

# 都市と交通

通巻69号

## 巻頭言：「市民との距離」

～ 政策研究大学院大学 教授 篠原 修 ..... 1

## 特集：街路整備とデザイン

1. 良好な景観形成に向けた街路事業の取り組み ..... 2

2. まちなみと調和した  
交通システムのデザインについて ..... 5

3. 賑わいと潤いのあるシンボルロードの再生に向けて  
～ 姫路大手前通り ～ ..... 7

4. 有田皿山ルネサンスの基幹事業「歴みち」整備  
～ 歴史的地区環境整備街路事業 ～ ..... 8

5. 札幌駅北口広場総合整備事業 ..... 9

6. 日豊本線日向地区連続立体交差事業のデザイン ... 10

## シリーズ「まちづくりと街路」

街路整備におけるアドプト制度  
～ 住民主体の花のある道づくり ～ ..... 11

## トピックス

平成19年度街路事業関係予算について ..... 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

写真上：日向市駅と駅広(連立) / 下：姫路城と大手前通り



写真上：札幌駅前広場 / 下：有田町裏通り(歴みち)



# 巻頭言

## 「市民との距離」



政策研究大学院大学 教授  
篠原 修

昭和61年からほぼ20年、各地の公共事業に係わってきた。打率はかなり良い方だと自負していて、係わったプロジェクトは概ねうまくいっている。しかし少数ではあるが苦い思いをしたこともある。その成否を分けるのは、市民との距離だと考えるに至っている。

市役所や県庁の職員と市民の間の距離が離れていると、仕事は何故かギクシャクし、あれは「お上」が勝手にやっているのだということになる。これに東京から来た他所者である我々が加わると、市長や知事が他所者を連れてきて地元の意向におかまいなくやっているのだということにもなって、ギクシャクは2乗になる。なかなかうまくいかない。こういうことになるのは役所の担当者が2、3年の短期で異動し、市民との信頼関係が持続しないこと、これが第1点である。次に東京からやってきた人間がどこの馬の骨ともわからず、顔を見たことも、声を聞いたこともないという閉鎖性がある。勿論、東京の他所者である我々にも市民の顔が見えない。市民の、又将来の市民の為にやる仕事であるにもかかわらず。今までの公共事業のやり方は概ねこうだったのではないかと思う。

住民参加のまちづくりやワークショップが開かれるようになって状況は随分と改善された。しかし今だ不十分だと思う。何故ならそれは役所の職員と市民の距離を縮める段階に留まっていて、出来上がるものの良し悪しを決定することになるプランナーやデザイナー、エンジニアと市民の距離は相変わらず遠いままに置かれているからである。プランナーやデザイナー、エンジニアが何故市民の前面に出られないのか。それは役所が彼らを（我々を）入札によって業務委託する「業者」だと位置づけている現行の業務体制の為であり、又毎年の入札によって変わる可能性の高い業者を前面に立てるわけにはいかないという事情があるからであろう。従って市民には誰が計画・設計しているのかわからず、計画・設計者には市民の顔が見えない。役所が間に入ってやっている、という声が聞こえてくるが、筆者の経験ではそれはうまく機能しない。役所を媒介した間接話法ではそういう真意、思いは伝わらないのである。

平成18年12月17日、新日向市駅の開業式典には大勢の市民がつめかけ大盛況となった。後日、市の職員に聞くと12千人にも達したと言う（市民は60千人弱）。何故かくまでの大盛況だったのかということ、宮崎県、日向市職員のたゆみない、我々と市民との距離を縮める努力があったからである。平成11年から我々 - 全体統括と土木デザインの筆者、都市計画の佐々木 政雄、建築の内藤 廣、建築構造の川口 衛、都市設計の小野寺 康、プロダクトデザインの南雲 勝志、は日向市の連立事業に係わり始めた。この丸8年間の時間の中で、市民を対象にしたシンポジウムは4回開催され、東京の他所者の顔は市民の前に公開され、何を考えてやっているのが直接語られ、その駅舎と駅前広場の将来像は模型によって示された。

これとは別に南雲と地元の木材の団体、木の芽会との協働により、市民参加の橋の高欄の据えつけやメンテナンスのイベントが行われ、又地元の富高小学校とは2回、大王谷中学校とは1回の課外授業が行われ、南雲を知らぬ市民はいないと言われる程の地元の顔となった。開業式の日集まった市民には、計画・設計を担当した我々東京の他所者は既におなじみの顔だったのである。我々の方が市民全員の顔を知っているとは言い難いが。

開業式のあいさつの中で、「この駅は公式にはJR九州の駅ですが、僕の駅です」と言うと、会場は一瞬静まりかえった。吃驚したのだろう。「内藤 廣も同じ思いの筈で」と続け、ややあって「これは市民1人1人の駅です」と締めた。日向市駅のプロジェクトは、筆者にとっては他所事ではなく、自身のことだった。内藤以下の東京の他所者も皆同じ思いであり、自身の為の仕事であり、何よりも市民の為の仕事なのだった。所有者であるJR九州の為にやってきたわけではない。

コンコースや高架橋の天井には地元耳川流域の杉が使われている。その杉材には大勢の市民のメッセージが書き込まれている。良い仕事をする為に、どうやって市民との距離を縮めるか、その秘訣を知りたければ、日向市駅に行って日向市の職員、宮崎県庁の職員に会って下さい。

1

# 良好な景観形成に向けた街路事業の取り組み

国土交通省 都市・地域整備局 街路課

## 1. はじめに

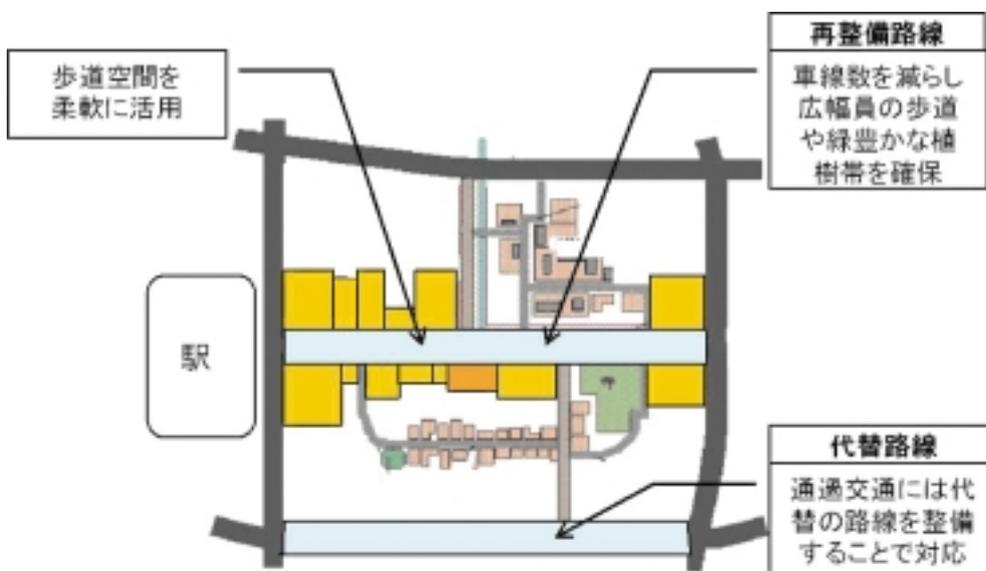
近年、美しい街並みなど良好な景観に関する国民の関心が高まるとともに、個性ある美しい都市景観の形成が求められています。

