

# 第1回「人間重視の道路創造研究会」 説明資料

---

平成20年9月19日  
国土交通省道路局

# 目 次

<b>I</b>	<b>研究会設置の背景・目的</b>	<b>・・・ 1</b>
<b>II</b>	<b>道路ニーズの多様化</b>	<b>・・・ 3</b>
<b>III</b>	<b>これまでの主な検討</b>	<b>・・・ 18</b>
<b>IV</b>	<b>検討の視点</b>	<b>・・・ 26</b>
<b>V</b>	<b>今後の検討スケジュール（案）</b>	<b>・・・ 28</b>
	<b>参考資料</b>	<b>・・・ 30</b>

# I 研究会設置の背景・目的

# I-1 研究会設置の背景・目的

◇低炭素社会の構築



環境負荷の少ない都市構造への転換

◇少子高齢化・人口減少社会への対応



- ・にぎわい形成等による地域の活性化
- ・高齢者の安全・安心・円滑な移動の確保

道路に関する国民ニーズの多様化

人間本位の道路空間へと転換することが必要

- ①歩行者・自転車にとって使いやすい道路空間の充実
- ②路面電車・バス等の公共交通への道路空間の提供
- ③交通機能のみならずアメニティ性の高い公共空間としての道路機能の向上

「つくる」ことを主眼に整備・蓄積されてきた道路ストックを「上手に使う」方策を検討することが必要

- ①既存の道路空間を再配分・有効活用するための方策
- ②地方公共団体・企業・地域住民など多様な主体の活動の誘導・促進方策

## II 道路ニーズの多様化

# II-1 道路は多様な空間



(出典：国土交通省HP)

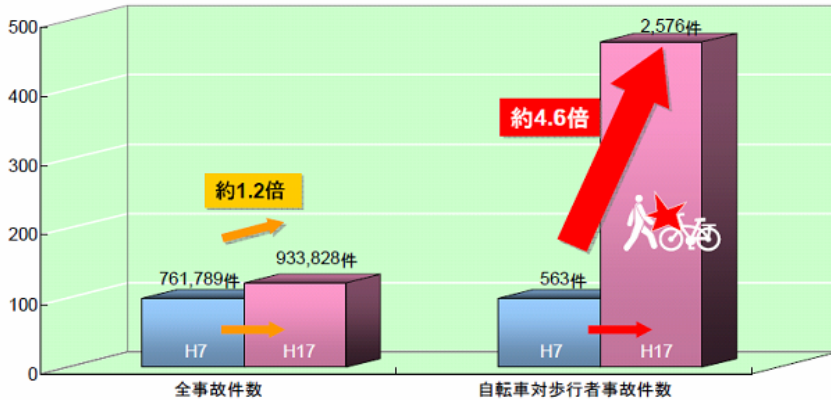
# II-2 歩行者・自転車通行空間の確保

- ◇高齢化に対応した、広幅員でバリアフリー化された歩きやすい歩行空間の確保の必要性
- ◇自転車対歩行者事故の増加等を踏まえた、自転車専用通行空間の確保の必要性



国道9号五条大宮拡幅工事  
(出典: 京都国道事務所HP)

■全事故件数および自転車対歩行者事故件数の推移



自転車専用道路  
(国道14号亀戸駅前)



# II-3 公共交通の活用・促進①

## ◆地域公共交通の活性化・整備促進

全国におけるLRT（Light Rail Transit：次世代型路面電車システム）の導入構想やバスを中心とした公共交通網の整備が数多く検討される中、現代的なニーズに対応することが必要。

## ◆軌道関係の活性化及び整備促進の現代的なニーズ

### ○軌道の整備、維持・修繕への支援

・軌道敷は道路本体として整備。レール、車両等の整備投資や維持・修繕・更新へのニーズが強い。



▲路面電車(出典:国土交通省資料)



▲モノレール(出典:国土交通省資料)

### ○軌道敷設道路のトランジットモール化

・中心市街地に人が集まり、賑わいを創出する観点からいくつかの地方公共団体が検討を開始。

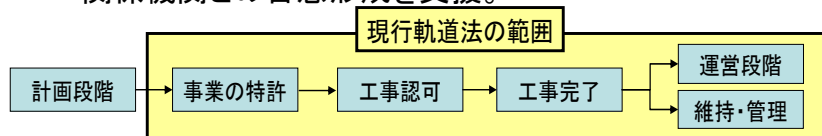


▲写真はストラスブール(左)と福井市のトランジットモール社会実験状況(右)  
(出典:国土交通省資料(左)、福井市HP(右))



