

都市と交通

通巻68号

巻頭言：首都圏渋滞解消のカギを握る環状道路の整備

～東京都知事 石原 慎太郎 1

特集：都市と環状道路

1. 都市の環状道路整備について 2

2. 環状道路と街づくり 4

3. 金沢外環状道路山側幹線（通称「山側環状」）の
整備効果（中間報告） 6

4. 環状道路の整備効果～環状第8号線の全線開通 8

5. 中心市街地の環状道路と、その背景「中央通り」
～歩行者優先道路化に向けた取り組み～ 10

シリーズ「まちづくりと街路」

日本橋地域から始まる新たな街づくりに向けて

～提言の概要紹介～ 12

トピックス

欧州におけるモビリティ・マネジメントの取り組み

～European Mobility Weekの体験から～ 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

●平成18年5月28日に本線開通した環状第8号線（板橋区側）

左：板橋区若木・西台方面 右上段：補助249号線より首都高速5号線方面 右下段：補助249号線より練馬区方面



巻頭言

首都圏渋滞解消のカギを握る 環状道路の整備

東京都知事
石原 慎太郎



古より、人・モノ・情報は、道路や海路、空路によって運ばれ、交流しており、正に、交通は文明を伝える架け橋でありました。このような交通が持つ基本的かつ文明工学的な意味合いを私たちはしっかりと認識する必要があります。

特に、日本の人口の約4分の1に相当する3000万人の人口を抱える首都圏は、非常に狭い面積に高度な都市機能が密集していますが、それを支える道路の整備状況は十分なものとは言えず、慢性化した交通渋滞は都市の弱点となっています。

世界の大都市における環状道路の整備率を比べると、ロンドンの100%、パリの80%に対し、圏央道、外環、中央環状線の首都圏三環状道路は35%と大きく遅れを取っています。日本の心臓部・頭脳部である首都圏を巡る大動脈となるべき環状道路が途切れて通っていないのは、本当に情けない話です。国家戦略的な観点からも首都圏の位置づけは重要であり、この環状線の日も早い完成を目指さないと、日本は様々な面で世界に立ち遅れていくのではないかという気がしてなりません。東京を含めた首都圏の渋滞対策はこの三環状道路の整備が要であり、今後10年間で正念場と考えています。圏央道については、今年6月には関越道と中央道が接続され、ネットワークの一部が形成されます。また、中央環状品川線は昨年秋より工事に着手しており、平成25年度に三環状の中で最初の全線開通を目指し、着実に事業が進みつつあります。

残る外環道については、副元国土交通大臣が現地視察の場で凍結解除してようやく事業化に向け動き出し、昨年、都市計画変更にも着手しましたが、法的位置づけは未だに予定路線のままです。早急に国幹会議に付議し、国の責任において「基本計画路線」さらには「整備計画路線」に位置づけた上、一刻も早く整備に着手する必要があります。

昨年来議論されている道路特定財源についても、それぞれの都市が抱えている街路整備や踏切の解決など、様々な課題に対応するため、真に必要な道路整備が確実に進められるようにすることが必要です。

2016年のオリンピックまであと9年ですが、開催地の決定までには、世界の都市との競争があり、勝負はこれからが本番ですが、このようなナショナルイベントは、成熟した都市構造への変革に大きなインパクトを与えます。三環状道路の整備は、東京の唯一の弱点である渋滞を一気に解消するだけでなく、同時にCO₂の大幅な削減などの環境改善効果、物流の効率化、災害時における緊急輸送道路の確保など、様々な社会的効果を生み出し、さらに高いレベルの成長を遂げた成熟都市・東京の姿を世界に示すことになるでしょう。

都市インフラの整備はもとより、自然環境の保全、都市景観の回復、観光や文化施策の推進が相俟った21世紀にふさわしい大都市東京の創造に向け、これからも取り組んでまいります。

1

都市の環状道路整備について

国土交通省都市・地域整備局街路課

1. はじめに

都市計画決定された幹線街路のうち、改良済の割合（改良率）は、平成16年度末で約55%になっています。都市計画決定延長の伸びが鈍化しているのに対して、改良済延長は着実に増加していることから、改良率の伸びは、わずかながら増加しており、過去10年間の年平均では約0.7%になっています（図－1）。幹線街路のうち、主要幹線道路を構成すると考えられる4車線以上の道路について、都市規模別に放射・環状道路の整備状況を分析すると、都市規模に関係なく環状道路の整備が遅れています（図－2）。

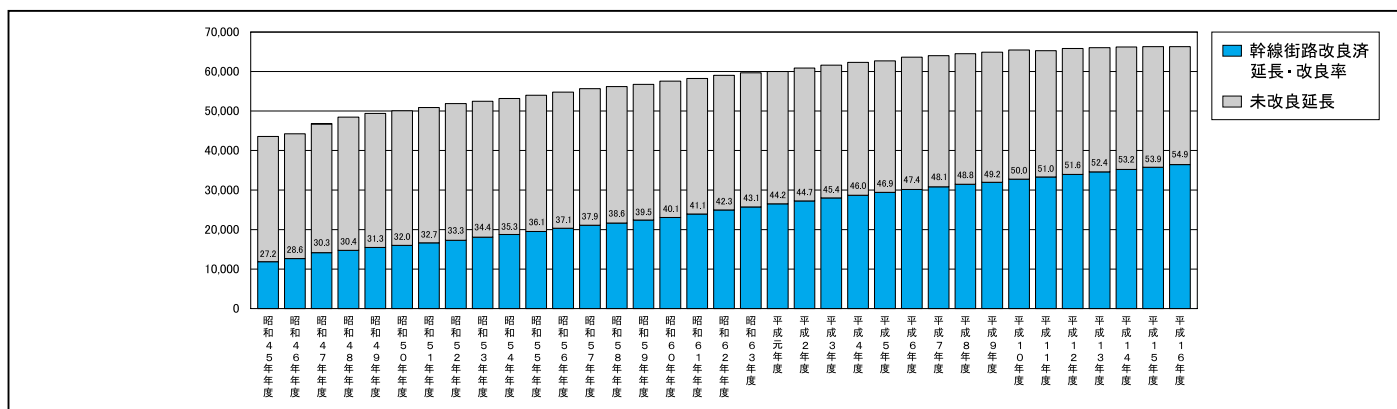
今後、都市計画道路整備については、見直しを含めた残る約45%の計画及び整備のあり方と改良済のものの再整備のあり方が重要になってくることから、今回の特集を企画しました。

2. 環状道路の機能

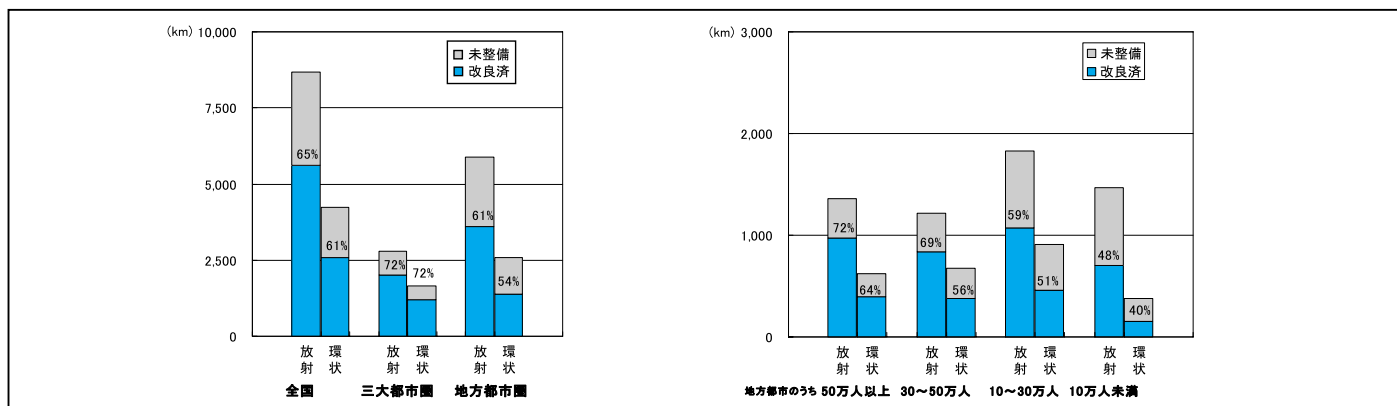
一般的に環状道路には、・都心部の通過交通流入の抑制、・郊外から都心部への交通の分散導入、・環状道路の周辺地域間交通の直結、・災害や事故等による一部区間不通時の動線確保などの機能があるとされています。これらの機能を十分発揮するためには、放射道路の整備がある程度進んでいることが必要であり、先に述べたように相対的に環状道路の整備が遅れていることは、必然と考えられます。

