

土地区画整理事業を活用した鉄道用地創出の変遷*

Transition of Land Readjustment Projects for Rail Site

大沢昌玄**、会田裕一***、岸井隆幸****

By Masaharu OOSAWA, Yuichi AIDA, Takayuki KISHII

論文要旨

鉄道の敷設に対しては、土地取得の困難性に直面する。その問題を解決する1つの手法として、任意に土地を先買いし、土地区画整理事業の換地手法を活用し鉄道用地を生み出してきた事例がある。そこで本研究では、鉄道用地創出を目的とした土地区画整理事業の変遷について、その実態を明らかにするとともに、どのような目的、効果を有していたのか体系的に整理しその意義と課題を明らかにすることを目的とする。

その結果、土地区画整理事業を活用し鉄道用地を創出したものとして、帝都復興土地区画整理事業において、鉄道省が任意に土地を先買いし、運用レベルで鉄道用地に換地した実例が確認された。また、土地区画整理事業を活用した鉄道用地創出は、換地操作による用地確保のメリットが挙げられ、さらに土地の観点と事業内容の観点で分類・整理されることが明らかとなった。

1. はじめに

鉄道の敷設に対しては、土地取得の困難性に直面する。特に地価が高く権利関係が複雑している市街地での土地取得は困難を極める。このような土地問題から、鉄道整備の必要性が叫ばれながらも着手できない区間が存在していた。さらに近年では、鉄道新線の敷設においては、地価高騰による土地取得の難しさや、用地買収費が建設費を圧迫するなどの問題が顕著に現れた。その問題を解決する1つの手法として、1989年(平成元年)に、土地区画整理事業の換地手法を活用し、施行地区内の土地を先買いしその土地を鉄道施設区に換地する手法(大都市地域における宅地開発および鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法の第11条に基づく一体型土地区画整理事業)が創設された。現在、その手法を用いて、常磐新線の整備が行われ、本年(2005年)8月に開通を迎える。鉄道用地創出に関する土地区画整理事業は、法に基づく事業という点では一体型土地区画整理事業が初めてであるが、運用レベルでは、関東大震災後の震災復興土地区画整理事業で、当時の鉄道省が土地を先買いしその用地を鉄道用地として換地された事例が確認されている⁽¹⁾。鉄道用地の確保は、基本的には、線的に直接買収により確保されるものであり、それが不可能な場合は土地収用の対象ともなり得るが、換地手法を用いて柔軟に用地確保が行えることなどから、事業地区の特性に

応じ土地区画整理事業が鉄道用地確保に用いられてきた。

土地区画整理事業と鉄道用地に関して述べた研究は、一体型土地区画整理事業に関するもの⁽²⁾があるものの、土地区画整理事業を活用し鉄道用地を創出したことに着目し、さらに実例と変遷について論じた研究は、あまり見られない。

そこで本研究では、鉄道用地創出を目的とした土地区画整理事業の変遷および土地の先買いについて、その実態を明らかにするとともに、各事業がどのような目的、効果を有していたのか体系的に整理し、その意義と課題を明らかにすることを目的とする。

2. 研究方法

研究方法は、これまで都市基盤整備に大きな影響を与えた事業史、具体には「帝都復興区画整理誌」(東京市役所)、「戦災復興誌」(建設省)や土地区画整理事業が紹介されている全国規模の雑誌、「都市公論」(都市研究会)⁽³⁾、「区画整理」(土地区画整理研究会)⁽⁴⁾、「区画整理」(財団法人日本土地区画整理協会)⁽⁵⁾といった雑誌のなかから鉄道用地創出に関する土地区画整理事業の内容を紹介した記事を検索することにより、本研究に当てはまる土地区画整理事業を抽出し、鉄道用地創出の目的や役割、課題などを文献から読み取り、考察するという方法をとる。鉄道に関

*Keywords 土地区画整理事業、鉄道用地、換地、土地先買い、震災復興

** 正会員 学士 日本大学理工学部土木工学科 助手 (〒101-8308 東京都千代田区神田駿河台 1-8)

*** 正会員 修士 株式会社パシフィックコンサルタンツインターナショナル

**** 正会員 博士 日本大学理工学部土木工学科 教授

しては、「国有鉄道復興誌」（鉄道省）、「鉄道技術発達史」（日本国有鉄道）など鉄道建設に関する事業史から鉄道用地に関する記事を抽出する。

なお、研究を進めるにあたり、本研究における鉄道用地は、鉄道事業者が鉄道を走らせるために創出する軌道用地とする。なお、路面電車等の道路併設軌道は、本研究の対象外とする。また、先買いについては、鉄道事業者やそれに関連する団体が、鉄道用地創出のために、事業前に予め土地を取得する行為とする。

3. 土地区画整理事業を活用した鉄道用地創出の位置づけ及び変遷

土地区画整理事業を活用した鉄道用地創出については、法的に位置づけされているものは、1989 年(平成元年)の「大都市地域における宅地開発および鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法（以下、宅鉄法）」に基づく一体型土地区画整理事業のみである。この事業は、施行地区内の土地を先買いし、土地区画整理事業を施行して鉄道施設区内に集約換地し鉄道用地を確保するものである。これ以外について、土地区画整理事業を法で明記していた旧都市計画法、現在の土地区画整理法、震災復興、戦災復興で土地区画整理事業を明記していた旧特別都市計画法、特別都市計画法にも鉄道用地に関しては何も述べられていない。しかしながら、調査の結果、運用レベルでは、関東大震災後の復興土地区画整理事業で、当時の鉄道省が施行地区内の土地を先買いし、鉄道用地に換地されていた事例を発見できた。その後も、既存の鉄道事業者所有地、公共団体等の所有地等を、換地手法を用いて鉄道用地に換地していた事例が確認できた。これ以後、個別事例について述べていきたい。

4. 震災復興土地区画整理事業における鉄道用地創出

1923 年(大正 12 年)9 月 1 日に起きた関東大震災は、都市基盤に大きな被害をもたらし、鉄道も大きな被害を受けた。関東大震災以前にあった鉄道は、復旧ということで元の状態に戻されたが、震災復興の下、新たに鉄道の敷設及び線路の拡張が行われ、その用地確保に、鉄道省による鉄道用地充当に要する施行地区内の土地の任意の先買いと内務省及び東京市施行の復興土地区画整理事業による鉄道用地への換地が行われていた。震災復興以前の 1918 年(大正 7 年)4 月から都市計画の情報発信を行っていた雑誌「都市公論」には、土地区画整理事業を活用した鉄道用地創出に関する記事は掲載されておらず、さらに 1935 年(昭和 10 年)10 月から 1944 年(昭和 19 年)6 月まで発行されていた戦前の雑誌「区画整理」にも、その前身である「都市創作」⁽⁶⁾にも震災復興以前の土地区画整理事業を活用した鉄道用地創出については何も述べられておらず、震災復興土地区画整理事業が鉄道用地創出を行った最初の事例であると考えられる。

本節では、震災復興土地区画整理事業において鉄道用地創出についてどのようなことが行われていたのか検証す

る。

(1) 鉄道省における鉄道復興の考え方

鉄道省においては、震災により焦土化した都市状況を契機として、逼迫する輸送問題および将来計画を鑑み、復興計画樹立した。その復興計画を表－1 に示す。

表－1 鉄道省における鉄道復興の考え方¹²⁾

出典	方針
国有鉄道震災誌 第七節 復興の着手	第一項 線路及び建造物 東京横浜の如く殆ど焦土化した所では将来の輸送計画に鑑みて寧ろこの際これを根本的に改良する方が得策であるので所謂復興計画を樹て、これに要する費用を大正 13 年度以降の改良費予算に計上して着々これを実施した。 一、田町上野間線路増設 山手線利用の旅客激増し既定の運転計画を遂行することと困難なるに至って市街線に更に二線を増加する必要を生じた。然しこれが実施は容易なことではなかったが、偶然震災のため田町上野間治線家屋焼失して実施容易となり、都市計画整理事業と関連して大正 13 年より着手した。その竣功は昭和 6 年の予定である。 二、鶴見程ヶ谷間線路増設 三、両国御茶ノ水間線路新設 震災前の計画では大正 15 年度着手昭和 3 年度完成の予定であったのを、復興計画として 13 年度から着手し 15 年度に用地の買収を了へ、そして工事は昭和 3 年度に着手し同 6 年度に竣功せしむることに変更した。 四、両国橋樑戸間線路増設 復興事業として 13 年度から着手し 14 年度に用地買収を了へ、工事は昭和 5 年度に着手して 6 年度に完了の予定に変更した。 五、諸駅 (ロ) 両国橋樑拡張 偶々震災のため本駅舎並びに附近家屋焼失しその実施容易となったので、両国橋樑茶ノ水間線路新設工事と共に都市計画区画整理事業と関連して拡張することにした。 (ハ) 飯田橋駅新設 (ニ) 横浜駅移転改築
帝都復興史 第 3 巻 第十三編 復興期間の経済界	復旧及び復興計画 復興事業としては当初工務局長直属の下に既定計画事業と兼ねて行われていたが、新たに復興部を設け鉄道大臣直属の下に東京二カ所、千葉及び国府津に各一ヶ所の復興事務所を設けて専ら復興事業を司ることとなった。而して復興に属する事業は東京駅上野間及び東京駅田町間の二線増設、東京駅、上野駅、汐留駅、新宿駅その他各駅の拡張等いずれも帝都復興計画に関連せる施設にして、経費一億円を投じ五カ年継続事業として実行することとなった。

