

都市と交通

1993

特集・地方都市整備

No.28



建設省都市局街路課編集協力

全国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 1993・12・No.28

《目 次》

——特集テーマ「地方都市整備」——

| | |
|-----------------------------------|-------------------------|
| ●グラビア (カラー写真) | 1 |
| ●巻頭言 「なんごく・こうち地方拠点都市地域」における高知市の役割 | |
| ……高知市長 横山 龍雄 | 5 |
| ●随想 「道」と「路」 | ……美術家・ハート&アート空間「ビーアイ」 |
| 代表 関口 怜子 | 7 |
| ●特集 | |
| 特集-1 地方拠点都市法の概要と地域整備への支援 | |
| ……建設省都市局都市計画課 建設専門官 斉藤 親 | 10 |
| 特集-2 地方拠点都市における都市内道路整備 | |
| ……建設省都市局街路課 課長補佐 松井 直人 | 14 |
| 特集-3 出雲地方拠点都市地域の整備について | |
| —神話の国「出雲」での新しい国造りプロジェクト— | |
| ……出雲市 助役 松田 秀夫 | 20 |
| 特集-4 地方拠点都市の活性化を図るための街路整備 | |
| (1)工場跡地を活用した都市拠点づくり | ……日上市都市計画部駅前開発課 |
| 一日立駅前開発整備事業— | 係長 生江 信孝 |
| | 24 |
| (2)加世田市における沿道の整備と街路事業 | ……加世田市都市整備課 |
| 都市整備係長 山下 和隆 | 28 |
| (3)岩井市における商店街の活性化と街路整備 | |
| ……岩井市経済部ニューモール推進課 課長 中山 俊一 | 38 |
| (4)拠点都市地域を連携する道路整備 | ……奈良県土木部計画課 課長 花岡 洋文 |
| | 43 |
| (5)歴史を活かしたみちづくり | ……柳井市建設部都市計画課 主査 山本 泰弘 |
| | 47 |
| ●シリーズ | |
| 〈まちづくりと街路〉宮崎地区連続立体交差事業について | |
| ……宮崎県土木部都市計画課都市開発係 係長 野田 和彦 | 51 |
| 〈アンダーグラウンド〉沿道市街地整備促進街路事業の創設について | |
| ……建設省都市局街路課 | 55 |
| ●参考データ 第11次道路整備五箇年計画の決定 | ……建設省都市局街路課 |
| | 59 |
| ●トピックス 「第5回全国街路事業コンクール」の結果について | |
| ……全国街路事業促進協議会 | 65 |
| ●海外事情 第4回APM国際会議報告 | ……住宅・都市整備公団都市開発事業部事業管理課 |
| 参事 池田 均 | 71 |
| ●投稿 国土総合開発事業調査費について | |
| ……建設部都市局街路課 街路第1係長 荒川 辰雄 | 76 |
| ●案内板 | 88 |
| ●街促協だより | 89 |
| ●協会だより 第16回全国講習会開催 | 91 |

地方都市整備の事業事例



沿道区画整理型街路事業・都市計画道路本町通線（加世田市）の
事業前（写真上）と事業後



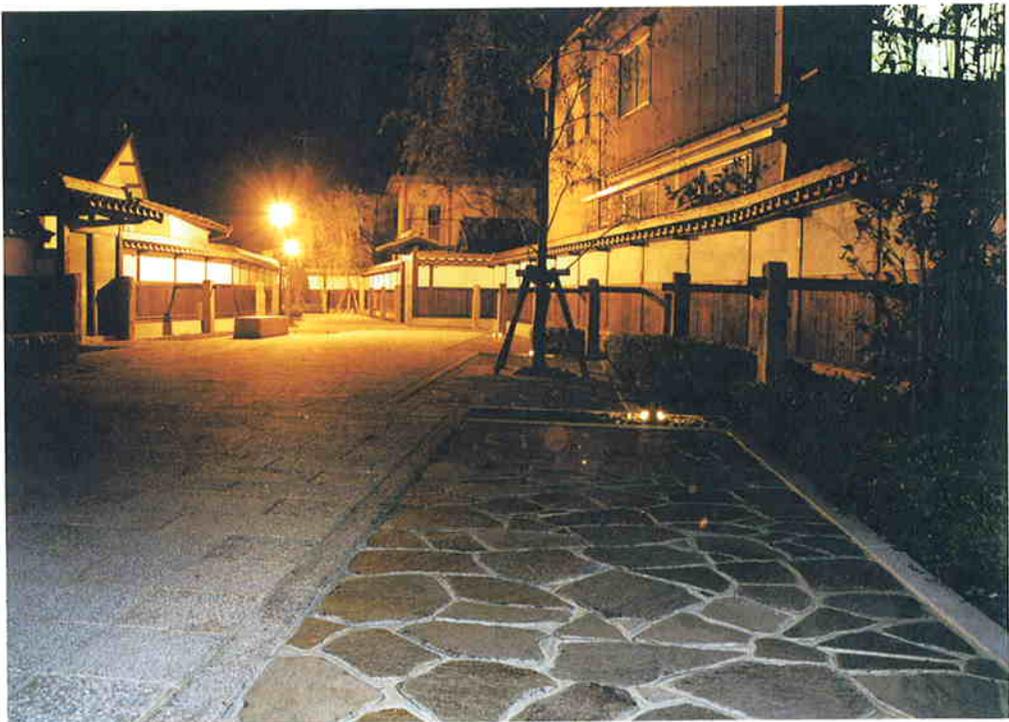
新都市拠点整備事業・日立駅前の全景（日立市）



景観やデザインに配慮して整備されたモール（日立市）



歴史的地区環境整備街路事業・都市計画道路古市金屋線の
「まちかど広場」(柳井市)



「まちかど広場」のライトアップした夜景(柳井市)



商店街活性化街路事業・岩井市本町商店街（その1）



商店街活性化街路事業・岩井市本町商店街（その2）

「なんごく・こうち地方拠点都市地域」における高知市の役割

高知市長 横山 龍雄



1. はじめに

高知市を含む10市町村が平成5年2月8日高知県知事による地方拠点都市地域の指定を受け、関係する市町村の共同作業で基本計画を策定し、平成5年3月25日その承認を受けました。

この計画は、高知県の中心地域が自立的成長をとげることによって若者の定住を図り、快適で魅力ある地域を形成することを基本理念としております。

また、この地域は、県中央部の平坦地を中心に周辺山地も含め自然的にも社会的にも経済的にも一体性をもって発展することのできる2市・6町・2村で構成（合計人口42万7千人）されており、それぞれの地域がその個性と特色を生かしながら圏域の一体的な発展のため役割を分担し、職・住・遊・学の機能の整った、魅力ある生活空間をつくり、県勢発展の核となることを確認しあっています。

この地域指定により、高知市のこれからのまちづくりにとって重要な課題の一つである「高知駅周辺都市整備計画（JR土讃線連続立体交差事業・高知駅周辺土地区画整理事業・都市拠点総合整備事業・市街地再開発事業等）」に対して重点的投資が受けられることなど、事業実施を早めることができるものと思っております。また、平成4年度内に基本計画の承認を受けたことにより都市開発資金制度の都市施設用地と都市機能更新用地の貸付対象都市となり、この資金を活用して当事業に必要な用地を国鉄清算事業団から買いうける等、既に地域指定の効果が出ております。

こうした地域指定の最大のメリットであるとい

われる公共投資の重点配分をうけながら今後は、法の趣旨を大いに活用し、本市の都市基盤整備を積極的に進めてまいりたいと思っています。

2. 地方拠点都市地域の各計画概要

この地域のそれぞれの計画は、次の通りです。

- ① 高知市においては、国際化や情報化等の新しい時代に対応できる高次都市機能の集積を進め都市内交通網の整備、市街地整備、居住環境整備などによって、高知県及び拠点都市地域の中核としての機能の強化を図る。
- ② 南国市では、その立地特性を生かし、産業業務施設の重点的な集積及び中心市街地の整備などによる都市機能の集積と、良好な居住環境の整備等を促進することにより、高知市に次ぐ、第二の中心都市としての機能強化を図る。
- ③ 土佐山田町を中心とした、野市町、香我美町、赤岡町では、地理的な優位性を生かし工業団地の開発など工業集積を進めるとともに、住宅団地の整備や市街地整備等による定住環境の向上を図る。
- ④ 夜須町、吉川村、香北町、物部村では、海・山・川等の恵まれた自然環境を生かし、「海洋型」「農山村型」及び「山岳型」のレクリエーション・ゾーンの整備を図るとともに、それぞれの地域の実情に即した定住環境を整備する。
- ⑤ こうした拠点都市地域内外の連携を図るため、高規格幹線道路等の道路網、高知空港の拡張、高知新港及び鉄道阿佐西線など交通

ネットワークの整備を進める。また、下水道や河川・道路等の生活基盤の整備を図り、安全で快適な定住環境を整備する。

- ⑥ このほか、情報システムの整備促進を図るとともに、人材の育成、地域間交流、教養文化活動を推進する。

以上が、地方拠点都市地域の目標としている「職・住・遊・学」等の機能の一体的整備を進めるための計画であります。

なお7つの拠点地区の概要は、次の通りとなっています。

- ① 高知駅周辺地区（高知市）35ha
- ② ザ・ごめんパワーアップシティ地区（南国市）82ha
- ③ 土佐山田・北シティ地区（土佐山田町）60ha
- ④ まほろばの里アルカディア整備地区（南国市）26ha
- ⑤ 手結港マリン・タウン整備地区（夜須町）35ha
- ⑥ 美良布ヘルシー&カルチャー整備地区（香北町）22ha
- ⑦ 奥物部湖自然ふれあい地区（物部村）85ha

3. 高知市のまちづくりと地方拠点都市地域との関わり

本市は、平成3年3月に総合計画の改訂を行い、2001年を目標年次とし、新しいニーズに対応する、21世紀にふさわしい都市像として「自由と創造のふれあい都市・高知」を掲げるとともに、この都市像を具体的に実現するため、3つの未来像（新しい市民の都市・緑の生活を誇る都市・太平洋にひらく交流拠点都市）を設定し、その目標に向かって都市づくりの努力をしております。

特に基本計画においては、高知市をつくる6大プランとして次の施策を積極的進めていくこととしております。

- ① 新交通体系整備プラン（交通拠点・高速交通・都市内交通体系の整備）
- ② 都市軸活性化プラン（「快適さ」と「にぎわ

い」のある中心市街地の整備）

- ③ 産業活性化プラン（高付加価値産業の育成と研究・開発機能の強化）
- ④ 自然と市民生活の共生プラン（浦戸湾の快適な親水ゾーンの創出）
- ⑤ 健康・いきがい・長生きプラン（総合的な福祉対策の充実）
- ⑥ 未来をひらく、人・ふれあいプラン（人権・平和の尊重と、いきいきとした学習・文化の創造）

以上のとおり、新しい時代に向けた高知市発展の課題を明確にし、重点的、効率的な事業の執行を図っているところであります。

地方拠点都市地域の基本計画は、この6大プランの中にも位置づけている高知駅周辺地区の開発計画の鉄道連続立体交差事業や土地区画整理事業等が確実に進められることにより、南北交通の円滑化とともに市街地の一体的な整備や新たな都市拠点の形成など本市の都市としての機能や魅力を高めていくことをめざしています。

また、その他の重点事業といたしまして、国・県で進めている四国横断自動車道、高知新港及びそれに接続する高規格道路等との関連をもちながら「弥右衛門土地区画整理事業」「潮江西部土地区画整理事業」等の市街地整備、さらには下水道事業や河川の親水公園事業、市内各地の環境整備事業などを重点事業として位置づけています。

4. おわりに

以上のとおり、地方拠点都市法への取り組みは、21世紀に向けた本市の都市基盤整備の促進にとって重要な意義を持つものであるとともに、地方拠点都市地域の各市町村が、お互いに連携し合いながら、定住拠点の形成をめざして総合的、一体的な整備を進めることにより県勢発展の推進役としての責任を果たすことが可能となると考えています。そのためにも関係市町村との連携をより一層密にし、協力しあって創意を生かしたまちづくりに取り組まなければならないと思っております。

「道」と「路」

美術家・ハート&アート空間“ピーアイ”代表

関 口 怜 子



私の好きな事は、①に見ること(特にぼおーと空を見ているのは格別。気宇壮大というか、あんな風に空いっぱいダイナミックに絵が描けたらすごいし、刻々変わるあの様やバランスを見ていると気持ちはクリアになるし、気分爽快なのね。同じ位おもしろいのは、やっぱり人の動きを見続けること)。②に歩くこと。③が自転車に乗って風に吹かれることかしら。

いずれも何かとゆったりと「出あう」ことを楽しみに生きているからなのでしょう。今のところ、車の運転もせず、いろんな事があっても仙台が大好きで街の真ん中のネズミ小屋のようなマンションの一室に住んでいる私としては、「歩く」と「自転車で走る」視点で道や路について語ってみたいのね。

時代の動きの中でますます「歩く」も「走る」もどこかに「むかう」があって成りたってきて、今ではより早く、より大量に、脇目もふらず、余計な事は考えず、目的地に着く事がベストとされてしまった。道や路もそれらをクリアすることで発達してきたのですが、こんなにも忙しく複雑な時間の流れや人の関係がまかり通ると、街の中にこそ「むかわない」道や路が人間にとって必要なかもしれないと思えてくるし、目的地なんかはどうでもよくなって、たむろしては立ち止まらせる道や路について、吟味すべきなのだと思えてくるの。

いつの頃からか、自然と親しむ事が非日常の教養の一部となってしまった昨今、私はよく子ども達や大人達とあっちこっちと一緒に歩き回っている。

知識で自然感が身につくはずは無いし、様々なくらしの営みをハダで知るよしも無いので、『街全体が学校・地球ぜんぶが遊び場』とばかり、そっちこっ

ちに生きた先生や生きた空間をみつけては、学ばせてもらっているのだけれど……。

ある時、宮城県北の鳴子町鬼首(おにこうべ)の森に「森と遊ぶ」という企画で出かけたのね。その森の中には、熊やカモシカのミチはあるのだけれど人間が歩くミチは今はまだ無いというか……。

それゆえミチの入口すら無いのよね。子ども達は「えー、どこから入るの?ミチないよ。」と、それでも平然と「自分の歩くミチは自分で切り開くのよ。」等と言い放ち、「ここから行くよー。」と、さっさとミチのない森を歩き始める。おそろおそろ子ども達は、自分の背丈よりも高いちしま笹をかきわけながら、ナニガナンダカワカラナイママむかうわけ。分別のある大人にとっては、どの方向にいくかはわかっているけれど、ほとんどの人々にとってはむかう先も、歩く場所すらほとんどがミステリーなの。生まれる以前から、都会の整備のいきどついた用意された道を歩くことがあたり前になっている今の子ども達にとって、イッタイ、コレハナンダ! どうしてオレがこんなところにいるのかが不思議の世界になってくる。ムンムンの草いきれ、前日までの長雨でグチャ



グチャの地面、棘のある植物が頬を撫でたりすると、突然パニックをおこして、「どうしてボクがこんな所を歩かなきゃなんないの？」と叫んだりするのが出てきたりする。

「むかしむかし、おじいさんが山に芝刈りに、おばあさんが川に洗濯へ行った時代、最初から道があったかな？」なんてなげかけて、続けて「ここは森だよ。誰のための森だと思う？ここにはミチは必要なのかしら？」なんて言っちゃうのね。

道路は人のために、その時代の必要性から、その当時なりの叡知で人間が造ったものだから、人の住まない、日常的にむかわない所にはミチはないし、いらぬんだよね、などと大人も子どもも確認し、格好の社会教育される場になるのね。ついでに言わせてもらうなら、当節はやりの自然観察の森や、ネチャーセンター付近の遊歩道なんかは、それゆえにもっともっと本質的なところで再考し、吟味されるべきでしょうね。

その後も、出あいを楽しみながら、ナンダカンダ歩いていると小さなせせらぎとぶつかって。もちろんいわなややまめは、どよめきを察知してさっと隠れてしまっているのだけれど。

「どうする？鳥になって飛んでいくか？それと魚になって泳いで渡る？」なんて聞いてみるのね。はずみをつけて走って、ジャンプして渡ればいいのか、この位の水ならバシャバシャ川をこいでいこうかなんていう勇ましいのも出てくる。数ある中には橋をかければいいんじゃないという智恵者もいる。「どうやって橋をかけたらいいかしら？」とふると「木を切ってさ。テレビとか本でみたことあるんだけど一本橋ってあったよ。」なんて。つつこみの私は更に聞いて、「どんな木だといいかしら？どんなデザインの橋だといいかしら？」なんて。

このデザインというのがクセモノで、空間の調和とかバランス感というものが小さい時に身につくこと無く育った人が、大人になって急に配慮するはずではなくて。現に仙台市の中心部のミチは、視覚的にうるさい様々なモノが地下共同溝に埋められて、空

が広がったのに、どこを照らすためののかハイウェイにでもあるような高さの電灯がニョキニョキ真ん中にワガモノ顔に立っていて、住民にとってはうっとうしいかぎりなのネ。

ところで、子ども達から橋のデザインについて、ケンケンガクガク色々出るけれど、この時こそ地元でかっこよく暮らしている先生役の登場だよ。みんなの目の前でパフォーマンスしてくれる。森の中をウロウロして適当な木をみつけて、腰につけているナタで切り倒して、一本橋を造って。また、様子をみては三本にしたり、時にはすべりにくいようにギザを入れたり、つかまれるように枝をつけたりしてね……。

子ども達にとってどう出あっていくかは、ほとんど大人達にかかっているといっても過言ではない。どの時代にも良かれと思って大人が先導し、時代を作り動かし、今日でもまた、大人側が環境の作り手であり、次の世代につなごうとする構造は、さほど変わってはいない。高齢化社会をむかえ子どもの数が少なくなり始めた今こそ、何でも用意してつなぐのではなくて、子どもも一緒になって今の時代をつくり、共に生きて、次の時代にさらにつないでいく、そんなあり方に変わらなければならぬのではなからうか。それは多分道路計画・公園計画についてもいえると思う。



そんなこんなで、ある時ピーアイで、子ども達と仙台の街を、自分が市長だったらどんな街にしたいかイメージを絵に描いてもらったのね。市役所のおじさんと話をしたら、子ども達のセンス・オブ・ワンダーはますますビビットになって、すごいアイデアがいっぱい。その中でユニークなのを紹介して、実際に検討したらおもしろいのでは……。

仙台には、けやき通りの美しい有名な定禅寺通りがあるのだけれど、そこには車を通さず、ヒートアイランドが叫ばれている今だからこそ、コンクリートを全部はがし土に変えて、いろいろな樹木を植えてまるごと公園にしたいというのがあったの。絵にはサラリーマン風の人達にまじって、親子も楽しげに歩いていたり。何とミチのはしっこの方には皆、靴をぬいで、はだしで歩いているのよね。もちろん木々の下で集まった若い女性達はお茶を飲んでいたり、ベンチで本を読んでいる人もいる。(そうだよな、水虫のためにも、歩くためにあった足本来のためにも、昼休みくらい解放し、リラックスさせなきゃ!!)明治神宮の森だって、始めはあんな空間ではなかったはずだから、今のこの時代むかわないミチが、こんな風に街の中にあってもいいんじゃないのって、私も心から納得したわけ。子どもに指摘されるまでもなく、企業人の男も女も会社の人とだけしか出あわないで一日が過ぎてしまうなんて、豊かな社会とは口がさけても言えないでしょうに。昼休みに出あい、くつろぎ、心身をリフレッシュさせる事が、ひいては企業にとってもベターである事が理解されると、日本人の生活スタイルや一日のタイムサイクルも変わるかもしれない。ミチのあり方はそれくらい、今、大事な所にきているといたら言いすぎだろうか。

しかし残念ながら、豊かな時代と言われ、道路の見直しがされている今でも、仙台の中心街と中心街をつなぐ道に関しては、何十年も前と変わらず昔のままというのが意外に多い。車が通過するだけのため危険な状況というか、これで事故がおこらないのは不思議なもんだとタクシーの運転手ですら言っている道路がけっこうある。道路交通法で決められた車



道の白線引きをしたがために、歩道がわずか15cmにもみたくない所があって、猫にでもなってすばやく駆け抜けるか、モグラにでもなって地下にもぐるしか、歩く人にとって安全はないのかしらというような。

子ども達は歩く人間が疎外されるような現状から、歩行者は緑の豊かな地上を、車は地下一階、電車は地下二階という三重構造の絵をかいたり、どこにでも自由に行ける空中に浮かぶ乗り物を作り出し、立体的活用を考えた絵を描いたり、時にはどこまでいっても自然が続く人にやさしい道とか、時間の止まる空間が欲しいと絵に描いて、彼等なりのメッセージを送ってよこす。

ビビットな彼等の声を聞かずして何を次の世代に手渡そうと大人はするのだろうか。

最後に、私が今子ども達としてみたいことの一つは、仙台を代表する広瀬川ぞいにヒト一人が通れるようなケモノミチを、一万人位の親子と一緒に道普請すること。道をつくるという原点に携わることに、水の流れを知って川を大事にするとか、水辺の緑を守るといった言葉では言いつくせない程の想いが、それぞれの心の中に育つのではないだろうか。やりたい人この指とまれと、いつ言いだそうかと検討中なのね。

地方拠点都市法の概要と地域整備への支援

建設省都市局都市計画課

建設専門官 齊 藤 親

1. はじめに

平成4年5月29日、国土・農水・通産・郵政・建設・自治の6省庁を主務官庁とする「地方拠点都市地域の整備及び産業業務施設の再配置の促進に関する法律」が成立し、同年8月1日から施行された。

本法は地方こそ国民が豊かさゆとりを実感できる生活大国を実現するためのフロンティアであるとの認識の下に、地方の自立的成長と国土の均衡ある発展を図ることを目的とするもので、多極分散型国土の形成という国土政策の面からも重要な意義を有するものである。

2. 地方拠点都市法の仕組みと基本方針

本法に基づく施策の二本柱は地方拠点都市地域の整備と産業業務施設の再配置である。地方拠点都市地域の整備とは、地域における創意工夫を生かしつつ、広域の見地から地方拠点都市地域について都市機能の増進及び居住環境の向上を推進するための措置を講ずることにより当該地域の一体的な整備を行うものである。産業業務施設の再開発とは、事務所、研究所等について、その過度に集積している東京都区部から地方拠点都市地域に設定される拠点地区への移転を計画的に進めるとともに、拠点地区において事務所、研究所等の新增設を促進するものである。

これらの施策の推進を図るため、まず主務大臣が、法の適切な運用に必要な事項を内容とする「基本方針」を定めており、昨年10月13日付けで公表されている。

地方拠点都市地域は都道府県知事が主務大臣に対する協議を踏まえて指定される。これを受けて当該地域を構成する複数の市町村が共同して基本計画を定め、都道府県知事の承認を受けるものとし、国等の関係行政機関にはその旨が通知される。従来の地

域立法に都道府県知事が構想を策定し主務大臣の承認を受けるものが多いのに対し、地域の自主性、創意工夫を生かす趣旨である。地域整備は地方の自助努力を基本とし、国等はそれを支援していくことになっている。

基本計画は、整備の方針、拠点地区の区域、重点的に整備すべき事業、公共施設の整備、居住環境の整備等のハード事業のみならず、人材育成・地域間交流・教養文化等のソフト面の活動も内容とするものである。

拠点地区は都市機能の集積及び住宅供給等居住環境の整備を図るための事業を重点的に整備すべき地区である。重点的な投資の見込み等にも配慮しつつ設定されるものであり、構成市町村すべてに拠点地区をばらまくように設定すべきものではない。拠点地区のうちの業務拠点地区については基本計画において実施すべき事業、目標等を明らかにして、産業業務施設の集積を促進する措置を講ずる地区である。東京都区部の過度集積地域からの移転で、企業等が通産大臣等から認定を受けた移転計画に基づくものの受け皿ともなっている。

3. 地方拠点都市の整備の考え方

若者にとっても魅力のある「職・住・遊・学」の備わった新たな生活空間を創造することを目標に地域の個性や特色を生かした都市づくり、地域づくりが行われるものと期待される。整備のイメージとしては、魅力ある就業機会、都市的なにぎわいをはじめとする多様な都市機能の集積、良好な居住環境を有すること等により、地方定住の核となる地域を想定している。具体的には、中心市街地等において業務機能の受け皿となるオフィスと先端的な都市文化を担う施設を核とした活気とにぎわいに満ちた空間

とそれを支える都心軸からなる新しい形の都市整備が目指されるべきであり、そこは多種多様な人々と各種情報、異業種の交流する拠点であり、新しい産業と文化が創造され、若年層にとっても自己実現の機会を提供する魅力ある場でなければならない。また、周辺地域に適切な波及効果をもたらすよう、広域の見地から周辺地域の交通・情報通信ネットワークの整備を行うことにより、相当程度広範囲の地域が適切な機能分担と相互連携の下に成長し、都道府県内において全体としてバランスのとれた発展が図られることが必要である。

4. 地域指定等の状況

地域指定に関しては、基本方針の中で法による整備効果、地方拠点都市の要件等を総合的に勘案し、地方における拠点形成の意義の高いものから指定することとし、地域の数は、都道府県の人口、面積等に応じ各都道府県、原則として1から2箇所を限度とすることとしている。これに基づき主務省庁においては、今後50から80箇所程度を知事が順次指定する方針で、全体の指定はおおむね3年から5年程度の間これを了することを旨とするとしている。

地域指定に関しては、現在44地域において指定がされており、各道府県ほぼ一巡目の指定手続きが終了したところである。また、地域指定のなされた地域では基本計画の策定作業が進められており、現在、14地域において承認されている。今後とも各地域の自主性を生かし、独創性豊かな基本計画が策定されることが期待されている。

5. 地方拠点都市地域整備への建設省の取り組み

建設省としては、関係六省庁担当局長からなる地方拠点都市法推進協議会において、各省庁との連携を図りつつ地方拠点都市法の的確な運用を行っている。

また、昨年8月11日に、事務次官を本部長、各局長等を構成員とする地方拠点都市地域整備推進本部を設置するとともに、その下に幹事会及び作業部会を設け、全省的な協力による支援体制を整えている。

この推進本部においては、公共事業の思い切った重点投資が必要不可欠との認識の下に、基本計画の実現に必要な所管事業を取りまとめ、地域の特色に応じた拠点形成の効果が早期に発揮されるよう、地方拠点都市地域の戦略的な整備を省を挙げて支援していくこととしている。

また、地方拠点都市法の承認基本計画を踏まえ、計画実現に資する建設省所管事業のうち、特に整備効果の高い事業についての具体的な計画であるアクションプログラムの策定を推進している。このアク



図1 地方拠点都市地域図

表1 地方拠点都市地域一覧

| 指定 | 基本計画 | 都道府県 | 地域名 | 中心都市名 |
|----|------|------|-------------------|-------------|
| ○ | ☆ | 北海道 | 帯広圏地方拠点都市地域 | 帯広市 |
| ◎ | | | 千歳・苫小牧地方拠点都市地域 | 千歳市・苫小牧市 |
| ○ | ☆ | 青森県 | 八戸地方拠点都市地域 | 八戸市 |
| ○ | ☆ | 岩手県 | 北上中部地方拠点都市地域 | 北上市・花巻市・水沢市 |
| ● | | 宮城県 | 石巻地方拠点都市地域 | 石巻市 |
| ◎ | | 秋田県 | 米代川流域地方拠点都市地域 | 大館市・能代市・鹿角市 |
| ○ | ☆ | 山形県 | 庄内地方拠点都市地域 | 酒田市・鶴岡市 |
| ● | | 福島県 | 福島地方拠点都市地域 | 福島市 |
| ● | | 茨城県 | 水戸地方拠点都市地域 | 水戸市 |
| ● | | 栃木県 | 栃木県北部地方拠点都市地域 | 大田原市 |
| ● | | 群馬県 | 前橋・高崎地方拠点都市地域 | 前橋市・高崎市 |
| ◎ | | 埼玉県 | 本庄地方拠点都市地域 | 本庄市 |
| | | 千葉県 | | |
| | | 東京都 | | |
| | | 神奈川県 | | |
| ○ | ☆ | 新潟県 | 長岡地方拠点都市地域 | 長岡市 |
| ● | | 富山県 | 富山県西部地方拠点都市地域 | 高岡市 |
| ● | ☆ | 石川県 | 中能登地方拠点都市地域 | 七尾市 |
| ● | | 福井県 | 福井県丹南地方拠点都市地域 | 武生市・鯖江市 |
| ◎ | | 山梨県 | 甲府圏地方拠点都市地域 | 甲府市 |
| ○ | | 長野県 | 飯伊地方拠点都市地域 | 飯田市 |
| ○ | | 岐阜県 | 飛騨地方拠点都市地域 | 高山市 |
| ● | | 静岡県 | 静岡県東部地方拠点都市地域 | 沼津市・富士市 |
| ◎ | | 愛知県 | 東三河地方拠点都市地域 | 豊橋市 |
| ● | | 三重県 | 津・松阪地方拠点都市地域 | 津市・松阪市 |
| ● | | 滋賀県 | 滋賀中部地方拠点都市地域 | 近江八幡市・八日市市 |
| ◎ | | 京都府 | 北近畿地方拠点都市地域 | 福知山市・舞鶴市 |
| | | 大阪府 | | |
| ● | | 兵庫県 | 播磨地方拠点都市地域 | 姫路市・加古川市 |
| ◎ | | 奈良県 | 奈良中和地方拠点都市地域 | 橿原市 |
| ◎ | | 和歌山県 | 和歌山県田辺・御坊地方拠点都市地域 | 田辺市 |
| ◎ | | 鳥取県 | 鳥取県東部地方拠点都市地域 | 鳥取市 |
| ○ | ☆ | 島根県 | 出雲地方拠点都市地域 | 出雲市 |
| ● | | 岡山県 | 津山地方拠点都市地域 | 津山市 |
| ● | ☆ | 広島県 | 福山地方拠点都市地域 | 福山市 |
| ○ | | 山口県 | 山口県中部地方拠点都市地域 | 山口市 |
| ● | ☆ | 徳島県 | 徳島東部地方拠点都市区域 | 徳島市 |
| ◎ | | 香川県 | 香川中央地方拠点都市区域 | 高松市・丸亀市・坂出市 |
| ○ | ☆ | 愛媛県 | 八幡浜・大洲地方拠点都市地域 | 八幡浜市・大洲市 |
| ○ | ☆ | 高知県 | なんごく・こうち地方拠点都市地域 | 高知市・南国市 |
| ● | | 福岡県 | 久留米地方拠点都市地域 | 久留米市 |
| ● | | 佐賀県 | 唐津・東松浦地方拠点都市地域 | 唐津市 |
| ○ | ☆ | 長崎県 | 長崎県中央地方拠点都市地域 | 諫早市・大村市 |
| ◎ | | 熊本県 | 八代宇城地方拠点都市地域 | 八代市・宇土市 |
| ○ | ☆ | 大分県 | 大分県北部地方拠点都市地域 | 中津市・宇佐市 |
| ● | | 宮崎県 | 都城地方拠点都市地域 | 都城市 |
| ○ | ☆ | 鹿児島県 | 川内地方拠点都市地域 | 川内市 |
| ◎ | | 沖縄県 | 沖縄県北部地方拠点都市地域 | 名護市 |

(注) ○：平成5年2月5日付けで異議のない旨回答した14地域（既に指定済み）
 ●：平成5年4月26日付けで異議のない旨回答した18地域（既に指定済み）
 ◎：平成5年8月3日付けで異議のない旨回答した12地域（既に指定済み）
 ☆：基本計画が承認された14地域（平成5年12月1日現在）

