

都市と交通

1999

特集・公共交通の支援とまちづくり

No.47



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.47 Mar. 1999

C・O・N・T・E・N・T・S

巻頭言	公共交通の活用と駅前広場整備 豊橋市長 早川 勝	11
随想	望まれる都市公共交通政策の抜本的見直し ～LRT車両ばかりでは解決しない公共交通問題～ 東京大学大学院工学系研究科社会基盤工学専攻教授 家田 仁	14
特集	テーマ●公共交通の支援とまちづくり	
1	公共交通支援関連施策 建設省都市局街路課特定都市交通施設整備室	17
2	多摩都市モノレールと立川駅周辺整備 東京都都市計画開発計画部市街地開発課長 横田 協	22
3	北九州都市モノレール延伸とJR小倉駅周辺交通施設整備 北九州市都市局計画部長 五郎丸 辰彦	27
4	勝田台駅周辺地区（都心交通改善事業） 八千代市都市部都市整備課長 我孫子 常雄	32
シリーズ 〈まちづくりと街路〉	JR帯広駅前広場整備事業 帯広市都心部活性化推進室長 吉田 勝	36
〈アンダーグラウンド〉	共同駐車場整備促進事業の紹介 建設省都市局街路課	41
トピックス	新たな道路整備5箇年計画の概要 ～安全で活力に満ちた社会・経済・生活の実現～ 建設省都市局街路課	43
海外事情	欧州都市交通事情 —LRT導入の背景と現状— (株)日本交通計画協会調査研究部長 都築 正	46
協会だより	JTPA研究助成制度による第3回研究者公募について	52

※表紙……………ストラスブール市内を快走するLRT

ストラスブール市（フランス）における LRT整備事業状況

(写真提供：CUS・ストラスブール都市共同体)



▲駅前

コルマル通り
メノー地区

駅前





▲事業前

オートピエール — セルバンテス通り間
マーヨン駅（幹線ターミナル）

▲事業後▼





▲事前前

フランブルジョワ通り
ラングストロス駅 — 本通り

写真後▼





停車場
停車場駅前（唯一の地下駅）

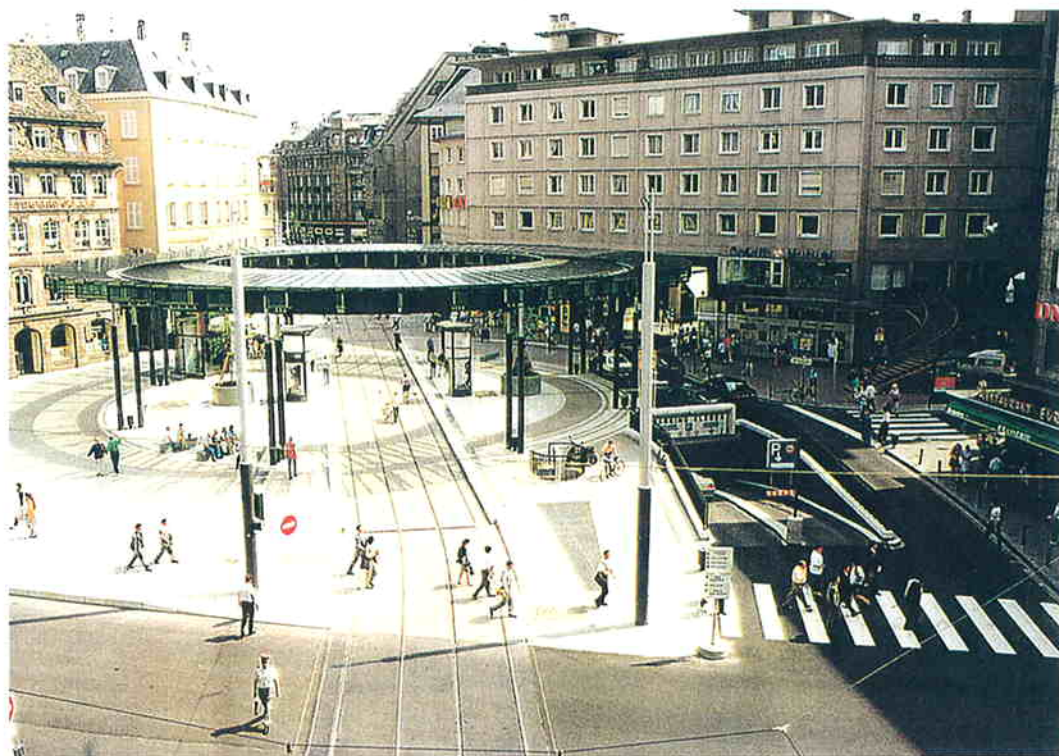




▲商業的

オンム・ドゥ・フェール広場
オンム・ドゥ・フェール駅

車道街▼





▲車道前

ブルス橋
エトワール駅

▲歩道前





▲市営部

ノワイエ通り

市営部▼





▲車道前 イルキルシュ — グラーフェンシュターデン間
(ストラスブール線)
バゲルセ駅





▲市街前

クレベール広場

▲市街前





▲車道前

オートピエール、ラシーヌ通り
オートピエール病院前駅

▲車道前



公共交通の活用 と駅前広場整備

豊橋市長 早 川 勝



名古屋から東に60km、浜松から西に40km、愛知県の東南端に位置する豊橋市は、面積約260km²、人口約36万人を擁する県下第2の地方中核都市です。平坦な地形と温暖な気候により、農業粗生産額が20年以上にわたり全国第一位を続け、また、ある都市ランキング調査では、毎回、「住みよい都市」の上位にも位置付けられています。さらに、三河港の中核をなす豊橋港は、自動車の輸出、輸入港として、近年めざましく発展し、平成5年以来、外車輸入台数は全国第一位の実績を誇っています。

また、豊かな自然環境や開発余力をもつ当地域は、21世紀のライフスタイルをリードする「生活の都づくり」を目指しており、本市では、そのリーディング・プロジェクトとして、魅力ある都市拠点づくりを進める「豊橋駅前拠点地区整備基本計画」を筆頭に、豊橋技術科学大学を中核とした先端技術産業基盤づくりを推進する「サイエンスクリエイト21計画」、臨海部一帯に国際的な交流機能や流通機能を導入する「豊橋ウォーターフロント計画」などを積極的に推進しています。

〔都市交通の現状と整備方針〕

このような様々な都市活動を支える本市の都市交通は、鉄道、路面電車、バス、自動車から自転車に至るまで、各種の交通手段が発達し、市民生活並びに経済活動の基盤となっています。それと同時に、交通需要の増大による道路の渋滞が各所で発生していることや自動車利用への依存が進行し、バスや路面電車等をはじめとする公共交通機関の利用者離れが進行しているなど、多くの課題を抱えていることも事実です。一方、公共交通機関の要となる豊橋駅は、新幹線をはじめとする各種の鉄道、バス路線などが集中する総合駅として、1日約10万人の方々

に利用されています。しかし、ターミナルの分散、老朽化や駐車施設の不足など多くの課題を抱えており、その整備が緊急の課題となっていました。

そこで、本市では、市民が多くの交通手段の中から適切な方法を選択することができ、効率的で、環境にも配慮できうる交通体系の整備を目標に、従来からの道路整備だけでなく、鉄道、バス、路面電車を中心とする公共交通機関や自転車等、自動車以外の交通手段の利用促進を図ることに力点をおいた施策を展開しているところです。

〔豊橋駅総合開発事業〕

その手始めとして、手掛けたのが、もっとも多くの交通機関が集中する豊橋駅周辺地区の整備であり、昭和60年度から62年度にかけて、本市の中心市街地を包括する約200haを対象とした調査を実施し、「豊橋駅周辺地区整備構想」を策定いたしました。その構想の中には、自由通路、駅舎、駅前広場、駐車場、駐輪場、シンボルロードなどを中心とする交通基盤の整備と中心市街地の活性化を推進するための周辺再開発などが提案されており、現在も様々な部局が総力を結集し、事業に取り組んでいます。

そのなかでも特に、豊橋駅の再整備を目的とした「豊橋駅総合開発事業」は、公共交通の抱える多くの課題を解消していく第一ステップとして、平成元年度より「都心整備対策課」という新たな組織を設置するところから始められました。この東三河の顔ともいべき豊橋駅の姿と機能を一新するための豊橋駅総合開発事業は、東西連絡通路整備事業、橋上駅舎整備事業、ステーションビル増改築事業及び東口駅前広場整備事業の4つのプロジェクトからなっています。

基本理念は、市民はもとより、本市を訪れる方々

にとっても便利で安全で快適な都市空間を確保することであり、とりわけ、高齢者や身体障害者の方々にも使いやすい施設の整備＝「人にやさしい街づくり」を目指したものです。また、この事業は、東海旅客鉄道㈱、豊橋ステーションビル㈱と豊橋市の三者による共同事業であり、これら4つのプロジェクトの一体的推進により、鉄道を挟んだ東西市街地発展のアンバランスの解消を目指すとともに、プロジェクトそのものが持つ周辺再開発への波及効果をも期待するものでした。事業は、平成2年から4年かけ、三者による綿密な準備と関係機関への調整が行われ、平成5年に着工、平成8年9月には、東西連絡通路と橋上駅舎が、平成9年3月には、ステーションビルが、また、平成10年4月には、東口駅前広場がそれぞれオープンしすべての事業が完了しております。

〔東口駅前広場の整備〕

このプロジェクトの中で、特に公共交通機能の強化という観点で中心をなすのが、東口駅前広場の整備です。これまでの駅前広場は、47年前の昭和26年、戦災復興事業により整備され、その後、ほとんど再整備がなされないまま現在に至っていました。その結果、急速なモータリゼーションの進行や乗降客の増加に対応できない状況となっており、人と車とが輻輳し、恒常的な混雑や渋滞が生じていました。

そこで、人と車の分離を基本的な考えとして、周辺地区や橋上駅舎へアクセスする歩行者空間を2階部に、バスやタクシー、自家用車等の車動線を地平部に、自転車等の駐車機能を地下へ立体的に配置することにより、十分な規模を確保するとともに、立体的な移動には、交通弱者の方にも安全で快適に利用できるエレベーターやエスカレーターを要所に配置し、段差を感じさせないスムーズな歩行者動線を整備しています。

また、広場内や周辺に点在していた路線バスや路面電車の乗降場を広場の中央部に集約し、公共交通機関相互の連絡性を向上させるとともに、タクシーや一般車との動線を分離することやバス待機場を併設することにより、バス運行の定時性を確保することが、可能となっています。

〔路面電車の活用とまちづくり〕

本市では、路面電車が、環境にやさしく、定時制

にも優れ、まちづくりと連携しうる公共交通手段であるという認識のもと、はやくから「都市のシンボル」として位置付け、昭和57年の560mの路線延長や昭和63年から始めた、約2kmにおよぶセンターポール化、景観整備等の事業を実施し、積極的な拡充を図ってきました。

今回の東口駅前広場への150mの路線延伸もその一環でありましたが、全国的に、路面電車が見直され、注目を集めているこの時期に、建設省において新たに創設された「路面電車走行空間改築事業」における第一号の指定を受けたことは、公共交通機関としての路面電車の役割が中心市街地の再生を図る方策としても大いに期待されていると認められたからであり、今後も本市の路面電車が、21世紀にふさわしい都市交通システムとして飛躍していけるよう、長期的な展望にたった市民ぐるみでの取組みを進めていきたいと考えています。

〔今後のまちづくりの方向〕

今後の我が国の高齢化のスピードは、世界一と言われており、これからのまちづくりにおいては、高齢化社会に対応した様々な配慮が求められるようになるでしょう。その一つは交通弱者としての高齢者の移動のサポートの問題であり、バスや路面電車などを中心とする公共交通機関の強化や改善、段差のない歩道やエレベーター、エスカレーター等移動施設の強化もますます求められると思われます。しかし、現在のような拡散した市街地では、このような改善策に、自ずと限界があることも事実です。そこで、多様な都市的サービスがこれまでに集積し、公共交通機関も集約されている中心市街地にこそ、高齢者が安心して暮らすことのできる居住空間を整備することが、重要な政策となっていくものと思っています。

一方、市街地のスプロール化を抑制し、コンパクトで質の高い中心市街地を形成していく職住近接型システムの構築は、社会資本の整備や施設管理上からも効率的であり、通勤交通の軽減による省エネや大気汚染防止にも貢献することとなるでしょう。つまり、中心市街地をもう一度見直し、再整備していくまちづくりは、高齢化対策だけにとどまらず都市交通対策やエネルギー対策などに対しても大変有効であるといえるでしょう。このような環境にやさし

い都市づくりが日本全国の地方都市において、様々な形態で進められることは、たいへん望ましい方向であり、豊橋市もそういった視点で、今後のまちづくりに邁進していきたいと思っています。



随 想

望まれる都市公共交通政策の抜本の見直し ～LRT車両ばかりでは解決しない公共交通問題～

◆東京大学大学院工学系研究科
社会基盤工学専攻教授 家 田 仁



■公共交通の充実が都市整備の必要条件

人にも環境にも優しいまちづくりが市民に強く期待されるようになった。そのためには、成長管理の視点に立った土地利用管理や、大規模集客施設などの出店管理、あるいは交通需要管理（TDM）などの「管理サイドの諸政策」を進めると共に、公共交通システムのハード・ソフトを充実させることが必須の条件である。公共交通では、わが国は「都市鉄道システムが充実した国」ということになっている。しかし、実際は東京や大阪など大都市を除き、地方中枢都市以下の都市の公共交通は、ヨーロッパ先進国の中でいえば極めて貧困な部類に入るといって良い。わが国でも都市鉄道の他に、モノレールやいわゆる「新交通システム」（AGT）、ガイドウェイバ

スなどが開発され導入されてはきたものの、世界の少なからぬ都市で進められているソフト面（都市施設整備と公共交通整備の連携、TOD、運輸連合、共通運賃、公的支援、etc.）やハード面（低床LRT、ハイブリッドガイドウェイバス、ニーリングバス、etc.）の柔軟でバラエティに富んだ試行錯誤をみると、まだまだ課題が山積していると言わざるを得ない。

■注目されるLRT～しかし問題の本質は車両ではない

そうした中で、昨年、熊本の市電にいわゆる「低床LRT」の車両が導入され、長らく都市交通政策上、決して積極的な意義を位置づけられて来なかった路面電車にも、関係者のみならず市民の関心が集まるようになった。これはこれで歓迎すべきことである。しかし、乗降が便利でしかも快適で低騒音な車両を導入することが重要なことであることは当然だが、ただそれだけで公共交通の問題が解決するような意見が（時には専門家に類する人たちからすら）しばしば主張されるのは、問題の本質を忘れた著しいミスリードと言えよう。軌道や停留所の施



