

2. 道路空間の新たな利活用	153
(1) 道路に求められる機能	153
(2) 道路分野における成長戦略分野としての位置づけ	154
1) 国土交通省成長戦略（平成 22 年 5 月 17 日国土交通省成長戦略会議）	155
2) 新成長戦略（平成 22 年 6 月 18 日閣議決定）	156
3) 成長戦略を踏まえた今後の道路空間の新たな利活用について	157
(3) 現行法制度下における道路空間利活用事例	157
1) 道路占用制度	158
2) 立体道路制度	198
3) その他（廃道）	209
4) 海外の参考事例	218
(4) 支援方策（案）について	222
1) 道路占用制度	222
2) 立体道路制度	224
3) その他（廃道等）	225

2. 道路空間の新たな利活用

道路は、道路管理者によって一般交通の用に供され、その効果として一般の自由な通行が認められている一般使用といった道路本来機能を有しますが、道路本来の機能を阻害しない範囲内でのみ副次的な利用が認められています。この副次的利用の中に、道路占用制度が存在し、道路利用の秩序維持を図り、合理的な規制が図られることを目的としています。また、土地所有権の取得を前提とする従来の道路整備手法では用地取得が難航したことから、平成元年には、幹線道路の整備に併せた地域の一体的かつ総合的な整備を行うことのできる立体道路制度が創設され、この適用を受けることによっても道路空間の有効活用が実現できます。

このように、現行法制下においては、道路占用制度による許可や立体道路制度の適用によって、地域ニーズに対応した道路空間の利活用がされています。また、国土交通省成長戦略や新成長戦略（閣議決定）において、道路のもつ多様な機能については、成長分野と位置づけられており、官民連携による道路空間の利活用（オープン化）の検討も進められています。これらのことから、これまでは抑制することに重点がおかれてきた道路の上下空間について、民間事業者による事業の円滑化に資するような補助や税制の優遇などの資金的な支援とともに、規制緩和を含めた幅広い積極的な検討をしていく必要があります。

（1）道路に求められる機能

道路は、国民の日常生活や経済活動に欠かすことのできない最も基本的な社会資本であり、多面的な機能を有するため、使われ方もまた多様です。また、道路は鉄道や航空等の様々な交通機関を支える基盤であるとともに、長距離から短距離まであらゆる自動車交通を担っています。さらに、ライフラインなどの収容空間や都市の骨格形成などの機能も果たしています。

道路の有する機能を大別すると、交通機能と空間機能に分けられ、さらに交通機能はトラフィック機能（自動車、自転車等の通行サービス）とアクセス機能（沿道の土地・建物等への出入りサービス）に分けることができます。規格の高い道路では、トラフィック機能が重視され、それ以外では速度等よりアクセス機能が重視される傾向にあります。アクセス機能については、間接的に土地利用誘導効果をもたらし、特に都市内では街区の形成や市街化を図る上で重要となります。

一方、空間機能は、公共空間の限定された都市内において特に重要な役割を担っています。防災通路、火災延焼の遮断空間等としての防災スペース、採光、通風、遊び場、社交場としての生活環境スペース、電力、電話、ガス、上下水道、地下鉄、駐車場、共同溝、地下街等の収容に必要な都市施設スペースなどは、いずれも都市における基本的なスペースであり、都市内道路が果たす空間機能はきわめて大きいものとなっています。

これまでも、道路におけるアクセス機能、空間機能を最大限に活用するための、制度や運用が検討されてきており、近年では、官民連携を図り、既存ストックの有効活用するため、道路空間の新たな利活用方策の検討が進められているところです。

表 2-1 道路の多様な機能について

道路機能		効果等
交通機能	トラフィック機能	自動車、自転車、走行者等の通行サービス 道路交通の安全確保 時間距離の短縮 交通混雑の緩和、輸送費の低減 交通公害の軽減、エネルギーの節約
	アクセス機能	沿道の土地、建物、施設等への出入サービス 地域開発の基盤整備 生活基盤の拡充 土地利用の促進
空間機能		公共公益施設の収容 良好な居住関係の形成 防災機能の強化 電気、電話、ガス、上下水道、地下鉄等の収容 都市の骨格形成、緑化、通風、採光 避難路、消防活動、延焼防止

資料：道路行政（平成 21 年度版）

（2）道路分野における成長戦略分野としての位置づけ

人口減少・少子高齢化社会が進展していく中で、今後も安心した生活を送るためには日本経済の成長は必要不可欠であり、攻めの姿勢と強い意志をもった実現性のある成長戦略の構築が必要であるなどとの認識から、日本の成長につながるような取り組みの指針として、国土交通省成長戦略や新成長戦略（閣議決定）が相次ぎと策定されました。

国土交通省成長戦略において、道路政策に関する部分では、既存道路の上下空間を民間開放（道路空間のオープン化）し、その収益還元を活用した、新たな官民連携による整備・管理を展開することや、一般道路も含め、立体道路や占用制度を緩和し、都市の道路空間を活用した新たなビジネスチャンスを創出することが盛り込まれました。また、平成 22 年 6 月に閣議決定された新成長戦略においても、道路空間のオープン化することへの要請が盛り込まれています。

1) 国土交通省成長戦略（平成 22 年 5 月 17 日国土交通省成長戦

略会議）

国土交通省では、平成 22 年 5 月 17 日に国土交通成長戦略が策定されました。

当該戦略では、今までの国土交通省所管産業の多くは、公共投資への依存度が高く、様々な規制に守られた内向きな産業構造であったとするも、限られたパイの分配に依存する従来型メカニズムで成長を描くことは困難となっていることから、今後、我が国産業の健全な成長を図るためには、

①劇的発展を遂げている最新の ICT をとりこみつつ、

②民間の知恵と資金を最大限に活用し、

③外に開き、世界の成長を取り込む形で、

生産性の向上を図り、パイを拡大させていかなければならないとされました。

国土交通省では、これらの実現のためには、政策を早急に打ち出すことが重要であるとの観点から、特にさらなる発展が期待できる分野として「国際展開・官民連携」「観光」「航空」「海洋」「住宅・都市」の 5 分野については、旧来の考え方などを転換し、大胆な政策提案を行ってきていますが、国土交通省成長戦略中では、旧来メカニズムとの決別と新しい市場環境の構築として、今後は、以下の点を柱として新しい市場環境を構築することを政策の基本原則とされました。

①公共事業費減少の中、「財政に頼らない成長」を大原則とした上で、「国土の均衡ある発展」に代表されるばらまき行政・再配分政策からの脱却を図り、限られた公共投資を費用対効果に応じて集中的に配分する。

②また、集中投資と併せて、地域や企業の創意工夫による成長を促進するため、成長の足枷となっている規制緩和に積極的に取り組み、自由度を高め、民間の新しい提案や大胆な経営を促進させる。

③ファンドや PPP に代表されるような「民間の知恵と資金」が積極的に活用される仕組みを導入し、効果的な公共投資を行う。特に、個人金融資産を活用して、新しい資金の流れを市場に誘導する方策を講ずる。

④ 経済活動のグローバル化・国際展開に対応し、また、地域の自由かつ自主的な活動を支えるため、官民が連携し、積極的な人材育成に取り組む。

また、実効力ある戦略とするために、短中長期の工程表を明確に示すなど、政策運営の PDCA サイクル（Plan（計画）→Do（実行）→Check（評価）→Act（改善）の 4 段階）が効果的に循環する手法を織り込み、戦略の実行に当たっては、大局的な視点に立って優先度が明確にされました。さらには、強いリーダーシップによる継続的な取り組み～政府一丸の戦略の推進～として、これまで多くの政策課題が、省庁間の縦割りの壁に阻まれ効果を上げられなかった過去の経験を踏まえ、政治のリーダーシップのもと、国家戦略室な

どと連携した上、省庁間の利害対立を打破し、政府一体となった戦略の実行と継続的な政策運営を強く期待するとともに、政策の具体化に際し、関係者の意見を幅広く聴取し、実効的かつ継続的な政策展開の実現を要請しています。

なかでも、国際展開・官民連携の推進に向けた成長戦略のひとつとして、インフラ整備や維持管理への民間資金ノウハウの活用（PPP/PFI など）では、厳しい財政状況の中で民間資金の活用を拡大し、真に必要な社会資本の新規投資及び維持管理を着実に進めていくため、従来の PFI 制度に基づく事業を拡大するとともに、新たな PPP/PFI 制度の構築を図る必要があるとされました。この課題に対応した政策として、老朽化したインフラへの対応等があげられ、首都圏の高速道路の老朽化に対応するため、周辺の民間開発との協働が図れる場合に、既存道路の上下空間を民間開放（道路空間のオープン化）し、その収益還元を活用した、新たな官民連携による整備・管理を展開するとともに、あわせて、一般道路も含め、立体道路や占有制度を緩和し、都市の道路空間を活用した新たなビジネスチャンスを創出することが盛り込まれました。また、PPP の一形態であるとともに、民間事業者の成長支援として、行政財産の商業利用についての積極的な支援が明記されました。例えば、平成 22 年度より、地下街の地下通路等が補助対象であることを周知し、23 年度より「官民連携地下街方式」の活用を促進するとして地下街の整備の促進や、平成 22 年度より、駅前広場の上空利用のガイドラインを作成するとともに、鉄道等の上空利用の促進に必要な制度の検討を行う交通結節点の整備の促進していく方針が明記されています。

