

「基礎から学ぶインフラ講座」では、これまで「河川」「道路」「港湾」等の各事業ごとに管理区分、事業制度等をわかりやすく体系的に解説し、各事業に共通する「入札契約」について関係法令や入札方式等を解説してきました。今号は「街路事業」です。専門知識を有する上司や先輩が少ない職場の会員や新規採用、人事異動によって初めて当該事業を担当する会員の皆様が基礎的知識を習得する際等にお役立てください。

基礎から学ぶインフラ講座

基礎から学ぶ街路事業（1）

しみず あき ひこ
清水 明彦*

1. はじめに

我が国の都市は人口減少・少子高齢化や財政的制約などの社会情勢に対応するため、多極ネットワーク型コンパクトシティへの転換が求められている。

また、今後のまちづくりにおいては、これら都市再生の取組をさらに進化させ、既存ストックの活用等により官民のパブリック空間をウォークブルな人

中心の空間へ転換し、民間投資と共鳴しながら「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を形成し、様々な人々の出会い・交流を通じたイノベーションの創出や人間中心の豊かな生活を実現し、まちの魅力・磁力・国際競争力の向上が内外の多様な人材、関係人口を更に惹きつける好循環が確立された都市の構築を図ることが求められている¹⁾。

※地域特性に応じた取組を、歩ける範囲のエリアで集中的あるいは段階的に推進
※人口規模の大小等を問わず、その特性に応じた手法で実施可能



都市構造の改変等

- 都市構造の改変（通過交通をまちなかへ誘導するための外周街路整備等）
- 都市機能や居住機能の戦略的誘導と地域公共交通ネットワークの形成
- 拠点と周辺エリアの有機的連携
- データ基盤の整備（人流・交通流、都市活動等に係るデータプラットフォームの構築等）等

居心地が良く歩きたくなるまちなか

Walkable	歩きたくなる	居心地が良い、人中心の空間を創ると、まちに出かけたくなる、歩きたくなる。
Eye level	まちに開かれた1階	歩行者目線の1階部分等に店舗やラボがあり、ガラス張りで見えたと、人は歩いて楽しくなる。
Diversity	多様な人の多様な用途、使い方	多様な人々の多様な交流は、空間の多様な用途、使い方の共存から生まれる。
Open	開かれた空間が心地良い	歩道や公園に、芝生やカフェ、椅子があると、そこに居たくなる、留まりたくなる。

1階をガラス張りの店舗にリノベーションし、アクティビティ可視化
民間敷地の一部を広場化（宮崎県日南市）



2つの開発の調整により
一体整備された神社と森（東京都中央区）



駅前トランジットモール化と広場創出（兵庫県姫路市）



酒器を占用した夜間オープンカフェ（福岡県北九州市）



公園に芝生や民間カフェ設置で再生（東京都豊島区）



図-1 「居心地が良く歩きたくなるまちなか」形成のイメージ

*国土交通省 都市局 街路交通施設課 都市交通企画係長

そのため、街路交通施策についても多極ネットワーク型コンパクトシティの形成に資する施策へと注力していかなければならない。

また、街路交通に係る都市インフラの整備にあたっては、これまでの量的整備を求めてきた視点から転換し、安全・安心、健康医療福祉の向上、景観の向上や地域の歴史文化の継承といった「質」の高いストックを創出していかなければならない。

さらに、整備された都市インフラの維持管理や機能更新にあたっては、ライフサイクルコストの低減や空間・施設の再構築・再配分による機能の更新や再生といった「質」の維持・向上が求められる。

都市インフラストックの創出や再構築・維持管理に際しては、「都市マネジメント」の観点から民間企業等の活力を最大限に活用したり地域に維持管理を委ねたりするなど、官民が積極的に連携して効率的・効果的に都市インフラストックの創出・維持管理を進めることが求められる。なお、既存の都市インフラストック等を最大限活用した修復・改変等により、「居心地が良く歩きたくなる」ウォークアブルなまちなかづくり²⁾を進めていくことも重要である。

一方、今後の街路交通施策の推進にあたっては、これらの取組に加え、多様な都市政策課題への対応として、鉄道沿線ごとの特徴を活かした魅力あるまちづくり（鉄道沿線まちづくり）の推進³⁾や周辺施設と連携した駅周辺都市施設の整備による国際競争力の強化に資する駅まち一体開発^{4) 5)}の加速化、自動運転技術やカーシェア・次世代モビリティ等の普及を見据えた街路交通施設のスマート化⁶⁾などに取り組んでいくことが求められる。

2. 街路とその現状

1) 街路の役割

街路は都市の中の道路であり多種多様な役割を担っている。市民生活や経済活動等に伴う自動車交通等を円滑に処理するだけでなく、市民が散歩を楽しんだり祭りやイベントが開催されるなど人々が

集い語り合う都市において最も基礎的な公共空間である。街路が交通機関はもとより都市において重要な公共空間であることは大正時代に制定された街路構造令を見ても明らかである。街路構造令は大正8年の旧道路法制定に伴い構造基準として道路構造令とともに内務省令として公布されており、道路とは別に都市内の道路である街路について構造令が定められていたのである。当時は馬車や荷車が主要な交通であったにもかかわらず、構造令では例えば「廣路」であれば二十四間（約44m）以上の幅員として歩車道の分離、植樹帯や橋詰広場の位置づけ等都市内における空間としての機能を重視していたことがわかる。街路は都市を代表する公共空間を形成し、けやきの4列並木が美しい仙台市の定禅寺通り（写真－1）や大阪市の御堂筋などはまさに都市を代表する空間として多くの人々が認識しており、あらためて都市における街路空間の重要性を再認識させられる。街路構造令はその後昭和27年の道路法改正に伴い昭和33年に道路構造令に一本化されることになる。また、街路の持つ空間機能としてはその他にも地下鉄や路面電車といった公共交通機関や上下水道、電力等のライフラインを収容する他、災害時には避難路を提供し延焼を防ぐ防火帯としての機能などもある。さらに、街路は市街地の街区を構成し、沿道の市街化を誘導する機能を持っており、都市の基盤としてまちづくりの方向性を決める重要な役割を担っている。このような各種機能を整理すると表－1のようになる。