また、都市整備や都市交通の観点から考えると、環状道路整備は都心流入交通を減少させ、中心市街地において歩行者・自転車優先のまちづくりを実現させる条件を整えます。郊外部では、環状道路の整備は放射状に発展してきた市街地を相互に連絡し、交流・連携を促進します。この際、沿線の土地利用を促進し、物流拠点や副都心の形成など、

図－1 都市計画道路のうち幹線街路の整備状況



図－2 骨格幹線道路整備状況（4車線 以上）



注）環状：環状道路、放射：放射道路と都市内を貫通する道路 資料：都市計画年報（平成16年度末）を基に国土交通省作成

都市構造の改編にも貢献します。

必要となる環状道路の路線数は、都市規模等によって変化します。例えば、首都圏には自動車専用道路として3環状があり、東京都区部には幹線街路として8環状があります。ここでは、環状道路のうち、機能が明確な都心環状道路と外環状道路について、そのあり方を整理してみます。

3. 外環状道路

外環状道路は、基本的に十分なトラフィック機能（自動車の走行性を確保する機能）を有することで、市街地内の放射道路の自動車交通の負荷を軽減します。このため、沿道からのアクセス・コントロールや主要交差点の立体化等を行う必要があります。外環状道路は、市街地の外縁部に計画されることが一般的ですが、整備前に市街地が拡大し、整備時には、市街地内の幹線道路になっていることがあります。また、整備後、自動車利用の利便性が向上する沿道周辺地域において、大規模商業施設などの立地が進み、結果的に市街地内の幹線道路となることもあります。

人口減少時代を迎え、外環状道路の計画・整備に当たっては、土地利用規制と連携し、市街地の外延化を避けるとともに、沿道利用等によって走行機能の低下が生じないようにする必要があります。

4. 都心環状道路

都心環状道路の整備は、中心市街地の道路空間を再配分し、歩行者・自転車や公共交通が中心のにぎわいある空間確保のために不可欠です。都心の通過交通を処理するトラ

フィック機能とともに、フリンジ駐車場等へのアクセス機能（沿道施設への人・物の出入り等の機能）も必要であり、両機能のバランスを考えて整備する必要があります。

5. 都市交通戦略

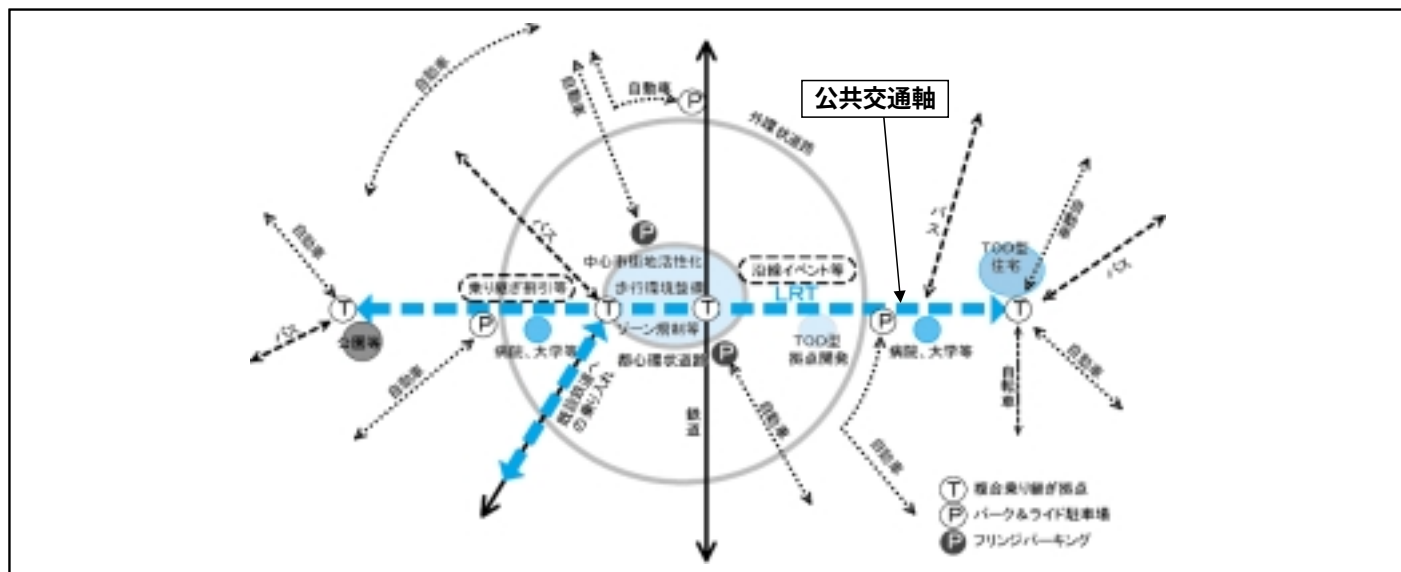
環状道路は、幹線道路網構成や交通規制等により自動車交通流動を誘導するなど、目標とする都市交通を実現する応用度が高いことから、都市交通政策の中でその役割を明確にすることが重要です。特に、地方公共団体を中心となり道路管理者、警察、公共交通事業者等の関係者で構成する協議会等が策定する総合的な交通のあり方や必要なハード・ソフトの施策及びそれらの実施プログラム等を内容とする「都市交通戦略」を構成する重要な要素と考えられます。

例えば、整備済の放射道路を公共交通軸とする場合や中心市街地の道路空間をトラジットモール化等、歩行者・自転車優先の空間とする場合、環状道路を活用した自動車交通処理を検討する必要があります。逆に、環状道路の整備を計画する場合には、その効果を十分発揮できるよう既存の道路空間の再構築や土地利用の誘導を合わせて検討する必要があります（図－3）。

6. おわりに

今年度より、新たに都市交通戦略の策定について補助制度を創設したところであり、現在、各都市で検討が進んでいます。この中で様々な環状道路整備の考え方が議論、提案されるものと思われます。皆様のご意見もいただきながら、環状道路のあり方について、引き続き検討していくこととしております。

図－3 環状道路整備を前提とした都市交通戦略：放射道路空間におけるLRT導入・中心部モール化のイメージ



1. 環状道路の歴史と役割

日本の都市は宿場町でも城下町でも、道路は都心を中心に放射状に形成されました。町から町への移動需要に対応するため、都市に様々な放射道路が作られてきました。江戸を基点とした東海道や中仙道あるいは甲州街道などの五街道や、川越街道や水戸街道などの地方都市に端を発した道路など、さまざまな町が道路で結ばれています。徒歩が移動の中心であった時代は、最短経路で目的地を結ぶ放射道路が基本で、環状道路の役割は少なかったといえます。それに対して自動車が移動手段の中心になってくると、目的地ではない都市を迂回する必要性が生じ、それがバイパスとして整備されてきました。そのため各地には様々なバイパス道路が誕生しました。

一方、都市の拡大に伴いこのバイパス機能を高めるため、あるいは市街地内の環状方向の需要に対応するために、環状道路が計画され、幾何学的な放射環状道路が効率的な道路ネットワークとして注目されました。

しかし、もともと環状道路に沿った需要がない場所では種地となる移動空間は存在せず、既存市街地を貫通する環状道路整備は合意形成に多大な時間を有しました。そのため完全な環状道路は日本の中では極めて少なく、宇都宮環状道路は非常に珍しい事例のひとつです。

