



協会レビュー

〒102-0093 東京都千代田区平河町二丁目二番一八号 ハイツニュー平河3F
Phone 03-3261-6058 Fax 03-3261-5082 E-mail info@toshicon.or.jp
Website <http://www.toshicon.or.jp/>【発行】社団法人都市計画コンサルタント協会

第7号

特集「社会資本整備総合交付金」が創設されました

社会資本整備総合交付金（以下、新交付金）は、国土交通省所管の地方公共団体向け個別補助金等をひとつの交付金に原則一括し、地方公共団体にとって自由度が高く、創意工夫が活かせる総合的な交付金として平成22年度に創設されました。平成22年4月には、各地方公共団体が新規に作成した社会資本整備総合計画（計画数192）に対し、平成22年度の新交付金の配分が行われました。

協会レビューでは、このできたてほやほやの新交付金にスポットを当て、制度の概要をご紹介しますとともに、制度創設に携わった国交省担当者のインタビューを行いましたので、是非、業務の一助にして下さい。（編集部 津端）

1. 新交付金創設の経緯

平成21年12月に、与党の平成22年度予算重点要望が出されたことを受け、年末から検討が始まりました。社会資本整備の地方委譲を推進する観点から、自治体にとって使いやすい交付金とするために制度設計が行われました。

平成22年度予算案に新交付金の創設に係る予算（国費2.2兆円）が計上され、平成22年3月には国交省より新交付金の骨格が示されました。平成22年度予算の成立を経て新交付金の創設に至っております。

新交付金の概要は国交省ホームページをご覧ください。

(http://www.mlit.go.jp/page/kanbo01_hy_000899.html)

2. 新交付金の特徴

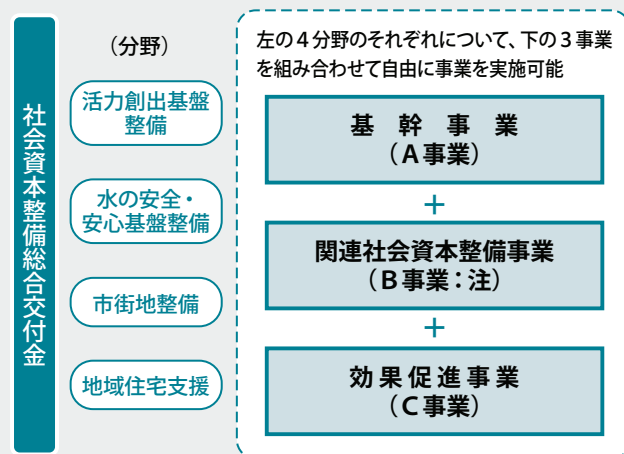
新交付金では、政策課題の解決に必要となるハードならびにソフト事業を整備計画に一括して位置づけることや、交付金の弾力的な活用に関して地方公共団体の自由度が高まることなどが特徴としてあげられます。これらの枠組みは地域活力基盤創造計画（地域活力基盤交付金）や都市再生整備計画（まちづくり交付金）などの既存の交付金制度において運用されており、新交付金にも同様の枠組みが踏襲されていると言えます。

交付対象事業は、右図に示す通り、「基幹事業（A事業）」「関連社会資本整備事業（B事業）」「効果促進事業（C事業）」の3本立てとなっています。社会資本整備のそれぞれの分野（図中の4分野）ごとに、必要となるABC事業を組み合わせることが可能です。

今号の内容

- ▶ 特集「社会資本整備総合交付金」が創設されました 1
 - 1. 新交付金創設の経緯 1
 - 2. 新交付金の特徴 1
- ▶ 「新交付金」について～国土交通省総合交付金調整室 石坂専門官に聞く 2
- ▶ イチ押し!まちづくり「高速バスとつくばエクスプレスの乗り継ぎ」 4
- ▶ 新連載! 都市計画コンサルタント年代記(1) 6
- ▶ 書籍紹介「観光のユニバーサルデザイン」 8
- ▶ 協会からのお知らせ 8

新交付金の基本的枠組み



(注) 関連社会資本整備事業（B事業）について

新交付金では、基幹事業となるハード事業と一体的に行う他種の事業を、関連社会資本整備事業（B事業）として整備計画に位置づけることができ、交付対象にもなります。

B事業の対象は、各種社会資本整備事業のほか、公的賃貸住宅の整備が含まれます。

なお、基幹事業（A事業）と同一種類の事業はB事業に位置づけることはできないので、事業の組み合わせと交付対象事業の区分（A、B、C事業）に工夫が必要です。【例：A事業に道路事業を位置づけた場合、B事業に道路事業を位置づけることはできません。】

新交付金のポイントはこちら！

編集部では、新交付金の特徴を浮かび上げさせるために、都市計画コンサルの実務上ポピュラーな交付金のひとつとしてまちづくり交付金を取り上げ、これと新交付金の比較を行いました

た。新交付金は、地方公共団体にとってより使いやすく、交付率の面でも有利となる可能性があります。まちづくり交付金と新交付金で取り扱いの異なる主な点を、以下に整理してみましたので参考にして下さい。

