

# 都市と交通

1998

特集・街路事業と用地補償

No.46

特別企画・建設省創立50周年記念「座談会～街路事業50年のあゆみ」



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

---

巻頭言	21世紀に向けた「彩の国の道づくり」 全国街路事業促進協議会会長 埼玉県知事 土屋義彦	7
-----	---	---

---

特別企画	建設省創立50周年記念 「座談会～街路事業50年のあゆみ」	9
------	-------------------------------	---

---

特集	テーマ 街路事業と用地補償	
	1 街路事業と用地補償 建設省都市局街路課企画法制係長 山下政浩	28
	2 東京都の街路事業における補償事例	
	(1) 本郷台の段丘地における高低差補償 東京都第一建設事務所用地課用地担当係長 松田美恵子	33
	(2) 建物が道路計画線にかかるマンションの補償事例 東京都建設局用地部調整課土地評価担当係長 飛田亮一	36
	(3) 地価下落状況下における街路整備事業の用地取得が抱える諸問題 ～折衝担当者の悩みから 東京都北多摩北部建設事務所用地第一課主任 高荷八郎	40
	3 地方都市の街路事業における補償事例 和歌山県土木部都市計画課街路班長 西本武生	44
	4 区分所有建物敷地の補償の考え方について 財団法人公共用地補償機構用地補償研究所所長 大久保幸雄	48
	5 公共事業の施行に伴う損失の補償等に関する 消費税及び地方消費税の取扱いについて 建設省建設経済局調整課調整係長 樋口昌実	55

---

トピックス	首都機能移転先の新都市イメージ図(中間とりまとめ)について 国会等移転審議会事務局	60
-------	--	----

---

年表	「街路事業50年のあゆみ」	62
----	---------------	----

---

協会だより	「JTPA研究助成制度」第2回選定結果について	66
-------	-------------------------	----

---

全国街路事業コンクール

# 10年の歩み

建設大臣賞

常磐浜寺線整備事業（堺市） 第1回

表彰対象者 ▶ 大阪府土木部

平成元年度



整備後の常磐浜寺線（全景）

平成2年度

第2回

## 予讃線丸亀駅周辺市街地活性化事業（丸亀市）

表彰対象者 ▶ 香川県普通寺土木事務所 丸亀市都市開発部



周辺と一体感をもたせた人の集まる広場空間

平成3年度

第3回

## 都市計画道路 鴨川東岸線整備事業（京都市）

表彰対象者 ▶ 京都市建設局



三条通～四条通 南を望む

都市計画道路 元寺小路七北田線(将監トンネル)整備事業(仙台市)

表彰対象者▶仙台市建設局

第4回

平成4年度



国道4号(仙台バイパス)側から望む

都市計画道路 宮泷新橋上金井線改良事業(松本市)

表彰対象者▶長野県松本市都市計画部

第5回

平成5年度



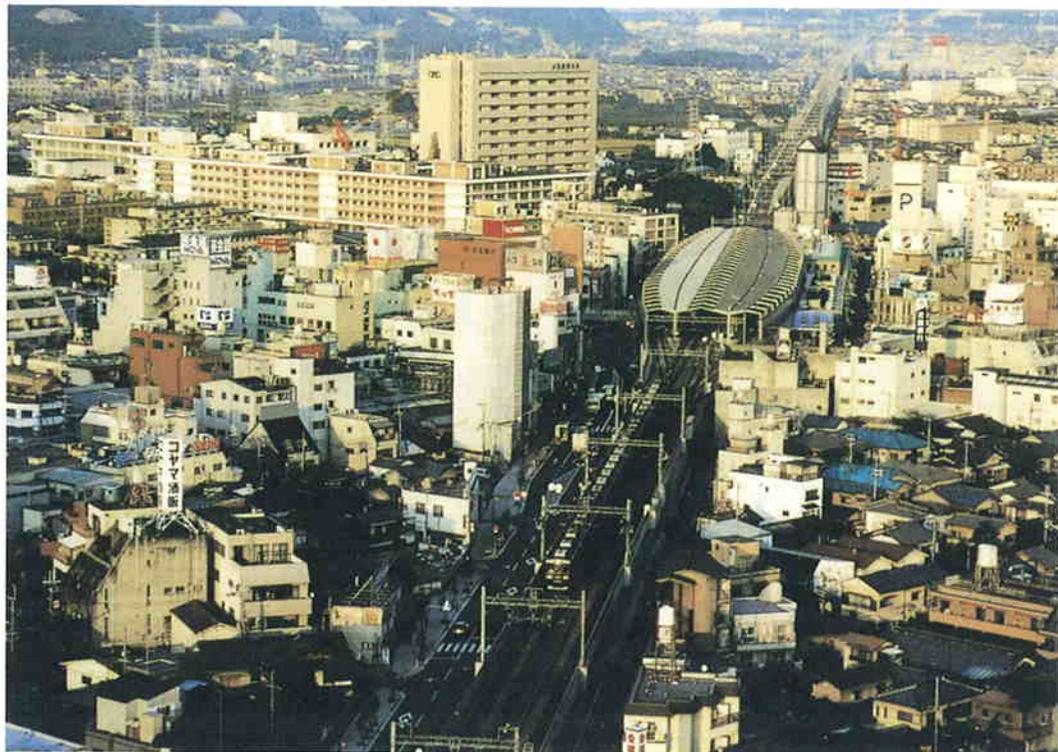
松本城と宮泷新橋上金井線

平成6年度

第6回

## 都市高速鉄道阪急京都線(高槻市駅周辺)連続立体交差事業(高槻市)

表彰対象者 ▶ 大阪府土木部



全景

平成7年度

第7回

## 福岡都市計画都市高速鉄道西日本鉄道大牟田線(福岡～平尾間)連続立体交差事業(福岡市)

表彰対象者 ▶ 福岡市土木局



某院駅部を上空より望む

明石駅周辺整備事業 山陽電鉄本線連続立体交差事業/都市計画道路 駅前線(駅前広場)整備事業(明石市)

表彰対象者 ▶ 兵庫県土木部 / 明石市都市計画部

第8回

平成8年度



全景 (右側奥：山陽電鉄新明石駅、手前：駅前広場)

都市計画道路 中央線整備事業 (秋田県角館町)

表彰対象者 ▶ 秋田県角館町建設課

第9回

平成9年度



「歴史と文化の町」「みちのくの小京都」の玄関口に相応しく生まれ変わった駅前広場



路線バス、観光バス用のロータリー



南側上空から見た井荻トンネル

## 街路事業コンクールのあらまし

街路事業をより一層推進するとともに、併せて国民一般の理解と協力が得られるよう、平成元年度から「全国街路事業促進協議会」の主催により、「全国街路事業コンクール」を実施している。

このコンクールでは、幅広い分野から優良な事業を選定するため、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つの基本テーマが設定され、このテーマに沿った事業が対象となっている。平成10年度までに、114の事業が建設大臣賞を始めとする各賞を受賞した。

# 21世紀に向けた 「彩の国の道づくり」



全国街路事業促進協議会会長  
埼玉県知事 土屋 義彦

## 1. 無限の可能性を秘めた「彩の国」

我がふるさと「彩の国さいたま」は、武蔵野の緑、秩父の山なみ、そして、母なる川・荒川など豊かな自然に恵まれるとともに、さきたま古墳群に象徴される長い歴史に育まれてきております。また、首都圏にあって人口は全国第5位、人材も豊富で若さと活力にあふれており、東北・上信越とを結ぶ東日本屈指の交通の要衝にあり、さらには、「さいたま新都心」の完成により拠点性の飛躍的な向上が期待されるなど、無限の可能性を秘めた県でもあります。

このふるさと埼玉を舞台に、私は、「環境優先」「生活重視」「さいたまの新しいくにづくり」を県政運営の基本理念として、県民の一人ひとりが真の豊かさを実感できる「彩の国さいたま」の実現を目指し、積極的な施策の展開に取り組んでいます。

## 2. 「豊かな彩の国」を支える道づくり

都市の骨格となる街路は、日常生活や産業経済活動を支える最も基本的な都市基盤であり、その整備を推進することが「豊かな彩の国」の実現に不可欠であると考えています。

しかしながら、本県においては、近年の急激な人口増加と都市化の進行に街路整備が追いつかず、特に県南地域を中心に交通渋滞が慢性化しています。さらに、最近の景気動向から、地域の活力が失われつつあり、今後、自立した魅力ある県土の形成を図るためには、広域的な交流の促進が求められています。さらに、阪神・淡路大震災を教訓とした都市防災機能の向上の観点も踏まえ、これまでの単に利便性を追求したモビリティ機能優先から、豊かさゆとりを実感でき、環境にも配慮したアメニティ機能を重視した街路整備が必要となってきています。

さらに、世界に目を転じれば、21世紀を間近に

控え、地球的規模での環境問題の顕在化や経済のグローバル化の進行など、国際社会は歴史的な転換期を迎えようとしています。

こうした中、私は、「人と自然にやさしい道づくり」を基本理念に、①電線類の地中化、街路の緑化などによる快適な道づくり、②安全でゆとりある歩行者空間の創出による、お年寄りや子どもにもやさしい安全な道づくり、③自然と共存するエコロードなどによる、環境にも配慮した自然にやさしい道づくりなど誰にもやさしい道づくりを積極的に進めています。

かねてから、私は、「道路の善し悪しは、地域発展のバロメーターである」と考えています。また、私は、知事就任以来、「現場主義」に徹し、県民の皆様への生の声をお聞きするため、県内各地をくまなく訪問しております。県民の皆様からは道路整備への要望も多く、そのたびに道路の重要性を実感しています。

そこで、私は、県内の92市町村相互をおおむね1時間以内で結ぶ「県内1時間道路網構想」を策定し、高速道路から生活道路にいたるまでの体系的な道路網の整備を推進しています。この構想では、県土を格子状に結ぶ高速道路網の形成を図るとともに、高速道路のインターチェンジへ短時間でアクセスするための道路の整備を推進しています。また、県民の日常生活や地域の発展を支える主要な国・県道の4車線化を進めるとともに、中心市街地を回る環状道路の整備、交差点の改良・立体化、踏切の立体化などの交通渋滞対策を進めています。

また、今年5月には、この構想の重要な路線である「高速埼玉大宮線」の一部区間（戸田市美女木ジャンクション～与野市円阿弥 約8km）が開通しました。この路線は、東京外かく環状道路などと

一体となって、埼玉県南地域の高速道路網を形成するとともに、「さいたま新都心」へアクセスする重要な役割を担う道路です。平成3年の事業化以来、首都高速道路公団により着々と整備が進められていたのですが、全線にわたって遮音壁が設置されるなど周辺環境にも十分配慮していただきました。私は、今後の道路整備においても、こうした環境への配慮を大切にしていきたいと思っています。

### 3. 国における新たな動き

さて、建設省では、都市の既存ストックを有効に活用しつつ「都市の再構築」に取り組むことが、我が国の都市の再生と経済構造改革を推進するうえで極めて重要であるとの観点のもと「活力があり安全で快適な都市づくり」を目指して、平成10年度においても様々な施策を展開されています。

そのうち、街路事業では、①物流効率化に資する放射・環状道路、②中心市街地の活性化基盤、③都市圏の交通円滑化のための連続立体交差等、④快適な通勤・通学を支える公共交通機関支援のための街路、などについて整備の重点化が図られており、関連する事業の支援が行われています。

また、公共事業の新規着手の必要性、事業の効率性や効果などが強く問われていることから、街路事業においても事業の再評価システムを導入し、費用対効果分析も活用するなど、事業の客観性・透明性を確保するための施策が進められております。

こうした動きと合わせ、昨今の厳しい財政状況など、街路事業を取り巻く環境は誠に厳しいものがありますが、このような時代であればこそ、常に前向きな姿勢で事業に取り組む必要があります。

### 4. 未来につながる街路整備を目指して

国民の7割が都市部に居住する我が国においては、都市の骨格を形成し、まちづくりの先導的な役割を担う街路の整備は、今後ますますその重要性が高まってくると考えられます。また、21世紀を目前に控え、社会の成熟化とともに、安心して暮らせる豊かな都市生活を求める声が高まってきています。こうしたエネルギーを、活力とロマンあふれるまちづくりに生かし、次世代につなげるのが私たちの使命です。

さらに、新しい時代の要請に応えるためには、人、まち、自然の共生を念頭に置きながら、地域の特性を十分考慮した総合的な計画を推進し、豊かな県民生活の実現を支える道づくりを進めることが重要であると考えています。

以上、本県さらには国における街路事業の取り組みについて述べてまいりましたが、全国の自治体におかれましても、それぞれの地域に応じた様々な事業が創意工夫のもと、進められていることと存じます。来るべき21世紀に向け、今後も全国各地でまちづくりの骨格である街路整備が着実に推進されますよう心から期待しております。



## 建設省創立50周年記念

### 「座談会～街路事業50年のあゆみ」

〔出席者〕

- 今野 博 株式会社都市開発技術サービス取締役会長
- 並木 昭夫 日本橋梁株式会社取締役会長
- 溜水 義久 兵庫県副知事
- 奥野 晴彦 建設省都市局街路課長（司会）

日時：平成10年5月19日（火）

場所：東京ステーションホテル 蘭の間



（司会） それでは、座談会を始めさせていただきます。

既にご案内いたしておりますが、本日の企画は、（社）日本交通計画協会の機関誌である『都市と交通』に掲載をするためのものがございます。

建設省は昭和23年に発足して、今年で満50周年を迎えます。そこで、関係する機関誌、出版物等で50周年の企画をしてほしいという要請がございまして、街路課としては、編集協力しております『都市と交通』において、街路課長を経験された方のうち数名にお集まりいただき、「街路事業50年の

あゆみ」と題しまして座談会を企画いたしました次第でございます。お集まりいただく方につきましては今野会長にもご相談をいたしまして、大体各年代ごとに街路課長をご経験された方にお集まりいただいたということでございます。同時に、本日お集まりいただいた皆様は、都市局で広くご活躍された方ばかりですので、街路事業のお話だけではなく、都市行政全体についてもいろいろ思い出話や苦勞話があればご紹介いただきたいと思います。本誌をお読みになる方に変な興味を持っていただけないかと思っておりますので、ぜひいろいろな観点からお

話していただければというふうに思っております。

最初に、それぞれ建設省でのご経験、都市局、都市行政、あるいは街路課の仕事等で、こういったところで携わったということにつきまして、ご紹介いただければと思います。

まず今野会長からお願いしたいと思います。



今野 博 (この ひろし)

大正11年生まれ。東京帝国大学土木学科卒。工学博士（東京大学）。

日本住宅公団首都圏宅地開発本部長から建設省都市局区画整理課長、街路課長を歴任し、同省都市局技術参事官（S46）。また昭和42年より兼務にて東京大学工学部都市工学科講師。日本住宅公団理事（S49）、(株)都市開発技術サービス代表取締役社長（S56）を経て、現在同社取締役会長。

（今野）この座談会は、「街路事業50年の歩み」というテーマですので、主として街路事業を中心にした話になると思いますが、今日集まった3人の街路課長経験者のうち私が一番年上ですので、初めに街路課というか街路事業というか、その歴史をつくってこられた私より先輩の歴代の街路事業担当課長をごく簡単にご紹介したいと思います。

街路課は昔、都市局土木課とっていましたが、建設省創設時の課長が昭和3年東大土木卒の松井達夫さんという方でした。この方は、昨年なくなりましたが、土木課長の後、首都建設委員会の事務局長、科学技術庁の審議官を経て、早稲田大学の教授をされました。その間、都市計画学会の会長や区画整理士会の会長をされたりした方で、私より17年先輩になりますが、謹厳な方で、非常に清廉で、しかも頭脳明晰で、仕事の他にも碁がお上手で学士会館では8段格の腕前でした。当時の都市局土木

課といいますと、戦災復興事業のうち土木施設の助成を担当していました。土木施設といいますが、当時の街路は砂利敷、橋梁は木橋ですから、大したことじゃないんですが、大きな問題としては都市交通問題を担当なさったようです。主として地下鉄の計画、特に大都市の地下鉄計画を指導なさったようでした。それが初代の松井さんのご紹介です。

その後、都市建設課になりましたが、2代目は高谷高一さんという方で、昭和7年東大卒ですが、課長の後、三重県土木部長になられ、副知事になって、途中で亡くなりました。この方は豪放らいらくといいますが、斗酒なお辞せずという、正直いって、ちょっと珍しい人でした。当時は都市建設課で火災復興区画整理も担当していたような気がします。熱海とか鳥取とか岩内とか、あの辺で火災があったときに、都市建設課で火災復興事業をやったような記憶があります。

3代目が奥田教朝さん、昭和10年東大土木卒ですが。この方は初代の都市局の技術参事官をおやりになって、それから地下鉄の理事を経て三井共同コンサルタントの社長になった方です。大きな体で、風貌が立派で殿様の末裔だと云うことでした。ところが、話声がたいへん小さくて、聞き直すものすごくでかい声で怒られました。寡黙思考型といいますが、温厚篤実な方でした。コンサルタントをおやりになった関係で、コンサルタント協会の会長もおやりになり、その他都市計画学会の会長もされ、東大の土木の講師もなさいました。

その次は大塚全一さん。14年の東大土木卒ですが、この方の時に街路課という名前が変わったわけですが。この方は技術参事官をおやりになって、中国地建の局長、それから地下鉄の理事、松井先生の後を受けて早稲田大学の教授になられた方です。非常に勉強家で、一家言を持った方でした。たいへん粘っこい話し方をされましたが、体はお年の割にやわらかい方で、ゴルフなんかは本当にやわらかいスウィングをなさっていました。

その次は後藤明治さん。16年の九大土木卒ですが、大阪府の道路課長から街路課長になられた方です。街路課長の後で技術参事官、それから地下鉄の

理事、大塚さんの後を追っていったような感じですね。この当時はオリンピック関連街路の整備で、青山通りとか環7とか、大変な忙しい仕事を指導なさったと思います。

その次が三宅正夫さんですね。19年東大土木卒ですが、街路課長の後、技術参事官をされて、首都高速道路公団の理事をやっておやめになっています。当時、急激な自動車交通の増加がありまして、鉄道高架事業とっていましたが、踏切を連続的に立体化したいという要望が強かったんですが、国鉄の方が財政不如意で道路側の要請に応じ切れないといった状況にありました。それで彼のとき、昭和44年9月に、建運協定（「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する協定」）を締結しまして、私鉄も含めて、鉄道高架事業の促進を図ったというのが大きな仕事だったと思います。それから、当時、大阪の万博関連の街路整備があって、この遂行にも随分努力されたようであります。

以上が先輩課長の紹介ですが、街路課には課長補佐とか専門官クラスで優秀な方がたくさんおられたわけですが、その中みんなが非常に尊敬し、教えられた方の一人に山田正男さんという方がいました。この方は高谷さんが課長のときに課長補佐でおられまして、この2人がそろいますとたいへん怖い感じでしたね。この山田正男さんは、最後は首都高速道路公団の理事長をおやりになったわけですが、見事な白髪でして、容貌魁偉といいますが、強烈な個性を持っていました。学問の方もこれまた立派で、工学博士を取っておられるすごい方でした。

さて私ですが、私は、区画整理課長を経て45年1月に街路課長を拝命いたしました。その後、技術参事官を経て住宅公団理事をやり、それから民間へ出ました。都市開発技術サービスという自分で企画した会社ですが、そこの社長をやり、現在会長ですが、他に都市計画コンサルタント協会の会長と都市づくりパブリックデザインセンターの理事長をやっております。

街路課当時にやった仕事といえますと、昭和46年度に道路法の改正がありまして、自転車専用道路、歩行者専用道路等の制度が初めて入ってきたんです

ね。それで46年度から歩行者専用道路の建設に対して補助をする制度をつくりました。二種改良で補助率2分の1でしたけれども、この制度の新設をしたというのが一つ大きかったと思います。これは初めてだったものですから、奨励のために、出てきたものはみんなとれと命令をしまして、全部採択しました。実は私が住宅公団にいた時分に、東京都の久留米地区というのがありまして、そこで初めて歩行者専用道路のシステムチックな設計をしまして、非常にいいことであるということで学会賞をいただきました。それが頭の中にあるので、たまたま街路課長という職責になったものですから、これはもうぜひ広めたいということで奨励をしたわけでありまして、そのためとは言いませんが、アーバンデザインとか都市のアメニティーに関する議論が盛んになってきではないかとうぬぼれております。多摩とか筑波とか港北という、日本の3つの大きなニュータウンでは、歩行者専用道路を都市の構造的な基本軸としてネットで組みましてやったわけです。



