

第3回「人間重視の道路創造研究会」 説明資料

平成20年11月7日
国土交通省道路局

目 次

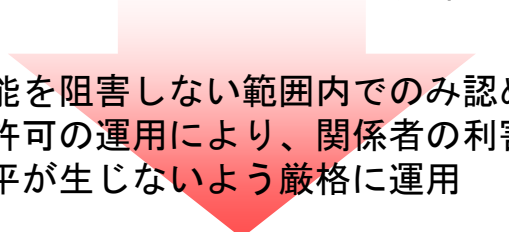
I	空間機能を重視した道路空間の利活用	・ ・ ・ 1
II	沿道空間の利活用	・ ・ ・ 11
III	道路の上下空間の利活用	・ ・ ・ 17
IV	検討の視点	・ ・ ・ 24

I 空間機能を重視した道路空間の利活用

I-1 道路の利活用と道路占用制度

道路占用制度

- 道路に工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用する（道路を占用する）ことを希望する者は、道路管理者の許可（講学上の特許・自由裁量）を受けなければならない（道路法第32条）。
- 道路を占用することができる物件等は、道路法及び道路法施行令に規定。（限定列挙）
例えば、電柱、電線、水道管、ガス管等のいわゆる公益物件（許可期間10年以内）の他、看板、広告塔、露店等の公益物件以外の物件（許可期間5年以内）も認められている。
- 道路管理者は、
 - ① 占用に係る物件が道路法に限定列挙されている物件に該当するものであること。
 - ② 道路の敷地外に余地がないためにやむを得ないものであること。
 - ③ 占用の期間、占用の場所、占用物件の構造等について政令で定める基準に適合するものであること。等を満たす場合には、許可を与えることができる（道路法第33条）。

- 
- ① 道路の本来機能を阻害しない範囲内でのみ認められるべきもの
 - ② 自由裁量である許可の運用により、関係者の利害調整が行われることから、不公平が生じないよう厳格に運用

道路利活用ニーズの多様化の流れを受け、運用の柔軟化を検討

- ① 道路管理に資する占用物件への対応
- ② 利害関係者・専門家等による検討などのプロセスで利害関係を調整

1-2 ローカルルールの特容・活用の特討

道路利活用ニーズの多様化に特応し、地域の実情（交通事情・ニーズ等）・課題（地域活性化等）に特じて、地方自治体等が柔軟に制度を運用できるよう、ローカルルールの特容・活用を特討

ローカルルールのイメージ

①生活密着道路に係るローカルルール

生活密着道路等について、道路管理者が関係者の意見を聞きながら、道路の機能・構造・利活用の方法を柔軟に設定できるように、国の基準にローカルルール設定の余地を設けることを特討（シェアスペース・ボンエルフの導入、ライジング・ボラードの設置等）

②空間機能向上のための道路占用のローカルルール

- ・地域活性化等に資する広告物の占有について、関係者からなる連絡協議会で取扱方針を策定し、各道路管理者が当該方針に基づき、占有を許可【H20.3.25道路局長通達】
- ・景観保全等の観点から、関係道路における占有許可基準を厳格化【景観法（H16）】

③手続きについてのローカルルール

- ・複数の道路管理区間に跨る路上イベント等に係る占有許可手続きのワンストップ化の特討
- ・路上イベント等に係る占有許可の地方公共団体等への包括許可の特討
- ・占有許可に係る手続き時に地域住民の意見を聴取の特討
- ・地元商店街や地域住民等から構成される協議会等に当該地域の占有許可の運用の委託を特討

