

都市と交通

1984

No. 3



JATRAPLASS REVIEW

社団法人 日本交通計画協会

都市と交通

1984・2

No. 3 目次

—特集テーマ「面整備と街路事業」—

1. 目次	
2. グラビア（カラー写真）	1
3. 巻頭言	都市計画街路事業促進協議会会長 兵庫県知事 坂井時忠 3
4. 随想 リキシヤと連節バス	財団法人国際科学技術博覧会事務総長 伊原義徳 5
5. 特集	
5-1 街路事業における線整備から面整備への動き	建設省都市局街路課課長補佐 荻原達朗 6
5-2 尼崎市における居住環境整備事業について	尼崎市土木部街路課次長 江草康吉 13
6. シリーズ	
シリーズまちづくりと街路 「小矢部市における社内上野本線街路事業」	富山県小矢部市経済部長 大島孝 19
シリーズアンダーグラウンド 環状8号線に係わる沿道環境整備について	東京都建設局道路建設部副主幹 浜田実 24
	“ “ “ 企画課 田戸哲夫
7. 論文 市街地整備基本計画について	建設省都市局都市計画課課長補佐 小沢一郎 31
8. 昭和59年度街路事業等予算案（速報）	38
9. 参考データ	
市街地の面的整備の現状と課題	40
10. 街路事業Q & A	47
11. 案内板	50
12. 協会だより	52



駅前広場と再開発事業（大阪府堺市）



鹿児島市市庁前通線



戦災復興事業による100m道路（名古屋市）



都市改造事業（大阪市梅田）

「うるおいのあるまちづくりに ついて」

都市計画街路事業促進協議会会長
兵庫県知事 坂井 時 忠



北は日本海、南は瀬戸内海を経て、大平洋へとつながる兵庫県では、百花の春、陽光の夏、彩色の秋、積雪の冬と四季それぞれの風情がいっぱいです。北の但馬が雪に埋まり、若者たちがスキーを楽しむ頃、南の淡路島では、水仙の花畑が南のロマンを漂わせています。

さて、政府では、さきに「緑化推進運動の実施方針」を定め、中曽根総理は2億本の植樹を国民に呼びかけ、いま全国的に緑化運動が展開されているところですが、当県においても、かねて進めてきた各般の施策の集大成ともいえる「全県全土公園化構想」を昭和58年度からスタートさせることとしました。

この構想は、県内の恵まれた山野、湖沼、河川、海辺などにとどまらず、学校、庁舎などの公共施設や個人のそれに至るまでのすべてを、公園としてのイメージで整備、構築し、県土の隅々までをさわやかな鮮緑に包まれた環境にしようとするものです。

考えてみますと、昔から人間は生きるために欠くことのできない多くの恵みや、心のやすらぎを自然から享受してきました。ところが私たちは今日、自然の恩恵に慣れ、自然との調和を忘れ、自然なくして生き得るがごとき錯覚に陥りました。母なる自然に学び、自然を大切にする人間的情感、他人のしあわせを願う隣人愛、

それらを回復して自然とともに生きることを心のよりどころに、あたたかい心の通い合う人間環境と自然環境をつくること、これこそが、いま、「全県全土公園化構想」を推進しようとする原点に他なりません。

また、この構想は、人と自然、人と人、人と文化、人とまちとのかかわりあいの理想的な場として、人と自然と文化を融合させ、各地の特色ある個性を生かしながら、調和のあるうるおいとやすらぎに満ちた活力ある県土の創出を目指し、県民の「だれもが、いつでも、どこでも」心身ともに健康で幸福生活を謳歌できる環境をつくり、県内の恵まれた自然や個性豊かな文化、さらには心地よい生活関連施設を総合的に配備、調和させることを基本理念としています。構想を進めることにあたっては、自然との調和 歴史的、社会的特性の尊重、魅力ある生活空間の創出という視点を重視し、具体的には、「1億本植樹植林大作戦」「うるおいといこの県土づくり」「公共施設の公園化」を3つの柱として、全県民の合意と連帯と参加を得て推進していきたいと考えています。

さて、建設省においても、生活環境に対する国民のニーズに応えるため、「うるおいのまちづくり」を重要施策として、様々な施策が展開されているところです。

そのうち、街路事業についてみますと、

- ①都市内道路網の体系的整備
- ②良好な住宅地の供給に資する道路整備
- ③都市防災のための道路整備
- ④安全かつ円滑な都市内交通を確保するための道路整備
- ⑤親しみとうるおいのある道路整備

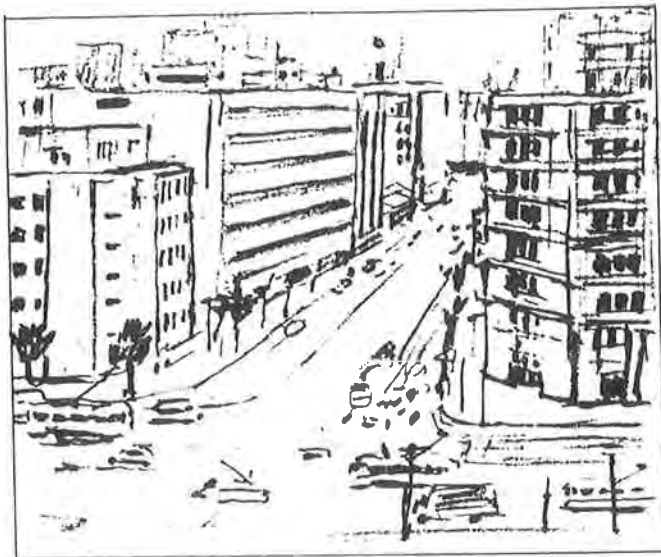
などを主要施策とされておりますが、特に、59年度新規施策として、「シンボルロード」整備事業が展開されようとしています。この事業は、街路が住民の親しみとうるおいのある空間となるよう、地域の特性を生かしつつ整備しようとするもので、当県が推進する「全県全土公園化構想」と表裏一体をなす誠に時宜にかなったものであり、今後この事業がより一層推進されることを大いに期待しております。

さらに、新しい時代の要請に応えるためには、都市間の道路についても単なる物や人を運

ぶ経済道路に終らせることなく、例えば、かつて東洋と西洋の文化交流の道として栄えたシルクロードのように、新しい文化が行き交う大動脈として位置づけ、沿道に、文化、教育、スポーツ、レクリエーションの核となる施設を先導的に配する工夫も必要だと確信しております。

また、道路に限らず、従来、画一的で無味乾燥になりがちであった公共施設等について、事業費の一部（1パーセント）を充当して、建造物の形態や色彩などに文化的見地から工夫をこらすことにより、人間性や芸術性などの要素を加味したまちづくりを進めていくことも大切ではないかと思います。

以上、申し述べましたような施策が、今後、全国の地方自治体に大きく広がることにより、来るべき21世紀に向けて、うるおいのあるまちづくりや国土づくりが達成されるよう心から念願しております。



リキシヤと連節バス

(財)国際科学技術博覧会

事務総長 伊原義徳



昨年夏、はじめてパキスタンを訪れ、飛行機の乗り継ぎでカラチに1泊した。博物館でモヘンジョダロの遺物やガンダーラの仏像を観賞したあと、街の見物に出掛けた。色とりどりの布地や雑貨が積み上げられ、店員の呼び声のかشましいバザールの迷路を抜け出ると、道路をうずめる人の波、あやうく乞食の子供を踏みつけそうになる。バス、タクシーに混って三輪タクシー（オート・リキシヤ）が目につく、オンボロの車体に極彩色の模様を画き、道路の混乱を右に左にかわしながら駆け抜けて行く。

面白そうだから、ひとつあれに乗ってみようということになり、同行のHさんが値段を掛け合う。ホテルまで20ルピーということで乗り込もうとしたら、あいにくタイヤの空気洩れである。後続の三輪タクシーから空気ポンプを借りて、道端で修理を始める次第。すぐに直るからと、しつこく引きとめるのを振り切って、次に来た車と交渉。今度は15ルピーで交渉成立、バタバタと走り出した。

メーターは一応ついているが、外来者には無関係らしい。つぎはぎだらけの車体がむやみに揺れる。まっ黒によごれた手すりを握りしめて、ようやく身を支える。ホテルに戻ったら、よく手を洗うことにしよう。床は破れて、脚の間から路面が見える。大変なしろものである。

これで一流ホテルの正面に乗りつけるのは、いささか気が引けると思っていたら、裏口に着いた。さすがに心得たものである。運転手はひげむじらの達磨のような男である。態度がよろしいということと、20ルピーを与えてバイバイとなった。

どこの都市にも、路面交通の代表者——いわば、“顔”——に相当するものがあるのではなからうか。カラチのオート・リキシヤ、マニラのジープニー、

バンコックのサムロなど、その土地の事情に応じての工夫がそれぞれの顔を生き生きとしたものになっているのであろう。

ロンドンのダブルデッカー、サンフランシスコのケーブルカー、ローマの路面電車などは、それぞれに風格を備えており、ベニスのゴンドラ、ツエルマットの馬車などは誰でも一度は乗ってみたいと思うであろう。北京の天安門の写真に必ずといってよいほど添えものになっている連節バスも、新興中国の顔となったようである。

昭和60年に筑波研究学園都市で開催される科学万博では、常磐線臨時駅と会場との間を結ぶために、連節バスが導入されることとなっている。この連節バスは、車体の中央部が折れ曲るようになったワンマン・バスで、車長が18mもあるので、現在の日本の道路交通法規では一般道路での使用が認められていない。科学万博用に、臨時に特定路線に限って運行が認められることになったが、在来バスの2倍半程度の乗客を収容できるので、大いに活用されるであろう。

たまたま、一昨年秋シアトルを訪れたとき、在来バスと混って連節バスが街なかを走っているのを見て、かねて導入を検討中のこととて、早速これに乗り込み、運転手に使い勝手について聞いてみた。さらに市の交通局を訪れ、導入の経緯と実績とについて質問したが、要は在来バスと同じと考えてよいとのことであった。ヨーロッパ、アメリカ、共産圏で一般化しつつあるので、いずれ日本でも運行実績が評価され、都市交通の顔として重用されることとなろう。科学万博での円滑な運行が期待される。

街路事業における線整備から面整備への動き

建設省都市局街路課課長補佐

荻原 達朗

はじめに

都市計画は、「健康で文化的な都市生活及び機能的な都市活動を確保すべきこと並びにこのためには適正な制限のもとに土地の合理的な利用が図られるべきことを基本理念として」定められるものである。

なかでも都市内道路は、多様な機能を果たすことにより、都市の存立や発展の基盤となるものであり、良好な市街地の形式のための最も基本的な都市基盤施設として位置づけられ、都市計画で定められた道路を整備することは、その都市のあるべき姿に一步步近づくものとして、従来より精力的に進められてきた。

街路事業は、最も代表的な都市内道路の整備手法として、都市計画を定めている全国1884の市町村のうち5割強（昭和58年度現在）の市町村において実施されている。

わが国は自動車時代に入ってから歴史が浅く、それまでの道路ストックも微々たるものであったこともあり、急激に増大する自動車交通需要に対応することを一義的に道路整備が進められてきたが、高度経済成長時代を経て近年、国民の関心も身近な生活環境の向上に向けられ、道路整備を進めるにあたって、そのことに十分配慮することが必要となっている。

特に、都市内道路においては、交通機能のみにとらわれず、土地利用の誘導やコミュニティの形成、地震や火災時の避難、延焼防止及び消防救急活動のための空間確保、供給処理施設の収容やアメニティーの創設など道路の持つ多様な機能と住民生活の態様に即した、換言すれば、都市計画の原点に沿

った道路整備が求められている。

本文では、まずこれまでの街路事業の沿革を簡単に振り返り、社会環境の変化に伴って道路整備へのニーズが変化し、それに応えるべく街路事業の内容も豊富になってきたことを確認する。次に、未だに不十分な状態にある都市内道路の現況及び予想される厳しい財政状況の下で、近年の国民のニーズに沿った豊かな都市空間の形成、とりわけ身近な生活空間としての良好な住環境の形成のために、街路事業において準備されている各種の方策の中から面的拡がりをもった施策を紹介することによって、今後の街路事業の展開の参考に供したい。

1 街路事業の沿革にみる課題の変遷

1) 昭和20年代

戦後の市街地整備は戦災復興事業より始まった。戦争によって大きな被害を受けた都市の復興のため、昭和21年に特別都市計画法が制定され、これに基づき、全国112都市において、約29100haの区画整理事業が実施された。非戦災都市においては、昭和21年度から24年度まで生産都市再建整備事業により、重要幹線街路等が道路事業として実施された。昭和25年度からは都市計画事業としての街路事業が非戦災都市及び戦災都市の戦災区域外において始まっている。

当時のわが国の道路は貧弱なものであり、安定した財源で計画的に道路整備を進めるべく、昭和29年にガソリン税等を道路整備特定財源とした、第一次道路整備五箇年計画がスタートしている。

2) 昭和30年代

昭和30年代になると自動車の普及もめざましく、

大都市圏を中心に交通渋滞が著しくなった。この時代の道路整備は、先づ自動車がすれ違えるような道路の延長を伸ばすことが中心であったが、他方、経済成長に伴って、大都市を典型とする都市部への人口集中が激しく、いわゆるスプロールが始まった時期でもある。街路整備の需要も年々増大し、事業費も増加していった。街路事業の重点は、大都市においては重要な幹線街路で交通上隘路となっている路線、主要交差点の立体化等であった。東京においては、東京オリンピック関連の街路整備が実施され、街路網の発展をみた。地方都市においては、地域開発の基幹となる街路の整備が進められた。

事業内容についてみれば、当初は改良、舗装、橋梁の工種であったが、昭和32年度には鉄道を高架化する連続立体交差、昭和34年度には局部的改良を行う二種改良、昭和36年度には交差点の交通処理を円滑にするための道路相互の立体交差を行う交差点改良、昭和38年度には地下埋設物を集約する共同溝と複雑化する都市に即した事業が行なわれるようになった。

3) 昭和40年代

昭和30年代からの引き続く高度経済成長のもとで、国民の生活水準が飛躍的な向上を示す反面、大都市地域への人口集中も激しく、いわゆる過密・過疎現象が一層顕在化し、様々な社会問題が提起された。特に、都市地域においては、住宅難、スプロール、交通事故（交通戦争）、公害、自然環境の破壊等の問題が深刻化するにつれ、都市住民の生活環境に対する不満が高まり、様々な形で市民運動が展開されるようになった。このような社会的背景のもとに昭和43年に、都市計画決定のための新しい手続き、計画的市街地形成のための手段を盛り込んだ新都市計画法が制定されている。

街路事業の重点としては、幹線街路、特に放射環状道路の整備による都市圏の骨格形成であった。あわせて、高速国道、都市高速道路関連の街路整備が推進された。万博関連の街路整備により大阪の街路網の発展も見られた。さらに、新市街地の急速な拡大に対処し、新市街地の健全な発展に資するための街路整備が進められるとともに、住民の安全、生活環境の向上を図るため、歩道の整備、歩行者専用道の整備等が実施された。

この時期に新たに実施されることになった事業としては、昭和44年に締結された「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する協定」に基づく連続立体交差事業（当時は鉄道高架事業と呼んでいた）、昭和47年に制定された「都市モノレールの整備の促進に関する法律」に基づく都市モノレール道等整備事業（新交通システムの実施は昭和51年度より）並びに歩行者専用道整備事業等である。

4) 昭和50年代

昭和48年の第一次石油ショック前後を境に、わが国の社会経済状況は大きく変化した。経済は高度成長から安定成長へと推移するとともに、地方圏から大都市圏への人口流入が沈静化し、人口の地方定住化が進行している。大都市圏全体の人口増加はこの時期以後自然増が主体となるが、同時に人口のドーナツ化現象が進み、都市圏の外縁部での人口増加が著しい。また、国民生活の高度化と国民意識の多様化により、従来にもまして、身近な生活環境への関心が高まっている。

街路事業の重点は、大都市から地方都市、既制市街地から新市街地へゆるやかにシフトするとともに都市の基盤となり、良好なコミュニティー形成に資する幹線街路、補助幹線街路の整備、道路交通の円滑化と都市の再開発に資する連続立体交差事業、総合都市交通体系と道路空間の有効利用という観点からの新交通システム、バス路線、交通結節点、自転車駐車場の整備、快適でうるおいのある空間形成に資する街路緑化、ショッピングモール、歩行者専用道等の整備が積極的に推進されている。

この期に新たに実施されることとった事業は表に示すように多種多様にわたるが、特に注目されるのは面的拡がりを持った各種施策の発足である。

街路事業経緯

年度	摘 要
25	街路事業発足（以前は道路事業の中で実施） 道路改良（補助率2／3）橋梁整備（補助率2／3）舗装新設（補助率2／3）駅前広場整備事業実施
32	道路改良の中で連続立体交差事業発足（発足時名称は鉄道高架事業）
34	道路改良の中で2種改良（補助率1／2）と

	1種改良（補助率2／3）に分離
38	共同溝設置（補助率1／2）発足
42	舗装新設の中で2種舗装（補助率1／2）と 1種舗装（補助率2／3）に分離
43	連続立体交差工種（補助率2／3）発足（発 足時名称は鉄道高架）
46	2種改良の中で、高速道路付属街路、歩行者 専用道発足
47	避難路整備発足）
49	モノレール道整備（補助率2／3）発足
50	歩行者専用道整備工種（補助率1／2）発足 環境施設帯整備発足
	2種改良の中で居住環境整備事業、街路緑化 事業発足
51	モノレール道等整備の中で新交通システム開 始
52	1種改良の中で沿道整備事業発足 総合都市交通施設整備事業発足
53	1種改良の中で歩行者専用道路整備事業発足 2種改良の中で自転車駐車場整備事業（補助 率用地1／3施設1／2）発足
54	緊急消防対策街路事業発足
55	バス路線総合整備モデル事業発足
56	生活幹線バス路線総合整備事業発足
57	2種改良の中で歴史的地区環境整備街路事業 発足
58	2種改良の中で雪に強いまち（スノートピア） づくり街路事業発足 都市景観形成モデル事業発足

昭和50年度の居住環境整備事業、昭和52年度の総合都市交通施設整備事業、昭和57年度の歴史的地区環境整備街路事業、昭和58年度の雪に強いまち（スノートピア）づくり街路事業、都市景観形成モデル事業、並びに沿道区画整理型街路事業である。いずれも、それぞれの地区特性を生かし、安全、快適、うるおい、景観に配慮した良好なまちづくりに資する整備手法である。

2. 都市計画中央審議会の中間答申にみる街路整備の今後の方向

昭和57年1月に、建設大臣は、都市計画中央審議

会に対し、「良好な市街地形成のための都市内道路の整備のあり方とその推進方策」について諮問した。審議会では、緊急に結論を要する課題として、①都市内道路の目標とすべき整備水準及び②良好な住宅市街地の形成のための都市内道路整備の推進方策を取り上げて審議を進め、昭和58年5月10日に中間答申を行った。

答申内容についてはいろいろな機会に紹介がなされているのでここでは詳細は省略するが、今後の街路事業の方向を示していると思われる点について簡単に触れておきたい。

都市内道路整備のめざすべき方向として、①体系的ネットワークの確立、②道路空間の総合的利用、③安全でうるおいのある都市環境の創造の3点を重視する必要があることを述べ、そのために必要となる都市内道路の整備水準を道路の機能別に設定している。そして、近年、国民の意識は豊かな居住環境の形成にあることを指摘した上で、当面講ずべき施策として、面的整備事業の推進に関する施策と交通基盤確立に関する施策について提言を行っている。

街路事業に関係する施策としては、交通基盤確立に関する諸施策——交通結節点施設の整備推進、都市モノレール及び新交通システムの導入推進——と、画的整備事業の推進に関する施策のうち、計画的かつ効率的な事業執行に資する整備プログラムの充実と、公共施設管理者負担金制度の活用があげられている。

