

第1章 街路事業

第1節 街路事業の概要

1 街路とは

(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。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用し、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次の表ようになる。

街路の多様な機能

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
街路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。

以上の通り街路は都市における自動車交通を処理するだけでなく都市を代表する公共空間として質の高い整備を進めていく必要がある。

(2) ラージ街路とスモール街路

街路事業と称する場合の「街路」とは、都市計画法第11条第1項に規定する道路（都市計画道路）のうち、都市局所管事業の対象となる道路をいう。この場合、都市局所管であることには二つの意味があり、

① 都市計画道路であっても、道路局所管の道路は除外されること

② 土地区画整理事業又は市街地再開発事業として整備される都市計画道路が含まれること

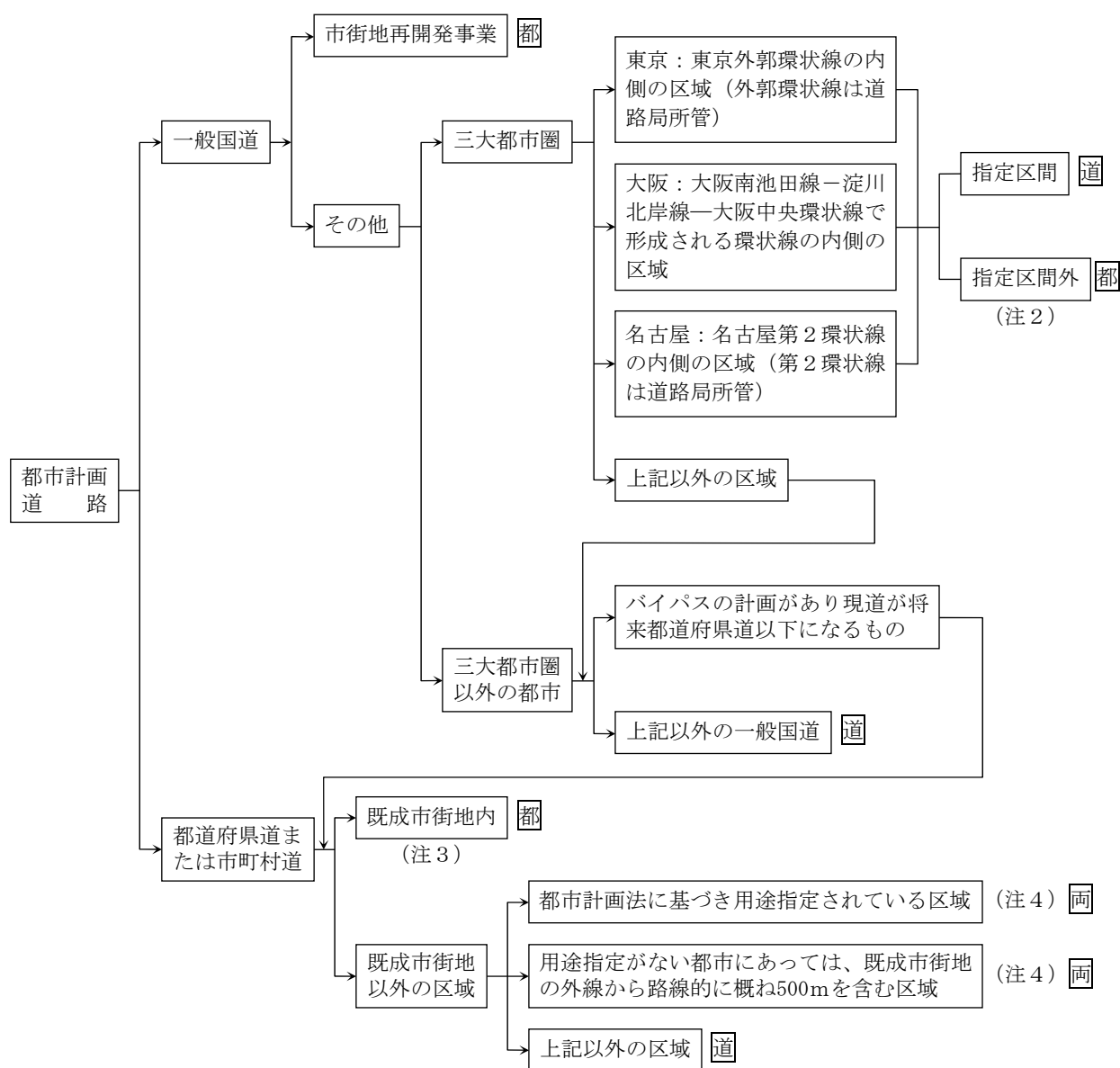
ということである。このような事業は、予算科目上「(項) 道路事業費」として区分され、広義の街路として、『ラージ街路』と呼ばれている。このラージ街路から、土地区画整理事業又は市街地再開発事業として整備される都市計画道路を除いたものが、『スモール街路』と呼ばれ、街路課が所管し、通常、街路事業と表現されているものである。

