

都市と交通

1993

特集・都市内の主要幹線道路

No. 26



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

都市と交通

1993・3・No.26

《目 次》

——特集テーマ「都市内の主要幹線道路」——

- グラビア 第4回全国街路事業コンクール表彰事業 1
- 巻頭言 都市内の幹線道路について 阪神高速道路公団 副理事長 和田 祐之 5
- 随想 都市内道路に思う 評論家 生内 玲子 7
- 特集
 - 特集—1 都市内主要幹線道路のあり方 建設省都市局街路課 10
 - 特集—2 都市内の地域高規格道路の整備 建設省都市局街路課 18
 - 特集—3 横浜市における都市内主要幹線道路整備計画
..... 横浜市道路局企画課 担当係長 荻島 尚之 24
 - 特集—4 長崎市における都市内主要幹線道路整備計画について
..... 長崎県土木部都市計画課 課長 松永 光司 30
 - 特集—5 都市計画道路宇部湾岸線の整備計画について
..... 山口県土木建築部都市計画課 街路係長 河野 一雄 37
- シリーズ
 - 〈まちづくりと街路〉 まちの顔 青葉シンボルロード整備事業
..... 静岡市都市整備部街路課 工事第二係長 八木 宏明 43
 - 火の橋 北九州市建設局土木部街路課 街路第二係長 入江 和則 49
 - 〈アンダーグラウンド〉「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」の改定の背景と経緯
..... 建設省都市局街路課特定都市交通施設整備室 57
- 参考データ 都市計画中央審議会街路部会第二次答申の概要 建設省都市局街路課 59
- 第11次五箇年計画の概要 建設省都市局街路課 61
- トピックス 第4回全国街路事業コンクールの結果について
..... 全国街路事業促進協議会 62
- 海外事情 欧州立体駐車場事情 建設省都市局都市再開発課 建設専門官 斎藤 親 64
- 投稿 幹線道路を巡る雑感 株式会社アルメック 取締役 今井 晴彦 67
- 案内板 「ゆとり社会と街づくり道づくり」(都計審ボックス)の発刊について
..... 建設省都市局 70
- 協会だより 71

第4回全国街路事業コンクール表彰事業



建設大臣賞

都市計画道路 元寺小路七北田線（将監トンネル）整備事業（仙台市）



都市局長賞

都市計画道路 放射5号線（御苑地区）街路整備事業 （東京都）



都市局長賞

都市計画道路 駅前後楽園線シンボルロード整備事業 （岡山県）



全国街路事業促進協議会会長賞
都市計画道路 環状1号線ツインハープ橋
橋梁整備事業 (北海道)



全国街路事業促進協議会会長賞
都市計画道路 青葉通線 青葉シンボルロード
整備事業 (静岡市)



特 別 賞
都市計画道路 末広高台通線整備事業 (旭川市)



特 別 賞

都市計画道路 城下町線 歴史の地区環境
整備街路事業 (兵庫県篠山町)



特 別 賞

都市計画道路 南駅口美保橋線道路改良事業 (鳥取県)



特 別 賞

都市計画道路 本城和田線整備事業 (鹿児島県)

都市内の幹線道路について

阪神高速道路公団

副理事長 和田 祐之



大分古い話で、以前ドイツ・ミュンヘン市から“Better Town Less Traffic”というテーマでOECDに提出されたレポートだったように記憶しているが、その中の数字で市内の道路総延長の約2倍の歩道がある。つまりほぼすべての道路の両側に歩道があることになるのに驚いたことがある。その後当該都市を訪れる機会があった。市街地としては都心部位しか見てはいないが、自動車専用道路である高速道路を除いてはおおむね得心した次第である。

大阪へ赴任して来て挨拶廻りをしていたとき、或る新聞社で「大阪に路側（違反）駐車が多いのは何故だと思うか」と聞かれた。（瞬間）路側駐車台数は警視庁管内よりも大阪府警管内の方が遙かに多く大阪名物だそうであるが、表通りはともかく大阪市内では裏通りが著しい。

先にあげた例ではないが、欧米の都市では区画街路でさえ日本の都市のちょっとした補助幹線街路ぐらいあるが、日本の都市では宅地規模が小さいことから街区の規模が小さく、街路網全体の密度は高いが貧弱な区画街路が街路延長の大部分を占め、幹線街路と区画街路のギャップが大きいために、都市内道路交通にまつわる諸々の問題が幹線道路に象徴的に集中しており、また何等かの事情でそれが区画街路にもちこまれると大変な混乱となるように思われる。

都市内の幹線道路の構成や網のあり方、幅員構成の考え方や整備方策については既に昭和62年8月に「良好な市街地の形成のための都市内道路のあり方とその推進方策について」ということで都市計画中央審議会より答申が、また平成4年6

月に「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」の第2次答申がなされているので、ここで改めて議論することもないであろう。

我国における都市内の道路の計画と整備は、明治21年の市区改正条令による東京の市区改正設計に始まり、その後大正7年の大阪等5大都市への適用を経て翌8年の（旧）都市計画法による計画、整備へと発展した。これらにより街路の整備が進められてきたが、中でも関東大震災の復興事業や第2次大戦による戦災の復興事業は大きな契機となった。都市計画年報によると我国の都市計画道路は昭和40年度末から平成2年度末までの25年間に改良済延長が全国でみても、また東京区部や大阪市といった都市でみても約3倍になったことになっているが、前述のような戦前からの営々とした積み上げを基礎としている。従って街路の計画も整備も現在では都心とその周辺位になっている旧市街地を中心とし、元来今日のような都市活動の広域化や自動車による都市間交通などは予想もせず、内々交通の処理を中心に考えていた計画・整備がベースとなっている。都市内の自動車交通処理の骨格であり、62年答申において高速自動車国道等の広域幹線道路等と大都市内の主要地区を連絡するとされている自動車専用道路でさえ、例えば首都高速道路の当初計画は羽田まで延びた1号線を除けば環状6号線の中にとどまっていた。その後市街地の拡大や新市街地の開発、あるいは広域道路網の整備の進展に伴って都市道路網の計画・整備も拡大して行った。

しかし、昭和40年代に入ると自動車交通量の急

増に伴って道路の計画・整備をとりまく環境は大きく変わった。それは交通戦争とも言われた交通事故の増大と、交通渋滞の激化と、公害・環境問題の発生である。初めの2つは道路整備を促進する方向に働いたが、最後の問題は、例えば大阪市内で自動車専用道路の計画が都市計画決定の手続きに入る前の段階で20年も塩漬けになるなど、自動車専用道路をはじめとする基幹道路の新規の計画や事業の実施に大きな障害となって立ちはだかることとなった。更に近年では、いわゆるマンションの増加にみられるような市街地の建築物の高層・堅牢化や密集化が進み、既成市街の中では幹線道路を新たに計画するための空間を見つけることも、既存の路線や既定の計画の拡幅変更でさえも物理的な面から著しく困難になっているように思われる。

街路の幅員構成については、「間」で表示されていた市区改正設計、大正8年の街路構造令及びその後の改正案、細則案、これらをメートル法に置き換えた関東大震災の復興計画、昭和8年の都市計画調査資料及び計画標準、昭和21年の戦災復興計画標準、昭和33年の旧道路構造令を経て昭和45年の現道路構造令によるものまで多くの変遷を経ている。これらのうち最も余裕のあったのが戦災復興計画標準であるが、それ以前のものでも例えば街路構造令で歩車道の区分のある道路の歩道幅員を、各側総幅員の $\frac{1}{2}$ 以上とするなど、一定のバランスが考えられていた。

昭和40年代に入ってからだと記憶するが、交通量の急激な増大に伴って生じた2つの問題に対する対策として道路の構造に大きな影響を与えた事業が行われた。その一つは交通安全対策であって、横断歩道橋や歩車道境界のガードレールの設置のほか、それまで混合交通として単断面で作られていた道路に対する簡易歩道の設置であり、二つめは交通渋滞対策であって、車道幅員確保のため、広幅員道路にあった高緩速分離帯の撤去のほか歩道切削さえ行われた。前者はともかく後者は、道

路そのものの拡幅の要請に対する財政的・物理的・時間的な制約からの止むを得ない緊急措置ではあったが、それまでに築かれた街路景観を変えるものであった。

昭和45年の現道路構造令では車線主義をとると共に、幅員2.5又は1.5メートルの停車帯の規定があるが、昭和43年の現都市計画法の施行の頃までにほぼ現在の骨格ができ上っていた都市道路計画の中で、できるだけ多くの車線数を確保するため、さらには停車帯が無ければ駐停車が無くなり都市内の総自動車交通量が抑制できるという当時の発想から、歩道を削って停車帯部分に廻し走行車線とした。しかし実態的には広過ぎる停車帯と狭められた歩道、という道路がちこちに建設された。平成4年答申において、主要幹線道路について路側車線の設置、及び幹線・補助幹線道路について停車帯の設置の必要性や、全体幅員の過半を車道以外の構成要素とすることが望ましいとされているが、まことにもっともである。

現在大都市圏では、交通処理機能上最上位にあたる自動車専用道路である都市高速道路が、交通の集中による渋滞による機能の低下の解決と交通配分機能の強化のため、第2環状線の整備や全体路線網の計画策定が急がれているが、物理的空間の確保の困難さと共に、関係住民の理解を得るのに多大の時間と労力を必要とされている。

平成4年答申にいわれるように、望ましい幅員構成を確保しながら環状線の機能の強化を中心に、幹線道路を中心とする道路網の構成を図ることが、都市の機能・活動の維持・発展のために不可欠であることはいうまでもないが、幹線を新規に計画したり、既定の計画や既成の道路の拡幅変更することも現実には多大の困難を伴うことと思われる。既定の計画や既成の幅員の中で、どのようにして望ましい姿に近づけるかの工夫も一方では必要になるのではなかろうか。

都市内道路に思う

——毎月ハンドルを握る立場から——

評論家 生内玲子



東京生まれ、東京育ち、一週間以上東京を離れたことのない私。そして、運転免許を取ったその日から30余年、毎日車を運転している私です。遠出は飛行機や新幹線を利用するので、運転はほとんど都市内です。

渋滞次第で決まるスケジュール

車のこと、交通のことを勉強するからには片時もハンドルを手放せない………と言うのは建前、実は車が好きなのです。好きでなければ、こんな超過密都市の超大渋滞の中で、運転を続けません。

私のタイムスケジュールは渋滞の具合で決まります。前夜、明日の曜日、五・十日でないか、連休の前などでないか、大きな道路工事や、マラソン、デモなどがないかなど考えて予定を立てます。

そして当日、ラジオの交通情報、テレビの文字放送、そして、電話で聞く道路交通情報センターの情報、それに天気予報も………とあらゆる知恵を総動員して時間を計算し、スケジュールの再調整です。

どうしてこんなに神経を使うかと言うと、私の住所が都心の千代田区なので、ビジネスの場が、ほとんど近くなのです。それで、渋滞の具合によって、10分のはずのところが30分以上かかったりするのです。それなら早く出れば、と思うのですが、早過ぎて途中で時間調整しようにも、道路は駐停車禁止、有料駐車場は1時間600円もするのです。第一ギリギリのスケジュールですから、時間を無駄にしたいし。多分、私の渋滞とのにらめっこは生涯続くにちがいありません。

走れる道、そして停まれる道を

渋滞の大きな原因は、日本の都市の過密、車の過密、そして道路整備の遅れなどです。でも、毎日走っていて、まず気になるのは駐車車両で、道路が狭くなってしまっていること。違法駐車が悪いのは当然ですが、停まりたい車全部が、駐車するスペースがないのが実情です。

都市間道路と都市内道路の大きな違いは、都市内道路では走ることと同じくらい停まることが重要だということです。とは言っても、狭い日本の都市では、駐車場作りは容易でないことはわかります。

駐車場のことで、最近ちょっとした朗報があります。駐車場不足の解消のために、東京都江戸川区があらわしていた河川の下を利用した駐車場建設構想が実現に向けて動き出したらしいことです。まだ特例として検討段階のようですが、これが成功し各地にも波及することになれば、都市の駐車場不足がいくらかでも緩和するでしょう。

本四連絡橋、青函トンネルなどを作れる日本の技術力をもってすれば、川の下駐車場も夢ではないと思うのですが。

「東京名物、雷おこしに掘り起し、大阪名物、粟おこしに掘り起し」

………と言う言葉があるのだそうです。道路工事による渋滞に泣かされている庶民のぼやきです。道路工事が多いのもやむを得ません。昭和29年ころから本格的な整備を始めた道路の大幅なメンテナンスが必要になっているのでしょう。

首都高速道路を例にとると、渋滞の原因は、工事

渋滞の増加が目立ちます。もちろん、自然渋滞がトップですが、自然渋滞の増加はこの20年余の間に5倍程度なのに、工事渋滞は10倍以上になっています。

阪神高速も首都高速も、工事渋滞対策として集中工事をして成功していますが、やはり、今後の道路作りには、工事のために車線規制をしないですむゆとりのある幅員が必要でしょう。

ところで、ドライバー泣かせの掘り起し、道路工事だけでなく、上下水道、ガスなどのいわゆる都市のライフラインの工事も多いのです。これからの都市には共同溝の整備は欠かせません。

それと同時に、電線の地中化も急いで欲しいのです。

マネージメントで快適利用

渋滞がひどく極端なノロノロ進行で、我慢も限界と言う時、なぜかスイスイ流れ出したということがよくあります。ボトルネックを通過したのです。ボトルネック対策は不法駐車は排除、交差点の改修などありますが、マネージメントによる解決も必要でしょう。規制、誘導、情報などによって道路の使い勝手が変わって来ます。

最近のドライバーは情報に敏感なので、正確、迅速な情報が何よりありがたいのです。路車間情報システムなどのナビゲーションの実用化も市内道路のグレードアップに大いに役立つと期待しています。

車椅子がすれ違える歩道を

「人間主役の道作り」の時代です。それにしても、現在の歩道の幅は十分ではありません。歩行者の少ない歩道は幅1.5mしかありません。1.5mでは車椅子1台がやっと。せめて車椅子と歩行者がすれ違える2.5m幅の歩道を。

「でも、車椅子の人はそれほど多くはないのに」と言う声もあります。たしかに外国に比べて日本は車椅子を見かけることが少ないのです。それは、歩道が完備していないので、車椅子で外出しにくいためもあります。

欧米の公園では、おばあさんを車椅子に寄せ、おじいさんがそれを押して歩く風景をよく見かけます。身障者でなくても、体の弱い人なども車椅子を気軽に使うのです。日本でも、広い歩道があれば、もっと車椅子が利用されるでしょう。杖をついたり、介護助者と一緒に歩くにも広い歩道が必要です。

それに、ゆとり時代なのですから、広い歩道をカッブルが腕を組んでデートするのもいいでしょう。

連続歩道ネットワークを

都市内道路では交差点の事故が多発しています。歩行者が歩道を歩いていても、交差点では、車の前を横断しなければなりません。立体交差にして、歩道が連続していれば安心して歩けます。いまは、緊急避難として歩道橋が作られていますが、高齢化時代には歩道橋の階段の上り下りは無理です。

運転していても、こわいのは歩道橋です。階段を嫌って橋の下を横断するお年寄りがあったり、面倒がって強引に橋の下を横断する若者があったりするからです。歩道の連続性の工夫が欲しいのです。

景観、採光、通風、そして万一の時のためにも

都市道路は、走る人、歩く人のためだけにあるものではありません。まずそこに住む人の幸せのための道路であるべきでしょう。

それには景観がいいこと。もちろんこれは、走り、歩くためにも欠かせない快適性です。そして、道路によって、まちの採光、通風が確保されること、道路の植栽が、緑の乏しい都市のうるおいとなることです。さらに、都市道路は災害などの時の避難路として、また避難場所、防火帯としての期待も大きいので、そうした機能を発揮できるものであって欲しいと思います。

都市を立体利用した道路を

結論として、狭い日本の都市道路は、道路の上に構造物を作ったり、建物の中を道路が貫いたり、地下や川の下をもっと道路や駐車場に利用したりして、

立体的な土地利用を工夫して欲しいのです。それと、道路の整備を急いで欲しいと思うのです。
都市道路に、通過車両を入れないために、外郭環状



都市内主要幹線道路のあり方

建設省都市局街路課

はじめに

近年我国の社会・経済は、経済の高度化、自由時間の増大に伴う国民意識の変化、さらに引き続く都市化の進展と東京圏への一極集中の進展、国際化、高齢化などにより大きな変化を見せつつあり、都市内道路整備に対する要求も高度化、多様化してきている。

このような社会的ニーズに応えるべく、21世紀にふさわしい都市内道路整備のあり方について都市計画中央審議会街路整備部会において検討を進められ、平成4年6月15日に第二次答申がなされたところである。

その中では、都市内幹線道路網のあり方や、国土レベルの高速交通体系と有機的に連携して高規格な幹線道路ネットワークを形成し、高いモビリティを確保し、また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等の役割を有する都市内主要幹線道路の整備が必要であることが唱われている。

本稿では、第二次答申を踏まえ、以下にその考えかた等について述べることにする。

1. 都市交通施設整備の現状と課題

都市内における幹線道路をはじめとした各種都市交通施設は、円滑な都市活動と快適な都市生活の実現に欠くことのできない最も基幹的な施設である。また、地方都市の育成・整備や大都市の都市構造改編などの都市政策の実現を図り、今後一層増大することが想定される市街地における土地の高度利用と土地利用転換の需要などを的確に受けとめるためには、都市交通施設の整備は必要不可欠である。

このような基幹的施設を整備するにあたっては、

都市内道路交通や施設整備の現況を踏まえて、主要幹線道路を中心とした都市内幹線道路の機能の充実・強化、及び新たなニーズに対応した都市交通施設の整備を重点的に進めていく必要があり、具体的には、

- ・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の戦略的かつ重点的整備。
- ・都市に豊かな公共空間を生み出すための都市内道路の整備。
- ・バス交通広場などの交通結節施設や短距離交通システムなど、新たな都市交通施設の整備推進。
- ・効率的な都市内の物流システムの構築。

などが挙げられる。

2. 都市内主要幹線道路整備のあり方

(1) 都市内道路整備の基本的考え方

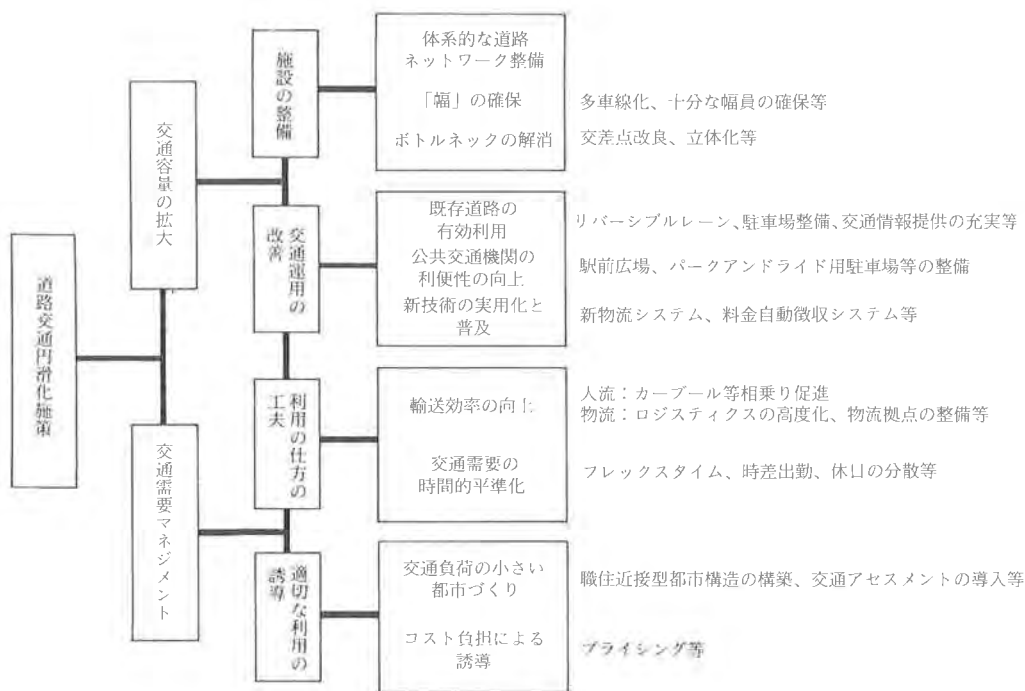
高度化する経済社会のニーズに応える質の高い都市内交通を確保するためには、総合的な都市交通体系の形成と適切な交通需要マネジメントによりバランスのとれた機関分担を実現し、自動車交通の適正化に努めることが基本である。

そのなかで、道路交通においては、交通をモビリティの高い水準に引き上げ維持する必要があるため、単に交通需要に対応した道路網の量的拡大を進めるのみならず、自動車走行の定時性・高速性等の交通処理機能を強化することが急務である。

都市内幹線道路網は主要幹線道路、幹線道路、補助幹線道路により段階的に構成されるが、その段階的構成の一層の明確化を図りつつ、計画的な整備を進めていく必要がある。

なかでも、主要幹線道路は、

ア、国土レベルの高速交通体系と有機的に連携し



図一 道路交通円滑化のための施策の体系図

表一 交通需要の適正化の考え方

交通需要の適正化	交通需要適正化の考え方
自動車交通需要の低減	在宅勤務の推進、過度な多頻度・少量輸送方式の見直し等による自動車交通需要の低減施策を推進する。
ピーク時交通需要の低減	フレックスタイム化の促進やカープール、バンプール等の相乗り方式の導入、貨物車のオフピーク時走行等を奨励し、時間的な交通の集中を低減する。
自動車交通の分散・短縮	副都心形成、多核多圏域型の都市構造の形成を図るとともに、職住近接型の都市開発等を推進し、自動車交通トリップ長の短縮、自動車交通の分散を図る。

て高規格な幹線道路ネットワークを形成し、高いモビリティを確保する、

イ．大都市圏の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、

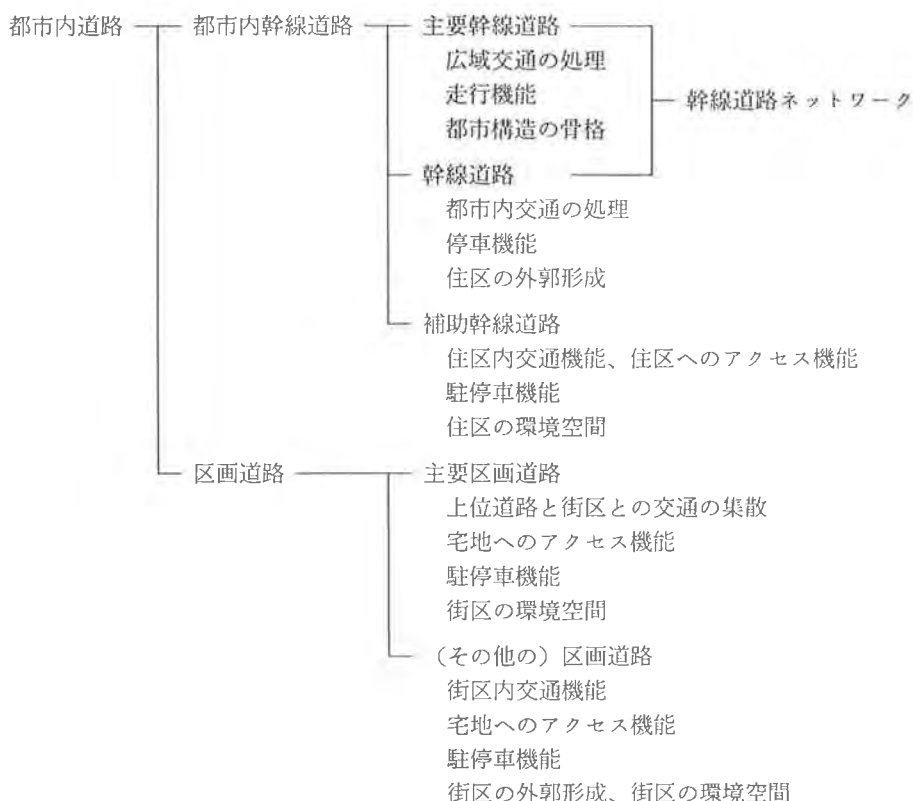
ウ．地方都市において周辺生活圏域を含めた交流を拡大し、活力ある自立都市圏の育成・強化を支える、等の機能を果たすものであり、さらに、エ．自動車交通の円滑化により大気汚染を軽減するなど都市環境を改善する、