特に、公共施設管理者負担金制度の活用に係る提言については、道路用地の取得について買収方式を採ってきた、いわゆる線整備型の街路事業に対して、豊かな都市空間、生活空間の形成のためには、幹線街路の整備に併せて、区画道路などの基盤施設を同時に行い得る面整備型の街路事業の推進を強調したものと注目される。これを受けて、先般、街路課長と区画整理課長の連名により、「土地区画整理法による公共施設管理者の負担金制度を活用した都市計画街路事業の推進計画について」の通達を出し、街路整備において、公共施設管理者負担金制度（沿道区画整理型街路事業を含む）の積極的な活用を図ることを通知したところである。

3. 面的拡がりをもった街路事業の諸施策の概要

街路事業は最終的には街づくりそのものを期しており、道路整備は街づくりのための手段である。

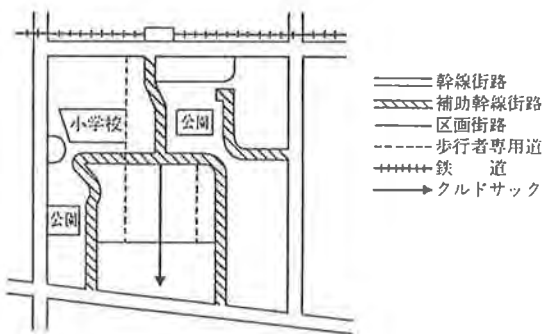
市街地が面的拡がりをもつことに鑑み、街路の整備についてもできるかぎり面的拡がりをもって考える必要がある。このことは街路事業の沿革の中でみてきたように、特に、最近の国民の身近な生活環境への関心の高まりからみて重要な視点となっている。

勿論、土地区画整理事業や市街地再開発事業は大規模な面的整備事業として、良好な街づくりのための優れた手法であり、これらの手法の適用できるところでは積極的に活用を図るべきであるが、地域の事情によって、それらによりがたい場合でも、安易に単一路線の直接買収方式の街路事業に走らず、以下に述べるような面的拡がりをもった街路事業の施策の活用を先づ考えてみる必要がある。

1) 居住環境整備事業

自然発生的に形成された住宅市街地においては、地区道路が全体に狭幅員であるにもかかわらず、地区を通過する交通が侵入し、歩行者の安全性の阻害、騒音、排気ガス等による住環境の悪化をきたしていることが多い。また、狭い地区道路は、消防車、救急車等の円滑な活動を妨げ地区住民の安全に支障をきたすこととなる。これらの問題に対処するため、居住環境整備地区を設定し、地区道路の整備を面的に実施することにより居住環境を総合的に向上させることを目的として創設されたのが居住環境整備事業である。当該目的を達成するためには、当然、居住環境地区を取りまく幹線道路の整備が進んでいなければならないが、新しく幹線道路を整備しようとする際に、良好なコミュニティ形成に向けて本事業を併せて実施することも有効である。

居住環境整備街路網計画パターン図



(1) 対象地区

対象地区は以下の要件に該当する地区である。

①既制市街地等であって、当該地区内への通過交通の侵入を排除し、交通事故、交通公害の低減を図り、もって緊急に居住環境を改善する必要のある地区、もしくは地区道路が未整備で救急活動や消防活動にも支障をきたしている地区。

②土地区画整理事業等による整備の効果が低くないか、または事業実施が著しく困難な地区

③幹線街路等に囲まれたほぼ一住区の地区

(2) 事業の内容

対象地区において、以下の街路事業のうち、必要な事業を一括国庫補助対象として地区採択し、地区道路網の体系的整備を行う。

①補助幹線道路等の改築、整備

②区画道路のクルドサック化、ループ化

③歩行者専用道の整備

以上の街路事業による整備に併せて交通安全施設の整備、交通規制等を実施する。

2) 総合都市交通施設整備事業

商業・業務機能が集積する都心地区あるいは主要駅前において、道路ストックが不十分なゆえに、道路交通混雑の慢性化、歩行者空間の貧困、公共交通機関の乗り継ぎ不便等都市交通問題が集約的に顕在化している地区が多い。これが結果として都心地区の魅力と活力を損なう大きな要因となっている。このような問題に対処するため、トラフィック・ゾーン・システム等の考え方を導入し、都心地区の交通施設整備を面的に実施することによって、都心地区の魅力と活力を高めることを目的として創設されたのが総合都市交通施設整備事業である。

(1) 対象地区

都心地区、鉄道駅周辺等の交通発生密度の高い地区において、自動車交通の効率化、適正化、公共交通機関利用の増進、交通結節点機能の強化、歩行者の安全、快適な通行の確保を図ることによって当該地区の魅力と活力を高める必要のある地区

(2) 事業内容

対象地区において、以下の街路事業のうち必要な事業を組み合わせ実施する。あわせて、バス等路面公共交通機関の再編成、交通規制等を総合的な計画に基づいて実施する。

①都心地区等から通過交通を排除し、ゾーン・システムの導入等を可能にするための環状道路等の幹線道路の整備

②ゾーン・システム等に基づく地区道路の整備

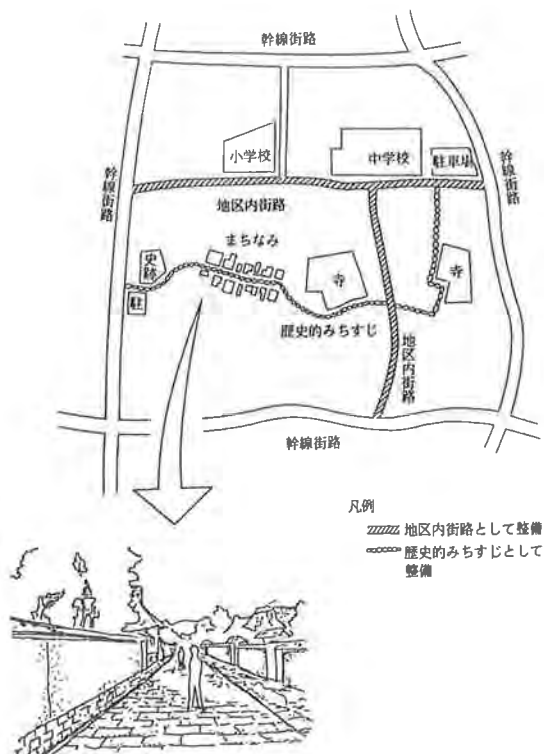
③ショッピングモール、歩行者専用道等歩行者空間の充実

④駅前広場等の交通結節点の整備

3) 歴史的地区環境整備事業

古くからの由緒ある街並み（歴史的街並み）の残っている地区（歴史的地区）においては、建物の老朽化や現代的生活様式との不適合等の建物側の問題に加え、その形成過程に起因して、狭小街路、袋小路、かぎの手型道路等が多く残存し、また地区内の補助幹線街路等の整備も遅れ、交通混雑、交通安全上の問題のほか、消防、救急活動にも支障をきたしている場合が多い。また、歴史的街並みの残る道（歴史的みちすじ）も、昔からの街道として広域交通を担い、現道を舗装して幹線道路として使われることにより、都市の歴史、文化の象徴空間としての役割を失いつつある。歴史的地区には、一般に、その歴史的遺産を訪れる観光客が多く、観光交通によ

歴史的地区環境整備街路事業モデル図



る地区住民の日常交通との錯綜、地区環境の悪化等の問題が発生している。このような問題に対処するため、「歴史的環境の保全」と「都市基盤施設の整備による生活環境の改善」の調和を図ることを目的に創設されたのが歴史的地区環境整備街路事業である。

(1) 対象地区

歴史的環境に卓越した地区で、地区へ集中する交通及び通過交通を適正に誘導し、かつ、歴史的みちすじ等の整備を図り、もって歴史的環境を保全するとともに、居住環境の改善を図る必要のある地区

(2) 事業内容

歴史的環境整備地区内の街路事業を一括採択し、居住環境整備事業の項で記したと同様な事業について、地区の特性に応じた特色ある街路事業を実施する。さらに、道路管理者、公安委員会、電力会社等の協力を得て、景観上問題となる電柱等占用物件の移設または地中化、標識、標示等のデザイン統一、交通規制、沿道の建物等の美装化等を実施する。

4) 昭和58年度に創設された面的街路事業

昭和58年度においては、3つの面的拡がりを持つ街路事業が創設された。

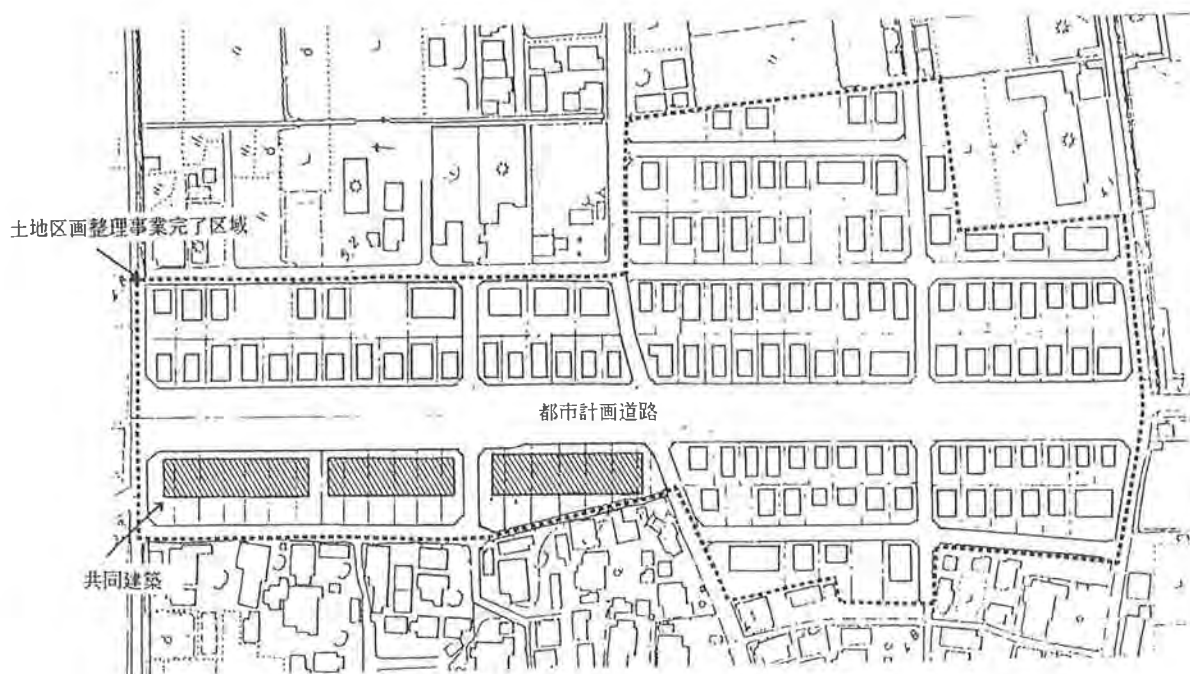
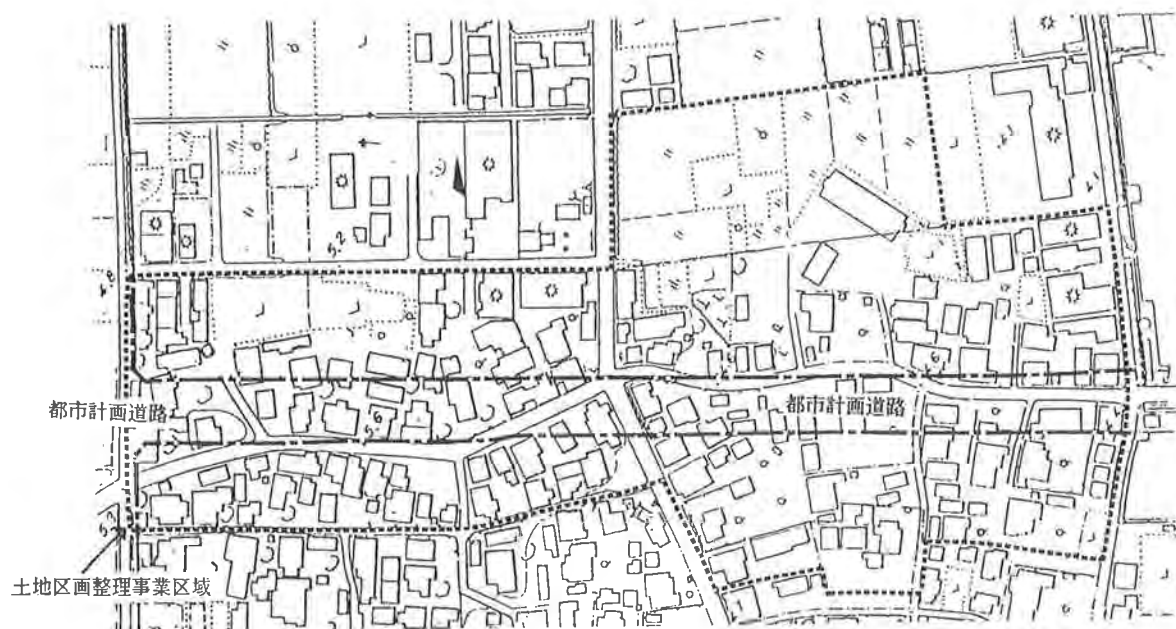
一つは、都市景観形成モデル事業であり、公園事業等と共同して、都市内の一定の区域を定めて、都市の景観形成に資する街路事業を重点的に実施しようとするものである。

二つは、雪に強いまち（スノートピア）づくり街路事業であり、豪雪地帯の都市における冬期の都市活動を確保するため、都市の重要な一定の区域について、除排雪のための消雪パイプ、流雪溝を備えた街路、雪運搬路の確保に資する街路等を体系的に整備しようとするものである。

三つは、沿道区画整理型街路事業であり、街路事業の実施にあたり、従来の直接買収に代って、带状に（必ずしも带状である必要はないが）土地区画整理事業を掘り起こし、この带状の土地区画整理事業に対して公共施設管理者負担金を支払って事業を進めようとするものである。このことによって、地権者の生活再建を容易にするとともに、沿道に不整形な宅地が残るようなことがなく、合理的な土地利用を促し、良好な市街地形成が推進される。

以上の3つの事業については、当季刊誌の1号、

沿道区画整理型街路事業概念図



2号にも紹介されているので詳細は省略するが、このうち、沿道区画整理型街路事業については、他の事業と異なり、ある計画路線を整備する際の直接買収方式から換地方式への手法の選択に関するものである。したがって、他のどの事業にも取り入れて実施できるものであり、積極的な活用が望まれる。

おわりに

以上、街路事業の沿革及び都市計画中央審議会の中間答申を通して、街路事業が、街路そのものを造る線型整備から、最近、とみに地区整備あるいは市街地と一体となった街路整備へと広がってきていることをみてきた。今後とも都市化は一層進展し、街路整備の需要はますます高まると予想される

一方、財政状況は厳しい見通しであり、計画的、効率的な街路整備が求められている。

新市街地においては、極力、土地区画整理事業等の面的整備事業による市街地整備を進め、地区の望ましい土地利用の将来像に基づいて、公園等の公共施設とあわせて、幹線道路から区画道路までの体系的整備に努める必要がある。

既制市街地においては、幹線道路の整備にあっては、沿道の市街地と一体となった整備を図るべく沿道区画整理型街路事業を積極的に活用し、地区道路整備にあっては、既存の道路ストックを生かしつつ、修復的および誘導的手法によって良好な地区道路網の形成を図るべく、居住環境整備事業等の活用が望まれる。



株式会社

片平エンジニアリング

道路の調査・計画・設計

土質の調査・計画・設計

交通・地域計画、環境調査、経済調査

施工管理の実施

海外における上記項目の実施

あらゆる意味で独立のコンサルタント

会長 片平 信 貴
社長 武部 健 一
副社長 土肥 正 彦

本 社 〒104 東京都中央区銀座4-2-16 (大公ビル)
☎03 (567) 8491

広島支店 〒730 広島市中区大手町2-8-4 (パークサイドビル)
☎082 244 1445

尼崎市における居住環境整備事業について

尼崎市土木部街路課

次長 江草 康吉

はじめに

尼崎市は兵庫県の最東端に位置し、大阪市に接する、人口52万の工業都市である。

市内には、南に阪神電鉄本線、中央部に国鉄東海道本線、北に阪急電鉄神戸線が、市域を横断しており、南部は古くから重工業が栄え、北部は大阪市に近いところから、良好な住宅地として栄えた都市である。

ここに紹介する、南塚口地区居住環境整備事業は、当市の北の玄関口といわれる阪急塚口駅の南側の住宅地において実施している、国庫補助事業である。

事業地の位置を図-1に示す



図-1 事業地位置図

1. 居住環境整備事業とは

居住環境整備事業は、既成の住居地域において、通過交通、文通事故等の交通公害により居住環境が悪化している地区について、都市計画道路等、地区内道路の見直しを行い、居住環境の保全および改善

を図ろうとする、建設省都市局所管の国庫補助事業である。

整備する地区は、幹線道路に囲まれたおおむね1小学校区(約1㎓)で、次のような施策を実施する。

① 居住区街路の整備

地区内から通過交通を排除し、住民に安全性と快適性をもたらす街路体系を確保するための、街路網および道路構造の改善を行う。

② 歩行者系空間の確保

歩行者、自転車の安全性を確保するため、地区内に歩道、自動車歩行者道等を整備する。

③ 防災基盤施設の整備

災害時において、住民の避難、消防、救急活動が円滑に行えるような街路等を整備する。

尼崎市においては、このような施策を実施する、居住環境整備事業を昭和50年度より南塚口地区で実施している。

2. 南塚口地区の特色と交通実態

南塚口地区は、阪急塚口駅の南に位置し、一日約8万人の乗降客がある駅を中心として早くから市街化の進んだ地区である。地区の大部分は、昭和10年代に耕地整理が行われ、戦前からの良好な住宅地である。また一部に旧村と工場があるが、地区内には学校、病院等の公共公益施設も多くあり、用途地域は住居地域および第2種住居専用地域が約¾を占め、残り¼が工業および準工業地域となっている。

当該事業計画を策定する以前の地区周辺の都市計画道路は、東に尼崎伊丹線(計画幅員20m現道幅員11m)、西に五合橋線(計画幅員18m整備済)の幹線道路と、駅に通ずる南北の塚口線(計画幅員12m現道幅員6m)、地区中央を横断する塚口駅栗山線(計

画幅員12mほぼ整備済一部現道幅員6m)が、補助幹線道路として都市計画決定されていた、また駅の南側に都市計画決定されていないが、東西に県道西宮豊中線(幅員11mほぼ整備済一部現道幅員7m)があったほか、阪急塚口駅南は、昭和48年度より駅前広場等の整備のため、2.7haの再開発事業が実施されていた。

こうした周辺道路の状況を踏え、事業区域を東、西、南の幹線都市計画道路と北側の県道に囲まれた82haを、事業地区として選定した。事業計画策定前の都市計画道路の状況を図-2に示す。

事業計画策定に先だち、地区内交通の実態を把握するため、昭和50年に地区出入車輛の状況を調べるプレートナンバー調査を初め、地区内交通の実態調査を行った。その調査結果を図-3に示す。