ジョンプログラムは、法律に基づくものではなく、承認基本計画を踏まえた建設省の主要事業の重点的実施による整備効果を一般にわかりやすく提示するための資料である。

これらを踏まえて、メリハリのきいた支援ができるよう、所管事業を重点的かつ機動的に実施することとしている。具体的には、都市機能の増進を図るための面的整備事業として土地区画整理事業、市街地再開発事業や道路、公園、下水道等の公共施設整備事業の重点的実施、また、Uターンや人口定住の受け皿とするため、ゆとりある良質な住宅・宅地の供給等による居住環境の向上、さらに、地方拠点都市地域の整備の効果がより広範囲に及ぶように地域高規格道路等の広域的な交通ネットワークの整備等を実施することとしている。

広域の見地から都市機能の集積等を図るための事業を重点的に実施すべき地区である拠点地区においては、良好な都市基盤、都市拠点施設等の整備が必要であり、大規模空地等の種地を活用するなど様々な整備手法により都市機能の集積を図る面的整備プロジェクトを推進させることが求められている。具体的には土地区画整理事業、市街地再開発事業、都市拠点総合整備事業等の積極的な活用が期待されている。特に地域において魅力ある生活空間を提供するための中核的施設として大規模なシンボルロード等の整備が重要である。拠点地区の一類型である業務拠点地区は、税の特例が適用となる産業業務施設の集積を促進すべき地区である。産業業務施設の集積を図る場合には、良好な市街地の整備が重要であることに鑑み、公団、地方公共団体等による面的整備事業の積極的な実施に努めることが基本方針に示されている。業務系プロジェクトでなくとも、相当程度の業務機能を有するものであれば複合型の面的整備事業も十分にその対象地区となりうるものである。都市拠点総合整備事業、土地区画整理事業等の建設省所管の面的整備事業を行う際には、既存の中心市街地等に隣接した大規模空地や新市街地等の開発可能地を活用する場合など用地の確保等にも留意しつつ、基本方針の趣旨を踏まえ業務拠点地区の設定をされることとなる。

地方拠点都市法は、各省庁がそれぞれ様々な施策をもって地域の総合的整備を推進するものであるが、

前述したように、建設省においても所管事業の重点的・集中的実施を中心として、地方拠点都市整備のための特別の支援策を講じている。詳細は、表2のとおりであるが、これらの施策が効率的に活用されることを期待している。

表2 地方拠点都市地域に係る制度拡充等

| | |
|---|--|
| a | <ul style="list-style-type: none"> ・拠点整備土地区画整理事業の採択要件の緩和 (面積要件：公共団体5ha、組合10ha→2ha) ・都市拠点総合整備事業の重点実施及び採択要件の緩和 (面積要件：5ha→2ha) ・地域振興整備公団による特定再開発事業の推進 ・民間都市開発推進機構による支援の対象となる民間都市開発事業の面積要件の緩和 (施行区域面積：2,000㎡→1,000㎡) |
| b | <ul style="list-style-type: none"> ・地域活性化住宅制度等による住宅供給の推進 ・地方住宅供給公社による住宅供給の推進 ・シビックコア地区整備制度の活用 ・よみがえる水辺地域づくり制度の創設 ・広域道路整備基本計画に基づく道路整備の推進 ・地域活性化再開発緊急促進事業の推進(市街地再開発事業の事業費の一定率を補助) ・都市住宅整備事業の創設 ・住宅金融公庫の宅地造成融資の拡充(民間宅地造成融資の対象事業規模要件の緩和) ・住宅宅地関連公共施設整備促進事業の推進 |
| c | <ul style="list-style-type: none"> ・都市開発資金による拠点地区内用地の先行取得の推進(低利貸付のための国費の充当) ・地方拠点都市地域における土地利用計画制度の運用の弾力化 ・ソフト面での支援策の推進 |

6. おわりに

地方拠点都市地域の整備に当たっては、まず拠点地域に絞って重点的な事業の実施を図る必要があるとともに、地域の活性化を図る戦略ともいべきものに基づき各種支援措置の効果的な組み合わせを図らなければならない。建設省としても地域のまちづくりを支援する観点から地方公共団体からの相談等には積極的に対応することとしており、各種プロジェクトの円滑な実施に協力する方針である。地方拠点都市法の目的の実現のために、国の関係省庁、都道府県、市町村、民間団体等が連携していくことが最も重要であり、関係各方面のご支援ご協力をお願いする次第である。

地方拠点都市における都市内道路整備

建設省都市局街路課

課長補佐 松井直人

はじめに

東京圏においては人口や諸機能がますます一極集中し続ける一方、地方の多くの都市においては人口の流出から都市の核の衰退をはじめとして様々な問題が引き起こされている。このような状況を是正するためには、若年層を中心として人口を引きつけ、活力ある地方を実現することが必要である。すなわち、ふるさととしての自然・文化を尊重しながら、若者にとって魅力ある就業機会をつくり、さらに新しい文化、アミューズメントを備えた都市空間の創造を目指して、地方の拠点となる都市を整備・育成していくことが不可欠となっている。

平成4年5月に制定された地方拠点都市法は、地域における創意工夫を生かしつつ、広域の見地から地方拠点都市地域の都市機能の増進及び居住環境の向上を推進するための措置等を講ずることにより、核となる都市地域の一体的な整備を図ろうとするものである。

地方拠点都市地域には、平成5年2月の14地域の指定をはじめとして、平成5年8月迄に東京都等の4都府県を除く全国43道府県において44地域（北海道のみ2地域指定）で、知事による地域指定が行わ

れた。この指定を受けて、当該地域の関係市町村等により基本計画の策定が順次進められているところであり、平成5年11月現在、14地域において知事承認を受けている。

承認された基本計画を踏まえ、計画実現に資する建設省所管事業のうち、特に整備効果の高い事業に関して国及び道府県が講じる支援策を対外的にわかりやすく提示するため、具体的な実施計画（アクションプログラム）の策定を現在推進しているところである。

地方拠点都市地域の整備の中でも特に都市内街路整備は都市機能の集積を受け入れるための前提条件の一つであり、国、道府県、市町村等が各々の役割分担の下、その整備促進を図ることが必要である。

以下、こうした地方拠点都市地域における都市内街路整備のあり方について、その概要を述べることにしたい。

1. 地方拠点都市地域における街路の整備プログラムの必要性

街路は機能的な都市活動と快適な都市生活の実現に欠くことのできない最も基幹的な施設であり、そ



図-1 甲府駅周辺地区（甲府圏地方拠点都市地域）の将来構想図
鉄道跡地を活用し、県都にふさわしい新たな都市拠点を整備する。

の整備については交通の円滑化、良好な市街地の形成、快適な都市環境の保全、創出などの視点から推進されてきたところである。

しかし、高度成長期の急激な都市化が劣悪な市街地の拡大をもたらしたことや、その後の予測を上回るモータリゼーションの進展の中で、財政上の制約等により、整備の進捗が必要に追いつかず、未だに低い整備水準にとどまっている。国民からは生活大国をめざし、生活者の視点に立った社会資本整備が強く求められている中で、街路はいわば市民の生活を支える最も身近で根幹的な社会資本としてその整備に期待がかけられている。

とりわけ地方拠点都市地域では、地方の発展の核となる様々な都市機能の集積を図るための受け皿として、総合的、重点的な街路の整備を図る必要がある。

21世紀を控え、高齢者人口の比率は増大する傾向が続く中、国や地方公共団体の財政全般について考えると、年金等の社会福祉関係予算について増大する圧力が高まることが予想される。従って、公共事業関係予算の確保については予断を許さない状況にあり、今後限られた予算を如何に効率的に活用してゆくかが課題となる。

さらに、地方拠点都市地域の基本計画は、長期的な展望に立ちつつ整備効果を早期に発現させるため、当面おおむね10年程度を目標に策定されている。限られた期間に、限られた予算の中で基本計画を実現していくためには、街路整備プログラムを修正（又は新規策定）し、効率的な事業実施に努める必要がある。以下2.においては、地方拠点都市地域における街路整備の具体的方策と留意点について述べることにしたい。

2. 地方拠点都市における街路整備のあり方

(1) 地方拠点都市地域指定に伴う街路整備プログラムの修正

各地方公共団体の街路事業担当部局においては、長期構想の基礎資料として、または担当官レベルで策定している今後数年の事業執行計画表など計画の位置づけはさまざまであろうが、何らかの形で街路整備プログラムをもっていることであろう。

地方拠点都市地域の指定を受けるにあたって、又

は受けた後に、基本的には図-2のようなプロセスを経て既存の街路整備プログラムの修正（既存のものが全くない場合は新規策定）を検討することとなる。以下順を追って説明することとしたい。

- (1) 現在の都市計画道路の整備状況図及び今後の都市計画道路の整備計画（街路整備プログラム）を用意する。
- (2) 道路交通等の現況を把握し、中心市街地における駐車場不足による慢性的渋滞や高速道路I.C.へのアクセス強化、中心市と周辺市町村との連携強化など現状での街路整備における課題を整理する。
- (3) 拠点地区を想定し、その位置、機能、建設計画などから今後の成長過程とそれに伴う発生集中交通量を推定し、拠点地区が街路整備に与える影響を予想する。
- (4) 現状における街路整備の課題を基礎として、拠点地区からの発生集中交通量により新たに対応しなくてはならない街路整備の課題を整理する。
- (5) (4)において整理した課題に対応するため、既存の街路整備プログラムを修正し、修正街路整備プログラム（案）を策定する。この場合、拠点地区周辺の一部区間についてのみ着目せず、周辺の街路網の整備状況を十分勘案する必要がある。
- (6) 修正街路整備プログラム（案）の策定にあたっては、今後重点的に整備促進すべき区間とそれ以外の区間（重点的ではないが着実に整備する区間）を区分けし、補助事業に加え地方単独事業を含めた予算上の裏づけがなされた計画としなくてはならない。この際、国土総合開発事業調整費や住宅宅地関連公共施設整備促進事業など、特定の政策目的を遂行するため別枠的に取り扱われている事業の導入の可能性についても検討する。
- (7) 拠点地区の建設促進により周辺の道路交通等に著しい悪影響を及ぼす恐れがある場合、又は修正街路整備プログラム（案）について予算上の裏づけができない場合には、拠点地区の建設計画変更等を促す意見を述べる必要がある。
- (8) 予算上の裏づけができた上で、周辺に悪影響

を及ぼさずかつ拠点地区の建設促進に効果のあることが見込まれる場合には、修正街路整備プログラムを確定する。

(9) 重点的に整備促進すべき区間のうち、今後10年間に整備効果の現れる区間について基本計画への位置づけを検討する。このうち特に整備効果が高く、対外的にわかりやすく提示する必要のある区間について、国及び都道府県が策定する具体的な実施計画（アクションプログラム）への位置づけを検討する。

(2) 修正街路整備プログラム策定時の留意事項

地方の自立的成長の牽引役となり、都市の魅力の飛躍的な向上が求められる地方拠点都市地域においては、修正街路整備プログラム策定時（新規策定時）において、特に次のような視点に立った計画づくりを進めることが必要となる。

① 地方拠点都市地域の広域中心性を強化する

地方拠点都市には、その地域の核として、地域の自立的成長を牽引していく役割が求められている。そのためには、地方拠点都市を中心として周辺の市町村との交通ネットワークを充実させることが重要である。

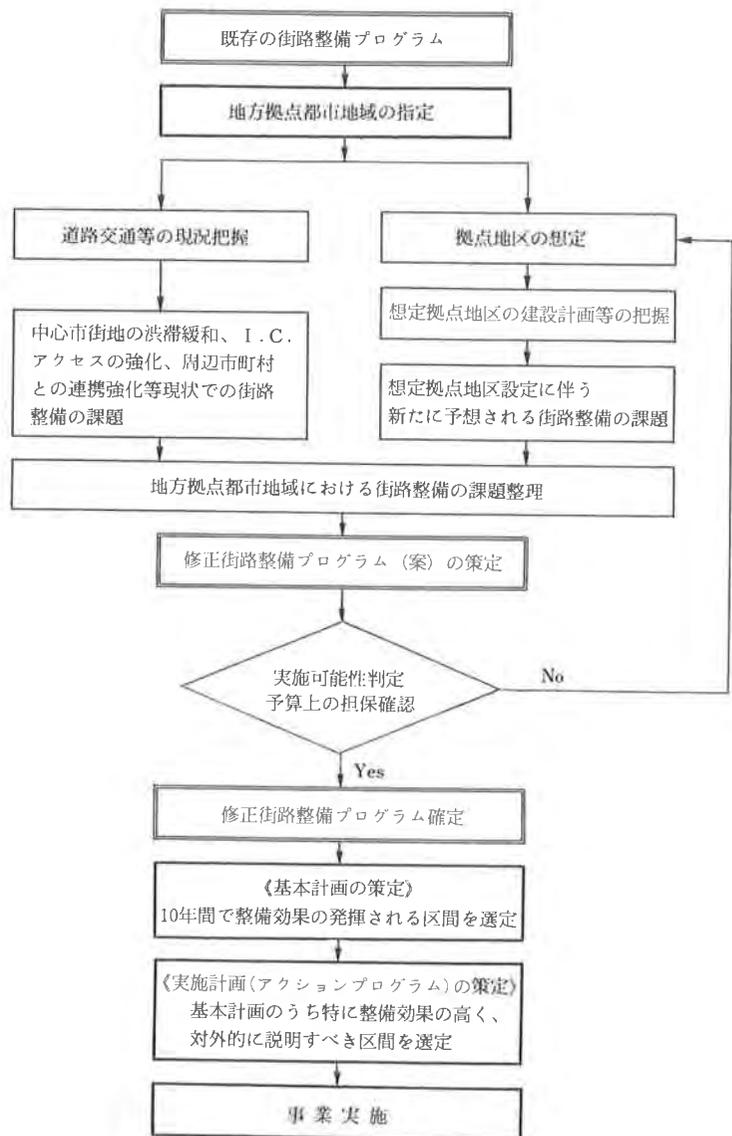
すなわち、中心都市の環状道路や外環状道路、都心地域と新都市開発地区など新たな拠点地区や周辺市町村とを結ぶ道路を整備することにより集中する自動車交通を円滑に処理し、広域的な交通ネットワークの連携強化より有機的に連携された地方拠点

都市地域全体に高次都市機能集積の効果が波及されることとなる。（図一3、7参照）

これらの路線のうち、特に都市の骨格を形成する放射・環状道路等については、複数の交差点の連続的な立体交差化や沿道市街地との一体的な整備による交差点の集約等のアクセスコントロールにより定時制、速達性、安全性、快適性の確保された規格の高い道路（地域高規格道路又はそれに準じた規格の道路）として整備することが望まれる（図一4参照）

② 魅力的な都心地域を形成する

地方拠点都市が魅力あるものであるためには、若



図一2 街路整備プログラムの修正（新規策定）過程の概念図

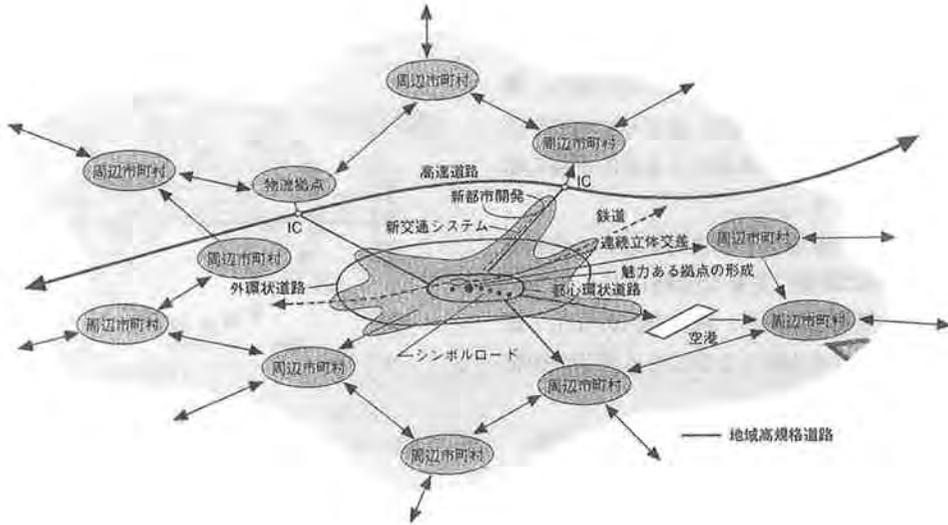


図-3 地方発展の核となる都市を中心とする広域の連携強化 (イメージ図)

者をはじめとした人々の行き交う魅力あふれる中心市街地が形成されることが重要である。特に中心市街地の慢性的な交通渋滞等から、不用意に都市機能を郊外に移転させることによって中心市街地の活力低下を引き起こさないように注意しなくてはならない。このため、

- 1) 都心部への通過交通の流入を防ぐため、都心環状道路等環状方向の街路の整備
- 2) 都心部において駐車場を探すうろつき交通を解消するため、駐車場や駐車場案内システムの整備
- 3) 都市の顔となる駅前広場やシンボルロードの整備

4) 都心における歩行者空間を確保するため、広幅員歩道ネットワークや歩行者広場の整備等の観点について、各都市の抱える課題に合わせて対策を取捨選択しながら対応することが肝要である。(図-5 参照)

③ 拠点地区の基盤整備を図る

拠点地区は地方拠点都市地域のうち、広域の見地から、商業・業務機能、医療・福祉機能、教育・文化機能など地域の特色を生かした高次の都市機能を集中的・総合的に整備し、地方拠点都市地域の育成・整備の拠点となるべき地区として選定される。

その整備に当たっては、他の拠点地区や地方拠点都市地域内の他の地域との機能分担・相互連携の方

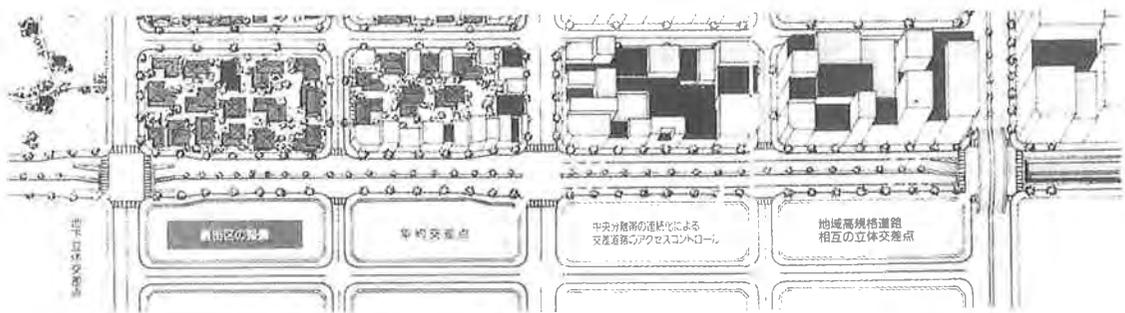


図-4 地域高規格道路の整備イメージ

向などを考慮しながら、以下の点に留意する必要がある。(図一6、7参照)

- 1) 産業・業務機能等の集積を図る場合には、良好な市街地の整備が重要であることに鑑み、機能集積の実現性に十分配慮しながら土地区画整理事業や市街地再開発事業による面的整備の積極的実施に努めること。
- 2) 拠点地区から鉄道などの交通結節点、高速道路のI.C.又は地域の主要な道路などへのアクセス道路の整備を促進し、拠点地区の発生・集中交通量を受けとめることができる周辺の街路網整備に努めること。

④ 地域の個性を演出する都市環境空間をつくる

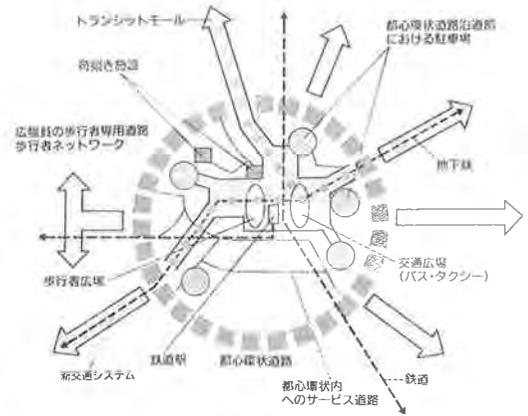
街路は都市を構成する最も根幹的かつ身近な都市施設である。すなわち、ドライバーや歩行者、沿道に住む人々にうるおいやすらぎを与え、都市の個性を演出する役割の重要な部分を街路が担っているといえる。

その整備については、

- 1) シンボルロード整備事業やふるさとの顔づくり土地区画整理事業等によるハイグレードな街路空間の創出
- 2) 沿道区画整理型街路事業や商店街活性化街路事業等による沿道空間との一体的整備(写真一1)
- 3) 歴史的地区環境整備街路事業等による歴史的地区の環境保全と歴史的遺産の活用(写真一2)
- 4) 居住環境整備事業等による地区交通の計画的整備
- 5) 歩行者専用道路、広幅員歩道、歩行支援システム等の整備による歩行者空間ネットワークの整備

などの手法が用意されている。

しかし、一概に、“地域の個性を演出する都市環境空間の創出”といっても、具体的にどのような“もの”を、どのように“配置”したらよいか、空間創出のための設計基準が整っているわけではない。そこで、1)～5)のような手法のもと整備された街路空間の具体的な出来上がりの状況を考察するために、コンピューターグラフィックによる景観シュミレーションの活用をすすめたい(景観以外にも、例えば鉄道と道路の立体交差事業のシュミレーション



図一5 地方拠点都市地域における都心交通体系の概念図



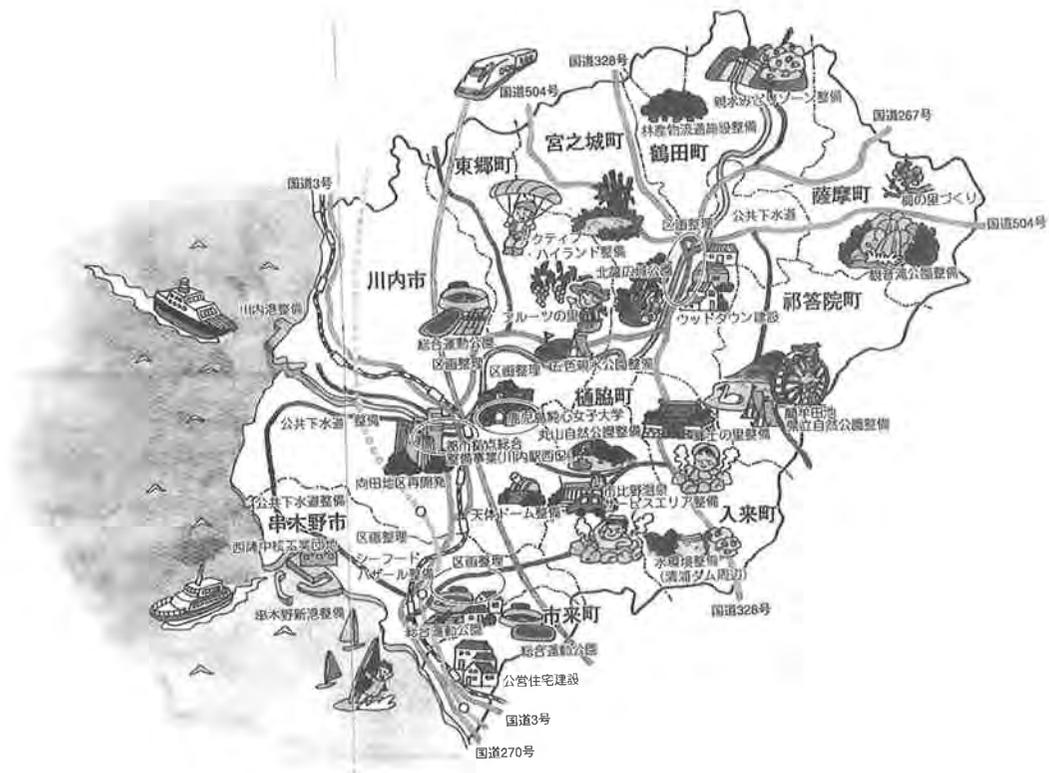
図一6 拠点地区の基盤整備(イメージ図)

等において既に活用されている事例も多い)。実際にものを配置せずとも、いくつかの整備案を作成し、多くの人の目を通して(場合によっては市民へのアンケート調査によって)最善の案を選定することができるであろう。(写真一3)

おわりに

地方拠点都市の整備は地方の自立的成長の促進及び国土の均衡ある発展に資するものであり、建設省としても各事業等の取り組みに対して積極的に応援していく方針である。

街路整備の担当官と各自治体の市民の協力のもと、地方の個性を生かして、効果的・戦略的な都市内の街路整備が進められ、魅力ある地方拠点都市地域が形成されることを期待する。



図一七 川内地方拠点都市地域（鹿児島県）における拠点地区の概要



写真一 二 歴史的遺産を活用した街路整備
(栃木県足利市)



写真一 一 沿道と一体となった商店街
(長野県佐久市)



写真一 三 コンピュータグラフィックによる
シュミレーションの例(大阪府大阪市)

出雲地方拠点都市地域の整備について

——神話の国「出雲」での新しい国造りプロジェクト——

出雲市助役 松田 秀夫

1. はじめに

出雲地方拠点都市地域は、島根県の東部に位置し、出雲市を中心に平田市、簸川郡（5町）及び飯石郡（4町1村）とで構成され、現在人口19.5万人の、人口が減少しつつある島根県にあって、人口が増加している唯一の圏域です。

出雲地方は景勝地や観光地、また、文化財も豊富で、出雲神話のロマンを尋ねて訪れる人々は後を絶ちません。圏域内で出雲市の北西に接する大社町の出雲大社や東洋一高い灯台で有名な日御碕（ひのみさき）一帯、また、南西に見える三瓶山（さんべき）は大山隠岐国立公園に指定されています。

圏域の中心都市出雲市はヤマタノオロチ退治神話で有名な斐伊川（ひいかわ）と神戸川（かんどがわ）による沖積平野に位置し、「出雲国風土記」（733年）には、「土地豊に肥えて民のうるおいの園なり」と記されているところです。

出雲市は、山陰本線出雲市駅の北に広がる市街地を中心に、出雲圏域の交通、産業、商業の中心都市として発展してきました。現在の人口は、8.5万人、県都松江市に次ぐ都市となっています。最近では、岩園市長のもと、日本最大の木造建築「出雲ドーム」の建設、市民サービスのための土・日曜の窓口開設や福祉・児童カードの導入等積極的な行政を進めています。

出雲地方拠点都市地域は、全国の他の13地域とともに、平成5年2月に第1次の指定を受け、また、基本計画が同年5月に知事承認され、これに基づく各種事業を現在着実に推進しているところです。以下、出雲市における拠点都市整備のための中心的なプロジェクトについてご紹介します。



図-1 出雲地方拠点都市地域の位置

2. 基本計画と出雲市の3大プロジェクト

知事承認された基本計画においては、構成市町村が、それぞれもつ個性と特性をいかした役割分担により「職・住・遊・学」の機能が総合的に備わった魅力ある生活空間の整備と人口定住の核となりうる地方拠点都市地域の整備を進めることにしています。本地域において、開発整備の中心となる拠点地区は全部で5地区あり、このうち、中心都市である出雲市には、2つの拠点地区があります。出雲市では、都市基盤整備の3大プロジェクト「駅周辺整備」「国道9号バイパス」「斐伊川・神戸川治水事業（放水路整備）」を実施していますが、これらは、いずれも出雲市の拠点地区の整備上もきわめて重要なプロジェクトです。

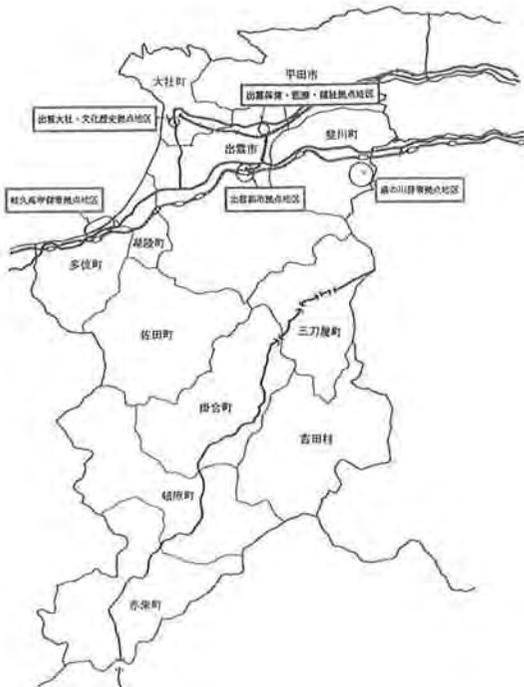
3. 出雲都市拠点地区

JR出雲市駅を中心とした出雲都市拠点地区は、高次機能を備えた本地域全体の都市核を形成する地区と位置づけられています。出雲市駅から北へ国道9号までの区域は、出雲市の中心市街地をなし、小売

業を中心とする商業地区ですが、小規模店舗が連日する古くからの商店街が主流であり、必ずしも高度利用がなされておらず、昼でもシャッターを閉めた店舗がみられるなどその活性化が大きな課題となっています。さらに、中心部を東西に流れる高瀬川は、柳並木の中を斐伊川から取水した清流が流れ、貴重な水辺環境として街づくりの上でその積極的な活用が望まれていました。

一方、山陰本線及び私鉄一畑（いちばた）電鉄を隔てた出雲市駅の南側は、農地、宅地、工場等が混在し、道路・排水等の基盤整備並びに駅の北と一体的な土地利用が望まれていました。また、踏切による南北交通の遮断は交通渋滞を引き起こし、円滑な都市交通を阻害していました。

これらの問題を解消するとともに、駅の北部と南部を一体的に整備し、都市の核として、アメューズメント（文化・娯楽）機能、産業支援機能、情報交流機能、交通拠点機能、都市型居住環境などの都市機能を備えた複合拠点を形成していくため、連続立体交差事業、土地区画整理事業、都市拠点総合整備事業及び関連街路事業等を総合的に実施するものです。



図一 2 拠点地区の配置図

(1) 連続立体交差事業

中心市街地を南北に分断しているJR山陰本線・一畑電鉄を高架化するものであり、都市計画決定は、出雲市駅を中心とする3.4km区間ですが、このうち、第一期事業として2.3kmを整備するものです。平成4年12月に起工式が行われ、現在仮線の整備等を実施しています。また、新しくできる出雲市駅舎は、出雲の玄関口にふさわしいイメージをもったものにする予定であり、関係者からなる委員会を組織して検討を進めています。

〈事業概要〉

- ・事業主体：島根県
- ・事業期間：平成3年度～12年度
- ・高架区間：JR西日本山陰本線（2.3km）、一畑電鉄（1.0km）
- ・交差する都市計画道路：4路線
- ・立体交差される踏切：4箇所