(3) 街路事業と道路事業の区分

道路整備には、都市局が所管する街路事業と道路局の所管する道路事業とがある。

次の図は、都市計画道路について両局の所管区分が明らかになるように区分したものである。両局の所管区分は、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するというのが原則である。しかし、このような所管区分は必ずしも明確に区分されているわけではなく、その都度協議して定めることとされている部分もある。

都市計画道路整備事業の都市局・道路局の所管区分



- (注) 1 都・・・都市局所管、 道・・・道路局所管、 両・・・都市・道路両局協議
- 2 この区分でも道路管理者が必要と認める事業、例えば交通の隘路となっている地区の道路改築、橋梁の拡幅、鉄道との平面交差除却等は道路局の所管とする。
- 3 当面、昭和45年度国勢調査による人口集中地区（DID）、地区が設定されていない場合は同基準に準ずる地区
- 4 昭和45年度以降昭和60年度までに変動した人口集中地区の状況、道路の交通状況、沿道の状況、道路管理の実態などを勘案の上、両局協議の上決定する。
- 5 土地区画整理事業についても、都市局所管区分に従うものとするが、三大都市圏の各区域においては、両局協議により従来の所管区分によることができる。

2 街路事業の進め方

(1) 街路事業の手続きの流れ

1) 都市計画決定

街路事業においては当該事業が都市計画事業であることが必須条件となる。このため、新規補助採択の要望を行う路線については、原則として採択前年度までに都市計画決定、変更がなされていることが必要である。

2) 都市計画道路整備プログラム

都市計画道路は、都市計画決定や事業認可の手続きによって市民に情報を周知してきたが、都市計画決定後いつ事業着手するのか明示されていないことから事業着手時の混乱要因にもなっている。また整備の見通しが明確でないため、計画的な民間開発誘導による土地の有効高度利用を阻害する一要因ともなっている。このような状況を踏まえ、事業の一層の透明性や客観性を確保するとともに民間も含めた計画的なまちづくりを実現するため、都市計画道路整備プログラムの策定・公表を推進すべきである。

3) 調査及び事業化の検討

街路事業を実施するためには、地方公共団体が県・市のまちづくりに関する上位計画や都市計画道路整備プログラムとの調整を図りつつ、事業の検討を行う。必要に応じて交通調査費補助における連続立体交差事業調査等を活用し、具体的な整備計画の策定のための調査を進める必要がある。

4) 補助要望、新規採択要望

予算要望ヒアリングは、継続事業に必要な予算要望額の他に、新規補助採択を要望する箇所の概要等の説明を受けることとなっている。

新規採択の可否については、新規採択時評価に加え、事業の熟度、重要性及び緊急性等を勘案しつつ国土交通省で決定し、通常毎年度の4月の予算内示によって地方公共団体に通知される。

