

都市と交通

1998

特集・街路整備の理解を得るために

No.45



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.45 Jun. 1998

C・O・N・T・E・N・T・S

巻頭言	建設省大臣官房技術審議官(都市局担当) 小沢一郎	1
随想	都市と交通 日本経済新聞記者 森野美德	3
特集I	□街路整備への理解を得るために ・「まちのみち」キャンペーン'97の主題 （㈱都市計画設計研究所代表取締役 南條道昌	5
II 1	□街路事業 PR 活動の紹介	
	○街路事業の PR 活動	7
	●平成9年度実施活動の全体像	7
	●まちのみちエッセイコンテスト入選作	9
	●ストリートフェスティバルの実施について	12
	●「まちのみち」に関するアンケートに寄せられた意見について	13
2	○都市内道路整備等に関するアンケート調査結果の概要 ・全国市長会	16
3	○TOS 推進委員会の活動（ホームページ開設等） ・前TOS推進委員会事務局 千葉市建設局道路部道路計画課課長 澤田 繁	20
4	○街路 PR 巡回展 ・身延町都市整備課課長 望月 司郎	22
5	○街路 PR 巡回展 ・兵庫県土木部街路課主査 金野 幸雄	24
III	□「東京都における街路事業 PR の取り組み」 ・東京都建設局道路建設部街路課課長 柿塚 至	27
シリーズ (まちづくりと街路)	□長野市中心市街地セル方式道路網計画環状道路、 駐案システム他完成 ・長野市都市計画課主幹兼課長補佐 遠藤 一男	31
トピックス	□環状2号線開通 ・横浜山道路局街路部特定街路課課長 伊藤 一義	36
海外事情	□国際住宅・都市計画会議(IFHP 国際会議 at スウェーデン) ・建設省都市局都市政策課専門官(現:建設省都市局街路課建設専門官) 松井 直人	40
協会だより	JIPA 研究助成制度第1回選定結果について	44

※表紙…横浜市環状2号線



260枚の写真でつくれた「まちのみち」



ストリートパフォーマンス



新発見! まちのみちスナップコンテスト 〜ストリートフェスティバル'97〜 in SHIBUYA

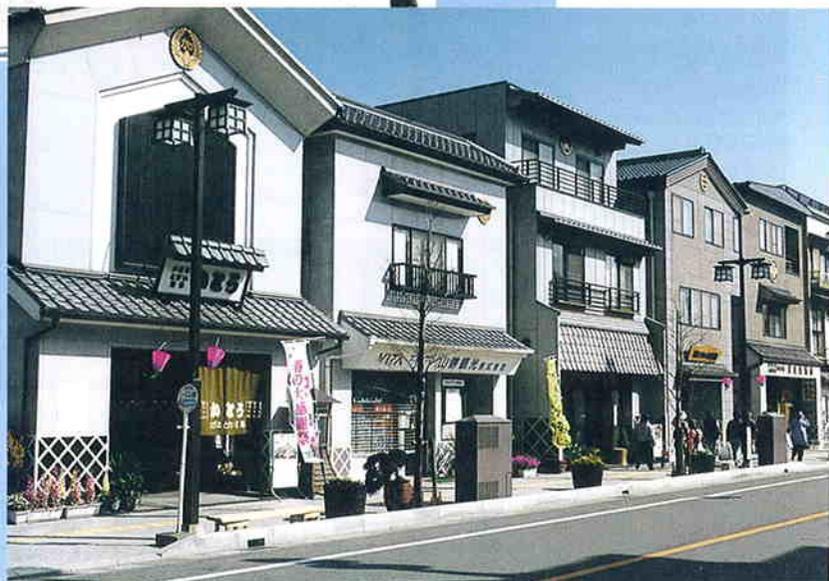
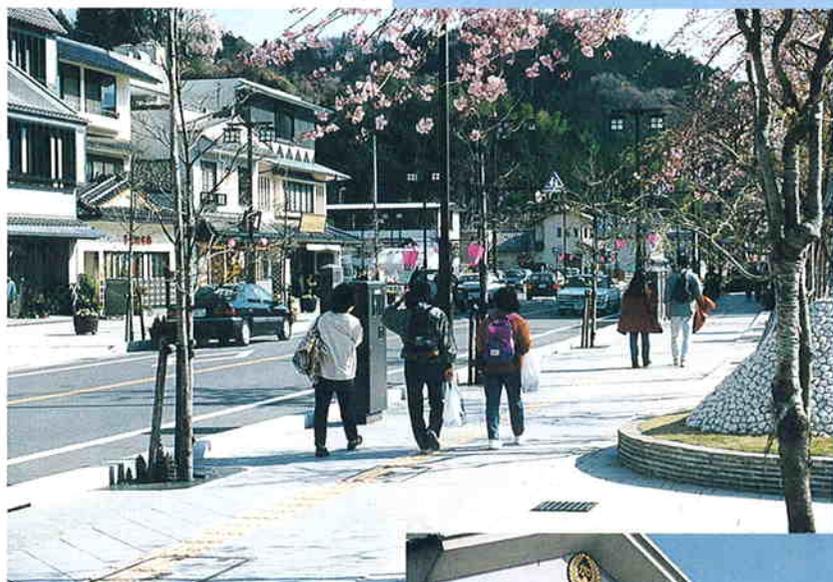


スナップコンテスト撮影風景



写真家沼田早苗さんらによる公開審査

身延駅前通り線



巻頭言

小沢一郎

建設省大臣官房技術審議官（都市局担当）



1 — フローの計画・ストックの計画

毎年のように実施される景気対策・経済対策では決して都市と土地の問題が取り上げられる。そこでは、フローとしての経済活動の活性化を狙って土地利用を進め、建築活動を活発にするための規制緩和が打ち出される。このことに関しては社会的規制により良質の都市ストックを作ることを目的とする都市計画行政の観点に立つと好ましいことではない。

一方で土地利用や建築活動はそれを可能とするきちんとした都市基盤がなければ充分に行なわれないため規制緩和だけをしても経済刺激効果がすぐに出るということはない。

我国は、戦後50年、復興から高度経済成長を経て今日までの努力によりずいぶん都市基盤は整ってきた。しかし、東欧諸国と比べてさえ、まだ見おとりするのも事実である。

経済が世界に冠たる力を持った国が、その経済力を活用して何を後世に残してきたかを見れば歴史が示すところ、その最大のもは、「良質の都市ストック」といえるだろう。我国もこれからの30～50年「良質の都市ストック」の形成を国土整備の最終目標として定め、それに向けた一層の努力をしていくことが必要になっていると思う。都市交通計画や都市交通体系整備の在り方も同じ様にストックの計画へと重点をシフトする時期にきているのではないかと思う。すなわち、都市交通計画や都市交通対策では渋滞対策が最大の核であり、いかに交通需要を円滑に「流す」かが課題となり、目標となっている。

もちろんこのことは都市交通計画上の最も基礎的条件であるが、計画上の究極の目標としては不十分である。都市交通計画もその究極の目標は「良質の都市ストック」の形成を図ること、交通面からそのことを実現することが求められているわけである。このように考えると、これからの都市交通計画と整備にあたっては、これまで以上に良質のストックとしての都市交通対系の実現に向け、最終目標オリエンテッドな仕事の

仕方をするが必要になってくると思われる。

ここでは、人と車、都市（環境）と車との関係について、どういう考え方のもとに、空間として、システムとして、どういう都市交通対系のストックを残すかということに対する答えを出すことになるわけである。答えを書くにあたっては、都心が街なかの空間の在り方を、そこにおける交通の在り方が最も大きなテーマとなろう。その場合、交通流というフローの視点だけでなく、交通をプールさせること、土地利用を誘発し、それを支えるという視点に立った計画・整備をすることが必要になると思う。

2 — アーバンツーリズム

「交流と連携」の時代、「交流と連携」による地域づくり、ということが言われる。高速交通体系の整備や、光ファイバーによる高度情報通信体系の全国ネット整備の進展により、そういう土台が整いつつあるわけであるが、交通・情報インフラの整備の成果をどう地域づくりに生かせるかが問われる状況になってきているとも言える。

交通・情報のインフラの整備は、それ自体が最終目的ではなく、それによって、結ばれる地域や都市が良くなることが最終の目的であるからである。しかし、地域づくり都市づくりにおいて、それぞれ交流・連携の新たなノウハウやソフトの開発とそれを生かした空間整備が交通・情報インフラの全国ネット整備と同じくらいの力を入れて行なわれなければその実現は難しいと思う。

「交流・連携」に関連した都市づくりのノウハウ・ソフトとして今後、アーバンツーリズム（都市観光）が重要であると思う。我国の地方都市の多くは、歴史的にも文化的にも多くの「良いモノ」を残しており、また「良い風土」を持っているにもかかわらず十分にその良さが外部の地域や人々に知らされておらず、また、情報が伝達されても、それを十分に味わい、楽しむためのシステムや空間整備が伴っていないために結果として埋もれているものも多い。また、これから団

塊世代がリタイアする時期を迎え、長寿社会における多様なライフスタイルのひとつとして、地方都市への長期滞在や地方都市周遊といった新たな需要が出てくるとも予想され、「都市を楽しむ」ことが新たな観光スタイルになることも十分考えられる。「都市を楽しむ」アーバンツーリズムとしては、内容的に多様なことが考えられようが基本は、従来の各所・旧跡や風景を楽しむといったものではなく季節折々の日常生活の中にあるものや、歴史・文化に根ざし、自然体として地域生活の中にあるもの、地域の人材など新たに作るものではなく、背伸びをするものでもない、「そこにある、あるがままのもの」をより楽しみやすく使いやすきものにするることによって、「光を出すもの」とすることにあると思う。

その意味では、すべての地方都市にその可能性があるわけであるが、それを実のあるものにするためには、アーバンツーリズムのシステム開発・メニュー開発と合せて空間としての都市づくり、地域づくりを一体として行うことが不可欠である。この点に関して今後の展開が期待されるものにJR東日本が始めた「地域滞在型」観光のコンセプトがある。B&B方式の小規模宿泊施設を整備し、サービスは宿泊と朝食だけで夕食は提供せず滞在客を街に出すことをコンセプトとしている。こうした都市やまちをテーマとした新たな観光のスタイルと街づくりがより密接に連動すれば、より効果の高いものになることが期待できる。

3 — T・T・Tターミナル

(Transport, Tourism, Telecommunication)

アーバンツーリズムを導入した街づくりをする際、ソフト開発・システム開発と合せて空間や施設整備をすることも重要であることは上に述べた。

この場合、特に地方都市では鉄道の駅及びその周辺と街なかが重要なポイントである。駅はそれ自体、交通の結節点としての役割を有しており、また、多くの場合観光案内所や電話等の通信手段を装備しており一応最低限の交通・情報に関するターミナル機能を備え

ている場合が多い。一方、街なかは多くの場合こうしたターミナル機能はほとんどなく、外来者にとっては全く不便な状況となっていることが多い。アーバンツーリズムを本格的に考えるとすると、交通と観光情報と情報通信手段については全国どこの街にいても必ず駅と街なかにはこうした総合的な機能を備えたターミナル(T・T・Tターミナル)が備わっていることになれば、それだけで外来者にとっては大変便利に感ずると思う。

それがまた全国的に見知らぬ街にも気軽に出かけやすくする契機にもなる。T・T・Tターミナルは、交通と観光と情報通信のターミナル施設であるが、交通機能としては、バスターミナル機能のほかタクシーステーションとして、また、自転車(レンタサイクル)ステーションとしての機能を有していることが必要である。

観光機能としては、いわゆるこれまでのような観光情報だけでなく、その街の旬の情報(例えば食べ物とそれが食べられる店や場所、地域の観光ボランティアなどの人材情報など)が提供されることが必要であり、情報・通信機能としては、単に公衆電話があるだけでなく、コピーサービスやパソコン利用等のサービスも合せ持っていることが望ましい。こうしたターミナルは街なかにおいては、メインストリートに面して設置し、可能であれば街の人々の交流・会合の空間も合せ装備しておくことが出来れば、日常的な街の交通拠点としてだけでなく、交流拠点としても一定の役割を果たすことが期待できる。

いずれにせよ、これからの地域づくり、まちづくりには交流を高め活性化を図るための新たなソフトと新たな都市施設の発明が必要である。

● 森野美徳 —— 日本経済新聞記者



街路事業は本来、市民生活に最も身近な都市計画事業である。私たちが毎日、通勤・通学から買い物、朝夕の散歩にまで使っている道の大半は「街路」といいだろう。その意味で街路は「生活道路」そのものである。それにもかかわらず、地味な印象は免れないのはなぜか。これは、市民が普段、都市の中の道や道路と呼んでいるものをあえて「街路」と限定的に定義せざるをえないからだ。建設省の道路局と都市局という縦割り行政によって、「道路」と「街路」という紛らわしい使い分けを強いられる。行政と市民との間で情報の架け橋となるべきジャーナリストでさえ、両者の違いをはっきり言い切れるものはほとんどないと考えた方がいい。街路事業に対する理解を深めることは、それほど途方もない課題だということをまず関係当局が認識する必要があるだろう。

▼
街路事業の質的向上めだつ

この10年間、全国街路事業促進協議会が主催する「全国街路事業コンクール」の審査員を務めさせていただいた。おかげで、一口に「街路事業」といっても都市環状道路から橋りょう、トンネル、駅前広場、駐車場、都市モノレール、新交通システムまで、きわめて多岐にわたるものであることを実際に完成、利用され始めた全国の事例を見て、知る機会を得ることができた。商店街や散歩道の化粧直しをするシンボルロードや伝統的建造物群保存地区の町並みと一体となった「歴史的環境整備街路事業(歴みち)」、土地区画整理事業と組み合わせた沿道型区画整理事業にとる都市計画道路の開通、列車の通行を維持しながらの難工事の末に出来上がった鉄道連続立体交差事業など、第一線で工事に携わる方々の苦労がにじみ出たような現場に足を運び、事業の経緯と成果を自分の目で確かめることができたのは大きな収穫だった。

当初から審査委員長を務められた新谷洋二日大教授のご指導の下に、毎年、建設大臣賞、全国街路事業促進協議会会長賞、その他特別賞などを選考する作業を

通じて、街路事業の質が著しく向上してきたことを肌で感じ取ることができた。このコンクールが始まった平成元年は、鉄とコンクリートで固められた土木施設にも地域の風土や歴史、文化を反映させるなど景観、デザインを含めたソフトが重視され始めた時期と重なっていた。商店街などに面した歩道にカラー舗装や無電柱化、ストリートファニチャーで彩りを沿える事業がようやく日の目を見るようになり、市民からも専門家の間からも暖かく受け入れられた。

第1回の建設大臣賞には、地下鉄、共同溝、自転車駐車を立体的に整備した大阪府土木部による「常磐浜寺線整備事業」と並んで、愛知県豊田市の「若宮西町緑陰歩道整備事業」が受賞した。特に後者は同市の都市部を南北に走る名鉄三河線の連続立体交差事業に伴う側道に植栽やせせらぎ、モニュメントなどをふんだんに配し、歩行者のアメニティーを重視した公共空間を創出したことが高く評価されたものだった。

