

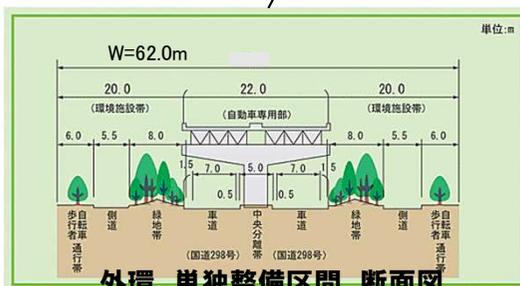
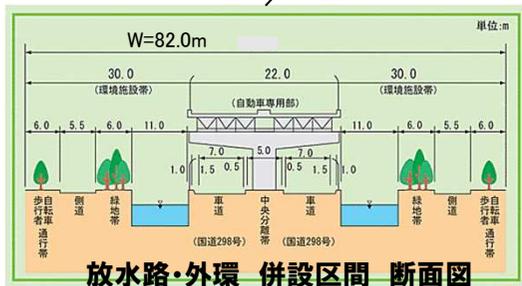
# 事例①【東京外環と綾瀬川放水路(埼玉県草加市ほか)】

資料③

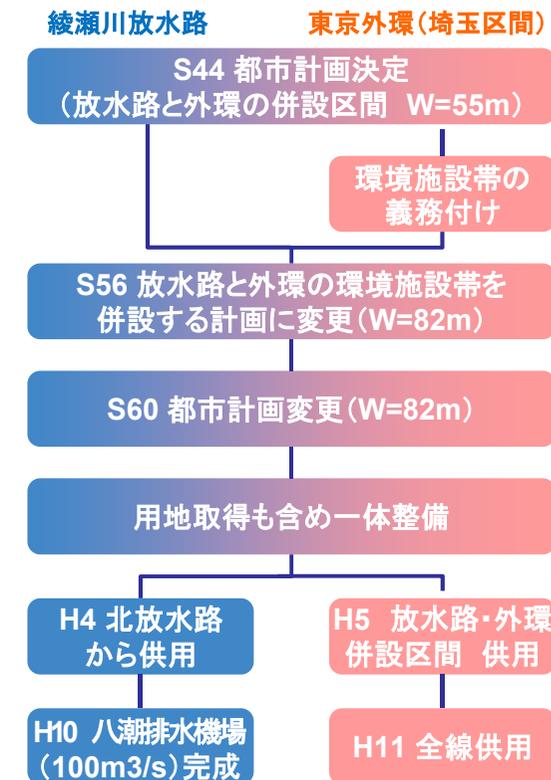


- 綾瀬川の洪水や周辺地域の内水を中川に排水するため、東京外環に併設した区間を含む放水路(総延長約4.0kmのうち、約3.3kmが道路との併設)
- 東京外環と綾瀬川放水路を同時期に都市計画決定し、一体的に整備
- **幹線道路の整備**に併せ、地域の課題であった**水害対策を抜本的に解決**するとともに、**土地の有効利用**、道路環境への配慮等にも効果

## 東京外環と綾瀬川放水路を併設させ一体的に整備



## 計画・構想段階からの連携



にせんてい おおさき  
**事例②【道路・河川が連携した二線堤バイパス事業（宮城県大崎市）】**

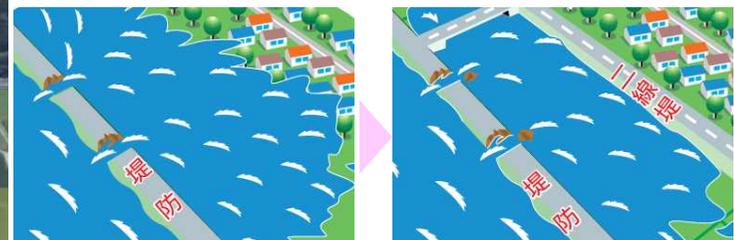
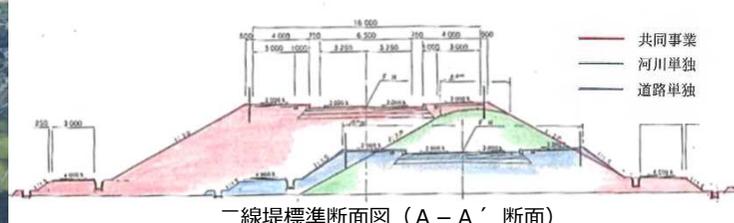


