

道路ルネッサンス研究会 報告書案(骨子)

(説明資料)

平成18年6月5日

目次

▶ .設置の目的	1
▶ .検討の経緯	1
▶ .提言 ~ 道路ルネッサンスの推進に向けて ~	2
▶ 1.従来型の道路行政の課題	3
▶ 2.今後の道路に求められるニーズ	4
▶ 3.現行の道路法の体系等	9
▶ 4.検討の視点・方向性	10
▶ .おわりに	18
▶ 参考 道路法の体系	19

. 設置の目的

本研究会は、道路に対する国民の多様なニーズに対し、現在の道路が十分に対応できていない状況を踏まえ、「みち」本来の役割に立ち返った見直し、いわゆる「道路ルネッサンス」を推進するための具体的な提言を行うことを目的としたもの。

. 検討の経緯

道路ルネッサンス研究会委員

(五十音順・敬称略)

屋井 鉄雄(委員長)	東京工業大学 総合理工学研究科教授
秋岡 榮子	経済エッセイスト
阿野 史子	ルート34ワークショップ 実行委員会委員長
小幡 純子	上智大学大学院 法学研究科教授
岸井 隆幸	日本大学理工学部 土木工学科教授
原 正夫	福島県郡山市長

会議開催経緯・今後の予定

第1回 平成18年2月15日

- ・現代の道路に求められているニーズの紹介
- ・道路局の取組みの紹介

第2回 平成18年4月27日

- ・ニーズに応えるための現状の課題
- ・課題解決にあたっての検討の方向性

第3回 平成18年6月5日

- ・報告書案(骨子)の検討

第4回 平成18年6月～7月を目処

- ・報告書案の検討

提言 ～道路ルネッサンスの推進に向けて～

1. 従来型の道路行政の課題

江戸時代の「みち」

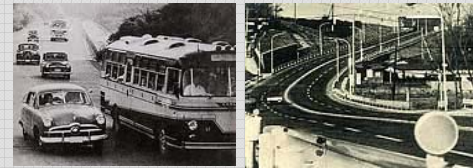
- ・人々の生活やイベントの場として多様な機能を担う。
- ・官民共同の空間として柔軟に利用。
- ・「向こう三軒両隣」というように、道路を中心として地域のコミュニティーが形成。



モータリゼーションの進展、自動車交通の効率性の追求

戦後の「道路」

かつての「みち」が有してきた多様な機能の喪失
道路に対する国民のニーズに十分に
対応できていない状況



出典：国土交通省資料

今後の道路は、「みち」本来の機能を最大限に発揮して多様なニーズに応えていく必要
（「みち」の原点に立ち返った見直し = 「道路ルネッサンス」の必要性）

2. 今後の道路に求められるニーズ

(1)沿道住民のくらしの場として安全で安心して利用できる道路に関するニーズ

(2)地域の活性化や魅力の向上に寄与する道路に関するニーズ

(3)周辺と調和・連携して、良好な景観や豊かな環境、都市全体の活力を創出する道路に関するニーズ

(4)利用者のニーズに合ったきめ細やかなサービスを提供する媒体としての道路に関するニーズ

2. 今後の道路に求められるニーズ

(1) 沿道住民のくらしの場として安全で安心して利用できる道路に関するニーズ

具体的なニーズ

広幅員でバリアフリー化された歩きやすい
歩行空間を有する道路

人々の憩いの場、交流の場としての「たまり」
空間を有する道路

自動車よりも歩行者や自転車を優先し、また
防犯にも配慮した安心な道路



国道9号五条大宮拡幅工事
(出典: 京都国道事務所HP)



ハンブ



クランク



交通規制



六本木ヒルズ

2. 今後の道路に求められるニーズ

(2) 地域の活性化や魅力の向上に寄与する道路に関するニーズ

具体的なニーズ

オープンカフェなどのイベントの場や、「道の駅」などの地域の振興や情報発信の基地として、地域のにぎわいの創出や地域コミュニティの形成に寄与する道路

歴史的建造物が建ち並ぶ文化的な通りやショッピングストリートなど、魅力的な街並みや地域ブランドの一部を構成する道路

自動車よりもバス・路面電車などの公共交通機関を優先した、公共交通機関の利用者が快適に移動・乗り継ぎができる道路

普段は立ち入ることができない長大橋などの管理施設を活用した、観光スポットとしての道路



伊勢市・おかげ横丁 (出典:国土交通省HP)



フランス・ストラスブール (出典:国土交通省HP) 6

2. 今後の道路に求められるニーズ

(3) 周辺と調和・連携して、良好な景観や豊かな環境、都市全体の活力を創出する道路に関するニーズ

具体的なニーズ

景観を阻害する電柱、看板等がなく、また、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美しい景観を有する道路

