

社会資本ストックからみた地域整備に関する一考察 *

A Study of Urban Area Improvement from the Viewpoint of Infrastructures

榛 沢 芳 雄 **
野 村 和 宏 ***
為 国 孝 敏 **:
福 田 敦 ***

By Yoshio HANZAWA
Kazuhiro NOMURA
Takatoshi TAMEKUNI
Atsushi FUKUDA

The purpose of this paper is to verify the connection between amenity and infrastructure in the urban area improvement.

It is necessary to improve infrastructures for amenity, because it is very important to raise the level of environment.

This paper discusses amenity in connection with a road-ratio that is one of the most principal factors of infrastructures. The paper concludes with some suggestions for further method in the urban area improvement.

1. はじめに

1976年のOECD環境委員会のレビューを発端として、我が国においても“アメニティの形成”が地域整備の主要な課題となってきた。これを受けて、国・地方自治体を中心としたアメニティ事業と呼べる様々な居住環境の整備・保全を目的とする事業が実施されている。

しかし、これらの事業においても、今なお多くの課題が残されている。その中で、特に重要な問題はアメニティ事業が実施されている地域の多くが、事業前から居住環境条件において比較的高い水準にあり、アメニティが本来もっとも必要とされる日常的

な地域を対象としたものとなっていないという指摘である。この指摘についての客観的な分析は、ほとんど見られないが、①アメニティの形成は本質的に街路・オープンスペース等の社会資本ストックの十分な整備を前提としていること、②我が国の社会資本整備は立ち遅れており、十分な社会資本ストックを持った地域は限られていること、この2点を考え合わせるならば、アメニティの形成を行なえる地域は限られており、日常的な場でのアメニティが確立していないという指摘は、十分に想像できることである。

アメニティを日常的なものとする方法としては、現在行われている社会資本整備とアメニティ事業を一体化することが考えられるが、そのためにはアメニティ形成の中での社会資本の果たす役割について明確に位置づける必要がある。

本研究では、地域整備の中でのアメニティと社会資本のストック、特に街路に注目し、その現状を概

*キーワード：社会資本、アメニティ

** 正会員 工博 日本大学教授 理工学部交通土木工学科
正会員 工修 群馬工専講師 土木工学科

** 正会員 工修（社）土木学会 事務局編集課

*** 学生員 工修 日本大学大学院

（〒274 千葉県船橋市習志野台 7-24-1）

観し、東京23区を対象として若干の分析を行うとともに今後の地域整備の在り方について検討する。

2. アメニティの考え方 ^{37) 38) 39) 40) 41) 43)}

アメニティとは、「快適な環境」すなわち生活環境の質を表す言葉である。一般にこの快適な環境は都市施設によって直接形作られる空間とそこでの活動によって付加される生活の2つの面からの質として考えられる。

これに対して、経営組織論的立場から、アメニティを解釈するならば、アメニティは組織スラックとして考えることができる。(補注1)

アメニティは、人々が都市の居住環境に対し安定化と適応化を保つためのクッションである。住民は都市から交通、文教、娯楽等のサービスを受ける。すなわち、住民は都市の社会資本ストックからサービスを受けている。これを誘因という。また住民はこの都市からの誘因に対して勤労、税という貢献を行っている。

都市の存続はこの誘因と貢献のバランスで表現される。住民は誘因効用より貢献効用の方が大きい場合その都市から離れる。その逆に誘因効用の方が大きい場合、その都市にとどまる。

貢献効用は、住民の貢献に対する主観的価値で住民の出資金は貢献の客観的価値であると考えられる。

誘因効用は、住民が受けた誘因の主観的価値であり、誘因効用は住民が受ける配当金で客観的価値である。(図-1)