水に濡れる歩道

ひとつ、おもしろかったことは、西村英一さんが大臣でして、局長を通り越して大臣から直接「街路課長来い」というので行きましたら、筑波の都心部

に共同溝を入れたらどうだという話がありました。当時、共同溝は6大市だけでしたからね。しかも、わずかしかなかったんですが、「研究してみます」ぐらいの返事ではとても納得いただけないような空気でありましたので、「やりましょう」と答えました。当時、共同溝は県事業だけだったので、茨城県と協力して、筑波の都心部の県道に共同溝を入れる予算を追加で要求しました。大蔵省はすぐに予算をつけてくれました。西村大臣は道路占用をする関係会社を全部建設省に集めて、「つくばでは凡て共同溝に入れる。単独の道路占用は認めません。」とおっしゃったんですよ。それで、その翌年の47年から3カ年事業で共同溝が完成したわけです。そして、これが導火線になって、センターにネットで組んでいた歩行者専用道路に共同溝を入れたんです。その共同溝の中に、電力、電話はもちろんですが、地域冷暖房とか空気集じん管、それからCATV、そういった新都市施設を全部格納することができた。ガス管だけは入れられなかったんですけども、すべての新都市施設を収納することができました。逆にいいますと、街づくりに必要なこれらの新しい新都市施設が共同溝によって実施可能になったと、こういうふうな言い方ができるんじゃないかという気がいたします。



共同溝整備整備事業（高崎市）

また後でいろいろお話ししたいと思いますが、とりあえずこのぐらいにしておきます。

（司会）どうもありがとうございました。

では、次に並木会長、お願いをいたします。



並木 昭夫（なみき あきお）  
昭和2年生まれ。東京大学土木工学科卒。工学博士。  
昭和28年建設省入省。同省都市局都市交通調査室長、区画整理課長、街路課長（S53）等を経て、昭和55年都市局技術参事官。昭和58年建設省退官。その後首都高速道路公団理事、日本高速通信株式会社代表取締役副会長を歴任し、日本橋梁株式会社顧問（H3）。現在、同社取締役会長。

（並木）まず自己紹介をさせていただきます。

私は、昭和28年に建設省に入省しまして昭和58年に退官するまで、警視庁に2年間出向しておりました期間を除きますと28年の長きの間建設省にお世話になったということでございます。勤務先は近畿と関東の両地建が合わせて6年、道路局、警視庁、計画局がそれぞれ2年で合計6年、全部トータルすると都市局以外は12年で、残った18年というのはすべて都市局勤務でした。都市局では、区画整理課、あるいは都市計画課、公団監理官室、あるいは街路課など、あらゆる課で勤務しました。街路課では4年間お世話になっております。係長までは街路課と縁がなかったんですが、課長補佐が1年、建設専門官が1年、課長が2年ということで、比較的短い周期で交代しております。駆け出し時代の3年を除きますと、都市局で15年の間課長補佐以上の立場で、いうなら都市局の中核で仕事をさせていただいたと、こういうようなことでございます。

街路課長のころ、課長としての思い出があるのは、まだ街路事業の写真のコンテストが今のようにシステマチックに運営されてない、初期のことだと思うのですけれども、渡海建設大臣の肝いりで、よくで

きた写真を集めてコンクールをしたというようなことがありました。そのときに1等になりましたのが宝塚の武庫川にかかる橋の写真でした。課長の背中にこれを掲げまして、いい写真だというようなことを吹聴しておったんですけれども、ところが、ある日、社会党の党首であります土井さんから呼び出されてね。写真の中に、歩道上の彫刻が写っていましたが、それが男性の手のひらに乗る女性の裸像ということで問題になりました。たしか地元の婦人団体だったと思いますけれども、女性べっ視が甚だしいということで土井さんに直訴があったらしいんです。私と道路局の山本路政課長が呼ばれて、随分油をしぼられた経験がございます。しかし、彫刻は正当な占用物件でありますし、また、地元有志の寄附でできたものですから、国庫補助が入ってないというようなこともありまして、ご了解いただきました。それから裸像の名前を「神の手のひらに乗る女性」と変えたと聞いていますが、そのようなことで一件着落したというような事件がございました。

いろいろありますけれども、私は18年も都市局で世話になっておりますので、街路課長としての思い出というのはそんなところであったと思います。

(司会) それでは、また後ほどいろいろ……。

では、溜水副知事、お願いします。



溜水 義久(たまりみず よしひさ)

昭和16年生まれ。東京大学工学部都市工学科卒。昭和41年建設省入省。船橋市建設局長、浜松市助役、国土庁大都市圏整備局整備課長、建設省都市局街路課長(H5)、平成6年建設大臣官房技術審議官(H6)等歴任し、現在、兵庫副知事。

(溜水) 私は昭和41年4月に大学を卒業し、建設省に入ったんですが、最初に配属されたのが街路課でした。当時、三宅さんが課長で、並木さんが補佐をしておられました。社会人として役人としての出発点が街路課だったということで、諸先輩に仕事の仕方などを教えられました。2年ほど街路課にいましたが、その後、都市計画課、区画整理課に異動しまして、8年ほど都市局にいました。その後も、公団、県、市など、現場で街路事業に携わってきたところです。

二度目の街路課勤務は昭和60年からで、建設専門官として着任しました。当時の課長は依田さんで、7月からは佐藤さんが課長になりました。専門官というのは、嘆きの専門官、(笑) いろんなことで仕事をさせられた記憶があります。その後、浜松市、それから国土庁と、地方行政の最前線と国土行政に携わった後、平成5年の4月から街路課長として、街路課は3回目ということになりました。平成6年の10月まで街路課長をしまして、11月に官房技術審議官になりましたが、その2カ月半後に阪神・淡路大震災が勃発し、建設省と現地との間の連絡調整を2カ月ほど綿密にやっているうちに副知事をやってほしいという話になりまして、現在4年目になっております。

(並木) 1つ忘れておりましたが、私が街路課長をしておりましたのは昭和53年から55年の2年でありまして、司会からご紹介がございましたように、30年から40年代にわたりましては、東京オリンピックの開催だとか、あるいは万博の開催など、東京や大阪の大都市を中心に街路事業が目覚ましい勢いで進展してきた時代でした。反面、自動車交通が非常にふえたということで、街路の整備も交通路としての機能が優先されていましたが、私の街路課長時代は、40年代の反省を込めまして、「街路の復権」という言葉がよくいわれたようなときだったと思います。昭和50年代から「街路の復権」という言葉がよくいわれまして、街路というのは単なる交通路だけではなくて多面的な機能がたくさんあるんだというようなことで、ちょうど昭和50年から都市環



奥野 晴彦（おくの はるひこ）

昭和22年生まれ。東京大学工学部土木工学科卒。  
昭和45年建設省入省。関東地方建設局企画部企画課長、大臣官房技術調査官、道路局企画課道路環境対策室長、国土庁計画・調整局調整課長等を歴任し、平成7年より建設省都市局街路課長（現在）。

境の創造というようなことが重要視されまして、居住環境整備事業だとか、あるいは沿道環境整備事業というようなものがメジロ押しに続いたと記憶しています。私自身、個別の事業は余り印象がないんですけども、そういう時代に街路課にいたということを追加して申し上げておきたいと思います。

（司会）どうもありがとうございます。

今、今野会長からは建設省始まって以来の各課長の功績を含めてご紹介いただきましたし、並木さん、それから溜水さんからは主としてご経歴の紹介をいただきました。その中で、思い出多いというようなエピソードについても一部ご紹介いただいたところですが、今野会長のお話も参考にさせていただきながら、時代的に少し振り返ってみたいと思います。都市局土木課が最初で、25年から都市建設課になりました。その後、都市局がなくなって計画局に移ったり、また36年には、都市局で街路課ができたというふうな変遷がありました。

このころは戦災復興の事業を中心に進められてきたわけですが、昭和23年から十数年間、昭和40年代ぐらいまでを振り返ってみますと、大きな出来事としては、道路財源の措置がなされたこととか、それから、それを財源とした道路の5箇年計画が昭和29年からスタートしたというようところが、

街路にとっては一つの出来事であったと思います。その後、東京オリンピックに向けて東京の街路が随分整備されてきたというのも一つのエポックメイキングな出来事であったと思いますし、また、大阪では万博があったということで、こういったイベントをきっかけとして街路事業が進められたというのもこの時代のことだったかと思います。

あと、制度的なものとしては、これも先ほどお話がございましたが、鉄道を高架化する連続立体交差事業。事業としてはそれ以前からも実施されていたようすけれども、制度として昭和44年に確立をしたということがございましたし、また、もう一つは、モノレールとか新交通システムなどについても街路事業として取り組めるというように最初の十数年間、20年ぐらいの間にいろいろな制度ができたのかなというふうに考えておるわけであります。このころのことにつきまして、特に5箇年計画の発足とか、何か思い出とか出来事とかがございましたらご紹介いただきたいと思うのですが、今野会長、いかがでしょうか。

（今野）「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」につきまして、私が非常に感銘を受けている「こと」が1つありますので、ご紹介したいと思います。あまり話したことがない話です。

実は、日本交通計画協会の前会長の瀬戸山先生に関連したことです。瀬戸山先生は都城の市長から、24年に衆議院議員になられたのですね。この「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」は議員立法でして、建設委員会理事の田中角栄さんが主になって立案をしたわけです。立案したといっても、衆議院の専門調査委員や法制局を使ったり、建設省の事務方を使ったりして文案を練ったわけです。当時は、今では考えられないように道路事情が非常に悪かったんですよ。日本の道路というのは、砂利道が多く、舗装はアスコンというのはあんまりなくて、ほとんどコンクリート舗装でして、戦時中とにかく手入れが悪いものですから穴ぼこだらけでした。しかもすぐ直さないから、どんどん悪くなっていく。アメリカの道路関係の技師が来て、「信じられないほど悪い」という有名な言葉があるんですよ。

当時、道路協会に、近藤謙三郎（大10、東大土木卒）さんという方がいまして、ゴルフの大変上手い人でしたが、この人が事務局長をされていたのですが、この協会とアメリカの道路関係の方々との会合が随分あったようです。そこで、アメリカではガソリン税というものを道路整備の財源にしているのだという話が出たわけですね。それで道路協会が中心になって、田中角栄さんやらへ陳情して、議員立法したということなんです。議員立法するのに、建設委員会の中に理事懇談会というのがあって、そこでいろいろ議論するわけですね。みんな賛成で、ガソリン税を道路整備費に充てよう、しかも5箇年計画をつくらうと、そういうことで立案をしたわけです。

こういった法案作成の段階の理事懇談会で、理事の一人であった瀬戸山さんが、都市計画道路にもこういった財源を回すべきだということを発言なさったんですよ。角さん始め皆さん賛成なさって、それでは2割都市サイドに渡そうと、こういう内々の話がありました。これは議事録にも何も載っていません。そういう話があって、ガソリン税は2割都市計画道路に充てようということが内々決まったんです。その内々決まったのが以後ずっと、いまだに続いているんじゃないかと思いますが、それがそもそもだったのです。

このことについては、瀬戸山さんが交通計画協会の方々には話したかどうかは知りません。あの方は、あんまり威張らない人ですから、公表してないと思いますが、そういう話がありました。瀬戸山さんは、都市計画サイドとしては非常に恩人ですよ、正直いって街路事業にとっては。それでなかったら街路事業は伸びなかった。しかし、これも瀬戸山さんご自身の発意なのかどうか、これは定かではありません。先生は都城の市長をやっていますから、都市の道路というものを大事にするということのはわかる。だから、そういう発案があったのかなあとも思いますし、あるいは当時街路課長は高谷さんですから、高谷さんあたりが瀬戸山さんをお願いをしたのかもしれない。この辺は私もわからないです。ただ、事実としては、瀬戸山さんが理事懇談会でそういう

発言をなさって、それを受けて、じゃあ、2割で手を打とうと、こういうことが明らかに私の目の前でありましたから、私はよく覚えています。瀬戸山さんが都市計画街路について非常に関心を持っておられたし、愛しておられたし、貢献をされたというふうに私は思います。

（司会）それは私どもは余り知らない話でした。並木会長もきょう初めて聞かれるようなお話でしたか。

（並木）そうですね。大変興味のあるお話をいただいたんですが、私たちはむしろ制度ができてからのですから、どちらかといえば配分の方が問題でした。道路と街路をどういうふうに分けるか、そちらの方が関心事だったと思います。もともとガソリン税は都市で上がる。したがって、なるべく都市へ還元すべきだというようなことを、私どももいっておりましたが、今のお話で大体そういうことが決まっていたんだということをお伺いしたんですけれども。それはそれとしまして、決められた中で道路と街路にどういうふうに分けるかということがいつも問題になりました。街路課長経験者というのは大体みんなそうだったと思うのですけれども、道路局の人によれば、「小羊の群れの中にオオカミが時々飛び込んで勝手なことをいいやがる」と、こういう表現なんです。私からいえば全く逆で、「オオカミの中に小羊が行っていろいろ話をする」というような立場だったような気がします。いずれにしても、私がおりましたときは、ちょうど同級生が大勢道路局にいたというようなこともありまして、パターンは、同級生同士がけんかをして、先輩がそれを裁定するといったような、非常にチームワークよく仕事ができたとというような印象を持っております。

（司会）道路局と、昔は5道配分、今は地方道・市町村道が一緒になっていますから4道配分とっておりますけれども、そちらの方にちょっとお話が行ったんですが、これはそれぞれいろいろご苦労があったんじゃないかと思っておりますけれども、その辺は溜水副知事のころはいかがでしたか。

(溜水) 私のところというのは、同じ道路財源をいかに守っていくかについて、一緒になって考えている時代だったと思います。

国内経済的に高度成長が終わって安定成長に向かおうかというときで、途中バブルがありまして、それがはじけて、その影響で今深刻な不況にあるわけですが、道路財源についても、オイルショックの後昭和55年くらいから、財政状況が非常に厳しくてシーリングがずうっと続いてきていまして、枠をはめた中でしか予算要求できないということになっていました。その後、道路事業費の確保策の一環として道路特定財源の一部を道路特会に直入しようということになりまして、これを財源として緊急道路整備事業が始められました。いわゆる臨時交付金事業で、これはあくまで整備の遅れている地方道が対象だということで、ガソリン税等で一般会計を経由して入る分は大部分国道へ行って、交付税対象が街路、地方道だということになって、その裏負担等について自治省との調整であるとか、事業の定着に努力しました。要するに裏負担について、起債と、その起債に充当する交付税の話など、その辺が地方の理解を得にくいというところがありました。したがって、それを定着させるということで苦労したという感じがあります。そういうような状況の中で公共事業自体に対してもいろいろな批判がわき上がってきたところですから、道路、街路という枠を超えて、とにかく道路事業費を確保するために、一緒になって、道の日のイベントであるとか、色々なことに取り組みました。

(司会) 先ほど今野会長から2割というお話がございましたが、最近の予算をちょっとご紹介いたしますと、今年度の予算は、特定財源として大きなものが揮発油税ですけれども、これが2兆6,600億でございます。それから石油ガス税が150億であります。あと大きなものが、これは昭和46年度からだったと記憶しておりますが、自動車重量税がございまして6,720億。合わせますと約3兆3,000億の道路整備のための特定財源がございまして、そのうち、区画整理、再開発を含めたラージ街路で、今年

度は5,800億ということですので、重量税も加えた特定財源に対しては2割に達してないというのが最近の状況なんです。ガソリン税だけで見ますと2割は超えているというような状況でございます。

それから、今お話のございましたガソリン税収入の一部を一般会計を経ずに道路特会に直入するという仕組みが昭和60年度からスタートしておりますが、この部分が6,600億でございます。街路の予算の半分以上が交付金になってきておりまして、事業予算の中に占める交付金のシェアがだんだん高くなっているというのが最近の状況でございます。これは今ご指摘がありましたように起債の問題とかそういうところも若干まだ残っております。

ここで話題を変えまして、昭和30年代、東京都ではオリンピックということで一生懸命事業を進めてきたんですが、このころの思い出のようなものはいかがでしょうか。今野会長はいかがでしょうか。

(今野) オリンピックは大塚さんから後藤さんという感じかな。一生懸命指導されてたようですね。しかし、相当無理してやりましたよね。

(司会) 環7が象徴的に取り上げられる場合が多いんですけども、本当に一気に進んだようですね。

(今野) よくやりましたよね。欲をいえば、もう少しゆとりのある街路であってほしいんですけどね。とにかく今あそこの周辺の環境は大変ですよ。

(溜水) でき上がったのは昭和60年ですか。

(並木) つい最近ですよ。60年ぐらいかかりました。

(司会) 西半分は、大体オリンピック前にかなり集中的にやられたというふう伺っています。

(並木) 私、直接オリンピックにかかわったわけではないんですけども、オリンピックのときに環7に随分たくさんの陸橋ができましたですよ。

この陸橋が10年ぐらいでいたんで来まして、やり直しているという経緯があると思うのですけれども、これは、あのころ、経済性を重視するというようなことで、軽いもの、軽いものということで設計、施行されたことが影響しています。いわゆる極限設計というような形でやったということで、どちらかといえば骨皮筋衛門というような格好の橋だったと。

それに対して、ちょっと余計なことなのですが、私、昭和31から32年だったと思うのですが、第2阪神国道という現場におりまして、甲子園の真ん前の陸橋を設計したことがありました。後にも先にもそれが初めてなのですが。あのころはコンサルが育っていなかったというようなことで、直営で設計をやっていたというようなこともありまして、設計をすることでどうしても安全、安全ということで、非常に重い構造物になったというのがあったと思うのです。

そういうことで、オリンピックのときの構造物というのは非常に極限設計でやられておりますから、余裕がない。甲子園の前の陸橋というのはどちらかといえばぜい肉がついている構造物だと。ぜい肉も体力であるという認識を私は非常に強くしたんですけれども。ということは、地震が起こって、私、もう40年前の橋ですが、ちょっと心配ですぐ行っただけです。お化粧をしちゃって、外から骨組みは見えないんですけれども、しかし、何かやられておればお化粧にしわが寄るんじゃないかと、こう思ってよく見たんですが、しわも寄ってなかった。ということは、まあ、ぜい肉も体力のうちだということを感じたことを、ちょっと余計なことですが、申し上げたいと思います。

(今野) 私が街路課長のときは、平面的な市街地では道路をまたぐ歩道橋はつくるなとって徹底させましたよ。「外国へ行っただけでござんない。歩道橋なんかどこにもない。全部地下だ。」とってね。歩道橋が必要なところもあるんですよ。それはつくってもいいんだけど、要するに都市の景観を大事にしよう。景観を壊すような歩道橋はつくるな。そういう意味ですから、歩道橋反対というんじゃない

くて、景観を壊すような歩道橋はつくるなと、それだったら地下道にしなさいと。地下道なら補助金を出しましょうと。それから、歩道橋をもつくるなら、本当に環境にマッチしたい歩道橋にしてほしいと。

(司会) 今の景観とか、先ほど環境のお話、あるいは歩行者専用道路のお話もありましたが、こういったものに対する認識は、世の中全体としては40年代の終わりごろから50年代にかけて出てきたのかなあとと思いますが、後ほどまたその辺のことについてもご紹介いただきたいと思います。

40年代前半では、これも先ほどのお話の中に一部出てきたんですが、連続立体交差事業が正式にスタートしたというふうなことがございました。今、都市交通という観点から、公共交通とかそういったものどうやって連携していくかということが大きな課題になっておりますが、そうした上で伝統的に街路課は鉄道の方々とのおつき合いが大変深いのではないかと、私は街路課へ来てそれをまず最初に強く感じました。連続立体交差事業につきまして、その制度がスタートする前後のお話があればお聞かせいただきたいんですが。

(今野) これは三宅さんがに一生懸命やってつくり上げました。だから、僕は直接その仕事にはタッチしてません。ただ、国鉄とは、非常に仲よくなりました。私が参事官のときには、うちの課長連中や補佐連中と、向こうは鉄道建設局長以下課長連中と何回となく意見交換をし合ったものです。

(溜水) 連続立体交差事業は今も大変な事業ですが、踏切が街の中の混雑の大もとになっている、それできるだけ解消しようということで、ただ単に鉄道を連続立体化するだけではなくて、街づくりと一体的にやるという形の中で進められています。私のときにも、東京の中央線や小田急線、西武線について、非常に活発な事業化要請がなされました。それぞれ事業化が進みつつあるんですが、反面、周りの環境が悪化するということで、沿線住民の人たちが反対

をされるという動きもまたたくさんあって、それがために事業にまだ着手しないでいるところもあります。京王線では最近になってまた事業を開始したところもあるんですけども、反対という動きがさらに大きくなって、訴訟にまでなっているところもありまして、私自身も裁判で証言を求められました。

やはりいろいろな観点で物事を見るという時代になってきており、鉄道高架事業だけに限らず、街路事業でも反対運動がたくさんあります。これから街路事業を進めるとき何が大事かという話につながるんですが、これからというよりも今、理解をしてもらおうという努力と同時に、どういう計画であるかというような話とか、あるいはいろいろな仕事の手続等を透明に進めなければならないという必要性が高まっているんじゃないかと思います。