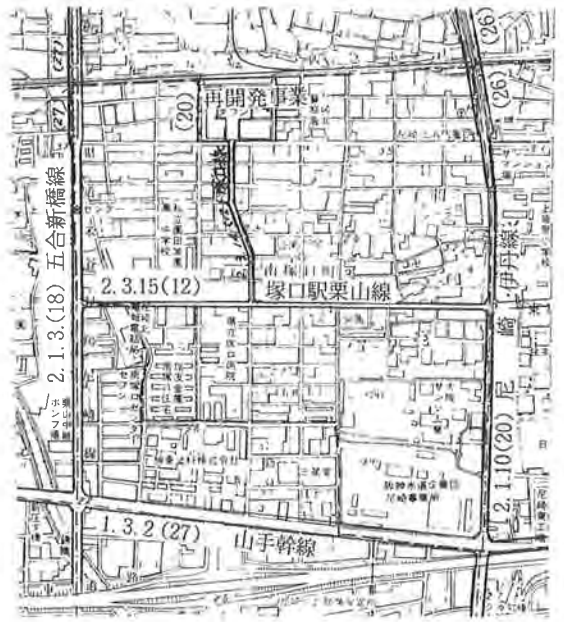


図-2 事業計画前都市計画道路

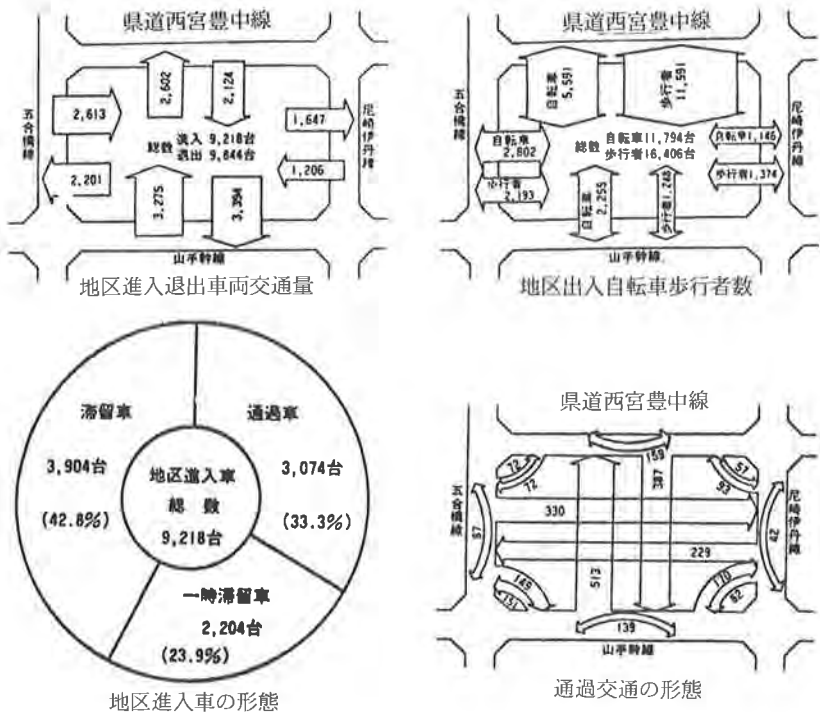


図-3 交通調査結果図

3. 事業計画の概要とその特長

事業計画の策定にあたっては、地区交通の実態を踏え、居住環境整備事業の主旨を実現するため、次のような考え方で計画を立案した。

① 幹線道路、補助幹線道路

既計画決定の地区中央部を横断する塚口駅栗山

線は、地区内の通過交通を排除する主旨から、これに代る幹線道路として北側の県道を新たに外周幹線道路として都市計画決定することとした。そして地区内の滑格となる、補助幹線道路として、塚口駅からの南北の塚口線はそのまま残し、地区を横断していた塚口駅栗山線に通過車が入らないよ

うに2箇所のX型交差点を設けるとともに、山手幹線に接続できるようループ型に、新たに補助幹線道路、久々知栗山線を配した。

② 区画道路

地区から発生する交通は、区画道路、補助幹線道路、幹線道路といった順に、段階的に利用ができるように、地区内に9路線の区画道路を配した。

③ 歩行者専用道

地区内出入の自転車、歩行者数は、南北方向、特に塚口駅方面に集中しているところから、地区内の公共公益施設等との連系を勘案し、南北に2路線の歩行者専用道を配した。

これらの具体的な、各路線の配置を図一4に示す。



凡例 ○ → 起点、終点
 補助幹線道路 ○ クルドサック

図一4 都市計画道路配置図

この事業計画の特長は、

- ① 地区内の補助幹線道路に、X型交差点を設け、通過交通を排除する計画であること。
- ② 外周幹線道路と地区内の主要区画道路との接点に、クルドサックを設けたこと。
- ③ 歩行者専用道は南北方向に設け、東西方向の道

路は、X型交差点によりループ型道路としたこと(図-9参照)

- ④ 当該地区のほとんどは、昭和10年代に耕地整理が行なわれた地区であり、当時は周辺に田畑が多くあったため、南北に4つの幅2m~4m程度の用水路が設けられているが、現在では排水路と化しており、本市の公共下水道事業(合流式)により、これらの水路を、埋立て又は暗渠化することが可能なところから、この水路敷地を利用して、地区内道路の拡幅を行うことができたこと等があげられる。

クルドサック、X型交差点の完成予想を、図一5および図一6に示す。



図一5 クルドサック



図一6 X型交差点

4. 地区住民の意向

当該事業計画を作成する前年の昭和49年に、計画地域とほぼ同一地区を対象にして、兵庫県生活部交通安全課が「交通モデルセーフティーゾーン」計画

についての、住民意識調査を実施されており、この資料が事業計画案作成の参考になった。

この調査は、地区人口1万2,500人から500人を無作為抽出し、面接方法によるアンケート調査であり、生活道路における道路および交通の状態、自動車自転車利用状況、交通事故防止等、23項目について意識調査をしたもので、この結果によると、地区内の自動車保有状況は約30%で、その利用は業務用が最も多く、次いで通勤、買物、レジャーの順となっている。交通環境については、地区内の細街路に自動車を乗り入れることや、未整備道路の危険性、通学路対策としての交通規制等を多く望んでいる。また、交通規制については、スピード規制や、一方通行、時間規制等、きめ細かい措置が必要であるとしており、裏通りへの自動車の乗り入れに対し、「多少の不便はあっても、禁止した方が良い」と答えた人が圧倒的に多かった。このことは、本事業計画策定を大いに勇気づけた。

次に、計画案の地域住民に対する周知、啓蒙についてであるが、日刊新聞、市報等に掲載すると共に、各町会（7地区）ごとに地元説明会を開催し、最後に地区全体の説明会を行った。住民側からは、この事業に対し、数多くの意見が出されたが、前述の地区住民の意識調査にもあったように、交通規制による自動車公害の排除を望む声が強かった。しかし、幹線道路の拡幅部分の沿道住民からは、道路拡幅に対する反対意見があったほか、南塚口12号線沿いの商店主から、当該道路終点のクルドサックに対し、自動車の激減による経営障害を理由に、反対意見が出された。こうした道路沿い住民の意見に対しては、事業実施に際し、十分な協議と理解を得ることとして、昭和51年3月に、幹線道路1路線、補助幹線道路2路線、区画道路9路線、歩行者専用道2路線を都市計画道路として、計画決定した。

5. 整備計画の検討

事業計画は、昭和50年度に計画決定されたものの、実質的な道路築造工事は昭和56年度まではほとんど実施できなかった。その理由は、整備すべき道路のほとんどが、用地買収又は、水路の埋立て、暗渠化等による拡幅が必要なものであったことによる。特に水路敷地を利用した拡幅については、公共下

水道事業の遅れにより、水路の処理ができず、このため、昭和50年度から55年度までの6年間は、もっぱら各路線の用地買収に日時を費やしてきた、ようやく昭和56年度から地区内の下水道の管網整備が始められ、補助幹線道路、区画道路の一部に着手できるようになったことから、昭和56年度に各路線の整備計画について、全体計画の具体的検討を行なった。整備計画の検討にあたっては、

- ①地区内の各路線は調和のある整備を図ること。
- ②歩行者専用道等の整備については、地域の特長を生かし、「南塚口らしさ」の創造に努めるとともに、住民に親しまれるものとする。
- ③地区内の公共公益施設との連系を勘案し、各路線の整備計画をたてる。

このような基本的な考え方にに基づき、整備計画を検討した結果、

- ①都市計画決定している、2路線の歩行者専用道を軸に、緑の環状緑地を形成する。特に、南塚口11号線については、地区内にあった4つの水路が、当事業によりなくなることから、歩道部に人工の水路を設け、せせらぎを復元することとし、これを「流れの道」と名付けた。

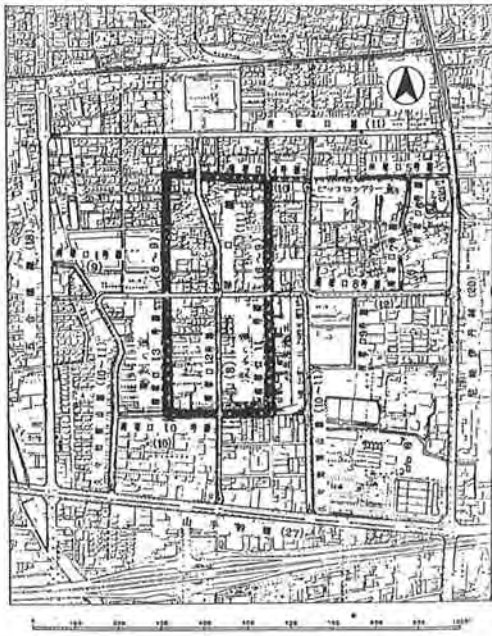
もう一方の南塚口13号線は、沿道に中・高等学校等があるところから、文化的要素を取り入れ、「彫刻の道」として整備する計画である。

- ②地区北東にある、県立青少年創造劇場（ピッコロシアター）に通ずる道路（南塚口10号線および5号線）については、「ピッコロシアター通り」と名付け、コミュニティ道路として整備する計画である。

- ③補助幹線道路は、地区内から発生する車輛を、スムーズに外周の幹線道路に導くため、歩道部をカラー舗装し、自動車の誘導にも役立てることとした。

こうした各路線の整備計画は、本市が素案として計画したものであり、今後の地区住民との協議の中で、一部変更が生じるものもあるかもしれないが、新しい南塚口地区の、地域らしさを創造して参りたいと考えている。

これら各路線の位置を図一7に、そのイメージを図一8に示す。



凡例  環状緑地 ----- ピッコロシアスター通り

図-7 整備計画図

6. 「流れの道」の整備と交通規制

昭和56年度から、地区内の公共下水道事業が始められ、これに併せ、不用となった水路敷地を利用し、補助幹線道路、区画道路の一部が整備できたことにより、昭和58年度に、当事業のシンボルである、歩行者専用道「流れの道」の一部に着手できることとなった。

この路線は、南塚口11号線の一部で、延長約270mである。道路構造は、既存の道路幅員6mを用地買収により9mに拡幅し、車道4m、歩道5mに区分し、歩道内には「植樹帯」と「人工水路」を設けるものである。歩道は南北に連結し、東西方向の自動車交通を遮断するため、東西道路をループ型の道路とした。こうした既存道路の改良に伴い、東西のループ型道路については、公安委員会において、すべて一方通行の規制をかけて頂くこととなった。

このような道路整備と交通規制とがあいまって、当事業の最も大きな目的である、通過交通の排除地区のミニチュア版が、この地区に出現できることとなった。



ピッコロシアター通り 部分パース

彫刻の道 部分パース



流れの道 部分パース

図-8

この交通規制を図-9に、「流れの道」の計画平面図を図-10に示す。

おわりに

当事業は昭和50年度に都市計画決定したものであり、当時としては全国初の試みでもあったので、暗中模索であった。しかも基本調査から計画案の作成、地元住民との調整、都市計画決定、事業化へと、これら一連の作業を1年間で行ったため、十分な理論付けができなかった。また、計画してからすでに8年が経過し、地域の土地利用状況もかなり変化している。

しかし基本的には、当事業は今も地域住民の理解を得ており、幸いにも本年度、歩行者専用道の一部を整備できることとなったことは、当事業の大きな進展であると大いに期待している。

この事業を完成させるには、なお長い年月と地元住民との話し合い、関係機関との調整など、多くの問題を残しているが、建設省、兵庫県のご指導のもと、事業の早期完成に、まい進したいと考えている。



図-9 交通規制図

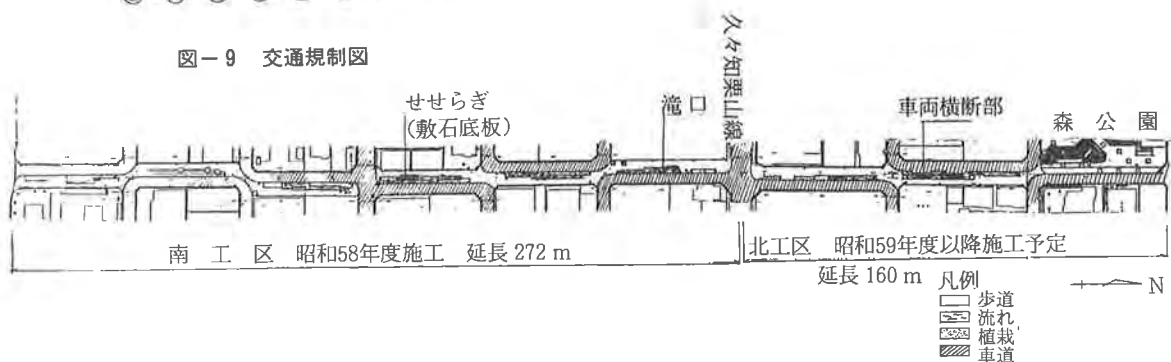


図-10 歩行者専用道計画平面図

「小矢部市における社内上野本線街路事業」

——商業近代化事業の活用——

富山県小矢部市経済部長

大島 孝

1. はじめに

表1 人口及び総面積
(昭59、1、1)

人 口	36,876 人
内 男	17,903 人
女	18,973 人
世 帯	8,526 戸
総面積	13,409 ha

小矢部市は、昭和37年に市制が施行され、古くは源平倶利伽羅合戦・加賀藩の要衝下・宿場町をルーツとする富山県西部に位置した人口3.7万人の小都市である。最大標高346mの稲葉山をはじめとする丘陵性山地に三方を囲まれ、平坦地は一級河川小矢部川が南から北東に向かって市域を貫流し、散居村で有名な砺波平野の一角を占める良質米の穀倉地帯で

ある。以来、新産業都市、中部圏都市開発区域の指定を受け、主産業として、繊維工業をはじめ輸送機械製造業・窯業土石製品製造業及び農林業等があり、近年バロック風公共施設の建設により「メルヘンのまち」づくりを進め、恵まれた自然と風土を活かしながら、健康で住みよい街づくりを目指しているところである。

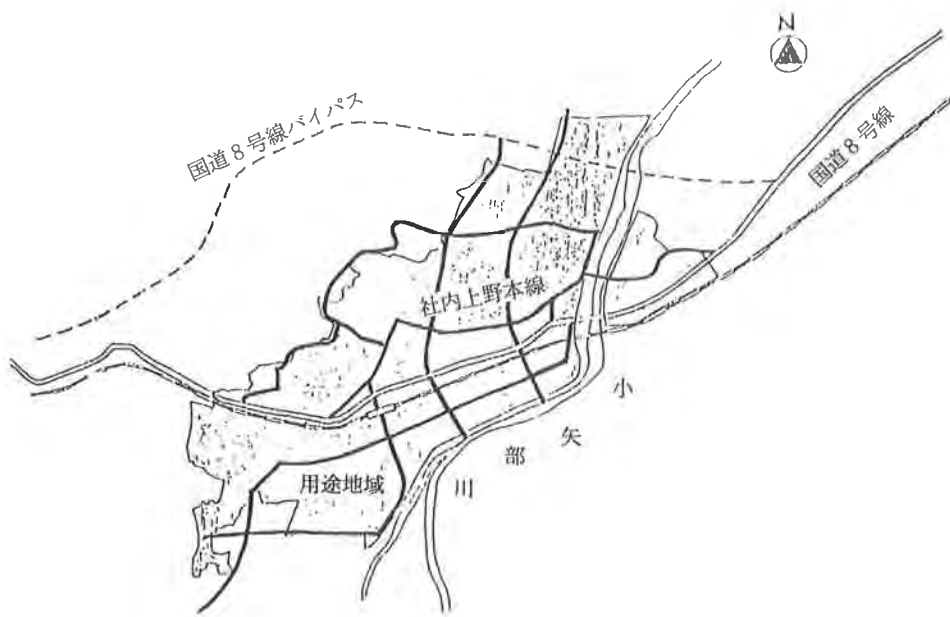
街路事業の推進においては、単に交通施設としての役割にとどまらず、都市の貴重な空間の確保や市街地の発展等にも役立つよう、その実現に努め、現在施行中の社内上野本線についても街路事業と伴に他事業の導入により、商店街にふさわしい街づくりを目的に整備を進めており、その概要を紹介します。

2. 小矢部市の交通と社内上野本線

富山県の西端に位置する本市は、県都富山市、石川県金沢市のほぼ中間地点にあり、国鉄北陸本線・国道8号線・北陸高速自動車道の交通幹線が市街地を東西に横断しており、近年国道8号バイパスの着工又東海北陸自動車道の建設計画等により、近隣都市への交通網の充実を進めているところである。

一方、市街地においては、上記幹線道路を骨格として、19路線、34kmの都市計画道路が決定され、現在約27%が改良されており、社内上野本線は国道8号線を起終点に中心市街地をループ状に横断する計画延長2,670m、幅員16mの補助幹線道路であり、古くから北陸街道として重要な役割を果たしている。

昭和43年に旧石動小学校建物の焼失により、市民の火災に対する不安の高まりとともに当該道路の整備が強く望まれ、昭和44年より「中央通り防災建築街区造成事業」と合わせて延長約300mの施行が行なわれ、昭和52年に完成をみたものである。



3. 当該地区の背景

当地区は、国鉄石動駅の表玄関口に位置し東西带状に発展した路線型商店街で、古くより街道の城下町・宿場町として繁えてきたところである。

現在、石動駅前銀座通りと呼ばれ、昭和29年に設立された石動銀座商栄会が中心となり、商業活動が活発に展開され、小売店・飲食店及び娯楽施設等の密集する区域で、市内随一の繁華街であった。しかし商店街を通過する当該道路は幅員わずか5.5mと歩車道分離もなく狭少なため、非常に危険な状態となり、又モータリゼーションの発達した今日、現状の道路幅員では増大する交通量及びマイカーによるショッピングに対応することが出来ず、更に近年、立地条件に恵まれた駅前周辺へ、大型店が進出するなど諸々の要因が重って、商店街そのものの相対的地盤低下が見られるようになった。このような現状にくわえ、商店街の多くは老朽化した低層の木造家屋や店舗が連たんし、その過密も著しく、火災・雪害など防災上からも極めて危険な状況であり、早急な整備が必要であった。

4. 街路事業の要旨

事業年度 昭和53～59年度

延長 285 m
幅員 16 m
道路構成 3.5 m—9.0 m—3.5 m

街路事業の対象権利者は、商店70戸、住宅28戸で計98戸である。その宅地規模はおよそ100～150㎡程度で、間口に対して奥行きの高い宅地形態となっている。本街路計画においては、現道のセンターを計画法線とし、道路に接して両側のおおの5～6mの買収を必要とするため、各権利者の中には、事後の建築計画や生活等に不満をもつ者も多く、それらを十分に協議し、この事業の必要性・重要性を理解してもらい、同時に小矢部市の表玄関にふさわしい魅力ある街づくりを促進してきたところである。

5. 事業計画と整備

(1) 事業の経緯

事業化への直接要因としては、前述の旧防災建築街区造成法による街区の指定が刺激となり、都市環境の整備と商店街の活性化に一層の拍車をかけ、昭和49年に地元有志による事前活動が開始された。以後、昭和51年に石動駅前再開発期成同盟会が設立され、社内上野本線沿線区域約3.8haについて街路の拡幅を第一義とした街づくりの計画が進められた。

土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図る目的として。

昭和51年度 市街地再開発基本計画書作成
(建設省 住宅局所管)

商店街の現状を改善して、商業を中心とする魅力ある街づくりを目的として。

昭和54年度 商店街近代化事業計画書作成
(通産省 中小企業事業団)

以上の計画書作成により

(2) 市街地再開発事業

第一種市街地再開発事業（個人施行）

① 商業的色彩の強い建築物と権利者の体力（投資能力）の判定から市街地再開発事業補助採択基準に合致し、なおかつ商店街近代化事業に整合させる事業の展開を図る観点から、保留床処分のない再開発事業の施行に努める。

② 商業にとっての営業活動の必須条件は、立地も大きな要件ではあるが、店舗間口と奥行きも重要な要件の一つであり、隣接する者同志が連帯相互扶助により極力、柱と壁の共通化と構造物の一連性を確保する。