宇都宮で本格的な環状道路が整備された一因を道路ネットワークから見ると、東京街道、日光街道、奥州街道といった基幹道路がY字型になっており、それぞれのバイパス道路がつながって環状道路となったとも解釈できます。宇都宮環状道路はJR山手線とほぼ同じ総延長34.4kmで、平成8年の全線開通当時の調査で、都心部に流入する交通の約13%の削減効果が見られました。

図－1 宇都宮の外環状道路



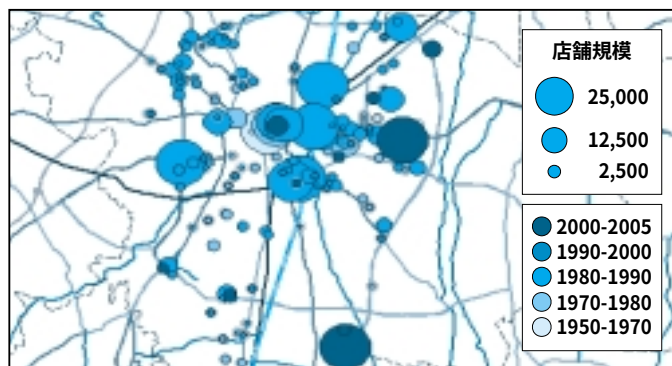
2. 都市構造の変化

環状道路の大きな役割は、放射道路の補完機能であり、一極集中型の都市構造において都心部に集中する交通を、効率的に分散することに一義があります。これは土地利用における都心部と郊外部の役割が大きく変化しないことを前提としています。

ところが近年、多くの地方都市にこの捉え方に大きな転換が生じています。市場の規制緩和の流れは土地利用規制にまで及び、本来市街化を抑制すべきエリアまで開発が可能となってきました。当初はロードサイドショップといわれる近隣地区へのサービスを主とした店舗が立地していましたが、2000年の大規模小売店舗立地法の施行以降は、さらに広大な駐車場を有した大規模小売店舗が都市間道路や高速道路のIC周辺に乱立し始めました。宇都宮を例に大規模小売店舗の立地状況をみると、2006年現在で都心部に約12万平方メートルが立地しているのに対して、郊外部に約21万平方メートルが立地しています。つまり商業から見ると中心部と郊外部が逆転した形になり、これによって交通流に大きな変化が生じています。交通流の変化は渋滞箇所を変化させ、放射環状型のネットワークはその機能を十分に果たすことができなくなっています。

また郊外部への大規模店舗の立地は、道路密度の希薄な郊外部で渋滞を引き起こし、本来バイパス機能を有した環状道路の走行環境を悪化させています。加えて、郊外店舗への移動は来店者の総走行距離を増加させ、環境負荷を高めるとともに、公共交通利用者の減少に拍車をかけています。

図－2 宇都宮の大規模小売店舗立地の推移



3. 土地利用と交通の相互関連性

土地利用と交通は相互関係にあり、この両者のバランスを図ることは都市計画の大きな課題のひとつであるといわれています。この両者は「鶏と卵」の関係に似ており、よくどちらが先（前提）であるかが議論されます。

人口増加時代は、増え続ける人口に対応し住宅開発や業務・商業ビルの開発が相次ぎ、それに伴って発生する交通需要を円滑にさばく交通施設整備がなされてきました。増大する土地利用の需要に対して、それを支える社会資本整備は不可欠でした。そういった意味では土地利用が先で、それにあわせた交通施設整備に妥当性があるといえます。

しかし、人口減少時代は土地利用需要そのものの急激な伸びは期待できず、現在ある社会資本をいかに効率的に利用するかがより大きな課題です。つまり、既存の交通施設にあわせた土地利用が重要となります。放射環状型の道路ネットワークを有している都市では、明らかに都市中心部が最も多くの交通需要をさばくことが出来るため、強い都心部を有した都市構造が理想です。

また近年、持続可能な都市構造として「コンパクトシティ」が着目されていますが、中高密化した土地利用を支える道路ネットワークは、放射方向と環状方向の十分な連携の上で成り立つシステムです。

4. 次世代の環状道路の役割

今後の環状道路を考える上で、最も重要なことは、適正な土地利用規制や開発誘導策を導入し、持続可能な都市構造へと再編することです。都市の形態が中・長期的に安定しなければ、効率的な道路ネットワーク整備はできません。大都市では都心部と核都市の適正な機能分担や、郊外部の立地コントロールが大切です。一方、地方都市では衰退した都心部を育成し、コンパクトな市街地を形成することが肝要となります。

このように将来にむけて持続可能な都市構造が設定され、それを実現する土地利用の条件が満たされた上で、環状道路整備に大きな期待がかけられます。今後の環状道路が担うべき役割について、本来の交通円滑化の機能以外に、以下に3つの機能を挙げます。

(1) 防災機能

都市防災の観点から、放射道路に適切な間隔で環状道路を整備することで、道路ネットワークのリダンダンシーを図ることができます。平常時の効率性に加えて、災害などの非常時の安全性や代替性を確保することは、都市の危機

管理の視点で重要です。

(2) 公共交通の支援機能

高齢社会において、交通弱者のモビリティ確保は極めて重要な視点です。そのために公共交通整備は今後の交通政策において重点政策のひとつであり、近年LRT（次世代型路面電車システム）の導入などが注目されています。しかし、軌道系の公共交通機関などが放射道路の一部を専用化すると、道路容量が低下し、それに伴い道路渋滞が発生することが懸念されます。環状道路には放射方向で発生する渋滞を拡散させる機能があり、公共交通導入の議論を支援することができます。

(3) 都市政策の支援機能

都心環状道路は都心部エリア外縁部に位置する構成要素のひとつとして機能が期待されます。つまり、都心部への自動車交通乗り入れ規制を実施する場合、都心部と周辺市街地を分割する道路としての役割が考えられます。都心環状道路はフリンジパーキングなどの施設との連携によって、車からのモダルシフトを支援することができます。

一方で市街地の外縁部に位置する外郭環状道路には、市街地の外延防止としていわゆる「都市成長境界線」として、都市構造の構成要素を担うことが期待されます。

5. おわりに

わが国の社会資本整備は先進諸国に比べてまだまだ不足しています。特に道路交通ネットワーク整備は、骨組みとなる幹線道路が不十分であるため、通過交通が生活道路まで侵入し、住区内道路が渋滞する一方で歩行者の安全性まで脅かしています。そのため、都市の骨格を形成する道路の建設は最優先にすべき課題であり、円滑な幹線道路整備は補助幹線道や区画道路の機能を上昇させることができます。

しかし、交通網整備にばかり目を取られていると、思わぬしっぺ返しを受けることがあります。都心部の渋滞緩和を目的にして計画された環状道路は、「都心部への通過交通排除」が狙いであったはずで、「都心部の商業機能の再配置」を意図していたわけではありません。しかし、皮肉にも商業地の郊外移転によって都心部への流入交通量は減少し、当初の「都心部の渋滞緩和」は違った形で達成されました。

環状道路整備の本源的な目的が、街づくりへの寄与であるならば、土地利用も含めた総合的な視点が不可欠となります。

1. はじめに

平成18年4月15日、金沢外環状道路山側幹線、通称「山側環状」が全線で供用を開始しました（図－1）。山側環状は、金沢都市圏の外郭を形成する環状道路のうちの山側部分であり、延長26.4kmの地域高規格道路です。これまでに石川県、金沢市等と連携を図りながら、国土交通省では、金沢市今町～同市鈴見台を結ぶ延長9.4kmの区間を昭和62年に「金沢東部環状道路」として事業化し、全線暫定2車線で整備しました。