(2) 駅周辺土地区画整理事業

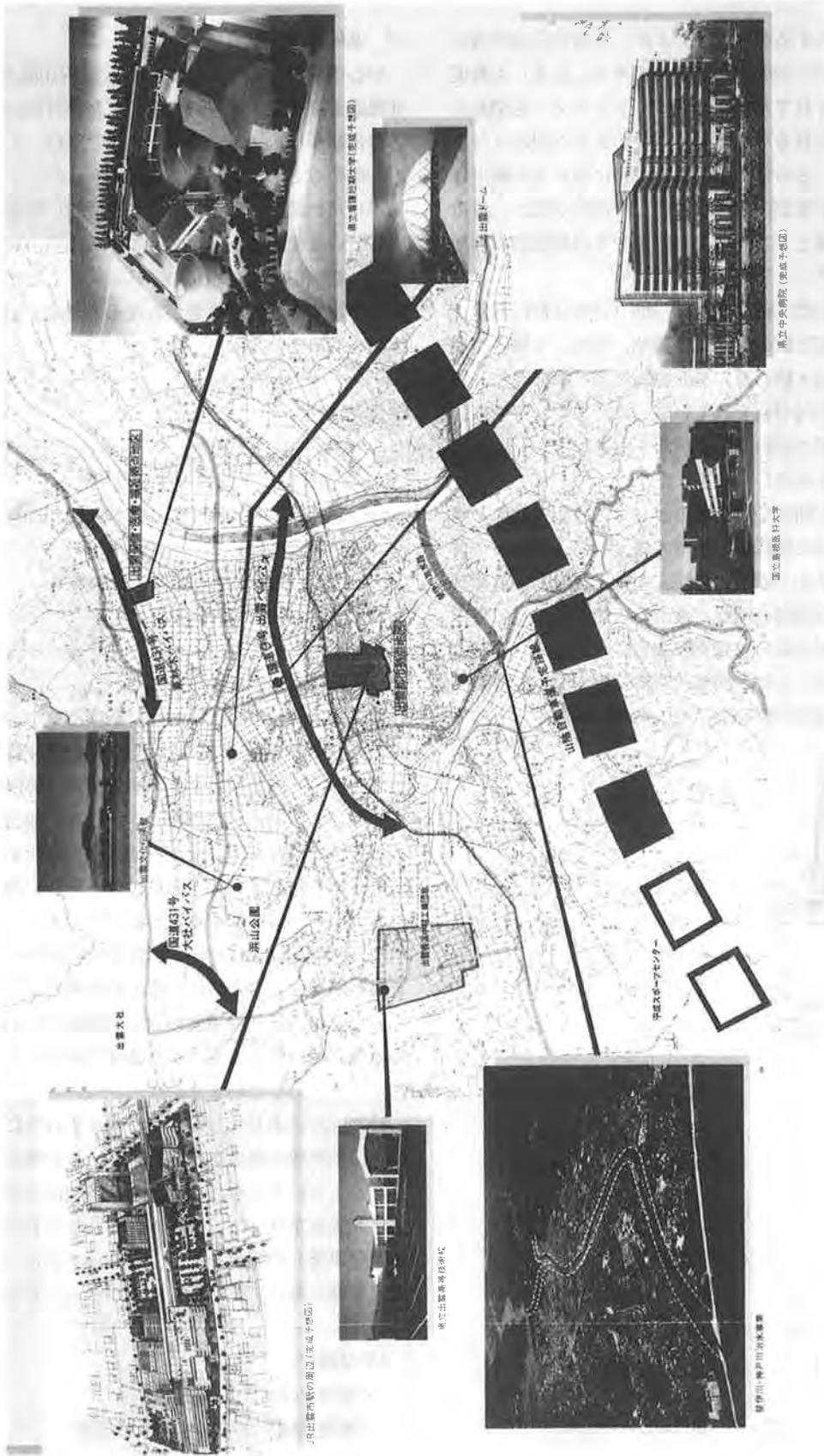
連続立体交差事業にあわせ、駅南部を中心に、出雲市駅を含む31haの区域を土地区画整理事業により整備します。本事業により、駅前広場、幹線街路等を整備し、駅周辺にふさわしい高度な土地利用を図ることとしています。また、区内を横断する二級河川赤川を付替え、都市拠点にふさわしい親水性のある河川として整備することとしています。

なお、区内にあった国鉄清算事業団用地1.15haを市が取得し、現在既に一部を駐車場として活用していますが、残りの用地には、区画整理にあわせて都市拠点総合整備事業により地域交流センターを整備することとしています。

紆余曲折はありましたが、平成5年11月には、第一次の仮換地の指定を行い、いよいよ本格工事に着手することになりました。また、本地区は平成5年11月建設省より「ふるさとの顔づくりモデル土地区画整理事業」の認定を頂き、個性とうるおいのある地区整備に向けて夢が膨らんでいるところです。

〈事業概要〉

- ・事業主体：出雲市
- ・事業期間：平成3年度～12年度



図一3 出雲市における拠点地区

- ・区域面積：31.1ha
- ・主要な施設整備：駅前広場（北口広場：6,200㎡、南口広場：2,800㎡）、二級河川赤川、幹線街路7路線、公共下水道等

(3) 街路事業

今後10年間に、駅周辺の中心市街地内の街路、とくに土地区画整理事業区域内の整備街路に接続する街路等の7路線（延長約2,700m分）を整備することにしています。

(4) 都市拠点総合整備事業

今回出雲都市拠点地区となった区域64haは、昭和63年定住拠点緊急整備事業として、建設大臣の承認を受けた区域と一致しており、この区域について、既に述べた土地区画整理事業・街路事業等と一体的に、駅北で多目的広場、プロムナード等の整備、駅南で情報機能等の複合的な機能をもつ地域交流センター、プロムナード等の整備を図ることにしています。

4. 出雲保健・医療・福祉拠点地区

出雲市2番目の拠点地区は、平成7年4月開学予定の県立看護短期大学を核として、医療・福祉の人材育成、地域福祉の推進拠点として「健康と福祉の里」と位置づけ整備を進めるものです。さらに、この拠点地区と、移転が計画されている県立中央病院及び健康公園「出雲ドーム」との有機的連携を図りながら、この3地点を結ぶトライアングルゾーンを保健・医療・福祉集積ゾーンとして形成していくものです。

なお、この拠点地区の整備にも関連し、出雲市の都市基盤上重要なのが、国道9号のバイパスの整備とその一部ルートを含んで行われる北部土地区画整理事業です。

現在の国道9号は、市街地内をとおり2車線道路であり、12時間交通量が約28,000台と慢性的な交通渋滞に悩まされており、東西に長い島根県の関所といわれるほどです。これを解決し、市街地の骨格を形成するものとして、4車線延長8.2kmのバイパスが計画され、まもなく用地買収に取り掛かることになっています。また、区域面積51.4haの北部土地区

画整理事業は、その整備によりバイパス用地（一部区間）を生み出し、さらに区域内に県立中央病院を建設することになっている重要な事業です。これも、年度内には第一次の仮換地指定を行う予定にしています。

5. その他の主要な拠点都市整備関連プロジェクト

—山陰自動車道と斐伊川・神戸川治水事業（放水路整備）—

地方拠点都市地域の実現のためには、本地域と他の地域とを結ぶ高速交通網の整備も極めて重要です。島根県東部は未だ高速道路の処女地であり、中国横断自動車道尾道・松江線の整備とあわせ、日本海側の諸都市を結び出雲市内も通過する山陰自動車道の整備促進が望まれています。

また、本地域の整備を語る場合に忘れてならないのが、斐伊川・神戸川治水事業です。出雲の歴史は、水との闘いであり、出雲神話のオロチこそ暴れ川斐伊川であるとの説もあります。現在、斐伊川と神戸川を結ぶ放水路及び放水路の下流に当たる神戸川の拡幅整備（全延長約13km）が建設省事業として計画されており、320haにも及ぶ用地取得もほぼ終了に近付き、平成のオロチ退治と言われる世紀の大事業の本格工事着手も目前に迫っています。

6. おわりに

現在の出雲市は道路、排水等の都市基盤がまだまだ未整備であり、中心市街地について地域・都市の核としての活力と魅力がまだまだ不十分であるなど多くの課題を抱えています。

しかし、以上ご紹介したように、出雲市では基盤整備関係のプロジェクトが目白押しであり、地方都市拠点地域整備の基本計画に従って着実に事業を進めて行くことによって、これらの課題に対応していくことが可能と考えています。

概ね10年後、西暦2000年をほんの少し越える頃には、見違えるような出雲市が実現しているはずです。この場を借りて、これまでの国、県、関係機関のご協力に感謝するとともに、さらに今後一層のご支援をお願いする次第です。

工場跡地を活用した都市拠点づくり

——日立駅前開発整備事業——

日立市都市計画部駅前開発課

係長 生 江 信 孝

1. 背景

日立市は、茨城県の北東部に位置し、人口20万を擁する県内第二の都市である。東は太平洋に面し、西は阿武隈山系の山並が連なり、比較的温暖な気候も手伝って自然条件に恵まれた環境にある。

日立市は明治30年に常磐線が開通したのを契機に、同38年に後の日本鋳業㈱の前身となる日立鋳山が本格的な操業を始めると、大正9年には日立鋳山の機械修理部門が㈱日立製作所として独立し、以来、鋳工業都市として際だった性格を有しながら発展してきた。

しかし、戦後の高度経済成長期には飛躍的な伸びをみせた人口も、オイルショック後の昭和49年以降は、10年間で4千人程度の微増にとどまり、ここ5～6年は横バイ状態から減少傾向さえ見せてきている。特に常磐線各駅ごとに発達した「串刺し団子」状の都市構造が、吸引力の強い都市の形成を阻害する一因ともなり、人口の分散化に拍車をかける傾向となっていった。

また拠点性の低下は、併せて周辺他都市への消費人口の流出をも招き、工業都市にありがちな商業基

盤の弱さはさらに加速していく結果となった。こうした傾向は、商業だけでなく生活・文化・レクリエーションといった多様な機能に対する市民のニーズにも満足に応えることができず、新たな都市づくりに対する行政への期待は年々高まってきたといえることができる。

特に市の玄関口とも言える日立駅前には日本鋳業㈱の荷扱い所があり、駅前という好立地条件ながらも殺風景な印象を拭えきれずにいた。

この様な背景のなか、日本鋳業㈱の協力と市民の熱意が実を結び、また折からの企業の事業変革等とも重なり、昭和58年には開発区域約12.6haの6割に相当する荷扱い所用地の譲渡を受けることができ、日立駅前開発整備事業は都心部再生の起爆剤としてスタートした。

2. 事業方針

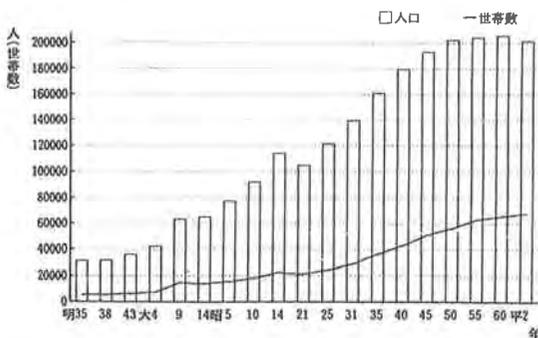
日立駅前開発事業は、計画段階から都市の拠点性の確立という大きな命題を背負って出発したため、単なる面整備に終わらず、建物誘導までを考えた即効性の高い事業とすることが期待されてきた。このため、開発のテーマを定め、これを達成するために種々の事業方針（構成）を整理していった。

(1) 開発のテーマ

- ① 21世紀を展望した新しい都市拠点の形成
- ② 商業・業務・文化・情報等複合多機能都市としての整備
- ③ 都心地区にふさわしい景観に配慮したまちづくり
- ④ 開発地区の多様な機能を支え、円滑なアクセスを図るための交通骨格の形成

こうしたテーマを設定し、実現化に向けて基本的

表一 人口・世帯数の推移



な土地利用構成を定めた。

(2) 事業の構成

以上の開発テーマに沿い、事業の具体化に向け個別の事業手法を種々検討した。

顧みれば、きわめて短期間のスケジュールのなか、これら個々の事業が現場的にも複雑に競合し合い、かなりのハードワークを強いられたが、こうした事業が有機的に結び合うことによって始めて駅前開発事業の目的を達成し得るとの立場から、綿密なプランニングのもと、それぞれの事業を効果的に消化していった。



図-1 土地利用構成

表-2 主な事業構成

| 事業名 | 内容 |
|------------|---|
| 土地区画整理事業 | 道路築造、CAB整備、建物移転等の基盤整備 |
| 新都市拠点整備事業 | 日立新都市広場の建設、高度情報センターの整備（シビックセンター内に設置） |
| 地下駐車場建設 | NTT-Cタイプ事業として広場と一体的に整備 |
| シビックセンター建設 | 地下1階地上10階の複合施設 |
| 施設立地誘導 | 事業化コンベ及び公募分譲方式による大型店、ホテル専門店、業務ビル等の誘導・建設 |
| 景観形成 | 都市デザイン委員会の設置、地区計画等の決定 |

3. 事業内容

(1) 土地区画整理事業

日立市では、基盤整備として土地区画整理事業を

採択したが、単なる道路と宅地の整備に終わらせず、より付加価値の高い事業としていくことが要請されていた。このため景観やデザインに配慮したまちづくりという開発テーマに即し、最終的な仕上げの段階まで事業としてオーソライズされていたことができる。

具体的な例として、当地区の中央を貫く形で配置したモールは、舗装材を磁器質のタイルとし、両側に並ぶ商業施設がひときわ引き立ち、なおかつ快適な歩行空間を確保すべく彫刻やベンチ、照明、植栽等を施した。

車道においても幹線道路の歩道幅員を片側8mとり、安全でゆとりある環境をつくり出す一方、モールの結節点には歩行者専用の交通広場や水のパティオと称するミニ広場を設けた。

また地区内の電線・電柱類を排しCABによるケーブル類の地下収容を実現した。換地計画においてもゾーン構成を尊重し、業務の形態によってバランスのとれた割り込みを行い、同時に新たな拠点形成という観点から、移転家屋については、地権者との話し合いでその全てを新築対応することで合意を得た。

更に、後述する地区計画や都市デザイン委員会の提言を受けて、商業・業務系の土地分譲者には自社ビル前に公開空地を提供してもらい、その部分の舗装については歩道と整合のとれたものとするよう協力を取り付けることもできた。

このように、都市拠点の形成という立場から、土地区画整理事業においても従来にない新たな施策を講じていくこととなった。

(2) 日立新都市広場の整備

新都市拠点整備事業により整備を図った日立新都市広場（面積約1ha）は、多目的な利用のできる都市広場として、規模的にも立地環境においても全国的にもあまり例がなく、新しい都心部にふさわしく話題性、集客性に富む空間として整備を進めてきた。広場地下には、地区の駐車需用に応えるための駐車場（400台収容）や多目的ホールを設け、土地の有効活用を図っている。

また噴霧噴水や流れ滝、カラーシャドーやレーザーシステムなどの水・音・光の演出装置を始め、ステージ、カフェテラス、列柱など、各種イベントの展開や多様な活動を通じて人々が集い、楽しみ、

憩うことができる多目的広場として平成元年3月竣工した。

(3) 日立シビックセンターの整備

日立新都市広場とともに駅前地区のシンボルとなる日立シビックセンターは、市民はもとより、広域的な人々の芸術・文化への様々なニーズに応え得る施設として整備した。日立市ならではの特性をも加え遊びながら科学を体験できる「科学館」のほか、「音楽ホール」、「図書館」、「市民交流センター」、「高度情報センター」などの機能をあわせもつものである。

延床面積2万4千㎡という市内最大規模の公共施設を開発地区の中心に配置することから、その基本設計を民間のコンペによって求めることとした。シンボリックで印象的なシビックセンターの外観は、これまでの公共施設のイメージを覆すものとして各方面からの注目を浴びているところである。

(4) 民間施設の建物誘導

日立新都市広場を囲み、まちの賑わいや都心的魅

力を創出するため重要な役割をもつ商業街区やホテル街区への施設立地誘導については、民間企業から、開発地区への進出を前提とした事業計画の提案を求め、駅前都心部にふさわしい計画を審査した上で事業者を決定し土地の譲渡を行う、所謂、事業化コンペ方式を採用することとした。このコンペには、5グループ18社が参加し、最終的に三井不動産㈱・㈱イトーヨーカ堂企業連合が事業者として決定した。大型店、専門店、ホテルなど延床面積約10万㎡の事業提案は、直ちに大型店の地元商業調整等を経て事業化に移され、平成3年10月には大型店が、翌年5月にはホテルがオープンする運びとなった。

また、業務街区においても同様の事業計画提案制度を取り入れ、全体の計画と整合のとれたまちなみ形成に寄与することができた。

(5) 景観形成

以上のように公共施設の計画、あるいは民間施設の立地誘導を進める一方で、都市景観形成に配慮したまちづくりの検討も進めてきた。都市の整備を、

施設完成後



都市デザインという総合的な観点でとらえ、開発地区内で個別に展開される事業に統一性と個性を求め、ため、「都市デザイン委員会」を設け、日立新都市広場を中心にしたときの周辺建物の意匠、構造など都心部にふさわしい魅力ある都市空間の実現を図ることとした。

また施設のボリュームや建築物の外壁素材、色彩、高さの最低限度、壁面後退あるいは公開空地やゆとりある歩行スペースの確保などの点において詳細なる調整をふまえて実施に移すという手法をとった。

更に、これら方策を具体的に担保するものとして、地区計画制度を導入し、今後とも官民一体のまちづくりを進めていこうとするものである。

4. おわりに

市民からの高い期待を担ってスタートした当事業も換地処分、清算事務が平成4年12月に終了し、民間施設もほぼ9割近く竣工し、荷扱い所用地だった日立駅前地区は近代的なビルが建ち並ぶ新しい都心地区として生まれ変わろうとしている。今後の課題としては、つくった器をどのように活用して持続させていくか、また地区への人の集まりや賑わい性をどのようにつくりだしていくか、大局的には既成市街地との連携や周辺への波及効果など、考えていくべき事は多々あるかと思われる。

当初の開発テーマを棚上げしておくのではなく、常に現状を的確に把握、分析し、今後のまちの維持管理まで含めて不退転の決意を持って臨んでいかななくてはならないと考えるところである。



加世田市における沿道の整備と街路事業

加世田市都市整備課

都市整備係長 山下和隆

1. はじめに

加世田市は、薩摩半島の南西部、県都鹿児島市から約45kmに位置し、面積約94km²、人口約2万5千人で南薩の地区中心都市として「市民は美しい環境のもとで、心も体もすこやかでありたい」と念じ、昭和39年に宣言した「健康都市」に基づくまちづくりを推進しているところである。

さらに本市及び南薩地域の活性化と観光振興を図る意味から、日本三大砂丘の一つである「吹上浜」の広大な砂丘をベースに「サンドクラフト」(砂の彫刻)を中心にしたイベントを開催し、砂丘と海と空の自然を生かした海岸性リゾートゾーンとして全国に紹介している。

また、神話のふるさとと言われる本市は文化財の宝庫でもあり、多くの史跡は人々の生活にとけ込み歴史と伝統が感じられる。イヌマキの生垣に囲まれた家並みの中に点在する史跡を巡りつつ、歴史のロマンにふれる魅力いっぱいの南薩摩の中心地でもある。



写真一 武家屋敷



写真二 サンドクラフト



図一 加世田市の位置

2. 加世田市の都市計画

加世田市における都市計画は、昭和12年に都市計画区域の適用を受けたことに始まる。

昭和17年には加世田の街路計画が決定されたが

戦争のため事業は実施できなかった。

終戦後最初の都市計画事業として昭和26年より街路事業玉川線（現国道270号線）の新設に着手し、続いて公園事業、土地区画整理事業、都市下水道事業など多くの事業を取り進む中から現在の市街地形成をなしている。

又都市計画区域は、3,581haで行政区域面積の38%を占め、人口も88%がこの区域に居住している。

市街地は人口集中の場であり、人と都市機能が調和することが重要である。このため今後共人間優先の開発を基調にした諸事業を推進し、あわせて快適な都市環境を確保するため、用途指定に基づいた秩序とゆとりのある都市づくりに努めていかなければならないと考えている。

3. 沿道区画整理型街路事業について

1) 背 景

本市の市街地整備手法は、位置図（図-2）に表示しているとおり、土地区画整理事業をもってその整備を図っている。

昭和32年に着手した旧加世田駅前を中心とした「加世田第一地区」、昭和42年からは、その南側の「第二地区」、その後昭和47年より第一地区東側の「第三地区」を実施し、現在はすべて工事既成済となっている。

今回「沿道区画整理型街路事業」として取り組むこととなった「本町通線」に面した地区は「加世田第一地区」の南西に位置し、「加世田第一地区」完了当時（昭和38年）本町商店街として活気に満ちあふれ、繁栄していた地区であった為、「第二地区」として計画しようとしたにもかかわらず、その調整がうまく図れなかった地区である。

その後他地区は「加世田第二」「加世田第三」による土地区画整理事業が施行され、公共施設の整備や宅地の利用増進が図られ、本地区の北側には大型店舗2店の出店と、折からのモータリゼーションの進展による大型駐車場が備わり、商業の重心がしだいに移動していった。

このような状況のもと何とか既存商店街として活力・魅力を取り戻し、北側の大規模店と共存しうる新市街地の再構築が必要となってきた。

2) 事業の選択

地方主権の時代と言われている近年ではあるが、多くの市町村の場合、その事業選択と財源確保には苦慮している場合が多く見受けられる。

本市の場合、経常収支比率83.6%、公債比率15.4%であり、財政状況は極めて厳しいものがあるにもかかわらず、本商店街の活性化は「南薩の地区中心都市」として早急に整備を図る必要があるとの判断から、なるべく高率の補助対象事業を導入せざるを得ない現状があった。

当該地区はすでに土地区画整理事業で整備された地区に面し、都市計画道路3・4・12本町通線を含む带状商店街A≒4.5ha（図-3）である。

事業採択にあたっては、地区内の商店や住民が地区外に移転することなく、また、本商店街が更なる発展を遂げる為の再生事業として土地区画整理事業や街路事業、市街地再開発事業等が考えられる。

土地区画整理事業での整備は、施行面積等が補助採択要件に適合せず、また、市街地再開発事業では商圈人口や、再開発ビルの建設費、テナント会社の誘致、歩留床の処理等さまざま問題で合意に至らなかった。

更に街路事業での整備を検討したが、以下のような問題が生じた。

- ① 用地・補償の対象となる権利者が、買収後の残地が狭小になるため構外移転を余儀なくされ、商店街としての機能が改変する。
- ② 街路整備後の沿道に狭小、不整形な残地が残り、幹線街路の沿道にふさわしい土地利用の形成が困難となり、良好な市街地の形成に支障をきたす。
- ③ 従来幹線街路に面していなかった住宅等が直接幹線街路に面するようになり環境上の問題が生じる。

このような問題に対処する事業として、昭和58年度より建設省が推進していた「沿道区画整理型街路事業」を取り組み整備を図ることとした。

3) 事業の効果

沿道区画整理型街路事業は、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により下記のような効果が期待できる。

- ① 沿道権利者は原則として拡幅整備後の街路沿道に残留し、従前と同様に生活、営業が可能となる。
- ② 商店街等の沿道市街地の機能の保全及び活性化が図られる。

化が図られる。

- ③ 沿道の宅地のみならず事業施行地区内の宅地が整形化され、また過小宅地の救済、敷地の共同利用等も可能となり、健全な土地利用の促進



図-2 位置図

加世田都市計画事業本町土地区画整理事業設計図



図一 3

が期待される。

- ④ 従来、幹線街路に面していなかった宅地が幹線街路に面することによる住環境の悪化が防止できる。
- ⑤ 沿道の住民等が拡幅整備後の街路沿道に残留できること。幹線街路に面しない住民等も受益に応じて減歩の形で負担すること等により街路周辺住民等の負担及び受益の公平が図られる。

これらの効果は、前記(2)の事業選択でのべた問題点の裏返しであり、その効果は極めて高いと期待できる。

4) 事業の概要

本事業は、都市計画道路3・4・12本町通線の整備を主体とし、本市の商店街の1つである「本町通り商店街」の西側半分と、旧私鉄鹿兒島交通加世田駅を含む面積約4.5haの区域を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し、商店街の活性化や旧駅舎周辺の整備を含め地区全体の公

共施設の整備改善を図り、健全な市街地としようとするものである。

① 事業の名称

- ・加世田都市計画道路事業
3・4・12本町通線、3・5・3加世田停車場線
- ・加世田都市計画事業
本町土地区画整理事業

② 施行地区面積 約4.5ha

③ 施行期間 (清算期間を含む)

自：昭和62年9月21日

至：平成12年3月31日

④ 補助期間

自：昭和62年度

至：平成6年度

⑤ 総事業費 約27億円

4. 商店街「街づくり事業」について

1) 経緯

本町商店街での「街づくり」は、市の中心商業地としての役割を強化させることを目的に、商業の活性化と環境づくりという課題に的を絞って検討されはじめ、当初は本町通りの拡幅によって来街機能を強化させようという考えであったものが、沿道区画整理型街路事業という事業手法を用い、より総合的な街づくりとしての方針を固め官民一体となつての事業として取り組むことから始まっている。

中心市街地の改造は全市的にとらえ、抜本的な事業として取り組むべきではあろうが、種々要因によって前述の街路事業としては商店街の西側部分(A≒4.5ha)のみでの事業として採択し、公共施設を中心とした整備計画を商店街「街づくり事業」に先行する形で昭和62年度着手した。

このような経緯の中で、商店街としての活性化や環境づくりという計画については、「加世田市広域商業診断(S61.3、県)」「加世田市中心市町地整備計画(S63.3、市)」という計画を受けて「加世田市本町地区地区更新計画(S63.3、市)」「加世田市本町地区再開発基本構想(S63.11、市)」及び「加世田市本町地区市街地再開発事業基本計画(H元.2、市)」「加世田市本町通商店街・街づくり計画(H2.3、商店街振興組合)」を策定し、地元においてこれらの計画の事業化のための協議、検討が行われたが、共同店舗方式による各権利者毎の土地の調整や市街地再開発予定地区の権利調整並びに建物建設費と歩留床処理等の諸問題解決が図れなかったため、賛同を得るには至らなかった。

2) 合併事業の選択

各種、各様の事業を検討してもなおかつ諸権利の調整が図れない状況にあり、このことを裏返して言うなら、各権利者共個人毎に財産を管理したい意向と判断できる。

しかしながら個々の商店がバラバラに改善を図っても根本的な解決にはならず、人的にも資金調達面においても容易なことではありません。

また最近の著しい環境変化のもとで中小商店が発展性のある健全な企業経営を遂行するためには、より一層の近代化や体質改善を行う必要から「小売商業商店街近代化事業」を導入し、個店の建替、改造

と合わせて共同施設(街路灯、駐車場、カラー舗装、イベント広場等)の整備を実施することとした。

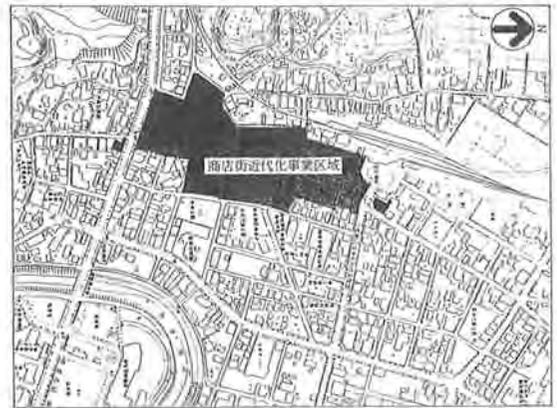
さらに、旧私鉄駅跡の開発については、鉄道廃止に伴う代替施設として、バスターミナル、鉄道博物館、レストラン等の諸施設を関連企業が築造してもらえることとなった。(図-4)

3) 商店街近代化事業の概要

① 組合の概要

| | | | |
|-----------|---|------|----------|
| 組 合 名 | 加世田本町通商店街振興組合 | | |
| 役 員 | 理事長 上大田 陽一 | 他14名 | 組合員数 50名 |
| 設 立 年 月 日 | 昭和62年7月14日(登記) | | |
| 出 資 金 | 総額 1,210千円 | 払込済額 | 1,210千円 |
| 商店街所在地 | 鹿児島県加世田市本町23番地7 | | |
| 事務局所在地 | 〒897 鹿児島県加世田市本町23番地7 加世田商工会議所内 TEL 0993-53-2244 FAX 0993-52-2016 | | |
| 事 務 局 | 事務局長名 | | |

② 事業区域



商店街近代化事業区域

③ 近代化事業の目標

イ. 閉鎖的な商店街から開放的商店街へ……本町通り地区での核店舗、ビジネスホテル、ポケットスペースの設置。個店の改造により、明るく清潔で入店し易い商店街形態となる。

ロ. 歩いて安全・安心、楽しく歩ける街へ……「人」優先の歩道形態を図ることにより、今までの本通り商店街では満たされるこ

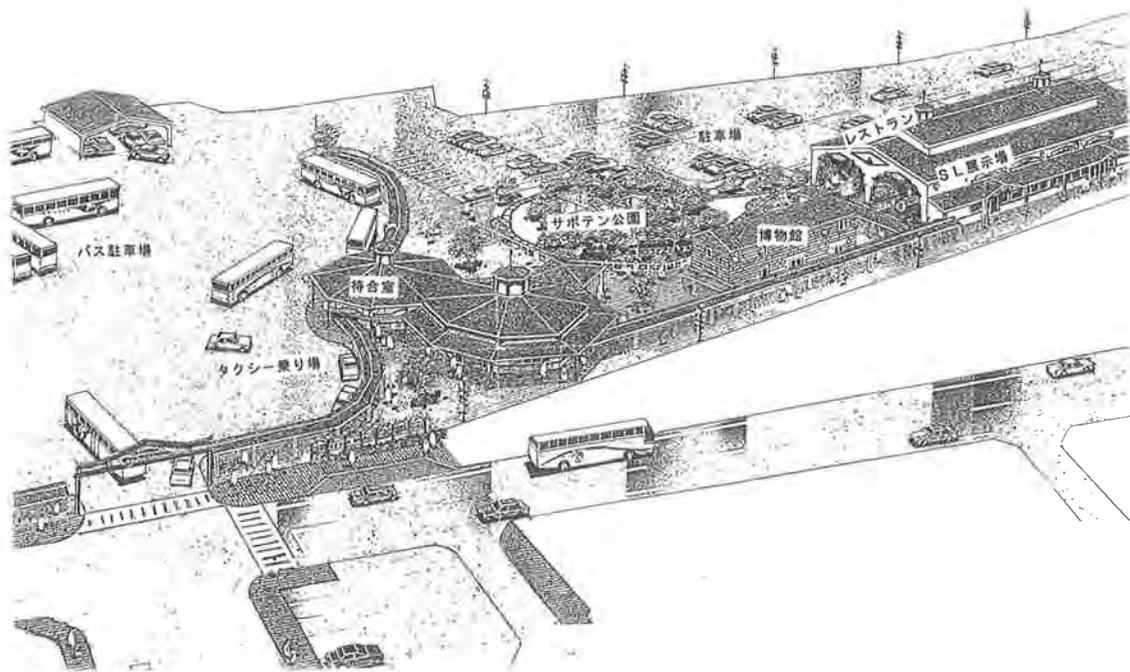


図-4

とのなかった安全性・余裕性・娯楽性を確保した商店街となる。

ハ. 何でもそろう商店街に……不足業種の積極的導入、あるいは戦略業種の開発配置、個店のMD力の強化、商店街としてのサービス力の強化等を果たすことによって流れを防ぎ、購買力を高める商店街となる。

ニ. 車社会対応型の商店街へ……商店街に直近する駐車場の確保により、増加する車客来街者の利便性を確保した商店街となる。

ホ. 歴史・自然・風土・景観を大切にした商店街へ……商店街に歴史的ストック、自然・風土等を商店街の中に取り込んだ全体構成とすることに本町通り「らしさ」を主張した商店街となる。

以上の本通り商店街としての役割を果たすことにより、名実ともに備わった「南薩地域の顔」としての実現を図る。

④ 実施時期

自：平成5年4月

至：平成8年3月

⑤ 事業費

全体：1,560百万円

(内、貸付対象事業費：915百万円)

⑥ 事業内容

イ. 店舗改造事業(35店舗) (内高度化利用者15店舗)

ロ. 共同施設設置事業

(駐車場施設、街路・歩道等の諸施設、ポケットスペース及びまちかど広場の整備、その他の施設整備)

A. 店舗改造の必要性とねらい

a. 必要性

街づくりを進める上で、一貫した思想・理念は不可欠であり、街づくりのハード・ソフト両面を見据え、地区特性を十分に考慮したコンセプトとする必要があることか

ら、以下のように設定する。

b. 改造事業のねらい

- ① 本通り商店街の防災街区化……不燃化建築物に建て替え、地震、火災に強い安心できる街づくり。
- ② 求人性・訴求性を持った商店街づくり……商店街各所に憩いの場をつくり、地域の人々の来街頻度を高める街づくりを目指す。
- ③ 消費者ニーズの多様に応える街づくり……単に購買の多様化だけでなく、「モノ」「コト」といった商店街に消費者が求めている機能の充足を図る。
- ④ 南薩地域の中心核としての機能の充実……中心商店街としての中心性の復活。街のヘソとして重要性を高める機能の具備を推進する。
- ⑤ 広域商店街の形成……南薩地方の中心商店街として幅広い広域性をソフト・ハード両面にわたって持つことを求められている。街づくりにあたって充分配慮した計画であること。
- ⑥ 加世田市の産業に寄与する商業づく