オープンカフェ：名古屋市久屋大通

- ・名古屋市久屋大通では、都市の賑わい創出に向け、2000年より官民連携によりオープンカフェ事業を実施

実施概要

- ・実施主体：「久屋大通オープンカフェ推進協議会」
(名古屋中央大通連合発展会、名古屋商工会議所、名古屋市)
- ・目的：地元が主体となった賑わいづくり
- ・実施地域：名古屋市久屋大通沿道 8カ所 18卓 72席(H19年度)
- ・設置主体：オープンカフェに参加する民間事業者
設置費用は全て民間事業者の自己負担(H18年度～)
- ・道路占用許可：年間を通して実施していくことを前提に1ヶ月単位で道路
占用許可を取得しながら継続 ※諸手続きの簡素化が課題
- ・道路占用許可条件：
誰もが座れる公共休憩施設利用が前提であること(オープンカフェに
店舗から飲食物が配達される方式)
店舗が完全に占有しないこと
- ・参加事業者：久屋大通に面し、原則地上階で営業、または建築物を有する
者に限定
- ・利用者の評価は高い一方で、魅力ある環境整備や事業継続のインセンティ
ブ(民間協力事業者のメリット(売上・店舗イメージ向上))等の課題



(出典：名古屋商工会議所HP)

閉鎖型カフェ：イタリアミラノ市

イタリアのミラノ等、欧米では開放型のカフェのみならず、側面等がガラス等で仕切られた閉鎖型のカフェの路上設置事例も見られる。

実施概要

- ・ 期間限定の閉鎖型カフェ
- ・ 正面と側面がガラスの仮設店舗で、最長8ヶ月設置可能
- ・ 設置時、地面に固定することは禁止されており、歩道上では建物の壁に沿うことが求められる



(出典：(財)都市づくりパブリックデザインセンター「公共空間の活用と賑わいまちづくり」より作成)

I-4 利便性の高い道路空間の利活用

広告付きバス停上屋：東京都交通局

- ・バス事業者が主体となって事業展開するものとしては全国初の取組み
- ・東京都交通局の広告付きバス停上屋では、都政のPRにも活用

実施概要

- ・平成19年3月26日に、「都庁第一本庁舎バス停」に1基を試行設置し、都政のPRに活用
- ・平成19～21年度にかけ、都心部を中心に約100基を整備予定(H19年度末で25基50面設置)
- ・広告料収入により、バス停上屋の整備・維持管理を行い、バス利用者の利便性向上に活用
- ・広告料金：2週間1セット(25面)210万円
※保守管理費、掲出作業料、道路占用料を含む
(広告制作費は含まず)
- ・デザイン審査：都市景観への配慮のため、掲出前の交通局審査委員会によるデザイン審査、掲出後の東京バス協会や第三者機関による定期的な審査・勧告を受ける



1-5 魅力的な街並み等を構成する道路空間の利活用

イルミネーション：六本木けやき坂通りイルミネーション「SNOW & BLUE」

道路上の並木等を活用してイルミネーションを設置することで、道路上に幻想的な空間を生み出し、地域ブランドの形成を図っている。

実施概要

- ・ 国内外のブランドショップや有名飲食店が建ち並ぶメインストリートとして整備するとともに、道路上の並木を活用して白と青を基調としたイルミネーションで幻想的な空間を生み出すことにより、地域ブランドの形成を図っている。
- ・ 区間長：約400m
- ・ 道路管理者：東京都港区
- ・ 実施主体：森ビル（株）
- ・ 期間（H19年度）：11月8日～H20年2月14日



▲六本木けやき坂通りイルミネーション
（出典：道路ルネッサンス研究会資料）

「地域の活性化等に資する路上イベントに伴う道路占用の取扱いについて」

(H17. 3. 17道路局長通達)

