

# 都市と交通

通巻79号

巻頭言：歴史的まちづくりの成果を期待して

～東京大学名誉教授 新谷洋二 ..... 1

特集：歴史的環境整備地区への取組み

1. 歴史まちづくり法の制定とその後の動きについて ..... 2

2. 事例紹介 ..... 4

特別企画

街路構造令40年の展開（その2） ..... 10

ニュース

LRT等の利用促進に資するシステムについて ..... 19

社団法人 日本交通計画協会  
編集協力 国土交通省都市・地域整備局街路交通施設課



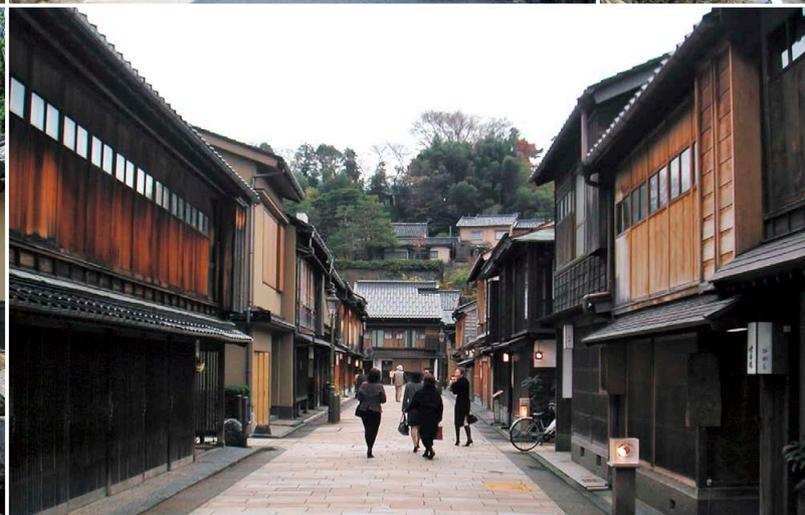
桜川市／登録文化財潮田家



萩市／江戸屋横町 外堀復元事業



長野市松代地区竹山町通り



金沢市主計町／茶屋街

# 巻頭言

## 歴史的まちづくりの成果を期待して

東京大学名誉教授  
新谷 洋二



2008年、歴史的地区において、歴史的風致を維持及び向上させ、個性豊かな地域社会の実現と都市の健全な発展及び文化の向上に寄与することを目的として、文部科学省、農林水産省、国土交通省三省の共管法の「歴史まちづくり法」が制定されたことは、長年歴史的資産の保全と都市開発との調和に努めてきた私にとって、誠に喜ばしい。しかし、その計画立案や事業実施に際して、関係部局間の調整という問題に常に直面してきた私にとって気になる課題の一端を過去の実例を示すことにより、今後の参考に供したい。

戦後モータリゼーションが進み、全国の都市で道路が拡幅され、沿道の古い建物は改築され、濠や水路は埋められ、歴史的景観は失われていった。そこで、歴史的な町並みを保存しようという考え方に基づいて、1975年、文化財保護法及び都市計画法に「伝統的建造物群保存地区（伝建地区）」が制定された。さらにこの地区の保全整備を支援するための事業として、1982年に建設省（現・国土交通省）は「歴史的地区環境整備街路事業（歴みち事業）」を創設した。

ところが1983年度の萩市堀内地区の歴みち事業調査で早速問題が生じた。担当したある建設コンサルタントが計画を立てた際、地区内の幾つかの幅員5mばかりの地区道路を道路構造令に合うように6mに拡幅するため、土塀や石垣を少し後退させて、移設復元する提案を行なった。この提案を見た文化庁は驚き怒り、文化財の破壊だと建設省に抗議した。

そもそもこのコンサルタントの担当者は、歴みち事業は伝建地区で困っている課題を支援する事業であると解釈し、文化財側の予算が少なく、壊れかかった土塀や石垣の復元・補修に大変苦労している状況を見て、何とか助けることはできないかと考えた。そこで道路構造令の標準幅員に合わない現道を多少拡幅して土塀・石垣も併せて移設することによって、建設省の歴みち事業で修復整備すれば、文化財側を支援できるのではないかと考えたらしい。

これに対して文化庁としては土塀・石垣を現地から移設すること自体が文化財の破壊であり、移設して

いかにきれいに復元修復しても、文化財としての意義を失ってしまうと考えたため、驚き怒ったのであった。ここに文化財側と建設側の人たちの常識の食違いから、善意が悪意になったことがはっきり分かったため、建設省はこの計画提案を取り止めさせた。

日本の都市計画事業を歴史的に見るとき、震災復興事業や戦災復興事業で華々しい成果を上げてきた。しかし、日本の都市計画には歴史的資産の保存修復という考えは従来存在せず、一般にスクラップ・アンド・ビルドのやり方が当たり前であった。従って、この問題発生は文化財側が根本的に重視しているオーセンティシティ（Authenticity）の考えをこの建設コンサルタントは全く理解していなかったために生じた食違いであった。オーセンティシティとは、歴史的資産としての確かさ、偽物でないことといった意味で、材料・デザイン・技術・環境の4視点から見ての真実性が確保されていることを重視するものである。

従って都市計画で歴史的資産を取り扱うにあたって、何が大切かという基本的な常識に欠けていると、たとえ善意に基づいた行為であっても、結果として悪意と化し、思ってもいない事態を招くことが分かるだろう。ここで歴史的資産とは、指定文化財にとどまらず、歴史的地区にあって歴史を物語る文化的な資源全体を広く表現するものとして用いている。しかし、縦割り行政の中の常識の食違いから、現在でもなお国土交通省側の常識が文化財側の最重視しているオーセンティシティの考えをまだ十分理解していないため、各地でまだ相変わらずこの種の問題を起こす恐れを懸念する。

今後、歴史的地区において、「歴史まちづくり法」に基づき、計画策定から整備事業の実施やその適切な管理が円滑に進んでいくことを期待してやまない。

そのためには、従来お互いに使う用語も考え方も異なる関係部局の担当者たちが、共同して作業する中で、何が重要な課題かを十分勉強して、相互理解するまでよく話し合っ、整備イメージを共有し、こまめに意見調整に努力して、仲良く連携して計画・事業に当たることが大切であることを肝に銘じて欲しい。

1

# 歴史まちづくり法の制定とその後の動きについて

国土交通省 都市・地域整備局 公園緑地・景観課 景観・歴史文化環境整備室

## 1. はじめに

歴史まちづくりに関するこれまでの国土交通省関連の制度としては、昭和41年に制定された京都、奈良、鎌倉等の古都において都市計画により歴史的風土を保存する「古都における歴史的風土の保存に関する法律」に基づく歴史的風土特別保存地区制度、昭和50年に文化財の1類型として都市計画法と文化財保護法双方の改正により制度化された伝統的建造物群保存地区制度、昭和57年に建設省と文化庁の連携・協力により、歴史的地区における交通環境の改善と、歴史的街並みが一体となった公共空間の整備を行う歴史的地区環境整備街路事業（歴みち事業）などが創設されてきました。

その後、平成16年度に景観法が制定され、地方公共団体での自主的な景観や歴史的街並みの保全に法的な枠組みが与えられるとともに、まちづくり交付金が創設され、市町村の自由度の高いまちづくりに包括的に支援する仕組みが整えられてきたところです。

近年、各地域において高齢化や人口減少等により、歴史的な建造物のある街並みが相続や空き家化を契機に失われつつあり、また伝統的な行事の担い手が不足するといった課題が生じており、風情、情緒、たたずまいといったまちの魅力が失われつつあります。一方で、国内における世界遺産登録への動きの高まりに見られるように、経済のグローバル化の進展の中、まちの活性化の観点からも地域固有の個性である歴史的資産を活かしたまちづくりの重要性が認識されつつあります。

このような背景の中で、平成20年に国土交通省、文部科学省、農林水産省の共管法である「地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律（通称 歴史まちづくり法）」が制定、施行されました。

## 2. 歴史まちづくり法の概要と支援制度

歴史まちづくり法は、市町村が策定する「歴史的風致維持向上計画」を、国（文部科学大臣、農林水産大臣、国土交通大臣）が認定することにより、市町村の取組みを支援するものです（図-1）。ここでいう「歴史的風致」とは、

法第1条に「地域におけるその固有の歴史及び伝統を反映した人々の活動とその活動が行われる歴史上価値の高い建造物及びその周辺の市街地とが一体となって形成される良好な市街地の環境」と定義されており、ハードとしての建造物とソフトとしての人々の活動が一体となった概念です。歴史的風致維持向上計画においては、各市町村がそれぞれの歴史的風致を計画に具体的に定義し、その維持向上に寄与するために重点区域を設定します。ただし、重点区域内には重要文化財、重要有形民俗文化財、史跡名勝天然記念物として指定された建造物又は重要伝統的建造物群保存地区が含まれる必要があります。この重点区域を中心に、各種施策、例えば景観規制や屋外広告物規制、文化財の保存及び活用、無電柱化や都市公園の整備といった施策、事業を計画に位置づけることとなります（図-2）。このため、計画の策定及び事業の実施には、まちづくり部局と教育委員会の文化財部局との連携体制の構築が大きなポイントとなります。認定された市町村に対しては、都市公園の管理の特例や電線共同溝を整備すべき道路の指定の特例といった法律上の特例のみならず、各種事業により計画に基づく事業を支援します。

歴史的環境形成総合支援事業は、認定計画の重点区域における歴史的風致形成建造物について、その復原、修理、買取又は移設を支援するとともに、重点区域内の景観上の改善や案内施設、防災施設等の整備、さらにはソフト事業についても支援するものです。これにより、これまで国の支援が十分でなかった都道府県や市町村の指定文化財、登

図-1 歴史まちづくり法のスキーム

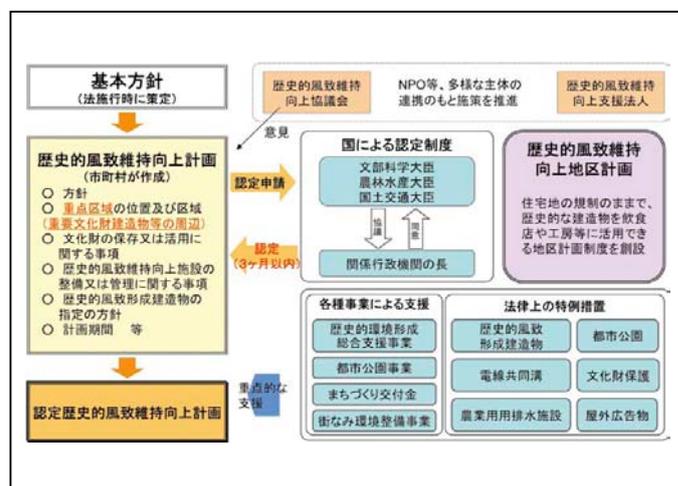


図-2 歴史的風致維持向上計画のイメージ

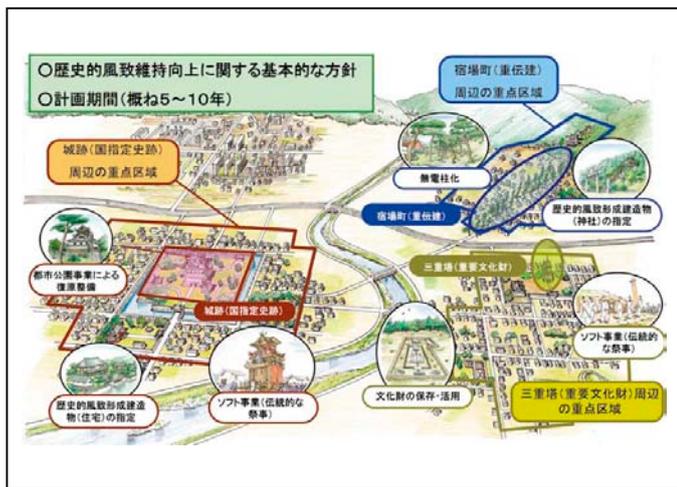


図-3 歴史的環境形成総合支援事業



録文化財である建造物の保全について国から支援が可能となるほか、祭り等の伝統行事の活性化についても併せて支援が可能となるものです(図-3)。

また、認定歴史的風致維持向上計画に位置づけられた場合、都市公園事業では、城址・古墳・歴史的建造物やその復原について補助対象施設に追加が可能となるほか、まちづくり交付金について一定の要件を満たす場合には交付率上限を40%から45%に拡充がなされています。