写真－1 仙台市定禅寺通り

表-1 街路における各種機能

大項目	小項目	内容
都市交通施設機能	通路としての機能	人及び物の動きのための通路としての機能
	沿道利用のための機能	沿道の土地、施設、建物等への出入り、ストックヤードへのアプローチ、貨物の積み下しのスペースとしての機能
都市環境保全機能		都市のオープンスペースとしての住環境を維持する機能
都市防災機能	避難路・救援路	災害発生時に被災者の避難及び救助のための通路としての機能
	災害遮断	災害の拡大を抑え遮断するための空間としての機能
都市施設のための空間機能	他の交通機関のための空間	モノレール、新交通システム、地下鉄、路面電車等を設置するための空間
	供給処理施設のための空間	電気、上水道、下水道、地域冷暖房、都市廃棄物処理管路、ガス等を設置するための空間
	通信情報施設のための空間	電話、CATV等を設置するための空間
	その他の施設のための空間	電話ボックス、信号、案内板、ストリートファニチャー等を設置するための空間
街区の構成と市街化の誘導	街区の構成	街路は街区を囲み、その位置、規模、形状を規定する
	市街化の誘導	沿道の土地利用の高度化を促し、都市の面的な発展方向、形状、規模等に影響を与える

2) 街路事業とは

(1) 街路事業の定義

街路事業は、都市計画法第59条の許可または承認を得て実施される都市計画事業のうち都市計画道路を整備する事業であり、その中でも都市局が所管する事業をいう。街路事業は、都道府県や市区町村といった地方公共団体が事業主体となって整備を行う。

都市計画道路とは、都市計画法第11条に定められる都市施設のうち「道路」のことを示す⁷⁾。自由通路(写真-2)、都市モノレール専用道(写真-3)等が街路事業として実施できるのは、運用指針において道路の種別として位置付けられているためである。



写真-2 自由通路整備事例 (松本駅東西自由通路)



写真-3 都市モノレール整備事例 (大阪モノレール)

所管区分については原則として都市部における都市計画道路は都市局が、それ以外の地域におけるものは道路局が所管している。しかし、その都度両局が協議して定めることとされている部分もあるため、明確に定義することはできない。

なお、社会資本整備総合交付金事業等による道路整備事業は、道路法第56条等による法律補助であるため、交付申請時には路線認定及び道路の区域決定(変更)が必須となることに留意しなければならない。

(2) 都市計画道路

都市計画道路とは、都市施設として都市計画法に基づいて都市計画決定された道路であり、都市計画法では単に「道路」と表現されており、都市

計画運用指針では、以下の機能を有するものとされている。

- ① 都市における円滑な移動を確保するための交通機能
- ② 都市環境、都市防災等の面で良好な都市空間を形成し、供給処理施設等の収容空間を確保するための空間機能
- ③ 都市構造を形成し、街区を構成するための市街地形成機能

また、主として交通機能に着目して次のような種別に分類される。

- ① 自動車専用道路
都市高速道路、都市間高速道路、一般道路等専ら自動車の交通の用に供する道路
- ② 幹線街路
都市内におけるまとまった交通を受け持つとともに、都市の骨格を形成する道路
- ③ 区画街路
地区における宅地の利用に供するための道路
- ④ 特殊街路
 - ア 専ら歩行者、自転車又は自転車及び歩行者のそれぞれの交通の用に供する道路
 - イ 専ら都市モノレール等の交通の用に供する道路
 - ウ 主として路面電車の交通の用に供する道路

なお、自由通路やペDESTリアンデッキ、地下道等は④特殊街路のアに該当すると考えられる。

また、交通広場（駅前広場等）については、次のように定められており、都市計画道路の一部として都市計画に定めることが望ましいとされている⁷⁾。

交通広場の計画

鉄道駅等交通結節点においては、複数の交通機関間の乗り継ぎが円滑に行えるように、必要に応じ駅前広場等の交通広場を設けるものとし周辺幹線街路と一体となって交通を処理するものについては道路の一部として都市計画に定めることが望ましい。

都市計画道路は、「道路法による道路」と定められていないが、社会資本整備総合交付金等により実施されている街路事業の対象となる道路は、当然ながら、「道路法による道路」となるものである。

〈参考文献〉

- 1) 国土交通省都市局街路交通施設課監修「街路交通事業事務必携（令和2年）」（日本交通計画協会出版）
- 2) 国土交通省都市局・道路局「ストリートデザインガイドライン」
- 3) 国土交通省都市局「鉄道沿線まちづくりガイドライン」
- 4) 国土交通省都市局「駅まち再構築事例集」
- 5) 国土交通省都市局「駅まちデザイン検討会」
- 6) 国土交通省都市局「都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会」
- 7) 国土交通省「第11版都市計画運用指針」

— 次号に続く —

【著者紹介】 清水 明彦（しみず あきひこ）

平成28年京都大学大学院工学研究科都市社会工学専攻修士課程修了。国土交通省東北地方整備局三陸国道事務所、国土政策局地方振興課等に勤務。都市局街路交通施設課駐車場係長を経て現職。