本稿では、山側環状の供用前後における金沢都市圏内の交通量の変化を中心に、山側環状の整備効果の一部について報告します。

図－1 山側環状位置図

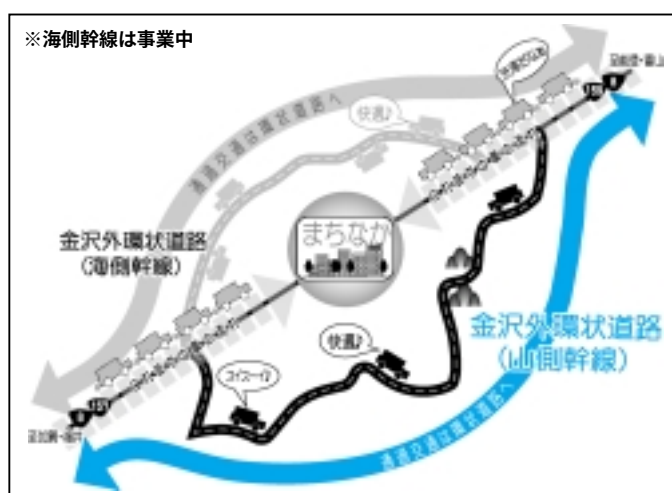


2. 金沢の交通課題と山側環状の役割

金沢城公園や兼六園などの歴史的観光資源を有する金沢市中心部は、非戦災都市であることから、今もなお藩政期から受け継がれた城下町特有の都市構造を有しており、金沢城を中心とする放射状の道路網が都市の骨格を担っています。

この城下町特有の都市構造は、金沢の魅力の礎となっている一方で、都心部を目的地としない通過交通までもが中心部に流入してしまう構造のため、慢性的な交通渋滞を引き起こす要因となっていました。山側環状は、これら通過交通の排除とまちなかへの交通の分散導入を図り、都心部の渋滞緩和及び郊外間の連絡をスムーズにすることなどを目的に計画された路線です（図－2）。

図－2 金沢外環状道路の役割



3. 山側環状で金沢の交通が変わった！

(1) まちなかの交通が山側環状へ転換（図－3）

金沢市中心部を挟む河川断面の交通量の変化をみると、山側環状を含む浅野川断面では9.6千台増加していますが、山側環状以外の路線（A～E）では、供用前の交通量が計125.6千台であったのに対し、供用後は計119.2千台と6.4千台（5.1%）減少しています。

また、犀川断面でも同じように山側環状を含む断面では6.5千台増加していますが、山側環状以外の路線（F～K）では供用前151.7千台に対し、供用後142.2千台と9.5千台（6.7%）減少しており、山側環状の全線供用により、市内の一般道や生活道路から山側環状への転換が見られました。

(2) 並行路線の交通渋滞が大幅に緩和

国道159号神谷内町（断面⑫）では、平行する山側環状に交通が転換し（図－4）、供用前に比べて5.0千台（24%）減少しています（図－5）。

それに伴い小坂町交差点の津幡方面から金沢市街地方面

の渋滞長（朝ピーク時）が供用前の2,670mから、供用後は450mと激減（2,220m減少）し、同交差点の通過時間が23分短縮（図－6）するなど、山側環状の渋滞緩和の効果は、山側環状に並行する路線で特に顕著に表れています。

(3) 郊外間の移動がスムーズに

山側環状の供用前に国道157号安養寺北交差点から北陸自動車道「金沢森本IC」まで行く場合、国道157号や159号などを利用するルートでは約49分間かかっていました。しかし、山側環状を利用すれば約29分間となり、20分間の時間短縮があるなど、山側環状の全線供用により、郊外の地域間を移動する際の所要時間が大幅に短縮されました。

※供用前調査は平成17年10～11月、供用後調査は平成18年6～7月に実施。

4. おわりに

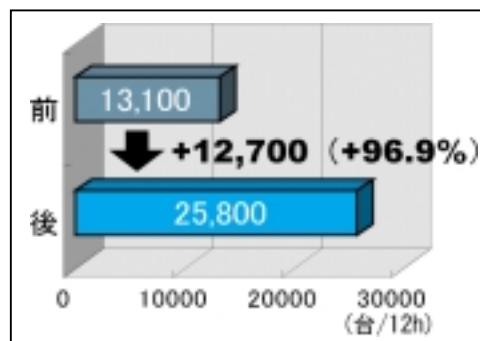
本稿では、山側環状全線供用前後の交通量及び渋滞長の変化を中心に山側環状の整備効果を報告しました。今後、渋滞損失時間や二酸化炭素排出量などのアウトカム指標を算出するとともに、道路ユーザーである地域住民へのアンケート調査や関係機関へのヒアリング調査等を通じて、生活面や運輸・消防・救急活動・観光面等でのメリットを把握し、山側環状の整備効果を定性的かつ多面的に検証する予定です。

さらに、メリットだけではなく、山側環状の全線供用に伴う新たな渋滞ポイントの発生などのデメリットについても把握し、適切な対策を検討・実施することにより、金沢都市圏の交通の円滑化をより一層促進していきたいと考えています。

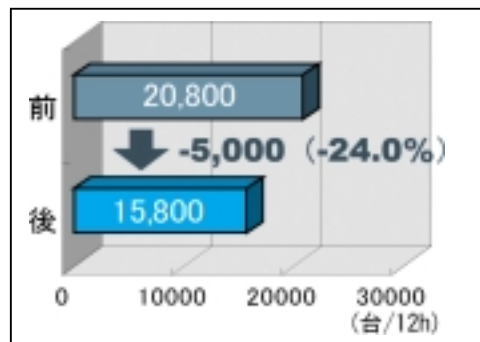
図－3 山側環状供用前後における交通量の変化



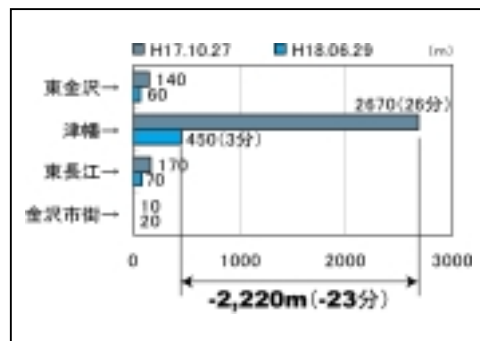
図－4 ③ 山側環状（東長江）の交通量変化



図－5 ⑫ 国道159号神谷内町の交通量変化



図－6 国道159号小坂町の渋滞長変化



1. 環8の概要

通称「環八通り」の名で親しまれている東京都市計画道路幹線街路環状第8号線（以下「環8」）のうち、最後の未開通区間であった井荻トンネルから目白通り、及び川越街道から環8高速下交差点（首都高速5号線下）の区間について、平成18年5月28日に交通開放を行いました。

環8は、大田区の羽田空港を起点として、世田谷区、杉並区などを經由して北区岩淵町へ至る総延長44.2kmの都市計画道路です。そのルートは、都心から西側、半径約13kmの半円上に位置し、東京23区の最も外側を通る環状道路であり、多摩地域、神奈川県及び埼玉県方面から都心へ向けて集中する交通を分散する役割を担っているものです。

昭和31年2月に大田区蒲田地区から事業に着手し、以後順次整備を進めてきましたが、今回、事業着手から実に50年を経ての開通となりました。

2. 最後の開通区間

今回開通したのは、井荻トンネルから目白通りまでの南田中地区（約2.2km）、川越街道から首都高速5号線下までの北町・若木地区（約2.2km）の約4.4kmの区間です（図-1）。

南田中地区は、既に供用している井荻トンネルの中で、新たに分岐部を作り、これまでの笹目通り方向から環八を分岐させて、新設の練馬トンネルを接続し、目白通りへ向けて延伸しています（図-2）。新たなトンネルは現道のない住宅地を通ることから、本線部の構造を半地下方式とし、沿道の環境保全に配慮した道路構造としています。

この構造の大きな特徴は、トンネル内の空気を効率よく換気させるため、天井を半分空けた形としていることです。また、堀割形状であることから、車からの騒音を低減させる効果も兼ねています（図-3）。

北町・若木地区は、川越街道の上を練馬北町陸橋で越え、旧川越街道及び東武東上線の下を北町若木トンネルで通過し、左右の高低差が大きい複雑な地形の中で、擁壁構造により、補助第249号線と接続する構造となっています。さらに、新大宮バイパスにつながる補助第201号線とその上空を通る首都高速5号線との間に、板橋相生陸橋を整備し、立体化を図っています。

板橋相生陸橋については、首都高速高架下の限られた空

間に構築するため、大型搬送車2台と送り出しの併用による一括架設工法と言う世界で初めての工法で橋桁を架設しました（図-4）。さらに、交差点部への排気ガスの集中を抑え、騒音低減を図るため、橋桁の上にシェルターを設置したことも特徴のひとつです。

