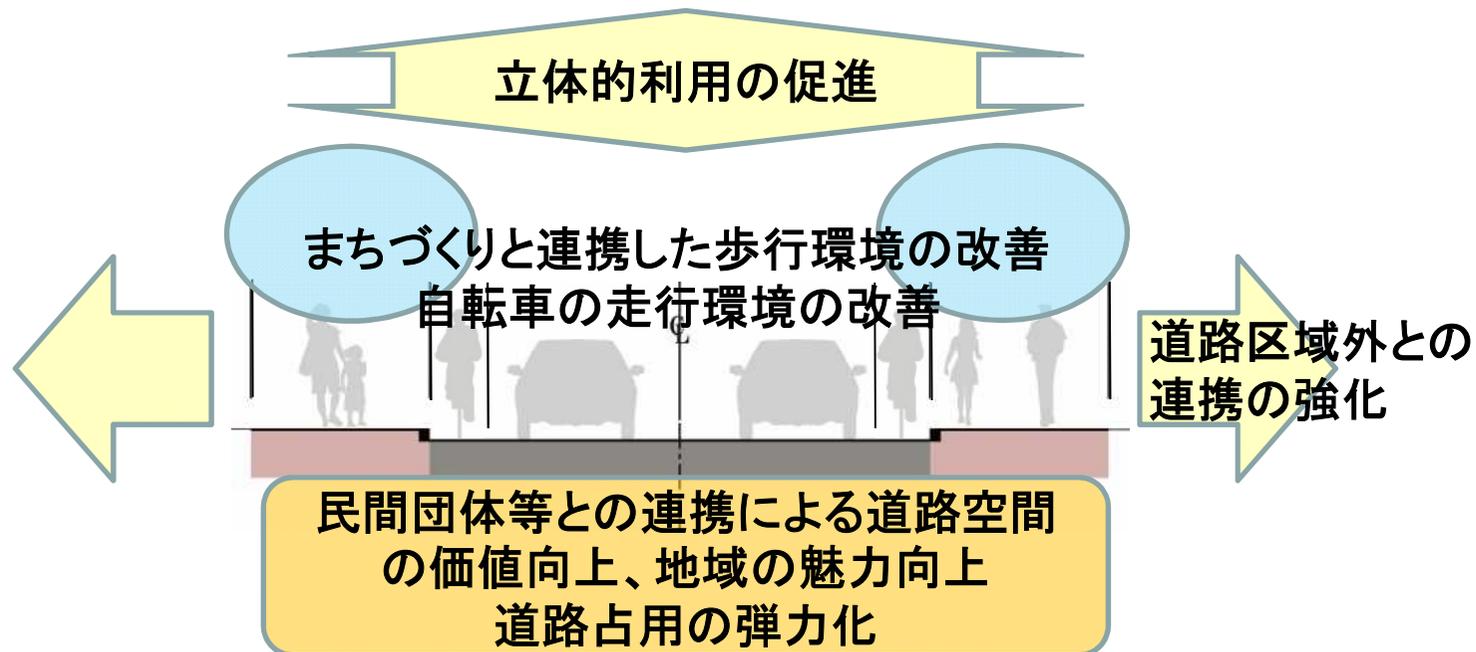


道路空間の利活用について

道路空間の利活用について

○これまでの取組

<p>➤ 通行環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none">・ まちづくりと連携した歩行環境の改善・ 自転車の走行環境の改善	<p>➤ 空間利用の高度化</p> <ul style="list-style-type: none">・ 道路空間の立体的利用の促進・ 道路区域外との連携の強化	<p>➤ 道路空間の価値の向上</p> <ul style="list-style-type: none">・ 民間団体等との連携による道路空間の価値向上、地域の魅力向上・ 道路占用の弾力化
--	--	--



道路空間の利活用のあり方を巡る課題・ニーズの変化

社会状況の趨勢等に応じて、道路空間利活用への課題・ニーズも変化

課題・ニーズ	視点
<ul style="list-style-type: none"> ➤ 高速道路の利用拡大や幹線道路整備等の進展により、現道の交通流の分担が軽減 ⇒生活道路は歩行者・自転車等人が中心の空間へ 	<p>道路空間の再配分のあり方</p>
<ul style="list-style-type: none"> ➤ モビリティや空間の使われ方の多様化への対応 	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ 交通モード間の接続(モーダルコネクト)の機能強化 	<p>道路空間利活用のさらなる高度化</p>
<ul style="list-style-type: none"> ➤ 既存道路の上空も含めた立体的利活用 	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ 多様なモビリティ(シェアサイクル等)の拠点として利活用 	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ 道路協力団体、エリアマネジメント団体等民間団体による道路利用者の利便を増進する活動等との連携 	<p>道路空間の価値、地域の魅力向上</p>

