

参考資料

道路空間のオープン化のあり方
(意見の中間整理)
(案)

平成22年12月10日

1. 道路空間のオープン化全体について

- 道路空間のオープン化を積極的に推進するためには、どのような不利益、不都合が想定され、どこまで許容できるか、オープン化に伴う効果や課題などの整理が必要である。この整理を行うことにより、道路空間のオープン化にあたっての制度検討がより積極的に展開可能である。
- 制度の検討を行うにあたっては、大胆な施策の検討を行うためにも、場所や地域を限定してオープン化を行い、影響分析を行いつつ、拡大を進めるプロセスを経ることも考慮する必要がある。
- 道路の機能として、交通機能（車・人）、環境機能（採光・通風）、防災機能（避難・救助）、接道機能（建築規制の基点）、収容機能（インフラや情報通信の格納）及び賑わい機能（エンターテインメント）がある。どのような条件下ならば機能が損なわれないのかを考えることが必要である。
- 道路区域の管理を民間が行ったり、道路機能を有する民地（例えば、歩道に隣接するオープンスペースなど）を道路管理者が管理することなどにより、道路空間を一体的、効率的に管理することも考慮する必要がある。
- 道路空間のオープン化にあたっては、道路空間の利用秩序を調整する必要がある。また、道路管理への支障を回避するよう調整する必要がある。

2. 道路占用について

総論（制度の方向性）

- 占用制度については、社会・経済情勢の変化を踏まえて規制緩和を行うべきである。
- 占用許可については、条件付き許可を基本として運用し、実例を積み重ねていく必要がある。
- 占用許可が既得権益化しないよう、許可条件にサンセット条項を設け、一定期間ごとに見直しを行うようにすべきである。
- 収益の一部を道路管理に還元することで、公共性の要件を充足できることとし、占用を認める考え方もあり得るのではないか。

（1）制度運用

- 占用許可の規制緩和にあたっては、野放図な運用とならないよう留意する必要がある。
- 収益性の高い占用については、十分な管理が行われない場合、取り返しのつかないこととなるおそれがある。制度の濫用（占用許可という権利を転貸するなど）の防止には特に注意すべきである。
- 占用許可対象物件には、許可基準を明確にすればよいものと、当該場所に当該物件を設置することが望ましいかどうかについて判断（即地的な判断）が必要なものがある。後者を判断するためのルールを定める必要がある。
- ルールの検討にあたっては、都市計画や街づくり全体との調和が必要であり、全国一律の規制ではなく、ローカルルールも検討すべきである。
- 許可のしくみや付すべき条件を、運用の中で洗練させていくべきである。

(2) 許可基準

- 占用許可対象物件の限定列举方式でなく、占用の許可基準や一般原則で記載すべきとの見方もある。一方、あらかじめ想定されない事態（要請）がありえるので、実例を積み重ねつつ、対象を拡大することが必要との見方もあり、それぞれのしくみについて整理が必要である。
- 歩道上に設置する物件については、道路交通の安全を図るため、残余として確保すべき幅員の条件を設けるべきである。
- 広告物を始めとした占用物件により都市景観が悪化しないよう、占用許可にあたってはデザインや広告内容について判断基準が必要な場合もあるのではないかな。
- 「社会的に望ましくない占用」の申請がなされた場合、あるいは占用物件が想定外の悪影響を与える場合に、それらを排除するためのしくみをあらかじめ設けておくべきである。これにより、占用許可の弾力的な運用が可能となる。
- 制度濫用の防止のためには、継続的、持続的な管理のしくみが必要であり、占用許可時だけでなく、協定等により、継続的にコミュニケーションを図るしくみなどが必要ではないかな。

(3) 官民連携

- 道路占用についても、PPPの視点を検討すべきである。例えば、公共空間たる道路空間を私的な目的（収益活動）に用いる場合、対価を取ることによって公益性を補うことができるのではないかな。
- 参画（占用）機会の公平性について、考え方を整理しておく必要がある。例えば、占用許可申請が競合する場合、納付する占用料の額又は道路管理への収益還元の多寡により占用主体を選定することも可能ではないかな。
- 道路管理への収益の還元は、道路管理事務の一部を負担するという形態をとることでも可能ではないかな。

3. 道路と建築物との立体的利用について

総論（制度の方向性）

- 立体道路制度については、都市環境への影響に配慮しつつ、可能な限り規制緩和を行うべきである。
- 道路空間には、効率的活用のために高度利用すべきものと、積極的にオープンスペースを確保（保持）しておくべきものがある。これらの調和を図ることが重要である。
- 個別事業として評価し許可する場合、それが乱立（連続、集積）し、都市構造としての問題が発生するおそれがある。個別評価と都市全体としてのマクロ的な評価を並行して行うしくみが必要ではないか。

（1）制度運用

- 現行制度による実績が少ないことに鑑み、制度的課題の分析を行ったうえで、制度構築の方向性を議論することも必要である。
- 民間の利用ニーズが高いことをもって、立体的利用を促進することも必要であるが、同時に、公共性・安全性を担保するしくみについても検討する必要がある。
- 立体道路制度は、高度な技術により実現しているという背景を考慮し、事業スキームや技術の海外輸出も視野に入れた検討を行うべきである。

（2）許可基準

- 制度の検討にあたっては、民間ニーズも踏まえ、立体的利用の条件や対象とすべき地域要件を整理する必要がある。

（3）官民連携

- 市街地の再開発等、都市再生を促進するにあたっては、道路の上部空間の活用などが積極的に活用できるしくみを検討すべきである。
- 道路空間と沿道建築物を一体的にとらえ、道路の高度化（エレベータ、

エスカレータ整備など)を促進するため、沿道建築物の管理者と道路管理者の連携が図れるしくみを検討すべきである。

- 既存道路の上部空間を民間開放することにより、道路整備事業への民間資金の活用が図れるしくみについて検討すべきである。
- 立体道路制度を活用して、自由通路や駅前広場の適切な管理が可能となり、整備費用削減効果が見込まれる場合がある。道路管理者と建築物管理者の役割を適切に分担することで、民間事業者とのウィン・ウィンの関係が確保されるしくみを検討すべきである。