鉄道省は、震災以前からの新線計画、線路拡幅などの構想を練っていたが、既成市街地故の用地確保の困難さから容易でないと判断していた。しかしながら「家屋焼失して実施容易となり」という表現からも、震災により焦土化した都市の復興に乗じて、それらの構想を実現化する動きに転じたことがわかる。

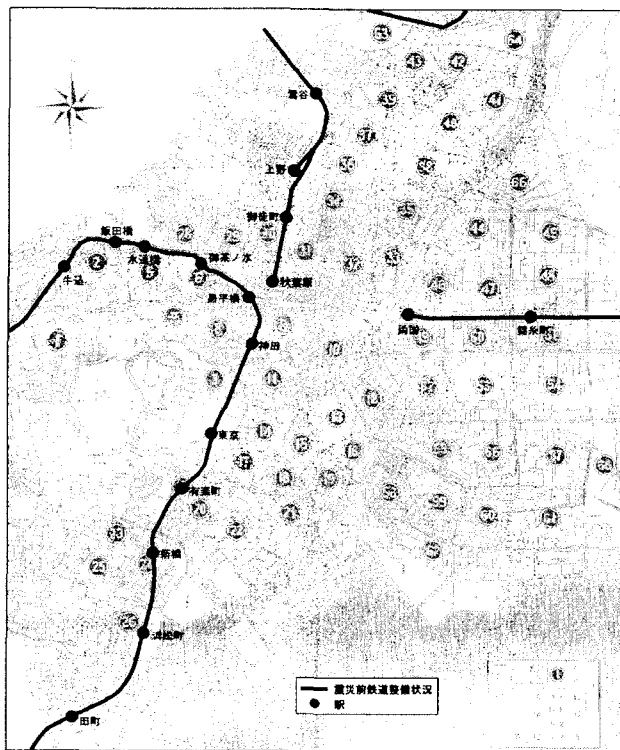
(2) 震災復興土地区画整理事業

鉄道省の復興計画と震災復興区画整理誌に掲載されている地区説明を分析した結果、土地区画整理事業を活用した鉄道用地創出区間は、「両国一御茶ノ水間の新線用地の創出」「上野一新橋間の線路拡幅用地の創出」「両国一錦糸町間の線路拡幅用地の創出」となり、それに関する復興土地区画整理事業地区は、16 地区あった。

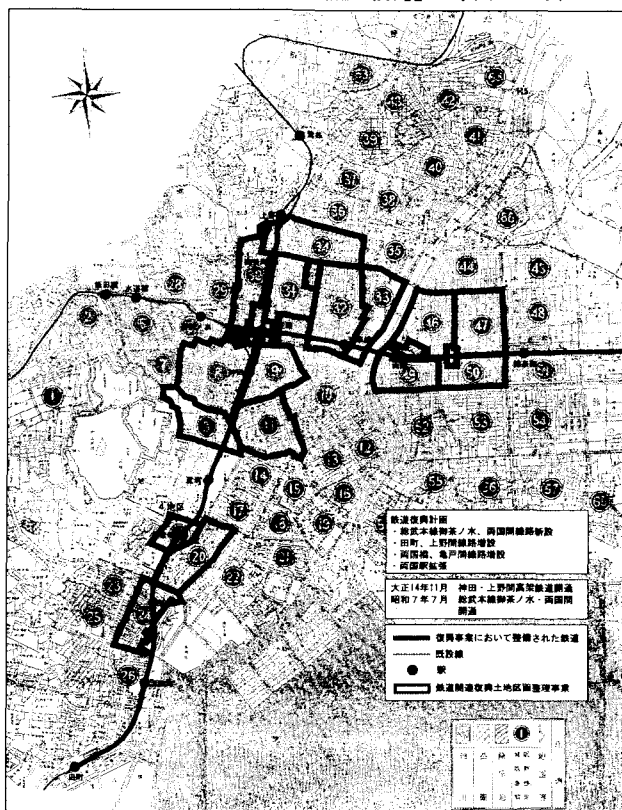
そして鉄道用地創出に関し、復興土地区画整理事業では事業上、下記の方針が採られた。

表－2 土地区画整理事業における鉄道用地の取扱方針³⁾

出典	方針
帝都復興区画整理誌第二編総説 第三章 土地及び土地に関する権利の調査 第四節 耕地整理法第四十三条該当地の調査並編入	耕地整理法第四十三条に於いて、左記各号の土地を整理施行地区に編入せむとするには、第一号乃至第三号の土地に付いては主務官庁又は公共団体の認許、第四号乃至第八号の土地に付いては土地所有者、関係人及び建物に付登記したる権利を有する者の同意を得るを要す可きを規定せり。 七、鉄道用地、軌道用地
帝都復興区画整理誌第二編総説 第三章 土地及び土地に関する権利の調査 第四節 耕地整理法第四十三条該当地の調査並編入 第一項 耕地整理法第四十三条該当地の調査	七、鉄道用地、軌道用地 鉄道用地は鉄道省において敷地を拡張する部分及び施設物存在せずして換地設計上必要な土地に限り編入し、その他は除外するの方針を採れり、軌道用地は本市電気局各出張所、車庫、変圧所等の敷地なり。 耕地整理法第四十三条該当地総数 七、鉄道用地、軌道用地 面積 74,208.52 坪 筆数又は箇所数 314
帝都復興区画整理誌第二編総説 第六章 換地設計 第三項 特別の事情のある土地の換地設計	一、鉄道用地の換地設計 省線鉄道敷地拡張に要する敷地を、区画整理事業に伴いて施行するは、地元、地区並鉄道省いずれも便宜とするところなるが故に、復興局は鉄道省と協議の上、換地設計によりて処理するに決したるを以て、地区内に於いて拡張敷地面積に相当する宅地を任意買収し、これに対し拡張区域に換地を交付し、尚鉄道敷地沿いの街路はその幅員の二分の一は鉄道用地を共用せり。



図－1 震災前の鉄道整備状況(東京市役所編、『帝都復興区画整理誌「東京土地区画整理図(整理前)」』の原図に加筆)⁴⁾⁵⁾



図－2 震災復興土地区画整理事業による鉄道整備区間(東京市役所編、『帝都復興区画整理誌「東京土地区画整理図(整理後)」』の原図に加筆)⁵⁾⁶⁾⁷⁾⁸⁾

この方針の中で、「地区内に於いて拡張敷地面積に相当する宅地を任意買収し、これに対し拡張区域に換地を交付」と述べられており、このことは、鉄道省が鉄道用地創出のために土地を先買いし、土地区画整理事業によって施行者がその用地を鉄道用地に換地することを示している。

