

# 都市と交通

Vol.2 No.1 2003

---

Viewpoint .....	1
Fundamentals 防災まちづくり・みちづくり	
1．都市防災対策について .....	2
2．街路事業における都市防災への取組み .....	5
3．密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律等の一部改正 ...	6
Series まちづくりと街路	
東京都荒川区・密集市街地における都市計画道路の整備 ...	8
News	
「第15回 全国街路事業コンクール」の結果について ...	11
Information	
平成15年度事業実施方針及び事業計画について .....	14

---

社団法人 日本交通計画協会  
編集協力 国土交通省都市・地域整備局街路課

東京都荒川区補助306号線：本文8P参照



## 自転車の復権

国土交通省大臣官房技術審議官  
(都市・地域整備局担当)  
近藤 秀明



私事になるが、郊外の戸建住宅から都心部の集合住宅への転居に伴い、思い切って自動車を手放してから3年半程になる。はじめのうちは、遠出の回数が減って行動範囲が狭くなったような気がしたが、バスや都電といった身の回りの公共交通機関に慣れてくると、さほど不便を感じることもなくなった。更に、外出に際して駐車場のありそうところを探して出かけるといった面倒もなくなり、最近では、自動車のない生活がすっかり身につけてしまった。

また、ちょっとした買い物等で、公共交通機関を使うまでもない程度の近所へ出かけるときなど、なんといても自転車が便利であることに気付いた。現在1台の自転車を家族4人で共有しているが、休日はほとんど私が独占的に使用している。本格的なロードレーサーに乗ってツーリングに出かけるのが趣味という人もいる中で、自転車のことに言及するのもしささか気が引けるが、その程度の視点からの発言であることをご容赦願いたい。

自動車に乗っていたときは、路側を走る自転車は交通マナーも悪く、危険な邪魔者のように思っていたが、逆の立場に立つと、その危険性も理解できるので、結構慎重に自転車に乗るよう心がけている。周辺に目配りし、急に動くことは避け、危ないと思ったらすぐに止まることにしている。このような交通安全の問題や雨・雪等の天候に左右されやすいことなど、自転車には多くの問題はあつたものの、体に適度の負荷を与え健康増進に役立ち、排出ガスもなく手軽で便利なことから、今後も都市内において相当程度の利用ニーズがあるものと考えられる。

しかし、わが国においては、駅前等の大量の放置自転車対策をどうするかといった問題への対処以外には、長い間、都市交通の手段として自転車の位置付けが希薄であつたことも事実である。高度経済成長期を通じ急激にモータリゼーションが進む中で、自動車交通をいかに円滑に処理するかということが最優先課題となつていたため、路面電車がそうであつたように、自転車は過去の遺物のように思われ、中学生や高校生など運転免許を持たない者が仕方なく利用するものと考えられていたのではないだろうか。

ちなみに、10年程前までは中国(中華人民共和国)の

大都市では広幅員の街路一杯に自転車があふれていて、自転車大国との印象を多くの日本人は持っていたと思う。しかし、昨年の秋に、機会があつて中国を訪問してみると、いくつかの都市の街中では自転車をまったく見かけなかった。そこで、どうなつているのかと聞いてみると、その都市の場合は交通安全上の観点から、都市内ではバイクを含めて二輪車の通行を禁止している(軍、警察等の公共目的の場合を除く)とのことであつた。モータリゼーションの進展の中で都市交通の主役の座から追われてしまい、ついには禁止される対象となつてしまつたということである。お国柄の違いとはいえ、ずいぶん極端な対応をしたものと驚いてしまつた。

わが国の都市交通における自転車交通の位置付けについては、社会資本整備審議会の都市計画部会(都市交通・市街地整備小委員会)の中でも、昨年来相当議論になり、本年4月の最終とりまとめにおいて一定の方向性を示していただいたところである。その主なポイントは以下のとおりである。

- ・ 自転車政策は都市や地区の状況に応じて柔軟に、利用者の視点を重視して進めることが重要であり、都市交通戦略の一環として、他の交通機関との役割分担や連携を図りつつ取り組むべきこと
- ・ 走行空間整備においては、ネットワークとしての連続性が確保されることが重要であり、既存の道路空間の再配分を含め専用の走行空間確保のため、走行ルートの集約化が有効であること
- ・ 駅前等の駐輪場の整備や管理においては、関係者の連携・協力を進め、特に民間の参入を積極的に進めること
- ・ 交通マナーの改善のため、利用者のモラルに訴えるコミュニケーション活動などソフト施策をあわせて実施すること

今後、これらのご指摘を踏まえ、各都市において自転車交通が的確に位置付けられ、限られた都市空間を有効に活用し、多様な交通手段が有機的に連携した快適な都市活動の実現への積極的な取り組みが進むことを期待したい。

# 1 都市防災対策について

国土交通省都市・地域整備局まちづくり推進課都市防災対策室

## 1. 災害に強いまちづくり

1995年1月の「阪神・淡路大震災」は、大地震に備えて普段から防災都市づくりを進めていくこと、とりわけ木造密集市街地の改善を進めていく重要性をあらためて示した。地域社会のどのようなところでも防災を心がけることが必要だが、とりわけ都市防災対策には、被害を出さない・最小限に止める市街地を実現するという大事な役割が期待されている。国土交通省では、震災後、従来の対策を総点検し強化するとともに「密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律（密集法）」の制定をはじめ防災都市づくりに関する新しい施策を展開してきた。平成15年度においては災害に強いまちづくりを推進するため、以下の事項に重点をおいて、都市の防災対策を推進している。

阪神・淡路大震災での教訓等を踏まえ、震災に強いまちづくりのため以下の事項を重点的に推進する。

密集市街地において、避難路・延焼遮断帯として機能する防災環境軸を緊急かつ重点的に整備するため、都市計画道路の整備を推進し、これと一体的に行う

土地区画整理事業、市街地再開発事業、都市防災総合推進事業等によって沿道建築物の不燃化を図る。併せて、地区公共施設の整備と地震や火災に強い建築物への建て替え促進等を図り、密集市街地の防災性を効率的に向上させる。

地震災害時の避難、消防活動等の円滑化に資する避難地、避難路等根幹的な防災施設の整備を推進する。大規模地震による市街地大火に対する安全性の向上を図るための対策技術の開発を推進する。