充実したLRTの整備と連携して開発された屯門（香港）の大規模住宅団地（96年）

設の整備、運賃及びその収受、運行頻度やスピードなどサービス水準、そして整備財源、など車両以外の課題の方が遥かに多い。わが国の都市公共交通の問題の一番のポイントは、本来、公共交通が、TDMや土地利用管理など周辺の都市・交通政策と適切に連携すれば、交通混雑緩和、都市環境の保全、安全・安心なまちづくり、快適なまちづくりなど、都市に対して少なからぬ「プラスの外部効果」をもたらしうるにも拘わらず、わが国では歴史的な事情から基本的には運賃収入による独立採算経営が前提とされているため、公共交通の質と量の供給水準が著しく低位に留まっている点なのである。必要なことは、上記のような「プラスの外部効果」を踏まえて、都市の公共交通政策を都市施設整備や道路政策、あるいは道路交通政策と、財政的側面も含めてあらゆる点で、できうる限りの密接な連携をとることである。

■LRTの6つの使い道とその使い方

ともあれ、わが国の都市公共交通の新たなオプションであるLRTの使い道としては、1) 都市内の交通とモール整備（例えば、ストラスブールなど多数）、2) 中規模都市の幹線交通（例えば、ケルンなど多数）、3) TODタイプの住宅開発と交通整備（例えば香港・屯門やフライブルク）、4) 大規模都市の補助交通（例えば、パリの二つのLRT）、5) 大規模再開発と交通整備（例えば、ロンドン・ドックランド）、6) その他（例えば、大都市のメインの公共交通として使うマニラ、閑散鉄道インフラを再生したパリのセーヌバレー）の6つがあげられる。わが国の当面のターゲットとしては、既存のLRT（路面電車）インフラをベースとして、上記の1)や2)がメインとなろう。

その時、重要なことは、エンジニアリング面、行政の規制面で、柔軟で徹底した支援方策を導入することである。例えば、交通信号の公共交通優先化を行うことによる速達性向上や、現在、技術的側面から規制されている編成長の制限を緩和して輸送力向上を検討すること、あるいは現在の不正乗車に対する罰金額の上限を緩和して、運賃収受の徹底的な簡



路面電車が快適で魅力的なショッピングタウンの形成を助けているイスタンブール（トルコ）の例（97年）



LRTの低床化は、既に常識となりつつある（フライブルク（ドイツ）の例 97年）

素化を行い、停車時間を削減すること、など効果的でなおかつ実現性も決して低くはない方策は多い。さらに言えば、こうした都市の公共交通を「必須な都市装置」と位置づけ、国及び自治体で従来の枠組みを超えた種々の思い切った政策を導入することが強く望まれる。

■階層的な都市交通システムの構築が急務

主としてLRTのことを述べてきたが、ここで振り返って、LRTのメリットをあげると、次の四点に集約される。第一に電力を動力とするため環境上有利、第二に比較的長い編成が可能のためそこその輸送力を供給可能で、第三に施設や装置が比較的に軽便で廉価、第四に特定の路線を走行するため都市軸としての、そして交通機関としてのアイデンティティが強い、である。ただ、これも実は都市鉄

道や一般のバスに比較しての話で、例えばトロリーバスに比べると、第一と第四は両者とも同じ。第三点はいずれもトロリーバスの方が有利であることは明らかである。第二も連接バス車両のステアリング技術の開発をすれば解決されよう。LRTばかりが都市交通の切り札であるわけでは全くないことは明らかであろう。逆に積極的な欠点としては、軌道や電力施設のため路線計画の柔軟性が欠ける点あげられる。重要な点は、都市鉄道、モノレールやAGT、そしてトロリーバス、バス、ミニバスなど、他の公共交通とLRTを上手に組み合わせ、運賃協力面、役割分担面、路線調整面などで、合理的で十分連携のとれた階層的都市交通システムを構築することである。実際、LRTをもつヨーロッパの多くの都市では、同時にバスやトロリーバスが連携して運営されているし、あるいは、例えばクリチバではLRTではないが見事なばかりの階層的バス交通システム（幹線からローカルまでのバス体系）が作られている。この点も、一般には十分紹介されていない点である。

しかし、その連携をとるべき、そしてどう考えても都市公共交通の主たる担い手である、わが国の都市のバス輸送のサービス水準は、車両の低床化やニーリング化などの面のみならず、バス停などの施設面、車両のハイブリッド化による環境親和化、運行頻度や速達性、運行管理や情報提供面など、あらゆる面で国際的に見て著しくシャビーな状況にある。しかし、これらのグレードアップは、現在、運賃収入のみに依存せざるを得ない事業者の経営努力のみによっては、到底早期になしとげることができないのは明らかである。

将来に向けて真にハイグレードな都市交通を実現



LRT、トロリーバス、一般バスが有機的に連携するベルン（スイス）の都市交通（97年）



バスも低床化、ニーリングなどのメカニカルな改善のみならず、バス停もふくめて、アメニティとアイデンティティの向上が指向されている。コペンハーゲン（デンマーク）の例（97年）

するためには、従来のような単品の交通システム開発や整備、ましてやLRT車両の導入程度の方策では不十分であり、前述のごとく都市の公共交通の位置づけを根本から問い直し、現実的でおかつ抜本的な政策転換が必要である。この点を国民あるいは市民に問いかけることこそが、今まさに望まれている。

1.

公共交通支援関連施策

◆都市局街路課
特定都市交通施設整備室

はじめに

自動車交通による交通渋滞や騒音、排気ガスによる大気汚染などの都市環境の改善は都市政策上重要な課題となっている。このため、複数の公共交通機関の連携による交通施策により利便性を向上させ、都市全体の交通を円滑にする「マルチモーダル施策」が建設省の重要施策として推進されており、この施策の一環として、鉄道、都市モノレール、路面電車等の公共交通機関の利用促進を図り、自動車から公共交通への利用転換を促進することが都市政策として重要となってきた。また、自動車の運転できない高齢者等のために公共交通を整備することが、福祉政策の面でも求められている。

このようなことから、建設省では公共交通機関の整備や利用促進に対する支援施策を積極的に実施しており、それらを含めた関連施策について、以下に述べる。

1. 都市モノレール等に対する整備支援

都市における道路空間を有効に活用し、道路交通の円滑化と総合的な交通体系づくりを図るための公共交通機関として都市モノレール及び新交通システム（以下「都市モノレール等」と呼ぶ）の整備が推進されている。都市モノレール等は鉄軌道の公共交通施設が整備されていない交通不便地域の利便性を向上させるとともに、自動車交通から公共交通への利用転換促進により道路混雑の緩和を図るものである。建設省では支柱や桁等のインフラ部の整備に対して補助するインフラ補助制度により整備の支援を実施している。この整備事業は都市計画事業により実施され、施設に対する「都市高速鉄道」、「都市モノレール専用道」及び整備される道路に対する「関

連街路」についての都市計画決定が行われる。なお、これまでの事業実績及び実施中路線（H11年度予定を含む）を図－1に示す。

軌道経営者は地方公共団体又はこれに準ずる者（第3セクター等）となっており、車両や車両基地、駅務施設等のインフラ外部については、軌道経営者が整備するものとなっている（図－2参照）。

2. 路面電車走行空間改築事業

交通渋滞が深刻である市街地においては路面電車の新設・延伸により道路への負荷を軽減し、道路交通の円滑化を図ることができる。また、路面電車は排気ガスを排出しないため、環境負荷の軽減にも役立つ。さらに、バリアフリー化の点でも、低床式車両の導入等により、高齢者等の移動弱者に対する公共交通の利便性を確保することができる。さらに、路面電車の整備による中心市街地へのアクセスビリティの向上や路面電車を中心としたトランジェントモール化等により、街の顔となる中心市街地の魅力を増進させ活性化を図ることができる。

こうしたことから、建設省では平成9年度に路面電車の新設・延伸に対する支援制度として路面電車走行空間改築事業を設立した。本事業は平成10年度に制度拡充され、道路事業、街路事業に補助事業の採択基準が設けられた。本事業は都市モノレール等のインフラ補助制度と異なり、路面電車が走行する路面・路盤等の整備を道路改築として行うものである。そのため、レール・架線等の軌道事業者が整備する施設整備費は対象とならない。また、都市計画決定は「路面電車道」、及び「関連街路」について行われる。なお、軌道事業者は公営企業、民間に関わらず支援の対象とすることができる。

（写真－1参照）

完了路線	● 都市モノレール ■ 新交通システム	1 路線 6 路線
継続路線	○ 都市モノレール □ 新交通システム △ ガイドウェイバスシステム	4 路線 3 路線 1 路線
新規着工 準備路線	◎ (着工準備)	1 路線

() : 導入都市

< > : 名称



図一1 都市モノレール及び新交通システム事業実施予定路線

3. 交通結節点における支援

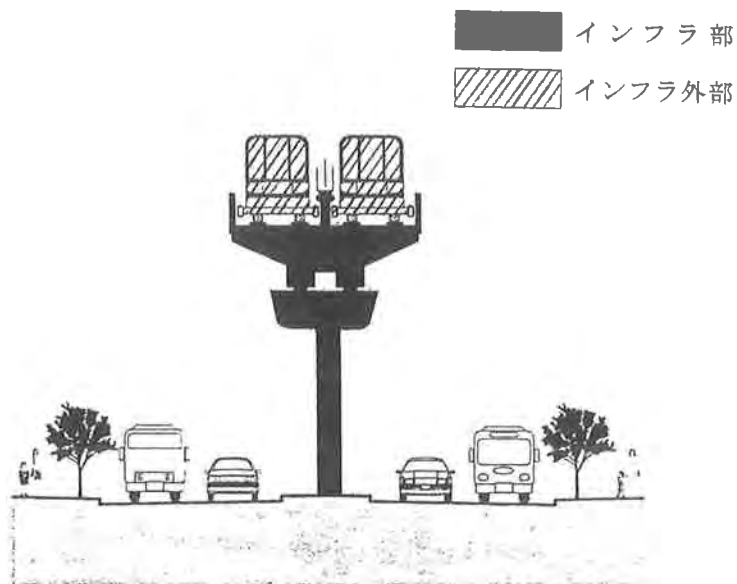
① 駅前広場

鉄道駅に集中するバス、自動車、歩行者等の多様な交通を円滑に処理し、交通機関相互の乗り継ぎの利便性を向上させるため、駅前広場の整備を推進している。また、駅前広場にペDESTリアンデッキ等をあわせて整備する場合には、バリアフリー化を進

めるため、エスカレーター、エレベーター等の歩行支援施設も積極的に整備している。

駅前広場の整備は平成10年度は全国75箇所を実施され、全体事業費は約170億円となっている。代表事例として北九州市の小倉駅南口の駅前広場を写真一2に示す。

また、郊外から都心方向への自動車交通による渋滞の緩和のため、鉄道駅やバス停付近にパーク＆ラ



図—2 標準横断構成



(熊本市の低床車両)



写真—2 小倉駅南口の駅前広場



(豊橋市)

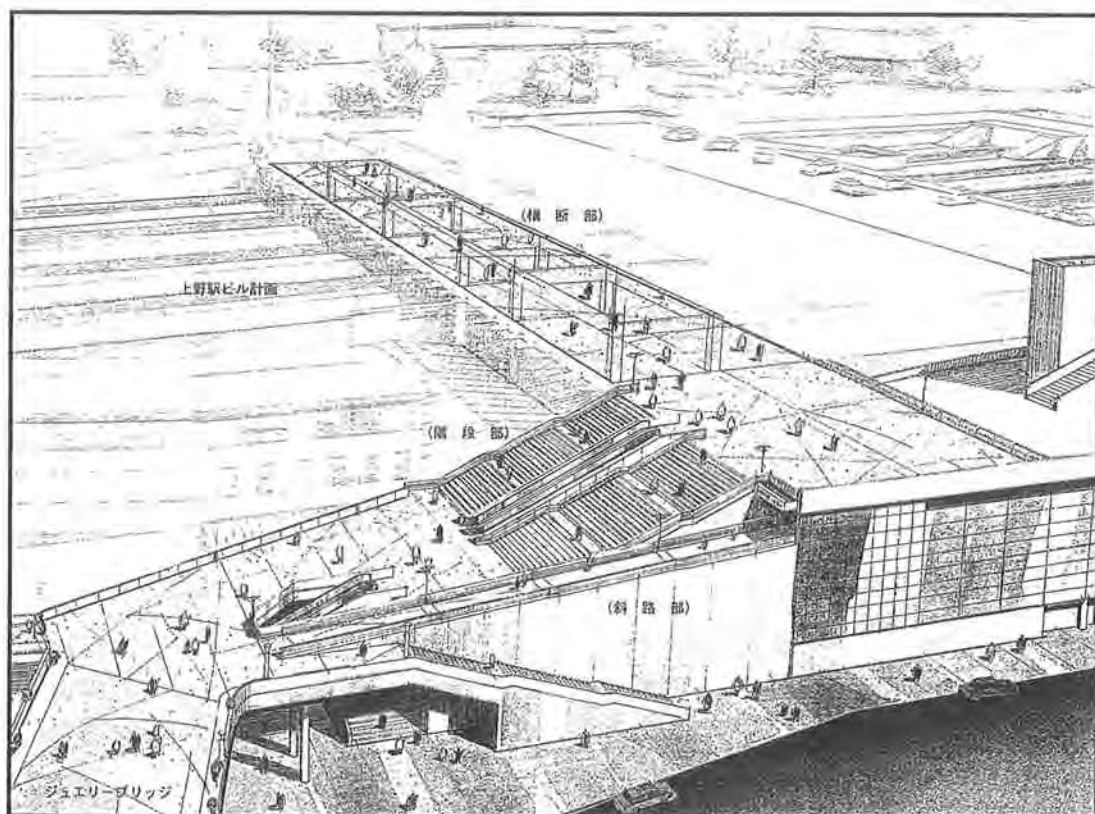
写真—1 路面電車の事例

イド駐車場を整備し、自動車交通から公共交通への利用転換の促進を図っている。

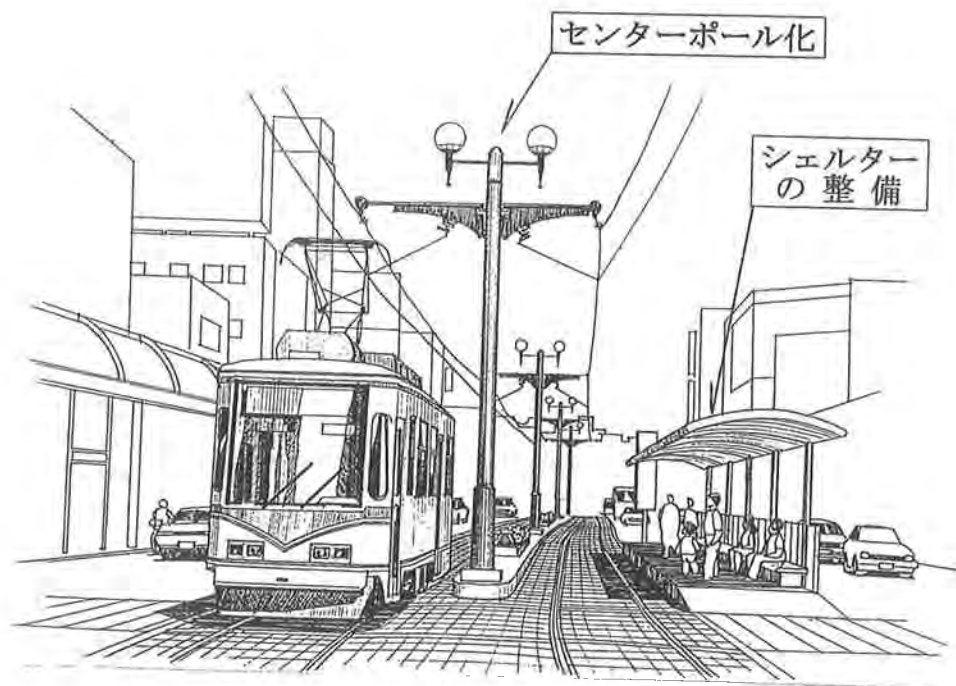
② 駅舎自由通路等の整備

鉄道施設等により市街地が分断されている場合、地域の一体化、及び歩行者交通の円滑化を図るため、都心交通改善事業により駅舎自由通路等を整備している。鉄道と駅前広場等の交通結節機能の強化により、鉄道やバス、タクシー等の相互乗り換えも含めた利用促進を図っている。

