

都市と交通

1996

特集・街路と沿道との一体整備

No.37



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.37 Jan. 1996

C・O・N・T・E・N・T・S

巻頭言	街路と沿道との一体整備 ・福岡市 桑原 敬一	5
随想	上海と北京 ・京都大学工学部 川崎 清	7
特集	テーマ●街路と沿道との一体整備	
1	「道路と沿道市街地の一体的整備」の歩み・課題・展望 ・日本大学理工学部土木工学科 岸井 隆幸	10
2	街路と沿道との一体的整備手法について ・建設省都市局街路課	16
3	地域環境と調和のとれた街路整備 —放射第36号線の整備— ・東京都建設局道路建設部街路課 柿塚 至	21
4	沿道区画整理型街路事業 —東久留米駅西口地区— ・東久留米市都市計画部 海老沢 洋	25
5	商店街活性化街路事業について —山口県徳山市遠石江口線— ・徳山市建設部土木管理課 幾瀬 久雄	30
6	セットバック誘導型地区計画制度を活用した幹線街路の整備促進方策 ・大阪市建設局街路部計画課 橘 實	35
〈まちづくりと街路〉1	「鬼太郎に逢えるまち」 —水木しげるロード整備事業— ・堺港市建設部都市計画課 黒目 友則	39
2	西鉄大牟田線薬院駅付近連続立体交差事業 ・福岡市土木局道路建設部街路課 岩崎 憲彰	44
〈アンダーグラウンド〉	「住民参加の道路づくり」 —(仮称)恩田元石川線での試み— ・横浜市都市計画局都市計画課 水越 猛	49
参考データ	面的整備事業の事業箇所一覧 ・建設省都市局街路課	52
海外事情	米国の都市づくり事情 —シアトル市とニューヨーク市— ・東京都都市計画局建築指導部調査課 木村 宣代	55
案内板		61
協会だより		61

表紙……環境施設帯の整備の事例—東京都補助230号線・練馬区—

街路と沿道との一体整備の事例

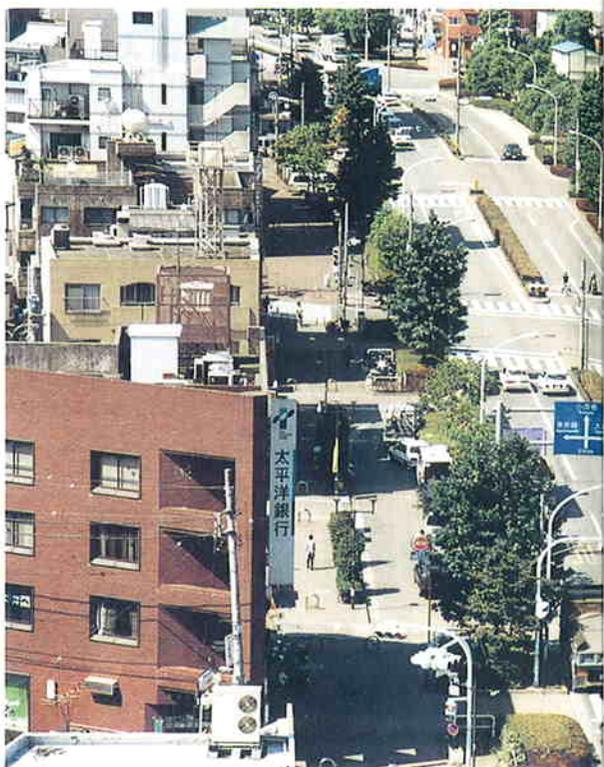


▲施工前

沿道区画整理型街路事業の整備事例（東京都東久留米市）

▼施工後





東京都放射

▲▶築堤による植栽により
歩道を分離





▲全景



▲沿道利用のための副道の設置

第 36 号 線



▶遮音壁の設置

商店街活性化街路事業の
整備例（山口県徳山市）



▲施工前



◀施工後



▲植栽柵とストレートベンチ



▲モニュメント、車止め

街路と沿道との一体整備

福岡市長 桑原敬一



1. 福岡市のあらし

福岡市は九州の北部に位置し、北を糸島半島と海の中道の二つの腕で博多湾を抱き、背後には背振・三郡山系の緑の山々が連なる、恵まれた自然と豊かな歴史に育まれた都市であります。

昭和の初頭には人口約15万人、九州第3の都市でありましたが、戦後の復興、日本経済の高度成長、大きな時代の潮流の中で、経済、行政、情報、文化等が集積し、今日では、面積336.8km²、人口128万人を擁する九州の中核都市として成長を続けております。

また、有史以前より地理的にも、歴史的にも大陸とのつながりが強く、国際化の潮流の中で、アジア・太平洋地域の国々を対象として、平成元年度に開催したアジア太平洋博覧会（よかトピア）を契機として、世界のあらゆる国との交流を進めながら、アジアの拠点都市を目指しております。

今年夏、世界162カ国から約6,000人の選手・役員の参加を得て、また、全国から約12,000人のボランティアの協力のもと、ユニバーシアード福岡大会を開催することができました。おかげをもちまして、内外から高い評価を受け、Fukuokaの名を世界に広めることができました。

2. 福岡市のまちづくりの方針

本市では、昭和36年度より総合計画を策定し、まちづくりに取り組んでまいりました。

現在は、昭和63年度に策定した第6次総合計画において、時代の大きな潮流のうねりの中、21世紀のあるべき姿を眺望しつつ、豊かで質の高い生活を実現するために、「自立し優しさを共有する

市民の都市」「自然を生かす快適な生活の都市」「海と歴史を抱いた文化の都市」「活力あるアジアの拠点都市」を本市の目指す4つの都市像として掲げ、まちづくりを進めています。

一方、去る1月17日に発生した阪神淡路大震災により、今後の都市基盤整備の見直しや防災対策の緊急課題に直面しているところであります。

このような状況下、国際化、情報化、高齢化等に的確に対応するとともに、防災都市として、さらには、活力と魅力に満ちた国際都市を目指して、安全・快適かつ機能的な都市整備を図るため、社会活動を支える根幹的な社会資本整備として、第11次道路整備5箇年計画に基づき「まちづくりは道づくりから」を理念として、効率的で計画的な道路整備を推進し、魅力あるまちづくりに積極的に取り組んでおります。

今後とも、都市の骨格をなす基幹道路の整備をはじめ、日常生活に密着した生活道路ならびに災害時の避難路等に至るまで、体系的整備に努め希望に満ちた都市をつくっていききたいと考えております。

3. 街路と沿道との一体整備

街路は、私たちの生活を支える上でもっとも身近な都市基盤施設であり、豊かな暮らしを実現し、活力あるまちづくりを進めていくためには重要な施設であります。

その果たす役割は、道路整備後、沿道の建物の建替え、高度化を促し、新しい街並みの形成を誘導するとともに、電気、電話などの供給処理施設並びに情報通信施設等を地中化することにより、

新たな都市空間を生みだし、沿道の活性化を促す機能を有しております。

また、連続立体交差事業、沿道区画整理型街路事業など、街路整備と面的整備を一体的に実施することにより、地区内道路利用の体系化を行い、消防活動困難区域の解消、居住環境の改善を図るという役割も果たしております。

さらに、阪神淡路大震災の事例からも明らかのように、火災や地震など非常災害が発生したときには、避難路を提供し、延焼を防止する防火帯の役割をも果たすものであります。

人々の意識につきましても「ものの豊かさ」から「心の豊かさ」を感じられるような社会が求められており、これからの道路整備につきましても、このように、単なる物資を運ぶ輸送路としてのみならず、地域の歴史、自然、風土等の特性を活かしながら、街路整備と一体となった沿道の住環境の整備を行い、魅力あるまちづくりを進めることが、今後、ますます求められると考えます。

4. 本市の取り組み

以上のような考えに基づき、本市においては、さまざまな街路と沿道との一体整備を進めております。

そのうち、本市の東部、宮崎地区は、総合計画において、地域中心として位置づけていますが、老朽家屋が密集し、細街路も多いため、消防活動にも支障をきたすような状況にあります。このた

め、連続立体交差事業と併せた区画整理事業により、踏切遮断による交通渋滞、事故の解消を図るとともに、鉄道により分断されている市街地の一体的なまちづくりを行うことにより、住環境の改善、商業機能の集積誘導を促し、交通結節機能の強化を図るものであります。

また、旧博多部の御供所・冷泉地区は博多祇園山笠で有名な櫛田神社や日本最初の禅寺である、聖福寺等の神社仏閣が多く存在し、太閤秀吉による町割が現在も残っているみちすじには古い町並みや町屋が群として残っており、歴史的地区環境整備街路事業の実施の導入を検討しております。

5. おわりに

今や人生80年の時代を迎えて、高齢者を中心とした自由時間の増大や勤労世代人口の相対的減少など、高齢化の進展は市民の社会生活、ライフスタイルに大きな影響を与え、高齢化を見据えた社会資本の整備が今後ますます重要になってくると思われます。

21世紀に向けて、お互いの個性を尊重しあい、コミュニティあふれる、心のかようまちづくりを目指して、「ハード」面、「ソフト」面、両面の施策をより実効あるものとしていくために、「ハート」面へ重点を置いて、街路と沿道との一体整備を推進し、住民参加による魅力あるまちづくりを行ってまいりたいと存じますので、引き続き皆様方のご支援、ご協力をお願い申し上げます。

随 想

上海と北京

◆京都大学工学部
教授 川崎 清



最近、世界の動向の中で、欧米の停滞と冷戦の終結によって東欧諸国の混乱が起きている中で、アジアの発展が注目されはじめています。わけでも最近の中国の動きについては、世界の注目が集まっています。こうした中で、ここ数年、私と中国の大学や文化人との間で密度の高い交流がはじまり出した。2年前の秋に、上海、西安、北京を訪れた際、上海の同済大学と北京の清華大学とは大学でのレクチャーを皮切りに、建築都市デザインについての教育研究の交流がはじまった。この秋には夫々同済大学顧問教授（終身）、清華大学客員教授（3年間）の称号と役割が与えられることとなった。西安では西安美術学院教授の茹桂等高名な書道家、水墨画家等の親交がはじまり、昨年は京都平安京建都1200年記念を機会に、京都で展示会開催のプロデュースを努めるなど、身辺にわかに中国づくことになった。

中国はこの数年めざましい発展はあるが、政治経済の先行きに若干不透明なところがあり、日本では、その動向を注目しつつも、警戒含みの観察をする向きが多い。私の見るところでは経済人達の中で、中国に熱い視線を送っている人達は大きく二つに分か

れるようである。天安門事件以前から付き合いをはじめた人達は、事件当時の混乱によるダメージを受けたことによって、中国との交流を悲観的に見るか、警戒心を緩めないでいるようであり、天安門以後、最近に付き合いをはじめた人達は、近年の目ざましい発展に対してかなり楽観的な見方をしているようだ。いずれも鄧小平以降の中国がどう変わるかについて極めて関心が高い。

私の中国に対する関心は大きく二つの側面がある。一つはやはり、中国3000年の歴史を通して積み上げてきた伝統的文化の側面に対する関心であり、中国文化を知ることは東洋の教養を深める上でも、日本の伝統文化のルーツを探る対象としても、興味深く、当然のことながら世の動向とは関わり無く、世情を超越した対象とみられるだろう。しかし、建築家として、現代建築や都市の問題を見る時は、政治経済の今後に無関心ではいられない。

私はどちらかと言うと、最近になって付き合いをはじめた方で、やや楽観的な立場にあることを前提に私の中国に対する見方を紹介したいと思っている。

鄧以後の政治的变化については、私の接した中国の知識人達の多くは、楽観的で、ロシアのような大きな変動はなく、緩やかな集団指導体制に移っていくのではないかと観測している。あるいは、東洋人特有の穏やかさの故か、激しい変化を好まないという願望を表現しているのかも知れない。確かに形の上では一党独裁ではあるが、言論や経済の上での自由化が進みつつあり、官僚体制内部での縁故びいきの体質や、贈収賄問題などの若干の腐敗が無いわけではないが、強権による締め付けがそれ程厳しくないなど、問題はあっても、革命前夜のような暗い世

相となっていない。ただ、官僚体制の中に実力ある人材登用に欠ける恨みがあって、知識人達の失望を買って、海外流出を招いていることは事実の様である。都市計画の側面からみると、都市への計画的な人口配置や土地の計画利用については、むしろ行政側のコントロールが働いていると見ることが出来る。

最近、公共的プロジェクトに関わって、しばしば訪問することになった上海では、NHKの中国特集の紹介などでも、その急速な発展ぶりが報じられているが、実際に2年前と現在の間でも、高速道路が開通したり、超高層がみるみる形になったりなど、見違えるくらいに変化している。経済の専門家達は、上海の経済成長は初期の急激な上昇カーブと比較すると最近はやや緩やかになってきて、上昇率は既に山を越したと見ている向きもあるが、私の目にはまだまだ目ざましく発展しているように見える。上海の都市開発は人口の集中によってスラム化している市の中心部を再開発すると共に、居住・行政・商業・生産などの都市機能を揚子江支流によって分断されている舗東地区と上海空港周辺の西部地区に再配分しつつ、東西に二つの大きな開発地区を計画し、東西を高速道路と地下鉄(将来)によって結ぶなど、都市整備をすすめている。将来は、舗東地区にもう一つ飛行場を計画するなど、まだまだ上海の都市計画は将来に向かって力強く進むと予想される。

世界的なバブル経済の崩壊のように、急激な発展の後に、急激な下降現象が起きることを危ぶむ向きは多い。私は経済学者ではないので、的確な判断は出来ないが、経済の自由化の進向と共にある程度の経済の変動原理を逃れることは出来ないが、中国の事情は自由主義諸国の資本主義経済と若干異なり、かなりの計画的制御が可能なことである。土地が公有化されており、土地の計画的制御が有効に働くことと、都市人口の膨脹に対して、人口の流入流出を許可制にして計画的配置が可能であるなどなど、全てがうまくいくとは限らないが、敏感に変動する我国などと比べると、かなり様子が違う。危ぶまれることは都市発展に伴って歴史的遺産の破壊や環境汚

染の問題が生じることで、上海も他の歴史都市に比べると都市の歴史は浅いが、租界時代に造られた石造建築物や里弄(リロン)住宅といわれる、いわば、上海の伝統的町屋となったレンガ建ての集合住宅などが多く姿を消すのではないかと心配される。また、郊外発展に対して都心部への車や人の集中が強まることと、車の所有率の向上などで、都心の一層の交通混雑や環境汚染が進むのではないかなど、様々な矛盾を抱えることも予想される。あるいは、上海周辺諸都市の工業発展などによって、伝統的なたたずまいを見せる江南水郷地帯の集落も崩れつつあり、それらを動的に保存することも一つの課題になっている。

歴史の浅い上海に比べると、北京は元にはじまり、明、清と受け継がれ歴史の蓄積も多く、現在も首都として機能している。高速道路などの基本的なインフラ整備や街路修景など、都市整備は着々と進んでおり、開発と文化財の保存など、バランスのとれた計画が効を奏している。これは国の経済配分の中で、首都整備に多くの資本が費やされたことを物語っており、全国一の総生産を誇る上海より都市整備が進んでいることが何よりもそれを物語っている。そこに上海の不満があり、その不満を解消する上で、中央の策した経済の自由化は効を奏している。

北京は既に、拠点的な伝統的建造物や文化遺産の保存が進んでおり、最近では伝統的四合院住宅など、いわゆる中国の町屋建築の保存と再生問題などが少しづつ話題を呼んでいる。

2年前に清華大学で講演した内容は、建築の環境的表現ということが清華大学建築学院の関心を呼び、建築のデザイン教育の実を挙げるために客員教授として招聘されるきっかけとなった。現在、市中の建築はデザイン的に見れば、機能的目標の達成が急務であって、創造的な観点から見れば、それ程進歩しているとは見えない。市中の建築は中心部は傾斜屋根を乗せることを義務づけ、中国の伝統的形体を表現しようとするなど、国のシンボル都市として全体的統一感の表現に努力の跡が見られる。しかし、洗

練さに欠ける恨みがあり、都市デザインの更なる向上が望まれる。また、都市全体の景観と建築の個性化の問題も、いずれ建築の表現の課題となっていくことが予想される。

北京と上海は、言葉も文化も、都市の発展形態も異なるが、現在は中国を代表する二大都市となっている。今後21世紀に生きる都市として統制型の北京か、自由形の上海か、いずれが中国をリードすることになるかなど、政治体制の変化と共に今後を占う問題として興味深い。

私の垣間見た中国はざっと以上の通りであるが、いずれにしても、世界が停滞している時に、この中国の発展ぶりは眼を見張るものがある。

今後21世紀へ向けても、多極化する世界情勢の中で、大国主義的傾向は薄められつつあるが、大まかな見方をすれば、18世紀はフランス、19世紀はイギリス、20世紀はアメリカと、世界をリードした傾向は、21世紀にアジア、中でも中国がそのバトンを受ける形になるのではないかと思っている。

1 「道路と沿道市街地の一体的整備」 の歩み・課題・展望

◆ 日本大学理工学部土木工学科
助教授 岸井隆幸

1. 「道路と沿道市街地の一体的整備」の歩み

「道路と沿道の一体整備」の今後を考えるために、まずこうした事業がこれまでどのように行われてきたかについて簡単に振り返ってみたい。

「道路と沿道市街地の一体的整備」はいわゆる「面的な市街地整備」につながるものであるが、今日までこうした「面的な市街地整備」手法の中心が土地区画整理事業であったことは異論がないであろう。もちろん、この土地区画整理事業も翻れば「農地の面的な整備」即ち「耕地整理」の歴史につながる。先験的な指導者を擁していた地域ではこの耕地整理の手法を活用して市街地（農地）の基盤整備、即ち「道路と沿道市街地（農地）の一体的整備」を実現しようとしてきた。例えば、今回の阪神淡路大震災で大きな被害を受けた神戸市では、1889年（明治22年）岡田徳兵衛等によって約165haにも及ぶ広大な地域（現在の湊川西川、JR北側の兵庫地域）で地主の土地供出による面的な新道開設事業（延長7,824m、幅員4.7～8.7m）が実施されているし、その後も明治30年代から40年代にかけて同様の新道開鑿事業が広範に実施され、現在の兵庫地域の原型が形成されてきた。そしてさらに、新耕地整理法（1909年）の制定後は現在の長田地区などで耕地整理組合が設立され、同地区では地区中央に当時としては極めて広幅員の8間東西道路、6間南北道路を整備したのである。¹⁾

しかし耕地整理はあくまでも農地の生産性を上げるために実施されるものであり、当初は土地所有者が農閑期を利用して実施し、結果的に農地の面積が増加することも想定していたように²⁾、健全な市街地を形成する上で必要な都市基盤を面的に用意しよ

うとする都市整備の意図と必ずしも合致するわけではない。こうした現実を受けて1919年（大正8年）わが国ではじめて制定された都市計画法（いわゆる旧法）では第12条、第13条、第16条に土地区画整理事業に関する規定が設けられ（手続きは既に制定されていた耕地整理法を準用することとされていたが）、ここで初めて土地区画整理事業が正式に面的に市街地を整備する手法として認知された。この中で第12条は耕地整理の流れを強く汲んだもので土地所有者などによる事業の実施をうたい、第13条は都市計画の立場を強調して公共団体が事業を実施する道を開いていた。そして、第16条は「建築敷地造成区画整理」と呼ばれ、「前項土地（道路、広場などの公共施設の用に供する土地）付近ノ土地ニシテ都市計画事業トシテノ建築敷地造成（公共施設の整備に伴って生ずるその公共施設に隣接する不整形または過小な残地を解消し、適正な宅地を造成して土地の合理的利用の増進を図ることを目的とするもの）ニ必要ナルモノハ政令ノ定ムル所ニ依リ之ヲ収用又ハ使用スルコトヲ得」と規定されていた。これはまさに「道路と沿道市街地の一体的整備」を意図するものであるといえよう。（なお、この条文の導入については1889年の東京市区改正土地建物処分規則が影響を及ぼしたものと推測されている。³⁾）しかしながらこの条文は必ずしも多く活用されることはなく、実施されたのは名古屋市の中川運河開削事業（1924年）、大阪寝屋川流末事業（1927年）、新宿西口駅前整理事業（1933年）にとどまっており、その後土地区画整理法が制定された際にこうした条項は盛り込まれることがなかった。なお、土地区画整理事業そのものはその後も幅広く実施され、主として平面的な土地操作による「道路と沿道市街地の一体的整備」に大きく寄与している。また、1959年（昭和34年）

には同事業に公共施設管理者負担金制度が導入され、今日では沿道土地区画整理型街路事業として街路事業の視点からも実施されていることは紹介するまでもないであろう。

次にこうした観点の事業が取り上げられたのは1961年（昭和36年）に公布された「公共施設の整備に関連する市街地改造に関する法」いわゆる「市街地改造事業」である。この市街地改造事業は今日の市街地再開発事業につながるものであるが、「その内容を端的に言えば、街路などの公共施設の整備を行う場合において、従前の街路のみの直接用地買収方式に代わるものとして、当該公共用地の付近地における建築物及び建築敷地の整備を併せ行うことによって当該地区の土地の集約的利用（高度利用）を実現し、もって公共施設用地の合理的確保と、地区関係権利者の定着を実現しようとする内容を内容としたものである。これを実現する法律的な手法として、超過収用制度を背景とし、関係権利者に対する現物補償制度を創設したところに本法の特色があるといえよう。（解説市街地改造法）」とあるように、「施行地区内にある土地建物等を施行者が買収または収用する事によって既存建物の除却清掃を行い、所定の道路などの用地を確保した上で残地に新たな建築物を建設する（同解説書）」ことを内容とし「新たに整備された建築施設の処分にあたっては従前の地区内における関係権利者にこれを優先的に譲渡する」こととされていた。同事業は1961年（昭和36年）から法が廃止された1969年（昭和44年）までに15地区が着手され、その地区面積は合計で34.2haに及んでいる。大阪駅前、東京新橋駅前、神戸三宮地区等が代表的な事例である。この事業は1969年（昭和45年）都市再開発法が制定された時に吸収される形で発展的に解消し、こうした周辺土地の高度利用を意図した「道路と沿道市街地の一体的整備」は現在の市街地再開発事業に承継されている。