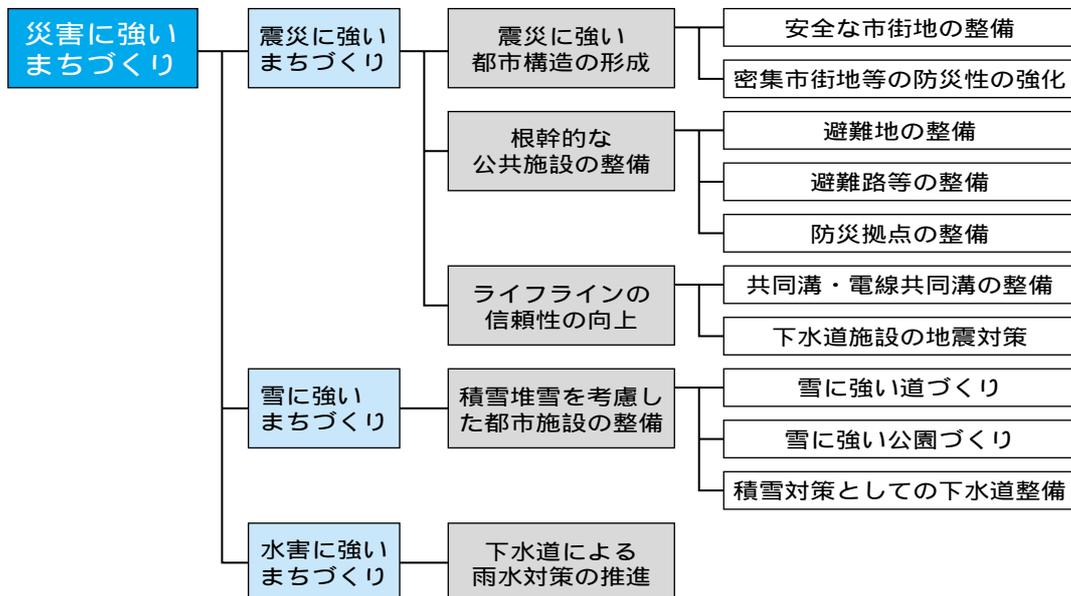
雪に強いまちづくりのため、積雪・堆雪を考慮した都市施設の整備を推進する。

水害に強いまちづくりのため、下水道による雨水対策を推進する。

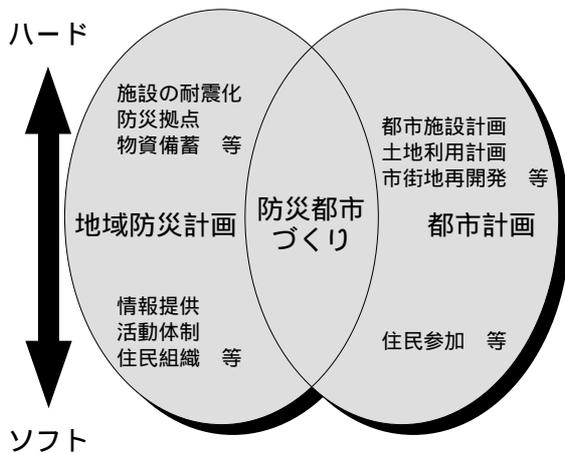
<参考>「防災都市づくり」と都市計画

防災対策の分野では、都道府県や市町村ごとに、災害対策基本法に基づいて地域防災計画を策定し、災害時の活動体制や災害直後に実施する応急対策活動等を定めている。

都市計画は、都市を健全に発展させる等の目的のもとで土地利用や都市施設、市街地開発事業等を計画する制度で、防災も重要な課題とされている。これらの計画体



系に、災害から住民の生命・財産を守り、都市の機能を確保するための「防災都市づくり」を位置づけ、両分野で連携して都市防災対策を実現する。



## 2. 「都市防災総合推進事業」について

阪神・淡路大震災における教訓をみるまでもなく、我が国の都市は、都市基盤施設の整備を伴わないまま人口、産業等の集中による都市化が急速に進展したため、地震災害等の各種災害に対して構造的に脆弱である。このため、密集市街地に代表される防災上危険な市街地の

総合的な防災性の向上を図ることを目的に、都市の防災構造化や住民の防災に対する意識向上を推進する。

### (2)概要

地方公共団体が策定する「都市防災事業計画」に基づいて、年度毎に、当該地方公共団体に対して補助金を一括交付する。地方公共団体は自らの裁量によって、事業メニュー毎の配分や地区毎の配分を定めることができる。

#### 【対象地域】

三大都市圏の既成市街地等、政令指定都市、大規模地震発生の可能性の高い地域等

#### 【補助対象】

危険度判定調査（補助率1/3）

- ・災害危険度判定調査の実施

住民等のまちづくり活動支援（補助率1/3）

- ・まちづくり協議会の活動に対する助成

- ・地区のまちづくり方針の作成

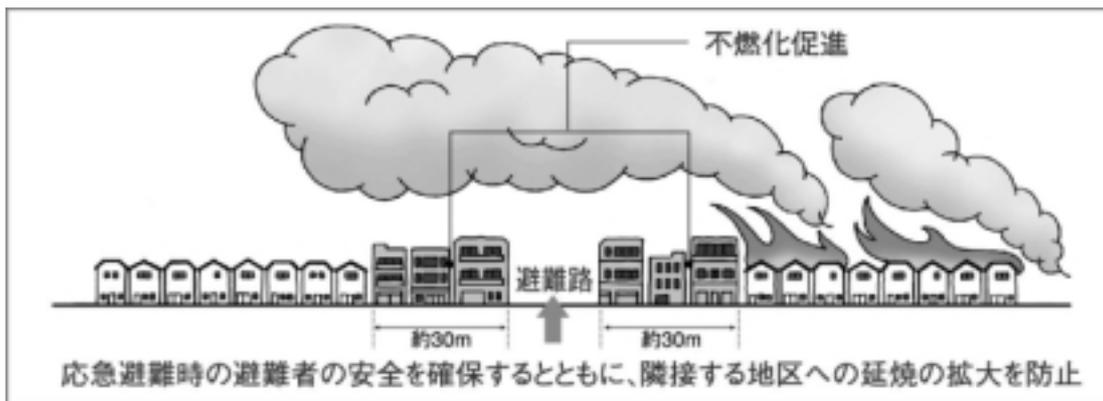
地区公共施設等整備（補助率1/2）

- ・道路、公園等の地区公共施設の整備

- ・防災まちづくり拠点の整備

都市防災不燃化促進（補助率1/2、1/3）

- ・避難地、避難路周辺等の指定区域（不燃化促進区域）における建築物の不燃化に対する助成



都市防災不燃化促進の整備効果のイメージ

## 3. 都市防災対策の概要

### (1)防災都市づくり計画

防災上の諸課題を解決することを基本に、自然条件、地域社会等その都市の固有の状況をふまえ、日常的にも安全・安心・快適性等に配慮された総合的に質の高い市街地が実現するよう計画するのが「防災都市づくり計画」である。

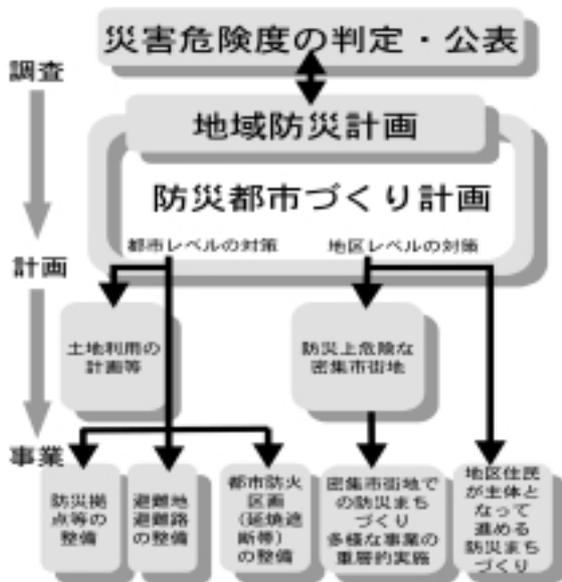
この計画を策定するためには、「災害危険度判定」等の現況評価を行い、計画課題、基本的な理念・目標を明確

にし、「都市レベル」の施設整備や密集市街地の改善等「地区レベル」の対策等を設定する。

防災都市づくり計画は、「地域防災計画」の災害予防対策の項に組み込むとともに、市町村の都市計画の基本方針である「都市計画マスタープラン」にできる限り反映させることとする。

### (2)都市施設等の防災的役割

先の阪神・淡路大震災において、幹線道路や公園緑地などの都市施設が火災拡大防止や避難などに大きな役割を果たした。



震災に限らず、日常的にも十分な公園緑地や道路空間等のオープンスペースがあること、交通施設やライフラインなど都市機能を支える施設が充足されていることは都市の基本要件である。この点を踏まえ、震災に強い都市構造を形成する観点からも都市施設等の整備を計画することが必要である。

#### 避難地・避難路の確保

公園緑地、広場等のオープンスペースを活用して、震災火災から住民の生命・身体を守る「広域避難地」、地域の防災活動拠点及び避難中継の役割を果たす「一次避難地」を確保する。これらは、一定以上の広さや避難路のアクセスが確保されていること等が重要である。

「避難路」は、避難地と地域を結ぶために、十分な幅員を有する市街地内幹線道路(4車線以上)、補助幹線道路(2車線程度)、緑道等を使ったネットワークとして計画することが重要である。なお、火災危険度が高い市街地に位置する避難地・避難路では、周辺や沿道での「建築物の不燃化」を図り、火災に対する避難者の安全を確保する。