(今野) 鉄道高架事業は僕のころは、地方では区画整理と一緒にやったという例が多い。佐賀もそうだし、前橋もそうだし。

(並木) 鳥栖、鳥取。

(溜水) 帯広、浜松。

(司会) 鉄道の高架化の用地そのものを出すために区画整理するという場合もありますが、特に駅周辺では、この際、駅の体裁を整えなければいけない、駅前広場もとらなければいけないということで、今でも面整備ですね、区画整理あるいは再開発と一緒に高架化事業をやるという事例はたくさんあります。逆に面整備について反対の方があって、少しスタートがおくれているというような事例もあるんですけども。これはますます要請が強くなっている事業でありまして、今後もどんどんやっていくべきであるというふうに考えております。またご指導をお願いしたいと思います。

次に、これも非常に画期的な仕掛けではないかと思いますが、モノレールについて街路事業として取り組むというのがあったわけですが、これは制度としては昭和49年にできているのですが、それ以前

からいろいろな検討がなされてきたと思います。モ



前橋駅付近連続立体交差事業



国鉄山陰本線鳥取駅付近（鳥取県鳥取市）

ノレールについての補助制度がスタートしたということについて、その辺ご記憶なり思い出がございましたら、ご紹介をしていただきたいと思います。

(並木) たしか「都市モノレールの整備に関



JR浜松駅周辺（静岡県）

する法律」というのが昭和47年にできたと思います。実質的に補助制度ができたのは49年だったと思うのですが、北九州の都市モノレール、これに国庫補助が実現したと思います。この制度の仕組みは、若干数字は変わっていると思うのですが、基本的には全く変わってないと思うのですが。これは皆さんもご存じだと思いますが、道路管理者がモノレールの支柱だとか、あるいはけた等を道路の一部として位置づけて、道路特会を財源としてその建設を行う。これをモノレール業者に無料で貸与といいますか、占用させると。いわゆるインフラストラクチャー補助制度ができたと思います。確かに従来の道路行政の枠という見地から見ますと、非常に画期的な新制度だったと私は思います。千葉だとか大阪だとか、あるいは東京の多摩モノレールとか、今では沖縄でもモノレールの整備が進んでいるというようなことで、この制度をつくる時に私はちょうど専門官をやっております、中野課長の下で制度をつくる実務を担当したというようなことがありますので、非常に思い出が多い新制度です。

その後、新交通システムにつきましてもモノレールと同じような助成制度が適用されましたが、基本はやはり、49年から補助ができるようになったあの新しい制度だと思います。

（司会）当時、その制度をつくるに当たって、例え

ば財政当局とかそういったところとかなりの議論があったんですか。

（並木）たしかこれは自民党の交通部会の都市モノレール小委員会というのがありまして。これはたしか議員立法だと思いますけれども。

（司会）法律は議員立法ですね。

（並木）法律ができておりましたので、地下鉄に補助があるのにモノレールにないのはおかしいというようなことから、細田さんという方が、大臣をやらされましたけれども、非常にご尽力いただいて、この制度ができたという記憶があります。



北九州モノール（小倉駅）

（司会）今、補助率が、インフラに対する補助ということで、2分の1になっているのですが、アッパーリミットを当時の地下鉄並みにするということが、インフラと上部と合わせた総投資額の59.9%未満ということになっているのですが、これは最初からそのようなことでしたか。

（並木）たしかフィフティー・フィフティーだったような気がします。インフラ外の方が非常に負担が厳しいということで、少しずつインフラ外をインフラに取り入れるということだったと思います。

（溜水）私の場合、直接事業としてかかわったのは、神戸の六甲アイランド線の住吉駅をどう改造するか

ということ等で、神戸市から上がってくる図面で協議した記憶があります。その後、残念ながら、広島の新交通システムの工事中の事故であるとか、南港ポートライナーの事故であるとか、事故絡みの話もありました。直接担当でなかったので側聞した話ですが、担当の職員の方々といいますか、当時、広島市に派遣されて事故対応をされたとか、そんな話を伺ってしまして、街路課の事業は、単に金を配るということだけでなしに、いろいろな意味で、非常に影響力の大きいものだと実感をしたというのが印象です。

事業としては、その後、もう少し簡易なものにすべきであるとか、モノレールにしろ、それから新交通も、要するに安全なものをできるだけ安くつくれるような工夫はなされているようですけども、その辺、今後とも十分検討する必要があると思います。

(並木) 駅には大変なお金がかかっているところもあるようですね。

(司会) 今営業しているところが十数カ所あるんですが、採算の厳しいところも一部にはあります。

(溜水) ただ、今、そういう新交通、モノレールにあわせて、路面電車を新しく入れた方がいいんじゃないかという議論もあるように、これからの高齢社会で、運転する手段を持たない高齢者等が出歩いたための手段、たとえば、低床バスもその一つになりま

すけれども、そういうシステムを考えていくことがますます必要になると思います。

(司会) それでは次に、この時期の制度としては、先ほど筑波で最初にやったというご指摘がございました共同溝もスタートしています。これは街路事業に合わせて実施するというので、制度としては、道路局が所管します。先ほど今野会長から共同溝のスタートについてご紹介があったんですが、それに関連してもう少し補足的なことがございますか。

(今野) さっき話した筑波の話は、6大都市だけに限定していた共同溝の仕事を一般都市にも持ってきたというのは初めてだということです。しかも、中心部に。ほとんどの街路に全部入れたということですね。したがって、新都市施設というものが全部その中に収容できたという。共同溝をやったがために、新都市施設というものができ上がったというふうに私は理解しています。そのことをお話したんで、特に共同溝の制度の話ではないのです。

(司会) むしろ新都市施設の引き金になったということですね。

(今野) そうです、引き金です。筑波でできたものですから、多摩も港北もすべて都心部は共同溝を入れるようになりました。



千葉都市モノレールと一体的に整備した再開発ビル



東京臨海新交通〈ゆりかもめ〉



広島新交通〈アストラムライン〉

(司会) それでは、時代を少し手前に戻しまして50年代ですが、40年代の後半から50年代、このころは、先ほどご紹介もありましたとおり、交通、特に自動車交通ということを中心につくってきた街路、あるいは道路全般につきまして、環境面でいろいろ指摘された時代ではなかったかと思えます。そうした状況の中で、幾つかの制度、事業もスタートしたわけですが、最初に今野会長からは、46年度に歩行者専用道路というものをつくったというお話、それから、時期はその前であったようですが、できるだけ街路の景観というものを大事にしなければいけないということで事業を進めてこられたというお話がございました。こういった点につきまして、もう少しお話しただけのようなことがありましたらお願いしたいと思います。

(今野) 時代の要請がたまたまこのあたりから、都市の景観とかそういうことについて高まったということだったと思うのです。東京オリンピックあたりのときは、まだそんな空気はなかったですけども。要するに道路というものに対して、人間に反発するイメージがあったような気がしますね。「道路をつくるのは反対」と、すぐいわれましたからね。反省する必要があるのは、やはり数理的な物の考え方が優先して道路ができていたのではないかと。つまり、景観とか都市のアメニティーとかそういうことを余り考慮せずに、とにかく道路をつくる。モータ

リゼーションに対応して、とにかく道路をつくらなければいかんということで一生懸命やってきた。それが人間性というものを無視したような印象を生み、市民が反発をしたという、そういう時代だったかなあという気がします。それで私は盛んに都市計画大会とかそういうところで、都市の景観ということを大事に大事にしてほしいということを事あるごとに話しました。当然、街路課長としてはそういうことを念頭に置いて指導してきたわけですけども。要するに、大事な、主要な公共空間である道路というものを、親しみのある、潤いのある道路で、いい環境で良好な景観をとにかく創り出すようにという、これは精神的な指導なんです。具体的にどうしたかということ、あんまりははっきりしていませんが、そういう気持ちで仕事をして欲しいということを盛んに申し上げました。

(司会) 並木会長は先ほどご発言がございましたけれども。

(並木) 私は具体的なことは余り思い出がないのですけれども。ちょっと時代は下がるんですが、首都高時代、ある雑誌に随想を書いた記憶があります。それは「鳥の目と虫の目」という表題でした。首都高は空から見ますと、都市活動を象徴するような大動脈で、まさに躍動するダイナミックな都市美というような感じですが、それを下から見ると、まさに鉄とコンクリートの塊で、重構造物だと、こんなようなことなんですが。それで、鳥の目で見ると大勢から見られるのは虫の目で、つまり下から見られるのが一番基本なんだというようなことです。骨組みのような肋骨をあらわにしているようなものではなくて、下から見れば天井ですが——首都高からいえば下なんですが、その天井をきれいにしたいのではないかというようなことを、私、その随想の中で提案をしました。非常に反響がありまして、防音壁というのは物理的な問題で騒音が大き過ぎるからおとすということのできたと思いますけれども、天井を張るというような発想は今までなかったようなことで、今やほとんどすべて天井を張るというよ

うなことになってきているような気がします。

ただ、これもあんまり行き過ぎると……。基本的にはシンボリックなところだけに限定してもいいんじゃないかという感じがしますが、今や全部天井を……。そっちの方がきれいになりますから。何かそれもちょっと行き過ぎというような感じもします。ともかく、天井を張る事業が定着したというような感じがいたします。

(司会) 確かに首都高速、六本木あたりもきれいになっておりますけれども。

先ほど、甲子園の橋をごらんに行かれたときにカバーがしてあって、構造がどうだったかちょっと見えなかったという話がありましたけれども、カバーをしますと、外からの目視点検的なことがなかなかできなくなるので、その辺が維持管理する面では痛しかゆしかなという気もいたします。

溜水副知事は、環境といいますか、そういうことにつきましたは何かございますか。

(溜水) 環境の話というのは最近定着してきていると思います。先輩達が事業としてやりはじめてきたものが、色々な形で実を結んできているというのは喜ばしいことです。

歴史的な地区環境整備事業とかそういう事業が、古いものを残しながら現代の生活にマッチするような形にどういふふうにしていくかについて、それぞれの地区が工夫をしながらやっておられるということは、いってみれば市民参加の一つのあらわれであるし、不自由な面もあるかもしれないけれど、街づくりの原点じゃないかなあという感じがします。潤い、ゆとりというのは、これからもずうっと大事にしないではいかんだらうということですし、また、それがいざというときには非常に役に立つということです。阪神・淡路大震災のときにも、道路がちよっと広がった、それから街路樹があったことで、延焼がとまっているし、それから、家もちよっと街路樹におおさった形だったので壊れるまでに至らずに命が助かったというような例もたくさんあります。普段から自然とのつき合いを大事にしておけば、そのお

返しというものがいざというときにもあるのではないかという感じはしますね。当然やらなければいかんことだらうと思います。

(司会) そうですね。今野会長からも、理詰めで道路をつくってきた、それに対する反発みたいなものがあったのではないかというご指摘がありました。やはり何らかのゆとりみたいなものが意外なところで役に立つということがあるんだらうなという気がいたします。私どももこれからも一生懸命やっぴかなければいかんです。

今、ゆとりというお話、街路樹で助かったというお話もありましたが、課の名前がこういう名前だからだらうと思うのですが、街路樹について、街路課に問い合わせが随分多いんです。街路課だから街路樹を担当しているんだらうというようなことで問い合わせがあるんですけど、街路樹について思い出のようなものがあれば、その辺はいかがでしょうか。

(今野) 僕は直接街路樹を随分植えました。植えて30年近くたつと、本当に立派な木になりましたね。全部新しくつくった市街地なんですけれども、幹線



身近なまちづくり支援街路事業（栃木県）

道路には必ず街路樹を植えました。桜から始まって、いろんな樹種があるようですが、私は専門家じゃないからわかりませんが、桜は多かったですね。新市街地ではどこへ行っても立派な桜並木がありまして、しかも両側から枝を張ってトンネルになっています。これも染井吉野あり、八重桜あり、いろいろな種類の桜がありますけれども、本当に今行ってみるとすばらしく立派な景観ですね。街路樹は必ず植えるようにしているんですけども、今はいろんな植え方

がありましてね。例えば1本置きにきちっと植えていくか、あるいは2本置いて、また2本というふうな植え方とか、いろいろな植え方があります。それから高木、低木、いろいろな組み合わせがあって、正直いって、これはおもしろいし、将来が楽しみです。初めのうちはみんな苗木みたいなものだから小さいんですが、20年もたつと亭々たる大木になります。やはり街の中の街路樹というのは街の景観の最大のエレメントですな。

(溜水) 街路樹の話に関しては、街路事業を進める上で、自然樹木というんですか、それにぶつかって、どうするかという話はたくさんありますね。私が直接市長さんにアドバイスしたのは、ちょうどNHKが「縦の木は残った」というのをやっているときでしたが、街路計画をやっていたら、神社のところに大きいクスノキがあって、どうしてもそれに道路がひっかかるという話がありました。「それをよけて道路をつくったらどうですか」という話を市長にしたら、「そんなことできるんですか」というので、「それは街路を曲げればいいでしょう」という話になりました。それから、都市計画変更とか、えらい手続になってくるんです。区画整理の中で街路をやっていたから、土地の交換分合をやればいい話ですから、市長さんが残すようにされたら、クスノキを守った市長さんということで、次の選挙も大丈夫だったという話があります。(笑)

松本城のところでも、歴史景観の中で、ご神木に街路事業がかかるという話になったんです。根を押さえてはいけないということで、根回りのところも工夫しながら道路をつくりました。ただ単に道路を直線で通せばいいということではなくて、いろいろな過去の遺産、歴史街道もそうですが、そうしたものを尊重しながらつくっていく、そういうことが大切なんじゃないかと思います。

(今野) 広幅員街路では、日本はケヤキ並木が随分多いね。非常にいいんじゃないですかね。

(司会) 仙台もケヤキですね。

(溜水) ケヤキとユリノキは大きくなるんです。

(今野) ユリノキは大きくなるのが早いんだ。ケヤキは本当に何十年たつと立派になりますね。亭々たるものだなあ。

(溜水) それから楽しい街路樹で、リンゴの並木とか、いろいろありますけれども、そういう楽しみというものをやるのも一つの方法じゃないかなという気がしますね。

(並木) 私は名前で非常に得をしているんです。

(笑) 街路課の並木課長というので、随分得をした



中央分離帯に残した大ケヤキ (松本市)

経験があります。よく緑被率というのがありますがよね。それに対して私は、緑視率というのがあるかないかわかりませんが、要するに街路を通過して非常にいい街だなあというのは、並木があるかないかによってもものすごく違う。もともとは阪神の工業地帯ですけども、尼崎の北の方に行くと非常に緑が豊かないい街になっていますよね。緑があるかないかで市のステータスが変わるんじゃないかというような感じがするぐらい、並木というのは大事ではないかという感じを持っております。

(司会) 景観のもう一つ大事な要素であります電線なんです、これは十数年前から地中化に本格的に取り組みまして、まだまだ道半ばにも達していないということですが、これからも力を入れてやっていこ

うと思っています。現場では電線の管理者の方が、地下にするとメンテナンスコストがかかってしまうということで、そこそこの需要があるところでないで大変だということで苦勞しているケースもあるんですが、都市の景観という観点から非常に大事だなあと考えております。こういったことについて何かアドバイス的なお話があればお聞かせいただきたいと思うのですが。

(今野) 私は現場で開発地区の中はほとんど、8割ぐらいは地下にしまして、電線なしにしました。おもしろいことに、日本で一番のニュータウンといわれている多摩ニュータウンは、東京都と住宅公団と二人三脚で仕事をやりました。東京都は新住の他に、昔から田んぼがあったり家があったりしたところは区画整理をやっています。多摩ニュータウンは全体で3,000haですが、そのうち区画整理が450haありましたが、その区画整理区域では、またものすごく高い電柱が並んでいるんです。見上げるような、ちょっとそんじょそこらにないような高い電柱なんです。そこへ無数の電線が走ってしましてね。しかし、新住事業でやっているところは、電柱も電線もない。すぐそばの区画整理区域は亭々たる電柱があるんだなあ。こういうのは何ともならないですな、正直いって。これは将来ひとつ直したいですね。

(司会) 電柱が堂々とあるのは、本当に将来に残す町並みとしては恥ずかしいことだと、あちこちからいわれているものですから、これからも地中化については、どんどん力を入れていかなければならないのですが、相手があることですからそう急激には進まないのが実状です。

(今野) 公団の場合には、全部地下にしたとはいうものの、初めはすぐに素直にオーケーとはいわないですよ。金は当方が全部持つと云っても、すぐにオーケーとはいわないですね。だから、頑張って頑張って、結局線を地下にしました。

それともう一つ、建設省でキャブとかいろいろな簡易なやつを考えているでしょう。いいことですね。

(司会) 今はもっともっと簡単なものになっていまして、昔始めたころに比べると費用も随分安いもののできるようになっていますが、それでも掘り返しを伴うということですから。最初からつくる場合にはそれほど費用がかからないんですけども、これからも進めていきたいと思っています。

溜水副知事のところでは震災の復興で、神戸市内が多いのかもしれませんが、区画整理等をおやりになっていて、この際、電線をなしにしたいというお話が随分あるようですが、これもなかなか思うに任せない部分があるやに聞いていますが。

(溜水) 私らが直接話すときには「必要ですからやりましょう」ということですが、現場に行くと企業の方との調整になかなか苦勞しておられる。ただ、震災復興関連のところでは、極力電線類は地中化しようとして取り組んでおり、ほぼそういう形にしようと思っています。



(司会) 今まで主として環境とか景観のことについてお伺いいたしましたが、この辺で少し話題を変えたいと思います。これまでのところで何か話し残したことがございましたらどうぞ。

(今野) 一つあります。街路課に大いに関係のある都市交通調査室の設置、これだけはちょっとお話ししたいんですが。私が技術参事官のときにつくった室なんですけれども。並木君が最初の室長でした。

これをつくったのは49年度からですけども、それ以前に、今の組織、機構では日本の都市計画は上手く行かないという問題意識から、都市局と官房

との間でいろいろと議論がありました。それは、将来はもう少し、例えば都市計画指導課とか、あるいは都市計画企画課とか、何か大きな課が欲しいなあと、そんなところからの話なんです。結局最後の落ちが都市交通調査室で、それがそのままずっと続いています。

(司会) ありがとうございます。

今、話題が出ました初代室長としては、そういうところにお座りになって、周りの目はどんな感じだったんですか。(笑)

(並木) できるときの経緯につきましては、今野さんから随分お話を伺いました。私、初代というのはいろいろな意味で得な立場になるんで、今でも交通調査室の会合があると、初代の並木ということでご紹介いただけますし、いろんなことで得なんです。内容につきましては、まだできたばかりなものですから、内容がまだなかったというか、いろいろつくっている最中だったものですから、苦労したということだけは覚えています。

(司会) ありがとうございます。

次に、60年代以降のことについてご紹介します。渋滞対策を一生懸命やっているとか、最近の話題として地域高規格道路というような概念が出てまいりまして、街路事業でもこういったものを進めているとか、先ほどお話をいただきました電線類の地中化、あるいは歴みちも含めた身近な街づくりというようなこともやっております。それから、先ほど溜水副知事の方から、路面電車などもこれからの交通手段として見直すべきではないかというご指摘もございましたが、これらも含めて、今後街路事業を進めるということについて、こういったことにもっともっと力を注ぐべきではないかというご指摘があればお伺いしたいと思います。

それでは、溜水副知事は震災復興ということで、都市局にいらっしゃった時代も現在もご苦労されているわけですが、そういった災害に対してどういうふうに備えていかなければいけないということも含

めて、今後の取り組みについてアドバイスをいただきたいと思いますが。

(溜水) 公共事業抑制というような流れの中で、従来どおりのやり方で事業を進めるのは大変なような雰囲気になってきているのですが、街の中の道路というのはストックがまだ足りないということははっきりしているわけです。今回震災の場合も、この道路が貫通していたら恐らく緊急輸送路として非常に利用価値があったんじゃないかというような道路があったわけでして、現在はその反省の上に立って、その道路の貫通に一生懸命努力している、周りの人もそれを理解してやっているという例がありますけれども、できるだけストックをふやすという努力は今後も続けていかなければならないと感じます。またそれと同時に、ストックをふやしていくという必要性をはっきりさせるためにも、今あるストックをうまく使っていくということが大事であるという感じがします。というのは、交通需要管理というか、需要マネジメントとか、それからパーク・アンド・ライドとか、あるいはトランジットモールとか、外国でいろいろいわれているような話がたくさん輸入されているわけですが、日本で本格的にやっているところはまだ見られないというようなことです。そのためにはやはり地元自治体の地道な積み上げと、それに対して国が大々的に支援をするという取り組みがないと、ストックをうまく使うということにはならないのではないかと感じます。

それと裏腹な話ですけれども、今回の都市計画審議会の答申にあるような利用者の立場からいうと、今後は高齢者が街の中にますますふえてくるわけですが、高齢者がたくさん住むということを踏まえると、コミュニティが育つようなハードと申しますか、コミュニティ活動がしやすいようなハードをつくっていく必要があるのではないかと申します。低床バスとか路線バスとか路面電車とか、そういうことも含めてですけれども、いろいろな需要マネジメントと連動させるようなソフトの試みを実践するようにしていくことが重要だと思います。

