

第2回道路ルネッサンス研究会 参考資料

国土交通省道路局

目次

▶ 1. 関係する現行制度の概要	1
・ ニーズ①関係 ①請願工事 ②里親制度 ③指定管理者制度 ④PFI	1
・ ニーズ②③関係 ①道路占用許可（総論） ②兼用工作物（光ファイバ関係）	11
・ ニーズ④⑤関係 ①道路交通環境改善事業 ②総合設計制度 ③環境道路	15
④景観法（景観重要道路の仕組み）	
⑤オープンカフェ等の路上イベントに伴う道路占用許可	
⑥道路の使用の許可	
▶ （参考1）第1回道路ルネッサンス研究会資料（抜粋）	29
▶ （参考2）道路占用許可制度と他の公物に係る占用許可制度の比較	32
▶ （参考3）道路占用許可制度と諸外国の占用許可制度の比較	38
▶ （参考4）B I D制度について	42
▶ （参考5）道路施設を観光スポットとして利用している事例	48



1. 現行制度の概要

(1) ニーズ①関係

① 請願工事(承認工事)

② 里親制度(ボランティアサポートプログラム)

③ 指定管理者制度

④ PFI

請願工事(承認工事) ～概要～

- ・道路管理者以外の者は、道路管理者の承認を受けて、道路に関する工事又は維持を行うことができる。ただし、道路の維持のうち道路の構造に影響を与えないものは道路管理者の承認を受けることを要しない。《道路法第24条》
- ・請願工事(承認工事)に要する費用は、請願者が負担《道路法第57条》

◆ 請願工事(承認工事)の例

- ・道路のり面の埋め立て工事
 - ・車両乗り入れのための歩道の切り下げ工事
 - ・ガードレールの撤去工事
- 等



出典: [http:// www.kkr.mlit.go.jp/road/vsp/](http://www.kkr.mlit.go.jp/road/vsp/)

アダプト(里親)制度 ～概要～

・ 公共施設の一部の区域・空間を「養子」とみなして、住民・団体・企業等が「里親」となり、「養子」となった部分を責任をもって保守管理していく制度

○1985年 アメリカ テキサス州でスタート

○2000年～ 日本では、道路については「ボランティア・サポート・プログラム」、河川については「里親協定」として、全国の道路、河川における協定締結開始

◆ ボランティア・サポート・プログラムの仕組み



・「実施団体」、「道路管理者」、「協力者」の3者で協定締結。

・具体的な清掃回数などの細かな取り決めは確認書で行う。

・道路管理者は、用具の支給、サインボード(実施団体名を明記)の設置などの支援を行う。

アダプト(里親)制度 ～全国における取り組み～

- ・全国で、1,161の団体がプログラムに参加(平成17年3月時点)
- ・企業との連携により、国道の清掃美化活動などを実施

出典: [http:// www.thr.mlit.go.jp/road/sesaku/vsp/](http://www.thr.mlit.go.jp/road/sesaku/vsp/)

長町地区美化委員会



路線名	一般国道4号線
地先名	仙台市太白区长町
具体的な場所	歩道(両側計2,000m)
活動頻度	4回/月
活動内容	清掃活動・花の管理
主体	住民

ジャスコ七戸店



路線名	一般国道4号線
地先名	上北郡七戸町字策田川久保 (ジャスコ七戸店西)
具体的な場所	歩道(250m)
活動頻度	1回/月
活動内容	清掃活動・除雪(降雪時)
主体	企業

指定管理者制度 ～概要～

① 条例の制定

個々の公の施設において指定管理者制度を導入することとした場合における次の事項

- ・指定の手續(申請、選定、事業計画の提出等)
- ・業務の具体的範囲(施設・設備の維持管理、個別の使用許可)
- ・管理の基準(休館日、開館時間、使用制限の要件)

② 指定の方法

①の条例に従い、個々の指定管理者を、議会の議決を経て、期間を定めて指定。

③ 利用料金制(公の施設に利用に係る料金を指定管理者が自らの収入として収受する制度)

従来の管理受託者と同様に、利用料金制をとることができることとする。

④ 指定管理者の行った利用関係の設定に対する不服申立て

処分に該当する個々の利用関係の設定に関する不服申立てについては、地方公共団体の長に対する審査請求として整理。

指定管理者制度 ～ 指定管理者による道路の管理の概要～

○ 指定管理者に行わせることができる道路の管理の範囲

- ・ 行政判断を伴う事務(災害対応、計画策定及び工事発注等)及び行政権の行使を伴う事務(占有許可、監督処分等)以外の事務(清掃、除草、単なる料金の徴収業務等で定型的な行為に該当するもの等)であって、各自治体の条例において明確に範囲を定められたもの。(これらを指定管理者に包括的に委託することは可)

※行政判断を伴う事務及び行政権の行使を伴う事務(占有許可、監督処分等)は、道路管理者が行う。

指定管理者制度 ～【事例】道路橋梁等の維持管理(北海道清里町)～

- 指定期間 平成18年4月1日から平成21年3月31日までの3カ年
- 管理業務の内容 道路橋梁及び附帯施設の維持管理に関する業務
河川及び附帯施設の維持管理に関する業務
その他必要と認められる業務

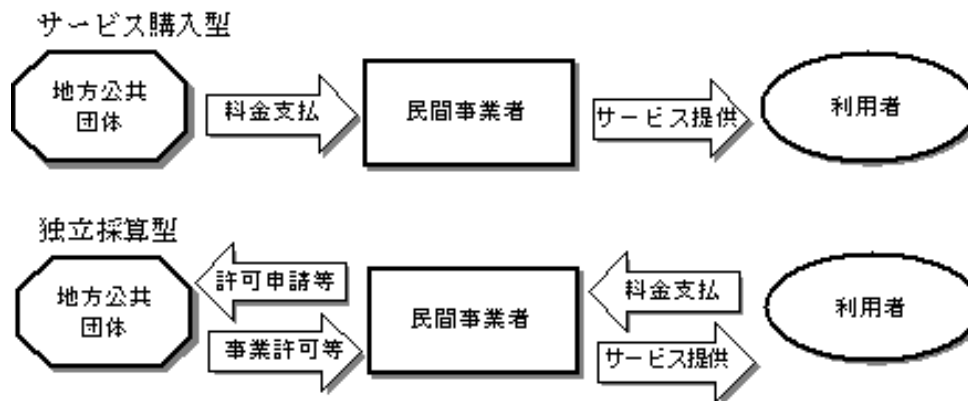


PFI事業 ～概要～

◆ PFI(Private Finance Initiative)

・公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う手法

◆ 事業類型



◆ 事業方式

・BOT(Build Operate Transfer)

民間事業者が自ら資金を調達し、施設を建設(Build)し、一定期間(数十年)管理・運営(Operate)を行い資金回収後、公共に施設を移転(Transfer)する。

・BTO(Build Transfer Operate)

民間事業者が自ら資金を調達し、施設を建設(Build)し、その所有権を公共に移転(Transfer)し、その代わり一定期間(数十年)管理・運営(Operate)する権利を得る。

・BOO(Build Own Operate)

民間事業者が自ら資金を調達し、施設を建設(Build)し、一定期間(数十年)管理・運営(Operate)を行うが、所有権は公共に移転しない。

PFI事業

～【事例】鯖江駅周辺駐車場整備事業～

- ◆公共施設等の管理者等別 福井県鯖江市
- ◆PFI事業者 エー・エム・エスグループ
- ◆場所 福井県鯖江市鯖江駅周辺
- ◆事業方式 BOT (Build Operate and Transfer)
- ◆事業期間 7年
- ◆概要

既存の既存駐車場について老朽化が顕著な既設駐車場の機械器具等の更新整備と、新たに一ヶ所の駐車場の設置を行う。PFI事業者は、駐車場施設を所有し、運営管理を行うが、施設の整備・更新、運営管理に要する費用は全て、駐車場の利用料金収入で賄う独立採算型の事業。平成15年4月1日から施設の供用を開始。



