都市上交通

1998

特集・都市交通の新たな展開





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.44 Feb. 1998

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

0 0 11			-
巻 頭	言	これからの総合的な都市交通政策を期待して	5
		· 日本大学理工学部土木工学科 新 谷 洋 二	and and a
随	想	これからの都市交通に望むもの	17
		· 消費科学連合会事務局 原 早 苗	7
特	集	テーマ●都市交通の新たな展開	THE PERSON
	1	都市環境と都市・都市交通のあり方	10
		・東京工業大学大学院総合理工学研究科 黒 川 洸	ommus.
	2	既成市街地の再構築・再整備	15
		· 横浜国立大学工学部建設学科 小 林 重 敬	anno O
	3	都市交通・市街地整備の新たな展開に向けて	20
		· 日本大学理工学部土木工学科 岸 井 隆 幸	
	4	安心で豊かな都市生活を過ごせる都市交通及び市街地の整備のあり方並びにその推進方策について	26
		・建設省都市局街路課	
シリー	ズ		
くまちづくりと行	街路〉		
	1	柏駅前沿道再開発型街路事業	37
		· 柏市都市整備部柏駅周辺再開発事務所 張 替 紀史郎	
	2	熊本市の路面電車と街づくり	42
		·熊本市都市整備局計画部 及 川 理	
〈アンダーグラウ	ンド〉	街路事業における用地補償費の経済効果	46
		·建設省都市局街路課	
トピック	,ス	ムーバス快走す	48
		· 武藏野市建設部交通対策課 大 竹 正 孝	
海 外 事	情	フィリピン大学交通研究センター20周年	51
		· 東洋大学国際地域学部 小 浪 博 英	
案 内	板	発行図書のお知らせ	55
協会だよ	: 4	「JTPA研究助成制度」研究者公募のお知らせ	57

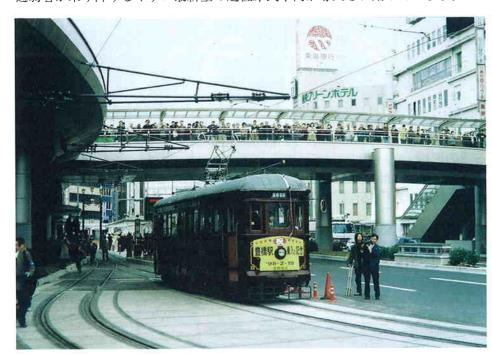
表紙……国内で初めて導入された超低床車両の路面電車(熊本市)

都市交通施策の新たな展開

○路面電車の復権

欧米では路線網の新設・拡充が積極的に進められています。

また、日本でも路線の延伸、新設に対する助成制度が充実されてきており、また、高齢者や交 通弱者が乗り降りしやすい最新型の超低床式車両が導入され始めています。



【事例:豊橋市】



『事例:熊本市』



○幹線道路網の形成

『事例:宇都宮市』

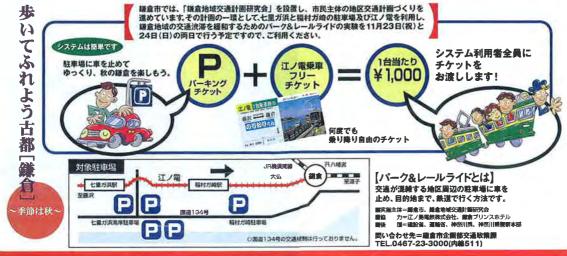
市街地に流入している通過交通を排除し、都市交通を円滑にするため、特に整備の遅れている環状道路の早期整備が必要です。



○地区的施設の整備と管理

魅力的な都市空間の創出に寄与する 地区的施設について、都市計画への明 確な位置付けや公民連携による整備・ 管理の仕組みの確立を行う必要性が高 くなってきています。





鎌倉 交通実験のお知らせ

《渋滞解消のための七里ガ浜・稲村ガ崎パーク&レールライド実験》

実施日時=平成8年11月23日(土·祝)、24日(日)

午前9時~午後6時 出せなくなりますので、ご注意ください

○交通実験

『事例:鎌倉市』

市街地活性化や都市交通の適正化などの施策の導入に先立ち、一定期間のみ、その施策を 実施する「交通実験・試行」を行い、事業効果を把握するとともに利用者の意向等を反映し た施策内容の再検討を行うことが有効です。



これからの総合的な 都市交通政策を期待して

日本大学 教授 新 谷 洋 二



1. 都市化社会から都市型社会へ

戦後以来、都市への人口集中による「都市化社会」の時代が続いたが、近年の状況をみると、国民の大多数が都市に住み、産業・文化等の活動が都市を共有の場として展開する成熟した「都市型社会」の時代へ転換しつつある。またこの間におけるモータリゼーションの進展が著しかったため、都市中心部を始めとする既成市街地は自動車交通を円滑に処理するには道路整備が不十分な状態にある。また戦災復興事業などで都心部の整備を行った都市でも、その区域の外縁部の市街地道路が未整備のため、朝夕の交通渋滞問題を引き起こしている。

このことを具体的な数字でみてみよう。大々的な 市町村合併が実施され、かつ道路整備五カ年計画の 始まった直後の昭和30年に、わが国の市部人口は 全人口の56.1パーセントであったが、その40年 後に当たる平成7年には78.1パーセントとなり、 半分強から3/4強に増大した。しかも都市周辺部 の交通網の整備により、都市活動は個別の都市にと どまらず、都市圏域にまで大きく広がってきた。市 街地に相当する人口集中地区人口は、その調査が始 まった昭和35年に全人口の43.7パーセントが全 国土面積の1.1パーセントに住んでいたものが、 平成7年には64.7パーセントの人口が3.2パーセ ントの国土に住むという姿になった。注目すべきこ とは、わが国の2/3の人口が国土の僅か3パーセ ント強の市街地に集中して住んでいることである。 人口集中地区人口の増大の傾向は21世紀に向って ますます進行すると予測されている。

また、自動車の保有レベルは昭和30年に千人当り15台しかなかったものが、モータリゼーションの進展により、平成7年には542台と36倍に増大している。

2. 都市交通政策の課題と総合的な対策の重要性

都市は国の社会・経済生活を支える重要な地域である。戦後以来、都市道路の整備が進められてきたが、自動車交通の増大の勢いに追付かず、交通渋滞の発生や交通時間の増大、さらに環境の悪化、高齢者の増大、都心商業の分散などの問題を生じており、円滑な交通機能を確保しつつ、どう改善していくかは大きな課題である。

まして来るべき 21 世紀に地球環境問題は国際的な問題として避けて通ることはできない。欧米諸国の中では、英国のように 1997 年 3 月「道路交通削減法」を制定して、地方自治体に対して道路交通量の削減目標を設定することを法的に要求し、国がその実行に対して資金援助しようとしている。また米国では 1990 年の改正大気清浄化法によって自動車交通の削減を図って、低汚染車両の導入に努め、ロスアンゼルスでは、都市高速鉄道やLRT 300 kmの建設に当っている。このような状況を見ると、今から都市環境問題の対応策を考えて実行していかないとどうにもならない。

近年、TDM(交通需要マネジメント)の重要性が論議されるようになった。私はこれまで日立市における交通渋滞緩和実験(昭和55年)を手始めに、浦安市の住宅団地におけるボンエルフ導入実験(昭和63年)を経て、豊田市(平成5~7年)では4度にわたってTDMなどに関する社会実験に関与し、色々なことを感ずるに至った。

交通渋滞問題や駐車問題、環境問題などの解決のために、長期的には都市の不足する道路や駐車場の整備を着実に行なっていくことは必要であるが、時間が余りにも掛かりすぎる。このため、ITSの研究開発はもちろん重要ではあるが、根本的には交通を道路交通の範囲で考えるだけでなく、都市交通全体で総合的に対策を考えなければならない。すなわち

公共交通の改善強化策が必要であることを痛感した。 しかし、わが国では公共交通サービスは各交通企業 の採算性の範囲内で行なわれているため、都市交通 における上記の諸課題に対応できるように建設・運 営することは現段階では不可能に近い。

欧米諸国における最近約30年の都市交通政策を検討すると、交通渋滞の改善、環境改善、高齢者・幼児・身障者のモビリティ確保、省エネルギー、都心商業の活性化、都市景観の保全などの諸課題の解決策として、都市住民に自動車交通に匹敵できる速くて乗換易く便利で快適な公共サービスを提供することのできる制度・財源を新たに確保して、自動車交通を都心部である程度規制することにより、上記の課題の改善に努力している都市の例が数多く見られる。特に軌道系システムの制度改革・技術革新は目覚ましく、この点で30年の遅れを取ったと感じている。このように欧米では着々と21世紀の都市住民の快適な生活や来るべき環境対策のために着々と準備している。

昨今、行政改革の問題が論議され、公共事業費の 削減が話題になっているが、これだけ大多数の国民 が生活し、交通渋滞に悩まされ、公共交通の改善が できなくて日常的に困っている都市交通問題の改善 のあり方を市民の立場から論じた考え方はほとんど 見られない。国全体の財政支出の見直しを縦割り行 政の枠組みの中で論議し、国民の大部分を構成する 都市住民の立場から大局的に検討されていないこと に問題がある。そういった意味で、道路や鉄道と いった縦割りの交通政策から脱皮して、利用者と生 活者の立場、すなわち、利用者のためのモビリティ の確保と生活者のための良好な環境の形成を考えた 総合的な都市交通政策への転換がいまこそ必要であ る。その際、「まちづくり」との関連で都市交通政 策を検討することが重要である。

3. 都市計画中央審議会による都市交通施策

この6月に都市計画中央審議会で「安心で豊かな 都市生活を過ごせる都市交通及び市街地の整備のあ り方並びにその推進方策は、いかにあるべきか」と いう諮問に対する答申が行なわれた。これについて 私がその部会長を務め、上記の考え方の一端を盛り 込むべく委員の方々と論議した。その成果として、 答申の中にある都市交通施策の考え方の骨子をここ に紹介する。

都市交通施策としては、①利用者からの発想(モビリティの確保)と生活者からの発想(良好な環境の形成)で都市交通を再点検すること、②都市交通のサービス水準と負担の関係を明確化して都市交通のあり方についての社会的合意を形成すること、③自動車と公共交通の共存の下に様々な都市交通施策を総合的に展開すること、④広域レベルと都市・地区レベルの交通計画の調和を図ること、という4つの方向性を示した。

さらに、総合的な都市交通のあり方としては、① 歩行者・自転車交通のネットワークを連続的に形成すべきこと、②公共交通を「都市の装置」として位置付けて活用すべきこと、③環状道路をはじめとする主要幹線道路の整備による都市内道路網の形成を進めるとともに自動車交通の適正化や駐車場整備の推進を図ること、④物流交通の整序を図ること、⑤中心市街地や住宅市街地の地区交通を再構築すること、⑥幹線道路と沿道市街地を一体的に整備すべきこと、⑦都市交通体系は都市の規模・特性に応じて検討すべきこと、を提言している。

具体的な施策としては、①交通結節点の立体的整備、②歩行者動線の立体的整備、③公共交通の成立基盤整備の推進、④都市計画道路整備プログラムの策定、⑤都市内道路と沿道地域の一体的整備の推進、⑥都市内物流システムの改善、⑦地区内道路の計画と整備、⑧地区レベルの公共的施設の整備と管理、⑨パッケージアプローチの導入、⑩交通実験・試行の導入、の10項目の推進方策を提言している。

4. 終りにあたって

都市内の交通は単一の交通機関のみで完結するものではなく、交通機関間の乗り継ぎや端末アクセスを含めた一連の移動の総体である。このため、徒歩、公共交通、自動車交通など多様な交通手段を適切に組合せ、交通結節点の整備なども含め、利用者の視点に立った分かり易く総合的な都市交通計画を充実することが必要である。

都市空間は有限の密集空間である。この便利で快適な都市を崩壊させることなく、自動車を都市で快適に利用するためには、速くて、乗換易く、便利で、快適な公共交通システムと共存することによって、初めて可能となる賢明な道が見出せるのである。

随想

これからの都市交通に望むもの

◆消費科学連合会事務局次長 原 早 苗

1. 自動車、自転車、人の通る道を分けて

中学1年と小学4年になる子ども達に、「これからの道って、どんな道だったらいいと思う?」と質問を投げかけると、う~ん、道っていま以上のことは考えられないという顔つき。「自動車が通らない道というのはどう?」と話を差し向けると、そんなことってあるの、でも、そうだったらそれがいちばんいいと答えが返ってきました。中1の兄は、さすがに?中学生らしく、「少なくとも、人と車と自転車とは、通るところを分けるべきだよ。自転車に乗っていて、歩道側に自動車が駐車しているからと思って、そこを越えるために道路の真ん中に出ると、後ろからきた車が警笛を鳴らすんだ。あれが、いちばんいやだ。歩道側に止まっている車のほうが悪いのに、なんでオレのほうに文句言うんだ、腹が立つ」と、話が止まらない。

小・中学生の子どもをもつ親にとって、子どもが 自転車を乗り回すことには、いつもひやひやしてい ます。とくに、小学校低学年の時分がいちばんあぶ ないと言われ、事故にあうことは当たり前、その程 度が軽かったかどうかで話している状況です。実際 に、ウチの子達二人とも、事故にあっています。。長 男は小学1年のときで、補助なしの自転車に乗れる ようになって大威張りの頃、スリップして走行し、救 きた車にぶつかり、5メートルほど引きずられ、救 急車で病院へ。ケガは、足首のねんざ程度ですみま したが、ショックが大きくて、2日ほど、食べたも のを吐き続けていました。次男は小学3年のとき、 て字路を飛び出したところで接触事故を起こし、こ ちらは軽い転倒ですみましたが、警察出動にまで なってしまいました。「軽くて良かったわよ。これ



でこりて慎重になるから、一種の安全教育になった かもしれないわね」と、同じ年頃の子どもをもつお 母さん方から言われたりしたものです。

でも、それっておかしな話です。ほんの数秒、いや数秒の1、歯車が違うふうに組み合わさったら大惨事になるわけで、私は、自転車と自動車の走行を分けるのが大原則だと思います。自転車も、自動車の通る道はこわいから、どうしても歩道や歩道側を走行するようになります。そうすると、今度は、歩行者にとって自転車が凶器になります。日本は、国土が狭いから(というより地価が高いから)、道という公共性を有するものまで、あまり多くのスペースをとってこれなかったように思います。

しかし、これからの道のあり方を考えると、それぞれのスピードと形態に合わせて、歩行者、自転車、自動車の空間を分けるべきです。家の近くの大岡山や西小山の商店街をみると、歩行者、自転車、自動車が渾然一体となっています。ここでは、自動車もスピードをあげられませんから歩行者と同じといえば同じですが、こわい光景です。

2. 高齢社会に対応して いるか?

自転車が歩道を走行することで、もっともひやひやしているのは、お年寄りたちです。子どもをもつ親の世界と同じように、お年寄りの世界では、「自転車にぶつかられてね」は、日常の会話になっています。これから21世紀初頭にかけて、日本は、ものすごいスピードで高齢社会に突入していきますが、医療保険や公的介護保険の話と同様、ふだんの私たちの生活が、高齢者にとって暮らしやす

いものになっているかどうかは、大きな課題です。 しかし、いまの道づくりには、高齢者の視点があま り入っているようにはみえません。

私たちの会では6年前から高齢者部会を設置し、 病院の待ち時間調べ、有料老人ホームのあり方、公 的介護保険の問題などを取り上げてきましたが、道 路や交通については、低床バスの導入や、こんな道 では困るといった事例を取り上げてきました。

まず、以前から指摘されているのが、歩道橋です。 あの高い歩道橋は、まず登れません。いまは、各駅 でも階段と並行してエスカレーターを設置するとこ ろが都心ではふえてきていますが、野ざらしの歩道 橋では、なかなか難しそうにみえます。それでは、 横断歩道はどうでしょうか。職場の近くの渋谷駅の



ハチ公前には、大きなスクランブル交差点があります。昨年の秋、私たちの会の70代の会員さんが、ここで大学生とぶつかり転倒、左手首の骨折ということで、救急車で病院に運ばれました。「もう、こわくて、スクランブル交差点は渡れないわ」とおっしゃっていますが、たしかに、あの交差点は、若くて元気のいい若者向きです。

さて、次に道を歩くとなると、さきほどの自転車との混在、歩道を塞ぐワゴンや荷物の積みおろし、 工事中や自転車の違法駐輪で歩道は狭くなっています。あちこちにある段差もつまずきのもとです。そして、目的地まで辿り着くのに、ひたすら歩かなければいけない、坐るところがないのが、いまの都市の道です。私の家から駅までの道すじでも、駅まで



辿り着けず、手前の銀行のちょっと高目の段差に腰かけていらっしゃるお年寄りの姿を見かけます。 デパートに買物に疲れたら休める ベンチがあるように、生活に密着したふつうの道には、ベンチを置く工夫などできないのでしょうか。 高齢者も、足が悪くなっただけでは、これからは家の中に閉じこもることはありません。 三輪電動バイクのようなもので買物に出かけたり、車椅子の姿もよく見かけ

るようになりました。しかし、つい最近、車椅子がすべり落ちる魔のスロープで、お年寄りのご夫婦がはねられ、一人の方が亡くな自動車の車庫入れのために歩道のの平道に向かって傾斜って、もればです。車庫入れがしやすいようにという自動車優先の考え方が、事故を招いたわけです。



バスに乗って出かける高齢者の姿も多く見かけます。私たちの会が、高齢者部会を作ったキッカケは「バスの乗り降りがしやすいように、ステップを低くして」という会員の声でした。ステップを低くするだけでなく、床全体を低くする低床バスの導入も図られています。ただし、これは走行する道の路面がフラットであることが前提条件です。道づくりから考えなければいけないわけです。

高齢社会への突入と合わせて、お年寄りが動きや すい町づくりの工夫が求められていると思います。

3. 見かけの快適さと本当の快適さ

みんなの町だったはずのものが、いまの町は、どうしても自動車優先で組み立てられています。産業や社会の構造も車による人の流れや物流をもとに成立しています。車のおかげで便利になったし、快適になったし、豊かさを実感できると思っている人も多いでしょう。足弱になり、昔であれば家を出ることもできなかったような人が、タクシーや息子の車に乗れば、まだまだ行動範囲は広がります。産直の、

新鮮で安心な野菜も、夜を徹してのトラック輸送に 頼っているかもしれません。

しかし、見かけの快適さと本当の快適さは違います。子どもたちに、アレルギーとぜん息がふえていることが気がかりです。子どもたちと一緒に参加していた学童保育クラブのキャンプでは、2泊3日のキャンプに備えて、ぜん息の症状をもっていないか、何かアレルギーはないかの事前チェックは欠かせません。ガンの中でも、肺ガンの疾病等が上昇しています。大気や食物の汚染が気がかりです。自動車の売上げ台数の多少で、経済の好況度をみるという発想も、何か違うような気がしてなりません。

ようやくここにきて、公共交通の優先や路面電車の復活などの話が出てきて、歩く人間や自転車の存在にも目が向けられるようになりました。少しずつ変化の兆しがみられますが、巨大な人流、物流のもとに成り立つ都市構造を捉え直し、再構築していくことが、次世紀に向けての適切な都市交通体系を生み出していくものと考えます。

1.

