

都市と交通

Vol.1 No.4 2002

Viewpoint	1
Fundamentals	
歴史を未来へつなぐまちづくり・みちづくり	2
Series “まちづくりと街路”	
歴史的町並みにおける街路（川越市）	7
Topics	
都市交通・市街地整備小委員会のとりまとめについて ...	11
「歴史的たたずまいを継承した街並み・まちづくり協議会」について ...	12
「観光交流空間づくりモデル事業」の募集について ...	13
Information	
講演「21世紀の都市と交通」	14

社団法人 日本交通計画協会
編集協力 国土交通省都市・地域整備局街路課

川越市菓子屋横町通り線



歴史的地区のみちづくり・ まちづくりの課題

(財)日本開発構想研究所理事長
東京大学名誉教授
新谷 洋二



昭和50年に都市計画法および文化財保護法で「伝統的建造物群保存地区」が定められることによって、都市計画行政の中に歴史的街並みの保存を考えようとする意識が芽生えてきた。しかし、この規定は文化財の保護を目的としたもので、沿道の環境整備は対象となっていないことが問題として認識されたため、昭和57年度より建設省都市局街路課で「歴史的地区環境整備街路事業（歴みち事業）」が創設され、歴史的街並みの保存と居住環境の改善とを都市基盤整備を通して一体的に実現することとなり、はや創設以来21年目を迎えるに到っている。

「歴みち事業」が実施されたものの、従来の都市計画や建設関係の計画・設計・工事等に関する決定事項や技術基準は、元来歴史的な文化遺産に対する配慮を考えたものではないため、新事業に基づく価値観の変化についていけなかった。そこで都市計画道路の工事が従来の考え方で既に実施され始めた段階で、文化財もしくは文化遺産との競合問題が顕在化して、開発か保存かの賛否を巡って市民の論議が激化した状態に至ったものが多かった。このため工事を凍結して、建設と文化財の関係者や住民を交えて調査検討委員会を設置して、計画の見直しを行なったものも比較的多かった。

初期の段階では、歴史的地区において問題の実態を調査して解決策を探求した場合、我々の提案は従来の常識的な考え方から見ると、一見道路構造令を無視し、従来の交通計画の考え方に逆らった異常な方法と判断され、色々と言義が出された。例えば、都市計画道路の標準幅員以外の数値を選んだり、不均一な幅員の凸凹道路を提案したり、中央分離帯で樹木を保護するための蛇卵道路を考えたりしたが、現在では慣用しているこれらの対策も、初期の頃には簡単には承認して貰えなかった。

一般に都市計画道路の大半は交通幹線として位置付けられ、昭和45年の道路構造令制定時の考え方は、交通の円滑と安全だけが重視された。モータリゼーションの進展とともに、昭和40年代にはブキャナン・レポートに基づく居住環境地区における地区道路計画の構想や、

オランダの歩車共存道路の考え方が提案され、5、60年代には地区における自動車交通と歩行者を安全・快適に取扱い、かつ良好な居住環境を確保していくための地区交通計画の方法が提案され、実行されるに至った。この頃、アメニティを重視すべきという考え方が芽生えてきたため、道路空間の計画・設計要素として環境とともに歴史・文化・景観に対する配慮が加味されるに至った。

このように歴史的な文化遺産を尊重すべきであるという問題意識が徐々に普及してくるとともに、従来は解決が不可能と考えられた課題も、各地のケーススタディを通じて、保存と開発のための調整と計画の方法が積み重ねられ、実行可能になってきたため、問題がこじれる以前に気が付いて、いち早く事前に対処する方向に進むようにまで改善されてきた。

わが国の都市計画の実現の歴史を考えると、それに大きく寄与したものは開東大震災の震災復興事業であり、戦災復興事業であった。この段階で、都市計画の実現はスクラップ・アンド・ビルドの形で行われてきた。確かに廃墟の中から復興に向かって鋭意努力していた時代において、歴史的な地区を大事にせよと叫んでも、その余裕もなく、古い資産が数多く残っている状態では、社会基盤を整備する方が先で、高度成長期もスクラップ・アンド・ビルドのやり方で踏襲されてきた。

また、わが国の都市計画は、緩やかな規制と積極的な建設事業で終始してきたが、歴史的なものを維持管理していく手立てに欠けていた。欧米の都市計画を見ると、都市景観を重視し、特に歴史的景観を保持していこうと厳しく規制し、実行している。ところがわが国の都市計画で歴史的地区の保存を大切にしようとしても、歴史的な景観規制というものもないし、歴史的な景観修復・保全の手法も欠けているため、戦後も各地に多く残っていた歴史的地区が次第に歯抜けとなり、崩壊してしまっている。今後、「歴みち事業」の推進を図って、みちづくりを進めるだけでなく、歴史的地区に対する対策も強化して、一体的なまちづくりを進めることが大切である。

1 歴史を未来へつなぐまちづくり・みちづくり

国土交通省都市・地域整備局街路課

1. 歴史を未来へつなぐまちづくり・みちづくり

我が国の都市は、急激な都市化の時代を経ながらもそれぞれの地域において独自の歴史的蓄積のなかでその文化や風土的な特性を内在し、長い年月にわたって育んできた。しかし、昨今の急激な少子高齢化や景気の低迷、それらによる産業構造の変化等厳しい社会経済の変化によって地域活力の低下や交通問題、生活環境の悪化などさまざまな問題を抱えている。こうした状況の中、住民自らの手で“まち”を再生していこうとする発意のもとに、地域の魅力の向上、活性化図っていくため、“まち”の歴史を活かし、未来へつなげていくまちづくりが全国で進められている。

標題があらわすところの「歴みち事業」の推進にあたっては、その手法として都市計画道路の整備を行う「1 身近なまちづくり支援街路事業（歴みち事業）」、まちづくりに必要な市町村事業をパッケージで支援する「2 まちづくり総合支援事業」の2つの手法があり、これに「3 文化庁文化財保存事業」を組み合わせる。2002年3月現在、事業中あるいは事業完了の地区は48箇所上る。

2. 身近なまちづくり支援街路事業（歴みち事業）について

「身近なまちづくり支援街路事業」（国土交通省都市・地域整備局街路課所管）は、当時、日常生活の豊かさを実感できる身近な生活空間の整備やより質の高い街路空間に対するニーズが高まりつつあったのと、従来からの幹線街路の整備に加え、地区レベルの街路の再整備（グレードアップ等）を図り、テーマをもってまちづくりに取り組もうとする地区を対象とした街路事業の充実を図る必要があるとして、従来から実施してきた「居住環境整備事業」（昭和50年創設）、「総合都市交通施設整備事業」（昭和52年創設）、「歴史的地区環境整備街路事業」（昭和57年創設）、「都市景観形成モデル事業」（昭和62年創設）を平成8年、整理統合し、地域の多様なニーズに応え、先導的なまちづくりの支援を行うことを目的に創設された。