駅前広場における歩行支援施設整備が道路整備特別会計なのに対して、都心交通改善事業は一般会計により整備するものである。代表事例として東京都上野駅の東西自由通路を図—3に示す。



図ー3 自由通路のイメージ（上野駅）



図ー4 公共交通機関の利用促進に資する施設のイメージ

また、都心交通改善事業により、交通結節点における公共交通機関の乗り換えの向上や歩行者の安全確保など公共交通機関の利用促進に資する施設として路面電車やバスの停留所の施設、シェルター、及び架線柱等の整備を推進している。図—4にイメージ図を示す。

4. その他の支援制度

① 路面電車の車両に対する支援

路面電車は路面上に停留所があるため、鉄道や地下鉄に比べて上下移動が小さいが、さらにバリアフリー化を実施するため、電車の入口の段差を小さくした低床車両の導入が実施され始めている。既に熊本市では平成9年度から導入されており、広島市においても平成11年より導入される予定となっている。自治省においては公営企業に限り、車両購入の際の低床型と一般型との価格の差分に対しての特別交付税措置を実施している。

② 地下鉄

大都市における交通混雑の緩和を図り、都市機能の維持、増進を図るために必要な地下高速鉄道の整備に対して、事業費の一部が補助されている。

(運輸省施策)

③ オムニバスタウン構想

運輸省が実施するバス事業への支援施策（低床型車両及び低公害型車両の導入等）と連携し、モデル都市を選定し、バスレーンのカラー舗装化、バス停留所のハイグレート化等を推進し、バス利用の促進を図るものである。

おわりに

公共交通の利用促進を図るための支援策については、建設省の施策のみならず、運輸省など他省庁等の施策とあわせて実施することにより、大きな効果が期待できるものも多い。欧米では、公共交通機関に対し整備費に対する助成のみならず、運営費にも助成していることが多く、わが国においても、こうした新たな支援を行うことが公共交通機関の一層の整備推進につながると期待する声もある。いずれにしても、今後とも各省庁等との連携を深めつつ、これまで述べてきた施策を推進していくとともに、新たな施策の実現に向けて積極的に取り組むことが重要と認識している。

2.

多摩都市モノレールと立川駅周辺整備

◆東京都都市計画局開発計画部市街地開発課
課長 横田 協

1. 立川地区の位置づけ

東京都は、東京の都市構造を職と住のバランスのとれた多心型都市構造へと再編し、多摩地域を快適で創造性豊かな生活が楽しめる、魅力あふれる「自

立都市圏」としていくことを目指している。このため、八王寺、立川、青梅、町田、多摩ニュータウンを多摩の「心」と位置づけ、多摩における広域的な拠点として、計画的、重点的に育成・整備することとしている。



多摩都市モノレール路線図

この中でも立川地区は、都心から約30km圏に位置し、東京都市圏における業務核都市の一翼を担う、多摩地域における業務・商業の中心地である。JR中央線、南武線、青梅線・五日市線が通る鉄道交通の要衝であるが、鉄道、道路とも南北方向の連絡に弱く、駅周辺部の慢性的な交通渋滞の原因となっている。

現在、立川の拠点性を確保・強化するため、東京都及び立川市等により多摩都市モノレールと駅周辺整備を進めており、ここではその概要について述べる。

2. 多摩都市モノレール

(1) 計画の経緯

多摩地域の五つの「心」を育成し、多摩自立都市圏の形成を図るためには、南北方向の道路・公共交通機関の整備が不可欠である。このようなことから、東京都は昭和54年度から55年度にわたり、多摩地域におけるモノレール等の導入の可能性について調査を行った結果、多摩地域における公共交通機関の不足に対処するにはモノレール等の導入は有効な手段であるとの結論を得、調査のなかで、立川基地跡地～多摩ニュータウン～八王子～秋留台～立川基地跡地等を環状に結ぶ延長約93kmの路線が提案された。

そして、東京都は将来交通需要、経営採算性等を勘案しつつ、モノレール等の導入に向けて、事業成立等について詳細検討を行った結果、多摩センター～立川～新青梅街道間（上北台駅）約16kmを優先して整備すべき路線（以下、整備路線という。）と設定した。

その後、昭和61年4月には、東京都と沿線五市及び電鉄等の出資により多摩都市モノレール株式会社を設立、軌道法に基づく特許申請を昭和62年5月に行い、同年12月に特許を取得した。

また、平成元年9月に、整備路線について都市高速鉄道都市モノレールとモノ専用道路を都市計画決定、平成2年11月に工事に着手した。

なお、モノレールの機種は跨座式で定員415人/編成、表定速度約27km/時、ホーム形式は相対式で駅数は19駅を計画している。

(2) 現在の状況

現在、整備路線約16kmのうち、立川北駅から上北台駅間の約5.5kmについては平成10年内、多摩センター駅から立川北駅間の約10.7kmについては平成11年度内の開業を目指して、鋭意事業を進めているところである。

立川北駅から上北台駅間については、既に試運転が行われており、精悍な車体が姿を見せている。

（写真－1）



写真－1 試運転中の多摩都市モノレール

3. 立川駅周辺整備

(1) 周辺整備の概要

立川駅周辺地区では、現在、さまざまなプロジェクトが実施されている。（図－1）

駅南口では、土地区画整理事業と市街地再開発事業が施行中である。これらにより駅前広場や道路の整備とともに、JR線路上空を含めた合体ビルの建設が進められ、南口玄関にふさわしい活気に満ちた個性的な商業核が形成されようとしている。（図－2）

駅北口では、土地区画整理事業が施行中である。ここでも駅前広場や道路、歩行者デッキなどが整備され、多摩の「心」にふさわしい快適で活気あふれる街が形成される。（図－3）

また、立川駅北西部には、旧陸軍飛行場として開設され、その後米軍により接収された後に返還された立川基地跡地地区が広がっている。当地区については、昭和54年11月に国有財産中央審議会において「立川飛行場返還国有地の処理の大綱」が答申されており、現在、大綱に基づき、昭和記念公園、立

川広域防災基地、土地区画整理事業、再開発事業（ファーレ立川）の各事業が施行されている。なお、土地区画整理事業地区内には、国の研究機関等の移転が予定されている。

(2) 立川駅南口地区

- (減価補償金導入による減歩率約16%)

- 5 建物要移転棟数 1,220棟
6 事業費 約446億円
7 経過

都市計画決定告示 昭和39年 8 月21日
事業認可告示 昭和41年 2 月17日

当地区は昭和41年に事業認可が行われた地区で、平成10年4月現在、仮換地指定率約99%、建物等移転済率約85%と、ほぼ事業の収束に向かっているとみられる。

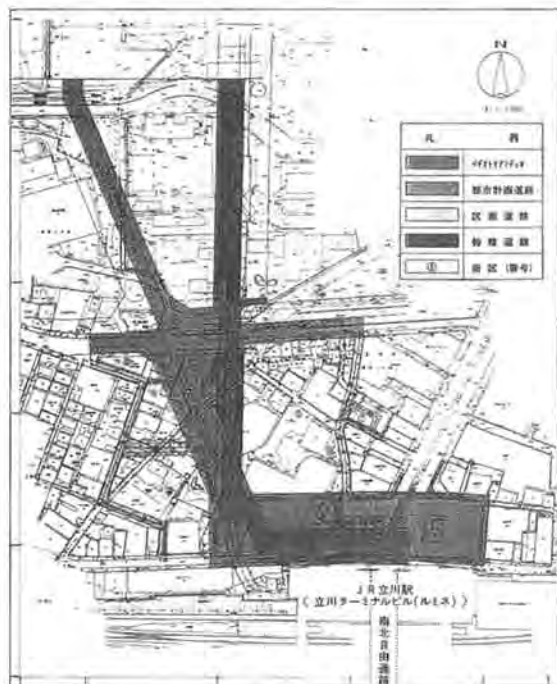
多摩都市モノレールの立川南駅は平成7年に都市計画決定され、駅予定地の道路を幅員25メートルから38メートルに拡幅する必要が生じた。しか

立川都市計画立川駅南口土地区画整理事業

設 計 図 縮 尺 1:3,000



図一3 立川駅南口土地区画整理事業 設計図



図一4 立川駅北口駅前土地区画整理事業 設計図

償金を増額して立川市が用地買収を行い、平均減歩率を変更しない措置をとった。

また、駅前広場に面しては市街地再開発事業が土地区画整理事業との同時施行として事業中であり、平成11年春、地上10階建てのビルとして供用開始予定である。

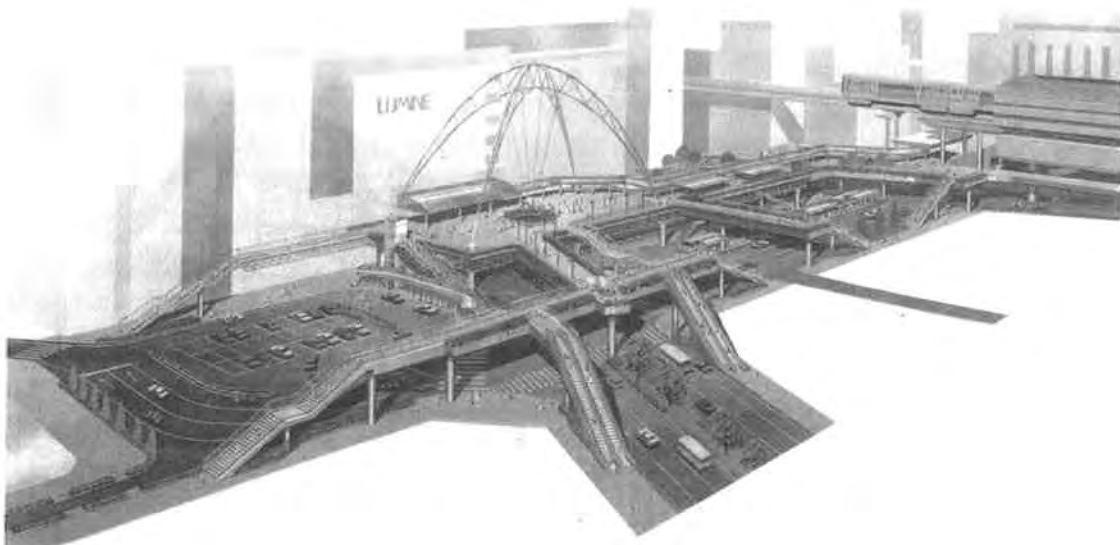
(3) 立川駅北口駅前地区

- 1 事業の名称
立川駅北口駅前土地区画整理事業
- 2 施行者 立川市
- 3 施行区域の面積 約5.7ヘクタール
- 4 平均減歩率 約34%
(減価補償金導入による減歩率約11%)
- 5 建物要移転棟数 83棟
- 6 事業費 約634億円
- 7 経過

都市計画決定告示 平成元年7月3日

事業認可告示 平成2年1月26日

し、区画整理事業が既に終盤を迎えていたため、拡張用地の確保については事業計画を変更し、減価補



図一5 立川駅北口駅前広場イメージ図

当地区は既に市街化が進み、旧駅前広場に面して大規模な商業施設があり、その裏手には小規模な飲食店が密集していた地区である。多摩都市モノレールの立川北駅整備と駅前広場の拡張整備等に伴い、これら大規模もしくは密集した全ての建築物を移転することとなった。

移転建築物の中でもとりわけ大規模であった地下1階地上8階建、延べ面積約3万平方メートルの立川ビルについては、国及び都における財政状況が厳しいなか予算の確保には苦労したが、キーテナントの百貨店の移転補償費を圧縮するため、隣接する立川基地跡地関連地区の再開発事業（ファール立川）施設に移転を図るなど施行者である立川市の努力もあって、現在、解体作業が進行中であり、地上部分の解体は既に完了している。

4. おわりに

立川地区は、多摩地域の中心に位置し、鉄道の主要な結節点にあるという地理・交通条件、基地跡地の大規模空地を有するという土地利用条件とが同時に備わっている。このような東京圏の他の主要拠点都市と比較しても遜色のない恵まれた条件を活用して、業務、商業、生活、文化、住民交流等の多様な機能を備えた拠点として整備が進められているところである。

多摩都市モノレールの開業と駅周辺整備により、立川地区は、多様な機能がいきづく多摩の交流拠点として更に発展し、東京圏の均衡のとれた都市構造の形成に資することが期待されている。

3.

