

都市と交通

1996

特集・土地問題と街路

No 39



建設省都市局街路課編集協力

全国街路事業促進協議会
社団法人 日本交通計画協会

都市と交通 No.39 Jul. 1996

C・O・N・T・E・N・T・S

巻頭言	都市の活力を取り戻すために ・森ビル株式会社 森 稔	5
随想	今後の住まいと居住環境評価 ・三和総合研究所研究開発第1部 水 登 朱 美	7
特集	テーマ●土地問題と街路	
1	土地不動産の市場構造の転換、公共用地取得も買い手市場へ ・明海大学不動産学部 長谷川 徳之輔	9
2	これからの土地政策はどうあるべきか —地価抑制策の継続と地価税存続の是非— ・社団法人不動産協会 大 柿 晏 己	15
3	街路事業における用地取得について ・建設省都市局都市交通調査室 山 川 修	19
4	街路整備と土地利用の高度化 (放射第5号線について) ・東京都建設局道路建設部街路課 柿 堺 至	22
5	土地の先行取得制について (都市開発資金を中心に) ・建設省都市局都市再開発防災課	27
シリーズ		
〈まちづくりと街路〉	地下街「ディアモール大阪」の紹介 ・大阪市街地開発株式会社大阪ダイヤモンド地下街建設本部 田 中 正 治	31
〈アンダーグラウンド〉	国鉄清算事業団における土地処分の現状 ・日本国有鉄道清算事業団用地企画部 藤 崎 和 久	36
参考データ	平成8年度街路事業の予算の概要 ・建設省都市局街路課	41
海外事情	バンコクの交通渋滞 —その傾向と対策— ・JICA専門家 山 田 俊 哉	45
街促協だより	全国街路事業促進協議会第32回通常総会が開催される 第8回全国街路事業コンクールの結果について	49
案内板		51
協会だより		53

表紙……第8回全国街路事業コンクール建設大臣賞・兵庫県明石市

第8回全国街路事業コンクール入賞事業



建設大臣賞

山陽電鉄本線連続立体交差事業・

都市計画道路駅前線（駅前広場）整備事業（兵庫県、明石市）

▶ 都市計画道路外環状線
(栃木県)



全国街路事業促進協議会
会長賞

▼ 都市計画道路寺町今町線
シンボルロード整備事業 (石川県)





▲千葉都市モノレール建設事業（千葉県）

優 秀 賞



◀大阪駅前ダイヤモンド地区
地下交通ネットワーク整備事業
（大阪市、大阪市街地開発株式会社）

特 別 賞



▲都市計画道路羽黒橋加茂線
街路改築事業（山形県）



▲都市計画道路和歌山港鳴神山口線
整備事業（和歌山県）



▲都市計画道路辻堂停車場辻堂線（羽鳥立体）
整備事業（神奈川県、藤沢市）



▲都市計画道路八代臨港線（熊本県、八代市）



▲宇治橋橋梁整備事業（京都府）



▲沿道区画整理型街路事業本町通線
（鹿児島県加世田市）

巻頭言

都市の活力を取り戻すために

森ビル株式会社

代表取締役社長 森

稔



企業流出、産業の空洞化に見られるように東京の活力が低下している。

経済の基盤である都市が「元気」にならない限り、日本経済の活性化が遅れるのではないかと私は危惧している。都市の活力を都心に呼び戻す有効な方策として、第一に都市計画道路の整備を挙げたい。街路整備に伴って土地の高度利用が促され都市への投資意欲が回復される。高規格の品格のある街路が整備されれば、国際的企業や人々を呼び戻す力にもなる。そして現在、騒がれている不良債権問題、資産デフレ問題を解決する一助にもなる。そう考える理由は後で詳しく述べるが、都市計画道路を早急に整備するために公共投資を重点配分することこそ、都市を活性化させる大きなきっかけになると確信している。加えて、都市ビジネスに携わってきた私の長年の経験からしても、今ほど街路整備を進める好機はないと考える。

急激に進行する東京の空洞化

まず、東京の空洞化の実態を把握しておきたい。新聞報道などでも有力外資系企業や国内企業の海外移転が報じられているが、私どもが昨年行った調査でも外資系金融機関のアジア地域を統括するヘッドクォーターとディーリング部門の海外脱出が急速に進行していることが裏付けられた。

外資が挙げた今後の活動拠点都市は、香港、シンガポール、シドニー、サンフランシスコなどであって、海外から見た東京の国際業務都市としての魅力は著しく低下している。こうした傾向は外資系金融機関にとどまらず、日本企業でさえアジア地域のヘッドオフィスをシンガポールや香港に移すことが起きている。このままでは、東京はアジアの外れの

ローカル都市に転落してしまう。

私どものビジネス上でも、そうした危惧が現実のものとなっている。森ビルは今、地権者と六本木六丁目地区で大規模な再開発を進めているが、そのテナント営業も、外資系企業については東京ではなく香港で行っている状況である。

有力企業の東京脱出現象は、都心でオフィスビルを提供する私どもにとってゆゆしき問題である。それと同時に気掛りなのは都心居住者の空洞化も進んでいることである。

建設省は、平成6年に都心居住を推進する画期的方針を掲げたが、それによって都心部に住宅が数多く建設されたとしても、今の基盤のままでは都心居住の魅力は少ない。遅れている街路が整備され、品格があり、アメニティーの高い道が実現することによって、国際都市にふさわしい街並みの高層住宅街が形成される。その結果、世界で活躍する人々が東京に集まってくるのだと思う。

これは「アークヒルズ」を含め、長期にわたって都心部で業務・商業・住宅などの複合再開発に携わってきた私の実感でもある。

都市計画道路、縮小の歴史の中で

私の道路への関心は学生時代に遡る。当時から再開発に携わり、都市のインフラ、特に道路整備の重要性を強く実感してきた。都市計画道路は人体に言えば大動脈。産業や生活の命脈を握るものである。人、物、情報を運ぶだけでなく、都市防災上も避難、消防活動、延焼遮断帯として重要な役割をはたすのは言うまでもない。

また、国際的な都市間競争に生き残るためにも街路整備は基本である。国際都市としての風格のある

街並みづくりのためにも、高規格な街路は欠かせない。ましてこのまま放置して道路渋滞などによる業務の停滞や実質的な業務コストアップが進めば、企業の海外移転に拍車をかけるようなものである。こうした思いから、昨年、私はあるシンクタンクの集まりで「東京の救済策」のテーマで講演した。朝日新聞、日本経済新聞の紙上でも上記の説を掲載していただいたが、予想以上の反響と賛意を各方面からいただき、驚いている。

街路整備の重要性については私が指摘するまでもなく、有識者、関係者の方々は十分に認識されていると思う。にもかかわらず、都市計画道路の見直しは計画縮小の歴史であった。戦後二度の見直しがあったが、見通せる年月以内に実現可能性が乏しいという判断で、数多くの道路計画が消えていったのだ。

この原因としては、高度成長による急激な都市膨張の中で道路整備が追いつけず、予定地内に建物が増え並んでしまったこと。地価高騰で財政負担が出来なかったこと。土地神話の中で用地取得が極めて困難だったこと。さらに革新都政下では、道路が公害を起こす迷惑施設と見なされ、一人の反対があっても道路計画が進まない状況にあったことなどが挙げられよう。

こうした困難な時代が続いたことから有識者も行政自身も匙を投げていたのではないかと思う。

しかし、今こそそれができる絶好の環境であることを強調したい。都市計画道路が実現するすべての条件が揃ってきたのだ。

道路整備の全条件が揃った今

具体的に道路整備をめぐる環境の変化を思いつくまに挙げる。

まず、東京一極集中は終わり、東京の人口は減少している。地価の下落で土地神話も崩れた。阪神・淡路大震災の木造密集地帯の惨事を見て、道路整備反対にまわっていた都市計画道路上の住民自身が、こうした土地に住んでいることへの危機感を募らせている。幸いにも今ならば代替地を用意することもできる。用地取得コストも商業地の著しい地価下落で、ピーク時の1/3から1/4ですむようになった。道路整備にはまさに絶好のタイミングなのである。

加えて、景気回復の足枷となっている不良債権処

理問題の解決や資産デフレの進行を阻止する効果もある。なぜなら都市計画道路用地買収によって買い換え需要が連鎖的に発生して、土地の流動化を促し、土地市場が復活するという相乗効果が期待できるからだ。

公共投資は大都市の基盤整備に

公共投資の費用対効果の上から見ても、都市計画道路への投資効果は大きい。

現在、財政再建の立場から、経済団体などでは「公共投資をいったんすべてストップして、必要なものだけに集中せよ」という議論が盛んだ。私も同感である。財政危機を乗り越えるためには、日本を救うものを最優先する大胆な発想が不可欠だと思う。今までどおりあれもこれもが許される状況ではない。

それにつけても不思議なのは、農業地や過疎地への過剰とも思える公共投資である。日本経済における農業の地位は低下している。1960年に国民総生産に占める農業総生産は9.0%だったが、1992年には1.7%まで低下した。総就業人口で見ても、農業人口の占める割合は27%弱から5.5%(専業農家は2%)へと大きく低下している。これらの数字は産業構造の転換を明確に示している。にもかかわらず、公共投資の配分があまりにも硬直的であり、今でも都市部に比べて農村部に過剰な公共投資がなされている。ちなみに一般会計公共事業費に占める道路整備費の割合は、1965年の47.3%から、1995年は28.2%へと大幅に減少しているにもかかわらず、農道整備費を含む農業農村整備費の割合は、12.5%から13.1%へと微増している。実際に、ほとんど車の通らない農村部の高速道路や幹線道路が数多く見られる。

少子・高齢化社会に向けて国の財政がますます厳しくなる中で、こうした経済合理性に欠ける公共投資配分は許されないはずだ。

次世代の日本を背負うのはインフォカルチャー産業である。この産業を育む東京の都市基盤を早急に整備し、都市への投資を回復させなければならない。国際的な都市間競争のライバル都市と比べても、東京のインフラはまだ未整備な状況にある。国家百年の計を考え、大都市にその大きな役割に見合う額の公共投資を重点配分し、東京の、ひいては日本経済の活性化を促すべきである。

随 想

今後の住まいと居住環境評価



◆三和総合研究所研究開発第1部
プロジェクトリーダー 水 登 朱 美

特に、バブル経済崩壊後は、阪神・淡路大震災の影響もあって人々の持ち家志向にも変化がみられ、金銭的にも身体的にも身軽で機動性がある生活への回帰が高まっているとも伝え聞いている。

つい最近までの常識では、賃貸住宅は学生や、持ち家を持つまでのごく若いファミリー層などが対象として主流であり、元来、いいものは少なかった。しかし、「持ち家貧乏」を選択しないで生活の豊かさを求める生涯賃貸族の台頭が顕著な現在、こうしたニーズに対応が追いついていない状態のようである。

これまでの日本人の住まい観といえば、一生に1度、自分や家族にあった家を建ててこそ、というものが多かった。これは、日本人のイエ意識や、住宅が木造中心だったことなど、いろいろな背景があったことである。

しかし、現在は、持ち家といってもマンションなどの堅固な集合住宅様式が浸透し、また人々の多様なライフスタイルを背景に、住宅に対してのニーズも高度化、多様化している。

こうしたなか、「所有＝ずっと住み続けること」を必ずしも前提とせず、むしろその時々利用のプライオリティの変化により住み替えていくという、所有から利用全体への観点の転換が進んでいるように思う。この場合の利用のプライオリティとは、通勤通学の距離であったり、間取り等の豊かさであったり、レクリエーション性であったりする。

はじめに

春は引っ越しシーズンである。この時期になると、新しいところに引っ越して気分を刷新したいという思いがいつも頭をもたげてくる。現在賃貸マンション暮らしの身としては、同時に膨らむのが「この辺で思い切って家を買おうかな」という考えである。それにしても、近年、人々の行動を概観するだけでも、住まいとか居住環境に対する見方・考え方はずいぶんと変わってきているように実感する。

ここでは、こうした変化の動向に視点を当てながら、今後の住まいや環境づくりについての私見を述べたい。

1. 日本人の住まい観の変化

最近出された東京都住宅白書によると、都内に住む人々の住まいの賃貸―持ち家比率は6対4だそうである。全国では逆に4対6であるので、やはり都心に住むと賃貸の方が主流になることがよくわかる。

2. 居住環境の質的向上に向けて

―アメリカの例―

利用主体となる場合に問題になってくるのが、住宅や住環境の質である。

私は、アメリカ留学時、地元の不動産コンサルタントでインターンをした経験がある。このときに実感したのは、消費過剰といわれるアメリカで、住まいに関しては、過去のストックが非常に有効利用され、質的向上がはかられているということだった。これにはいくつかのポイントがある。

【住民の高いまちづくり意識】

まず、アメリカでは住まいの基礎となる都市のインフラが、非常に体系だって整備され、コミュニティとして守られていることがあげられる。道路や宅地に課せられた規制も、コミュニティの利益を優先してつくられている。この背景には、住民がまちの価値や方向性に関わろうという意識が高く、街並みはみんなのものというコンセンサスがあり、住環境を自ら高めていくという積極的な姿勢がみられる。日本の場合は、個人が自己の利益第一で建物を造る結果として、コミュニティとしての統一感あるコンセプトが形成されることなくまちがつくれ、トータルな地区としての居住環境が低くなってしまいうものが多く思う。

【良質な住宅への相応な評価】

住宅の中身をみても、アメリカでは20世紀初～中期ごろに建てられた良質な住宅が近年のものよりも人気があり、設備面での手入れを重ねることで健在である。

こうしたリフォームは、日本にありがちな庭先への無理な増築といった汎用性に欠けるものではなく、それによって住宅の価値を高め、市場性を増すものである。逆に言えば、こうした良質な中古住宅市場が存在し、価値に対する価格形成がなされるため、将来転売することを考えても現在の投資行動が正当化されているといえる。

こうしてみると、中古住宅に対する評価の仕組みが築年数以外なく、古いものは「古屋あり」として土地にしか評価をしない現在の日本で、既存住宅の質的向上に関心が向かないのは道理であろう。しかし、そのために、先に述べた一世一代志向も加わって、これまでに行われてきたスクラップアンドビル

ドが、資源の壮大な無駄遣いであったような気が私はしてならない。実際早い時期に寿命がくるのは住宅のうち設備面や内外装であり、これらをきちんと手入れしておけば、住宅の本体部分はずっと長く有効に利用していけるのである。投資としてみても、無駄を排除したぶんですポットの有効な質的投資ができる。間取り等についても、家族のライフスタイルに合わせて住宅自体を住み替えていけばよく、無理な増築はいらない。

3. ストックを活かした住宅・住環境評価を

こうしてみると、安定成長期である我が国の現在、変化するニーズに合わせて効率的に住まいや住環境を整えていくには、ストックを活かして質の更新をはかるという視点が重要になるのではないだろうか。そのためには、自らがまちの環境づくりに携わる主体だという意識を持つていくことが重要であるし、その質なり価値なりを、皆が認識して互いに認めていけるような評価の土壌が必要になってくると思う。

つい先日、お会いする機会があったUCバークレイのデビッド・ドウエル教授は、以下のように述べている。

「アメリカでも、日本以上に不動産の権利意識は強い。ただ違うのは、アメリカ人は自らの力でまちの方向を変えていけると思っているし、コミュニティでの評価が自らの不動産に跳ね返ることもよく知っていて、無駄なことはしない。」

おわりに

私事にかえてみると、共働きで子どもの保育園に通う身としては、保育園あたりをとりかかりにもっと地域コミュニティに働きかけていきたいと我ながら思う。とはいえ、つい忙しさに実践が進まない自分を反省することしきりである。やはり「職住近接」が一番の条件で、引っ越しも、棚上げになりそうである。

1. 土地不動産の市場構造の転換、公共用地取得も買い手市場へ

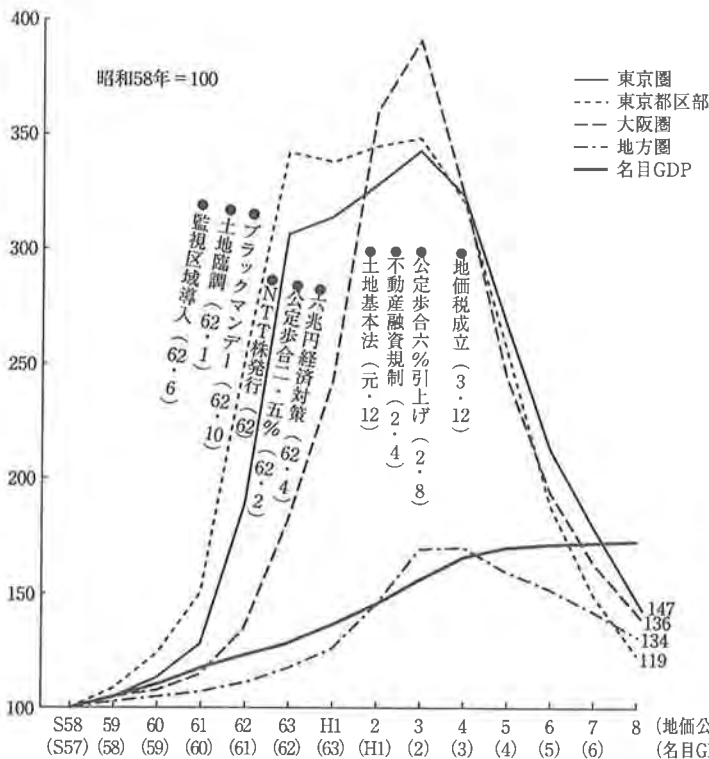
◆明海大学不動産学部
教授 長谷川 徳之輔

1. 地価の高騰低落の中でのパラダイムの転換

91年以降、地価は、5年続きの低落が続いており、今年96年1月の地価公示も依然として、東京圏の商業地はマイナス17.2%、東京都心部でマイナス25.3%と低落が続き、底打ちしていない。

図－1は、昭和58年、1983年を起点にしたバブルの時期の東京圏、東京都区部、大阪圏、地方圏の商業地の地価の動向を示している。上昇過程では地域

によって時間差があるものの、下降期は91年に一斉にはじまり、1996年時点では、ピーク時に比べて東京圏で0.43、東京都区部で0.34、大阪圏で0.35といずれも3分の1に下落、1983年からの名目経済成長の1.73倍に比べてもそれを下回った水準になっている。経済成長との関係ではバブルは消えたかに見えるが、地価の低落は依然として続いており、今だに底は見えていない。このような地価動向は、景気変動に依る短期的な現象ではなく、バブル経済の崩壊の後、土地不動産市場に構造的転換が生じている



	東京圏	東京都区部	大阪圏	地方圏	暦年	名目GDP
S58	100.0	100.0	100.0	100.0	S57	100.0
59	105.5	109.3	103.9	102.8	S58	104.1
60	113.1	122.9	109.1	105.5	S59	111.1
61	127.2	150.2	116.7	108.1	S60	118.4
62	188.6	264.7	132.1	111.2	S61	123.7
63	303.8	340.7	181.3	117.3	S62	128.8
H 1	312.9	337.7	245.8	126.2	S63	137.3
2	327.9	344.1	359.7	145.6	H 1	146.4
3	341.3	346.1	388.8	169.3	2	156.9
4	317.8	316.0	313.0	170.0	3	166.8
5	257.4	244.9	237.2	160.5	4	171.2
6	210.3	186.9	191.9	151.0	5	172.2
7	177.0	149.0	162.0	142.0	6	173.0
8	147.3	119.0	136.9	134.0	(P)	

地価公示資料より作成

8/3	0.43	0.34	0.35	0.79
-----	------	------	------	------

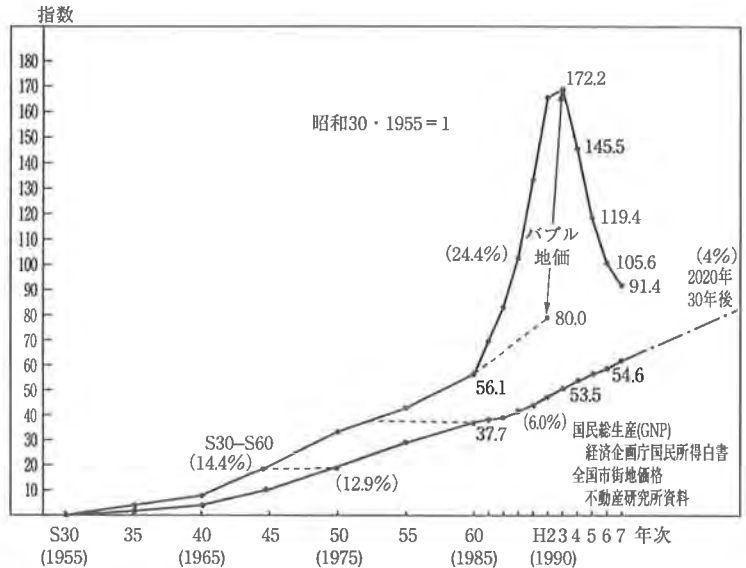
図－1 商業地地価の推移（指数）

ことを示している。これを認識するために、まず、長期で地価と経済の関係を見てみたい。

図一 2 に示すように、1955年、昭和30年から1985年、昭和60年、高度経済成長からバブル経済までの30年間に、地価（六大都市市街地価格指数）は56.1倍に上昇、年率14.9%で上昇し続けてきている。同じ期間に、経済、名目GNPも37.7倍に拡大し、年率12.9%の成長を遂げている。地価の上昇は激しかったが、経済も著しく成長して、両者は4、5年のラグで均衡を回復する関係が30年間続いてきたのである。このことが企業にも、市民にも、地価は経済成長