新交付金はここがポイント！～まちづくり交付金との比較～

	まちづくり交付金（都市再生整備計画）	新交付金（社会資本総合整備計画）
整備計画の策定主体	●市町村	●都道府県または市町村 ●複数市町村や、都道府県と市町村による策定も可能
整備計画の区域	●区域を設定（整備計画に区域と面積を記載）	●区域設定の概念なし
交付対象事業	●基幹事業 ●提案事業	●基幹事業（A事業） ●関連社会資本整備事業（B事業） ●効果促進事業（C事業）※まちづくり交付金の提案事業と同義
交付率	●以下の小さい方（事業費総額の概ね4割） → 「基幹事業」×10/9×1/2 → 「基幹事業+提案事業」×4/5×1/2	●A事業、B事業、C事業それぞれの事業費×国費率の合計 → 国費率は、現行の事業で適用される国費率（法定の国費率）。法定の国費率がない事業は、事業費の1/2 → まちづくり交付金よりも高い交付率となる可能性がある
事業費に占める効果促進事業（提案事業）の割合	●国費率4割を前提とした場合、交付対象事業費に占める提案事業の最大割合は28%（整備計画には、28%を超える提案事業を位置付けることは可能）	●C事業の割合は、交付対象事業費の20%以内

○「新交付金」について～国土交通省総合交付金調整室 石坂専門官に聞く

編集部では、平成22年度の新交付金の配分が行われた直後の4月下旬に、新交付金の制度設計に携われた、国土交通省総合交付金調整室の石坂専門官にヒアリングを行いました。ヒアリングでは、新交付金の概要に加え、効果的な活用のポイントなどについてもお話をいただきましたので、是非、参考にして下さい。（聞き手：編集部 須永、津端、楠亀、森）

まちづくり交付金と新交付金との主な相違点は何ですか？

●まちづくり交付金（以下、まち交）と新交付金の大きな違いの一つとして、まち交は対象区域を整備計画に定めていたが、新交付金は対象区域の概念がありません。また、交付対象団体に市町村だけでなく都道府県も加わったため、県が単独で、あるいは県と市が共同で整備計画をつくることもできます。次に、まち交は交付率の上限が4割でしたが、新交付金では、ソフト事業など国庫補助のつかない事業にも5割の交付率がつきますので、自治体にとっては交付率の面で有利と言えます。

新交付金が創設されたため、まち交は廃止になったと思われる方もいますが、まち交自体は存続していますし、まち交の事業を新交付金の基幹事業（A事業）に盛り込むこともできます。例えば、まち交での高次都市施設を整備したい場合はA事業でも可能ですし、効果促進事業（C事業）の方が交付率上有利な組み合わせとなれば、C事業に盛り込むことも可能です。

関連社会資本整備事業（B事業）はどのように活用するのが効果的ですか？

●社会資本整備事業は、補助要件に合えばA事業としていただくことが基本となりますが、該当する補助事業がない場合や、各事業の地区外（例えば区画整理事業区域の外）で関連する整備を合わせて行う場合があれば、B事業とすることが可能です。ただし、それぞれの事業をA事業とするかB事業とする

るかは自治体の判断となります。新交付金では、このB事業を上手く組み合わせることが活用の大きなポイントとなります。ただし、新交付金では同種の制限が定められています。これは例えば、「活力創出基盤整備」で道路をA事業として整備するとB事業で道路整備を盛り込むことはできず、「水の安全・安心基盤整備」で河川をA事業として整備するとB事業は河川整備には使えないというように、同種の事業をA事業とB事業の両方で位置づけることはできません。同種の制限がかからないものもあり、これには都市再生整備計画事業（まちづくり交付金）や公的賃貸住宅の整備等が該当します。例えば、A事業に位置づけた都市再生整備計画事業（まちづくり交付金）は、基盤整備なども含めたパッケージ的な事業ですから、B事業でも基盤整備を行うことは可能です。また、公的賃貸住宅（地方公共団体が補助を入れて入居者を公募する住宅のこと）は同種の制限の対象外ですので、例えば、これまで田舎で民家を改修して居住者を募集していたものは、C事業でも可能ですが、B事業でも対象となります。公的賃貸住宅ではまた、道路整備等で必要となる移転住宅や都市再生住宅等も対象となります。

効果促進事業（C事業）はどのように活用するのが効果的ですか？

●C事業は、交付対象事業費の2割まで整備計画に盛り込むことができます。この「2割」はA事業とB事業とC事業の合計の事業費となります。これまで地域住宅交付金（以下、地

住交)の提案事業は、A事業に対して19%でしたが、新交付金ではA事業とB事業とC事業の合計となるので、B事業が大きくなるとC事業の枠も格段に大きくなります。このため、これまで補助対象にならなかった事業をC事業に盛り込むことも考えられます。C事業の対象は、まちづくり分野で受け入れやすいソフトな内容も含め、基本的にどのようなものでも可能です。ただし、経常経費としてかかるものは対象外となります。例えば、バスの運行を例にあげると、社会実験には活用できますが、日常的な運行費用の補助には使えません。また、レクリエーションに関する施設の整備事業にも使えません。