この制度の特徴としては次のものがある。

従来からの幹線街路整備に加え、生活に密着した地区レベルの街路の再整備（グレードアップ等）を図ることが出来る。

地区のタイプを限定せずにさまざまな地区の課題に対応できる。

総合地区整備計画の策定により、面的に一括事業採択し、一体的に各種施設の整備を図り、併せて

対象地区	地区の概要	事業の内容
歴史的環境整備地区【歴道】	伝統的建造物群保存地区、国指定文化財等を含む歴史的環境が卓越し、その保全修景が必要とされる地区	・歴史的地区への誘導路整備 ・電線類の地中化 ・地区周辺部の交通広場 ・歴史のみちすじの整備 等
居住環境整備地区【居住】	既成の住宅市街地等であって当該地区への通過交通の排除等居住環境の改善を図るべき地区	・補助幹線道路等の改築 ・歩行者専用道の整備 ・地区街路のクルドサク化 等
都心交通環境整備地区【都心】	中心商業業務地区または鉄道主要駅周辺で、幹線街路、交通結節点施設等の交通施設を総合的に整備する必要のある地区	・駅前広場及び歩行者専用道の体系的整備 ・駐車場、駐輪場等交通施設の整備 ・電線類の地中化 ・駐車場案内システムの整備 等
商店街活性化支援地区【商活】	既成市街地において商店街により形成された地区で、新たな商業の活性化が必要とされる地区	・中心商店街のシンボル軸の整備 ・歩行者空間（歩道、モール等）の整備 ・駐車場等の整備 ・電線類の地中化 等
都市景観整備地区【景観】	文教地区、官公署、都心公園周辺等都市景観を特に重点的に形成していく必要のある地区	・広幅員歩道等の整備 ・街路緑化等による街路景観の整備 ・歩行者専用道、ポケットスペースの整備 ・電線類の地中化 等
安心まちづくり総合整備地区【安心】	都市基盤が不十分で木造家屋が密集する等、災害危険性が高い為防災性強化を図る必要がある地区	・消防活動困難区域の解消に資する道路整備 ・避難路や延焼遮断帯の整備等 等

事務の簡素化が図られる。

必要に応じてまちづくり総合支援事業を実施し、質の高い地区施設の総合的な整備の推進を行うことが出来る。

街路交通調査費等により、総合地区整備計画の策定や、景観設計等を行うことが出来る。

また、対象地区としては次のものがある。

統一したまちづくりのテーマ設定が可能な地区（1近隣住区程度）

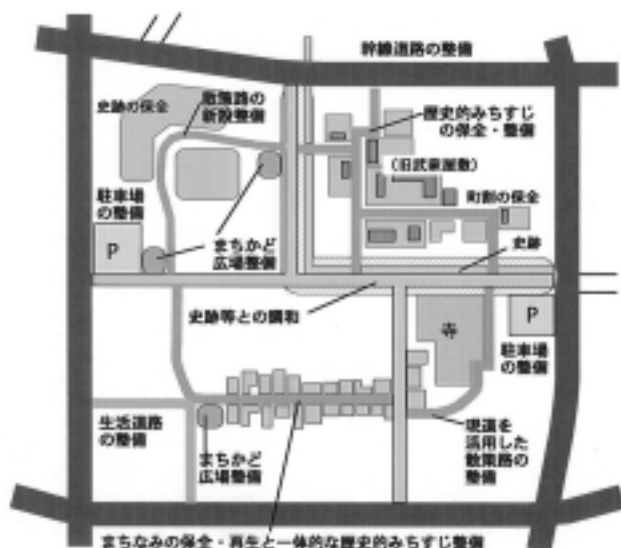
地元関係者の参画のもとに総合的な地区整備計画がたてられている地域（必要に応じ協議会を設置）

街路整備に併せて、沿道商店街の近代化や地区計画、建築協定、景観条例等による、景観・街並み保全、セットバックなどの総合的な地区整備の取組みが為されている地区等。

この中で特に伝統的建造物群保存地区、国指定文化財等を含む歴史的環境が卓越し、その保全修景が必要とされる地区が、「身近なまちづくり支援街路事業」のなかの歴史的環境整備地区【歴道】の対象地区となり、その主な事業内容としては、歴史的地区への誘導路整備、電線類の地中化、地区周辺部の交通広場、歴史のみちすじの整備等がある。

（出典：「街路事業事務必携」(社)日本交通計画協会)

歴みち事業概念図



3. まちづくり総合支援事業について

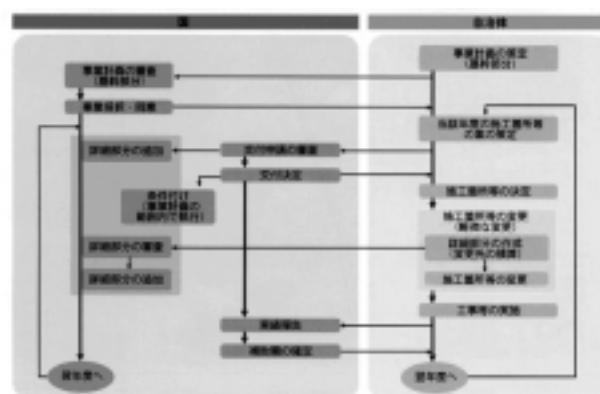
「地域が主役のまちづくり、地域の創意工夫を活かしたまちづくり」を推進する為中心市街地活性化等、地域だけでは解決困難なまちづくりの課題に対して、地域と国が協力して積極的に問題解決に取り組む補助制度として「まちづくり総合支援事業」(国土交通省都市・地域整備局まちづくり推進課都市総合事業推進室所管)が平成12年度創設された。

制度の概要としては、中心市街地活性化等の地域の抱えるまちづくりの課題解決のために連携して行われる各種市町村事業等を記載した「まちづくり事業計画」(以下、事業計画)を市町村が策定する。まちづくりの課題の解決のために目指すべき方向および事業手法の組み合わせは市町村の自由な発意によるものとし、国は、個々の事業ではなく、事業計画に基づき一括採択し、年度毎に総額で補助金を交付する。事業計画の範囲内であれば、具体の配分等は市町村の裁量に委ね、事業執行の自由度を拡大出来る。つまり年度途中において地区内での異なる要素事業への額の移動が可能となる(たとえばセンター施設から公園へ等)。また、「内容の軽微な変更」範囲を拡大し、事業計画の範囲内であれば変更交付申請を行うことなく変更可能とする。そして、内示及び交付決定は国費のみで行い、補助率の異なる要素事業間の額の移動をも可能とする。ハード事業からソフト事業まで多彩なメニューで支援し、補助率はメニューごとに現行事業の率を適用。

まちづくり総合支援事業の補助メニュー

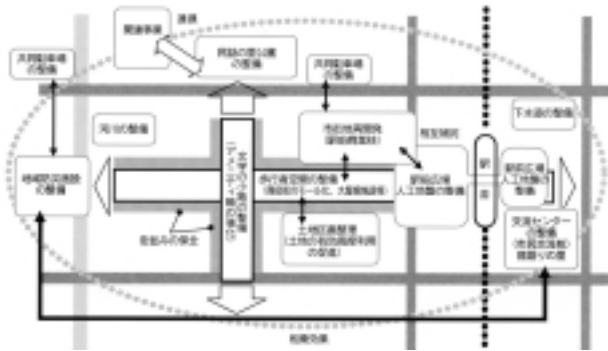
- ・まちづくり事業調査(調査段階)...事業計画策定、まちづくり活動推進調査等。
- ・まちづくり総合整備事業(事業段階)...まちづくり活動推進事業、道路、公園、下水道、河川、共同駐車場、駐車場有効利用システム、地域生活基盤施設、高質空間形成施設、高次都市施設、既存建造物活用事業、都市再生交通拠点整備事業、人にやさしいまちづくり事業、優良建築物等整備事業、土地区画整理事業、市街地再開発事業、住宅街区整備事業、地区再開発事業等(下線:平成15年度新規)。

