

都市と交通

1985

No.

7



建設省都市局街路課編集協力

都市計画街路事業促進協議会
社団法人 日本交通計画協会

都市と交通

1985・6・No.7

《目 次》

——特集テーマ「沿道区画整理型街路事業」——

- グラビア（カラー写真）……………1
 - 巻頭言「街路事業の積極展開を」街路事業促進議員懇談会 会長
（元）建設大臣 斉 藤 滋与史……………3
 - 随想 新しい交通機関の工夫 （元）東京大学教授 井 上 孝……………5
 - 特集
 - 沿道区画整理型街路事業の現状と課題（総論）
建設省都市局街路課 係長 山 本 莊 輔……………7
 - 〈事例紹介〉
 - 加賀市における沿道区画整理型街路事業
加賀市建設部 部長 猪 谷 昭 治……………13
 - 古川橋駅北沿道区画整理型街路事業
門真市都市整備部区画整理課 主幹 松 村 昌 彦……………17
 - 沿道区画整理型街路事業
四条畷市都市整備部忍ヶ丘駅前 整備事務所 所長代理 真 野 勝 秋……………20
 - 沿道区画整理型街路事業について
三重県熊野市建設課 課長 中 崎 茂……………24
 - 60年度新施策紹介
 - 道路整備に関する昭和60年度の新規制度
建設省都市局街路課 課長補佐 荻 原 達 朗……………27
 - 「キャブ」
建設省都市局街路課 課長補佐 原 田 邦 彦……………29
 - 新都市拠点整備事業（都市・MIRAI）について
建設省都市局都市計画課 ……………32
 - 街路事業Q & A……………37
 - 案内板……………42
 - 協会だより……………43
-



神戸市フラワーロード



旭川市買物通り



尼崎市塚口南地区



盛岡市御厩橋

「街路事業の積極的展開を」

街路事業促進議員懇談会 会長
(元)建設大臣

齊藤 滋与史



日米経済摩擦に対する対策の確立が急務なおり、合板などの関税引き下げ問題が狙上にのぼりましたが、私は貿易不均衡の問題はまず内需の拡大により対処すべきであると考えており、現在公共投資の一層の拡大が望まれるわけがあります。公共投資の重要性につきましては、私は常々皆様の御理解を求めてまいったわけですが、とりわけ街路事業整備の推進に関しては、建設大臣在職中も含め精力的に取り組んでまいりました。

私が、現在会長を務めております街路事業促進議員懇談会は、昭和52年4月に我が党の国会議員の有志が集り、都市生活環境の改善を目指し、都市生活の健全性を確保するための重要な都市施設である都市計画街路整備を積極的に促進すべく、その努力と支援を行うため結成されたものであります。発足当時は衆・参あわせて約140名程であったのですが、現在200名余と増え続けております。

初代の会長は金丸信先生で、強い指導力を発揮され、本会を長らく支えてこられました。昨年秋の内閣改造の際、党の幹事長という要職に就かれましたので、私が本会の会長に推挙されたというわけでありす。

申すまでもなく、都市の骨格を形成する重要な都市施設である街路は、積極的に整備を推進しなければなりません、皆様御周知のとおり、

我が国の財政が疲弊しているため、道路事業予算は昭和55年度以降連続して抑制されているという状況であります。道路事業は、財源自体はガソリン税などの特定財源がありますから、この結果オーバーフローという状況が生じ、60年度の概算要求時点では約2,000億円のオーバーフローというゆゆしき状況が生じていたわけでありす。

しかしながら、昨年末の予算編成期におきまして、地方道路整備臨時交付金という、地方の生活道路を一体的に整備するための制度の創設や、道路に関連する公共的事業分野における民間活力の導入のために、低利の貸付けを行うことを目的とした道路開発資金制度の創設など、新たな道路に関する制度の創設のため、一致団結したことが喜ばしい結果を生んだわけであり、今後、街路事業の推進を図るべく、これらの制度をいかに活用するかが重要な課題となっております。

この様に街路事業の事業費の拡大がまさに最重要課題であります。街路事業自体も幅広く、新交通システム及びモノレールの整備や鉄道との連続立体交差事業のほか、街路は人と車のみならず、情報をも通す空間としてもいまや重要な収容スペースであり、高度情報化社会へ向けて、共同溝やキャブの整備も強力に推進する必要があります。

さらに、街路事業の整備手法としても従来からの用地買収方式から、土地区画整理事業を手段として活用し、良好な市街地形成をも目指しつつ街路を整備しようとする沿道区画整理型街路事業方式まで幅広く、今後は活力がありしかも整然とした街づくりを目標として、街路事業を

推進することが緊要な課題であります。

民間活力の活用が叫ばれております今日、今後とも官民の叡知を結集し、街路事業の効果的事業推進に皆様方の御理解と御支援をお願いする次第であります。

新しい交通機関の工夫

(元) 東京大学教授 井上 孝



読売新聞の記事によれば、科学万博の観客輸送のため、開業と同時に登場した国鉄の「エキスポライナー」が、予想外の不振で、ついに最近一部列車の編成を短くすることを余儀なくされたという。

エキスポライナーは、上野、我孫子、取手と、会場近くの万博中央駅や土浦駅を結ぶ臨時列車で、上野—万博中央駅間の所要時間は約一時間。15両または12両編成で一日最高54本運転されている。

新聞によれば、科学万博入場者の半分が国鉄を利用するとの当初の見込みによるものだが、いざフタを開けてみると、国鉄利用者は入場者の四分の一にとどまり、エキスポライナーの平均乗車率は31パーセントという大誤算となったというのである。

まだ、万博ははじまったばかりで、夏の最盛期の成算を期すべきだが、戸口から戸口へといういわゆるドアツウドアの自動車との交通機関の根本的な性格の差を考えて見る必要があるだろう。

ドアツウドアでなくとも貸切りバスであれば、一旦、集合場所に到達してバスの席さえ確保すれば、あとはドアツウドアと同じ効果となり、駅の乗り換え、バスへの移動と、さまざまな手数を必要とする国鉄利用にまさることは数倍するであろう。

限られた時間迄に出勤しなければならないという通勤交通とは違う。その気持も、この誤算の原因になっているのかも知れない。

いずれにせよ、さまざまな交通手段によって多数の人が動くのである。万博が終了したときに、人々がどのような手段をえらんだか、また、その理由は何だったのか詳しい解析を示してもらいたいものである。一日を万博見物にあて、大都市地域から集まって来る特殊なケースではあるが、それが却って、試験管によって化学者が実験を繰り返すのにも似て

興味あるそして貴重な実験であるように思われる。

日本経済新聞は、また一ヶ月程前に別な交通機関の悲鳴を伝えている。いわく——火の車「ポートライナー」である。

神戸・三宮とポートアイランドを結ぶ新交通システムは、乗降客が少ないため、駅員もおかず、乗車券を売る機械も改札機もおかず文字通り無人駅としてタダ乗りを黙認せざるを得なくなったという記事である。要するに運賃が経営採算に著しく及ばない事実をのべているのである。

これに関連した報道では、最も簡便な新しい交通機関としてかつて脚光を浴びた千葉県佐倉市のユーカーが丘ニュータウンの全線4.21 軒、六駅が、矢張り採算割れで関係者の悩みの種となっているということである。

全国ですでに実現したこれから実現しようと努力が払われている多数の新しい交通機関に対して、その収支を考えると、ここで、何かひと工夫しなければならぬ時期が来ているように思われる。監督官庁たる運輸省は「収支計画を十分につめないと大きな誤算になる」を話していると新聞は報じている。

収支計画を十分につめなければとはどのような内容をさすのであろうか、多年これらの新しい交通機関の実現に努力して来た関係者にとって、十分につめるべき事柄は何なのかをもう一度改めて考える必要があろう。これを筆者は、何か工夫しなければならないと表現したのである。

数年前、都市モノレール等の適応性に関する調査が関係者の間で進められ、その報告書も公表せられている。

その主張は、都市モノレール等事業化推進の方策としては、まず、都市モノレール等関連事業に投下できる国家財源の確保とその合理的な運用の方式の検討であり、軌道事業特許取得のあり方について、会社発起人が取得できることの検討であり、そして都市モノレール等事業の計画、技術に関する人材を提供する機構のあり方の検討をあげている。これらを推進することには、今後さらに努力する必要がある。また、都市モノレール等導入の計画指針として、すべての地方中核都市以上の都市を対象にした都市モノレール等導入可能性診断、そしてバス交通と都市モノレール等の適正な役割分担のあり方の検討を指摘している。

筆者はモノレールとして、成功していると思われる古い例を振り返って見たい。

ひとつは、羽田モノレールであり、この場合には、

その端末に国際空港をもち、しかも定時運行による安心性がおおいに寄与している。さらに、その途中に流通センターあり、競馬場ありで、通勤すらが、片道輸送ではない。

もうひとつの例は湘南モノレールである。この場合には、自動車専用道路によって住宅地が開発され、バスによる通勤輸送を多年続けた上、沿線の市街化が異常に進んだため、バス輸送をモノレールに変更した形で登場したのである。道路によって市街地の熟するまでバス輸送により、熟するをまってモノレールに交替させる考え方は、北九州市の小倉モノレールのように、モノレールによって市街化を促進するのは別の考え方、別の工夫であるかも知れない。

いずれにしても、新しい交通機関の工夫は単純な攻め方では達成できないことをつくづく感じるのである。

沿道区画整理型街路事業の現状と課題（総論）

建設省都市局街路課

係 長 山 本 莊 輔

1. はじめに

(1) 沿道区画整理型街路事業創設の背景

街路事業は幹線街路の整備等を通じて、安全性・快適性・利益性等を備えた良好な市街地の形成に大きな役割を担ってきているが、用地買収方式により幹線街路を整備する場合には、以下のようないくつかの問題が生じやすく、事業の円滑な執行と事業効果の発揮の両面において支障をきたす場合も見られる。

- ① 用地・補償の対象となる権利者が買収後の残地が狭小なため移転を余儀なくされ、生活再建の面で問題が生じるとともに、商店街等の沿道市街地の機能が改変を受け、その機能の回復にも長期間を要する。
- ② 街路整備後の沿道に狭小・不整形な宅地が残ри、未利用空地の発生、ペンシルビルの建設等、幹線街路の沿道にふさわしい健全な土地利用の形成が困難となり、その結果、良好な都市景観の形成に

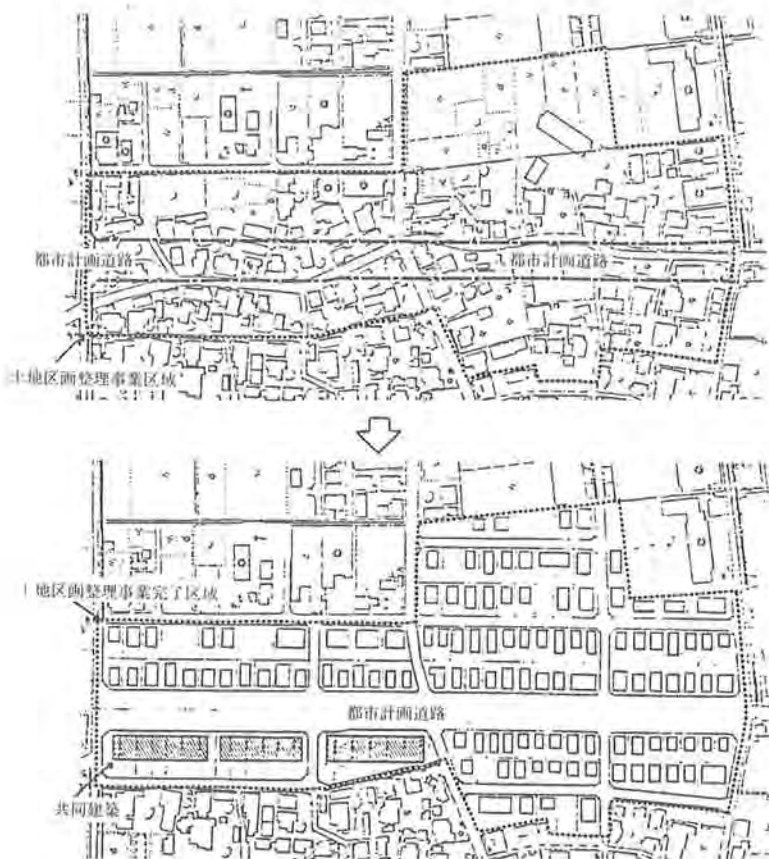


図-1 沿道区画整理型街路事業概念図

も支障をきたす。

- ⑨ 従来幹線街路に面していなかった住宅等が幹線街路に直接面するようになり、環境上の問題が生じ易い。

- ④ 新市街地において、幹線街路のみの整備が先行し、区画道路などの基盤施設が未整備のまま無秩序な市街化が進行することがある。

このような問題に対処するためには、幹線街路と沿道の带状市街地において、公共施設管理者負担金制度を活用した土地区画整理事業を実施することが極めて有効であり、昭和58年5月10日付け都計審答第13号「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」においても指摘されているところである。そこで、昭和58年度より、この事業を「沿道区画整理型街路事業」（以下「沿区事業」という。）という名称の下に推進を図ることとした。（図-1参照）

(2) 沿区事業を実施すべき地域

沿区事業については、いかなる所においても適用可能と思われるが、特に実施を検討すべき地域は、次の各号の一に掲げるような地域である。

- ① 都市計画街路の区域内の土地所有者等の多くが、現地残留について強い希望を持っている地域。
- ② 街路整備と併せて沿道地域の活性化を図る必要のある地域。
- ③ 幹線街路が未整備であることに加え、区画街路等が狭隘で交通上又は防災上支障のある地域。
- ④ 幹線街路整備に伴い、他の都市基盤施設が未整備のまま急速に無秩序な市街化が進むおそれのある地域。
- ⑤ その他街路と沿道地域の一体的整備の必要のある地域。

また、これらを踏まえ、新たに街路事業を実施しようとする場合には、先ず、沿区事業実施の可能性について検討することが必要である。

(3) 国庫補助対象となる沿区事業

公共施設管理者負担金に対する国庫補助は、負担金支払い側である街路事業者に対して行われるものであり、その条件は以下のとおりである。

- ① 対象区画整理事業の施行地区内の幹線街路等が都市計画街路事業の国庫補助採択基準に適合するものであること。

表-1 沿道区画整理型街路事業・実施箇所

採択年度	都道府県名	都 市 名	地 区 名
58年度	岩手県	千厩町	新町地区
	大阪府	門真市	古川橋駅北地区
	熊本県	人吉市	鬼木地区
59年度	岩手県	北上市	青柳地区
	富山県	上市町	若杉新地区
	石川県	加賀市	万松園地区
	静岡県	清水市	長崎地区
	三重県	熊野市	上平地区
	大阪府	四条畷市	忍ヶ丘駅前地区
	佐賀県	牛津町	牛津中央地区
60年度	岩手県	大船渡市	石橋前地区
	山形県	東根市	野川向若木地区
	茨城県	総和町	下辺見西部地区
	栃木県	足利市	中橋通り地区
	千葉県	袖ヶ浦町	清水頭地区
	神奈川県	藤沢市	渋谷の里地区
	山梨県	塩山市	塩山駅前地区
	長野県	諏訪市	上諏訪駅西地区
	計		18地区