このような中、国土交通省では、平成15年7月に「美しい国づくり政策大綱」を策定し、また、平成16年6月には我が国初めての景観に関する総合的な法律である「景観法」

が制定される等、良好な景観の形成を国政上の重要課題としてその推進に取り組んでいるところであります。

街路は、都市の骨格を形成するとともに、地域の生活、都市の活動と密接に関連しており、美しい国づくりには美しい街路整備がかかせません。街路の美しさは、美しい線形と周辺景観の調和が醸し出す美しさが基本となるため、その設計にあたっては、道路構造物や舗装等の街路の構成要素のグレードアップに留まらず、地域の人々の参画を図りつつ、それぞれの街路が持つ役割を整理し、まちづくり

事例1 福島県郡山市 郡山駅庚辰原線（シンボルロード整備事業）



- 現在 6 車線の道路を 4 車線に減らし、歩道を拡大し溜まりの場の空間を形成。
- 車線数を減少することによる交通負荷の軽減措置として、平行する街路整備を併せて実施。



施行前



施行後



- 計画段階より、定禅寺通まちづくり協議会と共に、定禅寺通の方向性を話し合いながら進め、緑溢れるヴォリュームある道路空間を創生
- 日照や通風を考えけやきと建物との間に一定の空間を確保、けやき灌水用の浸透柵の設置
- 2つのゾーン（創造・交流）に4つのスポット（杜・アート・音・出逢い）を整備した空間の個性づくり

の考えの中で街路と沿道の一体的に捉えて、その整備を進めていくことが必要です。

本稿では、良好な景観形成に向けた街路事業の取り組みについて紹介します。

## 2. シンボルロード事業

シンボルロード整備事業は都市や地方の顔となる街路を地域社会の象徴（シンボル）として整備するものであり、地域の特性を活かしつつ沿道建物を含めた景観向上方策、広幅員歩道の設置、電線類の地中化等を沿道住民・民間の参加・協力のもとに実施していくものです。すでに改良済みの街路において、車歩道の幅員構成を変更するなど、街路空間の再構成を実施する場合があります。

街路事業においては、このような街路の持つ都市空間内としての機能も併せて整備を進めてきていますが、このような整備を積極的に推進するため、特に計画的、かつ総合的な対応を行う路線を「シンボルロード整備事業」として位置づけ、平成18年4月1日現在までに67地区において調査及び事業が行われ、現在9地区で重点的に事業実施しています。

## 3. 身近なまちづくり支援街路事業（歴みち事業）

身近なまちづくり支援街路事業とは、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の整備に対するニーズの高まりに応えるため、幹線街

路の整備や地区レベルの街路の再整備（グレードアップ等）を面的に実施し、豊かな都市空間形成に向けた先導的なまちづくりを行うものです。

統一したまちづくりテーマを設定し、地区整備の方針、基幹的な公共施設、地区施設及び建築物等の整備に関する計画等、まちづくりに関する総合的な地区整備策定されている地区において、生活空間の向上等に資する幹線道路、補助幹線道路等を体系的に整備します。

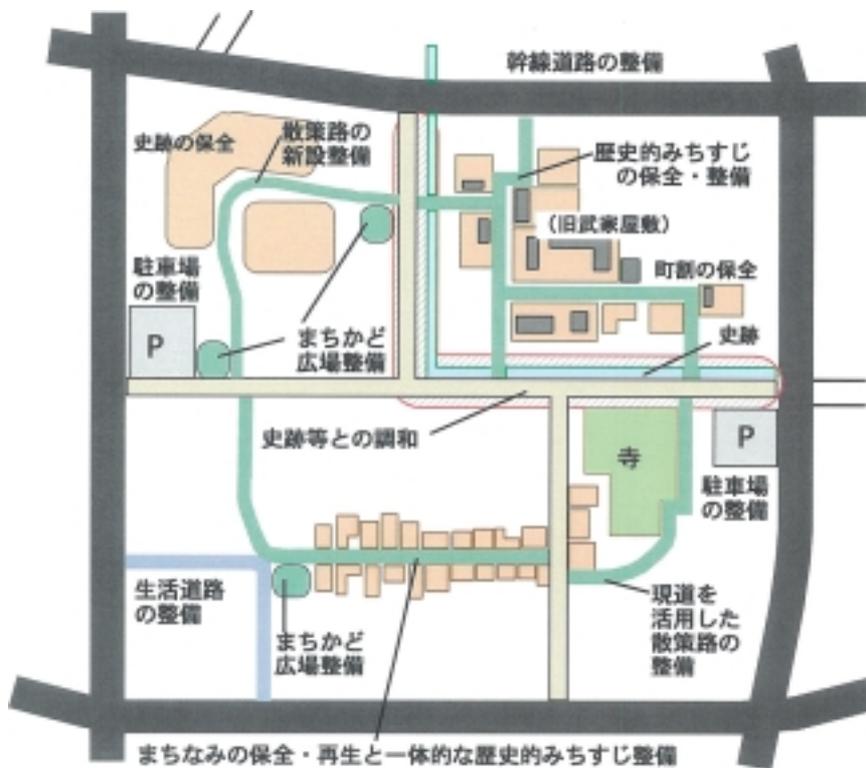
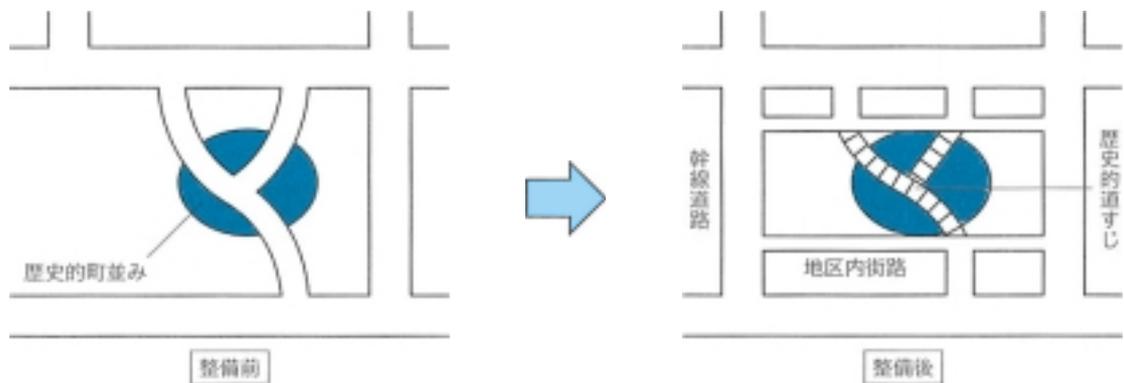
その中でも、歴史的価値のある地区については、通過交通の迂回を主目的とする幹線街路の整備にあわせ、歴史的みちすじを含む地区内道路の体系的整備を行うことにより、歴史的環境を保全しつつ、面的な街路整備を実施しているところ です。