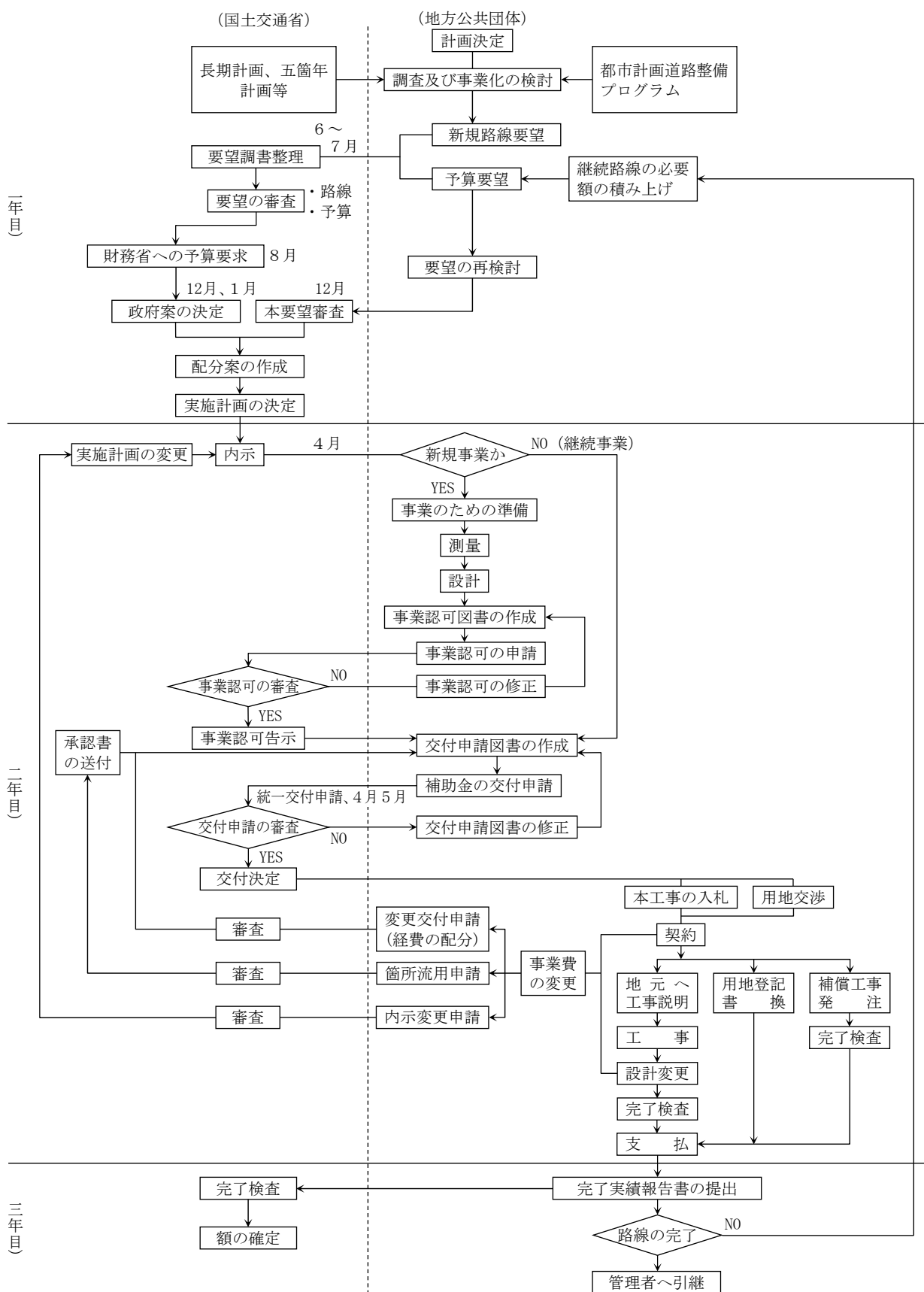
5) 都市計画事業認可の申請、承認

採択がなされれば都市計画法第59条の規定による認可又は承認を受ける必要がある。

6) 街路事業の執行手続き（交付申請、変更申請、完了実績等）

「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律」及び「都市局所管国庫補助金交付申請等要領」（平成13年6月27日付国土交通省都市・地域整備局長通達）等に基づき、補助金交付に関する申請等街路事業の執行に関する事務を実施する。

街路事業の手続きの流れ



(注) 本表は、毎年の街路事業実施に際し、必要な手続き並びにスケジュールを一般的に示している。
 市町村事業については、事業認可及び交付申請の審査は、都道府県において行う。
 (指定市にあっては、事業認可のみ都道府県)

(2) 成果を意識した街路事業の展開

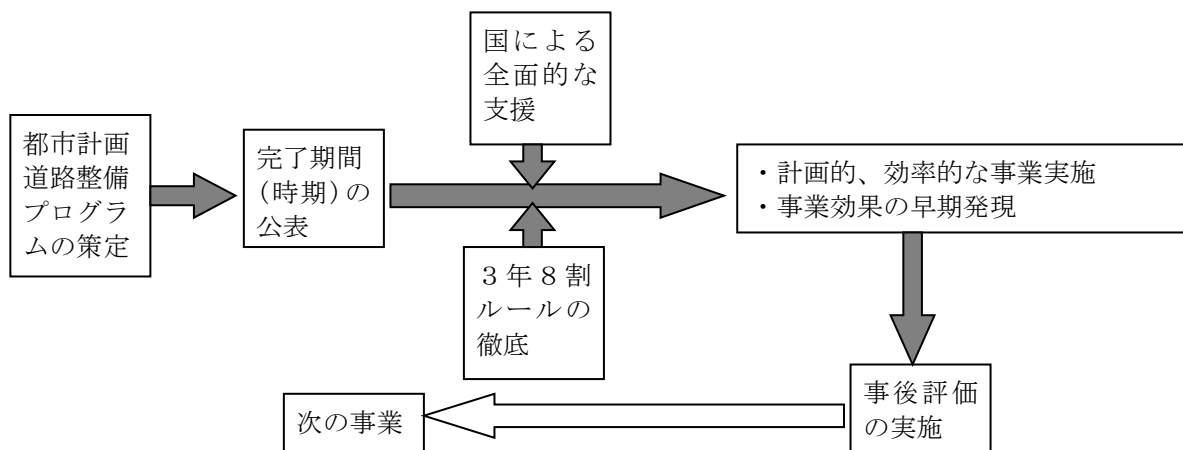
道路事業における成果志向の道路行政マネジメントへの取り組みにあわせ、街路事業においても、事業の成果を意識し、効果的かつ効率的な事業の実施を図るため、以下のような取り組みを行っている。

