおいても、都市交通問題は行政上の重要な課題として位置づけられており、各種の施策が、積極的かつ組織的に推進されている。国レベルでは、各種新交通システムの技術開発、システム開発や、自動車誘導システム等の都市交通情報に関するシステム開発などを積極的に助成している。特に重点は公共交通システムの充実・強化と、都市における自動車交通の適正化に資するプログラムに力を入れている。国からの助成としては、システム開発の段階のみならず、実験に対しても助成しており、新交通システムに関しては、実験線の建設に対しても補助がでている。一方、自治体レベルでの重点も、公共交通システムの充実・強化と自動車交通の適正化に置かれている。ただ、その中味は、各都市の実情に応じて考えられており、それぞれ都市別に特色のある施策となっている。

たとえばミュンヘンでは、都心部の歩行者モールと鉄軌道及びバスの統合化された公共交通運行シ

テム、ハノーバーではLRTとバスの運行システムの統合化、エッセンではガイドウェイバスシステムの導入などである。しかし、各都市で多様な都市交通施策を推進できるのは、いずれの都市においても都市内道路の整備ストックが我国と比べ高水準であり、特に、半径500m～1,500m程度のところに整備されている都心環状道路が、決定的に大きな役割を果たしているといえる。

3. 各都市における都市交通施策の現状と動向

(1) ミュンヘン

a) Cooperative Transport Management for The Greater Munich Area. (総合都市交通マネジメント)

このプロジェクトの基本コンセプトは、「環境的に持続可能で、かつ安全性の高い都市交通システムを、公共交通と自動車交通を統合化した複合的な交通マネジメントにより実現する」ことである。

具体的には、

①公共交通システムの利用の推進を図るため、施設整備（たとえばパーフェンドライド施設の整備や、LRT又は新交通システムの導入など）から、利用者への適切な情報伝達システムにいたるまでソフト・ハードの施策を総合的に進めること。

②既存の道路ストックの有効活用を図るため、すべての道路利用交通（個人自動車、トラック、バスなど）を統合化した情報システムの確立と交通マネジメントシステムの導入を図ること。

③Urban traffic controlシステムとregional traffic controlシステムの確立とその体系化を図ること。

などである。

このため以下のようなシステムの開発を行う。

④Data management network

これは、総合都市交通マネジメントを可能とするための情報システムであり、公共交通及びすべての道路交通を統合化したものである。

その中核となるのは

- ・ 道路交通の現況と予測
- ・ 公共交通機関の混雑状況と予測
- ・ パークアンドライド施設の混雑状況と予測
- ・ 大気汚染と騒音レベルの現状と予測

などのデータベースシステムとその伝達のためのネットワークシステムの確立である（図-1参照）。

⑤Dynamic Park & Ride System

これは、以下のデータにもとづき、その時点において最もアクセスタイムの短い鉄軌道駅へドライバーを誘導するシステムである。

- ・ 都心部道路及び駅へのアプローチ道路双方の交通量（混雑状況）
- ・ Park & Ride施設の混雑状況
- ・ 鉄軌道の混雑状況と運行サービス状況
- ・ 大気汚染状況 など

なお、Park & Ride施設は、できれば1カ所5,000台規模のものを数カ所建設し、都心部道路交通の混雑を緩和しようとしている。この場合P&R施設は、幹線道路からのアプローチがしやすい位置に建設することが必要であり、またできるだけ、レストランやスーパーマーケット等のサービス施設との複合開発を図る（図-2はDynamic P&Rシステムのサイン例である）。

⑥その他のシステムとしては次のようなものがある。

- ・ Collective variable message signs
- ・ Traffic radio service
- ・ Demand-responsive traffic signal control system
- ・ Position finding system

b) MVV（ミュンヘン公共交通協会）

MVVは、ミュンヘンの都市交通体系の中核をなしているS-Bahn、M-Bahnといった鉄道網と、路面電車、バスを含めた公共交通体系全体について、計画から運行までを一元的に行っている組織である。このように一元的に運営できるしくみにより公共交通の利用は非常にしやすくなっている。現在、MVV

では、鉄道駅へのP&R施設の計画と整備の推進を進めている。

c) その他

都心部のペDESTリアンゾーンには、時間帯を限り、商店へのサービス貨物車以外に、最近タクシーの乗り入れも認めた。また、ミュンヘンに拠点を置くBMWは、都心ゾーンにサービスする新たなバスシステムの提案を行っている。

(2) ベルリン

ベルリンは、東西統一によりその人口規模は市域で350万人を越えており、周辺部を入れた都市圏人口では450万人に達している。今後も都市人口の増加が続くことが想定されており2000年～2005年には、600万人に達し、ヨーロッパ東部における一大拠点になる見通しである。また自動車台数は、1989年の100万台（都市圏で125万台）が2000年には175万台（都市圏では240万台）になる見通しである。政治的に、また環境面から、道路投資には大きな期待ができないようであり、急激に進む自動車台数の増加に対しては、総合都市交通マネジメントにより対処しようとしている。その内容は、マストラの強化、P&Rシステムの整備と自動車交通需要の管理である。なお、マストラの強化には、現在120kmほどあるU-Bahnの強化とともに、都市圏におけるS-Bahnの活用が大きな課題になっている。しかし、旧東ベルリン市域におけるS-Bahnのメンテナンスが極度に悪かったため、車両設備等は1920年代のままで、線路も随所で切断されており、再建には多額の費用と時間を要する模様である。

(3) ハノーバー

ハノーバーの都市交通システムの特色は、LRTとバスの一体的運行システムの確立である。ハノーバーは、市域で53万人（1988年）、都市圏で110万人（1988年）の規模であるが、増大する都市交通需要に対応するため、都心部において地下化した4本、計69kmのLRTを基幹とする軌道システムを整備している。

69kmのうち13kmが地下、40kmが路面専用軌道、16kmが路面併用軌道となっている。長期的には、LRTの延長を107km（うち地下部分は22km）とする計画を持っている。

LRTを中心とする交通システムの特色は、

- ① コンピューターによる、LRTとバスの総合運行管理システムの導入
- ② 郊外部におけるP&R施設の整備によるLRTと自動車交通との結合
- ③ LRTの都心部地下化と、都心環状道路の整備に基づいた都心ペDESTリアンネットワークの確立