#### 都市防火区画の形成

震災火災の被害を最小限にするため、幹線道路、公園緑地、鉄道・河川や不燃建築物群等による「延焼遮断帯」を配置して、延焼拡大を防ぐブロックである「都市防火区画」に市街地を区分することが必要である。

#### 防災拠点となる施設の配置

街区公園等を活用して、住民等の消火・救護活動、集結の拠点となる「防災空地」を市街地内に配置する。また、地域防災計画と整合をとりながら、防災センター(災害対策本部、日常的な防災啓発施設等)、コミュニティ防災拠点(避難所等)など拠点となる施設を整備する。

### (3) 密集市街地の整備

阪神・淡路大震災の最大の教訓は、木造の建築物が密

集する、いわゆる「密集市街地」に被害が集中したことである。密集市街地の整備に関して、一般的には、道路・公園緑地及び地区施設等の公共空間の整備、消防水利等防災施設の強化、不燃化・耐震化等の建築物対策が重要である。また、これらの「ものづくり(ハード)」とともに、防災活動体制の強化やまちづくり組織育成など「しくみづくり(ソフト)」もあわせて進めることが重要である。

#### 面整備と段階的整備

密集市街地を整備・改善する方法で効果が高いのは、道路・公園・河川などと建物や宅地を一体的・抜本的に整備する「面整備」であり、「市街地再開発事業」「土地区画整理事業」が代表的な手法である。従前とは一変した街並みを、法律等で定められた権利変換手法や税制等さまざまな優遇措置をもとに比較的短期間に形成することができる。

一方、時間をかけて施設や建物を部分的に整備するのが「段階的整備」である。「都市防災総合推進事業」「密集住宅市街地整備促進事業」等が代表的な手法である。地区全体の計画をもとに、道路、広場やまちづくりの拠点施設の整備、建築物の不燃化や共同化の誘導等の個別事業を積み重ねて、従前の街並みを緩やかに変えていくものである。

#### 密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律

平成9年5月に制定されたこの法律では、防災上危険な密集市街地の改善を目的とし、延焼防止上危険な建築物の除却、耐火建築物等への建替えの促進のための制度、地区の防災性の向上を目的とする防災街区整備地区計画制度、地域住民による市街地整備の取り組みを支援する仕組みなどが整備された。なお、本法律はより一層密集市街地の整備改善を促進するため、本年6月に改正が行われている。(3 密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律等の一部改正)

# 2 街路事業における都市防災への取り組み

国土交通省都市・地域整備局街路課

## (1) 身近なまちづくり支援街路事業（「安心まちづくり総合整備地区」）

「身近なまちづくり支援街路事業」（国土交通省都市・地域整備局街路課所管）は、当時、日常生活の豊かさを実感できる身近な生活空間の整備やより質の高い街路空間に対するニーズが高まりつつあったのと、従来からの幹線街路の整備に加え、地区レベルの街路の再整備（グレードアップ等）を図り、テーマをもってまちづくりに取り組もうとする地区を対象とした街路事業の充実を図る必要があるとして、従来から実施してきた「居住環境整備事業」（昭和50年創設）、「総合都市交通施設整備事業」（昭和52年創設）、「歴史的地区環境整備街路事業」（昭和57年創設）、「都市景観形成モデル事業」（昭和62年創設）を平成8年、整理統合し、地域の多様なニーズに応え、先導的なまちづくりの支援を行うことを目的に創設された。

対象となる地区は、

- イ) 統一したまちづくりのテーマ設定が可能な地区（1近隣住区程度）
- ロ) 地元関係者の参画のもとに総合的な地区整備計画がたてられている地域（必要に応じ協議会を設置）
- ハ) 街路整備に併せて、沿道商店街の近代化や地区計画、建築協定、景観条例等による、景観・街並み保全、セットバックなどの総合的な地区整備の取り組みが為されている地区等である。このなかで特に都市基盤が不十分で木造家屋が密集する等、災害危険性が高いため防災性強化を図る必要のある地区を「安心まちづくり総合整備地区」として指定し、消防活動困難区域の解消に資する道路整備、また、避難路や延焼遮断帯の整備等の事業を行うこととしている。

この事業の特徴としては、

- イ) 面的な事業の推進と事務（内示・交付申請・箇所別流用等）の簡素化を図る為、地区単位での事業の一括採択する。
- ロ) まちづくり総合支援事業と連携して、質の高い地区施設の総合的な整備を推進する。
- ハ) 街路交通調査により、対象地区の整備計画策定を支援する。

がある。また、対象施設の内容としては従来の街路整備に加え、地区レベルの街路整備として、

- ・幅員15m未満の補助幹線街路、主要区画道路
- ・歩行者専用道（動く歩道等の歩行者支援施設、モール等含む）
- ・駅前広場、交通広場、ポケットパーク
- ・自転車駐車場

- ・電線共同溝
- ・広幅員歩道、街路緑化
- ・駐車場案内システム
- ・その他街路空間のグレードアップに関する整備等があり、このなかからメニュー選択し、補助事業に加え単独事業も含めた整備計画を定めるものとしている。

## (2) 都市防災総合推進事業（地区公共施設等整備）

都市防災総合推進事業は、既成市街地における防災上危険な密集市街地等において市街地の防災性の向上等を図るための「災害危険度判定調査」、「住民等のまちづくり活動支援」、「地区公共施設等整備」、「都市防災不燃化促進」の各事業で構成されている。このうち、「地区公共施設等整備」は、都市の骨格となる避難地等の整備に加え、地区レベルのきめ細かい防災対策として、防災上危険な密集市街地等における道路、公園等の「地区公共施設」や「防災まちづくり拠点施設」の整備により、災害時の初期段階での避難活動、消防活動の円滑化を図ることを目的としており、街路課ではこのうち前者の「地区公共施設」の整備を所管している。

### 事業地区

以下のいずれかに該当する市の区域内で、災害危険度判定等調査（地方公共団体が既に実施したこれと同等の調査を含む。）を踏まえて、重点的かつ緊急に地区公共施設等の整備を図る必要があるとされる地区

- ア 三大都市圏の既成市街地及び近郊整備地帯等に存する市
- イ 大規模地震発生の可能性の高い地域に存する市
- ウ 指定都市又は道府県庁所在の市（道府県庁所在の市については中核市に限る。）

### 補助対象施設

地区の防災性向上のために行なう以下の条件に該当する道路、公園、緑地、広場その他の施設

- ア 道路、公園、緑地、広場その他の公共空地となるもの。
- イ 地区計画等に基づく地区施設として定められているなど、住民等の合意形成がなされた整備計画に位置付けられていること。
- ウ 防災上危険な市街地の安全性の向上のために、緊急に整備する必要のある施設又は著しい効果が期待できる施設。

### 事業主体

市（特別区を含む）、防災街区整備推進機構

## 補助対象

### ア 事業計画の作成

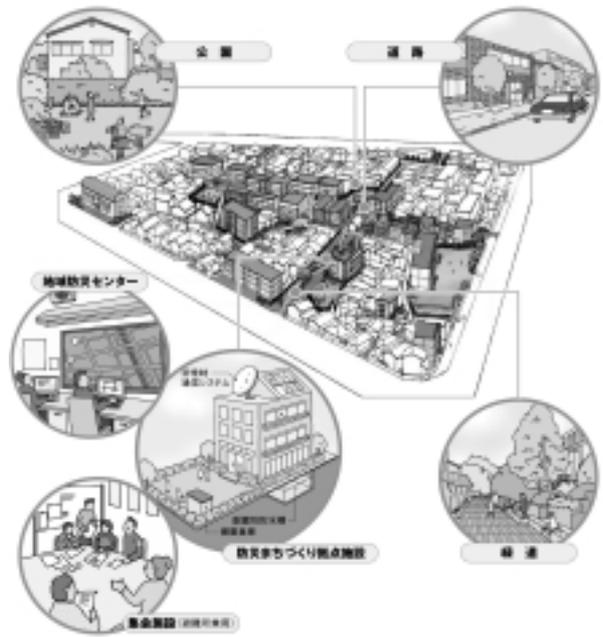
- ・現況調査費、基本設計費、事業計画作成費及び事務費

### イ 地区公共施設の整備

測量試験費、実施設計費、工事費（道路については幅員4メートル以上のものに限る。）、用地費（道路については幅員4メートルを超える部分に限る。）、補償費（道路については幅員6メートル以上のもの、道路以外の施設については敷地内に耐震性貯水槽、備蓄倉庫、非常通信システム等の災害応急対策施設を整備するものに限る。）及び事務費