北九州都市モノレール延伸とJR小倉駅 周辺交通施設整備

◆北九州市建築都市局計画部

計画部長 五郎丸 辰 彦

1. はじめに

北九州市は昭和38年、5市の対等合併により発足した。現在、市域面積約483km²、人口約101万人を有し、本州と東九州、西九州の交通の結節点として、その都市圏は福岡県の北東部を中心に、山口県、大分県の一部に及び圏域人口約200万人を擁している。

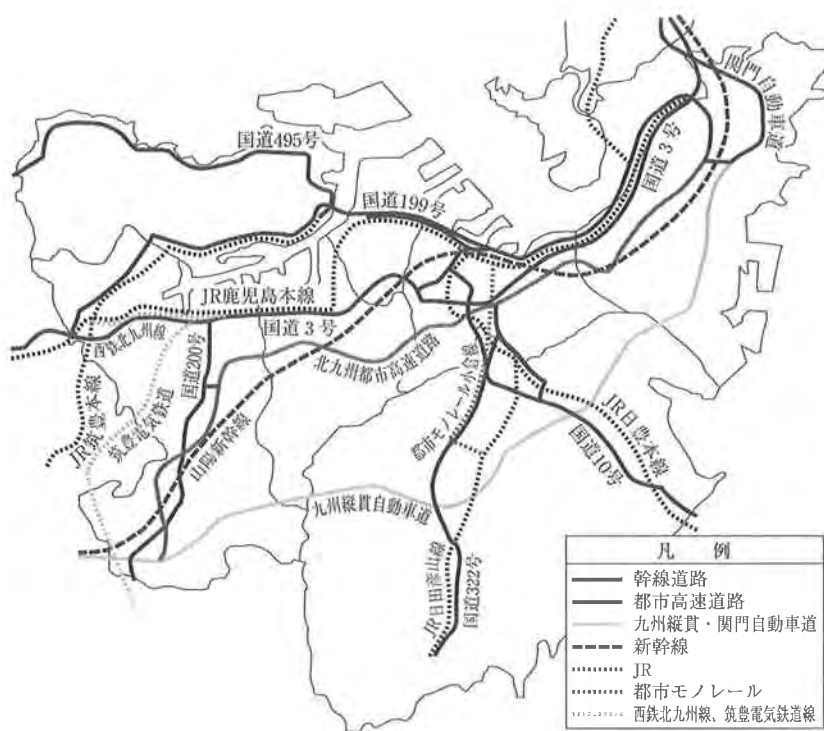
本市は現在、昭和63年に策定した市の基本構想である「北九州市ルネッサンス構想」に基づき、「均衡に配慮した集中型都市」を目指し、都心・副

都心の機能強化を重点的に進めている。

特に、本市の都心として位置付けているJR小倉駅周辺地域では、200万都市圏の中核として魅力ある都市機能の集積のため、商業・業務機能の拡充に加え、都市交通機能の改善、土地利用の高度化等の課題解決に取り組んでいる。

ここでは、本市の都心部における都市交通機能改善のために事業を行った都市モノレール小倉線の延伸とJR小倉駅周辺交通施設整備について、その概要を報告する。

北九州市主要交通網図



2. 小倉都心地区の構成

小倉都心地区は、駅南側においては商店街、大規模店舗等からなる「商業都心」、その西側に官公庁や文化施設、公園等から構成される「文化都心」に、一方、駅北側においては西日本総合展示場、北九州国際会議場等が立地し、国際交流・コンベンション機能の充実を図っていく「交流都心」の3つのエリアに大別できる。

しかし、各エリア間はJR線により分断されており、都心としての機能をさらに高めるためには、各エリア内の機能強化はもとより、エリア間の流動を活発にする交通施設整備が求められている。

3. 都心整備に関わる交通施設の課題

都心部において、魅力ある都市機能の集積を図っていくうえでの課題は、交通結節機能の向上、駅南北地区の連絡強化及び駅周辺における公共空間の量・質的向上の3点に集約できる。

公共交通機関のネットワーク形成を進めます

- モノレール、JR、バス等の公共機関を結節し、鉄軌道系交通機関のネットワークを完結することによって、都心部における交通機能の強化と利便性の向上を図ります。

都心部に歩行者の回遊空間を提供します

- 小倉駅南北地区の連絡や周辺市街地との回遊性を高め、歩行者ネットワークを強化します。

賑やかで潤いのある都市景観の創出を目指します

- 百万都市の玄関としてふさわしい都市景観の創出やアメニティの向上を図ります。

モノレール延伸の波及効果を広めます

- 小倉都心部の交通の円滑化、乗り継ぎの利便性や沿線へのアクセシビリティの向上による沿線開発を促進します。

① 交通結節機能に係わる課題

- ・モノレール停留場とJR駅が離れている
- ・バス停が駅周辺路上に分散
- ・駅前広場の機能が不十分

② JR小倉駅南北地区の連絡に係わる課題

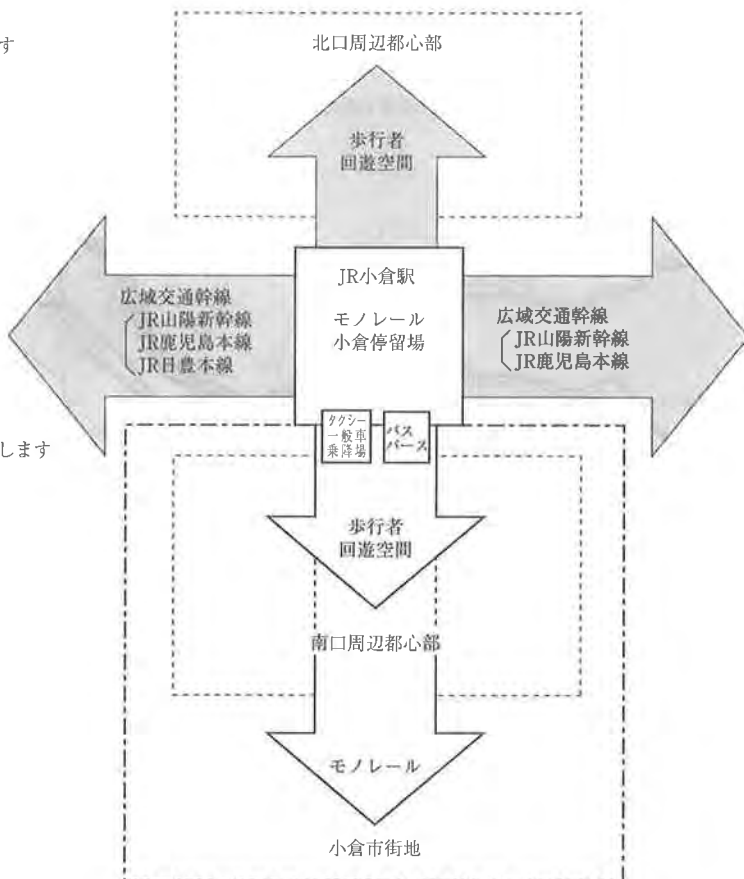
- ・駅南北地区を結ぶ歩行者通路が不足
- ・北口地区主要施設への歩行者通路が不足
- ・南口地区商店街等と駅との回遊動線が不足

③ 駅周辺の公共空間（量・質的）に係わる課題

- ・南口駅前広場が狭隘
- ・老朽化した駅ビルで、駅ビル内に公共空間が不足
- ・都心に相応しいアメニティーが不足

4. 課題解決に向けての整備手法

本市では、このような課題を解決するために、街路事業、街並み・まちづくり総合支援事業を活用して、モノレールの延伸を始めとした駅周辺交通施設整備（小倉駅南口駅前広場、南北公共連絡通路、小



倉駅北口デッキ)を一体的に進め、公共交通機関の結節を強化すると共に、駅周辺の歩行者ネットワークの形成を図ることとした。

また、整備するに当たっては、都市機能が集積する小倉駅周辺1km四方をバリアフリー対象地区とし、高齢者や障害者にやさしいまちづくりをめざした。

4-1 都市モノレール小倉線の延伸事業

① 概要

都市モノレール小倉線は、小倉都心部と小倉南区の郊外住宅地を結ぶ営業延長8.4kmの路線として昭和60年1月に開業した。モノレール利用者は延伸前で1日約3万人、そのうちの20%にあたる約6千人がJRと乗継いでいた。

しかしながら、モノレールの端末停留場とJR小倉駅とが、約400m離れており、交通機関相互の連続性に欠けた状態にあり、モノレールとJRの結節強化を図ることは緊急の課題となっていた。

又、この課題解決は、モノレール利用者の増進に大きく寄与するものと期待されていた。

② 整備内容

そこで、モノレールとJRの結節手法として、都市モノレール小倉線平和通停留場から北に約400m延伸し、JR駅構内に乗り入れを行い、利用者の乗り継ぎの利便性を向上させ、鉄軌道系交通機関のネットワークの完結を図ることとした。

モノレールの延伸では、平成元年度に創設された立体道路制度を活用し、モノレールをJR九州が建て替えるJR小倉駅ビルの4、5階部分に乗り入れ、同駅ビル内及びビル外の在来線上空にモノレール新停留場を設置する「道路一体建物」構造で整備を

行った。

4-2 小倉駅南口駅前広場整備事業

① 小倉駅南口の状況

JR小倉駅は、1日約9万人の乗降客を有し、九州では2番目に多い駅であるが、駅南口は、面積約7,200㎡と狭隘なため、バスの乗り入れスペースや歩行者空間が十分確保できず、駅前広場・交通広場としての機能が不足していた。

このため、南口駅広周辺の路上にはバス停が5箇所に分散されており、交通機関相互の連絡機能が確保されていないばかりか、歩行者とバス・自動車の平面交差による交通の停滞を招いていた。

② 整備内容

100万都市の玄関としては狭隘な南口駅前広場を有効に活用するため、広場上空にペDESTリアンデッキを設け、安全で快適な歩行者の回遊空間とし、広場地平部の東側にバスバースを設け、西側にはタクシーや一般車両の乗降場を配置した。

4-3 南北公共連絡通路整備事業

① 小倉駅周辺の現況

JR小倉駅を中心とした本市の都心地区はJR線により南北に分断され、人の流動は駅の東側と西側にある狭い地下連絡通路に限定されていた。近年、駅北側地区での開発が進み国際コンベンションゾーンとしての施設が整いつつある中で、これらの各種施設と駅あるいは駅南側商業地区との往来が急激に増加してきた。

② 整備内容

そこで、JR駅ビルを貫通して小倉駅構内上空を横断する平均幅員約30mの公共連絡通路の整備を行った。この連絡通路は、駅南北間の歩行者ネットワークを強化するとともに、通路に面してモノレールやJR在来線、新幹線の改札口を設けることで、公共交通機関相互の乗り継ぎ利便性を飛躍的に向上させることとした。

さらに、通路中央部にはアトリウムを設けて、単なる通路機能ではなく、人々が集い憩う場として整備した。また、各種の情報を提供していく大型映像装置を設置した。

これにより、「人・もの・情報」が行き来する総合ターミナル空間へと変貌していくものと考えている。



また、新駅ビル内1階部分においては、快適な歩行者空間を創出させるために、南口駅広に面して約1,000㎡の公共的空間やビル前面の壁面後退により5m（南口駅広の歩道部分と併せた幅員約7m）の通路を確保した。



4-4 小倉駅北口デッキ整備事業

① 北口周辺の状況

JR小倉駅北口は、コンベンションゾーンとしての位置づけのもとに、北九州国際会議場、西日本総合展示場や民間施設のリーガロイヤルホテル小倉、ラフォーレ原宿小倉がすでにオープンしており、平成10年4月には、FAZ（輸入促進地域）事業の中核施設である国際総合流通センターが開業した。

② 整備内容

JR小倉駅とその南側の商業・住宅地域からの来訪者を北口地区の各種施設へ安全・快適に誘導するため、延長約330m、代表幅員10mの歩行者専用道路を都市計画道路小倉駅北口線上空に整備した。



5. 期待する効果

前述の4事業を総合的に進めることにより、

- ① 鉄道、モノレール、バス、タクシーといった公共交通機関相互の結節を強化する。
- ② 駅ビルを貫通する公共通路にペDESTリアンデッキを連続させて、駅を中心とする周辺施設間を結ぶ立体的な歩行者動線を確保する。
- ③ さらに、今回整備するデッキは、既存施設と接続することで、歩行者ネットワーク（小倉そごう前デッキ～南口デッキ～南北公共連絡通路～北口デッキ～リーガロイヤルホテル内通路・国際総合流通センター内通路）が完結する。
- ④ このネットワークにはエレベーター、エスカレーター、ムービングウォークなどの歩行支援施設を合わせて整備し、交通弱者にもやさしい安全で快適な空間となる。



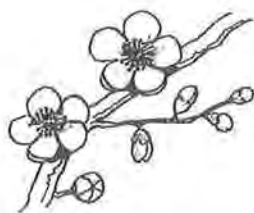
6. おわりに

紹介した4事業は平成10年4月1日に供用を開始し、同時に整備を進めていたJR九州の駅ビルの商業施設やステーションホテルも相前後してオープンし本市の顔となる玄関口が、誕生した。

モノレールの利用客は、延伸計画段階で1日平均2400人の利用者増を予定していたが、延伸区間開業後の1ヶ月の集計によると、同4000人の増と結節効果を表している。今後とも、このままの状況が続くならば、モノレール経営主体である北九州高速鉄道(株)は早期に単年度黒字を迎えられるものとして大いに期待しているところである。

一方、JR駅ビルの利用客も計画段階の予測を5

割も越える来訪者を記録するなど本市の都心として 辺の再開発等にも弾みがかかることを期待している。
の賑わいを醸し出しており、今後これを契機に駅周



4.

