

# 都市と交通

Vol.1 No.2 2002

---

|                   |                               |    |
|-------------------|-------------------------------|----|
| Fundamentals      | 街路事業における交通連携の推進               |    |
| 1.                | 連続立体交差事業                      | 1  |
| 2.                | 交通結節点整備                       | 3  |
| Series “まちづくりと街路” |                               |    |
|                   | 都市計画道路環状通(北大構内)整備事業           | 5  |
| News              |                               |    |
|                   | 「第14回 全国街路事業コンクール」の結果について     | 8  |
| Topics            |                               |    |
|                   | 市街地整備研究会第二次中間とりまとめについて        | 11 |
|                   | 「都市計画による駅前広場の造成に関する申し合わせ」について | 13 |
| Information       |                               |    |
|                   | 「歴みち事業」20周年記念シンポジウム           | 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

都市計画道路環状通(北大構内)整備事業 - 札幌市・本文P.5-7参照



# 1 連続立体交差事業

国土交通省 都市・地域整備局街路課

## 1. はじめに

道路と鉄道は、都市を支える交通基盤として大きな役割を担っている。しかし、交通量の著しい増加に伴い、まさに、数多く存在する踏切は、渋滞や事故の発生原因となっているほか、鉄道線路が市街地を分断することによって線路両側の市街地の一体的な市街地形成が阻害されている場合が数多く見られるなど、数多く問題が生じている。

連続立体交差事業は、鉄道と都市それぞれの事業者が連携し推進される事業であり、都市にとって広範囲かつ多様な効果があり、大きな期待が寄せられている。

本稿では、このような背景を踏まえ、連続立体交差事業について紹介することとしたい。

## 2. 事業の目的

連続立体交差事業は、都市を分断している鉄道を立体交差化することにより、多数の踏切を一挙に除去する事業であり、以下のような効果がある。

連続立体交差事業により、多くの踏切を一度に除去することにより、自動車や人の流れが円滑化されると同時に、踏切事故によるさまざまな弊害を解消する。

鉄道による市街地分断を解消し、まちを一体化させると同時に、土地区画整理事業等を一体的に整備することにより駅周辺の土地の高度利用を促進する。また、高架下に新たに整備された空間には公共施設等が整備され地域住民の利便性の向上にも役立つ。

連続立体交差事業にあわせ、駅施設や鉄道施設の増強などを実施することで、鉄道施設利用者の安全性や利便性が向上する。

上記のとおり、鉄道や道路などの交通施設の利便性向上のみならず、まちづくりの推進にも効果がある。

## 3. 事業制度の概要

連続立体交差事業は、「都市における道路と鉄道の連続立体交差化に関する協定」および「同細目協定（昭和44年に建設省と運輸省の間で締結、平成4年改正）に基づき、都市計画事業として実施している。

同協定においては、費用負担を、高架施設費について、鉄道側を約一割、残りを都市側が負担することとしており、鉄道側、都市側の両方で費用負担する制度となっている。また、同事業は都市計画において都市計画施設として位置づけられており、都市負担分の一部に道路特定財源が当てられている。

事業前



事業後



図-1 踏切除去による渋滞解消（西武池袋線笹目通り付近）

事業前



事業後



図-2 連続立体交差事業に併せ駅周辺の再開発を行った事例（京王電鉄京王線 府中駅付近）

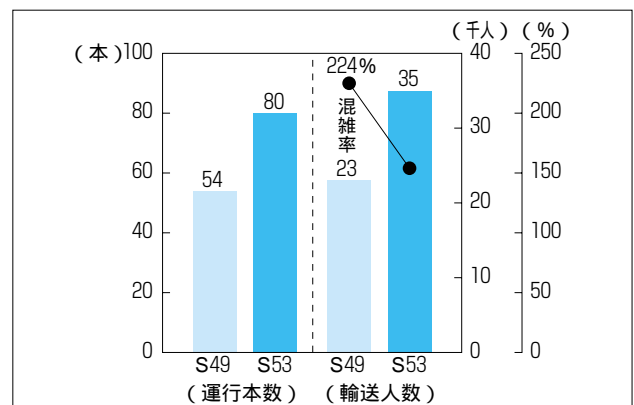


図-3 鉄道施設の改良による利便性の向上（京王線笹塚駅付近の複々線化）



#### 4. 連続立体交差事業における取り組み

連続立体交差事業はまちづくりに対して多大な影響を与え、まちづくりを推進する上での良い意味でのターニングポイントであるといえる。そのため、連続立体交差事業を実施する際には、より効果的に、周辺市街地整備を進めていく必要がある。

また、連続立体交差事業は、一般的に事業化より事業完了まで十数年と非常に長い時間を要する。しかしながら、その整備効果は非常に大きく効果の早期発現が期待されているところである。

ここでは、上記2点に対する取り組みについて述べる。

##### (1) 効率的な周辺市街地整備にむけて

連続立体交差事業は、踏切除却や市街地分断解消のみならず、周辺のまちづくりに与える影響が大きいことから、連続立体交差にあわせ周辺市街地において一体的に実施する必要がある街路事業、土地区画整理事業、および市街地再開発事業について、総合的に実施する「連続立体交差事業関連公共施設整備事業」が平成14年度より創設された。

現在、連続立体交差事業が行われている地区のうち24地区において、連続立体交差関連公共施設整備事業が行われており、今後、連続立体交差事業のまちづくりに与える効果をより効果的とすることが期待されている。

##### (2) 効果の早期発現にむけて

効果の早期発現を図るために、平成13年度に「鉄道事業者による立替制度および道路開発資金の貸付制度」が創設された。

連続立体交差事業はピーク時の事業費が非常に高く、事業主体である地方自治体の財政負担が非常に大きくなる場合がある。「鉄道事業者による立替制度および道路開発資金の貸付制度」はこのような場合でも事業の進捗を遅らせないために、ピーク時の事業費の一部を鉄道事業者が立替、さらに、立替分に対し、国が低利子融資を行う制度である。

#### 5. おわりに

連続立体交差事業は踏切除却や市街地分断の解消による鉄道や道路などの交通施設の利便性向上のみならず、まちづくりにも多大な効果がある。

都市部の再構築を進めていく上で、鉄道空間は極めて魅力的かつ貴重な空間であり、連続立体交差事業の実施に併せ、その周辺空間の活用を一体的に考えていくことが重要である。

駅部においては、そのポテンシャルを活かした交通結節機能の強化やまちの玄関口としての顔づくりが求められており、鉄道事業者に対しても、旅客輸送という公益事業者の役割のみならず、「まちづくり」の一翼を担うべき責任の再認識が求められている。このため鉄道事業者とも連携し、「まちづくり」の中核として駅を中心として都市の再構築を進めていきたいと考えている。