その一つとして、例えばさっきいった震災のとき

にあったらよかったなあとという道路については、今考えているのは、できたときには単に車を通すというだけではなくて、年に数回はお祭りをやる道路にしよう、あるいは防災訓練をやる道路にしようというような形の中で、そういうイベントを通じて、街路空間というのは多目的で、ただ単に車を通すだけの道路ではなくて、景観もありますし、それから防災空間でもあるしというようなことを認識する、そういった多目的性というのを明確にしていくと、楽しく街路をつくらうということになっていくのではないかと思います。今の道路については反対運動があるものですから、そういうようなことも工夫しながらやろうと考えています。

(司会) 今野会長には最後に締めていただくことにいたしまして、その前に並木会長から御願います。

(並木) 先ほどからずうっといろいろ話をお伺いしていて、全く同感なのですが、アメニティーだとか、あるいは環境とかいうような言葉は、定量的に測るといようなものじゃない、むしろ定性的なものなんだと思います。その中で私はやっぱり都市計画に関する——あるいは街路についてもといってもいいんですけども——夢がなければいけないというような気がするんですね。例えば私はたまたま、平成3年だったと思いますが、『都市と交通』のNo.23に街路に関する随想で三題ばなしというのを収録していただいています、その一つのテーマに、私は都市計画には勘だとかセンスが非常に大事なんだということを申し上げ、かつ、そういうものを訓練するといいますが、養うようなことをしなければならぬということをお願いしました。

例えば名古屋の100m道路、これは東西南北それぞれ100m道路がありますけれども、ああいう計画で、今の交通量推計の手法を駆使しても、決してそういう幅というのは出てこないと思うんですね。この名古屋の100m道路、あるいは大阪の関市長が計画した御堂筋、あるいは東京の後藤新平が計画した——100mじゃないんですけども——昭和通り、あるいは札幌の100m道路、これも開拓使が自分の

夢とロマンを込めてつくった道路だというような気がするんですね。そういう中で、都市計画に携わる者というのは、夢とロマンを持たなきゃいかんということをつくづく感ずるんです。私はどちらかというところ何か現実的なことばかりやっているような気がしますけれども、そういう夢とロマンを持たなければいけないとつくづく感じております。



(司会) ありがとうございます。

それでは、最後に今野会長の方から、先ほど組織のお話もございましたし、街路課は主として技術屋が多いわけですが、そういった技術的な面に携わる人間にとって、今後こういうことに気をつけてやらなければいけないというような点とか、昔の人に比べて最近の人間はちょっとこういう点が甘いんじゃないかというようなことも含めて、お話をいただければと思います。

(今野) 溜水君からは例の中央審議会の答申を中心にした話がありまして、身障者・高齢者対策とか、あるいは良好な環境形成、社会的合意の形成が必要だとかいうのは、これはもうそのとおりですから、この答申に基づいて大いにひとつ街路課の方々は頑張っていただくということになると思うんです。

それから、並木君からは夢とロマンという話がありまして、100m道路の話をお伺いしましたが、これは非常に大事なことで、私も実はこれを言いたかったなと思っていますが、先に言われたものだから、これをただいただくことにします。

哲学を持ったらどうかと思います。例えば構造物

を設計するにしても、単なる機能的な設計じゃなしに、やはり哲学を持っていろいろな設計をしてほしい。例えば100m道路など、これは哲学がなければできませんからね。

私の経験からいいますと、例えば多摩ニュータウンの都心部に40mの歩行者専用道路をつくったんです。これは当時は、批判されましたよ。しかし私は、30万都市、多摩ニュータウンのまちづくりの理念からも、又感覚的にもその中心部には、この40mの歩行者専用道路が必要であるとしたのです。しかも、これは建設省も応援していると。実は、街路課の補助金がついていたんです。そういう意味で街路課というのは大事なあとと思うんですよ。補助金をつけてくれたことによって、建設省も認めてくれているということ。

そういうことなんです、要するに街づくり、一体この街をどういうふうにつくるかという哲学があるわけですね。それに基づいていろいろな構造物の設計とか、あるいは道路本体、沿道との調和がどうあるべきかというようなことまで決まってくるわけ

ですよ。ですから、全体のマスタープランの哲学に基づいて設計をすべきだと。それが実現したのは多摩ニュータウンの中の「鶴の橋」ですが、土木学会の田中賞をいただきました。それから去年、「鯨橋」という橋がまた田中賞をいただきました。両方とも歩行者専用道路橋ですが、残念ながら、両方とも補助金がついていないのです。「鯨橋」は、14億円かかりました。実はこの橋の設計協議審査委員会の委員長をやりましたが、平成9年度の田中賞をもらったような橋が何故出てきたかという、やはり哲学があったからだと思うのです。ですから、そういう哲学というものを必ず頭に入れて仕事をしていただきたい。

(司会) わかりました。そういったところは肝に銘じて今後とも進めていきたいというふうに考えております。

きょうはどうもありがとうございました。

—了—

## 1

## 街路事業と用地補償

◆建設省都市局街路課

企画法制係長 山下 政浩

## 1. 街路事業における用地の取得について

公共事業に必要な用地の取得は、まず土地等の権利者との交渉ではじまり、契約が成立すれば、土地等を取得又は使用することとなり、これらの用地交渉が成立しなければ、土地収用法等に定める手続によって強制的に土地等を収用又は使用することになる。

街路事業においては、都市計画法69条の規定により土地収用法の規定が適用され、また、都市計画法第70条の規定により事業認可の告示をもって土地収用法上の事業認定の告示とみなされ、さらに都市計画事業の認可の告示があった日から1年以内に収用又は使用の裁決申請がないときは、都市計画法第71条の規定によりその時点で新たな事業の認定があったものとみなされているため、都市計画事業の施行期間中は起業者の収用権が継続し、土地収用制度を活用する場合は、即権利取得裁決申請を行うことができる。

\*街路事業において裁決申請をおこなった件数

平成7年度 33件

平成8年度 26件

平成9年度 28件

## 2. 土地等の取得又は土地等の使用により通常生ずる損失の補償

土地等の取得又は使用を行うに当たり、民事契約の場合では、契約に基づき対価を払えば、土地所有者等の負担において当該土地等の取得又は使用の目的を達することのできるような状態での土地の引渡しを受けるのが普通である。

事業計画に基づいて行われる公共用地の取得又は

使用の場合は、当該土地は代替性がないため、土地所有者等の売り手側においても、売る又は使用させる、又はしない、といった選択の自由がなく、拒んだ場合は、土地収用法等に定める手続によって収用されてしまうことになる。

このように、公共目的のために土地を取得され又は使用されるのであるから、それにより生ずる損失は、土地所有者等のみに負担させるべきものではなく、公共事業の施行者が負担し、その損失を補償すべきものである。このような考え方から、一般の民事売買と異なった土地等の対価以外に土地等の取得又は使用により通常生ずる損失の補償というものが決められている。

## (1) 建物等の合理的な移転先

建物等の物件の移転料の算定にあたっては、合理的な移転先の判断を行うことにより、合理的な移転工法が決定されることとなるが、建物等の合理的な移転先の判断にあたっては、先ず、残地に移転することが合理的であるかどうかを判断し、合理的でないと判断された場合は残地以外を合理的な移転先と判断することとなる。残地が合理的な移転先となるかどうかは次の観点から検討を行うこととなる。

## ① 有形的検討

残地に建物を移転することが物理的、技術的に可能であるかについて、建物の配置の状況、構造上あるいは残地の面積からの検討を行う。

## ② 機能的検討

残地に建物を移転することにより、従来利用していた目的に供することが著しく困難となるかどうかについて検討を行う。残地に建物を移転することが物理的、技術的に可能であっても移転により従来利用していた目的に供することが著しく困難となって

はならない。したがって、残地を有効活用することにより、従来の目的に供することが一般的に妥当と判断されるかどうかを検討することとなる。

③ 経済的検討

残地内で従来の機能を回復させることが可能であっても、補償総額が経済的妥当性を有するものではない。経済的検討は、有形的検討、機能的検討において残地が合理的移転先と一応判断された後に行うものであるが、特に店舗等の営業施設が支障となった場合においては、その地域内で合理的な移転先を取得することが極めて困難で、

残地以外に従前の同一価値を再建する合理的な移転先がないような場合は、やむを得ず残地を合理的な移転先と決定することとなるが、この場合の判断にあたっては、あくまでも社会的妥当性の認められる範囲で行うべきであって、残地以外の他の土地に移転する補償総額に比べて著しく多額となる場合は、残地を合理的な移転先と決定することは困難である。

④ 法制的検討

残地に建物を移転することに対し、建築基準法、その他の公法上の制限等諸法制との関係において、法的適合性の検討を行う必要がある。

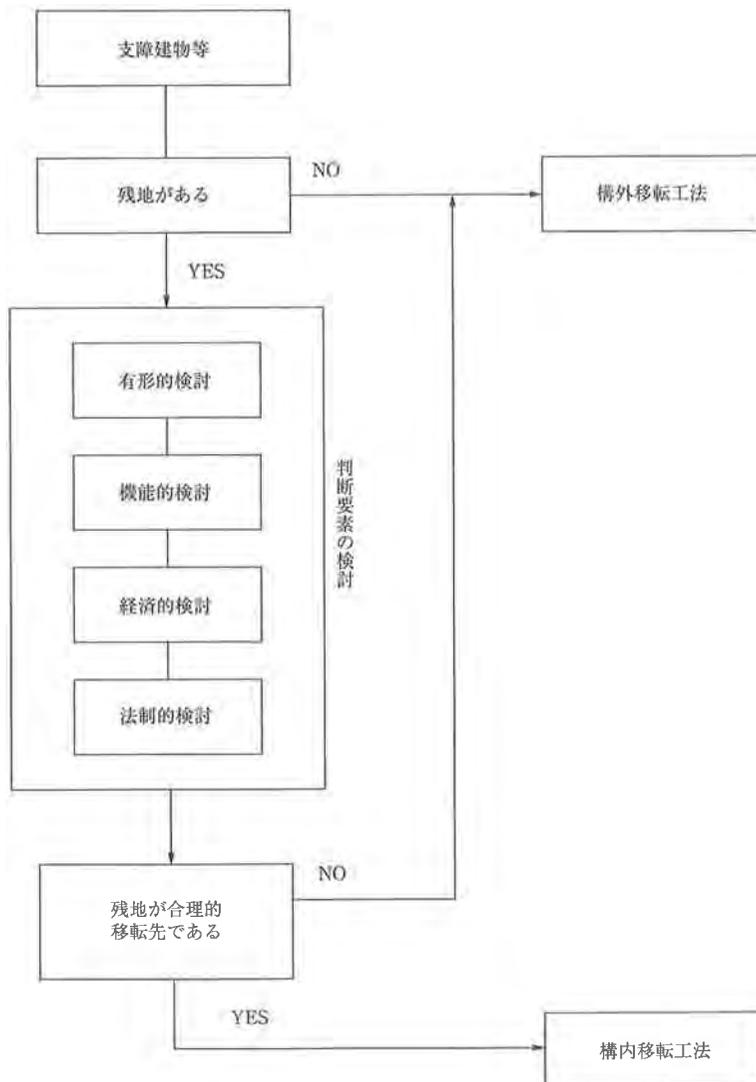


図1 移転先判断フロー

## (2) 建物等の移転工法

移転工法は、移転先が残地か、残地以外の土地であるかによって次のように分類することができる。

### ① 残地が移転先となる場合

曳家工法、除却工法、改造工法、再築工法（構内再築工法）、復元工法

### ② 残地以外の土地が移転先となる場合

再築工法（構外再築工法）、復元工法

### ③ その他

建物を再現する必要が客観的にない場合の除却工法

#### ア 再築工法

残地外の他の土地又は残地内に従前の建物と同種同等の建物を建築することが合理的であるときは、再築工法による。支障となる建物敷地の残地に余裕があり曳家移転等はできないが、建物の大部分又は全部について従前の建物を建築することにより従前の機能等を維持できる場合に採用される構内再築工法と、残地以外の土地に建築する構外再築工法がある。

なお、平屋建の建物を二階建に、あるいは数棟の建物を1棟にすることにより従前の機能を維持する等の工法も本工法に含まれる。数種類の構内再築工法が考えられる場合においては、これらのうち、最も経済性を有する工法が採用工法となる。

#### イ 曳家工法

建物を残地に曳家することができると思われるときは、曳家工法による。本工法は、残地が十分あり、従前の土地と残地の間に障害物又は著しい高低差の無い場合で、建物の従前の形状を変えないで残地に曳くことが物理的、技術的に可能であり、かつ経済的であると判断されるときに採用される工法である。

なお、本工法による移転先は必ずしも買収残地に限らず、隣接する土地に同一所有者が権利を有する土地があり、その土地が利用可能な場合を含めて判断することとなる。

#### ウ 改造工法

建物の一部を切り取り、残地内で残存部分を一部改築し、又は増築することにより、従前の機能が維持できると認められるときは、改造工法によ

る。本工法は、取得し又は使用する土地の上にある建物の一部が支障となる場合において、建物の一部切り取りを行うまでは除却工法と同じであるが、除却工法が切り取り部分を補修するのに対し、残存部分を一部改造することにより、従来利用していた目的に供することが妥当であると認められるときに採用される工法である。

なお、支障となる建物が全体面積に比較し相当部分であり、建物の主要構造材の大部分を変更して増改築が行われる場合、あるいは従前の間取りに関係なく、新たな間取りにする場合は再築工法を採用することとなる。

#### エ 除却工法

取得する土地の上にある建物の一部が、当該建物に比較してわずかであり、かつ重要部分でなく従前の機能にほとんど影響を与えないと思われるとき、又は建物を再現する必要がないと思われるときは、除却工法による。後段部分は、移転料の中では特殊な部類であり、一般の移転料は物件がある目的に供されているか又は供され得る状況にあることを前提としているが、朽廃した建物、あるいは既に建築目的を果たし、かつ将来においても当該建物の目的に供する必要性を客観的に有しない建物にあつては、現在価値を移転料とする工法である。

#### オ 復元工法

文化財保護法等により指定された建築物で、建物を原形で復元することが妥当と思われるときは、復元工法によることができる。本工法は、現在の建築物を解体し、再使用できる資材は使用し、再使用できない、あるいは不可能なものについては、新しい資材を補足することにより従前と同様な建物を復元することを前提にした工法である。なお、国庫補助の対象となっている街路事業においては、建築物等の移転補償を適正かつ円滑に執行するため、補償費が3億円以上となる大規模建築物について、補助金の交付申請前に移転工法に係る協議を行うこととしている。

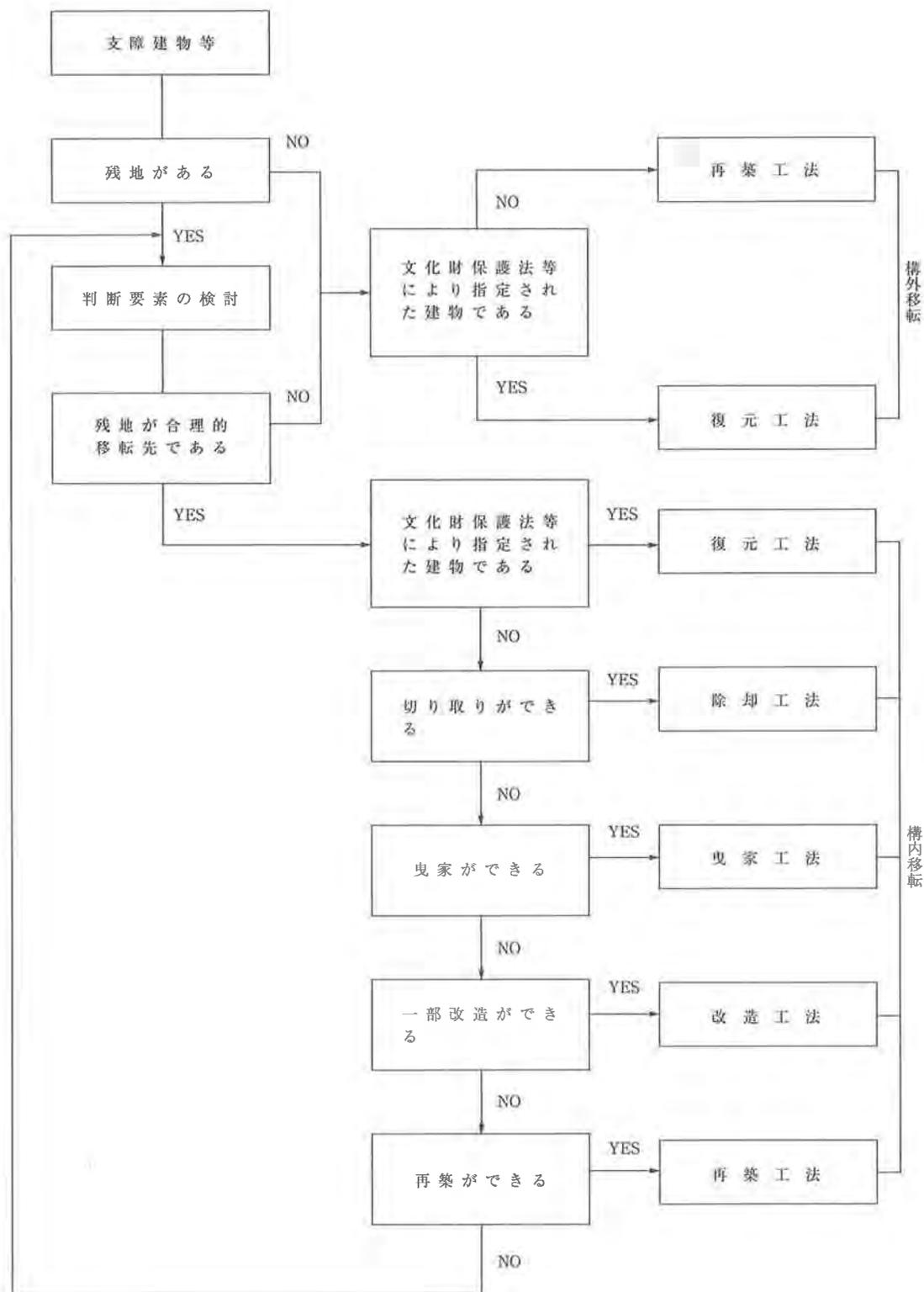


図2 移転工法判断フロー

### 3. 事業損失に対する補償

昭和37年6月29日に閣議決定された「公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱」は、事業施行中又は事業施行後における日陰、臭気、騒音等により生ずる損害等は、損害賠償の問題であるので損失補償としては取り上げないものとしているが、この要綱が閣議決定された際に同時にされた閣議了解において「これらの損害等が社会生活上受認すべき範囲をこえるものである場合には、別途、損害賠償の請求が認められることもあるので、これらの損害等の発生が確実に予見されるような場合には、あらかじめこれらについて賠償することは差し支えないものとする」とし、特定の場合のみ事前賠償として処理することを認めている。

事業損失に対する対策としては、事前の対策と事後の対策とが考えられるが、事後の対策、特に補償による措置は、本来最後の手段であり、事業損失が生じないよう事前に対策を講じることがもっとも重要である。しかし、やむを得ず損失が生じた場合の処理として基準を確立しておくことが必要であり、現在までに以下のものが基準化されている。

#### (1) 日陰補償

公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等の費用負担については、昭和51年2月23日付け建設事務次官通達により取り扱うこととしている。この費用負担基準は、居住者について生ずる損害等

に着眼したものであり、不在地主及び不在家主は、費用負担の対象者から除かれている。

#### (2) 電波障害の補償

公共施設の設置に起因するテレビジョン電波受信障害により生ずる損害等の費用負担については、昭和54年10月12日付け建設事務次官通達により取り扱うこととしている。この費用負担基準では、受信障害が受認限度を超える場合に共同受信アンテナの設置費等を補償することとしている。

#### (3) 水枯渇等の補償

公共事業に係る工事の施工に起因する生活用水、農業用水等の枯渇又は減水により、生活用水、農業用水等を使用している者に社会生活上受認すべき範囲を超える損害等が生ずると認められる場合の費用の負担等については、昭和59年3月1日付け建設事務次官通達により取り扱うこととしている。

#### (4) 地盤変動により生じた建物等の損害等の補償

公共事業に係る工事の施工に起因する地盤変動により、建物その他の工作物に損害が生じた場合の費用負担等については、昭和61年4月1日付け建設事務次官通達により取り扱うこととしている。

なお、上記通達に基づく費用負担額が3億円以上となる場合及び上記通達によらない費用負担を行う場合については、大規模建築物の移転工法と同様、補助金の交付申請前に協議することとしている。

# 2 東京都の街路事業における補償事例

## (1) 本郷台の段丘地における高低差補償

◆東京都第一建設事業所 用地課  
用地担当係長 松田 美恵子

### 1 はじめに

東京には、武蔵野台地が河川に浸食されてできた起伏のある土地が意外と多い。道路事業を施行する際、しばしば道路の計画高と従来地盤高との間に高低差が生じ、取付道路や道路周辺の民地との間に差が生じるという問題が起きる。

