

都市と交通

1988

No. 13



建設省都市局街路課編集協力

都市計画街路事業促進協議会
社団法人 日本交通計画協会

〈目 次〉

——特集テーマ「JR 発足 1 年」——

●グラビア（カラー写真）	1
●巻頭言 都市整備の一層の推進に向けて	
（財）民間都市開発推進機構 常務理事 岩井 彦二	3
●随想 未来架橋	4
金刀比羅宮宮司 香川県文化財保護審議会 会長 琴陵 光重	
●特集	
特集－1 日本国有鉄道清算事業団の資産（主に土地）処分業務について	
日本国有鉄道清算事業団 用地企画部調査役 荻原 達朗	5
特集－2 新生 JR における技術者集団の役割	
西日本旅客鉄道（株） 建設工事事務 土木工事課 課長 鳥居 興彦	15
特集－3 「都市計画による駅前広場の造成に関する協定」解説	
建設省都市局 街路課 課長補佐 石井 和夫	21
●事例紹介	
湊町駅周辺（湊町地区）開発構想について	
大阪市建設局 街路部 技術主幹 磯野 昭	26
出雲市中心市街地整備計画について	
島根県土木部 都市計画課	34
●投稿 財団法人 横浜市道路建設事業団設立について	
（財）横浜市道路建設事業団 計画部 部長 中川 博之	42
●シリーズ	
〈まちづくりと街路〉千葉都市モノレール「タウンライナー」	
前 千葉県都市部 街路モノレール課 課長 土川潤次郎	45
〈アンダーグラウンド〉連立協定の協議こぼればなし	S, N 生
●参考データ 昭和63年度街路事業予算の概要	57
●トピックス	
東海道新幹線掛川駅設置と駅周辺整備について	
掛川市都市計画課 課長 榛葉 良夫	62
都市景観形成モデル都市の指定	
建設省都市局 都市計画課 課長補佐 岸井 隆幸	74
21世紀をめざした都市基盤施設の整備に向けて	
——アーバンインフラ・テクノロジー推進会議の設立——	
アーバンインフラ・テクノロジー推進会議事務局	76
●海外報告 フィリピン、あれ・これ	
建設省都市局 街路課 課長補佐 小林 好實	79
●案内板	82
●協会だより	84



松戸市自転車駐車場

1.2階が駐輪場、3.4階が市のコミュニティーセンターとして利用されています。



千葉市磁辺茂呂町線

千葉市の外環状道路の一部を形成しています



千葉都市モノレール「タウンライナー」



浦安市美浜入船線
(シンボルロード)

JR京葉線、新浦安駅(仮称)駅前広場、ディズニーランドは左手奥約2 kmに位置しています。

都市整備の一層の推進に向けて



財団法人 民間都市開発推進機構
常務理事 岩井彦二

都市施設の整備と市街地の開発の促進をはかるため、ここ数年来、各種の規制の緩和と助成制度が設けられ、その充実がはかられている。これらの施設はその政策目的、対象事業、対象地域あるいは助成内容について多種多様なメニューが用意されている。

地価高騰という悪環境の中ではあるが大小のプロジェクトがこれらの制度を背景にして実施に移されてきている。これらが国全体の内需拡大策あるいは地域振興策として顕著な成果を生み出すにはなお若干の時間が必要である。

このような官民協力による事業手法のはしりともいべきものは昭和49年に創設された新交通、モノレールの下部構造を道路事業として整備するという、いわゆるインフラ助成方式であるが、当時の道路の概念を大きく拡大する画期的な制度の創設であったわけで、今日の新交通、モノレール事業の普及はこのような公共事業との密接な結びつきがあったればこそその成果であり、このことは特に地方都市における民活事業の推進に当っては、何といても関連する公共事業との連携に十分配慮して行なわれる場合に大きな効果を発揮することを如実に示しているといえよう。

国の財政面も公共事業抑制という長いト

ンネルからようやく抜け出しつつあり、NTT株売却益収入による公共事業費上乗せ措置も含めて、今後しばらくの間は公共事業費については比較的順調な推移が期待される情勢にあると思われるので、公共事業費の投資配分に当たっても民間活力の効果発現という観点からの、より一層きめ細かな配慮が望まれる。

一方、民間側においては、低金利、長期の資金が比較的容易に調達できる金融情勢にあり、有利なプロジェクトへの投資機会を求める動きは根強いものがあると思われるので、これら民間の持つ都市開発投資へのエネルギーを街づくりの視点からも良好なものへ誘導していくためには、数多く用意されているメニューの中から適切なものが選択されることが必要である。このためには助成策等についての十分な情報提供を行なわなければならないが、さらに重要なことは良好なプロジェクトに、より大きな便益が与えられるよう全体の施策の流れが構成されることである。計画水準の高さあるいは開発利益の公共への還元等公共への貢献度に応じて規制緩和、助成の割合を定める等、めりはりのあるシステムを構築することが大切である。国、地方を通じ、また公共事業、金融、税制等多岐にわたる建設関係の政策手段を十二分に活用し地域の振興と都市の活性化をさらに推進したいものである。

未来架橋

金刀比羅宮宮司

香川県文化財保護審議会会長 琴 陵 光 重



海上信仰の原点ともいふべき瀬戸内海に本四架橋が実現する、その名を「瀬戸大橋」と称ぶ未来架橋である。百万県民が待望久しかったこれが開通した。今から100年も前に「瀬戸内海に架橋せよ」と呼びかけたのは、香川県財田町が生んだ郷土の先覚者大久保謙之丞翁である。翁は明治22年5月の讃岐鉄道開通の時点で「塩飽諸島を橋台として架橋すれば常に風波の憂いなし」といみじくも喝破している。翁の先見の明の「四国開発のロマン備讃の海に橋を架けよ」の予言は今や現実のものとなった。

昭和63年は＜拓けゆく四国＞就中置県100年を迎えた香川県にとっては記念すべき年であり、瀬戸大橋の開通に伴う四国高速交通体制の整備、新高松空港の開港促進等々、名実共に四国の玄関として新時代の脚光を浴びて面目を一新する年でもある。

瀬戸大橋の開通は21世紀へのスタートであり、故に人は＜大橋元年＞という。この未来架橋は政治、経済、教育、文化等あらゆる分野の本四交流の架け橋であり、鉄道併用橋の特殊性をもつ交通の大動脈である。この開通によって海空陸の交通が大幅に様変わりするであろうが、更には完成までに十年の歳月を要した感動のドラマの凝集に敬意を表すると共に、

この長大橋が有する＜民俗の文化遺産＞としての価値と重要性を忘れてはならないであろう。

更に開通に併せての行事も3月20日からの瀬戸大橋博'88 4月15日から十日間公演（昼夜2回）の第4回四国こんぴら歌舞伎大芝居、5月22日満濃町森林公園に於いて開催の第39回全国植樹祭等、僅か半年の間だけでもメインイベントがこのように目白押しである。

また金刀比羅宮に於いてもこれが対応の一つとして国の重要有形民俗文化財「金毘羅庶民信仰資料」（1725点）の収蔵庫が既に3年前に竣成、このたびは表参道的大门（慶安2年・高松藩主松平頼重侯寄進建立）の＜昭和の大改修＞を行った。大門の構造は二層入母屋造瓦葺、高さ15.5m、間口11.5m、奥行7m、広さ84平方mの江戸初期の建造物で工期9カ月（昨年7月着工～本年3月完工）の大修理で、開通にさきがけて面目を一新する。其他としては信仰の交流として当宮と倉敷市・瑜伽大権現との＜両参り＞が開通を機に115年ぶりに復活するであろうことも考えられるところである。

今年は飛龍の年、躍進香川の前途に期待するところ大である。

特 集

日本国有鉄道清算事業団の資産(主に土地) 処分業務について

日本国有鉄道清算事業団

用地企画部 調査役 荻原達朗

1. はじめに

日本国有鉄道清算事業団(以下「国鉄事業団」という)は、昭和62年4月1日に日本国有鉄道から移行した特殊法人で、その設置は「日本国有鉄道清算事業団法」に基づいている。

国鉄事業団は、①日本国有鉄道の長期借入金及び鉄道債券に係る債務その他の債務の償還並びに利子の支払い、②国鉄事業団に帰属した土地、株式、不用車両等の資産の処分、③再就職を必要とする職員の再就職の促進、等の業務を行い、日本国有鉄道改革法等に基づく施策の円滑な遂行に資することを目的としている。

組織的には、本社を旧国鉄本社ビルに置き、総務、経理、用地関係、雇用対策及び共済事務等の各部門を設けているほか、地方の組織として、全国に支社を6カ所、資産管理部を3カ所、雇用対策部及び雇用対策支部をそれぞれ7カ所及び20カ所設置し、各旅客会社等と連携して業務の処理にあたっている。

本稿は、これらの業務のうち土地等の資産処分業務についてご紹介するものである。

2. 資産の管理及び処分

日本国有鉄道の改革の実施により国鉄事業団に帰属することになった資産は、日本国有鉄道が所有していた土地約8810ha及び日本鉄道建設公団から承継した土地約630ha、旅客会社及び貨物会社の株式、帝都高速度交通営団に対する出資持分並びに車両約18000両である。

これらの資産のうち処分することにより債務の償還に充てることが可能と見込まれる土地は、約3400haであり、これ以外の土地約5410haは、立

地条件等から売却することが困難なもの、もしくは、処分したとしても処分益が極めて少ないもの等である。

また、これらの土地の多くは、不用となった鉄道施設、移設が必要となる旅客会社等の鉄道施設が残置されており、処分に当たってこれらの施設のてつ去、又は移設が必要である(表-1参照)。

表-1 国鉄清算事業団資産の概要

1. 用地の概数 (単位 ha)

用 地 区 分	面 積
売 却 可 能 用 地	3,400
売 却 困 難 等 用 地	4,480
第三セクター譲渡予定	300
計	8,180
日本鉄道建設公団より承継	630
合 計	8,810

(注)・上記第三セクターは、地方交通線を経営する目的で設立した鉄道会社をいう。

2. 株 式 等

会 社 名	額 面	株 式 数	金 額
北海道旅客鉄道(株)	5万円	18万株	90億円
東日本旅客鉄道(株)	5万円	400万株	2,000億円
東海旅客鉄道(株)	5万円	224万株	1,120億円
西日本旅客鉄道(株)	5万円	200万株	1,000億円
四国旅客鉄道(株)	5万円	7万株	35億円
九州旅客鉄道(株)	5万円	32万株	160億円
日本貨物鉄道(株)	5万円	38万株	190億円
帝都高速度交通営団	100円	31,000万口	310億円
計	—	—	4,905億円

3. そ の 他

建物及び付帯設備、車両等

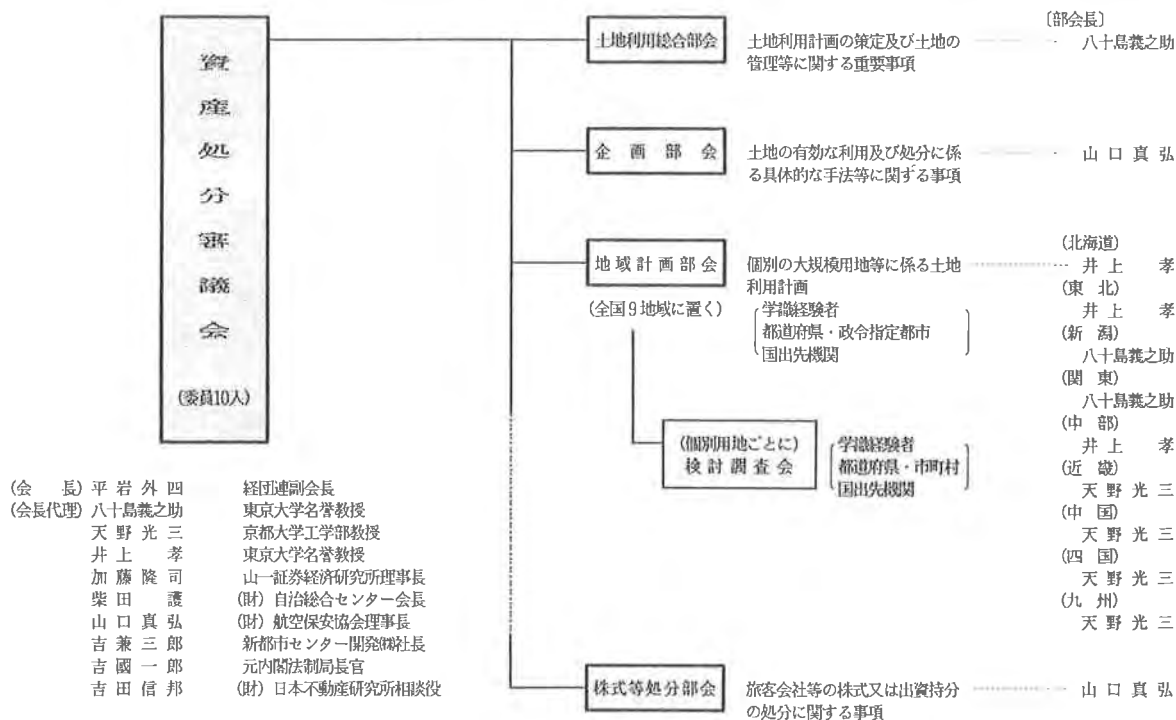
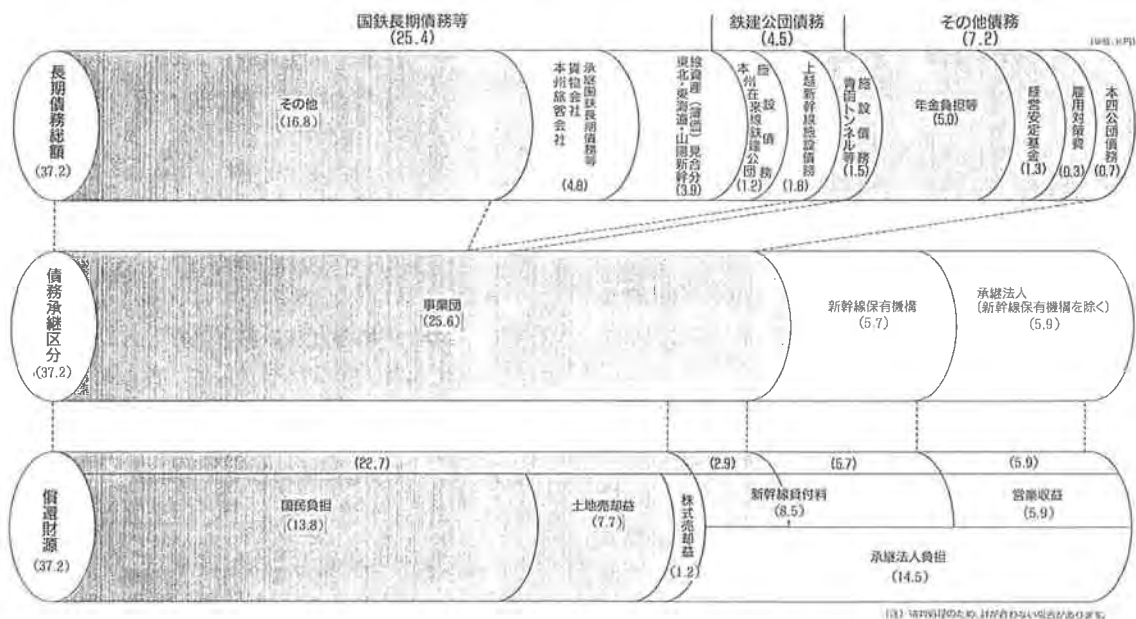
1)資産処分業務とは

上記資産の処分業務については、国鉄事業団法第18条並びに第26条に規定されており、

その内容は、

①国鉄長期債務等の償還及びそれに係る利子の支払いを行う業務、その他業務の遂行に必要な資金に充てるために土地その他の資産の処分を行うこと（図－1 参照）。

②前号の業務を効果的に推進するため事業団の所有する土地に係る宅地の造成及びこれに関連する施設の整備並びに当該宅地及び施設の管理及び譲渡を行うこと、
となっている。



注：部会は、本委員のほか専門委員で構成される。

図－2 資産処分審議会の組織

2) 資産処分審議会の設置

資産処分業務については、①公正、②適切な価額での処分、③地域における土地利用に関する計画との調整、等を考慮する必要があることから、事業団に資産処分審議会が別表のとおり設置されており（国鉄事業団法第3章）次の事項を審議することとなっている（図－2参照）。

（1）審議会の意見を聴かなければならない事項（国鉄事業団法第21条第1項）

- ・資産処分業務に関する基本的方針を定めようとするとき
- ・資産処分業務に係る業務方法書を作成し、又は、変更しようとするとき
- ・重要な資産に係る資産処分業務を行おうとするとき（重要な資産は、施行規則第1条に規定）

（2）理事長の諮問に応じ審議する資産処分業務に関する重要事項（国鉄事業団法第21条第2項）現在まで次の事項について審議されている。

- ・土地等売却入札規則を定めるとき（諮問・答申）
- ・随意契約の具体的基準を定めるとき（諮問・答申）
- ・売却に伴う規制条件を定めるとき（諮問・答申）
- ・土地利用計画策定に当たっての基本事項（諮問・答申）
- ・個別地区毎の土地利用に関する計画策定（諮問・一部答申）
- ・地価を顕在化させない土地の処分方法（諮問）

等

（3）理事長が審議会に報告しなければならない事項

- ・随意契約による土地処分の報告（施行規則第1条第2項）
- ・資産処分業務の実施状況の年度報告（施行規則第2条）

3) 資産処分業務の基本方針

国鉄事業団資産の処分業務を行うに当たっての基本方針を資産処分審議会の意見を聴いたう

えて策定し、現在それに基づき処分業務を進めているところである。

（1）基本的考え方

国鉄事業団に帰属した土地は、債務の償還等のための重要な財源であることから、市場動向等を勘案しつつできるだけ早期に処分することとし、具体的には資産処分審議会の意見を聴きつつ計画的、効率的に処分を進める。

また、地価対策にも配慮し、①転売禁止等の条件を付す。②緊急土地対策の一環として地価の異常高騰地域での公用、公共用に供する場合を除き売却を一時見合わせる。③地価を顕在化させない処分方法の検討、等も行うこととする。

（2）土地利用計画策定の方針

国鉄事業団帰属土地は、前述のごとく重要な財源であると同時に、地域整備に活用することが可能な空間であることから、特に、貨物ヤード跡地等の大規模なものについては、資産処分審議会において処分地が地域整備に有効かつ適切な利用となるような土地利用計画の検討を行う。

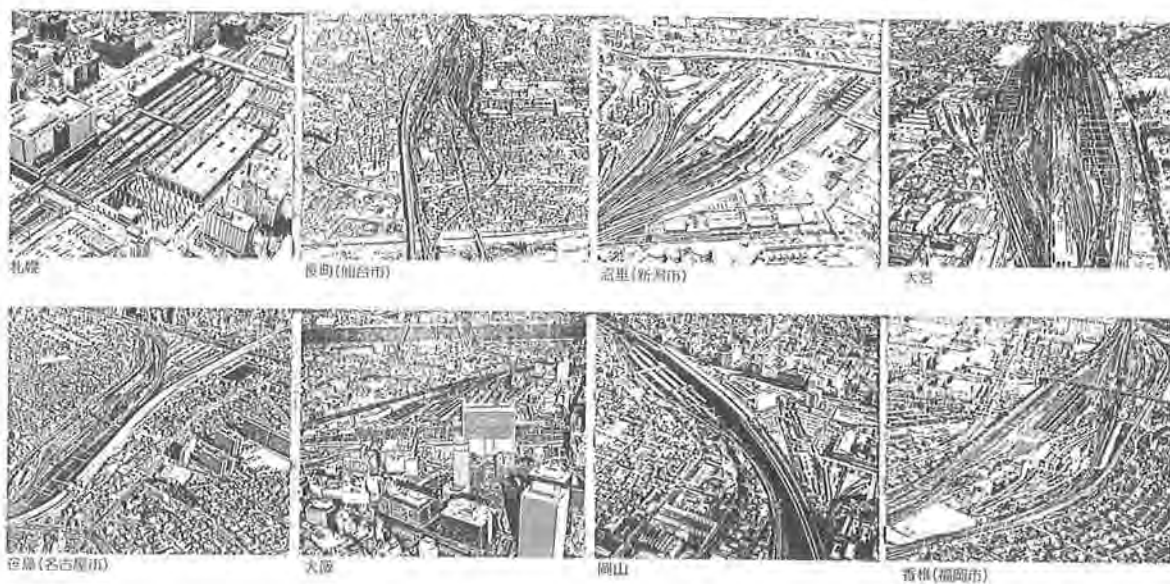
（3）基盤整備の方針

国鉄事業団に帰属した土地は、てっ去又は、移設の必要な鉄道施設が残されているものが多く、また、従来の使用形態から道路、下水道等の公共施設が未整備の箇所や、用途地域等についても開発を前提としたものとはなっていないことから、周辺の土地に比べ資産価値が低い箇所が多い。

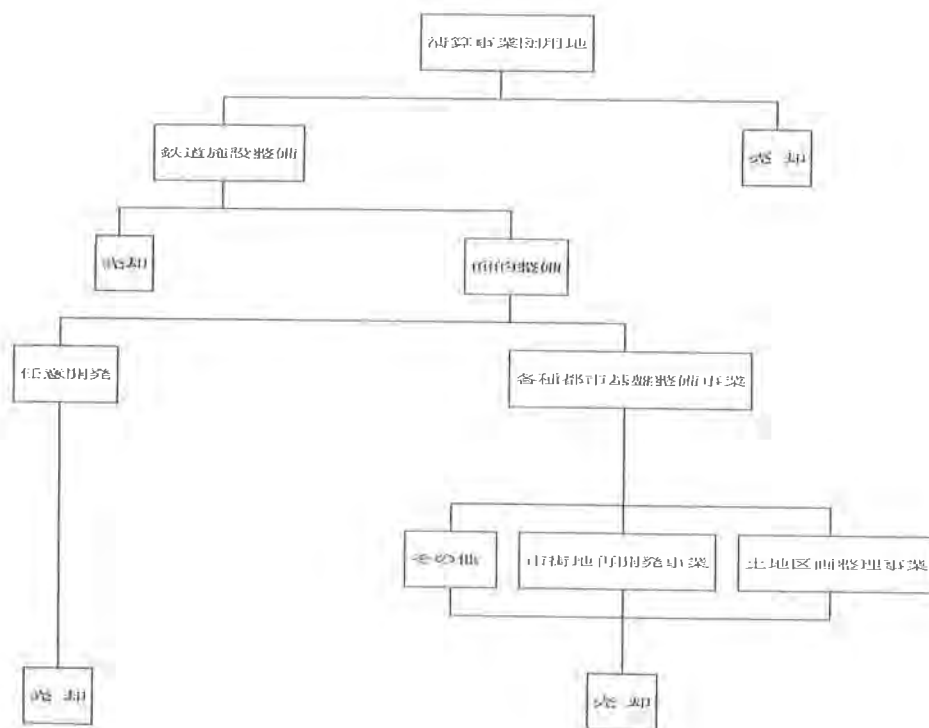
このため、土地を処分するに当たっては、現在稼働中の鉄道施設等の移設、施設の統廃合を進め土地の生み出しを図るとともに、必要な箇所については、宅地の造成及びこれに関連する道路、下水道等の施設の整備を行い、土地利用に合った用途地域等の変更を経たうえで処分を効果的に進める（図－3.4.5.参照）。

（4）処分に関する契約の方針

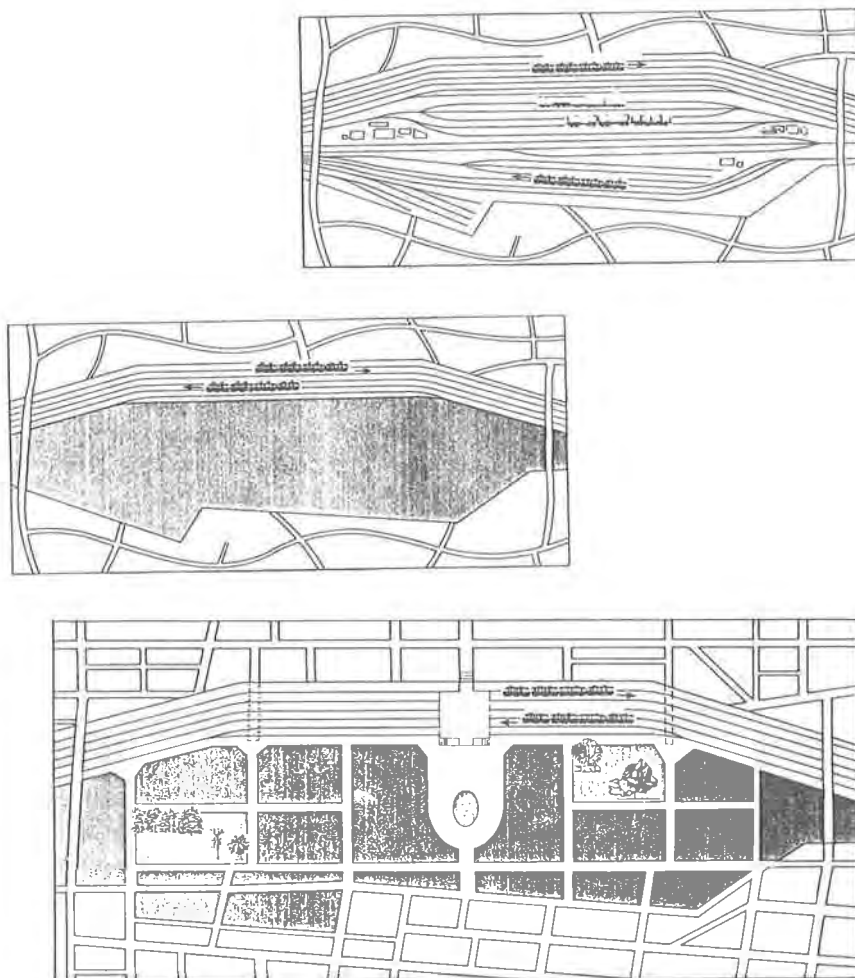
土地の譲渡、貸付その他の処分に関する契約を締結する場合には、処分の公正の確保等の観点から原則として公開競争入札により行うが、地価高騰地域においては、不当な地価



図一3 現況写真



図一4 基盤整備の流れ



図一五 大規模基盤整備事業の例

の高騰の防止のため必要な条件を付すこととする。

また、公用、公共目的に使用するため国、地方公共団体、その他の公法人と契約を締結する場合については、随意契約によることができるものとするが、契約は具体的な利用計画に基づいて行うものとし、目的外の利用がなされないよう用途指定等の必要な条件を付すこととする。

(5) 売却が困難な資産の処分方針

国民負担をできる限り軽減するため、売却が困難な土地については、その有効利活用、処分までに長期間を要する土地については、処分するまでの間の暫定利用の方法の検討を進め、資産の活用を図る。

また、不用車両については、国鉄事業団に帰属した土地に残置されているが、基盤整備、土地の処分に支障とならないよう適時適切に処分を行っていく。

(6) 処分方法についての今後の検討方針

地価を顕在化させない土地の処分方法の導入の可能性について検討を進める。

検討に当たっては、①債務の償還が円滑に行えること、②処分の公正さを確保できること、等を原則とし、幅広い検討を行う。

4) 資産処分審議会における審議状況

(1) 資産処分業務をとりまく環境

62年4月の国鉄事業団発足以来、資産処分審議会の設置、資産処分業務の基本方針の制定、部内規程の整備等体制づくりもほぼでき、

さあこれからだという昨年の秋口に、東京都心の商業地に端を発した地価高騰問題は、国をあげての議論、批判、国民世論まで高まる程の問題となり、国鉄事業団にとって社会的な大きな試練となり処分業務もままならない状態に陥った。

そうした環境の中であって、政府の当面の方針〔緊急土地対策要綱（閣議決定）〕が出

され、その方針に基づいて国鉄事業団も業務を進めてきた（表－2 参照）。

(2) 審議会における審議状況

処分業務を前述の環境等の中で進めるに当たっては、審議会に意見を聴く必要のあるものについては、諮問し答申をうけて進めてきたところであり、これまでに、帝都高速度交通営団に対する出資持分、仙鉄鉤取球場、両

表-2 緊急土地対策要綱（抜粋）

昭和62年10月16日

閣 議 決 定

1 土地取引の適正化

- (1) 投機的な土地取引の規制
- (2) 不動産業者に対する指導等
- (3) 金融機関等に対する指導

2 旧国鉄用地及び国公有地の処分

3 税制上の措置

4 都市再開発、住宅・宅地開発の促進等

- (1) 住宅・宅地供給の計画的推進等
- (2) 大規模開発プロジェクトの推進等
- (3) 都市再開発、宅地開発及び住宅建設の促進並びに工場跡地等の活用及び市街化区域内農地の宅地化の促進等
- (4) 都市・産業機能の分散促進
- (5) 借地法及び借家法の見直し
- (6) 土地収用制度・運用の見直し

東京都心に端を発した急激な地価高騰は、経済の円滑な運営と社会の安定にとって重大な問題である。政府は、関係地方公共団体との緊密な連携と協力の下、一体となってこの問題に対処することとし、臨時行政改革推進審議会の「当面の地価等土地対策に関する答申」（以下「答申」という。）を最大限に尊重し、下記により速やかに所要の施策を実施に移すものとする。

2 旧国鉄用地及び国公有地の処分

- (1) 旧国鉄用地の売却については、国民負担を軽減すること及び一般競争入札を原則とすることに留意しつつ、当面の地価対策が国家的緊急課題であることに配慮し、現に地価が異常に高騰しつつある地域内の用地の売却については、現に公用、公共用の用途に供することが確実と認められる場合等を除き、その地域の地価の異常な高騰が沈静化するまでこれを見合わせる。
- (2) 国鉄改革については、既定の方針とおり推進することとし、(1)の措置については、国鉄改革の一環としての日本国有鉄道清算事業団の確実かつ円滑な運営の確保に留意する。
- (3) 運輸省及び日本国有鉄道清算事業団は、地価を顕在化させない土地の処分方法について検討を進め、速やかに結論を得る。
- (4) 国有地の売却については、旧国鉄用地の取扱いに準ずる。また、公有地の売却についても、これに準じて行うよう地方公共団体に要請する。

国駅の土地の処分等について答申がなされており、地価を顕在化させない土地の処分方法等についての検討も進められている（表－3 参照）。

5) 土地利用に関する計画（地域との関連）

事業団用地は、地域整備に有効適切な利用となるとともに、その付加価値を高めて債務の円滑な償還に資するように処分する必要がある、このため、事業団はこのような条件を満足させるような土地利用に関する計画を策定し、その計画にそって処分業務を進めていくこととしている。

土地利用に関する計画を策定するに当たって、

指針となる基本的な事項について第4回処分審議会から答申されており、これに基づき個別地区ごとに立派な計画を策定して良好な宅地を供給し、これによって現下の土地問題の改善にも資するものと考えている。

答申された「土地利用計画策定に当たっての基本的事項」の概要は次のとおりである。

土地利用計画策定に当たっての基本事項について

日本国有鉄道清算事業団に帰属した土地の土地利用に関する計画策定に当たっては、次のような考え方に基づき対処することが適当である。

表-3 資産処分審議会における審議状況

資産処分審議会	土地利用総合部会	地域計画部会
第一回 昭和62年4月27日 ① 審議会会長・平岩外四氏、同会長代理・八十島義之助氏を選出（互選） ② 審議会の運営方法 第二回 昭和62年6月1日 ① 部会の設置並びに部会の委員及び部会長の決定 ② 資産処分業務の基本方針（諮問・答申） ③ 一般業務方法書（諮問・答申） ④ 用地売却業務にかかわる基本事項 i) 土地等売却入札規則（諮問・答申） ii) 土地を売却する場合に付す条件（諮問・答申） iii) 随意契約により土地を処分することができる場合の具体的範囲（諮問・答申） ⑤ 土地利用計画策定に当たっての基本事項（諮問） ⑥ 帝都高速度交通営団に対する出資持分の評価方法等（諮問） ⑦ 錦糸町駅北側用地の市街地再開発事業による整備について（報告） 第三回 昭和62年9月16日 ① 帝都高速度交通営団に対する出資持分の処分について（株式等処分部会報告・答申） ② 土地利用計画策定に当たっての基本事項（中間報告） ③ 旭川等37地区の土地利用に関する計画策定（諮問） ④ 旧万字線等36件の重要資産に該当する土地の譲渡（諮問・答申） ⑤ 汐留駅等5件の重要資産に該当する土地の貸付（諮問・答申） ⑥ 地価を顕在化させない土地の処分方法（諮問） 第四回 昭和62年12月16日 ① 土地利用計画策定に当たっての基本事項（土地利用総合部会報告・答申） ② 奈良地区の土地利用に関する計画策定（近畿地域計画部会報告・答申） ③ 咲来駅等25件の重要資産に該当する土地の譲渡（諮問・答申） ④ 上野幌駅-西ノ里駅間等3件の重要資産に該当する土地の貸付（諮問・答申） 第五回 昭和63年2月2日 ① 仙鉄鉤取球場等10件の重要資産に該当する土地の譲渡（諮問・答申）	第一回 昭和62年8月11日 ① 審議の進め方 ② 土地利用計画策定に当たっての基本事項（概要） 第二回 昭和62年11月11日 ① 土地利用計画策定に当たっての基本事項（報告案）	各地域計画部会（9地区） 第一回 昭和62年7月7日～15日 ① 管内事業団用地の概要説明等 ② 部会の運営方法等 関東地域計画部会 第二回 昭和62年9月16日 ① 付託件名の説明 ② 検討調査会委員の決定 近畿地域計画部会 第二回 昭和62年12月7日 ① 奈良地区の土地利用に関する計画策定（報告案）
	企画部会	株式等処分部会
	第一回 昭和62年10月20日 ① 企画部会の進め方とスケジュール ② 国鉄清算事業団における「地価を顕在化させない土地の処分方法」について（概要） 第二回 昭和62年12月1日 ① 地価を顕在化させない土地の処分方法について（審議） 第三回 昭和63年1月26日 ① 地価を顕在化させない土地の処分方法について（審議）	第一回 昭和62年7月1日 ① 審議の進め方、ワーキング・グループの設置 ② 帝都高速度交通営団に対する出資持分の評価方法等（概要） 第二回 昭和62年8月3日 ① 帝都高速度交通営団に対する出資持分の評価方法等（ワーキング・グループ中間報告） 第三回 昭和62年9月1日 ① 帝都高速度交通営団に対する出資持分の評価方法等（報告案）

I. 土地利用に関する計画策定の位置付け

事業団に帰属した土地は、債務償還等のための重要な財源であると同時に、地域整備に活用することが可能な空間でもある。このため、大規模な土地等については、その土地の処分に際して、地域整備に有効かつ適切な利用となるよう配慮され、また処分地の付加価値を高め、債務の円滑な償還等に資するような土地利用に関する計画を策定し、これに基づき区画整理事業等による面的整備が進められる必要がある。

事業団は、必要に応じその所有する土地に係る宅地の造成及びこれに関連する施設の整備等の業務を

行うこととしているが、土地利用に関する計画は、事業団が面的整備を行う際の基本的方向を示すことにもなる。

土地利用に関する計画策定は面的整備に先立って、関係機関と調整のうえ行われる必要があるが、標準的な計画策定の手順を示せば、別図のとおりとなる。

II. 土地利用に関する計画策定の対象となる土地

事業団用地は全国各地に存在しており、それらの多くは鉄道を中心とする交通便利な箇所で、かつ、地域の中心市街地の近傍に位置している。

しかし、これまで鉄道施設として利用されてきた

ため、効率的な土地利用を図るには道路等の都市基盤整備が充分に行われていない等の状況にある。

このため、土地利用に関する計画策定の対象としては、

- ・街区として規模が大きい土地
- ・接道条件の改善が必要な土地
- ・宅地として整形化が必要な土地
- ・新たに都市施設が必要な土地
- ・周辺状況から高度な土地利用が期待できるが、都市計画法上の用途指定等から制約を受ける土地

等であって、面的整備等により付加価値を高めることが可能となるような土地とする。

そのほかに、地方公共団体等が、積極的に事業団用地を含む周辺地区について土地利用に関する計画を策定することとしている土地については、面的整備等により付加価値が高まる場合には計画策定の対象とする。

Ⅲ. 土地利用に関する計画の内容

土地利用に関する計画は、面的整備を行う際の基本的方向を示し、商業地、住宅地等の土地利用上主要な要素の配置、及びその土地利用形態を支えかつ誘導する都市施設の配置を明らかにする必要がある。したがって、計画は事業団用地及びその周辺地区を含めて検討対象区域とし、事業団用地に関して次のような事項を内容とする。

(1) 計画策定上の基本的考え方

- ①地区の現況把握
- ②考慮した既存の土地利用に関する計画等
- ③地区整備の基本方針

(2) 街区別用途

商業業務系、住宅系、工業系等の配置

(3) 都市施設等の配置

- ①幹線道路、補助幹線道路
- ②鉄道
- ③公共空地（公園、緑地、広場等）
- ④その他

(4) その他

- ①計画を実現化するため検討した面的整備の手法
- ②関連する事業等

なお、(2)、(3)の事項については土地利用に関する計画図を付すこととし、その表示方法については、参考例に示すようにそれぞれのケースごとの実情を踏まえ弾力的に対処する。