PFI事業

～【事例】海外における道路事業～

先進諸国におけるBOT方式の道路事業の事例

道路名	ダートフォード橋	シドニー ハーバートネル	※ SR91急行車線	ダレス・ グリーンウェイ	ノースアンバーランド 海峡横断橋
国名	イギリス	オーストラリア	アメリカ	アメリカ	カナダ
道路延長	2.8km	2.4km	16km	23km	12.9km
総事業費	160億円	655億円	139億円	359億円	690億円
開業年	1991年	1992年	1995年	1995年	1997年
契約期間	20年	30年	35年	40年	35年
事業者選出方法	事業コンペ	プロポーザル	事業コンペ	官民比較	事業コンペ

BOT方式：Build-Operate-Transfer(事業者が建設、運用し、支出金を回収の上、政府に引渡す方式)

※「SR91急行車線」は、いわゆるBTO方式(Build-Transfer-Operate)による事業

出典：国土交通省『2002年度資料「日本の道路」～暮らしと産業の道づくり～
道路事業への民間活力の活用(外国の民間活力の活用例)』

イギリス ダートフォード橋





1. 現行制度の概要

(1) ニーズ②③関係

①道路占用許可(総論)

②兼用工作物(光ファイバ関係)

道路占用許可制度

～概要～

<「道路の占用」とは>

「道路の占用」とは、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ことをいう。

道路を占用しようとする者は、**道路管理者の許可**を受けなければならない(道路法第32条)。

許可を受けて道路を占有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。

例えば、電柱、電線、水道管、ガス管等のいわゆる公益物件の他、看板、広告塔、露店等の公益物件以外の物件も認められている。

道路管理者は、

- ① 占有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 占有の期間、占有の場所、占有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。

占有の許可を受けた者は、**占用料を道路管理者に納付**。

<占有の許可期間>

電気、ガス、水道等のいわゆるライフラインに係るもの : **10年以内**
その他のものについて : **5年以内**

兼用工作物


～概要～

- ・道路と相互に効用を兼ねる公共の用に供する工作物又は施設

《道路法第20条》

【例】堤防、護岸、ダム、鉄道橋、軌道橋、踏切道、駅前広場、道路管理用光ファイバケーブルなど

- ・道路管理者と他の工作物の管理者は協議して管理の方法、管理に要する費用の負担を定めることができる 《道路法第20条、第55条》

 「兼用工作物管理協定」

- ※ ただし、他の公物管理者が「私人」である場合、事実行為である道路に関する工事（新設・改築・修繕に関する工事）及び道路の維持以外の管理を行わせることはできない。
- ※ 同様の規定は、河川法、下水道法、海岸法、港湾法等の他の公物管理法にもあり

兼用工作物 ～道路管理用光ファイバの民間事業者等による利用～

「e-Japan重点計画2002（6/18IT戦略本部決定）」等を受け、高度情報通信ネットワークの形成をより一層進めるため、平成14年度より国の管理する道路管理用光ファイバのうち、当面利用予定のないものについて、電気通信事業者等に開放

利用にあたっては、電気通信事業者等と施設管理者との間で「兼用工作物管理協定」を締結

兼用工作物管理協定の概要

- 財産の帰属：
 - ・施設管理者（道路管理者）に帰属
- 使用の期間：
 - ・使用開始日から10年間は、書面による合意がない限り1年毎に自動更新
 - ・10年経過後は、施設管理者が6ヶ月前までに通知すれば、利用事業者等の同意なく更新を拒否可能
- 非常時の公共施設管理用通信の確保：
 - ・災害等により公共施設管理用芯線が使用不可になる等の非常時には、一時的に、兼用芯線の利用等により公共施設管理用通信の確保を図る
- 使用上の制限：
 - ・目的外使用の禁止
 - ・第三者への譲渡、貸与、第三者のための権利設定は不可 等

利用方法の概要

- 制度の対象：
 - ・電気通信事業者^{注1}、ケーブルテレビ事業者、国、地方公共団体
- 開放区間：
 - ・事務所、出張所、約10km間隔の道路管理者が指定するクロージャ^{注2}間等で開放
- 最小開放芯線数：
 - ・最小開放芯線数=1テープ（2、4、8芯）
- 利用事業者等の決定：
 - ・利用希望者間で調整の上、決定 等

注1）事業用電気通信回線設備を設置する電気通信事業者が対象

注2）光接続材（光ファイバケーブルの接続箇所であり当該箇所で分岐が可能）

分担金：原則として16円/芯/m/年
ただし、敷設が容易な箇所については11円/芯/m/年

光ファイバケーブル等の設置に要した費用、毎年の維持管理費について、耐用年数、芯線数を考慮し算出



1. 現行制度の概要

(1) ニーズ④⑤関係

①道路交通環境改善事業

②総合設計制度

③環境道路

④景観法(景観重要道路の仕組み)

⑤オープンカフェ等の路上イベントに伴う道路占用許可
道路占用許可(広告関係)

⑥道路の使用の許可

道路交通環境改善促進事業

～概要～

道路交通環境改善促進事業は、道路空間と一体となって機能する沿道や駅等の公共施設の空間を活用した歩行空間や交通広場等の整備を行う事業。

事業適用の主な条件と補助の内容

〔本事業適用の主な条件〕

- 安全かつ円滑・快適な道路交通環境を確保する観点から当該施設整備の緊急性が高いこと。
- 交通安全施設等整備事業か街路事業などによる道路整備とあわせて実施されること。

〔補助対象とその内容〕

- 本事業に起因する整備費(用地費を除く)を補助対象とする。
- 事業主体である地方自治体に対し、補助対象事業費の1/2を補助する。

主なイメージ

- 安全かつ快適な道路交通環境を確保することを目的に、歩行者、自転車の用に供する空間を整備する。
- 当該施設は管理協定の締結等により、施設の機能を継続的に確保する措置を講じる。
- 当該施設は公衆の利用を前提としているものであり、利用を鉄道の乗降客や民間商業施設利用者などに限定することはできない。

道路交通環境改善促進事業

～整備事例～

歩道および交差点では沿道建築物の壁面後退等により、歩道同様の機能を有する施設を設置し、歩行者・自動車が安全に通行・滞留できる空間を確保します。

歩道

【事例】小倉都心地区(福岡県北九州市)

沿道商業施設1階の部分のセットバックによる歩行者空間の整備を行っている。



鉄道駅周辺等において、立体横断施設・自由通路を沿道敷地に整備し、良好な歩行空間をネットワークとして確保します。

立体横断施設



【事例】地下鉄大和高田駅周辺地区

(奈良県大和高田市)

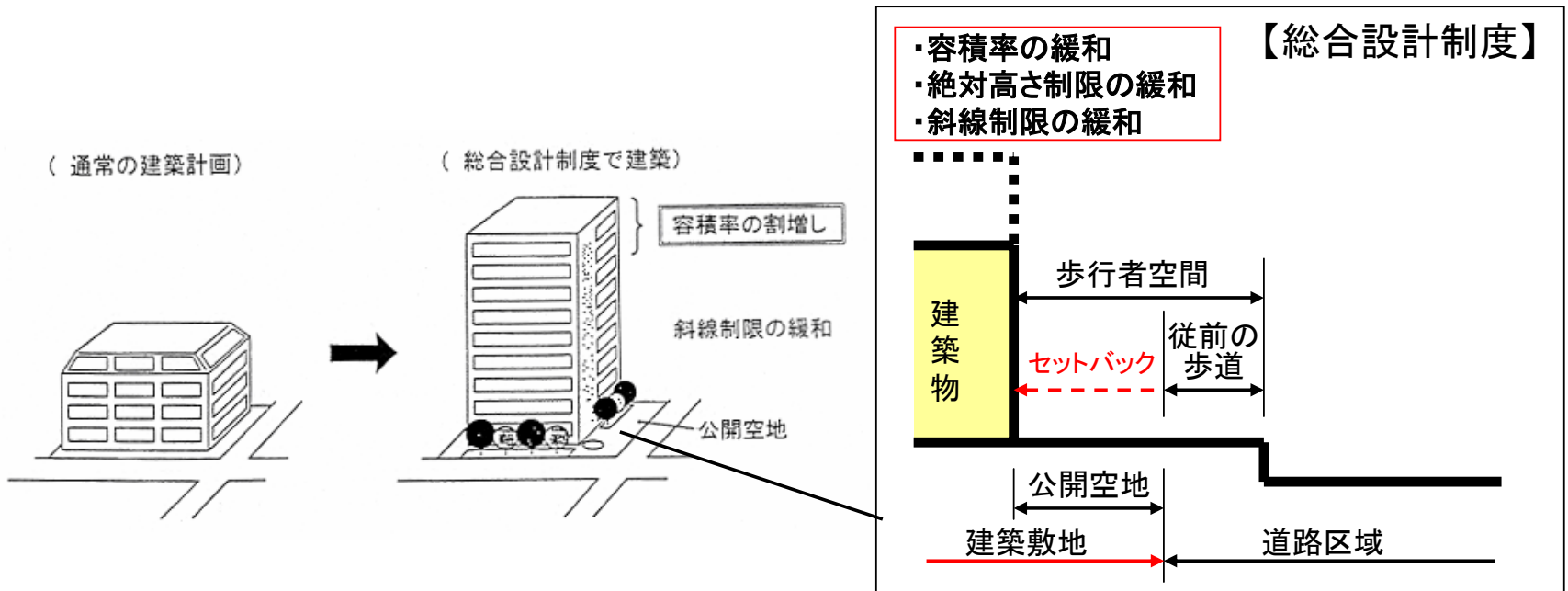
歩行者と自動車交通の立体的な分離をはかり歩行者の安全性・利便性を確保するため、沿道建築物と一体的に立体横断施設や自由通路の整備を行い、道路交通環境の改善を図っている。



