都市上交通

1994

特集・連続立体交差事業とまちづくり





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 No.31 Jun. 1994

 $C \cdot O \cdot N \cdot T \cdot E \cdot N \cdot T \cdot S$

グラビア …… 1

巻 頭 言 …… 5

東京都のまちづくりと連続立体交差事業 ・東京都知事/鈴木 俊一

随 想 …… 7

彩りのある街 ・カラーデザイナー/尾崎 真理

特 集 テーマ◆連続立体交差事業とまちづくり …… 9

- 1. 連続立体交差事業の現状と課題・建設省都市局街路課特定都市交通施設整備室
- 2. **都心における高架下の活用(大阪府池田市)**・大阪府交通政策課/川野 正一 森岡 武一
- 3. 「金沢都心軸」の一翼を担った連立事業 ・石川県都市計画課/鶴井 秀樹
- 4. 大阪府の連続立体交差事業 · 大阪府交通政策課/西村 正輝
- 6. 21世紀へのまちづくりを始動する *神話の郷 *出雲 ・島根県都市計画課 / 岡部 恒美 ---連続立体交差事業と中心市街地の活性化----
- 7. 複々線化事業と連続立体交差事業・小田急電鉄株式会社/吉田 正男

シリーズ …… 40

《まちづくりと街路》 …… 40

- 1. 善光寺へのアクセス街路 ・長野市都市計画課/上平 敏久
- 2. **寺町今町線シンボルロード整備事業**・石川県都市計画課/宮田 正弘 -----80年の歴史を持つ「石川橋」の架け替え-----

《アンダーグラウンド》 …… 48

鉄道事業者への委託工事について・建設省都市局街路課特定都市交通施設整備室

参考データ …… 50

鉄道駅におけるエレベーターの整備指針について・建設省都市局街路課

トピックス …… 52

- 1. 都心交通改善事業の創設について ・建設省都市局街路課
- 2. **阪急京都線(高槻市駅周辺)の竣工**・大阪府交通政策課/川野 正一 安渡 優

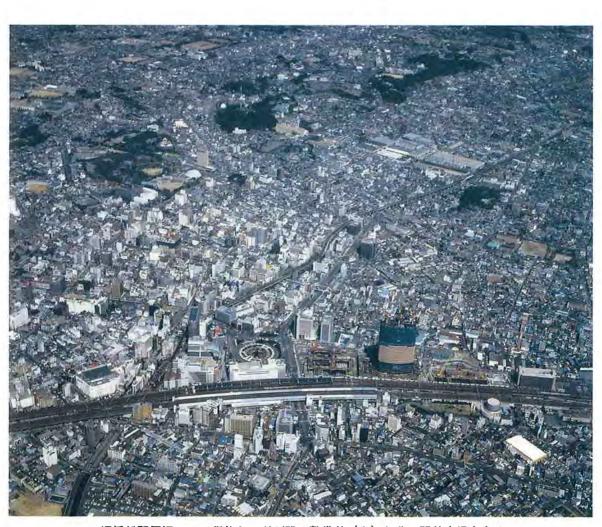
海外事情 …… 56

欧州地下空間利用調査団に参加して・建設省都市局街路課/近藤 秀明

案 内 板 …… 61

協会だより …… 62

連続立体交差事業と その周辺整備、まちづくり



JR浜松駅周辺 (静岡県)

貨物ヤードが残る整備前(上)と北口駅前広場を含め 周辺整備がなされた整備後(下)。



宮崎地区連続立体交差事業(JR日豊本線宮崎駅・宮崎県)



阪急宝塚線池田駅付近(大阪府)

駅の南北で二つの再開発事業をあわせ て施行(特集4参照)。

小田急小田原線 喜多見~和泉多摩川間(東京都)

複々線化事業と連続立体交差事業を 一体的に施行 (特集 7 参照)。





南国的な特色を生かしたデザインを施した駅舎。



JR予讃線丸亀駅周辺(香川県)

連立、駅前広場、再開発事業等を組み合わせて、駅付近のコミュニティスペースを形成し、 交通機能の確保にも配慮。

(上が整備後、右は整備前)





JR尾張一宮駅、名鉄新一宮駅周辺 (愛知県)

JR東海道本線、名鉄名古屋本線、尾 西線の3線の高架を同時に実施。

西鉄大牟田線薬院駅付近 (福岡県)

直上高架方式により工事を実施 している。





東武伊勢崎線草加駅付近

鉄道の線増を行うとともに、区画 整理、再開発事業により駅前広場 を整備。

巻頭言

東京都のまちづくりと 連続立体交差事業

東京都知事 鈴木俊 一



1. 諸機能の集中と交通問題

東京は、政治の中心としてはもとより、経済、 文化、教育など様々な面で日本の発展と近代化に 大きな役割を果してきました。加えて近年の国際 化、情報化の進展は、世界経済に占める東京の役 割を飛躍的に増大させ、中枢管理機能をはじめ、 諸機能の東京への集中が進行しました。その結果、 東京は旺盛な経済的活力と都市としての大きな魅 力を備えるに至った反面、地価の高騰に伴う居住 コストの増大やごみの急増など、様々な都市問題 が顕在化しています。こうしたことが、東京に住 み、働く人々にとって、その経済的活力とは裏腹 に、生活の豊かさを十分に実感できない原因と なっているのです。とりわけ、職と住の遠隔化に よる長時間通勤やラッシュアワーの車内混雑、慢 性的な交通渋滞など、交通問題の解決が大きな課 題となっており、東京都としても、長期計画の中 で四つの緊急プランの一つとして位置づけ、全力 を挙げて取り組んでいるところです。

2. 多心型都市づくりと交通体系の再編整備

(1) 多心型都市づくり

東京都では、交通問題など、諸機能の集中によって生じる問題に的確に対応するため、多心型都市づくりを進めています。多心型都市づくりは、都心部への業務機能の過度の集中を抑制し、一点集中型の都市構造から、職と住の均衡のとれた多心型都市構造へと転換することにより、東京を、21世紀に向け、住みよい都市に再生していこうとするものです。

都心部では、今後も引き続き、政治、経済など

の中枢管理機能、国際金融、情報などの世界都市機能など、都心に立地することが必要な高次機能への質的転換を誘導する一方、過度の集中の抑制を図りつつ、都心にふさわしい基盤整備を進めます。周辺部では、新宿、渋谷、池袋、上野・浅草などの七つの副都心を、都心に集中する業務機能の受け皿として、また商業、文化、情報、住宅など複合的な機能を備えた広域的な拠点として整備していきます。多摩地域では、八王子、立川、青梅などの多摩の五つの「心」に、諸機能の立地を計画的に誘導し、自立都市圏を形成することをめざしています。

(2) 交通体系の再編整備

多心型都市づくりの推進に不可欠なことは、道 路、鉄道などの交通体系の再編整備です。そして、 このことが同時に、東京の交通問題の解決にもつ ながっていきます。

交通体系の再編整備にあたっては、整備の遅れの目立つ環状方向の路線を中心に、交通のネットワークを整備するとともに、道路交通のボトルネックの解消や、既設の交通施設の有効利用を図っていくことが大切です。

特に東京では、一点集中型の都市構造を反映して、都心から放射型に展開する鉄道のダイヤが過密なため、朝夕の踏切閉鎖時間が極めて長く、道路交通のボトルネックとなっているばかりでなく、鉄道が地域を分断する結果となっています。従って、これらの問題を解決し、踏切での交通の円滑化を図るためには、鉄道の連続立体交差事業の推進が鍵となります。

3. 連続立体交差事業とまちづくり

(1) 東京都における連続立体交差事業

東京都では、昭和45年度から鉄道の連続立体交差事業に着手し、既に京王線の府中や北野駅付近、 東急池上線の荏原中延駅付近など、7箇所、総延 長約15キロが完成しています。

現在、事業を実施中の区間は、京浜急行湘南線の北品川・大森海岸間、小田急小田原線の成城学園前・喜多見間、西武池袋線の桜台・練馬間など6箇所、総延長約17キロです。これらの路線に引き続き、小田急小田原線の梅ケ丘・喜多見間やJR中央線の三鷹・立川間などを進めてまいります。

(2) 連続立体交差事業とまちづくり

鉄道の連続立体交差事業は、関連するまちづくりと一体的に整備を行うことで、その効果を幾倍にも発揮させることができます。今後整備を予定している鉄道各路線の連続立体交差事業に当たっては、区画整理事業による駅前広場の整備や駅周辺再開発などを、地域の実情に応じた手法により、地元自治体を中心として進めることが大きな課題となっています。

ア 区部東部

常磐線、総武線、京成線や東武伊勢崎線などの 鉄道が走る区部東部一帯については、住商工が混 在し、老朽化した木造住宅が多く、防災面からも 都市整備が必要です。この地域では、鉄道の連続 立体交差化と道路の整備、まちづくりを一体的に 進めることにより、江戸・下町文化と新たな都市 文化の調和をめざしています。

イ 区部西、南、北部

区部の西、南、北部一帯は、JR中央線を横軸とし、北に西武線、東武東上線、南に京王線、小田急線、東急線、京浜急行線などの数多くの鉄道が走り、都心や新宿、渋谷、池袋などの副都心に近接しているため、東京の主要な近郊住宅地として発展してきました。武蔵野台地の面影をとどめるこの地域は、良好な住宅地が形成されている一方、道路や公園などの都市施設の整備が遅れたままに宅地化が進み、環境や防災の面などで問題があり

ます。従って、副都心の後背地という特色を生か しながら、個性ある「地区中心」の整備を、鉄道 の連続立体交差化と一体的に進めていく必要があ ります。

ウ 多摩地域

多摩地域では、東西に走るJR中央線を軸に、南に京王線、JR南武線、小田急線など、北に西武線などが走っており、南北方向の幹線道路との交差箇所が多く、踏切渋滞が自動車交通の大きな障害になっています。そのため、主要な鉄道を連続立体交差化するとともに、南北道路をまちづくりと合わせて整備することにより、多摩の「心」や「地区中心」の形成や連携を図る必要があります。

特にJR中央線は、沿線地域の分断や踏切の渋滞など、多くの問題が広範な地域に影響を及ぼしています。そのため東京都では、JR中央線の三鷹・立川間連続立体交差事業を多摩東京移管百周年記念事業に位置づけ、「21世紀の多摩づくり」を先導する多摩振興の重点事業として進めていきます。また、JR中央線沿線は、鉄道、幹線道路に沿って町並みが形成され、大学や研究機関の立地に加え、産業の集積も見られます。吉祥寺、三鷹、府中、国分寺などの駅周辺では再開発が活発に行われており、商業集積が進んだ集客力のある商店街が形成されています。今後、こうした核となる魅力ある「地区中心」を鉄道の連続立体交差化とともに、育成していくことが必要です。

4. おわりに

以上述べてきたように、連続立体交差事業は、 道路交通の円滑化や鉄道、道路、それぞれの安全 性の向上を図るほか、沿線の既成市街地の分断を 解消し、一体的なまちづくりを進める効果があり、 多心型都市づくりに大きく寄与するものです。私 は、真に豊かさが実感できる都市東京、活力にあ ふれた世界都市東京の実現をめざし、連続立体交 差事業の推進を通じて、今後とも積極的にまちづ くりに取り組んでまいります。

随想

彩りのある街

カラーデザイナー 株式会社オズカラースタジオ代表取締役

尾 崎 真 理



今年の桜は、例年に比べてより美しかったように 思えます。ちょうど桜が満開の京都は天気にも恵まれ、嵐山や丸山公園は大変な人でした。満開の桜で 埋め尽くされた景色も美しい日本の春です。しかし、 町なかにある名も知れぬ、小さなお寺の境内にある 桜のほうが、町並みに溶け込んで、美しい日本の風 景を見せてくれるような気がします。そんな自然に 恵まれた美しい景色の中にいると、私達日本人が、 人工的に美しいものをつくるのは下手なのかもしれ ないとさえ思われてきます。

特に、昔の日本は美しい国でした。緑豊かな自然のなかで、人々は固有の文化を築いてきました。日本の歴史をひもといてみますと、自然に刃向かっていくのではなく、自然を受け入れながら、自然の中にその生活を見いだしていこうという姿が見られます。木と紙と土とで仕切られた空間は、夏の暑さの中から、爽やかな風を受け入れ、冬の雪の中では、いろりや、火鉢のぬくもりを大切にしながら、雪景色を楽しんでいたのです。これは、四季の変化に恵まれた日本ならではのことでしょう。しかし、ヨーロッパでは厳しい自然環境と隔てるために、家は厚い石壁で仕切られていました。従って、その文化は自然と対立するものになりがちです。

近代の日本では、明治維新以降急激に、欧米の文化や技術が流れ込んできました。特に、第二次大戦後は、過去の日本の価値観が否定されたこともあり、それらの文化や技術が日本の国にとってどのような位置づけであるかの議論のないままに、導入されました。古代から、技術にたけていた日本人は、欧米から導入された技術を、単に自分たちの物にするだ

けでなく、それらの技術を改良し発展させてきました。

このような現象は、例えば17世紀に、中央からはるかに隔たった種子島で、当時の世界の最新技術である鉄砲を、技術の指導も受けずに作り上げたことからもうかがえます。同じころ、機械式時計もアジアにもたらされました。しかしながら、時刻が違うため日本以外の国では、実用になりませんでした。日本では、その時計を分解し、構造を理解することにより、和時計に作り替えたのです。

特に戦後の、再復興にかける日本人の情熱は、工業技術と経済に目を向けてきました。荒れ果てた都市は、急ピッチで、再構築されました。しかし、その時、人々の頭にあったのは、経済発展とそのための工業技術でした。従って、街作りのような発想もないままに、都市が復興されたのです。

近年、経済的余裕のもとで、街作りが見直され、 人々にとって住みやすく美しい街を作ろうとしたと き、私達は、目に見える雑然とした街だけではなく、 その背後にある、美しさという価値観を見失ってし まったように思えます。

美しい景色は、本来誰にとっても美しい景色なのです。

人間の手の加わっていない、自然のままの景色は、 美しいものです。地域や、気候によって、優しい景 色もあれば、険しい景色もあるでしょう。自然の恐 ろしさを感じさせる景色もあります。しかし、どの ような景色であっても、人が描くどんな絵よりも、 見事に調和した美しい世界なのです。

昔は、街をつくるのに、その地域の素材が、あま

り加工されないまま使われました。従って、その街 なみも、自然のように美しく出来上がっていました。 実は、土の色も、石の色も、木々の色も、それぞ れ地域によって違うのです。

函館の近くで、ある施設の色彩計画を頼まれました時、その一部にレンガを使おうとしましたが、なかなか合う色のレンガが見つかりません。私は、トラピスト修道院に使われているレンガと同じものを探しましたら、トラピスト修道院のレンガは、その近くの土で焼いたものだとわかりました。今では、そのようなことは大変お金がかかるとのことで、断念しました。

また、広島郊外のニュータウンづくりの色彩計画にたずさわっていましたとき、土地の造成中にたくさんの石がでてきました。石が多いのは工事関係者を悩ませましたが、でてきた石は、磨くと大変きれいな御影石でしたので、早速そのニュータウンのなかで使うことにしました。その土地で採れた石は、そこの土や、木々の緑に溶け込んで、美しい景観をつくります。

私たちは、経済と技術優先の世界の中で、貴重な自然を失ってきただけでなく、何が美しいかという大切なものを失ってきたのではないでしょうか。「アメニティー」という言葉がよく使われますが、この言葉の本来の意味は、「在るべき処に、在るべきものがある」ということです。人工的に快適空間をつくることだけでは、「アメニティー」とは違うでしょう。人工的につくらなければならない場合でも、如何に自然に近い形で実現するかが必要です。

そして美しい町並みを考える時、重要なことは、 建物、道路、橋のように特定のものだけを対象とす るのではなく、目に写る全ての物を対象とする必要 があります。

田村明氏は、『アーバンデザイン』について、次の

ように述べています。

このあと田村明氏は、移動物としての自転車、バイク、自動車、電車、船舶そしてさらに、ショーウインドウに並んだ美しい商品も、広場で売られている新鮮な果物や花も、やはり、まちを形作る一部であると述べています。

このように多種多様なものを考慮して町並みを考える場合、色彩はその調和によって、美しい景観をつくる大きなちからになります。色彩は、街に彩りを添えるのではなく、人工物を自然に調和させる積極的な道具になるのです。

都会における交通機関とその付帯設備は、景観の 重要な構成要素になるでしょう。従ってこれに携わ る人々が、是非、美しい景観と、それを実現する色 彩の調和に関心をもって頂きたいと思います。

特集

連続立体交差事業とまちづくり

1. 連続立体交差事業の現状と課題

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・市街地整備・鉄 道施設整備を同時に実施することにより、都市構造 を抜本的に改善する事業であり、多数の都市の発展 に寄与してきている。

本稿においては、本事業の現状と課題について言 及することにより、事業に対する理解を深め、今後 のさらなる事業展開の一助とすることとしたい。

2. 連続立体交差事業の現状

1) 沿革

連続立体交差事業は、昭和44年に建設省と運輸省の間で締結(平成4年に改定)された都市における 道路と鉄道の連続立体交差化に関する協定及び細目 協定(いわゆる建運協定)に基づいて実施されている。

建運協定締結以前においても、市街地内における 連続立体交差化の効果と重要性については注目され ているところであったが、連続立体交差は多額の費用を必要とする大規模な工事であり、鉄道事業者との調整等も複雑であるため、建運協定の成立以前は、線増等鉄道の大改良工事に併せて行われることが多く、またその事例も国鉄に係わるものが大部分で、全国的にも限られたものであった。

しかし、建運協定の締結を契機に飛躍的な拡大を 見せ、平成6年度現在68箇所において、事業費約980 億円(補助事業基本額のみ)をもって事業が実施さ れている。

建運協定の締結経緯及び意義についてはそれぞれ 表-1、表-2に示すとおりである。

また、当初に重視された事業効果は、踏切の解消による事故や交通渋滞の解消などが主であったが、現在はこれに加えて周辺市街地の整備、地域の発展という面からみた効果が強く要求されるようになっており、個別の事業の重要性等についてはまちづくりの観点から判断がなされている。