概 要

1. 趣旨

路上イベントに伴う道路占用許可の弾力的運用を可能とする

2. 許可条件

(1) 地域の活性化や都市の賑わい創出等の観点から、地方公共団体及び地域住民等が一体となって取り組むもの

(2) 占用主体は、

①地方公共団体

②地方公共団体を含む地域住民等からなる協議会等

③地方公共団体が支援する路上イベントの実施主体
のいずれかの者が一括して占用。

(3) 占用場所（歩道上）は、十分な歩行空間（幅員3.5m以上もしくは2m以上）の確保が必要（時間限定、交通規制を伴う場合で、円滑な通行が確保される場合は除く）

(4) 占用物件の構造は、周辺の景観等を妨げないもの

3. 許可条件

必要に応じ、迂回路や駐車場等の案内、十分な駐車場確保、道路清掃及び原状回復等を条件とする



▲朝市（石川県輪島市）

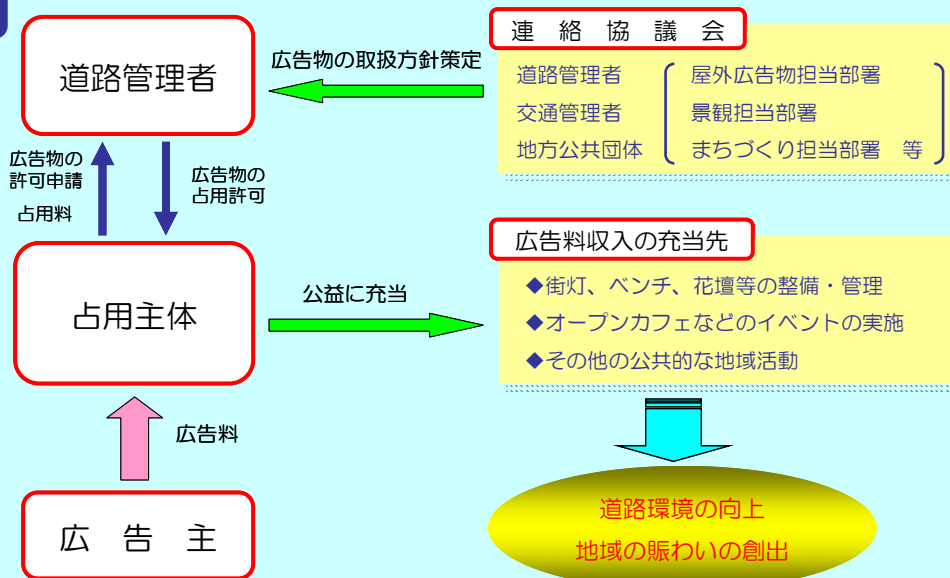
参考2 道路空間の利活用に資する関係通達

地域活性化等に資する広告物の占用について（H20.3.25道路局長通達）

背景

- ◇近年、地域において自主的に沿道の街並みに配慮した街灯、ベンチ等を設置し、道路利用者の利便性の向上等を図ろうとする取組みや、イベントを実施することによる地域の活性化等への取組みが増加。
- ◇これら公共的な取組みに要する費用の一部に充当するため、道路空間において広告物を設置することに対する社会的要請が高まっていることから、道路環境の向上のための地域活動や道路空間における公共的なイベントの実施等、地域における公共的な取組みに要する費用への充当を目的とする広告物の取扱いを策定。

概要



【取扱例】



広告を添加



参考3 道路空間の利活用に資する関係通達

広告付きバス停上屋の整備推進について（H20. 3. 25道路局長通達）

背景

- ◇バス停留所における上屋の整備促進を図るため、平成15年の道路局長通達により、広告付きバス停上屋制度を創設。
- ◇一方で、
 - ・安全面から一定の有効幅員を確保 → 道路幅員が狭い歩道等でも設置できないか
 - ・新規かつ一体的に整備 → 既設上屋への広告の添加を認められないかなど推進上の課題があったところ。
- ◇広告付きバス停上屋の整備推進を図るため、道路占用許可基準を改定。



改定概要

○狭い歩道等における簡易型の整備

歩道等の幅員が狭く、従来の広告板設置場所では有効幅員が確保できない場合において、安全策を講じた上で広告板の設置箇所の特例を認めることとし、簡易型（車道側壁面に広告）の整備を可能に。