2) 新成長戦略（平成 22 年 6 月 18 日閣議決定）

新成長戦略では、官民を挙げて「強い経済」の実現を図り、2020 年度までの年平均で、名目 3%、実質 2%を上回る経済成長を目指すこととされました。強い経済を実現するためには、安定した内需と外需を創造し、産業競争力の強化と併せて、富が広く循環する経済構造を築く必要があり、需要を創り出す鍵が、「課題解決型」の国家戦略であるとされています。この課題解決型の国家戦略として、新成長戦略では、日本経済の回復・成長に向けた政策方針として、経済社会が抱える課題の解決を需要・雇用の創出や経済成長につなげるため、経済・財政・社会保障の一体的な立て直しを掲げ、環境、健康、アジア経済、観光、雇用など七つの戦略分野を定め、21 の国家プロジェクトが提示されるとともに、各プロジェクトを確実に実現するための成長戦略実行計画（工程表）に実施スケジュールが示されました。

成長戦略実行計画（行程表）中、「観光・地域活性化戦略（地域資源の活用による地方都市再生、成長の牽引役としての大都市の再生）」において、2020 年までに実現すべき成果目標である、社会資本ストックの効率的、戦略的な新設・維持管理の実現を達成させるための工程として、道路空間のオープン化が位置づけられました。

3) 成長戦略を踏まえた今後の道路空間の新たな利活用について

国土交通省成長戦略や新成長戦略（閣議決定）に明記されているように、道路のもつ多様な機能については、成長分野と位置づけられており、また、官民連携が期待されている分野です。これらを踏まえ、既存の道路空間の利活用方策についての事例を整理するとともに、民間事業者への支援方策についての検討を行うこととします。

(3) 現行法制度下における道路空間利活用事例

道路は、道路管理者によって一般交通の用に供され、その効果として一般の自由な通行が認められています。これが、道路本来の目的とするところであり、このような道路の使用関係は、それが道路本来の用法に従うことから、道路の一般利用といわれています。

一方、道路は、最も基本的な交通手段を提供するものであるから、これを根幹として生活圏が形成され、公的又は私的な諸活動が展開されることとなります。特に、電気、ガス、水道、下水道、交通等の公益事業、一般の営利事業等の活動が道路に集中することが起こります。しかしながら、これら公益事業等を遂行していくためには、電柱、電線、水管、下水道管、ガス管、鉄道等を設ける必要があり、公共用地として一定の空間を画している道路としては、これらの施設のための場を提供せざるを得ない場合が一般的に起こります。このように、道路を一般通行以外の用に供する関係が必然的に生じ、これを道路の特別使用といいます。

一般使用は、道路本来機能であることから、一次的であるということができですが、特別使用については、副次的な利用であることから、道路本来の機能を阻害しない範囲内でのみ認められるべきとの考え方より、利用の抑制が図られているところです。この道路の利用関係の秩序維持を図るため、道路の特別使用関係の合理的な規制が図られることを目的として、道路占用制度が存在しています。このように、道路占用制度による許可を得ることによって、道路空間を利活用することができることとなります。

道路占用制度以外では、平成元年に創設された立体道路制度の適用を受けることによって道路空間を利活用することが可能です。当該制度創設の背景には、道路混雑が年々激化する中で、市街地における地価の高騰や代替地の取得難などにより、土地所有権の取得を前提とする従来の道路整備手法では用地取得が難航し、交通渋滞を解消するために必要な幹線道路の整備が進捗しないなか、良好な市街地環境を維持しつつ適正かつ合理的な土地利用を促進するため、幹線道路の整備に併せて周辺地域を含めた一体的かつ総合的な整備を行う必要性が高まったことがあります。

以上のように、現行法制下において道路空間を利活用するためには、道路占用制度による許可や立体道路制度の適用を受ける必要があります。この 2 つの制度以外においても、

廃道により上空に建築物や通路の整備を行っている事例が存在します。現行における道路空間利活用事例について、制度概要とあわせて下記に紹介することとします。

表 2-2 現行の法制下における道路空間利活用事例

制度等	設置されているもの	事例	位置
道路 占用 制度	自由通路	・つくば駅南北自由通路	地下空間
	地下通路	・札幌地下歩行空間（5：45～24：30）	
	地下街	・大阪ダイヤモンド地下街	
	上空通路	・イオンレイクタウンショッピングセンター	道路上空
	上空通路、上空車路	・トレッサ横浜	
		・ららぽーと横浜	
	上空車路	・ゆめタウン高松	
	大規模アーケード	・高松丸亀町商店街	
	太陽光発電装置	・新たなニーズ	
	EV 充電施設	・新たなニーズ	
	利便増進施設	・与野ジャンクション連結附属地	高架上
	パーキングエリア	・平和島PA	
	駐車場	・首都高高架下駐車場	高架下
	商業店舗	・首都高速道路2号線高架下施設	
・中央自動車道富士吉田線高架下施設			
教育施設（保育所）	・横浜環状2号線屏風ヶ浦高架下施設		
ガス、電気、上下水道など	・共同溝（共同溝法で公益事業者と定められている者の利用に限られる）	地下空間	
立体 道路 制度	建築物	・デュプレ西大和	道路上空
		・大阪シティエアターミナル	
		・環状第二号線再開発	
		・新宿南口地区基盤整備事業	
	駅前広場	・新たなニーズ（検討中）	
自由通路	・新たなニーズ（検討中）		
その他 (廃道)	上空通路、 ガラス張り屋根	・富山グランドプラザ	道路上空
	建築物	・銀座三越	
	建築物	・宮崎山形屋	
	建築物	・山形屋本店（鹿児島）	

1) 道路占用制度

道路上に電柱を設置する場合など、道路に一定の工作物、物件又は施設を設置し、継続して道路を使用することを「道路の占用」といいます。この道路の占用は地上に施設を設置する場合だけでなく、電気・電話・ガス・上下水道などの管路を道路の地下に埋設する場合や、道路の上空に看板を突き出して設置する場合なども含まれます。

「道路の占用」をするためには、道路を管理している「道路管理者」の許可を受ける必要があります（道路法第 32 条）。国が管理している指定区間の国道については、当該国道を管理している工事事務所の「事務所若しくは出張所」から「道路占用許可申請書」の用紙を受け取り、必要事項を記入のうえ「出張所」に占有許可申請することになります。

なお、「道路の占有」を行うことのできる物件は、道路法及び同法施行令で規定されています。（道路法第 32 条及び同法施行令第 7 条）

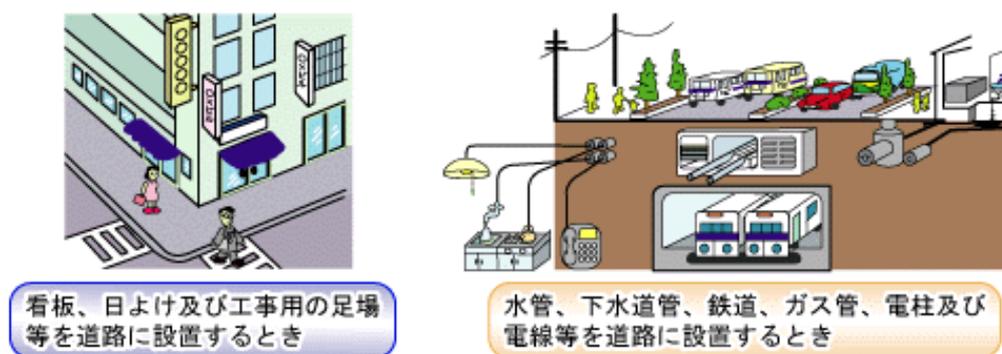


図 2-1 道路占有許可が必要なケース

東北地方整備局 HP

道路法第 18 条又は高速自動車国道法第 7 条にいう道路区域内の土地は、一般交通の用に供するため、原則的には工作物等を設置することはできません。これに対して、特別に、道路管理者の許可を受けて道路に一定の工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用することができ、これを道路の占有といいます。これまでは、占有が許可されるのは、道路の敷地外に余地がないため、道路区域内の土地に工作物等を設けることがやむを得ない場合に限定されてきました。しかしながら、平成 10 年の法改正により規制が緩和され、他に余地がある場合でも、特定連結路附属地の合理的な利用の観点から、高速道路を利用する方の利便の増進に資する民間施設を設置することがふさわしいと認められる場合には、占有を許可できることとされました。