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
- 国鉄の財産事情の悪化

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

平成4年3月 建運協定の改正

- ・ 地域別に鉄道受益相当分を設定
- ・ 高架下利用に関する公共利用の促進

- ①連続立体交差事業を都市側が主体と なって行う都市計画事業であることを 明確に位置づけたこと。
- ②煩雑だった設計協議、費用負担方法、 事業後の財産の帰属等に関して簡素化 された統一的ルールが定められたこと。
- ③従来費用負担等に関し、明確なルール の定められていなかった民鉄について も、国鉄と同様に扱う統一的ルールを 定めたこと。
- ④貨物設備等の移転及び専用線の取扱い を定めたこと。

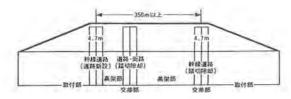
表-2 建運協定の意義

2) 事業概要

周知のとおり連立事業は、道路整備の一環として、 市街地を分断する鉄道の一定区間を高架化または地 下化することにより、同時に多数の道路と鉄道との 立体交差を実現する事業である。

建運協定上の連続立体交差化の定義に最小限合致 する概念図は図-1のとおりである。

図-1 連続立体交差化の概念図



注1:建運協定において、連続立体交差化の定義は、 第2条で以下のようにされている。

「鉄道と幹線道路が2箇所以上において交差し、かつ、その交差する両端の幹線道路の中心距離が350m以上ある鉄道区間について、鉄道と道路を3箇所以上において立体交差させ、かつ2箇所以上の踏切道を除却することを目的として施工基面を沿線の地表面から隔離して既設線に相応する鉄道を建設することをいい、既設線の連続立体交差化と同時に鉄道線路を増設することを含むものとする。」

この定義に最小限合致する連続立体交差化の

概念図は図-1に示すとおりである。

図-2 連続立体交差事業等のイメージ図



本事業の実施により、

- ○踏切における渋滞、事故の抜本的解消
- ○連続立体交差事業と併せて駅前広場の整備や土 地区画整理事業などを実施することによる良好 な都市空間の創出、まちづくりの飛躍的推進
- ○高架下空間の活用による効率的土地利用の実現
- ○鉄道線路の複線化・複々線化、駅施設の更新、 鉄道線形の改良等の推進による鉄道利用者の快 適性・利便性の向上

などが実現し、まちの構造が抜本的に再編され、安 全・快適で暮らしやすい都市環境が創出される。

このような事業効果を最大限に発現させるためには、関連する事業との一体的実施が必要であり、整備室としてもあらゆる機会をとらえて、面整備、交

表一3 本事業予算の推移

(百万円)

							(11)411)
年度	事業費 (当初)	国 費 (当初)	対前年伸び率	継続節所数	新規簡所数	計	完了節所数
元	88,351	46,328	1.023	64	4	68	4
2	83,660	43,781	0.947	64	3	67	4
3	85,396	46,180	1.021	63	4	67	3
4	89,468	48,762	1.048	64	3	67	3
5	93,798	48,811	1.048	64	4	68	4
6	97,863	49,463	1.043	64	4	68	

注)補助事業費のみを記載、実際はこれに鉄道事業者の負担等を加えたものが実際の投資額となる。

差道路整備等との連携を事業主体に対してお願いしてきているところである。

今後とも、より適切な事業推進のため、まちづく りに係る総合的計画の検討、円滑な事業調整等をお 願いしていくこととしている。

なお、現在実施している事業の概要については以 下に示すとおりである。

• 平成 6 年度事業箇所 全国68箇所

うち新規簡所 4 箇所

平均事業延長約3.8km平均除却踏切数約12箇所

・平均km当り事業費 約100億円(都市側 約70億円)

(側道込み)

地下化箇所5箇所線增箇所調查箇所全国 5 箇所

- うち新規簡所 3 簡所

(参考) 事業実施例

関連事業と一体的に実施している地区は数多くあるが、例えばJR帯広駅付近連立の概要は以下のとおりである。

●IR根室本線帯広駅付近連続立体交差事業

事業主体:北海道

延 長:約6.2km(高架化)

除却踏切数: 9 箇所 都市計画決定: 平成元年

事業認可:平成3年

関連事業:帯広駅周辺土地区画整理事業

都市拠点総合整備事業

概要:市街地を斜めに分断する形となっている根室本線を高架化するとともに、土地区画整理事業、都市拠点総合整備事業により都市基盤を整備し、駅周辺の公共公益施設の整備、駅部の商業施設リニューアルと併せ、魅力と活力ある都市拠点を創出する。

3. 今後の課題

① 関連事業との、より一体的かつ円滑な実施

連続立体交差事業は先述したように、面整備等 の各種事業と併せて実施することにより、その効 果をより発揮することができるものである。

実際にも、連続立体交差事業により高架化は完

了したが、未だ関連事業が実施されていないため、 都市基盤施設が貧弱で土地の高度利用や経済活動 の活性化等が誘発されず、都市的ポテンシャルの 増大を活かしきれていない事例が見受けられる。

このような事態を避けるためには、構想策定時からの関連部局との円滑な調整が特に重要となる。

しかし、事業関係者が多岐にわたり、かつ調整 事項も多くかつ複雑なために、その調整事務量は 膨大なものとなり、事務的にも大きな負担となる 場合がある。

そのため、調整の方法についての指針を明確に示すなどし、国、地方公共団体等において、より円滑に調整がなされるための方策を検討する必要がある。

② 予算配分

従来より、連続立体交差事業については、その 緊急性・重要性に鑑み、街路事業費の予算配分に あたり、特に配慮がなされてきたところである。

しかし、連立事業においては、全体事業費が大きいこと、また仮線切替え等、条件が整えば高架工事等が一度に全区間で発注可能となること等により年度内実施可能額が極めて大きくなり、可能額の全てが配分しえない場合がある。

また、交差街路整備等関連事業を同時に行わな ければならないこともあり、連立に関連する事業 費は非常に大きい。

現実に、平成4~5年度にわたる数次の補正に おいて連立本体事業費のみでさえ、合計で五百億 円を超える額を投入し得ることでも明らかなよう に(平成5年度においては年度当初予算のほぼ倍 額を補正計上した公共団体があった)、事業効果を できるだけ早期に発現させ、国民の要求に適切に 応えていくためには、まだまだ街路事業費が不足 していると思われ、今後とも積極的に予算を確保 していく必要がある。

③ 鉄道事業者との調整

連続立体交差事業は、鉄道を運行しながらの施行を伴い、その安全性には十分な注意を図る必要があるため、従来、鉄道事業者へ工事を委託し、 事業を実施している場合が多い。

また、軌道敷設、電気施設整備等の都市側が経験の少ない分野については鉄道事業者と綿密に調

整したうえで事業計画を作成することが必要となる。

このように事業の実施のためには、鉄道事業者 との調整は必要不可欠なものであるが、その際に、 鉄道事業者より提示された施行案等に対し精査無 しに了承した結果、後々問題が生じるような不適 切な事例が見られている。(会計検査院指摘事項、 本号「アンダーグラウンド」参照)

国費の適正な執行の観点からはあくまでも都市 側が事業主体であるとの認識の下、都市側におい て適正であると判断したうえで進めることが必要 である。

そのため、各地方公共団体間の情報の共有化等、より円滑な調整方法を確立していく必要がある。

4. 今後の事業展開

今後、良好な都市環境についての国民の意識はより高まり、連立事業はまさに、その声に応えるための都市整備手法として、その重要性がますます大きくなると予想される。

そのため、今後とも積極的に事業を推進していくこととしており、第11次道路整備五箇年計画においてもその位置づけを明確に行ったところである。

しかし、連続立体交差事業は、繰り返しになるが、まちづくり、すなわち人々の暮らしに大きな 影響を及ぼす事業費的にも時間的にも大規模な事業である。

また、連続立体交差事業等を活用した市街地の整備は都市の顔の形成、都市構造の再編、地域の発展といった面において極めて希少な機会であり、その後の都市構造を規定するといっても過言ではないと考える。

このような重要かつ大規模な事業については、 より適切・的確な事業推進が求められていること を、建設省としても強く認識しているところであ る。 したがって、事業の効果を最大限に活かすための、長期的なまちづくり構想及び関連事業実施プログラム等の策定が、事業を進めていくうえで必須の条件ではないかと考えており、地方公共団体の方々には事業構想の策定についての打ち合わせの段階から、このような趣旨でお話をさせてきていただいている。

事務的には多少の負担となることは理解しているが、後世の住民にとり誇れるまちづくりが可能な、数少ない機会であることをよく認識していただいて、よりよいまちづくり計画を策定していただきたい。

そのような計画の策定や事業実施に対して、建 設省として関連事業ともども積極的に支援してい くこととしているので、よろしくお願いする。

(参考) 第11次道路整備五箇年計画

都市内道路交通の円滑化と踏切事故の解消を図り、良好な市街地の形成に資するため大都市及び 主要な地方都市において連続立体交差事業を推進 することとしている。

平成5年度から始まる第11次道路整備五箇年計画においては、拠点都市等において都市開発事業が進捗している地区、大都市等において緊急に渋滞解消を図る地区等を重点に約30箇所、約100㎞の区間を整備し、約350箇所の踏切を除却することとしている。

5. おわりに

連続立体交差事業は、前述のとおり単に踏切を 除却するだけではなく、鉄道の立体化というイン パクトを如何にしてまちづくりに活かすかという ことが重要となる。

都市環境への意識の高まる中、その重要性・必要性はますます増大している。

今後とも、社会的な要請に応えるべく、関係各位のご指導、ご協力のもと、一層事業の推進を図っていきたいと考えている。

2. 都心における高架下の活用(大阪府池田市)

大阪府土木部都市整備局 交通政策課連続立体交差係

係長 川 野 正 一

技師 森 岡 武 一

1. はじめに

鉄道の駅付近は多くの人が集まることから、住民 サービス提供の場として本来望ましい場所である。

ところが、都心部における駅付近は常に過密状態にあり、公共的スペースの確保は空間的にも資金的にも困難である。

そのような中で、連続立体交差事業によって生じた高架下は貴重な都市空間であり、その利用は都市計画事業者にとっての直接的な、また重要な成果の一つである。

駅付近で特に必要とされている公共的利用は、

- ① 社会問題となっている放置自転車に対処する ための駐輪場
- ② 不法駐車に対処するための駐車場
- ③ 住民のふれあいの場所としての広場や公園

④ 市民への公共サービスの場

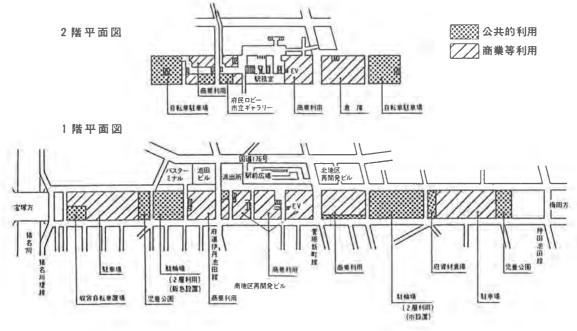
といったものであり、実際にもこのような用途に利用されることが多い。

本稿では、高架下利用の事例として、大阪府で実施した阪急宝塚線(池田市II期)連続立体交差事業での高架下利用を紹介する。

2. 阪急宝塚線 (池田市II期) 連続立体交差事業の概要

阪急宝塚線は大阪と兵庫県の宝塚を結ぶ路線であり、本事業はそのうち池田駅を含む1.3kmを高架化したもので、昭和52年度に事業認可を取得して事業に着手した。

その後10年の歳月と135億円の事業費をかけて昭和61年度に事業を完了し、3箇所の踏切が除却され



図一1 高架下利用図

た。

特徴としては、駅の南北で合計2.4haの再開発事業が実施されたことがあげられる。駅前広場の整備を含むこれらの再開発事業と連続立体交差事業の事業着手、事業完了がほぼ同時期に行われたため、周辺の街づくりに多大な影響を与えた。

また連続立体交差事業と両再開発事業が一体となって、都市景観に配慮したグレードの高い空間を 創造したこと、快適な歩行者動線の整備に配慮した こと、それぞれに計画の段階から一体的に取り組ん だことなども大きな特徴である。

3. 景観に配慮した高架下利用

実際の高架下利用は図―1のようなものである。 この高架下利用の計画にあたっては、上記の事業 の特徴から、以下の3点を基本方針とした。

- ① 事業完成時に高架下空間を100%活用できる ことを目指す
- ② 駅前広場、駅舎、再開発ビルなど周辺の景観と一体的に調和すること
- ③ 住民のニーズに対応すると同時にうるおいと 活力のあるまちづくりに資する施設を中心に整 備する

この方針に基づいて大阪府、池田市、阪急電鉄の 三者で協議を行い、昭和59年に高架下公共利用に関 する協定書を締結し、本事業の完成に先立つ昭和61 年より高架下施設が供用されている。

図-1からもわかるように、かなりの公共的利用



写真一1 府民ロビー

空間が確保されており、4,163㎡と高架下利用可能 面積11,583㎡の約36%に達する。

公共的利用のうち、府民ロビー及び市立ギャラリーでは、行政PRや住民の情報交換、交流及び文化活動の場として設けるもので、利用度も高い。

このような施設が住民にとって利用しやすい駅舎 内にあるのは、連続立体交差事業の非常に大きな効 果である。

写真-1や写真-2、写真-3からもわかるように、この府民ロビーや市立ギャラリー、児童公園といった公共的な施設においても、先に述べた方針に基づいて周辺と調和した景観にしている。

商業利用の計画にあたっても、池田市の中心地に ふさわしい、両再開発ビルや既存の商業施設と整合 した街づくりを目指した結果、写真一4のように、 周囲の景観とマッチした高架下店舗(愛称 "ブラン マルシェ")が昭和60年9月に一部オープン、昭和61 年4月にすべてがオープンした。

4. おわりに

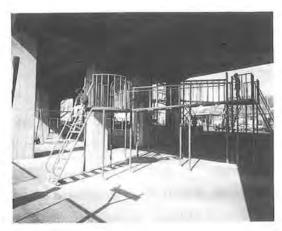
連続立体交差事業の目的の一つである踏切除却に ついては、鉄道高架工事が完了すれば自動的に効果 を表わすのに対して、もう一つの目的である市街地 の一体化は高架下空間の有効利用を行い、関連事業 とあわせることによってはじめて都市の活性化とい う効果を表わす。

すなわち高架下利用は、街づくりに影響を与える 連続立体交差事業のいわば「最終仕上げ」にあたる といえよう。

大阪府でも、紹介した事例の高架下利用について



写真一2 市立ギャラリー



写真一3 児童公園



はそれなりの成果がでたものといささか自負してい るところだが、すべての連続立体交差事業で、高架 下が理想どおりに利用されるというのは難しいかもづける努力が必要だろう。 しれない。

しかし連続立体交差事業の「最終仕上げ」として、 十分な計画調整を行い、少しでも理想的な利用に近



3. 「金沢都心軸」の一翼を担った連立事業

石川県土木部都市計画課街路係

係長 鶴 井 秀 樹

1. 事業の背景

加賀百万石の城下町金沢は、非戦災都市であり市 街地においては他の都市と比較して道路などの都市 基盤の整備が遅れていたため、都市機能が飽和状態 となり周辺部地域への機能分散が急務となっていた。 市の郊外部においては、昭和40年代より土地区画 整理事業などによる基盤整備が盛んに行われ急速に 市街化が形成されてきた。

特に北陸本線を挟んだ駅西側では公共団体施行による大規模な土地区画整理事業や金沢港・北陸自動車道・国道8号金沢BP等の広域交通網が整備され、これらに関連した流通業務や商業業務、医療、行政、

文化等各種の施設が立地し、金沢副都心としての受 皿が整ってきていた。

金沢を日本海側の中枢都市として活力に満ちた都 市づくりを行うためには、飽和状態となっている都 市機能の一部を駅西地区へ移転するとともに駅東側 市街地と駅西地域を一体的に結びつけ、均衡ある発 展を図る必要があった。

このため、両市街地を分断している北陸本線を高 架化する必要が生じ、昭和49年度に高架事業調査の 採択を受け、昭和53年度に事業着手、平成3年度に 完成の運びとなった。



写真-1 完成した金沢駅付近連続立体交差事業

2. 金沢駅周辺部の役割

金沢市では昭和59年に、国際的文化産業都市・北 陸の中枢都市としての発展を目指して『21世紀金沢 の未来像』を策定している。

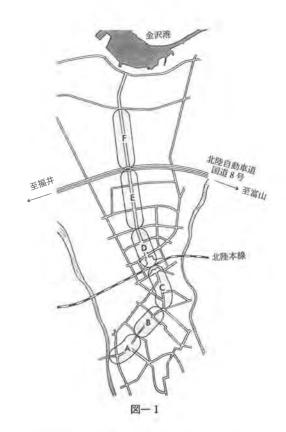
その中で、都心の機能を周辺部に分散、集積し現 都心と連絡させ、より一層機能強化を図る事を目的 として「都心軸構想」を設定している。

駅東側の片町を起点とし、武蔵ケ辻から金沢駅を 通り金沢港までを軸としてとらえ、各地域のゾーン ニングを行い、それぞれのゾーンの21世紀に向けて の目標を定めてある。

金沢駅周辺は、商業・業務街として位置付けされたCゾーンと、広域的な結節点を背後に控えたDゾーンの中央に位置しており、両ゾーンを結びつけるとともに、駅の東西市街地の中心にあって、金沢市発展のために最も重要な役割をはたす地域となっている。

3. 高架下の土地利用

このように重要な役割を担う金沢駅周辺にあって、 高架下はまさにその中心であり、土地利用について





は早くから話題となってきた。

高架事業により発生した高架下面積は42,230㎡ である。

高架下面積のうち公共利用貸付面積は貸付可能面積の10%にあたる2,920㎡となっており、観光情報センター・石川県薬事センター・駐輪場・撤去自転車保管庫・水防倉庫等に利用されている。

残りの約26,300㎡は、一般貸付部分とされており、商店街となっている。

この部分は、当初予想したテナント数が「百店舗 ぐらい」と「加賀百万石」とにちなんで『金沢百番 街』と名付けられている。

4. 金沢百番街

『金沢百番街』には、トレンド館、デイズ・ピア、 金沢館等と名付けられたそれぞれのエリアに約120 店舗が軒を並べている。 トレンド館には、日本初上陸、金沢初登場のファッション&グッズショップやアミューズメント・スペース等、お洒落のためのショッピングや憩いの場所があり、若者中心に終日賑わいを見せている。