Ⅳ. 土地利用に関する計画策定上の留意事項

事業団用地の土地利用に関する計画を策定するに当たっては、事業団が資産の処分を効果的に推進するという使命を担っていること、及び都市の健全な発展と秩序ある整備の観点から、

- ・事業団用地を最大限有効に活用し、その付加価値を高めること
- ・実現可能性の高い計画とすること
- ・地方公共団体等の土地利用に関する計画等と調整すること

が必要であるとともに、これら3点が相互に調和のとれた計画とする必要がある。この場合、次のような諸点に留意して土地利用に関する計画を策定する。

(1) 最大限有効に活用し、付加価値を高めること

- ① 周辺を含む対象地区の総合的な交通計画を検討する。特に鉄道に近接している好立地条件を積極的に活かし、駅とのアクセシビリティの改善及び新駅設置を検討する。
- ② 中心市街地の近傍に位置している好立地条件に適した機能導入を検討し、土地の高度利用を図る。
- ③ 周辺を含む対象地区の現状の地区イメージにとらわれることなく、総合的な視野に立って検討する。

(2) 実現可能性の高い計画とすること

- ① 土地利用に関する需要動向を的確に把握し、これとの整合性を確保する。
- ② 可能な限り早期に計画が実現されるように検討し、関連する事業が多く地区全体の整備計画の実現に長期間を要する場合には、段階的な整備が進められるように検討する。

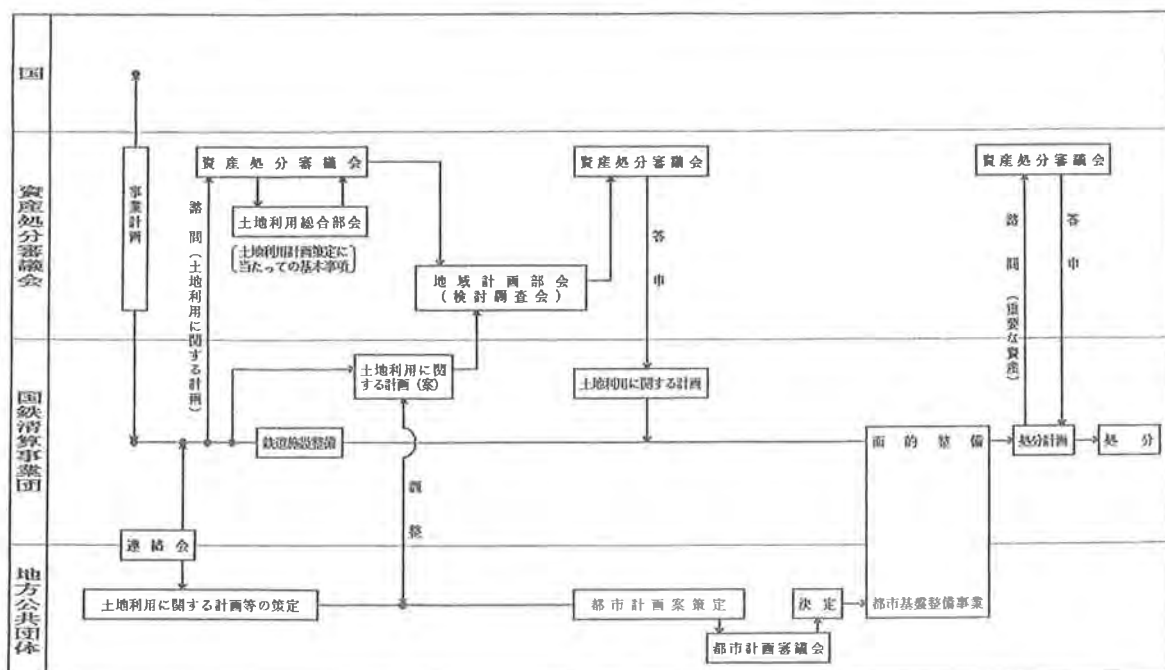
(3) 地方公共団体等の土地利用に関する計画等と調整すること

- ① 周辺の土地利用の現況及び市街地整備状況を踏まえ、計画策定の範囲及び用途計画等について、地方公共団体等の土地利用に関する計画等との調整を図る。

れている土地にあっては、将来の鉄道計画に支障をきたすことのないように配慮する。

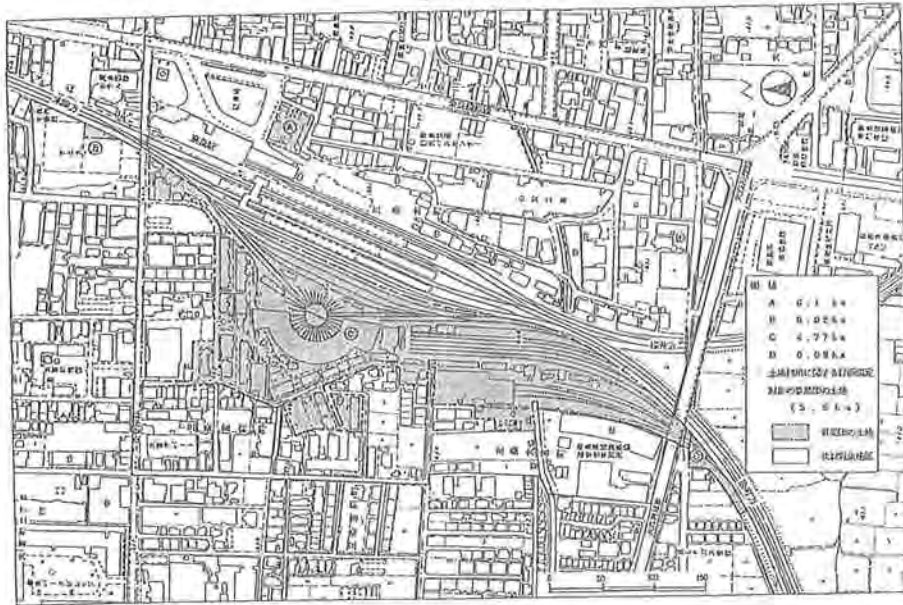
表-4 第三回資産処分審議会土地利用計画策定諮問箇所

番号	都道府県	地区名	所管	記事	番号	都道府県	地区名	所管	記事
1	北海道	旭川	北海道支社		21	神奈川県	高島	関東支社	
2	北海道	桑園	"		22	山梨県	甲府	"	
3	北海道	東札幌	"		23	静岡県	沼津	"	
4	青森県	青森・青森(操)	東北支社		24	静岡県	東静岡	中部支社	
5	岩手県	盛岡(工)	"		25	岐阜県	岐阜	"	
6	宮城県	長町	"		26	愛知県	笹島	"	
7	秋田県	秋田	"		27	愛知県	稲沢	"	
8	新潟県	直江津	新潟資産管理部		28	京都府	二条	近畿支社	
9	富山県	富山・富山(操)	"		29	大阪府	湊町	"	
10	長野県	長野	"		30	兵庫県	兵庫	"	
11	茨城県	水戸	関東支社		31	奈良県	奈良	"	昭和62年12月16日答申
12	栃木県	宇都宮(東)	"		32	岡山県	岡山(操)	中国資産管理部	
13	群馬県	高崎(操)	"		33	広島県	東広島	"	
14	埼玉県	大宮(操)	"		34	香川県	高松	四国資産管理部	
15	千葉県	北柏(貨)	"		35	福岡県	行橋	九州支社	
16	東京都	隅田川	"		36	福岡県	香椎(操)	"	
17	東京都	新宿(貨)	"		37	佐賀県	鳥栖	"	
18	東京都	汐留	"						
19	東京都	品川(運)	"						
20	神奈川県	新鶴見(信)	"						

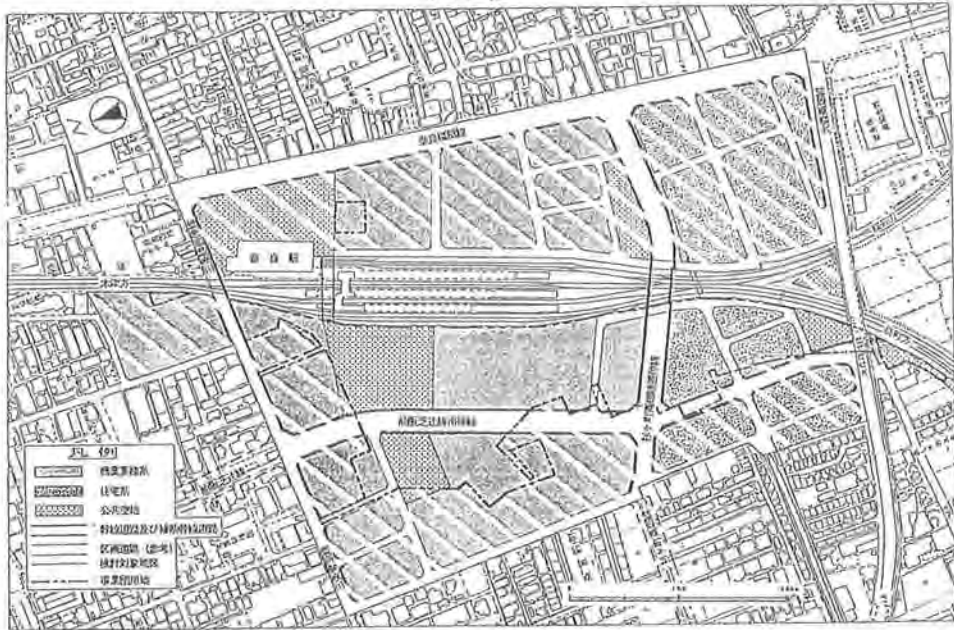


別図 土地利用に関する計画策定の標準的な手順

現状図



計画図



図一六 奈良地区土地利用

これまでに全国の主要37地区について、計画の策定を審議会に諮問しており、このうち奈良地区については、既に答申され、その計画に基づいて基盤整備が行われることになっている。
(表一四、図一六参照)

3. あとがき

以上、国鉄事業団をとりまく環境、資産処分業務の基本的考え方等を述べたが、今後、業務を進

めていくに当たっては、国鉄事業団に帰属した土地が債務の償還のための重要な財源であること、同時に地域整備に活用することが可能な空間でもあることを念頭におき、国及び地方公共団体の協力を仰ぎながら日本国有鉄道改革法等に基づく施策の円滑な遂行に全力を傾注していくこととした。

また、このことが21世紀に向けての都市づくり、地域の街づくりの一助になればと考えている。

新生JRにおける技術者集団の役割

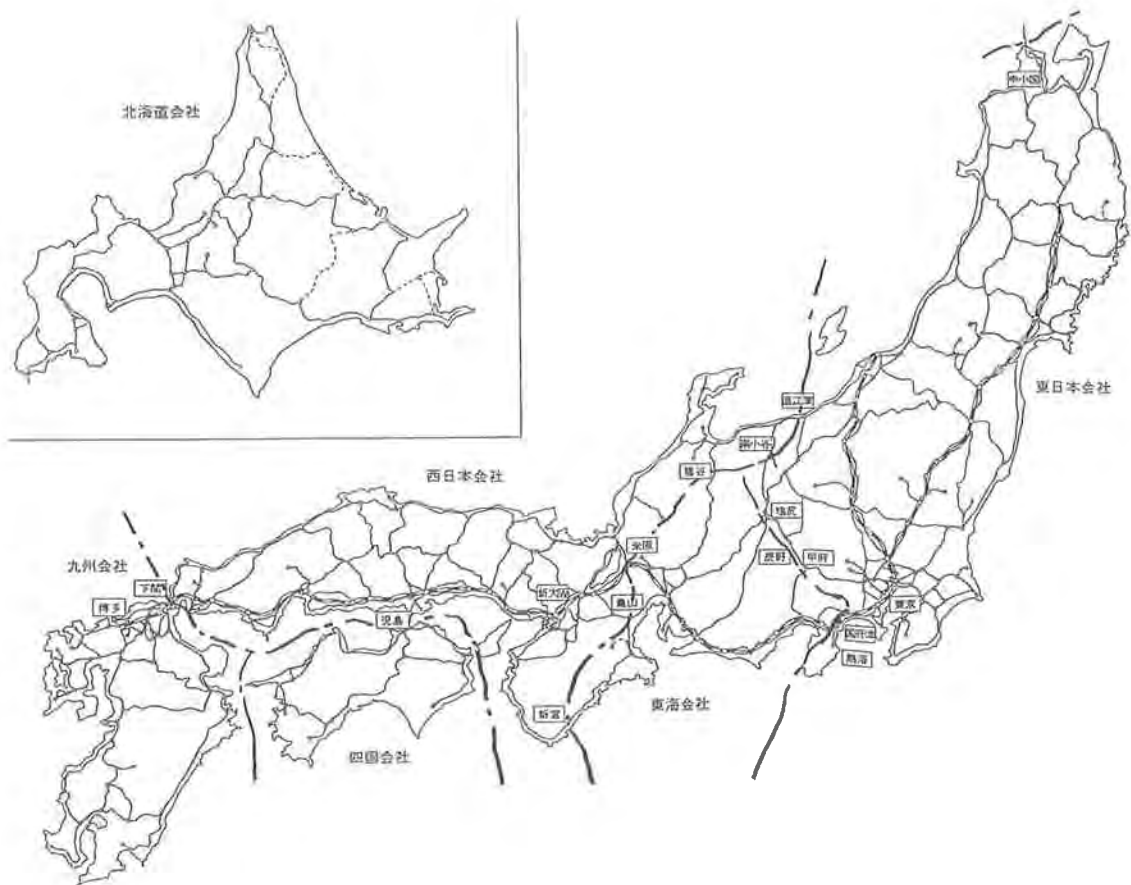
西日本旅客鉄道株式会社

建設工事事務土木工事課長 鳥居 興彦

1. はじめに

新生JRは、62年4月1日より、6つの旅客会社と1つの貨物会社、また財団法人鉄道総合研究所等総数12のJRグループに分かれて発足した。分割前

30万人弱の旧国鉄職員は分割後約20万人となったが、各会社の輸送量は、順調な伸びを示しており、まずまずのすべり出しである。各会社間の境界は図一1に示すとおりである。



図一1 各旅客会社境界図

発足後約1年経った現在、「新しいJR会社における技術者集団の役割」というテーマについて、主として土木建築の技術者について、現在どんな組織

のどんな部所で、どんな仕事をしているのかという事を中心に触れてみたい。

2. 旧国鉄時代の技術者

新しいJRの技術者に触れる前に旧国鉄時代の技術者について少し説明させていただくと、旧国鉄時代の技術者は、線路や土木構造物の保守を担当する者と、山陽、東北新幹線等の新幹線建設も含めた建設にかかる者とに分かれていた。前者は、全国に点在する鉄道管理局の施設部という組織の中にいてその数はおよそ4万人程度であり、一方後者は北海道から九州に至る10カ所の工事局の中に約7000人の技術者として存在していた。またその他に本社組織として、施設局、建設局があり、更に鉄道技術研究所、構造物設計事務所、工事積算室等がありここにも多数の技術者が存在していた。その仕事の内容についてみると、管理局施設部が保守工事をメインとし、



写真1 住道駅付近高架化工事

その他に立体交差や踏切拡巾等の協議を受け、施工しており、一方工事局では大規模なプロジェクトについて調査計画、協議、設計積算、発注監督等の業務を行っていた。この計画の段階で、管理局工事局共に建設省を始め多くの自治体の方々と協議させていただいていたのは御承知のとおりである。

62年4月より、これらの技術者はそれぞれの道へ分かれる事になるが、管理局系統の技術者は、多少縮小された保守部門にそのまま編入された。一方工事局を中心とする建設部門の技術者については、大きく分けて3つの道に分かれる事となった。その1つは新しい旅客会社の建設工事部門であり、2つ目は整備新幹線を始めとする新線建設のために従来から存在している鉄道建設公団へ行く道であり3つ目は清算事業団の資産管理部に残り、事業団に線引きされた旧国鉄の用地上の鉄道施設の整備統合を行い用地を更地にしてその後区画整理事業等により付加

価値を高めて用地を売却するという道である。勿論この他に、国の機関を始めとして各自治体等に多数採用していただいております、その事について紙上を借りて改めて深く御礼申し上げる次第であります。

3. 西日本旅客鉄道株式会社の組織と今後のプロジェクトの方向

ア) 組織

JR西日本会社の組織は図—2に示すとおりである。技術部門は、保守管理部門として鉄道事業本部の中に施設部が本社組織としてあり、一方各支社等にも施設部があるが、これらの組織はそれぞれ旧国鉄時代の本社施設局ならびに各管理局の施設部に当ると概念的に考えていただいて良いと思う。そしてこれらの組織が、鉄道との立体交差を始め都市側とのいろいろな協議を最初の窓口として受ける。

一方、建設工事が別途本社組織としてあり、その下に大阪と広島に工事事務所が設置されている。これらの組織は概念的に、旧国鉄における本社建設局及び各工事局に当ると考えていただいて良いと思われるが、これら組織の中には電気関係の組織と技術者も編入されているところが以前と違う。

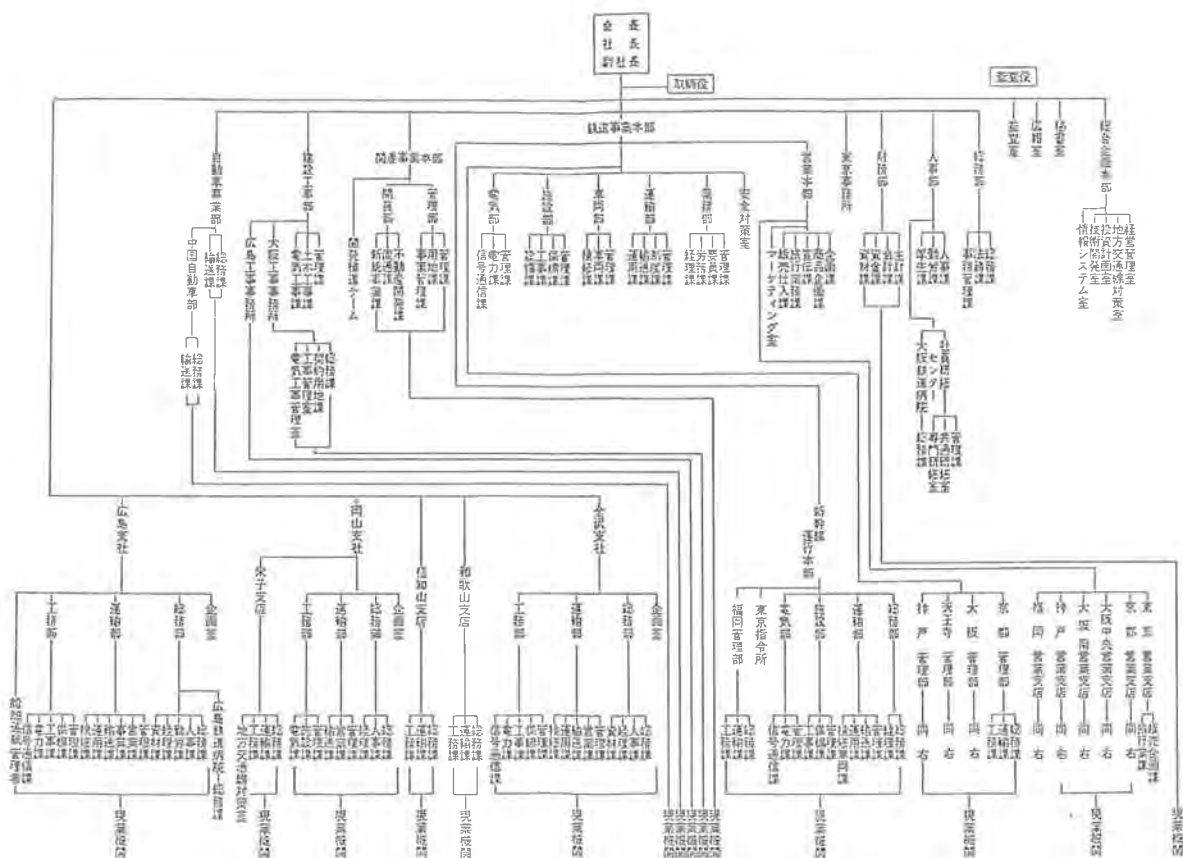
また、この他に総合企画本部投資計画室があり、対外的協議の総合調整及び最終判断をやる事となっていて、ここにも多数の土木建築関係の技術者が仕事をしている。そして建設工事が及び工事事務所は、投資計画に関しては、総合企画本部のコンサルティング業務を行なっている。

また、施設部と建設工事は、基本的には保守と建設の違いであるが、その他工事について言えば連続立体交差事業のような大規模な工事は建設工事が、また単独立体交差工事のうち小規模なものについては、施設部が行う事となっている。また都市側との協議は、上記工事規模に合わせて施設部、建設工事に窓口となって担当しているが、最初の窓口としては各支社等の施設部が受けるケースが多く、その後仕分けされるようになっている。

以上、JR西日本会社の組織について述べたが、他の旅客会社についても多少の規模の大小はあるものの大略は同様である。

イ) 今後のプロジェクトの方向

鉄道事業者にとっては、地域と密着した公共交通



図一 2 西日本旅客鉄道株式会社組織

輸送を行うという公共的な面と、一方民鉄となった事から企業として一層採算性を重視するという2つの面を持ちながら仕事を進めてゆかなければならない。従ってプロジェクトへの取組みや、また受託負担金工事に対する取組みについても、その事を考えながら対処してゆく事となる。以下に項目毎の具体的な取組み方について説明したい。

① 線増・電化工事

山陰線京都・園部間35.8kmの複線化工事は昭和54年8月に運輸大臣認可を得て工事に着手し現在に至っている。現在は輸送上の最大の隘路区間である嵯峨～馬堀間の線増工事を、64年春に完成させるべく施工中である。工事は別線で複線断面のトンネル6本と、保津川にかかる橋梁5カ所を施工している。また電化工事についても、線増工事に引き続き行う予定である。

また、片町線木津～長尾及び関西線木津～加茂間の電化工事についても、一部線増工事も行いながら施工中である。

② 片福連絡線等都市交通整備工事

片町線と福知山線とを、国道1号線と2号線の道路下を通る事により直接結ぶ片福連絡線工事は、昭和56年10月に運輸大臣認可を得たが、その後の国鉄の予算事情によりほとんど未着手のまま凍結されていた。今回新しくJR会社に移行し、大阪府、大阪市、兵庫県等を含んだ第3セクターを作る事によりNTTの無利子の資金の融資を受けまた一部鉄建公団のP線資金も導入して工事に着手しようとしている(図一3参照)。

工事費は約2400億円、延長約10kmのシールドトンネル工事であり、工期は約7年、昭和70年度より使用開始の予定である。

また、大阪市の中心部である湊町と、北部地域の梅田とを、主要道なわ筋の道路下を通る事により結ぶ計画のなにわ筋線についても、今後運輸政策審議会等の場で審議される事となろう。

③ 連続立体交差化工事

建運協定に基づき現在施工中の連続立体交差化工

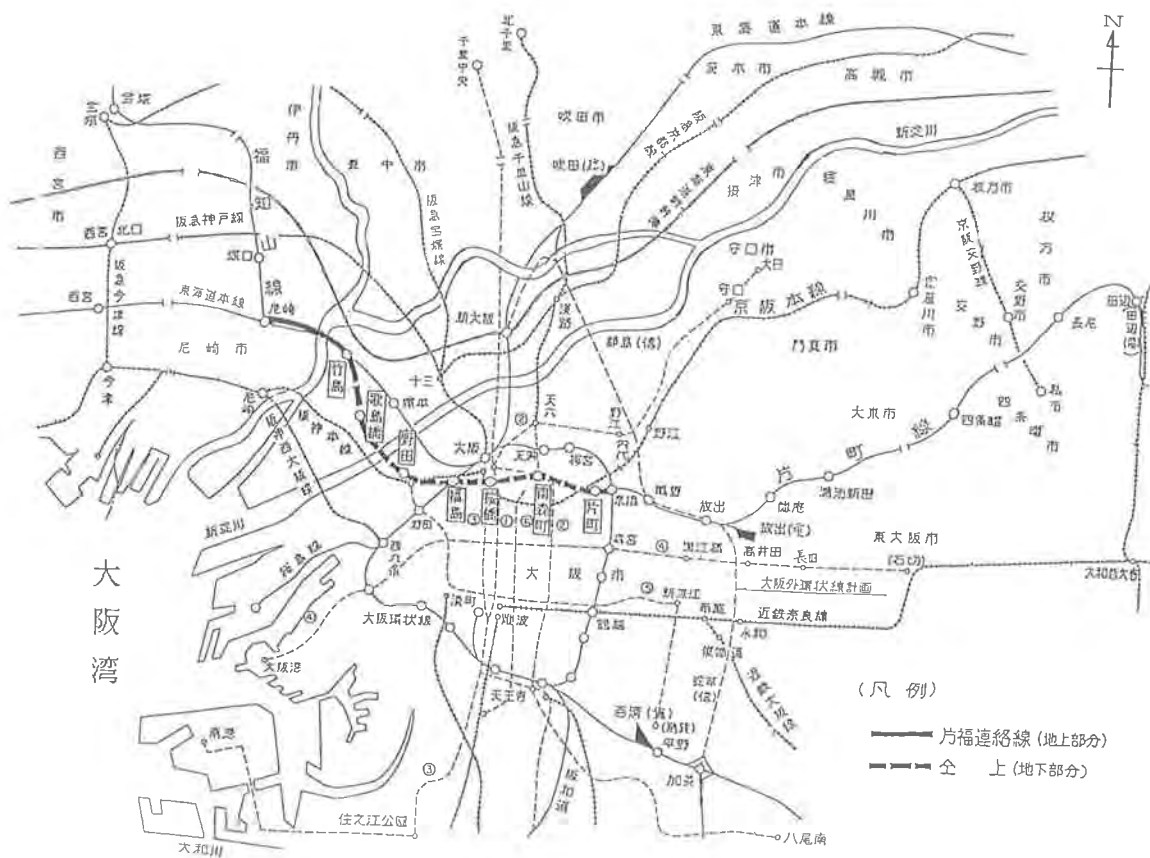


図-3 片福連絡線

事は表-1 に示すとおりである。また近い将来、その具体化が予想される高架化件名は表-2 のとおりである。西日本の管内は高架化工事が遅れていたため、今後高架化が予定される件名も多い。またこれ

ら高架化工事は、旧国鉄用地（現清算事業団用地）も含めた区画整理事業といっしょに行なわれるケースが多い。

④ 単独立体交差化工事

表-1

件名	工期
片町線住道駅付近高架化	49・10～65・3
紀勢線海南駅付近高架化	58・1～64・3
阪和線美章園・杉本町間高架化	58・9～66・3
北陸本線金沢駅付近高架化	55・4～66・6
山陽本線三原駅付近高架化	55・2～67・3
山陽本線防府駅付近高架化	59・5～66・3

表-2

件名
山陰本線二条・花園間高架化
舞鶴線東無鶴駅付近高架化
山陽本線姫路駅付近高架化
山陽本線姫路駅付近高架化
関西線今宮・湊町地下化

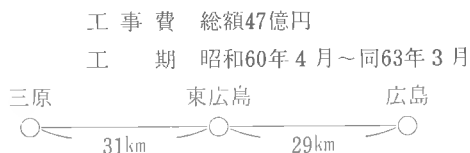
自治体等から協議を受けて行う鉄道との立体交差化工事については従来同様今後も施工されるものと思われる。

⑤ 新駅設置

分割された旅客会社は、より地域に密着した鉄道となる事、また旅客のニーズをより敏感に把握して採算性をあげる事等により積極的に新駅の設置を行っている。JR西日本会社においても62年度は山陽新幹線の東広島駅及び新尾道駅を新設した。また在来線においても、片町線の田辺～長尾間、湖西線の堅田～和邇間、山陰本線花園～嵯峨間において新駅設置の工事を施工中である。

(参 考)

東広島駅



新尾道駅

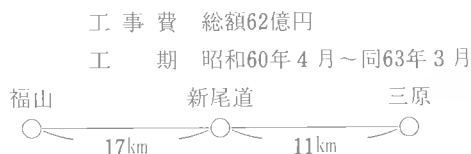


写真-2 東海道本線 住吉駅ビル新築工事

⑥ 駅ビル設置等

関連事業の一環として駅周辺用地に駅ビルを設置し物販、食堂、ホテル等の営業を行う事は旧国鉄の時代より行なわれていたが民営となってからはより一層積極的に関連事業拡張の施策として行なっている。JR西日本会社になってから完成した駅ビルは下記のとおりである。

和歌山ターミナルビル	62年4月開業
百貨店売場	1900㎡
ホテル	140室
広島ターミナルビル	62年7月開業
ホテル	440室
富山ターミナルビル	62年9月開業
専門店売場	12000㎡

また、現在施工中及び近々のうち具体化する駅ビル等は表-3のとおりである。

表-3

	駅ビル名
施工中	東海道本線住吉駅ビル 新大阪カプセルホテル
予定	天王寺ターミナルビル 岡山ターミナルビル(移転) 京橋駅ビル 徳山駅ビル 京都駅ターミナルビル 新大阪ターミナルビル

⑦ 橋梁等老朽取替え工事

河川改修と合わせて行う老朽橋梁の取替工事や駅舎等の老朽取替工事は旧国鉄時代に引き続き行なわれている。今後も必要に合わせて行なっていく予定である。

⑧ その他

63年4月10日に使用開始した瀬戸大橋に合わせて、その取付け部分である本州方宇野線、四国方予讃本線との連絡設備工事や、駅周辺の整備工事を行なったが、本四備讃線間通後の周辺線区の整備として、今後宇野線、吉備線等についてもその活性化が検討される事と思われる。

4. 財団法人鉄道総合研究所

旧国鉄時代の鉄道技術研究所と、構造物設計事務所等とが合併して新しく財団法人鉄道総合研究所が発足した。この組織は、基本的には従前の鉄道技術研究所と同機能を有する組織であり、鉄道事業の発展、JR各社の経営レベルでの繁栄及びJR各社の活動に伴って生じた問題の解決という3つの視点から研究活動及びコンサルタント活動を行なっている。具体的にはJR各社が負担する、年間売上高の0.4%に当る費用でもって、委託を受けたテーマの研究活動及びコンサルタント業務を行なっている。委託を受けるテーマとしては、純技術的テーマから経営戦略に関するテーマまで多岐にわたるが、基本的にはJR各社では出来ない高度な技術を必要とする内容のものである。

5. 清算事業団資産管理部との関係

JR各社とは別組織であるが、旧国鉄にそのまま残った組織に清算事業団という組織があり、その地方組織として全国の主要地方毎に支社、資産管理部がある。琵琶湖の面積にほぼ匹敵する膨大な旧国鉄用地のうち、本来の鉄道事業に使われていない土地は清算事業団に移され直接売却するもしくは区画

整理等により付加価値を高めた上で売却し、長期債務の返債の一部に当てようという計画である。そしてここには約2000名余りの職員が居て、旧国鉄時代の技術者も多数活躍している。高架化の都市計画決定と同時にセットされる区画整理事業の都市計画決定等はその主要部分が清算事業団用地である場合が多い。

6. おわりに

以上、JR新会社になり一年経った現在、JR会社における技術者についてどのような組織でどのような仕事をしているかという事を中心に述べてきた。JR各社もこれからが本番で、その中での技術集団の役割は、日進月歩の技術革新により競争力を増している航空機や自動車等他輸送機関との競争の点からも重要である。技術の進歩により、より安全で快適な輸送を、少しでも安いコストで提供するためにも、また地域に密着しそのニーズを適確にとらえるといった調査計画技術の点からも、今後ますますその技術力を磨いてゆかないとならないと思う。

最後に、今後とも周囲の方々の一層の御指導をたまわらん事をお願いして、新生JR会社における技術者の紹介を終らせていただきます。



「都市計画による駅前広場の造成に関する協定」解説

建設省都市局街路課

課長補佐 石井和夫

建設省と運輸省は、昭和62年4月の国鉄の分割民営化に伴い、従来から駅前広場造成の際の基準となっていた「都市計画による駅前広場の造成についての建設省・日本国有鉄道申合せ」（昭和47年7月15日成立。以下「旧申合せ」という。）にかわり、昭和62年4月1日付で「都市計画による駅前広場の造成に関する協定」（建設省・運輸省協定。以下「協定」という。）を締結した。本協定の締結に当たっては、昭和61年2月26日に国鉄改革法の国会上程に際して運輸省と建設省との間で取り交された覚書に基づき、昭和61年度1箇年をかけて協議を行ったものであり、担当窓口となった運輸省大臣官房国有鉄道改革推進部施設課、建設省都市局街路課の当時の担当者においては、常に誠意と努力をもって協議に臨まれたものである。解説に先立ち協定の締結に捧げられた両省の当時の協定担当者の尽力に心より敬意を表したい。

ここでは、締結後1年を経た協定の全文を掲載し、協定運用上の焦点になった事柄を中心にその概説を試みることにする。

（目的）

第1条 この協定は、都市計画による駅前広場の造成に関する事項を定め、駅前広場の造成及び維持管理の円滑な実施を図ることを目的とする。

（定義）

第2条 この協定において、次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。

(1) 旅客会社等 鉄道事業法（昭和61年法律

第92号）第2条第1項に規定する第1種鉄道事業の免許を受けた者としての旅客会社（旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に係る法律（昭和61年法律第88号）第1条第1項に規定する旅客会社をいう。）及び新幹線鉄道保有機構をいう。

(2) 地方公共団体 都市計画法（昭和43年法律第100号）第59条に規定する都道府県、市町村等の都市計画事業施行者をいう。

(3) 道路管理者 道路法（昭和27年法律第180号）第15条から第17条までの規定によって都道府県道又は市町村道を管理する者であって、都市計画法第23条第6項の規定により、あらかじめ駅前広場に係る都市計画について協議を受け、当該駅前広場を管理することとなった者をいう。

本協定の対象となるのは、民営化後LRと総称されている国鉄の承継法人である旅客会社と新幹線保有機構である。

本協定文中で地方公共団体とは、駅前広場の整備を行う都市計画事業施行者を指し、その事業範囲には旧申合せと同じく、街路事業、市街地再開発事業および区画整理事業が含まれることが別途運輸省との覚書（昭和62年4月1日運輸省大臣官房国有鉄道改革推進部施設課長、建設省都市局街路課長・道路局路政課長）により確認されている。

本協定の適用をうけて造成された駅前広場についても、他の都市計画街路事業と同じく整備後は道路管理者に引き継ぐことになるが、その際、個人の胸像や広告物等道路管理上不適当な構造物の占用を回避するため、将来当該駅前広場を管理することとな

る道路管理者に、あらかじめ調整を行うこととしている。本件に関しては、特に駅前広場の造成に際して道路管理上不適当な構造物が設置される事例のあ
ることが道路管理サイドより指摘されたことから、
あえて断わったものである。

(都市計画)

第3条 都道府県知事又は市町村は、都市計画法の定めるところにより、駅前広場に関する都市計画を定めるものとする。

2 都道府県知事又は市町村は、前項の都市計画を定めようとするときは、都市計画法第23条第6項の規定に基づき旅客会社等に協議するものとする。

本協定が旧申合せと最も大きく変化したのは、都市計画区域と鉄道負担対象区域とを分離した点である。その結果、駅前広場の都市計画における鉄道事業者の意図に縛られない望ましい都市計画決定が可能となった。この変更の趣旨に鑑み、駅前広場の都市計画決定に当たっては、これまで以上に都市計画の意義に沿った内容となるよう留意されたい。

まず、駅前広場は鉄道駅に接して設けられる交通広場であり、鉄道とバス、タクシー、自家用車などの交通手段と有機的に連絡し、円滑かつ効率的な交通処理を図ることを目的としており、歩道車道、バス乗降場、タクシー乗降場等各構成施設が交通需要に対応して計画的に配置される必要がある。また、駅前広場は、「街の玄関」としてその都市を訪れる旅行者に、都市の第一印象を与える施設でもあるので、これにふさわしい機能と景観を合わせ持つものでなくてはならない。さらに、駅前広場は公園などとともに公共的空地として、アメニティー空間や災害時における一時的な避難場所としての性格も合わせ持っており、これらの多く機能を同時に満たすために、都市計画案の策定に当たっては総合都市交通体系、土地利用計画、道路網計画等を総合的に勘案する必要がある。

駅前広場に関する都市計画を定めるに当たって、都道府県又は市町村の都市計画部局は、あらかじめ、都市計画法第23条第6項の規定に基づき当該駅前広場を管理することとなる旅客会社等に協議する。そ

の際、事業着手時点における混乱を避けるために、鉄道事業者の負担対象部分に対する明確な回答を得ておくことが望ましい。

(用地補償費の負担対象面積等)

