

IV—9 鉄南土地区画整理事業・北見駅横断歩行者専用地下道の計画について

北見市役所区画整理課 工事係長 高橋捷彦

課長 清野和夫(正員)

I はじめに

野付半原野に最初の鉄が打込まれ、間もなく90年を迎えようとしている北見市は、網走管内における経済・教育・文化の中心として発展を続け、道内9番目の10万都市(昭和54年)となり、旭川・釧路・帯広方面への交通の要衝として商業・流通機能が進み、近代都市としての機能を高めつつあります。

また、都市の急速な発展に伴う市街地のスプロール化、街を二分する国鉄石北本線による南北開発格差の発生、モータリゼーションの進展に伴う住民の行動半径の拡大、都市化の進展に伴う行政に対する住民のニーズの急増と多様化、核家族化の進行と宅地需要の増大等、都市計画をとりまく環境には著しい変化が見られます。

以上の様な背景のもとに「愛情豊かな創造的文化都市」の形成をスローガンに各種の事業を有機的に結合させながら、北見市の近代化のために努力しているところです。

II 区画整理事業

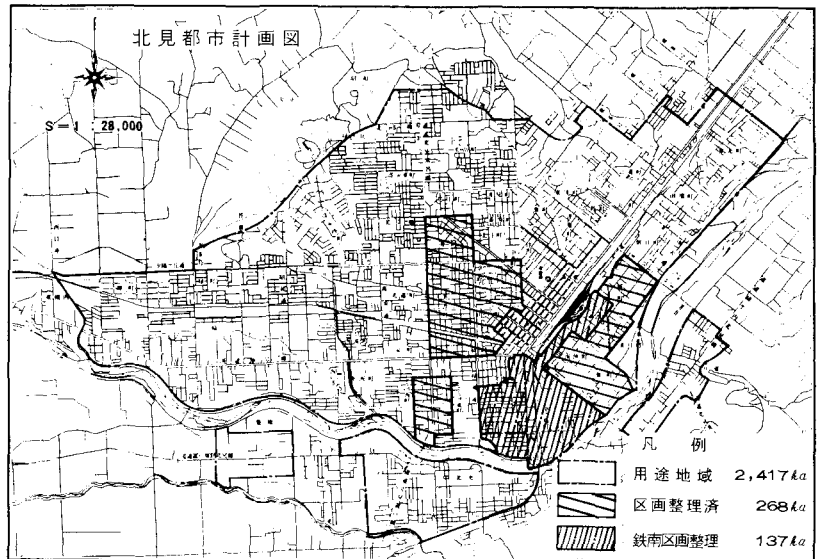
1. 事業の目的

都市計画区域内の土地について、公共施設の整備改善及び宅地の利用の増進を図り、健全な市街地の造成を図り、公共の福祉の増進に資する事にあります。

2. 事業の内容

土地の形質の変更及び公共施設の新設・変更を行い地域を根本的に開発しもって土地の利用の増進を図る事業で、「都市計画の母」と称され以下の特色があります。

- イ. 面的に総合整備する事業手法であること。
- ロ. 公平な受益、公平な負担を保障する事業であること。
- ハ. 地区内の土地の利用効率の向上が著しいこと。
- ニ. 土地関係の権利の調整を基本とする事業手法であるため、目的が多様であっても対応が容易であること。
- ホ. 開発利益を事業費に還元できること。
- ヘ. 地域の実情に合わせて施行者を自由に選択出来ること。
- ト. 事業に伴う生活上の急激な変化が少ないこと。
- チ. 居住環境の改善と防災性の向上が著しいこと。
- リ. 民間資金による都市開発の推進・誘導が図られること。
- ス. 事業の推進により地方財政に好ましい影響を及ぼすこと。