といった役割も有するものであるため、都市内道路整備の効果的な投資の観点からも緊急かつ重点的に主要幹線道路網の構築に努める必要がある。

(2) 主要幹線道路のネットワーク構成

主要幹線道路は、国土レベルの高速交通体系を補完しながら広域的交通を処理するとともに、都市拠点間を連絡し都市構造の骨格を規定する高規格な幹線道路である。

このため、都市内幹線道路の中でも最も高い走行機能と交通処理機能を有する道路として整備されるものであり、また、都市構造に対応したネットワークとして整備されることが必要である。この場合、市街地に集中する交通を分散・導入し都市を通過する交通を迂回させるための環状機能や都心部の高度利用を支え多様な交通ニーズに適切に対応するための環状機能に充分配慮した構成とすることが必要である。



図一 2 都市内道路の分類・機能

主要幹線道路は、大都市圏や地方中核都市圏のように、交通発生密度の高い地域が広域的に連担している既成市街地においては高密度に配置され、一方、交通発生密度が低い大都市圏の郊外部や地方都市においては低密度に配置されることとなる。

主要幹線道路は幹線道路と組み合わせあって機能的な幹線道路ネットワークを形成する必要がある、主要幹線道路と幹線道路の整備水準のバランスは、都市圏規模等を受け、幹線道路ネットワークの2分の1から4分の1程度の比率で主要幹線道路を配置することが望ましい。

(3) 車線の構成及び構造

高い走行機能と交通処理機能を確保するため、主要幹線道路の主走行車線は、当該道路の交通需要を処理するに十分な車線数を確保し、かつ構造的に一定のアクセスコントロール（乗入れ規制）を行ったり、交差点の連続的な立体化を進める必要がある。また、市街地内にあっては主走行車線の適正な走行機能を確保するため、その外側に沿道にアクセスす

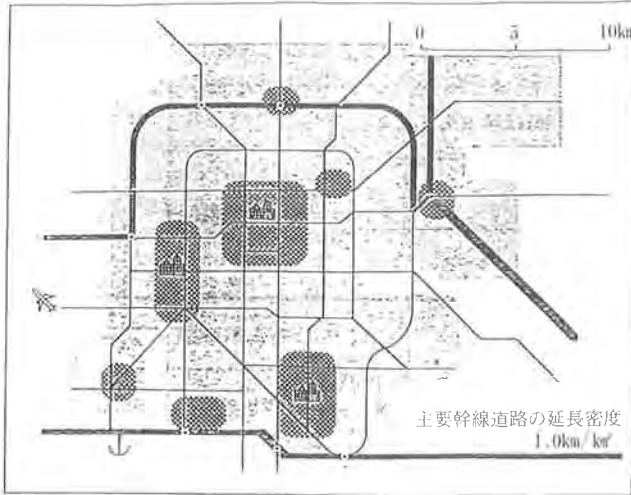
る交通を処理するための路側車線を有することが望ましい。路側車線は沿道との一定のアクセスの確保の他、バス交通のための車線として、また工事中や事故時にも主要幹線道路として一定の交通サービスを確保するため必要とされる。

これらのことから、主要幹線道路は、原則として、主走行車線4車線と路側車線2車線の計6車線を確保することが必要であり、駐停車も認めないことが望ましい。

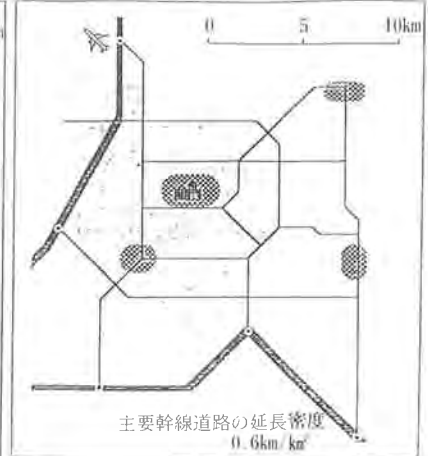
ただし、低密度市街地等で将来とも交通量が少ないと見込まれる路線や、土地利用の状況から見て沿道にアクセスする交通による主走行部の走行機能への支障が将来的にも少ない路線等においては、4車線道路として整備することもありうる。

なお、主要幹線道路は多車線の広幅員道路で、かつ部分的にアクセスコントロール（乗入れ規制）された道路であることから、主要幹線道路を横切る交通に対しては直接横断させることなく、極力幹線道路に集約することが望ましい。この場合、既成市街

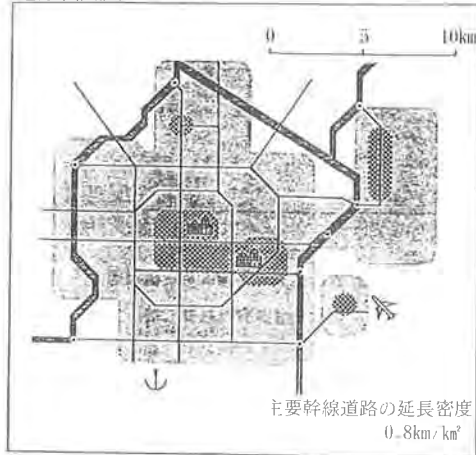
〈大都市〉



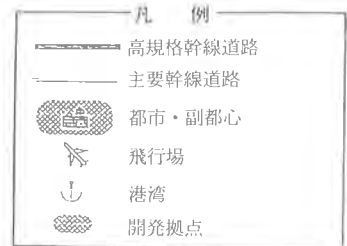
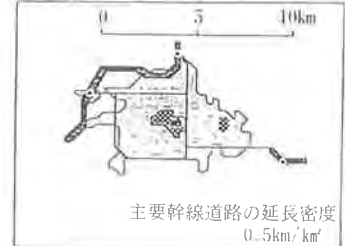
〈地方中核都市〉



〈地方中枢都市〉



〈地方中心都市〉



図一 3 都市内主要幹線道路のネットワークイメージ

地の交通を分断する可能性があり、これに対応するためには、街区の裏側に補助幹線道路や区画道路を主要幹線道路と併せて整備することが必要になる。また主要幹線道路の配備に際しては、可能な限り住民の日常生活や都市活動の面から一体とみなされる区域の境界等に配置するとともに、沿道土地利用の状況を勘案しながら、構造的にも沿道環境の保全等に十分配慮する必要がある。

さらに、高い交通機能を常時発揮するために、耐久性のある舗装の採用や共同溝の同時一体的整備等により、道路上の工事を減らすような措置に努める

必要がある。

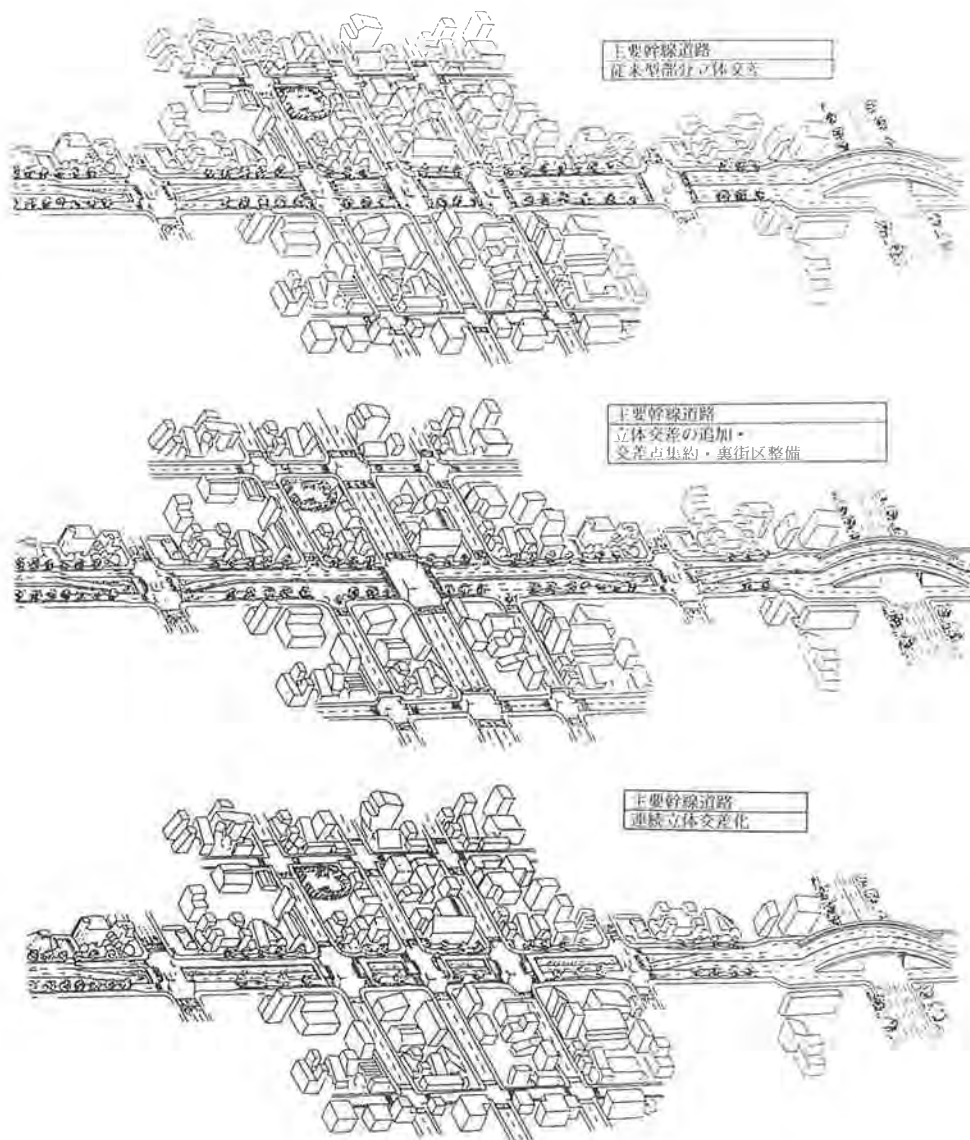
3. 都市内幹線道路網の都市計画上の位置づけ

1) 都市内幹線道路の都市計画上の区分の明示

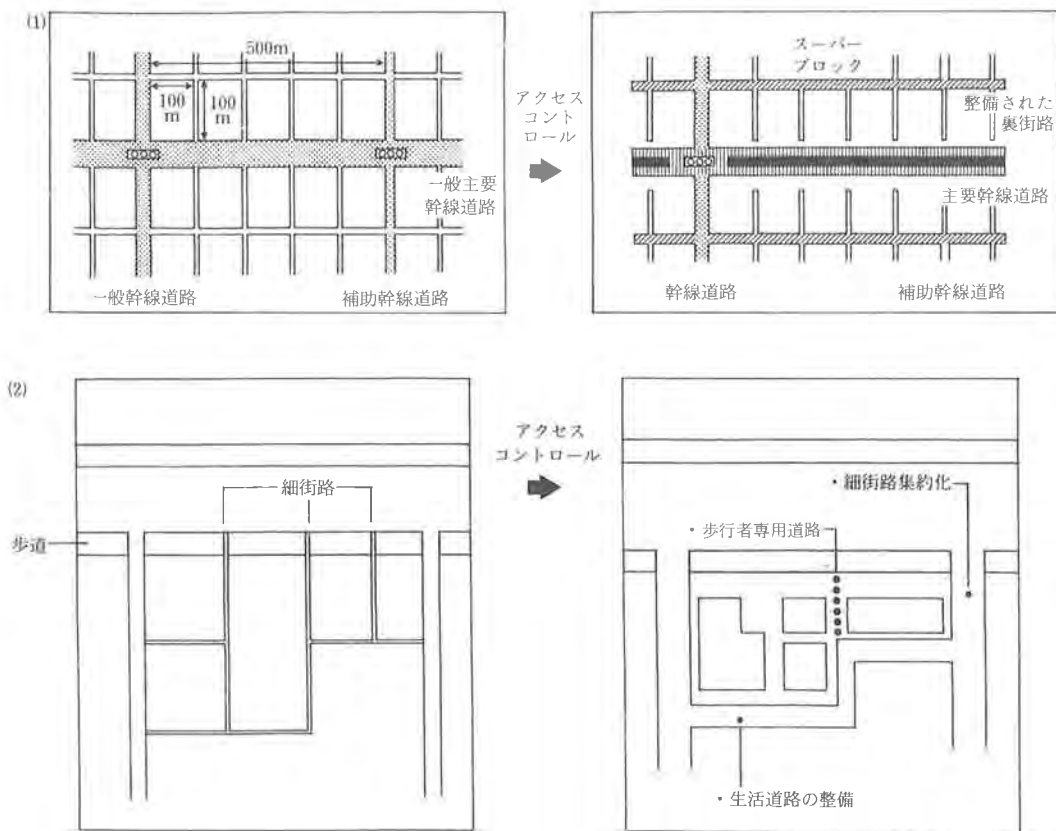
都市内道路は、土地利用計画との整合を図りつつ、主要幹線道路から区画道路までそれぞれ機能の異なる道路により、段階的かつ体系的ネットワークとして構成されるが、都市計画上は、現在のところ、主要幹線道路、幹線道路及び補助幹線道路をすべて「幹線街路」として位置づけている。しかしながら、主



図一 4 主要幹線道路の横断図（副道タイプの例）



図一 5 構造計画事例



図ー6 アクセスコントロールの例

要幹線道路、幹線道路及び補助幹線道路は、それぞれ、道路幅員と構造規格が異なることや、沿道の土地利用と関連性も異なることから、主要幹線道路、幹線道路、補助幹線道路の区分を都市計画において明確に位置づける必要がある。

2) 都市内幹線道路の整備プログラムの確立

都市内幹線道路、中でも主要幹線道路は、交通施設として、また、都市構造の骨格を形成する根幹的施設として、重要な役割を担っており、周辺土地利用のあり方を誘導することとなる。

したがって、無秩序な都市開発を防止し、基盤整備と都市開発を計画的・一体的に進めていくため、市街地整備基本計画等において、主要幹線道路を中心とした戦略的な整備プログラム（マスタープログラム）を策定し、周知するとともに、これに基づいて都市内幹線道路の整備を重点的・効率的に進め、併せて優良な都市開発を誘導する必要がある。

3) 都市空間の多層的利用による都市内幹線道路の整備促進

都市空間の高度利用への動きの強い都心地区等においては、既存道路の拡幅や、新たな幹線道路の整備を行う場合、都市空間を多層的に利用して整備することが必要となる場合が多くなってきている。

既に、新設道路と建築物の重層的・一体的整備を行う立体道路制度が制度化されているが、安全で快適な歩行者空間を確保する上で効果的な歩行者専用道路の整備については制度の対象外となっている。

このため、現在の制度では都市空間の多層利用への要請に対して的確に対応しているとはいえず、歩行者空間の整備についても本制度の対象とするよう、立体道路制度の拡充が必要である。

さらに、既存道路のうち歩道のみ拡幅する場合や、多車線化のための拡幅に伴い歩道の一部もしくは全部が沿道宅地への移設対象となる場合等において、道路の歩道機能を民地空間の中で重層的・一体的に

表－2

区分	現 行	改正区分（案）
1	自動車専用道路	自動車専用道路
3	幹線街路	→ 主要幹線道路 → 幹線街路 → 補助幹線街路
7	区画街路	区画街路
8	特殊街路(イ) (歩専、自歩道)	特殊街路(イ) (歩専、自歩道)
9	特殊街路(ロ) (都市モノ専用道)	特殊街路(ロ) (都市モノ専用道)

主たる交通機能	そ の 他 の 役 割
主要幹線：走行機能、交通処理機能	(広域的交通の処理、都市構造の骨格)
幹 線：交通処理機能（停車機能）	(都市内交通の処理－住区の外郭形成)
補助幹線：住区内交通処理、住区へのアクセス機能（駐停車機能）	(住区の骨格形成、住区の環境空間)
区画道路：街区内交通処理、宅地へのアクセス機能、駐停車機能	(街区の外郭形成、街区の環境空間)

確保する方策の検討を行う必要がある。

この他、都市内道路の整備促進を図るため、将来的に必要となる都市施設の空間を建築物と重層的に担保する立体的都市計画（地下空間も含む）についても検討することが必要である。

4）都市内幹線道路と土地利用の調和

近年、大都市の既成市街地を中心に、都市内幹線道路の整備の進捗がますます困難になる一方、工場用地等の土地利用転換や密集市街地の再開発などによる土地の高度利用が進み、予想を上回る自動車社会の進展と相まって、一部の市街地においては、高度化した土地利用による自動車交通需要と都市内幹線道路の交通容量のバランスが崩れる状況が発生している。

このような状況の下、秩序ある健全な市街地形成を実現して行くため、都市内幹線道路の整備の一層の推進に努めるとともに、都市基盤の不足している地域における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、都市内幹線道路計画の見直しなどを行うことにより、土地利用のあり方と

都市内幹線道路の整備状況との調和を図る方策を推進することが必要である。

4．都市内幹線道路の整備推進方策

1）都市内幹線道路と沿道市街地の一体的整備方策

望ましい都市構造への改編や良好な市街地の形成を促進するとともに、都市交通の円滑化を図るためには、都市内幹線道路網の効率的な整備の推進が求められている。

しかし、地権者の代替地要求や現地残留希望が増大する一方で、これらへの対応がますます困難になりつつあること、特に現道拡幅型の幹線道路整備においては、既に都市計画道路の区域からセットバックしている建築物が前面の用地買収により不適格建築物となるため用地買収への理解を得ることが極めて困難になる場合があり、沿道地権者との円滑な合意形成が促進されるような新たな措置が必要とされている。

また、都市内幹線道路の沿道は高度利用が進むことが多く、アクセス交通の増大に伴って都市内幹線道路の走行機能が低下する恐れが大きいため、沿道

街区において、宅地内での駐停車の処理や主要幹線道路に直接アクセスしないような出入口の工夫等を行うことが必要である。

このため、沿道市街地の整備や土地利用の適切な誘導を図りつつ都市内幹線道路の整備を現在以上に推進する必要がある、容積緩和型の地区計画制度を活用した都市内幹線道路と沿道市街地の一体的整備を進める必要がある。

さらに、健全な都市づくりの基盤である都市内幹線道路の一層の円滑な整備促進を図り、かつ、都市内幹線道路の整備状況と整合のとれた沿道市街地を生み出すための方策を検討していく必要がある。

2) 開発者負担による都市内幹線道路整備方策

市街地内での大規模開発については、開発に伴う交通への影響と対応策を検討することにより、開発に不可欠な周辺地区の関連道路整備に対して、公共の負担と併せて開発者に適正な負担を求めることが必要である。

開発者負担については、区域の特定の仕方などの問題があり、一般制度化についてはさらに検討を必要とするが、都市における土地利用転換とそれに関連する都市基盤整備の一体的推進を図るため、土地区画整理手法等を積極的に活用するほか、当面、既定の都市計画の変更を伴う開発あるいは利用容積が

現状から大幅に増加する大規模開発で、交通需要が飛躍的に拡大するため、現況の道路整備状況の下では交通容量を越える交通需要が見込まれることとなり、当該開発と一体的に関連都市内幹線道路の整備が必要になる場合などのケースを対象として負担を求める仕組みを具体化し、その活用を図る必要がある。

3) 区画整理手法及び再開発手法の活用

土地区画整理事業や市街地再開発事業は都市内道路を一体的かつ体系的に整備推進する上で極めて有効な手法であり、今後、より一層の活用が望まれている。このため各々の事業の特質を活かし、より効果的な事業推進を図ることが望まれる。

おわりに

以上、第二次答申に基づき、都市内主要幹線道路のあり方について記述してきた。

都市内主要幹線道路の整備は、都市交通体系ひいてはまちづくりに多大な影響を与えるものであり、都市の適正な発展のためにはその適正かつ早急な整備が望まれる。

建設省としては、今後、積極的にその整備を進めていく所存であるので、関係各位の御支援、御協力をお願いする。

都市内の地域高規格道路の整備

建設省都市局街路課

はじめに

建設省では、平成5年度からの第11次道路整備5箇年計画における新規施策の一つとして「地域高規格道路」の整備を行うこととしている。

ここでは、地域高規格道路の概要と、特に都市内での整備のあり方について述べることにする。

1. 地域高規格道路とは

わが国では、多極分散型国土の形成を目指し、均衡ある国土の発展を図るとともに、地域の振興・活性化に資するため、21世紀初頭を目標に全国1日自動車交通圏の形成を目指し、14,000kmの高規格幹線道路網の整備を推進している。

高規格幹線道路の整備は、地域の産業面、生活面に多大なインパクトを及ぼしているものの、いまだ、東京への一極集中はとどまるところを知らず、また、地方圏においても地方中枢都市以外の地域で人口が減少している等、活力ある地域づくりという観点から大きな問題が生じている。したがって、地方圏においては、これまで以上に、その定住と活性化を支援する施策を実施するとともに、大都市圏においては、都心への過度の集積を解消し、ゆとりある都市生活の実現を図ることが急務となっている。

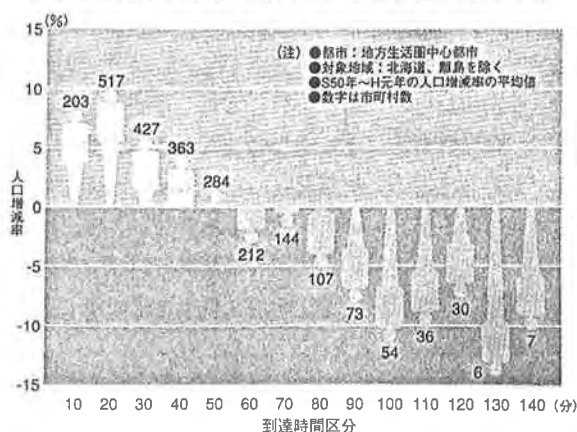
このような発想から生まれたのが地域高規格道路である。

「地域」高規格道路は、その名の示すとおり、それぞれの地域がもつ課題を解消し、それぞれの地域が描く望ましい将来像を実現するため、地域の特性に応じて、「戦略的」に「自動車専用道路と同程度の交通機能を有する規格の高い」幹線道路ネットワークの形成を図ろうとするものである。

「戦略的」という意味は以下のとおりである。

- ① 地方圏においては、その発展の核となる都市について高次都市機能等を育成しその拠点性を

中心都市の1時間圏内の市町村では人口が増加傾向



高めるとともに、それらと周辺地域、周辺都市との連携、共生により地方定住の基盤となる魅力的な地域集積圏の形成を図る。

- ② 大都市圏においては、都市中心部に集中した業務機能等を周囲の複数の核となる都市に広域的に分散した多核型都市圏構造を形成し、大都市圏におけるゆとりある生活を実現する。

また、「自動車専用道路と同程度」とは、主要な交差点の連続的な立体化や、中央分離帯の連続化等によるアクセスコントロールなどを行うことにより、特に、速達性、定時性等の確保を図るということである。

以上、地域高規格道路の概要について述べたが、以下においては、わが国の都市及び都市交通が抱える問題と、それを解決するための都市内における地域高規格幹線道路のあり方について示すことにする。

2. 都市内幹線道路及び都市内交通の問題点

わが国では、生活の質の向上や社会経済活動の高度化、都市部における大規模な都市開発などにより、都市内における道路交通の需要が高まっており、また、自動車保有台数並びに自動車交通量は、予想を

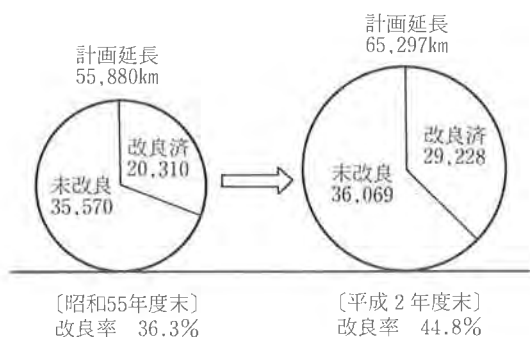
上回るペースで増大している。一方、これに対応すべき都市内道路の進捗は需要に追いついておらず、特に都市内の幹線道路については、以下のような問題点がある。

(1) 都市内道路整備の量的遅れ

- ① 都市計画に定められた道路の延長のうち改良済みのものの割合（改良率）は、平成2年度末現在で44.8%と低い水準にある。

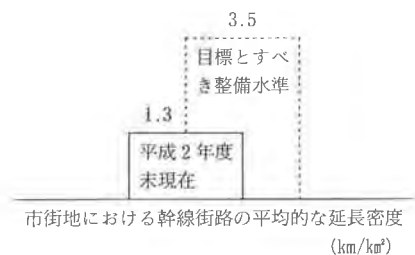
過去10年間の整備状況の変化をみると、改良率は年平均で約0.9%高まっているにすぎず、このまま推移するとすれば、都市計画道路の整備を完成するのに60年以上を要することになる。