高速道路の高架下及び道路予定区域について、有効活用の促進が図られるよう、平成 21 年に「高架の道路の路面下及び道路予定区域の有効活用の推進について」（平成 21 年 1 月 26 日付け国道利第 17 号国土交通省道路局長通達）が発出されています。これにより、平成 21 年 2 月、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構による特定連結路附属地における利便増進施設の占有実施要領では、高速道路の特定連結路附属地における利便増進施設の占有について、その許可手続き、審査基準及び占有料の算定方法等が定められることとなりました。これは、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の保有する高速道路の特定連結路附属地について適用するもので、当該制度は、既存の高速道路の特定連結路附属地（IC に附属する道路区域内の土地）において、当該高速道路を利用するものの利便

の増進に資するために民間事業者等が設置する施設（以下「利便増進施設」といいます。）で、当該土地の合理的利用の観点からふさわしいと認められるものの占用が可能となります。

高速道路の高架下及び道路予定区域の占用については、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構が、以下の通達等に基づき、高架下等利用計画の策定、高速自動車国道又は自動車専用道路（以下「高速道路」という。）の連結路附属地における利便増進施設の占用許可又は高速道路と連結する利便施設等若しくは通路等の連結許可に関して審議するため「高架下利用計画等検討会」を設置し、実現に至っています。

【参考】

「高速自動車国道法等の一部を改正する法律の施行について」

（平成 10 年 9 月 18 日付け建設省道高発第 22 号建設省道路局長通達）

高速自動車国道法等の一部を改正する法律(平成 10 年法律第 89 号)は、平成 10 年 6 月 3 日に、高速自動車国道法等の一部を改正する法律の施行期日を定める政令(平成 10 年政令第 288 号)及び高速自動車国道法施行令等の一部を改正する政令(平成 10 年政令第 289 号)は、同年 8 月 26 日に、高速自動車国道法施行規則の一部を改正する省令(平成 10 年建設省令第 34 号)は、同年 9 月 2 日に公布され、これら一連の法律、政令、省令は同日から施行されました。この改正後の高速自動車国道法(昭和 32 年法律第 79 号)等の施行にあたって、以下の点に十分留意することを内容とする通達が発出されました。

また、高速自動車国道活用施設の連結許可及びインターチェンジの連結路附属地における利便増進施設の占用許可（以下「連結許可等」といいます。）に関する諸手続の流れ等の運用方法等については、事前に道路管理者と調整した上で、その実施を図ることが内容とされています。

- 連結許可等に際しては、高速自動車国道の安全かつ円滑な交通に支障を来さないよう十分留意すること。
- 連結許可等に先立ち、地域経済への影響、まちづくり、環境の保全等の観点から、当該連結許可申請に係る施設の所在する地方公共団体の意見を聴くこと。
- 連結許可等の手続きの透明性、公正性の確保を図る観点から、学識経験者等からなる委員会を設置するとともに、当該委員会において連結許可等に係る運用基準を作成した上で、連結許可等に先立ち、同委員会において個々の申請事案について連結許可等の可否等について審議すること。
- 連結許可等に係る運用基準の主要項目は公表することとし、また、連結許可等を行った場合、その連結場所及び占用場所並びに申請者名について公表すること。

【参考】

「高速自動車国道又は自動車専用道路に連結する施設の許可の取扱いについて」

(平成 17 年 10 月 18 日付け国道利第 24 号国土交通省道路局長通達)

平成 17 年 10 月 1 日に施行された「日本道路公団等の民営化に伴う道路関係法律の整備等に関する法律」(平成 16 年法律第 101 号)により、道路法(昭和 27 年法律第 180 号)及び高速自動車国道法(昭和 32 年法律第 79 号)の一部が改正され、高速道路に連結することができる施設についての規定が拡充されました。

これにより、以下の施設が連結の対象施設として規定されました。

- (ア) 道路法上の道路等
- (イ) 休憩所、給油所、商業施設、レクリエーション施設等(以下「**利便施設等**」といいます。)
- (ウ) 利便施設等と高速道路を連絡する通路等(以下「**通路等**」といいます。)

この制度は、民間事業者等(以下「**事業者**」といいます。)が設置する利便施設等又は通路等(以下「**高速道路利便施設**」といいます。)と高速道路とを直接結ぶことを可能としたものであり、高速道路を活用した多様な事業の推進を目的としております。事業形態としては、高速道路から当該施設を介して、一般道路への車両の出入りが可能か否かにより、「開放型」と「閉鎖型」の2種類に分類されています。

なお、連結料は、連結許可による連結した場合と連結がないとした場合との高速道路利便施設の敷地の純地代の差額(受益者負担部分)と連結したことにより増加する管理費用の実費(加減速車線の道路清掃費、道路維持費、雪氷対策費、標識、照明施設、情報板等の維持管理費、料金徴収経費、利便施設等の土地の時価の鑑定料、公租公課等)からなります。1年間あたりの連結料は、以下の式に基づき算出します。

算式 ⇒ $A \times (B + C \times 1 / 2) + D$

A : (連結した後の利便施設等の敷地の 1 m²あたりの※純地代－連結がないとした場合の利便施設等の敷地の 1 m²あたりの※純地代) × 1 / 2

B : 利便施設等の敷地面積(高速道路と連絡する駐車場敷地を除く)

C : 高速道路と連絡する駐車場の敷地面積

D : 連結したことにより増加する管理費用額

※純地代の差額の算定方法は、連結した場合と連結がないとした場合について、下記の3手法を勘案して純地代を求め、「連結した場合の純地代－連結がないとした場合の純地代」により算定します。その際、積算法を基本としつつ、賃貸事例比較法及び収益分析法を使用できる場合は、これらを勘案します。

高速道路の通行者又は利用者の利便に供するための休憩所、給油所、商業施設、レクリエーション施設その他の施設で高速自動車国道法第 11 条の 2 又は道路法第 48 条の 5

による連結許可を受けたもので、地域の活性化及び高速道路の利用者のサービス向上に資する施設の整備を行う場合には、日本政策投資銀行による融資制度があります。融資条件等の詳しい内容については、問合せが必要となります。

表 2-3 高速自動車国道活用施設について

開放型	閉鎖型
高速道路から当該施設を介して、一般道路に車両が出入りできるもの。整備計画要。	高速道路から当該施設を介して、一般道路に車両が出入りできないもの。整備計画不要。
<p style="text-align: center;">開放型</p> <p style="text-align: center;">●整備イメージ</p>	<p style="text-align: center;">閉鎖型</p> <p style="text-align: center;">●整備イメージ</p>
<p>費用負担（開放型、閉鎖型共通）</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設費用：すべて開発者負担 維持管理費用：すべて開発者負担（高速道路区域については、連結料により徴収） 	

資料：東北地方整備局 HP

【参考】

「高架の道路の路面下及び道路予定区域の有効活用の推進について」

（平成 21 年 1 月 26 日付け国道利第 17 号国土交通省道路局長通達）

高架の道路の路面下及び道路予定区域は、直接には通行の用に供していない道路空間であり、まちづくりや賑わい創出などの観点から、その暫定利用を含め一層の有効活用を推進すべきところであるとし、これらの道路空間については、下記に定めるところにより、計画的に有効活用が図られるよう配慮されたいとの通達の発出がありました。高架下等の占用の許可に当たっては、公共的ないし公益的な利用を優先することとし、都市計画、周辺の土地利用状況等との調和を保ちつつ、まちづくり等の観点から適正かつ合理的な土地の利用を図る必要があると認められる高架下等について、道路管理者は、必要に応じ、高架下等に係る将来的な利用計画（以下「高架下等利用計画」という。）を策定すること、高架下等利用計画を策定した場合には、これに沿って、占用許可を取り扱うこととされています。対象となるのは、以下に掲げる道路区域内の土地（以下「高架下等」という。）であって、その有効活用が可能と認められる場所に係る道路占用については、道路法及び道路法施行令の関係規定のほか、当該通達によるものとされています。

- (ア) 高架の道路の路面下の道路のない区域の地上（以下「高架下」という。）
- (イ) 道路法第 91 条第 2 項に規定する道路予定区域（以下単に「道路予定区域」という。）
- (ウ) (ア) 及び (イ) に掲げるもののほか、車両又は歩行者の通行の用に供していない道路区域内の土地

(i) つくば南北自由通路

茨城県つくば市のつくば駅南北自由通路では、兼用工作物指定を踏まえた道路占用により、道路の商業利用がなされています。

つくば駅南北自由通路は、延長 50 メートル、幅員 18 メートルの都市計画道路「南北自由通路」として、平成 13 年に都市計画決定され、茨城県がつくば市吾妻地内に県道土浦境線の一部として整備し、平成 17 年 8 月 17 日に開通しています。

この自由通路は、茨城県道の下に道路として整備されましたが、駅施設内には店舗等の設置が可能となっている一方で、自由通路内には店舗設置が困難となっていました。平成 20 年 3 月に、茨城県、つくば市及び首都圏新都市鉄道株式会社 (TX) の三者により「つくば市吾妻地内の兼用工作物の管理等に関する協定書」が締結され、茨城県が整備した南北自由通路、つくば市が同地内に設置したつくば駅前広場及び首都圏新都市鉄道株式会社が同地内に設置したつくば駅の鉄道施設のそれぞれにおいて、相互に効用を兼ねる部分が兼用工作物とされました。南北自由通路の兼用工作物指定を踏まえ、首都圏新都市鉄道株式会社から茨城県に店舗営業に係る道路占用許可申請がなされ、同年 12 月より、南北自由通路内にカフェと物産販売の店舗が「TX アベニューつくば」としてオープンしています。