都市環境と都市・都市交通のあり方

◆東京工業大学大学院総合理工学研究科 教授 **黒**川 洗

1. はじめに

現在、いろいろな場面で「環境」という言葉が使われているが、その意味することが少しずつ異なっていることがある。例えば「環境アセスメント」の時は、自然環境あるいは典型7公害と言われる大気、水質、騒音、振動等に限定されることが多く、「良好な都市環境」と言う時には、アメニティ、景観を含む、人が含まれた広い意味をもっている。本稿では、この両者も含めた意味で都市環境と言う言葉を使っている。本稿では、今後の都市のあり方を都市交通と環境の関係より述べて行きたい。またこの内容は、本年6月9日に、建設省都市計画中央審議会の出した答申の背景となる議論の一端ともなっている。

2. 従来の都市交通問題

戦後、東京を初めとした大都市に急激な人口集中が発生し、深刻な住宅不足が発生し、鉄道依存型のスプロールが発生し、多くの農用地が都市的利用に転換するとともに、朝夕のピーク時の鉄道の大混雑が大きな社会問題となってきた。運輸省の都市交通審議会、運輸政策審議会の内容も、これら鉄道の輸送力の増強(新線、線増、列車長増強等)が大きな課題となってきていた。

また昭和40年代に入るとわが国の経済成長に伴い自動車が普及しはじめると、道路は自動車交通需要を処理する、あるいは自動車交通の渋滞を解消することが最大の眼目となった。そして、この自動車の普及が大都市のみならず、地方中核都市をはじめ多くの地方都市で都市の外延化が急速に進むことになった。このため、従来都市の主要な交通機関であった路面電車は、需要の外延化に対し路線網を拡

大することもできず経営が悪化し、また自動車と道路を共用しているため、渋滞の大きな素因と見られ、東京の都電の撤廃を契機に全国で路面電車が撤廃されていった。そして、1970年には全国の交通事故死者数が2万人に近づき、同時に自動車の排ガスが大気汚染、特に夏の光化学スモッグ、騒音、振動という公害発生源として糾弾されるようになった。

これら交通輸送混雑、安全、公害に対応し、鉄道、 道路とも、新たな施設(サービス)の供給で対応し てきた。

しかし、この結果、人々はより自動車の利便性を 頼りにし、郊外の戸建庭付き住居を志向し、その結 果、商業から見ると、市場が郊外に拡散し、それに 対応するように郊外の幹線道路に大規模商業の立地 が行われ、従来の都心商業は自動車のアクセスの不 便あるいは駐車場不備を理由に、衰退していってい る。また交通市場では、バスをはじめとする公共交 通は、今や、自動車の運転が出来ない人々のみの交 通手段となり、衰退を余儀なくされている。

このことは、自動車の利便性が、従来皆の頭の中にあった「都市」のイメージを崩壊させつつあるといっても良いであろう。

3. 今後の都市をめぐる動向と都市 のあり方

近年、わが国は大きな転換期にあるといわれている。これは産業のグローバル化であり、また高齢・少子社会の到来、地球環境問題の深刻化への対応であったりする。これは、今後の公的財源の膨張は望めず、しかも、福祉等への支出が増大することを示す。また、都市についてみると、都心の空洞化・衰退や、スプロール地帯あるいは都心周辺に都市基盤整備から取り残された木造密集市街地の問題がある。

特に、後者については阪神・淡路大震災によってこの種の地区が大きな被害を出し、都市の安全、防災上からもこれらの地域の整備が全国の都市における 大きな整備課題となってきた。

これらを考慮すると、今後の都市の姿としては、 コンパクトな都市構造を目指す方向が、以下のよう に示されてくる。

(1) 高齢・少子社会

高齢社会では、多くの元気な高齢者が生活することになり、その多くは中・壮年時に郊外に戸建庭付きの家を確保し、子供とは独立した生活を志向する。しかし加齢により、家の維持管理が大変となり、また、社会的刺激、生きがいを求めることを考えると、都心周辺での居住の可能性・妥当性も志向する可能性が出てくる。また、少子社会は、夫妻と子供がいる標準的な世帯の世帯規模が平均的に減少することとは異なり、死別した高齢の単身世帯だけではなく、結婚しない単身者の増加や、積極的な意味での母子、父子家庭の増加、子供をつくらない共稼ぎ世帯(DINKS)の増加などの発生による。その意味で

図-1 一人当りのエネルギー消費量(地域別:1990年)

は、人口が減少しても住宅需要はそれに見合って減少する訳ではなく、今後も宅地需要はある。しかも、 需要が郊外の新規宅地のみではなく、都心部あるい はその周辺部にも発生する可能性もある。

一方福祉行政からみると、デイケアセンター等もこのようなサービスを受ける人の近くに立地させることがサービスの効率性から望まれる。郊外に対象者が分散しているより、ある程度の密度で人々が集うことが望まれる。

(2) 環境及びエネルギー

オゾン層の破壊、酸性雨、砂漠化、地球温暖化現象等は地球環境問題と言われ、一国の中では解決できず、地球規模の協力、努力が不可欠と言われる現象である。フロンガス規制等、われわれの生活の中にも関連することが発生してきているが、まだまだその認識は甘いものがある。これはわが国が温帯地方の島国である為、直接被害を認識していないことが原因かもしれないが、ヨーロッパ等では人々が真剣になって取り組もうとしている。(わが国では1992年のリオデジャネイロの地球サミット(ア

ジェンダ21) は最近ほとんど話 題にならないし、1996年のイス タンブールのHABITAT IIもあま りニュースにならなかった。)ま た本年12月における京都会議で わが国はCO。の規制に関する数値 目標を出すか否か現在でも検討中 である。CO₂発生の大きな負荷 の1つは自動車による石油燃焼で ある。これらも含めて、世界の1 人当たりエネルギー消費量を示す と図-1に示すとおりで、北アメ リカが一番大きく、日本は4番目 となっている。しかし、石油比率 に注目すると、わが国はアメリカ に次いで第2番目となっている。 また石油の消費量とともに廃棄物 を含めた省資源、省エネルギーは わが国でも大きな社会問題となっ てきている。このことを図-2に 示すように都市の人口密度と1人 当たりのエネルギー消費量でみる と、北アメリカの都市が人口密度が小さく消費エネルギー量が大きく、次いでオーストラリア、少し小さくなるとヨーロッパの都市と東京が第3グループとなって、一番効率的なのが香港となっている。これからみると鉄道より自動車に依存しているわが国の地方都市は、人口密度も低いので、ヨーロッパとオーストラリアの中間にいる可能性が高い。この点から考えても人口密度の高いコンパクトな都市を形成することの必要性が見えてくる。

(3) 既存市街地と新市街地

戦後の都市整備は、昭和20-30年代の戦災復 興地区土地区画整理事業による都心中心の市街地の 整備と、その間に都市に集中してきた人による周辺 のスプロール化地域の整備を後にまわし、昭和40 年代以降は郊外の新市街地の整備を優先して行わざ るを得なかった。この結果、スプロール地域と戦災

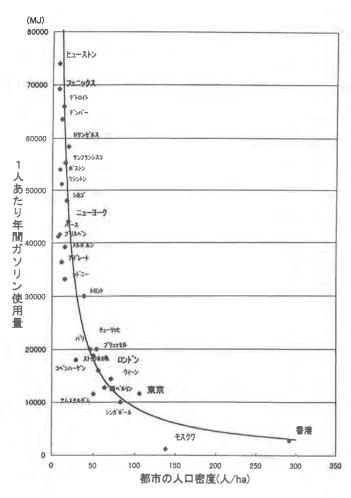


図-2 人口密度とガソリン使用量の関係

を受けなかった地域は、いわゆる木造密集市街地と言われる地区となり、この整備は多大な費用と時間がかかるので、整備の必要性は十分認識されていたが、手がつかないでいた。しかし、将来の人口増が見込めないことから、新市街地整備の必要性が小さくなってきていた。さらに、1995年の阪神・淡路大震災は、この既存市街地の災害に対する脆弱性を明白にし、世論もこの地域の積極的整備を支持する方向にきた。

また、これは次に述べる都心部空洞化地域と併せて、既成市街地には、上下水、公園、道路等をはじめとし、小中学校等の公共公益施設の整備が十分でないと言っても、かなりの質量ともに行われている。これを十分利用しないでこの地区を放置するよりかは、これらの既存ストックの有効活用をはかるべきである。

(4) 自然環境の創造

(2)、(3)とも関係するが、わが国の人々 は昭和時代の高度成長の中でのエコノ ミックアニマル的生活を体験し、近年は、 豊かさ、ゆとりを求めるようになり、都 市環境でもアメニティ、景観等の要素を 重視しだしてきた。その中で自然環境と の共生、エコシティ、緑の保全等の必要 性が認識されてきた。特に緑には、大気 浄化、気温調整、CO2の固定化等の機 能があり、都市内での確保の必要性が言 われている。新市街地の開発は、ややも すると平地林、かつての薪炭林を中心と して、これらを都市的利用に転換する傾 向がある。この為、自然環境の創造の点 からみても、既成市街地整備の方向が志 向される。

しかし、これら林地を多く抱える地域では、都市開発の波をこれから受けよう、あるいは、キャピタルゲインを今から得ようとしていた人々が、従来の方向を志向する意見も強い。

(5) 中心市街地(都心)の空洞化問 題

近年、地方都市の都心商業の衰退が問題となり、通産省、建設省では特定商業

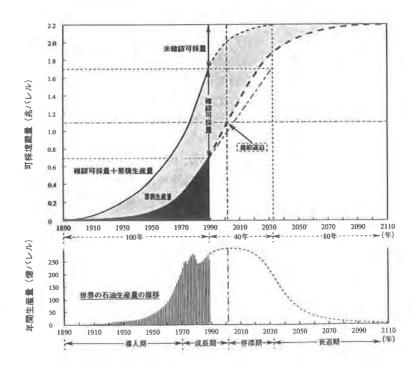


図-3 石油の枯渇曲線

集積法に基づいて、その活性化の促進を図っている。 この問題は自動車が普及した昭和40年代後半より 顕在化してきて、部分的にはいろいろ努力されてき たが、総合的政策となったのは上記法の制定後であ る。しかし、上記の法律も「商業」を対象としてお り、まだ十分でなく、来年度の重点施策とすべく、 建設省をはじめとし、複数の省庁が努力をしている。

この問題は都市規模によって内容が異なる。大都市では都心部の夜間人口減少そのものが問題となり、近年の都心居住問題として語られている。中枢中核都市では都心が活性化しているところが多いが、朝夕の通勤時・道路交通渋滞が厳しい。それ以下の都市では都心商業が衰退し、都心の賑わいがなくなったり寂しくなったりしている。大都市以外のケースの原因の1つが自動車の普及であり、道路に依存し、戸建庭付きを志向する人々が郊外に住んだことによる。

これの解決の方向は、都心に賑わいを復活させ、 都市らしさを創造することにある。その1つが商業 の再集積であるが、これだけを試みることには限界 あるいは無理があり、また(3)で述べた既存ストック の活用、(1)で述べた都心周辺に高齢者の居住の可能 性等を考え合わせると、各種公益施設も商店街の中 に入れ、自動車から解放された歩行者を主体とした 賑わい空間の創造を考え、都心周辺への夜間人口の 回帰策を打ち出す必要が出てくる。すなわち、都心 の活性化を考えるならば、コンパクトな都市を志向 することが良い方策となる。

4. 自動車を中心とした都市交通の 今後

以上のように、いろいろな側面より、今後の日本 の都市のあり方として、コンパクトあるいは一定の 密度の市街地あるいは都市を整備することが望まれ る。土地利用と交通体系の関係は一体不可分である と言われているが、自動車を中心とした交通の例か らの動向はどうであろうか。現在、わが国では、道 路整備の財源をほとんどガソリン税、通行料金で 賄っている。このため、自動車利用者側は自動車を 自由に利用できることを強く望み、道路の整備促進 をうったえる。しかし、都市と自動車の関係は、北 アメリカ、西側ヨーロッパの各都市で戦後いろいろ な形での試みがなされてきた。その1つは都市内の 自動車向きの道路と都心部の駐車場の整備であった。 しかし、ヨーロッパの石造りの歴史のある都市では、 道路整備にも限界があり、歴史的なものを破壊して までの自動車向きの整備には世論がついてこなく なった。また、同時に非常に便利な自動車を放棄す

ることも出来ない。このため自動車に「Intimate-Monster (親密な化けもの) | とか「Gentle Giant (優しい巨人)」等のニックネームが付けられ、こ れをどう都市と和ませるかが大きな課題となってい る。この結果近年では、都市の歴史、文化、環境を 守ることの重要性が説かれ、交通需要管理 (TDM) 施策が重視されてきた。また、アメリカ では自動車の利用を自由に認めてきた。このため、 都心の人間的スケールの賑わいはなくなり、建物や 施設内でその賑わいを確保する大型のモールと呼ば れるショッピングセンターが発達した。同時に都心 部に業務を集中させるメリットより、自動車に適し た業務地区の形成が郊外部に発生し、わが国的に言 えば、多核分散型の都市で、エッジシティと呼ばれ る都市構造が認識されるに至った。しかし近年は、 自動車による大気汚染が深刻となり、これを克服す るために、都心の事業所に通勤者の一定割合を強制 させるような例(カリフォルニア、R 15)、公共 交通優先開発(TOD)、陸上交通効率化法 (ISTEA) 等が導入され、公共交通の復活、自動 車交通抑制、その為の住民参加が大きな問題となっ

てきて、交通需要管理 (TDM) 施策が話題となっている。

わが国でも、TDMが必要とされ、本年7月の道 路審議会の建議でも提言されている。

このような中で、本年6月の都市計画中央審議会の答申では、都市交通に関しては、利用者からの発想のみでなく、生活者からの発想の重要性を指摘するとともに、道路の整備の必要性を述べるだけでなく、自動車交通の適性化あるいはTDMの必要性を指摘するとともに、公共交通機関を「都市の装置」と位置付け、この整備を単に交通事業としての側面以外からも考えることの必要性を指摘した。さらに、これらは、利用者、生活者をはじめ、その地域の人々がこれらの認識を理解するために、交通実験・試行の必要性を述べている。

さらに付け加えるならば、わが国も、都市と自動車の関係あるいは自動車の利用の仕方について、都市環境を重視するのか、自動車の無制限な自由利用を認めてゆくのか、分岐点にたたされていることを、国民の多くの人々に理解してもらい、その選択をする時期にきている。

<u>2.</u>

既成市街地の再構築・再整備

◆横浜国立大学工学部建設学科 教授 小林 重 敬

はじめに

今日、都市の構造転換とも言えるような大きな変化が都市に見られる様になっている。それは「都市化社会」から「都市型社会」への移行とも言うべき変化である。これまで都市への人口集中が進み、市街化の拡大が展開した「都市化社会」の時代から、都市が成熟化し、人口増加や市街地の拡大が見られなくなった「都市型社会」への移行である。

本年6月に出された都市計画中央審議会の「今後の都市政策のあり方について」中間とりまとめの中に示されている都市政策ビジョンでは、今後の都市政策のありかたの大枠を、次に示すような都市政策ビジョンとしてとりまとめている。

「都市化社会」から「都市型社会」への移行に伴う都市政策の転換の大枠として次の3点を示している。

- ・既成市街地の再構築と都市間連携
- ・経済活動の活性化に寄与する都市整備
- ・環境問題などの新たな潮流への対応

この3つは互いに関連を持って、「都市型社会」の都市づくりの基調をなすものと考えられる。そこで以下では既成市街地の再構築を中心に、加えて経済活動の活性化に寄与する都市整備も考えながら議論を進めたい。

ところで「都市型社会」の都市づくりでは、市街地整備の重点を新規市街地の整備から既成市街地の再生・再構築へ移すことが中間とりまとめで示されている。それを受けて都市計画中央審議会都市交通・市街地整備部会答申では、既成市街地の再生・再構築の中心的テーマとして次に示す3つのテーマを掲げている。

・地方都市の中心市街地の再構築

- 密集市街地の整備
- ・大都市の中心市街地の再整備

2番目の密集市街地の整備については地方都市、 大都市に共通の課題であり、しかも阪神・淡路大震 災の教訓から政策として取り上げられてきたもので ある。

本稿は地方都市の中心市街地の再構築と大都市中心部の再整備に焦点をあてて議論したい。

1. 地方都市の中心市街地の再構築

地方都市の中心市街地の衰退は、全国的な傾向である。その要因を列挙すると次のようになる。

- a バイパスや郊外部環状道路の整備による交通 流の変化
- b 交通体系の自動車交通へのシフト
- c 公共交通の衰退
- d 住機能の郊外化、人口の郊外化
- e 郊外部における大規模駐車場をもった大店舗 の立地
- f 中心商店街の商業としての魅力の乏しさ
- g 既得権擁護、経営者高齢化問題
- h 基盤整備の立ち後れと自動車交通への未対応
- i 衰退している商店街に対する固定資産税など の不動産税負担の加重
- i 住機能立地に対応しない地価

これらの要因のなかで市街地整備と交通に関わる 要因はa、b、c、d、e、hである。そこで以下 では都市交通そのものの要因であるa、b、cと市 街地整備や土地利用に係わるd、e、hに分けて説 明しよう。 (1) 公共交通から自動車交通への交通体系の シフトとバイパスや環状道路などによる郊 外部の道路整備の進行

わが国の地方都市は公共交通の整備が十分でなく、 自動車を中心とした交通体系となっている。そのためバスなどを中心とした公共交通が衰退し、それが さらに自動車交通への依存を高めるという悪循環に 陥っている都市が少なくない。

その要因は、わが国では自動車交通を支える道路整備に対する公共投資は道路特別会計等から大きな規模で行われるのに対して、公共交通整備に対する公共投資は相対的には極めて規模が小さい。そのため公共交通は基本的に独立採算制をとることになっており、大都市以外では地下鉄はもとより、近年地方都市の交通機関として話題になっているライト・レール・トランジットやモノレールなどの中量輸送機関、さらに路面電車なども実現の可能性が狭められている。そのうえバス交通も多くの都市で利用者数が減少して、大きな赤字を背負っている事例も少なくない。