### ○計画段階・運営段階への支援

・道路空間の再構築、計画的な整備と活用。  
・関係機関との合意形成を支援。



### ○規制緩和等

・車両の最高速度、車両の長さ等の技術上の基準等の規制緩和ニーズ。

- 車両の最高速度(現行規程:40km/h以下)
- 連結車両の長さ(現行規程:30m以内)



# 11-3 公共交通の活用・促進②

低炭素型の社会に向けた先駆的な取組にチャレンジする「環境モデル都市」の募集に対し、LRT、路面電車について記載のある提案書が12自治体から提出。

## 環境モデル都市・候補都市における提案概要(LRT・路面電車)

○富山市(富山県) : 「富山市コンパクトシティ戦略によるCO2削減計画」  
→ 『既存鉄道の再生等による市内約26kmのLRTネットワーク整備』

○北九州市(福岡県)「アジアの環境フロンティア都市・北九州市(Carbon Free City in Asia)」  
→ 高効率交通システムの構築

○堺市(大阪府) : 「低炭素型まちづくり戦略「クールシティ・堺」推進プログラム」  
→ LRTなど公共交通を中心としたネットワークの形成と自転車を活かしたまちづくりの推進



▲富山市内環状線化イメージ  
(出典:富山市HP)



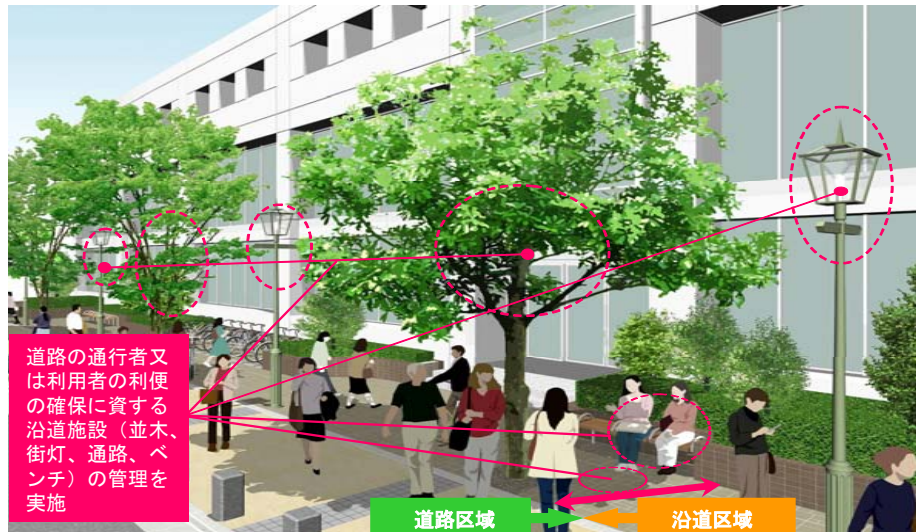
▲堺駅整備イメージ  
(出典:堺市HP)

## 環境モデル都市等の概要

- 提案書にLRTの記述のある都市 (12件/82件)
  - ・環境モデル都市
    - 富山市、北九州市 (2件/6件)
  - ・環境モデル候補都市
    - 堺市 (1件/7件)
  - ・その他都市 (9件)
    - 宇都宮市、豊島区、御嵩町、高松市、松山市、熊本市、杵築市、鹿児島市、那覇市

# II-4 沿道空間と道路空間の一体化①

◇沿道空間と道路空間を一体的に整備・管理し、  
良好な道路交通環境及び沿道における良好な  
生活環境を確保



高松丸亀町商店街

（出典：（財）道路新産業開発機構資料）

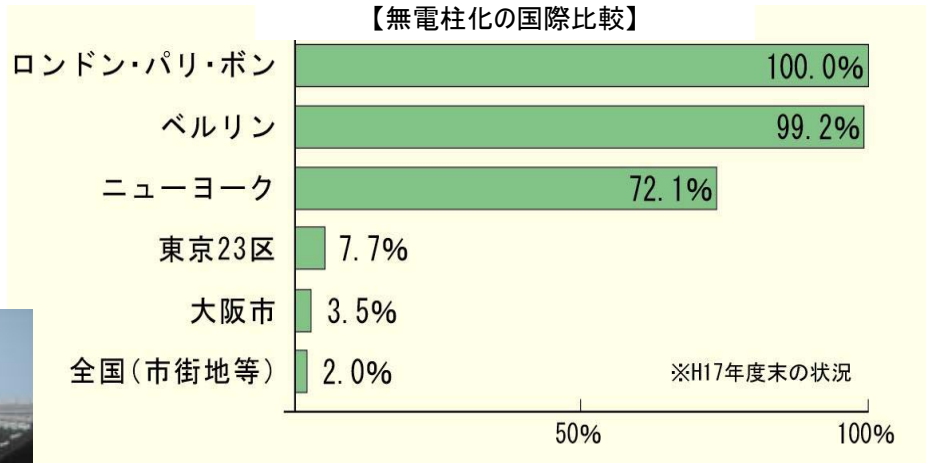
※道路管理者が道路区域外にある歩行者等の利便を増進する施設について、沿道住民と「利便施設協定」を締結し、道路と一体的に管理。