③ 商業活動上、駐車場スペースの確保は最も重要な要件のひとつであり、市街地再開発事業の導入により、高度利用地区などの都市計画諸決定事項によ

り生じる空地及び通路等の高度活用をもって確保する。

④ 当地区を8つのブロックに分割し、街路拡幅事業の進捗に合せ商業集積の高いブロックは、市街地再開発事業と商店街近代化事業の合体手法の導入を前提として4ヶ所の計画を検討する。

⑤ 以上の観点から市街地再開発事業の必須条件である高度利用地区等の都市計画諸決定はブロック施行ごとに順次決定する。

(3) 商店街近代化事業

(特定) 小売商業商店街近代化事業

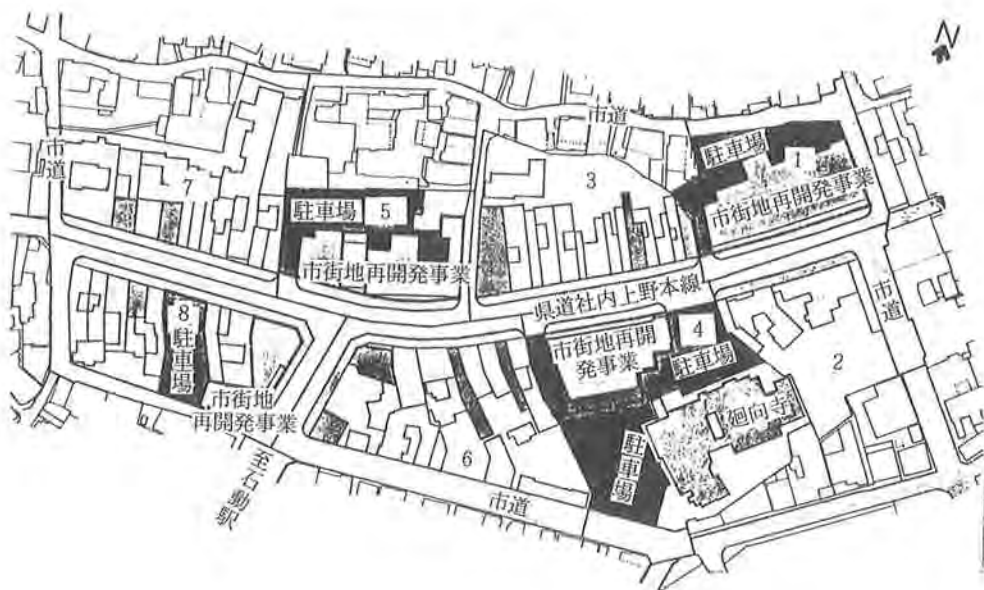
① 全店舗は空間プロムナードの創造と北陸地方特有の雪対策の観点から官民境界より1m以上のピロティをとり、看板の規格及びその設置高とビル高の統一を図る。

② 防犯・美観及びサービスの提供として、歩道上のカラー舗装・街路灯及び放送施設の設備及び充実を図る。

③ 商店基盤の確立を求める観点から極力市街地再開発事業の併用に努め、土地の高度利用と商業機能の相互補完により商業集積の拡大を図る。

6. 事業の内容

商店の多いブロック、住宅の多いブロックと、その形態に応じて8ブロックに分け、ブロック毎に関



係住民が街づくりに参画し事業の推進を図るもので特に商業集積の多い4ヶ所のブロック（1、4、5、8ブロック）については市街地再開発事業を導入し過小な宅地に壁、柱の共通化を図り、建築物の建ぺい率等においても空地の共同化を図り、市街地で生み出しにくい都市空間をつくり非常時における避難所等の確保を行った。

このような街づくりを進めるための事業資金として、街路事業に伴う用地費、物件補償金を自己資金にあて、市街地再開発事業に伴う補助をうけ、又商店街近代化事業に伴う低利融資を活用することによって、快適で住みよい街づくりを進めたものである。特に市街地再開発事業においては

- ① 土地の不整形かつ複雑な現状を等積交換並びに金銭売買により間口、奥行の整形化を図った。
- ② ブロック内において業種構成の再編を図ることから土地所有の位置の移動を実現した。
- ③ 街路事業により、土地面積減少の著しい権利者には、他の権利者からの提供により営業可能面積の確保を図った。
- ④ 従前施設建築物は、敷地いっぱいに配置されていたが、当事業により階層を重ねて床面積を確保したことにより土地に余剰空間が生じそれを消費者専用駐車場として利用することとした。
- ⑤ 地方都市特有の所有権意識の根強いことから、全て区分所有とし、地上権・賃借権の設定はないものとして、施設建築物においても土地境界線上に建物区分界壁を設け縦割り権利変換をした。

以下ブロック毎の事業概要について述べる。

- 第1ブロック 街路、再開発、商店街近代化事業
第2ブロック 街路事業
第3ブロック 街路、商店街近代化事業
第4ブロック 街路、再開発、商店街近代化事業
第5ブロック 街路、再開発、商店街近代化事業
第6ブロック 街路、商店街近代化事業
第7ブロック 街路、商店街近代化事業
第8ブロック 街路、再開発、商店街近代化事業
(尚、商店街近代化事業はブロック内の一部に適用)

第1ブロック



事業期間	昭和54年度～昭和56年度
整備面積	0.20 ha
総事業費	418 百万円(内街路補償金約31%)

第2ブロック



第4ブロック



事業期間	昭和55年度～56年度
整備面積	0.14 ha
総事業費	351 百万円(内街路補償金約36%)

第5ブロック



事業期間 昭和56年度～昭和57年度

総事業費 345 百万円(内街路補償金約40%)

第6ブロック



第8ブロック



事業期間 昭和58年度

整備面積 0.18 ha

総事業費は現在施行中で未定である。

第3、8ブロックの一部及び第7ブロックの全部については、昭和59年度完成予定で努力中である。又、各ブロックで生み出された空地等については、そのほとんどが駐車場スペースとして利用されてお

り、事業前50～60台の収容台数であったものが第1ブロック16台、第4ブロック75台、第5ブロック15台、第8ブロック23台と計129台となり、防災上や商業活動等に重要な役割が期待される。

おわりに

昭和53年以来、この厳しい経済状況下でありながら官民一体となり、街路事業を中心に再開発、近代化事業を取り入れた商業地区の都市計画事業も順調に進捗を見ておりますが、係る事業の実態は決して平坦な道でなく、幾多の困難な問題、例えば複合する権利変換計画など、ときには行き詰まってしまったこともあった。しかし、その都度、この事業の必要性・重要性の理解に努め、又商栄会並びに組合員の英知と団結によって難問を解決し現在に至ったのである。

今後も、地元の同意を得ながら十分な話し合いを積み重ね、早期完成を期待しているところである。又、地区の発展及び生活環境の整備について、この事業の果たす役割が、いかに重要であるかを知ったこんにち、国等におかれましては、予算の拡大を切に願う次第です。

最後に、この事業の遂行にあたり適切な助言、ご指導をいただいた国、県その他関係機関に対し、深く感謝いたします。また、この事業の完成が駅前の発展、他地区への波及となることを祈念すると共に、今後のよき見本となれば幸いに存じます。

以上、行政の立場から事業概要の一端を報告した次第であります。

環状8号線に係わる沿道環境整備事業について

東京都建設局道路建設部副主幹 浜田 実

“ “ “ 企画課 田戸 哲夫

はじめに

昭和55年5月「幹線道路の沿道の整備に関する法律」(以下沿道法と言う。)が公布された。

この法律は道路法、都市計画法等の道路そのものの整備に関するものと異なり、道路の外側である

“沿道”を対象とし、道路交通騒音により生ずる障害の防止と沿道の適正かつ合理的な土地利用の促進を図ることを目的としている。

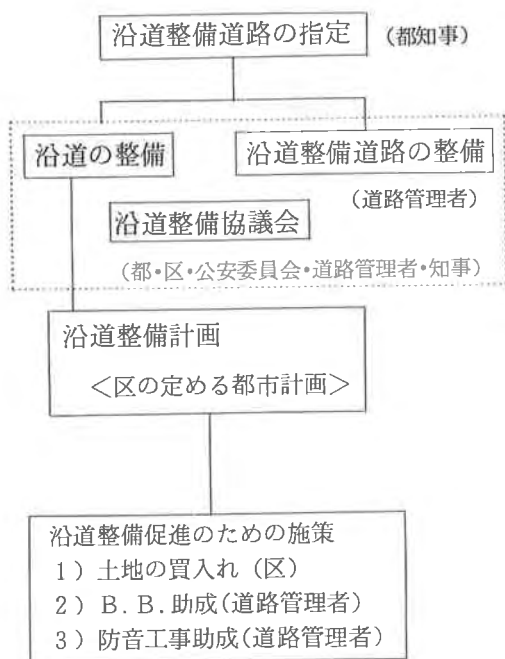
沿道法適用第1号として、57年秋に兵庫県の国道43号線が沿道整備道路に指定された。つづいて、58年11月に東京都の環状7号線と環状8号線の一部が指定となった。

このうちの国道43号線と環状7号線は既設道路であり、いわゆる“道路交通騒音が著しい”とされる路線である。

しかしながら、環状8号線の指定箇所は、まだ道路のできていない新設道路であり、道路整備に合わせて沿道環境整備を図ろうとする“未然防止”型の第1号である。

以下、環状8号線を例にとり、道路整備の際の沿道環境整備について述べる。

図 1 沿道法の流れ



1. 環状8号線の整備状況

東京都23区の都市計画道路のうち、放射線、環状線とよばれる幹線道路は合計47路線 606 kmであり、その整備率は6割弱である。

放射線は、東海道、日光街道等の旧街道であったものが多く、早くかや整備が進み、未整備部分でもすでに4車線の車道が確保されている路線がほとんどで、放射線として機能している路線が多い。

表 1 環 7 、 環 8 の 指 定 区 間

路線	区 間	延 長	交 通 量	騒 音 値	備 考
環 8	練馬区 北町六丁目地先	0.4 km	推計 43,000 台/日	推計 63ホン	都道名は 羽田上高井戸岩淵線
環 7	大田区 から練馬区	23.2 km	58,000 ~ 100,000 台/日	68~75 ホン	

環 8 位置 図



表 2 区部の幹線道路の整備状況

(58年3月末現在)

	路線数	延長 (km)	完成延長 (km)	事業延長 (km)	未着手延長 (km)	完成率 (%)
放射線	36	361	225	25	111	62.3
環状線	11	245	131	21	93	53.5
計	47	606	356	46	204	58.7

環状線は、外郭環状線、東京湾環状線を除くと、皇居を外周する1号線から西側部分を半周する8号線まで8路線あり、都心より15km付近までに位置している。このうち環状線の機能を発揮するまで整備されているものは少く、放射線に比べて不十分な整

備状況となっている。

このため、東京都長期計画においては、環状道路を副都心の育成や周辺部のまちづくり、そして防災生活圏の形成に役立つ道路として重点的に整備を進めていくことにしている。

これにより環状7号線は、59年12月には全線完成する予定である。しかし環状8号線は3割にあたる約12.5kmが未整備であり、これからの都の道路事業

の中心となって整備が進められる代表的な路線である。

表 3 環 7 、 環 8 の 整 備 状 況 (58年3月末現在)

	延 長 (km)	完成延長 (km)	事業延長 (km)	未着手延長 (km)	完成率%
環 7	57.2	53.1	4.1	0	92.8
環 8	40.3	27.8	3.1	9.4	70.0

環状8号線の未整備区間の大部分は、都の西北部にある練馬、板橋および北の3つの区に位置し低層住宅地の中を貫く計画となっている。

このため、道路整備に際しては従来に増して道路環境問題に対する都民の関心が強くなっており、道路環境対策に配慮した道路整備が住民から強く求められるのは必至であると考えられる。

2. 道路整備と環境対策

道路交通に起因する公害は、騒音、振動および大気汚染等があるが、建設省の道路に対する苦情調査でも騒音が60%を占めており、振動の21%、大気汚染の8%等に比し騒音問題が最も深刻となっている。

とくに幹線道路沿いの騒音は環境基準を超えており、夜間騒音は、騒音規制法により都道府県知事が各公安委員会に対し交通規制等を要請することができることとされている要請限度をも超えているところが多い。

振動については、振動規制法による要請限度を上回ることはないようであり、常時良好な路面を保つ等道路構造面での対策で可能であると考えられる。

大気汚染は、工場等の固定発生源と移動発生源である自動車の排出ガス規制が進められつつあり、今後その効果が現われてくるものと考えられる。東京都においても57年11月に窒素酸化物の総量規制が導入され、環境基準の達成が期待されている。このように大気汚染問題は、基本的には固定発生源を含めた総合的な対策により対応すべきものであろう。

このような現状を踏まえ、道路公害を未然に防止し、その転減を図ろうとする道路環境対策のうち、道路整備時に可能なものとして考えられる対策は表4の

とおりである。

I. 道路構造対策

(1) 植樹帯の設置

植樹帯の設置は、車や歩行者の良好な交通環境、そして沿道の良好な生活環境を確保するために有効な手段であり積極的に実施している。しかし沿道への車の出入り等から連続性の確保が困難であること、騒音軽減策としての効果が小さい等の問題があるが感覚的にかなりの効果があるとされている。

(2) シャ音壁の設置

高さにもよるが、シャ音壁の設置により騒音軽減効果はかなり期待できる。しかし沿道の土地利用上連続性の確保が困難なこと、日照、防犯上等の新たな問題が生じかねないことなどから設置場所が限定される。現在都では、学校、団地等の道路沿いおよび立体交差の本線沿いに実施例がある。

(3) 環境施設帯の設置

環境施設帯は、車道端より10mを道路用地として確保し、植樹帯、副道、歩道等で構成し沿道の生活環境を保全するため設置され、景観の向上や歩行空間の拡大等の新たな効果も期待できる。また、副道を併設することで、沿道利用が制限されることもない。しかし、都の幹線道路の計画幅員は、大部分が30年有余の間変わっておらず、これら計画線に沿っては堅牢建築物等も数多いことから幅員変更が前提となる環境施設帯の設置は、関係住民の生活設計に大きな影響をおよぼすところとなり、その同意を得ることは甚だ困難である。

(4) 車道の掘割化

車道の掘割化は、シャ音壁を連続的に設置するようなもので効果は大きい。しかし沿道の土地利用が大きく制約される問題が生ずる。これを防ぐには副道を新たに設置すれば良いが、環境設置帯と同様に

幅員変更が必要となる場合が多い。また掘割部の長さがある程度確保されないと、環境対策として効果がうすく、掘割化は用地費、工事費が膨大になることから実際には困難であろう。

(5) 交差点の立体交差化

騒音、排気ガスは、自動車が平面交差点での渋滞、加速、減速時に発生が大となる場合もあるので立体交差化の促進は沿道環境の改善に資するものである。

現在、都の幹線道路は、原則として交差する幹線道路ごとに立体交差が計画され、完成している箇所も数多くある。そして最近では環境への配慮から地形上その他やむを得ない場合等を除いてアンダーパスで実施する場合が多い。

II. 沿道整備対策

表4の沿道整備対策は、沿道法にあるものを列挙したものである。各項の説明に入るまえに沿道法を適用する際の主な留意点について述べる。

① 幹線道路で道路交通騒音の障害が著しい又はそれが確実に見込まれること。

(4車線以上、日交通量が4万台以上)

② 道路構造対策の実施が困難な場合であること。

③ 道路構造対策のみでは、必ずしも有効かつ適切な対策となり難い場合であること。

④ 地区計画(区市町村決定)を定める必要があること。

⑤ 沿道整備を促進するための施策があること。(緩衝建築物の建築費の一部負担等)

各対策の説明は以下のとおり。

(1) 沿道指向土地利用の誘導

幹線道路と調和のとれた沿道の土地利用を図るため、工場、店舗、事務所等の居住以外の用途に沿道を提供させる。

(2) 緩衝空地の配置

同様に、沿道に緑地帯、公園、広場等を配置し幹線道路と調和のとれた土地利用を図る。

(3) 緩衝建築物の配置

沿道の後背地が住宅地となっている場合、間口幅が長くかつ背の高い建築物を配置し後背地の環境保全を図ろうとするものである。

(4) 沿道の住宅の防音構造化

実際には、沿道から住宅を排除することは困難である(道路整備の際関係住民は引きつづき沿道で生活再建する例が多い。)ので、住宅等について防音構造化を図ろうとするものである。

道路構造対策、沿道整備対策のいずれも道路整備の関係住民の生活設計に大きな影響を与えるものであると考えられる。

とくに、環境施設帯の設置や車道の掘割化等は道路の幅員変更をとめない、増買収等、関係住民の理解と協力を得るのは至難であると考えられる。また沿道整備対策も、建築物の配置、構造、用途の制限が加わり、道路事業の協力者でもある関係住民に新

表 4 道 路 環 境 対 策 の 効 果

道 路 環 境 対 策		騒音	振動	大気	そ の 他
I 道 対 路 構 造 策	(1) 植樹帯の設置	△		△	景観が向上
	(2) しゃ音壁の設置	○		△	
	(3) 環境施設帯の設置	○	○	△	景観
	(4) 車道の掘割化	○	○		
	(5) 交差点の立体交差化	○	○	○	
II 沿 道 整 備 策	(1) 沿道指向土地利用の誘導				公害による被害を防止
	(2) 緩衝空地の配置	○	○	△	
	(3) 緩衝建築物の配置	○		△	
	(4) 沿道の住宅の防音構造化	○			

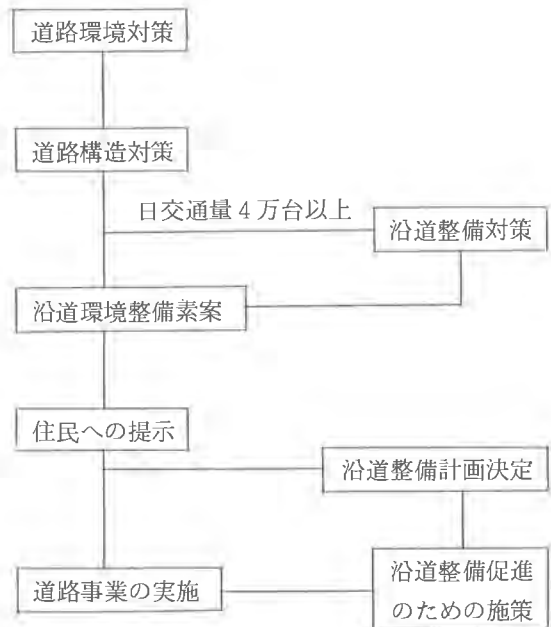
たな制限を加えることについて議論があるところである。

しかしながら、長期的にみた場合幹線道路にふさわしい道路構造および沿道整備のあり方が求められ、その実現を図るべきである。そして、沿道の顔、姿がそれぞれ違うようにそれは地域ごとに異なるものと考えられる。したがって、地元の区市町村と地域住民の意向を充分把握し、まちづくりの観点から地域にふさわしい道路環境対策が実現されることが、最も望ましいと考えられる。

そして、まちづくりと道路環境対策は、道路整備の際にとりいれることが最も効果的である。とくに環境施設帯の設置、緩衝建築物の配置等は道路整備が完了し道路交通騒音の障害等が生じる時点では、沿道の土地利用が固定されていて実際には不可能であると考えられる。道路整備の際のまちづくりへのたかまり、用地提供者の生活再建計画を適正に誘導しつつ、環境施設帯や緩衝建築物等の実現を図ることが必要である。

なお、道路整備の際の沿道環境整備検討手順として図3が考えられる。

図3 沿道環境整備検討手順



3. 環8北町早宮地区について

58年11月に沿道法による沿道整備道路の指定がさ

図4 環状8号線北町早宮地区 S = 1 / 4,000



れた環状8号線の該当箇所は、練馬区の北町六丁目と早宮二丁目にまたがる地域（以下北町早宮地区と言う。）でその指定延長は都市計画道路事業認可延長と同じ415 mである。