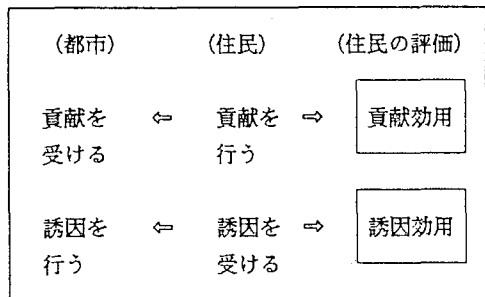


図-1 誘因と貢献の関連

サイアート=マーチは、誘因と貢献のバランスを誘因と貢献差としてとらえ、それを組織スラックとした。

3. 我が国のアメニティ ^{5) 6) 11) 13) 16) 36)}

アメニティは、古くからその概念が定着している欧米では、施設等の整備によって達成される居住環境の水準として考えられているが、我が国においては、これに加えて地域コミュニティの形成までを含んで考えられる場合が多く見られる。

このことは、アメニティ本来の概念から考えると非常に重要なことである。

反面、我が国におけるアメニティの位置づけを、「うるおい」「にぎわい」等の言葉で表現される抽象的なものとしておりアメニティの実践において前提となる施設の整備、特に空間の確保とは異質なものとして考えられ傾向がある。

我が国のアメニティの歴史は、1960年代に起きた歴史的町並保存運動を理論的に支えるものとして紹介されたことに始まる。この時点では、快適環境の保存としてのものであった。保存から近年の整備への転換が起きたのは、前述の1976年のOECDのレビューを切っ掛けとしてである。その前後の15年間のアメニティ形成の変遷をまとめたのが図-6である。

これを見ると、国の施策によるアメニティ事業の発足、実施数では1980年以降において、多く行なわれており、80年代に入って地域計画のなかでのアメニティの位置づけが重要なものとして具体化してきたことがわかる。一方、地方自治体では、早くからアメニティに関連する条例等を制定し地域の活性化と結びつけた形で実施してきたといえる。

しかし、国の施策による事業の実施数でみるとコミュニティ道路整備事業等、整備される対象が限定されており、整備範囲も比較的小さい事業の実施数が多いのに対して、総合的な意味でのアメニティの実施例の数は、少ないといえる。

また、先に述べた様に地方自治体での実施例においては、地域の活性化との関連のなかで行われており、観光資源の保全等の2次的な目的を合わせ持っている場合があり、日常的なアメニティの実施例とは多少異なると考えられるものも多く、その点でも総合的で、日常的なアメニティの実施例の数は少ないと考えられる。

4. アメニティと社会資本 7) 8) 12) 14)

アメニティにおける社会資本について、事業の中での位置づけという視点から見ると、あまり明確な形では出てこない。図-3は、各事業の内容を簡単にまとめたものである。これを見ると、例えば「快適環境整備事業」は全ての対象を考慮していると、考えられる。しかし、個別の実施例に当たってみると、街の顔としての駅前付近の再開発等、一部では社会資本の整備を明確に位置づけて計画づくりがなされているが、一般の街路等の整備による社会資本のストックの改善に対する指針は、具体的な形では出てこない。²³⁾

また、多くの事業において対象とする区域、対象とする内容が限られている。前述の「コミュニティ

一道路整備事業」はある限られた路線を対象範囲とし、整備も街路そのものが社会資本として十分に満足できる水準にあるか、また対象路線を含む街路網について問題はないかと言う検討は、事業の範囲内では明確にはなされていない。その他の街路・街づくりに関連する事業でも、角切り、電柱の撤去等の部分的なもので、重要ではあるが本質的な空間の確保とは結びついていない。