# II-4 沿道空間と道路空間の一体化②

◇ 景観を阻害する電柱、看板等への抵抗感の一方、歴史的建造物が建ち並ぶ文化的な通りや、沿道の建築物の色彩・デザインや山の緑、海岸などの自然と調和した景観を有する道路への欲求の高まり



伊勢市・おかげ横丁(出典:国土交通省HP)



国道58号 名護市屋我地(出典:沖縄総合事務局北部国道事務所HP)



# 11-5 道路・沿道空間の「アメニティ」

◇人々の憩いの場、交流の場としての空間を有する道路や、オープンカフェなどのイベントの場など地域活性化のための活動の場としての道路・沿道空間のアメニティ性の向上



《大阪市御堂筋》



《横浜市日本大通り》



六本木ヒルズ

(出典:(財)道路新産業開発機構資料)

# II-6 道路空間の高度利活用

◇都市モノレール、新交通システムの整備やペDESTリアンデッキの整備など、既存の道路空間の高度な利活用



豊橋駅前広場 (出典：国土交通省HP)



沖縄モノレール (出典：国土交通省資料)



# 11-7 国民との協働による道路管理

(ボランティア・サポート・プログラム制度による日常管理の効率化)

◇地域住民や企業等による道路の美化・清掃活動等への参加を、積極的に支援する取り組みも進められている。

## 【ボランティア・サポート・プログラムのしくみ】



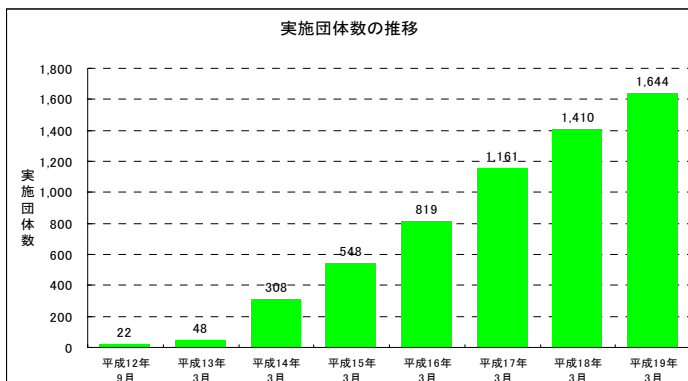
実施団体は、道路管理者・協力者(市町村)と3者間で協定を結び、文書で決めた内容に基づき清掃・植樹管理などを行います