以上に上昇を続け、決して下がらない、最高に有利な資産であるという土地意識、土地神話を植え付けたのである。しかし、バブル経済の増殖と崩壊は、この関係を極限まで広げて、その矛盾ゆえにこの関係を消滅させてしまったのである。土地不動産の需給構造のみならず、売り手買い手の力関係にも転換を生んでいる。1985年、昭和60年から1991年、平成3年のバブルの6年間に、極端な土地インフレは、地価を56.1から172.2と一挙に3.2倍に急騰させる。他方、経済は、平成大型景気の最中にありながら、37.7から52.8と、1.4倍にしか成長していない。両者の間に、数年のラグでは均衡が回復しない関係、バブルが生じたのである。もうかつてのように、4、5年で均衡が回復する関係は失われた。今後の低成長、せいぜい3%程度の成長の下では、3.2倍に広がった地価に経済成長が追いつくには、30年以上の時間が必要であり、2020年以降にならないと均衡しない。4、5年で均衡した時代とは根本的に異なる状況になっている。

これまでは、地価上昇に経済成長が、売り手に買い手が追いついていくという関係が続いてきたが、これからは、これまでとは逆に、地価が経済にすりつき、売り手が買い手に近づかないと、市場は機能しないのである。だから、今地価は急落しており、収益、経済に見合った水準にまで下からざるを得な



図一 2 国民総生産と地価（6大都市）指数

いのである。公共事業の用地買収でも、売り手が強く、ごね得がまかり通る、用地の確保が公共事業の最大の障害という関係は徐々に崩れていこうとしている。

2. 用地費比率の異常な高まり

まず最初に、このような地価の上昇下落が、公共用地の取得にどのような影響を与えたのかを検証しよう。国民の土地意識に土地神話が定着する中で公共施設の用地の確保は年々困難になっていき、地価の上昇は、公共事業の効率性を著しく阻害し、取得の困難さを増大させた。バブルの時期にはそれが極限に達した。建設省所管の用地補償費の推移を見ると、地価高騰前の昭和61年度、事業費1兆1,841億円のうち用地補償費は1兆9,492億円、用地補償費の比率は19.1%であったものが、地価高騰がピークに達した平成2年度、事業費は1兆5,536億円、1.3倍に対して用地補償費は3兆1,999億円で1.6倍に増加、用地補償費比率は23.6%と4.5%増加している。この間に増加した事業費の半分以上が用地補償費に消えている。この結果、年度当初に保有している着工可能な用地の面積がその年度の工事の着工に必要な用地に対する比率、用地ストック比率は1.36から1.07に減少し、工事に先だって用地が取得できず、工事に多大の支障を与えている。

これを東京都の道路事業で見るとさらに顕著な影響が読み取れる。図-3は東京都の道路事業の推移を示している。昭和61年度、事業費907億円に対して用地費は527億円、用地費の割合は、58.1%であったものが、6年後の平成4年度には事業費は5,418億円と6倍に、用地費は3,990億円と7.5倍に増加、用地費比率は73.6%に上昇、この間の事業費の拡大は大部分が用地費の上昇に起因しており、予算は大半が土地代に消えて行った。用地1㎡当たりの単価は、昭和60年では49.5万円であったものが平成3年度には400.9万円と8.1倍もの上昇をきたしている。この間の地価上昇よりもさらに用地費が増大している。

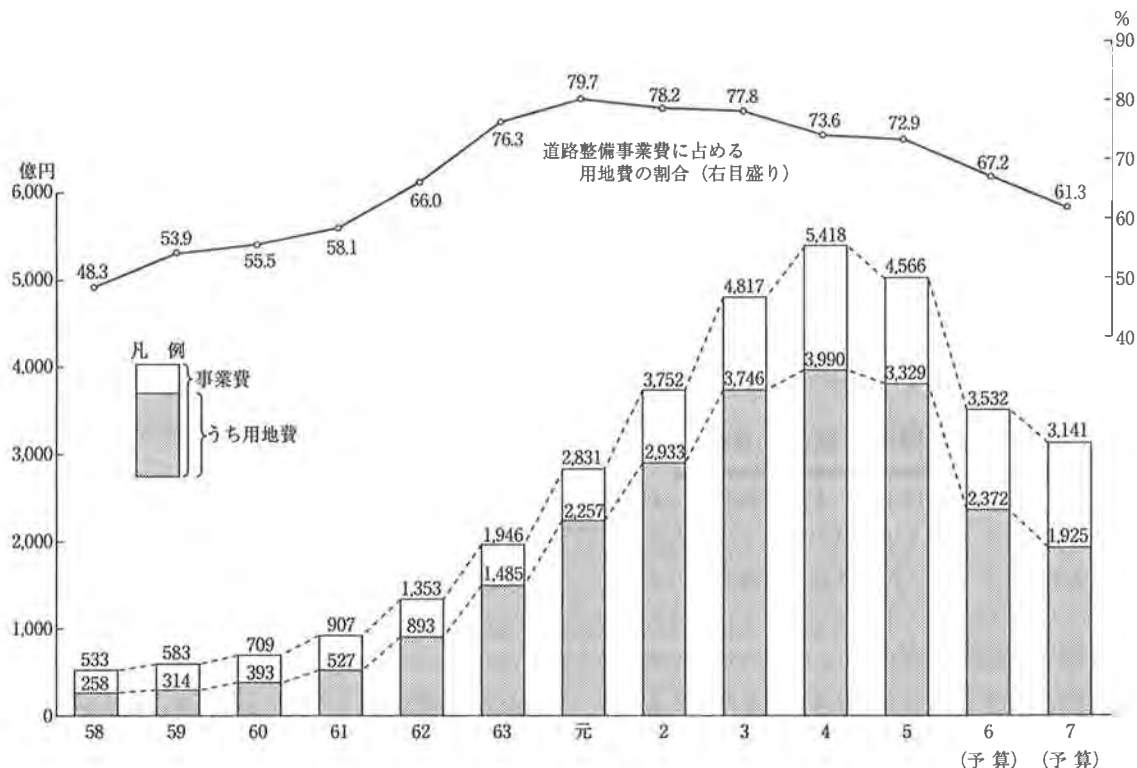
バブル経済の中で地価の高騰が公共事業に与えたマイナスは計り知れない。効率性が著しく落ちただけでなく、権利者は高値覚悟で容易に用地の買収に応ぜず、用地の買収自体が暗礁に乗り上げてしまった。地価の上昇を見込んで交渉を引き伸ばすこと、ごね得の風潮を加速させてしまった。しかし、地価の低落、バブルの崩壊は、これまでの力関係の転換を招いており、公共用地の取得にも大きな変化

を生もうとしている。

3. 公共用地の取得、地価上昇のけん引の役

戦後の地価上昇の歴史の中で、公共用地の取得も地価上昇に一役買ってきたことは否定できない。少し長期で公共用地の取得の推移を見てみよう。土地収用法、公共用地の取得に伴う損失補償基準などのシステムは整備されてはいたが、現実には高値買いの公共用地の取得が地価上昇の引き金役を演じてきた。1950年代には、地方部、農山村部におけるダム建設、河川改修が主体であり、経済的には交換価値はなく、価格査定ができない山林、原野、農地に値段がつけられ、損失補償としてさらに生活補償的な資金が支払われていた。当時の単価は㎡当たり100円台、一人当たりの補償金はそんなに大きいものではなかった。

1960年代には、道路事業用地が主体になって行った。バイパスなどの大規模な用地取得が行われ、場所も都市周辺、単価は1,000円台に上昇した。線の土地買収のため一括取得はできず、年々買収を重ねて



資料：「東京の土地1994」（東京都企画審議室）

注：昭和58年～平成5年までは決算、平成6年、7年は当初予算による。

図-3 東京都における道路整備事業費と用地費の動向

行くため、地価の上昇でごね得が発生、強制収用も珍しくなくなった。これを防ぐために土地収用法が改正され、買収価格を計画決定時に固定するシステムが導入されたが、複雑なシステムのために実際には機能しなかった。高度経済成長下での公共事業予算が年々急激に拡大したために買収価格の引き上げによって解決される傾向が強まった。

1970年代には公共事業は都市に及び、宅地開発、住宅用地の取得が中心になる。この分野では、民間事業と競合し、それとの競争からもますます価格は引き上げられ、10,000円台に上昇、公共事業予算での用地費の割合は急速に拡大していく。右肩上がり経済、地価の経済成長を上回る上昇の中で公共用地の買収は地価上昇のけん引役にさえなっている。

1980年代、公共事業は都市の中心部に及び、都市の再開発、市街地開発が主体になった。買収単価は10万円台に上昇した。そして、買収単価が100万円のバブル経済の時期を迎える。比喩的に見れば、公共用地の買収単価は1950年代の100円から10年ごとに一桁ずつ上昇してきたといえよう。全国で展開される公共事業の用地買収が、地域的な地価形成、地価上昇のけん引役を演じてきたことは否定できない。戦後の風潮、基本的人権の中での財産権の保護、私有財産制の経済の中で、公共の福祉は建て前としてはあるものの、現実には市民国民の協力意識は薄く、公共事業による用地買収が殖財の有力な手段視され、拝金主義、拝土地主義が蔓延し、これが地価上昇の原因の一つでもあった。バブルの時期にはそれが頂点に達した。しかし、バブルの崩壊に伴い、長年続いたこの風潮にも変化が現われている。

4. 土地不動産需給に構造的変化

バブル経済の崩壊により、土地不動産をめぐる環境は一変している。土地神話のもとでのこれまでの常識は通用しない。この変化は、経済変動のサイクルから来る一時的な変化ではなく、元には戻らない不可逆的な構造的転換であり、戦後50年の土地不動産の清算が行われていると見るべきものである。土地インフレは土地デフレに、売り手市場は買い手市場に、地価はキャピタルの反映からインカムの反映に転換している。戦後の悪しき時代風潮、土地神話が消滅しようとしている。

土地不動産の需給関係を見ても、投機的な、キャピタルゲイン狙いの仮需は消え、土地を利用する実需が主体となっている。その実需も大きくは伸びない。出生率は1.5人を下回り、長男長女社会、親の家を相続すれば持ち家は必要ではない。持ち家自体もすでに3世帯に2世帯、限界にきている。阪神大震災は、持ち家の意味を問い直しており、持ち家にこだわる風潮も小さくなっていく。これからの経済成長はせいぜい3%、長期的にはさらに成長率は低くなる。経済規模が2倍になるのに世代単位の時間が必要である。5年で倍になった時代とは本質的に異なる時代である。この中で、需要が増える要素はない。逆に土地の供給は極めて大きくなる。

市街化区域内農地の宅地並み課税が実施され、3万ヘクタールという東京都区部の全農有地面積に相当する土地が宅地化しようとしている。これだけで優に1千万人の人口を吸収できる量なのだ。全国的には、米の自由化が進み、これまで無理矢理減反されてきた83万ヘクタールの水田が、都市的土地利用への転換を迫られることになる。今、全国の住宅地の総面積が90万ヘクタールであるから、減反農地だけで、住宅地面積が2倍になることになる。産業構造は転換し、企業のリストラは、都市の近郊やウォーターフロントの工業用地を大量に放出することになる。農業、工業、業務は、土地の需要者ではなく供給者に転じている。さらに、大きな供給源は不良資産である。40兆円といわれる不良債権、その背後にある100兆円を超える不良資産は、住専処理が軌道にのり、不良債権の償却がすめば、是が非でも金融機関が市場に出さなければならない。おそらく叩き売りで放出され、市場の緩和に拍車をかけよう。

借地借家法の改正による定期借地権の導入は、土地利用をキャピタルを放棄して、インカムだけでやろうとするもので、事実上地価をゼロにするのと同じである。地価を反映しない住宅供給であり、キャピタルとしての土地所有権は必要ではなくなる。地価の上昇が期待できず、キャピタルよりインカムのほうが大きければ、当然のことに借地の供給が増加する。このように、土地不動産市場では、全員が売り手に回っており、買い手は少なく、供給圧力は極めて大きい。

5. 税制金融を戻してもミニバブルは起らない

バブルの発生は、超金融緩和、税制の欠陥による土地投機、財テクに依って拡大されたものであるが、その崩壊は、バブル退治としてとられた不動産金融の規制、地価税の導入などの土地税制の強化によるというより、バブル経済が行き着くところまで行ってしまい、その自らの重さで自滅したと見るべきである。不動産業界や金融界が、資産デフレにおのいて、再びミニバブルを起こそうとして、金融や税制を元に戻したところで、不可逆的な変化の下では、リバブルは不可能である。現に、公定歩合は、バブル期を大きく下回る0.5%という考えられない水準になっており、土地税制もなし崩し的に元に戻っているが、地価は低落し続けている。今さら、地価税をやめたぐらいのことで、元に戻る訳ではない。

バブルの崩壊の意味するところは、土地不動産の価値も、その利用価値、収益から生じるものであるという簡単な事実を示していることである。地価水準は、住宅地であれば、平均的市民が、無理なく買える水準、アフォーダブルな水準に、商業地であれば、投資家が投資して利益が上がる、一定の利回りが確保できる水準に回帰することである。今の地価水準は、「買えない、売れない、使えない、収入がない、なのに金利が払えず、税金も負担できない」状況であるから、市場は機能しない。

生活が維持でき、経済が機能するには、地価水準が、「買える、売れる、使える、収入があり、金利も払え、税金も負担できる」という当り前のものにならないといけない。一日も早く、その水準に回帰することが、市場機能の回復の最大の条件である。その結果、不良債権が拡大するのは仕方がない話であり、その問題は、その問題として解決の道を探らなければならない。地価を中途半端な水準に止めて、一時的にバランスシートを修復したにせよ、本質的な解決にはならないし、問題を先送りするだけである。地価の低落、収益還元価格への回帰は必然の動きである。

6. 不良資産の有効利用こそ肝心

バブルの時代に、不動産業者によって土地不動産

に投入された資金は膨大なものであり、大蔵省の調査では120兆円もの資金が不動産に流れたと推定されている。住専問題に見られるように多くが不良資産化している。この時期、土地不動産へ資金を投入したのは不動産業者ばかりではない。建設業、流通業などの企業も土地の確保に狂奔していた。ホームローン、フリーローンなどの名目で個人に貸出されて、土地やゴルフの会員権、果ては変額保険に回った資金を含めれば、今、収益を生まない不良資産、不良在庫の総量は100兆円はおろか150兆円にも達していよう。問題は、回収が不能になった40兆円の不良債権にあるのではなく、これから最終需要者に処分して、有効利用することで資金を回収しなければならないこれらの不良資産の規模なのである。

その規模は、公開されない限り明確ではないが、少なくとも100兆円は下回るまい。仮に100兆円としても、その規模は、現在の国土の総価格1,500兆円の10分の1の規模であり、九州全土と北海道を足したものに相当する。一戸4千万円のマンションの販売で回収しようとするならば、実に250万戸のマンションを販売しなければならない。30年以上の在庫を抱えている計算になる。巨大な在庫、未稼働資産であり、それに比べて、土地不動産への需要が大きくは伸びないことは前述のとおりである。農業や工業の用地需要はなく、むしろこれらの土地は売り手、供給者に回っている。需要は、住宅と住環境の改善のための土地需要、それに関連する公共用地だけなのである。これからの安定した住宅需要、都市開発需要、公共用地だけが膨大な土地不動産の在庫を処理してくれるのである。

7. 公共用地の先行取得 絶好のチャンス

このような土地不動産市場の転換は公共用地の用地取得にどのような変化を与えるのか。今、市場には企業も個人もだれもいない。買い手不在の状況にある。バブル崩壊以来5年、景気が低迷し、資産デフレが強まるなかで、この間に10兆円を上回る公共事業の追加が行われるなど景気回復の最大の手段として公共事業の拡大が行われ、さらに、不良債権、不良資産の処理のために公共用地の大規模な先行取得が行われている。今、土地不動産市場の買い手は公共事業だけである。公共事業は、景気対策の目玉

だし、不良債権対策の有力な手段になっている。

公共用地の先買システムは、これまでも「公有地の拡大の推進に関する法律」が機能しこの制度に基づく土地の買い取りの状況を見ると、1992年度は、8,358件、買取り金額5,849億円、買取り面積1,840ヘクタールの実績になっている。その規模は標準的な児童公園0.25ヘクタール約7,400カ所に相当するものである。目的別で見ると公園緑地、社会福祉文化施設、代替地等の面的なものが大半であり、道路事業の用地は、わずか1.4%に過ぎない。計画が決められているにもかかわらず、事業化が決まっていない都市計画街路は、東京都でも膨大な量があり、本来はこのような都市計画街路用地の先行取得の拡大が必要であろう。さらに、都市発展に対応した公共空

間、緑地など都市開発用地の先行取得も対象にしてよかろう。都市の周辺に将来の土地利用を予定した公共空間を保有することは公共の重要な役割である。地価が低落し、買い手市場になった今こそ積極的に公共用地の拡大を図る時である。

公共用地の取得については、関係者の協力を確保するために、買収額について5,000万円の特別控除が認められている。この5千万円の控除は、関係者が土地を売り渡すについて大きいインセンティブになっている。ごね得を排除し、協力者への優遇を考える必要があり、今のような一律的な措置ではなく、より早く売り渡したほど控除拡大し、逆に協力を拒み、買収に応じない者に対しては控除額を減額することを考えてもよいのではないのか。



2.

これからの土地政策はどうあるべきか —地価抑制策の継続と地価税存続の是非—

◆社団法人不動産協会
事務局長 大 柿 晏 己

現在わが国は高齢化・情報化・国際化の進展、国民価値観の多様化、経済の成熟と地価の右肩上がり終焉等、経済社会構造の大きな変化に直面している。国民生活や経済活動の基盤である土地に関する政策も、このような構造変化に的確に対応したものである必要がある。政府においても「新たな土地政策のあり方」を土地政策審議会に諮問するなど、これまでの土地政策見直しの議論が進みつつあるが、良質な住宅地の供給、良好な都市環境の創出を通じて土地の有効利用の実現に携わってきた民間業界の立場から、今後の土地政策のあり方を検討してみたい。ただし、以下はすべて個人的意見である。

1. 土地政策転換の必要性

1-1 かつての土地政策目標

平成3年1月に閣議決定された「総合土地政策推進要綱」では、土地政策目標として、以下の三項目を掲げていた。

第一は、「土地神話の打破」である。すなわち、二度と地価高騰を招来することがないよう、土地を最も有利な資産にしている要因を除去することであった。この手段の代表格とされたのが、土地の保有・譲渡・取得の各段階にわたる課税の強化であったのはいうまでもない。

第二は、「適正な地価水準の実現」である。とくに、住宅地の地価について、中堅勤労者が相応の負担で一定水準の住宅を確保しうるまで地価を引下げるとされていた。ここで、あえて「引き下げる」という言葉が用いられていたこと自体、その当時「今の地価は高すぎる」という認識があったことを物語っている。

第三に掲げられていたのが「適正かつ合理的な土地利用の確保」であった。すなわち、地域の諸条件

に応じ、計画に従った適正かつ合理的な土地利用を確保することである。これは、まさに平成元年に成立した「土地基本法」第3条にうたわれている土地に関する基本理念そのものである。

1-2 土地をめぐる状況の変化

ところで、平成3年1月といえば、地価の大幅下落の前兆が現われはじめてはいたが、一般的認識としては、わが国の地価は依然として高く、いっそうの地価引下げが必要とされた時期である。政府の認識やマスコミ論調はもとより、国民の素直な感情としても地価引下げ政策を支持する環境にあった。

しかしその後、地価が5年連続で下落を示すなど土地をめぐる状況は大きく変化した。今ここで、かつての土地政策の三つの目標が現在どうなっているかを改めて検証することが必要であろう。

① 土地の有利性は縮減したのか

平成2年の議論の中で、土地の有利性として指摘されたのは、土地は値下がりリスクが小さい一方、含み益の発生による資産格差が著しい地価上昇の中で拡大傾向にあること、さらに、土地保有税負担が低い反面、莫大なキャピタルゲインが発生し、それに対する譲渡課税の負担軽減が大きい等の税制上の問題であった。

ところで、先般、国土庁が公表した平成8年度版の「土地白書」の中に、以下のような注目すべき記述が見られる。

『土地税制改革から5年余りが経過し、この間の急激かつ継続的な地価の下落により、土地税制をめぐる状況に次のような質的な環境変化が生じている。

(1) 個人の土地に関する資産格差が縮小方向に向かいつつある。また、法人の土地の含み益が大きく縮小し、土地保有の有無による経済力格差が縮小している。

- (2) 地価の値下がりリスクが高まり、投機的な土地取引が沈静化している。
- (3) 地価が急落する中で、土地税制改革当時は低かった土地の資産価値（時価）に対する保有税負担（保有コスト）が、年々上昇してきている。
- (4) 土地の売却により得られる譲渡益が、土地税制改革当時に比べて激減している。』