デイズ・ピアは、日常生活をより充実させてくれるバラエティショッピングゾーンであり、薬局、書店、文具店、雑貨店等が軒を並べ、通勤者や学生の買い物客が多い。

金沢館は中心部に加賀百万石の歴史に育まれた加賀友禅、九谷焼、輪島塗、金箔等の石川県の伝統工芸品店や、和菓子の老舗等が軒を並べている。また、周囲を取り囲むようにレストラン、喫茶等の旬の味覚を集めた食事処があり、石川県を訪れる観光客の土産品の買物の場として重宝がられているほか、石川の四季の味覚を楽しむところとしても賑わっている。



写真-2 高架下利用の駐輪場



写真-4 金沢百番街・若者たちが集まる憩いの場



写真一3 バイク駐車場



写真一5 金沢百番街・ショッピングでも終日賑わいをみせる

5. 結 び

金沢駅周辺連続立体交差事業は、連立事業の大きな目的である東西市街地の一体化・東西交通の円滑化のみならず、駅周辺部の市街地再開発事業や土地区画整理事業等の基盤整備に拍車をかけることとなった。

また、高架下は前述のように一大商業核を形成し、 駅周辺の集客力を高め、周辺の活性化に大きく寄与 している。

さらに金沢連立は、周辺の基盤整備を進めるとともに、『都心軸』の形成の一翼を担い、金沢が日本海沿岸の中枢都市としてさらに発展するために無くてはならない重要な役割を果たした事業であったと言える。



写真一6 石川の四季の味覚が楽しめる金沢館



4. 大阪府の連続立体交差事業

大阪府土木部都市整備局交通政策課

課長 西村 正輝

1. はじめに

踏切を連続的に除却して交通渋滞を解消する事は 連続立体交差事業のそもそもの目的であるが、もう 一つの事業効果として、周辺の関連事業をあわせて 実施することによりまちづくりに大きなインパクト を与えることがあげられる。

また新たに生み出される高架下空間の有効利用が 図れることや、行き詰まっている鉄道輸送力の増強 工事を併せて実施できることも事業効果の一つであ る。大阪府ではこのような効果に着目し、連続立体 交差事業の推進に積極的に取り組んできたところで ある。

本稿では大阪府の連続立体交差事業の経緯を述べたあと、事業効果に特色のある路線をいくつかピックアップして紹介し、最近の動きを説明したい。

2. 大阪府の連続立体交差事業の経緯

大阪府では古くから都市間連絡鉄道として鉄道網の整備が行われ、大正末期には現在の主要私鉄網がほとんど完成された。特に「私鉄王国」と呼ばれるほど私鉄が発達していることが大きな特徴である。

その結果踏切の密度が非常に高く、モータリゼーションの発達による道路交通量の増大と相まって、 踏切部での渋滞が古くから非常に重大な社会問題と なっていた。

そこで根本的な解消策である踏切除却の切り札として、大阪府ではまず昭和43年度に阪急宝塚線(池田市 I 期)連続立体交差事業に着手した。

この事業は全国的にも初期のものであり、昭和44 年度に締結された連続立体交差事業の基本である 「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関

表-1 大阪府の連続立体交差事業

事業完了路線

事 果元] 始禄							
路 線 名 (都 市 名)	事業延長	全体事業費	採択年度 都計決定	踏 切除却数			
阪 急 宝 塚 線 (池田市・I期)	2.0km	1,448百万円	S 43 S 43.11, 6	6 箇所			
近鉄大阪線・奈良線 (東 大 阪 市)	5.2km	16,694百万円	S 46 S 46. 6. 9	19箇所			
近 鉄 大 阪 線 (八 尾 市)	2.2km	10,004百万円	S 48 S 48. 8.15	6 箇所			
京 阪 本 線 (門真守口寝屋川)	5.8km	30,385百万円	S 47 S 47. 9.20	20箇所			
阪 急 宝 塚 線 (池田市・II 期)	1.3km	13,497百万円	S 50 S 52. 6.10	3 箇所			
南 海 本 線 (堺 市)	5.4km	25,201百万円	S 47 S 47. 9.20	20箇所			
J R 片 町 線 (大 東 市)	3.3km	18,937百万円	S 48 S 50.11.25	7 箇所			

事業中路線

路 線 名 (都 市 名)	事業延長	全体事業費	採択年度 都計決定	踏 切除却数
阪 急 京 都 線 (高 槻 市)	2.8km	30,600百万円	S 50 S 53_ 4. 7	10箇所
阪 急 宝 塚 線 (豊 中 市)	3.8km	37,565百万円	S 49 S 53, 4. 7	14箇所
京阪本線・交野線 (枚 方 市)	2.7km	34,782百万円	S 49 S 50. 3.17	5 箇所
京 阪 本 線 (寝屋川市)	1.7km	21,312百万円	S 56 S 57. 1.27	4 箇所
JR 城東貨物線 (東大阪市)	2.2km	23,600百万円	S 58	11箇所
南海 本線(岸和田市)	1.7km	22,470百万円	\$50 \$53. 4. 7	8箇所
南 海 本 線 (泉 佐 野 市)	2.8km	37,250百万円	S 62 S 62. 3. 4	9 箇所
近 鉄 奈 良 線 (東 大 阪 市)	3.3km	60,387百万円	H 4 H 4 . 9. 9	9 箇所

する協定」(建運協定)の考え方に寄与できたのではないかと考えている。

その後連続立体交差事業の効果が踏切除却だけでなく、まちづくりに大きな影響を及ぼすことがわかり、大阪府の総合計画や、道路整備長期計画などで位置づけながら事業化に努めてきた結果、表一1及び図-1にあげたように、平成5年度の時点で7路線で事業を完了し、8路線で事業を行っている。そのうち最近の動向を紹介すると、本冊子のトピックスでも紹介されているように、平成5年度末に阪急

京都線(高槻市)が事業を完了し、平成6年2月17 日に竣工式典が開催された。

また平成6年度から、南海本線(泉大津市)を新 たに事業着手する予定路線として準備を進めている。

3. 特色ある路線の紹介

大阪府で事業を完了した、あるいは事業中の全路 線を紹介できればよいのだが、ページ数の関係もあ り、また煩雑を避けるために、4路線を代表として 紹介する。



図一1 位置図

(1) 近鉄大阪線(八尾市)連続立体交差事業

近鉄大阪線は大阪と名古屋を結ぶ路線の一部であり、本事業はそのうち八尾駅を含む延長2.2kmにわたる区間を総事業費約100億円をかけて高架化し、昭和54年度に完了したものである。

土地区画整理事業と同時に連続立体交差事業を施行したことと、駅舎の位置を移転したことが特色としてあげられる。

八尾市は大阪の近郊都市の例にもれず、スプロール化の影響を受けて、住工混在などによる生活環境の悪化や都市機能の低下、交通事情の悪化などの弊害が生じていた。

特に八尾駅付近では鉄道が市域を分断するととも に、駅周辺での自然発生的に形成された無秩序な商 店街の存在が最大の課題となっており、一刻も早く 対策を講じることが強く求められていた。

そこで連続立体交差事業によって八尾駅を約250 m東に移動し、新しい駅前を土地区画整理事業に よって整備することにより、これらの問題を一挙に 解決することに踏み切った。

駅を移転するにあたっては、従来の駅前商店街から営業不振を危ぶんで反対の声があがった。この不安を解消するため、新駅と旧駅を有機的に結合させ、八尾駅周辺の地域振興を図ることを高架下利用の基本方針とした。

具体的には鉄道の縦断線型を上げることにより、 駅付近で高架下を2層利用して店舗利用可能面積を 広げるとともに、図―2に示すように新駅と旧駅付近の商店街を高架下のモール街で結んで歩行者動線を確保し、旧駅の跡地に買物公園を設置した。

以上のような連続立体交差事業と、駅前広場の整理を含む土地区画整理事業が行われ、駅が移動した結果、写真-1のように駅周辺のまちづくりは一気に進んだ。

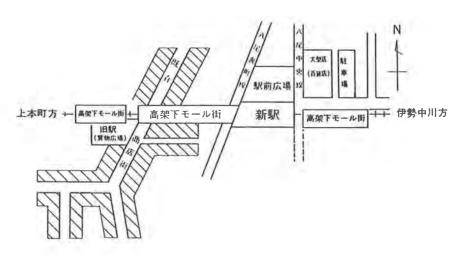
かつて駅周辺は駅前広場が狭く、商店街が無秩序 に発展し、市街地が線路によって分断され、幹線道 路も狭く、踏切が交通のボトルネックとなるととも に歩行者にも危険な状態であった。

それが街路によってまちが整然と区画され、駅前 広場をはじめとして公園や河川、水路、上下水道や 都市ガスといったまちの基盤施設が整備され、また 新駅周辺に新たにできた商業施設や高架下を利用し た施設、旧駅周辺の商店街が一体となることによっ て魅力的なまちが創造され、周辺のイメージが一新 した。

(2) 京阪本線(守口市・門真市・寝屋川市)連続立 体交差事業

この事業は、守口市駅、西三荘駅、門真市駅、古川橋駅、大和田駅、萱島駅の5駅を含む延長5.8kmにわたって、総事業費約304億円をかけて京阪本線を高架化し、昭和56年度に完了したものである。

特色としては、従来複線であった京阪本線を、線 増連続立体交差事業によって複々線化したことがあ げられる。



図一2 新旧八尾駅関係図

守口市、門真市、寝屋 川市は、大阪の東北部に 位置する衛星都市として 発展を続けてきたが、人 口の著しい増加のために、 交通網をはじめとする都 市基盤整備が緊急の課題 となっていた。

特に3市の中心部を京 阪本線が平面で走ってい ることから、踏切での交 通渋滞が著しく、これが 生活道路の流れにまで混 乱を来しており、市民活 動や都市機能の大きな支 障となっていた。

このような状況に対処

するために、20箇所の踏切を有し、市街地の密集しているこの地域においては、連続立体交差事業が望ましいとの結論に達したわけである。

一方大阪と京都の両都心を直結する京阪本線は、 ほぼ全線にわたって沿線の人口増加が続き、輸送力 の不足をきたしていたため、その対応に迫られてい た。

京阪電鉄で輸送力増強計画を策定するにあたり、 人口の伸びを想定して輸送限界を推定したところ、 守口市駅から萱島駅までは各駅とも軒並みに現状の 複線の線路容量では足りず、早急に増強すべきとの 結論となった。

そこで増強の方法として貼付線増、新線線増、列車長大化の3案の検討を行った結果、貼付線増が最も望ましいこととなった。

このように都市側の都市基盤整備の必要性と、鉄道側の輸送力増強の必要性が重なった結果、図一3の模式図に示すような、複線から複々線への線増連続立体交差事業に着手することとなった。

本事業の実施により、事業着手前には踏切遮断時間が最高11時間、ピーク時当たりの遮断時間は最高50分にも及んでいた合計20箇所の踏切が除却された。

事業着手前、過去5年間の踏切事故が36件、うち 死亡25名、負傷13名と多発していたが、踏切除却に



写真一1 八尾駅付近全景

よりなくなるとともに、踏切遮断交通量が最大 124,000台・時/日にも及んでいた自動車交通の円 滑化が図られた。

さらに線増によりダイヤが改善され、輸送力が大幅に増強されることになった。

(3) 阪急宝塚線(池田市II期)連続立体交差事業

この事業は大阪と兵庫県の宝塚を結ぶ阪急宝塚線の、池田駅を含む延長1.3kmにわたる区間を、総事業費約135億円をかけて高架化し、昭和61年度に完了したものである。

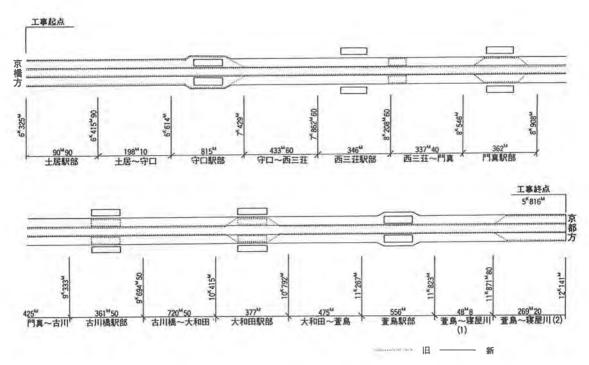
その特色は、駅をはさんで南北二つの再開発事業 を連続立体交差事業と同時に施行したことと、それ らの整備にあたって景観及び歩行者動線に配慮した ことがあげられる。

池田駅のすぐ西では、わが国の沿線開発のはしりである住宅開発が行われ、また後背地でも宅地開発が進むなど、交通量がかなり増加したため、交通渋滞の解消が大きな課題となっていた。

また池田駅周辺は、バスの乗り継ぎなど交通結節 点としての役割が大きいにもかかわらず、駅前広場 が狭く、バス乗り場なども分散していた。

さらに商業、行政、業務施設が集積された拠点で ありながら、交通混雑、道路幅員の狭小、建築物の 老朽化などの課題が山積みであった。

そのため、駅周辺の幹線道路と阪急宝塚線の踏切



図一3 線路模式図

除却による交通渋滞の緩和や、機能的で魅力ある商業施設の充実、健康的で明るい住環境の確保、バスターミナル等交通広場を含めた駅前広場の整備が急務となっていた。

そこで図―4に示すように池田駅周辺で連続立体 交差事業を行うとともに、駅の南北で再開発事業を 行い、また高架下の商業利用と再開発ビルの商業施 設の一体化を図ることによって、これらの課題を一 挙に解決することを目指した。 また連続立体交差事業、再開発事業及び関連事業 であるせせらぎモールの整備などすべての周辺事業 で、景観と歩行者動線に配慮したグレードの高い空 間を創造したことと、それらの配慮にあたって計画 の段階から取り組んだことが大きな特色となってい る。

連続立体交差事業でいうと、駅舎の外装など随所 で周辺と調和のとれた景観に配慮し、エスカレー ターやエレベーターなどの配置により、快適な歩行



図一4 関連事業関係図

者動線を確保した。

さらに高架下の利用に当たっては、再開発事業と整合のとれた商業利用を行い、商業利用はもとより公共利用においても美しい都市景観の形成が図れるように景観に配慮し、グレードの高い空間を形成するようにした。

また駅舎と駅前広場、両再開発ビルを景観に配慮 した連絡歩道橋によって結んで、歩行者に安全で快 適な通行を確保している。

これらの事業が施行された結果、それを起爆剤として写真-2のように駅を中心としたまち全体が大きく生まれ変わり、池田市の中心部としてのシンボル景観を創出して、まちづくりが一挙に進んだ。

また、地域一帯の交通事情の大幅な改善、利用者 の利便性向上、住民の生活環境の向上がもたらされ たのみならず、池田市都心地区の魅力を高め、都市



写真-2 池田駅付近全景

機能を増進し、都市の活性化と市民生活の向上につながるなど、連続立体交差事業と再開発事業の相乗効果により、多大な範囲に及ぶ整備効果が表われた。 (4) 南海本線(岸和田市)連続立体交差事業

この事業は、岸和田駅を含む延長1.7kmにわたって総事業費約225億円をかけて南海本線を高架化しようと、昭和50年度に事業化されたものである。

その特色としてNTT貸付金を基に、連続立体交差事業によって高架化される駅の上に駐車場が整備されることがあげられる。

大阪周辺の例にもれず、大阪と和歌山を結ぶ南海 本線の沿線においても市街化が進んだ。

それに伴って岸和田市を縦断している平面鉄道に よる地域分断と、踏切による交通渋滞の悪影響が顕 著になったことから、連続立体交差事業に踏み切っ た。

またその後大阪南部の泉州地域沖に、日本で初めての本格的な24時間海上空港である関西国際空港の建設が決定され、空港への鉄道アクセスとなる南海本線の列車本数の増大と自動車交通量の増加が予想され、その重要性はますます高まった。

これらとは別に、岸和田市域では駐車場が慢性的 に不足しており、近年の自動車保有台数の増加と並 行して路上駐車が増加し、都市機能の低下といった さまざまな弊害を引き起こしている。

しかしながら、特に駅周辺は泉州の中心地として 昔から開け繁栄してきたため、建物が密集しており、 近年の地価の高騰と相まって、新たに駐車場スペー スを設けることは難しい状態である。

そこで連続立体交差事業により高架化される岸和 田駅舎の上部に駅部一体駐車場を設置して、これら に対処することとした。

この駐車場は図-5に示すように3層構造の一時 預かり駐車場で、収容台数は約600台、建設及び管理 運営は第3セクターである㈱ステーションパーキン グ岸和田が行っている。

その建設にあたってはNTT-C型資金を導入するとともに、駐車場事業としてもアクセス交差道路の整備により受益が生じることから、NTT-A型の資金による受益者負担金を連続立体交差事業の駅部の高架工事に支払っている。

このNTT-A型の資金の導入により、懸案となっていた事業費の確保に目処がついたため、平成6年9月の関西国際空港の開港までに高架切替を行うことが可能となった。

また駅舎と駐車場は一体的な建物となり、周辺の 景観に大きな影響を与えることから、景観検討委員 会を設置して検討を行い、その結果選ばれたデザイ

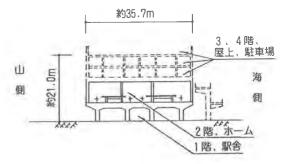


図-5 駐車場断面図

ンに基づいて現在工事が行われている。

4. 最近の動き

大阪府では以上に述べたように数多くの路線で事業を行っているが、従来から鉄道側の協力を得ながら、エスカレーターやエレベーターの設置に努めてきており、連続立体交差事業によって高架化された駅には必ずどちらかの施設が設置されている。

特に平成5年度から「大阪府福祉のまちづくり条例」を施行し、真に豊かな福祉社会の実現を目指していることから、今後はより一層、誰もが安心して出かけられるまちづくりを目指して努力していきたいと考えている。

また上述の阪急宝塚線(池田市II期)連続立体交差事業において配慮したように、社会情勢の変化に伴って今後はより一層景観対策が求められると思われる。この分野についても、各種方面のご助力をえ