### 3. これまでの実績

平成21年1月19日に金沢市、高山市、彦根市、萩市、亀山市の5市が、3月11日に犬山市、長野県下諏訪町、高知県佐川町、山鹿市、桜川市の5市町が、7月22日に津山市が認定を受け、現時点で11市町が認定を受けています。これらの都市は、金沢市を除けば、すべて人口10万人かそれ以下の規模の都市であり、城下町が多いという特色があります。

これらのうち、ミシュラングリーンガイドブックでも三

つ星を獲得し、外国人観光客も多く訪れる高山市では、飛騨の匠により築かれ、残されてきた城下町における伝統的建造物と、その周辺において繰り広げられる高山祭などの祭礼、七夕や正月行事などの年中行事などにより形成される市街地の環境を歴史的風致と定義し、三町、下二之町の2つの重要伝統的建造物群保存地区を中心に、春・秋の高山祭で彩られる旧城下町を重点区域に指定しています。

その上で、旧矢嶋邸跡地にある近代建築を除却し、現存する土蔵を活かして歴史展示施設とする事業や、重要文化財吉島家住宅の附属建築物の買収、東山寺院群など地域をめぐる周遊ルートの整備、ソフト事業として高山祭の祭礼行列の復興・活性化のための衣装の整備などを実施することとしています(図-4)。

図-4 高山市の例



### 4. おわりに

国土交通省の実施した意向調査によると、既に認定を受けた11都市の他、北海道から沖縄まで約100都市において歴史的風致維持向上計画の認定意向があるなど、全国で歴史まちづくりの機運が高まりつつあります。

このような状況を踏まえ、平成22年度予算要求においては、認定市町村の増加に対応するため、認定歴史的風致維持向上計画に基づき、かつての都市構造を特徴づけるような石垣や堀、水路などの復元整備などを支援する新たな事業(歴史的風致維持向上施設整備事業)の創設を要求することとしております。

加えて、各地方整備局、文化庁及び農林水産省と連携し、計画策定に向けた事前相談や、認定に向けたアドバイスを積極的に受け付けるとともに、ホームページ(<http://www.mlit.go.jp/crd/rekimachi/index.html>)による各種情報提供など、地域の歴史的風致の維持及び向上に寄与する取組みを積極的に支援していきたいと考えております。

## 2

# 事例紹介

## 2-1 桜川市における歴史的環境整備への取り組み

桜川市教育委員会 文化生涯学習課 主査 仁平 昌則

### 1. はじめに

桜川市は平成17年10月に旧岩瀬町・旧大和村・旧真壁町の合併によって誕生した新しい市で、東京から70～80km圏、茨城県の中西部に位置し、総面積は179.78km<sup>2</sup>です。北は栃木県（真岡市・益子町・茂木町）、東は笠間市・石岡市、西は筑西市・栃木県（二宮町）、南はつくば市と隣接しています。

北の高峯・富谷山、東の雨引山・加波山・足尾山から南の筑波山に連なる山々に囲まれ、平野部のほぼ中央を桜川が南下し、市の南北軸を形成しています。その環境のもと、上野沼や大池、つくし湖など多くの湖沼を有し、水資源の確保及び親水空間として活用されています。また、この地域で採れるみかげ石を利用した石材業や、平野部の肥沃な土地を利用した農業など、地域資源を活用した地場の産業が息づいています。



### 2. 真壁地区の概要

真壁地区は、市の南方に位置する旧真壁町の中心市街地で、真壁城下として成立し、江戸期以降は商業地として栄え、その名残として300棟を超える歴史的建造物が残っています。これまで文化財の保存活用という面では、国指定史跡の真壁城跡の遺構調査及び復元、区域内にある歴史的建造物の有形文化財104件の登録、伝統的建造物群保存対策調査の実施及び条例の制定等が挙げられます。

一方、都市計画という面から見ると、ほぼ同じ区域で歴みち事業の調査、まちづくり交付金事業の実施、景観計画の策定を行っているところです。

### 3. 文化財の保存活用

真壁地区の歴史的建造物の保存活用が活発になったのは、平成6年に真壁城跡が国指定史跡になったのが契機で、まちづくり団体や有識者の提案により、登録有形文化財制度の取り組みを始めています。

当初、登録目標を100棟とし、平成11年から6年間かけ住民に説明をしながら登録を進めてきました。

その作業が100棟を超えた段階で伝統的建造物群保存地区の調査を開始し、調査は平成18年度に終了、現在は地区の都市計画決定まで進んでいます。

写真-1  
登録文化財潮田家



### 4. 都市計画事業への取り組み

真壁地区では平成16年度に歴みち事業の調査事業を実施しています。これは、地区内の400年前から幅員や道筋が変わらないと言われている街路遺構に、地域住民の関心が高まったことからでした。

この中で歴史的建造物を取り壊すように計画されている都市計画道路は、現況のまま保存することとし、今後都市計画マスタープラン策定に合わせ見直しをすることとしました。

同年から平成20年度にわたり、まちづくり交付金事業に取組み、地域住民より要望のあった道路の美装化や電線類の地中化、景観に配慮した駐車場・公衆トイレの整備、地域防災施設の整備等を実施しています。

文化財の保存活用を進める事業としては、国指定史跡真壁城跡への進入路の整備、まちづくり団体が登録文化財を管理・運営す

写真-2  
景観に配慮した公衆トイレ・駐車場(まち交で施工)



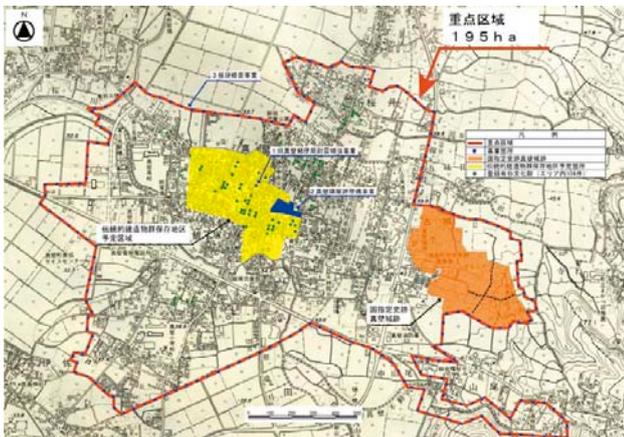
るための支援、歴史的建造物が多く残る区域の消防施設の整備等を実施いたしました。また、本地区には歴史的建造物の修理や一般建造物の修景を行うためのルールが無かったため、町並み景観の整備に着手できなかったという課題がありました。

## 5. 歴史的風致維持向上計画の策定の意義

本計画の重点区域は、歴みち事業調査区域とまちづくり交付金事業を実施した地区とほぼ一致しており、前計画の継続という面もありつつ、歴史的風致という新たな定義により、この地域の資源を位置づけしています。

これまで歴史的風致の定義にある「歴史や伝統を反映した人々の活動」というところは、この地域にはこういった祭りや産業がありますよという紹介のみで、まちづくりを進めるための大きな構成要素ではなかったように思います。

図-1 歴史的風致維持向上計画 重点区域



しかし、本計画を策定するにあたり、住民の方に「歴史や伝統を反映した人々の活動」についてヒアリングをすると話が止まらず、住民の方にとってこの定義は誇りそのものであることに気づきました。

また、歴史的風致の定義は歴史的景観があるという視覚によるものだけではなく、聴覚や嗅覚や味覚、触覚といった五感を刺激するものの他に風情や情緒といったものまでが含まれます。桜川市の歴史的風致にも梵鐘が完成したときに聞こえる試し打ちの音、醤油製造業者から広がる香り等の聴覚や嗅覚を意識する内容を記載しています。

そこに先述した住民の誇りが加わることにより、更なるまちづくりの推進が図られるのではないかと感じています。

桜川市の計画期間は平成20年度から平成29年度までの10年間で、計画書が認定された当日から事業を実施しています。本計画のうち着手の最も早かった真壁陣屋跡整備事業の発掘調査については、発掘調査の中間説明会に、数多くの市民の方の参加があり、真壁陣屋を示す遺構や遺物の発見に多くの方が感心し、地域の新たな資源として誇りに

なると感想が寄せられました。

同じく本計画に位置づけられている旧真壁郵便局の耐震補強工事は、旧真壁郵便局は個人の所有であるものを市が借り上げ、平成16年度から平成20年度にかけ、まちづくり交付金で「登録文化財の管理運営実験」としてまちづくり団体に光熱水費や火災保険料を補助し、まちづくり団体が主体的に管理・運営する仕組みを作りました。その結果、数多くの住民の方や団体がこの施設を使用するとともに、来訪者も10万を超えるようになり、築後80年以上経過していることから、住民から安全対策が必要であるとの要望を受け、耐震補強工事を実施することとしました。

写真-3 旧真壁郵便局



また、板塀修景事業は、茨城県建築士会桜川支部が自主財源で実施していたブロック塀を板塀に修景する事業への間接補助で、同会が実施した市民とのWSからヒントを得て実施したものです。本計画の実施や伝統建造物群保存地区の決定により、今後、建築物の修理・修景事業が多くなることが予想され、茨城県建築士会桜川支部の会員の皆さんが、この事業をとおして住民の方々の良き相談相手となることが期待されます。

写真-4 板塀修景事業



副次的な効果ですが、本計画に取組み約半年経過し、景観計画の策定や伝統的建造物群保存地区の決定等で都市計画部局と文化財部局とが協議する機会が多くなり、文化財行政と都市行政面を一体的に進める体制が自ずと出来つつあると感じています。

さらに、歴史的風致を形成している建造物所有者からも問い合わせが増加し、計画書に関心を持ってもらっていることを確認することができました。

## 6. おわりに

歴みち事業において計画された都市施設や道路デザインについては、まちづくり交付金事業の中でこれを反映させ、事業化していますが、計画のみで実施が先送りになっている路線の整備や電線類の地中化といった地域の景観の向上、公衆トイレ等の都市施設、公設消火栓等の防災施設の更なる整備が必要であるため、歴史的風致維持向上計画の計画期間内にはこれらの事業を再開したいと考えております。