り……加世田市において商業が大きく産業に貢献している。今回の商店街近代化が今迄以上に商業の産業貢献度を高める計画とする。

- ⑦ 商店街の成長力の確保と未来対応……商店街近代化による成長力を確保するとともに、計画そのものに余力を持たせ、将来的な商店街として対応出来る計画とする。
- ⑧ 不足業種導入、機能充足……今回の近代化事業を機に、不足業種を積極的に導入し、集客力を高める。
- ⑨ 他商店街との補完と街づくり計画に積極的に協力……加世田市全体の街づくりの先駆的役割を果たす計画とする。

B. 共同施設整備事業の必要性和施設内容

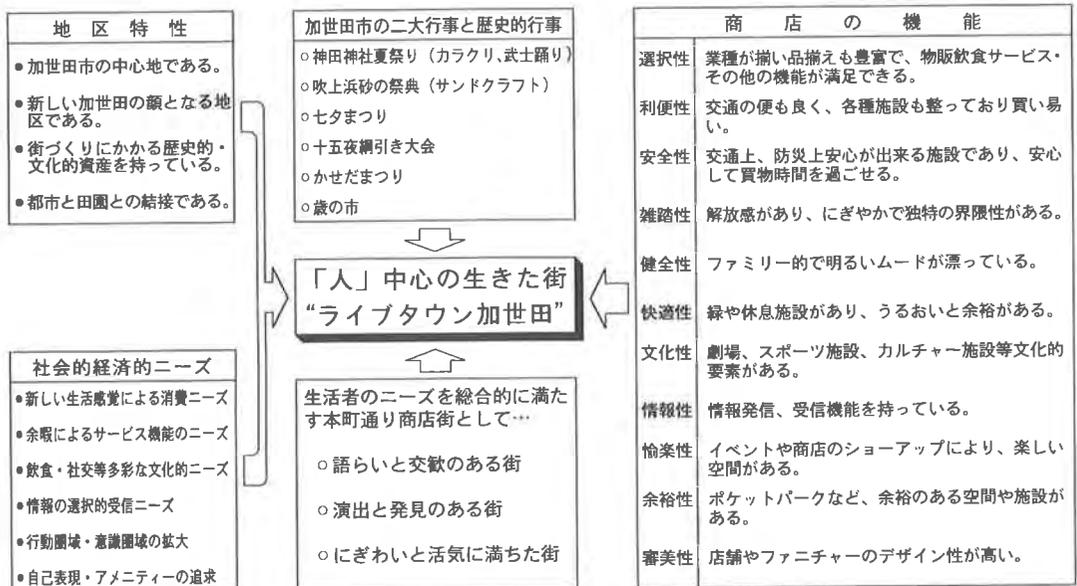
a. 必要性

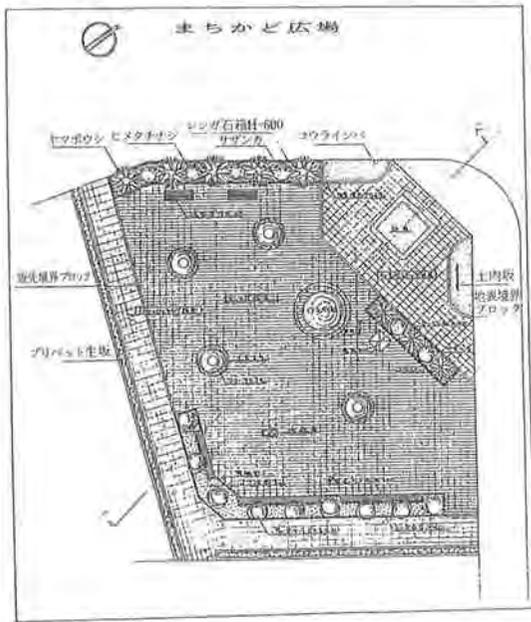
本町通り商店街の改造の必要性…街のイメージ作りと合わせて当商店街に必要な施設として以下の通りである。

① 共同施設

② 駐車場施設

車社会に対応するため不可欠な施設であり、商店街全体に幅広く、か





図一五 まちかど広場

つ出来るだけ多くの台数を収用出来る駐車を設置する。

⑥ 街路・歩道諸施設

- ① 歩道舗装……街の演出と歩いて楽しい商店街イメージアップのために設置する。
- ② 街路灯……安全で安心な街づくりに資する施設。
- ③ 街路樹……街の演出装置としての植栽。緑多い街づくりに活用する。
- ④ ストリートファニチャー……電話ボックス、ベンチ、案内版、灰皿、メッセモール等、街の楽しさ、情報、清潔感を盛り込むために設置する。

⑦ ポケットパーク及びまちかど広場
買物、散策等の目的を持った来街客が憩い、集うコミュニケーションの場として設置する。

⑧ その他の施設

商店街機能充実のため、他に本町通りの無電線化、商店街放送設備等を設置する。

b. 施設内容

① 駐車施設

駐車場設置は本通り商店街のみならず、商店街形成にとって重要課題であり、出来るだけ多くの車を収用する場所を幅広く確保する必要がある。現在加世田市中心商店街には大型店の周辺に駐車場が集中しており、それぞれの商店街が持つ駐車場問題については課題が多い。

その中で本町通り商店街は現在4カ所約5,600㎡の駐車場を計画し、一部整備中である。民間企業の協力、あるいは組合一括借地等、利便性の高い商店街を目指す。

② ポケットスペース及びまちかど広場

本地区には道路広場として「まちかど広場」や「ポケットスペース」があり、人の集まる「場」としての施設が求められている。「まちかど広場」は、旧鉄道駅舎（バスターミナル等の諸施設計画地）を望む位置にあり、加世田市の玄関口的要素をもつことから目的にあった整備を図る。(図一五)

また、「ポケットスペース」は、商店街のほぼ中央に位置し、買物客の憩いの場として、また、各種イベントの中心の場所としてハイグレードな整備を図る。(図一六)



図一六 ポケットスペース



写真-3 着工前



写真-4 整備後

③ 街路構成

本通り商店街の街路計画については、様々な角度から検討されてきたが、基本的には歩いて楽しく安全で安心な街、あるいは350mという距離を感じさせない工夫等の考え方から、車道幅員7m、歩道幅員4.5mを基本とし、停車帯部においては側帯の0.5mも含め2mの停車帯を設置している。(写真-3、4)

従って、街路空間については「人」優先の歩道空間を基本としている。また楽しさの演出のため、装置として次のことに留意する。

① 歩道舗装

歩道舗装は全てレンガ舗装とし、安全性・デザイン性・維持管理の点を考慮し、商店街のイメージアップ

を図るものとする。また部分的にワンポイント舗装を施し、グレードアップを図る。(写真-5)

② ストリートファニチャー

ストリートファニチャーは快適で楽しく歩ける街、親しみを持てる街をつくるために重要な要素であり、その役割にあった配置と各施設が関連を持って機能することが重要である。維持管理とトータルなデザインにすることが街全体の調和となる。こうした点を十分に検討し、具体的計画を作成する。

[電話ボックス、街路樹、街路灯、ベンチ、案内板、灰皿、メッセモール、シンボル時計、ゴミ箱等] (写真-6)

④ その他の施設

本町通りの無電線化……本町通りの街路事業実施にあたって、電話線及び街路灯・信号機用電線は歩道下に埋設し、電気線は本町通りに並行して計画されている区画道路を起点として、商店街の裏側から配線し供給出来るよう計画する。このことにより本町通りには景観を乱す柱等は撤去出来ることとなり、シンプルで快適な街路空間となる。

5. おわりに

沿道区画整理型街路事業は、昭和62年度に事業決定がなされたが、その後本街路事業を主軸とした街づくり活性化事業の選択に5年を費やした。この間各種の事業を選択する中から平成4年度において、その具体的整備手法(小売商業商店街近代化事業)を採択するにいたった。

本事業はまだ整備途中であり、その効果は具体的に現われていないが街路事業と街づくり事業とを合併施行することにより、公共施設と沿道の建物等の整備が同時に図られ、中心市街地としての活性化を取り戻せるものと大きく期待しています。

最後になりましたが、本事業の遂行にあたり、建



写真-5



写真-6

設省をはじめ、県、中小企業事業団及び地元住民の方々に御理解、御協力を頂きましたことに感謝申し上げます、報告と致します。

岩井市における商店街の活性化と街路整備

岩井市経済部ニューモール推進課

課長 中山 俊 一

1. はじめに

本市は、茨城県の南西部に位置し、利根川を境として千葉県野田市と相対し、面積は90.72km²の地域を占めている。利根川に沿った地域と飯沼川干拓地には水田が開けているが、大部分は猿島大地と呼ばれる畑地と平林地からなっている。首都50kmの圏内にあって、水と緑に恵まれ農業を中心に発展してきたが、昭和33年の芽吹大橋の架橋により首都との距離は飛躍的に縮まり、さらに常磐自動車道の首都高速道路との連結、下総利根大橋の開通、首都圏中央連絡道路のルート決定並びにICの決定等今後首都圏における中核都市として大きな期待がされている。

2. 沿 革

本市の歴史を繙いて見ると、一説には「石井」という清らかな湧水の井戸があり、古代人がこの近くに居を構えたといわれ、後に岩井郷という行政区としての地名が登場し、石井の井戸が『岩井』という地名のおこりであるといわれている。

平安時代、平家一門から「平将門」が現れ、承平5年(935年)この石井に営所を築き、天慶2年(939

年)、常陸国府を討つなど関八州を手中に収め新皇を称した。しかし、天慶3年(940年)藤原秀郷、平国香の子貞盛に攻められ、当地において戦死したといわれている。

現在、この平将門公を御神体として国王神社が残り、座像が保管されている。市民の郷土愛の中で「将門のふる里」として、数多くの史跡と共に今に伝えられ、毎年11月第2日曜日に将門まつりが開催され壮大なる歴史絵巻将門行列が繰り広げられる。

当市は、昭和30年に1町7か村が合併し、岩井町となり、昭和33年、利根川に芽吹大橋が架橋されたことにより、社会経済、文化等がめざましく発展し、昭和41年には近郊整備地帯の指定を受け、昭和47年に県下18番目の市制を施行した。昭和51年から「人間性豊かな田園都市」の建設を目標とした総合振興計画がスタートし、種々の事業を計画的に実施し、21世紀に向けた街づくりが行われている。

よみがえる商店街

商店街の現状

岩井市の商店街は、自然発生的な市街地の形成を背景として、個人商店を中心に路線沿いに商店街が



『花と光と歴史のまち』(街路事業と近代化事業)



(旧商店街)

形成され面的な広がりがなく、商業集積としても弱い状況にあった。近年の社会経済情勢の変化のなかで住民の生活意識は変わり、消費者のニーズも個性化・多様化し、消費者の行動範囲も広域化し、中心商店街の地盤沈下が進行してきた。この様な状況の中で地元商店街の、活性化への糸口を求め、中心商店街全体がタウンフェースとして魅力ある商業環境の形成を図るべく、検討を重ね、近代化への「みち」に第1歩を踏み出してきたものである。

この近代化への施策の中心課題として、都市基盤の整備＝ゆったりとした歩道空間をもった、街路の整備、これをぬきにしては、中心市街地の商業発展は望めないことから、近代化施策の中心を街路事業とし、合わせて商店街の近代化を進めることになったものである。

1 道路交通の整備

中心商店街に購買客を集め、安定的な商圈を形成するためには、都市の周辺部から中心部へ向けての放射状の道路を整備して、自動車によるアクセシビリティを高める必要がある。

2 歩行者空間の整備と安全性の確保

都心型の商業空間は、交通環境上も車によるアクセスが良いことと同時に車を降りたあと、安全で快適な買物を楽しめるということが大切であり、当市の中心部には歩道路のある道路がなく、歩行者の安全の面からも歩車道分離の必要性がある。

3 買物客用駐車場の整備

当市の中心市街地には、相当量の駐車場が商店街の裏側に分布している。しかしこれらは、買物客用の駐車場としては、利用しにくく十分に活用されていない。その対処の方法として、商店街における共同駐車場を設置すると同時に裏側における駐車場へのアクセスが必要である。また、活用されていない駐車場等により、個店への来客等は、路上駐車が多くなり、交通渋滞に拍車をかけ、住民の足でもある車で移動が困難を極める場合が多く、早々に改善をする必要がある。

これらのことを踏まえ、地元商店街・商工会・市等が、商店街の活性化を進めるため、『岩井市商業近代化推進協議会』を設立した。幾多に渡る会議や先進地視察などを重ね、商業近代化への指針『岩井センターモールの実現に向けて』を完成し、岩井市の

中心商店街近代化への第1歩を踏みだした。

商店街近代化への『みち』

当市商店街が近代化へ歩み始めたのは、昭和52年、大型店（第一種）の出店によりはじまる。

大型店出店対策として、中心の商店街を組織化し都市計画街路事業を導入し、近代化を図ろうと計画したが、組織力等の不足により実施には至らなかった経緯がある。

以来沈滞を続けてきた中心商店街を再び近代化に向けて動きださせる鍵となったのが、先述したセンターモール構想である。

このセンターモール構想の中で、特に地元商店街の4人の店主によるSCの構想は、地元主導型の大型店設立の動きとして評価され、商業集積の核とすべく位置付けられた。

当然のごとく地元事業者等のイニシアティブの中で進められ商店街近代化事業を推進するうえで、中心商店街の商業核として、位置づけられ、その果たす役割はきわめて大きなものとなった。

これらのことをもとに、地元商店街も近代化事業において欠かすことのできない集合体『組織化』作



(街路樹をやさしく包むプロテクターガーデングレード)

りを関係機関等の指導を受けながら取りかかることになったものである。

組織化

当時の商店会は、6つの団体により商店街として構成されていたものであるが、中心商店街は、本町・仲町・新町地区が中心であり近代化事業を進めていく地元の受け皿としては、これら3地区を重点に育成していくことになった。

事業の推進母体としては、3地区の統一化を図り育成していくこととなるが、前段として、それぞれが準備組合を組織し、準備組合の活動として、街づくりについての環境整備・商店街としてあるべき姿・性格・デザインなどハード面について細部の研究や先進地の視察などを重ね、街づくりの基本的な合意を見出すことができたものである。

組織として、3地区の一本化を進めてきたが、特に本町地区が近代化に対しての取り組みが進み、組合員間のコンセンサスも得られ、他2地区とは独自

に歩むこととなり、先行して法人格を有する振興組合となった。

平成2年6月 本町商店街振興組合誕生である。

仲町地区・新町地区については、別々の活動を取っていたが、取り組みについても同様の形で進めてきたことや、組合員数の問題等もあり、仲町・新町地区が合併し、両者合同しての街づくりに取り組むこととなる。

平成3年6月 岩井センターモール商店街振興組合の誕生である。

近代化事業施策

これら商店街の活動を踏まえ、商工会においては都市計画街路事業の早期実施に向って『街路事業委員会』を組織し、関係地権者の方々の署名を集め、岩井市及び茨城県に対し陳情を行った。

当市としても、地元の商店街の動向及びこれらの陳情を受けて、茨城県に対し昭和62年10月陳情を実施した。



(ストリートファニチャー)



(ファッション性のある電話BOX)



(情報発信としての案内板)



(催事も行うポケットパーク)



(変化に富んだ個性的な照明、多目的な放送設備)

以降、当初計画決定されていた幅員12m・延長3,060mを、幅員16mに計画変更し、第一期工事区間(500m)として、平成元年7月に事業認可を受け、事業に着手した。

この街路事業は、平成元年より用地買収に入り、平成3年度には本町地区(約180m)が完成し、続いての地区について現在実施中であり、平成6年度完成予定である。

これらの用地等補償費が、商業近代化事業の資金調達となってくるものである。



(街かどルネッサンス事業)

高度化事業

近代化事業を進めるうえで、現在多様な対策が、関係省庁により講じられているなか、当高度化事業は施策の中で最も大きな事業とも言える。むろん、本制度を導入するに当たっては、幾多の要件・条件をクリアする必要があるが、組織としての事業が基本となることにより、組合員間のコンセンサスが最も重要となり、街路事業推進に当たっても大きな影響力が出てくる。当制度には、小売商業振興法の認定を受けることにより、融資制度上有利になってくる。

また、組合事業における環境施設についても、基盤施設整備補助も可能となってくる。

近代化事業を進めるうえで、資金調達ができるかどうか、キーワードであり、街路事業とセットで近代化事業を進めていく方式は、当中心商店街に



(歴史的人物平将門公の家紋(九曜の紋)とかぶと)



(街かどに立つ案内)



(光のページェント)

としては計り知れない大きなものとなっている。

本町地区は、魅力ある商業の基盤整備が完了し、今後商店街としてソフト面に十分な活力を注ぎ消費者の方々に楽しみながらショッピング出来る街づくりに邁進しているところです。平成6年度に仲町・新町地区の近代化事業が完成した暁には、商店街区全体として共に活動し街づくりのコンセプトである『花と光と歴史の街』を基本ベースに、21世紀に向けた街づくりに進むものである。

おわりに

中心商店街の活性化と街路整備について執筆させていただきましたが、まとまりがないところとなってしまう恐縮に存じます。この事業を推進するに当たっては、市においても「ニューモール推進課」を商店街区に設け、地元の方々と共に歩んでおります。現在当市においては、工業団地造成事業(94ha)＝つくばハイテクパークいわいや、茨城県

自然博物館の整備(16.2ha)、圏央道のインターチェンジを含めたルートの都市計画決定など、大規模な公共事業を抱えている中、この商店街活性化事業こそが、まさにタウンフェース(街の顔)であり、地域全体の発展に結びつくものであると確信しています。

また、モール化事業は、現在進められている地区のみならず、継続的に他地区にも進めていく計画であり、地元からも街路整備の要望も出ているところであります。市といたしましても、今後地元の方々とともに街路事業とセットの近代化事業に努力するものであります。

最後に、11月22日サンケイ新聞社主催における産経商業賞の中で、名譽ある「建設大臣賞」を受賞することができましたことは、今後の岩井市の街づくりにとって大きな励みとなるものであります。

岩井市の草の根の街づくり活動を契機に、より一層飛躍すべく努力するものであります。

拠点都市地域を連携する道路整備

奈良県土木部計画課

課長 花岡洋文

1. はじめに

奈良県は、古くから大和（やまと）と呼ばれ、日本人の心のふるさととして、世界に誇る貴重な文化遺産や歴史的風土と豊かな自然環境に恵まれてきた。南北に約120km、東西に約60kmの県土を上下に折ると、和歌山県に接する下半分は、南和地域と呼ばれる吉野、北山、十津川と連なる山岳地帯であり、三重県に接する上半分の右側は、大和高原、宇陀高原と呼ばれる丘陵地帯であり、大阪府、京都府に接する左側は、「青山四方にめぐれる国」大和平野となる。また、大和平野の中でも、県都奈良市を含む主に大和川以北の北和地域は、大阪との交通網が発達しており、一体的な生活、経済圏を構成しながらも奈良市、生駒市等で独自の都市開発が進められており、今後とも奈良市を中心とする集積が図られていくものと期待される。

一方、北和に対し中和地域と呼ばれる大和平野南部は、県下第2の都市である橿原市を含み、南和地域への玄関口としても大いに発展が望まれるところであるが、道路整備が遅れていることもあって、地域としての一体性や都市開発の機運が遅れていると考えられる。

県全体の南北格差と同様、大和平野の南北格差が起こっているといった背景のもと、地域の活性化を目指し、平成5年8月6日、中和地域を核とし接続する東の宇陀高原地域、南の五條、吉野地域の一部区域をも含め、「奈良中和地方拠点都市地域」が指定された。

2. 奈良中和地方拠点都市地域のまちづくり

課題は、充分すぎるほどの歴史、文化、自然を生かしつつも、活力あるまちづくりを図っていくことである。

本地域は、橿原市を中心とし、大和高田市、桜井市、五條市、御所市、香芝市を含む6市11町1村、



図-1 位置図

人口約55万人（県全体の40%）、面積約637km²で構成され、中心市橿原市は、県立文化会館、百貨店、医科大学、附属病院、総合行政機関等が置かれ、多くの人が通勤、通学しており、名実共に奈良市に次ぐ県下第2の都市である。

地方拠点都市法の本質である地方の可能性を生かした「職、住、遊、学」の備わった新しい生活空間を創るという観点から見ると、中和地域のまちづくりには、4つの基本理念が挙げられる。

① 就業の場、産業振興の核づくり

本地域の昭和60年から平成2年の人口増加率は、4.9%、特に若年人口比率は12.4%、就業人口は、7.8%の高い増加を示しており、この若年層の定住化を促進するうえからも、従来からの特色ある繊維、

医薬品、皮革等の地場産業の高度化を進めると共に、ハイテク産業等多様な就業機会の場を作っていく必要がある。

② ゆとりとうるおいのある住環境づくり

区画整理事業等の市街地整備により、良好な住環境づくりを進めると共に、鉄道駅周辺を中心とした商業集積を図り、生活の利便性を高める。

③ 自然環境・歴史環境を生かした緑のネットワークづくり

地域内で整備中の大規模都市公園は、国営飛鳥歴史公園(47.1ha)、県営馬見丘陵公園(61.3ha)、橿原運動公園(28.4ha)、平成榛原子供のもり公園(14.6ha)等があり、今後ともこれら奈良らしい公園と共に、レクリエーション施設を備えたりゾート型公園の整備を進め緑のネットワークを形成していく。

④ いにしへの歴史文化を未来につなげる文化の交流拠点づくり

地域内には、明日香、藤原を始め、数多くの遺跡、史跡があり、これら文化遺産を守るとともに、国際交流、学术交流を図り、イベントの場として活用し文化の発信地を目指す。

以上の基本理念に基づいて、18市町村からなる「奈良中和地方拠点都市地域整備推進協議会」において、平成6年3月を目標に基本計画の策定作業中である。

3. 中和のみちづくり

「奈良中和地方拠点都市地域」では、先に述べた基本理念を基に「職、住、遊、学」の各拠点の形成を図るために各種事業が展開されることとなるが、本地域の道路整備にあたっては、以下の観点によりその計画を検討している。

① 広域的な都市構造の形成

本地域においては、南北方向は国道24号沿いに、東西方向は中和幹線沿いに市街地及び開発地が点在しているため、南北軸として高規格幹線道路京奈和自動車道、東西軸として中和幹線を整備することで、中心市橿原市と各拠点間の連携を強化し、中和地域が一体となった広域的な都市構造の形成を図る。

② 広域交通体系の拡充

本地域における広域交通拠点としては、京都・奈良・和歌山を結ぶ京奈和自動車道(仮称三宅IC、田原本IC、橿原北IC、橿原大和高田IC、御所IC、御所

南IC、五條北IC、五條IC、五條西IC)、大阪・奈良・三重・愛知を結ぶ近畿自動車道名古屋大阪線(香芝IC)、本地域から大阪、関西国際空港へアクセスする南阪奈道路、大和高田バイパス線等が挙げられるが、これらの道路はもとより、地域内の各拠点からこれらの道路へのアクセスを図る道路の整備を進めることによって、本地域の広域交通体系の拡充を図る。

特に、中和幹線は、京奈和自動車道(仮称橿原北IC、橿原大和高田IC)、奈良西幹線を経て近畿自動車道名古屋大阪線(香芝IC)、奈良橿原線を経て大和高田バイパス線にアクセスする路線であり、その整備が急務の課題と考えられる。

③ 吉野地域との結節強化

中心市の橿原市は、県南部の吉野地域への交通結節点となっているが、吉野地域を結ぶ国道169号は、橿原市中心市街地に直接アクセスしているため、恒常的な渋滞状況にある。このため、国道169号橿原高取道路を整備することにより、吉野地域から橿原市への交通の流入、分散の適正化を図り、橿原～吉野間の時間距離を短縮し、吉野地域との結節強化を図る。

④ 各拠点形成のための道路整備

本地域の市街化区域内における都計密度(市街化区域内幹線道路都市計画決定延長/市街化区域面積)は2.63km/km²(H4.3.31現在)であり、奈良



図一 2 奈良中和地方拠点都市地域における幹線道路網

県全域における都計密度と同じである。また、整備密度（市街化区域内幹線道路整備延長／市街化区域面積）は、0.92km/km²、概成済箇所を含めても1.49km/km²と低い状況にある。

現在、本地域では、中和幹線以外にも23路線で街路事業が進められているが、今後は、各拠点における骨格となる道路、各拠点から本地域内の主要幹線道路へのアクセスを図る道路等、必要な路線については都市計画決定を行い、都市環境に配慮した質の高い道路整備を積極的に進めることにより、各拠点の形成を支援する。

4. 地域高規格道路・中和幹線の構造

3で述べたように中和幹線は、本地域の広域的な都市構造の形成及び広域交通体系の拡充を図るうえ

で重要な路線であり、一部区間については既に事業中であるが、今後はその役割を十分に果たすため、各拠点から比較的用意にアクセスができかつ高速性、定時性の確保が可能な地域高規格道路として整備することが必要不可欠である。このような観点から、本県では、地域高規格道路・中和幹線の検討を行った。その結果を以下に示す。

① 構造

各拠点からのアクセスを容易にするため平面構造を基本とし、交通機能を重視するために、4車線以上の道路、国道、主要地方道とは、原則として立体交差とする。

② 交差点

信号交差点間隔は、平均約1,850m、1,000m以下の箇所は1カ所のみ（約700m）とし、信号交差点以

表一 中和幹線沿道の主な開発地域

| 概ねの位置 | 名 称 | 事業の種類 | 事業概要 |
|--------------------|------------|-------------|---|
| 橿原市内膳 | 八木駅南地区 | 沿道区画整理型街路事業 | 面積：2.6ha（商業系） 事業主体：橿原市 事業年度：昭和62年度～平成9年度 |
| 橿原市内膳 新賀 上品寺 | 八木駅北地区 | 土地区画整理事業 | 面積：9.2ha（商業系） 事業主体：組合 事業年度：平成5年度～平成9年度 |
| 香芝市穴虫 | 香芝・高山台地区 | 土地区画整理事業 | 面積：43.5ha（住宅系） 事業主体：組合 事業年度：平成4年度～平成10年度 |
| 桜井市生田 | 生田地区 | 土地区画整理事業 | 面積：8.4ha（工業・住宅系） 事業主体：組合 事業年度：平成7年度～平成8年度 |
| 橿原市 | 橿原運動公園地区 | 都市公園事業 | 主な施設：プール、野球場、体育館 種 別：運動公園 事業主体：橿原市 計画面積：28.4ha |
| 大和高田市本郷町 | 市民文化会館建設事業 | 教養文化施設 | 施設内容：大ホール、小ホール、 プラネタリウム等 事業主体：大和高田市 事業年度：平成5年度～平成7年度 |



写真 中和幹線 (真美ヶ丘ニュータウン)

外は、原則として中央分離帯を連続化する。

③ 車線数及び幅員

車線数は、4車線を基本とするが、交通量が多いと考えられる区間については、付加車線を設ける。

幅員は、平面区間は25m(付加車線設置区間30m)

とし、高架区間は30~45mとする。等を基に計画案(図-3、図-4 参照)を作成した。

これらの構造変更によって中和幹線のサービス速度は、20km/hから60km/hに近いものとなり、最大約40分の時間短縮(榛原町~香芝市)が可能となる。

5. おわりに

以上、本県では、地域高規格道路・中和幹線を「奈良中和地方拠点都市地域」の東西方向の都市軸として位置づけ、その計画について検討を行ってきた。

今後は、中和幹線を地域高規格として整備することによる地域分断の解消(裏街区の整備方針)、整備方策(種々の整備手法の活用)、新たな開発等との整合(適正な管理方法)等、種々の課題について検討を行い、地域高規格道路の整備を促進し、かつ高い交通機能を保持することにより、健全で良好な「奈良中和地方拠点都市地域」の形成を図りたい。

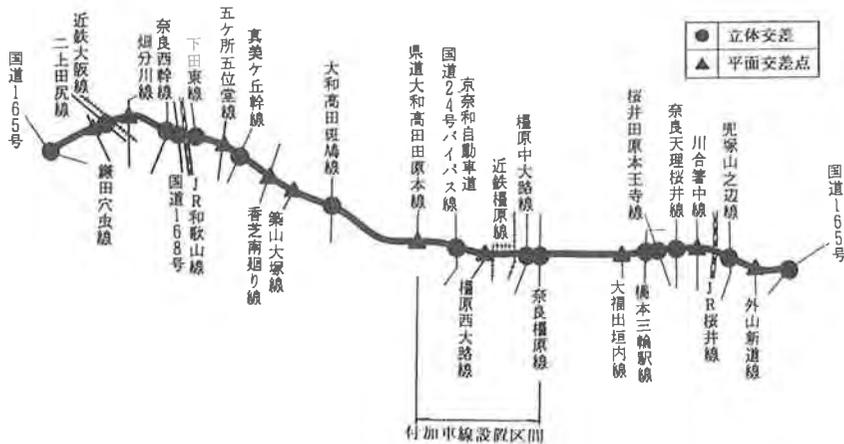


図-3 計画(案)概要図

平面区間

高架区間

付加車線設置区間

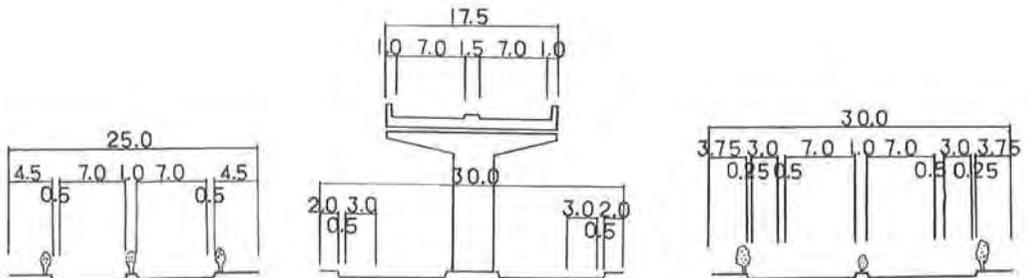


図-4 標準断面図

歴史を活かしたみちづくり

柳井市建設部都市計画課

主査 山本 泰弘

1. はじめに一柳井の沿革

柳井市は、山口県東南部の瀬戸内海岸に位置し、市域面積121.8km²、人口36,360人(H2年国調)で古くから水陸交通の要衝の地として栄え、柳井地区広域市町村圏(1市7町)を含めた周東地域における行政、経済、教育文化などの拠点都市として役割を担っている街である。平成元年度からは、本市の恵まれた自然風土と長い歴史によって培われてきた伝統と特性を生かし“やすらぎ なごやか いきいき柳井”を将来都市像として市民の連帯・信頼・創意のもとに明るく住みよい街づくりを推進している。

柳井のまちは室町時代から瀬戸内水運の港町として発展し、特に江戸期には瀬戸内海交易の商業都市となり、「岩国藩の御納戸」とその繁栄ぶりを称えられた。柳井川左岸の古市金屋地区から久保亀岡地区周辺を中心として問屋街が形成された。現在でも、約200mの道路に面した両側に妻入形式で本瓦葺、入母屋型の江戸時代の白壁の美しい商家の町並みが残されている。この町並み(約1.7ha)は昭和59年、国の重要伝統的建造物群保存地区に選定され、その貴重な文化遺産の保全・修復が進められている。