高低差に関する補償については土地収用法、道路法、河川法にそれぞれ規定がある。東京都の事業の施行に伴う損失補償基準の第54及び第60条にも規定があり、東京都では「道路の新設又は改築に伴う擁壁等の設置要綱」を定めている。

要綱の実際の運用は、工事課で補償工事で処理したり用地課で補償で対応するなど、事例に応じた対応を行っている。

本稿では当事務所が施行している東京都市計画道路事業幹線街路放射第8号線(国道254)の拡幅に伴う高低差補償の事例を紹介する。

### 2 事業の概要

本路線は文京区小石川にある。都心部に程近い商住混合地域である。付近には小石川後楽園、東京ドームなど著名な施設が並ぶ。

地形的には武蔵野台地の東端にあたり、本郷台と呼ばれる台地上にあるが、東側の沖積谷低地へ移行する傾斜地となっている。本路線の拡幅に伴い、本路線と接することになる土地・建物と道路面との高低差が生じる。また、接道する区道側でも高低差が生じる。

事業は2期に分け施行し、昭和55年と62年に事業認可を取っている。平成9年度時点で用地の取得は99.9%、本稿で述べる区間は9年度から工事

に着手した場所である。

前述のような地形のため、道路の計画路盤高と従来地盤との間に高低差が生じることは当初より予想されていた。しかし、事業が長期にわたる中、道路構造の変更等もあり、接道する区道について文京区と協議が整い、区道及び本線の計画路盤高を最終的に決定したのは平成9年度初めである。

平成9年度以前に用地買収を進めていたので、買収時点では高低差に関する補償は行っていない。建築物を建てる際の高さ指示も統一的に行われていたとはいえ、特に、本線に接道する区道に接する民地の影響を特定することができない状況であった。8年度末から、最終的に高低差の影響を受けることが確定した関係人7人と順次折衝を開始した。

折衝にあたっては、工事課が設計上の説明、用地課が補償上の説明という大まかな役割分担を行い、両方で調整しつつ進めた。

折衝においては次のような難しさがあった。

第一に、高低差が生じる理由と影響について理解を得るのに時間がかかったことである。道路拡幅によって道路面の高さが変わるということは専門家でない限り想像し難い。特に本線に接しない関係人にとっては予想外の事である。

第二に補償内容や折衝経過は、従前の機能の回復という補償の原則を踏まえつつも、関係人の再建計画や要望との調整の結果、複雑、多様にならざるを得ないことであった。

### 3 高低差補償の例

今回の高低差補償の具体例として次の3例を挙げる。

① 関係人Aの土地は本線と、これに接道する区道

とには含まれている。平成2年に用地買収を行っている。区道の路盤高が約110cm下がる計画であったが、建物の区道側のパーキングタワーの出入口が現状の路盤高に合わせて建てられており、調査の結果、スロープ設置や建物の一部改修では対応できないことがわかった。建物全体を再築すると補償額は営業補償も含めて約4億と見積もられ、これは今回の街路築造工事費と比しても巨額であった。

そのため、関係機関と協議の上、区道と本路線の

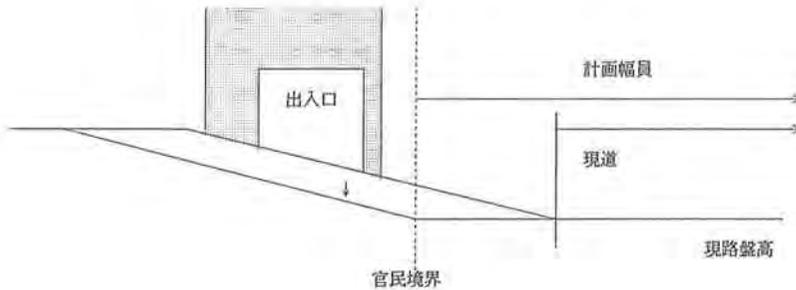
道路構造の変更により高低差の解消を図ることとした。具体的には、パーキングタワーの出入口部分の区道の高さは現況のままとし、出入口を過ぎたところから、区道の縦断勾配を急にして本線に接道する。同時に本線の路面の高さを上げ、すり付け勾配を緩和した。なお、区道には滑り止めを施し安全面に配慮することで、区側と合意した。(図2参照)

② 関係人Bの土地は区道にのみ接している。区道の路盤高が約92cm下がることとなる。当方は補償



図1 当該事業地の位置

当初計画



計画変更後

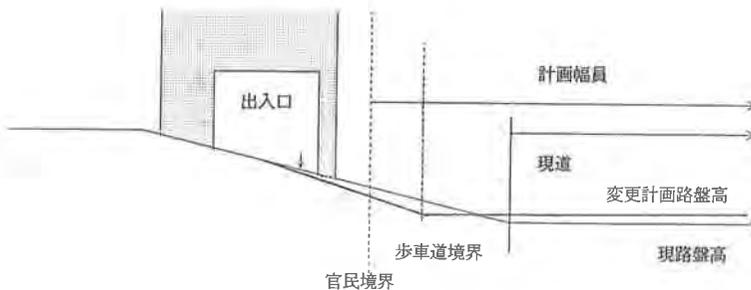


図2 例①

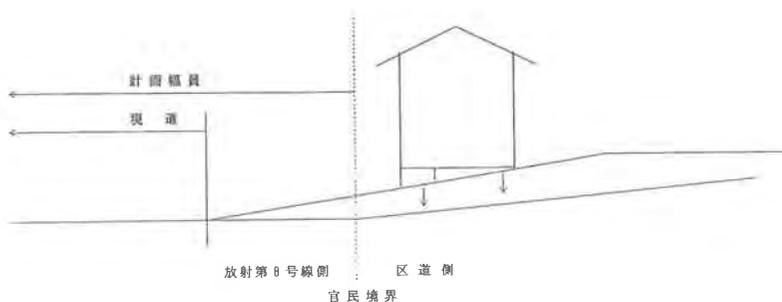


図3 例②

内容として、擁壁の設置と出入口の階段の増設を提案している。しかし、階段を増設するとその延長が長くなり敷地中央部分までかかる。また当該区道は建築基準法の第42条第2項の道路なので、今回の街築工事に際して関係人は敷地の一部を区道として提供する予定であるため、敷地面積が小さくなる。さらに、近隣に再建計画がある。これらの事情から、関係人は建替えを検討している。建て替え時期により、補償方法も変わってくるため、現在、調整中である。(図3参照)

③ 関係人Cは本線に面する大規模な土地を所有している。平成7年に用地買収を行っているが、用地買収箇所とは別の箇所高低差が生じた。本線の路面が約80mの区間で上がり、本線とCの敷地との境にあるC所有の石積が一部隠れることとなる。当初、高低差は最大で約32cmの計画であった。例①の高低差処理で本線の路面高を上げたことにより高低差が拡大し、路面側が最大で約65cmが上がり、石積が3分の2程度隠れることとなった。計画変更の事情について、関係人の不満は強かったが、地域全体の道路の高さを調整した結果であることを説明し、納得を得ることができた。石積は、防犯面、安全面から必要と判断される区間につき、補償工事で現状とほぼ同じ形に復帰することとした。

#### 4 高低差補償の課題

本事例は、用地買収時に高低差が明確になっていなかったため、用地買収完了後に高低差補償を行った例である。高低差が用地買収前に明確になっていれば、用地買収と同時に補償でき、同じ関係人に2度折衝するという不効率を防げる。また用地買収に該当しない隣接地の関係人にも早期に周知できる。

しかし現実には詳細設計の実施時期等から、確定できない場合もあると思われる。高低差が明確に出る時期や処理方法などについて、工事担当部署と用地担当部署との綿密な打ち合わせが必要である。

また、狭小な土地をぎりぎりまで利用していることの多い都内の場合、関係人の生活を配慮すると、擁壁、階段等の設置のみでなく、きめ細かな個別的な対応をせざるをえない。また、高齢者が多くなり、福祉のまちづくりの観点からも段差解消の配慮が求められる。多様な条件を考慮した個別的な処理方法と補償の原則とをどう擦り合わせるかが難しい課題である。この面でも工事、用地両担当部署の連携が重要となる。

地域住民の権利意識の高まりの中で、高低差補償の重要性は今後、一層大きくなると考えられる。事例を収集し、高低差補償の考え方の整理、補償手続きの体系化などが求められる。

## (2) 建物が道路計画線にかかるマンションの補償事例

◆東京都建設局用地部調整課

土地評価担当係長 飛田 亮一



### 1 地域及び建物の概要

東京都市計画道路放射第34号線（通称「晴海通り」）は、千代田区有楽町一丁目（JR有楽町駅付近）を起点とし、臨海副都心地区を経て、江東区東雲一丁目（国道第357号線湾岸道路との接点）を終点とする延長6,280m、計画幅員36mの主要幹線街路である。晴海通りの拡幅整備事業は、既成市街地と臨海副都心地区とを結ぶことにより、臨海副都心の開発に不可欠な広域幹線道路の整備を図ることを目的としており、平成4年3月13日に事業認可された。

当マンションは、この晴海通りに面する中央区築地に存している。築地地区は、中央区のほぼ南西部

に位置しており、中央部を晴海通り及び新大橋通りが交差しながら貫通している。この地区は日本を代表する繁華街である銀座地区に隣接しているが、晴海通りに沿って銀座方面から波及してくる繁華性は減退する傾向にある。しかし、この地区は東京都中央卸売市場築地市場の外郭を構成するいわゆる場外市場の一角にあり、当マンション付近も市場関連の店舗やその業者等の事務所が多く集まっている。

マンションの概要は以下のとおりである。

〔築年〕 昭和61年6月

〔構造〕 鉄骨鉄筋コンクリート造（一部鉄骨造）

地下2階、地上12階建

〔総戸数〕 54戸

〔用途〕 事務所、店舗付共同住宅

〔敷地面積〕 279.20㎡

〔床面積〕 1947.48㎡

なお、買収当時の区分所有者数は46名である。

計画線にかかる土地はマンション敷地の一部約73㎡であり、この上にマンションの一部（鉄骨造2階建部分）が存していた。支障部分の区分所有者及び占有者の状況は以下のとおりである。

1階……XX号室 区分所有者 N商店（青果類卸小売業） 専有面積約94㎡のうち約20㎡が計画線内

XX号室 区分所有者 O氏 占有者 S畜産店 専有面積約33㎡のうち約24㎡が計画線内  
共用部分 エントランスの一部約17㎡

2階……XX号室 区分所有者 O氏（1階と同一人） 占有者 N焼肉店 専有面積約185㎡のうち約42㎡が計画線内  
共用部分 外階段約5㎡

## 2 折衝経過

平成4年に用地説明会を開催して以来、管理組合理事長をはじめ何人かの区分所有者から早期の買収を希望する旨の要望があった。しかし当時は建物自体が計画線にかかる区分所有建物の補償例はなく、都としても補償方法について内部で検討を重ねている段階であったので、折衝に入れなかった。その後、平成8年に入り、建設局用地部においてマンションの補償方法について一定の結論が出たので折衝を開始したが、営業補償の考え方等について反対者があり、同年度中には任意契約に至らなかった。

この間、平成9年3月に複数の管理組合理事から、これ以上の価格低下を防ぎたいとの意向で収用裁決申請の請求が出され、収用手续に移行することになった。土地調書の作成を経て平成9年7月には東京都収用委員会から裁決手続の開始の決定があり、直ちに同決定を登記原因として土地分筆登記及び区分建物表示変更（敷地分筆・敷地権抹消）登記を行った。

土地補償金については、7月以降、区分所有者から補償金の支払請求が出されていた。8月に収用裁決手続開始決定の登記が完了し、補償の相手方が確定したので順次支払いを行い、平成9年度中に区分所有者全員に対し支払いを終えた。支払額は、価格固定日の土地の評価額に、各人の登記簿上の共有持分を乗じた額である。なお、この支払補償金は起業者の見積額であり、後に収用委員会出される権利取得裁決により金額が確定することになる。

物件補償金には、主に、

- ア 建物取壊及び補修に要する補償
- イ 支障となる専有部分の区分所有者に対する補償
- ウ 共用部分に対する補償
- エ 占有者に対する補償

の4つがある。当マンションの場合、土地については収用の裁決の申請に基づき収用手续に移行したが、早期の解決を図るため、物件の損失補償に係る明渡裁決の申立については当面留保し、任意による解決を目指すことにした。補償の内容については後述するが、平成9年度中に、管理組合、支障となる専有部分の区分所有者及び占有者との契約を済ませることができた。建物については任意契約に基づ

き、期限内に撤去のうえ更地の状態で明渡裁決の申立を行い、明渡裁決が出て最終的に解決することになる。

## 3 補償上の問題点及び解決方法

### (1) 敷地権の抹消

当マンションには敷地権が登記されており、「建物の区分所有等に関する法律」及びこれに基づいて定められているマンション管理規約によって、専有部分と専有部分を所有するための建物の敷地に関する権利（当マンションの場合には所有権の共有持分）とを分離して処分することができないこととなっていた（分離処分禁止の原則）。この原則は、不動産登記上「敷地権」として表現される。この状態では収用委員会が裁決手続開始決定をしたとしても分筆登記ができるにとどまり、裁決手続開始登記はできないとされている。というのは、東京法務局が、同決定は不動産登記法第93条ノ6第3項の「事由」に該らないという見解をとっているからである。このため、権利取得裁決に関する当事者恒定主義を貫くことができなくなっており、裁決があるまで土地所有者の変動を追及し続けなければならない。

この分離処分禁止の原則は規約に別段の定めがあれば適用されない。そこで、当マンションでは、事前に管理組合総会の特別多数議決（組合員総数の3/4以上かつ議決権総数の3/4以上）により、計画線内の敷地については分離して処分できる旨の規約を管理規約に追加する改正を行った。そして、この規約改正を決議した総会の議事録を、規約証明書として添付して敷地権抹消登記を行い、無事、裁決手続開始登記ができたのである。

### (2) 残地（持分）補償の適用

当マンションは建物（専有部分）の一部が計画線にかかっている。このような場合に、建物の一部が除却されることにより専有部分が縮小されることになる区分所有者（縮小区分所有者）の損失をどのように認定するのか、従来から建設局用地部において論議が重ねられてきた。この問題を考えるうえでは、計画線内にある自己の専有部分がすべて壊されるため、残地に敷地利用権の持分を残したまま別の場所へ転出せざるを得なくなる区分所有者（転出区分所

有者)について考えてみるのが便宜である。このとき残地には依然として区分所有建物が存しているが、転出区分所有者は、もはや自己の専有部分が除却されていることから当該建物を利用できない。転出区分所有者が有する残地上の敷地利用権の持分は、建替えまでは利用する術のない、名目上の権利に過ぎないものとなる。ここに残地の持分に関して生ずる損失が認められる。

縮小区分所有者の場合は、依然として区分所有建物を利用することとなるから、転出区分所有者と全く同等の損失が生ずるわけではない。しかし、自己の専有部分の面積が縮小し、更に、通常、規約に別段の定めのない限り、共用部分の持分の割合も減少することになる。当初の敷地利用権の持分が専有部分の面積に応じて定められていることを考えると、建物の一部除却の結果、縮小区分所有者は、敷地利用権の持分に応じた利用ができなくなるに至ることを意味する。したがって、やはり残地の持分に関して生ずる損失が認められる。

このような結論に達したため、当マンションについては、専有部分が縮小されることになる区分所有者であるN商店(青果類卸小売業)及びO氏に対して、残地の持分に関して生ずる損失を補償することとした。なお、補償額については、利用できなくなる持分(従前の敷地利用権の持分と、除却後の全専有部分に対する当該専有部分の割合との差)の価額に専有部分が縮小する割合を考慮して定めた補償率を乗じて求めた。

### (3) 物件補償金の支払

移転工法は、専有部分(当該専有部分のみを囲んでいる柱、壁等を含む。)については分割構外再築工法を採用し、区分所有者全員が利用する共用部分(階段、玄関等)については再現する必要がないことから除却工法と認定した。

#### ア 建物取壊及び補修に要する補償

建物の取壊しにあたっては、共用部分を取り壊せば当然に専有部分も取り壊されることになる。共用部分には各区分所有者の持分があるが、取壊費は本来、取り壊すための経費を補償するものであり、取壊費を各人別に見積もることは困難である。また、建物を取り壊すと残存建物の壁面を補修する必要があるとともに、エントランス等、共用部分で除却

されたものについては機能回復のために改造を行なうこととなる。これらの補修費についても取壊費と同様、各人別に見積もることは困難である。このため、建物の取壊及び補修費については区分所有者の団体である管理組合に対して補償することになる。

当マンションにおいては、管理組合総会で、(ア)建物の撤去及び補修工事を管理組合法人(あらかじめ法人化されていた。)が実施すること、(イ)管理組合法人が補償契約を締結すること、(ウ)管理組合法人が補償金の請求及び受領をすること、の3点を特別多数(組合員総数の3/4以上かつ議決権総数の3/4以上)により議決してもらい、補償した。

イ 支障となる専有部分の区分所有者に対する補償  
共用部分のうち、支障となる専有部分のみを囲んでいる柱、壁等については、除却しても当該専有部分を有する区分所有者にしか影響しない共用部分である。この部分を持分に応じて区分所有者全員に補償することになると、専有部分が支障となる区分所有者にとっては生活再建ができず、他方、影響がない区分所有者に対しては、損失の生じていないにもかかわらず補償する結果となる。そこで、支障となる専有部分の区分所有者に対しては、柱、壁等の共用部分を含めた区分所有建物一棟の推定再建築費に再築補償率を乗じた総額に、全専有面積に占める当該支障となる専有面積の割合を乗じた額を補償した。なお、分割構外再築工法を採用したのであるから、補償基準に従い、動産移転料、移転雑費、営業休止補償等を行なった。

#### ウ 共用部分に対する補償

階段、玄関等の区分所有者全員が利用する共用部分については、除却により建物価値が減少すると認定し、その価値分を補償することとした。補償の相手方としては、当初、修繕積立金に組み入れることを条件に管理組合法人とすることを検討したが、区分所有者の中に異論もあったため、結局、区分所有者全員に対してその共有持分により補償した。ただし、契約については、全員の委任により、建物の撤去及び補修工事の補償契約と同様に管理組合法人と締結した。

#### エ 占有者に対する補償

築地という地域の特殊性から、移転先の選定が困難であり、折衝が難航したが、年度内にすべて契約

することができた。

#### 4 今後のマンションの補償

現在、都には建物が道路計画線にかかるマンションが多数存在している。その態様はさまざまであり当マンションとは異なり転出せざるを得ない区分所

有者がいる例もある。こうしたマンションの補償については、従来、そのような場合を想定した個別の基準がなかった。そのなかで今回の補償は、現時点で到達した考え方の一つを適用した事例ということができる。今後は、事例の積み重ねのなかで一定の補償基準が確立されていくものと思われる。



# (3) 地価下落状況下における街路整備事業の用地取得が抱える諸問題 折衝担当者の悩みから

◆東京都北多摩北部建設事務所用地第一課  
主任 高 荷 八 郎



## 1 まえがき

東京都北多摩北部建設事務所は、東京都建設局所属の建設事務所の一つで、当事務所の所在する立川市をはじめ北多摩地区内の10市を管轄し、管内の街路整備事業など都市計画事業のほか道路事業、河川事業等を施行している。現在、筆者は、街路整備事業、道路整備事業及び交通安全施設整備事業（交差点すいすいプラン100）の合計4路線の事業用地の買収を担当しているが、本稿では、多摩南北道路の一つ小平都市計画道路事業第3・4・7号線を中心に、現場で実際に権利者と折衝する担当者の目から見た地価下落状況下の街路整備事業の用地取得の諸問題について述べていきたい。

## 2 土地所有者の売り急ぎ

本路線は、平成6年12月に都市計画事業認可を受け、用地説明会を平成7年1月に、物件調査を同年7月頃実施している。当時の記録によると、用地説明会は、事業反対者とすぐにでも買ってほしいという事業賛成者とに二分され、事業賛成者の中には当事務所まで出向く方も少なくなかったそうである。世評は、地価の下落を報じ、公示地及び基準

地の価格もマイナスを発表している状況の下、事業用地内の土地所有者に売り急ぎの心理が働き、早期買収の要望と成って現れたのだ。

売り急ぎなら、一見、買収しやすくなりそうである。なるほど、買ってくれといわれた段階ですぐに買収することができれば、土地所有者は地価が下がる前に売れるし、起業者は事業が進捗するのでよいかもしれない。しかし、境界立会不調やその土地の関係人との同時契約の原則など個別の事情ですぐには買収できないこともある。当時、何よりも問題となったのが、予算の制約である。売り急ぎの心理は、一人、本路線の土地所有者のみに働いたのではないのである。そのため、「今年度は予算がないので買えません。来年度以降お願いに参ります。」と、買収を断って歩くという、事業に前向きなのかどうかかわからない不思議な状況になったのである。