である。

このうち、①に関しては、連邦科学技術省の助成をもらい1984年に「BON」と呼ぶLRTとバスの統合運行システムを完成させている(図-3参照)。これは、バスとLRTの各車両からの位置情報等をコントロールセンターに集めON-LINEでタイムテーブルからの遅れ状況や、バスからLRTへの乗り換え客を待たするための待ち指示とその待ち時間情報等を各車両に伝達するものである。また、利用客に対しても、乗ろうとする車両の到着時間・出発時間等の情報を駅のホームにおいて提供している。

4. ヨーロッパにおける共同プロジェクト

ヨーロッパ各国では、高度な通信情報システムを活用した革新的な都市交通システムの確立にむけ各種の共同プロジェクトを推進している。

①PROMETHEUS

(Programme for a European Traffic with Highest Efficiency and Unprecedented Safety)
: ヨーロッパの自動車メーカーや各国の研究所を中心とする民間主体の共同プロジェクト。

②DRIVE

(Dedicated Road Infrastructure for Vehicle Safety in Europe)

: ECが中心となって1992年からの3年間、各国の参加により実施しているECプロジェクト

③IRIS

(Integrated Road Safety, Information and Navigation Systems)

: ECプロジェクト

これらのプロジェクトの推進を図るためには、路側のコントロールシステムの開発のほか、on-boardでの各種の情報、通信システムの開発が必要になっており、各国・各市のほか、各種企業や協会も参加し、システム開発から実験の実施にいたるまで体系

的に進めている。

5. 日独科学技術協力協定にもとづく今後の日独交流

日独科学技術協力協定は1974年に日本政府とドイツ連邦共和国の間で締結された協定であり、エネルギー、海洋、機械、情報等幅広い分野において両国間の技術向上のための協力活動を行っている。

建設省に係る協力分野としては、環境保護技術、工業化住宅、交通技術等の分野がある。その中の交通技術についてはさらに3テーマに分かれ、①「磁気浮上式鉄道」、②「トータル交通技術システム」、③「道路交通及び新交通システム」が設定されている。このうち、①及び②については関連する省庁が主として担当しており、③の「道路交通及び新交通システム」については建設省都市局都市交通調査室長がコンタクトパーソンとなり窓口、とりまとめ業務を担当している。これまで③「道路交通及び新交通システム」については特段、主だった協力活動を行ってはいなかったが、平成4年2月にドイツ側からの招待によって訪独し、情報交換及び討議を行った。またその後、同年4月にはドイツ側から科学技術省陸上輸送交通システム担当のギンター・シュレーダー氏を団長とする調査団が来日し交流を行ったところである。この相互訪問の機会に、日本側とドイツ側で本テーマに関する今後の技術協力の方向を議論したが、その結果、都市交通についての両国間の協力関係を一層充実、発展させていくことで意見の一致がみられた。さらにその具体的な活動として平成5年度から日独の間でワークショップを開催していくことで合意がなされた。

ワークショップは第1回目を平成5年度にドイツにおいて開催し、その後は毎年、日独交互に開催する予定である。

都市交通分野に関しては日本、ドイツとも国内に諸課題を抱え、その解決に向け各種施策の検討、実施を図っているところである。今後、両国の協力関係を一層緊密にすることにより、双方にさらなる発展がもたらされるよう期待している。

なお、今回のコンタクトパーソンは次のとおりである。

ミュンヘン: Mr. Weber, MVV.

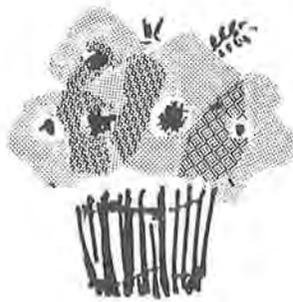
ベルリン : Dr. Jürg sparmann.
General Manager, SNV, Berlin.

ハノーバー : Mr. Scheelhaase.
Director of Dept. of Constraction,
City Hall.

エッセン : Mr. Jochem Boegner.
Manager of Vehicle Dep., EVAG.

ケルン : Dr. Rüenaufen.
TÜV Rheinland.

ボン : Mr. Günter Schröder, BMFT.
Mr. Milan Proksik, SNV
Head of Transportation Systems
& Inter-national Cooperation Div.
SNV.
P. O. Box 202154
D-2000 Hamburg 20
Germany.
FAX : 494046068-151.



地球環境サミット準備会議(於 ニューヨーク)に出席して

建設省都市局都市計画課

課長補佐 西 植 博

1. ティファニーにて

「ある晴れた朝、目をさまし、ティファニーで朝食を食べるようになって、あたし自身というものは、失いたくないのね」

T. カーポティエの小説「ティファニーで朝食を」の主人公、ホリー・ゴライトリーの言葉である。この小説は、映画化され、ホリーゴライトリーにオーディリー・ヘッパーンが扮して名演技をみせた。また、映画をみた人は、もちろん、見ない人もヘンリー・マンシーニのムーン・リバーは、一度は耳にしたことがあるのではないか。この映画の主題曲である。

このティファニー (Tiffany's Store) は、宝飾商ティファニーが、ニューヨーク、マンハッタン5番街に1837年に開いた宝飾店である。57丁目と5番街の角にたつ瀟洒な建物で、ニューヨークに行ったことのある人であれば一度は行く有名な宝飾店である。1階は、宝石・貴金属、2階はステッショナリー3階は陶器などが扱われている。映画では、オーディリー・ヘッパーン扮するホリーが、イエローキャブで店頭に乗りつけ、ウィンドウをのぞきながら、コートからコーヒーとパンをとりだし朝食をとっている。

この映画をみた人のなかには、本当にティファニーで朝食がとれるのか疑問に思っている人も何人かはいることと思う。私もその1人であった。ニューヨークに着いたらきっとティファニーのカフェテリアをさがし、できることなら朝食をとりたくて期待に胸ふくらませて、日本を発った。実際には、食堂はなかったが、おかげで1階から3階まで、ティファニーをくまなく歩きまわることができた。カフェテリアをさがしまわっている間に、家内と娘と息子に