図-1 環状第8号線全体計画図



図-2 練馬トンネル分岐



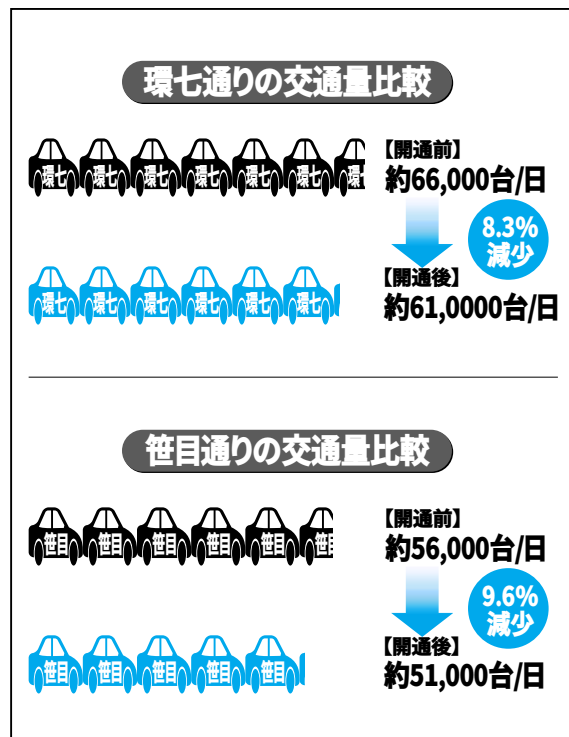
図－3 半地下式トンネル



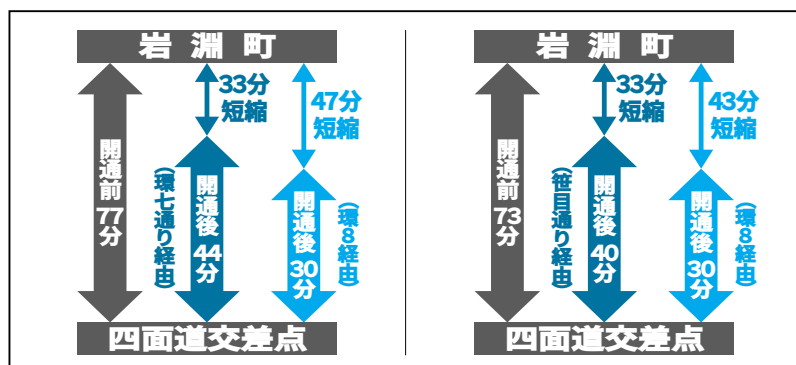
図－4 板橋相生陸橋：架設状況



図－6 整備効果：周辺道路の交通量



図－5 整備効果：四面道～岩淵所要時間



3. 開通による整備効果

今回環8の最後の未整備区間が開通したことで、放射方向の道路である目白通り、川越街道を横に結ぶ形で、杉並区井荻付近から練馬区、板橋区を経て、北区岩淵町までの区間が、新たなルートで繋がったことになります。これまでこの方向の交通は、1本内側の環状道路である、環七通りや、井荻トンネルから真っ直ぐ北へ向かう笹目通りなどが担ってきました。

今回の開通で、どれくらい交通利便性が高まったかを、杉並区の四面道交差点から北区岩淵町の赤羽交差点までの通過にかかる移動時間で比較してみると、開通前は環七通り経由で混雑時に1時間以上かかっていたものが、開通後には環8の新規開通区間を経由することによって、約30分で通過できるようになりました(図－5)。

周辺の道路の混雑も緩和されています。環七通りの交通量は、開通前は約66,000台/日だったものが、開通から半年後に実施した調査結果では、平均して61,000台/日と、8%ほど減少しました。また井荻トンネルから直進方向にあたる笹目通りの交通量も、開通前の約56,000台/日から51,000台/日と約10%近く減少するなど、交通の分散が図られていました(図－6)。

このほか、環七通りや笹目通り以外の幹線道路や地域内道路の交通量も開通前よりも減少しています。今回の開通が、都心方向へ集中する交通を分散させ、周辺交通の渋滞

緩和に大きく貢献しているものと考えられます。

今回の新たな2区間の整備によって、周辺交通量が緩和し旅行速度が向上したことは、二酸化炭素、窒素酸化物や浮遊粒子状物質などの排出ガスの削減にも寄与することになり、環境負荷の軽減にもつながるものです。

さらに、災害時における延焼遮断帯や避難路、救助活動を支える輸送路としての機能も備わることで、地域の防災性の向上にも大きく寄与することとなります。

4. 終わりに

東京の道路網の成り立ちとして、街道筋である放射方向の幹線道路は従来から整備され、利用されてきましたが、環状方向の幹線道路はほとんどなく、既存の市街地において新たに道路用地を取得しながら整備する必要がありました。

また、既にある放射道路や鉄道と交差する部分については、安全性と交通の円滑化を図る観点から立体交差化事業を数多く実施することとなり、環8整備の歴史は用地取得と立体交差の歴史とも言えます。

昭和31年に大田区蒲田から始まった環8の整備は、これでひとつの区切りを迎えることになりますが、首都圏の道路ネットワークは、その機能を未だ十分に発揮できていない状況にあります。今後10年間で道路整備の正念場とし位置づけ、骨格的な道路ネットワークの整備に引き続き全力で取り組んでいかなければならないと考えています。

中心市街地の環状道路と、その背骨「中央通り」 ～歩行者優先道路化に向けた取り組み～

1. はじめに

長野市は、四方を上信越公園をはじめとする美しい山並みに抱かれ、日本アルプスの清流を集める犀川と詩情豊かな千曲川など、四季折々の大自然の恩恵を受け、善光寺平を中心に千三百年の長きにわたり、名利善光寺の門前町として栄えてきました。

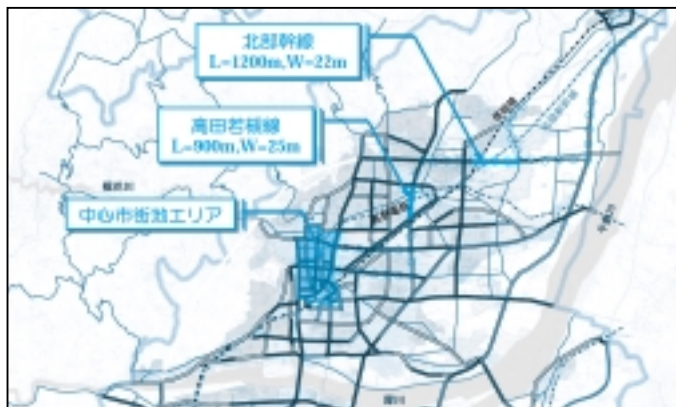
また、武田信玄と上杉謙信が戦った川中島合戦場、城下町松代など全国的にも知られており、1998年には冬季オリンピック・パラリンピック競技大会の開催により、観光都市、国際都市として発展を遂げ、現在では、善光寺の世界遺産登録にむけた活動が行われています。

平成17年1月1日には伝説の里戸隠や鬼無里など周辺の1町3村との合併により、市域面積は738km²となり、人口約38万人を有し、長野県の県都中核市として都市機能が集積するとともに、北陸新幹線や高速道路などの高速交通網により、太平洋側と日本海側を結ぶ交流拠点都市としての機能を併せ持つ都市です。

2. 都市計画マスタープランの改定について

現在、人口減少・少子高齢化社会に対応すべく、第四次長野市総合基本計画の策定と併せて、平成12年に策定された長野市都市計画マスタープランの改定を進めています。その中では、集約型の都市構造の形成による「歩いて暮らせるまち」を目指し、核となるそれぞれの都市拠点(広域拠点、地域拠点、生活拠点)の整備方針や拠点間の連携強化を図る方策などを示しています。

図-1 長野市東北部の広域幹線道路網図



市内の地域拠点間の連携強化には、長野都市圏の環状道路網として、市街地周辺部の道路整備が重要課題であり、現在、特に整備が必要とされる、市内東北部と中心市街地を結ぶ都市計画道路「高田若槻線」「北部幹線」の事業化に向けて取組中です(図1)。