その他、1970年（昭和45年）に制定された「幹線道路の沿道の整備に関する法律」にもふれておかなければならない。同法は1968年（昭和43年）に制定された騒音規制法、1974年（昭和49年）に提示された「道路環境保全のための道路用地の取得及び管理に関する基準」の通達（環境施設帯の設置通達）等を背景に、沿道整備道路の指定、沿道整備計画の策

定、市町村の土地の買い取りに対する国の無利子融資、緩衝建築物の建設費等の一部負担、防音工事助成等を実施することを内容としている。極めて交通量の多い道路に対象を限定しているものの、道路整備事業者は道路整備とともに沿道の環境対策についても実施することが必要であるとの認識を示した点は画期的であった。実際には現在までに約90kmの沿道27地区において沿道整備計画が決定され、沿道整備事業として住宅に対する防音工事約5,800戸、緩衝建築物の建築費一部負担26件、土地の買入れに対する無利子貸付12件が実施されている。

以上、振り返ると「道路と沿道の一体的整備」については今日まで土地区画整理事業や市街地再開発事業といった権利の変換を含んだ手法を生みだすとともに道路の施設概念や助成対象の拡大も実現してきた。しかし、道路整備全体を見渡せばこうした「一体整備」型事業が卓越しているわけではなく、現在でもいわゆる通常の用地買収型「街路事業」が未だに大きな役割を果たしていることは間違いがない。従って結果としてこうした街路事業が生み出している問題、抱えている問題もまた残されている。

そこで以下、本稿では土地区画整理事業のような本来一体的な取り組みを内包している事業手法ではなく、境域内の用地買収を基本とするいわゆるスモール「街路事業」を念頭においてその事業手法の改善という視点から論ずることとしたい。

2. 「道路と沿道市街地の一体的整備」の今日的課題

道路と沿道市街地との関係については、

- 1) 道路周辺の当該市街地の将来像実現のためにはどのような道路が必要か、
- 2) 具体的な道路整備に際して、その影響（短期及び長期）をどのように受け止め、どのような市街地整備上の工夫を施すことが必要か、
- 3) そうした目標はどのようにすれば速やか、かつ合理的・総合的に整備できるか、といった観点で見ることが必要であろう。

こうした視点を背景にすると、今日「道路と沿道市街地の一体的整備」が抱えている大きな課題は以下の4点にあるように思われる。

(1) 道路計画の位置付け

道路空間は都市内で最大のネットワーク化された公共空間であり、この空間に（原則として）全ての建築物が接していることを考えれば、道路空間は都市の空間構成全体の鍵を握っている公共基軸空間であるといっても過言ではない。従って、道路空間は都市の安全、健康、効率、文化あらゆる面から総合的に活用すべきであり、この基軸空間と周辺の民有空間とが協調して整備されることは極めて当然のことであることをまず認識しなければならない。つまりそもそも、道路空間だけが独自に存在すると考えることが誤りであり、その計画が道路構造令で定められている基準を満足する領域内にとどまっていること自体問題であるといわざるを得ない。道路計画の内容が道路境域を確定するにとどまっているのでは全ての道は開かれない。

(2) 幹線道路整備と環境問題

本年、道路整備と環境問題という観点からみて極めて大きな判断が下された。国道43号線騒音公害訴訟の最高裁判決である。結果として騒音65ホン以上の原告及び道路からの距離が20m以内の60ホンを超える原告からの損害賠償請求が認容されたのである。これは道路整備が周辺の環境と十分に調和した形で実現されなければならないということを改めて認識させる上で重要な判決であった。従来、道路整備はガソリン税をはじめとする自動車関連諸税を中心的な基礎として建設整備されてきたが、この判決は我々に対し、自動車に関連する受益者負担原則だけで満足するものではなく、自動車と共存するまちづくりのあり方を今一度考えることを要求している。こうした観点からも、道路はすでにその境域内に目を向けているだけでは許されないのである。

(3) 地区内道路網の整備

今日まで行政が積極的に関与してきた道路整備は主として国土幹線、地域幹線、都市幹線の道路であった。結果として地区内の道路網は土地区画整理事業地区のような面的整備事業が実施された地域以外では「開発許可に伴う開発者整備」、「建築物建築申請に伴う接道義務」を中心に確保されてきた。しかし、こうしたいわば受け身の整備体制は結果として十分な地区内道路網を確保することにつながらなかったことも事実である。（未だに宅地の40%以上

は幅員4m未満の道路に接するだけであるし、ネットワークの体系性は全く考えられていないといっても過言ではない。（図-1参照）

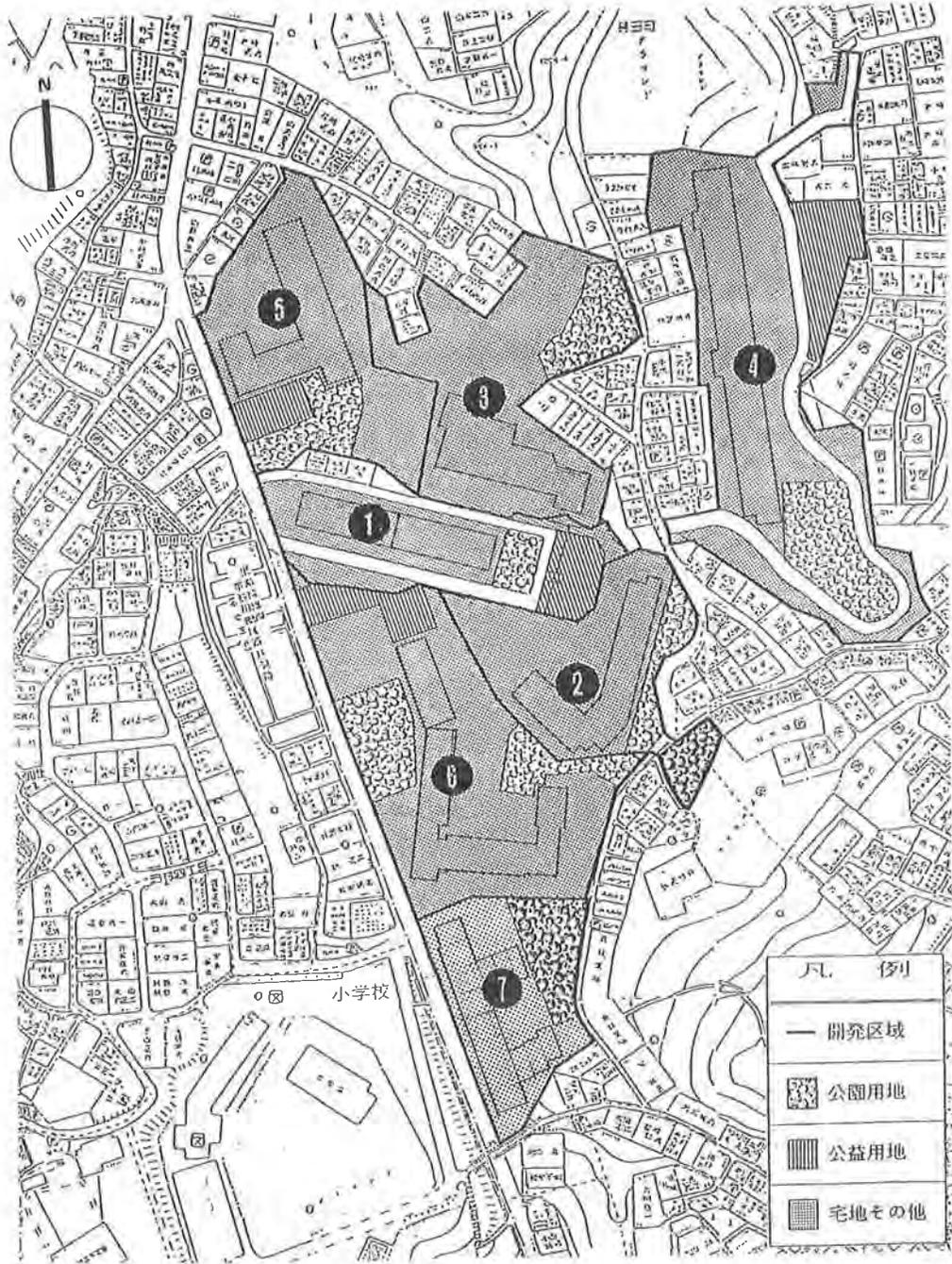
こうした地区内レベルの整備に対応する概念として近年「地区計画」という言葉が頻繁に利用されるようになった。しかしながら、わが国の「地区計画」は都市計画法、建築基準法の土地利用・建築形態制限が「用途地域」という一般的な規制にとどまっているため、そしてより詳細な内容を持つ建築協定が民事的取り扱いしかできなかったため、これらを補強するものが必要であると強く意識されて制定された経緯があり、地区内の公共施設を整備する手法としては十分ではない。つまり、未だに地区内道路網は土地所有の状況に依存して出来上がるのであり、従って、幹線道路が整備されても相変わらず多数の狭隘道路が様々な方向から交差し、交通の安全性すら十分に確保されているとはいえないし、交通の流れも阻害されることとなる。また、幹線道路整備によってようやく確保された安全な歩行空間も住区内への連続性を確保することができないのである。

こうした事態を打破するためには幹線系道路体系だけでなく地区内道路網整備も同時に実現する整備手法が是非とも必要である。

(4) 市民参加

近年、都市計画を立案する過程において、幅広い関係者の意向をできるだけ反映させる手続きをもつことがますます強く求められるようになりつつあることは疑いがない。こうした傾向は権利意識の高まりであるとともに計画策定を円滑に進めるためにそうした手法がより有効であると認識されてきた結果でもあると思われる。

しかしながら実際の道路整備の事業段階では都市計画あるいは道路管理者の有する計画が前提となって、粛々と用地買収交渉が行われ、粛々と限られた境域の中で土木工事を進めてゆくことが多いことも事実である。もちろん、説明会は実施されるし、計画策定の段階でも意見を述べる機会は用意されている。ただ、事業段階では事業者側は周辺状況から規定される事業のスケジュールを顧みつつ、代替地の提供や工事実施時期の調整といった柔軟性を持ち合わせるのが精一杯といっても過言ではないであろう。



図一 開発許可の積み重ねによる不整合な空間
 図の番号の順に申請がなされた結果、望ましい空間が誘導されたとはいえない例。

こうした状況が道路整備そのものに対する不安と不信を招くことになっているのではないだろうか。今日、防災上危険な市街地で避難路となる幹線道路を沿道の不燃化と合わせて実現することが強く求められているが、狭小な敷地、多くの借家人、複雑な権利関係を考えると、遠まわりなようでもできるだけ

早い時期から関係する人々の生活設計と協調する仕組みを考えること、そして何よりもそうした仕組みが事業本体に組み込まれることが求められているのではないだろうか。

3. 「道路と沿道市街地の一体的整備」の今後の展望

最後に本稿のまとめとして「道路と沿道市街地の一体的整備」の今後の展望について希望も交えて考えてみたい。

(1) 事業概念の拡大：「道路・沿道」総合整備方針の策定義務化と「街路事業」概念の拡大

まず、何を目的として道路整備に取り組むのかを明確に意識し、その実現に必要な範囲まで全てが「都市街路整備事業」であると考え直すことから始めなければならない。もちろん、現状の事業手法のままでは事業概念をいくら膨らまして、つまるところ他の関係者の手をもってしか実現しないではないかと反論されるかもしれないが、結局こうした状況に甘んじてこれまでのように限られた線の中の用地取得と建設工事をもって「街路事業」として見ると見方している限り何も始まらない。何よりもまず概念を広げることが必要である。

具体的には、幹線道路整備に際しては必ず沿道（できるならば周辺の住区単位）も含めて「道路・沿道」総合整備方針を定めることとしてはどうか。即ち、幹線道路の事業に先だって、

- ・道路空間、占用物件及び周辺空間の計画・デザインをどのように考えるか
- ・幹線道路整備に合わせて地区内道路網はどのように再編し、どのように当該幹線道路に接続させるか

（単独事業の合併施行、交通規制の実施も含めて立案する）

- ・当該幹線道路および関連地区道路周辺の敷地・建築をどのように整序するのか

（幹線道路の整備及び関連地区道路の整備に関わっている敷地に対し、残留希望、転出希望、共同建築物への参加等生活設計意向を調査し、残地の処理方針、必要な施設建築物、工作物の建設方針、地区計画等を活用した建築物規制の方針等を立案する）

- ・整備手法は何が最も妥当か

を検討することを義務づけるのである。こうした事業実施にかかる具体的な計画策定を通じて意識の変革、概念の拡大が喚起されるのであり、しかもこ

うした方針策定の副次的効果として、意向調査あるいは説明会の実施等を通じて関係者の意見を汲み上げる機会が増えること、あるいは逆により総合的な周辺空間整備を働きかけてゆく機会が増えること等が考えられる。

(2) 事業のパッケージ化：複合的な事業実施の推進

計画策定を通じた概念の拡大を実現した次は、実態的に事業の枠組を拡大することが必要である。従って仮に現在の「街路事業」の手法を尊重するとすれば「事業のパッケージ化」が求められているように思われる。例えば公園事業、他の公共公益施設設置事業等と複合化して残地を積極的に買収する共同事業を実施する、地区道路の整備や地区計画の決定と協調して行なわれる事業について優先的助成を行なう、街路事業と合わせて街区高度利用型の土地区画整理事業や市街地再開発事業を奨励する等様々な手法を複合化させてパッケージとして運用することで、実態的にスモール「街路事業」を拡大することが可能となるであろう。

(3) 事業手法の多様化：収用制度と申し出管理処分制度の組み合わせ

(2)で述べたように事業の複合化を推進するとしても最終的には道路境域内の整備が不可欠である。しかもその円滑な事業の実施のためには関係者の合意形成をどのように図ってゆくかが重要なポイントであり、そのためには「街路事業」自身が関係者の多様な生活設計に充分対応できる手法となることが必要であることはいうまでもない。

そういう観点から付加すべき内容を上げれば、例えば、土地区画整理事業が有している柔軟な土地操作（立体換地も含めて）の機能は必要不可欠であろう。また、先に記したように市街地再開発事業につながっていった市街地改造事業の建築物整備、あるいは沿道環境整備的建築物建設への助成は都市中心部で有効に働くものと思われる。つまり、現在の街路事業が有している収用権を背景にした強制力の強い仕組みとこうした他の事業が有している柔軟性を合わせ持つような仕組みを創出することが求められているのである。例えば、「道路・沿道」総合整備方針を示した上で、1)道路用地内は収用権を背景にしつつも合意を得たところから優先的に買収にあたる、2)次に関連地区内を対象に申し出に応じた任

意買収をする、3)その後、対象道路本体及び関連道路や宅地を整序するために残った人々の意向を再度調査し、4)最終的な地区整備計画を立案した上で、5)「申し出」を基礎とした権利の変換を行い、6)地区内で購入した用地を道路用地内に集約するとともに残余地は借家人用施設建築物の建設用地等とする、7)最後に「道路・沿道」総合整備方針の内容を地区計画として決定し将来にわたる道路と沿道の一体性を担保する、といったことが考えられる。もちろん、用地買収が十分にできない場合には最終的には道路用地内の収用が検討されなければならないし、事業資金を確保するために地区内で購入した土地の残余地については一般の市民に売却できるようにしておくことも必要である。また、申し出による権利の変換については「換地」という行政処分行為をダブルスタンダードで処理することは適切ではないので、このような「道路・沿道総合整備事業」を実現する主体の設定とあわせて土地地区画整理事業法の体系に特別の取扱いをうたう（例えば「農住組合」を特別に取り扱っているように）ようなことが考えられそうな気がする。なお、第2種市街地再開発事業のように管理処分が行なえるよ

うな強い権能を付与することも考えられるが、最後の手段は道路境域内の収用であるので単純な強制管理処分ではなく協定、組合的な仕組みを導入して土地地区画整理法、市街地再開発法を準用しつつ実質的に総合整備が行なえるようにしてしまう方がよいかもしれない。

道路境域内をゴリゴリと買うだけではなく周辺の売却希望者から土地を譲り受け（結果的には廉価な土地を購入することも可能である）、関係者の希望にもできるだけ応じてゆきながら、望ましい総合的な空間整備を実現する、こうした手法を道路整備主体に与えることによって現在のボトルネックを解消することができるかも知れないのである。どうすれば受け入れやすい手法となるのか、具体的な提案が必要とされている。

「道路と沿道市街地の一体的整備」は古くて新しい課題である。過去にも様々工夫を施してきたが、まだまだ考えなければならないことも多い。道路整備がまちづくりへの大きな刺激となり、まちづくりの機運が道路整備の契機となる以上、考える価値のある課題であり、考えなければならない課題であるといえよう。

注1) 財兵庫県土地地区画整理協会「兵庫県土地地区画整理史」昭和58年、p 23～28

注2) 拙稿「土地地区画整理事業の制度の変遷」日本都市計画学会、都市計画第181号（1993年）

注3) こうした超過収用事業については、鈴木栄基「日本近代都市計画史における超過収用制度に関する研究」1991年に詳しく紹介されている。

2. 街路と沿道との一体的整備手法について

◆建設省都市局街路課

1. はじめに

街路は、都市の骨格を形成し、円滑な都市活動を維持する等、都市の基盤的な施設である。しかしながら、急激な市街地の拡大や交通需要の増大に対して、街路整備は、必ずしも十分とは言えない状況にあり、量的な拡大が急がれているところである。

一方、身近な生活の場としてのまちづくりに対する国民の意識が高まりつつあることから、街路整備のなかで、より安全でうるおいのある都市環境を保全し、創造するという質的な拡大も重要な要素となっている。

このため、街路事業においては、単に道路として整備するだけでなく、従来より、区画整理事業の手法を活用した沿道区画整理型街路事業や面的・総合的に地区内の施設を整備する居住環境整備事業など、街路に併せて沿道市街地の良好なまちづくりと連動した整備推進方策を展開している。

本稿は、これら街路と沿道市街地の一体となった整備手法について、街路事業における現行制度を紹介するものである。

2. 面的整備手法を活用した街路事業 —沿道区画整理型街路事業等—

都市内の土地利用が高度化するなか、幹線街路網の効率的な整備促進が求められているが、代替地要求や現地残留希望の増大、用地買収時の沿道建築物の不適合、沿道街区との不整合など、街路整備をめぐる課題が多い。

このような状況に対応するには、沿道の良好な都市空間の形成や地権者との合意形成などを図りつつ、幹線街路の整備を促進する方策が必要となる。

土地区画整理事業、市街地再開発事業、地区計画

等は、沿道にふさわしい土地利用の実現やアクセス道路の集約などを誘導しながら、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る。

このため、各々の事業の特質を活かし、以下のような観点から、より効果的な事業推進を図っている。

(1) 沿道区画整理型街路事業

街路事業は幹線街路等の整備を通じて、良好な市街地の形成に大きな役割を担ってきているが、沿道に狭小・不整形な宅地が残ったり、商店街等の沿道市街地の機能が改変を受けたり、幹線街路の沿道にふさわしい健全な土地利用の形成が困難となり、事業の円滑な執行と事業効果の両面において支障をきたす場合も見受けられる。

このため、幹線街路と沿道の带状市街地において、調和のとれた沿道市街地の創出を図るため区画整理手法を活用した街路事業を推進しようとするものである（図-1参照）。

本事業は、都市計画道路の整備を公共施設管理者負担金制度を活用して土地区画整理事業により行うものであり、現在全国で、50地区が事業中である。

(2) 沿道再開発型街路事業

都市における土地利用が高度化するなか、都市内のモビリティを向上し、円滑な都市活動を確保するには、高い交通処理機能をもつ都市内幹線道路の体系的な整備を図る必要がある。このため、現地残留希望の高さや土地利用の更新の必要性など地域の実状に応じ、面整備の仕組みを活用しつつ、沿道市街地と調和のとれた幹線道路の整備を推進することが効果的である。

そこで、①未整備な都市内の幹線道路で、道路網の早期形成等の観点から整備優先度が高い沿道区間のうち直接買収方式と比べて、公共施設管理者負担

● 現況



● 整備イメージ



図-1 沿道区画整理型街路事業のイメージ図

金制度を活用した市街地再開発手法により一体的に整備することが有効な区間（街路事業の採択基準に該当するものを対象とする。）で、②現行の市街地再開発事業の採択要件になじまない再開発について事業が実施できるよう、平成5年度より制度を創設し、事業を実施しているところである。

(3) 沿道市街地整備促進街路事業

都市施設の整備と土地利用の誘導との狭間を埋め

ながら、上記のような課題に対応するため、沿道との一体的整備を図ることにより、道路整備の推進と良好なまちづくりを推進する必要がある。

具体的には、誘導容積制度を活用し、優良計画への容積のインセンティブをからめながら、沿道にふさわしい良好な建築計画や幹線道路機能の向上を誘導するとともに、円滑な用地取得等に資するものである。