なお、平成19年4月1日現在までに82地区において調査及び事業が行われ、現在33地区で事業実施しています。

## 4. おわりに

平成15年7月に策定された「美しい国づくり政策大綱」を受けて、国土交通省では、景観形成ガイドライン「都市整備に関する事業」（案）及び「道路デザイン指針（案）」を策定しています。本ガイドラインは、事業に携わる実務者が活用するものとして、事業により良好な都市景観を如何にして具現化するかという道筋を示し、景観形成の基本的考え方、実践方策、具体事例を示し、共通認識を図るものです。本ガイドラインや、本稿で紹介した整備手法等を活用して、良好な景観形成に向けた取り組みが進むことを期待しています。

歴みち事業概念図



(事例1) 長野県長野市 松代地区



歴史的建物の維持、補修に対する助成、電柱の地中化・移設、周辺景観に調和するデザインの検討、また、道路から見た遠景、借景の保全を前提とする沿道の建物、広告物の規制等の対策を行った。

(事例2) 大分県杵築市 旧町家地区



無電柱化の実施(裏配線) 歩道舗装の修景(擬石ブロック張)等の対策を実施。更に、沿線に歴史的建造物が存在する区間は、道路幅員を12mに縮小(基本は16m)し都市計画決定することで建造物の保全・活用を図った。

(事例3) 奈良県橿原市 今井町地区



都市計画道路が古い街並みを貫通していた都市計画を変更して、地区内に幹線道路を通さずに、地区周囲に幹線道路を整備。これにより、自動車と歩行者の分離を図り、地区内を歩いて移動が可能となった。

## 1. はじめに

アル・ゴア元アメリカ副大統領の「不都合な真実」は日常的な現象による実感もあり、様々な論議を呼んでいます。地球温暖化を実感する最近では、自動車依存度の高い地方都市において路面電車をはじめとする公共交通の見直しが盛んです。これらの交通システムは街路を主体として運用されるため、街路景観と深いかかわりを持ちます。地球にやさしいまちづくりと人にやさしい交通システムを考える時、身近な交通システムはますます重要となり、それが成立するまちなみとの関係を今まで以上に考える必要があります。まちなみと調和した交通システムのデザインについて、富山ライトレール（2006年度グッドデザイン金賞）の事例を見ながら考えて見たいと思います（写真 - 1）

写真 - 1 富山ライトレール



## 2. まちなみと車体デザイン

まちで見かける交通システムで一番目につくのは車体のデザインです。路線バス、短いコースを回遊するマイクロバス、そして昔からの路面電車、新しいLRTなどがあります。まちの中を優れたデザインのバスやLRTが走る光景はそのまちの品位を感じます。当然車内も明るく街中で移動や観光が非常に快適になります（写真 - 2）

2006年に開業した富山ライトレールでは、富山市が、富山ライトレール事業をまちづくりのリーディングプロジェクトとして位置づけていることもあり、7編成の超低床式LRTが一括導入という日本では初めての車両デザインに対し、先進的で富山の新しい風景をつくるような斬新なデ

ザインが求められました。

車体デザインと同様に重要なのはカラーリングです。多様な都市風景の中で車体デザインと連動して、事業のコンセプトを伝え、まちの新しいイメージをつくる色ということで、アルプスの白を基調に7編成の特徴を表現する7色が選定されました（写真 - 3）

特に公共交通の色彩はまちと調和することと同時に、公共交通としての信頼性、そして都市のアイデンティティを表現するものとして考える必要があります。ニューヨークのイエローキャブなどは公共交通ではありませんが、ニューヨークのまちにあの黄色い色を発見するとある種の安心感がするものです（写真 - 4）

写真 - 2 仏・リヨンのLRT



写真 - 3 城川原駅と車両基地



写真 - 4 ニューヨークのイエローキャブ



写真 - 5 富山LRT駅部



### 3. まちの景観をつくるファニチャー類

路面電車やバスがまちの中を運行するにはそれらを支援する様々な施設が必要になります。その代表的なものがバスストップや電停です。バスストップ、電停、地下鉄入り口などはまちの中に点として存在し、交通システムを利用するための記号の役目も果たします。また、アールヌーボー様式で有名なパリの地下鉄出入り口は、照明や都市サインなどと一体にトータルデザインされ街路のみならず、当時のパリの都市イメージを表現しています。最近多くなった広告付きのバスシェルターなどは、そこに掲示されるポスターがまちのアクセントとして、楽しさを演出する要素にもなっています。

富山ライトレールでは、車両、電停、架線柱など、街路に出てくるすべての要素を一体的にデザインしました。都市空間の中で個々の施設相互の関係が質の高い環境を表現し、ライトレール事業のイメージが感じられるように考えられました。これからの都市における交通システムのデザインは、単に交通事業に関する対象施設のデザインだけではなく、街路空間を構成する街路灯や信号、車止めなど、全てのものを取り込んだトータルデザインとして考え、街路空間そのものの景観的向上を目的とする必要があります。

そしてこのような交通システムのデザインは、機能や使いやすさを含めてその都市環境をつくるということ、都市のアイデンティティづくりそのものであるということを忘れてはなりません（写真 - 5、写真 - 6）。

### 4. 視覚化されたネットワークと都市イメージ

交通システムと都市景観とのかかわりは目に見える物だけではありません。関東地域では2007年3月18日にSuicaとPASMOが相互に使えるようになり、鉄道26社、バス101事業者のほとんどが一枚のICカードで乗り降りできるように