今年度新規に採択された新交付金の整備計画には、C事業の特徴的な事例はありましたか？

- これまでもまち交や地住交で提案事業の仕組みがあったので、今回採択したC事業の内容は、想定した範囲内でした。その中でご紹介したい事例としては、新規事業地区の調査費に充てたケースがありました。これまで新規に再開発などの調査を行う場合、新規地区としてエントリーする必要がありました。しかし新規地区の初期期はうまくいかないこともあるので、新規地区でエントリーするよりも、C事業で幅広く周辺のまちづくりを醸成し、事業化の段階でA事業に移行することも新交付金では可能であり、特徴的な活用策だと思います。また、新潟県の中津川では街なみ環境整備事業を行っているのですが、C事業を活用して事業地区外での現況調査や修景事業等、広がりをもった展開を仕掛けているというケースもあります。

新交付金では、目標の達成度を表す指標が、一層アウトカムの方向になるようですね。

- 新交付金でも、まち交や地住交と同様、目標となるアウトカム指標は求めますが、内容について国は関与しない方向になります。むしろ、住民に対して説明がつく目標や事業内容であるかが重要と考えています。今回提出された整備計画のアウトカム指標には疑問符がつくものもありましたが、これらは実務を重ねる中で改善していくことになると考え、予算配分を行いました。また、まち交ではこれまでも、例えば歩行者のカウントやアンケート等を通じて、アウトカム指標の設定には慣れています。河川等の分野では今回が初めての経験となります。このような分野では、これから試行錯誤を重ね、住民に説明しながらブラッシュアップしていくことになると思います。最初に設定したことをずっと続けるのではなく、やりながら目標や事業の組み合わせを改善していく。そういうことが大事だと思うし、そのような制度になってほしいと考えています。

B/Cのように、事業効果を予め確認することが求められますか？

- 新交付金では、事業効果は事前に確認していただきますが、まち交等と同じくチェックシートで行いますので、国交省のB/Cは適用されません。B/Cで確認していただいても構わないのですが、どこまで必要とするかは公共団体の判断となります。チェックシートは、まち交、地住交、地域活力交付金、自作のものなどいろいろありますが、住民への説明の中で、これではダメだと言われるようなものはいけません。逆に、住

民が良いと判断したものについては、国としてはそれほど気にしません。地域にとって何が効果のあることなのかを、B/Cで判断するのではなく、地域に判断していただくことも、新交付金になって大きく変わった点です。

整備計画はひとつの事業だけでも作成できますか？

- まち交の整備主体は市町村でしたが、新交付金は、地住交と同じように、県と市、あるいは複数市町村と一緒に整備計画を作成することができます。例えば、河川の流域整備などの複数の公共団体が関係する事業などは、流域の自治体が共同で計画をつくることも可能です。ただし、整備計画に位置づける事業は複数事業のパッケージが基本となるので〇〇地区市街地再開発事業のみのような、ひとつの事業のみでは整備計画は作れません。ただし、住宅市街地総合整備事業や街なみ環境整備事業等は、もともとが組み合わせ型の事業であるため、これらは単独で整備計画を作成することができます。

新交付金は随時受付が可能ですか？

- 制度的には可能ですが、体制が整っておらずどこまで対応できるか現在のところ不明です。まち交でも制度的には可能なのですが、予算要求等の関係もあり、随時受付はできていません。また、随時受付を行うということは、予算に余裕があるところがあればそれを調整しながら、新たな地区に振り分けを行うことが必要になります。このため、採択されている地区全体を対象に国が調整するよりも、県内や市町村の地区間でやりとりすることの方が、随時受付の調整がしやすいと考えられます。

新交付金の創設が、自治体の姿勢やまちづくりにどのように影響してほしいとお考えですか？

- 新交付金自体は、制度が創設されたばかりであり、今後どのような方向に展開するかはわかりません。国では一方で、一括交付金という話もあるので、今後の展開は政府の方針次第になります。ただし、地方にお金を一律に配るのはもはやあり得ず、頑張っているところが取り組みを着実に推進できるように支援することが重要です。みんなにお金を配ってしまった結果、頑張っているところにお金が行き届かないのでは、良くないことでしょう。気持ちとしては、単に道路の延長が何km、公営住宅の戸数が何戸なのでこれだけ配分します、ではなく、使い道までは細かく問わないけれど、まちづくりに様々な工夫をしているところにはきちんとお金が行き渡る仕組みでないといけないと考えています。

最後にコンサルタントに対してアドバイスをお願いします。

- 新交付金では、事業の組み合わせがポイントになります。組み合わせを工夫するだけで交付率が有利になる可能性は広がります。また、C事業がソフトの取り組みに使えることも非常に大きく、ひとつの地区をきっかけに周辺地区にいかにも効果的に波及させていくかが重要です。このように、新交付金を活用した効果的なまちづくりの展開に向け、コンサルタントの提案力に期待しています。