ながら、積極的に進めていきたい。

さらに大阪府下では地元からの事業化要望路線が 多いことからも、今後とも街づくりとあわせて連続 立体交差事業の事業化に取り組んでいきたい。

5. おわりに

以上に述べてきたように、大阪府では多くの連続 立体交差事業を完了させ、また事業中であるが、こ のように事業を進めてくることができたのも、建設 省をはじめ地元市、鉄道事業者、そしてなによりも 地元住民の方々のご理解とご協力の賜物である。

紙面をかりてここに謝意を述べるとともに、今後 とも大阪府の、そして「連続立体交差事業促進期成 会」の事務局として全国の連続立体交差事業の推進 に及ばずながら微力を尽くしていきたいと考えてい る。



5. 仙台市における地下化連立事業

――都心部の拡大をめざして――

仙台市建設局道路部 仙石線連続立体交差建設事務所 主査 **小 坂 幸 -**

1. はじめに

「東北」という言葉から多くの方は、厳しい冬を 連想されることであろう。

しかし、太平洋に面した宮城県の南部に位置する 仙台市は、世界的なスケールで見ると意外にもマド リード、アテネなどの都市と同緯度にあり、実際に は比較的温暖で気候に恵まれた地にある。

人口約95万人(平成5年推計人口)、市域面積約788km²の仙台市の歴史は、1600年に藩祖伊達政宗公がこの地に町割を行ったことから始まるが、1889年(明治22年)の市制施行以来東北の中心的都市として成長し、1989年(平成元年)には政令指定都市に昇格している。これを機に仙台市では、多核分散型の国土形成を目指す国の施策に沿い国際化・情報化・高齢化を柱に東北地方のリーダーにふさわしい街づくりを目指し、各種事業を展開しているところである。

その一環であるJR仙石線の連続立体交差化 (地下化)事業について概要を紹介する。



図-1 仙台市の位置

2. 仙台市と鉄道

仙台市の成長の過程には、鉄道が大きく関わって いる。

仙台に鉄道が開通したのは、1887年(明治20年)であるが、この時、仙台停車場(駅舎)をどこに設けるかが仙台住民の関心事であった。官設鉄道を担当していた日本鉄道会社は、現在の仙台駅よりも東側にある「宮城野原」か「榴ケ岡」あたりを候補地としていたが、地元の実業家や有識者が結束し現在の位置に誘致した経緯がある。このため、いまでも仙台駅付近では大きくS字状に蛇行している。

鉄道の開通により、仙台は県内と東京を結ぶ物資 流通センター的な性格を強めていくこととなり、ま た、前述の経緯を経た仙台駅はそれまでの街並みを 大きく変貌させ、現在の土地利用の骨格を形成する こととなった。

仙石線は、1925年(大正14年)に「宮城電気鉄道 株式会社」によって仙台〜塩釜間が敷設され、1928 年(昭和3年)には石巻まで延長し現在の姿となっ



図-2 仙台周辺の鉄道ルート

たが、昭和19年に旧国鉄に買収されている。

敷設当時、宮城電鉄株式会社は、西側(表口)への乗り入れを行うため自力で東北本線の下に地下駅を設けたが、これは当時の私鉄としては画期的なことであった。現在は、駅構内の地下通路として利用されておりその面影を残しているので、機会があったら是非御覧になって戴きたい。

仙石線敷設以来60年目に当たる昭和60年に完全 な地下化と西側への乗り入れを目指し仙石線の地下 化事業が実施されたことになる。

3. 仙石線連続立体交差(地下化)事業

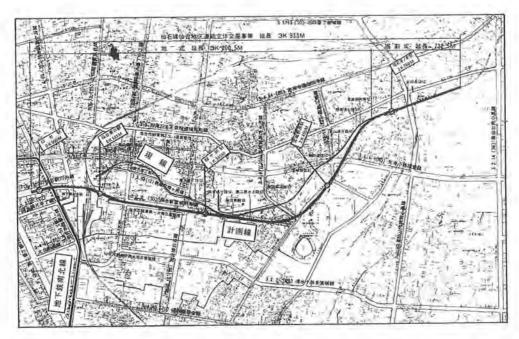
1) 経緯

仙石線の立体化が検討されたのは、東北新幹線の 整備計画を契機とする昭和47年からである。 新幹線整備計画に合わせ、仙台駅舎・駅前広場・ 地下鉄・土地区画整理事業など各種計画・事業との 調整を図る必要が生じ、これらを総合的に検討した 中から仙石線立体化の必要性がクローズアップされ その後各種委員会を設け立体化について具体的な検 討を行った。

その結果、

- イ) 地下鉄南北線との結節を図る
- ロ)都市景観及び土地の有効利用を図る
- ハ) 将来骨格交通体系への対応を可能なものとする 等の観点から、現在のような「別線地下方式」が計 画されたのである。

その後、建設省の指導を得ながら昭和49~50年度 に補助調査を行い、昭和56年度に事業採択を受けて いる。昭和59年度に都市計画決定、昭和60年度に事



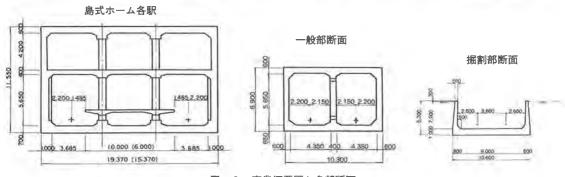


図-3 事業概要図と各部断面

業認可を得、同年10月に着工している。

当事業は、宮城県事業としてスタートしたが、平成元年の政令市移行にともない仙台市に委譲され、 以後仙台市事業として進めている。

2) 事業概要

- ·路 線 名 JR仙石線
- 事 業 区 間 青葉区一丁目~宮城野区田子
- ・事 業 延 長 3,933m (地下式 3200.5m) 掘割式 732.5m
- ・総 事 業 費 604億円
- •事業期間昭和60年度~平成7年度
- •都市計画決定 昭和59年7月27日
- 事 業 認 可 昭和60年7月31日
- ・交差道路都市計画道路8路線その他の道路10路線
- 関 連 事 業 新寺小路土地区画整理事業

(S35~H1 60.4ha)

仙台駅東第一土地区画整理事業 (S48~H7 55.8ha)

仙台駅東第二土地区画整理事業

(S63~H9 45.3ha)

3) 線路敷上部利用

a. 用地処理の考え方

事業区間内の旧線路敷は、おおよそ28,500㎡程度である。このうち仙台駅東第二土地区画整理事業地内に介在する約18,000㎡の旧線路敷は、区画整理事業側がJRから買い上げ、種地として利用し、残り10,550㎡の敷地については、当事業で新線用として取得する用地と等価交換することとしている。

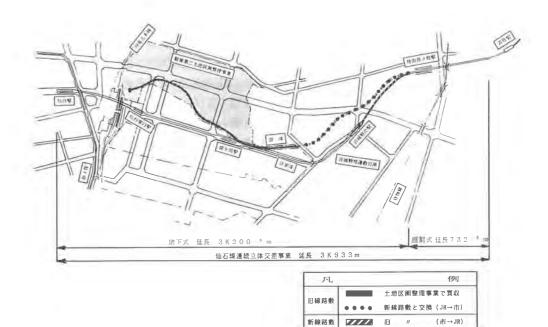
交換により、旧線路敷は仙台市所有、新線路敷は JR所有となる。新線路敷上部は仙台市がさらにJR からこの用地を再取得し、公共施設用地として利用 することを考えている。

b.新・旧線路敷用地の利用

交換後及び再取得後の新旧線路敷用地の利用方法 については、残地債権者あるいは地域の土地利用状 況など多角的な面からの検討が必要であることから、 当市では計画担当部局が検討することとしており現 在のところまだ結論は出されていない。

4)鉄道側の負担

一般的に行われている高架式の連立事業では、鉄 道側の負担は率計上となっているが、地下式の場合 には鉄道側の受益・受損を積み上げその差分で負担



地下式 延長 3 K 2 O O 5 m 据割式 延長 7 3 2 5 m

図-4 事業区間の用地処理

額を求めることになっている。当事業では、下記の項目について積み上げ算定を行った結果、鉄道側の 負担額は1.549百万円となっている。

一受 益一

一受 損一

踏切除却益地上貸付(処分)益

維持管理費の増分 路盤整備(車両基地)

施 設 更 新 益 発 生 材 受 益

4. 仙石線連続立体交差事業と都心開発

連立事業は、事業最大の目的である踏切除却により交通渋滞の改善、地域分断の解消等直接的効果をもたらすが、関連事業との相乗効果により時として都市改造につながるような強烈なインパクトを与えるものである。事業の効果としては、むしろ後者のような間接的効果の方が大きいと言えるのではないだろうか。

仙台市は、これまでJR仙台駅西側を中心に発展してきており一点集中型の都市構造を呈している。このことによる弊害解消、また、東北地方におけるリーダーとしての役割を担っていくのに相応しいまちづくりを行うため、都心部の拡大と多核分散型への都市構造の転換を図ろうとしている。

なお、ここで言う都心部拡大というのは都心部区 域を物理的に拡張させることではなく、都心機能を 他に分散させ双方の機能アップを進めることにより 拡大を図ろうとするものである。機能分散地として JR仙台駅東地区が充てられ、次のような事業を展開 しているところである。

1) 土地区画整理事業

駅東地区に3つの区画整理事業を配置している。 一番南側に位置する「新寺小路土地区画整理事業(面積:約60.4ha)」および中央に位置する「仙台駅東第一土地区画整理事業(面積:約55.8ha)」は、共に事業を完了しているが、北側に位置する「仙台駅東第二土地区画整理事業(面積:約45.3ha)」は、区域内に連立事業を進めている仙石線が介在しているため現在事業中である。

2) 東口駅前広場整備事業

昭和41年に面積約15,000㎡が都市計画決定されている。これまで西側だけで負担していたターミナル機能の軽減を図ると共にバス再編をも促すことと

なる重要な施設である。仙台駅東第一土地区画整理 事業による整備を考えていたが、仙石線連立事業の 遅れからこれを切り離し、今後連立事業の進捗状況 を見ながら整備を進めることとしている。

3) 宮城野通モール事業

駅東のシンボル的な道路となる「仙台駅宮城野原線(幅員50m、36m)」は、昭和29年に都市計画決定されている。この道路の特徴としては、将来多くの人が出会い、にぎわえる空間を創出するため、歩道を6.75m~13.75mと広く設け多くのストリートファニチャーやせせらぎ等を配置していることである。事業にあたっては、昭和63年に「ふるさとの額づくりモデル土地区画整理事業」の指定を受け整備されたもので、平成3年7月に供用開始されている。なお、無電柱化事業も併せて行われている。

4) 地区計画

宮城野通モールの機能を損なわないように、建築の意匠、セットバック等を規制内容とする「地区計画」を昭和63年に定めている。

5) 再開発事業

宮城野周辺地区には、2つの再開発事業が行われている。共に組合施工で、竣工はそれぞれ昭和54年、58年であり建築物の一部が公民館あるいは図書館など文化施設として利用されている。

これらの事業が完成することにより、都心機能分 散地としての受け皿作りが整うこととなる。

仙石線連続立体交差事業は、これら東西の都心区 域を強く結びつける動脈的な役割を担うと共に東西 の均衡ある都市構造の創出へ大きく寄与するもので ある。

5. おわりに

当事業は、関連事業との相乗効果により都市構造に大きなインパクトを与えるものであるが、事業認可期間内の完了は種々の問題から難しい状況にある。 事業の遅れは、関連事業にも波及し、特に「仙台駅東第二土地区画整理事業」は直接影響を受けることになり、地区内住民にとっては大きな問題である。

このような事がらを十分認識した上で関係機関と 積極的に協議を進め、一刻も早い完成を目指し平成 6年度末頃までには事業認可変更を終えるべく作業 を進めているところである。

6.21世紀へのまちづくりを始動する"神話の郷"出雲

---連続立体交差事業と中心市街地の活性化---

島根県土木部都市計画課

課長 岡 部 恒 美

1. はじめに

豊穣の実りを育む出雲平野、清流を抱く渓谷、深い緑をたたえた山々、湖、そして日本海。さまざまな表情に彩られて季節を運ぶ、美しい自然があふれる"神話の郷"出雲。

出雲市は、島根県の東部、ヤマタノオロチ退治の神話で有名な斐伊川(ひいかわ)と神戸川(かんどがわ)による沖積地に広がる出雲平野に位置し、古代出雲を物語る『出雲国風土記』(733年編纂)には、「土地豊かに肥えて民のうるおいの園なり」と記されているところです。

15世紀半ばごろから「市(いち)」が開かれていた記録のある市の中心地(今市町)は、明治43年(1910年)に山陰本線出雲今市駅(現出雲市駅)が開設されると、交通、産業、経済の中心として急速に発展し、昭和16年(1941年)に市制を施行し、田園の商工業都市として基盤を整えてきました。現在、市域面積175km、人口8万4千人で、県都松江市に次ぐ都市であり、出雲広域都市圏の中核都市として今後一層の発展が期待されています。

しかし、出雲市の中心市街地である出雲市駅周辺 地区において、

1) 街路網整備の立ち遅れと鉄道踏切による交通



図一1 出雲市の位置

の遮断によって慢性的な交通渋滞を引き起こしている。

- 2) 近年のモータリゼーションの進展や住民ニーズの多様化への対応が遅れたことから郊外型の 大型店舗に客足を奪われ、駅周辺の商店街が急速に衰退している。
- 3) 鉄道によって市街地が南北に分断され、また、 駅南側において工場等の工業系と住宅、農地な どの用途が混在し土地利用形態に格差がある。
- 4) 駅前広場においては、北口の面積が狭小で、 南口が未開設のため、交通結節点としての機能 を十分に果たしていない。

などの都市の発展を阻害する要因があります。

このため、これらの問題点を早期に打開し出雲都 市圏域の中核都市としてふさわしい活力と魅力ある 中心市街地を形成し、育成することが緊急の課題と なっています。

2. 整備の方針

出雲市の中心市街地において、出雲市駅を中心に 駅の南北を一体的に整備し、都市の核として、ア ミューズメント機能(商業・文化・娯楽)、産業支援 機能、情報交流機能、交通拠点機能等の都市機能を 備えた複合拠点基盤を形成します。

具体的には、連続立体交差事業により鉄道を高架化し、街路を整備し、都市内交通の円滑化と分断されている市街地の一体化を実現するとともに、駅前広場の整備による交通結節点の強化と、連続立体交差事業により生み出される高架下空間、鉄道用地跡地の有効利用を図ります。また、駅を中心とした土地区画整理事業を同時に実施し、南北市街地の連担強化及び駅周辺の中心市街地の形成等の面的な市街地整備を図ります。さらに、都市拠点総合整備事業

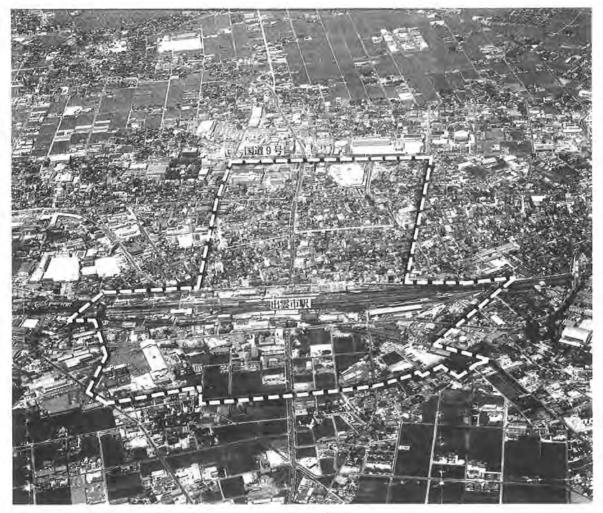


写真-1 出雲市の中心市街地

により各種の情報機能をもつ地域交流センター、多目的広場、プロムナード等を整備し、中心市街地の活性化と居住環境の改善を図ります。

3. 主要事業の概要

(1) 出雲市駅付近連続立体交差事業

本事業は、中心市街地を南北に分断しているJR山 陰本線、一畑(いちばた)電鉄北松江線を高架化し、 JR出雲市駅構内にある車輌基地を移転するもので あり、平成2年2月に都市計画決定、平成3年11月 に第1期区間としてJR山陰本線2.3km、一畑電鉄北 松江線1.0kmの事業認可を受け、平成4年度には工 事着手となりました。

これにより、

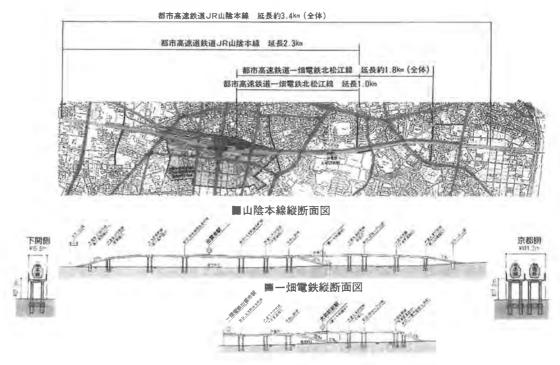
1) 第一長門踏切などの慢性的な交通渋滞を引き

起こしている踏切が除却され、都市内交通の円 滑化が図れる。

- 2) 鉄道により分断されていた南北市街地が一体 化され、土地利用の高度化が可能になる。
- 3) 現在、面積が狭小な北口駅前広場(2,700㎡) を改良し、南口を新設することによって、駅へ のアクセス機能が強化され、鉄道と他の交通機 関との結節機能が向上し、効果的な交通体系が 確立できる。
- 4) 駅直近地区に新たに鉄道用地跡地が生み出され、これが中心市街地の再開発の種地となり都市の発展に大きなインパクトを与える。

などの効果をもたらします。

平成5年12月には駅西側を仮線に切替え、現在駅 西側より高架橋に着手し平成12年度の完成を目指



図一2 出雲市駅付近連続立体交差事業概要図

し事業を推進しています。

また、新しくできるJR出雲市駅舎は、出雲の人々にとってなじみやすく、また訪れる人々に "神話の郷" として限りない歴史とロマンを思い起こさせるように、出雲大社本殿をモチーフとしたダイナミックな木造のポーチを設け木肌の温もりのある空間を創出し、駅舎壁面となる防風スクリーンには出雲平野の "稲はで"をモチーフとした校倉状の壁面をもちいたデザインとしています。