※道路法上の道路、兼用工作物部分は要確認



図 2-2 つくば駅周辺図及び南北自由通路上部写真



図 2-3 南北自由通路開通当初の写真



図 2-4 TX アベニューつくば開業後の写真

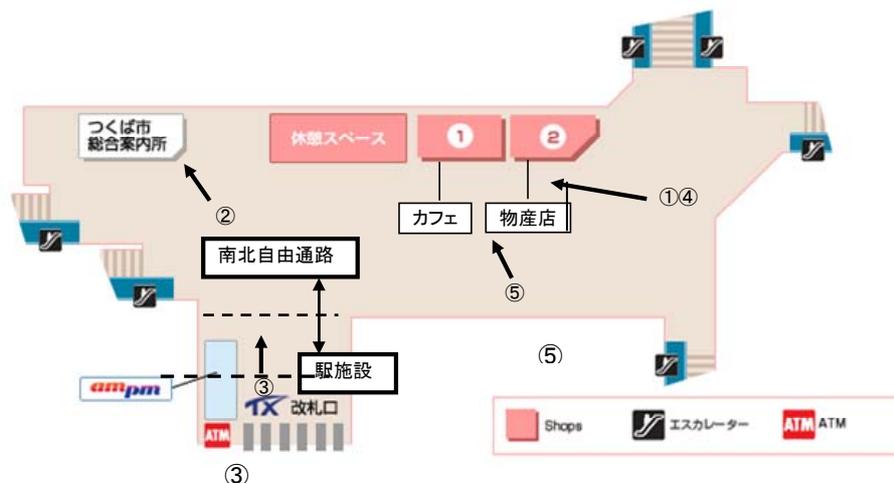


図 2-5 つくば駅南北自由通路における店舗等の配置状況

資料：首都圏新都市鉄道(株)HP

(ii) 札幌地下通路（札幌駅前地下歩行空間整備事業）

札幌市では、平成 6 年に地下利用ガイドプランを策定し、札幌駅前通地下通路の整備の検討が開始されました。平成 12 年から市民意向調査や市民ワークショップ、パネル展等を実施し、平成 15 年に地下部の都市計画決定、平成 17 年に地上部の都市計画決定に至りました。その後、平成 19 年に「大通交流拠点まちづくりガイドライン」を周辺事業者、行政で策定し、平成 23 年 3 月 12 日に共用が開始されました。

札幌市では、既存の地下鉄駅や地下街などの地下施設をつなげ、約 6 キロメートルの地下空間ネットワークを形成するとともに、都心部において札幌駅周辺地区と大通・すすきの周辺地区に二極化されている商業圏を連携する目的で、札幌駅前通地下歩行空間整備事業を計画し、天候に左右されずに安全かつ快適に歩行できるネットワークの形成、都心部全体を買い物客などの自由な回遊の実現、消費拡大・経済波及効果を目指し、さらに、地下において沿道ビルとの接続を促すことにより、ビルの建替えの促進、これに刺激を受けた隣接地区のビル建替えを派生させるなど経済波及効果の創出も狙いとされました。

札幌駅前通地下歩行空間整備事業の事業区間は約 680 メートルの地下鉄南北線さっぽろ駅～大通駅（北 3 条～大通）であり、このうち約 160 メートルが国土交通省直轄事業、残りの約 520 メートルのうち約 300 メートルを新設区間として札幌市による整備が行われました。幅員は 20m で歩行空間 12m と憩いの空間 4m×2 からなります。

当該地下歩行空間は、札幌市の目抜き通りとしての賑わい、多様性、都心の美しさを味わいながら歩くことができるストーリー性のある通りとして整備されるとともに、札幌市のゲートウェイとして、創造都市札幌のあらゆる魅力を効果的に発信・アピールする空間とすることを目指して整備され、ただ単に歩くだけの機能を有するのではなく、

歩行者空間を除く両側 4メートルずつを憩いの空間として兼用工作物に指定し、条例によって広場として位置付けることで、特徴あるエリア形成、可変的で更新可能な空間の形成を実現させています。憩いの空間は、条例で定める広場管理者（札幌市）が道路管理者と兼用工作物管理協定を結び、指定管理者制度により、札幌駅前通振興会、駅前通沿道企業 11 社、駅前通隣接企業 4 社、札幌商工会議所、札幌市を株主とする「札幌駅前通まちづくり株式会社（平成 22 年 9 月 17 日設立）」によって管理運営事務がされています。

全長 680m で地下歩道としては全国屈指の長さであり、地下街とは異なり、商業店舗が軒を連ねることにはならずとも、地上部のビルと一体化されるため、歩行者は、各ビルの地階に入居する飲食店や小売店の雰囲気を感じ取ることができるようになってきました。一体化が決まっているのは平成 22 年 11 月時点で、札幌富士ビル、ノース 33 ビル、大同生命ビル、札幌三井ビル、日本生命ビル、ワカクサビル、敷島ビル、北海道ビル、札幌グランドホテル、札幌ノースプラザ、井門ビル、北洋大通センター、札幌秋銀ビルの 13 棟とされ、開通時は、日本生命ビルと北洋大通センターの 2 棟がつながりました。ほかのビルについては、建替えや再開発の完了時点で接続される予定となっています（平成 22 年 11 月時点）。

札幌駅前通地下歩行空間の開通から 1 年後の歩行者通行量と利用状況については、札幌駅前の通行量（地上・地下合計）が、開通前より平日で約 3 倍、休日で約 2 倍に増加しています。また、通行者においては、夏期は約 4 割、冬期は約 6 割の者が安全性を実感しています。