もちろんコンクールでは、それぞれの事業の都市交通上の効果や、地元住民の理解と協力、難工事の克服、技術的な成果などに主眼を置きながら採点しているが、同時に都市計画全体にとっての効用や都市景観に対する配慮が大きなウエートを占めてきた。ところが、年を重ねるに従って、応募作品も単なるデザイン、見た目の良さだけでは特別賞すら受賞することが難しくなってきた、初期のシンボルロードのような舗道のデザインや飾り物だけで審査員の目をごまかすことができない。他都市の物真似のような画一的な出来上がりものは排除される傾向が強まってきた。それだけ、全国各地の街路事業の水準が高まったことの証だといえることができるだろう。

平成10年度のコンクールは例えば北九州市による都市モノレールの小倉駅乗り入れとそれに付随する駅周辺整備事業など「立体道路制度」の活用まで含めた様々な事業の複合施設がめだつ。大分県竹田市からは、市中心部を流れる稲葉川での「ふるさとの川づくり事業」と合併施行で川べりのプロムナードを整備、市民や観光客に親しめる街路づくりの事例が応募された。

また、東京都の環状8号線井萩駅周辺のトンネルと高架橋による鉄道連続立体交差事業と高架下を利用した自転車駐車場の整備事業、着工以来20年あまりの歳月を費やした港区の乃木坂トンネルなど、大規模工事の完成が相次いだことも大きな特徴。9年度が道路整備5ヵ年計画の最終年だったこともあるが、何よりも全国の都道府県、市町村が様々な難問を抱える街路事業の隘路打開に知恵と工夫をこらし、地元住民などの理解と協力を得るためにひたむきな努力を重ねた成果にほかならない。コンクールで表彰するだけでなく、その努力と成果を広く国民にPRする必要を改めて痛感している次第である。

▼ 地元の喜びと全国的な評価

街路事業の多くは、コンクールでの受賞の有無にかかわらず、その完成・供用開始が地元の人々から歓迎されている。街路そのものが日常生活に最も身近なインフラであり、都市交通の利便性や快適性を高めるのに大きな役割を果たしているからだが、地元関係者の喜びとは対照的に、全国的に見て街路事業に対する理解がなかなか行き届かない現状も否定できない。その理由は、先にあげた「道路」と「街路」の区別の難しさもさることながら、街路事業の効果、恩恵が日頃から利用する地元住民や、大都市の商店街や観光地などに時たま訪れる買い物客や観光客だけにしか伝わりにくい宿命にあることではないか。

しかし、この10年間に限ってみても、全国の都市は様々な街路事業によって見違えるように生まれ変わったことは明らかだろう。ちょっとした地方都市の目抜き通りでさえ最近では電柱が地下に埋設され、しゃれたデザインの舗道に様相を一新している。先進都市の取り組みの成果がそのまま他都市に取り入れられるのではなく、それぞれの都市の歴史や文化などを含めた実情に即してアレンジされた形で継承されている点を見逃してはならない。各都市の街路事業に対する意欲的な取り組みが他都市の新たな意欲をかき立て、それ

らの積み重ねによって、日本の都市が全体として確実にレベルアップしているからである。

今年の建設大臣賞を受賞した東京都の環八井萩立体交差事業の例をもう少し詳しく紹介しよう。西武新宿線の踏切に交通を遮断され、都内でも有数の渋滞箇所だった井萩地区に鉄道の地下を通過する片側2車線のトンネルと駅周辺の生活道路を兼ねる跨線橋を建設する事業は事業着手からおおよそ10年の歳月と約645億円の事業費を費やした。完成前の沿道は通過車両の騒音、振動に加えて、慢性渋滞により排ガス公害に悩まされていたが、昨年春の開通後は矢原交差点―四面堂交差点間の通過時間は内回りが約40分から9分不足らずに、外回りが約78分から11分に短縮された。この区間の交通量は1日あたり29,516台から57,014台に増加した結果、都の試算によると、年間645億円の経済的波及効果があるという。環8と交差する早稲田通り、新青梅街道など放射状道路の渋滞緩和効果も加えれば、この数字はもう少し高くみることができる。しかも、沿道環境が見違えるように改善された結果、道路に面したマンションなどの資産価値が高まったという側面も無視できない。このように街路事業は、都市生活の利便性を飛躍的に向上させていると同時に、都市環境の改善にもおおいに役立っているわけである。

10年間のコンクールを通じて集められた街路事業の絶え間ない自己革新の成果を高く評価したい。その情報を全国の都市が共有する仕組みをつくり、それをもとに各都市がまた新しい街路事業の試み始めるインセンティブとして活用することが求められているのではないだろうか。

「まちのみち」キャンペーン'97の主題

●南條道昌 —— 株式会社都市計画設計研究所代表取締役

生命の存在にとって空間の移動は、個体の生存、種の保存いづれにとっても根源的かつ必須の行動である。移動しなければ食物にありつけない。移動しなければ繁殖のためのカップルをつくれぬ。人間にとっても、生命の根本原理は変わるところがない。

歴史を眺めると人間の集団は、いつも移動あるいは交通をすることによって、その社会的な生活を存続・発展させてきた。そして移動のための「道」を造ってきた。この「道」のあり方を考えるには、社会の成り立ちをよりよく支えるという根本に、いつも立ち戻らなければならない。人間の社会は、相互にコミュニケーションを持つことによって成り立っている。そして、そのコミュニケーションを成り立たせる場、すなわち社会生活をする場が、村であり街（都市）である。

そうすると、村や街を相互につないでいる「道」と、村や街の中であって、その形を支えている「道」とでは、まるで性格が違うということが明らかかなのではないだろうか。つないでいる道は移送（トランスポート）のための「道」であり、村や街の中の道は循環（サーキュレーション）とコミュニケーションのための「道」なのである。

今日、日本人の社会においては道路という言葉の出現によって、この違いを的確に表現することが困難になってしまっている。本来は、前者が「道路」であって、後者が「街路」である。ところが、社会的には道は道路と考えてしまうのが一般通念となってしまっている。機能的にも空間的にも異なるはずの「道路」と「街路」が、道路という言葉の上での一体性から、同じような概念で捉える人が多くなり、街の中でたくさんの矛盾を生じるようになってきているのではないだろうか。もう一度、「街路」という概念をしっかりと復権させない限り、これからの豊かな街づくりは難しいのではないか。それが今回のキャンペーン「まちのみち」の発想の動機である。

どうしてこうなったのだろうか。その要因は、モータリゼーションの到来と、道路特別会計の創設に求められると考えられる。自動車の急速な普及による交通

の様相の変化に対して打つべき手は、それまでの道路や街路のネットワークを、自動車の通行に適した形態に変えていくことだった。旧来の「道」が徒歩と車馬と、数少ない自動車、市街電車等に対応して造られていたのだから、自動車の交通量に見合った車線を確保することが、至上命令的な課題であったことは十分に理解ができる。社会的な大きな潮流がその方向に流れており、財源としてのガソリン税を道路にという方策も、社会的に見て間違っていない。しかし、「街路」も道路だという思想で、道路としての標準断面によって律していくという方策だけで良かったのかどうかという点については、疑問が残る。

こうして、「街路」が「道路」になることによって、街の中の「道」の整備も進んだ。「道路」は移送のための道であるのだから、当然その設置の論理は車の流れが中心であり、効率と利便性が評価の基準となる。何台の車が流れるか、何人の人が通るかによって「道路」としての道が決められる。それは利便と効率とが、仕事と生活の合い言葉となっていた社会と無関係ではない。

結果として、街の中の「道」が、いわゆる標準断面の「道」になって、街路樹やペープメントや通り名などで、いくら個性を発揮しようとしても空間的には大同小異であり、全国一律に同じような街路景観が見られるという様相を生んでいったように考えられる。しかし、このことから直ちに善し悪しは言えない。むしろ全国的な水準の向上という面では、評価ができないわけではない。問題は街の中で果たすべき「道」の機能の一部が、十分に意識されなくなってきたという点にある。

この忘れられた機能とは、コミュニケーションの機能である。街の中の「道」では、人や車が循環的に行き来するというだけでなく、そこを通るものとそこに暮らしを立てているものの相互の間に、コミュニケーションが成り立つことが重要なのである。そうでなければ人間の街らしさが出てこない。人は単純に目的地に向かって移動するためにだけ、街の中の「道」に出

ているのではない。通りすがりの諸々の活動を見たり、覗いたり、その中にいる自分を感じたり、ちょっと他の人と会話をしたり、買い物をしたりということが、街の中の移動には含まれている。

さらに言えば、街の中の「道」では、その「道」の性格によって人も車も、止まったり、考えたり、会話をしたり、休んだりすることが大切な機能の一部なのだ。ところが流れの機能だけを考えた道路では、このような行動を一部の者がすると、たちまち流れに支障をきたすことになる。道路管理者から見れば、この混乱や渋滞は苦情のもとであり困る。そこでひたすら流れるための管理をする。結果として人は、何となくせわしないこのような道を、遠ざけるようになる。

もう一つ言えば、このようなコミュニケーションのある道では、道とそれに沿っている機能・建築施設とは一体的な関係と空間を形づくっていなければならない。特にその空間を活用するソフトが重要である。現在の道路管理という概念には、このことが含まれていない。むしろ逆に、かつての公物管理的な禁止条項を守るに近い管理が多すぎる。

このようにして、街の中の道から言葉や視線による会話が、少なくなりつつある。昨今でも、人が集まり歩きたくないような道が無いわけではない。そのような道では、お店や歩道に続くスペースで、コミュニケーションが生まれるような工夫がなされている。たとえば、表参道などは良い例である。やはり人々は、コミュニケーションを求めているのだ。

一方、個人の自由を守ること、他人に迷惑をかける範囲で勝手なことをしたいという人々の心から、かつてはあったコミュニティの感覚が社会から消えてしまいつつある。特に住宅地において、このような現象は顕著である。このようなことで、高齢者の多い21世紀の日本社会で、心豊かな街の暮らしを営めるのだろうか。私の答えは、否である。もう少し成熟した個人主義の社会への成長が必要であり、また日本人社会は今その過程にあるのだと思う。

街の中の道に、もう一度「まちのみち」としての性

格を、しっかりと付け直さなければならないだろう。そのためには、第一に「道路」と「街路」とは違うという認識を、一般市民も含めて広めることが必要だろう。「街路」は、私たちのパブリックな暮らしの場であり空間でもあるのだということを、対話を通じてお互いに了解していくことが大切だ。そこから市民の参加も責任意識の芽生えも始まると考えられるからだ。

第二に、街の中の「道」を、車のサーキュレーションを主とする道路的な「道」と、暮らしのコミュニケーションの役割を担う街路的な「道」との二重性にして、はっきりと色分けをすることが必要だろう。この二つの「道」のそれぞれへの建築の接し方のコードは違うはずである。法制度もそのように改めるべきだろう。

第三に、道づくり側の方法としての標準断面という考え方を、「街路」においては、なるべくとらないことだ。道は街の中の場所毎の、機能や建築施設のあり方、利用や管理のあり方によって、人が通る、人が溜まる、休むなどの多様な役割を果たすことが必要であり、このスペースは、標準断面という設定の中でのとるものではない。現在の官民境界線の枠を超えて、柔軟に設定できる方がよい。そしてこのような柔軟な断面を、沿道の利用主体と一緒になって維持管理していくようなシステムを構築していくことが必要と言えるだろう。場合によっては、このような官でも民でもないような土地の保有と管理について新しい制度を創ることも良策かもしれない。

地方都市の中心商店街などが危機的な状況にあると聞く。これからの社会運営を考えると、こうした「まちのみち」づくりと建築施設の更新と何よりも市民のコミュニケーションのある街づくりへの参加とが、その復権の具体策となるように思えるのだが、いかがだろうか。さしづめ「「まちのみち」のすすめ」という意味を込めた「まちのみち」キャンペーンが、平成9年度の街路PRの主題だったのである。

街路事業PR活動の紹介

1 街路事業のPR活動

●平成9年度実施活動の全体像

1. PR活動の目的

都市内道路に対する関心を高めるとともに、新たな道路整備五箇年計画に市民の幅広い層からの意向を反映させることを目的として、都市基盤整備の推進を目的とする5つの団体が協力し合って市民とのコミュニケーションを図るため街路事業のPR活動を行いました。

2. PR活動の概要

市民参加のためのコミュニケーション媒体として公共施設や鉄道駅・車内などへのポスターの掲示、パンフレットの配布、インターネットホームページを使ったPR、コミュニケーション活動市民参加型の活動としてストリートイベント、街路PR巡回展等を行いました(図-1)。

- ・全国街路事業促進協議会
- ・連続立体交差事業促進期成会
- ・全国土地地区画整理事業推進協議会
- ・都市再開発促進協議会
- ・Think Our Street 推進委員会

3. PR活動の基本理念

「出会いの空間」としての都市内道路を再認識してもらうことに焦点をあて、下記のキーワードによりPR活動を行いました。

○キーワード

「出会いからはじめよう！
未来の“まちのみち”づくり」

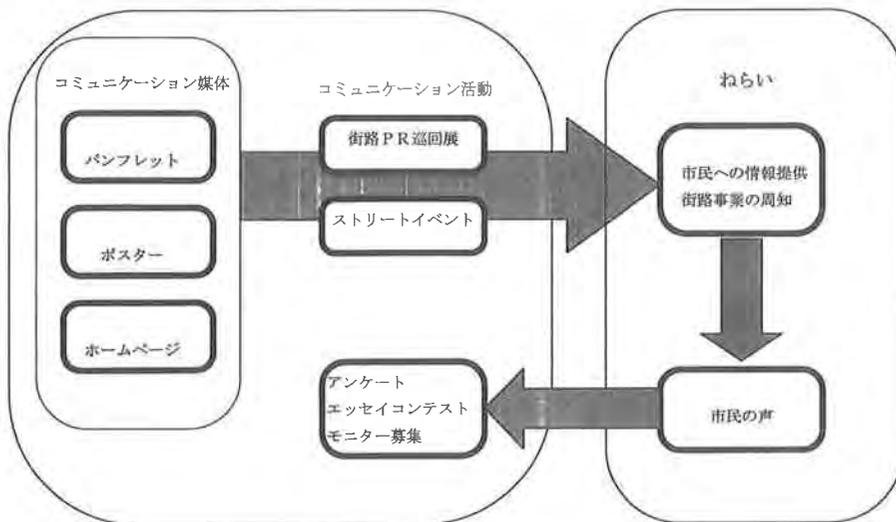


図-1 PR活動の全体像

4. 活動内容

① パンフレット

市民の幅広い層に関心を持っていただくため、都市内道路を平易に解説したパンフレットを作成し、実施主体の構成メンバーである全国の自治体から市民に配布しました。

同時に「まちのみち」に関する意見のアンケート、モニター、エッセイの募集を行いました。

② ポスター

5種類のポスターを平成9年5月下旬より1種類ずつ半月毎に市役所等の公共施設、鉄道の車内、駅構内等に掲示しました。

③ インターネットホームページ

(<http://www.tos.or.jp>)

平成9年5月より、Think Our Street 推進委員会が、ホームページを開設、都市内道路のPR、アンケート、エッセイコンテストの募集、Think Our Street 推進委員会活動の紹介及び加入団体の事業紹介。

④ ストリートイベント

市民とのコミュニケーションを図ることを目的に、東京都渋谷において、スナップコンテスト、コンサート、パフォーマンス等による「ストリートフェスティバル'97」を実施しました。