当市ではこれからは新たな法律や支援制度に積極的に取組み、常に新たな課題を住民に提起し、まちづくりの活性化に、また継続的なまちづくりに寄与するように工夫してまいります。

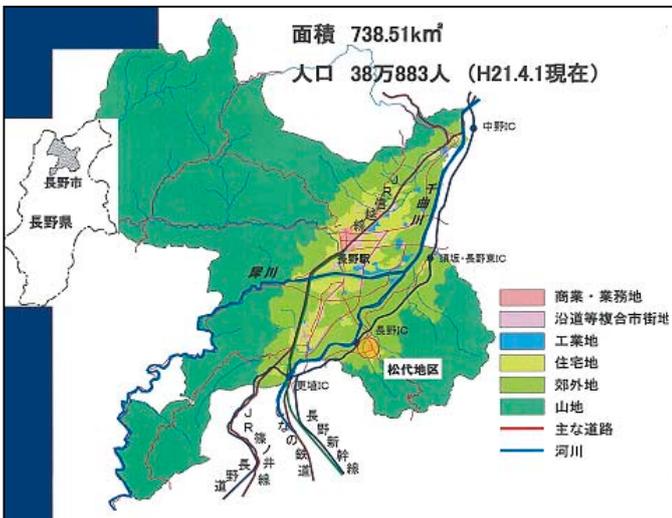
## 2-2 松代地区 ～歴みちからのまちづくり、まち交との連携

長野市 都市整備部 都市計画課

### 1. はじめに

長野市は、長野県の北部に位置し、上信越高原国立公園をはじめとする美しい山々に囲まれ、日本アルプスを源とする犀川と詩情豊かな千曲川により形成された長野盆地にあり、平安の昔から国宝善光寺の門前町として発展してきた中核市です（図－1）。

図－1 長野市の概要



松代地区は、長野市の南部に位置し、永禄3年（1560年）頃、甲斐の武田信玄が越後の上杉謙信の侵入に備えて築城した海津城（松代城）の城下町が原形となり、旧街道の宿場町や真田十万石の城下町として栄え、独特の文化が形成されてきました。現在でも松代城趾や武家屋敷が続く道すじなどが残り、当時の様子をうかがうことができます。松代の武家屋敷は、間口より奥行きが広く、重厚な門と塀、前庭、屋敷、そして泉水（池）を有する庭園から構成され、さらに周りの景色を取り込み庭園の一部としており、「庭園都市松代」といわれる由縁となっています。

### 2. 経緯・課題

高速道路の開通や長野新幹線の開業などで観光客の増加に伴い狭隘な生活道路に観光客の自動車や観光客が侵入し、地域住民の生活に支障をきたすとともに、観光客の安全確保が課題となっています。また、点在する史跡等を有効に

結ぶ歩行者道路や誘導サインが整備されていないため、地域のポテンシャルを活かしきれず、歴史的地区にある商店街の衰退が著しい状況にありました。

### 3. 計画の概要

第四次長野市総合計画で松代は、市南部の中心市街地及び文化観光ゾーンとして位置付けられ、松代地区中心市街地活性化基本計画においても、城下町を演出する街並みの形成、観光や商業の振興、もてなしの心の醸成、人にやさしい交通環境の整備により街の活性化を図る地区とされています。歴史的道すじ整備事業としては、平成6年度から「歴史的地区環境整備街路事業」として調査を行い、全延長4.45kmの計画を策定しました。平成9年度から整備に着手し、平成12年度からは「まちづくり総合支援事業」、平成17年度からは「まちづくり交付金事業」として国の補助金を活用して整備をしています。

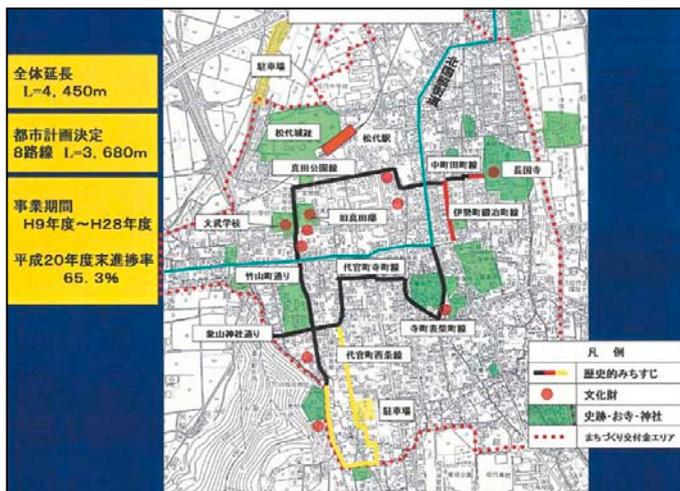
### 4. 整備方針

- 歴史文化、自然環境、生活文化を活かした道づくりを通じて「庭園都市松代」を目指したまちづくりを行う。
- 幹線道路の整備を進め、都市機能の強化を目指す。
- 歩行者にやさしい道づくりから、快適で安全な生活を営めるまちづくりと史跡や文化施設を巡る歩行者ネットワークの整備を目指す。

### 5. 整備状況

- 歴みち整備事業は、真田公園線他4路線と中町田町線の一部が平成20年度までに完了しています（図－2の黒色の路線）。
- 進捗率は、約65%となっています。
- 平成21年度は、伊勢町鍛冶町線と中町田町線の一部（図－2の赤い路線）を施工し、代官町西条線（図－2の黄色い路線）を平成22年度以降施工予定です。

図一2 歴みちの整備概要



## 6. 整備の特徴

- 環境への配慮と街並みとの調和から透水性舗装や排水性舗装を施工しています。
- 路地・歩道・路肩など歩行者優先の部分には、土色の着色舗装を施工し、車道と区別して歩行者の安全を図りました。
- 交差点は自動車への注意を促し、松代藩城下町の特徴の「鍵曲り」\*1を表すため、石張り舗装などを行いました。
- 歩道にピンコロ石\*2のアクセントをつけ、歩行者の誘導を行いました。



整備前



整備後

## 7. 整備効果とまち交との連携

歴みち整備や関連する松代城の復元などのハード事業が進むにつれ、沿道では景観に配慮した塀や建物へ改修する動きも出てきており、本市でも街並み環境整備事業を活用し、補助金を交付して支援しています。このように松代では歴みち事業に対する認識が高まり、「歴みち」という言葉が広く知られるようになりました。また、住民のまちづくりやまちおこしの意識も高まり、NPO法人やボランティアによるソフト事業の活動も活発化しております。そのなかでも、松代の住民が中心となり、行政と協力して作り上げた「エコール・ド・まつしろ」(図一3)は、松代町全

体を「趣味や生涯学習を楽しむ学校」「遊んで学べる大人の学校」にしようというところみです。

全国から訪れる観光客の皆様に興味や生涯活動の舞台として、松代の歴史文化財を活用していただこうと考え、様々なイベントを実施しています。本市においてもまちづくり交付金事業により支援を行い、官民一体のまちづくりを展開しております。

図一3 エコール・ド・まつしろの行事予定パンフレット



松代ウォーキング



弓道体験 (文武学校)



ひな祭り (旧真田邸)



碁体験 (文武学校)

## 8. おわりに

このように松代では、ハード・ソフト両面の事業が確実に動き始めています。かつての松代の賑わいを取り戻すため、今後さらに事業を展開してゆき、眠っている歴史的遺産を掘り起こし、観光客など人の流れを生むことが期待されています。

※1 敵が攻めてきたとき護りを固めるためにあえて鍵の手の様に曲げて作った路地

※2 10cm角の自然石を舗装に埋め込み歩行者誘導の目印にしたもの

## 2-3 萩市における歴史的環境整備への取組み

萩市 歴史まちづくり部 まちじゅう博物館推進課

### 1. はじめに

萩市は、山口県北部に位置し、平成17年の市町村合併により、総面積は約699km<sup>2</sup>、人口56,034人（平成21年7月1日時点）となりました。

面積は、県土の約11.4%を占めており、萩の歴史を物語る旧城下町地区は、流路延長が県下で2番目に長い阿武川が、河口付近で松本川と橋本川に分流する間に広がる三角州に立地し、現在の市街地の範囲ともほぼ重なります。

「誇るべき歴史・文化、豊かな自然に調和し、新たな価値を創造する魅力あるまちづくり」をまちづくりの指針としています。

### 2. 歴史的風致保全のこれまでの取組み

明治維新後、旧武家屋敷の大半は夏蜜柑畑へと変貌し、近代の萩を支える一大産業となったのです。敷地の周囲の土塀や石垣は、夏蜜柑の木の防風装置として最適であったことから、補修を重ねながら残され、これが「土塀と夏みかん」というキャッチフレーズとして、萩観光の財産となりました。ところが、1960年以降の開発により、夏蜜柑畑の喪失と共に、土塀や石垣の切り崩しが急激に進むこととなりました。

当時、これらの土塀や石垣を直接に守る法律は存在しないことから、昭和47年に市単独による萩市歴史的景観保存条例を制定し、保護に乗り出しました。更に昭和51年には萩市伝統的建造物群保存地区保存条例を施行し、同年には堀内・平安古地区が新たな重要伝統的建造物群保存地区（重伝建地区）に選定されました。

写真-1 城下町の風景 江戸屋横町



平成2年には歴史的景観保存条例を引き継いだ都市景観条例を制定し、歴史的な景観の保全にとどまらず対象をトータルな都市景観形成・保全に拡大をしました。

平成13年には港町の街並みが残る浜崎地区が萩市で3番目の重伝建地区に選定され、武家屋敷のイメージの強い萩において、町家の街並みの保存とまちづくりがスタートしました。

平成17年には景観行政団体となり、景観法に基づく萩市景観条例を制定し、良好な景観形成を推進しています。

### 3. 「まちじゅう博物館」の取組み

歴史観光を掲げてまちづくりを進める町が数多くあらわれ、他の地区との差別化が難しくなり、加えて、高齢化、産業の衰退、中心市街地の空洞化などがおこってきました。

そこで地域全体に文化遺産があふれている萩市をひとつの屋根のない博物館と見立て、その中心施設として新博物館を据え、地区ごとを地域拠点（サテライト）と位置づけ、テーマを設け、展示室のように巡り歩く小径（こみち）を示し、解説員との交流の中で自らの足と目でおたからを発見、理解してもらおうという「萩まちじゅう博物館」の取組みを始めました。

平成16年には「萩まちじゅう博物館条例」を制定し、続いてその具体的な戦略を明記した「萩まちじゅう博物館基本計画・行動計画」を策定しました。

どこに如何なる価値ある文化遺産が存在し、これをどう萩を訪れる人々に見せていくかということに目的のひとつがあります。それには、そこに住む萩市民自身が、この価値を発見し、自らの生活の中でこの文化遺産を通じて来訪者やコミュニティとどう交流し、楽しみながらこの萩の地で生活するかということが前提となります。

### 4. 史跡と一体的に整備された都市計画道路今魚店金谷線

史跡萩城跡の外堀復元及びこれと並行する都市計画道路の一体的な整備は、整備開発と保全が同じテーブルの上で協議しながら進められた事業の始まりと言えます。この整備は、昭和45年外堀の東側に並行する市道片河線の都市計

