

道路空間の多機能化・オープン化

■今回議論の骨子

1. 道路空間を安全で美しく
2. 道路空間の多様な利用
3. 道路の上下空間をより有効に使う

■今回論点

1. 道路空間を安全で美しく

課題

- ①無電柱化の遅延
- ②路上物件が歩行者の通行を阻害
- ③沿道との持続的な連携体制の構築



今後

- ①無電柱化の推進
- ②路上物件の集約及び小型化
- ③（仮）ロードマネジメント組織の創設

2. 道路空間の多様な利用

課題

- ①駐車場、道の駅、広幅員歩道区間等における多様なニーズ
- ②自転車、高齢者ニーズへの対応



今後

- ①-1 多様なニーズへの対応
- ①-2 占用者選定に係る入札（公募）制度の活用
- ②道路関連施策の民間施設（ベンチ、コミュニティサイクル等）に対する支援

3. 道路の上下空間をより有効に使う

課題

道路の上下空間を立体道路制度で活用

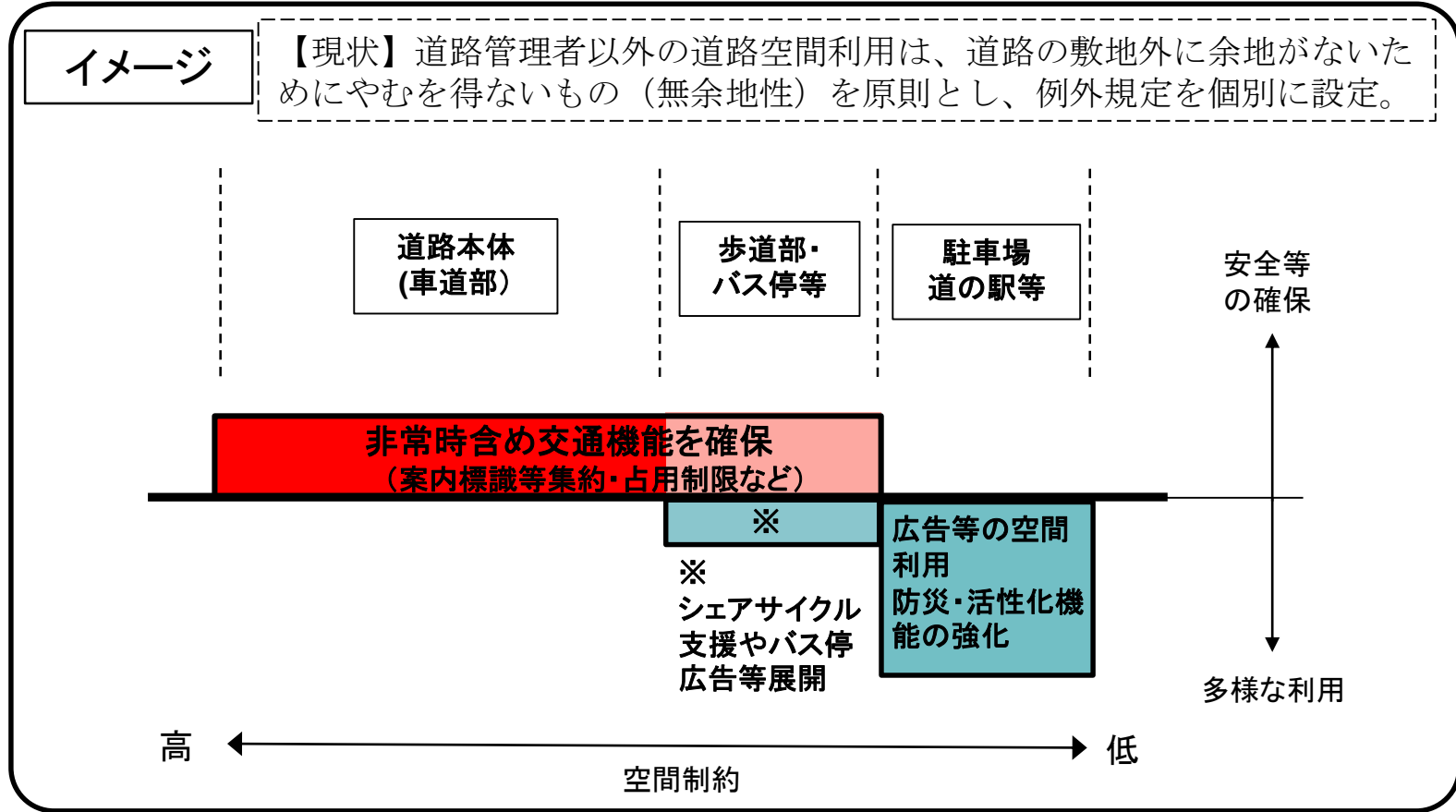


今後

改正立体道路制度の活用（H26改正）

今回議論の考え方

- 高速道路の利用増大や幹線道路整備の進展等により、現道の使われ方が変化し、空間再配分の導入等による新たな利用に道筋
- 道路空間の利活用にあたっては、「安全で美しく」、「多様な利用」、「より有効に使う」をキーワードとして施策を検討
- 具体には、非常時を含めた交通機能や安全の確保に向け、案内標識等の集約化や電柱等の占用制限等を進める一方、駐車場、道の駅や広幅員歩道などにおいては、地区との合意等に基づき多様な利用等を推進



道路空間を安全で美しく 無電柱化の取り組み①

○景観配慮等の観点で当初から電線類が地中化されたヨーロッパ諸都市や、20世紀に入り電線事故防止の観点から架空線を地中化したニューヨーク等海外の主要都市に比べ、戦後、急いで復興するために架空線を基本とした我が国では無電柱化が遅れている状況