① 時間管理概念の徹底

- ・都市計画道路整備プログラムの策定・公表
- ・「完了期間宣言路線」等に対する重点的支援
- ・土地収用の活用による適切な事業進行管理の徹底

② 事後評価の実施と公表

- ・供用前後の交通量、旅行速度等の変化の計測と、路線の特性に応じた観点からの事業効果の把握
- ・全国の街路事業における優秀な取り組み等についての情報共有と次の事業への反映を目的とした街路事業の年次報告の作成・公表



(3) 成果を重視した事業執行への取り組み

行政の効率化を図り、事業の透明性を高めることを目的として、成果主義の考え方に立った行政マネジメントへの転換への取り組みが進められている。

具体的には、事業完了路線について、自動車交通量、旅行速度、歩行者交通量等について測定を行い、事業による定量的な変化を把握する他、事業箇所毎に特徴的な項目について効果を分析し、これを公表するよう、国より依頼があった。

なお詳細は、平成16年5月27日付16都第62号「街路事業における成果主義への取り組みについて(通知)」による。

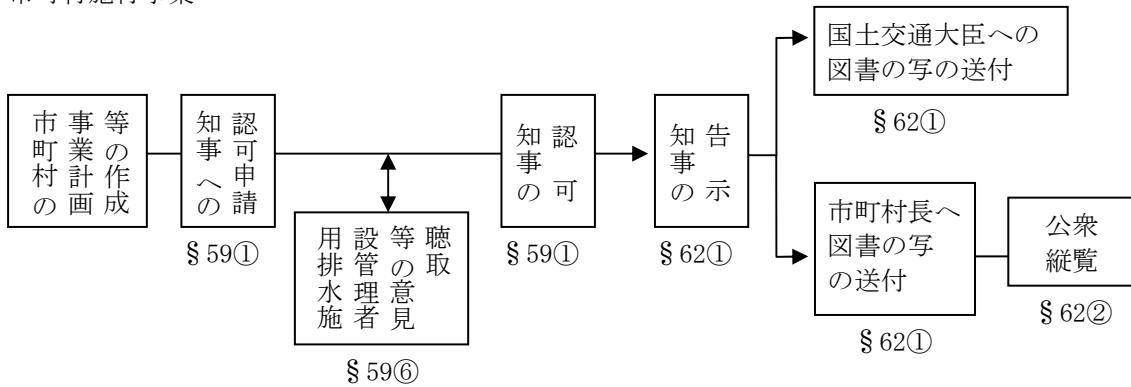
第2節 都市計画事業認可

1 手続の流れ

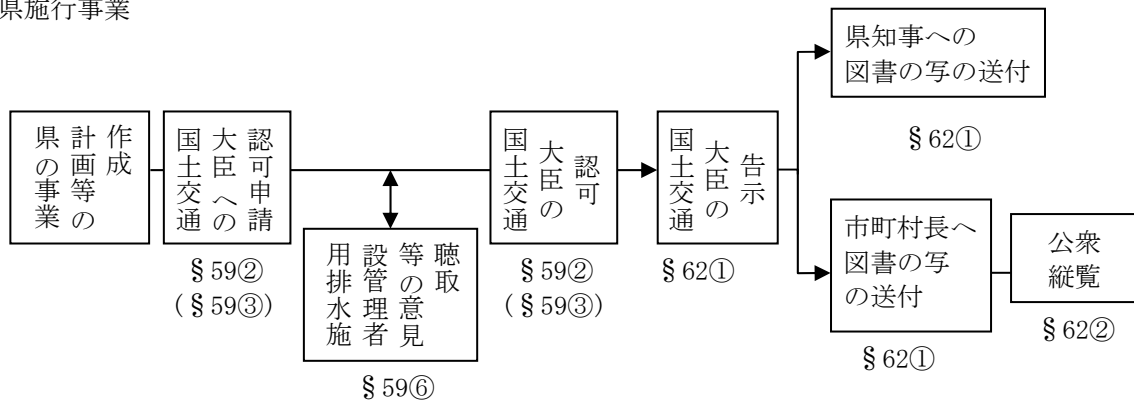
都市計画決定を受けた街路については、事業の認可を受け、事業を実施することになる。その事業認可の手続の流れは次の図に示すとおりである。