## 補助率

1/2（用地費については2/3の補助対象率を乗じる。）



# 3 密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律等の一部改正

国土交通省都市・地域整備局都市計画課

「密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律等の一部を改正する法律案」は本年3月11日に閣議決定され、今通常国会（第156回）に提出されました。5月16日に参議院、6月5日衆議院で決・成立し、6月20日に公布されました。以下、本法律の概要について、ご紹介します。

## (1)背景

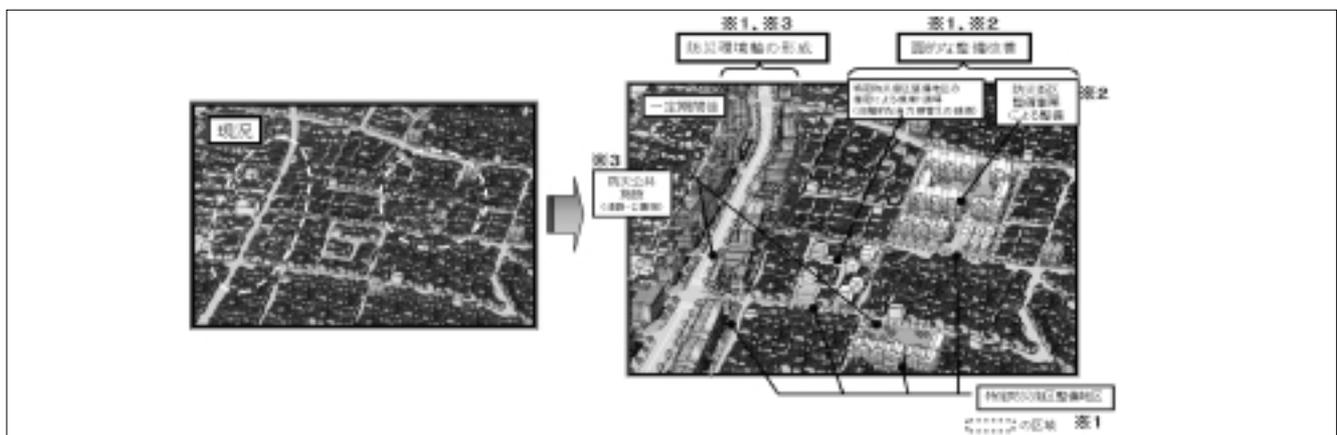
密集市街地は、狭小な敷地に老朽木造建築物が密集し、また、道路や公園などの公共施設の整備が不十分であること等から、一たび地震等が発生すれば容易に延焼して市街地大火となり、甚大な被害が生じるおそれのある市街地であって、全国で約25,000ha、うち東京・大阪で各々約6,000ha存在すると推計されています。

このような災害に対して弱い都市構造を持つ密集市街地については、都市再生プロジェクト第3次決定（平成13年12月）に、その緊急整備の必要性が位置付けられており、特に大火の可能性が高い危険な市街地（全国約

8,000ha、うち東京・大阪各々約2,000ha）について、今後10年間で重点地区として整備することにより、市街地の大規模な延焼を防止し、最低限の安全性を確保することとされました。

これまで、平成9年に、「密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律」（密集市街地整備法）を制定する等、密集市街地の整備改善に取り組んできたところでありますが、関係権利者が多く、権利の調整が難航しがちであること等により、自力での個別の建替えが進まないという限界もありました。

そのため、道路、公園等のオープンスペースや耐火建築物等が火災の延焼防止に大きな役割を果たした阪神・淡路大震災の教訓等も踏まえ、今般、より一層強力に密集市街地の整備改善を促進するため、密集市街地整備法及び関連する法律（都市計画法、建築基準法、都市再開発法等）について改正を行うこととしたものです。



## (2)改正の概要

密集市街地の都市構造を火災等に対して強いものに変えていくためには、防災上重要な道路、公園等の公共施設の整備促進を図り、その周辺に不燃化された建築物等の建築を誘導することを併せて行う、いわゆる「防災環境軸の形成」と、防災上危険な建築物を除却して、敷地の整序・集約化と防災性能を備えた建築物への更新を行う「面的な整備改善」を重点的かつ強力に推進することが重要です。

このような考え方を踏まえ、本法案においては、以下のような制度の充実を図ることとしています。

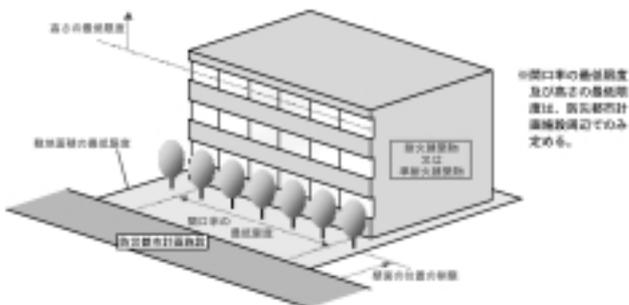
### 防災上重要な公共施設等の防災街区整備方針への位置付け等

現行の密集市街地整備法に基づく密集市街地の整備のための都市計画のマスタープランとして「防災再開発方針」がありますが、本方針は、建築物の整備を伴う面的な再開発の促進を主眼とするものでした。密集市街地の防災性の向上のためには、道路、公園等の整備の促進を図り、これらを軸とした延焼遮断帯や避難地・避難路の形成促進が重要であることから、防災公共施設（密集市街地において特定防災機能を確認するために整備されるべき主要な道路、公園等の公共施設）の整備に関する計画の概要と、これらの施設と相まって効果的な延焼遮断帯を形成する施設周辺の建築物等の不燃化の促進に関する計画の概要についてマスタープランに定めることができることとし、併せてその名称を「防災街区整備方針」に改めることとしております。

### 密集市街地の防災機能を向上させるための特定防災街区整備地区制度の創設

密集市街地内の一定の区域について、延焼防止や避難上の防災機能の確保を図るとともに、土地利用の合理化・健全化を図るため、建築物の構造に関する防火上の制限（原則として、耐火建築物又は準耐火建築物でなければならない。）や敷地面積の最低限度等を定める都市計画の地域地区として、新たに「特定防災街区整備地区」を創設することとしております。

また、特に、防災都市計画施設（防災街区整備方針に位置付けられた防災公共施設のうち都市計画で定められたもの）の周辺においては、当該施設の整備効果を高める観点から、建築物の背後からの火災の延焼遮断効果を向上させるため、建築物の公共施設に面する間口の率

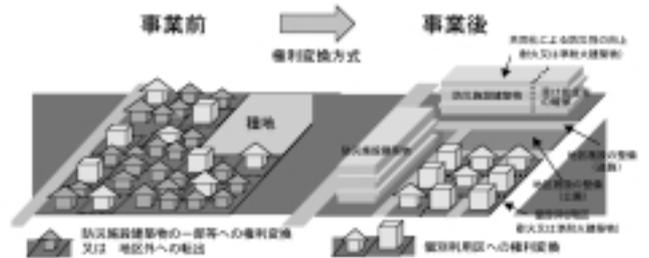


や高さの最低限度についても、特定防災街区整備地区に関する都市計画に定めることができることとしております。

### 老朽建築物を防災性能を備えた建築物に更新する防災街区整備事業の創設

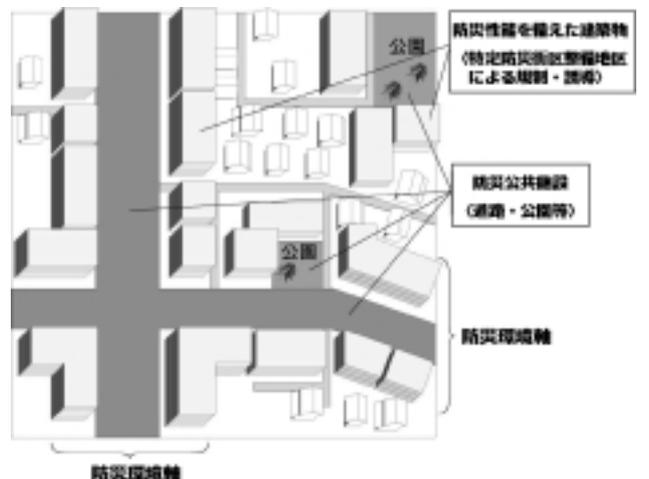
密集市街地は狭小な敷地が多く、道路等の公共施設が不足していること、建築規制に適合していない建築物が多いこと等から、自力による個別の建替えが、他の市街地に比べて進みにくい状況にあります。

