

立体道路制度の活用による MaaS 拠点
成立可能性調査業務
報 告 書

令和2年3月

和光市企画部資産戦略課
パシフィックコンサルタンツ株式会社

目 次

1. 本調査及び対象地の概要.....	1
1-1 調査の目的	1
1-2 対象地の概要.....	1
① 和光市及び対象地周辺の状況.....	1
② 対象敷地の概要.....	2
1-3 事業発案に至った経緯・課題.....	3
① 事業経緯、官民連携手法導入の背景.....	3
2. 本調査の内容	7
2-1 業務の実施方針.....	7
① 外環上部空間の利活用に係る条件整理.....	7
② 交通モード接続案の検討.....	7
③ 空間利用計画案の作成.....	7
④ 資金計画案の作成.....	7
2-2 検討体制の整備.....	7
① 検討体制	7
2-3 業務の実施工程（スケジュール）	8
3. 外環上部空間の利活用に係る条件整理.....	9
3-1 民間活用に係る制度検討.....	9
① 市内における道路利活用状況.....	9
② 道路空間利活用に関する制度整理.....	17
③ 外環上部空間への立体道路制度の適用.....	21
④ 小括	24
3-2 建築及び開発行為等に関する条件整理.....	26
① 敷地状況	26
② 法令・条例等の条件整理.....	31
③ インフラ整備状況.....	35
④ その他	38
3-3 耐震構造評価の担保性.....	39
① 建築確認申請上必要な検証.....	39
② 道路管理者による合意が得られる十分な検証.....	39
③ その他	40
④ まとめ	40
3-4 交通・土地利用の現状と課題.....	41
① 和光市の現況と将来像.....	41

② 市民の要望	63
③ 小括	71
4. 交通モード接続案の検討.....	74
4-1 検討の考え方.....	74
① 検討にあたっての条件整理.....	74
② 検討の流れ	75
4-2 導入可能な交通機能の整理.....	76
4-2-1 対応の方針.....	76
① 対応の分類	76
② 市民に必要なサービスの把握.....	77
③ 対応の方針	81
4-2-2 交通モードの検討.....	82
① 既存モビリティでの対応の課題.....	82
② 次世代モビリティでの対応の可能性.....	84
4-2-3 外環上部空間の整備に必要な要素.....	99
① 人の移動に必要な交通機能.....	99
② サービスの移動に必要な交通機能.....	100
③ 地区ごとに必要な交通要素.....	101
④ 外環上部に必要な交通要素.....	102
4-3 総括	105
4-3-1 外環上部空間の整備に必要な要素.....	105
4-3-2 今後の検討課題.....	106
5. 空間利用計画案の作成.....	107
5-1 前提条件・導入機能の整理.....	107
5-2 空間利用計画案の比較検討.....	109
① 駐車スペース最大（中層）計画案.....	110
② 駐車スペース最小（低層）計画案.....	112
③ 空間利用計画案の比較検討.....	114
6. 資金計画案の作成.....	115
6-1 区分地上権設定対価の算定.....	115
① 価格調査の前提.....	115
② 開発法による価格査定.....	122
6-2 民間事業者の参入意欲調査.....	124
① 調査の目的と対象.....	124
② 調査結果	124
6-3 事業収支シミュレーション.....	126

6-3-1	事業スキームの検討.....	126
6-3-2	空間利用計画案を踏まえた事業収支シミュレーション.....	127
①	収支シミュレーションの場合分け.....	127
②	前提条件の設定.....	127
③	収支計画.....	128
④	シミュレーション結果.....	129
⑤	まとめ.....	129
	【参考】住宅用途のシミュレーション.....	130
6-3-2	空間利用計画案を踏まえた収支試算（都市再生推進法人）.....	131
①	都市再生推進法人の概要.....	131
②	都市再生推進法人の収支試算.....	135
7.	今後の進め方.....	137
7-1	ロードマップ.....	137
①	事業化に向けてのスケジュール.....	137
②	今後の検討に係る留意事項.....	137
7-2	想定される課題.....	139

1. 本調査及び対象地の概要

1-1 調査の目的

和光市の中心市街地には東京外かく環状道路（以下、「外環」という。）が縦貫しており、掘割形式箇所をボックスカルバートにすることにより上部空間の利用が可能となっている。

しかし、平成7年に和光市が占有を開始してから、市民ニーズの多様化や厳しい財政状況などのさまざまな理由から具体的な利活用に至っておらず、暫定的な利用が続いている。

本業務は、外環のボックスカルバート上部において、民間事業者による利活用を前提にした活用方法及び事業手法の検討を行うために、各種データの収集・分析並びに空間計画、資金計画の作成を行うものである。

1-2 対象地の概要

① 和光市及び対象地周辺の状況

(1) 東京圏における和光市の位置と交通施設の状況

和光市は、埼玉県最南端東部、東京都心から北西に約19kmの距離に位置し、東は東京都板橋区、南は東京都練馬区、西は埼玉県朝霞市、北は埼玉県戸田市に隣接している。

市の骨格を形成する広域交通網として、外環が市域を南北に走っており、市内には和光ICと和光北ICの2か所のインターチェンジが設置されている。

更に、東武東上線、東京メトロ有楽町線・副都心線の3路線が相互に乗り入れている和光市駅が和光市のほぼ中央部に位置し、池袋まで最短13分で結ばれているなど、広域的な交通利便性に極めて優れた立地条件を有している。