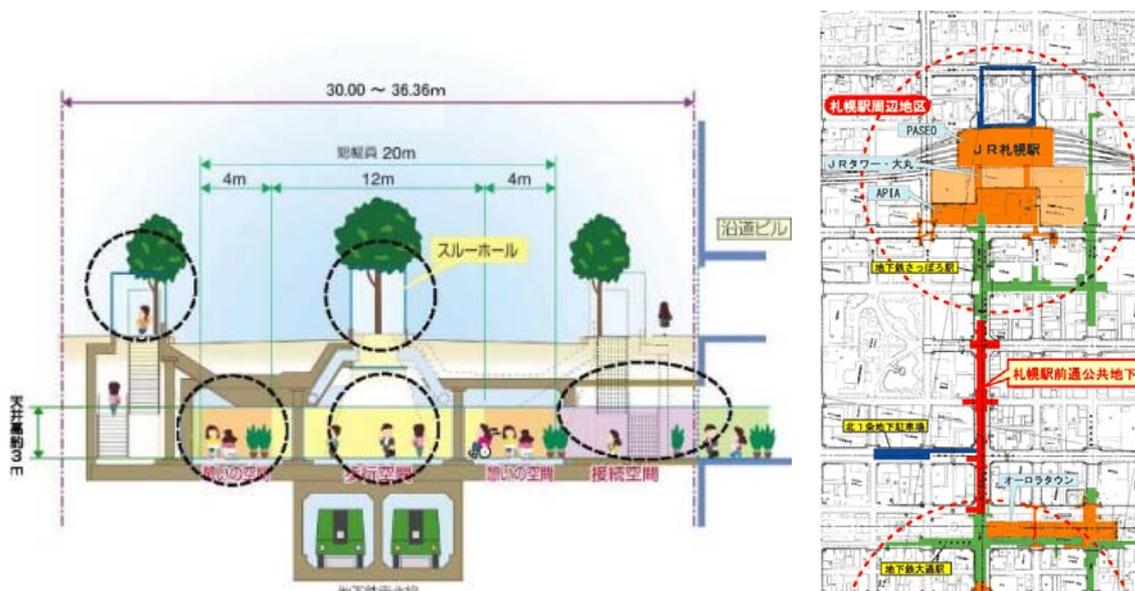


図 2-6 札幌地下歩道平面・断面計画

資料：札幌市 HP

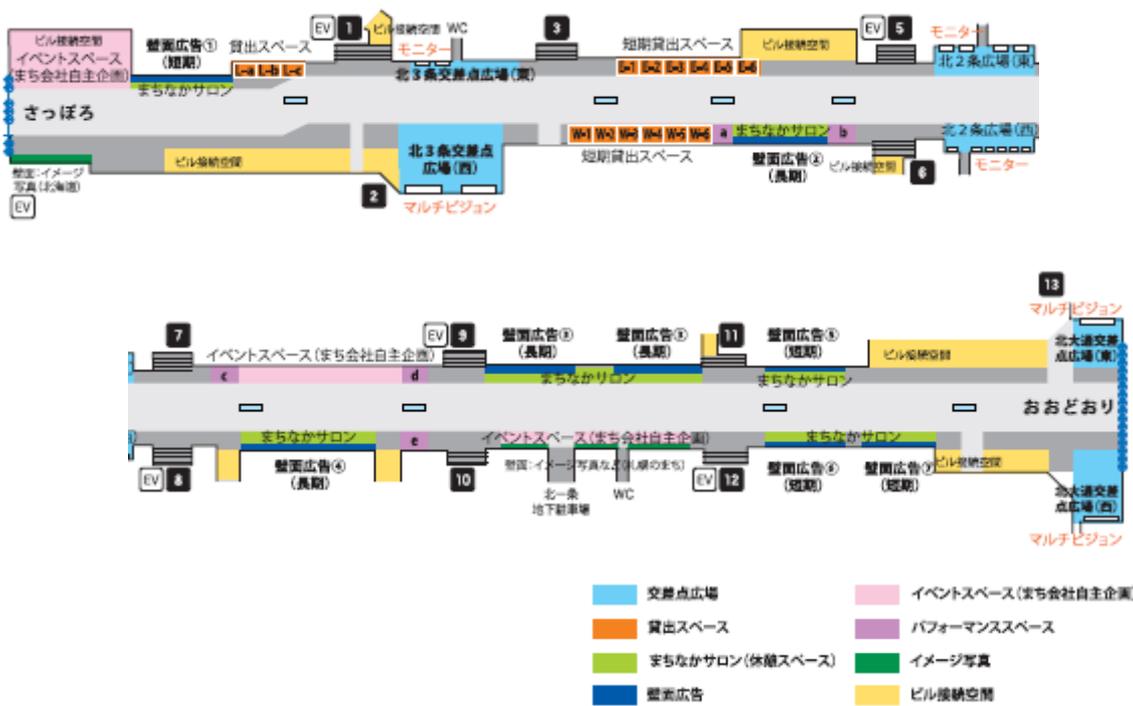


図 2-7 地下広場全体図

資料：札幌駅前通まちづくり株式会社 HP

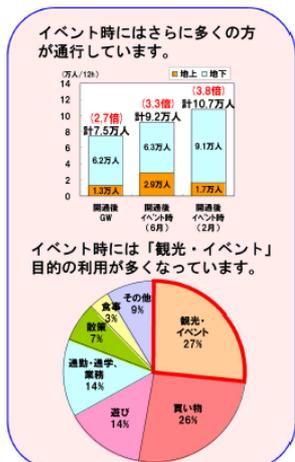
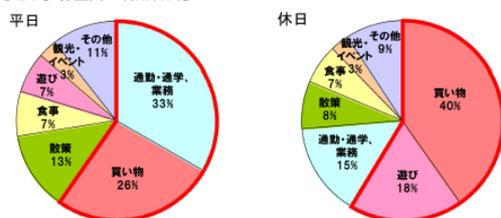
駅前通の変化（通行量）

○札幌駅前通の通行量（地上・地下合計）は開通前より平日で約3倍、休日で約2倍に増加。
 ○利用目的は平日の「通勤・通学、業務」「買い物」、休日の「買い物」「遊び」で約半数を占める。

【札幌駅前通の通行量の変化】※1（ ）内は、開通前の通行量からの伸び



【地下歩行空間の利用目的】※2



※1：現地計測による調査結果（7時から19時までの12時間合計）
 （平日 開通前 H23.3.9、開通後 夏期 H23.4.25・7.11、冬期 H23.12.5・H24.1.16実施）
 （休日 開通前 H23.3.5、開通後 夏期 H23.4.24・7.10、冬期 H23.12.4・H24.1.15実施）
 （GW H23.5.3、イベント時 よさこいソーラン祭りH23.6.11、さっぽろ雪まつりH24.2.11実施）
 （調査主体：札幌市、札幌開発建設部）

※2：地下歩行空間利用者のアンケート結果
 （平日 H23.7.29実施 有効票数：259票）
 （休日 H23.7.31実施 有効票数：316票）
 （イベント時 さっぽろ雪まつりH24.2.11実施 有効票数：367票）
 （調査主体：札幌市）

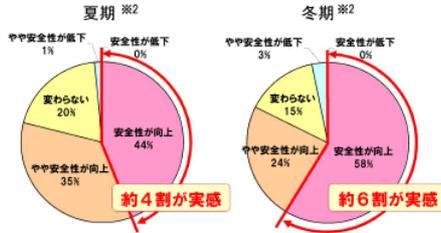
図 2-8 駅前通の変化（通行量）

資料：札幌市 HP

駅前通の変化（安全性）

- 夏期は約4割、冬期は約6割の方が安全性の向上を実感。
- 冬期の転倒事故による救急搬送件数は、中央区全体で増加傾向であるが駅前通周辺は減少傾向。

【安全性の変化】※1



【転倒事故による救急搬送件数（12月～1月）の変化】※4



【利用者の声】※3

- ・自転車の通らない地下通路はとても便利だと思います。（30代・女性）
- ・中心部のつるつる路面を回避できるのが一番いい。（30代・男性）
- ・地下歩行空間が出来てから、子供との歩行も地下歩行空間を歩く事によって、安全性が高くなったと思います。（30代・女性）

【地下歩行空間開通による障がい者の意識・行動の変化】※5

- ・誘導ブロックが設置されていることや、手すりなどに点字の案内が設置されているなどの理由から、地下歩行空間を安心して利用している。
- ・地上であれば行くのをためらっていたところにも行きやすくなった。
- ・また、安心できる経路を利用したいという理由から、遠回りになっても安全な経路である地下歩行空間を利用している。

※1：地下歩行空間等の利用に関するwebアンケート結果（H24.1実施）
（調査主体：札幌開発建設部 有効票数：夏期 299票、冬期 297票）

※2：夏期：アンケートでは「無雪期」と表現
冬期：アンケートでは「積雪期」と表現

※3：地下歩行空間等の利用に関するwebアンケート結果（H24.1実施）
自由回答より（調査主体：札幌開発建設部）

※4：札幌市消防局資料（札幌開発建設部にて集計）
（集計期間：開通前 H22.12～H23.1、開通後 H23.12～H24.1）

※5：視覚障害者団体ヒアリング結果（H24.2.10実施）
（調査主体：札幌開発建設部）

-2-

図 2-9 駅前通の変化（安全性）

資料：札幌市 HP

（参考：兼用工作物について）

兼用工作物とは、道路と堤防、護岸、ダム、鉄道橋、軌道橋、踏切道、駅前広場等の公共の用に供する工作物又は施設とが、相互に効用を兼ねる場合の、当該道路及び他の工作物をいいます。兼用工作物は、道路としての効用を果たすと同時に、他の工作物としての効用を果たしているものをいい、その範囲は、このような両者の効用を果たしている部分に限られます。（これと一体となっていて、密接不可分な部分も含まれます。）

道路法第20条第1項の規定は、道路が他の工作物としての性格を有するものである場合、当然他の工作物としての必要な管理も行われることになるから、兼用工作物を実際に管理する場合において、両者の調整を図るため、兼用工作物の管理については、道路管理者と他の工作物の管理者とが協議してその管理の方法を定めることができることとされています。

当該他の工作物の管理者が兼用工作物となった道路を管理するとき、法第20条第1項では、他の工作物の管理者が道路を管理することとなったときは、法第13条第1項及び第3項並びに第15条から第17条の規定にかかわらず管理の方法を定めることができるとされているので、協議の対象となる道路の管理は、道路の新設・改築・維持・修繕等の事実行為に限らず、占用許可、工事施行、費用負担の命令、監督処分等の行政権限の行使についても行うことができます。ただし、道路法第20条第1項ただし書で

は、他の工作物の管理者が私人である場合においては、道路に関する工事及び維持以外の管理を行わせることはできないこととされています。その他、国道の新設又は改築については、全国的な幹線道路網を形成するものであることから、道路管理者において直接行うことが適当との考え方にに基づき、本条の協議の対象から除外されています。また、道路法施行令第 5 条において、道路の区域を公示する権限、道路台帳を調製・保管する権限等は、他の工作物の管理者に代行させることができないこととされているから、これらの権限を協議の対象とすることはできません。

(iii) 大阪ダイヤモンド地下街

大阪駅前ダイヤモンド地下街は、著しい地上交通の輻輳と路上駐車の影響等を解決するために、地区内歩行者のための主動線の確保とサービス機能の向上のためのギャラリー・店舗等を配置した地下街の整備（道路下の地下会）と公共地下駐車場の整備（公共歩道の下）により構成されています。