道路空間の利活用 課題・ニーズと検討の方向性

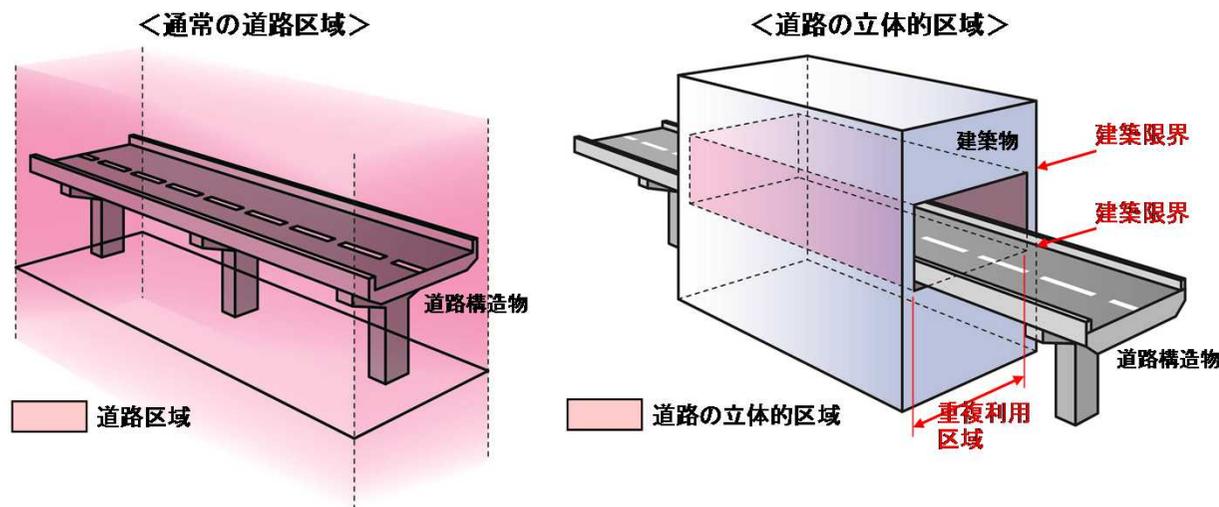
課題・ニーズを踏まえ、下記の方向性で検討を進める

視 点	検討の方向性
道路空間の再配分のあり方	<ul style="list-style-type: none">・歩行者・自転車・ベビーカー等の安全で快適な通行を確保する道路空間について、事例から知見を抽出し共有することで取組を促進・さらに、モード・使われ方の多様化に対応した道路空間の使い方について、事例等を踏まえて検討
道路空間の利活用のさらなる高度化	<ul style="list-style-type: none">・道路空間の立体的利用の促進のため、ニーズを踏まえた拡充策について検討 (p4~で説明)・道路区域内・外の一体的利活用の促進により良好な沿道環境の形成を図るため、道路管理者が行うべき対応について検討 (p15~で説明)
道路空間の価値、地域の魅力向上 (都市再生、地方創生、観光振興 等)	<ul style="list-style-type: none">・民間団体との連携による道路空間の価値、地域の魅力向上について、事例から知見を抽出し共有することで取組を促進