《事業概要》

事業主体:島根県

事業期間:平成3年度~平成12年度

事業延長: JR山陰本線 2.3km 一畑電鉄北松江線 1.0km

踏切除却:5箇所

交差する都市計画道路: 4路線

(2) 出雲市駅周辺地区土地区画整理事業

本事業地区は、出雲圏域の玄関口である出雲市駅を含む東西に約900m、南北に約400mの面積31.1haの地区です。地区の北側(駅前)は中心市街地として形成された区域に接し、駅南側には鉄道の車輌基地があり、工場、倉庫等の施設と農地や住宅が混在

した土地利用となっています。

連続立体交差事業にあわせて南北の駅前広場、街路等を整備し、現在の工業系を主とした土地利用を見直して、新たに生み出される鉄道用地跡地等の空閑地により商業・業務地区を形成し、その周辺を住宅地として居住環境を整備することによって南北市街地の連担強化と高度な土地利用を図ります。また、地区内を流れる二級河川赤川には改修を促進するため都市再開発関連公共施設整備促進事業を導入しており、親水性のある河川として整備することにしております。

平成2年1月に都市計画決定、平成3年12月に事業計画の認可(設計概要の認可)等の手続きを経て、平成5年11月には、第1回の仮換地を行い、本格的に工事着手することとなりました。また、本地区は平成5年11月に「ふるさとの顔づくりモデル土地区画整理事業」のモデル地区指定を受け、個性とうるおいのある街づくりを強力に推進することとしています。

《事業概要》

事業主体:出雲市

事業期間:平成3年度~平成13年度

地区面積:31.1ha

整備施設:駅前広場(北口:6,200m²、南口:

2,800m²)、街路8路線

関連事業: 2級河川赤川河川改修、公共下水道整

備

(3) 街路整備事業

中心市街地の活性化を図る上で、都市基盤施設の 整備は不可欠であり、都市の骨格を形成する街路網 の果たす役割は非常に高く、南北市街地を一体的に 整備し、均衡ある市街地を形成するため連続立体交 差事業にあわせて街路 9 路線を整備します。

このうち、鉄道を立体交差し南北に通じる北本町 南本町線を含む4路線により南北市街地の一体化を 図るとともに、出雲市駅北口から北へのびる出雲市 駅前矢尾線を既成市街地の商業地区の活性化、駅南 口から南へのびる南本町上塩治線を新市街地の形成 を促す街路として整備します。また、中心市街地を 東西に結ぶ出雲市駅前大津線を含む3路線により中 心市街地の街路網を整備します。

これらの9路線のうち土地区画整理事業区域内は、 区画整理による手法で、それ以外の部分については、 街路事業によって整備を行い、平成12年度末の連続 立体交差事業完成時には、ほぼ整備を完了する予定 であります。

(4) 出雲地区都市拠点総合整備事業

当整備地区は、連続立体交差事業によって新たに 生み出される鉄道用地跡地等の空閑地 (7.5ha) を活 用し、高度な都市機能の導入を図り都市の拠点の形 成を行うため、昭和63年3月に土地区画整理事業区 域を含む地区面積64.3haで定住拠点緊急整備事業 として大臣承認を受け、平成4年度からは都市拠点 総合整備事業に引継がれ、平成12年度の完成を目指 し整備を進めています。

本事業では、クリアランス事業により旧貨物ヤード(0.86ha)の撤去を行い、この跡地を地域交流センター等の都市の拠点となる施設の建設用地として活用し、また、駅直近地区を、交通、商業、情報、文化、産業、生活等の各センター機能を合わせもつ「複合拠点」として位置づけ、地域交流センター、多目的広場、駅前広場等の整備を進め、駅北側の既成市街地はプロムナード等により既存商業地区の活性化を促進し、居住環境の改善を図るとともに、民間活力を誘導し都市的な賑わいのある空間を創出します。

≪地域交流センター≫

文化歴史拠点機能、産業育成拠点機能、生活情報 拠点機能、及びイベント・コミュニティ機能の4つ の機能を柱とする地域交流センターを建設します。 ≪多目的広場≫

南口駅前広場と地域交流センターをつなぐ位置に 野外イベント空間として多目的な広場(2,200㎡)を 整備します。

《駅前広場》

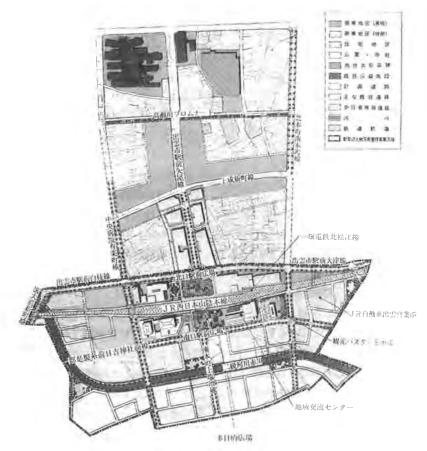
出雲広域都市圏の中心都市にふさわしい玄関口とするため、駅前広場を鉄道の高架化に伴う駅舎改築と併せて"神話の郷"をイメージした駅前空間を創出します。

≪プロムナード≫

既存商業地区の北側の高瀬川沿道に橋上公園や親水公園等を整備し、アメニティゾーンを創出します。 また、駅前広場から南北にのびる駅前通りにストリートファニチャーを設置し、安全で快適な交通空



図-3 JR出雲市駅舎完成予想図



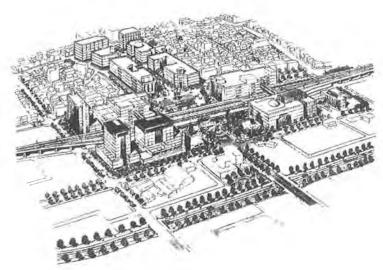
図一4 出雲市駅周辺整備計画

間を創出します。

4. おわりに

以上、ご紹介しました連続立体交差事業とこれらの市街地整備事業は、総合的かつ一体的に施行することによって中心市街地に活力と魅力を与え、都市をさらなる発展へと導きます。したがって、事業の効果を最大限に引き出すため、関係機関との間で十分調整を図り、事業の推進に努めたいと考えております。

また、出雲市では、この他に、国 道9号バイパス、山陰自動車道、斐伊川・神戸川治 水事業(放水路)の整備、県立中央病院の新設移転 及び県立看護短期大学の新設等の基盤整備関係のプ



図一5 完成予想図

道9号バイパス、山陰自動車道、斐伊川・神戸川治 ロジェクトが目白押しであり21世紀には見違える 水事業 (放水路) の整備、県立中央病院の新設移転 ような "神話の郷" となることと確信しております。

7. 複々線化事業と連続立体交差事業

小田急電鉄株式会社 運輸事業統括本部運輸計画部

次長 吉 田 正 男

1. はじめに

(1) 路線の概要

当社の営業路線は、新都心新宿を起点として小田原までの小田原線82.5km、相模大野から片瀬江ノ島までの江ノ島線27.4km、新百合ケ丘から唐木田までの多摩線10.6km、そして向ケ丘遊園から向ケ丘遊園正門までの向ケ丘遊園モノレール線1.1kmの合計121.6kmからなり、東京圏西南部における重要な通勤・通学輸送の路線として、その役割を担うとともに、伊豆・箱根、鎌倉・江の島方面等、首都圏におけるレジャー・観光路線としての特徴もあわせ持っている。(図一1参照)

当社沿線は居住環境に恵まれていることもあり、早くから東京のベッドタウンとしての開発が進み、特に昭和40年代の高度経済成長期には、神奈川県央地域を中心として沿線人口が著しく増加した。このため、当社の1日平均の輸送人員は昭和45年度には約110万人であったが、平成4年度には約195万人と約1.8倍に達した。(表一1参照)



図-1 小田急線路線図

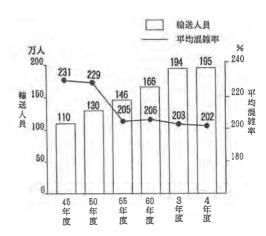
(2) 輸送の現状

当社では、このように年々増加する輸送需要に対応するため、列車の長編成化、車両の大型化、列車本数の増加等の輸送力増強策を実施して、混雑の緩和に努めてきた。

列車の長編成化については、車両増備や駅改良等を実施し、昭和52年7月に急行列車の10両運転を、昭和53年3月には営団千代田線との相互乗り入れにあわせて準急列車の10両運転を、昭和63年3月からは各停列車の8両運転を開始した。

さらに列車本数は、現在、朝方上りラッシュ1時間の最混雑区間である世田谷代田~下北沢間で、急行列車15本、準急列車5本、各停列車9本の合計29本(2分に1本の割合)の列車を運行しているが、この輸送力(約38,400人)は大手民鉄の中でも最大クラスのものであり、すでに現行の複線設備では限界の列車本数となっている。

これらの輸送力増強策の結果、朝方上りラッシュ 1時間の平均混雑率(世田谷代田~下北沢間)は、



表一 1 1日平均輸送人員と最混雑区間の平均混雑率 (ピーク 1 時間) の推移

昭和45年度の231%が平成4年度には202%へと緩和されたが、その水準は他路線と比較して、依然高いものとなっている。(表-1参照)

また、これらの施策に伴うダイヤの過密化により 所要時分は長くなっており、例えば向ケ丘遊園~新 宿間では、急行が日中の21分に対して朝方ラッシュ 時に33分(平均時速29km)を要するなど、所謂ノロ ノロ運転で、輸送サービスの低下を招いている。

このようなことから、これら輸送状況を抜本的に 改善し、安全・迅速・快適な鉄道輸送を確保・実現 するため、最後の方策である複々線化を早期に実施 することが不可欠となっている。

2. 複々線化事業

(1) 経緯

当社の複々線化計画は、原則として 4 線並列の高架式で、昭和39年12月に代々木上原~喜多見間(約8.7km)が、昭和60年3月には喜多見~和泉多摩川間(約2.4km)が都市高速鉄道第9号線として都市計画決定され、さらに平成5年2月にはこのうちの梅ケ丘~喜多見間(約6.4km)の都市計画変更がなされた。

また、昭和60年7月には代々木上原〜新百合ケ丘間(約18km)の複々線化が運輸大臣の諮問機関である運輸政策審議会で答申されたが、このうちの代々木上原〜東北沢間(約0.7km)については、昭和53年3月に営団千代田線との相互乗り入れにあわせて複々線化が完了している。

当社では、すでに完成した代々木上原〜東北沢間 (約0.7km)に引き続き、現在、東京都内の東北沢〜和泉多摩川間(約10.4km)の複々線化を積極的に進めているが、これには世田谷区内の用地買収等膨大な事業費を要するため、その資金調達方法として「日本鉄道建設公団工事(P線方式)|(昭和61年)、「特定



図-2 小田急線の複々線化計画

都市鉄道整備事業計画 (積立金制度)」(昭和62年) の適用を受けている。(図-2参照)

※ P線方式

P線方式は、複々線化等の大規模改良工事を実施する場合に、日本鉄道建設公団が財政投融資資金等により資金調達を行って、用地の取得や工事を実施し、鉄道事業者が工事完成後に施設の譲渡を受け、建設に要した費用を25年間で償還するという制度であり、東武伊勢崎線や西武池袋線等の複々線化事業もこの制度を活用している。

※積立金制度

積立金制度は、昭和61年に成立した「特定都市鉄 道整備促進特別措置法」に基づく制度で、複々線化 事業等の輸送力増強工事を促進するため、その事業 費の一部を予め運賃を通じて前倒しの形で調達して 事業費に充当し、事業完了後に運賃を通じて利用者 へ還元するというものであり、現在、当社をはじめ 東武、西武、京王、東急の5社がこの制度を活用し て複々線化事業等の輸送力増強工事を進めている。

なお、現在、当社では年間約50億円が事業費に充 てられている。

(2) 複々線化事業の現状

前述したように当社では、当面の整備区間として 東京都内東北沢〜和泉多摩川間(約10.4km)の複々 線化事業を進めている。

通常、複々線化事業を実施する場合は、混雑度の 高い都心方から実施することが前提であるが、当社 線の場合、後述する連続立体交差事業との兼ね合い から、連続立体交差事業の条件が整った箇所から逐 次事業を進めている。

現在、最も事業が進展しているのが、当該区間の



写真-1 喜多見~和泉多摩川間の工事状況

うち最も郊外である喜多見〜和泉多摩川間 (約2.4 km)で、高架橋等の工事がなされている。(写真-1 参照)

これに続く梅ケ丘~喜多見間(約6.4km)については、すでに鉄道用地の8割以上を多くの地権者のご協力を得て取得している。

また、近郊区間の輸送を担う経堂車庫がこの工事 により使用できなくなるため、その代替として喜多 見に車庫を建設し、本年3月から使用を開始した。

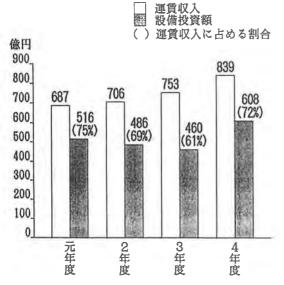
残る東北沢〜梅ケ丘間(約1.6km)については、鉄道の構造形式等について、東京都等関係機関と協議がなされている状況である。(図-2参照)

複々線化事業は膨大な事業費を要するが、加えて 在来線への投資も必要であり、厳しい経済環境の中、 当社では運賃収入の約6~7割に相当する設備投資 を、ここ数年来行っている。(表-2参照)。

これらの鉄道整備への投資は、利用者負担の原則 から、運賃収入を基に進められているが、一鉄道事 業者にとって、あまりにも膨大な事業費であること から、公的な助成制度の新設および現行システムの さらなる改善が必要となっている。

3. 連続立体交差事業

鉄道と道路とのネックである踏切については、鉄道と道路の相互の安全性の問題、「開かずの踏切」による慢性的な道路渋滞や地域の分断、さらには消防



表一2 運賃収入と設備投資額の推移

表一3 主な踏切のピーク1時間当りの遮断時間 (世田谷区内)

踏切名称	梅ケ丘1号	梅ケ丘2号	経 堂1号	祖師谷大蔵4号	成城学園前 1号
遮断時間	54分	55分	51分	57分	54分



写真-2 踏切の遮断状況(世田谷区内)

救急活動への影響等、従来から地域住民の日常生活 に多大な影響を与えている。

当社沿線においても、ラッシュ時において1時間に50数分間も遮断されている踏切があり、地域住民から一日も早い踏切の解消、街の一体化が強く要望されている。(表-3、写真-2参照)

街づくりの観点からこれら踏切問題を抜本的に解決する方法として、地方公共団体が鉄道を高架化、または地下化して、数カ所の踏切を連続して解消する「連続立体交差事業」があるが、この事業は、単に踏切解消に留まらず、安全で住みよい街づくりに対して多大なインパクトを与え、都市の健全な発展に大きく寄与する事業で、全国的にも非常に実施要望の強い事業である。

当社線においても、神奈川県によって昭和51年度に「連続立体交差事業」が完了した本厚木駅周辺は、この事業を契機として街づくりが促進され、現在、神奈川中央地域の中核的な都市として著しい発展を遂げている。

4. 複々線化事業と連続立体交差事業の実施

鉄道の複々線化を実施する場合、鉄道事業法に 沿って鉄道事業者が単独で施行する手法と、地方公 共団体の実施する在来線の連続立体交差事業と同時



図一3 梅ケ丘~喜多見間複々線化計画略図

に行う手法がある。

後者の手法の場合、単に鉄道という線的な整備だけでなく、街づくりという面的な社会資本整備が促進され、複合的な投資効果が期待できることから、東京圏においても東武伊勢崎線、西武池袋線の複々線化がこの手法により施行されている。

当社においても、喜多見~和泉多摩川間(約2.4km)は、昭和61年に東京都が都市計画事業認可を受け、複々線化事業と連続立体交差事業が一体的に施行されており、鉄道の複々線化を図るとともに、13カ所の踏切の解消、4路線の都市計画道路との立体交差化、あわせて側道や駅前広場の整備、市街地再開発事業が実施され、街づくりの促進が図られている。

また、これに続く梅ケ丘~喜多見間(約6.4km)についても、平成3年に連続立体交差事業として事業採択を受け、都市計画手続き等が行われ、現在は、都市計画事業認可への手続きが進められている。

この事業も鉄道の複々線化と同時に、鉄道を高架化し、17箇所の踏切の解消、8路線の都市計画道路との立体交差を図り、側道等を整備する計画である。(図-3参照)

以上のような状況の中で、複々線化事業と連続立体交差事業が進められているが、この2つの事業に対して、鉄道の輸送改善を求める鉄道利用者、都市基盤の整備や街づくりを求める地域住民から多大な期待が寄せられており、両事業の円滑な施行による一日も早い完成が待たれている。

5. おわりに

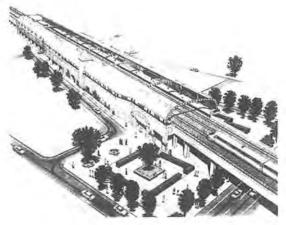
「生活大国」という言葉が叫ばれて久しいが、通 勤通学時における日常的な混雑、踏切による慢性的 な道路渋滞や道路整備の遅れ等の都市問題が顕在化 している今日、経済的な豊かさと比較して、日本人 は本当に豊かになっているのかどうか、多くの人か ら指摘されている。

これは、とりも直さず高度経済成長と東京一極集中に対する社会資本整備の立ち遅れによるものであり、来るべき21世紀に向けて「生活者重視」のゆとりのある生活を目指すのであれば、その抜本的な整備が急務である。

そのひとつの事例として、複々線化事業や連続立体交差事業がある。これらの事業の実施により、通勤通学時の混雑緩和や所要時分の短縮によるゆとりのある時間の創出が図られ、また、街づくりの第一歩である踏切解消により、豊かな空間を持つ都市の実現が可能となる。

新しい社会資本の整備が論じられている昨今、鉄 道という身近な乗り物と、踏切という身近な問題に 対して、今まで以上に目を向けることも必要ではな いだろうか。

今後とも、建設省・東京都をはじめ、多くの方々 のご指導とご協力を得て、この事業をさらに積極的 に推進していきたいと考えている。



図一4 完成予想図(喜多見駅)