さらに、歴史的街並みの保存等の事業は、社会資本の整備を基本的には考慮し得ない。

以上の様に、アメニティ事業の中での社会資本はほとんど具体的には位置づけられていない。

しかしながら、現実の地域整備の枠組みの中では面的市街地整備計画と対応が図られているケースがある。図-2は東京23区内における主なアメニテ

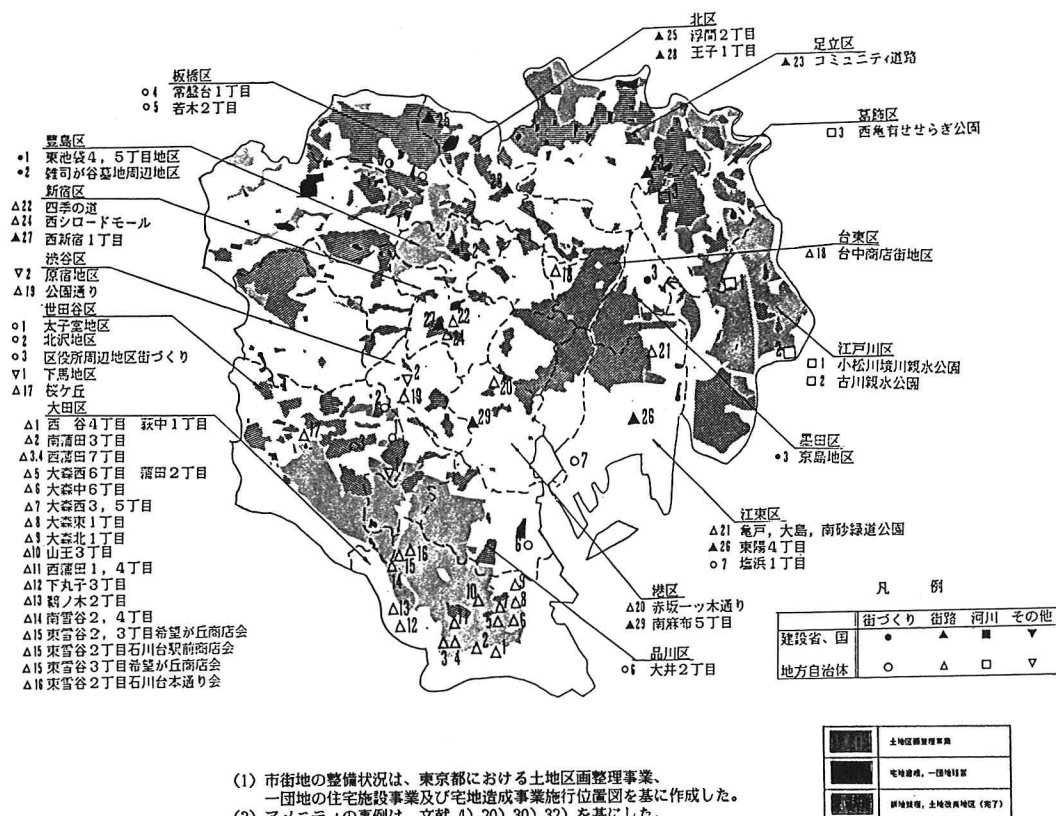


図-2 東京23区におけるアメニティ事業と市街地整備状況

イ事業と面的市街地整備の状況を示すものである。

この図を見るとアメニティ事業の実施地区と市街地整備がなされている地域がかなり一致していることが分る。この事例の地区の市街地整備の有無と道路率をまとめたものが図-4である。これを見るとアメニティ事業の中でも街路にかかわる事業は、ほとんど市街地整備が済んでいる所でなされていることが分る。一方、街づくりに関連する事業は建築協定等、基盤の整備が含まれていないにも関わらず市街地整備が済んでいない地区での整備も多い。これに関しては図-5の世田谷区桜丘地区(HOPE)²⁶⁾の例に見られる様に、面的市街地整備のスプロールとでも言うべき市街地整備の部分的になされていない地区を対象として穴埋め的に行われる場合がある。また、そもそも市街地整備の実施が難しく、整備が成されないまま現在まできた地区を対象とする木造建築等の整備として行われている場合もあるためと考えられる。

道路率との関係で見ると、東京の道路率の平均、約13%を基準とした場合、かなりの事業実施地区でこの値を上回っている。しかし、諸外国の道路率から見れば多くの地区では下回っており、アメニティに関する事業がなされた地区が十分な街路空間を持っているとは言えない。

これに対して図-4で示した市街地整備事業地区での道路率を見ると事業施行前の10%代から施行後は30%代へと改善されている。改善後の道路率の値は欧米に比べても十分なものと言える。従って、空間の形成の意味からは、面的市街地整備が一般の未整備地区での空間の確保がなされていないことがわかる。