1. 立体道路制度の更なる活用について

立体道路制度の概要

- 道路の立体的区域を指定して、道路と建物を一体的に整備するための制度
- 道路法、都市計画法、建築基準法の3つの法律を一体的に運用



道路の立体的区域のイメージ

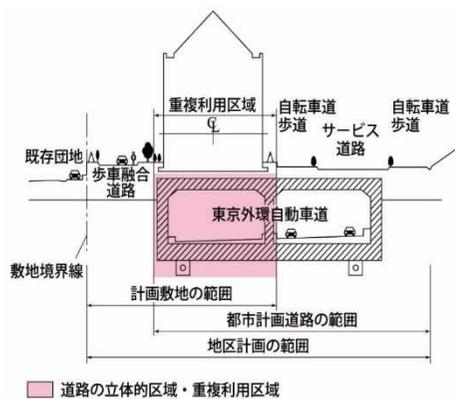


立体道路制度の枠組み

立体道路の事例①

○デュプレ西大和

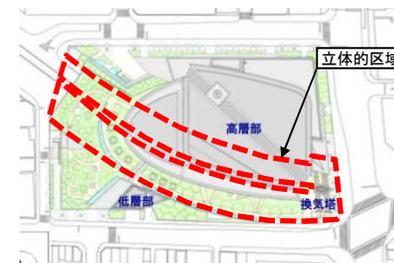
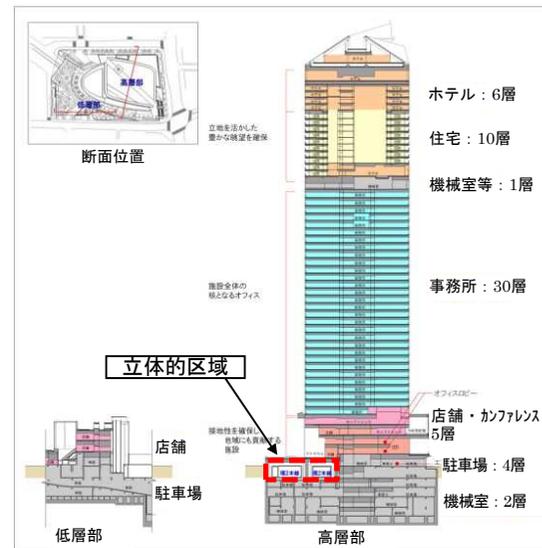
- ・東京外環自動車道の建設に合わせて、その道路の上に賃貸住宅を建築
- ・道路を蓋掛け構造とし、これと分離して上空に住宅棟等が建つ分離型構造



- 高速道路の高規格化による広幅員を確保
- 道路と住まいの一体的整備による土地の高度活用

○環状2号線(虎ノ門ヒルズ)

- ・道路と建築物を一体的に整備（建物地下に道路を整備）

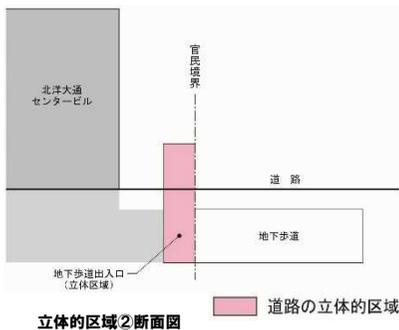
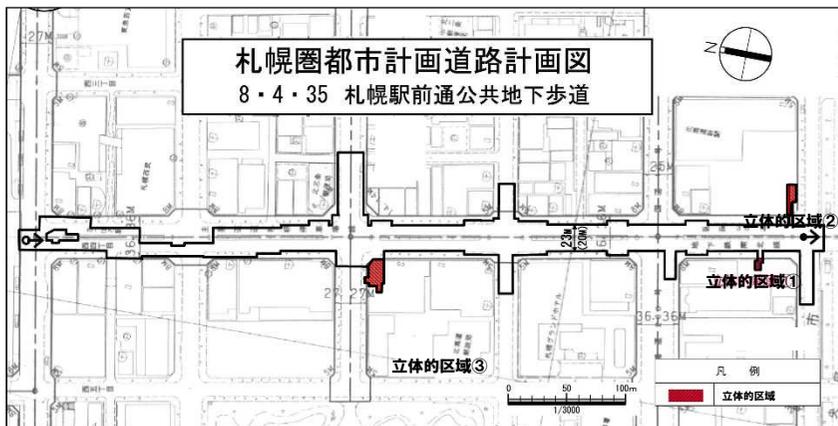