○事業認可手続の流れ

■ 市町村施行事業



■ 県施行事業



なお、本フローにおける国土交通大臣の権限は、法85条の2、規則59条の3により、地方整備局長に委任されている。

2 認可申請について

法60条により、事業認可の申請に必要な書類等は、次表のように定められている。

なお詳細は、平成26年5月8日付26都第77号「街路事業の事業認可について（通知）」による。

事業認可申請書の記載事項及び添付書類

申請書の記載事項 (法60条①)	左の内容	添付書類 (法60条③)
1. 施行者の名称		1. 事業地を表示する図面(注) 2. 設計の概要を表示する図面 3. 資金計画書 4. 事業の施行に関して行政機関の免許、許可、認可等の処分を必要とする場合においては、これらの処分があったことを証明する書類又は当該行政機関の意見書 5. その他国土交通省令で定める図書 ・都市計画事業に係る都市施設又は市街地開発事業に関する都市計画の種類及び名称 ・市町村以外の者にあつては申請の理由（規46）
2. 都市計画事業の種類		
3. 事業計画	1. 収用又は使用の別を明らかにした事業地（都市計画事業を施行する土地をいう） 2. 設計の概要 3. 事業施行期間（法60条②）	
4. その他国土交通省令で定める項	都市計画事業の名称（規44条）	

(注) 事業地の表示に当たっては、土地に関する権利を有する者が自己の権利に係る土地がこれらの区域に含まれるかどうかを容易に判断することができるものでなければならない（法60条④において準用する法14条②）

3 変更認可申請について

事業認可を受けた都市計画事業について、①収用又は使用の別を明らかにした事業地（都市計画事業を施行する土地をいう。）、②設計の概要、③事業施行期間（法60条②）を変更する必要がある場合は、事業計画の変更認可を受けなければならない。

なお、詳細については、「2 認可申請について」と同様である。

第3節 街路事業の実施

街路事業が、以下のような工種で実施されている。

街路事業の事業種別表

区 分		概 要
一般の道路整備	道路改築	道路、駅前広場、自転車駐車場、歩行者専用道等を新設あるいは改築する事業
	橋梁整備	河川、湖沼等に架かる一定の規模以上の橋梁の新設、拡幅又は架替えを行う事業
	踏切除却・改良	踏切道の除却・改良または道路と鉄道を立体交差させる事業
連続立体交差	道路と交差している鉄道の一定区間を高架又は地下化することによって、複数の踏切除却と新設道路と鉄道との立体交差を一挙に実現する事業	
連続立体交差関連 公共施設整備	連続立体交差事業にあわせて一体的に実施する必要がある街路事業（道路改築、橋梁整備）、土地区画整理事業及び市街地再開発事業を実施する事業	
公共交通機関支援	道路交通の円滑化を図るため都市モノレール・新交通システム等の支柱、桁等のいわゆるインフラ部分を道路の一部として整備を行う事業	
交通結節点の整備	結節点改築	交通機関間の連携強化や移動の連続性の強化を図るために必要となる駅前広場、歩行者用デッキ、公共駐車場の整備を行う事業
	結節点環境改善	交通結節点において道路敷地外空間を活用した歩行者通路、交通広場等の整備
共同溝等	共同溝設置	二つ以上の公共施設（電線、ガス管、水管、下水道管）を收容するため道路の地下に設ける共同溝を整備する事業
	電線共同溝整備	電線管理者が二以上となる電線を收容するための道路の地下に設ける電線共同溝を整備する事業
道路交通環境改善	道路敷地外空間を活用した歩行者通路、交通広場等の整備	

1 用地幅等の取扱い

街路事業における用地の買収幅は、原則として都市計画決定の幅員と同じでなければならず、補助の対象も、都市計画決定された範囲内となる。構造物の変更、法面等で都市計画幅員以上に用地取得の必要が生じた場合は、原則として、都市計画（幅員）の変更及び事業認可の変更を行ってから用地取得を行うものとする。また、残地等をポケットスペースとして活用する場合も同様の扱いとする。

なお、将来の土地利用を考慮して、法敷を取得せず、法面工事のみを行う場合にあっては、都市計画の変更は必要なく、事業認可の設計の概要を表示する図面に示すものとする。

取得した事業用地は、道路用地として境界を恒久的に明確にするためコンクリート境界杭・境界鉾等を設置するものとする。

また、街路の施工基面高さと隣接する土地の高さが同程度の場合は、縁石・側溝等を境界沿いに設置し管理境を明確にしておくことが望ましい。

なお、補助金交付申請に添付する用地補償図には、申請書の内訳書（地権者の一連番号）と同一の番号を記入されたい。

2 改築工事

改築工事の設計に当たっては、本設計基準第1編～第6編に準じるとともに、示方書、要綱、技術基準等に準拠し、次の事項に留意すること。

なお、道路構造令の適用等については都市計画運用指針を参照のこと。

(1) 幅員構成

街路は一度築造すると、沿道の土地利用が高度化された場合などは再拡幅することが非常に困難となるため、新規に認可をとる場合には、都市計画決定幅員が妥当であるか見直すことが重要である。その際には以下の点に留意して検討を進めることとする。