シリーズ まちづくりと街路

1. 善光寺へのアクセス街路

長野市都市開発部都市計画課計画係

主査 上 平 敏 久



写真一1 国宝善光寺

1. はじめに一長野市の現況

長野市は、長野県の北部に位置し、四方に上信越国立公園をはじめとする美しい山並みを望み、日本アルプスに源を発する犀川と詩情豊かな千曲川の扇状地である善光寺平にひらけている。市域面積は404kmで、現在、人口約35万4千人を有し、中部圏の中核都市として、また、県都として官公庁をはじめ中枢管理機能と商業業務機能の集積の著しい長野地方生活圏の中心都市である。

本市の高速交通網は、平成5年3月に長野自動車 道が全線開通したほか、上信越自動車道の更埴J.T. C.から須坂長野東I.C.間が供用開始となった。さら に、冬季オリンピック開催の前年である平成9年秋 には、北陸新幹線の開業が予定され、東京〜長野間 の所要時間はこれにより1時間30分に短縮され、上 信越自動車道も平成9年度中の全線開通が予定され ている。

平成10年2月に開催される冬季オリンピックは、21世紀への架け橋となるスポーツの祭典として、自然環境と調和し、世界平和に貢献するオリンピックの実現を目指しており、また、これを機に本市は、常に人間を原点に置いたまちづくりを基本理念とし、「世界が集い未来へ躍進する五輪都市」を都市像とし、国際都市として大きく飛躍しようとしている。

2. 中央通りの沿革

「一生に一度は、善光寺詣り」といわれる善光寺は、西暦642年に創建されて以来、何回かの火災と戦禍を受け、現在のものは元禄13年(1707年)徳川幕府の命により創建された江戸時代仏寺建築を代表する傑作といわれている第一級の国宝である。

この善光寺のお膝元に広がる市の中心市街地は、 善光寺の門前町として、また宿場町として歴史を経 て発展してきた街である。特に、北国街道の一部を 形成し、善光寺の表参道であった中央通りは、参詣客 の往来で活気づき、賑わいを見せていた歴史を持つ。

善光寺から中央通りにより結ばれているJR長野駅は、明治21年に開業しているが、その位置選定にあたっては、仏語にいわれる第十八願(もっとも大切な願い)にちなんで十八丁(約1,962m)離れた地に駅を定めたことで、長野駅に降り立ったとたん仏さまの本願の救いにあずかることができ、中央通りを歩くことは、そのまま阿弥陀さまへの道を歩んで

いることになるという街の仕掛けにもなっている。

また、中央通りは大正13年に当時2~6間であったものを10間に拡幅し、現在の道幅になったもので、その後も善光寺を核とした都市形成の背骨であり、JR長野駅と善光寺を結ぶ約2kmの区間は、本市のメインストリートとして長野を代表する顔となる部分である。

3. 中央通り整備計画

(1) 背景及び今までの経過

本市では、県と市が中心市街地の活性化を目指し、 今までに長野駅周辺第一土地区画整理事業、長野電 鉄線の地下化、その跡地を利用した環状線長野大通 り及び共同溝の新設等一連の事業を行い、交通施設 の整備を図ってきた。

しかし、近年の経済、社会の急激な変化やモータリゼーションの進展は、都市構造上の歪みを生じ、特に、中心市街地では従来の善光寺周辺の商業地の賑わいが長野駅周辺へ移りつつある。また、駐車場を完備したロードサイド型大規模小売店舗が郊外に立地したことから、脆弱な道路構造による都市機能上の問題が生じ、中心市街地全体の停滞につながってきている。このため、中心市街地の整備をさらに総合的に進め、快適で安全な歩行者空間の確保と中

心商業地を活性化するため、昭和55年に交通セル方式を基本とした「総合都市交通施設整備事業」を策定した。このなかで中央通りは、善光寺の表参道として歩行者優先のトランジットモールとして整備するように計画されている。

(2) 整備の基本的な考え方

街路は多様な都市的活動を象徴する公共空間としての存在であり、その形態やデザインは、その街路の格やスケールに応じた整備が不可欠である。このため、中央通りの整備にあたっては、

- 1)本市のメインストリートとして長野を代表する善光寺のイメージを漂わせた風格のあるデザインと要素を取り込むこと。
- 2) 歩道部分については、表参道という性格から 自然材としての石に注目して、整備にあたって の景観素材とすること。
- 3) 中央通りの公共的スペースのあり方を考える上で、
 - ① 身構える=寺院、鳥居、建築全体のシンボル
 - ②黙する=家並、土塀、屋根、格子
- ③なじむ=川、樹木、石、地表面のデザインの以上の三点に注目し、「身構える」(善光寺そのもの)「黙する」(現在保存が進む土蔵造りに代表される



図一1 中央通り整備イメージ

歴史的な街並み) 部分については、既に表現あるいは存在しているため、さらに努力していくものとし、今後は特に、「なじむ」部分について整備を図り、善光寺の表参道にふさわしい景観を表現した街路にしていく。

(3) 具体的整備計画

中央通りは本市のメインストリートでありながら、その現況は狭い歩道上に設置された電柱、アーケード柱、アーケードにより切られた街路樹等歩道空間の無秩序さと交通災害の危惧及びアーケードによる閉鎖性等、本市の象徴的空間としてはふさわしくない状況である。このため、中央通りの整備にあたっては、以下の具体的な整備計画により進める。

- 1)将来のモール化に整合した幅員構成
 - ① 歩道と車道の段差は水処理程度とする。
 - ② 道路機能上は、歩道幅4.0~5.0m×2、車 道9.0~10mとし、歩行者空間の拡大を図る。
 - ③ モール化時にゆとりや潤い、遊び空間を確



図-2 長野市中心市街地交通計画

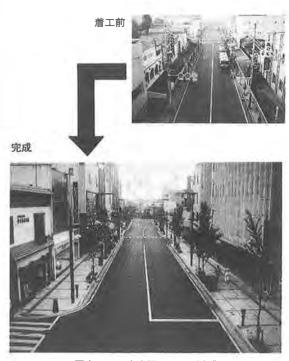
保し、歩車道境界部が直線的に見えることを 避けるため、施設帯の幅に変化をもたせる。

- 2) 善光寺表参道にふさわしい街路
 - ① 歩道は自然石(石畳み)舗装とする。
 - ② 街路樹は善光寺の柱に使用しているカツラ の木を主木とし、四季折々の下木もあわせて 植栽する。
 - ③ 都市計画道路県庁大門町線より善光寺側については、善光寺境内との連続性を考慮し、 善光寺の前庭的な雰囲気の漂う街路空間の創 設を図る。
- ④ 善光寺にマッチした街路照明とする。
- 3) ヒューマンスケールを演出する街路
 - ① 善光寺にひそむ謎や物語をイメージしたストリートファニチャーの設置
 - ② 歩いて楽しい施設の演出

4. 中央通り関連整備計画の概要

(1) 総合都市交通施設整備事業

この計画は交通規制により通過交通を排除し、歩行者優先の交通空間を確保するという交通セル方式 の導入が基本となっており、このため、善光寺の門



写真一2 中央通りキャブ事業

前町としての古い街並みを保存し、必要最小限の道 路整備により、安全で快適な交通環境と都市空間を 創出し、商業地の活性化を図ることで活力ある中心 市街地の街づくりを行うものである。

具体的な交通施設整備は、セルの外周道路である 環状線、セル内の補助幹線道路及び駐車場の整備を 行うとともに、中央通りはトランジットモール化し、 幹線歩行者道路として整備し、また、モールの延長 が約2kmと長いため、買物客や善光寺参詣客の利便 を考慮し、ミニバスの運行を行うものである。

(2) 長野市都市景観形成基本計画

快適な都市環境形成に向け、昭和62年度に「長野市都市景観形成基本計画」を策定し、平成元年度には都市景観形成モデル都市に指定された。その後、都市景観ガイドプラン調査を行い、善光寺、城山公園及び中央通りを中心とした地区を景観形成重点地区に設定するとともに、現在策定中の中心市街地沿道整備景観誘導計画により、中央通りを本市の顔にふさわしい歴史、文化を継承した街路として整備することを計画している。

(3) 中央通りキャブ事業 (電線類の地中化事業)

- ① キャブ事業 (L=1,430m 平成元年度~平成7年度)
- ② キャブ事業に伴う中央通り施設整備
 - アーケード撤去
 - 歩道のカラー化
 - 無散水消雪装置
 - デザイン化された街路照明灯
 - ・街路樹の植栽(善光寺に使用してあるカツラ)

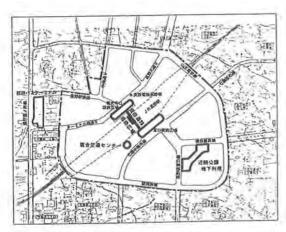


図-3 長野駅周辺交通結節施設整備計画

・その他景観に配慮した整備 足元灯、案内板、バスシェルター、道標、 電話ボックス、車止め等

(4) 長野駅周辺地区都市拠点整備事業

駅周辺約63haについて、平成5年度に大臣承認を受け事業に着手した。これにより、高速道路、新幹線等高速交通網の整備や冬季オリンピックの開催を契機として、西口地区では既存集積を生かした市街地再編を、また、東口地区では土地区画整理事業による都市基盤整備を促進していく。特に、東西連絡通路、両地区駅前広場でのペデストリアンデッキ整備や東口地区での複合交通センター及び多目的広場の整備により、交通結接点機能の充実が図られる。

(5) 駐車場整備計画及び駐車場案内システム

交通セル方式の導入を前提に中心市街地では、駐車場の将来需給バランスと官民の役割分担を明確にし、セル外周道路でのフリンジパーキングを含めた公共駐車場の計画的な配置を図る。また、既存の民間駐車場を含め駐車場の効率的な利用を図るため、駐車場案内システムの導入もあわせて行う。

なお、中心市街地の駐車場整備計画は、平成6年度の策定予定で、駐車場案内システムは、第一期事業100ha分を一部地区で平成8年度から稼働させる予定である。

5. おわりに

約2kmのJR長野駅から善光寺へのアクセス街路である中央通りは、善光寺とともに賑わい、発展してきた善光寺の表参道で、門前町長野市の歴史的な心のよりどころである。しかし、現況はそれにふさわしい街並みとはいえず、活力、魅力とも不十分である。

かつて、長野駅は善光寺から、十八丁の距離に置かれ、中央通りを善光寺に向かい歩むことは、阿弥陀への道を歩むことと同意義に考えたように、私たちは、常に仏を思う敬虔な配慮を忘れなかった先人達の心と知恵を思い出し、商店街や地域住民とともに、中央通りを歴史と文化の雰囲気が漂う善光寺の表参道として、今後とも、長野市の顔にふさわしい沿道に整備するよう努力していきたい。

最後に、国、県及び関係各位の一層のご協力とご 指導をお願いして、この稿を終えたいと思います。

2. 寺町今町線シンボルロード整備事業

――80年の歴史をもつ「石川橋」の架け替え―

石川県土木部都市計画課

主査 宮田正弘

1. はじめに

都市計画道路・寺町今町線は、忍者寺などの寺院 群がある金沢市・寺町を起点とし、市の中心部を通 過したのち、能登・富山方面へ向かう国道159号につ ながる幹線街路で、金沢都市圏の道路網上の位置付 けからは内環状線を形成する重要な路線である。

また石川橋は、この寺町今町線の上に架かり特別 名勝・兼六園と重要文化財・石川門とを結ぶ鉄筋コ ンクリートのアーチ橋である。

橋が架けられたのは明治44年で、それまで金沢城を囲んでいた外堀を埋めて道路を築造したことにあわせ、土堤であったところを開削して橋を建設したものである。当時としては非常に珍しい鉄筋コンクリートの橋であり、日本でも最も古いもののうちの一つである。

しかし、築造後80年以上が経過し老朽化が著しいことに加え、橋下の道路部分の幅員が狭く交通のボトルネックとなっていることから、今般、都市計画道路・寺町今町線をシンボルロード整備事業として拡幅整備し、またその一環として石川橋の架け替えを行うことになった。



写真-1 寺町今町線の現況

2. 寺町今町線シンボルロード整備事業

(1) シンボルロード整備事業導入の経緯

寺町今町線のなかでも金沢市の中心部に位置する 広坂交差点と兼六園下交差点の間は「兼六園」と「石 川門」という金沢を代表する観光地に隣接し、「金沢 の顔」となるべき道路である。

しかし現実は、車道こそ4車線が確保されている ものの歩道は2m程度の片側歩道で、特に石川橋の 下は3車線がやっとの状態で、歩行者にとっても車 にとっても危険な状況である。

この区間の整備は長年にわたっての課題となっており、いろいろな整備手法・事業手法が検討されてきたが、抜本的な対策として、道路拡幅を行い石川橋を架け替えることとなった。加えて金沢の観光の中心である周囲の環境に配慮し、質の高い整備を行う必要があるため、シンボルロード整備事業の導入を図るものとした。

平成元年度に街路事業としての新規採択を受け、 区間全体の調査・設計を行った。また、平成2年度 にはシンボルロードとしての採択を受け主に新しい 石川橋のデザインに関する検討を行った。

シンボルロードの整備計画の策定、なかでも石川 橋のデザインの決定にあたっては、学識経験者、地 元代表者、関係行政機関等からなる委員会を組織し、 広範囲の意見が反映されるように考慮した。

(2) 道路の横断構成について

寺町今町線の両側は「兼六園」と「外濠公園」といういずれも都市計画決定を受けた公園区域となっており、道路を拡幅するためにはいずれかの公園区域に入り込む必要があった。

兼六園側は石積みが高くまた特別名勝であることから拡幅は困難で、外濠公園側へ拡幅を行うこととした。しかし公園管理者の立場から考えれば道路拡

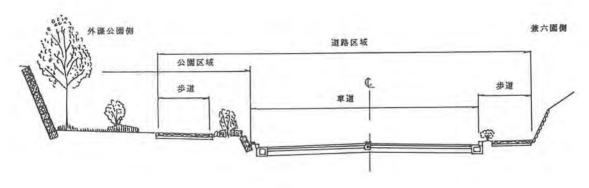


図-1 シンボルロード横断図

幅により公園面積が減少することは好ましくないことであり、検討を重ねた結果、建設省都市計画課および街路課のご理解を得て、上図のような整備を行うこととした。

つまり、外濠公園側の歩道については、道路の歩道としての機能と公園の園路としての性格を合わせ持つようなものとし、区域についても道路と公園が重複するような計画決定の変更を行った。これにより歩行者は周囲の景色を眺めながら散策を楽しむことができ、また公園面積の減少も最小限に押さえることができるようになった。

このように区域が重複するような場合、今後の管理区分が課題となってくると思われるが、現在、道路管理者である石川県と公園管理者である金沢市と最後の協議を進めており、協定を交わす予定である。



図一2 石川門側歩道完成予想図

歩道の幅員は3mとした。シンボルロードとして は決して十分な広さとはいえないが、両側が公園と いう条件の中で自転車歩行車道とするための最低限 の幅員とした。歩道舗装は周囲の歴史的な雰囲気を 考慮し、落ち着いたグレーを基調とした自然石張り のものを採用した。

またこれからは北陸地方においても、冬期間も快適な歩行空間を確保するということが重要な課題であると思われ、この区間においても歩道融雪を行うものとした。さらに、散水式では水みちができたり水たまりになりやすいため「人に優しい道づくり」という観点から無散水消雪の導入を考えた。

無散水消雪には、電熱線によるもの、加熱した温水によるもの等各種の方法があるが、維持管理の費用の点から地下水をそのまま循環させる方法を採用することにしている。

3. 石川橋架け替え工事

(1) 橋のデザインについて

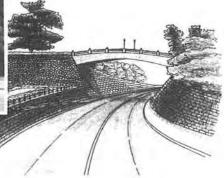
石川橋架け替え工事は今回のシンボルロード整備 事業の中でも中心的な事業である。現在の石川橋は、 橋というよりもトンネルの坑口のような雰囲気で老 朽化による汚れも目立ち、暗いイメージがある。

しかし長年にわたり市民に親しまれ、金沢を代表 する風景として定着していることもあり、デザイン の決定にあたっては、各方面からの意見を反映する こととした。そこで、委員会の中で兼六園の雪吊り をイメージした斜張橋や吊橋、あるいは木橋や太鼓 橋のようないくつもの案を検討したが、最後に残っ



図一3 石川橋第1案(採用)

図一4 石川橋第2案(不採用)



た2つの案について住民アンケートにより意見を求めることになった。(上図の2案)

第1案は基本的には現在の形を継承し、表面の模様なども忠実に再現するが、アーチの半径、頂上部の厚みなどを調整し重厚な中にも明るい感じを出そうとした案である。

第2案はまったく新しいデザインで、橋としての 美しさ、軽快さを意図したものである。

この2つの案について、県庁・市役所・デパートなどにアンケート箱を設置し広く市民に意見を求めたところ、どちらの案もほぼ同数であった。そこで再び委員会にはかり、アンケートに記された意見・感想等も参考にしながら検討をした結果、従来からの金沢市の観光地としてのイメージを大事にするということで、現在のアーチ橋のデザインを基調とした第1案を採用した。

橋長は道路拡幅により現況の23.8mから36.3mに伸び、幅員は現在とほぼ等しい10.5mとした。橋梁形式は三芯アーチ門型ラーメン橋となっている。

(2) 橋の修景化について

石川橋の橋上は観光客が石川門を背景に必ずといっていいほど記念写真をとる場所である。しかし現在はアスファルト舗装がなされているだけで、せっかくの観光資源を生かしきっていないと思われる。

そこで橋上空間、橋詰広場を整備して、より多く の人が集まるような観光の中心としてふさわしい空 間を創出したいと考えた。

修景の基本的な考え方(道路部分も同様)は、「この地域のシンボルは石川門であり兼六園である。道路及び石川橋はそれらの引き立て役である。」ということで、風景の中に沈み込むような色調を基本とし、そのうえで品の良さ、グレードの高さをさりげなく表現するものとした。