⑤ 展示型活動

建設省のほか全国15自治体でパネル、模型等を使った「街路PR巡回展」を行いました。

その他、毎年行われている街路事業コンクール、私のまち写真コンテストのPR活動の一環として行いました。

⑥ 「まちのみち」エッセイ募集

市民が出会ったすてきな「まちのみち」とその理由についてのエッセイを募集しました。

800通を超える応募作品があり厳正な審査の結果、最優秀賞1編、優秀賞2編、特別賞2編を選出しました。優秀作品については、都市基盤推進大会(平成9年11月に開催、都市基盤整備4団体主催)で表彰を行いました。

⑦ アンケート

「まちのみち」に関する意見について下記のアンケートを行いました。

- ア. 道路等のイメージ
- イ. 街路事業に関する印象
- ウ. 道路整備の方向
- エ. パンフレットのイメージ
- オ. 「みち、道路」への要望

⑧ モニター募集

アンケートと同時にモニターの募集を行いました。

(全国街路事業促進協議会)

街路事業PR活動の紹介

1 街路事業のPR活動

●まちのみちエッセイコンテスト入選作——

「まちのみち」エッセイコンテスト実行委員会

ふだん何気なく通り過ぎてしまう街の中の道も、よく考えてみると、私たちのさまざまな暮らしや人生に深い関わりを持っています。

我々、都市基盤整備を担当する5団体では、パンフレット・ポスター・インターネットを通じ、皆さんの思い出に残っている「まちのみち」、毎日親しんでいる「まちのみち」についてエッセイを募集しました。

海外を含め800通を越える応募作品の中から、浅野光行さん（早稲田大学理工学部教授）漆原美代子さん（評論家）森角 剛さん（編集者、作家）による厳正な審査の結果、入賞作品5編を選出しました。

以下、入賞作品を紹介します。

（全国街路事業促進協議会）

【最優秀賞】

車椅子往来

菅田 恵・56歳・通訳（鳥取県）

イカ釣り漁船の漁火が輝きをましてくる

日本海が見える涼やかな夕景の道を、電動の車椅子が二台、静かに進んでいく この車椅子の二人によりそうように、また少し前になるようにしながら濃い茶色の犬が一匹、歩を進めている

近所に住むこのご夫妻は、夫も妻も歩けない上に、耳も不自由だ。この夫婦の散歩にお供するのは犬のサリー。時おり車椅子の前にまわって、二人の手話を見つめるようにチョコット頭をかしげて振り返る そのしづさがとても可愛い

すれちがって通っていく人の胸を熱くする光景が、私の住む「まちのみち」にはある



〈菅田 恵さん〉



〈赤峰香苗さん〉

【優秀賞】

ウサギならぬ、針ネズミ小道

ヤーンケ 佳子・38歳・主婦（ドイツ）

秋の夕暮れのことである
大風のあと、こうこうとおいしそうな林檎が、ウサギ小道に転がっていた
「道の林檎は、拾わないように」
そのご夫人は、ゆっくりといった がっしりとたくましい、ドイツ夫人である
「あ、すみません」
私は赤くなって、林檎を道にもどした
Hasen Patt（ハーセン ハット）、低地ドイツ語で「ウサギ小道」という意味の小道である
次の日の夕暮れ、またウサギ小道を通る
きのうのご夫人が、
「ちよっと、待って！」
あわてて家から袋を持ってきた
「はい、これがあなたの分」
真っ赤な林檎が、袋に入っていた
「昨日の道の林檎は、冬眠に入る針ネズミたちの分だったの」
いやはや、何事にも厳格な、ドイツ人のこととはいえ、思わず私は微笑んでいた。

【優秀賞】

思い出のみち

赤峰 香苗・36歳・主婦（大分県）

生家の前の道が舗装されたのは、私が小学校四年生のころだった。
工事の前に、道を均すための砂が撒かれた。その砂には、ヒトデや貝殻がまじっていたため、私たち盆地の子供らは、学校帰りに夢中で潮の香りのする「宝物」を探した。
しばらくして舗装工事が始まった。飯場にやって来たおじさんたちは、薄緑色の石やピンクの貝殻を手拭に包み、学校帰りの私たちを待っていてくれた。砂を撒いてから半年ほどして工事は完成した。怖いトラックを道端で安心して避けられるようになった。何より嬉しかったのは、乗り物に酔いやすい私が、バスで駅まで行けるようになったことだ。
しかし、飯場のおじさんたちに書いたお礼の短冊は、渡せないままだった。七夕が巡ってくるたびに、あの時の海の香りを思い出す。

【特別賞】

恩田川のほとり

三島 利也・63歳・無職（神奈川県）

私は今日も恩田川、川沿いのみちをやって来た。川は三保の町はずれを蛇行して流れ、はるかな源流につながっている。川沿いのみちは私の憩いの散歩みちなのだ。四季を通じてジョギング、サイクリング、病後のリハビリ、犬の散歩、魚釣の人々で賑わっている。

川には鴨、白鷺などの水鳥や鯉が群れ集い川岸に咲く四季の花々、遠くに連なる丹沢山塊と山間に顔を覗かせる富士の雄姿ともども私の心に限りない安らぎを与えてくれる。

「こんにちは、がんばりますね」声をかけたのはジョギングの常連さんだ。「やあ」真黒な顔から白い歯をのぞかせて駆けて行った。「元気になりましたね」次に会ったのはリハビリに励む常連さんだ。黙礼してゆつくりと遠去って行く。「やあ、やあ、お暑うございます」元気な声で挨拶してくれたのは万歩会の常連さんだ。お互い名も知らぬ人々との一時のふれ合いが楽しみで、私は毎日のようにこの川沿いのみちにやって来る。

【特別賞】

おじいちゃんちの前の道

大石 和・13歳・中学生（静岡県）

トラックが通るとガラスが割れる

多分、不思議なことだと思うだろうけれど事実なのだ

そのガラスが割れる家は、「祖父田の家」なのである

とにかく怖いことに、祖父田の家だけが、少し道に出ているのだ。ただでさえ狭い道なのに、なんて迷惑なことだろう。きっと、バスやトラックの運転手さんはとても気をつけていることだろう。人間に対しても迷惑なのは同じだろう。その道を通るには、自動車の来ない隙を見はからって“ダッシュ”で走って通るのだ。（毎朝、通学、通勤をしている方はたいへんなんだろうなあ、よく考えてみると、その道は、良い事がない。ドブに長靴がはまってぬけなくなったり、忘れ物をして走って転んだり……でも、そんな悪い事があつたからこそ、祖父田が心配してくれてうれしかったし、（少しうるさいくらいだったけれど）小学生時代の思い出と考えれば悪い道というより、楽しい道だったと考える事ができると思う。（でも、いつか、もっとひろい道にされそうな気がする）

街路事業PR活動の紹介

1 街路事業のPR活動

●ストリートフェスティバルの実施について

平成9年8月31日(日)、夏休み最後の日曜日、街路事業のPRの一環として「まちのみち」の再発見をテーマにした『新発見! まちのみちスナップコンテストin-SHIBUYA〜ストリートフェスティバル'97』を東京・渋谷において開催しました。

イベントのメインプログラムである「スナップコンテスト」には子供から、若者、カップル、60歳代の方まで約150名の参加者があり、24枚撮りの使い捨てカメラを片手に、道玄坂、裏道、公園等の想い想いの場所を散策、撮影が行われました。

90分の制限時間内に撮影されたスナップ写真は、その日の午後にはすばやく現像され、渋谷109前に設けられた特設ステージで写真家の沼田早苗氏らによる公開審査が行われ、夕方にはグランプリ作品等の表彰式が行われました。

スナップコンテスト参加者が撮影している間は、特設ステージにおいて、MEN'S 5のコンサート、パントマイム・風船芸等のストリートパフォーマンスが行われました。

さらに、会場に来た人達を撮したポラロイド写真にメッセージを書いてもらい、ボードに「まちのみち」の文字をつくりイベントを盛り上げました。

○実施概要

日時：平成9年8月31日(日) 10:00~19:00

会場：東京 渋谷109スクエア

内容：スナップコンテスト

ステージイベント

- ・MEN'S 5 コンサート
- ・ストリートパフォーマンス
- ・メッセージウォール

主催：ストリートフェスティバル'97実行委員会
(6団体)

・スナップコンテスト

(受賞作品)

グランプリ：インタビュアーをパチッ!

(羽石 光枝さん)

スナップ賞：渡る足もと

(小島 弥生さん)

渋谷のベストカップル

(大平 剛さん)

どこいくの? どこいこっか?

(上垣 智弘さん)

ちょっとそこまで……

(池田宗春)

初めての渋谷

(椎名みよのさん)

(審査員)

柴田重盈 (渋谷公園通り商店街振興組合 事業委員長)

南條道昌 (都市計画家：株式会社都市計画研究所代表取締役)

沼田早苗 (写真家)

安武不可止 (ぴあ編集部)



グランプリを受賞した
「インタビュアーをパチッ!」

(Think Our Street推進委員会)

街路事業PR活動の紹介

1 街路事業のPR活動

● 「まちのみち」に関するアンケートに寄せられた意見について

1. はじめに

街路事業PRの一環として「まちのみち」に関する意見について下記のアンケートを行いました。

(アンケート内容)

- ア. 道路等のイメージ
- イ. 街路事業に関する印象
- ウ. 道路整備の方向
- エ. パンフレットのイメージ
- オ. 「みち、道路」への要望

2. 実施概要

アンケートは、平成9年5月から7月までの間にパンフレットに添付した応募はがきの外、Think Our Street推進委員会が開設したインターネットホームページの中で募集を行いました。3,000通（インターネットメールでの回答74通を含む）を超える回答がありました。

回答者の性別、年齢、職業別の構成は、以下のグラフ（図-1）の通りとなっています。

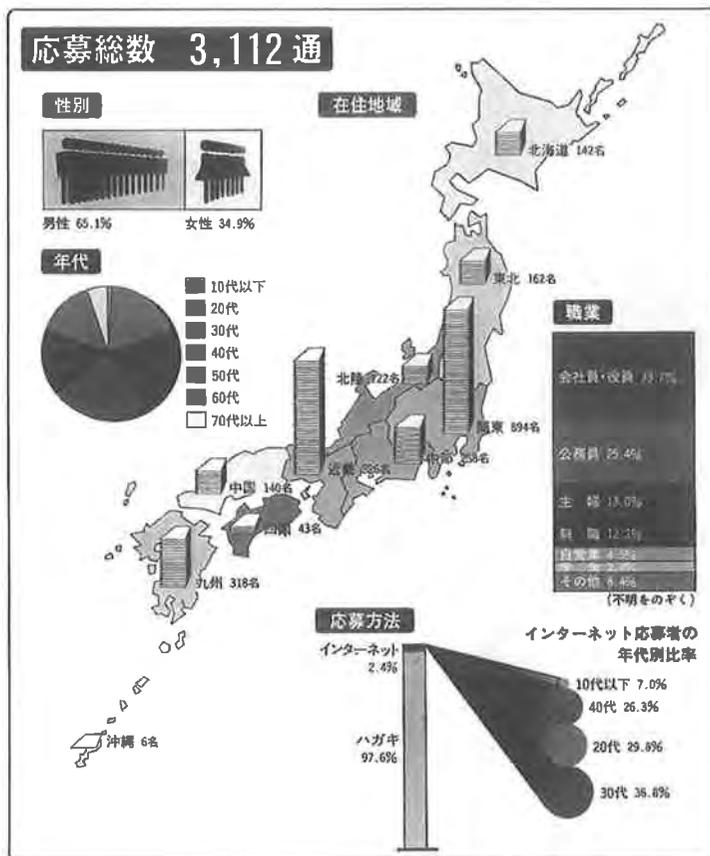


図-1 回答者の内訳

3. アンケートの回答について

(1) 「まちのみち」に対する意見

街路事業について、回答者に利害の違う三つ(①『歩行者として』、②『ドライバーとして』、③『「まちのみち」沿いに面して住んでいる人』)の立場でアンケートに答えて頂きました。

ア 「まちのみち」はなるべくまっすぐで幅広い方が良い。

ドライバーとしては、まっすぐで幅広い「まちのみち」を希望する意見が圧倒的となっている。歩行者や沿道住民も、そのような「まちのみち」を評価しています(図-2)。

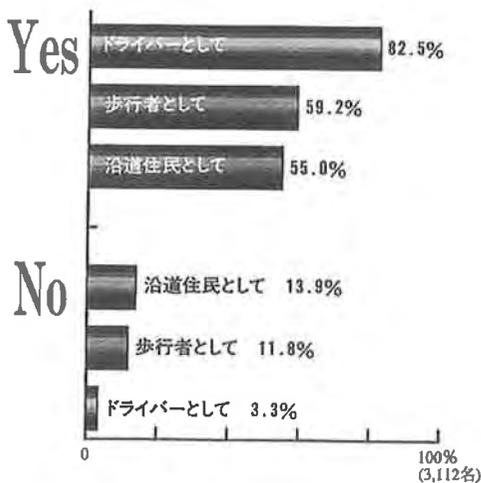


図-2 「まちのみち」はなるべくまっすぐで幅広い方が良い

イ 時間によってクルマの通行を制限する道路がもっとあってもよい。

ドライバーの立場となると、20%を超える反対があります。それにくらべて、歩行者と沿道住民の反対はごくわずかであり、クルマの通行制限が安全で安心な「まちのみち」をつくり出していくことへの期待が見られます(図-3)。

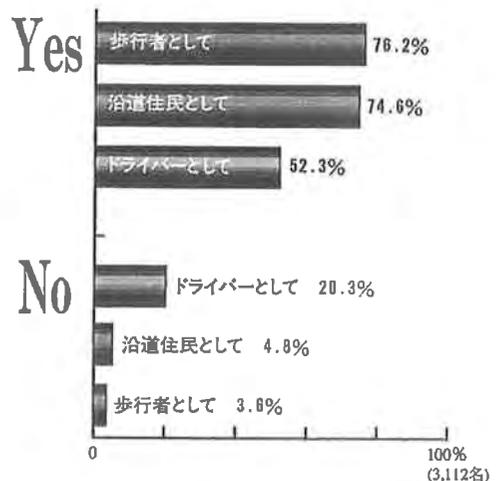


図-3 時間によってクルマの通行を制限する道路がもっとあっても良い

ウ 新しい「まちのみち」を整備すると沿道住民の協力が必要であるが、便利になるのでどんどんやって欲しい。

すべての立場において、賛成が反対を大きく上回りますが、沿道住民の反対意見は、ドライバーや歩行者の立場よりも2倍以上の比率になっています(図-4)。

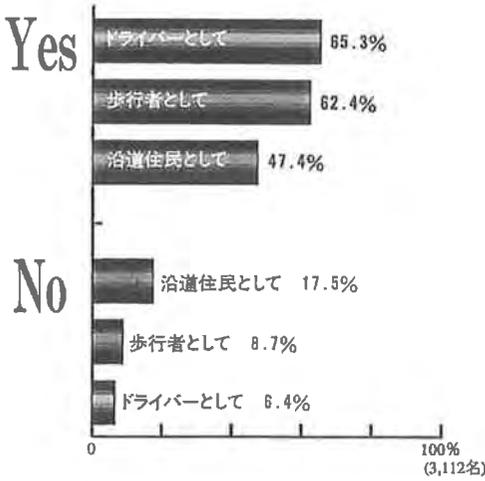


図-4 新しい「まちのみち」を整備すると沿道住民の協力が
必要であるが、便利になるのでどんどんやってほしい

(2) 街路事業の認知度

主な街路事業について「連続立体交差事業」、「新交通システム整備」、「シンボルロード整備事業」、「電線共同溝整備事業」の認知度をアンケートしました。

それぞれ、過半数の方が「知っている」との回答を得ました(図-5)。

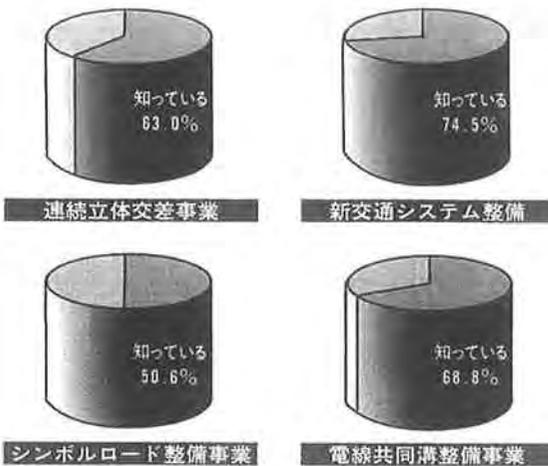


図-5 街路事業の認知度

(3) 自由意見

その他にパンフレット、「まちのみち」2000件を超える自由意見がありました。主なものを以下に挙げます。

○自然、文化、歴史、そのまちにに住んでいる人々などそのまちの環境を大切に「まちのみち」づくりに取り組んでほしい。どのまちに行っても同じような「まちのみち」づくりがされていたのでは残念。そのまちに合った個性のある「まちのみち」づくりに期待している。(岡山県 女性 27歳)