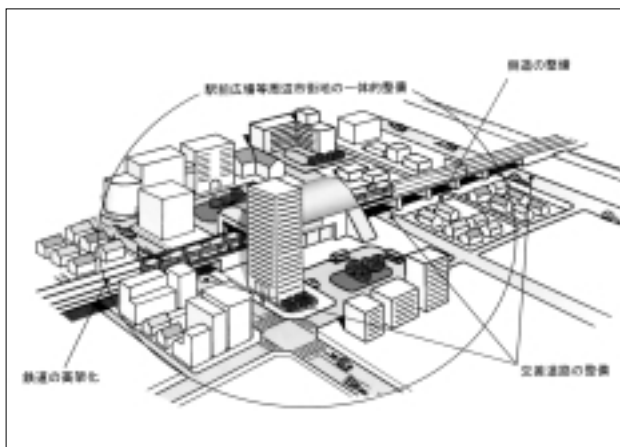


図-4 連続立体交差事業および連続立体交差関連公共施設整備事業イメージ図

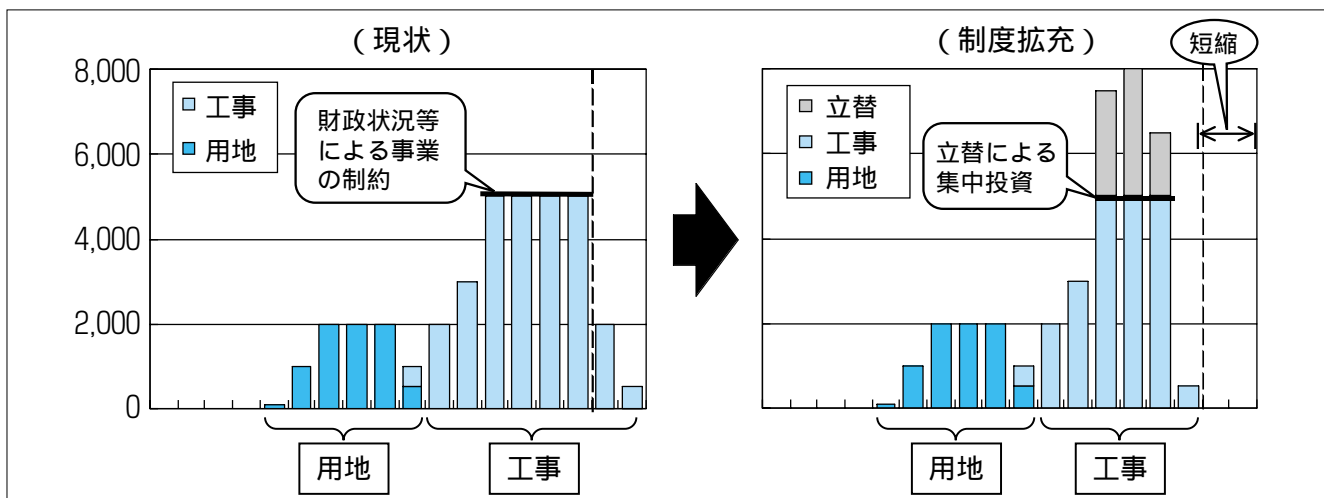


図-5 「鉄道事業者による立替制度および道路開発資金の貸付制度」

## 2 交通結節点整備

国土交通省 都市・地域整備局街路課

### 1. はじめに

交通結節点とは、異なる複数の交通手段をつなぐ施設であり、駅をはじめ空港、港湾、バスターミナルなどがある。近年においては、都市化が進展し、都市構造のなかで、交通結節点に求められる機能も多様化しつつある。

本稿においては、さまざまある交通結節点の中でも、都市の形成の大きな影響を及ぼす駅と駅前広場について述べる。

### 2. 駅前広場の役割

駅前広場の機能は多岐にわたるが、その主なものは、交通結節機能、空間機能、都市拠点形成機能の3つが考えられる。

交通結節機能は、各種交通機関の相互連結を図るための機能であり、大量輸送機関としての鉄道交通と、輸送単位の比較的小さい輸送機関である道路交通との乗り継ぎ・乗り換えを円滑、効率的に処理する機能である。

空間機能は、交通結節点が「まちの玄関」や、場合によってはその都市の「シンボル空間」として、修景、景観、環境などに果たす役割を意味する。駅は鉄道を利用して都市を訪れる旅行者が最初にその都市に対するイメージを形づくる場であり、駅前広場やその周辺の整備にあたっては、「都市の顔」として、美観やまちの個性に対し配慮することも必要である。

第3の機能としてあげた都市拠点形成機能とは駅前広場が町づくりの中で果たす役割を示すものである。国内のほとんどの都市において、交通機関の発達とともに駅や自動車ターミナルを中心に市街地が形成されてきた歴史からもわかるように、駅前広場はまちづくりの核として、諸機能の集積や人々をあつめる重要な役割を果たしていると考えられる。

### 3. 駅前広場の現状と課題

大都市の駅前広場の現状を整理すると、主に、大都市ターミナル駅、大都市郊外駅、地下鉄駅の3つに大別でき、これにより、駅前広場の整備状況は大きく異なっている。

街路課が平成13年6月に行った駅前広場全国調査によれば、東京駅、大阪駅のような大都市ターミナル駅(3大都市圏・政令市で乗降客数30万人以上/日以上)におい

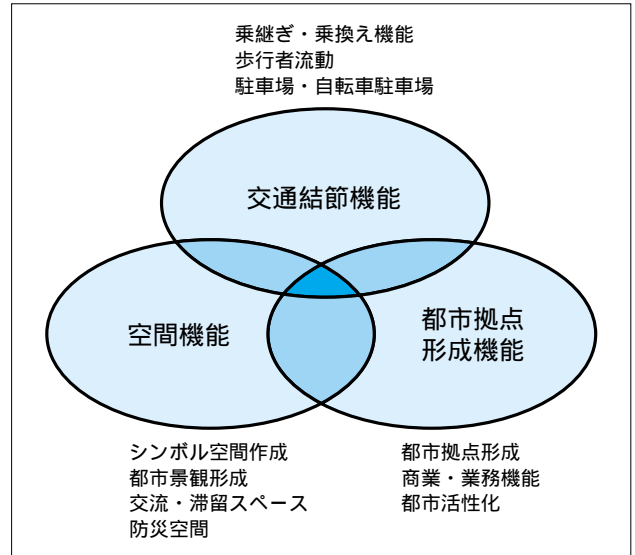


図-1 駅前広場の機能



図-2 大都市周辺駅における自転車放置の状況

ては、76%が駅広を有しており、駅前広場が駅の両側に整備されていることが多いことが明らかになった。ただし、近年駅への商業施設の集積が進むなど駅前広場の利用形態に変化が生じており、整備済み面積であっても狭小となりつつあるという課題がある。

大都市郊外駅(ここでは3大都市圏、政令市で乗降客30万人/日と定義する)には駅前広場のない駅が多く、整備率は56%にとどまっている。大都市周辺部は駅前広場等公共空間が十分に整備されないまま都市化が進展し、その結果狭小な駅前広場にバス、自動車、自転車が輻輳し、歩行者にとって危険な空間となっている駅前広場が数多く見られるなどの問題が生じている。

地下鉄駅は、路線はもとよりコンコース、改札口とも地下に存在し、地上には出入口のみ存在することになるが、これ



図-3(1) 駅前広場整備事例(愛知県豊橋駅、整備前)



図-3(2) 駅前広場整備事例(愛知県豊橋駅、整備後)

らの駅の駅前広場整備率は15%である。本来ならば端末交通手段と円滑な乗り継ぎ確保のため、バスターミナルや駐車場、駐輪場を設けるべきであるが、地下鉄駅は主に公道直下に設けられること、既成市街地内における用地の確保が困難なことなどから、その整備はあまり進んでいない。しかし、地下鉄駅についても交通結成機能の重要性は変わらないことから、地下鉄駅の駅前広場の整備は重要な課題である。

さらに大都市圏の駅に共通する課題としては、放置自転車問題とバリアフリー化問題がある。

放置自転車については、自転車駐車が未整備であったり、整備されていても立地条件が悪い等で、駅前広場には自転車が放置されることが多く、交通安全、都市環境の面などから問題となっている。近年は自転車駐車の整備により放置自転車数は徐々に減少しているが、駅周辺には平成11年度で約56万台の放置自転車が存在し(総務庁調べ)今後とも自転車駐車対策の一層の推進が必要な状況である。

バリアフリーについては、平成12年11月にいわゆる交通バリアフリー法が施行され、駅など公共交通機関の交通施設から官公庁施設、病院等公共施設に至る経路を中心にバリアフリー基本構想づくりが進められているところであるが、これまでのバリアフリー施設整備は都市側、鉄道側のいずれかが未整備であるなど、その効果に疑問がある場合も見受けられた。今後、駅前広場等のバリアフリー化を進めるため、鉄道駅ラチ内の整備とあわせ一体的に行われることが望ましい。