## 【ボランティアサポートによる清掃の様子】

中国地整管内の状況



## 【ボランティア・サポート・プログラムへの参加状況】

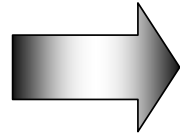


出典：国土交通省

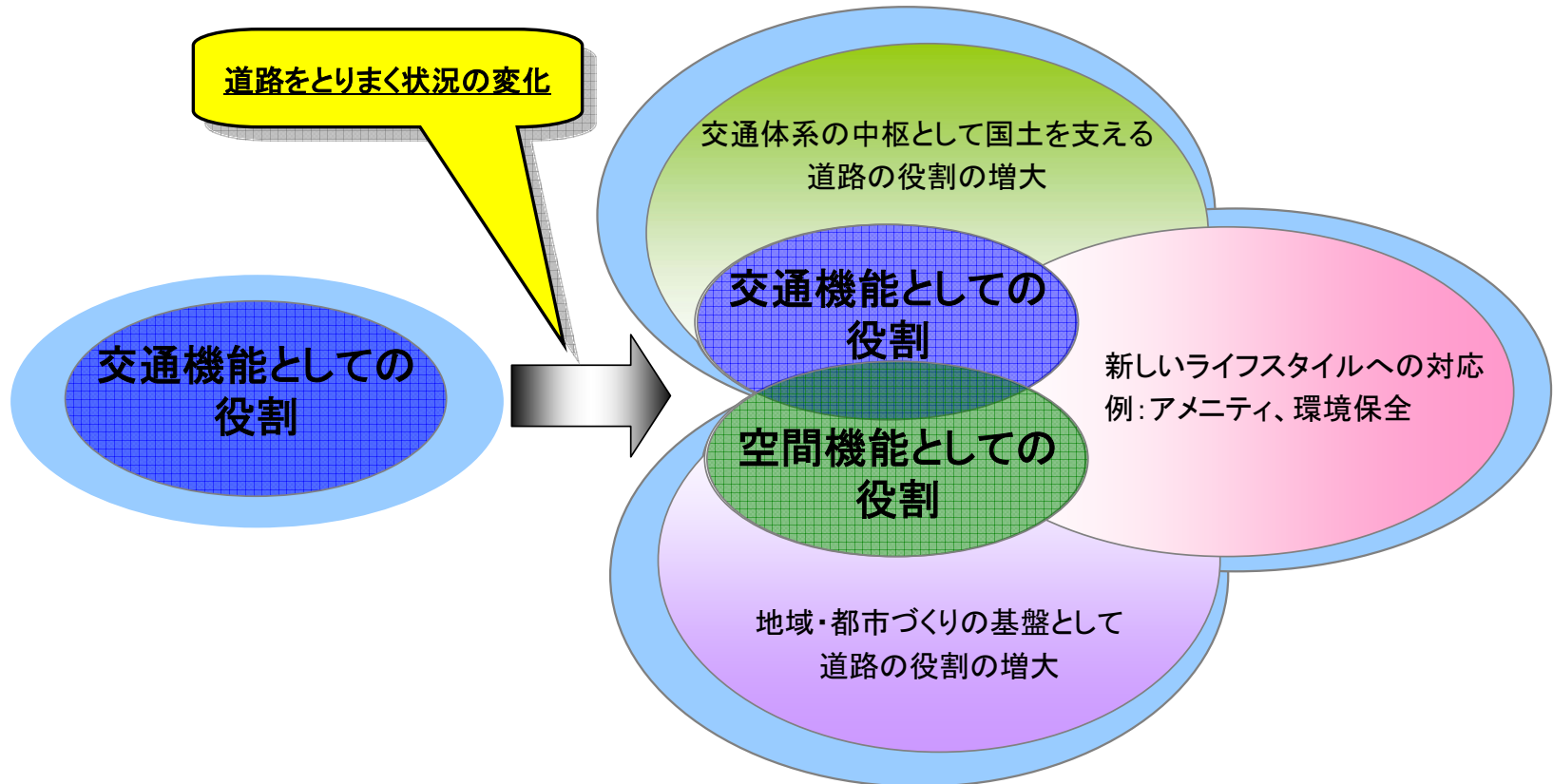
出典：国土交通省

# II-8 道路の役割の多様化・高度化

基礎的役割



道路の役割の多様化・高度化





# 11-9 公物管理法制の発展①

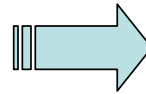
## 近年、環境保全も目的に取り入れた新しい管理体系を導入

### ○河川法（昭三十九年法律第百六十七号）

（目的）

第一条 この法律は、河川について、洪水、高潮等による災害の発生が防止され、河川が適正に利用され、及び流水の正常な機能が維持されるようにこれを総合的に管理することにより、国土の保全と開発に寄与し、もつて公共の安全を保持し、かつ、公共の福祉を増進することを目的とする。

（平9法69）



（目的）

第一条 この法律は、河川について、洪水、高潮等による災害の発生が防止され、河川が適正に利用され、流水の正常な機能が維持され、及び河川環境の整備と保全がされるようにこれを総合的に管理することにより、国土の保全と開発に寄与し、もつて公共の安全を保持し、かつ、公共の福祉を増進することを目的とする。

目的規定の改正と合わせて、以下を措置

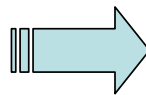
- ・ 河川環境も考慮した「河川整備基本方針」及び「河川整備計画」の作成
- ・ 河川整備計画作成時において関係住民の意見を反映させるための措置

### ○港湾法（昭和二十五年法律第二百十八号）

（目的）

第一条 この法律は、交通の発達及び国土の適正な利用と均衡ある発展に資するため、港湾の秩序ある整備と適正な運営を図るとともに、航路を開発し、及び保全することを目的とする。

