

都市と交通

1994

特集：歩行者・自転車交通

No.29



建設省都市局街路課編集協力

全国街路事業促進協議会
社団法人 日本交通計画協会

都市と交通 1994・2・No.29

〈目 次〉

——特集テーマ「歩行者・自転車交通」——

- グラビア (カラー写真) 1
- 巻頭言 高齢化社会を迎える自転車対策岡 並木..... 5
- 随想 道からなるまちのおもしろさ毎日の生活研究所 主宰者 矢郷 恵子..... 8
- 特集
 - 特集1. 自転車交通の現状と課題
——「サイクル都市」づくりをめざして——.....
.....大阪大学工学部土木工学科 助教授 新田 保次.....11
 - 特集2. 海外の自転車交通の現状.....
.....株式会社ケー・シー・エス九段分室 主任研究員 村上 治.....16
 - 特集3. 旭川市における歩行者・自転車ネットワークづくり
——歩行者と自転車のための快適なネットワークをめざして——
.....旭川市建設局都市開発部都市計画課 課長 齋藤 和雄.....22
 - 特集4. 住宅・都市整備公団の都市開発における歩行者空間整備.....
.....住宅・都市整備公団都市開発事業部 事業管理課 肥塚 修.....28
 - 特集5. 自転車交通の“過去”そして“未来”
——公共交通としての自転車交通の確立にむかって——
.....練馬区土木部交通対策課 自転車対策係長 篠山 俊夫.....36
 - 特集6. 長堀地区における地下交通ネットワーク
——長堀通改造計画——大阪市建設局街路部特定街路課 課長 明石 元一.....42
大阪長堀開発株式会社工務部土木課 課長 芦見 建朗
 - 特集7. 山形駅東西自由通路 ——愛称『アピカ』——
.....山形市都市開発部新都市拠点整備課 課長 岡崎 教雄.....48
 - 特集8. 兵庫県における福祉のまちづくり条例について.....
.....兵庫県土木部街路課・道路補修課.....54
- シリーズ
 - 〈まちづくりと街路〉 1. 日光市の歴道〔東の参拝道線〕整備事業.....
.....日光市都市計画課 課長補佐 吉新 宮男.....61
 - 2. サンこうべハーバーランド線における景観演出.....
.....神戸市都市計画局計画部計画課 主査 烏田 政明.....66
 - 〈アンダーグラウンド〉 自転車駐車場整備促進税制の実施について.....
.....建設省都市局街路課.....71
- 参考データ 自転車関係条例の制定状況建設省都市局街路課.....74
- トピックス 吉祥寺サイクルシステム (折りたたみ自転車) について.....
.....吉祥寺商業コミュニティー懇談会 吉祥寺サイクルシステム責任者
有限会社^{いん} 代表取締役 佐藤 嘉一.....77
- 海外事情 南欧都市の魅力岐阜市 助役 原田 邦彦.....83
- 投稿 流通業務市街地の整備に関する法律の改正について 建設省都市局都市再開発課.....91
- 案内版100

歩行者・自転車交通関連の事業事例



広幅員歩道の事例（仙台市・宮城野道）



ペDESTリアンデッキ（豊田市）



▲地下交通ネットワーク（神戸ハーバーランド）▼





▲歩行支援システム（広島市・新井口駅前動く歩道）▼





歩行者自転車専用道路（旭川市・北の散歩道）



地下式自転車駐車場（神戸市・住吉駅前）

高齢化社会を迎える自転車対策

岡 並 木



1991年から92年にかけて、武蔵野市・市民交通システムというテーマをまとめるための調査をした。これは土屋武蔵野市長の依頼だった。

しかし僕らは、武蔵野市の抱える様々な交通問題を、個々に総花的に扱っていいものかと考えた。それよりもますます増える高齢者の周辺に視点を絞って、それを深く追求することによって、諸問題に共通する底流が、具体的に見えて来るのではないかと考えた。

1991年現在、武蔵野市の総人口に対する高齢者人口の割合は11.7%で、東京都の平均10.8%を上回っている。さらに武蔵野市でも、昭和の初期から住宅地化していた東部の東町は15.3%、その隣の南町は14.5%とかなり高齢者の割合が高くなっている。

ところで、街に出る高齢者にとって何が壁になっているのか。高齢者の心理、生理は、街の環境に何を求めているのか。僕らはその課題を、武蔵野市で解き明かそうとした。

建前ではなく、高齢者の本音を捕まえたかった。そこで僕らは、高齢者の無意識の行動の特徴を、量ではなく質で、建前ではなく本音で捕まえるために観察調査や、グループインタビュー調査を試みた。アンケート調査や、世論調査方式といったこれまでの一般的な手法では、結果は建前の回答になりがちだからだ。

心配したのは観察調査だった。街の中で、高齢者の行動をビデオカメラで追跡しなければならない。果たして高齢者に会えるか。ところが心配とは逆に、あとからあとから、高齢者は、われわれのカメラの前に、現われてきたのだ。

世間の常識とは違って、高齢者は決しておとなしく動かずにいられる世代ではないことが、あらためて分かった。

グループインタビューでも、高齢者の多くは毎日外出したがっていることが、よく窺えた。「家にじっとしていたくはない」という。買物に出かける。友人を訪ねる。病院へ行く。つまり高齢者は、社会、そして人間との付き合いを、想像以上に求めているのである。

1979年になるが、日本都市センターの依頼で高齢者のグループインタビュー調査をしたことがある。その中の1グループが東京・千代田区在住の9人のグループだった。その人たちに「なぜ都心に住むのか」と尋ねた。

9人の中には、子供達若い夫婦が郊外に新居を構えて「一緒に住もう」と勧められている人が何人もいた。それなのに、なぜ誘いを拒んでいるのか。なぜいまでも都心に住んでいるのか。こんな答えが、口々に出てきた。

「出ていった人もしょっちゅう遊びに帰って来るのです」。

「年寄り新しいところに住むともう友達が作りにくい」。

「いまのところに住んで60年になる。都心は空気が悪いというけれど、こんなに長生きをしている。昔からのなじみの顔を見るだけで安心なんです」。

「友達がいるところ、そこがみやこ」（異口同音に）。

ところで、1993年11月2日の西日本新聞に、「繁華街に集まる高齢者」という記事が出た。九州産

業大学工学部建築学科上和田茂教授の調査の紹介だった。

記事によると調査は、91年から、福岡市の都心、天神地区のデパート、など18カ所の無料休息所で、延べ2,464人の高齢者に対して観察やインタビューによって行なわれたという。

同教授は、このうち週1回以上来る60代から80代までの常連100人にアンケート(回答78人)調査もやった。その結果次のようなことが明らかになってきた。

◎ 天神地区のある福岡市中央区在住者は、約3割に過ぎず、広く福岡都市圏や筑後地区からの常連も多い。

◎ 特定の目的はなく、「気晴らし」「散歩」「運動」「街の様子を見に」を挙げた人が大半。

◎ 滞在時間は、3、4時間が半数。5時間以上が3割。終日滞在者も。

◎ 自分の住む地域の老人クラブの活動に参加していない人が、男性は9割、女性は8割。

そして記事は上和田教授の次の談話を載せている。「地域の老人施設の利用率は年々低下する一方で、都心の繁華街には予想以上の数の高齢者が集まってくる。それなのに、天神には高齢者がゆっくり休める場所が少ない」。

上和田教授が指摘するように、街へ出たがる高齢者がこんなに多いのに、街は、高齢者を受け入れる準備をまだほとんどしていない。

たとえば、武蔵野市の調査ではっきりした高齢者の特性の一つは、持病は少なくとも100%ごとに腰を降ろせるところがあれば、と無意識のうちに願っている人が多いことだ。

ビデオで捕らえた姿の中にも、道端の植栽柵の縁にふっと腰を下ろしたり、腰掛けるものがないときは、杖を支えに立ち止まってしばらく休んだり、信号が変わるのを待つ間しゃがみ込んだりという姿が、何例も出てきた。

ところで街に出た高齢者を、何よりも脅かしているのが、自転車であることがはっきりした。

◎ 歩道を縫って走る自転車やライトを点けずに暗闇から飛び出して来る自転車への恐怖。

◎ 怪我をさせられたり、靴下を破られた高齢者が少なくない。

◎ 注意をすれば、返って来る言葉は「くそばばあ」だ。

さきの日本都市センター調査でも、その恐怖はすでに指摘されていた。この調査では対象11グループのうち、9グループが「街に出て自転車が怖い」と答え、「自動車が怖い」と答えたのは1グループだった。

1930年に日大工学部建築学科が東京・杉並で高齢者262人に面接した調査結果は、その怖さを、さらに具体的に明らかにしている。

外出して怪我をした →47人

原因：自分で転んで →20人

自転車に触れて →9人

自動車に触れて →7人

外出して不愉快な目に →93人

それは、自転車 →29人

それは、自動車 →19人

外出して危険な目に →41人

それは、自転車 →11人

それは、自動車 →17人

このように高齢者たちはもう20年近くも、自転車に脅かされ続けているのに、交通管理者にも道路管理者にも、人は人、自転車は自転車と空間を使い分ける考え方が、まだ積極的に出てこないのはなぜだろう。

1947年に東京都が作った映画「20年後の東京はこうなる」の中に、こんなナレーションがあった。「街路には必ず歩道をつけます。そうすれば人々は、もうバスや自転車に脅かされずに歩くことが出来るのです」。

敗戦直後の都市計画者は、自転車が歩行者を脅かす道具になりうることを、はっきりと認識していたのである。

歩道は確かに増えた。しかし安易にもそこへ自転車を上げてしまった。

各国自転車道を比較した資料がある。それによると、オランダ：3万^{キロ}。アメリカ：2.4万^{キロ}。ドイツ：1.5万^{キロ}。日本：2.6万^{キロ}とある。しかしこ

これは数字のトリックだ。日本の2.6万^キのうち2.4万^キは、大半が自転車通行可の歩道、又は歩行者・自転車道という共用道。海外は自転車の専用車線や専用の自転車道である。但しアメリカは自動車、自転車の共用車線も含むが。

かつてドイツ連邦政府は、各自治体に対し市街地では、自転車道を作るために、自動車の車線幅を、3.5^米から2.75^米に削ってもいいとアドバイスをした。

いまの日本の自転車対策は大雑把にいて歩行

者へのしわ寄せで進められてきた。ヨーロッパのように、自動車へのしわ寄せも考えるときがきているのではないか。日本は道路面積が少ないという話がよく出るが、一種の迷信であり、必ずしもそうではないことを知る必要がある。

横浜の「みなとみらい21」地区は、21世紀を睨んだ計画だという。ところがその街にも自転車道の計画はまったく入っていない。こんな21世紀でいいのだろうか。

道からなるまちのおもしろさ

毎日の生活研究所 主宰者 矢 郷 恵 子



私は車に人を乗せることもできないが、子どもの頃からの車酔いで乗るのも苦手。

自転車に乗り出したのは30才を過ぎてからで、今だに車と人が入り混じっての都会の道になれず、15分以上の乗車はよほどの事がない限りしないことにしている。

となると、移動は公共交通か歩くことになる。

公共交通はさまざまな事情から快適とはいいがたいが、歩くのは自分のテンポでよく、なによりも安心できる。そして文句なしに楽しい。

だから私の好きな町となると、歩いて感じるものがたくさんある町になる。

そこでそのようなひとつとして私が住んでいる世田谷区の梅丘駅周辺の町を紹介しよう。

梅丘は小田急線沿いにある。

ここに住んで19年近く。

この町との出会いは不動産屋の3行の新聞広告から始まった。

渋谷の千駄谷に住んでいたが子どもが生まれて1DKは狭く、交通の便が良く、経済的に見合う住まいを捜して、起きると直ぐ新聞の不動産欄をめくるのがその頃の重要な日課だった。

その中で『これ』と思ったのが梅丘駅前のマンション。家賃も手頃なので子どもを脇に抱えて不動産屋に向かい、その足で現地を見て、気に入って、即、契約となってしまった。

世田谷というと『いい所に住んでますね』と言われるが、その頃はこの地域に何の知識もなかった。

それからこの周辺で3回の住み換えをし、ここが第二の故郷になるほど土地にも人にも馴染みができた。

3回目の住み換えになる現在の住まいは梅丘の駅から歩いて5分の所にある。

数十年前は農地でそのころの名残の大きな屋敷もあるが、住居があるのはミニ開発の住宅が並ぶ一角。私道で行き止まりの小さな路地の中だ。

ここに来てまだ一年だが、このまわりの風景がことさら私は気に入っている。

世田谷は行き止まりの道が多くて有名だが、この付近も車が一台やっと通れるような狭い道が、曲がったり行き止ったりしながら迷路のようにある。

だから車の進入が極端に少ない。通過交通はまずなく、タクシーにとっては嫌な地域だが、歩くのが一番という私のような人間には快適なことこの上ない。この迷路のような道が歩いていてとても面白いのだ。よく出口のない道の回り道をする。



そしてこのような道からなる町のおもしろさについて気づいたことがいくつかある。

まずひとつは、車が通らず、道が生活する人のためにあると道にいろいろなものが溢れてくる。

先ずさまざまな花や木や草。

世田谷の保存樹木が道端から太い幹をのばしている所。アスファルトがそこはかぶっていない。木の柵や崩れた塀から草花が道に垂れている所。

道と家との間のちょっとした隙間の土。土があれば必ず緑があり、ここにも雑草が花をつけている。

秋になってまだ土に残っている私道の柿が、赤く目にはいる。

すべてが無造作のようできて、どこかに人の手を感じる木や草や花たち。それらが家々から溢れて路上を飾る。



それから猫や鳥たち。

猫は人と異なった独特の速度で町を行き来する。冬は暖かい所で夏は涼しい所で主のような顔をして座っている。車がこないし、人の往来も少ないので、ここでは道の真中が居場所にもなる。

我が家の前のおばあさんが残飯を道に撒くので、雀たちも鳴きながらよくやってくる。

そして路上で遊ぶ子どもたちがいる。

子どもが道で遊ぶ姿はこの地域でよく目にする。塀を利用してのミニ野球は近所の男の子たちで時間



があれば集まっている。この前は中学生の7人組が道端に座り込んで井戸端会議をしていた。

それから昼と夕方、プープとラッパを鳴らして自転車の豆腐屋のおじさんがくる。この豆腐屋は雨の日も台風の日も来て、ラッパを吹き、その正確さが私を驚かせた。戦後から自転車でほぼ同じ道をまわっているという。

新参者の私が『この周辺は車が少なくて庶民的で暮らしやすい。』というのと『以前はもっと庶民的で長屋のような家がいっぱいあり、人も緑も多く、豆腐も30から40の数が夕方には売れた。』と一昔前の風景を話してくれた。

確かにこの辺りも日々刻々と変化している。

私が来たこの一年間でも、近所でふたつの家が壊れふたつの家が新築中だ。

だが、それでもここではまだ町に人の営みを感じる。

その理由として気がつくことのもうひとつに、家と道との関係がある。

この地区には高く厚い塀を立ててない家が多くある。大きな家でも塀を張らず、道のつづきのような庭の構えで、ザクザクと立てられた柵から年代を経た家の縁側や窓際が見える、そんな所もある。

小さな庭を全面にした木造家屋では、さまざまな生活用品が置かれた中に物干し台の洗濯物がなびいている。

道に面して窓や玄関がある家では、お風呂の水の

音やヤクルトのおばさんの声が朝夕に聞こえてくる。つい最近に新築した家も周囲の環境からか塀は立てずに、玄関先にプランターを並べ、外と内との境にしている。

高く厚い塀がないと道と家とが適当に混じり合い、町にさまざまな生活がにじみ出ていく。

それがいろいろな人の気配を沸かしてくれる。

水音や人声や靴音、時には匂いなどがまた、そのイメージに奥行きをつけていく。

不思議なことに何回となく歩いている道でも、歩く度に新しく見えたり聞こえたりしてくるものがこのような道にはある。

この町は私の記憶の中にあるあたり前の日本の町の風景を持っている。

白黒の写真で見たような風景がポツとある。

その風景に出会った時、瞬間その風景に自分を入れて、穏やかな気持ちになる。

この町には大きな物も高い物もコンビニのような便利な物もない。

多分現在の都市計画では存在しないような小さなスケールの物ばかりだ。道も家も庭もすべてが。

だが、そのひとつひとつがジグソーの1ピースになって組み集まり町という大きな空間を作る。

そしてこの町が今も成り立ってる大きな要素に、車の進入がないことがある。

車は便利で快適だが、道も家も町も気がつくとい辺倒になってしまうという、凄い力も持っている。

この町を歩くたびに、車社会と人の暮らしと町のあり方について、改めて考えさせられる。

1. 自転車交通の現状と課題

——「サイクル都市」づくりをめざして——

大阪大学工学部土木工学科

助教授 新田保次

1. 自転車交通の現代的意義

自転車は1960年代に始まった急激なモータリゼーションとともに、主要な交通手段としての位置を車に譲り、衰退の一途をたどるかと思われたが、70年代半ばのオイルショックを機に、増加傾向を示すようになった。90年ではわが国の自転車保有率は、1人当たり0.56台であり、オランダ、デンマークの1人に1台やノルウェー、ドイツよりは水準は低いものの、イギリス、フランス、アメリカよりは高い保有率を示し、自転車先進国に仲間入りしているといつてよからう¹⁾。

このように自転車は自動車と並んで市民の重要な足となっているが、鉄道駅周辺での放置自転車²⁾や集合住宅での無秩序駐車にみられるようにやっかいもの扱いされたり、歩道歩行者に対する交通事故にみられるように、歩行者にとっては自転車は危険なものとなっている。しかし、一方で車による自転車の交通事故は、近年の高齢者事故数の増加という特徴を示しながら、一向に減る気配はなく、深刻な問題となっている³⁾。

いずれにせよ、自転車は幼児から高齢者まで、徒歩に続いて市民の重要な足となっており、中核的な市民交通手段として位置づけた対策が求められる。そのとき、命を守るという視点に立って、自らが被害者とも加害者ともならない安全な走行環境整備が第一義的に重要となろう。そしてさらに、次のよう

な視点から自転車交通環境整備の現代的意義を強調したい。

① 地域環境保全の視点から

都市部においては、自動車交通に起因する二酸化窒素の軽減が急務であり、自動車利用の抑制とクリーンな交通手段としての自転車利用の増進を図る必要がある。

② 地球環境保全の視点から

地球温暖化と関連する二酸化炭素の削減を行う必要があるが、これには省エネ型交通手段への利用転換が必要であり、化石燃料を消費しない自転車はこれに適している。

③ 健康増進の視点から

子供から高齢者まですべての人にとって、健康増進のための自転車利用は、徒歩と並んで益々盛んになる。

④ 子供の成長・発達の視点から

自転車は幼児期から児童期にかけて、子供の行動範囲を飛躍的に広げ、肉体的にも精神的にも子供の成長・発達を促す、子供にとって唯一の主体的にかかわれる乗り物である。

⑤ 自然界や人とのふれあいの視点から

自転車の適度な速度は、自然界とのふれあいや人との語らいなど、豊かなふれあいの機会を提供してくれる。

¹⁾ 山川仁「都市における自転車交通システムの可能性と限界」都市問題、第83巻第5号、1992年5月。

²⁾ 渡辺千賀恵「駐輪場づくり—11年目の転換点—」都市問題、第83巻第5号、1992年5月。

³⁾ 財団法人自転車道路協会「生活交通における自転車利用の安全に関する調査研究報告書」1992年12月。

2. 道路交通における自転車の位置づけと問題点

このように自転車交通は日常生活において重要な役割を果たしているにもかかわらず、道路交通におけるその位置づけは低い。自転車に関する法令はいくつかあるが、ここでは構造的な視点から道路法に関して簡単に触れることにする。

道路法では、自転車が走行する道路は、自転車専用道路、自転車歩行者専用道路、自転車道、自転車歩行者道の4種類に分けられている。このうち自転車が専用の走行空間を確保している道路は、文字通り自転車専用道路と自転車道路であり、他の2種類は歩行者との混在を認めている。この4種類の道路の総延長は92年現在75,000kmを越えているが、内訳をみると自転車歩行者道が93%を占め、わが国では自転車は専用の走行空間をほとんど持っていない、歩行者との混在を余儀なくされている状況にある⁴⁾。自転車は、自動車のためには車道、歩行者のためには歩道があるのと同等の取扱いをされていないのである。

このように現状では、日常生活・業務交通を対象として、車道および歩道から独立した自転車道を都市部において整備することは極めて少なく、野外レクリエーション目的のための自転車道や自転車専用道路整備が行われている段階に留まっている。今後は、日常生活・業務交通として自転車を位置づけた都市部での自転車道整備の積極的推進が求められている。

3. オランダのニュータウン「ハウテン」の試み⁵⁾

(1) オランダの自転車交通政策

先にみたように、自転車は人と環境に最もやさしい乗り物にもかかわらず、道路交通手段としては冷遇されている。オランダでは、「持続可能な社会」を目指す一貫として、自転車を主要な交通手段として交

通基本政策の中にきっちりと位置づけ、自転車マスタープランまで策定している。ここでは、自転車に短距離自動車利用者および短距離公共交通機関利用者の代替交通手段としての役割を与え、5km以内のトリップは自転車に転換させる政策をとっている。また、長距離移動者にとっては、鉄道の端末手段として重視し、駅周辺での駐輪場整備を積極的に進めている。5kmものトリップを苦もなく、安全で快適に走行できるような自転車走行環境を整備できるとすれば、まちづくりも随分と変わったものとなろう。ここにその例として、オランダの最新ニュータウン「ハウテン」をあげることができる。

(2) ハウテンのまちづくり目標

ハウテンはユトレヒトの近郊7kmにある最新のニュータウンである。中心部に鉄道駅があり、ほぼ南北に鉄道が走っている。このニュータウンは図-1に示すような形状をしており、延長8kmの環状道路内(東西3.2km、南北1.9km)420haに人口31,000人が住む予定である。

ハウテンでは、まちづくりの最重要目標に、車に



出典) R.J.A. Derks, THE COMPREHENSIBLE TOWN: HOUTEN AS EXAMPLE.

図-1 ハウテンの自転車と自動車のネットワーク

⁴⁾ ちなみに人口、面積規模でそれぞれ1/8、1/9のオランダでは、自転車道の総延長は15,000km、うち自転車専用道4,000kmとなっている。オランダでは他のヨーロッパ諸国と同様、自転車は歩道上を走行できず、わが国の自転車歩行者道に相当するものはない。

⁵⁾ 新田次、三星昭宏「オランダの自転車交通政策とサイクル都市「ハウテン」」都市問題、第83巻第5号、1992年5月。



写真一 自転車道（中央）と歩道（右側）



写真二 鉄道の下を通る道路
（右から歩道、自転車道、車道）

依存しないコミュニティの形成を掲げ、これが最大の特色になっている。そして、自転車と徒歩を交通手段の中心におき、自動車交通を最低水準に抑える設計・計画手法を生み出している。

(3) 歩行者・自転車重視の道路ネットワーク

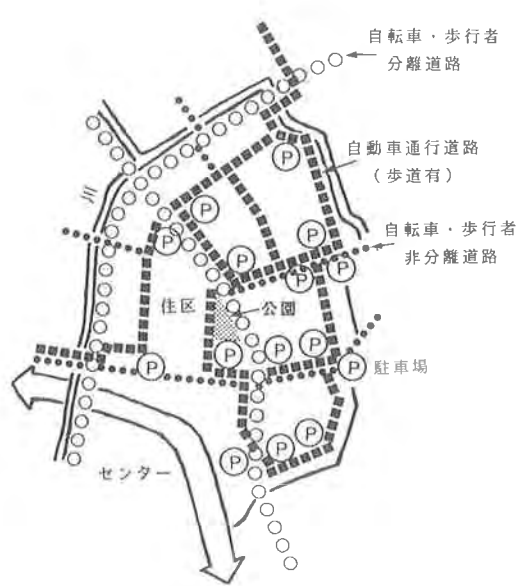
ハウテンでは、乗用車の保有率は1世帯に1台、自転車の保有率は1人に1台となっており、自転車優先の都市とはいいながら、乗用車の保有率も高い。しかし、自動車に対しては、徹底した通過交通の排除がなされており、ニュータウン内の交通体系は、自転車、歩行者を中心に組み立てられている。とりわけ自転車道は、幹線道路から地先道路に至るまで見事に体系づけられている（図一に自転車道を示す）。なお、自転車道は幹線道路においては歩行者道と植樹帯によって完全に分離され（写真一）、まちの中心を東西に貫く緑と水辺によって構成されるグリーンベルト地帯を走っている。

一方、自動車は図一に示すように、ニュータウンをとりまく環状道路から近隣住区にジグザクに速度を低下させながら進入するようになっており、近隣住区相互間の移動は、原則として環状道路を經由して行う仕組みとなっている。そして、環状道路からの入り口には、目印となるゲートを象徴する建物が配置され、ドライバーの注意を喚起する役目も担っている。

また、ハウテンは鉄道によって東西に分かれているが、このまちのほぼ中心部に位置する駅を中心に、センターが形成され、ショッピングと行政サービスを提供している。そして、東西の地区は鉄道と立体交差する自転車・歩行者・自動車分離道路によって結ばれている。（写真二）。

(4) 住区内の道路と駐車場

ゲートを通じた車は近隣住区に進入してくるが、近隣住区内の典型的な交通動線を示したのが図二である。近隣住区内の道路は民家とは低い塀で分離された細街路によって構成され、自動車の速度を極端に落とすような工夫がなされている。そして、近隣住区の中心には公園広場を設置している。この細街路レベルでは歩道は設置されているものの、自転車道はなく、自動車との混合交通となっている。



出典) 図一の文献と同じ
図二 近隣住区における道路構成

一方、駐車場の配置については興味深い工夫がなされている。街路はT字交差を原則にしており、その交差部にあたる住区のコーナー部分に、駐車場が図-2に示すように配置されている。これは交差部での交通事故の危険性を弱めるためといわれている。

市役所でのヒヤリング(91年9月)によると、交通事故がハウテンでは極めて少なく、死亡事故は環状道路ではまれに起こるものの、内部では皆無ということであった。そして子供は交通事故の心配をせずに自由に自転車を乗り回すことができ、子供の健康と発達にとっても良いまちということで、評判は高く、3千人が入居待ちの状態であると聞いた。

4. サイクル都市づくりに向けて

ハウテンは、歩行者、自転車を地域の交通の中心においたまちづくりの見事な手本を示してくれた。この例をヒントに、わが国におけるサイクル都市づくりについて考えてみたい。

[人と環境にやさしいまち・サイクル都市]

1章において、自転車交通重視の現代的意義を示した。サイクル都市は、他ならぬこの意義「クリーンで安全な、ふれあい豊かなまち」を実現するものでなければならない。言葉をかえれば、人と環境にやさしいまちづくりを実現することである。

取り分け、人へのやさしさの点では、次のように言うことができる。自転車は子供にとって極めて重要な意味を持つ。彼らの成長・発達に大きく貢献するのである。サイクル都市においては、自動車中心の交通体系から転換し、自転車を中心とした交通システムを実現しなくてはならない。そしてこのまちでは、子供が自動車による交通事故の脅威を感ずることなく、自由にのびのびと暮らせるのである。

21世紀において、わが国は世界に類を見ない急激な高齢社会を迎える。都市計画、交通計画の分野においても、これに対応すべく精力的に諸施策の検討が進められているが、残念ながらこれからの高齢社会を支える子供のための生活環境づくりにおける対

応は不十分といわざるをえない。これからのまちづくりにおいては、高齢者対策と子供対策は車の両輪という観点から見ていく必要がある。サイクル都市においても、子供を中心に据えた交通システムづくりは、高齢者に対しても積極的にプラスの方向に貢献するよう考えていく必要がある。幸い健康志向が強まっている現代において、高齢者が自転車を積極的に利用する可能性は十分ある。

[サイクル都市を支える交通システム]

① 歩行者・自転車中心の道路体系

わが国の道路体系は、主要幹線道路、幹線道路、補助幹線道路、区画道路の段階構成にみられるように、自動車を中心に据えた体系となっている。

サイクル都市においては、この自動車中心の段階構成をハウテンに見られるように、自転車中心の段階構成に置き換える必要がある。まちの中心部を自転車幹線道路が貫き、そこから補助幹線にあたる枝線が出るのである。これが住宅の軒先では、自動車と混合した区画道路につながっていく。

一方、自動車は、近隣住区を基本としたゾーン内は自由に行けるが、他ゾーンへはゾーン間の直接的移動は禁じ、一旦外周道路に出てからでなくては行けないようなシステムとする。サイクル都市においては、自動車系の幹線道路は外周道路しかない構造とし、内部は歩道付きの区画道路に準じた扱いとする。このように自動車による移動の最適化から、自転車・歩行者による移動の最適化を図るような道路構成に発想を転換する必要がある。

② 自転車道に電動車椅子、スペシャルトランスポートの導入

高齢社会においては、高齢者のモビリティを高めるために、多様な交通サービスの提供を行う必要がある。最近の道路構造令の見直しにおいて、歩道幅員については、車椅子の通行にも対応できるよう検討を進めていると聞く。これは非常に歓迎すべきことであるが、さらに将来、電動車椅子の普及も予想される。これは車椅子に比べて速度が速く、長ト

⁹⁾ スペシャルトランスポートについては、三星昭宏「スペシャルトランスポートサービスとモビリティ」土木学会講習会テキスト『活力ある高齢化社会とまちづくり』、1989年10月に詳細に記述されている。狭義には「ドアツードア・サービスの本格的なシステム」を指すことが多い。

リップを移動するものであり、歩道上を走らすことにも、車道上を走らすことにも問題がある。この電動車椅子の走行空間として、自転車道を活用することは十分検討に値することだと思われる。

また、わが国ではまだ十分普及していないが、高齢者や障害者対応のスペシャルトランスポート⁶⁾を必要に応じて走らせることも考えられる。

いずれにせよ、自転車道の運用においては、自転車と高齢者・障害者対応型交通システムをうまく共存できるように工夫することが重要であると思われる。

5. 結び

本論では、自転車交通重視の意義について人と環境の視点から述べ、この視点に立った都市の道路体系の組み替えの必要性と考え方について、「サイクル

都市」づくりの提案ということで示した。現段階は、非常に荒削りな構想段階であり、今後具体化に向けて詳細に検討する必要がある。

とりあえず、まとめとして次の点を提案し、本論の結びとしたい。

- ① 自転車専用の走行空間を新しい道路のみならず、既存道路においても、積極的に確保していく。既存道路において拡幅が困難な場合、道路空間の再配分によって対応する。このため研究的には、自転車道の設置基準の検討が必要となる。
- ② 中学校区レベル程度のまちづくりにおいては、自転車と歩行者を地区内の主要交通手段として位置づけたサイクル都市化を目指す。
- ③ サイクル都市は、高齢社会にも対応するため、自転車道に電動車椅子やスペシャルトランスポートなど、高齢者対応型交通システムの導入も図る。



2. 海外の自転車交通の現状

株式会社ケー・シー・エス九段分室

主任研究員 村上 治

1. はじめに

わが国では、昭和40年代後半のバイコロジー運動以降、自転車の経済性、利便性が再評価されその利用は年々拡大する方向にあるが、その一方で自転車事故の増加、駅周辺の放置自転車問題など大量利用による弊害も同時に発生している。

本稿では、わが国と同じように自転車利用が盛んな諸外国の自転車交通事情と自転車政策を概観することにより、わが国の今後の自転車交通のあり方について考えてみようと思う。

2. 自転車の利用状況

ここでは先ず各国の自転車の利用状況を端的に表す指標として、自転車の保有率、自転車道の整備延長、自転車事故について概観する。

(1) 自転車の保有率

世界各国の自転車保有状況（人／台）をランク別に表すと、わが国はオランダや旧西ドイツに次いで第3ランクに位置しており、世界でも有数の自転車普及国となっている。

〈保有率〉 〈該当国〉

1.0人/台 オランダ、デンマーク

1.1~1.5 ドイツ、スウェーデン、フィンランド

1.6~2.0 日本、ノルウェー

2.1~2.5 オーストリア、ベルギー、アメリカ

2.6~3.0 フランス、スイス、イタリア、カナダ

(2) 自転車道の整備状況

これに対して、各国の自転車道（自転車道として独立したもの）の延長を自転車千台当たりで比較すると、オランダ1,317m(1985年)、旧西ドイツ660m(1985年)、日本69m(1989年)と、わが国の自転車道整備はたち遅れている。この背景には、わが国の自転車道整備が、いわゆる専用道路としての自転車

道よりも、自転車と歩行者が共存する自転車歩行者道として整備されてきた経緯があり、これらを含めた自転車道と比較すると、わが国の整備延長は939mとなり、一概に比較できない面もある。

(3) 自転車事故

交通事故における状態別死者数で自転車が占める割合は、オランダ20.6%：282人(1988年)、旧西ドイツ8.9%：734人(1988年)、日本10.9%：1,210人(1989年)、アメリカ2.0%：949人(1987年)と、割合では旧西ドイツよりも高いレベルにあり、絶対数では交通事故全体の死者数が4倍のアメリカよりも高い水準にある。

このようにわが国の自転車交通は、高い保有水準にありながら、乗用環境が十分でないこともあり、交通事故の危険にさらされているのが現状である。以下では、これら保有水準の高い国々がこうした問題をどのようにして克服してきたかについて述べる。

3. オランダの自転車交通

(1) 経緯

オランダでは、国土がほとんど平坦であることや「二輪車向きのメンタリティ」と言われるほど自転車に乗る習慣を持っている国民性などもあり、古くから自転車が市民の足として利用されてきた。第2次世界大戦後の復興期も簡便な交通手段として普及したが、1960年代のモータリゼーションの進展と共に、1960年をピークに利用が減少に転じた。

その後、1970年代のオイルショックを期に、省エネルギーな交通手段として再評価され、国としても交通機関分担の適正化を目指す交通マスタープランを1975年に策定し、この中で自転車交通を積極的に活用する方針を打ち出した。1975年にオランダ交通・建設省が策定した「最もよい交通管理のための

計画」では、公共交通機関と道路管理の安全確保を最優先に、全国の都市に自転車道路網を整備し、重要な都市間を結ぶ自転車道を整備することとした。政府はこの計画のために事業費の80%を地方公共団体に助成し、事業の推進を図った。

また、同省は1975年に長期計画「個人交通」の一環として、ハーグ市とチルブルグ市の2つの都市で質の高い自転車ルートの設置を目的としたデモンストラーション・プロジェクトを展開した。

さらに、1991年には「自転車基本計画」を策定し、2010年を目標とした自転車交通のあり方を以下のように設定している。

〈重点施策〉

- 1) モビリティの確保
- 2) 交通手段の継続性
- 3) 安全の確保
- 4) 盗難の防止（注：オランダでは自転車の盗難が多い。）
- 5) 自転車交通のPR

〈2010年の目標〉

- ・自転車利用率30%、列車利用率15%に拡大
- ・自転車死亡事故の50%削減
- ・自転車負傷事故の50%削減
- ・自転車の盗難事件の減少
- ・自動車分担率の低減

オランダにおける交通政策転換の契機には、上記のような省エネルギーや経済性のほか、地球環境保全の観点が影響していることも見逃せない。国土の

多くが干拓地であるオランダでは、化石燃料の多量消費による地球温暖化が海面上昇を引き起こせば、国土の存亡にかかわるとの認識が強い。このため、増加しつつある自動車交通を公共交通や自転車・徒歩に転換させ、国全体として交通機関分担の適正化を図ることが最重要課題となっている。

(2) 利用状況

1990年の自転車利用率は29%に達しており、表一に示したドイツや日本の自転車利用率に比べて際だって高い水準にある。日本の国勢調査：通勤通学利用交通手段（平成2年）の都道府県集計で最も自転車の割合が高いのは愛媛県の20.9%である。

(3) オランダの自転車道

1990年現在、オランダ全体の道路延長は105,000kmに対し、自転車専用道路は19,000km（18.1%）が整備されている。ちなみに1990年（平成2年）のわが国の道路延長1,115,000kmに対する自転車専用道路（自転車道、自転車歩行者専用道路）は4,300km（0.4%）である。

オランダでは、自転車も車両の一つと捉えられていることから、歩道ではなく車道を走行することが基本となっている（これには自転車利用率が高いことも考慮されていると考えられる）。郊外では独立した自転車道が確保されているが、都市の中では車道端を舗装材質や白線等で分離したわが国でいう自転車レーンスタイルの自転車道が一般的である。都心部では2m、郊外ではセンターラインのある3～4mの副員が確保されている。

表一 各国の機関分担率の比較

	オランダ (1990)	ド イ ツ		日 本		
		(1991)	ハンブルグ (1991)	1) 京阪神 (1990)	2) 金 沢 (1984)	3) 全 国 (1990)
自 動 車	47	56	44	27.0	43.9	37.4
自 転 車	29	17	12	17.1	14.8	12.9
徒 歩	17	17	22	28.9	28.6	10.4
電車・バス	5	9	21	23.4	7.9	30.8
原 付	1	1	1	3.6	4.8	4.7
そ の 他	1			0.1		3.7

1) 第2回京阪神都市圏P.T調査 自動二輪は自動車に含む
 2) 第2回金沢都市圏P.T調査（秋季） 自動二輪は原付に含む
 3) 平成2年度国勢調査 通勤通学利用交通手段



