

都市と交通

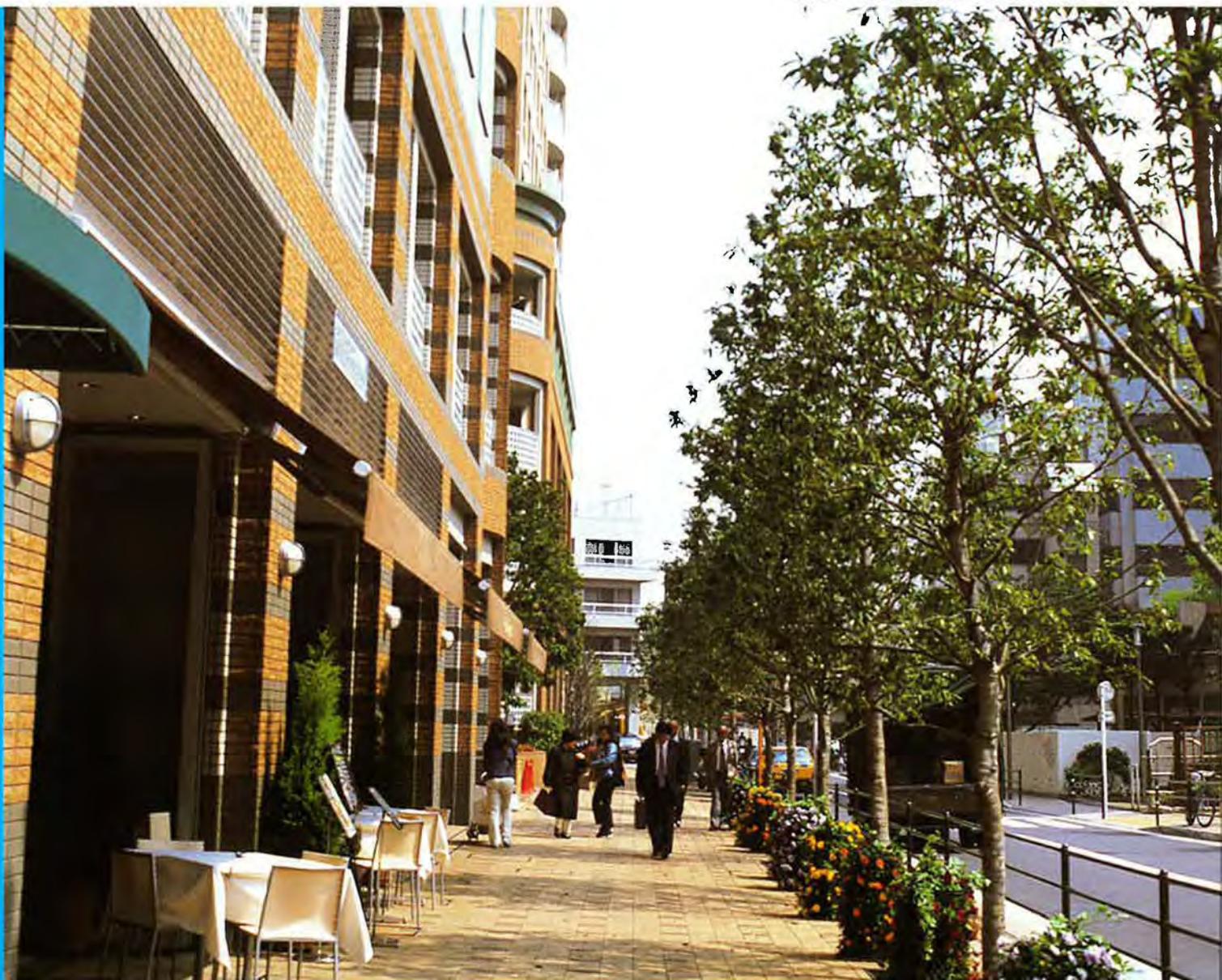
Vol.1 No.3 2002

Viewpoint	1
Fundamentals 平成15年度国土交通省関係予算概要	
1. 平成15年度街路事業関係予算のポイント	2
2. 沿道市街地との一体的整備について	6
Series “まちづくりと街路”	
大阪市におけるセントバック誘導型地区計画制度について	10
Topics	
横浜市における都市情報提供システムの構築	13
Information	
平成14年度講習会「新時代の都市・街路整備」	18

社団法人 日本交通計画協会

編集協力 国土交通省都市・地域整備局街路課

東五反田二丁目市街地再開発地区（第一地区）／東京都品川区



世界に誇る技術の活用を

(社)日本交通計画協会 副会長
佐藤 本次郎
(高田機工(株) 代表取締役副社長)



わが国は、国土は狭小であり、さらに居住の場、農業等の場となる平地面積は、全国土の30%に満たず、一方、日常生活や生産活動に必要な天然資源は、明らかに足るものではなく、経済活動の鍵ともいわれる食料やエネルギー資源の大部分を輸入に頼らざるを得ない実情にある。このような厳しい条件のなかにあつて、知的資産、労働資産のみが貴重な資源となり、それらが高水準かつ良質であり、広く経済、産業部門に有効に活用されていることは特筆すべきである。

今から約半世紀以前、焦土と化した国土を一日も早く復興し、再建を図ることを最重要施策にしていた戦後の混乱期に、新しい技術の創造、技術の改善を進める世界的な波が、容赦なく押し寄せ、わが国の技術分野の進歩に大きな影響を与えた。人的にも物的にも資源が乏しい時期に、この時流を巧みにとらえ、技術の導入と技術の改善を積極的に展開する道を選択した賢明さに初めて敬服する次第である。その背景には、わが国民の高い水準にある知的能力と知的努力の支えがあつたからで、この能力こそが、「技術大国日本」を築き上げる原動力となつていと言っても過言ではないであろう。ただ当時、この能力は、創造的な研究や技術革新の芽を新たに生み出す点においては、先進諸国に比べ遅れていると言われていた。わが国民性は、独創性を欠き、模倣を得意としているのが通説となつていたらしく、あながち誤っているとは言えず、謙虚に反省すべきと思われる。

復興、再建の時代、昭和40年代までの高度成長期は、欧米先進国へ追いつき、追い越せを目標に掲げ、技術の導入、改善にエネルギーの大部分を注いできた。基礎的研究を実施したり、新しい技術を創造するよりも、既成の技術を改善工夫することの方が、より効率的であるとの考えが主流をなしていたからであろう。しかし、模倣こそ創造のはじまりとも言われ、その時代に養われた技術力の蓄積が、技術立国という誇るべき成果を結実させたのである。

今、わが国は、生命工学、宇宙工学、情報工学、新素材の開発等のいわゆる先端技術分野の研究開発において、多くの目覚ましい業績をあげている。なかでも人工知能、

ロボット、高機能コンピューター、センサー技術を中心とした情報、電子工学分野における研究の進展は著しく、世界をリードする立場にある。

これらの研究、技術開発の蓄積が、公共交通機関のあらゆる面に積極的に活用されていることは、今さら言うまでもない。われわれの日常生活に密着し、サービスを提供する交通機関は、企業経営の面から制約されるものの、常に安全性、快適性、定時性等の向上が要求され、利用者へのサービス改善が目標になっているが、一方、広く施設周辺地域との調和も重要な課題となっている。一般的に、公共交通機関は、規模は大きく、影響範囲も広く、導入すべき技術分野は多岐にわたり、最新の技術が総合的に結集された作品とも言われている。交通機関の供用開始後は当然として、施設建設の段階においても、止むを得ず生ずることになる負の影響を可能な限り縮小しながら、所期の効用を最大限に発揮することを目指して、新しい技術の活用、技術の改善を常に心がける必要がある。

全世界には、環境、人口、エネルギー、災害予知、生命安全等の問題が、依然として未解決で、人類の将来に不安感を与える課題が山積している。これらの問題を先端技術を駆使して解決していくことが、今の時代に課せられているのではなからうか。加えて、わが国においては、高齢化、少子化の進行に伴う生産年齢人口の減少という社会的問題を抱えている。すなわち生産性の向上、省資源化、省力化、低廉化等が緊要の課題になっている。

日本経済に大きな構造変革期を迎え、バブル経済の後始末に時間がかかっているものの、世界有数の経済大国の実力を維持している。振り返って、わずか半世紀の間に驚異的とも言える速さで経済成長を遂げてきた実績にかんがみ、わが国は、独力が抱える課題はもとより、地球規模の課題を解決する重要な任務を要請され、それに十分応えていくものと確信している。とくに交通分野の果たす役割はきわめて大きく、着々と実績をあげているが、今後とも、より一層、先端技術の活用、技術の改善等を積極的に進め、社会的問題の解決に役立つことを期待して止まない。

平成15年度街路事業関係予算のポイント

国土交通省都市・地域整備局街路課

1. はじめに

21世紀の我が国において、持続可能な経済・社会の構築と安全で安心な暮らしの実現を図るため、経済財政諮問会議「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2002」を踏まえ、「社会資本整備重点計画（仮称）」に即して街路整備を進める。「社会資本整備重点計画（仮称）」の初年度である平成15年度は、「平成15年度予算編成の基本方針」で掲げられた重点4分野への重点化を進め、都市再生など国家的政策課題に積極的に対応するとともに、政策効果の高い事業・施策に絞って集中的に実施する。

このため、都市の骨格の形成に資する主要な幹線道路の整備をより一層推進するとともに、都市再生など国家的政策課題への対応として、民間都市開発を誘発・支援する都市計画道路の整備やまちづくりの核を形成する交通結節点の整備、公共交通機関を支援する街路・新交通システムの整備、電線類の地中化を重点的に進める。また、20世紀の負の遺産といわれる木造密集市街地やボトルネック踏切等について、市街地の安全性を向上するための都市計画道路の整備やボトルネック踏切を解消する連続立体交差事業等の整備を重点的に進める。