（平12法33）



（目的）

第一条 この法律は、交通の発達及び国土の適正な利用と均衡ある発展に資するため、環境の保全に配慮しつつ、港湾の秩序ある整備と適正な運営を図るとともに、航路を開発し、及び保全することを目的とする。

目的規定の改正と合わせて、以下を措置

- ・ 基本方針に、港湾の開発等に際し配慮すべき環境保全に関する基本的な事項を追加

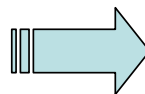
# 11-9 公物管理法制の発展②

## ○空港法（昭和三十一年法律第八十号）

（この法律の目的）

第一条 この法律は、空港の整備を図るため、その設置、管理、費用の負担等に関する事項を定め、もつて航空の発達に寄与することを目的とする。

（平20法75）



（目的）

第一条 この法律は、空港の設置及び管理を効果的かつ効率的に行うための措置を定めることにより、環境の保全に配慮しつつ、空港の利用者の便益の増進を図り、もつて航空の総合的な発達に資するとともに、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化及び地域経済の活性化その他の地域の活力の向上に寄与することを目的とする。

目的規定の改正と合わせて、以下を措置

- ・ 空港整備法の名称を空港法に改称
- ・ 空港周辺の地域との連携や生活環境も考慮した空港の設置及び管理に関する基本方針の作成
- ・ 空港の利用者利便の向上や安全確保を図るための協議会制度の創設

## 【参考】道路法（昭和二十七年法律第百八十号）

（この法律の目的）

第一条 この法律は、道路網の整備を図るため、道路に関して、路線の指定及び認定、管理、構造、保全、費用の負担区分等に関する事項を定め、もつて交通の発達に寄与し、公共の福祉を増進することを目的とする。

※制定以降、目的規定の改正なし

# II-10 行政作用へのチェック機能の強化①

行政に対する司法の審査機能を強化し、国民の権利利益の実効的救済を図るため、行政事件訴訟法を改正（平成17年4月1日施行）。

〈主な改正内容〉

## ○取消訴訟の原告適格の拡大

許可などの行政処分を取り消しを求める訴訟を提起することができる資格があるかを判断する際、法律の形式・規定ぶりや行政実務の運用等にとらわれずに法律の趣旨・目的や処分において考慮されるべき利益の内容・性質等を考慮すべき旨を規定し、原告適格が実質的に広く認められるよう措置。

参考:最高裁平成17年12月7日大法院判決

「都市計画事業の事業地の周辺に居住する住民のうち当該事業が実施されることにより騒音、振動等による健康又は生活環境に係る著しい被害を直接的に受けるおそれのある者は、(中略)その取消訴訟における原告適格を有する。」  
← 従来の判例を変更

## ○義務づけ訴訟・差し止め訴訟の法定、当事者訴訟の一類型としての確認訴訟の明示

行政庁が行政処分をすべきことを義務づける訴訟や、行政処分をすることを事前に差し止める訴訟の類型が法定化されたほか、行政処分以外の行政計画などの多様な行政行為による国民の権利侵害を救済するために、これらの行為が違法であることを確認するための訴訟を法律上明記。

## ○審理の充実・促進

裁判所が、行政処分の理由を明らかにする資料等について、行政庁に提出を求めることができる制度を創設。

## ○判決前の仮の救済制度の整備

行政処分の執行停止要件を、「回復困難な損害」から「重大な損害」へと緩和し、さらに裁判所が個別の実情に即して判断できるよう措置。

# II-10 行政作用へのチェック機能の強化②

司法判断も、国民の権利利益の実効的な救済を重視する方向。

## ○最高裁平成20年9月10日大法廷判決による判例変更

「（土地区画整理）事業計画の決定は、行政事件訴訟法3条2項にいう「行政庁の処分その他公権力の行使に当たる行為」に当たると解するのが相当」として、事業計画決定時点での提訴を認める。

〈判旨〉

換地処分を受けた宅地所有者等やその前に仮換地の指定を受けた宅地所有者等は、当該換地処分等を対象として取消訴訟を提起することができるが、換地処分等がされた段階では、實際上、既に工事等も進ちょくし、換地計画も具体的に定められるなどしており、その時点で事業計画の違法を理由として当該換地処分等を取り消した場合には、事業全体に著しい混乱をもたらすことになりかねない。それゆえ、換地処分等の取消訴訟において、宅地所有者等が事業計画の違法を主張し、その主張が認められたとしても、当該換地処分等を取り消すことは公共の福祉に適合しないとして事情判決（行政事件訴訟法31条1項）がされる可能性が相当程度あるのであり、換地処分等がされた段階でこれを対象として取消訴訟を提起することができるとしても、宅地所有者等の被る権利侵害に対する救済が十分に果たされるとはいい難い。そうすると、事業計画の適否が争われる場合、実効的な権利救済を図るためには、事業計画の決定がされた段階で、これを対象とした取消訴訟の提起を認めることに合理性があるというべきである。