〈制度の概要〉

1) 道路整備の必要性が高く、道路整備後に指定容積率の引き上げが想定される一定区間の都市計画道路の沿道街区において、予め指定容積率の引き上げと併せて誘導容積率型地区計画制度による地区整備計画を定める。

2) この地区において、地権者が建物を自ら建て替え、道路予定地を公共的な空間として確保するような建築計画に対して、下記をインセンティブとして、用地買収等の事業着手までの間に、権利者による建物の自主的な建て替えを誘導・促進する。

- ①目標容積率（道路整備後に適用される高い指定容積率に相当）の適用
- ②建物の建て替え費用に対する道路開発資金による融資

3. 沿道商店街の振興に資する街路事業
— 一商店街活性化街路事業 —

都市の中心商業市街地においては、消費者性向の変化、モータリゼーションの発達等により、従来型の商店街が地盤沈下を起す一方、郊外部等において駐車場を完備した大規模小売店舗が今後一層整備されることが予想されるなど、商業集積のあり方が大きく変わりつつある。豊かで活力あるまちづくりを推進するためには、商業市街地の活性化を図ることが必要である。

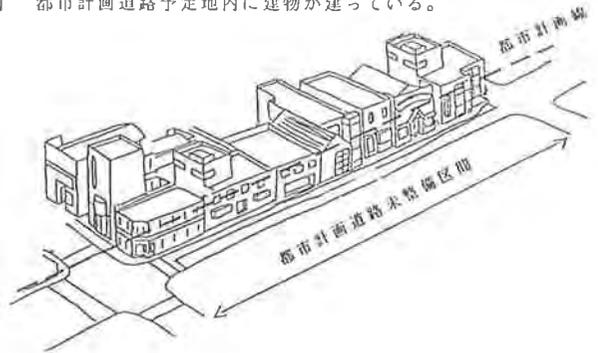
〈制度の概要〉

国、地方公共団体、地域住民が協議会を設け、共同で都市基盤施設整備計画及び活性化支援計画を策定し、これらをもとに体系的な街路網、街角広場、交通広場の整備、駐車場・駐輪場等の整備を実施するもので、平成3年度に制度創設された事業である。

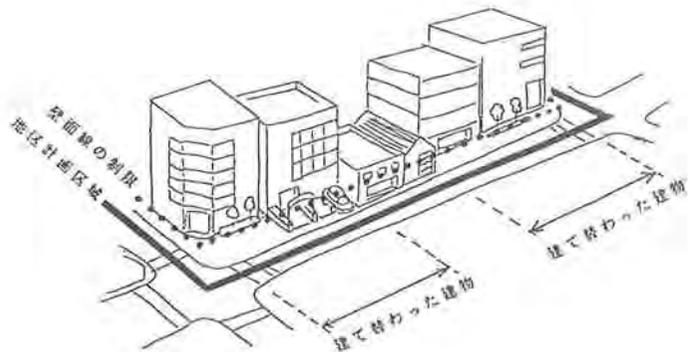
①計画の策定

- (イ) 都市基盤施設整備計画の内容；

【事業着手前】 都市計画道路予定地内に建物が建っている。



【事業実施中】 建物の建て替えにより、道路予定地が空地となる。



図一2 沿道市街地整備促進街路事業のイメージ図

道路網の整備、歩行者空間の整備、駐車場・駐輪場の整備及び有効利用方策、街角広場、交通広場、キャブ・共同溝の整備、交通処理計画、建築物の意匠等による町並みの整備等。

(ロ) 活性化支援計画の内容；

ビルの共同計画、沿道建物の形態、色等の統一、建築美観誘導及び規制、建築協定、まちづくりの協定の実施、イベント計画等。

②事業の実施

- (イ) 体系的な街路網、街角広場、交通広場の整備
- (ロ) 駐車場・駐輪場の整備

4. 良好な沿道環境に資する街路事業
— 一沿道環境整備事業 —

道路に関する環境問題については、公害対策基本法に基づいて環境基準が、さらに騒音及び振動については騒音規制法及び振動規制法に基づいて要請限度が定められており、交通規制、バイパス等の道路整備、道路構造の改善、周辺土地利用の改善等の対

策により、これを達成することとなっている。

街路事業においても、幹線道路の沿道において自動車交通騒音等により生ずる障害を防止し、もって都市の生活環境を保全するため、沿道環境対策を実施している。沿道環境対策には、環境施設帯、遮音壁の設置、立体交差化等の道路構造対策、緩衝建築物の助成などがある。

(1) 環境施設帯の設置

「道路環境保全のための道路用地の取得及び管理に関する基準について」(S49.4.10都市局長、道路局長通達)に基づき、幹線道路の改良を行う場合、都市計画決定に従って環境施設帯を設置することができる。また、既に都市計画決定どおり改良済の道路においても、同通達に基づいて環境施設帯を計画変更して追加することで、道路改築のなかで設置することができる。なお、既に都市計画決定どおり改良済の道路でも、都計決定時の想定車線数より少ない車線数で交通処理が可能な場合には、都市計画を変更することなく、環境施設帯を設置することができる。

(2) 緩衝建築物の助成等

「幹線道路の沿道の整備に関する法律」(S55.10.25施行)に基づいて、緩衝建築物の建設費、その敷地整備費の一部負担の補助及び沿道整備に必要な土地の買取り資金の融資を行うことができる。

補助要件としては、緩衝建築物の場合、路面からの高さ概ね9m以上で、沿道整備道路に20m以上面していること、主要構造部が耐火構造で構造及び形態が遮音上有効なものであること等に該当しなければならない。

なお、緩衝建築物と敷地整備については、道路改築のなかで採択基準が設けられている。

5. ゆとりとうるおいのあるまちづくりに資する街路事業 —歴史的環境整備地区等—

平成8年度より、街路事業における既存の4つの面的整備事業を統合し、特定生活環境整備街路事業として地区の特性に応じたゆとりとうるおいのあるまちづくりに資する街路事業の重点実施を図ることとしている。

対象となる地区は、面的に街路事業を実施すべき

地区であり、その代表例としては、

- イ 歴史的環境整備地区
- ロ 居住環境整備地区
- ハ 都心交通改善地区
- ニ 都市景観形成地区

などがあげられ、整備にあたっては、街路事業に加え、必要に応じて街並み・まちづくり総合支援事業等を実施し、質の高い地区施設の総合的な整備を行うこととしている。

(1) 歴史的環境整備地区

(歴史的環境整備事業)

伝統的建造物群保存地区、国指定文化財等を含むような歴史的環境に卓越した地区において、集中交通、通過交通を適正に誘導するとともに、歴史的環境の保全を図るため、地区内生活道路、歴史のみちすじ、地区周辺部の交通広場等の整備を体系的に行うものであり、昭和57年度に制度創設された。

〈整備の内容〉

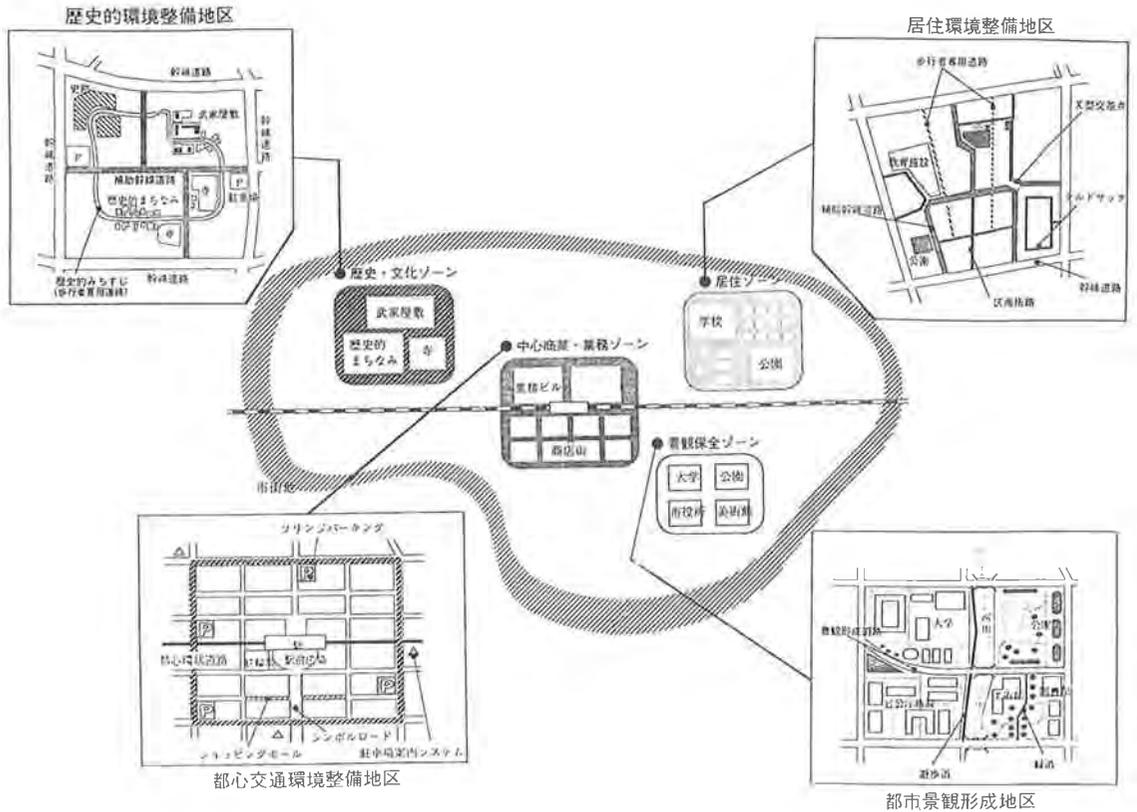
- ①歴史的地区への誘導路の整備
- ②地区内の生活道路の整備
- ③歴史のみちすじの整備
- ④地区の周辺部における交通広場の整備
また、関係機関の協力を得て
- ⑤自動車による観光交通を受けとめるための駐車場の整備
- ⑥景観上問題となる電柱等の占用物件の移設・地中化
- ⑦標識・表示類の充実
- ⑧一方通行・大型車規制等の交通規制
- ⑨沿道の建築物、広告等の適正化

○歴史的地区環境整備街路事業推進協議会

本協議会は、会員相互の連携を図り、歴史的街並み整備のあり方並びにその推進方策等について検討を行い、もって歴史的環境整備地区の街路事業の円滑な推進に寄与することを目的として、平成6年度、都府県市町85団体により設立された。

(2) 居住環境整備地区(居住環境整備事業)

既存の住宅市街地において、通過交通の排除及び交通事故や排気ガス・騒音の低減を図り、居住環境を改善するため、補助幹線道路及び地区道路、歩行者専用道等を体系的に整備するもので、昭和50年度に制度創設された。



図ー3 特定生活環境整備街路事業のイメージ

〈整備の内容〉

- ①補助幹線道路等の整備
- ②地区道路のクルドサク化、ループ化、ポンエレフ化
- ③歩行者専用道等の整備
また、関係機関の協力を得て
- ④交通安全施設の整備
- ⑤交通規制

- ③歩行者専用道の整備
- ④自転車駐車場の整備
- ⑤バス停留場の整備とバス路線網の再編成、タクシーベイ等の整備
- ⑥その他の必要な街路緑化等の街路事業

(3) 都心交通環境整備地区

(総合都市交通施設整備事業)

中心商業業務地区または鉄道主要駅周辺において、不要な通過交通を排除し、都市機能及び環境の向上を図るため、幹線道路の体系的整備に併せて、駅前広場、歩行者専用道、自転車駐車場の整備等を行うもので、昭和52年度に制度創設された。

〈整備の内容〉

- ①幹線街路の整備
- ②駅前広場の整備

(4) 都市景観形成地区

(都市景観形成モデル事業)

街並みを計画的に整備し、都市景観の形成を重点的に図るべき地区をモデル地区として定め、都市景観形成に関する基本計画を策定し、これに基づき建築協定、緑化協定等民間の積極的参加・協力並びに都市計画事業(街路、公園等)、道路事業、河川事業等の所管する各種事業の重点実施により、すぐれた都市景観形成を面的に図るもので、昭和58年度に制度創設された。

なお、「都市景観形成モデル都市制度」、「うるおい・緑・景観モデルまちづくり制度」の重点地区内の事業についても本事業として扱うこととしている。

3.

地域環境と調和のとれた街路整備 —放射第36号線の整備—

◆東京都建設局道路建設部街路課
課長 柿 塚 至

1. はじめに

都市計画道路は交通施設としての機能に加え、市街地の形成、ライフラインの収容、景観形成、防災等の多様な機能を有している。また、今日では定住志向や高齢・少子化の進行、豊かさやゆとりへの志向を背景に、快適でうるおいある都市空間として整備が求められている。

東京都の街路整備においても、生活者の視点に立って地域の環境や特性を考慮し、都民と共に創意・工夫を重ね合意形成を図りながら、個性豊かで魅力ある空間を創出することが求められている。

本稿では、沿道環境との調和を図って街路整備を実施した事例として放射第36号線を紹介する。

2. 放射第36号線の概要

東京の北の副都心池袋から埼玉県西部に伸びる

幹線道路がある。

池袋駅西口を起点に環状第6号線までが補助第76号線、環状第6号線から環状第7号線、石神井川を越え放射第35号線と合流するまでが放射第36号線、合流点から埼玉県境の大宮バイパスまでが放射第35号線と名称は異なるが、一連の都市計画道路である(図-1)。

放射第36号線は、昭和2年に幅員15mの補助線道路として都市計画決定されていたが、昭和41年に延長約4.5km幅員40mの幹線道路として改めて位置づけがなされている。また、地下鉄有楽町線の導入空間としての機能を有するなど、重要な役割を担っている街路でもある。本路線のうち環状第6号線と環状第7号線の間2.6kmについては、昭和47年1月及び昭和56年5月に事業認可を得て事業に着手し、15年の年月と総事業費423億円をかけ、昭和62年4月に整備を全て完了し供用開始を行った。

3. 住民参加の道路づくり

事業区間は豊島区、板橋区及び練馬区の3区にわたる。豊島区要町地区(環状第6号線交差点~千川通り間約1.4km)は、幅員約9mの現道沿いに商店街が形成されていた。また、板橋区向原地区及び練馬区小竹町地区(千川通り~環状第7号線交差点部間約1.2km)は、現道が無い新設区間であり、閑静な住宅地となっていた。そこで、道路構造をそれぞれの地域の沿道特性に相応しいものとするとともに、環境保全対策の充実を図るため、地元との話し合いを重ねながら事

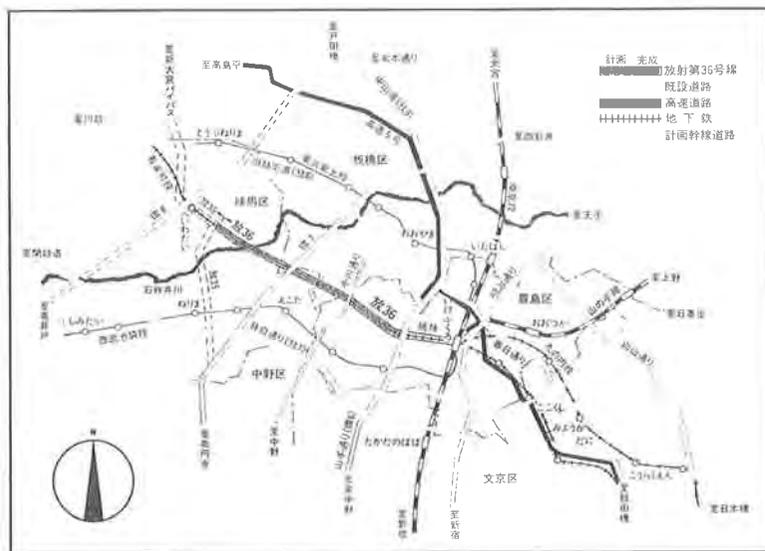


図-1 位置図

業を実施した。その結果、地域環境との調和のとれた街路を完成させたものである。

この間の主な経緯を以下に記す。

昭和41年 幅員40mとして都市計画決定。

45年 地下鉄有楽町線と同時施行する旨の建設方針発表。

47年 促進要望の強い要町地区の事業認可。向原～小竹町地区については、地域住民の大多数の意見を集約するため、「住民投票構想」を発表するとともに学識経験者等からなる「放射36号線の住民投票に関する調査会」(以下「36調査会」)を設置。

50年 「36調査会」が準住民投票の実施を答

申。しかし、折からの財政状況の悪化により向原地区、小竹町地区の事業凍結決定。

55年 「36調査会」答申で示された、形式のみを追うことなく住民の合意を得ることが重要、との精神に基づき向原地区・小竹町地区の事業化に対する住民の意向打診。基本的に合意成立。

56年 向原地区、小竹町地区の事業認可。

56～62年 東京都、施工業者、関係住民等からなる「放射36号道路対策会議」で、道路建設に伴う諸問題について協議(124回開催)。

62年 事業完了。交通開放。



写真一 小竹小学校校庭
本線は2つの小学校の校庭をそれぞれトンネルでくぐる。

表一 整備概要

	要町地区	向原地区	小竹地区
施行延長	1,425m	600m	595m
トンネル	—	148m	211m
防音壁	—	394m	628m
築堤	—	—	上り189m 下り199m
車道舗装	27,300㎡	12,300㎡	8,300㎡
歩道舗装	インターロッキングブロック 17,100㎡	インターロッキングブロック 5,700㎡	炬器質タイル 4,500㎡
高木	700本	885本	1,480本
低木	51,600本	16,700本	27,500本
駐輪場	580台	675台	710台
総事業費	423億円		
用地・補償	350億円 (78,500㎡、460棟)		
工事費	73億円		

4. 整備内容

本路線の特色として、

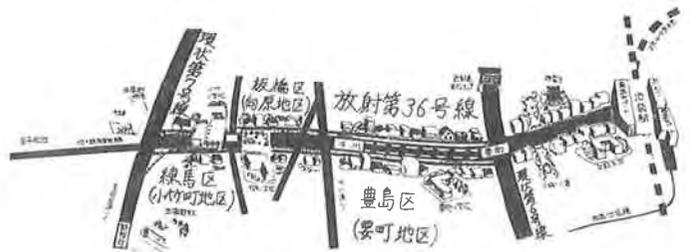
- ① 計画線内にある向原小学校及び小竹小学校について、学校の移転や校庭面積の減少を回避するとともに、騒音対策の充実をはかるため学校敷地内は、車道部分をそれぞれトンネル構造とした(写真一)。
- ② 幅員40mの中で幹線道路として必要な4車線(中央分離帯を含み幅員16m)を確保し、残るスペースを沿道の地域特性を考慮し、各地区ごとに異なった構成としたこと(図一2)。

があげられる。

各地区の地域特性と具体的な整備概要は以下の通りである。

①要町地区(近隣商業地域)

現道沿いに小規模な商店と住宅が混在し、沿道利用志向が強い地区である。このため、緩衝帯7.5mの中に幅員4.0～4.5mの副道を設置し、駐停車及び沿道からの出入りに対処するとともに、本線部での円



図一 2 整備地区概要図



写真一 2 要町地区の副道
沿道利用車は副道を利用。本線の円滑な走行が確保されている。



写真一 4 小竹町地区の歩道
築堤による植栽により歩道を完全に分離。



写真一 3 向原地区の側道
本線に沿った側道は、地域の生活道路として利用されている。

滑な走行を確保した。また、各街区ごとに4.5mのカラー舗装を施した歩道を設け、歩行者空間に配慮した。(写真一2)。

②向原地区(第2種住居専用、準工業地域)

住宅や商店、工場等が混在していた地区である。既存の細街路網を放射第36号線が分断するためその代替えとして、また、不足していた生活道路網を補完するため、本線と分離した側道(幅員4.5m)を設けた。

歩道は、インターロッキングを使用したカラー舗装を施している(写真一3)。

③小竹町地区(第1種住居専用地域)

本路線に平行して区道があったことから、地域住民は沿道利用よりも第一種住居専用地域を存続させ、

静穏な住環境の保全を強く望んだ。そのため、防音効果と同時に地域道路的な親しみを醸し出すよう、幅6.5~7.5mの築堤による植樹帯で歩道を完全に分離した。また、歩道の民地側にも連続的に植栽帯(1.0~2.0m)を設けるとともに、植樹帯の緑を引き立たせるため赤色系のタイル舗装を施し、線形も蛇行させ遊歩道的な趣を与えた(写真一4)。

④小竹向原駅出入口付近

地下鉄駅出入口に隣接するトンネル上の歩道空間には、駐輪場及びブロンズ像を配したモニュメントを設けた小公園風の広場を設置し、駅前広場的な性格を持たせた(写真一5)。同時に、歩道斜路部は鉄平石張りとし、斜路脇には藤棚を設けるなど沿道住民や通行する人達が快適に利用できるような整備を行った(写真一6)。

本路線では、緩衝緑地帯の設置や築堤による植栽などのほか、沿道環境保全のためのさまざまな対策を講じている。トンネル区間では、側壁、中壁、天井及び取り付け擁壁面に吸音板を設置した。また、小竹町地区では歩車道境界上の築堤(高さ1.5m)上



写真一 5 小竹向原駅付近
トンネル上部を利用して小公園風の広場と駐輪場を設置している。

表一 2 都市計画道路の整備状況

	計画延長 km	完成延長 km	完 成 率 %
合 計	3,127	1,505	48.1
区 部	1,730	930	53.8
放射線	364	241	66.2
環状線	253	147	58.1
その他	1,113	542	48.7
多 摩	1,387	569	41.0
島 しょ	10	6	60.0

平成 7 年 3 月末見込み



写真一 6 小竹向原駅付近の歩道
道路勾配を景観要素として取り入れている。

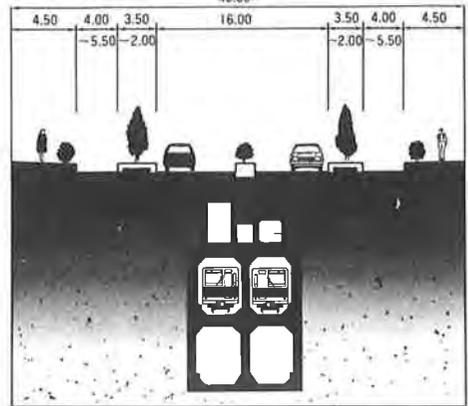
にさらに1.5mの防音壁を設置するなど、騒音対策の充実を図っている。

本路線の標準横断面を図一 3 に示す。また、工事概要を表一 2 に示す。

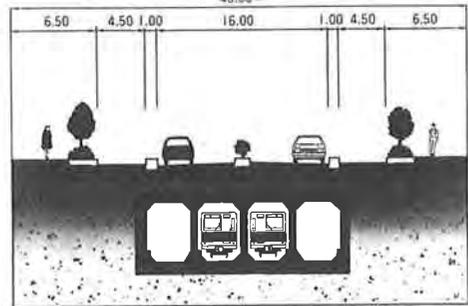
5. おわりに

都における都市計画道路は、計画延長の約48%が完成しているに過ぎず、環状第 8 号線などの環状道路や多摩地域の南北道路の整備を鋭意進めていく必要がある(表一 2)。今後、これらの事業を地域住民の合意を得て円滑に進めるためには、沿道環境対策が重要なポイントになると考えている。そこで、新たに事業化を予定している広域的な幹線道路の整備に当たっては、広幅員の環境施設帯の設置や掘割り構造、トンネルなどの採用により道路構造を工夫し、

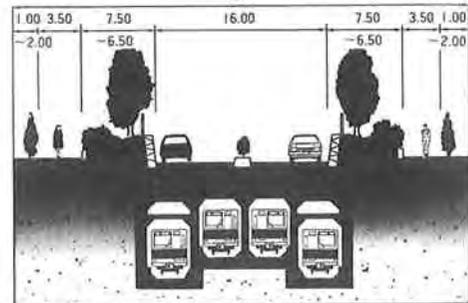
要 町 地 区



向 原 地 区



小 竹 町 地 区



図一 3 標準横断面

沿道環境保全対策を施すこととしており、現在、都市計画変更の手続きを進めているところである。

また、景観面においても、電線類の地中化をはじめ様々な施策を講じながら魅力ある道路づくりを推進しているところである。今後の街路事業の実施に当たっては、快適な都市環境を創出し、沿道環境に調和した道路づくりを進めることがますます重要になると考えている。

4.