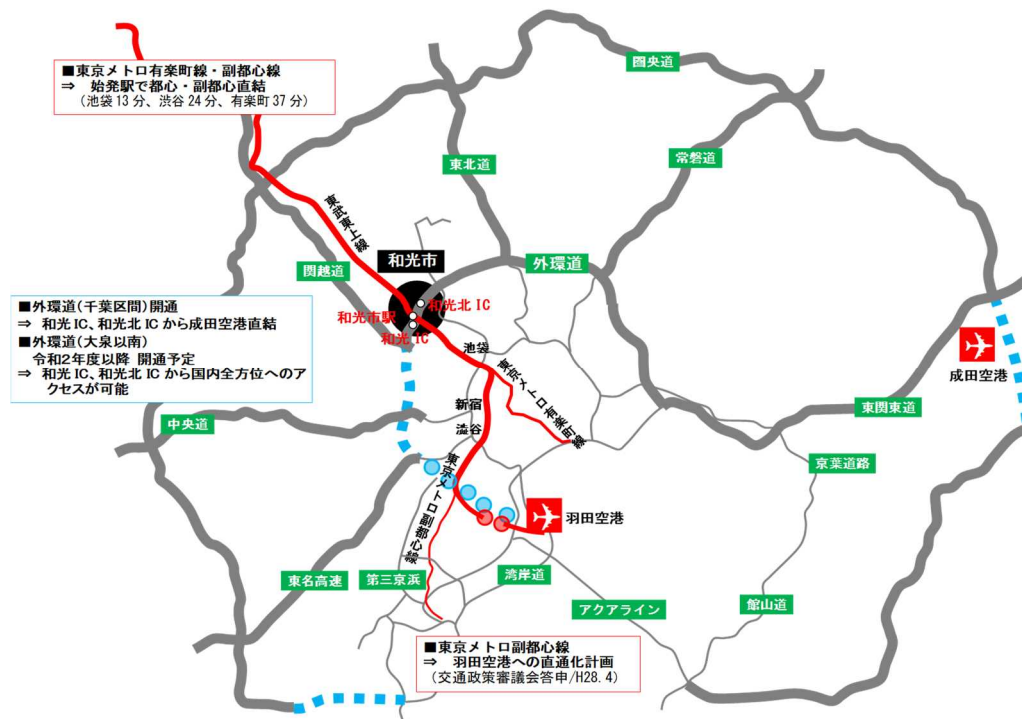


図 1-1 東京圏における和光市の位置と交通施設の状況

(2)外環上部丸山台地区と周辺状況

本業務の対象区域は、外環和光市区間のうち丸山台地区に位置するボックスカルバート上部空間（以下、「外環上部丸山台地区」という。）を中心とし、和光市駅の既成市街地、和光市駅から理化学研究所等への歩行者動線、想定される公共交通等の影響範囲を検討対象とする。

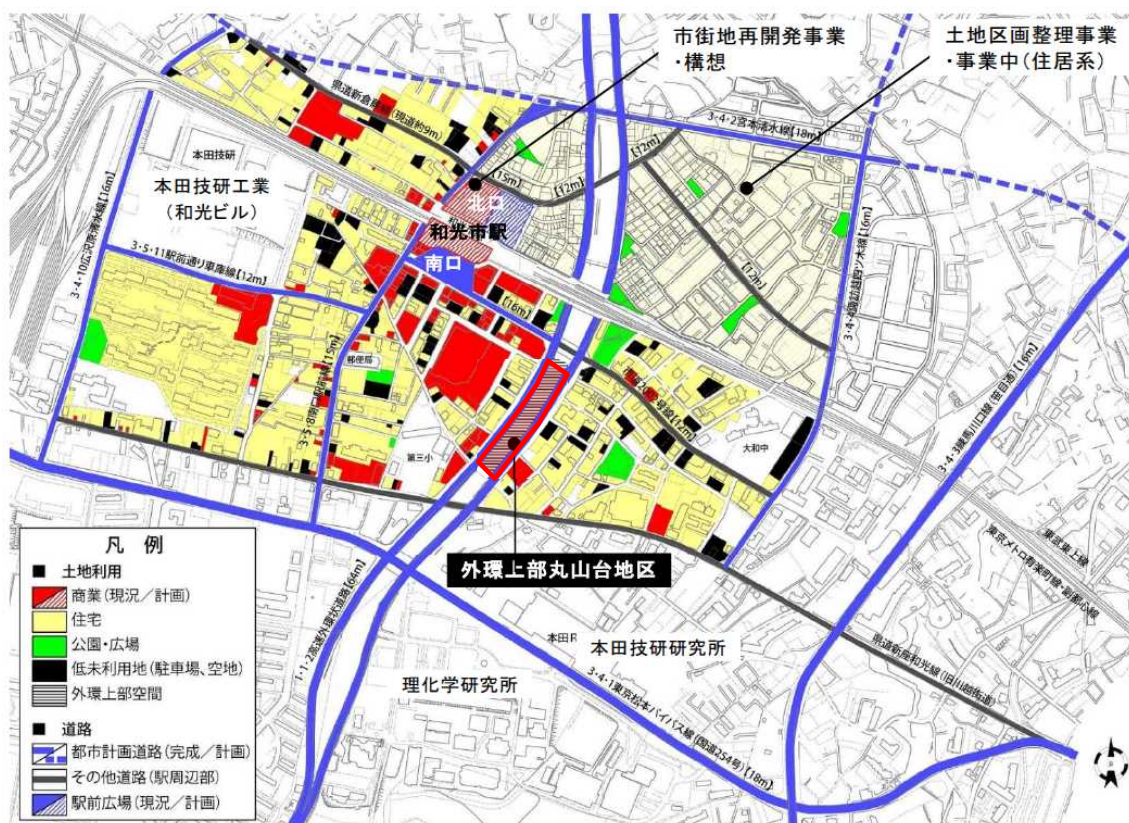


図 1-2 外環丸山台上部地区と周辺状況

② 対象敷地の概要

外環上部丸山台地区は、南北に細長い敷地形状（約 9,300 m²＝約 36m×約 260m）を有し、敷地東西を県道 88 号、南側を市道 364 号線、北側を市道 2002 号線に囲まれており、国道 254 号も近接している。また、駅からの直線距離も 300m 以内であり、徒歩 3 分～ 4 分圏内の交通利便性の高い立地条件を有している。