フロー図



また、コミュニケーション型国土行政の推進の一環として、「地域が主役のまちづくり、地域の創意工夫を活かしたまちづくり」について、地方公共団体や民間からの相談、意見照会、提案等をお受けするため、省内のまちづくり関係課に「まちづくり相談員」が配置されている。まちづくり総合支援事業においても、「まちづくり相談員」制度を活用し、事業計画の策定等について、幅広く市町村の相談に応じることとしている。

まちづくり事業計画の策定<郷土の顔づくりによる活性化の例>



以上第3章の記事に関しては
<http://www.mlit.go.jp/crd/machi/tosihshitsu/index.html>

4. 文化庁文化財保存事業について

文化財は各地域に所在するものであり、文化財保護行政は、国と地方公共団体とが一体となって総合的に推進することが不可欠である。多くの地方公共団体は、その区域内にある文化財で国指定以外のものの保護を図るため、文化財保護条例を定め、それに基づいてその地方にとって価値のある文化財を指定し、保存と活用を図っている。地方公共団体独自で、所有者等が行う管理、修理、公開等の事業に対して援助している例も多い。文化財保護法では、文化財を「有形文化財」、「無形文化財」、「民俗文化財」、「記念物」及び「伝統的建造物群」と定義し、これらの文化財のうち、重要なものを重要文化財、史跡名勝天然記念物等として国が指定選定し重点的な保護の対象としている。このほか、近代を中心とした身近な文化財建造物を登録有形文化財に登録し、保護に努めている。このほか、土地に埋蔵されている文化財（埋蔵文化財）文化財の保存・修理に欠くことのできない伝統的な技術・技能（文化財保存技術）も保護の対象とされている。文化財の指定・選定及び登録は、文部科学大臣が文化財保護審議会に諮問し、その答申を受けて行うこととされている。

また、国が指定等した文化財については、その種類に応じて、現状変更等に一定の制限が課される一方、修理等に対する国庫補助を行うなど、保存及び活用のため必要な各種の措置を講じている。

伝統的建造物群保存地区

昭和50年の文化財保護法の改正によって伝統的建造物群の制度が発足し、城下町、宿場町、門前町など全国各地に残る歴史的な集落・町並みの保存が図られるようになった。市町村は、伝統的建造物群保存地区を定め、国はその中から価値の高いものを重要伝統的建造物群保存地区として選定し、市町村の保存事業への財政的援助や

必要な指導または助言をすることができるとされている。重要伝統的建造物群保存地区については、市町村が条例で保存地区の現状を変更する行為の規制などの措置を定め保護を図っており、文化庁長官または都道府県教育委員会は、市町村に対し保存に関し指導助言を行うほか、管理、修理、修景（伝統的建造物以外の建造物を周囲の歴史的風致に調和させること）などに対して補助を行っている。

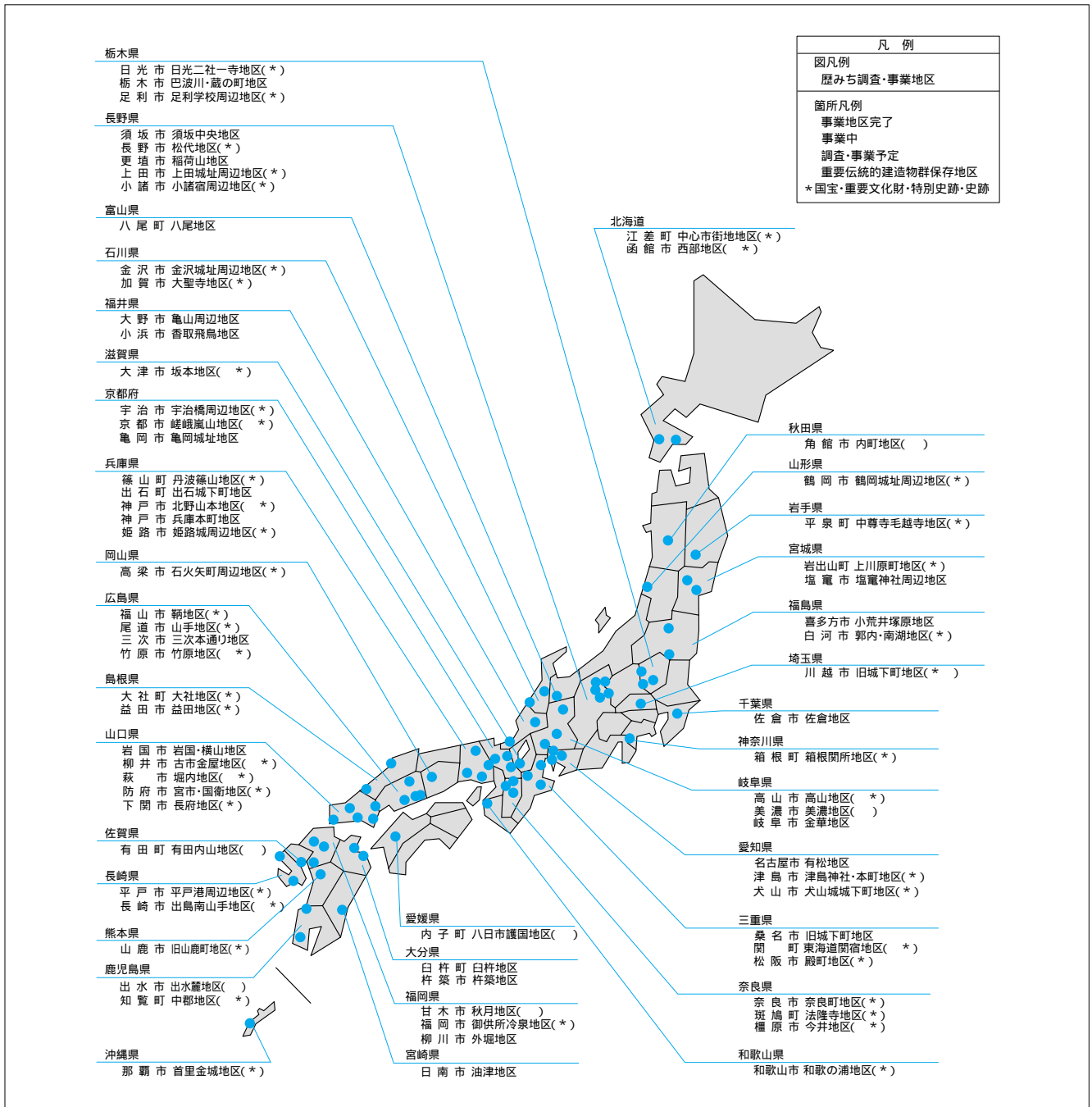
また、重要伝統的建造物群保存地区は主に木造の建築で構成されており、防災、特に火災に対する対策が必要のため、市町村は景観に配慮した防災施設等の整備事業を計画的に進めている。これについても、文化庁長官または都道府県教育委員会は、市町村に対し指導助言するとともに補助を行っている。