沿道区画整理型街路事業 —東久留米駅西口地区—

◆東久留米市都市計画部
参事 海老沢 洋

はじめに

東久留米市は、東京都の西北部の地域で都心より24kmに位置しており、人口114千人、面積1,292haの都市である。武蔵野台地の中央部北側に位置しており、標高40～70mの概ね平坦な地形である。昭和30年代前半までは、畑作中心の近郊農村地帯であったが、都心から比較的近距离で鉄道で45分程度の位置にあることから、住宅団地を中心とするベッドタウン化現象が著しく、急激な人口増加による市街化の波が全市域に及び現在に至っている。

東久留米市は、将来都市像を快適で健康な住宅都市として定め、健全で魅力ある都市の形成を目指している。特に、東久留米駅西口地区は、市の顔であり中心市街地として位置づけられていることから、市の将来の発展の要となるよう交通、商業、文化、コミュニティーなどの拠点形成を図っていく必要がある。

そのため、昭和56年3月「東久留米駅周辺市街地整備基本構想」が策定され、この構想に基づき街づくりを進めてきた。

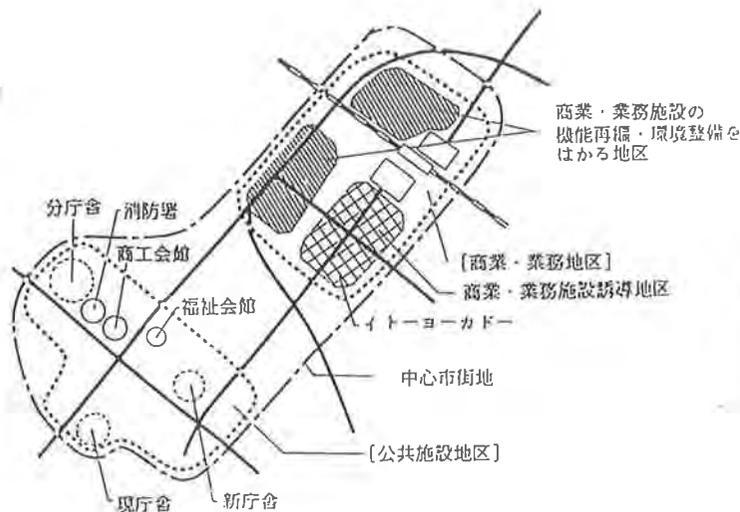
東久留米駅西口地区は、昭和62年3月に東京都で初めての「沿道区画整理型街路事業」の建設省の認可を受け、「東久留米市の顔」づくりを進めているので、その概要を以下に述べる。

1. 東久留米駅西口地区の整備方針

東久留米駅西口地区は、広域的機能を重視したより高次な交通、商業、業務、文化、コミュニティーの機能を集積することによって、個性ある街づくりを行う、そのため、道路、公園などの基盤整備は沿道区画整理型街路事業により、建築物の整備は計画的に誘導することによって一体的整備をめざす。

整備課題

- 交通センター機能の整備
- 商業、業務機能の整備
- 文化、コミュニティー施設の整備
- 幹線道路の整備
- 歩行者道路の整備
- 駐輪場、駐車場の整備
- 電線、電話線の地中化



図一 中心市街地形成の方向

2. 沿道区画整理型街路事業の概要

- (1) 事業名 東久留米駅西口地区沿道区画整理型街路事業
- (2) 施行者 東久留米市

- (3) 施行面積 12.3ha
- (4) 施行期間 昭和62年度～平成6年度
- (5) 法的手続
 - 都市計画決定 昭和62年8月1日
 - 事業計画決定 昭和63年3月17日
 - 仮換地の指定 平成元年3月17日
 - 都計道事業認可 平成元年5月9日
 - 換地処分 平成6年10月28日
- (6) 事業費 4,032百万円
- (7) 平均減歩率 25.54%
- (8) 主な公共施設
 - 駅前広場 4,840m²
 - 都市計画道路 3・4・19号線 410m
3・4・13号線 277m
 - 公園 中央公園 3,500m²
北公園 1,000m²

る中央通り（3・4・19号線）を沿道区画整理型街路事業で整備している。この道路の整備によって東久留米市の都市の骨組みができていく予定である。

駅西口地区における中心市街地の約40haのうち、沿道区画整理型街路事業で整備している区域（12.3ha）を中心に都道234号線を含めた約25haを東久留米市のシンボリックなゾーンとして設定することとし、市の中心商業、業務地として位置づけるものとする。

② シンボルロードの位置づけ

シンボルロードとして位置づけられるのは、都市計画道路3・4・19号線のうち、駅西口広場を起点とし、南沢通りとの交差点までの延長570mの区間である。

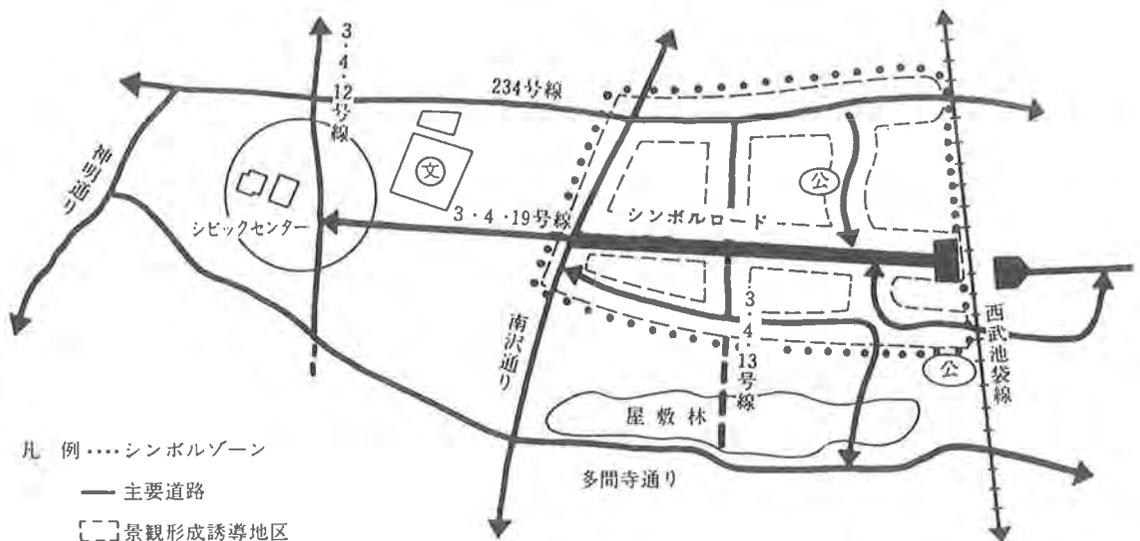
都市計画道路3・4・19号線は、東久留米駅西口から市の中央を縦断する様に南西へ延び、将来的には、「新所沢街道」「新青梅街道」と交差し小金井市へとつづく計画となっており、地理的にも、機能的にも東久留米市の中心軸となる道路として位置するものである。この路線の整備によって、市内唯一の鉄道駅である東久留米駅と周辺大型団地とのアクセスが増強され市民の通勤や通学あるいは買物、業務活動に対する利便性が飛躍的に向上するものと見込まれる。さらには、市全体の交通流動が円滑化すると共に他都市と東久留米市中心部との交通ネットワークが強化され、市の各種産業の発展が期待される。シ

3. シンボルロード計画

(1) シンボルロードの位置づけ

① シンボルゾーンの範囲

東久留米市の駅西口地区における中心市街地としては、駅周辺の約40haの区域を考えている。現在は、都道234号線が東西を結ぶ基本的な骨格道路となっている。これにかわるべき道路として、西武池袋線東久留米駅からシビックセンターを結び東西にのび



図一 2 シンボルロードの区間とシンボルロードの範囲

ンボルロードとして整備される区間は、駅西口広場とともに、その都市軸の起点として枢要な位置を占めている。

(2) シンボルロードの整備方針

シンボルロードに求められる役割を整理し、整備の目標、計画の基本方針、整備事業の主要施策を明らかにすると次のようになる。

〈整備の目標〉

- ① 都市の軸としての風格と潤いのある並木道をつくる。
- ② 東久留米市の顔としての整った連続した街路景観をつくる。
- ③ 中心市街地における魅力ある歩行空間を演出する。
- ④ 沿道のポケットスペース等を確保し、市民の憩いの場として整備する。

〈計画の基本方針〉

- 風格のある並木の育成、季節感の演出
- 統一と変化のある街路景観形成
- 自然の素材、東久留米らしさの尊重
- 路上の各種施設の配置適正化
- 市民参加ゾーンの設定

〈整備事業の主要施設〉

- ① 郷土色豊かな並木の育成
- ② 広く歩きやすく美しい歩道の整備
- ③ ストリートファニチュアの計画
- ④ 電線、電話線等の地中化推進
- ⑤ ポケットスペースの整備
- ⑥ 沿道建築物について、形態、外観等を計画的に誘導する。

(3) シンボルロード整備計画

○西口駅前広場

西口駅前広場は、東久留米市の新しい顔、玄関口としてシンボル性の強い広場であると共に、魅力ある市民の憩いの場として機能するものとする。そのために、①植栽をできる限り多く導入することによって、四季の変化に応じて自然に親しめるよう潤いをもたせる。②彫刻、モニュメント、ウォーターフォールなどの設置

を行って、快適な空間を創出する。③歩道舗装については、歩きやすく、美しい街路と調和のとれた陶製ブロックとする。

○3・4・19号線

① 電線、電話線の地中化

道路景観の構成に対し障害となる架空線を取りやめ、電線、電話線の地中化を図る。18m道路区間、16m道路区間(延長570m)において、東電・NTTケーブルの地中化が決定している。

② 街路形態

街路の横断構成は図-3のとおりである。

歩道は18m道路部では片側4.5m、16m道路部では片側3.5mであるが、沿道の地区計画により建築物の1階部分について2mのセットバックを行い幅広い歩行者空間を構成する。

③ 植樹

“緑とふれあいのまち”のテーマにふさわしい景観のすぐれた並木道を形成する。

市民にやすらぎと開放感を与えると共に、武蔵野の森のイメージを継承するような緑豊かな都市環境の創出が望まれており、秩序ある風格をそなえたものであることが求められている。

その結果、18m道路部では、「トチノキ」が、16m道路部では、「ヤマモモ」が植えられる。

④ 歩道舗装

歩道舗装については、快適な歩行者空間を形成する基本となるものである。歩行機能的には、すべり

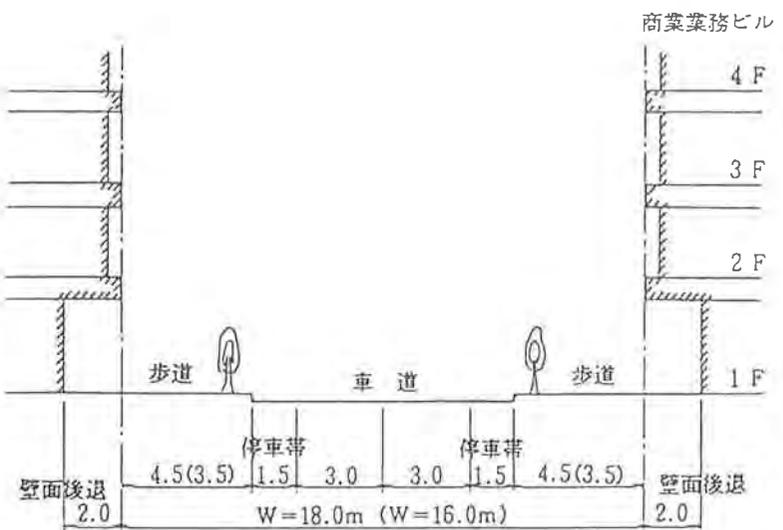


図-3 標準断面図

にくく、しかもひっかかりが少ない舗装材質が求められる、なおかつ排水性が良好で、街路樹育成のためには透水性を擁している方がよい。

舗装デザインは、派手なものを避けた色彩や、配置パターンとした方が、街並みに調和する落ち着いたものとなる。従って、コンクリート平板ブロックでみかげ洗い出しによる粗面仕上げとする。

⑤ 街路灯

シンボルロードは、都市の中心街路であることから、機能的にも、にぎやかさを演出する上においても、ある程度の明るさが要求されている。

また、樹木の緑や建物の外壁等の色彩効果をふまえて、演色性の高いランプが必要であるため、マルチハロゲン灯のメタルハライドランプを使用する。

⑥ サイン計画

シンボルロード沿道には、市の様々な施設へのアクセス情報を的確に把握できる種々のサインが不可欠であり、市民にとって、あるいは市への来訪者にとっての利便性を向上させるものである。従って、サインの内容、デザイン、配置は的確なものでなければならない。

サインの内容については、目的地まで連続的に配置された矢印によって誘導する方向誘導方式と対象施設周辺の情報を伝達し、他のさまざまな要素と相対的位置を確認しながら、目的地に誘導する周辺案内誘導方式の併用を考えている。

デザインについては、一定のシンプルさを保ち、極端に目立つことなくおちついており、それでいて冷たさを感じさせないものを使用する。

配置については、利用者にとって認識されやすいように、計画的に配置していく。そのためには、配置上のルールを徹底させる必要があると考えている。

⑦ 電話ボックス

電話ボックスの配置は、歩行者の通行を妨げないようにすること。また利用者が安心して通話ができるように留意する。

デザインについては、周囲の景観と調和するように、他のストリートファニチュアと形状的、色彩的に基調を合わせることが望まれる。

シンボルロードにおいては、シックなムードやファッション感覚に溢れ、樹木の緑とも調和しやすく、明るく楽しい街のイメージを演出するデザイン

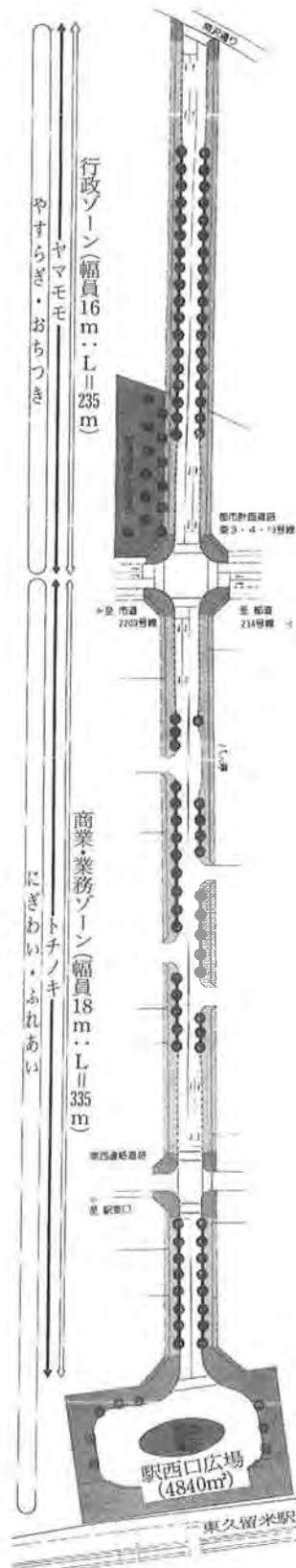


図-4 シンボルロードの全体平面図

タイプのものを採用する。

⑧ 車止め（ポラード）

歩行者の分離は、街きよによる段差、植栽及び車止め（ポラード）で行うものとする。車止めの設置間隔は1.8～2 m程度として、車の進入を防いで歩行者の安全を図る。

デザインについては、意匠、色彩は控えめなものとして街路の横断景観をあまり分断しないようにする。

4. 建築物誘導計画

(1) 地区計画

東久留米市の中心市街地にふさわしい適正な商業・業務施設等の誘導を進めるとともに、景観等を配慮した質の高い市街地環境を創出することを目標とする。本地区を3つの地区（駅前商業地区、商業・業務地区、住宅地区）に区分し、土地利用の方針、地区施設の整備の方針、建築物等の整備の方針を策定した。さらに、整備方針に従って、建築物の用途の制限、敷地面積の最低限度、壁面の位置の制限、高さの最低限度、形態若しくは意匠の制限を指定して、まちづくりを進めている。

東久留米市の地区計画の特徴は、次の4点である。

①住宅、共同住宅について制限をもうけたこと。即ち、駅前商業地区については、1階2階、その他の地区は、1階の部分住宅、共同住宅に使用してはいけないということ。

②敷地面積の最低限度を、駅前商業地区については150㎡、商業・業務地区は200㎡、住宅地区は300㎡としたこと。

③建築物の高さの最低限度を、駅前商業地区については10m（4階）以上、商業・業務地区は9m（3階）以上としたこと。

④壁面の位置について、駅前広場、都市計画道路



図一五 地区計画区分図

の境界から1階部分に限り2 m以上としたこと。

(2) 建築物の共同化

中心市街地にふさわしい商業・業務施設の立地を誘導していく上で、街区ごとの建築物の共同化をはかっていく必要がある。

そのための手法として、①市街地再開発事業②優良建築物等整備事業③特定街区④総合設計制度等があるが、街区ごとに最良の手法を考え対応していく。

おわりに

東久留米駅西口沿道区画整理型街路事業は、平成6年10月には基盤整備が完了している。

本地区は、市の中心市街地として、様々な役割を果たすだけでなく、明日の東久留米市のありかたを示す地区である。それは具体的にはシンボルロードを軸とした街並みが、ビジネスタウン、ショッピングタウンとして複合的に形成され、市民が集い、心から愛着が持てるような“ふれあいの場”としての都市空間である。

建築物の誘導計画については、残念ながら予定どおり進んでいないが、これからも地道に進めていく所存である。

ものである。

3. 近隣の商業開発動向

「中心商業地」と「郊外」商業施設の競合関係の発生等概要は以下のとおりである。

- ① 「郊外型」S.C展開が急ピッチで進展
 - ア. ザ・モール周南
 - ：下松市日石跡地
 - ：店舗面積 30,573㎡ (株西友)
 - ：平成5年11月5日オープン
 - イ. 夢タウン南陽
 - ：新南陽市東ソー社宅跡地
 - ：店舗面積 11,000㎡ (株イズミ)
 - ：平成5年10月26日オープン
- ② 「中心商業地」徳山市の大型店の状況：3店売場面積23,045㎡
 - ア. 年間販売額 (S63年) 2,417千万円
 - イ. 徳山市内シェア率17% ここ10年変動なし
 - ウ. 中心商業地シェア率33% ここ10年変動なし
- ③ S.Cのみでなく、各分野での郊外店舗展開が進行。
 - ア. 本、紳士服、家電、靴、家具等の業種の郊外への出店が進展。
 - イ. 新しいタイプの複合店舗の郊外展開 (例：車

+レストラン)