- 用地費急騰による事業停滞を解決
- 魅力と個性ある複合市街地を形成
- 都心部における居住機能の維持・回復
- 商業と文化・交流機能の立地

立体道路の事例②

○札幌駅前通地下歩行空間

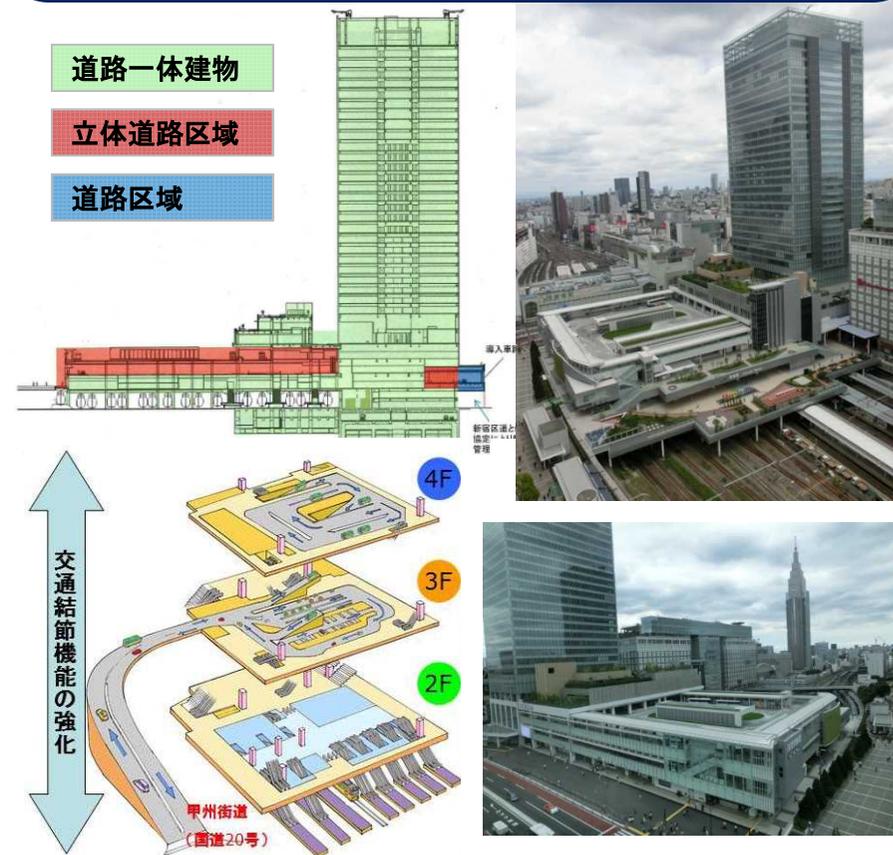
- ・ 地下歩道の整備にあたり、沿道ビルと接続する出入口をビル建替や改修に併せビル側が整備し、市へ移管
- ・ 3ヶ所の出入口で立体道路制度を適用