表-2 沿道区画整理型街路事業・事業費（百万円）

年度	58年度	59年度	60年度
事業費	99	320	2,794
対前年伸率	—	3.23	8.73

- ⑤ 対象区画整理事業が、幹線街路の整備を主目的とするものであること。
- ⑥ 対象区画整理事業の事業計画における公共施設管理者の負担金の額が妥当であること。

2. 沿区事業の現状

(1) 沿区事業実施箇所及び事業費の推移

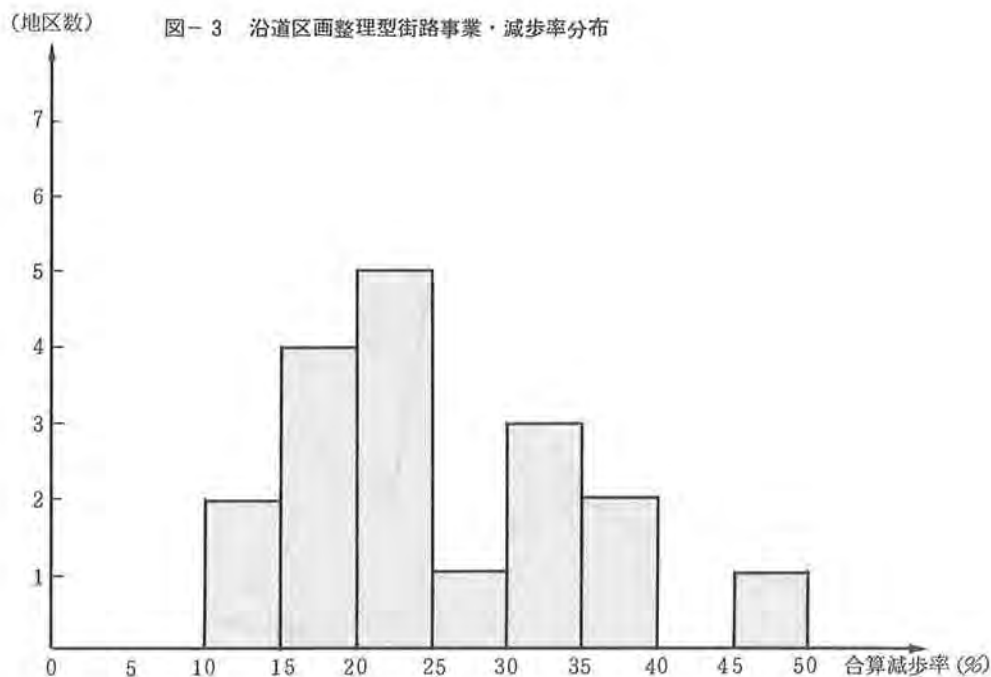
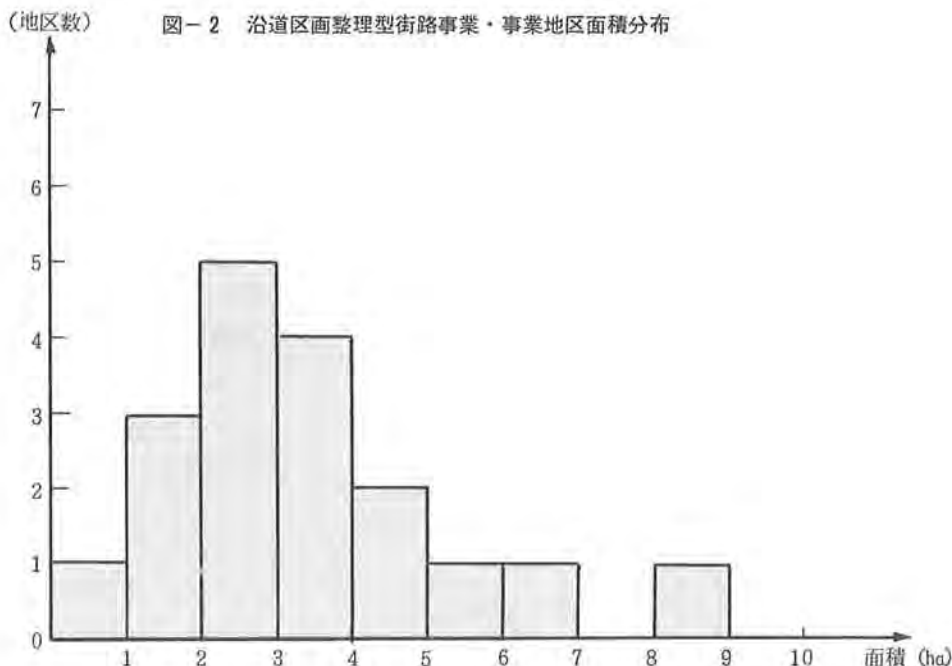
沿区事業実施箇所は、表-1のとおりであり、毎年増加している。また、事業費についても、表-2のとおり大きく伸びている。

(2) 事業地区面積及び減歩率

事業地区面積は、図-2のように分布しており、平均3.34haとなっている。また、減歩率については、図-3のように分布しており、平均25.3%と

なっている。減歩率は、土地区画整理事業の成立を大きく左右するものの一つであり、必要な公共用地面積及び保留地面積を確保することにより決まる（合

算減歩率）が、その値は、一般には近隣の土地区画整理事業の実績値と大きく離れていない数値となっている。



(3) 施行者別採択面積

図-4にみられるように、事業主体別の沿区事業面積は公共主体のものが多いが、これは、一般の土地地区画整理の場合と異った傾向である。(図-5)

これは、沿区事業は、幹線街路整備を主目的とした比較的狭い地域での土地地区画整理事業であるが、一般の土地地区画整理事業は、宅地供給目的の比重が大きいということから生じたものであろう。

図-4 沿道区画整理型街路事業・施行者別採択面積

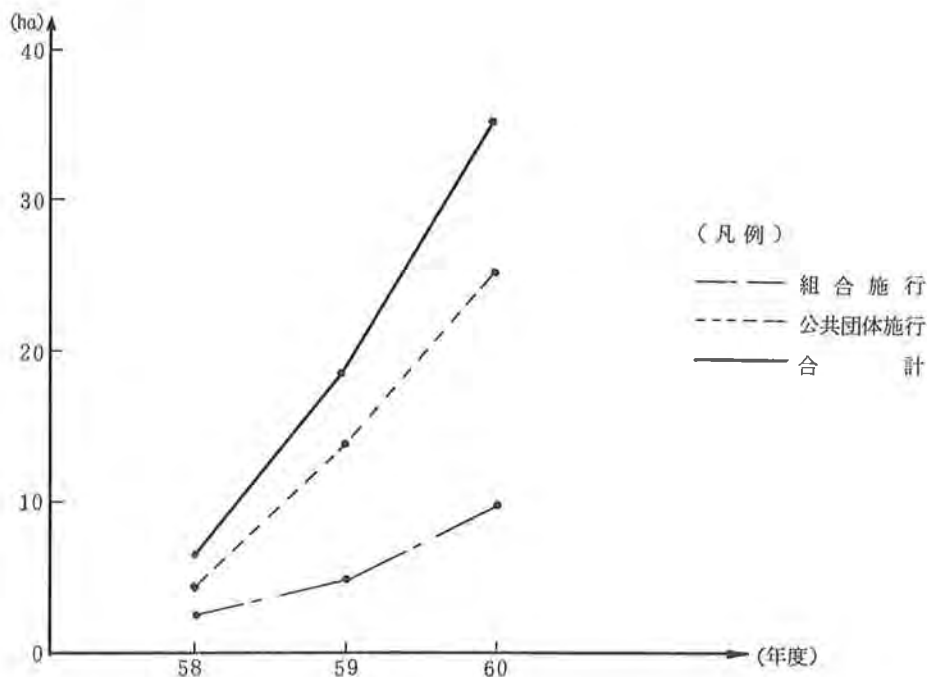
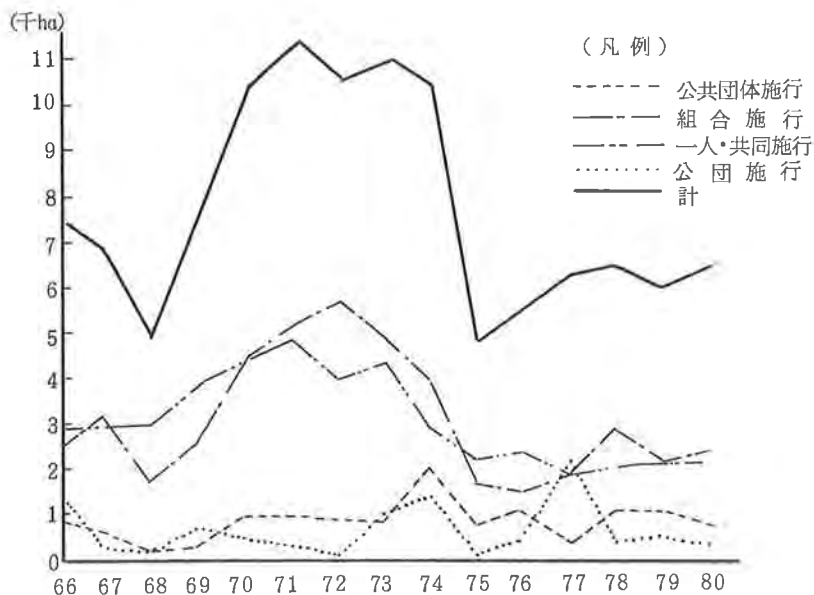


図-5 土地地区画整理事業・施行者別認可実績

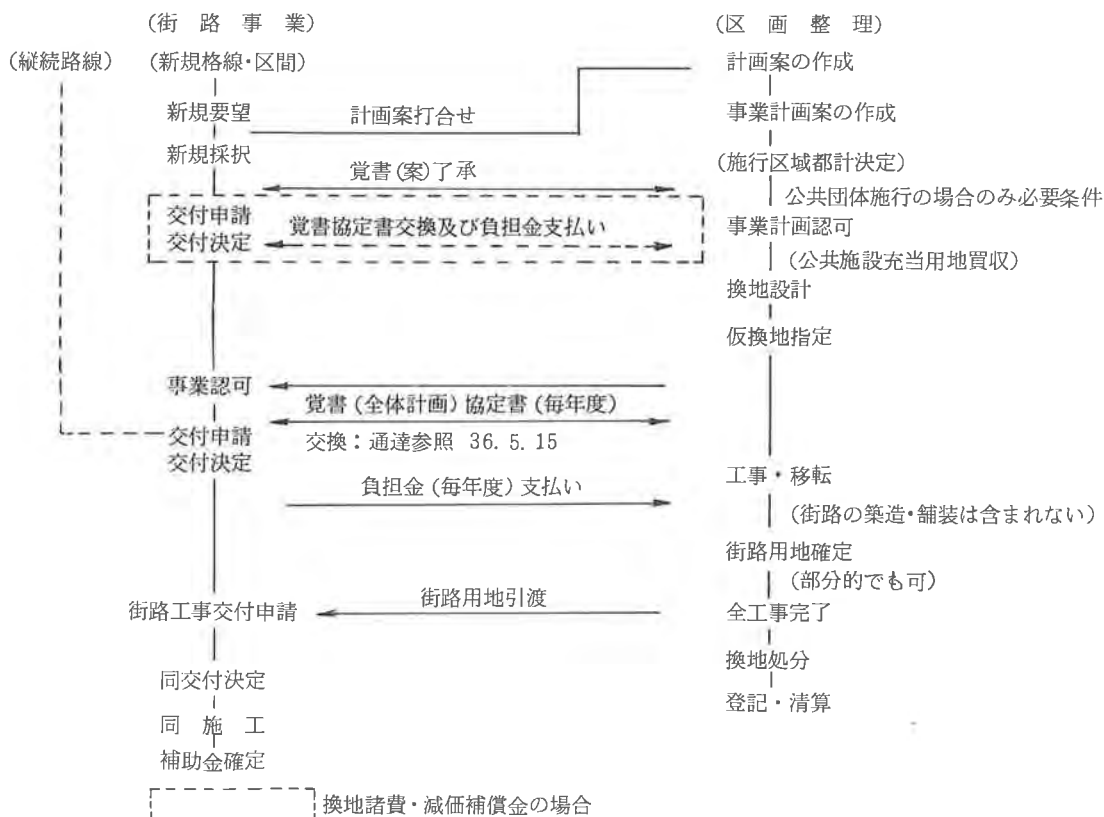


(4) 事業進捗状況

沿区事業の流れは、図-6に示すように街路事業、土地区画整理事業2本から成っており、現在採択されている18地区のうち、仮換地指定を終えたもの

3地区、土地区画整理事業認可を得たもの9地区である。また60年度には、1地区の事業を完了する予定である。

図-6 事業の流れ



3. 沿道区画整理型街路事業調査

沿区事業は、面的整備であること、換地方式を用いること等により、通常の街路事業より複雑なものとなっているため、従来より調査費の国庫補助創設が要望されていた。このため、60年度より沿道区画整理型街路事業調査を開始することとしたところであり、60年度は20地区において実施を予定している。本調査費補助は、事業化の促進、事業の円滑な実施等をそのねらいとしていることもあり、調査内容については、事業化を前定とした調査であるB調査を中心としたものとするのが望ましいと考えている。

4. 事業実施上の留意点

沿区事業の実施に係る留意点について以下簡単に

述べることにする。

(1) 地元の合意について

沿区事業のうち、進捗が図れない状態になっているものの原因は、すべて一部の地元権利者の反対によるものである。従って、沿区事業の実施にあたっては、事前に十分地元調整を行うことが最も重要である。

(2) 事業施行地区決定にあたって

事業施行地区決定にあたっては、以下の点に留意することが必要である。

- ① 地区は図-1に示すように、都市計画道路沿道の一まとまりの地区となるが、都市計画道路のみ飛び出ているような地区設定は望ましくない。
- ② 地区境界の両側において、受益と負担の不均衡が生じないよう地区境界を設定するとともに、区

画街路の配置に配慮すること。

- ③ 将来の面的整備の可能性を考慮し、手戻りや未整備の地区等が生じないよう地区を設定すること。
- ④ 沿区事業実施地区の前後の幹線街路の整備手法について事前に検討を加え、地区内外において受益及び負担の不均衡が生じることのないようにすること。

(3) 土地区画整理事業施行区域の都市計画決定

土地区画整理補助事業については、必ず都市計画決定する必要があるが、沿区事業では、個人施行及び組合等施行の事業については、必ずしも都市計画決定を要しない。

(4) 公園面積確保についての取扱い

土地区画整理事業については、施行地区内に居住することとなる人口について、1人当り3㎡以上かつ施行地区面積の3%以上の公園面積を確保するよう技術的基準に定められているが、沿区事業は、街路整備を主たる目的として幹線街路とその沿道の比較的小規模な带状地区で、土地区画整理事業を施行する場合が多く、街路用地確保のみでも減歩率が相

当高水準となり、基準通りの公園面積を確保することは極めて困難な場合がある。このため、沿区事業については、技術的基準のただし書きに該当し、上記基準によらないこともできとしている。ただし、この場合にあっても、土地区画整理事業施行地区内の街路の緑化、小公園の設置等に極力努めることとしている。

5. 沿区事業の課題

沿区事業は、街路整備ばかりでなく、街路沿道市街地の整備をあわせて実施できること、公共施設管理者負担金の額は、直買方式による額を下回る場合もあり、結果として安上りの整備が行えること等のすぐれた特徴がある。

従って、今後沿区事業を広く実施し、事業手法の定着を図ることが、当面の課題であり、そのため沿道区画整理型街路事業調査を創設したところである。また、建設省としても、当分の間沿区事業を優先的に採択する方針であり、該当箇所については積極的に要望していただくよう期待する次第である。

加賀市における沿道区画整理型 街路事業

加賀市建設部 部長 猪谷 昭治

加賀市の概要

「北陸へいらっしゃい。」のキャッチフレーズにより、年間400万人の温泉客を目標とする山代、片山津、両温泉を始め、加賀百万石の支藩大聖寺十万石の城下町を中心とする加賀市は、石川県の最南端に位置し、東西15.2km、南北14.2km、面積152.01km²とはほぼ正方形をなしており、地勢は東南に高く、遠くに霊峰白山を望み、白山山系に源を発する大聖寺川、動橋川が肥沃な加賀平野を貫き、日本海に注いでいる。広大な松林に囲まれ自然美を誇る国定公園加賀海岸、千古の由来をほこる温泉源など天恵の自然環境と四季の変化に富んだ条件のもとに立地している。



写真-1 加賀市内の温泉街

昭和33年に南加賀の中心であった大聖寺をはじめとして、5町4村の合併により市制が施行され、人口53,000人が67,000人となり、今日に至っている。

都市構造としては、同規模の町村合併により大聖寺、片山津、山代、動橋、作見地区を中心とした多核的都市となっており、一体的な市街地としての高まりはない。しかし、産業、交通等、特色ある形態を有しており、将来に向け限りなき発展性を秘めている。

山代温泉の現況

加賀市は合併当時より都市基盤整備の重要施策の一環として、土地区画整理事業に取組み、良好な市街地の形成につとめてきた。山代温泉は市施行3ヶ所35.5ha、組合施行75.8ha、合計111.3haが整備され、市街地の約2%がすでに新市街地を形成している。

僧行基により開湯され、1300年の歴史と伝統を持つ山代温泉は、加賀百万石の藩主の入湯場であり、湯女の打つ湯の華太鼓が、北陸のいで湯らしい雰囲気をかもし出している。戦前は主として近郷近在の湯治場として賑いを見せていた。

北陸鉄道東口駅と西口駅より、それぞれ共浴殿を結ぶ「あけぼの通り」と「温泉通り」に土産店、飲食店、遊戯場等が、そして共浴殿の回りに入母屋造りの朱色に紅がら格子の落着いた旅館が繁華街を形成し、休養の場として町が一つになり息づいてきた。しかし、戦後日本の経済復興と高度成長期に入ってから発展は目ざましく、山代温泉の宿泊者数の増加は、全国的にも驚異のひとつになり、その名は中京、関西はもとより全国的に知れわたった。大量宿泊者の獲得は旅館の大型化、施設の充実となり、新市街地へ、或いは山地へと旅館の分散が始まり、町へ出なくてもすべて旅館の中で満足されることになり、これ迄の旅館と商店街と町の人でかもし出されていた温泉地独得の情緒、一体的雰囲気が徐々に崩れ始めて来た。