○車・自転車・徒歩・モノレール……と、しょっちゅう外に出ている私にとって。「みち」は大切な存在です。人間は勝手なものでピチピチのOL時代にはうっそうと木の植え込んである道は夜でも物騒で怖がっていたくせに、子供が生まれた今では、お散歩コースにもう少し自然があれば良いのに……とも思う。あらゆる立場でバランスのとれた“あったかいみち”が広がることを心より願ってます。(福岡県 女性 28歳)

(Think Our Street推進委員会)

2 都市内道路整備等に関するアンケート調査結果の概要

●全国市長会

1. はじめに

21世紀を間近に控え、真に豊かさの実感できる社会を形成するためには、道路等の都市基盤施設の一層の充実が重要な課題となっている。国においては、平成10年度を初年度とする総投資規模78兆円の新たな道路整備五箇年計画が策定されたが、これらの政策検討に当っては各市における課題、ニーズに的確に対応したものであるべきことは論を待たない。

本アンケート調査はこのような意識のもと、各市における都市内道路整備等を中心とした都市基盤整備のあり方、さらには都市づくりの基本的な施策に対する意見をとりまとめ今後の施策展開に反映させるために、全国の市長に対して実施したものである。

2. 調査概要

(1) 調査方法・時期

自 平成9年5月19日 郵送配布
至 平成9年6月24日迄郵送回収
669市へ依頼し506市より回収した
(回収率75.6%)。

(2) 調査票の構成

フェイスシート(8項目)、選択回答又は自由回答による市長アンケート(31項目)により構成。

市長アンケートの項目は以下のとおり。

①全般的な項目(Q1~Q6)

②市街地整備に関する項目(Q7~Q14)

- ・市街地整備に関する項目について
- ・中心市街地について
- ・防災上危険な市街地について

③都市交通に関する項目(Q15~Q31)

- ・都市内道路及び都市交通施設
- ・自動車通行サービスの観点からの都市内道路整備について
- ・歩行者・自転車対策について

- ・都市内の公共交通について
- ・道路と沿道市街地の一体的整備について
- ・交通実験・試行について
- ・交通需要管理(TDM)施策について
- ・道路整備等財源のあり方について

3. 調査結果の概要

(1) 市政等を考える上で重要なこと

市政を進める上では地域の経済状況の変化への対応と高齢化が強く意識されている。また、都市施策を考える上では中心市街地の衰退、高速交通ネットワークの整備の進展などが強く意識されている。(図1)

(2) 重点を置くべきと考える都市基盤施設

多くの市では市の発展の基盤となる道路の整備を優先順位1位としている。市民生活に不可欠な下水道等と福祉施設の整備が続く。(図2)

(3) 市街地整備に関すること

①重点を置いて市街地整備を進めるべき地区

中心市街地という回答が最も高く(54.2%)、ついで既成市街地周辺における計画的な市街地整備(19.6%)となっている。整備手法は、幹線道路等の骨格形成と面的な整備手法を活用する考えとなっている。(図3)

②国・都道府県に期待する役割

9割以上の市長が補助などの財政的支援を挙げている。(図4)

(4) 中心市街地

①中心市街地の問題

商店街の衰退、高齢化、居住人口の減少、路上駐車などの回答が多い。(図5)

②対応施策

商業振興施策、道路・駐車場・歩行者空間・交通結節施設等の交通基盤整備、交流施設の立地など、多様な対応策が求められている。(図6)

(5) 防災上危険と考えられる市街地

防災上危険な市街地があると考えられる市は89.

〔市政を考える上で重要となる社会経済情勢〕

- 1位とされたものの上位3項目
- 1. 地域の経済状況の変化（活力低下、経済発展等） 22.5%
 - 2. 急速な高齢化 21.3%
 - 3. 行財政の効率化への要請 14.2%

〔都市施策を考える上で重要な社会経済情勢〕

- 1位とされたものの上位3項目
- 1. 中心市街地の衰退 22.9%
 - 2. 高速交通ネットワークの整備の進展 15.0%
 - 3. 生活環境への関心の増大 13.6%

図1

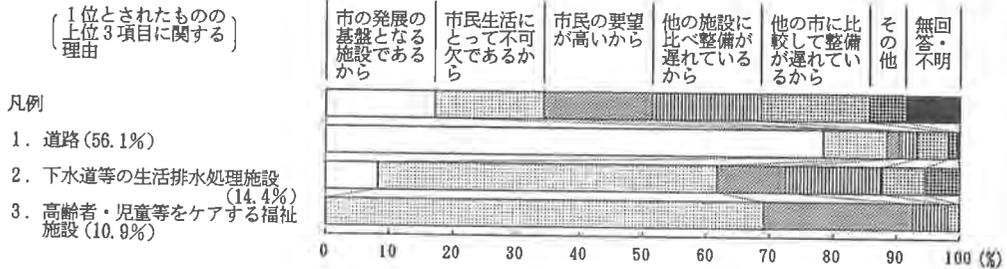


図2

最も重点を置くべき区域とその整備手法

■10% ■20% (端数四捨五入)

最も重点を置くべき区域	① 中心市街地			② 既成市街地で計画的に進める地域			③ 市街化が進行している市街地		
	10%	20%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	10%
効果的な市街地整備手法	0	0	0	0	0	0	0	0	0
幹線道路等の整備による市街地の骨格形成	0	0	0	0	0	0	0	0	0
土地区画整理事業による面整備	0	0	0	0	0	0	0	0	0
市街地再開発事業による面整備	0	0	0	0	0	0	0	0	0
鉄道の連続立体交差と土地区画整理事業等を組合せた市街地整備	0	0	0	0	0	0	0	0	0
その他面的な広がりをもって一体的に行う面整備事業	0	0	0	0	0	0	0	0	0

図3

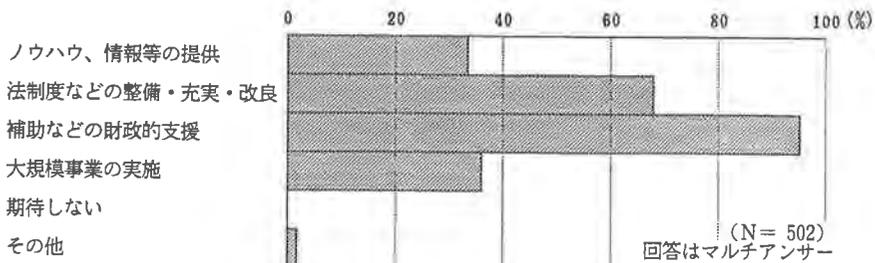


図4

1. 居住人口が減少している
2. 高齢化が進んでいる
3. 昼間人口が減少している
4. 郊外店の立地に伴い商店街への来訪者が減少している
5. 閉まっている店舗が多く商店街が寂らになっている
6. 都心部に向かう道路が狭く都心に行きにくい
7. 慢性的に交通が混雑している
8. 駐車場の不足等により路上駐車が多い
9. 自転車が商店前の歩道にとめてあり歩行の邪魔になる
10. 都心部でくつろぐ場所がない
11. 歴史的街並みが更新により殺風景になっている
12. 広告物の氾濫、街並みの雑然化等の景観の問題がある
13. その他
14. 中心市街地には特に問題はない

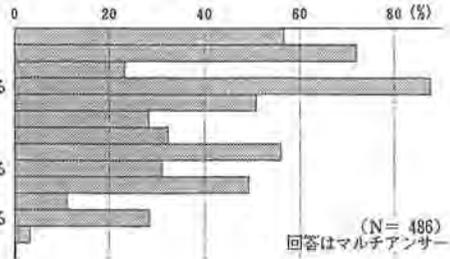


図5

1. 駐車場を整備する
2. 放置自転車を収容する駐輪場を整備する
3. 中心市街地への道路を自動車交通円滑化のために拡幅整備する
4. 中心市街地の道路の歩道を歩行者空間を豊かにするための拡幅
5. 中心市街地を人が散策しやすいように歩行者専用のゾーンとする
6. 駅前広場、バスターミナル等の交通結節施設を整備する
7. バス等の公共交通網再編により中心市街地を訪ねやすくする
8. 空き店舗等と商店を入れ替え商店街を集約化する
9. 商店街の核とする大規模店舗を誘致する
10. 商店街近代化事業等商業振興に関連する事業を行う
11. 郊外の大規模店舗の立地を規制する
12. 中心市街地に文化施設又は福祉施設等人の集まる施設を立地
13. 歴史的街並みの保全のための規制、補助を行う
14. 景観条例、地区計画等により街並みの整序を図る
15. 歴史的街並みの景観の趣味的な観賞価値を高める
16. その他
17. 特になし

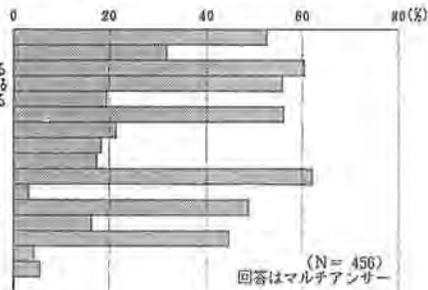


図6

1%に達し、その対策としては、消防水利の確保、道路整備による避難路確保と延焼防止及び避難地の確保が多い。(図7)

(6) 都市内道路

都市内道路がかなり不足していると考えている市は44.5%(前回41.7%)、やや不足していると考えている市は36.2%(前回42.8%)、両者を合わせると80.7%(前回84.5%)となり、都市内道路の不足感は依然として高いままである。(図8)

(7) 整備が必要と考える都市交通施設

バイパス・環状道路等の広域的道路や都市内の幹線道路の整備の回答が多く、次いで鉄道の連続立体交差化、駅前広場の整備が挙げられている。(図9)

(8) 公共交通の利用促進

路線バスのための対策として道路整備が重要と考えている市が多い。(図10)

(9) 都市内道路整備のペースのあり方

負担増を求めて整備を促進する考えと、現在のペー

スで整備する考えを合わせると88.2%(前回83.5%)となっている。(図11)

4. おわりに

本アンケートは建設省都市局と協調して行ったものであるが、建設省においても新たな道路整備五箇年計画の検討に際しご活用いただいたほか、政府の中心市街地再活性化のための総合的な対策が講じられるなど、アンケートにより明らかになった各市の課題が直接・間接に施策形成に結びついたのではなかろうか。その意味では、一定の成果があがったと考えている。この場を借りて、回答にご協力下さった各市長及び関係者の方々に謝意を表する。

- 防火地域の指定等により、防火建築を誘導する
- 老朽木造建築物の建て替えを促進する
- 街内の窮路の拡幅により火災の延焼防止と身近な避難確保を行う
- 幹線道路の整備により広域的な避難路の機能を確保する
- 避難地として、公園の整備等を行う
- 公園と併せて学校、福祉施設等を整備し、避難や救護の拠点となる施設を整備する
- 防火水槽などの消防水利を確保する
- その他
- 特になし

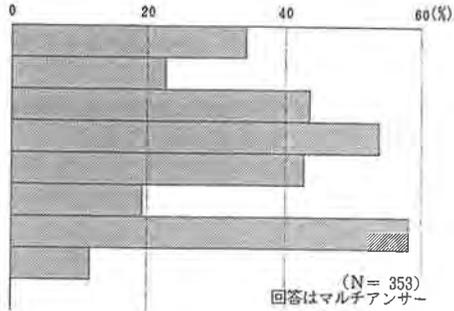


図7

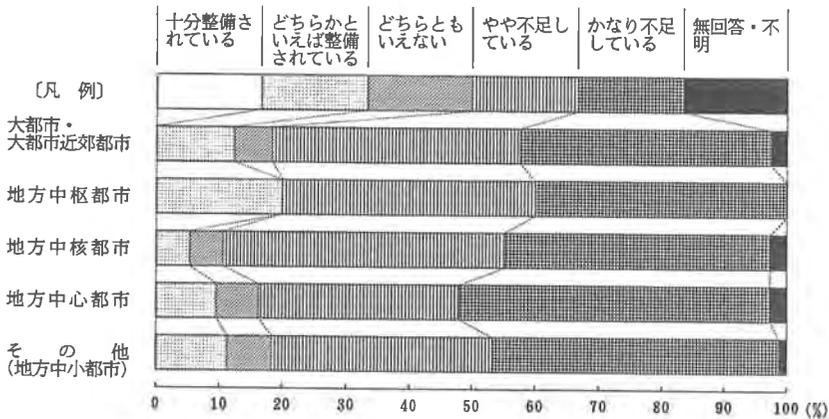


図8

1位とされた上位3項目

1. バイパス、環状道路等の広域的な緒道路の整備 42.7%
2. 都市内の幹線となる道路の整備 34.2%
3. 鉄道の連続立体交差化 (平面鉄道の立体化による道路交通の円滑化) 5.3%
3. 駅前広場等交通結節点の整備 5.3%

図9

1位とされた上位3項目

1. バイパスの整備、道路拡幅、交差点改良等によるバス路線の交通流の円滑化 42.9%
2. バとバ、バと鉄道等の乗り継ぎの利便性を高めるための駅前広場、バスターミナル等の整備 21.3%
3. バス停車場 (停車のための車道のふくらみ) の設置 7.7%

図10

整備のペースは現在のままでよい

- 都市内道路の整備は緊急を要するので、負担増を求めて整備を促進することが適当
- 都市内道路はある程度整備されているので、整備のペースを落として負担を軽減することが適当
- その他

無回答・不明

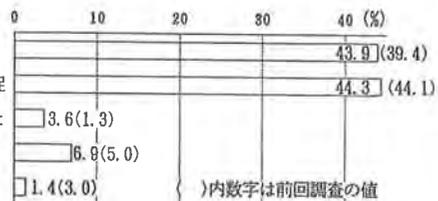


図10

3 TOS推進委員会の活動

●澤田 繁——千葉市建設局道路部道路計画課課長
(前TOS推進委員会事務局)