総合設計制度 ～概要～

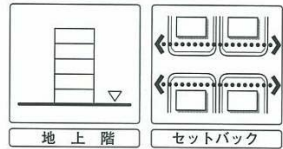
<制度概要>

原則として1,000m²以上の敷地で敷地内に一定割合以上の空地を有する建築物について、計画を総合的に判断して、敷地内に歩行者が日常自由に通行又は利用できる空地(公開空地)を設けるなどにより、市街地の環境の整備改善に資すると認められる場合に、特定行政庁の許可により、容積率制限や斜線制限、絶対高さ制限を緩和する。(建築基準法第59条の2)



総合設計制度 ～【事例】魚の棚筋(大阪船場地区)～

歩行者空間のタイプ



- 民間事業者の協調により整備・管理
- 総合設計制度(公開空地)の活用

整備内容

歩行者空間:歩道状公開空地・船場建築線による
壁面後退部分

整備主体:民間事業
費用負担:民間事業

所有・権利関係

民間事業者(各建物所有者)

管理区分・協定

民間事業者(各建物所有者)が管理

関連法律上の位置づけ

[道路法]

歩道状公開空地:道路ではない

船場建築線による壁面後退部分:道路ではない

[建築基準法]

歩道状公開空地:道路ではない

船場建築線による壁面後退部分:道路ではない

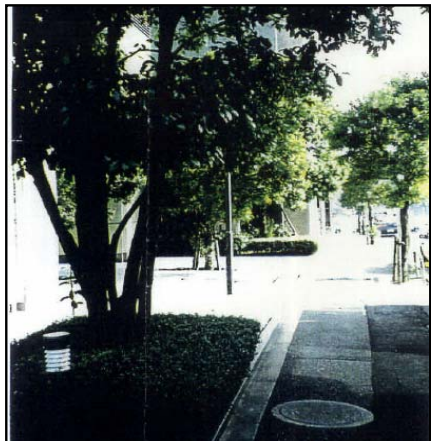
隣接する街区の歩道状公開空地が隣接し、植栽も楠の並木に統一され一体的な景観が形成される。



総合設計制度 ～歩道状公開空地の整備事例～

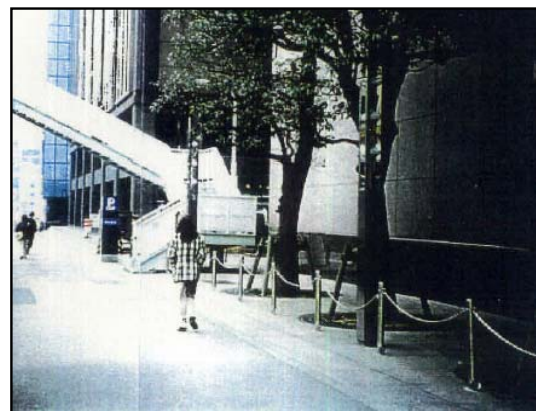
歩道状公開空地の植樹面積が大きい事例

【事例】千代田区麴町一丁目 区道



歩道状公開空地に並木を形成している事例

【事例】港区南青山二丁目 国道246号



出典:「平成8年度環境道路整備検討報告書」(財)立体道路推進機構

環境道路

～概要～

建築基準法に基づく総合設計制度(※)等によって確保される公開空地のうち、歩道状、広場状の部分を建築敷地としたまま歩道などの整備を行うもの。

※ 総合設計制度：敷地内に一定以上の公開空地を確保し、市街地環境の改善に寄与すると認められる建築物について、容積率、高さに関する規制の一部を緩和することができる制度

市街地の道路が抱える問題点

【歩行者からは】

- 狭い歩道
- 歩きづらい
- 快適空間となっていない

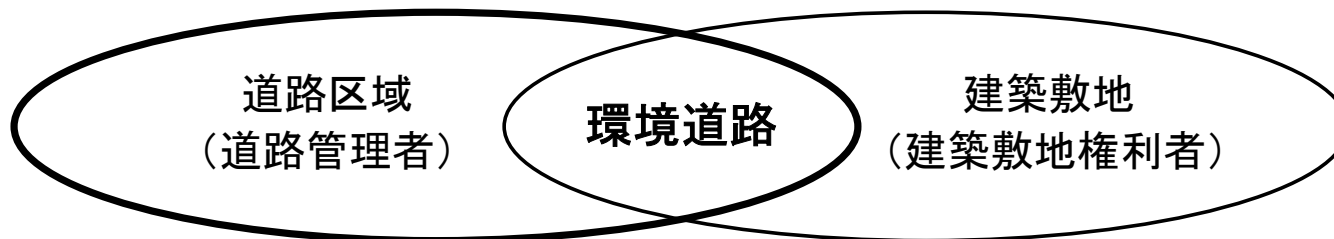
【道路管理者からは】

- 道路用地の不足
- 歩道幅員・緑地帯の確保の困難

【沿道の建築敷地権利者からは】

- 道路景観への不満
- 建物外構維持管理の手間

建築敷地と一体になった道路空間の確保

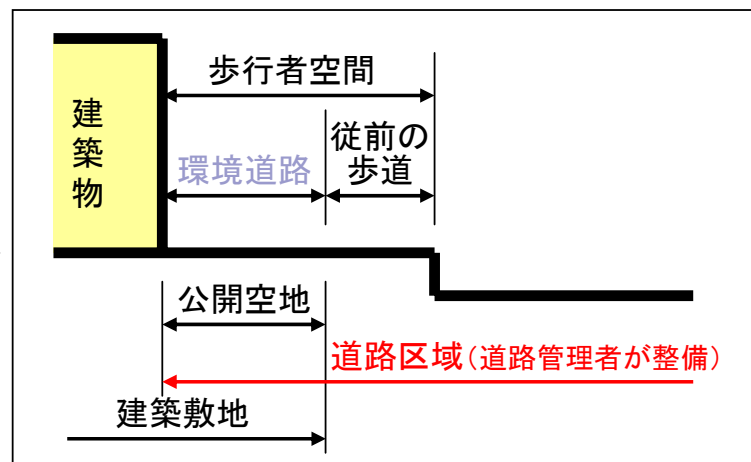
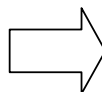
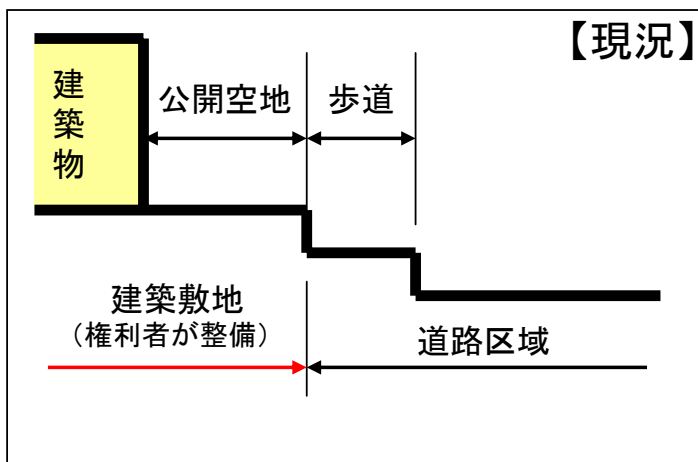