図一 柳井市の位置

2. 歴史を活かしたまちづくり計画

柳井市中心市街地地区においては、「白壁の町並み」をはじめとし、宝来橋や柳井川の雁木跡、また湘江庵、普慶寺、国木田独歩旧宅などの貴重な歴史的遺産が数多く残されているが、その一方では、車社会に対応する市街地地区の活性化や歴史的景観の保全・修復等の問題があり、これらの問題に対処すると共に、歴史を活かしたまちづくりを推進していくための手だてとして、昭和63年度より建設省都市局所管の「歴史的地区環境整備街路事業」がスタートした。当事業においては、歴史的な町並みの残されている古市金屋地区を中心とし、まちの玄関口である柳井駅前を含めた範囲、約40haを対象地区としており、当地区における具体的な整備課題として、

- ① 中心市街地への交通アクセスの不足による地区生活利便性の向上と地区外周幹線の未整備により発生している歴史的地区内での通過交通の排除。
- ② 柳井川の両岸地区における歴史的地区と駅北地区における中心商業地区との有機的な連携の強化と沿道建物景観の形成。
- ③ 「白壁の町並み」に代表される歴史的な町並みにふさわしい街路空間の創出と景観阻害要因となる電柱・架空線の撤去等により町並み景観の向上。
- ④ 地区内に点在する歴史的ストックの保全と積極的な活用による拠点空間の整備。
- ⑤ “そぞろ歩きの似合うまち”として歴史的遺産等を互いに結びつける歩行系ネットワーク(歴史めぐりルート)の形成等、

が挙げられ、歴史的地区特有の交通の集中と複雑な街路網のために引き起こされている道路交通の利便性と生活環境の整備を進め、安全かつ快適でうおいのあるまちづくりを図っていくことを目的として



写真一 「古市金屋地区・白壁の町並み」

いる。

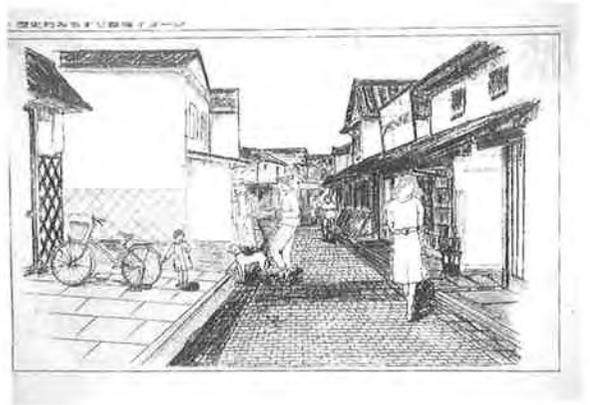
3. まちづくりの基本的な考え方

歴史的地区にふさわしいまちづくりを進めていくにあたっての地区整備の基本的な考え方としては、将来とも「まちの骨格」となる街の中心軸：柳井駅門の前線の整備や地区外周幹線街路及び地区内へアクセスするための補助幹線街路等の整備を推進すると共に、地区内に点在する歴史的遺産を結ぶ「歴史めぐりルート」を整備し、その中に「人が集まり、憩う」拠点となるまちかど広場や駐車場などを効果的に配置することによって、地区全体で歴史を活かしたまちづくりを推し進めていくものである。

4. 歴史的地区整備計画

(1) 古市金屋地区歴史のみちすじの整備

伝統的建造物群保存地区における歴史的なみちすじを中心とした「歴史めぐりルート」の整備をめざすものであり、現行幅員（約4.0～5.4m）の街路空間において舗装材料のパターン等の工夫によって、



写真一 2

地区内における車速度を徐行させ、歩行者・自転車交通のための安全で快適な“みち”とする歩車共存型の街路として整備を図る。舗装デザインについては、室町時代からの歴史的遺構である道路排水溝の形態をモチーフとして特長づけるものとし、併せて電柱・架空線の地中化も進める。

(2) まちかど広場の整備

当地区における先行的事業として既に実施の「まちかど広場（約400㎡）」については、「白壁ふれあい広場（駐車場）」と「歴史的町並み」とを結びつけ、白壁の町並みを訪れる人々の地区への玄関口として“そぞろ歩き”の似合うまちを印象づけるために休憩の場を併せてもった歩行者専用道路として整備したものである。外回りは、日本瓦葺と漆喰の白壁による真壁造りの塀で修景し、ガス灯をイメージした照明灯を設置している。また“通り”は、歴史的町並みの特長である間口の狭い敷地割やノコギリ型のみちすじ形態、歴史的遺構である道路排水溝等をモチーフとして御影石や鉄平石等の組み合わせによる石畳の舗装デザインとしている。なお、この広場空間は、建設省の平成5年度「都市景観大賞・景観形成事例部門」の一つに選定された。

(3) シンボル軸・駅通り線整備計画

「JR柳井駅」と「歴史的町並み」とを結ぶ駅通り線（都市計画街路：柳井駅門の前線）を柳井市のシンボリックな街路（幅員20m）として整備を図っていくものであり、この地区の歴史性・文化性及び沿道商店街の活性化を考慮し、単に街路の整備にとどまらず、商店街の沿道建物について「街づくりコード」

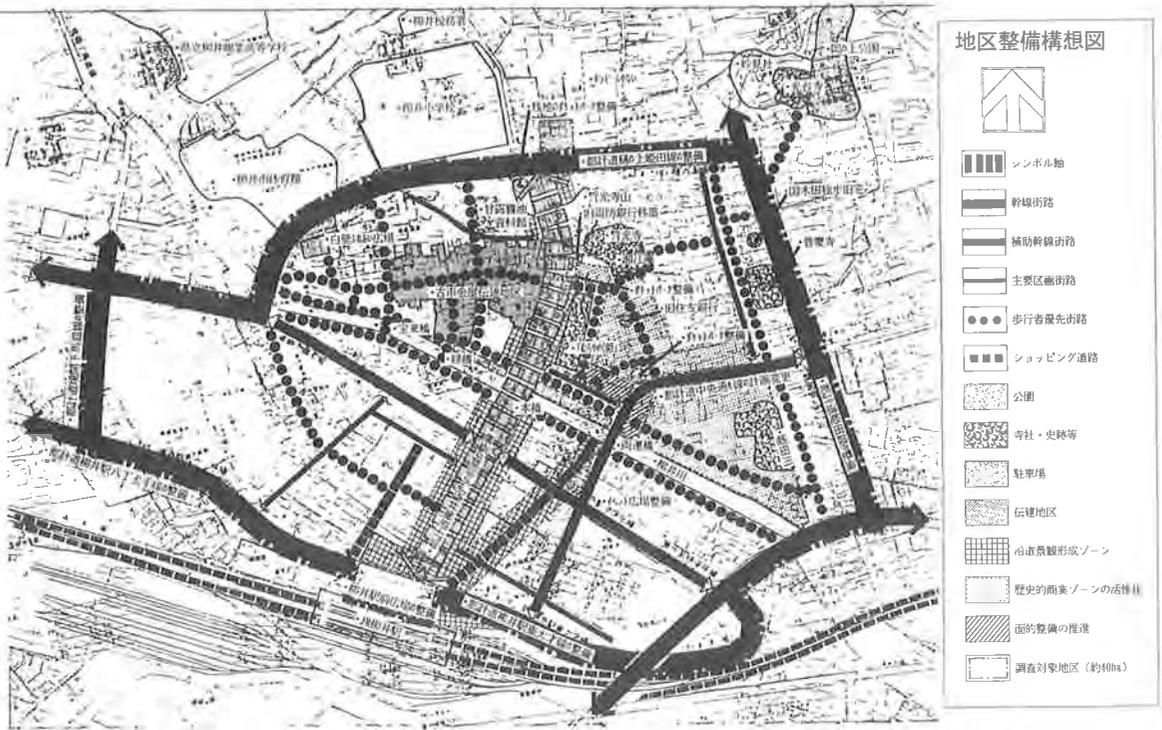


図-2 地区整備構想図



図-3 歴史のみちすじ整備計画平面図

を検討し、官民一体となって、柳井市のシンボル空間にふさわしい快適な街路空間の形成を行い、特色ある街づくりの推進をめざしている。

5. おわりに

柳井市においては、活力とにぎわいのあるまちの将来像実現を目標とし、歴史・文化と地域生活との調和を大切にしながら、歴史的環境の保全や地区交通体系の確立、生活環境の向上等をめざすものであり、今後も引き続き、歴史的町並



図-4 沿道建物景観誘導指針(案)

みの保存やみちすじの整備、さらに魅力ある都市景観の形成等を推進し、地元住民と一体となったまち

づくりを実践していきたいと考えている。



写真-3 「古市金屋線まちかど広場」



写真-4 「古市金屋線まちかど広場」



宮崎地区連続立体交差事業について

宮崎県土木部都市計画課都市開発係

係長 野田和彦

1. はじめに

宮崎県では、県民一人一人が心の豊かさを実感できる「住みよい宮崎づくり」を目指し、21世紀に向けて大きく飛躍しようとする重要な時期を迎えている。

現在本県では、諸産業の振興はもとより、陸、海、空の総合交通網の整備や、学術文化の拠点となる宮崎学園都市・総合文化公園の建設、「シーガイア」にみられるようなリゾート構想の推進など、大型プロジェクトを中心にこれまでのいろいろな取組みが徐々に実を結び、その姿を整えつつある。

そのような中で、陸の玄関口である宮崎駅周辺地区において連続立体交差事業を契機に情報化、国際化に対応できる都市として発展するために、高次な都市機能集積を図る新しい都心づくりが行われている。

以下、都市開発の重点的事業である日豊本線宮崎地区連続立体交差事業及びそれに関連し整備されつつある宮崎駅西口駅前広場整備事業について簡単に紹介する。

2. 日豊本線宮崎地区連続立体交差事業

宮崎市は県庁所在地であり、人口29万人、宮崎県における産業、経済、行政、文化の中心地である。これまで、宮崎市街地は、中央部を南北に縦貫しているJR日豊本線の鉄道により東西に分断されていた。鉄道と交差する道路は大小9路線あったが、このうち、東西間を立体交差によって通行できるのは都市計画道路の2路線だけしかなく、主に西側に向けて発展し、健全な市街地の発展が阻害されていた。東側海岸部におけるリゾート開発、宮崎新港整備を踏まえ、東西間の交通量の増大に対する懸念から急

速に気運が盛り上がり、東側に向け一体的発展を図るための都市構造の再編が求められた。

本県の中では、都城地区の昭和56年度完了に次いで2番目の連続立体交差事業であり、日豊本線宮崎駅を中心に北へ約2.4km、南へ約1.0kmの計約3.4km区間の連続立体交差事業である。(図-1)

概要

| | |
|------|------------------------|
| 事業主体 | 宮崎県 |
| 事業期間 | 昭和61年度～平成5年度 |
| 総事業費 | 約146億円 |
| 道路整備 | 踏切除却 7箇所 |
| | 交差道路 21箇所(うち都市計画道路7箇所) |
| | 側道 5箇所 |

(1) 事業の経緯

昭和50年に調査採択を受け、昭和52年に事業採択された。計画の段階で旧国鉄の同意が得られず都市計画決定には相当の時間を要し、都市計画決定したのは7年後の昭和59年であった。その間、旧国鉄においては、財政再建、分割民営化等の問題で大きな転換期を迎えた時期であった。その中であって県は、関係機関に対して宮崎地区連続立体交差事業の必要性を再三訴え続け、昭和61年5月ようやく建設省の事業認可を受け、同月に旧国鉄との工事協定にこぎつけたのである。その後、多数にわたる用地交渉、終点方の仮線切替工事、渋滞対策に頭を悩ませた既設跨線橋の撤去工事等を経て、平成5年3月ようやく高架切替が無事完了した。現在、側道及び交差道路の整備を行っているところであるが、本年度中には全ての工事が完成する予定である。

(2) 駅舎

旧宮崎駅は昭和25年に建築されたが老朽化が進

宮崎広域都市計画都市高速鉄道 日豊本線宮崎地区連続立体交差事業

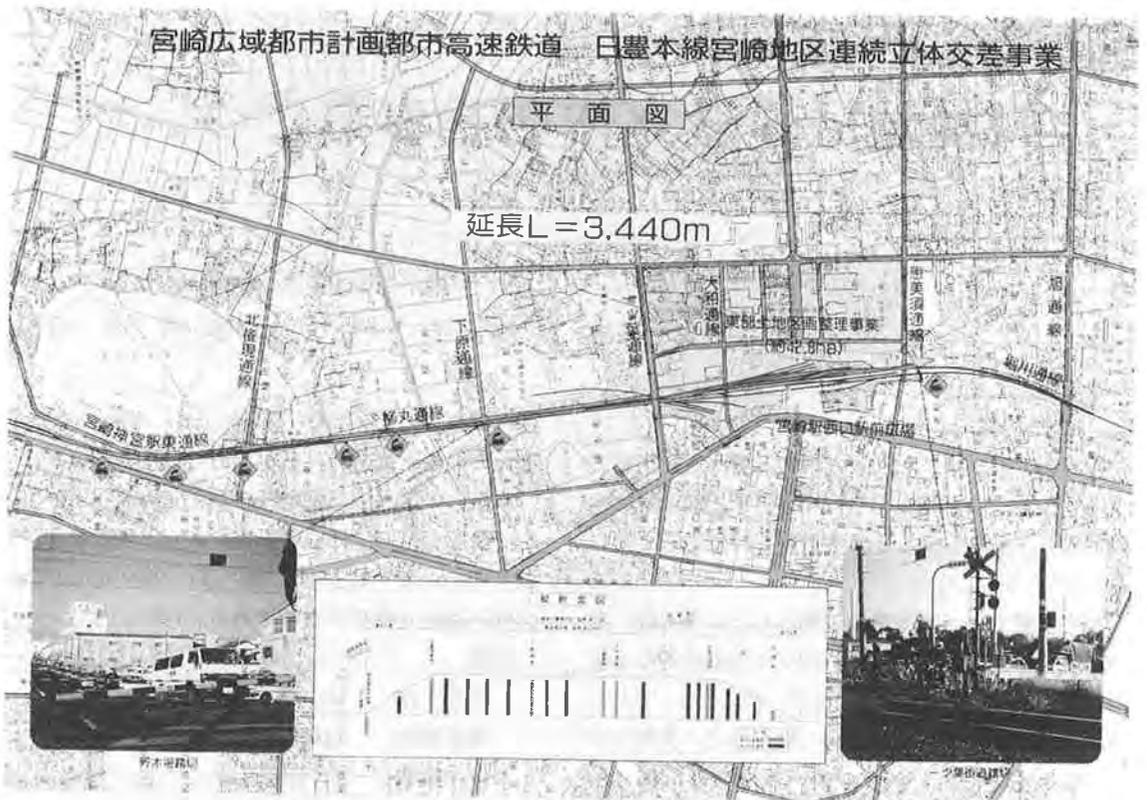


図-1



写真-1

んで陸の玄関口としてはふさわしくない姿を呈していた。宮崎駅の高架化により新改築されるに伴い最も苦慮したのが駅舎のデザインである。新しい宮崎駅のデザインについては、アンケートや有識者の意見等を参考として検討した結果、「明るいもの」「太陽の光を取り入れたもの」「近代的なもの」の意見が多く、最終的に太陽、空、海、花といった宮崎県の南国的な特色を生かしたデザインを考案した。(写真-1)

水平に流れるトラス状の白い防風スクリーンとそ

れを垂直に支える青いタワー及び黄色い庇により構成されている。青い空と海、太陽をイメージしたトロピカルで軽やかなものになっている。

駅舎の概要

| | |
|---------|-----------------------|
| 防風スクリーン | L=130m |
| 垂直タワー | H=14.8m W=5.6~6.8m |
| メインタワー | H=16.8m W=11.6m |
| 高架下幅 | 30m |
| コンコース幅 | 20m |
| 駅ホーム | 2面4線 |

夜間はタワー部の照明やライトアップにより、昼間とは異なる幻想的イメージを醸し出すようになっている。本年10月1日に新装オープンし、宮崎駅周辺の都市発展の核として期待されている。(写真-2)

(3) 高架下利用

高架下利用として、商業施設「JR宮崎フレスタ」(Friendly-stationからの造語)に29店舗が入って



写真-2

駅舎完成と同時にオープンした。「駅という名の街」をキャッチフレーズに衣料品店、書店、コンビニエンスストア等が軒を並べ商店街を形成している。これまでの移動のための通過点だった場所が生活の香りが漂うスポットに変身している。旧宮崎駅では見られなかった旅行者、サラリーマン、市民等が混然となってショッピングを楽しみ、空き時間を快適に過ごす新しい空間となっている。宮崎駅の利用者数も高架下の商業施設がなかった昨年の利用者数約10,000人に対して、オープン後の利用者は2倍の約20,000人となって活気に満ちた空間を創生している。また、約1,900㎡を都市側で利用できるため自転車駐輪場や物産展示場の利用計画がある。駐輪場は、昨今の道路に溢れる自転車の受け皿として大変有効に利用できる。

このように、連続立体交差事業は、都市交通の円滑化のみばかりではなく、都市機能を根本的に改善し、地域の活性化の起爆剤となりうるものであり、都市の発展といった面においてきわめて大きな効果をもたらす事業である。

3. 宮崎駅西口駅前広場整備事業

連続立体交差事業の施工に伴い同時に整備する駅前広場空間は、駅機能の強化を図り各種交通機関の相互の円滑な乗り継ぎを確保するとともに、駅前交通の輻輳を解消して整然とした交通処理を行うために整備する。

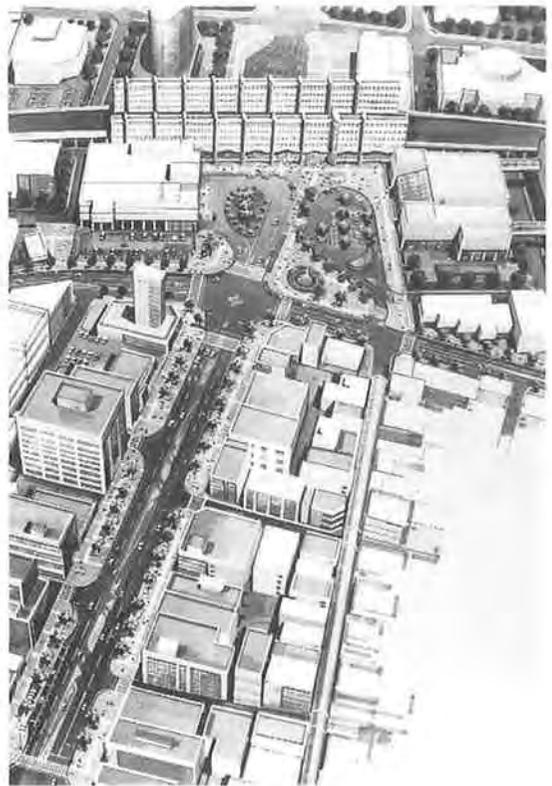


図-2

駅前広場は平成4年度に都市計画事業認可を受け、調査・計画を実施した。本年度より暫定的に工事に着手している。

概要

| | |
|------|-------------|
| 事業主体 | 宮崎県 |
| 事業期間 | 平成4年度～平成7年度 |

総事業費 27億円

面積 11,000m² (現況6,500m²)

駅舎は約50m東側に移転し、旧駅前広場の約2倍の広場面積となった。

特徴としては、駅舎コンコースから駅前広場を通過し高千穂通りシンボルロードに延びる歩行者動線が一直線になるように考慮してある。また、バス、タクシーとの交通の輻輳を避けるためツインロータリー方式を採用している。(図-2)

今後は、シンボルロードと併せて、市民に親しまれ、人々が楽しく集い、賑わいに溢れた広場に整備し、躍動する宮崎をアピールしてゆきたい。

4. おわりに

宮崎県は、温暖で快適な気候に恵まれ、リゾートの原点と言われる「太陽」がサンサンと輝く素晴らしい自然環境にある。この自然にマッチした住みよい宮崎づくりを目標に宮崎駅周辺地区についても都市開発が着々と進行中である。

平成6年度には、シーガイアの2期工事も完了する予定となっており、これらの開発事業は、第3次産業だけでなく各種産業に及ぶことになり、全県的な経済波及効果が期待されており、高齢化社会や国際化社会に対応した街づくりを行うべく県民一体となって取り組んでいるところである。



沿道市街地整備促進街路事業の創設について

建設省都市局街路課

1. 事業の目的

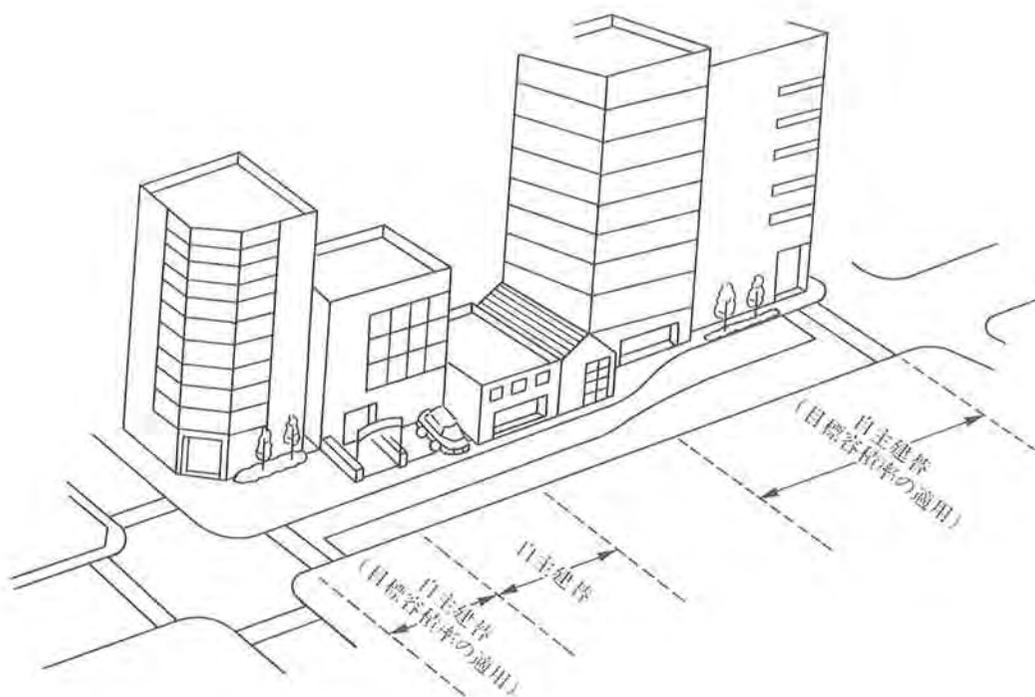
都市内幹線道路は、交通機能、空間機能、市街地形成機能などの多様な機能を有し、都市活動を支えている根幹的な施設である。良好な都市環境を形成するには、このような都市内幹線道路を各種土地利

用に対応しつつ、整備することが重要である。

しかしながら、都市内の幹線道路整備においては、

- ① 既に都市計画道路の区域からセットバックしている建築物が前面道路の買収により不適格建築物となるため用地買収への理解を得ることが

沿道市街地整備促進街路事業のイメージ図



困難であったり、

② 現地への残留希望が強いため、地権者への対応がますます困難になりつつある。

③ また、地価高騰に伴い事業費（用地費）が増大し事業の進捗が遅延している。

などの問題があり、整備の進捗がますます困難になる一方で、工場用地等の土地利用転換や密集市街地の再開発などによる土地の高度利用が進み、予想を上回る自動車社会の進展と相まって、一部の市街地においては、高度化した土地利用による自動車交通需要と都市内幹線道路の交通容量のバランスが崩れる状況が発生していたり、区画道路の幹線道路へのアクセスや取り付けが悪く道路機能が低下している場合がある。

そのため、沿道市街地の整備や土地利用の適切な誘導を図りつつ、沿道地権者との円滑な合意形成が促進され、効果的な公共投資により、都市内幹線道路の整備が図られるような事業制度が必要となっている。

2. 事業の内容

現在検討している事業の内容は、概ね以下のとおりである。

(1) 概要

整備の必要性が高い都市計画街路の沿道街区において、「誘導容積制度」及び「道路開発資金制度」を活用し、沿道の権利者が建物を自ら建て替える際に、一定の要件を満たすものに対して、「目標容積率の摘要」と、「建て替え費用に対する融資」を行う。それにより、事業着手前に権利者による自主的な建て替えを誘導促進し、街路の整備促進を図る。

(2) 対象地区

道路整備の必要性が高く、道路整備後の的確な容積率の見直しにより、指定容積率の引き上げが想定される一定区間の都市計画道路の沿道街区。

(3) 事業の流れ

1) 誘導容積型地区計画の決定

用途地域の変更による容積率の引き上げと同時に、誘導容積制度を活用し、目標容積率（変更後の容積率）と暫定容積率（変更前の容積率）の2重の容積率を設ける。併せて、区域内の道路・公園等を地区施設として決定する。

2) 沿道市街地整備促進街路事業の決定

上記区域を、沿道市街地整備促進街路事業の区域として決定する。

その中に、整備を促進すべき幹線街路及び地区施設を位置づける。

3) 建築計画

事業区域内において、権利者が自らの建物を自主的に建て替えようとする場合に、

① 道路予定地を公共的空間として確保している等、一定の要件を満たす建築計画に対して、目標容積率の適用が認められる。（特定行政庁の認定）

② 一定の要件を満たす建物の建て替え費用について、道路開発資金制度による融資を受ける事ができる。

4) 自主建替の誘導・促進

上記①②をインセンティブとして、事業認可までの間に、権利者による建物の自主的な建て替えを誘導・促進する。

5) 街路事業の事業認可

自主的な建て替えの進捗状況や、道路整備の緊急性等を勘案し、事業認可を取得し街路事業を実施する。

3. 事業の効果

本事業制度により期待される効果としては、以下のような項目に整理される。

(1) 市街地整備上のメリット

① 事業認可までの間に道路予定地が空地化される事により、建物補償費が低減化され、経済的な道路整備が可能となる。

② 事業認可までの間に、権利者による建物の自主的な建て替えにより、道路整備が促進される。

③ 地区計画により沿道地権者との合意形成がなされ、事業の円滑な実施が期待される。

④ 面的な計画による主要幹線道路と沿道街区との一体的な整備により、交差道路の集約等によるアクセスコントロールや、道路沿道街区の景観形成を図る事ができる。

(2) 沿道権利者にとってのメリット

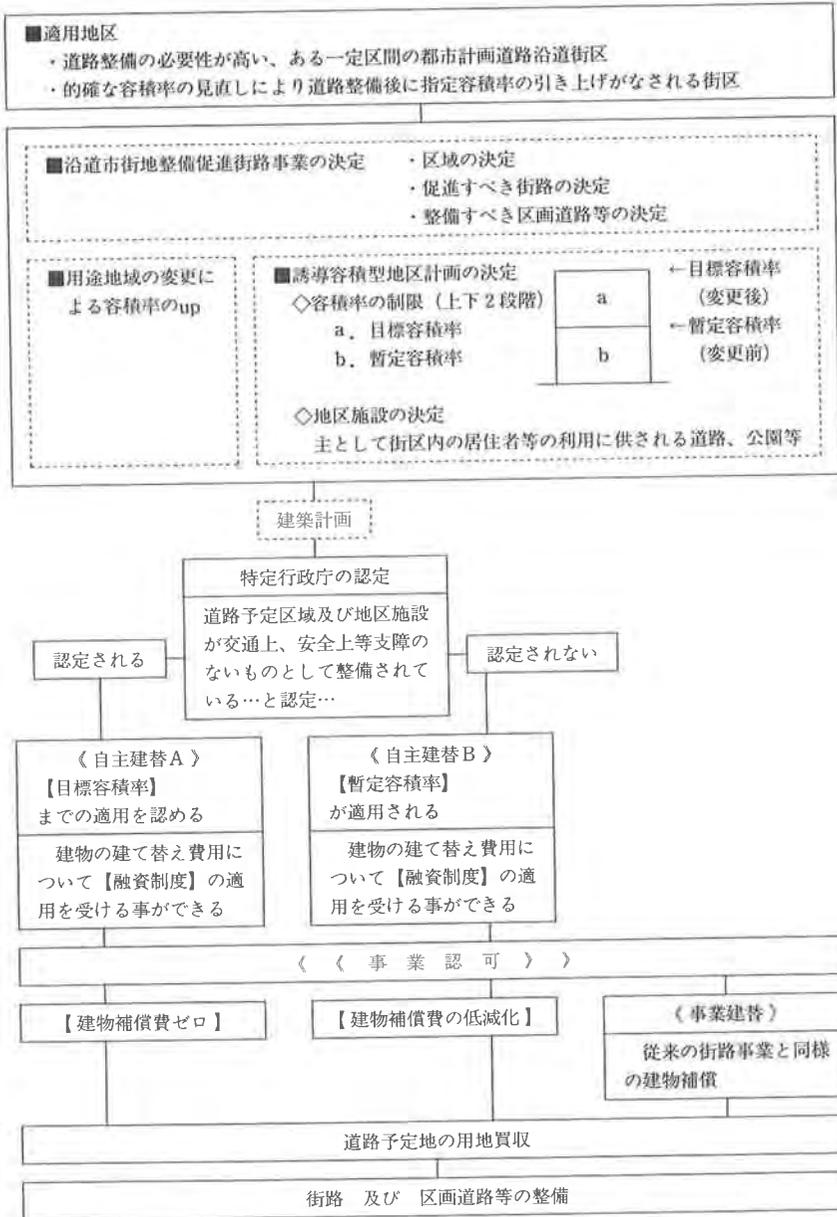
① 容積率の先取りにより、土地の有効・高度利用を図る事ができる。

- ② 従来の街路事業に加え、自主的な建て替えという新たなメニューが加わる事により、事業に協力する手段の選択性が拡大される。
- ③ 建て替え時に融資を受ける事ができる。

れている容積率と、現実に利用されている容積率との間に大きな差がみられる地域が多く存在している。誘導容積制度は、このような地域において、道路等の地区施設の整備を伴った建築行為を誘導し、都市空間の有効活用を実現していこうとするものであり、平成4年6月の都市計画法の改正により制度化され、平成5年6月にその運用通達が出されたところである。

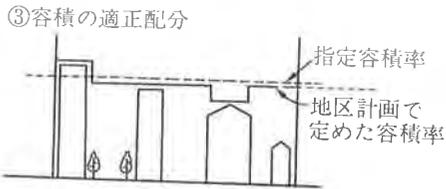
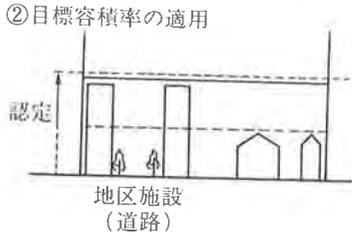
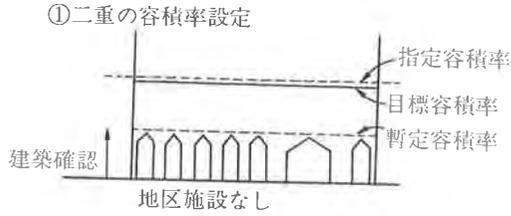
4. 誘導容積制度の概要

都市内には、土地の有効利用が必要とされているにもかかわらず、道路などの公共施設が十分備わっていないなどの理由から、都市計画において指定さ



〈沿道市街地整備促進街路事業の流れ〉

誘導容積制度のイメージ図



〈制度の概要〉

- ① 公共施設の整備が十分になされていない地区については、地区計画において、(1)目標とする容積率（目標容積率）と(2)地区の公共施設の現状に見合った容積率（暫定容積率）という二つの容積率を定める。
- ② 現状では暫定容積率を適用して市街地環境を保全し、地区計画に地区施設が定められ、特定行政庁の認定があった場合には、目標容積率を適用する。
- ③ さらに、良好な都市環境の形成に配慮しつつ、地区計画において区域を区分し、地区内の総容積の範囲内で容積の適正な配分を行う。