このような密集市街地の特性に対応してその整備改善を促進するため、特定防災街区整備地区内等において、建築物への権利変換による土地・建築物の共同化を基本としつつ、一定の要件に該当する宅地については申出に基づき例外的に宅地（個別利用区）への権利変換を認める柔軟かつ強力な手法により、老朽化した建築物を除却し防災性能を備えた建築物及び公共施設の整備を一体的に行う事業として、新たに「防災街区整備事業」を創設することとしております。



### 防災都市施設の整備のための特別の措置等

防災都市施設（防災街区整備方針に即して都市施設として整備すべき防災公共施設）の確実な整備を図るため、当該施設の都市計画において、施行予定者と通常の都市計画制限より厳しい建築制限が適用される期間（この期間内に事業の着手を義務付け）を定めることとし、計画から事業の着手までのプログラムを明らかにする等特別の措置を講ずることとしております。



### 施行期日

本法律は、公布の日から起算して6月を超えない範囲内において政令で定める日から施行することとしております。

## 東京都荒川区・密集市街地における都市計画道路の整備

荒川区都市整備部住環境整備課 防災まちづくり担当 鈴木眞一

## 1. 荒川区の現況・特性

荒川区は、東京23区の北部に位置し、区の東北部に隅田川が流れる。区域は東西5km強、南北3km弱で東京23区の広い密集連担地の一角を構成している。面積は10.2km<sup>2</sup>、人口約17万人で、人口密度の平均は170人/haであるが、中心部では250人/haを超える密集地が形成されている。人口は昭和39年にピークの27万人強を記録し、建物密集が加速されたが、その後減少に転じ、現在ではピーク時の約2/3になっている。地盤は、一部南側の台地を除けば荒川によってつくられた氾濫原で、沖積層が厚く分布している。

大正12年の関東大震災の被災者の流入と同14年の荒川



図-1 荒川区の位置

放水路（現在の荒川）の完成による治水事業をきっかけに市街化が始まり、続いて船運の便や低地価などの要因で大規模工場とそれに関連する中小工場の立地、それに関連した家内工場、零細企業と住宅の建設により、住工商混在の市街地が急速に形成された。この特性は今日にも続いている。

また、戦災復興により一部の区域では土地区画整理事業が実施されたが、区の中央部から北部にかけては自然発生的な道路のままであり、路地や迷路のような状況が各所に見られる。

これらの結果、整備された都市計画道路（計画33.89km、完成事業中21.40km、～63.1%）沿いに4、5階建てを主体とした不燃化建物が建ち並ぶ一方、地区内には狭隘な道路や路地に木造建物が建ち並ぶ街並みが形成されている。こうしたことから耐震的に不利な地盤、木造家屋密集、危険物の集積があり、社会的には高齢化など防災上の弱点を有する市街地となっている。



図-2 幹線沿道のすぐ内側は、密集市街地

面積	10.20km <sup>2</sup>	市街化区域 約95%
人口	18万7,678人 (内、外国人登録者数1万2,543人) 世帯数 83,274世帯	昼夜間人口および男女比率はほぼ同数 老年人口比率 20.5% (23区中3番) 年少人口比率 11.1% (23区中10番)
財政規模	15年度一般会計当初予算額 723億8,000万円	内、土木費 74億7,200万円 (10.3%) 歳入・特別区税収 116億4,684万円 (16.1%)
建物棟数	4万1,135棟 (平成13年度基礎調査)	集合住宅 5,256棟 (46,932戸) 低層(1~3階)建物 37,700棟 91% 4m未満の道路接道建物 16,572棟 40% 不接道(幅員1.8m未満)建物 4,148棟 10% 建築後20年以上の建物 27,493棟 66.8%

荒川区の概況

平成15年4月1日現在

## 2. 重層化した事業制度で取り組む「防災まちづくり」

広域避難場所（尾久の原公園～旭電化工業跡工場跡地）の南側一帯は、東京都の策定した「防災都市づくり推進計画」（平成8年）で「重点地区」に位置づけられた「町屋・尾久」地区である。

本区では、地区に 都市防災不燃化促進事業、 密集住宅市街地整備促進事業、 防災生活圏促進事業（都制度）を三位一体で展開、重層して制度の網をかけている。具体的には、広域避難場所周辺及び都市計画道路沿道に不燃化促進事業を展開（旭電化跡地周辺地区・補助193号線、補助306号線地区、補助90号線地区）、また町屋2～4丁目地区には、密集住宅市街地整備促進事業（平成11年度事業承認）を適用。そして、町屋・尾久の全域に防災生活圏促進事業を実施している。

また平成13年度には、本区で初めて国土交通省所管の都市防災総合推進事業の地区公共施設等整備事業を活用した防災用グリーンスポット（火災による焼失跡地利用）の整備を施工した。



図 - 3 都市防災不燃化促進事業（補助306号線地区）

### 【参考】「防災生活圏促進事業」とは？

東京都の独自制度で地区計画等の都市計画決定を伴わない比較的緩やかな制度。特に事業展開の難しい市街地の内部、一次避難路、避難場所周辺が対象で以下のような具体的事業により構成されている。

耐火・準耐火建築物への建築費助成（耐火造に1棟200万円助成等）

生け垣造成等助成事業（ブロック塀の除去、生け垣造成助成）

細街路拡幅整備事業（後退用地・すみ切り用地の整地工事費、非課税申告の代行）

なお、この事業については、本区内全域を対象としている。この4m未満の道路を拡幅する（2項道路の確保）事業は地道ではあるが、荒川区にとっては特筆すべき事業である（昭和59年開始）。

防災生活圏促進事業は平成7年に、東京都知事より事業地区指定承認（西尾久地区85ha）を受けて事業を開始し、その後事業地区を拡大し現在は242haに及んでいる。

また、地元町会・商店会・PTA・消防団・一般公募等の住民による「防災まちづくり連絡会」が発足し、「防災サミット」などを実施、区民の意識啓発を図るとともに、防災まちづくりの組織化も行われている。さらに、本事業では防災広場、グリーンスポットの用地取得と整備（防災井戸、防火水槽、かまどベンチ、ソーラー式街路灯）を取り組んでいる。これまでに公衆浴場跡地等3カ所を用地買収、整備を行った。

## 3. 密集市街地を貫く区道補助306号線

「重点地区」町屋と尾久の町境、現道になるべき道もなかった市街地の真ん中を貫くように、都市計画道路補助線街路補助306号線は計画された。しかし昭和56年当時、「居住環境整備事業」として調査を開始、周辺の面的環境整備を含めた検討がなされたが、地元住民の合意が得られない状況だった。最終的には止むを得ず面的整備項目をはずし、306号線は「消防道路」として、区単独で初めて行った都市計画決定（昭和62年3月）としてスタートした。

事実、当地区は「総合危険度5（平成8年度都調査）」であり、消防車が入れない、消火ホース（140m）が届かないという消防活動困難区域であった。そのため計画実施にあたっては、地区住民に粘り強く「防災の道路を」と説得していった。

