

「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（2）

しみず あき ひこ  
清水 明彦\*

### 3. 街路事業の主な施策

2021年7月号で紹介したとおり、街路交通施策は街路整備だけではなく、時代のニーズに応じた都市空間整備、都市交通システムの構築やまちづくりと一体となった都市の発展を図ってきました。

本章では、街路事業に焦点を当てて、幹線街路の整備、連続立体交差事業の推進、無電柱化の推進について紹介します。

#### 1) 主要な幹線街路等の整備

今後のまちづくりは、コンパクト・プラス・ネットワークの考え方にに基づき、医療・福祉・商業等の生活機能が集約した、コンパクトなまちづくりを進めることが重要です<sup>1)</sup>。幹線街路の整備・再構築は、それらの集約拠点間を結ぶネットワークとして位置づけることができ、このネットワークを効率的に構築することが、ヒトやモノの都市内及び都市間の移動を活発化させることに繋がり、地域の活力維持に寄与していきます。

今後の幹線街路の整備・再構築においては、都市機能の集約拠点間の接続性を確保しながら、地域におけるストック効果を高める街路整備を推進すべきです。その際に、ストック効果の観点から重要度の高い路線の位置づけ及び魅力的な都市空間を創出する効果的な街路空間の構築に考慮して街路整備を推進することが重要です。

都市の骨格となる幹線街路ネットワークは、都市

計画道路では、自動車専用道路及び幹線街路（主要幹線街路・都市幹線街路・補助幹線街路）が該当します<sup>2)</sup>。

地域の自立的発展や地域間の連携を支える道路として整備することが望ましい路線を「地域高規格道路」として指定し、高規格幹線道路（高速自動車国道等）を補完する自動車専用道路もしくはこれと同等の規格を有する道路として整備が行われています<sup>3)</sup>。さらに、都市機能の集約拠点間を結び、高規格幹線道路（高速自動車国道等）へのアクセス機能を担う幹線軸としての放射道路の整備、及び中心部への通過交通の分散機能、交通円滑化機能を担う環状道路の整備については重要度の高い道路として位置づけられます（写真－1）。



写真－1 首都高速神奈川7号横浜北西線（神奈川県横浜市）

#### 2) 連続立体交差事業

都市に数多く存在する踏切は、渋滞や事故の原因となるばかりか、鉄道が市街地を分断することによって、線路両側の一体的な市街地形成を阻害して

\*国土交通省 都市局 街路交通施設課 都市交通企画係長

います。このような状況を解消するため、複数の踏切を一挙に除却し、都市内交通の円滑化を図るとともに、分断された市街地の一体化による都市の活性化を図る事業として、連続立体交差事業を進めています。連続立体交差事業は、市街地において連続して道路と交差している鉄道の一定区間を高架化又は地下化する事業であり、多数の踏切の除却あるいは新設道路との立体交差を一挙に実現するものです。

連続立体交差事業は、道路と鉄道との立体交差化による都市交通の円滑化をはじめ様々な効果をもたらす事業であり、その効果には次のようなものがあります<sup>4)</sup>。

- ①数多くの踏切が同時に除却されるため、踏切遮断による交通渋滞、踏切事故が解消される。
- ②鉄道により分断されていた地域が一体化するため、周辺住民等の利便性が飛躍的に向上する。
- ③周辺市街地における土地利用の可能性が増大する。
- ④高架下空間や鉄道用地跡地が多目的に活用されることによりまちづくりのインパクトとなる。
- ⑤駅部の高架化と同時に、駅前広場等の改良ができる。
- ⑥鉄道施設の改良により、安全性の向上、騒音の減少等が図られる。