○事業スキームの拡大

- ①既設バス停上屋への広告板添加
 - ②バスロケや他の地域の上屋整備への広告料収入の充当
 - ③バス事業者自らの広告板の設置
- など、事業スキームの拡大・柔軟化を行うことにより、広告料金の低い地方都市においても推進。

○上屋部分の占用料免除

上屋部分については占用料を全額免除（従前は50%減額）。

Ⅱ 沿道空間の利活用

II-1 沿道空間と道路空間の連携

近年、道路・沿道を一体的に整備・利用することにより、相乗効果を上げるニーズが顕在化

	沿道 → 道路	道路 → 沿道
悪影響の防止	沿道区域における土地等の 管理者の損害予防義務 【道路法第44条】	・ 道路の供用に伴う騒音、排気ガス等の悪影響の防止のための連携 ・ 騒音対策のためのバッファビルの整備 ・ 沿道地区計画の策定【幹線道路の沿道の整備に関する法律第9条】 ・ 交差点周辺沿道のオープンスペース化等による環境改善対策
好影響の享受	・ 利便施設協定制度 【道路法第48条の17】 ・ 公開空地（雁木、並木、ベンチ等）	受益者負担金制度【道路法第61条】
一体利用による 好影響の相乗効果	・ 景観の維持・向上【景観法】 ・ にぎわい創出（オープンカフェ、イルミネーション、溜まり空間）	

II-2 沿道空間の活用①

雁木・アーケード：上越市（高田）雁木

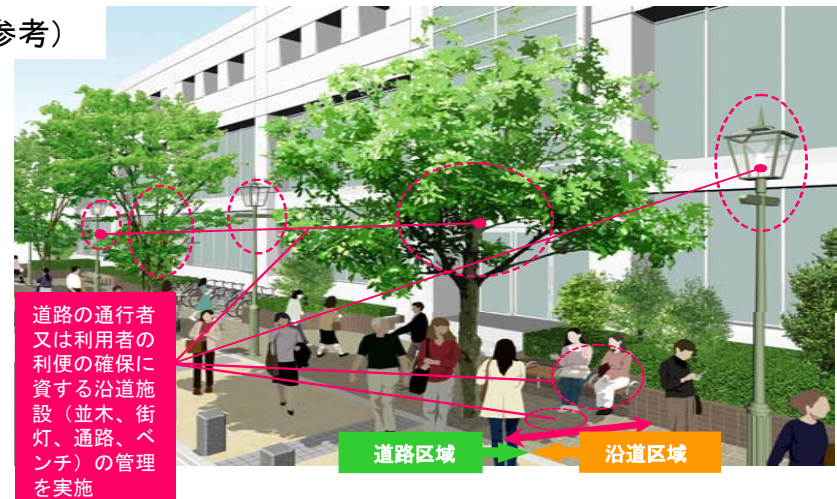
概要

- ・積雪時における通路を確保するため、家屋の一部や庇を連続的に張り出した雁木の下を歩行空間として活用
- ・高田の雁木は延長約18kmと全国一の規模
- ・維持管理は各戸が自主的に行っており、江戸時代から現在に至るまで、人々の生活の中で守られてきた
- ・雁木の保存・活用地域（最少指定単位は街区単位）における市民の雁木の新築・修繕・通路の段差解消費用に対して、市が補助金の交付や固定資産税の優遇措置を実施