以上の記述の中にある土地税制改革とは、いうまでもなく平成2年に議論された、地価税をはじめとする土地税制の強化策のことである。

国土白書の認識にあるとおり、現状において有利性が基本的に解消されたとすれば、少なくとも土地の有利性縮減政策をこのまま継続すべきかどうか問われる必要があろう。

② 適正な地価水準は実現したのか

平成3年当時、適正な地価水準実現の具体的目標とされたのは住宅地の地価であった。かつての地価高騰期において、このままでは国民は一生家が持てなくなるという危機感が蔓延したことが地価引下げ政策推進の原動力になったことを考えれば当然のことであろう。

現在では、地価の下落によって一次取得者向けのマンションを中心に低価格供給が続き、金利の低推移と相まって販売も堅調である。たしかに、この点だけをとらえれば、地価の下落は住宅需要者にとって望ましい結果をもたらしたといえる。

しかし、これまでわが国においては、住宅金融公庫等による長期低利融資と住宅取得促進減税等による初期負担軽減を基本に、取得後のキャピタルゲインを活用した住み替えによって住宅の質の向上が図られてきた側面を見落としてはならない。現在のように、地価の下落傾向継続の下では、かつての右肩上がりの中で構築された住み替えサイクルは破綻する。地価の下落が中古住宅価格の下落をもたらし、住宅ローンを抱える中堅勤労者層を中心に住み替えを困難にするからである。中堅勤労者が相応の負担で住宅を取得できる水準まで地価を引下げる政策が、いまでは国民の住宅の質的向上を阻むという皮肉な結果となっている。

一方、商業地についても、大都市を中心に際限のない下落が続いている。このことが、「住専」に象徴される不良債権問題を深刻化させている。「商業地の

地価は高すぎるから下がるのであって、収益還元価格まで下がればそこで落ち着く」と主張した論者もいたが、彼らの期待に反し、相当の地域で地価が収益還元価格以下に下がっても買い手があられず、なお下落が続いている。地価下落は、不良債権問題の解決を遅らせているだけではない。現在の商業地価格はGDPの伸びとの比較ではむしろ異常な下落を続けている。このような地価動向が景気回復の足枷となり、今の産業構造の転換期を乗り切ろうとする日本経済の体力を奪いつつある。やはり、これまでの地価下落政策についても、それを継続することの是非を問い直す必要がある。

③ 土地の有効利用は進んでいるのか

土地の有利性縮減や現在の地価水準については、「今の有利性消滅は一時的現象に過ぎない」「住宅地価格は年収倍率からいってもっと下がるべきである」等、なお議論のあるところであろう。しかし、それよりも重大な問題がある。それは、平成3年の土地政策の第三の目標であった土地の適正かつ合理的な土地利用の確保が推進されず、むしろ困難になっていることである。

土地は国民にとって有限で貴重な資源であり、その効率的利用は土地政策の原点である。それから遠ざかっている現在の状況こそ問題であろう。

土地の有効利用が進まないのは、土地の流動性が失われ、利用転換の契機となるはずの土地取引が発生しないからであり、そして、その根本的原因是土地を不利にする政策が状況の一変した今になっても継続していることにある。土地の有効利用実現のためにも、今、土地政策目標の大転換が求められているのではなかろうか。

2. これからの土地政策目標

2-1 有効利用を最優先目標に

土地の有利性縮減や地価の引下げは、本来の意味での土地政策ではない。それは、土地神話の存在や高地価が、土地政策の究極目標である有効利用にとって妨げとなっている限りにおいて政策目標たり得るものである。

したがって、その状況が一変すれば、土地政策の優先順位は変更されなければならない。すなわち、これからの土地政策目標を、これまでの「土地の有

利性縮減」や「地価の引下げ」から、「適正、合理的な土地利用の実現」という本来の目標に転換すべきである。そして、その目標達成のためには、いま失われている土地の流動性を回復し、土地市場を健全な姿に復帰させることが不可欠なのである。

ここで確認しておくべきは、土地の流動性回復とは、単なる土地取引件数の増加を意味しないことである。もし、取引件数を増やすだけならば、かつて単純転売が横行した状況を再現するだけで決して望ましいことではない。最終目的はあくまでも土地の有効利用にあり、土地取引はまさに利用転換の最大の契機であるが故に、その活発化が求められるのである。取引の活発化は有効利用促進の結果であって最終目標ではない。けれども、土地市場が正常化しなければ取引は活発化せず、有効利用のチャンスもめぐってこない。いわば、有効利用促進と土地取引の活発化は正常な土地市場を媒介項として密接不可分の関係にあるのである。

2-2 現行の土地税制の改革が不可欠

土地市場正常化のためにいま求められているのは、土地政策を地価に対し中立なものに転換し、かつ、それを目に見える形で表現することである。

そのためには、土地の保有・譲渡・取得の各段階にわたって重課している現行土地税制体系を、土地市場に対し中立で正常な体系に改めることが必要である。とくに、現行の土地保有税体系は、既に存在理由を失った地価税がいまだに存在していることに加え、本来の土地保有税である固定資産税ですら地価下落や収益低迷に反し税負担が一方的に上昇する等の問題が発生している。土地保有課税の抜本的改善は土地政策の観点からだけでなく、土地保有課税の原則からも求められていると考える。

【1】地価税は恒久的な税制か

ところが、「地価税は長期・構造的な税であり、地価高騰が沈静化したからといって廃止すべきでない」との考え方がある。

しかし、地価税の導入を提案した平成2年の政府税調答申では、「土地の有利性を縮減することが地価税（当時は「土地保有税」）の趣旨である」とし、また、その税率設定にあたっては「土地の有利性を政策的に縮減する」観点を総合的に勘案するとしていた。この点からみて、地価税は「土地の有利性を政

策的に縮減する」ことを目的に導入された税であることは明らかである。そして、地価税が土地の有利性縮減を目的とした政策税制である以上、その目的達成と同時に役割を終了することは当初から予定されていたはずである。現に、平成2年の政府税調答申に「地価が土地の利用価値を大きく上回る状況が持続しないことを期待し政策効果を重視する観点からは、当分の間の措置とすることも考えられる」との意見が付記されているのもこれを裏付けている。

また、仮に地価税が土地の有利性を将来にわたって発生させないことを狙った長期・構造的な税制であるとしても、土地の有利性が消滅している間は、制度的には存続させても税負担を発生させる必要がないのは当然ではなかろうか。そして、土地の有利性が縮減されたかどうかは、先述の国土白書の認識にあるとおりである。

【2】地価税は土地の流動化阻害要因か

また、土地の流動性回復が今後の土地政策の目標であることを認めつつも、地価税は土地の流動性阻害要因ではないとする意見がある。すなわち、「地価税は土地所有者が負担する税であり、むしろ、地価税を存続させた方が供給圧力となり、土地の流動化に資する」というものである。

しかし、これは土地の本質と土地取引の実態を理解していないことからくる誤解ではなかろうか。土地は「耐久財」であって「消費財」ではない。工場生産商品のような消費財の場合には、需要者は単に消費してしまうだけだから基本的に供給者になることはないが、土地については全く事情が異なる。需要者が供給者になり、供給者が需要者になる場合が頻繁に起こり得る。デベロッパーが素地を取得して造成・建築を行った後分譲する場合、個人が住み替えのために以前取得した住宅を売却し新たに住宅を取得する場合等を想定すれば明らかであろう。土地については、需要サイドと供給サイドをわけた議論はできないのである。

とくに、保有課税が供給サイドだけに影響するととらえているのは問題である。取得時に一時的に負担する取得課税もさることながら、全保有期間にわたって負担する保有課税の方が需要サイドに対する影響が大きく、土地の流動化阻害となっているのは当然である。

そもそも、保有課税強化が本当に需要サイドに影響がないとするならば、平成2年当時、土地需要の異常な高まりを抑えるために地価税を導入しようとしたことは誤りであったことになり、地価税の自己否定につながるであろう。

2-3 土地政策としての税制のあり方

土地政策の実現手段は土地税制だけではない。しかし、今、現行土地税制の抜本改革が必要とされる理由は、税制は徴税を通じて企業活動、国民生活に重大な影響を及ぼす最もラジカルな政策手段だからである。とくに、強化型の税制の効果は多分に不確定である反面、深刻な副作用を伴う。税制には税制固有の確固たる原則があり、それを逸脱しないことが重要である。もとより税制は朝令暮改であるよりも長期安定的であることが望ましいが、土地税制のように特定の政策目的を持って導入された税制は、その時々、社会経済情勢に応じて見直すフレキシビリティを持つことも重要である。その意味で、現行土地税制の見直しは土地政策転換の明確な表明に他ならないと考える。

3. 土地資産に関する意識改革

土地の有利性縮減が議論された平成2年当時において、「土地の有利性縮減とは一体どのような状態になることを意味するのか」「有利性縮減が地価を下落させることなら、それは国民の資産価値を減ずることに他ならず、国家政策としてとるべき方向なのか」等、当然の疑問が呈された。しかし、当時の異常な地価高騰に対する圧倒的危機感により、その政

策が強行されたのである。

現在、地価の異常事態が消滅し、さらには、継続的地価下落による様々な社会経済的な歪みが発生している。今ここでもう一度、冷静に、わが国経済社会における土地について考える必要があろう。

わが国には、フローの収益を美德とし、ストックから生ずる収益を「不労所得」として卑しむ傾向がある。けれども、今後、確実に到来する高齢化社会においては、ストックの持つ重要性は否応なく増加する。就業年齢をすぎた人々は、それまでに形成されたストックからの収益により生計を維持せざるを得なくなるからである。これまで、わが国の高貯蓄、高投資を原動力として日本経済は活力を維持してきたが、団塊世代が最高貯蓄年齢を過ぎ一斉に取り崩しがはじまる頃から、今度は急速に低下する。その時になって、ストック形成重視の政策転換を図っても、もはや日本経済の破綻は救えないであろう。

ストックの価値を減ずるような政策をいつまでも続けていて良いかどうか、今、全国民が判断すべきである。日本経済の中での土地の役割を忘れ、地価を（それも住宅地の地価しか考えずに）、下げれば下げるほど良いと安易に考えたツケがいま回ってきているのである。少なくとも、国民は今回の経験で、「地価がどんどん下落しても日本経済は安泰で自分の所得は減らず、住宅価格も自分が買う時だけは安くて、その後は右肩上がりに所得も住宅価格も上昇する」という世の中は絶対あり得ない、ということだけは学んだはずだ。

3

● 街路事業における用地取得について

◆建設省都市局都市交通調査室
係 長 山 川 修(*)

はじめに

市街地において道路の整備を行う街路事業は、事業費においても業務の実施上においても用地取得が大きなウェイトを占めている。

本稿では、街路課の行った調査及びアンケートにより得られた結果から、街路事業の用地取得に関する現況を、いくつかの側面から見ていく。

1. 街路事業における用地取得費の占める割合

平成6年度における街路事業(公共+単独)の総事業に占める用地費の割合は、全国平均では約38%であった。都道府県・政令市ごとに見ると、埼玉県、東京都区部、川崎市などで用地費率が高く、50%を超えている。一方低いところでは北海道、鹿児島県、仙台市などで10%前後となっている(表-1)。

なお、用地費に補償費を加えた用地補償費の総事業費に占める割合は、全国平均で約64%であった。

2. 用地のストック状況

街路事業において、取得済みであるが工事は未着手の用地の保有面積のことを通常「用地ストック」と呼んでいる。用地の取得は地権者を相手にし、計画的に進めていく仕事であり、買収面積はある年度において急激に増減させられる性質のものではない。一方、工事面積は工事量を増やして事業を大幅に進捗させる必要がある場合等、年度によって大きく増減させることがある。このため、工事量の増減に柔軟に対応し、安定して事業を執行していく上で、用地ストックをある程度保有していることが必要である。

(*) 前任 建設省都市局街路課係長

平成7年度末の用地ストックの状況を表-1に示す。これは、毎年度に買収する用地面積にはあまり変動はないという前提にたち、用地ストックの量が平成7年度の用地買収面積の何年分に当たるかという観点から集計したものである。なお、実際には各年度の買収面積の増減や工事の集中の有無等により、公共団体別に見ると値は年度ごとに大きく変動することがあるものと思われる。

表-1 街路事業の用地費率、用地ストック

	用地費率	用地ストック (年分)		用地費率	用地ストック (年分)
北海道	8%	1.7	島根県	17%	2.8
青森県	20%	1.2	岡山県	43%	2.0
岩手県	18%	1.9	広島県	39%	2.5
宮城県	37%	2.9	山口県	27%	1.2
秋田県	22%	1.7	徳島県	23%	3.5
山形県	21%	2.2	香川県	33%	4.2
福島県	27%	1.6	愛媛県	43%	2.7
茨城県	31%	4.8	高知県	20%	3.4
栃木県	23%	3.0	福岡県	27%	4.4
群馬県	32%	2.7	佐賀県	32%	3.2
埼玉県	54%	3.8	長崎県	33%	1.5
千葉県	48%	3.9	熊本県	31%	3.1
東京都都	46%	4.1	大分県	23%	2.0
神奈川県	30%	3.6	宮崎県	18%	1.9
山梨県	30%	3.3	鹿児島県	13%	1.8
新潟県	28%	2.4	沖縄県	33%	2.0
富山県	29%	2.9			
石川県	30%	2.5	札幌市	31%	1.3
長野県	30%	2.5	東京都区	55%	3.4
岐阜県	41%	1.7	川崎市	58%	3.4
静岡県	45%	3.2	横浜市	39%	5.7
愛知県	40%	4.2	名古屋市	49%	3.7
三重県	23%	2.9	京都府	28%	2.9
福井県	35%	5.5	大阪市	40%	7.0
滋賀県	40%	4.8	神戸市	35%	4.6
京都府	48%	4.6	広島市	39%	1.7
大阪府	33%	4.1	北九州市	23%	2.6
兵庫県	30%	3.6	福岡市	37%	2.3
奈良県	47%	3.0	仙台市	13%	0.8
和歌山県	43%	3.2	千葉市	39%	5.2
鳥取県	27%	3.3	合 計	38%	2.8

※) 1. 用地費率は、平成6年度(決算ベース)における街路事業(公共+単独)の総事業費に占める用地費の割合
2. 用地ストックは、平成7年度末時点で街路事業において取得済みであるが、工事は未着手の用地の保有面積を、平成7年度の用地買収面積で除した値

平成7年度における街路事業（補助及び交付金対象事業）の用地の買収面積（先行取得分は除く）は、全国の総計で約2,400千㎡、年度末の用地ストックは約7,100千㎡であった。これは、全国の街路事業全体では約3年分の用地ストックを保有していることを示している。各都道府県・政令市ごとに見ると、概ね1～6年分の間に分布している。

用地の先行取得は、地価高騰要件や一括取得する特別の事業がある場合などについて用地国債制度等が存在している。先行取得制度により先行取得者が保有している用地は全国で約1,300千㎡であり、平成7年度の用地買収面積の概ね0.5年分に当たる面積である。

先行取得分を街路事業の用地買収面積とあわせて用地ストックとしてとらえると、全国平均での用地ストックは合わせて約3.5年分となる（但し、先行取得には工事既着手面積を含む）。

3. 街路事業用地の代替地の提供

街路事業の代替地に関し、街路事業を実施している地方公共団体を対象として平成7年度末にアンケートを行った。47都道府県及び12の政令市のすべてと、街路事業を実施している政令市以外の797市町村のうちの767市町村（96%）から回答があった。

表－2にアンケート結果の概要を示す。

平成6年度の街路事業において代替地の提供を行ったと答えた地方公共団体は、都道府県・政令市で約9割、その他の市町村でも5割に上っている。提供した代替地はいずれも、民地、次いで市町村所有地が多い。さらに土地開発公社所有地（その他の内書き）、都道府県所有地が続き、その他、国有地、土地区画整理事業の保留地などがあがっている。

取り組みの姿勢については、積

極的に行っていると答えた地方公共団体は2割弱で、都道府県・政令市の8割弱、市町村の5割強は状況に応じて行っていると答えている。

「状況に応じ」の具体的な内容は多種多様であり、様々な観点から、代替地を提供・斡旋する場合の状況があげられているが、その傾向をあえてまとめれば、以下のとおりである。

ほとんどの地方公共団体で地権者から代替地を強く要望された場合と答えており、代替地の斡旋が契約の条件として要求される場合というものも多く見られた。

地権者にとっての代替地の必要性についても多くの公共団体が要件としてあげているが、残地の使い勝手が悪くなる場合、家屋移転を伴う場合、地権者の所有地が他にない場合、地権者が移転先を見つけれなかった場合、地権者自らが代替地を探すことが困難な場合など、その要件には差異が見られた。

表－2 街路事業の代替地に関するアンケート結果

（平成7年度 街路課調べ）

① 平成6年度の街路事業において、代替地の提供を

	都道府県・政令市事業	市町村事業
ア. 行った	52 (88%)	374 (49%)
イ. 行わなかった	7 (12%)	393 (51%)

② 1) でア. と回答した公共団体について、提供した代替地は、以下のうちどのような土地ですか（複数回答可）

	都道府県・政令市事業	市町村事業
ア. 市町村所有地	23 (39%)	159 (21%)
イ. 都道府県所有地	6 (10%)	2 (0%)
ウ. 民地	47 (80%)	265 (35%)
エ. その他	5 (8%)	46 (6%)

③ 街路事業の代替地の提供・斡旋の取り組みを

	都道府県・政令市事業	市町村事業
ア. 積極的に行っている	10 (17%)	145 (19%)
イ. 状況に応じて行っている	45 (76%)	425 (55%)
ウ. ほとんど行っていない	2 (3%)	50 (7%)
エ. 行っていない	1 (2%)	85 (11%)
オ. その他	1 (2%)	5 (1%)
無回答	0 (0%)	57 (7%)

注1) 回答数はいずれも地方公共団体数。

2) パーセンテージの分母は回答地方公共団体数
（都道府県・政令市59、その他の市町村767）

また、事業区間内で残地の売却希望がある場合、隣接地を取得することで有効利用が図られる場合等、地権者間の調整をうまく行い代替地要求に応えるというものが見られた。

ほかには、移転先が特定される場合、登録制度を通じて取り組みが可能な場合、用地が確保されている場合、情報提供のみ、あるいは斡旋のみを行うというものなどの回答が複数の都道府県にわたって見られた。

代替地の提供・斡旋の取り組みをほとんど行っていない、あるいは行っていないと答えた地方公共団体は政令市以外の市町村に多く、全体の2割弱である。ほとんど行っていない理由としては、代替地としての用地が確保されていないあるいは少ない、要望に合う用地がない、用地の確保が困難等の用地確保上の理由が最も多く、代替地の要望がほとんどない、原則金銭補償であるなどの理由が次いでいる。その他、個々に条件が違うため公平性を欠く、トラブルとなることが多い等の理由が挙げられている。

4. 土地収用制度の活用状況

平成2年から6年の5年間において、113件の土地収用法に基づく採決申請があった。その内訳を都道府県ごとに見ると、全113件のうちの半数以上が3つの都道府県に集中しており、その他の都道府県は、該当なしが19、1～6件が25であった。

また、その3都道府県のそれぞれの裁決申請の結果は、件数の大部分が和解しているところ、およそ半数が和解しているところ、全て裁決に至っているところと、それぞれ傾向にはっきりと違いが現れている。

平成2年～平成6年における土地収用制度の活用状況
(単位：件数)

採決申請	和解	取下げ	審理中	採決
113	34	18	8	53

(街路課調べ)

5. 今後の用地取得の取り組みに向けて

街路事業は市街地内での事業であるため、工事の着工が当該年度の用地取得状況に左右されるという状況が事業の進捗に重大な影響を及ぼしかねない。このため、より十分な用地ストックを確保することが必要であり、この意味からも、都市開発資金や用地国債制度の活用などにより必要な公共用地の先行取得を強力に推進していく必要がある。

住民の代替地要求は恒常的かつ多様なものとなってきており、事業実施に対する地権者の理解を得るためにも、代替地要求に対して十分な対応姿勢を示すことが必要である。このため、代替地の取得及び提供を進めるとともに、代替地の情報収集・提供による代替地の斡旋、提供を、宅地建物取引業者等の協力を得て進めていく必要がある。

また、街路事業の執行に支障のないように用地の取得を進めるには、適時適切に土地収用制度の活用を図ることが必要であるが、一部を除いて土地収用制度はほとんど活用されていないのが現状である。土地収用手続きの効率化・迅速化を進めるとともに、土地については公共の福祉を優先させるものとされた土地基本法の趣旨に則り、土地収用制度の積極的活用を図っていくことが必要である。

4.