ル 他の事業手法との合併施工が容易でありその効果が顕著であること。

3 北見市の区画整理

道内でも早く昭和2年、西脇仁之助・田尾進両氏の共同によって施行された南町土地区画整理事業が最初でした。道路も砂利道、素掘側溝という形でしたが、当時としては全地域を整備するという画期的なものでした。また、施行者が個人であった事もその後の事業の推進に好影響を与えたものと考えます。北見市としては両氏の志を継ぐかたちで同地区49.64haを昭和34年より着手したのが最初で、以後8ヶ所が次々と施行されており北見の街並整備に大きく寄与しております。特に組合施行の桜町の区画整理事業は全国土地区画整理組合の表彰を受けるなど、モデル地区となっています。

4 鉄南土地区画整理事業

土 地 区 画 整 理 事 業 施 行 状 況

イ 事業の目的及び概要

市街地中心部に隣接する位置にありながら、国鉄石北本線及び池北線によって分断され交通・防災・衛生上からも不健全な状態にあり、地区内に南大通りほか7路線の都市計画街路及び公共施設の整備改善をはかり、さらに駅構内横断地下道の新設により現在進行中の駅周辺の再開発事業と共に総合的な市街地の造成を目的としております。

番号	地区名	施行者	施行面積 ha	施行期日	総事業費 千円	減歩率			摘要
						公共	保留地	合算	
1	南町	共同	1.62	32	334	27.63	0.69	28.32	済
2	南部市		49.64	34-39	58,920	20.93	3.45	28.38	〃
3	西部	〃	110.01	34-47	331,553	25.26	3.06	28.62	〃
4	景第一	組合	13.66	39-46	21,772	33.00	3.53	36.53	〃
5	中部市		31.12	39-52	1,292,872	25.09	0	25.09	〃
6	とん田第一	〃	34.00	42-52	436,137	24.80	0.95	25.75	〃
7	桜町	組合	28.59	47-52	574,000	24.59	4.00	28.60	〃
小計			268.64						
8	鉄南市		136.89	47-67	10,525,746	20.83	0	20.83	施行中
計			405.53						

ロ 事業の経過

都市計画決定(初) 昭和46年 6月 5日 135.0ha - (3) 昭和55年 7月 8日 136.9ha

事業計画決定(初) 昭和47年12月19日 135.0ha - (2) 昭和55年12月17日 136.9ha

ハ 施行地区

北見市常盤町1丁目～6丁目、泉町、清月

町、南仲町、中の島町の一部

ニ 施行期間 昭和46年度～昭和67年度

ホ 面積 1,368,949 M²

ヘ 事業費 10,525,746 千円

ト 減歩率 公共 20.88%

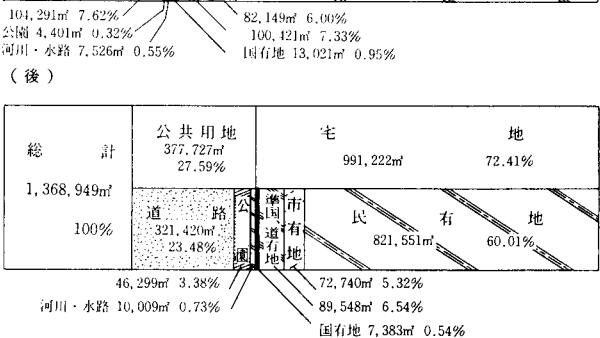
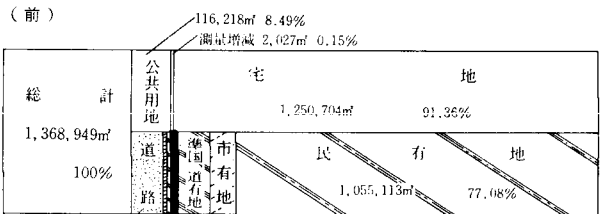
(減価補償金充当) 19.62%

チ 権利者数 (昭和58年3月現在)

所有権者 1,865人

借地権者 41人 計 1,906人

リ 整理前後地積 (左図)