第4条 旅客会社等が負担する用地補償費の算定の対象となる面積（以下「負担対象面積」という。）は、別添の駅前広場研究委員会算定式（昭和28年制定）により算定するものとする。この場合において、乗降人員の算定は、20年後を目標とし、定期客の多い汽車駅については、その要素を加味するものとする。

2 駅前広場区域のうち、旅客会社等が負担する用地補償費の算定の対象となる区域（以下「負担対象区域」という。）は、次の各号の一に定めるところによるものとする。

(1) 負担対象面積が駅前広場面積と等しい場合においては、駅前広場区域を負担対象区域とする。

(2) 負担対象面積が駅前広場面積と異なる場合においては、駅本屋の建築線におおむね平行な、かつ、駅前広場の両端を結ぶ線をもって駅前広場区域を区分し、その駅本屋側に設定された区域を負担対象区域とする。

3 前項の規定により、設定された負担対象区域内に、通過交通を主とする道路がある場合においては、これを負担対象区域内に含めないものとする。

前述のとおり、本協定において駅前広場の造成に係る用地補償費の負担対象区域は、都市計画と分離して駅前広場研究委員会算定式（昭和28年制度）により算定された面積に基づき設定されることになった。

その結果、都市計画決定された駅前広場面積を負担対象面積が下回る場合があることは当然予定されており、第2号に定める「負担対象面積が駅前広場面積と異なる場合」とは、例えば図一1のように負担対象区域を設けることを意味している。

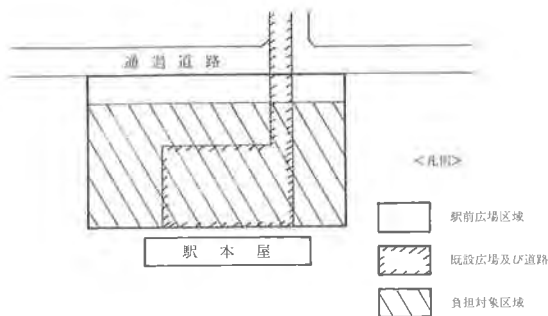


図-1 鉄道側負担対象区域の設定

通過交通を主とする道路を駅前広場に含めないことについては、駅前広場が停車、乗り換え機能に特化した道路の部分であるということから、従来より都市計画決定時にも指導してきたところであり、費用負担対象面積にこれを含めないことを確認したものである。

(用地補償費の負担等)

第5条 負担対象区域における用地補償費の負担は、次に掲げる要件のすべてに該当する負担対象区域を区分する線（以下「6分の1線」という。）を設定し、旅客会社等がその駅本屋側の部分の用地補償費を、地方公共団体がその他の部分の用地補償費を、それぞれ負担するものとする。

- (1) 駅本屋側の面積が、負担対象区域の面積の6分の1となること。
- (2) 駅本屋の建築線におおむね平行であること。
- (3) 駅前広場の両端を結ぶこと。

2 前項の規定にかかわらず、駅前広場区域内に既に駅前広場の用に供している旅客会社等の用地が含まれる場合又は既設道路敷等が含まれる場合は、駅前広場敷としての使用に供するものとする。

3 地方公共団体又は旅客会社等が用地補償費を負担する部分に相手側の所有する用地（前項に掲げる用地を除く。）がある場合は、これを有償で譲り受けるものとする。

旅客会社等が駅前広場の造成に関して負担する用地補償費は、負担対象区域の6分の1線（旧申合せは4半分線）の駅本屋側の用地補償費とされた。こ

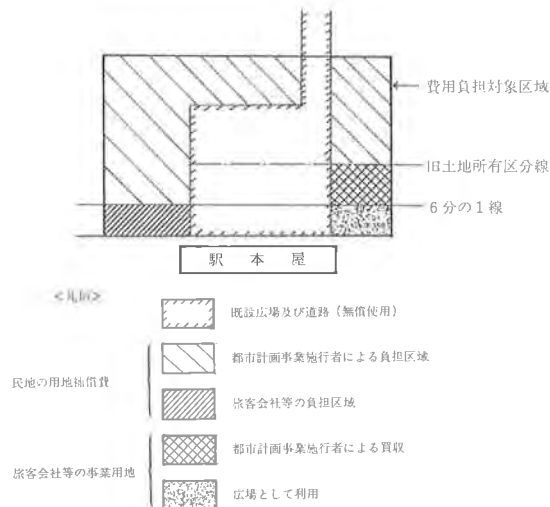


図-2 用地補償費の負担区画

の場合において、駅前広場区域内に既に駅前広場の用に供している旅客会社等の用地が含まれる場合又は既存道路敷が含まれる場合は、引き続き無償で駅前広場敷としての使用に供する。

(土地所有区分)

第6条 駅前広場区域における土地所有区分は、次に掲げる要件のすべてに該当する土地の所有を区分する線（以下「土地所有区分線」という。）を設定し、相互の土地を等積等価により交換して、旅客会社等がその駅本屋側の部分を、地方公共団体がその他の部分を、それぞれ所有するものとする。

- (1) 地方公共団体と旅客会社等とが、相互の土地を等積等価により交換できること。
- (2) 6分の1線におおむね平行であること。
- (3) 駅前広場の両端を結ぶこと。

駅前広場区域における土地所有区分は、旧申合せと同様、既設駅前広場を含めた新たな土地所有区分線を設定し、旅客会社等がその駅本屋側の部分を、都市計画事業施行者がその他の部分を、それぞれ所有するものとした。

(舗装等の工事費の負担)

第7条 駅前広場の造成に係る舗装等の工事費は、旅客会社等が土地所有区分線の駅本屋側の部分に要する工事費を、地方公共団体がその他の部分に要する工事費を、それぞ

れ負担するものとする。

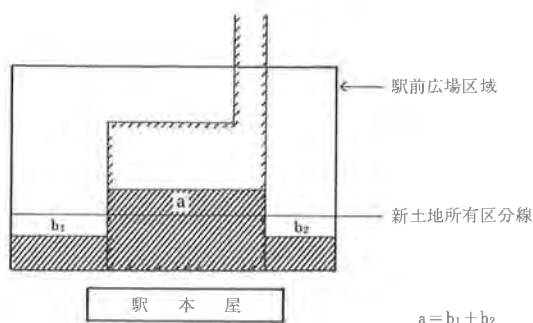
(管理運営)

第8条 駅前広場区域のうち、土地所有区分線の駅本屋側の部分は、道路区域に含めないものとする。

2 駅前広場の管理は、道路管理者と旅客会社等との間で管理協定を定めて、円滑に運営を行うものとする。

3 駅前広場施設の維持等に要する費用は、旅客会社等が土地所有区分線の駅本屋側の部分に要する費用を、道路管理者がその他の部分に要する費用を、それぞれ負担するものとする。

ここでいう土地所有区分線の駅本屋側とは、第6条で定めた旅客会社等の所有する部分のことであり、その他の部分とは地方公共団体が所有する部分である。前者は道路区域に含めず、その舗装等の工事費及び管理費用は旅客会社等が負担し、後者は道路管理者が負担する。実際の運営に当たっては、一体の施設としてその機能を発揮するため道路管理者と旅客会社等との間で管理協定を定めて、一元的に管理すること。



<凡例>



土地所有区分線引直しの道路敷



土地所有区分線引直しの鉄道所有広場敷

図一3 土地所有区分線の設定

(新駅等に関する駅前広場)

第9条 駅の新設又は駅裏口の新設により必要と

なる駅前広場については、地方公共団体と旅客会社等との間で協議して定めるものとする。

これは、旧申合せにもあった条項であるが、駅裏に新設される駅前広場については、鉄道事業者からの要請というよりも、都市計画的な配慮から行われることが多いのでその実態を反映させるための例外規定を定めたものである。

(実施のための指導)

第10条 この協定により、都市計画による駅前広場の造成及び管理が円滑に実施されるよう、運輸省は旅客会社等を、建設省は地方公共団体及び道路管理者を、それぞれ指導するものとする。

(駅前広場協議会)

第11条 この協定の運営について協議するため、運輸省及び建設省の職員で構成する駅前広場協議会を設けるものとする。

<附 則>

- 1 この協定は、昭和62年4月1日以降工事施行協定を結び工事に着手する駅前広場に適用するものとする。
- 2 この協定の適用前に都市計画決定又は変更された駅前広場は、都市計画法第23条第6項に基づく協議を行い決定又は変更されたものとみなす。

昭和62年4月1日以前に都市計画法第26条第6項に基づく協議を終えたものについても、今後工事協定を結ぶものについては本協定によるものとする。また、昭和43年以前の旧都市計画法の時代には現都市計画法第23条第6項に基づく協議の制度は存在しなかったが、これらの駅前広場についても協定の対象に含まれる。

昭和62年4月以降都市計画決定が行われる駅前広場が、協定の対象に含まれることについては言うまでもない。

この協定を証するため、協定書3通を作成し、
各々1通を保有する。

昭和62年4月1日

運輸省大臣官房国有鉄道改革推進総括審議官

林 淳 司

建設省都市局長

北 村 廣太郎

建設省道路局長

鈴 木 道 雄

別添 駅前広場研究委員会算定式（昭和28年制定）

電車駅の場合

標準式 $A = 0.119x$ ($x \leq 73,000$)

or $0.0259x + 25.09\sqrt{x}$ ($x > 73,000$)

上 限 $A = 0.128x$ ($x \leq 73,000$)

or $0.0277x + 26.85\sqrt{x}$ ($x > 73,000$)

下 限 $A = 0.0878x$ ($x \leq 73,000$)

or $0.0189x + 18.30\sqrt{x}$ ($x > 73,000$)

汽車駅の場合

標準式 $A = 0.238x + 9.85\sqrt{x}$ ($x \leq 30,000$)

or $51.65\sqrt{x}$ ($x > 30,000$)

上 限 $A = 0.271x + 11.22\sqrt{x}$ ($x \leq 30,000$)

or $58.90\sqrt{x}$ ($x > 30,000$)

下 限 $A = 0.217x + 8.99\sqrt{x}$ ($x \leq 30,000$)

or $47.16\sqrt{x}$ ($x > 30,000$)

A：負担対象面積 (m²)

x：年間平均1日鉄道乗降人員 (人/日)



湊町駅周辺(湊町地区)開発構想について

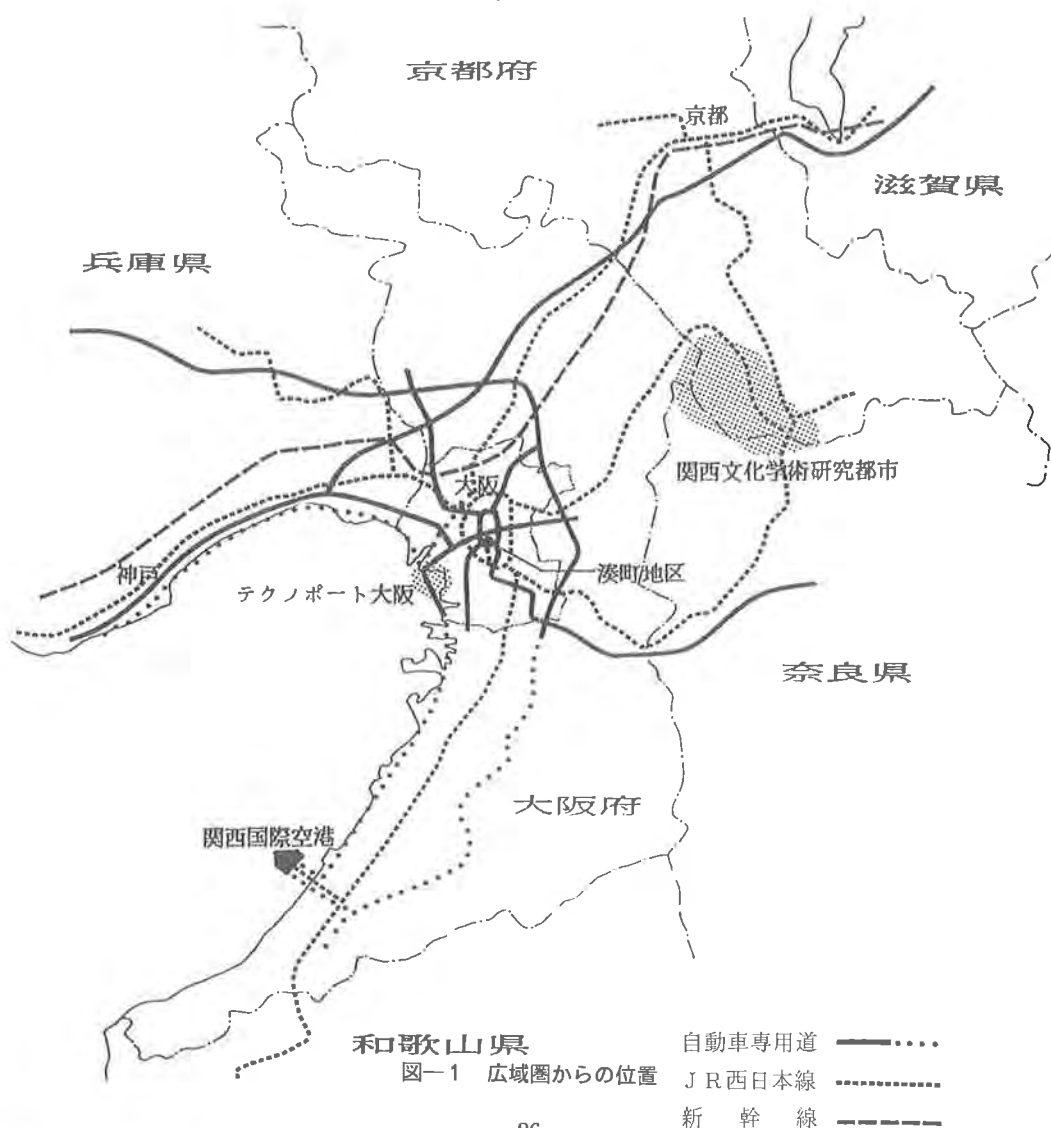
大阪市建設局 街路部技術主幹

磯 野 昭

1. はじめに

昭和62年4月の国鉄分割民営化によるJR西日本旅客鉄道株式会社発足と同じくして、JR関西本線今宮・湊町間連続立体交差事業調査および湊町地区の新都市拠点整備事業調査が建設省都市局の補助事

業として採用され、昭和62年度で、それぞれの事業における調査を実施した。まさにJR発足と共に、連続立体交差事業をはじめとする、湊町駅周辺（湊町地区）の開発がスタートした訳である。

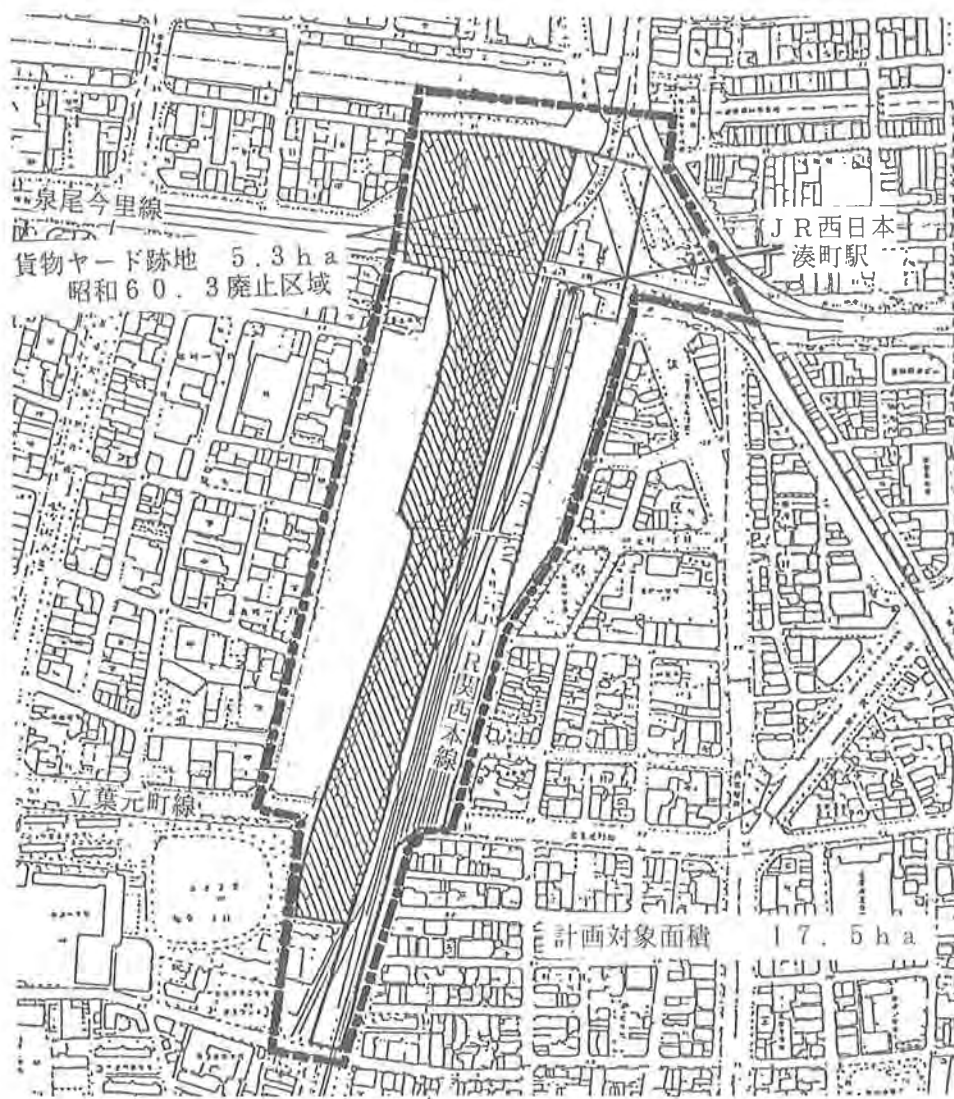


図一1 広域圏からの位置

21世紀にむけて、国際化、情報化が進展する中で、大阪市は世界都市機能を具備する国際都市としての発展が望まれており、大阪の発展を先導するべき拠点開発がいくつか進められている。ここで紹介する湊町駅周辺（湊町地区）は、その中でも梅田周辺と並ぶ重要拠点に位置づけられ、鉄道、高速道路によるアクセスの利便性を活かし、関西国際空港をはじめ、大阪都市圏の南部及び東部を中心とする広域圏を対象とした新しい都市拠点としての役割が期待されている。



写真—1 湊町駅周辺



図—2 湊町駅周辺現況図

2. 湊町地区及び周辺の概要

(1) 湊町地区の位置

湊町地区は大阪市のほぼ中央部に位置し、ミナミの難波ターミナルの西側、道頓堀川に面した地区である。全体区域面積は17.5haで、主にJR関西本線湊町駅や旧国鉄貨物ヤード跡地（5.3ha）を中心とした区域である。

この湊町地区は、大阪都心の一方の核であるミナミに位置する。ミナミは、現在、商業、娯楽が中心になっており、業務系の開発が進むキタに比べて、若者が集まり、夜の活動時間が長く、大阪の中でも24時間化しつつある地区である。しかし、四ツ橋筋より西側へのミナミの拡大は、平面であるJR関西

本線湊町駅や国鉄貨物ヤードのために停滞していた。

昭和60年3月の湊町駅の貨物取り扱い廃止によって、この国鉄貨物ヤード跡地を中心とした湊町地区で、大阪都心機能拡充を図るため、関西国際空港と鉄道・道路両方によって直結する立地を生かし新しい都心拠点づくりが可能となった。

また、現在、この地区は土地区画整理事業が実施されており、幹線道路及び公園等の整備後の宅地としては約10ha確保される予定となっている。

(2) 交通施設の現況

① 鉄道

湊町周辺にはJR関西本線をはじめとして、近鉄（奈良線・大阪線）、南海（本線・高野線）、地下

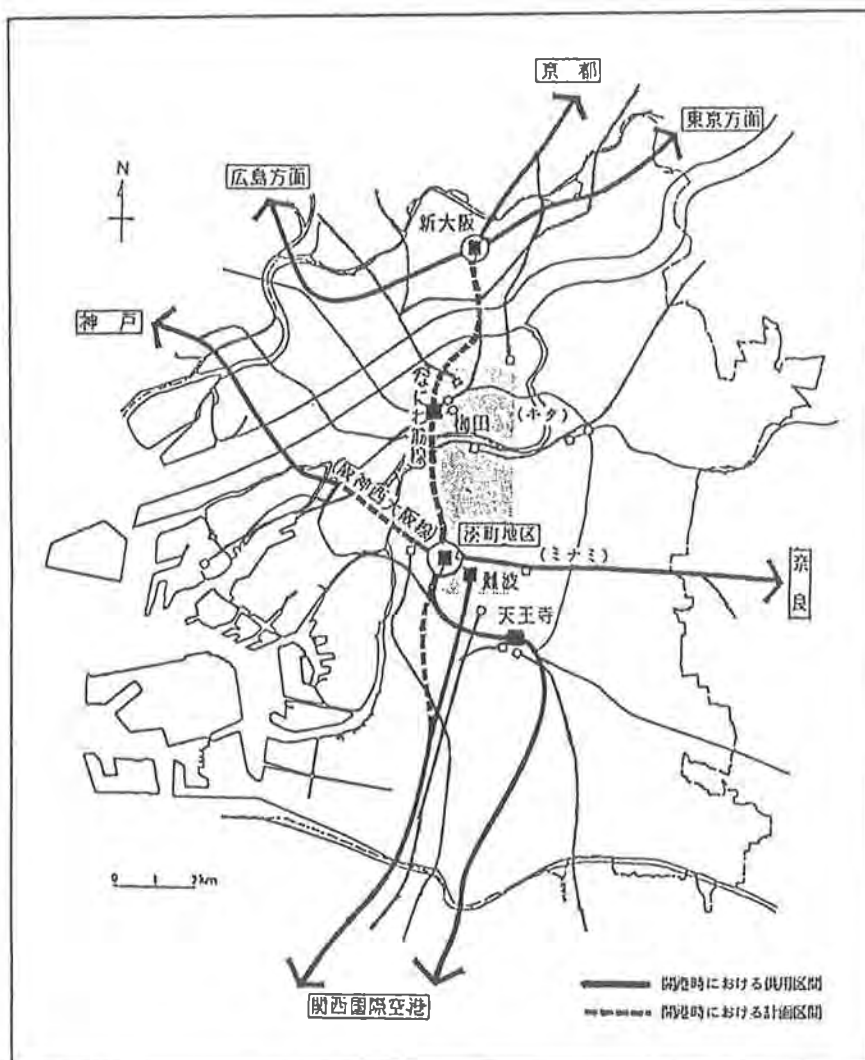


図-3 広域鉄道網図

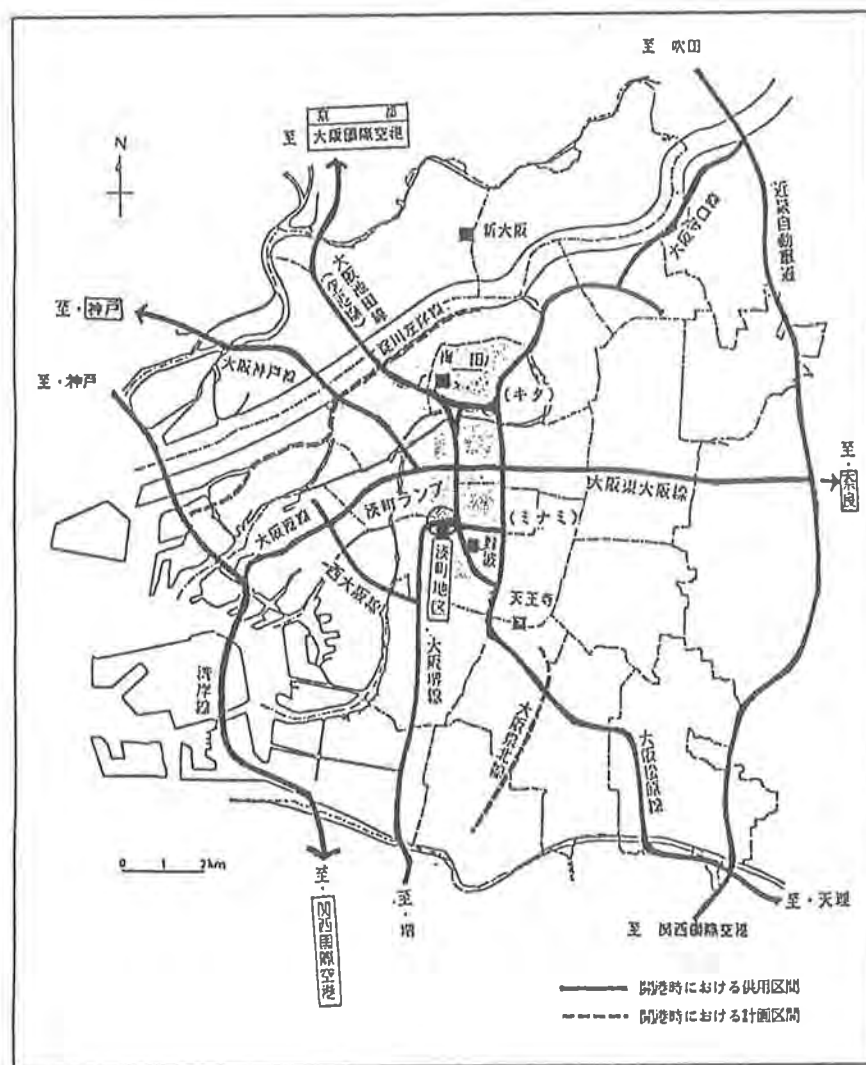
鉄（御堂筋線・四ツ橋線・千日前線）の8路線が集まっており、奈良、和歌山、天王寺、梅田等へ連絡している。各駅の1日乗車人員を見ると、最大は南海難波駅の206千人であり、地下鉄御堂筋線、近鉄の各駅が続いている。JR関西本線の湊町駅は16千人と南海難波駅の8%と低いものの、湊町地区の開発が実現されると、飛躍的に増加するものと予測される。

現況では、湊町地区の東に位置する難波が近鉄網

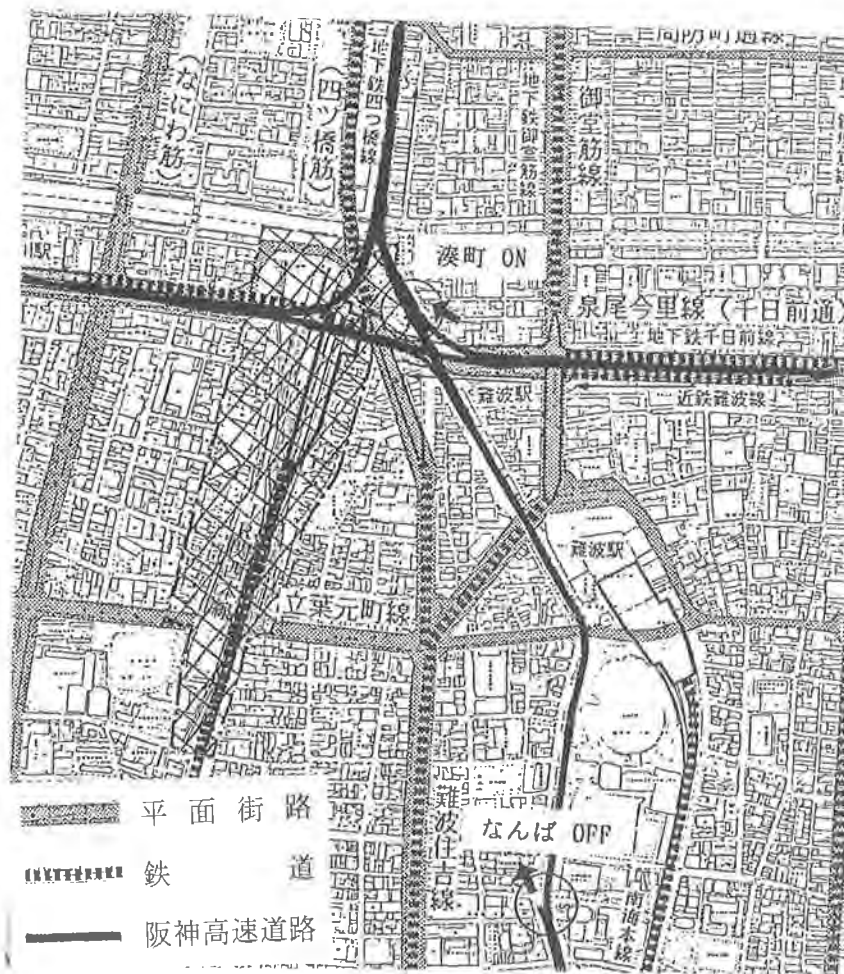
の中心ターミナルであるが、今後、新大阪と関西国際空港を直結する「なにわ筋線」や阪神西大阪線などの鉄道網が整備されることによって、湊町地区の広域鉄道網における中心ターミナルとしての位置付けが高まるものと考えられる。

②高速道路

高速道路では、阪神高速道路の環状線・堺線があり、湊町地区に近接した阪神高速ランプは、地区の東側に湊町オンランプ、南側になんばオフランプが



図一 4 広域高速道路網図



図一五 湊町地区周辺交通網図

ある。

関西国際空港開港時には、湊町ランプ、大阪港線、湾岸線の整備により、関西国際空港へ直結する高速道路網が形成されるほか、神戸、京都、奈良、大阪国際空港等、主要地区への高速道路を利用したアクセスが可能となる。

③湊町周辺の平面街路

湊町地区の平面街路では、南北方向に御堂筋（南行一方通行）、四ツ橋筋（北行一方通行）及びなにわ筋の幹線道路が整備されている。一方、東西方向の幹線道路は、泉尾今里線、立葉元町線、芦原杭全線があるが、JR関西本線の湊町駅や貨物ヤードによって泉尾今里線と立葉元町線が分断されている。（鉄道部分が未開通のままとなっている。）

④湊町地区における鉄道用地

湊町開発の対象となっている区域17.5haの中で、最も大きな面積を占めているのが、鉄道用地の9.1

haで、その内訳は、国鉄清算事業団用地（貨物ヤード跡地）5.3ha、JR西日本湊町駅（引上線等含む）3.8haである。

この鉄道用地は地区面積の50%以上もあり、湊町地区の開発にとって重要なウェイトを占めている。

3. 湊町地区開発計画

(1)湊町地区の整備方向及び開発コンセプト

湊町地区の整備の方向をまず、都市機能の面から見ると、現在、大阪市内で実施もしくは計画の他の拠点開発では、特定の施設に重点を置いた開発が想定されているのに対し、湊町地区では多様な施設の導入の可能性があり、さらにミナミらしさを活かした「多様な交流」をテーマとした、複合多機能的な開発を目指すことができる。

また、都市構造の面からは、湊町地区は、南の大阪都市圏や関西国際空港からの流入部に当たると

もに、現在の大阪の都市軸である御堂筋と今後の新たな都市軸となる「なにわ筋線」の起点でもあり、将来の新しいターミナル地区としての発展が期待されている所である。

さらに、この開発によって、ミナミ自身の活性化を促すとともに、湊町地区の西、南地域への発展に貢献することが期待されている。

以上のことから、次のような湊町地区の開発コンセプトを考えている。

湊町は

「新しい大阪の交流拠点」－New Terminal

「今のミナミと刺激し合う新しいミナミの活動拠点」

－New MINAMI

(2)開発イメージ及び導入施設

湊町開発コンセプトを基に最近の一般的及びミナミにおける開発動向やミナミ（湊町）の特性を考慮すると湊町地区の開発イメージとして

New Terminal

世界に向かって開かれたネットワーク都市

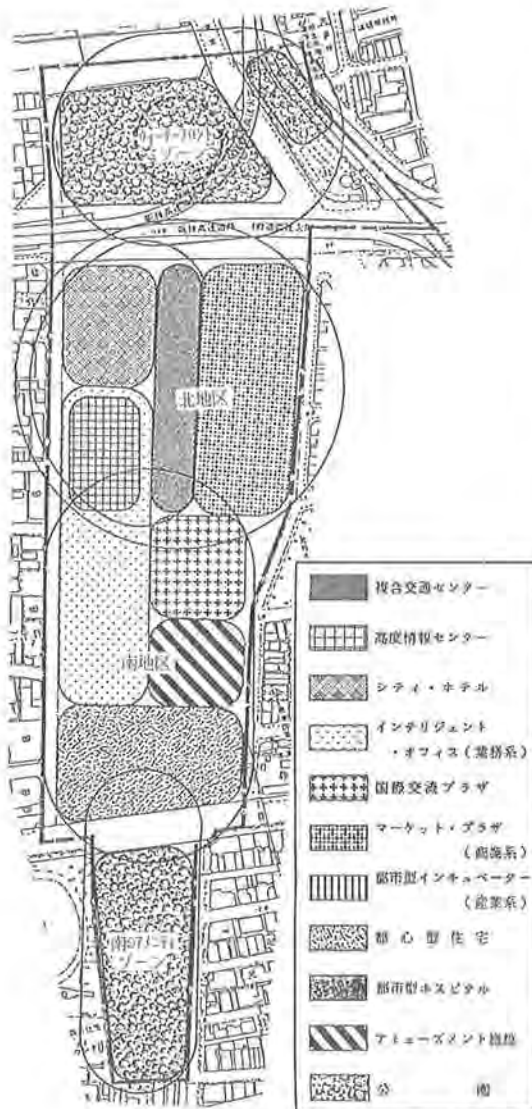
Nem MINAMI

未来指向型の成長都市

アメニティの高い融合・多機能都市

が考えられ、この開発イメージから湊町地区への導入を図るものとして、以下のような施設を設定している。

①基幹サービス系（交通・情報）



図ー6 ゾーニング図

ウォーターフロント・ゾーン

- ・道頓堀川に面してウォーターフロント・パークやサンクガーデンを整備し、ミナミに不足しているアメニティ空間を提供する。

北地区

New Terminal

- ・湊町地区への主要な導入部であり、マーケットプレイス等の吸引力のある施設、シンボル性のある建築を配置する。
- ・複合交通センター（CAT等）を鉄道駅、高速道路ランプと合わせて整備し、その集客力を活かしたターミナル・コンプレックスを創造する。

南地区

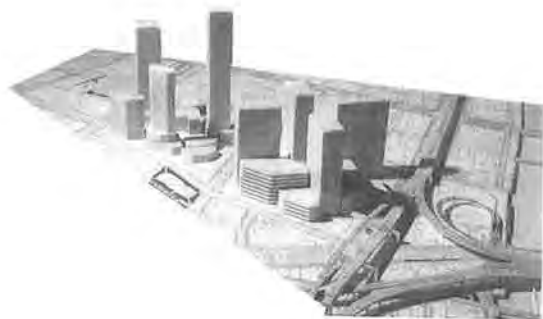
New MINAMI

- ・比較的落ち着いた雰囲気をもった住居系や文化・交流系、業務系の施設を配置する。
- ・人の流れを南地区まで誘導し、湊町全体を活気づけるために、目的性が高く、集客力のあるアミューズ系の施設を導入する。
- ・施設の重層化、融合化や回遊性を確保することによって、界限性や生活感を持ったミナミらしい職（遊）住近接型の街づくりをする。

南のアメニティ・ゾーン

- ・大規模開発地区と周辺住居系地域との緩衝機能を持ち、周辺地域に解放された緑豊かな公園を整備する。

複合交通センター、高度情報センター等
 *昭和68年春に開港が予定される関西国際空港と



写真一 2 地区開発イメージ

都心とを直結するシテイエアーターミナル (CAT) を中心とし、新しい大阪の国際ターミナルを形成する核施設となる。

②交流系 (交流する)

国際交流プラザ、シティ・ホテル等

③業務系 (働く)

インテリジェント・ビル、都市型インキュベーター等

④娯楽系 (楽しむ)

マーケット・プラザ、アミューズメント施設等

⑤生活系 (生活する)