施行地区の概要

事業施行地区は、旅館街の中心にある共浴殿に隣接しており、地区の東側には山代温泉の散策の場である万松園、服部神社、薬王院のある風致地区が広がり、西南側は既存市街地で囲まれ全城市街地である。旅館、飲食店、近隣商業的店舗等0.9haの商業

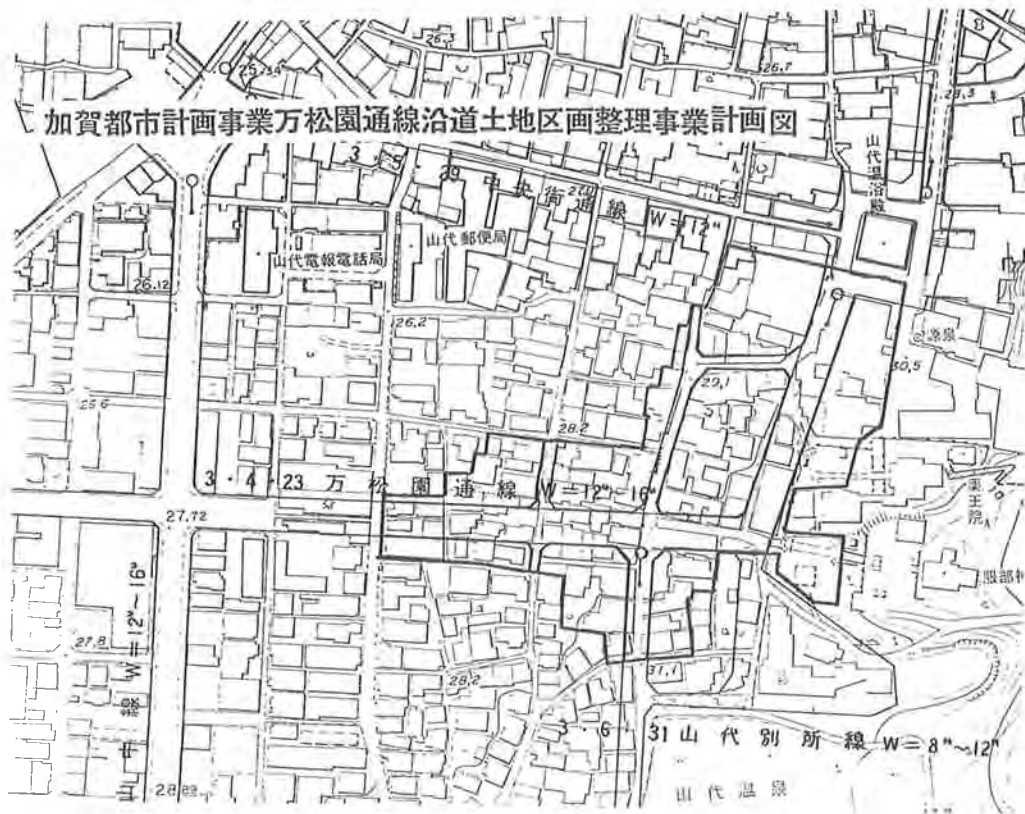


図-1 加賀都市計画事業万松園通線沿道土地区画整理事業計画図

地域と木質アパート、老朽化した一般住宅等1.3 haの住居地域が混在する2.2 haの密集地区である。

区域内には、幅員4 m～5 mの旧県道及び市道があり、一方通行による交通規制がなされており、未整備の細街路ともに歩行者と車の交通環境が著しく悪化している。又地区内には、旧市街地の中心地と新市街地とを結ぶ都市計画街路、万松園通線（幅員16 m）と山代別荘線（幅員12 m）が計画されているが、未完成であり、中心市街地に隣接する地区でありながら、裏街道的さびれた様相を示している。然し当地区は、昔より親子代々隣近所連帯意識が強く、太いきずなどで結ばれている。

<問題点>

1. 旧市街地のスラム化が目立ち、特に施行地区の衰退が激しい。
2. 都市計画街路、区画道路、小路の未整備により交通、歩行者の環境が悪化。
3. 旅館施設規模の拡大充実により、一般商店等の

アンバランスがあり、観光客と町との一体的雰囲気失われつつある。

4. 紅がら格子等の旅館が少なくなり、温泉町らしさ、温泉町の魅力が欠け、街並みが無表情になってきた。
5. 温泉町の中心的存在がない。
6. 山代温泉の旅情漂う万松園が活かされていない。

<計画策定前に配慮したこと>

市長に事業の概要を説明、事業の促進について研究せよとの指示を得たことから、県及び建設省のご指導を仰ぎながら基本構想、基本計画の策定に入った。山代温泉のイメージを高めるため、山代温泉の中心である共浴殿に隣接する市街地の活性化をはかることが目的であり、商店街温泉通り、あけぼの通りと、一体的関連を有する万松園通線に個性を持たせることにより、円滑な交通環境の整備が計られると共に、山代を訪れる人々に散策出来るような変化に富んだ魅力ある街造りを基本とした。



写真－２ 事業施行地区旅館街

又、既成市街地における事業は初めてであり、次の点について更に再度確認する。

1. 街路事業と沿道区画整理型街路事業との比較検討（どちらの手法が有利、地元で納得されるか）
 - (1) 用地取得
 - (2) 建物移転
 - (3) 健全な市街地の形成
 - (4) 土地資源の効率利用
 - (5) 活力ある街造り
 - (6) 公平性の確保
2. 市街地の開発動向と事業地の選定と規模
3. 事業資金の見通し
4. 減歩率の見通し

＜事業計画の概要＞

1. 土地区画整理事業の名称
加賀都市計画事業
万松園通線沿道土地区画整理事業
2. 施行者の名称 加賀市（法第3条第3項）
3. 施行地区の面積 2.2 ha
4. 事業施行期間
（自）昭和59年7月6日（至）昭和65年3月
5. 沿道区画整理型街路事業の施設
 - 3.4.23 万松園通線 幅員16m延長306m
 - 3.6.31 山代別所線 幅員12m延長45m
6. 地区内権利者数（昭和59年7月現在）
地区内人口 350人 地区内密度 160人/ha
土地所有権者 84人 借地権者 2人 計 86人
筆数 114筆
7. 減歩率 24.5%（15.5%）
（減価補償金で用地取得した場合）
8. 収入 2,070,000,000円

公共施設管理者負担金 1,815,000,000円
市単独費 255,000,000円

＜地元対応の経過＞

58年6月 地権者36人（無作為抽出）に意向調査、これ迄の街路事業なら20年～30年かかり街路は整備出来るが、囲りの住宅は密集したままである。新しい事業ですと約5年で街路も住宅も整理され、更に街路修景も可能であり、座して衰退するか、一致協力地区の繁栄を勝ち取るか、どちらの事業で進めたらよいか、決断を願う。

10月28日 地元の事情に精通している古老と関係者に意見を求める。

11月16日 再度、大口地権者、関係区長に事業概要を説明、協力をお願いする。

11月24日 地元市議員に事業の説明と地元説明会に入ることの了解と側面からの援助を願う。

11月24日～28日 地権者を各区毎に集ってもらい説明。

(1) 街路事業と沿道区画整理事業、いずれを選ぶか

(2) 沿道区画整理事業の概要説明

(3) 測量調査についての立入について

59年1月25日 地元の古老、区長等の準備委員の方に区域の取り方について協議。

2月3日～7日 区毎に施行区域を発表、了解を求む。

4月24日 区域決定に関する現地境界立会に関する説明会。

4月26日 土地区画整理事業の計画概要についての説明会。

5月9日 意見書の提出（区画街路の線形についての修正）。

11月21日 第1回審議会、経過及び今後の日程説明。

＜地元の反応＞

1. 事業の選択について

事業の早期完成に深い関心が集まり、沿道区画整理事業により賛成する者が多かった。しかしながら次の点について疑問視する声が多く出された。

(イ) この様な密集市街地での事業が可能か

(ロ) これ迄の街路事業では、せいぜい1軒の家を



図-2 山代地区の概要

除却するのに精一杯であったのに、70軒からの移転をすることについて、財政的厳しい時に大丈夫か。

(イ) この事業を本当に市が、やる気があるのか

2. 区域決定について

(イ) 外にも同じ箇所があるのに何故この地区を選定したのか。

(ロ) 当初4ha測量調査しながら2.2haに縮少したが、出来る限り範囲を拡げて整理してほしい。

(イ) 市の財政事情から見て確実に実施出来るよう、街路を中心として最小限の範囲にすべきである。

(ニ) 街路事業では、用地費プラス建物補償が出るのに、この事業では減歩されることになり、建物補償しか出来ないのなら、区域から除外してほしい。

3. 事業計画立案について

(イ) 登記簿面積と実測面積との差があることから、実測面積にて減歩の対象とするよう要望あり。更に減歩率について、平均減歩は分るが正確にどうなのか、又換地はどこへいくのか等、先の事についての心配が多く、不安の色が出された。

(ロ) 薬王院、服部神社を含めた街路修景に対する関心。

4. 減価補償金による用地買収について

商業地域の人、代替地として商売可能な箇所、住居地域の人、静かな道路事情の良い箇所等の要望があり、隣近所目立った動きはないが、情報交換が盛んである。

5. 地区外の反応

多核都市であることから、他の大聖寺、片山津温泉の方から是非町の活性化のために、事業に組んでほしい旨の要望あり。

＜施行にあたっての留意事項＞

憲法に保障されている個人の財産を、公共の福祉のために買収、換地することについて、いろいろ意見の喰違いが生じることは、目に見えている。地域住民と市施行者との関係が、相互に信頼された中でなければこの事業は成功しない。

1. 施行者は沿道区画整理事業のエキスパートにならなければならない。

2. 説明質問等については、時間をかけず明確に返答する。

3. 誠心誠意、相手の立場で物を考え、代替地、家の建築、税対策、生活再建等について親切な対応をする。

4. この事業に関係する職員と地区住民の和を大事にする。

＜期待される効果＞

地方小都市において、都市計画街路が短期間に完成されること等夢の夢であり、既実施街路の箇所数の整理により、やりくり算段苦しい中から事業を進めていることから、僅かでも街路から街路へ通ずれば良としていた。

この事業が都市計画街路万松園通線、山代別所線が完成することは、当市にとっては画期的なものであり、この事業完成により次の効果が期待される。

1. 都市計画街路の完成により、山代温泉旧市街地と新市街地が結ばれ、循環道路が出来ることから、交通緩和と歩行者の安全が計られ、山代中心街全体の交通環境が改善される。

2. 薬王院、服部神社にマッチした街路修景により、山代温泉名物の菖蒲湯祭りなどが安心して催される。

3. 万松園通りに旅館の進出が期待されることから、それに附随して面的整備が、可及的に速やかに進行され、地区の活性化が期待出来る。

4. 同じ形態を持つ片山津温泉、大聖寺地区を刺激事業の採択に向け、地域住民の関心が高まる。

おわりに、本年10月に第20回組合区画整理研

究会が、当加賀市山代温泉において開催されるにあたり、その時事業の進捗状況を多くの人に見て戴き、何かと助言を賜わり度いものと思っております。

沿道土地区画整理事業について、海のものと山

のものとも知らず、盲蛇何とかの私達に暖かく、御指導下さいました建設省、ならびに県の皆様に心よりお礼を申し上げますと共に、今後一層御指導御鞭達下さいますようお願い致します。

古川橋駅北沿道区画整理型街路事業

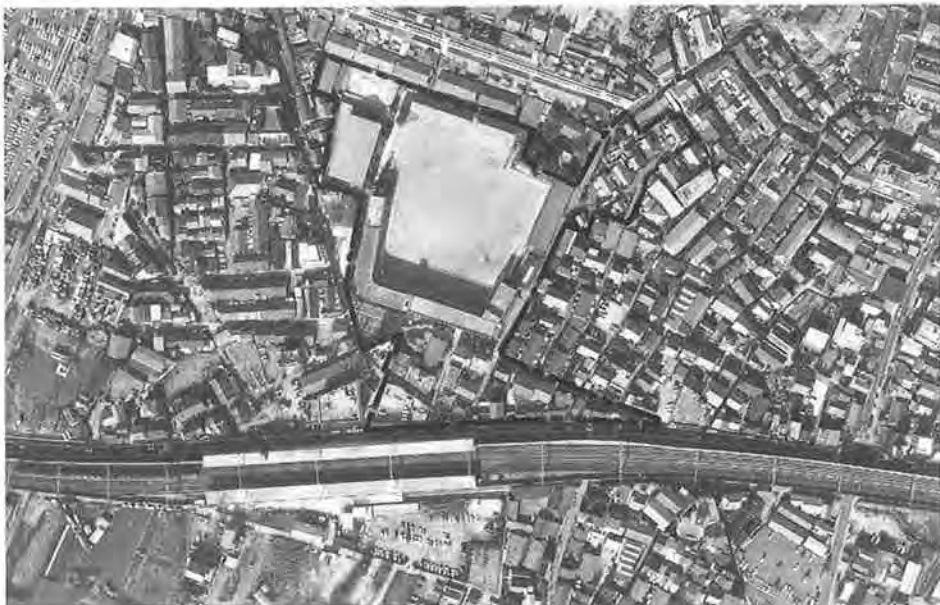
門真市都市整備部

区画整理課 主幹 松村 昌彦

1. 門真市の現況

本市は面積12km²、人口14万人で、大阪市都心部から京阪電車で15分前後、20km圏内にある住宅都市であるが、国道163号線以北には35年から45年の10年間に文化住宅、アパート等の木賃住宅が4,000棟、3万戸も林立し、全国でも有数の超過密都市となっている。特に本事例地である古川橋駅の北部では、5,200戸の内4,800戸が木賃住宅

であり、この対策として59年11月から木賃住宅地区総合整備事業を行っている。又、市南部地域では民間のミニ開発が45年以降進行し、無秩序な市街地を形成しつつあり、これが対策として区画整理事業を4地区施行したが、なお残る農地を先行整備すべく、苦しい財政下にあるが懸命の努力をしているものである。



2. 導入の背景

(イ) 市域の中央部に位置する古川橋駅南14.5haで、全国でも初めての試みである駅前を特定土地区画整理事業で、組合施行によって成功裡に完成し、駅北地区の再開発意識の高揚の引きがねとなったこと。

(ロ) 駅北地区の地権者32人の内12人が駅南地区での事業経験者であり、特に理事長は強い統率力と秀れた見識により公共に対する甘えを排除し、自分達の手で自分達の街を造ろうとの意識改革を旗印に、駅南地区の区画整理を完成されたもので、駅北地区においてもこの実績が他

の地権者の理解と協力を得る最も大きな背景となったこと。

- い) 又、隣接都市の守口市、寝屋川市では、本年秋に市駅前の再開発事業が完成し、本市は両市の谷間となり、衰退化すると危機感が駅前地権者並びに商業者にあり、京阪電鉄の高架下商業床と、駅南、駅北を結ぶ一大市街地を形成することが、本市の将来の発展となるとの意識が底流にあったこと。
- 二) しかし、駅北地区0.7 haを事業化するにも、再開発は、駅前広場を含む都市計画道路等の公共用地率が高く困難であり、また区画整理では、国庫補助事業としての採択条件に適合せず、ついでには事業手法の選択を建設省街路課に御相談したところ、当時まだ構想段階であった本制度

の事業化について指導を受け、大阪府の御協力により着手したものである。

3. 計画策定段階での配慮

- イ) 駅前の三角地帯0.7 haでは、公共用地率が非常に高く、これでは事業化が困難であるので、地区北部にあった市有地0.2 haを本地区に編入することによって、公共用地の比率の緩和を図ったこと。
- ロ) 整理後の駅前街区は、地権者が協同して駅前にふさわしい宅地利用を図り、事業前にあった店舗、借家人を優先して入居せしめる方式をとったこと。
- ハ) 事業認可前に換地の仮割込を行い、全員の了解を得たうえ認可申請を行ったこと。