※下線は事務局によるもの

 「法の支配」理念に基づく公正・透明な行政ルールを整備・運用が一層不可欠に

### **Ⅲ これまでの主な検討**

## 江戸時代の「みち」

- ・ 人々の生活やイベントの場として多様な機能を担う。
- ・ 官民共同の空間として柔軟に利用。
- ・ 「向こう三軒両隣」というように、「みち」を中心として地域のコミュニティが形成。
- ・ 沿道と一体となって地域の個性や景観、文化が創出。



## モータリゼーションの急速な進展

## 戦後の「道路」

- ・ 自動車交通の円滑化と安全の確保が最優先され、それ以外の機能についてはほとんど考慮されず
- ・ 道路区域と区域外の明確な区分により、地域と道路との一体性が希薄化



出典：国土交通省資料

- ・ 道路に対する国民のニーズが多様化
- ・ 自動車交通の円滑化に対する根強いニーズ

21世紀にふさわしい「人と道路のつきあい方」や「地域と道路の新しい関係」の構築を目的として、新しい道路・沿道空間の形成に関する柔軟な制度について検討を行うことが必要  
(=「道路ルネッサンス」の必要性)

## （1）新たな道路類型の設定

- ・ 個別の道路ごとに多様なあり方・性格があることを許容した制度的枠組みを作っていくことが必要ではないか。
- ・ この場合、国において大まかな道路の類型を制度的枠組みとして設定し、その大枠の中で、沿道コミュニティや地方公共団体等の発意により個別の道路のあり方・性格を決定していく仕組みが必要となるのではないか。

## （2）道路のあり方・性格の決定

- ・ 道路のあり方・性格を決定する際に対象となる道路及びその沿道の範囲について、ニーズに応じて柔軟に考えるべきではないか。
- ・ あり方・性格の決定に当たっては、一つの道路につき一つの性格ではなく、通学路や屋台通りなどのように時間帯や季節に応じて柔軟に性格を変化させる道路もありうるのではないか。
- ・ 沿道コミュニティや地方公共団体等の様々な関係者が参画しつつ、道路の長期的なあり方・性格を決定していく仕組み（協議会の設置など）が考えられないか。

## （3）性格等を踏まえた計画の作成

- ・ ニーズの達成に向けた一体的かつ統一的な取組みを行うためには、道路のあり方・性格に応じて、道路・沿道空間（その上下の空間を含む。）の範囲、その整備・管理の方法やルール、整備・管理に参画する主体などを定めた計画の作成が必要ではないか。
- ・ 上記計画の作成に当たっては、協議会を活用するなど、沿道コミュニティや地方公共団体等の様々な関係者が参画する必要があるのではないか。
- ・ 様々な関係者が参画して道路のあり方・性格の決定や性格等を踏まえた計画の作成を行っていくためには、資金面や技術面での支援（協議会の運営や計画作成に対する支援、専門家の派遣など）が必要ではないか。



## （4）計画に基づく道路の多様かつ柔軟な整備・管理

- ・ 一定の役割分担のもと、様々な主体が協働により道路・沿道空間の整備・管理を行う仕組みが考えられないか。
- ・ 沿道コミュニティが道路を含めた空間の管理に参画しやすい仕組みや沿道コミュニティと道路管理者との間の道路に関する情報の共有、適切なインセンティブの付与などが必要ではないか。
- ・ 道路・沿道空間を一体的に整備・管理するための実効性の担保措置として道路管理者、沿道土地所有者等による協定制度などの仕組みは考えられないか。
- ・ 道路のあり方・性格（バイパス、生活道路など）に応じた多様な構造基準や多様な占用許可基準等が必要となるのではないか。
- ・ 道路管理上必要ではあるが歩行者や車両が直接通行していない土地などにおいては、道路管理に影響を与えない範囲内で、まちづくりや地域の活性化の観点から必要な占用を柔軟に認めていくことは考えられないか。

## （5）情報化等に対応した新たなサービスの提供

- ・ 道路管理及び交通の安全に支障がない範囲内で、民間事業者等の様々な主体が道路施設等を使って多様なサービスを提供することができるような仕組みが考えられないか。