A. 都心部



B. 郊外

写真一 アムステルダムの標準的な自転車道

(4) チルブルグ市の自転車道

チルブルグ・プロジェクトとして有名なチルブルグは、オランダの南端にある中都市である。1970年代に入って、他の都市と同様に市街地における自動車の増加が、他の交通や道路の空間機能を圧迫するようになっていた。こうした市街地の交通スペース不足を解決するため、市では発想を転換して、スペース効率の悪い自動車の交通量を制限し、自転車やオートバイによる交通を中心とした交通体系に切り替えることを計画した。

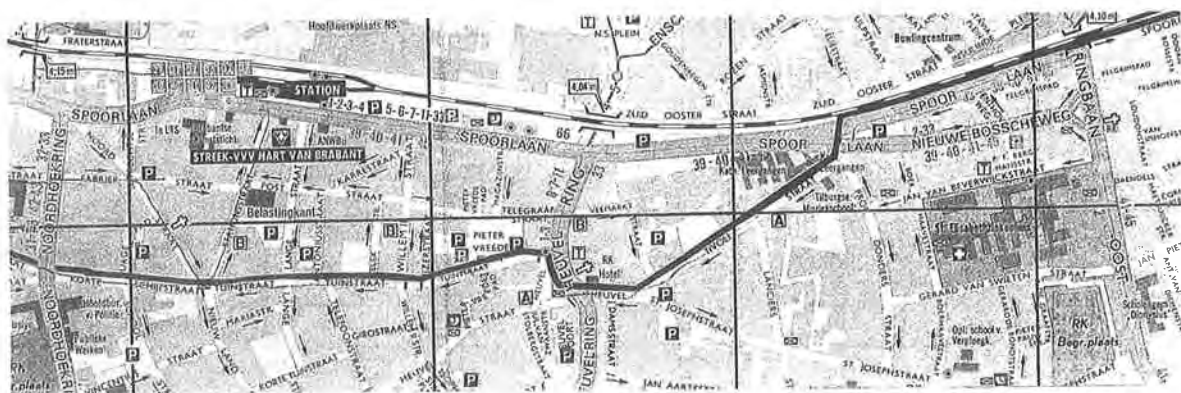
チルブルグの自転車道計画は、1975年所管大臣の決定でスタートし、同年市議会、住民説明会が行われ、1976年8月に着工された。中心部を横断する自転車優先道路、専用橋、植樹等の整備が行われ、1977年4月に完成した。また、完成と前後して、隣接する2市とチルブルグ市を結ぶ自転車道路網も100%政府出資で建設されることになった。

整備された自転車優先道路（自転車街路）は、自動車に優先して自転車が通行でき、細街路では自動車の通行部分よりも自転車の通行部分の方が広くとられ、自動車は一方通行規制されている（自動車の一方通行は街区毎に交互に入れ替わる）。また、自転車優先道路を横断する道路にはハンプが設けられ、自転車道を横断する自動車には一旦停止が励行されるよう設計されている。

この結果、

- 1) 他の交通機関からの転換（約10%）
- 2) 自転車による移動頻度の増加
- 3) 安全な道路への自転車交通の集約化（他の並行ルートからのルート転換が67%）

といった効果もたらされることが実証された。ここで注目されるのは、質の高い自転車道を整備することにより、周辺の自転車交通を安全な自転車道に集約できる点である。むやみにネット化するのは



図一 チルブルグの自転車道

なく、幹線となる自転車道を整備し、そこに自転車交通を集約化して安全性と快適性を確保する方法は、今後のわが国でも大いに参考になると考えられる。

4. ドイツの自転車交通

(1) 経緯

旧西ドイツでは、1950年代の終わりから1960年代にかけてモータリゼーションが急速に進展し、道路計画は自動車を中心となり、自転車は一般道路から追い出され、自転車道も自動車駐車場に変えられた。

1970年代に入り自転車が道路から減った結果、ドライバーの自転車に対する注意がおろそかになり、1978年には自転車交通事故死者が1,349人、負傷者が46,600人に達した。自転車事故の3分の2は交差点と道路の合流部で発生しており、60%は交通量の多い道路で起きていた。

こうした背景から、自転車のための交通計画、即ち交差点における安全対策、単路部における自転車道の整備、自転車交通のための特例措置、自転車駐車場の整備、自転車用の交通標識等がさかんに検討され、実施に移された。この結果、1964年から1974年の10年間に自転車道の延長は倍以上の伸びを示した。しかし、これらの自転車道は、1963年に出された「自転車道設置のための暫定方針」に従って建設されたため、自転車道の幅員は狭いと批判もあった（現行の自転車道路網計画に対する勧告では幅員が広がられている）。

さらに、1970年代の2度にわたるオイルショックや、1980年代に入って台頭した「緑の党」に代表されるようなエコロジー思想の浸透に伴って、自転車交通が見直され利用されるようになった。連邦環境庁でもこうした流れに対応して、1985年に“Fahrrad Freundlich Stadt”（自転車友好都市）のモデル都市を2都市指定し、自転車交通の促進を図っている。モデル都市の選定に当たっては、自転車交通に対して「経験のない都市」「何の施設もないがやる気のある都市」としてDetmold、Rosenheimの2都市が選ばれている。両都市では1981～1987年の6年間に、国の支援を受けて自転車道等の整備など、自転車交通促進対策がとられた。

ドイツでは、こうした国の補助や支援とは関係なく自治体独自の判断と出資で、自転車都市を強力に

推進している都市も少なくない。この代表的な都市がMunster (NRW州)とErlangen (Bayern州)である。

ドイツの環境雑誌である“Okö-Test-Magazine”の1986年秋季号では、全国主要35都市を対象にした自転車都市化度の調査結果を発表している。この結果によると、都市内に望ましい自転車道路網が整備されているためには評点合計で69点が必要となるが、これを満たしたのはMunsterとErlangenの2都市だけであった。なお、多くの都市で共通した問題点としては、自転車道が途中で中断して自転車の行き場がなくなる点が指摘された。

(2) 利用状況

表一に示したようにドイツの自転車利用率は17%に達しているが、オランダと同様わが国に比べて公共交通の割合が低いのが特徴である。このため、ドイツでは従来のUバーン（都市内の地下鉄）、Sバーン（国鉄の都市近郊線）に加えて、Aバーン（郊外電車）、Oバーン（デュアルモードバス）を整備し、公共交通の利用促進を積極的に推し進めている。

(3) ドイツの自転車道

ドイツの自転車道は、わが国と同じく歩道上に設けられたものが多い。これは自転車道整備のスタートが、わが国と同様に自転車の安全確保に端を発していることと関係が深いと考えられる。

歩道上の自転車道は、舗装の色や材質の違い、ブロック、植栽等で歩行者と分離されているものが多いが、中には区分のないものもある。しかし、こうした違いは標識でも明確に区別して表示されている。標準断面は、1レーンの場合、三輪自転車・車椅子の幅である1mに左右の余裕幅30cmを加えた1.6m、2レーンの場合は2.6mを基本としている。今般改正されたわが国の道路構造令でも車椅子の通行幅員が考慮され、最小幅員の拡幅が図られている。

わが国の自転車道に比べると、舗装の材質等で区分されている自転車道が多いこと、段差の切下げを歩行者の部分と分けて実施している点が特記される。段差切下げは、歩行者の横断部分は1～2cm程度の段差が残されているが、自転車横断帯の部分では段差をなくして自転車等の快適性を確保している。



A. ケルの自転車道



B. 段差切り下げの状況

写真一 2 ドイツの自転車道

(4) エアランゲンの自転車交通

“Oko-Test-Magazine”で高い評価を受けたエアランゲン市は人口約10万人の都市で、ドイツの代表的な企業のジーメンスと大学が立地している。

地形は平坦で市域は約10km×12km、市の端から中心部までの距離は概ね5kmである。同市の全交通の約90%は市の中心地区から半径3kmの範囲に集中しているが、市のほぼ中央を南北にRegnitztai川(谷に近い)が流れており、その東側に就業地や大学、学校(自転車通学率42.8%)、西側に住宅地が分かれて立地している。このため朝夕のラッシュ時には川を渡る3本の橋で渋滞が発生しているが、自転車・歩行者はこれとは別にかけられた専用橋を利用して、マイカーやバスで3本の橋を渡るよりもはるかに早く目的地に着くことができるようになっている。

こうした背景には、1972年の市長交代に伴って同市の交通政策が大きく変更されたことがあげられる。即ち、市街地における個人の自動車利用を抑制する次のような積極的な政策がとられるようになった。

- ・マイカー交通の抑制
(駐車場や駐車空間の制限、車道の進入禁止規制等)
- ・公共交通機関の普及
(低料金、運行間隔の短時間化、運行速度の維持等)
- ・自転車道路網の整備による自転車交通の促進

この中で自転車交通の促進は交通政策の一部としてとられたが、非常に重要な施策として扱われた。

自転車道路網の整備は、自転車交通の起終点を明確にすることから始められ、学校、勤務先、市役所や郵便局等の公共施設、商業地区、レジャー施設な

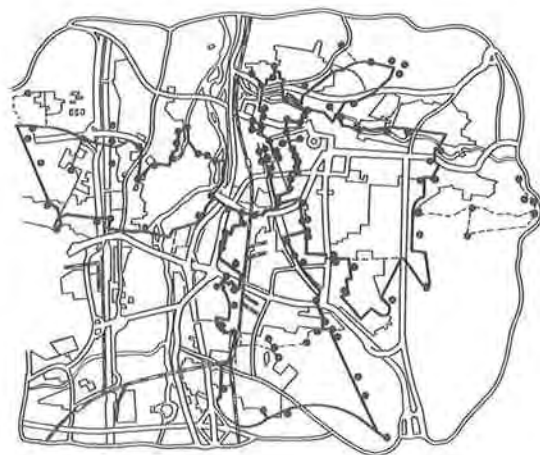
どがピックアップされ、これらと住宅地を結ぶ専用道路網の整備が計画された。

計画には専門の作業部会が組織され、決定権はこの作業部会に付与された。整備は長期計画で行なうこととなり、当初の10年間は毎年100万マルク(8千～1億円)以上が投資され、現在もこの整備は継続して行われている。

新設の専用道路はレンガ色に舗装されているが、整備は柔軟な解釈のもとで進められており、エコロジカルな視点から、緑色に舗装された専用道路や透水性の舗装が施された専用道路も整備されている。

自転車交通を促進するためには、道路整備ばかりではなくさまざまな対策が同時にとられた。

- ・市民公聴会や公開デモンストレーション等のPR



図一 2 エアランゲンの自転車道路網

活動

- ・専用道路網地図の無料配布
- ・例年の「自転車安全週間」の開催、自転車の安全点検
- ・全市にわたる自転車専用案内標識の設置
- ・主要広場や道路における駐輪施設の設置
- ・自然保護団体との協力によるレンタサイクルの実施
- ・郵便等の公共サービス部門における自転車の活用
- ・積雪期の自転車幹線道路の維持管理（早朝の滑り止め砂の機械散布）

また、エアランゲンは都心部の自動車交通を抑制するため、外周環状道路内の自動車流入を規制し、自動車駐車場を設けて自転車に乗り換えることも行っている。自動車駐車場には壁面緑化を施しこどもでもエコロジー化を進めている。

以上の結果、市内全道路における自転車のシェアを29%（1986年）にまで高めることができ、夏季には市内で約2.5万台の自転車が利用され、毎朝約1万台の自転車がRegnitztal谷を超えて移動しているのが調査で確認されている。自転車の平均走行距離（片道）は約2.8kmで、わが国の利用と比べるとかなり長いといえる。一方、気象条件に左右される自転車の特性から、冬季の利用は夏期の3～4分の1に減少し、代替交通手段としてバスが利用され定員過剰問題が生じている。

5. おわりに

自転車先進国と言われるオランダ、ドイツを例に自転車交通とその乗用環境の整備について概観したが、その特徴をまとめると次のようになる。

- 1) 自転車をエコロジカルな乗り物として評価し、大気汚染の原因となる自動車の抑制と共にその適正な利用の拡大を図っている（アメリカの場合は、この他に渋滞緩和のための自動車需要抑制の考え方が強く意識されている）。
- 2) （保有水準が高い）自転車を、補助手段ではなく自動車、徒歩などと同じ都市交通手段の一つと

して位置づけ、それに対応した乗用環境の整備を行っている。

- 3) 整備において先ず実証的なモデルプロジェクトをスタートさせ、効果を実証しながら望ましい自転車道路網を整備している（保有率が高いデンマークも同様の手法をとっているが、わが国で行われた昭和49～52年の自転車安全利用モデル市の指定・整備はむしろネットワーク化が強く意識されていた。）。
- 4) 整備に当たっては、住民参加型のプロジェクトチームを発足させ、利用者の意見を十分に取り入れている（アメリカでは参加の手続きが自転車道プランニング・プログラムとして用意されている）。

こうした考え方や事業の進め方は、今後のわが国の自転車交通の確立においても是非取り入れるべき内容と思われる。

《参考文献》

- 1) 日本自転車統計要覧 第26版 平成4年6月（財）日本自転車振興会
- 2) 第一次欧州視察団報告書 平成5年8月 全国自転車問題自治体連絡協議会
- 3) 「Bicycles First」1992年12月 オランダ交通土木省 全国自転車問題自治体連絡協議会訳
- 4) 自転車乗用環境の変化と自転車道整備ニーズに関する調査研究報告書 平成5年3月（財）日本自転車道路協会
- 5) 自転車道の計画と設計方法に関する比較論的調査研究 平成3年3月（財）日本自転車道路協会
- 6) 自転車と緑の町づくり（エアランゲン市民の挑戦）千賀裕太郎 地域開発 '92/6
- 7) オランダの自転車道調査（ハーグ市、チルブルグ市）昭和61年1月（財）日本自転車道路協会
- 8) 自転車モデルプロジェクト（チルブルグ市）昭和58年11月（財）日本自転車道路協会
- 9) 自転車道の整備事例 昭和58年1月（財）日本自転車道路協会

3. 旭川市における歩行者・自転車ネットワークづくり

——歩行者と自転車のための快適なネットワークをめざして——

旭川市建設局都市開発部都市計画課

課長 齋藤 和雄

1. はじめに

旭川市は、明治23年に「旭川村」として誕生し、わずか1世紀の歴史の中でめざましい発展を遂げ、北北海道の拠点都市として、教育、文化、医療、行政等の各種都市機能の集積が高く、人口は約36万人余を有する北海道内第2の都市で、市域面積は750km²の広さを持っている。また地理的には、北海道のほぼ中央に、雄大な大雪山連峰を背景として広がる上川盆地に位置し(図-1)、名前の由来(太陽の昇る川)が示すように、大雪山系を源とする石狩川、忠別川、牛朱別川、美瑛川の4つの清流が市街地を貫流する平坦な扇状地に形成された都市である。

市内にはこれら4大河川を中心に大小約160本の川が流れていることから、「川のまち旭川」と呼ば

れており、また周囲は緑豊かな丘陵地、森林地域を形成し、四季にわたって豊かな自然に恵まれた環境を備えている。

これらの豊富な水や緑に囲まれた地形が本市における大きな財産であり、本市の総合開発計画の中においても「自然との共生」をまちづくりの基本に据え、水・緑・地形等を積極的に演出したゆとりと魅力ある都市空間を創造することとしている。

2. 歩行者、自転車道路の整備状況

本市の地形はほぼ平坦で、市街地が都心部から周囲約10km以内の距離に位置することから、特に通勤・通学における自転車利用にとっても地理的要件が整っている。また、毎年自転車に関するイベントが積極的に開催され、市民のサイクリススポーツに対する関心は高く、一般的に自転車利用の多い都市である。

このような背景から、昭和45年に石狩川沿いを走っていたJR函館本線の跡地を利用し、景勝地である神居古潭に至る約20kmのサイクリングロードを開設し、さらに昭和48年には自転車安全利用モデル都市の指定を受け、歩道の段差解消を初めとして、歩行者、自転車専用道路及び広幅員の歩道を併用した歩行者自転車空間の整備を積極的に進めてきた。また、歩行者系についても、昭和47年に都心部駅前約1kmにわたり国道及び道道からなる幹線道路から自動車を締め出し、「平和通買物公園」として全国に先がけて恒久的な歩行者専用道路を開設した。

中でも、昭和48年に街路事業で整備した都心地域に位置する7条緑道は、花や動物等のイルミネーションによる、「光の絵本通り」として演出し、昭和63年には建設大臣から「手づくりふるさと賞」を受けた(写真-1)。また、最近では、昭和53年に廃止

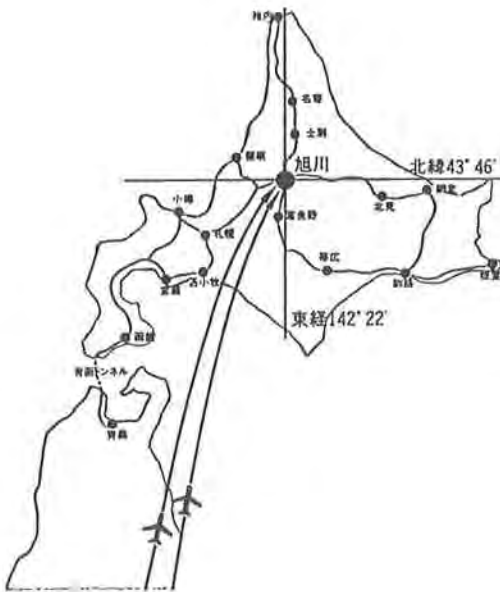
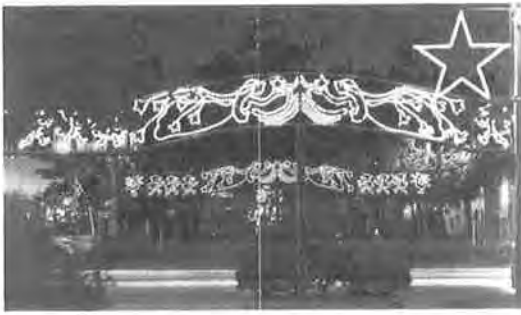


図-1 旭川市の位置



写真一 1 7条緑道

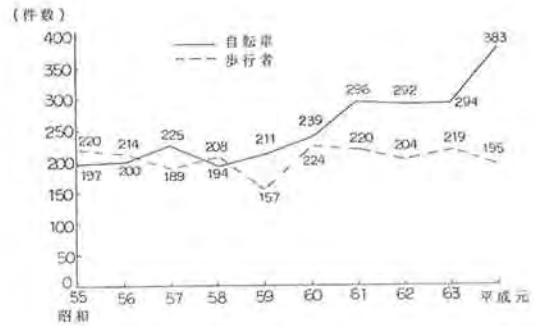


写真一 2 歩行者自転車専用道路「北の散歩道」

された貨物専用線であった大町岐線跡地を利用して整備した歩行者自転車専用道路「北の散歩道」には、幅3mのサイクリングコース、幅2mのジョギングコース、100mのせせらぎ水路を組み合わせ、池、噴水、さわやかトイレ等を配置し、老人から子供まで安全で快適に散策、憩い遊べる小径として幅広く、利便性の高い整備を行った。これが高い評価の対象となり、平成2年7月に街路事業コンクールにおいて、特別賞「アーバン・リフレッシュ賞」を受賞したところである（写真一2）。

3. 歩行者、自転車道路の問題点の現状

近年、モータリゼーションの進展や人口の郊外部への移動等により、自動車交通需要はますます増加の一途にあり、また幹線道路における歩行者自転車空間の未整備箇所もあることから、歩行者・自転車関連事故が頻発し（図一2）、このような状況にあって、歩行者・自転車交通に関する安全性の確保は急務となっている。一方、人間性の回復、省エネルギー、サイクリングスポーツの普及等の観点から歩行者・自転車交通の効用が再評価され、余暇、生活に結び付いた交通手段として、総合的な交通体系への組み入れが必要となってきており、今後の歩行者・自転車交通のネットワーク化が望まれている。



図一 2 交通事故発生総数推移

以上のような背景のもと、平成2年度において北海道が事業主体となり、快適でゆとりある歩行者自転車空間の創造を目的として、「旭川都市圏歩行者・自転車交通計画調査」が実施され、日常及びレクリエーションに対応する歩行者・自転車交通のマスタープランが策定されたところであり、以下この概要について述べる。

4. 「旭川都市圏歩行者・自転車交通計画調査」マスタープランの概要

4-1 基本方針

旭川都市圏においては、前項で述べたとおり、サイクリングロードの建設や中心街の歩行者空間の創出、及び住宅地の歩行者自転車道路の建設等が積極的に進められてきた。しかし、歩道の未設置道路や整備の連続性に欠ける等、歩行者や自転車利用者にとって危険な道路がまだ数多く存在している。

このような状況を踏まえた歩行者・自転車交通に関するマスタープランの策定にあたって、基本方針を以下のように定めた。

- (1) 歩行者・自転車交通と他の交通機関との関連性を考慮し、望ましい総合交通体系の確立を目指す。
- (2) 歩行者・自転車交通に関する問題点の解消を図り、安全性の確保と生活空間の改善を図る。
- (3) 景観に配慮し、まちのうらおい空間創出に資

する計画とする。

- (4) コミュニティの形成、レクリエーション機能及び防災機能の充実を図るとともに高齢者・身障者にも配慮し、良好な生活環境の形成を図る。
- (5) マスタープランの策定にあたっては、現況の把握と関連計画との整合性を踏まえた計画とする。

4-2 ネットワークの設定

歩行者・自転車ネットワークは、その交通特性から日常利用とレクリエーション利用に分けて考えることとする。しかし、基本的にはこれら2つのネットワークは有機的に連結し、各機能を補完しあうものとする。

(1) 自転車ネットワーク

1) 日常利用ネットワーク

通勤、通学、業務、買物等の日常生活における移動に対応するネットワーク形成を目的とし、以下の考え方により設定した。

- ① 日常利用の目的別移動状況を基にしたネットワーク化。
- ② 幹線道路等の歩道空間利用と、可能箇所での積極的専用道化。
- ③ 既存歩行者・自転車空間のネットワーク路線への有機的結合。
- ④ 歩行者・自転車交通の各種施設への集中に考慮。
- ⑤ 日常生活圏の形成や将来土地利用形成と整合性のあるネットワークの検討。

2) レクリエーション利用ネットワーク

市街地の公園・緑地を結ぶ市街地ネットワークと、広域的施設を結ぶ広域ネットワークを有機的に連結していくよう以下の考え方により設定した。

- ① 既存サイクリングロードの活用と河川敷の有効利用
- ② 広域ネットワークは周遊型環状ルートを検討
- ③ 広域ネットワークは高速性、直線性に配慮し、専用道化を図る。
- ④ 圏域外への放射路線を検討し、他圏域との連結を図る。

3) ネットワークパターンの検討

① 日常ネットワーク

都心部と近隣住区とを結ぶ放射路線と市街地

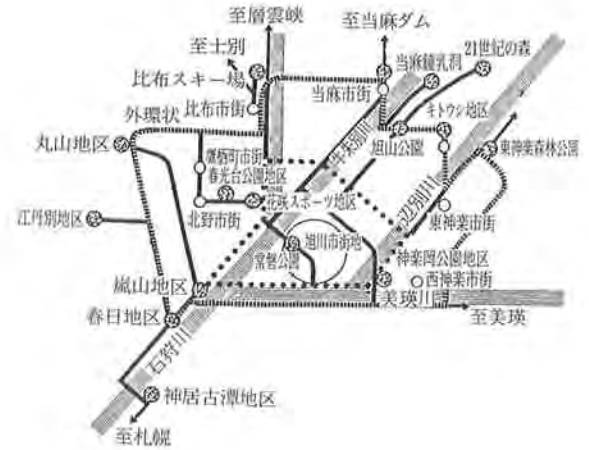


図-3 ネットワークパターン図

の各ゾーン間を環状に結ぶネットワークとする。

② レクリエーションネットワーク

河川と既存サイクリングロードを有効に利用して、周辺町と都心部を結ぶ放射軸を位置づける。また、レクリエーション拠点を周遊する外環状線と、近隣の公園・緑地を結ぶ内環状を位置づけ、これらを有機的に連結する。

(2) 都心部歩行者ネットワーク

歩行者空間は、①交通機能(移動空間)、②生活空間機能(コミュニティ空間、ゆとり空間)の2つの機能を有している。これらの機能は、沿道土地利用などにより利用特性や整備形態に違いを与える。

都心部の歩行者ネットワークの設定にあたっては、将来土地利用と施設配置に対応する歩行者軸を設定、ネットワーク化を図ることとした(表-1参照)。

4-3 関連施設計画

歩行者・自転車ネットワークを快適で安全な生活空間として位置づけるため、関連施設の整備を図る必要があり、計画の基本方針を以下のように定めた。

(1) 日常ネットワーク関連施設

① 自転車駐車場の整備

② 日常利用関連施設の整備

- ・安全施設
- ・案内標識
- ・みちの景観形成
- ・まちかど空間の創出

(2) レクリエーション利用関連施設

① 広域拠点施設の整備

- ・ターミナルセンター
- ・レストスペース
- ・サイクリングターミナル

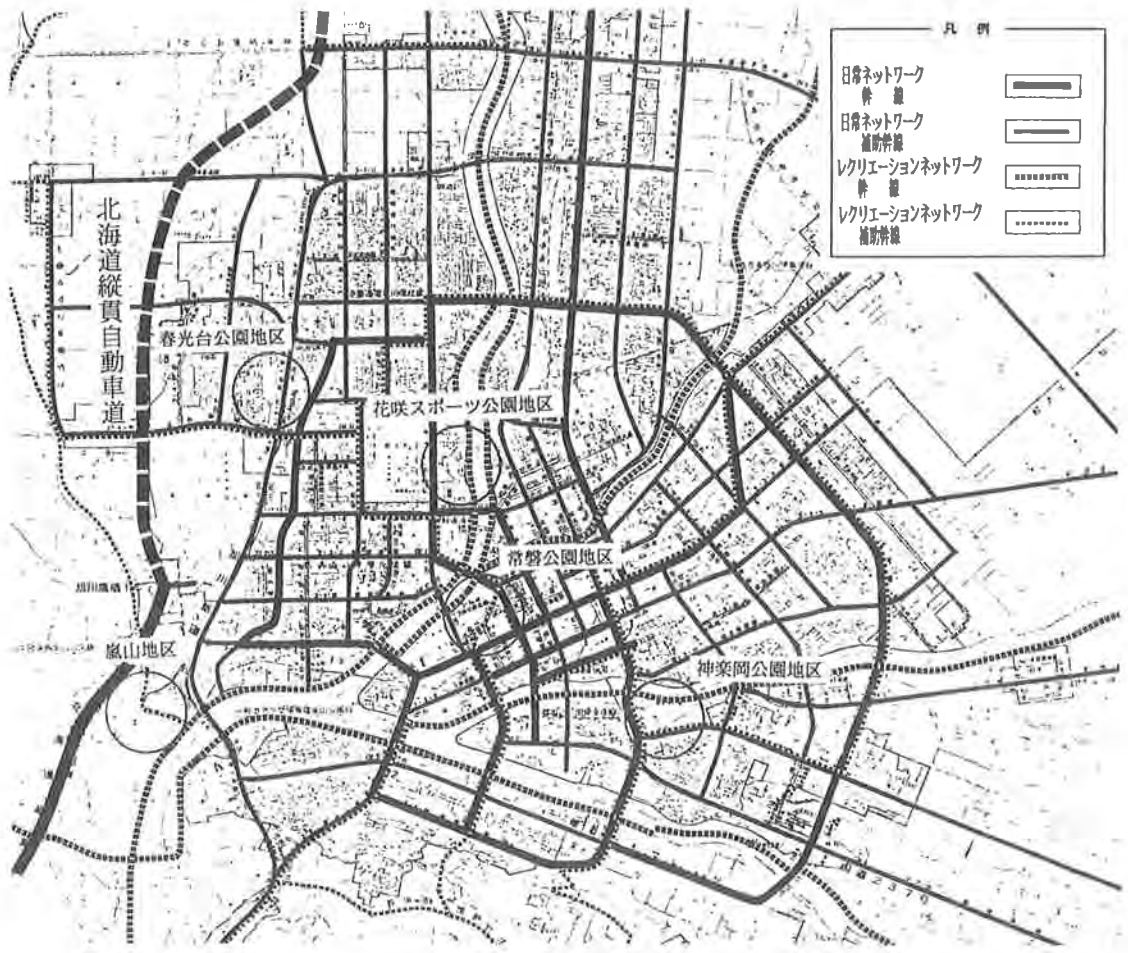


図-4 歩行者・自転車ネットワーク図

表-1 都心部の土地利用による歩行者軸の分類

都心部歩行者空間に関連する土地利用区分		対応歩行者軸
1. 中心業務地区	・オフィスビル、銀行等や市役所をはじめとする官公庁施設の集積する都心中心部	中心業務軸
2. 中心商業地区	・平和通買物公園を中心とする都心部商店街ゾーン	中心商業軸
3. 一般商業業務地区	・旭川市の都心部内に位置する近隣商業地区（国道12号沿線及び銀座通商店街沿線）	一般業務商業軸
4. 公園緑地地区	・常磐公園（総合公園）を中心とする都心部散策空間 ・駅南開発計画を考慮した神楽岡公園（総合公園）を中心とする駅南地区の歩行者空間	緑地軸 ・都心環状緑地軸 ・駅南環状緑地軸
5. 都心部住宅地区及び文教地区	・都心部近接の住宅地で、中心部への徒歩アクセスが可能 ・東高校をはじめとする、都心部住宅地の学校施設	生活軸 (通学路含む)

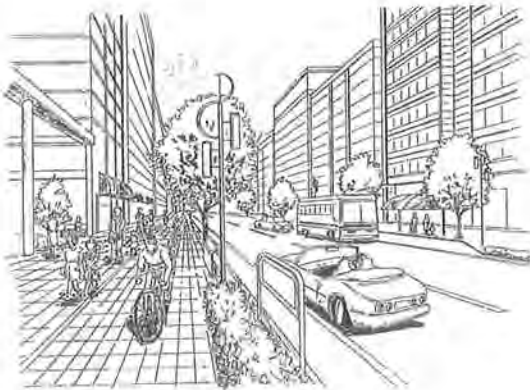
② レクリエーション関連施設の整備

- ・交通安全施設 ・案内標識
- ・サイクリング路線付加価値施設

4-4 生活空間としてのみちづくり

(1) 都心部の歩行者空間

- ① 突き出し看板等の適正な規制と誘導
- ② 道路の占用障害物の撤去と電線等の地中化
- ③ 歩道のうるおい空間化（建築物との一体的整備、ファニチャー・彫刻の設置）
- ④ スカイウェイ等の採用と地下空間の利用
- ⑤ 冬期交通対策（ロードヒーティング、流雪溝の採用）
- ⑥ 記憶に残る空間の創造（河川や橋の有効利用、照明景観の配慮）



図一五 都心部歩行者空間イメージ

(2) 地区の歩行者空間

- ① 自動車交通に対する配慮（車止め、分離帯、ハンパ、ボンエルフ等の導入）
- ② 面開発整備における歩行者空間の導入（計画的な歩専道、緑道の導入）
- ③ コミュニティ空間と景観形成に考慮した道路整備（水・緑・照明の有効利用、舗装形態の配慮、施設の地下埋設化、サイン等の景観への配慮）
- ④ ポケットパークの整備
- ⑤ 冬を意識したみちづくり（あさひかわ冬プランの推進）
- ⑥ 高齢者・身障者に配慮した歩道空間
- ⑦ 住民に対する道路利用マナーの啓蒙



図一六 住宅地歩行者空間イメージ

5. 今後の検討課題

歩行者や自転車利用者にとって快適な空間の確保を目標とするマスタープランを策定したが、今後、計画の実現に向けては、次のような課題が残されている。

1) 整備計画の具体的検討

ネットワーク路線の整備実現に向けては、歩行者・自転車空間を生活空間として位置づけ、さらに詳細な検討を加えた整備計画をたてる必要がある。

2) 事業推進体制の確立

総合的な事業推進を図るためには、各関係機関や行政内部における継続的な情報交換と十分な合意・連携が不可欠であり、総合的な事業推進体制の確立が必要となる。

3) 住民のコンセンサス、協力体制づくり

歩行者・自転車空間の整備の必要性について、広く住民の理解を得ると共に、住民の意向が十分反映できる協力体制づくりが必要である。

4) 都市景観形成への配慮

歩行者・自転車空間の景観形成にあたっては、機能性・経済性との調和を図り、一貫した思想のもとで、整備を推進する必要がある。

5) 関連施設整備の促進

関連施設整備は、種々の事業手法を検討の上、積極的な推進を図る必要がある。

6) 快適空間の創出（高齢者・身障者への配慮）

高齢者・身障者への配慮、冬期交通対策及び安全対策に十分考慮した整備を進める必要がある。

7) マナー向上への対応

歩行者・自転車空間を安全で快適な空間として位

置づけるためには、施設整備のみならず、利用者のマナーの向上によることが大きい。

このことから施設利用者のあり方を、広く市民に理解してもらうことが重要であり、関係機関による市民への啓蒙活動やPR活動を実施する必要がある。

8) サイクルスポーツの振興

増加するサイクル需要とサイクルスポーツ振興に対応する整備が必要である。

6. おわりに

以上、本市の歩行者・自転車道路の現状およびネッ

トワーク、整備形態の考え方等について、簡単に述べてきたが、近年の急激な社会情勢の変化、市民の価値観や生活様式の多様化等によって、新たな行政ニーズが生まれてきており、今後ますます「快適でおいしいある歩行者自転車空間づくり」が求められることが予想される。こうした動向に対し、きたるべき21世紀のまちづくりに向けて、今後とも建設省を始め、関係機関各位の方々のご指導、ご協力を賜り、その推進方について努力していく考えである。



4. 住宅・都市整備公団の都市開発における歩行者空間整備

住宅・都市整備公団

都市開発事業部事業管理課

肥 塚 修

1. はじめに

住宅・都市整備公団は、昭和30年（当時は日本住宅公団）以来、数多くの都市開発（ニュータウン開発）を実施してきており、計画的な住宅・宅地供給とともに、良好な市街地を整備することを目的として、高水準の都市基盤施設と良好な都市環境を備えたまちづくりを進めている。

特に、昭和50年代後半からは、それまでの住宅単一機能を主体とした開発から転換を図り、住宅地のなかに、企業の研究・研修所や計算センター、大学や文化・スポーツ施設といった多様な機能を導入した複合多機能型のまちづくりを推進することを計画理念として、活力ある発展性に富んだ地域形成や多様なライフスタイルに対応した豊かな生活が享受できるようなまちづくりを推進している。

街の骨格となる道路の計画については、昭和30年代における道路の段階構成理論にもとづく計画から発展し、昭和40年代当初には、モータリゼーションの進展に対して歩行者の安全性・利便性を確保するための歩行者専用道路の導入を図った。歩行者専用道路は、当初は歩行者の安全、快適な空間を確保することを目的として導入されたが、歩行者の目的々な交通空間としてのみではなく、より広汎な非目的的空間としても位置づけられ、さらには、そうした歩行者空間が本来有するオープンスペースとしての機能に着目した都市空間体系の基本的な構成要素として、存在そのものが価値の高い空間として計画されるようになった。

このように、公団の都市開発における歩行者空間整備については、計画策定時における社会的状況を反映していることは当然のことながら、将来的な都市住民の生活様式、居住環境の向上に対するニーズ

に対応した計画を追求してきている。本稿では、公団の都市開発において整備されている歩行者空間の計画理念と大規模ニュータウンにおける実施事例を紹介する。

2. 公団の都市開発における歩行者空間整備の変遷

○近隣住区理論と歩行者通路（昭和30年代）

昭和30年代の公団の都市開発は、良好な環境水準を有する住宅市街地の開発を目指してスタートしており、計画面では、近隣住区理論にもとづいて、幹線道路を骨格とした住区構成をとり、集合住宅、戸建住宅からなる住宅系用地、及び公園、学校、中心商業地区等を適切に配置することにより、利便性の高い環境良好な街をつくりあげていった。当時の開発は、郊外の鉄道駅を中心とする住宅市街地の開発が多く、歩行者交通空間としては、駅前の商業地区内やその後背の住宅団地内の歩行者通路により、駅と各施設、住棟を結ぶような計画となっており、ショッピングや通勤の明確な歩行者動線が導入された。

しかしながら、地区全体の歩行者交通空間としては、商業地区内や住宅団地内の歩行者通路以外には幹線道路の歩道が設けられていたにすぎず、通過交通の区画道路への進入による住宅地環境の阻害や歩行者の安全性の阻害等、歩行者交通空間としては極めて不十分なものであった。

○歩行者専用道路の導入（昭和40年代前期）

昭和30年代後半からのモータリゼーションの進展の本格化を背景として、歩行者の安全性の確保が大きな課題となり、

① 住区内の通過交通を排除する道路パターン

② 歩行者専用道路の導入

の2つの側面から検討が重ねられた。

歩行者専用道路については、それまでの団地内の歩行者通路ではなく、都市スケールの歩行者空間を確保することが主要な課題とされた。

東京都下の久留米地区（東久留米市ほか、156ha）は、昭和41年に事業認可を受けた土地区画整理事業による住宅地開発であり、計画的な「人と車の分離」が検討された結果、公共施設としての歩行者専用道路がはじめて土地区画整理事業に導入された。当時、土地区画整理事業に公共施設としての歩行者専用道路を導入することについては、

- ・公共用地の増により地権者の負担が増大する。
- ・区画整理の評価等に特別な工夫を要する。
- ・住区内の自動車の通行が不便。
- ・法的根拠が不明確。
- ・維持管理の前例がない。