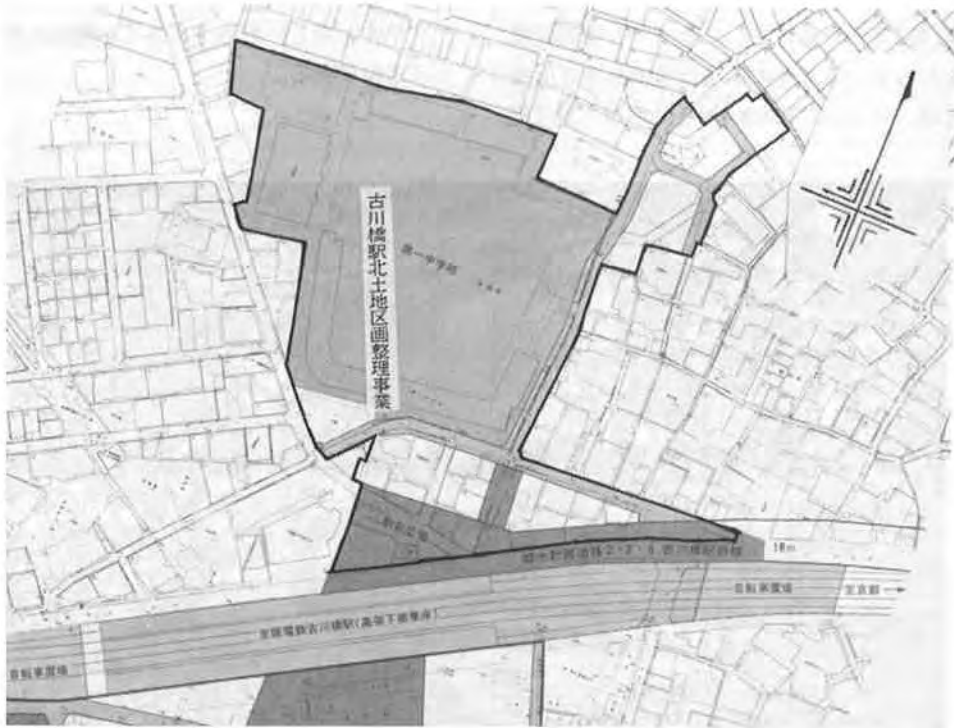


図-1 計画図

4. 地元対応の経過、反応等

地区内の借家人、特に商業者は、経営継続面で多少の不安を訴えられたが、事業認可後直ちに地元説明会を行い、駅南の区画整理地区に於て経験した約100件の建物移転(借家人含む)を踏まえた経過を説明し、決して借家人に不利、不公平迷惑をかけな

い事を市、組合側から説得し、了解を得た。

又、地区外商業者の多くは、本市の今後の商業行政に不安を持っており、本地区の事業化による地域の活性化は、大部分の賛同をもたらした。

5. 施行に当たっての留意事項

- (イ) 本市には、京阪電鉄5駅があり、古川橋駅南地区は区画整理事業で、又門真市駅に於ても各々整備済であるが、他の3駅は未整備のままであり、整備順位をめぐり他駅前から相当強い批判があったが、民間主体による事業化を順次行っていくことで、不本意ながら理解を得ている。
- (ロ) 事業効果の面で、地区を拡大すべきであるとの意見もあったが、施行期間、資金面で現時点では無理であり、木賃事業により順次再開発をしたいとの意向を了解された。

6. 期待される効果

- (イ) 本地区の北部背後地は、前述のとおり超過密地域であり、駅前地域の先行整備は、本市のイメージアップにつながり、木賃事業の進捗に大きく貢献するものと期待する。

- (ロ) 他の3駅前地域の整備の良き実例となり、既に隣りの大和田駅では、民間と第3セクターによる共同整備構想が進められている。

7. 事業概要

1. 路線名 2・2・6古川橋駅前線
2. 計画内容
 - (イ) 延長 107.5 M
(計画決定延長 710 M)
 - (ロ) 巾員 16 M
 - (ハ) 駅前広場面積 2,300 M²
3. 事業費 960,000千円
4. 施行者 門真市
5. 事業認可 昭和59年4月9日
6. 事業施行期間 昭和59年4月9日～
昭和62年3月31日

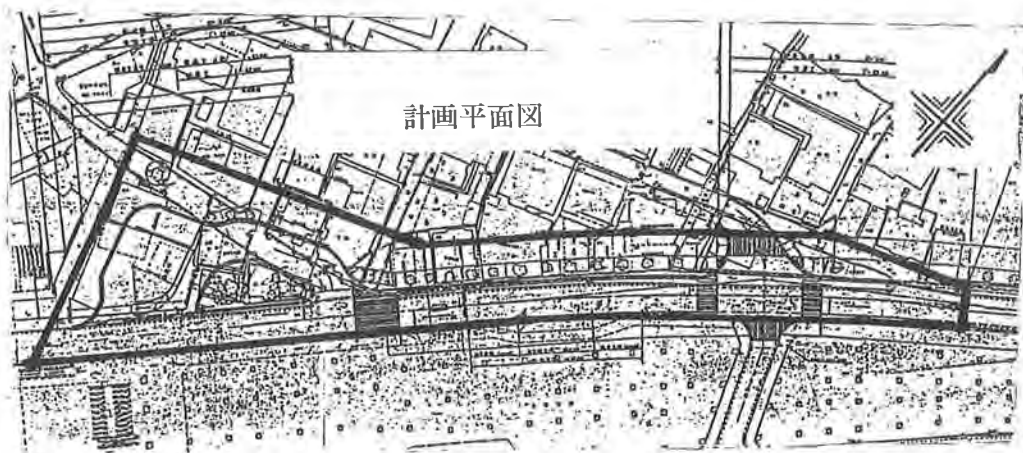


図-2 計画・平面図

8. 古川橋駅北土地区画整理事業概要

1. 施行者 組合(3-2)
2. 面積 2.5 ha
3. 認可 昭和58年12月26日
4. 施行期間 昭和58年度～昭和61年度
5. 平均減歩率 15.05%(学校含)
6. 権利者数 32名
7. 事業費 1,000,000千円
 - 内 訳
 - (イ) 公共施設管理者負担金 900,000千円
 - (ロ) 保留地処分金 100,000千円
8. 整備計画
 - (イ) 駅前広場 1,700 m²
(2,300 m²の内)
 - (ロ) 都市計画道路 93 m
 - (ハ) 区画街路 418 m
 - (ニ) 公園 274 m²
 - (ホ) 建物移転 28戸

沿道区画整理型街路事業

四条畷市都市整備部忍ヶ丘

駅前整備事務所 所長代理 真野 勝秋

1. 市の概要

(1) 沿革

本市の歴史は古く、縄文期以前から古代人の生活が始まったといわれている。

このことは、旧石器時代、縄文時代に属する石器・土器等が各地で数多く発掘されていることからもうかがえる。

また、四條畷は、南北朝時代、南朝最後の将楠正行の率いる軍と、北朝高師直の大軍との決戦が行われた「四條畷の合戦」の地として知られている。

明治22年町村制施行により、南野村外六ヶ村が合して甲可村となり、昭和7年に四條畷村に改名、戦後の昭和22年に町制を施行し、ついで昭和36年には田原村と合併し、昭和45年7月1日市制を施行した。現在人口は、5万人を擁している。



写真-1 現況写真

(2) 位置

本市は、大阪都心から北東へ約15km、奈良県との境にあって、東西7.3km、南北5.3km、面積は18.9km²である。

市街地は西部の平坦地に広がっており、東部は金剛生駒国定公園を含む生駒山系で、市域面

積の約3%を占めている。

本事業地は、既成市街地の北部地域に位置し、国鉄片町線忍ヶ丘駅の東側駅前地区で、当駅から大阪都心までは約25分で結ばれており、恵まれた通勤距離圏にある。

2. 事業の概要

(1) 背景

近年の大都市周辺部における急激な都市化の進展により、本市もまた大阪市を中核とするベッドタウンとしての性格を有しつつ発展してきた。

昭和39年には、わずか1万5千人であった人口が、10年後の昭和48年には5万人にも増加し、無秩序な開発によるスプロール化現象が顕著となった。その後、人口増加は沈静化しているものの、その後遺症は大きく、これを整備改善することが、本市都市計画の最も大きな課題となっている。

とくに忍ヶ丘駅前地帯は、公共施設の不足、道路網の未整備と相まって、交通混雑、防災上の支障、住環境の悪化等著しく都市機能を低下させている現状である。

また当駅前地区は、都市交通と地域交通の結節点として、また近隣商業センターとしての機能を有しており、市北部地域の交通、商業、文化の中心機能を担う地区として位置付けられている。

さらに、国鉄片町線の複線化（四條畷駅～長尾駅）の実現や、当駅を最寄駅とする住宅・都市整備公団による田原ニュータウン計画が具体化されたことにより、駅前広場、都市計画道路等の公共施設と周辺土地の高度利用を図るための一体的な整備が急務とされるに至った。

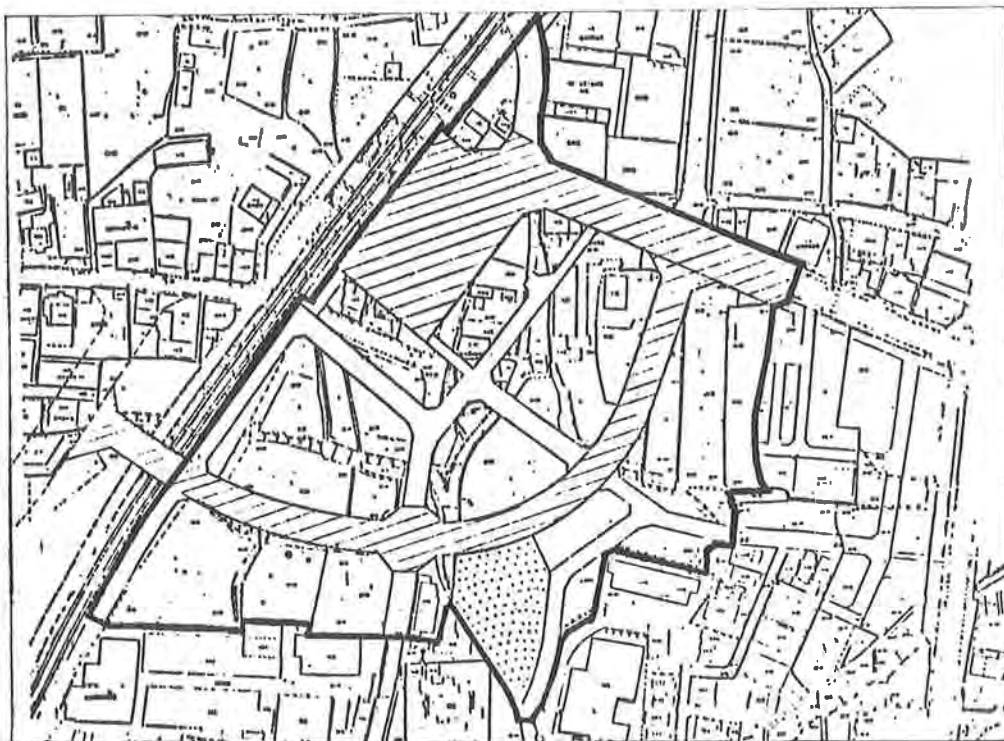


図-1 沿道区画整理型街路事業計画図

表-1 土地利用現況及び土地利用計画

種 別		施 行 前		施 行 後	
		面 積 (㎡)	構成比(%)	面 積 (㎡)	構成比(%)
公 共 用 地	道 路	4,676	14.8	9,015	28.5
	駅 前 広 場	—		2,700	8.5
	公 園	—		1,500	4.8
	水 路	150	0.5		
	公共用地計	4,826	15.3	13,215	41.8
宅 地	民 有 地	住 居 地	1,784	5.6	
		商 業 地	3,038	9.6	
		農 地	8,054	25.5	
		雑 種 地	3,244	10.3	18,385
		民有地計	16,120	51.0	
	公 有 地	国鉄用地	1,679	5.3	
		そ の 他	8,552	27.1	
		公有地計	10,231	32.4	
	宅 地 計		26,351	83.4	18,385
	測 量 増 減		423	1.3	
合 計		31,600	100.0	31,600	100.0

(2) 事業の概要

① 沿道区画整理型街路事業

3・5・8 忍ヶ丘駅前中津川線

幅員16m、延長56m、駅前広場2,700㎡
3・5・9 坪井南山下線

幅員12m、延長246m

表-2 減歩率計算表

施行前 宅地地積 (台帳地積) (㎡)	施行前 宅地更正 地積 (実測地積) (㎡)	施行後 宅地地積 (㎡)	減歩地積			減歩率		
			公 共 (㎡)	保 留 地 (㎡)	合 算 (㎡)	公 共 (%)	保 留 地 (%)	合 算 (%)
26,351	26,774	18,385	8,389	—	8,389	31.3	—	31.3
(26,351)	(22,274)		(3,889)	—	(3,889)	(17.5)	—	(17.5)

(): 減価補償対象用地 4,500 ㎡ (予定) 充当後

表-3 公共施設の整備計画

種 別		路 線 番 号 ・ 名 称	形 状 寸 法			
			幅員(m)	延長(m)	面積(㎡)	幅員構成
道	都市計画道路	3・5・8 忍ヶ丘駅前中津川線	16	115	1,927	3.5~9.0~3.5
		3・5・9 坪井南山下線	12	246	3,136	2.5~7.0~2.5
		駅 前 広 場			2,700	
		小 計		361	7,763	
路	その他道路	区 画 道 路	6～9	533	3,714	
		歩 行 者 用 通 路	4	58	238	
		小 計		591	3,952	
		道 路 計		952	11,715	
公 園				1,500		
合 計				13,215		

② 対象土地区画整理事業

事業名 忍ヶ丘駅前土地区画整理事業

施行者 四條畷市

地区面積 約 3.2 ha

総事業費 約 1,447 百万円

施行期間 昭和 58 年度～昭和 66 年度

昭和 57 年 8 月 13 日 都市計画決定

昭和 58 年 12 月 20 日 設計概要の認可

昭和 58 年 12 月 22 日 事業計画の決定

昭和 53 年 3 月の忍ヶ丘駅周辺整備調査により、当駅前地区を市の玄関口として、都市計画道路等の公共施設と周辺の宅地とを一体的に整備する方針を決定し、翌年 5 月から地元説明会に入った。

事業開始当初においては、減歩負担を余儀なくされるということと、経験のない土地区画整理手法に対するとまどいとも相まって、権利者側の抵抗は厳しく、事業の合意を得るまでには相当の困難を窮めた。

しかし、権利者個々の意向を把握すると、むしろ商業系権利者を中心に、現地残留を希望する者が多く、以後、各種説明会、啓蒙パンフレットによる PR、個別説得を通じて、この利点を強く訴えることにより、権利者の賛同を得ることができ、

公共施設の整備計画

都市計画道路 3・5・8 忍ヶ丘駅前中津川線及び 3・5・9 坪井南山下線を基幹とし、同忍ヶ丘駅前中津川線に接続して駅前広場を設け、バス、タクシー、自家用車等の交通の円滑化を図るとともに、本市の新しい拠点たるにふさわしい都市空間として整備する。

3. 事業の経過

昭和 53 年 3 月 忍ヶ丘駅周辺整備
調査実施



写真－２ 事業後想像図

昭和 57 年 8 月に都市計画決定、翌年 12 月には事業計画の決定をするに至った。

なお、昭和 59 年度に沿道区画整理型街路事業の国庫補助採択を受け、現在、仮換地案を設計中である。

4. 施行にあたっての留意事項

事業施行にあたっては、先ず十分に練り上げた実行性のある事業計画を策定し、次にはこれを実施するための組織体制を確立することである。

これらの内、とくに留意したのは次の点である。

- ① 本事業を積極的に推進することについて、市のトップはもちろん、財政サイドを含めた内部的な理解を求め、事業執行体制を整えた。とくに、市施行においては、この意思統一こそが最大の事業推進力であると考えている。
- ② 本事業の施行区域の設定にあたっては、上位計画によって優先的に整備することと、位置付けられた地域を基本とし、当該都市計画道路の整備によって、直接的なメリットを享受する範囲で、かつ施行区域の内または外となることの得失を比較考量しつつ慎重に設定した。
- ③ 先の区域設定とも関連するが、本事業方式と直接買収方式との異なった事業手法からの誤解による不公平観を払拭するよう努めた。

当地区の隣接において、別途直接買収方式による事業を進めていることから、権利者側の抵抗が予想された。このため事業の全体的なメリットのみならず、権利者個々のメリットをも配

慮しつつ区画道路を配置し、全体の利益と部分の利益をでき得る限り調和させ、権利者側の理解を求めた。

その他事業を推進させるための方策として、地元調整をいかにスムーズに進めるかということである。

本事業の施行にあたって、先ず地元自治会の理解と協力が不可欠であるとの判断から、地元には要請をして、自治会役員から成る事業推進協議会を結成した。

これにより、側面からの援助を願い、事業進展の大きな支えとなっている。

5. 期待される効果

本事業手法は、駅前地区のように現地残留を希望する権利者が多いことが予想される地区についてはかなり有効であり、事業に対する理解を得るまでには時間を要するものの、全体としては、権利者の合意形成は図り易いものとする。

また、沿道地域を同時に整備することから、地区全体の活性化を図ることができ、その事業効果は、直接買収方式の街路事業よりはるかに大きい。

本事業の効果であるが、都市計画道路 3・5・9 坪井南山下線を整備することによって、都市間交通に起因する交通渋滞を解消し、駅前広場を含む都市計画道路 3・5・8 忍ヶ丘駅前中津川線の整備により、田原ニュータウンとを結ぶ、公共輸送サービスの確保等将来の交通需要の増大に対応し得る。

また、同時に沿道地域を一体的に整備することによって、宅地の利用増進はもとより、駅前地区であることから、用途純化、さらには土地利用の高度化を促進し、近隣商業センターとしての基盤を醸成することができる。