#### 4. 整備手法

駅前広場がさまざまな機能を有していることはこれまでも述べたが、そもそも駅前広場は都市の重要な施設であることから、都市計画において都市施設と位置づけ、都市側費用負担分については道路の一部として整備を行っている。

##### (1) 交通結節点改善事業(道路整備特別会計)

鉄道駅や路面電車などの軌道駅、バスターミナルなどにおいて円滑な乗り継ぎや乗り換えを効率的に確保するため、道路敷地外を含めた連続的な空間の整備を実施する事業で、駅前広場、バス交通広場をはじめ、密接に関連するアク

セス道路、自由通路、ペDESTリアンデッキ、歩道、自転車駐車場、パークアンドライド駐車場の整備等が可能である。

##### (2) 都市再生交通拠点整備事業(一般会計)

自由通路、地下街、駐車場等公共的空間を総合的に整備し、交通処理の円滑化、公共交通機関の利便性の向上、高齢者を含む歩行者の移動の快適性を向上させ、都市交通の再編を図るとともに、都市交通の結節拠点として、都市施設や土地利用の再編による都市再生を推進する事業であり、事業主体として都道府県、市町村のほか、第3セクターや民間事業者も間接補助という形で助成を受けることができる。

本事業では、歩行者通路、人口地盤等の公共的空間、駐車場・荷捌き駐車場、自転車駐車場、バリアフリー交通施設等の整備が可能のほか、これらに併せて実施される都市情報提供システムの整備、公共交通機関の利用促進施設(交通施設などの情報板、シェルターなど)等の整備が可能である。

#### 5. おわりに

これまでの駅前広場は、駅の規模により多少の面積の大小はあるものの、どの駅もバス停とタクシー乗り場、タクシープールと自家用車対応スペースを備えた、いわゆる「フルセット」の画一的スタイルで整備されてきた。

しかし大都市郊外駅などには利用者のアクセス手段の大半が徒歩もしくは自転車で、バスやタクシーが発着する大きな駅前広場は必ずしも必要としない場合もある。また、大規模な駅前広場用地やアクセス道路用地の確保が困難なことから整備が進まない事例もある。このような箇所は「フルセット」駅前広場ではなく、複数の駅および駅前広場でその役割を調整しながら必要な機能を選択し配置する、地域のニーズや実情にあった駅前広場の整備が求められてもよいはずである。

そこでこれからは、「フルセット型」駅前広場のほか「駅前広場は平面的に必要な機能を一箇所にまとめて確保すること」を前提とせず、例えばタクシープールを隔置する分散型駅前広場や歩行者・自転車専用型駅前広場、立体都市計画制度を活用した建築物一体型の交通広場など、地域のニーズや実情に応じた多様な駅前広場整備を行い、引き続き駅及び駅周辺の環境改善を重点的に進めていきたい。



## 都市計画道路環状通（北大構内）整備事業

札幌市建設局土木部街路課 特定街路担当課長 塩寺健治

## 1. 札幌市の道づくり

札幌市のみちづくりが、大きく進展したのは、札幌圏での骨格的道路網である「1バイパス1環状5放射」(図-1)が昭和43年に札幌市長期総合計画で位置づけられ、これに基づく都市計画道路整備が、その後の五年計画で、強力に推進されたことによる。

この道路網も昭和63年の「2バイパス2環状13放射」(図-2)を経て、現在では「2連携1環状1バイパス11放射」として見直され、この考えに基づく道路整備が進められている。

この結果、都市計画道路の整備状況は、以下のとおりとなっており、中でも「2連携1環状1バイパス11放射」の各道路は、重点的に整備が進められ、平成13年末現在で、

総延長L = 173.51km

改良率 = 94%

舗装率 = 85%

となっている。

|                                 | 延長(km) | 改良率(%) | 舗装率(%) |
|---------------------------------|--------|--------|--------|
| 全路線                             | 850.90 | 86%    | 82%    |
| うち<br>2連携1環状<br>1バイパス<br>11放射道路 | 173.51 | 94%    | 85%    |

都市計画道路の整備状況

(H13年度末)



図-1



図-2

## 2. 環状通の概要

前述した「2連携1環状1バイパス11放射」道路網の1路線である環状通は、札幌市の都心部を半径約3kmで1周する環状を成す道路であり、延長22.65km・幅員36m・6車線の都市計画道路である。

都心部の渋滞対策としてのバイパス機能や災害時の緊急輸送路としての位置づけをもち、現在は日2万~5万台の交通量を持つ大動脈であり、放射状に伸びる幹線道路はすべて、この環状通に接続がなされている。

昭和11年に最初の都市計画決定がなされた環状通は、昭和40年に総合的な計画変更を経て、昭和42年の美園・白石中央地区をスタートとして、順次整備が進められた。

平成8年までの30年間で、全体延長の95% 21.6kmで供用がなされ、残る1.1km区間の早期整備が望まれていた。

## 3. 環状通の整備計画

未整備区間となっていた1.1kmは、北海道大学の広大な

敷地の中に、都市計画決定されたものである。

この北海道大学は、札幌市の都心部から2kmほどの北部に位置し、緑あふれた176万㎡のキャンパスを有し、明治9年の「札幌農学校」を前身に120年以上の歴史を持つ大学である。

キャンパス内には、学校施設のほか、付属病院や多岐にわたる研究施設が点在し、緑のなかの静かな空間として、多くの学生や研究者が往来している。

緑あふれる敷地内には、観光でも有名なポプラ並木や重要文化財にもなっている開拓当時の建物(モデルパーン)などがあり、観光客はもとより、市民の憩いの場としても親しまれている。

このキャンパス内を東西に横断する都市計画道路「環状通」の整備計画にあたり、緑豊かなキャンパスへの影響や、環境負荷への対策など、様々な検討を昭和54年から北海道大学と積み重ね、最終的にトンネル案での整備が確認され、

平成8年度に平面式から地下式への都市計画変更を行い平成9年からの事業着手に至った。

この地下式の道路が決定されたことに伴い、トンネル名は、その昔北海道大学構内に多く自生し、今も「エルムの森」として、豊かな緑を与えてくれている榆の木(エルム)にちなみ「環状通エルムトンネル」と名づけられた。

また、当地域には埋蔵文化財が広範囲にわたって発見されていることから、これらの遺産を調査・発掘しながらの施工方法があわせて検討された。



図-3 大学写真

## 4. 事業計画の概要

この環状通の整備は、  
 人のための道・車のための道  
 交通渋滞の緩和  
 環境にやさしい  
 歴史をまもる

の4本柱を目標に計画された。

事業の概要を下記に示す。

|      |  |
|------|--|
| 路線名  | 都市計画道路<br>3-2-10環状通                                |
| 施設名  | 環状通エルムトンネル   |
| 位置   | 札幌市北区  |
| 整備年次 | 平成9年～平成14年   |
| 延長幅員 | L = 1,070m W = 31 ~ 48m                            |
| 設備   | 換気所(地下4階・地上1階)<br>換気設備・防災設備・監視設備<br>照明設備・排水設備・通信設備 |
| 総事業費 | 約200億円(工事費170億円、用地費30億円)                           |

本整備においては、隣接する幹線道路の渋滞の軽減を目指し、将来交通量42,300台の処理を可能にするとともに、車道を地下式にすることにより、地上部の空間を有効利用し、自転車・歩行者と車両を分離した安全な歩行空間を整備することとした。

トンネル本体は幅約31m、高さ8mの3連ボックス構造で、中央のボックスは排気ダクトとして利用し、この両側のボックスには、それぞれ3車線の車両通行帯と点検路を設けている。

