

### ●自由通路整備の新たな展開

鉄道で分断された市街地の一体化や、開かずの踏切の解消といった課題に対して、鉄道駅に自由通路があわせて設置されているケースは、皆様もしばしばご覧のことと思います。この自由通路の管理主体や費用負担などの仕組みについては、これまでは鉄道事業者と自治体による個別協議により決められていたため、事例によっては協議に時間を要し、事業が長期化することもあるようです。

そこで国では、自由通路の整備や管理についてのルール化を目指し、円滑な事業推進を支援する観点から、平成21年度に「自由通路の整備及び管理に関する要綱」を定めました。これによりますと、自由通路は基本的に「道路法による道路」として整備・管理し「都市計画に定めるもの」と書かれています。つまり、本要綱を根拠として整備する自由通路は、都市計画道路として整備することになります（道路以外の施設として整備できる規定もあります）。

また費用負担については、道路として整備する場合は整備費の全額を自治体側が負担することとなっています（駅舎の建替相当額など、鉄道事業者が本来負担すべき費用は控除）。ただし、都市計画道路を駅前に交差して指定すると、都市計画の影響範囲は天上天下に及ぶことから、鉄道事業者にとっては自由通路の上下空間を効率良く利用する妨げになることも予想されます。そこで、要綱には「都市計画の立体的な範囲」ならびに「道路の立体的区域」の指定を適宜活用することも盛り込まれています。

都内では現在、本要綱を適用した自由通路の都市計画案件の検討も行われているようです。さて今後、「立体的な範囲を定める都市計画道路」としての自由通路がどれだけ登場するか、皆様も注目してみてください。

津端 知也（第二計画部）

### ●ミャンマー居住環境

ミャンマーにおける調査で、世帯訪問調査を担当している。調査票設計のためにこれまで集めた情報を紹介したい。カウンターパートであるヤンゴン市はYCDCと省略する。調査対象地域は、YCDCの管轄地域（人口約514万人）とその周辺部も含めている。

まずは都市サービス。水道はYCDCが全市に供給しているが、乾期になると水圧が低くなり供給できない時間帯も生じる。場所によっては水源が井戸、雨、川ということもある。下水は雨水排水があるが、雨が降ればすぐ冠水する。電気は、YESB（Yangon Electricity Supply Board）が周辺部も含めて供給しているが、自家発電（モーター、ソーラー）や近所への売電もある。都市ガスはない。ゴミ収集や道路の清掃は、YCDC地域内では行われている。インターネットはホテルやネットショップで普及しつつあるが、接続状況は良くない。

居住環境は、都心部は6階建て程度の集合住宅が多いが、たまに20階建てくらいの高層アパートも見かける。周辺部は板張りの簡素な造りの家になっている。

移動手段は、自家用車はまだ少なくほとんどがバス。また、少しだが環状鉄道、川を渡るための船もある。都心ではバイクと自転車の利用は禁止されているが、周辺部ではバイクや自転車によるタクシーが主であり、小川を利用して自家用ボートでの移動もある。市内の車のほとんどが中古車だが、最近では輸入規制が緩和され、一部で新古車に入れ替わりつつある。特にタクシーはボロボロのものが多く、小型で小綺麗なものも増えている。ちなみに料金はメーター制ではなく、距離に応じた交渉制である。

実際に生活しているとタクシーでどこにも行けるし、各国料理のレストラン、大型スーパーマーケットもあって、生活環境は悪くはない。だが、調査を実施するとなると、管轄権によるデマケーション争いや、統計や地図といった基礎情報の未整備が問題となっている。

酒井 夕子（海外室）