そこで、「帝都復興区画整理誌第三編各説第一巻～第四巻」の各地区の説明文と現況図、換地図、「土地所有者名

簿 大正15年8月～昭和3年2月調」⁹⁾を用いて鉄道省の従前の土地所有状況と従後の鉄道省の鉄道敷を把握する(表－3、図－3)。

表－3 鉄道用地に関する事業前後面積表

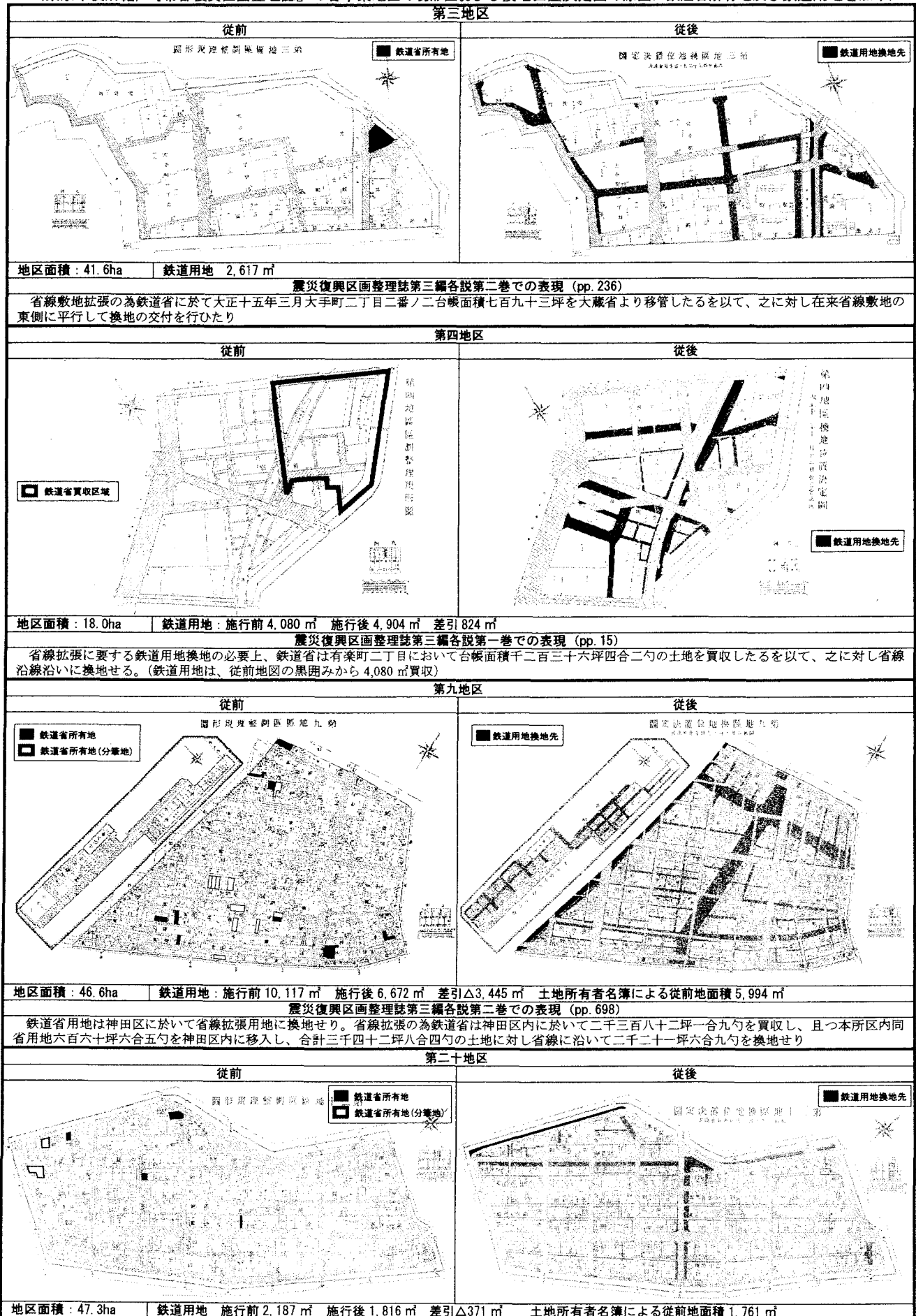
地区名	3	4	8	9	11	20	24	30
地区面積(ha)	41.6	18.0	76.5	46.6	54.7	47.3	37.3	46.6
平均減少率	9.9	11.9	15.9	17	16.9	6.9	18.3	12.3
減少緩和前	—	—	2.76	5.45	2.18	—	1.74	0.35
減少緩和後	9.9	11.9	11.4	9.8	11.7	6.9	12.2	11.2
鉄道用地	—	—	—	—	—	—	—	—
従前	—	4,080	3,845	10,117	—	2,187	10,320	2,427
従後	—	4,904	1,741	6,672	—	1,816	3,445	2,480
差引	—	824	-2,104	-3,445	—	-371	-6,876	53
鉄道用地買収面積(m ²)	2,617	4,080	—	7,861	—	2,367	—	—
鉄道省従前地所有面積(m ²)(土地所有者名簿より)	—	—	3,760	5,994	1,279	1,761	23,311	10,201
備考							上段は、歩道敷を含む	

地区名	31	32	33	34	46	47	49	50
施行者	内務省	東京市	東京市	内務省	東京市	東京市	内務省	東京市
地区面積(ha)	49.8	69.9	46.0	60.8	50.4	54.6	37.8	34.8
平均減少率	20.7	14.2	15.5	17.3	13	14.9	13.7	13
減少緩和前	2.5	1.05	1.9	1.52	0.9	0.95	1.06	0.64
減少緩和後	14.7	12.5	11.1	14.6	10.8	12.9	9.8	10.8
鉄道用地	—	—	—	—	—	—	—	—
従前	11,597	8,909	3,815	5,181	5,437	—	4,851	—
従後	11,722	8,173	3,793	3,544	4,770	—	17,482	—
差引	124	-736	-82	-1,636	-668	—	12,631	—
鉄道用地買収面積(m ²)	11,597	—	—	—	—	—	—	—
鉄道省従前地所有面積(m ²)(土地所有者名簿より)	9,417	1,928	3,726	11,001	18,931	911	13,581	7,112
備考								

土地所有者名簿より従前における鉄道省の土地の所有状況を把握すると、14 地区において土地の所有が認められた。その所有状況から、鉄道用地沿いに土地を取得したのではなく、施行地区全般にわたって任意に取得していることが明らかとなった。さらに、第3地区と第4地区においては、土地所有者名簿には鉄道省の土地取得は認められなかったものの、震災復興区画整理誌より鉄道省の土地の取得が認められた。土地所有者名簿と震災復興区画整理誌において時点の差異(土地所有者名簿は、1926年(大正15年)8月から1928年(昭和3年)2月において編纂、震災復興区画整理誌は換地処分以降の1931～32年(昭和6～7年)に発行、現況図などの従前地情報の編纂時期は不明)が生じているため、鉄道省の土地所有状況が異なっていると考えられる。また、鉄道省は、土地取得時に1画地を分筆して取得している状況がみられ、土地所有者名簿上は、分筆されているものの、現況図は分筆されていない画地も多く見受けられた。これら鉄道事業者の土地の先買いと土地区画整理事業による先買い地の鉄道用地への換地は、法には明記されていないものの現在の宅鉄法に基づく一体型土地区画整理事業手法と類似している。なお、横浜の震災復興においても、鉄道の移設や鉄道用地確保が土地区画整理事業を活用して行われていた¹⁰⁾。

鉄道用地という、計画線上を直接買収するものに対して、復興という都市の大改造にあわせて、土地区画整理事業の保有する換地手法を利用し、計画線上に限らず、施行地区内の土地を任意に買収して鉄道用地に換地するという自由な発想が、1919年(大正8年)に旧都市計画法が制定され、土地区画整理事業が法制化されてから数年しか経っていないにもかかわらず行われていたことは、注目すべき点である。

図-3 鉄道用地創出に関する事業前の先買い図及び事業後の換地図、鉄道用地の取扱説明
 (東京市役所編、『帝都復興区画整理誌』の各事業地区の現形図および換地位置決定図の原因に鉄道省所有地及び鉄道用地を加筆)



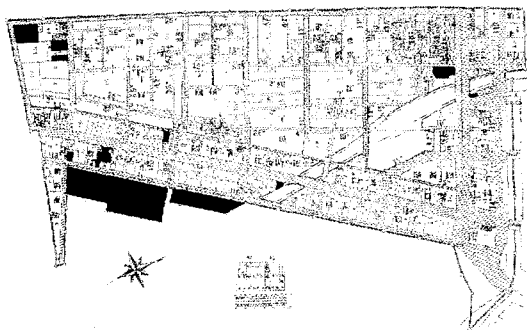
震災復興区画整理誌第三編各説第一巻での表現 (pp. 364)

省線拡張に伴う鉄道用地の換地に対しては各種の意見統出したとの為、之が決定に至るまで長時日を要し困難を見たりその経過を述べれば次の如し。
 本件は本地区山下橋より土橋に至る外濠の対岸に於いて省線敷地を外濠側に拡張し、之が為に減少する外濠幅員を本地区側に於いて拡張する為、外濠に沿う在来街路の八間を11米に縮小して幅約二間、この面積五百九十三坪六分一を鉄道用地に換地せむとするの案にして該外濠沿い街路は当初幹線第19号として拡張する計画なりしを変更したるものなり、之に対し土地区画整理委員会は在来の通り、八間の幅員を存置し度き希望の決議をなしたるものにして、之を11米に縮小するにつきては反対多かりしも、東京に於いて種々説示して漸くその了解を求めたり、而して一方幹線第19号変更に伴い新計画幹線沿道は多大なる減歩を来し、換地設計上極めて困難なりしを以て、以上鉄道拡張充当地として成る可く新幹線沿線に於いて土地を買収せしめ、一般の換地を容易ならしむる事とし、則ち鉄道省は銀座四丁目、加賀町、八官町、南鍋町二丁目、山下町、瀧川町、丸屋町、日吉町、新肴町に於いて合計七百七十七坪二十三の土地を買収したるを以て、昭和2年10月28日換地位置面積案を全部決定するに至れり。