イチ押し!まちづくり 高速バスとつくばエクスプレスの乗り継ぎ

～バスと鉄道が手を組んで、バスに乗っても渋滞回避できるのがイチ押し!～

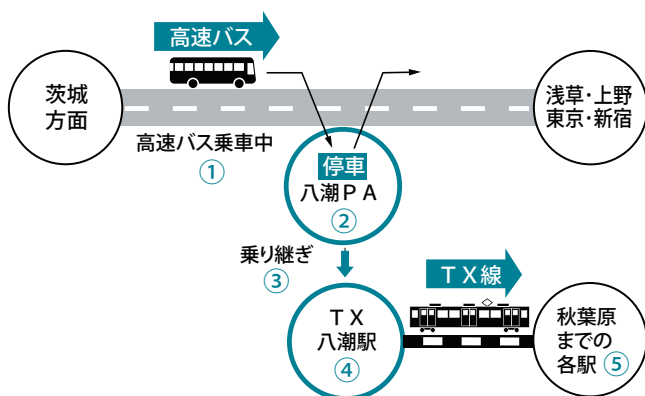
はじめに

首都高速道路三郷線八潮パーキングエリア（以下、八潮PA）に高速バス降車用の停留所を新設し、高速バスからつくばエクスプレス（以下、TX）八潮駅で鉄道に乗り継ぐことができる「高速バス&レールライド」に関する取り組みについて紹介します。高速道路の渋滞状況に応じて、高速バスから鉄道に乗り継ぐことができる施策として関係者の注目を集めました。

「高速バス&レールライド」を導入する背景

- 常磐自動車道を経由する茨城方面からの高速バスは、首都高速上り線の慢性的な渋滞により定時性の確保が困難なことから、上り線の需要が下り線に比べ伸び悩んでいました。
- 平成17年のTX開業により、八潮PA近傍にTX八潮駅が設置されました。
- そこで、国土交通省関東運輸局と首都高速道路（株）の呼びかけにより、八潮PAとTX八潮駅の近接性（徒歩約6分）を活かした、高速バスとTXを乗り継ぐ新たな輸送体系を確立することで、公共交通の活性化・利用促進に取り組むことになりました。
- 「高速バス&レールライド」の導入に向け、平成19～20年度に検討委員会が設置され、弊社は主に、高速バスならびにTXへの乗り継ぎに係る需要予測と、後述する実証実験から得られたデータの解析を行いました。

高速バス&レールライドの概要



- 上り高速バス利用者は、首都高速道路の渋滞状況に応じて、そのままバスに乗り続けるか、渋滞を避けてTXに乗り継ぐかを選択できる仕組みです。

- ① バス乗務員が高速道路の渋滞状況をアナウンスし、利用者は乗り継ぎを行うか判断します。
- ②③ 乗り継ぎする利用者には、乗継券を100円で販売します（八潮駅～秋葉原駅間の正規運賃は450円）。
- ④⑤ 八潮駅からTXに乗車後は、秋葉原駅までの各駅で降車可能です。



乗り継ぎ実証実験をPRするポスター

平成19年度に検討した主な成果（需要予測の結果）

- 高速バス利用者へのアンケート調査をもとに推計モデルを構築し、高速バス&レールライド導入後の「高速バス利用者数」及び「八潮PAでの乗り継ぎ者数」を試算しました。
- 高速バス&レールライドが導入されると、上り高速バス利用者は現状よりも増加する予測結果となりました。
- 需要予測結果と関係機関による調整を経て、平成20年度に高速バス&レールライドの実証実験を行うことが検討委員会で合意されました。



平成20年度に検討した主な成果（実証実験の結果）

1) 高速バスの利用状況

- 実証実験の対象である上り高速バス4路線の利用者数は、実験開始後、3%増加しました（右表）。
- 実証実験期間中、1日平均約100人（合計約28,300人）が八潮PAで乗り継ぎました。

2) 高速バス利用者アンケート結果

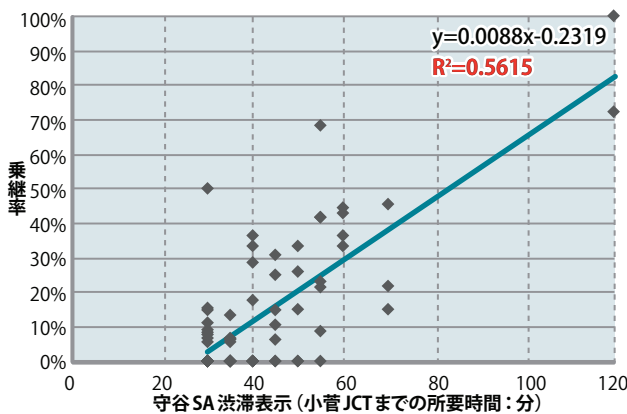
- 高速バス利用者の約7割が高速バス&レールライドを必要と回答しました（右図）。
- 八潮での乗り継ぎ利用者がTXへ乗り継いだ理由は、約8割が「早く到着できる」などの時間的要因を挙げており、高速バス&レールライドの目的である“渋滞状況に左右されずに目的地まで到着できる”という定時性の確保と利用者ニーズが合致していることがわかりました。