(1) 地区の現況と将来

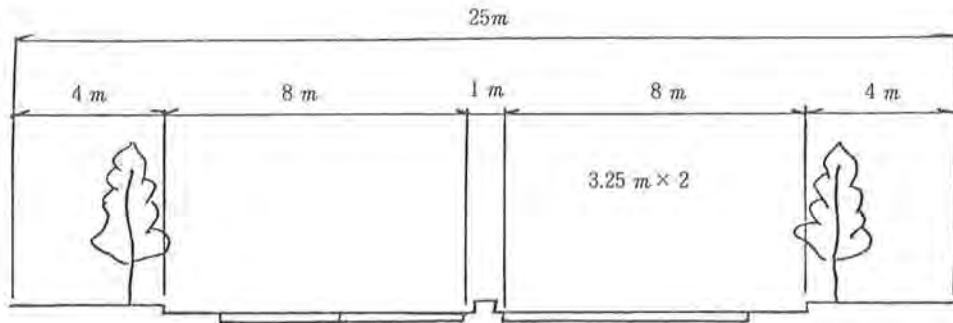
練馬大根で有名な練馬区も、昭和30年代以降宅地を中心にした土地利用に急変した。こうした宅地化は、従来の農道的道路をもとに進行し災害時における危険性が懸念されている。道路率をみても11.3%

と23区の中で最下位にあり、また都市計画道路の完成率が29.3%と低い。

こうしたなかで、北町早宮地区周辺は今だ未利用地の多い農住混在地区となっている。また区画道路の段階構成が不明確であり、地区内に通過交通が入りやすい状況にある。

現在、地区内を幅員5～7mの富士街道が通っており、狭少であるが周辺に通過交通に供する道路が無いため交通量は、1日あたり1万7千9百台と高い。当地区の環状8号線は、この富士街道に沿って計画されており、その幅員は25m、4車線の道路で歩道の幅員は4mである。

図5 環状8号線標準横断面 S=1/200



また、当地区は都心から15km、副都心の池袋より6kmの位置にあり、58年6月に都心副都心に直結する地下鉄有楽町線が供用され、同線の平和台駅が地区の東端に建設された。このため近い将来、北町早宮地区周辺は、都市近郊住宅地として急速に発展することが見込まれ、当地区はその中心地としての駅前地区が形成されることが予想される。

(2) 沿道環境整備

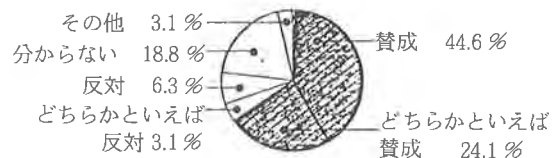
北町早宮地区の環状8号線は、昭和21年に都市計画決定されていたが、前述した宅地化の進行にともない道路整備の要望が一段と高まってきた。環状8号線は、大田から世田谷、杉並区へと逐次整備を行ってきたが、オイルショック等もあって練馬区内の環8の事業化はのびのびとなっていた。50年代に入ってから再度事業化にむけて動き出したが、当時は高度成長時代の反省論議が盛んな頃であった。都においても環7等の幹線道路で道路環境対策が強く求められていた時期でもあり、当地区においても道路整備に際し道路環境対策が強く要望された。

東京都では幹線道路の環境対策について積極的にとりくんでいたところであるが、当地区では従来より一歩進めて、道路構造対応だけでなく沿道整備対策をも考慮した沿道環境整備をめざして、練馬区の協力を得ながら検討していくこととなった。

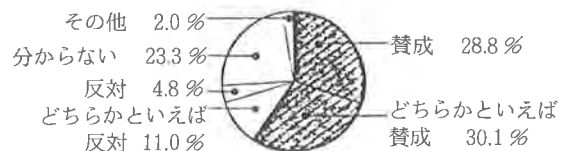
これをふまえ、道路の事業認可（56年6月）に先立ち、環境施設帯および緩衝建築物の設置そして建替計画等について関係住民の意向を把握するためのアンケートを同年3月に実施した。アンケートの結果、道路整備に合わせて沿道環境対策を行うことに7割の賛成が得られ、環境施設帯と緩衝建築物の設置に多くの支持が得られた。しかし環境施設帯のための用地の提供に土地所有者の消極的な傾向がみられた。

図6 アンケート結果

質問項目 あなたは、沿道対策を道路事業にあわせて、この地区に実施していくことに、どのようにお考えですか。



質問項目 緩衝建築物の建設に対して



56年度には、アンケートの結果と土地利用、都市計画関係等各種資料をもとに沿道環境整備素案の調

査を行った。ここでは環境施設帯の設置を検討するとともに、緩衝建築物を配置して後背地の環境保全を図る案についてその効果と実現性の比較検討を行った。

57年度になって、練馬区と東京都の都市計画、建築、道路、環境部門の関連17課によって構成された“環8北町早宮地区沿道整備連絡会”（以下連絡会という。）が設置された。ここで沿道環境整備素案が協議されその基本的内容について合意をみた。

その大筋は、一部に環境施設帯を盛り込み、全体として沿道整備計画により沿道の環境整備を図っていくことを内容としている。沿道整備計画として、建築物の間口率（7/10）、建築物の高さの最低限度（5m）、しゃ音上必要な制限を定めるとともに建築物の最高限度、意匠（色彩）、防音構造について検討を加えている。同時に都市計画に関して、住居地域の容積率300%、防火地域、高度3種に変更しようとするものである。（現在は、一部二種住専と住居、準防火、高度2種）

58年度に入って、練馬区と東京都は2度にわたり関係住民に対し、沿道環境整備に関する説明会を行った。説明会では主として沿道整備計画について理解を求めるとともに、沿道法の適用および今後の進め方等の協力をお願いした。そのあと、公安委員会等の関係機関と協議等を行い、建設大臣の承認を得て、同年11月17日に都知事から北町早宮地区の環状8号線が沿道整備道路として公告された。

(3) 今後の予定

沿道整備道路の指定をうけて、都としては、速やかに沿道法にある沿道整備協議会を組織し、その協議を経てから法手続にしたがって練馬区により沿道整備計画素案が関係住民に提示される予定である。そのあと都市計画法の手続を進め、59年度早々に沿道整備計画が都市計画決定されることとなろう。

おわりに

大都市東京における基本的都市問題である都市構造のひずみと環境の悪化、そして災害危険性の増大を克服し、安全で快適なまちづくりを進めるため環状8号線の整備は必要不可欠となっている。

それには環状8号線の整備に際し、環境施設帯や緩衝建築物の設置などにより沿道環境の整備が図られる必要があり、それとともに地域特性に応じて景観等に配慮するなど“うるおい”のあるまちづくりを進めることが重要である。

これらの実現を図る手法の一つとして沿道法による沿道整備計画は有効である。これからも関係区との密接な連携、住民意向をふまえて沿道の環境整備に積極的にとりくみたいと考えている。

最後に、環8北町早宮地区の沿道環境整備の実現に積極的にとりくんで頂いている練馬区と、御指導御助言を賜った建設省の皆様に深く感謝するとともに、今後も倍旧の御協力、御指導をお願いする次第です。

市街地整備基本計画について

建設省都市局都市計画課長補佐

小沢 一郎

1. 背景・目的

市街地整備基本計画は、公共投資の計画的・効率的執行が強く迫られている各都市の今日の課題に適切に対処するため、根幹的都市施設整備（道路、公園、下水道等）及び面的整備（区画整理、再開発等）を総合して、各事業間の調整及び公共投資財源との調整を図りつつ、市街地全体の整備に関する体系的プログラムを策定することを目的とするものである。

2. 制度の概要等

本計画は昭和52年度より策定が開始され、三大都市圏の人口急増都市（注1）、地方中枢都市等（注2）の全部又は一部を含む都市計画区域については、計画策定に対する国庫補助制度が設けられている。（制度要綱に基づく。補助率3分の1）

この場合、計画は都市計画区域毎に策定することを原則とし、策定主体は都道府県となる。また策定された計画については、その基本的事項を都市計画法第7条の「整備、開発又は保全の方針」に定めることにより都市計画として位置づけるとともに、市街地の整備に係る都市計画の決定、公共事業の実施及び公的機関・民間による宅地開発、建築活動の適切な誘導に当たっての指針とすることとしている。なお、補助調査の他に単独調査としても、当面全ての線引き都市計画区域について、早急に本計画を策定するよう指導しているところであるが、単独調査の場合も策定主体、取扱い等については補助調査と同様に行うことを原則としている。

（注1）三大都市圏の人口急増都市

市町村で、その区域の全部又は一部が首都圏整備法に規定する近郊整備地帯、近畿圏整

備法に規定する近郊整備区域、又は中部圏開発整備法に規定する都市整備区域にあるものの。

（注2）地方中枢都市等

上記以外の区域に存在する市で、人口が概ね50万人以上のもの、及びこれに関連する区域内の市町村

3. 策定実績

昭和57年度において本計画を策定済又は策定中の都市計画区域数（国庫補助、地方単独計）は表1のとおりである。

＜表1＞ 市街地整備基本計画策定都市計画区域数
総括表（昭和58年12月現在）

	全線引き都市計画区域数	策定都市計画区域数			
		補助	単独	計	
補助対象三大都市圏	174	69	33	102	
区域地方中枢都市圏	28	10	1	11	
補助対象外区域	119	0	64	64	
計	321	79	98	177	

注) 1 都市計画区域内市町村の一部について実施したものを含む。

2 三大都市圏 首都圏整備法の近郊整備地帯
近畿圏整備法の近郊整備区域
中部圏開発整備法の都市整備区域

3 地方中枢都市圏 人口概ね50万人以上の都市及びこれに関連する都市の区域の全部又は一部を含む都市計画区域区域

4 単独策定都市計画区域数のうち5区域は未線引き都市計画区域である。

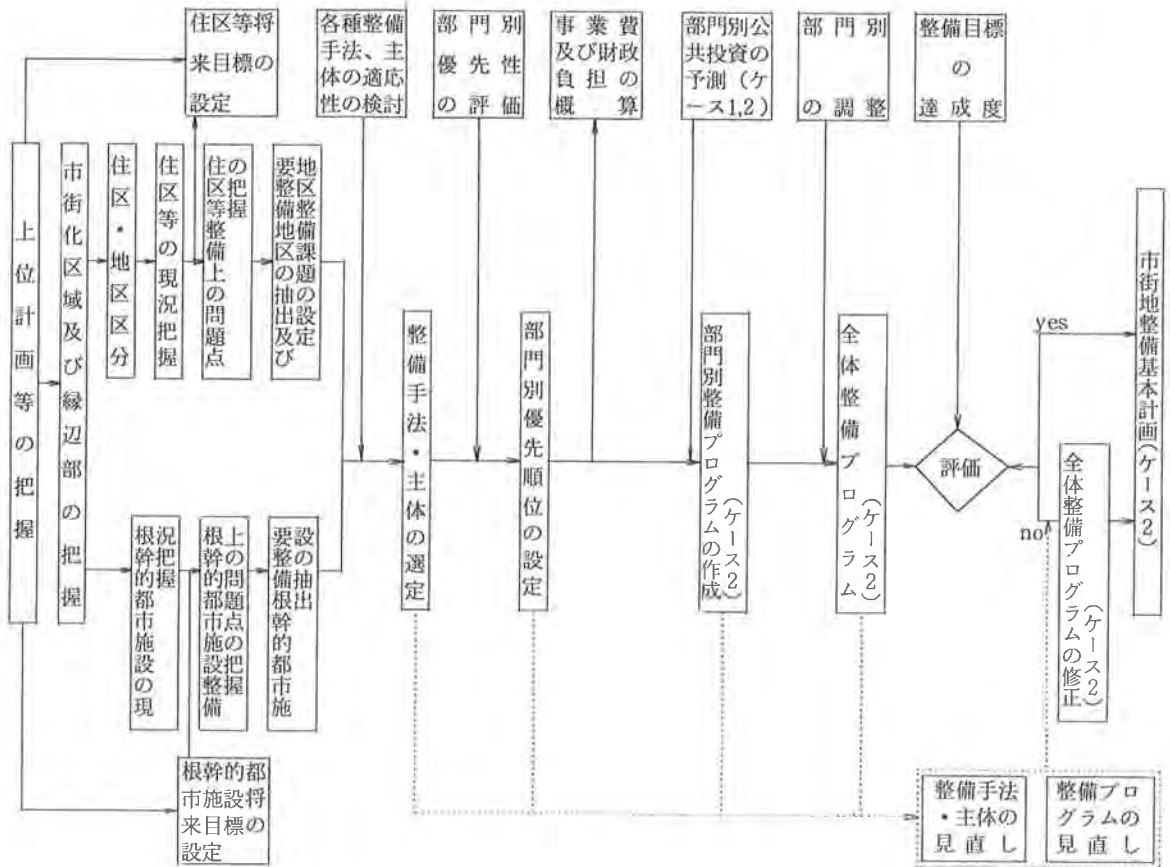
4. 計画の内容

市街地整備基本計画は以下に示す内容によって構成される。（図1参照）

(1) 上位計画の把握

本計画は都市のマスタープランをうけてこれを

＜図1＞ 市街地整備基本計画作成のフローチャート



実現するための整備プログラムを明らかにするものであるため、計画策定の前提となる都市の上位計画（市町村基本構想、整備・開発又は保全の方針等）を明らかにする。

(2) 整備課題の抽出

市街化区域全体を含む検討対象地域について、都市レベル及び住区レベルの2つの観点からみた地区整備、根幹的都市施設整備の現況と、上位計画等における将来目標等を勘案し、望ましい都市形成のための整備方針を設定し、これの実現のために今後必要となる整備課題の抽出を行う。

この場合、整備課題の抽出のためには、地区（住区）毎に土地利用、市街化の現状・動向及び基盤施設の整備状況等を調査し、地区の状況を診断し課題を整理するため、地区カルテを作成することが有効である。（図2参照）

(3) 整備手法、整備主体の選定

整備課題ごとに課題の特性と現行の整備手法の適応要件、整備効果等を比較検討し、各課題に対

する整備手法を選定する。整備手法の選定においては面的整備手法をとるか個別整備手法をとるかが重要なポイントとなる。また、整備主体については既に整備主体が定まっているものや、事業の性格上整備主体が限定されるものを除いては、当該施設の種別、将来の管理方法等を勘案して、国・県・市及び公団・公社等の中から適切なものを選定する。

(4) 整備プログラムの作成

整備手法、整備主体の選定された各課題に対して整備時期を設定し、整備プログラムを作成する。整備時期は第Ⅰ期（5年以内）、第Ⅱ期（5年以降10年以内）、第Ⅲ期（10年以降）の3段階に区分する。作成手順は次のとおりである。

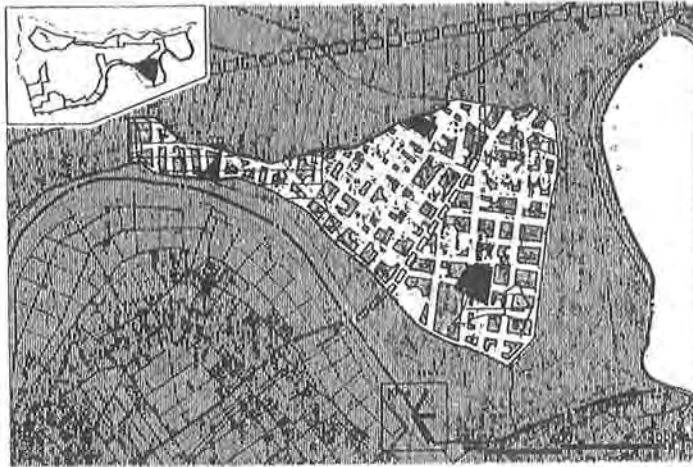
(1) 部門別優先順位の設定

道路・公園・下水道等の部門別に他都市との比較や、住区・都市レベルの視点からみた整備必要度、投資効率、実現性等を評価し、部門別の整備優先順位を設定する。（表2参照）

＜図2＞ 地区カルテの1例

地区カルテ

道路及び公園サービスからみた課題図



地区面積		122.5 ha		市街化 状 況		進 行 市 街 地		地区の指標 市町平均		
人 口 (昭和56年)		10,433 人		人口密度		グ ロ ス 85.2 人/ha セミグロス 89.5 人/ha		人口密度(セミグロス) 0 100 200 300 人/ha		
残 存 農 地		24.7 ha		可 住 地		116.6 ha		残存農地率・可住地率 0 20 40 60 80 100 %		
		率20%(対地区面積)				率95%(対地区面積)				
市街化 動 向	建築着工	S 53	S 54	S 55	計	単位面積当たり件数 0 1 2 3 件/ha				
		139 件	127 件	66 件	332 件	0.90 件/ha				
農地転用	S 50	S 51	S 52	S 54	S 55	計	単位面積当たり件数 0 0.5 1 件/ha			
	61 件	58 件	48 件	33 件	22 件	222 件	0.36 件/ha			
面 整 備	区画整理	そ の 他		計		面整備率		備 考		
	- ha	- ha		- ha		- %				
道 路 整 備 (幅員 8 m 以上)	延 長	線 密 度		サービス水準 * 1		道路線密度 0 1 2 3 4 5 km/km ²				
	4,720 m	3.85 km/km ²		A						
公 園 整 備	箇所数	面 積	地区人口1人当り面積		サービス水準 * 2		1人当り公園面積 0 1 2 3 4 5 6 m ² /人			
	一箇所	- m ²	- m ² /人		B					

問題点
課題 東京方面からの市街化圧力が強く、急速に市街化が進んでいる。農業基盤整備済の地区であるため、区画割りが大きく、小規模開発等によるつっこみ道路の発生、宅地の細分化などが起っている。県道の交差する戸ヶ崎交差点をネックに県道両方面で交通混雑が発生している。

- ・ 1 幅員 8 m 以上の道路から 500 m 以内の面積が地区の
 - A : 8 割以上
 - C : 2 割以上
- ・ 2 公園及び代替施設(学校・寺社等)サービス圏面積が地区の
 - B : 5 割以上
 - D : 2 割未満
 - A : 8 割以上
 - C : 2 割以上
 - B : 5 割以上
 - D : 2 割未満

基本フレーム	人口 11,430 人	人口密度(グロス) 933.3 人/ha	地区の担うべき都市機能	市南部の商業中心・住宅地
市街地整備の基本方針	都市計画道路、公園等の根幹的都市施設整備を図るとともに規制誘導方策の強化により、地区道路の整備、商業中心の形成等を促進し秩序ある市街地の形成を図る			
市街化対策地区区分	生活道路整備地区			

＜表 2＞ 部門別優先順位設定の考え方の一例

	緊 急 性	プロジェクト の 熟 度	整 備 効 果	他の事業との関連	実 現 性	そ の 他
(1) 地区整備	地区整備上または他の事業等の関連で特に緊急性が高いか	過去の経緯からみて熟度が高いか	市街化動向、市における地区の位置からみて整備効果の度合いはどうか	道路、下水道事業等他の事業プログラムとの関連性はどうか	地元(市、住民)の熱意、未利用地率等実現のしやすさはどうか	整備方針が不明のものについては優先度が設定できない点が今後の課題として残る
(2) 道路・駅前広場	混雑の解消等現在特に整備を急がざるを得ない事情はどうか	同 上	都市または地区の骨格を形成するための必要性はどうか	地区整備、下水道事業等関連する他の事業のプログラムとの関連性はどうか	地元(市、住民)の熱意、沿道の建て込み具合等実現のしやすさはどうか	同 上
(3) 雨水 下水道	排水上特に整備を急がざるを得ない事情はどうか		人口密度または地区の排水条件等からみて整備効果の度合いはどうか	地区整備、道路・汚水等他の事業とのプログラムとの関連性はどうか	地元の熱意、埋設場所の条件等実現のしやすさはどうか	下流から優先的に整備する。または、下流に連絡する管路も同時に整備する
	汚水 同 上		同 上	地区整備、下水道事業等関連する他の事業のプログラムとの関連性はどうか	同 上	同 上
(4) 河 川	洪水対策上あるいは市街化状況等からみて整備を急ぐ必要性はどうか			地区整備、下水道事業等他のプログラムとの関連性はどうか	下流から整備という原則、河岸周辺の条件等実現のしやすさはどうか	下流部から整備する
(5) 公 園	(防災上特に緊急性を有するか)	過去の経緯からみて熟度が高いか	人口の稠密度、将来予測、現況の公園のサービス状況からみて整備効果はどうか	地区整備事業のプログラムとの関連性はどうか	地元の熱意、土地の条件等実現のしやすさはどうか	基本的には地区整備による整備を考える
(6) 義務教育施設	校地規模・校舎規模等が特に小さく緊急に整備する必要性のあるものか	既定計画として検討がかなり進んでいるか	人口の稠密度、将来予測、現況の整備水準等からみて整備効果はどうか	宅地開発・地区整備等他の事業との関連性はどうか		
評 価	◎極めて高い ○高い △やや高い ×特に緊急性なし	◎事業化直前の状況にある ○かなり煮詰まっている △検討段階にある ×話はあってもまだ具体的には何もない (注：事業について)	◎極めて大きい ○大きい △やや大きい ×あまり際立った効果はない	◎密接な関係にある ○関係あり △やや関係あり ×別々に進めることも可能 ×単独に進められる	◎すぐにも可能 ○ががんばれば可能 △かなり困難 ×実現の見通しは当分の間ない	