・ロンドン・パリ・香港 100%、シンガポール93%、ソウル46%、ジャカルタ35%、東京23区7%、大阪市5%

○新設電柱の立地禁止、低コスト手法等によるコスト縮減、民地の活用、国民意識の改革、により本格的な無電柱化を推進

【道路法37条による新設電柱の占用禁止】

・緊急輸送道路※(88,000km)における新設電柱の占用禁止に着手



【低コスト手法によるコスト縮減】

・地中電線の埋設深さや離隔距離の基準見直し
⇒ 浅層埋設や直接埋設等の低コスト手法などの導入を検討

	電線共同溝(現行)	直接埋設
イメージ図		
コスト(※)	約3.5億円/km	約0.8億円/km

※ 高速道路を除く。
緊急輸送道路は、災害時の緊急輸送を円滑かつ確実に実施するために必要な道路。

※ 土木工事費(試算値)。コストには、上記のほか、電気設備(地上機器(トランス)、ケーブル)工事に係る費用(約1.8億円)がある。

道路空間を安全で美しく 無電柱化の取り組み②

○新設電柱の立地禁止、低コスト手法等によるコスト縮減、民地の活用、国民意識の改革により本格的な無電柱化を推進

【地上機器の民地への設置】

- ・地上機器を民地に設置することにより、歩道のない道路でも無電柱化を実施。



<にし茶屋街(金沢市野町)>

【国民の理解促進】

- ・「電柱がないことが常識」となるよう、国民の理解を深める情報発信を推進

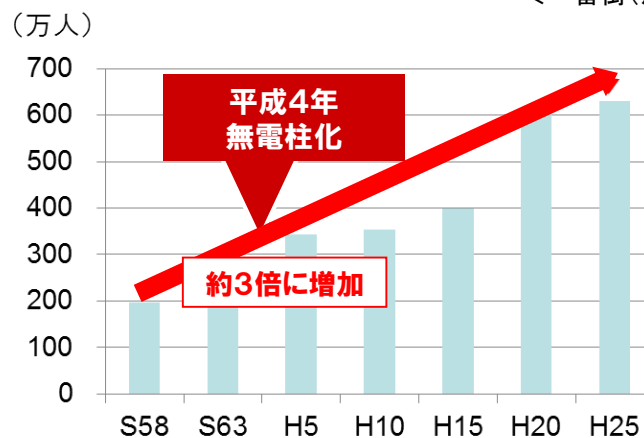


〔川越市では、無電柱化と蔵造りの街並み保存などを実施することにより観光客が約200万人から600万人に増加〕

<一番街(川越市)>



民地を活用した地上機器の設置



(川越市HPを基に作成)