Ⅲ 北見駅構内横断歩行者専用道

1 経過

市街地に隣接しながら石北本線で二分され、約1.5km区間交通出来なく不便な上構内横断をする住民も多く危

険なため施設の必要が叫ばれ、40年代から機会あるごとに建設省、道庁、国鉄と協議を続けました。

昭和47年12月 市単独 歩道橋 $L=100\text{M}$ $W=3.0\text{M}$ 桁下=6.8M 最初の合意-国鉄
以後数年、工法・位置・設計条件で国鉄と協議を重ねましたが、当初1億円余りと算定された工事費も3億円以上かかり桁下も9.1Mとも13.2Mともいわれ地下道でなければ困難な状況となり、鉄南土地区画整理事業の一環として国庫補助を受けて施行する事に関係各位の同意を得、現在に至りました。

昭和55年 3月 区画整理事業 地下道 $L=100\text{M}$ $W=5.0\text{M}$ 国鉄合意 ¥650,000千円
7月 都市計画決定 北海道告示1746号 区画整理区域の変更 北海道告示1768号
8月 調査協定締結 国鉄札幌工務局
12月 区画整理事業計画の変更 宅地第167号
昭和56年 3月 区画整理実施計画の変更 建設省北都区発第13号
7月 工事協定締結 国鉄札幌工務局
12月 工事着手
昭和58年11月 完 成 国鉄分 ¥620,245,765円
市施工 ¥157,770,000円 計 778,015,765円

2 内容

1 路線名 特殊道路 8・7・2泉通

2 規格

道路区分 歩行者専用道路

計画交通量 昭和70年

14時間交通量 29,318人

1時間最大交通量 6,450人 (P)

*幅員算定

有効幅員(M) $W = P / 1600 + F = 5.0\text{M}$

$F = \text{余裕幅員} = 1\text{M}$

70年地区人口 = $130\text{ha} \times 80\text{人} = 10,400\text{人}$

内、南仲町・泉町 = 4,880人 交通発生率 = 2.5 南町・清月町 = 5,520人 交通発生率 = 1.5
交通発生率 西4丁目通り交通量調査より算出 500M以内2.13 1000M以内1.14

駐車場設置計画

規模 = 200台 回転数 = 6回/日 平均乗車人員 = 3名 $200\text{台} \times 6\text{回} \times 3\text{人} \times 2 = 7,200\text{名}$

駅前再開発事業その他による交通量の増加 = 1.2 地下歩道利用率 = 0.9 (推定)

14時間交通量 = $(4,880\text{人} \times 2.5 + 5,520\text{人} \times 1.5) \times 0.9 \times 1.2 + 7,200\text{人} = 29,318\text{人}$

1時間最大交通量

西4丁目通り歩行者 = 6,986人/日 1時間最大交通量 = 1,537人

$29,318\text{人} \times 0.22 = 6,450\text{人}$

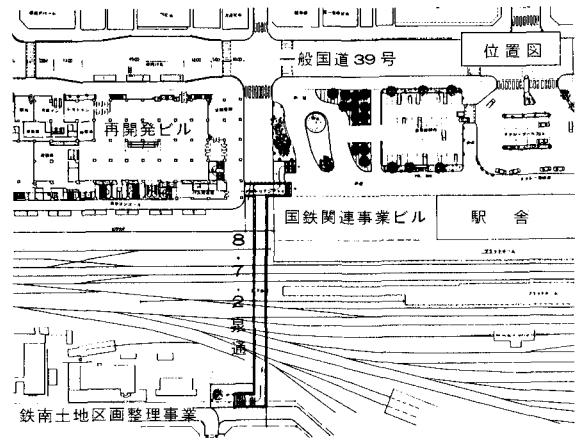
周辺の関連街路、泉町側出入口、駐車場が未施行であるが、開通後2週間の交通量の調査結果は次のとおりである。 11月12日(土) = 3,258人 11月13日(日) = 4,448人 11月14日(月) = 2,748人