環境道路

～公開空地を道路管理者が整備するイメージ～

「にぎわい」「ゆとり」「交流」が生まれる道路空間の創出

【環境道路整備後】



公開空地の一部を道路と建築敷地の共有空間「環境道路」として高度利用することで、良好な歩行者空間と豊かな街並みを創出

<環境道路の要件>

- ①道路法上の道路である(道路区域に含まれている)こと。
- ②建築基準法第59条の2(総合設計制度)により生み出された公開空地であること。
- ③道路と公開空地の双方の効用を兼ねる兼用工作物として当事者間で協定が締結されていること。

景観法(景観重要道路の仕組み)

～概要～

平成16年12月17日施行

- (1) 景観行政団体(地方公共団体)は、良好な景観を形成する必要がある区域等について、良好な景観の形成に関する計画(以下「景観計画」という。)を定めることができる。
- (2) 景観計画においては、以下を定めるものとされている。
 - 景観計画の区域
 - 景観計画の区域における良好な景観の形成に関する方針
 - 良好な景観の形成のための行為の制限に関する事項
 - 良好な景観の形成のために必要なもの等
- (3) そのうち、上記「**良好な景観の形成のために必要なもの**」として、景観上重要な道路における道路法第32条第1項又は第3項の許可の基準、すなわち**占用の許可基準について定める**こととされている。
※この占用許可基準は、色彩やデザインなどについて定められることが想定される。

道路においても、良好な景観の形成を効果的に促進する必要
→ このためには、既存の占用物件の対応が重要

景観行政
団体
との連携

景観重要道路における既存の占用物件について、景観計画に定められた新たな基準に適合するよう措置するものは、**占用料を30%減額**し、地域で統一された景観デザインへの誘導

地域住民
等の合意
形成

道路局の取り組み ～無電柱化の推進～

平成16年4月14日、無電柱化推進計画を国土交通省、関係省庁、関係事業者が策定

計画のポイント

(1) 道路管理者と電線管理者が約2,990箇所の実施箇所を合意

平成15年3月に関係副大臣が取りまとめた「電線類地中化の着実な推進に向けた基本方針」に沿って、国・地方公共団体の道路管理者と電線管理者が各地方ブロック協議会において、実施箇所を調整し約2,990箇所について合意

(2) 市街地の幹線道路の無電柱化は5年間でほぼ倍増

市街地の幹線道路約1,600km（参考 H11～H15で約900kmを無電柱化）を無電柱化し、市街地の幹線道路の無電柱化率を9%から17%へアップ

(3) 歴史的景観地区等で面的整備に本格着手し約300地区で実施

観光立国、全国都市再生の観点から、犬山市、津和野町など歴史的街並みを保存すべき地区など面的整備対象地区約300地区で整備に着手

(4) 国・地方等の負担を軽減するため2割以上のコスト削減

- ① 浅く埋設する方式の標準化
 - ② 裏配線・軒下配線の導入 等
- により、2割以上のコスト削減

歩道が狭い道路等での地中化を進めるため、柱状型トランスを開発



写真1 歴史的街並みを保存すべき地区

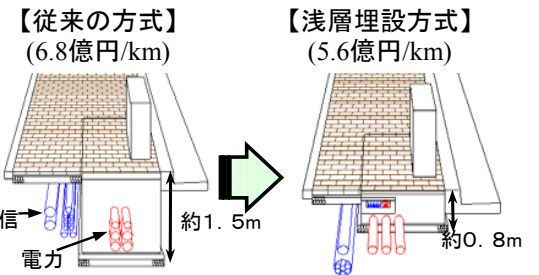


図1 浅層地中化方式



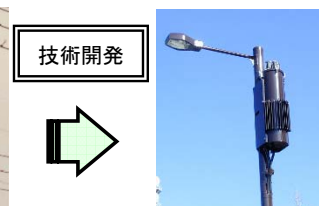
写真2 軒下配線
(京都市八坂通り)



写真3 裏配線
(福島県大内宿)



【従来方式のトランス】



【街灯一体型のトランス】

写真4 街灯と一体となった柱状型トランス

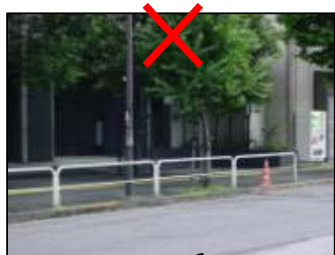
道路局の取り組み ～景観に配慮した防護柵の整備～

- ①「防護柵の設置基準」を改定
- ②「景観に配慮した防護柵の整備ガイドライン」を策定

16年度より、景観に配慮した防護柵設置を原則化

ポイント

- ① 設置の必要性を十分に検討
- ② 「白を標準」を削除
白に代わる基本色を提示・・・ダークブラウン(こげ茶色)、
グレーベージュ(薄灰茶色)、ダークグレー(濃灰色)
- ③ シンプルな形状・・・付加的な装飾の抑制
- ④ 透過性への配慮・・・面の小さいガードパイプの使用
- ⑤ 親和性への配慮・・・間伐材の積極的活用



親和性に配慮し
横断防止柵に間伐材を使用



(CGIによる再現)

白色で面の大きいガードレールから
ダークブラウンで面の小さいガードパイプへ

道路占用許可制度

「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」
(平成17年3月17日道路局長通知)

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. 許可要件

- (1) 地域の活性化や都市の賑わい創出等の観点から地公体及び地域住民等が一体で実施するもの(地域住民等が単独実施の場合、地公体が支援するもの)
- (2) 占用主体は、①地公体 ②地公体を含む地域住民等からなる協議会等 ③地公体支援イベントの実施主体 とする。
- (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例外)
- (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

道路占用許可制度

～広告料収入を活用した上屋付きバス停の整備の促進～

広告物付きバス停については、良好な道路環境の確保の観点から「抑制的な取扱い」

上屋付きバス停の整備の促進及びその適切な維持管理を確保するため規制緩和

広告料収入を上屋の整備及び維持管理に必要な費用に充当させるため、バス停における広告板を有する構造の上屋を新規かつ一体的に整備するものについて占用を許可

【事例】 岡山県 「錦町」「山陽新聞社前」バス停

平成15年3月31日全国で初めて、岡山市内の2バス停で広告付きバス停を設置した。今回のバス停は、屋根付きで三方を壁で囲まれており、バスの乗務員から見える側の壁が透明、反対側の壁は広告、という形になっている。道路側の壁はバス時刻表が掲示されている。このバス停の維持費等は、広告収入で賄っている。



道路の使用の許可について

道路交通法においては、次に該当する者は、所轄警察署長の許可を受けなければならないとされている。(道路交通法第77条第1項)。

- ①道路において工事若しくは作業をしようとする者又は当該工事若しくは作業の請負人
- ②道路に石碑、銅像、広告板、アーチその他これらに類する工作物を設けようとする者
- ③場所を移動しないで、道路に露店、屋台店その他これらに類する店を出そうとする者
- ④その他公安委員会が定める行為(ロケーション等)をしようとする者

警察署長は、許可の申請があった行為が、

- ・現に交通の妨害となるおそれがないと認められるとき。
- ・許可に付された条件に従って行なわれることにより交通の妨害となるおそれなくなると認められるとき。
- ・現に交通の妨害となるおそれはあるが公益上又は社会の慣習上やむを得ないものであると認められるとき。