街路整備と土地利用の高度化 (放射第5号線について)

◆東京都建設局道路建設部街路課
課長 柿 塚 至

1. はじめに

街路は都市における最も基本的な施設である。人や車が通行するための交通機能のほか、防災機能、公共交通施設や供給処理施設の収容機能、更に街区の構成や良好な市街地の形成など様々な機能をもっている。

また、街路の整備は走行時間の短縮、走行経費の節減、交通事故の減少等のほか、交通機能の向上による生産力の拡大、地域開発の誘導、土地利用の促進など生活面や産業面に対し数々の効果をもたらしている。

従って、今後、街路整備により安全で快適な都市生活と円滑な都市活動を効率的に実現するためには、これらの多様な効果を個々に検証していくことが必要である。

これまで、街路整備による効果について述べられていたのは、渋滞緩和等の交通機能や沿道市街地の

環境整備等に関するものが多数を占めていた。

しかし、街路整備による効果は多様であることに鑑み、本稿では市街地形成機能や土地利用誘導機能に着目した。

そこで、事例として放射第5号線（新宿通り）を取り上げ、街路整備と沿道の土地利用高度化の推移について調査結果を報告する。

2. 放射第5号線の概要

(1) 路線の概要

東京都区部の都市計画道路は、皇居を中心とした8本の環状線と、36本の放射線を主要な骨格として構成されている。

放射第5号線は、昭和21年3月に戦災復興計画として都市計画決定され、環状第1号線の千代田区麹町一丁目を起点とし、JR四谷駅、新宿駅を経て杉並区久我山三丁目に至る幅員40m、延長約15.1kmの道路である。(図-1)



図-1 放射第5号線位置図

放射第5号線は、路線の大部分が江戸五街道の一つである甲州街道と重複していることから、歴史的に人、物、情報が活発に行き交う道として重要な役割を果たしてきた。

江戸時代における甲州街道の沿道は、多くの町家が立地し、商店街として活気に満ちていた。そのうち本稿で対象とする新宿区四谷地区周辺は庶民的な町として、また、千代田区麹町地区周辺は大名屋敷と旗本屋敷が連なり、それぞれ異なった賑わいと特徴をみせていたと言われている。

事業着手前の昭和30年代の放射第5号線(新宿通り)の沿道は、幹線道路(国道20号)沿いにもかかわらず、一部の例外を除き大部分は土地の高度利用が進んでいない状況にあった。

しかし、街路の拡幅整備が完了した今日では、都心と新宿副都心を結ぶ幹線道路の沿道に相応しい建物が立ち並ぶとともに、土地利用の高度化が進展し整然とした街並みが形成されている。

(2) 街路整備の経緯

本稿で対象とする放射第5号線は、千代田区麹町一丁目の環状第1号線(内堀通り)から新宿区新宿四丁目の環状第5号線の1(明治通り)までの約4.2kmである。昭和37年に街路事業の最初の事業承認を得て用地取得を進め、昭和44年からは拡幅工事に着手した。以来5工区に分けて事業を進めた結果、約30年の歳月を経て、都庁舎の新宿移転に合わせた平成3年12月に全線供用開始が実現した。

事業区間毎の整備時期は次のとおりである。(図一2)

番号	地区	整備時期
①	千代田区麹町一～六丁目	昭和44年～昭和52年
②	新宿区四谷一～四丁目	昭和46年～昭和60年
③	新宿区新宿四丁目	昭和52年～昭和56年
④	四谷見附橋付近	昭和62年～平成3年
⑤	新宿御苑トンネル	昭和62年～平成4年

上記区間のうち、⑤新宿御苑トンネル地区(約



図一2 区間別整備時期

1.1km)を除いた約3.1kmの区間は、都心の既成市街地の中でも地価の高い地区において、幅員22mの道路を40mに拡幅した。全体事業費は約1,250億円であり、このうち工事費は約300億円(24%)、用地補償費は約950億円(76%)であった。

3. 街路整備を契機とした土地利用の高度化

放射第5号線の街路事業の進捗状況と土地利用の高度化との関係を明らかにするため、拡幅整備を行った区間を3地区(図一3)に分け、20年間(昭和47年～平成4年)にわたる沿道の町丁別の建物の容積率、用途構成、非木造率の推移データを地区毎に分析することとした。

写真一1は用地買収中のものであるが、それまで3階程度であった建物が用地買収に伴って10階程のビルに建て替えられている状況が写し出されている。写真二は同じ場所における街路整備後のものであるが、街路整備に伴い土地の高度利用が進み、街並みが大きく変貌している様子が見てとれる。

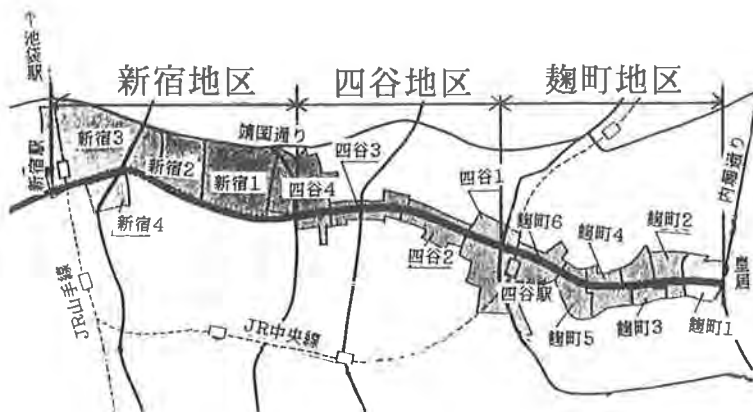
(1) 麹町地区(千代田区麹町一丁目～六丁目)

① 容積率の推移(図一4)

20年間(昭和47年～平成4年)で、容積率が169%から447%、伸び率で2.6倍になっており、この期間における千代田区全体の平均伸び率1.9倍(270%→511%)と比較しても高い伸び率を示している。

② 用途構成の推移(図一4)

用途構成の推移をみると、昭和47年には住居系の比率が比較的高かったが、平成4年には業務系中心に移行し、容積率の増加分の



図一3 調査対象区間



写真一 事業中（昭和56年）
（四谷三丁目から新宿駅方面を望む）



写真二 整備後（平成8年）
（四谷三丁目から新宿駅方面を望む）

大部分は業務系である。

③ 非木造率の推移（図一5）

非木造率は79%から98%となり、千代田区全体の平均（85%→97%）に比較して建物の不燃化が進んでいる。

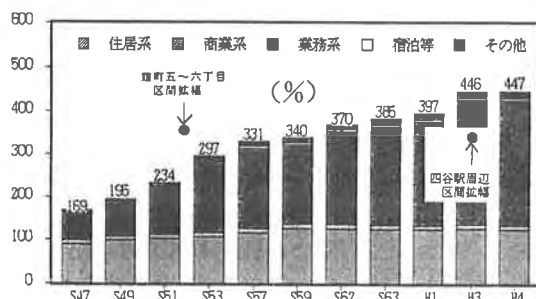
④ 街路整備と建物立地との関連性

当区間の街路拡幅事業は、昭和44年に着手し平成4年に完了した。（図一2）

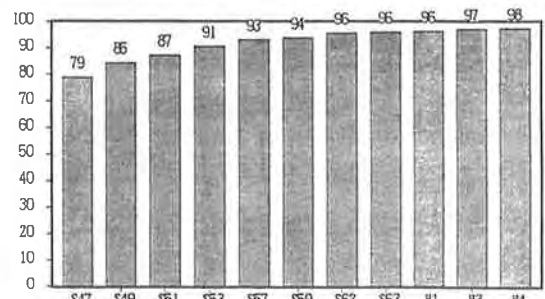
この時期の容積率の推移（図一4）を見ると、昭和47年の169%から昭和53年には297%と128ポイント増加し、伸び率は約1.8倍になっている。なお、

この期間における千代田区全体の平均は1.3倍であり（270%→344% 74ポイント増）、これを大きく上回っている。

とくに、麴町五丁目から六丁目の拡幅事業が行われた昭和52年前後の容積率の推移（図一4）を見ると、昭和51年の234%から昭和53年には297%へと伸びている。同様に四谷駅周辺の拡幅事業が行われた平成3年前後（図一4）を見ると、397%から446%へと容積率の伸びがあらわれており、街路整備が土地利用の高度化に寄与しているといえる。



図一4 容積率・用途構成の推移（麴町一～六）



図一5 非木造率の推移（麴町一～六）（%）

(2) 四谷地区（新宿区四谷一丁目～四丁目）

① 容積率の推移（図－6）

容積率の推移を見ると142%から298%、伸び率で2.6倍になっており、この期間の新宿区全体の平均1.9倍（99%→190%）に比較して高い伸び率を示している。

② 用途構成の推移（図－6）

用途構成の推移を見ると、住居系の比率が高い地区であるが、住居系から業務系の比率を高めている。

③ 非木造率の推移（図－7）

非木造率は52%から92%へと推移し、新宿区全体（47%→81%）より建物の不燃化が進んでいることが読みとれる。

④ 街路整備と高度利用との関連性

当区間における街路整備は昭和46年に着手し、昭和60年に完了した。（図－2）

この時期の容積率の推移（図－6）を見ると、昭和47年には142%であったが、昭和62年には284%となり増加率は156%である。また伸び率は約2.0倍になっており、街路整備後に容積率が大幅に増加している。

とくに、四谷一丁目地区の拡幅が行われた昭和48年以後と、同じく四谷三丁目地区の拡幅が行われた昭和54年以後に容積率の伸びが著しい。

また、非木造率の推移を見ても同様に街路整備後に耐火建築物への建て替えが促進されたことを示している。これらはいずれも、街路整備を契機に土地利用の更新と高度利用が促進されたことを示している。

(3) 新宿地区（新宿区新宿一丁目～四丁目）

① 容積率の推移（図－8）

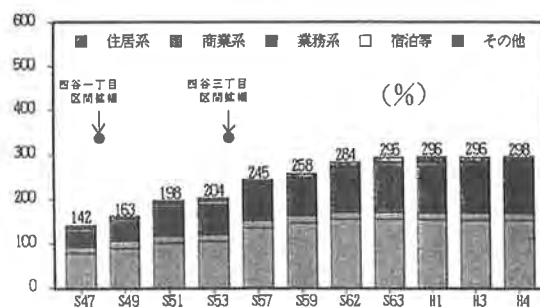
20年間の容積率の推移をみると、247%から516%、また、伸び率で2.1倍になっており、この期間の新宿区全体の平均1.9倍（99%→190%）より高い伸び率を示している。

② 用途構成の推移（図－8）

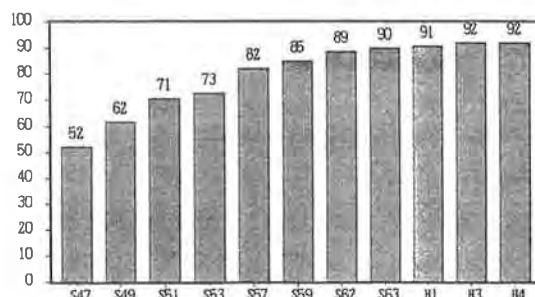
一方、用途構成の推移を見ると、新規の立地は業務系が多く、建物用途も商業系中心から業務系の比率が高まっている。

③ 非木造率の推移（図－9）

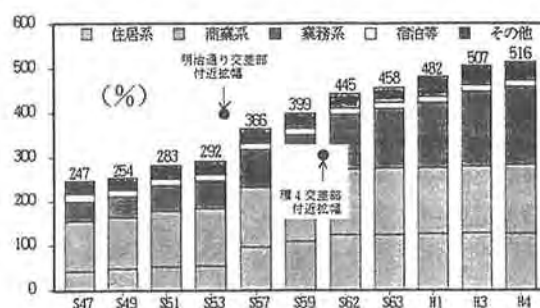
当地区は、従来から非木造率の比率が高い地区であるが、この推移を見ると84%から98%へと、一段



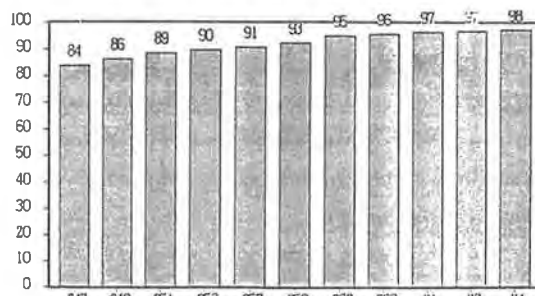
図－6 容積率・用途構成の推移（四谷一～四）



図－7 非木造率の推移（四谷一～四） (%)



図－8 容積率・用途構成の推移（新宿一～四）



図－9 非木造率の推移（新宿一～四） (%)

と建物の不燃化が進んでいる。

④ 街路整備と高度利用との関連性

昭和50年代の中頃に、環状5号線の1（明治通り）との交差点付近の拡幅事業がおこなわれた。（図－2）

この時期の容積率の推移（図－8）を見ると、昭

和53年に292%であったものが昭和57年には336%になり伸びが顕著である。

また、昭和60年頃には環状第4号線（外苑西通り）との交差点部の拡幅事業が行われた。（図－2）

同様に、この時期の容積率の推移（図－8）を見ると、昭和59年の339%から昭和62年には445%と、ここでも街路整備後に容積率の伸びが認められる。

(4) 街路整備と土地利用の高度化促進効果

対象区間の街路整備による土地利用の高度化促進効果をまとめると次のとおりである。

① 容積率

対象区間における過去20年間（昭和47年～平成4年）の沿道建物の容積率の伸びの推移は次のとおりである。

地区	昭和47年	平成4年	伸び率
・麴町地区	169%	447%	2.6倍
・四谷地区	142%	298%	2.1倍
・新宿地区	247%	516%	2.1倍
〔千代田区全体	270%	511%	1.9倍〕
〔新宿区全体	99%	190%	1.9倍〕

上記3地区の容積率の伸びは2倍強（2.1～2.6倍）で、同期間におけるそれぞれの区全体の平均伸び率（1.9倍）を上回り、街路整備に伴い沿道の高度利用が進んでいることを示している。

また、街路事業が実施された時期と容積率が大幅に増加した時期の一致を見ることができ、街路事業が沿道地区の土地の集約化、共同化、高度化を促進する要因になっていることを示している。

② 用途構成

対象区間における過去20年間（昭和47年～平成4年）の用途別容積率の推移は次のとおりであり、業務系用途への移行傾向が顕著（4.1倍）である。

（用途別容積率の推移）

用途	昭和47年	平成4年	伸び率
業務系	46%	188%	4.1倍
住居系	63%	133%	2.1倍
商業系	62%	84%	1.4倍

また、対象区間全体の合計容積率に占める用途別構成比の推移は次のとおりであり、業務系用途の割合が高い伸び率（2.1倍）を示している。これに対して住居系は横這い（1.0倍）、商業系は減少傾向（0.6倍）を示している。

（用途別構成比の推移）

用途	昭和47年	平成4年	伸び率
業務系	23%	43%	2.1倍
住居系	32%	30%	1.0倍
商業系	31%	19%	0.6倍
その他	14%	8%	0.6倍
計	100%	100%	

4. おわりに

これまで、放射第5号線の街路整備と沿道の土地利用の高度化について述べてきたが、街路整備と沿道の建物容積率、建物の不燃化等については深い関連がみられる。

しかし、都内の他の街路事業についての同様の調査事例がなく、この調査結果のみで結論を求めることは早計であり、今後、路線の性格や地域特性を考慮した評価方法等の検討を重ねる必要がある。都の場合、事業費に占める用地補償費の割合が9割を超え、膨大なものとなっており、土地の流動化や民間建築投資を促していると考えられる。

従って、用地補償費が土地利用の高度化や地域経済に具体的にどのように寄与しているのかを把握することは投資効果を計るうえからも重要である。

また、都の都市計画道路の整備率は平成8年3月末見込みで49%と未だ5割に満たない状況にある。財政状況が厳しいなかで、街路事業を効率的に進めるためにも、事業費の大きな部分を占める用地補償費の経済効果について今後とも研究を進める必要があると思われる。

5. 土地の先行取得制について (都市開発資金を中心に)

◆建設省都市局都市再開発防災課

1. はじめに

「キューイチですよ。キューイチ」。ある街路事業担当者に街路事業の中で用地取得の占める労力の割合はだいたいどんなものか教えてもらった時の答えである。その方によるとキューイチ（9対1）、つまり街路事業の中で用地取得業務の占める割合は90%ぐらいであろうとのことであった。

個別事業によってその度合いには差はあろうが、街路事業において用地取得が一番の難物だという認識は共通しているようである。

仮に土地が全て公有地であったならどうであろうか。おそらくコストと人員の計画的配分によって何年後には某路線は何キロ供用という予定がかなり長期にわたって正確に実現するであろう。

現実には、何十年もの間都市計画決定されたまま事業認可の目途が立っていない路線が全国的にも多々あり、町中で既存の街路の脇に奇妙に古くて低い街並みが連なっている場合も少なくない。

街路事業を円滑に進めていく上での隘路となっているこの用地取得については、事業の中で積極的に買収を進めていくことが重要であることはもちろんのこと、あらかじめ公共団体等が先に用地取得を行い、いわば事業地の公有地化を進めていく用地先行取得が不可欠であるといえよう。

特に用地先行取得が有効であるのは、部分的に事業が実施されている路線において、未事業区間の地権者から買収の要望があるような場合であろう。この場合、当該地権者の要望に対して的確に対応することにより次期実施事業の円滑化及び事業者の事業実施に対する積極的な取り組みのアナウンス効果を生むことが可能である。

2. 都市開発資金制度について

2-1 用地先行取得のあれこれ

表一に挙げたように用地先行取得制度には様々なものがある。そのうち街路事業において活用が図られている代表的な用地先行取得制度としては、略して「用国」と呼ばれている用地国債によるもの、地方公共団体において機動的に用地取得を行う土地開発公社を利用したもの、あるいは地方公共団体によっては大きな割合を占める土地開発基金を利用したもの及び都市局の所管する特別会計を利用した都市開発資金制度がある。

2-2 都市開発資金について

国が支援する先行取得制度である都市開発資金と用地国債との間において、利用する際の大きな違いは再取得（事業化）までの期間である。用地国債においては先行取得後5年以内に事業化されるものが対象となっているが都市開発資金制度においては概ね5年から10年後に事業化されるものが対象となっている。（都市開発資金制度の中には各種の貸付金制度があるが、ここでは、その内で中枢となっている「用地先行取得資金」について記述する）

都市開発資金制度は「都市開発資金の貸付に関する法律（昭和41年法律第20号）」を根拠とした地方公共団体が行う用地取得に対する貸付制度であり、取得する用地の属性、使われ方によって次の3つの種類に分かれている。（貸付利率は平成8年3月1日現在）

(1) 工場等敷地買取資金

①対象地域

首都圏の工業等制限区域または近畿圏の工場等制限区域

②対象物件

制限施設（工場又は学校）及びその関連施設の敷地で買取りを予定する土地の面積の合計が概ね1ha以上であること。

③貸付条件

貸付利率3.10%

10年償還（3年の据置期間を含む）

(2) 都市施設用地買取資金

①対象都市（その周辺地域を含む）

- ・東京都、大阪市、名古屋市、京都市、横浜市、神戸市、北九州市、札幌市、川崎市、福岡市、広島市等33都市
- ・地方拠点都市地域の中心となる都市

②対象物件

次の都市計画施設の用地（物件の移転に要する費用等を含む）

- ・道路
自動車専用道（幅員18m以上）
その他の幹線道路（幅員20m以上、幅員22m以上の道路に接続する避難路等は幅員16m以上）

・公園（4ha以上）

・下水道処理場（処理人口10万人以上）

③貸付条件

貸付利率3.15%

10年償還（4年（防災緑地については3年）の据置期間を含む）

(3) 都市機能更新用地買取資金

①対象地域

- ・首都圏、近畿圏の既成市街地等及びこれに接続して既に市街地を形成している区域
- ・札幌市、名古屋市、広島市、北九州市、福岡市、仙台市、宇都宮市、新潟市、金沢市、静岡市、浜松市、姫路市、岡山市、熊本市及び鹿児島市の既に市街地を形成している区域
- ・地方拠点都市地域の中心となる都市の既に市街地を形成している区域
- ・大規模な災害を受けた都市の既に市街地を形成している区域（被災市街地復興推進地域内の土地に限る）