- ① 横断構成は、計画交通量、道路の利用形態、沿道の現在及び将来の土地利用計画、道路の種別、接続道路の状況等を勘案して決定すること。
- ② 車道、歩道、自転車道、中央帯、植樹帯、環境施設帯の幅員については、都市計画決定時の考え方及び沿道の土地利用、歩行者、自転車交通量、都市景観等を考慮して決定すること。
- ③ 積雪地帯においては、堆雪幅、流雪溝設置幅等冬期の交通対策を考慮して決定すること。

(2) 縦断計画

縦断勾配の計画に当たっては、道路構造令を踏まえるとともに沿道地域の土地利用及び地盤高、施工箇所前後の縦断勾配、排水勾配、切土盛土のバランス等を考慮すること。特に交差点部の区間については交通安全上等、十分な配慮をすること。また積雪寒冷地域においては、積雪、凍結によるスリップ等を考慮した縦断勾配とすること。

(3) 土工計画

近年の建設発生土処理費の高騰や、処理場所、方法等の問題から切土量と盛土量のバランスを考慮し、発生土量を必要最小限とするよう努めるとともに以下の点に留意すること。

- ① 切土、盛土の区間においては、多くの用地面積を必要とするため、「用地費用」と「擁壁等の構造物の費用」を比較検討し経済的な方法で計画を行うこと。また法部の用地取得に当たっては、

将来の市街化の動向、沿道地権者の意向等を把握検討のうえ行うこと。

② 近い将来市街化及び土地利用形態の変更が予想される地域内の橋梁の取付部等で高盛土となる区間については、地域分断等の問題が生じないよう高架橋の検討も行うこと。

③ 切土・盛土の直近に住宅等の建築が予想される場合には、法面崩壊による災害をおこさないよう法面処理の検討に当たっては、特に慎重に検討すること。

(4) 舗装工事

車道部の舗装について、都市型水害の発生抑制、道路交通騒音の低減等の観点から必要に応じて、排水性舗装等を積極的に使用されたい。

(5) 歩道の構造

平成12年11月15日に、「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化に関する法律（交通バリアフリー法）」が施行され、交通結節点のバリアフリー化が進められてきた。

また、平成18年に、高齢者、障害者等の日常生活及び社会生活における移動上及び施設の利用上の利便性、安全性の向上を図る施策を総合的に推進するため、ハートビル法と交通バリアフリー法を統合・拡充する形で、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）」を制定しており、引き続き、歩行空間のバリアフリー化を進めていく。

バリアフリー新法に基づく基本構想が定められた区域については、「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」（平成18年12月19日国土交通省令第116号）によることとなっているが、この基準は重点整備地区における特定道路の構造の遵守すべき最低基準を定めているものであり、実際の整備にあたっては「道路の移動円滑化整備ガイドライン」（（財）国土技術研究センター）によられたい。

また、「特定道路」以外の全ての道路に対して本基準の適合が努力義務として課せられているため、整備にあたっては本基準の積極的な活用を図られたい。

なお、視覚障害者の歩行の安全と利便性を図るため、必要に応じ視覚障害者誘導用ブロックを設置するものとする。

(6) 歩道舗装

歩道舗装の種類は、アスファルト舗装を標準とする。

ただし、シンボルロード整備事業、身近なまちづくり支援街路事業、駅前広場、電線共同溝整備事業、歩行者専用道等地域の特性を生かしたまちづくりを行う場合で、補助対象の考え方等の判断が難しい場合には、街路事業担当課と相談されたい。グレードアップについては、「6街路事業におけるグレードアップ」を参照されたい。

なお、橋梁の歩道舗装についても、上記に準じた扱いとする。

3 平面交差点

平面交差点の設計計画は、交通量、大型車混入率、方向別交通量、交差点密度等を考慮し、既存の平面交差点改良については、過去の事故の状況、混雑状況等を勘案して行うことが重要である。

なお設計に当たっては、特に次の事項に留意すること。

- ① 交差角は直角交差が望ましいので、設計に当たっては、直角交差に近づけると共に、できるだけコンパクトな交差点となるよう考慮すること。
- ② 五差路以上の交差点は避けるものとし、やむを得ない場合には、流出交通のみを認める交通規制のもと、実質四差路の交差点として機能するよう交通管理者と協議をして設計すること。
- ③ くいちがい交差は避けるものとする。
- ④ 右折車の予想される交差点には、右折車線を設けるものとする。

4 道路相互の立体交差

立体交差の計画に当たっては、将来交通量、道路の機能、交差点間隔、土地利用条件等を勘案し、総合的に検討するものとする。特に市街地部では、交差点密度が高いため、一つの交差点を立体化することによる隣接交差点への影響、沿道地域へのアプローチ、排水処理、環境等の問題について、十分な検討を行うこと。

