

そして何より、マツタケが採れなくなったことや管理者の高齢化等で放置林が増え、ますます人間と自然との距離が広がり、人間が自然を顧みなくなることが懸念される。現在、山へ入る価値も必要もない生活の中、マツタケとその他わずかな林産物だけが山からの恵みとして、山にろうじ

て価値を与えている。だが、近い将来、これらの残された恵みも途絶えてしまうのは必至で、山（自然）に対する人間の意識の低下はさらに進むであろう。山を守り、自然環境へ人間の関心・理解を得ることができるよう山の新しい価値を見出す必要があると考えられる。

## 歩行者空間における福祉環境整備

—立川のまちづくりを事例に—

萩原 容子

戦前、ただの一寒村であった立川村に鉄道敷設、飛行場開設により人口が押し寄せ、町となり、市となってしまったために土地利用がうまくできなかった。

戦後、立川基地が立川のまちに様々な影響を与えた。この基地があったこと、交通の要所であったことから立川が注目され、国からは業務核都市の指定を受けるなど立川は発展しつつある。

そんな中で、行政主導によりいくつものまちづくり事業が行われた。そのまちづくりのうち、立川市施行による立川駅南口土地区画整理事業、住宅・都市整備公団施行によるファーレ立川、ファーレへ向かう道筋にある立川駅北口は事業期間、時期が異なるため経年変化を見るのに適しているため、この3地区を比較した。特に歩行者空間は誰もが利用し、まちの中で重要な役割を果たすものである。そのため歩行者空間における福祉環境整備がどのように行われてきたかについて調べた。

東京都により「福祉のまちづくり整備指針」「福祉のまちづくり条例」に基づいてはかなりゆっくりとはあるが福祉環境が改善されつつある。ただ、立川においてはまだまだ未整備のところも多く、市民にアンケートを行ったところ、歩

きにくい原因として「歩道の段差」「放置自転車」「歩道の幅員」が挙げられたため、これら3点について調査した。

例えば車歩道境界部の段差の解消はコンクリートを流すだけでも緩和されるため、行政側も直しているということだったが、その割にはまだあまりにも段差が多く、市民が歩きにくいと感じる1番の原因となっている。また、南口は何十年もかけて土地区画整理事業を行っているにも関わらず、もともと歩道の幅員も狭いうえ、緑地帯や放置自転車により有効幅員が狭められ、基準（2m）の半分以下の通りがほとんどである。

今後モノレールが開通するにあたり、都市軸（歩行者専用道路）の整備が行われるが、これについて市民団体がアイデアを出し、行政に提案し始めている。立川において市民がまちづくりに取り組むのはこれが初めてであり、“誰も憩えるシンボルロード”の整備を目指している。

まちは5年や10年で作り直せるものではなく、半永久的なものである。そのため、“現在の福祉環境整備に基づけばいい”のではなく、その基準が完全ではないのだから現在のまちづくりに対する反省を活かし、柔軟な対応をしていくべきである。