地下街建設は、大阪駅前市街地改造事業の最初のビルである大阪駅前第 1 ビルが完成した昭和 45 年頃に地元の要求の高まりが契機となっています。しかしながら、地下街の建設には概要協議までに 9 年、事業化までにはさらに 10 年の歳月を要するものとなりました。この間、地下街を取り巻く状況が激変し、昭和 48 年の関係 4 省庁通達、昭和 55 年の関係 5 省庁通達により、事業化は凍結状態となってしまいました。昭和 61 年、中曽根内閣の民活の流れにより、大都市の地下空間の有効活用を図る方針が打ち出されました。地下街の設置が「必要やむを得ない場合」について明確にされ、実質的に凍結状態であった地下街設置が緩和の方向に、国の基本方針が変更されました。また、国の方針転換に伴い、地下街に公的資金導入の途が開かれたことが、ダイヤモンド地下街の事業化の大きな鍵となりました。大阪市と大阪市市街地開発株式会社は国の参加を得、「地下都市ネットワーク計画研究会」を開催し、地下交通のネットワークのあり方と事業手法について検討を重ねました。一方、国は「地下交通ネットワーク形成」を推進する複合空間基盤施設整備事業を平成元年の創設し、大阪駅前ダイヤモンド地区を第 1 号として認め、事業化が実現しました。当該地区は、民地の地下空間が既にほとんど利用されている状況にあり、民間ビルとの接続、地下街事業の採算性といった課題があり、公民協働での事業化が期待されていました。公的資金の導入をきっかけに公民協働での事業化が実現しました。

①公共地下歩道

一部公共地下歩道の整備に始めて街路での整備を行い、店舗に面し補助事業が認められない地下歩道に対しても、店舗の収益により元本を返済する NTT-A 型の無利子貸付街路事業の適用を受けました。

②地下街

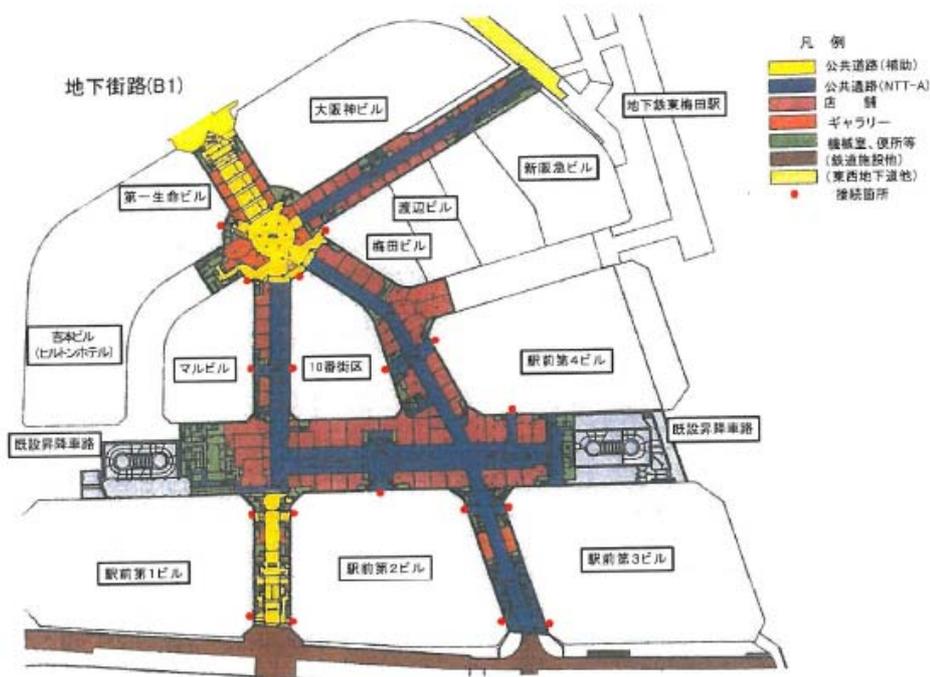
公共地下歩道（車系ネットワークにあつては地下駐車場車路）と民間ビル通路（民間ビル車路）とを一体化した安全な地下街を建設するため、平成元年度に創設された「複合区間基盤施設整備事業」の補助採択を受け、防災・防犯・情報案内・駐車場誘導管理等の管理情報システムが整備されています。また、地下街の収益施設である店舗、各種情報提供施設としてのギャラリー、附置義務駐車場、倉庫、荷捌場、ごみ処理場及びその付帯施設についても地下街事業により整備されました。

財源は、入居保証金を主財源に、接続民間ビルからの協力金や附置義務駐車場の整備への国及び（一財）道路開発振興センターからの道路開発資金融資のほか大阪市街地開発㈱の自主財源が当てられています。

表 2-4 大阪ダイヤモンド地下街事業手法一覧表

区分	事業区分	整備対象	事業主体	財源
公共歩道	街路（補助）事業	公共地下歩道2号線南端、北端部延長17m（既設部を含む）	大阪市建設局	街路補助 建設省 大阪市
	街路（NTT-A）事業	公共地下歩道2.3.4.5号線延長640m	大阪市街地開発株式会社	NTT-A 無利子借入金 （財）民間都市開発推進機構 大阪市
地下街	複合空間基盤施設整備事業（都心交通改善事業）	管理情報センター 防災、防犯、情報案内、駐車場誘導管理システム	大阪市街地開発株式会社	賦区道空間基盤施設整備事業補助
地下街	地下街事業	店舗 ギャラリー 倉庫 荷捌場 ごみ処理施設 その他付帯施設 附置義務駐車場	大阪市街地開発株式会社	入居保証金 民間接続ビル協力金 銀行借入金等 道路開発資金借入金 建設省 （財）道路開発振興センター
公共駐車場	街路（関連補助）事業	駐車場アプローチ車路	大阪市建設局	関連街路補助 建設省 大阪市
	有料道路事業	公共駐車場 その他付帯施設	大阪市建設局	有料道路事業 無利子借入金 建設省 大阪市

資料：地下空間の有効的な活用促進方策の検討に関する調査業務報告書（国土交通省）



(出典：大阪地下街㈱ 説明資料)

図 2-10 大阪駅前ダイヤモンド地下街交通ネットワーク

資料：地下空間の有効的な活用促進方策の検討に関する調査業務報告書（国土交通省）

(参考：地下街について)

地下街は、道路や駅前広場における地下の占用施設であり、設置に関しては、道路法、都市計画法、建築基準法及び消防法等様々な法令（以下、法令等）によって運用がされているのが現状です。

地下街の歴史は古く、昭和7年わが国初の地下街「須田町ストア（東京・神田）」が開設されました。地下街は、防災等の観点から課題が多くあり、また、これを公共施設である道路や駅前広場の地下に設けることは、将来の他の利用を制約するおそれがあることから、昭和48年7月31日付けで、国において共同通達「地下街の取扱いについて」が出され、関係機関が連絡調整を密にするため同通達に基づき、地下街連絡協議会が中央及び地方に設置され、地下街の規制に関する取扱方針や設置計画策定に関する基準を示した「地下街に関する基本方針について」が定められました。以後、30年近くにわたり、これに基づいて、法令に関連条文の無い規制や法令に上乗せする規制を含めた指導が、全国統一的行なわれてきました。ところが、地方分権の流れを受けて、平成13年6月1日付でこれらの地下街に関連する一連の通達が全て廃止となり、平成13年以降、地方独自に対応することとなりました。現行法制度下においては、地下街に関する統一な基準がなく、建築基準法や消防法等を遵守することによって地下街の整備が実現す

ることとなります。平成 13 年以降に開設されたのは、「はかた駅前通り地下通路」であり、当該地下街は、地下送迎場に接続する地下車路を設けることで、開設に至りました。

表 2-5 地下街の整備経緯及び地下街に関する法制面の経緯①

年次	地下街の整備経緯その他	年次	地下街に関する法制面の経緯
昭和7年 (1932)	・わが国初の地下街・須田町ストア(東京)開設		
		昭和25年 (1950)	・建築基準法(居室の採光、換気、特殊建築物の避難・消化に関する技術基準、道路内の建築制限等)
昭和27年 (1952)	・戦後初の地下街・三原橋地下街(東京)開設 ※最初の道路占用,最初の建築確認	昭和27年 (1952)	・道路法改正(地下街を道路の占用施設として認可)
昭和31年 (1956)	・八重洲地下街 ※最初の都市計画決定(開設は昭和40年)	昭和31年 (1956)	・「駅前広場における地下施設の設置に関する日本国有鉄道・建設省間の覚書」(都市交通改善のための都市計画上の立場からの、駅広地下施設の設置に関する覚書)
昭和32年 (1957)	・渋谷名店街、銀座地下店舗、なんなんタウン(大阪市)、ナゴヤ地下街(名古屋市) ※初の1万㎡以上の大規模地下街の誕生、9地下街が一挙に開設、これ以降全国的に新設・増設が続く	昭和32年 (1957)	・道路局長通達「道路の管理について」(道路占用許可・基準について)
			・路政課長通達「道路の管理に関する取扱いについて」(地下占用の取扱い、その他の一般管理関係)
昭和34年 (1959)	・佐世保駅前地下商店街(佐世保市)、岡山地下3番街(岡山市) ※地方都市でも地下街が開設	昭和34年 (1959)	・建築基準法施行令改正(地下街なる用語と地下街に構えに関する基準)
		昭和41年 (1966)	・道路局内規「地下街の道路占用について」(地下街占用許可基準に従い公正厳格な占用許可を行い、道路管理の適正を期す)
		昭和43年 (1968)	・新都市計画法制定
		昭和44年 (1969)	・「駅前広場における地下施設に関する建設省・日本国有鉄道間の申し合わせについて」
			・建築基準法施行令改正(構造基準強化、出入口への歩行距離、排煙装置義務付け等)
昭和45年 (1970)	・大阪の天六地下鉄工事現場でのガス爆発事故	昭和45年 (1970)	・「ガス工作物の技術上の基準を定める省令」(ガス遮断機の設置義務・漏洩検査)
	・ユニモール(名古屋市)、虹のまち(大阪市)開設 ※ショッピングセンター的大地下街の開設相次ぐ		・消防庁予防課長「地下街に対する防災対策の強化について」(地下工作物の給排気設備系統管理の徹底等)
昭和47年 (1972)	・千日前デパートビル火災(大阪市)	昭和47年 (1972)	・警察庁警備課長通達「地下街災害に対する警備対策の確立について」