そして、平成元年に事業認可、国庫補助は「臨時交付金」で5000万円。やっと1件の用地買収を確保した。「10年で完成させる」公約が実現できるとは、実は当時の担当職員は誰も思わなかったが、地域住民をはじめとする関係各方面の並々ならぬ努力と協力により、平成15年4月に第一期区間（都電通り＝補助90号線から北側、約549m）が供用開始の運びとなった。

なお、本整備事業の概要及び事業費に関しては以下の通りである。

### 補助306号線事業概要

#### 計画概要

延長 1,361m 幅員 14m

#### 断面構成

歩道 3.5m×2 車道 7.0m（上下各1車線）

#### 事業費

種別	S60～H10	H11～H16	合計
用地・補償費	13,134	2,196	15,330
工事費	374	1,509	1,883
調査・測量・設計費	410	169	579

また、本整備事業の効果については、特に木造密集市街地において 延焼遮断帯として延焼被害の軽減効果、避難道路としての効果、消防活動困難区域の解消が見込まれており、対象となる町屋2～3丁目、荒川5～6丁目、東尾久1～3丁目および同6丁目において、平成12年3月に報告された「防災まちづくり共同研究推進会議」のケーススタディレポートによって以下のような事業効果があるとされた。

延焼遮断帯に想定される焼失率（出火後6時間）は、焼失予想面積23haから12haへ55.8%減少。

避難道路としての効果（広域避難場所への移動時間）は1.4時間から0.85時間へ39.3%縮減。

消防活動困難区域（幅員6m以上の道路から半径140m以上離れた区域～「消防水利の基準（消防庁告示昭和39.12.10）第4条2」の解消としては、通常時54haから36haへとなり達成率34.0%。また、震災時消火活動困難区域解消目標（280m）の目標達成率100%。（東京消防庁「東京都の地震時における地域別延焼危険度」平成3.3～「ホース20本（1本20m）を延長できるものとし、市街地における延長ホースの曲折（係数0.7）を考慮して算出する。）



図 - 4 整備中の補助306号線（大門小学校付近）

さらに、都市防災不燃化促進事業等と重層した事業により、

不燃化率（建築面積ベース）14.6%（整備前） 42.8%（整備後）へ。



図 - 5 整備完了区間（都電通りから見る）

## 4. 防災安心社会の実現に向けて

第二次世界大戦において、本区は民家の45%（5万戸）が焼失したが、戦後の復興も早く一時期は36万の人口に達した。その結果、昭和20年代後半は「路地の辻々には子供があふれ、貧しかったが、活気のある街」であった。

明治の近代化以降、東京の都市部は、関東大震災と第二次世界大戦からの復興計画、高度成長、「バブル景気」のそれぞれの節目で基盤整備が行われてきた。本区でも戦後から都市レベルとして、都市計画道路、補助幹線が整備されてきたが、これに囲まれた街区の内部は依然、細街路の入り組む密集市街地である。

戦後、この街で生まれ育った世代は近県に住居を求め、親世代は高齢化している。しかも、権利関係が複雑な借地借家が多い上、狭小な敷地が3割以上を占めており、資力も弱い世代である。

市街地の街路は現在も、かつての農村当時の畦道や掘り割りであり、ほぼその原型をとどめている。高齢化社会に対応した「防災安心社会の実現」に向け、居住環境の整備、都市再生に取り組む軸は、まさに「防災まちづくり」がその重要な役割を担うときであると考えられる。

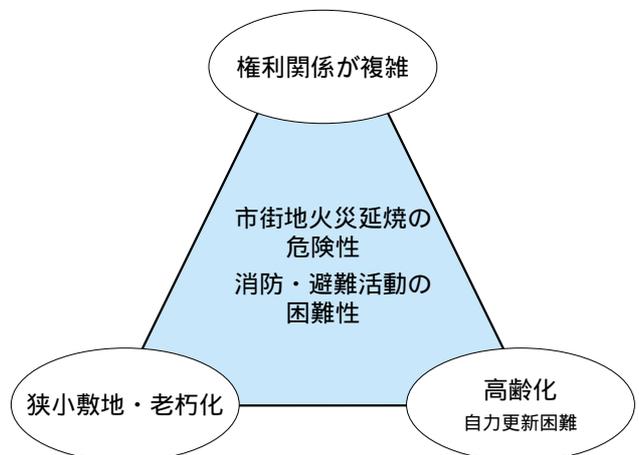


図 - 6 密集市街地の課題

## 「第15回 全国街路事業コンクール」の結果について

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

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

このコンクールでは、幅広い分野から優良な事業を選定するために、

街路整備の推進に貢献したもの

優れた計画に基づくもの

技術の向上に貢献したもの

住民参加によるもの

という4つの基本テーマが設定され、このテーマに沿った事業のうち、平成14年度中に完成した事業がコンクールの対象となっております。

今回は、第15回目であり、全国の都道府県等から推薦された35件の事業について、審査委員会(委員長 新谷洋二 東京大学名誉教授)による第1次(平成15年4月21日)及び第2次(平成15年5月14日)の厳正なる審査を行った結果、10事業入賞が内定され、平成15年6月12日の午前に開催された全国街路事業促進協議会役員会において、内定のとおり表彰事業が決定されました。

なお、表彰式は、平成15年6月12日(午後1時30分より)に砂防会館で開催された全国街路事業促進協議会第39回通常総会において行われました。

### 国土交通大臣賞

表彰事業名：都市計画道路 開運橋飯岡線街路事業

表彰対象者：岩手県 盛岡市 建設部

都市名：盛岡市 事業主体：盛岡市

#### 事業概要

本事業は、盛岡市の将来道路計画網である2環状6放射道路のうち、都心環状道路の機能を担う重要な路線として、JR東北新幹線・東北本線と立体交差し、雫石川に架橋する道路構造で整備を行った。また交差点内では、エレベーター装備のセンターホール式の地下横断歩道、歩道内消融雪装置、電線共同溝による電線地中化、並びに周辺河川敷と調和のとれた植栽帯等を整備し、快適な歩行者空間の確保にも努めた。

延長：1,166.3m 幅員：23.8～40.5m 駅前広場：3,000㎡

事業費：253.9億円

#### 表彰理由

本事業の完成により、これまで雫石川により分断されていた交通結節点である現都心JR盛岡駅前地区と新都心として発展が期待される盛岡南地区を連絡し、北東北の拠点として盛岡市の西南部への発展に大きく寄与すること。また、環境デザイン委員会の選定による統一された色彩デザインのエレベーター上屋・照明灯・標識柱・高欄等を整備し、魅力ある都市空間が創出されていることが高く評価された。



### 全国街路事業促進協議会会長賞

表彰事業名：都市計画道路 旧国道線 緊急街路整備事業

表彰対象者：秋田県 雄勝地域振興局 建設部

都市名：湯沢市 事業主体：秋田県

#### 事業概要

本事業は、湯沢市の中心市街地を南北に縦貫する幹線道路である旧国道線の大町・田町地区における交通渋滞の解消と歩行者の安全確保を図るため整備を行った。また、当市は県内有数の豪雪地帯であるため、四季を通じて安全で快適な道路の確保と都市景観の向上、まちづくりの支援を目的として、路肩の雪を排雪する流雪溝や無散水消融雪施設を設置するとともに、照明、植栽についても周辺の景観と整合のとれた街路事業を実施した。

延長：510.2m 幅員：16.0m 事業費：63.2億円

#### 表彰理由

県では湯沢市や地域住民と度重なる意見交換を実施しながら事業を進め、地元商店街振興組合により提案された建築意匠の統一や建物壁面後退等を基に湯沢市が定めた地区計画と一体となって良好な景観の確保に努めるなど、計画段階からの住民参加型公共事業として取り組んできたこと。昭和58年から進めてきた「旧国道線」が20年の歳月を経て全線(1,330m)完成に至ったことが高く評価された。