ティファニーと刻まれたアクセサリーを買った。食堂がなくて少々残念であったが、家族には、ティファニーのアクセサリーとみやげ話ができた。

ところが、ティファニーで本当に食事をした人たちがいるのだそうである。ティファニーの社長が青少年少女向けに、テーブル・コーナーの本を出版したとき、その宣伝のためか、ニューヨークの書店の主人たちをティファニーへ招待し、会議室を臨時食堂に模様変えして、ご馳走をしたということである。運のいい人はいるものである。



写真-1 国連ビルからマンハッタンの摩天楼を望む。手前にはヘンリー・ムーアの彫刻が、遠くにはクライスラービルのイルミネーションが美しい。

2. 第4回UNCED 事務会議

ところで、今回ニューヨークに出張をしたのは、ブラジルのリオで6月に開催される地球環境サミットの第4回準備会議に出席するためであった。今回の会議は、リオで行なわれるサミットの準備会議としては、最終のもので、1カ月以上にわたってUNCED (United Nation Committee

on Environment and Development) 事務局を中心に精力的な交渉が行なわれた。UNCEDの名が示すとおり、今回のサミットは、環境と開発に関する会議であり、その主要テーマは、持続可能な開発と環境である。この地球環境サミットが開催される1992年という年は、ストックホルムで1972年に開催された人間環境に関する国際会議からちょうど20年を過ぎた年でもある。

ストックホルムの会議では、「かけがえのない地球」を合言葉に「人間環境宣言」や「行動計画」が採択された。国連環境計画 (UNEP) が設立されたのもこの時である。また、UNEPの具体の活動を支える財源として、国連環境基金が創設された。

ストックホルムでの会議は、国際的な国連会議で、環境という問題が初めてとり上げられたという点で、非常に画期的な会議であった。しかし、発展途上国からは「公害が、経済発展の証であるならば、公害が欲しい」という発言もあった。ニューヨークでの準備会議でも、しばしば発展途上国と先進国の対立がみられたが、ストックホルムの会議からすでに、南北間の経済発展をめぐる対立があらわれていたのである。リオでのサミットは、20年前のこのストックホルムでの会議がそのスタートであるとも言える。

さて、今年6月に開催される地球環境サミットは国連環境開発会議がその正式な名称であり、国連会議史上初めての大規模な首脳会議になる見込みである。おそらく100名近い国家元首がこの会議に出席するであろうと言われている。この会議が予定されているのは①オゾンR₁の破壊や、CO₂などの地球温暖化ガスの低減などに使われる「気候変動枠組み条約」および「生物学的多様性の保護に関する条約」への署名②地球憲章の採択 (リオ宣言) ③大気、廃棄物、海洋などの各分野について、地球憲章の具体化を図る行動計画「アジェンダ21」の策定、④必要となる資金の手当て、⑤先進国から開発途上国への技術移転、⑥これらを実行に移していくための国際的機構のあり方の6つである。とりわけ、具体の行動計画である「アジェンダ21」では大気保全というテーマで都市構造や都市住民のライフスタイル、都市内の交通機関の分担、道路整備や発生源対策などが言及されている。これは建設省で実施している都市交通施策に深いかかわりあいをもっている。たと

えば、適正な機構分担を促すための交通結節点整備、都市内の道路ネットワークの整備などである。いずれも、既に建設省が行なっているものである。

アジェンダ21で議論されている大気に関する具体の行動計画が現在、建設省で行っている都市交通施策とほぼ同様のことをめざしているという点では大きな勇気を得たが、残念なことに、一部積み残しが残った。これは大気にかぎらずすべてのテーマに共通する資金問題が一番の問題となった。具体の行動計画であるアジェンダ21を実施するために必要となる基金を世界開発経済研究所が試算したところによると、現在の政府開発援助 (90年で約550億ドル) に加え2000年時点で1400億ドルの追加資金が必要となっている。

アジェンダ21では、当然この資金問題もそれぞれのテーマとして議論されたが結局、合意をみるにいたらず、リオまで持ちこされることとなった。



写真—2 国連ビルの筋向いで時間待ちする市営バス 白地にブルーの一本線が街や街路樹の色とマッチして美しい。

3. マンハッタンでの移動

ニューヨークの会議後、ホテルと国連ビルの移動には、徒歩、バス、タクシーなどを利用した。その他、休日を利用してのmini-tourでは、地下鉄、郊外電車、船などいろいろな交通機関を利用した。

マンハッタンは、格子状に整然と街区が形成されている。南北方向がアベニュー、東西方向がストリートと呼ばれている。脇目もふらずに歩くと南北1ブロックが1分、東西が2分程度である。街区は、高層の建築物でうめつくされ、すき間は、道路だけである。道路が、マンハッタンを、タテとヨコにシャー

プに区切っている。このように計画された街区にあたたかみと変化をあたえているのがブロードウェイである。マンハッタン島を北西から南東にかけて、斜めになっている道路である。ミス・サイゴンなどのミュージカルで有名な演劇の街は、このブロードウェイの41丁目から53丁目のことを言う。マンハッタンに住む人も、この通りに暖さを感じるのであろうか。

ニューヨークの移動で最も便利で効率よく目的地へ行くことができるのは、地下鉄である。もとは、私企業が経営していたものを市が買ったもので、同じ区間を異なる路線が並行して走っていたり、同じ路線でも普通 (Local) と急行 (Express) があって、複雑である。しかし、慣れるとこれほど便利なものはない。地下鉄を利用するには、まずトル・ブースでトークン (TOKEN) と呼ばれるコインを買う。\$10で8枚、1枚\$1.25である。途中下車しないかぎり、1枚でどこにでも行ける。改札には一人で、投入口にトークンを入れ腕木を押して入る。ただし列車をホームで待つときは、なるべく人気の多い場所で待つ方がよい。また24時間運転しているが、早朝と20時以降は、トラブルが多く発生するので避けたほうがよい。ついでに言うと時刻表がないので長く待たされることもある。ニューヨークに滞在している間の休日を利用してのmini-tourにはこの地下鉄を主に利用した。地下鉄の車両のなかでは、上品な老婦人、若いカップル、観光客やものもらいなどが、いろいろな言葉を話していた。まるで、ニューヨークで息をしている人達を鍋に入れて、かきまぜ、しゃもじですくいといったような雰囲気であった。