わが国よりもさらに交通体系を自動車交通に依存してきたアメリカでは、1960年代の都市間高速道路網の整備を契機として、まず所得の高い階層を中心に住機能が都心ダウンタウンから郊外に移転した。さらに所得の高い階層を追いかけるように商業機能が郊外部に立地し、モールと呼ばれる巨大なショッピングセンターがつくられた。そして最後にオフィス機能が郊外部に転出することにより、エッジ・シティと呼ばれる郊外部拠点が形成された。

この様なわが国やアメリカの状況に対してヨーロッパでは、大都市以外でも地下鉄が整備されている都市もあり、また近年では中規模都市でのライト・レール・トランジット等の公共交通の整備が進められてきている。

さらにアメリカでも環境問題からのアプローチとして公共交通が重視されるようになっている。オレゴン州ポートランドメトロポリタンエリアでの大都市圏行政体による路面電車MAXの1986年の導入、ワシントン州シアトル市でのバス専用の2kmに及ぶトンネルの整備を始めとして、様々な試みが始められている。

しかもヨーロッパ諸国の事例も、かならずしもア

メリカでの事例も独立採算性をとっているわけでは ないようである。

(2) 人口の郊外化、大規模店舗の郊外部における立地と中心市街地の基盤整備の立ち後れと自動車交通への未対応

わが国では一定規模以上の都市を中心として都市 計画区域を設定して、都市計画規制、土地利用規制 が適用される。都市計画区域外は農地関連法、自然 公園法等で規制されているが、それらの法の隙間に 「白地地域」と呼ばれる土地利用規制がほとんど適 用されない地域がある。それらは特に都市周辺部に 多く、地価が安く、建築の自由度が高いため多様な 機能が乱雑に立地している。特に地方都市では都心 部とそれら「白地地域」が自動車を利用すれば短時 間で行き来ができるため、住宅の立地を始めとして、 諸機能の立地が見られる。

さらに都市計画区域の中でも、また市街地が抑制されていて、そのため地価が相対的に安い市街化調整区域においても、幹線道路沿道については開発に対する規制が緩和されているため大規模店舗が立地する余地がある。

このようなわが国における都市計画区域外での土 地利用規制が緩い地域の存在や市街化調整区域幹線 道路沿道の土地利用規制の問題は、ヨーロッパの都 市計画の枠組みでは考えられないことである。イギ リスでは国土全体が「都市及び地方計画」の土地利 用計画の支配下にあるし、ドイツにおいても土地利 用の大枠を示すFプランは自治体の行政区域全域を カバーするのが原則である。したがってわが国のよ うな土地利用規制の隙間はないと考えられる。一方 アメリカは郊外部は市街地に伴って基盤整備などの 仕組みはあるものの市街地の拡大を抑制する仕組み を持たないのが一般的であったと考えられる。しか し近年の都市成長管理政策の一環として、郊外部の 土地利用規制が強化される場合もある。たとえばオ レゴン州のポートランド市を中心とするポートラン ド・メトロポリタンエリアでは都市成長境界線 (URBAN GROWTH BOUNDARY: UGB) を設定 して、境界線の外側では農業、林業、低密度住宅 開発のみに土地利用が限定される。

またオランダの住宅都市計画環境省が1990年から行っている政策(The Right Business in the Ri-

ght Place)では、都市の諸施設が持つ交通特性 に応じてA、B、Cの3つに大別して適切な場所に適切な機能が立地することを誘導している。たとえばAのタイプは従業者密度が高く、来訪者が多いのに対して、業務用自動車が少ない、貨物の搬出入が少ない機能であるが、このAタイプの機能については公共交通など大量交通機関の便の良い場所に立地を誘導する。これをオランダの交通政策としてのABC政策と呼ぶ。

一方、中心市街地の基盤整備の立ち後れと自動車 交通への対応の不十分さについては、様々な指摘が これまでもなされている。しかし中心市街地の権利 が輻輳していること、地価が相対的に高いこと等か ら、部分的な再開発と駐車場の整備については実現 を見た事例も多いが、抜本的な基盤整備が実現して いる例は限られている。このため地方都市の中心市 街地の商業機能は、郊外部の住宅地に近く交通が至 便で、大規模な駐車場を持つ様々な種類の大型店舗 に対抗できていない状況にある。

(3) 新しい施策に向けて

上記のようなわが国の状況を踏まえて、今回の答申では具体的施策と推進方策として次のような視点をまとめている。第1に公民協同のまちづくりシステムの確立、第2に市街地整備主体の充実、第3に市街地整備手法の多様化・柔軟化、第4に関連施策との連携による総合的なまちづくりシステムの確立等である。

このような施策を考えると、アメリカで展開しているセントラライズド・リテール・マネージメント (CRM) やダウンタウン・インプルーブメント・ディストリクト (DID) の展開が参考にすべき事例として挙げることができる。

CRMは 1970 年代末から 1980 年代前半に模索され始めた手法で、1985 年から連邦住宅・都市開発省(HUD)と連邦運輸省都市大量輸送局(UMTA)によって推進された手法である。

CRMの戦略には大別して4つのものがあるとされている。第1にダウンタウンの将来計画の策定、広告ターゲットの絞り込みなどを通してマーケットに対する理解力を深めることである。第2に商業活動に直接関わる主体だけではなく、当該自治体関係部局はもとより、交通機関、金融機関、一般事務所、

ホテルなどダウンタウンに係わる全ての主体の協力 体制を構築することである。第3に業種・業態ミックスを効果的に展開するための仕組みを作ること、 さらに営業時間、サイン、ショーウインドーの作り 方などの営業活動について協定などの手法によって 調和を図ることである。第4に駐車場・交通問題、 店舗の連続性の維持、街路景観の改良などマネージ メントー般の展開である。

さらにこの様なCRMの活動を制度面で支えるものとしてDIDがある。アメリカには特定の事業が特定の地域の関係者に特定の利益を与える場合、その地域を明確に規定して、そこの受益者から負担金を取る制度がSpecial Assessment Districtとして存在するが、1980年代末から多くの州でCRM事業を行うためのスペシャル・ディストリクトの設立を可能とする法制定や法改正がなされ、1995年12月現在でアメリカ及びカナダで1200以上のDIDがあると言われている。

DIDを法に従って成立させるには、所有不動産の価額や面積に応じて与えられた投票権の過半数か3分の2以上の賛成が必要であり、DIDが設立されると対象地区内の関係者は強制加入になる。しかし強制加入の対象者はあくまでも商業者、事業者などであり、持ち家の居住者などは課税の対象者にはならない。

このDIDの制度の枠組みによって、CRMの戦略 は実現しているのである。

2. 大都市の中心市街地の再整備

これまでの大都市の中心市街地の再整備と基盤整備の関係の議論は、土地区画整理事業や一定のまとまりを持った再開発事業などで駅前広場や幹線道路などを作り出すことや、さらに近年では再開発地区計画制度によって大規模な工場跡地等の開発に2号施設として道路や公園などのオープンスペースを生み出すことが中心的なものであった。しかしこれからは大規模な開発、一定のまとまりをもつ地区の計画的開発だけではなく、権利の輻輳している一般市街地で小さな敷地単位で形成されている市街地を前提として市街地整備を行い、その結果が土地の高度利用につながるという手法も積極的に展開していかなければならないと考える。

それには2つのことを考えなければならない。一つは土地の高度利用の中心的な要素である容積率の課題であり、もう一つは基盤整備の問題である。

(1) 高度利用と容積率と基盤整備

既成市街地の高度利用に関して、従来からわが国では指定されている容積率が十分使われていないこと、すなわち容積率の充足率の議論がなされている。しかしその議論は誤解のもとに成り立っている場合が多い。それはわが国の容積率指定は、既成市街地の基盤を整備しながら、広く土地利用密度を上げて土地の有効利用を図ろうとする規制であるということである。欧米諸国のような基盤整備を必要としない安定的な市街地における規制としての容積率とは基本的なスタンスが異なるのである。そのことが都市の全体構造から位置づけられる地域制としての容積率と、相隣環境面から前面道路幅員や道路斜線制限などの斜線制限等で容積率を制限する2重の仕組みをわが国が持っている理由でもある。

たとえば容積率に関連して、わが国の市街地と対 照的に取り上げられるニューヨーク市・マンハッタ ン地区とほぼそれと同様な拡がりを持つ東京都心3 区を容積率の点から比較すると次のようなことがわ かる。

第1に宅地のみによる街区面積で街区内許容延べ 床面積を割った値で指定容積率の平均を計算すると マンハッタン地区は571%、都心3区は473%で確 かにマンハッタン地区が高い。一方道路中心線によ る街区面積で街区内許容延べ床面積を割った値はマ ンハッタン地区 354%、都心 3 区 364%で都心 3 区 のほうが高い。これはなによりもマンハッタン地区 の道路整備が十分で広幅員が多く道路面積が大きい ことを表現している。さらに実現容積率(街区容積 率)を街区を幾つかサンプリングして調べるとマン ハッタン地区239~714%(平均充足率64~ 133%) なのに対して都心3区222% (平均充足率 61%)である。これらの数字はなによりも土地の 有効利用の議論が指定容積率の問題ではなく、高度 利用を支える基盤整備の問題であることを示してい る。

(2) 一般既成市街地整備と有効利用

これまでのわが国における土地の有効利用は、第 1に土地区画整理事業や市街地再開発事業によって 地域を大きくつくり変えることによって実現する場合、第2に街路事業などの基盤整備による場合、第3に基盤整備がなされ一定の幅員の道路があり、しっかりとした街区が形成されている地区で特定街区や総合設計制度を活用する場合、第4に再開発地区計画制度や住宅地高度利用地区計画のように地区計画の内容として2号施設、地区施設を整備して有効利用を図る方式が一般的であった。

上記の手法はそれぞれ活用されてきたが、権利が 輻輳し、小規模宅地が多いが法定事業を持ち込むほ どの問題がない地区や、都市全体の位置づけから優 先度が低い地区など一般既成市街地の市街地整備に は必ずしも対応するものではなかった。

そのため今回の都市交通・市街地整備部会の答申では、市街地整備手法の多様化・柔軟化の必要性を述べている。合意形成に基づく柔軟な換地による敷地の入れ替えや集約化の推進や地域の実情に応じた設計標準の確立と運用の弾力化、さらに定期借地権の導入など、運用次第では一般既成市街地にも適用可能な仕組みがくめる可能性がでてきたと考える。

しかし一方、事業制度のみではなく誘導制度の活用も必要である。近年創設された街並み誘導型地区計画、誘導容積型地区計画は誘導によって地区に対応した基盤の整序を行い、指定容積率を活用して高度利用を図る仕組みである。現在制度創設から時間を経過していないためもあって適用事例が少ない。この制度を活用するには一定以上の基盤整備には公的な助成を行う仕組みを組み入れるか、付加できる仕組みが必要であると考える。この様な助成は土地の高度利用によって結果的に固定資産税などの形で公共に還元されるものであることを考えるべきである。

(3) 新しい施策に向けて

わが国の既成市街地において土地を有効に使うと言うことは、原則として基盤整備などの市街地整備が前提であるということは理解できると考える。その様な考えを既成市街地の居住者に理解していただくには、今回の答申にも強調されている「市町村マスタープラン」などの都市計画マスタープランの充実と運用が欠かせないと考える。

「市町村マスタープラン」はビジョンを描くプランとしては今後有効に活用されてゆくと考えるが、

しかしそれだけでは都市計画マスタープランとして はやや機能が不十分なのではないだろうか。ツール として「市町村マスタープラン」が使えなければ、 市町村も策定するインセンティブを感じにくくなる のではないかと考える。

そこで「市町村マスタープラン」に特別地区のような計画意図を明示した特別の地区を地区計画の方針のような形で明確化し、そこに一定の地区施設な

どのうち比較的大きなものを中心とする基盤整備を位置づけ、一定の助成がなされる。一方地権者等はそれに対応して地区計画の整備計画を立案し一定の負担を負うという仕組みである。商業地域等では、先に述べたアメリカのCRMの動きやDIDの仕組みに近いものが運用されることも将来必要かもしれないと考える。

【参考文献】

- 1) 川村健一、小門裕幸「サステイナブル・コミュニティ」学芸出版社 1995
- 2) 産業基盤整備基金(原田英生)「米国の中小都市におけるダウンタウンの商業集積の開発と維持管理」 1996

3.

都市交通・市街地整備の 新たな展開に向けて

◆日本大学理工学部土木工学科 助教授 **岸 井 隆 幸**

1. はじめに

21世紀が近づいて今後の社会経済状況を表す キーワードが盛んに語られるようになってきている。 今般報告された都市計画中央審議会、都市交通・市 街地整備部会の答申においては「地球時代、人口静 止時代、安全、社会連携、個性と活力、豊かさと市 民参加」といった言葉で都市をめぐる社会経済の動 向を語り、都市整備の方向性として「量的拡充から 質的拡充へ、連携と交流、公民の協同と役割分担」 という言葉を掲げている。その上で総合的な市街地 整備の在り方としては「既成市街地の再生・再構築、 拠点市街地の整備、田園市街地の整備」を、総合的 な都市交通の在り方としては「歩行者・自転車ネッ トワーク形成、公共交通の都市の装置としての整備、 自動車交通の円滑性確保と適正化、物流交通の整序、 地区交通の再構築、道路と沿道の一体的整備、都市 の規模・特性に応じた都市交通体系の形成」を大き な柱として取り上げている。

本稿ではこうした全般的な社会経済状況の変化、 都市整備の方向性を意識しつつ、これからの都市整備の課題を「高齢・自動車・情報・環境」といった キーワードを軸にした社会の大きな潮流への対応と いう観点から考察するとともに今回の都市計画中央 審議会答申ではそうした潮流にどのように答えよう としているのか、そして次の萌芽はどこにあるのか 具体的な事例を通じて考えてみたいと思う。

2. 社会の潮流と都市整備の課題

(1) 高齢社会への対応

a) 健常高齢者への対応

国土庁が実施した高齢社会の在り方を探るアンケート(H7)によれば高齢者の70%以上は60歳

以降も働きたいと考えており、「生き甲斐」についても若い層が「趣味・生涯学習」を重要視する(20-40歳で50%)のに対し、高齢層では「現役として働き続けること」が高い比率(50-59歳の男性で39%)を占めている。また特に、自営業の人ができるだけ長く働きたい(全体では27%、自営業56%)と答えている。いまや高齢期は「余生」ではなく、人生の1/4を占める独立した期間であり、子育てを終えた後の自由な人生の充実期となりつつある。今後はこうした健常な高齢者が様々な形で社会との関わりをもてる「場」づくりとそれを支える「足」の確保を実現することが求められている。

なお、先のアンケート結果から類推するに高齢期 を迎えて「企業である程度の収入を確保しつつ、あ わせて自営業的人格(自由な個人の人格)を大切に して精神的豊かさの獲得を求める人々(いわば「第 2種自営業の人々」)」が増加することが予想され る。今後はこうした新しい高齢者の創造的な活動を 支える「場」を積極的に用意すること、しかもその 「場」は若い人々との交流が可能な場所(にぎわい のある空間) に用意することが重要である。答申で も中心市街地での交流拠点づくりが大きく取り上げ られているが、様々な市民が自由に利用・交流でき る「場」づくりがソフトなシステムも含めて求めら れている。また、高齢者といえども既に多くの人は 自動車の免許を取得しているが、高齢期に運動能力 が衰えるのはやむを得ざる所であり、交通事故や環 境の問題等を考慮すればこの「場」づくりは自動車 がなくても利用できる場所(多くの場合既存都市の 中心部)で行われることが望ましい。今回の答申で も「公共交通について都市の施設と考えよう」とい うことが提案されているが、「ビジネス」としての 「公共交通事業」から「皆の足」を「皆の負担」で 用意・維持する時代に向かいつつあるということが できよう。

b) 介護を必要とする高齢者への対応

高齢両親の介護は現在は家庭内の主婦(即ち高齢 女性) 個人の力に依存している部分が大きいが、今 後は家族全員の努力と地域の在宅サービスで対応す ることが求められている。しかし、介護負担力(要 介護高齢者1人当たりの20~64歳人口)は現在 大都市圏で約101人、地方圏で約68人、2025年 にはそれぞれ25人、23人で全国的に厳しい状態 となり、しかも地区ごとに差がありこのままでは介 護にあたる人間が欠如する地区が各地に見られるこ とになりそうである。(例えば既成市街地中心部で は高齢者の単独世帯の増加が顕著であるし、郊外の 分譲地では高齢者比率が急激に高まりを見せつつあ る。) つまり今後多くの地域では様々な形での在宅 サービスが高齢者介護の重要な支柱となることが予 想されるのであるが、わが国の住宅と道路の関係を 見ると全体の50%以上の「宅地」が幅員4m以下 の道路にしか接道していない。介護サービスを支え る地域空間は極めて貧弱であり多くの人が自動車を 利用した福祉援助を十分に受けることができない状 況すら懸念されるのである。

今後はこうした高齢者介護を支援する社会構造・ 都市構造を早急に構築することが必要で、具体的に は地域マンパワーを確保するためにソーシャルミッ クスを意識した住宅政策をとること、また、福祉 サービスがうけやすい都市空間の整備、福祉関連施 設のバランスのとれた建設(既成市街地は用地問題、 地価問題など福祉関連施設が立地しにくい環境があ り、福祉関連施設が郊外に建設されてしまう例が多 い)、福祉施設整備に寄与する市街地整備が必要で ある。労働時間の短縮が進み(2025年には1700 時間) 社会ボランティア活動がより一層活発化する ことが予想されることを考えれば、年齢構成バラン スのとれた社会構造と介護支援活動の拠点を地域ご とに確保することによって介護の問題も決して暗い イメージにつながるだけではなく、むしろ社会参加 の重要なきっかけとなることが期待される。

今回の答申では「関連施設との連携による総合的 なまちづくりシステムの確立 | として福祉・文化関 連の施設整備と協調を図った市街地整備が必要であると指摘し「地区交通再構築」の重要性も唱われている。しかもこうした意図を実現するために敷地整序型・街区再編型等様々な柔軟な区画整理が提案されている。