3) 首都高速道路の渋滞と乗り継ぎの関係

首都高速道路の渋滞状況と八潮PAでの乗り継ぎの関係を検証するため、小型GPSを活用して高速バスの所要時間を測定し、これと乗り継ぎ人数の解析を行った結果、以下のことがわかりました。

- バス乗務員が渋滞状況をアナウンスする根拠となる常磐道守谷SA付近での渋滞表示状況と、八潮PAでの乗継率はある程度の相関があり、利用者は守谷SAでの渋滞情報により、乗り継ぐかどうかを判断している傾向が見られます（下図）。

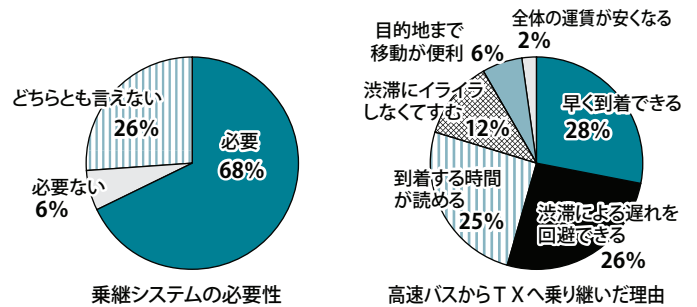
守谷SA渋滞表示と八潮PA乗継率の関係



実験前後における上り高速バス利用者の変化

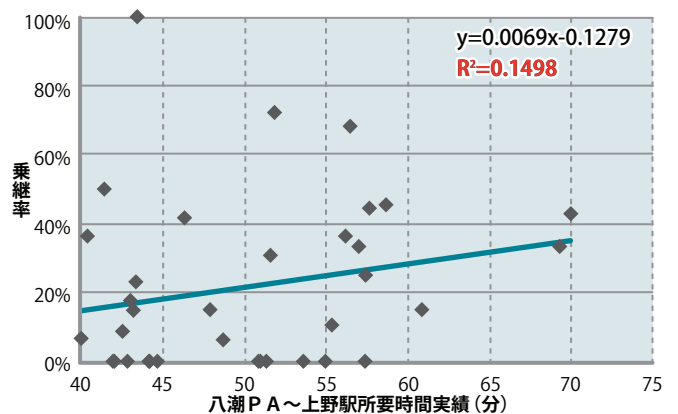
	【上り】利用者数(4路線合計)			【下り】利用者数(4路線合計)		
	平成19年	平成20年	前年度比	平成19年	平成20年	前年度比
1月～5月平均利用人員 (実験開始前)	39,982	44,566	111%	52,616	55,489	105%
7月～12月平均利用人員 (実験開始後)	42,140	47,878	114%	55,562	58,416	105%
実験開始前と開始後の差 →			3%	0%		

高速バス利用者アンケート結果



- 一方、八潮PAから上野駅までの所要時間実績と八潮PAでの乗継率は相関が低くなっています（本来、強い相関となるべきです）。今後は、八潮PAから先の渋滞情報をいかに正確に提供するかが課題といえます（下図）。

八潮PA～上野駅所要時間実績と八潮PA乗継率の関係



（紹介者：株式会社アルメック 大野学）

編集部追記

- 本乗り継ぎ施策は、実証実験を経て、平成21年4月から2路線を加えて、6路線で本格運行が始まりました（乗り継ぎ運賃は引き続き100円です）。
- 本格運行開始後、右のような効果が表れています。

- 八潮PAでの乗り継ぎ人数は、実証実験よりも4割増し！（平成21年度合計50,710人。1日平均139人）
- TXの平成21年度1日平均輸送人員は約27万人を突破！（前年度比5%増）
八潮駅の乗車人員も前年度比6.4%増！
- 高速バス⇒鉄道の乗り継ぎ実証実験第二弾を首都高速3号線用賀PAで開始！
（東名高速を走る高速バス⇒東急田園都市線の乗り継ぎ実証実験を平成22年5月より開始）

新連載! 都市計画コンサルタント年代記(1) <1960年代>

～プランナーズ・クロニクルズ～

我々の仕事って、いつの時代から発生していたのだろう? 昔は、どんなコンサル業務があったのだろう? 編集部員から出されたそんな素朴な疑問から、都市計画コンサルタントの仕事を回顧する新連載を始めることになりました。

題して、“都市計画コンサルタント年代記～プランナーズ・クロニクルズ”。本号から5回に分け、往年の都市計画コンサルタント業界を熟知する方々に、思う存分語っていただきます。第1回は、(株)都市環境研究所の土田旭様に、創世記である1960年代を振り返っていただきました。

(聞き手:編集部 須永、津端、森)



『都市計画コンサルタントの創世記の状況』

あの当時の都市計画の諸先輩方は、官庁に行くか公団に入るか土木系のコンサルタントに入るしかなかったわけですよ。

1955年に日本住宅公団ができた当時、内部にそんなに技術者がいたわけではなかったから、民間のいろいろなどところから人材募集したわけです。その中に、その後いろいろ教えてもらった、例えば、津端修一さんとか野々村(宗逸)さんなんかもいました。