ウ. 「中心商業地」と「郊外」に商業の二極分化が強まりつつある。

4. アーケードからオープンモールへ

計画の策定にあたっては次の課題等について検討した上でおこなった。

- ① アーケード建設後約26年が経過し、寿命がきていること。
- ② 平成2年に完成した靴町の立体駐車場 (ピピ510) と南側歩道50cmの幅員減少 (車道拡幅) により、この契機を生かして周辺環境整備を行う必要性があること。
- ③ また、これを契機に靴町商店街振興組合の新しいまちづくりへの機運の盛り上がりがあること。
- ④ 銀座通りに比べ歩行者通行量は少なく、地価も1/5で停滞した商店街を活性化する必要があること。
- ⑤ 隣接都市の商業環境の変化 (例えばザ・モール周南の進出) により、周南中心商店街としての足腰を強化していく必要があること。
- ⑥ 徳山中心市街地再開発計画により、
 - ア. 東地区の都市機能の高度化と活性化による生活文化拠点づくり
 - イ. 西地区における沈下した都市機能の新たな再生による情報文化拠点づくり
 - ウ. 南のウォーターフロント地区の新しい都市機能導入による交流拠点づくり等
 といった位置づけがされていること。その計画手法としては
 - ① アーケードを撤去してオープンモールとして整備していく方法
 - ② アーケードを修繕して保全していく方法
 - ③ 新しいアーケードを構築していく方法
 の3点に分かれてはいるが、地元の意向としては靴町1丁目を中心



写真-1 着工前

にオープンモール整備の考え方が主流を占めた。

それゆえに、本ショッピングモール計画では、メリット、デメリットを比較考察し、地元の意向を尊重して、オープンモール整備で行うこととなった。

事業のコンセプトは、

- ① アーケードを撤去し、オープンモールとし、明るく活気に満ちた都会的な雰囲気の漂う街路。
ア. 歩道舗装はレンガタイルにより明るく、暖かい、味わいのある都市空間とした。
イ. 電柱の地中化の導入により、電柱のない、クリヤーな街路景観とした。
- ② 緑と光溢れるショッピングアメニティを追求し、一部憩いとくつろぎのポケットスペースのある街路。
ア. 街路樹にはケヤキ、トウカエデ等の植栽により、四季の移り変わりを演出し、楽しく買物ができ、気軽に休憩できる場所を確保した。
- ③ 徳山らしさ、糺町らしさを追求し、アイデンティティに富んだ街路景観。
ア. ストリートファニチュアは地場特産品である、徳山みかげ石、ステンレス等使い、徳山らしさを追求した。

5. 事業の内容

- ① 路線名 周南都市計画道路3・4・308遠石江口線
- ② 位置 徳山市平和通二丁目～橋本町一丁目
- ③ 事業名 商店街活性化街路事業
- ④ 総事業費 339,200千円

(単位は千円)

区分	年度	平成3年度	平成4年度	平成5年度	総事業費
事業費		34,000	162,200	143,000	339,200
補助対象事業		20,000	120,000	75,000	215,000
その他		14,000	42,200	68,000	124,200

- ⑤ 事業施行年度 平成3年度～平成5年度
- ⑥ 道路規模 4種1級
- ⑦ 延長 360m
- ⑧ 幅員 20m (歩道5.00m～5.50m、車道9.00m～9.50m)

⑨ 工事概要

縁石工	L型側溝 (徳山御影石)	709m
	地先境界石 (徳山御影石)	648m
歩道舗装工	レンガ舗装 (オーストラリア産)	3,020m ²
	御影石板ストライプ (徳山御影石)	30m ²
植栽工	高木(ケヤキ、トウカエデ、ハナミズキ)	48本
	低木(サツキ、カンツバキ等)	1,660本
	花壇(四季の花)	7カ所
	散水設備	12カ所
照明工	街路照明灯	18基
	信号機供架街路灯	12基
雑工	車止	90基
	ライトサイン(発光ダイオード)	14基

⑩ 関連他事業

電線類の地中化	単独地中化方式	720m
	(中国電力(株)・NTT(株)等により実施)	
活性化支援占用物件	モニュメント設置	11基
	(商店街実施) サークルベンチ	18基
	ストレートベンチ	11基
	灰皿	9基
公衆電話BOX	美装公衆電話BOX	3基
	(NTT(株)により実施)	

6. 事業の詳細

① 歩道舗装

商店街の舗装としてのシンボル性に優れたものであること、歩行性に優れ、滑り難い素質を持っている、レンガ舗装を採用した。レンガには1個1個に微かな色の差があり、焼物特有の暖かみのある色調を有し素朴な肌合いと自然で重厚で、耐久性もあり補修、改修も比較的簡単である。なお視覚的障害者誘導ブロックとして黄色系のレンガを使用した。また約20mピッチに徳山みかげ石平板をストライプに配置し歩道舗装に変化を持たせた。

② 植栽

街路樹は高木植栽用として、植樹樹一(1)、植樹樹一(2)の2タイプがあり、植樹樹一(1)は歩道中央寄りに配し、トウカエデ、アメリカハナミズキを、植樹



写真一 植樹枿B及びストリートベンチ

枿(2)は半円形の枿でケヤキによる植樹で、サークルベンチを配し休憩施設と一体とした。

植樹帯は、緑あふれる商店街とするために、ふんだんに設けるものとし、歩道面とフラットなAタイプ、縁石を35cm程度上げたBタイプとあり、Aタイプには、サツキツツジ、カンツバキ、ヒメクチナシ

の常緑の低木とドウダンツツジ、ウメドキの落葉の中木を植栽し、開花時の美しい花木を植栽し、またBタイプは商店街により四季の花を植え、四季に香る通りとした。

③ 街路灯

当街路は、特にアーケードの撤去による明るい街路空間に調和した格調の高い品質のものとし、アルミ鋳物製の青銅色による仕上げをした街路灯、またランプは自然色に近く、商店街としての演色性にすぐれた高圧ナトリウム灯(ハイカライト)の使用により暖かみのある印象をかもしだす製品を使

用した。

④ 電線類の地中化

当街路はアーケードにより電線等は交差点や横断部のみ露出した状態であったが、オープンモールで街路整備をすることにより、電線類が街路空間に露出し、景観や防災上の支障となる恐れがあったが、電線類の地中化により、クリアな街路景観とする事ができた。なお当路線は単独地中化方式により中国電力(株)、NTT(株)等の占有者の全額負担により、実施がなされ平成6年2月に完成した。

⑤ ライトサイン(歩道埋込み)

サインには商店街のイメージをデザインし、発光ダイオードを組み込んだものを使い、夜にも映え斬新なイメージの商店街となるように努めた。

⑥ ストーンミュージアム

商店街では、この事業に合わせベンチや灰皿と共に、世界の御影石によるモニュメントを11基、東西の入り口には御影石とステンレスを組み合わせた形状で、シンボルモニュメントが、昼はBGMが流れ、夜はライトアップしたモニュメントが設置された。

⑦ 地元特産品の使用

このたび、地元特産品として、全国の出荷量の1/3を周南地区で生産しており、耐久性、光沢の美しさと豪華さのステンレスを、車止、サークルベンチ、モニュメント等に使用。また青灰色の均質で風化磨滅に強く、その青面の牡丹状の巨晶を浮かべた美しく気品のある石材として利用されている、徳山みか



写真一 3 ライトアップモニュメント、車止



写真一4 完成後

げ石を、L型側溝、地先境界、植樹柵等の縁石に使用した。

7. おわりに

周南地域では先に述べたように、平成5年10月～11月の間に、新たに夢タウン南陽（イズミ）、ザ・モール周南の2店舗が開店するなど、急激な商店環境の変化が訪れている。また、徳山駅西、徳山駅東地区の再開発計画も、平成14年の完成を目標に進められているところである。

この様な中、遠石江口線活性化街路事業として、当商店街の整備を実施するとともに、市内最大の商店街である銀座商店街も、アーケードの改築及び歩車道の改築を13億円の工事費で実施。また、徳山中央商店街としても中心市街地の駐車場不足対策として、商店街より1km離れた駅南地区に、700台収容

の駐車場を新設し、商店街と駐車場を5分間で結ぶシャトルバスを、土、日、祝日に運行する等、周辺の大規模店の出店ラッシュに応じた対策を講じているところであるが、各商店の運営も非常に厳しい状況となっており、業種替えや閉店等が見受けられる他、各店舗の改善計画等を中止、凍結するなどその実状は明らかである。こうした中で、商店街活性化街路事業の整備を実施することができ、この事業により得た高度な資質は、今後の地元商店街によるファサード等、店舗の改装や共同ビル化等のハード面の強化と共に、イベント等など商店街を中心とした、各種ソフト事業による活性化対策により、商店街の発展に寄与することと思われる。

この事業の推進に当たり、国、県の方々並びに関係の皆様方のあたたかいご指導ご協力をいただき、心から感謝申し上げます。

6. セットバック誘導型地区計画制度を 活用した幹線街路の整備促進方策

◆大阪市建設局街路部計画課
課長 橋 實

1. はじめに

都市計画道路の計画決定後長期間を経過しているいわゆる長期未着手路線については、早期整備の要望が極めて強く、建築制限の緩和を望む声も多い。

特に、ある程度の幅員が確保されており、一定の幹線の機能を有する現道拡幅型路線では、部分的な隘路箇所が存在したり、計画区域内の建築制限のために沿道にふさわしい土地利用への更新が阻まれ、防災機能の低下や都市景観の阻害などの問題を生じている場合も少なくない。これに対して、段階的に交通機能の向上及び沿道にふさわしい土地利用の実現を図っていくための方策の確立が求められている。

大阪市では、現道拡幅型都市計画道路について、建築物の更新にあわせてセットバックを誘導していくことが有効との観点から、セットバック誘導型地区計画制度を活用した幹線道路の整備推進を進めている。ここではその概要を紹介する。

然に防止し、事業期間の短縮や事業費の節減等、円滑な街路事業の推進にとって極めて有効な制度であるが、路線や沿道地域の状況によっては、建築制限が長期化していることにより建築物の更新が遅れ、火災の発生や延焼の危険をはらむ地域や都市景観上問題を有する地域が残されるなど、安全性の高い良好な街並み形成が阻害されるといった都市形成上の問題が生じるケースがある。

長期未着手路線については、その対応策が急がれるところであり、根本的な解決策は言うまでもなく財源の大幅な拡充を図り事業の進捗を早めることであり、計画的・効率的な街路整備である。

しかしながら、都市計画道路の整備にあたっては、事業期間を短縮し事業効果の早期発現を可能にするため重点投資を通じて緊急性の高い区間から順次完成させていくことが肝要であり、財源一定のもとでは、すべての未着手路線に事業費を分配させることは、事業の効率的執行という面からみて問題がある。

2. 大阪市の街路整備状況と 長期未着手問題

大阪市の都市計画道路は、現在167路線、514kmが計画決定されており、このうち345km(67%)が完成している。未整備延長は169kmであり、このうち50kmが現在事業中で、残り119kmが未着手の状態にある。

未着手路線においては、計画決定後すでに20年以上経過しているものが9割以上を占め、これに起因するさまざまな問題が表面化している。すなわち、都市計画道路の計画区域内における建築制限に対する不満や用地の買い取りに関する要望が年々多く見られるようになっている。

建築制限は、事業の支障となる建築等の行為を未

3. セットバック誘導型地区計画制度 創設の背景

都市計画道路の長期未着手路線は、現道拡幅型と新設型とに区別できる。この場合、現道拡幅型は新設型に比較して、ネットワーク形成効果などの事業効果を総合的に勘案して判断していくうえで緊急性が低いため、整備のプライオリティが低くなるのが一般的である。

しかし、現道拡幅型未着手路線においても、部分的な隘路が存在したり、計画区域内の建築制限のために沿道にふさわしい土地利用への更新が阻まれ、防災機能の低下や都市景観の阻害などの問題を生じている場合が少なくない。

現道拡幅型未着手路線は、現状でも一定の幹線的な機能を有しているため、段階的な整備により順次道路機能を付加していくことが可能で、部分的な整備が隘路の解消や、歩行者空間の増加などに有効な場合も多い。また、前面道路幅員がすでに確保されているため、沿道にふさわしい土地利用への更新を段階的に図っていくことも可能である。

一方、平成4年6月に「都市計画法及び建築基準法の一部を改正する法律」が施行され、用途地域制度の改正や誘導容積制度の創設が図られた。

誘導容積制度は、地区計画において「目標容積率」と「暫定容積率」の2種類の容積率を定め、公共施設が未整備な段階では低い容積率（暫定容積率）を適用し、公共施設の整備に応じて、特定行政庁の認定により、目標とする高い容積率（目標容積率）の適用を認めるものである。

そこで、この制度を活用して、現道拡幅型未着手路線において、都市計画道路の沿道の地域において地区計画を定め、計画決定線までセットバックして建て替える建築物に対しては目標容積率を、セットバックしない場合には暫定容積率を適用することによりセットバックを誘導し、街路と沿道を一体的に整備していこうとするものである。

4. セットバック地区計画の概要

4-1 路線の選定

現道拡幅型都市計画道路は、大阪市内に33路線、

表一 1 大阪市の幹線街路の整備状況および未整備区間の内訳

都市計画延長	514	(単位：km)
整備済	345 (67%)	
未整備	169 (33%)	
事業中	50	
未着手	119	
現道拡幅型	51	
新設型	68	

51kmと未着手路線の約4割を占めている。(表一1)

これらの路線は、拡幅の規模・沿道敷地の形態・路線の性格等が多様であり、すべての路線がセットバック誘導に適しているとは限らない。そこで、以下の3つの要件を備えた路線から選定することとした。

① 現道からの拡幅の大きさが適当な路線

都市計画道路の拡幅の幅が大きい場合、セットバックすると沿道敷地の残地が少なくなり、土地の有効利用が難しい。また、拡幅の幅が小さい場合、沿道敷地の建築計画で独自にセットバックできる可能性が高く、インセンティブの付与による誘導の合理性に欠けることになる。

② 土地の高度利用の促進が見込まれる路線

土地の高度利用が潜在的に見込まれているにもかかわらず、指定容積率が低いため高度利用が図られていない路線では、セットバック誘導で目標容積を与えることにより高度利用による効果が高い。

このため、沿道に鉄道駅や公共施設が多く立地する路線で、商業や近隣商業地域に近接した、指定容積率が200～300%の区間が挙げられる。

③ 都市の防災性の向上

沿道が防火地域、準防火地域に指定され、早期に建築物の更新、耐火構造化を図る必要のある区間が挙げられる。

以上から、西野田中津線（福島区）、長柄堺線（阿倍野区、住吉区）、境川線（西区）を選定した。

4-2 誘導容積型地区計画の概要

誘導容積制度は、公共施設が未整備のために土地の有効利用が十分図られていない地区について、公共施設を伴った土地の有効利用を誘導することを目的としたもので、現在の公共施設の整備状況に応じた容積率（暫定容積率）と地区整備計画に応じた容積率（目標容積率）を二重に定め、公共施設の整備状況に応じて、両者のいずれかを適用するものである。

今回の地区計画の概要を記すと以下のようなになる。

- ① 選定した都市計画道路の沿道区域において誘導容積型の地区計画を定め、暫定容積率および目標容積率を設定する。
- ② 都市計画道路の区域外までセットバックして建

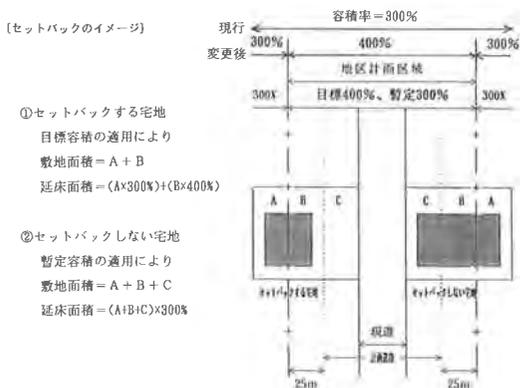


図-1 セットバックのイメージ

物を建てるものについては、目標容積率(①)の適用を認める。

なお、

- 地区計画の区域：都市計画線から両幅25m
- 暫定容積率=現行の容積率
- 目標容積率=将来都市計画道路が整備された場合に想定される容積率
=現行の容積率+100%~200%

としている。

図-1のように現行容積率300%の地域を例にとると、都市計画道路計画線から25mの区域で目標容積率400%を先取りした容積率変更の都市計画決定

を行い、さらに、その区域に誘導容積型の地区計画を定める。これによりセットバックする用地は地区計画区域内(B)の容積率について400%を適用することができる。

また、セットバックしない用地は従前と同様の300%の容積率を適用することになる。したがって、敷地の状況等によりセットバックができない場合等については、地区計画により現在の道路の状況に応じた暫定容積率が適用されるため、新たな規制を加えるものではない。

図-2に、地区計画の内容のイメージおよび各地区の概要を示す。

このように、現道拡幅型都市計画道路の沿道地域で地区計画の指定を行い、都市計画道路予定線まで建物をセットバックして建築される場合には、目標容積率の適用を可能にした。

4-3 セットバック誘導による効果

現道拡幅型都市計画道路のセットバック誘導により、次のような効果が期待できる。

[都市形成面]

- ① 早期に沿道の高度利用や不燃構造化を図ることができる。

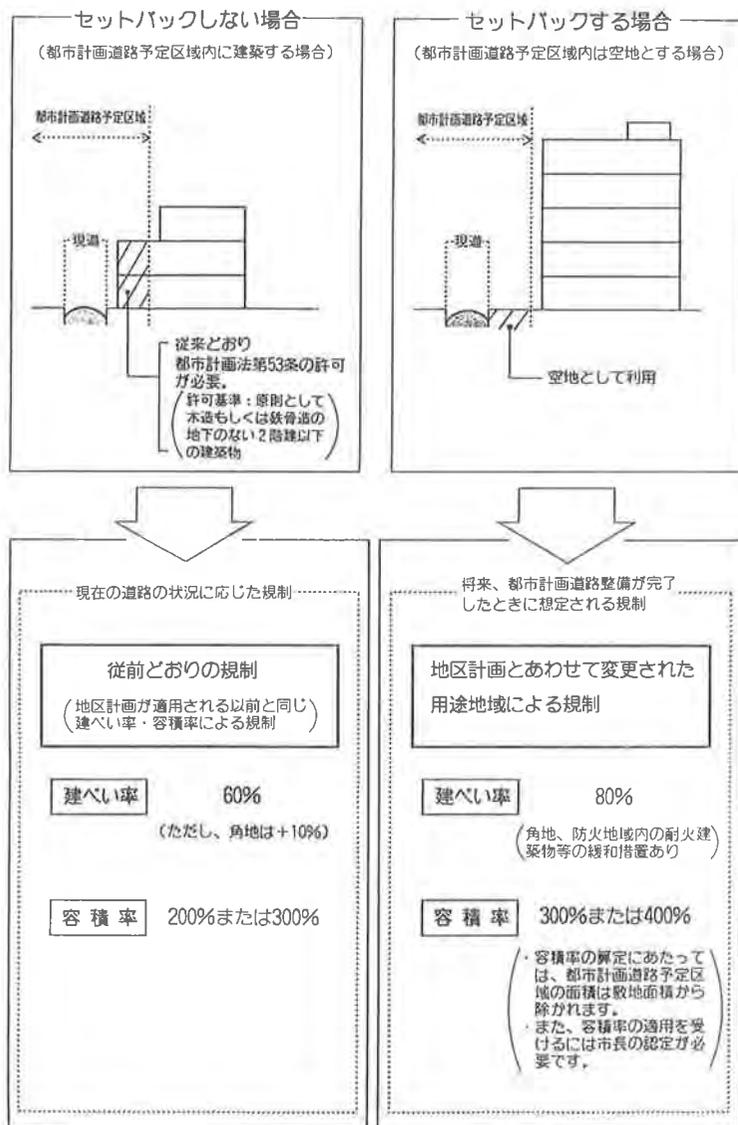


図-2 セットバック誘導型地区計画の内容

5. おわりに

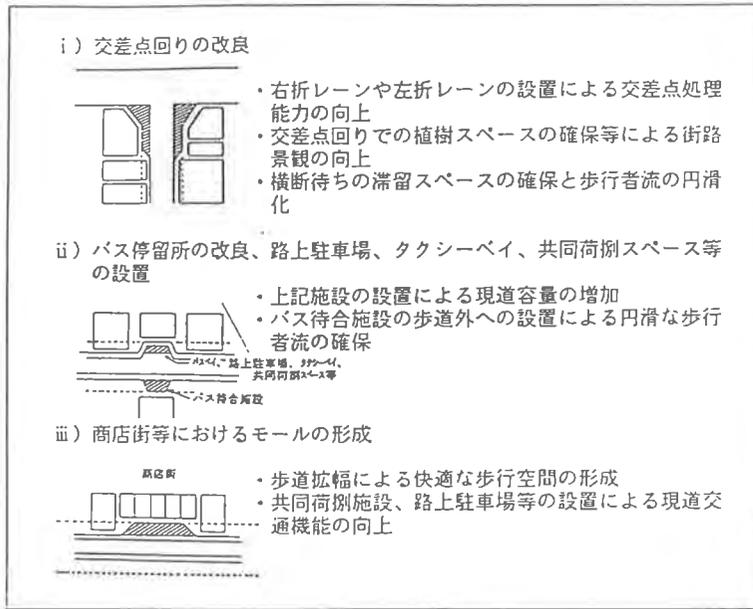


図-3 セットバック誘導による道路空間としての暫定整備例

② 前面用地（セットバック部分）を道路空間として暫定整備したり、オープンスペースとすることにより環境形成空間等として利用することが可能になる。（図-3）

[街路事業の執行面]