このように、連続立体交差事業は、都市交通の円滑化ばかりでなく、まちづくり、都市の発展といった面においても、極めて大きな効果が期待できる事業です。

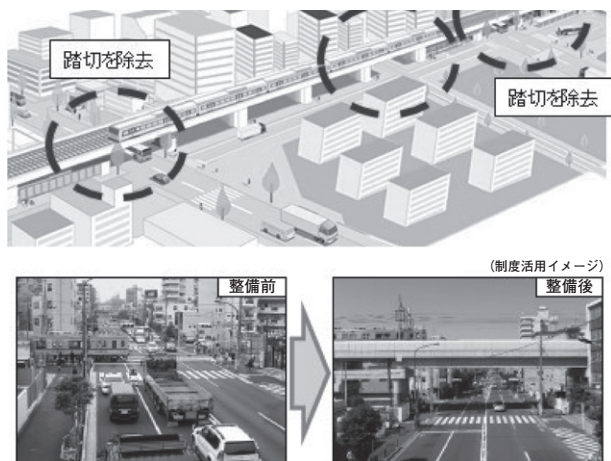


図-1 連続立体交差事業の整備イメージ

### 3) 無電柱化の推進

無電柱化は、「防災」、「安全・快適」、「景観・観光」の観点から推進しています。

#### (1) 防災

大規模災害（地震、竜巻、台風等）が起きた際に、電柱等が倒壊することによる道路の寸断を防止します。



#### (2) 安全・快適

無電柱化により歩道の有効幅員を広げることで、通行空間の安全性・快適性を確保します。



#### (3) 景観・観光

景観の阻害要因となる電柱・電線をなくし、良好な景観を形成します。



無電柱化については、昭和61年度から始まる3期に渡る電線類地中化計画に基づき、平成10年度までに3,400km程度の電線類の地中化を実施してきました。この間は、比較的大規模な商業地域、オ

フィス街、駅周辺地区など、電力や通信の需要が高く、街並みが成熟している地域を主たる対象とし、必要な機器を設置できる歩道幅員を有する箇所を優先して実施し、これらの地域では電線類の地中化がかなり進展するとともに、集客力の向上など地域振興にも寄与してきたところです。更に平成11年度から平成15年度に至る「新電線類地中化計画」においては、3,000kmを目標に、それまでの2倍以上のペースで電線類地中化を推進し、一定の整備進捗が図られてきたところです。

平成22年2月24日には、今後の無電柱化の進め方について、関係者間で調整を図るため、無電柱化に関する連絡調整会議が開催され、関連機関との連携を強化しつつ、円滑に事業の実施が図れるよう、「無電柱化に係るガイドライン」を策定しました<sup>5)</sup>。現在は、平成28年12月9日に施行された「無電

柱化推進に関する法律」第7条に基づく、「無電柱化推進計画」が平成3年5月25日に策定されています。当推進計画では、新設電柱の抑制、コスト削減、事業のスピードアップを位置づけており、令和3年度から5年間で約4,000kmの新たな無電柱化の着手を計画目標として掲げています<sup>6)</sup>。