その結果、今、何が起きているか。用地説明会で賛成していた土地所有者はいう、「事業には反対するつもりはない。ただ、用地説明会のときに買ってくれといっといたんだから、そのときの価格で買ってくれ。」と。早くに買収してもらった土地所有者、いってみれば売り抜けた人と比べたときの不公平感は日増しに強くなるし、そうこうしているうちに地価はどんどん下がっていく。土地所有者には不満がどんどん溜まっていく。地価の下落は、賛成者を反対者にしかねないのである。

というわけで、筆者が当所の異動してきた2年前の春には、事業認可からすでに1年半近く経過していたが、用地買収の進捗状況は、10%そこそこであった。

## 3 ベテラン用地マンの勤

現場担当者の折衝方法を時期的な面から制約するのは、会計年度独立の原則と価格固定（再固定）制

度である。

会計年度独立の原則とは、予算執行の問題である。用地事務に慣れないうちは当年度のこしか考えられずに、得てして自転車操業に陥りがちだが、慣れてくれば来年度以降を見越した執行が可能となり、ベテランになると、用地説明会を開いて物件調査が終わる頃には、用地取得の年次計画が頭の中でできあがり、最後まで残るのがどこかも見えてくる。ところが、地価の下落が、ベテランの勘をも狂わせる。土地価格が上昇している頃、土地所有者の方から買って来ていってくるのはお金が入り用になったとき、すなわち、相続が開始したとか、建物の修繕が必要になったといったときだった。ところが、地価が下落に転ずると、先に述べたように土地所有者一般に売り急ぎの心理が働く。このような状況は、地価が右上がりの頃には考えられなかったことである。

価格固定制度の方はどうか。地価が上昇している頃は、たとえば、本路線のように12月認可であれば、10月頃までに物件補償の話は付けておき、11月中に土地の評価作業を進め、12月の再固定日には契約できる状態にしておく。そして、土地所有者には価格改定後の価格で提示して買収するということができる。土地所有者は高く売れた方がよいから、別段文句もない。つまり、年間を通して仕事量が平準化できたのである。ところが、地価が下落してくるとそうはいかない。土地の評価が下がれば、折衝が厳しくなるのは現場担当は痛いほどわかっているし、土地所有者としたって、「いつまでに御納得していただければこの価格です。それ以降は、再評価後の価格となります。いくらになるかは評価してみなければ申し上げられません。公示地、基準地価格の発表では何%下落しているようです。」などといわれれば、早期契約を決断しようというもの。いきおい、折衝の山場は、価格固定の直前に集中する。折衝の甲斐あって契約まで漕ぎ着ければ、次は分筆登記、所有権移転登記と続き、土地代金を支払う。その間、物件移転補償金も前払いしないとイケない。そこで、ふと気がつくと、土地の再評価をしていない、なんてことにもなる。12月認可の場合には、「所得との関係で年明け早々に買って来て。」という土地所有者がいると堪らない。年が明けてから慌

てて不動産鑑定に出しても、年度内に評価作業を終わらせるのは難しく、遅くとも1月中に再評価を終了すべく準備をしないと……。でないと、土地を買えずに、買えるのは不信感ばかりとなって、目も当てられない。

#### 4 抵当権者の債権回収と所有権者の再建確保

用地買収をしていると、土地を担保に融資を受けている土地所有者に出会うことは稀ではない。金融機関は、融資当時に土地の担保価値を見ながら堅めの線で融資をしているのだろうが、予想外に地価が下落してくると、担保割れとなってしまう。もちろん、登記簿謄本だけでは、被担保債権がどの程度弁済されているかは明らかでないから、現実に担保割れしているかは判別しがたい。しかし、いわゆるバブル経済当時は、後順位の抵当権でも相当の融資をするなど、初めから担保割れしていることも多かったようである。それが、バブル経済の崩壊した今、どうなっているのか。後順位の抵当権者は、配当の見込みがないのに抵当権を実行するはずがなく、一番抵当の債権者でも、満足できるかわからないし、顧客を失いかねない抵当権実行には躊躇する。結局、多くの抵当権が実行されないまま塩漬けになっているのである。抵当権者は、何を待つのか、受け身の姿勢である。

用地買収をする場合、買収予定の土地に抵当権など所有権以外の権利が設定されているときは、当該権利を抹消してからでないと、土地売買代金を支払うことができない。このため、土地所有者と売買契約を締結する前に、抵当権者に抹消を依頼することになる。被担保債権が全額弁済されていればともかく、通常は、土地売買代金の一部、ときには全部をもらえれば、抹消に応ずる、ということになる。この、待つてましたといわんばかりの態度には、いつも苦々しい思いをさせられる。座して債権回収ができるのだから、もう少し、謙虚であってほしいものだ。

一步譲って、抵当権の設定を受けている以上、権利者なのだから、ある程度債権回収をするのは認めよう。しかし、それなら、土地所有者の生活再建のために、融資をしてもらいたいものだ。貸し流りな

んかは、言語道断！

## 5 農家の悩みは担当者の悩み

抵当権の関係で、もう一つの大きな問題は、農地等に係る相続税の納税猶予制度である。この制度の適用を受けている農地には、通常、大蔵省のために抵当権が設定されているから、そこを用地買収するには、大蔵省の抵当権を抹消する必要がある。そのためには、農地の所有者は、用地買収された農地に対応する相続税の猶予税額と猶予期間中の利子税とを納付しなければならない。利子税は、年率で6.6%である（公共用地買収のときの利子税は、平成8年4月より1/2に減免されているが、焼け石に水である。）。相続開始の時から見て地価が下落していれば、農地の所有者としては、納得できないであろう。とりわけ、平成3年以前に開始した相続に係るものは、20年間農業を継続すれば猶予税額が免除されるのだから、利子税のみの1/2減免の新措置では十分なものとは思えないし、買収される時期を選べない土地所有者には不満が残る。代替農地を取得すれば納税猶予が継続できるといっても、そう簡単に代替農地が見つかるものではない。この路線のある関係人は運良く代替農地を見つけたが、用地買収の契約後、分筆登記をしている間に亡くなってしまった。現場担当者が、遺族と税務署の間を奔走する姿を想像してもらいたい。

農地といえば、地価の下落とは直接関係ないが、生産緑地の問題を避けては通れない。生産緑地地区内の農地を用地買収するときには問題となるのは、買収残地が生産緑地地区としての要件を欠くに至るときである。生産緑地地区の要件の一つに500㎡以上というのがあり、残地を含めた一団の農地がこれ未満になると、生産緑地地区に関する都市計画変更がなされ、用地買収した部分とともに生産緑地地区からはずされる。東京など三大都市圏においては、これはすぐに固定資産税及び都市計画税に反映される。すなわち、生産緑地地区の農地は農地として課税されるが、生産緑地地区からはずれて単なる市街化区域農地になると、宅地並課税に変わるのである。このため、このような買収残地は、駐車場になってしまうことが多い。

生産緑地は、多目的な公共施設等の予定地として

の機能（多目的保留地機能）にも着目して導入されたものであるから、その限りでは、用地買収して道路ができれば、その役目は終わったと見ていいのかもしれない。しかし、公害・災害の防止効果、存在効用等のいわゆる環境機能の面からいえば、事後的に500㎡未満になったとしても役目は依然として残っているのではないか。さらにいえば、平成3年の農地税制改正では、「保全する農地」である生産緑地地区内の農地と「宅地化する農地」である市街化区域農地とを明確に区分したのではなかったのか。

実は、平成4年以降に開始した相続については、三大都市圏の市街化区域内では、生産緑地地区内の農地などの都市営農農地等しか相続税の納税猶予制度を受けられなくなっている。したがって、買収残地が生産緑地地区でなくなってしまうと、買収部分のほかに、買収残地に係る猶予税額をも納付しなければならないなくなるのである。しかも、この場合の利子税は、収用交換等による譲渡ではないから、本則どおり、6.6%となると解される。ここで、また、地価下落の問題につながってくるのである。

## 6 伝家の宝刀は只今貸出中

以上のような問題があるとしても、都市計画事業であれば、土地収用法の適用があるから、最終的には収用できるのではないかと、という割り切った考え方もあろう。しかし、収用手続きも地価下落の影響をまともに受けていて、話はそう簡単ではない。

土地収用法の適用があるということは、土地所有者側から裁決申請の請求が出されるということである。売り急いでいる土地所有者にとって、これほどいい制度はない。マンションの低層の張り出し部分のみが事業に係っているときなどは、上層階に住む権利者とすれば、用地買収されても当面自分の住居には影響ないから、躊躇なく裁決申請の請求ができるのである。ところが、マンションは権利者数が多いから、起業者側はたまったものではない。この逆収用の対応に追われて、収用制度の積極的な活用ができなくなっているのが現状だ。

逆収用でも価格固定制度の適用はあるから、不思議なことが起こる。土地の補償金は、裁決申請の請求を出した頃の高い地価で算定されるが、審理を

やっている間に周りの地価は下落して、移転先は安値で入手することができる。ゴネ得防止を目的に導入された価格固定制度がゴネ得を助長しているのだ。

こうした問題を回避するために手続保留の制度があるはずなのに、最近では、全線無保留で事業認可を受けてくることが多い。一度に支払い請求まで出されたときに、予算措置が間に合うのだろうか。手続保留は権利を徒に制限するもので怪しからんという意見もあろうが、都市計画事業は、ある程度長い期間をかけて進めていくものであるから、地価下落状況下でこそ、手続保留区間を設けるなり、事業認可

区間自体を短くするなり、認可手続きの運用を再考する必要があるだろう。

## 7 おわりに

現行制度に疑問を感じても、その中で隘路を切り開いていくのが用地買収の現場担当者。地価の下落が進む中、悩みは尽きないが、それでも歩いていかなければならない。本路線は、昨年度で執行率が80%に迫ろうとしている。今年度は、収束に向かう見込みだ。



# 3.

## 地方都市の街路事業における補償事例

◆和歌山県土木部都市計画課  
街路班長 西本武生

### 1. はじめに

本事例は、和歌山県の地方都市における都市計画道路の整備に伴い、大規模物件「パチンコ店の建物及び附帯工作物」が支障物件となり、構外再築補償を行った事例を紹介するものである。

### 2. 地域の状況

当該地域は、人口約3万5千人を擁する和歌山県の地方都市で、古くは熊野参拝の地として栄え、永い歴史と文化を有する地域である。

当市における街づくりは、都市の無秩序な開発を防止し、良好な市街地を形成するために都市計画を定め、土地利用として用途地域、並びに道路等の都市施設の計画決定を行っている。

### 3. 支障物件の概要

#### (1) 敷地の状況

用地面積 2,194㎡  
用途地域 近隣商業地域

#### (2) 敷地の利用状況

当該敷地(2,194㎡)のほぼ中央に、店舗建物、鉄骨造り2階建を建築しており、また店舗の隣接場所に鉄骨造り立体駐車場、並びに広告塔を設置し、敷地全体を有効的に利用している。

#### (3) 建物の利用形態

鉄骨造り2階建て  
1階 364㎡ パチンコ店舗  
2階 340㎡ 従業員寮、事務所等

#### (4) 経営規模等

① 組織 法人  
② 年間売上 約30億円  
③ 従業員 23名

④ パチンコ機械等 パチンコ機械200台  
スロットマシン36台

### 4. 補償の考え方

#### (1) 法規制に伴う移転工法と営業補償の関係

まず、移転工法について、残地構内で従前の機能回復が可能か、また不可能であれば、構外移転がやむを得ないところである。

しかし、構外移転となると、本件の場合「風俗営業等の規制及び業務の適性化等に関する法律」以下省略「風営適正法」により、良好な風俗環境を保全するため、営業場所が厳しく制限されるが、当該地域には、営業を継続するのに適当な移転先がないとは判断し難く、一般的に考え、地域に移転が可能と判断出来ることから、休止補償が妥当であると考える。



図-1 平面図

られる。

なお、営業の廃止補償は、補償基準により、権利者の都合や主観的な考えで出来ないことになっているが、廃止の補償についても検討を行った。

基準第43条関係参考資料「営業廃止補償の要件」(細則26-1)参照

(2) 法規則に伴う機械設備の補償について

機械(遊技機)及び、島関係の補償については、新設、移設工法の工法別で経済比較を行った結果、経済的な工法として移設工法を採用した。

しかし、遊技機のうち「風営適正化法」の規定により、認定及び検定期間が3ヶ年経過している60台については、移設不可能であるため新設補償とした。なお、機械の新設補償については、使用期間中の減耗相当額を控除し、補償額を算出した。

(3) 廃止補償と休止補償

廃止補償と休止補償の経済比較において、休止補償は、移転工法と営業補償と併せて検討した結果、廃止補償は高額で経済的でなく、休止補償とした。

**5. 移転工法**

当該敷地のほぼ中央に位置した場所に店舗建物、余地に顧客用駐車場、また、2階建ての立体駐車場を設置しており、今般の道路計画により店舗建物の約90%が支障物件となり、そのうえ、敷地が分断されることになった。

今回、直接支障する物件(店舗・駐車場の一部)のみの単独移転では、移転先及び残地の物件とも機能を回復できない。

しかし、残地部分の全ての物件を移転した場合、関連移転を行なう物件等の補償額が多額となり「公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱」第24条(建物等の移転料)により、当該建物等を通常妥当と認められる移転先に、通常妥当と認められる移転工法によって移転するのに要する費用を補償するものとする。としており、経済性を考慮した場合、検討工法より除外される。但し、残地で機能回復ができない場合、比較工法として検討する必要がある。

構内移転工法の検討では、残地が合理的な移転先であるかは、固定観念にとらわれず、次の4項目の要素で検討を行った。

① 有形的検討

建物の配置等において、物理的または、技術的に移転が可能かどうか。検討項目として建物の配置・構造・規模・支障範囲や敷地の面積、取得面積、残地形状、利用状況。

② 機能的検討

残地をできる限り有効適切な利用を図り、従来の目的に供することが一般的に妥当と思われる、建物の用途、利用状況、および建物の立地条件を検討し、判断を行なう。

③ 経済的検討

有形的検討、機能的検討において、残地が合理的と判断した後で行なう。特に営業体が支障となった場合、当該地域における周辺の利用状況、敷地と建物の状況等総合的に検討し、従前の価値と同じ程度である必要がある。

④ 法規制の検討

移転に際して、建築基準法等の法的適合性を検討する。・風俗営業法・建築基準法・消防法・その他〔移転計画第1案〕曳家工法について

パチンコ業界において、顧客用駐車場の広さは経営に大きく左右され、店舗と同等の価値を有している。本工法については、建物自体の曳家は可能と考えられるが、駐車場が減少し、また分断される。このため、本案については、従前の機能回復が不可能

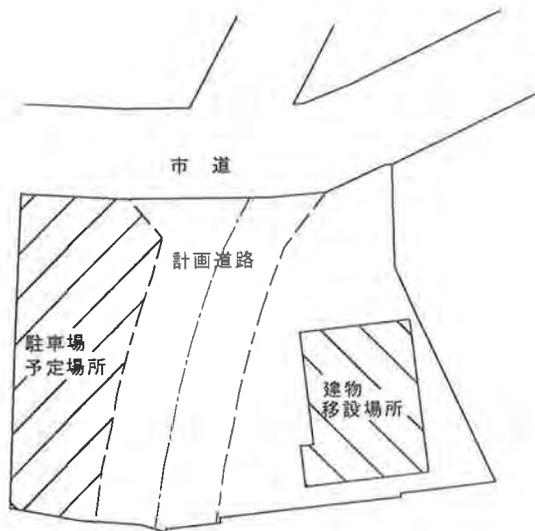


図-2 構内再築案図

である。

〔移転計画第2案〕 構内再築工法について

残地内での構内再築は、新設道路により土地が分断され、従前の機能回復が困難であり、また経済比較の結果においても構外再築に比べ補償額は高額となった。

〔移転計画第3案〕 構外再築工法について

前記各案については、従前の機能回復が困難であり、本案による構外再築工法による移転がやむを得ない。

## 6. 移転工法の認定

以上、検討の結果、構外再築工法による移転が妥当と考えられる。

なお、移転先の選定については「建築基準法」第48条（用途地域）において、用途地域を定めている地域では建物の種類により建築の制限を受け、パチンコ店は第二種住居地域、準住居地域、近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域が建築可能な地域として定められている。

また、「風営適正化法施行条例」第3条において商業地域では学校、図書館等の敷地から50m以内、病院等の敷地から40m以内の建築が禁止されている。商業地域以外の地域においても、それぞれ100m以内、70m以内は禁止されている。

この様に、移転先の選定は種々の関係法令により制約を受ける。

移転前の写真



移転後の写真



## 7. おわりに

我が国のパチンコ業界については、30兆円産業と言われ、成長産業の代表業種である。

しかし、各店舗間の競争が激しく、顧客の争奪戦が繰り広げられている。そのため企業秘密も多く、また、パチンコ愛好者のパチンコ店に対するサービスの評価も厳しく、一夜にして客が激減し、店舗の閉鎖を余儀なくしなければならない状態に、追い込まれる場合があるようである。

今般の収用対象事業として、構外移転が必要となった本件の場合、先ず、調査段階で権利者の全面的な理解と協力が不可欠であった。なぜならば従業員、地域住民、特にパチンコ愛好者に対し、極秘調

査が強く要求され、予め移転することが判明した場合、従業員、愛好者に動揺を与え、店舗の経営に支障をきたすことになる場合がある。

また、本件の場合、営業廃止の補償（理由①当該市内での移転先地の選定が困難。②家庭の事情）の申し出があったが「営業廃止補償の要件」の主旨により、休止補償とした。休止期間については、専門業者の意見と専門機関の意見を聴し、工程表を作成し2ヶ月の休業期間とした。

以上で補償事例の紹介は終了ですが、今後共、建設省の方々のご指導とご協力を頂きながら適正な補償を行ない、都市内道路の整備促進に努めたいと考えている。



# 4.

## 区分所有建物敷地の補償の考え方について

◆財団法人公共用地補償機構  
 用地補償研究所  
 所長 大久保 幸 雄

### 1. はじめに

近年は分譲マンションが多数建設されるようになったため、公共事業とくに都市計画街路の拡幅事業においては、度々分譲マンション敷地が事業予定地内に含むことになり、用地担当者の頭痛の種となっている。

頭痛の種としては次のことがあげられる。

- ア 分譲マンションとその敷地は、後述のとおり建物の区分所有等に関する法律の適用を受けるため、原則として、敷地は建物と分離して処分することはできず、また支障となる建物は区分所有権の目的となる専有部分と区分所有者の共用部分とに分かれ、共用部分は専有部分と分離して処分することができないなど一般的な用地取得とこれに伴う支障物件の移転方法と同様に実施することとはならないと考えられること。
- イ 敷地は区分所有者全員の共有となるのが一般的であるため、数十人から数百人を相手にした用地交渉を余儀なくされること。これら権利者のうちには直接専有部分が支障となるものから敷地利用権の持分を譲渡すれば足るものまで用地取得に対する影響の度合いに濃淡があるため、区分所有者の関心の程度も意思も様々であること。
- ウ 区分所有者はその購入目的が自己居住用に限らず貸家目的としたものが相当数あり、この場合は移動が多い借家人の把握を度々行うことになるほか、貸主が遠隔地に居住しているときは連絡、交渉に多大の労力を要することになること。
- エ 区分所有建物とその敷地には、購入時に金融機関等から資金の融資を受けている等のため、複数の抵当権等が設定されていることが多く、これの処理を行ってもらう必要があること。

オ 用地交渉に際しては、各区分所有者との交渉に先だって管理組合の役員等の協力を得るための交渉が必要となるが、交渉の窓口となる管理組合が十分に機能していないものもあるとされ、このような場合には交渉の窓口づくりから始めなければならないこと。

本稿においては、用地担当者の頭痛が少しでも軽減されることを願って、当財団において調査研究したものの一部についてご紹介することとする。

### 2. 区分所有建物に対する補償方法

#### (1) 区分所有建物と移転

区分所有建物が支障となり全部を取りこわすことになったものの補償方法として、これまで補償基準にこれの取扱い方法の定めがないこともあって、各起業者は取得補償、再築補償又は除却補償を採用している。移転料として補償しているものについての建物の取りこわし工事は、いずれも起業者が実施している（平成4年度当財団調査）。

区分所有建物はあくまでも1棟の建物であり、その実態は区分所有者の所有権の目的となっている専有部分と区分所有者全員の共有となっている共用部分の集合体である。したがって、区分所有者が公共事業に伴い建物の移転を余儀なくされるときは専有部分と共用部分につき移転義務を負うことになる。

ところで、移転補償に際しての移転の概念は、一般には、起業地内の支障となる物件を除去し、起業地外でこれとほぼ同等の価値又は機能を再現することと解されている。すなわち、移転が可能であるというためには、権利者が自ら「除去」と「再現」を実施できる場合が該当することになる。しかし、区分所有者は、単独で専有部分と共有となっている共用部分を移転することは不可能である。