一都市計画道路の整備状況の過去10年間の変化一



〈注〉 「都市計画年報」(建設省)による。

- ② 都市内幹線道路は、交通機能、空間機能、市街地形成機能など多様な機能を有し、都市活動を支えている根幹的な施設であり、良好な都市環境を形成するには、このような都市内幹線道路を各種土地利用に対応しつつ、平均すると市街地面積1km²あたり、約3.5kmの網密度をもつように整備することが重要である。しかしながら、現状では、幹線道路の網密度は、都市計画決定されたものが約2.5km/km²であり、その内、



改良済道路は約1.3km/km²にすぎず、極めて低い整備水準にあるといえる。

(2) 都市内道路構造の質的向上等の遅れ

- ① 交通処理機能が高い4車線以上の幹線道路の都市計画道路全体に占める割合は、都市計画決定、改良済延長ともに、3割程度にすぎず、その絶対量が不足している。
- ② これらの主要幹線道路や幹線道路についても、補助幹線道路や区画道路など下位道路との交差点が平面交差のまま残されることが多いため、交通処理機能が大幅に低下している。相互に4車線以上である交差点のうち、立体化が計画決定されているものが全体の16%にすぎず、政令指定市においては、11%弱ととりわけ低くなっている。
- ③ 都市内道路の信号交差点密度は年々大きくなっており、信号交差点が都市内道路の速度サービス低下の大きな要因となっている。
- ④ バイパス等の幹線道路を整備しても、すぐ沿道に商店、住居等がはりつくことも多く、その結果、沿道のアクセス交通、駐車車両等による交通処理機能の低下が生じている。

3. 都市内の地域高規格道路

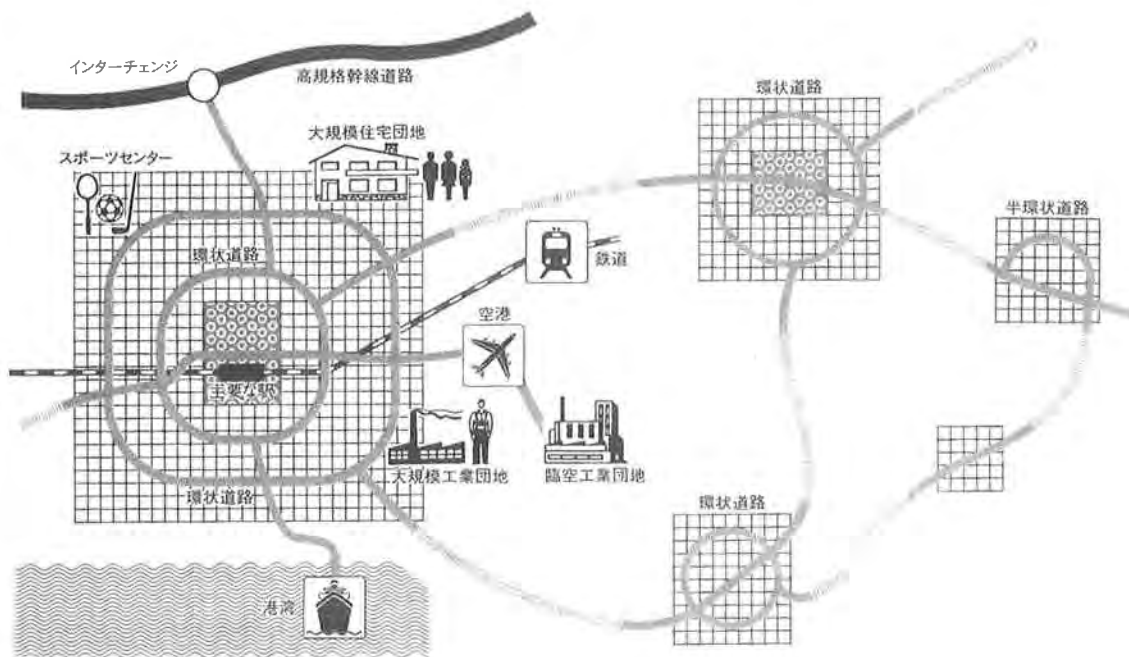
2. のような都市における問題点を解決するためには、都市内の主要幹線道路の位置づけの明確化とその機能の強化が不可欠であり、その中でも特に緊急性、重要性の高いものについては、地域高規格道路として重点整備していくことになる。

都市内における地域高規格道路は、高度な都市活動を支え、多核的な都市構造への改編を誘導するものであり、そのための路線要件、サービス水準、道路構造を整理すると以下ようになる。

(1) 路線要件

地域高規格道路の路線要件は、以下のとおりであるが、ルートの選定に当たっては、住区、生活圏等に配慮し、地域分断要素とならないよう十分留意する必要がある。

- ① 都心における通過交通を排除する環状道路、都心環状道路
- ② 都心から環状道路を経て、IC、空港、新幹線駅、港湾等の交通拠点を連絡する路線あるいは



地域高規格道路のネットワークイメージ

- 凡例
- 1 高規格幹線道路
 - 2 都市内地域高規格道路
 - 3 都市間地域高規格道路
 - 都心部
 - 市街地

交通拠点相互を結ぶ路線

- ③ 副都心等の新しい都市拠点及び地域振興拠点、大規模住宅団地等を結ぶ路線
- ④ 一体となって地域集積圏を形成する隣接都市を結ぶ路線

(2) 目標サービス水準

都市内の地域高規格道路の構造は、4種1級、設計速度60km/hを基本とするが、加えて、定時性・速達性を確保するために、ピーク時における旅行速度40km/h以上を目標とする。

これは、現状では、信号交差点や沿道からのアクセス交通が多いこと等により、都市内の幹線道路のピーク時旅行速度の平均値は20km/h強に過ぎず、高規格幹線道路、都市高速道路等とのサービス水準の格差が大きいため、地域高規格道路においては、現在の2倍程度の旅行速度を目標としたものである。

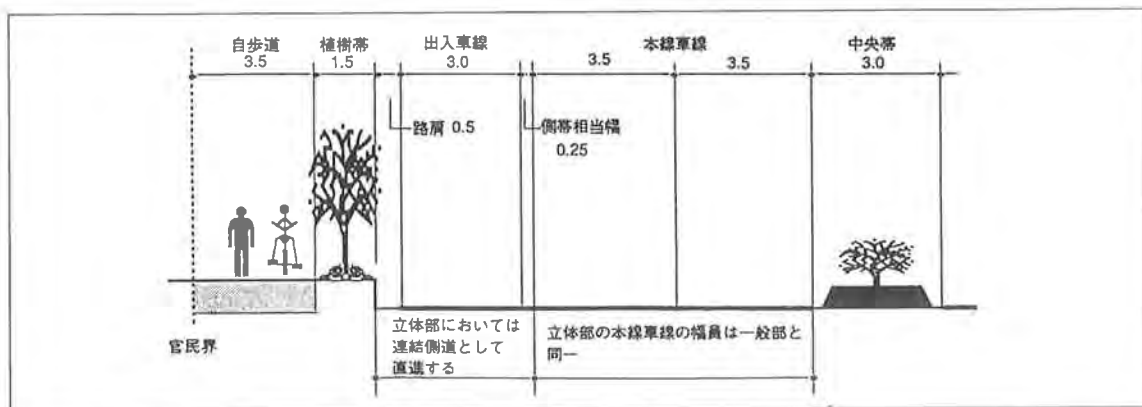
(3) 道路構造

① 構造

ア 4種1級 設計速度60km/h 車線幅員3.5m (場合によって3.25m)

本線車線	W=3.5m (一般部、立体部同一幅員)
出入車線	沿道合流交通により本線交通の走行の円滑性を低下させないよう、必要に応じて本線の左側に設置する。W=3.0mとし、本線との境界部はマーキング(破線)を施すための側帯相当幅員を確保する。 立体部においては連結側道として直進し、交差道路との連絡路の機能を持つ。(連続立体区間においては側道としての延長が長大となるが、沿道の状況に応じた道路構造とする)
中央帯	以下に示す幅員を標準とする。 平面部：中央分離帯 2.5m、側帯 0.25m×2 計 3.0m (アメニティ向上のために植栽を充実させる場合及び用地の確保が困難な場合等状況により幅員を検討する。) 立体部：高架式 中央分離帯 1.0m、側帯 0.25m×2 計 1.5m 地下式 中央分離帯 1.5m (梁等の設置を考慮)、側帯 0.25m×2 計 2.0m

路 肩、停 車 帯	原則として駐停車は認めない構造とするため停車帯は設置しない。 路 肩：最小幅員0.5m 停車帯：停車を認める区間については停車帯の設置を検討する。2.5mを標準とする。
自歩道、植樹帯	自歩道：3.5m以上、植樹帯 1.5m以上 (歩行空間及びアメニティの充実を図るため、自歩道と植樹帯は計5.0m以上確保する。)



イ 車線数4車線以上（追越しが可能、故障車対策）

ウ 中央分離帯を設置

② 他の道路等との交差

ア 幹線道路（4車線以上の道路及び交通量の多い道路）及び鉄道との交差は立体化する。

イ 補助幹線道路以下との交差点については、平面交差を認めるが、速度サービス向上の観点から信号交差点密度は低いことが望ましく、目標とする旅行速度に応じ、一定の走行機能を確保できるような信号交差点密度とする。

ウ 平面交差点では、右折付加車線を設置し、左折付加車線についても極力設置する。また、必要に応じて導流島を設置し常時左折可とする。

エ 区画道路等との交差においては、中央分離帯を連続化させることにより、左折のみ可とする。

また、区画道路については、一方通行とす

ることが望ましい。

オ 信号は系統化する。

カ ア～オの方策を講じても、目標とするサービス水準の達成が困難な場合は、高架、掘割等の連続立体構造タイプとする。

③ 沿道アクセス対策

ア 沿道とのアクセス交通や本線の交通量が多い場合は、アクセス交通による本線交通のサービス水準の低下を防ぐため、出入り交通を処理するための車線を設置する。

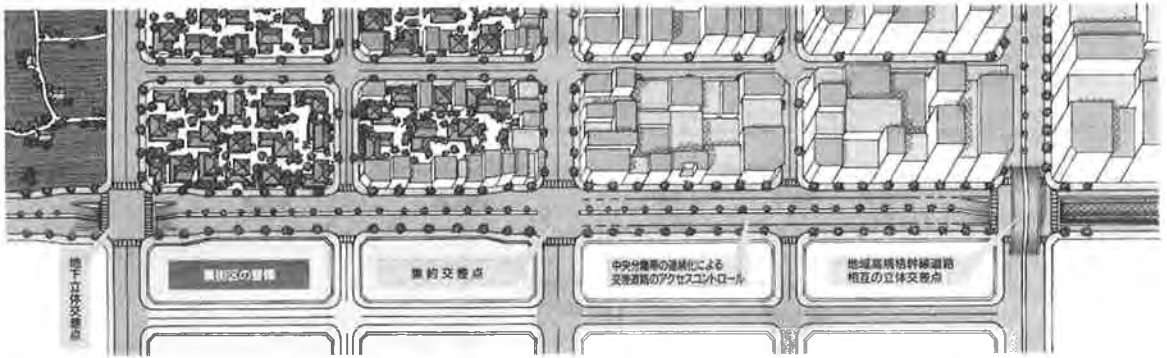
イ 沿道の歩道の切下げは極力少なくし、沿道宅地からの車の出入りを抑制する。そのためには、区画整理手法等を活用し、裏街路の一体的整備や沿道宅地のスーパーブロック化等を行うことが有効である。

④ 駐停車対策

旅行速度のサービス水準確保のため、基本的に、駐停車は禁止することとし、さらに駐停車を防止するため、道路側及び宅地側において以

設計交通量1,000台／車線／時の信号交差点と旅行速度の関係

信号交差点密度（箇所/km）	0.5	1.0	1.5	2.0	2.5
旅行速度（km/h）	45	43	40	36	36



下のような構造的工夫を施すこととする。

〈道路側の対策〉

- ア 歩道の切下げは極力少なくし、植樹帯を連続化する。
- イ 植樹帯の切込みによりバス停、タクシーペイを確保する。

〈沿道施設側の対策〉

- ア 沿道の大規模施設には駐車場の設置を義務づける。
- イ 街区内に共同の荷捌きスペースを確保する。

⑤ 歩行者横断対策

市街地の幹線道路は歩行者の往来を阻害し、地域分断の要素となる恐れがあるため、歩行者の希望する場所に歩行者横断施設を設置する必要がある。

一般的に、横断需要の多い場所から歩行者横断施設までの距離が概ね100mを越えると歩行者の不満が増大することを考慮して横断施設を設置することとし、立体横断施設を設置する場合は、歩行者の負担の軽減に配慮しエスカレータ等の歩行支援施設の設置や沿道建物との一体的整備等を検討する必要がある。さらに、歩行者横断箇所、横断交通量が多く、立体横断施設による歩行者交通の処理が不適切であると考えられる場合は、地域高規格道路を連続的に立体化することを検討する。

⑥ 沿道環境対策

都市内地域高規格道路は、地域の顔となる道路でもあるので、沿道土地利用との調和を図り、

次のように景観、快適性にも配慮する必要がある。

歩道等の整備に当たっては、沿道の宅地側の協力を得て、公共的空間を民地側に確保する工夫も必要となる。

- ア 広い自転車歩行者道を確保する。
 - イ 中央帯、歩道には植樹帯を連続して設ける。
 - ウ ストリートファニチャー、ポケットスペース等の設置を検討し、道路照明にも配慮する。
- また、地域高規格道路が住宅地を通過する場合は、必要に応じ環境施設帯を設置する必要がある。

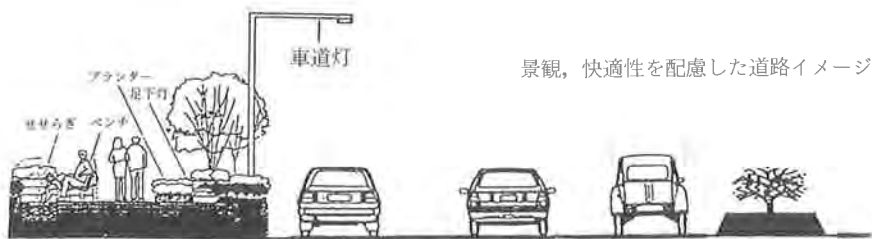
4. 広域道路整備基本計画

以上、地域高規格道路に関して述べてきたが、最後に、地域高規格道路と深い関わりを持つ広域道路整備基本計画について簡単に触れておくこととする。

本計画は、平成4年6月22日の道路審議会建議において、「地域に開かれた道路網計画策定システムの確立」の必要性が示されたのを受け、現在、平成5年度初めを目途に、都道府県ごとにその策定を進めているものである。

この計画の中では、広域的な幹線道路ネットワークの長期構想を示すとともに、その中でも、特に高いモビリティを備えるべき路線を「交通機能強化路線」と位置づけ、質の高い規格で整備することとしている。

地域高規格道路は、この交通機能強化路線の中から、計画の熟度、重要プロジェクトとの関連性等を考慮して指定することとしており、11次五箇年計画



期間中には、約2,000kmの路線・区間で新たに事業に着手することとしている。



横浜市における都市内主要幹線道路整備計画

横浜市道路局企画課

担当係長 荻 島 尚 之

はじめに

平成5年2月1日、横浜市は市域全体について、首都圏の業務核都市として政府の承認を受けた。これにより、本市は、今後東京からの中核機能移転の受け皿となり、主体性を持った大都市として発展することが期待される。

このような背景のもと、より活発になるとみられる本市の多様な都市活動や市民生活を支えるには、現在の道路網は充分ではなく、今後さらに道路整備を進めていく必要がある。

今回、この誌面をお借りして、本市の都市内主要幹線道路整備についての取り組みを紹介したい。

1. 横浜の道路の現況

(1) 道路網の特徴

横浜市内の主要道路は、丘陵の間を縫って流れる中小河川に沿って発達してきた。また、港を中心に都市が発展してきたこともあり、港を擁する都心部から東京など周辺地域へ向かう放射状の道路は比較的発達している（国道1号、15号、16号など）。反面、環状方向の交通は丘陵の多い地形に阻まれ、発達が妨げられた。

戦後、郊外部では、急激なベッドタウン化の波が押し寄せ、スプロール的な開発が進んだ結果、幹線道路の整備が間に合わず、特に環状方向の道路整備が遅れている。

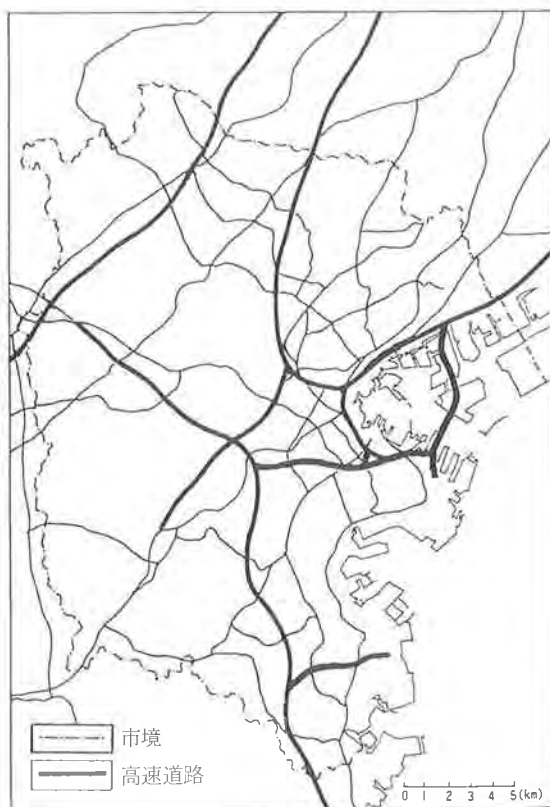
このような現状のため、郊外部と東京との間の交通や、郊外部相互間の交通が都心部に集中し、都心部周辺などでの渋滞の原因となっている。

加えて、港湾から発生する大型貨物交通が都心部の一般道路を通行し、混雑や沿道環境の悪化を招いている。

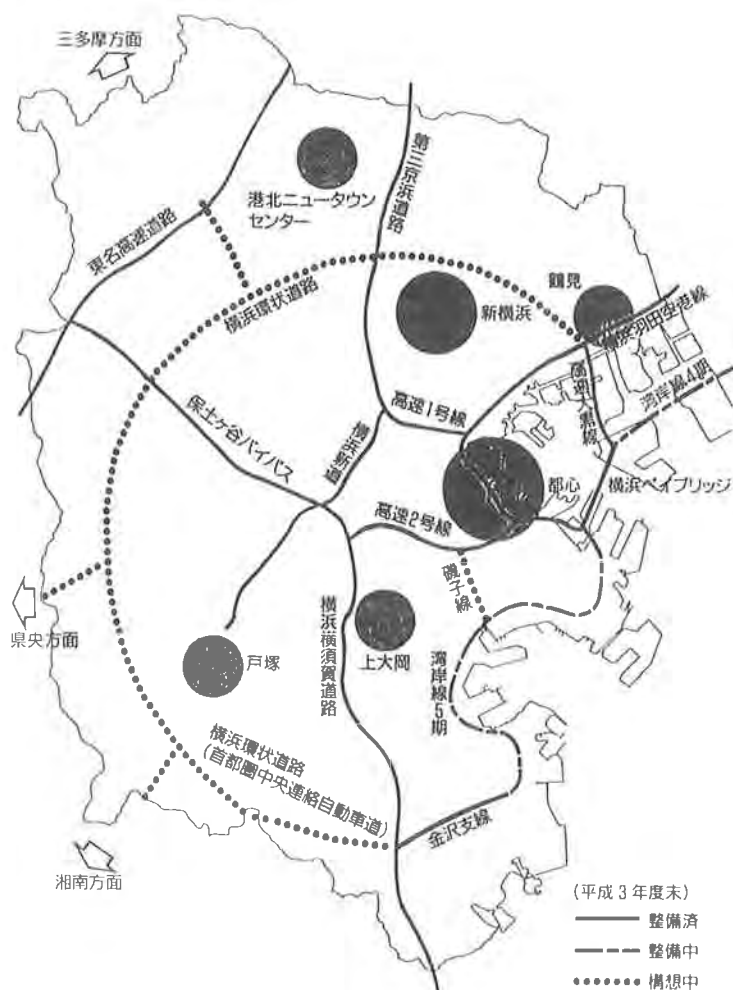
一方、高速道路（自動車専用道路を含む）につい

ては、都心部の環状線とそこから外側に伸びる放射状の路線とでネットワークが構成されている。現在11路線、合計約96*kmが完成しており、横浜の体系的な道路網を形成するうえで重要な役割を果たしている。

高速道路についても、郊外部を結ぶ環状方向の路線が欠けているので、本市では横浜環状道路の早期整備をめざしている。現在、南側区間（横浜横須賀道路～国道1号）について都市計画手続きを進めており、北側区間（首都高速横浜羽田空港線～第三京



図一 1 横浜市の主要道路網



図一 2 高速道路網の整備計画

浜)についてもルート等の基本的な考え方を公表したところである。

(2) 道路整備状況

平成4年3月31日現在、横浜市内の道路総延長は約8,800キロメートルで、これは地球の外周のおよそ5分の1の長さに当たる。道路面積は約53平方キロメートル、道路率は約12%で、大都市の中では大阪、名古屋、東京に次ぐ道路率となっている。

都市の骨格となる都市計画道路の整備率は51.1%で、政令指定都市中最低レベルにある。前述したとおり、特に環状方向の道路の整備が遅れており、増え続ける自動車交通を適切にさばききれていない。

2. 都市計画道路整備の基本方針

(1) 基本的な考え方

本市の総合計画である「よこはま21世紀プラン」では、新横浜を第2都心として、また鶴見、港北ニュータウンセンター、戸塚、上大岡の4地区を副都心として位置づけ、商業業務機能の集積を図ることとしている。また、各所に鉄道駅を核とした地域拠点を設け、身近な生活圏の中心として育成する。これにより、都心部への都市機能の一極集中を防ぎ、都心や既成市街地と郊外部のバランスのとれたまちづくりをめざしている。

これらを踏まえて、本市では各拠点をスムーズに連絡し、それぞれの地域での都市活動や市民生活を支える、放射環状型の体系的な道路網の整備を進めている。



都市計画道路整備の主なねらいを以下に掲げる。

① 都市骨格の形成

都心部への通過交通の流入を抑えながら郊外地域間を連絡し、市域の一体性を高める環状道路と、都心部と郊外地域を連絡する放射道路の整備を進め、快適で利用しやすい道路網の形成をめざす。

② 都市機能の強化促進

首都圏の業務核都市として都市機能を充実するため、都心、第2都心、副都心及び市内各所の地域拠点を連絡する幹線道路の整備を進め、市民生活、都市活動を支える。

③ 交通対策路線の整備

交通混雑箇所や交通危険箇所を中心とした路線
の整備を行う。

交差点の立体化や道路構造の工夫により、交通機能を高める。

また、交通量の多い踏切の立体化などにより、地域の一体化を図り、不便を解消する。

④ 生活に密着した道路の整備

郊外部では、通勤、通学、買い物などの生活に必要な交通に支障をきたしている箇所が多い。このため、バス路線などの計画的な整備を進め、最

表一 1 主な大都市の都市計画道路の整備進捗状況

平成3年3月31日現在

	計画延長 (km)	整備済み延長 (km)	整備率(%) []内は順位
札幌	755.07	622.40	82.4 [3]
仙台	466.49	248.92	53.4 [12]
千葉	375.85	214.66	57.1 [9]
東京区部	1704.78	1179.48	69.2 [5]
川崎	283.26	157.30	55.5 [10]
横浜	667.42	322.06	49.8 [13]
名古屋	865.88	724.98	83.7 [2]
京都	498.97	308.73	61.9 [7]
大阪	498.43	425.32	85.3 [1]
神戸	651.03	470.91	72.3 [4]
広島	318.35	216.88	68.1 [6]
北九州	582.60	355.03	60.9 [8]
福岡	396.00	219.75	55.5 [11]

出典：平成3年都市計画年報

注・自動車専用道路及びモノレールは除く

・整備済みには概成を含む

・横浜市の整備率は他都市との比較のため平成3年の値を用いており、本文中の数字(51.1%—平成4年3月31日現在)とは一致しない。

寄りの駅へのアクセスを便利にするとともに、利用者の交通安全を確保する。

並行して、駅前広場や自転車駐車場の整備を進め、モータリミックスの推進に寄与する。

(2) 3環状10放射道路

これまで述べてきたように、都市内幹線道路整備の必要性は極めて高いが、その財源には限りがあるため、費用対効果などを考慮しながら順次事業を進めて行かなければならない。