等の様々な問題点が指摘されたが、公団と地元公共団体等との間で十分な検討が加えられた結果、試行的ではあるが公共施設として歩行者専用道路を導入することになった。

久留米地区の計画は、生活に必要な諸施設を歩行者専用道路に沿って配置し、日常生活に必要な施設に安全に到達することが可能となった。しかしながら、地区センターとの結びつきは幹線道路の歩道に依存していたため、地区全体としてみた場合の歩行者交通空間としては不十分なものであった。

とにもかくにも、久留米地区において、わが国ではじめて公共施設としての歩行者専用道路が市街地

開発事業のなかに導入されたことは、その後の法的位置づけや国庫補助の導入、また全国の宅地開発に普及されたことなどを考えると、極めて大きな意義をもっていたといえる。

また、昭和40年代前期にマスタープランが策定された国家的プロジェクトである筑波研究学園都市や、大規模な新住宅市街地開発事業である多摩ニュータウンにおいても、歩行者専用道路の導入が計画され、都市スケールでの歩行者空間の確保が試みられた。

○歩行者専用道路の定着と発展（昭和40年代中後期）

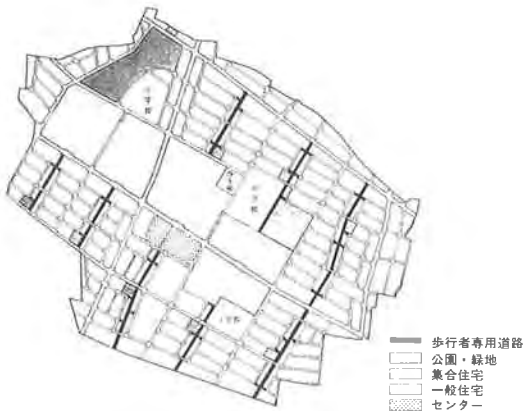
土地区画整理事業における歩行者専用道路の導入は、久留米地区で試行的に実施され、次いで新検見川地区（昭和44年認可、千葉市、78ha）及び東寺山地区（昭和44年認可、千葉市、102ha）の2地区に計画されてからは、公団の土地区画整理事業に普遍的な存在となった。

昭和40年代中期に計画された歩行者専用道路の特徴は、車から歩行者を分離し安全性を確保するとともに、歩行者専用道路を軸として各種の生活関連施設を配置するものとして計画されていたが、多分に直線的・単独的であり、かつ、単調なデザインのものであった。

これに対して、昭和40年代後期に計画された歩行者専用道路は、それまでの歩行者専用道路が住区内の目的地へ直線的に配置されていたことに対して、地区全域に及ぶ歩行者交通ネットワークとして体系化が図られるようになったほか、既に整備された地区における利用実態の検証等から、幅員構成、勾配、自転車との分離、植栽などのデザイン面の諸課題についても検討が加えられ改善されていった。

○水準の高い歩行者空間整備への移行（昭和50年代以降）

昭和50年代にはいり、歩行者専用道路が単なる通勤・通学・買物といった目的をもった歩行者交通に対応するための空間から、より高次の居住環境の質的水準の向上や快適性、景観面の重視といったレベルの高い歩行者空間として計画・デザインすることが試みられた。すなわち、目的をもった歩行以外の散策や、人と人との触れ合い、交流の場など、非目的な人間活動に対応する空間の体系化、歩行者専用道路を中心とする都市軸の形成等、都市空間秩序



図一 久留米地区の歩行者専用道路

のシステム化・重層化が検討され、各地区の立地条件や開発の位置づけ等の状況に応じ、他の都市機能空間と調和のとれた水準の高い歩行者空間の体系化が図られた。また、歩行者空間のデザイン面においても無電柱化をはじめとして、すぐれたデザインの舗装材、植栽、モニュメント等の工夫により、居住性の高い歩行者空間が実現された。

また、昭和50年代当初から、人と車の共存という新たな課題がなげかけられ、単純に人と車を分離する方法から、歩行者と車の接点としての道路空間が各地で計画され、歩行者優先の歩車共存道路(コミュニティ道路)が既存の商業地や住宅地の計画にもとり入れられてきた。公団の都市開発においても、本来的には歩行者の生活道路である住区内の区画道路を歩車共存道路として計画し、歩行者専用道路の計画と相まって、より豊かな歩行者空間の形成を図るために積極的に導入された。

人と車が集中する大規模ニュータウンのセンター地区は、鉄道等の公共交通の結節点として、また、商業・業務・行政・文化等の都市機能が大規模に集積する拠点にふさわしい優れた空間構成デザインが求められるとともに、人々の利便性及各施設へのアクセス面でもより水準の高い整備が必要とされている。大規模ニュータウンのセンター地区における歩行者空間については、車を排除した歩行者専用道路や広場、立体構造を有するデッキや、各種の移動システム(動く歩道、斜行エレベーター)を導入することにより、歩行者の利便性・安全性の確保や都心的雰囲気を高める賑わいの創出が可能なように計画・デザインされている。

公団の都市開発においては、昭和50年代における車と歩行者の分離又は共存の手法を発展させることにより、車系と歩行者系が適切に調和された総合交通体系の確立等、新たな計画技術の開発が展開され、車社会の定着に対応するとともに、人間らしい豊かさの象徴としての歩行者空間を導入して現在に至っている。

3. 大規模ニュータウンにおける歩行者空間整備

都市的スケールでオープンスペースの体系化が図られ、また、すぐれた空間デザインによる歩行者空

間整備されている大規模ニュータウン(多摩ニュータウン、筑波研究学園都市、港北ニュータウン)について、歩行者空間整備の実例を紹介する。

〔多摩ニュータウン〕

多摩ニュータウン(東京都多摩市ほか、全体面積2,984ha)は、昭和41年に事業承認を受けた新住宅市街地開発事業を主な事業手法とする都市スケールの計画的開発である。ニュータウンの計画は、21の住区―5つの地区といった段階構成にもとづき、公園緑地、教育施設、センター等の諸施設が配置され、車と歩行者の交通ネットワークが設定されている。ニュータウン全体の中心となる多摩センター地区は、周辺地域を含む都市拠点にふさわしい大規模な機能集積が計画されている。

交通計画としては、集中度の高い通勤交通についてはバス及び鉄道を、また住区内の日常の活動については主として歩行者及び自転車に対応させている。車については、この中間的な性格を有する交通として、ショッピングや余暇活動等を含めたより広汎に使用されるものとして計画されている。歩行者空間の計画としては、基本的には歩行者と車の分離を採用しているが、開発整備された時代背景や計画理念の変遷を経て、開発当初の住区から現在計画が進められている住区まで、その計画内容は様々なパターンがみられる。

歩行者専用道路の導入、体系化(5・6住区、7・8住区)

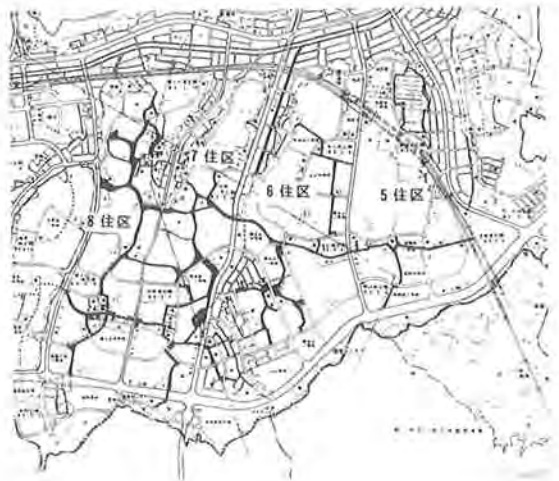


図-2 多摩NT 5・6住区、7・8住区の歩行者専用道路ネットワーク

昭和40年代中期に整備された5・6住区においては、各住区を東西に結ぶ幹線の歩行者専用道路を中心として、各住区内の住宅団地内に設置された歩行者通路に接続させることにより、歩行者交通空間の連続性を保っている。この住区の歩行者専用道路の空間デザインは、歩行者交通に対応した通路としての意味合いが大きく、直線主体の単調な空間デザインにとどまっていた。

次に、昭和40年代後期から50年代前期にかけて整備された7・8住区においては、近隣センターや学校・公園等を結ぶ東西及び南北方向への歩行者専用道路が計画され、歩行者交通空間のネットワークが構成されるように配置されている。歩行者専用道路の形状もそれまでの直線主体の構成から曲線を取り入れた構成となっており、空間デザインにおいても、曲線部、広場部を利用した変化に富んだデザインがとり入れられ、カラー舗装やタイル舗装、ストリートファニチュア等により、表情豊かな歩行者空間が創出されている。

基幹空間（10・11住区）

多摩ニュータウンの10・11住区は、昭和50年代中期に整備された住区である。計画理念は、それまでの考え方を越えて、全く新しいオープンスペースの体系を構築するものとなっている。ここでは、都市空間の全体構造を明確に認知できるような空間構成を計画の基本としている。このためのプランとしては、公園緑地を環状に配置し、これと一体的に歩行者専用道路を配置して全体のオープンスペースの骨格をつくっている。「富士見通り」と呼ばれる幅員40～60mの軸状の空間は、2つの近隣公園を結びつけ、歩行者交通のための機能と住区のシンボリックな基幹空間としての機能を有する複合的な公共空間である。この住区の住宅地計画は、このオープンスペースの体系と調和するように計画され、オープンスペースをとり込んだタウンハウス等新しい概念の低中層住宅が整備されている。

生活環境軸（1住区）

歩行者専用道路による歩行者と車の完全分離の流れとは異なり、住宅地の一部においては人と車の共存を積極的に展開する計画を進めたのが、昭和50年代後半に計画が作成された1住区（稲城向陽台地区）の計画であった。その計画は、新しいまちづくりの



図一3 多摩NT『基幹空間』（落合・鶴牧地区）



写真一1 多摩NT『基幹空間』（落合・鶴牧地区）



写真一2 多摩NT『生活環境軸』（稲城向陽台地区）

構造軸（「生活環境軸」と称する）として、歩車の平面分離を図った広幅員道路（幅員20m）を導入し、この軸に沿って都市的なアクティビティの積極的な展開を図ることにより、市街地形成の誘導を意図したものであった。この生活環境軸は、最寄鉄道駅からの自動車、バス等のメインルートにあたり、これを歩車の平面分離型の道路として設計し、広幅員の歩道には街路樹、舗装材、CABによる地中化等の工夫を加えることにより、車が通行する空間に劣らない豊かな歩行者空間を築きあげている。また、道路沿いには、近隣センターの商業店舗、診療所、幼稚園等の公益施設や児童公園、また店舗併用可能な住宅も計画的に配置することで、道路空間及びその沿道を生活感あふれる魅力ある空間としている。

多摩センター地区

多摩センター地区は、昭和50年代当初に基盤整備が行われたが、面積約70haもの規模を有する都市セ

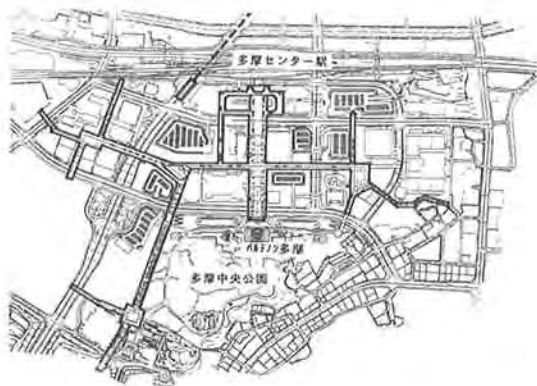


図-4 多摩NT 多摩センター地区の歩行者専用道路ネットワーク

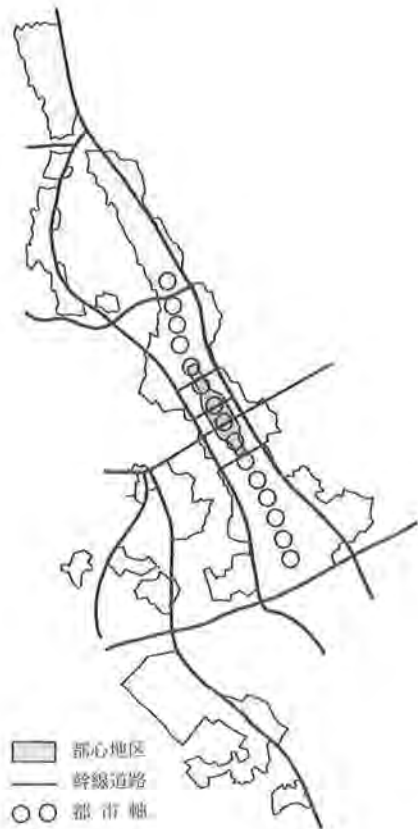


写真-3 多摩NT『パルテノン大通り』
(多摩センター地区)

ンターにふさわしい都市基盤施設が計画され、多様で魅力ある施設立地が進められている。多摩センター地区における歩行者空間は、道路レベルより高い位置に歩行者専用道路のネットワークが生まれ、完全な歩車分離が図られている。なかでも、多摩センター駅の改札口及び駅前広場の上層中央デッキから南進し、多摩中央公園にいたる幅員40m、延長約240mの歩行者専用道路（『パルテノン大通り』）は、多摩センター駅と公園内のパルテノン多摩（複合文化施設）とを結び、多摩センター地区の象徴的な空間として整備されている。このパルテノン大通りは、イベントも可能な都市広場としての機能も備え、賑わいと静寂が共存する歩行者空間として、両側に立地する大規模商業施設やホテル等とともに特徴的な都市景観を呈している。

〔筑波研究学園都市〕

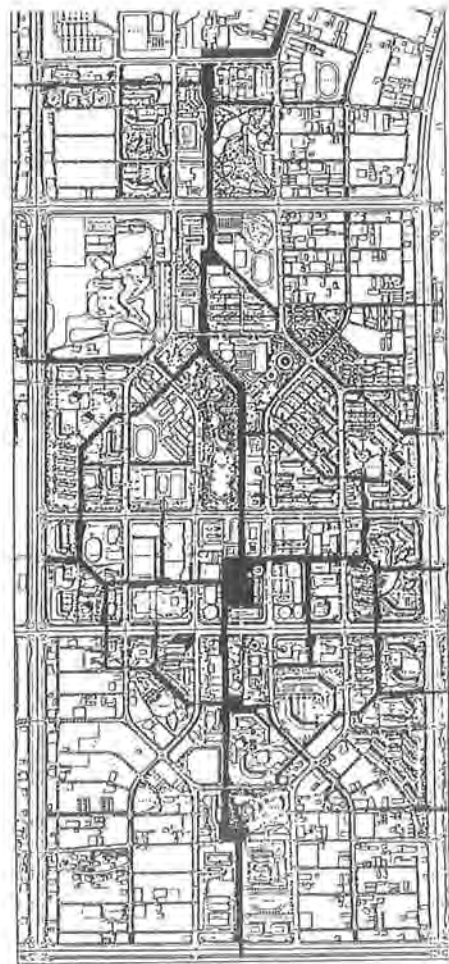
筑波研究学園都市（つくば市ほか、2,696ha）の建設は、国の試験研究機関および大学を計画的に移転して、高水準の研究・教育を行うナショナルセンターを創ることを目的として進められており、充実した研究環境と同時に、研究者たちが安心して居住できる豊かな都市環境を創造することが計画目標とされている。昭和40年の第1次マスタープランから、現在の計画の基本となっている第4次マスタープラン（昭和44年）策定作業の過程において、目標とする都市空間イメージとしては、一貫して、都市における人間復権を追求することがテーマとされた。このなかで、秩序ある都市として筑波研究学園都市を構築していくためには、複合的な都心の形成、都心と郊外のコントラスト、空間の連続性の確保等の検討とともに、歩行者空間については、自動車交通空間よりも優位性を保つ必要があること、また都市全体に歩行者空間体系としてネットワークが築かれる必要があることなどが主要な計画課題となった。南北に細長い形状の筑波研究学園都市の構成は、中央に都心地区、都心地区をはさんで北側に国立大学、南側に理工系研究機関を対置させたものとなっている。これは、都市を構成する代表的な三つの機能を、都市の中央に連続的に配置することによって、都市の中心を明確にするとともに都市に方向性を与えることになった。さらに、この中心の軸状のゾーンを都市のシンボル空間である「都市軸」として位置づけ



図一五 筑波研究学園都市の都市構造

ることによって、都市の空間構造を明確にしている。この都市軸の骨格となるものが幹線歩行者専用道路であり、幅員10~20m、南北総延長約10kmに達する。幹線歩行者専用道路の両側には、主要な公園、文化施設、中心的商業施設、研究施設等都市の代表的な施設が配置されている。この幹線歩行者専用道路は、都市活動を集約する空間として都市の主軸であるほか、連続した緑地空間を形成するグリーン軸としての機能を有しており、両側の施設が提供するオープンスペースやデザインされたファサード等により、一層豊かな空間が形成されている。

この幹線歩行者専用道路をネットワークの核として、都心部、郊外の住宅地等に、それぞれの特性に合った歩行者専用道路が計画され、歩行者と自動車の完全分離により安全で快適なそして利便性の高い都市環境が実現されている。



図一六 筑波研究学園都市「都心地区」の歩行者専用道路ネットワーク

特に、都心地区における幹線歩行者専用道路は、筑波研究学園都市の中心として、つくばセンタービル、大規模ショッピングセンター、交通ターミナル等の都心機能が集中するところであり、都市軸を構成する幹線歩行者専用道路及び中央広場は、様々な歩行者動線が錯綜する、最も活動密度の高い空間であると同時に新都市の顔として、周辺建築物と一体となった風格ある空間デザインとなっている。

〔港北ニュータウン〕

昭和40年代後半に計画が作成された港北ニュータウン(横浜市、1,317ha)は、横浜市の北西部に位置する土地区画整理事業による大規模開発である。まちづくりの基本方針として「緑の環境を最大限に保存するまちづくり」「ふるさとをしのばせるまちづ



写真一４ 筑波研究学園都市幹線歩行者専用道路



写真一５ 筑波研究学園都市中央広場

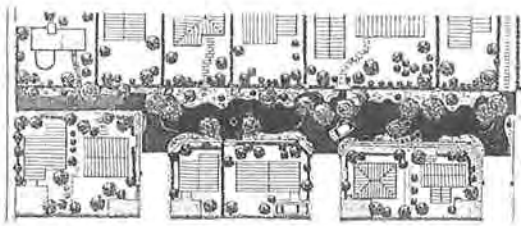
くり「安全なまちづくり」「高い水準のサービスが得られるまちづくり」の４つを設定し、良好な環境のもとに、社会のニーズに対応した多様な機能を導入したまちづくりを進めている。計画の基本的課題は、土地区画整理事業という事業上の制約から、いかにして公共用地をその他の土地利用とバランスよく有効に配置して、街づくりの基本方針を実現するかにあった。

当初のマスタープランの段階から、自動車交通を主体とした幹線交通道路網に対し、歩行者交通については歩行者専用道路と緑道を計画し、歩車分離を徹底することとし、幹線道路に囲まれた住区内では、自動車交通の利便性よりは歩行者の安全性の確保を優先させるために、通過交通を排除する道路パターンが採用された。歩行者専用道路及び緑道は、地区全体のネットワークとして組み込むことにより、歩行者の安全性・利便性・快適性を確保している。住区の中央を貫く幹線歩行者専用道路(幅員6~9m)は、小・中学校、幼稚園、店舗、診療所等の諸施設を結び、日常生活行動に対応する空間として計画し

ている。これらの歩行者の目的々な行動に対応した歩行者専用道路に対して、散策、自然との触れ合いなどのレクリエーション機能に対応するものとして、緑道のネットワークを組んでいる。緑道は、幅員10~40mの公共空間を基軸として、緑とオープンス



図一七 港北ニュータウン(第二地区)のオープンスペース体系



図一八 港北ニュータウン 歩車共存道路（コミュニティ道路）の実施モデル



写真一六 港北ニュータウン 歩車共存道路（コミュニティ道路）

ペースの連続により構成されるもので、非目的々な歩行行為に対応するものとして位置づけられる。これらの空間構成の考えかたを港北ニュータウンでは「グリーンマトリックスシステム」と呼んでおり、公園や集合住宅地内の保存樹林や、寺社・屋敷林等の緑、小・中学校等のオープンスペースを、緑道や歩行者専用道路により体系化することにより、歩行に関する多様なアクティビティを可能にしようとするものである。同時に、これらの歩行者空間は、周辺の非公共空間との一体化により、公共空間を超えるひろがり豊かな空間形成を実現するものである。

また、戸建住宅地内の歩行者空間としては、歩行者専用道路として確保できる空間幅は僅か3mであり、最低限の歩行機能は充足できても、空間として豊かなものにするには限界があった。このため、この空間を中心としてコミュニティの領域形成を図り、空間として豊かなものにするための工夫として、隣接する幅員6mの区画道路との一体的設計を試み、総幅員9m（一部10.5m）の歩車共存道路（コミュニ

ティ道路）として計画することにより、豊かな歩行者空間の創出を図っている。

4. おわりに

本稿の最後にあたり、若干の雑感を述べる。

公団の都市開発は、昭和40年代から歩行者専用道路を導入するなど、ニュータウン内においては居住者が車を使わずに過ごせるように、バス等の公共交通機関の整備や歩きやすく快適な歩行者空間を計画してきた。

今日、車社会の定着が進んだ結果、一昔前であれば当然徒歩か自転車による行為、たとえば買物等の日常の用事であっても、自家用車を使う傾向がみられる。このことは、人々の生活意識、生活様式が車を使うことに大いに順応し、目的地での駐車場の確保等多少の不便な面があったとしても、それ以上の車の利点を感じているからであろう。

このような状況において、車と完全分離を図った従来型の歩行者専用道路は、以前ほどは目的々な歩行のための機能は求められてはいないのかもしれない。しかしながら、歩行者専用道路に代表される歩行者空間が、健康維持、戸外でのリフレッシュ、自然との触れ合い、人との交流など、奥深い人間的な行為が発現される空間であることは今後とも変わりようがなく、また連続したオープンスペースとして都市の貴重な環境構成要素としての存在価値が益々高まっていくことであろう。

現在、国際化、情報化、高齢化、多様化、個性化、文化的志向等様々に表現されている現象を今後の社会潮流として捉えるならば、公団が進める都市開発は、決して画一的ではなく、住まう人の様々なライフスタイルや価値観を生み出すような多様な機能導入や、それを支える都市基盤づくり、空間づくりが重要となることを念頭において、まちづくりを進める必要がある。

そのなかで、歩行者を重視した快適な空間づくりも、安全で快適な歩行の確保や質の高い居住環境の創造だけでなく、居住者のライフスタイルや生活文化をも向上させるといった視点からのアプローチも求められているのではないだろうか。

5. 自転車交通の“過去”、そして“未来”

——公共交通としての自転車交通の確立にむかって——

練馬区土木部交通対策課

自転車対策係長 篠山俊夫

1. はじめに

放置自転車は、昭和49年後半に発生した社会問題である。今日まで約20年の歳月が過ぎたが解決には至らず、いまま全国各地で問題となっている。

本稿では、放置自転車発生のメカニズムの解明、自転車利用のあり方、そして、その解決策のひとつとして考えられているレンタサイクル事業について述べる。

2. 放置自転車の弊害

まず、放置自転車が引き起こす弊害についてみる。

第一に、歩行者の通行障害である。放置自転車が、歩道や駅前広場にあふれ、歩行者の通行障害を引き起こしている。

第二に、車両の通行障害である。バス停に近づけないバス、商店街で荷降ろしが出来ないトラックなど、車によるアクセスが妨げられている。

第三に、まちの美観の低下である。路上などへの自転車の放置は、一種の活気を感じなくもないが、乱雑に放置された金属の固まりは決して美しいものではない。

第四に、防災上の問題である。火災など災害が発

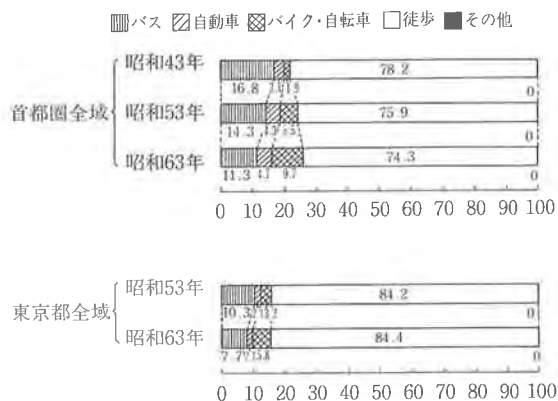
生したとき、放置自転車は非難・救急活動の妨害となる。過去に、死亡者を出したことさえある。

3. 放置自転車の発生原因

このような放置自転車は、なぜ発生したのだろうか。

昭和49年には、7万4千台だった東京都内の各駅周辺への自転車・バイクの乗り入れ台数は、平成3

表一 端末交通手段別トリップ数（乗降計）および構成比の推移



※ 昭和53年のデータからは不明を除いている。
 ※ 昭和63年のデータでは不明は0となっている。

表二 東京都における代表交通手段別発生集中量および構成比の推移
 千T.E. %

	鉄道	バス	自動車	二輪車	徒歩	その他	合計
昭和53年 (構成比)	18,762 30.64	2,213 3.61	11,538 18.84	8,001 13.07	20,705 33.81	11 0.03	61,230 100
昭和63年 (構成比)	21,888 35.42	1,842 2.98	11,656 18.86	10,219 16.53	16,183 26.18	14 0.03	61,802 100

※ 昭和53年は資料集表4の東京都計の発生量と集中量の合計である。
 ※ 昭和63年は基礎調査の値である。

年には72万台と約10倍になっている。このことから、この20年間に自転車利用が著しく増加したことが理解できる。

これを裏づけるように、パーソントリップ調査の結果からも鉄道端末交通のみならず、代表交通としても自転車利用の増加傾向を確認することができる。

(表一1、2参照)

そこで、このような自転車利用の著しい増加が、いかなる理由で生じたかを次に考察してみる。

よく自転車利用の発生原因として、第二次世界大戦後の産業復興がもたらした都市部への人口流入による住宅開発が挙げられるが、これは表一3から明らかなように自転車利用の増加と5年から15年のずれが生ずることから直接原因ではなく、むしろ遠因と捉えるほうが妥当である。

自転車利用者の増加は、次の4点に直接原因があるものと考えられる。

① 自転車の購入が容易になったこと。

表一4は自転車の小売価格と家計費の関係を示

表一3 東京都における人口及び宅地の推移

	人口 (千人)	伸び率 (%)	宅地 (千㎡)	伸び率 (%)
昭和30年	8,037		299,990	
35年	9,684	20.5	336,140	12.1
40年	10,869	12.2	376,680	12.1
45年	11,408	5.0	420,826	11.7
50年	11,674	2.3	475,046	12.9
55年	11,618	0.0	496,849	4.6
56年	11,619	0.0	499,421	0.5
57年	11,646	0.2	503,315	0.8
58年	11,701	0.5	505,692	0.5
59年	11,762	0.5	509,405	0.7
60年	11,829	0.6	509,168	0.0
61年	11,894	0.6	513,957	0.9
62年	11,905	0.1	515,771	0.4
63年	11,898	-0.1	519,047	0.6
平成元年	11,878	-0.2	521,823	0.5
2年	11,855	-0.2	524,062	0.4

出典：人口は1989年東京都統計年鑑
宅地は東京の土地1990より

したものである。この表によれば、約20年、自転車の小売価格に変化がなかったこと、実に自転車小売価格の家計費に占める割合が小さくなってきて、取得が容易になったことが分かる。

これを裏づけるように自転車の普及率は、昭和51年を境に80%を越えた。

② バス料金が値上がりしたこと

人件費等の高騰により、自転車問題の発生した昭和40年代後半には40円だったバス料金が、平成5年には、190円と5倍近くになっている。一方、自転車の価格は相対的に低下し、この結果、住民は経済的にみて「バスの割高感」「自転車の割安感」を感じたため、自転車利用へ転換したのである。

③ 道路混雑によってバス交通が不便になったこと

近年の市街地の道路は混雑が著しく、特に朝夕

表一4 自転車の価格の実収入に対する割合の推移

年次	家計動向	自転車価格の動向	
	実収入 (円)	実用車 (円)	対収入比(%)
昭和40年	65,141	23,000	35.3
45年	112,949	25,000	22.1
48年	165,860	30,000	18.1
49年	205,792	35,000	17.0
50年	236,152	35,000	14.8
51年	258,237	37,000	14.3
52年	286,039	37,000	12.9
53年	304,562	37,000	12.1
54年	326,013	37,000	11.3
55年	349,687	38,000	10.9
56年	367,111	39,000	10.6
57年	393,014	40,000	10.1
58年	405,517	40,000	9.8
59年	426,924	39,000	9.1
60年	444,846	38,000	8.5
61年	452,942	37,000	8.1
62年	460,613	35,000	7.5
63年	481,250	33,000	6.8
平成元年	495,849	33,000	6.6

出典：日本の統計 総務庁統計局より

のラッシュ時には慢性的に渋滞が発生している。このため、バスの定時性・速達性が損なわれバス利用者の利便が低下している。東京のバスの表定速度は、昭和35年の時速15.3kmが昭和63年には11.4kmと4km低下している。自転車の一般的な速度は12kmと言われており、バスの速度は自転車よりも遅くなっている。

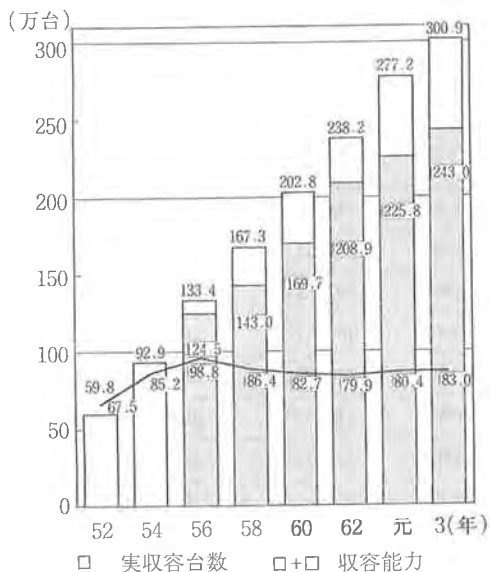
④ 徒歩が敬遠されたこと

これは、人々の徒歩に対する価値観の変化によって生じたものであり、首都圏全体のパーソントリップ調査からも毎回減少していることが明らかである。

4. 放置自転車問題に対する行政の対応

しかし、これらの4点の原因のみでは、今日のような自転車の大量発生はありえなかった。なぜならば、自転車を収容する駐輪場が圧倒的に不足しており、大量需要を収容するだけの受け皿がなかったからである。表一5からも明らかなように、放置台数はほぼ横ばいで、駐輪場利用数が一方的に増加していることから、自治体が問題解決のために整備した駐輪場が自転車の大量発生を引き起こした原因になったといえる。

表一5 自転車駐車場の収容能力・実収容台数と放置台数の推移



(出典) 駅周辺における放置自転車等の実態調査結果について 総務庁より

特に、料金がかからず誰でもが自由に利用できる無料駐輪場や他の交通機関と比べて著しく安価な駐輪場の整備は、新たな自転車利用をより一層惹起させる結果となった。

皮肉にも、自転車の大量発生の原因は、自治体による駐輪場の整備にあったのである。

5. 自転車の大量発生が引き起こす問題

このような自転車の大量発生が、さらに別の新たな弊害を発生させたのである。

それは第一に、地区交通における交通機関分担の乱れである。自転車利用者の増加は、交通利用者全体の増加に端を発するのではなく、その多くは他の交通手段からの転換により生ずることがこれまでの資料から明らかである。特に、バス・徒歩からの転換が多く、これによって、これらの交通機関分担率の低下がみられる。

このように、自転車の大量発生は交通機関分担を乱し、地区交通体系を壊すところまできている。特に、バス交通は生活圏における公共交通として、また、到来しつつある高齢化社会における貴重な交通として、重要な地位を占めている。だが、年々輸送人員が減少し、経営状況も悪化し、路線を維持していくことが難しくなっている。そして、今後も更にバス利用者が自転車利用者へと転換して行くならば、バス交通は衰退していつてしまう。そのようなことになれば、地域住民のモビリティのシビルミニマムの確保が困難となっていく。特に交通弱者はその足の確保の手段を失うこととなる。

そのためには、地区交通でも社会全体として調和のとれた総合的な交通体系をめざすモーダルミックス政策を積極的に推進していくことが必要である。

第二は、市町村の財政負担の増大である。これまでの自転車対策は、自転車利用の需要の予測を行い、これを満たす施設づくりが行われてきた。いわゆる、施設整備追随型の施策である。

しかしながら、この施策には2つの欠点がある。それは、都市空間の有限性と財政の限界を考慮していない点である。特に財政問題については、現在、自転車問題への取り組みを市町村が専断的に行っていることから、その限界を理解することができる。

そのためには、財源分担を含めた自転車問題にお

ける国及び自治体の役割分担を確立していくことが不可欠である。

6. 自転車交通の必要性とその確保

自転車は、私的交通手段である。そのため、私的交通手段の受け皿である駐輪場整備に莫大な公共投資をするべきではないとの批判がある。しかも、自転車の利用環境は、駐輪場と言った駐車環境のみではなく、歩行環境も含められるので、整備経費は更に膨大なものとなる。

しかし、自転車は、今日では住民の日常生活において欠くことのできない、生活圏における基本的な交通手段となっており、利用環境の整備が求められている。というのも、地区交通の中心であるバス交通には空白地区の発生やルートの硬直性など利用に制限があり、これを補完する形で自転車が使われている現状があるからである。

さらに自転車は、地球環境の保護と交通混雑の緩和の観点から自動車を代替する交通機関としての整備が期待されている。第一の地球環境保護については自動車を中心とする運輸機関が出す排気ガスを削減して、大気汚染や酸性雨から地球を守るため、不必要な自動車利用、特に近距離利用を自転車に転換させようとするものである。第二の交通混雑については、自動車はドア・ツウ・ドアの交通機関として利便性が高くなっている。そのため、安易な自動車利用が多発し道路混雑を引き起こしている。道路等の交通施設の整備には限界があり、交通機関分担の適性化を図っていかなければならない。

これまでの交通需要に合わせた施設整備、言い換えれば施設追随は都市空間が有限であることから、交通需要を交通施設（供給）に合わせた交通管理、いわゆる交通需要マネジメントを行っていく必要があり、この点からも自転車は重要な交通手段である。

自転車は、もっとも身近で使いやすい交通機関であると同時に、これまでみてきたように地区交通を支える重要な性格を有していることから、行政は自転車交通の確立を図り、自転車の利用環境を整備していかなければならない。そのためには、自転車を都市交通のひとつに位置づけ、総合交通体系の中で全体を論じていかなければならない。

そのひとつの方法が、レンタサイクルである。

7. 新しい地区交通の主役「レンタサイクル」

練馬区は、このレンタサイクルを平成元年9月から下記のとおり実施している。

ねりまタウンサイクル概要

(1) 設置場所及び備付自転車台数

- ・大泉学園駅北口（西武池袋線）
650台 平成元年9月開設
- ・練馬駅北口（西武池袋線）
400台 平成4年4月開設
- ・東武練馬駅南口（東武東上線）
200台 平成4年4月開設
- ・上石神井駅北口（西武新宿線）
400台 平成5年4月開設

(2) 料金

区 分	1 カ月	3 カ月	1 回
一 般	2,700円	7,400円	300円
学 生	2,000円	5,500円	

(3) 営業時間・期間

- ・営業時間……24時間（但し、大泉学園駅北口は朝4時から深夜1時まで）
- ・期 間……年中無休（但し、大泉学園駅北口は1月1日から3日まで
は休み）

レンタサイクルは、地区交通手段としてのCCS（コミュニティサイクルシステム）と主に鉄道端末交通手段として使われるRCS（レンタサイクルシステム）の2種類に分類できるが、現在、練馬区で実施しているのはRCSである。このRCSには、利用者のメリット、社会のメリット、行政のメリットがあることがわかっている。

利用者のメリットとは、第一に自転車の出し入れに時間がかからないことである。自転車が共有であるため、駐輪場内のどこからでも借り、どこへでも返せるため、入出庫に時間がかからない。特に全自動の機械を使用した場合に、入出庫の所要時間は5秒以内となっている。

第二は、多くの人が施設を利用できるということ



である。総務庁の調査結果によれば、オーナー式の駐輪場に比べ、RCSは敷地面積当たりの利用者数が平面式に比べ6～8倍、立体自走式に比べ3～4倍と非常に高くなっているからである。

第三に駐輪場の治安がよいことである。駐輪場の奥まで入ることが少なかったり、全自動のようにまったく施設の中に入る必要がないため、チカンなどの不審者の心配がなく、安心して利用できる。

社会のメリットの第一は、自転車の駅への乗り入れ台数を減らすことができることである。これは、自転車が共有となるため、自転車の利用者数を減らさずに、自転車の乗り入れ台数を減らすことができるのである。(結果として放置自転車も減少する。)

第二は、地区交通の整備が図れることである。より高い利便性と快適性を実現する交通手段として自転車は不足する地区交通を補うことができる。

行政のメリットの第一は、用地の利用効率が高いことである。前述のとおり、敷地面積当たりの利用者数が多いことから、当然の結果である。

第二は管理が容易であることである。施設内への立ち入りが少なかったり、まったく無いため、管理員が少数又は無人ですむ。そのため、更に早朝、深夜の開放も可能となった。

レンタサイクルは、これまで私的交通手段であった自転車を、その所有を私有から共有へと切り換えることによって、公的交通手段と位置づけようというところに意義がある。これによって、多額の公共投資に対する理解も得られる。