敷地直下の外環ボックスカルバートに起因して、敷地が負担可能な荷重の上限値として、敷地中央を境にした北側エリア（約 4,500 m²）については 12t/m²まで、南側エリア（約 4,800 m²）については 2 t/m²までの制約がある。



図 1-3 敷地航空写真

1-3 事業発案に至った経緯・課題

① 事業経緯、官民連携手法導入の背景

平成元年の立体道路制度創設に伴い、和光市は外環上部空間の利活用について検討を開始し、平成3年に公共施設建設のため和光市と道路公団の間で協定を結ぶと共に、外環ボックスカルバートの補強費約6.3億円を和光市が負担した。

平成4年以降、民間施設を含め上部空間利用に関する様々な案が検討されたが実現に至らず、平成22年に和光市の財政が好転するまで事業凍結とする決定がなされたが、平成25年に市長の政策公約として「外環上部の有効活用とバス路線誘致（ターミナル機能の強化）」が掲げられたことでバスターミナル等としての検討が開始されることとなった。

平成26年に道路法が改正されたことにより、新設又は改築を行う道路への適用に限定されていた立体道路制度の適用範囲が既存道路にまで拡大され、さらに平成28年に既存道路上空での区分地上権設定が可能となったことを受け、関係機関との協議が開始され、用途をバスターミナルに限定せず検討を行う運びとなった。

検討の前提として、高速道路会社がボックスカルバートの耐震性能照査を実施したところ、令和元年5月に高速道路会社から「和光市提示の鉄骨造5階の建物建設が可能」との結果報告を受けた（図1-4）。

以上を踏まえ、令和元年度に和光市は民間活力を導入する方向で検討を開始した。

表 1-1 事業発案に至った経緯

年月	経緯	立体道路制度の動き※
昭和 63 年	「東北縦貫自動車道青森線（外環）和光市地内のふたかけに関する覚書（和光市、道路公団／埼玉県立会） ＜主な内容＞ ・ 蓋掛けの位置及び延長の合意 ・ 地元対策の協力体制	
平成元年		立体道路制度創設 【対象】 新設又は改築を行う道路
平成 3 年	「東北縦貫自動車道弘前線（東京外郭環状道路）の和光市内蓋掛け部上部を利用することに関する協定書」（和光市、道路公団） ＜主な内容＞ ・ 利用施設は複合体育館及び駐車場（公共の用に供するもの） ・ 市が 12t/m ² の補強費用約 630,000 千円を負担	
平成 4 年	東京外郭環状道路 開通（和光～三郷）	
～	民間施設含め様々な案があったが実現に至らず	
平成 17 年		国土交通省通達 【対象】ペDESTリアンデッキ、自由通路のような歩行者専用道路、自転車専用道路等の「自動車の沿道への出入りができない構造」のものへ拡大
～	民間施設含め様々な案があったが実現に至らず	
平成 22 年	大規模事業検証会議で、市の財政状況が好転するまで事業凍結	
平成 23 年		都市再生特別措置法一部改正 【対象】 特定都市再生緊急整備地域内の道路への適用範囲の拡大
平成 25 年	市長の政策公約として、「外環上部の有効活用とバス路線誘致（ターミナル機能の強化）」があげられ、バスターミナルとして検討開始	

平成 26 年		道路法一部改正 【対象】既存道路に適用範囲を拡大
平成 28 年 ～	関係機関協議により、高速道路会社がボックスカルバートの耐震性能照査を実施	道路法一部改正 【対象】既存道路上空での区分地上権設定が可能に 都市再生特別措置法一部改正 【対象】都市再生緊急整備地域内の道路への適用範囲の拡大
平成 30 年		都市計画法、建築基準法一部改正 【対象】一般道路への立体道路制度の適用対象の拡充（地区整備計画で重複利用区域を定めた全ての道路に適用対象を拡充）
令和元年	<p>《高速道路会社による耐震性能照査結果》</p> <p>震度 7 クラスの大規模地震に対して問題ないと判断。</p> <p>ただし、建設時の施工にかかる荷重は別途確認が必要。</p>	