②対象物件

- ・3ha以上（一部2ha以上）の高度利用地区、

表－1 公共用地先行取得資金の概要

平成8年2月16日現在

制度名	国庫債務負担行為 (昭和51年)	特定公共用地等先行 取得資金 (平成4年)	都市開発資金(用地 先行取得資金) (昭和41年)	道路開発資金 (昭和60年)	公共用地先行取得等 事業債 (昭和42年)	都市開発基金 (昭和43年)
根拠法令等	財政法第15① 建設事務次官通達(S51.5.11)	都市開発資金の貸付 に関する法律	都市開発資金の貸付 に関する法律	道路開発資金貸付要 綱 (道路整備特別会計 法第1条)	地方債許可方針 (地方財政法第5条等)	条例 (地方自治法第241)
会 計	一般会計 特別会計	都市開発資金融通特 別会計	都市開発資金融通特 別会計	道路整備特別会計 道路開発振興セン ター	普通会計 特別会計	地方自主財源 地方交付税交付金
原 資	市中銀行借入 (国庫債務負担行為)	財投融資資金 一般会計国費	財投融資資金 一般会計国費	道路整備特別会計 民間長期資金	民間長期資金	地方自主財源 地方交付税交付金
規 模	5,080億円 (H8年度当初事業費ベース)	186億円 (地方の貸付分を含 めたH8年度総事業 費372億円)	700億円 (H8年度当初予算)	1,029億円 (H8年度当初予算)	5,405億円 (平成6年度実績)	27,285億円 (平成5年度末)
貸付対 象者等	土地開発公社等	土地開発公社	地方公共団体	土地開発公社等	地方公共団体 (土地開発公社に転 貸可)	地方公共団体 (土地開発公社)
貸付条 件等	限度利率3.5%(1/16～) 指導利率3.3% (国庫債務負担行為の翌年以降4 年間で国等が都市開発公社等から 再取得)	3.10% (原則財投金利－ 1%、又は住宅金融 公庫基準金利) 10年償還 融資率50%	3.15%(都市施設・ 都市機能更新用地) 3.10%(工場等敷地 及び拠点地区内) (原則財投金利－ 1%、又は住宅金融 公庫基準金利) 10年償還 融資率100%	2.90% (特定金利と長プラ との合成金利) 7年償還 融資率100%以内	市場公募地方債の (3.1%) + α 起債充当率100%	条例により規定
貸付対 象等	直轄事業及び補助事業の予定地で ①計画の確定した事業の用に供す るもの ②5年以内に事業化が確実なもの ③事業箇所の一部について予算措 置済みのもの ④地価が著しく高騰することが予 想される等数年後の取得が著し く不利又は困難であると認めら れるもの の要件を全て満たすもの	国の直轄事業及び公 団事業の事業予定地 及びこれら事業のた めの代替地の先行取 得	道路、公園、下水道 等の補助事業の事業 予定地及び再開発の 種地等の先行取得	事業実施中の道路と 一体的に用地取得す る必要のある高速 自動車国道等の用地 及び直轄・公団の幹 線道路事業の代替地	将来、公共用若しく は公用に供する用地 またはその代替地と して利用する計画に 基づいて取得する用 地、公払法等に基づ いて取得する用地等	事業に必要な用地の 先行取得 (条例により地方公 共団体ごとに規定)

土地区画整理促進区域、地区計画、住宅地高度利用地区計画、再開発地区計画、二号地区、拠点地区、重点供給地域の区域内の土地及び被災市街地復興推進地域（大規模な災害を受けた都市に限る）内の土地

- ・買取を予定する土地の面積の合計が概ね1/2以上が公共公益施設に供されるもの
- ・買取りを予定する土地の面積の合計が概ね1 ha以上であること（高度利用地区内の場合概ね0.5ha）

③貸付条件

貸付利率3.15%（拠点地区内は3.10%：被災市街地復興推進地域内は3%）

10年償還（4年の据置期間を含む）

この内、街路事業においては主に都市計画決定された道路用地の買収に都市施設用地買取資金が活用されている。

2-3 街路事業と都市開発資金

都市開発資金においては昭和42年度から街路事業用地の先行取得を行っており、平成6年度末までに全国で1,763億円（面積にして165ha）の用地買収を実施している。

通常、都市開発資金で取得した土地を事業化するには先行取得を行った土地特別会計から事業用地としての再取得を行った後、整備を実施することが原則であるが、街路事業については、特に緊急な整備を要するものについて「特定街路」という位置付けをすることにより、土地特別会計から街路事業用地としての再取得を街路の整備または供用が行われた後にも行えることとしている。

早期事業化が必要な路線において都市開発資金を利用した場合、通常であれば事業用地として再取得するには未償還分を繰上償還しなければならないが、この「特定街路」についてはその必要がなくなる。このため路線全体としては計画的な支出計画によって早期の整備が可能であり、街路網の緊急な整備に対して非常に有効な制度となっている。

3. 近年の土地問題と用地先行取得

バブルの崩壊によって平成4年から地価の下落が生じ、現在においても地域によっては下げ止まりの傾向はあるものの、都心部においては未だ地価は続

落している。

その結果、巨額の不良債権の発生、土地担保融資の縮小、土地含み益の大幅な減少及び土地投資への意欲減退等が生じており、日本経済に対して深刻な影響を与えている。また、今国会のトピックスである住専問題においても、地価下落が問題の根元となっているのは皆様よくご存じのことであろう。

建設省所管事業においても、宅地開発や市街地再開発事業に対する取り組みの姿勢を極めて消極的なものに変えており、都市開発等の停滞が懸念されているところである。

その一方、街路整備等の公共事業においてはバブルの崩壊に伴って取得単価が減ることによって事業費に占める用地費の比率が低下しており、費用の面からはバブル期に比べて公共用地取得は容易になっているという見方も可能である。そしてこの状況認識から用地先行取得制度の有効性は無くなっているのではないかという声があるのも事実である。

しかし、この見方は非常に表面的であろう。なぜなら、平成4、5年のバブルが弾けた直後は含み損による損失回避のため、公共事業者に対して所有地を早期売却する地権者が続出したが、その動きが一段落した後は公共用地を含めた土地の動きが停滞しているのが現状であり、とても公共用地取得が容易になっているとは言い難い状況である。

地価下落を理由に売りにでた土地が出尽くした現時点においては、むしろ用地交渉は困難化の方向に向かっているとさえいえるのではないだろうか。このことを考慮すると、事業の円滑化を目的とする用地先行取得の有効性はバブル崩壊後においても減じていないといえよう。

4. 都市開発資金における公共用地取得促進策

4-1 経済対策における公共用地取得促進

平成7年9月20日の経済対策閣僚会議「経済対策」においては土地の流動化の促進等の目的から国全体で2兆7,300億円（うち建設省関係分1兆100億円）の公共用地の取得・先行取得促進策が盛り込まれた。

これを受け、都市開発資金制度においては、地方公共団体が都市開発資金を利用して取得した土地を

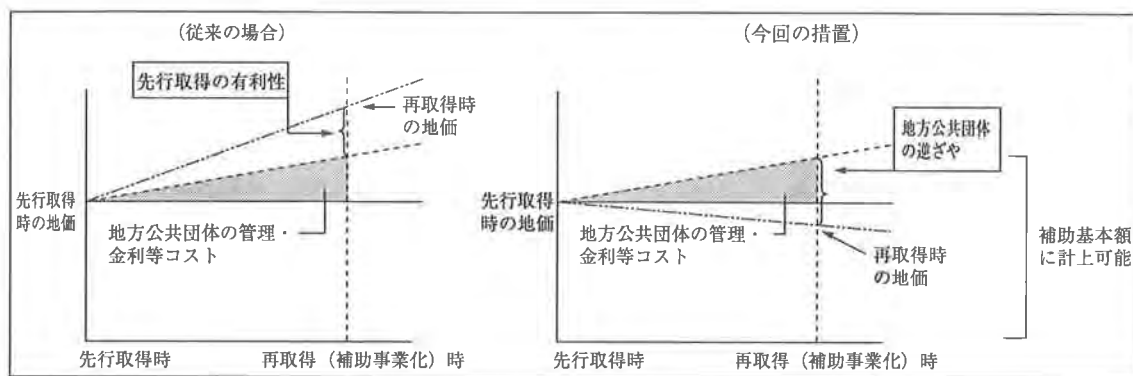


図-1

事業化する際の補助基本額の考え方を改正し、公共用地の先行取得促進を図る措置を講じた。(いわゆる逆ざや対策措置)

4-2 都市開発資金における逆ざや対策措置

近年の地価下落状況においては、地方公共団体が先行取得した土地を事業化する際に、再取得時の地価の範囲内で取得に要した費用を補助基本額に計上する従来の考え方を取った場合、地方公共団体に於いていわゆる逆ざやが生じ、その結果、地方公共団体が用地先行取得に対して消極的になる傾向が見られた。

しかし、地価の上昇だけを見込んだ用地の先行取得については、現在必要性は小さくなっているものの、事業の円滑な実施のためには適時必要な用地先行取得を行っていくことは不可欠である。

そこで、このような用地先行取得の必要性が高いと認められるものについては、平成7年11月1日付建設省都総発第335号通達「地方公共団体が都市開発資金の貸付けを受けて行う補助事業用地等の先行取得の取扱について」により、逆ざや分についても補助基本額に計上できることとし(図-1参照)、公共用地の先行取得の促進を図っている。

5. むすび

街路整備をはじめとした都市基盤施設整備の水準は依然として高いとはいえない状況である。質の高い都市基盤施設を計画的に整備していくには用地先行取得制度の活用が有効であるため、今後もニーズを的確に把握して、的確な活用を図っていくことが必要であろう。

シリーズ まちづくりと街路

地下街「ディアモール大阪」の紹介

●大阪市街地開発株式会社

大阪ダイヤモンド地下街建設本部

本部長 田 中 正 治

1. はじめに

平成7年10月12日、JR大阪駅前南側の通称ダイヤモンド地区に約2万㎡の大規模地下街（愛称ディアモール大阪）が誕生した。

当地下街は、大阪駅前の整備、活性化を図るとともに、地上交通の輻輳緩和のため、片福連絡線桜橋駅（工事中仮称）と、JR大阪駅、阪神、阪急各私鉄の梅田駅、地下鉄各路線の梅田駅とを地下公共通路でネットワークすることを目的として建設されたものである。また、当地下街の下層階には、340台の公共駐車場と85台の地下街付置義務駐車場が併設されており、駐車場車路は、隣接ビル地下駐車場とも結ばれ、車路系地下交通ネットワークを構築している。

「ディアモール大阪」と名付けられた当地下街に

表－1 施設内容

地下街階（地下1階）	21,900㎡
・公共地下歩道4路線 〔事業主体：大阪市・大阪市街地開発株式会社〕	12,800㎡（延べ780m）
2号線 幅員 8～13m	（延べ270m）
3号線 6m	（延べ150m）
4号線 7m	（延べ240m）
5号線 14m	（延べ120m）
・店舗 〔事業主体：大阪市街地開発株式会社〕	6,100㎡
・ギャラリー 〔事業主体：大阪市街地開発株式会社〕	1,100㎡
・防災センター等 〔事業主体：大阪市街地開発株式会社〕	1,900㎡
駐車場階（地下2階）	18,600㎡
・公共地下駐車場 〔事業主体：大阪市〕	7,900㎡（340台収容）
・地下街駐車場・その他 〔事業主体：大阪市街地開発株式会社〕	10,700㎡（85台収容）
合計（地下街階・駐車場階）	40,500㎡
事業費	約500億円
事業年度	平成元年～平成7年度

は、63の物販店と10の飲食店、そしてギャラリーが配置され、オープン後は連日十数万人の来訪者で賑わっている。本文は、この地下街の施設と商業展開について紹介する。

2. 地下街「ディアモール大阪」の特色

当地下街の建設にあたっては、“安全で人にやさしい街づくり”あるいは“地下を感じさせない街づくり”などをキーワードとして常に心掛けてきたが、

○地下街を8ブロック構成にした防災対策

○防火・防犯管理のシステム化

○大規模アトリウムを設け、自然光の採り入れと排煙機能の充実

○「音」と「ひかり」による避難誘導システムの設置

○高い天井と広い通路とともにヨーロッパ調のシックなデザインをとりいれた開放感あふれる地下空間

○壁面のツタ類の装飾など豊富な緑

などが特色として挙げられる。表－1に施設内容を示す。

3. 施設概要

(1) 公共地下歩道

当地下街は、図－1に示すように4路線から構成されており、幅員は各路線の歩行者交通量から6～14mとした。事業手法としては街路補助事業（大阪市）により延べ166mを、NTT－A型事業によ

り延べ614mを建設した。

各路線には、それぞれ次のような個性あふれる演出がなされている。

A. 坂道のある北アプローチ (2号線北)

当地下街の北入口にあたりJR大阪駅、阪神電車梅田駅などつながる主要動線の一つとなっている。既設通路との接続の必要性から、大阪の地下街ではめずらしく8%の坂道となっており、地下街の入口に立ったとき、天井の大型円形照明とあいまって徐々に広がる地下都市への誘いのアプローチ空間となっている。また、通路両側にはギャラリーが配置されている。(写真-1)

B. 円形広場

JR大阪駅、桜橋、御堂筋、地下鉄東梅田駅方面からの合流点となっている。当地下街の北の主要スポットで、円形の天井に「青空」、「夕焼け空」などを演出照明し、地下空間独特のムードを醸しだしている。

広場に面しては、大阪の文化や情報を伝える12面マルチハイビジョンテレビや大阪市の行政サービスコーナー、各種情報を提供するギャラリーがある。また、若いお母さんたちに好評である授乳室も設けられている。(写真-2)

C. カジュアルストリート (2号線中央)

高いアーチ状の天井、大理石の列柱、さらに壁面上部から自然光を受け、室内植栽をあしらった空間は地下を感じさせないストリートとなっている。壁面には、ジャズをテーマとした触れば音の出るレリーフが取り付けられ来訪者が暫し足を止めて楽しんでいる。(写真-3)

D. マーケットストリート (3号線)

円形広場から東へ伸びるこのストリートは、既設地下街の「ホワイティうめだ」ともつながり、地下

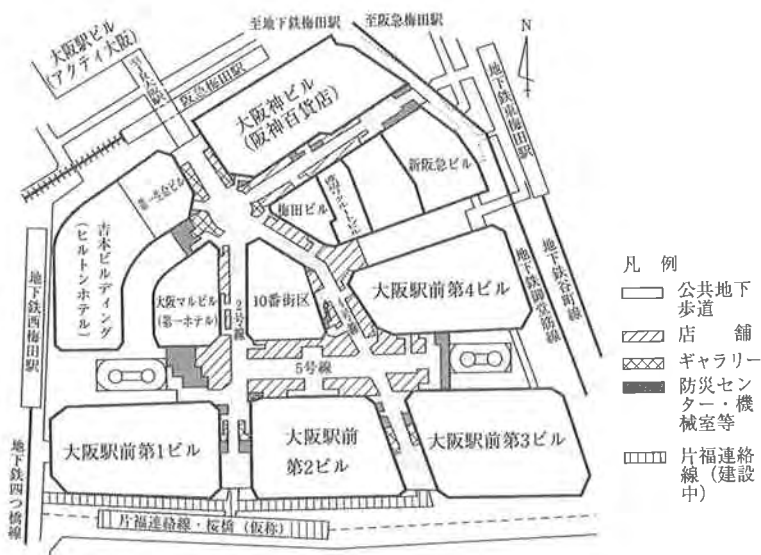


図-1 地下街階 (地下1階) 概要図



写真-1



写真-2



写真-3

鉄東梅田駅方面への主要な動線となっている。幅員は、6mと最少幅員ながら壁の素材には石灰石が使われ、天井はヨーロッパの市場を彷彿させる庇があり、賑わいのバザール空間として最も大阪を感じさせるストリートである。(写真-4)

E. バラエティストリート（4号線中央）

この路線は、円形広場から南に伸び、国道2号とつながるストリートで、片側店舗から両側店舗と変化している。通路の床は、大理石の加工玉石を用い、大きくうねる大河を思わせる意匠となっている。壁は、レンガ風の二丁掛タイルを使用し、天井は逆アーチである。店舗のない壁面には、植栽や、イタリアのアーティストが描いたミラノ市にある大聖堂のフレスコ画が飾られ、自然を感じさせるストリートファニチュアをあしらっている。(写真-5)

F. ファッションブルストリート（5号線）

メインストリートの5号線には、大阪市の姉妹都市であるイタリア・ミラノ市のガレリアをモチーフとした延べ60m、幅7.5m、高さ約15mのアトリウムが設けられており、自然光を採り入れ、高い天井、



写真-4



写真-5

広い通路となっている。床にはモザイクタイルにより「鷹」「牛」「風神」が現地イタリアの職人によって描かれている。アトリウムは災害時の排煙機能も備えている。(写真-6)

(2) 防災設備

地下街において、防災性向上は最重要課題であり、当地下街では分散ネットワークシステム、活性化避難誘導システムなどを設置している。

A. 分散ネットワークシステム

当システムは、防災センターとは別に防災設備の監視・制御ができる防災分散拠点(GR型火災受信機を設置)を4箇所設け、より迅速できめの細かい管理を行うものである。防災センターは統括中央防



写真-6

災センターとして、各拠点受信盤の情報の一括監視を行うとともに、当地下街に隣接する各所のビル、各鉄道駅及び地下街などの周辺施設と防災情報の相互交換を行い、災害の拡大を未然に防止する体制を確立しようとするもので、さらに次のように構成されている。

(a) 避難ブロック

地下街をⅠ～Ⅷの避難ブロック＝防災ブロックに区分し、これを接続する箇所に地下広場を設け、緩衝帯として避難の分散を図ることとしている。

(b) 防災分散拠点の設定

前述のように防災分散拠点は、災害時に防災センターの支援基地となり、初期消火活動がより効果的に行える防災情報拠点として機能するもので、避難ブロックの情報をその位置から集約できる地下広場（地下1階：3カ所、地下2階：1カ所）に設けている。また、防災センターより制御依頼を受けた場合は、各防災分散拠点で、その防災ブロックの初期消火、避難誘導、防火防排煙の操作等を行い、防災センターのバックアップ拠点ともなる。

避難ブロックと防災分散拠点の位置を図-2に示す。

(c) 防災センター

防災センターには、防災分散拠点4箇所からの防災情報を受信する供用伝送路を設けるとともに、中央処理装置・CRTを主体とした統括防災監視盤を設置し、全域の一括集中制御を行っている。すなわち、日常の災害予防活動から災害発生時の対処、復旧にいたる一連の活動に対し、最後まで全体指揮、対処行動を的確に行う機能を有する統括中央防災センターとして位置づけられる。

B. 活性化避難誘導システム

当システムは、非常時に避難口までの避難方向を矢印の点滅で認識させることにより、積極的に避難誘導を行う新型通路誘導灯を導入したシステムである。新型通路

誘導灯は、火災時に安全な避難方向を示すようアナログ式煙感知器と連携させ、コンピュータ処理によりあらかじめプログラム化されている。

C. アトリウムの火災消火システム

当システムは、5号線の地下通路上に自然採光と非常時排煙のために設けられたアトリウムに設置している。地下街には、消防法により全域にスプリンクラーを設置する必要があるが、アトリウムは構造上設置困難であり、また、天井が高く効果的な消火が行えないため、炎感知器と壁付開放型散水ヘッドを組み合わせた火災感知・消火システムとしている。

4. 人にやさしい諸施設

人にやさしいまちづくりの観点から、お年寄りや障害者の方々が利用しやすいよう段差のない通路の処理、視覚障害者誘導用ブロックの設置、点滅型誘導音装置付誘導灯の設置、障害者用エレベーターの設置、車いす使用者用トイレの設置及び点字案内板

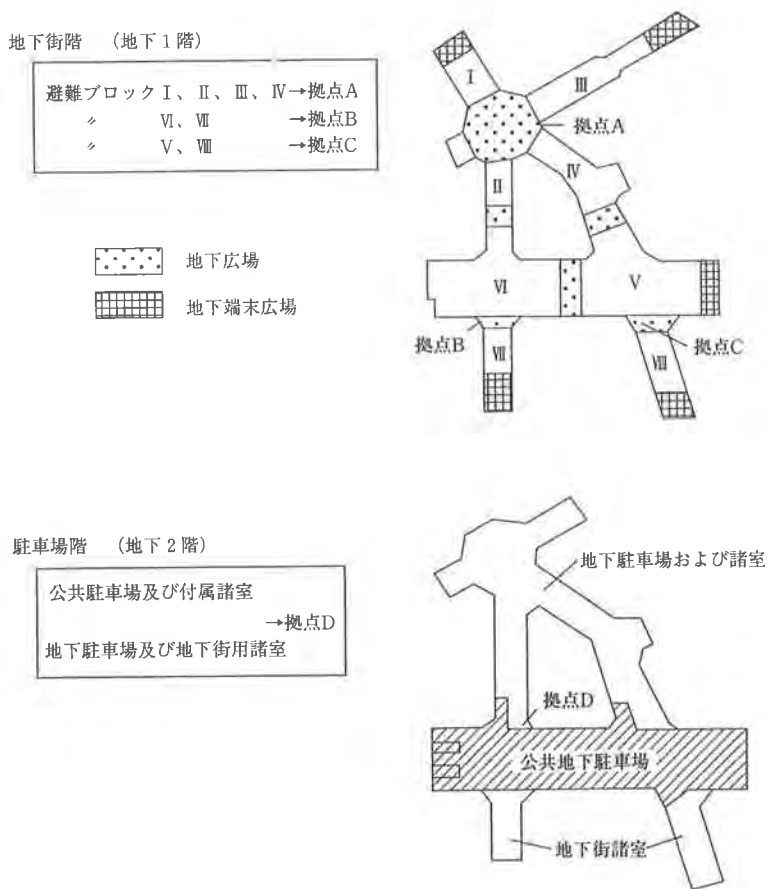


図-2 避難ブロックと防災分散拠点の位置

の併設などを実施している。

5. 商業展開

商業展開については、平成元年にコンペを実施し、応募提案7点の内、(株)大丸、(株)阪神百貨店の提案が当事業の計画目標に沿うものとして選定された。後に阪神電気鉄道(株)も参画した。