ハ、形式構造 ラーメンボックス 鉄筋コンクリート

ニ 基礎 直接基礎

ホ 設計荷重 交差部 KS-16

取付部 TS-20



へ 交差部施工法

E S A工法（無限自走前進工法）

ト 延長 99.47M

有効幅員 5.0M 外幅 6.5M

高さ 中央部 2.8M 両サイド 2.5M

チ 建築

E S A工法のため内防水しか出来ない上、各ブロック間の接合部の止水が困難との判断から、二重壁構造とし、機械室より揚水し下水道に流す事とした。

また、換気ダクトその他を設置する天井部の余白の有効利用をはかるべく、GRCパネルを使用して

中央部の高さを2.8Mとして地下道の広がり強調、合わせてライン照明〈250Lx〉として明るさを、広告枠（23面）設置により景観に秩序を持たせ、地下道のイメージUPの一端とした。壁・床もタイルを使用、以下に述べる諸施設と合わせて安全性・利用しやすさに心がけると共に都市らしさを演出したつもりであります。

リ 設備

身障者用昇降装置は空間を有効利用するため折りたたみ式の装置を計画、国産では合致するものがなく、北欧オランダの製品（モノリフト）を設置。警報装置は交番直結し管理人が不在のためキーを対象者に交付、障害者福祉都市の指定に先付け街を自由に関係者が利用出来るよう設置しました。

防犯装置として防犯テレビ2基、防犯ベル5基を設置、警察の全面的な協力をいただき駅前交番直結し安全性だけでなくいたずらにも配慮。

ヌ 出入口部

側壁に磁器タイル、側壁はポリカーボネイト板を使用、明るさを強調、使いやすさにも心がけました。又、駅前側は駅前として59年度面目を一新する事になっておりますが、泉町側については駅裏というイメージを一新し駅前広場の連続性、統一性、調和性を考慮し、少ないながら緑の空間を配置、同ーブロッコ舗装、街灯、植樹帯を設置すると同時に自転車置場を並設しました。

ル その他

階段部はロードヒーティング、傾斜部スベリ止テラタイル、出入口シャッター、扉、盲人用タイル等々。

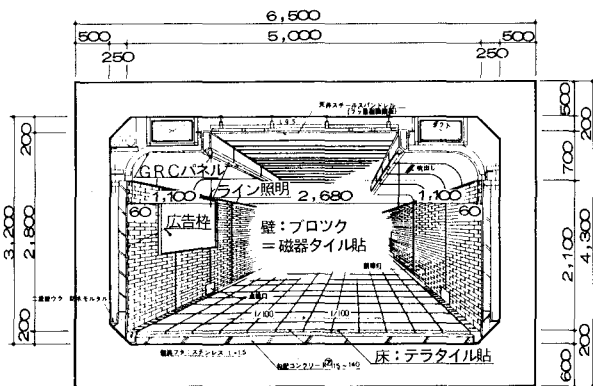
Ⅳ 問題点

零下3.0°をこす事のある当市で、その凍結が心配されます。ライン照明もいたずらには弱いようですし、中央部のスロープも種々の条件下で10%し、けて十分な勾配とはいえずに残りました。又、初めての施設の上よくばった設計をしたため維持管理がスムーズに行くかどうか心配です。

Ⅴ おわりに

関係諸兄の協力により、ようやく完成させていただいた事に心から感謝するとともに、そここに不満な点が見られ担当者として意にそえなかった所を深く反省、心からお詫び申し上げるとともに、この地下道が地域住民の長年の企願であり先輩諸兄の目ざして来た鉄道の分断による南北格差の解消の一助となるとともに、理想的な街づくりの一端をにない、多くの人々に愛され利用される事を祈念して筆をおきます。

透視図



北見駅横断地下道全体図