本市では、都心、第2都心、副都心とその周辺地域の結びつきを高め、市内道路網の骨格をなす都市計画道路を「3環状10放射道路」として選定し、重点的に整備を進めている。

以下にその概略を示す。

(3環状)

・環状2号線

市域のほぼ中心部を環状に取り巻く6車線の広幅員道路。

表一 2 3環状10放射道路の整備状況

平成4年4月1日現在

路線名	幅員 (m)	計画延長 (m)	整備済み延長 (m)	進捗率 (%)
環状2号線	42	24,500	13,230	54.0
環状3号線	22	28,170	10,620	37.7
環状4号線	18	36,550	18,170	49.7
横浜藤沢線	32	7,330	1,090	14.9
羽沢池辺線	32	5,050	0	0.0
山下長津田線	22	19,820	11,130	56.2
横浜鎌倉線	22	12,640	11,190	88.5
桂町戸塚遠藤線	22	10,240	1,230	12.0
横浜伊勢原線	22	5,600	0	0.0
日吉元石川線	22	13,000	10,020	77.1
川崎町田線	22	20,040	5,140	25.6
横浜上麻生線	22	16,100	11,460	71.2
横浜逗子線	20	11,320	5,480	48.4
権太坂和泉線	18	9,580	2,180	22.8

・環状3号線（川崎町田線の一部を含む）

・環状4号線

いずれも環状2号線の外側に位置し、郊外部相互を連絡する。

（10放射）

・横浜藤沢線

環状2号線の上永谷付近から藤沢方面に向かい、都心部と市の南部及び湘南方面を連絡する。

・羽沢池辺線

環状2号線の羽沢町（新横浜の南西）から港北ニュータウン方面に向かい、都心部と市の北部を連絡する。

・山下長津田線

おおむねJR横浜線に沿って都心部と市の北西部を連絡する。

・横浜鎌倉線

都心部と、副都心の上大岡及び市の南部を連絡する。

・桂町戸塚遠藤線

・横浜伊勢原線

いずれも副都心の戸塚とその周辺を連絡する。

・日吉元石川線

市の北部を東西に貫き、副都心の鶴見と港北ニュータウン地区を連絡する。

・横浜上麻生線

都心部と、第2都心の新横浜、副都心の港北ニュータウンセンターなど市の北西部を連絡する。

・横浜逗子線

副都心の上大岡と市の南部を連絡する。

・権太坂和泉線

都心部と市の西部を連絡する。

（3）面整備と一体となった幹線道路整備

新たな業務地区や住宅地、駅前などの市街地整備と、それを支える街路の整備を一体的に行う「市街地開発事業」を、市内の各所で積極的に行っている。

現在事業中の主な箇所は次のとおりである。

（土地区画整理事業）

・みなとみらい21中央地区……栄本町線ほか

・横浜北部新都市第一、第二地区

〔港北ニュータウン〕……佐江戸北山田線ほか

・長津田地区……霧が丘長津田線

・瀬谷駅北地区……環状4号線

・瀬谷駅南地区

〔沿道区画整理型街路事業〕……環状4号線

（市街地再開発事業）

・北仲通南地区……栄本町線

・ヨコハマポートサイド地区……栄本町線

・上大岡駅西口地区……横浜鎌倉線

3. 環状2号線の整備

ここで、具体的な都市内幹線道路整備の事例として、環状2号線の整備を取り上げたい。

この路線は前述のとおり、市域のほぼ中央部を環状に取り巻き主要な放射道路と接続する、本市の環状道路網を形成するうえで極めて重要な路線であり、現在、本市が整備に最も力を注いでいる都市計画道路である。

（1）路線の概要

都市計画道路 3. 1. 1 環状2号線

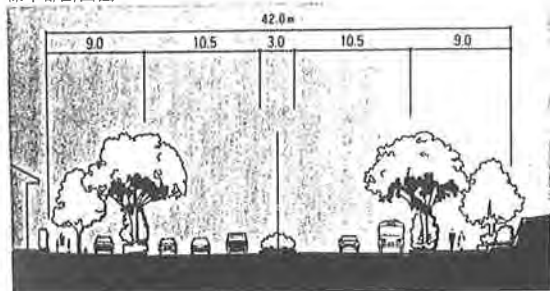
起点 磯子区森三丁目

終点 鶴見区上末吉五丁目

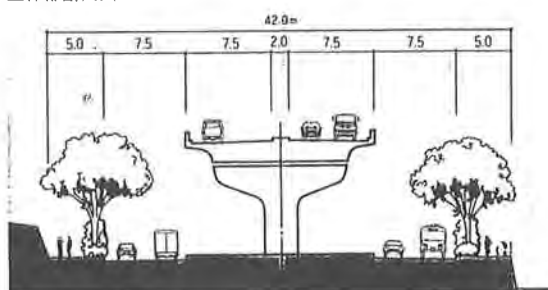
延長 24.5km

標準幅員 42m

標準断面図



立体部断面図



図—4 環状2号線の標準断面図

(2) 幅員構成

車線は片側3車線ずつの合計6車線である。

主要な幹線道路との交差部は立体化する。その場合、中央の4車線が立体（高架、掘割など）で通過し、両側の2車線が交差道路と平面で接続する。これにより、ほぼ全線にわたって高いモビリティを確保できる。

(3) オープンスペースとしての役割

幅員42mに及ぶ道路はまた、オープンスペースとしてさまざまな役割を果たす。

① 環境の保全

ケヤキを中心に低、中、高木を組み合わせた連続植樹帯や、法部分の斜面に計画的な植樹を行い、緑あふれる環境を創造する。

② 安全で快適な歩行スペース

4.5～9.0mの広い歩道部分（副道を含む）は、街路樹や連続植樹帯などによって車道から分離され、歩行者に快適な歩行空間を提供する。

③ 防災への寄与

災害が発生した場合、避難及び救援活動に寄与する道路となる。火災時には延焼防止の役割も果たす。

④ 供給処理施設の収容スペース

上下水道、電気、ガス、電話など、日常生活に欠かせない供給処理施設を収容する。

(4) 事業手法と進捗状況

事業は全線を15工区に分けて進めている。平成5年1月現在、13.2kmが完成または暫定供用済みであり、延長ベースでの整備率は約54%である。残りの区間11.3kmについては、第11次道路整備五箇年計画内での完成を目標に、鋭意事業を進めている。

なお今井工区の一部、市沢工区、川島工区、三枚工区の一部、計4.93kmについては（財）横浜市道路建設事業団が事業主体となっている。

同事業団は、民間活力の導入により道路整備の促進を図ることを目的とし、昭和62年に横浜市と民間企業が共同で設立したものである。環状2号線のほかにも、環状4号線と権太坂和泉線のそれぞれ一部区間で事業を実施中である。

(5) 整備効果

環状2号線の整備により、以下に示す効果が期待される。

① バイパス効果

市の中心部を通過していた車が環状2号線を経由することで、市の中心部の混雑緩和、走行時間の短縮に結びつく。

② アクセス効果

市の中心部に入出入りしていた車も、環状2号線を経由することで最寄りの幹線道路を走行することができるため、バイパス効果と同様に渋滞を緩和し、走行時間が短くなる。

③ 地域相互の結びつき強化

第2都心、副都心を含む郊外の各地域相互の結びつきがより強まり、バランスのとれた市内各地域の発展を促す。

④ 土地利用の促進

沿道での計画的なまちづくりを促進し、土地の高度利用が図られる。

⑤ 市民生活の利便性の向上

京浜急行屏風ヶ浦駅、横浜市営地下鉄上永谷駅、JR東戸塚駅及び新横浜駅などの各交通拠点との接続によって、通勤、通学、買い物などへの足が確保され、利便性が高まる。

おわりに

近年、地球環境問題への関心が高まりをみせている。道路交通が排気ガスや騒音などによりある程度環境に悪い影響を与えていることは否めず、環境の保全や改善につながる道路の建設及び利用形態が望まれるところである。

また、地価の高騰などで、都市部での道路整備にますます時間と経費がかかる状況や、なお増加傾向にある自動車交通量を考慮して、既存の道路網を最大限に活用して効率的に交通を処理する「交通需要マネジメント」の考え方が、建設省の「道路整備の長期構想（案）」などでも提起されている。本市でも、幹線道路の整備とあわせて本格的な検討の必要性が高まってきている。

本市では現在、市民の意見や要望などを聞きながら新総合計画を策定中であるが、前述したような時代背景を踏まえ、横浜の地理的、社会的特性を考慮しながら、「安全で快適な市民生活が送れる都市よこはま」の実現のために、今後も道路の整備に邁進していきたい。

長崎市における都市内主要幹線道路整備計画について

長崎県土木部都市計画課

課長 松 永 光 司

1. はじめに

九州の西端に位置する長崎市は、古くは江戸時代から鎖国政策による我が国唯一の貿易港、国際交流拠点のまちとして、また、明治以降の大型造船所の立地による造船工業都市として発展を続け、昭和20年の人類史上2番目の原子爆弾によって市街地は壊滅的被害を被ったものの、その苦難を乗り越え、現在では造船と観光に特化し本県における県都として、着実に発展してきている。

しかしながら、長崎市の都市空間は、平地に乏しく、斜面都市特有の魅力的な景観を持つ半面、さまざまな問題点を内在している。

市の都心部への中枢管理業務機能の集積が著しく、都心部は都市機能の集積の度合に比して、適正な土地利用が図られていないため、幹線道路の恒常的な混雑、駐車場不足、都心部の過密による斜面丘陵部への宅地のスプロール、都心部における緑地・広場等オープンスペースの不足、文化施設の貧困、斜面地における避難路、避難地の不足など、都市問題が顕在化してきている。

特に、市の16%余の人口集中地区に、市の人口の76%が生活しているという地方都市としては高い人口密度を有し、また、総面積のうち、可住地面積が



写真一 1

46%という斜面都市において、自動車の乗り入れが困難な地域が多く、全般的な道路整備水準の低さから、道路交通の錯綜をもたらしていることが、最大の問題となっている。

そのため、周辺市町との合理的な土地利用による都市機能の分散、斜面住宅の改善、再編を含む土地利用の高度化、交通体系の整備が求められている。

2. 長崎市の都市計画

長崎市における都市計画は、大正11年に都市計画区域（旧法）の適用を受けたことに始まる。

都市計画区域は全市にわたり、区域内人口は44万5千人、面積にして240平方キロメートルとなっている。また、長崎市を中心に長崎都市計画区域が、周辺市町を含めた2市4町から構成されており、都市活動、都市機能上からも、長崎市は都市圏の中心都市となっている。長崎都市計画区域内の人口は60万人、面積としては376平方キロメートルである。

市街化区域、市街化調整区域については、昭和46年より設定されており、昭和60年時における市街地人口は43万4千人、市街地面積は58平方キロメートルであり、市街地面積の長崎都市計画区域において占める割合は65.4%、区域内人口の長崎都市計画区域において占める割合は78%となっている。

新都市計画法施行以来約20年経過した今日、無制限なスプロール現象が規制されるなど、まちづくりの効果は確実に上昇してきている。しかし一方では、既成市街地や市街化区域周辺における防災性の低下や居住環境の悪化が顕在化してきている。

そのため、都市機能の再配置と都市再開発の推進を柱とし、地区の特性に合った土地利用を図り、良好な都市環境の創出を図ることとしている。区域区分制度や地域地区制度を活用するとともに、街路、

公園、下水道などの都市施設の整備に努めてきている。

特に、昭和57年の長崎大水害を契機に都市防災性の強化のため、斜面住宅の開発、避難路、避難地の整備、幹線道路の防災道路としての体系的な整備に主眼を置いている。

さらに、長崎市の再生を図る「アーバン・ルネッサンス2001構想」においても順次進められてきており、この構想を支援するため、都市計画道路浦上川線をはじめ数多くの都市計画を推進してきている。

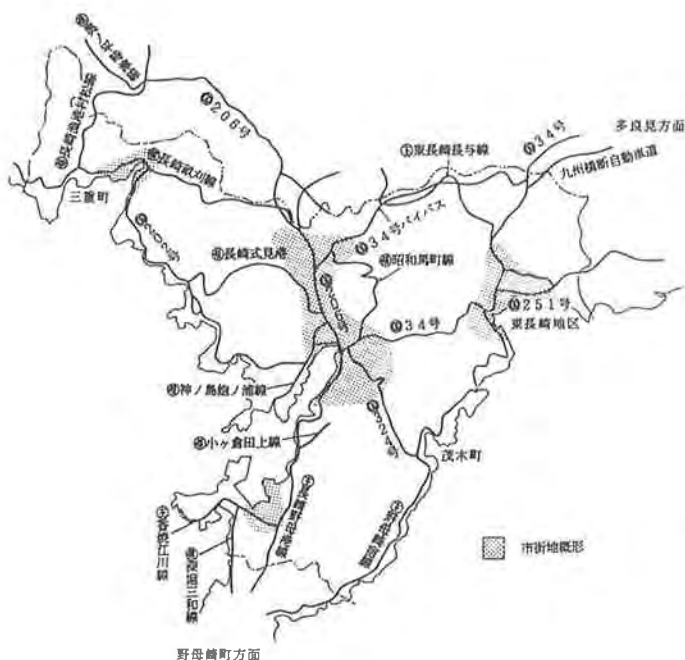
市街化区域内における都市計画道路の整備密度は、平成3年度現在で1.27キロメートル/平方キロメートルであるが、おおむね10年後には、1.40キロメートル/平方キロメートルを整備水準の目標としている。

3. 長崎市の道路整備の現状と課題

長崎市の道路階層としては、国道6本、県道14本、市道3,778本で構成されている。このうち、総延長156キロメートルの幹線道路、区画道路等、59路線が都市計



図一 長崎都心・臨海地帯全体構想図



図一 長崎市の主要道路網(国道、主要地方道、県道)



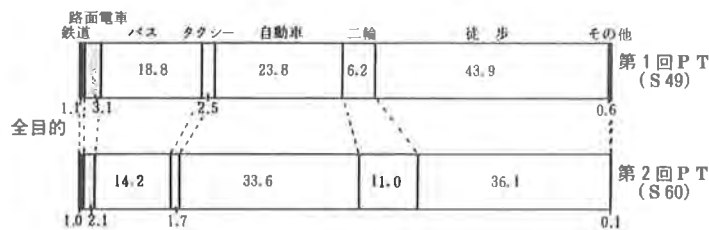
図一 中心部の都市計画道路

画決定されている。

改良済延長は、平成3年度現在で75.1キロメートルであり、改良率49%となっている。全国平均整備率とは

ほぼ同数であるが、県全体の整備率51%の水準には達していない。

長崎市と他都市との都市間連絡幹線交通網として



図一 4 目的別手段構成の変化

は、国道34号、同バイパス、202号、206号が主軸をなし、長崎市の都心部へ放射状の道路体系が形成されている。九州横断自動車道は、隣接の多良見町まで供用されているが、長崎市内への延伸については、整備計画路線として平成3年、採択されている。

公共交通機関は、鉄道、バスが都市間交通の主軸をなし、長崎市内では路面電車とバスが主軸となっている。都市圏における現況での公共交通機関でのシェアは、17.3%(S60年P・T)であるが、そのシェアは次第に低下してきている。それに比して、自動車交通のシェアは、S49年P・T、S60年P・Tによると自動車利用のシェアが増大してきている。

長崎市内の道路網体系としては、南北幹線軸として、国道206号が市の中心部を縦断しており、また、東方向から国道34号、同バイパス、324号が、西方向より国道202号が都心部に集中する放射状の道路形態となっており、東方向に発達したネットワークを

形成している。

特に、南北幹線軸としての国道206号を補完する代替道路がなく、むかで状の形態となっており、このことは、JR長崎駅前における交通量が6万3千台/12h(平成2年交通センサス)という九州一の交通量からもうかがえる。また、都心地区内外交通量は、約9万5千台(S60年P・T)であり、そのうち、75%の通過交通が見込まれている。大半は南北交通であり、国道206号にかかる負荷がいかに大きいかが検証される。

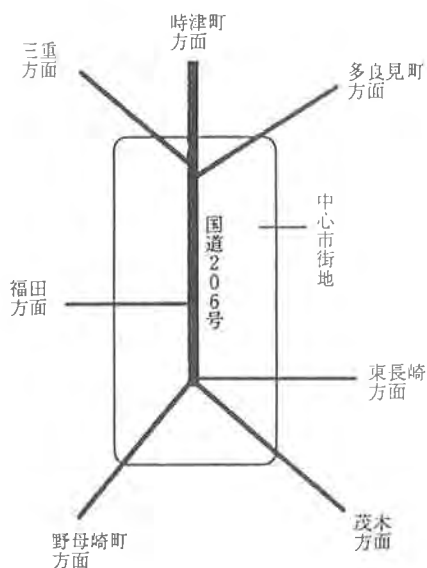
このように、バス、路面電車等の公共交通機関離れの進行、走行速度の低下による道路サービスレベルの低下の中で、居住地の外延化や交通需要の多様化による様々な交通問題が顕在化してきている。

そのため、今後、交通手段の適切な分担を行い、将来の都市圏構造に対応する交通体系を確立することを基本方針とし、自動車交通としては、都市間・都市内とも、既定計画道路網に加え、南北軸と東西軸の強化を図ることが課題である。特に、都市内では、放射方向、環状方向の強化を行い、サービスレベルの高い回遊型の格子状の道路網形成をめざすこととしている。

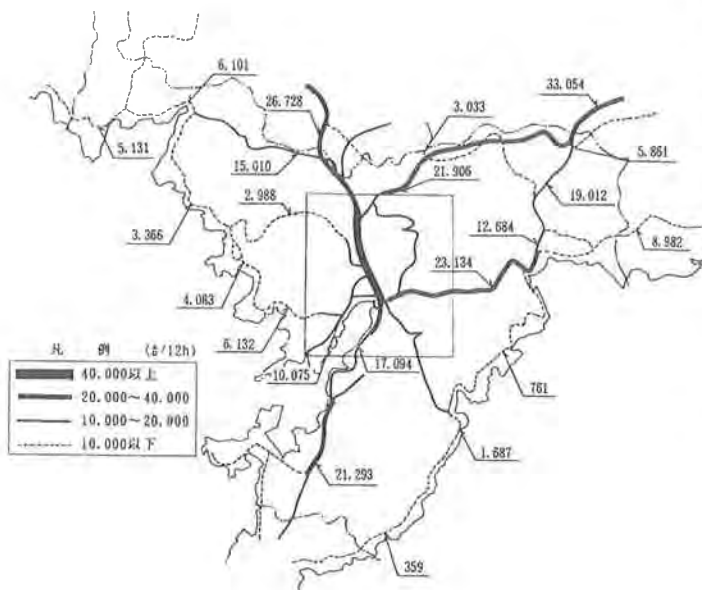
4. 都市内高規格道路の検討について

—ハイモビリティ導入をめざして—

長崎市街地の街路整備の重点課題として、南北幹線軸の強化が最重要課題であり、それに対応するため、都市計画道路浦上川線を県事業として整備を進めてきている。しかし、将来、南北の交通需要がますます高まることから、一層の高規格化された道路構造が求められている。即ち、主要交差点の立体交差化や中央分離帯の連続化等により、全国的な地域高規格道路網と一体となり、浦上川線を定時性の確保された都市内高規格道路として整備しようとする



図一 5 中心部の道路形態



図一6 主要道路の交通量 (台/12h)

ものである。

このような背景を踏まえ、当市の実情に適合した都市内道路整備の具体的な考え方と整備水準、整備の可能性について、平成２年度から建設省都市局街路課の御指導のもとに調査を行っている。

現在までの調査内容について紹介する。

(1) 道路網の設定

浦上川線（北伸及び南伸を加えた路線で全体構想延長約10^{キロメートル}、4車線）を、ハイモビリティ道路網の南北幹線軸の柱とし、西方向からは、既決定の長崎外環状線を環状に構想した西部環状線を、東方向については、長崎市内延伸の九州横断自動車道のアクセスとなる都市計画道路常盤町田上線（国道324号バイパス）を、また、西部環状線構想を東方向に延伸した仮想路線（西山梁川道路）を各々想定して分析を行った。

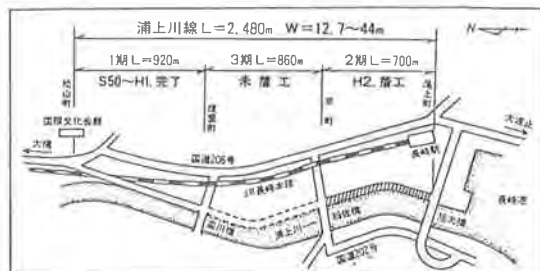
道路規格としては、差別化を図るため、ハイモビリティ道路は時速60キロとし、国道206号は時速40キロとした。需要予測は、パーソントリップ調査(S62)の将来道路網をベースに補正を行い、目標は平成17年としている。

(2) 效果分析

ハイモビリティ道路とした浦上川線と国道206号

の交通量は、中心部でほぼ同等、南伸・北伸部では、浦上川線が約2倍の交通量を分担出来るものと予測される。平均トリップ長もハイモビリティ道路は、国道206号の2倍の15～20kmと推計され、中・長距離トリップの分担が可能になり、都市内高規格道路としての機能が十分発揮されることが立証された。

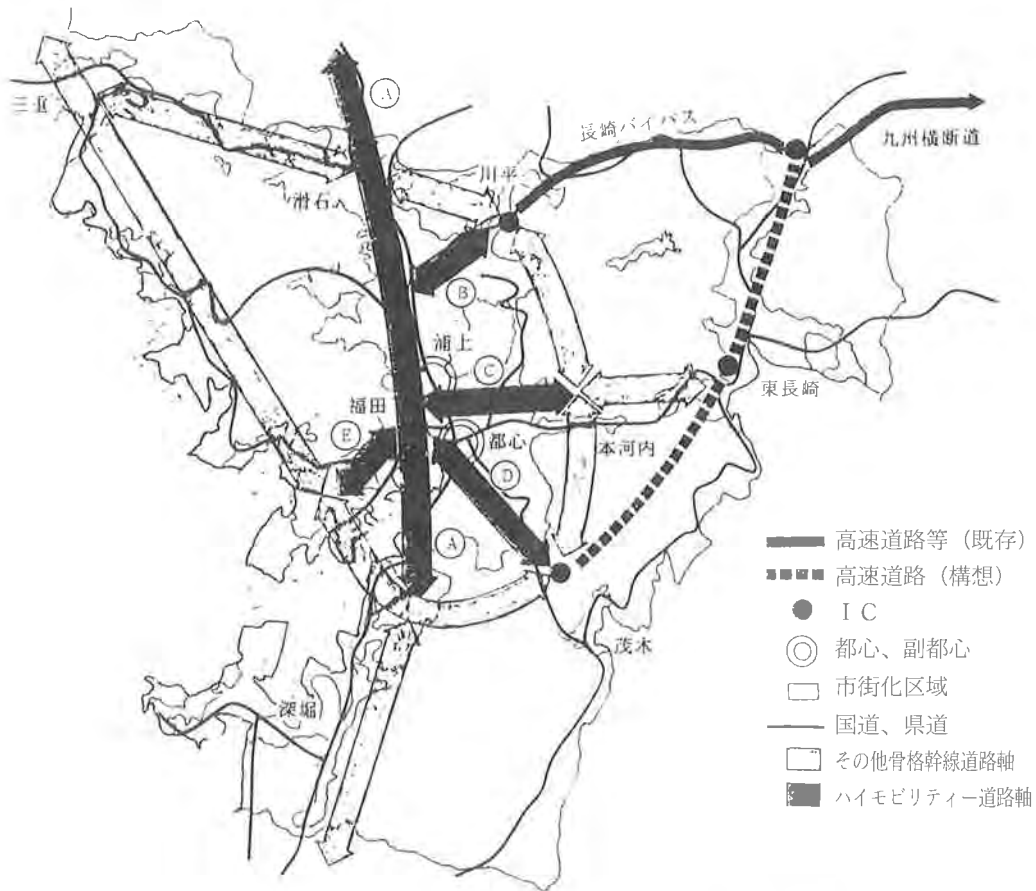
その他のハイモビリティ道路についても、多大な分散効果を発揮しており、全体として、都心地区に集中している市内交通量は、ハイモビリティの導入により、十分分散されていることがわかる。