都心型住宅、都市型ホスピタル等

(3)湊町地区総合整備計画

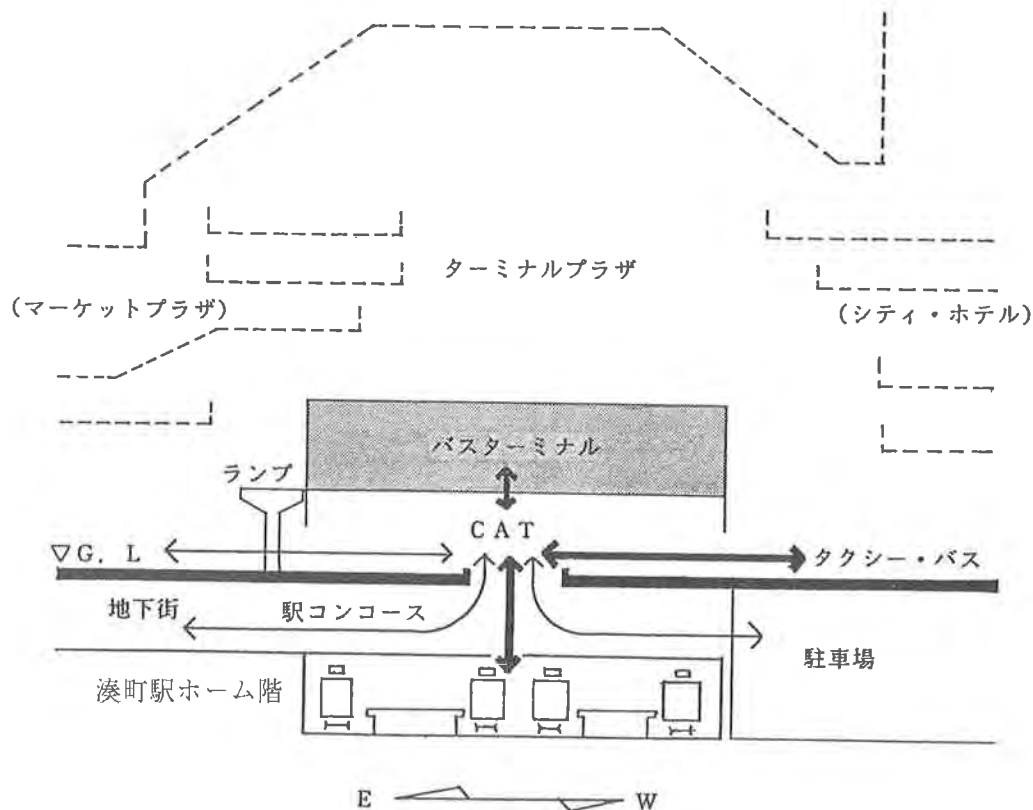
前節で示した導入施設の組み合わせによるゾーニング図は多機能型土地利用といえる。これは、次のことから湊町地区開発に最も望ましいと考えている。

①多様な機能をもった施設を導入し、その融合を図ることによって、様々な交流機会を創出することが可能となり、開発コンセプトに合った開発ができる。

②湊町地区は開発許容最大容積が約50万㎡もあり、多様な施設を導入しても各施設が成立するだけの規模を確保できる。

③融合多機能化を図ることによって、街として面白いものにすることができ、また、ミナミらしい賑わいと活気のある雰囲気を醸成しやすい。

このゾーニングに基づいて建物を配置したイメー



図一 7 駅部一体整備イメージ

ジ写真－2である。

(4)基盤整備事業

湊町地区開発における基盤整備事業としては、阪神高速道路湊町ランプ、土地区画整備事業、関西本線連続立体交差事業、道路（街路・歩行者道等）、公園等の整備が考えられる。このうち、関西国際空港関連施設整備大綱（昭和60年12月閣議決定）に、湊町ランプ、土地区画整備事業（湊町工区）、関西本線連続立体交差事業がとりあげられている。

①阪神高速道路湊町ランプ

湊町地区周辺における阪神高速道路のランプとして、現在湊町ランプがあるが、環状線にしかアクセスしないとともオンランプだけの機能にすぎない。従来から湊町地区に新たなランプを設置する計画があり、現在高速道路の構造はこれを考慮したものとなっている。この新設ランプは、関西国際空港の開港時までに完成する予定であり、現在、構造及び機能面から検討がなされている。

②土地区画整理事業

昭和60年3月湊町駅の貨物取り扱い廃止により、長年の懸案であった湊町の土地区画整理事業が促進され、昭和64年度には収束する予定である。

都市計画道路の未完成区間（泉尾今里線、立葉元町線）の整備、及び湊町駅の平面移転は、この土地区画整理事業として行われる。

③JR関西本線連続立体交差事業

連続立体交差事業の概要は、以下のとおりである。

- ・区間 今宮駅～湊町駅間 延長約1.8km
- ・交差する幹線道路 3路線
 - 府 道 大阪伊丹線（踏 切）
 - 都市計画道路 芦原杭全線（踏 切）
 - 〃 立葉元町線（未開通）
- ・除却踏切数 5箇所
- ・線路数及び構造 複線、地下化（一部高架）

4. 湊町地区開発における連続立体交差事業

(1)湊町駅の地下化について

湊町地区整備の基本方針として、地区周辺を含む東西交通の十分な交通動線の確保と地区土地利用の効率を高めるため、JR関西本線の連続立体交差事業は絶対的な条件である。

地区内の高度利用、既存鉄道駅（近鉄、地下鉄：

いずれも地下駅）、及び既存地下街（虹のまち）との連絡、なにわ筋線としての延伸などのことより、連続立体交差事業による湊町駅は、地下駅として整備する予定である。

また、阪神高速道路の橋脚の位置、なにわ筋線への延伸のための線形や上物の配置計画において土地の高度利用を図ることなどを充分考慮すると、湊町駅は地区の中央部分の地下の配置することが望ましいと考えられる。

(2)NTT-A型による駅部一体整備型連続立体交差事業

昭和62年度より始まったNTT-A型事業の中で、昭和63年度新たに駅部一体整備型連続立体交差事業の制度が認められた。この新制度の内容は、鉄道の駅部において連続立体交差事業に合わせて建築物を一体的に整備する場合、NTT無利子貸付を活用して、駅部の大規模なビル等を整備する第3セクターによる当該駅部等の連続立体交差事業の実施を図るものである。

湊町地区の開発において、連続立体交差事業による湊町駅部と複合交通センター等とが一体構造として計画されており、そこへNTT-A型事業である駅部一体整備型連続立体交差事業の適用を図り、民活を導入することによって、連続立体交差事業を始めとする湊町地区開発を促進するものである。

5. おわりに

ここで紹介した湊町駅周辺開発は、今後、具体化に向けて、さらに開発コンセプトを固め、基盤整備や民間施設等の立地を図っていかねばならない状況である。

特に、湊町地区は大阪都心「ミナミ」に残されたJR湊町駅や貨物ヤード跡地などを主とする大規模な開発用地であり、道路・鉄道等交通条件に恵まれ、将来は関西国際空港とも直結するなどの条件を生かし、国際都市大阪の玄関として、昭和68年春の関西国際空港の開港に向けて、複合交通センター等の建設を行い、国際化、情報化に向けた新しい高度な都市機能整備を図るなど、大きな期待が寄せられている。

最後に、湊町地区が国際都市大阪の、さらには、関西の交流拠点として、飛躍的な発展をすることを念じてやまない。

出雲市中心市街地整備計画について

島根県土木部 都市計画課

1. はじめに

出雲市は、島根県の東部、出雲平野のほぼ中央に位置し、人口約81,000人を有する、県都松江市に次ぐ都市であり、人口は増加傾向を呈している。

本市は古くから出雲大社の玄関口としてさらに出雲地域の商工の中心都市として栄え、現在でも、出雲広域都市圏の中核都市として、行政、文化、産業、さらには大山隠岐国立公園の三瓶山、東洋一の灯台、ウミネコの繁殖地で有名な日御碕等、美しい自然が保たれた観光拠点としても位置づけられている。

近年、長浜工業団地の整備により、工業機能の強化や国立島根医科大学の開設等による教育・研究機関の導入等により、都市機能の充実が図られてきたところであるが、今後ますます、出雲広域都市圏の中核都市として、その発展が期待されている。特に、出雲市駅付近を中心とした既成市街地の都心機能の強化や商店街活性化を図るための各種開発プロジェクトを総合的に実施し、出雲地域の広域的な中心核たる魅力ある都心形成が強く求められているところである。しかしながら、本市の既成市街地は、JR

山陰本線の北側に、集積された市街地が広がる一方、駅南の駅直近地区は、現在工場施設の立地や、民地の未利用地が散在し、さらに旧国鉄の鉄道未利用地等が多く、将来の都心部形成をはかる上で、その適切な土地利用への誘導と、高度利用化等多くの課題をかかえている。

このような状況のもとに、昭和59年度に、出雲市中心市街地の将来都市像と整備計画が、「出雲市都市整備基本構想策定調査委員会」（委員長 黒川筑波大学教授）で策定された。

これを受けて、島根県及び出雲市では、土地区画整理事業調査（A調査B調査、59,60,61年度）、連続立体交差事業調査（60,61年度）、及び居住環境整備街路事業調査（61年度）、出雲市中心市街地整備計画検討委員会（その2、61年度）等を実施してきたところである。当委員会の提言として、出雲広域地域の中核都市として、さらにその中心となる“広域都心”としての位置づけの明確化を行ない、そのための高次都市機能の育成強化をはかるべき駅を中心とする南北“都心軸”を形成することが必要



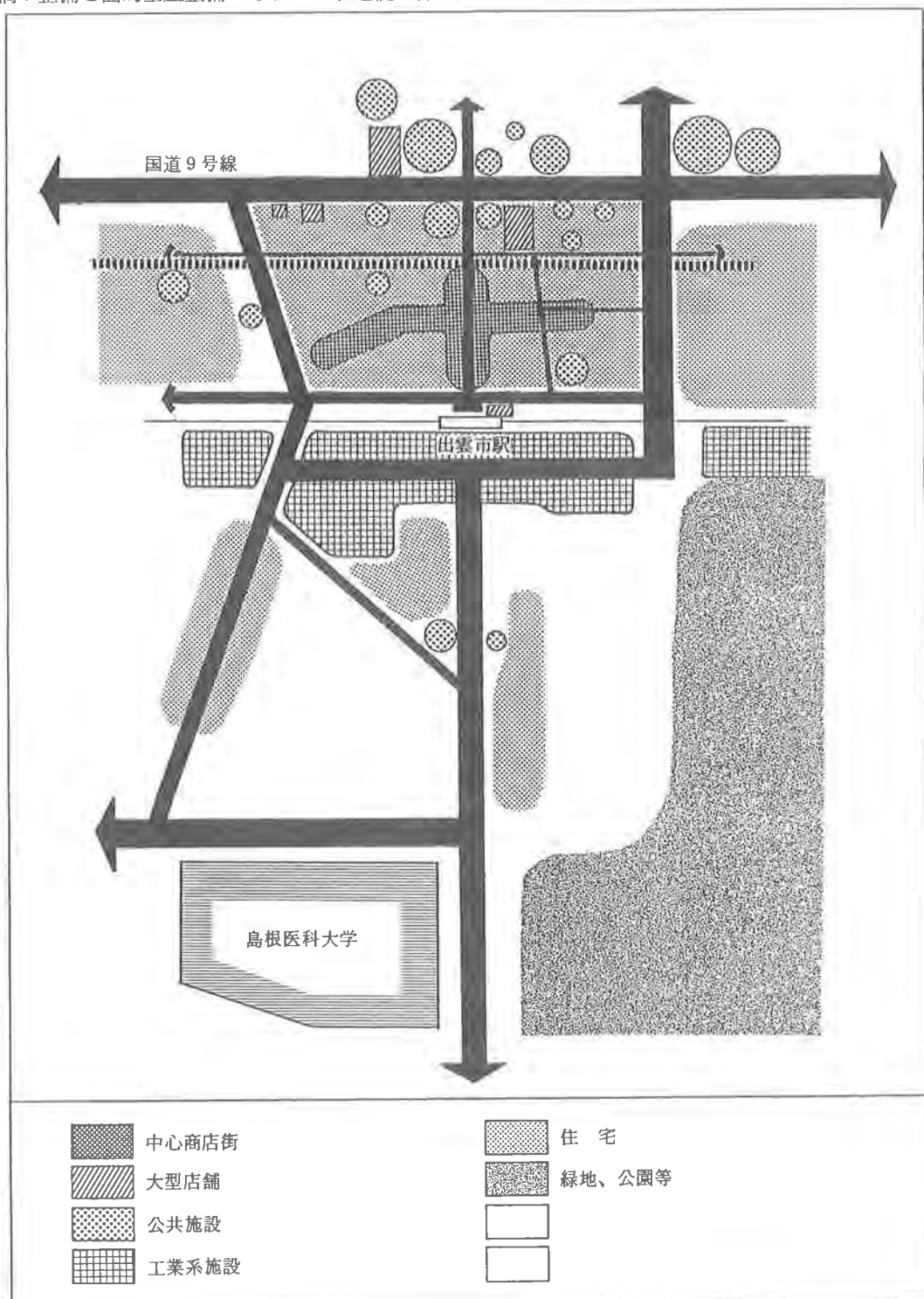
出雲市の位置等

東経132° 46' (市役所)
北緯 35° 23' (市役所)
海拔 8.8m (本 町)
東西 17.2km
南北 17.9km
周囲 80.5km
面積175.44km²

図一 位置図

とされ、これを実現化するためには、都心部の都市基盤施設の抜本的改善をはかることが必要であるとされた。すなわち、駅南北市街地について根幹的な街路網の整備と面的基盤整備にあわせて、連続立体

交差を同時一体的に実施する方策が提案された。ここでは、長期的視点にたったまちづくりの目標を設定し、これを実現する各種事業を総合的に実施しながら魅力と活力のある都心形成をはかり単に出雲市



図一2 中心市街地の現況構成

にとつての“都心”という発想ではなく出雲広域都市圏の“都心”としての具現化をはかることが重要と考えられる。以上のような視点をもって、ここではその概要を紹介するものである。

2. 現況と問題点

本市の現在の都市構造は、歴史的な背景を残しながら、JR山陰本線等と国道9号に挟まれた地域を軸として、線状に展開している。土地利用状況では駅北地区は住宅系、商業系の占める割合が非常に高く、駅南地区は準工業の用途指定であり、工場、倉庫等の工業系と住宅、農地が混在している。

また、公共公益施設は、駅北地区の国道9号沿いに市役所、県立中央病院、NTT出雲、裁判所等が立地し、シビックゾーンを形成している反面、駅南地区の駅直近地区は、都市機能集積が非常に弱いが、国立島根医科大学の立地により、近年市街化が序々に進展しつつある。

交通施設状況では、主要幹線が2車線であり、整備率は約40%と低く、また、駅南地区と市中心市街地を結ぶ連絡路は、重要な役割を担っているにもかかわらず、2路線を除き、踏切遮断による機能低下を余儀なくされている。交通結節点である駅前広場にいたっては、北口広場の面積狭少、南口の未開設等、機能の不備にあわせて、歩行者空間の未整備等、今後激増が予想される車社会への対応について、大きな問題を抱えている。

このような状況の中で、本市の中心市街地を形成している駅北地区は、都市機能の弱さに加えて、幹線、補助幹線等の交通基盤施設が不足している。また、近年、大規模小売店の幹線道路沿いへの出店等により、既存中心商業地は停滞傾向にあり、駅周辺地区の再生、活性化が望まれている。一方、駅南地区では、適切な土地利用への転換と高度利用化が課題となってくる。(図-2)さらに、駅周辺地区には旧国鉄跡地もあり、連続立体交差事業後に生まれる跡地も含め、これを積極的に活用したまちづくりを進めることが必要である。

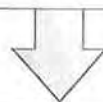
今後、これらの諸問題の改善と南北市街化の連携の強化、鉄道による分断が解消されることにより南北一体化となる都心軸の形成をはかることを目標として南北交通線の強化と、土地利用の転換を含む中

中心市街地整備が急務となっている。

3. 中心市街地の整備目標

出雲市は、今後とも、出雲広域都市圏の中核都市として、機能の強化、育成が期待されているが、中心市街地においては、人口の減少、中心商店街の停滞により、都心地区としての魅力が相対的に低下しつつある。そのため、出雲市の特色を生かした中心市街地の活性化を図り、魅力ある都心形成をめざすために、次のような目標を設定するものである。

- ・高次サービス施設整備及び都市型産業の各ゾーンの形成、育成
- ・中心市街地の一体化
- ・安全で快適な居住環境の整備
- ・南北調和のとれた魅力ある都市空間の創造
- ・広域観光レクリエーション拠点としての施設整備



出雲市駅を中心とした中心核の形成
(都心性機能集積・育成による)
都心軸形成

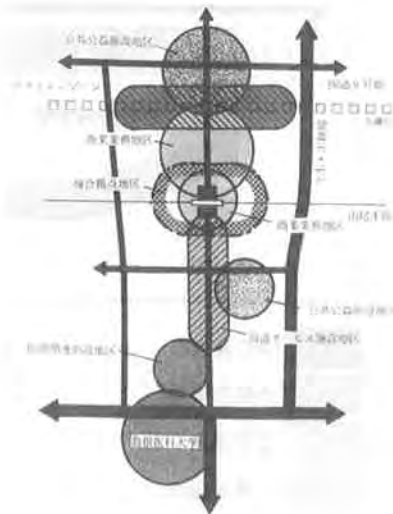


図-3 中心市街地の構成

4. 整備構想

整備方針に基づいた都市構成は、図一3に示すとおりである。

出雲市規模の都市では、中心商業地区が分化、点在するのは好ましくなく、また、中心核を形成するためには、南北一体の土地利用、高度利用化を図りながら、新規立地の業務・サービス地区とともに、現在市街地に分散している公共公益施設のうち、長期的観点からして移転可能なものは、駅南地区へ計画的に配置、整備する。

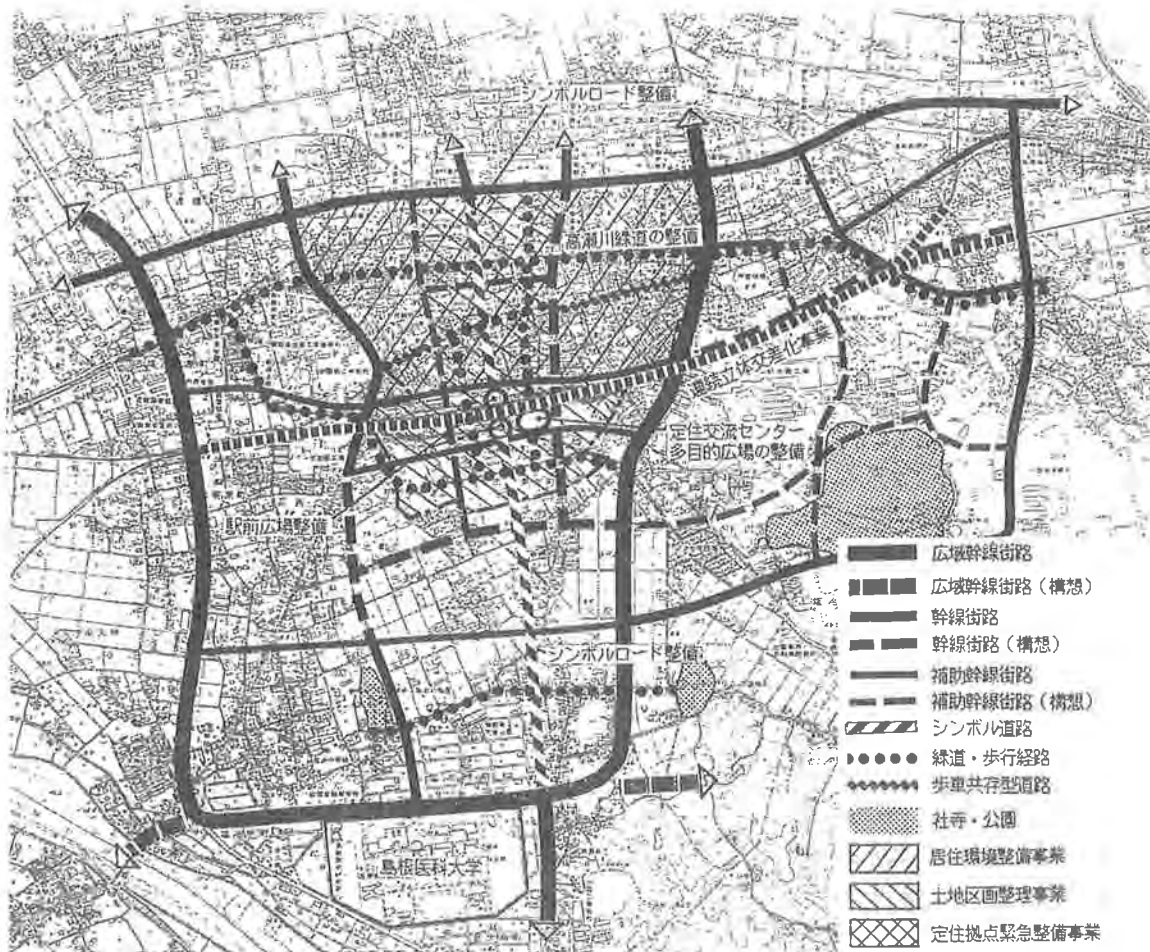
中心商業地区から国道9号までの地区は、高瀬川、柳並木、伝統工芸店等の既存集積を生かして、沿道景観に留意したアメニティーゾーンとして、魅力ある歩行経路としての整備、育成を図る。また、駅南地区の赤川河川改修にあわせて、水辺空間を生かし、歩行経路を設置する。

駅南北地区の駅前通りは、出雲市の“顔”としてシンボル性を高め、かつ主要な歩行経路としても位置づける。都心環状線の内側は、高次都市機能集積地区として育成し、南北市街地一体化強化のため、円滑にアクセスしやすい街路網とする（図一4）。

さらに、駅直近地区においては、出雲市の玄関口、新しい核として、文化・生活・産業関連センター施設、多目的広場等の施設導入を図り、交通センター機能とともに複合的な高次都市機能の拠点として整備する。

5. 整備計画

レインボープロジェクト（定住拠点緊急整備事業）は、旧国鉄跡地等を有効活用し、創造的な新拠点市街地（クリエイティブタウン）の形成にあわせ、活力と再生をめざした既存市街地（リフレッシュタウ



図一4 中心市街地の整備構想

ン)の両タウンについて、一体的、有機的な整備と機能の連携・補完をねらいとして、また、民間活力を積極的に導入するとともに、定住拠点づくりを強に推進し、未来指向型の都心形成をはかることを目的として創設された事業制度である。

現在、出雲市駅周辺は、土地区画整理事業と一体的に、JR山陰本線と私鉄一畑電鉄の連続立体交差事業が進められることになっており、この事業実施により駅直近地区として生じる不適格な土地利用や未利用等の地区を有効活用し、中心市街地の活性化をはかることを目的として、当レインボープロジェクトが全国に先がけて事業実施地区に指定された。

出雲市駅直近の新しい核となる交通、情報、産業、生活等の各センター機能をあわせもつゾーンを出雲市及び広域都市圏の「複合拠点」として位置づけ、

図3-1 駅周辺地区の位置

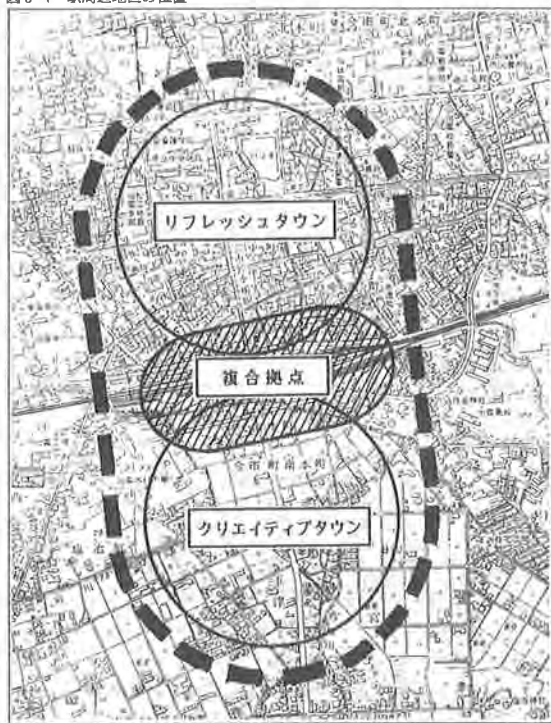


図5 駅周辺地区の位置

図5のように3ゾーン(リフレッシュタウン、クリエイティブタウン、複合拠点)に区分し、各ゾーンの概要を以下に述べる。また、現況と整備計画との変遷については図6、図7に示すものである。

A. リフレッシュタウンの概要

出雲市全般の長期展望のもとに、既存市街地のあ

るべき将来像の視点から、総合的な将来構想・計画を策定し、地区全体の街路網の見直しを図りつつ実現方策を検討し、地区外周道路にあわせ歩行系道路、公園等の整備による歩行系ネットワークを図る。特に駅前から市役所に至るメインストリートの整備については、あるべき沿道建物、景観を検討しつつ、シンボルロード(レインボープロムナード)構想として、さらに、高瀬川沿い区域は、出雲市のシンボルとなりうる貴重な空間であり、広域的な歩行軸として、周辺地区活性化の契機となるよう整備する。

また、連続立体交差事業によって、南北市街地の一体化が可能となり、より一層の連絡強化を中心商業地区育成のため、都心環状として2路線を新たに整備し、中心商業地区への車によるアクセス利便性を確保する。

B. クリエイティブタウンの概要

土地利用の転換を図り、南北市街地が連携した中心商業・業務地の形成をめざす。

駅前広場は、北口の拡充にあわせ、南口の開設により、単なる交通結節点だけでなく、広域観光拠点として位置づけられるところの本市の玄関口として中心核の整備拠点としても重要な意味をもつものである。また、地区の中央を流下する赤川については、河川改修にあわせ、親水機能をもった河川空間として整備し、管理道については、公園、広場、歩道と一体となった緑のネットワークとして、快適な歩行者、自転車空間の形成を図る。

さらに、定住拠点緊急整備事業により、地区センター機能を備えた定住交流センター、多目的広場を形成するとともに、中心商業地高次都市機能をもった複合拠点として整備、育成する。

C. 複合拠点地区の概要

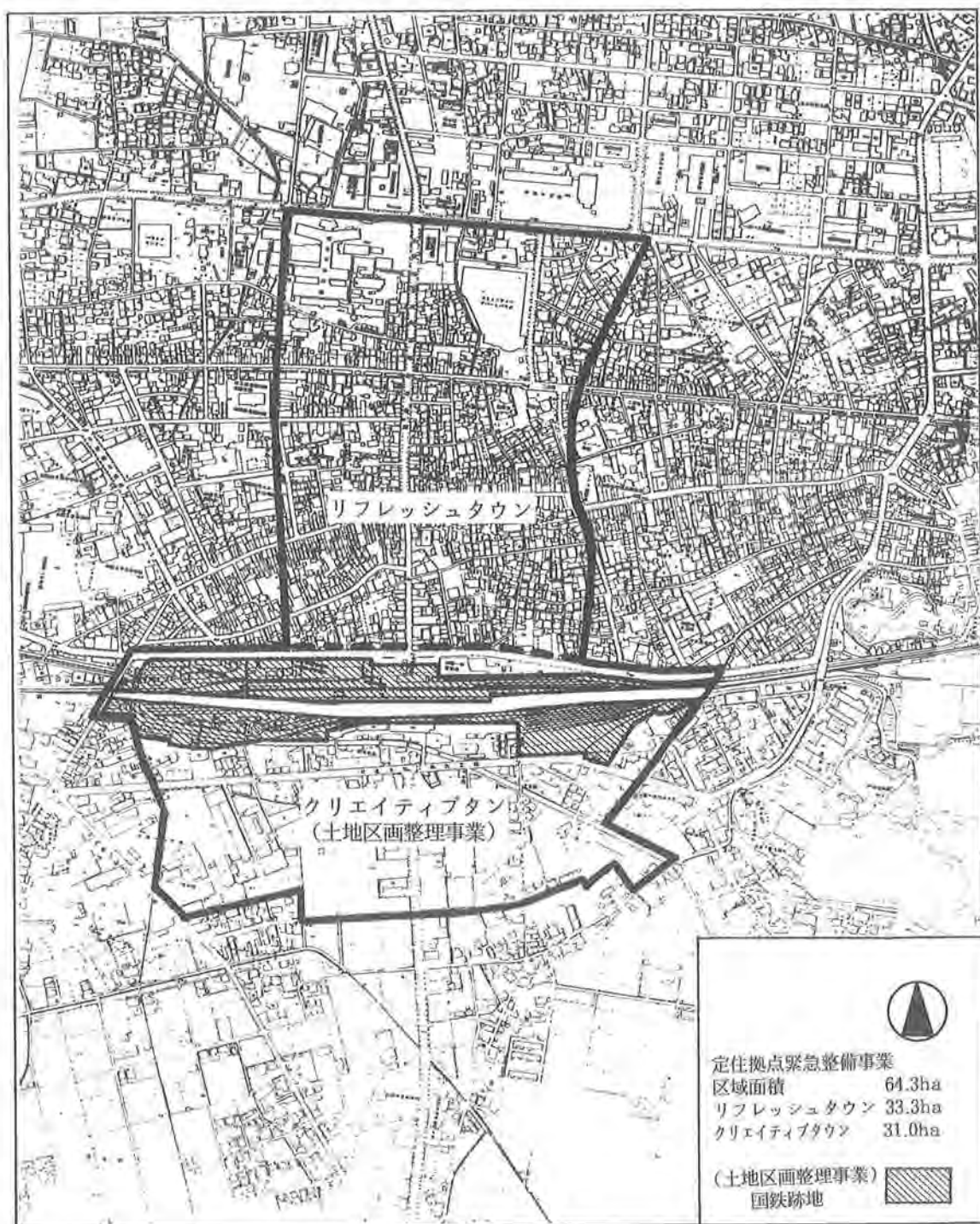
複合拠点の施設計画(図8)

・百貨店ゾーン

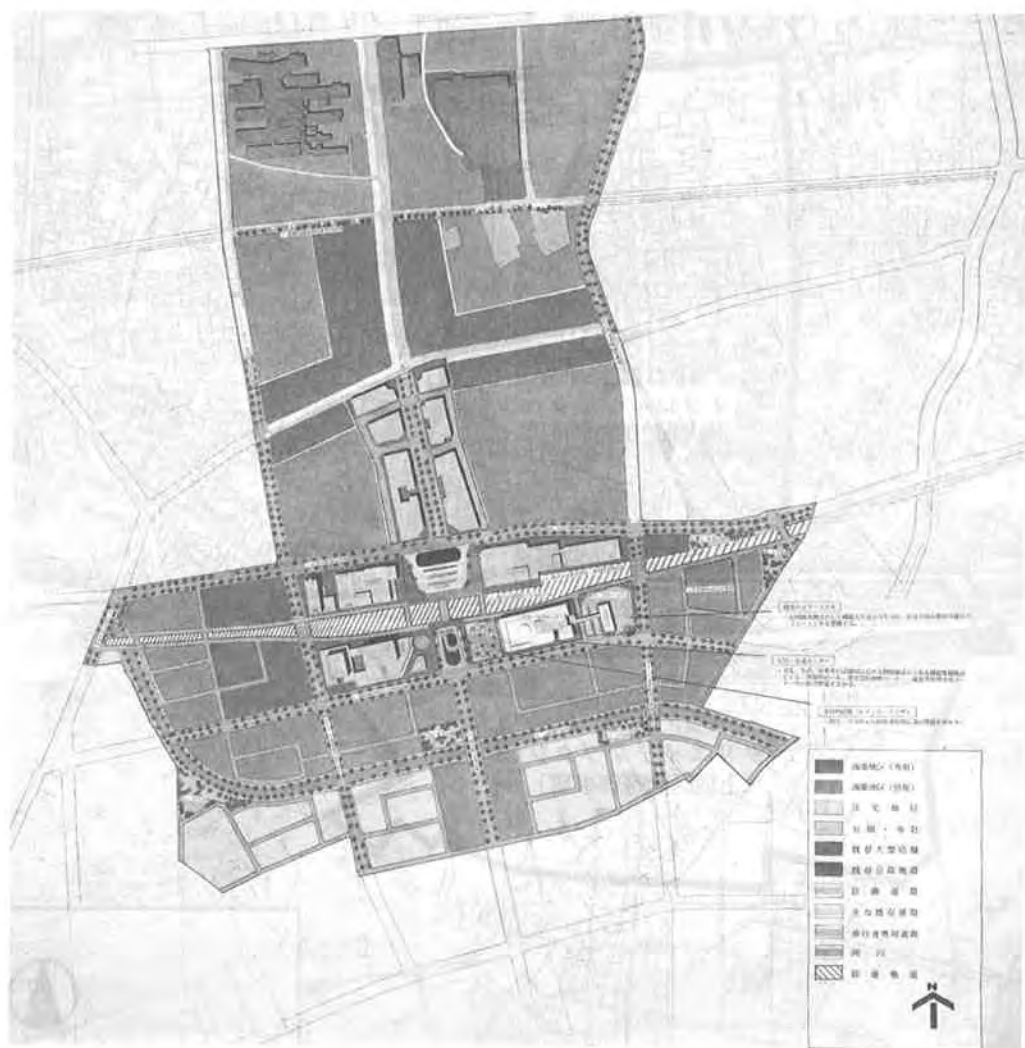
新しく生まれ変わる既存大型店は、出雲市商業核の一翼を担う施設として、ハイセンスな商業空間の拡充整備を図る。

・ショッピングセンター

専門店街等、小売商業施設、及びスポーツセンター施設。



図一6 中心市街地現況区域図



図一 7 中心市街地整備計画図

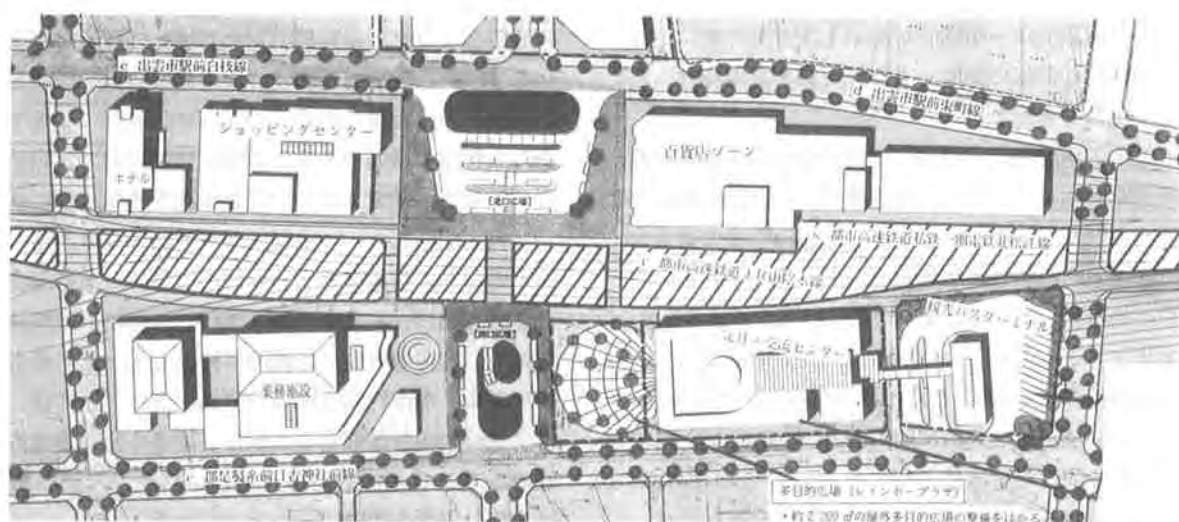
- ホテル
- 定住交流センター
文化、生活、産業等の諸領域における利用施設
からなる機能集積拠点として、多目的ホール、
歴史資料博物コーナー、観光等、各種情報コー
ナー等の施設整備を図る。
(出雲にまつわる神話、伝説、遺跡等の資料展
示コーナーから編成)

＜多目的ホール＞

出雲にまつわる神話、伝説等を立体映像による
可変空間、再生光による視覚体験空間の整備とし
て、また、室内の各種イベント会場として整備す
る。

• 多目的広場

多目的ホールに隣接して、出雲オロチまつり
や桜まつり、見本市等の屋外イベント広場を整
備する。



図ー8 複合拠点施設計画

6. おわりに

中心市街地整備を完了するまでには十数年の歳月
が予定されるが、そうした中で、民間活力の活用の
視点を重視し、単に基盤整備による「器」を用意す
るだけでなく、先導的、核的な整備を行なうなど、
民活誘導のためのインセンティブについて配慮する
とともに、こうした施設誘致の需要量等、社会情勢

に対応しつつ、検討を加えていく必要がある。

また、事業化にあたっての合意形成、各種事業が
複数同時一体的に進行するため、体制の確立等、課
題も多いが、ひとつひとつ解決していく必要があり、
建設省のご指導を仰ぎながら、さらに、関係機関と
の協議を重ねつつ、事業の推進に努めたいと考えて
いる。

財団法人 横浜市道路建設事業団設立について

財団法人 横浜市道路建設事業団

計画部 部長 中 川 博 之

1. まえがき

横浜市は昭和56年「よこはま21世紀プラン」を策定し、昭和56年～昭和60年を第1次実施計画、昭和61年～昭和65年の同じく5カ年を第2次実施計画として進めてきた。

この実施計画の中で、都市の根幹的施設である幹線道路計画については、重点事業として取り組んできた。しかし、昭和57年度から昭和61年度の過去5カ年の都市計画道路の整備延長は、約45kmで年間の整備延長は各年度によって多少バラツキはあるが、平均すると約9kmで、「よこはま21世紀プラン」の達成目標（約20km）には及ばない数字である。

一方、横浜市の人口は300万人を突破し、全国で第二位の大都市に成長した。これらの人口増は、昭和40年以降の急激なる人口急増の影響を東京のベッドタウン化という形で、人口急増に伴う公共事業が市予算の中で大部分を占め、道路整備費が十分でなかったことも大きな阻害要因の一つであることは否定できない。また、自動車保有台数は、昭和30年28,600台、昭和40年306,000台、昭和61年には967,000台と昭和40年と比較しても約3倍の増加となっている。このような状況下で、横浜市の幹線道路は各所で交通渋滞を起し、それが慢性的になっており、幹線道路の渋滞が地先道路にも影響し、経済活動のみならず市民生活にも多大の影響を及ぼしている。