さらに、これまでの街路事業の進め方等について、次の通り改革を進める。

- ①「都市計画道路が整備された市街地に居住する人口比率」などのアウトカム指標により政策目標を設定し、これに基づく事業執行プロセスに転換。
- ②納税者の理解の得られる範囲で道路特定財源の用途の多様化を図ることとし、都市交通分野への活用として地下鉄インフラ整備へ用途を拡大。
- ③地方分権改革推進会議の「事務・事業の在り方に関する意見」を踏まえつつ、市町村道への補助は原則廃止することとし、ネットワーク関連や市町村合併など特別の観点で行うものに限定した上で、補助採択基準を都道府県道並に引き上げ。
- ④既投資額を含め早期に投資効果を発現するため、事業が相当程度進展した路線について、事業主体である地方公共団体が一定期間内に完了する旨を公表する取組（完了期間宣言路線の公表）を全国的に拡大。
- ⑤新規採択箇所数を抑制し、事業中の箇所への重点的な投資を実施することにより、事業効果を早期発現（平成8年度に対して約4割削減し重点化）。
- ⑥現行の附置義務駐車場制度を見直し、計画的な共同化

を推進し地区交通の円滑化を図るため、隔地附置義務駐車場制度を確立。

2. 重点事項の概要について

(1) 都市の再生に資する都市計画道路整備

都市再生といった国家的政策課題に対応して、都市の拠点形成、中心市街地の活性化、民間都市開発を誘発・支援、木造密集市街地の防災性向上等を図る都市計画道路の整備を重点的に進めるとともに、これを強力に推進するため、完了期間宣言路線の全国的な取組へ拡大、弾力的な事業区間設定による都市計画道路の機動的・重点的整備、沿道地域の一体的開発の検討に対する支援、一定の要件を満たす都市計画道路の整備に要する費用に対する貸付等を実施する。

(2) 都市圏の交通円滑化のための連続立体交差等及び周辺市街地の整備

20世紀の負の遺産といわれるボトルネック踏切の解消及び市街地分断の緩和・解消を推進するため、連続立体交差事業を実施すると同時に、周辺市街地を連続立体交差事業に併せ一体的に整備することを目的とし、連続立体交差関連公共施設整備事業を推進する。（立体交差化等により、平成22年までに、ボトルネック踏切約1,000箇所のうち、約半分について改良）。

(3) まちづくりの核を形成する交通結節点整備

全国にわたる都市再生の推進と中心市街地の活性化を図るとともに、利用者の利便性・快適性を向上させるため、多様な都市機能が集積し、賑わいの拠点としてまちづくりの核を形成する鉄道駅等の交通結節点において、地方公共団体、鉄道事業者等の関係者からなる協議会を設置するなど必要な環境整備を行うとともに、駅前広場や自由通路等の施設整備を促進する。

(4) 公共交通機関を支援する道路、新交通システム等の整備

都市における交通の円滑化を促進するために、公共交通を支援する道路、新交通システム・都市モノレール及び路面電車（LRT）の整備を推進する。

(5) 都市の骨格の形成に資する主要な幹線道路等の整備

都市の骨格を形成する地域高規格道路、放射・環状道路の整備を推進し、さらに有料道路の延伸を支援する街

路の整備を推進する。

(6) 快適な道路空間の整備と地域の活性化に資する事業

地域の個性を生かした都市の顔にふさわしい質の高い親しみとうるおいのある街路空間を形成する街路事業を推進する。また、豊かさを実感できる身近な生活空間やより質の高い街路空間の整備のために、街路を面的に再整備する身近なまちづくり支援街路事業や魅力ある都市空間を形成・再生するために沿道市街地と一体となった街路整備等を推進する。加えて、市町村の合併を支援するため、新市町村内の拠点を連絡する街路の整備を推進する。

(7) 新たな都市インフラの整備

顕在化する地球温暖化や大気汚染に対応すると同時に、新たな都市像・都市生活像を示すため、都市内の未利用熱源を有効に活用する「都市熱源ネットワーク」及びごみのリサイクルへの対応、地域の衛生、美観の向上等を図る「都市廃棄物処理新システム」の導入を推進する。

3. 新規施策等について

(1) 市町村道事業の見直し

市町村道への国庫補助は原則廃止することとし、ネットワーク関連や市町村合併など特別な観点で行うものに限定した上で補助採択基準を都道府県道並に引き上げる。

街路事業のうち、道路改築の二種改築の補助採択基準(事業費の下限)を引き上げ(現行:1億円以上→改正:5億円以上)。

(2) 都市部の環状道路等の都市計画道路への貸付制度の拡充

都市内の道路整備は、用地取得に長期間を要することが多く、早期完成・早期効果発現のネックとなっており、大都市圏の交通渋滞の早急な解決や民間都市開発の誘発に資する環状道路をはじめとする都市計画道路整備を迅速に進めるため、用地の買い取り要望等への柔軟な対応が可能となるよう道路開発資金による貸付を行う。

平成15年度は、都市再開発法に規定する大都市に加え、密集市街地(東京・大阪各々約6,000haに関連する地域)で行われる事業にも対象を拡充する。

(3) 公民一体型交通結節点整備手法の検討

全国都市再生の重点事項とされ、また、これまで公民一体となった取り組みが必ずしも十分でなかった交通結節点において、まちづくりの一環として公民の連携による利便性の向上やIT等も活用した多機能化等を図る「公民一体型交通結節点整備手法」の検討を行う。

(4) 都市廃熱処理システムに関する調査検討の推進

近年都市の中心部では、夏期の気温が著しく高まるヒートアイランド現象が頻繁に生じており、社会的、経済

的損失が生じている。本施策では、ヒートアイランド現象の対策として都市廃熱処理システムの効果及び事業推進方策等について調査検討を行う。

(5) 附置義務駐車場の共同設置制度の創設

現行の附置義務制度は、駐車施設の敷地内確保を原則としており、駐車場の量的確保には大きく寄与しているものの、立地のコントロールがなされていないため、隔地附置義務制度を確立するとともに、計画的な共同化を推進することによって地区交通の円滑化を図ります。

4. 都市の再生に資する都市計画道路整備

(1) 目的

都市再生といった国家的政策課題に対応して、都市の拠点形成、中心市街地の活性化、民間都市開発の誘発・支援、木造密集市街地の防災性を向上させる。

(2) 概要

①完了期間宣言路線の推進

民間投資誘発効果の高い都市計画道路の整備をより一層推進するため、相当程度事業が進捗し、残事業費が比較的少額となっている路線について早急に整備を完了し、既投資額を含め早期に投資効果を発現させることが必要かつ効果的であり、このような都市計画道路について重点的な整備を推進する。

- ・平成14年度：東京都、横浜市、大阪市の1都2市28路線で宣言
- ・平成15年度：全国18都市24路線で宣言予定

②民間事業者が特定の優良な民間都市開発事業と一体的に一定の都市計画道路を整備する費用に対する無利子貸付

優良な民間都市開発を誘発するため、民間事業者が特定の優良な民間都市開発事業と一体的に一定の都市計画道路を整備する場合に、当該道路整備に要する費用について無利子貸付を行うなどの支援を実施する。

③弾力的事業区間設定による都市計画道路の機動的・重点的整備

都市計画道路の事業認可において、弾力的な事業区間を設定する等により、民間都市開発にタイミングを合わせた整備を機動的・重点的に実施する。

④沿道地域の一体的開発の検討に対する支援(一体開発誘発型街路事業)

民間投資の潜在的ポテンシャルが高いにもかかわらず、都市計画道路の整備の遅れにより土地の有効高度利用がなされていない地区において、街路事業の実施に連動した民間建築投資を促進し、適切な沿道開発を誘導することが重要となっている。このため、街路事業と併せた沿道地域の一体的開発を誘発する取組を行う。

※民間投資誘発効果が高い事業に重点化（商業地域等で実施される街路事業）

H15事業費 約2,400億円（対前年度比約1.04倍）

H15国費 約1,300億円（対前年度比約1.08倍）

※「完了期間宣言路線」環状第5の1号線（東京都渋谷区）

※「一体開発誘発型街路事業」補助第230号線（土支田）（東京都練馬区）等

⑤都市部の環状道路等の都市計画道路への貸付制度の拡充

都市内の道路整備は用地取得に長期間を要することが多く、早期完成・早期効果発現のネックとなっている。このため、大都市圏の交通渋滞の早急な解決や民間都市開発の誘発に資する環状道路をはじめとする都市計画道路整備について、用地の買い取り要望等への柔軟な対応が可能となるよう道路開発資金による貸付を行う。

平成15年度は、都市再開発法に規定する大都市に加え、密集市街地（東京・大阪各々約6,000haに関連する地域）で行われる事業にも対象を拡充する。

<貸付条件>

*事業条件

・幅員25m（防災等特に効果が高い場合は18m）以上の都市計画道路

・都市再開発法第2条の3第1項に規定する大都市、または密集市街地（東京・大阪各々約6,000haに関連する地域）で行われる事業

・民間都市再生事業と同等の民間事業と併せて行うことが必要なもの、または同等の民間開発が行われることが確実に認められる地域で行われるもの

*貸付率 10分の5以内（国費）

*利率 年3パーセント（ただし、財投金利（財政融資資金法（昭和26年法律第100号）第3条第1項に基づき財務大臣が定める財政融資資金貸付金利のうち元金均等半年賦償還で償還期間が9年超10年以内、据置期間が2年超3年以内の貸付に適用される利率をいう。以下同じ。）が年3パーセントを下回るときは、財投金利と同率）

*償還期間 15年以内（5年据置）

⑥木造密集市街地における都市計画道路の整備

木造密集市街地内において、地域の防災安全性を向上させ、良好な環境を備えた安全な市街地を形成するため、都市計画道路を重点的に整備し、「防災環境軸」の整備を支援する。

表-1 道路整備特別会計

(単位:百万円)