施工方法は、土被り3m程度と浅いため開削工法を採用し、ボックス部を6つの工区に分けて施工を実施している。

また、北海道大学及びその周辺の環境に配慮し、排風機で排気ガスを換気所の上空へ吹き飛ばす設備や、騒音対策として低騒音舗装・防音壁・吸音板、災害時の設備など、様々な設備を配備している。



図-4 換気所

### (1)排気設備

大気汚染を考慮し、将来一日交通量42,300台の排気をトンネル坑口から外部へ出さない様なシステムを整備している。

システムの概要は、

トンネル内のジェットファン(上下線各3基)を風向風速計と連動して、経済的・効率的に自動運転し、排気を排気ダクトへ集める。

外部に排気が出る前に排気ダクトから、内径3,350mmの排風機4台で吸い込み、除塵機と消音機を通して希釈拡散し、上空へ放出する。

排風機の運転についても、Co検出器・煤煙透過率計などから出力の制御を自動的に行い、経済的な運転を行っている。

### (2)騒音対策

騒音対策として、坑口部の表層に低騒音舗装を施工し、タイヤの回転音を吸収するとともに、アプローチ部(開口部)の側壁に吸音版および側壁の天端に防音壁を設置し、周辺への騒音の広がりに対応している。



図-5 吸音板

### (3)災害対策

自然災害や事故時の対策として、トンネル中央部の上下線それぞれに、非常停車帯を設置している。このエルムトンネルは、歩行者と車両を分離していることから、トンネル内に歩道が整備されていない。

このため、非常時や災害時の車両利用者の避難経路を確保するため、この非常停車帯に非常口を設け、トンネルの下をくぐる形で、避難通路を整備し、換気所の階段を利用して外部へ脱出できる構造になっている。

また、災害時などの危機管理として、ITVカメラを13基設置し、緊急時の迅速な対応ができるよう、現地の映像を、トンネルを管理している土木センター、および消防局の集中管理室に接続している。

#### (4) 冬季対策

本市における道路諸問題の一つとして、路面の凍結がある。特にスタッドレスタイヤへの移行後、「ツルツル路面」や「ブラックアイスバーン」による冬季すべり事故が問題となっている。

また、ドライバーの運転時の心理的負荷もあることから、スロープ部においてはロードヒーティングを整備し、冬季事故の防止と運転負荷の軽減を目指した対策を行っている。

#### (5) 歩行環境

地上部の歩行者空間においては、北海道大学の自然環境に恵まれた区域を通ることから、車両と分離した歩行者自転車道を整備し、安全で快適な歩行空間が創出されている。

基本断面は、総幅員5mのうち、3mを歩行者が歩きやすいウッドチップ舗装を採用し、キャンパス内をジョギングする人の、足への負担を軽減する柔らかい材質で整備している。

また、残る2mについては水はけの良い透水性の樹脂舗装を施し、景観に配慮したカラーリングを採用している。



図-6 遊歩道の写真

### 5. 整備後の効果

平成13年7月の供用開始以来、環状通エルムトンネルの

利用台数は順調に増加しており、平成14年7月までの1年間で1日当たり36,000台あまりとなっており、隣接する主要幹線については、数千台規模での交通量の転換が図られ、渋滞対策としても十分に効果を発揮している。

|             | 交通量     | 増加量・率        |
|-------------|---------|--------------|
| H13,7 / 日平均 | 31,365台 |              |
| H14,7 / 日平均 | 36,416台 | 5,051増 16.1% |

交通量の推移

### 6. おわりに

環状通は、昭和11年に都市計画決定されて以来、半世紀の歳月をかけて順次整備を行い、環状通エルムトンネルの完成とともに、一つの輪としてつながった。

従来からの道路整備の目的である円滑な交通対策をめざす事業に加えて、教育と研究の場という特殊な沿道環境であることから、計画段階や施工中も、大気や騒音などの環境対策に十分配慮した事業であり、これからの道路整備の方向性を示した事例といえる。

また現在、地上部の遊歩道は、学生や周辺住民の憩いの場、自然とふれあえる遊歩道として定着しており、市民が親しめる道路として、今後の参考になればと考えている。



図-7 全景写真

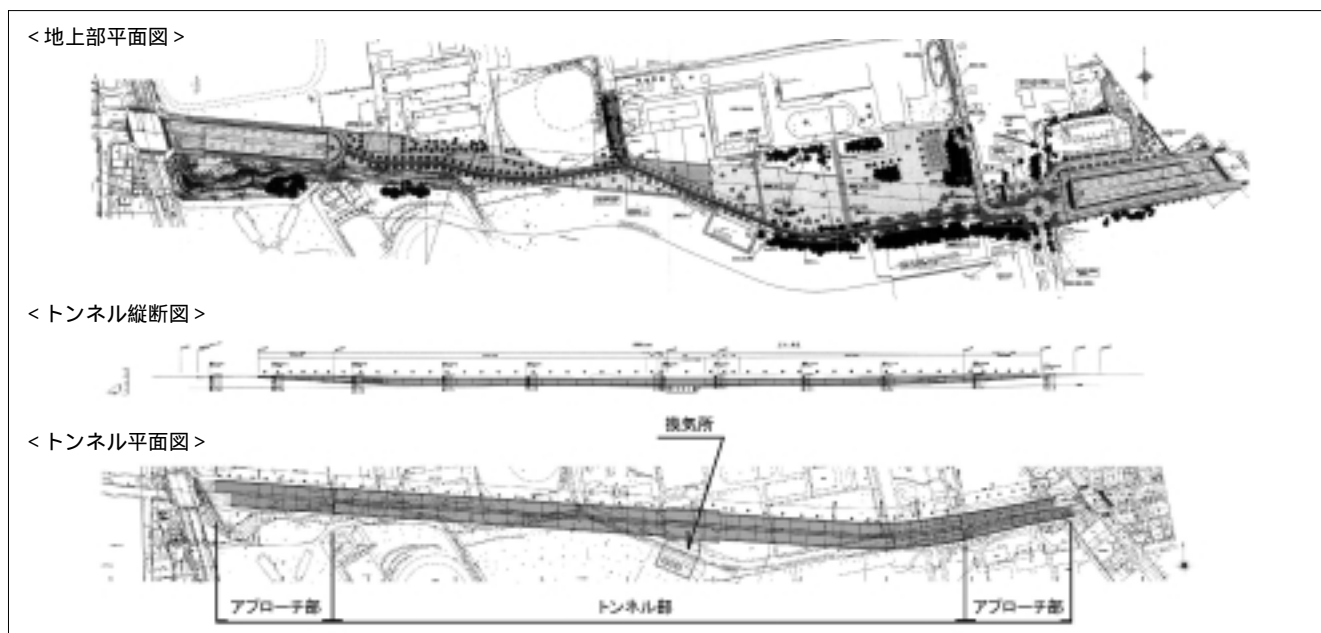


図-8、9



## 「第14回 全国街路事業コンクール」の結果について

国土交通省では、都市環境の整備及び国民生活の向上を図るため、都市部における街路の整備事業を通じて、全国的に潤いのあるまちづくり、個性的なまちづくりを推進しています。

このような街路事業をより一層推進するとともに、併せて国民一般の理解と協力が得られるよう、平成元年度から「全国街路事業促進協議会」の主催により「全国街路事業コンクール」を実施しております。

このコンクールでは、幅広い分野から優良な事業を選定するため、整備効果の高い幹線街路等、街路整備の推進に貢献したもの、優れた計画に基づき街路整備の推進に貢献したもの、技術の向上に貢献したことにより街路整備を推進したもの、住民の参加協力により街路整備の推進に貢献したものの

という4つの基本テーマが設定され、このテーマに沿った事業のうち、平成13年度中に完成した事業がコンクールの対象となっております。

今回は、第14回目であり、全国の都道府県等から推薦された31件の事業について、審査委員会(委員長 新谷洋二 東京大学名誉教授)による第1次(平成14年4月17日)及び第2次(平成14年5月16日)の厳正なる審査を行った結果、10事業入賞が内定され、平成14年6月13日の午前に開催された全国街路事業促進協議会役員会において、内定のとおり表彰事業が決定されました。