- 都心における商業圏の回遊性の向上
- 地上と地下が一体となった都市空間づくり
- 沿道の民地を活用した出入り口の確保

○バスタ新宿

- ・ 新宿駅南口のJR線路上空に人工地盤を構築
- ・ 立体道路制度を適用し、2階に駅施設、3階にタクシー乗降場、4階に高速路線バス関連施設を整備



- 点在していた高速バス停を集約
- 国道20号及び駅周辺の道路環境の改善

道路空間の立体的利用のニーズ

道路空間の立体的利用への更なるニーズの高まり

これまでの活用事例に加え、以下のようなニーズが高まり

- ①交通モード間を効率的・効果的に結ぶための機能確保
- ②鉄道で隔てられたまちの連続性の向上
- ③小規模な街区を統合した建築による良好な市街地の形成等



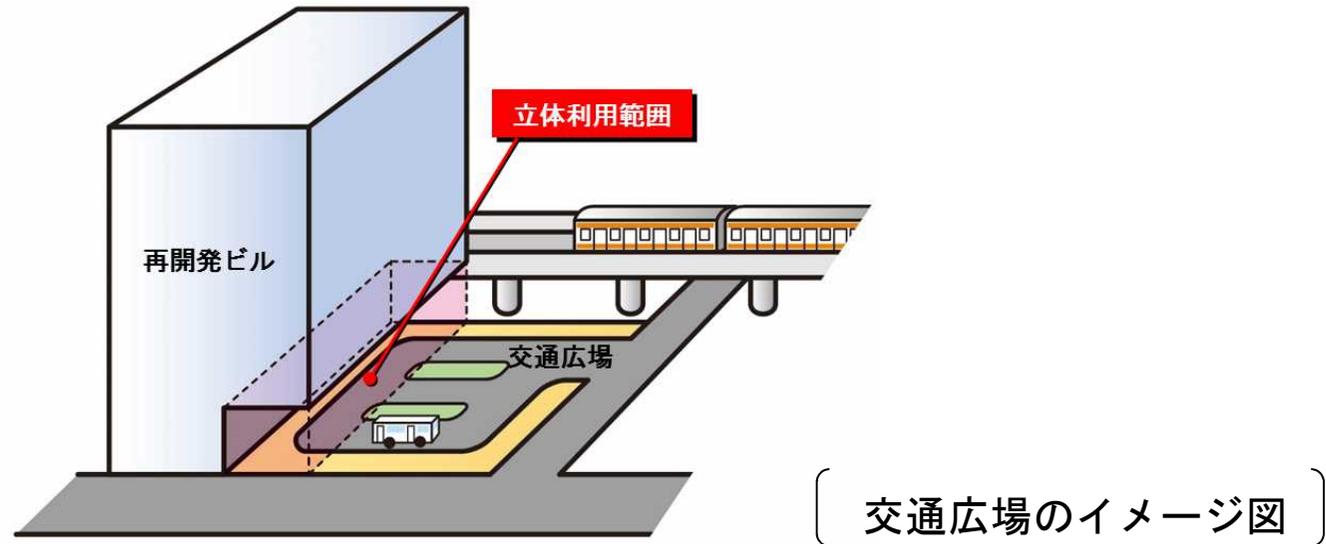
**これらのニーズに対しては、
立体道路制度を活用できないケースあり**



**立体道路制度の拡充により、
事業の推進を後押し**

道路利活用を巡る更なるニーズ①

ニーズ①交通モード間を効率的・効果的に結ぶための機能確保



(立体的利用による効果)

➤ 限られた敷地を最大限に活用し、必要な機能を確保

〔 点在するバス停の集約等により、乗り継ぎ利便性の向上、周辺の交通混雑の緩和、市街地環境の向上等に寄与 〕

(制度を活用できない場合)

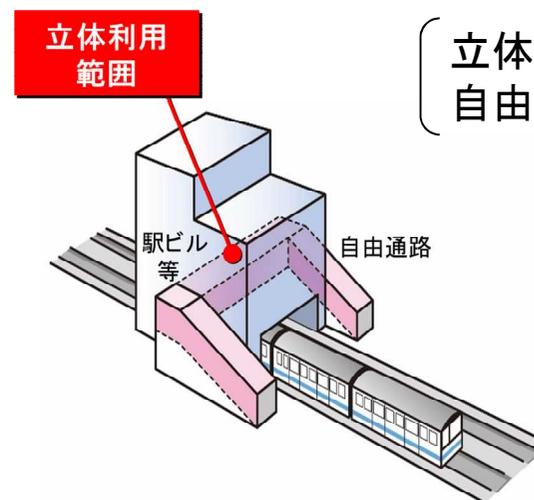
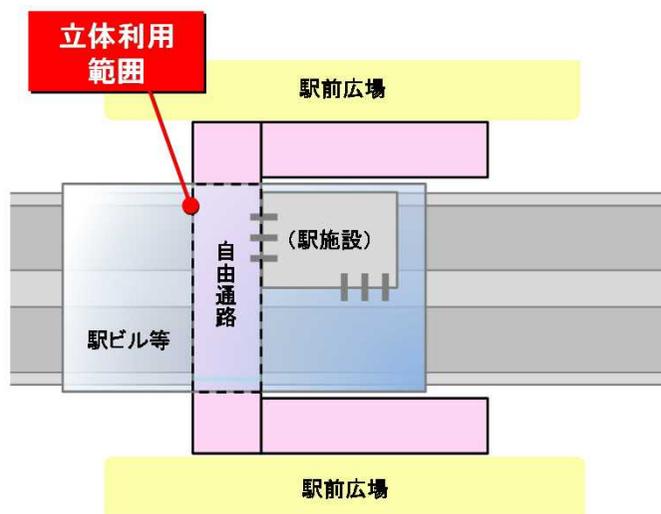
➤ 上部空間に建築物を設置する範囲では、道路として整備、管理できない

→ (道路法が適用されない) 都市施設 (その他交通広場) として整備、管理

※交通広場事業の根拠法: 道路法、都市計画法、自動車ターミナル法がある。

道路利活用を巡る更なるニーズ②

ニーズ②鉄道で隔てられたまちの連続性の向上



〔立体道路制度を適用した自由通路の整備イメージ〕

(立体的利用による効果)