そこで、横浜市ではこれらの切迫する道路事情に対応すべく「よこはま21世紀プラン」の第2次実施計画の中で、国家予算の確保及び市単独事業費の投入等道路事業の拡大を図り、道路網の整備を最重要施策として取り組んできた。しかし、最近の地価高騰や市街化の進展等により道路整備に要する費用は年々増大しており、それに加えて用地買収に際して従来にも増して地権者の要望が多様化しているため、道路整備は増々困難になってきている。

昭和62年6月、地元経済界も毎年悪化の一途を辿る道路事情に対して、横浜商工会議所、神奈川県経営者協会、神奈川県経済同友会等地元経済界41団体が、「横浜市幹線道路網建設促進協議会」を結成した。結成の趣旨は、横浜市の都市計画道路の整備率が11大都市中最低であるとの現状認識の中で、昭和63年度策定が予定されている第10次5カ年計画に準じて大同団結し、一つは横浜環状道路等高速道路の国家的事業の整備促進、一つは市道幹線である環状2号線を始めとする市事業（都市計画道路）の整備促進の二本柱を強力に持続的に推進しようとするものである。都市計画道路網の整備促進については、事業費の大幅な増額要望の他に、従来の公共事業方式のみでなく、民間活力導入も含めた新たな整備促進方策の実現を要望の一つとしている。

このような道路事業促進に対する市民的要望並びに経済界からの要望陳情の背景の中で、横浜市は、昨年11月25日半官半民の財団法人、横浜市道路建設事業団（以下「事業団」という）を設立した。以下事業団の設立経緯及び概要について述べる。

2. 設立の経緯

横浜市の都市計画道路の整備率は、昭和62年3月末現在で43.5%（11大都市中最低）であるが、「よこはま21世紀プラン」での都市計画道路の整備率は、昭和75年で約75%の整備目標の数字になっており、これを達成するためには昭和60年代末までに62%に引き上げる必要がある。そこで、現行組織で目標達成するための問題として（1）人材（2）資金が考えられ、人材について単純に考えれば約2倍の人数が必要なる。しかし、現行幹線道路の用地部門、建設部門に関わる人数を急増させることは行政改革が叫ばれている中、かつ長期的雇用計画の視点で考えると必ずしも妥当といえない。資金については、整備目標達成に必要な事業費は、概算で約4,200億円で

このうち国、市費等で充当しうる金額が約2,900億円で、新たな財源として約1,300億円が必要となる。

一方、道路整備事業での大きな問題として用地取得問題がある。最近の地価高騰が原因で用地取得が増々困難になっており、道路整備の大きな阻害要因になっている。横浜市の道路事業における過去の用地取得の阻害要因をみると、(1)代替地要求への対応が困難、(2)土地価格、補償価格の不調整、(3)借家人の移転先確保の困難、(4)支払われる補償金にかかる税金の問題等があげられる。これらの阻害要因の中で、特に代替地の要求は年々多くなってきており、代替地確保が用地買収交渉を容易にし、事業を促進させることになる。過去、市が確保している代替地は、主として開発行為等で生じた開発区域内で生じた開発区域内で確保される「公益用地」がある。しかし、これらの公益用地は最近の開発が小規模化し、開発地の自然条件の悪化等に加え、開発内容が戸建住宅用地の造成からマンション建設を目的とする開発に変化しているなど、代替地として条件を満たす公益用地の確保が先細り状況になっていること、また、公益用地は宅地開発が行われる周辺区に偏在し、開発地の数区画に限られること、それに加えて周辺の土地利用や地域地区制度（用途地域等）の関係で住宅以外の用途に利用できないため、多様な代替地要求への対応は不可能である。

そこで、これらの問題を踏まえ検討する中で、まず、一方策として既存組織である「土地開発公社」の活用を考えた。土地開発公社は「公有地拡大の推進に関する法律」に基づく用地の先行取得を行う組織であり、確かに用地部間における人的、資金的な面でおおいに利用できる組織である。しかし、道路事業は事業計画から用地買収、設計、施行管理、住民対応等一貫したプロセスが必要であり、その中でも特に地元対応が重要であるが、それぞれの過程においても総合調整機能を持つことが要求され、土地開発公社ではこれらの調整機能をもつことは難しい。また、先ほど用地交渉の促進策として代替地確保が重要で、公益用地だけではその対応が難しいことを述べたが、今後事業計画をスムーズに行なうためには、必要な地域に必要な同途の代替地をあらかじめ確保していく積極的、計画的な対策が必要となる。そのためには都市計画決定された区域だけでなく、

道路沿線地域も含めた代替地可能地域を積極的に買収し、多様化する地権者に対応する必要がある。そのためには従来の道路事業の組織体制だけでなく、代替地等開発事業を民間の人材、多様な資金を活用して行える第三セクターを設置することが、今後の道路整備の促進につながり、妥当との結論に至った。

3. 事業団の事業概要

(1) 事業内容（寄付行為）

- (ア) 都市計画道路の整備事業
- (イ) 都市計画道路整備に伴う代替地等の関連開発事業
- (ウ) 道路整備に伴う緑化等の環境整備に関する調査・研究。
- (エ) 市の道路事業の受託
- (オ) 駐車場の整備・経営
- (カ) その他関連開発事業等この法人の目的を達成するために必要な事業

(2) 事業資金

- (ア) 政府関連資金等
- (イ) 土地売却収入等
- (ウ) 市貸付金

(3) 基本財産（出捐金）

1億円（横浜市5,000万円、民間5,000万円）民間出捐企業名

横浜市幹線道路網建設促進協議会、東京電力㈱、NTT㈱、東京ガス㈱、東急電鉄㈱、京浜急行電鉄㈱、相模鉄道㈱、㈱横浜銀行、㈱三菱銀行、㈱三和銀行

(4) 都市計画道路の事業計画

- (ア) 事業路線 3路線 約20km

事業団が事業実施を予定している路線は図－1の環状2号線、環状4号線及び権太坂・岡津線で、環状2号線はイベントホールなどの公共、公益施設や商業、業務施設の整備が進む新横浜地区と東戸塚や上大岡などの新都心、副都心地域拠点相互を結ぶ主要な路線であるとともに、国道、市道の主要幹線を結ぶ重要な路線である。また、環状4号線についても本市の外周部を通る環状線としてその早期整備が、各方面から期待されている路線である。

- (イ) 事業年度 昭和62年度～昭和69年度
- (ウ) 事業費 約1,300億円

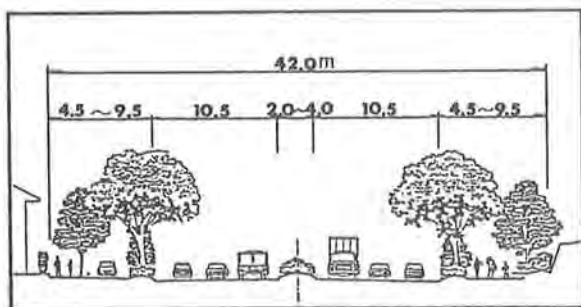
(5) 設立の経緯

- 昭和62年 9月17日 議会の事業団への出捐金等の議決
- 昭和62年10月21日 設立発起人会準備会
- 昭和62年11月 4日 設立発起人会
- 昭和62年11月12日 設立許可申請（県）
- 昭和62年11月25日 事業団設立

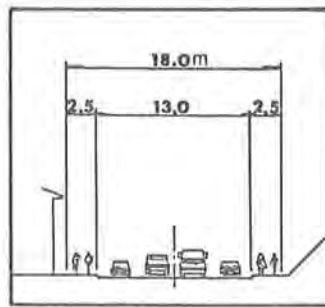
4. 今後の展望

幹線道路の早期整備による効果は、都市部の交通混雑緩和と周辺部の交通体系の確立等道路機能上の直接的効果は勿論のこと、それに加えて土地価格の

高騰も今後さらに上昇することも予想されることから事業費の低廉化、その他地域経済への波及効果等多くのメリットがあると考えられる。今回、事業団は、遅れている幹線道路の整備促進に向け、従来の道路整備に沿線開発等新たな整備方策を加えた考えで進めることになるが（事業資金にNTT資金を活用）、初めての試みであるため、計画の具体化の中で、解決すべき問題も多いと考える。今後事業促進について官民創意工夫を行い、早期実現に向け頑張っていく所存である。今後とも建設省、神奈川県等関係機関の御指導よろしくお願い申し上げます。



環状2号線



環状4号線・権太坂岡津線

図一 2 標準部横断面図

千葉都市モノレール「タウンライナー」

前 千葉県都市部 街路モノレール課

課長 土 川 潤次郎

はじめに

千葉都市モノレールは、千葉市の都心部を形成するJR千葉駅前周辺地区と郊外の内陸団地や臨海部のニュータウンを結ぶ軌道系中量輸送機関であり、県・市の共同事業として整備を進めているものである。昭和57年1月に建設に着手して以来、順調に進捗し、昭和63年3月28日に、全体延長約15.5キロメートルのうち約8.1キロメートルが開業いたしました。

本格的な都市モノレールとしては、昭和60年1月に北九州都市モノレール小倉線（跨座型約8.7キロメートル）が既に開業しておりますが、懸垂型の都市モノレールとしては、全国初の開業となるものであります。

以下、千葉都市モノレール（愛称「タウンライナー」）の概要を紹介します。

1. 背景と経緯

千葉市の人口は、昭和30年代後半から急激に増加し、近い将来百万人に達しようとしている。特に内陸部・臨海部の人口増加及びこれに伴う自動車保有台数の急激な増加の影響で市内の交通需要は一段と増加し、道路の混雑状況を悪化させている。

一方、市内の道路網の現況は、主要な道路が中心部から放射状に伸びており、都市計画道路がこれを補う形で環状に道路網を形成している。中心部の通過交通を排除するため、京葉道路を始めとする都市間幹線道路等の整備が進められているものの、都市計画道路の整備状況について見ると、昭和60年3月現在で総延長約378キロメートルのうち約153キロメートル（約40パーセント）にすぎず、全線の早期完成の見込は、かなり厳しい状況である。

そのため朝夕のラッシュ時を始め市の中心部に向う道路は慢性的な交通渋滞を呈しており、この影響で内陸部の団地等と中心部を結ぶ路線バスの遅延は

著しく、バス運行における表定速度の低下、定時性の喪失等公共交通機関としてのサービスの著しい障害となっている。また交通量の増大に伴ない自動車の排気ガス、騒音及び振動等により、沿線の環境も悪化の一途をたどっている。

この状況を根本的に解決し、通勤・通学・業務・買物等の交通を円滑に処理するため、利便性と安全性の高い交通機関の整備を図ることが重要かつ緊急の課題として取り上げられ、昭和46年から昭和51年にかけて、千葉都市圏の都市交通に関する調査を実施した。その結果、中心商業業務地区と海浜部や内陸部の団地とのアクセスの強化、鉄道を補完し市内交通処理の骨格をなす公共的輸送機関のネットワークが必要であるということから、地下鉄、モノレール及び新交通システムについて、輸送規模、経済的成立条件及び地域特性等々検討し、新たな交通機関としてモノレールを導入することが提案された。これら一連の調査・研究のまとめとして、「千葉都市圏交通計画調査委員会」で千葉市の交通の骨格を確立し、あわせて地域間の有機的結合による都市構造の合理的形成を図る観点のもとに全長約40キロメートルにおよぶモノレールのマスタープランが公表された。

これに基づき昭和52年に学識経験者や地元の関係機関等により「千葉都市モノレール対策協議会」が設置され、全長約40キロメートルのマスタープランのうち第一期実施ルート約17.7キロメートルが決定された。またこれと併行して「千葉都市モノレール機種選定委員会」では、千葉市の地形的条件や都市基盤の整備状況、さらには、経済性、安全性、無公害性、快適性及び都市美観等総合的に検討を行ない、千葉都市モノレールについては、懸垂型モノレールを採用することが適切であるとの結論に達した。次いで運輸事業の経営主体の検討がなされ、公営、民

営及び第三セクター等について種々の面から検討した結果、交通ノウハウの導入、経営責任の明確化等々の理由から第三セクター方式を採用することとなり、昭和54年3月に「千葉都市モノレール株式会社」が設立され、運輸事業の経営を担当することとなった。

軌道桁、支柱及び駅舎本体等のいわゆるインフラ構造物については、昭和52年度から建設省の国庫補助事業として採択され、地質調査、概略設計及び詳細設計を行ない、昭和57年1月から建設工事に着手している。



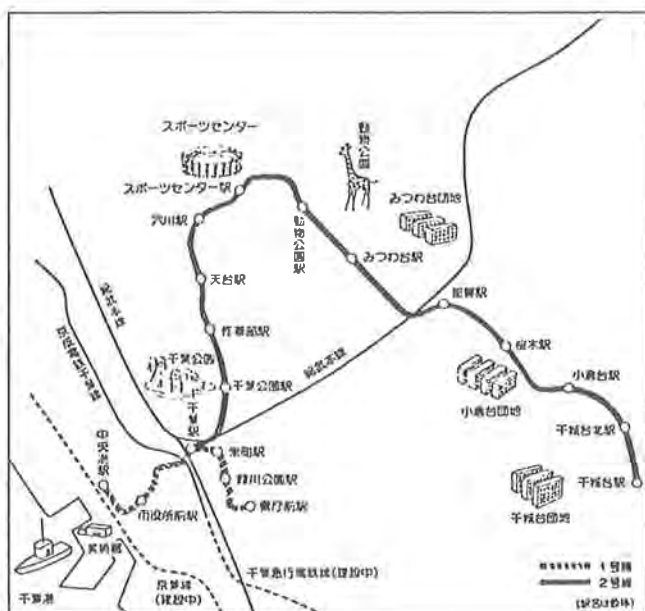
図一 モノレールネットワークのマスタープラン

2. 計画の概要

(1) 路線計画

第一期ルート約17.7キロメートルのうち、現在、都市計画決定及び軌道運輸事業の特許を取得している区間は、中央港から市役所、千葉駅を經由して県

庁前に至る1号線(約3.4キロメートル)と千葉駅を起点としスポーツセンター、都賀駅を經由して千城台に至る2号線(約12.1キロメートル)の合計約15.5キロメートルで、停留所は19カ所(千葉駅重複・駅間距離平均0.9キロメートル)である。



図二 ルート概略図

千葉都市モノレールは、そのルートの大半を既成市街地内の幅員20～22メートルの都市計画道路に計

画しており、道路の幅員構成の標準は、下図（図一3）のとおりである。

（単位 m）

		現 況 幅 員 構 成	標 準 的 計 画 幅 員 構 成
幹線道路（4車線）	20		
	22		
補助幹線道路（2車線）	20		
	22		

図一3 道路の標準幅員構成

路線の曲線半径は50メートル以上、縦断勾配は60/1000以下と定めている。

(2) 軌道桁及び支柱

軌道桁は、鋼製開断面箱型の桁と開口部の変位をおさえる補剛リブによって構成され、この中に走行輪及び案内輪を支える走行路が取り付けられている。軌道桁は支間30メートルの三径間連続桁を標準としている。

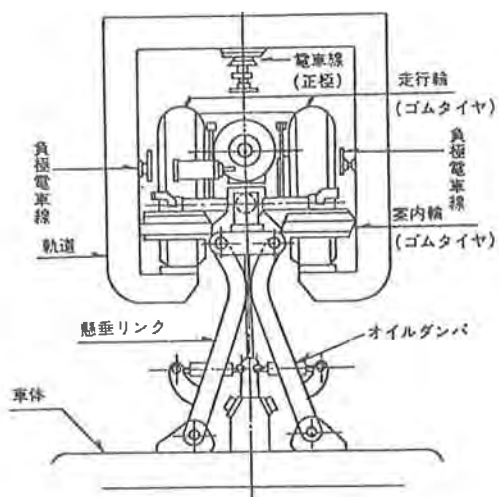
軌道桁を支える支柱は、1.2～1.5メートルの円形の鋼製支柱でT型を基本としているが、交差点や分岐部等特殊な場所では、門型支柱やラケット型支柱

を採用している。また、基礎は直径約1.0メートルのベント杭を1基あたり4～5本使用しているが沿道状況や作業ヤードの制約等特殊な場所では、PCウェルやスリットウェル等の工法で施工している。

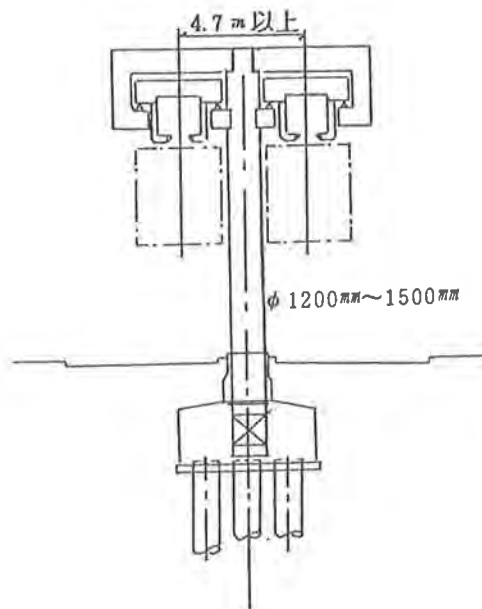
(3) 停留場

停留場は他の交通機関との結節及び連絡、既存道路、公共施設等との整合性を勘案して位置を決定した。停留場は長さ66メートル・幅17メートルの相対式ホームを標準としているが、千葉駅や動物公園駅など特殊な機能を有する駅及び栄町駅や葭川公園駅など駅舎位置上制約のある駅については島式ホーム

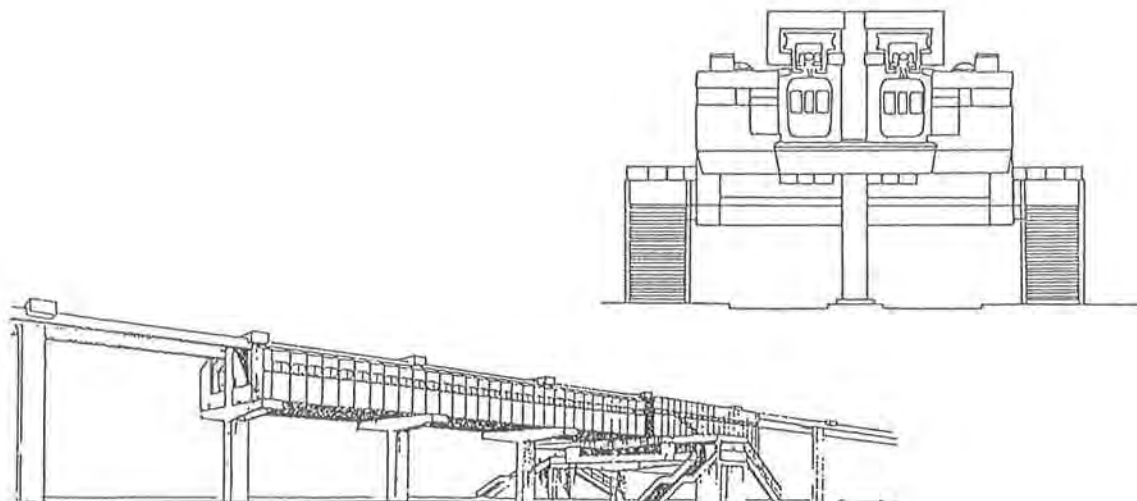
としている。既存のJR線とは千葉駅のほか総武本線都賀駅及び京葉線千葉みなと駅で、また京成線とは千葉駅でそれぞれ接続している。



図一4 軌道桁と台車



図一5 T型支柱



図一6 正面図 (相対式ホーム)

(4) 車 両

車両は当初2両固定編成(定員158人)だが、乗客の利用状況に応じて順次4両固定編成に切り換えていくこととしている。車体はアルミ合金製(無塗装)で前頭部、側面及び下面に濃淡2色のブルーのストライプを施こしたすっきりしたデザインとし、

全車両とも冷暖房を備えている。またゴムタイヤと空気バネを使用しているため、静かで快適な乗りごこちとなっている。

表 車両の概要

型 式	サフェージュ式懸垂型モノレール車両				
車 種	軽合金製 2 軸ボギー電動客車				
編 成	4 両固定編成 (Mc－M－M－Mc)				
定 員	車 種 ・ 編 成	定 員 (人)			
		座 席	立 席	計	
		制 御 電 動 車 (Mc)	42	37	79
		中 間 電 動 車 (M)	48	40	88
		1 編 成 あ た り	180	154	334
最 大 長	15,000mm/両 (連結面間) 60,400mm/編成				
最 大 幅	2,580mm				
重量(自重)	Mc：21.5 t M：20.5 t				
軸 重	8.5 t				
台 車	ゴムタイヤ独立車輪方式				
駆 動 装 置	差動歯車 1 段減速方式				
主 電 動 機	直流直巻補極付 低騒音形 1 時間定格 出力65kw (電圧375V、電流195A)				
制 御 装 置	多段電動カム軸式直並列弱界磁制御 発電ブレーキ 応荷重機能付				
制 動 装 置	電空併用電気指令式ブレーキ				
性 能	加速度 3.5km/h/s 減速度 常用最大 3.5km/h/s 非 常 4.5km/h/s 最大登坂能力 60/1,000 (満員乗車時)				

(5) 総合管理システム

軌道運輸に関する情報管理を一元化して、運営の能率化・省力化を図るためコンピュータによる自動進路制御を主体とした運行管理システム、電力の供給制御・監視を行なう電力管理システム及び車両運用・入出庫の管理を行なう車両管理システムで構成している。

3. 整備の現況と計画

千葉都市モノレールの整備計画は、厳しい財政事情のもとで短期間に全線を完成することは困難であることから段階的に整備していくこととしている。第一期として交通事情が悪くモノレールの早期開業につき住民要望が強いなど、一部区間の開業で初期の事業効果が期待でき、かつ車両基地を含む 2 号線スポーツセンター・千城台間 (都賀で JR 線と結節) を整備する。次いで千葉駅・スポーツセンター間を整備して 2 号線の完成を図り、最後に中央港・県庁

前間の 1 号線を整備し、全線を完成する計画としている。

このほど開業した 8.1 キロメートルに続く千葉駅・スポーツセンター間約 4.0 キロメートルについては、昭和 65 年に開業することを目途に昭和 61 年 8 月から建設工事に着手しており、現在国道 16 号を中心に建設を進めているところである。また、中央港から県庁前に至る 1 号線は昭和 67 年の開業を計画しており、早期に工事施工認可を申請すべく、関係機関と協議・調整中である。

4. 運行計画

今回開業するスポーツセンター・千城台間の「タウンライナー」の運行ダイヤは平日は朝のラッシュ時 7 分 30 秒、夕方ラッシュ時 12 分、デertime 15 分、また休日は終日 15 分の列車間隔として都賀駅での JR 線との接続を重視したダイヤとしている。始発は、動物公園を 5 時 38 分、千城台を 5 時 43 分に発車し、

表 所要時間・運賃

300	300	260	220	220	180	150	スポーツ センター	
260	260	220	220	180	150	動物 公園	3.0	
260	220	220	180	150	みつ わ台	2.0	5.0	
220	220	180	150	都賀	3.0	5.0	8.0	
180	180	150	桜木	3.0	6.0	8.0	11.0	
150	150	小倉台	2.5	5.5	8.5	10.5	13.5	
150	千城 台北	2.0	4.5	7.5	10.5	12.5	15.5	
千城台	2.5	4.5	7.0	10.0	13.0	15.0	18.0	

運賃(円)

所要時間(分)

所要時間と料金は別表のとおりである。

おわりに

千葉都市モノレールは、昭和46年調査開始、昭和52年事業化決定、昭和56年軌道運輸事業特許、昭和57年建設着手という長い歳月を経て、昭和63年3月にその一部区間の開業を迎えた。この間の建設省を始めとする関係者及び沿線住民の方々のご支援とご協力に対し心から感謝申し上げます。

今回開業した区間は、全体計画の中では郊外部の一部区間に相当しますが、今後はいよいよ交通の輻輳する中心市街地内での工事であり、これまで以上の難工事が予想されます。一日も早い全線の完成に向けて努力してまいりたいと思います。今後ともより一層のご支援を賜われますようお願い申し上げます。

終電は都賀発千城台ゆき23時22分、動物公園ゆき23時26分となる。

旅客運賃は、初乗り2キロメートルまで150円、3キロメートルまで180円で以降は2キロメートル増すごとに40円を加算することとなる。各駅間の所



連立協定の協議こぼればなし

S. N生

1. はじめに

建設省と運輸省とは昭和62年の国鉄の分割民営化を契機に、これまで国鉄を含む鉄道事業者を対象として締結していた、単独立体交差、連続立体交差、河川工事、駅前広場に関する協定等の見直し作業を進めて来た。これらのうち、建設省街路課で担当したのは連続立体交差と駅前広場に関する申合せ・協定の見直し協議である。昭和61年度半ばから実際の協議に入り、なんとか国鉄改革が行われる昭和62年4月には駅前広場の整備に関する協定を締結することができた（昭和62年4月1日「都市計画による駅前広場の造成に関する協定」）。その内容については、本誌においても、石井課長補佐から解説が行われているのでコメントするのは避けるが、JR負担の縮小と駅前広場の都市計画決定に関する都市側の主体制の確保点がその骨子となっている。

単独立体交差や河川工事に関する協定の見直しについては各々道路局、河川局が対応を担当しているが、両者ともようやくここにきて協定妥結への足がかりもできたようで、しかるべき時期に新協定締結の知らせが伝わるものと期待されている。さて、問題は連立協定（「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」、以下同じ）協議の行く末である。ここでは、連立協定見直しに直接携わるものの一人として、協議に臨む建設省としての狙いと運輸省の争点を、歴史的経緯を振り返りながら解説したいと思う。連立協定見直し作業の遅れに苛立ちを覚える全国の連立担当者のせめてもの慰みになれば幸いである。

2. 現連立協定成立の経緯

今回の協定協議を通じて、若干連立事業の歴史を学んできたが、現在連立事業にタッチする者の一人として見た場合にも大変興味深いものであったので、

多少長くはなるがここに紹介させて頂くことにする。連立の歴史について十分な理解をお持ちである方や、時間を惜しまれる方はこの項は読み飛ばしていただいた方がよいかと思う。

現在の連立協定（昭和44年9月10日「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」）が締結される以前に連立事業は鉄道高架事業とよばれていたが、その取扱いは次のとおりであった。

①定義

鉄道をその沿線の地平線と異なる施工基面をもって建設することにより同時に3箇所以上の立体交差道路を新設するものであって両端の道路中心線間の距離が350m以上のものをいう。

②採択基準

次の条件を満足するものであること。

- 1) 鉄道と道路を連続的に高架化または地下化することにより、国庫補助の対象となりうる道路との立体交差を3箇所以上新設するものであること。
- 2) 2箇所以上の現在踏切道を同時に除却することであること。
- 3) 除却される踏切道の五カ年計画最終年度における踏切遮断交通量の和が20,000台/時以上となるものであること。

これらを現在の定義及び採択基準と比較すると、現在定義の中に入っている「2箇所以上の踏切の除却」という条件が当時は採択基準であった点、また現在あらゆる1km区間で必要とされている20,000台/時以上の踏切遮断交通量が、当時は総和で判断されていたことなどが興味深い。次に述べる費用負担の考え方についてはもっと際だった差異が見られる。

③費用の負担

- 1) 鉄道が国鉄の場合には連続立体交差事業費

(鉄道の改良分を除いたもの)を既設線と線増分とに区分して、道路側、鉄道側各々次のように負担しあった。

以上の国鉄との費用負担の考え方は原因者負担の考え方であり、その何れにも属さぬ部分については当該施設の公共性と事業主体の性格から共に社会負担するという意味で折半することとなっていた。しかし私鉄との費用負担については、その規模と企業保護の意味から鉄道側の受益分を除いた残額をすべて道路側負担としていた。この国鉄・私鉄間の差異は、国鉄が鉄道事業者として当時際だった特例扱いがされていたという例示としても興味深く、鉄道省時代の名残を見るような思いがする。

2) 以上は道路側と鉄道側との間の費用負担割合であるが、道路側内における関係者の費用負担の考え方は次のとおりであった。

イ. 国鉄補助又は負担の対象となる道路は次のとおりである。

i) 国道

ii) 都道府県道

iii) 国道、都道府県道以外の都市計画街路で

7大都市にあっては、車道幅員が13m以上のもの

その他の都市にあっては車道の計画幅員が9m以上のもの

ロ. 鉄道の新しい施工基面と、国庫補助又は負担の対象となる道路の両肩との交点から、その連続立体交差区間が属する鉄道の最急勾配で在来の施工基面に向かって線を引く。

ハ. 前項による最急勾配が途中で在来の施工基面に交差しない区間に国庫補助の対象となら

ない道路がある場合には、その道路を地方単独負担の道路とする。

ニ. 道路側の相互の分担は、それぞれの計画幅員の比によるものとした。(図-1 参照)

ここにも現在では失われた制度を見ることが出来る。すなわち、上記の地方単独道路分の負担額の存在であるが、現実の運用に当たっては個々のケースで積算することは止め、国鉄日豊本線(大分県別府市)、阪神本線(神戸市)を含む5路線の実績の平均値より10%と定め、何れの路線についてもこの率を採用することとした。

以上のような費用負担ルールに則って実施されてきた鉄道高架事業であるが、昭和37年に国鉄が初めて赤字を出して以来、年々国鉄はその財政調達が苦しくなり事業に遅れをみせ、特に地方都市の八戸市の八戸線、高松市の高徳線等においては道路側の要請に対して国鉄はその費用負担に応じきれずに、事業が両者とも3年の遅れを生じたという。

さらに通勤対策としての総武線、常磐線の旅客需要の増加に伴って地元市町村は線増の高架化を要望し、さらに在来線の高架化を併せて実施すべきであるとする世論も起き、国鉄は線増線建設の必要から地元要望をのまざるをえなくなった。一方、当時から国鉄の赤字経営はその体質の問題を含めて、その解決が望まれていた。資金的に相反する二つの事柄の解決を、鉄道高架事業においては費用負担割合の改定に救いを求めたのである。

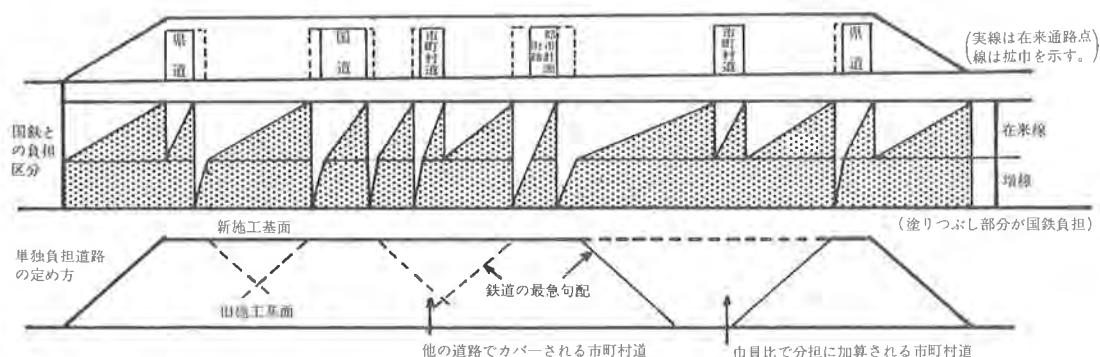
昭和42年3月、まず国鉄が「国鉄線路の高架化に際しての費用負担について」として、国鉄の負担を高架化による受益分のみとし、従来国鉄が負担すべきものとされた額との差分については、別途国の負担とするとして関係各方面に要望した。

この要望に対して、昭和42年4月27日、国鉄基本問題調査会において自民党議員細田吉蔵氏が、鉄道事業者が負担すべきものとされたものから、鉄道の改良工事分及び鉄道高架化によってうける鉄道の受益分を差し引いた残分について国庫補助の対象とすべきこと等を関係各省(大蔵、自治、建設、運輸)に求めた。

国鉄基本問題調査会においても上記提案に対して種々の議論が交わされたが、建設省は昭和42年7月に、鉄道の高架化を都市計画施設として決定し都市

表

種別	負担区分	取付部負担率	交差部負担率			高架部(道路と道路の間)負担率
			新設	拡巾	既設	
既設線	道路	1/2	1	1	1/2	1/2
	国鉄	1/2	0	0	1/2	1/2
増設線	道路	0	1/2	1/2	0	0
	国鉄	1	1/2	1/2	1	1



図一 1 建運協定以前の負担区分方式

計画事業として実施することや、鉄道負担を受益額にすること、鉄道受益以外の事業費を道路側と都市側とに折半して各々道路整備特別会計と新設する国庫補助制度による予算措置をおこなうこと、などとした見解を示した。

そして、昭和43年度の予算編成に当たって大蔵省は昭和43年1月6日、予算内示の場において、次の大蔵省見解を建設省に示した。

大蔵省内示 43. 1. 6

鉄道高架事業の取扱について

(1) 新規の鉄道高架事業については、次の要領で事業を行うこととする。

(イ) 鉄道高架事業（地下化を含む）は、都市計画事業として行うこととし、その事業主体は県とする。

(ロ) 鉄道高架事業の鉄道費用負担及び道路側費用負担の区分については、建設省、運輸省間で再検討を行うこと。

なお鉄道高架事業促進費のような考え方は認めない。

(ハ) 鉄道高架事業のうち、道路側負担分については、都市計画事業に対する補助として県に対し一括補助を行う。

なお、県は裏負担に対し、地元市町村から分担金を求めることができるが、その方法については、県及び市町村が別途協議して定めるものとする。

(ニ) 鉄道高架事業に対する補助金は、道路整備特別会計の（目）街路事業補助の目細として計上する。

建設省は省内で協議の結果、諸般の情勢より内示の主旨に同意する旨を表明した。その後、上記大蔵内示による方式の具体化について、国鉄基本問題調査会は関係各省と相談の上昭和43年5月7日都市鉄道高架化についての方針を発表し、懸案であった高架化事業の新しい方式が打ち出された。この調査会結論についてのさらに詳細な詰めが建設、運輸、国鉄の間の事務ベースで勢力的に進められ、昭和44年9月1日ようやく現協定が締結された。この協定締結経緯を振り返って、鉄道費用負担の軽減以外に特筆すべき点としては以下の3点がある。

1) 昭和44年当時から、都市内において都市計画事業としての位置づけを行わない鉄道の高架化は用地手当の困難等から実質的に不可能となっており、都市計画事業として実施することが制度として確立した。

2) 従来、鉄道を高架化する事業の主体は1つでなく関係する道路の管理者である国、都道府県、市町村が互いにその費用負担割合に応じて費用を負担し合い工事を鉄道事業者へ委託して実施していたが、この協定締結によって従来までの連合体的な事業方法は改訂された。つまり、県又は指定市という単一の事業主体が定められるとともに、従来までの費用負担方法は改められ、鉄道と事業主体とが費用を負担し合って事業が進められることになった。

3) 鉄道側との費用負担についても、受益分としての個々の計算はせず、国鉄は費用負担対象事業費について10%、私鉄は7%と定めた。このため従来までの鉄道、道路各々の主観の入る個々の受益計算は止められ事務が簡素化され、協議

の時間のかかる隘路が解消された。

3. 協定変更協議の焦点

さて、以上の経緯によって創設された連立事業であるが、協定締結後20年を経て再度見直した場合、見直しが必要と考えられる点が幾つかある。その代表的なものは以下の3つである。

① 本協定第6、7条において高架施設費から貨物施設等の移転が除かれており、既存施設相当分については都市側がすべて負担することとなっているが、貨物施設の集約化が行われ、跡地利用の検討が種々進められる現状に鑑みるに、清算事業団を含む鉄道受益の発生も相当考えられる。これらは当然高架事業費に含めて鉄道受益（土地処分益等）が適正に事業費に吸収される手法について検討されるべきであろう。

② 本協定第6条第2項(3)増加費用(イ)において新たに支間25m以上の跨道橋が必要になる場合は、25m以内の跨道橋を施工する際の事業費との差額を都市側増加費用としているが、鉄道側からの負担が受益相当額の都市計画事業であるにもかかわらず、連立事業本来の目的である交差道路の新設・拡幅に要する費用を都市側増加事業とするのは不合理である。鉄道側増加費用の算定において、枕木のPC化やロングレール化の外に、鉄道諸基準規定に定められたものを含んでいないことに比較しても片手落ちではないか。百歩譲って都市側増強費用であることを認めたにしても、協定締結当時からの橋梁技術の進歩を考えると、支間25mを境に事業費の急激な増大が見込まれるとは考えにくく、現在の技術レ