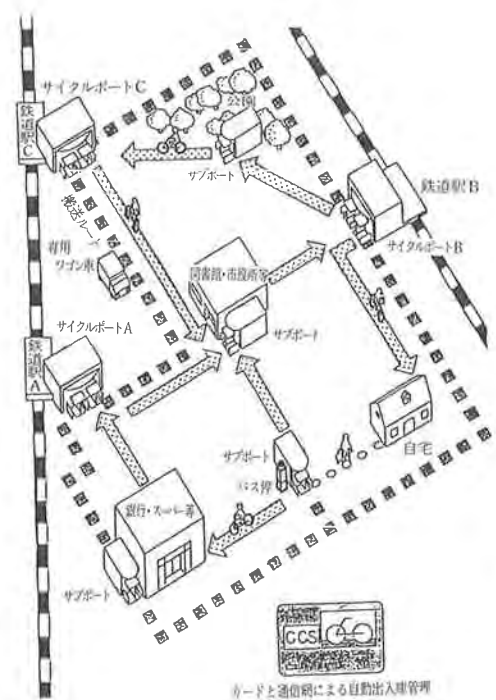
しかしながら、RCSは駅と目的施設(自宅・勤務先など)をむすぶ線の交通であり、未だ公的交通手段と呼ぶには脆弱である。そこで、RCSの線から面への変革を図るため、CCSが必要となる。CCSの目

的は、反復の端末交通手段であるRCSを地区内における自由な通行に高め(たとえば、他の路線間の駅間をつなぐ、生活圏内の施設をつなぐなど)、さらにRCSの公的交通手段性を増大させ、自転車交通を安定的なものにしていこうという点にある。(図一参照)

これまで、生活圏をレベルとする地区交通の整備は、全土交通や地域交通に比べ、重要性に対する認識が薄く、余り議論されてこなかった。このため、地区交通の整備は立ち遅れている。

そこで、バス、徒歩、そして自転車、それぞれの交通特性要因を高め、地区交通の整備を図っていくことが、ハイモビリティ社会の実現には大切であり、もうひとつの課題である交通需要の多様化の達成にもつながる。

そのひとつとして、レンタサイクルは自転車交通の確保を図りながら、地区における公共交通の整備を図ろうというものであるが、決して、自転車交通を全てレンタサイクル一本にしてしまおうというものではない。逆に、自転車交通に種類を設け、選択



図一 将来めざすコミュニティサイクルシステムの展開予想図

が可能なようにすることによって、自転車交通に幅を持たせようとするものである。

練馬区では、平成4年9月から7カ月間、区内2駅でCCS利用の実験を行い、データを収集した。近い将来、CCSの実現が達成できるものと思っている。

8. むすび

これまで、自転車問題は道路管理や環境美化の問題として捉えられてきた。そのため、駐輪場の整備と放置自転車の撤去という表面的な対策を中心に実施されてきた。だが、これでは地区交通における交通機関分担の安定を欠くという大きな問題を発生させてしまい、問題解決を図るどころか、問題を悪化させてしまっている。

そこで、問題解決を図るため、これまでと違った新しい視点で自転車対策を実施し、根本的な解決を図っていく必要がある。そのため、自転車問題を交通計画又は都市づくりという観点から捉えて、対策を行っていくことが求められる。レンタルサイクルは、このような視点から発生した施策であり、解決に有効な施策のひとつの方法であると考えられる。

自転車問題が発生して20年、発生メカニズムと対策が明らかとなった。

あとは、自転車交通の確立に向けて全力をつくすだけではないのだろうか。

文 献

- (1) 総務庁(1987) 都市交通手段のレンタル・システムによる利用に関する調査研究報告書
- (2) 財団法人日本自転車普及協会(1991・1992・1993) 自転車高度利用システム報告書
- (3) オランダ交通土木省(1993) 何はさておき、まずは自転車(Bicycles first 《Bicycle Master Plan》 渡辺千賀恵監修、全国自転車問題自治体連絡協議会訳)
- (4) 石田藤男(1989) レンタルサイクル事始め「自転車・バイク駐車場」第119号
- (5) 練馬区(1991) 練馬区利用基本計画
- (6) 拙稿(1991) レンタサイクルMagic「自転車・バイク駐車場」第139号
- (7) 拙稿(1992) 地域における自転車の有効活用「都市問題」第83巻第5号
- (8) 拙稿(1992) レンタサイクルによる地区交通の確保「新都市」第46巻第8号

6. 長堀地区における地下交通ネットワーク

——長堀通改造計画——

大阪市建設局街路部特定街路課

課長 明 石 元 一

大阪長堀開発株式会社 工務部土木課

課長 芦 見 建 朗

1. はじめに

大阪市では、従来より「キタ」「ミナミ」の2地区が、それぞれ北方面、南方面から都心部への玄関口としての機能を果たし、この2地区を結ぶ南北軸を骨格として商業業務施設が立地するという都市構造を形成してきたが、近年、西のベイエリア開発、東の大阪ビジネスパークや「花の万博」開催地である鶴見緑地の整備など、東西軸上の拠点開発が進んできている。このため、大阪市の都市構造は南北都市軸周辺集中立地型から、南北・東西軸均衡発展型に変化していくものと予測されている。

本事業の計画地である長堀通の御堂筋周辺は、まさに南北軸と東西軸の結節点に位置することになり、東西軸の成長に伴って新しい都心の核として発展することが期待される地区である。(図-1参照)

長堀通改造計画は、この長堀地区において、地下4層の構造物を建設し、地下1階に公共地下歩道と地下街、地下2、3階および4階の一部に駐車場、地下4階の一部に地下鉄を整備し、あわせて地上部の景観整備を図ろうとするものであり、平成4年に

着工し、平成8年の完成をめざして現在工事を進めているところである。

以下、地下街計画を中心として、長堀通改造計画全般について紹介することとする。

2. 長堀通改造計画の背景

本計画の検討を始めた背景としていくつかの点を挙げるができるが、大きくは次の三点である。

① 地域の活性化

長堀通の南側は心斎橋筋を中心とする小売商業地区であり、「ミナミ」の中心である難波の繁華街に連担している。そしてアメリカ村、ヨーロッパ村と呼ばれるファッション街が、長堀通と難波の中間に位置する周防町通に形成されつつある。これに対して北側は繊維関係の卸売業が集積する船場地区であり、高密度の市街地を形成しているが、近年ビルの建て替え、高層化が盛んになっており、通勤や仕入れの交通流動が増加しているものの、南側に比べてやや賑わいの少ない地区となっている。

このような周辺状況の中で、南側の賑わいを北側にも広げるとともに、周辺地域全体の活性化を図るため、長堀通の景観整備と賑わいのある快適な歩行者空間の創出が求められていた。特に地元の住民、商店主らで組織する団体から、地下鉄の整備と、それに併せた「長堀大通公園計画」の提案があり、地上の殺風景な駐車場を撤去し、地下街、地下駐車場を整備するとともに地上を「公園通り」として整備することを要望されていた。

本市としてもこれらの要望に応える中で、「都市景観形成モデル事業」を活用して景観形成の計画を立



図-1 長堀通改造計画位置図

案し、長堀通の歴史性や約50mの広幅員を活かした景観形成を図ることを計画したものである。

② 駐車問題への対応

長堀通は現在約50mの幅員を有しているが、以前はその南側約半分に長堀川が流れていた。長い間大阪の水運を支えてきたが、水質汚濁の進行、舟運利用の減少、浸水被害、自動車交通の発達等により、昭和30年代後半にこれを埋め立てて道路を拡幅すると同時に、地上地下合わせて収容台数約840台の大規模駐車場が日本道路公団により建設された（写真一1）。

しかしながら、近年の駐車需要の増大に伴い、周辺の駐車場ではその需要を満たすことができず、多くの路上駐車が発生することとなった。また地下駐車場への出入り口が御堂筋等幹線道路の直近にあるため、満車時に発生する入庫待ち行列が幹線道路の交通流を阻害するという状況にもあった。

したがって、出入り口の改善を含めて、駐車容量の拡大が強く求められている状況にあった。

③ 地下空間の有効利用

本計画検討の直接の契機となったのは、地下鉄第7号線の都心延伸計画が具体的し、長堀通を通ることとなったことである。

当初の計画では、駅舎部を開削工法で行い、線路部は主としてシールド工法で建設することとなっていたが、一方で地下街整備と駐車場拡大の構想がある中で、地下利用に関する計画・調整が当然必要となり、その位置、構造、整備時期等について種々検討を行う必要が出てきた。

3. 整備の基本方針と構造形態

長堀通改造計画の基本となるのは、次の4点である。

- ① 地下鉄第7号線を京橋から心斎橋まで延伸し、長堀通地下に通す。
- ② 地下鉄四ツ橋駅、心斎橋駅、長堀橋駅を中心に、地下歩行者ネットワークを整備し、地下鉄駅間ならびに地上の歩行者空間との連続性と快適な歩行環境の確保を図る。この場合、店舗等を有するいわゆる地下街として整備する。
- ③ 大阪都心部における駐車対策の一環として、長堀駐車場の駐車容量の拡大を図る。



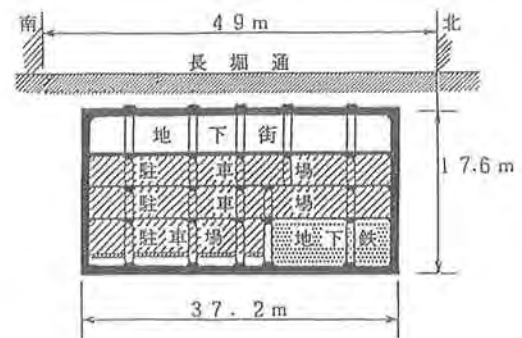
写真一1 長堀通の現況

- ④ 既設長堀駐車場の地上部分については、拡充する地下駐車場に収容し、地上部は景観に十分配慮しながら緑地・広場等ゆとりとうるおいのある歩行者空間として整備し、大阪を代表する道路とする。

以上の基本方針を踏まえて、その構造の基本形態について検討を行ったが、その場合、既設の地下駐車場を存置したまま整備が可能か否かが重要な問題となった。

このため、駐車場の整備計画台数を路上駐車台数と周辺駐車場の利用状況等から割り出した約1,700台程度と定め、地下歩行者ネットワークの整備区間を四ツ橋筋から堺筋間として、構造、空間利用効率、整備効果、工事費、工期等総合的な検討を行い、関係機関との調整を行った。その結果、既設の駐車場は堺筋以東を除き、撤去するのが最も望ましいとの結論が得られた。

これにより、地下街、駐車場、地下鉄を一体構造物として整備することになり、図一2の基本断面に示すような構造とした。



図一2 基本断面

計画の概要、諸元は次のとおりである。

・建築物の規模

地下1～4階 鉄筋コンクリート造
長さ 約750m 幅37.2m
延床面積（地下鉄を除く） 83,500㎡

・地下1階 地下街

公共地下歩道 延長約730m
幅員11m、6m×2
店舗 約9,500㎡

・地下2～4階 地下駐車場

計画収容台数 1,030台（堺筋以东の既設駐車場を合わせて、約1,300台）

なお、それぞれの事業の事業主体、事業手法については、様々な検討・調整の結果、表-1に示すとおりになった。

また、地下街および駐車場の一部を整備する事業主体として、大阪市の第3セクター「大阪長堀開発株式会社」を平成4年5月に設立した。

表-1 事業制度等一覧表

項目	事業主体	事業制度等	
地上部整備	大阪市	街路事業	
地下街	公共	大阪市 街路事業	
	地下歩道	3セク NTT-A型事業	
	店舗等	3セク 地下街特別融資（未制度化） 資本金・市中借入金	
	防災設備	3セク 複合交通空間整備事業補助	
駐車場	500台	大阪市 有料道路事業融資	
	530台	3セク 共同駐車場整備促進事業補助 NTT-C型事業貸付 特定民間都市基盤施設整備事業融資 道路開発資金融資	
		資本金・市中借入金・その他	
		取付車路	大阪市 駐車場関連街路事業

（3セク＝大阪長堀開発㈱）

4. 地下街の必要性

長堀通における地下街設置の必要性を図-3に示すが、まず公共地下歩道の必要性については、次のとおりである。

地下鉄第7号線の整備、地下駐車場の拡充は、周辺の開発ともあいまって、歩行者交通量を増大させることが予想される。また自動車交通と歩行者交通の輻輳や、自動車交通による地域分断への対応を考慮した場合、歩車の動線を立体分離させる必要がある。さらに、周辺地域の歩行者動線の現状は、単に南北方向や東西方向の人の移動ではなく、極めて回

遊性の高いことを示している。したがって、歩行者空間の充実を図るためには、単なる横断歩道や地下横断歩道ではなく、面的にネットワーク化された高質な歩行者空間の整備が必要である。

次に公共地下歩道を単なる通路ではなく、店舗等を有する、いわゆる地下街として整備することの必要性については、以下の4点が挙げられる。

① 都心の交通拠点としての機能強化

長堀地区は都市構造的に見て、南北軸と東西軸の結節点に位置し、今後東西軸の成長に伴って交通拠点としての機能強化を一層図っていくべき地域である。地下街の整備はこのような広域的な交通流動の結節点として、商業・サービス・文化施設等の誘導を図るものである。

② まちの活性化の促進

周辺地域における商業活動の進展ぶりは眼を見張るものがあるが、地下街の整備はそのポテンシャルをさらに高めるうえで重要な役割を果たすものである。また大阪都心部の中では比較的土地利用効率が低い周辺地区において、都市機能の更新による高度利用を促進し、まちの活性化に大きく寄与すると考えられる。

③ 公共地下歩道の安全性・快適性の向上

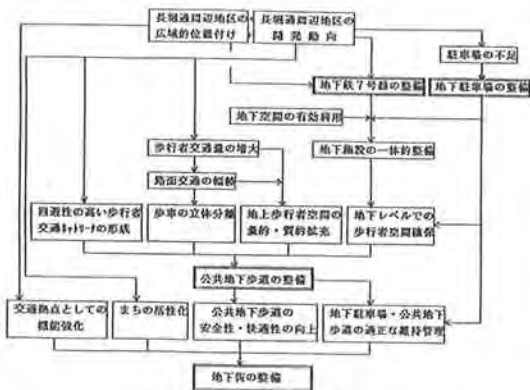


図-3 長堀通における地下街の必要性

公共地下歩道を単なる通路とした場合、閉鎖性の強い地下空間という特性のために、防犯上及び防災上の危険が懸念される。これを地下街とすることにより、地下空間に市民の目がゆき届き、照明、空調、清掃等の維持管理の強化が図れると同時に、空間デザインの質が高まり、歩行者が距離感や不快感を感じずに歩くことができ、安全かつ快適な歩行空間を確保することができる。

④ 費用の軽減と適正な維持管理

公共地下歩道、地下駐車場の建設および維持管理には多額の経費を要し、その財源確保が事業化の際の大きな課題となるが、店舗等を一体として整備することにより、公共地下歩道・駐車場の建設費と維持管理費の低減が図れ、さらに公共地下施設全般の良好な維持管理が可能となる。

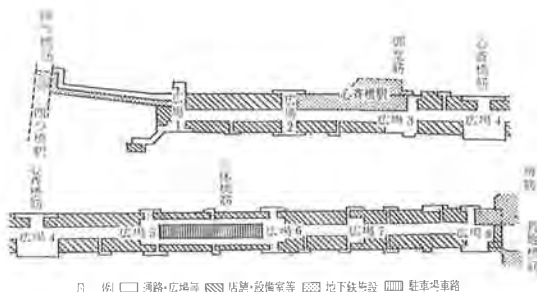
5. 地下街計画の概要

地下街については、地下街連絡協議会での協議が必要であり、その概要協議を平成3年11月～12月に、詳細協議を平成4年6月～8月にそれぞれ行っている。現在その計画に基づいて実施に向けた細部の検討と調整を行っているところである。

計画平面図を図-4に示すが、その概要は以下のとおりである。

① ネットワークの充実

- 公共地下通路は東西方向に幅員11mのものを1本設ける。ただし地下2階以下の駐車場への車路(出入路)が地下1階を横断するところでは幅員6mのものを2本設ける。この幅員は20年後に想定される東西方向のピーク時歩行者交通量に基づき、「地下街に関する基本方針」に示される算式により算出したものである。この地下通路により、地



凡 例 □ 通路・広場等 ▨ 店舗・設備室等 ▫ 地下施設 ▩ 駐車場車路

図-4 地下1階(地下街)平面図

下鉄四ツ橋線四ツ橋駅、御堂筋線心斎橋駅、堺筋線長堀橋駅ならびに第7号線心斎橋駅および長堀橋駅の5駅の連絡が可能となる。

- 公共地下広場は任意の地点から歩行距離50m以内となる位置に合計8カ所設け、概ね地上の南北道路の下となるよう調整している。特に流動、滞留人口が最も多いと想定される心斎橋下の広場は約700㎡を確保する。
- 地上への階段は歩行距離30m以内毎、広場では2カ所以上設置し、北側歩道へ13カ所、南側歩道へ13カ所、中央分離帯へ4カ所、計30カ所となる。

② 利便性の向上

- 通路、広場、階段等の設置により、地下鉄駅・地下駐車場と周辺各街区とのアクセスが格段に便利になるほか、道路の横断機能の強化が図れ、交通安全にも資することができる。
- 歩行者の利便性の向上と身障者や高齢者対策として、エスカレーターを6カ所(12基)に、エレベーターを9カ所にそれぞれ設ける。
- 歩行者支援施設として、勾配を有する通路にはムービングウォークの設置を検討中である。

③ アメニティの確保

- 天井高さを可能な限り高くし、通路では最大5m、広場では最大12mを確保するとともに、地上をのぞむ吹き抜け空間を形成する。これにより地下街の閉鎖性を排除し、アトリウム空間を形成するとともに、地上の太陽光を採り入れるなど、地上と地下が響き合う地下街、地下街らしくない地下街を目指す。
- 8つの広場にはそれぞれ特色を持たせ、PRコーナー、案内所、池、滝、植栽などを設ける。

④ 防災性能の強化

- 通路・広場を出来る限り広くとり、空間的にも大きくとるとともに、地下街から地上が見えるようにし、地下と地上のイメージの統一を図ることにより、安心できる地下空間を実現する。
- ブロック防災システムを採用し、災害時の避難を容易にする。
- 天井を高くすることにより、蓄煙空間の拡大を図る。
- 広場・通路は自然排煙システム、店舗部分は機械排煙システムを採用する。

- ・御堂筋下広場付近に防災センターを設け、地下街、駐車場の総合的な防災システムを確立する。

⑤ 賑わいと話題性のある店舗群

- ・時代をリードする話題性と魅力に満ちた店舗群の展開により、単に買物をするだけの場所ではなく、人々が憩い、楽しめる地下街をめざす。
- ・周辺の店舗群と共存可能で、しかも地域の活性化に貢献しうる店舗規模、形状を確保する。消費環境や立地環境に適した明快な店舗コンセプトを確立し、多様な生活シーンを豊かにする地下街をめざす。
- ・地下鉄の5駅と接続し、大規模な駐車場を有するアクセスの良い地下街という特色を活かし、アフターファイブ、休日、あるいはショッピング、ビジネス、レジャーなど、様々な時間、目的に応じて楽しむことのできる地下街をめざす。
- ・なお、当地下街にふさわしい店舗開発については、「長堀地下街開発コンペ」を実施し、この10月に開発事業者を決定したところであり、今後種々の協議・調整を経て、店舗展開計画を実施していく予定である。

⑥ 個性的なデザイン

- ・他に見られない地下街とするため、大阪らしさ、長堀らしさを表現するようなデザインとする。

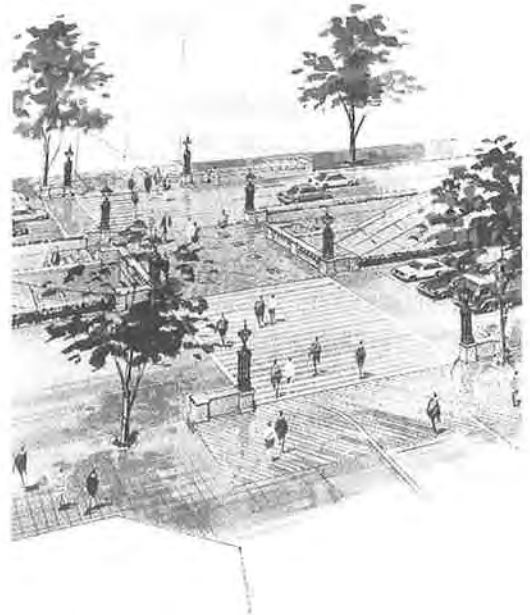
⑦ その他

- ・トイレは市民、従業員の利用、配置の距離を考慮して、すべての広場に配置する。女性トイレの充実や身障者等への対応を図るため、ゆとりある面積を確保するとともに、特色ある施設とする。
- ・バックヤード（テナント用休憩室、倉庫、事務所等）は地下2階に確保する。
- ・荷捌き施設、ゴミ処理施設は地上に1カ所、地下2階に2カ所設け、荷物用エレベーターを3基設置する。

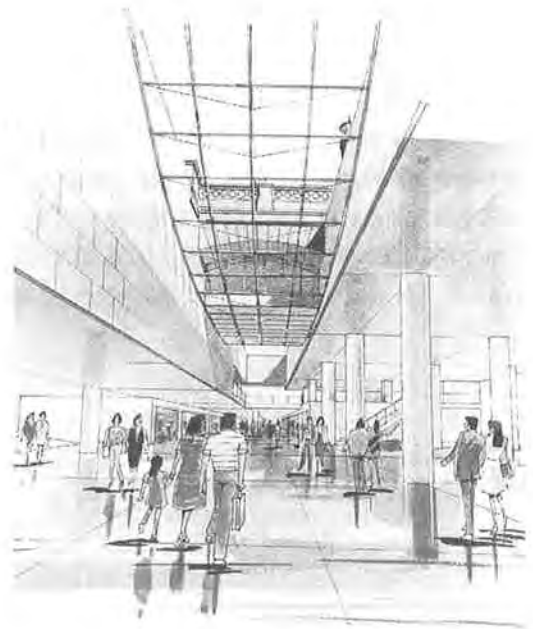
6. 地上の道路景観の形成

背景で述べたとおり、長堀通改造計画の目的のひとつは地上の道路景観の形成である。約50mという広幅員を有しているが、中央部に駐車場があり、道路の北と南のまちが物理的、心理的に一体感のない現状にあり、千日前通、中央大通と並ぶ東西方向の幹線道路でありながら、その個性は乏しい。したがっ

て、南北の御堂筋に匹敵する東西の幹線道路として、その広幅員を活かし、大阪のメインストリートにふさわしい、個性的で風格のある表通りを形成する必要がある。



図一5 心齋橋復元イメージ図(1)
心齋橋復旧完成予想図（南から北を望む）



図一6 心齋橋復元イメージ図(2)
地下街より望む心齋橋（西から東へ望む）

そこで、景観形成の基調イメージを、「都心のパークロード」、「地上と地下が響き合う街」とし、個性的な風格、歴史性・文化性、賑わい・活力、ハイアムニティなどを演出するとともに、地下の公共空間と連携した立体的な道路景観を形成することとした。

具体の整備計画は現在検討中であるが、以下にその特色を列記する。

- ・歩道は現状の4mから6.5～7.5mに拡幅し、中央分離帯は11m、車道は各4車線を確保する。
- ・地下街からの階段、給排気塔、吹き抜けの天蓋等、地下関連施設が多数地上に現れるが、これらの配置、形状を総合的にデザインする。
- ・植樹は、並木道のイメージを感じられるような配置とし、落葉高木を主体に、花木等を用いて華やかに緑化する。
- ・地下街の吹き抜けの天蓋については、地上に地下をアピールし、かつ長堀通としての地上景観を特徴づけるようなものを検討中である。
- ・階段、エスカレーター、エレベーターの上屋はできるだけシンプルなデザインとする。
- ・歩道橋（4カ所）は地下横断機能を確保し、撤去の方向で調整・検討中である。
- ・中央分離帯の一部に、人々が休息でき、イベントの開催も可能な広場の設置を検討中である。
- ・長堀地区の歴史性を表現するため、明治、大正、昭和を通じて大阪市民に親しまれてきた「心齋橋」のイメージを復元する。地下街を川とみなして、その上に橋を架け、高欄・ガス灯を再使用する。橋上から地下街が見えるとともに、地下街からも「心齋橋」が見えるようにする。（図一5、6）

7. おわりに

平成元年度から調査検討に入り、その後各種の法的手続き、既設駐車場の引き継ぎ、第3セクターの設立等を終え、平成4年10月に工事に着手することができた。これもひとえに多くの関係者の方々のご指導とご協力の賜物であり、ここに深く感謝する次第である。

平成8年の完成をめざして現在鋭意工事を進めているところであるが、今後引き続き検討していくべき課題がいくつかある。そのひとつが地下街の採算性の問題である。

地下街の設置については厳に抑制されている現状であり、その中で地下街を建設するためには、その必要性や面積要件などとともに防災上の厳しい規定を満足する必要がある、それが地下街の採算性に大きく影響してくる。そのため、各方面に要望して各種の補助や低利融資を受けているところであるが、今後ともこれら補助・融資の枠の拡大を要望していきたいと考えている。

また地下交通ネットワークの更なる充実を図っていくためには、周辺ビルとの地下街レベルあるいは駐車場レベルでの接続が必要となってくる。現在のところ接続希望が2～3ヶ所あるが、ここにも防災上の措置が必要であり、そのためビル側としても二の足を踏んでいるのが現状である。また、現下の経済情勢を反映して、建て替えや新築の計画が極めて少なく、接続についてもなかなか計画が進まない状況である。

今後とも、これらの課題の解決と工事の促進に向け鋭意努力していくとともに、関係者の方々の一層のご指導とご協力をお願いしたい。

7. 山形駅東西自由通路 —愛称 『アピカ』—

山形市都市開発部新都市拠点整備課

課長 岡崎 教雄

1. はじめに

山形市は山形盆地の東南部に位置し、市域の東側を南北に走る奥羽山脈とこれに並行する西側の白鷹丘陵に囲まれた、市域面積381.58km²（東西21.5km、南北27.5km、周囲114km）を有する内陸都市です。春には、霞城公園や馬見ヶ崎河畔の桜並木、夏には花

笠まつり、秋は山々の紅葉や川原での芋煮会、そして冬には山寺の水墨画のような景観と蔵王の樹氷やスキー等、四季折々に自然に親しむことができるとともに、四季のうつろいをはっきり感じることができます。

山形市は、山形県の県庁所在都市として、政治行



図-1 位置図

政・経済・教育文化等のさまざまな都市機能が集積しており、山形県及び山形広域圏における中枢的役割を果たしています。

近年、山形新幹線の開業や山形自動車道、東北中央自動車道等の高速交通網が整備され、都市発展が期待されているところであります。山形市では将来目標とする50万都市構想の実現を目指し、より一層の都市の魅力増進と活性化に向けて、また、うるおいとやすらぎのある安全で健康な街づくりに努めております。

山形駅周辺地区の再整備については、都市拠点総合整備事業の総合計画を策定し、平成4年度に建設大臣の承認を得て、この事業を推進しているところでありますが、既に関連事業として実施しておりました山形駅東側の既存都心と西側の新都心を結ぶ山形駅東西自由通路が今年7月に完成し、オープンしたところであり、都市拠点総合整備事業の推進を図るうえで、先導的役割を大きく果たしたところであ

ります。

2. 事業の経緯

平成元年：新都市拠点整備事業調査の中で、駅ビルの改築や橋上駅舎の建設とともに位置づけられた。

平成2年：新都市拠点整備事業補完調査の中で



図-2 全景

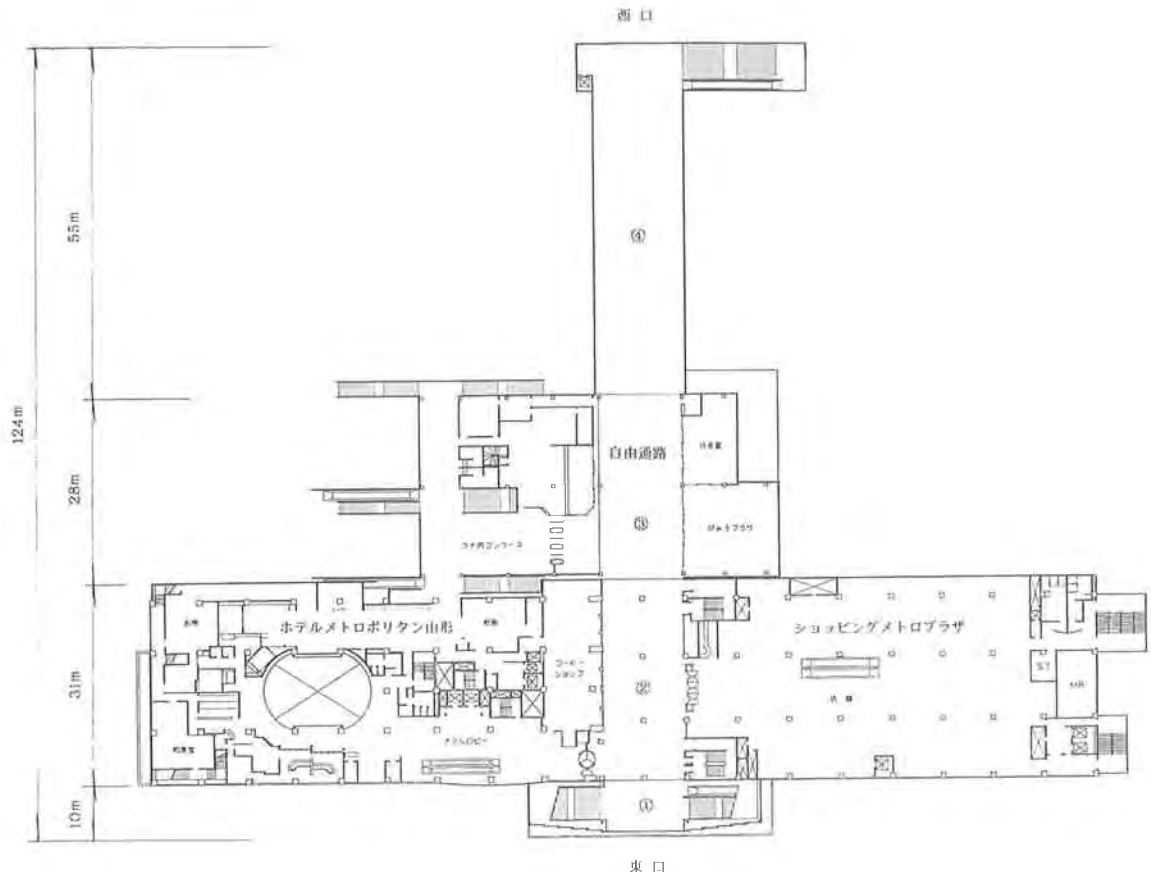


図-3 平面図

自由通路の位置、延長、幅員について検討

：自由通路の基本設計及び実施設計をJRに委託

平成3年：複合空間基盤施設整備事業の採択

：全体設計の承認申請

：JRと工事協定締結

平成4年：山形新幹線の開業に併せ、一部供用開始

平成5年：7月21日全面供用開始

3. 整備コンセプト

駅西地区は、21世紀に向けた新しいニーズやライフスタイルに対応し、生活・文化・交流等をテーマにした山形の新しい顔づくりを目指す「新都心地区」と位置づけます。

山形駅東西自由通路は、この新都心地区の形成を先導する施設とするため、整備コンセプトを次のようにしました。

① 駅東西間の一体的な開発を促進し、賑やかな

空間を創る。

② 歩行者がゆったりくつろげる空間を確保する。

③ 人々の交流を促進し、各種イベントに利用可能な空間を確保する。

4. 事業概要

① 位置及び規模

山形駅ビルのほぼ中央部分を貫通し、駅ビルの東側からビルの2階部分を通り西口新都心へ横断する、延長約124m、幅員12mの規模を有する施設です。

② 整備の方法

複合交通空間整備事業（平成3、4年は複合空間基盤施設整備事業で実施しました。）

③ 事業主体と費用負担の概要

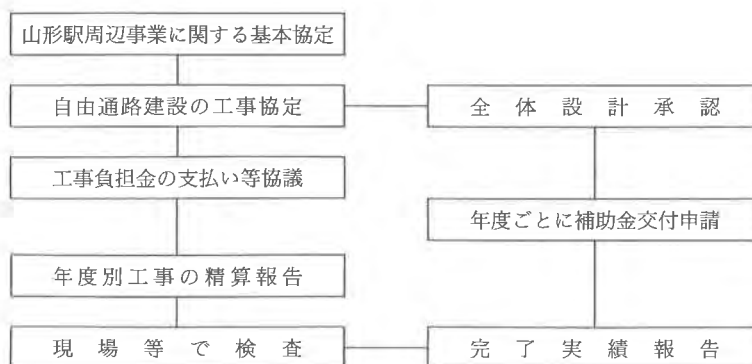
工事は、駅ビルと橋上駅舎の建設に併せて行うため、工事区間を、①東口階段部、②駅ビル部、③橋上駅舎部、④西側部の4工区に分割して施工しました（表-1参照）。

なお、駅ビル部はJR東日本が事業主体となり

表-1 事業主体と費用負担

区分	主体	事業費(千円)	国	県	市	JR東日本
① 東口階段部	市	186,000	1/3	1/3	1/3	—
② 駅ビル部	JR	159,900	1/3	—	1/3	1/3
③ 橋上駅舎部	市	329,034	1/3	1/3	1/3	—
④ 西側部	市	793,746	1/3	1/3	1/3	—
計		1,468,680	489,560	436,260	489,560	53,300

表-2 事業のフローチャート



工事を施工しており、市の部分についても工事施工をJR東日本に委託しています。

④ デザイン

(1) 内装デザイン

機能的でシンプルな中に都会的なデザインを感じさせ、その中に山形らしさのイメージを取り入れました。

- ・①部分 自由通路、駅、駅ビルのエントランス空間として視覚的に開放させる大きなガラス壁（写真一1）



写真一1 東口のエスカレーターと階段部

- ・②部分 ファッション、生活、ゆとりの空間として、べに花をモチーフにした柱型の模様、山形盆地の山並みや最上川を表現した吹き抜け壁（写真二）



写真二 べに花をモチーフにした柱

- ・③部分 出会い、ふれあい、交流の空間として、山形の自然を感じさせ

る、大きなギャバラガラスやべに花の赤、樹氷の白をイメージした幕板、明るいベージュ色の壁、アイボリーホワイトの天井（写真三）



写真三 橋上駅舎前のアトリウム

- ・④部分 快適、機能的、楽しい空間として、開放的な窓と明るいベージュ色の壁、暖かみを感じさせるべに花の赤の天井幕板、アイボリーホワイトの明るい天井（写真4～6）



写真四 アトリウムから見た西口正面

(2) 外装デザイン

山形新幹線をイメージしたパールグレーを基調にし、東側出入口は山形の月山や山々をシンプルに表現、屋根はガラス張りで自然光を多く取り入れる。

西側出入口の壁面には山並と樹氷をイメー



写真一五 西口にはエレベーターが完備

ジ化するとともに、山形の観光・文化等をデザイン化した、縦横約7.0mの三角形のステンドグラスを設置しました。

5. 維持管理

自由通路は地方自治法に基づく公の施設として位置づけ、条例を制定し、管理運営については、この条例に基づき行っております。

また、この施設の有効利用と歩行者の安全と利便を確保するため、関係機関・団体等の職員をメンバーとして、山形駅東西自由通路連絡協議会を設置し、情報・意見の交換を行いながら運営しております。

これまで自由通路内で、花笠踊りを披露したり、フラワーショーや山形りんご物産展等を開催し、山形を訪れる方々に親しんでいただいております。



写真一七 通路西口正面



写真一六 通路タイルに施された市の木「ナナカマド」、県の木「さくらんぼ」、市・県の花「べに花」

6. 愛称募集

多くの方々に自由通路を知っていただくとともに、親しまれる施設とするため、愛称募集を行いました。

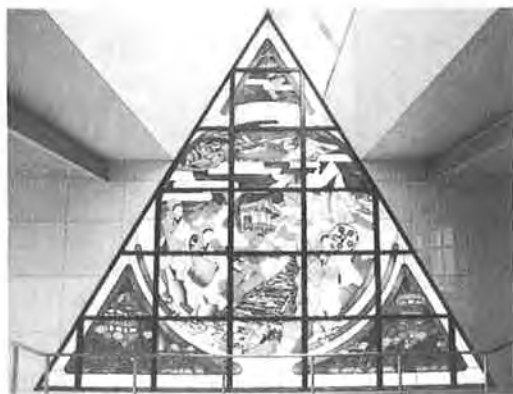
応募方法は、市報・ガイドブック・新聞等に掲載し、全国的に行ったところ、北は北海道から南は沖縄まで、約3,300通の応募をいただきました。