具体的には

- 1)入り口に延べ段を設け城へのアプローチを強調した。
- 2)舗装はアスファルトから御影石に変更し背景との調和をはかった。
- 3) 親柱・地覆石等も御影石とし落ち着いた中にも質に高さをだした。
- 4)高欄も鋼製から鋳物とし見栄えを良くした。 などである。



図-5 新石川橋・橋上空間完成予想図

また、橋の側面については、見かけの装飾である 張り石などはしないほうがよいのではないかという 委員会での意見を受けて従来通りのコンクリートと したが、いかにきれいに表面仕上げを行うか各種の 工法を検討中である。

4. 施工状況について

寺町今町線シンボルロード整備事業は平成元年から3年度にわたり各種調査・設計を行い、平成4年度に用地買収(文部省・大蔵省用地)を終え、現橋の取壊しに着手した。

工事に際しては場所柄から各種の制約を受けている。

まず、この地区全体が埋蔵文化財の調査対象地区 となっており発掘調査の必要があることである。橋 自体は明治時代の建造物であるため調査対象とはな らないが、工事に伴う掘削や江戸期の石積みの撤去 が対象となっている。

このため工事は文化財調査と同時進行となり、互いの工程を調整しながら進める必要がある。そこで発注時から埋蔵文化財担当部局、請負業者を交えて十分に協議を行いながら、極力工程にロスが無いよう進めているところである。

しかしながら、江戸期の石管、大量の瓦破片等の 遺物が出土しており当初のスケジュールよりも遅れ つつあることから、双方のより一層の努力が必要と なっている。

次に、工事中にあっても多数の観光客が訪れ、ま

た金沢大学の正門となっていることから、自転車歩 行者の通路を確保するため、現橋の取り壊しに先 だって仮設歩道橋を設置する必要があった。

仮設橋とはいえこのような場所であるため見苦しいものを作るわけにはいかず、鈑桁タイプの仮橋を設置し、周囲の環境に配慮して濃い緑色の塗装を施した。

また橋下の道路は幹線街路で適当な迂回路も無いことから、警察部局や道路管理者とも協議を行ったが昼間については通行止めが認められず、作業の多くの部分が夜間作業とならざるを得なかった。このため経済性、施工性の点で不利な状況となっているが、工事は関係各位の協力を得ながら現在のところ事故もなく進んでいる。

5. おわりに

今回は「寺町今町線」という1本の街路の整備手法について述べさせていただいたもので、「まちづくりと街路」というシリーズの表題から考えればいささか視野の狭い内容となってしまいましたが、「公園と道路の共存」、「橋梁デザインの決定における住民意見の反映」等、多少なりとも今後のまちづくりの参考にしていただければ幸いです。

「寺町今町線シンボルロード整備事業」は平成7年度には完成の予定であり、その折には、以前に金沢に来られた方も是非もう一度おいでになって、ご覧いただきたいと思っております。

シリーズ アンダーグラウンド

鉄道事業者への委託工事について

建設省都市局街路課 特定都市交通施設整備室

はじめに

連続立体交差事業は、鉄道を運行しながらの施行を伴い、その安全性には十分な注意を図る必要があるため、従来、鉄道事業者へ工事を委託し、事業を 実施している場合が多い。

しかし先般、会計検査院より、数事業箇所において委託事務処理について適正を欠いているという指摘があり、国会報告がなされたところである。

本稿においては、その内容を具体的に示すことに より、事業に対しての理解を深め、今後このような 事態を防止するための一助としたいと考えている。

1. 会計検査院の指摘内容

会計検査院の指摘は、鉄道事業者へ委託し事業を 実施していた高架施設整備工事等についてなされて おり、その内容は以下のとおりである。

(1) 指摘箇所・内容

- ① 5県及び1指定都市の8箇所において、負担 金の支払時期及び金額が適正を欠くと認められ る事態が見受けられた。
- ② 事業主体において、基本協定等に定めた負担 金を、その対象となった工事等の出来高を十分 に確認することなく支払うなど、補助事業者と しての責務を怠り、補助事業が完了していない のに完了したとして事業完了実績報告書を提出 しているのは、補助金適正化法等に照らし適切 とは認められない。
- ③ そして、この結果交付済みの多額の国庫補助 金が鉄道側に滞留していることは、国庫補助金 の効率的使用の観点から見て適性とは認められ ない。

(2) 発生原因

このような事態を生じているのは、次のようなことによると認められる。

- ① 事業主体において負担金の対象となる鉄道側 の事業について基本協定等に次のような事項が 定められていなかったこと
 - ア) 当該事業年度に鉄道側が施行する事業について、鉄道側の実際の資金需要に応じた負担金の支払時期及び方法について協議すること。
 - イ)都市側が必要と認めるときは、鉄道側に対して事業に関する資料の提出又は報告を求めたり、現地確認を求めたりすることができること。
 - ウ) 各事業年度終了時に、鉄道側が実施した事業の事業内容、出来高等を設計図書等により相互に確認し、これに基づき事業量及び負担金の額を確定し、負担金について清算を行うこと。

② 建設省において

- ア) 負担金の支払が適切に行われるよう、基本 協定等に盛り込むべき上記のような内容を事 業主体に明示するなどしていなかったこと。
- イ)連続立体交差事業の実施状況を十分に把握 しておらず、事業主体に対する指導が十分で なかったこと。

(3) 是正改善の措置

連続立体交差事業の重要性に鑑み、建設省において事業の実施状況を十分把握するとともに、次の条項等を基本協定において定めるなどして負担金の支払を適時適切に行うよう通達を発するなどして指導することにより、補助事業の執行の適正を期し、もっ

て国庫補助金の効率的使用を図る要があると認められる。

- ① 当該事業年度に実施する事業の事業費について、鉄道側から実際の資金需要に応じた資金計画の提出を受け、これに基づき負担金の支払時期及び方法について協議すること
- ② 都市側が必要と認めるときは、鉄道側に対し 事業に関する資料の提出又は報告を求めたり、 現地確認を求めたりすることができること
- ③ 各事業年度終了時に、鉄道側が行った当該年度の事業費の決算に基づき事業費及び負担金の額を確定し、負担金について清算を行うこと。その際、鉄道側が実施した事業の事業内容、出来高等を設計図書等により相互に確認すること

2. 建設省の対応

建設省としては、連続立体交差事業に係る工事委託の現状に鑑み、平成5年3月に担当者会議を開催し、適正な事務手続きの周知徹底を図るとともに、負担金の支払等が適正に行われるよう、支払時期及び方法、資料の提出、現地の確認、清算方法等を明示した年度協定(標準)を平成5年7月30日付課長通達により各都道府県に通知するとともに、11月18日付局長通達により、課長通達の遵守を求めているところである。

加えて、今後とも事業の実施状況の把握に努め、 適切な指導を行ってゆくこととしている。

(参考) 7/30付標準協定の趣旨

従来、地方公共団体と鉄道事業者との間で締結されている年度協定において、以下の項目について、内容が不十分な箇所が見受けられたため、今回標準協定を通知し、厳正・的確な事業執行が図られるよう措置した。

(改善ポイント)

支払いの明確化・適正化

- ① 鉄道事業者による資金計画書の作成及び相互 確認
- ② 資金計画書に基づく分割支払い

委託工事の出来高確認、精算の適正化

- ① 出来高確認の適正な実施(現地確認、出来高確認調書検査)
- ② 年度精算調書の作成(出来高確認等)

事業執行調整の円滑化

- ① 進捗状況報告の適正化
 - ② 年度執行確認協議の適正な実施(確実な事務手続きの実施)

おわりに

今回の会計検査院の指摘を受けての事務的対応については、街路課として非常に多くのエネルギーを 費やした。

しかし、このことを契機として鉄道事業者との関係がより適正なものとなると考えれば、非常に有効・有用なものであったとも考えられる。

今後とも、鉄道事業者との調整については、今回 の指摘の趣旨を十分踏まえつつ、適正・的確・適切 に進められることをお願いする。



参考データ

鉄道駅におけるエレベーターの整備指針について

建設省都市局街路課

平成5年に、運輸省において「鉄道駅におけるエレベーターの整備指針」が策定されましたので、ここにお知らせいたします。

連続立体交差事業の実施にあたっては、エレベーター・エスカレーターの整備が鉄道事業者の責務であることには変わりがないため、その設置についての費用負担について、従来どおり、都市側としての必要性を十分勘案したうえで判断していただきたいと考えております。

●エレベーター整備指針の考え方

(1) 新設、大改良を行う駅で、スロープにより段差を解消できない場合は少なくとも1つの通路にエレベーターを設置する事とする。ただし、地形上、管理上等のため設置が困難な場合等には例外的に

設置しなくても差し支えないこととする。

- (2) 既設駅におけるエレベーター設置は、駅施設の 改良等大規模な投資を必要とすることから、5 m 以上の段差があり1日あたりの乗降客が5,000人 以上ある駅について、駅の構造、地域の協力の程 度等を勘案して順次計画的に整備するよう努める 事とする。
- (3) エレベーターの設置に当たっては、駅の構造上 の問題がない限り、容易に利用できる位置に設置 し、一般利用者も利用可能とすることとする。

なお、エレベーターの設置だけでは旅客への対応 が困難である場合には、エレベーターの設置と併せ てエスカレーターの設置も引き続き進めることとす る。

(別添)

鉄道駅におけるエレベーターの整備指針

- 1. エレベーターを設置する駅及び設置箇所
 - (1) 新設又は大改良を行う駅であって、スロープにより段差を解消できないものには、移動制約者の円滑な垂直移動を図るため、プラットホームと公共通路を結ぶ通路又はプラットホームと他の路線のプラットホームを結ぶ通路の各々について少なくとも一のエレベーターを設置すること。

ただし、次のいずれかに該当する場合にはこの限りではない。

- ① 駅に隣接する他の施設のエレベーター又は スロープの利用によって移動制約者の円滑な 垂直移動が図られる場合
- ② 地形上等のため、エレベーターを設置する 場所を確保することができない場合
- ③ 管理上等のため、エレベーターを設置する ことが著しく困難である場合

④ 駅の所在する地方公共団体が、移動制約者の利用状況、代替措置の状況等を考慮して当該駅にエレベーターが設置されなくても差し支えないと認める場合

ただし、この場合にあっては、将来、エレベーターを設置する必要が生じたときに設置 困難とならないよう設計等の配慮を行うこと。

(2) 既設駅については、5 m以上の段差があり、1 日当たりの乗降客が5,000人以上ある駅につい て、移動制約者の数、地域の協力の程度、地形、 駅の構造等を勘案しつつ順次計画的に整備する よう努めること。

ただし、次のいずれかに該当する場合はこの 限りではない。

① 駅に隣接する他の施設のエレベーター又は スロープの利用によって移動制約者の円滑な 垂直移動が図られる場合

- ② 地形上等のため、エレベーターを設置する 場所を確保することができない場合
- ③ エレベーターの設置が、駅の大改良と同等 の投資を必要とする場合、用地の確保が困難 である場合等
- (注) 駅の大改良とは、基本的には次のとおりとする。
 - ・駅の移設や高架化、地下化など駅全体にわ たる改築

- ・駅舎の橋上化等の改築であって、通路や階 段部分まで含めた全面的な改良を伴うもの
- 2. エレベーターの構造及び設置位置
 - (1) 車いすに乗車したまま利用できる構造のものであること。
 - (2) 構造上の問題がない限り、容易に利用できる 位置に設置することとし、車いす使用者以外の 者も利用可能とすること。

鉄道駅におけるエスカレーターの整備指針

- 1. エスカレーターを設置する駅及び設置基数
 - (1) 新設又は大改良する駅
 - ① 次に掲げる構造を有する駅であって1日当たりの乗降客が5,000人以上のものには、プラットホームと公共通路を結ぶ通路又はプラットホームと他の路線のプラットホームを結ぶ通路の各々について少なくとも一の通路に原則として上り及び下り専用のエスカレーターをそれぞれ設置すること。
 - a. プラットホームから公共通路への間あるいは公共通路からプラットホームへの間における上り方向の高さの累計が5m以上となる高低差のあるもの
 - b. プラットホームから他の路線のプラット ホームへの間あるいは他の路線のプラット ホームからプラットホームへの間における 上り方向の高さの累計が 5 m以上となる高 低差のあるもの

ただし、次のいずれかに該当する場合には、 この限りではない。

- a. 当該駅のエレベーター若しくはスロープ 又は駅に隣接する他の施設のエレベーター、 エスカレーター若しくはスロープの利用に よって、旅客の円滑な移動が確保される場 合
- b. 地形上等のため、エスカレーターを設置 することができない場合
- c. 管理上等のため、エスカレーターを設置 することが著しく困難である場合
- ② 上り及び下り専用のエスカレーターをそれ ぞれ設置することができない場合にあっても、

最低一方向のエスカレーターを設置すること。 この場合の運行は上りを優先とするが、利用 状況により下りとして運用してもよい。

- ③ 特に利用者の多い通路には可能な限り設置 することが望ましい。
- (2) 既設駅

既設駅におけるエスカレーターの設置については、新設又は大改良する駅における整備指針に準ずることとするが、その推進にあたっては可能な限り早期に設置するものとし、遅くとも概ね10年程度以内に整備することを目標として、利用者の数、地域の協力の程度、地形、駅の構造等を勘案しつつ順次計画的に整備するよう努めること。

ただし、エスカレーターを設置するにあたって、駅の大改良と同等の投資を必要とする場合若しくは用地の確保が困難である場合等にあっては、設置可能な箇所についてエスカレーターを設置することとし、整備指針に合致したエスカレーターの設置は、当該駅の大改良の機会をとらえて行うこと。

- (注) 駅の大改良とは、基本的には次のとおりとする。
 - ・駅の移設や高架化、地下化など駅全体にわ たる改築
 - ・駅舎の橋上化等の改築であって、通路や階 段部分まで含めた全面的な改良を伴うもの
- 2. エスカレーターの構造

エレベーター又はスロープが設置されない駅におけるエスカレーターの構造は、原則として車いすに乗車したまま利用できる構造のものとすること。

トピックス

1. 都心交通改善事業の創設について

建設省都市局街路課

はじめに

街路課においては、都心部における交通混雑の解消、公共交通機関の利便性の向上、高齢者を含めた歩行者の移動性の向上等の喫緊の政策課題により的確に対応するため、平成6年度より複合交通空間整備事業を拡充し、都心交通改善事業を創設、今後積極的に実施していくこととしている。

以下にその概要について述べることとする。

1. 目的

街路事業等による施設整備と併せ、公共的通路、 歩行支援施設等の交通改善効果を高める施設整備を 一体的に行い、歩行者の移動性の向上、公共交通機 関の利便性の向上、市街地の高度利用・活性化を図 ること。

2. 施策の概要

(1) 対象地区

- ① 三大都市圏、県庁所在地又は25万人以上の都市圏に存する地区であること。
- ② 次のいずれかの要件に該当する地区であること。
 - (イ) 道路、鉄道等の公共施設又は大規模建築物 群により市街地が分断される地区で、一体化 の必要性が高い地区
 - (ロ) 市街地環境上及び防災上、公共空間確保の 必要性が高い地区
 - (v) 交通機能の強化が必要な駅又はバス停を中 心とする地区
 - (二) 地下を利用し一体的に連絡する必要のある 中心市街地

(2) 助成対象

① 街路事業等による都市交通基盤施設整備(通 常の街路事業等の補助率)

- ② 都市交通基盤施設の機能を補完し、交通改善効果を高める施設整備(補助率1/3)
 - (イ) 公共的空間の整備
 - (ロ) 交通情報コーナー等の整備
 - (v) 地下交通ネットワークの管理情報システム、 防災施設等の整備
 - (二) 地下交通ネットワークの出入口として設け られる共同利用施設の整備

(ホ) 荷捌き駐車施設の整備

駐車場整備地区または商業地域若しくは近 隣商業地域内で整備され、次のいずれかに該 当する荷捌き駐車施設の整備

- ・荷捌き対象区域の面積が概ね1ha以上であること
- 10店舗以上の地権者等への荷捌きを対象と するものであること
- ③ 整備計画策定費(補助率1/3)※ は拡充事項である。

(3) 留意点

1)都心交通改善事業のスキーム 市街地の都心部において望ましい都心地区形 成のためには、

- ① 適正な交通機関別の機能分担への誘導
- ② 交通施設の体系化
- ③ 地区の交通需要に対応した施設の整備
- ④ 都心部の活性化

等を図る必要があるが、都心交通改善事業は、これら課題に対応するため創設されており、具体的には、官民の協力のもとに、街路等の交通施設とあわせ、交通改善効果を高める施設(公共的空間等)の整備、ならびにこれらの交通施設を有効に活用するソフト施策(規制、誘導策)を一体的に実施する事業である。

○交通体系整備の方策

V	
都市交通基盤整備 (街路事業等による整備)	交通改善効果を高める施設 整備(都心交通改善事業)
新交通システム等	公共的通路
環状道路	(人工地盤、公開空地)
駅前広場、駐車場	歩行支援施設
駐輪場	荷捌き駐車施設
駐車場案内システム	等
自転車歩行者ネットワーク	
等	

関連するソフト施策の実施 官民が共同して実施する交 通改善に資するソフト活動

2) その他

より詳細な内容については制度要綱に定めることとなる。

おわりに

都心における円滑かつ安全な移動手段の確保や土 地利用の効率化は、人々の暮らしのために非常に重 要であり、本事業はその実現のための有用な手法の ひとつであると考えている。

今後、よりよいまちづくりを進めていくうえで、 本事業の活用を積極的に検討されることをお願いす る。



2. 阪急京都線(高槻市駅周辺)の竣工

大阪府土木部都市整備局交通政策課 連続立体交差係長 川 野 正 一 技師 安 渡 優

1. はじめに

建設省所管の国庫補助事業として、事業主体の大阪府が高槻市、阪急電鉄㈱と共に進めてきました阪急京都線(高槻市駅周辺)連続立体交差事業がこのたび完了し、平成6年2月17日に竣工式典を開催いたしました。

本稿では、事業の概要を説明してから、当日の式 典の様子を紹介させていただきます。

2. 事業の概要

大阪と京都の二大都市の中心に位置する高槻市は 工業の立地とベッドタウン化が進み、その後人口集 中と急激な都市化にみまわれました。

そのため都市機能の面において問題点が多く、特に大阪と京都を結ぶ阪急京都線は、市内を東西に縦断して南北方向の交通渋滞や市街地の分断などの原因となっており、路線バスの運行にも支障を来していました。