長野中心市街地は、市の広域拠点に位置付けられ、中央通りや周辺地域での歩行者優先の交通環境の整備、商業・高次都市機能の集積を図り、歩いて暮らせる生活圏の形成と、活力と魅力を備えた中心市街地を形成する方針を打ち出しています。

3. 中心市街地の現況

中心市街地には商業、業務、居住といった様々な都市機能が集積しており、人口減少社会に対応した集約型都市構造を形成する上でも、効率的な経済活動の展開が期待されます。さらには、既存ストックの活用等による効率的な都市づくりが可能であるほか、既存の公共交通を活かした環境共生型の都市づくりの観点からも、中心市街地活性化が重要な課題となっています。

長野市では、「交通セル計画(総合都市交通施設整備事業基本計画)」を策定し、長野市環状道路・主要幹線の整備や交通セル計画の推進・歩行者空間の整備を進め、平成9年には、中心市街地の環状道路、約5.3kmが完成しました(図2)。

図-2 市街地環状道路と歩行者優先型道路の位置付け（長野市の交通セル計画）



これを受ける形で、平成11年に策定した中心市街地活性化基本計画では、市街地において、歩いて楽しい中心市街地、高齢者・障害者にもやさしいまちづくりを目指して、長野駅から善光寺までの約1.8kmの区間において、歩行者優先化を位置付けて、その実現に向けて取り組みはじめました。

4. 中央通りの歩行者優先道路化にむけて

長野市では、昨今の全国的に見られる大型店の撤退による商業の停滞や、定住人口の減少などにより、にぎわいの喪失、中心市街地の求心力の低下が生じたため、平成14年度から中央通り沿い商店街の参画により中心市街地の活性化に向けて勉強会、ワークショップなどを開催してきました。

平成15年4月に昭和通りから善光寺参道入口の区間（中央通り全体の北側約半分）が、県道から市道になったことをきっかけに、中央通りを歩行者優先道路として活用し、来街者の回遊性を高めることが必要との機運が高まり、地元商店街が中心となり、市街地の活性化を図るべく研究をしています（図3）。

平成16年、17年5月の連休には、公共交通の利用を図り、車両規制による車道の一部を活用した『歩行者優先道路・表参道ふれ愛通り』を、駅から善光寺までが様々な花で彩られる「善光寺花回廊」のイベント開催に併せて実施し、来街者から好評を得ており、本格実施に向けては、勉強会の中心である「中央通り活性化連絡協議会」から、歩いて楽しいまちづくりを目指した歩行者優先道路についての提案を受けています。

市街地の中心部である、中央通りと昭和通りの交差点付近では、旧ダイエールを市が取得、「もんぜんぶら座」として利用し、その北側のそごう跡地には本年9月に、市街地再開発事業による「TOiGO（トイゴ）」等が完成して、人の流れも変わってきています。また、大規模商業施設の郊外立地が何件か計画されましたが、長野市の「顔」である中心市街地の再生からも、市では当面大規模郊外店舗を認めない方針としました。この様な経過から、中心市街地の活性化が現下の急務であり、地元商店街もこれが最後のチャンスとの意識のもと、平成21年度の善光寺御開帳、平成26年に予定される北陸新幹線の金沢までの開通を目標に据えたなかで、引き続き歩行者優先道路化に向けて、取り組んでいます。

今後は、引き続き沿線商店街との連携により、関係交通機関や道路管理者、交通管理者、駐車場経営者等と協調して、

- ・平日（通常時の市民対応）と休日（イベント開催時の観光対応）など交通状況に合わせた道路空間の利用や整備手法
- ・交通規制や交通誘導の仕方やサインの整備
- ・実験の区域や時期、時間の拡大
- ・荷捌き所の設置など沿線商店への対応

- ・来街者用周辺駐車場との連携
- ・善光寺北側などの周辺道路整備

など

具体的な実行計画を検討し、今までの社会実験で培ってきた実績と、参加・協力いただいている方たちとのネットワークを大切にしながら、平成19年には今後を見据えた中で、実験期間を長くし、沿道だけでなく更に広域を対象とした社会実験を行い、まちづくりと一体となった道路整備（道路構成の見直し）、「中央通りの歩行者優先道路」の形態を確立し、「歩いて楽しいみち・表参道ふれ愛通り」を創っていきたいと考えています。

図-3 中心市街地概要と「中央通り」歩行者優先化 位置図



5. おわりに

中心市街地活性のためのまちづくりが、ハードによる市街地整備から、ソフト事業中心の時代が変わっています。計画ありきの事業を進めるのではなく、地域・行政が協働してまちづくりをしていくことが大切だと感じています。その過程には時間も労力もかかりますが、「まずやってみる」「継続する」ことが、関係者との意識の共有を促す最良の方策です。その中から必要なハード整備が、関係者の賛同のもとで創られていくものと考えています。この中央通りの歩行者優先道路化は、道路整備の「目的」ではありません。中心市街地の賑わいを創出し、歩いて楽しいまちを創る「手段」である意識を常に皆が共有していくことが重要だと考えて活動しています。

現在、このような活動にあたり、国土交通省・長野県のご協力・ご助言をいただきながら、「表参道ふれ愛通り（中央通り歩行者優先道路）計画策定検討委員会」を立ち上げ、「歩いて楽しい道路・中央通り」の利用形態のあり方や、周辺景観との調和などを、周辺地域・地元各商店会との連携によりソフトとハードの両面から、検討して、中心市街地での魅力あるまちづくりを進めています。

日本橋地域から始まる新たな街づくりに向けて

～提言の概要紹介～

国土交通省 都市・地域整備局 街路課

1. はじめに

日本橋地域の街づくりの再生については、平成17年12月に小泉総理（当時）が、伊藤滋早稲田大学特命教授、奥田碩（社）日本経済団体連合会会長（当時）、中村英夫武蔵工業大学学長、三浦朱門日本芸術院院長の4人の有識者に、日本橋上空に空を取り戻すことについて検討を依頼したことを受け、上述4人の有識者からなる「日本橋川に空を取り戻す会」が設立され、日本橋地域の再生、新たな街づくり手法について積極的な議論を行われ、平成18年9月15日、総理に提言が行われました。本稿は、我が国の新しい街づくりのビジョンとも言える総理提言の概要を紹介します。



首都高速道路整備前の日本橋／
（出典）土木学会図書館

市再生を基本方針とし、街、川、道のそれぞれの方針を示しています。具体的には、街については「歴史を活かした賑わい空間の再生と都市機能の強化」、また、川については、「賑わいのある水辺空間の演出と水質の改善」を、そして道については、「街づくりと一体とした首都高速道路の移設（地下化）」について提言しています。特に整備に係る基本的な進め方として、①日本橋川沿いの土地を、容積移転や隣接ブロックの再開発により低層・低容積化し、そこに首都高速道路の導入空間を確保、②隣接ブロックは川沿いと連携し、多様な商業・業務・文化機能を複合的に集積、③まちづくりの受益の一定割合を首都高速道路移設事業費へ還元、④公平性と透明性のある仕組みにより、関係者の幅広い合意を得やすい事業手法の導入を目指すことを提案しています。