**市が民間活力を導入して利活用する方向で検討開始
(立体道路制度の活用等)**

※一般財団法人 日本みち研究所 HP を参照し作成

<http://www.rirs.or.jp/business/rittai_sodan/A2.php>

12t/m²区域には、和光市提示のS造5Fの建物建設が可能（高速道路会社による耐震性能照査）

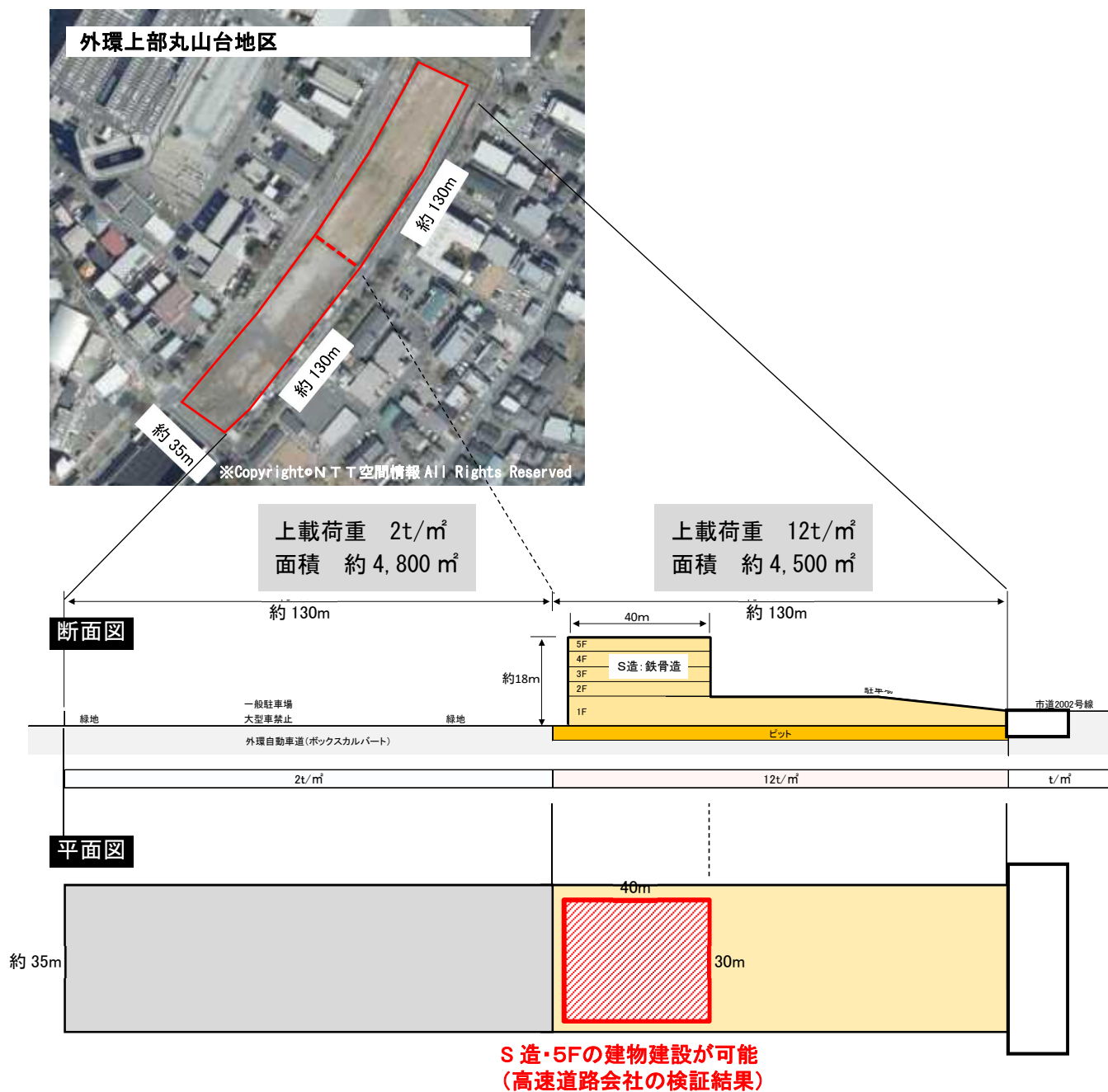


図 1-4 高速道路会社による耐震性能照査（和光市提示条件）

2. 本調査の内容

2-1 業務の実施方針

① 外環上部空間の利活用に係る条件整理

外環上部丸山台地区の上部空間を民間事業者が利活用する際の前提条件、制約条件などについて整理する。

- ・ 民間活用に係る制度検討（立体道路制度、建築法規等）
- ・ 建築条件の整理（ボックスカルバートの構造、インフラ（電気・ガス・上下水道）等）
- ・ 交通・土地利用の状況（公共交通・歩行者動線、駅南口の土地利用等）

など

② 交通モード接続案の検討

和光市の広域交通拠点としてのポテンシャルを踏まえ、MaaS や次世代モビリティといった技術の活用の可能性について検討した上で、外環上部空間にどのような交通機能が必要か整理する。

③ 空間利用計画案の作成

先の条件整理及び導入可能な交通機能を踏まえ、外環上部における空間利用計画案を作成する。

④ 資金計画案の作成

資金計画検討にかかる情報収集（建設費、周辺家賃相場、区分地上権設定対価、地代等）をした上で、民間事業者が外環上部を利活用する場合の資金計画案を作成し、民間事業者（デベロッパー、マスターリース会社等）の参入意欲をヒアリングにより把握する。資金計画案は、和光市及び民間事業者（SPC 等）の両社について作成する。

2-2 検討体制の整備

① 検討体制

■ 調査協議（2週間に1回程度）

- ・ 和光市企画部資産戦略課
- ・ パシフィックコンサルタンツ株式会社（PPPマネジメント部、建築部、交通政策部、道路部）

■ 庁内協議

- ・ 和光市建設部との情報交換の場を適宜設定

■ 庁外協議

- ・ 高速道路機構、高速道路会社との情報交換・協議の場を適宜設定

2-3 業務の実施工程（スケジュール）

業務の実施工程は以下の通りである。

表 2-1 業務の実施工程

調査項目	10月	11月	12月	1月	2月	3月
I 外環上部空間の利活用に係る条件整理						
民間活用の制度検討（立体道路制度等）	■	■				
建築条件の整理（インフラ・法規チェック等）		■	■	■		
交通・土地利用の状況（接道・出入口含む）		■	■	■		
IV 交通モード接続案の検討						
交通課題・ニーズの把握		■	■	■		
導入可能な交通機能の検討				■	■	
II 空間利用計画案の作成						
条件整理・ゾーニング			■	■		
空間計画案の作成				■	■	■
III 資金計画案の作成						
情報収集				■	■	
民間事業者ヒアリング（4社程度）				■	■	
土地価格算定				■	■	
事業費検討					■	■
収支試算（都市再生推進法人の収支を含む）					■	■
庁内協議（建設部等）					■	
高速道路機構・NEXCO協議	■				■	■
先導的官民連携支援事業関連			■		■	■

中間報告

2/17報告書
提出（1回目）

3/9報告書
提出（最終）

3. 外環上部空間の利活用に係る条件整理

3-1 民間活用に係る制度検討

① 市内における道路利活用状況

和光市でこれまでに道路利活用を行った事例としては、道路占用許可による外環上部空間の利用、立体道路制度を適用した外環上部空間の建物整備に分類される。

(1) 道路占用の事例

和光市内の外環上部空間の現利用状況から9地区において、道路占用許可による利用が行われている。外環上部空間に施設利用を行うにあたっては、和光市が費用負担し、設計荷重に応じた蓋掛け部の補強工事を実施済みである。