平成12年4月1日現在、重要伝統的建造物群保存地区に選定されている地区は、49市町村で54地区（合計面積約2,256ha）あり、約9,000件の伝統的建造物が保存すべき建造物として特定されている。

文化財登録制度の導入

近年、近代を中心とした多様かつ大量の文化財について、その歴史的重要性の認識が高まるとともに、開発の進展、生活様式の変化等により、これらの文化財が社会的評価を受ける間もなく、消滅の危機にさらされている状況にある。国民の貴重な財産である文化財を幅広く後世に引き継いでいくためには文化財の保護保護手法の多様化を図り、文化財保護制度の充実を図る必要がある。この為平成8年6月に文化財保護法の一部を改正し、国及び地方公共団体の文化財指定制度を補完する制度として、届出制と指導・助言・勧告を基本とした緩やかな保護措置を講ずる文化財登録制度を建造物について導入した。

以上第4章の記事に関しては
<http://www.bunka.go.jp> 「文化財の保護」



姫路市 姫路城周辺地区

世界遺産・姫路城にふさわしい 歩行者ネットワークの整備

世界文化遺産に登録された姫路城では、その周辺地区（バッファゾーン）の歴史的環境の保全・再生が求められ、生活環境の改善を図るため、歩行者空間の連続性確保等、歴史的ストックを活用した整備が必要とされている。そのため、城周辺整備計画を策定し、都市計画道路の機能分化を進めると同時に、歴史的空間の復元、遺構表示などの拠点整備や城下町地区に残されている歴史のみちすじ活用による歩行者空間ネットワークの整備を行っている。

また、まち総事業によるサイン・公園・みちすじ整備等を実施している。



益田市 益田地区

中世遺構を保存活用した歩行者優先のみちづくり

島根県益田市益田地区は、中世・益田氏の拠点であり、国史跡万福寺本堂、医光寺・万福寺の伝雪舟庭園や県史跡七尾城跡、三宅御土居跡等をはじめとする全国的にも貴重な歴史的・文化的な遺産を数多く有している。都市計画道路：沖田七尾線整備においては、史跡保存と都市整備との調和を図るために、三宅御土居跡及び暁音寺鍵曲がり区間の都市計画道路計画幅員の変更を行い、発掘調査による出土遺構を活かした歴史的空間として整備し、史跡保存と一体的なまちづくりを進めている。

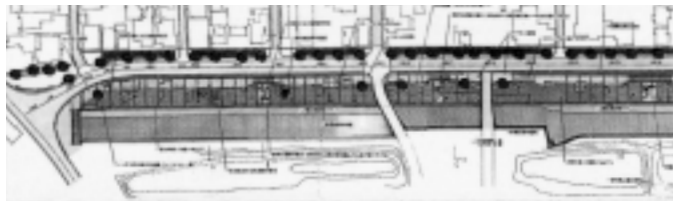


萩市 堀内地区

都市計画道路の幅員変更による 萩城外堀の歴史的空間と一体的な整備

江戸末期の城下町の姿を残す山口県萩市堀内地区は、国史跡並びに重要伝統的建造物群保存地区に選定されている。

当地区においては、観光で訪れる歩行者・自転車の主要動線、及び通過交通を排除するために萩城外堀沿いの補助幹線道路整備が必要とされていた。このため、文化財保存と都市整備との連携により、都市計画道路の幅員変更と外堀の史跡指定を行い、旧外堀の発掘調査に基づいて、街路空間（緑地）と萩城外堀の復元整備を一体的・総合的に進めている。



箱根町 箱根関所地区

箱根関所復元整備を活かした 都市型観光まちづくりの実践

神奈川県箱根町は緑、湖、温泉等の豊かな自然的資源とともに、文化財等の歴史的資源をもつ一大観光拠点であり、古くから東西交通の要衝として開け、特に江戸時代に箱根関所が設置された本地区には、箱根関跡を中心に箱根旧街道石畳や箱根神社、中世の石仏・石塔群等の歴史的資産が数多く点在している。

本地区においては、国際観光地・箱根町の西の玄関口という立地から集中する観光交通による交通渋滞が発生しており、地区全体の交通マネジメント計画と検討するとともに、地区内に点在する歴史的文化的遺産を巡る散策ルート整備、及び国際観光地にふさわしい町並み景観の誘導等による歴史を活かしたまちづくり、みちづくりを進めている。

まちづくりの核である箱根関跡保存整備については、文化庁所管事業による国指定史跡整備（地方拠点史跡等総合整備事業）と国土交通省所管事業による街路整備（歴みち事業）とを一体的に推進するとともに、「まちづくり総合支援事業」導入による内外へ向けた積極的な事業PRやまちづくり拠点整備等に取り組んでいる。