写真-2 都市計画道路今魚店金谷線  
緑地部歩道



画道路事業に伴う路線拡張が契機となり、昭和60年に萩市歴史的地区環境街路整備事業として、建設省（現国土交通省）より堀内地区の整備の事業認可を受けたことに始まります。萩城跡とその周辺一帯を長期的計画の下に整備を進めると同時に、復元整備が予定されていた史跡萩城跡外堀ゾーンの東側に沿って計画を進めている都市計画道路整備にあっても歴史的街路計画を積極的に取り入れる構想が示され、この調整のためアドバイザー会議が設置されました。

その後、発掘調査を実施しその成果をもとに街路側を整備する建設省と、史跡側の外堀保存整備を実施する文化庁との間で協議を行われ、最終的な堀幅である8間堀で整備を行うことになりました。平成元年には史跡境界ラインより外堀側の地域が国指定史跡萩城跡として追加指定され、外堀の北半では平成16年度までに発掘調査成果をもとに北の総門（史跡側）や町屋遺構（街路側）の復元、8間堀（史跡側）の整備を行いました。現在は外堀南半の整備を行っています。

写真-3  
道路改良のために移転した  
樹齢300年のイヌマキ



## 5. 歴史的風致維持向上計画

萩まちじゅう博物館の取組みは、少しずつであるが着実に進められています。また、平成17年3月には1市2町4村の合併が行われ、新たな価値が加わりました。しかしながら、この間にも急速に萩の文化遺産は失われつつあります。

何でもないと思われていた風景に価値を見出し、確実に記録としてこれらを残すことにしました。失われつつある萩のあらゆる文化遺産を把握し、その価値を顕在化すると

ともに、その情報を皆で共有することです。

これまで文化遺産を守っていくことは、文化財の保存セクションの仕事であり、整備・開発と保全は相容れないものであるとの認識が根強かったのですが、近年、ようやくそれぞれの立場から、調整を図る段階にさしかかってきました。

萩の地で行われる整備・開発のほとんどは、この保全すべき文化遺産と同一の土地で行われる訳であり、先にみた外堀の復元と都市計画道路の整備のように、ここからは整備・開発、ここからは保全、と空間的にはもちろん、制度的にも事業的にも完全には分けられないばかりか、むしろ地方都市においては、整備・開発が地域の価値を保全し、高めることに繋がるようなものでなければなりません。

こうした中、平成20年5月に「地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律」が成立し、萩市としても本法に基づく計画を策定し、平成21年1月に歴史的風致維持向上計画第1号として認定されました。これにより、文化財の保存を中心に据えながら、町全体を広く「歴史的風致」という概念に基づいて一体的に保全する担保が与えられたと言えます。

写真-4 修理が行われる観音院観音堂



## 6. おわりに

萩の歴史まちづくりは、この文化遺産や歴史的風致の上で繰り広げられるあらゆる活動を直接、また間接的にこの町が生き続けていくためのまちづくりに繋げる仕組みをつくることです。それは文化遺産に係る観光政策、空き家対策を含む住宅政策、地場産品・技術などに係る産業政策、この町で生きる意義に繋がる生涯学習や学校教育なども含まれます。

萩の文化遺産の価値が特別なものとして保存するのではなく、萩の日常生活の中でその価値が普遍化していくことが最終目的であり、そうすれば地域の価値は生活の中で保全され、新たな価値の創造に繋がっていくと思われま。歴史的風致維持向上計画とそれに伴う諸制度を最大限いかし、萩の歴史まちづくりに取組みます。

## ① はじめに

前稿(その1)では、1919年街路構造令の制定から1933年街路構造令改正案要項(以下「改正案要項」という)の作成を経て、1958年に道路構造令に一本化されるまでの約40年間の展開を、歩道と植樹帯の幅員を中心に述べた。街路構造令は街路の備えるべき都市環境形成機能を重視した技術基準であり、街路構造令の機能した約40年間に、豊かな緑に彩られた広幅員歩道を有する広幅員街路が震災・戦災後の復興事業などにより造られ、今日に至る大きな遺産となった。

本稿では、緩速車道および自転車道の幅員を中心に、街路構造令の40年間とそれに引続く1970年道路構造令までの10年余の経緯をひも解くと共に、自転車道に関し若干の提言をしてみたい。1919年街路構造令わずか18条の中で自転車道の設置が謳われていた外、改正案要項においては緩速車線・高速車線が規定されていたのである。一方、現下の地球環境への意識の高まりを受けて、自転車や路面電車などの公共交通を、道路空間の中でより積極的に位置づける観点から、様々の調査・研究も行われている。それ故、自転車を含む緩速車と高速車に各々の通行空間を用意していた過去の構造基準を新しい眼で見つめてみることは、時宜にかなうことではないだろうか。なお、緩速車道・自転車道も車道の一部であるので、以下では車道の幅員構成全般の展開について論じなければならなくなり、煩瑣にわたる点をご寛容をいただきたい。また、街路の幅員構成の重要な一部を成す路面電車の軌道敷については、神田論文<sup>1)</sup>に譲ることとして、本稿では触れない。

## ② 混合交通下における自動車の抬頭

### (1) 混合交通の実相

我国は、1910年頃から1935年頃まで、従来の第一次産業を主とした産業構造から軽工業を中心とした第二次産業へと産業構造が大きく変化する過程にあり、人口および産業が都市部に集中する都市化が進行した。また、自動車が当初貨物輸送に、次いで旅客輸送に使われる、いわゆるモータリゼーションが芽生えた時期でもあった。こうした背景

の下に1919年に都市計画法ならびに道路法が制定された。また道路法の省令として同年に道路構造令および街路構造令が初めて制定された。当時の道路を往きかう主体は人、自転車、人力車、荷牛馬車、荷車であり、未だ自動車は珍しい存在(1919年で7,051台)(注1)であった。自動車以外の車両については1919年前後のデータを表-1に示すが、車両の中で桁違いに多かったのは荷車であり、次いで自転車、荷牛馬車であった。自転車は当時急増を続けていた交通手段であって、1898年の約26千台を基準にすると、1913年までの15年間に16倍伸び<sup>3)</sup>、さらに1913年から1934年までの20年余りの間に16倍の伸びを示した。当時の自転車は「都会の商店・工場やデパートでは、御用聞き・配達そして運搬など毎日の仕事になくはならない存在となっていた。1925年6月3日東京市は291箇所では交通量調査を行っているが、自転車は全体の54%を占めていた。」<sup>3)</sup>一方、この頃の人力車は、「日清戦争が終った翌1896年の210千台をピークとして下降カーブ」<sup>3)</sup>を辿りつつあった。

この時期の後半(1920年代中頃以降)でも、依然として、人、自転車、荷車などが道路交通の中心であったが、「第1次大戦の好況による乗用車台数の増加、震災復興に際しての乗合自動車・貨物自動車の活躍などを契機として、自動車交通の発達はめざましいものがあつた。ことに、都市部におけるバス・ハイヤー・タクシーの進出は大きかつた。その背景には、フォード、GMなど米国車メーカーの日本進出と補修用品供給やガソリンのスタンド販売網の充実など、自動車普及促進の環境が整い始めたことがある。」<sup>3)</sup>なお、大都市では路面電車による旅客輸送が著しい伸びを見せていた。街路構造令ならびに道路構造令の改正案要項が、1933年と1935年に相次いで発出されたのは、こうした後半の時期の状況を受けたものであつた。当時の車両の保有台数は表-1にみるとおりであるが、1934年で最も多いのは自転車であつて全車両の75%を占めていた。次いで荷車、荷牛馬車などであり、自動車(157千台)はこれらと比べれば桁違いに少なかつたのである。しかしながら、1926年から1934年までの間の変化は表-1、図-1にみるとおり、自動車は40千台から157千台へと4倍程の急増を示し、自転車も4,597千台から6,895千台へと5割増を示し、他は横這いや減少を示していた。

(注1) 自家用車、貨物自動車を含む。運輸省自動車局資料<sup>2)</sup>

こうした多様な道路交通の主体に対し、道路の整備状況は極めて貧弱であって、道路は狭く、曲りくねった、舗装もない線状の空間に過ぎなかった。また、今日では常識である「交通規制や交通安全施設などの交通警察の諸対策は、戦前（中略）ほとんど行われていなかったといっても過言でない」。<sup>3)</sup> 当時の道路空間は、動力源が異なり、従って速度ないし運行性能の著しく異なる主体が混合して、交通信号も無しに雑然と動く、狭小な空間であったのである。ちなみに交通信号機は1930年に東京の日比谷交差点に設けられたのが最初であり、1945年になっても東京都で355ヶ所、大阪府下18ヶ所という状況でまことに微々たるものであった。<sup>3)</sup>

## (2) 混合交通と交通ルール

混合交通下における自動車の抬頭を受けて、1919年（旧道路法公布と同年）に自動車取締令、翌1920年に道路取締令が制定された。両者は現在の道路交通法・道路運送法・道路運送車両法の前身である。道路取締令は道路の使用・保全に関する事項を規定したものであり、当時の道路交通の秩序維持に関する基本法規であった。そのうち現在に通ずる交通ルールとしては、①左側通行、②歩道・車道の区別がある場合は、人は歩道、牛・馬・諸車は車道を通行、③牛・馬・諸車等行違ふ時は、互いに左方に避譲、④追い越す場合は前方の者は左方へ避け、後者は右方を通過、⑤消防車などへの避譲義務などが定められていた。<sup>3)</sup>

表-1 緩速車道等に関する構造基準の変遷と車両保有台数の推移

年	基準名	全国保有台数(千台)	緩速車道・自転車道等(数字はM)
1919	街路構造令	[1919データ(d)] 自動車 7 [1913データ(i)] 自転車 約420 [1917データ(i)] 荷車 1,936 荷牛馬車 244 人力車 126(j)	広路(W≥44)ニハ必要アルトキハ高速車道又ハ自転車道ヲ設クヘシ 一等大路(W≥22)ニ付亦同シ
1924	震災復興・設計(a)	[1926データ(e)] 自動車 40 自転車 4,597 荷車 1,963 荷牛馬車 393 人力車 77	標準幅員44 : 緩速車道: 5、5.4(駐車含) 幹線8号幅員73: 同上 : 12 (同上)
1933 [1935]	街路構造令 改正案要項(c) [道路構造令 改正案要領(b)]	[1934データ(e)] 自動車 157 自転車 6,895 荷車 1,596 荷牛馬車 401 人力車 23	下記車線幅又ハ専用幅ヲ基準トシテ之ヲ定ムヘシ ・高速車 3.0 ・緩速車 2.0 [荷牛馬車 2.0] ・自転車 1.0 [自転車 1.0] ・平行駐車 2.0~2.5 ・直角駐車 4.0~7.5
1933	街路計画標準		「トラフィックレーン」ヲ単位トシテ定ムルコト ・高速車線幅 3 ・緩速車線幅 2 ・駐車線幅 2 必要アル場合ハ別ニ其ノ所要幅員ヲ定ムルコト
1946	戦災復興・街路計画標準	[1948データ] 自動車 243(g) 自転車 8,013(h) [終戦直後] 荷牛馬車 8(i)	下記車線幅、占用幅ヲ単位トシテ定ムルコト ・高速車線 3.0 ・緩速車線 2.0 ・駐車線・平行 2.0~2.5 同上・直角 4.0~7.5 ----- 標準幅員36・40: 緩速車線 4 同上 50: 同上 4,3 同上 100: 同上 6,8
1958	道路構造令	[1958データ(f)] 自動車 2,123 自転車 13,766	・緩速車道は車道の各側に、分離帯によりその他の車道の部分と分離して設けるものとする。 ・緩速車道の幅員は3.5以上とするものとする。
1970	道路構造令	自動車 18,164(g) 自転車 29,291(h)	・緩速車道に関する規定なし ・自転車道: 専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分(幅員2以上、1.5まで縮小可) ・自転車歩行者道: 専ら自転車および歩行者の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分(幅員2以上、1.5まで縮小可)