のいずれかに該当するときは、当該使用に係る行為を許可しなければならない。

< 占用許可(道路法)と使用許可(道路交通法)の調整規定 >

- ・道路管理者は、占用許可を行うにあたっては警察署長に協議しなければならない。
(同様に、警察署長が使用許可を行う場合は道路管理者に協議しなければならない。)
- ・道路の同一の目的で使用するにあたり、両方の許可を必要とする場合が少なくないことから、国民の便宜を図るべく、2つの申請書は道路管理者又は警察署長のいずれか一方に提出すれば足りるとされている。

(参考1) 第1回道路ルネッサンス研究会
資料(抜粋)

1. 道路ルネッサンス研究会設置の背景と検討の視点

江戸時代の「みち」

- 祭りや商売、大道芸など生活やイベントの場として多様な機能を担う。
- 底下(ひさした)は、官民共同の空間として柔軟に利用。



戦後の「道路」

- モータリゼーションの進展、自動車交通の効率化重視により、賑わいの場としての機能が喪失
- 道路区域と区域外が明確に分かれ、道路管理者が道路を一元的に管理



出典:国土交通省資料


国民のニーズの多様化 国民の参加意識やボランティア意識の高まり 情報社会の進展

道路ルネッサンス

「みち」本来の役割に立ち戻って道路行政を見直す

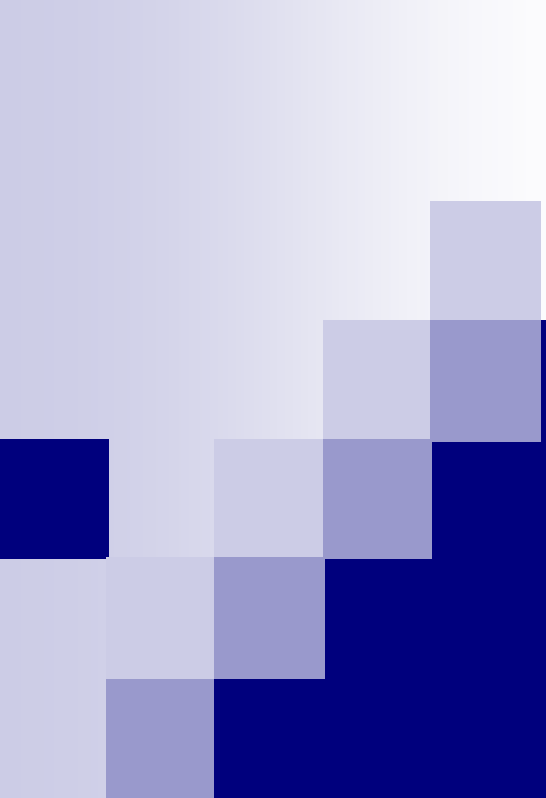
<道路ルネッサンス研究会の視点>

- ①みちの持つ多様な「機能」の発揮
(賑わい、情報発信、交流、風景等)
- ②多様な「主体」の参加による「公」の復権
(「官vs民」⇒「公-私」の関係の確立)
- ③道路区域という「空間」にとられない新しい関係の構築
(地域との一体性の確保)



本研究会における主な検討課題

- ・現代の道路には、どのような機能、サービスが求められているのか。
- ・どのような「主体」がどのような形で道路のサービスを提供すべきか。
- ・道路管理者と地域住民、民間事業者とのパートナーシップのあり方はどのようにあるべきか。
- ・多様な「主体」の参加を促すためのインセンティブのあり方はどのようにあるべきか（特に、道路を利用したビジネスや広告についてどのように考えるか）。
- ・道路と沿道を異質のものとして明確に区分するのではなく、連続性を持ちながら一体のものとして捉えたとすれば、その法的枠組みはどのようになるか。



(参考2) 道路占用許可制度と他の公物 に係る占用許可制度の比較

河川占用許可制度

～概要～

<河川敷地の占用許可とは>

河川区域内の土地を占有しようとする者は河川管理者の許可を受けなければならない(河川法第24条)。占有許可ができる対象は、河川敷地占有許可準則(国土交通省事務次官通達)に規定。

河川占有許可準則において占有主体及び占有施設が限定列挙されており、河川管理者が、河川区域内の土地の占有を許可することができるのは、以下のすべての要件を充足し、かつ、河川敷地の適正な利用に資すると認められる場合に限られる。

- ① 治水上又は利水上の支障を生じないもの
- ② 他の者の河川の利用を著しく妨げないもの
- ③ 河川整備計画その他の河川の整備、保全又は利用に係る計画が定められている場合には、それに従ったものでなければならない
- ④ 河川及びその周辺の土地利用の状況、景観を損なわず、かつそれらと調和したもの

許可を受けた者は、条例の定めにしたがい占用料(使用料)を都道府県知事に納付。

<占用の許可期間>

福利厚生・公益性のあるものや、地域防災拠点など:10年以内
ライダー練習場・ラジコン飛行機滑空場:5年以内

公園占用許可制度

～概要～

<公園の占用許可とは>

都市公園を占用しようとする者は、公園管理者の許可を受けなければならない(都市公園法第6条)。

公園管理者は、工作物その他の物件又は施設が次の各号に掲げるものに該当し、都市公園の占用が公衆のその利用に著しい支障を及ぼさず、かつ、必要やむを得ないと認められるものであって、政令で定める技術的基準に適合する場合に限り、許可を与えることができる(都市公園法第7条)。

- ①電柱、電線、変圧塔その他これらに類するもの
- ②水道管、下水道管、ガス管その他これらに類するもの
- ③通路、鉄道、軌道、公共駐車場その他これらに類する施設で地下に設けられるもの
- ④郵便差出箱、信書便差出箱又は公衆電話所
- ⑤非常災害に際し災害にかかった者を收容するため設けられる仮設工作物
- ⑥競技会、集会、展示会、博覧会その他これらに類する催しのため設けられる仮設工作物
- ⑦前各号に掲げるもののほか、政令で定める工作物その他の物件又は施設

許可を受けた者は、使用の対価として占用料(使用料)を公園管理者に納付。

<占用の許可期間>

都市公園の占用の期間は、10年をこえない範囲内において政令で定める期間(①～③:10年以内、④:3年以内 等)をこえることができない。これを更新するときの期間についても、同様とする。

港湾占用許可制度

～概要～

＜港湾の占用許可とは＞

港湾区域内の水域(政令で定めるその上空及び水底の区域を含む。以下同じ。)又は公共空地の占用をしようとする者は、**港湾管理者の許可**を受けなければならない(**港湾法第37条**)。

港湾管理者は、許可に係る占用が、港湾の利用若しくは保全に著しく支障を与え、又は港湾計画の遂行を著しく阻害する等港湾の開発発展に著しく支障を与えるものであるときは、許可をしてはならない(**港湾法第37条の2**)。

許可を受けた者は条例又は港湾法第12条の2の港務局規程で定めるところにより使用の対価として**占用料を港湾管理者に納付**。

なお、**臨港道路**については、占用許可基準や占用期間は**条例で定められている**。

＜占用の許可期間＞

港湾区域内の水域又は公共空地の占用の期間は、**条例又は港務局規程で定める**。

占用許可制度概要 ～ 占用制度まとめ～

	道 路	河 川	公 園	港 湾
根拠法令	道路法	河川法	都市公園法	港湾法
許可権者	道路管理者	河川管理者	公園管理者	港湾管理者
占用場所	道路	河川区域内 の土地	都市公園	港湾区域内の水域 又は公共空地
許可を受けることができる物件	限定列挙	限定列挙	限定列挙	—
許可基準	道路敷地外に余地がないためやむを得ない場合で、期間・場所等政令で定める条件を満たす場合に許可できる。	治水又は利水の支障を生じないもので河川整備計画等に従ってのものであり、かつ、河川敷地の適正な利用に資する場合に限って許可できる。	公衆の利用に著しい影響を及ぼさず、必要やむを得ないもので、政令で定める技術的基準に適合する場合に限り、許可できる。	港湾の開発発展に著しく支障を与えるものであるときは許可してはならない。
許可期間	電気・水道など :10年以内 その他:5年以内	公園・道路など :10年以内 グライダー練習場 など:5年以内	10年以内	条例又は港務局規程で定める。
占用料	道路管理者に納付	都道府県知事に納付	公園管理者に納付	港湾管理者に納付

他の公物占用(河川)