緑の多い道路や透水性舗装の道路、ヒートアイランド対策のための「風の道」など環境にやさしい道路

密集市街地における延焼の遮断機能が確保された、防災上優れた機能を有する道路

沿道や周辺地域の開発よりも自動車の交通機能を最優先した、速達性が十分に確保された道路



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)



延焼遮断機能を有する道路 (出典: 東京都都市整備局HP)

2. 今後の道路に求められるニーズ

(4) 利用者のニーズに合ったきめ細やかなサービスを提供する媒体としての道路に関するニーズ

具体的なニーズ

SA・PAにおける快適で質の高いトイレの設置など、より利便性の高い道路

様々な情報(例えば、レストランや観光地、美しい景色を楽しめるスポット(「とるぱ」)などの地元情報)を収集・提供できる場としての道路



八潮PAトイレ(出典:首都高速道路株式会社HP)

道路情報板



「道の駅」での情報提供



道路交通情報通信システム(VICS)



路側通信放送



3. 現行の道路法の体系等

2. で示した国民の多様なニーズについては、現行制度の枠内で対応している事例もあるが、道路法の体系が自動車交通に着目した画一的なものであるため、受け皿として不十分な状況にある。

< 現在の道路法の体系等 >

- ・道路法においては、高速自動車国道、一般国道、都道府県道、市町村道といった道路の種類ごとに、道路管理者が一元的に管理を行っている。
- ・道路の機能面から分類すると、法律上は、高速自動車国道、自動車専用道路、歩行者専用道路(自転車も含む。)、一般道の4種類しかない。
- ・道路の構造の基準については、これらの機能面や自動車の計画交通量などに応じて車線数、幅員、設計速度などが定められており、自動車交通に着目した構造基準となっている。
- ・道路のあり方・性格の決定手続やそれに応じた整備・管理の仕組みに関する制度的な裏付けがないため、様々なニーズに配慮した道路の構造とする等の取り組みも中途半端に終わり、期待した効果が上がっていないものもある。

4. 検討の視点・方向性

全体イメージ

< 手続きフロー >

(1) 新たな道路の類型の設定

- ・現行制度上は限定されている道路の類型の多様化
 - ・地域の発意による新たな類型の柔軟な設定
- 現行制度における道路類型は、大きく4種類のみ。

(2) 道路のあり方・性格の決定

- ・沿道住民・地方公共団体等が参画しつつ、地域のニーズに合った道路の性格を決定

(3) 性格等を踏まえた計画の作成

- ・道路の性格等を踏まえ、道路の整備・管理の方法や道路空間のとらえ方について記載した計画を作成

(4) 計画に基づく道路の整備・管理

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
道路と沿道をあわせた空間の一体的な整備・管理
道路空間の整備・管理への様々な主体の参画

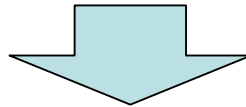
(5) 道路の持つ多様な「機能」の最大限の発揮

4. 検討の視点・方向性

(1) 新たな道路の類型の設定について

必要性

- 沿道住民のニーズや地域の実情など様々なニーズに対応したみちづくりを推進するためには、道路のあり方・性格を、これまでの自動車交通を重視したものから様々なニーズに対応できるものへと多様化していくことが必要。



対応策

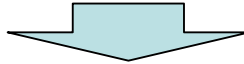
- 例えば、現行制度上は自動車専用道路や歩行者専用道路などに限定されている道路の類型を多様化することが考えられないか。
- 例えば、地域の発意で新たな道路の類型を柔軟に設定できる仕組みが考えられないか。

4. 検討の視点・方向性

(2) 道路のあり方・性格の決定について

必要性

- 沿道住民のニーズや地域の実情など様々なニーズに対応したみちづくりを推進するためには、道路の長期的なあり方・性格について沿道住民や地方公共団体等の意見を的確に把握し、これを十分に反映させていくことが必要。



対応策

- 沿道住民や地方公共団体等が参画しつつ、道路の長期的なあり方・性格を決定していく仕組みが考えられないか。その際、あり方・性格の決定の対象となる道路及びその沿道の範囲は、ニーズに応じて柔軟に考えられないか。

(3) 性格等を踏まえた計画の作成について

対応策

- 道路のあり方・性格を決定した後、それを道路の整備・管理の方法や道路空間のとらえ方に具体的に反映させていく計画の作成が必要ではないか。

4. 検討の視点・方向性

(4) 計画に基づく道路の整備・管理について 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

イ. 道路のあり方・性格に応じた構造の基準の多様化

対応策

- ・ 道路のあり方・性格(バイパス、生活道路など)に応じた道路の構造基準が必要となるのではないか。

(例)

- ・ 歩行者を優先した歩きやすい構造の道路
- ・ 周辺の景観に配慮した舗装のない道路
- ・ 速達性を重視する観点から、沿道における自由な出入りができない構造の道路