表 3-1-1 和光市内の外環上部空間の設計荷重

地区名	蓋かけ延長 (m)	利用延長 (m)	上部利用施設 (当初想定)	設計荷重 (t)
南地区	280	200	高齢者福祉施設、公民館	6.5
			駐車場	2.0
		40	公園	2.0
丸山台地区	340	260	複合体育館	12.0
			駐車場	2.0
駅北A地区	200	150	駐輪場	2.0
駅北C地区	190	50	福祉施設	6.5
新倉2丁目地区	80	20	公園	2.0
		20	歴史資料館	2.0

資料：東北縦貫自動車道弘前線（東京外郭環状道路）の和光市内蓋掛け部の上部を利用することによる

協定書 平成3年2月19日

また、各地区の道路占用許可の内容（占用物件、占用期間、占用料）は、以下のとおりである。

表 3-1-2 和光市内の外環上部空間の道路占用許可の内容

地区名		占用場所	占用面積	占用物件	占用期間	占用料
南地区	イ	和光市南1-5198	6,755 m ²	事務所 (総合福祉会館) 公園	平成30年4月1日から 令和5年3月31日まで	免除
	ロ	和光市南2-1535	818 m ²			
丸山台地区	イ	和光市丸山台2-104	4,773 m ²	広場	平成31年4月1日から 令和6年3月31日まで	免除
	ロ	和光市丸山台2-103	829 m ²	駐輪場	平成29年4月1日から 令和4年3月31日まで	免除
駅北A地区	イ	和光市下新倉1-3-5	1,481 m ²	事務所 (和光生活介護事業所)	平成29年4月1日から 令和4年3月31日まで	免除
	ロ	和光市下新倉1-1564	1,691 m ²	駐輪場	平成29年4月1日から 令和4年3月31日まで	免除
駅北C地区		和光市新倉1-3773	1,748 m ²	広場	平成29年4月1日から 令和4年3月31日まで	免除
新倉2丁目	イ	和光市新倉2-3430	948 m ²	事務所 (新倉北地域センター)	平成29年4月1日から 令和4年3月31日まで	免除
	ロ	和光市新倉2-3431	1,451 m ²	広場	平成29年4月1日から 令和4年3月31日まで	免除

資料：道路占用許可書（平成29年3月24日、平成30年3月30日、平成31年3月29日）

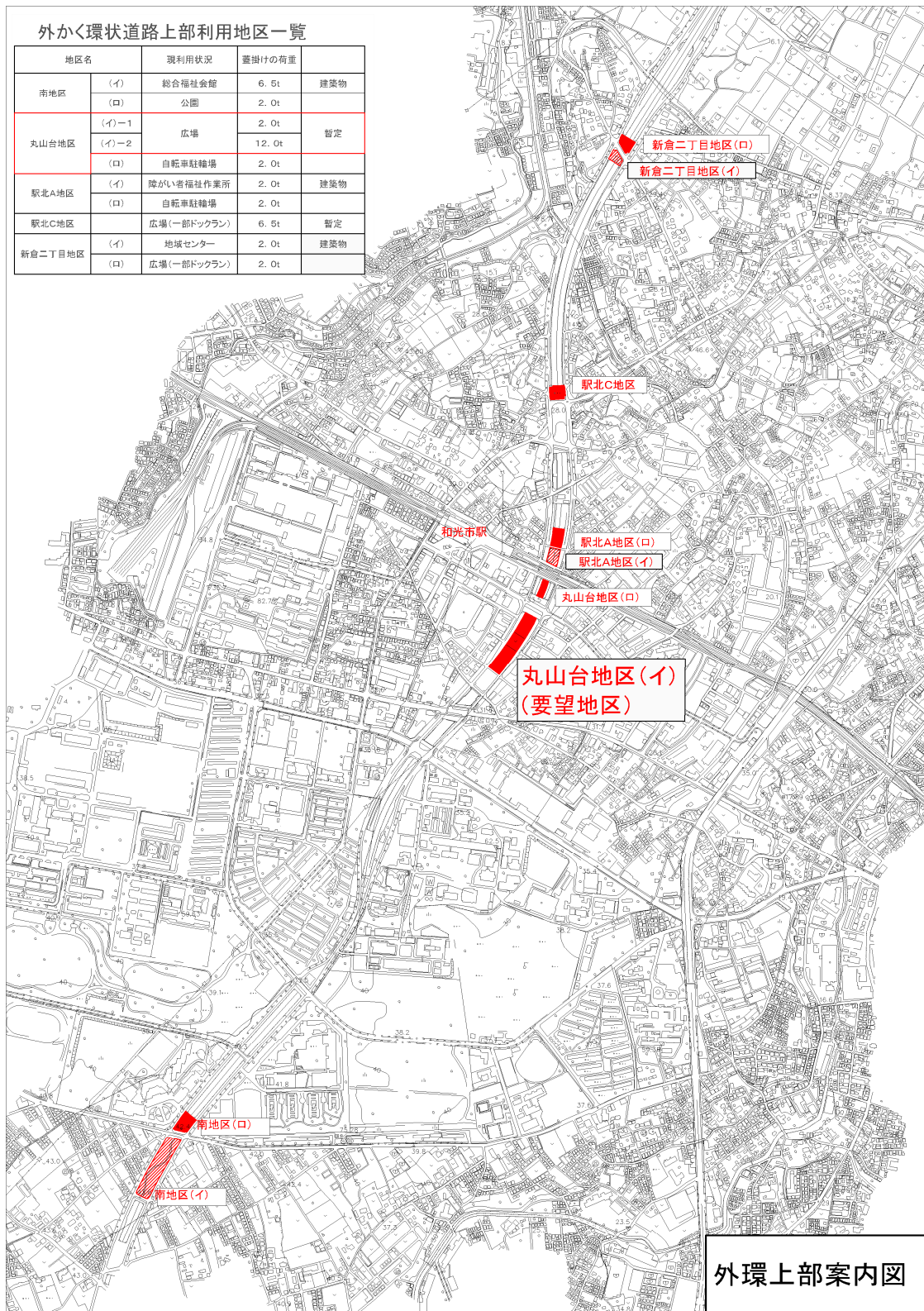


図 3-1-1 和光市内の外環上部空間の道路占用箇所

(2) 立体道路制度の事例

和光市においては、旧住宅・都市整備公団の西大和団地の敷地を通過する東京外かく環状道路の建設に合わせて、その道路の上に賃貸住宅を建築した立体道路制度の適用事例がある。