勝田台駅周辺地区(都心交通改善事業)

◆八千代市都市部都市整備課
課長 我孫子 常雄

はじめに

八千代市は千葉県の北西部に位置し、市域を南北に流れる新川を中心に緑豊かな自然環境に恵まれ、しかも都心から30キロメートル、千葉市から13キロメートルと好立地条件にあり、面積は51平方キロメートル、人口約16万人の住宅都市です。

市の南部を私鉄の京成電鉄が横断し、昭和30年代から大規模な住宅団地が造成されたことにより人口が急増し、昭和42年に人口41,574人で市制を施行しました。

その後も、住宅・都市整備公団や民間の開発が相次ぎ、昭和40年代後半には全国有数の人口増加都市となり、それまでは純農村的であった八千代市も首都近郊の住宅都市として発展してきました。

また平成8年4月に、八千代市の長年の悲願で

あり第2の公共輸送機関として待望されていた東葉高速鉄道が開通し、この新駅周辺では土地区画整理事業による計画的な街づくりが行われ、さらなる発展を目指しております。

1. 勝田台駅周辺の現況

勝田台駅は、本市の東部に位置し、佐倉市にも隣接し、京成電鉄成田線の市内3番目の駅として昭和43年に開業しました。

駅周辺の整備状況については、駅北側地区は、昭和42年より市施行による土地区画整理事業によって基盤整備が行われ、駅南側地区は昭和39年より千葉県住宅供給公社により大規模な宅地開発が行われ、駅勢圏には、在宅・都市整備公団の団地も抱え勝田台駅の利用者は一日平均約6万人となっております。

また、新設の東葉高速鉄道の乗り入れに伴うターミナル駅化により、歩行者空間の不足や乗降客の輻輳が懸念されたため、鉄道利用者の連絡と利便性の高い歩行者空間を確保するための改善策が求められていた。

2. 事業化への検討

京成電鉄勝田台駅は、駅舎が橋上駅となっておりこの鉄道により南北が分断されていることから、橋上駅のコンコースは地域住民の南北のアクセス上重要な役割を果たしていました。

この勝田台駅へ営団地下鉄東西線(中野～西船橋間)が西船



図一 位置図

橋から分岐し、船橋・八千代両市の中心部を経て勝田台に至る延長約16キロメートルを延伸することとなり、鉄道建設公団が昭和59年から工事を進め、第三セクターである東葉高速鉄道が平成8年4月に開業しました。

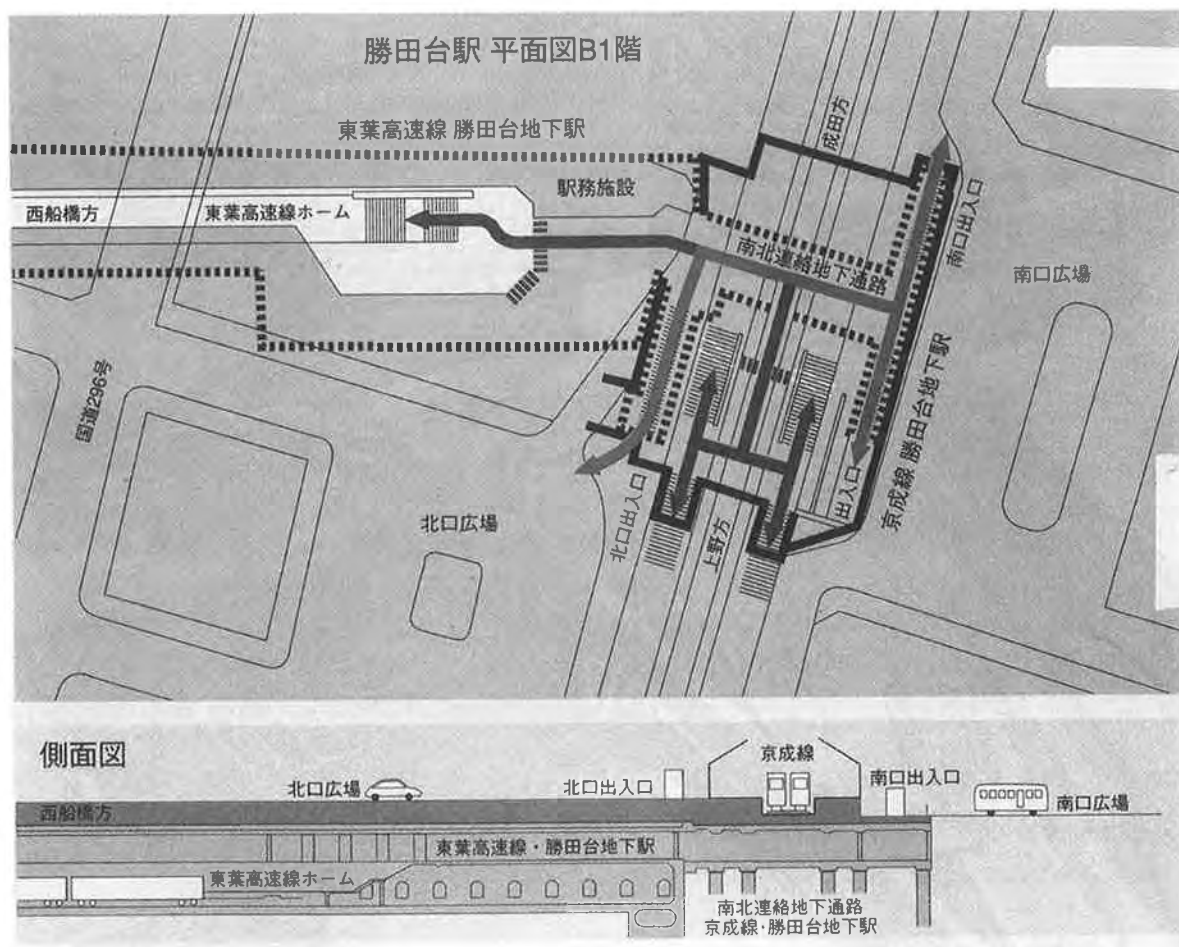
この両駅の接続については、京成勝田台駅が橋上駅、また、東葉勝田台駅が地下駅となることから、京成勝田台駅改札口の地下化を行い、東葉高速鉄道の地下駅とを結ぶ連絡設備（ホームツウホーム）の設置が検討されました。

これら施設の建設を推進するため、国及び千葉県の指導を仰ぎ、平成元年より関係機関である京成電鉄㈱、東葉高速鉄道㈱、本市と協議を重ねた結果、京成勝田台駅の地下化を実施し、併せて南北地下通路の整備をすることにより、両駅を一体化して機能させることで三者間で合意に至り、平成3年10月

に「勝田台駅における連絡設備及び南北連絡地下通路に関する基本覚書」を交わしました。この覚書に基づき、平成4年12月に協定書を締結し工事に着手しました。

この覚書及び協定書の内容は、①京成勝田台駅舎の地下化工事、②南と北を結ぶ地下通路工事、③京成の駅ビル対応工事を、三者が協力して行うこととし、各々の負担区分による施設工事の負担額を定めています。

南北連絡地下通路は、単に鉄道利用者の利便性の向上を図るのみでなく南口と北口の回遊性を高め、街づくり上重要な役割を果たすことから、複合空間基盤施設事業（平成5年度に都心交通改善事業と名称変更）を導入するため、平成5年2月に国の整備計画承認を受け、補助対象事業のうち国費3分の1、県費6分の1の補助を受けております。



図ー2 勝田台駅 平面図B1階・側面図

なお、地下通路は公共用地に設置される場合は街路事業となりますが、私鉄用地（民有地）の地下を活用しての通路となることから、街路事業でカバーできない部分であることから、当該事業を導入しております。

3. 事業の施行及び管理について

本事業は、地下通路と地下駅が一体の建物（構造物）となることから、京成勝田台駅全体（通路と地下駅）を対象として京成電鉄株が事業主体となり、工事の施工は鉄道建設公団へ委託しました。

この工事を進めていくうえでの最重要課題としては、地下通路及び改札口等が公共輸送機関として営業中の京成勝田台駅の直下に位置し、京成線の列車本数が1日405本、朝夕のラッシュ時には1時間に

30本もの過密ダイヤであり、また、上野と新東京国際空港を結ぶ特急スカイライナーが通過するために、旅客サービスの低下を防ぐことを基本条件に深夜工事等作業時間の規制を行い、駅周辺には商業施設及び高層住宅が近接していることから、騒音、振動及び交通への影響等、周辺環境に対する配慮が必要となり、厳しい施工条件が重なる工事でした。

平成9年3月に南北地下通路が開通し、その後不要となった橋上駅の撤去、復旧工事等を行い平成9年12月に全工事が竣工しました。

なお、施設の管理につきましても、三者で管理協定を締結し、管理に要する費用は財産区分に応じて京成電鉄株及び東葉高速鉄道株が負担し、南北地下通路は24時間通行可能とすることにより、公共性を担保することとしました。

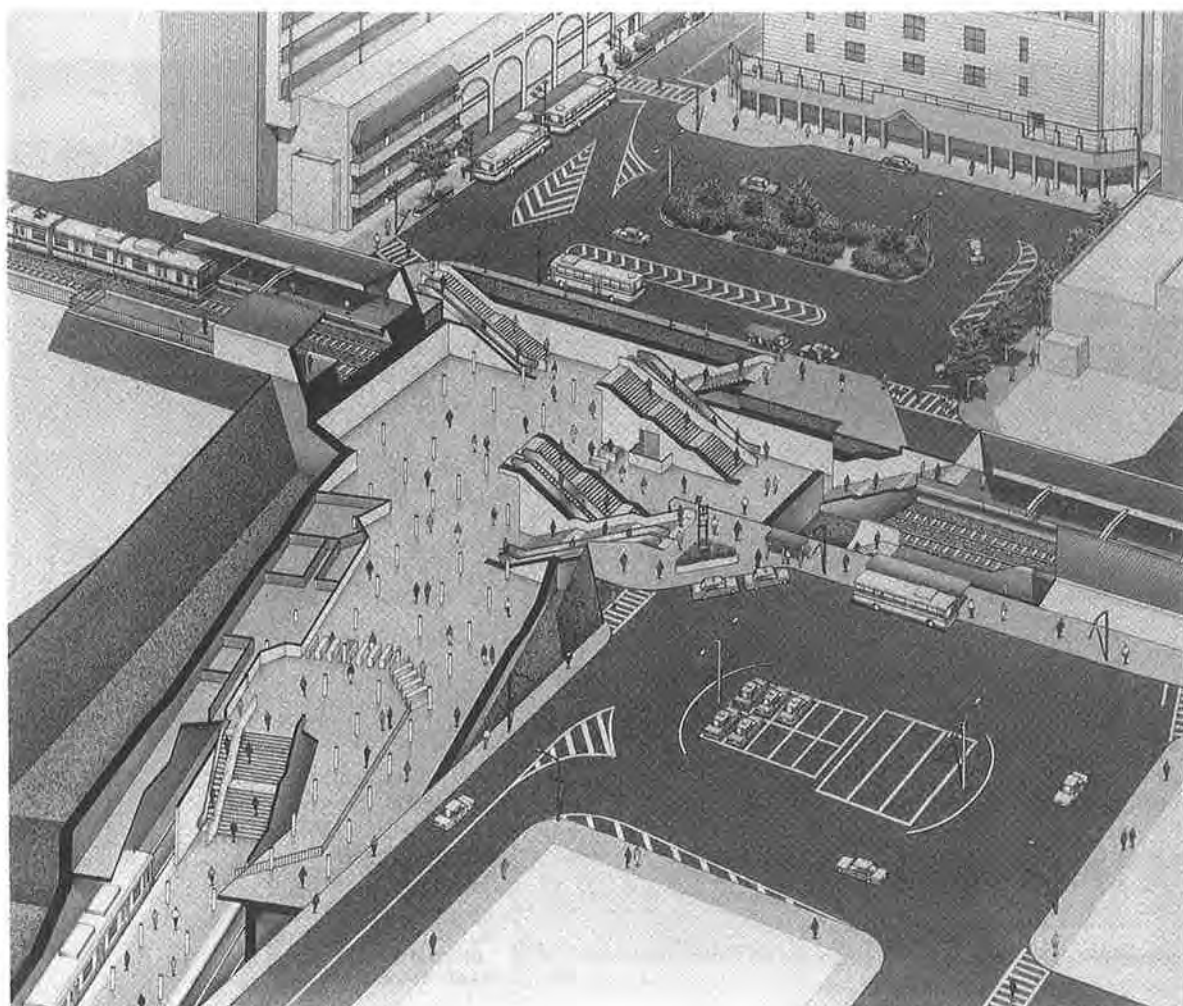


図-3 勝田台駅 鳥観図

おわりに

21世紀には、高齢化や少子化が進み、国際化、情報化、技術革新が益々顕著となります。

八千代市では、こうした時代背景に即した新たな街づくりの指針が必要となり、平成11年から22年を目標年次とする第3次総合計画の策定を進め、21世紀に向けた街づくりを目指しています。

既成市街地については、防災面や障害者等にも配慮した質の高い街づくりが求められており、「人」

を優先した街づくりを推進することが必要です。

勝田台駅周辺地区については、平成8年8月に運輸省、建設省による「駅内外歩行者快適化作戦モデル地区」に指定されております。

作戦の概要は、①南北地下連絡通路の整備と歩行者の移動支援としてのエスカレーターの設置、②駅周辺の歩行者空間を阻害する自転車の放置対策として、公園の地下を利用した自転車駐車場を設置し、この駐車場と南北連絡地下通路とを地下で結ぶことなどが内容となっています。



シリーズ まちづくりと街路

JR帯広駅前広場整備事業

●帯広市都心部活性化推進室

室長 吉田 勝

1. はじめに

本市は、北海道の東部、1市16町3村で構成する十勝圏（「明治のとがちっち」と所ジョージさんのコマーシャルがあるが「とがちっち」とは十勝のこと）の中央に位置し、人口17万4千人を擁する北海道第5位の中核都市である。

東京からは空路で90分、その他空路は大阪、名古屋、福島と結ばれている。道都札幌からはJR石勝線で130分、釧路とは90分の時間距離の位置にある。

また海路は十勝港（広尾町）と東京晴海間をフェリーが就航している。

北海道横断自動車道の建設も進んでおり、札幌方面や北見・釧路方面との接続のため暫時着工整備されつつあり、帯広～広尾間の高規格道路の整備も行われている。また、一般国道も38号をはじめ5本が縦横に交差するなど本市は、東北海道の交通の要衝となっている。

本市の倭人による歴史は明治16年に、依田勉三



図ー1 北海道における帯広の位置

が率いる晩成社によって開拓の鉤が入れられてから始まったが、本年度115年目を迎える青年都市である。

この間、先人の進取の精神と弛まぬ努力によって産業経済、運輸交通、教育文化、医療福祉など様々な都市機能が整備され、農業を基幹産業とする近代的な田園都市として発展してきている。

2. 鉄道高架を契機とした街づくり

平成8年11月24日、帯広駅には5万人が集まり鉄道高架供用開始を祝った。

本市は、鉄道の北側に中心市街地や業務地域、工業用地を抱えており、鉄道の南側には人口の7割りが居住しており鉄道によって市街地が南北に分断されていた。

こうした状況下にあって、本市の鉄道高架事業は、昭和50年代の半頃帯広商工会議所を中心として世論が形成され、本市及び市議会も昭和56年に鉄道高架事業の調査に併せて特別委員会を設置するなど鉄道高架による街づくりを検討しはじめたものである。