写真 - 6 仏・リヨン

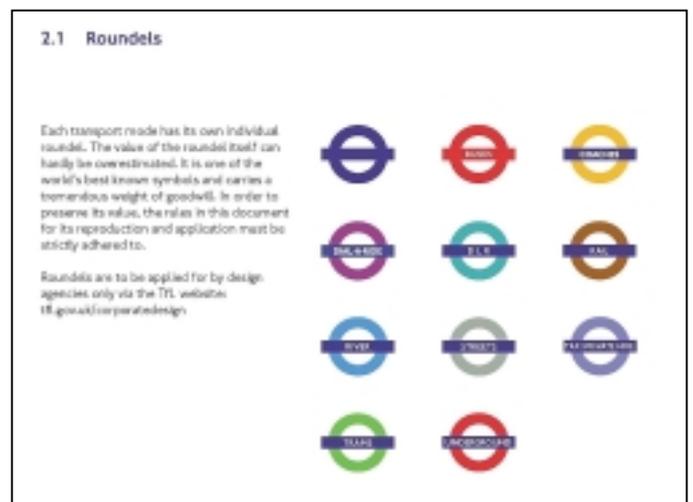


なりました。関東一円の都市イメージがICカードでつながるわけでインビジブルなインフラストラクチャとしての役割は大きいと思います。

イギリスのロンドン市ではTfL（Transport for London）という組織によって、公共交通のネットワークをリンクさせ、利用しやすいシステムをデザインマニュアルとして管理しています。その対象は、地下鉄、路線バス、船舶、ドックランドライトレール、鉄道、トラム、自転車、歩道など、人が移動するすべてのものを対象としており、全体を一貫する質の高いデザインマニュアルで管理され、視覚的にネットワークが認識できるようになっています（<http://www.tfl.gov.uk/home.aspx>）（図 - 1）。

富山ライトレールは今後、南側の環状線化計画、南北乗り入れ計画、路面電車各駅からのフィーダーバス運行、高山本線の活性化計画など公共交通によるコンパクトな街づくりを進めていきます。このような公共交通のネットワーク化は、そのシステムを目に見えるかたちで伝達し、計画の内容とシステムを理解してもらうことが重要です。これからのまちにおける交通システムのデザインは、ハードとソフト両面にわたるトータルデザインの考え方が重要な手法となります。

図 - 1 TfL各交通機関のロゴ



# 3

## 賑わいと潤いのあるシンボルロードへの再生 ～ 姫路大手前通り～

姫路市建設局道路部

### 1. 戦災復興事業により誕生

軍都であった姫路は米軍爆撃機の空襲により、市街の中心部は焦土と化しましたが、姫路城は奇跡的に残っていました。その姫路城と駅を結ぶ延長約830m、幅50mの道路を戦災復興事業により着手したのです。約5年半の歳月を費やし昭和30年2月に完成したこの道路は、両側に歩道や緑地帯を配し、当時としてはめずらしく電線類の地中化を行い景観に配慮しました。公募による愛称より「大手前通り」と命名されたこの道路は、この時からすでにシンボル性を備え、城と共に市民に親しまれています。



大手前通り

### 2. 交通環境の変化

大手前通りも、その後のモーターゼーションの到来と共に交通量が激増し、バス、タクシー等の緩速車線からの出入りが、本線走行車輛へ悪影響を及ぼすようになってきました。緩速車線には不法駐車も多く、各所に混雑が目立つようになり、歩道には放置自転車がが多く、美観を阻害すると共に快適な歩行空間の確保も難しくなりました。

そこで、これらの課題に対処し、再生を図るため、昭和59年度よりシンボルロード整備事業に着手しました。

### 3. シンボルロードの再生へ

シンボルロードとしての再生は、人の流れを主体とし、

城と相まって、姫路らしさを発揮し、風格の高い潤いのある道路として、またイベント等に機能を発揮する自由度の高い空間をもった道路としての構想のもとに、緩速車線を廃止し、車線数の統一を図り、バス、タクシーベイを設置しました。

歩道は大胆に拡幅し、常緑樹のクスノキを連続植栽することにより既存のイチヨウ並木とあわせて4列配置となっています。植樹柵は公園的な雰囲気を醸し出すため自然石を使用し、木陰には彫刻を設置し、潤いをもたらせています。また街路樹や彫刻をライトアップすると共に庭園灯を配置し、歩行者の目を楽しませてくれます。不法駐車、放置自転車対策としては、大手前通りの地下に駐車場、駐輪場を建設しました。

再生されたシンボルロードの活用としては、通りに面した商店や銀行等のショーウィンドウに絵画等を展示するストリートギャラリーで訪れた人をもてなしています。また市民の祭りである「お城まつり」「ゆかたまつり」に加えて、平成16年より開催されている「ザ祭り屋台 in 姫路」等イベントの会場としても利用されています。

平成20年春には「全国菓子大博覧会」が姫路市で開催されます。その折には「大手前通り」が全国のみなさまをお出迎えできることを心待ちにしています。

彫刻がある歩道



お城まつりのパレード

#### 「全国ムクドリサミット2007」

平成19年7月5日・6日、ムクドリ、ハト、カラスなどの鳥害に悩む全国の自治体、企業の方々や情報の共有化と対策を図るためムクドリサミットを開催します。

詳しくは事務局まで。

【事務局】道路管理課 TEL 079 221 2421

## 1. 有田焼の窯場や史跡を線で結ぶ

時代が平成に移った頃から、有田のまちづくりは大きな変革を見せ始めてきました。平成元年から町並み保存に向けた活動を始め、3年12月には都市景観条例を制定し、重要な建造物修理事業を始めました。同時に、有田焼史にその名を刻む窯場や名所旧跡、広場などの復元整備、河川護岸や橋梁の修景整備なども手掛けました。これらを回遊する裏通りは歴みち事業で整備し、点を線でつなぐ街づくりを展開してきました。

その成果として、有田の街の風情が有田焼を育てた地域個性であるとして、有田ファンを全国に、そして町内に増やし続けています。

有田は17世紀始めに陶石が有田町東端の泉山で発見され、多くの朝鮮人陶工によって日本の磁器文化が開花します。その後、佐賀藩の統治で「有田皿山」という一大産地体制が築かれます。有田内山はその中心地で、磁器生産の原料や技法が佐賀藩の厳しい監視体制と財政支援の中で守られていきました。このため内山地区は周辺地域から隔離され、同時に独特の生活文化も育まれていきました。

私が育ったこの街は「上有田」と呼ばれ、有田焼の中心産地で、煙突から噴き出す煙や、赤や白に色を変える川の流れ、大きな屋敷や倉庫が立ち並ぶ表通りに、この町に生まれ育った“誇り”を感じていました。

## 2. 有田内山の風情を伝える政策

昭和53年から有田の古窯跡と町並みの調査が始まり、この調査を機会に有田の都市計画が大きく見直され始めました。これまで「上有田」と呼んできた所を「有田内山」と呼び、有田焼興隆の歴史的景観を次代に継承しようとする動きが、住民や有田町役場職員の中に芽生えてきました。

その当時の青木類次町長は「オールド有田とニュー有田」という言葉で都市計画を説いていました。有田焼の歴史が色濃く残る内山地区は「オールド有田」の構想で、それ以外の地域、ここには有田駅前の業務地域も含まれますが、有田焼産地の風情は残しながらも歴史景観にとらわれない街づくり構想です。それは逆に、有田内山地区の歴史景観を際立たせる精神も込められていたようです。

## 3. バブル経済が残した歴みちの落とし穴

歴みち事業に取り組み始めた平成元年といえばまさにバブル経済の真っ只中。石貼りの道路や史跡広場の改修など矢継ぎ早に取り組み始めた事業は、その後の維持管理を考える暇もなく、有田を変えていきました。