表 3-1-3 デュプレ西大和の概要

所在地	埼玉県和光市西大和団地6番	
概要	<ul style="list-style-type: none"> 旧住宅・都市整備公団の西大和団地の敷地内を通過する東京外かく環状道路の建設に合わせて、その道路の上に賃貸住宅を建築した。 平成元年度の立体道路創設を受け、住宅・都市整備公団という公的機関による大規模な土地所有形態であったことから同制度を適用し、事業を推進した。 	
供用年月	平成6年3月	
延長／幅員	約500m／30.5m	
路線名	東京外かく環状道路	
道路管理者	日本道路公団（現・東日本高速道路株）	
建物事業者	住宅・都市整備公団（現・（独）都市再生機構）	
権利関係	土地	道路事業者：区分地上権／建物事業者：所有権
	建物	道路事業者：—／建物事業者：所有権



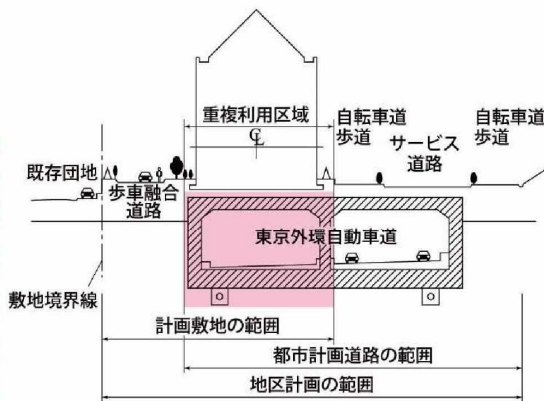
西大和団地全景



西大和団地



平面図



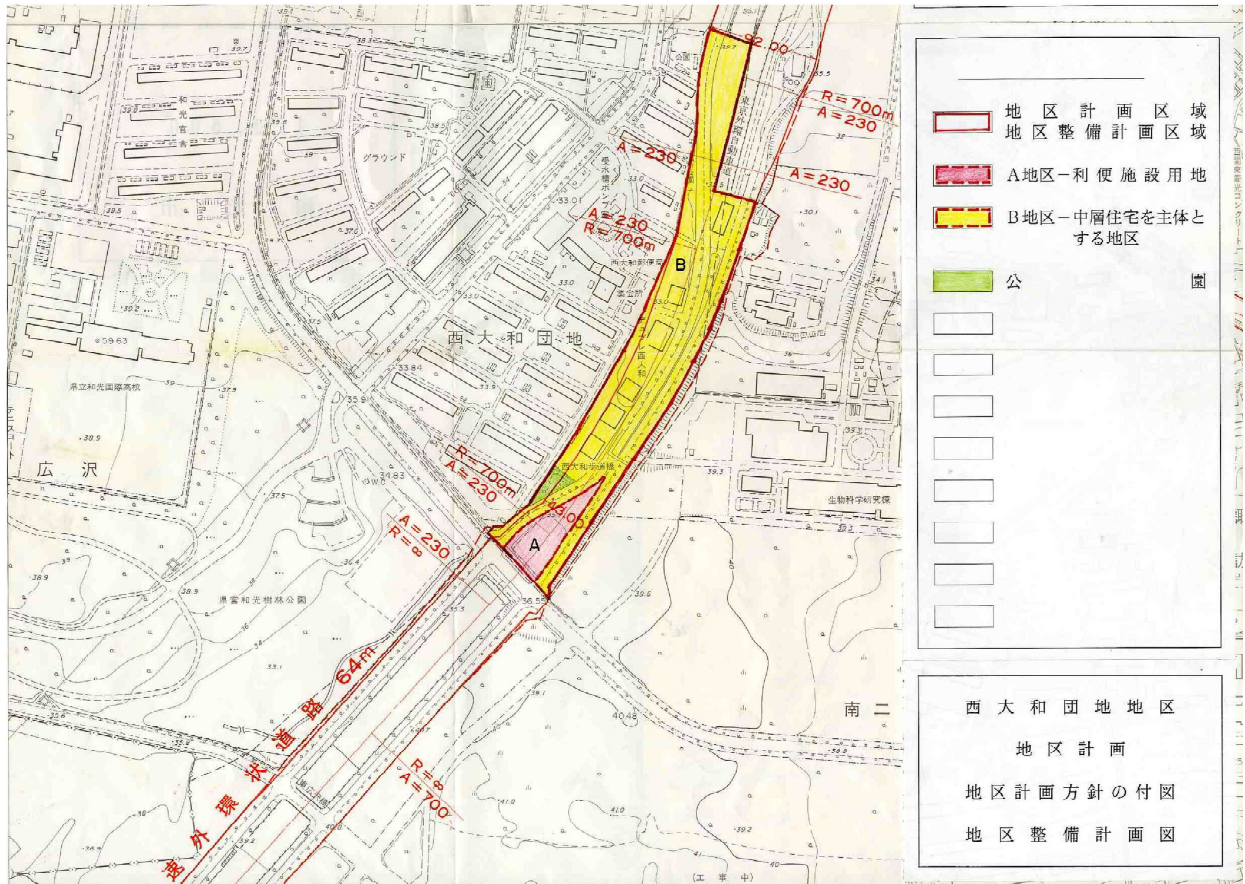
道路の立体的区域・重複利用区域

断面図

出典：改訂版立体道路事例集（平成24年1月1日）／（財）道路空間高度化機構

西大和団地地区は、東京都心から約 20km 圏にあり、東武東上線和光市駅の南方約 1.2km に位置する。同地区は、住宅・都市整備公団の施工により、昭和 40 年に管理開始され、地区の東側を縦断する東北縦貫自動車道（外環）の上部を活用している。