選考方法は、選考委員会を開催し

- ① 親しみやすさはあるか
- ② 印象度（インパクト）はどうか
- ③ 余韻は良いか
- ④ オリジナル性はどうか

等の点を重点に検討していただき、「アピカ」という名称が決定しました。

「アピカ」とはエスペラント語で「一直線」とい



写真一八 通路西側のステンドグラス



図一４ 山形駅ビル東側と通路東口外観（中央に通路）

う意味であり、山形の東西の文字どおり一直線で結ぶ自由通路にふさわしい名称だと思えます。

7. おわりに

山形駅東西自由通路は、平成3年度に国の複合空間基盤施設整備事業として新規採択していただき、今年7月21日に全面供用開始されました。

当事業を進めるにあたり、建設省をはじめ山形県、JR東日本等の関係機関の並々ならぬ御協力に深く感謝申し上げます。

この施設の完成により、駅周辺の東西土地利用が一層強まり、これから大きく進展が望まれる駅西側の開発に大きなインパクトとなっております。

今後とも、安全で健康な街づくりを、そして快適環境の形成を目指し、多くの人々に親しまれる楽しい街づくりに努力してまいります。



8. 兵庫県における福祉のまちづくり条例について

兵庫県土木部 街路課
道路補修課

はじめに

わが国は、世界に類を見ない速さで高齢化が進み、人生80年時代を迎えている。しかも、高齢者の全人口に占める割合は、今後ますます増加する傾向にある。そのため、高齢者や障害者はもとより、誰もが住み慣れた家庭や地域社会で、いきいきとした人生を過ごせる環境の整備に対する社会的要請には強いものがある。

このような状況を鑑み、兵庫県は「福祉のまちづくり条例」を制定した。以下これについて紹介する。

1. 経緯

兵庫県では平成元年9月に高齢者や障害者等（以下「高齢者等」という。）に配慮した公共的施設の整備を進めるガイドラインとして「すこやかな社会づくりのためのまちづくり整備指針」を策定した。さらに、平成2年3月には建築基準条例の改正を行い、高齢者等に配慮した建築物の整備に努めるべき旨の規定を設けてきた。

また、すでに条例を制定していた神戸市及び加古川市を含め、県下の市町においても県の基準に準拠した要綱等が整備され、その実施が進められてきたところである。

しかし、「すこやかな社会づくりのためのまちづくり整備指針」や市町の要綱には、①行政指導によって整備基準の遵守を求めるものであるため、実効性の確保に限界があること、②既存建築物の改修を促進する手続きが盛り込まれていないこと、③面的整備としてのまちづくりに限界があること等の課題があり、建築基準条例についても、条例で規制できる「特殊建築物」以外に、日常生活に欠かせない駅舎、銀行、郵便局等について対応できないこと等の問題があった。

おりから平成4年には、中央心身障害者対策協議会から「『国連・障害者の10年』の最終年にあたって取り組むべき重点施策」として、「障害者のアクセスに十分配慮した住みよいまちづくりを一層推し進めるべきである」との報告が出された。

こうした状況に対応し、兵庫県が進めている「すこやかな社会づくり」の一層の推進を図るために、兵庫県では平成4年に「福祉のまちづくり条例（平成4年兵庫県条例第37号）」（以下「条例」という。）、平成5年に「福祉のまちづくり条例施行規則（平成5年兵庫県規則第15号）」（以下「規則」という。）を制定、平成5年10月1日から本格施行している。

2. 条例の理念

まず、前文では「すべての人々が、一人の人間として尊重され、等しく社会参加の機会をもつことにより自己実現を果たせる社会の構築こそ、人類の願いであり、我々に課せられた重大な責務である」と記し、ノーマライゼーションの理念の実現と、21世紀の超高齢化社会に備えて高齢者等が自由に移動し社会参加できる福祉のまちづくりに全力を挙げて取り組む決意を明らかにしている。

福祉のまちづくりを実現するには、単に行政のみではなく、官民一体となった取り組みが不可欠である。そのため条例では、県、市町、県民及び事業者はその責務を定め、それぞれが自覚を持って責務を遂行するとともに、連携を保ちながら一体となった推進体制を構築し、福祉のまちづくりの実現を図るものとしている。

すなわち、行政のなすべき責務として、①県は、今後の推進すべき方向をまとめた福祉のまちづくり基本方針を定める、②県及び市町は、市街地再開発

事業等の実施の機会をとらえて、面的な整備を推進する、③県は、必要な財政上の措置を講ずるよう努めることとしている。

一方、県民の責務としては、①福祉のまちづくりへの理解を深め、意識の高揚を図るとともに、自ら進んで生活の自立と能力の発揮に努める。②高齢者等の利用に配慮して整備された施設の利用の妨げとなる行為をしてはならないとの規定を設けている。さらに、このような県民の主体的な取り組みが最も肝要との観点から、県及び市町は意識啓発や福祉教育の推進により県民の福祉意識の高揚を図ることとしている。



写真一 県立施設玄関のスロープ



写真二 車いすで利用できるエレベーター

また、事業者は、自ら所有し、又は管理する施設について、高齢者等が安全にかつ快適に利用できるよう努力することとしている。

3. 兵庫県での取り組み

兵庫県では、福祉のまちづくりを総合的に推進する体制として、知事を本部長に関係部長等で構成する「福祉のまちづくり推進本部」を設置し、福祉、土木、都市住宅等の各部局が連携して関係施策の推進に努めるとともに、今後の県、市町、県民及び事業者の果たすべき役割や県の施策の方向を具体的に示す指針として「福祉のまちづくり基本方針」を策定した。

福祉のまちづくりの理念の普及については、学校における福祉教育の取り組みを深めるほか、啓発ビデオの作成や、「福祉のまちづくり国際セミナー」を開催するなど、県民、事業者等への普及・啓発を積極的に行い、行政、県民及び事業者が一体となり福祉のまちづくりに取り組む気運の醸成が図られるよう努めている。



写真三 点字ブロックと歩道の切り下げ



写真四 リフト付きバス（神戸市バス）

特に、県は自ら率先して条例の実践を行うため、既存の県立施設等について平成5年度から平成11年度までの整備計画を策定し、整備基準に沿った整備に取り組むとともに、既設の道路についても、段差の解消や点字ブロックの敷設等に努めている。

さらに、面的な整備を促進するため、駅、病院、商店街等が集積している地域において、高齢者等の利用に配慮した環境の整備（道路、横断施設、公共交通機関設備等の整備のほか、違法駐車、放置自転車の管理なども含む。）を推進するため、「福祉のまちづくり重点地区」を指定し、障害者等の参加により策定する整備計画に基づき集中的な整備を図ることとしている。

一方、民間事業者の自主的な整備を積極的に支援するため、スロープ、車いす用トイレ、車いす用エレベーターの設置に対し、低利融資を行うとともに、高齢者や障害者団体から要望の強い鉄道駅舎への車いす用エレベーターの設置を強力に推進するため、条例で設置を要請している1日の乗降客数5000人以上の駅舎を対象に、市長と共同して設置費の2分の1を助成することとしている。

さらに、県営住宅の高齢者仕様化や車いす対応住宅の整備を一層推進するとともに、個人の住宅整備を促進するため、従来からの高齢者住宅整備資金や在宅重度障害者生活環境改善資金の貸付制度に加え、住まいの改良相談員制度（リフォームヘルパー）や低所得者向けの住宅改造助成制度を導入することとしている。

また、平成5年10月には県立の「福祉のまちづくり工学研究所」を設立し、高齢者や障害者が安心して移動、行動、利用できる建築物、交通機関、住宅、リハビリテーション機器等についての総合的な研究に取り組んでいる。

4. 条例による公共的な施設の整備

(1) 条例の対象となる施設等

条例では、道路・公園（公共施設）、公共交通機関の施設・社会福祉施設・医療施設・その他の県民の共同の福祉又は利便のための施設等（公益的施設）を福祉のまちづくりの整備対象として位置づけ、規則で条例を適用する規模を定め、その整備基準を設けている。

例えば公益的施設の整備基準の対象は、官公庁、鉄道駅舎、劇場、映画館、延べ面積300㎡以上の病院・診療所、物品販売店、飲食店、1,000㎡以上のホテル・旅館等である。（表—1参照）

整備すべき設備としては、施設の種類に応じ車いすで通行できるスロープや手すり、視覚障害者用誘導ブロック、車いすで利用できるエレベーター、車いす使用者用駐車区画等が規定されている。

なお、建築物以外にも、高齢者等の移動に不可欠な鉄道車両やバス、さらには生活の本拠となる住宅についても取り上げ、具体的な整備基準は示さないものの、整備努力義務を設けて、県民や事業者の啓発と施策の推進に取り組む契機となるよう配慮している。

また、鉄道車両及び乗合自動車並びに県民の所有する住宅やそれを供給する事業者が高齢者等の安全かつ快適な利用ができるよう、事業者及び県民に整備努力義務を課している。

(2) 道路の整備基準

道路は社会生活を行う上において必要不可欠な基盤施設であり、条例においても公共施設として位置づけられ、規則により、道路法第2条第1項に規定する道路（自動車専用道路を除く。）及び道路法第2条第2項第6号に規定する自動車駐車場のうち、駐車台数が30台以上のものには整備基準が定められている。

道路に関する整備基準としては、車いすでの通行の容易さを確保するために、歩道幅員を1.5m以上とすること、歩道切下げ部の勾配を8%（1/12）以下とすること及び横断歩道の歩道縁石の高低差を1cm以下とすることが定められている。沿道の土地利用、公益的施設の集積度など地域の重要性に応じたきめ細かい整備を心がけていかなばならないと考えている。（図—1参照）

また、自動車駐車場に関する整備基準としては、駐車台数30台以上の駐車場には、1区画以上の車いす用区画を確保することが定められている。この場合にも、地域の重要性を考慮しながら、適切な区画を整備することが必要となる。

(3) 鉄道の駅等の整備基準

鉄道及び軌道は、高速・大量交通手段として、道路とともに都市における人々の日常生活を支える根

床面、階段、改札口、便所、乗降場等の整備基準を設けている。

また、1日の乗降客が5,000人以上の鉄道の駅等にはエレベーターを設置するよう努めることとしている。

さらに、鉄道等の駅の利用する上で必要となる案内、記載用カウンター、公衆電話所及び駐車場についても、高齢者等の利用しやすさへの配慮を規定している。(図-2～7参照)

これらの整備基準は事業者が遵守すべき項目であるが、連続立体交差事業など県が事業主体となり鉄道駅舎等の改築等を行う場合には、鉄道事業者との連携のもとに、これらの実現を図って行きたいと考えている。

(4) 道路施設の整備例

条例が施行されて間もないことから、今回紹介する整備例は、現在計画が策定され事業に着手したばかりの事例である。

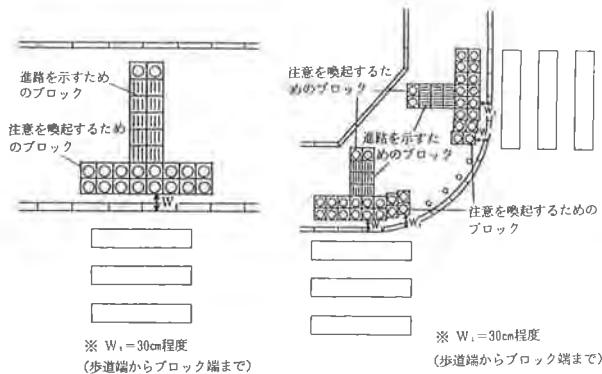
兵庫県尼崎市にある阪神電鉄大物駅の周辺には、県立尼崎病院、東洋医学研究所、市立老人福祉センター等の施設があり、この地区を県道昭和東本町線が通過している。

このように医療・福祉施設が集中し、公共交通機関と密接に関連する大物地区を、昨年10月の「福祉のまちづくり条例」の施行を機に、重点地区に指定した。

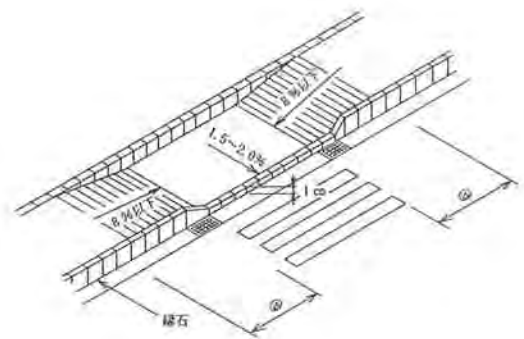
県道昭和東本町線は、交通量が13,756台/日と比較的多い路線であり、6,000人程度の自転車・歩行者が、県道を横断し行き交っている。その大半が、阪神電鉄大物駅方面から各施設群への道路横断者で、高齢者、身体障害者の利用も比較的多い状況である。

このような高齢者、身体障害者の利用頻度が高い地区において、平成4年度から病院、鉄道等の関係機関で構成する検討委員会を設置し、計画を策定し

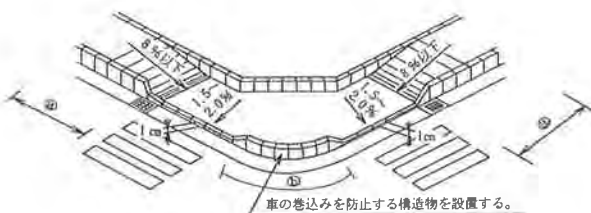
横断歩道部への視覚障害者誘導用ブロックの設置例



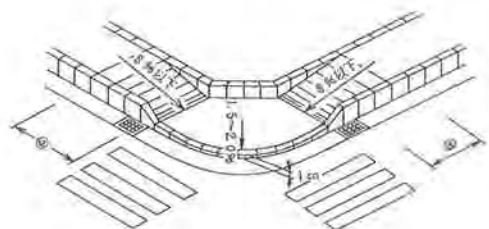
一般的な歩道の切下げ



交差点における歩道の切り下げ(横断歩道が離れている場合)



交差点における歩道の切り下げ(横断歩道が接している場合)



③、④の区間は必要に応じ横断防止柵を設置すること(④:概ね10mの区間)

※ 歩道のすりつけこう配は、8%以下とするか、極力、緩こう配となるよう努めること。

図-1 歩道

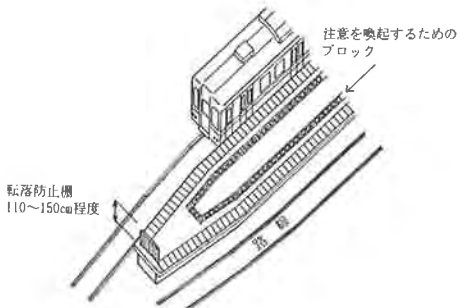
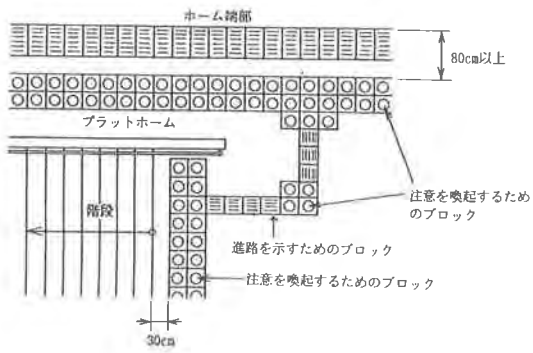


図-6 乗降場

者も自由に移動し、社会参加できる人間優先のまちづくりへ向けて県民あげての取り組みをめざしたいと考えている。

また、兵庫県では今後10年間程度で概ね200地区を整備の重点地区に定め、順次事業に着手したいと考えているところである。

このように兵庫県では、総合的な福祉のまちづくりの実現を図っていく所存であり、関係機関のご理解とご支援をお願いしたい。

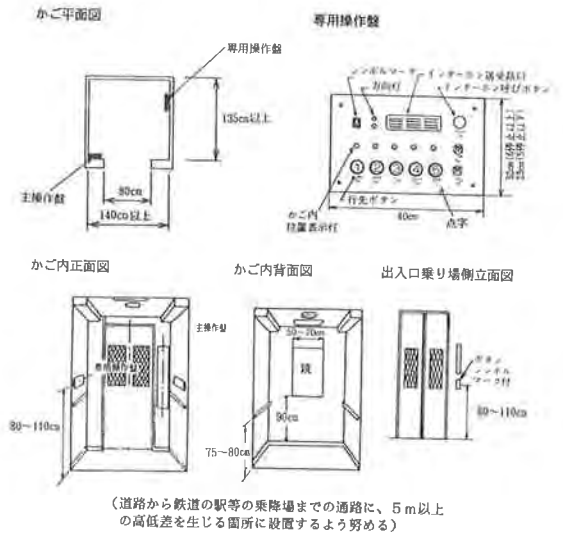


図-7 エレベーター



図-8 全天候型のペDESTリアンデッキ：図の右上が大物駅で左下が県立病院。図手前側にエスカレーター、道路両端にエレベーター2箇所を設置。

1. 日光市の歴道〔東の参拝道線〕整備事業

日光市都市計画課

課長補佐 吉新宮 男

1. 日光市の概要

(1) 位置、地勢

首都から約150km、県庁所在地である宇都宮市から約40kmにある本市は、栃木県の西北部に位置し、東は今市市、西は群馬県片品村、南は鹿沼市・足尾町、北は栗山村に接している。

東西29.07km、南北22.09kmと東西に細長く、総面積320.98km²でそのうち山林・原野が約96%を占めている。

第3紀から第4紀にかけて噴出したといわれる那須火山群により形成されており、関東平野を一望にすることができる霊峰男体山をはじめ、2,000m級の山々が連なり、中禅寺湖、湯の湖、戦場ヶ原、小田代ヶ原、華厳の滝等があり、往古の自然が数多くの景勝地を作り出し、東照宮等の歴史的建造物群と共に我国では稀にみる自然美と人工美とが融合した「国際観光文化都市」として法の指定を受け、その名を内外に示し、日光国立公園の中核都市としての地位を確固たるものにしていく。

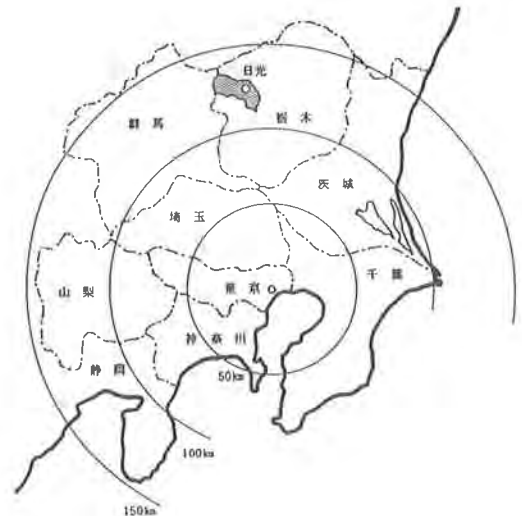


図-1 日光市の位置

があいついで登山、開拓に努力し、日光山は山岳修行の仏都としての隆盛を極め、文治5年(1189年)には、源頼朝の代参が日光を参拝するなど、遠く京にまでその名を知られるほどになった。

(2) 日光山の隆盛と衰微

鎌倉時代に入り、日光山座主を争う地方豪族の戦いが度々おこり、その兵火にかかって日光山は一時荒廃したが、承元4年(1210年)、第24世の座主となった弁覚の力により日光山は再び復興した。

室町時代には、国内の争乱をよそに、日光山が隆盛をきわめ、特に文明8年(1476年)、第43世の監守「昌源」の頃には、日光山中の僧坊が数百に及び、現在もその遺構が数多く残されている。

しかし、安土桃山時代の末、天正18年(1590年)に、豊臣秀吉が小田原城攻めの時、日光山の僧徒は

2. 「日光」の歴史とその沿革

(1) おいたち

奈良朝末期の天平神護2年(766年)、日光開山の祖「勝道上人」が、市内を東西に貫流している大谷川の激流を渡り、その第一歩を踏み入れた。

その後、数々の苦難を乗り越え、延暦元年(782年)に男体山頂を極め、三柱の神を祀り、ここに日光山の夜明けを迎えたのである。

勝道上人によって開かれた日光山は、平安時代に入ると、弘仁11年(820年)に空海(弘法大師)が、嘉祥元年(848年)には円仁(慈覚大師)などの高僧

北条方に味方したため秀吉の怒りをかい、社寺領60余郷、18万石を没収され、さしも栄えた日光山も急激に衰微してしまっただのである。

(3) 東照宮造営と日光山の再復興

江戸時代に入るとまもなく、日光山は前にも増して復興した。

それは、徳川家康の遺言により、元和3年(1617年)、家康を祀る「東照宮」が日光に建造されたことによる。これは慶長18年(1613年)、日光山貫主として迎えられた「天海大僧正(慈眼大師)」の尽力によるところが大きく、天海は先に述べた弁覚と共に「日光山中興の祖」としてたたえられている。

これにより、近郷77カ村が日光山の御神領となり、寛永11年(1634年)には、三代將軍家光による「寛永の大造営」といわれる東照宮の大改修が行なわれ、現在ある豪華けんらんな社殿として「日光」の名のとおり、光り輝やかしいものとなり、徳川幕府はその権威を確固たるものにすると同時に、その手厚い庇護のもと、ここに日光山に再度の繁栄をもたらしたのである。

この貴重な歴史的・文化的遺産は紆余曲折を経て東照宮建造以前からあった「二荒山神社・輪王寺」を含めて現代に引き継がれ、「国際観光文化都市 日光」の基礎を盤石なものとし、観光資源としてその貢献度は大なるものがある。

(4) 日光杉並木街道

徳川家三代(家康・秀忠・家光)に仕えた重臣「松平正綱」が20数年を費やし、日光(東照宮)へ向かう三街道(日光街道・例幣使街道・会津西街道)に、延べ約37km、20数万本の杉を植えたもので、この三



写真一 東照宮(陽明門)

街道の杉並木を総称して「日光杉並木街道」と呼ばれており、国の特別天然記念物・特別史跡の二重指定を受けている。

植栽後360余年を経た杉並木は、老齢化と車社会の影響もあり枯損木が目立ちはじめているが、日光を訪れる約800万もの内外の観光客を歓迎するかのよう、現在も壮観な姿を澄みきった青空に向かって立っている。

(5) 近代日光の交通

明治23年(1890年)に国鉄(JR)日光線、昭和4年には東武日光線が開通、同9年には市域の大半が日光国立公園の指定を受け、観光都市としての発展に加速度が加わった。

そして昭和29年に「いろは坂」、同40年には「第二いろは坂」と「金精道路」が、加えて同56年には自動車専用道路「日光宇都宮道路」の各有料道路が開通し、観光客の入込数が飛躍的に伸び、日光の発展に大きく寄与した反面、観光シーズンにおける交通渋滞に拍車をかけることにもなったのである。

3. 日光市の都市計画

(1) 土地利用

① 都市計画区域

当初の区域は、昭和9年4月に町全域の27,031haの指定を受けた。昭和29年に市制を施行、その後区域の見直しを行い、同57年12月に小来川全域と中宮



写真二 明智平より中禅寺湖、華厳の滝を望む

祠・湯元の山岳部の一部を除いた23,731haに変更し、現在に至っている。

② 用途地域

本市の用途地域は、昭和49年8月に、8種類の用途のうち、第一種住居専用地域を除いた7種類、425.9haを指定している。

今回の都市計画法改正に伴う用途地域指定替えについては、平成7年度都市計画決定（変更）をめざして事務を進めている。

③ 風致地区

市街地を東西に貫流している大谷川沿いで、自然が比較的多く残されていた市街地東部の両岸一帯、489haを「所野風致地区」として指定し、地区内の住環境、景観を維持・保全するため、建築物・木竹の伐採等の行為について、規制・制限を加えている。

(2) 土地区画整理事業

本市の土地区画整理事業は、昭和25年に国際観光都市の表玄関である国鉄及び東武日光駅前整備計画を機に、両駅周辺17.7haを日光駅前土地区画整理事業として実施したのが始まりである。

その後、昭和44年には隣接する同第2地区8.1haを着手、57年に日光駅前地区25.8haの都市基盤整備が完了した。

さらに昭和58年からは、七里土地区画整理事業27.1haに取り組み、平成5年1月に換地処分を行い、事業が完了したところである。

(3) 都市施設

① 街路

本市の都市計画道路は、昭和24年を始めとして順次20路線、延長25.74kmが都市計画決定され、平成5年度末には約70%の整備率となる。

② 駅前広場

本市には、JR・東武両日光駅前に広場があり、前述した日光駅前土地区画整理事業により、一応の面の整備が完了している。

- JR日光駅前広場 3,000㎡
- 東武日光駅前広場 3,300㎡

しかしながら、昭和30～40年代の整備であったため、日光の表玄関にふさわしいものにはほど遠くなってきたため、昭和61年度から「両駅周辺整備事業」として、両駅前の再整備に着手、同63年度には両駅間道路（L=200m、W=20m）の整備を完了し

た。平成元年度にはJR駅前広場を、2～3年度には同広場に接続する周辺道路の整備が完了した。東武駅前広場については、地元住民や関係機関を含めた整備計画検討委員会を組織し、基本計画を策定、平成4年度～6年度の3カ年間で整備を進めており、「国際観光都市日光」の表玄関らしさを創出して行く努力をしているところである。

③ 公園

本市には、児童公園（街区公園）が13カ所（3.4ha）と運動公園が1カ所（18.22ha）あり、全公園の整備が済んでいる。

なお、栃木県施行による県西大規模公園（69.1ha）が、日光市と今市市にまたがって都市計画決定を受け、すでに用地買収の事業に着手しており早期完成が望まれている。

④ 下水道

本市は県内でもいち早く下水道事業に着手し、奥日光の中宮祠地区を昭和39年に、湯元地区を41年に公共下水道として供用を開始し、県内下水道行政の先駆的スタートを切ったのである。

その後、近隣2市1町を処理区域とする鬼怒川上流域関連公共下水道事業が昭和55年にスタートし、当市市街地のほぼ全域をカバーすることになり、長期的展望のもとに事業の進捗に努力している。

⑤ 駐車場

都市計画法に基づく駐車場は2カ所、1.8haで278台の収容がある。（地表式一部地下式）

この他にJR駅脇に37台収容の有料駐車場を、駅前整備事業の一環として整備し、通勤、買物客等に大いに利用されている。

⑥ ごみ焼却場

本市のごみ焼却場は、東西に細長い地形と交通渋滞に伴う運搬時間との関係から、3カ所に設置してある。（面積1.35ha、処理能力 60t/日）

4. 歴道事業の整備計画

日光市内各地には多くの文化財や史跡等が散在している。特に、東照宮等のある二社一寺の門前町として栄えた市街地中心部には、歴史的資源が集積している。

日光市では、これらの歴史的環境を保全しながら市民の生活環境を改善する手法として、歴史的地区



写真一 3 神橋（重要文化財）

環境整備街路事業を取り入れるべく、昭和61年度より調査に着手した。学識経験者や二社一寺、地元、関係機関等の代表を歴道調査委員会の委員に委嘱し、十分な調査・検討を加えた結果、昭和62年度末にその調査報告書がまとまった。これによると、二社一寺のある山内地区を「重点整備地区」に指定し、歴道として重点的に整備して行くべきであると結論付けている。当市では、この調査報告書にもとづき、

昭和63年度に山内地区にある参拝道のうち次の三路線を選び都市計画道路として計画決定をし歴道整備計画がスタートしたのである。

- 8・6・1号 東の参拝道線
L=760m、W=9.0m
- 8・6・2号 西の参拝道線
L=380m、W=9.0m
- 8・6・3号 長坂線
L=160m、W=8.0m

5. 「8・6・1号 東の参拝道線」の事業開始

本路線は、国の重要文化財で日本三大奇橋の一つである「^{しんきょう}神橋」のたもとと国道120号線を起点とし、同国道の西参道交差点までの、延長760mの道路で、社寺への参道及び地域住民の生活道でもある。この路線を、昭和63年11月に5カ年継続事業として国の事業認可を受け、同年12月に工事に着手し、平成5年3月に完成を見た。

6. 「東の参拝道線」の特徴

起点から約80mの階段部は、両側の苔むした石垣と老杉群との調和を図るため自然石の石段とし、整備前は片側にあった用水路の側溝を階段の中央部に

表一 1 「都市計画道路8・6・1東の参拝道線」の事業概要

	昭和63年度	平成元年度	平成2年度	平成3年度	平成4年度	備考
施工箇所	あんちゃん食堂 脩い坂の中間点	脩い坂の中間点～ 表参道入口 万屋商店前～ 長坂・御旅所分岐点	長坂・御旅所分岐点 階段中間点	表参道入口～ 万屋商店前 階段中間点～ 国道120号線	あんちゃん食堂 西参道交差点	
工事延長	89.0m	137.4m	175.2m	228.4m	130.0m	事業認可延長 L=760.0m
幅員	9.0m	6.0m～9.0m	3.0m～13.0m	6.0m～10.0m	6.0m	
事業費	58,340,000	74,363,600	82,500,000	123,650,000	62,698,660	計 401,552,260
内補対費	50,000,000	66,000,000	82,500,000	87,000,000	60,000,000	計 345,500,000
訳市単独費	8,340,000	8,363,600	0	36,650,000	2,698,660	計 56,052,260
事業概要	車道ミカゲピンコロ 726㎡	車道ミカゲピンコロ 724㎡	ミカゲ切石張 725㎡	車道ミカゲ切石張 1,147㎡	ミカゲ切石張 669㎡	
	歩道ミカゲ切石張 174㎡	歩道ミカゲ切石張 98㎡	階段ミカゲ切石張 33.6m	歩道桜ミカゲ切石張 394㎡	街路灯 4基	
	車輛防護柵 88m	車輛防護柵 94m	階段自然石張 30.0m	車止め 31基		
		歩車道分離柱 48基	階段式水路 30.0m	階段自然石張 34.0m		
		街路灯 9基	修景施設 シダレモミジ外5種類	階段式水路 34.0m		
		ミカゲ切石張 126㎡	街路灯 7基	修景施設アキギミ外 7種類		
	自然玉石張 82㎡		街路灯 12基			



写真一 4 施工前



写真一 5 施工後

移し、地場産の石を使用し見せる水路とし、日光の清流と小滝を表現、観光客や市民にうらおいと、やすらぎのある道路空間として好評を得ている。他の歩・車道部はミカゲ石を敷きつめ、ガードレールに替って擬宝珠の付いた車両防護柵とした。歩・車道界にはミカゲの石柱を置き、街路灯は灯籠風とした。特筆すべきことは本路線を含んだ山内地区の主要路線の電線類を地中化し、周囲の歴史的景観に配慮することができたことである。

7. 「全国街路事業コンクール」特別賞受賞

「第5回全国街路事業コンクール」において、平

成4年度末に完成した「東の参拝道線」が、平成5年6月18日、全国街路事業整備促進協議会の席上で「特別賞」を受賞。

受賞理由は「自然石による階段、水路の設置など歴史と生活が調和したデザイン、施工に工夫が見られ、歴史的資源に配慮し魅力ある道路空間が創設された。」というものである。

8. おわりに

歴道事業として、一路線「東の参拝道線」が完了したことによって、残った二路線及びその周辺の整備について早期着手、完成が期待されている。

平成6年度からは「長坂線」の整備について要望したところであり、これまでの経験を踏まえて、よりよい計画・施工をしまりたいと考えている。

永い歴史とすばらしい景観を持つ「日光」を次代に残して行く努力を今後とも続けてしまりたい。



写真一 6 施工前



写真一 7 施工後

2. サンこうべハーバーランド線における景観演出

神戸市都市計画局計画部計画課

主査 烏田政明

I はじめに

「海につながる文化都心の創造」を基本テーマとして、昭和60年10月に着工したハーバーランド整備事業は、7年の歳月をかけて、平成4年度に「街びらき」を行いました。

現在、市内はもとより、遠く市外からも多数の来街者で賑わい、神戸の新しい顔として人気を集めています。

ハーバーランド整備事業は、三宮に一極集中している都心を三宮から神戸までの広域的な都心に変えようとするものであり、国鉄湊川貨物駅跡地の10.5haを含む約23haの地域をインナーシティの活性化、ウォーターフロントの再生を目指して、都心の西の核として再開発し、民間活力を積極的に導入することにより、官民一体となった街づくりを進めてきたものです。

事業コンペ等により、質の高い商業・業務施設の立地を図る一方、神戸市は、住宅・都市整備公団とともに、21世紀に向けた街にふさわしい基盤施設の整備を行ないました。

II 都市計画道路サンこうべハーバーランド線

ハーバーランドの整備を進めるにあたっては、国道2号、阪神高速道路及び浜手バイパスによって、既成市街地と分断されている海沿いのハーバーランド地区は、最寄りのJR神戸駅及び高速神戸駅との安全で快適な歩行者動線の確保が、最重要な課題でした。

地上レベルでの動線確保が困難なため、「空中」の連絡動線としての歩行者デッキの建設の他に、ハー

バーランドの玄関口としての風格を確保し、ハーバーランド地区と既成市街地の連続性を高め、周辺地域も含めた回遊性を持たすために、「地下」の連絡動線としての歩行者専用道サンこうべハーバーランド線を含む地下街建設が計画されました。

サンこうべハーバーランド線は、JR神戸駅及び高速神戸駅と、ハーバーランド地区を結ぶ最も重要な歩行者動線として計画され、文字通り、JR神戸駅山側の既設のサンこうべ地下街との接続部を起点、国道2号を隔てて、ハーバーランドの国鉄湊川貨物駅跡地部分との連絡部を終点とし、神戸駅周辺地域とハーバーランド地区との連続性に考慮した地下ネットワークを形成しています。

サンこうべハーバーランド線は、延長120m、幅員8mの歩行者専用道と約3,800㎡の地下広場から成り、両側に店舗やギャラリー等を配置することにより、ハーバーランドの玄関口にふさわしい賑わいのある地下街（デュオこうべ浜の手）を形成しています。

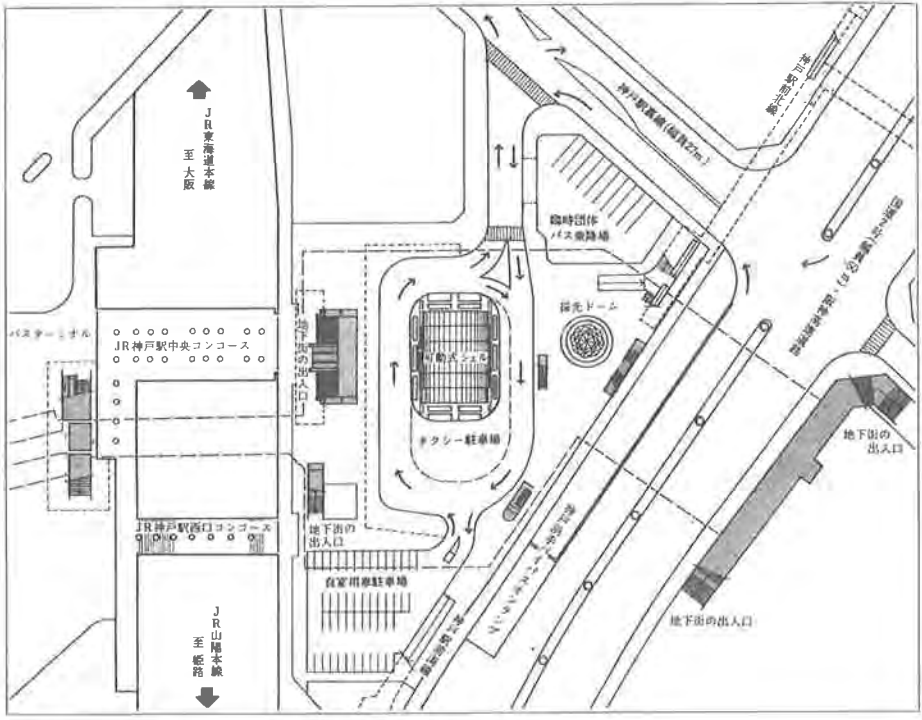
事業化については、構造上、各部について

- ・ JR神戸駅下通路部 … 街路事業
 - ・ 駅前広場地下広場部 … NTT-A型事業
 - ・ 国道2号下通路部及びハーバーランド連絡部 … 特定再開発事業
- で、それぞれ施行しました。

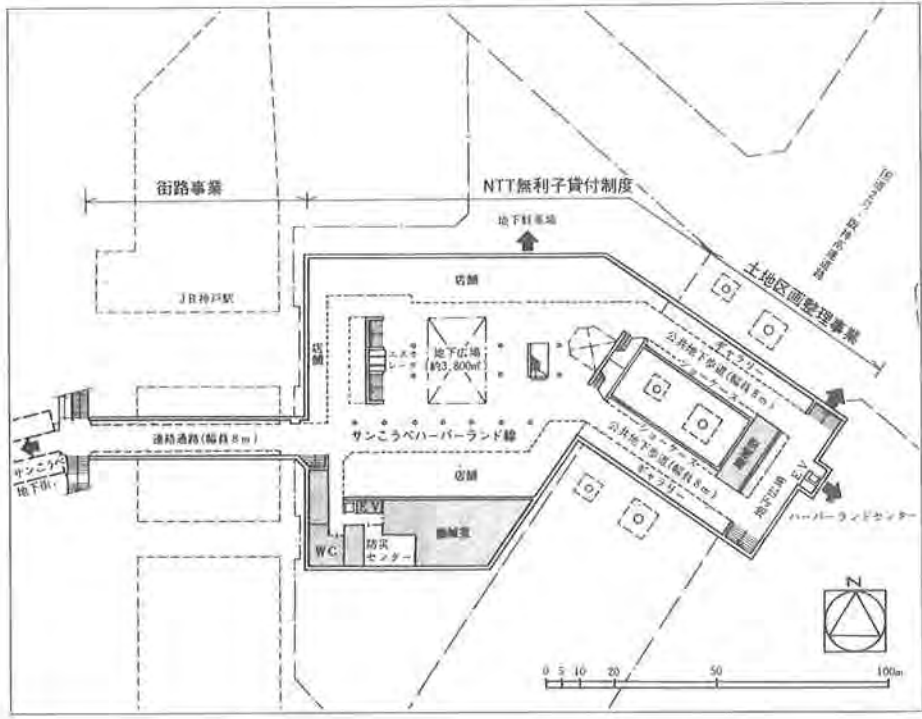
また、複合空間基盤施設整備事業により、ハーバーランド連絡部のエレベーターを建設しました。