- ③ 道路予定地が空地化されるため補償費の軽減を図ることができる。
- ④ 事業実施時に休業や移転の必要がなくなるため、関係者の理解が得やすくなる。また、営業補償費等の軽減を図ることができる。

セットバック誘導型地区計画制度を活用した幹線街路の整備促進方策について述べたが、この制度の活用は、沿道土地利用者に新たな規制を加えることなく、街路と沿道が一体となった整備推進に寄与できるものと考えている。

しかしながら、今後の運用と展開については適用路線の見直し、建築緩和路線との整合の図り方、用地の買い取り申し出への対応、暫定整備のより具体的な施設計画、既にセットバックしている物件の取り扱いなど、検討すべき課題も多く、今後は国等で検討される事業創設の動向を踏まえつつ、大阪

市での活用方向の検討や独自の事業制度についての検討を進めていく必要がある。

また、セットバック事業は、現道拡幅型未着手路線を対象としているが、未着手路線問題の中で新設型については、対応策が見いだせない状況にある。

長期未着手路線問題への体系的な対応を図るため、セットバック誘導方策の検討と並行して、新設型未着手路線についてもその整備促進方策を検討して行く必要がある。

1. 「鬼太郎に逢えるまち」 —水木しげるロード整備事業—

境港市建設部都市計画課
課長補佐 黒目友則

1. はじめに

境港市は、鳥取県の最北西にある長さ20キロメートルほどの弓ヶ浜半島の先端（北緯35度33分、東経133度16分）に位置し、東は美保湾、西は中海に面し、南は米子市に接し、北は一衣帯水の境水道を隔てて島根県美保関町と相対している。市域は東西約4キロメートル、南北約6キロメートル、総面積26平方キロメートル、全域平坦で三方を海に面している。

自然環境はよく保全されており、白砂青松の渚は秀峰大山と美保湾を背景に風光明媚な景観を呈している。近年特に海水浴、キャンプ、ヨット、ボードセーリング等海洋性レジャーで賑わっている。また日本海最大の漁港基地であり、年間総水揚量は50万トン以上で、平成4年度から3年連続して全国第1位を誇っている。

2. 緑と文化のまちづくりの背景

境港市は、近年重点的に学校・道路・スポーツ施設・福祉施設・公共下水道の整備等インフラストラクチャーの整備を中心に取り組んできたところである。その結果、市民が生活する上での必要な社会資本は、おおよそ整備され、またされつつある。

今日では、市民生活の中で余暇生活の占める割合も高くなり「もの」から「こころ」へ、「経済の時代」から「文化の時代」へ移行しているといわれている。人々は「物質的な豊かさ」に増して「精神的な豊かさ」を求めるようになってきている。そのような時代を背景に、本市の行政課題も従来の機能性を重視した施設整備等のハード面から、市民の「心」を充足させるためのソフト面の施策が必要になってきた。

市民の志向の変化、時代の要求に対応するため、市の行政全般を文化の視点で総点検し、《うるおい》《やすらぎ》《美しさ》を重視する総合的なまちづくりを行うため「緑と文化のまちづくり」がスタートすることとなった。

【庁内プロジェクトチームの誕生】

これらの趣旨のもと昭和63年2月に市若手職員14名からなる「緑と文化のまちづくりプロジェクト委員会」が発足した。若い発想を生かし、従来の規制、財源にとらわれることなく、これからのまちづくりを考えようと毎月の定例会の開催、県外からの講師を招いての研修会、先導的なまちづくりを行っている先進地の施設及び取り組み状況の視察を行うと同時にまず自分達の住んでいる町の現況や、市内各施設の状況を把握するために利用者の意見の聴き取り、さらには1200世帯（世帯主が40代から20代を対象）にアンケート調査を実施し1,089世帯（回答率90%）からの回答があった。

主な結果としては、①「市全体の緑の量は豊富である、まあ豊富である」が半数以上②「公園や広場は十分といえない（48%）、少なすぎる（34%）」③「市内の公園はほとんど利用しない（60%）」④「今後も境港に住み続けたい（65%）」⑤「本市に一番必要な文化施設は、博物館（32%）、美術館（29%）」というものであった。

また、「緑と文化のまちづくり市民アイデア募集」も実施し、小学生からお年寄りに至るまで115点の応募があり、住民の関心の高さが感じとれた。これらのことを中心に、本市のこれからのまちづくりに必要なことについて検討をかきねていった。

3. 「緑と文化のまちづくり推進協議会」の発足

プロジェクト委員会での「緑と文化のまちづくり」の基本方針が固まってきたところ、市民各界各層の代表者15名からなる「緑と文化のまちづくり推進協議会」が昭和63年11月に発足した。この協議会では、先進地の視察や市民アンケートをもとに基本方針を検討していただき、これから進める本市の「緑と文化のまちづくり」の基本とこれによる具体的な施策を実施するためのモデル実施計画及び市民参加のまちづくりの検討をしていただいた。

そして平成元年3月には、これら「基本方針」と「モデル実施計画」をまとめた《アメニティ・タウンへのアプローチ》の刊行となった。

平成元年を「文化元年」と意義づけ、緑あふれる文化薫るまちづくりに向け、この計画に沿って実施することとなった。

折しも国において「ふるさと創生一億円事業」がスタートした。本市においては、まさにこの「緑と文化のまちづくり」が「ふるさと創生」であると位置付け、境港市総合計画の基本理念の一つの柱として事業実施に取り組んで行った。

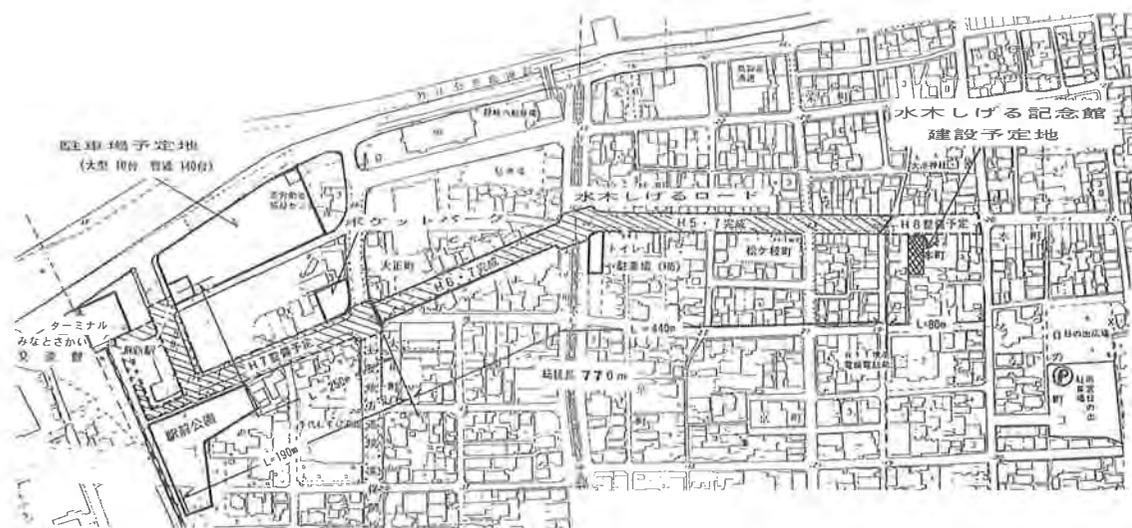
4. 水木しげるロード整備

「緑と文化のまちづくり」の一環で「うるおいのある道づくり」事業として、JR境港駅から商店街までの目抜き通りの境停車場線を本市のシンボルロード

と位置付け、都市計画街路の改良事業に取り組み、人に優しく、人に親まれる快適な歩行者空間の創出を重点とした整備を図るため、平成3年4月に地元商店街、自治会、地元市議会議員及び商工会議所の代表者13名からなる「境停車場線協議会」を設立した。そして先導的に商店街の整備を行っている都市の視察・研究をはじめ、十数回の協議会開催を経て、このロードの住民のみならず本市を訪れる人々にとって楽しく語らいのできるコミュニティーロードとすることに決定した。これを受け具体的な計画を市担当課内において検討した結果、次の2案に絞り込みを行った。

- ①案＝本市の特性である《海》と《港》を生かす手法として、ヨット・魚・マーメイド等の港にちなんだモニュメント等の設置をメインにしたコミュニティーロードの計画案。
- ②案＝地域の特性を用いた手法ではなく、本市出身の漫画家で全国で最も著名な水木しげる先生のマンガのキャラクターを使用した、特に「ゲゲゲの鬼太郎」「目玉おやじ」「ねずみ男」という、大人から子供に至るまで人気の高い題材を使ったモニュメントの設置をするコミュニティーロード計画案。

最終的には、水木先生のご理解と協力を得たことに併せ、商店街に沿った街路であり地域の活性化を考える上で、子供達を中心とした年代にターゲットを絞り、漫画を題材とした楽しいロードにする事で



図一 水木しげるロード・(仮)水木しげる記念館建設整備計画

一致した。

妖怪をテーマにした町づくりは全国でも例がなく、計画の当初は地元商店街で妖怪をテーマにすることに對して理解が得られない状態であった。

しかし、全国展開できる水木先生の知名度と、話題性に富んでいること、そして妖怪の本質は子供にとっては空想、大人やお年寄りにとっては昔の思い出の中にあるノスタルジーであり、大人の童話でもある事を理解いただいて「水木しげるロード」と決定した。

平成3年12月に、水木しげる先生と直接お会いして実施計画の策定に入った。設置する妖怪は、先生の著書「日本妖怪大全」の中に描かれている日本の妖怪約500種類のうち彫刻として立体的に表現し、面白いもの100体を選定していただき、妖怪の大きさについては設置する台座との調和を図り、歩道の空間及びポケットパークに設置する等の具体的な「水木しげるロード基本計画」が出来上がった。

5. 水木しげる整備事業着手

☆第Ⅰ期工事

平成4年度から平成6年度にかけて、既に都市計画街路改良事業で完成した、松ヶ枝町から大正町の延長440メートル（歩道幅員4メートル～5メートル）の歩道に、「ゲゲゲの鬼太郎」「目玉おやじ」「ねずみ男」「一反木綿」「ねこ娘」「砂かけ婆」「塗壁」「児なき爺」たち鬼太郎ファミリーを中心とした妖怪40体（37種類）を設置することとなった。

製作中には、先生がこのロードのため自ら描いていただいた妖怪デッサン図や漫画・雑誌に描かれている妖怪を彫刻で表現するための調整、イメージと調和について、水木先生と彫刻製作者の間での打ち合わせに相当な手間と時間を費やした。

さらに妖怪という動きのある物を彫刻で表現するために、彫刻のデザインはもとより、彫刻を設置する台座（島根県八雲村産の黒御影石の一種、長黒石を使用）の1体1体のデザインに工夫を凝らし、取



写真—1 ゲゲゲの鬼太郎



写真—2
ねずみ男



写真—3 ワラビキ屋根を模した電話ボックス

り付ける妖怪とのバランスにも考慮した。

また、妖怪自体の大きさについては、ゲゲゲの鬼太郎（130センチメートル）、ねずみ男（160センチメートル）、目玉おやじ（15センチメートル）とこの3体については漫画に出ている等身大のサイズにした以外は、子供達に親しみが持たれるため、手の中に収まるサイズ（15センチメートルから20センチメートル）にすることに決定した。

妖怪のオブジェの設置に伴せ、妖怪の原画の絵タイル8枚、公衆用トイレ新設1棟、アーケードの改修、中央を横切る大正川の高欄の改築も行い、平成6年7月10日に、水木しげる先生ご夫婦を招いて「水木しげるロード」完成式典を大勢の参加者のもと行ったところであります。

☆第Ⅱ期工事

JR境港駅周辺14.7haの区画整理事業による、駅前広場整備、新駅舎の移転改築、街路整備が平成6年度に完成し、この区間延長220メートルをさらに「水木しげるロード」として今年度9月末までの完成にむけて整備に取りかかっております。

この区間には、先生の代表作の一つ《河童の三平》に登場するキャラクターである「三平」「河童」「タヌキ」そして「死神」をはじめ妖怪31体の設置、目玉おやじをデザインした街灯11基、妖怪の切り抜きシルエットのスクリーン5基と原画のはめ込んだテーブルを設置するポケットパークの整備を行い、平成7年10月1日には再び水木しげる先生ご夫婦と水木プロダクションのスタッフを招いて式典を計画している。

さらに、都市計画街路整備事業により、街路改良の最終区間の本町商店街の拡幅改良事業も地権者の協力により、用地買収及び物件移転交渉も順調に進んでおり、



写真一4 目玉おやじ



写真一5 小豆洗い



写真一6 大正川歩道橋の鬼太郎と目玉おやじ

写真一七 地元商店街で製作された水木グッズ



今年度末をめどに全ての街路改良整備が完成します。

「水木しげるロード」も平成8年には、この本町商店街の区間（延長約80メートル）の整備をもって、水木しげるロード全線（総延長約770メートル）が完成する予定である。

6. 水木しげるロードから水木しげるランドへ

水木しげるロードは、全国に類を見ないユニークさもあり、地元はもとより県外からも大きな反響を呼び、第I期工事完成以来、年間30万人から40万人の観光客で賑わっている。現在はロードに設置してある妖怪のオブジェ71体（最終計画では81体）を眺め、触れる事にとどまっている。今後本市の新たな観光資源として確立するため「水木しげる記念館・妖怪博物館」の建設基本構想を平成6年度に策定した。地元商店街やこのロードを訪れる多くの人々から「水木しげる記念館」の建設について強い要望もあり、建設に向けて早急に取り組む事も決定した。

このことにより、「水木しげるロード」からスタートした事業が、今後さらに多くの人々に楽しく、親しまれるためにも「ロード（線）」から「水木しげるランド（面）」へと発展させていく計画である。

最後にこの事業を着手するにあたり、平成3年度



写真一八 倉ぼっこ

に都市局の街路改良事業（シンボルロード整備）の事業決定、平成4年度、自治省の「商店街等振興整備特別事業」の「歩行者空間の魅力を高める施設の整備」事業に指定され、これに伴って地域総合整備事業債が許可されました。また平成6年度には宝くじ助成事業として助成金の交付を受けた。このロードは先進的な事業として採択されるなど関係機関のご理解に深く感謝を申し上げます。

シリーズ まちづくりと街路

2. 西鉄大牟田線薬院駅付近 連続立体交差事業

福岡市土木局道路建設部街路課
課長 岩崎 憲 彰

1. はじめに

福岡市の中心と県南部の地域を結ぶ西鉄大牟田線は、市民生活の足として重要な役割を担っている。

しかしながら都心部（福岡駅～平尾駅間）は平面交差であるため、近年の交通量の増大に伴い、踏切における交通渋滞や踏切事故は深刻化しており、特に福岡駅から平尾駅間の踏切では、一日のうち5時間以上も人や車の流れが遮られるなど、市街地の一体的発展の大きな支障となっていた。

このような現状の抜本的な解決を図るため、鉄道と道路を連続して立体交差させる『連続立体交差事業』を昭和59年度から進めてきたところである。

本事業は、事業着手以来約10年を経て、平成7年

3月25日に念願であった高架切替えを行い供用を開始したところである。今後は、横断地中梁、新薬院駅改築、側道整備等の工事を進め、平成8年度完了を目指しているが、ここに高架切替えに至るまでを紹介する。

2. 連続立体交差事業とは

連続立体交差事業は、都市計画事業として都市計画事業者（都道府県または政令指定都市）が施行する建設省所管の国庫補助事業で、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の連続立体交差化に関する協定」及び「同細目協定」に基づき実施される。この事業は市街地などにおいて、



図-1 位置図

道路と鉄道の交差部が連続する一定区間を「高架化または地下化」することにより、多数の踏切道の除却及び道路との立体交差化を一挙に実現する。

西鉄大牟田線の高架切替えによる事業効果として次のような点が期待される。

- (1) 踏切遮断による交通渋滞、事故の抜本的解消が図られ、それに伴う騒音、排気ガスなどの軽減が期待される。
- (2) 鉄道により分断されている市街地の一体的な発展が期待される。(街の活性化)
- (3) 高架下空間を周辺の土地利用に合わせた効率的利用が実現できる。
- (4) 駅施設の改築、乗降施設の機能強化等により、鉄道利用者へのサービスの向上が図れるとともに、人にやさしい駅に生まれ変わる。

3. 事業の概要

事業位置は図-1、概要は下記に示す。

- 事業名称：福岡都市計画都市高速鉄道
西日本鉄道大牟田線（福岡～平尾間）連続立体交差事業
- 事業主体：福岡市
- 事業区間：福岡駅～平尾駅間 L=1620m
 - ・市 276億円
 - ・西鉄 79億円
- 総事業費：355億円
- 事業年度：昭和57年度～平成8年度
- 都市計画決定：昭和58年3月31日

- 事業認可：昭和59年9月29日（鉄道）
昭和59年10月6日（側道）

- 除却踏切数：9カ所
- 交差道路：14本（うち都市計画道路3本）
- 交通量等：博多駅六本松線（薬院1号踏切）
(55年調査時) 交通量 40,600台/日
遮断回数 390回/日

4. 高架工事の工法

4-1 一般的な連続立体交差事業の高架工事の工法としては、仮線工法、別線工法、直上工法があるが、その特徴は下記のとおりである。

(1) 仮線工法
線路を仮に横に振り、現鉄道敷に高架構造物を築造する工法。一般的には、民地を借地して線路用地を確保する。

(2) 別線工法
新たに鉄道敷を買収し、高架構造物を築造する。一般的には、区画整理事業等の面的整備により用地を確保する。

(3) 直上工法
現鉄道敷に電車を走行させながらその真上に高架構造物を築造する。

4-2 工法の選定

事業区間である福岡駅～平尾駅間の沿線地域の現況は次のとおりである。

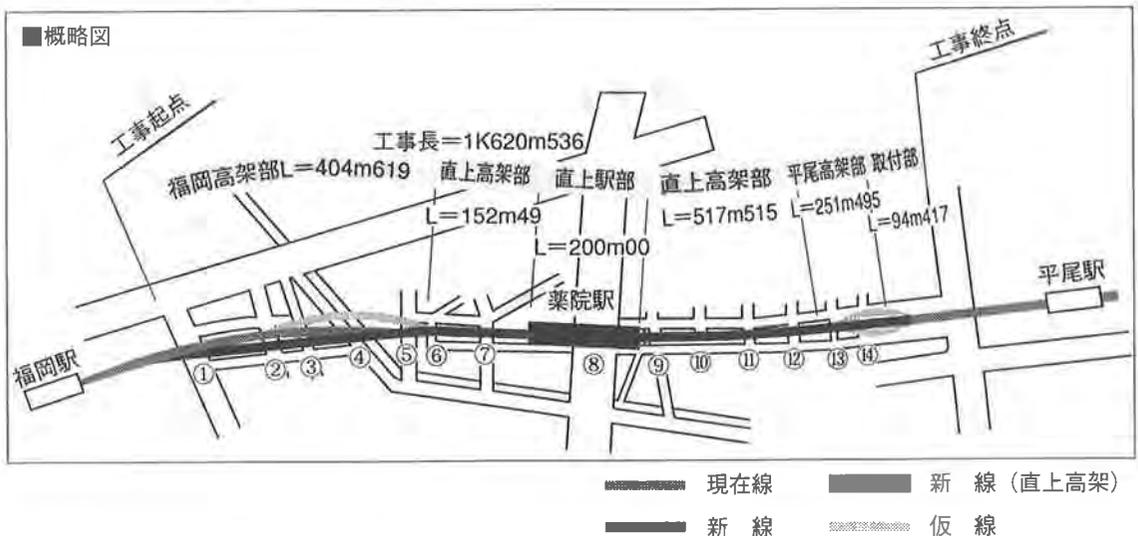
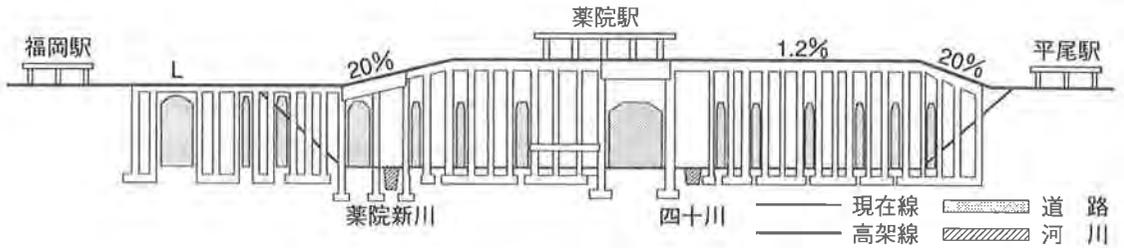
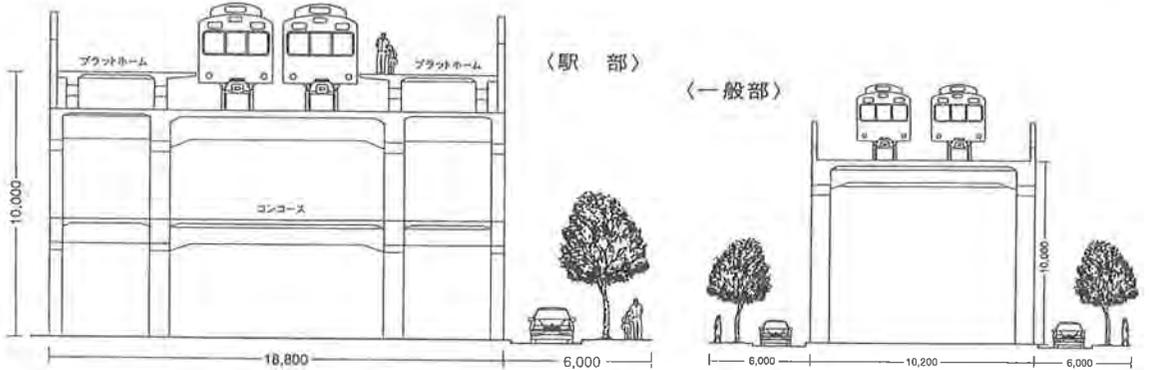