以上の如く、駅周辺の交通体系を整備し、あわせて商業核の育成を図ることによって、本市都市計画の課題である都市骨格の形成へ向けての大きなインパクトを与えることになり、本事業は、本市の発展の礎として大いに期待されている。

沿道区画整理型街路事業について

三重県熊野市建設課

課長 中崎 茂

熊野市の概要

当市は昭和29年に8カ町村が合併して誕生した。紀伊半島の熊野灘に面する257km²の市域は、宅地がわずか1%で、紀伊山地が海に迫るリアス式海岸の平地の少ない東北部と、七里御浜と称する礫海岸沿いのやや平地の多い地域、及び新宮川上流域の山

間部からなっている。

市の中核となる旧木本町は、リアス式海岸と礫海岸の境界にあたる名勝鬼ヶ城に接し、急に迫った山裾の小さな沖積層の上に開けた町で、江戸時代には奥熊野代官所が置かれ、古くから当地方行政及び商工業の中心地として栄えた。

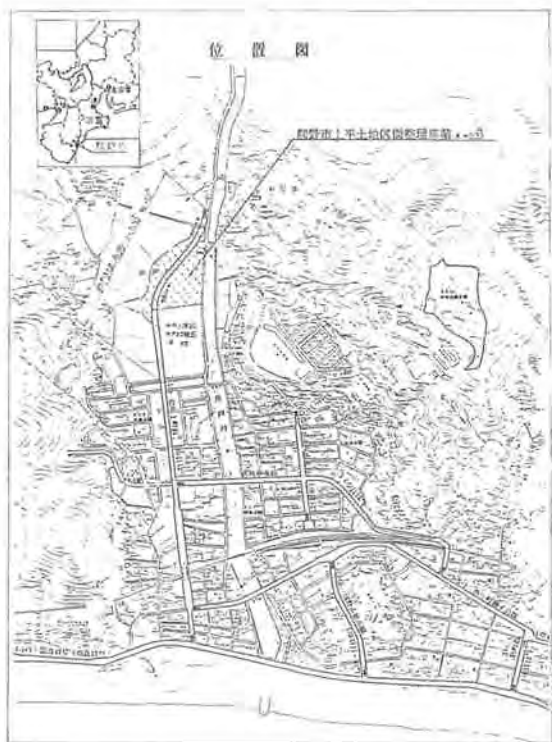


現在の町並みの大部分は、慶長年間に区画されたものであるといわれ、断崖と海にはさまれた狭い町域に、官公庁・商店・民家が文字通り立錫の余地のない程軒を並べ、増加する宅地需要等に全く対応できない状態であった。

ただ、隣接する行政区域の異なった井戸川流域では、国鉄紀勢本線と熊野市駅をはさんで沼と湿田が

広がっており、このような位置と背景から合併以前から熊野市駅を中心に、若干の区画整理を取り入れた宅地開発が行われていた。

昭和30年代に入り、古い官公庁出先機関の行政需要に対応した庁舎建て替えの必要性、核家族化や市中心部への人口の移動に伴う急激な宅地需要が高まる中で、これに対応し井戸川流域を中心とした市



の核地帯造成という、市長構想の大型プロジェクトができあがっていった。

勿論、これには合併による行政的及び経済的な条件が寄与したことは言をまたないが、地理的に宿命とされていた毎年数回に及ぶ井戸川河口の閉塞が、ボックスカルバート方式を採用した改修事業で解消したこと、食糧事情が好転する時期にあったこと、さらに宅地ブームの黎明期にあたったことなどがあげられる。

そして、昭和51年まで約10年間の歳月を経て、区画整理事業を中心に井戸川流域に旧市街地を上回る市の核地帯の誕生をみた。

また、計画決定された街路1,330mのうち、52%を区画整理事業の中に組み込んだ形で完成をさせている。

導入の背景

区画整理事業完成後の街路事業は、もっぱら旧市街地内交通体系の変化に対応し実施されたが、狭い市街地内での街路事業は一部で残地が狭く、個々には利用できなくなり、止むを得ず半数の関係者が話し合いによって他へ立退くという個所も出現した。

勿論、立体的な利用方法についての話し合いもされ

たが、合意が得られなかった。

また、不整形地や奥行き不足で、宅地として利用できない土地が生じ、町づくりの上から非常に多くの問題が残され、街路事業に伴う区画整理事業の必要性を痛感させられていた。

一方、新市街地は経済成長の波に乗り、旧市街地にあった官公庁出先機関全部の移転、大型店の進出を背景に急速に市街化が進行し、文字通り市の核地帯として確実に発展を続けている。

このような状況から、新市街地を含めた周辺地域では、投機的な土地の売買が非常に盛んで、地価が急上昇し、公共用地の取得がますます困難となり、当街路のように区画整理事業として施行できなかった事業は、半ば問題先送りの傾向にあった。

しかし、当街路は、市の中心部と山間部を結ぶ主要地方道で、新市街地の出入口にあたるところから常に交通のネックとなっていた。さらに山間部との間に、昭和48年1,600mのトンネルが開通したのを機に一気に交通量が増加し、早期改修を望む声が高まった。

勿論市ではこのことを予測し、59年度から事業に着手できるようルートの一部計画変更をすべく県へ陳情し、了解が得られていた。

ただ、本事業を沿道区画整理型とした直接の背景には、前述した一般的な土地の有効利用と用地取得の困難性の他に、本街路と同様に約3mの盛土による築造が必要な井戸川堤防、さらに同じ高さで造成される小学校敷地との間にできる凹地の解消、事業費の面での合理化、法敷の有効利用など課題をかかえていた。

ちょうどこのような時期に、街路整備促進全国大会で、建設省依田街路課長の沿道区画整理型街路事業等についての特別講演を拝聴し、誠に時宜を得た感で導入を決定した。

表 - 熊野市における土地区画整理事業

地区名	事業主体	面積	着手年月日	完成年月日	総事業費	減歩率	備考
木ノ本第1	市	3.38ha	S13.5.9	S41.10.21	千円 125	14.41%	
木ノ本駅前	〃	4.23	S13.5.9	S33.11.25	46,000	不詳	
赤坂	〃	11.95	S38.1.26	S42.3.28	352,389	65.70	
井戸川右岸	〃	11.20	S46.7.27	S49.9.13	474,000	58.29	
計		30.76			872,514		

具体的対応

当地域は、都市計画街路の計画決定はされているものの、D I D地区外で農業振興地域の指定がされ、個々には転用できない地域であった。所有者の中には、宅地造成を希望する者もいることは想像できたが、農業に執着心を持っている人もいたことは事実であった。

早速地元へのピーアールを開始することとし、先ず過去の経験から住民参加を前提として、土地所有者に対し区画整理の希望の有無をアンケートにより調査した。その後、市は地元の要請を受けて、組合施行による区画整理事業について説明をおこない、一応組合施行で実施することとなり、その場で組合設立準備委員会が結成された。

関係者から市長に対し技術援助の申請があり、事業の性格から勿論技術援助をおこなうこととなったが、一般業務を進めながら新しい沿区事業に取り組むという作業は大変なものであった。

計画策定と地元の対応

当区画整理事業は前述のとおり埋立て方式によるもので、造成工事に要する費用が多額となるため、いかにして換地率を高めるかが最大の課題であった。

一般の区画整理と違って有利なことは明白であり、説明会でも充分理解されているはずであったが、隣接地区における市施行による区画整理事業の例では、減歩率は58%と非常に高く、今回のこの事業については「公管金」の援助があるにもかかわらず、50%以下の減歩率でなければ、この事業に賛同できないという地元の強い意向であった。

それを受けて、市としては附近の地価の状況等も考慮し、保留地単価をいかにするか、また減歩率をいかに低く押えるかを検討した。

その結果、全体面積23,300㎡のうち、保留地3,200㎡、換地10,200㎡、公共用地9,900㎡とし、減歩率は50%以下となるため、暫定換地割込みを行い、一応地元の要望に応える計画ができたのである。

反省点

民間主導型の区画整理事業として出発したが、事

実上市施行と何ら変わらず、むしろ組合と市との事務的な繁雑さが重なり、非常に無駄な手続きと時間を費やす結果となった。このような公共性の高い事業においては、公共団体施行が望ましいのではなかったかと反省している。

初めての事業で消化不良のまま工事の着手となったのであるが、「街路用地は直買方式」の考え方がなかなかぬけきれず、「公管金」と沿区事業をどう民間の人々に理解させるかについて、少なからず疑問を残さざるを得なかった。

また、組合主体の区画整理事業については、本省、県等に対する折衝が非常に複雑なため、専門的な知識と事務処理体制が要求されることから、コンサルタント等への委託なしには行政機関への対応がスムーズにいかないと考えられる。このことは、裏を返せば行政の沿区事業に対する的確で効率的な指導が要求されているといえるかもしれない。

むすび

この区画整理事業完成により、中央部を縦貫する都市計画街路は、主要地方道として地区の交通網にかかせない大きな役割りを果たすことは確実であり、ますます市街化の進行が予想されるこの地域は、井戸川の流れとともに、永遠に止まることなく発展するであろう。

事業認可申請から認可まで、わずか2カ月という短期間に寝食を忘れて仮換地まで実施してきたのであるが、今思えば、この沿区事業を全国に先がけて成功させたいという気持ちがそうさせたのであろうか。

この沿区事業に着手して過去を振り返ってめると、昭和36年から始まった井戸川流域開発も、私の公務員生活の半分以上の歳月を費やし、この沿区事業完成で総仕上げができると思うと感慨深いものがある。

ご指導、ご鞭撻をいただいた建設省依田街路課長始め、各位、県都市計画課長、スタッフのみなさまには紙上をおかりして深甚の謝意を申し述べる次第であります。

道路整備に関する昭和60年度の新規制度

建設省都市局街路課

課長補佐 荻原 達朗

昭和60年度予算も、引き続き厳しい財政状況の下での編成となり、一般公共事業等については補助率の引き下げ（原則として、 $\frac{1}{2}$ 超の補助率を有するものについての10%カット）による事業費の確保が図られることとなった。道路事業予算についても、同様な措置がとられたが、同時に、道路整備に対する国民の強い要請、第九次道路整備五箇年計画の遅れ、道路特定財源のオーバーフロー問題等を背景に、60年度より、道路整備に関する新しい制度として、緊急地方道路整備事業と道路開発資金貸付金制度が創設されることとなった。いずれもその詳細については現在検討中のところであるが、概要について、以下紹介する。

1. 緊急地方道路整備事業制度

昭和58年度を初年度とする第九次道路整備五箇年計画については、現下の厳しい財政状況を反映してその進捗が遅れているところであるが、表-1に示すように、なかでも一般道路事業の進捗が大巾に遅れている。

表 第9次道路整備五箇年計画進捗状況

(単位：億円、パーセント)

区 分	第 9 次 五箇年計画 事業費 (A)	59年度まで 実績事業費 見込み (B)	59 末 進捗率 (B)/(A)
一般・有料計	252,000	86,654	34.4
一般	160,000	52,426	32.8
有料	92,000	34,228	37.2
地方単独	117,000	40,956	35.0
計	369,000	127,610	34.6
調整費	13,000	—	—
合計	382,000	127,610	33.4

注) 五箇年計画の59年度末計画進捗率は
36～37%である。

本事業は、このような情勢のなかで比較的採択の遅れがちな、地方の生活道路の整備に充てるため、臨時交付金を交付することにより、五箇年計画のバランスある進捗を図ることを目的に創設されたものである。

対象事業としては、公共公益施設の整備等に関連して、または地域の自然的、社会的特性に即して、地域住民の日常生活の安全性若しくは利便性の向上または快適な生活環境の確保を図るために実施される、都道府県道または市町村道の比較的小規模な改築または修繕事業であり、地方公共団体の作成する実施計画に基づき、複数の事業を一体的に実施することにより、大きな効果を発揮することができるものである。すなわち、地域密着型の比較的小規模な複数の道路整備により、地域課題に対応した効果を早期に発現できるものであり、以下のような事例が考えられる。

- (1) 学校、市役所の移転、総合運動公園、宅地開発、工業団地等公共公益施設の整備や地域開発に関連して必要になった複数の道路整備。
- (2) 雪国における冬期交通の確保のための道づくりや、消防活動困難区域の解消を図る補助幹線道路の整備等地域の自然的特性に即して実施される複数の道路整備。
- (3) 観光開発や歴史的街並みの保存等地域の社会的特性に即して実施することが必要な複数の道路整備。
- (4) 商店街の活性化を図るためのうのいとゆとりのある道づくりや、民間活力の活用資する再開開発関連街路の部分的拡巾等都心部等で実施の必要となっている複数の道路整備。

ここに挙げた事例は地域課題のごく一部であり、

それぞれの地域特性に根ざした工夫により、効果の大きい道路整備が可能になるものと期待される。また、ここでいう小規模なものとは、建設大臣が定めることとされているが、街路事業においては、事業費にして、一路線（一課題ではない）2億円程度と考えられるが、大都市等用地費が高いシェアを占める道路整備においては弾力的運用がなされることになる。

さて、本事業の実施に関する手続であるが、本事業が「補助金等適正化法」の対象事業となることから、交付申請から事業完了までの手続は従来の補助事業とほぼ同様なものになる。本事業を実施しようとする地方公共団体は、地域の課題に応じて、一体的に実施すべき複数の道路事業を、一単位の計画にとりまとめた実施計画を策定し、交付金の申請を行うこととされており、国はこの計画に基づいて交付金を交付することとなる。

本事業の創設のためには、道路整備緊急措置法及び道路整備特別会計法の一部を改正することが必要であり、現在（4月1日現在）国会で審議中のところであるが、この改正においては、臨時交付金制度を規定するとともに、交付金の財源を安定的に確保するため、当該年度の揮発油税収入額の1/15に相当する額を道路整備特別会計に直入することを規定することとしている。

このことにより、臨時交付金のための昭和60年度予算として、国費1,110億円が計上された。事業費としては、五ヶ年計画の残事業費等から想定すれば、2,700億円程度が見込まれている。この事業費のうちの相当部分が街路事業として実施されることとなるが、試算によれば、通常の補助事業費の2割程度になる。

交付金制度の創設により、通常予算と併せて、昭和60年度の街路事業費は対前年度比約1.2倍となる。交付金の有効活用によって、遅れている都市計画道路の整備に拍車がかかることを期待したい。

2. 道路開発資金貸付金制度

国民の道路整備に対する多様なニーズ、通信・情報システムをはじめとする技術革新、厳しい財政状況下での民間活力の活用に関する問題等、道路整備をとりまく環境は近年大きく変化してきている。

このような変化に対処するため、昭和60年度予算において、道路整備特別会計の新しい貸付金として道路開発資金貸付金200億円（国費）が認められた。

道路整備特別会計におけるこれまでの貸付け事業としては、有料道路融資及び沿道整備融資があるが、新しい道路開発資金は、道路特定財源を活用し、道路に関連する公共的事業分野における民間活力の導入を推進するため、その引き金的な役割を果たすことを期待して創設された。道路関連プロジェクトに対する低利の貸付制度である。

貸付対象の具体的プロジェクトについては、現在検討中であるが、以下のようなものが考えられる。

- ①キャブ（CAB）、共同溝、情報ハイウェイ等道路空間の有効利用に資するプロジェクトにおいて、占有者等の民間サイドが負担することになる部分への低利融資
- ②道路整備と一体的に実施される都市の再開発に資する沿道型都市改造事業（道路整備にあわせて、沿道で建築される優良な共同建築物）や沿道整備事業（沿道法で規定される緩衝建築物等）等の都市整備プロジェクトにおいて、建築を行う民間サイドへの低利融資
- ③道路付属物としての駐車場、あるいは都市計画駐車場の整備主体への低利融資
- ④道路関連技術の研究開発を公的機関と一体に実施する民間サイドへの低利融資

この他にもいくつか検討中であるが、本開発資金は、道路整備に関連したプロジェクトに対する民間活力導入のために必要な資金の安定供給を目的としており、適切に運用されることによって、従来になかった新しい道路整備の推進方策を提供するものと期待される。

「キャブ」

建設省都市局街路課

課長補佐 原田 邦彦

1. はじめに

今日、国民の過半数が都市に居住しており、21世紀初頭においては国民の70パーセント以上、1億人もの人々が人口集中地区に居住すると予想されている。こうした都市化傾向にあわせ都市活動の充実、向上が求められるようになり、都市内の道路空間の価値が高まり、多様な道路空間の利用面の再検討が迫られている。

特に、街を広く、美しく利用するため、欧米の諸都市と比べ著しく遅れている電線の地中化を考えねばならなくなっている（図-1）。電柱や電線は、その存在によって都市景観上問題があるばかりでなく、街路樹の成育を防げる。また、狭い歩道で通行の邪魔になったり、火災時のはしご車の活動を防げたりしている。