この頃に石貼り舗装で整備した歴みちは、当初は地元産の石材を活用し上品な風情を出すことには成功したのですが、素材の軟弱さが欠点で、車の往来が路面の貼り石を歪ませてガタガタの状態です。夜中に通行する車の音が路脇の家の騒音となったり、路面が割れたり段差ができたりして、住民や旅行者からの苦情も数多く頂戴しました。

今日でも、狭い路地裏にある小さな工房が、伝統工芸の有田焼を支えている街ですから、車が頻繁に通行し、歴みちが傷を負うのも無理はありません。

この対策として私たちは、使用石材を変更して部分的な修理も施していますが、基本的には車の通る路は石貼り施工をしないことも考えています。

こうした修景作業には一般的な舗装修理の工事以上に手間と費用が必要になります。今後は、整備した歴みちの修景事業に色彩材舗装による技術研究をしてみたいと考えていますが、国や県からの財政支援をお願いしたい思いです。

ドイツのマイセンに住む友人から聞いた話ですが、ヨーロッパの古都でも、かつて石貼りした道路をアスファルトで覆い始めた所もあるそうです。欧州人に根強い歴史遺産への誇りも、騒音や高齢者住民の歩行障害に苦しむ住民意向には、勝てなくなってきているのかも知れません。



トンバイ堀と裏通り（歴みち事業）

<http://www.town.arita.saga.jp/>

## 1. 事業の概要

札幌駅北口駅前広場、通称“きた未来広場”は、昭和35年に9,800m<sup>2</sup>の規模で都市計画決定され、昭和41年に整備されましたが、国鉄函館本線の連続立体交差事業を契機に策定された「札幌駅周辺地区整備構想」により、昭和56年にほぼ倍の19,500m<sup>2</sup>へ計画変更がなされています。その後、昭和63年には地下鉄東豊線営業開始や函館本線が高架化され、札幌駅の利便性が向上し、利用者の拡大がみられました。このことを踏まえ、都心部に残された貴重な公共空間である札幌駅北口駅前広場をより機能的で、景観に配慮した魅力的な都市空間とするために、以下の4施設からなる北国で初めての複合的整備事業「札幌駅北口広場総合整備事業」を、平成6年に着工し平成10年に完成しております。



地下を含むイメージパース

駅前広場（交通機能と良好な都市計画を備えた人に優しい広場）

面積19,500m<sup>2</sup>、バスバース15台、タクシーバース・プール47台、駐輪場約900台

地下駐車場（都心の駐車場不足の解消と交通渋滞の緩和を図る駐車場）

地下1階自走式（一部地下2階）収用台数230台

地下歩道（四季を通じて安全で快適な歩行空間と地下ネットワークの形成）

通路4本、延長480m、幅員8～12m、

融雪槽（都市部の雪処理の効率化を図る雪処理施設）

融雪能力 4,000m<sup>3</sup>/日

## 2. デザインコンセプト

札幌駅北口広場総合整備事業は、周辺に調和したデザインや都市環境に配慮したレイアウトについて、市民や学識経験者の意見を反映するため「札幌駅北口広場整備計画策

定委員会」を設立し、同委員会の提言を受けて広場の整備を行なっております。前述の“きた未来広場”とは、「北へ向かう夢と力を育てる広場」「人に優しい広場」を目指してネーミングされています。

広場は中央を軸として「X（クロス）」型の形状とし、中央の池にはモニュメント（シンボルアーチ）を配置し、これらは“さっぽろ”が北の拠点都市として、また「北へ発展する」という意思を示しています。夜は、噴水やシンボルアーチがライトアップされ、都心の夜をやさしく演出します。



シンボルアーチより札幌駅を望む

「人に優しい広場」づくりとして、地上地下の段差を解消するエレベーター、エスカレーター等昇降機やスロープを設置し、お年寄りや身障者等に配慮しています。また、中央のモニュメント部を通り駅から道路横断することがなく平面移動のみでバス、タクシーへ乗り継ぐことのできるよう歩行者の安全を考慮した広場形態としており、降雨、降雪時にも濡れることのないようにシェルターを設置しています。このほか、冬期における歩行者の転倒防止のため滑りにくい路面構造としたり、ロードヒーティングを整備しています。

## 3. おわりに

札幌駅北口広場の完成を契機に当該周辺地区の開発が促進され、市街地再開発事業による大規模ビルの建設等、大きな変貌を遂げております。

今後も地域と連携したまちづくりを一層促進していきたいと考えております。



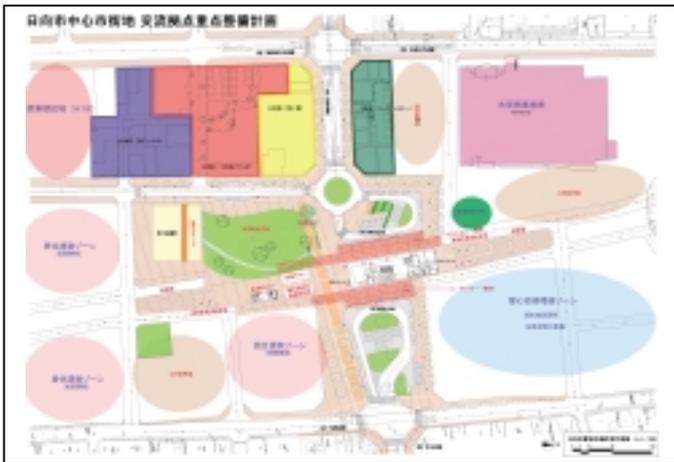
駅前広場周辺に建つ大規模ビル

## 1. はじめに

宮崎県日向市JR日向市駅周辺で進めてきた日豊本線日向地区連続立体交差事業の高架化工事が完成し、2006年12月17日に高架切り替え並びに新駅の開業を行いました。

当地区では、日向市駅を中心とした約1.7kmを高架化する連続立体交差事業、土地区画整理事業、並びに商業集積に向けた各種の事業を一体的に行うことにより、まちの賑わいの創出とともに、地元日向市にふさわしい都市景観を目指して事業を進めています(図-1)。

図-1 交流拠点重点整備平面図



## 2. 日向連立事業でのデザインの特徴

高架橋や駅舎を含めた駅周辺地区のデザインについては、設計に着手する前の段階から、「日向地区都市デザイン会議」(委員長:政策研究大学院大学 篠原 修 教授)を設置し、景観・建築・都市計画の専門家や住民等様々な立場の方から意見をいただき、検討してきました。