『日本住宅公団の初期のメンバー』

当時、団地のレイアウト・プランをつくったりするのに津端さんは独創的なデザインをかなりやっていて、「津端スクール」みたいなグループもできたんですよ。野々村さんもそうした中の一人だったと聞いています。でも津端さんはマイペースで人のいうことを聞かないから(笑)、一方では上の方の連中から恨まれたりもしてね(笑)。それで「津端さんのやりかただけじゃまずいよね」というような声もあったらしく、多摩NTではマスタープランは東大の高山研究室出身の川手(昭二)さんが局長のときに、野々村さんなんかがそのスタッフになってやったのだと思います。

『公団内の自主的組織から生まれた研究会』

あの頃はまだコンサルタントの世界は全然未成熟だったから、公団では内部でマスタープランとかをやる傍ら、宅地造成とか制度面とか技術的なことも自分たちで勉強していました。土木系では測量系の事務所があり、技術系としては早くからやっていたのですけど、プランニング系ではなかった。それでプランニング系のことも入れようとして、川手さんや小島(重次)さんが宅研＝宅地開発研究会をつくったのです。

『公団の発展と民間事務所の誕生』

1960年に私が卒業した時には、公団から猛烈アタックがあって、同級生を含めてかなりいろいろなメンバーが公団に入社しました。でもその後ですよ、公団のスタッフが爆発的に増えたのは、1964年に東大に都市工ができて、その第1期卒業生以来、ほぼコンスタントに新人を採るようになりました。

そのうちに宅研が法人の事務所になったり、南条道昌とか大村(虔一)、土井(幸平)といった高山研究室の面々が開発事業

や都市計画のコンサルタント事務所をはじめたりで、それらが民間事務所の始まりになるわけです。そこが若い連中を入れ込んで大きくなっていきました。70年代に入って都市工の卒業生も増え、彼ら自身が事務所をつくるなど、コンサルタントの世界も賑やかになりました。

『再開発系コンサルタントの源流』

もう一つの流れは再開発系です。当時、住宅公団の団地計画や住宅設計をやっておられた野生司(義章)さんの事務所が一番積極的に動いていたと思うのだけれど。プランナーとしてや建築設計の立場から再開発事業に手を貸していました。野生司事務所から再開発コーディネーターとして育った人材は数多くいます。

初期のプランナー・都市計画コンサルタントは、建築設計事務所から発展したところのほかは、基本的には公団の住宅地系とこの再開発系の2つとでもいいかもしれません。

『市町村の委託調査を契機とした民間事務所の設立へ』

その後になると、僕らの世代になるのかも知れないけれど、地方自治法による市町村の基本構想とかに、大学で一生懸命勉強されていた森村(道美)さんや伊藤滋なんかもいろいろところにアドバイスに行ったりしていました。ところが大学紛争以降、「大学では委託研究はやらない」ことになったのですよ。僕なんかは大学で委託研究をやらないから事務所をつくったわけではなく、鼻から大学に残る気はなかったのですけどね。

高山さんからは「お前らは事務所があるんだから」といってそちらに仕事をまわされました。大学の研究室では「研究室でやるのはここまで」という境目があって「これ以上やると民間と同じになる」といって、そこまで僕は突っ込みたかったんですが許してもらえませんでした。今は今で、大学は何をしたらいいのかまたあいまいになっていますね。それで僕は事務所をつくったわけです。事務所をつくって最初の2発目くらいの仕事までは高山さんが関係してくる仕事でしたが、とくに高山さんから紹介された仕事ではありませんでした。むしろ、川上秀光さんや森村さんが「少し手伝え」という形で、一緒に仕事をした方が多かったかもしれませんね。

『地域問題、同和問題への関与』

事務所に入ったスタッフの中には同和問題をやっていたの也有いますよ。西の方の仕事は少しでもやるという経験を積み勉強になりました。あるとき東洋大の内田(雄三)さんが北九州とか高知とかで組織をつくるから「それぞれ分担して手伝ってよ」とうことで、僕らの事務所でも手伝っていました。内田さんには、逆に八ツ場ダムの際の中で生活再建計画をたてよ、という地元の動きの手伝いの応援をしてもらったりしました。

『自治法による市町村の仕事』

僕なんかはいまだに思うんですが、都市計画法と地方自治法による計画がどう違うのかということです。違わないと思うのだけれどね(笑)。当時は市町村の仕事数全体が少なかったのかもしれないけど、僕らは広島なんかではずっとやっていた、広島地域だけで何年もメシを食っていた感じだものね。

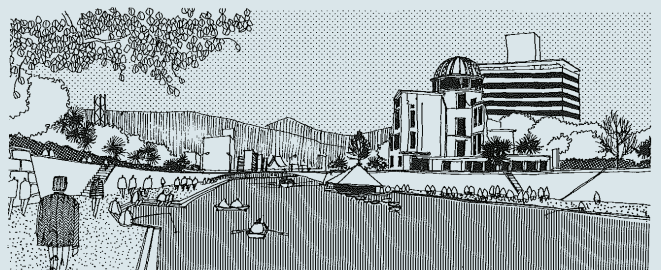
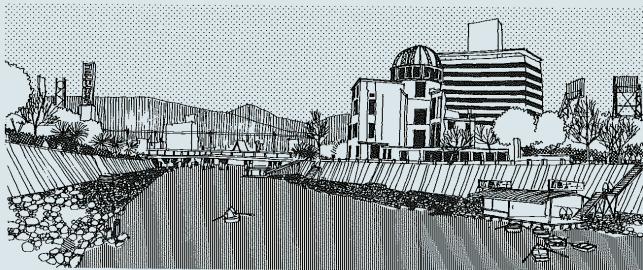
でも市町村の都市計画課との付き合いではなく、企画課との付き合いも多かったんですよ。当時の都市計画課はどちらかというと「事務的な手続きの仕事を内部でやる」といった感