出典: (a) 参考文献<sup>6)</sup> pp.50 ~ 54

(b) 参考文献<sup>4)</sup> p.392

(c) 参考文献<sup>7)</sup> pp.330 ~ 335

(d) 参考文献<sup>2)</sup> p.382

(e) 参考文献<sup>8)</sup> pp.1 ~ 2

(f) 参考文献<sup>10)</sup> p.4

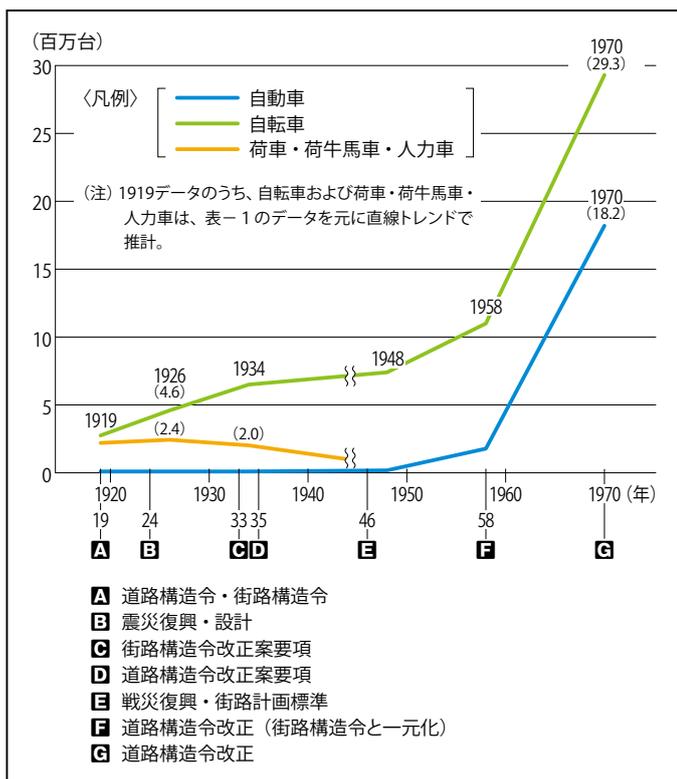
(g) 「道路統計年報(平成16年度)」国土交通省道路局企画課、2006年7月、p.468

(h) 「自転車統計要覧(第41版)」財団法人自転車産業振興会、2007年11月、p.155

(i) 参考文献<sup>3)</sup> 資料編 p.205、論述編 p.96

(j) 210千台(1896年)(出典(i))より筆者推計

図-1 車両保有台数の推移



戦後、新憲法の公布・施行、行政組織の改廃などを背景として、1947年道路交通取締法が制定されたが、交通ルールに関係の深い規定としては、速度の速い車馬は車道中央部の左側を、遅い車馬はその左側を通行する規定が追加された。これは後述する「広幅員車道」の慣用的な使用方法を明文化したものであった。また、1949年11月には占領軍の要請ないし指導もあって、同法の大規模な改正が行われ、①自動車等車馬は左側、歩行者は右側とするいわゆる対面通行、②交差点通行方法の大規模改正、③横断歩道における歩行者の優先などが規定されたのであった。<sup>3)</sup>

## 3 街路構造令と道路構造令の変遷

### (1) 双児省令としての誕生

道路構造令は、1919年11月に公布された旧道路法に基づく省令として、同年12月に定められたが、その第19条には『街路ノ構造ニ付テハ特別ノ定ヨナスコトヲ得』とあり、これを根拠として、同時に街路構造令が定められた。道路構造令と街路構造令はいわば双児の姉妹省令であったのである。街路構造令の内容、特色などの詳細については、前稿に譲るが、両構造令の内容を比較してみると、街路構造令が制定された年代では、一般に都市間連絡の道路に比べて、都市内道路である街路の方が優位であり、例えば幅員では国道が4間(7.2M)以上とされたのに対し、街路では「広路」として24間(44M)以上のものも対象としており、さらに曲線半径、勾配等の構造についても街路構造の方が高規格に定められていた。<sup>4)</sup>

### (2) 両構造令の改正案要項

これらの双児省令は、戦後に至るまで約40年間にわたって、国道および府県道などの道路および街路の構造基準として効力をもっていた。実際には、戦前期の都市化およびモータリゼーションの進展(1933年で134,812台)、(注1)ならびに道路・交通関係の技術的研究の発展を受けて、両省令の改正案の検討が重ねられた結果、「街路構造令改正案並同細則要項」が1933年に、「道路構造令並同細則改正案要項」が1935年に通牒の形で発出され、案のままの形であったが、1958年に新しい道路構造令(街路構造令を吸収)が出来るまで、実質的な構造基準として使われた。<sup>4)</sup>

### (3) 道路構造令への一元化

1952年6月の道路法の改正・公布により道路の構造に関する技術基準は政令で定めることとなった。旧道路法下では省令であったものが政令と定められたのは、道路に密接な関係のある自動車行政、交通行政が旧内務省当時と異なり、他省庁所管となっていること、および道路の構造規格が他の一般行政にも大きな影響を有することが考慮された結果である。<sup>4)</sup> また、同法の改正・公布により、旧道路構造令ならびに街路構造令は法的な効力を失ったが、実際に新しい道路構造令が公布・施行されたのは、1958年8月になってからであった。その間6年もの歳月を要したのは、当時我国に自動車交通に関する種々の資料が乏しく、先進欧米諸国の資料もそのまま交通事情の異なる我国に適用し難く、交通工学上のデータ蓄積の必要があったことなどによるものである。しかしながら、この間何の基準も無かったというわけではなく、1953年6月には道路構造令改正第2次案が全国に通達され、第3次案以降の案も順次通達され、これらに基づき実際に道路を新設・改築し、その結果を見ながら新構造令が定められたのであった。

また従来の構造令は道路構造令と街路構造令の二本立てであったのを、一本にまとめて基準の一元化が図られた。元来道路はその存する地域が市街部であろうと地方部であろうと一本の同じ道路であり、基準の適用に当たって地域的な要素を勘案すればよいとの考えによるものであった。<sup>5)</sup>

### 1 街路構造令における車道・自転車道

1919年街路構造令の第3条第1項は、「街路ハ車道及歩道ニ区別スヘシ (以下略)」とし、同第3項において幅員22M以上の街路には「必要アルトキハ高速車道又ハ自転車道ヲ設クヘシ」とした。当時の道路交通は自転車、荷車、荷牛馬車等の緩速車両がほとんどで自動車は珍しかったから、車道といえばそれは緩速車主体の通行空間を意味した。従って緩速車道という概念は存在せず、第3項では将来のモータリゼーションの進展を予測して、特に高速度の自動

## 5 両構造令改正案要項における車道・自転車道

車の通行量が多いことが予想されるような場合は、高速車道を設けるとした。また当時著しい増加を続けていた自転車についても、特に自転車の通行量が多い場合は車道の外に自転車道を設けると規定したのであろう。

一方の1919年道路構造令においては、歩車道分離の規定はなく、第1条「国道ノ有効幅員ハ4間(7.2M)以上ト為スヘシ(以下略)」第2条「府県道ノ有効幅員ハ3間(5.4M)以上ト為スヘシ(以下略)」などと、道路種別毎に有効幅員を定めていた。有効幅員とは路面幅員から路肩を除いた幅員であり、実質的に車道幅員を指すものであった。これらの最低幅員は往復二車線に相当するものであるから、最低車線幅は国道3.6M、府県道2.7Mなどとなる。これは当時の考え方として、1車線の幅を自動車に対して3M、牛馬車に対して2.5Mを最小とし、さらに人馬等車両以外の通行があるときは、これらも考慮した上で、<sup>4)</sup> 高速または緩速車両のすれちがいを許容し得る最低幅員として決定したものであり、混合交通の実情に対応したいわゆる広幅員車道であった。

街路構造令には車道幅員についての直接の規定が無かったが、関東大震災後の復興においては、街路構造令ならびに同細則がほぼ正確に適用されたと考えられるので、1924年の震災復興設計において示された計13種類の標準図(前稿図-1参照)から車道幅員を読み取ってみよう。軌道敷のない6種類について総幅員から歩道を除いた幅員の半分(片側車道幅員)を算出してみると、11~22Mの総幅員に対して、3・4.5・5・5.5・6.5・7.3Mとなる。前3種は混合交通に対応した広幅員車道であろう。後3種の幅員は先の「自動車に対して3M、牛馬車に対して2.5M」との考え方が街路構造令の側にも共有されていたと考えれば理解できる。即ち、5.5Mは「 $3M+2.5M$ 」または「 $3M \times 2 - \alpha$ 」であり、6.5Mおよび7.3Mは高速車道に広幅員車道を加えたものであり、各々「 $3M+3.5M$ 」と「 $3M+4.3M$ 」に対応していたと考えられる。さらに、幅員44Mの場合の車道の設計についての特別の記述の中に、「車道の片側幅は10.5Mとなり、内中心寄りに高速車の並列走行用として5.5M(筆者注： $3M \times 2 - \alpha$ )を取り、歩道寄りに緩行車並にパーキングとして5Mの幅員を与え、緩速車道境は花崗岩を以って其の境界を明示し、交通の整理を期した」とある。<sup>6)</sup> 注目されるのは、この震災復興の設計には、街路構造令には存在しなかった「緩速車道」の用語が使われている一方、街路構造令に規定された自転車道についての記述はなく、標準図にも表示されていない。自転車は一般の車道(混合交通の実態からすれば緩速車主体の車道)、または高速車道の設けられた場合は歩道寄りの広幅員車道を通行する設計思想であったと考えられる。

1930年代前半の街路構造令、道路構造令の改正案の作成は、混合交通の実情を踏まえながら、自動車の急増傾向を考慮した道路構造を目指したものであって、1933年の街路構造令の改正案においては、高速車線と緩速車線を区別する考え方が明確に表れた。

街路構造令改正案要項<sup>7)</sup>の第3は「街路ノ有効幅員ハ路面幅員ヨリ緑地帯及路上施設地帯ノ幅員ヲ除キタルモノ(以下略)」とし、第4は「街路ノ有効幅員ハ次ノ車線幅又ハ占用幅ヲ基準トシテ之ヲ定ムヘシ。但シ高速車線数4以上ノ場合ニ在リテハ其ノ1車線幅ヲ2.75Mト為スコトヲ得」とし、続く表中に高速車3.0M、緩速車2.0Mなど(表-1参照)とした。これらの数値は上記の震災復興の設計中の幅員44Mに関する記述の数値と概ね一致している。即ち「高速車の並行走行用として5.5M」とあるのは、改正案要項第4の但書きと一致( $2.75M \times 2$ )し、「歩道寄りに緩行車並にパーキングとして5M」とあるのは、同第4の緩速車2.0Mに駐車用の幅員が加わっているものと考えられる。