資料：地下空間の有効的な活用促進方策の検討に関する調査業務報告書（国土交通省）

表 2-6 地下街の整備経緯及び地下街に関する法制面の経緯②

年次	地下街の整備経緯その他	年次	地下街に関する法制面の経緯
昭和48年 (1973)	・地下街に対する国会質問(参議院予算委員会第3部会において、地下街の道路占用上及び防災上の問題に関して)	昭和48年 (1973)	・4省庁通達(建設省、消防庁、警察庁、運輸省)「地下街の取扱いについて」(地下街の新設、増設を厳に抑制する方針、地下街連絡協議会の設置等)
			・「地下街の取り扱いに関する申し合わせ」(公共施設等の通達の語句の説明)
			・地下街中央連絡協議会事務局発足
			・地下街中央連絡協議会事務局「地下街の取扱いの運用について」(地下街中央連絡協議会設置要領、提出図面等)
		昭和49年 (1974)	・建設省3局長通達・地下街中央連絡協議会・消防庁(予防課長・安全救急課長)「地下街に関する基本方針」(基本方針、設置計画策定に関する基準)
		昭和50年 (1975)	・「地下街と他の建築物の地下界との接続の取扱いについて」(新設または増設を伴わない接続についても地下街連絡協議会において連絡調整)
			・消防庁安全救急課長(通知)「特定防災対象物の地階と地下街とが一体となす場合の判定基準及び指定方法について」
昭和55年 (1980)	・静岡ゴールデン街のガス爆発災害	昭和55年 (1980)	・資源エネルギー庁(地下街総点検の通達)
	・京都駅北口広場地下街(ポルタ)開設 ※昭和48年通達以降初めての地下街		・地下街一斉点検の長官通達(消防庁)
			・5省庁通達(建設省、消防庁、警察庁、運輸省、資源エネルギー庁)「地下街の取扱いについて」
			・消防庁長官(通知)「地下街等のガス保安対策に関する消防機関とガス事業者との連携強化について」
		昭和56年 (1981)	・資源エネルギー庁公益事業部「ガス事業法施行規則及びガス工作物の技術上の基準を定める省令の改正について」(ガス漏れ警報設備設置、緊急警報設備等の義務付け等)
			・「消防法施行令改正」(地下街、準地下街へ逃す漏れ警報設備施設等の義務付け)
			・建設省3局長通達・地下街中央連絡協議会「地下街に関する基本方針」の改正(防災センターと消防・警察機関との即時通設備の義務付け、ガス保安対策、ガス漏れ防止対策等についての追加)
			・建設省3課長・5省庁8課長共同通達(建設省、消防庁、警察庁、運輸省、資源エネルギー庁)「地下街類似のもの取り扱い及び地下街におけるガス漏れたい策に関する申し合わせ」(地下街類似のもの：建築物の地階で連絡して公共地下歩道に面して設けられた店舗を有し、地下街同様の形態を有するもの、についても地下街と同様に、新設又は増設は厳に抑制)
昭和61年 (1986)	・川崎駅東口広場地下街(アゼリア) 10月開設	昭和61年 (1986)	・地下街中央連絡協議会「地下街の取扱いについて」(地下街の新設・増設にあたっての基本方針の適切な運用改善：地下街の設置が必要やむを得ない場合の明確化――立地要件事業主体)
			・建設省住宅局建築指導課長・消防庁予防救急課長「地下街の防火・安全対策について」(地下街防火・安全評定委員会の設置及び運営方法)

資料：地下空間の有効的な活用促進方策の検討に関する調査業務報告書（国土交通省）

表 2-7 地下街の整備経緯及び地下街に関する法制面の経緯③

年次	地下街の整備経緯その他	年次	地下街に関する法制面の経緯
昭和63年 (1988)	・神戸ハーバーランド地下街6月着工	昭和63年 (1988)	・地下街連絡協議会「地下街に関する基本方針の改正」(原則禁止とされていた地下階と地下街との接続について検討の対象となる一定要件の明確化)
			・5省庁通達の改正(建設省、消防庁、警察庁、運輸省、資源エネルギー庁)「地下街の取扱いについて」(地下街に関する運用方法の語句の一部改正と国鉄の民営化に伴う改正)
		平成1年 (1989)	・建設省都市局長・道路局長「地下の公共的利用の基本計画の策定等の推進について」(地下利用のガイドライン策定要領、地下交通ネットワーク策定について)
平成2年 (1990)	・大阪ダイヤモンド地下街12月着工		
平成3年 (1991)	・京都御池地下街(新設)8月着工	平成3年 (1991)	・建設省都市局都市計画課長「地下の公共的利用の基本計画の策定等に関する今後の方針について」
平成4年 (1992)	・神戸ハーバーランド地下街(デュオコウベ)9月開設	平成4年 (1992)	・「地下街の取扱い(昭和48年7月建設省、消防庁、運輸省共同通達)の運用について」改正(委員の構成メンバーの変更等)
	・大阪長堀地下街(新設)9月着工		・「地下街に関する基本方針について」の改正(標準駐車場条例の改正に伴う改正)
平成7年 (1995)	・大阪ダイヤモンド地下街(新設)10月開設		
	・大阪長堀地下街(新設)5月開設		
平成9年 (1997)	・京都御池地下街(新設)10月開設	平成9年 (1997)	・「地下街に関する基本方針について」の改正(歩行者支援、面積の算出変更、噴水等の取扱い変更、防火区画の変更)
	・名古屋栄地下街で火災		
		平成12年 (2000)	・「地方分権一括法」4月施行
平成13年 (2001)	・広島紙屋町地下街(新設)4月開設	平成13年 (2001)	・「地下街中央連絡協議会」6月廃止
			・「4省庁通達」「地下街に関する基本方針について」「5省庁通達」等6月廃止
平成15年 (2003)	・韓国テグ市地下鉄中央路駅で火災、2月		
		平成16年 (2004)	・「名古屋市地下街基本方針」3月策定
			・「札幌市地下街連絡協議会」12月立ち上げ(自主的組織、基本方針検討)
平成17年 (2005)	・福岡天神地下街Ⅱ期(新設)2月開設		

資料：地下空間の有効的な活用促進方策の検討に関する調査業務報告書（国土交通省）

(iv) イオンレイクタウンショッピングセンター（上空通路）

埼玉県越谷市にある越谷レイクタウン内イオンレイクタウンショッピングセンターは、平成 20 年にオープンした国内最大級の商業施設です。イオンレイクタウンショッピングセンターは、独立行政法人都市再生機構が開発を進める越谷レイクタウンの商業拠点として出店されたもので、ユニバーサルデザインの創造にも努め、来店者の誰もが安心して楽しく過ごせる施設を目指して開発されました。

イオンレイクタウンには、イオンモール株式会社が運営する「KAZE（風）」エリアと、イオンリテール株式会社が運営する「MORI（森）」エリアの 2 つのエリアがあり、それぞれのエリアは店舗 2 階部分において「センターブリッジ」で結ばれています。このセンターブリッジは、長さ約 85 メートルの屋根つきブリッジで、ムービングウォーク（動く歩道）が設置されています。

このセンターブリッジは、交差点上空を斜めに横断しています。交差点上空の占用については、従来、道路法施行令第 10 条第 2 項に、「道路が交差し、接続し、又は屈曲する場所の地上には、占用物件を設けてはならない。ただし、電線及び電柱については、この限りでない。」と規定されており、電線及び電柱を除くいかなる工作物の占用も許可しないとの取扱いがなされてきました。交差点部においては、交通が輻輳すること、工作物等により自動車運転者等の信号機や道路標識の視認を阻害する可能性があることなどが、その理由として挙げられます。

その後、平成 18 年 6 月の構造改革特区に係る第 9 次提案において、交差点等の地上に設けるアーケードの占用許可基準の緩和が要望されたことを受け、構造改革特別区域推進本部の方針として「構造改革特区として区域を限定するのではなく、全国において実施することが時期、内容ともに明確な規制改革事項」の一つとして挙げられ、同年 11 月の道路法施行令の一部改正により、道路の構造又は交通に著しい支障を及ぼすおそれのない場合には、交差点上空における占用が可能となりました。交差点等の地上であっても、工作物の種類又は道路の構造によっては、工作物等を交差点等に設けることにより、必ずしも道路の構造又は交通に著しい支障を及ぼすおそれがあるとは限らないこと、また、その工作物等の設置によって、道路利用者の利便に資する場合があることなどが、その理由として挙げられます。