なお、表彰式は、平成14年6月13日(午後1時30分より)に砂防会館で開催された全国街路事業促進協議会第38回通常総会において行われました。

### 国土交通大臣賞

表彰事業名：都市計画道路 環状通(北大構内)整備事業  
表彰対象者：札幌市 建設局 土木部 街路課  
都 市 名：札幌市 事業主体：札幌市  
事業概要

環状通は、市街地における自動車交通の分散導入と交通混雑の緩和、さらに災害時の緊急輸送路の確保を図るため整備したものである。本事業は北海道大学のキャンパスを横断していることから、キャンパスの一体化を図り、良好な教育・研究環境を確保するため、車道を地下化し地上部から車輛を排除するとともに、トンネル内の排気ガス対策として集中換気方式を導入した。また、地上部は歩行者が自然と触れ合える遊歩道として整備し、安全で快適な空間を創出している。

延長：1,070m 幅員：約31～48m 事業費：約200億円

### 表彰理由

環状通の全線が開通したことにより、市街地における通過交通の迂回機能が強化され、中心部の円滑な交通が図られ周辺地域の交通混雑が緩和されたこと。また、北海道大学と検討委員会を設け騒音・振動等が及ぼす影響や道路線形、大気汚染等の課題について17年間にもおよぶ調査検討を重ねた結果、キャンパスの一体化と良好な教育・研究環境が確保されたことが高く評価された。



### 全国街路事業促進協議会会長賞

表彰事業名：新座駅南口 地下自転車駐車場整備事業  
表彰対象者：埼玉県 新座市  
都 市 名：新座市 事業主体：新座市  
事業概要

本事業は、新座駅周辺の公共自転車駐車場の不足を解消するため、駅前広場の地下に恒久的な自転車駐車場を整備したものである。一時利用の管理方式については機械管理方式を採用し、管理業務の負担を軽減している。出入口は、あらゆる方向からの利用を考慮し3ヶ所設け、自転車搬送用コンベアを装備しており、また、大部分の利用が駅利用者であることから駅改札に一番近い位置に歩行者専用階段を設けている。

延床面積：3,918m<sup>2</sup> 収用台数：3,894台(地下一層式) 全体事業費：約15億円

### 表彰理由

駅利用者等の通行を妨げ、災害時の危険性や景観上大きな問題となっている放置自転車の解消対策として、区画整理事業で生み出された駅前広場の地下空間を有効利用した恒久的な大規模自転車駐車場を整備により、交通の円滑化や都市の景観形成に著しい効果を持っていること。また、雨天時の自転車利用者のために雨具収納用ロッカーを設置するなどの利便性に優れている点が高く評価された。



## 全国街路事業促進協議会会長賞

表彰事業名：都市計画道路 小立野鈴見線 街路事業

表彰対象者：石川県 金沢土木事務所

都市名：金沢市 事業主体：石川県

### 事業概要

小立野鈴見線は、金沢市街地の通過交通を分散排除し、市街地中心部の交通混雑の緩和を図るための中環状道路として位置づけられている。本事業の主な構造物としては、小立野トンネル(L=233m)と天神高架橋(L=197m)があり、高架橋部は周辺環境に配慮した防音壁を設置、トンネル部は換気対策および自然光を取り入れるためスリット構造を採用している。さらに、地上部の利用面積を広く取ることにより多機能空間を創出し景観にも配慮している。

延長：811m 幅員：20m 事業費：約88億円

### 表彰理由

近接する金沢大学や金沢美術大学側からの環境・景観に配慮した街路整備という要望に対し、度重なる検討・調整を行ない、大学と一体となった景観に配慮した整備がされたこと。また、本事業の完成により、安全で快適な通行を確保するとともに、走行時間の短縮や周辺交差点の渋滞緩和が図られただけでなく、路線バスが運行を始める等、地域の活性化や街づくりにも大きく寄与した点が高く評価された。



## 優秀賞

表彰事業名：江原駅東地区 沿道区画整理型街路事業

表彰対象者：兵庫県 但馬県民局 豊岡土木事務所

兵庫県 日高町 建設課

都市名：日高町 事業主体：兵庫県、日高町

### 事業概要

本事業は、JR山陰本線により東西に分断された中心市街地の一体的整備の一環として、江原駅東地区の市街地整備を行ったものである。区画整理手法により、駅前広場・幹線街路整備に合わせ、生活道路・ポケットパークの整備やターミナル機能の強化を行うとともに、沿道建物の外観の統一、電線の地中化など官民共同で、中心市街地の魅力ある空間の創出を図った。

事業区域：1.0ha

駅前線(延長74m、幅員18m) 駅前広場(2,175m<sup>2</sup>)

電線共同溝(延長320m) 無散水消雪設備(495m<sup>2</sup>)

事業費：約28.6億円

### 表彰理由

日高町で初めての沿道区画整理型街路事業を進めるにあたり、地元住民の理解を求めるための努力を徹底し、さらに、地元住民で組織する街づくり委員会において、住民自ら街並みの検討、景観形成基準の作成を行い、良好な景観の確保に努めるなど、計画段階からの住民参加型公共事業の取り組みの成功事例として高く評価された。



## 優秀賞

表彰事業名：都市計画道路 元町東1号線・2号線 整備事業

表彰対象者：神戸市 都市計画局

都市名：神戸市 事業主体：神戸市

### 事業概要

神戸市では阪神・淡路大震災の教訓を踏まえ、市街地中心部における歩行者の安全性を確保し、さらに魅力ある街づくりを進めるため、地下・地上・デッキの各層レベルにおける歩行者ネットワークの強化を進めている。

当該地下道整備はその一翼を担うものであり、整備に際しては地下鉄・地下駐車場との一体整備など経費の削減にも努めている。

延長：466m 幅員：6m 事業費：約17億円

### 表彰理由

地下・地上・デッキレベルの鉄道駅に対応して、歩行者動線をネットワーク構築する3層ネットワークは全国初の事例であり、市営地下鉄の整備に併せた本事業は極めて相乗効果の高い事業であること。震災の教訓を踏まえ、歩車道の立体分離による安全性の確保、駅及び周辺商業施設や地下街などの回遊性の強化による賑わいの創出、避難経路の確保など投資効果の高い点が評価された。



## 特別賞

表彰事業名：都市計画道路 中央線(蛇の崎橋)緊急街路整備事業

表彰対象者：秋田県 平鹿建設事務所

都市名：横手市 事業主体：秋田県

### 事業概要

蛇の崎橋は、城下町として形成された市街地を、緩やかに蛇行して流れる横手川に分断された南北地区を結ぶ橋として、交通上重要な橋である。

また、当該橋では伝統行事の送り盆祭りを行うなど、古くから横手市のシンボリック存在となっている。

このため、橋の色彩、高欄、照明灯のデザイン、伝統行事をあしらった親柱等、周辺景観に配慮した。

延長：281m(内、蛇の崎橋 橋長99m) 幅員：22m 事業費：約26.4億円

### 表彰理由

旧蛇の崎橋が、横手市のシンボルとして親しまれてきた橋であり、計画段階から地元住民からなる「横手市計画調整会議」を設置し、住民の意見を設計に反映していること。さらに、高欄、親柱、照明灯のデザインは市報で一般公募するなど、官民共同での事業推進の結果、モダンでセンスの良い地域住民に愛される橋となり、地域のシンボルとして賑わいの創出にも役立っていることなどが高く評価された。