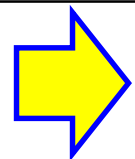
道路空間を安全で美しく 路上物件の集約・小型化

○災害時の交通確保、交通安全等の観点から路上物件を集約・小型化

- ・道路附属物（標識等）の集約化を推進
- ・路上占用物件（地上機器等）の集約・小型化に向けた技術的検討及び集約・小型化を促進させる仕組みの検討
- ・道路利用者の安全確保の観点から、道路附属物の安全確認を徹底するとともに、占用物件の安全確認を占有者に確実にに行わせるよう方策を検討



路上物件が歩行者の安全な通行を阻害

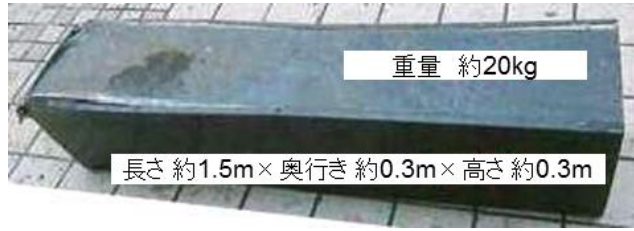
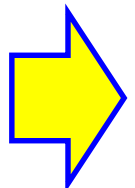


路上物件の小型化・集約化



小型化により歩行者の安全な通行を確保

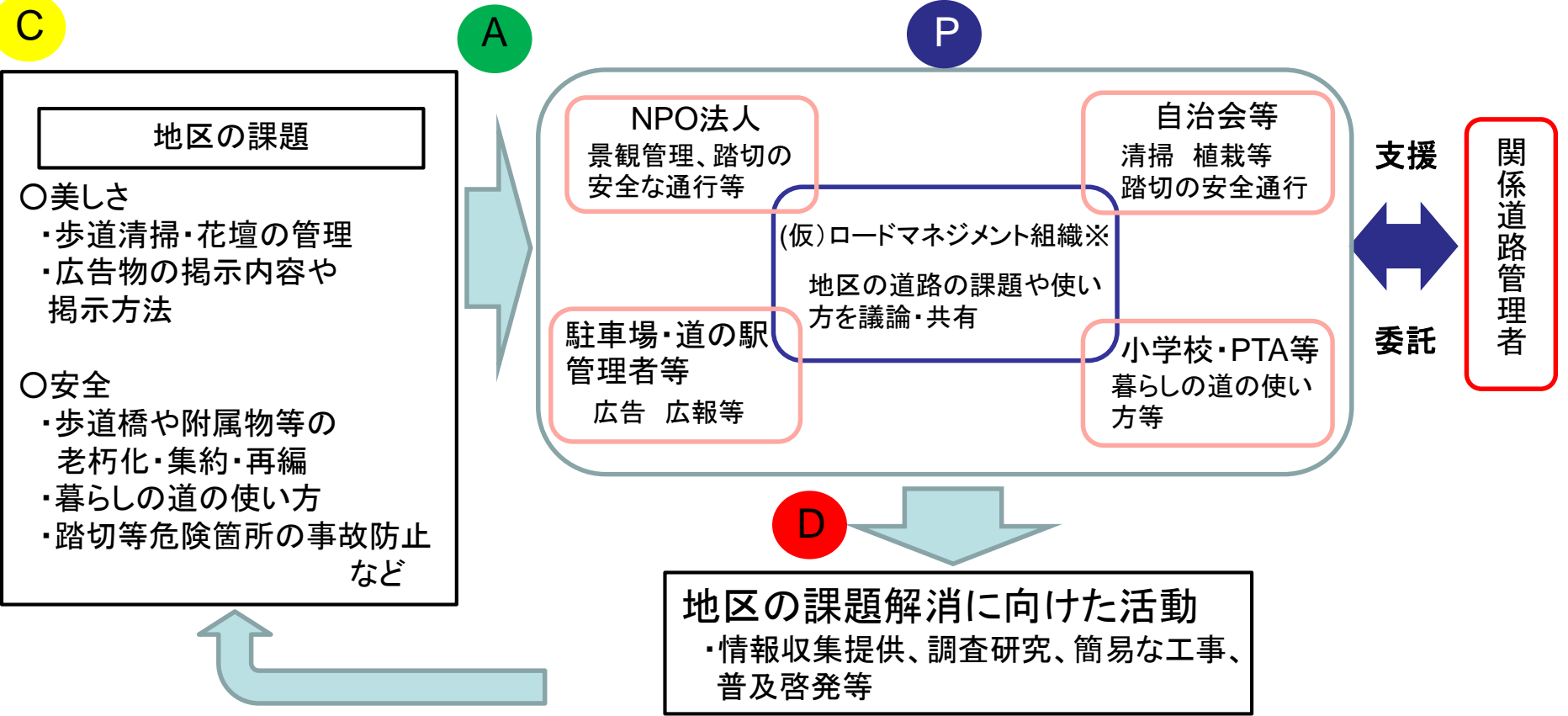
H27.2札幌市の占用看板の落下により人身事故が発生



道路空間を安全で美しく 沿道地区との連携強化

- 沿道地区の課題解消やニーズへのきめ細やかな対応のためには、行政の取り組みの他、地区の自発的な取り組みが重要
- 地区の道路の課題や使い方を議論し、課題解消に向け活動する組織※を創設し、道路管理者との持続可能な連携システムを構築

※道路管理者と連携した地区の自発的活動としては、ボランティアサポートプログラム（歩道清掃や花壇管理などを担当）があり、現在全国で2,490団体が活動中。



※ (仮) ロードマネジメント組織の対象地区は、学区・自治会・商店街等の一定のエリアを対象とし、地域の状況に応じ柔軟に設定

道路空間の多様な利用①

○自動車のエネルギー供給施設など多様なニーズに対応した、道路空間の活用のあり方を検討

- ・EVステーションについては、H23・H26に占用許可基準の明確化を行い、駐車場・道の駅等に設置
- ・水素ステーションについては、国の成長戦略及び規制改革実施計画（H25.6閣議決定）に位置づけられており、高圧ガス保安法等の法制度等に係る経産省等の検討状況を見ながら、道路空間への設置の是非等を検討
- ・今後、その他の多様なニーズも踏まえて対応

【EVステーションの占用事例】



国道2号 道の駅みはら神明の里(広島県)

【参考:水素ステーションの設置事例(道路区域外)】



海老名中央水素ステーション(神奈川県)