店舗の配置は、都市における「ニューライフスタイルの創造」をめざし、魅力的で個性豊かな店舗展開を行うとともに、4つのストリートにそれぞれ異なったテーマを持たせながら来訪者の回遊性を誘うよう配慮されている。

2号線は、カジュアルストリートと呼び、スポーティなりゾートウェアやリラックスウェア、雑貨などの店舗となっている。

3号線は、マーケットストリートと呼び、ヨーロッパの市場を思わせるような店構えでデイリーユースなファッション雑貨の店舗が並んでいる。

4号線は、カルチャー雑貨、レジャー雑貨が中心の店舗が多く、バラエティストリートと呼ばれている。

5号線は、アトリウムから降りそそぐ自然光と、レディスファッションの店舗が優雅な空間を作っており、ファッションナブルストリートと称されている。

6. おわりに

当地下街は、大阪駅前市街地改造事業として駅前第1ビルが完成した昭和45年当時から建設の機運が高まり、四半世紀後の期間を要して完成をみることもできたものである。

この事業は、当社と大阪市が共同して進めてきた

が、地下街と既設民間建築物の地下通路も含めた官民一体となった地下交通ネットワーク整備の初めての試みであり、地下空間の有効利用を促進する好例であると考えられる。

幸いにして、都心交通改善事業として事業採択され、併せて街路補助事業、NTT—A型事業としても採択をいただき円滑に事業を進めることができた。

一方、当地下街の来訪者は当初予想を上回り、平日14万人～15万人／日、休日19～20万人／日である。この来訪者は、地下街でのショッピング客のほか、大半がネットワーク化された地下公共通路を利用する通行者である。

従来は地上を通行していた歩行者が地下街オープン前に比べ大幅に減少したことから、地上より地下通路に転化したものと考えられる。

当歩行者系地下交通ネットワークは、周辺鉄道駅の地下通路や周辺ビルの地下出入口と接続しているため、歩行者にとって利便性が高く、快適な地下公共通路が利用されているものと思われる。

また、平成9年春には、隣接する片福連絡線桜橋駅が開業するので通行者の大幅な増加が予想されている。

最後に、当事業に対し、建設省をはじめ関係各位に多大な御支援と御指導をいただきましたことを、深く感謝致します。



〔参考文献〕

- (1) 建築行政協会大阪支部編、建築行政協会報「ディアモール大阪—大阪駅前ダイヤモンド地下街建設工事」No.66, 1996—1

シリーズ アンダーグラウンド

国鉄清算事業団における土地処分の現状

●日本国有鉄道清算事業団用地企画部

調査役 藤 崎 和 久

1. 日本国有鉄道清算事業団の概要

日本国有鉄道清算事業団（以下「事業団」）は昭和62年4月の国鉄改革時に、旧国鉄の債務の償還及び利子の支払い業務と、債務償還の資金に充てるために国鉄等から引き継いだ土地や株式等の資産の処分等を行うことを主目的に、「日本国有鉄道清算事業団法」に基づいて設置された組織である。

2. 事業団の土地処分業務の概要

事業団は発足時に旧国鉄から旅客駅・貨物駅・操車場・宿舍・病院・学園・鉄道林等約8,184ha、鉄道建設公団から工事保留線の鉄道施設用地約624haを承継したほか、発足後の追加分も含めて面積合計で約9,300haを引き継いだ。ただ、この中には防雪林あるいは工事保留線など立地条件等からして処分が極めて難しいものも含まれており、実際に宅地として都市整備等に活用可能で資産価値が比較的高いものは約3,400haである。事業団ではこれまでこのような物件を中心に、土地利用計画の策定、土地を商品化するための工事（クリアランス工事、宅地造成工事等）、土地売却等の土地処分業務を進めてきている。

事業団の土地処分は、基本的に「早期の処分」「付加価値の付与」「公正な処分」「公共的利用と地域への貢献」「国民のための活用（住宅の供給）」という考え方で進めてきている。また、特に貨物ヤード跡地等規模が大きく重要な資産については、関係地方公共団体等と協議・調整を行った上で『資産処分審議会』において土地利用計画を策定、さらにこれに基づいて土地区画整理事業等による基盤整備を推進し、付加価値を高めた上で土地の処分を図っている。

3. 事業団の土地処分方法

発足に当たっては、事業団による土地処分は公正かつ適切な実施を確保するために公開競争入札による売却を原則とし、公共公益目的に使用する場合等には随意契約により地方公共団体等に売却できることとされた。

しかし事業団発足当時から今日までの不動産及び金融等の外部環境は、バブル経済の絶頂期から崩壊という経済の急激な環境変化の中で地価高騰とそれ以降の急速な土地需要の冷え込みという深刻な土地問題をかかえ、実際の土地処分に当たっては様々な制約の中で表1に示すような多様な処分方法を考えながら処分を進めざるを得なかった。

まず事業団の発足当初は、急激な地価高騰が社会問題となったことから『緊急土地対策要綱（昭和62年10月閣議決定）』が定められ、公的機関という立場にある事業団は、「異常な高騰が沈静化するまで地価高騰地域（監視区域）においては公用、公共用の用途に供することが確実な場合等を除き売却は凍結し、地価を顕在化させない土地の処分方法を検討して処分を進めること」とされた。

その後平成元年2月の『土地対策閣僚会議』では「事業団の土地処分の促進の必要性を考慮し、地価に悪影響を与えないと判断されるものについては適切な条件を付した上で公開競争入札を行うことができる」とされたが、地価高騰は依然続いておりなかなか実績に結びつかなかった。このため事業団では『資産処分審議会』の意見も聞きながら地価を顕在化させない処分方法を検討、平成元年度から「土地信託方式」、平成2年度から「建物付土地売却方式（マンション）」、「不動産変換ローン方式」による処分を開始し、監視区域における処分の拡大に努めた。

平成3年度になるとバブル経済の崩壊に伴い外部

環境が大きく変化したことで監視区域における地価高騰も沈静化の兆しが見え、地価高騰への配慮からくる制約は徐々に少なくなった。しかし今度は代わって土地需要の冷え込みが事業団の土地売却の推進にとって大きな障害になってきた。

このため事業団では平成3年9月17日の『資産処分審議会の緊急提言』を受け、監視区域内でも地価の動向に配慮しながら「上限価格付公開競争入札」を実施しはじめるとともに、順次随意契約における要件緩和や運用弾力化を図り、処分の拡大に努めてきた。

また、投資家が投資を行いやすいように新たな処分方法の検討も進め、平成6年度から「民間住宅付共同分譲方式」、「建物提案方式」による土地処分を開始した。

平成6年以降は監視区域の見直し、解除がかなり進み、公開競争入札の実施に係る制約が実質的になくなってきたが、土地需要の低迷がより深刻な問題になってきた。このため事業団では、引き続き地方公共団体等による土地取得の推進を図るとともに、一般企業、個人等への売却拡大に向けて、「建物提案

方式」や「民間住宅付共同分譲方式」等多様な処分方法による処分の拡充、公開競争入札の拡大等を図るとともに、物件の特性に応じて投資家が取得しやすい処分方法の検討を進めつつ、処分の推進に努めている。

4. 土地等処分の実績

事業団では図—1に示したように、昭和62年度から平成6年度までの8年間で、引き継いだ土地の約54%にあたる約5,011ha（約4.2兆円）の土地を処分し、その結果平成7年度首における事業団の保有地（未処分地）は約4,293ha、推計額約4.4兆円となっている。

年度別にみると、発足当初は土地利用計画の策定や更地化のための基盤整備工事の実施など売却準備段階であったこと、及び地価対策のため公開競争入札が制限されたことなどにより、年間1～3千億円の処分実績であったが、平成2～4年度には年間で約600～800ha、8～9千億円の処分をしている。その後また平成5年度以降は処分実績が減少しているが、これはバブル経済が崩壊し土地需要が急速に冷え込んだことなどによるものと思われる。

処分方法別でみると、更地化した土地をそのまま公開競争入札や随意契約により処分した一般売却がほとんどであるが、事業団が地価を顕在化させないための工夫や投資家が投資しやすいような工夫を凝らした「多様な処分方法」で処分したものも、面積で約20ha（0.4%）、金額で約6,334億円（15.2%）を占めている。

また処分先としては、随意契約で地方公共団体等へ処分したものが面積で約4,414ha（全体の88.1%）、金額で約32,311億円（全体の77.6%）と大半を占めており、残りが公開競争入札等により一般個人・法人に処分されたものである。

表—1 国鉄清算事業団の土地処分方法の概要

処分方法		概 要	事 例 等 (平成7年9月現在)
一般売却	公開競争入札 (一般競争入札)による方式	事業団における原則的土地処分方法。最高応札者に売却する。なお、監視区域内の物件は当初公開競争入札による売却は凍結されていたが、平成3年から「上限価格付競争入札」を実施している。主な売却対象は、企業、個人。	
	レインズ(不動産流通機構)活用方式	レインズのシステムを活用し、土地の価格を明示して購入希望者に販売する方法。主な売却対象は、企業、個人。	
	随意契約による方式	国、地方自治体、公法人等に対し、主として公共用、公用又は公益事業の用に供するために必要な土地を譲渡する方法。	
多様な処分方法	建物付土地売却方式 [平成2年度]	事業団がマンションを建設し、公募により分譲を行う方法。主な売却対象は、個人。	津田沼電車区、名古屋白鳥宿舍、横浜宿泊所ほか、合計17件
	宅地分譲方式 [平成2年度]	事業団が宅地造成を行い、住宅地として公募により分譲を行う方法。主な売却対象は、個人。	雁ノ巣駅(福岡市)、名古屋貨物ターミナル跡地、風師宿舍跡地(北九州)ほか、合計42件
	民間住宅付共同分譲方式 [平成6年度]	事業団が事前に開発協議に基づいて土地を造成、その土地に、提案競技により選定した共同事業者が建物を設計・建設し、事業団が土地の売り主、共同事業者が建物の売り主となり共同してそれぞれを分譲する方法。主な売却対象は、個人。	北柏駅(貨物)、札幌(北門山宿舎)、新潟操車場、西浜松駅ほか合計13件
	土地信託方式 [平成元年度]	提案協議により選定した信託銀行が事業団の土地にビルを建設し、ビルが竣工した段階で、事業団が土地の信託と引き換えに取得した信託受益権を小口(1口1億円)に分割し、公募により売却する方法。主な売却対象は、一般投資家。	渋谷駅(手小荷物)、蒲田駅、川崎駅②、大宮駅西、池袋駅、神戸駅、以上6件
	不動産変換ローン方式 [平成2年度]	対象とする土地に建物を付加し、共有持分権に将来変換することができる予約権の付いた長期低利の借入により事業団が資金の調達を行い、土地処分を進める方法。主な売却対象は、機関投資家、企業。	新宿南(新宿マインズタワー)、恵比寿駅(恵比寿ネオナート)、新宿駅、みなとみらい21-30街区、初台宿舍跡地、以上5件
商業・業務系	建物提案方式 [平成6年度]	事業団が建物計画の提案等を募集し、入札(土地代相当額等)により決定した事業者(購入者)の提案に基づいて出資会社(レールシティ各社)が建物を建設、完成時に土地・建物を購入者に譲渡する方法。主な売却対象は、機関投資家、企業。	亀戸駅①、国分寺駅③、金沢駅(57街区)、梅田駅(南)②、渋谷駅①、渋谷駅②以上6件

注1. [] 内は、各処分方式の開始年度。

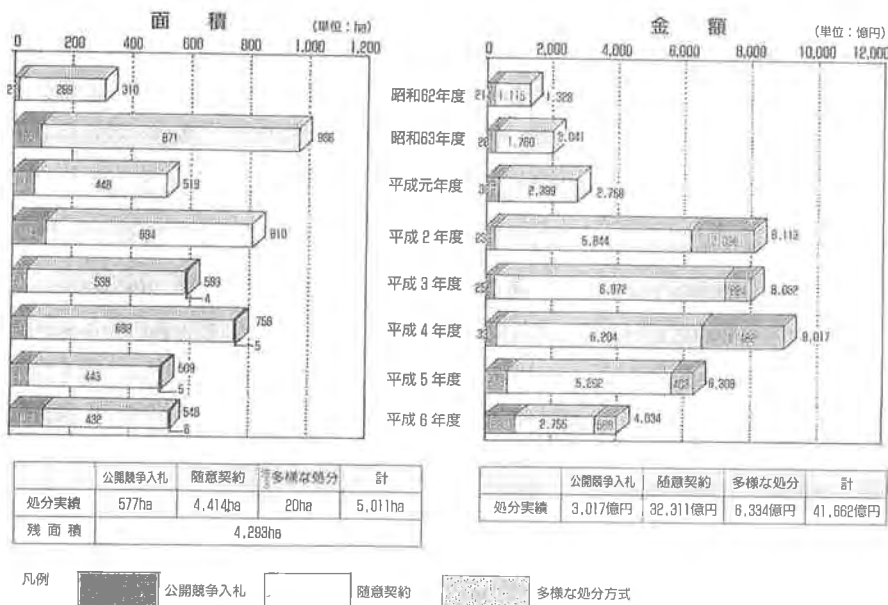


図-1 土地等処分実績

(注) 1. 公開競争入札には、レインズによる実績を含みます。
 2. 多様な処分方式とは、建物付土地売却方式、宅地分譲方式、民間住宅付共同分譲方式、建物提案方式、土地信託及び不動産変換ローン方式をいい、それぞれ公開競争入札又は随意契約に含まれるものですが、別掲としました。
 3. 多様な処分方式については、個々の物件の処分が完了した時点で売却面積に計上することとしています。

5. 事業団の土地処分とまちづくり

都市部における土地処分については、処分のために都市基盤の整備が必要であったこと、また自治体においてもまちづくりの観点から旧国鉄用地の活用積極的にあったことなどから、事業団では、関係自治体のまちづくり構想にも十分配慮して土地利用計画をまとめるとともに、必要な基盤整備を都市計画事業により推進してもらうという形で、関係自治体と協力して土地の処分を進めてきた。

これまで自治体等と協議した上で『資産処分審議会』において土地利用計画の答申をもらったものは、平成7年度に答申を受けた東折尾、竜華、東札幌などを含めて52件になる。

また、事業団の土地処分に関連して都市計画事業を推進中または事業予定のものは、表-2に示すように平成7年4月時点で87地区ある。都市計画事業の中では都市基盤の一体的整備を行うための土地区画整理事業が最も多く、72地区で実施又は予定をし

表-2 国鉄清算事業団の土地処分と都市計画事業の関連

事業種別等	関連事業団用地		うち処分済み		
	地区数	面積(約ha)	地区数	面積(約ha)	金額(約億円)
事業団用地全体(A)	—	9,300	—	5,011	41,662
都市計画事業関連地区(B)	87	599 [6%]	61	271 [6%]	9,418 [23%]
土地区画整理事業	72	587	57	269	9,015
└うち都決済み	57	415	51	252	8,475
└予定地区	15	172	6	17	540
街並み・まちづくり総合支援事業	39	357	36	203	5,513
新都市拠点整備事業	5	49	3	5	1,413
都市拠点総合整備事業	2	53	0	0	0
定住拠点緊急整備事業	1	2	1	1	19
連続立体交差事業	7	57	7	46	1,376
市街地再開発事業	16	13	4	2	403

※ 1. 平成7年4月現在

※ 2. 各事業毎に関係地区をすべて拾っており、重複がある。

ている。このほか47地区で土地区画整理事業と合わせて街並み・まちづくり総合支援事業等により質の高い空間づくりをしており、事業団の土地処分に協力してもらっている。

一方、事業団による旧国鉄用地の処分がまちづくりに寄与した点としては、特に「都市交通基盤の強化」「新しい都市拠点の形成」「良好な住宅宅地の供給」という面で大きく寄与している。

都市交通基盤の強化という点では、汐留貨物ターミナル跡地(図-2)など大規模な地区を中心に



図一2 汐留地区における主要な都市交通基盤計画

駅前広場や鉄道横断道路・歩行者通路の新設・改良、鉄道高架化、駅舎の改良、新駅の整備、駐車場・駐輪場の整備などが進められ、広域交通結節点としての機能強化や地域分断の解消が図られている。

良好な住宅宅地の供給という点では、三大都市圏をはじめ全国各地で事業団用地が住宅供給用地として活用されているほか、事業団自身も宅地造成、マンション建設等を行い、良質な住宅宅地の供給を行っている。

6. これからの土地処分とまちづくり

一方、事業団による旧国鉄用地の処分は、閣議決定により「平成9年度までに実質的な処分を終えること」とされており、土地処分のために事業団に残された期間は残り約2年になってきた。

事業団としては残された2年間全力を上げて全ての土地の処分に取り組むが、可能な限り将来のまちづくりに配慮しつつ推進する必要がある、関係自治体等との一層の連携が必要と考えている。事業団の土地処分に関し、関係の皆様のご理解とご協力を心からお願いしたい。

平成 8 年度街路事業の予算の概要

◆建設省都市局街路課

はじめに

都市インフラとして基礎的な施設である都市内道路の整備にあたっては、交通混雑の解消、都市防災性の向上、高齢化社会への対応等の緊急の課題に対処するとともに、高度化・多様化する国民のニーズに対応し、都市生活者の視点に立って計画的、重点的に進めていく必要がある。

また、事業に際し、昨今の「国と地方」に関する議論を踏まえ、国と地方の役割分担を明確化するとともに、特に求められている公共事業の透明性、効率性を確保することが重要であり、平成 8 年度の街路事業においては、補助事業の対象箇所を国として支援の必要性の高いものに限定するとともに、事業効果の早期実現に留意しながら一層の重点化を図ることとしている。

1 街路事業関係予算の概要

第11次道路整備五箇年計画の 4 年度目にあたる平成 8 年度の予算については、ラージ街路（街路事業、土地区画整理事業、市街地再開発事業、街路交通調査）の予算額（旧 NTT-B 型事業、緊急地方道路整備事業を含む）を総額約 1 兆 2,029 億円（対前年度比 1.00）とした。なお、街路事業予算額の所管別内訳は表 1 に示すとおりである。

平成 8 年度の街路事業（スモール街路）の予算額は、事業費約 8,579 億円（対前年度比 1.00）とした。街路事業予算額の工種別（目の細分）の内訳は表 2 のとおりである。また、街路事業関係の一般会計予算は表 3 のとおりである。

2 補助事業の重点化

平成 8 年度においては、補助事業として国の支援

（単位：百万円）

表 1 8 年度街路事業費所管別予算額

	8 年 度		7 年 度		倍 率	
	事業費	国 費	事業費	国 費	事業費	国 費
建設省	1,092,212	559,816	1,089,756	558,901	1.00	1.00
街路	766,761	393,431	772,984	396,949	0.99	0.99
区画	267,178	136,898	260,461	133,443	1.03	1.03
再開発	54,916	28,104	52,954	27,126	1.04	1.04
調査	3,357	1,383	3,357	1,383	1.00	1.00
北海道	77,796	39,324	77,966	39,520	1.00	1.00
街路	67,454	34,154	67,654	34,325	1.00	1.00
区画	10,074	5,076	10,044	5,101	1.00	1.00
調査	268	94	268	94	1.00	1.00
沖縄	29,025	23,906	27,258	22,507	1.06	1.06
街路	20,218	16,426	18,330	15,045	1.10	1.09
区画	8,712	7,445	8,267	7,135	1.05	1.04
再開発	0	0	566	292	0.00	0.00
調査	95	35	95	35	1.00	1.00
離島	2,810	1,538	2,680	1,470	1.05	1.05
街路	2,660	1,463	2,600	1,430	1.02	1.02
区画	150	75	80	40	1.88	1.88
奄美	1,044	658	1,024	605	1.02	1.09
街路	830	547	666	422	1.25	1.30
区画	214	111	358	183	0.60	0.61
全国	1,202,887	625,242	1,198,684	623,003	1.00	1.00
街路	857,923	446,021	862,234	448,171	1.00	1.00
区画	286,328	149,605	279,210	145,902	1.03	1.03
再開発	54,916	28,104	53,520	27,418	1.03	1.03
調査	3,720	1,512	3,720	1,512	1.00	1.00

注）緊急地方道路整備事業、旧 NTT-B 型事業を含む。

(単位：百万円)

表一 2 街路事業費工
種別内訳

区 分	全 国						建 設 省						備 考	
	8年度(A)		前年度(B)		倍率(A/B)		8年度(C)		前年度(D)		倍率(C/D)			
	事業費	国費	事業費	国費	事業費	国費	事業費	国費	事業費	国費	事業費	国費		
道 路 改 築	653,346	341,806	666,907	348,587	0.98	0.98	575,880	296,554	592,790	305,284	0.97	0.97	一般の都市計画道路の改築、自転車駐車場、歩行者専用道の整備	
連 続 立 体 交 差	103,762	52,153	101,341	51,382	1.02	1.02	98,098	49,321	95,841	48,632	1.02	1.01		
立 体 交 差 橋 梁 整 備 共同溝設置	45,770 32,761	23,716 17,002	45,095 31,962	23,160 16,557	1.01 1.03	1.02 1.03	43,826 27,343	22,731 14,018	41,245 26,234	21,235 13,361	1.06 1.04	1.07 1.05		都市鉄道の高架化等による道路と鉄道との立体交差化
電線共同溝整備	1,540	770	1,178	589	1.31	1.31	1,540	770	1,178	589	1.31	1.31		
モノレール道等整備	3,460	1,730	1,384	692	2.50	2.50	3,460	1,730	1,384	692	2.50	2.50		
計 (うちNTT-B型)	857,923 (154,709)	446,021 (78,001)	862,234 (154,530)	448,171 (78,033)	1.00 (1.00)	1.00 (1.00)	766,761 (127,267)	393,431 (63,639)	772,984 (126,998)	396,949 (63,639)	0.99 (1.00)	0.99 (1.00)	都市モノレールおよび新交通システムのインフラ部分の整備	