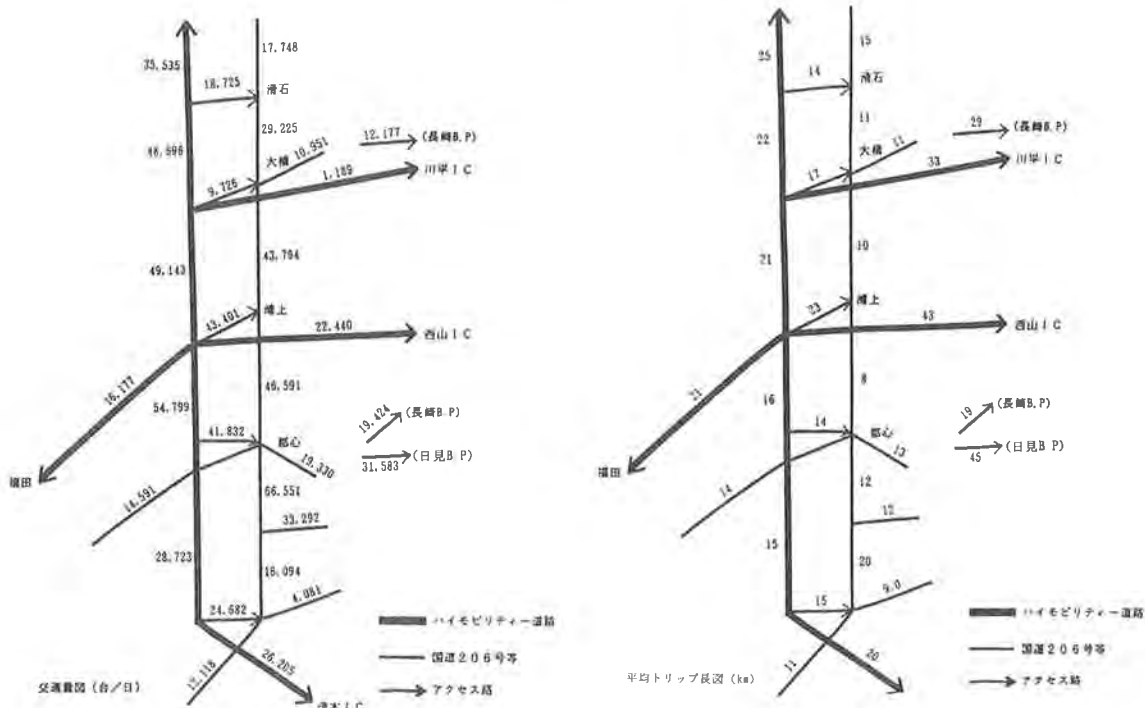
図一 7 浦上川線

(3) 道路網全体への導入効果

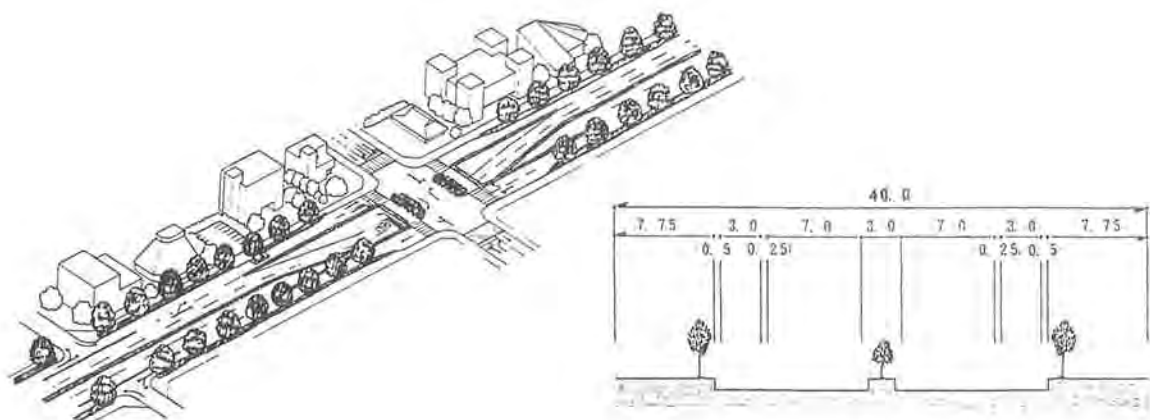
浦上川線をハイモビリティ化した場合と一般道路として整備した場合の総走行台時間の差による道路



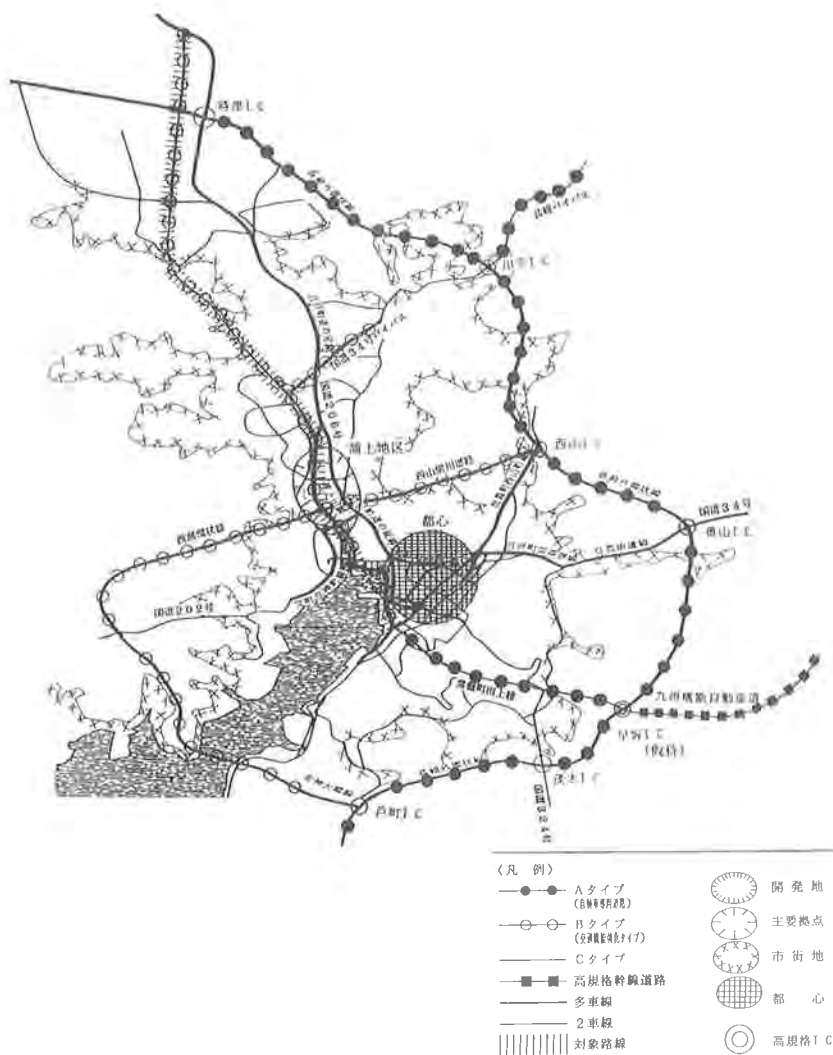
図一八 長崎市のハイモビリティ道路軸



図一九 交通量推計結果



図一10 浦上川線のイメージ



図一11 都市内地域高規格道路図

網全体に与える導入効果としては、節約台時間が53.1万台分/日、時間便益が85億円/年と試算される。これは、浦上川線を一般道路として整備した場合に比して、節約台時間で7.3万台分/日、時間便益12億円/年の利益が見込まれ、導入効果は十分にあると判断される。

(4) 今後の対応

このように、浦上川線（南伸・北伸を含む）をハイモビリティ化することにより、自動車、路面電車、バスが集中している国道206号の交通量を半減させることが可能となり、国道206号を本来の街路として、うるおいのある道路としての機能回復が期待され得ることが、今回の調査により立証された。

引継ぎ、平成4年度も検討を進めることとしており、交差点計画、出入交通対策などの具体的な検討を行うこととしている。

5. おわりに

長崎市の市街地部では、地形上の制約から、駐車場の整備水準が低く、自動車の保有台数が他都市に比して低い状況の中で幹線道路の整備を中心に道路整備が進められて来た。しかし、これからの経済社会が、高度情報化、高齢化などへ進展する中で、道路行政も新たな対応を要請されており、県としても「長崎らしさ」を醸し出すまちづくりの推進に努め、特に、交通の秩序化による都市機能の向上を重点目標に努力している。また、本県は、観光立県でもあり、広域的な観光交通を回遊型ネットワークの中に取り入れ、観光軸としても位置付けしている。

今後とも、快適な都市環境形成のため、日常的な「街角」として感覚できる街路空間の実現に努力したい。



都市計画道路宇部湾岸線の整備計画について

山口県土木建築部都市計画課

街路係長 河 野 一 雄

1. はじめに

宇部市、小野田市は、山口県の西部に位置し、宇部小野田広域市町村圏（3市3町）における中核都市で、地域は南北に長く、南は瀬戸内海周防灘に面し、臨海部の平坦な市街地から北部の丘陵地を経て中国山脈に連なり、温暖で自然環境に恵まれた工業都市である。

当該地区は、戦前に興隆していた石炭産業から近代重化学工業へと産業転換をした臨海工業地帯であり、山口県における中核的な産業都市である。

そして今、この地域は重厚長大型の工業だけでな

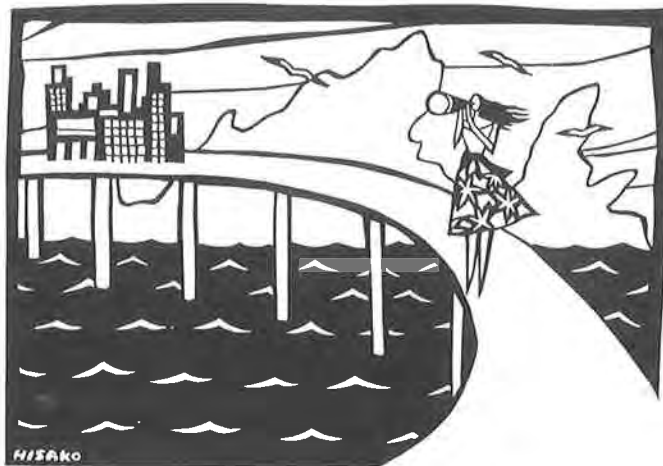
てみたい。

2. 宇部・小野田都市圏の交通体系の現況について

当該地域は、戦前より石炭産業を主とする基礎資源型の臨海工業を中心に、一体的な展開を遂げてきた地域である。そして市街地も連担しており、両市街地間の交通は都市間交通というよりは、むしろ都市内交通として検討すべきである。

当該都市圏の広域交通体系は、東部海岸部に山口宇部空港があるものの、道路については両市街地を

宇部湾岸イメージ切絵



く、宇部テクノポリスの建設等によるハイテク産業を含めた多彩な企業群と多様な技術の集積する工業地帯へ発展しようとしている。

この産業構造の転換高度化は都市構造の整備と切り離せないものであり、今この地域の必要としている都市基盤整備は、都市内の円滑な活動を支える定時性・高速性・安全性・快適性の確保された規格の高い道路である。

以下、この規格の高い道路として平成4年度より整備着手した都市計画道路宇部湾岸線について述べ

るのみで、中国縦貫自動車道は都市圏内を通過しておらず、さらに山陽新幹線の利用にも不便であるなど、交通体系の高速化から取り残された状況にあった。

これに対し、平成3年に山陽自動車道の延伸区間である宇部下関自動車道が市街地北部に都市計画決定され、早期整備が切望されているところである。

また都市内では、両中心市街地を連絡しているのが国道190号のみという状況であることから、主と

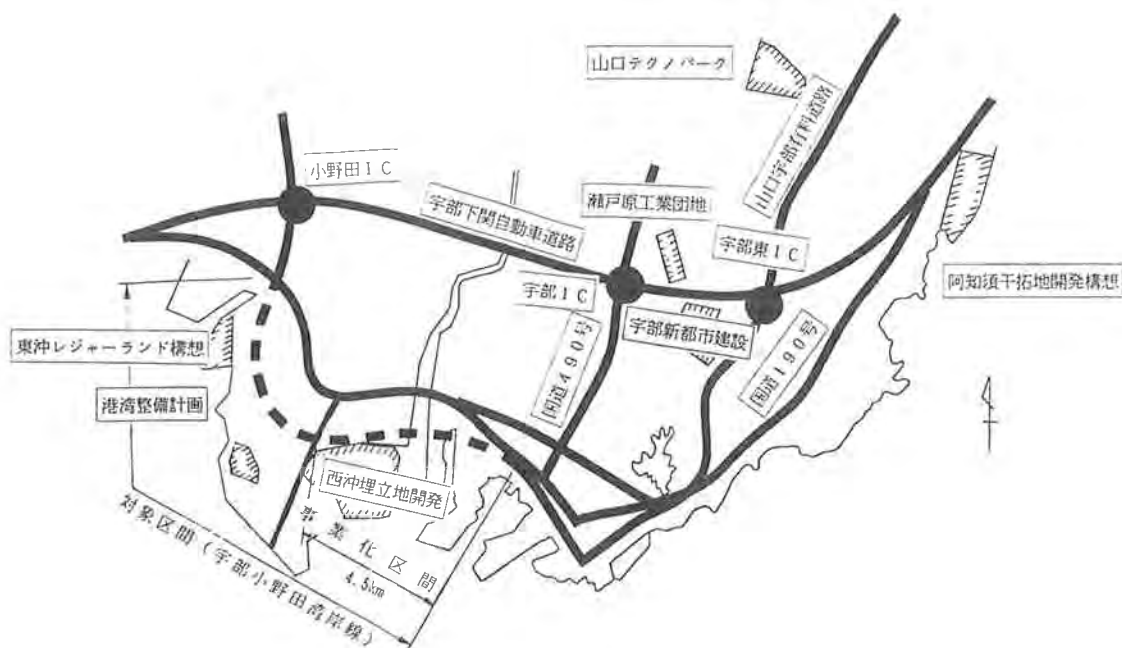


図-1 位置図

して都市間交通を処理する主要幹線道路として位置付けられる国道190号に都市内交通も集中することとなり、特に道路交通容量不足の著しい厚東川大橋付近を中心として、県下でも一二を争うほどの慢性的な交通渋滞を生じているところである。

3. 環状ネットの必要性について

当該都市圏の湾岸部には、広域交通拠点の山口宇部空港、重要港湾の宇部港・小野田港、石油化学コンビナートを主とする工場群等の都市の交通・産業の根幹となる施設が立地するとともに、アミューズメント施設や公園開発等の新規の大規模プロジェクトが予定されている。また中心市街地からはなれた北部郊外を山陽自動車道が通過する計画であり、当該都市圏の一体的な整備・発展を図るためには、都市圏内の交通の円滑な処理及び拠点間連絡の強化を図る必要があり、産業施設や中心市街地と広域交通拠点施設の連携の強化を図る道路網の整備が不可欠である。

環状道路網のルートとしては宇部東ICから山口宇部有料道路を経て山口宇部空港に至り、宇部・小野田両市の市街地及び湾岸部を通過し、小野田ICへ至り、山陽自動車道の一部を組み込んだネットが最適と考えられる。環状道路網の機能は、定時性およ

び安全性の確保を図るため、主要交差点を立体化したトラフィック機能タイプによる整備を基本とする。

ただ、宇部市と小野田市は相互に関連する業種の産業が多く立地しており、相互の都心間の連結が非常に強くなっている。また今後、湾岸部の大規模プロジェクトや宇部テクノポリスの進展にともない、両都心間の連携はますます強まる事が予測される。そこで、一体的な都市圏として発展する両都心間を連絡する部分については、より一層の定時性、高速性および安全性に配慮したより規格の高い道路整備が必要であると考えられるので、自動車専用道路として整備することとした。なお、沿道利用及び軽車両、歩行者の利用にも配慮するため、自動車専用道路の両側に側道を設置することとした。ただし、国道190号から厚東川左岸までの工場地帯上空通過区間は沿道利用のない区間であるとともに、歩行者等を石油コンビナート施設の中を通過させることは防災上問題が多いので、市道を迂回させることとした。

4. 整備の優先順位について

整備については、第1期として宇部湾岸線、県道小野田山陽線及び山口宇部有料道路から着手していくこととする。宇部湾岸線については、宇部・小野田地域を分断し都市生活や経済活動に支障をきたし

ている厚東川断面における道路交通容量の確保が急務であることから、最優先で整備する必要があるので、県の街路事業で平成10年代半ばの供用を目標として整備していくものである。また県道小野田山陽線については、山陽自動車道へのアクセス道として、県の道路事業で山陽自動車道の開通までに整備を進めるものである。山口宇部有料道路は宇部中心市街地及び山口宇部空港から山陽自動車道へのアクセス道として重要な路線である。現在2車線で暫定供用されているが、国道190号から山口宇部空港まではすでに4車化されているので、山陽自動車道の開通までに4車化を進めるものとする。なお、主要交差点の立体化等高規格整備については、ネットワークの形成状況、交通状況等を勘案しながら整備時期を検討していきたい。

残りの2区間については、先の3区間よりも整備の緊急性が若干低いので、先行する3区間の進捗を見ながら整備時期を検討していくこととなる。小野田湾岸道路については、東沖開発構想、焼野海岸CCZ計画等小野田側の開発計画の動向と宇部湾岸

線の進捗状況を勘案しながら、都市計画決定し整備に着手することとする。都市計画道路新町明神線については、現在一部区間において事業中であるが、ほぼ全線で4車線確保されており、現時点では十分な交通容量が確保されていることから、宇部湾岸線の進捗状況と当該都市圏の交通状況等を勘案しながら、高規格化に着手することとする。

5. 宇部湾岸道路の計画等について

○ ルート計画について

宇部湾岸線はJR貨物宇部港駅前を起点とし、宇部興産道路と一般県道妻崎開作小野田線が交差する地点を終点としている。

都市内地域高規格幹線道路として整備を図るため、高速機能が保たれる線形で計画することを基本としたが、途中に石油化学プラントを主とする工場地帯があり、この区間においては、工場施設の配置等に配慮し、ルート選定を行なった。なぜなら、パイプライン等により各工場施設が連結されており、単体での移設が困難な状況にあるため、いたずらに工場



図—2 平面図



航空写真

施設にかけると移設の対象が周辺の関連する工場施設まで及び巨額の補償費が必要となるからである。このため、走行性に考慮しつつ、単体での移設の可能な施設を選択し補償費の軽減を図るため、工場地帯上空で曲線半径300mのS字カーブをいれることとした。

また、工場地帯のほぼ中央にある工業運河栄川には比較的大型の船舶が入港するため、基準水面から27mのクリアランスを確保する必要があり、橋梁頂上部の前後で縦断勾配を4%で計画することとした。

○ 道路の区分について

当該路線が宇部市の用途地域内を通過することより、道路の区分としては第2種道路（都市部）とした。

ランプ規格については、第2種道路ではC規格が標準であるが、沿線が工場地帯であり、大型車の混入率の-highいことが予測されるため、第1種道路に準じてA規格ランプとした。

○ センターランプ方式の採用について

国道190号沿線は家屋密集地であり、サイドランプ方式とすると国道北側の住宅地側にはランプの外

側に沿道利用のための副道を設置することとなるため、相当数の家屋移転が生じる。当該地域は商業地域であり、宇部市における中心的商業地区の一部となっている。現在、宇部新川駅付近においては既存商店街の活性化を検討中であることから、多くの商店が移転することとなると街づくりそのものに支障をきたすこととなる。また、多くの家屋が道路にかかることで補償費の増大を招き、円滑な事業の推進に支障をきたすこととなる。以上のような観点からセンターランプ方式を採用することとした。

6. 宇部湾岸線事業概要

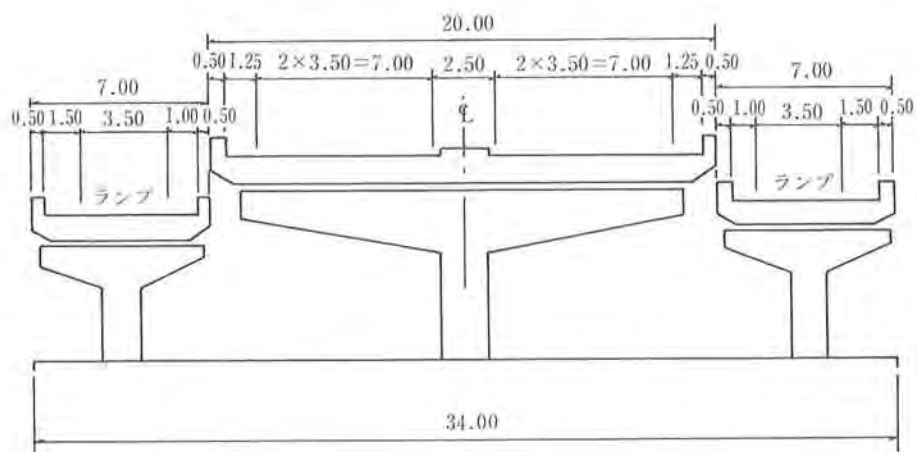
(1) 道路規格

- ・道路区分 2種1級
- ・車線数 4
- ・設計速度 $V=60\text{km/h}$
- ・最少曲線半径 $R=300\text{m}$
- ・最急縦断勾配 $i=4\%$

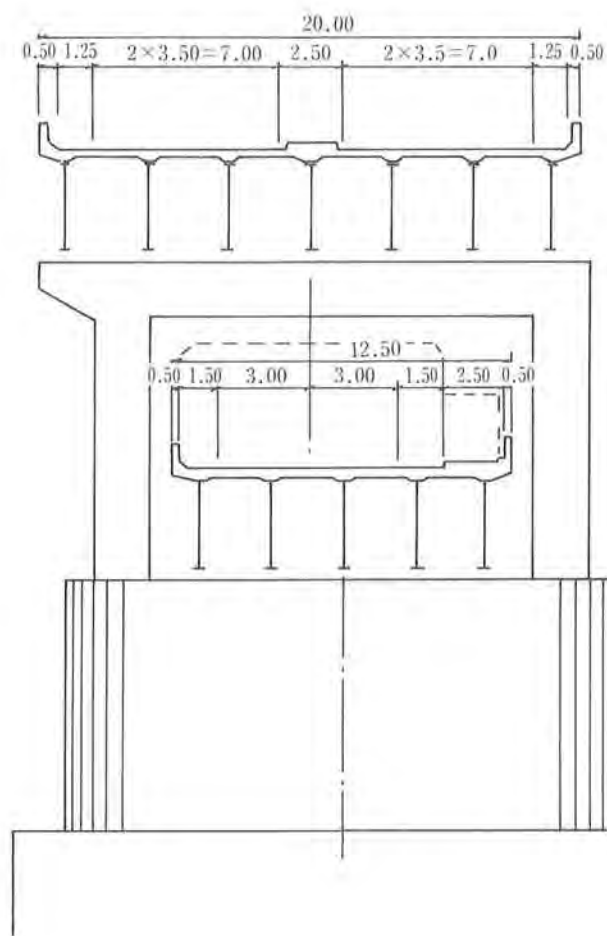
(2) 延長 $L=4.5\text{km}$

(3) 幅員

- ・基本標準幅員（高架構造） 19.00m



図一 3 本線 4 車 及びランプ断面図 (No.24付近)



図一 4 本線 4 車、街路 2 車立体断面 (No.29付近)

- ・車道 3.50m×4 14.00m
- ・中央帯 2.50m 2.50m
(分離帯1.5m、側帯0.5m×2)
- 路肩 1.25m×2 2.50m

(4) 出入制限

走行の連続性を重視し道路のトラフィック機能を高めるため完全出入制限とする。

- ・側道を設け、沿道サービスと横断構造物の統合を図る。
- ・主要道路と立体交差

7. おわりに

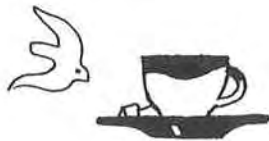
宇部湾岸線は、平成4年度に国庫補助街路事業と

して採択され、整備が始まったばかりである。

県事業として初めての都市部における自動車専用道路であり、全線高架構造である。また、コンビナート工場移転、大規模家屋移転、環境対策等をはじめ取り組むべき課題が多く、事業費も大規模なものとなる。

よって、「県土1時間構想」に基づいた山口県の主要プロジェクトとして位置付け、早期供用開始へ向け重点的に整備促進を図ろうとしている。

最後に、この路線の整備着手に、国庫補助事業として新規採択していただいた建設省街路課にお礼申し上げるとともに、今後の技術的指導、予算の確保のご協力をお願い申し上げます。



