

平成 29 年 11 月 24 日 都市計画基本問題小委員会第 3 回都市施設 WG 資料より抜粋

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31

社会経済情勢の変化に対応した都市施設の整備について とりまとめ（案）

平成 29 年 11 月 24 日

都市施設ワーキンググループ

1 Ⅲ. 道路上空を活用した土地の有効活用の推進

3 1. 立体道路制度をめぐる現状と課題

4 立体道路制度は、良好な市街地環境を確保しつつ適正かつ合理的な土地
5 利用を促進するため、道路の上空又は路面下において建築物等の建築又は
6 建設を行うことを可能とする制度であり、用地費の高騰や代替地の取得難
7 等により道路用地の取得が困難な情勢の中で、幹線道路の整備に合わせた
8 一体的かつ総合的な市街地整備の必要性が高まったことを受けて平成元年
9 に創設された。

10 制度創設の背景を踏まえ、当初は地区計画の活用により、自動車専用道
11 路・特定高架道路等である都市計画道路を新設又は改築する場合のみを対
12 象とする制度とされた。その後、都市の国際競争力の強化を図るという政
13 策的な要請から重点的に市街地整備を推進すべき地域においては一般道路
14 も対象とされた他、ニーズの高まりを受けて既存道路や都市計画道路以外
15 も対象とするなど、社会的状況の変化に応じて適用対象を拡大する制度改
16 正を実施してきている。現行法においては、都市再生緊急整備地域内では
17 一般道路も含んだ全ての道路が立体道路制度の対象となっているのに対
18 し、都市再生緊急整備地域以外の地域においては自動車専用道路・特定高
19 架道路等に限定して立体道路制度の活用が可能となっている。

20 近年、地方都市の中心市街地では、高度成長期以降に集中的に整備され
21 た市街地を更新する必要性が高まっている中、地域活性化・コンパクトシ
22 ティの実現といった目的から、都市機能の集約や拠点性の向上、国際化へ
23 の対応等が課題となっている。しかしながら、歴史的な市街地特性から市
24 街地を構成する街区規模が小さく、ワンフロアで広い床面積を確保するビ
25 ジネス環境の整備ができないなど、時代の要請に応じた機能更新が困難で
26 あるといった場合が見受けられる。また、駅前等の利便性の高い地域にあ
27 りながら、広幅員道路や地形的な高低差により地域が分断されており、歩
28 行者の利便性や安全性が確保されないなど、動線計画上の制約が生じてい
29 る場合も見受けられる。

30 こういった地域では、市街地環境との調和を図りながら道路の上空又は
31 路面下を利用することにより、土地の有効活用を図ることが望ましいと考
32 えられる。特に、地方都市で崖地等の地形的特性により土地利用上の制約
33 がある地域等においては、道路上空を活用し、バリアフリー等の社会的要
34 請に応えつつ土地利用を促進することを可能とすることで、都市機能の増
35 進や都市環境の確保につながるものと考えられる。

1 以上のように、都市再生緊急整備地域に含まれないような地方都市等に
2 おいても一般道路の上空を利用するニーズの高まりが認められ、また、一
3 般道路の上空を利用することで必要な都市機能の適切な配置・集約化を図
4 り、土地の有効利用を図りながら地域の拠点性を高めることは、コンパク
5 ト・プラス・ネットワークを推進する観点からも重要な取組みと考えられ
6 る。なお、道路上空の利用は道路が有する多様な機能を制限することにも
7 なることから、制度のあり方の検討においては、立体道路制度を活用する
8 際には市街地環境との調和が担保される必要があることに留意が必要であ
9 る。

10

11

12 2. 道路上空を活用した土地の有効活用の更なる推進に向けた基本的な考え 13 方

14 道路の上空は、本来市街地における開放空間として確保されることが前
15 提とされており、道路上空の利用を認めるにあたっては、道路空間が有す
16 る市街地環境を確保する上での多様かつ重要な機能を一定程度制限してま
17 でも土地の有効利用を行う公益性・必要性が認められることが必要となる。

18 近年、一般道路上空の活用のニーズの高まりが認められることから、一
19 般道路の上空利用に関するニーズ等も踏まえつつ、市街地の環境を確保し
20 つつ、適正かつ合理的な土地利用の促進と都市機能の増進とを図るため必
21 要がある場合について立体道路制度の適用を拡大することを検討すべきで
22 ある。