第二十四地区

従前

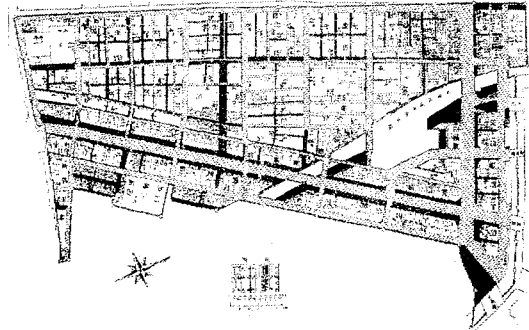
臨海鉄道整理区画整理第十二第



■ 鉄道省所有地

従後

臨海鉄道整理区画整理第十二第



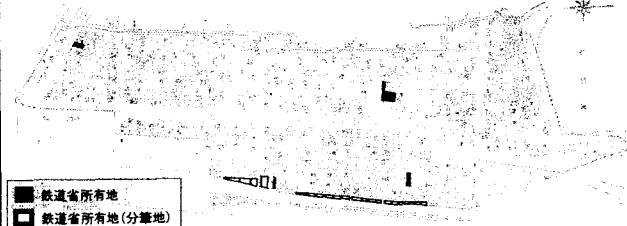
■ 鉄道用地換地先

地区面積：37.3ha 鉄道用地 施行前 10,320 m² 施行後 3,445 m² 差引 6,876 m² 土地所有者名簿による従前地面積 233,111 m² (汐留駅を除く 9,065 m²)

第三十地区

従前

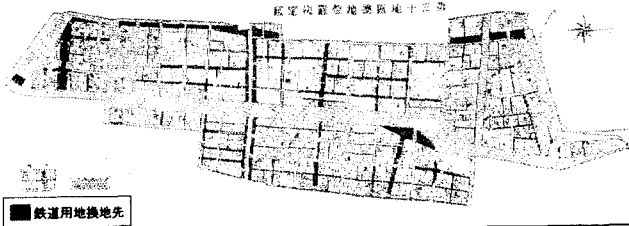
臨海鉄道整理区画整理第十二第



■ 鉄道省所有地
□ 鉄道省所有地(分譲地)

従後

臨海鉄道整理区画整理第十二第



■ 鉄道用地換地先

地区面積：46.6ha 鉄道用地 施行前 2,427 m² 施行後 2,480 m² 差引 53 m² 土地所有者名簿による従前地面積 10,201 m²

第三十一地区

従前

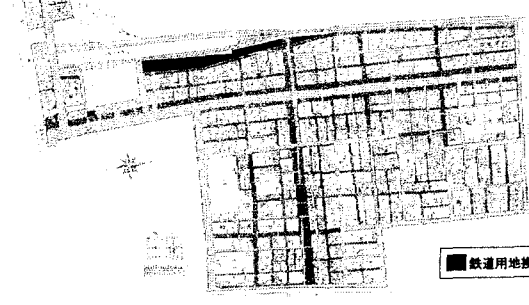
臨海鉄道整理区画整理第十二第



■ 鉄道省所有地
□ 鉄道省所有地(分譲地)

従後

臨海鉄道整理区画整理第十二第



■ 鉄道用地換地先

地区面積：49.8ha 鉄道用地 施行前 11,597 m² 施行後 11,722 m² 差引 124 m² 土地所有者名簿による従前地面積 9,417 m²

震災復興区画整理誌第三編各説第三巻での表現 (pp. 973)

鉄道敷地拡張用地充当の為鉄道省に於いて宅地を買収したるを以て各ブロック間に宅地の移出入を行い本地区の換地設計を終了したり、尚鉄道拡張用地充当の為鉄道省に於いて買収したる練堀町、佐久間町その他七箇町に於ける合計三千五百十四坪三合七勺の土地に対し、省線沿いに三千五百五十七坪九合六勺を換地したり。

第三十二地区

従前

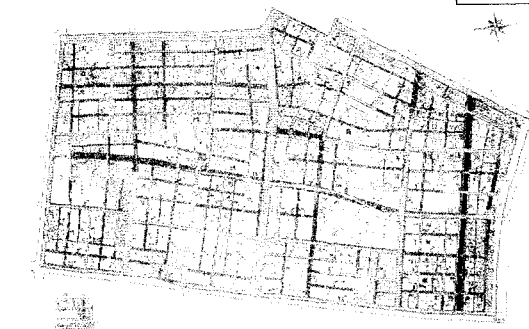
臨海鉄道整理区画整理第十二第



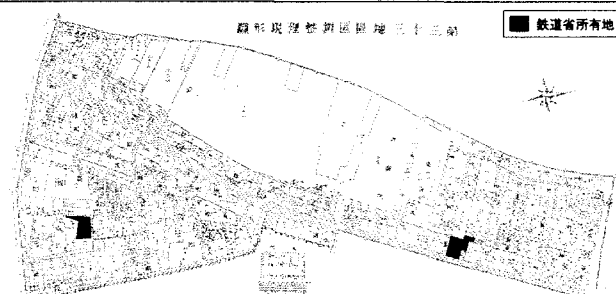
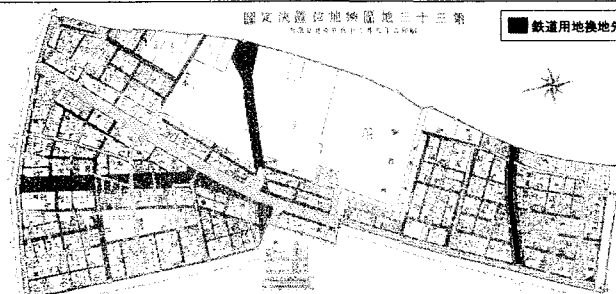
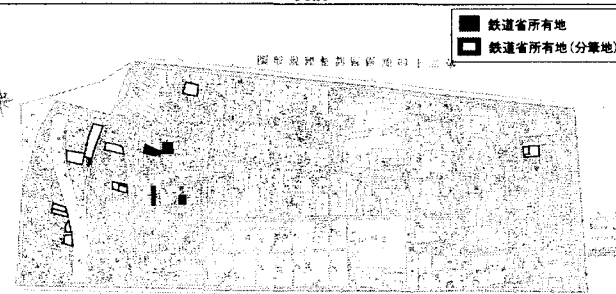
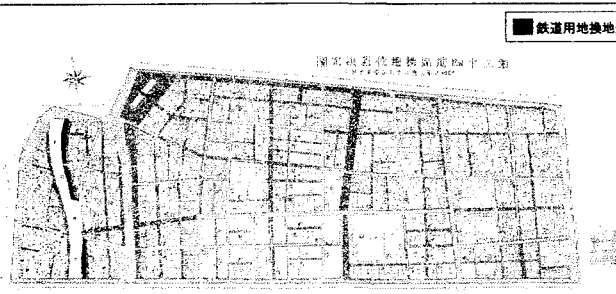
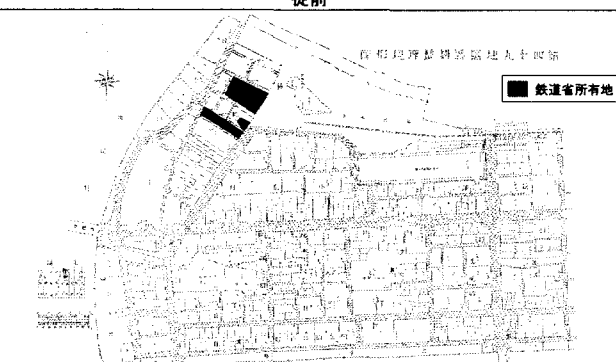
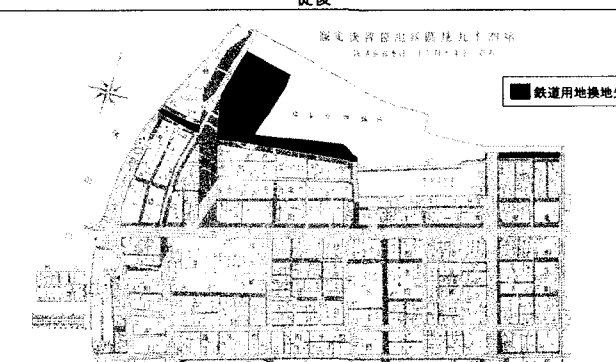
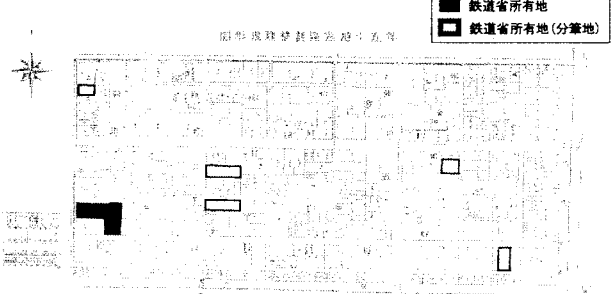
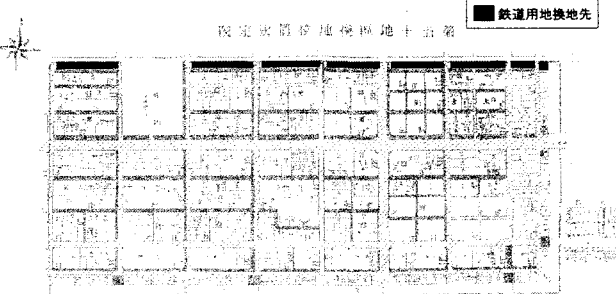
■ 鉄道省所有地
□ 鉄道省所有地(分譲地)