5. 結論と今後の課題

今回は、社会資本ストックと地域整備の関連を現況分析し、アメニティ(居住環境)からみた社会資本整備の必要性を検討した。

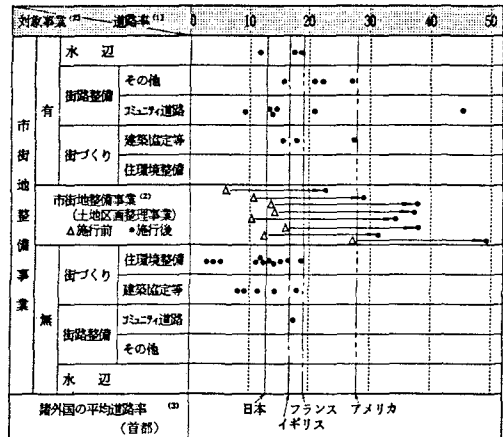
その結果として、アメニティの日常化は社会資本整備を前提としていることを示した。

また、アメニティについては、経営組織論としての解釈を行った。その中では、アメニティを目標水準と達成水準の差で表される組織スラックとして考えた。この解釈に基づけば、住民は周囲の環境条件

対象	事業	整備内容										整備方法
		水	緑	歩	公	道	住	安	防	利	基	
河川	水	○		○	○					○		○
	歩	○		○	○					○		○
近隣	歩	○		○	○					○		○
	住	○		○	○					○		○
街路	歩	○		○	○					○		○
	住	○		○	○					○		○
環境	歩	○		○	○					○		○
	住	○		○	○					○		○
その他	歩	○		○	○					○		○
	住	○		○	○					○		○

(注) 作成に当たっては、文献 9)、23)、30)、32) を参考とした。

図-3 アメニティ事業の概要



(1) 道路率は、1/10000 地形図より計測。緑の整備及び対象地区が小さい整備については、その含まれる町丁全体の道路率とする。
(2) アメニティ対象事業及び土地区画整理事業は、東京23区内で行われた事業のなかで確認できたものである。
(3) 諸外国の道路率は、建設省資料による。

図-4 東京区部におけるアメニティ事業対象地区

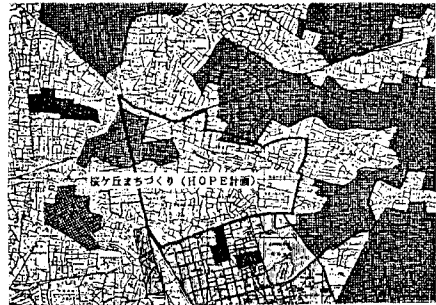


図-5 世田谷区におけるまちづくりの事例

に対して順応すると同時により良い環境を求め、社会資本は常にその目的を達成するよう整備されることになる。その社会資本整備が充されたところに生まれるアメニティは、社会資本整備の達成水準と目標水準によって評価されると解釈できる。

今後の課題としては、以下のことが挙げられる。

- ① 社会資本からみたアメニティへの影響を分析する。
- ② 市街地整備事業としての社会資本整備はどうあるべきか、社会資本整備の程度と地域整備との影響度合を検討する。
- ③ 経営組織論としての展開としては、時間的要素を考慮して組織スラックをどうとらえるべきか検討する。なぜなら、今期の目標水準は、それぞれ前期の目標水準、達成水準によって影響されると

考えられるからである。

なお、本稿をまとめるにあたっては、土木学会五老海氏のご助言を、文献サーベイならびに分析に当たっては都市計画学会沖田氏、日大交通計画第一研究室の学生の協力を得たことを記し、謝意をあらわす。