このため、地区計画を策定し、適正かつ合理的な土地利用を図るとともに地区及びその周辺のうるおいある健全かつ良好な住宅市街地の形成を図ることを目標とする。



出典：和光市 HP

図 3-1-3 西大和団地地区整備計画図

和光都市計画地区計画の変更 (和光市決定)

都市計画西大和団地地区地区計画を次のように変更する。

名 称	西大和団地地区地区計画	
位 置	和光市西大和団地の一部	
面 積	約 2.5 ha	
区 域 の 整 備 ・ 開 発 及 び 保 全 の 方 針	地区計画の目標	<p>本地区は、東京都心から約 20 km 圏にあり、東武東上線和光市駅の南方約 1.2 km に位置し昭和 40 年に管理開始された西大和団地（賃貸住宅 1,427 戸）の東側を縦断する首都圏交通網の骨格をなす東北縦貫自動車道（東京外かく環状道路）の上部を立体道路制度の活用により、住宅・都市整備公団施工による健全な住宅市街地の形成を図る地区である。</p> <p>このため、地区計画を策定し、適正かつ合理的な土地利用を図るとともに地区及びその周辺のうるおいある良好な市街地環境の確保を図ることを目標とする。</p>
	土地利用の方針	<p>周辺環境への影響に留意するとともに、合理的かつ健全な土地利用を誘導し、周辺地域と調和した良好な中層住宅地の形成を図る。</p> <p>また、既存の西大和団地内の緑地空間との連担に留意し、積極的に緑豊かな環境を創出する。</p> <p>なお、市道 476 号との交差部に、利便施設用地を確保し地域住民の利便に供する。</p>
	地区施設の設備方針	<p>団地内道路は、人と車が安心して共存できる空間形成を図り、通過交通を排除するとともに、地域住民の利便性向上のため西大和団地と側道を連絡する通路を配置する。</p> <p>また、日常的な憩いの場として緑豊かでうるおいのある小公園を配置する。</p>
	建築物等の整備方針	<p>建築物の用途、壁面後退、かき又はさくの構造について制限し良好な住環境、魅力ある街並みの形成を図り保全するものとする。</p> <p>また、建築物等の壁の色彩や屋外広告物の色彩、形態等は地区の環境に調和したものとする。</p>
	高齢者・障害者等に関する整備方針	<p>多数の公衆の利用に供する施設及び住宅地の出入口・通路・階段等については、高齢者や身体障害者等の利便性に配慮する。</p>

出典：和光市 HP

地区 整 備 計 画	地区施設の配置及び規模	公園	公園 面積約381m ²		
	建築物等に関する事項	地区の細区分	A地区	B地区	
		細区分の面積	約0.3ha	約2.2ha	
		建築物の用途の制限	次に掲げる建築物以外の建築物は建築してはならない。 (1) 物品販売業を営む店舗又は飲食店 (2) 事務所 (3) 体育館、水泳場、スポーツの練習場その他これらに類するもの (4) 集会場、教育文化施設その他これらに類するもの (5) 巡査派出所、公衆電話所その他これらに類する公益上必要な建築物で建築基準法施行令第130条の4で定めるもの (6) 前各号の建築物に付属するもの	次に掲げる建築物以外の建築物は建築してはならない。 (1) 共同住宅 (2) 巡査派出所、公衆電話所その他これらに類する公益上必要な建築物で建築基準法施行令第130条の4で定めるもの (3) 集会場 (4) 道路の付属物であるもの (5) 前各号の建築物に付属するもの	
		壁面の位置の制限	建築物の外壁若しくはこれに代わる柱の面、又は高さ2.0mを超える門若しくは塀の面から、道路境界までの距離は1.0m以上でなければならない。		
		建築物の形態又は意匠の制限	_____		・屋外広告物は、埼玉県屋外広告物条例第7条第2項第1号に該当するもの以外は設置してはならない。
		かき又はさくの構造の制限	かき又はさくの構造は、次に掲げるものとする。(ただし、遮音壁は除く) ・生け垣 ・透視可能なフェンス		
		立体道路制度に関する事項	都市計画道路の名称	1. 1. 2 高速外環状道路	
	重複利用区域		計画図表示のとおり		
	建築物等の建築限界		計画図表示のとおり		

「区域、地区の細区分、地区施設、重複利用区域等については計画図表示のとおり」
理由 立体道路制度活用により適正かつ合理的な土地利用を図るとともに、地区及びその周辺の良い市街地環境の確保を図るため。

出典：和光市 HP

② 道路空間利活用に関する制度整理

(1) 道路占用制度の概要

道路上や上空、地下に一定の施設を設置し、継続して道路を使用することを「道路の占用」という。道路を占用する場合は、道路管理者の許可を受けなければならない、対象となる施設は限定されている。(道路法第 32 条)

また、許可を受ける基準として次の要件に該当していなければならない。

○ 占用しようとする物件が道路の敷地以外に余地がない。

○ 占用しようとする場所及び構造が政令に適合している。

さらに、道路占用の許可を受けた者は、次の義務を履行しなければならない。

○ 許可内容及び許可に付された条件の遵守

○ 占用料の支払い (道路法第 39 条)

○ 占用期間の満了又は占用廃止に伴う原状回復 (道路法第 40 条)