まちの顔 青葉シンボルロード整備事業

静岡市都市整備部街路課

工事第二係長 八木 宏 明

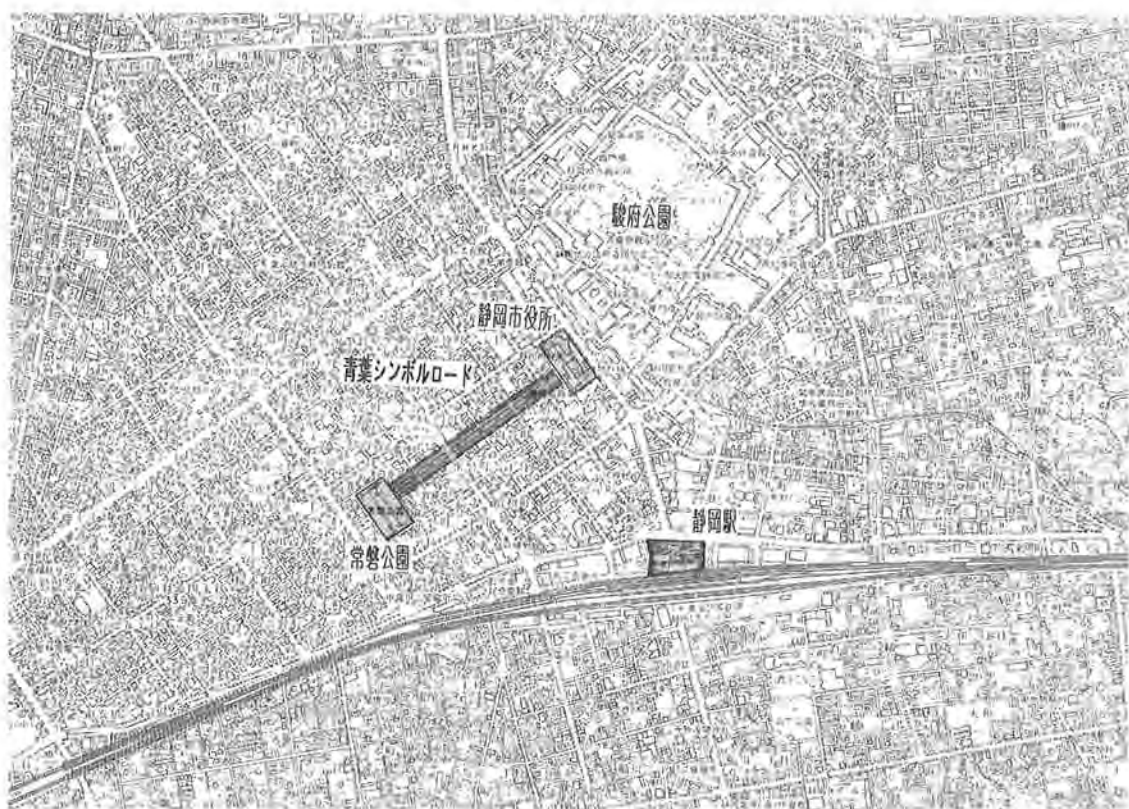
1. はじめに

静岡市は、日本列島および東西二大経済圏のほぼ中央に位置し、県都として、政治・経済・教育・文化・情報などの中枢管理機能が集積しています。全国第二位の市域をほこり、北は3,000mを超える山々が連なる雄大な南アルプス、南は穏やかな駿河湾、そして安倍川の清流に恵まれ、起伏に富んだ美しい自然と、温暖な気候に恵まれた都市です。

古くは、恵まれた気候と豊かな土地を求めて、人々

がこの地で農耕をはじめた弥生時代。「登呂遺跡」で私達の祖先の姿を知ることができます。また、江戸時代には徳川家康が、慶長12年から元和2年までの9年間、駿府に隠居しながら実際の実権をもち、大御所政治として采配をふるった土地です。

平成元年4月1日、市制施行100周年を迎え、これを記念してシンボルロード整備事業を行い、今までにない静岡の顔を作り出しました。さらに21世紀に向けて「第7次静岡市総合計画」を指針に「人の集



図一 位置図

まるまちづくり」を中心テーマとして、豊かで住みよい活力に満ちた街として施策を進めています。

2. 青葉通り線の位置

青葉通り線は、静岡市の都心部に位置し、JR静岡駅より西へ約500m、市の中心である呉服町商店街、七間町商店街と市内随一の繁華街に隣接しています。そして沿道地区はこれら商店街とともに商業地域（容積率600%）に指定されています。

3. 整備計画に関する経緯

- ① 昭和15年 大火復興事業により防災帯として築造。
- ② 昭和33年 「青葉通り線」都市計画決定。
L=460m W=36m
- ③ 昭和42年 路上駐車場に指定。
収容台数 198台
- ④ 昭和53年から駐車場廃止の陳情があり、昭和53年12月一部廃止収容台数151台となる。
- ⑤ 昭和58年12月民間駐車場の充足により、路上駐車場廃止申請、昭和59年1月知事承認、同3月廃止。
- ⑥ 昭和60年度に「青葉通り線整備計画策定調査」を実施。インテリジェント・アクシスとしての青葉通りの性格づけ、それに基づく空間構成指針を得た。
- ⑦ 昭和62年に市制100周年を記念して、青葉通り線の空間整備を実施する方針が出される。
- ⑧ 昭和63年12月 事業認可。シンボルロード整備事業着手。
- ⑨ 平成4年3月 シンボルロード整備事業完成。

4. シンボルロードの整備計画

静岡市都心地区の将来展望における位置づけを踏まえ、青葉通り線の空間的役割として、次の3項目を整備の前提として行った。

① 静岡市の“顔”となる街路づくり

インテリジェント・アクシスとして位置づけられた青葉通りは、これからの情報化時代に向けて、駿府公園・県庁・市役所・呉服町・七間町等の中心商店街などと共に、静岡市を代表する“顔”となることが期待できる。このため、

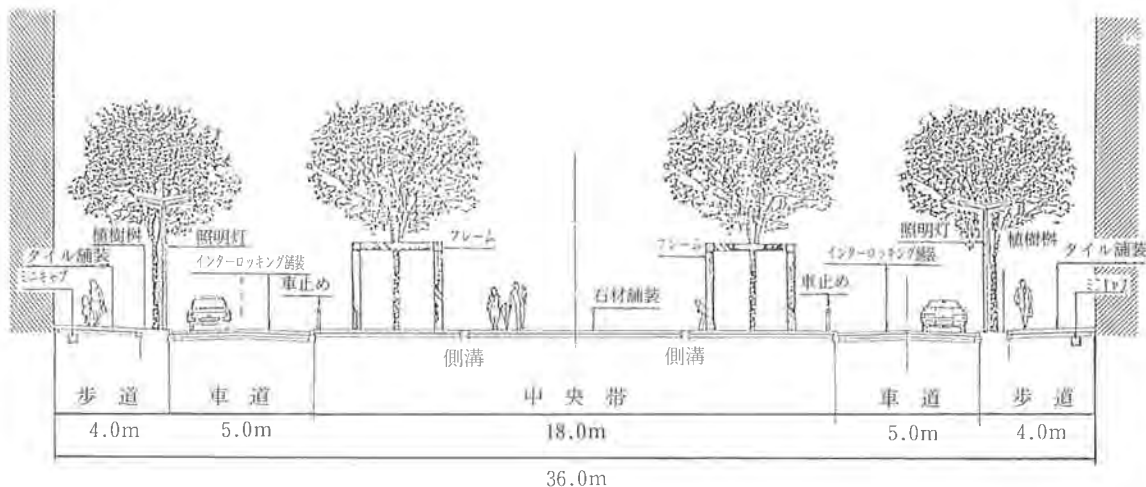
静岡らしさを備え、国際化時代にも対応できるような、風格ある空間の設えをする。

② 情報センター、ストリート・イベントの劇場的空間としての役割

青葉通りの沿道には、情報サービス業、各種のショールーム、カルチャーセンター等の施設立地が進められ、人々が新しい情報を求めて集まり、様々な情報を交換する場として考えられる。こうしたことから、人々が集まれる場、情



写真1、2 青葉シンボルロード全景
(上は起点から、下は終点からの景観)



図ー2 標準断面図

報交換の場として相応しい空間の設えをする。

また、スケールの大きいイベント等ができる空間の設えや、使用目的を限定しない多目的スペースとして整備をする。

③ 中心市街地における带状オープンスペースとしての役割

青葉通りは、都心部の歩行者空間、緑地体系の骨格的空間として重要な位置にあり、幅36m、延長525mの带状オープンスペースは、都心部に不足する憩い・潤い・安らぎの空間として必要である。

この空間を創出するために、「水と緑」をテーマとして、親しみやすい様々な水の演出をする。

5. シンボルロードのゾーニング

シンボルロードは、市役所庁舎裏から常磐公園を

結ぶ延長525m、幅員36mの道路である。断面構成は幅18mの中央帯、その両側に車道（5m）と歩道（4m）を設けている。

前記の空間的役割等を踏まえて整備するにあたり光・イベント・安らぎ・水の4つのゾーンで構成した。

・光のゾーン

賑わいと華やかさ、そして彩りをそなえたゾーンである。多目的な光のフレーム（写真ー7）が構成する空間は、昼夜を通して様々な表情を映しだし、活気ある市民のコミュニティースペースとしての空間づくりを目的とした。

・イベントゾーン

多目的に利用できるイベントスペースを採用したゾーンである。自由に幅広く使い勝手ができるオープンスタイルが特徴である。



写真ー3 イベントゾーンより市役所を望む



写真ー4 「光のパフォーマンス」

・安らぎのゾーン

緑を豊富に取り入れ、憩いのひとときを爽やかな木陰で過ごせる緑陰休憩スペースを設けたゾーンである。夜間にはガラスのオブジェのストूलが、ほのかに点灯し、緑と調和する幻想的な雰囲気を浮き立たせる優しい表情をもった空間である(写真-8)。

・水のゾーン

さまざまな趣向を凝らした水の演出が特徴のゾーン。水のもつ表情が時にはダイナミックに、時には優しく変化する水景空間をつくりだす。都市に自然の“水”を用いることで、潤い・安らぎのある環境を生み出している。また、このゾーンは常磐公園のエントランス広場として公園と一体的な空間としての整備を図った。



写真-5 水のゾーン「水辺の遊び」

6. 整備内容

① 舗装

車道は、ヨーロッパ風のイメージを取り入れ潤いの街づくりにあったインターロッキング舗装とした(写真-9)。歩道は沿線の建築物の建て替え等が考えられる状況から、簡単に補充できるタイル(44 $\frac{1}{2}$ °角)舗装とした。また、中央帯については黒御影石(45 $\frac{1}{2}$ °角)バーナー仕上げにて施行した。

② 照明灯

道路部分は車道歩道兼用の、T字型アルミポール街路灯とし、中央帯はステンレス製鏡面仕上げの門型・単柱型の照明灯とした。街の華やかさ、賑わいをより一層引き出す役割をもたせた。



写真-6 T字型アルミポールと植栽

③ 植栽

歩道には四季を通し緑を供給し、葉が小型でしかも葉の密度が比較的低いことから沿道建物の2Fレベルからの眺めを妨げない常緑樹の“シラカシ”を植えた。中央帯には、「市の木」に制定されている“ケヤキ”を配置し、樹形良好、高木でシンボル空間に相応しい景観形成を図った。

④ 車止め

中央帯の周りにH=0.9 $\frac{1}{2}$ 、W=0.1 $\frac{1}{2}$ 角柱のステンレス製ヘアライン仕上の車止めを設けている。イベント等の際には、道路幅員36 $\frac{1}{2}$ 全幅使用を可能とするため、地下に収納できるものとした。

⑤ 中央帯の施設

楽しく歩ける歩行者空間を目指して、各ゾーンにはそれぞれ性格づけされた内容にもとづき、ベンチ・水飲み・ゴミ入れ・灰皿・ストूलをはじめ、デザイン案内施設・電話ボックス・トイレ等を設け、訪れる人々に喜ばれている。

また、上記以外にも歩行者の目を楽しませるオブジェ・モニュメント・彫刻等を配置し、遊び心のある芸術的、文化的歩行者空間を演出した。

具体的には、光のゾーンに“天使の虹の階段”、安らぎのゾーンに彫刻“出会い”・“ZEN”を、水のゾー



写真一 7



写真一 10



写真一 8



写真一 11



写真一 9



写真一 12

ンでは“大地のささやき”・“ガラスの夢”・“風の泳ぐ”、そして夏には子供の天国になる“水辺の遊び”等、ユニークな施設を配した。

・“天使の虹の階段”……石張りの塔（H＝6 尺）から水が波紋をおこしながら流れ落ち、刻々変わる波紋の表情を楽しむ。夜は、スカイサーチライトが上空を照らし青葉通りの位置を示す（写真－10）。

・彫刻“出会い”……ビジネスマンが久しぶりの再会をユーモアタップリに表現した作品。何回見ても飽きがこず、何となく微笑が沸きそっと触れてみたくなる、そんな感じの彫刻です（写真－11）。

・“ZEN”……FRPの球体（直径140 センチ）に、四方から噴水により水を入れ重心が不安定になったとき、8 方向の軌道の1 つに倒れ水を放出する。約2 分の間隔で動作を繰り返す（写真－12）。

・“水辺の遊び”……この池は多種の石材（ピンコロ石・玉石・ごろた石）をモザイク状に配し、地盤を複雑に隆起させることで“うねり”を与え、全体に生命感を生みだしている。三カ所に設置した吐出口から水を出すことにより様々に変化する水が起伏の中を縫うように流れ、また滞留したり渦を巻いたりする躍動感のある動きを楽しむことができる。なおこの池は子供が水の中に入って遊べます。

7. 事業内容

総事業費……約16億円

事業年度……昭和63年度～平成3 年度

延 長……525m

幅 員……36m(歩道4 m×2、車道5 m×2、中央帯18m)

舗 装……車道 インターロッキングブロック

歩道 タイルブロック

中央帯 石材（御影石）

植 栽……歩道部 シラカシ

中央帯部 ケヤキ

照 明……T型街路灯、門型照明灯、単柱型照明灯

車 止 め……収納式、固定式、可動式

モニュメント及びオブジェ……6 カ所

彫 刻……1 体

そ の 他……ベンチ・光のスツール・屑入・灰皿・水飲み・通り名称サイン

おわりに

青葉通り線は、昭和60年度に学識経験者・建設省・県・市及び地元住民により整備計画が策定され空間構成指針を得た。昭和63年度より“シンボルロード整備事業”として整備に着手、平成4 年3 月までの4 年間で費やして完成した。ことに市の中心部で工事を進めるにあたり、地元住民、商店街等多くの関係者に御協力をいただき深く感謝する次第です。

完成後のシンボルロードの表情を見ますと、多くの市民が憩い、潤い、安らぎを求め散策しています。特に土、日祭日に開催される各種のイベントでは大変な賑わいで、幅広く利用されています。昨年の11 月初旬には“大道芸ワールドカップ・イン・シズオカ・1992”を開催。世界と日本の大道芸人が一同に会し素敵なパフォーマンスを繰り広げました。

沿道の建築物等も整備されつつあり、建物に壁画等も取り入れられたり色彩等も配慮し、公共空間と共に調和のとれた都市景観が図られ、官民一体となつてのまちづくりを進めています。

……市民が誇りと愛着を持つことができる美しい都市を目指して……。

最後に、このシンボルロード整備事業によって、中心市街地の活性化は勿論、我が市の中心テーマ“人の集まるまちづくり”に大いに貢献、県都にふさわしい風格を備えた都市景観形成を期待したい。

火の橋

北九州市建設局土木部街路課

街路第二係長 入江和則

1. 北九州市の概要

(1) 沿革

北九州市は昭和38年（1963年）に北九州地域の5都市（門司・小倉・若松・八幡・戸畑）が対等合併して生まれた全国で6番目の政令指定都市です。

その後、行政サービスの充実をはかるため、昭和49年4月に小倉区、八幡区を二分割する行政区の再編成を行い、5区制から7区制（門司区、小倉北区、小倉南区、若松区、八幡東区、八幡西区、戸畑区）へと移行しました。



図一 行政区

(2) 産業

本市の産業は、明治30年の官営八幡製鉄所の設立を機に、鉄鋼・化学・窯業等素材型産業を主軸とする工業都市として発展してきました。

しかし、今日の産業構造の急激な変化や経済のサービス化によって大きな試練を受け、厳しい状況の中にあります。このため、既存産業の高度化・ファイン化、先端産業の誘致、観光・コンベンションの

振興を図る等、官民を上げての産業活性化に努めています。

(3) 交通

本市は、古来より九州の玄関口として交通要衝の地で、明治22年の門司の築港、さらに同24年の九州鉄道黒崎～門司間の開通によって全国でも有数の港湾都市となりました。また、昭和17年関門鉄道トンネル、同33年関門国道トンネル、同48年関門橋の開通、さらに同50年3月新幹線の九州乗り入れと、九州の陸路はすべて本市を經由して本州と直結しています。

今後は、本市の持つ地理的特性を生かし、東九州、西瀬戸、さらには東アジア地域に開かれた「ゲートウェイ」都市を目指した交通基盤の整備が課題となっています。



図二 同市の位置

2. ルネッサンス構想

北九州市では、21世紀に向けたまちづくりを推進するため、昭和63年12月、「水辺と緑とふれあいの“国際テクノロジー都市”へ」を基調テーマとする「北九州市ルネッサンス構想」を策定し、次の、5つの都市像を目指しています。

1. 緑とウォーターフロントを生かした快適居住都市を目指して。
2. 健康で生きがいを感じる・文化都市を目指して。
3. あすの産業をはぐくむ国際技術情報都市をめざして。
4. 海にひろがるにぎわいの交流都市を目指して。
5. 未来をひらくアジアの学術・研究都市をめざして。

このテーマは、「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な産業活動や研究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。

それは、豊かな水辺や緑の空間を暮らしの中に生かすとともに、人間的なふれあいや心豊かで魅力のある文化をはぐくみながら、地域に培われた産業、技術の活性化と、高度で特色のある多様な産業活動や研究活動を促進し、人、モノ、情報の活動の活発な交流を生み出していくことであります。

「北九州市ルネッサンス」とは、このようなまちづくりを総合的に展開し、地域が抱える困難な課題を克服することによって、都市の再生、創造を図ろうとする全市民的な運動であります。

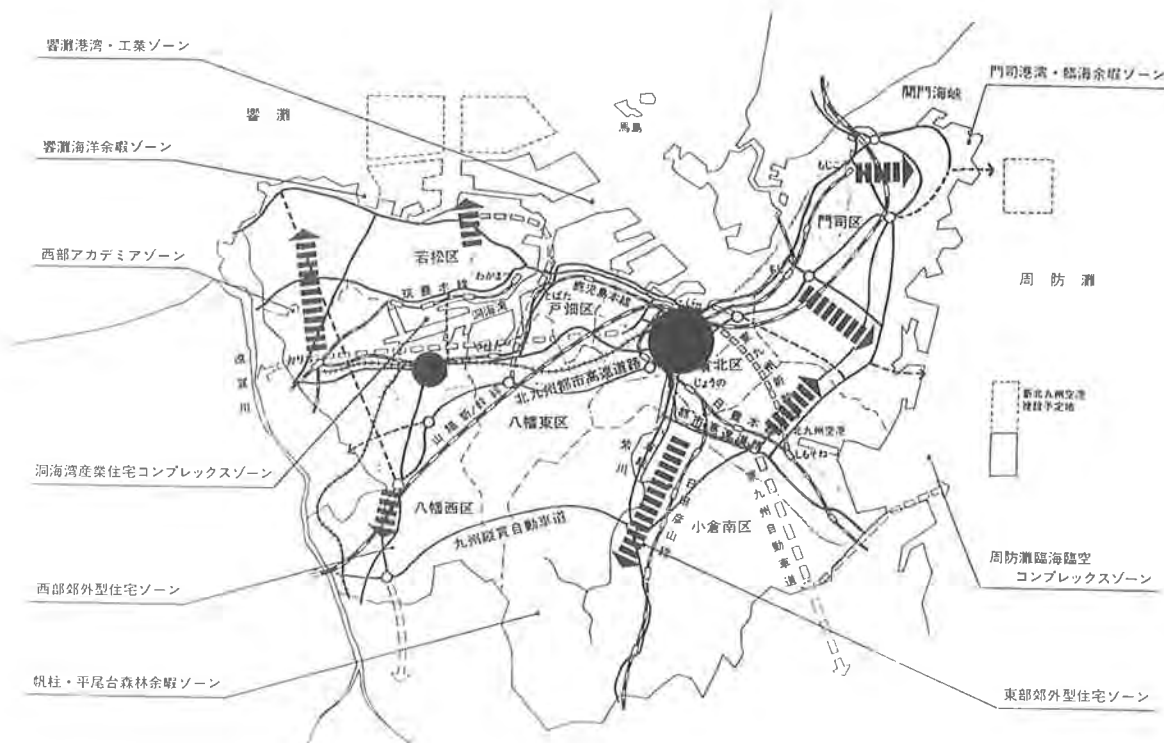


図-3 まちづくりの方向

3. 紫川マイタウン・マイリバー構想

北九州市の都心・小倉を流れる紫川は、私たちに潤いとやすらぎを与えてくれる貴重な水辺空間であるとともに、下流部では様々な市街地整備事業が展開されています。

この河川整備事業を単なる治水事業、河川環境整

備にとどまらず、周辺市街地において計画されている、再開発、街路、公園等、市街地整備を一体的に円滑に推進し、水辺に親しめる魅力的な都市空間をつくり都心を流れる紫川を市民のシンボル・リバーとした魅力ある都市空間を創出、整備するものであります（写真－１）。



海の橋（紫川大橋）平成5年4月完成予定



木の橋（常盤橋）平成6年6月完成予定



太陽の橋（中の橋）平成4年5月完成



鉄の橋（紫川橋）



音の橋（豊後橋）昭和58年10月完成



火の橋（室町大橋）平成3年4月完成



石の橋（勝山橋）



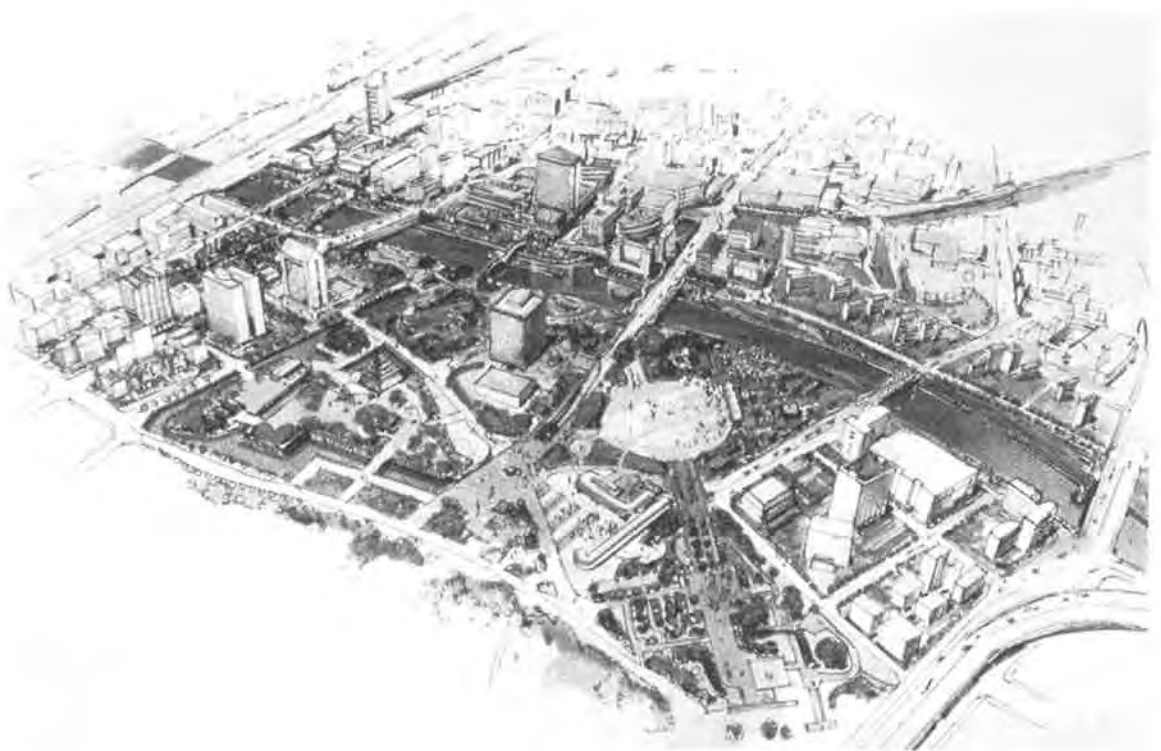
水鳥の橋（鵜外橋）



月の橋（宝来橋）



風の橋（中島橋）平成4年7月完成



図ー４ 計画区域イメージ図

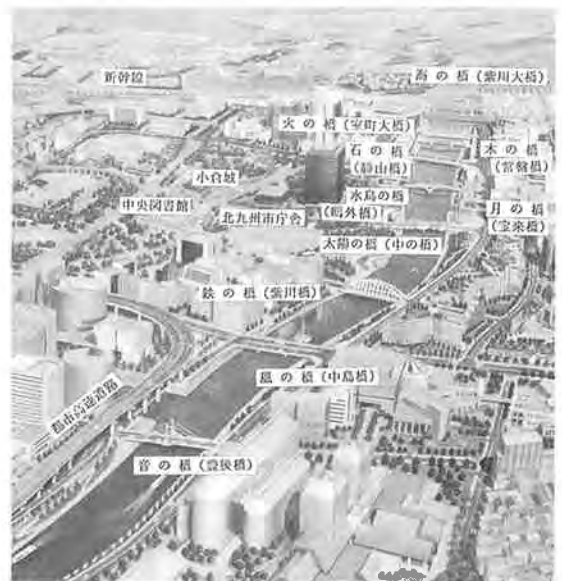
「紫川マイタウン・マイリバー整備事業」は昭和63年6月に建設省よりJR鹿児島本線鉄橋から国道3号（貴船橋）までの間、約2キロメートル、170畝が指定され、平成2年8月に整備計画の認定を受けました。