一方、1935年の道路構造令並同細則改正案要項の第4は、「道路ノ有効幅員ハ次ニ掲グル甲ノ規格ヲ下ルコトヲ得ズ(以下略)」とし、甲ノ規格として国道7.5M、指定府県道6.0M、其ノ他の府県道5.5Mとした。また「前項ノ有効幅員ヨリ大ナル有効幅員ヲ必要トスル場合ニ於テ11M迄ハ次ニ掲グル規格ニ依ルベシ」とし、11.0M、9.0M、7.5M、6.0Mを示していた。この改正案の解説書には国道の最小幅員を7.5Mとしたのは、自動車の車線幅 $3.0M \times 2$ に1.5Mを加えたものであって、歩行者二人分の占用幅( $0.75 \times 2$ )との説明も付け得るが、理屈を付けない余裕幅を加えたものと説明されている。<sup>8)</sup> また同解説書には、参考として車両の車線幅が表の形で示され、自動車3.00M(国道、指定府県道)または2.75M(其の他の府県道)、荷牛馬車2.00M、自転車1.00Mなどとしていた。(注2)二つの改正案要項を比べてみると、街路構造令の改正案要項が車道幅員に関して車線幅および占有幅による積上げ方式を明示しているのに対し、道路構造令の方は同じ車線幅の数値を参考としつつも、混合交通の実態に対して車道幅を広めに定める従来の広幅員車道方式を維持したといえよう。

改正案要項と同年に内務次官通牒として発出された街路計画標準は、改正案要項に従って車線幅および占有幅を単位とした積上げ方式により車道幅員を定めていたが、自転車に関する車線幅は明示されていない(表-1参照)。このことは、戦後の戦災復興街路計画標準についても同様であり、緩速車道は自転車の通行空間を含むと考えられていたものであろう。戦災復興都市計画街路標準横断面(前稿

(注2) 同じ表が日本道路史においては、道路構造令細則改正案中にあるものと記述されている。

図-2参照) 17種類中、緩速車道が構造的に分離されたものは、幅員36M以上の広幅員街路7種類であった。自転車道については、100Mの標準横断面の植樹帯の中に自転車道らしき断面が認められるのみである。

なお、自転車道の設置の提言は、1932年に江守保平により、1935年に藤井真透により行われていたが<sup>4)</sup>、自転車道を独立の車線として設定するよりも、緩速車道の中に自転車と自転車以外の緩速車の通行機能を包含してしまう方針が採られたものと推察できる。

## 6 戦後の道路構造令における車道・自転車道

新・道路法の改正・公布を受けて、道路構造令の改正作業が進行中であった1956年5月に、日本国政府建設省に提出されたいわゆるワトキンス報告は、その主たる目的である名神高速道路の建設に関する経済的、技術的妥当性等についての調査結果の外に、当時の我国の道路政策等について幅広く勧告を行っていた。その中で当時の道路・道路交通事情について、「昔ながらの道路敷地を利用して自動車交通の必要を満足させようとするため路線は不当に狭く、かつ、危険なものとなっており、その道路上で交通はたえず自転車、歩行者および荷牛馬車により阻害され<sup>9)</sup>」ている等を指摘している。

### (1) 1958年道路構造令の規定

1958年8月に公布・施行された道路構造令は当時最新の交通工学上の知見を積極的に採用し、車道幅員を道路の種類のみならず設計交通量と関連させて規定した点が特色であった。また、緩速車道の規定はあったが、自転車道の規定は無かった。

道路構造令の第2条は車道の定義として「もっぱら車両の通行の用に供することを目的とする道路の部分又は歩道を有しない道路の一般通行の用に供することを目的とする部分」と規定し、緩速車道の定義として「主として自転車、荷車等の緩速の車両の通行の用に供することを目的とする車道の部分」と規定した。ここに定義された「車道」はあくまで自転車、その他緩速車両を含む混合交通の通行を想定した広幅員車道であって、緩速車道が設置される場合のみ車道は高速車道として機能することを意味していた<sup>10)</sup>。自転車道の定義がないのは、自転車は広幅員車道または緩速車道を通行するものと観念されていたからと考えられる。

さらに第5条は、道路を「当該道路の種類、設計区間自動車交通量および当該道路の存する地域に応じ、(中略) 第1種から第5種までに区分する」と規定し、第6条で前条の区分等に応じて設計速度(設計の基礎となる自動車の最高速度)を規定していた。市街部の道路は1級国道、2級国道および自動車交通量2,000台/日以上の都道府県道または

市町村道を第4種、その他を第5種とし、設計速度は第4種50KM/時、第5種30KM/時と規定した。車道の幅員については、第7条に「車道(緩速車道及び軌道敷地の部分を除く)の幅員は、当該道路の区分及び単位区間自動車交通量(中略)に応じ」て規定された。その基本的な考え方は、車道幅員は単位区間自動車交通量すなわち将来の自動車交通量に依って決めることであり、具体的には自動車交通量のランクと自転車の混合の度合いを組合わせて幅員を示していた。第4種を例にとれば、自動車交通量7ランクと自転車混合割合3ランクの組合わせに基づき、7種類の車道幅員(6.5、7.5、9、11、13、16、6.5のn倍)を選択することになっていた。このうち、9・11Mはいわゆる広幅員2車線道路と呼ばれるもので、1958年道路構造令を特徴づけるものであった。一方、緩速車道については、第8条に「緩速車道は車道の各側に、分離帯によりその他の車道の部分と分離して設けるものとする。緩速車道の幅員は、3.5M以上とするものとする」と規定されていた。この幅員は、緩速車道が貨物自動車の荷物の積卸し等に使用されることを想定し、それら停車車両(大型自動車2.5M)の横を自転車等が通り抜けられるよう1.0Mを確保するよう考慮した(図-2参照)ものであった。

当時の道路の幅員構成に関する基本的な考え方(図-3参照)は、岸本進の教科書が判りやすいので、以下引用してみよう。「自動車がすれちがう時を考え、自動車1台が設計速度で安全に通ることのできる幅を1車線といい、我国では2車線をもって最小車道幅員としている。しかし交通量が大きくなると、人及び緩速車による障害が大きくなるので、緩速車及び人のための緩速車道または歩道を、高速車道と分離する必要がある。また自動車交通量が大きくなって、往復2車線の交通容量をこえた場合は、当然高速車道の幅を増加しなければならない。」<sup>11)</sup>

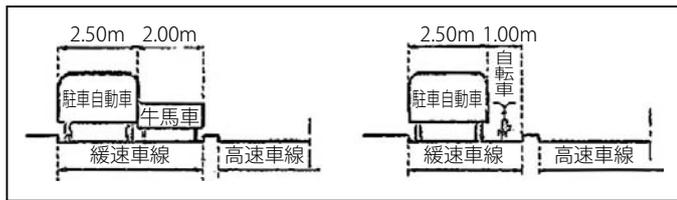
### (2) 1958年道路構造令以前の改正案

前述したように1958年道路構造令は、正式に政令化される以前に数次にわたり案が出され、案のまま使用されていたが、これらの案と政令化された内容はどのように異なっていたのであろうか。政令化される直前の1957年3月改正案は、片平信貴の著書<sup>12)</sup>に収録されているが、車道幅員を将来交通量と直接関連づけけない形となっていた。換言すれば、わずか一年余の間に将来交通量と関連づけた新しい内容が政令化されたことになる。

1957年3月改正案は、構造基準の分類について、第2条第1項で「道路の重要性、交通の状態の差異により、地方部の道路にあっては、A級、B級及びC級の3種、市街部の道路にあってはI級及びII級の2種」とし、これらの級に対応した道路の種類及び最高速度を規定した。次いで市街部の道路の車道幅員を以下のように規定していた。

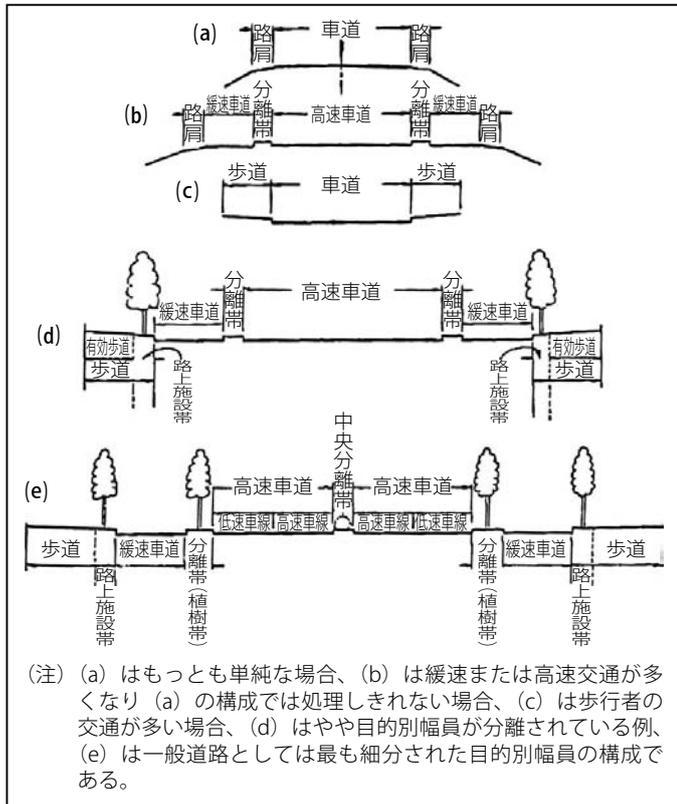
・第3条第1項「車道幅員は次の規格を下ってはならな

図-2 緩速車線図



出典：参考文献<sup>11)</sup>， p.19

図-3 幅員構成図



出典：参考文献<sup>11)</sup>， p.16

い。市街部Ⅰ級6.5M、Ⅱ級5.5M」

- 同第2項「前項の幅員より大なる車道幅員を必要とする場合には、次の規格によらなければならない。市街部Ⅰ級7.5・9.0・11.0M、Ⅱ級6.5・7.5M」
- 同第3項「高速車道の幅員又は前項の幅員より大なる幅員を必要とする場合の車道幅員は次の規格によらなければならない。市街部（Ⅰ級）6.5Mを2以上加え合わせたもの及び16.0M」
- 同第4項「緩速車道の幅員は4.5M以上（主として自転車の走行に供するものにあつては3.5M以上）としなければならない」

以上の改正案の内容は、1955年発行の谷藤正三・奥田教朝共著の教科書にも紹介されており、<sup>13)</sup> 当時道路構造令が正式に政令となるまでの数年間、広く街路計画担当者の実用に供された。