今後はこうした施策をより一層促進するために福 祉関連施設用地の特別な取り扱い、あるいはその施 設に関連した公共施設整備についての特別な配慮 (促進費等)を引き続き検討すべきであろう。なお、 「歩行者・自転車交通のネットワーク形成」や「公 共交通の充実 に関連する施策として、福祉バスと 地域を結ぶ「地域福祉の窓口となる広場(コミュニ ティープラザ)」整備について積極的に取り組むこ とも提案しておきたい。高齢者や障害者が雨・風に さらされることなくバスを待つことができ、バスも 他の交通機関に遠慮することなく必要な時間そこに 滞留することができる広場、そしてそこに行けば地 域への福祉活動に参加する道・人々を受け入れる窓 が開かれているそのような広場が地域ごとに必要で ある。特段新たな施策というわけではないが、都市 計画道路の整備に際しては積極的に蛇玉状の広場 (福祉バス停車バース、シェルター、情報板等を設 置)を取り込むこと等引き続き柔軟な対応が求めら れていると思われる。

(2) 自動車社会への対応

わが国の自動車社会化が急激に進んできたことはいうまでもない。現在既に欧州なみの自動車保有率(0.47台/人)であるし、ほぼ国民全員が免許保有者(25-29歳で男性97%、女性85%)となりつつある。しかも今後とも所得の向上、価格の相対的低下(1500 ccで平均月収の2.2倍)が拍車をかけて自動車保有はますます進み、それに応じた空間整備が引き続き求められることが予想される。

しかし一方で、自動車社会の負の側面である交通 事故の問題、環境への負荷の問題(次節参照)も重 要な課題である。わが国においては馬車の時代を十 分に経験していないので自動車系空間と歩行者系空 間を分離して確保するだけの道路空間が存在してい ない。(英国では自動車が登場する前から道路は 9 mもしくは11 mの幅員で確保することが求めら れていた。)未だに数多くの交通事故死傷者(死亡 者29 人/日)が発生しており、最近は特に歩行時、 自転車利用時の高齢者の事故が増加する傾向にある。 地域内を安心して歩ける歩行者(障害者、高齢者も 含めて)生活軸空間を確保することが緊急の課題で あろう。答申でも都市交通の在り方で「歩行者・自 転車交通」を第1に取り上げ、しかも沿道と一体と なった新しい空間整備や新しい道路整備手法も提案 されている。単に幹線道路の空間を確保する事が全 てであった時代から確実に変化しつつあると感じら れる。

また、自動車の増加は膨大な駐車スペースの拡張 を要求する。駐車に必要な空間は25~30 ㎡/台 であり、これは無視できない大きな空間需要である。 そして今日商業地の活力も「駐車場の整備量」に左 右されている傾向が見受けられる。その結果、大規 模店舗の立地規制が緩和される傾向にある中、既成 市街地中心部では「周辺に配慮しない駐車場」によ る空洞化、にぎわい景観の浸食、まちとしての魅力 の低減が進みつつある。こうした従来の「街の顔」 の崩壊、「街のイメージ」を形作ってきた空間の変 質は地域の個性、文化の継承の側面で危機をはらん でいるといっても過言ではない。答申で指摘してい る通り、地方分権・都市間競争の時代に入り、地域 の魅力を如何に高めるかは重要な課題となっている。 今後は駐車場整備についても「量の整備」から「質 の整備」へ転換すること、TDM対応も含めて地域 の魅力を高める道路・駐車場の戦略的な整備を図る ことが必要である。このためには答申にも唱われて いる「交通実験」等を通じて具体的な施策を市民と ともに立案検証して行くことが必要であろう。我々 自身の生活様式を一度変えてみて、次の時代にふさ わしい都市空間の在り方を探る、そういう時代にな りつつある。

(3) 情報社会への対応

家庭内にFax、パソコンといった新しい通信機器の進出が急速に進んでいる。また、現在日本のインターネット接続ホスト数シェアは2%程度に過ぎないが、経済力を考慮すれば今後急激に伸びることが予想される。つまり今後は日常的にコンピューターを利用することが当たり前になるのであり、こうした情報社会の進展でライフスタイルも変化する可能性があると考えるべきであろう。例えば通信販売の進展で商業環境・物流環境が大きく代わり通信

を基礎にした新たな産業が生まれるであろうし、通信を利用した新たな勤務形態が生まれる可能性も強い。こうした変化は交通行動自身の変化をもたらし今後はリアルタイムの情報を基礎に交通を選択する時代が到来することが考えられよう。

当然これからの「市街地整備」はこうした通信に関する施設整備、そしてそのソフトウェアと一体となって空間施設を用意することが必要である。新たな時代に適応した仕組みと空間が求められているのであり新しい挑戦が次世代の都市を生み出すと考えられる。

なお、デジタルな情報が世界を駆けめぐる一方で、バーチャルリアリティを超えてヒューマンタッチを 実現する私的な交流空間の設営があらためて求められ出すことも十分に考えられる。情報社会の進展は 自らがより確実な情報を探し求める時代の到来でも あり、結局は身近な感覚、5感を利用して人間の息 づかいを感じる感性が個人の喜びに結びつき、そういった交流の空間、出会いの空間を用意することが 求められてくるような気がする。さまざまにネット サーフィンした結果、結局、最も面白いのは目の前に広がる「変化する自然」であり「様々な人間」で あると気付く可能性も高いのである。

(4) 環境共生社会への対応

地球環境問題をはじめとする環境問題意識は今後 ともさらに一層高まりを見せるものと思われる。特 に自動車社会の進展もあり都市の大気汚染問題、温 暖化問題等は解決すべき大きな課題であると認識さ れる(東京のNOxの53%は自動車に起因するとい われている)。従って今後は都市環境に影響を及ぼ すことが少ない交通施設整備、循環型の都市を志向 した都市施設整備を実現することが強く求められる が、単純に自然の回復力を意識した多自然型の都市 (例えば田園都市のような空間構成) を想定するこ とは分散型の低密度な市街地につながり、結局自動 車への依存を高める結果となる危険性をはらんでい る。しかも、NIMBY(Not in My Back Yard)とい う言葉に代表されるように便利さと環境の質は必ず しも連動していない。我々自身のライフスタイルに 関わる根本的な問題として取り組み、コンパクトで 多自然型の空間構成を描ききれない限りなかなか解 決の道は開けないものと考えられよう。

なお、現状を見るとわが国の都市緑地空間は不足しているし、土地所有は極めて細分化されているので個別に循環型ライフスタイルを実現することは容易なことではない。市街地整備はまず都市内により多くの共有の緑地空間を用意すること、そして同時にコンパクトな空間構成を協働で実現することから始めなければならないであろう。都市環境への負荷を少なくする共同都市施設を市街地整備とともに実現する、大規模緑地を確保するための市街地整備を実施する、住宅敷地規模の拡大を目的とした市街地整備を実施する等今後検討すべき課題は多々残されている。

3. 新たな展開の萌芽について

これまで都市をめぐる大きな潮流から今後の課題 を考えてみたが、次にこうした課題が具体的にどの ような形で展開されそうか、著者が関わりを持つ 「金沢都市圏」の都市交通対策事例と岩手県「遠野 市」の市街地整備事例を通して考えてみたい。

(1) 「金沢都市圏」の都市交通

金沢都市圏は人口45.4万人の金沢市を中心に2 市4町、人口63.7万人で構成されているが、これ は県総人口の約54%で文字どおり県の中心地域で ある。しかもこの地域の人口は10年前に比較して 9%の増となっており現在も成長を続けている都 市圏といえる。

この金沢都市圏で平成7年に実施された第3回 パーソントリップ調査の現況解析をみると

- 1) 自動車利用が大幅に増加している(自動車トリップは10年前の1.39倍を示し、他の手段の発生トリップがいずれも減少した分をカバーしてあまりある伸びを示している。通勤でも72%、業務に至っては90%が自動車に依存しており相変わらず自動車社会の流れは止まっていない)。
- 2)短トリップ、中でも都心部の業務短トリップが 大幅に減少した(目的別にトリップ長分布を見る と4km以下の業務トリップが大幅に減少している。 中でも地域的には都心部、手段別に見ると2km以 下の徒歩の減少が目立ち、自動車は短トリップで も大幅な増加を示している。都心部は昼間人口も 減ってきており、その空洞化が問題視されだした ことは他の地方都市と同様であるが情報化の進展

もあって業務の中身にやや変化が現れたようにも 思われる)。

3) 女性の社会進出などで通勤のピークが高まったものの公共交通は苦戦している(女性の社会進出、高齢者の就業機会の増大などで通勤の動きが増加した。手段で見ると女性はバスや2輪、高齢者は公共交通を利用する傾向が相対的に高いが、全体ではバスの低落傾向が強く昭和49年の1/2程度のシェアに落ち込んでいる)。

といった傾向を見出すことができる。

こうした金沢都市圏は現在65歳以上の人口比率 が13.3%にすぎず全般に見れば 「元気」印を維持 している都市圏であるが (ただし2020年には高齢 者比率が19.7%に達する)、金沢城跡にあった大 学は郊外へ移転して跡地は城跡公園として整備が進 められつつあるし、兼六園周辺にあった公共施設も 順次土地利用が変化してきており、現在は県庁の移 転が準備されている。加賀藩100万石の歴史と遺 産に恵まれ線引きと同時に郊外部の区画整理を実現 してきた金沢は今都心部の機能更新に本格的に取り 組んでいるという事ができよう。もちろん、城下町 特有の空間構成、街路構成を受け継ぎながら現代の 車社会に対応することは容易ではない。新しい都市 機能は駅西側の区画整理地内に集積しつつあり、都 市軸も西側の 50 m道路は開通し駅前東側の 36 m道 路もようやく武蔵が辻まで連結した。今度のPT調 査では駅西側に発展しつつあるこのニュー金沢と旧



図-1 金沢市パークアンドライド方式の広報(平成9年 3月)

来の城下町金沢をそれぞれ活かしながら「金沢らしい都市生活」を提供するという新しい課題の解決が 求められている。

なお、交通問題としては従来、都心へ集中する交通の渋滞対策が最も大きな話題であり、最近「交通 実験」を経て通勤者を対象としたパークアンドバス ライドシステムが本格的に実施されだした(既に観 光客向けのパークアンドライドは実施されている。)。

これからは駅西の新拠点と旧来の都心を強固に結ぶ交通システムの整備、JR駅周辺の交通結節点の再整備、都心立地企業と一体となったTDM等の検討・実施が求められている。新しい都心部で新しい時代に対応するとともに歴史性を大切にした金沢らしいまちづくりをどのように具体化するかという模索が続いている。

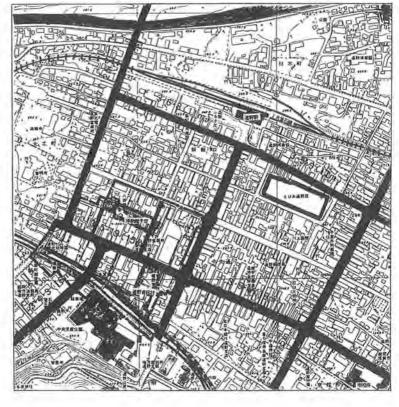
(2) 「遠野市」の市街地整備

遠野市は岩手県花巻市と釜石市の中間にある人口 3万人弱の小都市で、柳田国男の遠野物語で民話の 里としても有名である。この遠野市の中心部で現在 一つの土地区画整理事業が実施され、近傍でもう一 つの土地区画整理事業が始まろうとしている。 既に動いている中心市街地の事業はまさに従来の中心街の再生を狙ったもので、地区内に点在する蔵(写真-1)を市が買い上げそれを再配置して展示施設として活かし、遠野昔話村にくる観光客を市街地内部へ引き込もうと考えている。歩行者を意識した地区内道路と小広場の配置、周辺の施設を意識した空間構成、蔵を利用した街なかの小博物館群と地区内に新たに設置される市の博物館など「交流人口」を意識した戦略である(図-2参照)。また、もう一つの区画整理は都心部近傍に最後に残された地域の開発整備である。ここでは市営住宅用地を先

写真一1 保存される蔵



図-2 遠野市中心部の 区画整理



買いして郊外にある市営住宅の建て替えを都心部で 実現すること、郊外にある大規模高齢者施設と連携 する既成市街地内部の高齢者福祉センター及び児童 館を小学校に隣接して配置すること、地域にある歴 史資源を大切にして昔の城跡から神社へ向かう道を コミュニティーの歩行者軸として扱うとともに地区 内の古木や小さなほこら、用水路などを地域の公共 空間と一体的に整備するなどの工夫が用意されつつ ある。この事業は先の中心市街地の整備と合わせて 既成市街地再活性化の両輪となっている。

都心近傍の居住人口の確保と福祉・交流施設の設置、そして都心部では交流人口も見込んで歩行者に優しい歴史と文化の香り溢れるまちづくり、これからの地方都市の生き残りをかけた戦いが既に始まっている。

4. おわりに

既にわが国の生産人口は頭打ちでありいずれ人口 全体が減少する局面も迎えることとなる。大都市で も中心部の人口空洞化が進んでいるが、高齢、都心 空洞、自動車の問題は地方中小都市ほど問題が大き い。また、農業は後継者問題が深刻、工業は円高で 海外進出が進みつつある、工業誘致は必ずしも就業機会の大幅増をもたらさず、商業の競争が激化し都市中心部の疲弊が進んでいる。しかも情報化の進展で物理的距離の障壁が小さくなっており基盤整備が十分とはいえない市街地が薄く広く広がるようになり環境問題が懸念されている。

現在の都市計画体系は高度成長時期のスプロール 抑止を目指して構成されているが、上記のような社 会の変化を受けとめるならば、今後は特に

- ・地方中小都市の基盤整備が十分でない地域で基盤 整備を伴いながらサービス産業を活性化しつつバ ランスのとれた人口構成を実現する事業
- ・都市の中心部で土地の希少性がゆるんでくる機会 を捕らえて「質」を問う市街地整備
- ・大都市を中心に環境制御型の緑を中心にした新し い市街地整備
- ・優れた環境要素がある地域で農業とタイアップし た地域連携型事業

といった分野に対する努力が必要であろう。

21世紀はもうすぐそこに来ている。22世紀の 後継者に笑われないようにこれからの100年を元 気に乗り切りたいものである。



安心で豊かな都市生活を過ごせる 都市交通及び市街地の整備のあり 方並びにその推進方策について

◆建設省都市局街路課

1. 答申の背景

都市を取り巻く状況は、国際化、高度情報化、経済・産業の空洞化の進展に加え、高齢化・少子化の 急速な進行、国民ニーズの更なる多様化・高度化な ど社会情勢が大きく変化している。一方で、高齢化 等を踏まえて、将来投資余力の減少も予想されてい る。

また、各都市の自立と連携のもとに生活の質の向上を目指した都市整備を進め、安心で豊かな都市定住社会を実現するためには、今後の都市生活と都市像のグランドデザインを明らかにしつつ、目指すべき新しい時代の市街地と都市交通の姿を描くことが必要である。

このような都市を取り巻く状況を踏まえ、今後の 市街地と都市交通の整備のあり方を明らかにするため、平成8年1月に、建設大臣より都市計画中央審 議会に対し「安心で豊かな都市生活を過ごせる都市 交通及び市街地の整備のあり方並びにその推進方策 は、いかにあるべきか(諮問第21号)」が諮問さ れた。

2. 諮問の概要

平成8年1月23日に提出された諮問は、主に以下の3つが検討事項である。

- ① 安心で豊かな都市生活の実現に向けた市街地の整備のあり方
- ② 安全で快適な都市交通のあり方とその実現に向けた都市交通の整備のあり方
- ③ 市街地及び都市内道路の円滑で効果的な整備 推進方策

これらの検討項目について、都市計画中央審議会 では都市交通・市街地整備部会(新谷洋二部会長: 日本大学理工学部教授)を設置し、9回におよぶ部会の開催と部会委員が地方の有識者と意見交換を行う地方懇談会を2回開催し審議を行った。

3. 答申の概要

平成9年6月9日に建設大臣に答申された内容は 次のとおりである。

I 都市をめぐる社会経済の動向と都市 整備の基本戦略

都市をめぐる社会経済の潮流は、「都市化社会」 から、国民の大多数が都市に住み産業・文化等の活動が都市を共有の場として展開する成熟した「都市型社会」への転換期にあり、都市整備が目指すべき方向を転換することが必要。

都市整備の方向性として、以下の3点に整理。

1)量的拡大から質的充実へ

新市街地の整備を中心とする<u>「量的拡大型」の都市整備から</u>、既成市街地のストックを活用した住宅・社会資本の再充実を中心とする<u>「質的充実型」の</u>都市整備に、施策の重点を移行することが必要。

2) 連携と交流

個々の都市が自画像としての将来像を描き都市整備を進めると同時に、<u>都市と都市、都市と周辺地域が連携</u>することによる活力ある都市圏の形成が必要。

3) 公民の協同と役割分担

公民がそれぞれの役割と責任を分担しつつ、協同して都市整備を推進。都市構造・広域交通・既成市街地再構築等に関わるものは、住民の意見を求めつつ行政が責任を持って推進する「行政提案型」が必要。地区スケールの整備は、住民の主体的参加に行政が支援する「住民提案型」の公民協同方式を中心に進めることが重要。

さらに、都市整備を担う国、地方自治体及び住民 に対し<u>都市整備の進め方の改革を提言</u>。具体的には、 以下の4点を提示。

1) ビジョンの策定と実現

都市や地域の将来像をビジョンとして明らかにし、 実現にあたることが必要。行政と市民・住民が意見 交換し共有できるビジョンを策定するべき。「市町 村の都市計画に関する基本方針」と「整備、開発又 は保全の方針」を基本的に想定。

2) 既存ストックの活用の重視

良質な社会資本ストックの形成に努めつつ、既存 ストックの有効活用により良好な市街地の形成に努 めるべき。このため、既成市街地の再整備と既存道 路の空間の再構築を重点的に進めるべき。

3)総合的・効果的な事業の展開

事業の重点的実施、制度の柔軟な運用、関連施策 の一体的実施等により、効率的・効果的に都市整備 を進めるべき。

4) 地方分権型社会における地域の選択と国の支援

各地域や都市が責任をもって将来像を選択することが重要。国は、国家的見地、例えば国土構造の転換、地方拠点都市や業務核都市の整備、地球環境への負荷の軽減等の観点から、目指すべき都市の方向を想定し、その実現に向けて、財政的、制度的な面で重点的に支援すべき。

II 目指すべき都市のあり方

施策検討の基本として、都市に求められる機能及 び都市の将来像を想定。

(1) 都市に求められる機能

都市に求められる機能を性能面から、①防災・交通安全、②環境との調和、③活力、④個性と魅力、⑤多世代の安心と便利、⑥人と情報の交流の6点に整理。

(2) 都市の将来像

都市の規模や特性の観点から大都市圏と地方都市圏に分けて想定。都市の水平的ネットワークによる国土構造を構築するため、拠点都市圏として地方中枢・地方中核都市を育成・発展させることが必要。地方中小都市は、地域の核となる中心市街地の再生により相互に連携・交流を行うことと、自然環境と