(ロ) 部門別整備プログラムの作成

各部門別の補助・単独別の投資実績並びに自治体の近年の財政状況や今後の見通し、政策等を勘案し、Ⅰ・Ⅱ期別の財源別（一般・特定）歳入予測及び財源別性質別（経常的経費・投資的経費）歳出予測を行い、これに基づいてⅠ・Ⅱ期の各期間における部門別財源別公共投資額を設定する。

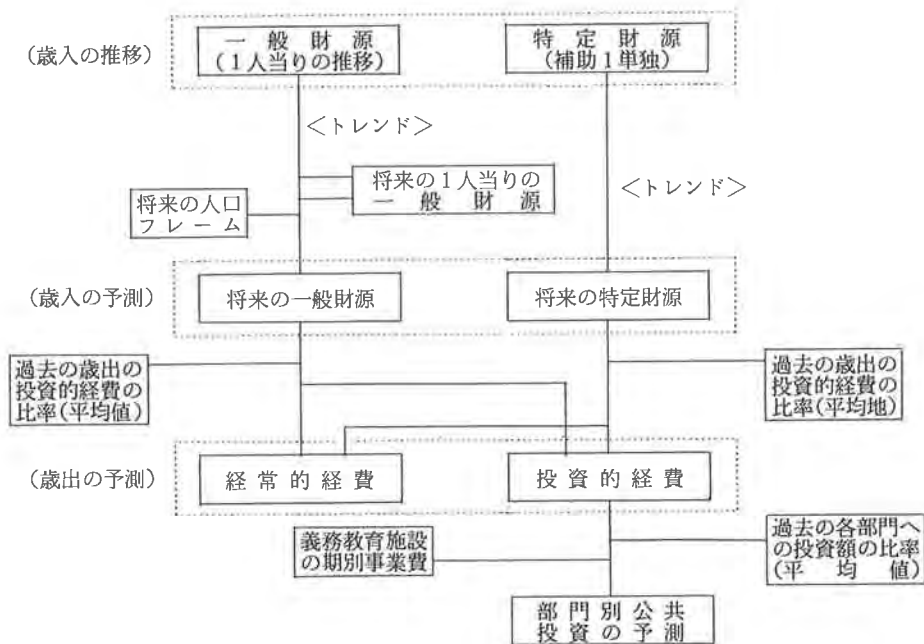
公共投資予測にあたっては、補助事業ののび及び歳入の仕組みや使途のバランス等が近年の傾向と大きく変わらないと仮定した場合（ケース 1）と、依存財源に対する期待や使途に対する自治体の意志等を加味した場合（ケース 2）の 2 通りを考える。（図 3 参照）

(ハ) 重点整備地区整備プログラムの作成

都市において、その整備が都市の発展を促すうえで重要であり、各種事業を総合的・集中的に行い整備すべき地区を「重点的に整備を行うべき地区」として、市街地整備基本計画の中に明示するものとする。

この地区は、都市レベルでその整備が重要であるとともに、地区レベルでも種々の整備課題を有する地区であり、その選定にあたっては都市の将来像及び、地区カルテで明らかにされた各地区の整備課題に基づき、当該地区整備の緊急性、事業効果の大きさ、波及効果の大きさ等についても考慮するものとする。

＜図3＞ 部門別公共投資予測のフローの一例（ケース1）



このような地区の例としては、駅前周辺地区や都心地区など機能の充実を図るために都市基盤の整備や再開発を必要とする地区、都市住民の宅地供給を図るため大規模に都市基盤整備を必要とする地区、工業団地の造成など都市の発展にとって重要な生産基盤整備を必要とする地区などが挙げられる。

重点的に整備を行うべき地区とされた箇所は、行政が、内部のコンセンサスを得て、その整備に総合的にとりくむべき地区であり、土地

区画整理事業、市街地再開発事業等の面的整備事業と街路、下水道等の各都市施設の整備との整合を図り、事業間の調整を十分行った、整備プログラムを明らかにすることが必要である。

(二) 全体整備プログラムの作成

部門別整備プログラムに対し、重点整備地区におけるプログラム及び他の地区における事業相互の関連性による調整及び事業効率による調整等を行って、部門間の事業調整を図り全体整備プログラムとする。（表3参照）

＜表3＞ 部門別整備プログラムの調整方針の一例

部 門	調 査 の 方 針
地 区 整 備	地区整備事業は他の事業に対して主導的役割を持っている。したがって地区整備が可能な区域は、地区整備事業によって市街地整備を進めることを基本原則とする。したがって、地区整備事業は最優先事業である。
道 路	- 都市の骨格を形成するための道路を最優先するが、そのほかには地区整備に関連して整備するものを優先する。 - また、単独に道路事業として整備するものでは、下水道事業推進のために必要となる路線（可能な限り下水道事業と併せて事業を行う）、特に問題の大きな路線等を優先する。
下 水 道	- 下水道整備は地区整備スケジュールと整合をとりつつ優先整備する。 - 上述したとおり道路事業と併せて行う必要のあるものは道路整備スケジュールとの整合をとる。
河 川	他の事業の前提的事業として位置づけられる。特に地区整備との整合をとる必要がある。
公 園	- 児童公園・近隣公園等比較的規模の小さい住区基幹公園は地区整備の中で整備していくことを基本原則とする。 - 単独事業として整備するものは、特に必要性の高い児童公園あるいは地区整備の中では整備がむずかしい大規模な公園とする。
義務教育施設	人口増加との関連で地区整備スケジュールとの調整を必要とする。

㈣ 全体整備プログラムの評価

全体整備プログラムの整備目標の達成度（各期別に需要にみあった宅地供給がなされるか、住区、都市施設の適正な整備水準が達成されるか等）の面から評価し、不十分な場合は見直しを行い適切なプログラムに修正する。

5. 策定事例

昭和52～57年度に補助調査として本計画を策定した箇所は表4のとおりである。

6. 策定の効果と課題

市街地整備基本計画を策定したことによる効果は種々あるが、例えば、現在、住都公団と民間の大手デベロッパー双方が入って事業が進みつつある茨城県取手都市計画区域（取手市、守谷町、藤代町）、大阪府河内長野市等は、当計画による府・県・市・町のそれぞれ年間延べ数十回の地道な調整の努力が下地となって円滑な開発促進を見せつつある代表的な例である。

取手市においては、周辺部の開発に呼応して中心部の整備が進みつつあるが、河内長野市の場合は、中心市街地は、古くて狭い街並みのまま取り残されているので、現在何とか駅前周辺等を開発・整備しようという気運が盛り上がりつつある。この様に種類の行政需要があるなかで、周辺部の開発に伴って既成市街地の関連整備を行うことについて十分検討

調整がなされるのも当計画の大きな特長である。

また従来の市街地からはるかに離れた丘陵部で住都公団大規模ニュータウン開発が進んでいる竜ヶ崎市（竜ヶ崎ニュータウン 370 ha）厚木市（森の里 180 ha）等も県市が当計画に基づいて適確な対応を行っている例である。

一方、既成市街地における大規模な再開発事業等の効率的な遂行を図るためにも各種都市施設整備の総合的調整を図る市街地整備基本計画の策定は、有効であり「みなとみらい21プロジェクト」や「立川基地跡地整備プロジェクト」等の核都市都心づくりにおいては、不可欠なものとなっている。

また、新市街地は、今後土地区画整理事業等の計画的な面的開発で整備したいというのが、建設省が強く望んでいる方針であるが、区画整理事業の実施について地区ごとに細かく点検し、機運を盛り上げ実施につなげていくには、市街地整備基本計画をベースとし土地区画整理事業の実施プログラムを策定することが当面の課題となっている。

また都市計画道路網をネットワークとして効率的に整備するためには、補助事業、単独事業をうまく組み合わせて事業の整備を図っていくことが必要であり、このための整備プログラムは不可欠である。さらに、鉄軌道、駅前広場、駐車場等他の都市交通施設の整備とリンクさせた街路網の形成を図り総合的な都市交通体系のマスタープランの実現を図るためにも市街地整備計画の策定が必要である。

〈表4〉 補助策定区域一覧表(昭和52～58年度)

(昭和52～58年度)

年度	52	53	54	55	56	57	58
取手(茨城)	水海道(茨城)	仙塩広域(宮城)	仙塩広域(宮城)	名取市	幸手(埼玉)	仙塩広域(宮城)	大宮・与野(埼玉)
取手市他2町	水海道市・谷和原村	仙台市	岩井境(茨城)	岩井境(茨城)	幸手町他5町	塩釜市他1市2町	大宮市・与野市
所沢(埼玉)	竜ヶ崎牛久(〃)	竜ヶ崎牛久(茨城)	岩井市他2町1村	伊奈(茨城)	坂戸・毛呂山越生(〃)	浦和(埼玉)	鴻巣・北本・吹上(〃)
所沢市	牛久町	竜ヶ崎市・利根町	伊奈村	伊奈(茨城)	坂戸市他3町1村	浦和市	鴻巣市他2市1村
船橋(千葉)	越谷(埼玉)	新座・和光・志木・朝霞	川口(埼玉)	伊奈(茨城)	野田(千葉)	行田・加須・羽生(〃)	松戸(千葉)
船橋市	越谷市	(埼玉) 新座市他3市	川口(埼玉)	伊奈村	野田市	行田市他2市1町	松戸市
厚木(神奈川)	入間(〃)	草加(埼玉)	川口(埼玉)	川口(埼玉)	鎌ヶ谷・沼南(〃)	八千代(千葉)	柏(〃)
厚木市・海老名市	入間市	草加市・八潮市	川口(埼玉)	川口(埼玉)	鎌ヶ谷市・沼南町	八千代市	柏市
豊田(愛知)	佐倉(千葉)	成田(千葉)	鳩ヶ谷(〃)	鳩ヶ谷市	静清元市(静岡)	我孫子(〃)	市原(〃)
豊田市・三好町	佐倉市・酒々井町	成田市他1町1村	鳩ヶ谷(〃)	鳩ヶ谷市	静岡市	我孫子市	市原市
相模(京都)	秦野(神奈川)	秋多(東京)	川越(〃)	川越市	柏原(大阪)	四街道(〃)	衣浦東部(愛知)
木津町他3町	秦野市	秋川市他2町	狭山市	相模原(神奈川)	阪神間(兵庫)	四街道市	安城市他4市
大和(奈良)	伊勢原(〃)	平塚(神奈川)	狭山市	相模原市	猪名川町	横須賀(神奈川)	瀬戸
生駒市他8町	伊勢原市	春日井(愛知)	流山市	相模原市	岡山県南広域(岡山)	横須賀市	瀬戸市・尾張旭市
箕面(大阪)	尾張北部(愛知)	春日井市	流山市	相模原市	倉敷市	枚方(大阪)	
箕面市	犬山市・小牧市	春日井市	流山市	相模原市	広島圏(広島)	枚方市	
阪神間(兵庫)	知多北部(〃)	南丹(京都)	相模原(神奈川)	西遠広域(静岡)	五日市町	久留米市(福岡)	
宝塚市	知多市	亀岡市他2町	相模原市	浜松市	長崎(長崎)	久留米市	
	桑名(三重)	河内長野(大阪)	河内長野市	岡崎(愛知)	長崎市	久留米市	
	桑名市	河内長野市	阪神間(兵庫)	岡崎(愛知)	諫早市他2町	長崎(長崎)	
	綴喜(京都)	八幡市・田辺町	尼崎市	岡崎(愛知)			
	宇治(〃)	宇治市他1市2町	宇治市	寝屋川(大阪)			
	高槻(大阪)	高槻市	伊丹市	寝屋川市			
	高槻市	高槻市	広島圏(広島)	阪神間(兵庫)			
			広島市	芦屋市他2市			
			福岡・古賀・宗像(福岡)	岡山県南広域(岡山)			
			福岡町他2町	岡山市			
				広島圏(広島)			
				呉市他2町			

昭和59年度街路事業等 予算案(速報)

昭和59年度予算は、1月20日大蔵省原案が各省庁に内示され、復活折衝を経て1月25日の閣議において政府案として決定された。

一般会計の規模は前年度当初比で0.5%増の50兆6,272億円、財政投融资は前年度当初比で1.9%増の21兆1,066億円となっているが、一般会計から国債費と地方交付税交付金を除いた一般歳出は前年度当初比で0.1%減となっており、前年度に引き続き超緊縮型予算となっている。

以下街路事業等の予算案についてその概要を紹介する。

1. 第9次道路整備五箇年計画達成状況

(単位：億円)

区 分	第9次五箇年 計 画 額 (58～62年度)	59 年 度		前 年 度		倍 率 (A)/(B)
		事業費(A)	累 計 進捗率%	事業費(B)	累 計 進捗率%	
一般・有料計	252,000	43,262	34.0	42,355	16.8	1.02
一 般	160,000	25,684	32.4	26,091	16.3	0.98
有 料	92,000	17,578	36.8	16,264	17.7	1.08
地方単独	117,000	19,837	34.1	* 20,081	* 17.2	** 1.03
計	369,000	63,099	34.0	* 62,436	* 16.9	** 1.03
調 整 費	13,000	—	—	—	—	—
合 計	382,000	63,099	32.9	* 62,436	* 16.4	** 1.03

注) * は昭和58年度住宅宅地関連公共施設整備促進事業費 893 億円を含む数値である。

** は昭和58年度住宅宅地関連公共施設整備促進事業費 893 億円を除いた数値である。

2. 昭和59年度街路事業費予算額

(単位：百万円)

区 分	59年度(A)		前年度(B)		倍率 (A/B)	
	事業費	国 費	事業費	国 費	事業費	国 費
道 路 改 良	306,483	199,308	312,576	204,538	0.98	0.97
連 続 立 体 交 差	70,401	46,934	72,699	48,466	0.97	0.97
立 体 交 差	29,184	19,456	30,237	20,158	0.97	0.97
橋 梁 整 備	19,554	13,045	20,185	13,474	0.97	0.97
舗 装 新 設	15,152	10,116	16,949	11,300	0.89	0.90
共 同 溝 設 置	1,366	683	1,378	689	0.99	0.99
歩 行 者 専 用 道 整 備	2,974	1,487	3,050	1,525	0.98	0.98
モノレール道等整備	11,458	7,777	11,567	7,789	0.99	1.00
合 計	456,572	298,806	468,641	307,939	0.97	0.97

3. 昭和59年度街路交通調査費予算額

(単位：百万円)

区 分	59年度(A)		前年度(B)		倍率 (A/B)	
	事業費	国 費	事業費	国 費	事業費	国 費
街路交通調査うち	3,395	1,345	3,478	1,368	0.98	0.98
連続立体交差事業調査	94	32	99	34	0.95	0.95
居住環境整備街路事業調査	40	14	38	14	1.06	1.05

4. 昭和59年度国庫債務負担行為総括表

(単位：百万円)

区 分	59年度 (A)	支 出 年 度		前年度 (B)	比較増△減 (A - B)	倍 率 (A/B)
		59年度	60年度以降			
用 地	49,139	0	49,139	49,139	0	1.00
工 事	2,798	1,192	1,606	11,238	△ 8,440	0.25
合 計	51,937	1,192	50,745	60,377	△ 8,440	0.86

5. 昭和59年度都市廃棄物処理管路モデル事業費予算額

(単位：百万円)

区 分	59年度(A)		前年度(B)		倍率 (A/B)	
	事業費	国 費	事業費	国 費	事業費	国 費
多摩ニュータウン	776	194	310	78	2.50	2.50
札幌ニュータウン	172	43	810	202	0.21	0.21
横浜都心臨海地区	80	16	0	0	—	—
合 計	1,028	253	1,120	280	0.92	0.90

6. 都市災害復旧事業費予算額

(単位：百万円)

区 分	59年度(A)		前年度(B)		倍率 (A/B)	
	事業費	国 費	事業費	国 費	事業費	国 費
都市災害復旧事業	522	300	513	300	1.02	1.00

7. 新規事項等

(1) 街路事業

イ、シンボルロード整備事業の実施

都市や地方の顔となる街路を「シンボルロード」と定め、整備計画を策定し、並木の形成、歩道の拡幅、ポケットスペースの整備等を促進し、併せて電線、電話線の地中化を図る。

ロ、自転車の収容と併せて原動機付自転車を収容

する自転車駐車場整備の実施

ハ、都市モノレール道等のインフラ補助に係る全体事業費の算定方式の改定

(2) 都市廃棄物処理管路モデル事業

横浜都心臨海地区の新規補助採択

(3) 都市災害復旧事業

補助対象に特定地区公園(カントリーパーク)を追加

市街地の面的整備の 現状と課題

1. はじめに

昨年5月、都市計画中央審議会において「良好な市街地の形成のための都市内道路の整備のあり方とその推進方策についての中間答申」がまとめられた。

その中で、「良好な住宅市街地の形成のための都市内道路整備の推進」について、土地区画整理事業、市街地再開発事業などの面的整備事業の活用がうたわれている。

面的整備事業については、これまで、市街地の特性に応じて最適な手法の活用が図られてきているが、面的整備事業が

- (1) 幹線道路から区画道路に至る道路の体系的整備はもとより、公園・下水道の整備をも含めた地区全体の総合的な居住環境を一体的に形成する手法であること
- (2) 適正な官民分担に基づく民間エネルギーの活用や関係権利者の負担の公平化を図りながら道路整備及び市街地整備を推進する手法であること
- (3) 道路整備と併せて良好な住宅・宅地の供給を図ることが可能な手法であること

から、今日の情勢に照らして、道路整備及び市街地整備における戦略的手段としてその一層の活用をうたったものである。

本稿では、市街地の総合的な面的整備について、土地区画整理事業及び市街地再開発事業を中心に、データに基づいて現況を紹介するとともに、今後の課題について概観することとした。

2. 面的整備の沿革

わが国における市街地の面的整備は、耕地整理の準用による住宅地開発に端を発し、明治21年の「東京市区改正条例」を経て、大正8年の「都市計画法」制定により、市街地の面的整備の基本的手法として、土地区画整理手法が法的位置付けを得るに至り確立したものとなった。

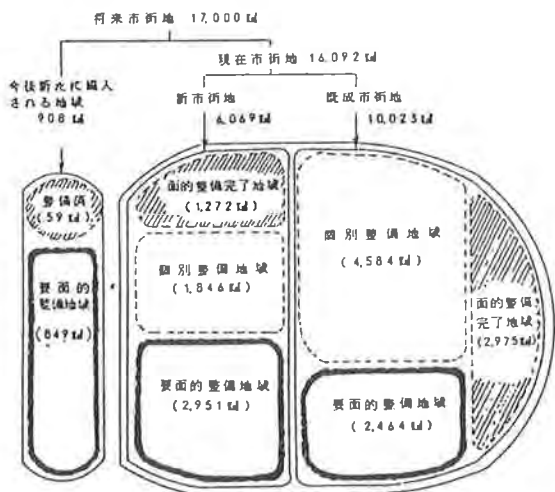
土地区画整理手法は、関東大震災、第二次世界大戦及び各地での市街地大火の後の復興に際し、既成市街地整備の中核的手法として活用されるとともに、新市街地整備の手法として広く活用された。