従後

臨海鉄道整理区画整理第十二第



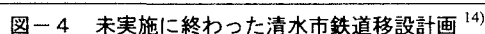
■ 鉄道用地換地先

地区面積：69.9ha		鉄道用地 施行前 8,909 m ² 施行後 8,173 m ² 差引△736 m ² 土地所有者名簿による従前地面積 307 m ²	
震災復興区画整理誌第三編各説第三巻での表現 (pp. 230)			
御茶ノ水より両国に通ずる鉄道用地買収進捗せず、且つ買収によらずして換地を交付せられむことの希望ありて紛糾したるも、大正14年3月に至り当該町選出区画整理委員より敷地沿道住民は買収に応ずべきが故に、至急買収し区画整理進捗を計られ度旨の陳情ありたるを以て、全部買収する計画の下に設計を進めたり。			
第三十三地区			
従前	従後		
			
地区面積：46.0ha		鉄道用地：施行前 3,815 m ² 施行後 3,733 m ² 差引△82 m ² 土地所有者名簿による従前地面積 3,726 m ²	
震災復興区画整理誌第三編各説第三巻での表現 (pp. 310)			
尚換地設計中本地区を貫通する御茶ノ水、両国間鉄道敷地に関しては第三十二地区と同様現地買収せらるものとして設計せり (第32地区第3章計画の大要中換地設計参照)			
第三十四地区			
従前	従後		
			
地区面積：60.8ha		鉄道用地 施行前 5,181 m ² 施行後 3,544 m ² 差引△1636 m ² 土地所有者名簿による従前地面積 11,001 m ²	
震災復興区画整理誌第三編各説第三巻での表現 (pp. 1013)			
路間第21号 換地面積一部変更の件(永住町の一部)昭和4年8月30日路間委員会二回開催 同年9月3日原案可決の上答申 議事要綱 本件は永住町百二十三番大蔵省所有地(面積488坪)の変更案にして、面積決定の当時は欣浄寺之を借地し居たりしも、その後分筆してそのうち二百三十一坪は鉄道省用地となりたり、然るに之が手続き未済なりし為換地処分の際に全部欣浄寺の借地として取り扱いたるを以て、鉄道省に対する清算の必要上之を変更せむとするもにして議論百出したるも、結局原案の通可決したり。			
第四十九地区			
従前	従後		
			
地区面積：37.8ha		鉄道用地：施行前 4,851 m ² 施行後 17,482 m ² 差引12,631 m ² 土地所有者名簿による従前地面積 13,581 m ²	
第五十地区			
従前	従後		
			
地区面積：34.8ha		鉄道用地：土地所有者名簿による従前地面積 7,112 m ²	

戦前の雑誌「都市公論」、「区画整理」を検索した結果、戦前において土地区画整理事業を活用した鉄道用地創出について、1事例が発見された¹¹⁾。滋賀県で行われた鶴ヶ丘土地区画整理事業である。雑誌「区画整理」にて、「鶴ヶ丘区画整理は、大津駅の裏京津国道に接した地区である。裏東海道廃線敷地は傍若無人をきわめて大きい築堤を以て縦断して居るために、この障害を征服して道路を新設するのがこの土地開発の直接の動機である。鉄道敷地の編入は略々見込みがついた。つまり舊線路を新線に沿ふて換地すれば複々線の準備も出来たと云うわけで、之がこの地区の特色と云ふやう」と述べており、土地区画整理事業を活用して廃線となった鉄道用地を複々線用地に換地していることが読み取れる。土地区画整理事業の実施に合わせて、換地手法を活用し鉄道用地を移設し再生していることがうかがえる。

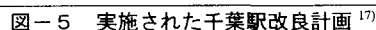
戦災復興においても、土地区画整理事業を活用して鉄道用地の創出・移設が行われていた。鉄道軌道の移設については、戦災復興誌のなかで述べられている。それによれば、路面電車の軌道移設を含めれば、24都市56箇所で行われていた¹²⁾。また、個別都市の事業計画を確認したところ、鉄道用地（路面電車等の道路併用軌道は除く）の創出および移設について表-4のように整理・分類された。

用地確保理由	都市名
鉄道新設	境町、日南市、枕崎市
鉄道移設	千葉市、名古屋市、四日市市、大阪市、堺市、和歌山市、姫路市、福岡市
鉄道拡幅	名古屋市、豊橋市、福山市、岩国市、八幡市
構想があったが実施されなかった	清水市(鉄道移設、経済的理由により断念) 福井市(鉄道移設、経済的理由により断念) 高知市(鉄道移設及び単線→複線、経済的理由により断念)



たが、国鉄が取得する見込みが無いとの問題が発生した。戦災復興誌によれば、「予定線は一応戦災復興事業として敷地の確保を図ったけれど、清算の段階となって枕崎鉄道予定線敷地として処分を保留しておくわけに行かず、日本国有鉄道下関工事事務所長宛知事名で公文照会をしたのである。ところが国鉄としても早急に買収し得る見込みがないとの回答があったので、やむなく県は市長に対しこの処分保留地を市に於いて買収しておき、将来の鉄道誘致に備えるべきであるとして、市と交渉したのであるが、市長より市に於いて買収する旨の回答に接したので、ここに於いてこの問題を解決し得たのである」¹⁵⁾。

しかしながら、復興事業の進捗による成果が挙がってきたことにより鉄道側も復興事業を活用して鉄道の改良等を企てるようになってきた。その理由として「復興事業の著しい進捗によって都市鉄道の大規模な移設が可能となったこと」「戦災による鉄道施設の復旧、復興が一段落し、設備の改善によらなければ経営の合理化は限度に達してきたこと」「戦後の保線を怠ってきたため施設の更改を必要とするに到ったこと」「土地区画整理事業の進捗により、鉄道側の事業に対する認識が深くなり、従来到底用地取得が困難と思われた都心稠密市街地においても換地操作により用地を取得し、線路やターミナルの改良計画実現の希望を持ち得ることになり、積極的にその具体化に乗り出したこと」等が挙げられ 1952 年(昭和 27 年)頃から鉄道側が積極的になってきたという¹⁶⁾。このような状況を鑑み、鉄道整備に対する都市側と鉄道側の事業費等の役割分担について局長通達が出され運用されていた⁽⁷⁾⁽⁸⁾。



— 369 —

また、当時の福岡県八幡市（現北九州市）の戦災復興土地地区画整理事業において、鉄道用地創出のために地区外の用地を施行地区に編入し、換地操作により鉄道用地を生み出した事例が確認された。雑誌「区画整理」によれば「駅前広場の造成及びその両側の線路拡張敷地の確保は総て区画整理によってなされた。旧八幡駅が地区外であり拡張を予定された敷地に対する従前の権利は全然なく、従って当然原始取得によるものと予定していた処、新法施行により鉄道線路敷地は区画内住民の利便に供する土地ではないから創設換地はできない又保留地処分も事業充当について審議会の反対意向が強く不可能視され取得方法に行き詰まりを来した。地区に隣接した旧八幡駅敷地と交換したい旨申入れがあったので之を地区に編入し法第 95 条第 1 項で処理する事とした」¹⁸⁾

当初の施行地区内では鉄道用地確保が困難であることから、当初は地区外であった鉄道事業者用地を新たに地区に編入させ、用地確保を行ったことがわかる。換地手法を巧みに応用させ、用地確保を行っていたことがうかがえる。

7. 戦災復興以後の土地地区画整理事業を用いた鉄道用地創出

戦後の高度成長とあわせ鉄道の輸送力の拡大、新たな鉄道路線建設、新幹線建設など鉄道網の更なる拡大・拡充が行われ、それらに対し、土地地区画整理事業が用いられた、もしくは土地地区画整理事業中に、それらが組み込まれた。以下に、個別事例を述べるが、鉄道事業者以外の用地を鉄道用地へ換地したもの、既設鉄道の移設、土地地区画整理事業実施中に新たに鉄道用地が組み込まれたもの、さらに不整形な土地の整形化、ニュータウン建設と一体となった鉄道用地創出などが行われていることが確認された。