- 注) 1. 建設省とは、全国から北海道(北海道開発庁所管)、沖縄県(沖縄開発庁所管)、離島(奄美群島を含む国土庁所管)を除いた地域における計数をいう。
2. 緊急地方道路整備事業および公共投資重点化枠(道路整備全体(国費)75,208百万円の内数)を含む。
3. 電線共同溝整備には、工種(電線共同溝整備)のほかに、新設、改築に伴って道路改築等で行う整備分がある。
4. 本表のほかに、道路整備特別会計で実施するものとして、街路事業と併せて行う駐車場整備(特定交通安全施設等整備事業)、住宅宅地関連公共施設整備促進事業、道路開発資金およびNTT-A型事業がある。
5. 本表のほかに、前年度には、NTT事業償還時貸付金として、国費67,431百万円がある。

(単位：百万円)

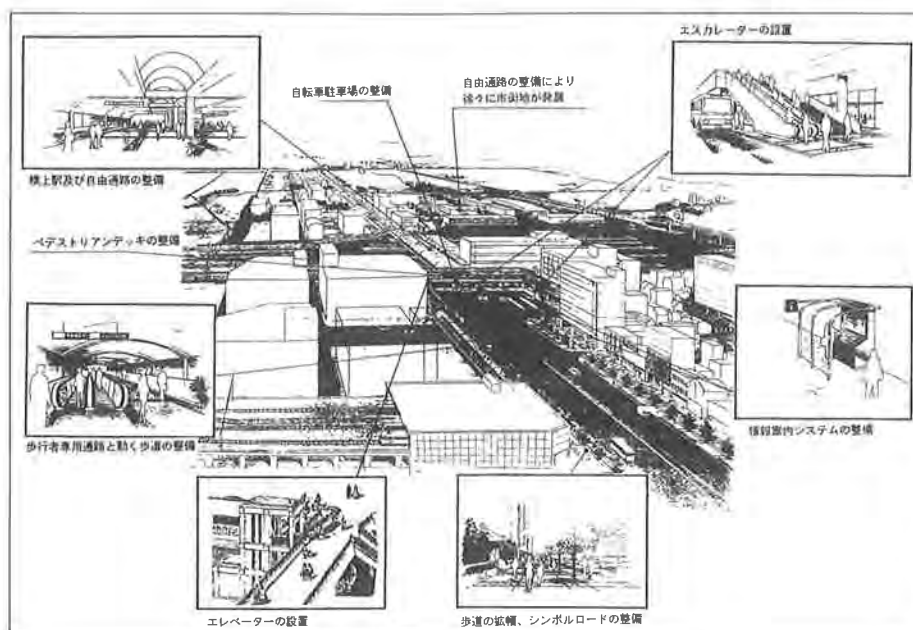
表一 3 街路事業関係
予算(一般会計)

区 分	8年度(A)		前年度(B)		倍率(A/B)	
	事業費	国費	事業費	国費	事業費	国費
街並み・まちづくり総合支援事業						
都心交通改善事業	1,290	430	1,020	340	1.26	1.26
街並み・まちづくり総合支援事業						
うち都市廃棄物処理新システム	904	206	842	203	1.07	1.01
うち都市熱源ネットワーク整備基本計画調査	30	10	—	—	—	—

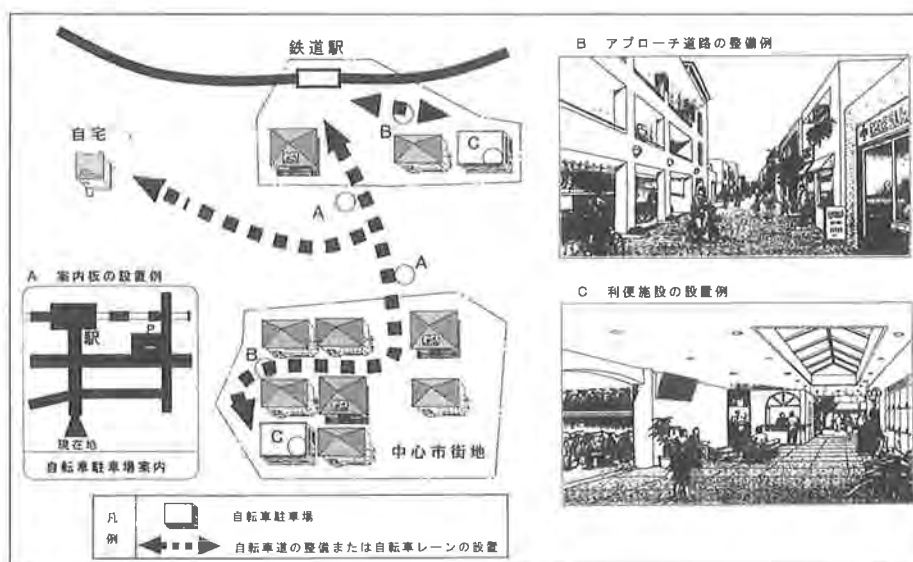
注) 都心交通改善事業には、公共投資重点化枠を含む。

表一 4 平成8年度街
路事業費予算重
点項目

- 地域経済を活性化する都市内道路整備の推進
 - ・地域経済の活性化に即効性のある地域高規格道路等の整備
 - ・都市内の有料道路整備を支援する街路事業
 - ・中心市街地の再生、高次都市機能を集積した新たな都市拠点の形成等の地域整備プロジェクトの支援に資する街路事業
 - ・道路交通の円滑化と快適で利便性の高い活力あるまちづくりを一体的に推進する連続立体交差事業(いきいき都市フロンティア事業)
- マルチモーダル施策の推進のための都市交通施設整備の推進
 - ・関係者が連携して歩行空間の改善を短期間に実施する駅前歩行者快適化作戦
 - ・公共交通機関の利便性向上等に資する都市モノレール及び新交通システム、歩行支援システム、自転車駐車場、駅前広場の整備
- 渋滞対策の推進
 - ・新渋滞対策プログラムに基づく街路事業
 - ・路上駐車やうろつき交通の解消に資する街路事業関連駐車場、駐車場案内システムの整備
- ゆとりとうるおいのあるまちづくりに資する街路事業
 - ・地区の特性に応じて面的に事業を実施する特定生活環境整備街路事業
 - ・質の高い街路空間の形成や居住環境の改善を図るシンボルロード整備事業、スノートピア道路事業、歩行者専用道整備
- 沿道との一体的整備手法を活用した街路事業の推進
 - ・区画整理手法を活用した沿道区画整理型街路事業等
 - ・良好な沿道環境の実現に資する街路事業
- 快適な住生活実現のための基盤整備の推進
 - ・住宅・宅地の供給の促進と良好な市街地の計画的整備を推進する住宅・宅地開発の関連街路
- 安全で安心できるまちづくりのための街路事業の推進
 - ・市街地の防災性向上のため各種事業を一体的・集中的に行う安心まちづくりA・Pに基づく街路事業
 - ・避難路の整備・消防活動困難区域の解消に資する街路事業、ライフラインの安全性・信頼性を向上させる共同溝の整備
- 情報ハイウェイ整備の推進
 - ・電線類の地中化を効率的に進める電線共同溝の整備



図ー１ 駅前歩行者快適化作戦のイメージ



図ー２ 自転車駐車場整備促進事業のイメージ

の必要性の高い事業について、予算重点項目を表－４のとおり設定し、補助事業の一層の重点化を図る。

３ 新規施策等

街路事業に対するニーズの多様化に応えるため、以下の新規事業等の推進を図ることとしている。

(１) 駅前歩行者快適化作戦

大都市及び地方都市の主要駅のうち、狭小な通行

空間、鉄道等による分断、上下移動を強いる構造など歩行、自転車利用の快適性に欠ける地区を対象に、関係者が連携して、総合的、集中的に、必要となる施策を実施し、歩行空間の改善を短期間に実施する「駅前歩行者快適化作戦」を推進する。

(２) 自転車駐車場整備促進事業の推進

駅周辺や中心市街地において、自転車駐車場及び利用者が快適に利用するための利便施設、アプロー

チ道路や案内板等を一体的に整備する自転車駐車場整備促進事業を推進する。

(3) 震災に強いまちづくりに関する街路事業の拡充

災害時に避難路、緊急物資の輸送路、延焼遮断空間等となる街路の整備を推進するため、以下のような拡充を行う。

- ・安心まちづくりアクションプログラムに基づく街路事業の重点実施及び採択要件の緩和
- ・消防活動困難区域の解消に資する街路整備を推進するための採択要件の緩和

(4) 都心交通改善事業の拡充（一般会計）

地方都市の主要駅等で基本的な移動手段である歩行、自転車利用の快適性が著しく損なわれている地区が多数存在しており、大きな問題となっている。また、中心市街地の魅力低下の要因ともなっている。

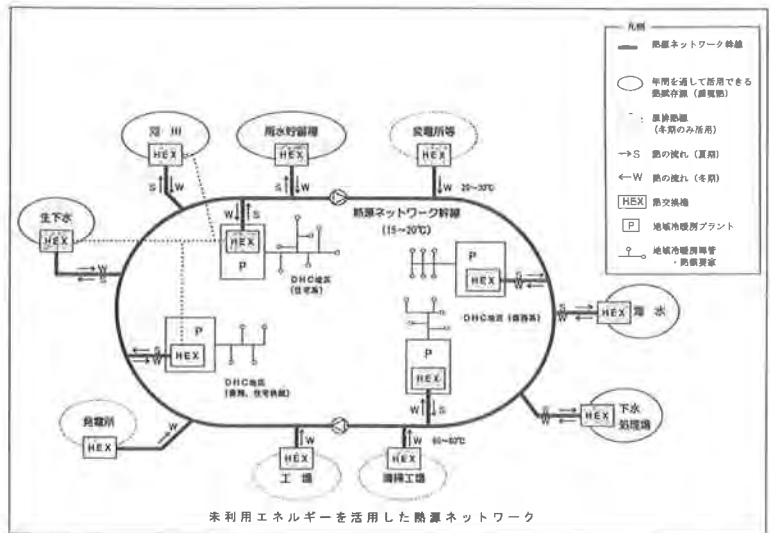
このため、歩行者の移動性を向上し、公共交通機関の利便性の向上、市街地の高度利用・活性化に資する都心交通改善事業について、対象地区要件を緩和するとともに、補助対象施設に都市情報提供システムを追加する。

(5) 都市熱源ネットワーク（街並み・まちづくり総合支援事業・一般会計）

大都市における既成市街地の都市環境の改善を図るため、未利用エネルギーを活用するとともに、熱エネルギー利用の効率化を図る、都市熱源ネットワーク整備の推進のため、街並み・まちづくり特定事業調査の中で都市熱源ネットワーク整備の基本計画調査を行う。

4 地方特定道路整備事業

地域の緊急な課題に応じて早急に整備の必要がある道路について、建設省が自治省と協調し、補助事業とあわせて地方単独事業を活用する地方特定道路整備事業を平成8年度以降も平成12年度まで継続して実施する。



図一3 都市熱源ネットワークのイメージ

5 都市廃棄物処理新システム（街並み・まちづくり総合支援事業・一般会計）

ごみの集積・収集による都市環境への悪影響の防止やごみの収集の効率化を図るため、道路の下に敷設する管路によりごみ輸送を行う都市廃棄物処理新システムの整備を推進する。

6 NTT-A型事業

NTT-A型事業は、公共施設の整備により利益が生じる事業において当該施設整備に要する費用についてNTT株式を原資とした国の無利子貸付を行い、利益で還元するものである。

街路課が所管している事業種別としては、①緊急都市開発関連街路事業（工場跡地の再開発等に関連して必要な街路事業）、②公共交通関連歩行者専用道路整備事業（公共交通機関相互等を連絡する歩行者専用道路整備）、③駅部一体整備型連続立体交差事業（駅部建築物整備と併せて行われる既設線の連続立体交差整備）、④連続立体交差緊急整備事業（線増事業と併せて行われる既設線の連続立体交差整備）がある。

おわりに

街路事業に関する平成8年度予算の概要は以上のとおりである。街路整備の重要性に鑑み、従来にも増して知恵と工夫が求められるとともに、補助の重点化を図りつつ事業を推進する必要がある、関係各位のご理解とご支援をお願いするものである。



バンコクの交通渋滞 —その傾向と対策—

◆JICA専門家 山田 俊 哉

1. はじめに

JICAの長期専門家としてバンコク首都圏庁(以下BMA)に派遣されて約2年になります。今回、バンコクの交通渋滞について書かせていただくことになり、私の感想も交えて自由に書かせていただきました。ただ、十分な裏付けもなく書いた部分もありますので、一般論的な報告ではなく、私の独断と偏見も含まれていることをご承知おき下さい。また脱線する箇所も多々ありますが、感じたままを書いたということでご容赦願いたいと思います。

2. バンコクの交通渋滞の現状

まず、バンコクの交通渋滞の現状について述べたいと思います。バンコクの交通渋滞はほぼ一日中慢性的に続きますが、特に朝と夕方にピークをむかえます。私が赴任して間もない頃、夕方の5時半にアソーク通りからスクンビット通りへ右折して西へ向

かう車の信号待ちの列に入った時のことです。右折可の信号がなかなか青になりません。待ち時間が5分、10分と過ぎ15分めを迎えたとき、思わずドライバーに日本語で「どうしたんだ。信号が故障しているのか。!」とどなってしまいました。ドライバーも日本語は判らなくても私の語気に驚いたのでしょう。アクセルをふかして20cmほど前進させました。それからさらに待つこと15分、ようやく右折信号が10秒ほどの間だけ青になり、5台の車が右折して、また赤になりました。私は信号が故障ではなかったことに気づくと同時に「私の前に20台ほどの車が信号待ちしているということは、後1時間待たなければならぬのか。」と思うと愕然としました。

次にバンコクには、バイクタクシーと呼ばれる公共交通機関が存在します。その名のとおりバイクの後ろに客を乗せて運ぶバイクです。渋滞で車が動かないときに、車の間をすり抜けて行きます。この商

売は渋滞が激しくて、車が動かなければ動かないほどバイクによる時間短縮効果が高く儲かるわけです。さらに、この原理を応用して救急車ならぬ救急バイク(バイクで病人やけが人を運ぶ)が登場しています。それにしても運ばれている人は落ち着かないことと思いますが。

ただ、このようにバイクをよく利用するのは、タイ人の価値観によるものだと思います。日本ではいくら渋滞して車が動かなくても、バイクの後ろに乗ることの危険性を先に考えてバイクには乗らないと思います。一方、タイ人の価値



写真—1 30分余り赤のままだったスクンビット通りとアソーク通りの交差点。信号の手前にバンコク名物のバイクタクシーが並ぶ。

観には今の自分が良いことが一番であるというものがあります。したがって、死ぬこともあるかもしれない危険なことよりも、今目的地に早く行けることが大切なのです。このことはタイの仏教にも起因するところがあります。タイの仏教は日本の仏教と違い戒律も厳しく、また人間は死ぬとまた生まれ変わるという教えがあります。そして、何に生まれ変わるかは生きているときにいくに多くの徳を積んだかで決まるのです。ですから、貧しい人でも寺院に寄付をして徳を積み、できれば獣ではなく再び人間に、さらには裕福な人間に生まれ変わろうとするのです。このような考え方からすると、死ぬということは恐ろしいものではなく、むしろ現在の境遇を良いものに換えることでもあるのです。このことがバイクの後ろに安易に乗ることと直接関係があるかどうかはわかりませんが、少なからず影響があると私は考えます。

脱線ついでにさらに述べますが、この価値観は都市計画にも影響を与えています。都市計画は概ね20年後の都市のあり方を論じるわけですが、タイ人は20年後を論じることが苦手です。タイ人にとっては今の自分が良くなることが一番で、次は来世（死んだ後の生まれ変わった世界）がどうなるかに関心があるのです。したがって、20年後などという自分が老人になっているときのことには興味はなく、今の自分と来世の自分にしか興味はないのです。ですから、こうした価値観の違うタイで都市計画の考え方を啓蒙するのは大変なことです。

価値観の違いと言えば、もう一つ私が仕事で苦労したことがあります。それはタイ人ははっきりしたnoを言わないことです。日本人も同じことをよく言われますが、質は全然違います。例をお話しします。私が赴任して間もない頃、ある会議に部長に出席してもらいたくお願いしたところ、快く承諾してくれたのですが、前日になって出席できないと言われました。それから1カ月ほど後に、同じように部長に会議の出席をお願いしましたが、また直前に断られました。偶然にも急用が重なったのかと思いましたが、2回目の会議の欠席の原因となった別の会議は1カ月前に案内がきていたことがわかりました。そこで同じJICAからの派遣専門家に話を聞くと、このような事はよくあるようで、話を総合すると

「タイ人はものごとを頼まれたときに、最初からむげに断るのは失礼だ」という考え方があるようです。ですから初めは「できない」とは言わず、直前になって断るのがよいという価値観のようです。このように価値観は国によってかなり違うもので、このようなことを理解しないと仕事はうまく進みません。

話は相当脱線しましたが、次にバンコクでは渋滞対策にヘリコプターが登場しています。市内南部の高級ホテルから北に約40kmの空港まで平日なら車で3〜4時間はかかります。そこでホテルの屋上にヘリポートをつくり、そこから空港へヘリコプターで行くサービスが登場しました。ちなみに料金は7人乗りで約6万円とのこと。

また、ヘリコプターは故障車の救出にも活躍しています。バンコクではしょっちゅう故障車を見かけます。一説には安い劣悪な部品を使っているためと聞きます（日本から輸入した車を修理に出すと正常な部品まで劣悪な部品に変えられるという噂があります）。ですから、渋滞の原因として故障車は無視できません。それにしても故障車を吊ったヘリコプターが上空を飛ぶのは気持ちいいものではありません。

3. バンコクの渋滞対策

2で述べたようなクレージーな交通渋滞ですが、原因は一言で言って「車の増加量に道路整備が追いついていない」ことです。ですから、対策の第一は道路整備です。高速道路、一般道路の建設・改良は行われていますが、家屋の立て込んだ地区では用地買収も難しく、大きな進捗は期待できません。

ただ、フライオーバーなどの用地買収をそれほど要しない事業は、ものすごいスピードで進捗します。昼間だけでなく夜間も工事をする（夜間のほうが涼しく、作業能率もあがるので）せいもありますが、あるフライオーバー事業は3カ月で供用したという話があるほどです。

そこで第二として、車利用者を減らす施策が進められています。まずは、公共交通機関の整備です。バンコク市内にはタイ国鉄の鉄道が走っていますが、この鉄道は長距離用で頻度も一時間に一本程度です。そこで現在、BMAの指導のもとで民間のタナヨングループがBangkok Transit System (BTS: 延



写真一 2 整備が進むBangkok Transit System。
バンコク初の都市内
鉄道として期待が高
まる。

長約23km)の建設を進めています。今世紀中には供用予定で、供用すればバンコクで最初の都市内鉄道となります。その他にも二つの鉄道計画がスタートしています。次にバスを有効活用した施策も進められています。特にGuided Bus System (区分帯付きバス専用レーン:延長70km)はパイロット区間での供用が1996年中に行われます。

また、Area Traffic Control (信号の集中制御による最適化)が進められており、1996年中には約230の信号が警官の手動によらず自動化されます。ただ、タイではやくざはいないが、警察官がやくざの代わりを果たしていると言われる。ですから、いくら集中制御の信号を設置しても、信号のスイッチを切って自ら手動で交通整理し、交通違反者からの罰金を自分の小遣いにする警察官が何人かでてくるでしょう。ちなみに現在は、交通違反摘発キャンペーン中で違反摘発件数の多い警官には、政府から海外旅行がプレゼントされるそうです。

さらに、昨年7月の総選挙後に発足した連立政権においてバンコク市内の交通問題担当副首相に就任したタクシン氏が半年で交通渋滞を解消させると公約しました。しかしその後、期間は節操もなく一年



写真一 3 整備が進む第二高速道路の未供用区間

半に変更されましたが、様々な交通需要マネジメント施策(TDM)が検討されています。そして、2月の19日からは銀行のフレックスタイム(8:30~15:30を10:00~16:00に変更)が実施されました。今後も様々な施策が実施されそうで、さながらTDMの実験都市の観があります。