4. 橋梁整備構想

「紫川マイタウン・マイリバー整備事業」の一環として、国道199号の紫川大橋より貴船橋までの橋梁（在来橋7、新設橋3）は、改修により河川幅が広がることや、橋梁の老朽化が進んでいるなどの理由により、河川改修計画に合わせて豊後橋以外はすべて改築しなければならず、このために全体の基本構想を確立し、長期的な視野にたった改築計画と都市景観の形成が必要であります。

そこで、橋梁全体の基本構想を、倉敷・橋の博物館などを手掛けられた建築家の上田篤氏にお願いし、次世紀の架け橋として、順次整備していく予定であります。

かつては汚れた川で魚も住まないというイメージでしたが、市民の川をよみがえらせる運動や下水道の普及、工場等の移転などにより、清流に棲むアユ



図ー５ 紫川橋梁整備構想図

がかえり、シロウオの産卵も多くみられ、時折、鮭もみかけるまでになっています。

紫川10橋は、この川を中心によみがえりつつある都市の「自然」を基本テーマとして統一性を持たせ、

その自然をモチーフとして歴史性、地域性など他の要素を加味して個々の橋のテーマを「海」「火」「木」「石」「水鳥」「月」「太陽」「鉄」「風」「音」のイメージでそれぞれを整備していく計画であります。

5. 火の橋（室町大橋）

1. 室町大橋は、都市計画道路小倉駅大門線道路改良事業において紫川に架かる橋梁として、紫川橋梁整備構想10橋の中で最初に整備された橋です。

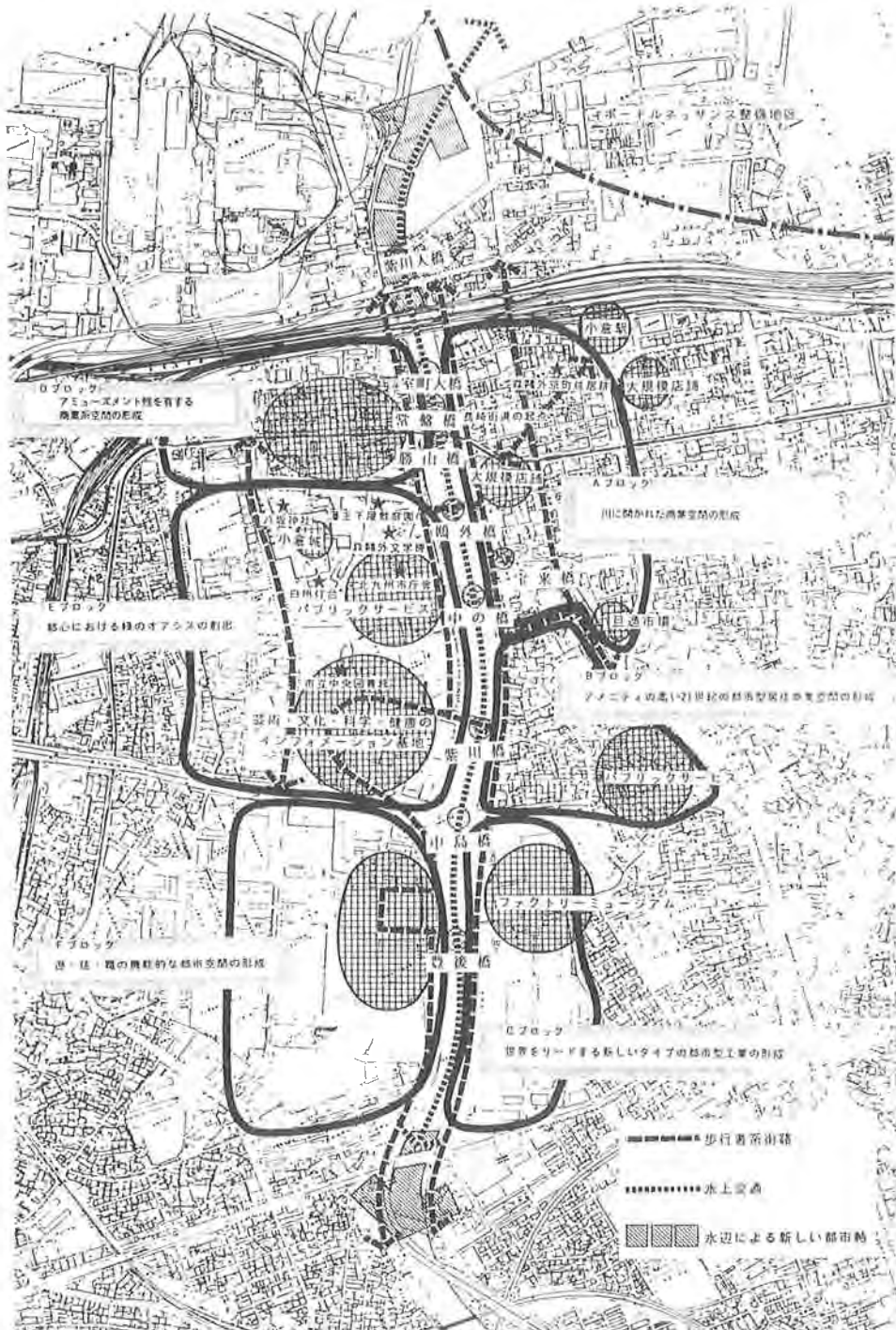


図-6 「紫川マイタウン・マイリバー整備事業」全体概念図

2. 諸 元

位 置：北九州市小倉北区船頭町～北九州市小倉北区室町二丁目

完 成 月 日：平成3年4月23日

事 業 期 間：昭和62年度～平成3年度

事 業 費：780百万円

延 長：77.3m

幅 員：15.0m

車道部 9.0m（2車線）

歩道部 3.0m（両 側）

橋 梁 型 式：上部工 3径間連続PC中空桁橋

下部工 逆T式橋台 2基

RC壁式橋脚 2基

設計活荷重：T-20

現 地 状 況：新設橋

3. コンセプトイメージ

この橋は、紫川で昔、行なわれていた鵜飼の漁り火（写真-2）をモチーフとした、弓なり

状の8本の火のオブジェを設置し「火の橋」として整備したものです（写真-3）。

モニュメントの先端からの炎が燃える様は北九州市のシンボルである溶鉱炉の火をもあらわしています（写真-4・5）。

火のオブジェは、炎が遠くから見えることと安全性を考慮して、高さ6mの弓状の柱と火の鳥を思わせる先端部が川に張り出しており、そこから噴き上げる炎が、川面を様々に変化させ幻想的な雰囲気をかもしだす効果を持っている（図-8）。

また、高欄は、光を適度に反射するアルミでできており、その光の加減によって微妙に趣を変える様子は炎のゆらめきや水面を走るさざ波をイメージし、風によって揺れる炎とともに、美しいシルエットを楽しむことができます（写真-6）。

歩行者の安全を考慮し足元はフットライトを設置しています（写真-7）。

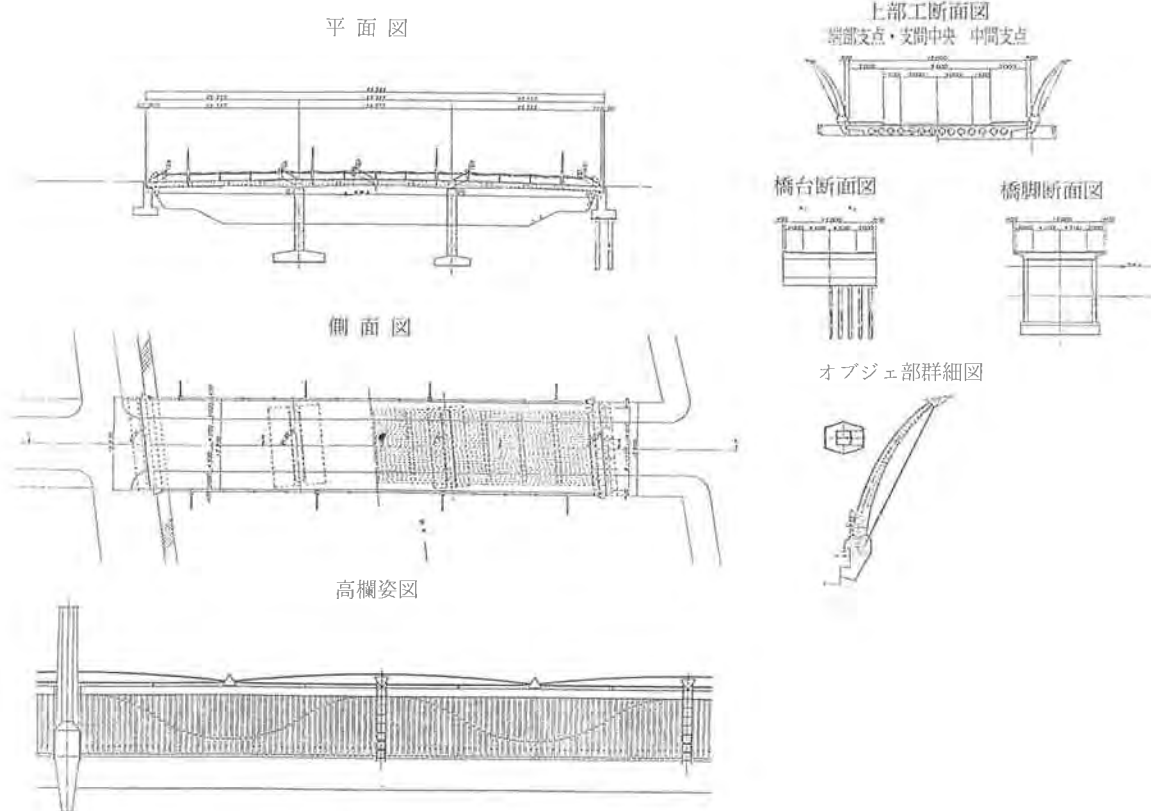


図-7 橋梁一般図



写真一 2 鵜飼の漁り火



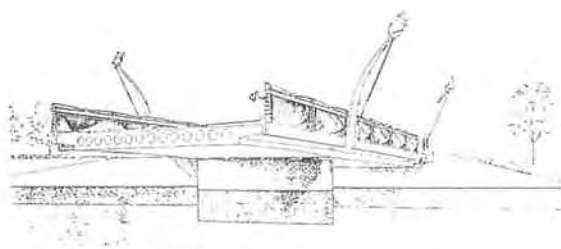
写真一 3 昼間全景



写真一 4 燃え上がる炎



写真一 5 昼間の状況



図一 8 火の橋イメージ図



写真一六 夜間全景



写真一七 歩道側からのフットライト

4. 炎の選定

昔、この川で鵜飼が行われていた「漁り火」のイメージを出すということで、光源として電灯やガス灯でなく、本物の炎をだすため、焚木を燃やすという案まで出たが、メンテナンスや安全性の問題から、ガスを燃やすこととした。

しかし、設置当時の都市ガスは青白い炎で無色なためイメージと合わないこと、天然ガスは色も都合がいいのだが当時としては転換が2～3年先ということであった。国際テクノロジー都市をめざす本市としては、省資源・エネルギーの有効利用といった観点から下水道の消化ガスの利用を考え検討したが、圧縮や運搬、メンテナンスとりわけ青白い炎しかでないことなど等の理由から現在はプロパンガスを使用している（写真一八）。

5. 炎の点火

現在、日曜・祝祭日・お盆・年末・年始・小倉祇園・夏祭り等に自動点火を設定しています。

夏時間 4～9月（19～22時の間30分ごとに10分間）

冬時間 10～3月（18～22時の間30分ごとに10分間）

6. 施工管理

当初のデザインコンセプトを忠実に表現、実現し、デザイン面での品質を高いものに保つため、デザイナーも施工管理という立場から担当



写真一八 ガスの燃焼試験

者として事業に関わり、完成までの一環したデザイン管理を行った。これにより一層のデザインの向上が図られ、成功したと思う。

6. おわりに

都心の流れ北九州市民のシンボルリバーとしての整備とともに、周辺市街地の整備を一体的に実施し、まち全体が紫川の水辺の持つ魅力とともに美しい調和のとれた、市民のやすらぎと憩いの場となり、ここを訪れて、ここを歩くことが楽しく、誰もがここに来てつどい、北九州市のシンボルとして永遠に愛されることを期待し21世紀に向かって整備を行なって行きたいと思います。

「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」の改定の背景と経緯

建設省都市局街路課
特定都市交通施設整備室

1. はじめに

連続立体交差事業は、道路整備の一環として、市街地を分断している鉄道の一定区間を連続的に立体化し、多数の平面踏切を同時に除却することによる道路交通の円滑化と、市街地の一体化を目的に都市計画事業として実施され、多数の都市の発展に寄与してきている。

本事業は、昭和44年9月に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」（いわゆる建運協定）に基づき事業実施されてきた。

しかし、当該協定は、20年以上前に締結されたものであることから、国鉄の民営分割化、地価などに関する社会状況の変化に伴い見直しの必要性が生じていた。

このため建設省及び運輸省間で見直しの検討を進めた結果、平成4年3月31日付けで協定の改定を行い、平成4年4月1日より適用している。

本稿では、以下に協定の改定内容等について述べることとする。

2. 建運協定の改定

(1) 旧建運協定締結の経緯

昭和39年8月 建設省・日本国有鉄道覚書

- ・既設線の高架化については双方折半負担
- ・線増分については国鉄負担

昭和40年代前半

- ・全国的な高架化要望の高まり
- ・国鉄の財政事情の悪化

昭和44年9月

「都市における道路と鉄道の連続立体交差化に関する協定」

及び「同細目協定」の締結

- ・既設線の高架化については鉄道受益相当分を鉄道事業者負担
- ・線増分については鉄道事業者負担

(2) 主要な協定改定内容

今回の改定での大きな変更点は以下の2点である。

1) 費用負担

旧協定：鉄道既設線の高架施設費について、国鉄10%、民鉄7%

新協定：JR、民鉄の区別をなくし、地域毎に表1の負担率とする

表1 負担率表

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30万以上の都市	7%
D	人口30万未満の都市	5%

また、この協定は地下式の場合にも適用されるが、その場合には、従前どおり個々の場合に応じて都市計画事業者と鉄道事業者が協議して定めることとした。

2) 高架下利用

公租公課相当額で利用できる比率を従来の高架下貸付可能面積の10%から15%に変更する。

3. 改定の経過

今回の協定改定は、国鉄の分割民営化という一つの契機から実際の改定が行われるまで実に丸5年という歳月が費やされており、その間多くの関係者から有益なご意見を頂いている。

そのご尽力に対し、この場を借りて感謝の意を表するとともに、その経緯についていくつか御紹介をしておくこととする。

調整を開始した当初、運輸省には今回の見直しは、国鉄の分割民営化によるものなので、協定の中から国鉄にかかる部分を削除し、JRを他の民鉄と同様に取扱う規定を設ければ済むのではないかという意見もあった。

しかし、今回の改定は国鉄の分割民営化のみならず、地価の上昇など旧協定の締結時と比べて、連続立体交差事業をとりまく周辺の社会情勢全体が変化していることを勘案すべきであるとの考えもあり、結果JRを含む鉄道事業者全体を対象とすることで合意が得られた。

今回の見直しの主眼点は、本協定の基本的な精神に基づいて、高架化に伴う鉄道事業者の受益相当額をいかに実態に即したものとするか、ということであった。

旧協定においては踏切除却益、踏切事故解消益、高架下貸付益の3益の合計を受益相当額としており、

改定においても、この3益の積み上げを採用することとしたが、大部分を占める高架下利用益に関する考え方が議論の中心となった。

その過程において、①実績から判断する方法、②いくつかの仮定に基づいた計算式を用いる方法などにより、今後連立事業の実施が予想される地区で、鉄道側受益について仮想算定を行い、その結果適正な受益相当額を反映させるためには、全国を4地域に分けることが妥当であるという結論に達した。

各地域毎の負担率については、前述の仮想算定を用いて決定していったが、特にA地域（東京23区）においては、受益額が23区内で幅があること、旧協定に比して民鉄においては、2倍になること等により、最終段階まで調整がつかず、最後まで調整項目として残った。

また、高架下空間の都市側が公租公課相当額で利用できる面積の割合を10%から15%に拡大するという合意がなされたのも最終段階であり、調整のピークには毎日庁舎内を上下する事になった。

折衝は建設省側でも何回も担当が変わり、また運輸省側も途中で大幅な組織改正があるなど多くの変遷を経て行われ、改定協定締結時には折衝開始時のメンバーは双方一人も残ってはいなかった。

4. おわりに

この建運協定の改正は、その必要性が認識されてから締結に至るまでかなりの期間を要している。

その間、多数の方々の労力が費やされており、その努力に見合ったものとなったと考えている。

今後とも、新協定に基づき、関係各位のご指導、ご協力のもと、より積極的に連続立体交差事業の推進を図っていくこととしたい。

都市計画中央審議会街路部会第二次答申の概要

建設省都市局街路課

I 背景

近年我国の社会・経済は、経済の高度化、自由時間の増大に伴う国民意識の変化、さらに引き続く都市化の進展と東京圏への一極集中の進展、国際化、高齢化などにより大きな変化を見せつつあり、都市内道路整備に対する要求も高度化、多様化してきている。

このような社会状況を背景として、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、都市計画中央審議会では、街路整備部会を設けて検討することとし、平成4年6月15日に第二次答申がなされた。

○検討事項

街路整備部会では、以下の3つの事項について検討を進めたが、②については平成3年3月1日に中間答申されており、①、③については、第二次答申の検討事項である。

- 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はいかにあるべきか。
- 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はいかにあるべきか。
- 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はいかにあるべきか。

II 答申の概要

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が必要。

(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必要。

- 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として、以下の事項が必要。
- 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が重要。

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乘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ことが必要。

(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利用

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が必要。

(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

等が必要。

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。

(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ことが必要。

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。

III おわりに

建設省としては、この答申でいただいた考え方を、道路整備の長期構想や平成5年度より始まる第11次道路整備五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。

第11次五箇年計画の概要

建設省都市局街路課

1. 基本方針

豊かな生活、活力ある地域、人・自然に優しい環境の形成をめざして、安全かつ円滑な都市交通の確保、快適な生活環境の創造、良好な市街地の整備等を図るため、新たに平成5年度を初年度とする第11次道路整備五箇年計画を策定し、街路事業、土地区画整理事業、市街地再開発事業等及び都市高速道路事業並びに街路交通調査を推進する。

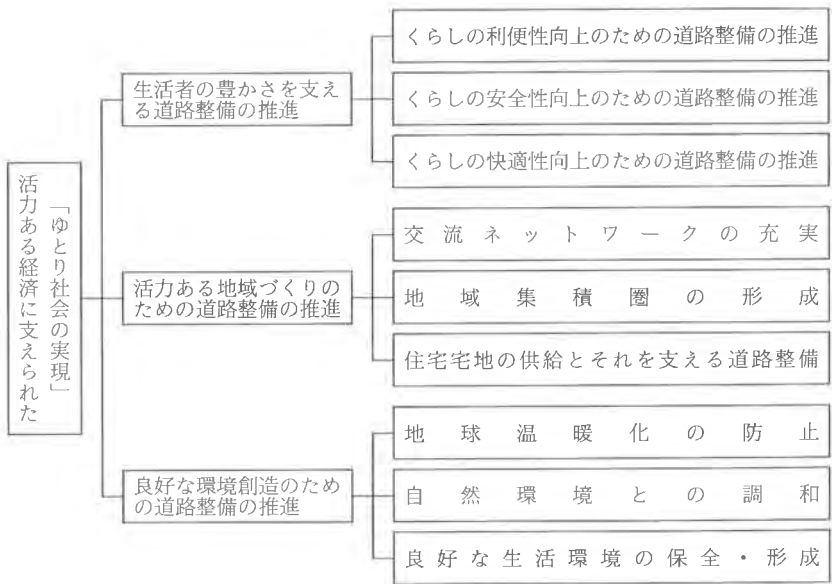
2. 第11次道路整備五箇年計画

(単位：億円)

区 分	第11次計画 (案) (平成5～平成9年度) (A)	第10次計画 (昭和63～平成4年度) (B)	倍 率 (A/B)
一般道路	288,000	238,000	1.21
有料道路	206,000	140,000	1.47
小 計	494,000	378,000	1.31
地方単独	252,000	139,000	1.81
計	746,000	517,000	1.44
調整費	14,000	13,000	1.08
合 計	760,000	530,000	1.43

以上の道路投資規模等については、平成5年1月22日閣議了解されている。

道路整備の基本的方向



第4回全国街路事業コンクールの結果について

全国街路事業促進協議会

建設省では、都市環境の整備及び国民生活の向上を図るため、都市部における街路の整備事業を通じて、全国的に、潤いのあるまちづくり、個性的なまちづくりの建設を推進しています。

全国街路事業促進協議会（会長 沼田 武・千葉県知事）では建設省の協力と後援のもと、街路事業をととしてまちづくりをより一層推進するとともに、併せて国民一般の理解と協力が得られるよう、平成元年度から「全国街路事業コンクール」を実施しています。

このコンクールでは、幅広い分野から優良な事業を選定するため、①整備効果の高い幹線街路の整備の推進に貢献したもの②優れた計画に基づき街路整備の推進に貢献したもの③技術の向上に貢献したことにより街路整備を推進したもの④住民の参加協力により街路整備の推進に貢献したもの—という4つの基本テーマを設定し、前年度中に完成した事業のうち、このテーマに沿った事業を対象として

行っています。

今回は第4回目であり、平成3年度中に完成した全国の都道府県から推薦された54件の事業について、学識経験者等からなる審査委員会（委員長 新谷洋二・日本大学教授）により、写真や資料による一次審査、現地調査やビデオ等による二次審査によって厳正な審査が行われました。

その結果、「沿道市街地の環境や地形に対応して、道路の構造やデザインにも配慮し、幾多の困難を克服して都市の骨格を形成する幹線道路を完成させた」との評価により、仙台市建設局による『都市計画道路元寺小路七北田線（将監トンネル）整備事業』が建設大臣賞に決定された他、別表のとおり8事業の入賞が決定されました。

なお、表彰式は、平成4年6月1日に日本都市センターで開かれた全国街路事業促進協議会の第28回通常総会において、建設大臣等の出席のもと行われました。

第4回全国街路事業コンクール表彰事業一覧

賞の種類	事業名	表彰対象者	都市名	事業主体
建設大臣賞	都市計画道路 元寺小路七北田線（将監トンネル） 整備事業	仙台市 建設局	仙 台 市	仙 台 市
都市局長賞	都市計画道路 放射第5号線（御苑地区） 街路整備事業	東京都 建設局 第七建設事務所	東 京 都	東 京 都
	都市計画道路 駅前後楽園線 シンボルロード整備事業	岡山県 土木部 都市計画課	岡 山 市	岡 山 県
全国街路事業 促進協議会 会長賞	都市計画道路 環状1号線 ツインハープ橋橋梁整備事業	北海道 旭川土木現業所	旭 川 市	北 海 道
	都市計画道路 青葉通線 青葉シンボルロード整備事業	静岡市 都市整備部	静 岡 市	静 岡 市
特 別 賞	都市計画道路 末広高台通線 整備事業	北海道 旭川市建設局 都市建設部	旭 川 市	旭 川 市
	都市計画道路 城下町線 歴史的地区環境整備街路事業	兵庫県 篠山町 都市計画課	兵 庫 県 篠 山 町	兵 庫 県 篠 山 町
	都市計画道路 南駅口美保橋線 道路改良事業	鳥取県 鳥取土木事務所	鳥 取 市	鳥 取 県
	都市計画道路 本城和田線 整備事業	鹿児島県 土木部	鹿 児 島 市	鹿 児 島 県