じだったんでしょね。都市基本調査とかなんて、役所の中でやるんで仕事になるわけがないですよ。

僕らが関係するのは、「都市計画決定しちゃっている道路をどうすればよりよい計画にできるか?」というような相談ごととかには係わりましたよ。「区画整理の都市計画決定をしちゃったんだけど、どうやったら都市計画が外れるか?」とかの話だよ。そういう時は役所の街路課の方へ行行って頭を下げて「ちょっとお知恵を貸して」とか「委員会つくるからちょっと来てよ」とか動いてね。土地利用と施設の方があんまり仲良くはなかったのだけれど、都市工ができたおかげで役に立ちました(笑)。

『密集市街地の業務、公営住宅計画』

密集市街地系の仕事も入ってきて、大学にいながら勉強していた日端(康雄)とかをはじめ、建替え中心の仕事をしていたのです。それと公社や公営住宅などの計画では、建設省(当時)の蓑原(敬)さんたちが関わっていて、単に住宅が不足しているからというのではなく、公団とは別の立場でほんの一部ですが、デザイン的に注目されることをやっていたんですよ。



広島都市基本計画(1971年)に掲載したイメージスケッチ(左:当時、右:計画)

都市計画コンサルタント年代記<第1回>の登場人物

津端 修一(つばたしゅういち)(1925~)

東大卒業後、レーモンド、坂倉事務所を経て、1955年日本住宅公団入社。高蔵寺NT計画等を担当。

野々村 宗逸(ののむらそういつ)(1925~)

1959年に建設省から日本住宅公団に異動し、晴海高層団地、高根台団地を担当。多摩NT開発にも係わる。

川上 秀光(かわかみひでみつ)(1929~)

東大名誉教授。東大卒業後も大学で研究に従事、1963年助教授、1975~1988年まで教授。その後芝浦工大教授。

川手 昭二(かわてしょうじ)(1929~)

1977年まで日本住宅公団に在籍し、多摩NT、港北NTに携わる。1978年以降は学界。筑波大、芝浦工大を歴任後、1994年筑波大名誉教授。

小島 重次(こじましげつぐ)(1910~2010)

1941年日大卒。学界(東大、日大)を経て1971年(株)地域計画連合代表。1976年筑波大教授着任。

南条 道昌(なんじょうみちまさ)(1910~2010)

都市計画家。1967年大村 一、土井幸平らと都市計画設計研究所を設立。

野生司 義章(のうすよしあき)(1910~2010)

三菱地所勤務を経て、野生司建築設計事務所(ピーク時の所員数は約150名)を開設。北砂五丁目団地等多くの日本住宅公団の設計をてがけた。

森村 道美(もりむらみちよし)(1935~)

1959年東大卒後、東大での助手→助教授→教授を経て、1996年長岡科学技術大学教授。

伊藤 滋(いとうしげる)(1931~)

東大名誉教授。慶大、早大の教授も務める。都市計画分野の多くの政策に関与。父は小説家の伊藤整。

高山 英華(たかやまえいか)(1910~1999)

東大名誉教授。都市計画学の大御所的な存在であり、東大都市工学科も設立した。

内田 雄造(うちだゆうぞう)(1910~1999)

1965年東大卒、1970年同大学院博士課程終了。同和問題、参加型まちづくり等の先駆者。東洋大教授。

蓑原 敬(みののはらけい)(1933~)

東大でアメリカ地域研究、日大で建築、アメリカで都市計画を学ぶ。1960年建設省入省、都市計画と住宅政策の企画立案。1985年建設省退官、独立。

日端 康雄(ひばたやすお)(1943~)

1967年東大卒。東大助教授、筑波大助教授を経て、1994年から慶應義塾大学大学院政策・メディア研究科教授。2008年~慶應義塾大学名誉教授、都市企画オフィス代表。

土井 幸平(どいこうへい)(1939~)

都市計画設計研究所代表として各地の都市計画に係る。大阪市立大教授、大阪府等の都市計画審議会委員などを歴任。その後、大東文化大教授を経て環境創造学部長(2010.3まで)。

大村 虔一(おおむらけんいち)(1938~)