立体交差の採用に当たっては、次の事項に留意すること。

- ① 4車線以上の道路が相互に交差する場合は立体交差を考慮するものとする。その際、立体交差による効果及び他の交差点とのバランス等その路線全体について検討を行うこと。
- ② その他の交差点にあっても、交通量、道路の機能及び地形等からみて立体交差が望ましい場合は、立体交差とする。
- ③ 立体交差の形式（高架式、地下式等）の選定は、経済的な比較はもとより、排水処理、日照、周辺の土地利用、地下水の流れ等の観点からも比較検討し、総合的に判断するものとする。
- ④ 立体交差の設計に当たっては、特に次の事項に配慮する。

ア 立体交差の連結側道の幅員は、当該道路の交通量及び、沿道の状況に応じて定めるが、少なくとも1車線のほか停車帯を考慮した幅員以上とすることが望ましい。

イ 歩道、自転車道は、原則として立体部本線に設けず、平面部を横断するものとする。

ウ 高架式の場合、交差部の高架の支間長は、連結道路と交差道路の平面交差計画、視距等を考慮して決定するものとする。

エ 高架の取付部は、擁壁を採用している例が多いが、通風、地域分断感の解消等に配慮し、橋梁型式についても検討すること。

オ 将来、共同溝等の設置が考えられる箇所については、共同溝の位置、施工方法等の検討を

行っておくこと。

- ⑤ 高架式でテレビ電波障害、日照障害等の恐れのある場合は、事前調査を実施しておくこと。

5 道路の附属施設等

(1) 立体横断施設

設置に当たっては、交通状況、地形、沿道の土地利用、歩行者の利便性等を十分検討のうえ、最適な立体横断施設を選定しなければならない。

また、交通バリアフリー新法に規定する特定経路を構成する道路における立体横断施設はエレベーターの設置を原則としているので留意すること。その他沿道状況、身体障害者対策、高齢者等弱者対策等により、特殊な設計の必要のある場合は、必要に応じ事前に街路事業担当課と相談されたい。

(2) 植栽

道路植栽は、道路景観、交通の安全性、快適性の向上、大気の浄化、騒音の軽減等良好な環境の確保を図るうえで重要であり、積極的に実施することとするが、実施に当たっては、次の事項に留意すること。

- ① 植樹帯の幅員は、1.5mを標準とする。
- ② 樹種は地域の特性、植栽計画の意図にふさわしい樹木を選定するものとし、樹齢の小さなものを大きく育てることを基本に計画すること。
- ③ 植栽は、低木、中木、高木とし、高木は樹高4.0mで幹回り（目通り）25cmを補助対象の目安とする。
- ④ 身近なまちづくり支援街路事業、駅前広場、シンボルロード整備事業等で景観等への配慮から、上記によりがたい場合は、別途、街路事業担当課に相談されたい。
- ⑤ 植栽の設計、樹種を選定等の詳細については、「道路緑化技術基準・同解説」（日本道路協会）を参照のこと。

(3) 防護柵等

防護柵は、路側用防護柵、歩道用防護柵、分離帯用防護柵に分類されるが、その形式選定に当たっては、道路環境との調和、施工の条件、維持修繕、除雪等に留意して決定すること。この場合、歩道の植樹帯付近では樹木の成育の妨げにならないよう配慮すること。

(4) 道路照明

- ① 使用する材質は通常の照明具（鋼製テーパーポール、水銀灯等）を補助対象の限度とする。

また、更新及び新設する道路照明（トンネル照明含む）については、原則LED照明とすること。

なお、トンネル照明については、設計時に事前協議すること。

② 身近なまちづくり支援街路事業、駅前広場、シンボルロード整備事業等で景観等への配慮から上記によりがたい場合で、補助対象の考え方等の判断が難しい場合は、必要に応じ街路事業担当課に相談されたい。

③ 将来、連続照明が必要となると思われる区間については、事前に電線管の布設を検討すること。

(5) 道路標識区画線・道路表示

道路標識、区画線及び道路標示を設置する場合は、公安委員会と十分協議のうえ設置するものとする。道路標識の設置に当たっては、次の事項に留意すること。

① 道路利用者の利便に資するため、案内標識は積極的に設置すること。

その際、他道路管理者の設置する案内標識を含め、一貫したルート案内となるよう特に留意すること。

② 標識は、道路利用者が短時間でかつ夜間においても判別、判読できる大きさ、位置等を十分検討するとともに、周辺の既設標識の位置、内容等を勘案して設置すること。

③ 設置に際しては、支柱や標識が建築限界を侵さないよう注意すること。

(6) バス停車帯

路線バスの多い道路で、バスの停車により交通容量が大幅に低下する場合には、バス停車帯の設置を検討すること。バス停車帯を設置する場合においては、都市計画決定幅員の中で、歩道を多少縮小して設置可能な場合と、計画幅員を外側に拡幅することが必要となる場合があるが、後者の場合には将来の当該地域のバス路線計画等を勘案して必要に応じて都市計画の変更を行うこと。