欧州立体駐車場事情

建設省都市局都市再開発課

建設専門官 斎藤 親

〔はじめに〕

昨年10月17日～30日の2週間、立体駐車場の実態調査のため、久方振りにヨーロッパを訪問する機会を得ました。(社)立体駐車場工業会の会員の皆さんとヨーロッパの六つの都市(ロンドン・ベルリン・ミラノ・ジュネーブ・リヨン・パリ)を訪問し、原則として、市役所等の行政機関と立体駐車場を実際に整備する会社の二つの団体と面談、官民両面の意見交換及び視察を行ってきました。以下に、この時得た調査結果—というよりは一雑感—を報告します。

なお、この六つの都市のみを眺めて『欧州〇〇事情』というのは少し無理があり、少なくとも、ドイツや北欧が欠落しているのですが、便宜上ということでお許しください。

〔欧州立体駐車場事情—その印象〕

2週間にわたる欧州立体駐車場事情に関する視察は、次の点で、私たち調査団に印象を与え、また、示唆するところ大であったといえます。

- ① 都心部を中心とした路上駐車問題は、どの都市においても頭の痛い都市交通問題として認識されていますが、その対応は、どちらかというところ駐車場づくりより他の施策(具体的内容は都市により異なる)にウエイトがあり、若干我が国の現状とは異なっています。
- ② 上記①のことが基本的な背景となり、また後述する種々の理由から、自動車社会の先輩であるヨーロッパとはいえ、立体駐車場—特に機械式—については、その実績、技術水準とも我が国が一步先行している感があります(ただし、都心部の道路・公園下等に設けられる自走式地下駐車場はむしろ学ぶべき点が多々あります)。

- ③ とはいえ、機械式立体駐車場については、急速に研究、開発が進められているとともに、その作り方においては、特に、景観、安全等の面で行き届いた配慮がなされ、採算性の追及にも学ぶべき点が見られます。

以下、この三点について、説明します。

(1) 都心部の路上駐車問題への対応

訪問した各都市とも、都心部の路上駐車問題の基本的な対応方針に挙げているのは、郊外からの乗用車流入交通量の削減です。馬車からクルマへと発展したこの社会でも、環境問題とも絡めて、自動車交通の抑制が、既に実施されているゾーンシステムのような地区レベルのものから都市レベルのものへと展開している感が(特に行政担当官の口振りから)あります。

具体的な施策として共通的に挙げているのは、パークアンドライドの徹底とそのための郊外駐車場の整備、放射地下鉄・バス路線等の公共交通機関の



写真一 1 パリ市内
景観を大切にするため、地下に大規模な立体駐車場を建設

充実強化です。残念ながら本格的な郊外駐車場に接することはできませんでしたが、我が国に比べ土地制約の少ない各都市郊外では平面式、自走立体式の大規模駐車場建設が精力的に進められているようです。なお、道路ストックが弱いロンドン都心部では、通常の違法駐車対策（イエローゾーン）に加え、主要幹線道路にレッドゾーンを設けタイヤに鎖を掛けるショック療法（外すのに80ポンド）をとりパークアンドライドの推進を支援しています。もっとも、

[Loading Only]で荷捌き自動車は除かれています。また、パリやミラノでは、規制の強化とともに都心住民への保護の観点から、公的セクターが近傍道路や建物敷地内部空地の地下に賃貸又は譲渡の駐車場を建設することも併せて実施しています。訪問都市では最も道路ストックの豊かな感がしたベルリンでは、東西統合と首都機能立地による交通の増加を睨み、むしろ今後の駐車問題への懸念から、新都市建設に併せたパークアンドライドの構築、駐車場の整備が企画されています。

歴史的な建造物が立ち並ぶ訪問各都市の都心部では、我が国のように、表向き立体駐車場を建設する動きはほとんど見られません。しかし、よく見ると都心部では道路地下を中心に、郊外部ではパークアンドライドのために、着実に駐車場建設が進んでいるように見受けられます。

(2) 欧州立体駐車場の実績・技術水準の現状とその背景

ヨーロッパの立体駐車場の整備実績は、正確なデータ比較ができなかったものの、我が国のそれ(約170万台)を示したときの行政担当官の弁より明らかに下回るようです。当然ながら、技術水準についても、現地視察等からみて、我が国のそれが全般的には優位にあるようです。その原因—というより立体駐車場の整備が進まなかった背景—は、だいたい次の二点に集約されそうです。なお、根本原因として、建物の新陳代謝が我が国に比べ少なく、従って駐車場ビルや付置義務的なビル内駐車場の建設が遅れたとの見方もありますが、今回の視察では検証できませんでしたので略します。

イ．立体駐車場に対する需要の日欧の差

ロンドン、パリ、ベルリン等の都心部は、東京に代表される我が国大都市に比べ、道路交通

の（発生集中）密度が低い感があり、また、全般に道路空間には路上（緑地帯・中央帯、歩道の場合も）駐車を許容する余裕があります。この『交通密度と道路空間の収支の差』が、土地の有効利用迫及の産物ともいえる立体駐車場に対し、決定的な日欧の需要の差を生んでいると思われる。

また、馬車時代に培われた（馬の）駐車感覚の延長として、クルマは用のある建物の前に止まるもの、自分のクルマが離れたところ、ましてや地下や上空に収納されるという感覚に乏しいとのこと。ヨーロッパ第一の駐車場整備会社から、『用を済ませて戻った時、てこずってクルマが出てくるのに何分もかかると、損害請求が出されるかもしれない』という説明が真顔でなされたのは印象的でした。

ロ．立体駐車場空間に対する安全意識の差

ヨーロッパに限らず、都市空間におけるセキュリティ意識の問題は、海外経験のない日本人では想像できないほど厳しいものがあります。上述の馬車感覚の深層心理の真偽はともかく、この『立体駐車場が一つの閉鎖空間であることの抵抗感』は大いに察せられるところです。ロンドンでは、立体駐車場で起きた盗難、暴行事件はより誇張されて報道され（ると整備会社の担当官は苦笑いし）、パリでは、進入路の壁面に心む美しい絵画を描くことでこの緊張をほぐしていました。

ドライバーの閉鎖空間とはならない機械式立体駐車場に対しては、もう一つの安全意識一駐



写真—2 リヨン郊外・ボタン社の本社で工場現場を見学する調査団

車施設そのものの安全性、信頼性に大きな差があるようです。これまでの機械装置の品質、メンテナンス体制などの弱さに起因し、十分な理解、信頼が得られていないようで、リヨン郊外に在るヨーロッパの大手機械装置整備会社の社長は、『現在の水準をもってすれば、機械式の普及の最大課題は、市民の意識改革ではなかろうか』と述べていました。

(3) 欧州立体駐車場の景観・安全等の面における現状とその背景

今回の視察で、景観、安全等の面で行き届いた配慮がなされ、特に印象に残った学ぶべき点を、二点ほど挙げておきます。

イ．景観への配慮

訪問した諸都市の特に中心部は、それ自体が歴史的都市景観を有している感があります。このため、これにそぐわない建物になりがちな(地上式)立体駐車場は、基本的に避けられる傾向にあり、また、近傍に大きな影響がない場合や地下に歴史的な埋蔵物がある場合などに、やむを得ず地上に立体駐車場が建設されています。



写真一三 外観に気がついた立体駐車場(ロンドン)

ただし、ロンドンのドッグランドやパリのデファンス、リヨンのTGV新駅のように、新都市建設においては、これらの制約が弱いため、土地の有効利用の観点も含め、地上式立体駐車場

が主流となっています。

いずれにしても、周囲の建物との調和、融合には非常に神経を使っており、リヨンの旧市街地にある現物、ミラノの新市街地にある写真を見せられた我々調査団は、どの建物が立体駐車場なのか識別に時間がかかるほどでした。今後、多様な市街地において本格的な駐車場整備を推進しなければならない我が国にとっては、大いに学ぶべき点でした。

ロ．安全性、快適性への配慮

今回訪問した立体駐車場は、上記(2)ロ．の事情があるとはいえ、その内部空間については、実に十分な安全性、快適性への配慮がなされていました。テレビカメラと連動した管理センターにおける安全管理、出入り口におけるチェックシステム、防犯ベル等、安全性に惜しみなく金がかけている感があり、照明や換気は安全性と快適性の両面から配慮されているようです。一部の駐車場で特に興味を引いたのは、内装とそのデザインで、我が国から見れば全く別の空間感覚を与えるものがありました。国情の違いから必ずしもその全てを模倣することが適当であるとは思えませんが、これまた大いに学ぶべき点でありました。

[おわりに]

以上が、今回の視察の全体的な印象です。最後に蛇足として、いくつか持ち帰った疑問点のうち、特に一つだけ付けしておきます。それは、道路等における地下式駐車場の建設コストの日欧の差の問題です。現在我が国では、1台当たり10,000～20,000万円がかかりますが、訪問各都市のそれはどこも250～300万円程度との報告を受けました。我が国の建設コストはあまりに高く、労働コスト・工事方式(訪問各都市は、長期間道路を前面通行止めとすることが可能)・埋設物処理その他得られた情報を総合的に分析し、その解明、改善について検討する必要があると痛感した次第です。

幹線道路を巡る雑感

株式会社アルメック

取締役 今 井 晴 彦

車は外、公共交通は内

我が国では、さまざまな技術の奥義に「道」という字をつけるが、これは日本ではほとんど道がなく、このため迷わずに目的地に到達できるのはよほど事情の分かった人即ち達人だけであるという事情によるものではないか、という趣旨のことを木村尚三郎氏が書かれている（「道」〔東京大学出版会〕276頁）。

確かに欧米と比べると、そもそも歴史的に道路に対する思い入れが随分と違うようで、現在に至るまで我が国の道路整備水準は見劣りする。

先頃警視庁交通部が発表した推計によれば、東京都内の交通渋滞による経済損失は一般道路で2,338億円、首都高速で656億円で合わせて約3,000億円にものぼるそうである。道路の整備不足は経済活動にとっても重大なマイナスを及ぼすわけであるから、道を究めた達人でなくても円滑に移動できるようその整備を促進していくことは必要不可欠である。

絶対的に道路が不足している段階でこのようなことを述べるのは若干不謹慎かもしれないが、それではどの程度まで道路を整備すれば良いのかと言う問題がある。

例えば一つの究極像として米国の都市を思い浮かべてみよう。ここでは都心部は、広幅員の道路と広大な駐車場に大半の土地が占有され、ポツンポツンと墓石のように高層ビルが立つという景観が見られる。あたかも高速移動そのものが社会の目的と化したかの様である。自動車のみに頼った都市が作られているわけだが、それでも通勤時には渋滞を免れ得ない。我が国のお手本にするには、国情の違いを別にしても問題が有りそうである。

一方ヨーロッパの都市を訪ねてみると、やはり広

幅員の幹線道路が整備されているものの、米国ほどは交通用地に土地を利用しておらず、人間的な都市環境がそこにはある。そして広い幹線道路には、我が国では次々に追いやられた路面電車が健在している。

考えてみれば、交通需要の密度が高い地域に対し車によって交通サービスをするのは極めて難しい。とくに需要の時間集中が激しい通勤交通を車だけで処理するのは、都心ではほとんど不可能である。車が得意とするのは、適当に需要が分散しているような地域であり、一方バスや電車などの公共交通は需要密度が高くないと成り立たない。

従ってヨーロッパの都市の交通システムは合理的であると言えよう。即ち交通需要の多い所では、公共交通主体、需要密度の薄い郊外等では車という組み合わせがやはり妥当なものということになる。

このように考えると、都市内の幹線道路の役割も、自動車交通の処理をはかることだけが目的ではなく、公共交通のための空間を用意することが重要な目的であると言える。むしろ公共交通の空間確保のほうが優先されても良い場合が多いのではないだろうか。例えば路面電車の復活のために拡張するということがあってもおかしくない。

少なくとも幹線道路網の計画を立案するにあつては、まず公共交通の体系を考慮しておくことが不可欠であると思う。

車の普及と都市機能の分散化

都市の中心部では車より公共交通優先とすれば、車好きの現代人は車の使い勝手の良い都市郊外へと向かうことになる。

最近では構造不況業種だなどと言われ、百貨店の



写真 カールスルーエ市の路面電車駅
軌道の両側は3車線づつの車道となっている。

苦境ぶりが伝えられるが、一方では郊外の幹線道路沿道に次々といわゆるロードサイド店が立地し、飲食店から書店、紳士服店、家電販売店等多様な店舗が展開する状況となっている。郊外展開の盛んな高崎市では、既に都心よりも郊外の商業販売額のほうが圧倒的に多くなっているとのことである。

あるアンケート調査で、その県の企業に車利用の程度を質問したことがある。その結果平均して通勤、業務ともに7～8割は車が利用されていた。地方都市では鉄道サービスは限られており、通勤するにも車を利用せざるをえないということを示している。従ってもし全ての企業が都心部に集中したとすると、たちまち駐車場や道路はパンクしてしまう。また車通勤を許可しなければ、社員は地価の高い駅周辺に苦勞して住宅を求めなければならなくなり、一方で住むのに不便な土地が大量にできてしまう。

このように考えると、車による集客、通勤に便利な都市郊外の幹線道路沿道は新しい商業業務機能の集積地として高いポテンシャルをもっている。特に最近では地価が著しく高騰してしまったため、立地コストを含めてみると、ますます郊外の優位性が強まっている。

英国のミルトン・キーンズ（約5,000名規模のニュータウン）では、車の利用効率を高める工夫をした結果、産業機能を都市外周部に配置し通勤は内から外へ向かう仕組みとなっている。我が国の都市は、ほとんど駅周辺に赤く用途が塗られその外に黄色の住宅というパターンとなっているが、車利用を考えれば、極端な話この逆の構造すら考えられるこ

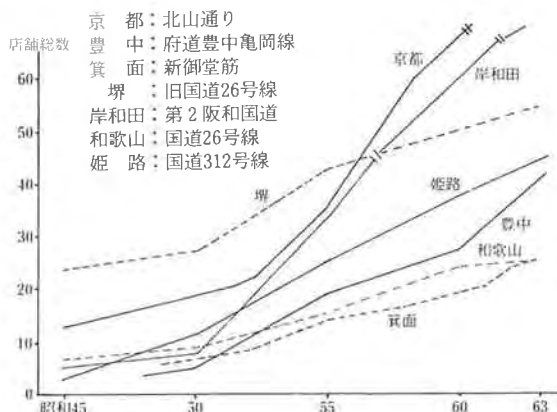


図 沿道店舗の動向

出典：「郊外ロードサイド 店舗進出と地価」
 一社)日本不動産鑑定協会近畿会〔学芸出版社〕

となる。勿論人々が集まる都心の役割も極めて必要と考えられ、今までも世界各地の都市で郊外化に対抗した都心の強化努力が行われてきた。しかし郊外の持つ長所にも十分関心をはらって、都心との新しい役割分担を探りながら、都市郊外の積極的な活用を図ることがますます重要になっている。

このような郊外部では、都市中心部とはまた異なった重要な役割を幹線道路は担っているのは言うまでもなく、道路投資の配分においても都心部との関連を考えながら積極的に行う必要があるとともに、道路の形態も役割に応じた工夫が考えられて良いと思われる。

多様性ある幹線道路の整備

ここまで幹線道路といっても、都市中心部と郊外ではその交通機能が違っていることを述べたが、都市内の道路は交通機能以外にもアメニティ機能、防災機能やライフラインの収容等多様な役割を担っており、単純に自動車交通量からその幅員や構造が決められるような道路ではない。

ここで簡単に沿道土地利用との関係について若干気になることについて述べてみたい。我が国では、商業機能やコミュニティ機能などが道路両側に沿って伸び、街のイメージを作っているが、道路の幅員が極めて大きくなり横断が困難になったり、視覚的に一体感が希薄になってこのような沿道型の構造が

壊れてしまうことがある。

一方、例えば神戸ハーバーランドのように、スーパーブロック型の街では、歩行者の動線やアメニティの軸はブロックの内部におかれ、通りに面しては表情は作られない。昔の長安の都はブロックが塙で囲まれ、その中に人々の活動が封じ込められていたそうであるが、このような都市構造では道路は都市の装置として裏方を努めるような性格となっていく。

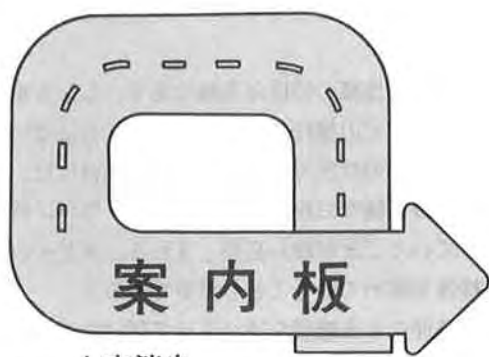
従ってどのような幹線道路を造るかということは、その地域の土地利用・都市構造のありかたと密接不可分な関係にあり、逆に幹線道路の形態が沿道の土

地利用を決めていくことでもある（普通はこのケースが多い）。

いずれにせよ地域の特性は多様であり、しかも車との折り合いをどの様につけるかということについては、試行錯誤の状況である。この様な場合には、やはり地域毎に種々の創意工夫を行って、互いに情報交流していくことが最も必要とされる。またその様な多様性を認めていくことも重要であろう。

以上未整理なまま雑感を述べさせて頂いたが、いつかは多少とも明確な計画論になればと思っている。





——人事消息——

(平成4年11月1日付)

・都市局街路課

原 田 英 之

(平成4年12月1日付)

・国土庁大都市圏整備局総務課
経理係長

竹 内 浩一郎

(都市局街路課係長 (都市局街路課係主任))

「ゆとり社会と街づくり・道づくり」が発刊となりました。

建 設 省 都 市 局

このたび、平成4年6月15日に行われた都市計画中央審議会の第二次答申を詳細に解説した「ゆとり社会と街づくり・道づくり」が都市局監修のもと発刊の運びとなりました。

この第二次答申は第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」に答えたものであり、長期的観点から21世紀にふさわしい都市内道路整備のあり方について検討を進めた結果をとりまとめたものであります。

建設省としては、この答申でいただいた考え方(例えば都市内道路整備のあり方や新たな都市交通施設整備のあり方等)を、道路整備の長期構想や平成5年度より始まる第11次道路整備五箇年計画に反映するとともに、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おり、この第二次答申を分かりやすく解説した本書は、今後の街路事業を推進される方々にとり、非常に有用なものであると考えており

ます。

本書においては、第二次答申の各段落毎に、その背景、趣旨、内容等について説明を加えるとともに、図表等豊富な資料を用いて、より深い理解を得られるように特に配慮しております。

また、本答申に先立つ中間答申についても、同様な解説を加えるとともに、過去の答申についても、参考資料として掲載しておりますので、街路整備に係る考え方に関する資料としても参考になると考えます。

このように本書はまちづくり、街路整備に携わる方々にとり、特に有用な解説書でありますので、多数の皆様のご活用をお願いいたします。

(参考)

書名:「ゆとり社会と街づくり・道づくり」

監修:建設省都市局

出版:大成出版社 TEL (03)3321-4131(代)

FAX (03)3325-1888

定価:3600円(本体3495円)

【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 A 5 版 860ページ
価 格 3,500円 (消費税込)

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

「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、新制度の導入等にもない、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思料しております。

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であって、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したが、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 施設工事
- 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

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 A 4 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おり、

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。

《目 次 内 容》

1. 交通結節施策の分類

2. 交通結節施策の事例

- A. 多数の交通機関の連絡性の工夫
- B. 複数の交通結節点間の連絡の工夫
- C. 物流拠点の整備
- D. 相互乗り入れ
- E. うるおいのあるバス停整備
- F. ライド・アンド・ライドシステム
- G. パーク・アンド・ライドシステム

- H. パーク・アンド・バスライドシステム
- I. キス・アンド・ライドシステム
- J. サイクル・アンド・ライドシステム
- K. サイクル・アンド・バスライドシステム
- L. 相互ロケーション
- M. バスロケーションシステムと情報提供
- N. 乗継ぎ運賃制度
- O. その他

-----みちまちアメニティ-----
——地区交通計画の考え方と実践——

規格 A 4 版 181ページ
価格 4,944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

道路は単なる交通施設というだけではなく、生活全般にかかわるさまざまな機能を持っていることの重要性が認識されてきています。このようなことから特に近年、都市内道路の整備にあたって地区固有の特性を生かしつつ、豊かで良好な都市環境を保ち、諸都市活動を円滑に進めるために、種々の工夫がなされた道路整備が実践されてきています。

このような道路づくりは、都市社会の成熟化に伴い今後ますますその重要性を高めていくものと考えますが、事業を進めるための手引書といったものはなかなか見当たりません。

このようなことから本書は、全国各地の固有な特性を生かしたきめ細かな道路づくり全般を「地区交通計画」と位置づけ、今後全国各地で実施される地区レベルの道路整備のガイドブックとしてとりまとめたものです。

第1部では、地区交通計画の歴史的な系譜や基本的考え方を述べ、第2部で地区交通計画の立案のしかた、事業化の方法を地区の特性ごとにまとめています。また、第3部では、全国各地の具体的事例を事業のタイプごとに分類し、事業の動機、計画の内容、事業化手法等について紹介しています。

地区交通計画は基幹的交通計画と比べ、地区の特徴や計画の動機に大きく影響されるところがあります。このため本書では、第1部、第2部で述べる一般論のほか、具体的事例の知識に重点をおいて、第3部を充実させることを念頭に編集いたしました。

＜目次内容＞

第1部 地区交通計画の考え方

- 第1章 地区交通計画の必要性和発展の系譜
 - 1-1 地区交通計画の必要性
 - 1-2 地区交通計画の発展の系譜
- 第2章 地区交通計画の基本的考え方
 - 2-1 計画対象とする空間的範囲
 - 2-2 計画対象内容
 - 2-3 地区交通計画における基本的配慮事項
- 第3章 住宅地における地区交通計画の考え方
 - 3-1 居住区道路の基本的考え方
 - 3-2 居住区道路の区分と目標水準
 - 3-3 道路ネットワーク
既存ストック改善例(1～3)
 - 3-4 道路幅員及び横断面構成
- 第4章 都心部の地区交通計画の考え方
 - 4-1 都心部地区交通計画の必要性
 - 4-2 都心部の地区交通計画に至る経緯と課題
 - 4-3 都心部の範囲・構造と地区交通計画の関係
 - 4-4 都心部の地区交通計画のテーマと方法

第2部 地区交通計画のたて方

- 第1章 計画策定から事業の流れ
 - 1-1 地区交通計画・事業の全体フロー
 - 1-2 計画・事業の発意と地区類型別課題
 - 1-3 計画策定
- 第2章 地区交通計画のたて方
 - 2-1 調査・計画制度と事業制度
 - 2-2 事業手法別・計画のたて方

第3部 地区交通計画・事業の事例

- 1. 都心地区
 - 徳島市都心地区、神戸市税関線、堺市大小路線、姫路市都心地区、呉市都心地区、小樽市臨港線、秋田市都心地区、浦和駅前さくら草通り、長野市都心地区、浜松市都心地区、福島市都心地区、松本市都心地区、盛岡駅前北地区、高崎市駅西地区、清水市中心市街区、鳥取駅前地区、福岡市塩原地区 (以上17地区)
- 2. 住宅地区
 - 尼崎市南塚口地区、松任市中央地区、藤沢市鵠沼地区、今治市鳥生・立花地区、姫路市城西地区、豊中市庄内地区、東松山市高坂ニュータウン、七ヶ浜汐見台ニュータウン、多摩ニュータウン<第4住区>、知多市寺本地区、宇都宮市戸祭台ニュータウン、港北ニュータウン (以上12地区)
- 3. その他 (特別な環境条件を備えている地区)
 - ①歴史的環境地区
 - 足利市ばんな寺・足利学校周辺地区、金沢市兼六園周辺地区、長崎市出島・山手地区、尾道市山手地区、京都市嵯峨・嵐山地区、高岡市横田地区、萩市堀の内地区、那覇市首里金城地区 (以上8地区)
 - ②積雪寒冷地区
 - 札幌市、札幌ニュータウン(あいの星)、新庄市、井波市 (以上4地区)
 - ③地方小都市
 - 鶴来町・鶴来地区、矢掛町矢掛地区、内子町、篠山町丹波篠山地区 (以上4地区)

〈都市と交通〉

通巻26号

平成5年3月30日発行

発行人兼
編集人

田 川 尚 人

発行所

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

勝美印刷株式会社