はじめに

道路は、国土の均衡ある発展や国民の生活を支えるうえで必要不可欠な社会基盤であり、その整備促進が期待されています。

なかでも都市内道路は、快適な都市活動を保証するとともに環境や景観の保全・創造・高齢化社会到来による人にやさしい道への配慮、また防災の面からゆとりある空間を創出するものとして、その整備に大きな期待が寄せられています。

本稿では、このような都市内道路整備の必要性についてPR活動を行っている、Think Our Street推進委員会を紹介します。

TOS推進委員会

Think Our Street推進委員会（通称：TOS「トス」）は、都市内道路の整備促進を図ることを目的として、広く市民に都市内道路整備の必要性に対する理解を深めていただくため、平成4年8月に発足した委員会組織です。

会員は、委員会発足当初は24自治体でありましたが、現在は38の自治体からなる委員会となっております。

委員会発足当時においては、国における第11次道路整備五箇年計画の策定にあたり、世論の幅広い好感と各分野からの支持を目的としてPR活動を実施し、一般市民の方から有識者、首長、国会議員、マスコミ等、あらゆる層からの「理解、好感、支持」を目標として、シンポジウム、イベントの開催等を実施いたしました。

平成9年度においては、「新たな道路整備五箇年計画」の策定にあたり、「街路」を「まちのみち」と表現し、パンフレット、ポスター等によるPRを実施し、さらに、広く多くの市民からの意見募集をするなど都市内道路整備の重要性について多くの人々に浸透させることを目的としたPR活動を展開いたしました。

また、今回のPRには新たな試みとしてインターネットを活用し、さらに多くの市民へのPRが期待されました。

現在の会員

奈良県、札幌市、八戸市、仙台市
秋田市、山形市、いわき市、宇都宮市
栃木市、浦和市、川口市、千葉市
横浜市、秦野市、金沢市、長野市
岡谷市、静岡市、浜松市、名古屋市
草津市、京都市、大阪市、神戸市
奈良市、和歌山市、早島町、広島市
山口市、宇部市、徳島市、今治市
高知市、北九州市、福岡市、佐世保市
宮崎市、始良町

以上 38 自治体

TOSの事業及び活動内容

TOSの平成9年度の主な事業及び活動内容としては、次のような活動を行っています。

- ・総会
- ・研修会
- ・「まちのみち」パンフレット、ポスターによるPR
- ・TOSホームページの開設

(1) 総会

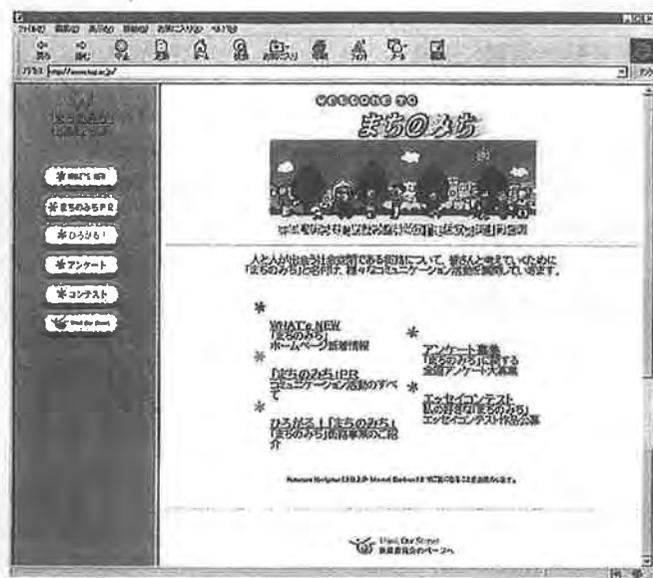
年度当初に一度開催しており、TOSの事業計画等について議事等を行っています。

また総会には、建設省街路課のご参加をいただいております。年度当初とも重なり、大変貴重なお話をいただいております。

(2) 研修会

研修会は毎年秋頃に開催しています。(平成9年度は奈良市で開催いたしました。)

研修内容としては、学識経験のある先生や、また建



設省街路課の方々をお招きしご講演をいただいています。

また、会員市の中からも、北九州市、長野市、奈良市から各市における事業の事例報告をいただきました。

研修会には会員の参加も多く、大変好評をいただいております。このような研修会の開催が、会員各市の今後の活躍にお役に立ていただければと期待しています。

(3) 「まちのみち」パンフレット、ポスターによるPR

平成10年度を初年度とする「新たな道路整備五箇年計画」の策定にあたり、市民へのPR手法として街路を「まちのみち」と表現したパンフレット、ポスターを作成し、PR活動を行いました。

今回行ったPRでは、今までのような一方的なものではなく、アンケートやエッセイの募集など、多くの市民が参加できるように相互コミュニケーション的な展開を図り、たくさんの方々からのご意見をいただくことができました。

(4) TOSホームページの開設

「まちのみち」パンフレット、ポスターによるPRと共に、紙面等とは異なった層への働きかけを目的として、インターネットを活用したTOSホームページを新たに開設いたしました。(上図)

内容としては「まちのみち」パンフレット、ポスターと同様にアンケート、エッセイ募集等を実施するに留まりましたが、広くより多くの方々へPR活動を展開するための手法として大きな期待が寄せられました。

今後も、各団体、自治体等の事業活動や、イベント紹介等、広く市民にPR活動を行っていく場としてインターネットの活用を考えております。

Think Our Street推進委員会ホームページ

(<http://www.tos.or.jp>)

▼ おわりに

平成10年度には、新たな道路整備五箇年計画もスタートし、益々都市内道路整備の必要性について提唱していかなければならないことと存じております。今後も他団体と協力し、また、TOSとしてもPR活動を展開していくことが必要不可欠であるものと考えております。

しかしながら、TOSとしてはまだ十分な活動を取り得る状況ではなく、都市内道路整備の主体となる、各地方自治体の皆様に設立趣旨をご理解いただき参画をお願いし、益々の拡充を図っていきたいと考えております。

4 街路PR巡回展

- ・身延都市計画事業
- ・身延駅前通り地区土地区画整理事業
- ・(3・4・1)身延駅前通り線沿道区画整理型街路事業

●望月司郎 —— 身延町都市整備課課長

▼ 身延町の概要

身延町は、山梨県の南部に位置し、県都甲府市まで44 km、静岡県富士宮市まで33 kmの距離にあり、北は北西部から北東部にかけて、早川町、中富町、下部町、南は南部町とそれぞれ接しており、町域は南北約11 km、東西約16 km、面積は131.12 km²である。町のほぼ中央を富士川が北から南へ流れ、その東と西に急峻な山並みが幾重にも重なっており、富士川やその支川に沿って集落が形成されており、人口は約8,500程の町である。

また、本町は日蓮宗総本山見延山久遠寺の門前町として発展してきた歴史と伝統をもち、静かな山都の雰囲気醸成に努めており、「仏都みのぶ」としてその名を全国に知られているところで、年間160万人程の参拝客が訪れている。

▼ 地区の概要

身延駅前通り地区は、JR身延線の身延駅を中心に、主要地方道富士川身延線（県道）沿いに発展した住商混合地であり、鉄道と富士川に挟まれた南北に細長い形状の带状市街地である。本地区は、大正9年の駅開業を契機に次第に商店街が形成され、鉄道輸送の増大と共に発展してきた町の表玄関でもある。しかし、県道は幅員も狭く、駐車場施設や歩行者の安全施設も不備であるため、日用品を求める近隣消費者も甲府市郊外の大店などに奪われ、商店街の衰退は深刻な状況となっていた。これらに対処するため、県道の拡幅と商店街の近代化に取り組んだのである。

▼ 事業の概要

本事業は、都市計画道路身延駅前通り線の整備を、公共施設管理者負担金制度を活用した土地区画整理事業により行うものである。今回の身延駅前通り線の整

備は、公共団体施行である区画整理事業とともに、町が街路事業認可を受け事業主体となっている。

具体的には、街路の用地確保まで区画整理事業で行い、当該街路の築造舗装を街路事業として施行するのである。地区内を流下する4河川の改修については、各管理者との共管金覚書により同時に改修している。また、関連事業（下水道事業、電線類の地中化事業、商店街の近代化事業）等を積極的に導入し、一体的な整備を行っている。

街路は、和風のイメージで統一された家並みに調和させるため、照明灯、歩道のタイル舗装、縁石、橋梁高欄など景観に配慮した高品位の整備を施している。

▼ 街路事業コンクール受賞

本事業の完成により身延駅周辺は、町の表玄関にふさわしい魅力ある都市環境を形成し、ゆとりと潤いのある都市空間の創出に著しい効果が上がった。また、地元関係者全戸で組織する街づくり協議会の活動により、見延の歴史や風土に調和した集客力のある話題性のある街づくり、という基本理念が意志統一されてお





り「平成の古都」をテーマに統一した和風のイメージの家並みが実現し、官民一体となった総合的な街づくりができた事が高く評価され、今回会長賞を受賞する事が出来た。

▼ 見学者の受け止め方

会長賞を受賞したという事で、街路PR巡回展を平成9年11月7日から9日までの3日間、身延町下山富士川クラフトパーク（富士川ふるさと工芸館）に於いて、工芸まつりというイベントに合わせて行った。会場には、まちのみちアートモデルやまちのみちPRパネル、街路事業コンクール入選作品や身延駅前通り線の関係資料等を展示し、来場者に見学して頂いた。「まちのみち」がどのようなものか、人々の暮らしに如何に身近なものなのか、理解して頂いた事と思う。また、身延駅前通り線の官民一体となった総合的な整備状況や、街づくりの内容も理解して頂き、高い評価を頂いた。

▼ 巡回展の効果

毎日の暮らしの中で「まちのみち」は、とても身近なものである。歩行者として、運転手として、地域住民としてのそれぞれの立場の中で、「まちのみち」の便
利性、重要性、必要性等を理解して頂いた。アンケートでの、みちの幅員、通行制限、街路の整備等の設問に対し、賛否両論はあるが、少なくとも「まちのみち」に対する、関心度は高まったと思う。



5 街路PR巡回展

●金野幸雄——兵庫県土木部街路課主査

1. はじめに～PRを巡る雑感～

最近の小学校の運動会では、生徒の優劣を分からないようにするために、トラックにショートカットのコースを設けるなどの細工をして対抗リレーをするらしい。半信半疑でいたところ、同僚のH君が、子供の運動会に行ったら本当にそうだった、驚いたと言う。変なことを考える国だ。

しばらくして、そのH君がまた驚いた。小学校の授業でディベートがあって、「道路をつくる人」役と「住民」役が数人ずつ選ばれた。結果、道路をつくる人は、横暴だ、公害だとさんざんに虐められたというのである。

行政が勝手に計画を押しつけてけしからん、住民が反対するのも当然だ、という使い古された構図を、今でもマスコミは再生産しつづけている。それが無責任な一部のマスコミなのか、大抵のマスコミが無神経なのかを知らないが、とにかく世間がそう思いたがっているらしい。

なにも道路をつくる話に限らない。

そんな固定観念は事実として間違っていない面もあるけれど、視点が一方的に過ぎていて、フェアな議論が抜け落ちている。この国は、いったい何をどうしたいのか。

せめて、道路をつくる人は謙虚に反省して、合意形成のあり方を根っここのところから見直さなければならぬ。怠ってきたPRの展開もこれからは重要になってくる。今回のPR展で成果が上がったとはとても思わないが、文字どおり地道に、そして実験的に、やっぴいしくしかない。

2. PR展の概要

兵庫県におけるPR巡回展は、平成9年10月に、神戸市のフェニックスプラザで実施した。

フェニックスプラザは、震災後の生活再建と復興に

関する情報を幅広く発信することを目的に兵庫県が設置した施設である。1階のホールでは、ジオラマ、ミニシアター、パソコン、パネル等を用いて、被災状況、復興計画等について展示を行っている。

今回のPR展は、このホールの一画にある「復興まちづくりコーナー」を模様替えて行った。このため、自治体事業紹介パネル・ビデオの内容についても震災復興事業を中心に構成した。

PR展の概要は次のとおりである。

○名称：「まちのみち展」

○開催日時：平成9年10月7日(火)～13日(月)
10時～19時

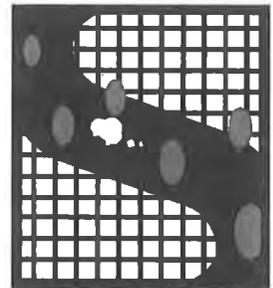
○開催場所：フェニックスプラザ（阪神・淡路震災復興支援館）1階ホール内
※神戸市中央区（JR三ノ宮駅、阪急三宮駅、阪神三宮駅南スグ）

○主催者：建設省・兵庫県・神戸市

○PR展のPR：NHK、サンテレビ、神戸新聞、各市広報誌、ポスター

○入場者数

10月7日(火)	675人
8日(水)	1,029人
9日(木)	1,090人
10日(祝)	1,447人
11日(土)	1,469人
12日(日)	1,452人
13日(月)	822人
計	7,984人



まちのみち展
街路事業PR全国キャラバン
10月7日(火)～10月13日(月)
フェニックスプラザ(三宮駅前スグ)

〈展示内容〉

- (1) まちのみちPRパネル……建設省作成・10点
 - ①平成9年度のPR活動（ポスター等）の紹介
 - ②「まちのみち」のイメージイラスト
 - ③事業紹介1（幹線道路、立体交差、歴道）
 - ④ 〃 2（駅前広場、新交通、共同溝）
 - ⑤ 〃 3（区画整理、再開発）
 - ⑥⑦⑧第9回街路事業コンクール入賞事業紹介

⑨⑩「まちのみち」アンケート中間報告

- (2) まちのみちイメージ模型……建設省作成・2点
 - (3) 自治体事業紹介パネル……兵庫県及び神戸市作成
 - ①山手幹線（兵庫県、尼崎市、西宮市、芦屋市）
 - ②阪神本線西宮駅付近連続立体交差事業（兵庫県）
 - ③宝来橋橋梁整備事業（宝塚市）
 - ④西宮北口地区整備事業（西宮市）
 - ⑤新しく生まれ変わる舞子駅周辺（神戸市）
 - ⑥東部新都心整備事業（神戸市）
 - ⑦新長田駅前地区市街地再開発事業（神戸市）
- ※ほか6路線、計13路線

- (4) 自治体事業紹介ビデオ……兵庫県及び各市作成
 - ①明石駅周辺整備事業（兵庫県、明石市）
 - ②我がまち、神戸を再び私達の手で（神戸市）
 - ③川西能勢口駅付近連続立体交差事業（兵庫県）
 - ④芦屋中央線街路事業（芦屋市）
- ※ほか4作品、計8作品（＝55分）