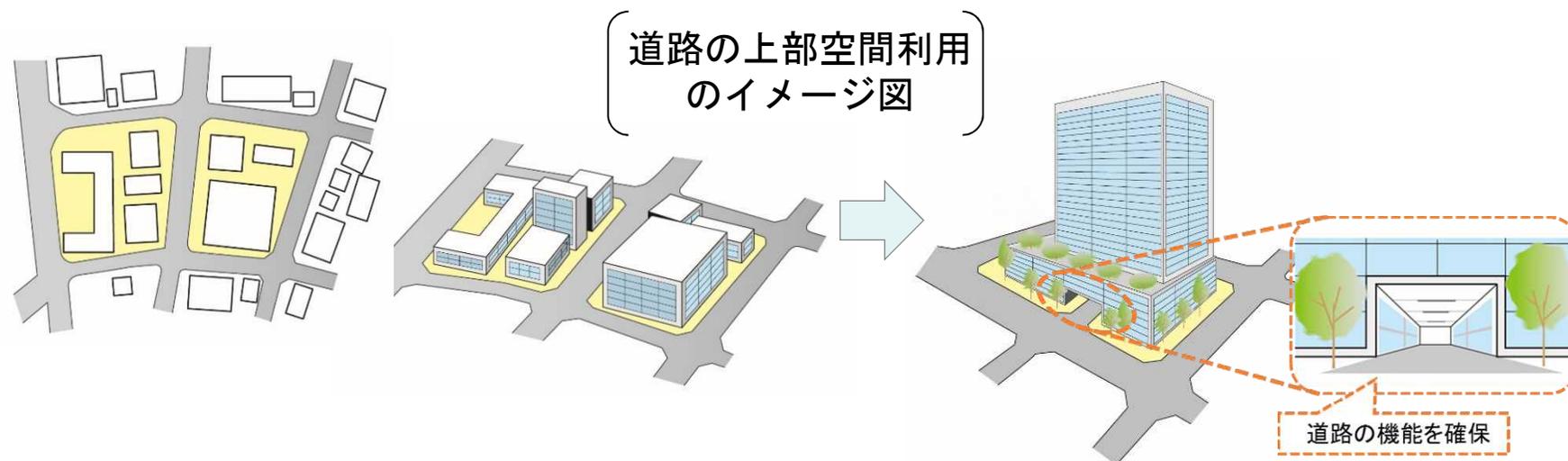
- 限られた敷地の中での駅ビルとの一体的整備により、駅の利便性の向上とともに、駅及びその周辺における歩行者交通に関する課題の解消に貢献
〔まちの一体化、踏切道等の交通負荷の低減、避難路の形成等に寄与〕

(制度の活用方法)

- 自由通路を、道路として建築物と一体的に整備するためには、当該自由通路の延長等が基準に適合することが必要
(条例による基準の緩和制度あり(事例:中野駅))

道路利活用を巡る更なるニーズ③

ニーズ③小規模な街区を統合した建築による良好な市街地の形成



(立体的利用による効果)

➤ 限られた敷地を最大限に活用し、良好な市街地環境の形成に貢献

〔 既存の道路を残すことで道路ネットワークの機能を維持しつつ、小規模な街区を統合し一体的に活用することにより、大規模なビルを建築可能 〕

(制度を活用できない場合)

➤ 既存道路をまたいで建築物を設置する場合、都市再生緊急整備地域外では、自動車専用道路等でなければ、道路として残すことができない

→ 一般の交通の用に供する場合でも廃道にするなどの措置

立体道路制度の活用により期待される効果

(事業性の向上)

- 一般交通の用に供する道を道路として整備・管理することで、一体的に整備する(道路の上空に建築される)建築物等の事業性が向上

(計画の自由度の向上)

- 事業手法の選択肢として、道路と建築物の一体的整備が加わることにより、計画の自由度が向上

(管理上の安定性の向上)

- 道路として整備することにより、道路法等による管理が行われ、法律に基づく権限を行使(違法放置物件の除去等)できる

更なる事業ニーズに対応すべく、立体道路制度の拡充を検討

(参考)立体道路制度の経緯

- 立体道路制度は、用地費の高騰等により用地取得が難航する中で、道路事業の推進を図ることを目的に創設(平成元年)。
- その後、道路の上部空間を有効に活用した都市再生、地域活性化を推進するため、
 - ・特定都市再生緊急整備地域内において、一般道路に適用を拡大(平成23年)
 - ・既存の自動車専用道路等に適用を拡大(平成26年)
 等、順次、適用対象を拡大

立体道路制度の適用により、道路内において建築ができる道路の範囲(現行)

区 分	新設・改築	既存道路
①自動車専用道路等 (地区計画で重複利用区域の定めのある場合)	○	×→○ (H26から)
②自動車専用道路等＋一般道路 (都市再生緊急整備地域であり、重複利用区域の定めのある場合)	○ (H23から) ※H28から 区域拡大	×→○ (H26から) ※H28から 区域拡大

H23：特定都市再生緊急整備地域内の道路に対象を拡大(都市再生特別措置法)

H26：既存の道路に対象を拡大(道路法)

H28：都市再生緊急整備地域内の道路に対象を拡大(都市再生特別措置法)

H28：国有財産法等の特例を創設(道路法)