～【事例】「水の都ひろしま」水辺のオープンカフェ 地先利用型～

概要

地先利用

沿川の事業者が所有地と地先の河岸緑地を一体的に利用し営業

社会実験として概ね3年間実施し、その後検討

平成16年は沿川のホテル2社が、平成17年には民間文化施設も加えた計3社が営業。

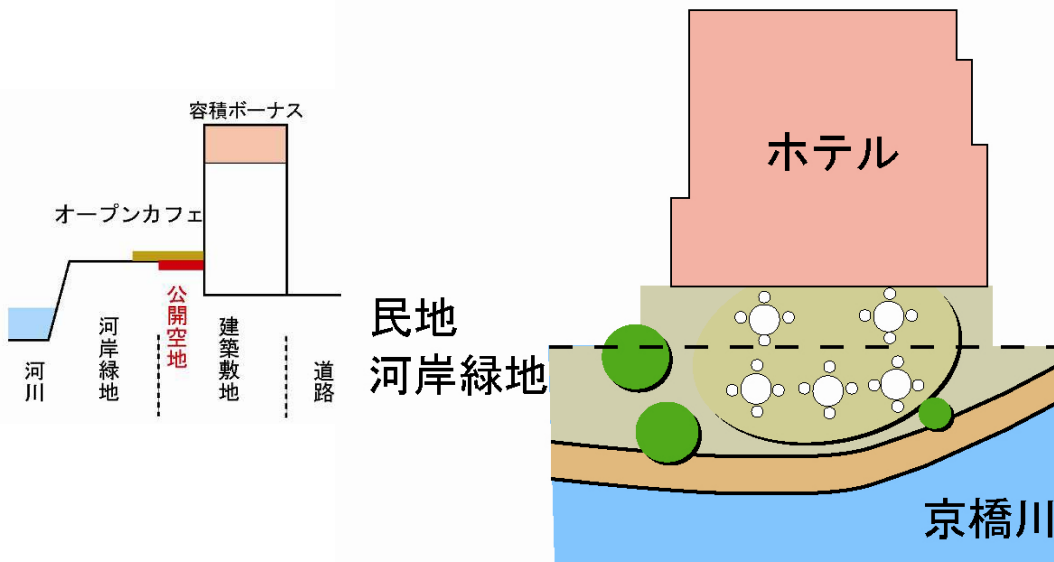
開業日：平成17年3月20日(日)

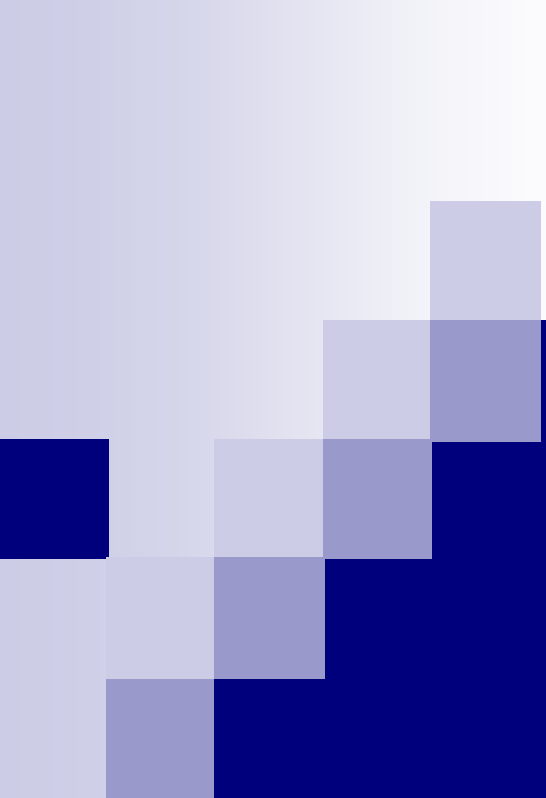
現場写真



出典：広島県 都市計画局資料

河川用地利用の例





(参考3)道路占用許可制度と諸外国の 占用許可制度の比較

道路占用許可制度

～一般的な道路占用の概要～

	日 本	米国（ワシントンD.C）	英国（ロンドン）	仏国（パリ）
根拠法令	道路法	コロンビア特別区法 (District of Columbia Municipal Regulations)	幹線道路法 (The Highways Act 1980)	道路法典 (CODE DE LA VOIRIE ROUTIERE)
許可権者	道路管理者	道路管理者	道路管理者	道路管理者
許可対象	電線、水道管等の公益物件の他、看板、露店等の物件も対象(限定列挙)	限定されておらず、申請された物件毎に道路管理者が判断(申請書に物件が例示)	電線、水道管等の公益物件の他、収入を得ること、情報提供、広告を目的とした物件も対象	・公益物件 ・公益物件以外については、使用許可等を得たものを対象(オープンカフェ等)
許可期間	政令に規定 ・電気、ガス等の公益物件 :10年以内 ・その他:5年以内	—	—	・公益物件については、個別の規制により規定 ・その他の物件は条例等に規定
占用料	・国が管理している国道は、道路法施行令に規定 ・地方公共団体が管理している道路は、条例に規定	コロンビア特別区法に規定	条例等に規定	・公益物件については、個別の規制により規定 ・その他の物件は条例等に規定

※根拠法令、ホームページ等を参照に作成

※下線箇所は、括弧内の都市(首都を対象)の条例等において規定されている項目

道路占用許可制度 ～道路上の屋外広告物に係る規制の概要～

	日 本	米国（ワシントンD.C）	英国（ロンドン）	仏国（パリ）
根拠法令	道路法 屋外広告物法	コロンビア特別区法 (District of Columbia Municipal Regulations)	都市農村計画法 (The Town and Country Planning Act 1990)	環境法典 (CODE DE L'ENVIRONNEMENT)
許可対象の分類	<ul style="list-style-type: none"> 原則として抑制 自己の営業所等に自己の店名等を表示する道路への突出看板等は認めている 消火栓標識やバス停上屋等の公共物の整備を進めるにあたり、広告物を添加し、その広告収入をもって公共物の整備を進めるような場合は認めている 	<p>一時的な広告(イベントの案内広告等)を除き、原則不可</p>	<p>『規制範囲外広告』、『見なし許可を受ける広告』、『特別な許可を要する広告』に分類</p> <p>◇見なし許可を受ける広告の例</p> <p>①近日開催されるイベントの宣伝のための一時的な看板</p> <p>②歩道上の独立広告塔</p>	<p>屋外広告物を広告、看板、案内板の3つに分類</p> <p>◇道路上に設置可能な広告の例</p> <p>①映画・演劇・ショー等の見世物及び文化的催事の広告のみを掲示可能な独立広告塔</p> <p>②バス停上屋・キオスク等に添加される広告</p>
基準	<p>突出看板については、</p> <ul style="list-style-type: none"> 自家用看板等に限り、原則、1営業所等につき2個以内 看板の最下部と路面との距離は4.5m以上(歩道上は2.5m以上) 道路への突出幅は、1m以内 	<ul style="list-style-type: none"> 看板の最下部と路面との距離は、約4.5m以上(歩道上は約2.5m以上) 道路への突出幅は、約1m以内 規制区域外のみ可能 	<p>上記①については、道路への突出幅が1mまたは、歩道幅員の3分の1を超える場合は、自治体の許可が必要</p>	<p>看板については、道路への突出幅は2m以内、もしくは道路幅員の1/10</p>
屋外広告物の設置場所の規制	<p>地方公共団体が屋外広告物法に基づく条例を定め、禁止地域や禁止広告物等を規定</p>	<p>連邦法及びコロンビア特別区法において規制区域を規定</p>	<p>国務大臣もしくは国民議会の承認を受け「特別規制地域」を規定することができる</p>	<ul style="list-style-type: none"> 市街化区域外の広告は禁止 市街化区域内においても人口規模により看板の面積、高さ、電飾広告を規制 市長は特別規制区域を規定