図-2 事業概略図



図一3 縦断面



図一4 断面図

①福岡駅～葎院駅間は商業地域で、大型ビルが近接している。②葎院駅～平尾駅間は住居地域でマンション、民家が連たんしている。③福岡駅及び平尾駅は既に高架駅となっている。また、その取付部はコンクリート擁壁及び盛土構造となっており、各工法の長所、短所及び施工条件等を比較検討し、葎院駅を中心とする870mにおいて直上工法を、また高架駅である福岡駅及び平尾駅との取付区間では仮線工法L=750mを採用した(図一2～4参照)。

柱施工用の2台を製作した。

搭載しているジブクレーンで鉄筋、型枠設置等の作業を行うことができ、またゴライアス上を作業基地、材料置場として使用できる。

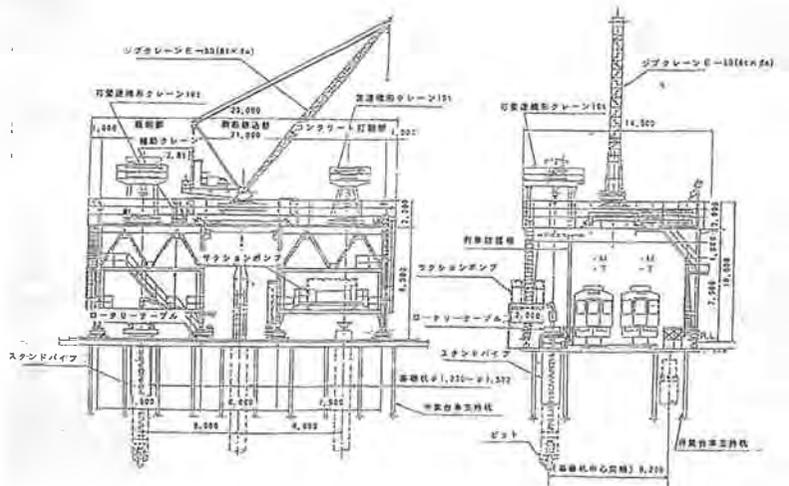
移動はレール上を自走する構造となっており、作業能力は、杭打設で1本/3日、柱施工で4本/20日である。

5. 直上工法による施工

直上工法区間内600mにおいては、沿線の側道の幅員が約4mと狭く、作業ヤードが確保出来ないため、電車を跨ぐ特殊作業台車(ゴライアス)及び移動支保工台車(トラベラー)を使った機械化施工を採用した。

5-1 ゴライアスによる施工

図一5の機械はゴライアスと呼んでいるが、基礎杭及び柱を現在線に電車を走らせながら施工する機械である。基礎杭打設用と



図一5 ゴライアス構造図(基礎杭用)

5-2 トラベラーによる施工

床版の施工には、移動式の型枠台車（トラベラー）を柱の内側に設置し、その上で型枠、鉄筋加工組立、コンクリート打設等の作業を行うことができる。これにより、夜間作業を極力少なくすることが可能となり、作業の安全性が高まると共に、沿線住民に与える環境面からの影響も少ないものとなった。

ゴライアス、トラベラーを使用した直上高架工法の順序は図-6のとおりである。

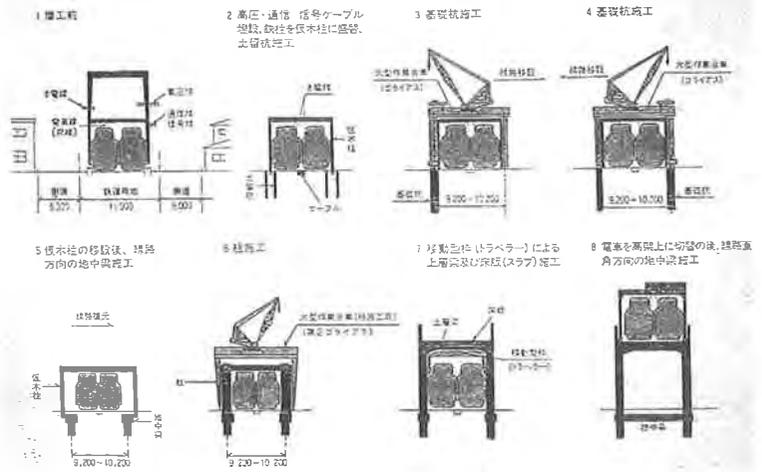


図-6 直上高架施工順序図

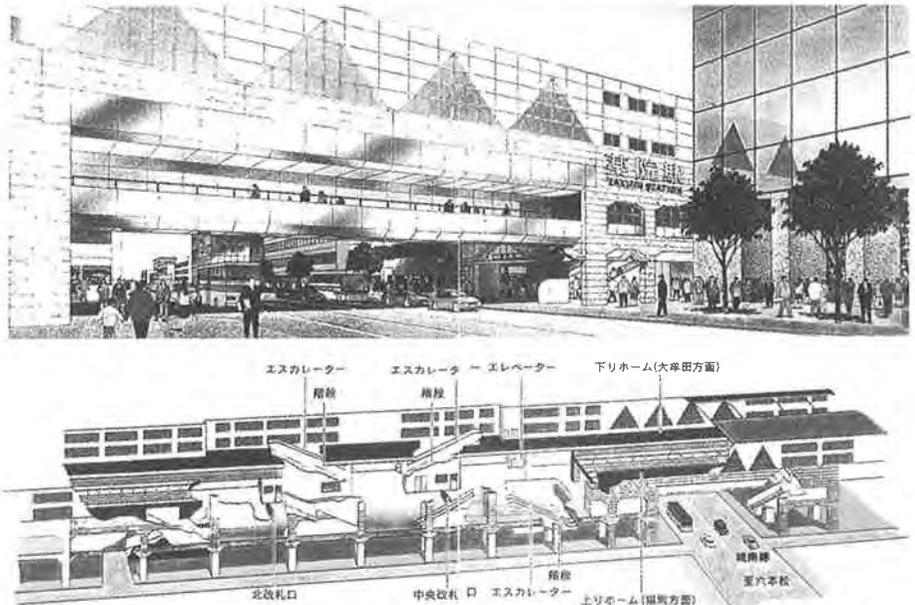
6. 人にやさしい駅に生まれ変わる 新薬院駅

新薬院駅は、高さ12mの3階建て2階部にコンコース、3階部に10両編成の電車に対応できる200mのホームを設置し、また駅舎を交差する都市計画道路上に計画したため、道路の両側から駅を利用できる横断機能も兼ねた連絡通路を設置し、利用者の利便性を図るとともに、駅施設については福岡市制定の「福岡型福祉社会」の指針に対応すべく、高齢者、障害者の方々が駅を利用するにあたっての利便性や安全性を配慮した計画としている。新薬院駅

表-1 薬院駅施設新旧比較表

項目	事業前	完成後
最大幅員	14m	18.8m
ホーム長さ	142m	200m
エレベーター	なし	2基
エスカレーター	なし	6基
身障者トイレ	なし	1カ所
点字用券売機	なし	5台

図-7 薬院駅完成
予想図



は、平成8年3月末に完成予定である。(表-1、図-7参照)

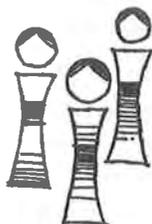
7. おわりに

連続立体交差事業は、市街地における事業のため、事業用地の確保については、大きな制約を受ける。

このような状況において、本事業で採用した機械化施工による直上工法は、用地費の低減、沿線環境に及ぼす影響、施工性の面で十分な効果があったと確信するものである。

また、まちづくりの観点から考えると、新しく生み出された高架下空間の利用、高架となった新薬院駅及び交通広場の整備等により交通結節点としての機能強化を起爆剤として、新薬院駅付近のまちづくりに大いに寄与するものと期待している。

本事業は、その事業効果、施工技術が評価され、平成7年度の全国街路事業コンクールにおいて建設大臣賞を受賞したものでありますが、ここに紙面をかりて、ご指導、ご助言をいただいた建設省のみなさまをはじめ関係各位にお礼を申し上げます。



シリーズ アンダーグラウンド

住民参加の道路づくり

—(仮称)恩田元石川線での試み—

横浜市都市計画局都市計画課

都市施設計画係長 水越 猛

1. はじめに

横浜市では、平成5年に新たな長期ビジョンとして「ゆめはま2010プラン」を策定した。この策定にあたっては、計画策定の当初段階からアンケートや区民のつどい、シンポジウムなど幅広い市民参加を進め市民の視点にたった様々な意見がとりいれられ、ゆめはま2010プランとしてとりまとめられた。

この新しい総合計画のなかでは、市民、企業、行政が協力した地域の街づくりを進めていくこととしており、とくに地域施設の建設にあたっては、構想段階からの市民参加によって多様な意見を反映した市民本位の街づくりを目指していくこととしている。

その先駆的な試みの一つとして、本市では横浜市青葉区における(仮称)恩田元石川線をモデル路線とした「住民参加の道路づくり」に取り組んできている。この試みは道路の計画案を作成する当初から、地域の住民と行政が一緒になって考え、道路のあり方や必要性などについても議論しながら計画を進めていこうというものである。

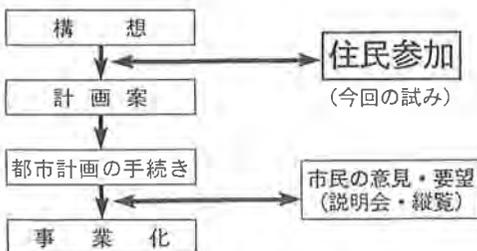
2. (仮称)恩田元石川線とは

(仮称)恩田元石川線は横浜市青葉区の北部に位置

し、国道246号線と平行したかたちで青葉区恩田町の真光寺長津田線から同区元石川町の日吉元石川線までを結ぶ延長約7キロメートルの構想路線である。この地域は昭和30年代後半から東急・多摩田園都市として住宅開発が進んできたところで、当時から地域の将来の骨格として準幹線的な道路として構想が描かれ都市基盤整備が進められた。その結果、部分的に延べ約3キロメートルの区間は区画整理によって幅員22メートルの道路が整備され、2車線道路として供用されている。また、現在、この区間の沿道には、戸建て住宅や中低層の集合住宅などおもに住宅系の土地利用がなされている。一方、市街化調整区域となっている起点付近、鉄町など中間部、終点付近など延べ約4キロメートルの区間の残りの区間は部分的には2車線の現道があるものの基本的には未整備の状況となっている。

青葉区の骨格となる計画道路網の現在の状況は、広域的交通を受け持つ国道246号線が区の南側を横断的に走っており、これを横方向とすると縦方向の

〔道路の計画及び整備の進め方〕



図一 1 道路計画における住民参加とは



図二 (仮称)恩田元石川線と整備区間の横断面図

骨格道路はある程度の間隔で配置されている。しかしながら区の北側を横断する骨格道路がないことから、将来の区全体の道路網を鑑みて、(仮称) 恩田元石川線はゆめはまプラン青葉区計画のなかでは、地域の一体化と交通の利便性の向上を図る地域骨格道路として整備すべき路線として位置づけられている。

3. 今までの取り組み経過

平成4年度のアンケート調査を手始めに、意見交換会などを区役所と共同で開催するなど様々な方法により、地域の住民の意見・意向を聞いてきた。また、併せて住民への情報提供として、ニュース(恩元だより)の発行や関連する基礎調査資料や住民との意見交換会の記録、座談会ビデオなどを区役所などで順次、閲覧や貸し出しを行ってきている。

【取り組み経過】

①アンケート調査の実施(平成4年度)

計画段階からの「住民参加」の手法を取り入れ、この道路計画を進めて行くうえで参考とするため、まず平成4年度に、道路計画の主体や会合のあり方などについて住民の意向を聴こうと当該道路に沿った地域(22町)の全世帯(2万世帯)、およびこれ以外の地域(56町)の無作為に抽出した約3割の世帯(約2万世帯)に分け、合わせて区全体で合計4万世帯のアンケート調査を実施した。その結果、約3割の回答があり、道路の計画主体は「住民と行政が一体」、会合の形式としては「専門家と住民代表が参加」や「行政と住民が共催」とする意見が、また会合で議論すべきテーマは5割が「生活環境への影響」を上げており、「道路計画の必要性」やルートの問題から議論すべきという意見などが多くあげられた。

②意見交換会の開催(平成5年度、6年度)

平成5年度から区内3箇所で計6回の意見交換会を開催し、「(仮称)恩田元石川線は地域の道路としてどうあるべきか。」などをテーマとして地域住民と意見交換や、ラベル記入などにより多くの意見や質問を頂いてきた。

③「地域の道路づくり座談会」の実施(平成6年11月)

モデル路線の(仮称)恩田元石川線を題材として「地域の道路づくり～みんなで考える夢と潤いの道

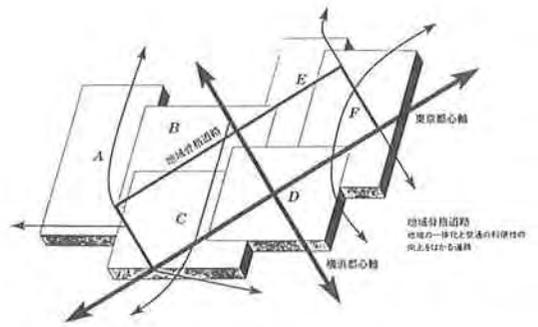


図-3 ゆめはま2010プラン青葉区計画

路づくり～」をテーマに、地域の道路のあり方などについて住民代表や地元の専門家や著名人の方々により討論していただいた。この内容については、地元のケーブルテレビジョンによる放映や新聞特集を組むなどにより広く地域に紹介した。

④恩元ウォーキング(ウォークラリー)の実施(平成7年7月)

「実際に現地を歩いて、状況を把握したい」という要望を受けて、94名の参加を得て、想定ルートに



写真-1 全体意見交換会(H7. 2月 青葉区役所)



写真-2 恩元ウォーキング(H7. 7月)

沿って歩いた。またここでも参加者から多くの意見・感想を頂いた。

4. 住民意見の内容

①主な住民意見

今までの意見交換を主体とした取り組みを通じて、道路の是非、必要性など総論的な意見から、道路の性格や整備のあり方に関する意見、さらには住民参加の進め方、情報・データ提供に関するものなど幅広い意見が出されてきている。

具体的なものをいくつか紹介する。

- ・交通渋滞、新区の発展のために必要
- ・未整備箇所を早急に完成すべき
- ・本当に地域のための道路なのか
- ・地域住民のための道路を
- ・国道246号のバイパスになるのでは
- ・未整備部分をつなげると交通量が増えることにより、環境悪化が心配
- ・自然破壊を最小限にして欲しい
- ・周辺環境に配慮した道路づくり（広い歩道、トンネル構造など）をして欲しい
- ・具体的なルートについていくつか案を示してほしい
- ・具体的なルートが出てこないと評価も判断もできない

5. 今後の進め方と課題

今後は、今までに出された意見や要望を踏まえ、具体的な評価や判断していただくことやいくつか論点を絞りながら具体的な議論を進めて行くために交通など必要なデータと併せて概略計画案といくつかの構造比較案を提案していくことを考えている。

主なスケジュールとしては、

①地区別説明会（9月～10月）

区内連合町内会単位での地区別説明を行い、取り組み経過、今後の進め方などについて説明し、広く広報してきている。

②「恩元シンポジウム」の開催（場所：青葉区役所）

今年の12月17日に“どうつくる？（仮称）恩田元石川線”をテーマに、公募による地元の代表や地元在住の専門家（環境計画、景観工学）を交えパネルディスカッション方式による討議や一般参加者を含めた意見交換を予定している。

③地区別懇談会の開催

来年2月に道路沿線地域の地区別の懇談会を開催し、ルート・構造など具体の概略計画案を提案し、地域住民ときめ細かい意見交換を予定している。

「住民参加」とは、一般的には、行政機関などの意志決定の過程に、利益や影響を受ける住民などの意志・意向が考慮・反映されることと言われているが、具体的にどのような場合にどんな手法で進めていくのかは、ケースバイケースで判断していかざるを得ない状況にある。したがって、今回の試みでも明確なプログラムを持っているわけではなくいままでの住民との対話を参考に、模索しながら進めてきているのが実情である。

幹線道路は、その計画や整備が周辺に多くの影響を与える性格のものであり、影響を受ける住民の立場によって利害が大きく異なることから意見集約や合意形成が困難であると言われている。また、どこまでが関係する住民なのかなどの問題もあり住民参加のテーマとしては難しい面もある。したがって、どのようなかたちで参加の場を作っていくかやどのような情報を提供していくのか、また、特に住民意見の集約や合意形成の仕組みなど「住民参加のあり方」そのものについても、住民との議論のなかで整理していくことが重要ではないかと考えている。

参考データ

面的整備事業の事業箇所一覧

◆建設省都市局街路課

○特定生活環境整備街路事業

平成8年度より、街路事業における既存の4つの面的整備事業を統合し、地区の特性に応じたゆとりあるまちづくりに資する街路事業の重点実施を図る

こととしている。

以下、それぞれの事業実施箇所を一覧表にまとめたものを示す。

歴史的環境整備地区

都道府県	市町村	採択年度	地区名	備考
栃木県	足利市	55	足利学校周辺地区	完了
兵庫県	篠山町	57	丹波篠山地区	
兵庫県	神戸市	57	北野山本地区	完了
沖縄県	那覇市	57	首里金城地区	
広島県	尾道市	58	山手地区	完了
長崎県	長崎市	58	出島南山手地区	
山口県	萩市	60	堀内地区	
秋田県	角館市	60	内町地区	
福島県	喜多方市	62	小荒井塚原地区	
栃木県	日光市	63	日光二社一寺周辺地区	
広島県	福山市	63	鞆地区	完了
奈良県	橿原市	1	今井地区	
佐賀県	有田町	1	有田内山地区	
岩手県	平泉町	1	中尊寺毛越寺地区	
埼玉県	川越市	1	旧城下町地区	
宮城県	塩釜市	1	本町・宮町地区	
富山県	八尾町	2	八尾地区	
山口県	下関市	2	長府地区	
兵庫県	神戸市	2	兵庫本町地区	完了
広島県	竹原市	2	竹原地区	
北海道	函館市	2	西部地区	
山口県	柳井市	2	古市金屋地区	
栃木県	栃木市	4	巴波川・蔵の町地区	
大分県	杵築市	4	杵築地区	
長野県	須坂市	4	須坂中央地区	
			合計 25箇所	

居住環境整備地区

都道府県	市町村	採択年度	地区名	備考
大阪府	豊中市	51	庄内南部地区	
東京都	江東区	52	辰巳地区	完了
兵庫県	姫路市	52	城西地区	
愛知県	名古屋市	53	小幡地区	
山口県	徳山市	54	北部第三地区	
広島県	向島町	54	兼吉地区	
石川県	宇ノ気町	54	宇ノ気地区	
大阪府	豊中市	54	庄内北部地区	
大阪府	大阪市	55	毛馬大東地区	完了
富山県	高岡市	55	横田地区	完了
大阪府	茨木市	55	大池地区	
大阪府	高石市	55	羽衣駅周辺地区	
愛知県	名古屋市	56	筒井地区	完了
静岡県	掛川市	56	城内地区	完了
愛媛県	今治市	56	鳥生立花地区	
滋賀県	大津市	57	長等地区	
石川県	松任市	57	松任中央地区	
静岡県	浜松市	57	城北地区	
大阪府	泉佐野市	57	佐野中央地区	
富山県	上市町	58	中央地区	
岡山県	岡山市	58	西大寺地区	完了
石川県	鶴来町	61	中鶴来地区	
福岡県	北九州市	63	折尾駅西南部地区	
千葉県	四街道市	6	物井地区	
大阪府	吹田市	50	第二小学校地区	完了
東京都	杉並区	50	上井草地区	完了
北海道	帯広市	50	柏地区	完了
兵庫県	尼崎市	50	南塚口地区	
			合計 28箇所	

都心交通環境整備地区

都道府県	市町村	採択年度	地区名	備考
兵庫県	神戸市	52	三宮元町地区	
愛知県	豊田市	52	都心地区	
長野県	長野市	53	長野駅北地区	
神奈川県	川崎市	53	溝ノ口地区	
千葉県	千葉市	53	千葉市都心地区	
滋賀県	大津市	54	中央地区	
鳥取県	鳥取市	54	鳥取県南地区	
栃木県	宇都宮市	54	宇都宮都心地区	
埼玉県	浦和市	55	浦和市中心地区	完了
千葉県	柏市	55	柏駅周辺地区	
岡山県	倉敷市	57	倉敷駅周辺地区	
長野県	松本市	58	市街地地区	
福島県	福島市	58	福島駅周辺地区	
徳島県	徳島市	62	徳島市中心地区	
長野	上田市	63	中央地区	
			合計 15箇所	