青空を取り戻した日本橋地域の将来図

2. 日本橋プロジェクトの意義

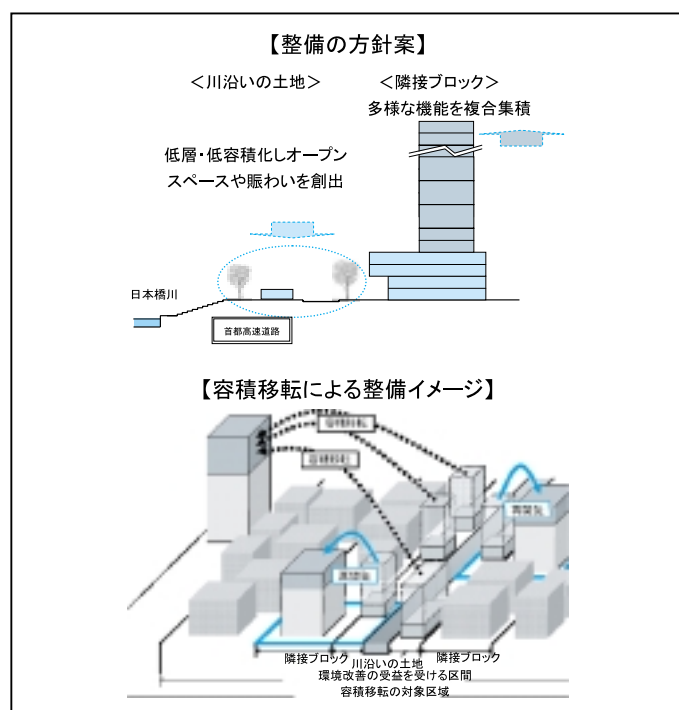
日本橋プロジェクトの意義として、提言では、効率重視より品格ある国づくりへの象徴的なプロジェクトであるとして、①これまでの効率優先の街づくりにより、貴重な水辺空間が失われ、魅力を欠いた都市が全国に出現したことを指摘し、②これからの街づくりとして「品格のある上級な街づくり」が重要であると述べています。また、③将来、首都圏で予想される地震に対する安全性向上の必要性を示し、最後に、④、五街道の起点が置かれ、江戸文化が発祥し、金融（金座）が興り、高札場から情報が発信された、いわば「はじまり」の地である日本橋から、新たな都市づくりの先駆的な手法を示していくことを提案しています。



首都高速道路が上空を覆う現在の日本橋／（出典）土木学会図書館

3. プロジェクトの具体的な方向

本提言では、プロジェクトの具体的な方向として、街・川・道の一体的整備と地域の街づくりが先行した民間主導の都



4. 日本橋プロジェクトの効果と費用負担の考え方

本プロジェクトの効果は、道路利用者の便益というよりむしろ沿道及び地域社会に対しては様々な便益をもたらすことから、現行の評価手法ではなく、地域に与える間接効果を評価することとし、ここでは、地域に与える効果として、来訪者の宿泊など隣接地域での消費増加、及び当該地域の不動産価値上昇分について試算を行い、純便益を「新たに発生する便益B（当該地域の不動産価値の増加、来訪者の宿泊等近隣地域での消費増加（25年間）」と「新たに発生する費用C」から試算した結果、約1兆4千億円～2兆6千億円が見込まれるとしています。

また、地下化した場合の概算事業費は、今後、詳細検討による変動が想定されますが、約4千～5千億円と試算しました。費用負担にあたっては、地域が受ける受益の一定割合の還元、いずれ必要となる首都高速道路の大規模再構築費も勘案して追加で必要となる事業費を約1千～2千億円と試算しました。

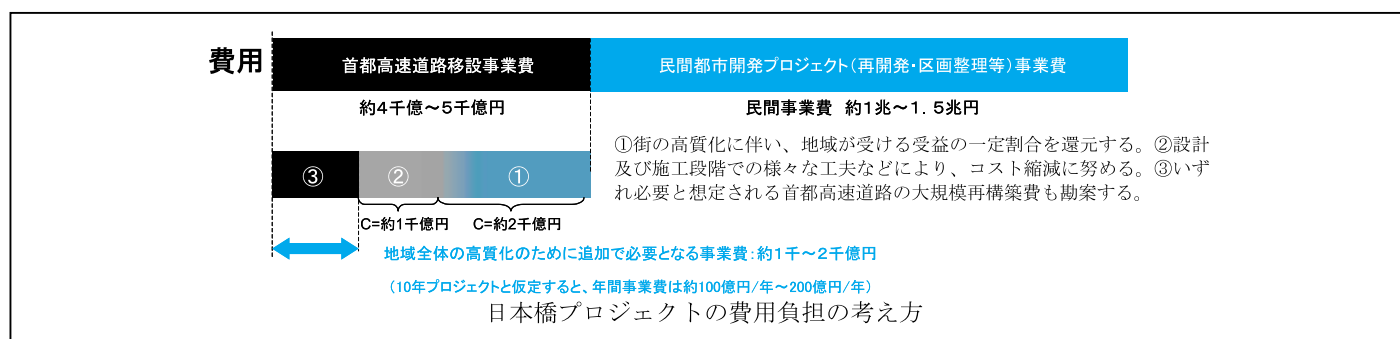
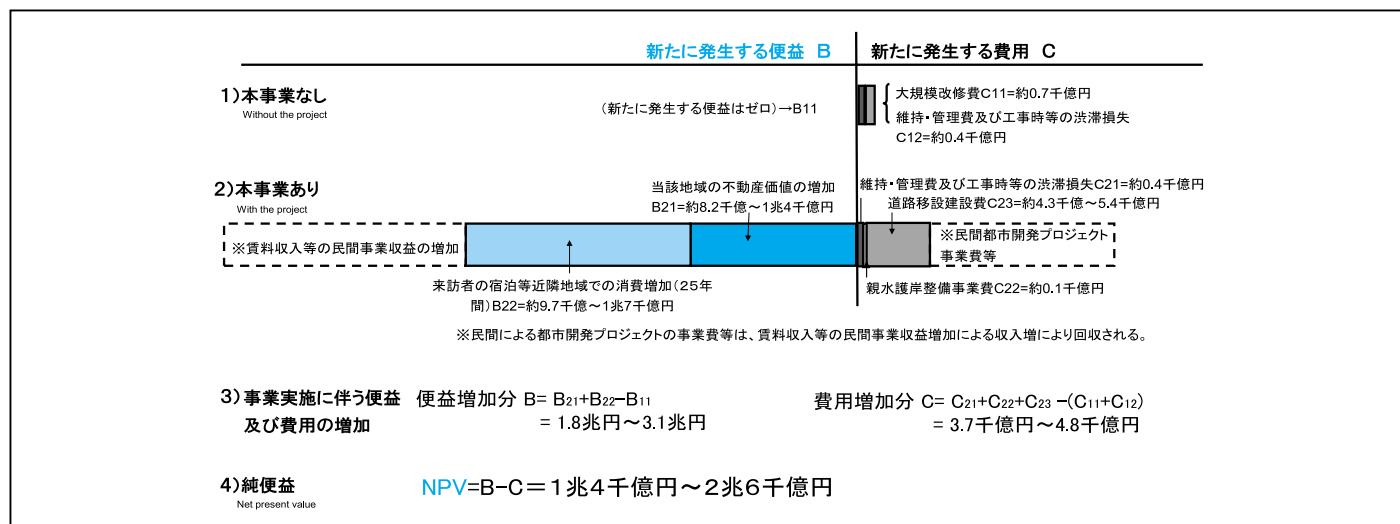
5. 日本橋プロジェクトの今後の取組み

日本橋プロジェクトの今後の取組みとして、①推進体制の構築、②関係する主体との協力、③具体的な取り組みに

向けての3つを示しています。①推進体制の構築については、地元意向の集約と関係機関等との調整を担うまちづくり協議会の設立とプロジェクトの推進体制の構築。②関係する主体との協力については、国、東京都、中央区、千代田区、首都高速道路株式会社との連携と相互の協力体制の構築。③具体的な取り組みに向けては、幅広いコンセンサスを得つつ、各種制度（容積移転等）の設計やルールづくりを行い、関係者の粘り強い努力と協力としています。

6. おわりに

「日本橋川に空を取り戻す」日本橋プロジェクトは、一地域の街づくりにとどまることなく、国土全体への波及効果をもたらす事業である。「世界で最も美しく魅力ある街をつくる」という目標は、日本橋地域の住民、都民はいうまでもなく、国民すべてに夢と希望、そして我が街への誇りと自信を養成することになると期待されます。なお、提言の本文、参考資料、提言抄は、「日本橋川に空を取り戻す会」のホームページ（<http://www.nihonbashi-michikaigi.jp/index.html>）で公開しているので、是非、御一読頂ければ幸いです。