一方、区分所有者の共有関係をみると、共有関係に至った経緯は偶然に当該建物の区分所有権を取得したことにより生じたもので、そこには同じ建物で生活を共にするという以上の共同目的の意思を有しているとみることができず、そのため現在所有する建物を取りこわし、起業地以外の場所で全員が共同の建物を建てて再び生活を共にするとの意思の合致をみることを期待することは、一般論としては、著しく困難と考えざるを得ない。

そのため、タウンハウスなどごく小規模な建物はともかく、分譲マンションなどの区分所有建物については、移転料による補償をすることは妥当性を欠くものとする。

## (2) 区分所有権の買取り

前述のとおり各区分所有者に移転料を支払い、移転義務を課すことは現実的でない。区分所有者は、専有部分が支障となった場合には、通常は区分所有権の買取りを求め、売渡代金で代替の区分所有権（共用部分の共有持分を含む。以下同じ。）を取得する方法を選ぶものとする。

一方、起業者は事業の用に供しない区分所有権を取得することができるかが問題となる。これについては、補償基準（用対連基準第29条）は「建物等を移転させるものとして……算定した補償額が……当該建物等の価格をこえるときは、当該建物等を取得することができる」と定め、再築工法による移転料の算定式（移転料＝建物の現在価額＋運用益損失額＋取りこわし工事費－発生材価額、用対連細則第15）からは移転料が高いものとして算定されることになり、起業者は区分所有権を取得することは可能である。

### 3. 区分所有建物とその敷地の取得価額の算定

分譲マンションの取引価額は、専有部分、共用部分の共有持分及び敷地利用権の共有持分のすべてが一体となって表示されているのが一般的である。しかし、公共用地の取得においては、事業の用に供するのは敷地だけであり、敷地については事業認可の告示日（又はその後1年を経過するごとに当該1年を経過した日）に価格が固定され、区分所有権については消費税額分が補償対象となる場合があるこ

とから、敷地と建物部分とを区分して評価する必要がある。

#### (1) 敷地に対する補償

##### （敷地の評価条件）

公共用地の取得価格の評価条件は、土地に建物が存している場合であっても、当該建物がないものとしての正常な取引価格を算定するものとしている（用対連基準第8条第2項）。これは、建物の存する土地の代替地は、移転を要する建物の敷地となるためいわゆる更地でなければならない——そのため建付地評価に伴う減価を生じさせてはならないとする配慮による。しかし、区分所有建物が存する土地については、区分所有者は代替資産として分譲マンション——いわば建物付き土地——を購入するのが一般的であると考えられるため、その土地の正常な取引価格は当該区分所有建物があるものとしての評価を行うのが妥当であるとする。

なお、次のような場合には建付減価が生ずるものと思われる。

ア 建物の老朽化が著しいにもかかわらず、建替計画が具体化していない場合

イ 建物と敷地との関係が不適合であると認められる場合

ウ 付近の土地利用からみて有効な利用と認められない場合

##### （画地の考え方）

土地の評価は、1画地を単位として行われるが、画地は1筆の土地又は所有者及び使用者をそれぞれ同じくし、かつ、同一の用途又は同一の利用目的に供されている一団の土地をいうとされている（土地評価事務処理要領第1条）。しかし、区分所有建物敷地については、異なる所有者の土地に共同して建物を建てている場合であっても、土地の効用増をもたらしているときは評価額に反映させることが妥当であると認められるので、一団の土地として評価すべきものとする。

##### （敷地利用権の評価対象区域）

区分所有者のもつ敷地利用権の共有持分の対象となっている土地の区域は、法定敷地と規約敷地のすべてである。そのため、道路等により2以上の画地に分かれているものについては、それぞれの画地について評価することになる。したがって、敷地利

用権の価格は、それぞれの画地の評価額の合計額に共有持分を乗じて求めることになる。

(注) 法定敷地、規約敷地

「法定敷地」とは、区分所有建物が所在する土地すなわち建物の物理的な底地をいい、1筆単位として捉える。建物が数筆にまたがって所在している場合は、その数筆全部が建物の敷地であり、広大な1筆の土地の一部に建物が所在してもその1筆全体が建物の敷地となる。

「規約敷地」とは、別筆の庭、通路、駐車場、附属建物等の敷地で、敷地建物と一体的に管理、使用する関係にある土地をいい、規約により建物の敷地とされたものをいう。

(建物の一部を取得する場合の残存者からの敷地利用権の取得方法)

建物の一部が支障となるが他の部分は残存することが可能である場合の敷地利用権の取得方法としては、支障となる建物部分の区分所有権を取得することに伴い敷地利用権の共有持分を残地部分を含めて取得することになるが、起業地部分に有する残存することとなる区分所有者の敷地利用権の共有持分はできる限り起業者が取得した共有持分と交換して取得することが望ましい。

交換に際し差額が生じるときは精算することになるが、起業者の共有持分が少ない場合は起業者が残存区分所有者に精算金を支払うことになるものの、起業者が共有持分が多いときは残存区分所有者から精算金を支払ってもらえることは期待できないので問題がある。精算金に相当する共有持分を国有財産又は公有財産として残地に保有し続けることになることも考えられるからである。

(2) 建物に対する補償

(区分所有権等の価格の算定方法)

区分所有権とその敷地の価格(以下「区分所有権等」という。)は、通常、建物と敷地の複合不動産として一体的に評価されるので、建物部分については複合不動産としての価格から敷地部分の価格を控除して求めることになる。

区分所有権等の正常な取引価格は、取引事例比較法により求めた比準価格を基準とし、原価法により求めた積算価格を参考にして定めるのが適当である

と考える。比準価格は市場の実勢を反映する反面、景気や需給関係に影響を受け易いが、積算価格は建築原価等から求めるので理論的であり安定的であるとする特徴がある。補償としては、市場価格を反映し、交渉期間が長くなることもあるので安定的であることが求められるので、的確な現状認識のもと両価格を調整して妥当な価格を設定する必要がある。

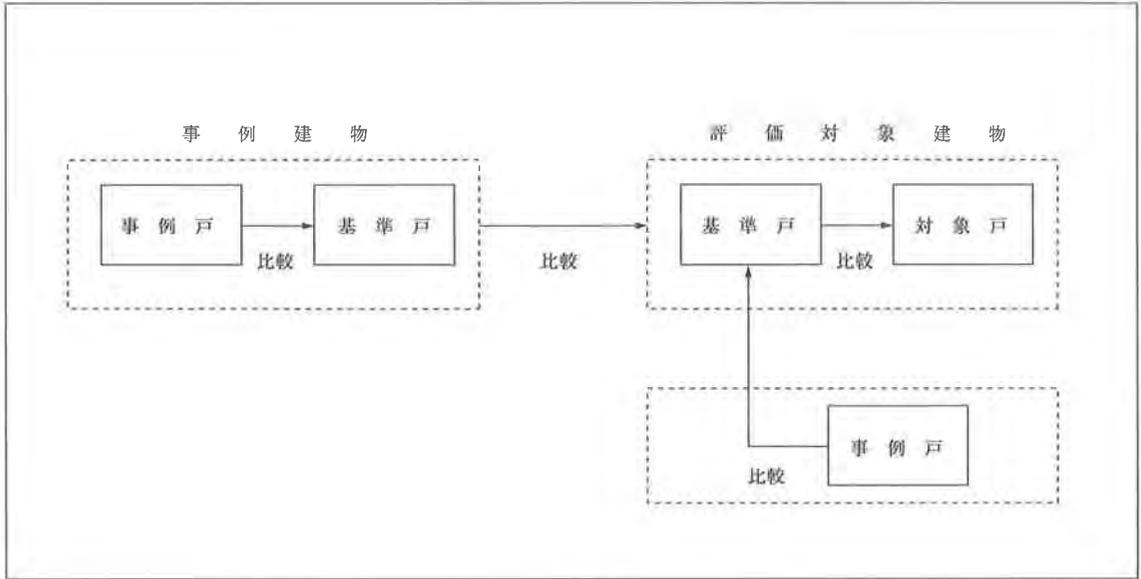
区分所有権の価格は、区分所有権等の価格から前述により算定した敷地利用権の共有持分の価格を控除して求めることになる。

(比準価格の算定方法)

区分所有権等の比準価格は、次の手順により算定する(下図参照)。

- 手順1 事例建物及び評価対象建物について「基準戸」を設ける。基準戸は、評価の基準として適当と認められる階層において評価に適当と認められる位置に存する専有部分に係る区分所有権等とする。
- 2 区分所有権等の取引価格から当該基準戸の価格時点における正常な取引価格を算定する。……………①
  - 3 事例建物の基準戸と評価対象建物の基準戸の格差率(地域要因、個別的要因)を算定する。……………②
  - 4 評価対象建物の基準戸と評価対象建物の区分所有権等の格差率(個別的要因)を算定する。……………③
  - 5 評価対象とする区分所有権等の価格を算定する。
- 評価価格=①の価格×②の格差率×③の格差率

(参考)



(事例が評価対象建物にある場合)

(積算価格の算定方法)

区分所有権等の積算価格は、次の手順により算定する。

- 手順 1 区分所有建物の推定再建設費及び敷地の再調達原価を求め、減価修正額を算定する。
  - .....①
  - 2 敷地と建物との適応関係、建物と環境との適合関係から減価修正率を算定する。 ...②
  - 3 販売費及び一般管理費等を求め、減価修正額を算定する。 .....③
  - 4 1棟の建物及びその敷地の積算価格を算定する。 .....④
- 評価格 = (①の価格 × ②の修正率) + ③の価格
- 5 各区分所有権等に全体の価格を配分するため、効用比による配分率を求める。 .....⑤
- 配分率は、次のものを参考として定める。
  - ア 区分所有建物の当初販売時における区分所有権等の設定価格の全戸の総額に対する割合
  - イ 近傍同種の区分所有建物の階層別設定価格、同一階層における位置別価格を参考として求めた階層別効用比率と位置別効用比率の相乗積
- 6 手順 4 の積算価格に各区分所有権等の配分率を乗じて算定する。

評価格 = ④の価格 × ⑤の配分率

(残存可否の判断)

建物の一部を取りこわす必要がある場合に残りの部分の残存が可能であるかの判断にあたっては、1棟の建物は建物全体のバランス（構造、居室の配置、設備、外観等）が考慮されて設計、施工されているので、一部を取りこわすことによる建物全体への影響について次の各項目を総合的に検討する必要がある。

- ア 構造の安全性
- イ 法令の規定の充足度とその可能性
- ウ 取りこわし工事の難易と妥当性
- エ 残存部分に対する補修費、補強費と効用の程度

なお、これらについては、一級建築士等の建築の専門家に診断を求めるものとする。

#### 4. 残存建物部分に対する補償

(補修費、補強費の補償)

建物の一部を取りこわしたことに伴い残りの部分を残存させるための費用として、次のものの工事に要する費用を補償するのが妥当であると考える。

- ア 建物の切断面の補修
- イ 設備の移設又は取り替え
- ウ 構造部に対する補強

エ その他必要となる工事

建物の切断工事は支障となる専有部分を取得した起業者が実施することになるので、残存部分の切断面の補修工事は、起業者が工事を代行するのが実際的であると考えている。

なお、これの補償は、残存区分所有者全員のために支払われるべき性格のものであるため、個別払いとすることは適当でない。支払方法は、管理組合の管理者、管理組合法人の理事等の区分所有者を代表する権限を有する者と契約締結のうえ支払うのが妥当である。代表権を得るためには、集会の決議を要する。

(残存部分の価値減に対する補償)

建物の一部が取りこわされることにより、残存建物の区分所有権の価値が低下することが生じ得る。この価値の低下に対する損失額については補償対象となる（用対連基準第53条）。

(残存部分の維持管理費の増分に対する補償)

残存する区分所有者が残存建物を維持管理するために負担する諸費用のうち、区分所有者数の減少に比例して減少しない基本料金等の費用があり、これが残存区分所有者の負担増となる。この維持管理費の増分については、通常生ずる損失として補償対象

になるものとする。

負担増となる費用には、次のようなものがある。なお、この費用についても管理組合の管理者等に一括して支払うこととするのが妥当である。

- ア 電気料金、水道料金等の基本料金
- イ エレベーター、テレビ共聴施設等の点検費、修繕費
- ウ 給排水施設の清掃費、修繕費
- エ 外壁等の塗装費、補修費
- オ 集会所等の共同施設の管理費
- カ 管理委託費用

以上が区分所有建物とその敷地に対する補償の考え方のあらましであるが、中央用地対策連絡協議会（会長建設省建設経済局長）において平成11年度からの施行を目途に損失補償基準の改正作業が進められ、その一環として区分所有建物についての規定が設けられる予定となっていることを申し添えておきたい。

なお、最後に区分所有建物敷地の取得手続について、管理組合が十分に機能している1棟建て分譲マンション敷地を例にそのフローを紹介しておくこととする。

区分所有者対応	起業者対応	主 業 務
	1 地区事業計画説明会	・説明会案内（チラシ配布等） ・説明会の開催
	2 登記簿調査	・敷地、建物の状況 ・権利関係
	3 補償方針等の検討	・交渉開始時期・手順、執行体制、補償方針等の基本的事項の検討
	4 管理組合役員への協力要請	・事業計画の説明 ・補償の考え方（区分所有建物の特異性）の説明 ・交渉担当役員の選任依頼 ・組合員に対する説明会開催の依頼 ・管理組合同規約、組合員名簿の入手 ・管理会社による管理状況の把握
・交渉担当役員の選任 ・基本方針の決定 ・組合員への説明		



区分所有者対応	起業者対応	主  な  業  務
	13 個別交渉	
	14 契約成立	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・登記関係書類の提出</li> <li>・抵当権抹消</li> <li>・立退き</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・契約調印</li> <li>・補償金支払（前払、後払）</li> <li>・所有権移転登記の囑託</li> </ul>
	15 管 理	
	16 残存権利者との交換協議	
	17 残存部分の補修工事等の協議	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・集会の同意</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・見回り等</li> <li>・共益費の支払い</li> <li>・残存権利者と敷地利用権持分の交換協議</li> <li>・持分の交換登記申請</li> <li>・交換差金の支払い</li> <li>・残存部分の補修、補強等工事の協議（補償額、方法等）</li> <li>・取得部分の取り壊し工事の協議</li> </ul>
	18 取得部分の取り壊し工事	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・補修、補強等の工事</li> <li>・残存部分の建物表示変更登記、持分変更登記等の申請</li> <li>・分離処分不可規約の制定、登記申請</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・取り壊し通知</li> <li>・取り壊し（・補修、補強工事等の代行）</li> <li>・建物滅失登記の囑託</li> </ul>
	E N D	

# 5.

## 公共事業の施行に伴う損失の補償等に関する消費税及び地方消費税の取扱いについて

◆建設省建設経済局調整課  
調整係長 樋口昌実

### 1. 消費税及び地方消費税のあらまし

消費税は、消費に広く公平に負担を求めるという観点から、個人事業者及び法人が事業として行う取引のうち、金融取引や資本取引、医療、福祉、教育の一部を除き、ほとんどすべての国内での対価を得て行う資産の譲渡、資産の貸付け及び役務の提供を課税対象として、課税取引の各段階ごとに4%（地方消費税分を合わせると5%）の税率で課税される間接税です。

そして、消費税は、事業者負担を求めのではなく、税金分は事業者が行う課税資産の譲渡等の対価に上乗せされて、次々と転嫁され、最終的には課税資産の譲渡等を受ける消費者が負担することとなります。

また、生産、流通の各段階で二重、三重に税が課されることのないように、事業者が事業として他のものから資産を譲り受け、若しくは借り受け又は役

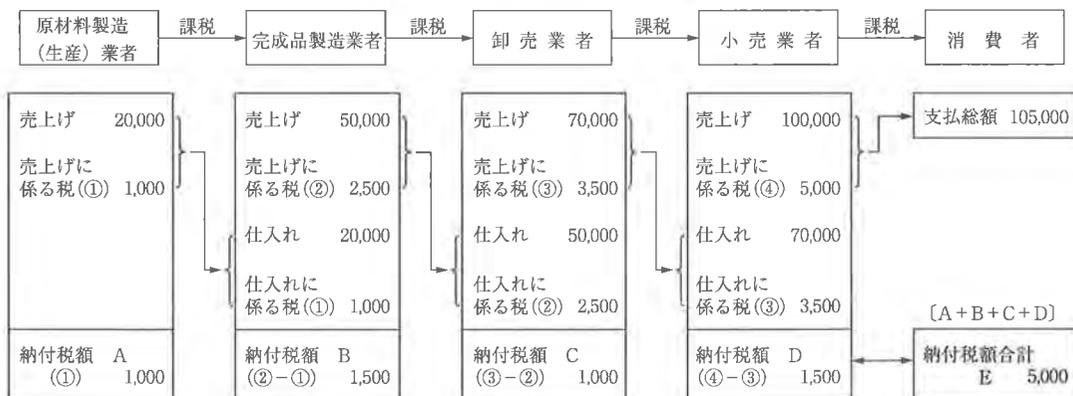
務の提供を受ける場合は、課税売上げに係る消費税額から課税仕入れ等に係る消費税額を控除し、税が累積しないような仕組みが採られ、控除しきれない場合は、税務署から還付されます。

### 2. 消費税及び地方消費税と補償

損失の補償等の補償金の算定上、土地等の権利者等が実質的な消費者として、第三者である事業者（この場合の事業者は免税事業者を含みます。）から課税資産の譲渡等を受けることを前提に算定している補償金については、消費税及び地方消費税相当額（以下「消費税等相当額」という。）を考慮して適正に補償金を算定することが必要となります。

しかし、被補償者である事業者が建物移転料等の損失の補償等の補償金を対価として資産の譲り受け等を行ったとしても、事業者の事業用資産に関する資産の譲り受け等であれば課税仕入れとなることから、仕入税額控除が可能となり、損失の補償等の補

消費税及び地方消費税の流れ



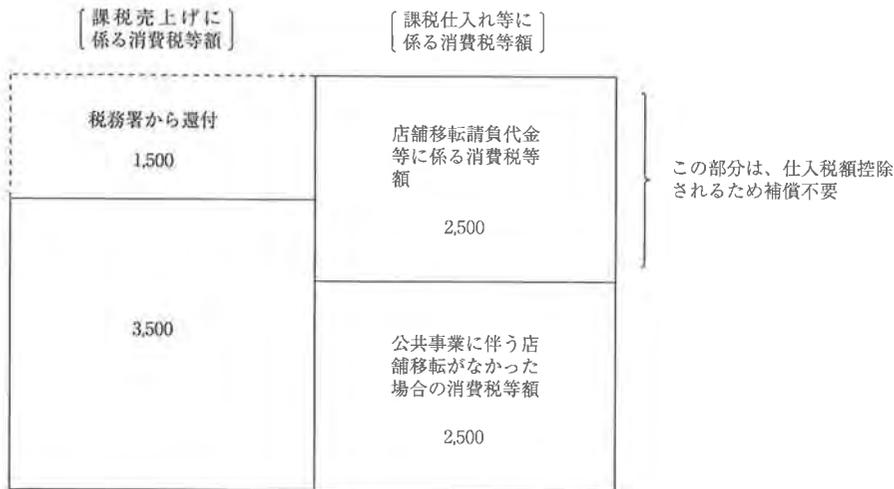
(注) 消費税と地方消費税を合わせた税率（5%）で計算しています。

償金として消費税等相当額を補償する必要がないこととなります。

事業者によっては納税義務を免除される事業者（免税事業者）や、課税事業者であっても控除対象仕入税額の計算方法は、事業者によって異なります。

したがって、補償金の算定にあたっては、被補償者である事業者より原則として、前年又は前事業年度の「消費税及び地方消費税確定申告書（控）」等の資料を収集し、消費税等相当額の補償の要否を判定する必要があります。

- 公共事業に伴い店舗の移転が必要となった事業者の納付税額の具体例  
 （基準期間の課税売上高が2億円を超えかつ課税期間の課税売上割合が95%以上）



（注）消費税等額は、消費税及び地方消費税を合わせた税額

- 公共事業に伴う店舗移転がなかった場合  
 納付税額  $3,500 - 2,500 = 1,000$ （税務署に納付）
  - 公共事業に伴い店舗を移転する場合  
 納付税額  $3,500 - 5,000 = \Delta 1,500$ （税務署から還付）
- 実質的な税負担が発生しない

- 仕入税額控除と消費税等相当額補償の関係

	〔仕入税額控除〕	〔補償の要否〕
(ア) 免税事業者	控除なし	→ 全部補償
(イ) 簡易課税適用者	みなし仕入率で控除	→ 全部補償
(ウ) 簡易課税適用者以外で、課税売上割合が95%以上	全額控除	→ 補償不要
(エ) 簡易課税適用者以外で、課税売上割合が95%未満		
・ 個別対応方式を選択	イ 全額控除	→ 補償不要
	ロ 控除なし	→ 全部補償
	ハ 一部控除	→ 一部補償
・ 一括比例配分方式を選択	一部控除	→ 一部補償