この地下鉄とちがって、バスは、路線がわかりづらい。しかし、もっとも安全な乗物といえば、バスである。バスの路線は、マンハッタンを横方向に移動するものと縦方向に移動するものが中心に組まれている。地下鉄に乗車するのに使ったトークンがバ

スでも使える。また、南北と東西の路線で乗換えることもできる。最初に来たバスを降りるときに、トランスファーチケットをもらい、乗換えのバスに乗車するとき、このチケットを提示すればいい。ホテルから国連ビルまでの往復によくこのバスを利用したが、やはり日本と同様通勤の時間帯は道路もバスの中も非常に混雑する。また車内ではアナウンスがないので、気をつけていないと自分が降りたい停留所を通りすぎてしまう。しかし、何よりもバスがすぐれているのは、外が見えることである。マンハッタンが初めてのものにとって、美しいマンハッタンの街並みをゆっくり眺めることができたのは何よりもすばらしい思い出である。

4. ニューヨークからリオへそしてニューヨークへ

6月1日からリオで地球環境サミットが、今まさに始まろうとしている。リオのサミットに向けてニューヨークの準備会議では、精力的に会合や、交渉が行なわれた。資金問題など、一部のものについては、リオに持ちこされたが、ニューヨークにおける準備会議自体は、概ね成功に終わったといえる。「ティファニーで朝食を」では、最後にホリーがブラジルに行くところで終わっている。その時ホリーがこう言っている。「あの船のどれかがきつと、あたしと9人のブラジル人の子供をまたニューヨークへつれ帰ってくれると思うわ」この原稿が出版されるころには、すでにリオでの会議は終わっている。きつと大きな成果をあげることであろう。そしてホリーの言葉のように、たくさんの実を結んで、またニューヨークに帰ってくるであろう。その時にあわてないようにそろそろ準備を始めなくてはならないのではないかと。

それから、今度ティファニーへ行く機会があればカフェテラスを探さずに迷わず聖クリストファーのメダルを探すことにしようと思心を決めている。

地方拠点都市地域の整備及び産業業務施設の再配置の促進に関する法律案の概要

建設省河川局水政課 建設専門官

(前、建設省都市局都市計画課 計画調整専門官) 増 田 寛 也

1. 本法律案提出の背景等

近年、地方においては、若年層を中心とした人口減少が再び広がるなど、地方全体の活力の低下が見られるところです。一方、東京圏においては、人口及び諸機能の過度の集中により、住宅取得難、交通渋滞等過密の弊害がさらに深刻化しているところです。このように地方の衰退と東京への一極集中が増々加速する状況においても、地方中枢都市や県庁所在都市などの人口及び行政、経済、文化等の都市機能が相当程度集積している都市及びそれらの周辺地域においては、人口増加と成長が見られるところです。

こうした現状において、国土の均衡ある発展を図り、21世紀に向けて生活大国にふさわしい国民生活を実現するためには、地域社会の中心となる地方都市及びその周辺の市町村からなる地方の発展の拠点となる潜在力を有する地域（地方拠点都市地域）について、地域における創意工夫を生かしつつ、広域の見地から、都市機能の増進及び居住環境の向上を推進するための措置等を講ずることにより、その一体的な整備の促進を図る必要があります。

また、これと併せて、過度に産業業務施設が集積している地域（東京23区）から地方拠点都市地域への産業業務施設の移転を促進するための措置等を講ずることにより、業務機能の再配置を促進し、地方における魅力的な就業の場を生み出すとともに、地域経済の活性化を図ることもまた必要です。

こういった措置を講ずることにより、地方においても、とりわけ若者にとって魅力ある「職・住・遊・学」の生活空間を創出することが可能となり、地方

拠点都市地域が地方の成長を牽引し地方定住の核となる地域として発展していくことが期待されます。

本法律案は、こうした認識に立って、あくまで地方の自主性を尊重することを基本としつつ、地方拠点都市地域の整備及び産業業務施設の再配置の促進を図るため所要の措置を講じようとするものです。

2. 本法律案の要旨

本法律案の施策スキームについては、別図のとおりであり、その主な内容は以下に示すところです。

(1) 基本方針の策定

主務大臣（別図参照）は、文部大臣等の関係行政機関の長に協議した上で、地方拠点都市地域の整備及び産業業務施設の再配置の促進に関する基本方針を定めることとしています。基本方針においては、地方拠点都市地域の指定に関する事項、地方拠点都市地域の整備に関する事項、産業業務施設の再配置の促進に関する事項等について定めることとされており、これにより、本法律案を運用するに当たっての基本的な考え方が示されることとなります。