### 特別賞

表彰事業名：都市計画道路 小田原早川線街路整備事業  
表彰対象者：神奈川県 小田原土木事務所  
都 市 名：小田原市 事業主体：神奈川県  
事業概要

県で唯一の城下町小田原市は、広域交通拠点である小田原駅の近くに国指定史跡「小田原城址」があり、駅から国道1号へのアクセス道路が城址を迂回するため慢性的な交通渋滞となっていた。県ではこの交通渋滞を解消するため、この地区が景観形成重点地区であることを配慮すると共に、全線がJR東海道線との近接工事、かつ城址に近接しているため安全を最重点に工事を進めた。  
延長：950m 幅員：11.4～26.2m 事業費：約110億円

#### 表彰理由

事業の完成により、慢性的な交通渋滞が解消され、「城址公園」に隣接したゆとりと潤いのある都市空間を創出し、多くの市民に親しまれていること。また、事業計画段階で、国指定史跡「小田原城址」にかかることから、長い年月をかけ地域住民及び文化団体と粘り強く協議を重ねながら事業を進めたことなどが高く評価された。



### 特別賞

表彰事業名：都市計画道路 沖田七尾線街路整備事業  
表彰対象者：島根県 土木部 都市計画課  
島根県 益田市 建設部 都市開発課  
都 市 名：益田市 事業主体：島根県 益田市  
事業概要

本事業は、昭和58年7月に島根県西部をおそった集中豪雨により、多大な被害を受けたため、防災道路の一環として整備されたもので、路線の一部が、県指定史跡「三宅御土居跡」を通過することから、その遺構を保護した構造による整備や、「暁音寺鐘曲がり」の形態を保全した整備を実施し、史跡と道路整備の調和を図った。  
延長：780m 幅員：12m 事業費：約22億円

#### 表彰理由

中世の史跡や道路形態を保護保全する道路構造とし、また通過車両の速度を抑制する工夫をしたこと。また、舗装、植栽、照明等景観に配慮し、遺構や中世の歴史について学習できる広場も整備することで、多くの利用者や観光客から利用しやすく愛着のある道路としてよこばれていることなどが高く評価された。



### 特別賞

表彰事業名：都市計画道路 恵美須町油屋町線街路整備事業  
表彰対象者：長崎県 長崎市 都市計画部  
都 市 名：長崎市 事業主体：長崎市  
事業概要

長崎市は斜面地に囲まれた地形的制約により道路網が限られた平地に集中し、中心市街地では慢性的な交通渋滞が生じている。特に市最大の商業集積地である浜町一帯では狭幅員の道路も多く、交通渋滞の解消と歩行者の安全性確保、さらには道路整備と合わせて商店街の活性化を図るため、恵美須町油屋町線の整備を行なった。特に整備区間に眼鏡橋を始めとする石橋群、寺院群、浜町の商業集積地に隣接することから、地区の特性に合った景観の創出と歩行者空間への配慮を行なっている。  
延長：343m 幅員：15m 事業費：約70.5億円

#### 表彰理由

市の中心商業集積地にふさわしいゆとりと潤いのある都市空間が創出され、歩行者の回遊、新しい店舗の進出などにより、沿道の建物と調和のとれた通りとして地区の活性化に寄与するとともに、中心部の渋滞緩和と交通利便性の向上に効果があったこと。また、事業実施にあたり、策定協議会を設置し、歩道幅員、舗装材、植栽、照明灯などに地元の意向も取り入れたことなどが高く評価された。



### 特別賞

表彰事業名：都市計画道路 日吉元石川線 限度額立体交差事業  
表彰対象者：横浜市 道路局  
都 市 名：横浜市 事業主体：横浜市  
事業概要

本路線は、横浜市の北部方面における重要な幹線道路であり、これと交差する東京急行東横線を立体交差化することにより、幹線道路としての機能を阻害することなく、東西方向の連絡強化を図り、併せて、交通渋滞が激しい14箇所の踏切を除却し、経済活動の効率化や都市交通の円滑化及び地域の一体化を図ったものである。

#### 鉄道高架

延長：1,753m 事業費：約228億円 全体事業費：約269億円

#### 道路整備

延長：340m 幅員：22m 事業費：約41億円

#### 表彰理由

東京急行東横線日吉・綱島駅間の踏切4箇所の除却と1箇所の既設架道橋の改築及び都市計画道路日吉元石川線他1路線の新設により、地域の分断、踏切事故、交通渋滞などが解消されたこと。また、市北部方面の東西方向の連絡が強化され、交通利便性が大幅に向上した。さらには、計画段階で地元住民の意見を反映し、事業実施にあたり、騒音、振動などの環境面の配慮がなされていることなどが高く評価された。



# 1 TOPICS

## 市街地整備研究会第二次中間とりまとめについて

国土交通省都市・地域整備局街路課

### 1.市街地整備研究会について

市街地整備研究会(座長:黒川洸東京工業大学名誉教授)は、都市の再生・再構築を推進するため、従来の都市整備手法をどのように転換すべきか検討することを目的に、平成12年8月に建設省都市局長(現国土交通省都市・地域整備局長)の私的研究会として設置されたものである。

平成13年3月には、それまでの議論のうち、現行事業制度の下で、特に早期に取り組むべき課題について「中間とりまとめ」を提言した。その後、国土交通省において更に検討が進められ、都市再生特別措置法の創設や都市再開発法及び土地区画整理法の改正が行われた。

「中間とりまとめ」以降、平成14年5月までの間の11回に亘り、目指すべき将来市街地像とその実現の基本的考え方、望ましい将来市街地を早期に実現するための民間都市開発による市街地整備の推進方策等について様々な観点から意見交換がなされ、今回、「第二次中間とりまとめ」として提言がなされたので、その内容を紹介する。

### 2.第二次中間とりまとめの概要

第二次中間とりまとめでは、現在の都市を取り巻く課題から、目指すべき将来市街地としてコンパクトな市街地を掲げ、その意義や効果等について検証するとともに、コンパクトな市街地形成のために必要な既成市街地における新たな整備推進方策について提案した。

#### (1)目指すべき将来市街地像

我が国の都市構造は、都市への急激な人口・産業の集中と自動車の利用を中心とした社会の進展によって、低密度な市街地が外延的に拡大し、都心の就業機能と郊外の住宅機能が分離した拡散型の都市構造となっている。このような都市構造は、自動車交通へ過度に依存する交通体系を生み出し、交通混雑や大気汚染等を招いており、また、長距離通勤、中心市街地の機能低下や行政コストの増大の一因となっている。また、街づくりに対する市民ニーズの変化や高齢化社会へ対応した街づくりも求められている。このような課題を踏まえ、将来の市街地は、コンパクトで多様な機能を有する市街地を想定し、その意義や効果を検証することが有用である。

想定されるコンパクトな市街地の概念としては、まず、鉄道駅周辺等の既存の集積がある地区を中心に土地利用密度を高めることにより、市街地の広がりを縮小することが考えられる。これにより、市街地周辺部においては自然の回復が図られる。これだけを記述すると、中・高層ビル群の街を想像するが、歴史

的・文化的資源が残される低層の市街地などを組み合わせることにより、市街地の多様性を確保することが可能となるであろう。また、日常生活が身近なところで行えるような市街地を形成するため、居住、商業、業務、行政、福祉や教育等の多様な都市機能が集積した複合的な土地利用を図ることや、にぎわいのあるヒューマンスケールの通り空間を創出するため、オープンスペースの確保や低層階のデザイン・機能配置を工夫することにも配慮が必要である。

このような市街地を形成するためには、街区単位での市街地整備を進める必要があるが、現在の既成市街地のように敷地が細分化されたままでは実現が困難であるため、敷地・街区の統合や共同利用を進めることにより、十分な敷地規模を確保しなければならない。その手法は(2)において提言されている。

また、現在の大都市圏は、東京とその周辺都市のように、母都市の都心部への通勤圏の広がりにおいて広範囲に連担したものとなっているが、詳細に見ると複数の拠点性を有する市街地を中心とした圏域が重なりあったものとなっている。大都市圏におけるコンパクトな市街地形成は、このような重層構造を各圏域ごとに縮小することにより、連担していた市街地を分節化し、各圏域間に相当規模の緑地空間を創出していくことも可能である。