調和した市街地形態の実現が必要。また、<u>大都市圏</u>は、安全性や環境の改善を進めつつ多核型の都市構造に変革することが必要。

Ⅲ 市街地整備のあり方及び推進方策

市街地整備のあり方及び推進方策を提示。

(1) 総合的な市街地整備のあり方

市街地整備の重点を、新市街地の整備から既成市 街地の再生・再構築に移行すべき。

既成市街地の再整備については、地方都市の中心 市街地の再構築、密集市街地の整備、大都市の中心 市街地の再整備を柱に推進すべき。

新市街地の整備については、鉄道新線沿線の宅地 供給、拠点市街地の整備、田園市街地の整備等に絞 り込むべき。

1) 地方都市の中心市街地の再構築

人口の減少、商店街空洞化等危機的な状態になっている地方都市の中心市街地について、交通体系の 抜本的改善とあわせ、住宅、生活(福祉、教育、文 化等)交流、商業等の機能を導入して再構築。

2) 密集市街地の整備

道路、公園等都市基盤が未整備で、老朽建物が密集している防災上危険な市街地について、生活再建を目標とする公民協同のまちづくりスキームのもと都市基盤整備と建物の更新により、安全な市街地を形成。

3) 大都市の中心市街地の再整備

低未利用地が散在し、夜間人口が減少している大都市の中心市街地について、敷地の入替えや街区の再編等により、低未利用地を集約し有効高度利用を 宝現。

(2) 市街地整備推進の基本的視点

市街地整備を進める視点として、次のことを具体的に提言。

- ① 情報の提供・意見交換等を充実し、行政と市民 が将来像や整備手法に対して十分な調整を行うた めの合意プロセスを重視する必要がある
- ② 公民協同の市街地整備において、整備主体や負担に関するルールの確立が必要。
- ③ 多様な整備が可能となるよう整備手法を柔軟化 することが必要。
- ④ 基盤整備と建物整備が一体となった総合的なま

ちづくりが必要。また、福祉・文化等の公益施設 を適切に配置するなど、関連する施策の連携が必 要。

- ⑤ 広域レベルの都市整備と地区レベルのまちづく りを計画段階から事業まで十分に調整を図りなが ら進めて行くことが必要。
- ⑥ 市街地整備促進の観点から、地域や地区の市街 地像及び市街地整備手法を内容とする地域のマス タープランの策定を推進。

(3) 具体的施策と推進方策

総合的な市街地整備を進めるためのツールとして 次のことを具体的に提言。

- ① 地域の将来像の実現と地権者の生活設計を連動 させるための公民協同のまちづくりシステムの確 立が必要。
- ② まちづくりのノウハウの充実や各種公社・公団 等の市街地整備主体の充実を図るべき。
- ③ 地域の実情等に対応するための市街地整備手法 の多様化・柔軟化が必要。
- ④ 地区計画など土地利用計画との連携・連動方策 の確立により総合的なまちづくりシステムの確立 が必要。
- ⑤ 福祉・教育等の生活関連施策との連携を図るべき。
- ⑥ 公民協同で整備プログラムを策定し、計画的に 事業を実施することが必要。
- ⑦ 個性的な街並みの形成を図るためのアーバンデザイン手法を導入するべき。
- ⑧ 環境・エネルギー問題等の課題に対応するため の新しい技術・システムの導入が必要。

IV 都市交通のあり方と整備推進方策

都市交通の再整備の観点から都市交通のあり方と 整備推進方策を提示。

(1) 都市交通施策の基本的方向性

都市交通施策の方向性として、①利用者と生活者の発想で都市交通を再点検すること、及び②都市交通のサービス水準と負担の関係明確化、③ハード施策(施設整備)とソフト施策(適正運用)の連動による施策の総合的展開、④広域レベルと都市・地区レベルの調和、の4点に整理。

(2) 総合的な都市交通のあり方

歩行者、公共交通、自動車等交通手段別のあり方 及び地区レベルと沿道市街地のあり方を提言。この 中で、次のことを具体的に提言。

- ① 歩行者・自転車交通ネットワークの連続的な形成とたまり空間を形成するべき。また、バリアフリーの動線を確保するべき。
- ② 公共交通を「都市の装置」として活用するべき。 都市政策の立場から、導入空間確保と採算性向上 のための新たな支援策が必要。
- ③ 環状道路をはじめとする主要幹線道路の整備に よる都市内道路網の形成を進めるとともに自動車 交通を適正化するべき。また、民間と公共の役割 分担による駐車場の整備も重要。
- ① 大型車流入規制を展望した物流拠点の整備が必要。
- ⑤ 中心市街地等の地区内交通を、安全性、良質な 都市空間、土地の有効利用等の観点から再構築す るべき。
- ⑥ 幹線道路と沿道市街地を一体的に整備するべき。 また、道路空間と沿道の景観を改善するため、関 係主体の自己規制も含めた努力が必要。
- ⑦ 都市の特性や人口規模に応じ、適切な交通手段 の組み合わせが必要。

(3) 総合都市交通計画の充実

都市交通の目標像を明らかにし、総合的な都市交 通計画を策定することが必要。

(4) 具体的施策と推進方策

総合的な都市交通を実現するためのツールとして 次のことを具体的に提言。

- ① 立体的交通結節点を建築物と一体的に整備することにより、機能的な交通結節点の形成が必要。
- ② 立体的歩行者道路を建築物と一体的に整備。沿 道の歩行者空間を連続的、計画的に確保していく 方策を確立することが必要。
- ③ 公共交通の基盤施設整備を公共側が実施又は支援する仕組みの整備が必要。
- ④ 整備プログラムを策定し、整備時期の公表を行 うことが必要。
- ⑤ 都市内道路と沿道地域の一体的整備を推進する ために、地権者の残留希望等の意向に対応しつつ、 沿道高度化を実現する手法の拡充・創設が必要。

- ⑥ 都市内物流システムの改善が必要。特に広域物 流拠点の整備手法の多様化と共同集配システムの 促進を図るべき。
- ① 地区内道路の計画や整備にあたっては、幹線道路、補助幹線道路、区画道路に分けて、位置付けや計画・整備・管理のあり方を明確化することが必要。
- (8) 広場、人工地盤等の地区レベルの公共的施設に

- ついては、計画、整備、管理の仕組みの確立が必 要。
- ⑨ 施策の複合的な組合せによる事業展開により早期の効果発現を図るために、パッケージアプローチの導入が必要。
- ⑩ 施設整備や運行改善に資する実験・試行を計画 や事業の中で推進することが必要。

(提言された施策の概要(都市交通関係)は次頁以降に掲載)

◇提言された施策の概要(都市交通関係)

■総合都市交通計画の充実

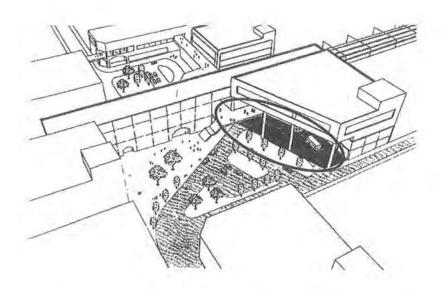
都市交通に関係する行政機関や交通事業者からなる協議機関を常設し、住民意見を求めつつ総合的な都市 交通計画を策定することが必要。

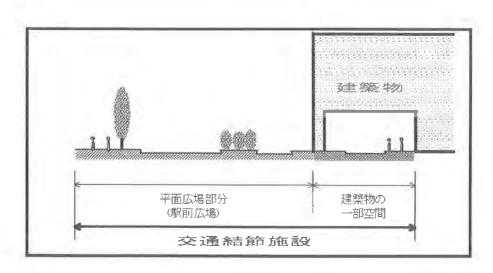
望ましい都市交通体系を効率的、効果的に実現していくためには、日常の交通が完結する都市圏についての①都市圏レベルの都市交通計画、より生活に身近な住宅地や都心部についての②地区レベルの都市交通計画に加えて、新たな大規模都市開発等の計画に際しての③大規模開発に関連する都市交通計画が必要。

■具体的施策と推進方策

(1) 交通結節点の立体的整備

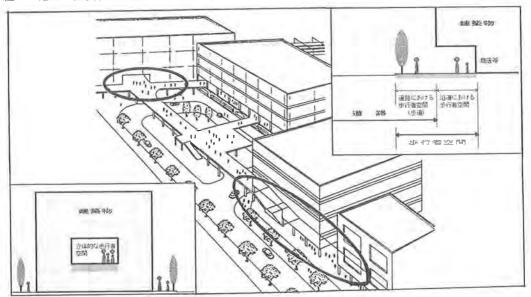
機能的な結節点を形成するため、駅前広場と建築物の一部として設ける公共的空間を一体的に整備する仕組みの確立が必要。





(2) 歩行者動線の立体的整備

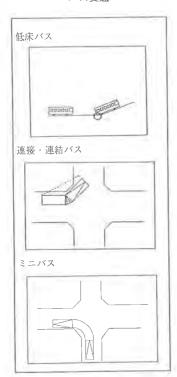
歩行者動線を①建築物を貫通して整備する、もしくは②沿道の敷地や建築空間に連続的に確保する仕組みの確立が必要。



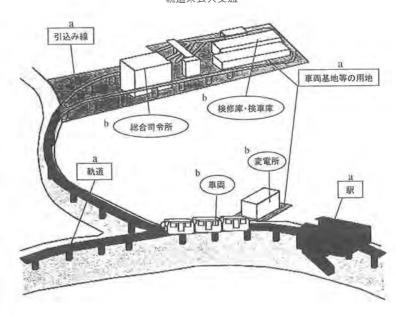
(3) 公共交通の成立基盤整備の推進

公共交通の導入・活用を進めるため、基盤施設整備を公共側が実施又は支援する仕組みの整備が必要。 例えば、バス専用レーンの設置や低床バス導入路線の改善、軌道系公共交通の地下導入空間の確保等。 さらに、基盤施設以外の設備や運行費への支援のため、関係省庁と連携を図るべき。

バス交通



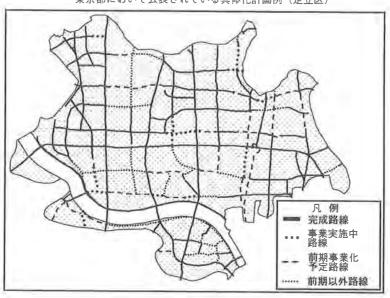
軌道系公共交通



- a. 走行路面や軌道等の基盤施設
- b. 車両等の設備類
- c. 運行や経営に係る費用

(4) 都市計画道路整備プログラムの策定

都市計画道路の整備を重点的・効率的に進めるとともに、事業計画についての透明性・公平性を確保するため、整備プログラムを策定し、整備時期の公表を行うことが必要。

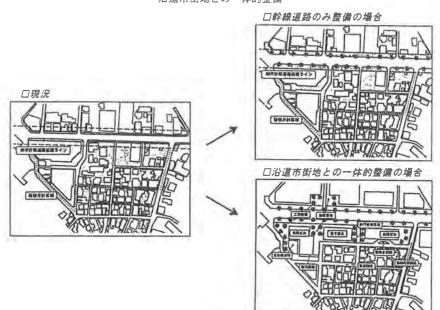


東京都において公表されている具体化計画例 (足立区)

(5) 都市内道路と沿道地域の一体的整備の推進

地権者の残留希望等の意向に対応しつつ、幹線道路の整備促進及び沿道地域の高度化を実現するため、 沿道地域の売却希望者の土地を取得し残留希望者等との間で区画整理手法により玉突き換地(連鎖的な 土地交換)し、幹線道路用地の確保と沿道街区の集約化を行う手法の確立が必要。

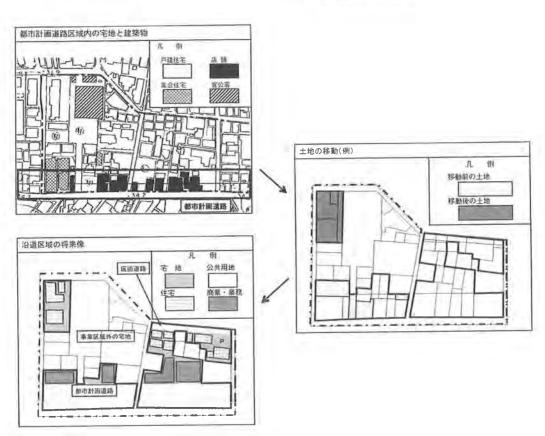
さらに、沿道との一体的整備による道路交通機能の向上及び用地買収に対しインセンティブを与えるなど土地利用制度との連携も必要。



沿道市街地との一体的整備

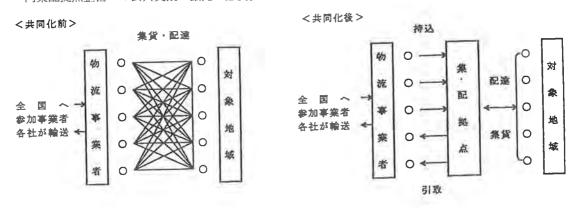
新たな沿道整備制度





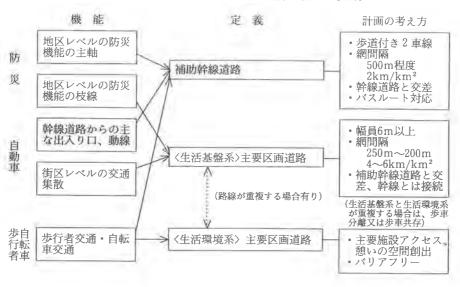
(6) 都市内物流システムの改善

広域物流拠点の整備を推進するため手法の多様化が必要。また、共同集配システムの促進のため都市 内集配拠点整備への公共支援の拡充が必要。



(7) 地区内道路の計画と整備

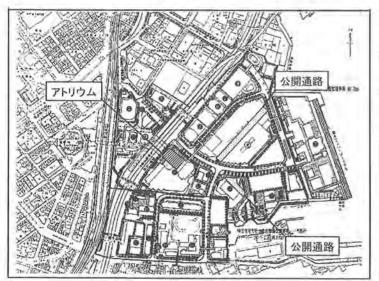
補助幹線道路、主要区画道路、区画道路に分けて、計画・整備・管理のあり方を明確化することが必要。補助幹線道路は、概括線を市町村マスタープラン等で提示し、事業時に具体化。主要区画道路は、住民主体だが、防災等特定目的に応じ公共が支援。区画道路は住民が計画し負担も含め整備を実施。



補助幹線道路・主要区画道路の機能・定義・計画の考え方

(8) 地区レベルの公共的施設の整備と管理

広場、人口地盤等の地区的施設についての計画、整備、管理の仕組みの確立が必要。

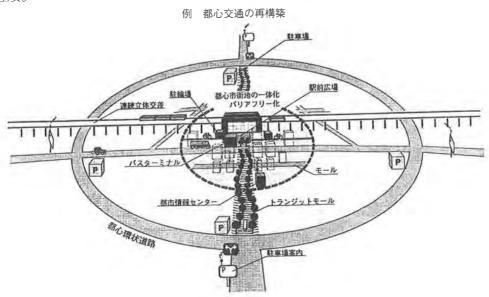






(9) パッケージアプローチの導入・推進

都市交通施設整備と関連施策を複合的に組合せ、一体的な事業展開により、早期の効果発現を図ることが重要。

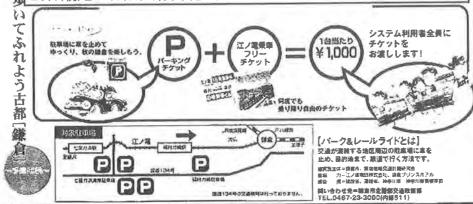


(10) 交通実験・試行の導入

交通施設の本格的な整備や運用に先立ち、施策の導入効果の把握や関係者のコンセンサスの形成を図るため、仮説的に整備を行い一定期間の試験運用を実施する交通実験・試行を計画や事業の中で推進することが重要。

例 交通実験の計画 (鎌倉市)

鎌倉市では、「鎌倉地域交通計画研究会」を設置し、市民主体の地域交通計画づくりを進めています。その計画の一環として、七里ガ浜と稲村ガ崎の駐車場及び江ノ電を利用し、鎌倉地域の交通渋滞を緩和するためのパーク&レールライドの実験を11月23日(祝)と24日(日)で行う予定ですので、ご利用ください。



鎌倉 交通実験のお知らせ

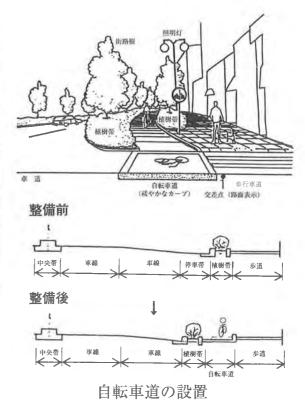
《渋滞解消のための七里ガ浜・稲村ガ崎パーク&レールライド実験》 実施日時=平成8年11月23日(土・祝)、24日(日)

午前9時~午後6時 ### 大切 ### 、 ### (###

交通実験・試行の必要な施設の事例 (交通需要の変化に対応した既存施設ストックの再整備・再構築)



トランジットモールの整備 (フランス・グルノーブル)



シリーズ まちづくりと街路

1 柏駅前沿道再開発型街路事業

●柏市都市整備部柏駅周辺再開発事務所 所 長 **張 替 紀史郎**

1. はじめに

柏市は東京都心より30㎞圏に位置し、市域面積73㎞、人口は32万人を超えている。交通としては、道路は国道6号線と16号線が市中央部で交差し、市北部では常磐自動車道が東西に走り、鉄道は市の中央部にJR常磐線、営団地下鉄千代田線、東武線があり、柏駅を利用する乗車数は、一日平均で約15万7千人、乗降客数に換算すると32万人になり、この数字はJR東日本管轄の中では第15位に位置付けられ、千葉県では第1位ということであり(平成7年度JR東日本調べ)、千葉県北西部の一大商

業都市として発展を続けている。

また、将来は常磐線及び千代田線の混雑緩和を図るため、市北部地域では常磐新線の計画があり、沿線を含んだまちづくりも進められており、今後益々魅力ある都市としての変ぽうが期待されている。

2. 柏駅周辺地区の位置づけ

柏駅周辺地区は、平成2年に策定した「柏駅西口地区整備計画」により常磐新線建設に伴なう柏北部新都心とを結ぶ広域拠点ゾーンとして位置づけられ、特に西口地区については、新たな商業、業務の集積