#### 4. 街路交通施策の支援制度

街路交通施策に関する支援制度は、主に通常補助事業と社会資本整備総合交付金に分類されます。

通常補助事業は国が行う直轄事業に関連する事業や国家的な事業に関連する事業等に厳しく限定した事業が対象となり、個別に国が補助金を交付することとなります。

一方、社会資本整備総合交付金は、地方自治体で作成する社会資本整備総合整備計画に定める目標実

表－1 街路事業の支援制度

項目	制度概要	補助率
①地域高規格道路・重要物流道路	広域ネットワークを形成する等の性質に鑑みた地域高規格道路の整備及び、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網として指定する「重要物流道路」の整備について計画的かつ集中的に支援	・補助国道、都道府県道又は市町村道の改築・・・1/2 ・基幹道指定による嵩上げを行った場合・・・5.5/10 (これに加え、地域の財政力に応じた嵩上げ等が可能)
②都府県境道路整備	都府県を跨ぐ構造物の支援を伴う道路の整備について、計画的かつ集中的に支援	
③アクセス道路 (1)地域高規格道路ICアクセス道路 (2)スマートICアクセス道路 (3)高規格ICアクセス道路	高規格幹線道路等の整備と併せて行われる、地方公共団体におけるICアクセス道路の整備に対し、個別補助制度により計画的かつ集中的に支援	
④空港・港湾アクセス道路	物流の効率化など生産性向上に資する空港・港湾等へのアクセス道路の整備について計画的かつ集中的に支援	
⑤連続立体交差事業	道路と鉄道の交差部が連続する鉄道の一定区間を高架化又は地下化することで、交通の円滑化と分断された市街地の一体化による都市の活性化に資する事業について、計画的、集中的に支援	
⑥無電柱化推進計画支援事業	「無電柱化の推進に関する法律」に基づき国により策定された「無電柱化推進計画」に定めた目標の確実な達成を図るため、地方公共団体において定める推進計画に基づく事業を計画的かつ集中的に支援	・5/10または5.5/10等 (これに加え、地域の財政力に応じた嵩上げ等が可能)
⑦踏切道改良計画事業	交通事故の防止と駅周辺の歩行者等の交通利便性の確保を図るため、踏切道改良促進法に基づき改良すべき踏切道に指定された踏切道の対策について、計画的かつ集中的に支援	・5.5/10 (これに加え、地域の財政力に応じた嵩上げ等が可能)
⑧交通安全対策	一定の区域において関係行政機関等や関係住民の代表者等との間での合意に基づき、計画的かつ集中的に実施していく必要のある交通安全対策を支援	・5/10または5.5/10等 (これに加え、地域の財政力に応じた嵩上げ等が可能)
⑨道路メンテナンス事業	道路の点検結果を踏まえ策定される長寿命化修繕計画に基づき実施される道路メンテナンス事業(橋梁、トンネル等の修繕、更新、撤去等)に対し、計画的かつ集中的な支援	・5.5/10 (これに加え、地域の財政力に応じた嵩上げ等が可能)
⑩街路交通調査費	総合都市交通体系調査(総合的な都市交通マスタープラン等を策定するための調査)および街路事業調査(特定の重要な街路事業について事業計画を策定するための調査)に対して支援	1/3

表-2 市街地整備の主な支援制度

項目	制度概要	補助率
①都市・地域交通戦略推進 事業	徒歩、自転車、自動車、公共交通など多様なモードの連携が図られた、自由通路、駐車場等の公共的空間や公共交通などからなる都市交通システム全体に対して、総合的に支援	1/3、1/2(立地適正化計画に位置付けられた事業等)
②地下街防災推進 事業	地下街防災推進計画に基づき実施される事業(通路、避難施設、避難啓発活動等)や地下街防災推進計画の策定および付随する調査(安全点検、耐震診断、対策検討等)に対して支援	1/3(地方公共団体との協調補助)
③国際競争拠点整備 事業	都市の国際競争力強化につながる都市開発事業に関連して必要となる公共施設(道路、鉄道施設、バスターミナル、BRT等)の整備等の事業に支援	1/2または1/3
④まちなかウォークابل推進 事業	都市再生整備計画事業等において、車中心から人中心の空間に転換するまちなかの歩ける範囲の区域における、街路・公園・広場等の既存ストックの修復・利活用を重点的・一体的に支援	1/2

現のための事業を総合的・一体的に支援する制度です<sup>7)</sup>。

また、道路・街路関連事業及び市街地整備関連事業に関する主な支援制度については、表-1及び表-2のとおりです。

## 5. おわりに

本稿は、街路交通施策として、街路事業に係る基礎知識及び支援制度について紹介した。本稿が多様な都市政策課題へ対応した街路交通施策を進めていく一助になることを期待します。

各種制度や支援について、さらに詳細に確認したい点があれば、当課や各地方整備局までご相談いただき、より一層の街路交通施策の推進に注力してください。

### 【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。

### 〈参考文献〉

- 1) 国土交通省「国土のグランドデザイン2050～対流促進型国土の形成～」
- 2) 国土交通省「街路交通事業事務必携(令和2年度)」日本交通計画協会出版
- 3) 国土交通省道路局、都市・地域整備局記者発表「地域高規格道路の区間指定について(平成16年3月30日)」
- 4) 国土交通省都市局「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する要綱
- 5) 国土交通省道路局「無電柱化に係るガイドライン(平成22年2月24日)」
- 6) 国土交通省道路局記者発表「新たな『無電柱化推進計画』を策定～全ての電柱の削減に向けた取組を初めて計画に位置づけ～(令和3年5月25日)」
- 7) 国土交通省「社会資本整備総合交付金交付要綱(令和3年3月30日)」