## 全国街路事業促進協議会会長賞

表彰事業名：都市計画道路 環状線 橋梁整備事業

表彰対象者：岐阜県 岐阜建設事務所

都市名：岐阜市 事業主体：岐阜県

### 事業概要

本事業は、岐阜市中心部の交通混雑緩和と良好な市街地形成のため、一般国道21号・156号と連携して岐阜市中心市街地の外郭を環状に結ぶ幹線道路として整備を行った。また、長良川にかかる「鶺鴒大橋」は、岐阜県が誇る景勝地であり、長良川の伝統行事「鶺鴒」が開催されることから、鶺鴒匠が鶺鴒を操る様子をイメージした「単径間斜張橋」タイプとし、風情と景観に配慮した照明システム等様々な工夫を採用した。

延長：1,149m 幅員：36～60m 事業費：199.4億円

(鶺鴒大橋 橋長469m、幅員28.3～29.1m、事業費102億円)

### 表彰理由

本事業の完成により、長年に渡って継続的に整備されてきた環状道路が完成し、中心市街地の慢性的な交通渋滞の緩和、沿線地域や周辺都市における商工業・観光等への波及効果が期待されること。また「鶺鴒大橋」のデザインの美しさ、桜木の移植及び擁壁部ツル性植物の植栽等、環境への配慮が評価された。



## 優秀賞

表彰事業名：都市計画道路 富高財光寺通線(塩見橋)整備事業

表彰対象者：宮崎県 日向土木事務所、日向木の芽会(地元ボランティア団体)

都市名：日向市 事業主体：宮崎県

### 事業概要

日向市の中心市街地において、交通渋滞の解消と歩行者の安全確保を図るとともに、塩見川の河川改修事業とあわせて街路事業を実施することにより、快適な都市環境の創出を図った。また、ユニバーサルデザインに配慮した補助手摺りやベンチは、「日向木の芽会」や日向市と意見交換を行い、天然ブナを利用することとし、「日向木の芽会」が中心となった地元住民で塩見橋の補助手摺り付け作業を行った。

延長：322m 幅員：18～20m 事業費：約23億円(河川費含む)

### 表彰理由

古くから地域の人々に親しまれていた塩見橋の周辺整備を進めるにあたり、道路沿線の商工会や自治会、まちづくり委員会などとの意見交換会やまちづくりワーキングを行い、計画段階から住民の意見を反映したこと。

また、整備後も、「日向木の芽会」が中心となって地元住民と定期的に清掃・塗装などのメンテナンスを続けており、公共施設の今後の新たな維持管理のあり方を提案するものとして高く評価された。



## 優秀賞

表彰事業名：西武池袋線 線増連続立体交差事業

表彰対象者：東京都 建設局

都市名：東京都 事業主体：東京都

### 事業概要

本事業は、東京都練馬区の中心地を東西に貫く西武池袋線の高架化により、踏切での交通渋滞の解消、鉄道・道路の安全性の向上及び鉄道に分断されていた地域の一体化を図るとともに、魅力ある街づくりを進めるため駅前広場や道路等を整備を行った。練馬駅周辺では、本事業にあわせて、再開発事業による公共施設、商業施設、住宅の新設が進むなど街全体の活性化につながった。

延長：約5.4km 事業費：1,421億円(うち都市側負担 681億円) 除却踏切数：19箇所

### 表彰理由

長年にわたった事業を、絶え間ない努力により完成に導いたこと。南北市街地の一体的発展の大きな障害が取り除かれ、踏切による慢性的な交通渋滞の解消と地域の活性化に寄与するものであること。また、都内でも有数の幹線道路である目白通りと西武池袋線の交差形態を一晩の内に逆転させる切り替え工事を、多くの関係機関との緊密な連携により施工するなど、密集市街地の厳しい施工条件の中で事業を実施したことが高く評価された。



## 特別賞

表彰事業名：交通連携推進街路事業 「長泉新駅(仮)地区」

表彰対象者：静岡県 長泉町

都市名：長泉町 事業主体：長泉町

### 事業概要

JR御殿場線「長泉なめり駅」の閉業にあわせ、新駅と県道沼津小山線までの間を駅前広場として整備した。駅前広場にはバス、タクシー等の乗降場、二輪車駐車場及び駅の東西を連絡する自由通路(跨線人道橋)を設置するとともに電線類の地中化を行い、長泉の魅力ある地域づくりを推進するため、にぎわいとゆとりある新たなコミュニケーションの場となる空間づくりを実現した。

西口駅前広場：4,100㎡ 事業費：12.2億円

### 表彰理由

駅前広場の整備により、交通結節機能を強化し、新たに開院した県立静岡がんセンター来訪者を含めた周辺地域住民の利便性の向上や産業・経済の活性化に寄与すること。また、地域住民が親しみと安らぎを感じる黄瀬川の豊かな流れを表現する歩道のライトサイン機能やユニバーサルデザインの導入による駅ホームまでの段差の解消、視覚障害者用ブロック・点字盤・音声誘導装置などのサポート機能を完備したことが評価された。



### 特別賞

表彰事業名：都市計画道路 袖師大手前線 宍道湖大橋 街路事業  
表彰対象者：島根県 松江土木建築事務所  
都市名：松江市 事業主体：島根県  
事業概要

松江市の中心市街地は、大橋川により南北に分断されているため、南北の円滑な交通確保が大きな課題となっていた。特に県庁、松江市役所周辺では交通混雑が著しく、早急な対策が必要なため、宍道湖大橋の4車線化を含む街路整備を行った。本箇所の西側には宍道湖が美しく広がり「ふるさと島根の景観づくり条例」の宍道湖景観形成地域に指定されていることから、宍道湖大橋のデザインをはじめ周辺景観を配慮した道路計画とした。  
延長：1,230m(宍道湖大橋 橋長310m、事業費：53億円)  
幅員：25～27m 事業費：117億円

#### 表彰理由

本事業の完成により南北方向の連絡が強化され、宍道湖大橋周辺の渋滞が大幅に緩和されたこと。また、事業実施の早い段階から住民・専門家等の参加を得て公開展示・ワークショップ等を開催し、宍道湖への眺望を考慮して宍道湖大橋のデザインの美しさが県立美術館・公園等の周辺の建築物等と一体となった景観を創出していることが評価された。



### 特別賞

表彰事業名：佐世保都市計画都市高速鉄道佐世保駅周辺鉄道高架化事業  
表彰対象者：長崎県県北振興局 建設部 都市計画課  
都市名：佐世保市 事業主体：長崎県  
事業概要

佐世保市のJR佐世保線、松浦鉄道(株)西九州線の佐世保駅周辺地域においては、鉄道により地域が分断されていたため踏切での交通渋滞など市内中心部の交通に支障をきたし、市街地の均衡ある発展を阻害していた。このような問題を解決し、健全で活力ある都市形成のため鉄道高架化事業を行ったものである。  
延長：1,630m 事業費：144億円 除却踏切数：3箇所

#### 表彰理由

佐世保のイメージを生かしたデザインで整備された新駅舎を含む本事業の完成により、新しい時代に向けた国際・観光都市佐世保市の玄関口として大きく変わったインパクトを与えたこと。また、交通渋滞が解消され、市街地の一体感が生まれ駅周辺の今後の発展に寄与することが評価された。



### 特別賞

表彰事業名：JR宇野線 大元駅付近 連続立体交差事業  
表彰対象者：岡山県 岡山地方振興局 建設部  
都市名：岡山市 事業主体：岡山県  
事業概要

岡山市南西部のJR宇野線大元駅付近は、鉄道により地域が分断されていたため一体的な土地利用が妨げられていた上に、瀬戸大橋線の開業に伴う列車本数の増加等により踏切での交通渋滞が著しく、都市の交通が阻害されていた。このため、連続立体交差化することにより、市街地の一体的な発展・都市交通の円滑化を図るために整備したものである。  
延長：3,270m 事業費：約170億円 除却踏切数：6箇所  
交差道路数：23路線(新規を含む)