区 分	15年度(A)		前年度(B)		倍率(A/B)	
	事業費	国費	事業費	国費	事業費	国費
街路事業	1,018,100	554,032	1,078,211	565,915	0.94	0.98
街 路	722,852	391,207	754,578	395,473	0.96	0.99
区画整理	233,144	129,990	257,126	136,551	0.91	0.95
再 開 発	44,067	24,036	48,373	25,065	0.91	0.96
連続立体交差関連公共施設整備	14,800	7,400	14,768	7,384	1.00	1.00
街路交通調査	3,237	1,399	3,366	1,442	0.96	0.97

(注) 1. 緊急地方道路整備事業を含む。

2. 本表のほかに、道路交通環境改善等（事業費11,540百万円（前年度11,490百万円）、国費5,820百万円（前年度5,795百万円）の内数）、結節点環境改善（事業費4,770百万円（前年度4,676百万円）、国費2,385百万円（前年度2,338百万円））、都市再生事業資金貸付金（事業費2,000百万円（前年度2,000百万円）、国費1,000百万円（前年度1,000百万円））及びNTT-A型（事業費2,400百万円（前年度2,000百万円）、国費1,200百万円（前年度1,000百万円））がある。

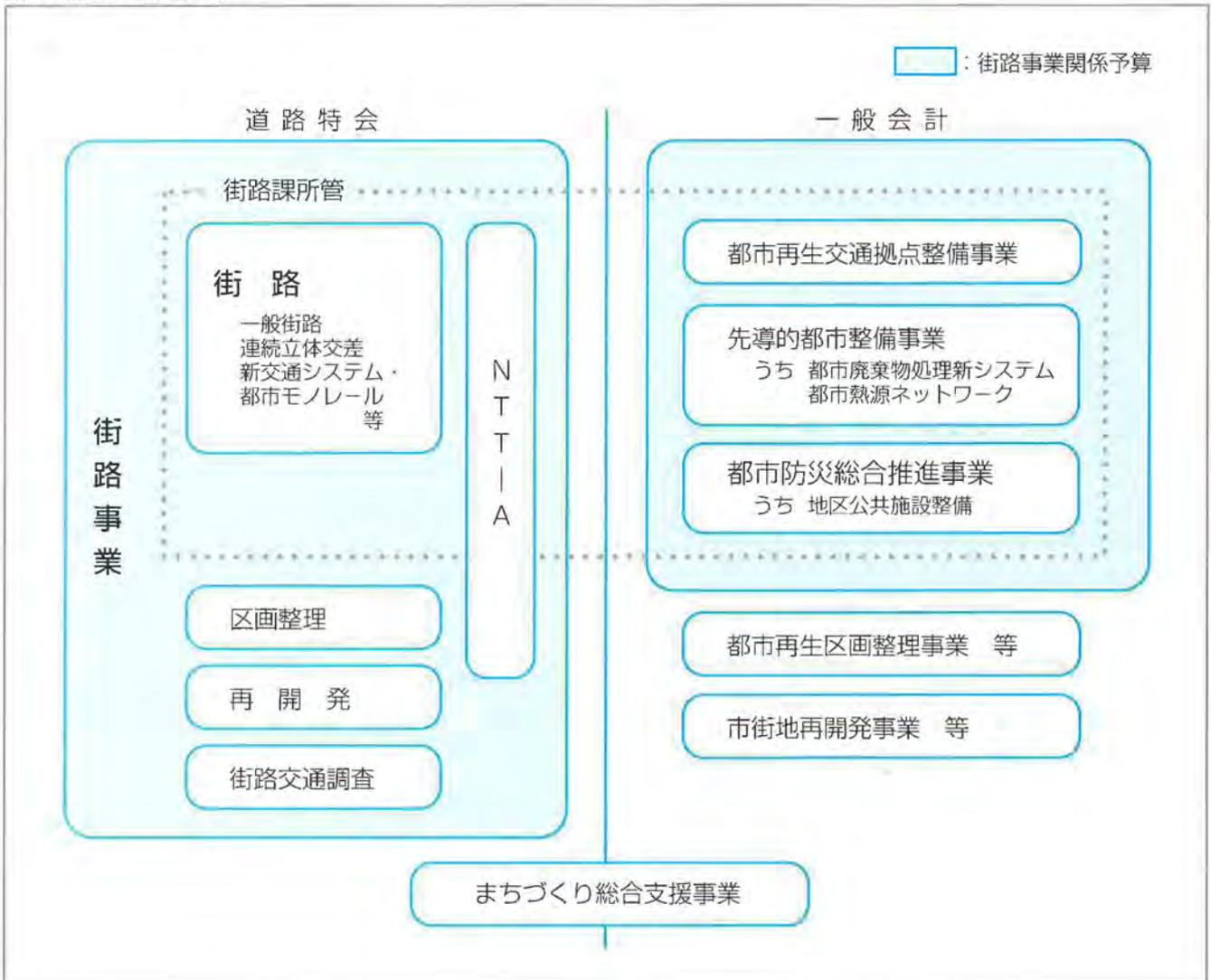
表-2 一般会計

(単位:百万円)

区 分	15年度(A)		前年度(B)		倍率(A/B)	
	事業費	国費	事業費	国費	事業費	国費
都市再生推進事業	5,533	1,793	5,665	1,837	0.98	0.98
都市再生交通拠点整備事業	4,713	1,571	4,830	1,610	0.98	0.98
先導的都市整備事業	820	222	835	227	0.98	0.98

(注) 本表のほかに、まちづくり総合支援事業の要素事業として実施する都市再生交通拠点整備事業（事業費170,000百万円（前年度155,000百万円）、国費73,000百万円（前年度66,000百万円）の内数）及び都市防災総合推進事業の要素事業として実施する地区公共施設整備（事業費1,534百万円（前年度1,572百万円）、国費738百万円（前年度756百万円）の内数）がある。

表-2 街路事業関係予算とは



①道路特会事業 都市計画事業として行う都市内道路整備

- | | |
|------------|-----------------------------|
| ・街路事業 | 以下の事業の総称 |
| 1) 街 路 | 直接買収方式により行う都市計画道路整備、連続立体交差等 |
| 2) 区 画 整 理 | 土地区画整理事業による都市計画道路整備 |
| 3) 再 開 発 | 市街地再開発事業による都市計画道路整備 |
| 4) 街路交通調査 | パーソントリップ調査等の実施 |

②一般会計事業 新たなニーズに対応した道路以外の都市施設整備

- | | |
|-----------------------------|---|
| 1) 都市再生交通拠点整備事業 | 駅前広場整備等と連携して鉄道施設上空や地下街、民間ビルにおいて公共的空間を整備し、交通機能の向上、都市拠点の形成を推進 |
| 2) 先導的都市整備事業 | 次世代の市民生活の質の向上や地球環境対策推進の観点から廃棄物処理、未利用熱源の有効利用を図るための新たなインフラを整備 |
| 3) 都市防災総合推進事業
(地区公共施設整備) | 災害時に危険な密集市街地の解消の緊急性に鑑み、地区スケールで防災性の向上のための避難路・避難地を整備 |

2 沿道市街地との一体的整備について～街路事業関係予算重点事項から

国土交通省都市・地域整備局街路課

1. 道路と沿道の一体的整備の必要性

沿道利用に伴う出入り交通や駐停車車両が幹線道路の交通機能を阻害することもある一方、幹線道路の重交通が沿道に騒音、大気汚染の環境問題を引き起こすこともある等、幹線道路と沿道市街地は相互に影響を及ぼしている。道路と沿道の耐火建築物とによる防災機能の強化や、道路網の整備に伴う適正な街区形成、道路沿道の低未利用地の集約・活用による土地の有効利用の促進等、市街地整備の推進に果たす道路整備の役割は益々大きなものとなってきている。

このように、都市内道路の円滑な整備は都市部の市街地形成を図る上での重要な課題と位置づけられるが、円滑な道路整備を進めるためには、道路用地の円滑かつ確実な確保が不可欠である。また、道路の拡幅で商店街等が一皮除却される場合等も考えられることから、代替地要求や現地残留要望といった地権者の要望に的確に対応することが必要となっている。