第11次道路整備五箇年計画の決定

建設省都市局街路課

道路整備緊急措置法第2条第1項に規定する道路整備五箇年計画として、第11次道路整備五箇年計画が決定された。その概要を以下に紹介する。

1. 第11次道路整備五箇年計画のめざすもの

これまでの10次にわたる道路整備五箇年計画により、わが国の道路整備は着実に進展してきた。この間、道路は経済の発展を支え、生活の向上をもたらしてきた。

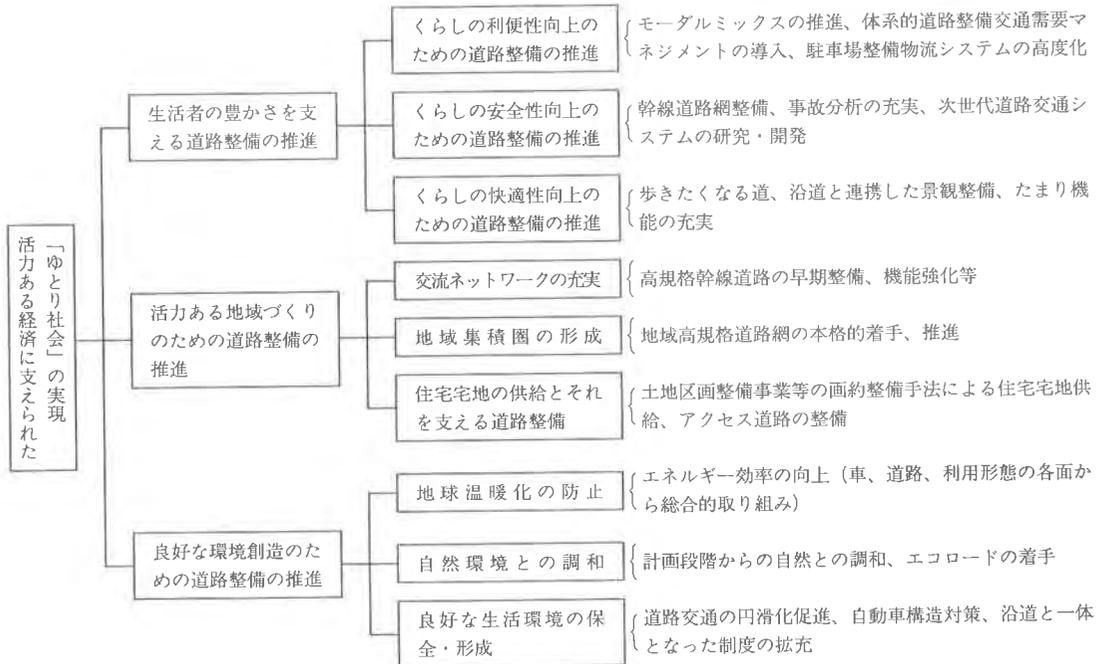
しかしながら、現状の道路の整備水準は、まだまだ十分とはいえず、交通渋滞の悪化、都市構造の不均衡など、多くの課題を抱えている。

とりわけ、これからの道路整備を推進する上では、生活の豊かさを求める動きをはじめ、人・モノ・情報などの交流の拡大、高齢化の進展、技術革新の進展など、社会・経済の新しい変化への対応が必要とされている。今後の道路整備には、これまでの整備の遅れを取り戻すとともに、社会の変化に対応した新たなニーズにも、緊急に対応することが求められている。

「生活大国」をめざし、活力ある経済に支えられた「ゆとり社会」を実現する。これが、第11次道路整備五箇年計画の基本的なテーマである。このため、

① 生活者の豊かさを支える道路整備の推進

主 な 施 策



道路整備の基本的方向（体系図）

投 資 規 模

(単位：億円)

| | 第11次五箇年 計 画 | 第10次五箇年計画 | | | 計 画 倍 率 | 平 均 伸 率 H4年度初項 |
|--------|----------------|-----------|---------|-------|---------|-------------------|
| | | 計 画 | 実 績 | 達 成 率 | | |
| 一級道路事業 | 288,000 | 238,000 | 226,365 | 95.1 | 1.21 | 1.08 |
| 有料道路事業 | 206,000 | 140,000 | 142,390 | 101.7 | 1.47 | 1.08 |
| 小 計 | 494,000 | 378,000 | 368,755 | 97.6 | 1.31 | 1.08 |
| 地方単独事業 | 252,000 | 139,000 | 173,703 | 125.0 | 1.81 | 1.08 |
| 計 | 746,000 | 517,000 | 542,458 | 104.9 | 1.44 | 1.08 |
| 調 整 費 | 14,000 | 13,000 | — | — | 1.08 | — |
| 合 計 | 760,000 | 530,000 | 542,458 | 102.4 | 1.43 | 1.08 |

② 活力ある地域づくりのための道路整備の推進

③ 良好な環境創造のための道路整備の推進

を主要な課題とし、今後の道路整備を推進していく計画である。

2. 第11次道路整備五箇年計画の投資規模

平成5年度から平成9年度の5カ年間に、総額76兆円を投じ、道路の計画的整備を進める。

昭和63年度から平成4年度までの第10次道路整備五箇年計画は、総事業費が53兆円であり、第11次道路整備五箇年計画は1.43倍に増加する。

投資の内訳は一般道路事業28兆8千億円

(対前計画1.21倍)

有料道路事業20兆6千億円

(対前計画1.47倍)

地方単独事業25兆2千億円

(対前計画1.81倍)

調整費 1兆4千億円

(対前計画1.08倍)

となっている。

3. 第11次道路整備五箇年計画の主要課題

(1) 生活者の豊かさを支える道路整備の推進

1) 総合的な渋滞対策の推進

道路交通需要の大きな伸びや自動車の使われ方の非効率化等により、道路交通需要の状況は悪化しており、渋滞による時間損失は莫大なものとなっている。

道路交通渋滞の解消ないし緩和を図るために、高規格幹線道路をはじめとする体系的な道路ネッ

トワークの整備、なかでもバイパス、環状道路等の整備を重点的に行う。

加えて、従前の交通容量拡大を目的とした交差点改良や立体化等によりボトルネック解消の事業を行うとともに、新たに輸送効率の向上や交通需要の時間的平準化等の交通需要マネジメント施策を併せて行う「新渋滞対策プログラム」を策定し、渋滞対策を推進する。

このような総合的な渋滞対策の推進により、長期構想においては、朝夕のラッシュ時間帯でも大都市圏では25km/h、地方都市部では30km/hの走行速度を確保することを目標とする。

五箇年計画においては、交差点の改良や立体化のボトルネック解消事業を約700地点、連続立体交差事業を約100km実施するなどして走行速度の向上を図る。

2) 駐車対策の推進

路上駐車が原因になっている交通渋滞の解消や交通事故の防止、中心市街地の活性化を図るため、道路空間等の活用、官民共同整備等により、自動車駐車場の整備を推進する。また、荷捌きによる短時間の駐停車需要に対応するため、荷捌き施設の整備に着手するとともに、中心市街地への自動車交通需要を軽減するため、郊外の鉄道駅やバスターミナル等においてパークアンドライド駐車場の整備を推進する。長期構想においては、自動車駐車場を概ね充足させることを目標に、五箇年計画では、路上駐車の著しい中心市街地の商業業務地区を中心として、自動車駐車場15万台を整備し、駐車場充足率を約65%とする。

また、既存の駐車場ストックの有効利用を促進し、路上駐車やうろつき交通の解消、利用者の利便性向上を図るため、駐車場案内システムの整備を推進する。長期構想においては、概ね10万人以上の都市圏を対象とし、五箇年計画では、駐車場整備地区など整備優先度の高い地区を中心に、56箇所を導入を図る。

3) 物流システムの高度化

多様化・高度化する物流ニーズに対応しつつ、道路交通混雑、エネルギー・環境問題等の交通問題の軽減を図るとともに、労働力不足、物流コスト増大等の産業問題を解消する必要がある。このため、地域特性、交通特性等に応じたモーダルミックス政策を進める中で物流効率化を図ることとし、高規格幹線道路と空港・港湾等への連携を強化し広域物流ネットワークを構築するとともに、広域物流拠点等の基盤整備、高度な道路交通情報システムの開発、自動車交通を代替する新たな物流システムの構築等総合的な物流システムの高度化を推進する。

また、物流の合理化や国際物流への対応を図るとともに、道路交通の円滑化に寄与するため、橋梁の補修、補強等のために必要となる道路構造の対応を進め、車両総重量の制限の緩和について具体化を検討する。

4) 交通安全対策の推進

長期構想においては、交通事故死者数（平成4年：11,451人）の半減を目指し、五箇年計画中には年間1万人を下回ることを目標に、抜本対策として、一般道路に比べて安全性の高い高速自動車国道等の高規格幹線道路やバイパス・環状道路など幹線道路のネットワーク整備を推進する。さらに、高速自動車国道等の安全性をなお一層高めるため、交通安全施設等の整備、的確な道路情報の提供、渋滞区間の改良等を推進する。

歩道等の整備については、五箇年計画中に26,000kmを整備し、設置済延長を146,000km(必要延長約260,000kmに対し56%)とする。このうち、特に車椅子等でも楽にすれ違える3m以上の歩道等については、10,000kmの整備を進める。

また、交通事故の科学的な調査分析に基づき、交差点の改良、道路照明の設置など交通安全事業

等による事故多発箇所の改良を進める。

渋滞している道路は一般的に事故率も高いことから、交差点の立体化や改良、渋滞区間の拡幅、道路情報の提供等により渋滞の解消を進め、交通事故の削減を図る。

さらに、運転者への事故警告や車の自動制御、自動操舵等を行う道路と自動車が一体となった道路安全システムを含む「次世代道路交通システム」の開発を図る。

5) 道路地下空間の計画的利用の推進

道路地下空間の利用ニーズが高まっており、その計画的、効率的な利用を図る必要がある。このため、道路地下空間を活用して交通環境の改善を図るべき都市や道路地下利用の幅員が見込まれる都市から、順次道路地下空間利用計画を策定する。また、都心部における交通の円滑化及び安全で快適な歩行者空間の確保を図るため、地下歩道網、地下駐車場等の総合的、計画的な整備を推進する。さらに、ライフラインの収容や情報伝達等の空間を確保するため、共同溝やキャブシステム等の整備を推進する。

安全で快適な通行空間の確保、都市災害の防止、都市景観の向上等の観点から、地域との調和を図りつつ、県庁所在都市及び地方の中心的都市の市街地部で電力や通信の需要密度が高く、需要の安定している地区や、歴史的景観に配慮すべき地区等において電線類の地中化を図る。このうち、高度情報化にも対応した情報伝達空間の形成を図るため、中心市街地等において広幅員の歩道や道路の整備に合わせてキャブシステムによる整備を図ることとし、長期構想においては約3,000kmを目標に整備を行う。また、五箇年計画では、必要性の特に高い地区において約610kmの整備を行う。

6) その他

以上の他、モーダルミックス施策、道路交通情報提供の一層の充実、道路の維持修繕工事や占用工事等の路上工事の縮減、国際化に対応した道路整備、高齢者等のための道路整備、災害に強い道路ネットワークの整備、雪国の振興のための冬期道路交通対策、歩行者・自転車のための空間整備、沿道と連携した景観整備などの施策を推進する。

(2) 活力ある地域づくりのための道路整備の推進

1) 高規格幹線道路網の整備

高規格幹線道路網14,000kmについて、2000年までに概ね9,000kmの供用、21世紀初頭までにネットワークの完成を目標に、地方圏の横断道、大都市圏の環状道路、第二東名・名神高速道路等に重点を置いてその整備を強力的に推進し、平成9年度末の供用延長を約7,800km（14,000kmに対し56%）とする。

2) 地域構造を強化する幹線道路網の整備

地域が一体となって連携する広域的な「地域集積圏」の形成、集積圏相互の交流、交通拠点等との連携を図るため、全国レベルの高規格幹線道路と連携して地域構造を強化する、地域高規格道路を軸とした道路ネットワークの整備を推進する。

地域高規格道路網の整備については、地域構造と地域活性化の方向性をとりまとめ、地域振興施策に合わせて整備することが効果的な規格の高い幹線道路として整備すべき路線・区間の具体的な調査を行い、広域道路整備基本計画を踏まえて、五箇年計画期間中に重点整備すべき区間を熟度の増したのものから地域高規格道路として指定し、約2,000kmの路線・区間で新たに事業に着手する。なお、長期構想では、6,000～8,000kmの整備を図ることを目標とする。

3) 強い地方圏の形成

活力に満ちた魅力ある地方圏を形成し、多極分散型の国土づくりを推進するため、地域高規格道路を軸とした幹線道路ネットワークの整備により、広域的な地域の連携を強化するとともに、地方拠点都市地域をはじめ、地域の発展の核となる地方都市における高次都市機能の育成・集積を促進するための道路整備を推進する。

さらに、日常生活等の基盤となる道路、個性ある地域づくりを支える道路、各種地域振興施策を支える道路等の整備を実施するとともに、過疎地域や奥地等定住条件の相対的に厳しい地域の振興、活性化を支える道路整備を計画的に推進する。

また、都市の活力を支える都市内道路の体系的整備として、活力ある良好な市街地の形成を図るため、その骨格を形成する幹線道路から住区を形成する幹線道路に至る体系的な幹線道路網を、市

街地面積当たりおおむね3.5km/km²の密度で整備することを目標とし、長期構想においては、都市骨格幹線道路のネットワークを改良済みではないが幹線道路としての最低限の交通機能を有する現道を含めて概成するほか、市街地道路密度を現在の1.3km/km²から2.3km/km²まで引き上げる。

五箇年計画においては、地域高規格道路等、都市交通の円滑化や望ましい都市構造への誘導に資する路線を重点に4,500kmの整備を行い、市街地道路密度を1.5km/km²まで引き上げる。

また、地方において活力に満ちた魅力ある地域づくりを推進するため、地域の発展の核となる都市において、国鉄跡地等の大規模空闲地を活用し、高次都市機能の集積を図る新たな都市拠点地区の面的整備を推進する。また、拠点が都市内で有機的に機能するために不可欠な関連道路整備及び連続立体交差事業を推進する。

地方圏における新たな都市拠点については、長期構想目標として都市拠点の整備完了箇所を110箇所とし、五箇年計画においては、新規に40箇所の事業に着手するとともに14箇所の完了を図る。

また、地方都市の既存中心市街地における都市機能のリストラクチャリングを行う市街地の面的再整備を推進するとともに、市街地の通過交通を適正に分離し良好な市街地の形成に資する幹線道路網の整備や、地方の魅力高める個性豊かなシンボル道路の整備を推進する。

4) 住宅宅地の供給とそれを支える道路整備

新市街地において土地区画整理事業等の面的整備手法により、道路整備と一体となった良好な住宅宅地の供給を図るとともに、住宅宅地供給に必要な不可欠なアクセス道路の整備を推進する。特に、大規模宅地開発を誘導する先導的な道路整備を積極的に促進する。

五箇年計画においては、総合宅地供給量570km²（330万戸相当）のうち、約44%にあたる250km²を土地区画整理事業等の面的整備手法により整備するとともに、住宅宅地供給に必要な不可欠なアクセス道路3,111kmを整備する。

5) その他

以上の他、大都市圏の自動車専用道路網の整備として、首都高速道路59km、阪神高速道路79km、

名古屋高速道路17kmの供用する等の施策を推進する。

(3) 良好な環境創造のための道路整備の推進

1) 地球温暖化の防止

地球温暖化防止の観点から、省エネ型社会の形成に資する交通体系を目指し、自動車交通部門のCO₂(二酸化炭素)の抑制を図る。このため、自動車メーカー、道路利用者等、関係機関と連携しつつ、

- ① バイパス・環状道路整備による渋滞解消等、道路網の整備によるエネルギー効率の高い走行速度の実現、
- ② 自動車の構造改善による燃費の向上、
- ③ 輸送効率の向上等適切な自動車利用形態の実現、

を図り、それぞれ概ね1割程度のCO₂排出量の低減を目指す。

2) 自然環境との調和

良好な自然環境との調和を目指し、道路の計画や設計・施行に際して周辺の生態系との共生を図るための具体的手法をとりまとめたガイドラインを策定する。同ガイドラインに沿って、道路の計画にあたっては、地域の地形や自然環境をふまえた路線選定を行うとともに、自然環境の豊かな地域では、けものみちの確保など生態系全般との共生を図るための構造・工法を取り込んだ「エコロード」の整備を推進する。五箇年計画では、国立公園の区域内等自然環境の豊かな地域で整備される主要な幹線道路、約200箇所においてエコロードとして整備を行う。

また、これまでの道路整備において生じた盛土や切土について、長期構想においては、幹線道路の盛土・切土のり面の再緑化を概成させる。五箇年計画では、特に規模が大きく緑量の増大を図る上で効果の大きい約1,000haについて再緑化を進める。

3) 良好な生活環境の保全・形成

幹線道路の沿道における騒音や大気汚染を防止し、良好な生活環境を保全・形成するため、長期構想においては、概ね騒音や二酸化窒素(NO₂)に係る環境基準を達成することを目的に、五箇年計画では、既設道路において騒音が著しく緊急に

対策が必要な区間約3,500km及び新設・改築等に伴い環境保全対策が必要となる区間に関連して、バイパス・環状道路の整備、環境施設帯、遮音壁の設置、「幹線道路の沿道の整備に関する法律」等に基づく沿道整備事業を推進するほか、沿道土地買収制度を活用して幹線道路の沿道に適した土地利用を誘導していく。

さらに、緑豊かで親しみのある道路空間を確保するため、長期構想においては、人家の連担する幹線道路について緑化を概成することを目的に、五箇年計画では、特に利用者の多い歩道や広幅員歩道等について、植樹帯の設置など約10,000kmの緑化を進め、9年度末の幹線道路(都道府県道以上)の緑化率を約11%に引き上げる。

4. 第11次道路整備五箇年計画による効果

第11次道路整備五箇年計画の効果について、現在計測可能な効果を示せば次の通りである。なお、これらの効果は、第11次道路整備五箇年計画による道路投資が実施され、道路の整備水準が向上する場合と、道路投資がなされず、整備水準が向上しない場合を比較して算定したものである。

(1) 直接効果

1) 直接便益

走行条件が改善され、燃料費等の走行経費が節約される。また、走行速度の向上や混雑の緩和等により走行時間が短縮される。この結果、五箇年計画終了後の平成10年度においては、年間約10兆1,000億円の直接便益が生ずるものと推測される。

2) 燃費の節約

走行経費のうち、平成10年度においてドラム缶2,000万本分に相当する約400万kl(ガソリン換算)の燃料が節約される。

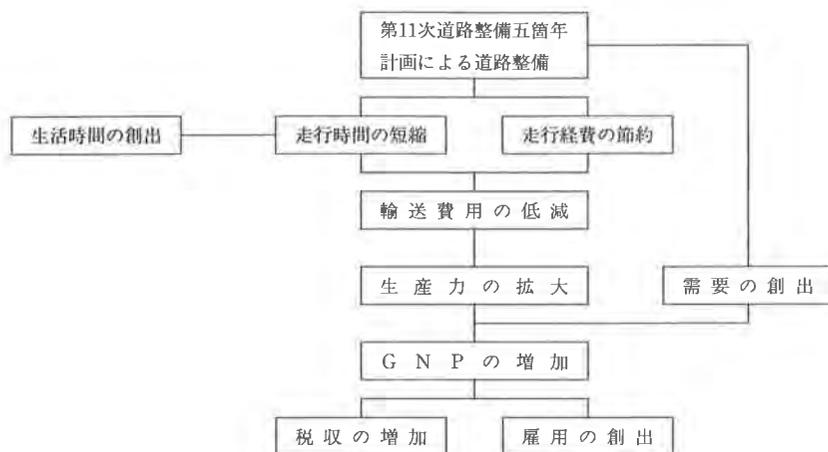
3) 生活時間の創出

走行時間の短縮により、平成10年度においては平均してドライバー1人当たり年間約46時間の生活時間が生みだされる。

(2) 間接効果

1) 国民総生産の増加

道路整備は、輸送条件の改善による流通の合理化、生産性の向上などを通じて生産力を拡大させ、また、道路投資そのものが最終需要を創出するこ



第11次道路整備五箇年計画による効果の波及過程概念図

とにより、国民総生産（GNP）を増加させる効果をもっている。

こうした効果を第11次道路整備五箇年計画についてみると、五箇年計画を実施しない場合と比較してGNPの増加額は、平成5年度から平成14年度までの10年間の累計で約212兆円になるものと推計される。

2) 税収の増加

国民総生産が増加し、平成5年度から平成14年度までの10年間に、税収が累計で60兆円増加する。

3) 物価の低減

輸送費用が節約され、平成10年度の消費者物価が約0.7%低下する。



「第5回全国街路事業コンクール」の結果について

全国街路事業促進協議会

建設省では、都市環境の整備及び国民生活の向上を図るため、都市部における街路の整備事業を通じて全国的に潤いのあるまちづくり、個性的なまちづくりを推進しています。

「全国街路事業促進協議会」（会長 千葉県知事 沼田 武）では、街路事業をより一層推進するとともに、国民一般の理解と協力が得られるよう、建設省の後援を受け「全国街路事業コンクール」を実施しており、本年度で第5回目を迎えたところです。

このコンクールは、①整備効果の高い幹線街路の整備の推進に貢献したもの、②優れた計画に基づき街路整備の推進に貢献したもの、③技術の向上に貢献したことにより街路整備を推進したもの、④住民の参加協力により街路整備の推進に貢献したもの、という4つの基本テーマを設定し、このテーマに沿った街路整備事業について優れた業績を上げている地方公共団体、民間団体、個人など幅広い分野から選定しているところです。

今回は、全体的にレベルアップしている中、平成4年度中に完成をみた全国の街路事業のうち各都道府県から推薦を受けた合計54件の事業について、学識経験者等からなる審査委員会（委員長 新谷 洋二・日本大学教授）において、写真や資料による一次審査、現地調査やビデオ等による二次審査という2度にわたる厳正な審査が行われました。

その結果、「国宝松本城の景観と周辺環境の保全に配慮した道路構造やデザインに工夫がなされ沿線地権者の協力により交通の円滑化と自然に優しい道路空間が作り出された。」との評価により、松本市都市開発部による「都市計画道路宮渕新橋上金井線改良事業」が建設大臣賞に決定された外、別表のとおり10事業の入賞が併せて決定されました。

なお、受賞事業については、平成5年6月18日に砂防会館で開かれた全国街路事業促進協議会の第29回通常総会の中で表彰式が行われました。

第5回全国街路事業コンクール入賞事業一覧

| 賞の種類 | 事業名 | 表彰対象者 | 都市名 | 事業主体 |
|------------------------|-------------------------------------|----------------------|-------|-------|
| 建設大臣賞 | 都市計画道路 宮渕新橋上金井線改良事業 | 長野県 松本市 都市開発部 | 松本市 | 松本市 |
| 都市局長賞 | 都市計画道路 水戸駅千波線道路改良事業 | 茨城県 土木部 都市局 公園街路課 | 水戸市 | 茨城県 |
| | 都市計画道路 比治山東雲線（比治山トンネル）整備事業 | 広島市 建設局 | 広島市 | 広島市 |
| 全国街路事業 促進協議会 会長賞 | 東大宮駅東口 地下自転車駐車場整備事業 | 埼玉県 大宮市 建設局 都市計画部 | 大宮市 | 大宮市 |
| | 有田内山地区 歴史的地区環境整備街路事業年木谷通り線 | 佐賀県 有田町 建設課 | 有田町 | 有田町 |
| 特別賞 | 都市計画道路 東の参拝道線（歴史的地区環境整備街路事業） | 栃木県 日光市 都市計画課 | 日光市 | 日光市 |
| | 都市計画道路 深大寺線整備事業 | 東京都 調布市 | 調布市 | 調布市 |
| | 都市計画道路 小金井久留米線外街路事業（沿道区画整理型街路事業） | 東京都 東久留米市 都市計画部 | 東久留米市 | 東久留米市 |
| | 都市計画道路 小田原早川線街路整備事業（「青橋」架替え事業） | 神奈川県 小田原土木事務所 | 小田原市 | 神奈川県 |
| | 都市計画道路 高田町通り線街路事業 | 新潟県 土木部 十日町土木事務所 | 十日町市 | 新潟県 |
| | 都市計画道路 庄の原佐野線街路事業 | 大分県 大分市 都市計画部 | 大分市 | 大分市 |

第5回全国街路事業コンクール入賞事業



建設大臣賞 宮湊新橋上金井線改良事業（松本市）



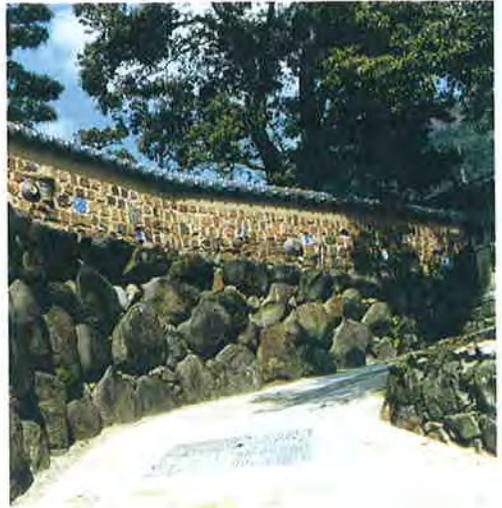
都市局長賞 水戸駅千波線道路改良事業（水戸市）



都市局長賞 比治山東雲線(比治山トンネル)整備事業（広島市）



全国街路事業促進協議会会長賞
東大宮駅東口地下自転車駐車場整備事業（大宮市）



全国街路事業促進協議会会長賞
有田内山地区歴史的地区環境整備街路事業
年木谷通り線（有田町）



特別賞 東の参拝道線（歴史的地区環境整備街路事業）
（日光市）



特別賞 深大寺線整備事業（調布市）



特別賞 小金井久留米線外街路事業(沿道区画整理型街路事業)(東久留米市)



特別賞 小田原早川線街路整備事業(「青橋」架替え事業)(小田原市)



特別賞 高田町通り線街路事業(十日町市)



特別賞 庄の原佐野線街路事業(大分市)

第4回APM国際会議報告

住宅・都市整備公団都市開発事業部

事業管理課 参事 池田 均

はじめに

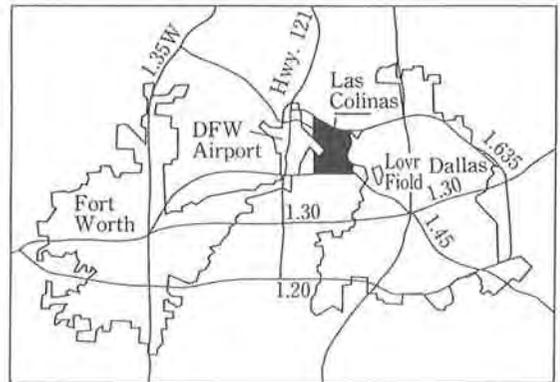
APM国際会議は、1991年10月に第3回が横浜市で行われたこともあり、我が国とは関わりの深い歴史となりましたが、第4回は、去る3月18日～20日に、アメリカ合衆国テキサス州アービングのラスコリナスで開催されました。今回の代表団は、団長の建設省下田技術審議官を中心に、井上孝東大名誉教授、黒川洸筑波大教授を顧問に迎え、一行28名のデレゲーションとなりました。

また併せて、アメリカ、メキシコ5都市の都市交通、都市環境に係る課題、施策を見聞することができ、幾多の都市問題を抱える我が国の都市づくりに大いに参考となるとともに、世界における日本の先導的役割を実感することとなりました。

【APM国際会議】

これまでのAPM国際会議は、第1回、第2回が各々1985年、1989年にアメリカのフロリダ州マイアミで、第3回が横浜で開催されました。今回は再度アメリカに戻ることとなりましたが、会場は、近年その新都市開発が話題となっているラスコリナスが選定されました。第4回国際会議の基本テーマは、“Enhancing Values in Major Activity Centers”（新交通システム導入による活動集積地の価値の高まり）でしたが、このラスコリナスは、新都市開発と都市交通の整備が同時一体的に行われている都市で、まさに基本テーマに相応しい会場選定であったと言えます。

テキサス州アービングは、人口約16万人、約1,000の企業が集積する都市で、ラスコリナスは、ダラスとフォートワースの中間、ダラス・フォートワース空港の近傍に位置し、空港の開港を契機に約5,000



〈ラスコリナス位置図〉

ヘクタールにわたり民間セクターによる開発が行われ、現在も開発進行中です。国際会議が行われたオムニ、マングレイホテルは、そのセンター地区（約400ヘクタール）にあります。新都市開発と一体的に新交通システムの導入がマスタープランに組み込まれました。APT（Area Personal Transit）と呼ばれるこの新交通システムは、アメリカでも初めて、



〈ラスコリナス新交通システム〉



〈ラスコリナス都市内〉

民間セクターにより整備された路線として1989年に開業し、センター地区の主要ビル、駐車場、商業施設等を結んでいます。

また、この都市開発の特徴として、都市内に運河、水路が計画的に巡らされ、親水性のある都市環境、景観を創出しており、我が国の水辺環境整備型の事業の参考ともされています。

(1) 主催等

主催：アメリカ土木学会都市交通部会APM委員会

協力：日本土木学会

Advanced Transit Association (ATRA)

Air Transport Division, Airport Landside Committee, ASCE

Airports Association Council International

American Planning Association, Transportation Planning Division
City of Irving, Texas

Dallas County Utility and Reclamation District

Dallas/Fort Worth International Airport Board

Dallas Branch of Texas Section, ASCE

Federal Transit Administration (FTA), U.S. Department of Transportation

French National institute of Trans-

port and Safety (INRETS)
Institute of Transportation Engineers (ITE)

International Association for the Development and Management of Existing and New Towns (INTA/AIVN), The Netherlands

International Organization for Transportation by Rope, North American Continental Section (OITAF-NACS)

International Union of Public Transport (UITP), Belgium

Irving Convention and Visitors Bureau

North Central Texas Council of Governments

North Texas Commission

Swedish Transport Research Board, Sweden

Texas Section, ASCE

Transportation Research Board (TRB)

Urban Land Institute (ULI)

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Germany

University of Texas at Arlington, Department of Civil Engineering

(2) プログラム

| | |
|-----------|--------------------------|
| 3月18日 (木) | |
| ・開会式 | |
| ・全体セッション | APMの概観、紹介 |
| ・セッション2 A | APMの計画 |
| | 2 B 空港におけるAPMの導入 I |
| | 2 C 都市内におけるAPMの導入 I |
| 3月19日 (金) | |
| ・セッション3 A | APMの計画 |
| | 3 B 空港におけるAPMの導入II |
| | 3 C 都市内におけるAPMの導入II |
| | 4 A ガイドウェイ |
| | 4 B 空港におけるAPMの導入II |
| | 4 C 大規模中心市街地におけるAPMの導入 I |

- 5 A 車両、サブシステム I
- 5 B 空港におけるAPMの導入III
- 5 C 大規模中心市街地におけるAPMの導入II

3月20日(土)

- ・セッション6 A 車両、サブシステムII
- 6 B PRTシステムI
- 6 C 設計、建設
- 7 A ケーブルシステム
- 7 B PRTシステムII
- 7 C 運行、維持I
- 8 A 新しいシステム
- 8 B APMのスタンダード
- 8 C 運行、維持II

・閉会式

我が国からも『日本における短距離交通システム』(井上名誉教授、黒川教授)、『日本における都市開発と新交通システム』(下田審議官)のほか、大阪、広島、仙台、横浜における新交通システムの事業、計画、構想など6編の発表がありました。

(3) 発表の概要と特徴

今回の基本テーマは、我が国にとっては昭和47年の都市モノレール法制定以来、30年間取り組んできた歴史を反映したものとも言うことができ、都市の開発、再整備と併せ道路整備の一環として整備された新交通システムが、昨今全国各地で続々と運行開始されている事例でも自明であると思われま

す。このことは、ヨーロッパ等でも同様に、ユーロトンネルの開通でパリ～ロンドン間にTGV-Aが運行されることとなりフランスの一工業都市であったLILLE市が一躍ECの交通の中心都市となりつつあり、同市のVALも第2、第3の新計画が発表されています。