### (3) 1958年道路構造令の問題点

1958年道路構造令は、当時最新の交通工学的知見を取り入れ、道路の区分、車道幅員その他の点で、それ以前の改正案の内容を大幅に修正したものとなっていた。しかしながら、1958年道路構造令の制定以降の自動車交通の急増などの交通状況の著しい変化ならびに道路整備の進展等を受けて、1965年4月より道路構造令改正のための再検討が開始された。再検討にあたって、幅員構成は最大の問題点と認識されており、「車道幅員の決定が自転車との混合交通を前提としているため、2車線道路の幅員についてみれば、5.5M、6.0M、6.5M、7.0M、7.5M、9.0M、11.0Mの7種類の多きに達し、またこのうち9.0Mおよび11.0Mという車道幅員は2車線では広すぎた4車線にはなり得ず、交通運用上不都合な点が多いと同時に交通安全上の大きな問題点を残している」との認識が示された。<sup>14)</sup>

さらに続けて、「本来車道の幅員は緩速車を分離し、車線を構成単位として定めるべきものであろう。現行令では幅員構成を段階的に小さく規定したために車線の概念が不明確となっていたことは否めない。幹線道路の大部分まで混合交通で押し切っている例は諸外国にもあまり見られず、増大する自動車交通に対処し、近代的な道路とするためには緩速車（自転車）を本線上から分離し、車線主義を原則とした幅員決定方法に改めるべきである」<sup>14)</sup> との改正の方向が示された。

### (4) 1970年道路構造令の規定

1970年の道路構造令改正の眼目は2点あり、第一は構造規格体系の総合化であり、第二は交通安全上の配慮（注3）であった。交通安全の面についてみると、「歩行者、自転車等が自動車と同じ車道を通行する事態が多く、いわゆる混合交通を余儀なくされていることが最大原因である」との観点から、幅員構成については①車道の幅員は車線主義により定め、②自転車道および自転車歩行車道を新設し、③市街部道路では原則として停車帯を設けるなどの改正が行われたものである。<sup>15)</sup> この改正に従って緩速車道の規定は姿を消した。

これら改正内容をより詳しく見てみよう。第一に、1970年道路構造令は、車道は車線により構成されるものとし、車線の数は計画交通量と設計基準交通量により定め、車線の幅員は道路の種類および級別により定めるものとした。都市部の一般道路すなわち街路に相当する道路は第4種とされ、第1級から第4級に区分され、車線の幅員は、第4種第1級は3.25M、第2～3級は3.0Mであり、第4級は一車線道路であるので、車道の幅員として4Mを規定していた。この第2・3級の車線幅員は、1933年街路構造令改正案要項の車線幅と同じであったが、第1級はこれより広い

（注3）警察庁の交通統計（1969年版）によれば、1965～69年の間の死亡事故件数のうち、歩行者対車両の事故は35～37%を占め、次いで自転車対車両の事故が12～13%を占めていた。

3.25M（必要がある場合においては、3.50M）とされたのは、従来よりも設計速度を上げた（60KM/h）ことに由来するものである。

第二に、自動車および自転車の交通量が多い道路で、交通安全上自転車の通行を分離する必要がある場合においては、自転車道（幅員2M以上、道路交通法上は車道の部分）を道路の各側に設けるものとした（第10条1項）。また自動車の交通量が多く、かつ歩行者の交通量が少ない道路で、交通安全上自動車および歩行者の通行を分離する必要がある場合においては、自転車歩行者道（幅員2.0M以上）を道路の各側に設けるものとした（第10条2項）。この自転車歩行者道は道路交通法上は歩道として取扱われており、公安委員会の指定した区間については、自転車は道路標識等により歩道の中央から車道寄りの部分を徐行しなければならないと規定されている。さらに、これら構造令第10条の規定には、各々但書きが付せられてあり、「やむを得ない場合はこの限りではない」とされていた。

第三に、第4種（第4級を除く）の道路には自動車の停車により車両の安全かつ円滑な通行が妨げられないようにするため、必要がある場合においては車道の左端寄りに停車帯（幅員2.5M、1.5Mまで縮小可）を設けるものとした（第9条）。注意すべきは、停車帯の定義（第2条）であって「主として（傍点筆者）車両の停車の用に供するために設けられる帯状の車道の部分」と規定されている点である。1970道路構造令の運用マニュアルは、停車帯の運用方法として、本来の停車の他に状況によって様々な運用方法が考えられるとし、「駐車を禁止して、一時的な停車のみに使用する方法は（中略）自転車、二輪車等の緩速車が停車帯を利用できるという利点がある。換言すれば、車道幅員9M、11Mといった広幅員2車線道路とほぼ同じような運用が可能である」<sup>16)</sup>としている。

つまるところ、この改正は交通安全の観点から、車道を従来の高速車道に機能を純化した上で、緩速車道の規定をなくした代わりに、自転車については、自転車道および自転車歩行者道の2つの走行空間を規定したものであった。さらに緩速車道の有していた駐停車機能に対応して停車帯を規定し、運用次第では停車帯も自転車通行が期待できるとした。しかし自転車歩行者道は歩道における新たな混合交通を生じ、歩行者対自転車の交通事故が新たな問題として浮上し、今日に至っているのである。

### （5）道路交通法の制定と改正

少々時期が遡るが、1958年道路構造令の制定から2年を経た1960年に、道路交通取締法は全面改正され、道路交通法が制定された。その内容については他に譲るが、交通安全の面からは、自動車等車両の歩行者に対する保護を徹底したことが特色といえよう。

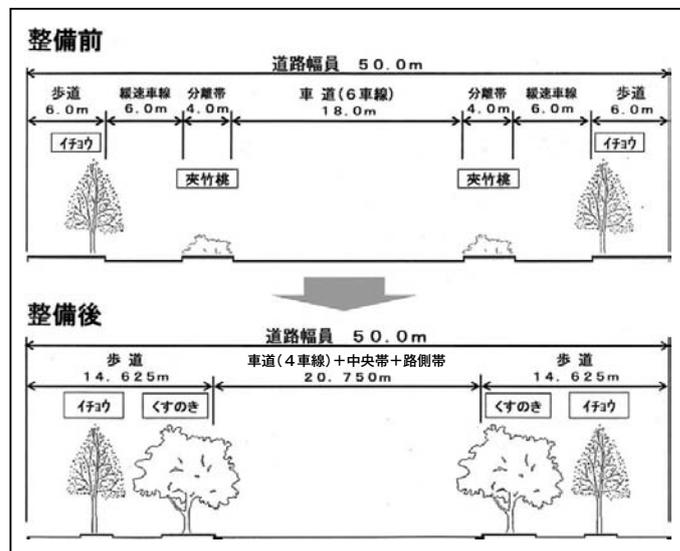
これに続く1970年の道路交通法改正は、自転車通行の安全対策について定め、「都市部道路における自転車と自動車の混合・併走による危険性と事故発生の事前防止のため、苦渋の決断として」<sup>3)</sup> 公安委員会の指定した区間の歩道を自転車通行が可能とした。同時に自転車道を規定し自転車の通行義務を規定した。この改正は1970年道路構造令の内容と対応したものであった。

## 7 戦後の道路整備における緩速車道と自転車道

戦後の街路の計画・整備において緩速車道と自転車道はどのように取扱われたのかを概観してみよう。緩速車道は広幅員街路の整備を標榜した戦災復興土地区画整理事業ならびにこれを受継いだ都市改造土地区画整理事業において実現をみたが、「交通量の増大によって街路容量が不足してきたこと、交差点の交通処理がうまくできないことなどの理由によって、現在はそのほとんどが撤去され<sup>4)</sup>」ている。しかしながら、緩速車道の撤去を促したのは、モータリゼーションの波ばかりではなく、都市環境、都市景観の面から、より広幅員の歩道や植樹帯を望むニーズも大きかった。例えば、姫路市の姫路駅前幹線（大手前通り）はJR姫路駅から北へ延びて国宝姫路城に至る幅員50M延長830Mの広幅員街路で、戦災復興土地区画整理事業により、各々6Mの緩速車線および歩道を含めて図-4の整備前の幅員構成により1955年までに整備されたものであった。その後、図-4の整備後の幅員構成に示すとおり緩速車線を撤去し、豊かな植樹帯を伴う広幅員歩道へと街路事業（シンボルロード整備事業）により改築し、1988年3月に完成をみた。同様の例は宮崎市はじめ多くの戦災復興事業実施都市などで見られる。

自転車道については「自転車道の整備等に関する法律」

図-4 緩速車道を含む広幅員街路の改築  
— 姫路市・姫路駅前幹線の事例 —



も1970年に制定され、整備が進められた。鉄道の廃線敷、河川・水路等の線的に活用し得る空間が存在する場合については事業進捗をみたが、特に市街部においては家屋が密で地価も高く、用地買収方式による自転車道を含む街路の整備は、都市計画決定済みの幅員内で自転車道の幅員を確保し得る場合に限られたと言ってよいであろう。その結果、2008年4月現在、全国で歩行者と非分離の自転車走行空間の延長が77,000kmにも達する一方、歩行者と分離された自転車みの通行空間は約2,900kmにすぎず、大部分は自転車と歩行者が混在する空間となっている。<sup>17)</sup> 今日では自転車は車道の傍らを自動車に気を付けながら走るほか、危険性の高い車道を避けて、歩道上（自転車歩行者道でない一般の歩道上でも）通行することが常態化し、歩道上徐行ルールの不徹底と相まって歩行者対自転車の交通事故が多発している現状にある。一方、停車帯は、運用次第では自転車が利用し得る空間となり得たはずであるが、実際の運用上はパーキング・メーター等の設置により駐車空間として使われたり、その後の整備の過程で、車道または歩道・植樹帯に改変されてしまった。自転車道や自転車レーンなどの、分離された自転車走行空間を設置する試みは現在緒についたばかりであり、(注4) 全体的にみれば自転車は適当な行き場を失っている現状である。

## 8 まとめ — 緩速車道の生と死 —

道路・街路両構造令が制定され、戦後1958年道路構造令に一本化されるまでの40年間と、その後1970年道路構造令が制定される間の合計約50年の間について言えば、車道の幅員構成に関する構造基準は、自転車等緩速車を主体とする混合交通の中で、年を追って抬頭する高速の自動車を緩速車とどのように分離するかが命題であった。当初は自転車を主とする緩速車重点の考え方であったが、段階的に高速車重点に移行し、高速車重点はさらに強まって現在に至るまで続いていることになる。

当初の道路・街路両構造令（1919）には緩速車道の考え方は無かった。ほぼ全ての道路交通は緩速車だったからである。街路構造令改正案要項（1933）において、混合交通の中で増加する高速の自動車を分離するため、高速車道・緩速車道の考え方が対になって生まれた。一方の道路構造令改正案要項（1935）においては、広幅員車道の考え方が維持され、車道の中で高速車が中央寄りを、緩速車がその

左側を通行するルールによって、高速車と緩速車の分離を図った。戦後の1958年道路構造令（街路構造令を一本化）は広幅員車道の考え方を維持したが、必要ある場合その外側に緩速車道を設置する考え方を採った。1958年道路構造令の機能した1960年代末まで緩速車道の規定は40年近く生き続け、震災復興・戦災復興等により実際に築造され供用されたのである。一方、自転車道は当初の街路構造令（1919）に規定されていたが、その後の改正案要項ならびに1958年道路構造令の中にも明文の規定は置かれなかった。緩速車道が自転車交通の受皿として機能したために、独立の車道の存在意義が小さいと考えられた為であろう。