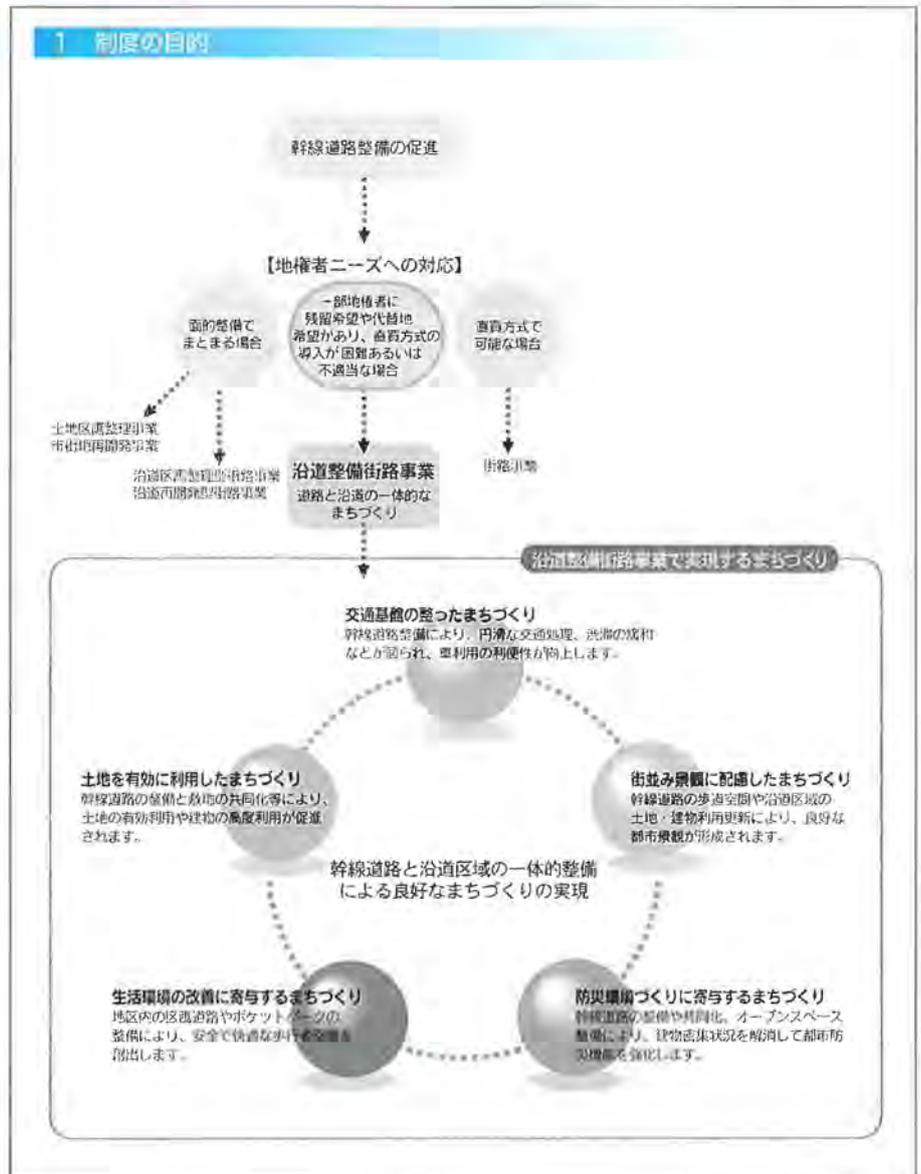
これまで街路事業推進上の基本的課題として以下のような問題があった。

- ①都市計画道路整備の円滑的・効果的推進に当たっての用地取得に係る課題
 - ・地権者の多様なニーズへの対応（代替地、現地残留、高度利用、床取得等）
 - ・さらにある一定規模以上の幹線道路にあっては、以下の沿道街区への整備効果の期待
 - *沿道土地利用、街並みに係る課題：適切な土地利用、良好な街並みの誘導への対応
 - *沿道環境に係る課題：騒音に強くバッファー機能を持つ土地利用への誘導
 - *都市防災に係る課題：防災帯（延焼遮断帯）の形成

- ・また、街路事業の実施に伴い以下のような課題が発生
- *直買事業後の残地発生による新たな低未利用地の創出
- *裏宅地の低未利用地の存在・継続

②現道拡幅型事業における課題

- ・現道拡幅型の道路整備において、敷地が都市施設の計画線の内外にまたがり、建築物が計画線からセットバックしている場合、都市施設部分の用地買収に伴い、容積率等の違反建築物となるケースが多く見受けられた。
- ・これは、都市計画法第53条をうけた政令第37条第2項



で、都市計画施設内において建築可能な階数を2以下と規定しているだけで、買収される部分の容積率を、予め残余の敷地において使用することができるためである。

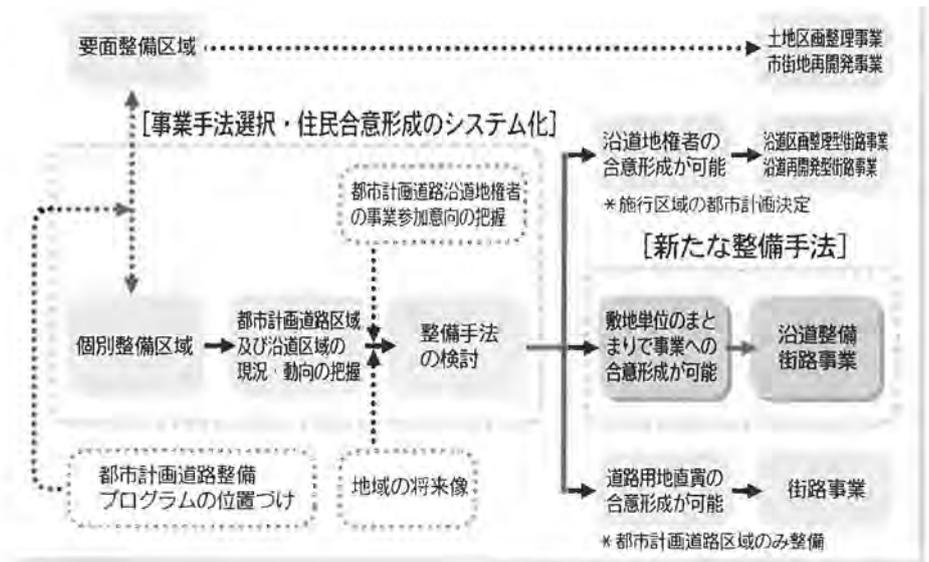
- ・このため、用地取得の円滑化や沿道地権者との合意形成を促進しつつ、幹線道路の整備推進に資する新たな措置が必要となった。

そこで、沿道地権者の現地残留希望等の多様なニーズに対応するため、沿道街区に区画整理手法等を活用し、

沿道市街地の機能の保全、土地の高度利用や都市機能の更新を図り、既成市街地における幹線街路の、円滑な整備を推進するため、沿道区画整理型街路事業、沿道整備街路事業、沿道再開発型街路事業等の手法が、また、街路の沿道街区における地区計画（誘導容積制度）及び道路開発資金の活用により、地権者による自主的なセットバックを誘導し、土地の有効・高度利用を図りながら効率的な道路整備を推進する目的で街路沿道市街地整備促進制度が創設されたものである。

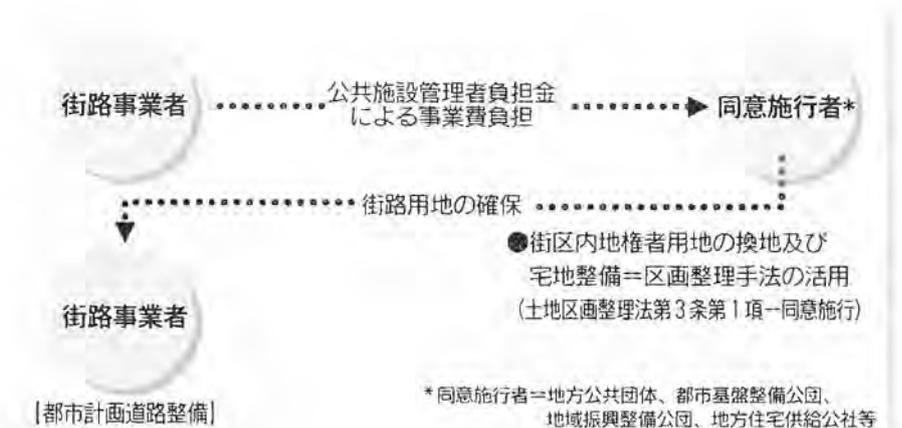
沿道市街地整備

都市内幹線道路整備の事業手法の選択及び住民合意形成をシステム化して、沿道地権者の意向に沿った整備を行う。



沿道整備街路事業は、土地区画整理事業の公共施設管理者負担金制度と同意施行者による個人施行区画整理事業を活用することにより、地権者の多様なニーズに対応することができる。

- ・直買方式による街路事業が難しい路線区間において、道路沿道区域の土地の先行取得と、地権者意向に基づいて換地により代替地の斡旋等を行う「同意施行者」に対して、街路事業者が公共施設管理者負担金制度を活用して事業費を負担する。
- ・「同意施行者」は敷地レベルの土地区画整理事業を活用し、者野市計画道路区域内の代替地希望者の土地を先行取得用地に「玉突き換地」して都市計画道路用地を確保する。



4 対象の誘子

都市内幹線道路の整備を緊急に行う必要があり、沿道地権者の多くが現地残留希望を持っている一定区間を対象とする。

・都市内幹線道路の整備の緊急性が公的に公開された整備プログラム等により位置づけられた路線とし、沿道区域については、次のような事情や特性を有している区域を具体的な適用箇所とする。

【適用地区の要件】

- ①都市計画道路の区域内の土地所有者の多くが現地残留希望を持っている地区
- ②沿道区域において一定の基盤整備がなされている地区
- ③都市計画道路の整備に当たり、沿道区画整理型街路事業の手法の導入が困難である地区

【施行地区の設定】

- ・地域の土地所有者の意向や市街地の状況、地形等の点で特別な事情がある場合には、施行地区を敷地レベル単位で設定することも可能で、施行区域の決定は特に必要ではない。
- ・なお、街路事業の事業地において土地区画整理事業を実施する場合（施行地区が重複する場合）には、事業の施行の認可後、できるだけ速やかに仮換地の指定を行うことが必要となる。
- ・また、減価地区で事業を行う場合には、施行者である地方公共団体等は、施行地区の宅地の一部を先行取得するとともに、取得した土地を沿道整備街路事業の対象となる都市計画道路の用地として充当することができる。
- ・なお、事業の実施に際しては、地権者の合意形成を図るため、事業実施前の十分な意向調査が必要となる。

5 効果の誘導

円滑な道路用地取得により、都市内道路網整備の促進と沿道土地利用の適切な誘導が可能となる。

- ・都市計画道路用地の確保に際し、地権者の多様なニーズを反映した柔軟な対応が可能であり、限られた期間においても地権者の希望に沿う選択によって、公共用地の取得の担保性、迅速性が高まる。