▲上越市（高田）雁木
（出典：国土交通省）

（参考）



道路の通行者
又は利用者の
利便の確保に
資する沿道施
設（並木、街
灯、通路、ベ
ンチ）の管理
を実施

※道路管理者が道路区域外にある歩行者等の利便を増進する施設について、沿道住民と「利便施設協定」を締結し、道路と一体的に管理。

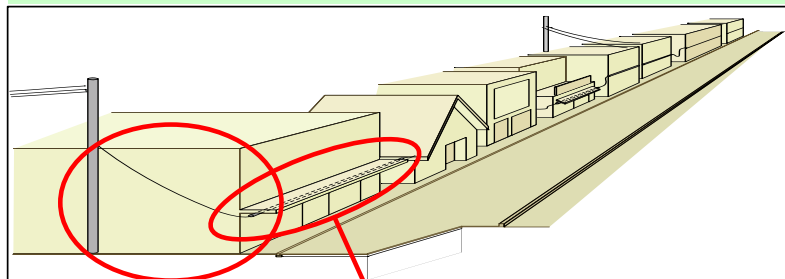
II-2 沿道空間の活用②

無電柱化の取組み：軒下配線・裏配線

概要

歩道の狭い狭隘な道路において無電柱化を推進するため、民家の軒下や裏道等のわずかなスペースを活用して安価に無電柱化が可能な軒下配線や裏配線を積極的に活用し、手法の工夫を図りながら、効率的に無電柱化を推進

軒下配線



【軒下配線のイメージ(整備後)】



引込配線

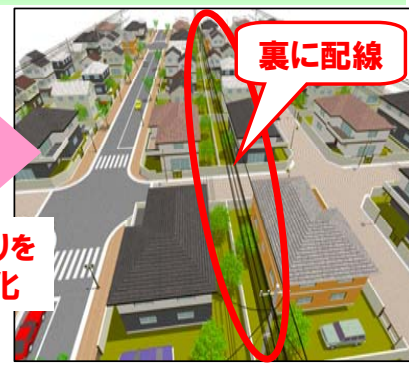


軒下配線

裏配線



【裏配線のイメージ(整備前)】



【裏配線のイメージ(整備後)】

整備事例



【軒下配線整備例(三重県亀山市関町)】



【裏配線整備例(長野県東御(とうみ)市田中)】



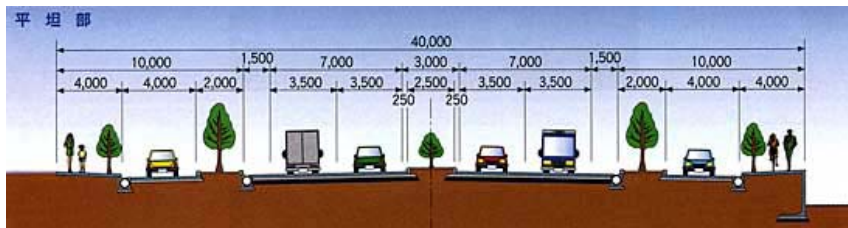
II-3 沿道の景観に配慮した道路整備

景観への配慮：福島西道路（一般国道13号）

住民と協働して、道路景観を重視し、環境価値の高い道路を整備

概要

- ・ 市中心部の交通混雑緩和と市の西部地区開発が当初目的
- ・ 沿道の住宅開発で周辺住民が増加し、歩道や自転車道を設けるなど環境施設帯を備えた道路とするため、都市計画を変更
- ・ その後、官民一体となった取組みに発展し、ボランティア・サポート・プログラム協定も締結（H13）
- ・ 環境施設帯や副道を含めた広幅員の道路敷を確保するとともに、良好な住宅地や沿道商業施設を誘導する地区計画を導入
- ・ 歩行者や自転車の横断が立体交差（地下道）になり、交通弱者に負担、中央分離帯の植栽の管理などに対する指摘も存在



（出典：福島河川国道事務所HP）



▲環境施設帯の整備状況
（出典：国土交通省資料）

概要

道路上に物件等を設置して継続して道路を使用する場合、道路管理者の占用許可を受ける必要があるが、道路上には占用許可を受けずに不法に設置された看板等が多数存在している。