対象	事業	1970	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	(年)
国土庁・文化庁・環境庁・建設省の施策による	河川	水郷都市モデル地区整備事業 (国)																	
		アクトピア下水道事業 (国)																	
	道路	歩行者専用道路及び歩行者用道路の創設 (国)																	
		街路緑化 (国)																	
		居住環境整備 (国)																	
		総合都市交通施設整備計画 (国)																	
		コミュニティ道路整備事業 (国)																	
		シンボルロード整備事業 (国)																	
		地区計画及び沿道整備計画 (国)																	
	歴史的環境	歴史的地区環境整備街路事業 (国)																	
		伝統的文化都市環境保存地区等整備事業 (国)																	
		伝統産業都市モデル地区整備事業 (国)																	
		伝統的建造物群保存地区 (文)																	
	景観環境	都市景観形成モデル事業 (国)																	
		快適環境整備事業 (アメニティタウン) (国)																	
	その他	緑のマスタープラン (国)																	
		花と緑の都市モデル地区整備事業 (国)																	
		地方都市中心市街地活性化事業 (国)																	
地方自治・公共団体による	商業近代化	旭川平和通り買物公園 横浜馬車道モール・横浜伊勢崎モール																	
	緑地・水辺	柳川市伝統美観保存条例 ・柳川市市民公園条例 ・仙台市広瀬川の清流を守る条例 ・緑化条例 (千葉、高松、神戸等) ・古川親水公園 ・西川緑道公園 ・酒田市モール ・横浜伊勢崎モール																	
	都市景観・街並み	宮崎県沿道修景美化条例 ・神戸市都市景観条例 ・世田谷条例制定 ・阿倍野ジグザグ道路 ・神戸市地区計画及び ・街づくり協定等に関する条例 ・名古屋市景観条例 ・名古屋市景観条例 (名古屋、北九州)																	
	歴史的街並み	市街地景観条例 (京都、高松市) ・歴史的景観条例 (秋市、津和野町、金沢市等) ・まちづくり特別対策事業 (自)																	
	その他主要関連事項・事例	OECD環境委員会レポート ・道路法、道路交通法改正 ・第1回快適環境シンポジウム ・うるおいのあるまちづくり懇談会 (国)																	

(注) 年表の作成に当たっては、文献 9)・23)・30)・32) を参考とした。

図-6 我が国におけるアメニティの歴史 (1970-1986)

補注1)

組織スラックはサイアート＝マーチによって最初に提起されたものである。組織スラックが思わしくなくなってくると、クッションの役割を果たす。即ち、組織スラックは企業環境における潜在的変化性の相当部分を吸収する。それ故に企業は不況に際会しても生き残ることができる。したがって、組織スラックは、安定化と適応化の役割を果たす。又、組織スラックは組織に対して安定性を提供しようという連合体構成員たちの意識的意図でなく、交渉と意思決定の過程から生まれてくるものである。

「交渉」とは、資源が欠乏するがゆえに資源を獲得しようとして取り引き、駆け引きが行われることをいう。

「交渉」には資源を配分するさいに、行われるものと資源を生産するための資源の配分のさいに行われるものとがある。例えば、前者が従業員の賃上げにみらる、後者の例としては企業内部の各部がそれぞれの目標の達成のために各部の予算を獲得する時にみられる。すなわち互いに利害対立する各部の調整のためにバーゲニング（交渉）が行われその結果として各部の予算が決まるという様なことである。

次に、「意思決定の決定の過程」とは組織における各個人による意思決定の行動過程のことである。すなわち、個人が目標を設定しこれを達成するために手段を選択してその結果を推定し評価するという一連の過程である。