昭和58～59年の2ケ年で鉄道高架の事業調査の前段調査として帯広圏総合都市交通施設整備計画調査を行い、鉄道高架が行われた場合の総合的な交通体系や交通施設のあり方、さらに土地利用の考え方をまとめ「都心の計画」として公表した。

この内容の主なものは、駅周辺部での街区形質の変更を伴う幹線道路の計画や駅前広場の北口、南口広場計画と南北市街地の機能分担の在り方を整理したものである。

昭和61年に連続立体交差事業調査の採択をうけたことに併せて、駅周辺市街地整備計画具体化方策調査を行い、区画整理の導入と定住拠点緊急整備事業の導入方向が検討され、駅周辺部の事業手法を固

めた。平成元年には連続立体交差事業と駅周辺土地区画整理事業及び駅前広場の3点セットでの都市計画決定とともに事業採択がなされ、各事業は順調

に推移し、連続立体交差事業は平成9年度で完了し、区画整理事業は現在事業中で平成14年度の完了予定である。

3. 都心部の整備

定住拠点緊急整備事業（現街並み・まちづくり総合支援事業）の計画として、既存市街地を再活性す

るためリフレッシュタウンとし、旧国鉄用地を含む駅周辺部の区画整理区域をクリエイティブタウンと位置付けし、それらを結ぶ6路線の道路をプロム

ナードとして整備するとともに、拠点施設として地域交流センターの整備、商業支援機能を担う多目的広場整備を位置付けた。

その後、「ふるさとの顔づくり事業」や駅前広場等について市民参加による検討を加え、「大自然へのゲートウェイ都市」を基本コンセプトに都市軸（西2条通、公園大通）、駅前広場等を緑、水、照明など統一したデザインで整備することとした。また、駅前広場の機能としては、バス交通施設機能を設けず駅東街区の現バスタッチ（特定地方交通線のバス転換で整備）に拡充集約し、駅北広場に地下駐車場を設置することとした。



図一 市街地整備図

4. 駅前広場の整備計画

帯広駅には、これまで駅北に10,241m²（うち協定広場6,955m²）の駅前広場しかなかったが、鉄道高架事業によって交通結接点機能を担う駅前広場を南北に整備することが可能となったこと。また、計画する駅前広場は交通機能のみならず、圏域の中心に位置することからそれにふさわしい都市空間の機能をも合わせもった広場空間（環境、防災、修景等を含め）として整備することで計画した。

1) 駅前広場計画の基本方針

- ・帯広駅を帯広、十勝の「玄関口」として位置付けし、これにふさわしい施設配置を行う。

- ・鉄道高架によって駅北と駅南が一体化するので交通動線を勘案し、南北の適切な機能分担を行う。
- ・交通機能を基本としつつ、環境広場としての要素を特に考慮し、ゆとりある広場空間とする。
- ・市民のコミュニケーションの場としても位置付け、人の広場を考慮した魅力ある都市空間とする。
- ・帯広都心部のオープンスペースとして、駅周辺開発と調和のとれた空間構成とする。

2) 駅前広場の南北の機能分担及び計画条件

- ・自家用駐車場は、85台。駅北60台、駅南25台の配置とし、駅北分は、地下駐車場に対応する。
- ・タクシープールは、駅北35台、駅南24台として

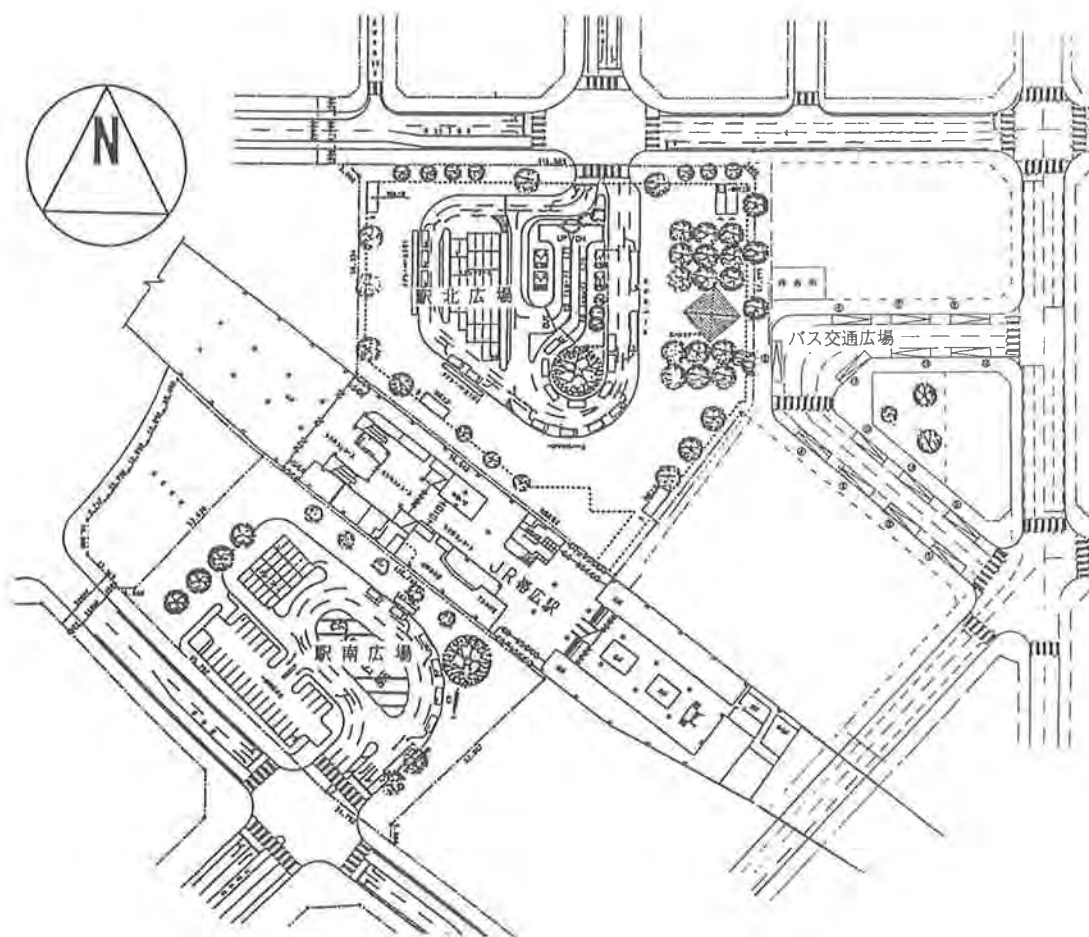


図-3 南北駅前広場とバス交通施設計画

配置する。

- ・歩行者軸は、都市軸の連続性確保から南北の広場内に設定し、高架下の自由通路との整合性を図る。
- ・バス交通施設は、現在のバスタッチ場を拡充整備することとし、広場内には設置しない。

ただし、団体用（観光含む）バースを駅北2、駅南1を配置する。

3) 駅前広場の施設計画

施設の面積等は別表1のとおりである。

4) 顔づくりによる駅前広場整備

「ふるさとの顔づくり計画」においては、中心市街地全体について電線類の地中化、ロードヒーティング、植栽、照明、サイン、ファニチャー、舗装材、モニュメントなど統一的かつ計画的な配置や整備計画を立てている。

駅前広場も顔づくり計画の一環として、重要な位置付けとなっており、直近の街路等の電線類の地中

化はもとより歩行者空間にはグレードの高い舗装材の使用と高木・低木の植樹を配置するほか南北広場にそれぞれシンボルツリーとしてカシワとハルニレをメインに配置し、カスケード（水の導入）も設置する。

歩行者動線にはロードヒーティングを布設し、冬季の安全な歩行者動線を確保する。

また、照明計画ではデザインが優れたものであることに加え、効果的に夜の街を演出することとして「安全で優しい照明」「人間の尺度にあった照明」「絵画的な夜の街並みづくり」「時と季節をデザインする照明」をコンセプトに周辺の建築物や商店街の照明との調和をはかることとしている。

既に駅南広場が完成しているが、夜は心地よい雰囲気漂っている。

5) 駅北広場地下駐車場の整備

将来の駅周辺地区での駐車需要は、350台が不足

するとのことからこのうち200台を公共による都市計画駐車場で整備し、残る150台については民間の付置義務等により整備されるものとしている。

前述したように駅北広場の自家用駐車場を兼ねて地下駐車場を設置するもので、平成9年から3ケ年の工事国債で着工、現在工事中である。

ちなみに、駅北広場の中央部に自走式に出入口を配し、地下1層、面積8,900㎡である。

駅北広場は、この工事の埋め戻しにあわせて整備する予定であり、平成11～12年度となる。

5. バス交通施設の整備

バス交通施設については、駅北広場東街区に全ての路線バスを一元集約をし、バスターミナル的機能として当該街区の再開発

表ー1 基本計画の駅北広場と駅南広場の面積

施 設		規 模	面 積
駅 北 広 場	一般車施設	一般車乗降バース	4 バース
	タクシー施設	タクシー乗降バース (乗：3、降：2)	5 バース
		タクシープール	35台
	バス施設	団体用バース	2 バース
	地下駐車場関連施設	車路、階段上屋、換気塔	
	一次堆雪スペース		
駅 南 広 場	計		10,790㎡
	一般車施設	一般車乗降バース	4 バース
	タクシー施設	一般車駐車場	25台
		タクシー乗降バース (乗：1、降：1)	2 バース
		タクシープール	24台
	バス施設	団体用バース	1 バース
合 計	一次堆雪スペース		
	歩行者広場・車路		
	計		6,500㎡
	合 計		17,290㎡



駅北広場（イメージ）



駅南広場

の実施により整備する考え方から駅前広場計画にあたっては路線バスを入れない中で都市計画してきたところであるが、当該街区の再開発事業の断念に併せて駅周辺区画整理に区域編入し、その中で整備を行うことになった。

しかしながら、当該街区を除いて既に仮換地を終えている状況下では、区画道路に路線バスの一元集約（JR、民鉄2）のための14バースの確保は非常に難しい課題となっていた。

今回のバス交通施設計画は、区画道路のバス専用交通広場化によって14バースを如何にコンパクトに集約できるか、そのことによる地権者の接道を如何にカバーできるか、尚且つ、バス施設としての利便性を最大限確保できるか、と言った相反する課題の調整であったが、地権者の理解と協力を頂く中で、バス交通施設は駅北広場の中央部分で接する形で計画することができた。

このことによって、駅前広場との連続した動線の確保によって交通結接点機能が一体化される。

今後の整備では、駅前広場との統一したデザインや修景をも一体的に考えていくこととする。

6. おわりに

本年は、国において中心市街地活性化の関係法案が審議されており、成立が待たれている。

本市もご他聞にもれず、モータリゼーションの進行と大型店の郊外立地や移転によって中心市街地の空洞化が深刻になってきており、その活性化は大きな課題となっている。

こうした深刻な時期に駅前広場や街路整備を行っているが、商店街にとっては工事期間中の売上げ減少は空洞化と相俟って大変なものがあることであり、でき得る限り迷惑を掛けたくないような努力と早期

整備に心がけているが、かなり長期に亘っているのが現実で、我々も心痛いものを感じている。

本市は本年度、中心市街地活性化の基本計画、加えて商工会議所もTMO構想に手を挙げている。

市と会議所そして商業者の連携の中で如何に実行の上がる計画を作るかが求められている。

しかし、大型店の郊外立地したも現実である。中心市街地に過去の栄光は簡単には戻らない。

都心居住者の増加など今後の都心部は色々な仕掛けを組合わせ、複合的に考えていかなければならないと考えている。

シリーズ アンダーグラウンド

共同駐車場整備促進事業の紹介

商業地域等において、民間（土地所有者等）や第3セクター等による一般公共の用に供する駐車場の共同整備及び事務所等の専用駐車場の休日開放や案内システム整備等既存駐車場の有効利用を支援促進します。（補助の内容）

事 項	整 備 主 体	補助対象施設等
共同駐車場の整備に関する事項	・10人以上の民間（一定の中心市街地においては5人） ・第3セクター等と2人以上の民間 ・第3セクター単独 （附置義務駐車施設の立地誘導先となる駐車場を整備する場合）	・計画策定費 ・実施設計費 ・土地整備費 ・設備工事費 等
駐車場の有効利用システムの整備に関する事項	・地方公共団体 ・第3セクター ・民間	・現況調査費 ・計画策定費 ・実施設計費 ・基幹施設^(注)整備費 等

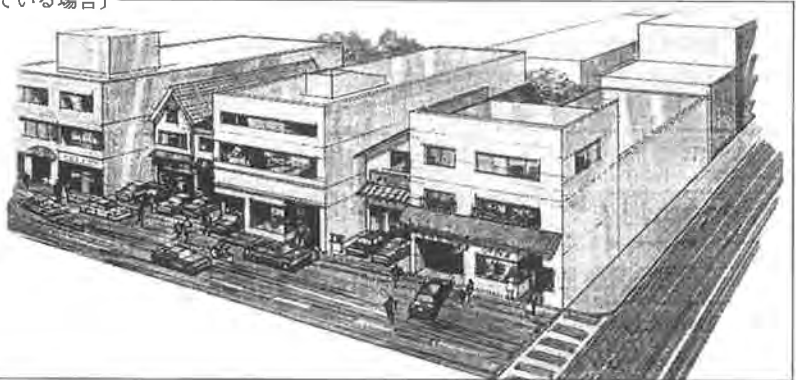
注）基幹施設には次のような施設を想定。

- ・専用駐車場の一般開放関連施設：管理ボックス、共通利用券発券機、出入口ゲート、精算機等
- ・案内システム関連施設：運営センター、ホストコンピューター、満空情報提供板等

（整備効果）

〔駐車場を各店舗が個別に保有している場合〕

- ・小規模な駐車場が散在
- ・駐車場探しのうろつきや路上駐車が発生し交通安全上の問題あり



〔共同駐車場を整備した場合〕

- ・各店舗の駐車場が集約され駐車可能台数が増加
- ・駐車効率や利便性が向上
- ・路上駐車等が減少し交通環境が改善



(1) 事業の内容

① 共同駐車場整備計画の策定

市町村は、整備主体の協力のもとに共同駐車場の整備を目的とした共同駐車場整備計画を策定し、以下の事項を定める。

○共同駐車場の名称、位置、区域、規模、構造及び駐車台数

○共同駐車場の整備を行う整備主体に関する事項

○共同駐車場の整備、管理に関する事項 等

② 共同駐車場の整備

(2) 助成の内容

① 国は、市町村に対して、共同駐車場整備計画の策定に要する費用に対して補助〔補助率1/3〕

○駐車場の需要の現況調査及び将来予測等に要する調査費

○基本設計費

○共同駐車場の整備計画策定費

○実施設計費及び建設に必要な地盤調査費

② 市町村は、整備主体に対して以下の費用の1/6を補助。国は、1共同駐車場についておおむね駐車台数500台分に係る額を限度とし、市町村に対して、市町村が整備主体に補助する額の2分の1を補助。