現状における取組み

- ・直轄国道においては、『道路占用適正化促進事業』により、不法占用物件の撤去指導や沿道住民に対する制度の周知を行い、道路利用の適正化に努めている。



課題

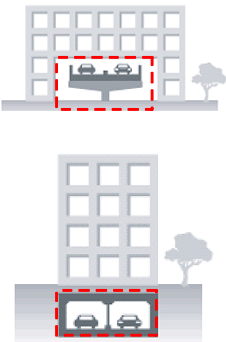
- ・行政指導による自主撤去を原則としているが、不法占用物件の設置者の中には、繰り返し不法占用を行う者や指導に従わない者も多い。
- ・道路法に基づく監督処分では、一部の場合を除き、強制撤去できない。
- ・行政代執行法の要件が厳格であるため、多数ある違法行為に適用することが困難。

Ⅲ 道路の上下空間の利活用

Ⅲ－１ 道路上下空間に関する制度（※道路占用を除く）

立体道路制度（平成元年１１月施行）

- ・ 原則として禁止されていた道路の上下空間における建物の建築を認めることにより、道路と建物の一体的な整備を可能に（事例件数：約２０件（平成１８年３月末時点））
- ・ 制度の適用対象は、自動車専用道路・それに準ずる道路かつ新たに整備される道路に限定
- ・ 複数街区を一体的に開発する場合などに、適用対象を一般道路や既存の道路にも拡充して欲しいとの要望がある

	道路区域	道路管理者が道路を供用するために必要な土地に関する権利	道路敷地における私権の行使
原則	上下空間全て 	所有権など	上下空間全てについて私権を行使できない
立体道路による特例	区域を立体的に限定 	・ 限定された空間に係る区分地上権 - 又は ・ 建物側と所有権を共有  用地コストの軽減	立体道路区域以外の空間では私権を行使できる  建物の建築等が可能  ・ 土地所有者の協力を得やすい ・ 土地を高度利用できる

道路整備促進の観点からのメリット

Ⅲ－２ 道路上下空間の活用①

立体道路：東京都環状２号線新橋・虎ノ門地区

概要

- ・昭和２１年に環状２号線都市計画決定がなされ（通称マッカーサー道路）、長期未整備の状況
- ・平成１０年に立体道路制度を活用した環状２号線の都市計画変更（地下化）と都市再開発事業（第二種）の都市計画決定
- ・虎ノ門地区において、道路と建築物等を合わせて利用すべき区域（重複利用区域）を指定し、環状２号線の区域の上下空間に再開発ビルを建設
- ・環状第２号線の整備とともに、街区内のアクセスのための副道及び地区幹線道路を合わせて整備



（出典：東京都ＨＰ）

Ⅲ－２ 道路上下空間の活用②

自由通路の整備・管理の要綱（案）

- 道路・都市空間を積極的に活用するには、事業実施主体（道路管理者、都市計画事業者）と鉄道事業者等の関係機関による整備・管理に関するルール作りが重要
- 現在、自由通路の整備促進に向けて、整備・管理に関するルール化に向けて協議中

要綱(案)のポイント

◆自由通路の整備にあたっての課題

- 自由通路の施設の位置付け、費用負担のルールが不明確

◆自由通路の分類

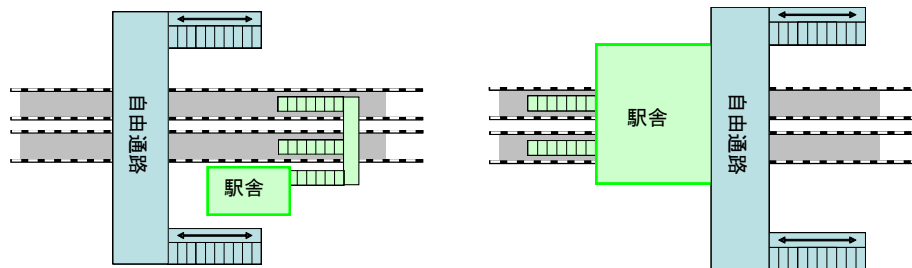
- 道路：道路法上の道路
- 通路等：都市計画法上の都市施設等
- 鉄道施設：鉄道事業法の駅舎等