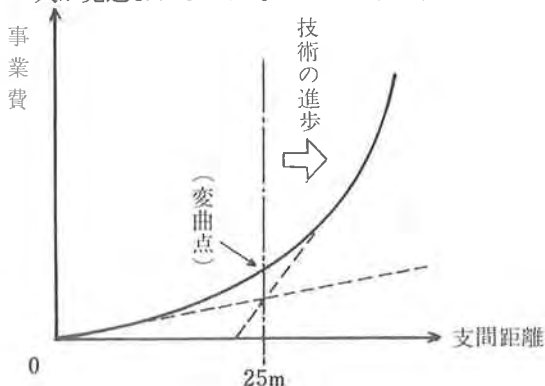


図-2 橋梁整備費と支間距離との関係

ベルに応じた見直しが必要であろう。

③ 細目協定第7条の鉄道受益相当額の比率である、国鉄10%、私鉄7%という数値は国鉄が従来の1社から6つの旅客会社に分割された現在、当然見直しの対象となるべきである。この項については後ほど詳しく述べることにする。

以上、どれもそれぞれに必要な性の高いものばかりであるが、これらのうち当面運輸省との間で見直しを行うとされているものは③の細目協定の見直しに係わるものである。具体的には昭和61年2月26日の国鉄改革法の国会上程に際して、建設省と運輸省で次のような覚書が結ばれている。

「6. 運輸省及び建設省は『都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する細目協定』（昭和44年9月1日付け）第7条について、国鉄改革にかんがみ、必要な見直しを行い新経営形態移行時までに可及的速やかに所要の改正を行うものとする。」

他の2点は今後の問題として、現在は最重要課題である③の細目協定第7条の内容について全力を注いでいるところである。細目協定第7条の二つの数値（10%、7%）算定の基本的な考え方は以下のとおりである。

① 高架施設の耐用年数を50年（減価償却資産の耐用年数等に関する大蔵省令）とし、鉄道側受益についてその間の踏切除却益、踏切事故解消益、高架下貸付益を算定する。鉄道受益としてはこれら以外にも施設更新益や残存物件の処分益があるが、固定資産税の上昇などの受損と相殺するとして考慮されなかった。

② 上記受益は各年度に生ずる50年間の受益相当額であるので、その原価を複利原価法によって算定する。つまり、高架施設の竣工後50年間に期待される鉄道事業者の、第0年度時における換算価値（原価）を算定するのである。

③ この場合、割戻しにあたって用いた金利は、国鉄にあっては6.5%（大蔵省資金運用部資金、鉄道債券）、民鉄は10%（市中金利）であり、次に示す計算により積み上げ受益は各々国鉄15年分、民鉄10年分になる。

$$P = \frac{(1+i)^n - 1}{i(1+i)^n} \cdot R$$

P : 原価
R : 毎年度受益額
i : 金利

$n=50$ 、 $i=0.065$ のとき $P=14.7R$

……………15年分

$n=50$ 、 $i=0.100$ のとき $P=9.9R$

……………10年分

④現協定締結時、全国各地で事業化の要望のある国鉄路線のうち22件について上記方法に従って算定された受益額の高架事業費との割合は、既設線相当分の10%となった。民鉄における比率の算出には、特に積み上げは行わず国鉄の比率である10%を10年/15年倍して7%とした。なお、受益相当額の算定に当たっては高架下利用可能面積から公共利用分を控除している。

連立協定見直しのスタートは、まず運輸省から国鉄の民営化に伴ってその承継法人の取扱いを民鉄並にして欲しい（つまり10%を7%に）との要望が出されるところから始まった。当方としては、先に述べた細目協定第7条の成立経緯からして、連立事業の費用負担の基本は10%であり、民営化されたことにより直ちに7%になるものではないこと、及び現在の定率負担の前提に全国一組織であった国鉄の存在があったことは明らかであり、国鉄が6つの旅客鉄道会社等に分割された現在、定率負担を通す合理性はないことを主張している。一方、運輸省は見直しの対象について、国鉄改革にかんがみ行われるものであると民鉄は含まれないと主張しているが、建設省としては民鉄負担の7%が国鉄負担率から一義に求められている点を根拠に、国鉄分の見直しに伴い民鉄分の負担率が検討されるのは理の当然であると主張している。

昭和63年度における連立の実施箇所は全国で67箇所であるが、これらの内、三大都市圏もしくは地方中枢都市以外で行われている事業は、昭和63年度に採択されたJR北陸本線等福井駅付近、JR山陰本線等出雲市駅付近を含めて18箇所である。これらにおいては、鉄道事業者が受益と負担のアンバランスを理由に連立の事業化を渋ることが多く、事業主体となる地元自治体にとって頭の痛い問題となることが多かった。また逆に大都市の連立事業においては鉄道事業者からの積極的な事業化要請に都市側の事業予算が追いつかない事例がふえている。

例えば、昭和62年12月28日に運輸省が特定都市鉄道整備事業計画の認定を行ったが、その中では今後

10年間で東京都による同時施行すべき連立事業費として約2,000億円以上が前提として考えられている。これは昭和63年度の都の連立当初内示額の約14倍強であり、継続実施中の路線及び優先順位の高い新規路線等を考えると、現在のままの鉄道負担率を前提に考えた場合、都の連立事業枠の中での対応は困難である。特定都市鉄道整備事業計画が、10年間で期限内に旅客から線増事業費の先取りを行う制度であることに鑑みるに、これは重大な問題であり、場合によっては社会問題となる可能性を含んでいる。このことから、鉄道側からの何らかの解決案の提示があるものと期待している。

現在のところ、具体的に鉄道事業者からこの件に関する申し入れは行なわれていないが、都からこの点を問いただしたのに対して（埼玉県も同趣旨のアクションを起こしている）、連立の協議の中で何らかの議論に応じる用意のあることが鉄道事業者から示されている。

本件については連立協定の見直しとは別に費用負担ルールの検討がなされた事例であるが、鉄道事業者が強く要請する場合の連立事業においては鉄道側の原因者負担原則に則った費用負担ルールがされる可能性が現われた一例であるといえるであろう。つまり、大都市近郊においては費用負担を上積みしてまで鉄道側が工事を行いたい箇所があることを示しているのである。

これらの、矛盾を解決するための具体策として建設省が提案しているのが、箇所別積み上げ方式である。これは、全国一組織であった国鉄がJR6会社に地域分割された後に取り得る合理的な計算法の一つであるが、当然これら以外にも各JR会社ごとの負担率の設定や都市規模ごとの設定などがあり、各々一長一短があるため、どの方式になるかは今後の協議の結果に待たねばならない。

次に、民鉄の負担割合については運輸省の担当部局との調整が図られておらず、当方としても対応にいちばん苦労している点である。結果がどうなるかはともかく、現在の民鉄7%の負担が国鉄の受益試算から一義的に求められた事実を鑑みるに、国鉄分だけを見直して民鉄分は見直さないということはありえないことであり、現在は理を尽くして運輸省の説得に努めているところである。

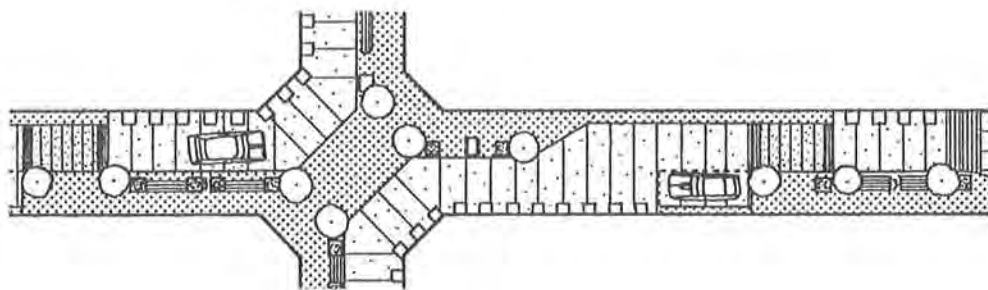
4. おわりに

現在、近々に工事協定を締結する必要がある連立の事業箇所が全国に数箇所存在する。個々の箇所に着目するならば、建運協定が決まらないという状況下であって、現地で鉄道事業者との交渉に当たる担当者の混迷とご苦労には心中察するに余りあるものがある。我々としても、担当者の苦労を少しでも軽減されるよう暫定協定の締結や個別の鉄道事業者の説得等をもって対処したいと考えている。

とはいえ、現在連続立体交差事業をとりまく状況は、最近の第10次道路整備五箇年計画や昭和63年度

予算の内容から図り知れるように、非常に厳しいものがあり、上部組織、内部部局等から鉄道負担額の増大や都市側委託のあり方について常に批判の矢面にさらされており、正に四面楚歌の状態である。極論すれば、今回もし民鉄の負担割合見直しに失敗するようなことがあれば、制度の存続にまで影響を及ぼしかねない状況にあるという認識すら持っている。その場合、我々の取るべき行動としてはどうあるべきなのであろうか。交渉の遅れに焦りを覚えながら悶々と対応を考えあぐねる今日この頃である。

都市を見つめる、たしかな目。



都市・地域計画
交通計画
区画整理
再開発
公園緑地
宅地造成

IDEC 株式会社 国際開発コンサルタント
International Development Consultants Co., Ltd.

本社 東京都千代田区三番町8-7 第25興和ビル
〒102 電話 03-230-2101代
仙台支店 仙台市花京院2-1-54 志田ビル
〒990 電話 0222-25-6201代
名古屋事務所 名古屋市中区栄1-13-4 みその大林ビル
〒460 電話 052-202-0735

昭和63年度街路事業予算の概要

はじめに

都市人口の増加とそれに伴う市街地面積の拡大を内容とする都市化の進展が続くなかで、「安全で、快適な街づくり」は、現下の重要な国民的課題となっている。なかでも、都市内の道路は、自動車、自転車、歩行者等の交通の処理、良好な市街地の形成、下水道等の公共・公益施設の収容、震災時の避難、延焼防止等多様な機能を有しており、都市の最も基盤的な施設として、その整備は街づくりの基本ともいべきものである。

しかしながら、都市内道路網の基幹となる都市計画道路の61年3月末現在の整備状況は、市街地（市街化区域または用途地域の設定されている区域）で、都市計画道路延長約4万1,600kmに対して約1万9,000km、45.7%が整備されているにすぎない。これは、市街地1km²当たり約1.14kmの密度に相当し、長期的な整備目標3.5km/km²に比し、 $\frac{1}{3}$ 弱の水準にとどまっている。このため、道路交通混雑による都市機能の低下、都市防災性の低下、安全な歩行空間の欠如等の問題が深刻化している。

このような問題に対処するとともに、市街地の拡大に対する、先行的、計画的な道路整備が求められている。さらに、経済社会の高度化、国民の価値感の多様化等と相まって、“ゆとり”や“うるおい”を重視する傾向が強まっており、これらに対応する街づくり、道路整備が必要となっている。また、わが国では近い将来に本格的な高齢化社会を迎えることになるが、それまでの間に、良質な社会資本ストックの蓄積を図り、将来にわたる経済社会の活力を涵養することが急務である。

このような状況下で、58年度に第9次道路整備五箇年計画が策定されたが、緊急地方道路整備事業の創設等により事業費確保に務めた結果、街路事業の5カ年間の五箇年計画進捗率は103.3%と計画額以

上の達成率となっている。

63年度は新たな五箇年計画、第10次道路整備五箇年計画の初年度であり、大幅な事業費の拡大が望まれていたが、NTT株式売却収入の活用および緊急地方道路整備事業の拡充により、ここ数年来ない高い伸びを確保できた。

以下、街路事業に係る63年度予算の概要を記述する。

1. 昭和63年度に改正及び創設された制度の概要

(1)緊急地方道路整備事業の拡充

第4次全国総合開発計画やふるさと創生、土地対策等現下の緊急課題に対し、多極分散型国土の形成、地方定住、活力ある個性的な地域づくり等の政策を推進するためには、地方自らの発想で地方の特色を生かした個性的な地域づくりを国としても積極的に支援することが不可欠である。

第10次五箇年計画においては生活関連道路の整備を最重要課題の一つに据えており、こうした地域の課題に弾力的に対応して地方道路の整備を推進するため、地方道路整備臨時交付金制度を拡充することとしている。なお、これにかかる財源を安定的に確保するため、従来、揮発油税収の15分の1相当を道路整備特別会計に直入しているものを4分の1に拡大することとしている。

表-1 緊急地方道路整備事業

(単位：百万円)

区 分	63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
緊急地方道路整備事業	833,112	438,000	228,400	114,200	3.65	3.84

(注) 道路整備特別会計全体額である。

(2)NTT株式売却収入活用事業

62年度補正予算よりの新たな制度として、NTT

株式売却収入を活用した事業が創設された。街路事業に係る事業としては、従来の補助事業の国費にNTT株式売却収入を活用するNTT-B型事業と、開発利益が生ずる公共施設の整備に要する費用の一部にNTT株式売却収入を貸付し、開発利益により返済する開発利益吸収型事業（NTT-A型事業）がある。

このうち、NTT-A型事業は、62年度に認められた緊急都市開発関連街路事業、公共交通関連歩行者専用道整備事業に加え、63年度より新たに、駅部一体整備型連続立体交差事業、民活区画整理緊急促進事業が認められ事業費257億円（国費134億円）をもって事業を推進することとしている。

(3)地域振興特別推進事業

多極分散型国土の形成を図るため、62年度に実施した地方民活関連道路推進事業を拡充し、地域振興に関するプロジェクトに関連して必要な道路として

表-2 昭和63年度街路事業費予算額 (単位：百万円)

区 分	63年度 (A)		前年度 (B)		倍 率 (A/B)	
	事業費	国 費	事業費	国 費	事業費	国 費
道 路 改 良	550,083	295,393	427,950	232,532	1.29	1.27
連続立体交差	86,356	45,530	88,554	47,117	0.98	0.97
立 体 交 差	43,551	23,215	35,902	19,208	12.1	1.21
橋 梁 整 備	33,136	17,681	27,373	14,581	1.21	1.21
舗 装 新 設	11,383	6,070	10,480	5,520	1.09	1.10
共同溝設置	1,094	547	776	388	1.41	1.41
歩行者専用道整備	4,270	2,135	3,480	1,740	1.23	1.23
モノレール道等整備	18,048	9,493	15,266	8,082	1.18	1.17
(うちNTT-B型)	(151,126)	(79,716)				
小 計	747,921	400,064	609,781	329,168	1.23	1.22
NTT-A 型	25,714	13,400	0	0	—	—
合 計	773,635	413,464	609,781	329,168	1.27	1.26

(注) 1. 緊急地方道路整備事業分を含む。

2. 連続立体交差事業には、このほか関連側道分（昭和63年度事業費5,372百万円）が道路改良に計上してある。

表-3 街路事業施設別事業費予算額

(単位：百万円)

区 分	63 年 度 (A)		前 年 度 (B)		倍 率 (A/B)		備 考 (箇所数は 62 年 度)
	事業費	国 費	事業費	国 費	事業費	国 費	
＜都 市 基 盤 整 備＞							
骨 格 幹 線 街 路 等	643,439	344,068	471,585	255,804	1.36	1.35	
再 開 発 関 連 街 路	24,894	13,368	22,010	12,004	1.13	1.11	
住 宅 ・ 宅 地 関 連 街 路	115,960	62,022	89,200	47,717	1.30	1.30	
避難路等防災対策街路	112,893	61,006	98,525	53,183	1.15	1.15	
スノートピア街路事業	3,033	1,638	2,382	1,284	1.27	1.28	11都市
総合都市交通施設整備事業	7,515	3,989	6,490	3,499	1.16	1.14	19カ所
都市対策緊急事業	38,616	20,353	34,686	18,451	1.11	1.10	21カ所
大規模民活関連道路事業	13,680	7,569	7,888	4,471	1.73	1.69	
駐車場案内システム	262	131	100	50	2.62	2.62	5都市
＜公 共 交 通 対 策＞							
都市モノレールおよび新交通システム	18,048	9,493	15,266	8,082	1.18	1.17	11路線
連続立体交差事業	91,728	48,217	88,554	47,117	1.04	1.02	67カ所
バス路線総合整備モデル事業	27,685	15,136	23,000	12,353	1.20	1.23	24都市
生活幹線バス路線整備事業	24,439	12,848	20,595	11,234	1.19	1.14	
駅 前 広 場	12,525	6,792	9,840	5,436	1.27	1.25	
自 転 車 駐 車 場	4,895	2,420	4,910	2,412	1.00	1.00	24カ所
＜都市環境の整備および保全＞							
居 住 環 境 整 備 事 業	4,938	2,468	4,004	2,002	1.23	1.23	21カ所
歴史的地区環境整備街路事業	962	556	780	465	1.23	1.20	10カ所
沿道区画整理型街路事業	12,678	6,687	6,645	3,477	1.91	1.92	45カ所
都市景観形成モデル事業	2,702	1,399	2,702	1,397	1.00	1.00	7都市
シンボルロード整備事業	2,502	1,279	1,604	828	1.56	1.54	14都市
歩 行 者 専 用 道	4,270	2,135	3,480	1,740	1.23	1.23	38カ所
沿道環境保全対策	44,196	23,600	32,077	17,372	1.38	1.36	
共 同 溝	1,094	547	776	388	1.41	1.41	6カ所
キャブ・システムモデル事業	2,158	1,226	1,912	975	1.13	1.26	
ジョギング・ロード整備事業	898	468	690	350	1.30	1.34	9都市

整備を実施している事業のうち、特に整備を促進する必要がある事業を「地域振興特別推進事業」として選定しその整備を重点的に推進するとともに、必要に応じて事業費の追加配分を行う制度を63年度より新たに設けることとしている。

2. 街路事業予算

(1)概 要

街路事業（スモール街路）は、都市交通対策の要となるとともに、都市構造の骨格を形成し、かつ都市防災、供給処理施設の収容等の多目的空間を形成する街路網を整備するものであり、都市基盤整備の中でも重要な位置を占めている。

63年度の街路事業（スモール街路）の予算額は、事業費約7,299億円（国費3,866億円）、対前年度比1.19となっている。

街路事業の工種（目の細分）別の内訳を表―2に示す。

(2)施策別の事業概要

街路整備は街路のもつ多様な機能を反映して、様々な施策目的別に実施されている。表―3に施策別の予算を示しているが、主なものについて概要を述べる。

①再開発関連街路事業

安全、快適な都市環境の形成や居住水準の向上を求める国民の声に応えるためにも、わが国経済の内需を中心とした安定的な成長に寄与するためにも、都市、住宅分野への民間投資の活力ある展開を図って、都市整備、住宅建設を一層推進することが極めて重要な政策課題となっている。この一環として、民間エネルギーを活用した都市の再開発を総合的かつ計画的に推進するため、都市計画道路の沿道で市街地再開発事業、共同ビル建築等の計画がある場合、これに関連して緊急に実施する必要がある街路（再開発関連街路）事業を重点的に推進することとし、所要の事業費を計上している。

②住宅・宅地対策

住宅・宅地供給の促進を図り、かつ良好な市街地の計画的整備を推進するため、住宅建設および宅地開発に関連して必要となる街路の整備については、前年度を上回る予算を計上している。なお、住宅・宅地供給に係る街路の整備事業費として、このほか

住宅宅地関連公共施設整備事業費によるものがある。住宅宅地関連公共施設整備事業費は、従来一般会計予算であったが60年度から道路整備については、道路整備特別会計予算の中で処置されており、63年度は、62年度と事業費・国費ともにほぼ同額の事業費1,143億円（国費600億円）となった。62年度は、街路事業で事業費819億円の事業を実施したが、今年度も相当額の配分が期待され、通常の街路事業と相まって、住宅宅地関連街路事業の推進に大きな役割を果たすことになる。

③スノートピア街路事業

豪雪地帯の都市において、豪雪時の都市機能の確保を目的として、雪寒対策との調整を図りつつ、排雪スペース、流雪溝、消雪パイプ等の除排雪施設の計画と街路網の計画を一体的に策定し、これに基づいて街路整備を重点的に実施するスノートピア街路事業を58年度から実施している。63年度には、実施都市として新潟県新井市等11都市で、昨年度を上回る事業費を確保してその推進を図ることとしている。

④都市対策緊急事業（ボトルネック解消事業等）

近年、都市内の慢性的渋滞は深刻化しており、当面の緊急対策として、現状の道路網の交通渋滞等の主要な原因となっている幹線道路相互の連絡部、鉄道路路切部等の改良を促進し、都市交通の円滑化を図る都市対策緊急事業を62年度より実施している。63年度は、新宿4丁目交差点（東京都）等21カ所で事業を実施することとしている。

⑤駐車場案内システム整備

既存の駐車場の有効活用を図るとともに、都市内の安全かつ円滑な道路交通の確保と中心市街地の活性化を図るため、空駐車場に関する情報を系統的に提供する駐車場案内システムの整備を62年度より実施している。63年度は、横浜市等5都市において事業を実施する予定である。

⑥大規模民活関連道路事業

来るべき21世紀に向けて国際化、情報化の進展に対応した高次都市機能の強化を図るため、特に、臨海部、鉄道施設用地等の大規模空地を有効に活用し、新たな都市拠点の創造を支援、誘導する基盤整備の推進に重要な役割を担う道路整備を重点的に実施する大規模民活関連道路事業を62年度より実施している。63年度は、みなとみらい21地区（横浜市）

等17カ所で実施することとしている。

⑦都市モノレールおよび新交通システムの整備
道路交通混雑を解消し、道路空間の有効利用を図るため、インフラ補助制度により、都市モノレールおよび新交通システムの整備を推進しているところである。

63年度は、新たに南港・港区連絡線（仮称）（大阪市）を加え、昨年度を上回る事業費でもって千葉市の千葉モノレール等10路線の事業の推進を図ることとしている。

⑧連続立体交差事業

多数の踏切を一括して除却し、都市交通の安全確保と円滑化を図るとともに、平面鉄道により分断された市街地の一体化に資するため、鉄道を連続的に高架化または地下化する連続立体交差事業を推進している。63年度は、継続63カ所の事業推進を図るとともに、川崎市京浜急行大師線、福井市JR北陸本線等、大阪市JR関西本線、出雲市JR山陰本線等の新規4カ所の事業に着手する。また、本事業に先立って実施する連続立体交差事業調査については、大阪市阪急京都線等新規4カ所を含め、全国8カ所で実施することとしている。事業および調査の新規箇所を表一4に示す。

表一4 昭和63年度連立事業等新規箇所

	都道府県名	都市名	鉄道名	位置	延長(km)
事業	川崎市	—	京浜急行大師線	京急川崎駅～小島新田駅	5.0
	福井県	福井市	JR北陸本線	福井駅付近	5.8
	大阪市	—	京福電鉄	湊町駅付近	1.8
	島根県	出雲市	JR山陰本線 — 畑電鉄	出雲市駅付近	5.2
調査	千葉県	木更津市	JR内房線	木更津駅付近	2.7
	大阪市	—	阪急京都線 千里線	淡路駅付近	5.6
	広島県	広島市 市町	JR山陽本線	広島駅～海田市	6.3
	佐賀県	佐賀市	JR鹿児島本線	田代駅付近	1.3

⑨自転車駐車場整備

鉄道駅周辺における通勤通学目的の放置自転車問題に対処するため、自転車駐車場の整備を三大都市圏および人口10万人以上の都市圏で実施してきたが、59年度より、自転車に加えて、原動機付自転車もその対象としている。63年度も鋭意整備を推進するこ

ととしている。

⑩居住環境整備および歴史的地区環境整備

通過交通による騒音、振動等の自動車公害および交通事故等により居住地の環境および交通安全が著しく阻害されている地区、もしくは地区内街路が未整備のため救急活動や消防活動に支障をきたす地区を、安全で快適な住区に造り替えるため、補助幹線街路、歩行者専用道等を体系的に整備する居住環境整備事業を推進する。63年度は、兵庫県尼崎市の塚口南地区等21カ所で事業の推進を図る。

57年度より、前記の居住環境整備事業に歴史的地区環境整備街路事業が加えられている。本事業は、歴史的に価値のある地区で、地区に集中する観光交通と居住者の生活交通とを分離するための地区内街路の体系的整備を行うとともに、「歴史的みちすじ」の本来の姿を残した形での保全・整備を図るものである。63年度は、栃木県足利市等10カ所で事業の推進を図る。なお、居住環境整備事業および歴史的地区環境整備街路事業の事業計画の立案等の目的で、事業着手に先立って実施する居住環境整備街路事業調査を札幌市等7カ所で実施する。

⑪沿道区画整理型街路事業

幹線街路の沿道市街地の健全な土地利用を促進するとともに、街路用地提供者の現地残留希望に対処することによる円滑な街路整備の推進を図ることを目的として、土地区画整理事業を活用し、幹線街路と沿道市街地を一体的に整備する沿道区画整理型街路事業（公共施設管理者負担金制度の活用）を積極的に推進しているところである。63年度は、神奈川県藤沢市等継続31カ所に新たに14カ所を加え、計45カ所で事業促進を図ることとし、その必要額を計上している。

⑫都市景観形成モデル事業

本事業は、良好な都市景観の保全と形成を図るため、地方の顔となる都市、新しく街並みを形造っていく都市等で、景観形成上重要な地区をモデル地区として指定し、都市景観形成のための総合的な基本計画を策定し、これに則って街路事業をはじめ、公園事業、河川事業等を総合的かつ重点的に実施するものである。また、必要に応じて民間の参加、協力を得ることにより、より豊かな景観形成が期待されるものであり、58年度に創設された。63年度の事業

実施都市としては、岩手県盛岡市等7カ所で実施を予定している。

⑬シンボルロード整備事業

本事業は、都市や地方の顔となる道路を「シンボルロード」と定め、関係機関が協力して、地域特性や街路の利用状況等に応じた整備計画を策定し、当計画に従って①郷土色豊かな並木の形成、②自転車道・広幅員歩道の設置、③ポケットスペースの整備、④祭り等の催しに配慮した道路構造の採用、⑤案内板、ベンチ等のストリートファニチャーの活用、⑥電線、電話線の地中化、⑦沿道建築物の美観の誘導等を実施するものであり、59年度に創設された。63年度の実施都市としては堺市、宇都宮市等継続10都市に静岡市等4都市を新規に追加し、計14都市で実施を予定している。

⑭キャブ・システム整備事業

都市景観、交通安全、防災等の向上および高度情報化社会に対応した街づくりの推進を図るため、電線・電話線等を集約して道路の地下空間に収容するキャブ・システム整備事業を61年度より実施している。63年度は佐賀市等で整備を予定している。

⑮ジョギング・ロード整備事業

都市内道路に、里程標の設置、透水性舗装等を実施することにより、散歩、ジョギング等の日常の運動に配慮したジョギング・ロード整備事業を61年度より実施している。63年度は、名古屋市等9都市で整備を予定している。

3. NTT-A型事業

街路事業に係るNTT-A型事業の概要については、以下のとおりとなっている（貸付金の流れについては図-1参照）。

①緊急都市開発関連街路事業

工場跡地の再開発、臨海部新市街地における大規模都市開発およびリゾート開発に関連して整備が必要な街路について、NTT無利子貸付を活用して第

3セクターによる当該街路の緊急整備を図るものである。

②公共交通関連歩行者専用道整備事業

公共交通機関相互あるいは公共交通機関と大規模施設を連絡する歩行者専用道について、NTT無利子貸付を活用して、公共交通機関等を運営する第3セクターによる歩行者専用道の緊急的整備を図るものである。

③駅部一体整備型連続立体交差事業

鉄道の駅部において、連続立体交差事業に合わせて建築物を一体的に整備する場合、NTT無利子貸付を活用して、駅部の大規模なビルを整備する第3セクターによる当該駅部等の連続立体交差事業の実施を図るものである。

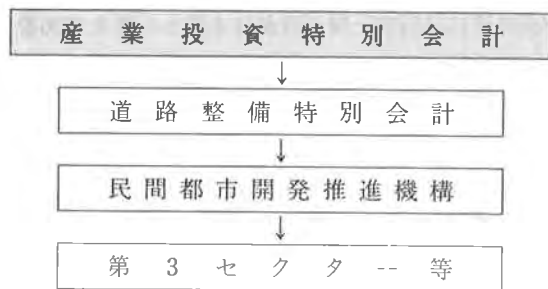


図-1 NTT-A型事業の貸付金の流れ

おわりに

街路事業に関する63年度予算の概要は以上のとおりであり、本年度は近年にない事業費の伸びを確保することができた。しかし、街路の整備は依然として遅れていること、予算が複雑化したこと、街路事業の重要性、緊急性が一層高まっていることを考えると、街路事業の推進に当っては、従来にも増して知恵と工夫が求められており、関係各位のご理解とご支援をお願いするものである。

（文責）建設省都市局街路課 課長補佐 富岡好治

東海道新幹線掛川駅設置と駅周辺整備について

掛川市都市計画課 課長

榛 葉 良 夫

I. 掛川市の概要

掛川市は、東経138度1分6秒にあり、北は国後島から南の与那国島までの日本の国土のちょうどまん中にあり、静岡県においては、静岡市から西へ約50km、浜松市から東へ約30kmで、大井川と天竜川のほぼ中間に位置する。

歴史的には、1500年の昔から宿駅となり、東海道53次時代は日坂宿と掛川宿が日本橋から数えて26番目、27番目の宿場として参勤交代や旅人の往来で栄え賑わった。掛川の歴史は城の歴史があり、おおよそ500年前今川義忠の家老 朝比奈泰熙が築城し、後に山内一豊が市街地全域を外堀の中に収め、城下町を完成し、江戸時代後半には太田道灌の子孫である太田氏が7代120年に亘って統治され、時の権力者が何度かこの地を訪れているところから政治、経済方面でもかなり強力な力をもつ町であったことがうかがえる。掛川城は、雲霧城とも称し、日本六大名城の一つに数えられ、幕末まで30数代の城主を迎え、堂々とそびえる太鼓櫓も往時を偲ばせる姿を保っている。また、掛川の歴史は塩の道の歴史でもあり、相良の港と信州を結ぶ相良街道、秋葉信州道の拠点として、海山の産物を運ぶ重要な役割を果たしてきた。

明治22年町村制発布により掛川町が誕生したが、以後1町16村が合併し、昭和29年3月市制施行により掛川市となった。市の面積は、186km²で県下21市中7位の広さとなっている。人口は、昭和63年4月現在71,135人と年々増加の傾向にある。地形は、南に小笠山、北部は赤石山脈の支脈による幾多の波及山稜があり、一種の盆地を形成し、北部山岳地に源を発する河川により形成された平坦な沖積層に古来から水田が拓かれ、その中心部に市街地が形成発展してきた。

当市は、大きく分けて都市部、農村部、山村部に

分かれ、昭和60年度国勢調査における第1次、第2次、第3次産業の人口は、15.6%、42.8%、41.3%と農業、工業、商業がバランスよく発達している。農業の主要作物はお茶で、その生産額は62億2千万円と農業生産の55%を占め、味と香りの良さは全国上位に位置し、農林水産大臣賞を度々受賞している。また、日本一のバラ団地（吉岡地区）があり、年間140万本が生産され、そのほか、いちご、メロン等施設園芸も盛んである。一方、工業面では、タテ型ピアノでは、世界一の生産量を誇るヤマハ楽器と、静岡日本電気（NEC）、資生堂等優良企業が立地している。また、レクリエーション施設としては、周辺5カ所のゴルフ場と、全国の若者を引きつけるスポーツレクリエーションランド「つま恋」があげられる。

都市基盤の整備については、土地区画整理事業を推進し、昭和34年より現在実施中の地区を含めると15地区300haを計画し、面積的には270haを完了した。施工箇所は、DID地区を中心とし、市の幹線街路の多数は区画整理事業により完成している。

実施した事業の中で特筆すべきものは、駅前通り線（W=22m街路）を掛川市のシンボルゾーンとし生涯学習プラザとして整備したことで、街路は無電柱化を図り、街路樹も混植並木とし、歩道は間伐材を利用した木レンガ舗装として自然な掛川らしさを生み出しているといえる。木レンガ舗装については、当時建設省より掛川市助役として出向された現都市局街路課長深水正元氏のご指導によるものである。

II. 東西高速通過交通施設のマイナス条件をプラス条件に

本市は、東海道メガロポリスの4大動脈である東海道新幹線、東名高速道路、東海道本線、国道1号線（国／バイパス）が市中心部を南北の幅2.5kmの

区間において東西に18km～20kmに及んで縦断し、東名高速道路、東海道新幹線については単なる高速通過交通施設であって、騒音、振動を引きおこし、南北交通を分断し、地元交通の不便をもたらす存在であった。

このマイナス条件をプラス条件とするために、掛川に新幹線新駅を設置し、大都市とのアクセスを良くすることにより中東遠地域を飛躍的に発展させようとする構想が昭和52年現榛村市長が就任と同時に市議会に発表され、新駅設置運動が開始された。特に、掛川市は人口規模や財政力、経済集積が小さく、事業費の負担や採算性に疑問が持たれていたが、以下に述べる諸条件から新駅設置の可能性があると考えていた。

1. 新幹線掛川駅設置計画の優位性

(1) 駅間距離が最長 静岡、浜松間は71.5kmあり盛岡博多間で駅間距離が最長、輸送サービス改善のプライオリティーが高い。

(2) 東海道線と隣接関連事業も進捗

新駅設置予定地は、東海道線掛川駅構内に隣接し、南北駅前広場をはじめ、関連公共投資や都市計画も着々進捗している。

(3) 国鉄の増収が図られる

1日乗降客7,600人が予測され、収支も相当のプラスとなる。

(4) 静岡県も積極的

静岡県としても静岡ー浜松間32市町村190万人とこだま交通のつき合い方の問題として掛川新駅を把えてこれを推進しており、静岡県も事業費の1/3を負担すると表明している。

(5) 地震対策ダイヤ編成にも効果大

地震対策や事故による

ダイヤの乱れの早期復旧に効果が大きく、ひかり、こだま6:4のダイヤの編成にもプラス要素が多い。

(6) 周辺市町村の交通発展の可能性大

東京ー大阪間のほぼ真中に位置し、可住地面積も大きく広域幹線道路の整備、新交通システムの開発、二俣線存続問題、大井川SLの掛川発問題等これからの交通発展の可能性が極めて大きい。

以上の諸条件を踏まえ、新駅設置運動が進められたが昭和54年4月国土庁より掛川市、小笠5町(菊川町、小笠町、大東町、大須賀町、浜岡町)及び相良町、御前崎町の1市7町が東遠モデル定住圏の指定を受け、その調査が開始された。東遠地区ではモデル定住圏の指定に先立って「高次都市機能整備調査」を実施しており、モデル定住圏計画はこれを受けて進められた。そのほか関連計画の調査は、

静岡県西部定住基盤総合整備計画(建設省)

太田川流域管理計画調査(建設省、林野庁)を実施しており、更にこれらの関連調査との整合を図りつつ、より長期的な視野に立って「21世紀の地域ビジョン」とそれに至るプロセスを明らかにするため「中東遠長期計画策定調査」が行われた。

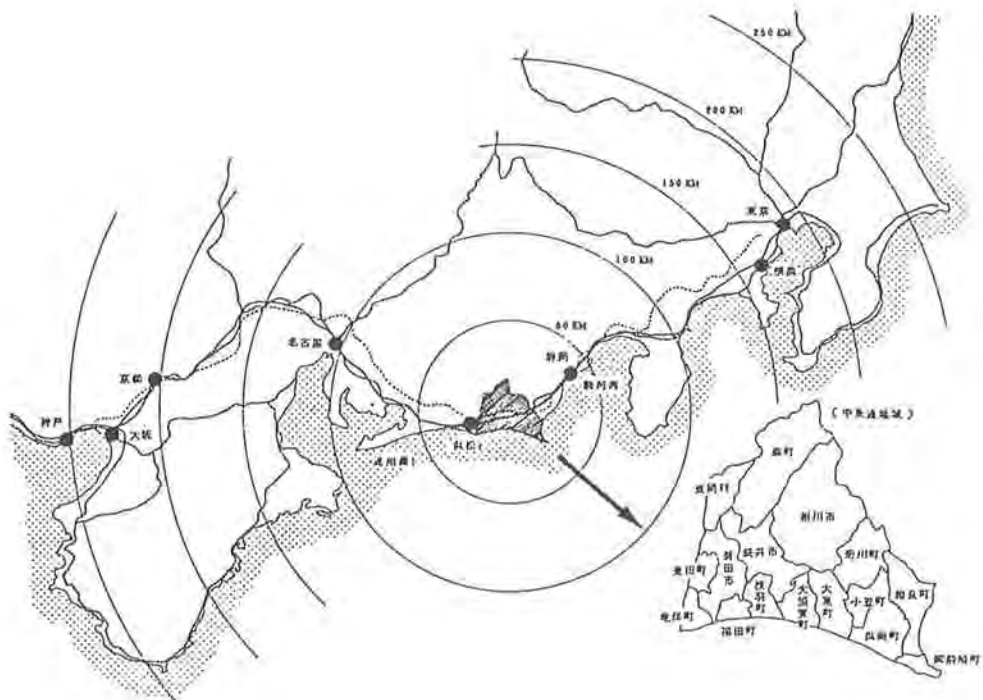
2. 中東遠地区の概要

中東遠地区は静岡県の西部、東京、大阪のほぼ中間に位置する3市12町1村で構成されており、面積は約889km²である。地域は、地域構造上中遠都市圏と東遠都市圏に比較的明瞭に分かれ、地域振興上の課題も相異っている。