## 報告書で提言された「今後の方向性」に対するの対応概要

(4) 計画に基づく道路の多様かつ柔軟な整備・管理について

### ①道路・沿道空間の整備・管理への様々な主体の参画

- ・市町村による補助国道・都道府県道の管理の特例
- ・市町村による歩行安全改築の要請制度  
【H19道路法改正により措置】

### ②道路・沿道空間の一体的な整備・管理を行うための実効性の担保

- ・利便施設協定制度の創設（道路利便施設の管理）  
【H19道路法改正により措置】

### ③道路のあり方・性格に応じた構造基準や占用許可基準の多様化

- ・NPO等による道路占用の特例  
【H19道路法改正により措置】
- ・地域活性化等に資する広告物に係る道路占用の特例  
【H19.3道路局長通達により措置】

## 道路政策の改革の視点

1. 高齢化する道路ストックに対応した戦略的道路管理
2. 既存ストックの徹底的な利活用
3. 地域の人々とともに進める道路・沿道空間の再生
4. プライオリティ(優先順位)の明確化によるスピーディーな事業展開

↓ 今後の道路政策立案に際する現状認識  
これまでの道路政策の歴史

## 今後目指す社会と 実現に必要な道路政策

1. 東アジアの経済成長を活かした国際競争力の強化
2. 少子高齢社会における活力ある国民生活の創造
3. 安全で安心な社会の実現
4. 環境問題への積極的対応

## 具体的施策の提案

### 1. 国際競争力の強化

東アジアとの貿易を念頭においた国際物流に対応した基幹ネットワークの形成 など

### 2. 地域の自立と競争力強化

集中的な渋滞対策の推進、料金による高速道路ネットワークの有効活用 など

### 3. 安全で安心できる暮らしの確保

ネットワークの機能確保を重視した防災対策・管理の実施 など

### 4. 豊かな生活環境の創造

地球環境保全への積極的な貢献 など

## 道路行政の進め方に係る具体的提案

1. 早期の事業効果発現のための環境整備と評価の充実
2. ユーザーの視点に立った課題やニーズの把握
3. 多様な主体のパートナーシップによる行政運営
4. コストの徹底的な縮減と新技術の活用
5. 新たな道路行政にふさわしい道路法制の検討

### 道路行政の進め方に係る具体的提案

#### 1. 早期の事業効果発現のための環境整備と評価の充実

- (1) 選択と集中による効果的な事業執行
- (2) 供用目標の公表と事業マネジメントの強化
- (3) 事業のスピードアップのための用地取得等の条件整備
- (4) 評価システムの改善と充実

#### 2. ユーザーの視点に立った課題やニーズの把握

- (1) 地域とのコミュニケーションを通じた課題の共有化
- (2) 身近なニーズへの対応

#### 3. 多様な主体のパートナーシップによる行政運営

- (1) 多様な主体の連携と協働
- (2) 市民参画による道路網計画の作成

#### 4. コストの徹底的な縮減と新技術の活用

- (1) より一層のコスト縮減と品質の確保
- (2) 技術開発の積極的な推進
- (3) ITS技術の更なる進展

#### 5. 新たな道路行政にふさわしい道路法制の検討

道路法制についても見直しを行い、時代に適合したものに整備していくことが求められる

## 「5. 新たな道路行政にふさわしい道路法制の検討」に対するの制度面での対応概要

基本的な方向性	これまでの対応状況
既存ストックを効率的かつ効果的に活用する枠組みの実現	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高速道路料金の引下げ、スマートICの設置【H20財特法改正】</li> </ul>
歩行者の安全など人・自転車に係る交通機能の充実・強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 歩行者専用道路、自転車専用道路等の整備【道路法】</li> <li>・ あんしん歩行エリアの指定</li> <li>・ 自転車通行環境整備モデル地区の整備</li> </ul>
道路利用者の交通需要を適切に誘導するための枠組みの実現	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共交通機関の利用促進等</li> </ul>
景観形成等の面における道路の持つ空間機能の積極的位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 電線共同溝の整備【電線共同溝法（H7）】</li> <li>・ 景観重要公共施設の整備【景観法（H16）】</li> <li>・ 電線共同溝の特例【歴史まちづくり法（H20）】</li> </ul>
良好な環境の保全・形成など国民のニーズや価値観の変化を踏まえた柔軟な施策展開を可能とする枠組みの実現	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利便施設協定制度の創設（道路利便施設の管理）による道路と沿道の一体的管理【H19道路法改正】</li> <li>・ 地域活性化等に資する広告物に係る道路占用の特例【H19.3局長通達】</li> </ul>
多様な主体の参画や地域の創意工夫の発揮を促す枠組みの実現	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市町村による補助国道・都道府県道の管理の特例【H19道路法改正】</li> <li>・ 市町村による歩行安全改築の要請制度【H19道路法改正】</li> <li>・ NPO等による道路占用の特例【H19道路法改正】</li> </ul>
計画プロセスの透明性の確保等により国民的な理解が得られやすい道路行政の枠組みの実現	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 構想段階からのPIプロセスの導入【運用】</li> </ul>