コンパクトな市街地形成の意義・効果としてまず挙げられるのが、自動車交通に過度に依存しない都市交通システムの構築である。市街地の広がりを縮小すること自体がトリップ長の短縮を可能とするが、就業地と居住地のように出発地と目的地が近接することにより、真のトリップ短縮が実現される。したがって、単に市街地を縮小するだけでなく、複合的な土地利用(ミックストユース)を併せて実現する必要がある。これにより、自動車から自転車や徒歩への転換が図られるだけでなく、市街地の土地利用密度が高いのであるから、公共交通機関にとっても十分な需要密度が得られる結果となり、採算性やサービス水準の向上が望めることとなる。このような市街地は、高齢者等の交通弱者にとっても、移動の公平性が確保された交通環境であると言える。また、現在の通勤ラッシュや平日と休日の駐車需要のように、時間的・空間的に交通需要に偏りが生じているが、これらが平準化され、交通施設の有効利用が可能となると考えられる。

次に、人々が豊かに暮らすことのできる魅力ある都市環境の実現を挙げることができる。これは、通勤時間の短縮による余暇充実、都心居住人口の回復によるコミュニティの形成、にぎわいのある中心市街地や郊外部における農地・森林の再生により、良好な都市環境が形成されるものである。この他にも、社



会資本整備・維持等の都市経営コストの削減や地球環境への負荷軽減などの効果が得られるものと考えられる。

コンパクトな市街地を目指すためには、長期的視点に立って各々の都市の将来像を明確にしなが、その取り組みを推進する必要がある。この場合、強制的に実施するのではなく、市民生活や経済活動における選択の多様性を確保しつつ、自由な選択の結果として実現することが重要である。また、形成された高密度で複合的な市街地において、市街地の魅力を創出し維持するためには、公的セクターのみならず、住民や企業等を含めた地域コミュニティによるエリアマネジメントが重要であり、その推進方策についても検討の必要があろう。なお、コンパクト化の過程において、縮小する市街地の周辺部をどのように考えていくかについては、今後の課題である。

## (2) 既成市街地整備の新たな推進方策

コンパクトな市街地を形成するためには、高度利用を行うべき都心地区や拠点駅周辺において、オープンスペースを十分確保しつつ、低密度な市街地を転換させていく必要がある。しかし、従前の既成市街地における市街地整備は、工場跡地等の空閑地整備が主であり、再編すべき街区を造り変えていくという課題に十分応えてこなかった。特に木造密集市街地などの土地利用が細分化されている地域において、土地区画整理事業等の全面改良型の整備手法を用いることは、高い事業費や長い事業期間などの課題を有しており、このような手法を広範に展開していくことは現実的ではない。

このような課題から、既成市街地の整備は主に公的主体により実施されてきたが、今後、より広範な事業展開を図るためには、民間の力をより活用することが必要である。しかし、現在の民間開発は、比較的短時間で事業が可能な空閑地を対象としたものが多いため、民間事業者の取り組みを拡大させるような新たな仕組みづくりが求められる。

特に、大都市圏の都心部などポテンシャルの高い市街地においては、法定再開発の手法があるが、事業の迅速性の面では課題があるため、民間による広範かつ快適な市街地整備を進める必要がある。このため、容積率制度の弾力化、日影規制の緩和や税制優遇などのインセンティブを付与することにより、民間都市再整備を推進することが求められる。

法定再開発事業は、都市計画決定などの条件整備に時間を要することや、第一種では段階的な事業施行ができないこと、第二種では施行者が公的主体に限られることなどの制約があるため、連鎖型開発方式による事業システムの構築が新たに考えられる。これは、公共空閑地を先行的に確保した上で建物を建設し、周辺の地権者を権利変換の手法によりこの建物に移転し、その移転跡地を次の建物敷地として利用するものである。この際に高容積率を実現することにより、保留床処分による事業費捻出と、周辺地権者の移転により当初の空閑地上回る面積の土地を次期建物敷地として順次創出することが可能となり、最終的には余剰の空地进行を緑地等として活用することも可能である。

このような手法は、権利変換後に入居する住宅の姿を先行開発地区の姿によって地権者が確認することができるため、権利者の不安解消とこれによる移転促進が期待できる。また、最終的に不同意者が出た場合には、強制力を有する従来の組合再開発事業などの活用も考えられるだろう。

また、木造密集市街地の防災安全性の向上も緊急の課題であるが、広範な地域を全面的に改良していくことは事実上極めて困難である。このため、公共投資の対象を都市計画道路に重点化し、その整備に伴い開発ポテンシャルが高くなる沿道市街地に限って、不燃化された高密度市街地の形成促進を行う「防災環境軸」の整備が考えられる。「防災環境軸」は、災害時には避難路や延焼遮断帯として機能するとともに、緑化や建物のセットバックによって地域の環境空間としても機能することができる。

防災環境軸の整備と合わせて、防災環境軸に囲まれた内部市街地の整備を連動させることも考えられる。これは、防災環境軸の沿道市街地における共同建て替えに、内部地権者を参画させるものであり、内部市街地の地権者移転後の跡地が空地として増えれば、木造密集市街地全体の防災性が向上するとともに、将来の内部市街地における再整備の可能性を高めることにもなるだろう。このためには、隣接していない複数の敷地を一つの事業区域として考え、離れた土地間で任意の権利変換を行い、併せて容積率規制についても事業区域内の容積率移転を容易にするなど弾力的に緩和を行う任意の再開発手法として「飛び再開発」のような手法の検討が考えられるだろう。

## 3.まとめ

経済情勢の低迷や人口減少・少子高齢化など、我が国の社会経済情勢は大きく変化する一方、都市における中心市街地の衰退や慢性的な交通渋滞の発生等の問題が生じている。このような都市問題は、現在の低密度で外延化した都市構造に起因するものも多く、また、社会経済情勢の変化によって、これまでの都市整備手法も転換すべき時期を迎えている。このような認識のもと、市街地整備研究会においては、数々の議論がなされ、今回第二次中間とりまとめを提言するに至った。国土交通省では、この提言を今後の施策検討に活用していく予定である。

なお、第二次中間とりまとめを含め、市街地整備研究会の詳細は街路課ホームページ

URL <http://www.mlit.go.jp/crd/gairo/index.html>に掲載しているので、ご参照いただきたい。

# 「都市計画による駅前広場の造成に関する 申し合わせ」について

国土交通省都市・地域整備局街路課

## はじめに

平成13年12月1日、「旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律」(平成13年6月22日法律第61号)が施行され、東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、西日本旅客鉄道株式会社(以下、JR本州3社という)が「完全民営化」された。

ついては、同日付で、JR本州3社より新たな駅前広場造成に関する費用負担の考え方について申し合わせがなされた。

## 申し合わせの内容

この申し合わせについては、国土交通省より本州内の各地方整備局、運輸局へ通知しており(「都市計画による駅前広場の造成に関する申し合わせについて」平成14年4月25日 国都街第6号、国道政第3号、国鉄技第19号)さらに地方公共団体等へ周知されているところである。下記にその内容を示す。

### 都市計画による駅前広場の造成に関する申し合わせ

平成13年12月1日  
東日本旅客鉄道株式会社  
東海旅客鉄道株式会社  
西日本旅客鉄道株式会社

都市計画による駅前広場の造成については鉄道事業者側(以下鉄道側という)で駅前広場の必要性を認め、かつ駅前広場の都市計画決定の際鉄道側に協議のあったものについてのみ原則として対象とする。