### 3. 消費税及び地方消費税相当額補償の要否

#### (1) 免税事業者

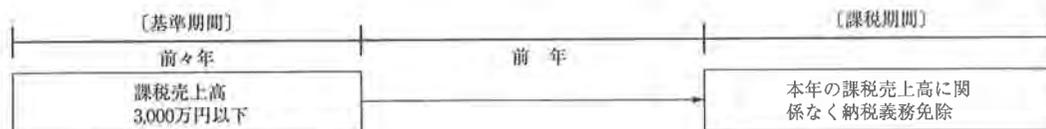
課税資産の譲渡等に係る消費税及び地方消費税の

納付義務が免除されますが、仕入税額控除は認められないため、消費税等相当額の全部を補償します。

ただし、課税事業者の選択をしていないことが前提となります。

□ 納税義務の判定

① 個人事業者の場合

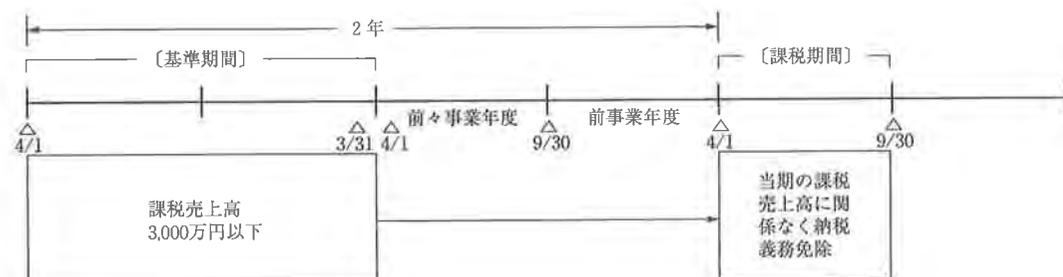


② 法人の場合

(イ) 1年決算の場合

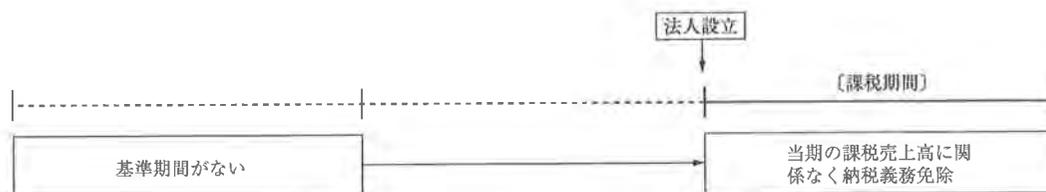


(ロ) 半年決算の場合



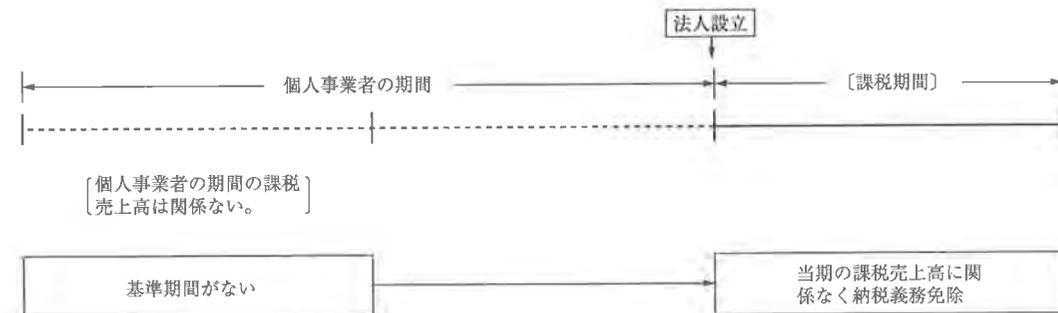
③ 新規開業等した場合

(イ) 新たに設立された法人の場合



ただし、新設法人に該当する事業者は、納税義務が免除されません。

(ロ) 個人事業者のいわゆる法人なりの場合



ただし、新設法人に該当する事業者は、納税義務が免除されません。

イ) 新たに開業した個人事業者の場合



(注) 個人事業者は、前々年という年そのものはあります。

(2) 一般課税

控除対象仕入税額の計算方法が、その課税期間中の課税売上割合が95%以上であるか95%未満であるかによって異なるため、原則として前年又は前事業年度の「消費税及び地方消費税確定申告書(控)」等の資料を収集する等により消費税等相当額補償の要否を判定します。

① 課税売上割合の算定

前年又は前事業年度の「消費税及び地方消費税確定申告書(控)」の課税売上割合欄中の「資産の譲渡等の対価の額」に今回土地買収代金額(区分地上権、地役権設定代金を含みます。)を加算した額により算定します。

$$\text{課税売上割合} = \frac{\text{課税資産の譲渡等の対価の額}}{\text{資産の譲渡等の対価の額} + \text{今回土地買収代金額}}$$

② 課税期間中の課税売上割合が95%以上の事業者

その課税期間中の課税仕入れ等に係る消費税額の全額が、控除対象仕入税額となるため、消費税等相当額の補償は不要となります。

③ 課税期間中の課税売上割合が95%未満で、個別対応方式を選択している事業者

損失の補償等に係る消費税等相当額を以下のように区分し、消費税等相当額補償の要否を判定します。

イ 課税売上げにのみ要するもの

..... **補償不要**

例：課税資産を製造する工場、賃貸用の店舗（賃料は課税資産の譲渡等の対価に該当する。）

ロ 非課税売上げにのみ要するもの

..... **全部補償**

例：賃貸用の住宅、社宅（賃料は非課税資産の譲渡等の対価に該当する。）

ハ イとロに共通して要するもの

..... **一部補償**

例：本社ビル等の事務施設（課税資産の譲渡等、非課税資産の譲渡等の両方が生じる。）、賃貸用の店舗併用住宅

$$\begin{aligned} \text{消費税等相当額補償} &= \text{ロの消費税等相当額の全部} + \text{ハの消費税等相当額の全部} \\ &\quad \times (1 - \text{課税売上割合}) \end{aligned}$$

※「課税売上割合」に代えて、「課税売上割合に準ずる割合」の承認を税務署長から受けている場合にあっては、その割合によることができます。

○準ずる割合の具体例

- ・従業員割合
- ・事業部門ごとの課税売上割合に準ずる割合
- ・床面積割合
- ・取引件数割合
- ・たまたま土地の譲渡があった場合の課税売上割合に準ずる割合

④ 課税期間中の課税売上割合が95%未満で、一括比例配分方式を選択している事業者

その課税期間中の課税仕入れ等に係る消費税額に、課税売上割合を乗じて控除対象仕入税額を算出するため、消費税等相当額の一部を補償します。

$$\begin{aligned} \text{消費税等相当額補償} &= \\ &\quad \text{消費税等相当額の全部} \times (1 - \text{課税売上割合}) \end{aligned}$$

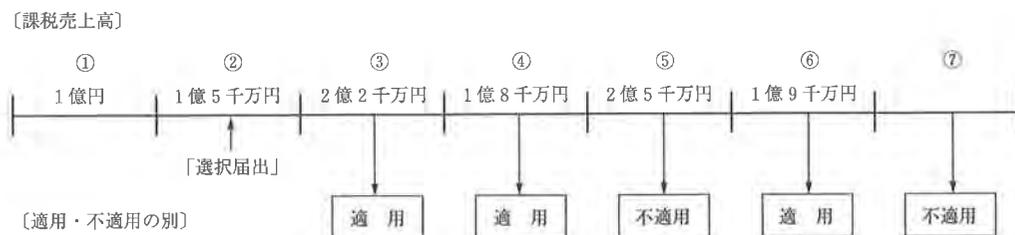
(3) 基準期間の課税売上高が2億円以下で、簡易課税制度を選択している事業者

簡易課税制度は、その課税期間における課税標準額に対する消費税額に事業区分毎のみなし仕入率を乗じた額が、その課税期間における控除する課税仕入れ等に係る消費税額の合計額とみなされるものであるため、消費税等相当額の全部を補償します。

ただし、事業者が設備投資を予定している場合な

ど課税仕入れ等に係る消費税額の還付を受けようとするときは、設備投資を予定している課税期間の前の課税期間の終了の日までに「消費税簡易課税制度選択不適用届出書」を提出し一般課税に戻ることによって、実際の課税仕入れ等に係る消費税額を計算することとなるので、その届出が出されていないことが前提となります。

○ 簡易課税制度の適用又は不適用の期間



(4) 国若しくは地方公共団体、消費税法別表第三に掲げる法人（公共法人、公益法人）又は人格のない社団等の取扱い

① 国又は地方公共団体の一般会計

国又は地方公共団体の一般会計に係る業務として行う事業については、消費税法第60条第6項の規定により、その課税期間の課税標準額に対する消費税額から控除することが出来る消費税額の合計額は、当該課税標準額に対する消費税額と同額とみなすこととされています。

したがって、国又は地方公共団体の一般会計は、納付税額が発生することはないほか、実額計算によ

る課税仕入れ等の税額の合計額が課税標準額に対する消費税額を上回る場合であっても、その上回る金額についての還付を受けることはできないため、消費税等相当額の全部を補償します。

② 国若しくは地方公共団体の特別会計、消費税法別表第三に掲げる法人（公共法人、公益法人）又は人格のない社団等

上記(1)から(3)に準じて、消費税等相当額補償の要否を判定します。ただし、特定収入割合が5%を超える場合には、仕入控除税額が調整されます。

したがって、調整が行われる場合にはその調整される部分の消費税等相当額の補償が必要となります。

# 首都機能移転先の新都市イメージ図 (中間とりまとめ)について

～国会等移転審議会事務局

## 1. 首都機能移転に関する検討状況について

首都機能移転については、平成2年に衆・参両院において「国会等の移転に関する決議」が採択されて以来、平成4年には「国会等の移転に関する法律」が制定されるなど、国会主導の積極的な検討が行われてきました。

平成8年12月には、移転先の候補地の選定等について調査審議するため、政府に国会等移転審議会が設けられました。

国会等移転審議会では、今年1月に詳細な調査を行うべき調査対象地域が設定され、新たなステップに入りましたが、審議会では、それらの地域ごとの詳細な調査に加え、移転先の新都市像に関する検討も行われています。

今後は、地域ごとの詳細な調査等を行った上、来年秋頃を目途に移転先の候補地が答申されることとなっています。

## 2. 首都機能移転先の新都市イメージ図 (中間とりまとめ)の概要

去る第11回国会等移転先審議会(4月22日)において、移転先の新都市像に関するこれまでの検討成

果がイメージ図として中間的にとりまとめられました。

中間とりまとめでは、移転先の新都市について、具体的イメージをより明らかに示すために、新都市の鳥瞰図と4つのテーマに基づいたイメージ図が示されました。以下にその一部を紹介します。

### ①『緑に包まれた国会都市』(図1)

～新たな時代の幕開けを告げます～

豊かな緑の中に「国会都市」を中心とする小都市群が広がっており、水田や桜並木といった日本の原風景の素晴らしさを継承しながらも、未来への夢を国民に語りかける「国会都市」にふさわしい姿を創り出しています。

### ②『国民や世界に開かれた政治行政』

～国民や世界に新たな情報を発信するまち～

地方分権や規制緩和、行財政改革とも相まって、コンパクトで効率的な政治・行政が実現されます。「国民に開かれた新しい国会議事堂」では、対面式の議場に最新の情報機器が導入され、多くの傍聴者の中で、活発な議論が展開されています。

### ③『にぎわいと文化の香り』

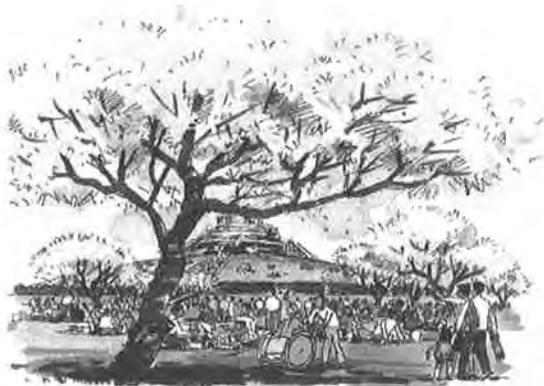
～訪ねてみたくなる魅力的なまち～

新たな情報発信基地となるべく、誰もが訪れたくなるような魅力的な街では、軽やかで自由なライフスタイルが実現されます。「活気と楽しさに満ちた市街地」では、センスの良い商店が立ち並び、洗練されたファッションに身を包んだ人々が闊歩しています。

### ④『優しさに満ちたコミュニティ』

～ゆとりと人のむくもりが実感できるまち～

21世紀の都市づくりのモデルとなる都市としてふさわしく、誰もが安心して暮らし続けることのできる住環境が実現されます。「ゆとりとうるお



(図1)

いのある住環境」の中では、豊かな緑の中に、集合・戸建て住宅が混在し、ゆとりある美しい街並みが形成されています。

### ⑤『自然環境との共生』

～自然の音が聞こえるまち～

新都市では、豊かな自然を維持・保守しながら、新たな自然的環境を積極的に創り出す環境共生型の都市づくりが行われます。「水辺で自然に親しむ人々」では、大きな水辺空間で多くの人々が憩い、子どもたちが川遊びや虫採りに興じている光

### 3. 意見募集について

景が見られます。

国会等移転審議会事務局では、今回公表された「首都機能移転先の新都市イメージ図（中間とりまとめ）」に対する意見や新都市づくりに関するアイデア等を幅広く募集することとしています。

そして、それらの意見を踏まえた上で、今年の夏から秋頃には、新都市イメージ図の最終的なとりま

とめを行うこととしています。

どうぞ奮って御意見・ご感想をお寄せ下さい（郵送・FAX・電子メールにて受け付けています。）。

なお、詳細なイメージ図の内容や詳しい応募の方法等をお知りになりたい場合は、国土庁の首都機能移転ホームページ（アドレスは、<http://www.nla.go.jp/daishu/index.htm>）をご覧ください。国会等移転審議会事務局までお問い合わせ下さい。

今回の新都市イメージ図の公表により、これまで以上に首都機能移転問題に対する国民的な議論が喚起されることを期待しております。

〈お問い合わせ先〉

国会等移転審議会事務局（担当）岡・武内・天野  
〒100-8972 東京都千代田区霞が関1-2-2-26

TEL：03-3593-3311（内線7678または7675）

Fax：03-3501-5481

電子メール：itenka@nla.go.jp

## 〔街路事業50年のあゆみ〕

年 度	事 項
昭和 23	建設省発足 都市局土木課設置
25	都市局都市建設課に改称 街路事業として、道路改良(駅前広場整備を含む)、橋梁整備、舗装新設始まる
27	新道路法公布 都市局を廃止し、計画局を設置(計画局都市建設課に改称)
29	第1次道路整備五箇年計画閣議決定
30	道路整備特別措置法公布
32	駐車場法公布 道路整備緊急措置法公布
33	第2次道路整備五箇年計画閣議決定 道路改良の中で、鉄道の高架化始まる
34	二種改良始まる 首都高速道路公団発足
36	計画局を設置し、旧計画局は都市局となる(都市局街路課に改称) 第3次道路整備五箇年計画閣議決定
37	都市災害復旧事業始まる
38	共同溝の整備等に関する特別措置法公布 共同溝整備事業始まる
39	東京オリンピック開催 第4次道路整備五箇年計画閣議決定
41	交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法公布
42	二種舗装始まる 公害対策基本法公布 第5次道路整備五箇年計画閣議決定
43	連続立体交差事業、立体交差事業始まる

年 度	事 項
	騒音規制法公布 新都市計画法公布
44	建設省と運輸省の間において「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する協定」締結
45	都市計画中央審議会で「駐車場の整備のための方策について」の答申 万国博覧会開催 第6次道路整備五箇年計画閣議決定
46	二種改良で歩行者専用道整備始まる 高速道路付属街路整備始まる 都市計画中央審議会で「都市交通施設の総合的な計画、整備について」の答申 札幌オリンピック冬季大会
47	都市モノレールの整備の促進に関する法律公布
48	第一次オイルショック 第7次道路整備五箇年計画閣議決定
49	国土庁発足 歩行者専用道整備事業、モノレール道整備事業、環境施設帯整備、道路改良に併せた自転車駐車場整備始まる
50	街路緑化事業、居住環境整備事業始まる
51	新交通システム整備事業、都市廃棄物処理新システム整備事業始まる
52	沿道環境整備事業、総合都市交通施設整備事業始まる
53	自転車駐車場整備事業、一種改良での歩行者専用道整備、降灰除去事業始まる 第8次道路整備五箇年計画閣議決定 「建設省所管事業に係る環境影響評価に関する当面の措置方針」（事務次官通達）発出
54	都市計画中央審議会で「都市における特定の幹線道路の沿道において、道路交通騒音による障害を防止し、併せて適正かつ合理的な土地利用を図るための方策のあり方について」及び「長期的視点に立った都市整備の基本方向のあり方について」の答申

年 度	事 項
55	バス路線総合整備モデル事業始まる 幹線道路の沿道の整備に関する法律公布 「地下街の取扱いについて」(事務次官通達) 発出 自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律公布
56	生活幹線バス路線整備事業始まる
57	特定都市交通施設整備室設置 歴史的地区環境整備街路事業始まる
58	第9次道路整備五箇年計画閣議決定 沿道区画整理型街路事業、雪に強いまち(スノートピア)づくり街路事業、 都市景観形成モデル事業始まる 「都市と交通」(日本交通計画協会) 創刊号発刊 都市計画中央審議会で「良好な市街地の形成のための都市内道路の整備の あり方とその推進方策について」の中間答申
59	シンボルロード整備事業、原動機付自転車を収容する自転車駐車場の整備 始まる
60	緊急地方道路整備事業、道路開発資金制度及びキャブシステム整備事業始 まる
62	駐車場案内システム整備事業始まる 都市計画中央審議会で「良好な市街地の形成のための都市内道路の整備の あり方とその推進方策について」の答申 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公布(NTT無利子貸付制度始まる)
63	第10次道路整備五箇年計画閣議決定
平成 2	ガイドウェイバスシステムの整備始まる 複合交通拠点整備事業始まる 地区活性化街路事業始まる 公共投資基本計画の策定 都市計画中央審議会で「経済社会の変化に対応した都市交通施設整備のあ り方とその整備推進方策は、いかにあるべきか」の中間答申
3	街路事業と併せて行う駐車場整備事業始まる 特定商業集積の整備の促進に関する特別措置法公布

年 度	事 項
-----	-----

- 4 街路事業調整官設置  
都市計画中央審議会で「経済社会の変化に対応した都市交通施設整備のあり方とその整備推進方策は、いかにあるべきか」の第二次答申
- 5 第11次道路整備五箇年計画閣議決定  
複合交通空間整備事業（複合空間基盤施設整備事業、複合交通拠点整備事業を統合）始まる  
沿道再開発型街路事業始まる  
公共事業の入札・契約手続きの改善に関する行動計画策定
- 6 都心交通改善事業始まる（複合交通空間整備事業を拡張）  
沿道市街地整備促進街路事業始まる  
生活福祉空間づくり大綱策定  
阪神・淡路大震災発生  
電線共同溝の整備等に関する特別措置法公布
- 7 電線共同溝（C・C・BOX）整備事業始まる  
いきいき都市フロンティア事業始まる  
小規模連鎖型街路事業始まる
- 8 街路課において駐車場法及び駐車場業務を所掌  
幹線道路の沿道の整備に関する法律等の一部を改正する法律公布  
身近なまちづくり支援街路事業始まる
- 9 路面電車走行空間改築事業始まる  
都市防災構造化推進事業（地区公共施設整備）始まる  
新規事業採択にあたって費用便益比を含めた評価システムを導入  
行政改革会議最終報告まとまる  
財政構造改革の推進等に関する特別措置法公布  
都市計画中央審議会で「安心で豊かな都市生活を過ごせる都市交通及び市街地の整備のあり方並びにその推進方策は、いかにあるべきか」の答申  
長野オリンピック冬季大会開催
- 10 新道路整備五箇年計画閣議決定  
路面電車走行空間改築事業の採択基準の整備  
共同駐車場整備促進事業の拡充  
道路交通環境改善促進事業始まる

# 【協会だより】

## JTPA研究助成制度 第2回選定結果について

社団法人 日本交通計画協会  
研究助成制度運営委員会事務局

当協会で設立しました「JTPA研究助成制度」の第2回研究テーマ

### “都市内公共交通政策・技術開発に関するテーマ”

について、平成10年4月30日締切りで公募致しました。  
多方面からのご提案を頂き、誠にありがとうございました。  
厳正なる審査の結果、下記の2点に決定致しましたので、御報告致します。

#### 記

(敬称略)

- ①・研究者：住宅・都市整備公団 神奈川支社  
横浜特定再開発事務所  
所長 松井雅彦  
・テーマ：「みなとみらい21」新たな都市活動を支える  
「新・新交通システム」の研究
- ②・研究者：株式会社 新潟鉄工所 交通システム本部  
副本部長 大野真一  
・テーマ：「走行路面の仕上げと車輛の走行」

以上

〈都市と交通〉	通巻46号 平成10年8月12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2-15-13 お茶の水ウイングビル10F 電話03(3861)1791(〒113)
印刷所	勝美印刷株式会社