欧州におけるモビリティ・マネジメントの取り組み —— European Mobility Week の体験から ——

社団法人日本交通計画協会 企画部長 萩原 岳

1. 総合的な交通政策へのシフト

2006年9月、第5回目を数えるEuropean Mobility Week (EMW) の期間にあわせてフランス、イギリスを訪れ、都市交通政策に関する調査を実施しました。これまでLRT導入をはじめとする都市交通施策について先進的な取り組みを進めている各国ですが、EMWにおける取り組みからもわかるように、単に自動車利用から公共交通への転換ということだけではなく、あらゆる交通モードの活用によるハード・ソフト両面の総合的政策へと展開してきていることを実感しました。以下、EMWの活動の紹介を通じて概説します。

2. European Mobility Week (EMW) の概要

European Mobility Weekは、欧州連合(EU)の欧州委員会環境総局が設置を決定した、人々の移動方法を見直すためのキャンペーン週間です。毎年9月16日～22日までの期間中、環境改善や持続可能な都市交通のあり方などについての啓蒙活動、情報発信等が展開されています。

もともと、97年にフランス北西部のラ・ロッシュェルという都市が「車のない日」というカーフリーデーの社会実験を実施したのがきっかけでした。この取り組みはフランス国内からヨーロッパ全土へまたたく間に拡がり、EU欧州委員会がこれを総合的に発展・拡大させたのがEMWです。したがって、開催期間中の目玉イベントとしてカーフリーデーが位置づけられています。

06年は「気候変動」がテーマで、世界38カ国の1,321都市が参加※、アジアからも日本(松本市、名古屋市、横浜市)3都市の他、台湾(台北市)、タイ(バンコク市)が参加しました。

3. 仏・ナント都市圏における取り組み

フランスではEMWの取り組みに対し県が補助金を交付、今回訪問したナント都市圏でもこうした支援を背景に総合的なイベントプログラムが展開されました。

特筆すべきは、都市交通に関するあらゆる面からのアプローチを試みている点にあるといえます。目玉イベントとなった「BUS WAY」と呼ばれる専用走行バスサービスの紹介・展示による公共交通への意識づけはもとより、自転車利用による時間・コストの節約や環境への貢献に関する啓発、青空劇団の演劇等による子供たちへの移動に関する教育イベント、再生可能エネルギー利用の乗物の展示や温暖化・気候変動に関する講演会といった環境に関するプログラムなど多岐にわたります(表-1参照)。

また、ナント・メトロポール(都市圏連盟)では移動に関するさまざまな情報提供システムを構築しており、積極的なPRをおこなっていました。

その一つは出発地から到着地までの行き方検索エンジン「destineo」(www.destineo.fr)です。利用者が出発地と到着地のアドレスや日時、優先的な考え方(例えば最も早く、最も乗換えが少なくなど)を入力すると、詳細な移動手段と時刻が表示されるだけでなく、経路や乗り換えマップまで提供してくれます。

二つめは自家用車相乗りの紹介サービスです。希望者はサイトに登録し相乗りのリクエストをインプットすると、条件に見合う候補

者が検索でき、成立するかどうかは個別交渉に任されているというとてもユニークなシステムです。

表-1 ナント都市圏のEMWのプログラム概要

種別	プログラムの内容
講演	自転車の健康に及ぼす効果についての講演 気候変動と再生可能エネルギーについての講演
展示	2006年11月6日の開業に先行して行われる「BUS WAY」の車両展示 世界レベル・地域レベルでの温暖化に関する展示 大気質と交通の関連を紹介する展示 ナントの交通と移動に関する展示 未来の自転車・自動車の展示 ナント連絡船の歴史に関する展示
青空劇場	青空劇団による演劇形式をとった参加型イベント
公共交通利用特典	公共交通利用者への無料自転車レンタルサービス
体験講座・説明会	対象店舗で買い物した人への公共交通片道切符プレゼント 無料自転車講座 車椅子での移動体験会 ベディバス(集団登校)に関する説明会 エネルギー消費と地球への影響を知る講座
その他	自転車安全まつり 無料自転車点検イベント 中古自転車販売・買取イベント 自転車レンタルサービス 「自転車とは健康である」コンクール モビリティ・キャラバン(展示バス、子供用ゲームコーナーを設置) カーフリーデーを利用した一日車道開放「みどりの道」 参加団体のブースが並ぶモビリティ村 市民ビクニック

4. モビリティ・マネジメント(MM)として

ナント・メトロポールではこの他にも、モビリティ・マネジメントとしての取り組みを積極的に展開しています。例えば、企業モビリティ・プランの導入の推進です。これは、企業がナントメトロポールと調印し、従業員の通勤をマイカーから公共交通などに転換させるプランで、参加企業の従業員は割引定期「どこでもパス」や専用のマイカー相乗りサイトを利用できるというものです。また、これによって不必要となった従業員用駐車場を他の用途に転用できるといった企業側のメリットも出てきます。企業MMはこれまでに57企業が調印し、対象者は27,000名に上っています。

また、私たち調査メンバーはナント市で「ベディバス」と呼ばれる集団通学運動に立ち会いました。通学生徒の親たちが先導して通学路途中の生徒を順に集団に吸収し、学校まで安全に送り届けるというものです。フランスでは子供たちの通学の多くが自家用車による個別送迎になっているため、こうした運動が展開されており、すでに都市圏内14コミュン、30校が参加しているとのことでした。

以上ご紹介したナント都市圏の例からもわかるとおり、欧州における都市交通政策はすでに新たな方向へと舵取りが進んでいることを今回の調査で実感しました。

わが国においても人々の移動にかかる行動変容を促すために、公共交通などハード整備はもとより、賢く移動するための情報提供システムや都市内道路空間の新たな活用方法を模索し、ハード・ソフトを連携させた総合的・戦略的なMMの取り組みを可能な限り短期間ですすめていくことが重要であり、その実現化のために国、地方自治体、地域・地区がそれぞれの役割を担って行動する時期に来ているのではないのでしょうか。

刊行図書
のご案内

街路事業事務必携

～平成17年版～

■監修：国土交通省都市・地域整備局街路課 ■A5判：約1,000頁 ■定価：5,000円（消費税込）

◇少子高齢化社会の活力ある“まち・みちづくり”への実務的処方箋。

○目次構成

第1章 街路事業の基本的事項	§ 7 沿道環境対策
§ 1 街路とその現況	§ 8 歩行空間の整備
§ 2 街路整備の方針と予算制度	§ 9 I T Sの推進
§ 3 街路事業の進め方	§ 10 沿道市街地との一体的整備の推進
第2章 都市計画事業認可	第5章 街路事業関連の予算制度
§ 1 事業認可の意義	§ 1 街路事業関連の予算制度の概要
§ 2 事業認可手続きの流れ	§ 2 地方特定道路整備事業
§ 3 認可申請と留意点	第6章 街路交通調査
§ 4 変更認可申請と留意点	§ 1 街路交通調査の体系
§ 5 地方整備局等への事務の委任	§ 2 街路課所管調査
第3章 街路事業の執行	第7章 道路開発資金等
§ 1 街路事業費補助等の交付手続き等	§ 1 道路開発資金
§ 2 地方道路交付金事業（地方道路整備臨時交付金）	§ 2 都市再生資金
§ 3 起債制度	§ 3 都市開発資金（用地先行取得資金）
§ 4 用地の取得等	第8章 一般会計予算事業
§ 5 街路事業の実施	§ 1 都市再生交通拠点整備事業
第4章 街路事業のテーマ別推進	§ 2 先導的都市整備事業
§ 1 都市の骨格の形成に資する主要な幹線道路等の整備	§ 3 都市防災総合推進事業（地区公共施設等整備）
§ 2 交通結節点整備の推進	第9章 駐車場
§ 3 連続立体交差事業等	§ 1 駐車場法
§ 4 公共交通の支援	§ 2 駐車場整備
§ 5 特色ある街づくりの推進	§ 3 自転車駐車場関連業務
§ 6 電線類地中化等の推進	

下記にご記入の上、発行元までFAXか郵送にてお送りください。

◎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			
連絡事項			

◎申込先 〒113-0033 東京都文京区本郷3-23-1 社団法人日本交通計画協会

FAX：03-3816-1795 TEL：03-3816-1791

※改訂版 街路事業事務必携は、現在発行準備中です。

～既刊（平成17年度版）ご購入の方には、発刊日時が決まり次第、ご案内をお送りします。