○実施設計費

○事業地区内にある建築物の解体、除却及び移転に要する費用

○建築物除去後の土地の整備に要する費用

○設備工事費

(3) 採択基準（下線部は平成10年度改正点）

① 市町村が定める共同駐車場整備計画に従って行われるものであること。

② 駐車場整備地区又は商業地域若しくは近隣商業地域内において整備されるものであること。

③ 幹線街路で囲まれたおおむね4ha以内の街区内において整備されるもので、以下に掲げる条件の一に該当するものであること。

○10人以上の土地所有者、地上権者等が共同して整備するものであること。ただし、中心市街地活性化法に基づく中心市街地基本計画において位置づけられる区域（三大都市圏の既成市街地等は除く）で整備する場合は5人。

○地方公共団体又は地方公共団体の出資若しくは拠出に係る法人又は中心市街地活性化法に基づく中心市街地整備推進機構と2人以上の土地所有者、地上権者等からなる整備主体とが共同して整備するものであること。

○附置義務駐車施設を立地誘導する駐車場の整備で、以下に掲げる条件に該当し、地方公共団体の出資若しくは拠出に係る法人が整備するものであること。

・当該駐車場が主要な路外駐車場として駐車場整備計画に位置付けされていること。

・地方公共団体、整備主体及び地元等が共同駐車場の整備に関する協定を締結していること。

・附置義務駐車施設の立地誘導を行う地区内の建築物建替計画を地方公共団体が策定していること。

④ 駐車台数が50台以上のものであること（三大都市圏の既成市街地等においては200台以上）。

⑤ 市町村の助成がない場合においては、その経営が困難なものであること。

⑥ 共同駐車場の建設が、その周辺における路上駐車による道路交通の阻害の解消に寄与するものであること。

(4) 平成9年度までの完成箇所 10箇所

名古屋市栄4丁目地区、三重県四日市市諏訪栄地区、横浜市港南台4丁目地区、横浜市新横浜2丁目地区、埼玉県草加市谷塚駅周辺地区、名古屋市藤が丘地区、三重県松阪市中心商店街地区、大阪市長堀通地区、石川県小松市小松地区、名古屋市新栄地区

トピックス

新たな道路整備 5 箇年計画の概要

～安全で活力に満ちた社会・経済・生活の実現～

建設省都市局街路課

1. はじめに

道路は、社会、経済、生活を支える様々な機能を有している。21世紀を目前にして、人中心の安全で活力に満ちた社会、経済、生活を実現するための道路政策の目標を明示した、新道路整備五箇年計画（平成10～14年度）が平成10年5月に閣議決定された。以下その概要を紹介する。

策定にあたっては、①道路審議会建議「道路政策変換への提言～より高い社会的価値をめざして～」、②パブリック・インボルブメント（国民参加）方式による全国約13万人からの道路政策への意見、③道路や地域づくりをテーマにした懇談会での意見（64地域222回に延べ約3,000人が参加）、④地域経済界からのこれからの地域・まちづくりを支える道路整備の方向性を示すビジョン・提言などにより策定初期より可能な限りたくさんの意見を反映させ、新たな道路政策の方向性を示した。

2. 道路施策の基本的方向性と投資規模

(1) 社会・経済・生活の緊急課題への方向性

社会、経済、生活の各分野において直面する緊急課題に対応するため、道路の持つ多様な機能を効率化するため、道路の持つ多様な機能を効果率的に発揮できるよう、「新たな経済構造実現に向けた支援」、「活力ある地域づくり・都市づくり」、「よりよい生活環境の確保」、「安心して住める国土の実現」の4つを政策の柱として道路政策を重点的かつ計画的に推進することとしている。（図—1）

(2) 道路政策の進め方の改革

効果的、効率的に道路投資を推進するために、限られた財源を有効に活用し、透明性を確保しつつ必要性の高い分野に重点投資を図り、投資効果の向上

とその早期発現に努めることとしている。（図—2）

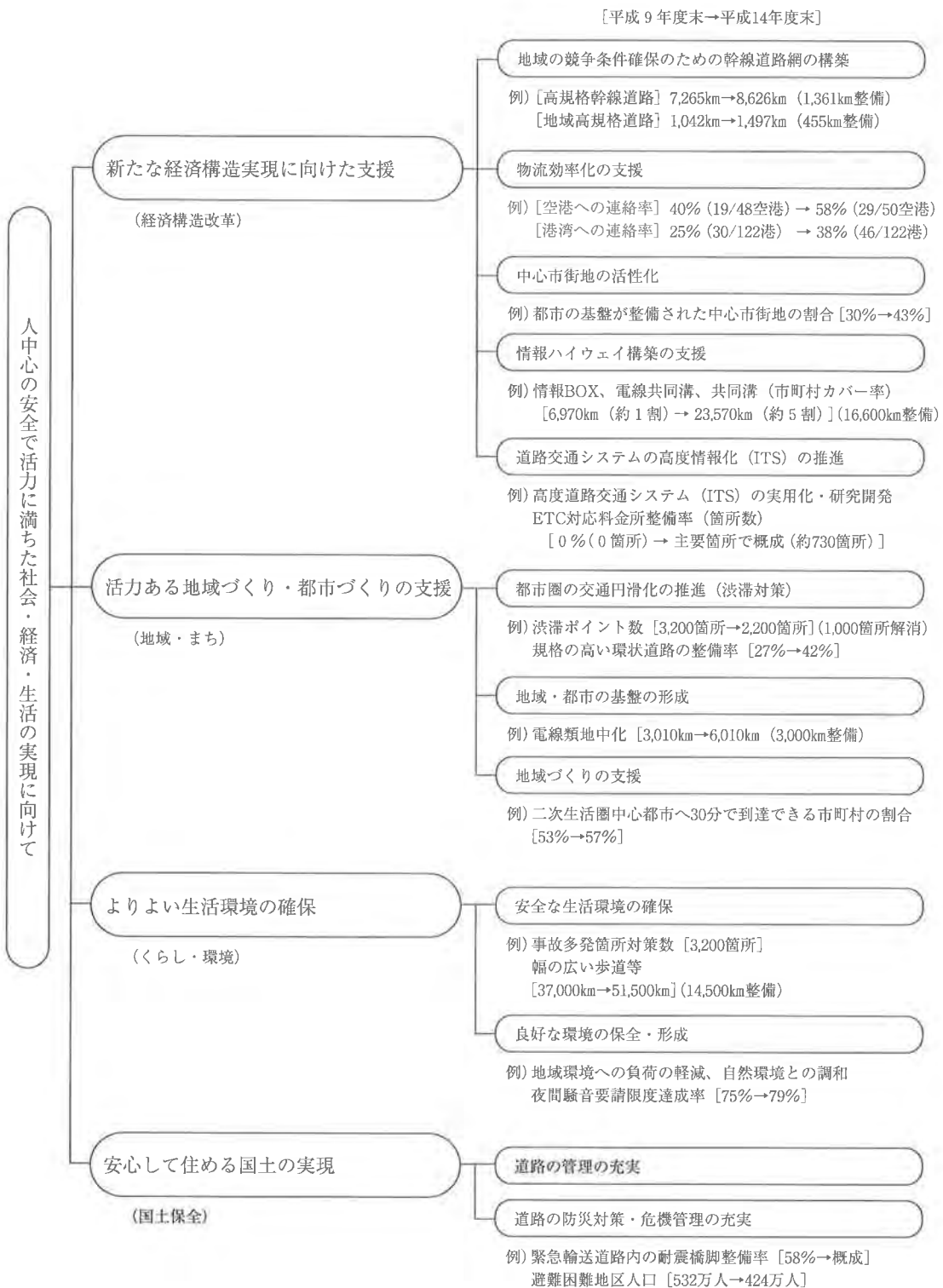
(3) 投資規模

平成10年度からの5箇年間の道路投資額は、新たな経済構造実現に向けた支援などの課題に緊急に対処するために必要な73兆円に加え、今後の経済情勢などの不測の事態に備え、計画自体を弾力的に運用するための調整費として5兆円を含む、総額78兆円としている。（図—3）

同計画においては、街路事業、土地区画整理事業、市街地再開発事業等についても積極的に推進することとしているところであり、5箇年計画の整備目標としては、市街地において約4,500kmの都市計画道路を整備することにより都市計画道路の整備率を55%から60%に引き上げるとともに、幹線道路

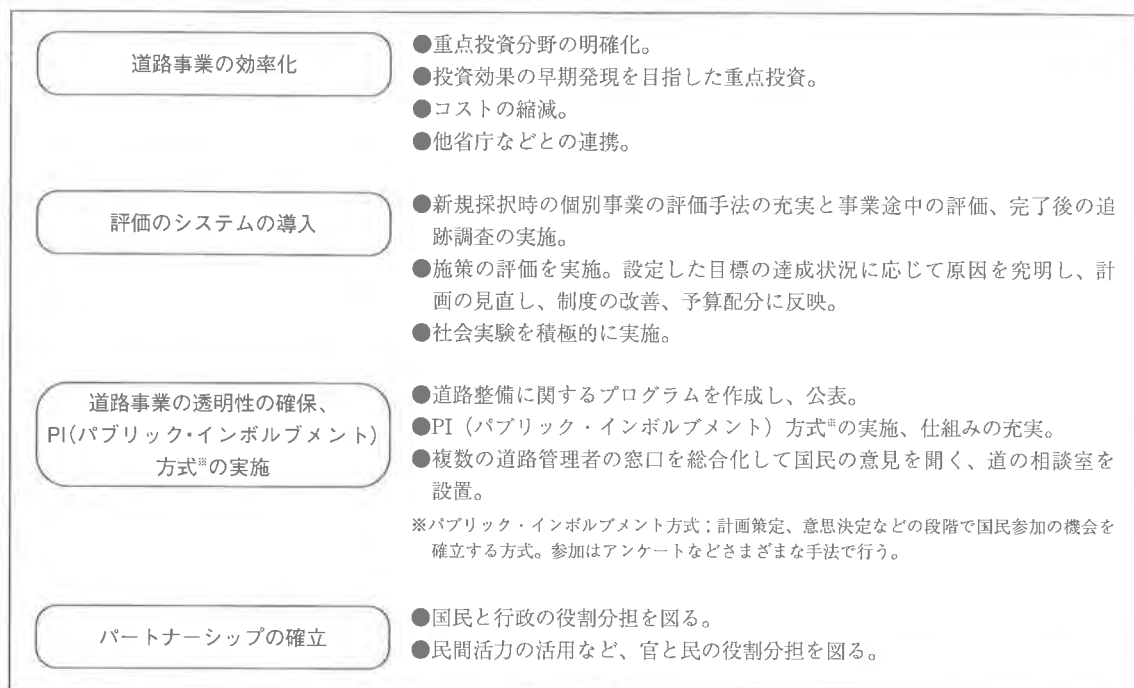
3. 都市内の道路・市街地の整備の方向性

網等の基盤が整備された良好な市街地の形成率を42%から47%に引き上げるなどとしている。（図—4）



図—1 道路対策の方向性

道路政策の進め方の改革



図—2

図—3 投資規模（単位：億円）

	新五箇年計画	第 11 次 五 箇 年 計 画	計画倍率
一般道路事業	292,000	288,000	1.01
有料道路事業	170,000	206,000	0.83
小 計	462,000	494,000	0.94
地方単独事業	268,000	252,000	1.06
計	730,000	746,000	0.98
調 整 費	50,000	14,000	3.57
合 計	780,000	760,000	1.03

図—4 新道路整備五箇年計画の主な整備目標（都市内道路等関連）

指 標	平成 9 年 度 末	新五箇年計画内事業量	平成 14 年 度 末 目 標	長期構想目標 (21世紀初頭)
都市計画道路整備率 (完成道路延長/都市計画道路延長)	55% 26,224/47,573km	— 4,460km	60% 30,684/51,100km	約 8 割 55,100/66,900km
良好な市街地の形成率 (良好な市街地面積/市街地面積)	42% 7,493/18,000km ²	— 1,274km ²	47% 8,767/18,500km ²	約 8 割 51,800/21,000km ²
連続立体交差事業整備延長	332km	89km	421km	約1,150km
都市モノレール及び新交通システム整備延長	99km	42km	141km	約 970km



欧州都市交通事情 —LRT導入の背景と現状—

◆(社)日本交通計画協会

調査研究部長

都 築 正

1. はじめに

日本の路面電車は、モータリゼーションの著しい発展に伴い、昭和40年代頃から次々と廃止され、最盛期に65都市、1,500kmの営業路線が、現在（平成9年）では、19都市、約240kmに激減している。

このような状況の中で、人間にやさしく、地球環境に敵したクリーンでエネルギー効率の良い路面電車が見直され、欧米等の諸都市では、従来の路面電車（トラム）を高性能化し、トランジットモール化と合わせた都市内交通として脚光を浴び、それをライトレールトランジット（LRT）として整備している。

平成10年3月5～14日の10日間、チューリッヒ（スイス）、カールスルーエ（ドイツ）、ストラスブール・グルノーブル・ルーアン（フランス）の3カ国5都市のトラム・LRTを視察する機会を得ることができましたので、ここに、御報告致します。

2. 訪問先各都市の概要及び導入経緯

各都市の概要を次表に示す。

2-1. チューリッヒ（スイス）

スイス最大の都市であるチューリッヒは、スイスの中央部に位置し、チューリッヒ中央駅からヨーロッパの主要都市へ鉄道で結ばれている。

その中央駅を中心に市の郊外までトラムとバスが放射状方向に配されており、特にトラムは、13路線・108kmが営業している。

市中心部に位置する世界一流ブランドのブティックや高級時計店等のショップが立ち並ぶバーンホフ通りは、1966年に行われた市民投票により、トランジットモール化（延長1.2km、幅員22m）が実現し、中心市街地の活性化に役立っている。