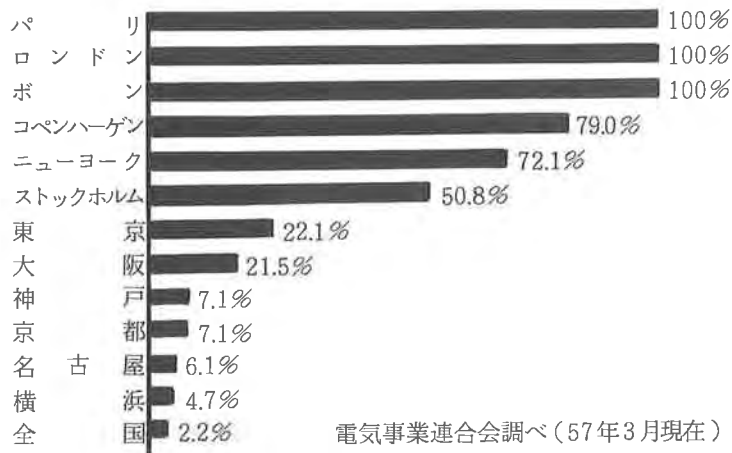


図-1 世界の主要都市電線類地中化率

この結果、近年、電柱の撤去、電線の地中化が強く求められている。

2. キャブの整備目的

キャブとは、道路の上空を占有している電線類を集約して地中化する一手法として提案されたものであり、ニューメディア時代に向かうケーブル敷設等の将来需要にも容易に対応しうる簡便な地下構造物（ケーブルボックス … 略称キャブ）である。このため、キャブにはガス管等の供給管は収用しないこととしている（図-2,3）

このようなキャブを整備することにより、電線類の地中化を促進し、都市景観の向上、都市災害の防止、安全で快適な通行空間の確保を図るものである

3. キャブの特徴

公益物件の収容の方法は、大きく地下埋設と架空にわけられ、電線類の地中化の手段としては、従来から直埋方式、管路方式並びに共同溝による方法がある（図-4）。

キャブによる地中化には従来からの方法と比べ、次のような特徴がある。

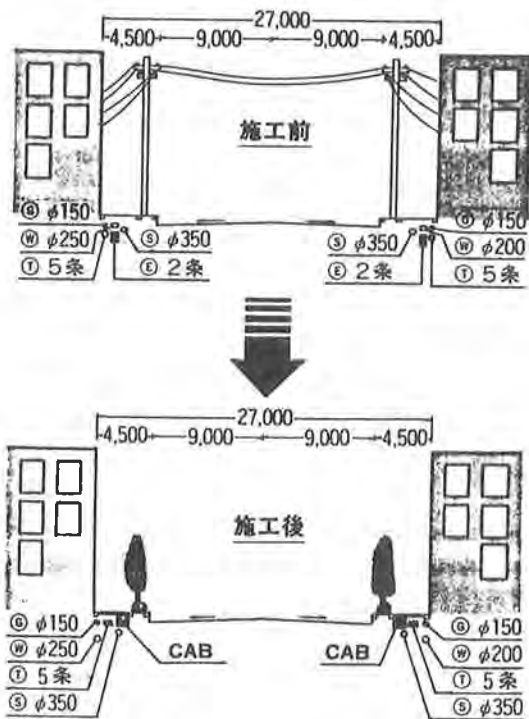


図-2 標準断面図（馬喰町の試験施工の例）

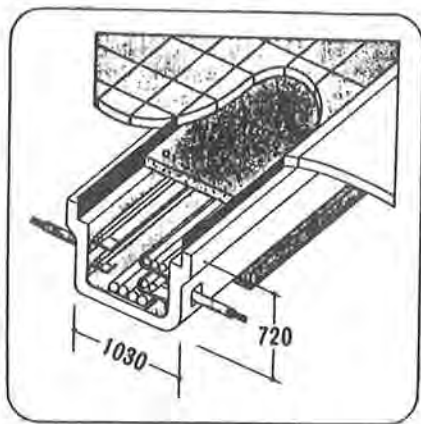


図-3 キャブのイメージ（馬喰町の試験施工の例）

- ガスや下水道と同居させる供給管共同溝と比べ、コストがかさまず安価に整備できる。
- 比較的狭いスペースに電線類を集約して収容するため、都市内道路空間の有効利用が図れる。
- キャブを先行的に整備することにより、新たなケーブルの敷設需要（例えばCATV）に柔軟に対応できる。
- 点検時に電線類が視認できる、トラブル時の対応が容易であるなどの維持管理面で有利であ

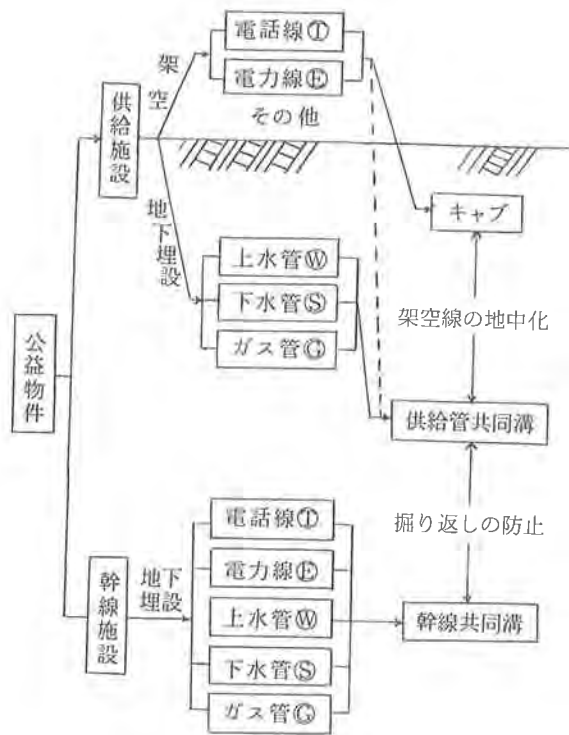


図-4 公益物件の収容方法

る。

- 直埋方式等の地中化に比べ、電線類の維持補修、引き込み作業等に際し、道路の掘り返しを防止又は最小限にとどめることができる。

4. キャブ整備の進め方

電線類の地中化は、大都市の中心市街地等を主体に段階的に展開していくことが適当と考えられる。

キャブ整備の基本的な考え方は、架空線でなく地中化を進めるべき地区を選定し、その地区のなかでケーブルのふくそう等により集約して収容すべき路線（又は区間）を抽出し、供給管共同溝との比較をしつつ進めることになる（図-5）。

地区の選定にあたっては、整備目的から、都市の美観地区、中高層建築物の並んでいる地区、歩行者の集中する地区等が検討の対象となると考えられる。また、集約して地中化すべき場合とは、地中化するケーブルの条数が多い、分岐が多い、ニューメディアのケーブル敷設が具体的になっているなどがあげられる。

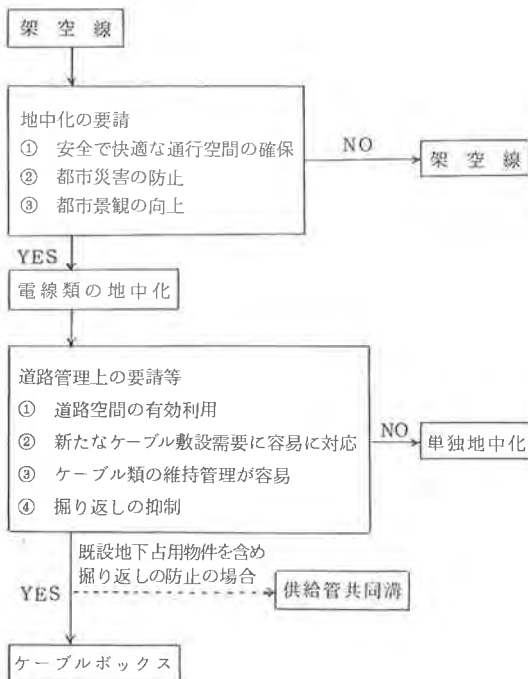


図-5 キャブ整備の基本的考え方

なお、昭和60年度においては、電線類の管理者等の関係者と協議の上、全国15都市の中心市街地で、モデル的にキャブ整備を実施する予定である。

5. おわりに

電線類の地中化は、敷設費用が架空線に比べ割高



写真 (電線類を地中化して緑化スペースをたっぷりとった公園的な雰囲気のある都市の大通り)

である、変圧器等の新たな設置場所が必要であるなどの問題があり、その推進のため関係者による協議会を地区毎に作り、諸課題を整理するような工夫が必要と思われる。

この場合、検討すべき課題として、費用の負担関係、沿道土地利用との調和、ニューメディアの整備動向、強電と弱電の分離、地中化のプログラム等が考えられる。

特に街を広く美しく利用するため、電線類の地中化は、沿道市民の参加協力のもとに、沿道を含む街路空間の質を高める息の長いまちづくりの一環としてとらえられる必要があろう(写真-1)。

新都市拠点整備事業(都市・MIRAI)について

建設省都市局都市計画課

建設省では、昭和60年度より鉄道操車場跡地等の国有地等の活用による21世紀に向けた総合的な都市づくり事業(新都市拠点整備事業)を実施する。

本稿は、この事業の創設の背景及び事業の概要を紹介するものである。

1. 事業創設の背景

新たな技術革新の進展と高度情報社会への移行、国際化の進展、経済のサービス化、産業構造の高度化等に対応し、21世紀を展望した活力ある都市社会の実現を図るため、地方都市及び大都市のそれぞれにおいて、ベンチャービジネス、成長性のある地場産業等の集積と、新しい都市文化の創造を担う拠点施設の立地により、産業・文化等の複合的な機能を持ち、豊かな国際性と成長性にあふれる都市拠点づくりを進めることが都市政策上の重要な課題となっている。

また、こうした総合的な都市づくりプロジェクトを円滑かつ着実に進めるためには、都市基盤整備を推進するとともに、都市づくりに関する民間のノウハウと活力の総合的な活用を図ることが重要となっている。

一方、全国各地の都市の中心部等において、鉄道操車場跡地等の国有地等をはじめとする大規模空地の積極的な利用が緊急に求められているが、このような土地は既成市街地では二度と得られない貴重なものであり、都市整備上有効に活用していくことが必要となっている。

2. 目 的

新都市拠点整備事業は、このような背景を踏まえ、都市の中心部に位置する鉄道操車場跡地等の国有地等を活用し、各都市の特性を最大限に尊重しつつ官民が一体となって、ゆとりとうるおいのある都市

環境を整備するとともに、情報機能・ターミナル機能などの高度な都市機能、ベンチャービジネス・都市型先端産業等の業務機能、文化・商業機能等の導入を図り、21世紀に向けた新たな都市拠点の形成を目的とする。

3. 新都市拠点の基本理念と機能構成イメージ

本事業(都市・MIRAI)は、21世紀の地域社会の発展の核となる新たな都市拠点の形成を目指すものである。このため、目標とする新都市拠点には、21世紀を展望した次のような基本理念が要求される。

- (1) 複合機能性 (Multi-functions)
- (2) 情 報 性 (Information)
- (3) 成 長 性 (Rising)
- (4) 快 適 環 境 (Amenity)
- (5) 国 際 性 (International)

これらの基本理念を踏まえつつ、都市整備上の観点から、当該新都市拠点に導入すべき機能や施設が決定される。表-1は導入すべき機能により、新都市拠点のタイプ別分類を試みたものである。

また、これらの導入機能の立地を実現させるためには、質の高い都市活動の確保や質の高い都市環境の形成等を図ることが重要である。このため、新都市拠点には街路、公園等の各種都市基盤の他に高度情報、交通基盤及び地域冷暖房システム等の高次の都市基盤やうるおいのある都市環境形成のための多目的広場、公開空地等の空地の整備が必要である。図-1はこれらの点を踏まえ、新都市拠点の機能構成イメージを示したものである。

4. 事業対象地区

事業対象地区は、鉄道操車場跡地等の国有地等とその周辺市街地を含む一体の地区で、その整備が都市整備上戦略的に重要であり、かつ21世紀を展望

表－１ 新都市拠点のタイプ例

拠 点 の タイ プ	内 容	施 設 例
I.文化レクリエーション機能を中心とした拠点	地域の伝統的文化の継承発展または新たな都市文化の育成を図る拠点の形成 都心型レクリエーション需要の増大に対する総合的な拠点の形成	クロスカルチャーセンター（美術館、博物館、音楽ホール、ギャラリー、会議室等） 屋内総合スタジアム、多目的ホール、屋外スポーツ施設
II.都市型成長産業を中心とした拠点		
イ.先端技術産業振興型	システムハウス、コミュニケーションシステム、メカトロニクス等の先端技術産業のうち、都心指向型の業種 企業の集積、振興を図る拠点の形成	ソフト工場、メカトロニクスセンター、テクノパーク、技術情報センター、研究交流センター、大学、研究機関
ロ.流通産業振興型	都市の商業・流通機能の強化・育成、特に都心商業機能の再生・活性化を図る拠点の形成	都心型卸売センター、ホテル、流通情報センター、展示場
ハ.情報産業振興型	放送・出版及びニューメディア関連業種等の集積を図る拠点の形成	放送局、新聞社、総合情報センター（ニューメディアセンター）
ニ.生活文化産業振興型	都市の先端的な文化系産業及び市民の幅広い文化的ニーズに応える産業の拠点形成	カルチャースクール、アトリエ、スタジオ、工房、ファッションデザインセンター、展示場
ホ.ベンチャービジネス振興型	各分野にわたるベンチャー企業の育成振興を図る拠点の形成	ベンチャービジネスセンター（共同利用施設）、ベンチャービジネスビル、大学、研究機関
ヘ.地場産業振興型	地場産業のうち、都心型の業種または業務分野の集積振興を図る拠点の形成	都心型地場産業、展示場、共同研究施設
ト.その他		
III.行政機能を中心とした拠点	国、県及び市町村の行政関連機能の集積を図る拠点の形成	国の地方部局、県庁及び県関連施設、市役所及び市関連施設
IV.展示・国際機能を中心とした拠点	見本市、商取引、会議、研修等の国際交流の振興を図る拠点の形成	常設見本市会場（メッセ）、国際会議場、ホテル、国際交流センター、国際貿易センター、テレポート施設
V.学術・研究・教育機能を中心とした拠点	先端的な研究機能、高度な学術・教育機能及び市民の幅広い生涯教育ニーズに対応した拠点の形成	大学、各種専門科学技術学校、都心型リサーチパーク、生涯教育センター、総合図書館

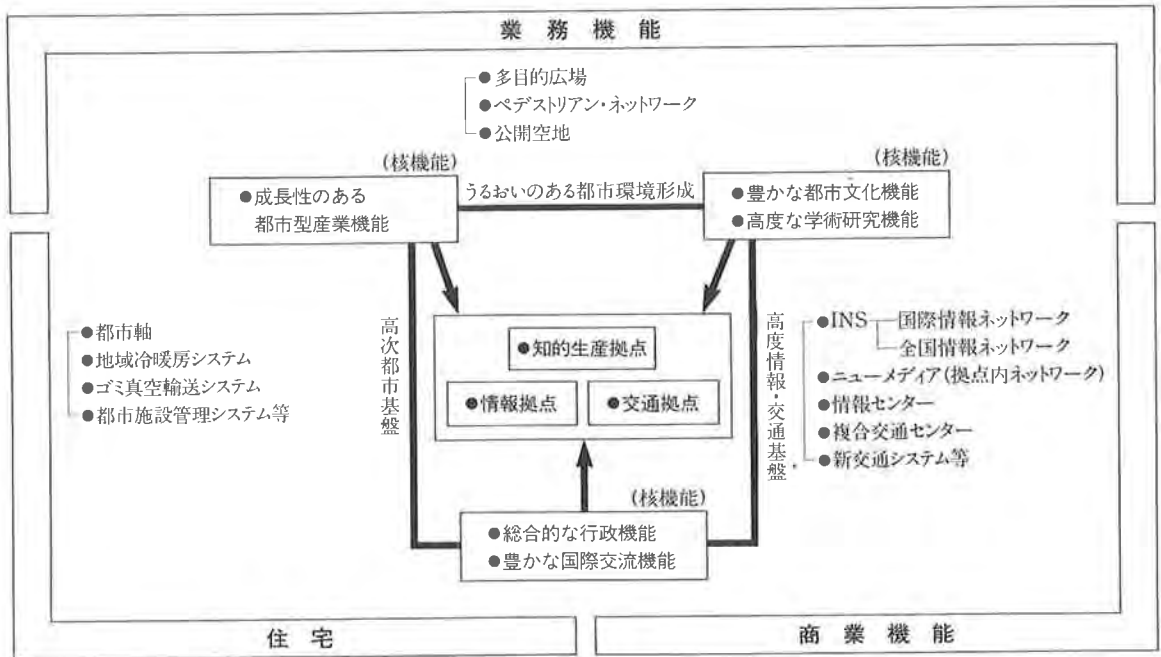
※ 各都市の実状に応じ上記の各機能の選択的な複合化、または上記すべての機能の総合化を図った拠点の形成を図る。