3. 全国から見た東遠地域の特徴

東遠地区は、1市7町で構成されている。

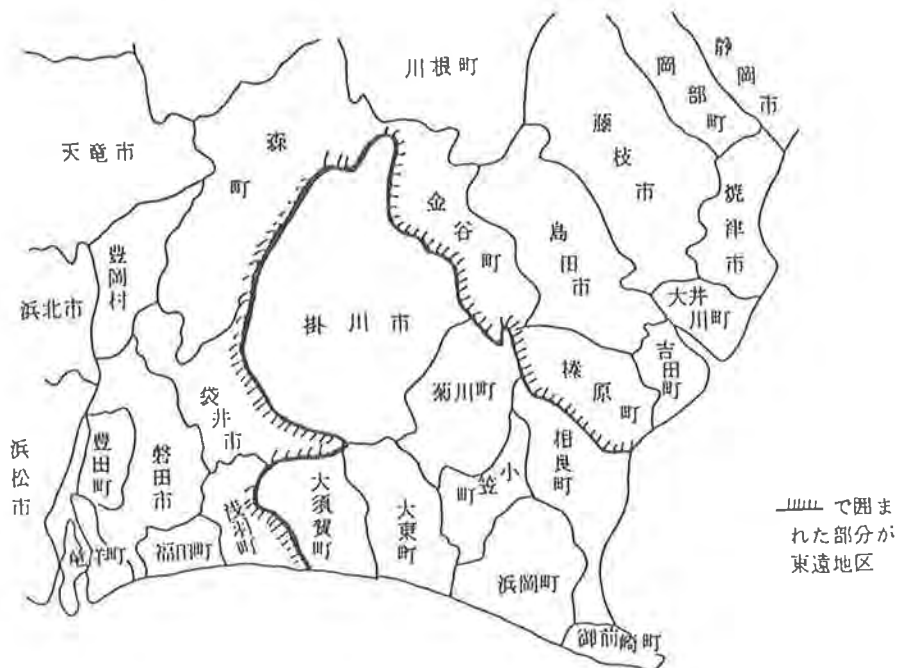
東海道メガロポリスの枢軸上にあって、陸の四大動脈が集中し、新幹線で東京、大阪へ2時



図一 中東遠地域の位置

間余り、東名高速道路で東京へ3時間、大阪へ4時間とほぼ中間点にある。この地理的条件は、東西の大都市圏との接触利益を高め、地域の多面的利用を促進する上で大きな割合を果たすことが期待される。

本地区は、静岡、浜松の中間点にありながら高度経済成長の波に洗われず農村色が色濃く残っており、生鮮青果物の供給地として、また、都市住民にとっての身近な「みどり（自然）」の空間提供地となっている。こうしたことから定



図二 東遠地域

住構想のモデルとして都市と農村を高次に結合し、自然、生産、生活の各々の環境がほどよく調和する

総合的な人間居住環境づくりを進めるにふさわしい地区である。

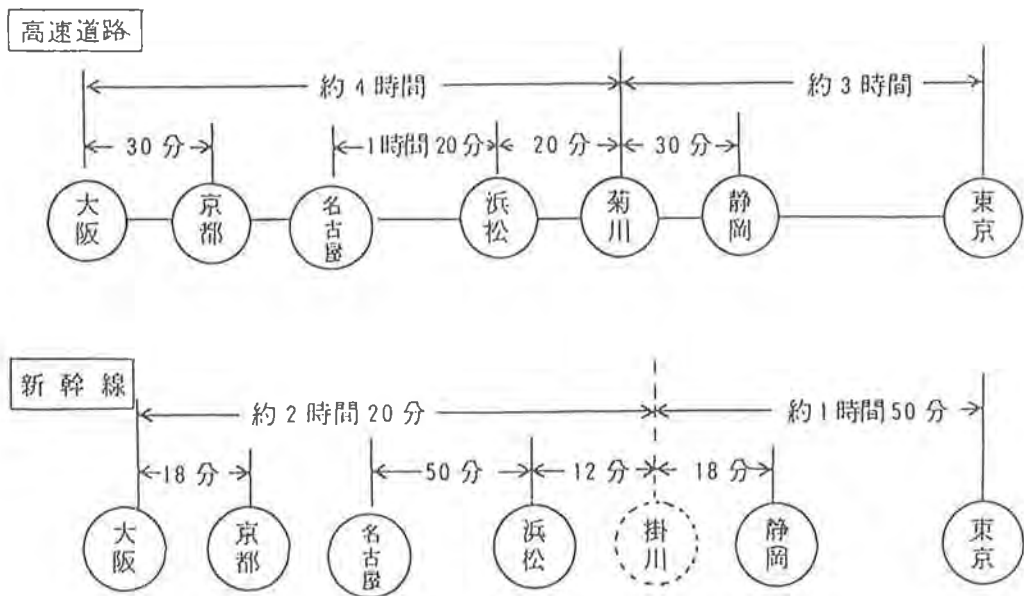


図-3 大都市への時間距離

4. 地域開発プロジェクト

中東遠地域長期計画においては中東遠地域の立地条件を生かし地域の位置づけをより高めるための装置として、広域交通網計画及び広域交通拠点計画が提案され、広域交通拠点として

- ① 陸＝新幹線掛川新駅
- ② 海＝御前崎港フェリー
- ③ 空＝静岡新空港

を三大プロジェクトに据え、これらを結ぶ広域幹線道路網と地域内の流動性を高め、レクリエーション観光資源をネットワーク化する地域内幹線道路計画等が立案された。

Ⅲ. 新幹線掛川新駅設置をめざして

1. 新幹線掛川新駅新設に伴う調査設計の経緯

昭和54年12月

東海道本線掛川駅改築計画業務

（駅舎、駅広計画に伴い新幹線新駅設置に関する需要予測並びに構想）

昭和55年8月

1市7町の首長は、新駅設置が定住圏域全体の強い要望であり、その推進に静岡県との強

いバックアップが得られるよう、静岡県知事に陳情した。

昭和55年9月

掛川市において開催された「生涯学習シンポジウム」に当時の高木国鉄総裁、元文部大臣永井道雄先生ともどもメインスピーカーとしてご出席をいただいたことを契機に、山本知事、高木国鉄総裁、掛川市長が会談し、掛川新駅の建設を前向きに検討し推進することが論議された。

昭和57年3月

掛川駅周辺公共施設適正配置計画調査

（新幹線掛川駅配置計画及び工事費算定、相対式2面6線、2面5線、2面4線の3案）

昭和58年12月

新幹線掛川駅新設に伴う概略設計委託業務

（新幹線計画全般、相対式2面4線、2面6線の2案）

昭和59年7月

新幹線掛川駅新設に伴う概略設計委託業務

（2面4線の相対式、島式両案の平面横断設計）

2. 新駅設置選定要件

国鉄は、従来から要望のあった東海道山陽新幹線における新駅候補地のうち、新駅を建設すべき個所を選定する要件として以下5項目を選定していた。

- (1) 技術的に新駅を建設できる位置、勾配、線形であること。
- (2) 新駅設置が東海道山陽新幹線のダイヤ編成上マイナスとならない位置にあること。
- (3) 新駅の利用客が十分あって国鉄の維持管理費を上廻り採算上黒字となること。
- (4) 建設費は全額地元で負担できること。また、必要な用地を地元において確保できること。

昭和59年10月18日国鉄は、東海道新幹線の静岡県富士市、掛川市、愛知県安城市、山陽新幹線の広島県尾道市と東広島市に対し以下のような「新幹線新駅の具体的設置条件」を想定利用人員、概算工事費等とともに示された。

表-1 新幹線新駅の具体的設置条件提示箇所

線名	区間(実測キロ)	駅名 仮称	設置要望箇所	想定利用人員 (人/日)	想定収支係数	概算工事費 (億円)
東海道	三島・静岡	56.1 富士	富士市河成島	6,100	76	73
	静岡・浜松	71.5 掛川	掛川市南西郷	6,500	92	118
	豊橋・名古屋	67.9 三河	安城市二本松	6,900	58	103
山陽	福山・三原	27.9 尾道	尾道市栗原	3,100	75	62
	三原・広島	60.2 東広島	東広島市西条町	2,400	85	47

(注) 概算工事費は58年度単価による

【参考】

線名	区間(実測キロ)	駅名 仮称	設置要望箇所	想定利用人員 (人/日)	想定収支係数	概算工事費 (億円)
東北	一ノ関・北上	42.8 水沢江刺	水沢市羽田町	1,800	99	44
	北上・盛岡	47.8 新花巻	花巻市矢沢	2,300	70	48

3. 具体的設置条件

- (1) 駅配線は、2面4線16両対応とし、工事費全額は地元において負担いただくこと。
- (2) 2面4線に必要な用地については無償譲渡いただくこと。
- (3) 駅前広場及び関連道路等は地元で整備されること。

(4) 用地の提供及び工事費の負担にかかわる諸問題については地元の全責任において解決されること。

(5) その他国鉄の諸施策について積極的な協力を得られること。

これまでに掛川市は、静岡市、浜松市を含む30市町村に対して新駅建設の費用負担に関する協力依頼を続けてきた。掛川新駅に対する各市町村の対応はそれぞれの市町村の地理的条件、財政状態、歴史的背景により異なり、新駅が地域振興に果す役割についても各市町村の認識には差異があり、費用負担を依頼すべき駅勢圏の範囲、負担額、負担方法等について簡単に結論が得られるものではなかったが駅勢圏市町村も掛川新駅建設に反対ではなく、その実現は望ましいものと考えていたし、また、市民募金の推進組織でもある新駅設置推進市民会議においても満場一致の賛同を得、県の全面的支援をも得ていたので昭和59年12月25日国鉄静岡鉄道管理局長あて設置条件受諾回答をすることとなり、ここに新駅建設が公式に決定した。ちなみに新駅設置運動の経過は、次のとおりである。

新幹線新駅設置運動の経過

- 52.11 掛川市長、市議会にて新幹線掛川駅構想発表。運動開始。
55. 3 東遠地区モデル定住圏計画において新幹線駅設置を国等への要望事項として計画に盛り込む。
55. 8.19 1市7町首長、知事に陳情。
55. 9. 7 高木国鉄総裁現地踏査。山本知事・国鉄総裁・掛川市長で三者会談協議。
- 55.11.13 1市7町の連名で新幹線新駅設置要望書を地元選出衆参国会议員・運輸大臣・国鉄総裁に提出陳情。
57. 1. 5 星野静岡鉄道管理局長、掛川新駅設置検討を発表。
57. 1. 6 山本知事、推進を表明。
- 57.10. 1 1市7町の各代表による新幹線新駅設置の研究協議会開催。
(首長・議長を以って幹事会設置)
58. 1.21 新幹線新駅設置研究協議会幹事会開催
(1市7町 首長・議長)

58. 2.15 新幹線新駅設置推進状況説明会（31市町村）開催。
58. 3.16 1市7町首長・議長連名で県知事、自民党県連、静鉄管理局に新駅設置促進の陳情。
58. 3.24 1市7町首長・議長連名、知事副申を添えて国鉄高木総裁に陳情。
58. 6.30 新幹線新駅設置推進研究協議会幹事会（1市7町 首長・議長）
59. 2.22 1市7町首長、議長にて、国鉄本社、運輸省、自民党三役、促進議員連盟、党交通部会等関係大臣、代議士、理事、局長等に陳情書を提出。早期決定を請願。
59. 2.29 1市7町首長、議長に新駅の概略設計、旅客需要予測調査等につき報告。駅用地の先行取得方針等を報告。
59. 4.13 東遠経済研究会、国鉄本社にて国鉄幹部と面談、掛川新駅の早期決定を要請する。
59. 6.28 新幹線新駅設置研究協議会幹事会開催。（1市7町首長、正副議長、平安閣にて）
59. 7.10 新駅設置に関する隣近接市町首長、議長合同会議開催。
最近の情勢報告、需要予測調査結果を報告、実現への協力を要請する。
（15市町、静岡県、つま恋にて）
59. 7.26 市長、国鉄仁杉総裁、縄田副総裁、須田常務に面会。早期決定を要請する。
59. 8. 2 中遠2市5町1村首長会議開催。情勢報告を行うと共に実現への協力を要請する。（磐田市役所にて）
59. 8.11 自民党県議の13氏（島田～磐田間）と懇談。経過説明並びに実現に向けての協力要請を行う。
- 59.10. 9 自民党県議13氏（島田～磐田間）と懇談。新駅実現に向けての協力を要請。
- 59.10.18 東海道新幹線掛川駅（仮称）の具体的設置条件内示が静岡鉄道管理局より示される。
- 59.12.25 静岡鉄道管理局長に対し、59.10.18の提示案に対し受諾回答を行う。
60. 1.29 3市5町首長連名で県、県議会、自民党県連に掛川新駅の財源手当について陳情。

60. 2.12 小笠・掛川振興協議会（1市5町首長、正副議長）設立。
60. 2.16 総合地域振興協議会（仮称）設立準備会開催（5市19町1村）。
60. 2.18 掛川市の示した諸要望に基づき、概算工事費が116億6千万円となる旨の回答が静岡鉄道管理局より示される。
60. 2.28 市議会において新駅建設費の債務負担行為を盛り込んだ59年度一般会計補正予算案を可決。
60. 3.18 静岡鉄道管理局と新駅設置の基本協定を締結。
60. 4.19 岐阜工事事務所と新駅設置の工事協定を締結。
60. 4.22 自民党県議13氏、小笠掛川首長、県知事に総合地域振興協議会（仮称）会長就任を要請。
60. 5. 9 総合地域振興協議会設立総会開催。山本知事会長に就任。
60. 6. 1 小笠、掛川振興協議会役員会開催。
60. 7. 1 国鉄岐阜工事事務所掛川工事区開設。
60. 7.10 掛川駅建設工事入札が行われ5社決定。
60. 7.23 東海道新幹線掛川駅（仮称）建設工事の起工式が駅南口広場で挙行される。
60. 9. 3 新幹線本体工事着手。

4. 掛川新駅総利用者数の推計

推計した昭和57年現在における転移利用者、

表-2

分 類	内 容	
転移利用者	現在新幹線利用者であって駅設置にともなって掛川新駅利用者となるもの	
転換利用者	現在新幹線以外の機関利用者であって、駅設置にともなって新幹線利用者となるもの	
誘発利用者	現在交通を起こしていないが、駅設置にともなって新幹線を利用して交通を起こすもの	
転移利用者	4,695人/日	静岡駅より 2,863人/日 浜松駅より 1,832人/日
転換利用者	1,823人/日	在来線より 234人/日 自動車より 1,589人/日
誘発利用者	1,163人/日	
合 計	7,681人/日	

表-3

駅名	項目	駅勢圏人口（S57）	平均日利用者数	人口千人当り利用者数
静岡駅		1,216千人	26,000人/日	21.4人
浜松駅		1,083千人	17,000人/日	15.7人
掛川駅		454千人	7,681人/日	16.9人

転換利用者、誘発利用者のそれぞれの予測結果は表－2のとおりであり、これを静岡浜松両駅駅勢圏の新幹線利用者数と比較すると表－3のとおり推計されていた。

なお、将来における掛川駅需要者数は、駅勢圏人口の伸び率等からみて更に大きな数になると考えられる。

5. 新駅設置資金計画

昭和60年4月19日岐阜工事事務所と新駅設置工事費116億6千万円で工事協定を締結した。

掛川市はこれまで積極的な行政を進め投資的経費率でみると、56年、57年、58年の3カ年にわたり全国652市中、第1位を占めた。道路、河川、区画整理、小中学校施設の改築、農業基盤整備等の事業を推進し、58年、59年度には清掃センター（14億円）、生涯学習センター（23億円）、市立総合病院（72億円）が完成し、中東遠地域の核都市として順次整備が進んできた。一方、市の長期借入額は160億円を超え、公債比率も19.6%となり、市の財政上、別表に示す新駅建設事業費60億8千3百万円の負担は極めて深刻な事態であった。市民に対する行政サービスを著しく低下することなく経費節減をした上で、一般会計から4年間にわたって財政調整基金、庁舎建設基金の取りくずしにより資金計画を次表のとおり計画した。

掛川市は、昭和54年以来新幹線掛川駅実現に

表－4 新幹線駅建設費資金計画

（単位：千円）

区 分		総 額	60年度	61年度	62年度
事業費	協定事業費 JR 施行分負担金	11,382,000	2,528,000	3,695,000	5,159,000
	市施行事業	278,000	170,000	75,416	32,584
	小 計 A	11,660,000	2,698,000	3,770,416	5,191,584
	用地費 B	384,141	382,000	2,141	—
	合 計 C	12,044,141	3,080,000	3,772,557	5,191,584
財源内訳	静岡県（C×2/6）E	4,014,700	3,080,000	412,300	522,400
	関係市町村（A×1/6）F	1,946,400	0	973,200	973,200
	掛川市（C-E-F）	6,083,041	0	2,387,057	3,695,984
	合 計	12,044,141	3,080,000	3,772,557	5,191,584

向け、周辺都市計画街路の整備を図るため「掛川市総合都市交通施設整備基金」の募金について、一般市民、市内企業に呼びかけ、市民一戸10万円、企業一社100万円をスローガンに推進市民会議を主体として日夜、各自治区、企業に対し説明会、協議会を開催し、市長自らも市民対話集会をもち、生涯学習の進めと新駅設置のメリット、デメリットを全市民にPRし、その対話集会は63年4月現在1987回を数えた。

市民、企業の温かいご支援により63年3月末で28億6千8百万円に達したのである。また、新駅設置に関し、駅勢圏（4市19町1村）市町村の多大なご協力がなければ新駅設置の実現は不可能であったかもしれない。駅勢圏の皆様に変更して感謝の意を表する次第である。

6. 新駅建設に伴う事業費の軽減工法について

新駅設置箇所は曲線のため、ポイントと設置箇所は直線部に計画され、当初の工事計画延長は上・下線とも2503mとして工事協定を締結した。以後、事業費の軽減について国鉄に対し、再三要望した結果鉄道技術研究所の努力により、当初は同心円曲線にポイントを設けることに成功したが更には直線から同心円曲線に移行する

表－5 新幹線駅建設費資金計画

（単位：千円）

区 分		総 額		変 更 後 年 度 区 分			
		当 初	変更後	59・60年度	61年度	62年度	63年度
事業費	協定事業費 JR 施行分負担金	11,382,000	9,847,000	2,528,000	3,695,000	3,544,000	80,000
	市施行事業	278,000	314,000	170,034	68,561	68,300	7,105
	小 計 A	11,660,000	10,161,000	2,698,034	3,763,561	3,612,300	87,105
	用地費 B	384,141	384,107	381,966	2,141	—	—
	合 計 C	12,044,141	10,545,107	3,080,000	3,765,702	3,612,300	87,105
財源内訳	静岡県（C×2/6）E	4,014,700	3,515,000	3,080,000	412,300	—	22,700
	関係市町村（A×1/6）F	1,946,400	1,678,200	—	80,000	1,598,200	—
	掛川市（C-E-F）	6,083,041	5,351,907	—	3,273,402	2,014,100	64,405
	合 計	12,044,141	10,545,107	3,080,000	3,765,702	3,612,300	87,105

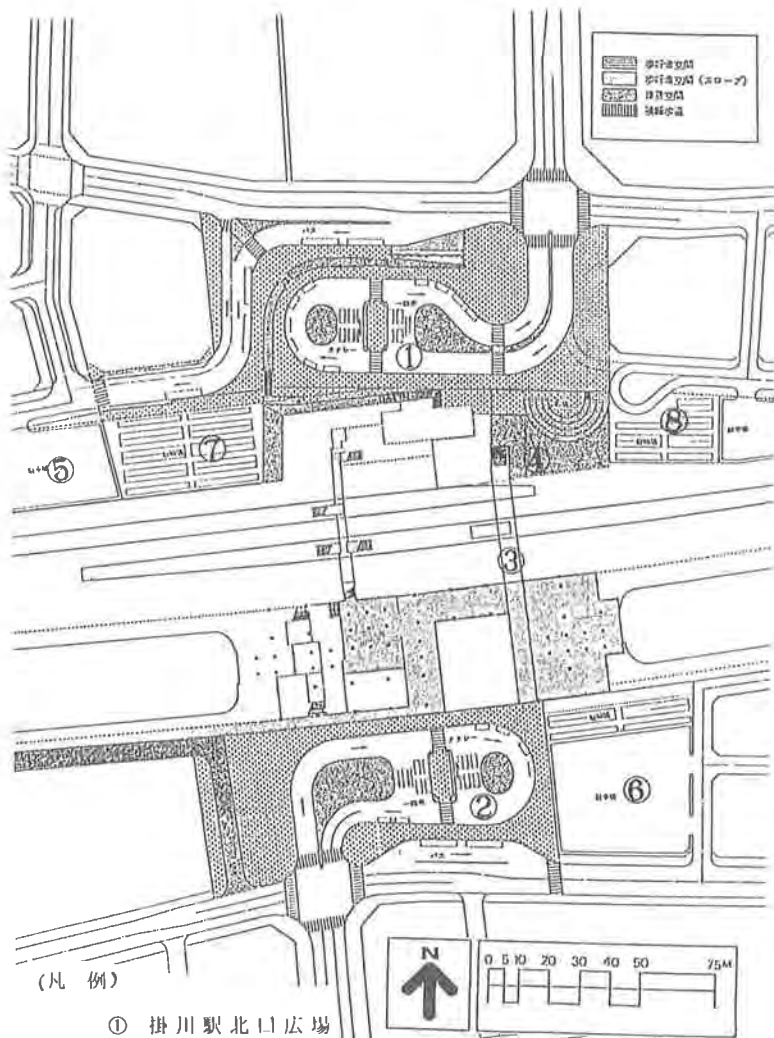
緩和曲線内においても可能なポイント設置工法が開発され、曲内方分岐器が国鉄で初めて採用されることとなり工事区間が縮少され、関連事業を含めて14億9千9百万円の事業費軽減が図られることとなった。新駅建設資金計画決算見込みは表－5のとおりである。

IV. 駅周辺整備について

掛川市は、駅前地区（掛川駅北側）土地区画整理事業15.30haを昭和47年度より実施し、63年度をもってほぼ完了する。また、駅南地区についても昭和49年以來94haの土地区画整理事業を進め昭和63年度で完了する。南北の土地区画整理事業により、北側に7,000㎡（サンクン広場を含め8,000㎡）、南側に5,600㎡（駐車場を含め7,800㎡）の駅前広場を建設することができたが新幹線新駅の具体的設置条件が示された昭和59年において新幹線新駅設置を前提と



写真—1 北口サンクン広場



(凡 例)

- ① 掛川駅北口広場
- ② 掛川駅南口広場
- ③ ほのぼの通り線
- ④ サンクン広場
- ⑤ 駅北駐車場
- ⑥ 駅南第1駐車場
- ⑦ 駅北第1駐輪場
- ⑧ 駅北第2駐輪場

図—4 駅周辺基本計画図



写真一 2 駅広と新幹線駅舎ファサード

した駅前広場、南北連絡通路の位置、駅舎のタイプ、南北改札の機能分担、バス、タクシー、自家用車の処理についての検討が必要となった。新駅が中東遠全体の交通結節点となることにより、駐車、駐輪場の計画、周辺市町村とを連絡する道路網計画の立案、更に歴史と自然に恵まれた掛川らしい駅および都市整備を図るためのコンセプト、基本デザインを策定することが課題となり、これらの課題を検討するため、掛川市は学識経験者、国、県の専門家からなる掛川駅周辺整備計画委員会を設立し、昭和59年7月から60年5月まで調査研究を進め、その結果次の事項が明らかにされた。

- (1) 掛川駅勢圏を拡大し、時間距離を短縮するために駅南口から中東遠地域東南部、西南部への道路網の整備、駅周辺に駐車・駐輪場を設置すること。
- (2) 新幹線ホームについては相対式に決定、南北を連絡する方法についても地下道とデッキの2案、駅舎についても町北に配置する案、橋上駅案が検討されたが国鉄の意向、事業費の節減、将来の可能性等の側面から南北を地下道でつなぎ、北口の現駅舎を保存する案が選定された。また、駅前広場についても多数の比較案が検討されたが駅前木レンガ通りとの一体性の他バスの回転半径、地形及び広さの限界を配慮して(図一3)のようなマスタープランが示された。
- (3) 駅舎、駅広は勿論、新幹線ホームの外壁の設計デザインに工夫をこらし、掛川の歴史、文化、自然等を生かしたものとすることが必要であること。高架下の空間利用も含め単なる交通結節点としての機能にとどまらず将来の中東遠地域

条体に対する情報センター、文化センター等の新たな機能が付与されること。

以上の調査結果を踏まえ、掛川駅周辺の施設用地は次のとおり確保することができた。

表-6 新駅設置に伴い取得した用地

施設名	名 称	面 積	今回取得面積		備 考
			国鉄用地	私有地	
駅前広場	北 口	7,000㎡	— ㎡	— ㎡	区画整理で7,000㎡確保
	南 口	5,600	—	—	区画整理で5,600㎡確保
歩行者道	(北 口) はのほの通り線	1,095	1,095		サンクン広場
駐 車 場	駅 南 第 1	1,755		1,755	
	駅 南 第 2	4,402		4,402	
駐 輪 場	駅 北	1,367	1,367		
	駅 南	477		477	
	駅 北 第 1	907	907		
	駅 北 第 2	475	475		
公共施設	ボリスボックス	218	218		
計		30,296	4,062	6,634	

2. 新幹線新駅及び関連施設の特色と整備手法

新名所づくりとしての掛川駅、駅前広場計画のコンセプトは次のとおりとして計画することとした。

- (1) 駅勢圏(5市19町1村)の利便性、心をくんだ施設であること。
- (2) 報徳精神を表現する。
- (3) 掛川らしさ (ア) 城下町らしさ
(イ) 募金による市民参加の駅
(ウ) 伝統の掛川と未来の掛川
- (4) 機能性の充実 (ア) 南北交通、バス、マイカーの分け方
(イ) 交通ターミナル性
(ウ) 市民のいこいの場
- (5) 生涯学習の思想表現(カルチャーセンター、情報センターを含めて)
- (6) 名物、名産(お茶と葛布をもち込む)

以上の計画概念により実施設計を(株)エスケシー設計事務所に委託し、学識経験者を中心にワーキング会議及び市民の要望、アイディアを反映させるため「新駅と駅前広場を語る会」を2回開催し、各施設の特色と整備手法を次のようにまとめ事業を実施した。

新幹線新駅・駅前広場の特色と整備手法

1 新幹線駅

No	項 目	特 色 及 び 整 備 手 法
1	南側ファサード	これから新しく作られていく街のテーマにそって、近代的な装いを凝らしたデザインでまとめる。 凹凸の変化のあるアルミサッシにブルーのミラーガラスはめ込み、光と影の変化と周辺の景色の投影効果をねらった窓にする。 外壁は全体をセラミック・ラスタータイルでまとめ、数ヶ所に時の流れをイメージしたカラフルなセラミックタイルをはめ込み21世紀の生涯学習都市掛川をシンボライズするファサードを構築する。
2	北側ファサード	歴史と風格のある街のテーマにそって、城下町を連想する落ち着いたデザインでまとめる。 窓は南側同様凹凸のあるアルミサッシを使うが、逆光線になるため窓ガラスは透明ガラスとする。 一階部分の屋根は瓦風の金属板で葺き、壁は白壁で腰部分に石張りを施し、格子窓と銃丸を配置する等、お城風、武家屋敷風の作りをする。
3	コーンコース	柱や内壁のポイントに出来る限り木材を使用し、天井や床は明るい基調色でまとめる。 また全体的なゾーンバランスと歩行者動線を配慮のうえ、休憩コーナーを設け木製ベンチ等を設置する。
4	高架下空間	フリーサービスルームの一部を、掛川市と周辺市町村の地域産業と観光を振興する為の拠点施設として整備する。 掛川市と周辺市町村のオリジナルティの高い地場産品や外国の姉妹都市の物産を展示・販売すると共に、ローカル色のある本・タウン誌・郷土マップ等を集め販売する。 掛川市と周辺市町村の観光・レジャー・産業の案内・PRを行うと共に芸術・レクリエーション・イベントの情報コーナーを設けチケットの販売・ホールの予約・施設の案内・資料の入手等を行う。 内装は木をつかった和風空間としながらも、現代的感覚をアレンジさせたモダンでクオリティの高い空間にまとめる。
5	駅ホーム	ホームの上屋は12輻対応とし、柱は修正材の木製カバーで囲う。 ホームは全体を黒舗装とし、7mホームの窓際の数ヶ所をカラータイルで舗装する。 また7mホームの数ヶ所に特殊加工の木製ベンチ2タイプを設置する。
6	南側直立よう壁	駅舎を中心とした東西290m(置田川ー神代地川間)の直立擁壁に、神代地川を大井川・置田川を天竜川に見立て、スピード・時間「とき」、歴史等をテーマに、縄目模様・モザイク・瓦・銅板・真鍮板・陶板等で、川・波・坂・四季の花・日時計・果実・鳥・東海道の名歌等のレリーフを施し、とくく無機質になりがちな壁面に楽しさを演出する。 このほか壁面に凹凸のリズムをつけ、凹の部分に市民参加の壁（生涯学習の壁）として用意する。
7	南北連絡通路	駅北の歴史と駅南の未来を結ぶタイムトンネルのイメージ設定を行い、サンクン広場と合わせほのぼののバスのイメージに合う内装を凝らす。 身体の不自由な方々の通行を配慮し階段に身障者リフトを設置する。
8	北側駅舎	屋根瓦を全面遠州瓦で葺き替える。板張りの外壁を一部張り替え全体をオイルステン塗装で仕上げる。 内壁・天井は全体を塗り替え、床は人工石舗装又はカラー舗装とする。又建具・照明・ベンチ等を取り替え駅舎全体のリフレッシュを図る。
9	北側トイレ	全面改築を行い、明るく清潔な水洗トイレにする。屋根は旧駅舎ホームの屋根と連結させ、駅舎との一体感をもたせる。 外壁はラスタータイルとガラスブロックを用い、駅舎・周辺景観とマッチした色調でまとめる。 内装はタイル張りとし、清掃やメンテナンスに意を用いた設計とする。
10	北側駅舎外構	北側駅前広場との調和と一体感を図るため、階段に自然石を用い、身障者スロープも設置する。 駅舎の内部及び駅舎とトイレの周辺は人工石舗装又はカラー舗装とする。駅広とのバランスを配慮した植栽を施す。

2 北口駅前広場

No.	項 目	特 色 及 び 整 備 手 法
		北側広場は、落ち着いた歴史のある街をメインテーマに、うるおいのある情緒豊かな駅前広場の整備を目指している。 横長で奥行きが浅く高低差があり車輛交通の処理が難しい敷地形態であるが、バスとタクシー、一般車の動線を明確に分離し、駅広内の交通機能を最重視したレイアウトとした。また、数ヶ所に大木を配置し、歩道や緑石に自然石を用いる等、歴史と風格を感じる広場となるよう工夫をこらした。 修景については、掛川城から新幹線駅に通じる駅前通りとの連続性に配慮し、植樹、植栽及び諸々のストリートファニチャー、彫刻等を配置することとした。
1	歩 道	歩行者の安全に重点を置き、機能の中にうるおいを持たせることに意を用いる。 舗装は石張りを基調としつつ、駅前通りとのつながりを考慮して数ヶ所に木レンガ舗装を施す。
2	車 道	広場内に一般車輛の停車帯とタクシープールを設け、中央部に一般車輛とタクシーを分離するレイアウトとする。 舗装は石張りの歩道との調和を考え、剛性舗装とする。
3	タクシープール	広場の西寄りに15台のタクシープールとタクシーの乗降場を用意する。
4	バスレーン	広場の北西の外縁に巾目6mのバス専用レーンを設け、アスファルト舗装とする。停車帯は7バス用意し、乗降所に上屋を設置する。
5	植 栽	大木・混植並木・混垣で構成し、大木は6種類を歩道を主体に配置する。 混植並木は区分帯を主体に2種類の交互植栽する。 混垣は歩道の緑地帯へ植栽する。
6	乗降客対策	駅の東西に駐車場・駐輪場を設置すると共に広場内の数ヶ所に一般車輛の停車帯を設置し乗降客に対処する。
7	電 柱	駅広内及び周辺の架線は全て地下埋設とし景観の向上を図る。
8	ストリートファニチャー	ガス灯風の照明灯を16基設置する。 周辺の景観にマッチした電話ボックスを6基設置し1基は木造とする。 木造ベンチを数ヶ所に設置する。
9	モニュメント	明治天皇が愛蔵し、現在明治神宮の宝物である二宮金次郎像を等身大のブロンズ彫刻に再現し、歩道のメインゾーンに設置する。

3 南口駅前広場

No	項 目	特 色 及 び 整 備 手 法
		北側の掛川らしさに比較し、南側は新しく開けていく街をメインテーマにしている。 駅南地区は、周辺の交通体系及び道路水準の高さを考慮すると、当地域への自転車交通を利用した集客はかなり高いと予想し、駅広は交通の機能性を重視したものとしている。特に一般車のフリースペースを広くし、タクシープールも広くゆとりのあるものとした。 歩道については人口石を敷き詰め、そのすっきりした基盤地は、区画整理により完全に整理された地域をシンボライズしている。植栽については、掛川公園より小笠山に至るグリーンリンケージの中間地点と考え、混色並木と大木を植えることとした。
1	歩 道	舗装は人工石張りを基調としつつ、駅舎ファサードのデザインとのつながりと調和をもたせるため、駅前の歩道については一部カラータイルを使用し、デザイン化を図る。
2	車 道	機能性を重視したレイアウトにし、舗装はアスファルト舗装とする。

No	項 目	特 色 及 び 整 備 手 法
3	タクシープール	利用客の増大を考慮し広場の東寄りに18台のタクシープールとタクシー乗降場を用意する。
4	バスレーン	循環線沿いに3台分のバスレーンを設ける。
5	一般車の停車帯	駅南に通ずる道路整備水準が高い現状からみて、新駅利用の一般車が駅南に集中することを予測し、一般車のフリースペースをできる限り広くとる。
6	植 栽	基本的には7種類の混植とし、自然林の趣を出すため全体をランダム植とする。 このうち7本～10本は大木とし、大木となりうる条件づくりを考え植栽計画は作らない。
7	乗降客対策	駅広場の東側に駐車場（収容台数67台）を設置し、駅広場と一体化することによって広場全体の機能性を高める。 また駅広場西側に133台収容の駐車場を設置し将来の増客に備える。
8	電 柱	駅前中央通り線に併せ、駅前広場内の架線は全て地下埋設とし、景観の向上を図る。
9	ストリートファニチャー	照明灯・電話ボックス・ベンチ等を周辺の修景・景観を配慮して数ヶ所に設置する。
10	モニュメント	駅南組合完成記念碑として駅広の中央部にモニュメントを設置する。駅舎の大きさ・周辺に設置が予測される大型建築物・広場内の植栽を考慮したデザインと大きさを考える。
11	中央通り線	混植並木・無電柱とし、6mの歩道部分には部分的にモレングを配置して潤いをもたせる。

4 サンタン広場（ほのほのバス）

No	項 目	特 色 及 び 整 備 手 法
1	動 線 の 確 保	歩行者専用道路「掛川駅ほのほの通り線」の一部としての位置づけに重点を置き、歩行者動線のスムーズな処理を優先する。 身体の不自由な方々の通行を配慮し、スロープを設置する。このスロープは、一般歩行者も含めた広範囲な利用が可能なものとするため、巾員はできる限り広く取る。 床の仕上げは自然石を用い、北側駅前広場との一体性を図ることに留意する。 スロープの舗装はすべりの少ない陶板で仕上げる。
2	空 間 の 充 実	「いこいの広場」「出会いの場」としての溜り場空間を、広場北西のコーナーと、南東のスロープ前のコーナーに配置し、うるおいのあるいこいの空間にする。 また、イベント・パフォーマンス等の演出も可能な空間となるよう配慮する。
3	植 栽	広場内に配置する木は、歩行者動線・人の溜り場空間・池・噴水・モニュメント等とのバランスを配慮して植栽する。 位置は、スロープ前の溜り場に高木（大）を1本、北西の溜り場に高木（中）を2本配置し、溜り場に木陰をつくる。
4	壁 面	広場の南・東及び西の壁面に鳥や二宮金次郎をデザインしたレリーフを施し、広場空間の中に楽しさを演出する。 南・東壁面はタイルで、西壁面はコンクリート壁に凸凹の変化で模様を表現する。
5	水・モニュメント	広場の北側中央部に、池・噴水・モニュメントを配置する。 駅前通りからのランドマークとなるようデザインと大きさに工夫をこらす。
6	ストリートファニチャー	溜り場空間に、モダンな照明灯・あたたかみのある木製ベンチ等を配置する。

V. 掛川新駅の見どころ、味わいどころ

1. 駅の文化、駅前広場の美学

日本にはJRの駅が4820駅あるという。新幹線駅は全国で57駅、東京大阪間は119駅、このうち東海道線駅と新幹線駅とが同じ構内にある駅は13駅、更に南北（東西）の両方に同等の入