- 昭和61年8月の水害により、<sup>かしまだい</sup>鹿島台市街地において大規模な浸水被害が発生。
- 一方、国道346号鹿島台市街地において、慢性的な渋滞が発生していたことから、河川事業と連携し、二線堤機能を持つバイパスを整備（H6～H27）。
- 土地の有効活用を行い、浸水エリアを回避した路面高で整備することで**災害に強い道路として開放**。また二線堤として機能する道路は、**道路舗装が結果として堤防強化**につながるとともに、**水害発生時の避難路としても活用が可能**。



**二線堤内の浸水被害ゼロ**

- 浸水面積 230ha
- 浸水家屋(床上) 815戸
- (床下) 43戸
- 鹿島台総合支所、消防、病院等防災拠点の浸水



ぼうちようてい  
**事例③【防潮堤をサイクリングルートに活用(福島県いわき市)】**



- 東日本大震災の津波被災箇所において、福島県により防潮堤を整備。  
 (当該区間(約16km)はH30年度完成)
- いわき市では、その防潮堤の管理用通路を市道に認定し、サイクリングルート(いわき七浜海道)の一部として自転車走行空間を整備。(R2年度全線(約53km)開通予定)
- 堤防空間をサイクリングロードとして活用することで、**限られた土地を有効活用**することができ、地域の観光振興に大きく貢献。

《 いわき七浜海道 整備状況図 》



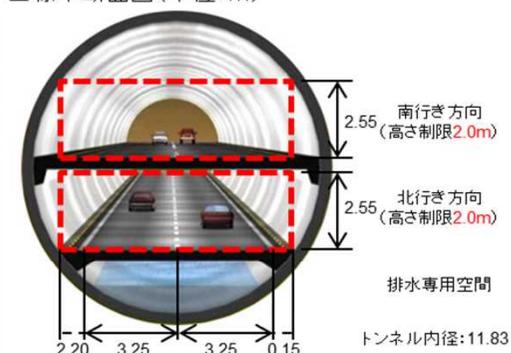
▲写真② 防潮堤管理用通路を活用したサイクリングルートの整備内容

- クアラルンプール洪水緩和事業の一環で、高速道路と放水路の共用トンネルとして官民連携し導入
- 全長9.7kmの放水路のうち3.0kmが有料高速道路※として活用され、平常時は渋滞緩和に、集中豪雨が発生した際は市街地の洪水被害軽減に寄与。  
※通行料金:3リンギ(75円)
- 【H19.8月～R元.5月の約12年間で、排水空間利用が211回(約18回/年)、道路空間の閉鎖が81回(約7回/年)、道路空間を利用した排水が5回(約2年に1回)の頻度で利用】
- 市街地の限られた土地の立体的な活用により、**建設コストや工期の短縮**等が図られるとともに、**道路・河川それぞれの目的別に賢く運用**。