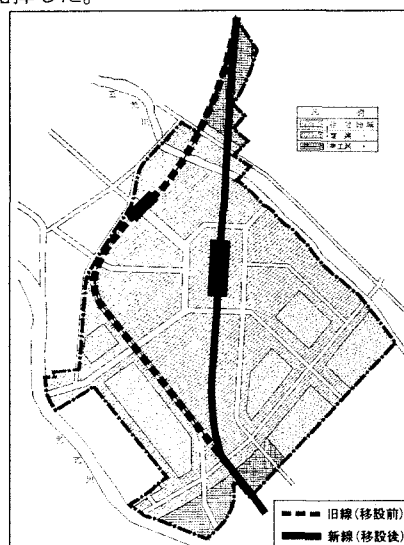
(1) 鉄道事業者以外の用地を鉄道用地へ換地

鉄道用地については、鉄道事業者の先買い地もしくは所有地のみが充当されるだけではなかった。大阪環状線においては、用地買収が行えない部分において、大阪市所有地を換地操作により大阪環状線用地に充当したことが確認された。雑誌「区画整理」に、「大阪環状線は、昭和 8 年大阪都市計画委員会において、建議せられ、昭和 10 年には具体的計画まで進んでいた。僅か 3km を結べば済むことであるが実現しなかった理由は、安治川渡河の問題と港区内の用地買収が困難であった。一番難問題であった港区内の環状用地の約半分に相当する土地 23,000 m²は大阪市有地を換地した。これを国鉄に無償で提供することにより、大阪環状線建設は具体化し昭和 31 年 3 月 20 日起工式が行われた」¹⁹⁾と、事例紹介されている。鉄道事業者以外の鉄道用地への充当は、土地地区画整理事業が保有する換地手法でなければ容易に実行できない。

(2) 大規模な既設鉄道移設を伴う土地地区画整理事業

土地地区画整理事業の換地手法を用いれば、施行地区内での土地の移動は可能となり、鉄道用地の移設も可能となっ

てくる。鉄道用地の移設は、前述の戦災復興土地地区画整理事業において行われているが、平時にも行われていた。その典型例として、都市を分断してきた鉄道を移設し、鉄道の高架化及び駅移転拡張を行い、そして都市改造を行った博多駅地区土地地区画整理事業がある。この事業は、戦前の 1939 年(昭和 14 年)から計画されていたが、太平洋戦争により実現化されず、戦後 1958 年(昭和 33 年)事業認可された²⁰⁾²¹⁾。博多駅地区土地地区画整理事業では農地問題が事業進捗の大きな妨げとなったが、関係者の努力により解決され、鉄道用地の新たな創出のために、63,528 m²の農地転用が行われた²²⁾。また鉄道用地の移設は、土地地区画整理事業が保有する換地手法が大きな効果を発揮した。都市改造を行った土地地区画整理事業は、鉄道再編にも用いられ大きな効果を発揮した。



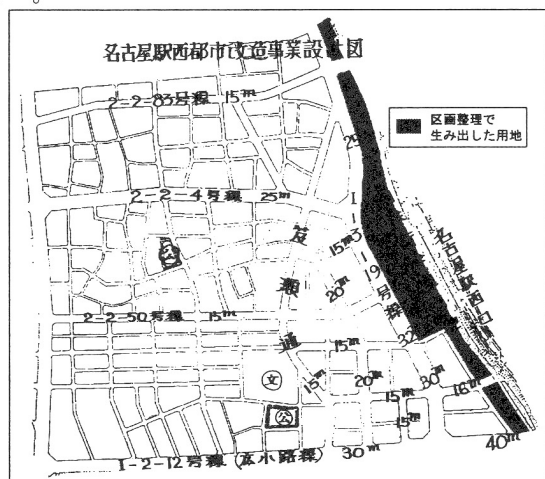
図－6 博多駅地区土地地区画整理事業（佐藤亮、「博多駅地区都市改造事業」、区画整理、財団法人都市計画協会、1966 年 7 月、9pp. 19 図-1 土地利用計画図の原図に加筆）

(3) 土地地区画整理事業実施中に新たに鉄道用地を創出

1959 年(昭和 34 年) 4 月、東海道新幹線の建設が開始された。東海道新幹線は、戦前の東京－大阪間を 4 時間半、東京－下関間を 9 時間で結ぶ弾丸列車構想に基づき、戦前において一部の用地取得や新幹線トンネルの建設が行われていた²³⁾。しかしながら都市部の既成市街地においては、土地を取得しておらず、さらにそのような都市部においては戦災復興土地地区画整理事業やその継続事業である都市改造事業が施行中でもあり新幹線用地取得には問題が生じていた。それらの問題が雑誌「区画整理」のなかで、名古屋駅、浜松駅を具体事例として取り上げられていた。

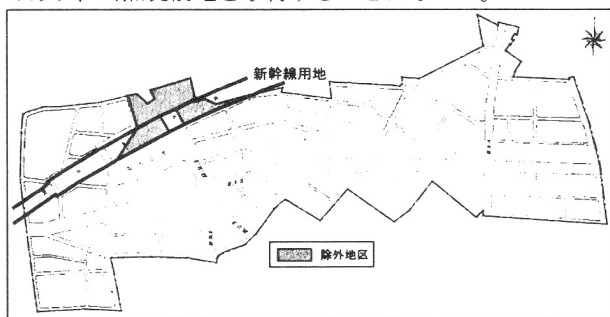
名古屋駅西口においては、「東海道新幹線計画が具体化したので、同計画に適応して事業計画を変更したのであり、その結果新幹線用地は、本事業により確保することとなった。新幹線の用地確保と合わせて駅前広場及びその他の公共施設造成のため全面的に仮換地を変更した。この地区の公共減歩率は、約 40%の高率を示すが、国鉄との協定により提供された代替地をこれに充て減歩率緩和を図り、その結果平均減歩率は約 35%程度となった」²⁴⁾と記されており、仮換地指定後、新幹線計画が具体し、事業計画変更及

び仮換地指定を変更し対応したこと、新幹線用地については国鉄の代替地を活用しながら対応したことがうかがえる²⁵⁾。



図－7 名古屋駅西都市改事業の新幹線用地（尾関保男，「駅西都市改事業のあゆみ―名古屋市―」，区画整理，財団法人都市計画協会，1964年10月，pp. 11 図2名古屋駅西都市改事業設計図の原図に加筆）

浜松駅周辺においては、「昭和36年頃から国鉄新幹線が浜松駅の南部を通過する計画が抬頭してきたとき、浜松市の通過路線の位置は、現東海道線に並行して設定するという浜松市関係機関の意見が起きたため、駅南工区都市改事業としては、予想通過路線区域の事業実施は一時見合わせ、無関係の区域について移転等の工事を実施せざるを得なかった」²⁶⁾と記されており、新幹線計画具体後、新幹線計画用地内の事業を中断し、事業が進捗し仮換地指定を行ったところは、その用地を国鉄に取得しもらい、仮換地指定を行っていないところは地区除外したことが確認された。仮換地指定済みの土地の取得については、換地処分前であり、当然従前地を取得することになった。



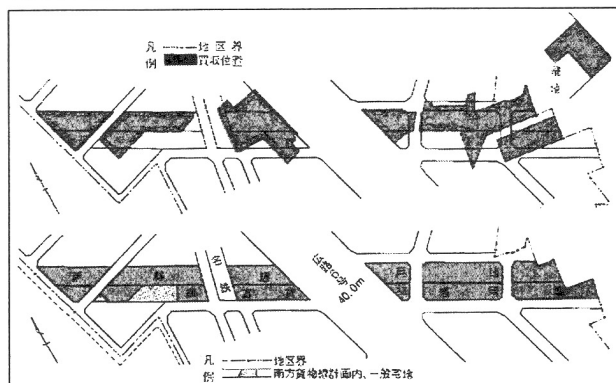
図－8 浜松駅周辺都市改事業（浜松市建設部，「国鉄新幹線に関連した都市改事業」，区画整理，財団法人都市計画協会，1964年10月，pp. 25 浜松都市計画事業復興土地区画整理事業（駅南工区）設計図の原図に加筆）

土地区画整理事業認可後、さらに仮換地指定済みなど事業がある程度進捗している段階での新たな鉄道計画の導入は、土地区画整理事業の進捗に影響を与えるなど、大きな課題を有したと言える。

（4）鉄道用地として取得した土地の整形化

鉄道用地取得においては、必ずしも計画用地のみの取得とは限らない。計画用地外の土地も取得し、計画線沿線に不必要な残地が発生する場合もある。名古屋市の豊田土地区画整理事業においては、国鉄が新幹線用地として取得し

た土地を新幹線用地に合わせた整形化とその余剰地を新幹線に平行して新たに敷設される貨物線用地へと換地した事例が確認された²⁷⁾。この事例は、土地区画整理事業の換地手法を巧みに応用し、さらに鉄道事業者の新たな鉄道用地創出ニーズと残地活用を組み入れた優れたものと考えられる。