#### 1. 駅前広場計画

##### (1) 駅前広場の面積決定

駅前広場の面積はつぎの方式により算定するものとする。

- ア. 当面駅前広場研究委員会算定式(昭和28年制定)によるものとする。
- イ. 乗降人員の算定は20年後を目標とする。

##### (2) 駅前広場に接して通過交通を主とする道路がある場合は、これを駅前広場区域に含めないよう計画するものとする。

#### 2. 造成費用の負担等

費用負担の対象とする駅前広場の面積は前項各号により算定したものを標準とする。ただし駅前広場に接して通過交通を主とする道路並びに環境広場的施設は除くものとする。

##### (1) 用地補償費

ア. 費用負担の対象とする駅前広場区域内において鉄道側の用地がある場合には、駅前広場面積の1/6まではその鉄道側用地を駅前広場敷として使用に供する。ただし土地に関する所有権以外の権利の消滅に要する対価及び地上物件(地中施設を含む)の補償は都市側の負担とする。

イ. アの1/6までの用地は既に駅前広場の用に供している用地から優先して使用に供するものとしそれを超える用地のある場合は都市側にこれを有償で譲り渡すものとする。

##### (2) 土地所有区分については駅本屋の建築線におおむね平行となるように土地所有区分線を設定し駅本屋側を鉄道側所有とし

て相互の土地を等積等価により交換して用地境界の整理をおこなうものとする。

##### (3) 舗装等工事費

駅前広場の舗装等の工事費は前号の土地所有区分線の駅本屋側を鉄道側が市街地側を都市側が負担するものとする。ただし鉄道側の土地所有面積が駅前広場面積の1/6を下廻るときは、鉄道側の負担について1/6を限度として協議する。

##### (4) 駅前広場の造成に伴って必要となる鉄道施設の変更に要する費用は都市側の負担とする。

#### 3. 管理運営

- (1) 駅前広場区域のうち土地所有区分線から駅本屋側の部分は道路区域に含めないものとする。
- (2) 駅前広場の管理は都市側と鉄道側との間で管理協定を定め、円滑に運営を行うものとする。
- (3) 駅前広場施設の維持に要する費用はその土地所有区分によりおのおのが負担するものとする。

#### 4. その他

- (1) 駅前広場区域内における高架施設および地下施設等については別に定めるところにより処理するものとする。
- (2) 駅の新設、移設、統廃合、または裏口の新設により必要となる広場については別途協議するものとする。
- (3) なお、今までに建国協定、運建協定に基づき整備された駅前広場については、その造成協定及び管理協定の内容を承継するとともに、再整備における駅前広場用地の取扱いについては、従前の運建協定の内容を基本とし、協議を進めることとする。

本申し合わせとこれまでの「都市計画による駅前広場の造成に関する協定」(昭和62年4月 以下、建運協定)との変更点は下記の通りである。

#### 適用対象

建運協定では「都市計画による駅前広場」はすべてその対象としていたが、JR本州3社申し合わせでは「鉄道事業者側で駅前広場の必要性を認め、かつ駅前広場の都市計画決定の際鉄道側に協議のあったもの」が対象とされた。

#### 実施のための指導の項目の削除

本項目についてはJR本州3社の完全民営化に至る経緯や、今回のルールが「申し合わせ」として整理されたことなどから、削除となっている。

また、今回の法律改正の対象となっていない北海道旅客鉄道、四国旅客鉄道、九州旅客鉄道等の各駅の駅前広場の造成については、引き続きこれまでの「都市計画による駅前広場の造成に関する協定」(昭和62年4月)によることになっている。

#### おわりに

都市再生を推進する上で、駅前広場を中心とした交通結節点の整備は重要な課題である。本申し合わせにより、今後とも都市側、鉄道側が互いに連携し、駅及び駅周辺の環境改善が一層推進されることを期待している。



# Information

「歴みち事業」20周年記念

## 歴史を未来へつなぐ まちづくり・みちづくりシンポジウム 盛況のうち終わる

近年、特に個性を活かしたまちづくりへの取り組みが全国的に広がりつつあり、その中でも歴史的街並みをはじめ地区の歴史資産を活かしたまちづくりに強い関心が寄せられています。昭和57年に創設された国土交通省「歴史的地区環境整備街路事業」(現在の「身近なまちづくり支援街路事業」)は、まさにこうしたまちづくりを支援するものとして、これまでに数多くの地区で事業が実施されてきており、当事業に対する関心も非常に高まっています。

このたびこれらを背景に、また事業創設20年を経過したことを契機として、地域の個性・歴史的資産の保全と活用としての当事業を中心に、歴史的資産を活かしたまちづくりについて幅広い見地からの意見を基調講演及びパネルディスカッションの中で専門家等にご提供いただき、まちづくりに関わる関係者の方々に広く理解と関心を深めて頂くことを目的に、標記シンポジウムを下記内容にて開催いたしました。関係自治体をはじめ200名を超える参加者の前で、大変熱のこもった議論が展開されました。

開催日時：平成14年7月18日(木)13:30~17:00

場所：砂防会館(東京都千代田区平河町)

基調講演：「歴史的地区におけるまちづくり・みちづくりの発展」

- 計画実例からみた考え方の工夫 - 新谷洋二(東京大学名誉教授)

パネルディスカッション：

コーディネーター 森野美德(ジャーナリスト)

特別顧問 新谷洋二(東京大学名誉教授)

パネリスト 西植 博(国土交通省都市・地域整備局街路課街路事業調整官)

本中 眞(文化庁文化財部記念物課主任文化財調査官)

久保田尚(埼玉大学大学院理工学研究科助教授)

益田兼房(東京芸術大学大学院美術研究科教授)

荒牧澄多(川越市都市計画部都市計画課都市景観主任)

伊藤 潤(箱根町教育委員会生涯学習課箱根関所整備事業推進室副主幹)

- ・主催：歴史的地区環境整備街路事業推進協議会、(社)日本交通計画協会
- ・後援：文化庁、国土交通省
- ・事務局：歴史的地区環境整備街路事業推進協議会(奈良県土木部都市計画課内)

### 編集後記

発行が少々遅れてしまいましたが、「都市と交通」リニューアル第2号をお届けします。今回は「街路事業における交通連携の推進」をテーマにしましたが、そのひとつとして連続立体交差事業を取上げました。2年前、連続立体交差事業が創設されて30年が経過し、また事業が完了した地区が100箇所に達したことから、本誌では連立事業の特集を組みました。今回再び連立事業を取上げるにあたり、2年前の号をもう一度読み直してみました。連立事業の紹介記事には、その他の事業紹介記事でもよく見られることですが、たいいてい事業の前後の比較写真が掲載されています。その時も前例に倣い(?)、グラフィアと本文中の紹介記事に何か所かの比較写真を掲載させていただきました。この写真を見るといつも思うことですが、同じ場所で撮影した2枚の写真でも、事業前と事業後では、まったく別の場所の写真を並べたかのように感じられます。もちろん事業の完了までに長い年月がかかりますので、その間に街の様子が一変していることもあるでしょう。しかし、逆に連立事業の完成が街の様子を変えているとも言えます。事業前の写真は、踏切待ちの車が長い列をつくり、道路が渋滞している様子が写されています。当然事業後はそれがなくなり、周辺は区画整理されて整然とした街並みが続いています。街の分断が解消されたことにより新たな交流や経済活動が生まれ、街が活性化しているのです。街は生きています。常にその姿を変えています。本誌もそのような街の息吹をとらえ、見守りながら皆様にお伝えしていきたいと思えます。(鉄)

### 「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       |
| 西植 博  | 国土交通省       |
| 浦野 義晴 | 国土交通省       |
| 宮原 慎  | 国土交通省       |
| 横山 克人 | 国土交通省       |
| 伊藤 節治 | 都市基盤整備公団    |
| 石井 信隆 | 首都高速道路公団    |
| 古木 岳美 | 地域振興整備公団    |
| 土屋 信行 | 東京都         |
| 片山 貴美 | 大阪市         |
| 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