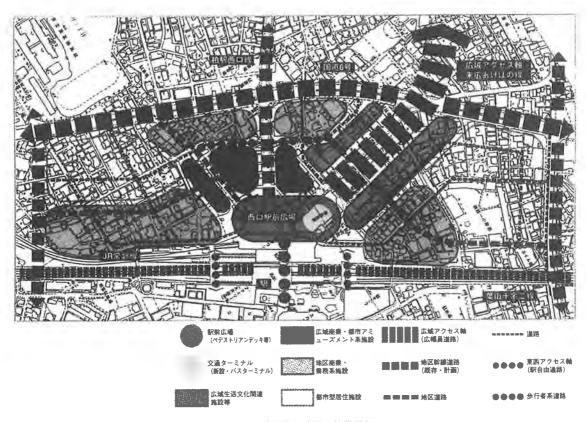


図-1 柏駅西口地区の整備構想

を行ない、北部新都心への玄関口として相応しい駅前広場やシンボル道路等の都市基盤の強化を早期に 実現し、さらにこれからの高齢化社会の進展、余暇時間の増大、等を考慮し、都市生活をより快適で、 豊かなものにするために市民共有の広域生活文化拠 点としての市街地再生を目指したまちづくりが望まれている地区である。

3. 末広あけぼの線の事業化への検討

末広あけばの線は柏駅西口広場から国道6号線交差部までの都市計画道路であり、将来は柏市北部新都心との結び、西口駅前の玄関口に相応しい整備が必要な道路である。

当初、末広あけばの線の整備は、街路事業で実施する計画であったが、地元権利者の建物の増築計画、新築計画が示されたことを期に、早期事業化の機運が高まり、平成4年4月に共同ビル化に向けて地元権利者から成る研究会組織(柏駅西口のB-2地区まちづくり研究会)が発足し、末広あけばの線の事業化に向けた検討が本格的に動きだした。

4. 沿道再開発型街路事業の選択

早期に事業を実現するためには地元権利者の要望 を取り入れた整備手法の導入が必要となり、従来の 街路事業だけでは整備が進まないため、建設省、千 葉県の協議を踏まえ当地区の条件に見合った方法を 検討した。

末広あけぼの線の沿道の一部地区では

- ① 沿線での建築計画があった。
- ② 権利者は、ビルの共同化を望んだ。
- ③ 地区の面積が5,000 m²以下であり、当時再 開発事業の面積要件にあわない。

等の理由により、平成5年度に建設省街路課で創設された沿道再開発型街路事業を検討することになった。

沿道再開発型街路事業は、一定の区間を街路事業として整備を進めるため、従来からある直接買収方式と地元権利者が共同化の要望がでた時に選べる共同化方式も選択が可能になり、地区の状況、住民の意向により柔軟に対応できるメリットがあり、2カ所同時に並行して整備出来るため早期に事業の推進

写真一1 柏駅西口地区 (写真右上から斜め下 へ延びているのが「末 広あけばの線」。写真 下は国道6号。)





図-2 末広あけぼの線とB-2地区

が図られることにより事業効果が期待できることか ら当事業を選択した。

5. 末広あけぼの線の整備状況

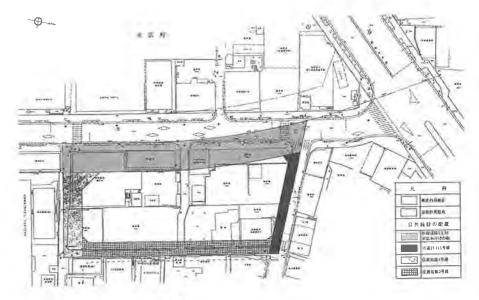
末広あけぼの線は都市計画道路として昭和58年に現在の幅員16 m、延長280 mで整備完成しているが、前述の理由により再度拡幅整備の必要性が生じたため、平成4年12月に幅員16 mを25 mに拡幅の都市計画の変更を行なっている。その後平成6年11月に街路事業の事業認可を得、延長135 mの区間の一部の地区において買収方式により用地交渉

を進めている。

一方当区間のB-2地区においては、沿道再開発型街路事業で整備を進めており、再開発事業の都市計画の決定を平成8年9月に行ない、平成9年1月組合設立認可、平成9年4月権利変換計画認可等を行ない、現在は平成10年7月に再開発ビルの着工に向けて組合において準備を進めている。

なお今後両地区が順調に進めば平成 12 年に完成 の予定である。

図-3 柏駅西口B-2地区 公共施設の配置



6. おわりに

沿道再開発型街路事業は平成5年に創設された街 路事業の新しい整備手法の1つであり柏市は全国で 初めてこの制度を取り入れ事業を実施している。こ の手法は、街路事業と再開発事業の2つの事業の合 併的な要素を持った事業であるが、街路の整備と同 時に沿道の土地利用が有効に一体的に図れるのでま ちづくりにとっては貢献度の大きい整備手法である。

最後にこの新しい制度により事業が推進出来たこ

ているように思われる。

とは、権利者の皆様のまちづくりに対する強い意志 とご協力があったからであることをつけ加える。

がより一層有効なものにするためには補助制度の拡

充等が必要であり、要綱等の手直しの課題も残され

なお、参考までに沿道再開発型街路事業の制度概 要と実施要綱スケルトン案を以下に提示する。

しかし、今後さらに沿道再開発型街路事業の選択

\$\\^{\text{0}}\\^{ 【参考資料】

沿道再開発型街路事業 制度概要と実施要綱スケルトン案

項目	実施要綱スケルトン (案)	備考
1. 制度の目的	■都市内幹線道路の円滑な推進と良好な沿道市街地の形成促進 「都市内幹線道路の円滑な推進に当たっての課題 →現地残留希望や代替地希望への対応」	
	・望ましい都市構造への改編や、良好な市街地の形成を促進すると共に、都市交通の円滑化を図るためには、都市内幹線道路網の整備の推進が求められている。都市内幹線道路の整備にあっては、いかに円滑に用地の取得を進めるかが極めて重要な課題となっており、このためには、代替地取得の方策の充実や現地残留希望に対応し得る面整備の仕組みの活用が重要である。 ・このため、既存の事業手法の積極的活用により、これらの課題に対して早期な対応が可能である。 ・これらの情況に鑑み、これまで土地区画整理事業における公共施設管理者負担金制度を活用した「沿道区画整理型街路事業」が実施されてきた。 ・同様の主旨のもと、今般新たに都市再開発法による公共管理者負担金制度を活用した新たな制度として「沿道再開発型街路事業」が創設された。 ・以上により、街路事業による公共用地の取得方式として、「直買方式」「減歩・換地方式」「権利変更方式」の3方式(メニュー)により地権者等への多様なニーズに対処することが可能になった。	
2. 期待される効		
果	■円滑な道路用地取得による都市内道路網整備の促進と沿道土地利用の適切な誘導	
	・道路の早期整備の必要なある一定区間において道路用地を確保するのに地権者のニーズ(直 買希望or現地残留希望者)にたいして街路事業として一貫した対応が可能であり、限られた 期間においても地権者の希望にそう3方式(メニュー)の選択により公共用地の取得の担保 性が強まる ・ある一定区間の道路整備が担保されると同時に沿道地権者のまちづくりへの支援が一層可能 となる。	
3. 対象とする道 路の沿道地域の	■道路整備の緊急性があり、整備により道路交通機能の向上が見込まれ、かつ沿道土地	
条件	利用の高度化と都市機能更新が見込まれる路線で沿道地権者等の現地残留希望が高い 或る一定区間の路線。	
〈対象路線〉	・ 道路整備の緊急性は公的に公開された整備プログラム等により位置づけされた路線としある 一定区間の整備を実施することにより、道路交通機能の向上が見込まれる路線について対象 とする。	・公的に公開された整備プログラムとは、 →市街地整備基本計画街路 整備プログラム等 (cf東京都等)
(適用箇所)	・土地利用について次のような事情や特性を有している地域を対象とする。 (イ) 都市計画道路の区域内の土地所有者等の多くが現地残留について強い希望を持っている	
	地域 (ロ) 街路整備と併せて沿道地域の土地の高度利用と都市機能の更新を図る必要のある地域 (ハ) 幹線街路が未整備であることに加え、区画街路等が狭隘で交通上又は防災上支障のある 地域	
	(キ) その他街路と沿道地域の一体的整備の必要のある地域 この場合、沿道再開発型街路事業の実施について、実施地区内の土地所有者等の自発的な合 意形成をもつのみでなく積極的な働きかけを行う。	
〈適用に当たって の留意点〉	・沿道再開発型街路事業については市街地の状況、地域の土地所有者等の意向や街路整備の必要性などを考慮のうえ、施行地区を幹線街路とその沿道の小規模な地区に限って設定することも可能である。 ・なお、この様な施行地区の設定に当たっては、都市再開発法に規定する地域要件を満たし、小規模な面的整備であっても十分効果を発揮するものであること、周辺地域における将来の面的整備事業の実施に支障を生ぜしめないこと、及び市街地再開発事業は土地の合理的かつ、健全な高度利用と都市機能の更新を図ることも目的としていることに留意する。	***************************************
4. 事業の仕組み と実施手順	■当制度を実施する場合は、街路事業と市街地再開発事業双方の手続きが必要となる。	
	■ヨ神以及○大肥りる物口は、肉町学未く川肉地丹州完美来及力の十続さか必安となる。	

項目	実施要綱スケルトン(案)	備考
計画案の策定並びに説明〉	- 負担金街路事業に係る国庫補助金の交付を受けようとする公共施設管理者は対象再開発の事業計画(組合施行の場合は施行認可)決定前において計画案を作成し、街路課及び、都市再開発課に対し説明を行うものとし、事業計画(組合施行の場合は施行認可)の変更が行われる場合にも同様に取り扱うこととする。計画案の説明は当街路整備の必要性、市街地再開発の概要及び公管金の額の妥当性を説明するものであるので、原則として路線(区間)の新規要緊認時に計画案の説明を行うこととする。 ・なお、市街地再開発事業としては、技術的基準に従った良好な事業計画に基づき実施される必要があることから、計画案の説明にあたっては当然そのような拠点からの説明が必要である。	
(都市計画決定)	 当事業の対象となる路線は一般的にすでに決定されている都市計画街路でありそのうち街区全体又は、その一部区間において権利者の意向に基づき当制度が適用される場合が想定されるしたがって一般的に、当制度を適用する街区について新たに再開発区域の都市計画決定を行う必要がある。 なお、都市計画決定を行う時期はこれまでの市街地再開発事業の例による。 	新規路線に対する適用の可 否 →新規都計道路においても 適用は有り
(適用再開発事 業)	・再開発法に基づき実施されている再開発事業と対応するものは対象事業となる。	・第1種、第2種再開発事業 は対象とする。非都市計画 事業は対象としない ・施行者は再開発法の範囲で 対応する。 (ただし個人施行を除く)
(街路事業の採択)	・街路事業の採択は、それに前後して市街地再開発事業の事業計画の決定(組合施行の場合は 施行認可)が行なわれることを条件とする。	・街路事業の継続路線の場合 →現在街路事業を実施当の 路線の中でその一部を当制 度に適用する場合計画決定 可見通しにあわせて、当制 度へ切り替える。 (事業認可の変更)
〈覚書(案)の合 意〉	・街路事業の路線(又は区間)の採択後、事業認可(又は認可の変更)を行う間で、かつ、市街地再開発事業の事業計画の決定(組合施行の場合は施行認可)前において、市街地再開発事業の施行者と公共施設の管理者(街路事業者)は交換する覚書の案についてあらかじめ合意することとする。覚書は事業計画決定(組合施行の場合は施行認可)後交換する。	
く 街路事業認可又 は認可の変更〉	・街路事業認可(又は認可の変更)は、市街地再開発事業の実施の確実性を勘案し慎重に対処 することとし、権利変換(2種の場合は管理処分)後を原則とする。	事業継続路線の場合は市街地の開発事業の事業計画の
〈公共施設管理者 負担金の支払〉	・公共施設管理者負担金の支払いは、街路事業の事業認可は権利変換(2種の場合は管理処分) 後が望ましいこと及び街路事業の予算執行は原則として事業認可後になっていることから、 原則として対象再開発事業の権利変換(2種の場合は管理処分)日以降行うこととする。 ・ただし、対応工事の内容が調査設計計画である場合には、権利変換(2種の場合は管理処分) 日以前でなければならないため、公共施設管理者による支払いを必要とする場合は、建設省 街路課と協議することとする。	決定にあわせ当該地域の街 路事業認可を取得し権利変 換後に再度取得する。
〈補助金の交付〉	補助金の交付には、公管金の全体計画が覚書として交わされており、毎年度の公管金の額等が協定として締結されていることが前提である。	
〈街路用地の引渡し〉	公管金の対象再開発事業には、補助対象街路の築造・舗装工事は含まれないため、補助対象 街路の用地に係る移転工事及びそれに付随する工事が完了した場合には都市再開発法第109条 の「公共施設の整備に関する工事が完了したとき」に該当するものとして建築工事の完了公 告前に引き渡しを受け築造・舗装工事を行うことができる。	
5. 国庫補助対象	■当制度における国庫補助は街路事業による公共施設管理者負担金の制度の範囲内において対応する。	- 一般会計補助はなし
〈採択条件〉	・沿道再開発型街路事業に係る国庫補助は、次の(イ)から(・)の要件に該当すると認められる場合に、公共施設管理者たる地方公共団体等を交付対象として行うものであること。 (イ) 対象再開発街路事業の施行地区内の幹線街路等が都市計画街路事業の国庫補助採択基準に適合するものであること。 (ロ) 対象再開発街路事業が都市再開発課所管市街地再開発補助事業の現行の採択基準に原則として適合しないものであること。 (ハ) 対象再開発街路事業の事業計画における公共施設管理者の負担金の額が妥当であることなお、市街地再開発補助事業の選択基準に適合していても、諸般の事情により負担金街路事業による採択を希望する場合には、都市再開発課と街路課の協議により対処することとする。	
〈公共施設管理者 負担金の範囲〉	1000mm 200mm 200	→路線の測式の過一部として の適用は可能 ・公共施設管理者負担金算出 対象となる街路の要件につ ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

シリーズ まちづくりと街路

2 熊本市の路面電車と街づくり

●熊本市都市整備局 計画部長 **及** 川 理

1. はじめに

本市は、九州のほぼ中心に位置している。九州の 陸の大動脈 J R 鹿児島本線の中間点は熊本駅であり、 これより豊肥本線、三角線が分岐しており、また門

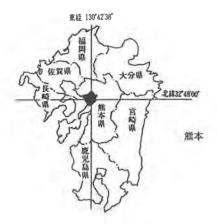


図-1 九州における熊本市の位置

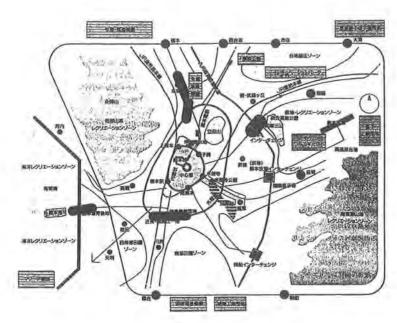


図-2 総合計画のマスタープラン

司〜鹿児島を結ぶ国道3号と大分〜長崎を結ぶ国道57号が本市で交差している。

さらに本市を貫通する九州自動車道が平成7年7月、人吉~えびの間の開通により、青森~鹿児島・宮崎まで開通をみるなど、地理的に九州の中央にあって交通の要衝的位置にある。

本市の街づくりは、1588年に肥後の国主として 入国した加藤清正公が、関ヶ原の合戦以後、街割 (今でいう都市計画)を行い、熊本城を中心とした 城下町の経営に着手し、併せて治水等の土木事業に より熊本の街並みの基礎が形成された。

以後、熊本城を中心とした城下町として発展を続け、明治22年の市制施行当時、人口4万3千人、面積5.55kdであったものが、現在、人口65万7千人、面積266.25kdと九州の中央に位置する地方中枢都市として発展している。

こうした中、本市では、来るべき 21世紀に向けて、『ヒューマンシティくまもと』の基本理念のもと、「水と緑の人間環境都市」「いきいきとした市民福祉都市」「活力あふれる交流拠点都市」「風格ある文化創造都市」を都市像に掲げ、さらなる発展を目指しているところである。

2. 熊本の路面電車

(1) あゆみ

本市の路面電車は、大正13年 (1924年)に、「陸軍歩兵第23 連隊の郊外移転事業」、「上水道 事業」とともに、大正の3大事業 として開業したものであり、その 後の本市の飛躍的発展の礎となったものである。同年8月1日、熊本駅〜浄行寺、水道町〜水前寺の2系統を15台でスタートした市電は、予想以上に人気を集め、同年11月には、3台を増車している。

その後、路線の延伸や複線化を進め、昭和34年に7系統、路線長25.0kmとなり、昭和38年には、年間乗客数42,475千人とピークを迎えた。

しかしながら、その後、昭和30年代後半からのモータリゼーションの進展や軌道への自動車乗り入れなどにより、昭和40年の川尻線の廃止を皮きりとして、次々と路線を廃止し、現存する2系統、12.1 kmのみの運行となっている。

また、本市の交通事業は、昭和48年に財政再建団体の指定を受け、再建計画の中で、「昭和53年までに、他の代替交通機関に切り替えること」とされた。しかし、モノレールなどの基幹交通手段を導入するには、財政上の問題があり長期的課題であること、さらに第一次オイルショックによるエネルギー問題などから、市電廃止が見直され、昭和54年3月に健軍線、12月には上熊本線について、

「軌道事業を当分の間存続する」という再建計画の 変更が市議会において可決された。

その後、車両の冷房化、電停の改良、新型電車の 導入、電車接近表示器の設置などサービスの向上や 輸送力の向上に努めている。また、ここ10年間で 市内における四輪自動車登録台数が1.61倍に急増 し、交通混雑が深刻化するなどにより、市電の定時 性が見直され、年々、その乗客数は増加傾向にある。

[現在の運行状況]

·営業キロ数: 12.1 km

· 系 統:田崎橋~熊本駅~健軍町

・車両数:ボギー車38両、連接車8両(4編成)