#### 表彰理由

鉄道との立体交差化により、東西市街地の一体化が図られ交通渋滞の解消に著しい効果があること。あわせて行われる側道・駅前広場等の整備により、快適で美しい街並みが形成され、活力ある魅力的なまちづくりに寄与すること。また、度重なる説明会の実施により地元住民の協力が得られ、工事着手から高架完成まで短期間で事業が完成したことが評価された。



### 特別賞

表彰事業名：都市計画道路南大浦線(斜行エレベーター)街路整備事業  
表彰対象者：長崎県 長崎市 都市計画部  
都市名：長崎市 事業主体：長崎市  
事業概要

長崎市は地形的制約から平坦部が少なく、斜面地に市街地が発展してきたが、斜面市街地では傾斜がきつく道路整備も困難であるため、住民の多くは日常的に長距離の階段昇降を余儀なくされている。このため、交通弱者といわれる高齢者や障害者を含めた住民が安全で快適に移動できる新しい交通手段として斜行エレベーターによる整備を行った。また、観光地にも隣接するため、エレベーターシャフト等にレンガタイルを貼るなど景観にも配慮したものとされている。  
延長：約160m 幅員：12m 事業費：約13.9億円  
エレベーター規格：17人乗り

#### 表彰理由

街路事業では全国ではじめて「斜行エレベーター」を導入し、高齢化社会における新しい交通手段としての利用が期待されること。また、地域住民の生活の足となっているだけでなく、新しい憩いの場、交流の場を形成しており、近くにグラバー園等の観光施設が立地していることから将来的には新たな観光ルートとしての活用も可能であり、地域の活性化・斜面地の再整備に大きく寄与するものとして評価された。



# Information

社団法人日本交通計画協会

## 平成15年度事業実施方針及び 事業計画について

去る平成15年3月24日(月)都市センターホテル(千代田区平河町)701号会議室において当協会平成14年度第2回通常総会が開催され、以下の議案がそれぞれ承認されました。ここでは特に第2号議案「平成15年度事業実施方針及び事業計画の承認を求むる件」の内容をご紹介します。

### 議案

- 第1号「平成14年度事業中間状況に関する件」
- 第2号「平成15年度事業実施方針及び事業計画の承認を求むる件」
- 第3号「平成15年度予算の承認を求むる件」

### 第2号議案の詳細

#### 事業方針

1. 都市計画、総合交通計画、計画手法(都市計画マスタープラン、総合交通体系、地区計画等)に関する調査研究
2. 都市装置(新交通システム、短距離交通システム、都市廃棄物管路システム、ライトレールトランジット、地域冷暖房、共同溝等)の整備に関する調査研究並びに事業の促進
3. 都市環境整備(中心市街地活性化方策、沿道整備、居住環境の整備、都市景観の形成、都市空間の有効利用、バリアフリー整備等)に関する調査研究並びに事業の促進
4. 都市管理・経営問題(TDM施策、都市情報、駐車場案内システム、交通結節点整備等)に関する調査研究並びに施策・事業の促進
5. 社会情勢・都市構造の変化に対応した都市の再構築及び再生に向けた施策の研究並びにその実現化方策としての事業評価手法や社会実験等の研究・実施
6. 次世代の都市整備・街路整備に必要な新たなシステムの開発研究並びに事業の促進
7. その他街路事業、都市整備事業のうち本会事業に関連する事業の研究調査並びに同事業の促進
8. 海外における都市計画、交通計画及び都市施設整備に関する内外の資料収集・研究調査、及び技術研修の実施等の海外協力
9. 我が国の都市計画・交通計画に関連する学術研究活動に対する支援・助成
10. 2～7に関する各種講習会、研究会等の開催及び協力
11. 総合交通諸施策推進、都市施設整備推進のための刊行物の発行及び広報

#### 事業計画

1. 上記事業実施方針に基づく以下の自主研究の実施
  - ・各研究部会活動
  - ・事業手法、事業評価手法や社会実験実施方策の研究
  - ・新交通システム、ライトレールトランジット等の普及促進方策の研究
  - ・都市廃棄物収集システムの低廉化及びリサイクル対応の研究
  - ・次世代交通システムの研究
  - ・都市情報システムの研究
  - ・有効な都市空間の再構築に関する研究
2. 上記自主研究にも関連した分野の調査受託
  - ・新交通システム等交通システムに関連する調査
  - ・居住地における環境整備(交通環境、沿道環境、歩行者・自転車、景観等)に関する調査
  - ・都市情報に関する調査
  - ・連続立体交差事業に関連する調査
  - ・中心市街地活性化等市街地の再整備に関する調査
  - ・交通結節点(駅前広場、ペDESTリアンデッキ、パークアンドライド等)に関する調査
  - ・福祉のまちづくり(バリアフリー、ユニバーサルデザイン、サイン等)に関する調査
  - ・社会実験に関する調査
3. 海外調査団等の派遣及び海外協力
  - ・欧米各国と我が国の相互協力に基づく国際会議等への参加
  - ・都市交通に関する調査派遣(アメリカ)
  - ・アジアの交通事情調査及び都市交通施設開発のための調査派遣
  - ・JICA集団研修の実施
4. 助成事業
  - ・研究助成制度の実施
  - ・他団体主催の会議、催物への後援・協賛
5. 講習会等の開催
  - ・全国講習会の開催
  - ・講演会、シンポジウムの開催
6. 広報活動
  - ・広報誌「都市と交通」の発行
  - ・都市交通に関する書籍の出版
  - ・広報のための各種パンフレットの制作及びホームページ等の運営
  - ・効率的な情報収集及びストックされた情報の有効活用に向けて情報のデジタル化の推進

### 「都市と交通」編集メンバー名簿(順不同・敬称略)

竹内 直文 国土交通省	西植 博 国土交通省	浦野 義晴 国土交通省
佐藤 哲也 国土交通省	荒川 辰雄 国土交通省	
伊藤 節治 都市基盤整備公団	石井 信隆 首都高速道路公団	古木 岳美 地域振興整備公団
鈴木 昭利 東京都	西尾 誠 大阪市	田川 尚人 (社)日本交通計画協会

刊行図書のご案内

《街路事業事務必携～平成13年版～》 **只今好評受付中!**

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

## 目次

第1章 街路事業の基本的事項	第5章 他予算による街路事業
1.1 街路とその現況	5.1 他予算による街路整備の概要
1.2 街路整備の方針と予算制度	5.2 地方特定道路整備事業
1.3 街路事業の進め方	第6章 街路交通調査
第2章 都市計画事業認可	6.1 街路交通調査の体系
2.1 事業認可の意義	6.2 街路課所管調査
2.2 事業認可手続きの流れ	第7章 道路開発資金等
2.3 認可申請と留意点	7.1 道路開発資金
2.4 変更認可申請と留意点	7.2 都市開発資金（用地先行取得資金）
2.5 地方整備局等への事務の委任	7.3 NTT無利子貸付金
第3章 街路事業の執行	第8章 一般会計予算事業
3.1 街路事業費補助等の交付手続き等	8.1 都市再生交通拠点整備事業
3.2 地方道路整備臨時交付金の交付手続き	8.2 先導的都市整備事業
3.3 起債制度	8.3 都市防災推進事業（地区公共施設整備）
3.4 用地の取得等	第9章 駐車場法等関係業務
3.5 街路事業の実施	9.1 駐車場の概要
第4章 街路事業と各種施策	9.2 駐車場整備促進地区の都市計画決定及び駐車場整備促進計画の策定
4.1 都市の骨格の形成に資する主要な幹線道路等の整備	9.3 路外駐車場の整備
4.2 交通結節点整備の推進	9.4 附置義務駐車施設の整備
4.3 連続立体交差事業等	9.5 民間駐車場整備促進に係る税制・融資制度
4.4 公共交通の支援	9.6 自転車駐車場関連業務
4.5 特色ある街づくりの推進	
4.6 電線類地中化等の推進	
4.7 沿道環境対策	
4.8 歩行空間の整備	
4.9 駐車場対策	
4.10 ITSの推進	
4.11 沿道地域との一体的整備の推進	

## お申し込み書（コピーしてお使いください）

申込日：平成 年 月 日

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

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

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

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