した新たな都市拠点づくりに資すると認められる地区でなければならない。この点を勘案し、具体的には次のような要件を有する地区を本事業の対象地区としている。

- (1) 当該地区が、次に掲げる地域内に存すること。
 - イ 首都圏整備法（昭和３１年法律第８３号）に規定する既成市街地、近郊整備地帯又は都市開発区域
 - ロ 近畿圏整備法（昭和３８年法律第１２９号）

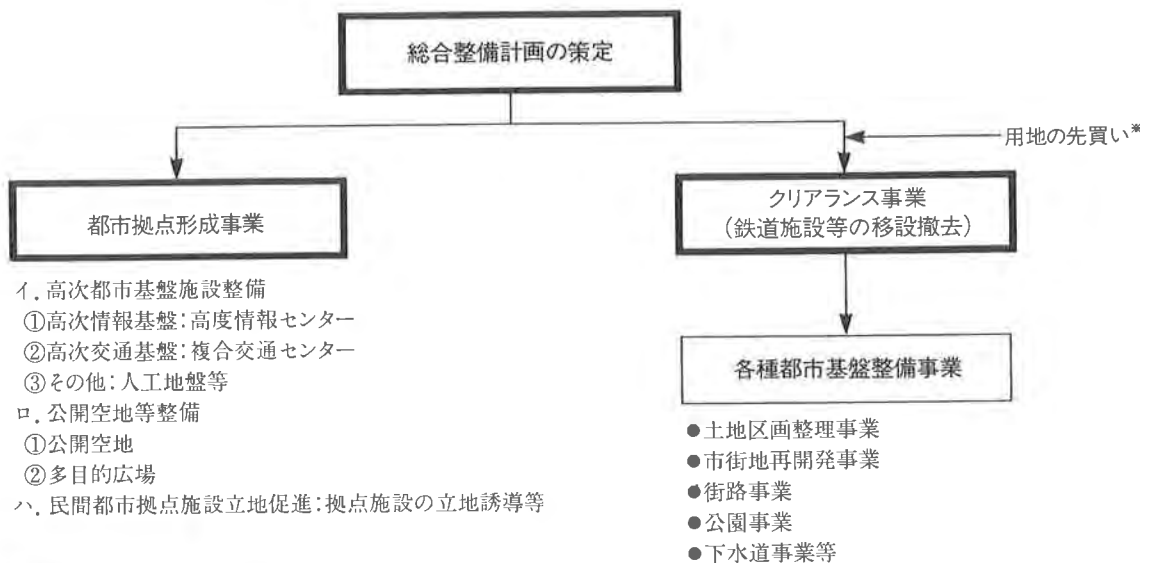
に規定する既成都市区域、近郊整備区域又は都市開発区域

- ハ 中部圏開発整備法（昭和４１年法律第１０２号）に規定する都市整備区域又は都市開発区域
- ニ 県庁所在都市又は人口２５万以上の都市圏
- (2) 都市基盤の一体的整備を行うことにより、有効な利用が図られるべき鉄道操車場跡地等を含むものであること。
- (3) おおむね５ヘクタール以上の規模を有すること。



*新都市拠点においては、高度情報・交通基盤及び地域冷暖房システム等の高次都市基盤の整備と「うおいのある都市環境」の形成が図られる。

図-1 新都市拠点の機能構成イメージ



新都市拠点整備事業費補助による部分

一般都市基盤整備事業の重点的実施を行う部分

※地方公共団体が、公共施設用地の確保、適切な都市機能の誘導等のために行う一部用地の先買い。

図-2 事業の全体構成

5. 事業の内容と全体構成

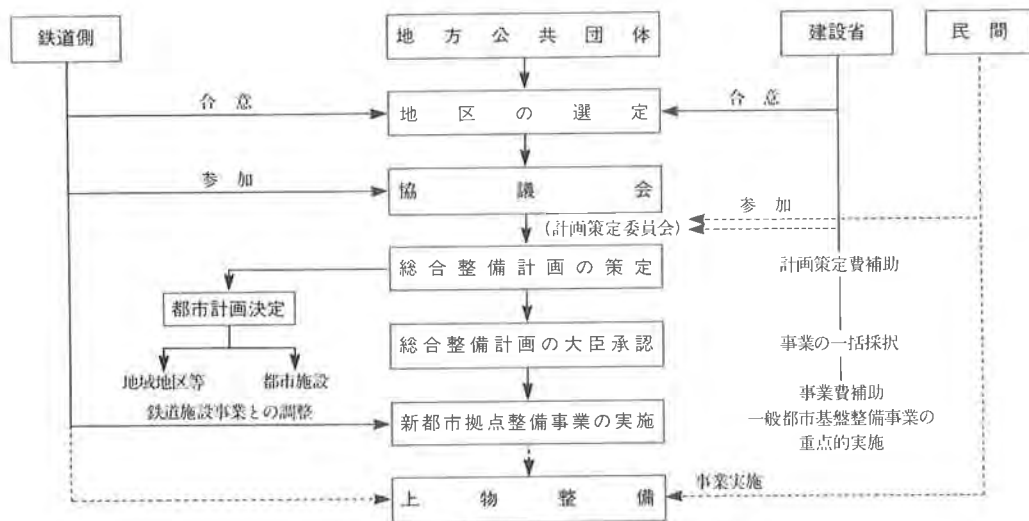
本事業の内容は次のとおりである。

(1) 地方公共団体が、関係機関と協議しながら、新

都市拠点形成の方針、地区整備構想、事業計画等に関する総合的な整備計画（マスタープラン）をつくる。（補助率 ⅓）

- (2) 鉄道施設跡地で事業が行われる場合には、地方公共団体が鉄道施設の移設・撤去を行うクリアランス事業を実施する。(補助率 1/2)
- (3) 総合整備計画に基づき、土地区画整理事業、街路事業等を重点的に行之、速やかに都市基盤の形成を図る。
- (4) また、この総合整備計画に基づいて地方公共団体が、新たな都市拠点を形成するために必要な情報・交通等に関する都市基盤施設の整備、ゆとりとうるおいのある都市環境の形成等を行うために必要な各種の事業を行う。(補助率 1/3)
- (5) 民間のノウハウと活力を活用し、商業・業務ビ

6. 事業の実施フロー



7. 60年度事業

60年度の事業実施地区及び事業費は次のとおりである（表-2）。

表-2 事業地区等の概要

	湊川地区（神戸市）	細江地区（下関市）
面 積	約20ha（うち鉄道跡地約10.7ha）	約18ha（うち鉄道跡地約8.4ha）
地 区 の 概 要	・国鉄神戸駅の海側に位置する湊川貨物駅跡地を中心とする地区である。 ・貨物駅の機能は57年11月に一部廃止されている。	・国鉄下関駅に隣接する細江コンテナ基地跡地を中心とする地区である。 ・コンテナ基地としての機能は59年4月に廃止されている。
地区整備の基本方針	・神戸都心の西の核として、商業・業務、文化、スポーツ・レクリエーション等の機能の導入を図る。 特に新しい情報文化関連の業務機能の拡充を図る。 ・交通結節点として地区内外にわたる円滑なアクセスを確保する。	・商業・業務機能及び交通ターミナル機能等の中心市街地機能を更に強化する。 港を背景とした国際都市づくりを目指す。

(2) 調査地区

	大宮地区（大宮市他）	青森地区（青森市）
面積	約110ha（うち鉄道跡地約25ha）	約82ha（うち鉄道跡地約14.5ha）
地区の概要	・国鉄大宮駅に隣接する大宮操車場跡地を中心とする地区である。 ・操車場機能は既に廃止しており、現在留置線として利用されているが、これも61年始めには廃止予定となっている。	・青森市の市街地のほぼ中央に位置する青森操車場跡地を中心とする地区である。 ・操車機能は59年2月に一部廃止となっている。
地区整備の基本方針	・首都圏の多核都市複合体の中の大宮・浦和核都市の中心部に位置し、大規模な商業・業務センター及びコロシアム等の高次都市機能を集積し、埼玉中枢都市圏の新都心形成を目指す。	・青森市の新たな都心機能を分担する地区として総合的な整備を図り、青森の交通ターミナルとしての機能を充実し、その活性化を図る。 ・周辺地区との一体整備により、公共施設の整備改善、居住環境の改善を図る。

ロ 計画策定地区 2地区 大宮地区
青森地区

(2) 事業費 180 百万円（国費）

8. おわりに

本事業は、その活用が内政上の課題とされている国有地等に着目し、これを種地として都市政策上の観点から必要とされる新都市拠点の整備を図ること

により、地域社会の活性化を図ろうとするものであり、21世紀に向けて都市政策を戦略的に進める上で重要な役割を担うものである。

本事業は60年度に創設されたばかりであり、本事業の使命あるいは社会的要請に的確に対応するためには、今後関連する事業、諸施策と連携をとりつつ、さらに事業制度の拡充を図っていくことが必要であると考えている。

「地域別街路の整備状況」

都市化の進展には、戦後著しいものがある。

その動きをとらえるとともに、都市計画の経年変化を明らかにし、今後の方針決定の一助とするために、「都市計画年報」が、昭和40年度に刊行されて20年が過ぎようとしている。

今回は、この「都市計画年報」の都市計画道路のデータを取りまとめて、街路の整備状況をみることにした。

1. 都市計画道路の整備状況の推移

都市計画道路のうち、幹線街路の整備状況の推移を表－1でみると、改良率は昭和47年からの10年間で7.5%しか伸びておらず、低い伸びとなっている。

都市計画道路は、市街地の骨格となるものであり、先行的に整備を行わなければ市街地のスプロール化を招き、用地・補償費の高騰にまで及び、整備量が減少するという悪じゅんかんを繰り返すこととなる。

また、幹線街路の改良率の向上が、仲々図れない一因に、計画延長が未だ十分でなく、新たな計画決定が毎年相当量にのぼることもある。表－1でみる

表－1 都市計画道路の整備状況の推移

項目 昭和	計画 延長	改良済 延長	うち 幹線街路 計画延長	同改良済 延長	市街地 面積
	km	km (%)	km	km (%)	万ha
45年度	45,416	12,331(27.2)	43,580	11,850(27.2)	121.40
46 "	46,221	13,373(28.9)	44,214	12,626(28.6)	126.48
47 "	48,545	14,844(30.6)	46,731	14,141(30.3)	129.33
48 "	50,014	15,419(30.8)	48,435	14,746(30.4)	145.74
49 "	50,607	15,877(31.4)	49,401	15,451(31.3)	148.15
50 "	51,495	16,516(32.1)	50,084	16,009(32.0)	150.97
51 "	52,271	17,153(32.8)	50,878	16,622(32.7)	153.13
52 "	53,453	17,950(33.8)	51,865	17,400(33.7)	155.80
53 "	54,187	18,780(34.7)	52,467	18,052(34.4)	157.84
54 "	54,959	19,506(35.5)	53,178	18,747(35.3)	159.76
55 "	55,880	20,310(36.3)	54,002	19,505(36.1)	160.91
56 "	56,799	21,167(37.2)	54,774	20,305(37.1)	161.92
57 "	57,837	22,018(38.1)	55,675	21,069(37.8)	162.85

- 注 1) 都市計画年報による。
 2) 市街地面積は、市街化区域及び市街化区域に準ずる用途地域指定区域。
 3) 幹線街路：都市計画道路全体から、自動車専用道路、区画街路、特殊街路（歩行者専用道路等）分を除いたもの。
 4) 改良済延長：都市計画幅員どおり道路用地を確保した改良。

と、改良済延長が毎年約700km伸びているのに対し、計画延長は毎年約900km伸びている。

都市計画道路の延長が、今後更にどの位必要かを表－2でみると、現在の市街地16,280km²に対して、40,400kmの幹線街路が計画決定されており、これは、市街地1平方キロあたり2.5キロになる。

都市計画中央審議会等では、健全な市街地として

機能するためには、3.5キロが必要とされており、市街地内での都市計画道路は、まだ15,000km以上必要であり、さらに将来市街地（約17,000km²）を考慮すると20,000km近くの計画が必要となる。

また、市街地内の改良済の幹線街路は、1.07km/km²しかなく、未改良の既存の道路等を用いて、都市内の交通を処理している。改良済の幹線街路密度は、

表-2 市街地面積・幹線街路延長

区 分	市 街 地			その他 調整 区域等	都市計 画区域 合 計
	人 口 集中地区	その他 市街地	計		
面 積 (km ²)	9,870	6,410	16,280	74,770	91,050
都市計画決定延長(km)	25,220	15,180	40,400	15,280	55,680
うち完成延長(km)	12,410	5,050	17,460	3,610	21,070
完 成 率 (%)	49.2	33.3	43.2	23.6	37.8
1 km ² 当 り 延 長	計画(km/km ²) 完成(km/km ²)	2.6 0.79	2.4 1.07	— —	— —

注)「都市計画年報」(昭和57年度末現在)による。

表-3 都市規模別市街地面積・幹線街路延長

			大都市	大都市 近 郊	地方中 核都市	地方中 核都市	地方中 心都市	その他	計
既成市街地	面 積	km ²	1,660	2,760	610	1,983	1,780	1,086	9,879
		(%)	(16.8)	(27.9)	(6.2)	(20.1)	(18.0)	(11.0)	(100.0)
	計 画 延 長	km	4,010	6,438	1,408	5,100	5,140	3,124	25,220
	改 良 済 延 長	km	2,344	2,853	793	2,553	2,468	1,399	12,410
	同単位面積当り	km/km ²	1.41	1.03	1.30	1.29	1.39	1.29	1.26
新市街地	改 良 率	(%)	(58.5)	(44.3)	(56.3)	(50.1)	(48.0)	(44.8)	(49.2)
	面 積	km ²	210	1,186	194	990	1,672	2,154	6,406
		(%)	(3.3)	(18.5)	(3.0)	(15.5)	(26.1)	(33.6)	(100.0)
	計 画 延 長	km	529	2,689	453	2,247	3,664	5,592	15,174
	改 良 済 延 長	km	154	1,036	185	840	1,263	1,570	5,048
計	同単位面積当り	km/km ²	0.76	0.87	0.95	0.85	0.76	0.73	0.79
	改 良 率	(%)	(29.0)	(38.5)	(40.8)	(37.4)	(34.5)	(28.1)	(33.3)
	面 積	km ²	1,870	3,946	804	2,973	3,452	3,240	16,285
		(%)	(11.5)	(24.2)	(4.9)	(18.3)	(21.2)	(19.9)	(100.0)
	計 画 延 長	km	4,539	9,126	1,861	7,347	8,804	8,717	40,394
計	改 良 済 延 長	km	2,498	3,889	978	3,393	3,731	2,969	17,458
	同単位面積当り	km/km ²	1.34	0.99	1.22	1.14	1.08	0.92	1.07
	改 良 率	(%)	(55.0)	(42.6)	(52.6)	(46.2)	(42.4)	(34.1)	(43.2)

昭和58年3月31日現在

注1. 都市分類は、以下のとおり

都 市 分 類	摘 要
大 都 市	東京都区部 横浜市 川崎市 名古屋市 大阪市 京都市及び神戸市
大 都 市 近 郊 都 市	首都圏整備法による既成市街地及び近郊整備地帯、近畿圏整備法による既成都市区域及び近郊整備区域、中部圏開発整備法による都市整備区域内の都市で、上記大都市以外の都市
地 方 中 核 都 市	札幌市 仙台市 広島市 福岡市及び北九州市
地 方 中 核 都 市	上記以外の県庁所在都市及び別表の都市
地 方 中 心 都 市	上記以外で人口5万人以上(55年国勢調査)の都市
その他(地方中小都市)	上記以外の都市

＜別 表＞

都道府 県 名	都 市 名		都道府 県 名	都 市 名	
北海道	旭川市	函館市	静岡県	清水市	浜松市
福島県	郡山市	いわき市	愛知県	豊橋市	沼津市
栃木県	小山市	栃木市	兵庫県	姫路市	三島市
群馬県	高崎市	太田市	広島県	福山市	富士市
新潟県	長岡市	館林市	山口県	下関市	
富山県	高岡市		長崎県	佐世保市	
長野県	松本市				

毎年約 0.03 km/km^2 しか向上せず、幹線街路の整備の遅れは著しい。

2. 都市規模別整備状況

市街地内の幹線街路の整備状況を、都市規模別に見たものが、表-3 及び図-1 である。

大都市、地方都市ともに、既成市街地については、戦災復興区画整理等による整備をベースに、高度成長期の都市構造の更新や業務施設の計画的配置等とあわせた整備がなされ、比較的密度が高いが、都市に集まる人々が新しく住む周辺の新市街地では、都

市基盤施設の整備が追いつかない状況を如実に示しており、既成市街地とは開きがある。

また、とくに、大都市近郊の既成市街地は本来、地方の小都市等、人口の希薄な地域が都市圏の膨張によって近郊地帯に含まれるようになったため、中心的機能を有している都市群とは整備水準に開きがある。