# IV 検討の視点

# IV-1 検討の視点

## 目的、新たな価値観

- 環境、景観、アメニティ、憩・遊・集、地域活性化
- 道路の目的への内在化か、外の価値観への協力・複合か

## 道路の役割

- 歩行者、自転車、自動車の通行・利用のための空間に加えて、
- 公共交通のための空間
  - 公園のような空間
  - 歩行者、自転車等への機能の特化

## 道路の再構築

- 既供用道路の役割・構造・空間の再設定
- 占用物件の果たす役割

## 道路の外との関係

- 道路を良くするために外に協力してもらう
- 道路供用に伴う迷惑を外にかけない
- 道路を含む地域の環境等を良くするために道路が協力する

## 計画

- 法令上の位置づけ
- 計画策定手続きの透明性確保
- 住民等の意見聴取

## 柔軟性

- 規定密度
- 地方公共団体への委任
- 権限代行

## 道路管理者以外の多様な主体の参画

- 計画
- 整備の権限
- 管理の権限
- 占用、承認工事
- 沿道住民の活動支援



## **V 今後の検討スケジュール（案）**

# V-1 当面の検討スケジュール（案）

開催日程	議 題
【第2回】 10月21日（火） 18:00～	◆歩行者、自転車、公共交通を重視した道路利活用 ◆有識者ヒアリング ◆自由討議
【第3回】 11月7日（金） 18:00～	◆アメニティ性の高い公共空間としての道路利活用 ◆有識者ヒアリング ◆自由討議
【第4回】 11月25日（火） 18:00～	◆道路空間における多様な主体の活動の促進 ◆有識者ヒアリング ◆自由討議
【第5回】 12月12日（金） 18:00～	◆論点整理（道路利活用に係る制度上の課題の抽出） ◆今後の検討の進め方

# 參考資料

## 1. 道路の種類及び管理者

道路の種類は、道路交通ネットワークの観点から以下の4種類に分類されており、それぞれの道路管理者が一元的な管理を行っている。

※道路の種類によって管理主体は異なるが、管理の方法は高速自動車国道を除き、原則として共通。

- ①高速自動車国道：国土交通大臣
- ②一般国道：指定区間内は国土交通大臣、指定区間外は都道府県（指定市）
- ③都道府県道：都道府県（指定市）
- ④市町村道：市町村

## 2. 専用道路の種類

上記の道路の種類のほか、交通の安全や円滑化を図るため、道路管理者は以下の専用道路の指定を行うことができる。

- ①自動車専用道路：自動車のみ的一般交通の用に供する道路
- ②自転車専用道路：専ら自転車の一般交通の用に供する道路
- ③自転車歩行者専用道路：専ら自転車及び歩行者の一般交通の用に供する道路
- ④歩行者専用道路：専ら歩行者の一般交通の用に供する道路

## 3. 道路の構造基準

道路構造令では、道路が高速自動車国道・自動車専用道路かその他の道路か、道路の存する地域が地方部か都市部かにより、道路を第一種から第四種まで区分し、また、自動車の計画交通量により第一級から第五級までに区分している。

車線数、幅員、設計速度などの道路の構造の基準については、基本的には当該区分ごとに定められており、自動車交通等に着目した構造基準となっている。

なお、自転車専用道路、自転車歩行者専用道路、歩行者専用道路については、別に基準が定められている。

## 4. 道路の占用許可基準

上記の道路の種類や専用道路の種類に関係なく、道路に物件等を設け、継続して道路を使用する場合には、道路管理者の許可を受けなければならないこととされている。

道路管理者は、以下の要件を満たす場合には、許可を与えることができる。

- ① 占用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 占用の期間、占用の場所、占用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。

※ 占用の期間や占用の場所、占用物件の構造等の基準については、主として、占用物件の性格（電柱や水道管等）に着目した基準となっている。