III ハーバーランド地下街(デュオこうべ浜の手)

この地下街は、都市計画道路サンこうべハーバー



図一 1 地表階平面図



図一 2 地下1階平面図

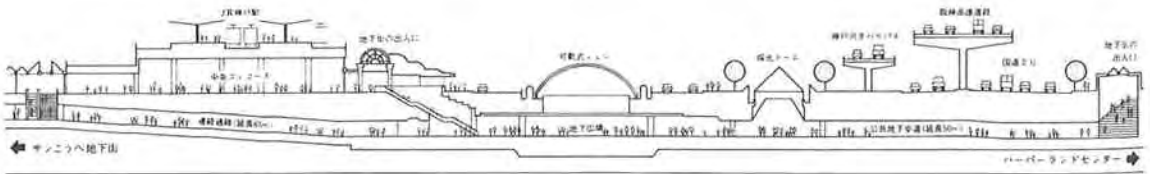


図-3 断面図

ランド線を中心に、店舗・ギャラリー等を配置し、昭和63年6月に着工し、平成4年9月にオープンしました。

地下街全体の規模としましては、

{	公共通路・広場	5,680㎡
	店舗	2,420㎡
	ギャラリー	550㎡

を含む全延床面積10,911㎡の施設となっています。

併せて、地下街と周辺施設とを地下で接続し、一体化することにより「歩行者動線の地下ネットワーク化」を計画しました。

地下街に隣接して建設される施設として、

- ・神戸駅南駐車場（公共駐車場）
- ・神戸ハーバーランドセンタービル
- ・神戸ガスビル
- ・JR神戸駅

があり、いずれも、公共性、集客性の高い施設であり、接続による波及効果として、歩行者の安全確保と地上交通の円滑化が考えられ、接続計画にあたっては、

- ・地下街と接続ビル相互間の災害拡大の防止
- ・接続ビル側の火災の局所限定
- ・接続施設間の避難の安全性

を確保し、構造上また設備上防災対策に万全を期すことにより、地下街及び接続する建築物相互の安全の確保を図りました。

IV 景観形成方針

地下街における景観形成方針としては、「きらめくイメージと海・港を感じさせる街並みの演出」とし、

- ・水際環境を活かしたイメージ
- ・神戸文化軸にふさわしいイメージ
- ・ニューメディアのデザイン化

をテーマとして、各部のデザインを検討しました。

なお、神戸市では、昭和61年4月より、神戸市都

市景観条例に基づき、景観建築届出制度が施行され施設としての建築物について指導、助言等がシステム化されています。

ハーバーランド地区におきましても、「ハーバーランド地区景観調整会議」が設置され、地区内施設の指導と届出制度の事務の簡素化が図られました。

「デュオこうべ」地下街計画についても、昭和63年4月19日の調整会議にて了承されました。

V デザイン計画

イメージを「海の物語」とし、海・港・船等の様々なシーンをデザイン化し、空間構成も明るく、あたたかい感じの色調でまとめ、自然の素材にて表現することとなりました。デザインポイントとしては

- ・JR神戸駅下通路部
- ・駅前広場部

・国道2号下通路部及びハーバーランド連絡部の各所を設定し、それぞれにふさわしいイメージでデザインしました。

各部について、特長を説明しますと

① JR神戸駅下通路部（レインボーストリート）

街路事業により施行したこの通路は、JR神戸駅の山側の既存のサンこうべ地下街から下り勾配のなだらかなスロープになっています。



写真-1 JR神戸駅下通路部（レインボーストリート）

床面は、すべり止め効果も兼ねて、小舗石のウロコ模様張りとし、波打際のイメージでデザイン化し照明については、アクセントとしてレインボーカラーを取り入れ、幻想的な雰囲気と新しい地下街への期待感を抱けるよう工夫するとともに、通路の両側には、ショーケースを設け、長い歩行者動線の単調化を緩和し、魅力的な空間となるよう配慮しました。

また、このショーケースは、歩行者に対し、平行配置となるため、隅切方式とし、展示物の視認識を高めています。

② 駅前広場部

NTT-A型事業により施行された駅前広場部はハーバーランドへの玄関口として、また、可動式シェルや採光ドームが設置される中央広場として、中心的な位置にあるため、地下街のイメージを決めるメインとなる空間です。

大きなガラス屋根を通して明るく開放的なイメージ、明るい色調の仕上材や照明灯等による華やかな演出等で魅力ある雰囲気にデザインすることにより地下街の楽しさ、安全性、ハーバーランドへの期待感を作り上げるように計画されています。

この広場に面して、店舗が配置されていますが、対面する店舗間距離が約40mあり、利用者の回遊性を増すためのデザインの対応が求められるため、フィギュアヘッド、羅針盤、世界地図、神戸港開港当時の錦絵等を要所に配置しています。

i) 中央階段

JR神戸駅のハーバーランド側出入口正面の階段であり、ハーバーランド全域の象徴的な玄関口です。ハーバーランドを通じて、世界への旅立ちをイメージし、フィギュアヘッドを用いてデザインしました。今回、使用したのは、18～19世紀頃にオランダの戦闘船に使われていた物のレプリカで、ロッテルダムのプリンスヘンドリック博物館の御好意により資料提供を受け製作したものです。

取付部正面の垂れ壁には、光ファイバーによる低ボルトネオン管を埋め込み、コンピューター制御により海と波を表現し、帆船の出発（旅立ち）をストーリーとして演出しています。

また、階段部の中央には、神戸の文化軸として整備した「緑と彫刻の道」の延長として、地下街の連

続性をかもし出すために、「せせらぎのカスケード」を設けています。これは、人工滝の一つで、御影石と大理石を使用し、部分的には、階段状、ノコギリ状、突起部等を造作することにより、水の流れに変化をつけて、せせらぎ、早瀬、滝等を表現するものです。この中段には、モニュメント台を3カ所設け、彫刻や花等を飾り、うるおいとはやなかさを演出できるようにしています。

ii) 中央広場

アーチ式ガラス屋根の可動式シェルを含む地下街の中心となる多目的広場です。可動式シェルを通して、昼は明るい日差し、夜は月の光や星等も見られ、シェルを開閉することにより、動的で意外性のある様々な演出のできる空間となっています。



写真一 2 駅前広場地下広場部（可動シェル）

広場の中央部には、直径5mの羅針盤を花崗岩の組合せでデザイン化して設置し、その廻りには、可動式のフラッグポールを立てられるようにしている他、地下街の愛称名の「デュオこうべ」を国際信号旗とハーバーランドのシンボルマークとをデザインタイルに焼き付け、配置しています。

iii) 採光ドームのある広場

この広場は、約500㎡の広さがあり、中央に八角形のピラミッド形のガラス屋根があります。

位置的には、通路部の歩行者動線から隔離されたような場所であり、待ち合わせ場所として利用されるようなスペースです。そのため、メモリアル性のあるデザインでまとめています。

壁面には、神戸港開港当時の風物がしのばれる錦絵を陶版画とし、取り付けています。

これは、長谷川小信（二代貞信）（1848～1940）の



写真一三 駅前広場地下広場部（採光ドーム）



写真一五 ハーバーランド連絡部



写真一四 国道2号下通路部

描いた開化錦絵で神戸市博物館所蔵の木版手ずりの「摂州神戸海岸繁栄図」を拡大複製したものです。

また、別の壁面には、待ち合わせ場所にふさわしい電照時計をミラーガラス越しに点滅式で視認できるよう設けています。

また、床面には、世界地図をデザイン化して配置しています。原図は、江戸時代の数ある世界図の中でもユニークな神戸市立博物館所蔵の「北極中心世界地図」を基にデザインしました。

この世界地図には、神戸市の姉妹都市、姉妹港、友好港を表示しています。

③ 国道2号下通路部及びハーバーランド連絡部

特定再開発事業により施行した通路部の両側は、ショーウィンドーとギャラリースペースの延長約50mの単調になりやすい空間であるため、利用面で

の検討において、アート&ライフ・ステーションとして文化・生活を核とした人々との出会い、交流できる「うるおい」のあるストリートとしての演出を検討する一方で、デザイン面でもショーウィンドーのガラス面を大きくし、ギャラリー前面もシースルーシャッターを採用し、夜間も室内の展示が見え、明るく楽しめる通路として設計しています。天井にはカラスステンレス板を波形に配置し、歩行者の映像が映るようデザインしています。

ハーバーランド連絡部は、吹き抜け空間とガラス屋根を用いて明るく開放的なスペースになっています。

IV さいごに

現在、「デュオこうべ」地下街は、ハーバーランド地区の玄関口として、また、快適な歩行者動線として、複合多機能都市ハーバーランドにふさわしく買物客、観光客、居住者、勤め人等様々な多くの人に利用され、賑わいを見せています。

ハーバーランドも、現在建設中の2つのビルの完成により、ほぼ、計画どおりの街となります。

神戸の街にふさわしく、港・風・緑 … 未来を感じる「ときめきのハーバーランド」がいつまでも色褪せないように、今後とも、努力していきたいと考えています。

自転車駐車場整備促進税制の実施について

建設省都市局街路課

放置自転車が増加している状況に鑑み平成5年度の税制改正において、民間による自転車駐車場の単独整備及び民間建築物における自転車駐車場の併設整備を促進するため自転車駐車場整備促進税制が創設され、都市計画決定された自転車駐車場及び一定の一般公共用自転車駐車場の設置について、国税では所得税及び法人税、地方税では不動産取得税、固定資産税及び事業所税についての特例措置が設けられた。以下に、その内容について簡単に紹介する。

1. 特例措置の対象となる民間自転車駐車場

(1) 所得税・法人税の特例措置の対象となる自転車駐車場

① 都市計画自転車駐車場

都市計画自転車駐車場（道路交通法に規定する原動機付自転車又は自転車の駐車のための施設で都市計画法の都市施設に掲げる駐車場として都市計画に定められたもの）として建築し又は設置される自転車駐車場場で直接地上へ通ずる出入口のある階以外の階に自転車の駐車のために供する部分を設ける地下式・立体式のもの、又は自転車駐車場に大蔵省令で定める垂直循環方式・立体方式といった特殊の装置を用いるものが対象となる。

大蔵省令で定める自転車駐車場に用いられる特殊の装置のうち、垂直循環方式とは垂直面内に配列された多数の自転車等（原動機付自転車を含む。以下「自転車」という。）の駐車のために供する部分が循環移動する方式をいい、立体方式とは昇降装置と多層に設けられた自転車の駐車のために供する部分の組み合わせで立体的に構成される方式をいう。

② 一定の一般公共用自転車駐車場

200台以上の自転車を収容するもので、特定の施設の利用者のために利便を供するものではない一般公共用の自転車駐車場のうち、駐車料金の徴収その他利用に関する規定を定めているもので、以下のいずれかに該当するものが対象となる。

1) 地下若しくは複数の階に自転車の駐車のために供する部分を設けるもので、当該自転車駐車場の管理又は運営のための施設、斜路・昇降装置その他の自転車を運搬するための施設、ラック・柵その他の自転車を収容するための施設をすべて有するもの。

2) 垂直循環方式・立体方式といった特殊の装置を用いるもの。

(2) 不動産取得税・固定資産税の特例措置の対象となる自転車駐車場

表一 1 特例措置の対象となる民間自転車駐車場

民間自転車駐車場		自転車駐車場整備促進税制の特例措置			
		所得税・法人税	不動産取得税	固定資産税	事業所税
都 市 計 画 に あ る の	地下式	割増償却	税額の軽減	税額の軽減	非課税措置
	立体式	割増償却	税額の軽減	税額の軽減	非課税措置
	特殊の装置を用いるもの	割増償却	税額の軽減	税額の軽減	非課税措置
	その他				非課税措置
一定の一般公共用自転車駐車場		割増償却			

都市計画において定められた民間自転車駐車場で、複数の階に設けられるもの、地下に設けられるもの、又は垂直循環方式・立体方式といった特殊の装置を用いて設けられるものが対象となる。

(3) 事業所税の特例措置の対象となる自転車駐車場

都市計画において定められた民間自転車駐車場が対象となる。

(4) 特例措置の対象となる自転車駐車場の種類、構造

特例措置の対象となる自転車駐車場と自転車駐車場整備促進税制の特例措置をまとめると表一1のようになる。

2. 所得税・法人税の特例措置

(1) 対象となる自転車駐車場

前述のとおり個人又は法人が建築又は設置する地下式・立体式又は垂直循環方式・立体方式といった特殊の装置を用いる都市計画自転車駐車場及び一定の一般公共用自転車駐車場の用に供する建物及びその付属設備が対象となる。

(2) 特例措置の内容

対象となる自転車駐車場の建築物及び機械装置について、当初の5年間に耐用年数の決まった設備の償却分について17/100の割増償却を行い、必要経費を増やすことによって税負担の軽減が図られる。

(3) 特例措置の期限

個人又は法人が平成7年3月31日までに新築されたものを取得し、又は新築して事業の用に供した場合に適用される。

(4) 一定の一般公共用自転車駐車場の認定手続き

優良宅地の認定のように地方公共団体が民間の自転車駐車場について認定を行い、事業者はこの認定済証を税務署へ届け出た場合に特例措置を受けることになる。

① 認定の申請

認定の申請は、新築された自転車駐車場を取得した者又は自転車駐車場を新築した者が、市町村又は特別区の用意する一般公共用自転車駐車場認定申請書に利用約款、営業規則等の管理・運営に関する書類、当該建築物に係る建築確認通知書を添付して地方公共団体に提出することにより行う。

② 認定のための審査

認定の際には、租税特別措置法施行令に規定する次の要件に該当するかどうかにつき、提出された書類及び現地調査により審査を行うこととなっている。

1) 百貨店、スーパーマーケット等の特定の施設の利用者のために利便を供するものではなく、一般公共の用に供されるものであること

2) 駐車料金の徴収その他利用に関する規定を定めていること

3) 次のいずれかに該当するものであること

a. 地下若しくは複数の階に自転車の駐車のために供する部分を設けるもので、以下の施設をすべて有するものに限る。

○当該自転車駐車場の管理又は運営のための施設

○斜路、昇降装置その他の自転車を運搬するための施設

○ラック、柵その他の自転車を収容するための施設

b. 垂直循環方式・立体方式といった特殊の装置を用いるものであること

4) 200台以上の自転車を収容することができるものであること

③ 認定済証の交付

本特例措置の対象となる一般公共用自転車駐車場である旨の認定を行う場合、市町村長又は特別区の区長は認定済証を交付することになる。なお、この認定済証は租税特別措置法施行規則に規定する「認定をした旨を証する書類」であり、これを事業者が税務署に届け出ることになる。

④ 手数料

地方公共団体は、認定事務に係る手数料について地方公共団体手数料令に基づき手数料を徴収することができることとされている。

3. 不動産取得税・固定資産税の特例措置

(1) 一般公共用都市計画自転車駐車場に係る不動産取得税の軽減措置

軽減措置の対象となる不動産は、一般公共用都市計画自転車駐車場（以下「公共駐輪場」という）で複数の階に設けられるもの、地下に設けられるもの又は垂直循環方式及び立体方式の特殊の装置を用いて設けられるものの用に供する家屋が対象となる。

軽減措置の対象となる不動産には取得する期間が限定されており、平成5年4月1日から平成7年3月31日までの間に取得されたものとなっている。

軽減措置の内容は、当該家屋の地下部分のうち公共駐輪場の用に供する部分に係る税額の2分の1に相当する額、当該家屋の地上部分のうち公共駐輪場の用に供する部分に係る税額の3分の1に相当する額が軽減の対象となる。

(2) 一般公共用都市計画自転車駐車場に係る固定資産税の特例措置

軽減措置の対象となる資産は、公共駐輪場で複数の階に設けられるもの、地下に設けられるもの又は垂直循環方式及び立体方式の特殊の装置を用いて設けられるものの用に供する家屋及び償却資産が対象となる。

軽減措置の対象となる施設には建設又は設置する期間が限定されており、平成5年4月1日から平成

7年3月31日までの間に建設又は設置されたものとなっている。

軽減措置の内容は、まず適用となる期間は新たに固定資産税が課されることとなった年度から5年度間である。軽減額は、地下部分に係る税額の2分の1に相当する額、地上部分に係る税額の3分の1に相当する額が軽減の対象となる。

4. 事業所税の非課税措置

都市計画に定められた民間自転車駐車場について、指定都市等は事業所床面積及び従業者給与総額に対しては事業に係る事業所税を、事業所用家屋で当該施設に係るものの新築又は増築で当該施設に係る事業を行う者が建築主である者に係る新增設事業所床面積に対しては新增設に係る事業所税を課することができないとされている。



自転車関係条例の制定状況

建設省都市局街路課

放置自転車対策としては、自転車の収容場所としての自転車駐車を整備するだけでは不備であり、併せて放置規制等の条例の制定、放置禁止区域の設定、放置自転車の積極的な取締りを行うことも重要な要素である。

ここでは、総務庁が実施している「駅周辺における放置自転車等の実態調査結果について」に基づいて、放置自転車対策として有効な自転車関係の条例について紹介させていただく。総務庁では、駅周辺における自転車の放置等の状況、自転車駐車の設置状況、自転車関係条例の制定状況について調査を実施し、このうちの自転車関係条例については、沖縄県を除く全国の市区町村を対象として平成3年3月31日現在の公布済みの条例を対象としたものである。

1. 自転車関係条例の制定状況

(1) 自転車関係条例を制定している市区町村数

放置禁止や附置義務等を定めた自転車関係の条例は、沖縄を除く全国332の市区町村で制定されている。

(2) 自転車関係条例数

自転車関係の条例の総数は、447条例となっている。条例の簡単な内訳についてみると、放置自転車

規制に関するもの233、自転車駐車の附置義務に関するもの77、自転車駐車の管理に関するものが256となっている（表-1参照）。

このうち放置自転車規制に関するものは昭和55年までに3条例が公布施行されているが、昭和56年に「自転車の安全利用の促進及び自転車駐車の整備に関する法律（通称自転車法）」が施行されて以来、多数制定されるようになり、前回調査（平成元年）と比べても202から233と31の増加となっている。さらに、平成5年の12月に自転車法の改正が成立し（ただし、施行は6カ月以内の政令で定められた日）、この法律の中で放置自転車対策の根拠が明確化されたため、各自治体における条例についても、見直し等により今後の条例の制定及び改正にも大きく影響が出ることが予想される。

2. 自転車関係条例の目的

平成3年度時点で制定されている447条例の自転車関係条例の目的を見ると、良好な環境の保持が202と最も多くなっている。次いで安全性の確保が123、交通の円滑化が94となり、自転車利用者の利便が最も少なく15となっている。

表-1 自転車駐車対策関係条例の制定状況

区 分	55	56	57	58	59	60	61	62	63	元	2	3
放置禁止	3	10	21	53	75	105	127	153	180	202	225	233
附置義務	0	5	14	31	38	49	54	60	68	74	77	77
駐車場管理	26	38	57	87	107	139	158	179	201	223	246	256
制定市区町	28	45	73	117	142	179	207	232	263	290	322	332

（注：1条例で複数の性格を有するものがあるため、条例数には重複がある。）

表一 2 自転車関係条例の目的

条例の目的	該当条例数
良好な環境の保持	202
安全性の確保	123
交通の円滑化	94
防災活動の円滑化	71
美観の保持	41
環境の整備	31
自転車利用者の利便	15

注) 1 条例で複数の目的を有するものがある。

3. 自転車関係条例の内容

自転車関係条例で規定されている内容を細かく見ていくと表一 3 のようになる。

(1) 自転車駐車場の管理

自転車関係条例の内容で最も多く規定されている自転車駐車場の管理は256条例あり、このうち有料駐車場のみに関するものは140、無料駐車場のみに関するものは93、両方に関するものは23となっている。

① 有料自転車駐車場の管理

有料自転車駐車場の管理に関して、何らかの利用制限を設けているものは113条例となっている。その利用制限は、以下のようになっている。

- 1) 自宅、勤務場所等から当該自転車駐車場まで

の距離が定められた範囲内である者に対して利用を制限するもの(58条例)

- 2) 当該地方公共団体以外の住民、通勤通学者に対して利用を制限するもの(20条例)
- 3) 防犯登録済の自転車の利用者以外の利用を制限するもの(8条例)
- 4) その他の登録、許可、承認、届出等を含むもの(112条例)

これらの他に管理条例では、利用料金や定期割引、2階3階利用等の立体割引について定めているものがある。

② 無料自転車駐車場の管理

無料自転車駐車場の管理に関して、何らかの利用制限を設けているものは30条例となっている。その利用制限は、以下のようになっている。

- 1) 自宅、勤務場所等から当該自転車駐車場までの距離が定められた範囲内である者に対して利用を制限するもの(12条例)
- 2) 当該地方公共団体以外の住民、通勤通学者に対して利用を制限するもの(13条例)
- 3) 防犯登録済の自転車の利用者以外の利用を制限するもの(1条例)
- 4) その他の登録、許可、承認、届出等を含むもの(28条例)

(2) 自転車放置の規制

自転車関係条例の内容で2番目に多いものが、自転車の放置に対する規制を設けているもので、233条例となっている。これら条例の中で放置についての定義が規定されており、以下のようになっている。

- 1) 「直ちに動かさない」とするもの(198条例)
- 2) 一定の期間を越えた駐車とするもの(2条例)
- 3) その他(定義のないものも含む)(33条例)

放置規制の対象としては、自転車のみが81となり、自転車と原動機付自転車としているものが125、自動二輪車を含んでいるものが27となっている。

放置自転車の撤去、移動について規定している条例は、233条例のうち229となっている。このうち、放置禁止区域・放置整理区域等を設定して同区域内に放置されている自転車の撤去・移動について規定している条例は220となっている。放置禁止・放置整理より規制の緩い区域(放置規制区域)を設定して同区域内に放置されている自転車の撤去・移動につ

表一 3 自転車関係条例の内容

条例の内容	該当条例数
自転車駐車場の管理	256
自転車放置の規制	233
鉄道事業者の協力	188
自転車駐車場の設置努力	183
防犯登録の奨励(利用者)	174
防犯登録の奨励(小売店)	146
バス事業者の協力	108
自転車駐車場の附置義務	77
近距離自転車利用の自粛	67
審議会等の設置	44
民間駐車場への助成	32

注) 1 条例で複数の内容を有するものがある。

いて規定している条例は12となっている。また、放置禁止・放置整理・放置規制等の各区域外に放置されている自転車の撤去・移動について規定している条例は124となっている。

また、放置自転車の撤去・移動を規定した229条例のうち撤去後の自転車の保管について、期間を明記している条例は183となり、撤去・移動・保管に要した費用の徴収について明記している条例は150と

なっている。

(3) 自転車駐車場の附置義務

自転車の大量の駐車需要を生じさせる施設に対して自転車駐車場の設置を義務づけることを規定しているものは77条例となっている。そのうち、附置義務台数の基準についてその内容を表にまとめると以下ようになる。

表一4 附置義務台数の基準

	百貨店等		銀行等		遊戯場等	
	附置義務 下限(m ²)	台数基準 (m ² に1台)	附置義務 下限(m ²)	台数基準 (m ² に1台)	附置義務 下限(m ²)	台数基準 (m ² に1台)
最 大	500	40	500	50	500	30
最 小	200	10	100	10	50	5
平 均	387	20	451	25	286	15

また、自転車駐車場の附置義務に違反した場合の罰則について規定しているものは、36条例あり、うち罰金については20、公表するものについては16となっている。

(4) 民間自転車駐車場への助成

市区町村の各自治体で実施している民間自転車駐車場への助成措置に係る根拠規定を条例に置くものは、32条例となっている。民間自転車駐車場への助

成措置の内容としては、駐車場の設置費用の補助に関するものが27、自転車駐車場の設置費用の融資に関するものが1、自転車駐車場の維持管理費用の補助に関するものが11となっている。条例の内容で、複数の助成について規定しているものがあるため合計数は、条例数とは必ずしも一致しない。このほかに、民間自転車駐車場への助成について各自治体で要綱を定めて助成措置を行っているものがある。

吉祥寺サイクルシステム（折りたたみ自転車）について

吉祥寺商業コミュニティ懇談会 吉祥寺サイクルシステム責任者

有限会社 ^{イチ} 代表取締役 佐藤 嘉一

1) このままではマズイ

ある日、ふと気付いたら吉祥寺はどこへ行っても自転車が溢れていた。このままではマズイと思っていたのは私だけではなかった。そこで、吉祥寺の若手オジサン経営者でなるボランティア組織、吉祥寺商業コミュニティ懇談会（以下商コミ）の平成元年度の議題に、あらゆる既成概念や法令、政令、条例無視の（もっとも知識もなかった）、オソロシク単純な発想で、駐輪スペース $\frac{1}{3}$ の折りたたみ自転車を制作し、放置自転車の解消をしようという提案がされ、それを商コミ会長の服部賢昌（地元安養寺の住職）が「オモシロイから、やって見ましょう。」と言うことで始まったのが、吉祥寺サイクルシステムです。

2) 自転車メーカーに相談

さて、とは言うものの、どこに話を持っていこうかと皆で考えると、またしても単純な発想で、自転車メーカーに相談しようということで知人のついでで某自転車メーカーの技術部長に来て頂き、この話を聞いてもらい協力を要請しましたが、けんもほろろ、取り付く島もなし。リサイクルの話などしようものなら反対に怒られる始末、まして「放置自転車問題などは自治体の仕事」との認識を知りガッカリしました（全メーカーではないので誤解のないよう）。しかし、そんなことで懲りない私達は、次にストレートに勸日本自転車普及協会（以下自普協）に話をもって行きました。すると幸運な事にそんな提案が来るのを待っていたとの事で、トントン拍子に話が進み、吉祥寺サイクルのバックアップを約束してくれました。

3) 吉祥寺サイクル完成まで

それからは自普協、(株)日本自転車工業会、自転車メーカー数社と話し合い、商コミ内部での数百時間を越える会議等を重ね、さらに小冊子「だから吉祥寺サイクルを」を平成2年12月に発行し、各関係官庁、商店街、マスコミ等に私達の考えを理解して頂き、平成3年には6月13日～7月28日までの6週間、JR吉祥寺駅前におきまして各メーカー既存の折りたたみ自転車6機種18台を使い、18人の市民の方々に公募モニター調査になって頂き、理想の吉祥寺サイクルの型を求めてデータ収集、意見交換を行いました。そのデータ結果と吉祥寺サイクルの提案をもって自普協、(株)日本自転車工業会、自転車メーカー数社と話し合った結果、平成4年2月21日から開催されましたコンパクトサイクルフェアに於て、各メーカーの前向きな協力によって「吉祥寺サイクル」の第1回試作品が、展示されることとなったのです。

その後、第1回モニター調査の結果をふまえ、第2回モニター調査を、3機種15台で、レンタル方式を導入し、公募モニター35人で平成4年10月19日～11月28日までの6週間行いました。それに先立ち、第2回コンパクトサイクルフェアも自普協の主催で行われ、吉祥寺サイクルの展示もして頂き、社会性、話題性ともに大成功をおさめました。

第2回モニター調査では、吉祥寺サイクルの完成に向けてのモニターアンケートと共に、この吉祥寺サイクルをどのようにシステムとして活用させていくかの調査も併せて行われ、その結果を再分析し、平成5年10月『吉祥寺サイクル』が完成（部分的にはこれからも改良を重ねる。）致しました。

平成5年10月25日～11月24日までの1カ月間、第



写真一 モニターキャンペーン



写真二 整然と並んだ折りたたみ自転車

3回モニター調査を、3メーカーが製作した141台の『吉祥寺サイクル』を使用し、特に吉祥寺駅前では市道191号線の歩道において関係各機関のご理解ご協力のもと3機種各30台計90台を一般公募114人のモニターによって実施致しました。第3回モニターではNTTファネットシステムのご協力により磁気カードによるキー管理機器を導入、吉祥寺サイクルのレンタルシステムの提案、調査も行ないました。また、同時期に武蔵野市役所において51台を使用し、市長をはじめ市議会議員、市役所職員の方々

にもモニター及び試乗して頂きました。モニター終了後は、平成6年7月まで自普協の提供により「吉祥寺サイクル」を武蔵野市が全面的に引き受け、積極的導入に向け、市内各所で市民の皆さんにモニター試乗して頂き、具体的導入の検討を重ねて行くことになっております。



写真三 磁気カードのキー管理機器

これにより私達の市民としてのボランティア活動による、企画、立案、実行は吉祥寺サイクルの完成、武蔵野市への吉祥寺サイクルの移管により100%完成しましたが、これからは行政による市民サービスとしてのシステム作り大いに期待しております。

4) 吉祥寺サイクル基本コンセプト

それでは吉祥寺サイクルとはどんなコンセプトの自転車なのか説明させて頂きます。

(A) ワンタッチで折りたためる

自転車が自立したまま、折りたためたり、広げたりできる、女性や高齢者でも力を使わず折りたためる等。

(B) コンパクトで収納性の良さが最優先

自転車の大きさの大部分はタイヤで占めるため、

タイヤを小さくする必要があるが、モニター実験の結果では24型と16型でもスピードは変わりませんでした。都市移動手段としては16型がベストです。

(C) 駐輪システムとの連動性

更に駐輪効果を良くするため、絶対必要条件です。

(D) 街の景観を美しく見せるデザイン

走行中でも折りたたんでいる時でも、そして1台でも大量に駐輪場に並んでいる時でも美しく見えるデザイン(カラーも含む)。

(E) 軽量で持ち運びが楽(10kg前後)

アパートやマンションで駐輪施設の完備されていない建物では上階に楽に運べると良い。少なくとも普通自転車よりかなり軽い。

(F) リサイクルできる素材

環境問題を考え、使用材料をなるべく単種化し、規格の同じ素材(合金など同じ比率で作られたもの)を使用する。

その他、多項目、細部にわたり具体的提案をし、かなり完成度の高い吉祥寺サイクルが出来上がったのではないかと思います。協力メーカーの努力と熱意に感謝をすると同時に私達のわがままをお詫びします。

5) 放置自転車問題、最大の被害者

5年間、自転車問題に関わってきて感じたことは、自転車問題、最大の被害者は、自治体の担当者ではないでしょうか。深夜の放置自転車撤去、トラックへの積み込み、1日中かかってくる苦情やすじ違いの電話の対応、時には暴力に直面する事もあるわけです。そして武蔵野市では、10数人の交通対策課で、自転車対策だけでなく、交通問題全般に取り組むわけです。そして一日中仕事に追われ、私達の様な市民にも責められ(スママセン)、日本で7千万人以上の人が利用している交通機関を、各自治体の担当者が(警察も含む)、国や都道府県の強力な援助も無く、ひたすら耐える日々を、送っているのが現状です。

6) 全国自転車問題自治体連絡協議会(全自連) (会長:岩波三郎・東京都練馬区長、自治体会員202団体)

前項の自転車問題をかかえている自治体が、解決

のために立ち上がったのが、全自連です。土屋武蔵野市長も副会長を務め健闘しています。私は行政には素人ですが、全自連を創設された方々の努力は、大変、勇気のある行動ですし口先だけでない、地方自治を実践し、真の行政改革を自らの行動で示しており、絶賛に値します。こういう自治体職員がますます増えていく事を熱望します。200以上の自治体が横の連絡を取り合い結束し自転車問題を解決していく行政システムは、自治体がかかえる他の問題でもかなり有効に機能するのではないのでしょうか。

7) 自転車基本問題研究会

自転車問題の統轄省庁である総務庁の要請を受けて14人のメンバーで構成され、土屋武蔵野市長も唯一、地方自治体から参加している「自転車基本問題研究会」が、放置自転車対策及び自転車安全利用対策の基本的方向性を示し、各方面から注目を集めています。その提案の中に物理的解決策として駐輪場増設の推進がありますが、これを更に駅周辺における限られたスペースを有効に利用するため、「立体機械式駐輪場の導入、折りたたみ可能な自転車の普及検討、レンタサイクルシステムの導入検討を図る。」とあります。「吉祥寺サイクルシステム」の提案もまさにここにあります。

8) 自転車の経済的波及効果

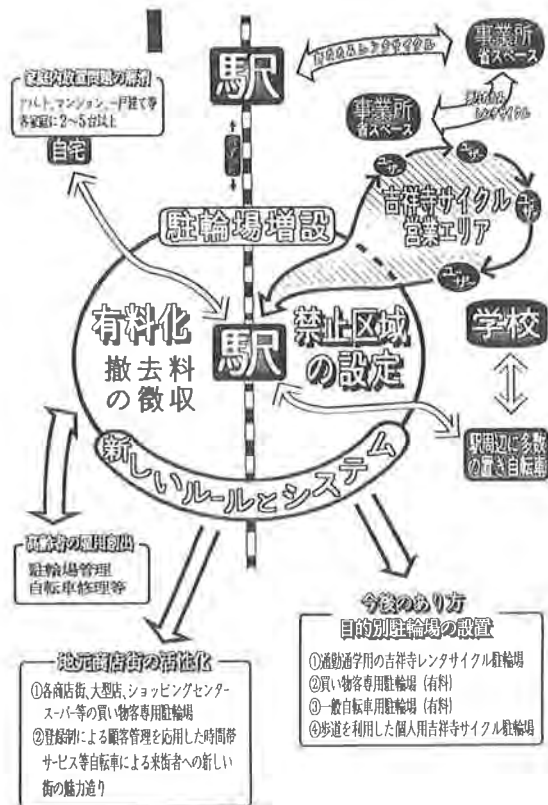
経済の発展は、交通機関の発達と共に進んできました。しかし人の歩く行為と自転車運行は、土木や建築があまり伴わない為、歩行環境や自転車専用道路等の整備や、交通機関としての認知が遅れてきました。しかも自転車の交通機関としての経済的波及効果については、あまり関心を持たれているとは思えません。自治体や各関係省庁のデータも、自転車や駐輪場の数、それに伴う費用等の資料は有りますが(モチロンこれらの資料は大変有効です)、解決策よりも、現状追認データが中心です。そして学者の発表する自転車関係の論文も、直接自転車問題の解決にはあまり意味を持ちません。今や日本には74万台の自転車が、日常生活にもっとも密着した交通機関として経済活動をしてるわけです。スーパーへの買物、塾への往復、通学・通勤等の自転車利用は全て経済行為をするための交通機関です。つまり富の

再配分をしている最大の交通機関です。この視点で考えれば、自転車を撤去、排除することは、商業地としては、決定的打撃を被ると同時に、自治体としても間接的、税収の減少につながるわけです。ちなみに武蔵野市では、駅周辺に1日に2万台の自転車の乗り入れがあります。そのうち1万台は、他地区からの乗り入れです。1年間で合計すれば約365万台です。これを逆に考えれば、他の自治体に365万台武蔵野市民が1年間で乗り入れ、そこで経済行為をすると思えば、放置自転車の持つ意味も2つの側面があるのがわかります。そして駐車一台のスペースに吉祥寺サイクルなら10数台置けます。この事を考えれば吉祥寺の再々開発にあたっては、第一優先で駅の最至近距離に駐輪場を作り、そのことによって交通機関としての鉄道との連続性が、始めて完成されるわけです。この事は、自治体と鉄道事業者の協力と力量に負うところが、大きいのではないのでしょうか。吉祥寺にかかわらず、これからの再開発はまず駐輪場を作る事が最優先、且つ必要不可欠です。

9) 吉祥寺サイクルシステムの基本理念

- ① 21世紀の最大、快適、無公害の交通機関は自転車である。(国民の17人に1台、利用している交通機関)
- ② 自転車は、個人的な乗り物であると同時に、公共交通機関である。(行政サービスによる駅至近の駐輪場建設が前提)
- ③ 全国統一基準の、自転車条例の整備。(全自連の、活躍を期待します。)
- ④ 鉄道事業者の、積極的協力。(全自連とJR東日本が、自転車問題の解決に向け双方に協議の窓口を設置しました。)
- ⑤ 撤去や排除ではなく、自転車を受け入れる新システムとルールの確立 (これがないかぎり、放置自転車の解決は無いです)。
- ⑥ 自転車利用者負担による、放置自転車の解消。(以上を、市民と行政が、責任と義務を伴い協力できる組織作りと、自転車問題が何であるかを市民に理解してもらう事が一番大事。)

10) 吉祥寺サイクルシステム概念図



11) 新しい交通システムの創設

21世紀に向けた、新しい交通システムとは、経済的視点、エコロジー、簡便、普及率から考えても自転車抜きでは考えられない事は、御理解、頂けたと思いますが、その事を前提に具体的システムについて提案させていただきます。まず練馬区や西武沿線で実施され、成功しているレンタサイクルシステムが、核になると思います。もしこのシステムが、東京中の駅に導入され、カード一枚で何処の駅でも自由に自転車で乗り降りできた場合(練馬区はその構想で進めています)、通勤、通学だけでなく、法人の営業活動にも使えます。これなどは交通費の節約、営業効率から考えても計り知れない効果があると思います。カードシステムによる、各駅のオンライン化。そのカードには年齢や住所以外にも様々な情報をインプットする事により、新しいビジネスチャンスも考えられます。