また、地方小都市の方が計画の水準は高くなっており、計画としては、地方都市になる程密度的にみれば充実しているといえる。

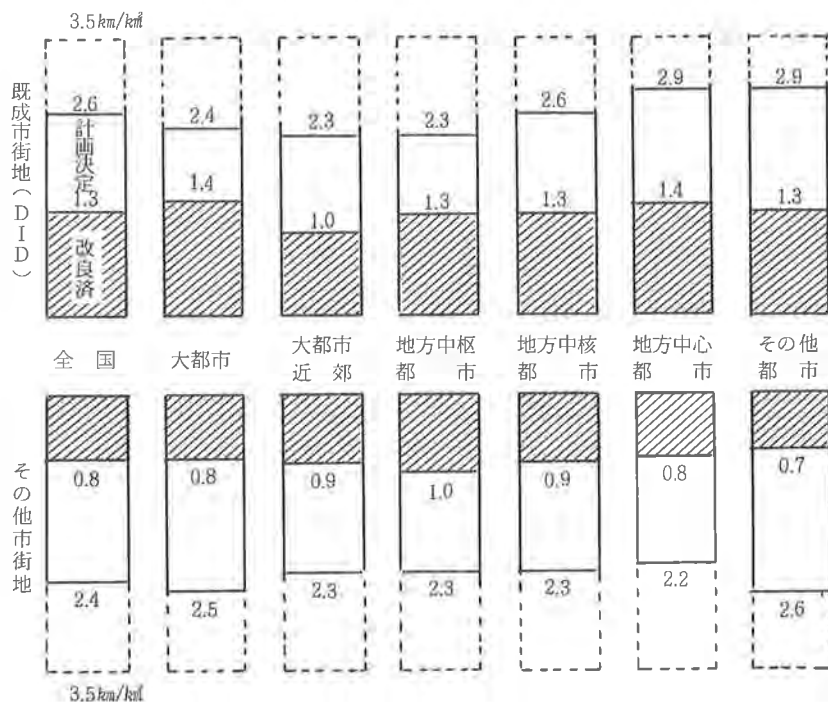


図-1 都市規模別、幹線街路密度

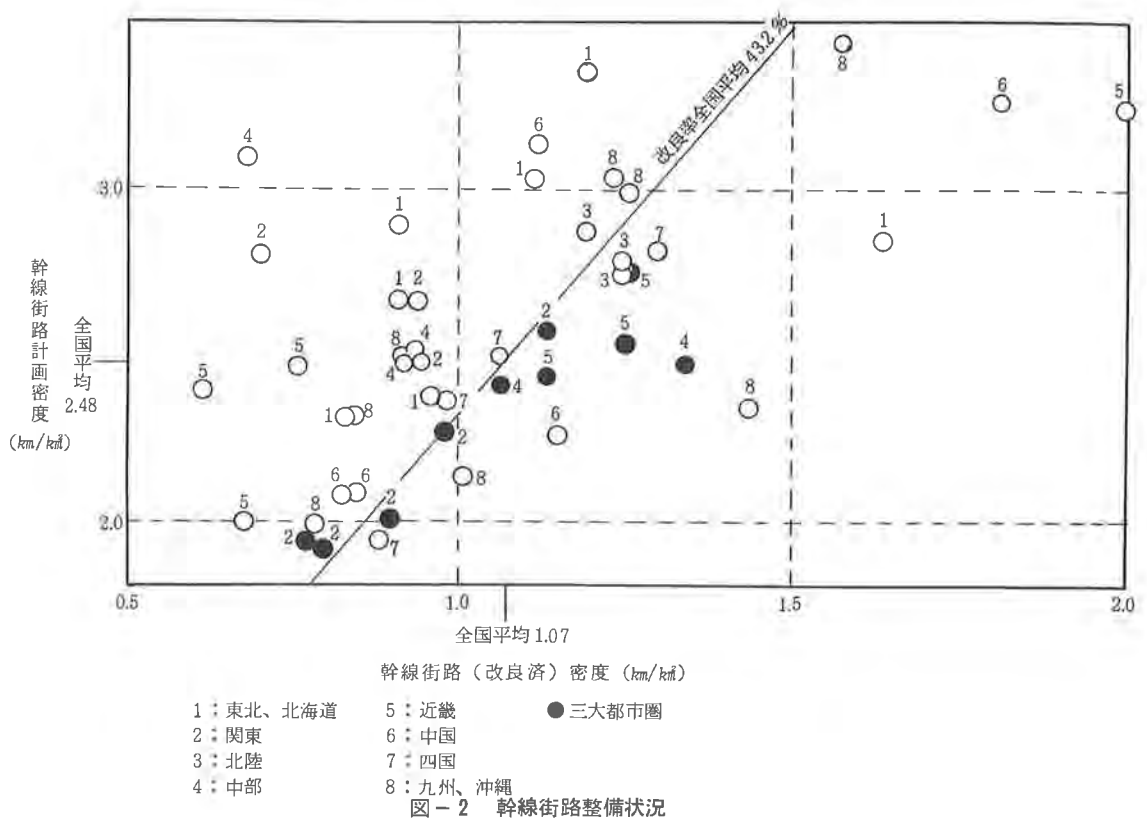


図-2 幹線街路整備状況

3. 地方整備状況

幹線街路の計画及び改良密度を、都道府県単位の指標で示したのが図-2である。

都道府県別にみると、計画密度では 2.0 km/km^2 弱からほぼ 3.5 km/km^2 まで、改良密度では 0.6 km/km^2 から 2.0 km/km^2 までの開きがあり、今までの面整備への重点の入れ方等により大きな開きが出ている。

東北・北海道は、全般的に改良率は低い、密度は県ごとにばらつきがある。関東は東京都市圏からはずれると改良率が低くなっている。北陸は比較的水準が高い。中部は、中京都市圏からはずれると改良率が低い。近畿についても同様のことがいえる。四国は改良率は全国並みであるが、密度が県ごとに開きがある。

全般的にみて、地方別には整備状況の特色は余りないが、三大都市圏周辺及び東北地方で改良率が低

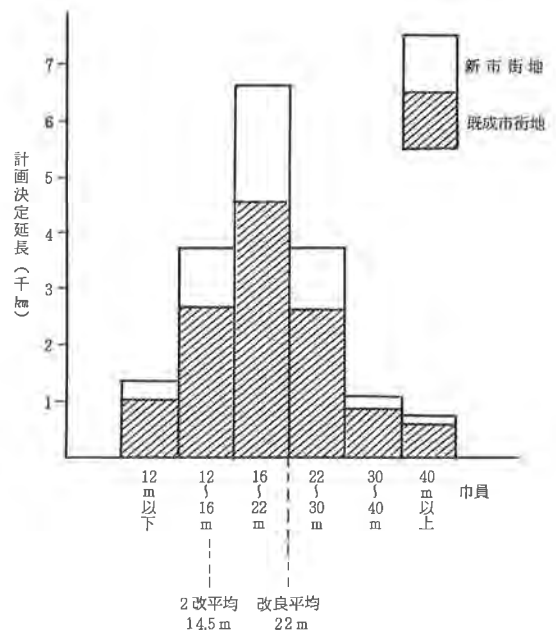


図-3 幹線街路の巾員

くなっている。

4. 幹線街路の巾員

幹線街路の巾員構成を図－3に示しているが、既成市街地、新市街地とも巾員の分布傾向はほとんど変わらず、30m以上の広巾員街路が既成市街地で若干多くなっている。

また、12m以下の道路が全国で1,000km強(全体の約3%)あり、狭巾員の都市計画道路がかなりの延長で存在している。

おわりに

都市計画道路の整備は、全般的に遅れており、都市規模別・県別にみてもかなりのばらつきがある。

地方公共団体等においても、都市計画道路の整備状況を量的なものはもちろん、ネットワークとしても把握し、整備上の課題を明確にしたうえで、都市計画道路の整備の推進を図られたい。



○ 緊急地方道路整備事業（臨時交付金）について

昭和60年度より、比較的採択の遅れがちな地方の生活道路の整備に充てるため、臨時交付金を交付する緊急地方道路整備事業制度が創設された。

その概要は次のとおりである。

1. 対象事業

本事業の対象事業は、地域住民の日常生活の安全性、若しくは利便性の向上又は、快適な生活環境の確保を図るため行われる、都道府県道又は市町村道の比較的小規模な改築事業等であり、地方公共団体の作成する実施に関する計画に基づき、複数の事業を一体的に実施することにより、大きな効果を発揮することができるものである。例えば、

(1) 公共公益施設の整備等に関連して行われる事業

学校、市役所の移転、公園、宅地開発、工業団地の整備関連等

(2) 地域の自然的特性に即して行われる事業

冬期交通確保のための道づくり、災害に強い道づくり等

(3) 地域の社会的特性に即して行われる事業

消防活動の円滑化、観光開発、歴史的街並みの保存等

2. 交付手続

本事業は「補助金等適正化法」の対象事業であるので、交付申請から事業完了までの手続は、従来の補助事業とはほぼ同様である。地方公共団体は毎年度実施に関する計画を作成し、交付金の申請を行い、国はこの計画に基づき交付金を交付する。

3. 制 度

本事業の創設のため、道路整備緊急措置法及び道路整備特別会計法の一部を改正する。

改正の概要は臨時交付金制度を規定するとともに、交付金の財源を安定的に確保するため、当該年度の揮発油税収入の1/15に相当する額を、道路整備特別会計に直入することを規定する。

4. 昭和60年度予算

国 費 1,110 億円

— 人事消息 —

(60年1月16日付)

・都市局街路課（建築研究所企画部） 西 尾 実

・都市局都市再開発課（都市局街路課） 藤 原 和 彦

(60年2月20日付)

・都市局街路課長補佐（都市局都市政策課長補佐）

木 皿 木 元

・建設経済局総務課長補佐（都市局街路課長補佐）

福 丸 容 吉

(60年3月31日付)

・大阪市土木局（都市局街路課）

佐 藤 道 彦

(60年4月1日付)

・都市局都市計画課係長（都市局街路課係長）北 山 和 雄

・都市局街路課係長（都市局区画整理課係長）彦 谷 寛

・都市局区画整理課係長（都市局街路課主任）加 藤 盛

・都市局街路課（九州地建佐賀国道工事々務所）

佐々木 英明

・都市局街路課（大阪市土木局立体交差課）岡 崎 安 志

・都市局街路課研修員（神戸市）

高 橋 利 昌

・仙台市（都市局街路課研修員）

村 上 貞 則

— 行事日誌 —

60年3月2日 ○茨城県土浦高架街路開通式

60年3月7日 ○都市計画街路事業促進協議会ブロック代表世話人会議

60年3月14日 ○第26回都市計画中央審議会

60年3月25日 ○鹿児島県知覧町上郡地区街路事業「町並み」完工式

60年3月26日 ○「私のまち写真コンテスト」選考会

60年3月30日 ○大阪市南海本線連続立体交差化工事起工式

【協会だより】

○社団法人日本交通計画協会

第31回定期総会開催さる

社団法人日本交通計画協会第31回定期総会は、4月15日開催の理事会（於、水道橋こんぴら会館）を承けて4月22日午後2時より、竹橋会館11階会議室において、瀬戸山三男会長（元文部大臣）出席のもと、96会員の出席を得て開会された。また来賓として、監督官庁より建設省都市局依田街路課長をお迎えした。当日の議決事項は下記の通り。

＜第1号議案＞昭和59年度事業報告の承認を求むる件

＜第2号議案＞昭和59年度決算の承認を求むる件
田川事務局長より、上記二議案について資料に基づき説明があり、議長はこれを議場に諮ったところ、全員異議なく承認可決された。

＜第3号議案＞昭和60年度事業実施方針の確認を求むる件

＜第4号議案＞昭和60年度予算の承認を求むる件
田川事務局長より、上記二議案について資料に基づき説明があり、議長はこれを議場に諮ったところ、全員異議なく承認可決された。

○相沢英之副会長 新交通システム、都市廃棄物処理管路システム関連地、他を視察

昭和60年4月10日

土浦市内高架道路、筑波研究学園都市等を視察

- ・土浦駅東・学園線高架道路について、茨城県田沢課長、箱根土浦市長より説明を受け、そのあと高架道路を視察。



- ・筑波研究学園都市について、住宅・都市整備公団吉岡理事より説明を受け、そのあと共同溝管理センター等を視察。
- ・国際科学技術博覧会会場を視察。博覧会協会伊原事務総長より説明を受ける。

昭和60年4月17日

横浜市金沢シーサイドライン計画、みなとみらい21計画、港北ニュータウンを視察。

- ・横浜市金沢シーサイドライン計画、みなとみらい



い21計画について、神奈川県高木都市部長、横浜市尾仲専任主幹、北村専任主幹より説明を受け、そのあと金沢シーサイドライン建設予定地視察、みなとみらい21埋立予定地海上視察。

- ・みなとみらい21建設予定地を視察。住宅・都市整備公団首都圏都市開発本部甲賀副本部長、支倉事業第一部長より説明を受ける。
- ・港北ニュータウンについて、住宅・都市整備公団吉岡理事より説明を受け、そのあとニュータウン内を視察。

昭和60年5月22日

神奈川県中央地域（藤沢市・海老名市・綾瀬市）広域都市交通体系関連地を視察

- ・藤沢市・海老名市・綾瀬市三市助役より概要の説明を受け、そのあとニュータウン開発予定区域、駅前整備状況等を視察。

●視察には、建設省都市局依田街路課長、茨城県担当課長、神奈川県担当部長、技監、課長、横浜市助役、局長、担当専任主幹、藤沢市、海老名市、綾瀬市、市長、助役、局長、担当部課長、住宅・都市整備公団理事、開発局長、担当部課長が随行。

地域都市計画 交通網調査・計画・設計(新交通システム)



Engineering & Computer 

本社 〒104 東京都中央区湊1-1-12 湊ビル
TEL. 03-553-3877(大代)
FAX. 03-553-9865

E & C センター	TEL. 0298-52-8888
福島事務所	TEL. 0249-22-9575
筑波事務所	TEL. 0298-64-2277
横浜事務所	TEL. 045-641-2137
名古屋事務所	TEL. 052-452-3805
大阪事務所	TEL. 06-541-5793
福岡事務所	TEL. 092-472-3952
札幌営業所	TEL. 011-271-2357
盛岡営業所	TEL. 0196-22-6515
千歳営業所	TEL. 0472-31-2977
徳島営業所	TEL. 0886-26-1922
長崎営業所	TEL. 0958-21-5838
広島連絡所	TEL. 082-843-1009

株式会社 長大

〔旧社名 (株)長大橋設計センター〕

〈都市と交通〉

通巻第7号

昭和60年6月15日発行

発行人兼
編集人
発行所

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)

印刷所

共同精版印刷株式会社

建設コンサルタント 登録番号(54)133号

業 務 内 容

新 交 通	交通解析、線形設計、インフラ部設計	道 路	路線選定及び道路計画・設計
都市計画	需要予測、土地利用解析	橋 梁	各種型式橋梁の計画・設計
海 洋	海洋構造物の調査、研究、計画、設計	実 験	河川及びダム各種実験
エネルギー	原子力発電所基礎の調査、設計	空 港	需要ならびに基本調査
河 川	洪水解析、河道計画、水門、堰等構造物 設計、内水排除計画、水資源開発計画	測 量	路線、地形、河川等各種測量
		下水道	調査、計画、設計



株式会社

建設技術研究所

取締役社長 梅 田 昌 郎

本 社 〒103 東京都中央区日本橋本町4-2(第9中央ビル)
大 阪 支 社 〒541 大阪市東区本町1丁目24-1(ニューホンマチビル)
福 岡 支 社 〒810 福岡市中央区渡辺通2丁目1-10(十八福岡ビル)
川越試験所 〒356 川越市大字菅沼字中荻野2503

電話 03(668)0451大代表
電話 06(262)1571代 表
電話 092 (714)2211
電話 0492 (35)3495

RU 自治体行政と都市建設の総合コンサルタント

- 都市及び地方計画・マスタープラン ●都市交通調査・計画
- 新都市システムに関する調査計画・設計
- 区画整理、市街地再開発、地区改良事業調査、設計
- 住民参加をふまえた地区整備計画立案参画
- 環境アセスメント調査

●地域に入り込み、
地域からの発想の
姿勢をとっています。

地域設計研究所 株式会社

●新鮮な問題意識、
鋭利な時代感覚
それに旺盛な情熱を持った
少壮・気鋭の研究所です。

●本社 東京都千代田区三番町
〒102 03-263-3811(代)

●支所・大 阪 事 務 所 06-944-1308(代)
・名古屋 事 務 所 052-971-7253(代)
・福 岡 事 務 所 092-714-4768(代)

●営業所 香 川 08772-3-2641
仙 台 0222-61-1860

岡 山 0862-26-4530