会議の中で議論された内容は、シンポジウム、座談会、ワークショップ等を通して広く市民と共有することにより、まちづくりに市民が積極的に参加しています。

## (1) 高架橋のデザイン

高架橋については、1柱式15mスパンを採用することにより、周辺のまちに与える圧迫感を軽減し、スッキリとした高架橋が軽快なリズムで駅まで伸びています。

また、駅部では、21mスパンとすることにより、広々とした高架下を実現し、駅前広場と駅周辺施設が一体的に利

用できるようにしています。さらに、駅部と広場公園に面する部分の高架橋脚は、周囲へ安定感を与えるデザインとするため、柱自身もそれ自体がオブジェのようなハカマ形状を採用しています(写真-1)。

## (2) 駅舎のデザイン

1991年から15年連続で杉の生産量日本一を誇る宮崎県。中でも日向市圏域は大きなシェアを占め、日向市駅周辺地区では、木の文化を活かした「木のかおりあふれるまちづくり」という明確なコンセプトのもとでまちづくりを進めています。

新駅舎は、地元産の杉材をふんだんに使用した造りとなっており、幅18m・長さ110mの木造大屋根は、まちづくりのシンボルとなっています。夜間は、その大屋根がライトアップされ、表情豊かなまちの灯台へと姿を変えます。

大屋根の梁に採用しています柔らかな曲線で女性的な印象を与える変断面集成材は、日本初の構造技術を用いて、新しい杉の使い方を日向から全国へと発信するという発想から誕生しました(写真-2)。

写真-1 高架橋脚



写真-2 大屋根



## 3. おわりに

本稿では、日向地区連続立体交差事業のデザインについて簡単に紹介いたしました。

地方都市における中心市街地の活性化は、そこに住む人等が賑わいを創出し、そこに訪れる人が交わり、観光・経済活動へとつながってこそ図れるものと考えています。特に、本事業により創出された駅舎は、市民の故郷への想いをさらに強くするシンボリックな存在であり、市民がまちづくりに積極的に参加する原動力になるものと思っています。

連立事業は、終結を迎えますが、今後、日向市による駅前広場や周辺の街路等の公共空間整備とともに、民有空間(街区)の整備が進められていきます。これからも、市民との協働により、まちづくりが進められまちのための駅になっていくことと思います。

# 街路整備におけるアドプト制度

～住民主体の花のある道づくり～

吉矢理恵子（大阪市建設局道路部街路担当）  
川村 幸男（大阪市建設局道路部街路担当課長）  
島田 裕司（大阪市建設局管理部工務担当課長）

## 1. はじめに

大阪都市計画道路「加島天下茶屋線」は大阪市の中心部（淀川区加島4丁目～西成区潮路2丁目）を南北に結ぶ幹線道路である。この加島天下茶屋線の終点部にあたる西成区（図-1）では、ごみの不法廃棄等の問題に悩まされており、地域の安全性を高め、安心して生活できる、きれいな町にするための取り組みが強く求められていた。平成14年3月の西成区役所の新庁舎完成にあわせ、地域住民の人たちの手により、庁舎の花飾りが始まったことを契機に、住民自ら種から育てた花を公共の場に植え、維持管理まで行

図-1 大阪市西成区位置図



う「種から育てる地域の花づくり運動」の機運が高まってきた。平成17年度からは、新しく完成した「加島天下茶屋線」の歩道部の花壇にも花が植えられ、美しい町並みが形成されるようになっている。この加島天下茶屋線での事例について述べる。

## 2. 事業概要

加島天下茶屋線（橋地区）

区 間：西成区梅南～同区潮路

都市計画決定：昭和25年3月31日

事業認可：平成8年10月9日

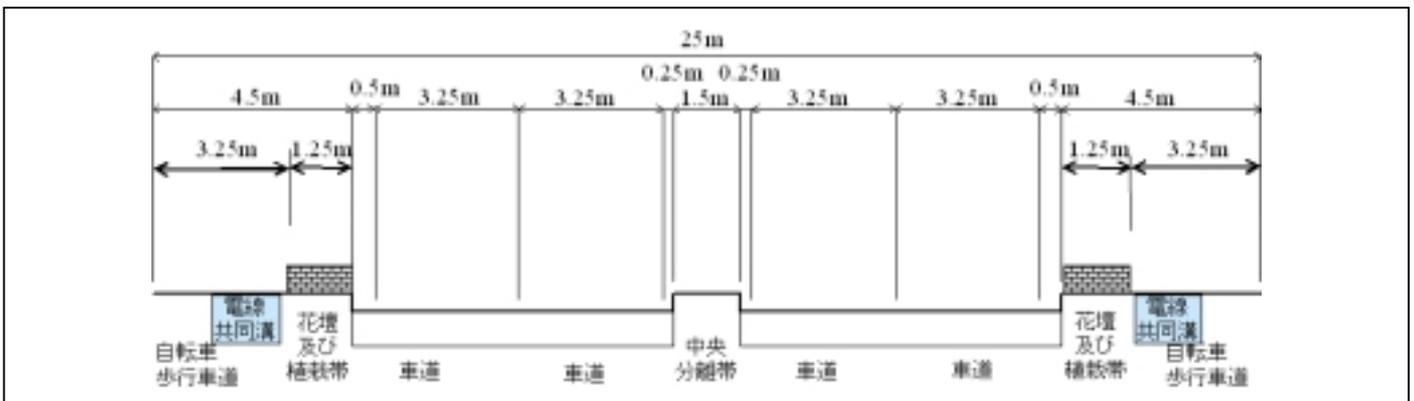
整備延長：1,070m

整備幅員：25m

「種から育てる地域の花づくり運動」（以下 種花運動）を実施した加島天下茶屋線（橋工区）は、木造住宅の密集地域であり、地域の環境改善及び防災性の向上からも早急な整備が求められている箇所である。整備としては、現道部分（幅員4～6m）を幅員25mに拡幅し、4.5mの歩道部分に電線共同溝を設置し、環境整備として植栽帯及び花壇の設置を行った。（図-2）

平成14年3月の西成区役所新庁舎完成以来、街にも花を飾り、地域を美しくしていきたいという住民の要望は高まってきていた。平成16年3月に地元町会より、加島天下茶屋線の整備にあわせ、新設道路の歩道に花壇の設置を行い、

図-2 加島天下茶屋線 横断面図



四季折々の彩りのある街路にし、美しい街並を作りたいという要望の申し入れがあった。道路行政でこの要望をかなえる仕組みづくりに着手し、種から花を育てる「種花運動」が、この新設された加島天下茶屋線の歩道の花壇で試行的にスタートした。

管理上の問題から、道路に花が植えられることは少ないが、地域で水遣り等の維持管理も含めて行いたいという申し入れが強く出されたため、行政側の取り組みだけでは難しかった課題の解消につながった。

花壇の詳細について地元と綿密に協議を重ねた結果、平成17年3月、花苗拠点での生産株数を考慮した規模、拠点からの移動を考えた位置、後々の作業を考えた高さにて花壇が設置され完成した。完成から凡そ2年が経過した現在も、花壇には定期的に花が植えられ、歩道部の清掃も地域の人の手により行われている。持続的に運動が続けられ地域住民に好評を得ており、この地域活動を連携して支援する関係局も増え現在に至っている「種花運動」およびその仕組みについて紹介する。