これに対し1970年道路構造令は、勢いを増して激増する自動車交通に対し、広幅員車道および緩速車道の考え方を廃棄した。緩速車道の死と自転車道の復活である。車道は、自転車の通行は許容されてはいても、車道幅員が自動車の通行を前提に規定されていたので、自転車にとっては危険性の高い、走行しにくい空間と化した。代わって、自転車の走行空間としては自転車道および自転車歩行者道（公安委員会の指定したもの）の2種類が規定された。しかしながら、その後の街路整備の進捗をみると、自転車道の整備は極く限られ、今や自転車の通行空間は対車両事故の危険性の高い車道と歩道のわずかな隙間か、歩行者と競合する歩道かである。歩道整備の現状をみれば、自転車と歩行者が分離された歩道の供用延長は極くわずかである上、自転車徐行義務が不徹底であり、狭い歩道上で自転車対歩行者の事故が頻発している現状である。(注5) やはり、自転車は車両なのであって、歩道に車両を通行させること自体が基本的に無理があるのである。

## 9 道路空間の再配分による自転車道整備を

自転車は20世紀初頭から都市内交通の手段として親しまれ利用されてきたが、今日では地球温暖化対策の観点から新たな注目を集めている。21世紀の都市交通手段として自転車を人々に広く利用してもらうには、車両たる自転車を歩行者と競合する形で歩道を通行させる方式から訣別すべきである。そもそも自転車は車両であり、車道を走る原則に立ちかえり、自動車と歩行者から分離された通行空間を用意すべきであり、車道において自転車レーン（自転車専用通行帯）を設けるほか、自動車が多く速度が速い道路においては構造的に分離された自転車道を設けることが必要

(注4) 自転車については、国土交通省・警察庁合同で2008年1月に「自転車通行環境整備モデル地区」が全国98ヶ所で指定され、分離された自転車走行空間を概ね2年間で戦略的に整備する取り組みが始まっている。なお、「分離された自転車走行空間」とは、歩行者や自動車から（構造的または交通規制により）分離された自転車走行空間であり、具体的には、以下が含まれる。

①自転車道（構造的に分離されているもの） ②自転車歩行者道でラインにより分離したもの（歩道内で自転車の通行部分を明示し、交通規制により分離しているもの） ③自転車レーン＝自転車専用通行帯（車道内で自転車の通行部分を明示し、交通規制により分離しているもの）

(注5) 1998年から2008年までの10年間に、全事故件数は0.95倍（803,878から766,147件）に減少しているにも拘らず、自転車対歩行者の事故件数は4.5倍（661から2,942件）に増加している。（警察庁資料）

である。我国は先進国では唯一、歩行者との共用による自転車対策を推進している国である。自転車先進諸国では歩行者との共用も一部例外的に認めてはいるが、原則的には車道部において自動車との共用を推奨しているのである。<sup>18)</sup> 韓国は、我国が長らく行ってきた歩道上の自転車走行空間整備を推進してきたが、既に車道上の整備に大きく舵を切ろうとしている。<sup>19)</sup>

新設する街路において、自転車道・自転車レーンを設置することは可能ではあるが、既定の都市計画決定の総幅員を拡幅する都市計画変更を行うべきか、あるいは現実に行いうかが問題である。実際には、総幅員を変えずに幅員構成を変更することによって設置することが現実的であろう。また、自転車道・自転車レーンはネットワーク化されて始めて本来的な効用を持つのであるから、既存街路をどう改築して、自転車道などの空間を生み出すかは、さらに大きな問題であろう。新設の場合であれ改築の場合であれ、既定の都市計画決定または既供用の道路空間を、自転車道・自転車レーンを生み出すために再配分することが必要である。そ

のためには既供用の幹線道路の一部においては停車帯、路肩または車道の全部または一部を、場合により広幅員歩道・植樹帯の一部も、自転車道・自転車レーンに転換することが必要であろう。フランスなど自転車先進国で自転車空間の整備が急速に進んでいるのは、車道空間の再配分によって自転車レーンあるいはバス・自転車共有レーン等を生み出しているからであり、<sup>20)</sup> 韓国においても車道の1車線を削り自転車道を整備する取り組み<sup>21)</sup> が始まっているのである。

我国が地球温暖化対策に関して自転車の貢献を真に期待するのであれば、自動車交通への対処に邁進してきた従来の姿勢を改め、道路空間の再配分を通じて適当な自転車通行空間を用意することが、地球環境時代にふさわしい都市内道路のあり方であると考えられる。

なお、本稿をまとめるにあたっては、新谷洋二先生にご指導をいただいた外、国土交通省都市・地域整備局の神田昌幸、菊池雅彦、新屋千樹の各氏に資料の収集・検討などに多大の御協力をいただいた。文末ながら記して謝意を表したい。

(以上)

## 参考文献

- 1) 神田昌幸「わが国のLRTに関する施策の変遷と制度の発展経緯」、国際交通安全学会誌IATSS Review, Vol.34, No.2, 2009年8月号, pp.22-30
- 2) 日本土木史編集委員会編「日本土木史(大正元年~昭和15年)」(社)土木学会, 1965年12月, p.382
- 3) 道路交通問題研究会編「道路交通政策史概観」(株)プロコムジャパン, 2002年12月, 論述編pp.12, 14, 27, 48, 52, 96, 117, 440, 資料編p.205
- 4) 日本道路史編纂委員会編「日本道路史」(社)日本道路協会, 1977年10月, pp.341-343, 365-366, 371-373, 390-392, 404-405, 411-412, 419-421
- 5) 尾之内由起夫「10 ㏍年の歩みと明日への課題—道路の構造規格について」、道路, 1957年10月号, (社)日本道路協会, pp.519-522
- 6) 復興事務局「帝都復興事業誌、土木篇、上巻」1931年3月, pp.50-54
- 7) 石川栄耀「新訂・都市計画及び国土計画」1941年10月, 産業図書, pp.330-335
- 8) 大石義郎「道路構造令並同細則改正案解説」土木協会 1936年10月, pp.11~13
- 9) 建設省道路局「ワトキンス調査団 名古屋・神戸高速道路調査報告書」1956年、復刻版(2001年11月) 勁草書房, p.9
- 10) 高野務「道路構造令解説」1960年, pp.18, 42-50, 61-62

- 11) 岸本 進「最新・道路工学と都市計画」全訂新版, 1959年3月, pp.15-19
- 12) 片平信貴「道路工学」土木学会監修、技報堂、1957年再版、別冊附録, pp.1~13
- 13) 谷藤正三・奥田教朝「新制・道路・都市計画」、オーム社、1955年2月, pp.184~186
- 14) 広川楡吉「道路構造令の問題点と改正の方向」道路, 1966年8月号, pp.2~9
- 15) 三谷 浩「道路構造令の改正」、道路1970年11月号, pp.2~11
- 16) 日本道路協会編「道路構造令の解説と運用」丸善、1970年11月, p.127
- 17) 竹林秀基「安全で快適な自転車利用環境の創出について」道路, 2009年10月号, (社)日本道路協会, p.28, 29
- 18) 古倉宗治「自転車利用の促進のためのソフト施策」、ぎょうせい、2006年12月, pp.94-95
- 19) キム・ジョンスク「韓国の自転車政策の動向」土木学会国際セミナー「自転車とまちづくりセミナー ~韓国で進む自転車まちづくり~」、2009年5月
- 20) 屋井鉄雄「自転車走行空間の現状と今後の展開」、Urban Advance, No.49, 2009年5月, p.18
- 21) 古倉宗治「自転車と自動車の共用による安全走行空間の確保の方策」自転車交通の計画とデザイン、2009年7月、(株)地域科学研究会 p3

## 特別企画を終えて

今回の特別企画では、街路構造令と関連する技術基準の歴史的な展開を2回にわたり、矢島理事にご執筆をいただいた。

本稿では、街路構造令改正(案)の存在を含めて、当時の設計思想を知ることができた。例えば、前号(その1)に記載された歩道、植樹帯のように、街路の持つべき都市環境空間機能を重視する設計思想が、今日の都市内道路の空間として貴重な財産になっていることがよくわかる。また、今号(その2)においては、戦前から戦後にかけての交通状況、交通規制、構造基準の3つの視点からアプローチし、当時の道路交通の最大の問題は混合交通の解消であったことを明らかにされている。この混合交通の現在まで残された課題が自転車

であることを考えると、街路構造令と緩速車線の設計思想は、大変に意義深い。

この企画の編集を通して、技術基準の歴史的経緯を調べる作業の膨大さ、困難さを痛感した。当時の背景や運用等について、おおよその想定はできても、それを実証することは難しい。矢島理事におかれては、当時の資料を丹念に調べ探しだし、必要であれば自ら国会図書館まで足を運び内容を確認していただいた。ご多忙にもかかわらず、このような大変な作業をしていただき、本稿をご執筆いただいた矢島理事に感謝を申し上げたい。

街路交通施設課長 松井 直人

● ニュース ●

LRT等の利用促進に資するシステムについて

—— 速達性・定時性・利便性の向上に向けた取組み ——

国土交通省 都市・地域整備局 街路交通施設課

国土交通省では、環境負荷の軽減や渋滞の緩和等を考慮し、道路交通を適正化するために、自動車から路面電車への利用転換を図ることを目的として、学識経験者、警察庁や軌道事業者等と連携を図り、他の公共交通機関と比較してシステム化が遅れている路面電車に関して速達性・定時性・利便性等を向上させるシステムの検討・開発と、その効果を計測する実証実験を平成18年度から実施しています。

これまで開発したシステムについて、以下にその概要を示します。

- **電車の情報提供システム**：電車の属性（行き先、車両種別）や到着時間、混雑具合、次発電車情報を提供（図-1）。
- **接続バスとの乗継円滑化を図るシステム**：バス停に電車接近表示器を設置し、バスが電車の到着に併せて出発時刻を調整（図-2）。
- **電車内における乗継情報提供システム**：車内に液晶モニターを設置し、主要電停までの到着予想時刻とJR（新幹線・在来線）・空港リムジンバスの出発時刻等を表示（図-3）。

● **P&R乗継円滑化システム**：ICカードを活用したP&R駐車場の料金決済、公共交通機関の運賃割引を行う乗継円滑化システム（図-4）。

● **路面電車優先走行支援システム**：バス等の道路交通において、既に実用化されているPTPSについて、路面電車への適用を図ったシステム（図-5）。

実証実験の結果、電車の情報提供システムは、アンケート調査により、“意識や行動が変わった”との回答が75%（N=377）得られたほか、優先走行支援システムでは、信号停車回数が減るとともに、1箇所当たりの平均信号待ち時間が約6秒短縮するなどの効果がありました。

現在、国土交通省では、上記システムも含め、路面電車の速達性・定時性・利便性を向上させる有効なシステム等を広く普及させるべく、地方公共団体や軌道事業者を活用していただけるよう体系的な整理を行っているところであり、今後とも路面電車の利用促進に向けて積極的に取組んでいく所存です。

（※）システム導入に対する支援メニュー：

- LRT等公共交通利用促進支援事業費補助（補助率2/3、軌道事業者への直接補助）
- 都市交通システム整備事業（補助率1/3、軌道事業者へ間接補助可）



図-1 電車の情報提供システム



図-3 電車内における乗継情報提供システム



図-2 接続バスとの乗継円滑化を図るシステム



図-4 P&R乗継円滑化システム



図-5 路面電車優先走行支援システム