など

4. 検討の視点・方向性

(4) 計画に基づく道路の整備・管理について 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

ロ. 道路のあり方・性格に応じた占用許可基準等の多様化

対応策

- ・ 道路のあり方・性格(バイパス、生活道路など)に応じた道路の占用許可基準等が必要となるのではないか。

(例)

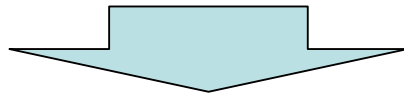
- ・ たまり空間を有する道路や地域のにぎわいを有する道路
目的に合致する物件の占用を緩和
- ・ 歴史的建造物が立ち並ぶ文化的な通りや良好な景観を有する道路
障害要因となる物件の占用を規制
- ・ 速達性を重視する必要のある道路
沿道から車道への車の出入りのための改築工事の禁止 など
- ・ 例えば、道路管理上必要ではあるが歩行者や車両が直接通行していない土地などにおいては、道路管理に影響を与えない範囲内で、まちづくりや地域の活性化の観点から必要な占用を柔軟に認めていくことは考えられないか。

4. 検討の視点・方向性

(4) 計画に基づく道路の整備・管理について 道路と沿道をあわせた空間の一体的な整備・管理

必要性

- ・ 既成市街地等においては、バリアフリー化のために歩道の拡幅等を行うことは困難。
- ・ 美しい景観や防災上の機能、魅力的な街並みは、道路とその沿道が一体となっ
はじめて形成。
- ・ 道路区域内のみで様々なニーズに対応することは困難であり、沿道と一体となっ
取り組んでいくことが必要。



対応策

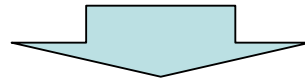
- ・ 例えば、道路と沿道をあわせた空間を一体的に整備・管理する仕組みが
考えられないか。
- ・ また、沿道の土地所有者に移転があっても、バリアフリー化された歩行空
間や美しい景観、防災上の機能、魅力的な街並みが確保されるよう、道路
管理者と沿道土地所有者との間で良好な道路空間を長期にわたって確保
するための仕組み(協定制度など)は考えられないか。

4. 検討の視点・方向性

(4) 計画に基づく道路の整備・管理について 道路空間の整備・管理への様々な主体の参画

必要性

- ・ 道路空間において、多様なニーズに応じたきめ細やかなサービスを実現するためには、一定の役割分担のもと、道路管理者と沿道住民・企業、地方公共団体等が適切に連携していくことが必要。



対応策

- ・ 例えば、一定の役割分担のもと、様々な主体が協働により道路空間を整備・管理する仕組みとして、以下のようなものが考えられないか。
 - 沿道住民・企業が道路の管理の一部を担う仕組みや、道路を含めた空間を一体的に管理する仕組み(例: BIDによる取組み)
 - 道路管理者が沿道を含めた道路空間を一体的に管理する仕組み
 - 民間事業者等のノウハウを道路管理に取り入れる仕組み(例: 指定管理者)
 - 他の道路管理者が道路を整備・管理できる仕組み
- ・ また、沿道住民・企業が道路を含めた空間の管理に参画しやすい仕組みとすることや適切なインセンティブを付与することが必要ではないか。

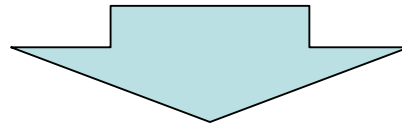
4. 検討の視点・方向性

(5) 道路の持つ多様な「機能」の最大限の発揮について

多様なサービスの提供を実現するため、民間事業者等による道路施設等の使用を可能とする仕組み

必要性

- 道路の持つ「情報提供機能」や「観光スポットとしての機能」などの様々な機能を最大限に発揮した多様なサービスを提供するためには、道路管理者以外の様々な主体の参画が不可欠。



対応策

- 例えば、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。

．おわりに

道路に対する国民のニーズが一層多様化する中、現在の道路ではこれらのニーズに十分に対応できていないところである。

本報告書は、このような状況を踏まえ、多様なニーズを実現していくための「みち」の原点に立ち帰った見直し、いわゆる「道路ルネッサンス」を推進するための検討の方向性を提言したものである。

行政がこの提言を真摯に受け止め、さらに検討を深めることにより、「道路ルネッサンス」を推進するための具体的な制度改革等へとつなげていくことを強く期待する。

<参考> 道路法の体系

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。

高速自動車国道：国土交通大臣

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)

都道府県道：都道府県(指定市)

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。

自動車専用道路：自動車のみの一般交通の用に供する道路

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

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

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おいては、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。

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。

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。

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(例えば、電柱や水道管等)に着目した基準となっている。