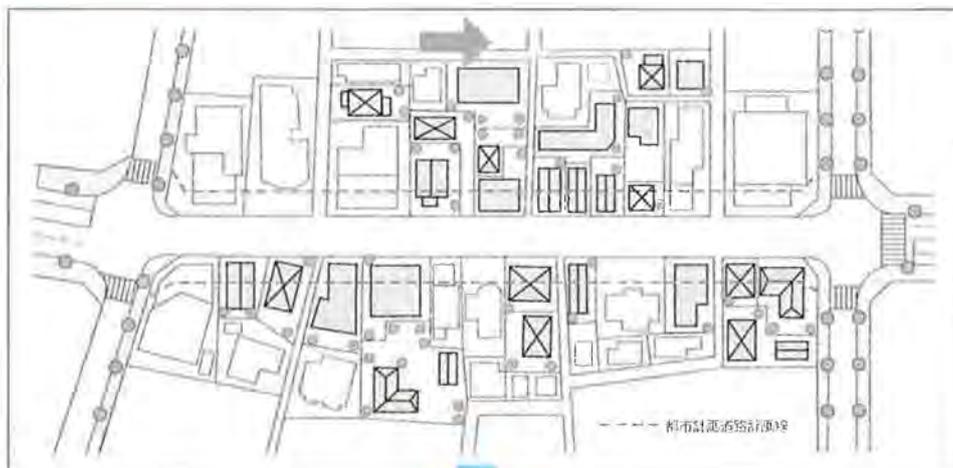
【期待される効果】

- 都市計画街路事業の推進
- 幹線道路と沿道市街地の一体的整備
- 沿道市街地の有効な土地利用

6 新設のイメージ

<整備前>

幹線道路沿いでの低層建物立地や区画道路の幅員不足等、土地利用や交通、環境、防災といった面で様々な問題が生じている。



<関係地権者の意向イメージ>

地権者（都市計画道路区域内及び沿道区域）の意向を右図のように設定し、沿道整備街路事業のイメージを整理する。



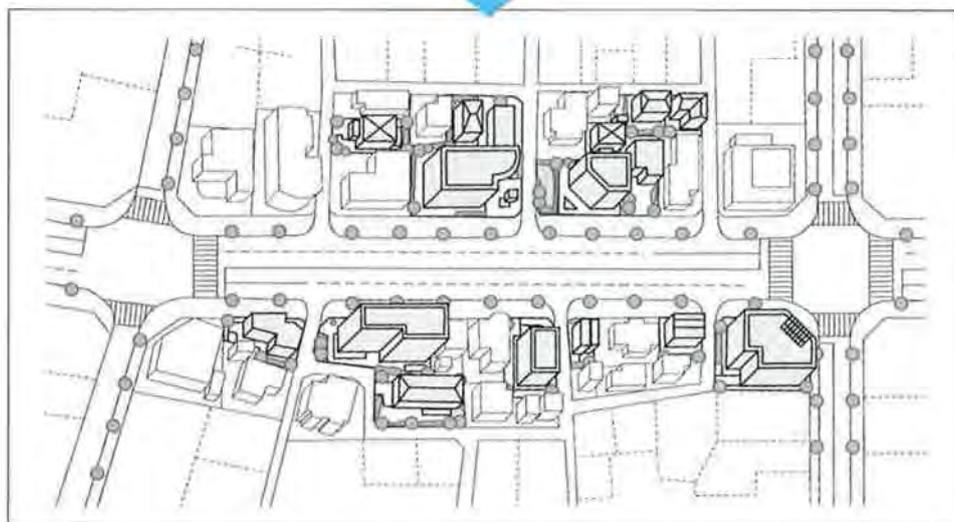
<区画整理事業参加者による土地の移動>

右図の「関係地権者の意向イメージ」に基づき、次のような流れで土地の移動を行う。



<整備イメージ>

都市計画道路の整備とともに、沿道区域においては、宅地の集約化・整形化、さらにはできる限り建物の共同化を進めて土地の有効高度利用を図ることで、裏側の生活道路やポケットパーク等の公共施設の整備も可能となり、より安全で快適な沿道市街地が形成される。



大阪市におけるセットバック誘導型地区計画制度について

大阪市建設局街路部計画課 計画課長 片山貴美

1. はじめに

街路整備を進める上で、都市の再構築や良好な沿道市街地の形成を促進するために、沿道の市街地と一体となった整備を図ることが重要である。

国土交通省における沿道市街地との一体的整備手法としては、沿道区画整理型街路事業、沿道再開発型街路事業、沿道市街地整備促進街路事業、沿道整備街路事業が展開されているところである。また、都市再生を強力に推進するため、街路事業の実施に連動した民間建築投資を促進し、適切な沿道開発を誘導することを目的とした一体開発誘発型街路事業も創設されている。

都市計画道路の長期未着手路線については、計画区域の建築制限のために沿道にふさわしい土地利用の更新が阻まれており、特に、現道拡幅型路線においては、段階的な交通機能の向上及び沿道にふさわしい土地利用の実現を図っていくための方策が求められている。

大阪市では、現道拡幅型都市計画道路において建築物の更新にあわせてセットバックを誘導していくことが有効との観点から平成2年度に全国に先駆けて「セットバック誘導モデル事業」を創設し、セットバック誘導によって取得した前面空間を利用した沿道との一体的な整備を図ってきた。その後、平成4年6月に「都市計画法及び建築基準法の一部を改正する法律」が施行され用途地域制度の改正や誘導容積制度の創設が図られたことを受け、平成7年度より「セットバック誘導型地区計画制度」を導入し都市計画道路の整備を段階的に進めるとともに、沿道のまちなみ整備と高度利用を促進し、沿道にふさわしい土地利用の実現を図っている。ここでは、その概要を紹介する。

2. 大阪市の街路整備状況と長期未着手問題

大阪市の都市計画道路は、現在183路線、523kmが計画決定されており、このうち369km(71%)が完成している。未整備延長は154kmであり、このうち54kmが現在事業中で、残り100kmが未着手の状態にある(図-1)。

未着手路線においては、計画決定後すでに50年以上経過しているものが約7割以上を占め、都市計画道路の計画区域内における建築制限に対する不満や用地の買い取りに関する要望が年々多く見られるようになっている。

建築制限は、事業の支障となる建築物の行為を未然に防止し、事業期間の短縮や事業費の節減等、円滑な街路

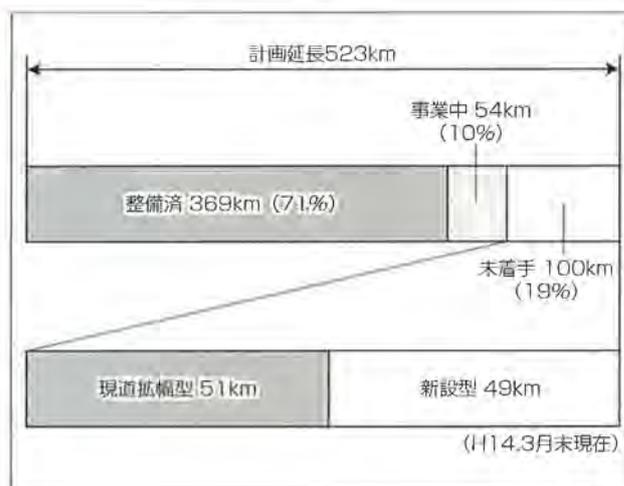


図-1 大阪市の都市計画道路の整備状況

事業の推進にとって有効な制度である。しかし、路線や沿道地域の状況によっては、建築制限が長期化していることにより建築物の更新が遅れ、火災の発生や延焼の危険をはらむ地域や都市景観上問題を有する地域が残されるなど、安全性の高い良好な街並み形成が阻害されるといった問題が生じている。

長期未着手路線については、その対応が急がれるところであり、根本的な解決は言うまでもなく財源の大幅な拡充を図り事業の進捗を早めることであり、計画的・効率的な街路整備が必要である。しかしながら、都市計画道路の整備にあたっては、事業期間を短縮し事業効果の早期発現を可能にするため重点投資を通じて緊急性の高い区間から順次完成させていくことが肝要であり、一定財源のもとでは、すべての未着手路線に事業費を分配させることは、事業の効率的執行という面からみて問題がある。現在、大阪市においては、国土交通省の施策方針にもとづき、効果的・効率的な事業実施として都市計画道路の早期供用の取り組みとして「完了期間宣言路線」を公表するとともに、事業効果の早期発現のために重点化を実施しているところである。

3. セットバック誘導型地区計画制度創設の背景

都市計画道路の長期未着手路線は、現道拡幅型と新設型とに区別できるが、現道拡幅型は新設型に比較してネットワーク形成などの事業効果の面で緊急性が低いため、整備のプライオリティが低くなるのが一般的である。

しかし、現道拡幅型未着手路線においても、部分的な

隘路が存在したり、計画区域内の建築制限のために沿道にふさわしい土地利用への更新が阻まれ、防災機能の低下や都市景観の阻害などの問題を生じている場合が少なくない。

現道拡幅型未着手路線は、現状でも一定の幹線的な機能を有しているため、段階的な整備により順次道路機能を付加していくことが可能で、部分的な整備が隘路の解消や、歩行者空間の増加などに有効な場合も多い。また、前面道路幅員がすでに確保されているため、沿道にふさわしい土地利用への更新を段階的に図っていくことも可能である。

一方、平成4年6月に「都市計画法及び建築基準法の一部を改正する法律」が施行され、用途地域制度の改正や誘導容積制度の創設が図られた。

誘導容積制度は、地区計画において「目標容積率」と「暫定容積率」の2種類の容積率を定め、公共施設が未整備の段階では低い容積率（暫定容積率）を適用し、公共施設の整備に応じて、特定行政庁の認定により、目標とする高い容積率（目標容積率）の適用を認めるものである。

そこで「セットバック誘導型地区計画制度」は、現道拡幅型未着手路線において、都市計画道路の沿道の地域において地区計画を定め、計画決定線までセットバックして建て替える建築物に対しては目標容積率を、セットバックしない場合には暫定容積率を適用することによりセットバックを誘導し、街路と沿道を一体的に整備していくとするものである。

4. セットバック誘導型地区計画の概要

(1) 路線の選定

現道拡幅型都市計画道路は、大阪市内に33路線、51kmと未着手路線の約5割を占めている。

これらの路線は、拡幅の規模・沿道敷地の形態・路線の性格等が多様であり、すべての路線がセットバック誘導に適しているとは限らない。そこで、以下の3つの要件を備えた路線から地区計画の検討路線を選定することとした。