歴史的町並みにおける街路

川越市まちづくり部まちづくり計画課 主任 荒牧澄多

川越は、蔵造りの町並みとして知られており、いまや年間400万人ともいわれる観光客が訪れる町になった。

1. 川越の概要

川越市は埼玉県の南西部、東京より1時間圏内に位置し、江戸時代は、江戸城の北の守りとして、また、物資の集散地として栄えた。

町の骨格ができたのは、1638年の大火を契機としてで、このときの都市構造が今でも色濃く残る。

1893年、町の3分の1以上を焼失するという大火の後、蔵造りの町並みが建設された。

その後鉄道が町の南に敷かれることとなり、商業の中心が移動。その結果、蔵造りの町並みが残る一番街商店街周辺地域は、衰退の憂き目に会う。

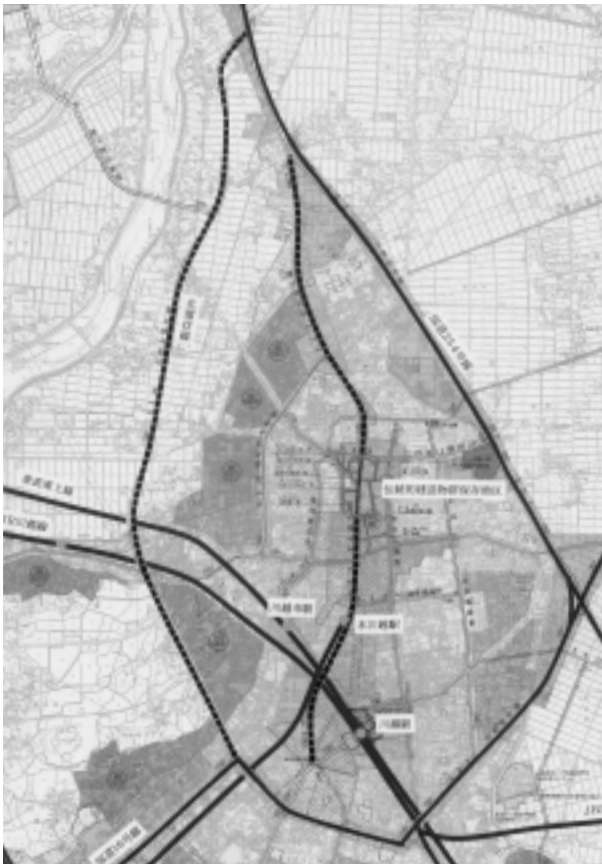


図 - 1 川越中心市街地の都市計画図

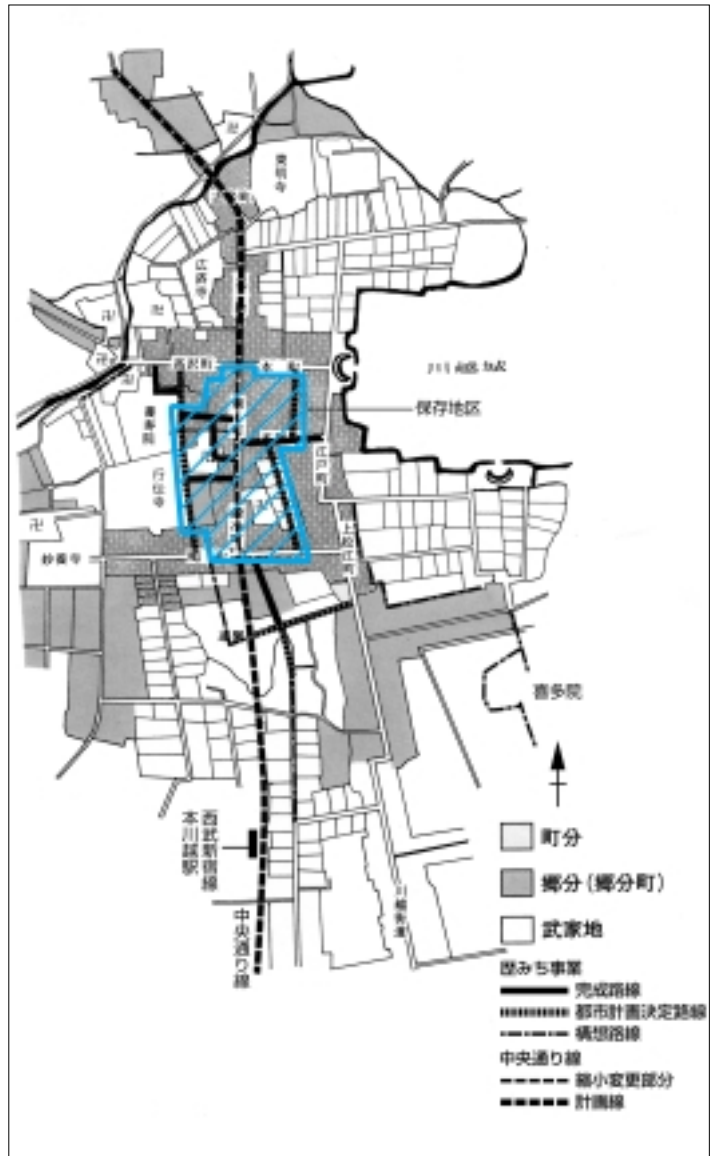


図 - 2 歴まち事業図
川越御城下絵図面
川越市立博物館図録より

2. 中央通り線の計画変遷

蔵造りの町並みを貫く中央通りは、1936年、幅員11メートルで都市計画決定がなされ、1962年に西側に一方後退する幅員20メートルに計画変更をした。

これが事業化されていたら、町並みは消滅していただろうが、皮肉なことにこの計画線が町並みを残す要因となった。町の人たちは、都市計画街路の施工に合わせて、建物の建て替えを考えていたからである。この都市計画道路の扱いがこの後大きく影響する。

一方、町並み保存は、1975年に伝統的建造物群保存地区の調査を行ったが、住民合意が得られないまま、時を重ねていった。そのようななか、商店街では1985年に中小企業庁の助成を受けて調査を行い、歴史的町並みを活かした商店街づくりに乗り出すこととなった。

このような機運を受け、1989年に都市景観条例を施行、また、交通体系の見直しを行うことによって中央通り線の幅員を縮小する計画をたてた。同年、市街地の北部で国道254号線と分岐し、町の西側を通り国道16号線に至る北環状線を都市計画決定し、中央通り線の負荷の軽減を図るとともに、歴史的地区環境整備街路事業を4路線に導入することにより、伝建受け入れのための街路網を準備した。

そして、幅員を弾力的に運用して、伝統的建造物に抵触しない範囲で部分的に拡幅するという変更案を提示したが、伝統的建造物とそれ以外の建物の差別化が問題になり、住民から猛反対を受け0から出直しすることになった。

その後、商店街が自主的に守ってきた一番街及び周辺地区へ高層マンション建設の危機が訪れ、対抗手段として伝建地区指定に関する合意形成が進められた結果、1999年、保存地区の都市計画決定と同時に地区内を貫通する中央通り線を現道幅員とする縮小変更がなされた。

しかし、現道幅員は9から11mしかなく、最も狭いところでは歩道が確保できないため、地権者の理解が得られた範囲で、逆に幅2メートルほど拡幅を行った。また、歴みちと一体となった歩行者系ネットワークを組むため、中央通りと平行に走る小路など6路線を新たに都市計画決定し、相互に補完することを考えた。



図 - 3 蔵造りの町並みと中央通り線

3. 歴史的地区環境整備街路事業

1985年度の歴みち事業調査のあと平成2年より整備を開始。当初は、町並み保存と一体となった道路環境整備のモデルを提示し、伝建地区指定を促進することにあつたが、伝建地区指定後は、まちづくり総合支援事業の助成を受け順次整備している。

なお、構造上忘れてはならないのが、祭りである。川越祭りの山車の加重に耐え、運行に支障をきたさないような構造が求められている。

(1)菓子屋横丁通り線

菓子の製造業が集まっていた通りで、関東大震災後に最盛期を向かえたが、戦後に衰退。昭和50年ごろより小売業に転換することによって復活した。

街路形状は、中央部でくの字に折れ視線をふさぎ、まとまりのある小空間をつくっている。また、両側からあふればかりの商品が道端に所狭しと並べられ、賑わいをつくりだしている。

整備に当たっては、屈曲部に行くにしたがって石板を多く配置し、導入口では小舗石を多くすることによって人を路地の奥に誘い、さらに、規則性を少なく配石することによって、歩行者がゆったりと歩けるようにした。また、この通りの代表的な菓子である飴をイメージしたガラスブロックを埋め込んでいる。



図 - 4 菓子屋横町通り線



図 - 5 菓子屋横町通り線

(2) 門前通り

蔵造りの町並みのより西に入る3本の小路は、突き当たりが寺院となっており、山門や本堂が格好のアイストップになっている。

養寿院門前は、もともと長屋が多く、比較的規模の小さな住宅地であり、長喜院門前は表通りから続く規模の大きな2軒の町屋の側面が面している。行伝寺門前は、基本的には住宅地であるが、南側に料亭を抱え、比較的緑豊かな小路である。

それぞれ、中央に直線状に敷石を配置している。路側は、養寿院と長喜院では小舗石を、行伝寺では石板を横張りにすることにより、参道としての軸線を強調したデザインとした。



図 - 6 養寿院門前通り線



図 - 7 長喜院門前通り線



図 - 8 行伝寺門前通り線

(3) 大正浪漫夢通り

1955年ごろに作られたアーケード改修の議論に端を発し、1994年、商店街内に、専門家や行政を取り込んだ大正浪漫委員会を発足して、歴史的景観を活かしたまちづくりに臨んでいる。