(2) 地方拠点都市地域の指定

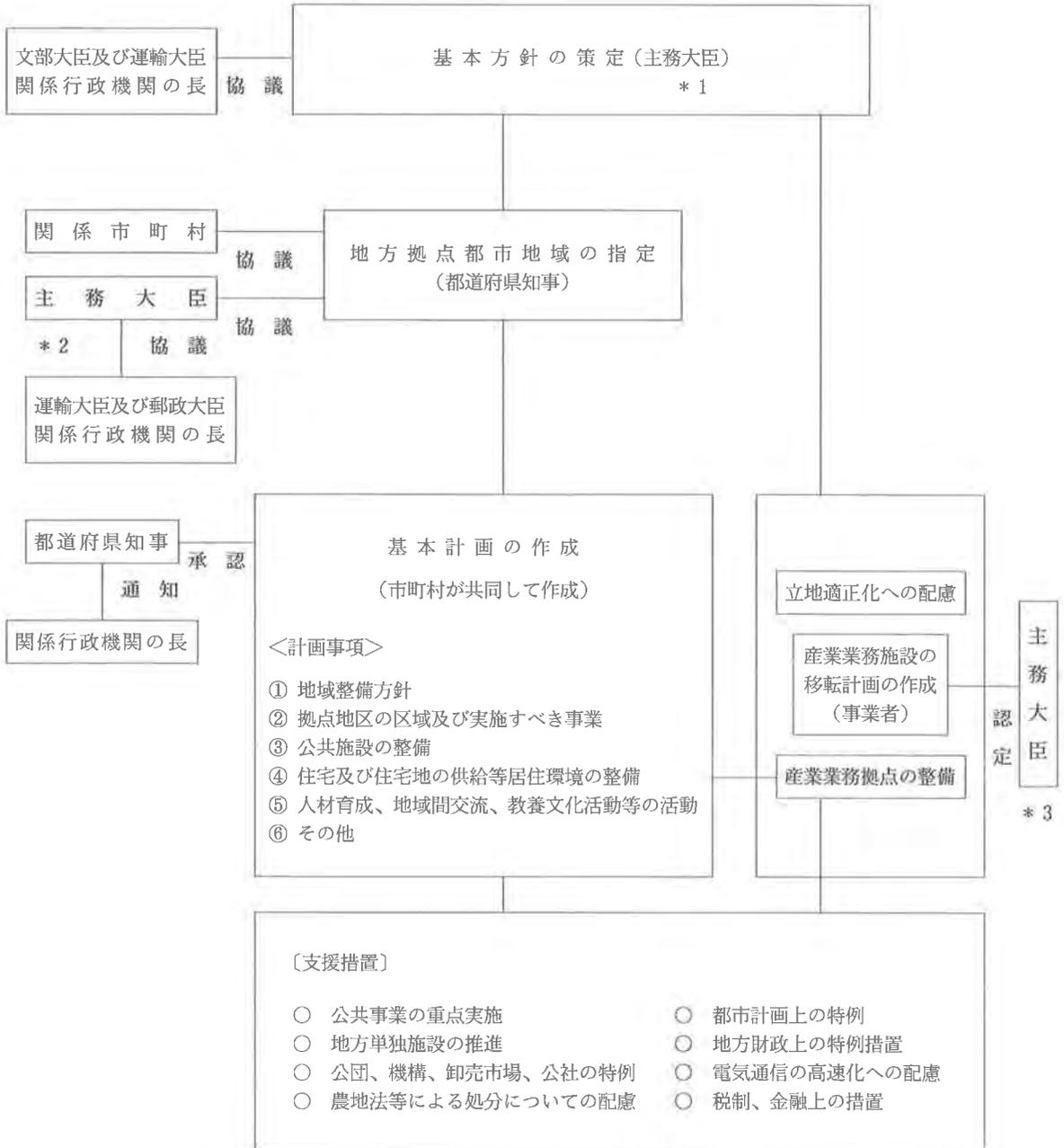
都道府県知事は、一定の要件に該当する地方都市及びその周辺の市町村を地方拠点都市地域として指定することができることとしています。地域指定は、都道府県内の諸事情に精通している知事が関係市町村及び主務大臣（別図参照）と協議した上で行うこととされており、これにより、当該都道府県の均衡のとれた発展が期待できます。

(3) 基本計画の作成

地方拠点都市地域の関係市町村は、共同して、当

施策スキーム

- <目的> ○地方の自立的成長を牽引し、地方の発展の拠点となる地方拠点都市地域の整備
 ○産業業務施設の再配置の促進



(注) * 1 国土庁長官、農林水産大臣、通商産業大臣、郵政大臣、建設大臣、自治大臣
 * 2 国土庁長官、農林水産大臣、通商産業大臣、郵政大臣、自治大臣
 * 3 通商産業大臣、移動産業業務施設に係る事業を所管する大臣

該地域の整備の促進に関する基本計画を作成して都道府県知事の承認を申請することとされています。知事は、基本計画が基本方針に適合している等の条件を満たす場合には、当該基本計画を承認するものとし、その際には関係行政機関の長にその旨を通知することとしています。

基本計画においては、地方拠点都市地域の整備の方針、拠点地区（地方拠点都市地域のうち、土地の利用状況、周辺の公共施設の整備の状況等からみて、広域の見地から、都市機能の集積又は住宅及び住宅地の供給等居住環境の整備を図るための事業を重点的に実施すべき地区）の区域及び区域ごとに実施すべき事業、公共施設の整備、住宅及び住宅地の供給等の居住環境の整備、人材育成、地域間交流、教養文化活動などを定めることとされています。

(4) 移転計画の認定等

事務所、営業所等の業務施設が過度に集積している地域から、拠点地区へ産業業務施設を移転しようとするものは、当該移転の概要、跡地の利用又は処分に関する事項等を内容とした移転計画を作成し、主務大臣（別図参照）の認定を受けることができます。主務大臣は当該移転計画が基本方針に照らして適切であるなど一定の要件を満たすときは計画を認定するものとされています。認定された計画に従って事業用資産の買換えを行った場合には、課税の特例の適用があるものとされています。

(5) 各種支援措置

(1)～(4)に示したスキームによって、地方拠点都市地域の整備及び産業業務施設の再配置の促進を図っていくこととなりますが、本法律案においては、これを支援するために以下に掲げるような様々な支援措置を設けているところです。

- 地方行財政上の特例措置……一部事務組合への業務の委託の特例など地方自治法の特例の創設、地方債についての特例・配慮、拠点地区に設置される産業業務施設、教養文化施設等に係る不均一課税に伴う減収補てん措置
- 都市計画上の特例の創設……拠点業務市街地土地地区画整理促進区域制度及び拠点整備土地地区画整理事業制度の創設、開発許可の特例、都市開発資金の拡充
- 公団等の業務の特例等……地域振興整備公団の業務の特例、通信・放送機構の業務の特例、卸売市場法の特例、地方住宅供給公社法の特例
- 税制上の特例措置……過度集積地域（東京23区）から拠点地区への産業業務施設の買換特例、拠点地区内に設置される産業業務施設に係る特別償却、拠点地区に設置される産業業務施設、教養文化施設等に係る地方税の特例