① 現道からの拡幅量が適切な路線

都市計画道路の拡幅の幅が大きい場合、セットバックすると沿道敷地の残地が少なくなり、土地の有効利用が難しい。また、拡幅の幅が小さい場合、沿道敷地の建築計画で独自にセットバックできる可能性が高く、インセンティブの付与による誘導の合理性に欠けることになる。

② 土地の高度利用の促進が見込まれる路線

土地の高度利用が潜在的に見込まれているにもかかわらず、指定容積率（用途地域で定められた容積率）が低い場合高度利用が図られていない路線では、セットバック誘導で目標容積を与えることにより高度利用の促進が見込まれる。このため、沿道に鉄道駅や公共施設が多く立地する路線で商業や近隣商業地域に近接した、指定容積率が200～300%の区間が挙げられる。

③ 都市の防災性の向上

沿道が防火地域、準防火地域に指定され、早期に建築物の更新、耐火構造化を図る必要のある区間が挙げられる。

以上から、平成7年度に未着手の現道拡幅型の長柄堺線沿道地区などの3路線を選定し制度の創設を図った。その後、平成11年度には事業中区間においても事業促進、沿道の土地の有効・高度利用の視点から新たに3路線を追加選定している（図-2）。



図-2 実施地区

(2) 誘導容積型地区計画の概要

誘導容積制度は、公共施設が未整備のために土地の有効利用が十分図られていない地区について、公共施設を伴った土地の有効利用を誘導することを目的としたもので、現在の公共施設の整備状況に応じた容積率（暫定容積率）と地区整備計画に応じた容積率（目標容積率）を二重に定め、公共施設の整備状況に応じて、両者のいずれかを適用するものである。今回の地区計画の概要を記すと以下ようになる。

① 選定した都市計画道路の沿道区域において誘導容積型の地区計画を定め、暫定容積率および目標容積率を設定する。

② 都市計画道路の区域外までセットバックして建物を建てるものについては、目標容積率の適用を認める。

ここに、

- ・地区計画の区域：都市計画線から両幅25m
- ・暫定容積率＝現行の容積率
- ・目標容積率＝都市計画道路が整備された場合に想定される容積率＝現行の容積率＋100%～200%としている。

図-3に地区計画の内容及びイメージを示す。

セットバックしない場合 (都市計画道路予定区域内に建築する場合)	セットバックする場合 (都市計画道路予定区域内は空地とする場合)
 <p>従来通り都市計画法第53条の許可が必要(許可基準:原則として木造もしくは鉄骨造の地下のない2階建以下の建築物)</p>	 <p>空地として利用</p>
<p><現在の道路の状況に応じた規制></p> <p>従前どおりの規制 (地区計画が適用される以前と同じ建ぺい率・容積率による規制)</p> <p>建ぺい率:60%(ただし、角地は+10%) 容積率:200%または300%</p>	<p><将来、都市計画道路整備が完了したときに想定される規制></p> <p>地区計画とあわせて変更された用途地域による規制</p> <p>建ぺい率:80%(角地、防火地域内の耐火建築物などの緩和措置あり) 容積率:300%または400% 容積率の算定にあたっては、都市計画道路予定地域の面積は敷地面積から除かれる。 また、容積率の適用を受けるには市長の認定が必要。</p>

図-3 セットバック誘導型地区計画の内容(イメージ)

現行容積率200~300%の地域を例にとると、都市計画道路計画線から25mの区域で目標容積率300~400%を先取りした容積率変更の都市計画決定を行い、さらに、その区域に誘導容積型の地区計画を定める。これらによりセットバックする用地は地区計画区域内の容積率について300~400%を適用することができる。また、セットバックしない用地は従前と同様の200~300%の容積率を適用することになる。

したがって、敷地の状況等によりセットバックできない場合等については、地区計画により現在の道路の状況に応じた暫定容積率が適用されるため、新たな規制を加えるものではない。

このように、この制度により現道拡幅型都市計画道路の沿道地域で地区計画の指定を行い、都市計画道路予定線まで建物をセットバックして建築される場合には、目標容積率の適用を可能にした。

(3) セットバック誘導による効果

現道拡幅型都市計画道路のセットバック誘導では、次のような効果が期待できる。

[都市形成面]

- ① 早期に沿道の高度利用や不燃構造化を図ることができる。
- ② 前面用地(セットバック部分)を道路空間として暫定整備したり、オープンスペースとすることにより環境形成空間等として利用することが可能になる(図-4)。

[街路事業の執行面]

- ③ 道路予定地が空地化されるため補償費の軽減を図ることができる。
- ④ 事業実施時に休業や移転の必要がなくなるため、関係者の理解が得やすくなる。また、営業補償費等の軽減を図ることができる。

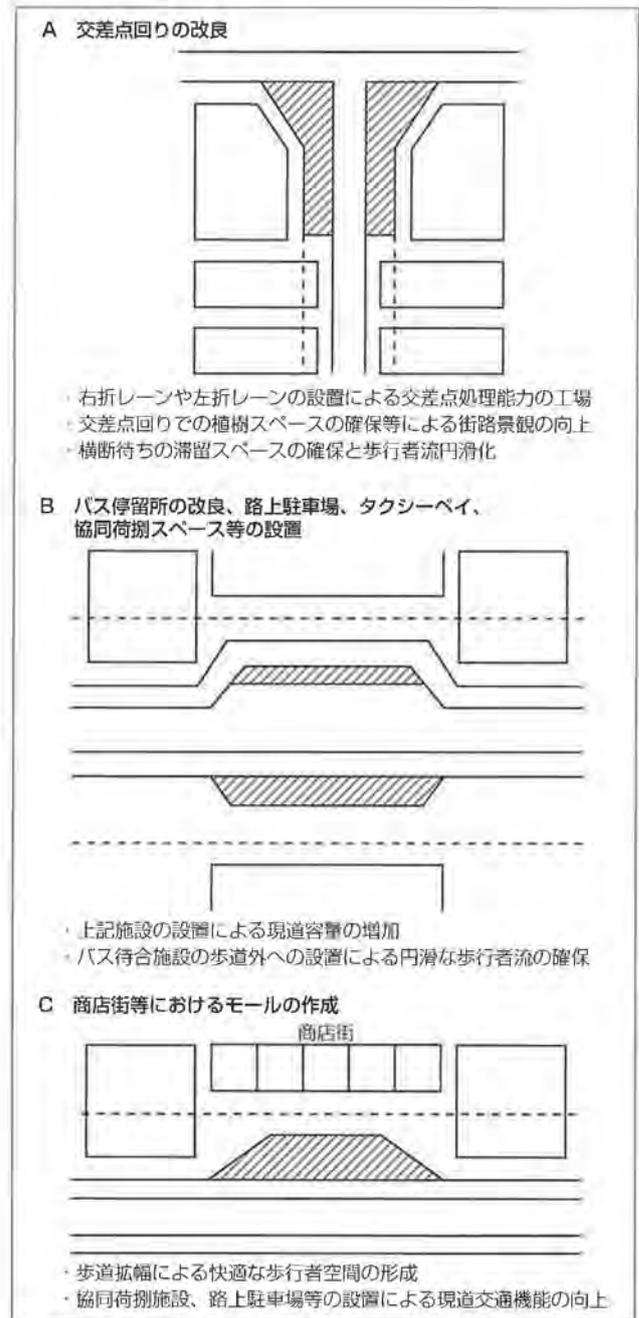


図-4 セットバック誘導による道路空間としての暫定整備事例

5. おわりに

ここでは、セットバック誘導型地区計画制度を活用した沿道のまちなみ整備と一体的な都市計画道路の整備促進方策について述べたが、この制度の活用は沿道土地利用者に新たな規制を加えることなく、現道拡幅型の都市計画道路と沿道が一体となった整備推進に寄与できるものと考えている。

最後に、現在、我が国において積極的な取組みが展開されている都市再生を強力に推進するためには、都市の再構築とその魅力と機能向上を図るため、最も基盤的な施設である街路について、現在の厳しい財政状況の中においても様々な創意と工夫によりその整備を促進していく必要があると考えている。

TOPICS

横浜市における都市情報提供システムの構築

横浜市道路局計画部企画課

はじめに

(1) 総合都市情報システムの理念と目的

近年、インターネットの普及など情報技術の進展はめざましいものがある。建設分野においても建設 CALSの導入やITS構想の推進などが図られていることは周知のことと思われる。

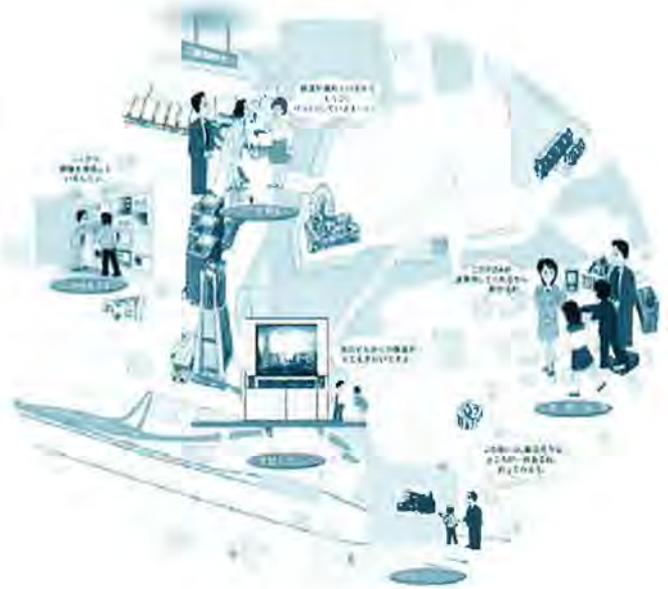
このような状況の中、都市施策の分野では、平成10年度より「総合都市情報システム整備に関する調査委員会」が旧建設省において設置され検討が図られている。