しかし、無秩序な土地の高度利用化が進んだバンコク(ちなみに容積率は市内一律で1,000%)では、新たな施設整備は空間的制約が多いために、多くの時間と費用を必要とします。そこで、第三の施策として都市構造を一極集中から多極分散に改変する施策が叫ばれています。具体には副都心、サテライトタウン構想をタイ政府のいくつかの機関が提案して

写真一４ バスの有効活用の切り
札として整備が進む
Guided Bus System。



います。JICAの開発調査「バンコク都市環境改善計画調査」でもこの件について提言すべく作業を進めています。

このような施策の推進には、さまざまな難関があるかと思いますが一番問題なのはタイの政治かもしれません。タイも日本と同様に連立政権ですが、その歴史は日本よりも古く、今までに何十通りもの連立政権の組み合わせが行われたと言われています。このような連立政権のため政党の違う大臣がお互いに足の引っ張り合いをしています。このため複数の省庁がからむ施策はなかなか進展しません。また、首相の政党も選挙のたびに変わるので、政策が一貫しません。昨年の選挙でもチュアン首相からパンハーン首相に変わりましたが、この政変によって首都機能移転の候補地も変わってしまいました。チュアン首相時代は新空港予定地近くのバンコクから東部の地区が候補地として検討されてきました。しかし、パンハーン首相に変わってから候補地は、パンハーン首相の地盤に近いバンコクから西部の地区へと180度変わってしまいました。ですから、このよう

な政変にも左右されない強い行政府が望まれます。

4. おわりに

以上、バンコクの交通渋滞の現状と現在進められている対策について駆け足で述べてきました。結論から言うとタイ人が年10%を超える経済成長で豊かになり車を持つ人が急速な勢いで増えてきました。このため決定的な道路容量不足が顕在化してきました。しかし、新たな道路を造る空間は乏しく、交通需要マネジメント施策でしのぎようとしています。さらには、都市構造そのものを変えることが議論されはじめました。

これらの施策が順調に行われても10年にかかるでしょう。ましてタイの政治の不安定さを考えるともっとかかるのは間違いありません。ただ、一つの救いは政治の不安定さに翻弄されながらも政府機関の実務を担当する人々は地道に仕事を続けていることです。これらの人達のひたむきさに期待したいと思います。

【街促協だより】

●全国街路事業促進協議会第32回通常総会が開催される

去る6月19日砂防会館において、全国から約1,200名の会員が出席し、全国街路事業促進協議会第32回通常総会が盛大に開催されました。

全国街路事業促進協議会は、都市計画道路の速やかな整備、充実に積極的に促進することを目的として発足し、本年度で設立32周年を迎え、会員数も平成7年度末現在で都道府県及び市町村併せて1,305団体となっています。

当日は、来賓として中尾栄一建設大臣をはじめ、建設省から近藤茂夫都市局長等都市局及び道路局の幹部多数をお迎えし、会場は熱気にあふれ盛会に進められました。

まず、主催者を代表して、会長の沼田武・千葉県知事の開会挨拶の後、中尾栄一建設大臣から祝辞をいただきました。



続いて、第8回全国街路事業コンクール表彰式を行い、さらに会長の沼田武・千葉県知事の議事進行により大会決議に入り、山梨県山梨市の高田清一市長により決議（案）が力強く朗読され、これを「大会決議」（別記）として満場一致で採択されました。

大会終了後、ただちに出席者全員により、国会議員、大蔵省、自治省に対し要望が行われました。

（別記）

決 議

街路は、活力ある地域づくり、豊かな国民生活、良好な環境創造を実現するうえで、最も重要な役割を果たす基盤的施設であり、災害に強い都市づくり及び交通安全対策の推進、交通渋滞の解消等諸課題への対応を図るとともに、住宅・宅地の供給、情報基盤の整備、供給処理施設の収容空間の確保等を図るためにも、街路網の整備が急務となっている。

そのため、街路網の整備をより一層促進し、第十一次道路整備五箇年計画の完全達成を図ることが必要である。

このため、

- 一、平成九年度予算における概算要求基準の設定に当たっては、街路を含む道路整備費の大幅な拡大が図られるよう配慮すること。
- 一、平成九年度予算では、都市間の交流・連携を進め都市活動の基盤となる街路の事業予算を大幅に拡大すること。
- 一、第十一次道路整備五箇年計画を完全達成するため平成九年度予算においては、道路特定財源を堅持するとともに、一般財源を大幅に投入すること。
- 一、全国の災害に強いまちづくりのための街路網の整備に十分な予算を確保すること。
- 一、地方公共団体の道路整備財源を充実強化すること。

右、決議する。

平成8年6月19日

全国街路事業促進協議会
第三十二回通常総会

全国街路事業促進協議会第32回総会

（建設省出席者）

建設大臣	中 尾 栄 一
都市局長	近 藤 茂 夫
大臣官房審議官	由 良 範 泰
道路局次長	木 下 博 夫
都市局都市総務課長	澤 井 英 一
都市局都市再開発防災課長	本 保 芳 明
都市局街路課長	奥 野 晴 彦
都市局区画整理課長	小 沢 一 郎
道路局企画課長	井 上 啓 一
道路局地方道課長	荻 原 達 朗
都市局都市総務課	
都市高速道路公団監理室長	土 屋 彰 男
都市局都市計画課	
都市交通調査室長	近 藤 秀 明
都市局街路課	
特定都市交通施設整備室長	護 雅 行
都市局街路事業調整官	斉 藤 親

●第8回全国街路事業コンクールの結果について

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

全国街路事業促進協議会（会長 千葉県知事 沼田 武）では、街路事業をととしてまちづくりをより一層推進するとともに、併せて国民一般の理解と協力が得られるよう建設省の協力と後援のもと平成元年度から「全国街路事業コンクール」を実施しています。

このコンクールでは、地方公共団体、民間団体、個人など幅広い分野から優良な事業を選定するため、①整備効果の高い幹線街路の整備の推進に貢献したもの、②優れた計画に基づき街路整備の推進に貢献したもの、③技術の向上に貢献したことにより街路整備を推進したもの、④住民の参加協力により街路整備の推進に貢献したもの、という4つの基本テーマに該当する事業で、かつ平成7年度中に完成した事業のなかから、優良な事業を選定し表彰しております。

今回は第8回目であり、全国の都道府県・政令市から推薦された47件の事業について学識経験者等からなる審査委員会（委員長 新谷洋二 日本大学教授）により、写真や資料による一次審査、現地調査やビデオ等による二次審査によって厳正な審査が行われました。

その結果、「震災等幾多の困難を克服し、交通の要衝となっている中心市街地の踏切の除却と比較的幅の狭い市街地における工夫を凝らした駅前広場の整備により、慢性的な交通渋滞の解消と交通機関相互の乗り継ぎ利便性の向上が図られるなど、その効果は著しく大きい。」との評価により、兵庫県土木部・明石市都市計画部による『山陽電鉄本線連続立体交差事業・都市計画道路駅前線（駅前広場）整備事業』が建設大臣賞に決定された他、別表のとおり10事業の入賞が決定されました。

なお、表彰式は、平成8年6月19日に砂防会館で開催された全国街路事業促進協議会の第32回通常総会において、建設大臣等の出席のもと行われました。

（グラビアで入賞事業を紹介）

第8回全国街路事業コンクール表彰事業一覧

賞の種類	事業名	対象者	都市名	事業主体
建設大臣賞	山陽電鉄本線連続立体交差事業・都市計画道路駅前線（駅前広場）整備事業	兵庫県土木部・明石市都市計画部	兵庫県明石市	兵庫県明石市
全国街路事業促進協議会会長賞	都市計画道路外環状線	栃木県土木部	栃木県宇都宮市	栃木県
	都市計画道路寺町今町線シンボルロード整備事業	石川県金沢土木事務所	石川県金沢市	石川県
優秀賞	千葉都市モノレール建設事業	千葉県都市部	千葉県千葉市	千葉県
	大阪駅前ダイヤモンド地区地下交通ネットワーク整備事業	大阪市建設局、都市整備局・大阪市街地開発株式会社	大阪市	大阪市 大阪市街地開発株式会社
特別賞	都市計画道路羽黒橋加茂線街路改築事業	山形県庄内支庁建設部	山形県鶴岡市	山形県
	都市計画道路辻堂停車場辻堂線（羽鳥立体）整備事業	神奈川県藤沢土木事務所・藤沢市辻堂駅前整備事務所	神奈川県藤沢市	神奈川県藤沢市
	宇治橋梁整備事業	京都府土木建築部	京都府宇治市	京都府
	都市計画道路和歌山港鳴神山口線整備事業	和歌山県和歌山土木事務所	和歌山県和歌山市	和歌山県
	都市計画道路八代臨港線	熊本県土木部・八代市建設部	熊本県八代市	熊本県八代市
	沿道区画整理型街路事業本町通線	鹿児島県加世田市都市建設課	鹿児島県加世田市	鹿児島県加世田市



○人事消息

(平成 8 年 3 月 31 日付)

- ・本州四国連絡橋公団第二管理局業務部長
(都市局街路課長補佐) 中 村 俊 男
- ・石川県土木部都市計画課長
(都市局街路課長補佐) 笠 原 勤

(平成 8 年 4 月 1 日付)

- ・都市局都市再開発課係長
(都市局街路課係長) 水 沼 義 陽
- ・大臣官房文書課係長
(都市局街路課係長) 加 藤 雄 二
- ・都市局都市計画課係長
(都市局街路課係長) 山 川 修
- ・建設大学校総務課係長
(都市局街路課係長) 窪 田 勝 夫
- ・都市局街路課長補佐
(沖縄開発庁総務局企画課専門官兼課長補佐) 枝 川 眞 弓
- ・都市局街路課係長
(都市局都市政策課係長) 萩 原 敏 彦
- ・都市局街路課係長
(大臣官房官庁営繕部設備課係長) 山 下 政 浩
- ・都市局街路課係長
(山形県土木部都市計画課) 三 浦 良 平
- ・都市局街路課係長
(首都高速道路公団計画部第一計画課) 諸 橋 雅 之

(平成 8 年 5 月 11 日付)

- ・関東地方建設局横浜国道工事事務所建設専門官
(都市局街路課係長) 富 樫 篤 英
- ・都市局街路課建設専門官
(都市局都市計画課建設専門官) 松 谷 春 敏
- ・都市局街路課係長
(都市局都市再開発課係長) 宮 武 晃 司

(平成 8 年 6 月 30 日付)

- ・大分市助役
(都市局街路課特定都市交通施設整備室長) 護 雅 行
- ・日本下水道事業団企画総務部広報課長
(都市局街路課長補佐) 小 高 公 之

(平成 8 年 7 月 1 日付)

- ・関東地方建設局千葉国道工事事務所調査第一課長
(都市局街路課係長) 石 塚 廣 史
- ・都市局都市総務課
(都市局街路課 (併任) 大臣官房文書課) 原 田 英 之
- ・都市局街路課特定都市交通施設整備室長
(都市局区画整理課建設専門官) 平 岡 孝 夫
- ・都市局街路課長補佐
(国土庁土地局土地政策課長補佐) 新 居 秀 雄

○第13回「私のまち写真コンテスト」入賞者決定

まちづくりについて広く住民の理解と協力を得ることを目的に毎年6月に実施されている「まちづくり月間」の全国的行事として行われている「私のまち写真コンテスト」の入賞者が決定しました。

本コンテストも今回で13回目を迎え、まちの表情

や、まちを舞台とした人々の活動をテーマに作品を募集したところ、全国から約1,300点の写真が寄せられ、選考の結果、下表の方が入賞しました。

なお、本年も引き続き第14回「私のまち写真コンテスト」が、次の要領で実施されます。

第13回「私のまち写真コンテスト」入賞者

(敬称略)

受賞名	受賞者氏名	住所	作品名	撮影場所
建設大臣賞	村上敏行	東京都練馬区	都会のオアシス	港区立一の橋公園
実行委員会会長賞	青山美則 串田宏好	北海道美瑛町 兵庫県神戸市	ラベンダーの丘 紙芝居	北海道中富良野町 神戸市内
優秀賞	山崎順三郎 大坪政一 武井進 萱原正信 川西利次 黒木堅 岩上行得 三谷清 中川敦夫 山中武雄	長野県長野市 岐阜県高山市 愛知県春日井市 京都府八幡市 和歌山県新宮市 宮崎県日向市 東京都文京区 東京都足立区 京都府京都市 福岡県北九州市	初雪の仲店通り 初夏の瀬戸川 秋色のセントラルパーク 水田地帯のまち 漁港の正月 日本一のテッカ巻き造り 水のまち江東 憩 大阪の近未来都市 レトロの街	長野市 吉城郡古川町 愛知県名古屋市 三重県志摩鵜方地区 三重県熊野市遊木港 宮崎県都農町 江東区猿江、クローバー橋 東京臨海 大阪市南港太平洋トレードセンター 門司港
特別賞	柴田隆司 佐藤精二 高橋昭二 星川要 高野幸男 伊藤武 堀池庸元 村松悦郎 御子柴勲 河出輝彦 浦元義幸 竹森恒二 黒木貴子 北島政男 池口保 浜中義孝 井上佳計 横道政一 萱原威 村上洋子	北海道函館市 山形県鶴岡市 愛知県蒲郡市 埼玉県川越市 新潟市長岡市 長野県長野市 静岡県清水市 静岡県藤枝市 静岡県清水市 大阪府羽曳野市 兵庫県姫路市 兵庫県神戸市 宮崎県日向市 福岡県大牟田市 東京都八王子市 東京都八王子市 東京都国分寺市 京都府京都市 広島県広島市 福岡県北九州市	新婚さん 酒田寒鰯まつり 大空散歩 ふれあいの街角 陽気なばあさん 田植えのころ パレード 路地 旅姿の遠足 エレベーター通うまち 灘のけんか祭 クリスマスイブの神戸港 百済の里の茅屋根ふき 花園に遊ぶ 浅川に泳ぐ鯉 楽しい一時 憩いの場 せせらぎの道 花田植 春風にさそわれて	函館市内 酒田市中町モール通り商店街 蒲郡市豊岡町 川越市笠幡町綱交番 新潟県村松町 更埴市 清水市駅前銀座 静岡県油井町 静岡県由比町 兵庫県西宮市名塩 姫路市 神戸ハーバーランドモザイク 宮崎県南郷村 熊本県阿蘇郡 浅川上流多摩御陵付近 東京都八王子市多摩ニュータウン堀之内 恵比寿ガーデンプレイス 京都川端通三条北入ル 広島県山県郡加計町 皿倉山

○第14回「私のまち写真コンテスト」応募要領

テーマ

まちづくりに取り組む人々の活動、まちづくりによって生まれ変わったまちの表情、まちを舞台とした人々の生活・活動

送り先

〒113 東京都文京区本郷2-15-13
社団法人 日本交通計画協会 内
「私のまち写真コンテスト」事務局
TEL 03-3816-1791

締 切／平成9年1月31日（当日消印有効）

発 表／平成9年6月

応募上の注意

- ①サイズは白黒、カラープリント（スライド、組写真を除く）で、キャビネ判以上から四つ切りまで。
- ②一人何点でも応募できます。

③未発表または他に応募していない作品に限ります。

④応募作品は返却しません。

⑤作品の裏には、題名、撮影場所（国内に限る）、撮影年月日、作品の意図（必要な場合）、氏名、年齢、性別、住所、電話番号、職業、（学生の場合は、学校名、学年）を必ず明記してください。

⑥作品の送付にあたっては、作品が傷まないよう、包装にご注意ください。

⑦入賞作品の著作権は、まちづくり月間実行委員会に帰属し、まちづくりの広報、啓蒙等の目的に使用することがあります。

⑧特別賞以上の入賞者にはネガフィルムの提出を求めますので、ご用意ください。提出されない場合は入賞を取り消すことがあります。

【協会だより】

○社団法人日本交通計画協会第42回定期総会開催

社団法人日本交通計画協会の第42回定期総会が、去る4月26日午後2時より、東京大手町のサンケイ会館において、瀬戸山三男会長出席のもと、128会員の出席を得て開催された。また来賓として、監督官庁より建設省都市局街路課の奥野晴彦課長他をお迎えした。

なお、当日の議決事項は次のとおりで、各議案とも全員異議なく承認可決された。

- 〈第1号議案〉 平成7年度事業報告の承認を求むる件
- 〈第2号議案〉 平成7年度決算の承認を求むる件
- 〈第3号議案〉 平成8年度事業実施方針の承認を求むる件
- 〈第4号議案〉 平成8年度予算の承認を求むる件
- 〈第5号議案〉 役員改選に関する件

〈都市と交通〉

通巻39号

平成8年7月15日発行

発行人兼
編集人

田 川 尚 人

発行所

社団法人 日本交通計画協会

東京都文京区本郷2-15-13

お茶の水ウィングビル10F

電話 03(3816)1791(〒113)

印刷所

勝美印刷株式会社

○協会より発行図書のお知らせ

☆ みちまちアメニティ ——地区交通計画の考え方と実践——

規 格 A 4 版 181ページ
価 格 4,944円 (消費税込)

監 修 建設省都市局都市交通調査室
発 行 社団法人 日本交通計画協会

道路は単なる交通施設というだけではなく、生活全般にかかわるさまざまな機能を持っていることの重要性が認識されてきています。このようなことから特に近年、都市内道路の整備にあたって地区固有の特性を生かしつつ、豊かで良好な都市環境を保ち、諸都市活動を円滑に進めるために、種々の工夫がなされた道路整備が実践されてきています。

このような道路づくりは、都市社会の成熟化に伴い今後ますますその重要性を高めていくものと考えますが、事業を進めるための手引書といったものはなかなか見当たりません。

このようなことから本書は、全国各地の固有な特性を生かしたきめ細かな道路づくり全般を「地区交通計画」と位置づけ、今後全国各地で実施される地区レベルの道路整備のガイドブックとしてとりまとめたものです。

第1部では、地区交通計画の歴史的な系譜や基本的考え方を述べ、第2部で地区交通計画の立案のしかた、事業化の方法を地区の特性ごとにまとめています。また、第3部では、全国各地の具体的事例を事業のタイプごとに分類し、事業の動機、計画の内容、事業化手法等について紹介しています。

地区交通計画は基幹的交通計画と比べ、地区の特徴や計画の動機に大きく影響されるところがあります。このため本書では、第1部、第2部で述べる一般論のほか、具体的事例の知識に重点をおいて、第3部を充実させることを念頭に編集いたしました。

＜目 次 内 容＞

第1部 地区交通計画の考え方

- 第1章 地区交通計画の必要性と発展の系譜
 - 1-1 地区交通計画の必要性
 - 1-2 地区交通計画の発展の系譜
- 第2章 地区交通計画の基本的考え方
 - 2-1 計画対象とする空間的範囲
 - 2-2 計画対象内容
 - 2-3 地区交通計画における基本的配慮事項
- 第3章 住宅地における地区交通計画の考え方
 - 3-1 居住区道路の基本的考え方
 - 3-2 居住区道路の区分と目標水準
 - 3-3 道路ネットワーク
既存ストック改善例 (1～3)
 - 3-4 道路幅員及び横断面構成
- 第4章 都心部の地区交通計画の考え方
 - 4-1 都心部地区交通計画の必要性
 - 4-2 都心部の地区交通計画に至る経緯と課題
 - 4-3 都心部の範囲・構造と地区交通計画の関係
 - 4-4 都心部の地区交通計画のテーマと方法

第2部 地区交通計画のたて方

- 第1章 計画策定から事業の流れ
 - 1-1 地区交通計画・事業の全体フロー
 - 1-2 計画・事業の発意と地区類型別課題
 - 1-3 計画策定
- 第2章 地区交通計画のたて方
 - 2-1 調査・計画制度と事業制度
 - 2-2 事業手法別・計画のたて方

第3部 地区交通計画・事業の事例

- 1. 都心地区
 - 徳島市都心地区、神戸市税関線、堺市大小路線、姫路市都心地区、呉市都心地区、小樽市臨港線、秋田市都心地区、浦和駅前さくら草通り、長野市都心地区、浜松市都心地区、福島市都心地区、松本市都心地区、盛岡駅前北地区、高崎市駅西地区、清水市中心市街区、鳥取駅前地区、福岡市塩原地区 (以上17地区)
- 2. 住宅地区
 - 尼崎市南塚口地区、松任市中央地区、藤沢市鶴沼地区、今治市島生・立花地区、姫路市城西地区、豊中市庄内地区、東松山市高坂ニュータウン、七ヶ浜汐見台ニュータウン、多摩ニュータウン(第4住区)、知多市寺本地区、宇都宮市戸祭台ニュータウン、港北ニュータウン (以上12地区)
- 3. その他 (特別な環境条件を備えている地区)
 - ①歴史的環境地区
 - 足利市ばんな寺・足利学校周辺地区、金沢市兼六園周辺地区、長崎市出島・山手地区、尾道市山手地区、京都市嵯峨・嵐山地区、高岡市横田地区、萩市堀の内地区、那覇市首里金城地区 (以上8地区)
 - ②積雪寒冷地区
 - 札幌市、札幌ニュータウン(あいの里)、新庄市、井波市 (以上4地区)
 - ③地方小都市
 - 鶴来町・鶴来地区、矢掛町矢掛地区、内子町、篠山町丹波篠山地区 (以上4地区)