### 3. 種から育てる花づくり運動およびその仕組み

図-3は、種花運動の概要を示している。市役所より提供された花の種を拠点にて生産し、道路に植え替えた後、水遣りや清掃活動を行い、花や道の世話をするというこの仕組みを、一年のうち春・秋・冬～春の3サイクルを繰り返している。

この運動に数多く存在する市役所内の支援局について、種を植えてから道路で成長するまでに直接関わりあう局を抽出しまとめると表-1のようになる。表-1に示す内容で、各局が地元団体を支援すると同時に、地元団体が役割を担う範囲についても整理を行い、責任の所在を明確にしている。また表-2は、活動を行う際の役割の整理について、建設局と区役所ならびに地元団体とで結んだ協定による役割を図表化したものである。

表-2に示されているように、道路を管理している建設

局として、育った苗の植え替え場所としての施設の整備と、植え替えた後の道路内での作業の承認を行っている。ボランティアにて実施していただいている作業との相違点としては、役割を分担し責任の明確化を図る、作業実施時の保険の体制をとれるようにする等が挙げられる。

種花運動は、西成区でモデル的に始まった運動ではあるが、現在では表-1の局以外にもたくさんの関連局が存在し、そのシステム作りに全市を挙げて取り組む運動になっている。図-3の1に示す拠点での土作り・種まき・養生過程はアドプト制度の活用事例として、あまり例を見ない過程であり、住民側でその都度季節ごとに選択した花の種を市役所より提供し、花苗拠点で花の苗を育てている。この過程では、周辺の小学校や保育所、福祉施設などの団体が、花苗作りに体験参加することもあり、「なにわ筋花の会」と地元小学生等がふれあいを深め、世代や性別を超えた交流を行っている。又活動を通じて、道路を大切にする気持ちを醸成することも目的の一つである。

このように地域一丸となって育てた苗が、地元団体の手によって、公共の場である道路に移植され、道路が彩られ、その後もこの彩りの管理が行われている。

### 4. 地域からの反響について

平成17年4月に加島天下茶屋線にて「なにわ筋花の会」により種花活動が開始されてから、約2年が経過した。この加島天下茶屋線の周辺の地元からは

「活動を始める前には、歩道には犬のフンが多く、ごみや自動車の不法投棄があふれる状況であった。今では、活動をすることで道路に捨てられるごみや犬のフンが少なくなってきた。」

といった、地域の環境や景観の改善に繋がっているという喜びの声が挙がっている。

また、

「この活動を始めたことで、世代を超えた、たくさんの新しい知合いや友人が出来た。」

図-3 種花運動概要図

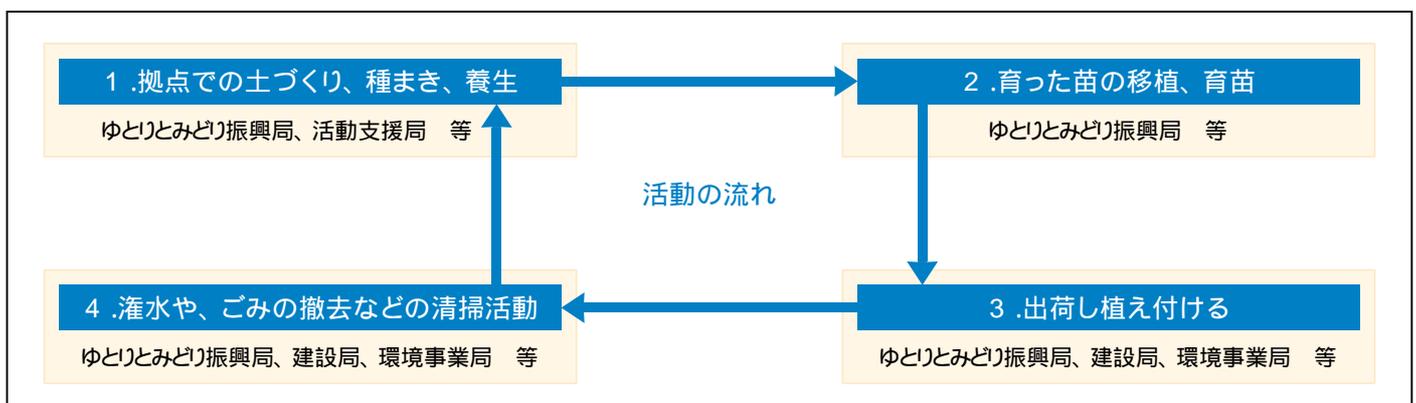


表 - 1 活動支援局と支援内容

活動支援局	活動支援内容	
ゆとりとみどり振興局	・花苗生産の技術支援	・基盤整備等のハード面の支援
区役所	・ボランティア保険加入支援	・消耗材料供給等のソフト面の支援
建設局	・活動場所の提供	
環境事業局	・清掃活動への用具の貸出と収集	
市民局	・区役所への条件整備への指導・助言	
経営企画室	・事業予算の確保	・拠点用地の確保等

表 - 2 「種から育てる地域の花づくり運動」役割分担表（建設局版）

役割分担について	建設局 （道路管理者）	区役所 （地元との窓口）	なにわ筋花の会 （地元団体）
実施区間及び実施内容の決定			
道路内で作業することの承認			
道路内での清掃、花植え灌水等の作業			
活動に必要な道具等の提供			
ボランティア保険等の加入およびそれに要する費用の支出			

「道路を通った際に、活動をしている名も知らぬ夫婦から、気遣いの声をかけていただいて嬉しかった。」

「花苗を育て手入れをするのは、いい運動になる。花苗の出来が悪いものもあるが、それが子どものように可愛い。」と、この活動が生きがいになっているという感想や、道路での活動を通じた新たなコミュニティが形成されているという感想を数多く頂いている。

都市計画道路の建設にあたっては、地域の分断が成されるといった問題が提議されることがよくあるが、この「種花運動」の仕組みを作り上げ取り組むことは、従前より、より一層深く大きな新たなコミュニティが形成され、地域分断の解消につながる糸口になるという側面、また地域住民の生きがいになっていたり、地域の環境が改善される等といった、これら単なる道路を整備するにとどまらない様々な効果を発現させている。

## 5. おわりに

現在、国をあげ「美しい国づくり」に取り組み、量的充足から質的充足へと整備手法の変化が求められている。しかし、この美しい国・地域を持続的に保っていくためには、行政側の取り組みだけでは難しいのが現状であった。この取り組みは、市民や職員のまちづくりへの意識改革や、地域コミュニティの醸成を含め、児童から老人までの、まさに地元住民と一体となって美しい地域づくりを試みた先駆的事例であり、地元にも好評を得ている。この事例が、他の事例の参考になるとともに、広がっていくことに期待をしたい。