### ■ 位置図



### ■ 標準断面図(単位:m)



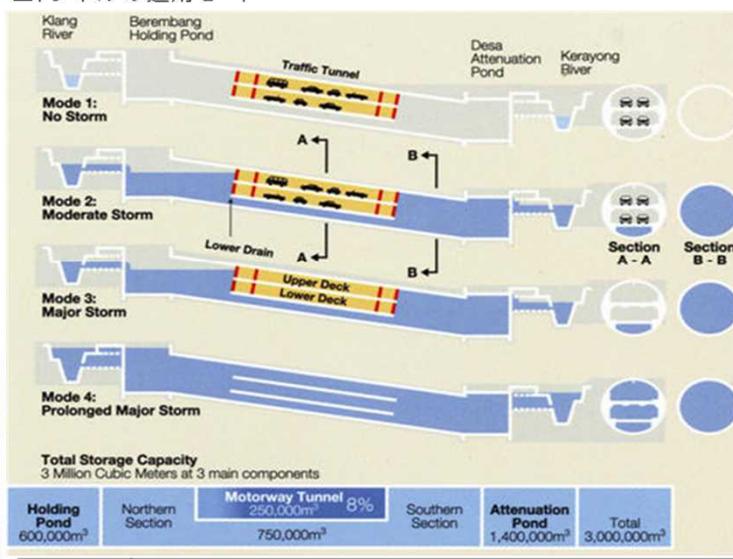
### ■ 事業主体及び事業額内訳

連邦政府(灌漑・排水局/高速道路庁)	約13.12億リンギ(約390億円)
民間事業者(SMART社)	約6.21億リンギ(約180億円)
合計	約19.33億リンギ(約570億円)

### ■ 管理主体及び区分

連邦政府(灌漑・排水局)	放水路全体
民間事業者(SMART社) ※ガムダ社・MMC社が設立した特別目的事業体	道路部分

### ■ トンネルの運用モード

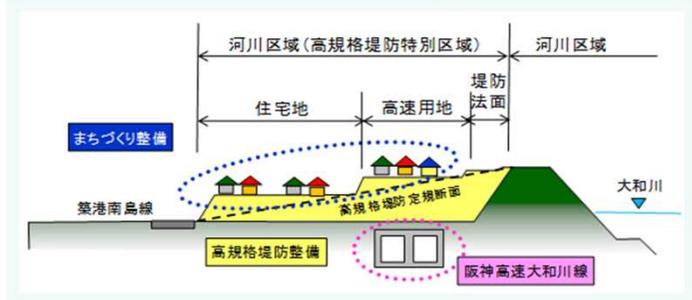
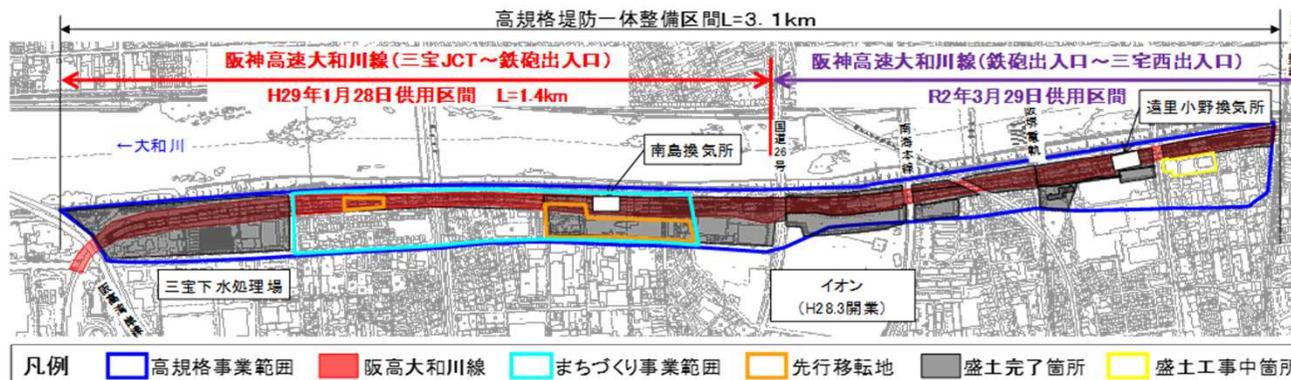