また、公共交通優先の道路整備を行っているため、東京同様に地価が高く、車の保有率も高い都市でありながら、公共交通の分担率は欧州主要都市の中でも高い。

さらに、トラム、トロリーバス、バス、とSバー

国 名	人口 (万人)	備 考
チューリッヒ (ス イ ス)	36	スイス最大の都市 トラムを残した トラム路線長 13路線 108.9km
カールスルーエ (ド イ ツ)	28	都市圏人口 100万人 トラムを残しLRT化した LRT路線長 12路線 約70km
ストラスブール (フ ラ ンス)	38*	トラムを廃止 LRTとして復活 LRT路線長 1路線 10km (内地下区間1.4km)
グルノーブル (フ ラ ンス)	37*	トラムを廃止 LRTとして復活 LRT路線長 2路線 16km
ル ー ア ン (フ ラ ンス)	39*	市民はLRTをメトロと呼んでいる LRT路線長 2路線 15km (内地下区間2.2km)

*：周辺都市の人口を含む。

ン（鉄道）とのアクセス等公共交通が網羅的に配されているため、公共交通の利便性を高め、完全に市民の足に成り得ている。

なかでも、チューリッヒ警察が開発した公共交通優先信号システムは、オペレーター20名により、定時性の運行が確保され、公共交通の魅力を一層高めている。

特に、定時性を確保することが、最大の使命と考えており、運行指令所で車両の位置検知を行い、トラムとバスの運行ダイヤを守るべく調整を行っている姿勢は、日本の諸都市の道路状況を考えると、非常に、参考になると思われる。

2-2. カールスルーエ（ドイツ）

フランス国境に近いカールスルーエは、大学等への学生の街で約3万人が通学している。

都市圏は半径50kmと広く、その中に含まれる人口は、100万人にも達する。

市中心部には、1960年代のバス化の流れに対して残したトラムがあり、そのトラム線は、Sバーン、アルプタール鉄道（民間鉄道）と連絡されていて、トラムの鉄道線乗り入れが実現している。

当時、市中心部のトラム線と鉄道の中央駅とは、2km離れているため利用者は少なかった。

また、近郊から中心部への自動車交通を減らすために市内だけでなく、郊外も含めた交通体系の整備が急務となった。

トラムのイメージアップとしては、高所得者層の利用促進を図り、中心部のトランジットモール化、自動車交通の中心部からの排除、及び郊外のドイツ鉄道等への連絡線建設による直通運行等、移動の連続性を高め、郊外居住者の速達性を一段とアップさせLRT化を実現した。

LRTは中心部に約70km配され、車内には自転車も持ち込めるため、郊外の自宅から直接自転車とLRTで中心部まで移動できる。

LRTは、トランジットモール内では25km/h、併用軌道では50km/hで走行し、郊外は快速運行となっていて、郊外と中心部を短時間で連絡している。（写真-1参照）

この様にカールスルーエの公共交通は、総合交通としてのトータルシステム化が進んでいる先進事例と言えよう。



写真-1

2-3. ストラスブール（フランス）

街道の街を意味するストラスブールは、ライン川沿岸に開ける河港都市として栄え、ヨーロッパのほぼ中央に位置する地の利から、“ヨーロッパの十字路”と呼ばれ、ヨーロッパを代表する国際都市である。

ストラスブール都市圏の交通需要は、100万トリップ有り、2010年には自動車交通を74%から50%に減少させ、公共交通を11%から25%に増加させることが目標にかかげられた。

当初メトロ建設を考えていたが、トラム導入を掲げた市長が当選した。

この選定理由は工事費が安く、地上を走行するトラムは、都市計画にマッチ（都市景観をそこねることなく整備できる。）し、都市の活性化のテコとして、定時性確保のためには中心部への自動車交通を減少させることが必要であった。

LRTは1994年11月に開業し、1路線10kmであるが、その内1.4kmが地下区間となっている。（図-1参照）

LRTとして復活したトラムは、斬新なデザインで、窓が大きく、超低床車両の1編成3連接車である。

LRTの導入に合わせバス網の改善にも努め、中心部のトランジットモール化によって、市の中心市街地は活性化し、バスの利用者は30%増、LRTは6,800人/日の利用者となった。

LRTの沿線には駐車場を設置し、パークアンドライド、バスアンドライド等、LRTと他の公共交通との乗り換え等の利便性にも配慮されている。





写真—2



写真—3

(写真2：地下駅、写真3：郊外のバスアンドライドシステム参照)

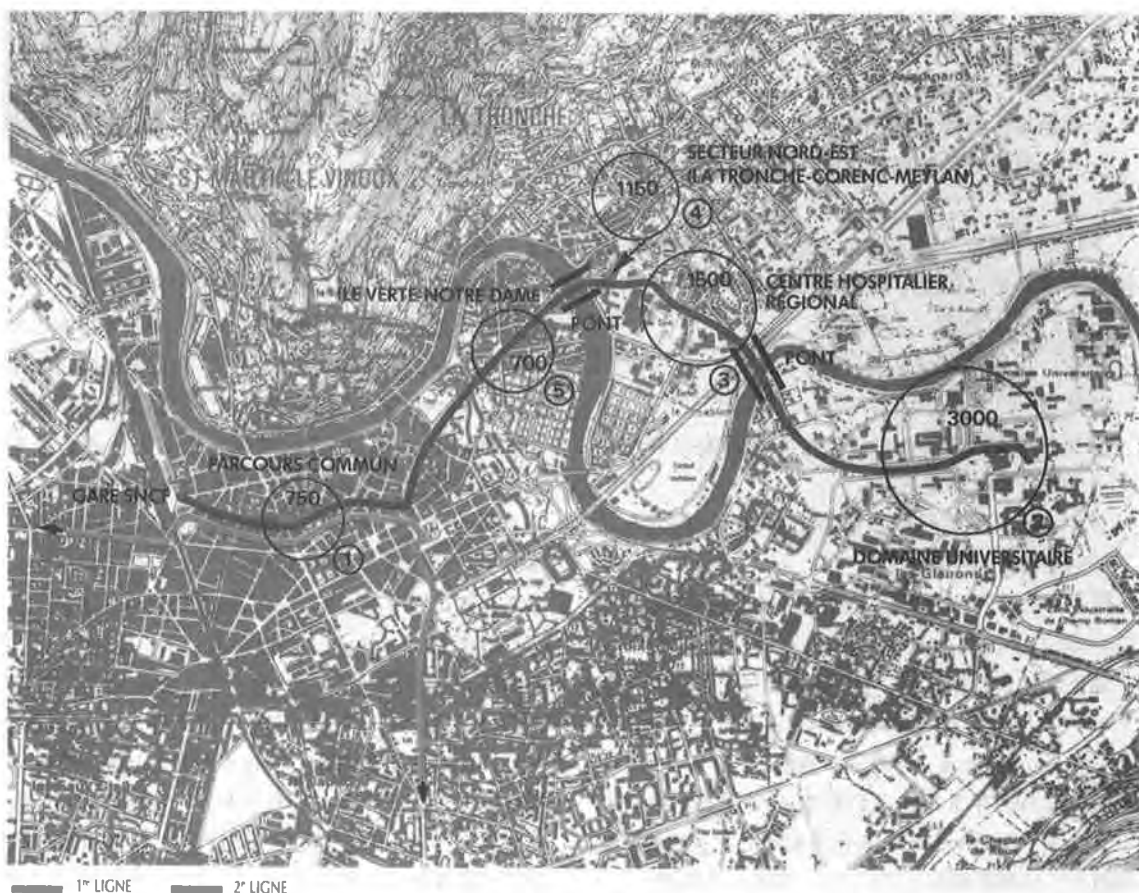
利用者が増加していることから、また、市民からの要望も強いいため、将来計画としてB線（東西線）の建設が始まっていて(図—1では②ルート)、益々、

市民に対するLRTの位置付けが向上している。

2—4. グルノーブル（フランス）

フランス・アルプスで最大の都市グルノーブルは、1950年代に50kmのトラムを全て廃止した。

中心市街地の活性化対策、身障者団体から1人で



図—2



写真—4



写真—5

乗り降りできる低床車の要望等があったため、LRT車両の導入のためのキャンペーンを行った。

また、トランジットモール化の実現のためにはチューリッヒへの視察等の啓蒙活動を行った。

また、トラム軌道を道路中央に入れるか、右側、左側かは住民との協議により十分に検討した上で決定した。

トラムはLRTとして復活し、1987年に1号線11km、1991年に2号線5kmが開業した。(図-2参照)

その結果、公共交通の利用率は、1992年に20%となり、運賃収入で経費の63%を賄える様になった。

グルノーブルのLRTは、フランスでは最初に実現したもので、後続する他都市のモデルケースとなっている。(写真-4参照)

2-5. ルーアン (フランス)

首都パリの北西に位置するルーアンは、ジャンヌ・ダルクが火刑にあったことでも有名なノルマンディー地方の古都である。

グルノーブルと同型の車両を決定し、LRTとして1994年12月に開業した。

現在2路線15km営業し、内2.2kmが地下区間となっている。

地下駅は5駅で、他に主要道路とは2箇所でアンダーパスしていて、市民はこのLRTをメトロと呼んでいる。(図-3、写真-5参照)

市では1997年5月から自動車の交通規制を厳しくし、トランジットモール化を実現し、芝生軌道を設置して専用軌道化している。(写真-6参照)

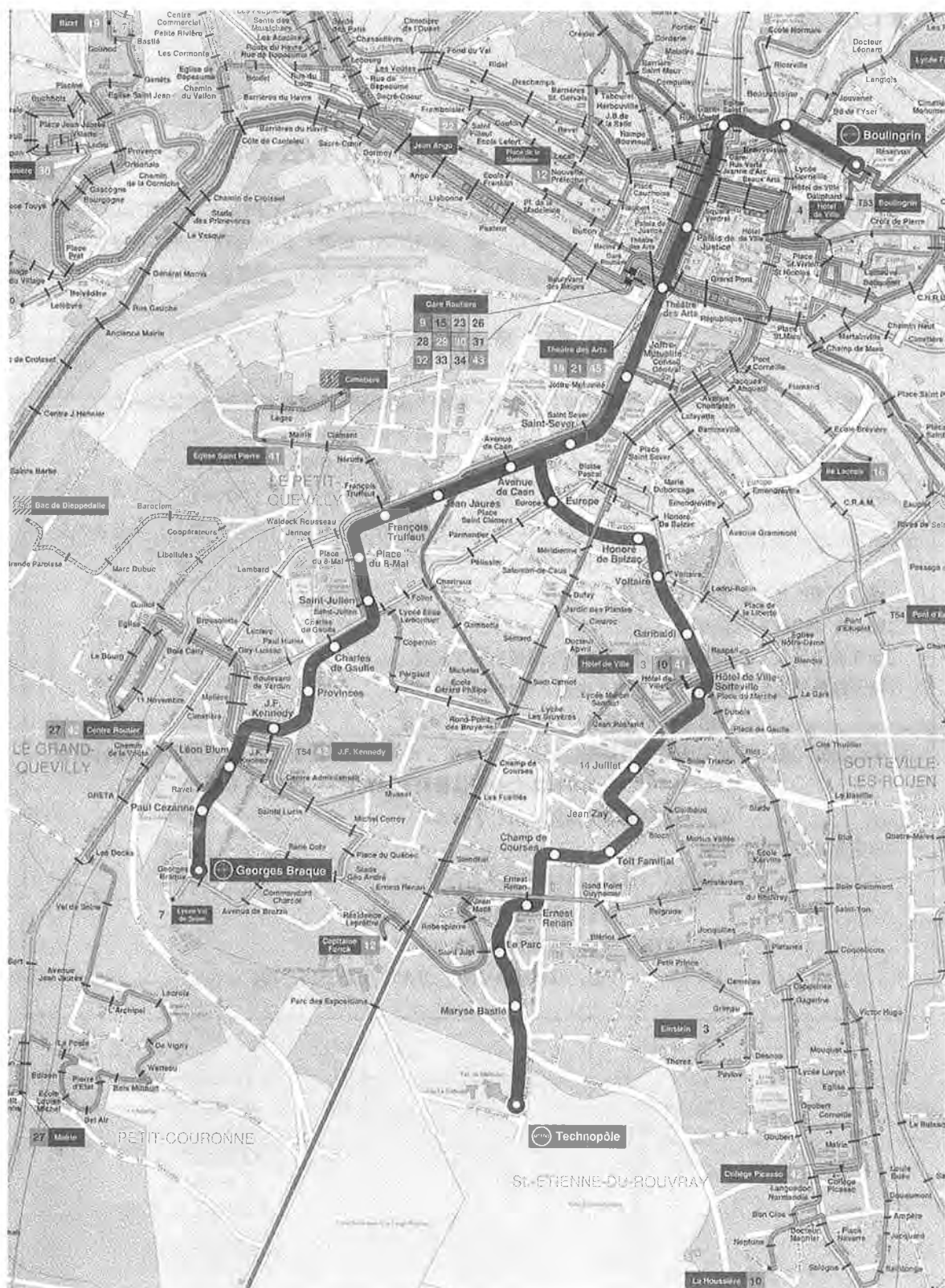


写真—6

3. おわりに

今回訪問した5都市について各市の担当者及び、その関係者に導入の経緯等について説明を得ることができたが、全員が胸をはって“われわれは自動車交通にチャレンジしているんだ。”と答え、市民にどの様にトラム、LRTを利用してもらえるのかを考え、定時性、快適性、利便性において市民から信頼を得ること、そして、都市造りにはLRTが親しみやすく、利用しやすい乗り物として位置付けられると真剣に取り組んでいる姿には驚かされました。

日本ではライトレールブイクル (LRV) として熊本市で低床式車両が導入されましたが、LRTについては、その実現に向けて産声を上げた段階であり、交通問題を調査・検討する者として、今回の視察は非常に有意義なものであり、都市交通への取り組み方、考え方を参考にして将来の交通計画に役立てて行きたいと思います。



【協会だより】

JTPA研究助成制度による第3回研究者公募について

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3回公募を下記要領にて実施します。

{ 応 募 要 領 }

- 〈研究テーマ〉 都市内公共交通に関する政策・計画・技術開発に関連するテーマについて
今回のテーマは、前回と同じテーマにさせていただきます。
- 〈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」及び「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へ提出して下さい。但し、未発表のものに限りです。（連絡先として住所・氏名・TEL. を記入して下さい）
- 〈締め切り〉 平成11年5月6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〉 機関誌（「都市と交通」の49号）等に掲載。
採用された応募者には直接通知致します。
- 〈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（社）日本交通計画協会は、その公表等に当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。
- 〈申込先・問い合わせ先〉

社団法人 日本交通計画協会

JTPA研究助成事務局 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〉

通算47号

平成11年3月5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

お茶の水ウイングビル10F

電話03(3816)1791(〒113-0033)

印刷所

勝美印刷株式会社