設置に当たっては、交差点付近、縦断勾配、曲線半径等に留意して、バス事業者等と協議のうえ利用者の利用しやすい位置に選定すること。

(7) 除雪・融雪施設

流雪溝、消雪パイプ、ロードヒーティングについては、適切に設置することにより非常に効果があるので、積極的に検討することとするが、実施にあたっては、次の事項に留意するとともに利用者などその運用についても関係者間で検討しておくこと。

また、市街地中心部における商店街等歩行者が多い箇所の歩道に設けるロードヒーティングについては、必要に応じ街路事業担当課と相談されたい。

視線誘導標、道路反射鏡、遮光施設等については、必要に応じて設置するものとする。

(8) その他の施設

なお、本項（道路の附属施設等）で扱った以外の特種な施設の設置については、必要に応じ街路事業担当課と相談されたい。

6 街路事業におけるグレードアップ

(1) グレードアップの主な項目の考え方

街路事業が都市景観形成の「きっかけ」や「核」となり、街づくりを誘導していくことから、整備にあたっては十分な検討が必要である。

なお、グレードアップの考え方について判断が難しいものについては、街路事業担当課と事前相談を行い実施すること。

1) 歩道舗装

歩道舗装は最も基本的なものであり、景観のみでなく環境や福祉・交通安全面にも配慮し、単にインターロッキングブロックの整備だから良いという事ではなく、街づくりの方向性や地元への周知徹底等が配慮された計画となるよう検討することが望ましい。

2) 照明灯

照明灯のデザインは、夜間は無論のこと昼間の景観に果たす役割が大きいので十分検討すること。その際、既製品の中にもマッチするデザインのものがある場合もあるので、安易に特注品を使用するのは不適切である。

3) 高欄

高欄は、照明灯と同様、材質よりデザインによりその単価が左右されるため、既製品の活用を検討するとともに、デザイン重視となって強度不足とならないよう注意すること。

4) 植樹等

樹木は、種類や大きさによって単価が大きく異なるとともに、樹木を育てるという観点から、原則として高木（現基準：高さ4m、目通り25cm）のグレードアップは認めていない。ただし、既存の樹木がある場合は、極力その活用を検討されたい。その際、移植後の樹木を支える鳥居等は、仮設物なのでグレードアップを認めていない。

なお、シンボルロードにおけるシンボルツリー等その必要性が明確になっている場合は、高木のグレードアップを認めている。

(2) グレードアップの補助対象範囲の目安

街路事業の近年における補助対象範囲の目安を参考として表に示すこととするが、前述の各種事業の実施にあたって、地元特産の材料を利用する場合など地域の活性化が図られる場合においては、路線ごとに真に必要な整備水準を勘案し検討されたい。

なお、補助対象範囲を超えるものは、地元負担によるものとする。（県単費によるグレードアップは原則行わない。）

○グレードアップに関わる補助対象範囲の目安

分 類	市街地中心部等において、都市の空間形成機能が求められている路線	景観協議会等により、周辺地区のまちなみについて検討を実施したり、沿道地区の住民の意見を調査し、景観ガイドラインを策定する等の取り組みを実施している路線	まちづくり協議会などの実施体制の下に、地区計画や景観計画を策定し、沿道の景観形成と連携したグレードアップを実施する路線
事業例	一般の街路事業でグレードアップする場合	駅前広場整備事業 歩行者専用道整備事業 電線共同溝整備事業 身近なまちづくり支援街路事業 等	シンボルロード整備事業 身近なまちづくり支援街路事業（歴みち事業）等
舗 装	コンクリート平板舗装 インターロッキングブロック舗装	インターロッキングブロック舗装 タイル舗装 擬石平板舗装 カラー舗装	擬石平板舗装 小舗石舗装 自然石舗装
照 明	鋼製テーパーポール デザインポール照明	アルミ 鋳物 デザインポール照明	アルミ 鋳物 デザインポール照明
植 樹 柵 歩道縁石 境界石	コンクリートブロック 洗い出しブロック レンガブロック	洗い出しブロック レンガブロック 擬石化粧	擬石化粧 自然石
グレードアップの目安	通常単価の2倍程度	通常単価の3倍程度	通常単価の5倍程度

注1) 「通常単価」・・・積算基準に基づき使用している積算単価表又は物価版の標準単価であって、各々次に掲げるもの。ただし、通常単価は相対的な基準であって、グレードアップの必要性のない路線においても、標準的にコンクリート平板舗装を使用する意味ではない。

- ①歩道舗装・・・目安として、コンクリート平板舗装の標準的な単価を適用する。
- ②照明灯・・・高さ、出幅、灯数による呼び名ごとに、標準品の単価を適用する。
- ③植樹柵、歩道縁石、境界石・・・用途、規格ごとに標準品の単価を適用する。

注2) 実際の現場において、上記の表に掲げられている材質以外の材料を超える単価の材料を地元負担等により使用することは差し支えない。