モード 1	道路区間は通常運用で、排水専用空間には洪水を流入させない。
モード 2 (211回)	道路区間は通常運用したまま、排水専用空間にのみ洪水を流入させ貯留する。
モード 3 (81回)	道路区間を閉鎖し、車両が全て退出したことを確認する。この間は引き続き排水専用空間にのみ洪水を流入させ貯留する。
モード 4 (5回)	大雨が続いた場合、道路区間にも下層から順に洪水を流入させ貯留する。道路区間は48時間以内に再開放させる。

※( )内の数値は運用開始から2019年5月時点での各モードの運用実績回数(灌漑・排水局聞き取り)

※洪水対策のための放水路としてだけでなく交通渋滞緩和のための道路区間をトンネル内に設けるというアイデアは、マハティール第4代首相が示唆し、入札時に入札参加企業が提案

■ 阪神高速道路(株)による自動車専用道路の整備(阪神高速大和川線)にあわせて、国による大和川左岸の高規格堤防の整備、及び、堺市(UR)によるまちづくり基盤整備事業(土地区画整理事業)を実施することで、早期の用地確保により、**限られた土地を有効に活用**しながら、**良好な市街地形成と防災性の向上**を実現



**連携の効果**

● **道路×堤防×まちづくり**

→ **高速用地**を先行移転地として有効活用し、**高規格堤防**の整備と**区画整理**を連携して実施することで、良好な市街地形成と防災性の向上を**早期**に実現

**連携の課題やノウハウ**

● **十分な地元合意形成**

→各事業の効果、連携による相乗効果等について地元へ丁寧に説明し、十分な地元合意を獲得

● **事業間の密な調整**

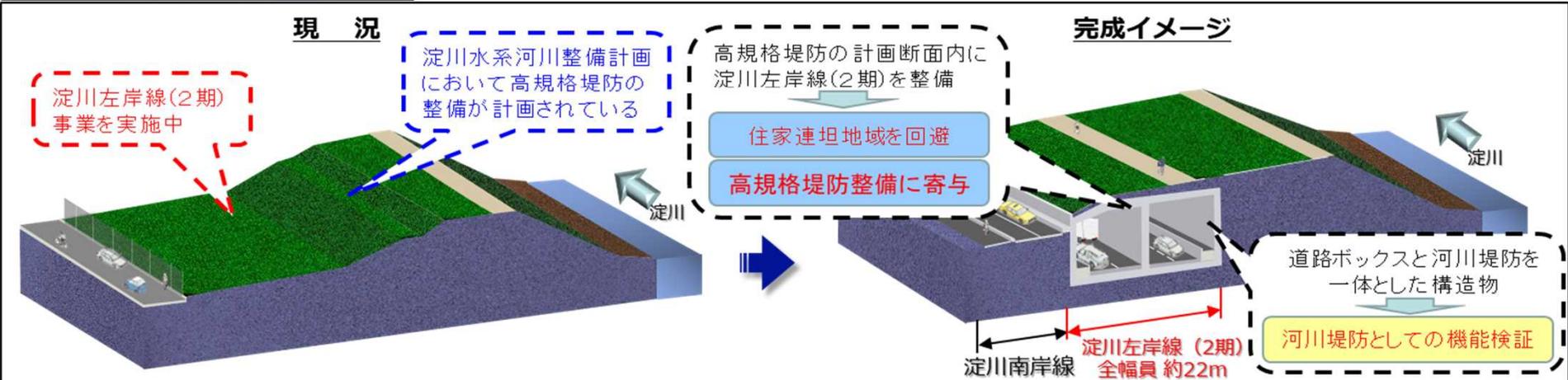
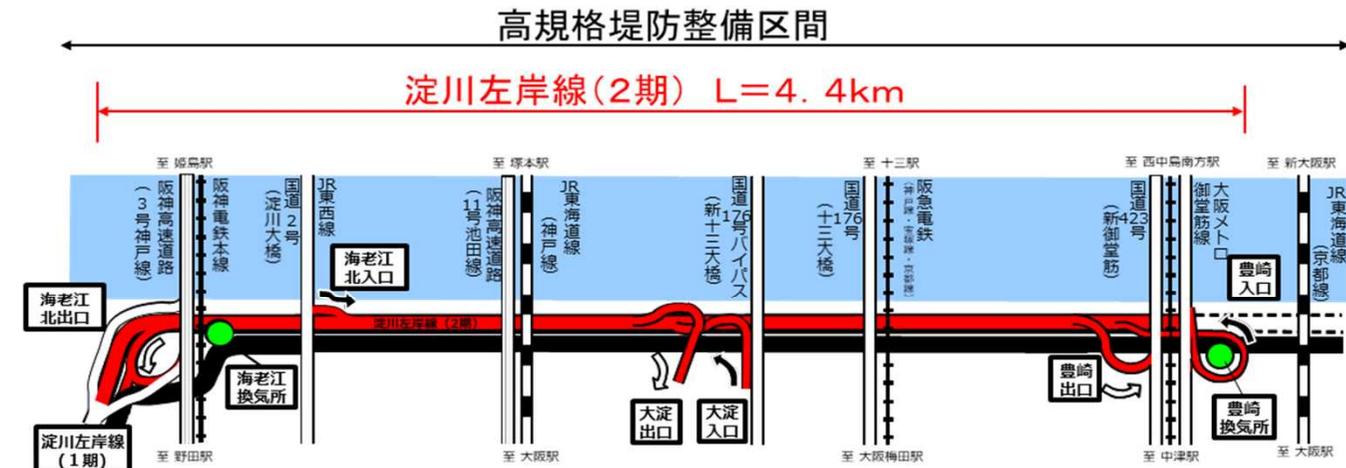
→事業構想段階から施工時まで、事業間の多岐にわたる調整を密に実施