そして市民の立場から見れば、東京の観光の再発

見があります。元来が、レンタサイクルは観光地の必要不可欠の道具であり、これにより活動範囲が広がり地域振興に多大なる貢献をしているわけです。日本最大の観光地は東京ですから、この考えはあてはまると思います。因に、個人的になりますが、東京に生まれてから44年住んでますが、まだ一度も足を踏み入れた事のない区や街が、たくさんあります。そしていつも感じる事は、電車を降りてからの交通機関を考えると、なかなか行きたくとも、東京プラリ旅をする気にはなりません。もしこのシステムが東京中で稼働されれば、行って見たい所がたくさんあります。この考えは、私だけではないでしょう。東京中で楽しい大移動が、休日ごとにおきたら、素敵な事ではないでしょうか。更に日本中なら、日本がもっと広く愉快になります(JRのコマーシャルのようだ)。

さて吉祥寺の某大学では、現在校内に千五百台からの自転車が利用されています。この内の何台かは、吉祥寺駅近辺に駐輪されています。これを置きチャリと呼び、駅からの通学に使用しています。この問題も、レンタサイクルでいう所の逆利用で解消されます。今回のモニターにも、この大学から多数の協力者が参加してくれましたが、全員が、レンタサイクルがあれば是非利用したいとのアンケート結果ができました。このようなシステムに、私達の提案している吉祥寺サイクルを利用する事によって、駐輪効率の2~3倍のアップ、街の中での駐輪スペースは3分の1に。アパートやマンション、一般家庭での放置自転車問題の解消がプラスされるわけです。

もしこのシステムが、日本中の駅及び至近で進められれば、自転車業界はモチロン駐輪場、建築に伴う関係業界、管理や修理、点検等に伴う、自転車商の方達、シルバー事業団等の新しい雇用の創出、商店街の活性化等、経済波及効果が考えられます。と同時に自治体の自転車対策費(長期的視点)の減少、赤字バス路線の廃止、レンタル化の登録制により、自転車盗難はかなりの減少が期待できます。それは練馬レンタルサイクルでも結果が出てますし、今回の吉祥寺サイクルシステムキャンペーンでも、一台も未回収はありませんでした。自転車を新交通機関として位置付けすると言うことは、健全な経済波及効果があり、固定的な経済サイクルが、行政サービ

スと利用者負担により、かたよった税金の支出のないシステムに完成されていくでしょう。是非、練馬区にレンタサイクルシステムを、そして吉祥寺に吉祥寺サイクルを見にきて下さい。

12) 目的別駐輪場

前項では、全体的システムについてお話をさせて頂きましたが、それでは街全体では、どのようなシステムがよいのか提案させて頂きます。撤去料の徴収、全ての有料化、駐輪禁止区域の設定等、条例の強化は是非進めるべきでしょう。しかし禁止区域の設定は、新システム、新ルールが完成と同時に進めようべきでしょう。(A)通勤、通学の駅利用を中心とするレンタル制の吉祥寺サイクルの駐輪場。将来的には各駅のネットワークで、カードで何処でも利用出来るシステム。(B)買物客中心の駐輪場。街全体を1つのショッピングセンターとして考える発想で、全体で相応の分担をして、吉祥寺により多くの自転車で買物に来てもらうため、実現性の困難な大型駐輪場より、実現性と売上等の上昇に即効性のあるより多くの駐輪場を行政と協力して作り、登録制、会員制にして、吉祥寺に自転車で買物に来て頂いているお客様の名簿、動向、管理等を行ない、そして会費制にして1つの線を引き、無意味な駐輪の増大に繋がらないようにし、会員中心のイベントやプレゼントを企画し、還元性、サービス性の高い友の会組織にする。(C)一般駐輪はオーナー自転車ですが、吉祥寺サイクルと同じ利用料金にして、ゆるやかに吉祥寺サイクルシステムへの移行を進める。

以上ABCの3つの目的別駐輪場を提案しましたが、簡単には実行できない点や、疑問点、問題点、反論はあると思いますが、既に駐輪場の増設だけでは(モチロン基本です)解決しないことは明白です。自転車問題に携わっている人達の意見も、新システム、新ルール、目的別駐輪場に集約されて行くのではないのでしょうか。期待を込めて。

13) 最後は市民

現在吉祥寺には、放置自転車が歩道や街にあふれ、その数は5千台近くで日本一です(平成3年)。災害時の対応や避難、車椅子をご利用の方や、視覚障害者の方、高齢者の方々も歩行困難な状態です。そし

てショッピングタウンとしての環境や機能低下の原因ともなっています。また、10年間放置自転車の解消は市民の要望No. 1です。この問題の解決策の一つの提案が「街でも家でも折りたたんで $\frac{1}{3}$ 」の吉祥寺サイクルで始まった、私達商コミのボランティア活動も五年間が経過しました。単に折りたたみ自転車を作成するだけにとどまらず、新交通機関の創設、商業振興、環境問題、役所や政治のあり方、世代間の考え方、それぞれの企業のカラー等々、最後は日本の将来まで考え、ビックリしたり、ガッカリしたり、感激したり、とにかく勉強させて頂きました。日本でゴミ問題と同じ位の、市民と自治体を苦しめている問題のわりには、市民に理解を得る為の情報

が少なくないのが自転車問題です。これは明らかに都市問題です。市民自らひきおこしている問題を、市民自ら文句を言っているのが実態です。街を良くする権利は市民全体にあるわけです。そしてこれからは必ず義務が伴います。タダ行政に文句を言っているだけではなにも解決しません。イデオロギーや、前例主義、縄張り主義、無関心等これからの日本に不必要なものを排し、みんなで出来る事を持ち寄る会議が開かれ、自転車問題が解決されることを望みます。最後に、吉祥寺サイクルの成功に御協力を頂いた全ての方々に、紙面をお借りして心より感謝申し上げます。



南欧都市の魅力

岐阜市 助役 原田 邦彦

1. はじめに

平成5年3月、日本交通計画協会が派遣した「都市内道路欧州視察団」に参加し、イタリア、フランス、スペイン、ポルトガルの都市を訪れる機会があった。この視察は、南欧の魅力的であると言われる諸都市について、その都心部の構成や状況を調査、体験し、わが国における都市づくりや今後の道路等公共空間整備の参考とするものであり、以下、訪れた諸都市について、その感想を述べることにする。

2. 各都市の特徴とイメージ

① ローマ

数千年の歴史を持ち、約280万人の人口を擁する大都市ローマの都心は、予想に反してわかりやすい構成であった。

都心となっている旧市街は3世紀に築かれた市壁で囲まれており、その中に主要な遺跡などがだいたいわさまっている。市壁はテヴェル河を渡り対岸のバチカンもその中に取り込みながら延長19kmに及ぶが、市壁内はほぼ4km四方程度の広がりである。

現在の市街地構成の原型となっているのは、15～16世紀のルネッサンス時代とそれに続く16～17世紀のバロック時代に造られた道、広場、宮殿などである。ほぼ中心に位置するヴェネチア広場を基点に、ランドマークとなる著名な大広場や大寺院などに向い、それから市壁の門に至る放射状の6本の大通りが基本となっている。

次に、市壁内ははっきりした特徴を持つ地区で構成されている。コルソ通りは現在の中心となる軸で、ポポロ広場に至る約1.5kmの間に宮殿、教会、デパート、商店が並ぶ中心繁華街を形成している。コルソ通りより西側の地区は、テヴェル河対岸のトラステ

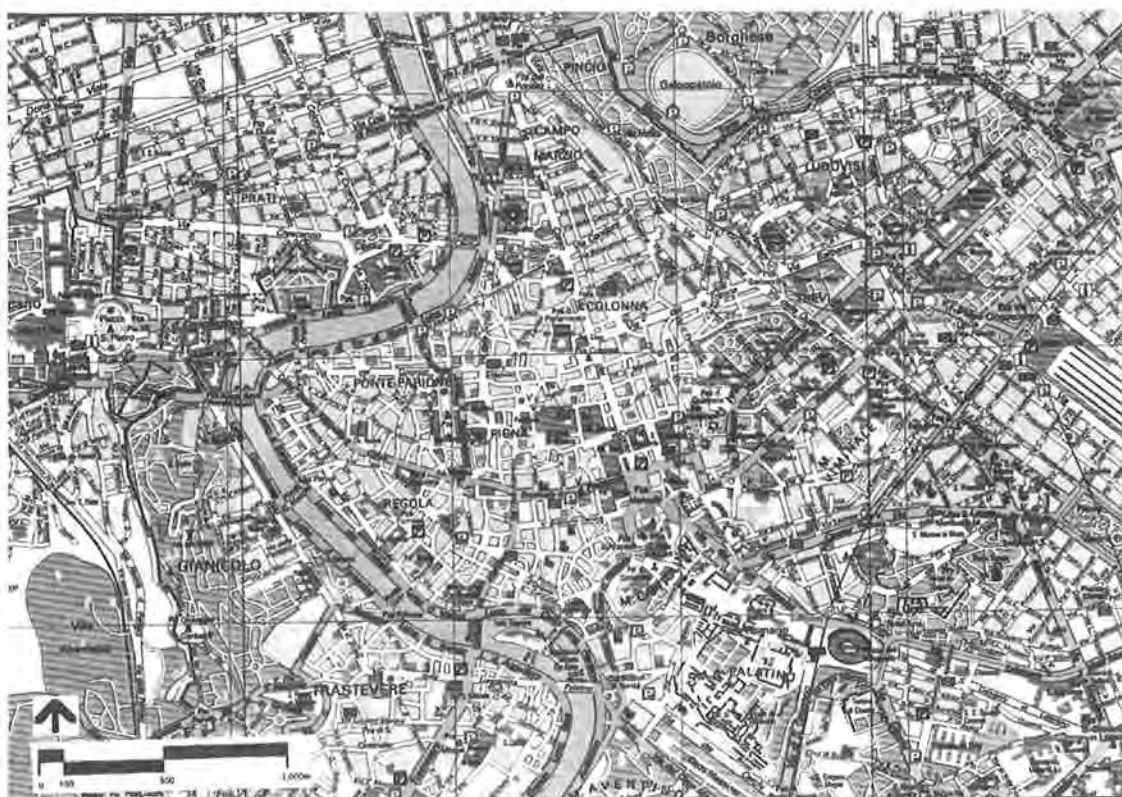
ヴェル地区も含めて迷路のような路地に、商店、住居、教会などが渾然一体となり、そのなかに市民の生活が息づく下町である。路地を歩いていて突然姿を現すプラザは大小幾多もあり、その遭遇はいずれも劇的で魅力的であった。

それに対してコルソ通りより東側は、比較的整然とした街区構成であり、建物の規模も西側よりも大きく、年代も新しいようである。そのなかで北側の地区は、市壁外に隣接するボルケーゼ公園の地下に大駐車場ができたこともあり、有名ブランドのブティックが集まるコンドッティ通り界限、ホテルとカフェテラスが連なる並木道ヴェネト通りなど、旧市街内で、唯一、洗練された新しいローマを感じる場所となっている。

フォロ・ロマーノやコロッセオ、その他の古代ローマの大規模な遺跡は、ベネチア広場から南側、テヴェル河とフォーリ・インペリアリ通りに挟まれた地区に集まっている。過度に復元してみせず廃墟として放置されていることがかえって、古代ローマのスケール、栄枯盛衰、歴史の重みをなどを実感させる

写真-1 コンチアツィオーネ通り（バチカン）





図一 ローマの中心部

ものであり、遺跡というよりは聖地と言うにふさわしい近寄り難い存在に感じ取れた。これが演出であつたら心憎いものである。

このようにして明確な骨格と多くのランドマークを持つローマでは、著名な建造物、広場の姿と位置を頭に入れておけば、方角を見失い迷子になることはあまりない。ただし、大通りからはずれ、下町を

探索し何事も無く帰還するためには、そのレポーターを増やすに越したことはない。

② ニース

コート・ダジュールの中心都市、人口約35万人のニースは「リビエラの女王」と呼ばれるにふさわしく、いくつかの華麗な顔を持つ。

まずは世界的な高級リゾートとしての顔で、全長3.5kmに及び海岸に弧を描く広い遊歩道、プロナード・デ・ザングレを骨格として展開される。南に天使の湾 (Baie des Anges) を抱き、北側には高級ホテルや高級ブティックが立ち並び最もよく知られたニースの顔である。

二つめは高級住宅地としての顔であり、ニース駅の北、丘の斜面を覆う別荘地としては歴史のある地区で、美しく静かな環境にある。今日では別荘地というよりは古くからの優雅な別荘建築をそのまま利用した定住型住宅地としての性格が強まっている。かつては著名な画家たちが冬のアトリエを構えたところでもあり、そのことからシャガール美術館やマ

写真一2 プロナード・デ・ザングレ (ニース)



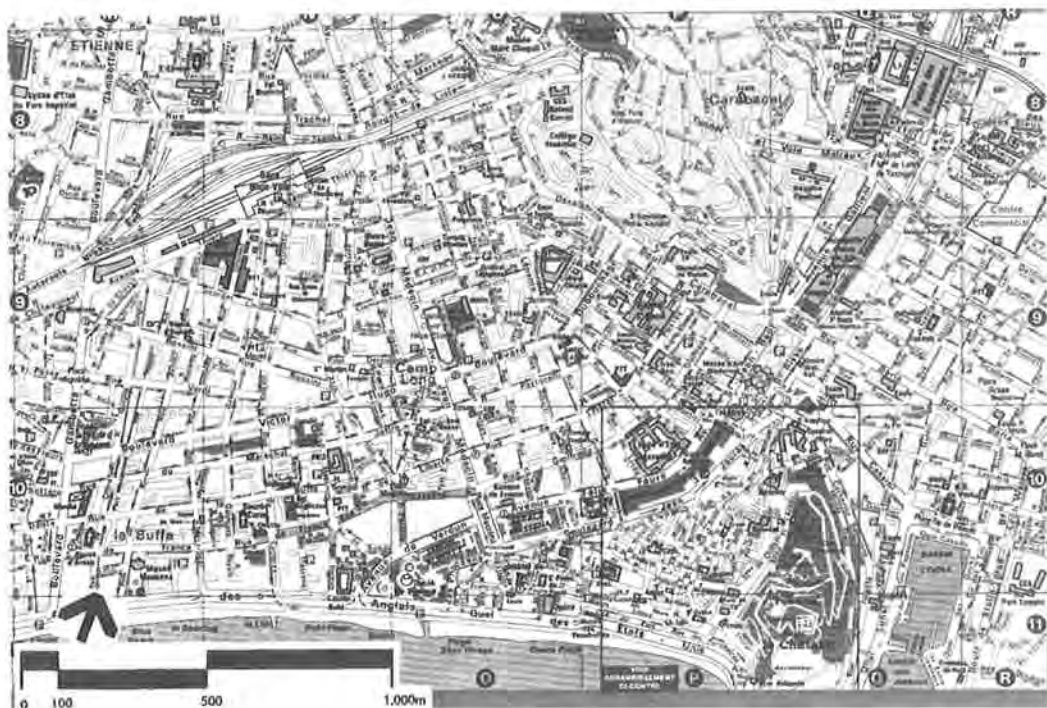


図-2 ニースの中心部

チス美術館がつけられ、一流の歴史、文化とをそなえ洗練された高級住宅地として成熟している。

三つめは17～18世紀の旧市街が広がる下町の顔である。プロナード・デ・ザングレの東、海に張り出した高さ90mあまりの岩山の上にニケア人の城跡があり、その下には赤い屋根の古い建物が狭い路地を挟んで立ち並んでいる。プロナード・デ・ザングレ付近の近代建築との対照が印象的である。

それに、最も新しい顔としてコンベンション地区がある。市街地を南北に流れる川 (le paillon) に蓋をかけ、中心市街地にあるコンベンションセンターとしては世界最大規模を誇るアクロポリを建設し、さらに現代美術館や劇場も併設することでこの川を文化芸術の軸として再生している。この蓋掛けは海岸まで続き、プロナード・デ・ザングレと前述の高級住宅地等を連絡する带状公園となっている。観光保養の受入れ型都市から、コート・ダジュールの盟主とし独自の文化・芸術を創造・発信する都市への転換を担う骨格であろうか。自らを一層洗練させ、独自の文化を高めようとするニースに、都市を文化芸術の探求の場とするヨーロッパの伝統的哲学の一端を見る気がした。

③ マルセイユ

人口約90万人のマルセイユは、ヴューポールと呼ばれる旧港を中心とし、直径約10kmに展開する都市である。そのうちヴューポール周辺の直径約2km程度の範囲が都心部と思われるが、見た目にはそれほど明確でなく拡散的な印象を受ける。

都心の核となるヴューポールは、古代ギリシャ時代からの船着場で、幅約300m、奥行き約800mの西に地中海をみるコンパクトな入り江である。19世紀半ばに港湾機能が北の海岸線に移され、それが幸いして歴史的都心部のなかで、市民の重要な親水空間を維持できることとなった。現在はヨットハーバーとなって、地中海クルージングの基地となっている。ヴューポールの周りには、都心構成軸の一つとなる幅広い遊歩道とそれに並行する道路が巡っており、遊歩道は朝市などが催される空間ともなっている。遊歩道と道路を挟みカフェテラスやシーフードレストランが軒を連ね、市庁舎や劇場、博物館などの公共施設も位置している。道路は入り江入口のトンネルにより、ヴューポールを一周する形態となっており、マルセイユのシンボルを際立たせるロータリーといった感もある。入り江入口には向かい合って要

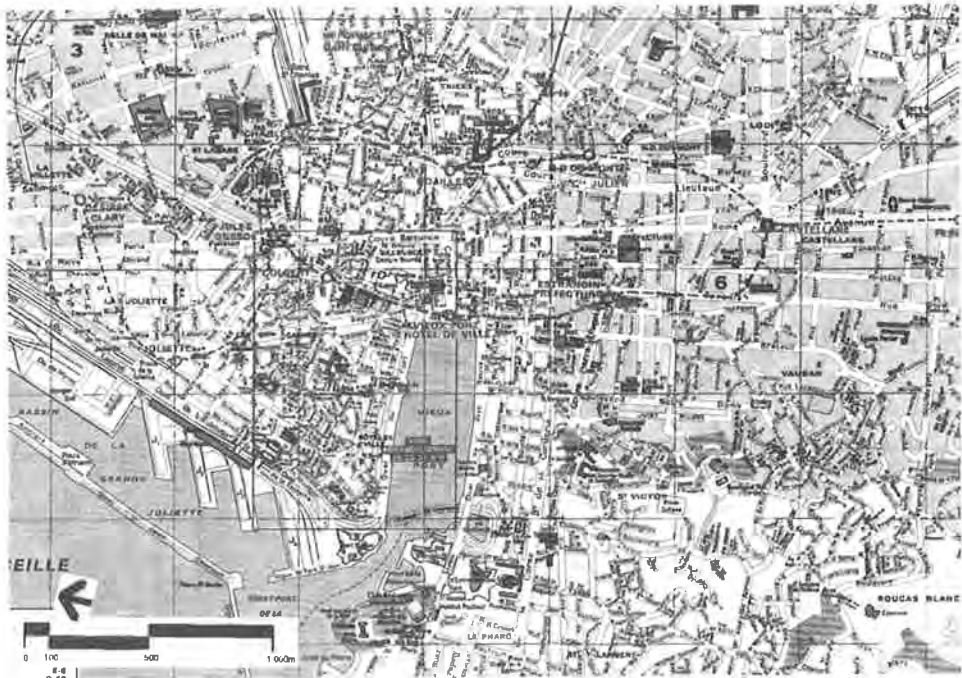


図-3 マルセイユの中心部

塞があり、入り江のまとまりや歴史がよく感じとれるランドマークとなっている。

その他の都心骨格では、東西の軸となるカヌビエール通りと南北の軸となるローマ通りがあげられる。カヌビエール通りはヴューポールの一番奥から東に伸びる軸であり、入り江を眺めながら下る歴史的な繁華街を形成している。ローマ通りはカヌビエール通りと直交し、凱旋門が位置する北のグスト広場と南の大噴水があるカステラヌ広場の間約2kmを直線的に結び、さらに北は高速道路A7号線へ、南は豊かなグリーンベルトをそなえたBoulevard

Micheletへとつながる都市全体の骨格でもある。

どこにいても地中海の潮の香りがする都心をイメージしてマルセイユを訪れたわけであるが、このイメージが実感できるのはヴューポール周辺と高台の見晴らしがきく地点など都心においても限られた部分であり、そのために道路骨格など色々と工夫をこらしてきたまちづくりではないように感じた。少々残念な気がした。

④ バルセロナ

バルセロナはスペイン第二の都市で人口170万人を擁する。歴史的には地中海貿易の拠点として発展しているが、バルセロナがあるカタロニア地方は、中央支配体制下で抑圧され続けてきた歴史を持っている。その中心であるバルセロナは、古い支配体制から解放される度に、鬱積した創造エネルギーを最先端で独創的な都市づくりに注ぎ込んでいる。

近代都市づくりの核として保全されているのがカタロニア広場から港側の一帯の地区で、14世紀に建設された市壁で囲まれ、2~2.5kmの六角形状の広がりを持つ中世からの市街である。このなか東側の15~16世紀の建物が並ぶゴシック地区と、西側の商店、市場、飲み屋などがひしめきあい迷路のような賑やかな界限、チノ地区で構成されている。まさに

写真-3 ヴューポール (マルセイユ)



中世ヨーロッパに迷い込んだような印象を受ける。

旧市街の外側に広がるエイサンプレ地区は、19世紀の半ばに市壁の取り壊しと合わせて建設されている。中央政府の監視下に都市の広がりや市壁内に限定されていたものが、許可を得て一挙に拡張、建設されたものである。産業革命の中、狭い市壁内に人口18万人がひしめき、悲惨な都市環境を経験したバルセロナは、この都市拡張において当時考えられる再先端の都市づくりをめざしている。車社会の到来を予見し、一辺133.3mの正方形で同じように隅切りを持つ街区が、20m幅の格子状道路を挟み延々と続く。他の地域ではみることができない独創的な街区形成である。そのなかに街路樹が植えられた大通り、南北のグラシア通りと東西に斜めに抜くデアゴナル通りが、均質な構成に変化を演出しながら中心地を形成する軸として配されている。

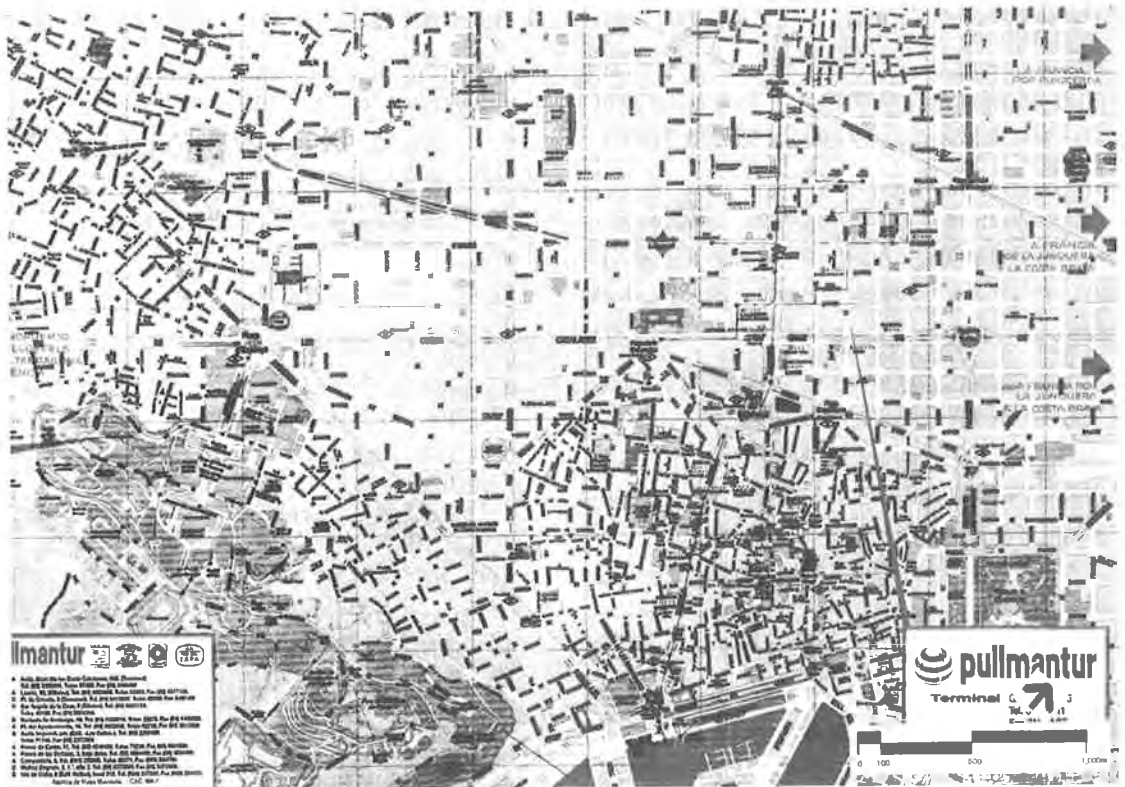
そうした科学的な都市づくりの一方、独自の文化芸術性も発揮されている。この地区での建築は主に1860～1930年の間に建てられたもので、フランスのアル・ヌーブオーと並ぶ世紀末芸術、カタロニア・

写真一 4 グラシア通り（バルセロナ）



モダニズムといわれる様式の、ガウディをはじめ、様々な建築家の作品が見られる。現在、メインストリートとなっているグラシア通りの街路灯なども、そうした様式の芸術性が大変高い見事なものである。

その後展開される現代の拠点的な都市づくりにおいても、バルセロナの独自性を感じさせるものが多い。1888年のシウタデラ公園、続いて1929年のモンジュイックの丘で開催された万国博覧会、1992年に



図一 4 バロセロナの中心部

写真一五 グアダルキヴィール河沿い公園（セビーヤ）



はモンジュイックの丘の万国博覧会場を再利用したオリンピックが開催されている。いずれもその時代の最前線の建築パノラマをみせている。

スペインである以前にカタルニアであるといわれ、ガウディを産みピカソを育んだバルセロナは、このように都市づくりでも歴史的な部分を大事にしながら、独自の新しい文化を開花させようとするエネルギーを感じるまちである。

⑤ セビーヤ

セビーヤはスペイン南部、アンダルシア地方最大の都市で、人口約67万人を擁するスペイン第4の都市である。市街地を南北に縦断するグアダルキヴィール河はジブラルタル海峡に通じ15世紀末には新大陸貿易の基地として繁栄している。

現在の都心のもととなる市街地は、12世紀にアンダルシア地方を支配した回教国アルモアド王国の首都としてつくられた城郭都市であり、直径2km程度のコンパクトな円形の広がりである。そのなかに城や教会などの歴史的資産、それに都心機能としての古くからの商業と住宅などが渾然一体となってぎっしり詰まっている。都心全体が途切れることのない一つの歴史的町並みのような印象である。道はまさに迷路状で見通せる通りというものがなく、その上メインとなる通りとその他の路地を見分けるのが極めて難しい。地図を片手に歩いても位置や方向を見失うありさまである。このような白壁が連続する迷宮のなかで、突如として現れるオレンジの木陰、噴水があり赤褐色の土が敷き詰められた小広場は、大変、印象的であった。

今日では城壁も取り払われ、ほぼその跡に沿うと

みられる環状道路があり、その外側は全く異なった街区形態を持つ新しい市街地が展開している。

グアダルキヴィール河の対岸には、1992年4月～10月に開催されたExpo '92会場が位置する。南北2km、東西1km程度と、ほぼ旧市街の1/2の広がりの中に、この種の会場としては高密度な建物配置と思われるが、旧市街と比べ密度や空間の緻密さ、質、建物のスケールにおいてあまりにもかけはなれた異質なものであった。万博会場と対岸市街地を結ぶ3つ新橋も建設されており、港に停泊する帆船をイメージしたと思われるかなり頑張った構造とデザインではあるが、旧市街との景観的調和を考えると永く残るのもあるだけに首を傾げなくなった。

また、新しい都市骨格と思われるものとして、グアダルキヴィール河の旧市街側に、周辺の新市街地まで及ぶ長い河岸公園が整備されている。特に旧市街に面する部分は古い歴史を持つ公園なのであろうか、旧市街の町並みと調和しアラブ情緒に満ちた見事なものである。この河岸公園に沿い旧市街の町並みと一体となった劇場や会議場が建設されており、セビーヤの新しい文化を創造する都市軸にしようとする意図が読み取れた。

⑥ リスボン

約100万人の人口を抱えるリスボンの都心は、テージョ河に面するバイシャ地区を核とし、そこから北西の高台にあるエドワルドVII世広場に伸びるベルダーデ大通りを軸とした南北約2.5kmにわたり展開する。

バイシャ地区は東西を丘に阻まれ、南北約1km、東西約500mのコンパクトな広がりである。1755年

写真一六 ベルダーデ大通り（リスボン）



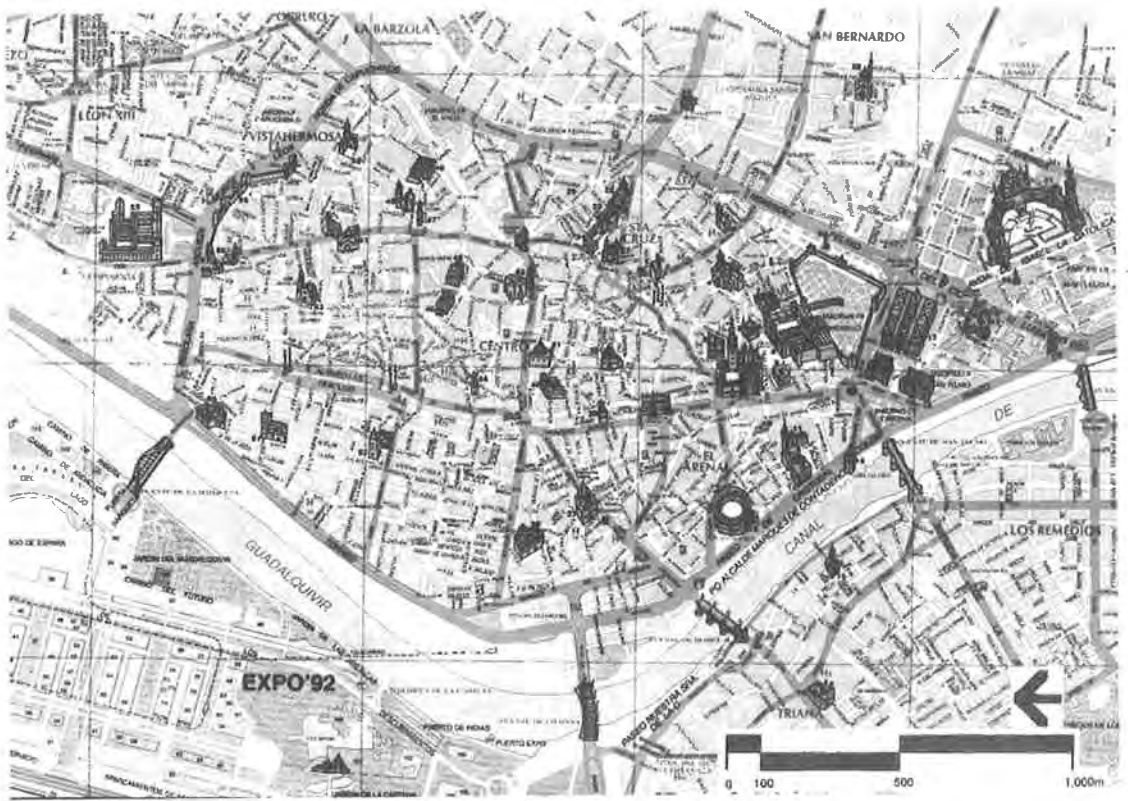


図-5 セビーヤの中心部

の大震災後、格子状の町並みとして再建されたものであるが、日本の天正少年使節団が第一歩をしるしたといわれる波止場と連続した町並みは、大航海時代のポルトガルの繁栄を忍ばせるリスボンの顔である。

ベルギー大通りは延長1.5km、幅員90mのリスボンのメインストリートで、映画館、ホテル、航空会社、ショッピングセンターなどが立ち並ぶ。統一されたなかにも微妙に変化する手の込んだ舗装パターン、イスラム庭園のように細やかに演出されたグリーンベルト、木陰には屋台やカフェテラスもあり、個性とアメニティをそなえた都心の骨格として究極の道空間という気がした。

バイシャ地区を挟む東西の丘は古くからの市街地で、特に東側のアルファマ地区はサン・ジョルジュ城下の斜面に広がる16～17世紀のたたずまいである。リスボン市民の昔からの生活が息づくところで、迷路のような路地に赤土色の瓦屋根、太陽と風にさらされてかすかに琥珀色をおびた壁、窓には洗濯物がはためき、バルコニーには鮮やかな花がけだるく

揺れている。そのようなイスラム支配の香りを伝えるのどかな地区である。

リスボンは「七つの丘の都」と言われるように坂が多く、バイシャ地区とつなぎアルファマ地区の路地を縫うように走る可愛い路面電車、バイシャ地区西側、丘の上のパイロ・アルト地区に上るエッフェル設計の華麗なエレベーターなどが、古い街と調和し愛着を感じさせる市民の足となっている。

都心のわかりやすさ、魅力的な町並みと賑わい、起伏のある地形、豊かな緑と水、それに我々と似通った体型のポルトガルの人々、すべてが柔らかな大気に包まれた南欧都市リスボンはあこがれのなかにも、何か安らぎと親近感を感じさせるマイルドなまちである。剥きだして圧倒的な歴史の重みを感じたローマから始まった我々の旅をしめくくるに相応しい都市であった。

3. おわりに

本視察は13日間にわたり、南欧を東から西へ、ここに述べた6都市を駆け抜けるものであった。移動

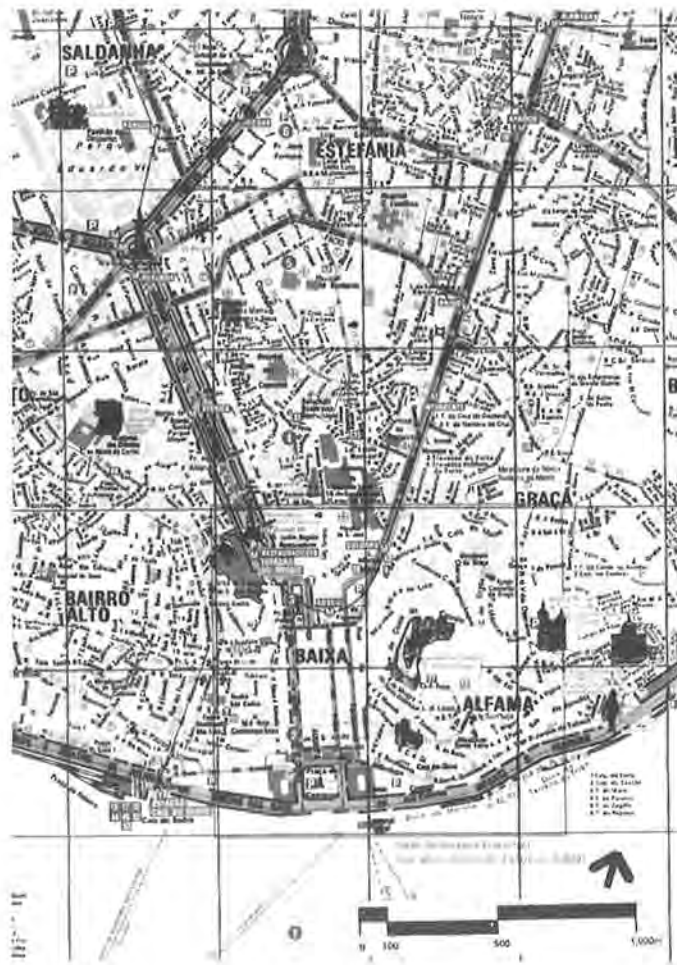


図-6 リスボンの中心部

日を挟み、各都市に1日をかけじっくりと見て回ったつもりであるが、相手は歴史と文化を誇る南欧の大都市、当然見落とした部分もあり、それぞれの魅力を十分把握できたとは思っていない。それでも、当初何となく抱いていた南欧都市のイメージが、具体的な要素とともに思い起こせるようになったのは大いに収穫であった。機会があれば再度訪れ、より

深くその魅力にせまってみたいと思っている。

最後になったが、この旅行を通じていろいろお世話になり、南欧都市の魅力を分かち合った団員の方々、それにこの貴重な機会を与えていただいた(株)日本交通計画協会に心からお礼を申し上げる次第である。

流通業務市街地の整備に関する法律の改正について

建設省都市局都市再開発課

昨年11月10日から、「流通業務市街地の整備に関する法律の一部を改正する法律」が施行された。流通業務市街地整備法は、都市郊外部に広域物流拠点となる流通業務市街地を整備し、流通業務施設の集約的な立地を促すことにより、都市の流通機能の向上、道路交通の円滑化を図ろうとするものである。