◆費用負担及び維持管理

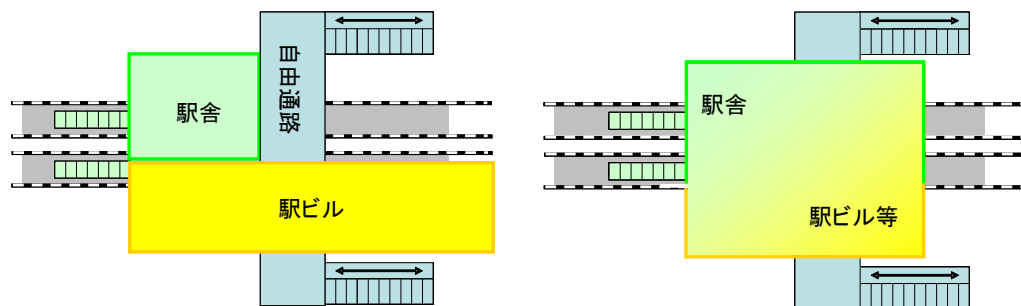
- 自由通路の位置づけに合わせて費用負担等を調整中

◆法的な制約等

- 道路：私権制限、占用許可等
- 通路等：建築制限等
- 鉄道施設：特に制限なし



▲「道路の場合」のイメージ



▲「通路等の場合」のイメージ

▲「鉄道施設の場合」のイメージ

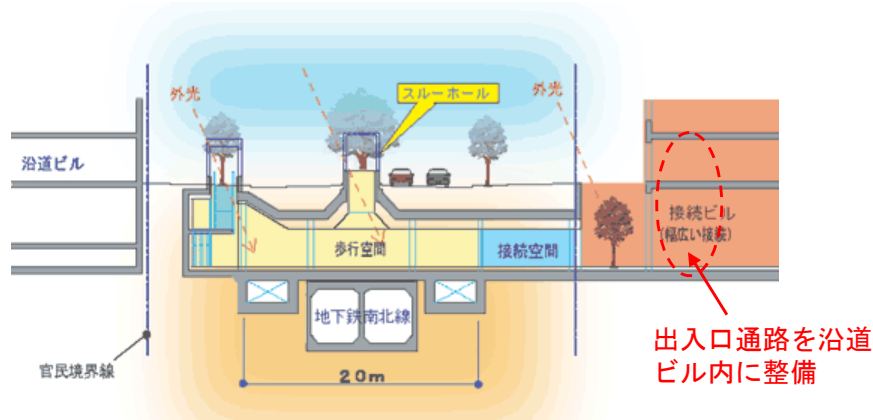
※本要綱の対象とする自由通路とは、既存の停車場内で鉄道と交差し、専ら歩行者、自転車の交通の用に供する道路又は通路等をいう。