特に国道170号と171号が交差する八丁畷交差点は、近接する踏切による影響と交差点での交通停滞が重なり、交通阻害のみならず市民生活においても安全面や環境面で大きな影響を及ぼしていました。

そこでこれらの問題点を解消すべく、昭和54年に 高槻市駅周辺で、連続立体交差事業に着手したもの です。

事業の概要は図-1及び下に示すとおりです。

○事業延長:2.8km

○総事業費:約303億円

○事業期間:昭和54年1月~平成5年度末

○除却踏切:10箇所

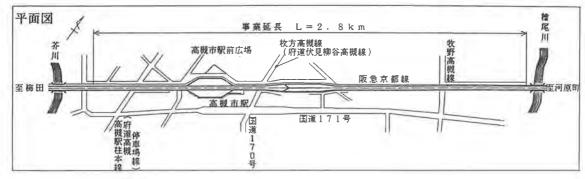
本事業の完了により10箇所の踏切が除却され、事業前の写真-1と事業後の写真-2の対比からもわかるように、交通の円滑化が図られました。

また、あわせて進めてきた都市計画道路の高槻駅 柱本線、枚方高槻線、阪急北側線、上田辺芥川線な どの整備が一挙に進展し、また駅前広場が整備され ました。

これらの相乗効果によって、さきほど述べた八丁 畷交差点の慢性的な交通渋滞が解消され、市営バス 等の阪急高槻駅・JR高槻市駅の各駅ターミナル間の 運行の定時制が確保されるなど、市街地中心部において都市交通の利便性と安全性が飛躍的に向上し、 魅力ある高槻の街づくりが大きく前進しました。

また、本事業により新たに生み出された高架下空間には、公共的施設として行政サービスコーナーや約6千台収用の自転車駐輪場が確保されています。

さらに商業施設としては昨年10月に「ミング阪急」 がオープンするなど、高槻市の新しい街づくりの一



図一1 概要図

環としての整備が進められています。

さらに大阪府では、「大阪府福祉のまちづくり条例」を平成5年度から施行するなど福祉社会の実現を目指しており、高槻市駅の駅舎でも新しくエレベーター3基、エスカレーター10基を設置するなど「人にやさしい街づくり」に配慮しています。

以上に述べましたように、写真一3に示す連続立体交差事業が完了したことにより、周辺のまちづくりに多大な影響を与え、地元高槻市の発展の大きなバネとなりました。

3. 竣工式典の概要

本事業の完成を祝い、平成6年2月17日に竣工式 典が執り行われ、多数の方々のご出席をいただきま した。

まず午前10時30分から高槻市駅の駅前広場において、竣工を記念するモニュメントの序幕式を行いました。

写真-4に示すこの竣工モニュメントは、二つの イメージを用いています。

一つは高槻市政50周年の「五」の字のイメージで、もう一つは戦国時代のキリシタン大名として著名な、高山右近の居城であったいにしえの高槻城の石垣のイメージであり、市民の憩いの場としての利用が期待されます。

その後場所を移し、午前11時より竣工式典を執り 行いました。

式典には、建設省都市局街路課の溜水課長、運輸 省近畿運輸局の楠木局長をはじめ、約400名が出席 され、盛大に挙行されました。



写真一3 全景



写真一1 事業前





写真一2 事業後

4. 終わりに

以上に述べましたように、本事業は15年の歳月を かけて事業を完了し、数々の事業効果を発揮してい ます。

このように本事業が無事完了しましたのも、長期間にわたり本事業を支えてくださった建設省、運輸省をはじめ、各種関係機関の皆様のご支援、ご指導の賜物であり、また高槻市、阪急電鉄㈱、そしてなによりも地元の方々のご協力の賜物であると存じ、心より厚くお礼申し上げます。



写真一4 モニュメント

海外事情

欧州地下空間利用調査団に参加して

建設省都市局街路課

街路事業調整官 近藤秀明

はじめに

昨年9月25日から約2週間、都市地下空間活用研究会の海外調査団の一員として、ヘルシンキ(フィンランド)で開催されたIFHP国際会議への出席と都市地下空間利用の調査のためノルウェー、ハンガリー、ギリシャ、フランスの各地を訪問する機会を得ました。会議の内容等については、また別の機会に詳しく報告することとして、とりあえず訪問した各国の個人的な印象を以下の通り簡単に報告したい。各国とも滞在日数がわずかであったこと、自分自身の経験の浅さ等から、表面的な印象を述べることにとどまらざるを得ないことをお許し願いたい。



写真 1 − 1 ヘルシンキ市の中心部
☆石畳の道路と市電が古い街なみとマッチしている。



写真1-2 ヘルシンキ郊外のニュータウン ☆自然を残したゆとりある開発

1. フィンランド

景気が低迷しているとのことであったが、観光シーズンも終わった時期にもかかわらずヘルシンキは燃えるような紅葉の季節であり、絵葉書でも見ているような落着いた美しい町であった。バスと路面電車が発達した人口50万人(圏域人口85万人)程のコンパクトな都市であり、中心市街地から自動車で10分も行くと豊かな水と森があらわれる。丁度、わが国の地方都市(県庁所在都市クラス)のようであった。また、郊外(10~20㎞圏)には2~3万人規模のニュータウンが数カ所開発されており鉄道(国鉄、地下鉄)やバスで都心と繋がっている。これらのニュータウンは自然を十分に残したゆったりした配置の計画となっており、幹線道路からは樹林のなか



写真1-3 ヘルシンキの地下鉄の終点付近 ☆良質な岩盤をくり貫いたトンネルとトンネル上部の高 層住宅

にわずかに住宅(高層から戸建てまで揃っている。) が見える程度である。戸あたりの住宅の規模は概して小さめ(平均床面積74.4㎡)であるが、寒冷地のため地域暖房(発電と兼用)はほぼ完備しているとのことである。

地下利用に関しては、氷河によって削られた良質な岩盤の上にできた都市であるため、掘削が容易であり、大規模な温水プール、下水処理場、地下鉄、教会等が建設されており、相当うまく利用されている印象を受けた。地下利用の特長としてはシェルター(防空壕)としての利用が前提とされており、地下鉄の駅などは我々の感覚では考えられないほどの大深度・大空間であった。

国民性は親切でやさしく、路面電車のなかで切符の扱い方に困っていると周りの人がすぐに声をかけてくれるなど、親しみを覚えた。

2. ノルウェー

北海油田の産出以来、経済的には欧州でも最も好 調であり、落着いたヘルシンキの街とは対照的にオ スロの街は活気に溢れているように思われた。視察 先のヨービックはオスロから120km程北にある小さ な町(人口2.6万人)であるが、半年後の冬期オリン ピック(リレハンメル)をまじかにひかえ大規模な 地下のアイスホッケー場(6千人収容)が5月に完 成したばかりであった。世界でも最大級の地下空洞 (61m×91m) とのことであり、防災・排煙・避難等 に十分な工夫がされている上にシェルターとしての 利用が考慮されている。何故このような計画が取り 上げられたかとの問いには、気候上の有利性、自然 との調和、地質の安定性、話題性等をあげていた。 オスロは古い街ではあるが、港湾後背地の再開発や 高層ビルの建設など新しい都市開発も相当進んでい た。また、都心部に乗り入れる自動車から料金をと るという、いわゆるロードプライシングを導入して いる。都心部の混雑緩和のため、新しい都心道路ト ンネル等を整備するための資金に当てるとのことで ある。

滞在期間が短かったこともあり、あまり詳しいことはわからなかったが、街にはいたるところ彫刻があふれ、文化的な薫りを感じさせるところであり、また訪れてみたいところであった。



写真 2-1 ヨービックの地下アイスホッケーリンク \triangle ノルウェーの地下利用技術の粋を集めた施設である。



写真 2 — 2 オスロ市郊外の田園風景 ☆絵本を見ているように美しい。紅葉も見事であった。



写真 2 − 3 オスロ市内の港湾後背地の再開発

☆ボードウォークと倉庫の外観を残した再開発が独特の
雰囲気をかもし出している。

3. ハンガリー

深夜にブダペスト空港に着くと、暗いうえに設備も悪い。3年前まではソ連の強い影響下にあった国なので、どんな国なのか一層心配になった。ブダペスト(人口210万人)の街の明かりが見えてくると、ドナウ川(右岸側がブダ地区、左岸側がペスト地区となっている)に架かる橋や丘の中腹のブダ城が美しくライトアップされ幻想的な姿が浮かび上がってきた。ブダペストに欧州大陸で最初の地下鉄(1896年、ロンドンの1863年に次いで世界で2番め)が建設されたことからも分かるように、第1次大戦前までは強大な国であり、農業生産も豊富である。

建国以来、周辺の国々との度重なる抗争があり、 破壊が繰り返されたが、ブダペストは昔のままに再 建されたとのことであり、薄汚れた感じはするが町 並みに統一感があり、パリにも似た何とも言えぬ雰 囲気がある。最近の都市整備上の最大の課題は交通 問題であり、都心部には路上駐車が蔓延している。 このため、環状高速道路と地下鉄の新設、都心部及 び郊外の環状道路沿いの地下鉄駅周辺に大規模な駐 車場の建設等を進めようとしているが、資金の問題 で必ずしもうまく進んでいないようである。

地下鉄を視察したが、欧州大陸で最初の地下鉄は 東京の銀座線を更に小さくし、ちょうどマイクロバ スが2台繋がったようなものであった。トンネル空 間は浅く、断面も車両ぎりぎりであり当時の技術水 準がしのばれる。その後に建設されたものは、普通 サイズになっている。

約50年間続いた社会体制が変わって間もないこともあり、全体に課題が山積しているようであり、



写真3-1 ドナウ川とブダペストの市街地 ☆古い様式の建物が復元されていて統一観がある。



写真3-2 ヨーロッパ大陸最初の地下鉄
☆トンネル空間は狭く、車輌も馬車に似た小さなものである。



写真3-3 ブダペスト中心部のお土産店 ☆レース編み、衣服等の民芸品が美しい。

今後どのように変わっていくのか興味深い。

4. ギリシャ

国会議員の選挙期間中であり、アテネ市内は騒音とポスターが溢れていた。ギリシャ人は特に政治に関心が高いとのことで、深夜まで「お祭り」のような騒ぎようである。市内は世界有数の観光地であるにもかかわらず、観光スポット以外の街は全体にひどく雑然としており、いささか落胆した。

視察先のサントリーニ島は、アテネから飛行機で 40分程南東にいったエーゲ海上に浮かぶ三日月形の 島であり、紀元前15世紀に大爆発を起こしたカルデ ラ火山の外輪山の一部である。海から切り立った断



写真 4 − 1 アテネ市内の路地裏 ☆観光客があふれている。



写真4-2 アテネのシンボルのパルテノン神殿 ☆修復工事が続いている



写真4-3 サントリーニ島の集落 ☆ガケの上にへばりつくように建物がたっている。

崖 (海抜300m程) の上に集落が形成されている。もともとは海上交易の拠点として栄えたとのことであるが、いまは観光・保養地として有名なところである。切り立った崖をくり貫いた独特の洞窟住居があり、今でも、住宅等として使われている。居室は小さく、換気・採光も不十分なように見受けられた。島の建物は構造、色彩等が厳しく制限されており伝統的な様式の外は許可されないとのことであり、紺碧の海、抜けるような青空の中に広がる白い色に統一された古風な町並みは、まさに魅惑的である。のんびりと1週間ほど滞在できたら心が洗われるのではないかと思ったが、日本人の習性からしてひどく退屈してしまうかもしれない。

5. フランス

フランスについては多くの人が紹介しているので 簡単にとどめたい。

いつ見ても、パリは不思議な街である。古いものと新しいものがうまく調和している。今回は、セーヌ川の上流地区の新しい開発を視察した。オストリッチ駅周辺の鉄道用地(跡地及び上空)と工場跡地を活用した大規模都市開発であり、ガラス張りの巨大な4棟の国立図書館(ミッテラン大統領の名前が付くということである)を中心とした総合的なプランが着々と進行していた。開発方式はこのプロジェクトのための特別の公社(市、国鉄、国等の出資)を設立し、一元的に実施している。しかし、市内の交通混雑は相変わらずひどく、視察先に向かうバスのなかで多くの時間を費やすこととなった。



写真5-1 セーヌ河畔の朝
☆川船がたくさん係留されていて交通手段としてよく利用されているのがわかる。



写真5-2 セーヌ河上流地区の開発

☆4棟の巨大なビルが建設中の国立図書館

おわりに

欧州は地図で見ても本当に小さな国が沢山ある。 特に、最近では民族意識の高まりから更に細分化されようとしている。一方では、EC統合化といった大きな動きがある。今回調査に参加してみて、国境と



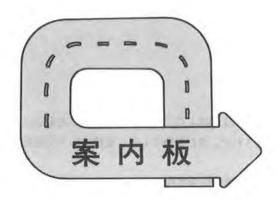
写真 5 - 3 パリ市郊外のニュータウン ☆運河が印象的である。

は何なのかと思い、支配・被支配を繰り返した歴史 の複雑さ、民族感情の根深さ、重さを痛感した次第 である。出張の機会を与えていただいた多くの方々 に感謝します。



笠 原

勤



——人事消息——

(平成6年4月1日付)

- 関東地方建設局東京国道工事事務所交通対策課長 (都市局街路課係長) 真田道夫
- 近畿地方建設局阪神国道工事事務所調査第二課長 (都市局街路課係長)本田武志
- 中部地方建設局道路部道路管理課 (都市局街路課) 塚 平 喜 博
- ・都市局街路課係長 (関東地方建設局企画部企画課係長) 石塚廣史
- 都市局街路課係長 (道路局日本道路公団・本州四国連絡橋公団監理官付係長)
- ・都市局街路課係長 (都市局街路課) 山川 修

富樫篤英

都市局街路課 (関東地方建設局相武国道工事事務所用地第一課)窪田勝夫 (平成6年5月25日付)

都市局街路課長補佐 (タイ王国派遣中)

(平成6年6月1日付)

- 国土庁長官官房会計課係長 (都市局街路課係長) 中 濱 千 尋
- 道路局企画課建設専門官 (都市局街路課長補佐) 松 井 直 人
- 都市局街路課係長 (都市局区画整理課係長) 林 晴 夫

【協会だより】

○社団法人日本交通計画協会第40回定期総会開催

社団法人日本交通計画協会の第40回定期総会が、去る4月27日午後2時より、サテライトホテル後楽園において、瀬戸山三男会長出席のもと、116会員の出席を得て開催された。また来賓として、監督官庁より建設省都市局街路課の溜水義久課長他をお迎えした。

なお、当日の議決事項は次のとおりで、各議案とも全員異議なく承認可決された。

〈第1号議案〉 平成5年度事業報告の承認を求むる件

〈第2号議案〉 平成5年度決算の承認を求むる件

〈第3号議案〉 平成6年度事業実施方針の承認を求むる件

〈第4号議案〉 平成6年度予算の承認を求むる件

〈第5号議案〉 役員改選に関する件

新役員は以下のとおり。

会長•玛	里事	元文部大臣・建設大臣・法務大臣	瀬戸	ЩĒ	三	男
副会長・	理事	衆議院議員・元法務大臣・国務大臣防衛庁長官	谷	Ш	和	穂
副会長・	理事	衆議院議員・元国務大臣経済企画庁長官・元大蔵事務次官	相	沢	英	之
副会長・	理事	衆議院議員	細	田	博	之
副会長・	理事	帝都高速度交通営団総裁	永	光	洋	
副会長•	理 事	慶応義塾大学環境情報学部教授	依	田	和	夫
理	事	衆議院議員•元社会保険庁長官	持	永	和	見
理	事	本州四国連絡橋公団顧問	Щ	根		孟
理	事	住宅•都市整備公団理事	/]\]]]	裕	章
理	事	東京都都市計画局長	長		裕	<u> </u>
理	事	広島市助役	Щ	野		宏
理	事	横浜市道路局長	77	神		孝
理	事	神戸市企画調整局長	Щ	下	彰	啓
理	事	日本車輌製造株式会社代表取締役社長	篠	原		治
理	事	三菱重工業株式会社取締役社長	相	Ш	賢力	大郎
理	事	株式会社神戸製鋼所取締役社長	亀	高	素	吉
理	事	川崎重工業株式会社代表取締役社長	大	庭		浩
理	事	株式会社新潟鐵工所取締役社長	鷲	尾	秀	夫
理	事	日本鋼管株式会社代表取締役社長	\equiv	好	俊	吉
理	事	石川島播磨重工業株式会社代表取締役社長	稲	葉	興	作
理	事	高砂熱学工業株式会社代表取締役社長	石	井		勝
理	事	清水建設株式会社代表取締役社長	今	村	治	輔
理	事	株式会社大林組代表取締役社長	津	室	隆	夫
理	事	大成建設株式会社代表取締役副会長	里	見	泰	男
理	事	鹿島建設株式会社代表取締役社長	宮	崎		明

理			事	株式会社熊谷組取締役社長		熊	谷	太一	一郎	
理			事	株式会社間組取締役社長		松	本	幹	生	
理			事	不動建設核	不動建設株式会社代表取締役会長			野		勝
専	務	理	事	社団法人	日本交通計画協会	専務理事	田]][尚	人
常	務	理	事	社団法人	日本交通計画協会	常務理事	宮	本	高	志
監			事	日本環境技研株式会社代表取締役社長			中	嶋	浩	==
監			事	ランドブレ	ノイン株式会社代表項	汉締役社長	吉	武	祐	_
監			事	株式会社ユ	ニックス都市研究所作	代表取締役	青	Щ	俊	介



〈都市と交通〉

通巻31号

平成6年6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

勝美印刷株式会社

●協会より発行図書のお知らせ

街路事業事務必携—平成4年版—

A 5 版 860ページ 3.500円(消費稅込) 監 修 建設省都市局街路課 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 等にともない、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にあって、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
- 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
- 設計協議 3.8

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
- 事業指失
- 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 步行者専用道路整備
- 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
- 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 歷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
- 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
- 都市廃棄物処理新システム開発事業 8 - 5

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查 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