参考文献

〔アメニティに関するもの〕

- 1) 首都圏総合計画研究所：「狭路道路」、『まちづくり研究 NO.11』、1981
- 2) 首都圏総合計画研究所：「生活道路」、『まちづくり研究 NO.17』、1983
- 3) 首都圏総合計画研究所：「親縁空間」、『まちづくり研究 NO.18』、1983
- 4) 首都圏総合計画研究所：「まちづくり現場報告」、『まちづくり研究 NO.25』、1985
- 5) 木原啓吉、伊東孝：アメニティ (Amenity) を考える、『地域開発No.25』1981.10
- 6) 伊東孝：Amenity概念の考察『地域開発No.25』、1981.10
- 7) 橋本固：アメニティを高める道路の工夫、『都市計画 NO.126』、PP9-15、1983.4
- 8) 森村道美：市街地の整備・再整備・保全を指向した全アプローチの中の地区計画制度、『都市計画 NO.132』、PP74-79、1984.6
- 9) 大坂谷吉行：日本の都市景観整備の概要、『都市計画 NO.134』、PP88-101、1984.12
- 10) 安田丑作：都市景観整備と景観研究の課題、『都市計画 NO.138』、1985.8
- 11) 渡辺俊一：都市計画とアメニティー比較都市計画の視点から、『第9回都市計画シンポジウム論文集』、1986.6
- 12) 広瀬盛行：道路安全環境とアメニティ、『第9回都市計画シンポジウム論文集』、1986.6
- 13) 陣内秀信：東京における歴史的環境要素とその活用、『第9回都市計画シンポジウム論文集』、1986.6
- 14) 都市計画学会：『都市計画マニュアル9居住環境整備』、ぎょうせい、1985
- 15) 環境調査センター：「アメニティ特集号」、『環境研究 NO.19』、1978.2
- 16) 環境調査センター：「アメニティ運動の系譜」、『環境研究 NO.47』、1984
- 17) 環境調査センター：「快適環境を目指して」、『環境研究 NO.48』、1984.3
- 18) 環境調査センター：「社会・経済・技術の変化と環境」、『環境研究 NO.60』、1986.7
- 19) 環境文化研究所：「環境文化 NO.50」、PP218-224
- 20) 土木学会編：「街路の景観設計」、技報堂出版、1981
- 21) 建設省土木研究所企画部システム課：「アメニティに関する文献報告書」、システム課資料、1981
- 22) 建設省都市局監修：「新街づくりガイドブック」、1981
- 23) 環境庁アメニティタウン研究会、(財)日本環境協会：「アメニティタウンハンドブック」、中央法規出版、1986.6
- 24) 住宅建築研究所：「街並み形成活動を支援する住環境・都市計画システムに関する研究」、1985.9
- 25) 日本土地区画整理協会：「総合的なまちづくりマニュアル」、1986.3
- 26) 世田谷区：「世田谷区の街づくり」、都市計画概要、1986.3
- 27) 江戸川区：「昭和61区勢要覧」
- 28) 江東区：「区民の森・区民の水辺」、1986.8
- 29) 横浜市：「魅力ある都市へ」、横浜市都市デザイン白書、1983
- 30) うるおいのあるまちづくり研究会：「うるおいのあるまちづくり」、大成出版社、PP143-169、1984.3
- 31) 磯村英一：「コミュニティの理論と政策」、東海大学出版、1983
- 32) 磯村英一監修：「人間都市への復権」、ぎょうせい、1982
- 33) 酒井憲一：「アメニティの発見」、思考社、1986
- 34) 丸山元淑：「都市アメニティの時代」、中央法規、1986
- 35) 阿部孝夫：「地域環境管理計画策定の理論と手法」、ぎょうせい、1986.8
- 36) 松下和夫：アメニティ運動の系譜、『環境研究 NO.47』、1984
〔経営組織論に関するもの〕
- 37) 西田耕三：行動科学的決定モデルとその基礎理論、組織科学 vol1 NO.2、PP40-52、1967
- 38) H. A. Simon：「Administrative Behavior」、The Macmillan Company、1945。
松田武彦、高柳暁、二村敏子訳：「管理行動」、ダイヤモンド社、1965
- 39) 古川栄一、占部都美、阪柳豊秋：「経営組織論」、日本経営、P.106、1967
- 40) R. M. Cyert and J. G. March：「A Behavioral Theory of the Firm」、Prentice-Hall, Inc., 1963, P.38.
- 41) 松田武彦：「米国経営学(上)」、『東洋経済』、1956、PP.82-83.
- 42) 占部都美：「近代管理学の展開」、有斐閣、1966、P.271.
- 43) 榛沢芳雄：組織スラック概念の変遷について、日本大学理工学部一般教育教室彙報、1969.3