整備前写真



作業中写真



完成写真

# トピックス

## 平成19年度街路事業関係予算について

国土交通省 都市・地域整備局 街路課

平成19年度の街路事業関係予算について紹介します。なお、予算全体の詳細は、平成19年度街路課関係予算概要（青パン）を御覧ください。

(<http://www.mlit.go.jp/crd/gairo/h19kettei.htm/h19kettei.htm>)

### 1. 基本方針

街路事業においては、安全・安心な社会の確立、少子高齢社会や地球環境問題への対応、ユニバーサルデザインの実現、中心市街地等における都市の活力の再生等、我が国の都市が抱える諸問題に対応するため、事業スピードを重視しつつ、重点的かつ効率的な事業展開を図ります。

### 2. 総合的な都市交通の戦略に基づく施策の推進

都市・地域における安全で円滑な交通を確保し、魅力ある将来像を実現するため、都市・地域総合交通戦略の策定とそれに基づく徒歩、自転車、自動車、公共交通などのモード間連携や交通結節点の整備などの施策を総合的・重点的に支援します。

#### (1) 都市・地域総合交通戦略の策定に対する支援

地方公共団体が中心となり関係者で構成する協議会等において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・地域総合交通戦略を策定することを支援します。

#### (2) 総合的な都市交通の戦略に基づく事業に対する支援

戦略に位置づけられた歩行者・自転車のための空間や公共交通、交通結節点など都市交通システム全体に対して、都市交通システム整備事業、総合交通戦略推進事業、LRT総合整備事業等により、総合的かつ重点的な支援を実施します。

都市交通システム整備事業の創設 **新規**

総合交通戦略推進事業の創設 **新規**

LRTの整備に対する支援の強化

- 都市交通システム整備事業によるLRTの施設整備に対する支援（再掲） **新規**
- 路面電車走行空間改築事業によりLRTの走行空間を道路整備の一環として支援（既存制度）
- 交通結節点におけるLRTの走行空間の整備（道路区域外の空間を活用するものを含む）に対する支援 **新規**

### 3. 踏切対策のスピードアップ

「開かずの踏切」等の踏切は、交通渋滞や悲惨な踏切事故等の要因となっており、その対策が急務となっています。

このため、平成18年8月に公表した踏切交通実態総点検の結果を踏まえ、改正踏切道改良促進法に基づき、対策を義務化する踏切を積極的に指定するとともに、歩道拡幅等の「速効対策」と連続立体交差事業等の「抜本対策」の両輪により、総合的な踏切対策を着

実に推進します。

[速効対策]～速効対策が必要な緊急対策踏切（約1,100箇所）全てに5箇年で対策～

- 歩道拡幅や賢い踏切の設置等を推進
- 遮断時間短縮のための新たな踏切システムを引き続き開発するとともに、新たに列車制御との連携システム等を検討 **新規**

[抜本対策]～緊急対策踏切（約1,400箇所）の除却ペースを2倍にスピードアップ～

- 無利子貸付制度や立替施行制度などを活用し、連続立体交差事業等の抜本対策を強力に推進

### 4. 駐車対策の推進

平成18年6月1日に施行された改正道路交通法に伴い、高まる駐車需要に対応するため駐車場整備を図るとともに、駐車場満空情報の提供等による既存駐車場の利用促進により、駐車対策を一層推進します。特に短時間駐車を行う貨物車に対しては、関係者と連携した荷捌きスペースの整備を推進します。また、駐車場法の改正（平成18年11月30日施行）に合わせて、整備が遅れている自動二輪車駐車場に対する支援を拡充します。

[荷捌き駐車施設の確保]

街路事業により、路上荷捌き駐車スペースの整備を推進

[自動二輪車駐車場の駐車対策]

自動二輪車駐車場整備に対する助成

- 自動二輪車駐車場整備を融資の対象事業に追加 **新規**
  - 自動二輪車駐車場整備への税制の特例措置を創設 **新規**
  - 自動二輪車駐車場整備を街路事業等により補助
- 自動二輪車駐車システム導入促進 **新規**

[駐車場案内システムの整備]

駐車場案内システムの整備の推進

### 5. 防災環境軸の核となる都市計画道路の重点整備

地震時に大きな被害が生じる可能性の高い重点密集市街地について、災害時の被害を軽減するため、防災環境軸の核となる都市計画道路整備に対する重点的な支援等を実施します。

### 6. 時間管理概念の徹底等

時間管理概念の徹底と整備効果を意識した都市計画道路整備を図るべく、以下の取組を進めています。

- 地域の課題に対する街路事業の定量的な成果目標の設定
- 都市計画道路整備プログラムの策定・公表
- 完了期間宣言の推進
- 土地収用の活用等を通じた適切な事業進行管理
- 事業完了後の効果把握・公表

平成19年版刊行の御案内 索引を附し、使いやすく見やすい装丁に

# 街路事業事務必携

## 平成19年度までの最新予算制度・法制度を掲載!!

少子高齢社会の活力ある‘まち・みちづくり’への実務的処方箋

都市・地域総合交通戦略についての必読書

- 戦略策定の支援と戦略に基づく取組を総合的に支援する制度の説明等

最新の制度要綱、各種法律改正等を踏まえた内容に対応

### 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 ITS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
§ 4 総合的な都市交通戦略の推進	第5章 街路事業関連の予算制度
第2章 都市計画事業認可	§ 1 街路事業関連の予算制度の概要
§ 1 事業認可の意義	§ 2 地方特定道路整備事業
§ 2 事業認可手続きの流れ	第6章 街路交通調査
§ 3 認可申請と留意点	§ 1 街路交通調査の体系
§ 4 変更認可申請と留意点	§ 2 街路課所管調査
§ 5 地方整備局等への事務の委任	第7章 道路開発資金等
第3章 街路事業の執行	§ 1 道路開発資金
§ 1 街路事業費補助等の交付手続き等	§ 2 都市再生資金
§ 2 地方道路交付金事業(地方道路整備臨時交付金)	§ 3 都市開発資金(用地先行取得資金)
§ 3 起債制度	第8章 一般会計予算事業
§ 4 用地の取得等	§ 1 都市再生交通拠点整備事業
§ 5 街路事業の実施	§ 2 エコまちネットワーク整備事業
第4章 街路事業のテーマ別推進	§ 3 都市防災総合推進事業(地区公共施設等整備)
§ 1 都市の骨格の形成に資する主要な幹線道路等の整備	第9章 駐車場
§ 2 交通結節点整備の推進	§ 1 駐車場法
§ 3 連続立体交差事業等	§ 2 駐車場整備
§ 4 公共交通の支援	§ 3 自転車駐車場関連業務
§ 5 特色あるまちづくりの推進	参 考 (街路事業のあゆみ)
§ 6 電線類地中化等の推進	索 引

図書申込先 〒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

図書お申込書(恐れ入りますが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・ご担当者	(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(予約)部数	部		