- (5) 街路事業PRシステム……兵庫県作成・2基
 - ※パソコンを用いた対話形式による「みちづくりクイズ」と「街路デザイン」

3. 対話型パソコンによる街路事業PR

PR展では、上の(5)に書いたように、対話形式の街路事業PRシステムを展示した。

兵庫県では、街路事業の必要性や効果、事業の仕組みを一般の方が楽しみながら学べるようなPRシステムの検討を進めている。登録するソフトとして想定しているのは、

- ①みちづくりクイズにチャレンジ!
- ②街路をデザインしよう!
- ③街路事業データベース
- ④街路整備プログラム

などであり、まちづくりに関心が高い自治会や学校、またイベント等において活用したいと考えている。

今回、PR展で展示したものは、このうち①②を内容として、平成9年度に製作した試作品であり、その概

要は次のとおりである。なお、システム開発には、阪急電鉄(株)文化・技術研究所の協力を得ている。

 作品名：「まちづくり博士のみち講座」

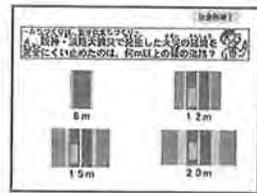
<ハードウェア>

- ・パソコン本体
- ・タッチパネルモニター
- ・CCDカメラ
- ・カラープリンター
- ・展示用什器

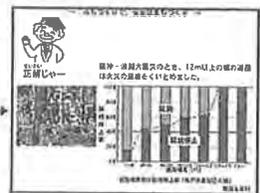


<操作イメージ>

- ①「登録」……名前を入力と顔写真の撮影
- ②1時間目「社会科」……みちづくりに関するクイズを出題し、回答してもらう（5問程度）。

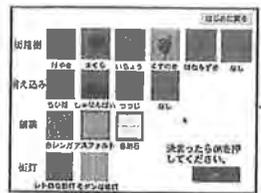


クイズ出題



正解と解説

- ③2時間目「美術」……街路樹、舗装等を選び、好みの道路をデザインする。その道を歩く気分を味わってもらう（アニメーション）。



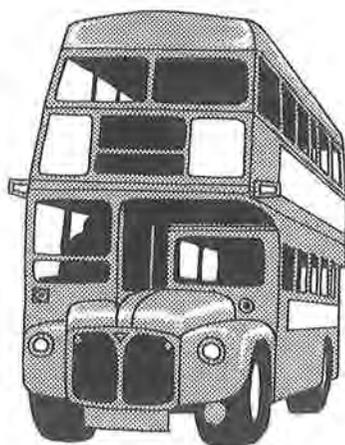
街路樹などを選ぶ



デザインを表示

修正

④終了証書発行……成績をプリントアウトし、記念に持ち帰ってもらう。



「東京都における街路事業PRの取り組み」

●柿塚 至 —— 東京都建設局道路建設部街路課長

1. はじめに

東京の街路の整備率は、平成10年3月時点で、区部約55%、多摩44%、全体でようやく50%を超えた状況にある(表-1)。街路整備の遅れに伴う都内の交通渋滞による経済損失は、年間約4兆9千億円と試算されており、区部の環状8号線を始めとする環状方向や、多摩の南北方向の幹線道路の整備が急務となっている。

しかしながら、街路整備を進めるための環境は、大変厳しい状況にある。財源を確保するとともに、街路事業を促進するためには、広範な都民の理解と協力を得ることが不可欠であり、都における街路事業の必要性や整備効果についてのPRが、従来にも増して重要である。

表-1 東京における都市計画道路の整備状況

区分	計画		完成 km	事業中 km	未着手 km	完成率 %	
	路線数	延長km					
計	1,305	3,167	1,589	417	1,161	50.2	
内訳	区部	647	1,746	962	196	588	55.1
	多摩	653	1,411	621	217	573	44.0
	島しょ	5	10	6	4	0	60.0

(平成10年3月末見込)

一方、市街地における道路工事は、多量の現道交通を確保しながら施工せざるを得ないため、長期間にわたることが多い。とくに近年は電線共同溝など工期を要する工種が増加していることから、従来にも増して沿道住民や通過車両への情報提供の必要性が高まっている。これまでも個々の工事についてのPRは行ってきたが、今後は先行する埋設企業者の工事も含め、事業にいつ着手し、どのような工事を実施するのか、またいつ完了するのかという事業全体のPRを行う必要がある。

本稿では、環状8号線井荻地区の工事中及び完成後のPRと、現在検討中の新しい事業PRの取り組みについて報告する。

2. 工事中及び工事完成後のPR

環状8号線は、東京の区部の一番外側の環状道路で、都が重点的に整備を進めている路線である。井荻地区では、西武新宿線及び3本の幹線道路を連続して立体化する延長1,263mのトンネルと、地域交通確保のための跨線橋を整備し、渋滞の解消を図った(写真-1)。



写真1 環状8号線 井荻地区

(1) インフォメーションセンターの活用

井荻の立体化事業では、1日約3万台の交通量のもと、25~33mの限られた道路幅員の中で、幅18.9~25.9m、延長1,263mのトンネル構造物を開削工法で構築した(図-1)。工事期間も10年と長期にわたるため、沿道や周辺住民への影響が懸念された。事業を円滑に進めるためには、工事への理解を十分得る必要があり、随時地元の方々の質問に答えられるよう、また説明会等の開催場所として、沿道にインフォメーションセンターを設置した(写真-2)。

センターでは、相談員がビデオや立体模型によって工事内容や進捗状況をわかりやすく説明するとともに、工事に関する苦情、意見等を直ちに工事担当者に伝えられる体制をとった。

またセンター内の会議室を利用して、月に1回、定期的に地元説明会を開催し、進捗状況や工事予定など

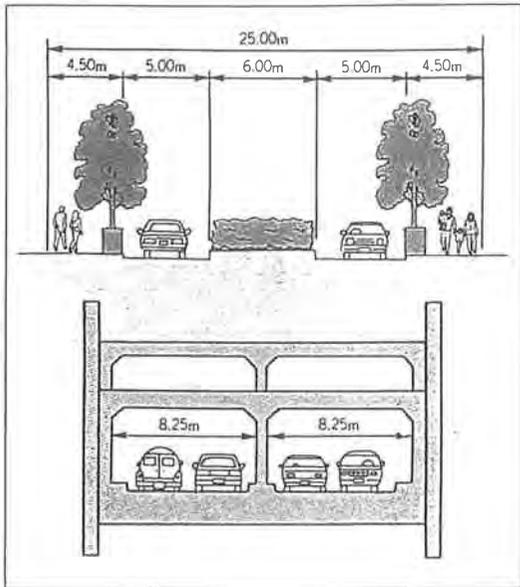


図1 25m標準部標準断面図



写真2 インフォメーションセンター

を説明して事業の円滑な進捗に努めるとともに、道路内に設置する換気塔や換気所の検討、調整等を行った。

平成4年7月の開設から10年3月までの集計で、約4400人が来場し、約530回の会議を開催した。インフォメーションセンターの設置は、都の街路事業では初めての試みであったが、地元住民の立体化工事に對

する理解を深め、事業の円滑な進捗に大きく貢献したと考えている。

(2) 工事見学会の開催

トンネル工事は、覆工板下の作業が中心で、外部からは工事の実態が分かりにくい。地域の住民に工事内容と進捗状況を十分に理解してもらうため、工事の節目には見学会を積極的に実施した。地域の住民をはじめ、周辺の商店会から小学校の学童まで幅広い層を対象とし、平成2年から9年まで19回、延べ約2000人の参加をみた。沿道住民の事業への理解に支えられ、平成9年4月に井荻トンネルを供用開始することができた。

開通式前日に行われた地元主催の「歩いて見ませんか環八井荻トンネル開通記念イベント」では、参加者が7000人に達し、事業への地元の関心の高さを示すものとなった(写真3)。

(3) 事業効果の検証とPR

公共事業では、投資効果を常に検証し、それを明らかにすることが課題となっている。

井荻地区では、トンネル開通前及び開通6カ月後に調査を実施し事業効果を検証した。

まず、トンネル開通前後の最長旅行時間(外回り、四面道～谷原交差点4.6km)の比較では、最大約67分の短縮となった。また、建設省で定めた算定式で経済効果を算出すると、燃料節減効果と時間短縮効果を合わせて年間約200億円となり、事業費645億円と比較し、事業効果の高いことが明らかになった。

都では、この検証結果を解説したパンフレットを作成し、事業効果のPRに活用している。

3. 新しい広報板

次に、工事中の現場において検討を進めている事業PRを紹介する。

工事のPRは、従来、「道路」「電気」「水道」など、工事ごとの説明会開催や広報板設置によって、沿道住民への周知に努めてきた。しかしこのような工事単位ご

とのPRでは、事業全体の進捗過程が分かりにくく、沿道の住民やドライバーに工事が繰り返し行われているという印象を与え、苦情や不満につながっていた。

これに対処するため、事業内容や完成までの工事工程、完成時期等、従来よりきめ細かな工事情報を提供できるよう、新たな広報板の設置について検討を進めている(図-2)。

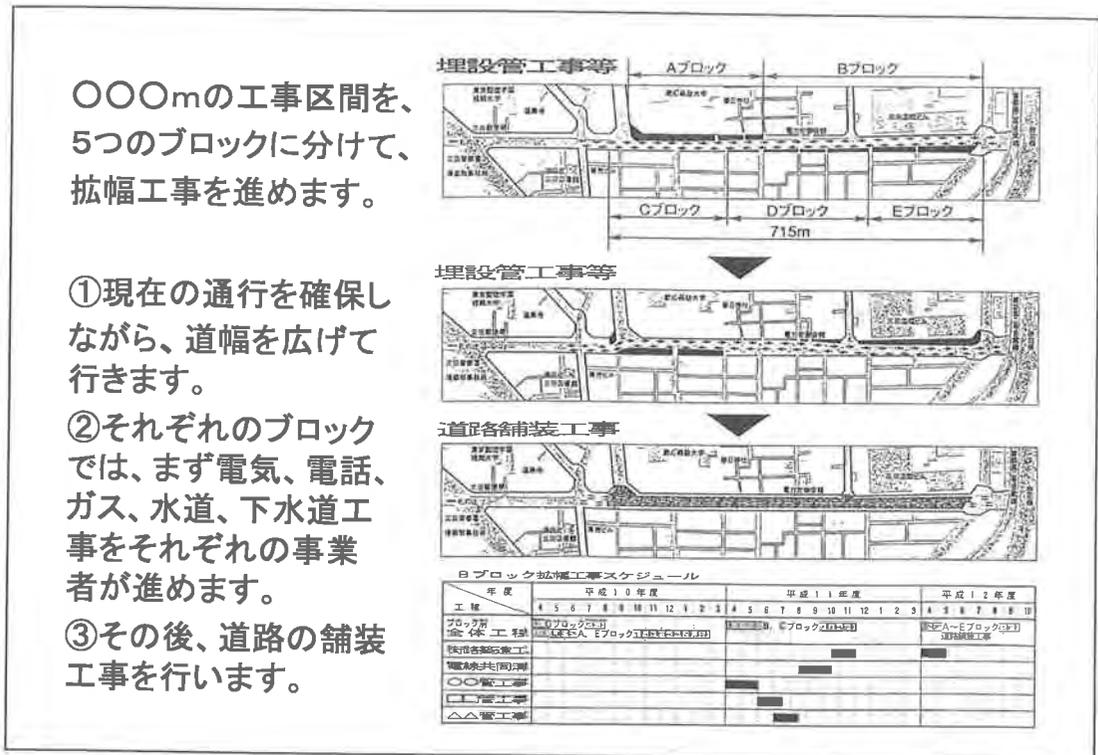
一方、ドライバーへの工事情報の提供は、特別な場合を除き、タクシー等の営業車輛以外には実施しておらず、一般ドライバーからの道路工事に対する不満は強かった。そこで沿道住民向けの広報板(図-2)の裏面(車道側)を活用し、ドライバーへの工事情報を提供することとした。広報板の内容は、走行車輛から安全に確認できるよう、工事の内容、完了時期や連絡先

等、必要最小限の情報とするよう検討している(図-3)。

4. おわりに

事業の必要性や整備効果を明確にすることは、今日街路事業を進める上で重要な課題である。井荻地区の事例では、事業効果の高いことを明らかにすることができたが、今後とも主要事業については、事業効果に関する調査を実施し、その整備効果を明確にしたいと考えている。

一方、正確な工事情報の提供が、住民の事業に対する理解を深め、工事の円滑な進捗に有効であることが確認できた。したがって、沿道の住民やドライバーにより正確な情報を提供できるよう、これからも工夫を



重ねていきたいと考えている。

都の街路整備を取り巻く財政状況は、極めて厳しいが、今後とも街路事業のPR活動に努め、円滑な事業の進捗を図ってまいりたい。

〇〇通り(〇〇〇~〇〇〇間)の拡幅工事をしています。
ご協力をお願いいたします。

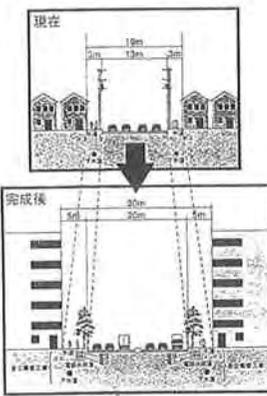
①この工事は、現在の通行を確保しながら進めており、平成〇〇年完成予定です。

②道幅19mを30mに拡げます。

③工事に対するご意見は、下記にお願いします。

東京都〇〇建設事務所工事課
TEL03-0000-0000

この道路はガソリン税・自動車重量税等で作られています



The diagram consists of two cross-sectional views of a road. The top view, labeled '現在' (Current), shows a road with a total width of 19m, divided into a 2m sidewalk, a 13m roadway, and another 2m sidewalk. Buildings are shown on both sides. The bottom view, labeled '完成後' (After completion), shows the same road expanded to a total width of 30m, with a 5m sidewalk, a 20m roadway, and another 5m sidewalk. The road surface is shown with dashed lines indicating the expansion area.