図－9 残地整理型（豊田土地区画整理事業）の事業前後状況図（松田治美，「鉄道高架化事業と土地区画整理事業名古屋豊田地区・大曽根地区」，区画整理，財団法人土地区画整理協会，pp. 8 附図2国鉄計画位置図の原図に加筆）

（5）ニュータウン建設と合わせた鉄道建設

大規模ニュータウン開発においては、計画人口に応じた交通計画がなされ、開発に合わせ鉄道などの公共交通機関の計画が立案され実行されてきた。特に大量輸送交通機関である鉄道は、円滑な交通処理に大きく寄与した。このように郊外においてニュータウン開発を行う場合は、既成市街地とは異なり、用地取得は比較的容易でありニュータウン計画と鉄道整備計画が一体的に行われた事例がある。港北ニュータウン（港北第一土地区画整理事業、港北第二土地区画整理事業、それぞれ公団（現独立行政法人都市再生機構）施行）の事例では、横浜市営地下鉄3号線と一体的に整備したことについて次のようなことが述べられている。「鉄道が予定される地域で区画整理が行われる最大のメリットは、用地・空間の確保である。線的買収によって生ずる補償問題、権利調整、環境対策が区画整理の仕組みの中で概ね解決され、比較的安く用地が取得できる。港北ニュータウンでは、鉄道と同時に計画されたことにより、当然のことながら、合理的な土地利用が図られている。3号線は極力、公園緑地や道路の下におさめることにより住宅地の下を通る区間は約700m程度となっている。さらに、そのほとんどを公団取得地で確保しているため、民有地の地下占有は、センター部分を含み数件しかない。」²⁸⁾

ニュータウン開発と鉄道の一体的整備は、優れたものではあるものの、鉄道整備時期とニュータウンの市街化成熟時期が異なり、鉄道輸送計画や計画人口の定着などに課題があることも事実である。ニュータウン開発と鉄道の一体的整備は、後の宅鉄法成立につながって行く。なお、ニュータウン開発と鉄道用地確保については、鉄道計画が決定されていれば土地区画整理事業によって予め用地確保が行えるメリットを有している。港北ニュータウンにおいても現在建設されている横浜市営地下鉄4号線は、土地区画整理事業によって用地確保が予め行われていた。

8. 一体型土地区画整理事業による鉄道用地創出

これまでの鉄道整備においては、地価の高騰や用地買収の長期化に伴い整備期間が長期化することや、また鉄道整備が進んでも沿線の都市整備が遅れて鉄道利用客が見込めず、鉄道運営に支障を来すことがあった。特に鉄道用地確保が一番の問題であった。これらの弊害を取り除くため、新たな鉄道の整備により大量の住宅宅地の供給の見込まれる地域において、宅地開発及び鉄道整備を一体的に推進するために、宅鉄法が成立した。宅鉄法では、新駅設置予定地周辺で、宅地開発と鉄道整備の一体的推進となる拠点地域を重点地域に指定し、その地域において、特定鉄道事業者、地方公共団体、独立行政法人都市再生機構などの公的主体の所有する土地を申出に基づき、鉄道用地（鉄道施設区）へ集約換地する特例を認めた「一体型土地区画整理事業」を行うことができることとした。鉄道用地確保と同時に公共施設等が整備される利点を有しているが、本事業に対しては土地収用権能が付与されていない。鉄道事業は、本来収用適格事業であるので、買収不可能であれば収用を適用して確保することも可能である。しかしながら、収用は時間と手間がかかることなどの問題点があり、円滑な鉄道用地確保のために、土地区画整理事業の換地手法を用いた。

そもそも宅鉄法は、異常な地価高騰に鑑み、1987年(昭和62年)7月に、臨時行政改革推進審議会に対し、地価等土地対策に関して基本的かつ抜本的な対策を諮問し、1988年(昭和63年)6月に「地価等土地対策に関する答申」が出され、その中の宅地対策の宅地開発と交通アクセス整備の一体的推進の中に「鉄道用地、駅前広場等の確保のための土地区画整理事業、市街地再開発事業の活用・改善及び鉄道用地の先行取得」が記されている²⁹⁾。それを受け、1988年(昭和63年)6月に総合土地対策要綱が閣議決定され、運輸省、建設省で宅鉄法の具体化作業が進められた。

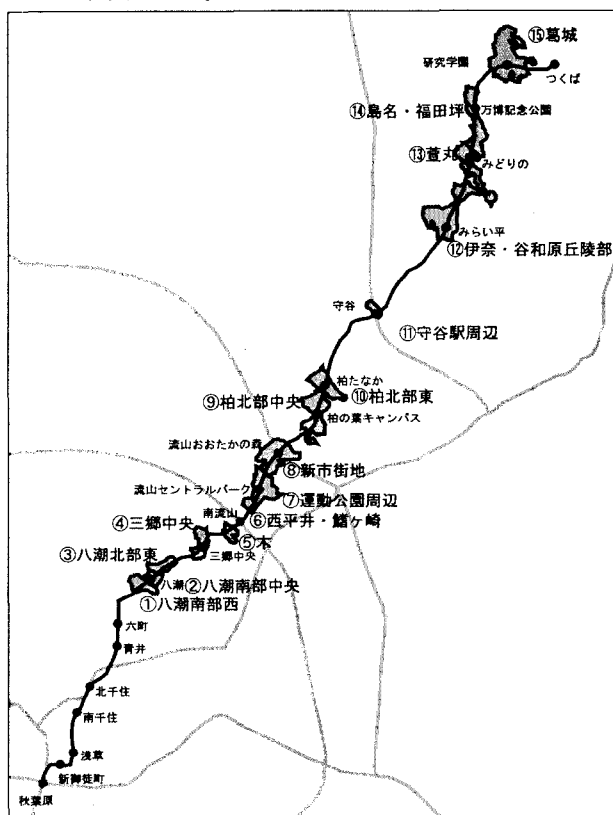
平成元年の第114回国会において宅鉄法が提出され、同年6月の衆参両議院の建設委員会にて審議された。また運輸委員会においても常磐新線について取り上げられていることが確認された。

建設委員会での議論は、「対象地域沿線の地価問題」「鉄道事業」「法案適用地域」の3点に集約される³⁰⁾³¹⁾。特に地価問題に対して多くの時間が割かれ、手法に対しての議論は少なかった。なお、法案提出の背景の1つに千葉ニュータウンの開発と鉄道整備の問題点、鉄道整備遅延による市街化熟成の遅れと計画人口の下方修正の問題があった。運輸委員会では、建設主体となる日本鉄道建設公団法の一部を改正する審議のなかで取り上げられ、その内容は「常磐新線建設内容及び建設費」「宅地開発」「新たな適用路線」に集約される³²⁾。

なお、宅鉄法に基づく一体型土地区画整理事業は、事業地域が大都市地域、具体には首都圏整備法の既成市街地、近郊整備地帯またはその周辺地域、中部圏開発整備法の都市整備区域又はその周辺地域、近畿圏整備法の既成都市区域、近郊整備区域又はその周辺地域（宅鉄法第2条及び第

3条）と限定されており、どの地域でも行えるものではない。

常磐新線は、常磐線の混雑率緩和に資することを目的に1985年(昭和60年)7月の運輸政策審議会において東京から茨城県守谷町（現守谷市）に至るまでの答申がなされ、筑波研究学園都市までの整備が構想されていた。1991年(平成3年)10月に宅鉄法に基づく「首都圏北東部地域における宅地開発および特定鉄道（常磐新線）の整備の一体的推進に関する基本計画」が承認され、事業が具体化した。1993年(平成5年)に伊奈・谷和原丘陵部地区の一体型土地区画整理事業が認可されたのをかわきりに、他の地区も随時事業認可された。2005年(平成17年)8月に一体型土地区画整理事業を用いて新駅中心に鉄道用地の確保を行った常磐新線（愛称：つくばエクスプレス）は、開業を迎える。常磐新線は、一体型土地区画整理事業により鉄道用地が確保されたが、その起点となる秋葉原も震災復興時、鉄道省が任意に土地を先買いし、鉄道用地に換地した地域であったことは、興味深い。