仙台市生まれ。羽根木プレーパークの生みの親であり、初代プレーパーク実行委員長。東北大学大学院教授、宮城県地域振興センター理事長、宮城大学教授、副学長。

書籍紹介

観光のユニバーサルデザイン

本書は、日本福祉のまちづくり学会に設立された「観光のユニバーサルデザイン委員会」における研究成果を基に書かれた本である。

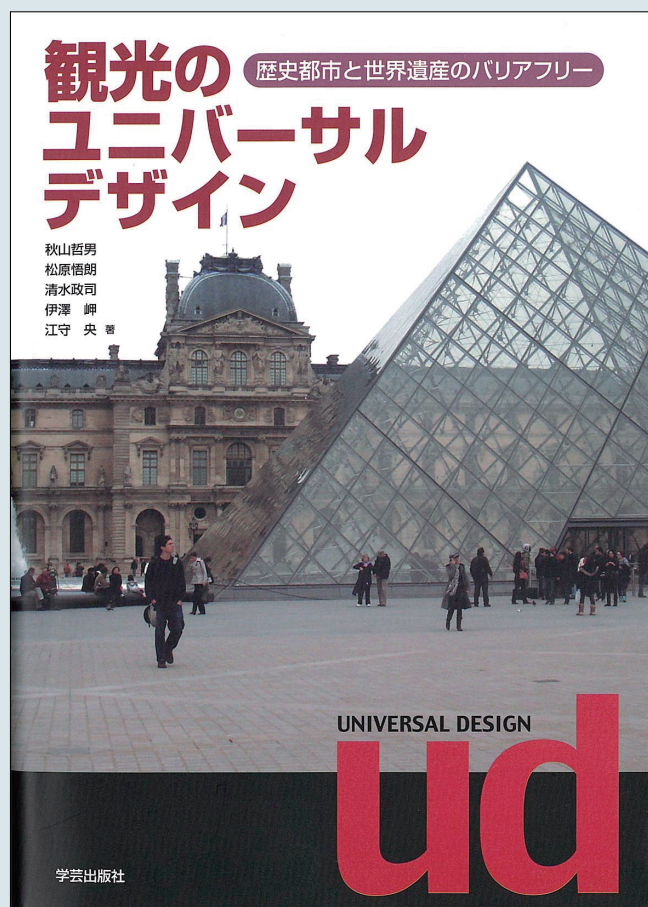
本書は、4部構成となっており、序論において、ユニバーサルデザインや、観光におけるユニバーサルデザインの概念・考え方など、基本的事項にふれ、第1部では観光地内を自動車交通から開放された面的な歩行者空間に形成するための必要性や方策、国内外の事例を紹介し、第2部では、自然のなかのユニバーサルデザインとして、自然度に適切に対応したアクセス、活用、保全などの考え方をまとめ、第3部は、世界遺産に登録されている京都の神社仏閣の境内のユニバーサルデザインの分析を行い、歴史的な神社仏閣に代表される世界遺産のバリアフリーに、どのように対応するか考察している。

序論と第1部については、観光という領域に限らず、ユニバーサルデザインのまちづくりの参考となる資料であり、非常に有用である。特に第1部で紹介されている国内外の事例は、観光地の規模別に事例が紹介されており、参考になる。

第2部と第3部は、自然と歴史という大きな2つの観光資源において、ユニバーサルデザインを取り入れる方法とその場合の留意点が記述されており、自然や歴史がもつ本物の価値(本書では、これに「オーセンティシティ(真実性)」という言葉を用いている)とユニバーサルデザインを両立させることを注意深く検討し、具体化していくことが必要であることに気づかされる。

観光まちづくりにたずさわる都市計画コンサルタントにとって、必読の書である。

(紹介者：株式会社計画技術研究所 須永)



株式会社：学芸出版社 2500円(税抜き)

2010年4月30日発行

著者：秋山哲男、松原悟朗、清水政司、伊澤岬、江守央

協会からのお知らせ

◆ 第145・146回都市懇サロンの開催のお知らせ

第145回 平成22年9月14日(火)18:00~20:00

テーマ：『フランス庭園の面白さ(ル・ノートルの世界)』

講師：株式会社プレック研究所

代表取締役社長 杉尾 伸太郎さん

第146回 平成22年10月12日(火)18:00~20:00

テーマ：『(仮題) 都市交通と低炭素まちづくり』

講師：日本工営株式会社 課長 望月 篤さん

詳細、参加お申し込みは、協会ホームページをご覧ください。

編集責任者

須永 和久(株式会社 計画技術研究所)

編集委員

楠亀 典之*(株式会社 アルテップ)、五十嵐 淳*、津端 知也*、山田 順造*(以上、株式会社 アルメック)、森 誠二*(株式会社 URリンケージ)、藤野 康(株式会社 都市環境研究所)、松本 雅俊(パシフィックコンサルタンツ株式会社)、柴田 尚子(株式会社 市浦ハウジング&プランニング)

【*は今回編集メンバー】

編集後記

協会レビューの編集メンバーが現体制になって5号目(通算では7号目)の発行となりました。今号は8ページに増量の上、インタビュー記事が2本入り、編集部としても力を込めました。今後も、紙面の充実に向けて取り組んでまいります。

皆様のご意見もお待ちしております(編集メンバーへの参加も大歓迎です!)

●「協会レビュー」で、取り上げてほしいテーマ・情報などありましたら、どしどし編集部へお寄せ下さい。→ info@toshicon.or.jp