会議は22のセッションに分かれ、各国から、また官学民の関係者からの研究発表がありましたが、これらは大きく次のような区分がなされます。

- ① 都市内交通システムとしてのAPMの適用
- ② 大空港における移動手段としてのAPMの適用
- ③ 車両制御、管理等におけるハード面からのシステムの研究
- ④ 新しいタイプの交通システムの提案

前回からのインターバルが短かったにもかかわらず

多数(86編)の発表があった中で、今回は、日本を含め、新しいタイプのシステムとして短距離型の新交通システムの提案が特徴的であったと言えます。短距離型は、動く歩道タイプからキャビン型まで幅広い種類がありますが、日本からは短距離型新交通システムの位置づけ、検討事例、海外からは索動型のシステムが実績を踏まえて発表されました。



〈展示コーナー〉

【北米都市交通等視察】

(1) ロサンゼルス

ロサンゼルスでは、フリー・ウェイ網の充実により1951年に路面電車、トロリーバスが一旦姿を消しましたが、交通渋滞、駐車場不足、大気汚染が激化したことから公共交通が見直され、地下鉄建設等に公共投資が重点的に充てられ、地下鉄は1990年から、トロリーバスは今年から復活しています。

ロサンゼルス地下鉄は、LRTタイプで、都心部では地下鉄、都心からやや外れた地域では路面電車、更なる外側では郊外型電車として機能しています。



〈アトランタ空港内動く歩道〉



〈ロサンゼルス地下鉄〉

(2) ダラス・フォートワース空港、アトランタ空港

両空港とも世界有数の大空港であり、空港内及び周辺諸施設を連絡するため、新交通システムが導入されている。言わばミニ都市内交通システムであり、特に短距離型の本格的な都市交通システムとしての適用可能性を示唆しているものと思われます。

(3) ニューヨーク

MTA (Metropolitan Transportation Authority) 及びPATH (Port Authority Trans-Hudson Co.)を訪問し、有名なニューヨークの地下鉄や鉄道等に関するヒアリング、視察を行いました。定時性・安全性の確保、防犯対策等のメンテナンス面が大きな課題で、むしろ日本のシステムを多分に勉強し、採り入れているようです。



〈ダラス・フォートワース空港新交通TRAAM〉



〈グランドセントラル駅構内〉

(4) メキシコシティ

メキシコ市都市局を訪問し、都市環境問題等についての現状と施策についてヒアリングしました。標高2,000mの盆地にあるメキシコ市はこの地形的特殊性から、環境保全、都市計画等の面で大きな制約を受けています。そのため、乱開発の規制、緑地の保護、地下鉄建設、都心部の再開発と住宅建設、排ガス規制、公益事業の民営化等々、問題の質の相違

はあれ日本の都市問題と共通する課題をかかえており、都市構造の変革と地域開発、経済政策など、同局では我が国に優るとも劣らない問題意識をもって諸施策に取り組んでいます。



〈公式訪問〉

【おわりに】

新交通システムは、現在、世界で約70の路線が供用中で、30以上のプロジェクトが進行中であると言われています。このうち我が国においても、道路整備の一環の都市交通システムとして8路線が既に運行しており(特にこの5年間に5路線が開業)、また成田、関西新空港などの空港内システムにも適用が広がっています。地球環境の保全、高齢化社会の到来、都市空間の有効利用、魅力ある都市づくり等、来るべき21世紀に向けて、その適用性は極めて大なるものがあると期待されます。

今回の国際会議は、14カ国、300余名の公式出席者が集い、盛況のうちに開幕しました。閉会式において、次回は1996年にフランスのパリで開催予定との報告がありました。各界の関係者がより一層の研鑽を積み重ね、これからもAPM国際会議が益々発展されんことを願って、本稿の末尾とさせていただきます。

国土総合開発事業調整費について

建設省都市局街路課

街路第1係長 荒川辰雄

1. はじめに

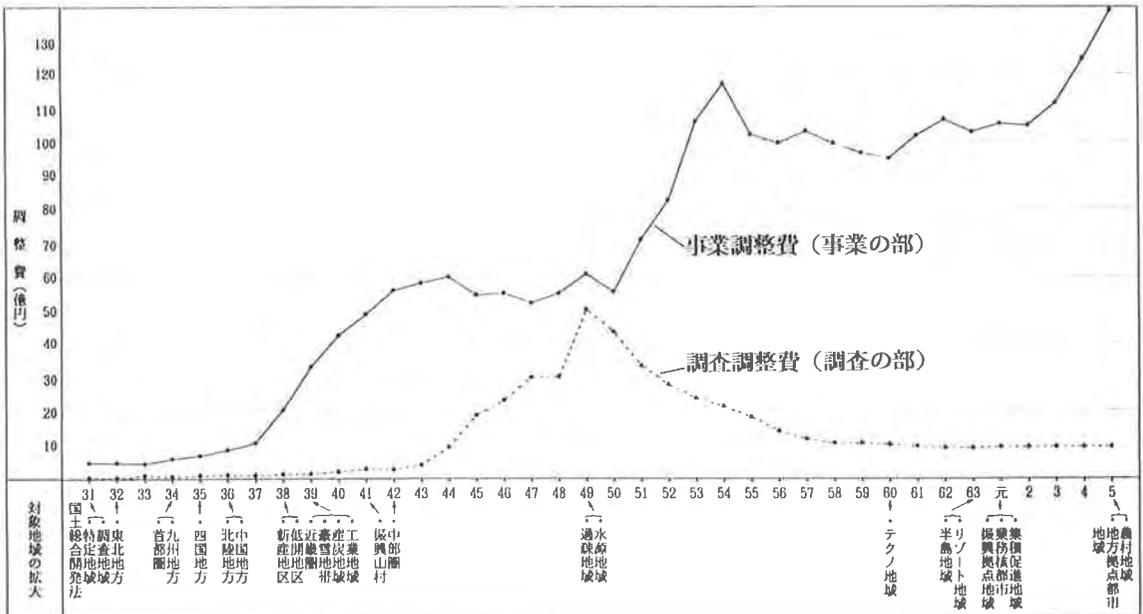
国土総合開発事業調整費は、「国土総合開発法」をはじめとした地域開発諸法に基づく地域において実施される開発・保全に関する事業について、各省庁の所管する公共事業又は公共事業に関する調査の総合的な調整を図ることを目的とした国の予算費目である。

そもそもこれらの公共事業や公共事業に関する調査は各省庁間において総合調整を十分図って実施されているところであるが、各公共事業の事業別予算にそれぞれの政策課題があること等から、2省庁以上の所管にまたがる事業について、予算の適切な配

分執行が必ずしも容易でない場合がある。そこで、各省庁が分担している地域の開発・保全に関する事業相互間の進捗等の不均衡を調整し、また各省庁が行う公共事業に関する調査を総合的に調整し、事業及び調査の効率的な推進を図るため、昭和31年度に設けられたものである。

本稿においては、主に国土総合開発事業調整費のうち事業の部（以下、「事業調整費」という。）について、その制度の概要と都市内道路整備における活用方策について述べたうえで、平成5年度における具体的活用事例を紹介することとしたい。

本稿は事業調整費の活用を計画する地方公共団体



(注) 1. 対象地域の拡大は、例えば、32. 東北地方は「東北開発促進法」制定による当法律の趣旨を推進するために拡大されたものであり、同様各地域開発促進法等の制定により拡大されている。
 2. 昭和61、62、平成4、5年度の事業調整費には、補正予算を含む。
 3. 昭和63～平成3年度の事業調整費には、公共施設整備事業等資金調整貸付金（NTT-Bタイプ）を含む。

図一 国土総合開発事業調整費の予算、対象地域拡大推移

の街路事業担当官を読者に想定しており、事業調整費全般についての解説書としては「国土総合開発事業調整費の解説」（国土総合開発促進協議会編）¹⁾を参照されたい。なお、2.以降の各項目に【基礎】、【応用】又は【重要】を付しておいた。事業調整費の概要については既に理解している方は【基礎】の項目は読み飛ばし、【応用】及び【重要】の項目に重点を置かれたい。

2. 制度の概要

1) 制度の変遷【基礎】

国土総合開発事業調整費は、昭和31年度に経済企画庁に「国土総合開発法」に基づく特定地域及び調査地域を対象として創設された。以来、昭和49年度

表一 1 国土総合開発事業調整費の対象地域

| |
|--|
| (1) 「国土総合開発法」に基づく特定地域 |
| (2) 「東北開発促進法」 「北陸地方開発促進法」 「中国地方開発促進法」 「四国地方開発促進法」 「九州地方開発促進法」 「首都圏整備法」 「中部圏開発整備法」 「近畿圏整備法」 の8つ地域の整備又は開発促進法に基づく地域又は区域 |
| (3) 「新産業都市建設促進法」 「工業整備特別地域整備促進法」 「高度技術工業集積地域開発促進法（テクノポリス法）」 「総合保養地域整備法（リゾート法）」 「地域産業の高度化に寄与する特定事業の集積の促進に関する法律（頭脳立地法）」 「多極分散型国土形成促進法」 「地方拠点都市地域の整備及び産業業務施設の再配置の促進に関する法律（地方拠点都市法）」に基づく区域又は地域 |
| (4) 「低開発地域工業開発促進法」 「産炭地域振興臨時措置法」 「豪雪地帯対策特別措置法」 「山村振興法」 「農村地域工業等導入促進法」 「水源地域対策特別措置法」 「半島振興法」 「過疎地域活性化特別措置法」に基づく地域又は区域 |

の国土庁発足時に所管を国土庁に移管したことをはじめ、幾多の制度上の変遷を経ながら拡充され現在に至っている（図一1参照）。この間、予算額も漸次増大し、昭和31年度当時5億円で始まったものが平成5年度当初においては133億円余となっている。

2) 対象地域【基礎】

事業調整費の対象地域は、表一1中の4つの地域からなる。全国の各地域はこれら4つの地域のうちいずれかにほぼ該当している。

3) 調整対象事業【基礎】

「調整対象事業」とは、事業調整費を配分する対象となる公共事業（すなわち街路事業等）で、原則として以下の条件を満たさなければならない。

- (1) 前年度以前に採択された継続事業であること。但し、新規採択事業のうち緊急に整備が必要なものについては個別協議により対象となり得る。
- (2) 事業規模が相当規模以上であること。但し、小規模な事業についても地域や事業の特性からやむを得ない場合には、個別協議により対象となり得る。
- (3) 当該事業箇所の当回事業費の前年度事業費（補正予算分を除く）に対する伸率が、国の当該事業種目全体の予算の伸率以上であること。
- (4) 事業調整費の事業費は、地方公共団体等が施行する事業の場合はおおむね6千万円以上であること。但し、地域や事業の特性からやむを得ない場合にはおおむね3千万円以上とする。
- (5) 事業調整費の事業内容には、用地補償費が原則として含まれていないこと。ただし、後述する「総合事業」についてはこの限りではない。なお、本工事に加えて用地補償費を事業調整費の対象とすることにより著しい調整効果が期待できるものについては建設省に個別協議されたい。
- (6) 「水源地域対策特別措置法」に基づく水源地域整備計画に基づく事業又は「住宅宅地関連公共施設整備促進事業」²⁾により予算措置された事業ではないこと。これらの事業は、それ自体がダム等の建設事業又は住宅宅地事業との調整を目的としたものであるため、事業調整費による追加的な調整は必要ないものとして整理されている。但し、これらの事業が直接的に調整の

対象としていない事業、例えばダム等の周辺又は団地内で建設される公立文教施設、保健衛生施設、社会教育施設、社会福祉施設等の公益施設の整備事業等については事業調整費の対象とすることができる。

4) 調整関連事業【基礎】

「調整関連事業」とは、調整対象事業（すなわち街路事業）の進度を促進させることによって、例えば、供用開始時期の前倒による便益の早期発現、同時施行による事業費削減など著しい事業効果が期待される事業（すなわち街路事業等を促進する目的となる事業）で、原則として以下の条件を満たさなければならない。

- (1) 財政法第4条第3項の規定による公共事業費に係る事業（別紙一1参照）、又は公団、事業団、地方公共団体、地方公社又は公益企業が実施する公共的な建設事業（別紙一2参照）、もしくは民間事業者の能力を活用して実施する特定施設の整備を行う事業（別紙一3参照）であること。
- (2) 事業の実施時期が以下のいずれかであること。
 - ① 本年度において施行されるもの
 - ② 計画が決定しており、当該年度の補正又はおおむね次年度程度で予算措置が確実に見込まれるもの
 - ③ 前年度に完了しているなど、完了後間もないもの

5) 総合事業【応用】

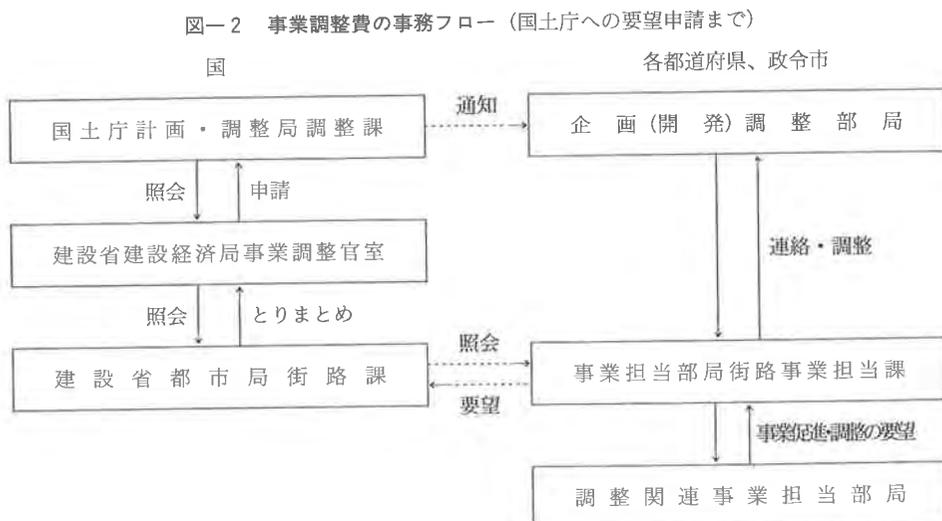
「総合事業」とは、関係省庁間の合意による総合的な地域計画に基づく各種事業群をいう。それに含まれる一つの事業（調整対象事業）を推進することにより、総合的な地域計画の効果的な推進に寄与すると認められる場合には、総合的な地域計画に基づく各種事業群を「総合事業」として調整関連事業とみなすことができる。

総合事業を調整関連事業とする場合には、上記3)及び4)で述べた条件について、以下のような緩和措置が認められている。

- (1) 新規採択事業であっても調査対象事業とすることができる。この場合には、用地補償費についても事業調整費の対象とすることができる。
- (2) 法律、閣議決定又は閣議了解に基づいて実施される国家的、国際的に重要なプロジェクトについては、1つの総合事業（調整関連事業）に対して複数の事業（原則として2事業以内）を調整対象事業とすることができる。
- (3) 事業規模が小規模なものを調整対象事業とすることができる。
- (4) 事業調整費の事業費の下限額をおおむね3千万円以上（通常おおむね6千万円以上）とすることができる。

6) 事務手続き【基礎】

事業調整費の事務は、下記の流れを経て行われる（図一2参照）。



- (1) 取扱要領・配分方針等の説明（4月上旬）
年度当初の4月上旬に当該年度の取扱要領・配分方針等を国土庁が建設省へ説明する。建設省は各地方公共団体の事業担当部局へその内容について連絡照会する。なお、国土庁からは、各都道府県、政令市の企画（開発）調整部局にその内容について通知される。
- (2) 地方公共団体からの要望聴取（4月下旬）
各地方公共団体の事業担当部局は調整関連事業担当部局からの調整対象事業の促進・調整の要望を踏まえ、企画（開発）調整部局と調整の上、建設省（街路事業の場合、建設省都市局街路課）に要望調書を提出する。
- (3) 各省庁からの要望聴取（5月）
建設省は各地方公共団体からの要望を基に関係書類を作成し国土庁へ提出する。
- (4) 個別内容の聴取（5月～6月の随時）
個別箇所毎に、事業調整費による事業効果、例えば、供用開始時期の前倒による経済効果、同時施行による工事費等の節減額の内容等について建設省は国土庁に説明する。なお、必要に応じ建設省から各地方公共団体へ追加資料の提出を依頼する場合がある。
- (5) 国土庁から大蔵省への説明（6月～8月の随時）
国土庁は各省庁からの要求内容を踏まえ、配分案を作成し大蔵省へ実施計画の内容を説明する。なお、大蔵省からの指摘を踏まえ、必要に応じ建設省から各地方公共団体へ追加資料の提出を依頼する場合がある。
- (6) 配分額の確定（8月下旬）
実施計画について大蔵省の承認を受けると、国土庁から建設省に対し各箇所毎の配分額が内示される。
- (7) 移替え、繰入れ手続（9月上旬）
事業調整費は予算成立時に予算執行する部局の定まっていない経費（いわゆる目未定経費³⁾）であり、大蔵省の承認を経て、要求があった各省庁の予算項目へ移替え（一般会計分）、又は繰入れ（特別会計分）で執行されることとなる。この移替え、繰入れ手続がなされると、建設省から各地方公共団体へ各箇所毎の配分額が内示

され、以後、通常の公共事業と同様の手続により執行される。

7) 留意事項【応用、重要】

- (1) 地方道路整備臨時交付金による事業（いわゆる「臨時交付金事業」⁴⁾は、事業調整費の対象とはできない。これは臨時交付金事業が法律上公共公益施設の整備等に関連して一体的として行われるものとして毎年度建設大臣に事業実施計画を提出するものとされており、事業調整費による追加的調整は必要ないものと整理されている。
- (2) 事業調整費による調整は、当該年度で完了するものでなくてはならない。原則として同一の調整関連事業を対象に次年度以降事業調整費を要求することはできない。ただし、他の調整関連事業を対象に同一の路線に事業調整費を要求することは可能である。
- (3) 事業調整費は明許繰越しできない。当該年度で執行できない場合事故繰越しとなる。
- (4) 北海道、沖縄県、及び指定離島に係る予算で北海道開発庁、沖縄開発庁、国土庁に一括計上されている予算による事業は事業調整費の対象とはできない。
- (5) 同一省庁が所管する事業間の調整は、事業調整費の対象とはできない。ただし、各省庁の所管する業務を一の公団等が一括して実施している場合、所管官庁は公団法等で規定する業務毎の所管省庁とする。例えば、地域振興整備公団の地方都市開発事業は建設省所管⁵⁾のため、建設省所管の公共事業を事業調整費の対象とすることはできないが、中核的工業団地造成事業は通産省所管⁶⁾のため、建設省所管の公共事業を事業調整費の対象とすることができる。
- (6) 所管官庁が異なる事業であっても、道路と農道、河川堤防と海岸堤防等同種とみなされる事業間の調整は原則として事業調整費の対象にはできない。
- (7) 例えば、連続立体交差事業のように2以上の事業間でその所管官庁が費用負担に関する協定⁷⁾を締結し、長期継続的に共同で事業を実施している場合には、それらの事業の一方を調整対象事業、他方を調整関連事業とみなすことは

できない。ただし、連続立体交差事業を県立陸上競技場の建設に合わせて促進させる必要があるなど、費用負担に関する協定の部外者を調整関連事業として事業調整費を導入することは可能である。

3. 街路事業における事業調整費の活用方策

1) 活用にあたっての問題点【応用】

街路事業における事業調整費の導入実績を振り返ってみると、毎年要望が数例に止まった状況が続いている。

この理由としては、街路事業の特性や事業調整費の制度上の制約等について以下のような問題点があるためと考えられる。

- (1) 街路事業においては、原則として事業調整費の対象とされていない用地補償費の全体事業費に占める割合が他事業に比べて高いこと。
- (2) 都市計画道路の整備率は約45%と低く、幹線街路網の整備に追われている状況にある⁹⁾。そのため、主な調整対象となる公益施設等へのアクセス道路の整備に対し適切な時期に通常の街路事業費や労力を導入できる状況にないこと。
- (3) たとえ通常の街路事業を導入していたとしても、主に市街地内で行われるため、事業実施に当たり地権者や周辺住民との調整に相当の時間を要する場合が多く、他事業の進捗と合わせて短期間に整備を促進させることが困難であること。
- (4) 全国的にも導入事例が少なく、各地方公共団体の街路事業担当官に十分な情報や経験が伝えられていないこと。

2) 活用の必要性【応用】

前述のように、高度経済成長期の急激なモータリゼーションの到来に対し都市内道路の整備は十分に対応してきたとは言い難く、ここ数年の内にこの状況が抜本的に打開されることも期待できない。このような状況の中で、国民からは生活大国を実現するため生活者の視点に立った社会資本整備が強く求められており、都市内道路はいわば市民の生活を支える最も身近で根幹的な社会資本としてその整備に対する期待が大きい⁹⁾。事業執行にあたっては、一層の技術的、経済的な工夫を行った上でさらに事業の効

率化、総合化が求められており、街路事業において事業調整費の果たす役割も大きくなってきている。

さらに、高齢化社会の到来を間近に控え¹⁰⁾、財政全体の中での公共事業の取扱いについては、必ずしも楽観できない状況にある。このような状況から、別枠予算としての性格を有する事業調整費は、各地方公共団体からの注目を今後ますます集めることとなるであろう。

3) 活用の手順【応用、重要】

前述の事業調整費活用の必要性を踏まえ、具体的に事業調整費の導入を検討するための基本的な手順を以下に述べる。

- (1) 現在の都市計画道路の整備状況図及び今後の都市計画道路の整備計画(街路整備プログラム)を用意する¹¹⁾。
- (2) 表一2に掲げる事業調整費の調整関連事業となる主な公共施設等の建設計画の情報を収集する。それぞれの項目について、現在実施している事業及び今後おおむね5年間に実施する予定の事業の情報は最低限収集しておきたい。なお、< >内に都道府県における情報収集先を参考までに例示しておいた。
- (3) (2)で調べた主な公共施設等の建設計画に整合をとるよう可能な範囲で(1)の街路整備プログラムの修正を検討する。この場合、調整関連事業周辺の一部区画についてのみ着目せず、周辺の街路網の整備状況を十分勘案する必要がある。調整関連事業を実施することにより周辺の道路交通等に著しい悪影響を及ぼす恐れがある場合には、計画変更等を促す意見を述べる必要がある。
- (4) 周辺に悪影響を及ぼさずかつ供用開始時期の前倒による便益の早期発現や同時施行による事業費削減など街路事業について相当の事業効果が期待される場合には、街路整備プログラムを修正する。
- (5) (4)において街路整備プログラムが予算上の都合で十分に修正できない場合、その不足分について事業調整費を要望する。
- (6) なお、街路整備が進捗しており、他事業を促進することによって、街路事業に対し著しい経済効果がもたらされる場合には、他事業に対し

表一 事業調整費の調整関連事業となる主な公共施設等建設計画一覧

| 関 連 事 業 | 関 係 部 局 |
|--|----------------------|
| ① 都道府県又は市町村が実施している地方単独事業で、一般会計債のうち一般単独事業債の地域総合整備事業債により起債措置された事業一覧表 | 財政課 地方課（市町村課）など |
| ② 都道府県又は市町村が実施している地方単独事業で、公営企業債のうち地域開発事業債により起債措置された事業一覧表 | 財政課 地方課（市町村課）など |
| ③ 消防庁消防防災施設等整備費補助金の対象事業一覧表〔消防署〕 | 消防防災課など |
| ④ 文部省公立文教施設整備費補助金の対象事業一覧表〔公立小中学校〕 | 教育庁義務教育課 特殊教育課など |
| ⑤ 文部省体育振興費社会体育施設整備費補助金の対象事業一覧表〔プール、体育館、運動場〕 | 教育庁社会教育課など |
| ⑥ 環境庁自然公園等施設整備費補助金の対象事業一覧表〔国立、国定公園等の施設〕 | 自然保護課など |
| ⑦ 厚生省保健衛生施設整備費補助金の対象事業一覧表〔救急病院、保健所、診療所等〕 | 社会福祉課、医務課など |
| ⑧ 厚生省社会福祉施設整備費補助金の対象事業一覧表〔社会福祉施設〕 | 社会福祉課など |
| ⑨ 厚生省環境衛生施設整備費補助金の対象事業一覧表〔水道施設、廃棄物処理施設〕 | 社会福祉課、医務課など |
| ⑩ 農林水産省卸売市場施設整備費補助金の対象事業一覧表〔卸売市場〕 | 農業経済課など |
| ⑪ 水産庁漁港施設費補助金の対象事業一覧表〔漁港施設〕 | 漁港課など |
| ⑫ 通産省工業再配置促進対策費補助金の対象事業一覧表〔工業団地造成事業〕 | 企業局開発課 企画部地域振興課など |
| ⑬ 通産省工業用水道事業費補助金の対象事業一覧表〔工業用水施設〕 | 企業局施設課など |
| ⑭ 運輸省空港整備事業費補助金の対象事業一覧表〔空港施設〕 | 空港対策課（室）など |
| ⑮ 運輸省港湾事業費補助金の対象事業一覧表〔港湾施設、埋立事業〕 | 港湾課など |
| ⑯ 別表一 1 に掲げる国が行う公共事業又は国の補助を受けて行う公共事業 | 教育庁文化課をはじめ各課 |
| ⑰ 別表一 2 に掲げる公団、地方公社が行う公共事業 | 開発局企画部 地域振興課など |
| ⑱ 別表一 3 に掲げる民間事業者の活力を活用して実施される特定施設の整備事業 | 地域振興課など |

注)〔 〕内は、具体的な施設を表す。

事業調整費の導入を含めて事業促進を検討するよう要望する必要がある。

4) 効果的な活用のために【応用、重要】

事業調整費の導入にあたっては、1) で述べたような問題点があるため以下の点に留意されたい。

- (1) 事業調整費では原則として用地補償費が対象となっておらず、さらに当該年度の10月から翌年の3月までの半年間に事業を完了させる必要があるため、舗装工、橋梁工、トンネル工など比較的単年度に工事を完了させやすい工種について導入を検討されたい。
- (2) 総合事業については、新規採択箇所、用地補償費に対して事業調整費の導入が認められているので積極的に活用されたい。

(3) 原則的として調整関連事業が供用を開始する年度又はその前後の年度に事業調整費を導入することとなっているが、工期の関係から調整関連事業が供用を開始する2年以上前又は2年以上後に事業促進を図ることが効果的である場合も想定されるので、幅広く検討し、建設省に協議されたい。

(4) 都道府県又は市町村が実施する地方単独事業で一般会計債のうち一般単独事業債の地域総合整備事業債¹²⁾により起債措置された事業又は公営企業債のうち地域開発事業債¹³⁾により起債措置された事業についても事業調整費の導入が可能であるので積極的に検討されたい。

4. 平成5年度における活用事例

1) 公立文教施設（公立中学校）整備事業との調整例（山形県東根市¹⁴⁾）【基礎】

山形県東根市は山形盆地の北部、山形市の北約20kmに位置し、さくらんぼの生産は日本一を誇るなど風光明媚な農業地帯である。JR奥羽本線、国道13号、山形空港など県内の交通網中枢の地の利を得て、県内屈指の工業団地を擁し、農工一体のまちが形成されている。

今回事業調整費の対象とした長瀬神町線及び神町駅前通線は、JR奥羽本線の神町駅周辺の旧市街地と村山野川の北に建設された工業団地、東根新都市を結ぶ路線として、自動車交通の円滑化と歩行者・自転車交通の安全性確保を目的に、平成3年度から都市計画街路事業として建設省街路事業費補助を受け現道拡幅（一部新設）工事に着手した。

一方神町中学校は、東根市総合計画に基づいて増加する生徒数に対応するため、平成2年度から文部省公立文教施設整備費補助を受け中学校建設、改築

工事に着手し、平成6年4月に開校する予定である。

中学校周辺の街路整備は立ち遅れており今回調整対象事業となった長瀬神町線及び神町駅前通線の区間は歩車道が分離されていないばかりか幅員が4～5mと狭小で、特に冬期間は積雪により危険な状態にある。生徒の通学の安全性を確保するためには、開校時期に合わせて当該路線の整備が必要であり、事業調整費を導入することにより事業促進を図るものである。

事業調整費による事業効果としては、

○調整対象事業（都市計画道路長瀬神町線外1線）

- ・自動車交通の円滑化
- ・歩行者・自転車交通の安全性確保

○調整関連事業（神町中学校）

- ・生徒の通学時の交通事故発生の防止

等が挙げられる。

当該路線に対する当初予算（事業費90百万円）は主に用地補償費の残事業分に対応し、事業調整費（事業費270百万円）は主に工事費として充当し、今年度

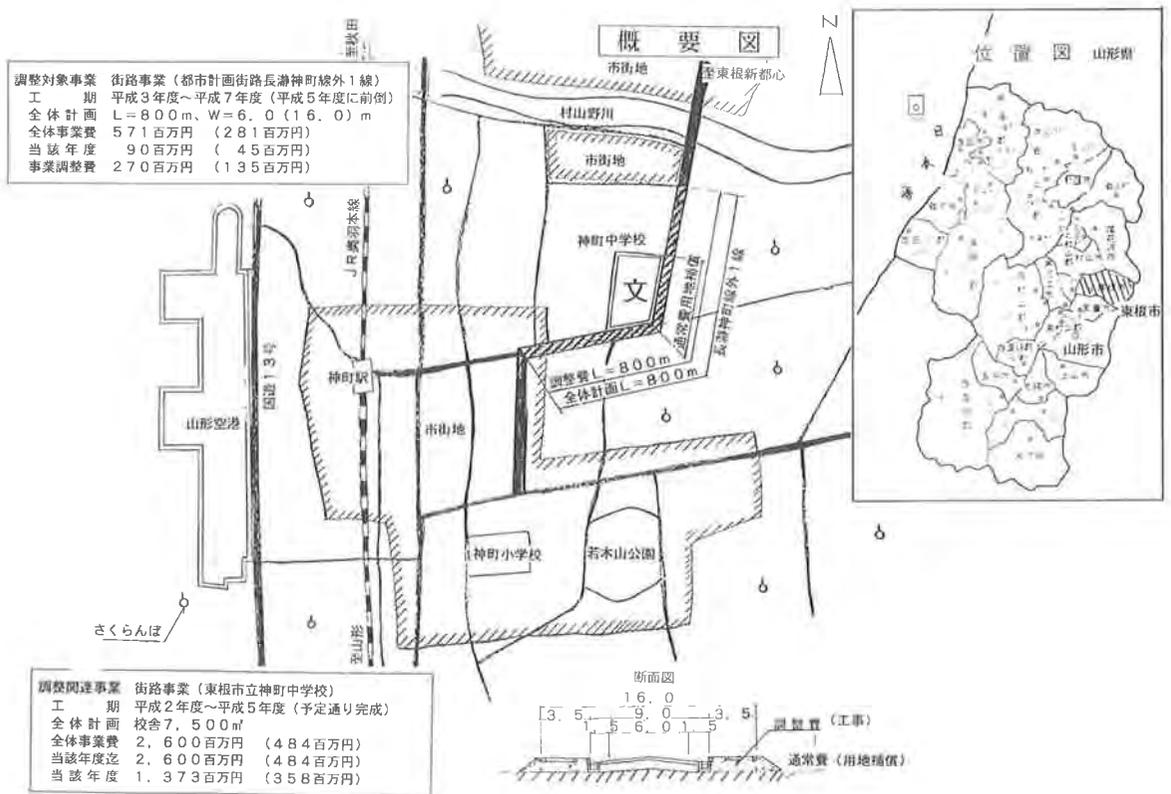


図-3

で全区間800mを完了する予定である。

2) 社会福祉施設（県立総合医療センター）整備事業との調整例（三重県四日市市¹⁵⁾）【基礎】

三重県四日市市は、県北部、名古屋市の南東約40kmに位置し、西に鈴鹿山脈、東に伊勢湾を望む自然に恵まれた商工業都市である。四日市港の石油コンビナートを中心に石油化学工業が急発展したことは有名である。現在石油化学に特化した基礎資源型工業を転換するため、ハイテク工業団地を中心とした鈴鹿山麓研究学園都市の建設を推進している。