# 事例⑥【淀川左岸線(2期) (自専道整備+高規格堤防整備)】

■ 淀川水系河川整備計画において高規格堤防の整備区間と位置付けられている区間の一部に、自動車専用道路(淀川左岸線(2期))の整備することで、**既存の市街地への影響を軽減し、高規格堤防整備にも寄与**



【平面図】



# 事例⑦【愛知県岡崎市「QRUWA戦略」

## おとがわ ～乙川リバーフロント地区の公民連携まちづくり～

資料③

■ 乙川周辺において、乙川プロムナードや人道橋の整備、公民連携のまちづくりにより、回遊性の向上と観光拠点となる賑わいを創出し、**都市空間と水辺空間が一体となったまちづくり**を推進



乙川河川緑地かわまちづくり事業  
(ソフト事業)  
殿橋のたもとに仮設デッキを設置し、民間のオープンカフェを開催



殿橋テラスを含むかわまちづくり事業のイメージ  
規制緩和により実現した河川空間での観光船の運航や殿橋テラスにおけるカフェなど、様々な民間と連携したプロジェクト



■ 徳川四天王像  
徳川家を代表する武将の石像を(仮称)岡崎セントラルパークに設置します。  
石像にストーリー性を持たせて設置することで、徳川家の歴史を理解するきっかけとなります。  
同時の石工技術の跡を集め、運動感のある各々石像とします。

橋上広場・橋詰広場イメージ  
民間での便益施設の設定管理等による人道橋を含めた一体的な広場の形成



川と地先が一体となったりバーフロント拠点の整備  
市有地の事業用定期借地による民間一体的整備によるまちの拠点形成



乙川プロムナード(堤防道路)  
歩行者と自動車を分離したプロムナードの再整備



乙川河川敷の整備  
河川敷に遊歩道やランニングコースを設置するとともに、ドッグランや親水広場を整備



東岡崎駅周辺整備  
東岡崎駅と明代橋公園の間へのペDESTリアンデッキの整備