図3 ドライバー向けの広報板



〈井荻トンネル開通式〉



長野市中心市街地セル方式道路網計画環状道路、 駐案システムの完成について

長野市都市開発部都市計画課
主幹兼課長補佐

遠藤 一男

1 — はじめに

長野市は、北アルプスに源を発する犀川の扇状地と千曲川の沖積地によって形成された肥沃な長野盆地に位置し、平安の昔から「三国一の霊場」善光寺の門前町として日本全国に親しまれてきた。

明治4年廃藩置県により県庁が置かれて以来、政治・経済・文化及び交通の要衝として発展し、現在は面積404平方キロメートル、人口36万人の都市となっている。

こうした都市の拡大・発展の中で、平成10年2月には第18回オリンピック冬季競技大会を開催し、長く市民の願いであった新幹線・高速道路の開通や市内の都市基盤整備も急速に進んだ。

今後は、オリンピック開催を経験した国際都市として、人々の交流の輪が一層広がり、新しい文化が生まれる、魅力ある都市として発展していくことを目指している。

2 — 中心市街地の現況

長野の中心市街地は、善光寺から長野駅に至る中央通りを背骨として、南北約2キロメートル、東西約1キロメートル、面積約160ヘクタールの範囲にあり、ここに県庁や国の出先機関など多くの中核的管理機能と商業業務機能が集積されている。

しかし、全国の類似都市の中では数少ない非戦災都市であるため、一部を除いては土地地区画整理事業等の面的整備を行わずに成長してきた都市であるため課題が多い。課題を整理すると以下ようになる。

①都心地区の道路率は本来4メートル以上の道路で25パーセントが必要とされるが、中心市街地全体で13.6パーセントであり、地区によっては10パーセント未満の箇所もある。

②戦前からの木造建築物が多く、老朽化しており、ひとたび火災があると大火となる恐れがある。

③住商混在しており用途の純化が望まれる。

④都市の核として重要な役割を担うべき商業が、交通の混乱等からくる都市の魅力の衰退による人口の減少と相まって不振を招いている。

このような課題に対し、西欧の各都市では1960年後半から、歩行者道路や交通規制を大規模に取り入れた「交通セル方式」を中心市街地に導入し、効果をあげていることから、長野市も同方式により諸問題の解決を図ることとした。

3 — 交通セル方式について

セルとは細胞のように周辺に境界をもったものを言い、交通体系におけるセル方式は、市街地をいくつかのセルに分割し、交通環境の整備や商業活動の活性化を図っていく方式である。

具体的には、都心部周囲に環状道路を築造し、その中をいくつかのセルに区分する。そのセルとセルの境界は歩行者専用道路（ブキャナンあるいはパリヤー）とすることにより、車は直接境界を越えてセル相互間の往来はできないこととなり、他のセルへ行くには一旦環状道路に出でからとなる。したがって、セル内に用事のない車は入らなくなる。

セル内道路は商品の搬出入及び店舗へのアクセス用に、また歩行者道路は買い物等に利用される。

この方式の目的、効果、利点等を西欧の実施例から見ると以下のように要約される。

①不必要な通過交通が排除され、セル内交通の円滑化が図れる。

②歩行者地区を設置するため、その地区における交通事故の減少、排ガスや騒音の低減、公共交通機関の回復等が図られている。

③歩行者が快適にショッピングできる環境をつくることにより、商業の活性化が期待できる。

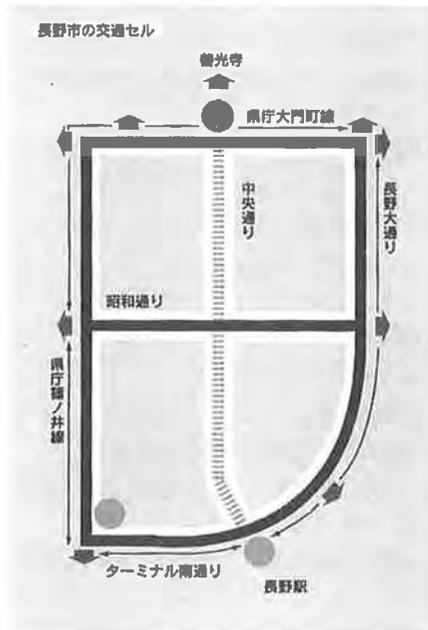
④都心部の荒廃防止に役立っており、歴史的地区の保存・再生が報告されている。

4— 長野市のセル方式

セル方式を骨子とした総合交通体系計画の項目は以下のとおりである。

①環状道路とセル

長野市の中心市街地は、周囲を4～6車線の県庁篠ノ井線、県庁大門町線、長野大通り、ターミナル南通りで形成されており、これらを通過交通及びセル間交通を受け止める環状道路と位置付ける。この中を、東西に昭和通り、南北に中央通りが位置し中心軸を形成しているため、4つのセルに区分する。



②補助幹線道路

セル内に目的を持つ自動車交通に対しては、限られた道路からしかアクセス出来ないように計画する。

③歩行者とクルドサク (袋小路)

中央通りと交差する細街路は全てクルドサクとし、中央通りをトランジットモールとする。

④バス機能

中心市街地内バス、及び中・長距離バスとに分け、両者の有機的連携のため再編成を図る。

⑤駅前広場

区画整理事業で実施中の東口駅前広場と善光寺口広場の双方で機能分担を図る。

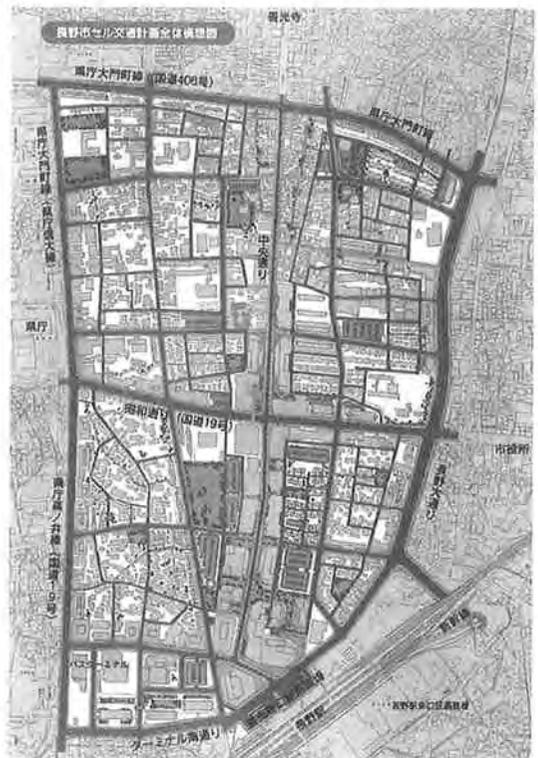
⑥駐車場

官民による大規模駐車場の計画的配置と、各セルでの駐車需給バランスを確保するよう駐車場を整備する。

⑦駐車場案内システム

駐車待ちによる交通渋滞や効率的な駐車場利用を実現するため、駐車場案内システムの整備を図る。

上記の整備により、地区内の安全・快適・利便な環境を創出し、併せて中心市街地の活性化を図るものとする。



5 — セル方式の事業化

このような計画を樹立する以前、昭和39年に長野市の玄関口である長野駅周辺の環境問題を改善することを目的に、「密集地区街路整備調査」が実施された。その内容は以下のとおりである。

①都市計画道路を環状放射型として駐車場を適切に計画する。

②交通結節点である長野駅前広場を含む長野駅周辺地区の面的整備を図る。

③中心市街地を南北に縦断し、市街地の発展を阻害している私鉄長野電鉄長野線の連続立体化を図る。

この調査報告に基づき事業を進めた結果、土地区画整理事業による長野駅周辺の都市環境整備、長野電鉄長野線の約2.3キロメートルにわたる地下方式による連続立体化、その上部を利用した最大幅員38メートルの都市計画道路長野大通り等の事業がそれぞれ完成し、長野市中心市街地の形態を大きく様変わりした。

その後、これらの計画に相前後して樹立されたセル方式を基本とした「総合都市交通施設整備事業」について、オリンピック関連事業との整合を図りつつ重点的に進めた。その事業は以下のとおりである。

①長野駅善光寺口駅前広場整備

平成9年秋に開業した北陸新幹線の橋上駅舎との整合を図ると共に、区画整理事業により拡張される東口駅前広場との機能分担を考慮しつつ拡張整備を実施した。

②環状線の整備

○中心市街地の両翼の長野大通りは昭和58年に、県庁篠ノ井線と県庁大門町線の一部は昭和45年にそれぞれ完成していたため、県庁大門町線の残りとはターミナル南通り、中央通りの整備を実施した。

●県庁大門町線は県・市の双方でオリンピック関連道路として事業を進めた。善光寺の南端を通るこの道路は、地域柄江戸時代・鎌倉室町時代・門前町遺構、弥生・古墳時代遺構等3層に亘って埋蔵文化財が発見さ



〈長野駅・善光寺駅前広場〉



れたため発掘調査を実施する等、長野の歴史に触れながらの工事となった。また、支障となった江戸時代の豪商の家を移築保存するとともに、善光寺にゆかりのある一茶の句碑をモニュメントとして設置する等、歴史的環境に配慮した修景を施した。



〈県庁大門町線〉

●ターミナル南通りについても、オリンピック関連道路として事業を進めた。駅前広場に接続する道路であるためシンボルロードとして、市木（しなのき）の植栽、善光寺の雰囲気を感じ出す街路灯の設置、車止めへは信州に因んだ古歌を刻み込むなどの修景を施している。

●県が施工した中央通りについては、善光寺表参道



〈ターミナル南通り〉

としての位置づけのもと、歩道の石畳化を実施すると共に、セル方式導入時には歩行者専用道路となることから、歩車道の段差解消を図った。また、道標の設置、高木には善光寺の柱材に使われている桂を植える等、歩いて楽しめる空間整備を実施した。

なお、県庁大門町線から善光寺境内の付近までの約150メートルについては、善光寺の前庭的雰囲気を出すため、及びセル方式の試行的な意図を含め車道の石畳化を実施した。

いずれの路線も歩行者空間の確保や景観への配慮から電線類の地中化が図られている。

③補助幹線の整備

環状道路と区画道路の連絡路で、近隣住区の幹線道路としての機能を持つ補助幹線については、環状道路の整備と併行して実施している。

④駐車場の整備

現在、駐車場整備計画を策定する準備を進めているところであるが、基本的に官民役割分担の基に整備を進めていくものとする。行政は環状道路沿いの交通結節点への設置を基本としている。

今回、長野駅善光寺口付近に185台収容の立体駐車場を整備した。

⑤駐車場案内システムの整備

効率的な駐車場利用を実現し、路上駐車等の削減を図ることを主な目的とする駐車案内システムの整備を



〈中央通り〉

実施した。このシステムの仕組みは「ブロック案内板」→「詳細案内板」→「入り口案内板」の3段階に情報板により中心市街地に入ってきた車をスムーズに目的の駐車場に誘導し、また、満車・空車等の状況や道路の渋滞等の情報をドライバーに知らせ、交通渋滞の緩和、さらには都市環境の改善を図っている。(写真次頁)

6— 今後の課題

以上のように中心市街地のセル方式の一環である環状道路等の整備が完了した。今後は補助幹線道路及び駐車場、緑地の整備を鋭意進めていくこととなるが、歩行者優先の交通システムとしてのセル方式が十分理解されていない面もあり、一部の商業関係者の間には、セル方式が中心市街地の活性化に本当に寄与するのかな等の不安が根強く残っている。

このため、中心市街地の伝統・環境・文化を活かした、住み良い快適な街づくりのためには、セル方式による交通体系の整備が不可欠であるとのより確かなコンセンサスを得て事業を進めることが重要となる。

7— おわりに

史上最多の72の国・地域が参加し、16日間にわたって繰り広げられた長野オリンピック。そして32カ国が

〈駐車場案内システム〉



参加し、オリンピックと同じ会場を舞台に10日間にわたって繰り広げられた長野パラリンピック。両大会とも日本選手の大活躍が大会を盛り上げ、関係者をはじめボランティアや、世界から集まった観客の熱い思いに支えられ、さわやかな感動と子供たちへの限りない夢と希望を残して大成功のうちに幕を閉じた。大会成功のためご支援いただいた建設省をはじめとする関係の皆様、そしてご声援をいただいた全国の皆様から感謝と御礼を申し上げます。



トピックス

環状2号線開通

伊藤 一義 ——— 横浜市道路局街路部特定街路課課長

1. はじめに

横浜の道路は、港を中心に市街地が発展してきたことや、丘の多い地形的な条件が背景になって主に放射状の道路が整備されてきた。市の中心部などで発生している交通渋滞を改善するためには、放射状の道路を整備すると同時に、バイパスの役割を果たす環状道路を整備する必要がある。

環状道路は、市の中心部に集中している車を振り分け、渋滞の緩和と混雑の解消に役立つ。中でも横浜の市中心部をとりまき、バイパス効果の大きい環状2号線が担う役割は大きく、このたび、市内で初めての環状型道路として25年の歳月をかけて平成10年3月30日に全線が開通（一部暫定）した。

以下に、横浜市の道路施策と環状2号線の概要を紹介する。

2. 横浜の道路の現況

(1) 道路状況

横浜市は人口334万人という我が国第2の大都市だが、道路については他の都市に比べ大きく遅れをとっていた。その原因には第2次世界大戦時の横浜大空襲、前後の占領軍による長期の接収など戦争の爪痕もある。また、昭和30年代からの高度成長は、巨大都市・東京のベットタウンである横浜市に、対応しきれないほどの急激な発展をもたらした。他の自治体が着々と道路などの社会基盤の整備を進めた戦後の復興期に、横浜市は遅れざるを得ない「歴史」があった。それゆえに横浜市内の都市計画道路の整備率は政令指定都市中最下位のレベルの55.7%にとどまっている。

さらに港を中心に発展してきたため、多くの道路が港へ直線的に伸びている。また丘が多いという地形的要素も加わり「すべての道は中心部に向かう」道路になってしまった。また、中心部に近づくほど交通量が増える構造の上、輸出入全国一の横浜港の貨物の約



図-1 環状2号線位置図

70%が中心部を経由して市街に運ばれることや、臨海工業地帯からの車の流れも、中心部の幹線道路の混雑に拍車をかけてきた。

その結果、市の中心部をはじめとする各地で交通渋滞が発生し、市民生活や経済活動に影響がでていた。交通渋滞を改善するためには、放射状の道路網を整備すると同時に、バイパス効果を果たす環状型道路が必要になる。

(2) 幹線道路の整備計画

横浜市では、平成5年に都市構造の再編成と良好な生活環境の形成などを基本目的とし、2010年为目标年次とした総合計画「ゆめはま2010プラン」を策定。具体的なプランとして

- ・最寄り駅まで15分の交通体系の整備
- ・都心まで30分の交通体系整備
- ・全国各地、首都圏の主要都市や空港を結ぶ交通体系の整備

などの目標を設定している。その中で高速道路や幹線道路、また住宅地と最寄駅や幹線道路を連絡する地区幹線道路の体系的な道路ネットワークの整備を進めて

いる。幹線道路については、3本の環状道路と10本の放射道路の都市計画道路を最優先として位置づけ重点的に整備を進めている。この3環状10放射道路は、市内を環状方向に連絡し、市域の一体化を図る環状2号・3号・4号の環状道路と、市中心部と郊外部を結ぶ放射道路となっている。なかでも、環状2号線は最重要路線として整備を進めてきた。

また、民間活力を取り入れた都市計画道路の整備を目指し、昭和62年に財団法人横浜市道路建設事業団を設立。環状2号線をはじめとする道路整備のほかに、沿道の環境整備に関する調査・研究や市の道路工事の受託などを行い側面からサポートしている。

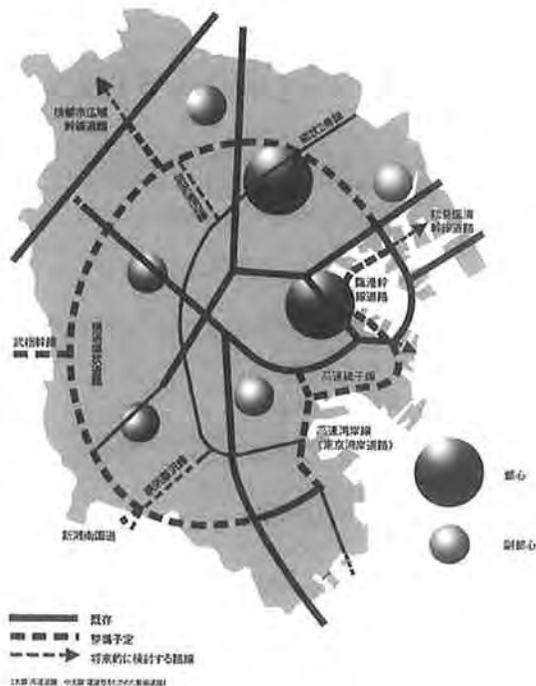


図-2 2010年における主要な道路網



図-3 2010年における幹線道路網

3. 環状2号線の概要

(1) 事業概要

環状2号線は、磯子区森の国道16号から上永谷、東戸塚、新横浜を結び、鶴見区上末吉の県道川崎町田線までの延長24.5kmの道路で、市中心部から5~6kmの距離を取り囲むようにのびる。