〈図—1 参照〉

改正前は立法当初の趣旨が大都市対策の一環として制定されたため、大都市の都心地区に密集する流通業務施設を都市郊外に移転集約化することをねら

いとされたものであったが、改正法においては、近年の物流の広域化などの変化に対応して全国的に流通業務市街地整備を推進することを趣旨に抜本的な改正を行った。このため、流通業務市街地整備の趣旨も、大都市に限らず、都市内に立地する流通業務施設の都市郊外部への集約化を図るというより一般的な制度に生まれ変わる事となった。

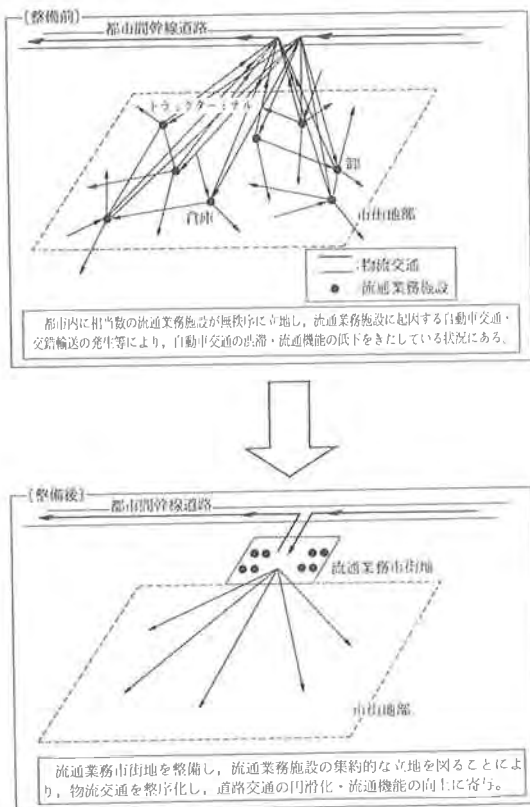
改正法は、経済社会情勢の変化に対応した新たな視点にたつて流通業務市街地の整備を促進することにより、流通機能の向上及び道路交通の円滑化を図るため、①対象都市の拡大②都道府県知事による基本方針の策定（現行法では主務大臣が定めている）③流通業務地区内の規制の緩和④流通業務効率化基盤整備事業の創設 等を内容としている。〈図—2 参照〉以下に法制度及び改正の概要について述べることとする。

1. 流通業務市街地の整備に関する法律について

(1) 流通業務市街地の整備に関する法律

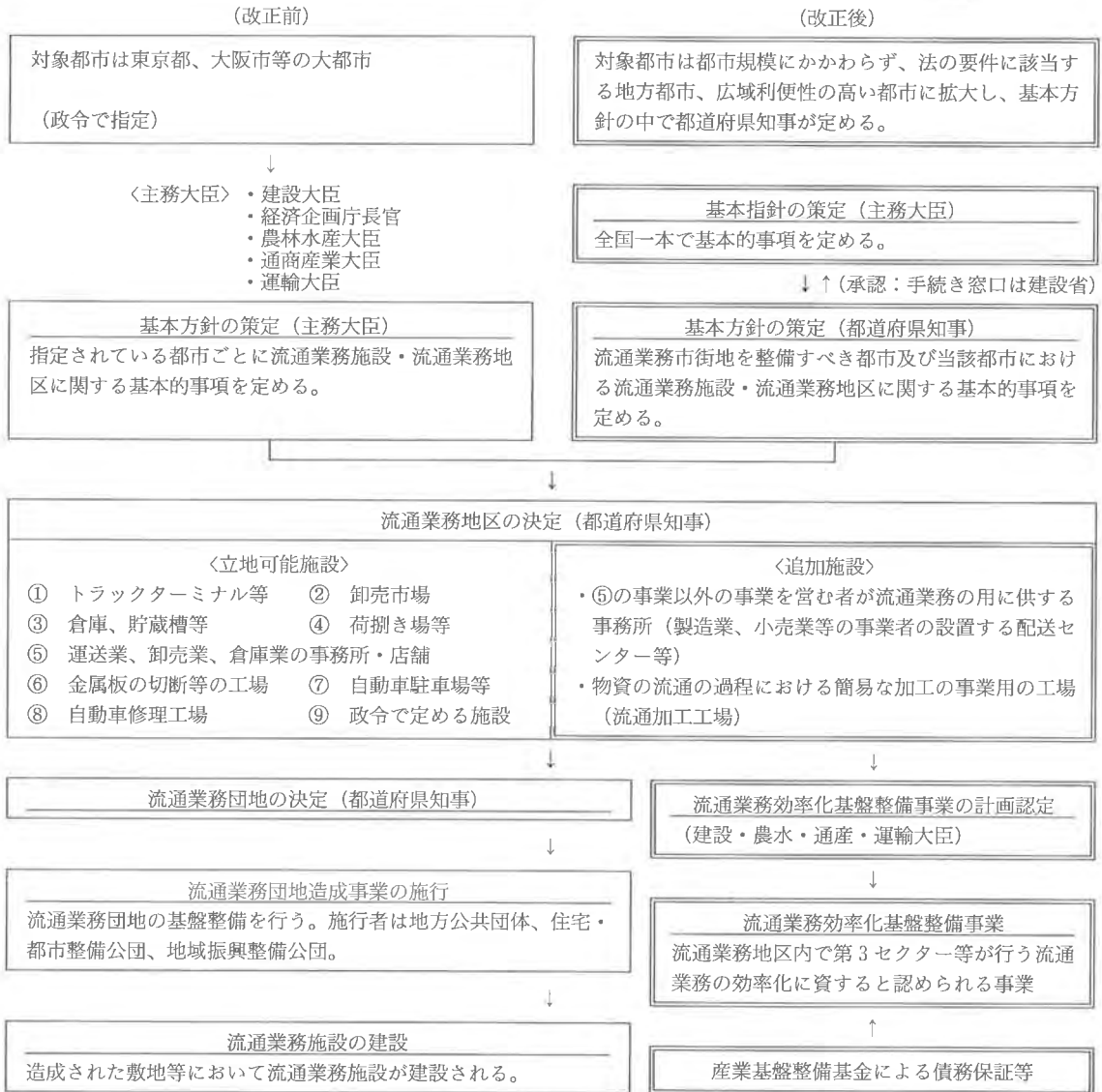
「流通業務市街地の整備に関する法律」は、流通機能の低下及び自動車交通の渋滞をきたしている大都市における流通業務市街地の整備に関し必要な事項を定めることにより、流通機能の向上及び道路交通の円滑化を図り、もって都市の機能の維持及び増進に寄与することを目的として、昭和41年7月1日に公布された法律である。「流通業務市街地」とは流市法に基づき大都市の郊外に流通業務関連施設を集約整備した大規模な物流拠点であり、その中心的役割を担うのが流通業務団地である。

改正前の法に基づき、現在までに22の流通業務地区が都市計画に定められている。〈図—3 参照〉



図—1 流通業務市街地整備のイメージ

* が改正部分



図一 2 流通業務市街地の整備に関する法律 スキーム図

(2) 流通業務市街地

① 流通業務地区・流通業務団地

流通業務市街地は、地域地区である流通業務地区及び都市施設である流通業務団地により構成される。流通業務地区は基本方針に基づき、当該都市における流通機能の向上及び道路交通の円滑化を図るため、流通業務市街地として整備すべき区域について、都市計画に流通業務地区を定める。この流通業務地区内で特に一体的・計画的に整備すべき区域は、流通業務団地として、流通業務施設

の位置・規模や建ぺい率、容積率等の都市計画が定められることとなる。

② 流通業務団地造成事業

流通業務市街地の中心をなす流通業務団地については、流通業務市街地の整備を先導するものとして、流通業務団地造成事業による基盤整備を行うことが可能となる。流通業務団地造成事業は、地方公共団体、住宅都市整備公団又は地域振興整備公団が施行者となり、流通業務団地の土地の買収、敷地の造成、造成敷地の処分、公共公益的施設

(平成5年6月現在)

都市名	指定年度	基本方針		流通業務地区			流通業務団地		団地整備			備考
		決定(年)	計画地区数	地区名	都市計画(年)	面積(ha)	都市計画(年)	面積(ha)	手法	施行者	施行年度	
札幌	42	42	1	大谷地	42	229.8	42	153.5	団地造成	札幌市	42～54	稼働中
宇都宮	47	49	1	鹿沼	49	46.9	49	46.9	団地造成	栃木県	50～2	稼働中
東京	41	41	10	京浜二区	43	71.9	43	62.9	埋立	東京都	38～42	稼働中
				板橋	46	31.4	46	31.4	区画整理	住都公団	41～46	稼働中
				足立	44	33.3	44	33.3	団地造成	住都公団	43～49	稼働中
				葛西	52	51.7	52	49.2	埋立 区画整理	東京都	47～2	稼働中
				越谷	45	116.0	45	91.0	団地造成	埼玉県・住都公団	45～62	稼働中
新潟	45	52	1(+1)	新潟	53	61.0	55	47.6	団地造成	新潟市	54～58	稼働中
富山	47	50	1	小杉	54	51.8	54	51.8	団地造成	富山県	54～5	稼働中
名古屋	42	47	3(+1)	藤前	54	96.3	54	54.9	団地造成	名古屋市	54～60	稼働中
岐阜	45	49	1	岐阜	49	47.2	49	38.5	団地造成	岐阜県	49～56	稼働中
大阪	41	41	3	東大阪	42	103.0	42	48.0	区画整理	大阪府	41～48	稼働中
				北大阪	43	96.8	43	73.2	団地造成	大阪府	44～57	稼働中
神戸	45	46	3	阪神	46	100.0	46	84.6	団地造成	兵庫県	46～62	稼働中
				神戸	48	113.5	48	113.5	団地造成	神戸市	48～8	稼働中
				西神	3	105.1	3	105.1	団地造成	神戸市	3～12	造成中
岡山	45	49	1	岡山	55	159.2	55	159.2	団地造成	岡山県	54～63	稼働中
広島	42	47	3	西部	51	188.2	51	169.3	埋立	広島市	39～57	稼働中
				東部	60	73.2	—	—	(埋立)	(民間企業団・広島県)	53～60	稼働中
福岡	42	45	1	福岡	45	80.0	45	53.6	団地造成	福岡市	45～58	稼働中
北九州	45	49	2	—	—	—	—	—	—	—	基本方針のみ	
熊本	45	56	1	熊本	58	53.0	58	53.0	団地造成	熊本市	58～2	稼働中
鹿児島	45	50	1	鹿児島	元	61.4	元	61.4	団地造成に 準ずる事業	鹿児島開発事業団	48～3	稼働中
計	—	—	33(+2)	22	22	1970.7	21	1581.9	—	—	—	—

・計画地区数のうち、()内は基本方針において今後長期的見通しのもとに配慮するものと位置づけられている地区数。

図一3 流通業務市街地整備の現況

設の整備等を行う事業である。

2. 改正の検討

昭和41年以降、東京、大阪をはじめとして、14の都市で22の流通業務地区が整備されてきた。現在では3箇所において事業施行中である。

しかし、近年の物流の動向、物流ニーズの高度化・多様化、貨物自動車交通量の増大など流通業務市街地整備を取り巻く状況が大きく変化してきており、このような状況に対応するためには以下の点が課題

となっていた。

(1) 対象都市の限定

改正前の法の対象都市は、大都市対策として本法が定められたことから、「大都市」に限定されており、地方都市では本法による流通業務市街地整備を行うことができない。特に、昭和40年代と大きく異なり、高規格幹線道路等の高速道路ネットワークが整備され、都市規模にかかわらず広域的な利便性の高い都市において流通業務施設が集積する状況となっているものの、このような都市では本法による

流通業務市街地整備を行うことができない。

(2) 流通業務地区内の立地規制

流通業務地区は流通業務施設が集約的に立地し、将来的にも良好な流通機能が維持されるよう、地区内の立地可能施設を限定しているが、現在の規制内容では近年の状況に必ずしも対応できない。

(3) 主務大臣による基本方針策定

現行法では流通業務市街地の整備にあたっては、建設大臣をはじめとする5大臣により「基本方針」を定めることとしており、より地域のニーズに機動的に対応できる仕組みが必要となっていた。

(4) 流通業務地区内における相互連携

流通業務地区は、輸配送機能や保管機能、卸売機能などの機能が組み合わされた総合的な物流拠点であり、地区内に立地する流通業務施設が一体的に活動することによりさらに整備効果を高めることが期待されており、さらに緊密な連携が図られるための仕組みを整備することが必要となっていた。

3. 流通業務市街地の整備に関する法律の改正

このような背景のもと、建設省をはじめとする主務省庁の協力により、流通業務市街地整備法の改正の検討が行われ、平成5年3月、第126国会に改正法案を提出するに至った。

改正法案は参議院及び衆議院における審議を経て、5月26日に法律第53号として公布された。改正法の施行は6ヶ月以内とされていたが、その後主務省庁による検討等を経て、流通業務市街地の整備に関する法律施行令の一部を改正する政令及び施行期日を定める政令が平成5年11月2日閣議決定され、11月8日に公布、11月10日から施行された。

改正の概要は以下のとおりである。

(1) 対象都市の拡大

流通業務市街地整備の対象都市を地方都市を含むよう拡大することとし、現行の「東京都、大阪市その他政令で定める大都市」から流通業務市街地を整備するニーズのある地方都市を含むよう拡大することとした。〈図-4 参照〉

改正法においては、

第1号 相当数の流通業務施設の立地により流通機能の低下及び自動車交通の渋滞を来している

都市であって、流通業務市街地を整備することが相当と認められるもの

第2号 高速自動車国道その他の高速輸送に係る施設の整備の状況、土地利用の動向等からみて相当数の流通業務施設の立地が見込まれ、これにより流通機能の低下及び自動車交通の渋滞を来すおそれがあると認められる都市であって、流通業務市街地を整備することが相当と認められるもの

の2類型の都市を対象を拡大することとし、従来の大都市はもとより、地方都市や、広域的な利便性の高い都市において流通業務市街地を整備することを可能とする（改正法第3条の2）。

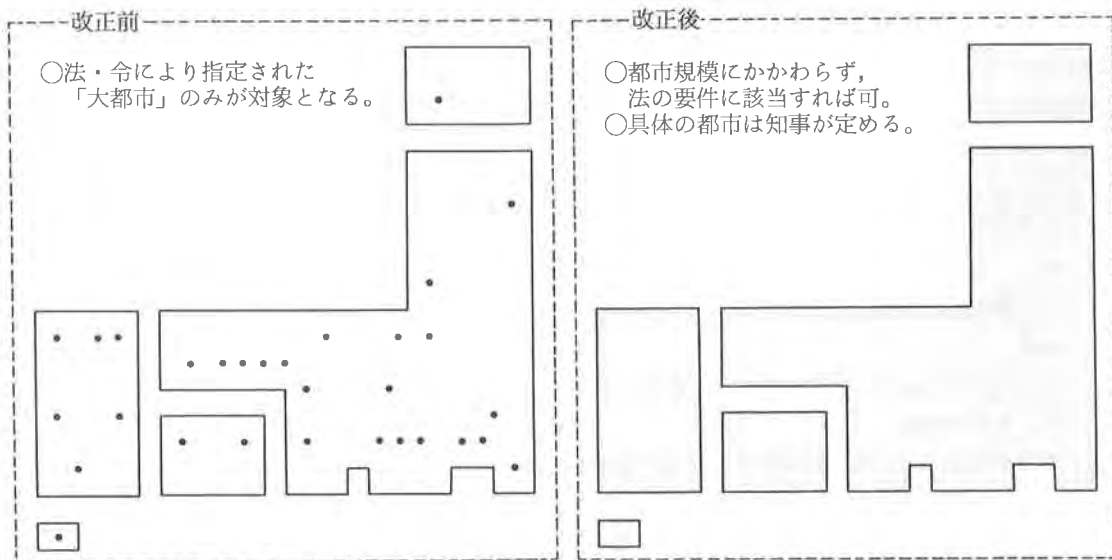
対象となる都市の考え方は、基本指針（後述）の中でも示されているが、第1号の都市は現状を捉えたものであるため、各種調査により該当するものであると都道府県知事が判断した場合に適用されることとなる。一方、第2号の都市は、将来的に第1号の都市になることが明らかであると都道府県知事が判断した場合に適用されることとなる。典型的なケースは基本指針でも述べられているように高速道路が整備され利便性の高い都市であって、流通業務施設の立地が増加傾向にあり、その傾向が今後も持続し将来的に第1号に掲げる都市のような状態になると予想される都市が該当するものと考えられる。

(2) 基本方針の策定権限の都道府県知事への権限委譲等

① 基本方針

地方公共団体が主体的に整備に取り組めるよう、改正前の法では主務大臣（建設大臣、経済企画庁長官、農林水産大臣、通商産業大臣及び運輸大臣）が都市ごとに基本方針を策定することとなっているものを改めて、都道府県知事が都市ごとに基本方針を策定するものとし、主務大臣の承認を受けることとした。

また、流通業務市街地を整備する都市については、政令ではなく、この「基本方針」の中で明らかにすることとした。旧法では対象都市が政令で定められていたが、改正法では基本方針の中に「都市に関する事項」を設け、この中で対象都市を明らかにすることとしており、都市の指定行為は基本方針の策定行為と同時にされることとなる。



[改正前：
旧法第三条]

指 定 方 法	都市規模の要件	都市の状況の要件	指 定 都 市
法及び政令により指定	大都市 (人口約40万以上)	都心の区域に流通業務施設が過度に集中しているため流通機能の低下及び自動車交通の渋滞を来している大都市	東京都、大阪市（法指定） 名古屋市、京都市、横浜市 神戸市、北九州市、札幌市 福岡市、仙台市、宇都宮市 千葉市、新潟市、富山市、 金沢市、岐阜市、静岡市、 浜松市、姫路市、和歌山市 岡山市、広島市、福山市、 高松市、松山市、長崎市、 熊本市、大分市、鹿児島市 那覇市（政令指定）

[改正後：
法第三条の2
指針二(1)(2)]

指 定 方 法	都市規模の要件	都市の状況の要件		都 市 例
		第一号	第二号	
基本方針の中で都道府県知事が定める	— (規模限定は特になし)	第一号	相当数の流通業務施設の立地により流通機能の低下及び自動車交通の渋滞を来している都市であって、流通業務市街地を整備することが相当と認められるものであること	自動車交通の状況、流通業務施設の立地状況等を調査の上、要件に該当すると認められる場合
		第二号	高速自動車国道その他の高速輸送に係る施設の整備の状況、土地利用の動向等からみて相当数の流通業務施設の立地が見込まれ、これにより流通機能の低下及び自動車交通の渋滞を来すおそれがあると認められる都市であって、流通業務市街地を整備することが相当と認められるものであること	

図－4 対象都市の考え方

さらに、行政課題が多岐に渡っている現在では各種施策との整合に配慮することが必要なので、「配慮事項」を定めることとしている。このため、基本方針において定めることとされているのは以下の事項となった。(改正法第3条の2)

- ・流通業務市街地を整備すべき都市に関する事項
- ・流通業務施設の機能及び立地に関する基本的事項
- ・流通業務地区の数、位置、規模及び機能に関する基本的事項
- ・流通業務地区内の流通業務施設の種類の、規模及び機能に関する基本的事項
- ・流通業務施設の整備に際し配慮すべき事項

② 基本指針

基本方針の策定主体を都道府県知事とする一方、国の施策・理念を明らかにするとともに、都道府県知事が都市毎に定める「基本方針」の指針となるべきものとして、主務大臣は「流通業務施設の整備に関する基本指針」を定めることとした(改正法第3条の2)。基本指針は、基本方針の指針となるものであるが、同時に、基本方針を主務大臣が承認する際の基準となるとともに、「流通業務効率化基盤整備事業(後述)」の事業計画を主務大臣が認定する際の基準を構成する一部になるものである。

基本指針は平成5年12月14日付け経済企画庁・農林水産省・通商産業省・運輸省・建設省告示第1号として策定・公表された。基本指針は次の内容から構成されている。

- 1) 流通業務施設の整備に関する基本的な事項
流通業務施設をめぐる状況、基本的な流通業務施設整備の方向、流通業務市街地の性格・機能、流通業務施設・流通業務市街地整備の進め方など流通業務施設整備を進めるにあたっての基本的な背景、考え方を示す。
- 2) 流通業務市街地を整備すべき都市の設定に関する事項

都道府県知事が策定する基本方針の対象都市を設定する際の指針として、法第3条の2第1項各号に掲げる都市要件の考え方、広域的観点からの留意事項その他を示す。

3) 流通業務施設の機能及び立地に関する事項
都道府県知事が基本方針において定めるべき事項のうち、

- ・流通業務施設の機能及び立地に関する基本的事項
 - ・流通業務地区の数、位置、規模及び機能
 - ・流通業務地区内の流通業務施設の種類の、規模及び機能等に関する事項
- についての策定の指針となる事項を示す。

4) 流通業務施設の整備に際し配慮すべき重要事項の概要

基本方針において定める「配慮すべき事項」の指針。(1)~(3)以外で、特に配慮すべき事項について示す。

(3) 流通業務地区内の立地規制の緩和

流通業務地区内では、流通業務施設の集約的な立地を図るため、流通業務に関連する施設のみが立地可能となっており、この立地可能施設が、法第5条に列挙されている。

改正法では、物流形態の多様化・高度化に対応した流通業務市街地の整備が可能となるよう、流通業務地区内において設置することができる施設に、メーカー等の配送センター、物資の流通の過程における簡易な加工の事業用の工場を追加した(改正法第5条)。〈図-5参照〉

① メーカー等の配送センター

近年では製造業や小売業等の事業者が、自ら「配送センター」といわれる施設を設置し、流通業務を行う事例が増加している。このような施設は通常、倉庫や荷さばき場と併せて流通業務を管理するための事務所が併設されることが通例である。倉庫等については、旧法においても自家用倉庫等の設置が認められていたが、事務所については、運送業、倉庫業又は卸売業でなければ設置することができなかった。このため、流通業務地区において建設することができる施設に、運送・倉庫・卸売業以外の事業者が流通業務の用に供する事務所を追加することとしたものである。

② 流通加工工場

改正前の法律では、法第5条では、「金属板・金属線・紙の切断、木材の引割り、製氷、冷凍」の事業の用に供するもののみが、工場としては立地

[*下線部が追加施設]

施設Ⅰ 法律・政令・省令で認められている施設 法第五条等	流通業務施設 第1項一号～ 六号	① 貨物取扱施設	トラックターミナル、鉄道貨物駅、その他貨物の積卸しのための施設	
		② 卸売市場	卸売市場	
		③ 倉庫施設	倉庫、野積場、貯蔵槽（令第二条参照）、貯木場	
		④ 荷さばき施設	上屋、荷さばき場	
		⑤ 事務所・店舗	道路貨物運送業、貨物運送取扱業、倉庫業、卸売業の用に供する事務所又は店舗	
		⑥ 事務所	⑤に掲げる事業以外の事業を営む者が流通業務の用に供する事務所	
	その他の施設 第1項七号～ 十一号	⑦ 流通加工工場 (法第五条第1項 第七号、令第三 条)	(1) <u>切 断</u>	金属板、金属線、紙、 <u>板ガラス</u> 、カーテン・床敷物その他これらに類する繊維製品の切断の事業の用に供する工場
			(2) <u>引 割</u>	木材の引割りの事業の用に供する工場
			(3) <u>組 立</u>	家具・建具・自転車の部品を組立てることにより製品・半製品とする事業の用に供する工場
			(4) <u>包装等</u>	包装・こん包の事業の用に供する工場
	(5) <u>その他</u>		商品・包装・こん包に商品名等を表示する又は表示物を付ける（ラベルはり付け等）事業の用に供する工場	
⑧ 工場	製氷・冷凍の事業の用に供する工場			
⑨ 駐車場・車庫	①～⑧の施設に附帯する自動車駐車場・車庫			
⑩ 自動車関連施設	自動車に直接燃料を供給するための施設、自動車整備工場、自動車修理工場			
⑪ 地区の機能を害するおそれのない施設（令第四条）	(1) <u>加工製造工場</u>	農産物・畜産物・水産物の処理・加工、木製・紙製・合成樹脂製の包装材料の製造の事業の用に供する工場		
	(2) <u>休泊施設</u>	地区内で流通業務を営む者が主としてその従業者の一時的な休泊の用に供するため設置する施設		
	(3) <u>ガス販売所</u>	液化石油ガスの販売所		
	(4) <u>計量事業所</u>	計量法第123条に規定する計量証明の事業の用に供する事務所		
公共公益的施設 第2項	公共施設（法第二条第5項、令第一条）	道路、自動車駐車場、公園、広場、緑地、下水道、河川、水路、運河、堤防、護岸、公共物揚場		
	公益的施設（規則第一条）	国又は地方公共団体が設置する施設、電気・ガス工作物、水道・電気通信の用に供する施設、鉄軌道施設、銀行、信用協同組合・信用協同組合連合会・信用金庫・信用金庫連合会の営業所		
施設（Ⅱ）知事の許可によって認められる施設		(1) 知事が地区の機能を害するおそれがないと認める施設 (2) 知事が公益上やむを得ないと認める施設（例：福利厚生施設、展示場等）		

図－5 流通業務地区内に建設できる施設（改正法）

可能施設として規定されていた。ここに列挙されているものは、いずれも物資の流通の途中過程で行われるものであり、流通業務地区で事業者が流通業務を営むにあたり、必要な工場であったからである。

しかしながら、近年では物流事業者が小売業者等のニーズに応じて、さまざまな加工を物資の流

通過程で行っている状況にあり、流通業務地区においても、地区の趣旨に反しない範囲で、物流の途中段階で行われる加工のための工場については、その立地を認めることが必要となっていた。

このような状況を受けて、法の改正では、「その他物資の流通の過程における簡易な加工の事業の用に供する工場を政令で定めるもの」を流通業務

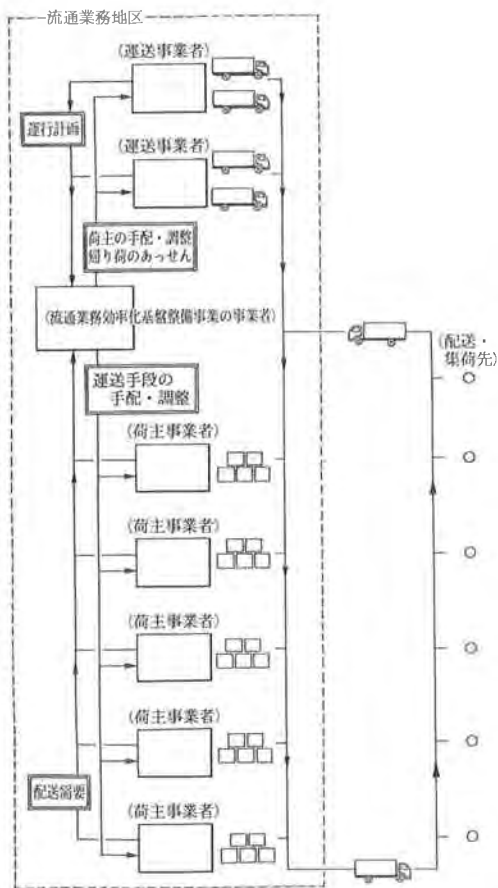
地区における立地可能施設に追加した。

このため、施行令の改正では、流通業務地区に立地可能な流通加工工場として、次の1)～4)の事業を行う施設を定めたものである(改正後の施行令第3条)。

- 1) 板ガラス、繊維製品の切断
- 2) 家具、建具、自転車の組立て
- 3) 包装、こん包
- 4) ラベル貼り付け等

(4) 流通業務効率化基盤整備事業

流通業務地区内で第3セクター等が行う流通業務の効率化に資すると認められる事業(物資の輸配送の共同化等)であって建設大臣等による計画の認定を受けたもの(流通業務効率化基盤整備事業)を行う者に対し、産業基盤整備基金による債務保証等の助成策を講ずるものとした(改正法第47条の2等)。



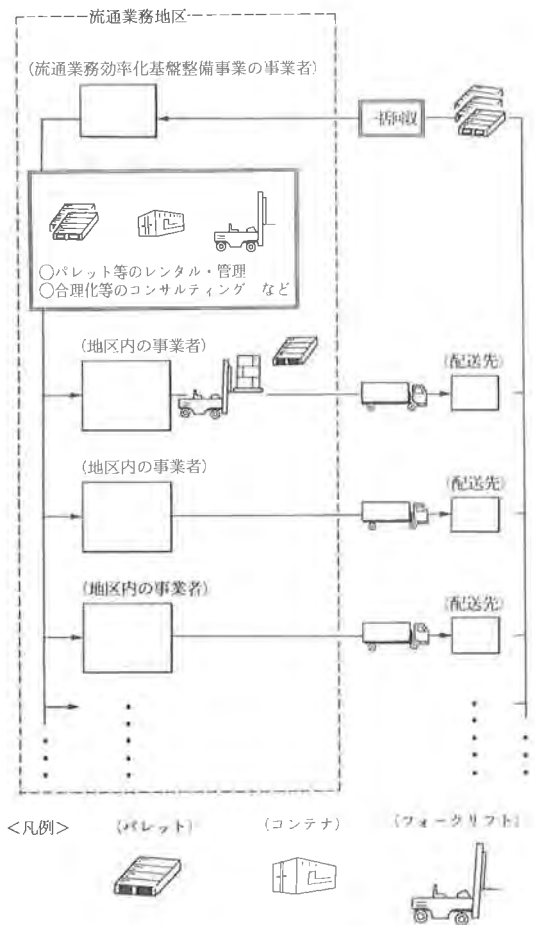
図一六 配送の共同化の支援事業のイメージ

本事業の特徴は、単に施設整備にとどまらず、流通業務施設の集約立地を生かし、配送の共同化や物流機器の共同利用の支援事業を実施することにより、地区内の流通業務の効率化を進めようとする点にある。(図一6、7参照)

① 流通業務効率化基盤整備事業の内容(改正後の施行令第9条関係)

「流通業務効率化基盤整備事業」は、流通業務地区において、流通業務施設の集約化の効果の向上等を図るため、法改正により新たに設けられた制度である。共同利用型の流通業務施設を設置・運営するとともに、流通業務の効率化に資するソフト支援事業を併せて実施する事業であり、事業主体としては、第3セクター、組合等が中心になると考えられる。

主務大臣である4大臣(建設大臣、農林水産大



図一七 物流機器の共同利用の支援事業のイメージ

臣、通商産業大臣及び運輸大臣)の認定を受けた事業計画に従って実施されるものについては、産業基盤整備基金による債務保証、日本開発銀行等による低利融資制度が設けられている。

改正法においては、流通業務効率化基盤整備事業を「相当数の事業者の流通業務の用に供される相当の規模の施設の設置及び運営を行う事業のうち政令で定めるもの」としており、法に規定される以外の要件を施行令改正により定めたものである。施行令改正により定めた要件は次の事業を併せて行うものとしている。

- 1) 共同利用型の流通業務施設(トラクターマイナル、倉庫、配送センター等)の設置・運営
 - 2) 貨物の積合せ運送(配送の共同化)の支援(共同配送の手配、帰り荷のあっせん等)又は輸送用器具・荷役機械の共同利用の支援(パレット等の輸送用器具のレンタル等)
- ② 流通業務効率化基盤整備事業の認定基準(改正後の施行令第10条関係)

流通業務効率化基盤整備事業は、主務大臣による認定を受けたものについて政策的支援を行おう

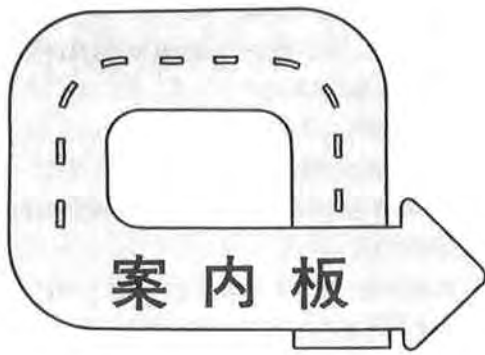
とするものであるが、民間の事業者が事業主体となるものであるため、認定の際の基準を対外的に明らかにする必要がある。

このため、認定の基準として、次の4点を施行令改正により新たに定めたものである。

- 1) 事業計画が基本指針に照らして適切なものであること。
- 2) 事業計画が事業を確実に遂行するために適切であること。
- 3) 施設の利用に当たって特定の事業者を差別的に取り扱わないこと。
- 4) 事業が流通機能の向上及び道路交通の円滑化に寄与すること。

4. 今後の予定

改正法が施行され、「基本指針」が策定・公表されたことにより、改正法の体系がすべて措置された。今後は全国の地方公共団体の積極的取り組みが期待される。主務省庁においても、承認・認定の窓口を建設省に一本化することを申し合わせるなど円滑な執行体制を整備したところである。



——人事消息——

(平成6年1月1日付)

- ・河川局水政課係長
(都市局街路課係長) 池田明人
- ・都市局街路課係長
(建設大学校総務課係長) 加藤雄二

〈都市と交通〉

通巻29号

平成6年2月28日発行

発行人兼
編集人 田川尚人

発行所 社団法人 日本交通計画協会
東京都文京区本郷2-17-13
電話 03(3816)1791(〒113)

印刷所 勝美印刷株式会社

● 協会より発行図書のお知らせ

街路事業事務必携—平成4年版—

規格 A5版 860ページ
価格 3,500円(消費税込)

監修 建設省都市局街路課
発行 社団法人 日本交通計画協会

「街路事業事務必携」につきましては、昭和54年初版を刊行して以来、関係法令・規定の変遷、新制度の導入等にもない、改版を重ねてまいりましたが、このたび本書の内容について、初心者からベテランまで満足いただけるよう一層の充実を図り、改訂版発行の運びとなりました。

本書は都市計画街路事業の認可、補助金等の交付手続き、用地の取得等、事業の実施などの関係通達や事務取扱要領などが系統的に網羅収録されており、街路事業に携わっておられる関係者にとって必携の実務書として価値あるものと思料しております。

近年街路事業が、都市における交通機能にとどまらず、都市づくりの骨格としてその地域やまちの顔として多目的に整備が進められている中であって、これまでも業務に携わる方々の必携の書となっておりましたが、今回の改訂にあたっては、特に社会経済情勢の変化に対応した各種の街路事業の推進が、地域の活性化をもたらす基礎であるとの観点から、より多くの方々に本書が活用されることを旨として、理解しやすさをモットーに編集した次第です。

《目次内容》

第1章 総論	6.1 都市景観形成モデル事業
1.1 街路とは	6.2 シンボルロード整備事業
1.2 街路の役割	6.3 複合交通拠点整備事業
1.3 街路整備の現況	6.4 地下交通ネットワーク整備事業
1.4 街路の整備方針	6.5 商店街活性化街路事業
1.5 街路事業の予算区分	6.6 立体道路制度の活用
1.6 街路事業の事業種別	6.7 キャブシステム整備事業
1.7 街路事業と道路事業との区分	6.8 地域振興特別推進事業
1.8 街路事業の採択基準	6.9 都市再開発関連公共施設整備促進事業
1.9 街路事業の手続の流れ	6.10 土地利用高度化促進街路事業
1.10 街路事業に関する地方債	6.11 沿道環境対策
第2章 都市計画事業の認可(承認)	6.12 居住環境整備事業
2.1 事業認可の意義と効果	6.13 歴史的地区環境整備街路事業
2.2 事業認可と補助対象	6.14 総合都市交通施設整備事業
2.3 事業認可の手続の流れ	6.15 駅前広場整備事業
2.4 事業認可の申請	6.16 駐車場及び関連街路事業
2.5 事業認可に当たり留意すべき事項	6.17 駐車場案内システム整備事業
2.6 地方単独事業と事業認可	6.18 自転車駐車場整備事業
2.7 事業認可の変更	6.19 スノートピア街路事業
第3章 補助金等の交付の手続等	6.20 沿道区画整理型街路事業
3.1 補助金等の交付の手続	6.21 宅地開発誘導道路整備推進制度
3.2 内弁変更及び簡別別流用申請	第7章 他事業に関連する街路事業
3.3 繰越	7.1 住宅宅地関連
3.4 回車債務負担行為	7.2 下水道関連
3.5 全体設計の承認	7.3 都市高速道路関連
3.6 施設工事	7.4 高速自動車国道関連
3.7 事前協議	7.5 有料道路関連
3.8 設計協議	7.6 地下鉄関連
第4章 用地の取得等	7.7 河川関連
4.1 一般補償基準	7.8 工業用水関連
4.2 公共補償基準	7.9 港湾関連
4.3 事業損失	第8章 住宅宅地関連公共施設整備促進事業等
4.4 国有地又は公共団体所有地等の取扱い	8.1 住宅宅地関連公共施設整備促進事業
4.5 道路占用物件の補償	8.2 特定住宅市街地総合整備促進事業
4.6 建築物等の移転補償費の補助申請上の取扱い	8.3 都市居住更新事業
4.7 用地の先行取得	8.4 国土総合開発事業調整費
第5章 街路事業の実施	8.5 都市廃棄物処理新システム開発事業
5.1 道路改良	第9章 街路交通調査
5.2 舗装新設	9.1 連続立体交差事業調査
5.3 歩行者専用道路整備	9.2 居住環境整備街路事業調査
5.4 橋梁整備	9.3 沿道区画整理型街路事業調査
5.5 共同溝設置	第10章 道路開発資金等
5.6 立体交差	10.1 道路開発資金
5.7 連続立体交差	10.2 都市開発資金
5.8 都市モノレール・新交通システム	10.3 地方特定進路整備事業
第6章 うるおいと活力のある街路事業	10.4 NTT無利子貸付金