※根拠法令、ホームページ等を参照に作成

※米国(ワシントンD.C.)、英国(ロンドン)及び仏国(パリ)においては、道路法による規定はなく、屋外広告物法により規定されている

※青色塗りつぶし箇所は、屋外広告物法による規定

※下線箇所は、括弧内の都市(首都を対象)の条例等において規定されている項目

道路占用許可制度 ～オープンカフェの概要～

	日 本	米国（ワシントンD.C）	英国（ロンドン）	仏国（パリ）
根拠法令	道路法	<u>コロンビア特別区法</u> (District of Columbia Municipal Regulations)	幹線道路法 (The Highways Act 1980)	道路法典 (CODE DE LA VOIRIE ROUTIERE)
許可権者	道路管理者	<u>道路管理者</u> ※消防署等による点検が必要 ※許可前に近隣住民は不服申し立てを行うことができる	道路管理者	道路管理者 ※建物正面の改修工事が必要となる場合は、市役所都市計画・建設局への申請が必要
許可を受ける者	地方公共団体を含む地域住民・団体等の関係者からなる協議会等	<u>歩道と接する店舗における飲食店の経営者</u>	<u>歩道と接する店舗における飲食の経営者</u>	<u>正面あるいは正面の一部が公道に面しており、公衆に開放されている1階の店舗の経営者</u>
占用許可場所	道路の構造又は道路交通に著しい支障を及ぼさない場所	<u>バス停、地下鉄出入口等の前後約4.5mは設置不可</u>	<u>道路管理者は予めオープンカフェを設置することが可能な道路を指定</u>	<u>道路によって設置可能なテラス種類は、予め道路管理者によって制限</u>
設置後の歩道幅員	原則として、十分な歩行空間（交通量が多い場所は3.5m、その他の場所は2m以上）を確保	・テラス設置後の歩道幅員は約3m以上確保 ・ <u>交差点に設置する場合は、角に約3mの隅切を設置</u>	・設置後の歩道幅員は、2m以上 ・ <u>オープンカフェの幅員は、歩道の1/3以下</u>	・設置後の歩道幅員は、1.6m以上 ・オープンカフェの幅員は0.6m以上
許可期間	5年以内	<u>許可された日から1年以内</u>	<u>3年以内（一時占用の場合は、6ヶ月未満）</u>	<u>申請した年の12月31日まで</u>

※根拠法令、ホームページ等を参照に作成

※下線箇所は、括弧内の都市（首都を対象）の条例等において規定されている項目

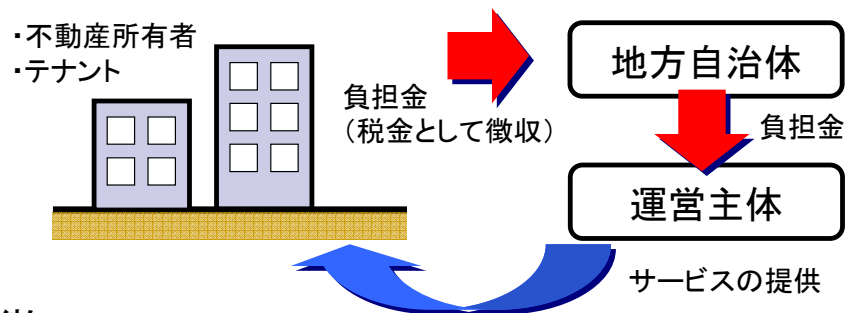
(参考4) BID制度について

BID制度 ～概要(アメリカにおけるBID制度)～

◆BID(Business Improvement Districts)

区域内の不動産所有者から負担金として一定額を徴収し、その資金を直接地域の活性化に活用する制度。

- ・公共空間の魅力を向上させるための、商業・ビジネス・環境などの活動について「地方自治体」と「地元ビジネス・コミュニティ」によるパートナーシップを形成



◆BIDの特徴

- ・不動産所有者やテナントは、運営主体を設立。
- ・地方自治体は、区域内の不動産所有者等から負担金を税金として徴収。
- ・運営主体は、常勤の従業員を有給で雇用し継続的にサービスを提供。

◆活動内容

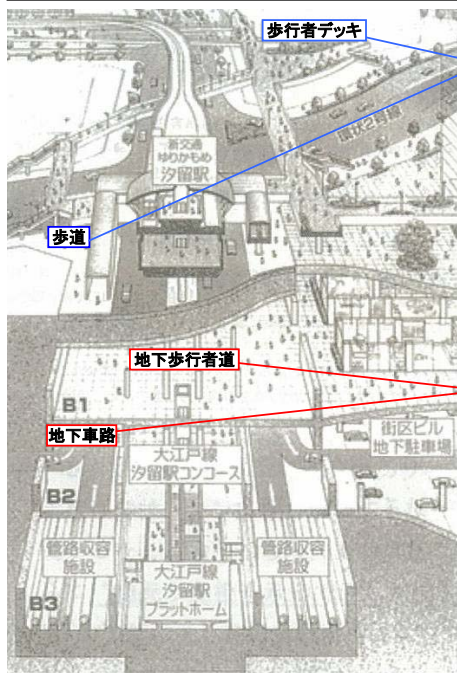
- ・地区内の清掃、ゴミ収集、警備員の配置、地区内の飾り付け、イベントの開催など、通常の行政サービス以上のサービスを独自に提供。

BID制度 ～日本における事例【汐留シオサイトBID】～

2002年12月2日に「有限責任中間法人 汐留シオサイト・タウンマネジメント」が設立。31haの区域内に150人の地権者で構成。官民連携のまちづくりを行っている。

事業概要

民地と連続したグレードの高い公共施設の整備と一体的な管理運営を実現するために官民連携の先進的取り組みを行っている



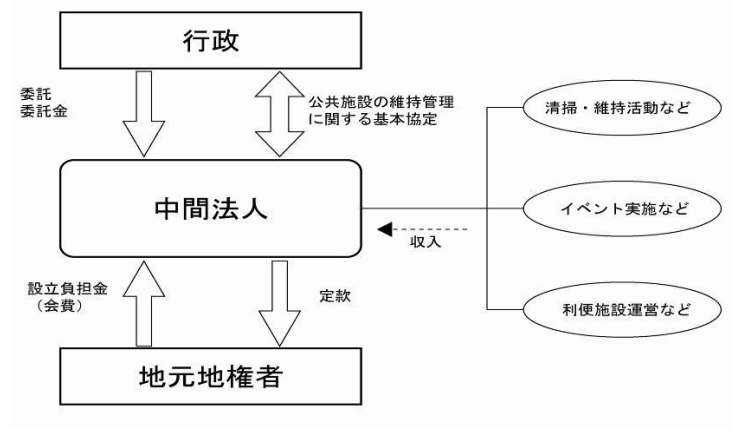
地上歩道、デッキ

- ・基本的に都が維持・管理
- ・中間法人は清掃のみ分担

地下施設：地下歩行者道、地下車路

- ・基本的に中間法人が管理
- ・地下車道の管理は危険が伴うが、店舗やビルの駐車場のアクセス路として利用されるため中間法人が管理を分担することで合意

運営体制



財源

汐留地区全体の維持管理費は5億円程度を算定
東京都と中間法人が**50%**ずつ負担

現在の主な活動

- ・ 都道のうち地下歩道の維持管理、ペDESTリアンデッキ、地下歩道部の清掃
- ・ まちづくり活動としてのクリスマスイベントの実施(地下歩道等を活動)
- ・ 地下歩道部の利便施設の運営など

BID制度 ~アメリカにおける制度~

アメリカのBID制度

中心市街地の活性化を進めるために、地域に設置される非営利団体であり、州法および市条例で設置される組織。地区改善の費用を不動産所有者が負担し負担金を**地元自治体**が徴収する。

- ①BID地区内の不動産所有者や商業者の代表等で構成される地区運営組合がBIDを直接運営するタイプ
- ②地元自治体が直接BIDを運営するタイプ

【事例】ダウNTOWN・ニューヨーク振興組合
(ADNY: Alliance for Downtown New York)

○活動内容

- ・観光や地区内の交通改善
- ・道路の環境改善
- ・清掃と警備
- ・イベントの実施
- ・地区の再開発や経済開発
- ・地区内ネットの構築



商業空店舗率 **18.3%→8.9%**
ハイテク産業 **300社→700社**
落書きのデザイン化、街路清掃
115店舗の既存店舗の外観を一新
住居施設 **1800戸→6900戸**
ホテル **2000室→3500室**
3つのスーパーマーケットを誘致
労働人口 **360000→400000人**