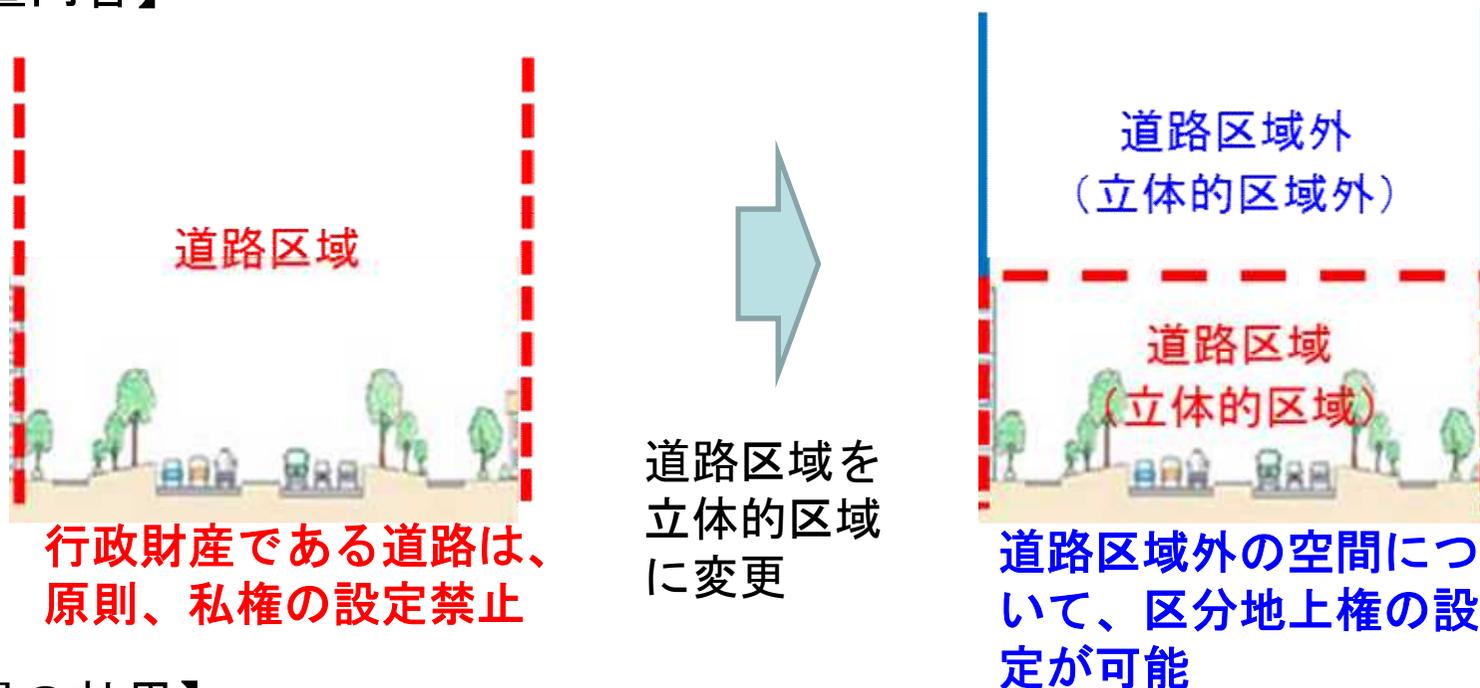
(参考) 国有財産法等の特例の創設(H28道路法改正)

国又は地方公共団体が所有権を有する既存道路について、立体道路制度を活用し「交通確保施設」を整備する場合は、国有財産法・地方自治法の規定にかかわらず、区分地上権を設定できるよう措置