当初、商店街モール化を議論していたが、歴みちとして1999年都市計画決定。地元商店街の熱意により他の路線に先駆けて整備を行った。

整備に当たっては、大正浪漫委員会に諮問した。他の路線に比べ幅員や交通量が多いため、たて張りとすることによって軸線を強調。路側部分は黒御影石を中心とした濃い色とし、中心は白御影石中心とした明るい色とした。

これにあわせ街路灯をTMO事業として整備。景観阻害要因にならない形状とした。

なお、この整備により、埼玉県景観賞を受賞した。



図 - 9 大正浪漫夢通り線

(4) 鐘つき通り線

川越のシンボル「時の鐘」を抱え、散策しやすいように横張りにしている。大正浪漫夢通り線と同様、中央を白御影系の明るい配色、路側を黒御影とした。



図 - 10 鐘つき通り線

	名称	延長 (m)	決定日	整備済み区間 (m)	施工年
都市計画決定路線	菓子屋横丁通り線	100	平成1年3月31日	100	平成2年度
	養寿院門前通り線	120	平成1年3月31日	110	平成3年度
	長喜院門前通り線	130	平成1年3月31日	120	平成3年度
	行伝寺門前通り線	100	平成1年3月31日	100	平成13年度
	寺町通り線	430	平成11年4月9日		
	鐘つき通り線	180	平成11年4月9日	180	平成14年度
	本町稲荷横丁通り線	150	平成11年4月9日		
	同心町通り線	250	平成11年4月9日		
	大正浪漫夢通り線	260	平成11年4月9日	160	平成12年度
	立門前線	220	平成11年4月9日		
		合計	1940		770

	名称	延長 (m)
構想路線	仲町蓮馨寺線	210
	石原高澤橋線	120
	連雀町新富町線	350
	七曲がり通り線	680
	喜多院門前通り線	150
	喜多院外堀通り線	400
		合計

4. 住民側の発意によるまちづくり

一番街では、1987年に商店街に町並み委員会が発足し、景観整備に主導的役割を果たしてきた。この住民が主体的になって取り組んだまちづくりの成果は、街路空間としても魅力を増している。

長喜院門前では、市が参道として整備した結果、寺でも市の整備デザインに即して境内の整備を行い、道路と一体化した空間が生まれた。両側の商家もまた、もとはバックヤード用にしか使っていなかったこの道に、店の出入り口を設けることにより、町に奥行きが生まれた。また、これら商店では、外構整備により、道路と一体となった豊かな都市空間に変容した。

5. 課題

伝建地区になり、都市計画道路も変更され、蔵造りの町並みは後世に伝えることができるようになったが、課題も残っている。

まず、中央通りの絶対的交通量である。1日に路線バスが往復400本、さらに、郊外からの交通流入は、慢性的に渋滞を引き起こし、さらに、観光客の交錯は、大事故にこそ至らないが、常に事故の危険性をはらんでいる。そのため、川越市では、中心市街地への車の流入調整のた

め、2000年度にパークアンドライドの社会実験等を行った。また、フリンジパーキングを設け、観光客の車を市街へ入れないような計画も考えている。

一方、中央通りの整備は緊急性を要している。電線地中化は、平成4年に完成したが、多くの自動車交通は、舗装をいため、その結果振動は、蔵づくりの壁に悪影響を与え続けている。

さらに、この町並みは、商業地であるため、商店街としての顔作りの道路整備も望まれている。このため、2000年度以来、川越市と住民で整備イメージの協議が続いている。歴史的町並みを抱える商店街としての顔づくりを目指している。

6. おわりに

川越の町が魅力的といわれるようになり、中心市街地活性化のモデルとして見られるようになったのは最近のことである。

当初は、行政と対立的または依存的であった住民が専門家を含む市民団体の後押しを受け自立してきた結果、町並み整備が進みだした。その結果、歴みち整備と相まって、建物の外構も自分の領分として閉じるのではなく、半公共的空間として外に開かれるようになってきた。そのことが、町の魅力アップに貢献している。

TOPICS

都市交通・市街地整備小委員会のとりまとめについて

国土交通省都市・地域整備局街路課

社会資本整備審議会においては平成13年7月5日国土交通大臣より「国際化、情報化、高齢化、人工減少等21世紀の新しい潮流に対応した都市再生のあり方はいかにあるべきか」について諮問を受け、1. 民間の都市活動を促す都市計画の仕組み、2. 木造密集市街地解消の為の方策、を当面の緊急課題として、審議を行い、平成14年2月7日に中間的とりまとめられた。引き続き、3. 21世紀型都市再生ビジョン、4. 次世代参加型まちづくりの方策について検討が進められ、このうち3. については、今後の経済・社会情勢に対応しつつ、質の高いまちづくりを実現する為のビジョンを検討する必要がある。このため、便利で快適な都市交通の実現と良好な市街地の整備、都市内の緑とオープンスペースの確保、下水道等による都市の良好な水管理について、専門的見地からの検討を行うこととし、各課題毎に小委員会を設け、具体的な議論が進められた。このうち については、都市交通・市街地整備小委員会として平成14年5月16日、第1回小委員会より審議が進められ、平成15年3月27日第7回小委員会にてとりまとめを行い、同年4月14日の第3回都市計画部会に報告された。

以下にとりまとめられた概略を紹介します。

今後の都市政策を考える上での課題

- 1 社会経済の動向
 - ・地球温暖化対策は今後の都市或いは都市交通の課題のうち最も重要な事項の一つ
 - ・人口減少に対応して、都市政策・都市経営のあり方も見直すことが必要
 - ・少子高齢化に対応した交通基盤や居住環境整備が急務
- 2 市街地及び都市交通の課題
 - ・継続的な都市化の進展によって、我が国の都市は低密度の市街地が薄く広がる拡散型都市構造となっており、都市問題・都市交通問題の大きな要因
 - ・木造密集市街地の解消の遅れや都市犯罪の増加傾向等、都市の安全性が低下
 - ・道路交通混雑、環境問題、交通事故といった都市交通問題は、いまだに課題

都市政策及び市街地整備・都市交通の基本的方向

- 1 今後の都市政策の方向
 - ・地球温暖化問題などに対応するとともに、社会的・文化的な意味も含めた持続可能な都市づくりが必要
 - ・人口減少を人々が豊かに生き活きと暮らせる魅力ある都市環境が実現できる好機と捉え、都市政策の転換が必要
 - ・新たな社会資本整備投資額の減少に対応して、投資の重点化・効率化が必要

- 2 市街地整備・都市交通の基本的方向
 - ・目指すべき都市像、市街地像は、都市毎に市民合意のもとに共有されるもの
 - ・コンパクトな市街地を目標として、今後の市街地整備・都市交通のあり方を提案
 - ・拡散型都市構造をコンパクトで多様な機能を有する市街地に改編し、都市生活者の視点から生活空間を誰もが住みやすく造り替えることが必要
 - ・市街地整備・都市交通施策の重点を新市街地から既成市街地に移すことが必要
 - ・実際に移動する人のアクセシビリティの優先し、環境負荷の小さい都市交通が実現するよう、都市交通政策を転換