・運転間隔:ラッシュ時2.5分、昼間時3.5分

上熊本駅前~健軍町

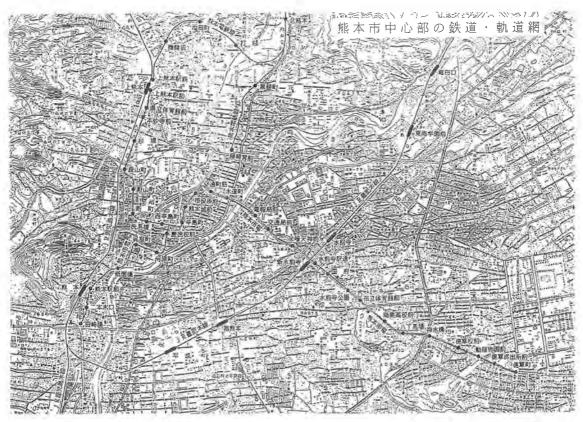
・ 建塩间隔 . ノ ノ ノ エ 時2.0万、重 同 時3.0万

·年間乗客数:平成2年度 9,003千人

平成4年度 10,003千人

平成6年度 10,083千人

平成8年度 10,510千人



図一3 中心部の軌道ネットワーク図

(2) 市電の果たす役割

本市においては、JR、私鉄、市電と鉄軌道の既存ストックはあるものの、鉄道は都心部に直接アクセスしておらず、軌道系交通としては市電が唯一のアクセス交通機関であること、近年の本市における市街化は、東部から北部地域にかけて著しく進行しており、市電の位置する方向とずれが生じていること、また鉄軌道系相互また鉄軌道系とバスの結節が悪いことなどにより、公共交通の利用交通手段別構成は鉄軌道の割合が低く、バスが主たる公共交通機関となっている。

しかし、バス交通は近年の交通混雑の激化により、 定時性の確保ができず、年々、利用客数は減少して いる状況にあり、唯一の都心部アクセス交通機関と しての市電の果たすべき役割は年々重要になってき ている。

(3) 超低床式電車の導入経緯

本市総合計画において、道路網の整備とともに、 公共交通機関の強化を掲げており、そのひとつとし て、高速軌道化の検討とともに、人にやさしい乗り 物への転換を図ることとしている。

平成2年度から、交通局において、路面電車の活性化、将来の高速軌道化についての研究を始めたが、その中でヨーロッパをはじめ世界各地で導入されているLRT(ライトレールトランジット)が市電の将来の姿として一番ふさわしいのではないかと考えられ、LRTでは客室の床高がすべてにわたって35cm程度というノンステップの超低床車両を採用している都市があり、これからの高齢化社会に向けて、我が国においてもできるだけ早い時期に導入すべきではないかと考えられた。

超低床車両は、開発の費用や期間に比べて、我が国における需要の見込みが少ないため、日本のメー

カーでの生産は難しく、そのため、 平成6年12月、ドイツの車両 メーカーであるADトランツ社が 開発した100%低床車両を日本向 けに設計変更した上で、日本の メーカーが製作する提案書が提出 された。

その後、様々な方面から技術的 な検討を行い、我が国でも走行で 超低床車両







合(部)



〈車内〉

きる見通しがついたので、平成8年6月27日付けで(株新潟鉄工所と超低床車両製作の契約を取り交わした。

車両は、平成9年3月末に完成し、4月26日にはじめて熊本にお目見えし、5月から6月にかけて 試験走行を重ね8月2日から営業運転を行なってい

	(従来車両)	(超低床車両)
• 車両構成	ボギー車	2 車体連接車
• 車 長	12.0~13.7m	約18.5m
•車 幅	約2.35m	約2.35m
• 車 高	約3.85m	約3.5m
• 床 高	72~85cm	全面低床36cm (乗降口では30cm)
	1 A 7	電停では段差12cm
+ 装 備		リフトを装備し、車椅子対応可能
* 乗降扉	0.8~1.4mの引き戸または折戸	約1.3mの両開きプラグドア

図ー4 車両諸元の比較

る。

(4) 超低床式電車の導入効果

この超低床式車両は導入以来、体の不自由な方や 高齢者のみならず、一般の健常者の方々にも乗りや すいものとして大変好評で、また、行政機関やマス コミ等各方面から多大の注目を浴びているところで あり、どちらかと言うと、今まで、自動車交通の邪 魔者扱い、いうなれば日陰の存在と考えられていた 路面電車に世間の目が注がれ、その存在意義が広く 市民をはじめ各方面に認知また認識されたことは大 きな成果と考える。

また、日本大学新谷教授を委員長に迎え、国、県、県警、市さらに各交通事業者を構成メンバーとして、 熊本都市圏における公共交通のあり方を検討していた「熊本都市圏公共交通検討専門委員会」における 検討結果である『中長期的には、市電をグレード アップしていく』という方針を実践するうえで大き な一歩を踏み出したものと考えることができる。

(5) これからの街づくりと路面電車

欧米での事例を見るまでもなく、これからの都市 交通政策においては、自動車交通から公共交通への 転換を促進すること、すなわち交通需要マネジメン トの施策展開がますます重要となってくる。

そこで、鉄道・路面電車・バスなどの公共交通機関の利便性向上や機能向上により、人にやさしく使いやすい乗りものとし、もって公共交通機関の利用促進を図り、自動車交通と公共交通の適切な役割分担によって、都市内の交通課題に対処していくことが肝要となる。

したがって、これからの街づくりを考えるうえでは、公共交通機関は、道路や公園と同様に都市における装置のひとつであるという考え方のもとに、計画立案することが重要であると考える。

このような考え方を成立させるためには、「人間 生活に欠かすことができないサービスの供給は、公 共側の責務である」という欧米では一般的となって いるPSO(パブリック・サービス・オブリゲー ション)の思想の普及が不可欠ではないかと考えて いるところである。

3. おわりに

本市は自動車交通への依存度が高い都市であるが、 一方、路面電車が市中心部とJR熊本駅、郊外を結 んでおり、利用価値が高く、また、バスが市中心部 とあらゆる方向の郊外部を結んでいることが特徴で ある。

本市の貴重な軌道系交通機関である市電は、これからの高齢化・福祉社会への対応を考えたとき、交通弱者にとってますます重要な交通手段となるものと予測され、また地球環境保全の観点からみれば、省エネルギーで無公害の地球にやさしい乗り物として、21世紀へ向けた重要な公共交通機関としての役割はますます大きくなるものと考えられる。

一方、国におかれては、欧米で活用されている路 面電車を見直され、先の都市計画中央審議会の答申 によれば、「地方中核都市での基幹的公共交通機 関」と位置づけられているところであり、路面電車 の活性化に向けた各種施策を展開中である。

したがって、本市においても、総合計画で掲げている「人にやさしい乗り物への転換」を目指して、 今後とも、努力して参りたいと考えている。

【参考文献】

「熊本市電 70 年」: 細井敏幸 著 「図説 熊本・わが街 | : 熊本日日新聞社

シリーズ アンダーグラウンド

街路事業における用地補償費の経済効果

●建設省都市局街路課

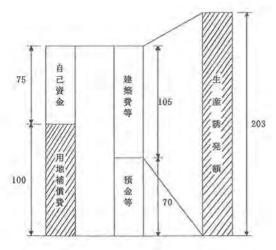
1. はじめに

従来、街路事業は事業費に占める用地補償費のウエイトが相対的に高いため、他の公共事業と比較して、経済効果が小さいとみなされている。そこで、街路事業における用地補償費の経済効果を適切に評価することを目的として、東京都の協力のもと他日本プロジェクト産業協議会において行われた調査の結果について紹介する。

2. 調查方法

本調査は、(社日本プロジェクト産業協議会が日端 康雄慶應義塾大学教授に顧問、大西隆東京大学教授 に座長をそれぞれお願いして設置した街路整備効果 研究会の中で行われたものである。

本調査では、以下の2項目について調査を行って いる。



☆ 平成3年度東京都街路事業(区部)の用地補償費を対象に関査。 (調査対象母数895、有効回答サンプル数266)

図-1 用地補償費を契機とする建築行為の生産誘発効果

一つは、用地補償費の生産誘発に関する調査である。東京都が平成3年度に23区で実施した街路事業を対象に、地権者に支払われた用地補償費の、支払い後2年間での使途状況をアンケート調査により把握している。また、得られた使途構成のうち建築等の投資的経費に、平成2年度建設部門分析用産業連関表における逆行列係数を乗ずることにより、生産誘発効果を算出している。

もう一つは、沿道土地利用の高度化に関する調査である。昭和61年から平成8年まで街路事業を実施した国道17号(北区滝野川五丁目〜滝野川六丁目:延長約800m)の沿道を対象に、建物登記簿等を用いて土地利用の高度化の変遷を把握している。

3. 調査結果

用地補償費の生産誘発に関する調査においては、 次のことが明らかとなっている。

図-1は用地補償費による生産誘発効果を指数で示したものであるが、これによると、用地補償費を受け取った地権者は、新しく建物を建てる割合が多く、そのために用地補償費だけではなく自己資金も追加投資している。そのため、用地補償費を100とした場合、建物の建築等の投資的経費の使途は105となっている。この結果、生産誘発効果は203となっており、このことから、用地補償費の割合が多い街路事業においても、用地補償を契機とする建築行為等の生産誘発効果が約2倍あることがわかった。

また、沿道土地利用の高度化に関する調査では、 以下のことが明らかとなっている。

図-2は、調査区間において街路事業開始以前の昭和61年と、概ね用地取得が完了している平成7年について、それぞれ沿道建築物の状況を図に示し

[☆] 建築費等の乗数は平成2年度建設部門分析用産業連関表における逆行列係数による。

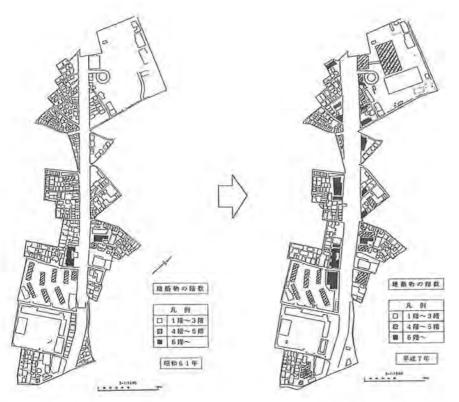


図-2 沿道建築物の変化

たものである。これによると、昭和61年は沿道には6階以上の建築物はほとんどない状況であったものが、平成7年には6階以上の建築物が特に沿道1列目に多数建築されていることがわかる。また、調査区間の沿道1列目について平均階数を調べたところ、沿道1列目では昭和61年には2.4階であったものが平成7年には4.7階と約2倍に増えていた(表-1)。

このことから、街路事業は沿道

の土地利用を高度化させ、土地の経済効率的な利用を促進させる効果を生みだしていると考えられる。

今回の調査結果から、用地補償費の割合が多く経済効果が小さいと思われている街路事業においても、用地補償費の約2倍に相当する生産誘発効果があること、また、街路事業の実施により沿道の土地利用が高度化され、土地利用の経済効率を上げる効果が

表-1 沿道建築物の階数の変化

(単位:棟数)

	(一压:1/4双/					
		昭和61年			平成7年	
	1列目	1列目以外	合 計	1列目	1列目以外	合 計
1~3階	62	363	425	24	226	250
4~5階	2	8	10	12	10	22
6~9階	0	0	0	8	0	8
10階~	66	371	437	51	236	287
平均階数	2.4	2.0	2.1	4.7	2:1	2.6

- 注1) 国道17号線(北区滝野川五丁目~六丁目)の沿道とその裏にある公道で囲まれた街区を対象。
- 注2) 本街路整備事業は、昭和61年から実施され、平成8年ではほぼ用地取得が終了している。
- 注3)沿道1列目とは、国道17号に面している敷地。
- 注4) 住宅地図よりデータ作成。

あることが明らかとなった。

なお、本調査では、街路事業の効果は交通改善効果や上記の経済効果以外にも、防災性の向上や都市景観の向上など、様々な効果があると考えられ、今後はこうした効果を総合的に評価していくことが必要であるとしている。

街路課としても、今後ともこうした評価が積極的 に行われるよう努力して参りたい。

トピックス

ムーバス快走す

●武蔵野市建設部交通対策課 課長大竹正孝

1. はじめに

社会の高齢化が着実に進んでいる。2010年代は 団塊の世代が高齢者の仲間入りをし、高齢者比率が ピークに達すると言われている。自らハンドルを握 るのを止める層が多くなる高齢社会は移動手段とし てのバスの比重がより一層高まる社会であろう。し かし、今日のバス事業の現況は、近年のモータリ ゼーションの進展を受けて、多くの地域で苦戦を強 いられている。その様な中で、武蔵野市はコミュニ ティバスの運行を計画、平成7年11月26日から JR吉祥寺駅東側地域に短距離・地域循環型のコ ミュニティバス1号路線を開設した。本文は、本市 のコミュニティバス「ムーバス」の構想から路線開 設までの経過とバスシステムの概要を紹介する。

*「ムーバス」は本市のコミュニティバスの愛称である。 英語で動くを意味する「ムーブ」と私たちを意味する「ア ス」とを組み合わせ、バスと語呂合わせした造成語。

2. ムーバス構想の背景

構想の発端は8年程前に土屋正忠武蔵野市長に届いた高齢の女性からの一通の手紙である。「吉祥寺に出たいのですが、足が悪くなってバス停までが遠くなってしまいました。自転車は怖くて乗れません。街に出たいのですが…」といった内容であった。

武蔵野市第3期基本構想・長期計画(平成5年度~平成16年度)策定の前段として開催(平成2年12月)されたシンポジウム「武蔵野市の未来都市型を語る」の中で、市長は「大型バスと自転車・歩きの中間のシステムというのは考えられないか。駅の近くに住みながら自転車にも乗れない人は交通過疎といえる。幹線道路からワンランク下がった道路に近々距離中型バスを走らせたい。」と発言。本市のムーバスシステムの開発はこのシンポジウムからスタートしている。

3. ムーバス運行までの経過

1) 市民交通システム検討委員会(平成3年10月~平成4年8月)の提言

本市は長期計画策定にあたって四つの専門委員会 を設置したが、「市民交通システム検討委員会」は その中の一つで、高齢化社会に対応した交通システ ムの整備を提言することが目的である。この委員会 は報告書で、段差解消、ポケットパークなど高齢者 を取巻く既存の交通環境改善の提案とともに新しい 交通対策の一つとしてコミュニティバスの整備を提 言。この提言が本市の長期計画課題となったもので ある。提言における整備計画の概略は、目的を「バ ス交通の空白・不便地域の解消 | とし、単なる路線 バスではなく「地域内のゾーンバス」と位置付け、 バスシステムを、①乗り降りしやすい公害の無い小 型バスの導入。②駅と短時間で結ばれ事業採算性の 高い運行ルートの選定。③運行時間は8時から18 時とし運行回数は1時間4本の15分ヘッドを基本 とする。④1回100円、1ケ月1,000円などわか りやすく安い料金制の導入等を提案。

2) コミュニティバス実施検討委員会 (平成5年6月~12月)

この委員会は、コミュニティバスの運行計画を具体化するために設置したものである。あらためて運行候補エリア住民へのグループインタビュー調査やアンケート調査を行い、①予定ルートの選定、②利用者数の検討、③事業採算性の検討等を行い、コミュニティバスの実施計画概要と5項目のコンセプトを報告書として提出。

3) コミュニティバス推進委員会(平成6年7 月~12月)

この委員会は、①事業主体と運行形態を決めて免 許の申請を行う。②採算性を検討して料金や費用の 負担を決める。③運行路線を確定 して交通環境を整備する。④バス 車両を開発する一等の課題を解決 するために設置したものである。 距離は短いが今時100円の運賃 で、小型とはいえ狭い住宅地内の 道路に路線バスを走らせるという のは前例がないことである。①~ ③については、バス事業者、関東 運輸局、警視庁との協議に時間を 要したが、高齢化社会に対応した 地域交通の必要性に対する理解を 得て解決をみた。④については幸 運にも日野自動車で小型バスの開 発が進んでいたため解決すること ができた。

4. ムーバスシステムの概要

バス停まで歩いても抵抗がない距離を直線にして 300 mと考えると、市内のほとんどの地域がその範囲にはいる。しかし、一部にはそれ以遠のバス空白地域が残されており、さらにバス停は近くてもバスの運行回数が1日100本以下の不便地域もある。

1号路線は、複数あるバス交通の空白・不便地域



写真-2 運行開始まもなく、ムーバスは市民の足として 定着した。



写真-1 住宅地の狭い道路を小回りよく走るムーバス

の中で、最も高齢者比率の高かった吉祥寺駅の東部をエリアにした。一周約4.2km、右回りの一方向を25分で循環運行する。料金は大人も子供も100円。就学前児童は無料である。現金か専用の回数券を使って利用することとなる。車両は、全長6.99m、全幅2.06mの小型バスで、定員は座席15人、立席13人、乗務員1人の29人乗りである。バス停は高齢者の歩行距離を考慮して200m間隔を基本とし17箇所設置している。狭い住宅地内の道路を走行するため、排気ガス浄化装置を路線バスでは初めて装備した。電動補助ステップで乗り降りし易く、しっかり握れる細い握り棒(2.8cm)、肘掛け付のセパレートシート、座った位置でおせる降乗合図ボタンなど使い易さの工夫をしている。

運行は、道路運送法第4条による一般乗り合いで、 関東バス㈱が本市との運行協定に基づき補助を受け て運行している。車両 (3台) 購入、バス停施設の 設置等イニシャルコストは本市が負担し、関東バス ㈱に無償貸与している。

5. 運行実績

利用者の範囲をバス停から200 m、1日752人と予測したが、運行を開始して3カ月後にはこの目標値を、8カ月後には1,000人を突破している。だが、一般路線運賃の半額であることから、運賃収入だけでは運行経費を賄うまでには至っていない。平成7年度は、運行経費1,902万円、運賃収入1,110万円で市の補助金は792万円となった(補助

表一1 ムーバス運行実績(平成7年11月26日から)

	乗 客 月 計	月 計 平 均 / 日	乗客月 計/便	回数券 比 率
7年11月	3, 159	631.8	16.45	12.2
8年1月	25,603	825, 9	20.14	27.4
3 月	29, 221	942.6	22.99	30.7
5 月	29,833	962.4	23.49	34.2
7月	34, 951	1,127.5	27.50	35.0
9月	33,609	1,120.3	27.32	34.6
11月	32, 566	1,085.5	26.48	37.5
9年1月	30,696	990.2	24.15	37.7
3月	32,977	1,063.8	25.94	35.8
5月	32,803	1,058.2	25.81	37.9

表一2 バス停までの距離

100m以内	47%
100~200m	28%
200~300m	12%
300m以上	9 %

表一4 外出回数の変化(運行前より増えた割合)

30 歳未満	12%
30~49 歳	39%
50~64 蔵	45%
65~79 歳	53%
80 歳以上	70%

率 41.6%)。平成 8 年度は、運行経費 5,600 万円、 運賃収入 3,700 万円で市の補助金は 1,800 万円と なっている(補助率 32.4%)。運行実績は表-1 6. OD調査の結果

のとおり。

平成8年2月に行ったフォローアップ調査の結果 によると、

*利用者エリアはバス停から200 m以内の人が75%、300 mまでだと87%であった。(表-2)

*利用の理由は、既存バスの抱えている課題を鋭く 指摘した結果となっている。(表-3)