今回事業調整費の対象とした塩浜波木線は四日市市の南部を東西に横断する幹線街路で、市の西部に広がる住宅地と中心市街地間の交通混雑を緩和することを主な目的に平成3年度より都市計画街路事業として建設省街路事業費補助を受け、バイパス（一部現道拡幅）工事に着手した。

一方三重県立総合医療センターは、近鉄塩浜駅近くにある現病院の設備の老朽化と近年の医療技術の進歩、医療需要の増大に対応するため、市街地の郊

外に位置する当地区に移転建設するものである。昭和61年度より着手し、平成6年7月の竣工をめざし、建設費の一部に厚生省保健衛生施設費補助を受けて現在建設が進められている。

当医療センターは救命救急医療センターとしての機能も併設されており、緊急時に救急車両が支障なく通行できるアクセス道路の整備が必要とされるため、事業調整費を導入することにより当該路線の事業促進を図るものである。

事業調整費による事業効果としては、

○調整対象事業（都市計画道路塩浜波木線）

- ・自動車交通の円滑化
- ・歩行者・自転車交通の安全性確保

○調整関連事業（三重県立総合医療センター）

- ・救急医療機能の強化
- ・高度・特殊医療の充実

等が挙げられる。

当該路線に対する当初予算（事業費200百万円）は主に切盛土工事に対応し、事業調整費（事業費80百

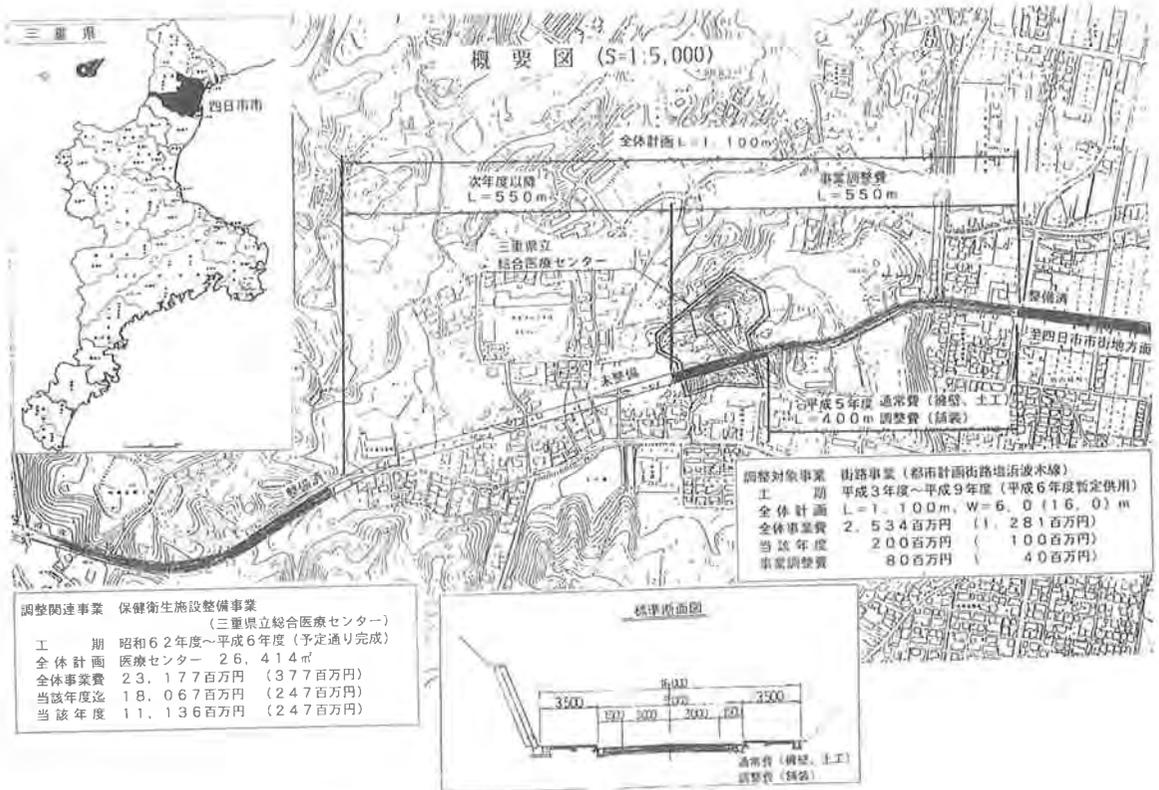


図-4

万円)は主に舗装工事に充当しており、市街地から医療センターまでの最低限必要な区間について来年度供用開始する予定である。

5. おわりに

事業調整費を効果的に活用するためには、数年前から導入計画を検討する必要がある。公共事業間の効率的、総合的な実施を促進するため、今の段階から平成7年度以降の導入計画を検討されたい。

さらに、平成6年度の街路事業の要望についてはすでに受付を締め切ったところであるが、事業調整費については、国土庁への要望が平成6年4月となるのでまだ時間的余裕がある。追加要望したい案件があれば4月上旬までに相談されたい。

〈参考文献〉

- 1) 国土総合開発促進協議会編
『国土総合開発事業調整費の解説 平成5年度』(財)国土計画協会 TEL 03-3503-7427
- 2) (財)日本宅地開発協会、日本住宅協会編
『住宅宅地関連公共施設整備促進事業の手引き』(財)日本宅地開発協会、日本住宅協会
- 3) 財政法第33条第1項但書
『六法全書』
- 4) 道路整備緊急措置法第5条第1項
建設省文書課監修、建設行政研究会編集
『建設六法 平成5年版』P. 898 東京法令出版株式会社
- 建設省都市局街路課街路事業研究会監修
『街路事業事務必携 平成4年版』P. 28-33 社団法人 日本交通計画協会
- 5) 地域振興整備公団法第19条第1項第1号及び第33条の2第1項第2号
『建設六法 平成5年版』P. 151、154
- 6) 地域振興整備公団法第19条第1項第3号及び第33条の2第1項第3号
『建設六法 平成5年版』P. 151、154
- 7) 『街路事業事務必携 平成4年版』P. 391-400
- 8) 『街路事業事務必携 平成4年版』P. 10-13
- 9) 建設省都市局街路課街路事業研究会監修
『活力ある都市と道路整備』P. 2-24 株式会社大成出版会
- 10) 総務庁統計局編
『国勢調査』
厚生省人口問題研究所編
『日本の将来推定人口(平成3年6月暫定推計)』
- 11) 『街路事業事務必携 平成4年版』P. 14-25、『活力ある都市と道路整備』P. 110-121
- 12) 地方債制度研究会編(自治省財政局地方債課内)
『平成5年度地方債の手引き』P. 10、24、88 (財)地方財務協会
- 13) 『平成5年度地方債の手引き』P. 13、35、100
- 14) 東洋経済新報社編
『都市データパック 1993版』P. 162 東洋経済新報社
- 15) 『都市データパック 1993版』P. 655

(別紙一) 公共事業費の範囲

「財政法」第4条第3項の規定による公共事業費の範囲は、次に掲げるとおりとする。

| 所管 | 組織 | 項 |
|-------|---|---|
| 国会 | 衆議院 参議院 国立国会図書館 | 衆議院施設費 参議院施設費 国立国会図書館施設費 |
| 裁判所 | 裁判所 | 裁判所施設費 |
| 会計検査院 | 会計検査院 | 会計検査院施設費 |
| 総理府 | 総理本府 警察庁 北海道開発庁 | 総理大臣官邸基盤施設整備費、迎賓館施設整備費 船舶建造費、警察庁施設費、都道府県警察費補助(都道府県警察施設整備費補助金に限る。) |
| | 北海道開発庁 | 北海道治水事業費、北海道急傾斜地崩壊対策事業費、北海道治山事業費、北海道海岸事業費、北海道治水海岸事業工事諸費、北海道道路整備事業費、北海道道路事業工事諸費、北海道港湾事業費、北海道漁港施設費、北海道空港整備事業費、北海道港湾漁港空港整備事業工事諸費、北海道住宅建設等事業費、北海道都市計画事業費、北海道公園事業工事諸費、北海道離島廃棄物処理施設整備費、北海道農業生産基盤整備事業費、北海道農村整備事業費、北海道農地等安全管理事業費、北海道農業生産基盤整備事業等工事諸費、北海道造林事業費、北海道林道事業費、北海道沿岸漁場整備開発事業費、北海道離島簡易水道等施設整備費、北海道災害復旧事業等工事諸費、農林漁業用揮発油税財源身替北海道農道等整備事業費、北海道特定開発事業推進調査費 |
| | 科学技術庁 環境庁 | 科学技術庁試験研究所施設費 環境庁(水質保全施設整備費補助金に限る。)、自然公園等施設整備費、環境庁研究所施設費 |
| | 沖繩開発庁 | 沖繩開発庁(沖繩振興特別事業費補助金に限る。)、沖繩教育振興事業費、沖繩保健衛生等対策諸費、沖繩開発事業費、農林漁業用揮発油税財源身替沖繩農道等整備事業費、沖繩治水事業工事諸費、沖繩道路事業工事諸費、沖繩港湾空港整備事業工事諸費、沖繩公園事業工事諸費、沖繩農業生産基盤整備事業工事諸費、沖繩特定開発事業推進調査費 |
| | 国土庁 | 国土庁(防災基地建設モデル事業費等補助金及び田園都市等地域個性形成事業費補助金に限る。)、振興山村開発総合特別事業費、小笠原諸島振興開発事業費(小笠原諸島振興開発事業費補助金に限る。)、離島振興特別事業費、離島振興事業費、農村総合整備計画調整費、農林漁業用揮発油税財源身替離島農道等整備事業費、水資源開発事業費、国土総合開発事業調整費 |
| 法務省 | 法務本省 | 法務省施設費 |
| 外務省 | 外務本省 在外公館 | 外務本省施設費 在外公館施設費 |
| 大蔵省 | 大蔵本省 財務局 税関 国税庁 | 大蔵本省施設費、公務員宿舎施設費、特定国有財産整備費 財務局施設費 税関施設費、船舶建造費 税務官署施設費 |
| 文部省 | 文部本省 文部本省所轄機関 文化庁 | 文部本省施設費、公立文教施設整備費、公立文教施設災害復旧費、私立学校助成費(私立学校施設整備費補助金に限る。)、体育振興費(社会体育施設整備費補助金に限る。)、国立学校船舶建造及施設費 文部本省所轄研究所施設費、国立社会教育施設整備費 文化庁施設費、文化財保存施設整備費、国立博物館施設費、国立美術館施設費、文化庁研究所施設費 |
| 厚生省 | 厚生本省 厚生本省試験研究機関 国立らひ療養所 国立更生保護機関 | 保健衛生施設整備費、国立病院及療養所施設費、社会福祉施設整備費、戦没者追悼平和記念館施設費、環境衛生施設整備費 厚生本省試験研究所施設費 国立らひ療養所施設費 国立更生保護所施設費 |

| 所管 | 組織 | 項 |
|-------|---|--|
| 農林水産省 | 農林水産本省 農林水産技術会議 農林水産省検査指導課 地方農政局 林野庁 水産庁 | 農林水産本省(民間能力活用特定施設緊急整備費補助金に限る。)、農林水産本省施設費、農業振興費(地域改善対策事業費補助金及び山村等振興対策事業費補助金に限る。)、農業構造改善対策費(農業構造改善事業費補助金に限る。)、農畜園芸振興費(先進的農業生産対策事業費補助金に限る。)、畜産振興費(畜産活性化総合対策事業費補助金に限る。)、食品流通等対策費(食品流通構造改善基盤施設整備費補助金に限る。)、卸売市場施設整備費、海岸事業費、農業生産基盤整備事業費、農村整備事業費、農地等保全管理事業費、農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業費、農業施設災害復旧事業費、農業施設災害関連事業費 農林水産技術振興施設費 農林水産省検査指導所施設費 地方農政局施設費、海岸事業工事諸費、地すべり対策事業工事諸費、農業施設災害復旧事業等工事諸費 林業振興費(林業生産流通振興基盤施設整備費補助金及び林業構造改善事業費補助金に限る。)、治山事業費、造林事業費、林道事業費、農林漁業用揮発油税財源身替林道整備事業費、森林開発公社事業費、山林施設災害復旧事業費、山林施設災害関連事業費 水産庁施設費、船舶建造費、水産業振興費(沿岸漁業構造改善事業費補助金、水産業振興施設整備費補助金及び地域改善対策事業費補助金に限る。)、海岸事業費、漁港施設費、農林漁業用揮発油税財源身替漁港関連整備事業費、沿岸漁場整備開発事業費、漁港施設災害復旧事業費、漁港施設災害関連事業費 |
| 通商産業省 | 通商産業本省 工業技術院 中小企業庁 通商産業局 | 通商産業本省(民間能力活用特定施設緊急整備費補助金に限る。)、通商産業本省施設費、工業再配置促進対策費(産業再配置促進施設整備費補助金に限る。)、工業用水道事業費 工業技術院試験研究所施設費 中小企業対策費(商業基盤施設整備費補助金に限る。) 通商産業局施設費 |
| 運輸省 | 運輸本省 運輸本省試験研究機関 海上保安庁 気象庁 | 運輸本省(観光基盤施設整備費補助金に限る。)、鉄道整備基金助成費(地方鉄道新線建設費等補助金、整備新幹線建設推進準備事業費補助金、地下高速鉄道建設費補助金、ニュータウン鉄道建設費補助金及び幹線鉄道活性化事業費補助金に限る。)、海岸事業費、海岸事業工事諸費、港湾事業費、空港整備事業費、鉄道防災事業費、新幹線鉄道整備事業費、港湾施設災害復旧事業費、港湾災害復旧事業工事諸費、港湾施設災害関連事業費 運輸本省試験研究所施設費 海上保安官署施設費、船舶建造費、航路標識整備費 気象官署施設費 |
| 郵政省 | 郵政本省 通信総合研究所 | 郵政本省(電気通信格差是正事業費補助金及び民間能力活用特定施設緊急整備費補助金に限る。)、電気通信監理施設費 通信総合研究所施設費 |
| 建設省 | 建設本省 国土地理院 建設本省試験研究機関 地方建設局 | 官庁官舎費、河川管理施設整備費、治水事業費、急傾斜地崩壊対策等事業費、海岸事業費、海岸事業工事諸費、道路整備事業費、住宅建設等事業費、都市計画事業費、河川等災害復旧事業費、河川等災害復旧事業等工事諸費、都市災害復旧事業費、河川等災害関連事業費 国土地理院施設費 建設本省試験研究所施設費 道路災害復旧事業工事諸費、公園事業工事諸費 |
| 自治省 | 消防庁 | 消防防災施設等整備費(消防防災施設整備費補助金に限る。) |

注 1) 本表は、平成5年度一般会計予算算則第7条によった。
2) アンダーラインを付した項は、主要経費別分類の公共事業関係費に含まれるものである。

(別紙一2) 公共事業に準ずる公共的な建設事業の例

| 事業種別 | 事業主体 | 事業規模等 | 関連法規 | 備考 |
|---------------------|---|--|--|--|
| 鉄道建設事業 (含索道) | 日本鉄道建設公団 帝都高速度交通営団 住宅・都市整備公団 地方公共団体 一般企業 | | 日本鉄道建設公団法 帝都高速度交通営団法 住宅・都市整備公団法 旅客鉄道株式会社及び 日本貨物鉄道株式会社 に関する法律 地方鉄道法 | 軌道法 索道規則 |
| 有料道路整備事業 | 日本道路公団 首都高速道路公団 阪神高速道路公団 本州四国連絡橋公団 地方公共団体 地方公社 | | 日本道路公団法 首都高速道路公団法 阪神高速道路公団法 本州四国連絡橋公団法 | 国土開発幹線自動車 道建設法 道路法 道路整備特別措置法 |
| 住宅団地造成・団 地住宅建設事業 | 住宅・都市整備公団 地域振興整備公団 雇用促進事業団 地方公共団体 地方公社 | 1 団地50戸 以上 | 住宅・都市整備公団法 地域振興整備公団法 雇用促進事業団法 地方住宅供給公社法 | 公営住宅法 土地区画整理法 新住市市街地開発法 住宅建設事業 費に係るもの を除く。 |
| 工業団地造成事業 | 住宅・都市整備公団 地域振興整備公団 環境事業団 地方公共団体 地方公社 | 数社以上の 企業が立地 し、又は立 地が予定さ れる団地 | 住宅・都市整備公団法 地域振興整備公団法 環境事業団法 | |
| 流通業務団地・ 商業団地造成事業 | 住宅・都市整備公団 地域振興整備公団 地方公共団体 地方公社 | | 住宅・都市整備公団法 地域振興整備公団法 | 流通業務市街地の整 備に関する法律 |
| 厚生・社会福祉 施設建設事業 | 年金福祉事業団 労働福祉事業団 簡易保険福祉事業団 地方公共団体 | | 年金福祉事業団法 労働福祉事業団法 簡易保険福祉事業団法 | 社会福祉施設 整備費に係る ものを除く。 |
| 通信放送施設 建設事業 | 日本放送協会 日本電信電話株式会社 地方公共団体 | | 日本電信電話株式会社法 | 放送法 電気通信事業法 有線テレビジョン放送法 NTTはKDD等 の第一種電気通 信事業者の一例 として記載 |
| 発電変電施設 建設事業 | 電源開発株式会社 地方公共団体 電力会社 | | 電源開発促進法 | 電気事業法 |
| ガス施設建設事業 | 地方公共団体 一般企業 | | | ガス事業法 |
| その他の施設の 建設事業 | 水資源開発公団 農用地開発公団 森林開発公団 新東京国際空港公団 石油公団 日本下水道事業団 関西国際空港株式会社 | | 水資源開発公団法 農用地開発公団法 森林開発公団法 新東京国際空港公団法 石油公団法 日本下水道事業団法 関西国際空港株式会社法 | |

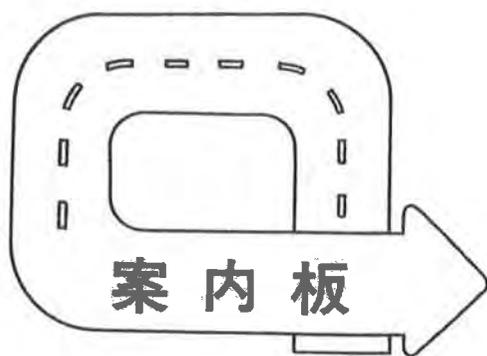
注1) 地方公共団体の実施する単独事業については、原則として次に掲げる事業のうち国土庁が特に必要と認めるものに限り、調整関連事業としての資格を有するものとする。

1. 公営企業債のうち、地域開発事業債により起債措置された事業。
2. 一般会計債のうち、地域総合整備事業債により起債措置された事業。

注2) 調整関連事業の事業主体としての資格を有する地方公社は、特別立法に基づく3公社(土地開発公社、住宅供給公社、地方道路公社)と、民法第34条に基づく公益法人で公共出資が25%以上のものである。

(参考)

| (別紙-3) | 関連法令 | 事例 |
|--|---|---|
| <p>民間事業者の能力を活用して実施する特定施設の整備を行う事業は原則として次に掲げるものとする。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 民間事業者の能力の活用による特定施設の整備の促進に関する臨時措置法第2条第1項各号に掲げる施設の整備を行う事業で同法第6条に規定する認定計画に基づいて行われるもの。 2. 総合保養地域整備法第4条第2項第3号に規定する重点整備地区において同法第2条第1項第1号から第4号までに掲げる施設の整備を行う事業で同法第7条第1項に規定する承認基本構想に基づいて行われるもの。 3. 関西文化学術研究都市建設促進法第2条第2項に規定する文化学術研究地区において同条第4項に規定する文化学術研究施設又は同条第5項に規定する文化学術研究交流施設を整備する事業で同法第5条第1項の承認を受けた計画に基づいて行われるもの。 4. 高度技術工業集積地域開発促進法第5条第2項第1号に掲げる地域における同法第2条に規定する高度技術に立脚した工業開発に資する研究開発施設又は研修施設を整備する事業で号項第3号に規定する者(民法第34条の規定により設立された法人に限る。)が行うもの。 5. 多極分散型国土形成促進法第7条第2項第4号に規定する中核的民間施設の整備を行う事業で同法第11条第1項に規定する承認基本構想に基づき行われるもの、並びに同法第22条3項第4号に規定する中核的民間施設の整備を行う事業で同法第26条に規定する承認基本構想に基づき行われるもの。 6. 地域産業の高度化に寄与する特定事業の集積の促進に関する法律第7条第1項に規定する承認集積促進地域において同項第2号に規定する施設の整備を行う事業で同号の出資を受けて行われるもの。 7. 日本電信電話株式会社の株式の売払収入の活用による社会資本の整備の促進に関する特別措置法第3条第1項に規定する事業で日本開発銀行又は北海道東北開発公庫が行う無利子の貸付けをうけて行われるもの。 | <p>民 活 法</p> <p>リゾート法</p> <p>関西学研法</p> <p>テ ク ノ 法</p> <p>多 極 法</p> <p>頭脳立地法</p> <p>N T T 株法</p> | <p>福岡タワー 宇奈月国際会館 塩釜物流高度化センター</p> <p>*ハウステンボス *鳥羽水族館</p> <p>朱雀大路 イオン工学センター</p> <p>**久留米テクノ・リサーチパーク **熊本テクノプラザ</p> <p>幕張メッセ 桑名リサーチパークセンター</p> <p>和歌山リサーチラボ 広島テクノプラザ 新産業創造センター(鳥取)</p> <p>鹿児島中央地下駐車場 繊維リソースいしかわ 飯田ケーブルテレビ マイントピア別子 *はNTT株法にも該当 **は、民活法、NTT株法にも該当</p> |



——人事消息——

(平成5年10月15日付)

・岡谷市都市開発部長

(都市局街路課係長)

阪口進一

(平成5年10月16日付)

・都市局街路課

(山形県土木部都市計画課)

山川修

【街促協だより】

○平成5年度都市基盤事業推進大会開催される

全国街路事業促進協議会、連続立体交差事業促進期成会、全国土地区画整理事業推進協議会並びに都市再開発促進協議会の四団体共催による「都市基盤整備事業推進大会」が去る11月24日、日本都市センターにおいて開催された。

大会は、全国から1,600余名の会員の出席のもとに、来賓として五十嵐建設大臣をはじめ、衆参国會議員19名、議員代理出席者23名、そして建設省から黒川弘都市局長をはじめとする都市局、道路局の幹部多数を迎え、熱気のある中で盛会に進められた。

まず、共催四団体を代表して連続立体交差事業促進期成会代表世話人の中川和雄大阪府知事の主催者代表挨拶の後、五十嵐建設大臣より力強い祝辞、激励の言葉が述べられた。

続いて、中川和雄大阪府知事を大会議長に選出し議事に入り、地方自治体を代表して福岡県春日市の白水清幸市長、生活者の立場からFBS福岡放送のキャスター堤信子さんがそれぞれ意見発表を行い、さらに、栃木県真岡市の菊地恒三郎市長により要望決議案が朗読され、これを「大会決議」(別記)として満場一致で採択された。

大会終了後、ただちに出席者全員により陳情団が編成され、国會議員、内閣、大蔵省、建設省、自治省に陳情が行われた。

大会出席者御芳名(五十音順、敬称略)

衆議院議員(14名)

| | | |
|--------|-------|-------|
| 五十嵐 広三 | 高市 早苗 | 広野 允士 |
| 金子 一義 | 中島 衛 | 前田 武志 |
| 佐藤 守良 | 根元 匠 | 山本 有二 |
| 塩谷 立 | 野中 広務 | 横内 正明 |
| 鈴木 宗男 | 平田 米男 | |

参議院議員(5名)

| | | |
|-------|-------|--------|
| 石渡 清元 | 千葉 景子 | 松谷 蒼一郎 |
| 清水 達雄 | 真島 一男 | |

大会代理出席者御芳名(五十音順、敬称略)

衆議院議員(16名)

| | | |
|-------|-------|-------|
| 甘利 明 | 河野 洋平 | 藤井 孝男 |
| 粟屋 敏信 | 古賀 一成 | 松下 忠洋 |
| 石井 啓一 | 古賀 誠 | 村岡 兼造 |
| 奥野 誠亮 | 桜井 新 | 渡部 恒三 |
| 川端 達夫 | 佐藤謙一郎 | |
| 北村 直人 | 野田 実 | |

参議院議員(7名)

| | | |
|-------|-------|-------|
| 井上 章平 | 坂野 重信 | 前田 勲男 |
| 上野 公成 | 陣内 孝雄 | |
| 斎藤 文夫 | 鈴木 貞敏 | |

祝電を頂いた方々

衆議院議員(2名)

| | |
|-------|-------|
| 川端 達夫 | 松下 忠洋 |
|-------|-------|

(別記)

決議

真に豊かな国民生活の実現、国土の均衡ある発展等を図るためには、総合的かつ地域と一体となった社会資本の整備が急務となっており、とりわけ都市において最も重要な役割を果たす街路等の生活に密着した都市基盤施設の整備促進が是非とも必要である。

平成6年度は第11次道路整備5箇年計画の第2年度として、「ゆとりある生活の実現」、「活力ある地域づくり」、「人・自然に優しい環境の形成」をめざして、安全かつ円滑な都市交通の確保、快適な生活環境の創造、良好な市街地の整備等を積極的に推進する必要がある。

このため、

1. 第11次道路整備5箇年計画の着実な推進のため、都市基盤整備事業費を含む道路整備費の大幅な拡大を図ること。
1. 平成6年度における街路事業、土地区画整理事

業及び市街地再開発事業の概算要求額の全額確保はもとより、これを大幅に上回る予算を確保すること。

1. 平成6年度予算においては、道路特定財源を堅持するとともに一般財源を大幅に投入すること。

1. 地方公共団体の道路整備財源を充実強化すること。

右決議する。

平成5年11月24日

都市基盤整備事業推進大会

【協会だより】

○第16回全国講習会開催

当協会主催による、第16回全国講習会「街路事業の新たな展開」が、去る11月に東京、大阪、福岡の3会場で開催された。全国から、地方公共団体の街路事業担当者をはじめ、3会場合計で1,169名の参加があった。開催概要は以下のとおりである。

〈講習内容〉

- ・新たな都市内道路整備推進方策
- ・都心交通改善事業
- ・連続立体交差事業とまちづくり
- ・新交通システムと歩行支援システム

- ・平成5年11月10日(水) 東京会場
会場：ヤマハホール
- ・平成5年11月16日(火) 大阪会場
会場：三井アーバンホテル 大阪ペイタワー
- ・平成5年11月19日(金) 福岡会場
会場：福岡サンパレス



大阪会場における講習の様

●協会より発行図書のお知らせ

-----街路事業事務必携-----

規格 A5版 860ページ
価格 3,500円（消費税込）

監修 建設省都市局街路課
発行 社団法人 日本交通計画協会

「街路事業事務必携」につきましては、昭和54年初版を刊行して以来、関係法令・規定の変遷、新制度の導入等にもない、改版を重ねてまいりましたが、このたび本書の内容について、初心者からベテランまで満足いただけるよう一層の充実を図り、改訂版発行の運びとなりました。

本書は都市計画街路事業の認可、補助金等の交付手続き、用地の取得等、事業の実施などの関係通達や事務取扱要領などが系統的に網羅収録されており、街路事業に携わっておられる関係者にとって必携の実務書として価値あるものと思料しております。

近年街路事業が、都市における交通機能にとどまらず、都市づくりの骨格としてその地域やまちの顔として多目的に整備が進められている中であって、これまでも業務に携わる方々の必携の書となっておりますが、今回の改訂にあたっては、特に社会経済情勢の変化に対応した各種の街路事業の推進が、地域の活性化をもたらす基礎であるとの観点から、より多くの方々に本書が活用されることを旨として、理解しやすさをモットーに編集した次第です。

《目次内容》

| | |
|--------------------------|-----------------------|
| 第1章 総論 | 6.1 都市景観形成モデル事業 |
| 1.1 街路とは | 6.2 シンボルロード整備事業 |
| 1.2 街路の役割 | 6.3 複合交通拠点整備事業 |
| 1.3 街路整備の現状 | 6.4 地下交通ネットワーク整備事業 |
| 1.4 街路の整備方針 | 6.5 商店街活性化街路事業 |
| 1.5 街路事業の予算区分 | 6.6 立体道路制度の活用 |
| 1.6 街路事業の事業種別 | 6.7 キャブシステム整備事業 |
| 1.7 街路事業と道路事業との区分 | 6.8 地域振興特別推進事業 |
| 1.8 街路事業の採択基準 | 6.9 都市再開発関連公共施設整備促進事業 |
| 1.9 街路事業の手続の流れ | 6.10 土地利用高度化促進街路事業 |
| 1.10 街路事業に関する地方債 | 6.11 沿道環境対策 |
| 第2章 都市計画事業の認可（承認） | 6.12 居住環境整備事業 |
| 2.1 事業認可の意義と効果 | 6.13 歴史的地区環境整備街路事業 |
| 2.2 事業認可と補助対象 | 6.14 総合都市交通施設整備事業 |
| 2.3 事業認可の手続の流れ | 6.15 駅前広場整備事業 |
| 2.4 事業認可の申請 | 6.16 駐車場及び関連街路事業 |
| 2.5 事業認可に当たり留意すべき事項 | 6.17 駐車場案内システム整備事業 |
| 2.6 地方単独事業と事業認可 | 6.18 自転車駐車場整備事業 |
| 2.7 事業認可の変更 | 6.19 スノートピア街路事業 |
| 第3章 補助金等の交付の手続等 | 6.20 沿道区画整理型街路事業 |
| 3.1 補助金等の交付の手続 | 6.21 宅地開発誘導道路整備推進制度 |
| 3.2 内示変更及び箇所別流用申請 | 第7章 他事業に関連する街路事業 |
| 3.3 繰越 | 7.1 住宅宅地関連 |
| 3.4 国庫債務負担行為 | 7.2 下水道関連 |
| 3.5 全体設計の承認 | 7.3 都市高速道路関連 |
| 3.6 施越工事 | 7.4 高速自動車国道関連 |
| 3.7 事前協議 | 7.5 有料道路関連 |
| 3.8 設計協議 | 7.6 地下鉄関連 |
| 第4章 用地の取得等 | 7.7 河川関連 |
| 4.1 一般補償基準 | 7.8 工業用水関連 |
| 4.2 公共補償基準 | 7.9 港湾関連 |
| 4.3 事業損失 | 第8章 住宅宅地関連公共施設整備促進事業等 |
| 4.4 国有地又は公共団体所有地等の取扱い | 8.1 住宅宅地関連公共施設整備促進事業 |
| 4.5 道路占用物件の補償 | 8.2 特定住宅市街地総合整備促進事業 |
| 4.6 建築物等の移転補償費の補助申請上の取扱い | 8.3 都市居住更新事業 |
| 4.7 用地の先行取得 | 8.4 国土総合開発事業調整費 |
| 第5章 街路事業の実施 | 8.5 都市廃棄物処理新システム開発事業 |
| 5.1 道路改良 | 第9章 街路交通調査 |
| 5.2 舗装新設 | 9.1 連続立体交差事業調査 |
| 5.3 歩行者専用道路整備 | 9.2 居住環境整備街路事業調査 |
| 5.4 橋梁整備 | 9.3 沿道区画整理型街路事業調査 |
| 5.5 共同溝設置 | 第10章 道路開発資金等 |
| 5.6 立体交差 | 10.1 道路開発資金 |
| 5.7 連続立体交差 | 10.2 都市開発資金 |
| 5.8 都市モノレール・新交通システム | 10.3 地方特定進路整備事業 |
| 第6章 うるおいと活力のある街路事業 | 10.4 NTT無利子貸付金 |

〈都市と交通〉

通巻28号

平成5年12月28日発行

発行人兼
編集人

田川尚人

発行所

社団法人 日本交通計画協会

東京都文京区本郷2-17-13

電話 03(3816)1791(〒113)

印刷所

勝美印刷株式会社