総合都市情報システムとは、

- ①都市の活性化
- ②都市のバリアフリー化
- ③都市環境の改善
- ④都市の安全性の向上

を目的として、いろいろな人へ、いろいろな場所で、いろいろな方法（情報端末）により、いろいろな情報を提供するシステムのことをいう。

右記にその利用イメージを示す。



(2) 導入事業

総合都市情報システムを実現する核となる事業としては、右に示す「都市再生交通拠点整備事業」と「ITS関連施設整備事業」が、国の補助事業として創設され、都市情報システムの具体化が進めやすくなっている。

今回の横浜都市情報提供システムにおいては、「都市再生交通拠点整備事業」を活用し、システムの検討調査から実整備までを行っている。

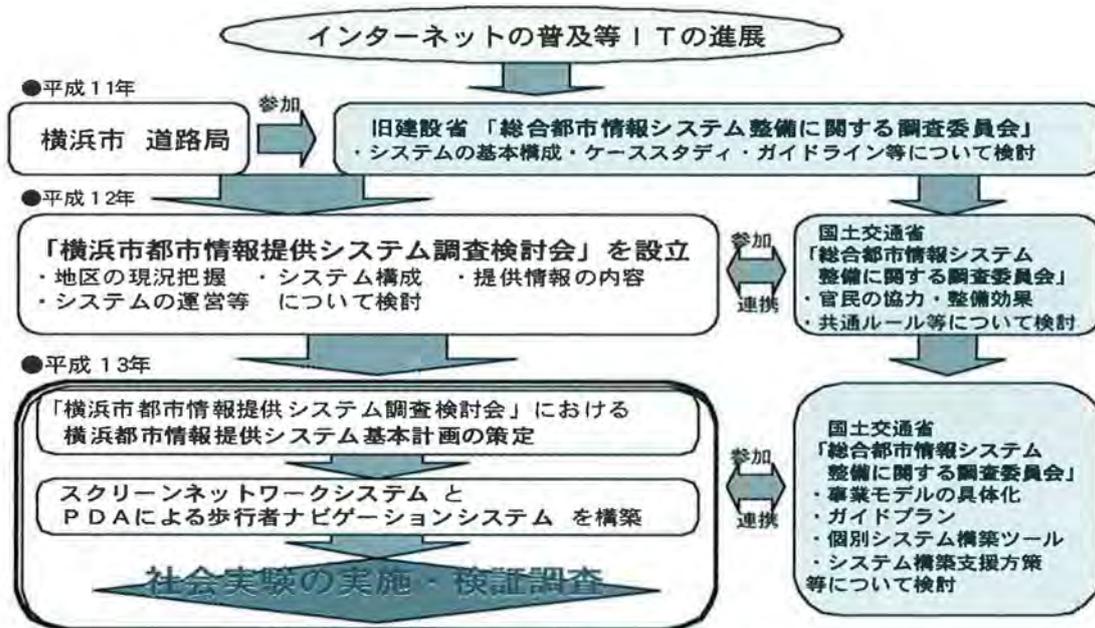
		都市再生交通拠点整備事業	ITS関連施設整備事業
補助対象	施設整備	都市情報提供システム整備費：情報を収集・処理・伝達・提供する下記の施設の整備費 a. 情報端末、大型スクリーン、電光掲示板、ライブカメラ等 b. 情報端末、スクリーン、電光掲示板に情報を送るための光ファイバーケーブル c. 提供する情報を蓄積、処理、送信するセンター機器（コンピュータ、通信機器など）	道路情報拠点施設整備費：道路法上の道路付属物である下記の施設であって、道路情報、駐車場情報を含む情報を収集・処理・伝達・提供する施設の整備費 a. 道路区域内(駅前広場、ポケットパーク等を含む)及び道路付属物である駐車場(都市計画駐車場のロビー等)に設置される情報端末、大型スクリーン、電光掲示板、ライブカメラ等 b. 情報端末、スクリーン、電光掲示板に情報を送るための光ファイバーケーブル c. 提供する情報を蓄積、処理、送信するセンター機器（コンピュータ、通信機器など）
	計画等	都市情報システムの整備に必要な計画策定費（計画策定の一環として行う交通実験を含む）、調査費及び設計費設計費 *交通実験：施設整備に先立って、情報機器のレンタル等を行い、提供情報のニーズ、内容、情報提供装置の適正な規模、配置等を把握するための実験	道路情報拠点施設の整備に必要な計画策定費、調査費及び設計費
	提供情報	道路情報、駐車場情報、公共交通機関情報、観光情報、イベント情報、行政情報、災害情報、商店街情報等の提供（歩行者等の案内、誘導システムを含む）	道路情報、駐車場情報、公共交通機関情報、観光情報、イベント情報、行政情報、災害情報、商店街情報等の提供（歩行者等の案内、誘導システムを含む） (道路情報、駐車場情報の提供は必須の条件)
その他の要件		公共的空間または公共空間の整備に併せて実施すること	街路事業と一体的に実施すること (事業中路線と多少離れていても可)
補助事業者		地方公共団体、第3セクター（間接補助）	地方公共団体
補助率		1/3	1/2
会計区分		一般会計	道路整備特別会計

1. 背景と経緯

横浜市においては、2002年のFIFAワールドカップの開催や、2003年のみなとみらい線の開業時におけるシステムの稼働を目途として、平成11年度より、旧建設省の「総合都市情報システム整備に関する調査委員会」に参加するなど、行政としての情報提供のあり方などについて検討を重ねてきた。平成12年度には、「横浜市都市情報提供システム調査検討会」を設

立し、都心部のみならずみらい21地区において、広範囲な都市内情報の提供を目標に、地区の現況把握、システム構成、提供情報の内容、スクリーンの設置場所、システムの運営等について検討を行っている。

これらの検討結果を踏まえ、平成13年度には、スクリーンネットワーク並びにPDAによる歩行者ナビゲーションシステムを構築し、下記に示す情報提供実験を実施した。



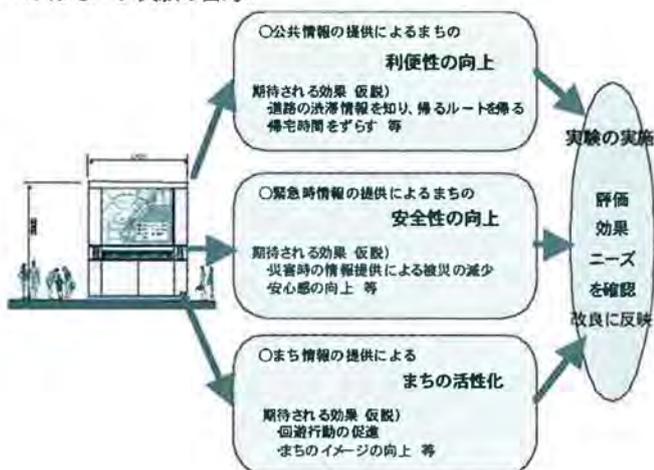
2. 実験の目的

みなとみらいを中心とする横浜市の都心部、都市空間において実験的に情報を提供することにより、どのような情報が来街者や歩行者の利便性・快適性の向上に役立ち、また求められているかを、確認することを目的としている。

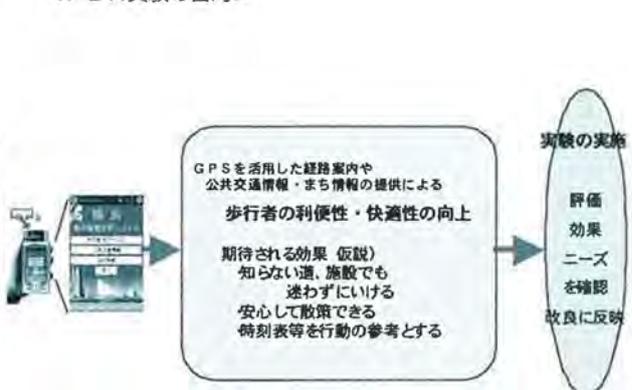
具体的には、スクリーンによる公共情報、緊急時情報、まち

情報の提供が、利便性の向上、安全性の向上、まちの活性化においてどのような効果やニーズがあるのか、また、GPSを活用したPDAによる経路案内や公共情報、まち情報の提供が、歩行者の利便性・快適性において、どのような効果やニーズがあるのか、検証調査し確認するものである。

<スクリーン実験の目的>



<PDA実験の目的>



3. スクリーンに関する調査結果の概要

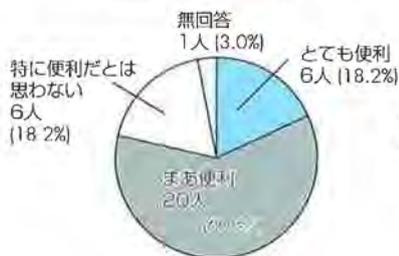
①評価について

市政モニター調査や来街者インタビュー調査の結果から、スクリーンの設置に関しては、概ね好評であった。また、コンテンツに関しては、利便性を感じていても、場所や内容に応じた提供方法や内容の分かりやすさが伴わなければ、評価につながりにくいことがわかった。

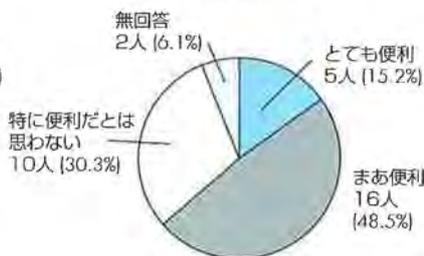
街の雰囲気の変化 (n=197)



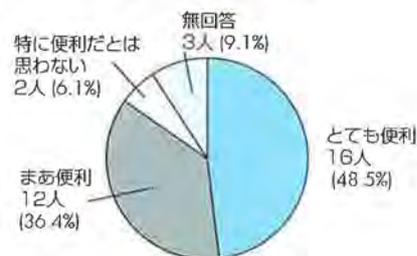
道路交通情報の利便性



ライブカメラの利便性



地区の案内情報の利便性



②効果について

全体的には、「スクリーンを見て行動や心理面の変化があった」という来街者の割合は高くはないが、スクリーンによる情報提供の有効性を確認することができた。特に、観光、散策目的での来街者や、視聴時間の長い来街者では、行動の変化率が比較的高く、「行動の参考になる」という具体的な意見もあり、観光客向けのコンテンツの充実などにより、効果はさらに期待できると思われる。