都市計画制度の見直しについて

建設省都市局計画課 計画調整専門官

(前、建設省都市局都市計画課 課長補佐) 西脇隆俊

1. 法改正の背景と経緯

今回の地価高騰に対しては、総合土地政策推進要綱等に基づき所要の施策が講じられ、最近の地価の動向は沈静化の傾向が見られるところであるが、依然として高水準にあり、大都市の都心部及びその周辺部を中心に、オフィスビルの住宅地への無秩序な進出による住環境の悪化や、都心部の人口の流出による地域コミュニティの崩壊、長時間通勤者の増大といった問題が生じている。

このような状況を踏まえ、平成4年3月、今回の地価高騰に対応した金融、税制等の総合的な土地政策の一環として土地利用計画制度の充実を図るとともに、良好な市街地の環境を整備し、都市の秩序ある発展を図ることを目的とする「都市計画法及び建築基準法の一部を改正する法案」が、第123回国会に提出された。

2. 法案の概要

(1) 用途地域の細分化と新たな特別用途地区の創設

オフィスビルの住宅地への無秩序な進出による住環境の悪化や、都心部の人口の流出による地域コミュニティの崩壊といった問題に対応するためには、地域の特性に応じてよりきめ細かな土地利用の規制・誘導を可能とし、適切に住環境の保護を図り、住宅の確保に資することが必要である。

このような必要性に対応するとともに、併せて近年の経済社会の変化に伴う市街地の土地利用形態の多様化に対応するため、現行の用途地域の区分を8地域から12地域に細分化するとともに、新たに2つの特別用途地区を創設することとしている。

なお、現行制度に基づき指定されている用途地域については、今回の改正法施行後3年以内に各都市

計画区域単位に新制度に基づく用途地域に全て切り替えることとしている。

(2) 誘導容積制度の創設

都市内には、土地の有効利用が必要とされているにもかかわらず、低利用にとどまり、都市計画において指定されている容積率と現実に利用されている容積率との間に大きな差がみられる地域が多く存在する。

こうした地域の中では、低層高密度な木造住宅等が密集し、防災上の危険性が著しく高い劣悪な市街地環境となっているところが多い。

土地は現在及び将来における限られた貴重な資源であり、国民の諸活動にとって不可欠の基盤である。とりわけ、都市においては、集約的かつ高密度な都市活動を前提に都市基盤施設の整備が重点的に行われているなど、諸活動の基盤としての土地の重要度はきわめて高く、土地の有効利用が強く求められている。

こうした要請に応えるため、公共施設を伴った良好な市街地の整備を図りつつ、土地の有効利用を促進するための制度として、新たに誘導容積制度を創設することとしている。

本制度は、次のような構成をとっている。

(a) 道路等の公共施設の整備が十分になされていない地区については、地区計画において、(i) 目標とする容積率(目標容積率)と、(ii) 地区内の公共施設の現状に見合った容積率(暫定容積率)という2つの容積率を定める。

(b) 公共施設が不十分な現状では暫定容積率を適用して市街地環境を保全し、地区計画に地区レベルの公共施設である地区施設の配置及び規模が定められ、公共施設整備の条件が整った場合には目標容積率を適用して、目標とする市街地

用途地域制度の充実

I. 用途地域の細分化

	現行制度	新制度 (枠囲みは新設)	趣 旨	
住 居 系	①第一種住居専用地域	①第一種低層住居専用地域	低層住宅の専用地域	
		②第二種低層住居専用地域	小規模な店舗の立地を認める低層住宅の専用地域	
	②第二種住居専用地域	③第一種中高層住居専用地域	中高層住宅の専用地域	
		④第二種中高層住居専用地域	必要な便利施設の立地を認める中高層住宅の専用地域	
	③住居地域	⑤第一種住居地域	大規模な店舗、事務所の立地を制限する住宅地のための地域	
		⑥第二種住居地域	住宅地のための地域	
		⑦準住居地域	自動車関連施設等と住宅が調和して立地する地域	
	商業系	④近隣商業地域	⑧近隣商業地域	近隣住宅地の住民のための店舗、事務所等の利便の増進を図る地域
		⑤商業地域	⑨商業地域	店舗、事務所等の利便の増進を図る地域
工業系	⑥準工業地域	⑩準工業地域	環境の悪化をもたらすおそれのない工業の利便の増進を図る地域	
	⑦工業地域	⑪工業地域	工業の利便の増進を図る地域	
	⑧工業専用地域	⑫工業専用地域	工業の利便の増進を図るための専用地域	

II. 特別用途地区の追加

(用途規制の内容は地方公共団体の条例で定める。)

①中高層階住居専用地区	都心部で住宅と商業業務施設が立地する地域等において、中高層階を住宅等に限定する立体用途規制を行い、住宅の確保を図る。
②商業専用地区	店舗、事務所等が集積する地区において、低層階の住宅、工場等を制限し、商業業務系用途の利便の増進を図る。

像の達成を図る。

(c) さらに、必要に応じて、良好な市街地環境の形成に配慮しつつ、地区計画において区域を区分し、地区内の総容積の範囲内で容積の適正な配分を行う。

(3) 市町村の都市計画に関する基本的な方針の創設
都市計画は住民の合意の上に進められるものであり、都市計画のマスタープランにおいて、地区ごとの将来のあるべき姿をより具体的に明示し、地域における都市づくりの課題とそれに対応した整備等に関する方針を明らかにすることが必要である。

現行の都市計画制度においては、市街化区域及び市街化調整区域の「整備、開発又は保全の方針」が、都市計画のマスタープランとしての機能を果たしているが、「整備、開発又は保全の方針」は都道府県知事が都市全体を対象として定めるものであることから、地区ごとの将来のあるべき姿や、地域における都市づくりの課題等を明らかにすることには一定の限界がある。

このため、基礎的自治体である市町村が、住民の合意形成を図りつつ、地区ごとの将来のあるべき姿、道路、公園等の公共施設の計画、地域における都市づくりの課題及びそれに対応した整備等の方針をより具体的かつきめ細かく定めることのできる都市計画のマスタープランとして、市町村の都市計画に関する基本的な方針を創設することとしている。