Ⅲ－２ 道路上下空間の活用③

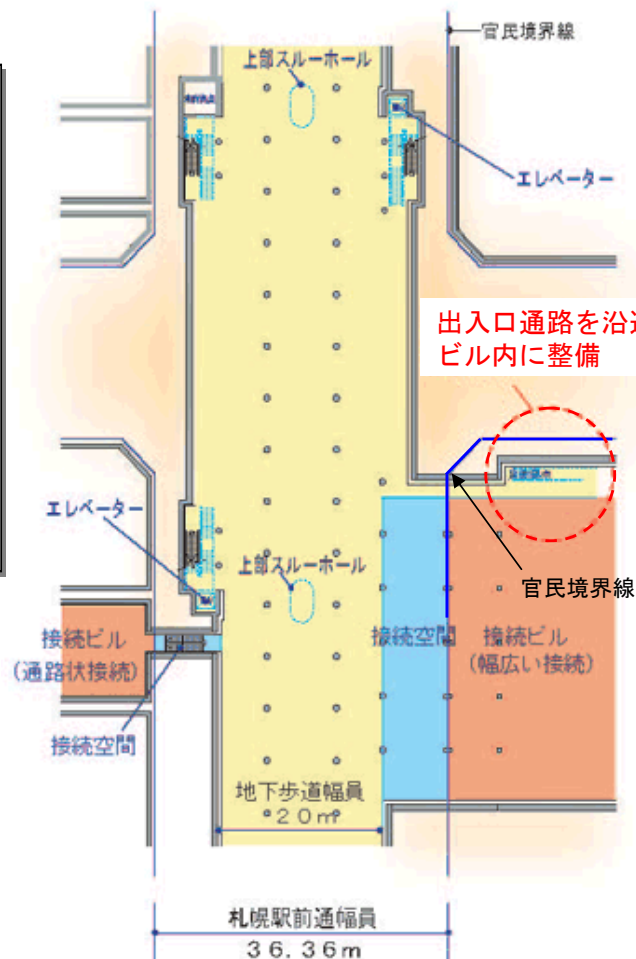
地下歩道①：札幌駅前通地下歩行空間事業

概要

- 札幌駅周辺地区と大通地区とを地下歩道でつなげ、二極化している都心商業圏の回遊性を高め、四季を通じて安全で快適な歩行空間を確保
- 沿道ビルとの地下接続や多様な活用を行うことにより、人々が憩い楽しめる空間を創出し、都心全体の魅力と活力の向上を図る
- 歩道（地上）への出入口用通路の整備にあたり、道路空間の有効利用や景観向上の観点から、可能な限り沿道ビルの敷地内に歩行者専用通路の区域を立体的に指定し、道路管理者である札幌市が出入口通路を整備中



▲断面イメージ図



▲地下平面イメージ図

(出典：札幌市HP)

Ⅲ－２ 道路上下空間の活用⑤

海外の事例

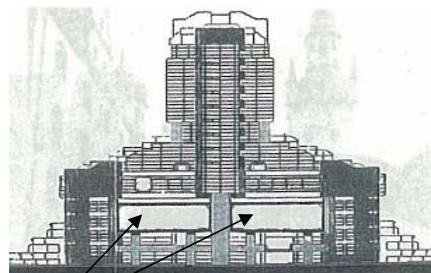
国により制度的な差異が存在し、特に欧米では、既存道路上に建設した建物も見られる

ドイツ（シュランゲンバーダー地区（ベルリン南部））

対象道路に制限なく、通行権の登記や民法上の契約に加え、地区詳細計画で立体的利用を位置付けることにより、道路上空の建物建設が可能



▲道路上空の住宅側面



▲断面図
道路

イタリア（高速道路上空の飲食店設置）

- ・ 高速道路、空港、鉄道駅での商業施設の整備運営等を主業務としているイタリアを拠点とする企業（Auto Grill社）の事業
- ・ 高速道路上部の飲食店は、約6割がイタリア、その他欧州、北米、アジアに展開しており、コンセッション契約（10～30年間）により、店舗の設置を実施している例が大多数



▲イタリア高速道路上空飲食店

パリ（フランス大蔵省）

- ・ デファンスをはじめとする地区で道路と建物を一体的に整備している例が存在
- ・ 長さ360mの建築が幹線道路をまたぐ形態で整備



▲フランス大蔵省

※コンセッション契約

公共施設の建設やサービスの提供について、民間会社が資金を出し、建設や施設整備のための負担について締結する契約。
施設（資産）の所有者は公であるが、契約期間中（20～30年間）は民間会社にその管理が委託され、契約終了時に公に譲渡・返還される。

IV 検討の視点

◎道路の空間機能の強化

- ①道路の機能・構造・利活用方法についてのローカルルールの特容・活用
- ②道路と沿道との一体的整備・管理手法の検討
- ③アメニティ性の高い公共空間としての道路の空間機能を強化するための道路占用制度の見直し

◎道路上下空間の活用促進

- ①自由通路等の新しい課題に対応するための立体道路制度の活用
- ②既存道路、一般道路の道路空間の立体的利用の検討