視聴時間別行動の変化



行動・心理面の変化 (n=361)



③ニーズについて

スクリーンの放映そのものについては「放映スケジュールがわかるように」や「もっとPRを」との意見が多く聞かれた。コンテンツニーズとしては「タイムリーな観光案内」や「イベント情報」、「地域の店舗情報」のニーズが高い一方、ライブカメラや民間CMについては懐疑的な意見がみられた。ハード面では、ベンチの設置等、待ち合わせ場所としての環境整備を要望する声が多かった。

追加してほしいコンテンツ (A B合計) (n=558)



4. PDA (携帯情報端末) に関する調査結果の概要

①評価について

団体モニター調査や公募モニター調査の結果から、総合評価としては概ね高い評価となっている。また、GPSによる自己位置の確認や、画像や音声による経路誘導案内については評価が高く、歩行者ナビゲーションシステムの有効性が確認できた。なお、PDA自体の利用経験がある人の方がより高い評価をしていることから、PDAにおける利用経験の浅い人でも使いやすく、操作性のよいシステムが求められていると言える。

また、履歴調査より得られたGPS取得率と総合評価との関係を見ると、GPS取得率が高いほど評価が高い傾向が見られ、GPSの取得率がシステムの評価につながっていることが確認できた。



アンケート総合評価とGPS取得率 (n=229)



(n=229) 評価できる点



使いにくい点



②効果について

公募モニター調査においては、「道をよく知らないところにも行けた」、「情報を見て施設に入った」など、

行動や気持ちの変化が見受けられ、PDAの利用により、行動範囲の広がりや心理面の変化にプラスの効果があり、情報提供が行動に影響を与えることが確認できた。

③ニーズについて

機器自体については軽量小型化の要望が高い。コンテンツとしては民間情報、リアルタイム情報のニーズが高く、スクリーンと同じ様な傾向がみられた。システムとしては18のコースからの選択ではなく、「自由なコース設定」や「条件別の検索」の要望が多く聞かれた。

行動や気持ちの変化



追加してほしいコンテンツ



有効活用するためのアイデア



5. 都市情報システム整備の方向性

今回の調査において、スクリーン及びPDAによる情報提供の有効性はある程度確認できたと言える。今後は、調査結果を踏まえ、さらに有効活用されるシステムを目指し改良を行い、情報提供による回遊行動の変化などの効果を検証していく必要がある。

平成14年度には、下記に示すような内容により検討し、システムの改良を行い、平成15年1月から3月にかけて実験を実施する予定である。

<H14年度における横浜都市情報提供システムの検討項目>

①スクリーンについて

- 民間コンテンツの提供
地元民間団体との協力体制のもと放映ガイドライン等の検討を行いつつ、地域企業等の民間コンテンツを実験的に提供し視聴者の評価等を確認する。
- 簡易更新システムによるタイムリーな情報の提供
放映コンテンツの簡易な更新システムの構築し、よりタイムリーな情報提供を行う。
- 駐車場における道路交通情報等の提供
より道路交通情報のニーズが高いと思われる駐車場に小型スクリーンを設置し、情報提供を行う。

②PDAについて

- 自由回遊システムによる情報提供
システムにコースの編集機能を追加し、より利用者の意図に沿ったナビゲーションを行う。
- 寄り道スポット案内機能による情報提供実験
回遊の途中で、そこから少し離れた寄り道スポットの案内情報を提供し、回遊行動を促進する。
- 民間情報のタイムリーな提供実験
民間情報をタイムリーに提供することで、回遊行動を促進する。

また、実験後の実運営に向けては、下記のような検討課題が考えられる。

- 運営体制－地元や民間企業、NPO等との連携、協調による運営体制
- 放映ガイドライン－CM等の民間コンテンツやライブカメラによるプライバシーの問題への対応
- コストの削減－光熱、通信費やコンテンツのライセンス料等の削減方法

- コンテンツの拡充・更新－より効率的な更新方法及び充実した内容とするための方策や体制
- 他のシステムとの連携－他の民間や公共団体のシステムとの連携、ネットワーク化によるコンテンツの充実、コストの削減
今後は、これらの課題について随時検討し、より円滑な実運用と、目的としている効果の向上につなげていくことが重要である。

※URL : <http://www.jtpa.or.jp/hamanavi/index.htm>

Information

都市再生に資する街路事業

平成 14 年度講習会 「新時代の都市・街路整備」

盛況のうち終わる

社会経済活動の「核」であり国民の大多数が暮らす都市は、90年代以降の長引く経済の低迷、社会資本整備の立遅れ、急激な高齢化社会化等によって、「都市化社会」から「都市型社会」へ移行するなか、都市生活の真の豊かさ、快適さ、活力などが失われつつあります。

都市を取り巻く社会経済情勢の激しい変化と、都市生活の質を支える構造的な課題に対する「都市の再構築～都市再生」への着実な取組みが、今まさに必要となっています。また、我が国の経済を再生するため、都市の持つ魅力や国際競争力の更なる拡充も求められています。

今回の講習会は、以上のような社会情勢を踏まえ、刻々と変わる都市・街路整備の考え方を最近の話題や事例を交えつつ講演していただくプログラムと致しました。関係自治体をはじめ200名を超える方々のご参加を頂き、盛況のうちに終わることが出来ました。

○開催日時：平成15年2月28日（金）10：50～16：45

○場 所：東京ファッションタウンビル（東京都江東区有明）

○プログラム

- 10：50～11：00 開会挨拶 社団法人日本交通計画協会
- 11：00～11：15 「新時代の都市・街路整備」
国土交通省都市・地域整備局街路課 課長 竹内 直文
- 11：15～12：00 「都市再生に資する街路整備」
国土交通省都市・地域整備局街路課 街路事業調整官 西植 博
- 13：00～14：00 「都市再生の基本方針」～都市再生の重点施策等
内閣官房都市再生本部事務局 参事官 大石 龍太郎
- 14：00～15：00 「都市再生とまちづくり」～都市再生と「知恵」を活かしたまちづくり
横浜国立大学工学部 教授 小林 重敬
- 15：15～16：00 「み・わ・くのまちづくり」～彦根市中心市街地活性化事業
彦根市都市開発部都市計画課 主幹 八若 和美
- 16：00～16：45 「木造密集市街地の都市計画道路整備」
東京都都市計画局防災部防災都市づくり推進課 課長 株木 孝男



横国大
小林教授

「都市と交通」編集メンバー名簿（順不同・敬称略）

竹内 直文〈国土交通省〉	西植 博〈国土交通省〉	浦野 義晴〈国土交通省〉
宮原 慎〈国土交通省〉	荒川 辰雄〈国土交通省〉	古木 岳美〈地域振興整備公団〉
伊藤 節治〈都市基盤整備公団〉	石井 信隆〈首都高速道路公団〉	田川 尚人〈(社)日本交通計画協会〉
土屋 信行〈東京都〉	片山 貴美〈大阪市〉	

刊行図書のご案内

《街路事業事務必携～平成13年版～》 只今好評受付中!

監修：国土交通省都市・地域整備局街路課 (A5判 約800頁 定価4,900円 消費税込)

○目次

第1章 街路事業の基本的事項	第5章 他予算による街路事業
1. 1 街路とその現況	5. 1 他予算による街路整備の概要
1. 2 街路整備の方針と予算制度	5. 2 地方特定道路整備事業
1. 3 街路事業の進め方	第6章 街路交通調査
第2章 都市計画事業認可	6. 1 街路交通調査の体系
2. 1 事業認可の意義	6. 2 街路課所管調査
2. 2 事業認可手続きの流れ	第7章 道路開発資金等
2. 3 認可申請と留意点	7. 1 道路開発資金
2. 4 変更認可申請と留意点	7. 2 都市開発資金(用地先行取得資金)
2. 5 地方整備局等への事務の委任	7. 3 NTT無利子貸付金
第3章 街路事業の執行	第8章 一般会計予算事業
3. 1 街路事業費補助等の交付手続き等	8. 1 都市再生交通拠点整備事業
3. 2 地方道路整備臨時交付金の交付手続き	8. 2 先導的都市整備事業
3. 3 起債制度	8. 3 都市防災推進事業(地区公共施設整備)
3. 4 用地の取得等	第9章 駐車場法等関係業務
3. 5 街路事業の実施	9. 1 駐車場の概要
第4章 街路事業と各種施策	9. 2 駐車場整備促進地区の都市計画決定及び駐車場整備促進計画の策定
4. 1 都市の骨格の形成に資する主要な幹線道路等の整備	9. 3 路外駐車場の整備
4. 2 交通結節点整備の推進	9. 4 附置義務駐車施設の整備
4. 3 連続立体交差事業等	9. 5 民間駐車場整備促進に係る税制・融資制度
4. 4 公共交通の支援	9. 6 自転車駐車場関連業務
4. 5 特色ある街づくりの推進	
4. 6 電線類地中化等の推進	
4. 7 沿道環境対策	
4. 8 歩行空間の整備	
4. 9 駐車場対策	
4. 10 ITSの推進	
4. 11 沿道地域との一体的整備の推進	

◎お申し込み書 (コピーしてお使いください)

申込日：平成 年 月 日

所在地	〒		
団体/会社名			
部 課 名			
役職・御担当者	(整理の都合上フルネームでご記入願います)		
電 話 番 号	F A X 番 号		
申 込 部 数			

上記にご記入の上、発行元までFAXか郵送にてお送りください。電子メールでのお申込の場合は上記の内容をご入力の上、ご送信ください。

FAX : 03-3816-1794
E-mail : mail@jtpa.or.jp

◎申込先 〒113-0033 東京都文京区本郷2-15-13
 社団法人日本交通計画協会 総務部
 TEL : 03-3816-1791