その後、昭和29年「土地区画整理法」の制定により土地

区画整理事業の制度体系が整備され、戦後の経済復興、高度成長に伴う人口の都市集中、市街地の急速な拡大に対応し、良好な市街地ストックの形成に大きな役割を果たしてきている。

また、現在までに、新市街地、既成市街地といった市街地の特性に対応した、農住組合土地区画整理事業、段階土

図-1 市街地整備の現状



(注)

現在市街地：55年度末市街化区域及び用途地域決定済面積

将来市街地：75年目標

既成市街地：55年国調人口集中地区

個別整備地域：区画道路等の生活基盤施設が概ね整備されている地域で街路事業等により整備する地域

要面的整備地域：生活基盤施設が絶対的に不足している等により通路整備と併せ面的に整備することが望ましい地域

地区画整理事業、都市改造型土地区画整理事業、立体換地制度等、大都市における住宅地供給の要請に対応した特定土地区画整理事業等、豊富なバリエーションの提供により事業の多面的展開を図ってきている。

一方、面的な基盤整備が行われないうまま市街化の進行した地域では宅地の細分化、無秩序な高層化、用途の混在化等の進行と相まって、低質でありながら高密度の市街地が形成され、都市機能上、市街地環境上、都市防災上、都市景観上等の問題が大きくクローズアップされるに至り、昭和44年「都市再開発法」の制定により、既成市街地の整備は新たな段階に踏み出すこととなった。

その後、昭和55年、「都市計画法」「都市再開発法」の改正により、大都市における都市再開発方針策定の義務づけがなされ、事業、規制、誘導等の各種の手法の有機結合による面的・総合的な都市再開発の推進へ大きく前進することとなった。

市街地の面的整備は、このように意欲的に進められてきたが、高度成長期等における民間活力の適正な誘導を欠いたため生じたスプロール市街地や過密化した劣悪な市街地のストックはなお多く残されており、また、今後市街地の見込まれる地域における先行的整備の必要性も高く、面的整備事業の一層の活用が必要とされるゆえんもここにあると言える。以下では、現段階における面的整備の状況をデータにより概観することとする。

3. 面的整備の現状

(1) 市街地整備の概況

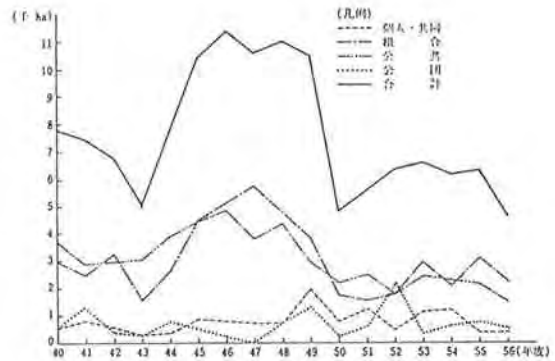
21世紀初頭におけるわが国の市街地面積は170万haに及ぶと想定される。今後市街地となると予想される面積約9万haのうち、整備後に市街地となる面積約6千haを除き、8万5千haが面的整備を必要とすると考えられる。現在の市街地（約161万ha）については、その1/4強が整備済であり、その3/4が何らかの面的整備を必要とする地域である。（図－1参照）

* 市街化区域又は用途地域面積

(2) 面的整備事業の実績

各種の面的整備事業の実績を図－2～3、表－1～4に示す。

図－2 土地区画整備事業年度別、施行者別認可実績（面積）



(58. 3.31)

表－1 土地区画整理事業の施行状況

施行状況 適用方法及び施行者		事業認可状況						換地処分状況								施行中地区 (昭和57年度 末現在)	
		昭和29年度以前		昭和30～56年度		昭和57年度		合計		昭和56年度		昭和57年度		合計			
		地区数	面積	地区数	面積	地区数	面積	地区数	面積	地区数	面積	地区数	面積	地区数	面積		
旧都市計画法		1,183	49,101	—	—	—	—	1,183	49,101	1,183	49,101	—	—	1,183	49,101	—	—
土地区画 整理事業	個人・共同施行	3	27	886	16,670.3	27	527.9	916	17,225.2	853	14,412.6	29	370.0	882	14,782.6	34	2,442.6
	組合施行	18	1,146	2,968	71,912.6	130	2,826.3	3,116	75,884.9	2,223	47,382.0	134	3,031.3	2,357	50,413.3	759	25,471.6
	公共団体施行	54	3,089	1,732	95,084.1	44	1,693.4	1,830	99,866.5	1,125	59,384.0	61	2,277.2	1,186	61,661.2	644	38,205.3
	行政庁施行	224	29,161	95	4,603.4	—	—	319	33,764.4	274	27,672.2	4	218.7	278	27,890.9	41	5,873.5
	住・都公団施行	—	—	93	14,710.9	4	310.5	97	15,021.4	59	7,476.3	1	26.7	60	7,503.0	37	7,518.4
	地域振興整備公団施行	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	地方住宅供給公社施行	—	—	—	—	1	58.1	1	58.1	—	—	—	—	—	—	1	58.1
	小計	299	33,423	5,774	202,981.3	206	5,416.2	6,279	241,820.5	4,534	156,327.1	229	5,923.9	4,763	162,251.0	1,516	79,569.5
合計		1,482	82,525	5,774	202,981.3	206	5,416.2	7,462	290,921.5	5,717	205,428.1	229	5,923.9	5,946	211,352.0	1,516	79,569.5

表一 進捗段階別市街地再開発事業一覧（全箇所）

（昭和58年3月31日現在）

施 行 者	事業完了		権利変換 計画決定		事業計画 決定		都市計画 決定		計		備 考
	地区 29	ha 77.0	地区 13	ha 32.9	地区 9	ha 18.4	地区 22	ha 189.8	地区 73	ha 318.1	
地 方 公 共 団 体	43	35.7	12	10.9	12	16.9	21	22.6	88	86.1	
市街地再開発組合	1	1.1	3	2.7	1	0.8	1	1.8	6	6.4	
住宅・都市整備公団	—	—	—	—	1	0.4	1	0.8	2	1.2	
地方住宅供給公社	18	4.8	5	1.4	6	1.8	3	2.8	32	10.8	
個 人 施 行 者	91	118.6	33	47.9	29	38.3	48	217.8	201	422.6	
計											

表一 新住宅市街地開発事業の実績

（58.3.31現在）

事業認可 年度 圏域別		39 ～ 44		45 ～ 49		50 ～ 54		55 以降		合 計	
		地区数	面 積	地区数	面 積	地区数	面 積	地区数	面 積	地区名	面 積
三大都市圏	首都圏	4	6.223							4	6.223
	中部圏			1	322					1	322
	近畿圏	9	3.122	5	2.123	1	82	2	589	17	5.916
	小 計	13	9.345	6	2.445	1	82	2	589	22	12.461
その他地域		12	1.786	5	1.179	3	380	1	170	21	3.515
全 国		25	11.131	11	3.624	4	462	3	759	43	15.976

表一 住宅建築目的の開発許可の推移

年 度	市街化区域		市街化調整区域		未線引区域		計	
	件 数	面 積	件 数	面 積	件 数	面 積	件 数	面 積
		(ha)		(ha)		(ha)		(ha)
48	6,722	5,371.8	7,871	1,357.3	—	—	14,593	6,729.1
49	5,113	3,653.1	7,117	1,377.0	—	—	12,230	5,031.0
50	5,185	2,743.2	13,524	1,192.3	362	899.8	19,071	4,835.3
51	6,067	2,619.8	8,146	960.2	692	2,348.3	14,905	5,928.3
52	6,647	3,308.2	6,806	1,410.3	691	1,503.8	14,144	6,222.3
53	7,132	4,106.0	7,608	929.2	639	1,158.9	15,379	6,194.1
54	7,412	3,059.0	7,189	658.9	737	997.3	15,338	4,715.2
55	6,371	3,045.6	6,872	1,400.6	741	1,017.9	13,984	5,464.1
56	5,578	2,648.4	6,576	1,030.4	705	1,189.0	12,859	4,867.8

これを見ると、土地区画整理事業による市街地整備面積は、第2次世界大戦前からのものを含めて、昭和58年3月末で面積約291,000haに及んでいる。この面積は昭和55年の国勢調査の人口集中地区面積10,023km²の約3割に相当するものであり、市街地の面的整備の中心的役割を担って

きていると言える。

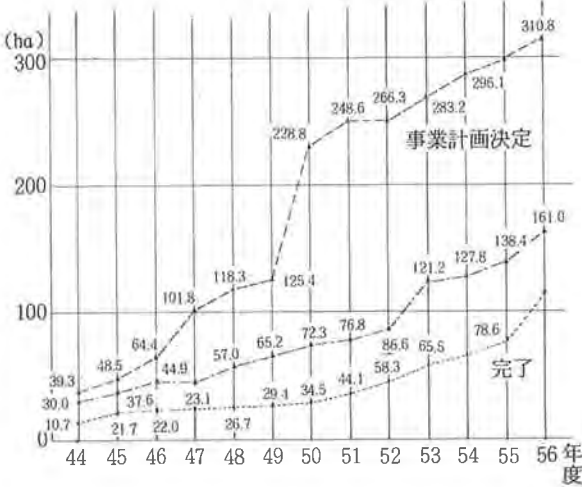
市街地再開発事業は面積こそ少ないものの都市の顔となる重要な地区の整備を行っており、近年、事業の完了箇所が増大する傾向にある。

その他、新住宅市街地開発事業では、大規模な面的開発

が行われているが、全面買収方式によることから、近年の地権者の土地保有選好の高まりのなかで、その実績は伸び悩みを見せている。また、開発許可による宅地開発面積は土地区画整理事業と同量程度あり、量的には大きな役割を

図一 3 市街地再開発事業年度別施行実績

(各年度累計による)



注) 道路整備を伴う事業のみの累計
(市街地改造事業を含む)

表一 5 補助事業における公共施設整備状況

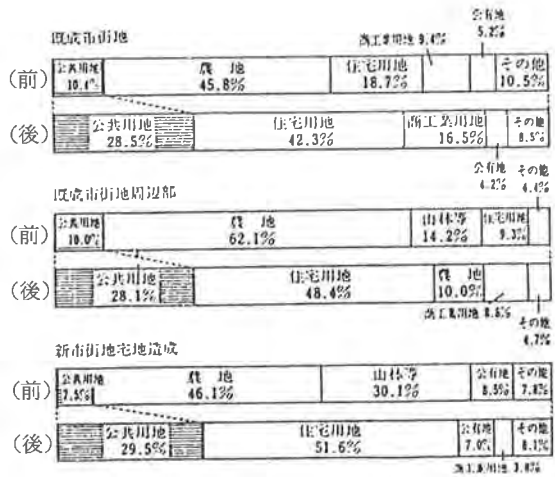
(昭和45年～54年認可地区)

地 区	施 行 者 別				地 域 別					
	組 合		公 共		既成市街地		既成市街地周辺部		新市街地宅地造成	
	施行前	施行後	施行前	施行後	施行前	施行後	施行前	施行後	施行前	施行後
公共用地										
道 路	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
	5.4	21.9	6.4	21.9	6.5	22.2	5.8	21.9	3.9	20.6
	(km/km ²)	(km/km ²)	(km/km ²)	(km/km ²)	(km/km ²)	(km/km ²)	(km/km ²)	(km/km ²)	(km/km ²)	(km/km ²)
(配置密度)	(13.9)	(25.3)	(15.5)	(24.5)	(15.3)	(24.9)	(15.3)	(25.2)	(10.2)	(22.8)
都市計画道路		7.7		8.8		8.8		8.1		7.2
(配置密度)		(4.4)		(4.8)		(4.8)		(4.6)		(4.0)
区画道路		14.2		13.2		13.4		13.8		13.4
(配置密度)		(21.0)		(19.8)		(20.2)		(20.5)		(18.9)
公 園	0.5	4.2	0.3	3.6	0.3	3.6	0.2	3.8	0.7	6.7
そ の 他	3.6	2.3	3.9	1.8	3.5	2.7	3.9	2.4	2.9	2.2
公共用地計	9.5	28.4	10.6	27.3	10.4	28.5	10.0	28.1	7.5	29.5

果たしていると言える。

* 人口密度 4000 人/km² の地域 (調査区) が連担して人口 5000 人を超える地区

図一 4 補助事業における土地利用状況図



(3) 土地区画整理事業による整備の特質

土地区画整理事業による公共施設整備状況を補助事業について見ると、表一五のとおりである。地域によってやや異なるが施行後の公共用地率は27～30％であり、施行前に比べて17～22％増加している。特に、道路については、都市計画道路の延長密度4km/km²以上、区画街路の延長密度おおむね20km/km²とされる都市内道路の目標とすべき整備水準を満足した良好な市街地が形成されていることがわかる。

土地区画整理施行前後の土地利用状況を比較したものが図一四である。これによると、良質な宅地の供給という目的を充分に果たしていることがわかる。また、既成市街地においては、商工業用地が9.4％から16.5％へと大幅に増えており、土地利用の更新に大きな役割を果たしていると言える。

(4) 市街地再開発事業による整備の特質

都市局所管の市街地再開発事業16地区（昭和54～56年完了）の平均像により、その整備の特質について述べる。

事業施行前後の公共施設の状況を比較すると、表一六のとおりであり、公共施設、主に道路及び広場が従前の27％に対し、61％と2倍以上になっている。これは、再開発の行われる地区の条件に負うところも大きいと考えられる。また、事業施行前後の建築物の変化は、表一七及び表一八と表一九の比較により概略の把握が可能である。これによると、施設建築物の権利床についても従前の建築物に比べ商業業務系が増え、住居系が減っており、商業業務系が中心である保留床を加えると、事業施行による土地利用更新、高度化の効果が極めて高いことがわかる。

表一六 土地利用状況の変化

区 分		従 前		計画(従後)	
		面積 (㎡)	構成比 (%)	面積 (㎡)	構成比 (%)
公 共 施 設	道 路	3,989	22	7,114	39
	広 場	924	5	4,036	22
	水 路	121	1	0	0
	公 園	0	0	62	0
	そ の 他	33	0	57	0
小 計		5,067	28	11,269	61
宅 地		13,389	72	7,187	39
合 計		18,456	100	18,456	100

表一七 建築物の変化

	従 前	従 後
建 築 面 積 (建べい率)	5,604 ㎡ (46%)	5,856 ㎡ (81%)
同上の耐火 構造の比率	4 %	100 %
延 べ 面 積 (容 積 率)	8,411 ㎡ (69%)	39,572 ㎡ (551%)

表一八 従前建築物内訳

(1) 構 造

区 分	戸数 (戸)	構成比 (%)	建築面積 (㎡)	構成比 (%)
木 造	72	95	5,005	89
鉄筋コンクリート造	1	1	212	4
鉄 骨 造	2	3	360	6
そ の 他	1	1	27	1
計	76	100	5,604	100

(2) 用 途

区 分	戸数 (戸)	構成比 (%)	延べ面積 (㎡)	構成比 (%)
業 務 施 設	10	13	1,445	17
娯 楽 施 設	1	3	254	3
宿 泊 施 設	1	1	292	3
専 用 店 舗 施 設	7	9	1,072	13
併 用 住 宅 施 設	20	26	2,530	30
住 居 施 設	29	37	2,147	26
工 業 施 設	1	1	96	1
そ の 他 施 設	8	10	575	7
計	77	100	8,411	100

表一 9 施設建築物の価格等

区 分		面積(A) (グロス) ㎡	構成 比%	金額(B) 百万円	構成 比%	単 価 (B)/(A) 千円/㎡
総 計		32,394	100	8,351	100	258
権 利 床	住 宅	855	3	143	2	167
	店 舗	5,209	16	1,510	18	290
	事 務 所	974	3	318	4	326
	そ の 他	596	2	74	1	124
	計	7,634	24	2,045	25	268
保 留 床	住 宅	2,320	7	538	6	232
	店 舗	16,510	51	4,530	54	274
	事 務 所	1,980	6	656	8	331
	駐 車 場	2,417	7	299	4	124
	そ の 他	1,533	5	283	3	185
	計	24,760	76	6,306	75	255

4. 今後の課題

(1) 市街地整備基本計画による位置付け

先に紹介した都計審中間答申では、面的整備事業の推進にあたっては、市街地整備の総合的プログラムを確立し、この中で各種都市基盤施設整備事業との整合性を確保しながら面的整備事業の位置づけを行うことが前提であり、このために、現在一部の都市圏において策定されている市街地整備基本計画についてその内容を一層充実させるとともに、策定を全国的に推進することが必要であるとしている。

昭和57年度末の市街地整備基本計画の策定状況は表一10のとおりであり、今後の策定推進が望まれる。

(2) 沿道区画整理型街路事業の推進

直接買収方式の街路事業は、沿道の権利者の現地残留希望への対応、街路整備後の良好な沿道土地利用の形成等の面で弱点を有していることから、先の都市計画中央審議会中間答申をも受け、土地区画整理事業の公共施設管理者負担金制度を活用して都市計画道路と周辺の市街地を一体的に整備する沿道区画整理型街路事業が昭和58年度より積極的に実施されることとなった。

本事業では、直接買収方式で都市計画道路を整備する費用で、都市計画道路のみならず区画道路や公園の整備等による沿道市街地の面的整備が可能となる点で一般の土地区画整理事業と同様に極めて効率的な整備が可能である。土地区画整理補助事業について、市街化率別に、都市計画道路延長あたりの整備面積及び沿道区画整理型街路事業に換

表一10 市街地整備基本計画策定都市計画区域数

(57年度末現在)

		全線引 都市計画 区域数	策定都市計画区域数		
			補 助	単 独	計
補助対象 区域	三大都市圏	174	59	15	74
	地方中枢都市圏	28	10	1	11
補助対象外区域		118	0	47	47
計		320	69	63	132

- 注) 1. 都市計画区域内市町村の一部について実施したものを含む
 2. 三大都市圏 首都圏整備法の近郊整備地帯
 近畿圏整備法の近郊整備区域
 中部圏開発整備法の都市整備区域
 3. 地方中枢都市圏人口概ね50万以上の都市及びこれに関連する都市の区域の全部又は一部を含む都市計画区域

表一11 都市計画道路延長あたりの面的整備

		都計道線密度	都 計 道 1 kmあたり 整備面積	整備換算 奥 行 き
市 街 化 率	平 均	km/㎢	ha	m
		4.58	21.8	109
	0 ~ 10%	4.31	23.2	116
	10 ~ 20%	4.44	22.5	113
	20 ~ 40%	4.64	21.6	108
	40 ~ 60%	5.23	19.1	96
	60 ~ 80%	5.13	19.5	97
	80 ~ 100%	6.73	14.9	74

(土地区画整理補助事業 昭和45~54年度認可)

算した時の面的整備平均奥行を整理したものが表一11である。土地区画整理補助事業についての値が沿道区画整理街路事業でも大差ないとすれば、これまで直接買収で都市計画道路のみを整備していたのが本事業では沿道両側概ね100 mずつの面的整備が可能となると言える。

また、本事業では、街路事業費以外に公園等の他の公共施設の負担金、保留地処分金等による追加投資が行われることが考えられるが、土地区画整理事業のデータで追加投資の状況を見ると表一12のようになる。新市街地では、保留地処分金が基本事業費（都市計画道路を直接買収方式で

表-12 土地区画整理事業における追加投資誘発効果

		財源投入比率（基本事業費＝100）				
		基本事業費 （促進金）	公営金	保留地	その他	合計
市 街 化 率	平 均	100	7.25	54.48	18.55	180.28
	0～20%	100	10.04	104.61	32.04	246.69
	20～40%	100	6.12	38.08	11.81	156.01
	40～60%	100	8.40	22.76	9.13	140.29
	60～80%	100	7.05	4.19	12.65	123.89
	80～100%	100	1.09	0.71	4.73	106.53