○ 占用に起因して道路管理者又は第三者に損害を与え又は第三者と紛争が生じた場合は、占用者の責任において賠償し、紛争を解決しなければならない。

【参考】 道路法第 32 条

(道路の占用の許可)

第三十二条 道路に次の各号のいずれかに掲げる工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用しようとする場合においては、道路管理者の許可を受けなければならない。

一 電柱、電線、変圧塔、郵便差出箱、公衆電話所、広告塔その他これらに類する工作物

二 水管、下水道管、ガス管その他これらに類する物件

三 鉄道、軌道その他これらに類する施設

四 歩廊、雪よけその他これらに類する施設

五 地下街、地下室、通路、浄化槽その他これらに類する施設

六 露店、商品置場その他これらに類する施設

七 前各号に掲げるものを除く外、道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある工作物、物件又は施設で政令で定めるもの

2 前項の許可を受けようとする者は、左の各号に掲げる事項を記載した申請書を道路管理者に提出しなければならない。

一 道路の占用 (道路に前項各号の一に掲げる工作物、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。以下同じ。) の目的

二 道路の占用の期間

三 道路の占用の場所

四 工作物、物件又は施設の構造

五 工事実施の方法

六 工事の時期

七 道路の復旧方法

3 第一項の規定による許可を受けた者（以下「道路占用者」という。）は、前項各号に掲げる事項を変更しようとする場合においては、その変更が道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のないと認められる軽易なもので政令で定めるものである場合を除く外、あらかじめ道路管理者の許可を受けなければならない。

4 第一項又は前項の規定による許可に係る行為が道路交通法第七十七条第一項の規定の適用を受けるものである場合においては、第二項の規定による申請書の提出は、当該地域を管轄する警察署長を経由して行なうことができる。この場合において、当該警察署長は、すみやかに当該申請書を道路管理者に送付しなければならない。

5 道路管理者は、第一項又は第三項の規定による許可を与えようとする場合において、当該許可に係る行為が道路交通法第七十七条第一項の規定の適用を受けるものであるときは、あらかじめ当該地域を管轄する警察署長に協議しなければならない。

【参考】道路法第 39 条

（占用料の徴収）

第三十九条 道路管理者は、道路の占用につき占用料を徴収することができる。ただし、道路の占用が国の行う事業及び地方公共団体の行う事業で地方財政法（昭和二十三年法律第九号）第六条に規定する公営企業以外のものに係る場合においては、この限りでない。

2 前項の規定による占用料の額及び徴収方法は、道路管理者である地方公共団体の条例（指定区内の国道にあつては、政令）で定める。但し、条例で定める場合においては、第三十五条に規定する事業及び全国にわたる事業で政令で定めるものに係るものについては、政令で定める基準の範囲をこえてはならない。（入札対象施設等の入札占用指針）

【参考】道路法第 40 条

（原状回復）

第四十条 道路占用者は、道路の占用の期間が満了した場合又は道路の占用を廃止した場合においては、占用物件を除却し、道路を原状に回復しなければならない。ただし、原状に回復することが不適当な場合においては、この限りでない。

2 道路管理者は、道路占用者に対して、前項の規定による原状の回復又は原状に回復することが不適当な場合の措置について必要な指示をすることができる。

(2) 立体道路制度の概要

立体道路制度は、幹線道路等の整備促進と土地の高度利用に関する取り組みの一つで、道路の区域を立体的に定め、それ以外の空間利用を可能にすることで、道路の上下空間での建築を可能にし、道路と建築物等との一体的整備を実現する制度である。(平成元年創設)

具体的には、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する制度となっている。

これまで天上天下にわたっていた道路の区域を、道路法に基づき、道路の区域を上下方向に限定し立体的に定め(道路の立体的区域)、都市計画法の地区計画に建物の敷地として併せて利用すべき区域(重複利用区域)と建物の建築が可能な上下の範囲(建築限界)を定め、建築基準法による道路内の建築制限を緩和するものである。

立体道路制度を活用して、道路と建築物等を一体的に整備する場合、制度創設当初は、原則、自動車のみ交通の用に供する道路や自動車の沿道への出入りができない構造の道路が、新設及び改築を行う場合への適用に限定されていた。

その後、平成26年の道路法改正(既存道路へ適用範囲を拡大)や、平成23年、26年及び28年の都市再生特別措置法等改正(特定の地域一般道路へ適用範囲を拡大)により、既存の一般道路への制度の適用が可能となった。

さらに、平成30年の都市計画法と建築基準法の改正により、地区整備計画で重複利用区域が設定された全ての道路で立体道路制度の適用が可能となった。

表 3-1-4 立体道路制度の緩和の流れ

立体道路制度の適用範囲の拡大	
平成元年 立体道路制度創設	【道路法】 ・新設又は改築を行う道路 【建築基準法】 ・地区計画の区域内の自動車のみ交通に供する道路又は特定高架道路等 【都市計画法】 ・都市計画施設である道路(自動車のみ交通の用に供するもの及び自動車の沿道への出入りができない効果その他の構造のものに限る)
平成23年 道路法施行令及び都市再生特別措置法等の改正	【道路法】 ・占用許可物件追加(特定都市構造上に設ける建築物等) 【都市再生特別措置法】 ・特定都市再生緊急整備地域内の道路に適用範囲の拡大
平成26年 道路法及び都市再生特別措置法等の改正	【道路法】 ・新設又は改築道路のみから既存道路に適用範囲の拡大 【都市計画法】 ・地区計画で道路と建築物等の一体的整備要件の削除 【都市計画法・都市再生特別措置法】 ・都市計画施設以外の道路に適用範囲の拡大
平成28年 道路法の一部改正	【道路法】 ・既存道路上空での区分地上権設定が可能に 【都市再生特別措置法】 ・都市再生緊急整備地域内の道路に適用範囲の拡大
平成30年 都市計画法および建築基準法の改正	【建築基準法・都市計画法】 ・地区計画の区域内の全ての道路に適用範囲の拡大