都市景観形成モデル事業箇所

都道府県	市町村名	採択年度	路線名・地区名	備考
大阪府	大阪市	58	ミナミ地区	
広島県	呉市	58	呉都心地区	
愛媛県	今治市	59	日吉地区	
秋田県	秋田市	63	御所野地区	
山形県	鶴岡市	63	中心市街地地区	
栃木県	小山市	63	小山駅西地区	
長野県	松本市	63	松本城周辺地区	
三重県	四日市市	63	四日市都心地区	
兵庫県	姫路市	63	姫路城周辺地区	
静岡県	浜松市	63	佐鳴湖西岸地区	
大分県	竹田市	63	竹田重点地区	
宮崎県	延岡市	63	川中地区	
青森県	弘前市	1	弘前公園周辺地区	
秋田県	横手市	1	横手城社内町地区	
神奈川県	小田原市	1	小田原城周辺景観形成地区	
愛知県	名古屋市	1	築地地区	
福井県	福井市	1	福井都心地区	
愛媛県	西条市	1	市街地中央地区	
佐賀県	唐津市	1	城内地区	
長野県	長野市	2	善光寺周辺地区	
山口県	宇部市	2	真縮川周辺地区	
大分県	日田市	2	豆田・隈地区	
宮城県	塩釜市	3	塩釜神社周辺地区	
富山県	高岡市	3	中心市街地地区	
三重県	桑名市	3	中心市街地地区	
鳥取県	米子市	3	よなご中央地区	
栃木県	栃木市	4	大通り重点軸地区	
宮崎県	都城市	4	中央地区	
	合計 28都市			



米国の都市づくり事情

—シアトル市とニューヨーク市—

◆東京都都市計画局建築指導部調査課
木村 宣代

1994年9月より6カ月間、東京都の海外派遣研修制度により、米国の都市づくりについて学ぶ機会をいただいた。その調査の中から、興味深かった2つの事例について紹介したい。

1. マスタープランによる取り組み

(1) 背景

近年、米国の多くの地域において、成長管理政策が唱えられ、計画に基づく施策が展開されている。

これは、環境破壊や大気汚染、交通渋滞、そして、閉鎖的コミュニティの助長など、自動車優先の社会構造と関係する様々な弊害や、一部の地区へのオフィス開発の集中、ダウンタウンの疲弊と郊外のスプロールなどが、強く問題視されてきていることに関係する。

例えば、米国では、生活の質や安全性を求め、人々の活動の場がダウンタウンから郊外へと移ることがあり、インナーシティ問題を抱える都市が少なくない。ポートランドやシアトルのように改善された例も多いが、地区によっては「空室あり」の張り紙が目につく。一方、郊外には、大規模な駐車場を併設したショッピングモールや新しいオフィス、住宅などが次々と新設された。

このような状況に対し、各地域で様々な施策が講じられている。

例えば、交通政策としては、公共交通の強化、パークアンドライドなどが、多くの都市で促進されている。(さらに、シアトルでは、ダウンタウン内のバス運賃が無料であった。)また、都心部での商業施設の誘致や住宅供給の促進など、再開発や土地利用政策による取り組みも多角的に展開されている。

しかし、土地やエネルギーなどの限られた資源を有効に利用し、活力ある都市を経営してゆくには、

均衡のとれた都市づくりを総合的に進めることが必要である。そのため、多くの地域において、個々の施策を推進するだけでなく、成長管理的な視点を持つマスタープランが策定されている。

(2) シアトル市民のイニシアティブ

シアトルにおける成長管理的な取り組みとして、CAP (Citizens' Alternative Plan) と呼ばれる開発制限がある。これは、1985年に市が策定したダウンタウン計画に対し、市民グループが、より厳しい成長管理計画案を提案し、1989年の住民投票により62%の支持率を得て成立したものである。内容としては、容積率の切り下げ、高さ規制の強化、ボーナスシステムの見直し、オフィスの総量規制などが含まれている。(表-1)

(3) シアトル市の総合計画策定

自然環境と気候に恵まれたシアトルは、19世紀後半より急激に発展し、近年では、全米の多くの調査において「最も住みやすい都市」の上位にランクされている。しかし、急速な人口流入により、郊外や周辺都市のスプロールや、環境破壊などが進みつつあり、ワシントン州では、総合的な都市計画とその実施が望まれていた。カリフォルニアなどと類似の現象である。既に、カリフォルニア州やオレゴン州、フロリダ州など、多くの地域で、成長管理政策が具体化されているが、ワシントン州では、1990年、成長管理法(GMA: the state Growth Management

表-1 CAPによる高さ制限の改正

	旧規制	CAP
DOC 1 (都心業務地域1)	制限なし	450feet
DOC 2 (都心業務地域2)	400feet	300feet
DRC (都心商業地域)	240feet (400feet)	85feet (150feet)

()内の数字は、ボーナス制度を適用する場合

Act) を制定した。この州法は、各自治体に、Comprehensive Plan^(註1)を策定することを義務づけ、計画の中に最低限盛り込む事項などを規定している。州政府としては、各自治体が期限（1994年7月）までに策定するよう指導することに加え、次のような役割を担った。

- ・計画策定のためのマニュアルづくり
- ・策定費の一部助成
- ・各市・カウンティなど自治体間の相互調整など

この成長管理法に基づき、各自治体においてマスタープランが策定された。シアトル市では、1994年7月25日に市議会において可決され、その後、計画に基づく実質的な施策が検討されていた。例えば、ゾーニングなどの開発に関する規制は、マスタープランを履行するための一つの有力な手段であるが、これをマスタープランと整合させなければならない。また、各地域の特性に応じ、より詳細な施策を講じるために、今後、Neighborhood Planを地域ごとに作成することが、マスタープランの中の一項目として挙げられている。

シアトル市のマスタープランで興味深い点のひとつは、主要な地区をアーバンセンターとアーバンビレッジという核として位置づけていることである。アーバンセンターは、市の主要な核としてカウンティレベルのマスタープランにも位置づけられているもので、5つの地区が、具体的な区域指定を含め決定された。アーバンビレッジは、市独自で導入したもので、より地域レベルの核として位置づけられている(図-1)。1994年10月に私が訪問した時は、これらについて、核としての土地利用政策や交通政策などが話し合われていた。例えば交通政策としては、周辺市を含め、新しい公共交通を導入することが提案され、アーバンセンターをつなぐ交通手段と

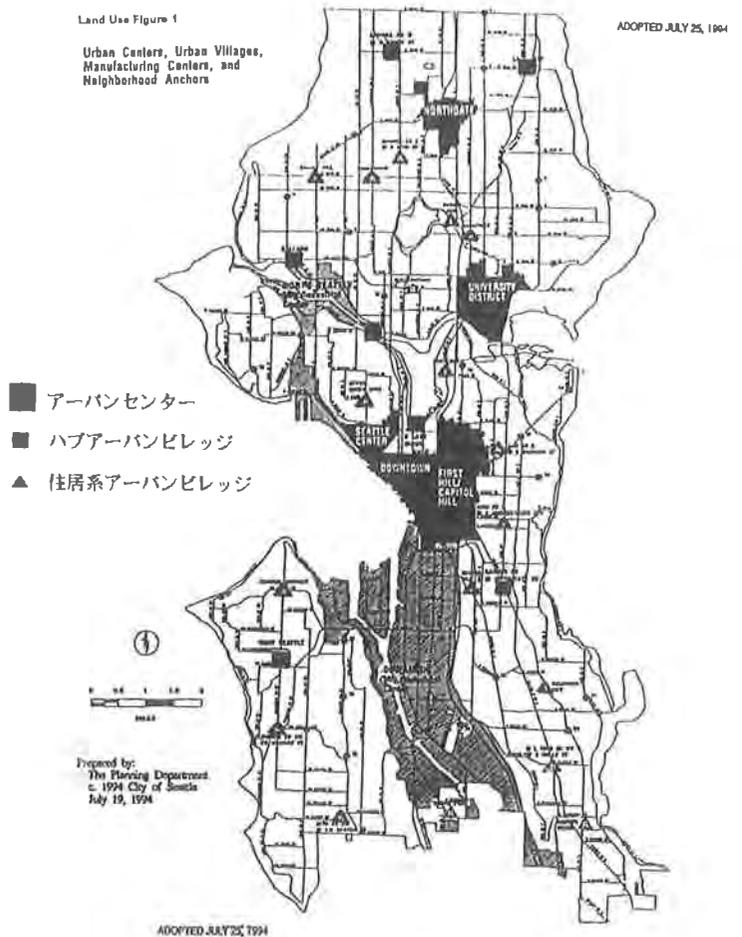


図-1 シアトル市の総合計画によるアーバンセンター、アーバンビレッジ

することが検討されていた。(RTP: Regional Transit Proposal)

2. ニューヨーク

1. で述べたような総合的なマスタープランによる取り組みは、多くの場合、あるスピードで都市の成長が進行している地域で行われている。これに対し、ニューヨーク市やシカゴ市、ボストン市などは、現在、総合的なマスタープランを持っていない。しかし、実際には、ゾーニング、リンクージ政策、ランドマーク委員会の審査、環境影響評価などの様々な制度により、結果的にかなりコントロールされている。また、ボストン市とニューヨーク市においては、1980年代に成長管理政策として、強化を含めたゾーニング改正などを行った。



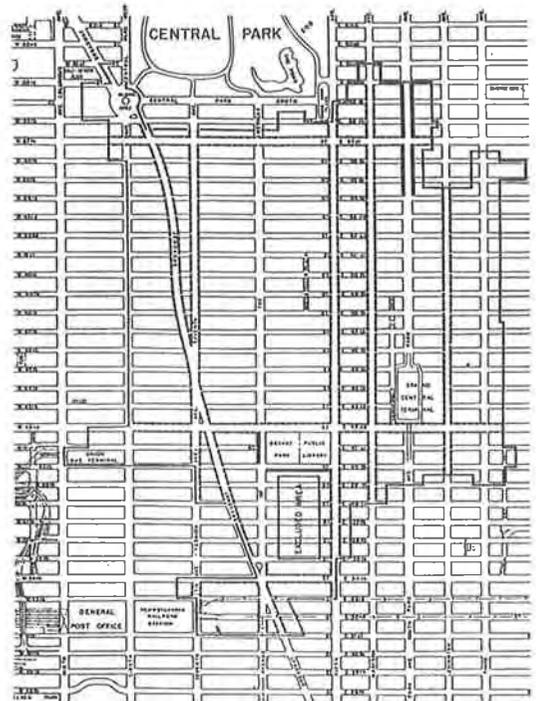
写真-1 マンハッタン

(1) きめ細かいゾーニング

ニューヨーク市のゾーニング条例は、例えば以下に示すように、かなりきめ細かい。約100種に及ぶ用途地域と約40種の特別地区により、様々な規制がある。基本的に、地域の特徴に応じた規制を設けているとともに、街路を含めた一体的な空間として演出するという考え方が色濃い。

例1：図-2に示すように、5番街などの沿道では、商業空間としての連続性を保つために、建築物の一階を小売り店舗（業種も限定されている）にしなければならない。また、5番街特別地区内では駐車場を設けることが禁止されている。

例2：タイムズスクエアでは、広場の賑わいを演出するために、照明つきの看板を設けなければならない。（建物正面1フィートにつき35平方フィート以上）（写真-2）



MIDTOWN DISTRICT PLAN
MAP 2 - RETAIL AND STREET WALL CONTINUITY
--- RETAIL AND STREET WALL CONTINUITY REQUIRED
--- STREET WALL CONTINUITY ONLY REQUIRED

- ミッドタウン特別地区
- 小売り店舗の設置義務・壁面の位置の指定
- 壁面の位置の指定のみ

図-2 ミッドタウン特別地区

例3：ミッドタウンやロウワーマンハッタン、ダウントウンブルックリンなど、都心部における高密度の商業地域では、交通の便がよいので、

交通渋滞を助長することを避けるために、商業用途に対する駐車場設置義務の適用が免除される。

(2) ゾーニングの歴史

ニューヨークは、アメリカで初めて総合的なゾーニング条例を導入した都市である。建物の高層化により、暗く峡谷のようになってゆく街路に、日照と通風を確保するための最低基準を確保することを目的に、1916年、ゾーニング条例が制定された。当時の条例では、建築物の高さが、前面道路からの



写真-2 タイムズスクエア

斜線制限により規定されていた(図-3)。街路から離れている部分については、敷地の25%を限度にセットバック制限を除外できた。この規定により、上部が階段状にセットバックした建築が増え、そのデザインはウェディングケーキなどと呼ばれた(図-4)。(エンパイア・ステートビルやクライスラー・ビルは、この規制のもとで建築された。)

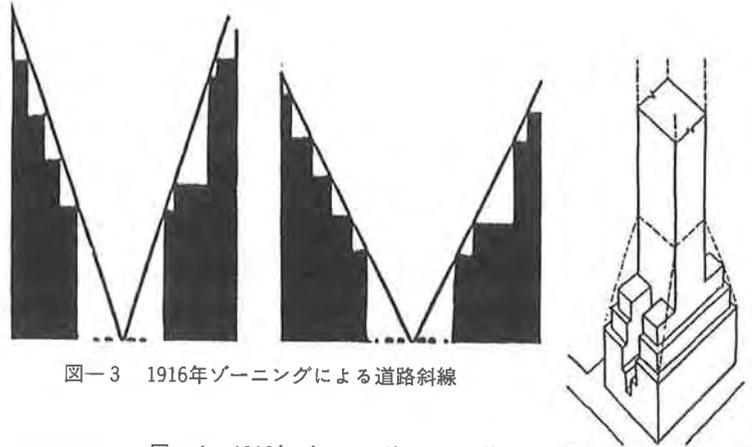


図-3 1916年ゾーニングによる道路斜線

図-4 1916年ゾーニングによる形態制限

1 Typical 1916 "wedding cake" building

しかし、1950年代後半に、当時のゾーニング条例による最高限度での建築が続けば、ニューヨークは高層ビルの塊になってしまうことが問題視され、密度に関する規定を大幅に強化することになった。そこで、1961年にゾーニング条例の大改正を行い、容積率制限を導入した。また、この改正では、オープンスペースの確保もねらいのひとつであり、公開空地を設けることにより容積率制限が緩和される「プラザボーナス」制度が登場した(写真-3)。



写真-3 アメリカ街沿いの公開空地

そして、1980年代の成長管理的な政策として、ミッドタウンゾーニングがある。この改正ではオフィス開発のバランスをとるため、5番街周辺の容積率規制を強化し、7番街周辺を緩和して開発を誘導した。この際、ミッドタウンに日影規制を導入した。

(3) プラザの変遷

1961年にプラザボーナス制を導入した当初は、プラザのアメニティに関して特に規定していなかった。しかし、あまりに空虚な空間や、人が寄りつけないしつらえの公開空地が増えたため、1970年代半ばより、基準を設けはじめた。1982年のミッドタウンにおけ



写真-4 通り抜け通路として提供されている公開空地

る規定の例を挙げると、

- ・敷地正面の50%以上において、歩道からプラザに直接入れるようにすること。
- ・街路に面して店舗スペースを設け、街路から直接出入りできるようにすること。
- ・敷地が2以上の街路に面する場合は、通り抜け通路を設けること(写真-4)。
- ・北のみに向くような配置にしてはならない。
- ・樹木・照明・座る場所などについての基準(略)



写真-5 アッパーイーストサイドの超高層住宅

など、細かく規定されているが、利用しやすさや空間としての街路との関係が重視されている。

そして、最近の動きでは、アッパーイーストサイドにおいて、プラザボーナスが廃止され、従来のような超高層住宅の建設が抑制されることになった。

(4) アッパーイーストサイドのゾーニング改正

1994年2月、ニューヨーク市議会は、アッパーイーストサイドの一部に関するゾーニング改正を可決した。この地区で33年ぶりの大改正である。

これまでの規制では、プラザボーナスの制度により、公開空地を設けることで容積率制限が20%上乗せされ、55階建程度の細い塔状建物をつくることが可能であった。この地区は古くから質の高い住宅地として知られているが、主に1970年代後半から1980年代、公開空地からそびえたつ超高層住宅が次々に登場した(写真-5)。しかし、プラザボーナス制度により設けられた公開空地や道路状空地により、アヴェニュー沿いの伝統的な壁面線がとぎれとぎれになり、また、古くからの低中層建築が取り壊されていった。そのため、地域の特徴やスケール感を尊重することに加え、主にブロックの中側に残っているアフォーダブルな住宅を守るために、ゾーニングの改正が強く求められていた。そして、8年を超えるスタディと、地域市民団体と不動産業界、建築家協会、市都市計画局などによる議論の末に、改正が実現した。この改正により、この地区のアヴェニュー沿いでは、プラザボーナスの制度が廃止され、さら

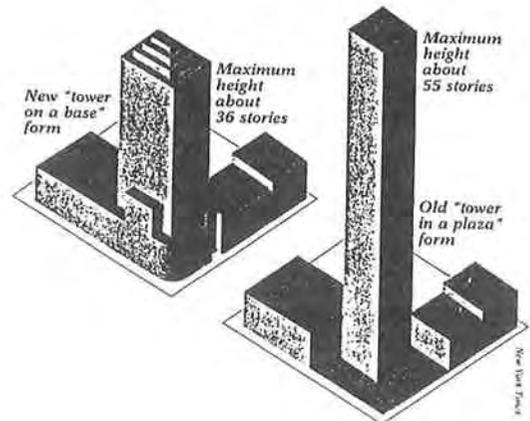


図-5 アッパーイーストサイドのゾーニング改正

に、高さによる床面積比率の規定が設けられたので、今後は、図-5のように従来より低くずんぐりした建築物(およそ36階建)が建設されることになる。

(5) ロウワーマンハッタン計画

このような“規制”によるアプローチは、実際は、都市づくりの一面にすぎない。ニューヨークには市全域の総合計画はないが、特定の地域を対象とする包括的な計画は多く、1993年10月のロウワーマンハッタン計画はその一例である。世界貿易センター、ウォール街などを含むこの地区は、高い空室率などの構造的な問題を抱えている。計画は、マンハッタン南端の約200ヘクタールについて、ビジネスの活性化、夜間人口の確保、娯楽や観光、歩行者アメリ

ティの創出など、多岐にわたる方針を示したもので、市都市計画局を中心に、関係局やロウワーマンハットン協会、市民代表、民間企業など多くの協力を得て作成された。さらに、1994年12月に税制上の優遇措置の案が発表されるなど、多様な取り組みが折り重なり、注目されている地区である。

3. 都市を構成するもの

いずれの例においても、様々な立場の人が、様々な努力をしている。

また、例えば、宅地分割規制が徹底していること（規模を問わず規制対象としている、不動産登記制度と連動しているなど）や、違法駐車や違法な道路占有などに対する取り締まりが厳しいことなど、多様な要素が、都市づくりに関する政策の実効性を高

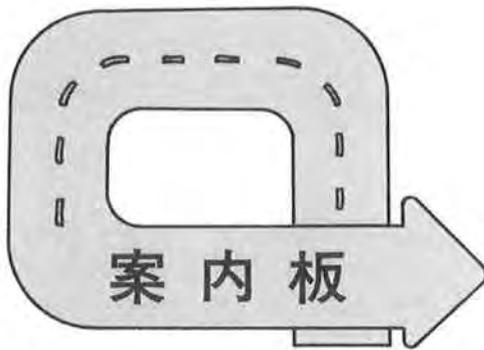
めている。

そして、行政による施策に加え、プランナーなどの専門家や地域コミュニティ、非営利団体などによる熱心な活動や、ビジネスコミュニティを中心とする取り組みなどが有機的に折り重なり、都市を構成している。これは、米国では都市づくりに関する権限の多くが自治体にあり、民主的・政治的な意志決定や情報公開などを前提としていることも関係しているようだ。

もちろん、都市づくりは複雑な事情を内包しているため、簡単に問題を解決できるとは限らない。しかし、そのような状況の中でも、良い面を建設的に評価し、明るく前向きに取り組む人々の姿勢は、とても印象的であった。

（注1）Comprehensive Plan：ジェネラルプランやマスタープランとも呼ばれる。いわゆる都市計画マスタープランのこと。人口フレーム、土地利用、交通、住宅、産業・労働、公共施設などについての総合計画である。





○人事消息

(平成7年12月1日付)

- ・都市局都市総務課係長
(都市局街路課係長) 林 晴 夫
- ・都市局街路課係長
(都市局都市総務課係長) 三 石 忠 人
- ・都市局都市計画課
(都市局街路課) 八 卷 健 司

【協会だより】

当協会主催による、第18回講習会「街路事業の新たな展開」が、去る11月に東京、大阪、福岡の3会場で開催された。全国から、地方公共団体の街路事業担当者をはじめ、3会場合計で1,345名の参加があった。開催要領は以下のとおりである。

- ・平成7年11月10日(金) 東京会場
会場：ヤマハホール 出席者：594名
- ・平成7年11月16日(木) 神戸会場
会場：神戸ポートピアホテル 出席者：407名
- ・平成7年11月21日(火) 福岡会場
会場：ガスホール 出席者：344名



神戸会場における講習の様

〈講習内容〉

- * 都市交通適正化の必要性
- * 駅前における快適な歩行空間の整備
- * 電線類地中化の推進方策
- * 震災に強いまちづくりと街路事業
- * 地方公共団体実施事業の事例紹介

〈都市と交通〉

通巻37号

平成8年1月31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2-15-13
お茶の水ウィングビル10F

電話 03(3816)1791(〒113)

印刷所

勝美印刷株式会社

○協会より発行図書のお知らせ

☆ みちまちアメニティ ——地区交通計画の考え方と実践——

規格 A4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と発展の系譜
 - 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
 - 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、藤沢市鶴沼地区、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(あいの里)、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)