（土地区画整理補助事業 昭和45～54年度認可）

整備する費用を限度として道路整備の主体が負担する事業費）と同額以上にのぼり、公共投資の誘発効果は極めて高い。

表-13 土地区画整理事業経済波及効果

	住宅系	商業系	合 計
床面積の増加倍率	1.2 倍	1.9 倍	1.6 倍
建物補償に対する工事費の倍率	2.6 倍	4.2 倍	3.6 倍

本事業は宅地の区画、形質の変更を伴うことから建築物の建替、新設の波及効果も高いと予想される。土地区画整理事業では、移転補償費が追加投資を誘発し、実際の工事費は3.6倍に増加すると試算されている（表-13）。

今後、本事業の積極的推進が望まれる。

5. おわりに

市街地の面的整備はこれまでも良好な市街地の形成に大きな役割を果たしてきたが、その活用はむしろ今後に大きく期待されると言える。沿道区画整理型街路事業の例にみるような新たなメニューの開発等を含め、きめ細かな対応を計画的に推進してゆくことが今後共求められよう。

未来の自然を考える



株式会社 国土開発センター

測量・調査・設計・総合コンサルタント

代表取締役社長 新 家 常 男 取締役副社長 窪 田 裕

本 社 石川県石川郡野々市町稲荷1丁目102番地
TEL 〈0762〉 48-4111（大代表） 〒921

富 山 支 店 〒930 富山市根塚町中野割776（富山建材ビル3F）
TEL (0764) 21-2641
新 潟 出 張 所 〒950 新潟市笹口2丁目10-16（田村ビル4F）
TEL (0252) 41-0930
福 井 出 張 所 〒910 福井市御幸4丁目706（宮下ビル2F）
TEL (0776) 26-2812
近 畿 出 張 所 〒520 大津市におの浜3丁目4-46（サカタビル5F）
TEL (0775) 22-2666
能 登 出 張 所 〒926 七尾市本府中町わ2-1（田村ビル）
TEL (07675) 3-6585
大 阪 出 張 所 〒541 大阪市東区南久宝寺5-11（本町中央ビル602号）
TEL (06) 244-1084
岐 阜 出 張 所 〒500 岐阜市金園4-36（協和ビル）
TEL (0582) 47-6310
名 古 屋 出 張 所 〒462 名古屋市中区天道町2-44（関谷ビル）
TEL (052) 914-9586
加 賀 出 張 所 〒922 加賀市大聖寺南町二4-1
TEL (07617) 2-2859

Q & A

〔質 問〕 交差又は接続する街路(道路)の都市計画事業認可はどのように行えばよいか。また、この場合の国庫補助の範囲はどうなるのか。

〔回 答〕

都市計画道路事業の認可に際して、都市計画事業を受けようとする路線と交差し、又は接続する他の道路の扱いが問題になることがある。

この場合の事業区分についての基本的方針については、昭和54年3月26日付け建設省街路課、国道第一課、国道第二課の各課専門官連名の事務連絡「道路の新設または改築に伴う交差部の事業区分の基本方針について」がなされている。

参考一(事務連絡抜粋)

事業区分

(イ) 整備完了済道路に新設または改築の道路を交差または接続させる場合

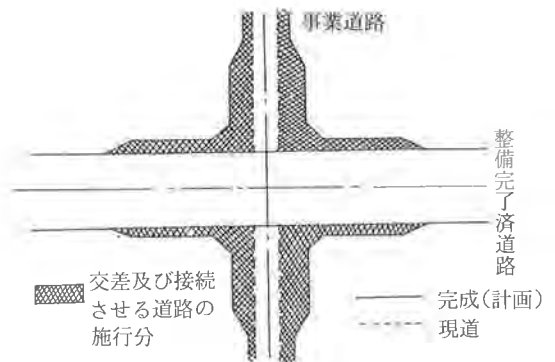
- ① 交差または接続することによって生じる事業に必要な費用は全て原因者である新設または改築を行う道路の事業者が負担するものとする。

従って原則として整備完了済道路側は新規に事業化は行わないものとする。

- ② 新設または改築を行う道路に歩道を設置する場合においては、整備完了済道路に歩道は無いが、将来において歩道設置の計画がある場合、あるいは、道路の交差または接続する部分に歩道設置が必要とみなされる場合で、かつ道路敷を利用する等して、歩道設置が比較的容易にできるときには、交差部の整備完了済道路にも歩道を設置する等して交通安全対策の配慮を払うものとする。

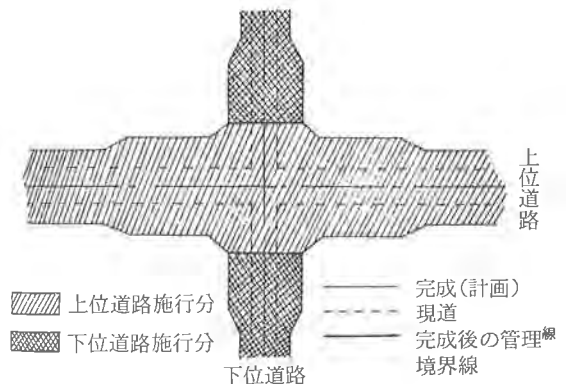
なお、この歩道設置に必要な費用につ

いても新設または改築を行う事業者が負担するものとする。



(ロ) 交差及び接続する道路の双方が同時施行の場合

- ① 交差及び接続することによって生じる必要な事業は両事業者の費用負担を定めで行うものとする。
- ② 費用負担の割合は、完成時における管理境界を基に各々の管理者となる部分に必要な費用を原則とする。



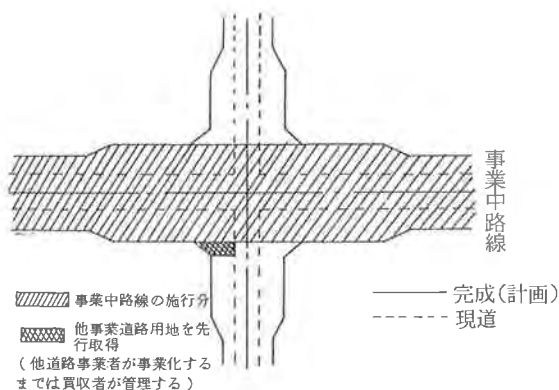
イ) 交差または接続する道路の双方に新設または改築の計画（具体的な改良等の計画があり、将来において改良等を行うことが確実なもの）が確定しており、一方の道路の新設及び改築事業のみを行う場合

⑤ 先行する道路の事業者は確定されている計画の範囲内で将来、手戻りや、物件の二重移転等が生じないように配慮して、交通安全上必要な処理を行うものとするが、その処理は過大又は過少とならないように双方にて十分に協議を行うこと。

⑥ 先行する道路の事業用地と同一筆（同一所有者）が他方の道路計画にもかかるような場合でかつ用地所有者が同時買収を希望する場合、また同時に買収しておくことが、将来も含めて必要と認められる場合には、先行する道路の事業者が同時に買収するよう努めるものとする。

⑦ 新しく都市計画決定を行う場合で、未整備の計画道路と交差または接続する場合には、交差または接続される道路の将来の整備計画を配慮して交差点の都市計画決定を行うものとする。

この事務連絡は、道路整備特別会計による道路事業の道路間における一般的な平面交差計画の箇所の扱いであるが、ここでは、特に都市計画道路が相互に交差し、又は接続する場合について、事務連絡の各ケースに添って、都市計画事業認可と国庫補助の原則を記すこととする。



先ず、イ)交差又は接続する道路が既に整備完了済の場合は、街路事業者が、事業道路及びこれに交差・接続する整備完了済道路で、交差・接続に伴って整備を行うことが必要な道路をそれぞれ別の路線として2件の都市計画事業認可を得（但し、認可申請は同時に行うこと。）て施行するのが原則である。しかしながら整備完了済道路部分の施行ぶんが例えば10メートル程度の短い範囲であり、事業道路よりも確実に早期に完成できると認められる場合には、都市計画事業認可手続上1件として（都市計画事業の種類及び名称は2つの路線を併記する。）扱うことができる場合があるので事前に相談されたい。

整備完了済道路の事業地の表示方法であるが、直接用地買収及び工事を行ういわゆる施行分のみを表示するのではなく、整備完了済道路の部分を含めて収用の事業地表示を行うこととしている。

また、両方の道路が国庫補助の対象となる場合における予算採択は、2箇所別々になされることになるので、予算要望の際留意する必要がある。

次に、ロ)交差及び接続する道路の双方を同時に施行する場合であるが、例えば上位道路が県施行、下位道路が市施行の場合と想定して話を進めることとする。同時施行の場合は、都市計画事業認可及び告示は県施行、市施行とも同日付で行われるのが好ましいが、物理的要因で困難な面もあるので、少なくとも申請を同時にこなうよう指導しているところである。

このケースにおいては、施行主体が県・市と異なるので、交差点部分のいわゆるダブル部分の事業主体を明確にしておく必要がある。一般的には、完成時における管理境界を基本とし上位道路の施行者が交差点部分のスミ切り～スミ切りまでを事業地として表示し施行すべきものとする。従って、下位道路の事業地には、交差点部分を含めないこととなる。

この例において、交差点部分に、両道路にまたがって同一地権者の用地、物件が存する場合、用地はそれぞれの事業面積を買収するので

問題ないが、物件の費用負担をどうするかで相談を受けることがある。種々の考え方があると思われるが、用地買収面積比で費用負担するのが適切であると考えている。この考え方により、下位道路に物件が存し、上位道路には同一所有者の庭木或は何もない場合でも上述の扱いとすることとしている。

この例の費用負担は、特に相互の路線の補助率が異なるときには、決算上の問題が生じるので留意されたい。

次に、Ⅱ交差又は接続する道路の一方が先行して事業を施行する場合であるが、基本的には、双方協議のうえ、交差点部分について手戻りや二重移転等がないよう前記(Ⅱ)の例のように部分的同時施行を行うべきである。しかしながら諸般の事情で一方の事業を先行せざるを得ない場合には、一般的には、都市計画に基づき事業認可を得て施行することとなる。

この場合、問題になるのは、同一の地権者の用地が双方の道路に存する場合である。

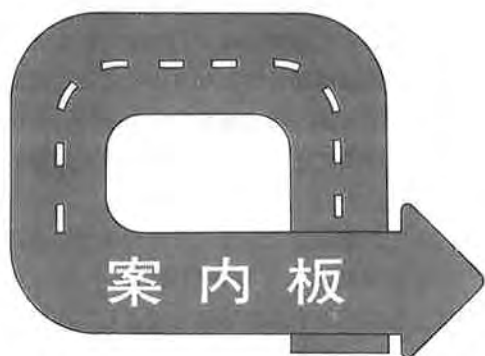
残地に再度物件を建築することを制限することができない場合があるので、後日一方の路線を事業化する場合に再度補償を行わざるを得ず、事業費の増大を招くとともに用地買収に困難さを加える原因ともなりかねない。従って、極力残地部分の用地買収を了しておくよう努める必要があると考える。

しかしながら、街路事業においては、事業認可区域外の用地買収を国庫補助の対象とすることはできないので、単独費で対応するよう指導しているところである。この場合においても、残地補償は補助対象となり得るので、差額（買収に要する額－残地補償に要する額）に単独費を充当することとして買収することは差しつかえない。

さて、単独費で取得した用地を含む道路が後日街路事業として国庫補助対象となった場合に、当該用地を国庫補助対象として街路事業者が再取得できるかという問題が生じる。

この場合の基本的考え方は、既に地方公共団体の名義になっている土地であり、原則として国庫補助対象にならない。

また、残地部分の面積が大きく、地方公共団体の単独費計上予算がないため、土地開発公社に先行取得させ、後日、街路事業として補助採択された時点で国庫補助対象とすることはできないかとの質問が見受けられる。基本的には補助金交付申請の時に個別に判断することとなるが、そもそも、かつての用地先行取得確認制度が、いわゆる逆ザヤ現象により結果として地方公共団体の超過負担を招き弊害をもたらしていたとの理由で、現行の国庫債務負担行為による用地先行取得制度に切りかわった経緯を考えると、慎重に対応する必要があると考える。



1. 昭和58年発生都市災害復旧事業

(1) 昭和58年発生都市災害の内容

建設省街路課は、昭和58年に発生した都市災害の査定を全て了し、この程、状況を取りまとめたので、その概要についてお知らせいたします。

昭和58年は、5月の日本海中部地震（秋田市・能代市他）をはじめ、7月の島根県集中豪雨（益田市、浜田市、三隅町他）、さらに10月の台風10号や三宅島噴火など例年に見られない異状な天然現象に見舞われた。

このため、全国の都市災害復旧額は事業費約2,146百万円（281件）もの多額に達し、当初計上の事業費513百万円では不足となり補正予算の計上が必要な状況になっている。

昭和58年に発生した都市災害復旧事業を施設別にみると表－1のとおりである。

表－1 昭和58年発生都市災害復旧事業施設別表

種 別	申 請		決 定		
	件数	金 額 百万円	件数	金 額 百万円	査定率
公園	123	717	117	555	77.4
流域下水道	3	24	3	14	58.3
公共下水道	104	1,174	103	1,037	88.3
都市下水路	9	23	9	19	82.6
都市排水施設	26	84	27	79	94.0
街路	2	11	2	10	90.9
防空壕	1	16	1	9	56.3
堆積土砂排除	19	446	19	423	90.8
合 計	287	2,515	281	2,146	85.3

昭和58年に発生した都市災害復旧事業を都道府県別にみると表－2のとおりである。

表－2 昭和58年発生都市災害復旧事業都道府県別表

	件数	金 額
北海道	1	9百万円
青森県	6	17 "
秋田県	126	1,153 "
福島県	1	19 "
東京都	2	82 "
山梨県	3	37 "
富山県	3	8 "
長野県	3	9 "
岐阜県	2	13 "
静岡県	2	23 "
愛知県	1	12 "
三重県	2	4 "
京都府	5	23 "
大阪府	3	15 "
兵庫県	10	91 "
和歌山県	1	2 "
島根県	82	526 "
岡山県	1	4 "
福岡県	4	23 "
宮崎県	9	37 "
鹿児島県	10	15 "
沖縄県	1	10 "
京都市	3	14 "

事業費ベースである。

また、降灰除去事業は、鹿児島市、垂水市、桜島町において、事業費約280百万円で、9,500㎡の除去を行なっている。

(2) 国庫補助率等

都市災害復旧事業の補助率、補助根拠等は表－3のとおりである。

○ 国費の算出方法

査定決定額×補助率×0.95……国費
(定率)

○ 県指導監督事務費の算出方法

管下市町村事業決定額の合計× 0.015 ×
(定率)

0.95

(定率)

注) 計算途中の千円未満の端数は切捨

表-3

災害復旧事業	施設区分		補助率	補助根拠	激甚災害による嵩上
	下水道	流域下水道 公共下水道 都市下水路 特定公共下水道	2/3 2/3 2/3 1/2	下水道法第34条 下水道法施行令 第24条の2第3項	なし
災害復旧事業	公園等 街路 都市排水施設		1/2 1/2 1/2		
	防空壕 堆積土砂排除事業 湛水排除事業		1/2 1/2 -	予算補助	有 嵩上げ分のみ対策
降灰除去事業	下水道	公共下水道 都市下水道	2/3 2/3	活動火山対策特別措置法 第11条 同法施行令第3条	なし
	都市排水路		1/2		
	公園		1/2		
	宅地		1/2		

ー人事消息ー

58年11月1日付

○都市局再開発課長補佐(都市局街路課長補佐)
前田 昌平

58年11月1日付

○都市局街路課長補佐(国際科学技術博覧会協会住宅部住宅計画課長) 福丸 容吉

ー行事日誌ー

58年11月20日 ○長野県長野市 長野大通り

の開通式

58年12月1日 ○全国市長会街路事業促進会議

12月4日 ○石川県内灘町 向栗崎橋の開通式

12月10日 ○岩手県盛岡市 御厩橋の開通式

59年1月10日 ○道路整備促進全国総決起大会

1月12日 ○街路事業促進議員懇談会役員会

1月12日 ○都市基盤整備事業推進大会

【協会だより】

○社団法人日本交通計画協会臨時総会開催さる

社団法人日本交通計画協会昭和58年度臨時総会は10月19日開催の役員会（於こんぴら会館）を承けて10月27日午前11時より家の光ビル2階会議室において、吉岡副会長以下79会員が出席し政務多忙のため欠席の瀬戸山会長に代って吉岡副会長（住宅・都市整備公団理事）が議長席につき開催された。当日の議決事項下記のとおり。

＜第一号議案＞昭和58年度事業状況報告の件

田川常任理事より昭和58年度調査研究中間状況、特別会員（法人）新規加入状況、新交通システムのインフラストラクチャー研究部会新設並びに第6回講習会“まちづくりと街路事業”開催（11月21日～30日大阪、名古屋、東京、盛岡、福岡、広島）の6会場で開催予定）について資料に基づき説明があり、全員異議なく承認さ決された。

＜第二号議案＞役員補充選任の件

田川常任理事より 村山幸雄氏（前地域振興整備公団理事）の退任に伴う後任として中尾宏氏（現協会事務局長）の理事選任につき説明し、議長は本件を議場に諮ったところ全員異議なく承認可決された。

○第6回講習会“まちづくりと街路事業”開催



社団法人日本交通計画協会主催の第6回講習会“まちづくりと街路事業”は、11月21日から同月30日にかけて全国6会場で、盛況裡に開催された。

講習内容並びに各会場参加者数は以下のとおり、
＜講習内容＞

I 協会長挨拶

II 「うるおいのある街づくりと街路整備について」

講師 建設省都市局街路課長 依田和夫氏

III 「沿道区画整理型街路事業の促進について」

講師 建設省都市局街路課専門官 下田公一氏

IV 「都市基盤施設整備について」

講師 建設省都市局特定都市交通施設整備室長

椎名 彪 氏

11月21日（大 阪）	参加者数	159 名
11月22日（名古屋）	”	146 名
11月24日（東 京）	”	268 名
11月25日（盛 岡）	”	182 名
11月29日（福 岡）	”	151 名
11月30日（広 島）	”	134 名
総 数		1,040 名

○細田吉蔵運輸大臣就任祝賀会開かる

昭和59年1月11日午後3時30分より、東京霞ヶ関ビル33階東海クラブ阿蘇の間において、当協会副会長理事 衆議院議員細田吉蔵氏の運輸大臣就任祝賀会が、関係各省並びに関係団体、会員各社の多数の列席のもとに盛大に開催された。°当日の参加者は、運輸省から杉浦次官以下全局長を始め31名、建設省からは台計画局長、松原都市局長以下26名、関係団体から細郷横浜市長、吉岡住宅都市整備公団理事以下18名、協会側から瀬戸山会長、相沢、谷川副会長、成相理事以下141名計216名の盛況であった。



確かな技術で未来をつくる

環境アセスメント

地域・都市計画

交通計画

土地造成計画

道

路

構造物

トンネル

調査・試験・診断

施工管理

株式会社 オリエンタルコンサルタンツ

取締役社長 細 井 昌 晴

本社 〒150 東京都渋谷区渋谷1-17-1 (美竹野村ビル) ☎東京(03) 409-7551代表

大阪支社 ☎大阪(06)313-3824代表

福岡支社 ☎福岡(092)411-6209

名古屋支社 ☎名古屋(052) 452-8621

仙台支社 ☎仙台(0222)23-6336

美しい明日は、プランから。



新交通システム、インフラストラクチャーの

調査、測量、計画、
設計、施工管理

東京エンジニアリング株式会社

本 社
大 阪 支 社
名 古 屋 支 社
仙 台 事 務 所
横 浜 出 張 所

東京都中央区八丁堀4-12-4関鉄ビル
大阪市東区南本町4-20有楽ビル6階
名古屋市中村区太閤1-1-14高橋ビル5階
仙台市中央2-10-12仙台マルセンビル3階
横浜市港南区笹下2-2-10塩浦ビル

☎ (03) 553-5051
☎ (06) 245-2610
☎ (052) 451-2671
☎ (0222) 62-3525
☎ (045) 844-5745

<都市と交通>

第1巻3号

昭和59年2月1日発行

発行人
編集人
発行所

中 尾 宏
田 川 尚 人

社団法人 日本交通計画協会
東京都文京区本郷1-25-2

明幸ビル

電話 03(816)1791~4(〒113)