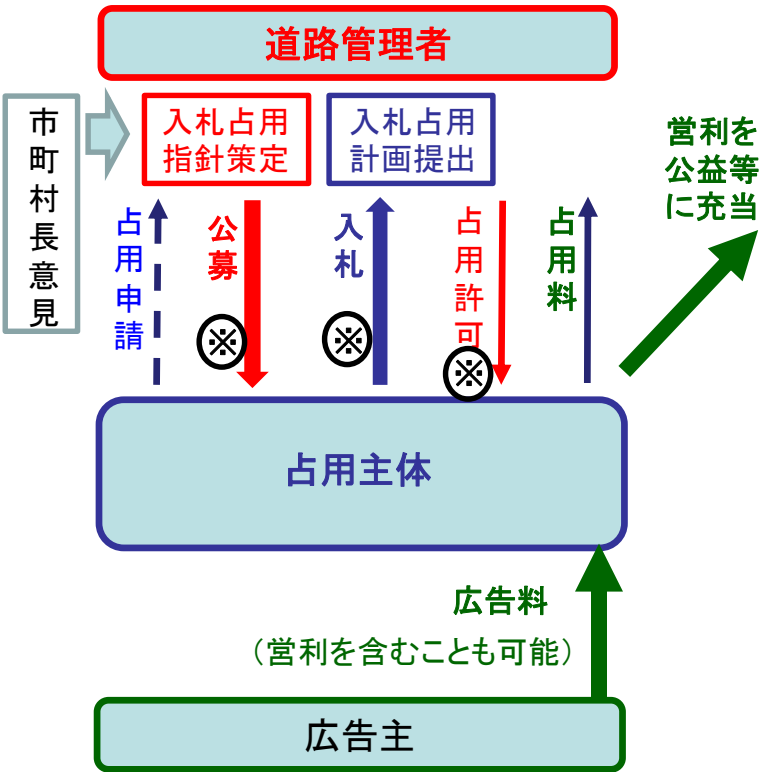
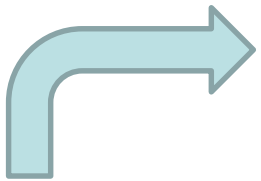
出典) 国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構 ホームページより

道路空間の多様な利用②

- 道路環境の向上、賑わいの創出を図るため、路上広告物を適切に設置し広告料収入を活用
 - ・ 広告収入を地域活動等に充当する路上広告物について、占用を認める仕組みの活用を促進するとともに、活用事例を共有
 - ・ 占用者の選定にあたっては、公募・入札制度も活用
- その際、道路管理者が空間の使い方に関する参加要件や評価基準などの基本方針を提示

【広告入札スキーム】

道路管理者発意による公募入札の場合 (H26創設)



広告料収入の充当先

- ◆ベンチ、花壇等の整備・管理
- ◆オープンカフェなどのイベント
- ◆その他の公共的な地域活動

営利

道路環境の向上
賑わいの創出



汐留・自由通路



バス停広告の事例(岡山市)

写真出典：MCDecoux

⊗ 占用の額のみによらない総合評価方式の活用も可能。公益性確保や地区のニーズ反映を図るため、道路管理者が参加要件や占用者選定段階での評価基準を設定。

道路空間の多様な利用③

- 高齢者や身障者のためのベンチ等の設置のニーズが増大
- 自転車利用の増大に伴い、コミュニティ（シェア）サイクルの駐輪スペースへのニーズが増大
- また、幹線道路整備の進展等により、現道利用の交通が変化し、空間再配分等に道筋
- 道路施策と関連する民間設置のベンチやコミュニティサイクル等については、関係道路管理者や地方公共団体が協調して、事業計画との調整や占用等に対応

現況



空間整備イメージ



道路の上下空間をより有効に使う～立体道路制度の活用

○立体道路制度の改正 (H26)

- ・ H26道路法等改正により、従来の自動車専用道路等の新設・改築時に限定適用する制度を見直し、既存道路等※を対象に追加

○現在、首都高速道路等において検討中

※詳細は下表を参照

■制度改正概要

【旧制度】

	新設・改築の道路	既存の道路
全国の自動車専用道路等	○	×
特定都市再生緊急整備地域 (自動車専用道路等＋一般道路)	○	△ 占用

【H26改正】

	新設・改築の道路	既存の道路
全国の自動車専用道路等	◎	◎
特定都市再生緊急整備地域 (自動車専用道路等＋一般道路)	◎	◎

○: 都市計画道路に限定 ◎: 都市計画道路以外も対象

■検討事例

(都心環状線の周辺)

虎ノ門ヒルズ
環状2号線

新金橋付近

築地川区間

(上部空間の高度利用イメージ)

※高速道路機構が土地の所有権を有している掘割区間

※現況の首都高速都心環状線の土地利用状況から想定されるケース