市街地のあり方とその整備推進方策

- 1 都市像及び市街地像の明確化
 - ・目標とする都市像や市街地像を明らかにした上で、市街地整備や都市交通政策を重点実施すべき
 - ・都市像や市街地像は、都市や地域が自らの判断と責任において決定すべきもので、住民と行政の共有の目標となるような手続きをもって定められるもの
- 2 従来の既成市街地の整備手法の課題
 - ・既成市街地において土地利用密度を高めることや細分化された敷地等を統合するために広範な事業展開を可能とする新たな市街地整備手法が必要
- 3 今後の既成市街地の整備方針
 - ・優先度の高い都市整備上の課題に対応する事業を除いて、行政は民間施行に対する支援条件を提示することによって、民間による事業の立ち上げを促進
 - ・民間が施行可能な事業領域を拡大し、民間のノウハウ、資金力、機動性を最大限活用
- 4 既成市街地整備の推進方策
 - ・民間施行の市街地整備事業の推進のため、行政は資金助成と規制緩和を総合的に実施
 - ・都心地区や拠点駅周辺地区の開発潜在能力の高い地区及び木造密集市街地などの開発潜在能力の相対的に低い地区に応じた新たな市街地整備手法の提案
- 5 市街地が縮退する地区の考え方
 - ・都市人口が減少する場合、特定の地区に人口減少が集中的に発生し、密度が極端に低くなり、これまでのような市街地として機能しなくなる地区（市街地が縮退する地区）となることを想定
 - ・自然回帰・人間回帰の場となるよう、その方法を今後、検討することが必要

- ・高齢化対策や防犯・防災対策などソフト施策が重要で、地区レベルの判断と対応が基本

都市交通のあり方とその実現・運営方策

- 1 従来の都市交通施策の課題
 - ・これまでの都市交通施設整備においては、個別の事業が進展し計画が具体化するに従って、計画段階で期待された総合性が損なわれる傾向
 - ・土地利用計画との連携、都市交通施設の管理や使い方、公共交通機関の運営などの面の総合性が弱い
 - ・都市交通政策全体に関する責任と負担が曖昧となっていることの是正が必要
- 2 都市交通計画から「都市交通戦略」への転換
 - ・政策目標を明示し、これを実現するための複数の施策とその展開（事業プログラム）を定め、これに基づいて事業実施等を行うダイナミックで自律的な政策システム（都市交通戦略）が必要
 - ・政策評価、住民参加を含めた透明度の高い手続きの導入と責任ある組織体制の充実が必要
- 3 都市内道路空間の再構築
 - ・都市内道路を自動車交通を円滑に流すための道路（トラフィック機能重視道路）と沿道の建物等への出入り等の機能を重視する道路（アクセス機能重視道路）に区分して、効果的に計画、整備、管理
 - ・トラフィック機能重視道路については、路上の駐停車排除を徹底
 - ・アクセス機能重視道路については、歩行者や自転車のための空間や賑わいや楽しみの空間として整備
- 4 駐車場施策の推進
 - ・駐車場政策を民間による量の供給を道路網計画、交通管理等に合わせた配置等の合理化も含め展開
- 5 都市交通施策の充実
 - ・都市交通手段として自転車を再評価し、走行空間整備、

- 駐輪場整備及びソフト施策を都市交通戦略の中で実施
- ・都市内道路整備の一環として公共交通の導入空間を整備
- ・道路交通処理上のボトルネックとなっている踏切対策の充実、多様化
- ・交通結節点における駅前広場整備などの多様化と歩行者ネットワークの整備
- 6 都市計画道路の見直しと整備
 - ・都市計画道路の見直しの推進
 - ・都市計画道路の整備プログラムの策定と事業の短期化
 - ・整備促進のための様々な工夫が必要

社会資本整備審議会

都市計画・歴史的風土分科会

都市計画部会

都市交通・市街地整備小委員会

委員芳名簿

委員長 黒川 洸 東京工業大学名誉教授

委員 小林 重敬 横浜国立大学教授

〃 青山 東京都副知事

〃 家田 仁 東京大学大学院教授

〃 小泉 秀樹 東京大学助教授

〃 斎藤 明子 特定非営利活動法人市民活動法人東京ラ

ンポ副理事長

〃 土屋 正忠 武蔵野市長

〃 林 泰義 株式会社計画技術研究所所長

〃 森 稔 森ビル株式会社代表取締役社長

〃 山下 裕子 一橋大学大学院商学研究科助教授

専門委員 伊丹 勝 社団法人再開発コーディネーター協会
副会長

〃 岸井 隆幸 日本大学理工学部土木工学科教授

〃 福田 富一 宇都宮市長

〃 山岡 義典 日本NPOセンター常務理事・法政大学
教授

「歴史的たたずまいを継承した街並み・まちづくり協議会」について

「全国都市再生のための緊急措置」については平成14年4月8日の本部決定に基づき、地方公共団体から約840件の提案が寄せられました。これらによって解決すべき点が明らかになった共通の制度的課題について都市再生本部より関係各省庁に制度検討等の依頼がされています。さらに当該提案に基づき、内閣官房が中心となって関係省庁と地方公共団体で標題の協議会のほか、以下のような協議会が設置され検討が為されています。

「防犯まちづくり協議会」

「企業と防災に関する検討会議」

「高齢者の安心生活協議会」

「都市観光地域別検討会」

「環境共生まちづくり関係府省連絡会議」

「歴史的たたずまいを継承した街並み・まちづくり協議会」は平成15年1月9日設置され、概略は以下の通りです。

目的

歴史的なたたずまいのある街並み・まちづくりを行う為、安全性・利便性を確保しつつ、たたずまいを継承した建物の更新

やとりの景観改善等を図るとともに、これを利活用し地域活性化を図る。このため、共通する課題を抽出し、その解決を図る。

メンバー

文化庁、経済産業省、国土交通省、都市再生本部事務局、函館市、会津若松市、佐原市、金沢市、岐阜県古川町、犬山市、京都市、奈良市、萩市、愛媛県内子町、臼杵市

主な検討内容

1. 建築物等に関する規制の活用・見直しについて

- * 伝統的建造物群保存地区、建築基準法の規制、屋外広告物規制 等
- * 歴史的なたたずまいを継承する為の建築規制の弾力的運用
- ・ 伝統的建造物群保存地区制度の活用による規制の強化・緩和
- ・ “木”を使用しつつ、防火性能を確保する為の使用の実現
- ・ 全国一律の規制（準防火地域等）にかえて、地域状況に応

じ、条例による規制を導入

2. 電線類の地中化など、“通り”を中心とした景観整備・改善について

- * 電線類の地中化、現状の道路や街並みに配慮した道路計画、景観整備事業の活用 等
- ・ コンパクトで低コストの電線類の地中化新システムの導入
- ・ 街並みを大きく改変するおそれのある都市計画道路の拡幅計画の見直し

3. 建築物や“通り”等のストックの活用による地域活性化方策について

- * 都市観光・交流の推進、商業・都市型新事業の導入、都心居住の推進、水辺空間活用の推進
- ・ 民間、NPO、地方公共団体等のストックの利活用の支援方策を検討

ホームページ <http://www.kantei.go.jp/jp/singi/tosisaisei/dai9/9gijisidai.html>

「観光交流空間づくりモデル事業」の募集について

観光の振興は、本年1月の総理施政方針演説において、政府を挙げて取り組む旨述べられているように、政府の重要課題となっています。このような中で、国土交通省では、外国人旅行者の訪日を促進するために官民で取り組む戦略であるグローバル観光戦略を策定し、「ビジット・ジャパン・キャンペーン」を推進しているところです。