表一3 利用の理由

バス停が近い	80%
料金が安い	75%
ほぼ時刻表どおりに来る	58%
買物で荷物が多いため	42%
特に雨や雪の日に	35%
乗り降りがしやすい	33%
特に風や寒い日に	24%
ドライバーが親切	18%
街を眺められて楽しい	14%
自転車に乗れないため	12%
足や体が弱いため	11%

*外出回数の変化では、高齢になるほど外出の機会が増えており、ムーバスの導入効果をストレート7. おわりに

に反映している。(表-4)

高齢者は、家の中でじっとしていて動かない世代と捉えがちであるが、むしろ逆である。本市の事前調査では、高齢者の95%が交通手段さえあれば外出したいと答えており、ムーバスの利用状況はその調査を立証する結果となっている。ムーバス2号路線は、本年度中の路線開設を目指して、現在準備を進めているところである。



フィリピン大学 交通研究センター20周年

◆東洋大学国際地域学部 教授 (前NCTSチーフアドバイザー) 小 浪 博 英

1. はじめに

フィリピン大学交通研究センター(NCTS)が、 前身の道路交通訓練センター(TTC)の設立から 数えて20周年を迎え、1997年3月7日、ケソン 市のデイリマンキャンパスにあるNCTSの建物で記 念式典を行った。本報告はこの20年を振り返ると ともに、最近の話題を紹介しようとするものである。

2. フィリピン大学の概要

フィリピン大学は、文学、哲学、科学、芸術の分野で、年齢、性別、国籍、宗教、政治的所属に関係なく、優れた学生を世に輩出するため、1908年に設立された。本年6月18日で89周年を迎えたが、この間に5つのキャンパスとひとつのオープンユニバーシティを持つまでに発展してきた。UPの旗艦と呼ばれているデイリマンキャンパスはケソン市にあり、493 haの広大な敷地の中に、法学部、文学部、経済学部、工学部、理学部、都市・地域計画学部などを擁し、約23,000名の学生がここで学んでいる。1995年の卒業生は学部2,616名、大学院



写真-1 20周年記念式の準備が進むNCTS (1997年)。 (左からマニー、中野三男、長沢利夫の各氏。)

666名である。ロスバニオスキャンパスはマニラから南へ数十キロ行ったところにあり、面積 14,600 ha、学生数約 9,000名で、農学部、林学部、芸術学部、人類学部などがある。マニラキャンパスはマニラ市内で、面積 16 ha、学生数 4,500名、医学部、薬学部、総合病院等がある。ビサヤキャンパスはセブ校舎とタクロバン校舎とに分かれており、面積 1,637 ha、学生数 5,300名、水産学部、芸術・科学学部等がある。ミンダナオキャンパスは 1996年の開設で、面積 8,000 ha、都市・地域計画学部のディプロマコースなどがある。オープンユニバーシティは日本でいう通信教育である。全体では学生総数 45,800名、内大学院生 9,350名、外国人 582名(1996年 8 月現在)である。また、学生の内三分の二は女子学生である。

教師陣をみてみると、Professor 511名、Associate Professor 704名、Assistant Professor 1,227名、 客員教授69名である。

1909年以降、1996年9月までの学位授与総数は188,091名になる。

3. TTCの設立

1970年代、マルコス大統領が就任して2期目に入ろうとするとき、マニラ都市圏の交通に関する技術協力が開始され、建設省を中心に何組かの調査団が派遣された。それらの結果、技術協力を行うについても、先ず受け皿としての人材の育成が急務であるということになり、公共事業省、運輸・通信省、フィリピン大学の協力の下にTTCがフィリピン大学の特設機関としてデイリマンキャンパスに設置された。1977年のことである。フィリピンは現在においても技術者が少なく、人口当たりの大卒技術者・

科学者数は、日本やアメリカの三十~四十分の一、 NIES諸国と比較してもおよそ二十分の一しかいな いといわれている。ましてや20年前であるから、 TTCの初期のころは、車線とは何で、レーンマーキ ングとは何かというところから議論は始まったので ある。長期専門家は、チーフアドバイザー、交通計 画、交通工学、交通管理の各専門家、およびJICA 調整員であり、主として官庁の交通担当者、軍及び 警察の交通担当者に対する研修の実施と交通に関す る調査研究の推進が任務とされた。フィリピン側で 建設することとされた建物の予算がなかなか確保で きないなど多くの困難の中で、初代チーフの石戸明 氏を始め、各専門家の努力により何とかTTCを軌道 に乗せることができた。写真-2および写真-3は このプロジェクトタイプ技術協力の終わりに当たる 1983年、当時のTTCの建物で行われた感謝式での スナップである。

1983年からはプロジェクトタイプではなく、単なる長期専門家の派遣という形で技術協力が続けられた。これと同時に、従来、建設省、警察庁が日本側の担当であったが、TTCを単なる研修機関ではなく、いずれアカデミックユニットにしようという構想のもとに、建設省と文部省が担当することとなった。この時から1992年のNCTSの設立までの期間をTTCの第2期とみることができる。この間は、1984年、職員によるTTC所長の排斥、1986年、市民革命によるコラソン・アキノ氏の大統領就任等、予期できない事件に遭遇し、アカデミックユニットにするための計画が大幅に遅れることとなった。



写真-2 感謝式におけるダンス運輸通信大臣と大川大使 (1983年)。



写真-3 初代専門家の一人故松原重昭氏と談笑する秘書 のテシーと筆者(1983年)。

4. NCTSの設立

TTCはフィリピン大学の特設機関であり、予算上は公共事業省と運輸・通信省に属していたため、アカデミックユニットとして大学院を設置するためには、これをフィリピン大学の通常の機関とする必要があり、そのための準備が1982年から着々と進められていた。大学院設置のための要求を最初にフィリピン政府ならびにJICAに提出したのは1982年であったが、前述のような諸般の情勢により1992年まで待つこととなった。

1992年、NCTSはフィリピン大学の通常の機関 として認められ、予算もフィリピン大学の予算と なった。しかし、人材の不足等により独自の学部を 持つには至らず、大学院の授業は、工学部、都市・ 地域計画学部の教授、助教授のポストをもらった教 官が、NCTSの建物で授業を行うという形をとり、 これらの教官とNCTSが独自に有する研修、訓練、 調査部門の職員とが一体となって全体の運営にあた るということとされた。大学院は工学部において工 学修士(交通工学専攻)、都市・地域計画学部にお いて都市・地域計画学修士(交通計画専攻)が設け られ、それぞれ5~10名の入学定員とし、2年間 のうちに修士論文を書いて終了することとされた。 また、
財計量計画研究所をはじめとする在日関連財 団、協会等のご厚意により、毎年10名、2学年20 名分の奨学金が用意され、優秀な学生を獲得するた めの貴重な資金となっている。

このプロジェクト方式技術協力は 1992 年度から 1996 年度までの 5 年間とされ、最終年度である 1996 年 11 月、プロジェクト評価がなされた。その 結果は、大学院教育、訓練コースともに充実してはいるが、データベースの構築、修士以上の学位を有するフィリピン人スタッフの確保、財政基盤の強化等について更に2年間のフォローアップが必要であるということとなった。特にフィリピン側スタッフの学位の取得については、最短で修士2年、博士5年を要するため、もともと5年間のプロジェクト期間中に完了できるはずはないものであったが、2年間のフォローアップが認められたため、現在日本に留学している6名のうち2~3名は期間中に学位を取得して帰国できる目途がたち、大きな危機をひとつ乗り越えることができたといえよう。

5. 多くの交通プロジェクトとNCTSへの期待

図-1は1996年のメトロマニラの交通網を示している。TTCが設立された1977年と比べるとLRT1号線がタフト通りに開通したこと、C-5がその姿を現してきたこと、C-4がパサイ市でロハス大通りまで完成したこと、図には表現されていないが、各所に道路の立体交差が新設されたことを指摘する

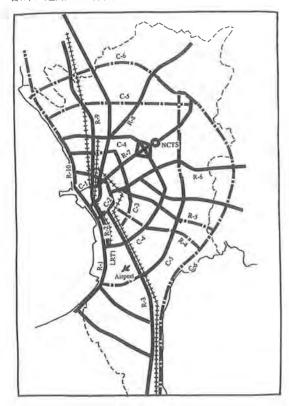


図-1 メトロマニラの道路・鉄道・軌道

ことができる。しかしながら、この間自動車保有台数は毎年 $10\sim20\%$ の勢いで増加を続け、自動車交通の渋滞は年々ひどくなっていることは明白である。また、LRT 1 号線も 1 日 $30\sim40$ 万人を運び、輸送力の限界といわれている。雨の日などは乗るまでに 30 分以上待つことも珍しくはないようである。空港利用者数も大幅に増加し、空港周辺は慢性的渋滞を呈している。

これらに対処するため、メトロマニラ開発庁 (MMDA)を中心に多くの交通プロジェクトが推進されており、TTC設立時と比べると隔世の感がある。それらは次のとおりである。

- (1) サウススーパーの上に高架道路を建設し、 EDSA、ボニーファーショー再開発地区ならびに 都心と直結する。なお、アヤラ財団はボニー ファーショー地区に、マカテイにある現在の事務 所街の規模を上回る新しい事務所街を建設するこ ととしている。
- (2) C-5を完成させるとともにC-6に着手する。
- (3) キャビテ方面へのシーサイド高規格道路、および、 $\mathbf{R}-10$ の整備を促進する。
- (4) EDSAにLRTを高架で走らせる。なお、EDSA には高架道路の計画もある。
- (5) マニラ市からクバオ、オルテイガス、ケソン方 面への鉄道・LRTを建設する。
- (6) マカテイのボニーファーショー再開発地区からマニラ市を通り、クラーク基地に至るノースレールを建設する。
- (7) クラーク空港を国際空港として拡張整備する。
- (8) LRT 1号線の輸送力を増強する。



写真-4 挨拶するリック・シグアNCTS所長。



写真-5 シンポジウム風景。(左からカル運輸・通信省次官、長沢部長、DOTC大臣、エンカルナシオン公共事業省次官。)

(9) 南部国鉄線の改良を進める。

6. おわりに

このような多くの交通プロジェクトが進められている現在NCTSに対する期待はますます高まっており、20周年記念行事として開催された「21世紀の交通」をテーマとするシンポジウムにおいても、活発な議論の中でNCTSへの期待の大きさを感じさせる発言が随所にみられた。シンポジウムには運輸・通信大臣、公共事業省次官、運輸・通信省次官、建築研究所長沢利夫第6部長(当時)、NCTS所長が加わった。(写真-4、写真-5)

フィリピン大学リャグノ学長(写真-6)は1996年10月、任期3年の予定で着任し、着任直後からNCTSを全面的に支援することを約束するとともに、ハビエール総長にも積極的に働きかけをしてくれている。例えば、「将来は博士課程を新設し」などと言おうものなら、総長から「それはいつか、もっと早められないか」と矢継ぎ早の質問が飛んで



写真-6 NCTSの重要性を説くリャグノ学長。



写真-7 変貌するオルテイガス。

くる状況である。これも大学当局のNCTSに対する 期待の大きさを表しているものである。

写真-7はオルテイガスの1997年1月の様子であるが、このようなフィリピンの急激な発展を支える交通施設の整備を効率よく進めるためには、NCTSにおける博士課程の新設はもちろん、NCTSが一日も早く財政基盤を確立し、フィリピン全体に対する交通政策の中枢となっていかなければならない。



○発行図書のお知らせ

「新時代のまちづくりみちづくり」一安心で豊かな都市をめざして一

- ◆監修/建設省都市局 ◆B5版·定価4,800円
- ◆編著/都市整備研究会 ◆発行/大成出版社

□平成9年6月に都市計画中央審議会より答申された「『安心で豊かな都市生活を過ごせる都市交通及び市 街地整備のあり方並びにその推進方策は、いかにあるべきか』について」は、急速な社会情勢の変化の中で、 生活の質の向上を目指した都市整備により、安心で豊かな都市生活の実現に向けて、今後の都市像のグラン ドデザインと新しい時代の市街地・都市交通の姿を示すものです。

□本書は、この答申の内容について、図表等を混じえながら、わかりやすく解説するとともに、関係資料も 併せて掲載した都市計画、都市整備に携わる全て方々の必携の書です。

本書の内容を検索しやすいCD-ROMにも収録した画期的な図書です。

□目次内容

第1編 解説編

- | 都市をめぐる社会経済の動向と都市整備の基本戦略
 - 1 社会経済の現状と動向
 - 1) 地球時代
 - 2) 人口静止時代
 - 3) 都市の安全
 - 4) 社会連携
 - 5) 都市の個性と活力
 - 6) 生活の豊かさと市民参加
 - 2 都市整備の方向性
 - 1)量的拡大から質的充実へ
 - 2)連携と交流
 - 3)公民の協同と役割分担
 - 3 都市整備の進め方の改革
 - 1) ビジョンの策定と実現
 - 2) 既存ストック活用の重視
 - 3)総合的・効果的な事業の展開
 - 4) 地方分権型社会における地域の選択と国の 支援
- II 目指すべき都市のあり方
 - 1 都市に求められる機能
 - 1) 安全な生活空間
 - 2) 環境と調和した空間
 - 3) 都市活力を創出する空間
 - 4) 個性的で魅力のある空間
 - 5) 多世代が安心して便利に暮らせるコミュニ ティ空間
 - 6) 人や情報が交流する空間
 - 2 都市の将来像
 - (1) 大都市圏
 - (2) 地方都市圏
 - 1) 地方中枢都市及び地方中核都市
 - 2) 地方中小都市

Ⅲ 市街地整備のあり方及び推進方策

- 1 総合的な市街地整備のあり方
 - (1) 既成市街地の再生・再構築
 - 1) 地方都市の中心市街地の再構築
 - 2) 密集市街地の整備
 - 3) 大都市の中心市街地の再整備
 - (2) 拠点市街地の整備
 - (3) 田園市街地の整備
- 2 市街地整備推進の基本的視点
 - 1) 公民の合意プロセスの重視
 - 2) 市街地整備に関するルールの確立
 - 3)整備手法の充実と改善
 - 4) 関連事業の重層的実施、施策連携
 - 5) 広域レベルと地区レベルの調和
 - 6) 地域のマスタープランの充実
- 3 具体的施策と推進方策
- (1) 公民協同のまちづくりシステムの確立
- (2) 市街地整備主体の充実
- (3) 市街地整備手法の多様化・柔軟化
- (4) 関連施策との連携による総合的なまちづく りシステムの確立
 - 1) 土地利用計画との連携・連動方策の確立
 - 2) 福祉・教育等生活関連施策との連携
 - 3) 整備プログラムに基づく実施
- (5) 新たなニーズへの対応
 - 1) アーバンデザイン手法の導入
 - 2) 環境・エネルギー対策等の新しい技術を 組み込んだ市街地整備の推進
- IV 都市交通のあり方及び整備推進方策
 - 1 都市交通施策の基本的方向性
 - 1)利用者からの発想(モビリティの確保)と生活者からの発想(良好な環境の形成)
 - 2)都市交通のサービス水準と負担の関係の明確化
 - 3) 施策の総合的な展開

- 4) 広域レベルと都市・地区レベルの調和
- 2 総合的な都市交通のあり方
- (1) 歩行者・自転車交通のネットワーク形成
- (2) 公共交通の「都市の装置」としての整備
- (3) 自動車交通の円滑性確保と適正化
 - 1) 幹線道路網の形成
 - 2) 円滑な交通確保のための道路構造対策
 - 3) 自動車交通の適正化
 - 4) 駐車場整備の推進
- (4) 物流交通の整序
- (5) 地区交通の再構築
- (6) 道路と沿道の一体的整備
 - 1) 幹線道路と沿道市街地の調和
 - 2) 沿道を含めた道路景観の改善
- (7) 都市の規模・特性に応じた都市交通体系の 形成
 - 1) 三大都市圏中心部
 - 2) 三大都市圈郊外部
 - 3) 地方中枢都市圏
 - 4) 地方中核都市圏
- 5) 地方中小都市圏 3 総合都市交通計画の充実
- 4 具体的施策と推進方策

- (1) 歩行者空間の立体的整備の推進
 - 1) 交通結節点の立体的整備
 - 2) 歩行者動線の立体的整備
- (2) 公共交通の成立基盤整備の推進
- (3) 幹線道路の計画的整備と沿道一体整備の推 進
 - 1)都市計画道路整備プログラムの策定
 - 2) 都市内道路と沿道地域の一体的整備の推 進
- (4) 都市内物流システムの改善
- (5) 身近な地区交通施設の計画・整備・管理システムの確立
 - 1) 地区内道路の計画と整備
 - 2) 地区レベルの公共的施設の整備と管理
- (6) 都市交通施設整備の進め方の改革
 - 1) パッケージアプローチの導入
 - 2) 交通実験・試行の導入

第2編 答申本文 資料編

都市計画中央審議会答申第21号 都市計画中央審議会答申第16号 ほか

□本書の問い合わせ先 株式会社大成出版社 TEL03 (3321) 4131 FAX03 (3325) 1888

【協会だより】

「JTPA研究助成制度」研究者公募のお知らせ

社団法人日本交通計画協会(JTPA: Japan Transportation Planning Association)は、公益事業活動の一環として、わが国の都市計画、交通問題に関連する学術研究活動に寄与することを目的に、「JTPA研究助成制度」を平成10年に設立し、第2回公募を下記要領にて実施致します。

*応募規定

〈研究テーマ〉 都市内公共交通政策・技術開発に関連するテーマについて

〈応募資格〉 どなたでも応募できます。

個人、グループの別を問いません。

〈応募〉 「研究テーマ」および「研究論文、作品、提案等の主旨」について、レポート用紙(A4サイズ)5枚以内にまとめて事務局に提出してください。ただし、未発表のものに限ります。

〈締め切り〉 平成10年4月30日必着

〈助成金額〉 50万円

〈研究成果発表〉 機関誌及び協会主催の講習会等で発表。

〈選考結果発表〉 本誌46号に掲載するほか、採用された応募者 (グループ) の方には直接通知します。

〈その他〉研究成果の著作権は応募者に帰属しますが、本制度主催者(俎田本交通計画協会)は、その公表等にあたっては権利を自由に使用できるものとします。 なお、応募原稿は返却いたしません。

〈応募・問い合わせ先〉

社団法人 日本交通計画協会

「JTPA研究助成制度 | 事務局(担当:都築)

〒113-0033 東京都文京区本郷 2-15-13

TEL 03-3816-1791

FAX 03-3816-1794

〈都市と交通〉

通卷44号

平成10年2月27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(3861)1791(〒113-0033)

印刷所

勝美印刷株式会社