口がきちんとある駅は9駅である。その9駅のうち南北に7,800㎡の駅前広場をもつ駅は5駅だけとなる。それは東京・大阪・京都・名古屋と掛川である。そして掛川駅だけにしかないものが8項目、これを日本一掛川駅八景と名づけた。

表-7 新幹線停車駅乗降人員調査表

駅 名	三 島	新富士	静 岡	掛 川	浜 松	豊 橋
月 日	乗降人員	乗降人員	乗降人員	乗降人員	乗降人員	乗降人員
3/13	18,442	13,518	23,608	15,322	16,425	11,526
14	16,556	6,129	23,215	4,819	14,372	10,571
15	15,695	7,997	22,406	4,395	17,349	10,220
16	18,394	7,211	23,693	4,370	16,522	10,610
17	19,007	6,273	22,808	4,227	18,637	10,684
18	18,958	7,645	29,866	4,926	20,841	11,240
19	23,471	11,457	28,573	5,435	18,314	11,416
20	23,238	11,504	33,117	6,972	22,320	12,955
21	24,428	7,887	28,009	7,003	23,656	13,453
22	18,288	7,644	30,198	5,201	18,833	12,046
23	19,926	7,895	26,063	4,800	21,599	12,465
24	19,903	8,204	24,734	5,214	21,690	12,797
25	22,227	10,413	27,051	5,346	21,584	14,207
26	22,954	6,628	27,851	5,651	19,824	13,288
27	23,904	8,386	27,181	7,042	20,903	14,094

28	22,092	6,235	28,849	5,693	21,330	15,217
29	21,148	5,775	28,926	5,375	20,839	14,657
30	15,539	6,490	28,293	4,987	17,956	13,587
31	18,943	5,514	28,013	5,219	19,202	12,960
月 計	383,113	152,805	512,544	111,997	372,196	237,993
4/1	22,464	6,840	30,881	7,659	21,577	13,606
2	19,888	11,163	34,468	6,119	18,546	13,617
3	23,321	11,923	39,740	7,028	23,459	16,089
4	18,464	8,514	34,711	5,763	18,497	10,587
5	21,780	6,098	33,930	4,817	17,941	11,358
6	16,799	5,175	24,590	4,757	16,670	11,193
7	14,616	5,339	28,102	3,857	17,370	10,360
8	22,695	8,175	30,503	5,215	18,603	11,082
9	16,678	10,809	26,322	5,272	16,294	9,365
10	18,433	8,601	31,281	6,345	17,944	12,173
11	17,347	7,244	21,622	4,625	15,021	9,869
12	17,527	7,011	21,849	4,240	16,077	9,774
月 計	230,012	106,892	357,999	65,697	217,999	139,073
合 計	613,125	259,697	870,543	177,694	590,195	377,066
1日平均	19,778	8,377	28,082	5,732	19,039	12,164

表-8 新幹線掛川新駅設置が中東遠地域に与える影響と効果（予測）

分野	中東遠地域をとりまく問題と状況	新幹線掛川駅設置の与える影響	新幹線掛川駅設置による効果	分野
人口	若年・高学歴層の大都市への流失	人口増加・時間短縮・利便性増大	活力ある人口構成	人口
	若年労働力の不足		若年・高学歴層の定住・Uターン	
産業	弱体な農業経営基盤 農業担い手の老令化	入込客の増加	若年労働力の充足	産業
	主要作物（茶・メロン）の将来不安		農業後継者定着	
	未成熟な第3次産業 商業の低滞	市場性の拡大・購買、消費増加	主要作物のブランド化	
	本社工場が少ない、地域内工場間の関係希薄		商業のジリ貧傾向脱皮	
	首都圏依存が強い地域産業構造		本社工場増	
教育・文化	低迷する地場産業	人材、資金、情報、技術、文化、ファッションの流入、交流強化	産業構造の高度化、自立化	教育・文化
	高等教育機関の不足		地場産業の活性化	
	文化交流の不足・文化性の低滞	宣伝価値、情報価値の増大	大学誘致の可能性増大	
	高次文化施設の不足		首都圏との文化交流活発化・文化活動の活性化	
観光	歴史文化遺産の未活用	法人企業の増加、設備投資促進	高次文化施設設置の可能性アップ	観光
	豊富な観光資源・豊かな自然と景観の未利用		歴史文化遺産のイメージアップ…観光資源化	
交通・輸送	広域道路網の未発達	観光投資増、レクリエーション開発	海浜レク、森林レク等の観光ネットワーク化、観光投資の増大	交通・輸送
	御前崎港の観光利用への期待	関連公共投資の促進（道路、区画整理等）	広域アクセスモード間の交通条件整備可能性アップ	
	航空ネットワークからの疎外		御前崎港の観光・レクリエーション交通拠点化（観光フェリー港）の可能性アップ	
	二俣線の存続不安	大規模プロジェクトの実現性増大	静岡（大須賀）空港実現の可能性アップ	
	大井川鉄道（いま一步の乗降客）		二俣線のレール存続可能	
	バス輸送等の低滞		掛川発奥大井SL可能	
			バス・タクシー等交通機能の整備促進	

- (1) 駅前広場の植樹37種100本、10m以上の大木ケヤキ8本
- (2) 世界8カ国産の御影石の舗装と木レンガの舗装
- (3) 南北それぞれ巨大芸術モニュメント
南は近江陶板による「合体」、北はステンレスと玄武岩による「玄」
- (4) 駅舎は木造の旧駅とカラー陶板ミラガラスの新駅との対象の妙、直立擁壁には東海道の歴史を記した壁画と歌碑
- (5) 二宮金次郎のブロンズ（北口）、若い女、脱皮のブロンズ裸婦像2体（南口）、新旧のコントラスト意外性のある表現
- (6) 天竜浜名湖鉄道のターミナル
新幹線駅の中で第3セクター鉄道が分岐しているのは掛川駅だけ
- (7) 散策路つき公園駅 ぐるり散策路1,080m

- (8) 5市20町村の名物、名産等を売る名店
これっしか処
全額地元負担による駅、全国生涯学習運動のメッカの玄関口であります。

2. 新駅の利用客数

掛川駅は3月13日開業し利用客は表-7のとおりである。

おわりに

新幹線新駅設置による中東遠地域の影響効果は表-8の通りまとめられている。

すでに二俣線（現在、第3セクターによる天竜浜名湖線）の存続、静岡空港の決定、工業団地造成96ha、大学誘致等の効果もあり、交通、教育、文化、産業、観光等中東遠地域の一大飛躍を期待するものである。

都市景観形成モデル都市の指定

建設省都市局 都市計画課

課長補佐 岸 井 隆 幸

近年、潤いや安らぎ等都市環境の質的向上に対する国民の意識が高まり、良好な都市景観の形成へのニーズも強くなってきている。

従来から幅広い都市景観形成施策を展開してきた建設省においても、こうした状況を受けて今年度からさらに新たな施策“都市景観形成モデル都市の指定”を行うこととなり、さる5月2日、以下の20都市について指定を行った。

盛岡市（岩手県）秋田市（秋田県）鶴岡市（山形県）小山市（栃木県）前橋市（群馬県）春日部市（埼玉県）千葉市（千葉県）金沢市（石川県）松本市（長野県）浜松市（静岡県）名古屋市（愛知県）四日市市（三重県）姫路市（兵庫県）西条市（愛媛県）長崎市（長崎県）熊本市（熊本県）竹田市（大分県）延岡市（宮崎県）鹿児島市（鹿児島県）那覇市（沖縄県）

このモデル都市の指定は昭和62年9月25日付、建設省都市局長、河川局長、道路局長、住宅局長連名通達“都市景観形成モデル都市実施要綱”に基づくもので、景観形成の総合的推進を図る観点から“施策を重点的に行う重点地区の候補地区を有する都市”を都市景観形成モデル都市として指定し、関係者、関係機関からなる協議会を組織し景観のガイドプランを策定する。そしてこのガイドプランに従って建設省所管事業を積極的に推進しようというものである。

建設省所管事業はまさにまちづくりの根幹をなすもので従来から景観に配慮した施策をそれぞれに工夫して実施してきた。街路事業をみても、シンボルロード整備事業（都市や地方の顔となる街路を地域社会のシンボルとして整備するため、地域の特性を生かしつつ沿道建物を含めた景観向上方策、広幅員歩道の設置、電線類の地中化、緑化等を含めた沿道住民・民間の参加・協力のもとに実施する街路事業



写真一 シンボルロード整備事業

写真一参照）、歴史的地区環境整備街路事業（史跡、伝統的建造物、歴史的まちなみ等の存する地区において歴史的環境の保全とともに生活環境の改善を図るため、自動車交通の迂回を主目的とする幹線道路の整備とあわせて地区に集中する観光交通と居住者の生活交通を分離するための地区道路、歴史的みちすじ等を重点的に整備し、魅力あるまちづくり

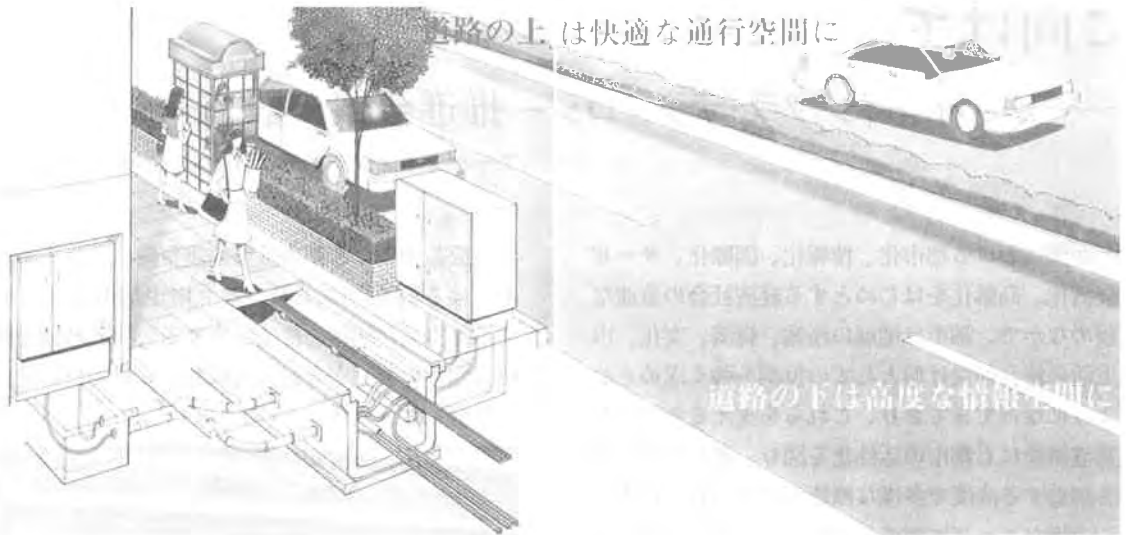


写真二 歴史的地区環境整備街路事業

を行う街路事業 写真二）キャブシステム整備事業（道路上空を占有している電線類を集約して地中化するため簡便な地下構造物ケーブルボックスを整

備する事業（図－１）等数多く実施されているが、この他主なものを掲げても以下の様に多岐にわたる

事業が各局各課で展開されている。



図－１ キャブシステム

- 公園緑地事業 : 公園広場整備事業、タウンスクエア整備事業等
- 下水道事業 : アメニティ下水道モデル事業、アクアトピア、下水道水緑景観モデル事業等
- 土地区画整理事業 : ふるさとの顔づくりモデル土地区画整理事業等
- 河川事業 : ふるさとの川モデル事業、マイタウン・マイリバー整備事業、都市清流復活総合モデル事業等
- 住環境整備事業 : 街なみ整備促進事業等

本制度はこうした諸事業を複合的、総合的観点から推進しようとするもので、そのために都市景観ガイドプラン、地区景観ガイドプランを策定することとしている。こうした景観のガイドプランに基づいて公共空間においては先に掲げたような各事業が重点的に実施され、私的空間についても地区計画、建築協定といった各種の規制、誘導施策が積極的に講じられることとなり、まさに総合的な景観整備が実現されるものと期待される。また、こうしたモデル都市では都市環境照明に関する計画の立案等も検討されており、個性豊かな夜間景観の創造も期待されよう（写真－３）。

モデル都市の指定は64年度、65年度においてもさらに20～30都市行う予定であり、今後こうした動き



写真－３ ライトアップ

は全国に広がってゆくものと考えられる。都市の景観は市民の共有財産であり、良好な都市景観の創造には、行政のたゆまぬ努力と市民一人一人の努力の積み重ねが必要である。昭和61年5月都市局長の私的諮問機関“都市景観懇談会（座長：芦原義信武蔵野美術大学教授）”から提言“良好な都市景観の形成をめざして”が提出されているが、本制度はこの提言の具体化のひとつであり、行政としては今後さらに提言の中にある様々な施策、考え方を着実に実現してゆく努力が求められている。そして、都市生活のマナーとして都市景観への配慮を行う努力を惜しまぬことが我々一人一人に求められているといえるのではないだろうか。

21世紀をめざした都市基盤施設の整備 に向けて

——アーバンインフラ・テクノロジー推進会議の設立——

アーバンインフラ・テクノロジー 推進会議事務局

わが国における都市化、情報化、国際化、サービス経済化、高齢化をはじめとする経済社会の急速な進展のなかで、都市は地域の産業、経済、文化、市民生活の総合的受け皿としての役割を強く求められるようになってきており、これらを支える各種の都市基盤施設にも都市の活性化を図り、豊かな都市環境を創造する高度で多様な機能が求められている。

この様なニーズに対応して継続的な都市の発展と高度で豊かな都市化社会の実現を図るためには、都市の基盤であるインフラストラクチャーの強化、充実に努めることが不可欠であり、近年、ハード、ソフトにわたる新しい都市基盤施設（アーバンインフラ）や技術（アーバンテクノロジー）の開発が進められている。

アーバンインフラは、活力ある都市づくりのための交通、情報、通信等の活力基盤、快適な国民生活のためのリゾート等の快適基盤、生活の拠点である居住基盤、防災、防犯、自然環境保全等の安全基盤など多様な広がりを持つものであり、それぞれが単独で整備されるのではなく、相互にバランスのとれた整備が必要である。

この様な広がりを持つアーバンインフラ及びアーバンテクノロジーの整備と開発を促進するためには、都市づくりの主体である地方公共団体等と開発・供給の主体である民間企業等が緊密な情報交換を行うなど、産・官・学が常に交流の場を持つことが重要である。

アーバンインフラ・テクノロジー推進会議はこの様な要請に応えた形で、新しいアーバンインフラ及びテクノロジーに深い関心を持つ企業が結集し、都市基盤施設の整備に関する技術研究や調査、PR活動等を行うことにより、21世紀をめざした高度で豊かな都市づくりを促進しようとするものである。

推進会議は、建設業、不動産業、製造業、金融業、

各種公益企業など都市基盤施設整備に係わるありとあらゆる業種約100社及び政令指定都市をはじめとする地方公共団体、住宅都市整備公団、地域振興整備公団等の公団が発起人となり、5月26日に設立総会を行った（写真－1、2）。



写真－1、2

推進会議では、この他、特別会員として学識経験者等を迎えることとしており、建設省としても積極的に協力・支援していく予定である。

なお、アーバンインフラ・テクノロジー推進会議では、今後、技術研究発表会や講演会、セミナー、展示会などを開催しながら新しいアーバンインフラ及びテクノロジーに関する開発や啓蒙活動を展開していくこととしており、第1回展示会は、昭和64年

11月にIFHP（国際住宅・計画連合）千葉国際会議と併催する予定である。

＜アーバンインフラの例＞

- イ. 交通インフラ……………新交通システム、リニアシステム
各種交通ターミナル、駐車場システム等
- ロ. 供給・処理インフラ……………ゴミ、地冷、電気、ガス、下（中）水道システム等
- ハ. アメニティーインフラ……………都市緑化、都市景観、シンボルロード等
- ニ. 情報インフラ……………インテリジェントシティ、テレポート
高度情報センター、都市防災システム等
- ホ. 地下都市開発……………地下街、地下都市構想
- ヘ. ウォーターフロント開発……………各種構想
- ト. 複合都市開発……………各種構想
- チ. その他

アーバンインフラ・テクノロジー推進会議の概要

(1) 目 的

展示会や技術研究発表会等、各種のコンベンションの開催を通じて、広くアーバンインフラとアーバンテクノロジーの開発を行っている民間企業とそれらの成果を都市づくりに活用する全国の自治体等と呼び掛け、新しいアーバンインフラ及びテクノロジーに関する啓蒙と技術開発の促進、その成果の都市づくりへの普及活用を図り、高度で豊かな都市社会の実現に寄与することを目的とする。

(2) 主な事業内容（予定）

- ① アーバンインフラ及びテクノロジーに関する展示会（4年に1回）、技術発表会（2年に1回）及び関連講演会、シンポジウム、セミナー等の企画・構想調査・開催
- ② 関係官庁その他各種機関に対する建議及びこれら各種機関からの諮問に対する答申
- ③ 資料の収集及びその提供
- ④ その他

(3) 会 員

(3)―1 正会員 99社

―2 特別会員 15団体

―3 学識経験者 6名

1. 正 会 員（99社）

㈱青木建設	㈱浅沼組
伊藤忠商事㈱	㈱インテック
㈱エックス都市研究所	㈱荏原製作所
㈱オオバ	㈱大林組
㈱大本組	岡谷鋼機㈱
小田急電鉄㈱	鹿島建設㈱
川崎重工業㈱	川崎製鉄㈱
㈱関電工	近畿電気工事㈱
㈱熊谷組	京浜急行電鉄㈱
㈱鴻池組	㈱神戸製鋼所
㈱小松製作所	五洋建設㈱
佐藤工業㈱	清水建設㈱
新日本製鉄㈱	新明和工業㈱
住友信託銀行㈱	住友重機械工業㈱
住友電気工業㈱	住友不動産㈱
セコム㈱	西武建設㈱
㈱銭高組	総合警備保証㈱
大成建設㈱	㈱ダイエー
大東京火災海上保険㈱	大豊建設㈱
大明電話工業㈱	高砂熱学工業㈱
㈱竹中工務店	㈱地崎工業
千代田化工建設㈱	東亜建設工業㈱
東海旅客鉄道㈱	東急建設㈱
東京海上火災保険㈱	東京瓦斯㈱
東京急行電鉄㈱	東京電力㈱
東武鉄道㈱	東洋エンジニアリング㈱
東洋建設㈱	東洋信託銀行㈱
戸田建設㈱	飛島建設㈱
㈱新潟鐵工所	㈱ニチイ
日揮㈱	日産火災海上保険㈱
日商岩井㈱	日新製鋼㈱
日鉄商事㈱	日本火災海上保険㈱
日本鋼管ライトスチール㈱	㈱日本興業銀行
日本高速通信㈱	日本国土開発㈱
日本石油㈱	㈱日本長期信用銀行

日本通信建設(株)
日本電信電話(株)
(株)間組
(株)日立製作所
フジタ工業(株)
不動建設(株)
前田建設工業(株)
松下電器産業(株)
三井建設(株)
三井不動産(株)
三菱信託銀行(株)
三菱商事(株)
三菱地所(株)
安田信託銀行(株)
若築建設(株)

日本電気(株)
日本舗道(株)
阪急電鉄(株)
藤倉電線(株)
フジテック(株)
(株)本間組
松尾建設(株)
八千代エンジニアリング(株)
三井物産(株)
三井不動産建設(株)
三菱重工業(株)
三菱電機(株)
ミドリ安全(株)
りんかい建設(株)

2. 特別会員

●公共団体（15団体）

日本開発銀行
地域振興整備公団
札幌市
横浜市
京都市
神戸市
北九州市
(財)電力中央研究所

住宅・都市整備公団
東京都
川崎市
名古屋市
大阪市
広島市
福岡市

●学識経験者（6名）

伊藤 滋
井口 雅一
綾 日出教

新谷 洋二
丸田 頼一
尾島 敏雄



フィリピン、あれ・これ

建設省都市局 街路課

課長補佐 小林 好 實

昨年12月2日から4日までの3日間、フィリピン・マニラ・マカティ地区にあるマニラガーデンホテルにおいて、「第4回国際区画整理セミナー」が開催され、筆者もその参加の機会を得た。1週間という短期出張でもあり、「海外報告」という程の中味の濃い経験談を語るまでには至らないが、会議や市内視察などで肌に触れた出来事を思いつくままに紹介することとする。

○ マニラ空港にて

11月29日、冬まっただ中の成田空港を出発空路4時間、夏のマニラ空港に到着。時差は1時間である。サテライトから入国審査に向う。突然「Wellcome Seminar」の声とともに、陽気なラテン調の音楽と、フィリピン国花である「サンパギータ」の香り高いレイの歓迎を受ける。なるほどこれが噂に聞く「Philippines Hospitality」かと思わず納得する。無事税関を通過、フィリピン関係者や建設省から出向中の中村(亮)氏(フィリピン政府)、木下氏(アジア開銀)、川上氏(フィリピン大学)、神永氏(日本大使館)の出迎えを受け空港ビルを出たとたん、そこは、まさに喧騒そのものの世界、送迎なのか、空港見学のためなのか、物売りなのか、ともかく目的は明らかでないが、人・人であふれ、これにタクシー、バス、簡易小型乗合バス・ジプニーなどの警笛が混在となって、なんと表現出来ない場面に出くわした。当日は日曜日であったから、そのためなのか聞いてみたが、いつもこの様な状態とのこと。後日、東南アジア方面に経験の深い人にこの話をしたが特に珍らしいことではなく、開発途上諸国では常に出くわす場面とのことであった。

マニラ空港では帰国時にも驚かされることがあった。空港待合室へ足を踏み入れ一瞬ギクリとした。待合客の3分の2程度がフィリピンの若い女性で

占められており、その女性達が話もあまりなく、静かに塔乗を待っている姿がそこにあった。南国の青空の下で着ている服がはなやかなだけに若干不安気な顔がなぜか印象に残った。

○ セミナーにて

わが国において「都市計画の母」として大きな成果を挙げている区画整理手法は、近年、人口・産業の大都市集中問題に悩む開発途上諸国の関心と呼ぶこととなっている。今回の国際区画整理セミナーはこうした状況を背景として手法の紹介、情報交換、各国への導入問題などを話し合うため、フィリピン・メトロマニラ委員会(MMC)、日本国建設省、JICA等が主体となって開催されたもので、9カ国、国連人間居住センター、アジア工科大学等の関係者130名の参加があった。

セミナーはMMC職員などの献身的な働きもあり成功裡に終えた。この間のエピソードを一・二紹介する。

受付や資料配布を担当するボランティアが赤と緑を基調としたすばらしいユニホームを着ているので、「随分金がかかっているのでは」とある人が問うたところ、セミナーに対する日本側の財政上の支援が円建てで行われたので、昨今の円高がユニホームに換っているのではないかとの話。日本では、円高のメリットを身近なものとして感ずることはないが、くしくもフィリピンでそれを体験したのは皮肉な現象と思うかたわら、円高のおかげでユニホームに身をつつんだ美しいフィリピーノに会えるのもまた悪くないなどとよからぬ事を考えたものであった。

いずこも同じであるが、この種の会議で一番労苦をわずらわすのが裏方である。今回、この任の総括に当たられたのがオマール氏である。30才の後半と見たが、フィリピン大学出身のMMCの課長

(Chief) さんである。我々一行が到着した以降も会議進行の打合せ、上司への連絡調整、会議施設のチェックと精力的に活動され、ほとんど寝ていないという状態であったそうである。

国際会議が全てそうであるかどうかは知らないが、朝の早いことと、パーティの多いことにはビックリした。「出張」というと日常よりも朝が遅く、ゆっくりできるのが国内のパターン。その点今回はいささか予想外、ちなみに初日AM7:30。セミナー議長招待の朝食会・目的、議事進行の打合せ等、二日目AM7:30。朝食、8:30。会議スタート、三日目AM8:00。マニラ近郊視察出発といった日程である。パーティもWellcome、日本のタベ、Closingと3回即ち毎夜行われたことになる。フィリピン側主催のパーティでは有名なバンブーダンスなどの民族舞踊やモダンダンスなどが披露された。一目でプロのチームとわかる大規模なもので、地元とはいえ、さすがホスピタリティの国と感心したものである。日本サイドのパーティでは日本側参加者20数名と在比日本人の奥方の援助による手づくりの舞台を披露、四季の歌や日本民謡で大いに盛り上げ、参加者一同の懇親の輪を広げた。



写真-1 Closing Ceremony

○ マニラ市内・マラカニヤン宮殿にて

首都マニラは、マニラ市を中心に3市14公共団体をもってマニラ首都圏を形成している。筆者が滞在したマニラガーデンホテルはメトロマニラのマカティという公共団体にある。このマニラ都市圏における都市施設計画、住宅計画等の策定・推進する行政機関が前述のMMCで、メトロマニラの知事が統轄している。かの有名なイメルダ・マルコス前大統領夫人はこの初代知事である。メトロマニラの圏域人口は1980年で590万人、最近では750万人（昼間人口



写真-2 マラカニヤン宮殿の外

820万人）と著しい増加をみている。人口密度をみると最も人口の多いマニラ市で447人/ha（1980年）となっている。東京都区部で最も高い人口密度を有する中野区205人/ha（1980年）であることからみてその稠密度のすごさがわかる。

マニラの都市の実情をみるということで、バスを連ね市内視察に出向いた。マニラ湾の埋立地には文化センターやホテル、先のアセアンサミットの会場となった国際会議場などの大規模ビルが連立、マニラ湾の落日を背景に威容を誇っていた。車中、マニラが直面する一番の課題は地方からマニラに流入し、スラム街や鉄道、道路、河川の敷地を不法に占拠して居住する者（スコッターと称するようである。首都圏人口の1/4から1/3がスラム街居住者やスコッターといわれている。）に対して何とか住宅を提供することにあるとの話があった。あまりにも貧しいため低廉な公的住宅への入居さえまならず、郊外住宅への移転は通勤費用の増をもたらすため困難であるなど問題の深さを語られた。

マニラ港の北端に至ったとき、ものすごい悪臭に襲われた。冷房のため窓をしめているにもかかわらず、何人かは気分が悪くなる程のものであった。「スモークイマウンテン」と呼ばれるゴミ捨て場、高さ30m程度の丘状を呈していた。そこには、スラム街や鉄道敷地などにも住めない人がゴミの山に掘立小屋を建て住み、ゴミを選定して生計を得ている姿があった。

マラカニヤン宮殿には帰国当日の午前中に訪ずれた。3000足といわれるハイヒール、アフロダイテを偶したイメルダ女史の肖像画、1ドル紙幣100ドル分を細かく裁断し瓶に入れたマルコス氏のコレク

ションなど種々喧伝されている物もあったが、宮殿の内部そのものは華美に流れず、木目が美しい上品なたたずまいである。なお、現在のマラカニヤン宮殿は閣議や公式行事のみに使用されており大統領公邸にはなっていないとのことであった。

宮殿からホテルへの帰途、マニラの三大公共交通機関を試乗しようということになった。まず、高架鉄道であるLRT (Light Rail Transit) に乗車する。マニラ都市圏の南北15kmを結んでいる。料金5ペソ。料金が割高(大学卒の初任給が2000ペソとの事)にもかかわらず写真に見られるように満員の状態である。乗り心地も悪くはない。LRTの拡張計画があるやに聞いた。定時性がすぐれているので今後とも利用拡大が図られると思われる。続いてジブニーに乗る。料金2ペソ、降車時、料金を乗客が手渡しで運転手に支払うシステムもおもしろい。バスは1ペソであった(もっとも、これは距離制の料金システムをとっているので初乗り料金であるらしい)。立錐の余地のない状態で降車に苦労したものである。

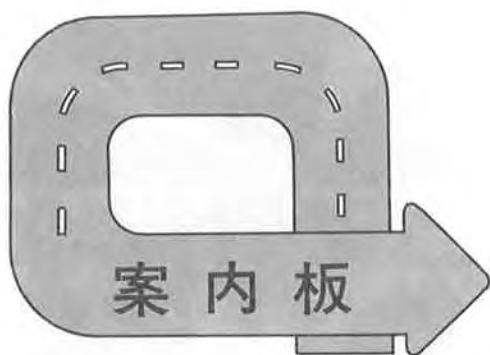


写真一3 LRTの車中

今回の出張はカケ足の旅であったが、国際会議、スラム街視察、スモーキーマウンテン等と普通ではできない貴重な経験をした。名勝パクサンハン滝の雨の川下りもスリルがあったし、車中、フィリピンの若い方々と会話をかわしたのも深い思い出となっている。

12月5日、真夏のような日射しの中、御世話になった中村、木下、川上各氏の見送りを受けフィリッピンを後にした。





第2回APM（新交通システム）

国際会議について

建設省都市局都市交通調査室係長

阪井 清志

アメリカ土木学会（ASCE）都市交通部会（Urban Transportation Division）新交通システム委員会（Committee on Automated People Movers）主催の新交通システムに関する第2回の国際会議が昭和64年3月13日から3日間の予定で米国フロリダ州マイアミ市で開催されることとなった。

第1回の会議は、同じくマイアミ市において、昭和60年3月25日～27日に「活動集積地における新交通システム—その技術と運営—」をテーマに開催され、日本側から、和田祐之建設省大臣官房技術審議官を団長とする総勢33名の調査団（学識経験者、地方公共団体、新交通システム事業者、メーカー、ゼネコン等）が参加し、4編の論文発表を行い、また、米国を中心とする新交通システムの計画、設計、運営に関する動向を把握するとともに、新交通システム整備の政策、研究、設計、建設、運営等に関する情報を収集した。

今回の会議のテーマは、“New Links for Land Use-Automated People Mover Opportunities for Major Activity Centers”（「土地利用との新たな連携を求めて—活動集積地におけるAPMの適用性—」）であり、①大規模拠点地区におけるAPMに対するニーズを発掘し、APM技術の将来市場の開拓を図ること、②コスト、信頼性、土地利用上の効果等の観点から、既存システムの評価を行うこと、③コスト低減化の手法等APM技術の新たな展開について

検討することの3点を開催目的の柱としている。APMの市場、既存システムの評価、APMの技術革新という幅広い分野について論文の応募が予定されており、また、会議に加え、マイアミ市をはじめとする各地のAPMシステムの視察やメーカーによる参考出品も予定されている。

米国、カナダをはじめ、英国、フランス、ドイツ、日本等から、政府の代表者、計画や運輸関係の政府機関、ディベロッパー、コンサルタント、交通事業者、メーカーあるいは学識経験者等多くのAPM関係者の会議への参加が予定されている。

日本においては、(株)日本交通計画協会が、前回同様、調査団を組織し、会議への参加及び会議開催前後を含め2週間程度の北米視察を予定している。

○論文発表についてのスケジュールは以下の通り。

1988年6月1日	論文概要の提出期限
7月31日	論文審査通過の通知
11月15日	論文の提出期限
1989年1月1日	著者への修正依頼 (必要な場合)
2月15日	印刷版下の締切

ガイドウェイバスに関する

国際会議について

ガイドウェイバスは、その導入費用も安く、また段階的に整備が可能な他、専用軌道と通常の道路の双方を走行できることから、今後都市における中量輸送機関として今後大いに期待されています。

そこで、ガイドウェイバスの開発者、事業者が一堂に会し、技術上の問題点や適用可能性について議論し、新しい交通システムであるガイドウェイバスの適用方法を明らかにすることを目的として、本年10月16日から19日までオーストラリアのアデレード市でThe Guided Bus Rapid Transit Seminar（ガイドウェイバスに関する国際会議）が開催されます。

当地アデレードでは、1983年よりガイドウェイバスを運行しており、新しい交通システムとして好評を博しており、今後ガイドウェイバス導入の参考になると考えられます。

—人事消息—

(63年3月31日付)

- ・千葉県都市部次長(都市局街路課
特定都市交通施設整備室長) 大川 勝敏
- ・埼玉県住宅都市部都市計画課長
(都市局街路課長補佐) 近藤 秀明
- ・首都高速道路公団工務部工務企画
課(都市局街路課係長) 大久保高秀

(63年4月1日付)

- ・都市局街路課特定都市交通施設整
備室長(兵庫県都市住宅部計画課長) 山野 宏
- ・都市局街路課長補佐(関東地方建設
局企画部都市調査課長) 護 雅行
- ・都市局街路課係長(都市局都市計画
課係長) 江橋 英治
- ・都市局都市計画課係長(都市局街路
課係長) 廣瀬 隆正
- ・都市局街路課係長(住宅・都市整備
公団都市再開発都市街地区画整理課) 汾陽 宏昭
- ・都市局街路課 伊藤 浩樹
- (昭和63年4月16日付)
- ・都市局区画整理課係長(都市局街
路課係長) 本間 博文

- ・都市局街路課係長(都市局区画整
理課係長)

福留 秀一

- ・都市局都市総務課(都市局街路課)
(昭和63年6月1日付)

名倉 祐久

- ・都市局公園緑地課長補佐(都市局
街路課長補佐)

岩水 勝盛

- ・都市局街路課長補佐(河川局防災
課長補佐)

碓井 實

—行事日誌—

- 63年3月18日 ・予讃本線丸亀駅付近連続立体交差
事業竣工式
- 63年3月27日 ・千葉都市モノレール開通式
- 63年4月26日 ・街路事業担当者会議
- 63年5月24日 ・全国街路事業促進協議会関東プロ
〜25日 ック会議
- 63年6月2日 ・連続立体交差事業研究会
〜3日
- 63年6月9日 ・全国街路事業促進協議会九州プロ
〜10日 ック会議
- 63年6月14日 ・全国街路事業促進協議会四国プロ
〜15日 ック会議

【協会だより】

○社団法人日本交通計画協会第34回定期総会開催

去る4月25日午後2時より、KKR東京竹橋において、瀬戸山三男会長、谷川和穂副会長出席のもと78会員の出席を得て、第34回定期総会を開催した。

本年は役員改選期にあたり、当日選任された新役員は以下のとおりである。

●新役員の紹介

理事・会長	元文部大臣・建設大臣・法務大臣 瀬戸山 三 男
理事・副会長	衆議院議員・元運輸大臣・国務大臣 行政管理庁長官・防衛庁長官 細 田 吉 蔵
理事・副会長	衆議院議員・自由民主党筆頭副幹 事長・元国務大臣防衛庁長官 谷 川 和 穂
理事・副会長	衆議院議員・元大蔵事務次官 相 沢 英 之
理事・副会長	港湾近代化促進協議会会長・ 前 運 輸 事 務 次 官 永 光 洋 一
理事・副会長	住宅・都市整備公団理事 依 田 和 夫
理 事	参議院議員・参議院議院運営委員 会筆頭理事・元農林水産政務次官 成 相 善 十
理 事	本州四国連絡橋公団総裁 山 根 孟
理 事	横 浜 市 道 路 局 長 尾 仲 章
理 事	広 島 市 助 役 椎 名 彪
理 事	神戸新交通株式会社取締役社長・ 前神戸市助役 佐 野 雄一郎
理 事	日本車輛製造株式会社取締役社長 篠 原 治
理 事	三菱重工業株式会社取締役社長 飯 田 庸太郎
理 事	株式会社神戸製鋼所取締役社長 亀 高 素 吉

理 事	川崎重工業株式会社取締役社長 大 庭 浩
理 事	株式会社新潟鐵工所取締役社長 鷺 尾 秀 夫
理 事	日本鋼管株式会社取締役社長 山 城 彬 成
理 事	石川島播磨重工業株式会社 取締役社長 稲 葉 興 作
理 事	高砂熱学工業株式会社取締役社長 石 井 勝
理 事	清水建設株式会社取締役社長 吉 野 照 蔵
理 事	株式会社大林組取締役社長 大 林 芳 郎
理 事	大成建設株式会社取締役社長 里 見 泰 男
理 事	鹿島建設株式会社取締役社長 鹿 島 昭 一
理 事	株式会社熊谷組取締役社長 熊 谷 太一郎
理 事	株式会社間組取締役社長 本 田 茂
理 事	不動建設株式会社取締役社長 庄 野 勝
理 事	セントラルコンサルタント株式会社 取締役相談役 谷 藤 正 三
専務理事	社団法人日本交通計画協会 専務理事 田 川 尚 人
常務理事	前社団法人日本交通計画協会 常任理事 中 尾 宏
監 事	中央開発株式会社常任監査役 児 玉 光 彦
監 事	株式会社協和コンサルタンツ 常務取締役 青 木 貞 尚
監 事	富士車輛株式会社 塩 田 勲

RU 自治体行政と都市建設の総合コンサルタント

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

●地域に入り込み、
地域からの発想の
姿勢をとっています。

地域設計研究所株式会社

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

●本社 東京都千代田区三番町
〒102 03-263-3811(代)

●支所・大阪事務所 06-944-1308(代)
・名古屋事務所 052-971-7253(代)
・福岡事務所 092-714-4768(代)

●営業所 香川 08772-3-2641 岡山 0862-26-4530
仙台 0222-61-1860

〈都市と交通〉

通巻13号

昭和63年7月20日発行

発行人兼
編集人
発行所

中尾 宏

社団法人 日本交通計画協会
東京都文京区本郷2-17-13
電話 03(816)1791(〒113)

印刷所

共同精版印刷株式会社