また、観光振興を核として国内外からの交流人口を拡大する地域づくりが重要となっていることから、街並みや暮らしぶり、地域との交流などの広がりを持ち、旅行者にとって魅力ある観光交流空間づくりを推進しているところです。そして本年度から、先進的な観光交流空間づくりを所管のハードとソフトの事業、施策により総合的、重点的に支援する「観光交流空間づくりモデル事業」を実施することとなりました。これについて、地域からの選定申出が平成15年4月15日から募集しておりますのでご紹介します。

日程

4月15日	募集開始
6月30日	募集締切り
8月下旬目途	国土交通省においてモデル事業の対象地域を選定

観光交流空間づくりモデル事業の概要

本モデル事業では、地域の経済活性化、生活環境向上及び国民等の観光ニーズに応えることを目的として、地域特性を踏ま

えた観光戦略に基づき、多様な地域資源を活用し、地域の幅広い関係者が一体となって進める観光を軸とした良好な地域づくりと観光交流拡大の取組み（観光交流空間づくり）を、以下のように支援する。

地域の自助努力による観光交流空間づくりを国土交通省が後押し複数市町村からなる地域において、地域特性を活かしつつ幅広い関係者が一体となって自律的に進める観光交流空間づくりを、国土交通省が後押しする。

国土交通省が所管のハード・ソフト施策で総合的に支援地域の観光交流空間づくりの成功を後押しするため、国土交通省はインフラ整備等のハード施策とディスティネーションキャンペーン展開等のソフト施策の両面から、地域の進める必要な事業を総合的に支援する。

観光交流空間づくりで重要な役割を果たすNPOも支援対象本モデル事業対象地域において、NPOが進める観光戦略の核となる魅力ある地域づくりの取組み、交流活動等のうち先進的な取組みを支援する。

問合せ先 総合政策局事業総括調整官室、総合政策局観光部観光地域振興課

ホームページ http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha03/01/010415_.html

Information

講演

豊かな都市空間の創造をめざして —21世紀の都市と交通—

日本都市センター 5階 オリオン
平成15年7月15日(火) 午後3時30分～5時00分

多くの都市は、自動車交通依存型の都市から歩行者を中心に捉えた公共交通を活用する都市への転換を図ろうとしています。そのためには、21世紀のキーワードである環境・高齢化・情報化の観点に加えて、都市とは本来どのような役割と機能を持つべきかを見定め、モータリゼーションのもたらしたものを確認しつつ、今後の都市と交通のあり方を模索していく必要があります。

このたび、21世紀の都市と公共交通の方向性や整備のあり方などについて、参加される皆さんとともに考えていく機会として講演会「豊かな都市空間の創造をめざして - 21世紀の都市と交通 -」を開催しようとするものであります。

《講演》

テーマ 「豊かな都市空間の創造をめざして - 21世紀の都市と交通 -」

講師 北村 隆一氏(京都大学大学院教授)

主催：路面公共交通研究会、(社)日本交通計画協会

後援：国土交通省(予定)

協賛：全国路面軌道連絡協議会、中核都市における新・交通システム研究会

《参加費》

無料

《申込方法》

団体名・ご所属・ご氏名とご住所・電話・ファクス番号・メールアドレス(定員になりお断りする場合のご連絡先)をFAX(03-3816-1794)またはメール(hatabu@jtpa.or.jp)でお申込み下さい。(定員200名)

《問い合わせ先》

社団法人日本交通計画協会内 講演会事務局 幡歩(はたぶ)

TEL.03-3816-1791 FAX.03-3816-1794

参加希望者が定員を超えた場合にお断りする以外には、特に連絡はいたしませんのでご承知おください。



日本都市センター(日本都市センター会館内)
東京都千代田区平河町2-4-1
TEL:03(3265)8211
交通機関と所要時間
地下鉄麹町駅
(<有楽町線>半蔵門出口より徒歩約4分)
地下鉄永田町駅
(<有楽町線・半蔵門線>4番・5番出口より徒歩約4分)
地下鉄赤坂見附駅
(<丸の内線・銀座線>より徒歩約8分)
JR四谷駅麹町口より徒歩約14分



「都市と交通」編集メンバー名簿(順不同・敬称略)

竹内 直文 国土交通省

佐藤 哲也 国土交通省

伊藤 節治 都市基盤整備公団

土屋 信行 東京都

西植 博 国土交通省

荒川 辰雄 国土交通省

石井 信隆 首都高速道路公団

西尾 誠 大阪市

浦野 義晴 国土交通省

古木 岳美 地域振興整備公団

田川 尚人 (社)日本交通計画協会

刊行図書のご案内

《街路事業事務必携～平成13年版～》 **只今好評受付中!**

監修：国土交通省都市・地域整備局街路課（A5判 約800頁 定価4,900円 消費税込）

目次

第1章 街路事業の基本的事項	第5章 他予算による街路事業
1.1 街路とその現況	5.1 他予算による街路整備の概要
1.2 街路整備の方針と予算制度	5.2 地方特定道路整備事業
1.3 街路事業の進め方	第6章 街路交通調査
第2章 都市計画事業認可	6.1 街路交通調査の体系
2.1 事業認可の意義	6.2 街路課所管調査
2.2 事業認可手続きの流れ	第7章 道路開発資金等
2.3 認可申請と留意点	7.1 道路開発資金
2.4 変更認可申請と留意点	7.2 都市開発資金（用地先行取得資金）
2.5 地方整備局等への事務の委任	7.3 NTT無利子貸付金
第3章 街路事業の執行	第8章 一般会計予算事業
3.1 街路事業費補助等の交付手続き等	8.1 都市再生交通拠点整備事業
3.2 地方道路整備臨時交付金の交付手続き	8.2 先導的都市整備事業
3.3 起債制度	8.3 都市防災推進事業（地区公共施設整備）
3.4 用地の取得等	第9章 駐車場法等関係業務
3.5 街路事業の実施	9.1 駐車場法の概要
第4章 街路事業と各種施策	9.2 駐車場整備促進地区の都市計画決定及び駐車場整備促進計画の策定
4.1 都市の骨格の形成に資する主要な幹線道路等の整備	9.3 路外駐車場の整備
4.2 交通結節点整備の推進	9.4 附置義務駐車施設の整備
4.3 連続立体交差事業等	9.5 民間駐車場整備促進に係る税制・融資制度
4.4 公共交通の支援	9.6 自転車駐車場関連業務
4.5 特色ある街づくりの推進	
4.6 電線類地中化等の推進	
4.7 沿道環境対策	
4.8 歩行空間の整備	
4.9 駐車場対策	
4.10 ITSの推進	
4.11 沿道地域との一体的整備の推進	

お申し込み書（コピーしてお使いください）

申込日：平成 年 月 日

所在地	〒		
団体/会社名			
部 課 名			
役職・御担当者	（整理の都合上フルネームでご記入願います）		
電 話 番 号		F A X 番 号	
申 込 部 数			

上記にご記入の上、発行元までFAXか郵送にてお送りください。電子メールでのお申込の場合は上記の内容をご入力の上、ご送信ください。

FAX : 03-3816-1794
E-mail : mail@jtpa.or.jp

申込先 〒113-0033 東京都文京区本郷2-15-13
社団法人 日本交通計画協会 総務部
TEL : 03-3816-1791