既存の一般道路を跨いだ開発等を可能とすることにより、道路の上下空間の有効利用を促進

【措置内容】



【措置の効果】

<従前>

既存の道路を廃道にして通路(道路管理者の権限が及ばない)として利用



<措置後>

道路としての位置づけを確保したまま開発が可能に

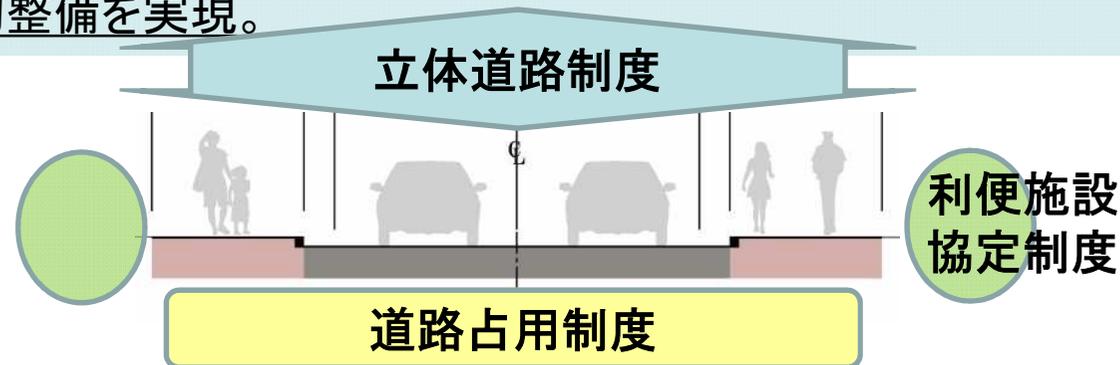
2. 民間所有地の一体的利活用について

民間所有地との一体的利活用について(現行制度)

地域の課題を反映した道路空間への様々なニーズに対応するため、道路空間の利用を拡大するとともに、道路区域外の施設を道路の機能の一部として管理する制度も存在

立体道路制度

- ・道路等の整備促進と土地の高度利用を図る。
- ・道路区域を立体的に定め、それ以外の空間利用を可能にし、道路と建築物等の一体的整備を実現。



道路占用制度

- ・道路に工作物等を設け、継続して道路を占有する場合には、道路管理者の許可が必要。
- ・地域の活性化や都市における賑わい創出のための空間として道路が注目されており、路上イベント等の道路占用について、弾力的な運用が可能。

利便施設協定制度

- ・道路構造又は周辺の土地利用の状況により、道路に道路の通行者又は利用者の利便の確保に資する施設等を設けることが困難な場合、道路区域外の施設等について、施設所有者等と協定を締結し、道路管理者が道路と沿道の施設を一体的に管理可能。

民間所有地の一体的利活用のニーズ

これまで、道路空間の民間利用を順次オープン化

一方で、道路区域外の施設を管理する「**利便施設協定制度**」を創設(H19)

⇒ 道路区域と道路区域外の一体的利用に一定の成果

- ・ただし、利便施設の設置は土地所有者等が行うことを前提
- ・道路管理者が主体となって、道路区域外で施設等を設置することを規定した制度はない
- ・道路区域外の施設整備との調整により、良好な沿道環境の形成に寄与



道路管理者が積極的に道路区域外の土地所有者等に働きかけ、道路区域内・外の一体的利用を促進し、良好な沿道環境の形成を図ることで、交通安全、賑わいの創出等の推進に寄与

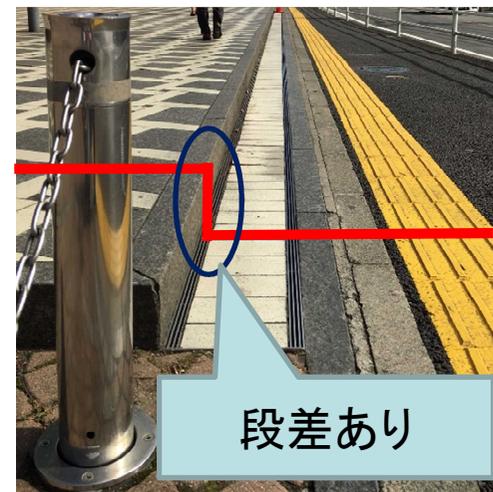
民間所有地との一体的利活用の事例

○利便施設協定制度【国道1号(横浜市)】



- ・ 国道の幅員の狭い歩道と隣接する病院敷地(公開空地)を一体的に管理し、安全で快適な歩行空間を確保。

〔一体的利活用の検討が考えられる事例イメージ〕



(良好な沿道環境の形成(イメージ))



建物1階部分をセットバックし、歩行者空間を整備



歩道と連続した公開空地

民間所有地の一体的利活用の検討の方向性

論点1 道路区域内・外の一体的利用による沿道環境の改善のため、道路管理者が行うべき取組にはどのようなものがあるか

➤ 道路管理者が行うべき取組

- ・沿道の開発計画等の把握(行政、商工会等幅広く情報収集)
- ・開発事業者や土地所有者等に対して、一体的利用について働きかけ
- ・利便施設協定制度の積極的活用に向けた周知等

論点2 道路区域外の土地所有者へのインセンティブとして、どのようなものが考えられるか。

➤ 開発事業者、土地所有者等へのインセンティブ

- ・管理における道路管理者による一定の負担等
- ・遊休地の活用、まちづくりへの貢献による土地・建物の価値向上
- ・道路管理者による施設整備など、その負担のあり方を検討



道路管理者が行うべき対応について、制度面も含め検討