(4) 地区計画制度の対象地域の拡大

地区計画は、地域の特性に応じて地区レベルの公共施設の整備の計画と土地利用計画を総合的に定めることのできる詳細な都市計画制度である。

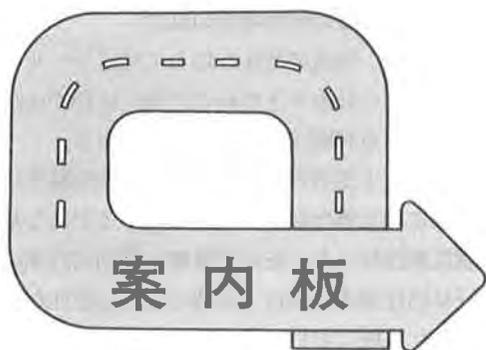
本制度は、土地所有者等に対し、用途地域等に基づく制限に加え新たな権利制限を課すことになるため、制度創設時にとりあえず詳細土地利用計画により良好な居住環境の維持・形成を図る必要性がより高い市街化区域において定めることとされ、今日に至っている。

しかしながら、今回の地価高騰により市街化調整区域における開発圧力が高まり、開発許可や既存宅地確認を受けた宅地が増加し、土地利用状況が変化しつつある地域も見られる。このような一定の開発地等について、地域特性を反映しつつ、土地利用に関する規制、公共施設の配置等を定めて良好な居住環境の維持・形成を図る必要性が高まっている。

このため、今回の法改正により、この様な土地利用が行われる市街化調整区域内の土地の区域、法律上の要件としては、

- イ. 住宅市街地の開発その他相当規模の建築物若しくはその敷地の整備に関する事業が行われる、又は行われた土地の区域
- ロ. 健全な住宅市街地における良好な居住環境その他優れた街区の環境が形成されている土地の区域について、詳細な土地利用計画である地区計画を策定できることとし、開発行為、建築行為の適切な規制・誘導を図ることとしている。





—人事消息—

(平成4年6月26日付)

- ・都市局都市総務課 加藤 学
(都市局街路課)
- ・都市局街路課 金子祐造
(大臣官房人事課)

(平成4年6月30日付)

- ・福岡市都市整備局長 荻原達朗
(都市局街路課特定都市交通施設整備室長)

(平成4年7月1日付)

- ・都市局街路課特定都市交通施設整備室長
(鹿児島市助役) 萩尾隆吉
- ・都市局都市総務課係長 井口徹典
(都市局街路課係長)
- ・都市局街路課係長 中濱千尋
(建築研究所総務部会計課係長)

(平成4年8月31日付)

- ・青森市都市開発部次長 佐藤哲也
(都市局街路課長補佐(都市局街路課係長))

(平成4年9月1日付)

- ・都市局街路課係長 菊池雅彦
(都市局都市計画課係長)

第10回 私のまち写真コンテスト 作品募集中

主催：まちづくり月間実行委員会 後援：建設省 協賛：コニカ株式会社、日本カメラ ほか

<趣旨>

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

いきいきとした、ゆとりとやすらぎのあるまちを創るためには、豊かな生活の基盤となる街路、公園、下水道、住宅など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」を創意工夫してよりすばらしいものに高め、個性的で魅力あふれ、誇りあるまちを創ってゆくことが大切なことではないでしょうか。

いま、うちのまちの環境にやさしいまちづくりにふさわしいまちの姿の写真を求めます。

<テーマ>

まちの表情や、まちを舞台とした人々の活動がテーマです。

例としては……

- 美しいデザインの「まち」「ひろば」「街路(みち)」
 - うらおいとにぎわいのある「ショッピングストリート」
 - 緑あふれるうらおいのある「まち」
 - ゆとりある、いきいきとした「駅前広場」
 - 私のまちの「ライトアップ」
- などが考えられます。

<送り先と締切>

送り先 〒113 東京都文京区本郷2丁目17番13号
社団法人 日本交通計画協会 内
「私のまち写真コンテスト」事務局
TEL. 03-3816-1791

締切 平成5年1月15日(当日消印有効)

<選考者>

コニカ(株)委嘱写真家 朽木光綱
日本カメラ編集長 梶原高男
旅行作家 杉田房子 ほか

<発表>

平成5年6月

選考結果は、入賞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賞発表文書やカメラ雑誌等で発表します。

<応募上の注意>

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ツ切りまで。

- ①一人何点でも応募できます。
- ②未発表または他に応募していない作品に限ります。
- ③応募作品は返却しません。
- ④作品の裏には、題名、撮影場所(国内に限る)、撮影年月日、作品の意図(必要な場合)、氏名、年齢、性別、住所、電話番号、職業(学生の場合は、学校名、学年)を必ず明記してください。
- ⑤作品の送付にあたっては、作品が傷まないよう、包装にご注意ください。
- ⑥入賞作品の著作権は、まちづくり月間実行委員会に帰属し、まちづくりの広報、啓蒙等の目的に使用することがあります。
- ⑦特別賞以上の入賞者にはネガフィルムの提出を求めますので、ご用意ください。提出されない場合は入賞を取り消すことがあります。

<賞>

建設大臣賞 賞状、副賞
(10万円、コニカHEXARカメラ) 1名

実行委員会 賞状、副賞
会長賞 (5万円、コニカ現場監督カメラ) 2名

優秀賞 賞状、副賞
(3万円、コニカ特製カメラマンバッグ) 10名

特別賞 賞状、記念品
(1万円相当の図書券、コニカ特製アルバム) 20名程度

佳作 賞状、記念品
(コニカ特製ポケットアルバム) 100名程度

【協会だより】

●協会より発行図書のお知らせ

街路事業事務必携

規格 A5版 860ページ

価格 3,500円(消費税込)

「街路事業事務必携」につきましては、昭和54年初版を刊行して以来、関係法令・規定の変遷、新制度の導入等とともに、改版を重ねてまいりましたが、このたび本書の内容について、初心者からベテランまで満足いただけるよう一層の充実を図り、改訂版発行の運びとなりました。

本書は都市計画街路事業の認可、補助金等の交付手続き、用地の取得等、事業の実施などの関係通達や事務取扱要領などが系統的に網羅収録されており、街路事業に携わっておられる関係者にとって必携の実務書として価値あるものと史料しております。