市中心部から郊外に放射状に伸びている横浜逗子線や横浜鎌倉線、国道1号、横浜新道、保土ヶ谷バイパスなどの多くの道路と接続する。また、京浜急行「屏風ヶ浦」駅、横浜市営地下鉄「上永谷」駅、JR「東戸塚」駅・「新横浜」駅などの交通拠点とも接続している。

環状2号線の標準的な幅員構成は42m。片側3車線で計6車線の車道と幅員9mの歩道となっている。広い歩道には「欒(ケヤキ)」の木を中心とした低・中・



写真-1 戸塚区平戸地区（環状2号線の標準的地区）

高の樹木を組み合わせた植樹帯を整備している。放射状の幹線道路とは立体交差し、中央4車線が立体となり、両側4車線が幹線道路と直接アクセスする。

〈計画の概要〉

都市計画決定 磯子鶴見線 昭和44年5月20日
環状2号線 昭和47年3月10日
(名称変更)

事業期間 昭和48年度～平成12年度
道路規格 4種1級 設計速度60 km/h
延長 24.5 km
標準幅員 42 m
事業費 約3,200億円

(2) 環状2号線が生み出す効果

・バイパス効果

市中心部を通過していた車が環状道路を経由することにより他の道路に流れるため、市中心部の交通混雑、走行時間の短縮に結びつく。

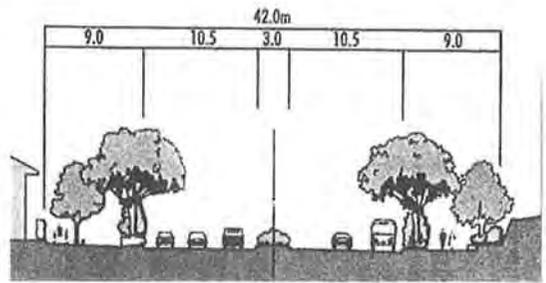
・アクセス効果

市中心部に出入りしていた車も、環状道路を利用することによって最寄りの幹線道路を選択できるため、渋滞の緩和と走行時間の短縮効果が期待できる。

・地域相互の結びつき強化

郊外の地域同士の結びつきにより、市域のバランスのとれた発展を促進する。

標準部



立体部

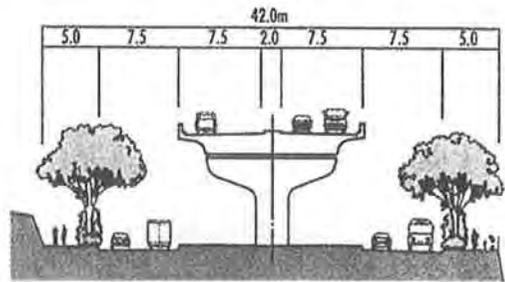


図-4 環状2号線断面図

・土地利用の沿道促進

沿道での計画的な街づくりを促進し、土地の高度利用を図ることができる。

・市民生活の利便性の向上

通勤・通学・買い物などへの利便性が高まるとともに経済活動が向上する。

(3) 環状2号線の大きな役割

・環境の保全

連続植樹帯や斜面に計画的な植樹を行うことにより、緑あふれる道路環境をつくりだす。

・安全で快適な歩行者スペース

広いスペースの歩道部分は、安心して歩くことができると同時に、木々の緑に彩られる歩道は憩いのスペースともなる。

・防災への寄与

災害発生時には避難・救援活動をスムーズに実施できるスペースがあり、また火災時には延焼防止帯の役



写真-2 港区上永谷地区（環状2号線の広幅員歩道）

割も果たす。

・供給施設の収容スペース

上下水道・電気・ガス・電話など、日常生活に欠かせないライフラインをあわせて収容する。

(4) 自然環境との共存

自然環境対策については、市民からの要望や意見が多く、設計及び工事においては様々な道路環境対策を考慮して整備をおこなっている。

周辺環境と調和をとるため、地域の特性を考慮した街路樹だけでなく、切土法面や中央分離帯などの沿道土地利用及び道路構造上支障がない場所において、「潜在自然植生」の手法を取り入れた植樹により緑豊かな道路環境づくりを行っている。

また、設計及び施工に際しても自然環境との調和や景観に配慮し、なかでも、保土ヶ谷区の川島地区では、市内でも貴重な動植物が残り市民に愛されている数少ない自然の渓谷地である「陣ヶ下渓谷」付近に路線が計画された。この地形がおりなす景観は、市民の憩いの場としても貴重な資源となっていることから、一年間にわたって綿密な生態系調査を実施し、工事での影響を最小限に抑えるよう次のような施策を行っている。

- ・自然の地形を変えないよう仮栈橋を使って高架橋を施工。

- ・樹木の伐採は、高架橋が重なる部分のみの最小限とする。
- ・生態区域が分断されないようエコロードを設置。
- ・昆虫に対する誘因性の低いナトリウム灯によるライン照明（灯りが路外にもれない照明）を設置。
- ・発生掘削土については、生態系の再生を考慮し現地へ還元。

〈潜在自然植生とは〉

地域の自然環境や立地に適した構成樹（シイ、タブ、カシ等）により、生態的に最も安定した持続的な自然の植生となり、将来にわたって安定した森となります。

4. おわりに

環状2号線は、

・幅員が42mと広く用地の取得に通常の道路より日時を要したこと

・市街地及び丘陵地に位置することから、トンネルや橋梁等の大規模構造物が多く難工事であったこと

・地形が複雑なため、既存道路との接続にあたり交通処理上問題があり地元調整に時間を要した、となどにより、全線開通までに25年という歳月がかかったが、このたびの開通は、横浜市の道路交通体系の大きな骨格となり、交通の流れを大きく変えることはもとより、横浜経済を活性化し自立性を高めることにつながると思える。

今後、整備効果を検証するため交通量調査・渋滞長・旅行時間・沿道の土地利用の変化などを把握するとともに、一部で暫定開通となっている区画について引き続き整備を行い、平成12年度の全断面完成をめざす。



国際住宅・都市計画会議 (IFHP 国際会議 at スウェーデン)

松井直人

建設省都市局街路課建設専門官
(前建設省都市局都市政策課建設専門官)



はじめに

1997年9月27日から4日間の日程で、スウェーデンのイエテボリ市において第43回国際住宅・都市計画会議に出席する機会を得ましたので以下に会議の報告をさせていただきます。



1. 会議の概要

1997年9月27日～30日の4日間、スウェーデンのイエテボリ市において、第43回国際住宅・都市計画会議が開催され、42ヶ国から607名が参加した。



〈イエテボリ大学から眺めるメインストリート〉

この会議の主催機関である国際住宅・都市計画連合 (International Federation for Housing and Planning) は、1913年に田園都市運動の提唱・実践者で有名なイギリスの Sir. Ebenezer Howard の提唱により設立された歴史ある国際機関であり、毎年1回開催される国際会議を通じて、都市計画の学術研究、事例研究、技術者の交流に大きな役割を果たしてきた。現在約60ヶ国の団体及び個人により構成されており、本部はオランダのハーグに置かれている。本年度の会議のテーマは、「都市の挑戦」(Urban Chal Lenge) というサブタイトルの下に、「持続的発展と都市計画」で

あった。会議は、各都市の代表による問題提起及び討論、論文発表の二部構成で行われた。

第一日目は、持続発展の概念を経済、社会、文化の各視点から検討し、都市計画の新しい領域と枠組みについての問題が提起された。Klaus J. Beckmann (ドイツ、アーヘン工科大学教授) は、都市間の経済競争と持続的発展が存在しうるかという観点から問題提起を試みている。Duncan MacLennan (イギリス、グラスゴー大学教授) は、経済の国際化に伴う、都市への経済投資の考え方の転換について論じ、Chris Landry (イギリス、カルチュラル・プランニング・コンサルタント) は、持続的発展の概念の中で、文化の持続性こそが本質であるという (わかったようなわからないような) ことを述べた。

第二日目は、各国の事例の紹介が行われた。持続的発展を都市計画の基本に据えるスウェーデンの新しい動向が、開催地、イエテボリ市都市計画局の Lars Berggrund より報告された。OECD 都市問題担当局長 Josef W. Konvitz は、都市インフラの更新、新しい住宅・交通計画の田園地域に与える影響、家族構造の社会的変化、都市の安全、経済の国際化に伴う投資構造の変化等の観点から今後の都市政策の展望について述べた。イスラエル、ハイファ工科大学教授の Rachele Alterman は、スプロール市街地の形成を避けるためには、都心の高密居住が重要であるとし、住区レベルでの計画、の住民参加が不可欠であることを、6ヶ国の事例を示すことにより論じた。

午後は、三つの分科会に分かれて、テーマ別に発表が行われた。

第一分科会は都市政策と地域計画の整合性に関する問題がテーマとなり、ストックホルム、ワルシャワ、ウェイクア (ニュージーランド) の都市計画部局、コミュニティ・プランナー、市長がそれぞれ報告を行った。第二分科会は、交通問題であり、ハーグ (オランダ)、トロンダム (ノルウェー) の都市計画局、及びイエテボリ市に本社があるボルボ社の環境問題担当ディレクターが報告を行った。

第三分科会は市民参加についての問題であり、ベルゲン(ノルウェー)、ペンハーゲン、パリ市の都市計画家が事例の報告を行った。

第三日目は、都市文化の持続性と都市計画という観点から基調報告が行われた。自由経済への転換に伴う都市再編に直面しているハンガリーからは、ブダペスト工科大学の Gabor Locsmandi 助教授が、ニュージーランドのツァイスト市からは、歴史的構造物保護局長の Fons Asselbergs が報告を行った。

午後はやはり三つの分科会に分かれて発表された。

第一分科会では、都心地域 (Inner City) の更新がテーマとなり、イエテボリ、ベルリン、ビルバオ (スペイン) の事例が報告された。

第二分科会では、水問題がとりあげられ、スウェーデン、ランド工科大学助教授 Peder Hjort、オランダ、ウェイゲニンゲン市農業・自然資源管理局长 Sybrabd Tjallingii が報告を行った。

第三分科会では、都市のアイデンティティーがテーマとなり、プラハからは、チェコ工科大学助教授の Miroslav Base、ローマからは、サピエンザ大学助教授 Elio Piroddi、ウィーンからは、都市再開発局長の Horst Berger が報告を行った。

第四日目は、新しい都市住宅の動向がテーマとなった。コペンハーゲン、リサイクル局長 Jens Nejrup は、古い建設資材のリサイクルと住宅建設について事例報告を行った。午後の分科会では、リサイクル資材のマーケットの現状についてドイツ、ハノーバー市都市住宅局長 Ulrich Gerlach、及びノルウェー住宅銀行都市住宅計画部長 Trude Lund が報告を行った。

論文セッションは、これらの基調講演及び分科会と並行して行われ、

- ・新しい都市地域における持続的発展
- ・都市経営と行政における協働
- ・都市計画モデルの動向
- ・都市計画と住民参加

の4つのテーマのもとに49の論文が発表された。



2. 会議からみてとれること

本会議のテーマが「持続的発展と都市計画」とあるように、地球環境問題を視野にいれた「持続的発展」を「都市計画」はどのように支えるのかという新たな時代に突入しているということができる。

21世紀を目前とした今日、世界各国の都市は、衰退する中心市街地、交通渋滞、環境問題、廃棄物問題、エネルギー問題など様々な問題を抱えている。持続的発展をしながら21世紀においても都市は活動しうるのか? そのテーマは、もはや、20世紀までの都市計画の範疇を大きく超えているようにも思える。複雑に絡み合った諸問題を解決し、人々が快適で豊かに暮らす都市を造り上げることは容易なことではない。ここに本会議でのサブテーマ「都市の挑戦」(City challenge)の本質がある。

20世紀の都市計画は、都市化という時代の要請に対して、「拡大する都市」に対する計画論をその基本的スタンスとしていた。しかし、先進国においては、都市の成熟と少子化・高齢化に伴い、市街地拡大の時代は終わり、むしろ環境問題や省エネルギーを考慮したコンパクトな都市を如何に創り出すかに論点が移っている。現在の都市が抱える、都心問題と郊外問題は、コンパクトな都市を目指した都市の再構築の中で、解決の道筋が探られることとなる。

都市再構築の問題は、それぞれの都市の有する歴史的背景、ストックの差により多様であり、経済活性化の問題も含め、今後は、それぞれの都市における具体的な取組みの事例を通して、次第に明らかになっていくものと思われる。

日本に於いては、都市計画の土台となる土地利用計画の枠組みが不十分なまま、「拡大する都市」に対応する様々の都市計画技術が、これまで数多く創り出されてきた。今後都市の再構築を通じて「コンパクトな都市」の実現にむけては、都市計画区域外の土地利用との調整、市街地調整区域における土地利用のあり方、

都市計画区域内における農業的土地利用との関連等、基本的問題が内在している。世界各国の都市計画の動向を知り「コンパクトな都市」に対応する新しい計画の規範と手法を創出することが今後ますます重要である。



3. イエテボリの都市事情

今回の会議開催地であるイエテボリは、スウェーデン第2の都市として栄えているが、この街は、17世紀にグスタフ・アドルフ王がイエータ川の河口に築いたことに始まる。

旧市街は、北のノルウェー、南のデンマークからの侵入を防ぐために運河と壕に囲まれている。18世紀にオランダ人、イギリス人、スコットランド人の商人が出入りし、東インド会社がこの街に繁栄をもたらした。イエテボリは、スウェーデンを代表する輸出港として発展したが、基幹産業であった造船業は衰退し、港湾地区の大型のクレーンがかろうじて華やかになりし過去の造船業の面影を留めている。

また、イエテボリは世界で有数の自動車会社であるボルボ社やカメラのハッセルブラッド社の本社があることでも有名である。

都市交通計画の分野では、古くから（1970）都心部



〈路面電車の後ろに路線バスが走る〉



〈広場のような路面電車の交差点部〉



〈路面電車の軌道上を走る路線バス〉



〈軌道の横に作られているゾーンを区切る突起〉

での自動車混雑の解消、交通公害の減少、公共交通機関の定時性の回復等を目的として、都心部への通過型の交通を排除し、交通流動の整序化を図るため、トラフィック・ゾーンシステムを導入していることで有名である。このシステムは現在も引き継がれており、ゾーンの境界は路面電車が走っている。この路面電車の軌道の両側に幅 10 cm、高さ 5 cm 程度の突起があり、これがゾーンの境界として機能している。市街地内では路面電車と路線バスとは、全く同一空間を走行しており停留所も同一である。車両のデザインも同一の色使いをしている。これが、公共交通機関をより利用しやすいものになっている。路面電車はとても静かで快適であった。残念ながらハンディキャップを持つ人の乗車場面に会わなかったが、路面電車、バスとも低床の車両であり、北欧諸国では当たり前のことかもしれないが殆どがバリアフリーの車両になっていた。路面電車が走行する交差点部は、広場の様な使い方がなされているところもある。近年の欧米諸国に見られるように、人間と交通機関とが非常にうまく調和しているのがとても印象的であった。

人口は 40 万人程度であるが、街の風格や歴史は日本の同規模の街とは比べ物にならないほど堂々としたものである。公共施設にしても建物にしても長い歴史と文化を静かに主張し、市民はそれを誇りにしているように思える。

長い時間をかけてじっくり出来た街を見るにつけ、我が国においてもこのような都市整備を行うことができるのだろうか？少なくともその方向に向けてこれから大きく転換していかなくてはならないだろうと痛感した次第である。

〈都市と交通〉

通巻45号

平成10年7月28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

㈱クイックス東京