BID制度 ～イギリスにおける制度～

1980年代後半からTCMとして中心市街地活性化に取り組む
1991年TCMの全国組織ATCMの発足(当初5都市)
2003年1月BIDパイロット事業(応募100都市→23都市選定)
2004年9月にBID法が可決。

イギリスのTCM(Town Center Management)制度

タウン・センター・マネージメント(TCM)は、都市中心部での都市活動の空洞化、中心市街地の衰退に対処するためのNPO的活動。



TCM活動ではただ乗りをする事業者が多いことから、BIDの導入が望まれていた。

アメリカのBIDとの相違は、アメリカが不動産にかかる負担金であるのに対し、イギリスはビジネスに対してかかるというもので、事業税に負担金が上乗せされる形で徴収されている。BIDは5年以内の期間が決められており、終了後、継続の可否が審議される。

【事例】バーミンガムシティセンターパートナーシップ (バーミンガム)

○活動内容

- ・清掃
- ・道路の環境改善
- ・警備
- ・観光案内
- ・プロモーション
- ・イベントの実施



2005年度
犯罪 前年比2413件減少(13.2%の減少)
来街者 80%が安全な街と評価
地区訪問者 6万人以上
BID地区内 92%が存続を望んでいる

BID制度 ～ドイツにおける制度～

BCSD (bundesvereinigung city-und stadtmarketing Deutschland e.v./ドイツ・シティ・シタットマーケティング協会)を中心に2003年3月以降BID導入への取り組みを協議。



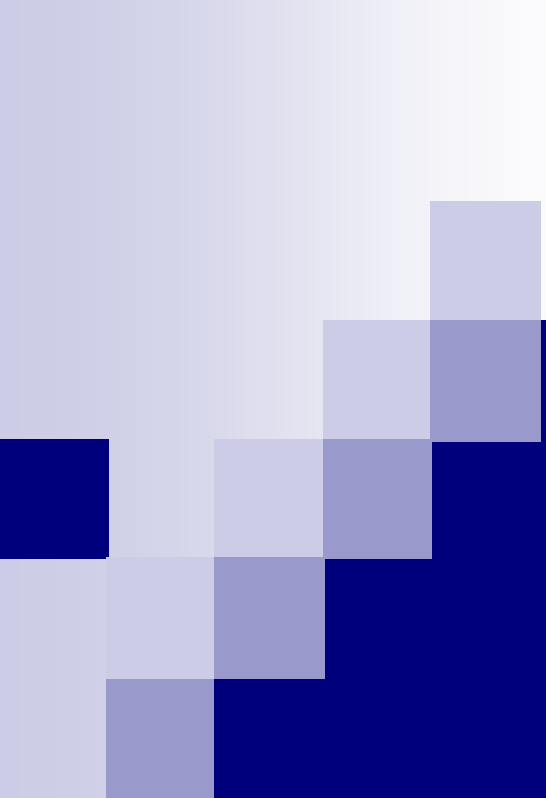
ハンブルグ州において2004年12月の市議会決議により、BID導入の為に必要な、小売・サービス業中心地域強化への法律が2005年1月1日に発効

【事例】イノベーション区域ノイエル・ヴァル

2005年10月1日よりノイエル・ヴァルにおいて5年にわたり試験的プロジェクトとして実施されている。

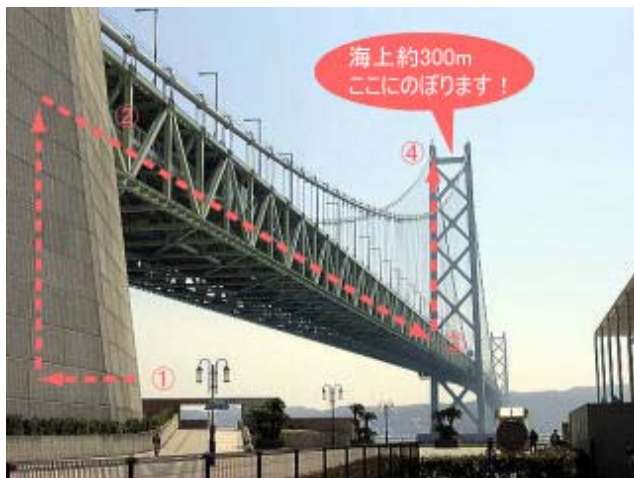
○活動内容

- ・所在地の高い要求に則した公共スペース作り
- ・大規模なバリアフリーの散歩スペースの建設
- ・時速20キロ・ゾーンの配備
- ・駐車スペースと配達トラック通行の管理
- ・イベントの遂行、例えば、毎年のクリスマス・イルミネーション
- ・統一的な、季節ごとに入れ替わる植物の桶、並びに高級な道路設備や照明



(参考5) 道路施設を観光スポットとして 利用している事例

明石海峡大橋塔頂体験



塔頂で橋の説明を受ける参加者

平成17年度募集概要

1. 概 要

「明石海峡大橋ブリッジワールド」は、神戸側の橋台から橋桁の中を1km歩いて、エレベーターで海面上高さ約300mの塔頂に上がり、大迫力パノラマを体験するものです。なお、専属のガイドが案内します。

2. 日 時

平成17年4月1日から11月27日の内、木曜日、金曜日、土曜日、日曜日及び祝日
午前の部：10:00～12:30 午後の部：14:00～16:30

3. 参加条件

中学生以上の方（中学生は、大人の同伴者が必要です）。ご自分で2km以上の歩行ができ、階段の昇降ができる方。高所及び閉所恐怖症でない方。
参加される方には、安全確保等のため、必要な注意事項を守っていただきます。

4. 定 員

午前の部及び午後の部、それぞれ30名

5. 集合場所

『橋の科学館』（神戸市垂水区東舞子町4-114）JR舞子駅・山陽電鉄舞子公園駅より徒歩約5分

6. 明石海峡大橋ブリッジワールドの内容

- ・『橋の科学館』及び『舞子海上プロムナード』の見学
- ・橋桁内の見学（往復約2km）
- ・明石海峡大橋神戸側主塔塔頂（海面上約300m）から見る360°の大迫力パノラマ

7. 参加費用

2,100円／人（但し、中学生は半額 1,050円）

8. 申し込み方法

「インターネット」又は「FAX」により、それぞれ先着順
参加条件・注意事項をよくお読みになってお申し込みください。

※平成18年度においても、平成17年度と同様の時期に実施する予定です。

道路施設の観光地としての利用

～【事例】シドニーハーバーブリッジ～

普段は人が立ち入ることができない長大橋（道路）の頂上などの管理施設に立ち入って特別な体験をしたいという観光客の「ニーズ」に応えるためのツアー（ブリッジクライム）を実施。

ブリッジクライム概要

- ①シドニーのハーバーブリッジ（海拔134^{トド}）を頂上まで徒歩で登る
- ②オペラハウスを始めとする都市景観とさざなみの美しいシドニー湾の自然景観の融合する美しい景観を堪能。
- ③料金は、季節及び時間帯により異なるが、概ね14,000円～25,000円（1ドル86円として換算）。
- ④旅行会社がツアーを行っている。

橋を観光スポットとして活用しているその他の例

ゴールデンゲートブリッジ（サンフランシスコ）



太平洋、サンフランシスコ湾、サンフランシスコの町並みを眺望しながら全長2.8キロの橋（歩道）を渡るツアーが旅行会社によって実施されている。

明石海峡大橋
（国道28号（神戸淡路鳴門自動車道））



明石海峡大橋においては、橋桁内部に展望施設を設けている。海面からおよそ47mの高さに歩道をもうけており、ガラス張りの床からは海面がのぞき込めるようになっており、観光スポットとなっている。

出典：<http://www.jb-honshi.co.jp/>

横浜ベイブリッジ
（首都高速道路湾岸線：国道357号）



横浜ベイブリッジの下には、横浜港を一望できる遊歩道と展望ラウンジがある。海面からおよそ55mの展望ラウンジは360°に開けており、夜景が美しい観光スポットとなっている。