図一〇 常磐新線における一体型土地区画整理事業地区（首都圏新都市鉄道株式会社 <http://www.mir.co.jp/>の開発計画図に加算）

表一四 常磐新線における一体型土地区画整理事業地区概要³³⁾

地区No.	位置	地区名	施行者	事業面積 (ha)	先買い面積 (ha)	先買い率 (%)	平均合算歩率 (%)	駅
①	埼玉県	八潮南部西	埼玉県	99.1	4.3	4.3%	32.79	
②	埼玉県	八潮南部中央	都市再生機構	72.1	7.9	11.0%	37.80	八潮駅
③	埼玉県	八潮南部東	八潮市	88.1	4.5	5.1%	33.26	
④	埼玉県	三郷中央	都市再生機構	114.8	19.4	16.9%	37.80	三郷中央駅
⑤	千葉県	本	千葉東住宅供給公社	68.3	15.3	22.4%	40.00	
⑥	千葉県	西平井・鶴ヶ崎	流山市	51.9		0.0%	40.00	
⑦	千葉県	運動公園周辺	千葉県	232.1	14.9	6.4%	40.00	流山セントラルパーク駅
⑧	千葉県	新市街地	都市再生機構	285.9	53.9	18.9%	40.00	流山おおたかの森駅
⑨	千葉県	柏北部中央	千葉県	272.9	25.6	9.4%	40.00	柏の葉キャンパス駅
⑩	千葉県	柏北部東	都市再生機構	169.9	30.5	18.0%	40.00	柏たなか駅
⑪	茨城県	守谷駅周辺	守谷市	38.7	7.9	20.4%	29.24	守谷駅
⑫	茨城県	伊奈・谷和原丘陵部	茨城県	274.9	88	32.0%	40.00	みらい平駅
⑬	茨城県	萱丸	都市再生機構	292.7	93.4	31.9%	40.00	みどりの駅
⑭	茨城県	島名・福田坪	都市再生機構	242.9	81.3	33.5%	40.00	万博記念公園駅
⑮	茨城県	葛城	都市再生機構	484.7	66.3	13.7%	40.00	研究学園駅

9. まとめ

過去の土地区画整理事業を活用した鉄道用地創出についてまとめた結果、土地の観点から5つ、事業内容の観点から4つに大きく分類・整理されることが明らかとなった。そして鉄道用地創出に関して土地区画整理事業は、換地手法が大きい効果を発揮することが確認された。

○土地の観点

- ①鉄道事業者による任意の先買い地を鉄道用地に換地
- ②鉄道事業者の既存地を鉄道用地に換地
- ③換地操作による既存鉄道用地の付け替え
- ④鉄道事業者以外の土地を鉄道用地に換地
- ⑤一体型土地区画整理事業による鉄道用地創出

○事業内容の観点

- ①鉄道用地創出前提に土地区画整理事業を実施
- ②土地区画整理事業実施にあわせ鉄道用地を創出(復興事業型)
- ③土地区画事業地区内の鉄道用地を円滑に生み出すために、施行地区外の鉄道用地を施行地区に追加
- ④土地区画整理事業実施中に新たに鉄道用地を挿入

今回は、鉄道用地創出に関して土地区画整理事業を活用したことの変遷について述べたが、土地先買いや土地区画整理事業が保有する換地手法は、ある目的の土地を創出するには有効な手段であると言える。今後は、公益施設や商業施設など特定の土地利用に対し、換地手法や土地先買いを活用して用地の創出がなされていたのか調査を行う予定である。またそれらの行為が、市街地形成、景観形成にどのような影響を及ぼしているのか併せて調べることとしたい。

【補注】

- (1)大沢・会田・岸井,「先買い型土地区画整理事業の変遷に関する研究」,土木学会土木史研究講演集 Vol.25, pp.51~57, 2004年
- (2)鈴木・中井,「宅鉄法における一体型土地区画整理事業の特徴とその効果に関する基礎的研究」,第37回日本都市計画学会学術研究発表会論文集,pp.421~426,2002年
- (3)雑誌「都市公論」は、都市研究会の機関紙として1918年4月から1945年2月まで発行された。なお、「都市公論」はいずれもその当時都市計画及び都市計画行政に関する情報発信を行う上で中心となった雑誌である。
- (4)戦前の雑誌「区画整理」は、1935年10月に名古屋を中心に設立された土地区画整理研究会の機関紙として1944年6月まで発刊され、戦前の全国的な区画整理専門誌であった。
- (5)戦後の雑誌「区画整理」は、建設省及び(財)都市計画協会内に土地区画整理研究会が設立されて1958年1月より現在の「区画整理」が発行される(1960年4月から1970年3月までは(財)都市計画協会より発行。1970年4月から現在まで(財)日本土地区画整理協会より発行)が、性格的には戦前の「区画整理」と別の雑誌である。
- (6)「都市創作」は、戦前の雑誌「区画整理」の前身として、1925年9月から1930年4月まで、石川栄耀を中心として愛知県都市計画課に設立された都市創作会の機関紙として発行されていた。
- (7)「戦災復興事業における鉄軌道移設について」,昭和28年9月7日建設計発第142号各県知事宛建設省計画局長通達
- (8)「土地区画整理法の施行に伴う鉄道、軌道及び自動車道に関する措置について」,昭和30年4月6日建設計発第96号建設省

計画局長、運輸省鉄道監督局長、運輸省自動車局長通達

【引用文献・参考文献】

- 1)鉄道省,『国有鐵道震災誌』,pp.1196~1199,1927年12月
- 2)復興調査協會編,『帝都復興史第參卷附橫濱復興記念史』,pp.2579~2580,1930年6月
- 3)東京市役所,『帝都復興区画整理誌第二編』,1932年3月
- 4)日本国有鐵道,『鐵道技術発達史』,1959年1月
- 5)日本国有鐵道,『日本国有鐵道百年史 年表』,1972年10月
- 6)東京市役所,『帝都復興区画整理誌第三編各説第一卷~第三卷』,1931年、東京市役所,『帝都復興区画整理誌第三編各説第四卷』,1932年
- 7)内山模型製図社,『土地所有者名簿 大正15年8月~昭和3年2月調』,財団法人東京市政調査会図書館所蔵
- 8)日本国有鐵道,『鐵道技術発達史』,1959年1月
- 9)内山模型製図社,『土地所有者名簿 大正15年8月~昭和3年2月調』,財団法人東京市政調査会図書館所蔵
- 10)日本国有鐵道,『鐵道技術発達史』,pp.104~112,1959年1月
- 11)都市計画滋賀地方委員会,「滋賀県の土地区画整理」,区画整理,第4巻第5号,pp.71~72,1938年5月
- 12)建設省,『戦災復興誌第壹卷事業計画編』,財団法人都市計画協会,pp.484~486,1959年3月
- 13)建設省,『戦災復興誌第四卷~第十卷』,財団法人都市計画協会,1959年3月
- 14)建設省,『戦災復興誌第六卷』,財団法人都市計画協会,pp.55~68,1958年9月
- 15)建設省,『戦災復興誌第六卷』,財団法人都市計画協会,pp.753~754,1958年9月
- 16)建設省,『戦災復興誌第壹卷事業計画編』,財団法人都市計画協会,pp.483~489,1959年3月
- 17)建設省,『戦災復興誌第壹卷事業計画編』,財団法人都市計画協会,pp.487~489,1959年3月
- 18)植村景二,「換地設計における諸問題」,区画整理,土地区画整理協会,pp.20~22,1958.11
- 19)松本昌三,「大阪市港湾地帯整備事業について」,区画整理,財団法人都市計画協会,12月号,1966年2月
- 20)佐藤堯,「博多駅地区都市改造事業」,区画整理,財団法人都市計画協会,pp.15~31,1966年7月
- 21)田代典雄,「博多駅地区土地区画整理事業の経過」,区画整理,財団法人日本土地区画整理協会,pp.24~29,1970年7月
- 22)藤村護徳・野田貞美・手島敏一,「福岡都市計画博多駅地区土地区画整理事業における農地補償問題について」,区画整理,財団法人都市計画協会,pp.2~48,1965年2月
- 23)高橋国吉,『新幹線をつくった男 島秀雄物語』,小学館,2000年5月
- 24)尾関保男,「駅西都市改造事業のあゆみ—名古屋市—」,区画整理,財団法人都市計画協会,pp.10~15,1964年10月
- 25)名古屋市計画局整地部駅西都市改造事務所,『駅西都市改造のあゆみ』,pp.70~82,1964年3月
- 26)浜松市建設部,「国鉄新幹線に関連した都市改造事業」,区画整理,財団法人都市計画協会,pp.21~25,1964年10月
- 27)松田治美,「鉄道高架化事業と土地区画整理事業名古屋豊田地区・大曽根地区」,区画整理,財団法人土地区画整理協会,pp.4~15,1970年7月
- 28)角折知行,「港北ニュータウンと鉄道」,区画整理,財団法人日本土地区画整理協会,pp.38~44,1993年9月
- 29)建設省都市局区画整理課,「大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法の公布にあたって」,区画整理,財団法人日本土地区画整理協会,pp.4~16,1989年8月
- 30)「第114国会衆議院建設委員会議事録第1号~第7号」,国立国会図書館国会会議録検索システム <http://kokkai.ndl.go.jp/>
- 31)「第114国会参議院建設委員会議事録第1号~第5号」,国立国会図書館国会会議録検索システム <http://kokkai.ndl.go.jp/>
- 32)「第114国会参議院運輸委員会第2号~第3号」,国立国会図書館国会会議録検索システム <http://kokkai.ndl.go.jp/>
- 33)会田裕一,「先買い型土地区画整理事業制度の変遷に関する研究」,日本大学大学院修士論文,2002年