

4. 検討の方向性

全体イメージ

<手続きフロー>

(1) 新たな道路類型の設定



(2) 道路のあり方・性格の決定



(3) 性格等を踏まえた計画の作成



(4) 計画に基づく道路の多様かつ柔軟な整備・管理

- ① 道路・沿道空間の整備・管理への様々な主体の参画
- ② 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
- 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

(5) 情報化等に対応した新たなサービスの提供

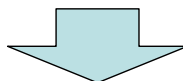
- ・現行制度上は限定されている道路の種類の多様化
- ・沿道コミュニティや地方公共団体等の発意により道路のあり方を決定する際のもとなる大まかな道路の類型を設定
※現行制度における道路類型は、大きく4種類のみ。
- ・沿道コミュニティ・地方公共団体等が参画しつつ、地域のニーズに合った道路の性格を決定
- ・道路の性格等を踏まえ、沿道コミュニティ・地方公共団体等が参画しつつ、地域のニーズに合った計画の作成
- ・計画には、道路の整備・管理の方法や道路・沿道空間のとらえ方について記載

4. 検討の方向性

(1) 新たな道路類型の設定について

必要性

- ・ 沿道コミュニティのニーズや地域の実情などに対応した多様性のある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画一的なものから、様々なニーズに対応して柔軟に決定できるものへと多様化していくことが必要。



対応策

- ・ 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。

4. 検討の方向性

(2) 道路のあり方・性格の決定について

必要性

- ・ 沿道コミュニティのニーズや地域の実情などに対応した多様性のあるみちづくりを推進するためには、沿道コミュニティ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つつ、道路の長期的なあり方・性格を具体的に決定していくことが必要。



対応策

- ・ 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、例えば、通学路や屋台通りなど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（例えば、協議会の設置など）が考えられないか。

4. 検討の方向性

(3) 性格等を踏まえた計画の作成について

対応策

- ・ 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、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。
- ・ 上記計画の作成にあたっては、例えば、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。

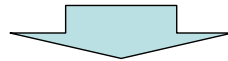
4. 検討の方向性

(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

必要性

- ・ 道路・沿道空間において、多様なニーズに応じたきめ細やかなサービスの提供を実現するためには、一定の役割分担のもと、道路管理者と沿道コミュニティ、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

- ・ 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・管理を行う仕組みとして、例えば、以下のようなものが考えられないか。
 - 沿道コミュニティが主体的に道路の管理の一部を担う仕組みや、道路の部分も含む地区全体の管理を行う際に、道路管理の一部を担うことができる仕組み(例: BIDによる取組み)
 - 道路管理者が沿道の整備・管理の一部を含めた道路・沿道空間の整備・管理を行うことができる仕組み
 - 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: 指定管理者制度等)
 - 他の道路管理者が道路の整備・管理の一部を担う仕組み
- ・ また、沿道コミュニティ・企業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。

4. 検討の方向性

(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

②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

必要性

- ・ 道路・沿道空間の整備・管理への様々な主体の参画を可能とした場合、その役割分担を明確化し、当該空間の一体的な整備・管理の実効性を担保することが必要。
- ・ 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・沿道空間を長期にわたって確保していくことが必要。



対応策

- ・ 道路・沿道空間の一体的な整備・管理の実効性を担保するとともに当該空間を長期にわたって確保するための仕組み(例えば、協定制度など)は考えられないか。

4. 検討の方向性

(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

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

イ. 道路のあり方・性格に応じた構造基準の多様化

対応策

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

(例)

- ・ 歩行者や自転車を優先した、移動しやすい構造の道路
- ・ 周辺の景観に配慮した、舗装のない道路
- ・ 環境に配慮した、透水性舗装の道路
- ・ 火災による延焼を防止するための広幅員の確保や遮断効果のある植栽を行うなど、防災上優れた機能を有する道路

など

4. 検討の方向性

(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

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

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)に応じた多様な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柔軟化
- ・ 歴史的建造物が建ち並ぶ文化的な通りや良好な景観を有する道路
→ 阻害要因となる物件の占用を規制
- ・ 速達性を重視する必要がある道路
→ 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。

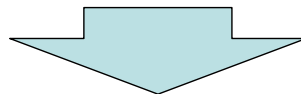
4. 検討の方向性

(5) 情報化等に対応した新たなサービスの提供について

○ 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

- ・ 様々な情報の提供や道路の観光スポットとしての活用など、情報化に対応した新たなサービスを提供するためには、沿道企業や情報提供会社などの民間事業者をはじめとした、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

近年、道路に対する国民のニーズは一層多様化しており、改めて「みち」本来の機能について原点に立ち帰った検討を行うとともに、道路を「地域の手に取り戻す」ことが求められている。

これらの状況を踏まえ、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を検討する必要があることから、本報告書はその検討の方向性について提言したものである。

「道路ルネッサンス」を推進するため、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、道路法の改正も含めた具体的な制度改正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。

- 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。

- ①占用に係る物件が道路法に限定列举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(例えば、電柱や水道管等)に着目した基準となっている。