近年街路事業が、都市における交通機能にとどまらず、都市づくりの骨格としてその地域やまちの顔として多目的に整備が進められている中において、これまでも業務に携わる方々の必携の書となっておりますが、今回の改訂にあたっては、特に社会経済情勢の変化に対応した各種の街路事業の推進が、地域の活性化をもたらす基礎であるとの観点から、より多くの方々に本書が活用されることを旨として、理解しやすさをモットーに編集した次第です。

《目次内容》

第1章 総論

- 1.1 街路とは
- 1.2 街路の役割
- 1.3 街路整備の現況
- 1.4 街路の整備方針
- 1.5 街路事業の予算区分
- 1.6 街路事業の事業種別
- 1.7 街路事業と道路事業との区分
- 1.8 街路事業の採択基準
- 1.9 街路事業の手続の流れ
- 1.10 街路事業に関する地方債

第2章 都市計画事業の認可(承認)

- 2.1 事業認可の意義と効果
- 2.2 事業認可と補助対象
- 2.3 事業認可の手続の流れ
- 2.4 事業認可の申請
- 2.5 事業認可に当たり留意すべき事項
- 2.6 地方単独事業と事業認可
- 2.7 事業認可の変更

第3章 補助金等の交付の手続等

- 3.1 補助金等の交付の手続
- 3.2 内示変更及び箇所別流用申請
- 3.3 繰越
- 3.4 国庫債務負担行為
- 3.5 全体設計の承認
- 3.6 施越工事
- 3.7 事前協議
- 3.8 設計協議

第4章 用地の取得等

- 4.1 一般補償基準
- 4.2 公共補償基準
- 4.3 事業損失
- 4.4 国有地又は公共団体有地等の取扱い
- 4.5 道路占用物件の補償
- 4.6 建築物等の移転補償費の補助申請上の取扱い
- 4.7 用地の先行取得

監修 建設省都市局街路課

発行 社団法人 日本交通計画協会

第5章 街路事業の実施

- 5.1 道路改良
- 5.2 舗装新設
- 5.3 歩行者専用道路整備
- 5.4 橋梁整備
- 5.5 共同溝設置
- 5.6 立体交差
- 5.7 連続立体交差
- 5.8 都市モノレール・新交通システム

第6章 うるおいと活力のある街路事業

- 6.1 都市景観形成モデル事業
- 6.2 シンボルロード整備事業
- 6.3 複合交通拠点整備事業
- 6.4 地下交通ネットワーク整備事業
- 6.5 商店街活性化街路事業
- 6.6 立体道路制度の活用
- 6.7 キャブシステム整備事業
- 6.8 地域振興特別推進事業
- 6.9 都市再開発関連公共施設整備促進事業
- 6.10 土地利用高度化促進街路事業
- 6.11 沿道環境対策
- 6.12 居住環境整備事業
- 6.13 歴史的地区環境整備街路事業
- 6.14 総合都市交通施設整備事業
- 6.15 駅前広場整備事業
- 6.16 駐車場及び関連街路事業
- 6.17 駐車場案内システム整備事業
- 6.18 自転車駐車場整備事業
- 6.19 スノートピア街路事業
- 6.20 沿道区画整理型街路事業
- 6.21 宅地開発誘導道路整備推進制度

第7章 他事業に関連する街路事業

- 7.1 住宅宅地関連
- 7.2 下水道関連
- 7.3 都市高速度道路関連
- 7.4 高速自動車国道関連
- 7.5 有料道路関連
- 7.6 地下鉄関連
- 7.7 河川関連
- 7.8 工業用水関連
- 7.9 港湾関連

第8章 住宅宅地関連公共施設整備促進事業等

- 8.1 住宅宅地関連公共施設整備促進事業
- 8.2 特定住宅市街地総合整備促進事業
- 8.3 都市居住更新事業
- 8.4 国土総合開発事業調整費
- 8.5 都市廃棄物処理新システム開発事業

第9章 街路交通調査

- 9.1 連続立体交差事業調査
- 9.2 居住環境整備街路事業調査
- 9.3 沿道区画整理型街路事業調査

第10章 道路開発資金等

- 10.1 道路開発資金
- 10.2 都市開発資金
- 10.3 地方特定進路整備事業
- 10.4 NTT無利子貸付金

都市交通の連続性向上と交通結節点

規格 A4版 224ページ
価格 2,000円(消費税込)

監修 建設省都市局都市交通調査室
発行 社団法人 日本交通計画協会

本格的な都市定住社会の実現をめざし、効率的で快適な都市づくりを進めることが益々重要な課題となってきております。

このためには、円滑な都市活動と快適な都市生活を支える基盤となる都市交通体系の確立が不可欠ですが、産業の高度化・ソフトや高齢化・余暇化の進展、生活様式の多様化等の最近の経済・社会の活動状況の変化を背景として、これまでもまして、多様で高水準の都市交通サービスが要請されるようになりました。

こうしたことから、都市における各種交通機関が、それぞれの役割を適切に分担してその機能を最大限に発揮するように整備するとともに、関連する交通機関同士がスムーズに連結され、出発地から目的地まで連続した交通サービスが提供されるようにすることも重要です。このためには、いわゆる交通結節点の乗継ぎ施設等のハードな施設整備から、ソフトな管理・運営にわたる総合的な施策の推進まで幅広い対応等が必要となります。

本書は、交通機関相互の連続性向上と交通結節点の整備に関する国内外の良好な事例を分類整理し、その整備の目的、動機、計画の内容、効果等について取りまとめたものです。

1. 交通結節施策の分類

H. パーク・アンド・バスライドシステム

2. 交通結節施策の事例

I. キス・アンド・ライドシステム

A. 多数の交通機関の連絡性の工夫

J. サイクル・アンド・ライドシステム

B. 複数の交通結節点間の連絡の工夫

K. サイクル・アンド・バスライドシステム

C. 物流拠点の整備

L. 相互ロケーション

D. 相互乗り入れ

M. バスロケーションシステムと情報提供

E. うるおいのあるバス停整備

N. 乗継ぎ運賃制度

F. ライド・アンド・ライドシステム

O. その他

G. パーク・アンド・ライドシステム

<都市と交通>

通巻25号

平成4年11月20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