図 2-11 イオンレイクタウンショッピングセンターを結ぶ通路について

出典：イオンリテール(株)HP



B：センターブリッジ外観

B：センターブリッジ内部

図 2-12 イオンレイクタウンショッピングセンター

出典：イオンリテール(株)提供資料

(v) トレッサ横浜（上空車路及び上空通路）

神奈川県横浜市港北区の商業施設トレッサ横浜は、横浜市の幹線道路である環状 2 号線沿いに立地する関東エリア初のオートモール&ショッピングシティです。同店は、地域の方々に便利で快適な生活を提供できる複合施設として、株式会社トヨタオートモークリエイトにより開発され、平成 19 年 11 月に北棟がオープン、翌年 3 月に南棟がオープンし、現在はオートモールを中心に約 220 店舗が展開されています。

トレッサ横浜の整備にあたっては、道路内建築の許可（建築基準法第 44 条）に加え、開発行為（都市計画法第 32 条）及び大規模店舗立地法（改正前）の許可を得ていますが、付近は工業地域であり、地区計画等の定めはありません。

当該施設では、環状 2 号線で分離している商業施設をつなぐだけでなく、交通量が多い環状 2 号線をまたぐ安全な歩行者動線を確保するとともに、自動車交通の混雑緩和を図ることを主な目的として、横浜市道を挟んで立地する北棟と南棟を結ぶ幅員 8 メートルの屋根つき道路上空通路を整備しています。道路上空に設ける通路の占用許可については、昭和 32 年の通達「道路の上空に設ける通路の取扱等について」により、「通路の規模は、常時通行する人数若しくは運搬する物品の数量又は非常の際避難する人数に応じて最小限度とし、その階数は 1 とし、その幅員は 6 メートル以下としなければならない」とされています。しかし、この通路設置にあたっては、既設の横断歩道の代替機能を当該通路に持たせるとともに、バリアフリー化のためエレベーターを整備することや、将来の歩行者交通量を推定することで必要な幅員を算出することにより、8 メートル幅員の通路整備が認められることとなりました。

具体的には、商業施設の常時来客者数から上空通路の常時利用者数を算出し、歩行速度と歩行密度から商業施設利用者に必要な幅員が 6 メートルとされました。この幅員に加え、高齢者や障害者を含めた一般利用の横断歩道橋の機能として必要な幅員 2 メートルが認められ、合わせて 8 メートル幅員の上空通路の整備実現に至ったものです。

なお、トレッサ横浜は、自動車工場であった土地を利用転換して商業施設が整備されており、街区東側には、工場であったときに整備された道路上空車路及び歩行者用立体横断施設が存し、現在もリニューアル整備の上、同店の駐車場を結ぶ車路及び歩道橋として活用されています。橋梁建設当時から占用橋として扱われてきましたが、トレッサ横浜オープン後も継続して占用することが行政との協議により確認されています。

街区をまたぐ商業施設の連続性確保にあたり、交通容量やバリアフリー化、従来あった機能の代替機能付与などに配慮し、通常以上の機能を付与することで広幅員の道路上空通路が整備された事例になっています。



図 2-13 トレッサ横浜整備前状況



図 2-14 トレッサ横浜写真

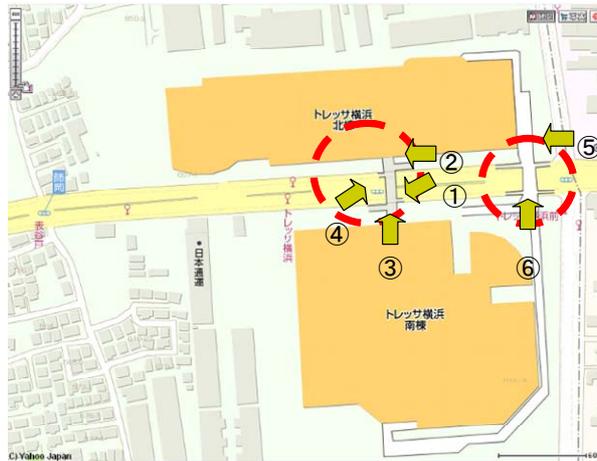


図 2-15 トレッサ横浜写真撮影位置図

(vi) ららぽーと横浜（上空車路及び上空通路）

神奈川県横浜市都筑区の池辺地区にあるららぽーと横浜は、文化、知性及び情報の融合を図る新しいタイプのショッピングセンターとして、平成 19 年 3 月にオープンしました。ららぽーと横浜では、駐車場にアクセスするための車路及び最寄り駅である JR 横浜線鴨井駅方面からの歩行者用デッキを、横浜市道（緑産業道路）上空に整備しています。

店舗が立地している敷地は、元は工場であり、平成 16 年の同工場の移転に伴い、当時の土地所有者であった信託銀行から横浜市へ、今後の土地利用計画に合わせた「用途地域の変更」、「地区計画の決定」及び「防火地域及び準防火地域の変更」についての都市計画提案が提出されました。具体的には、当時の用途地域（工業地域）では建築できない映画館の導入や、周辺環境に配慮した建築計画を行うため、現行の建築高さ制限の部分的な緩和あるいは強化をするとともに、遊歩道や空地などを導入する計画であり、このために工業地域から準工業地域への変更や地区計画の決定などの提案が行われました。

用途地域の変更については、商業施設は雇用創出の場となり地域の交流や活性に資するものである等の評価がなされ、また、都筑区マスタープラン等において当該地区は工業地としての環境を維持・保全することになっていましたが、準工業地域とすることで工業地域の環境が維持されること等の判断がなされました。

都市計画提案にあたっては、敷地北側区域の住民の鴨居駅方面への通路としての配慮、敷地外周の緑地・緑道の確保、建物の高さ制限、壁面後退等が要件とされました。上空車路及び通路については、都市計画提案時には設置が未定であったこともあり、公的計画への位置付けはなく、道路占用許可申請にあたっては、開発主体である三井不動産株式会社から道路管理者(横浜市)に、交通負荷の軽減、歩行者の安全確保、公益施設（ATM やクリニック等）への円滑なアプローチ、路上駐車抑制といった観点から、施設の公共性が説明され実現に至りました。

(vii) ゆめタウン高松（上空車路）

香川県高松市のゆめタウン高松は、広島市に本社のある株式会社イズミが整備・運営する東四国有数の郊外型ショッピングセンターです。同店は、香川県下で最も交通量の多い交差点の一つである上天神町交差点（国道 11 号と国道 193 号との交差点）付近に位置しており、香川県全域や徳島県北部から車両により概ね 1 時間以内でアクセスすることが可能なこともあり、自家用車による来店者がたいへん多くなっています。

ゆめタウン高松の駐車場は、平地・地下・屋上という 3 層により整備されており、香川県内最大級の車両収容を実現しています。駐車場への入場は、店舗の東西南北いずれの方角からも可能となっていますが、国道 11 号にて高松空港方面から店舗駐車場へ乗り入れる車両のアクセス性向上のため、国道 11 号をまたぐ上空車路を道路占用許可により整備しています。ゆめタウン高松は、旧工場跡地を開発して、平成 10 年 10 月にオープンしていますが、以降の増床リニューアル工事により、店舗面積は約 54,600 平方メートル、延床面積は約 117,000 平方メートル、駐車可能台数は 3 千台以上となっています。

商業店舗へのアクセス性向上及び交通環境への影響回避を目的とした上空車路整備事例です。



図 2-18 ゆめタウン高松

出典：ゆめタウン高松 HP

(viii) 高松丸亀町商店街（アーケード）

昭和 43 年度に、国の高度化資金導入によって、アーケード及びカラー舗装工事を行ってから 16 年が経過したことで、アーケードはサビ、雨漏り等で補修費が年々かさみ、路面は車両の通行で痛みがひどく、雨の日はスリップ事故が多いとの苦情が多々ありました。また、何よりも他商店街に比べて暗い、まるでトンネルの中に入っているような不評であったことから、耐用年数も迫った 2 年前より明るい商店街を作ろうという機運が盛り上がり、改築の積立（昭和 57 年春から間口 1m あたり 3,000 円）が始まりました。国からの支援である高度化資金利用の目処が付き、また高松市からの補助金増枠の見通しがつき、工事が着工されるに至りました。駐車場においても従来どおりに現在地に平面駐車場として利用していましたが、駐車台数が 20 台 31 台であり、絶対数が完全に不足していました。6~7 年前より現有地の駐車場の立体化を図っていましたが、たまたま隣接地の用地が買取可能になったため、モータリゼーションのますますの発達を考え、アーケード階層に伴った駐車場の同時整備に踏み切り、自走式の大型駐車場を新築することとなりました。

昭和 58 年夏、理事長以上 43 名のアーケード・駐車場委員会を設立して、立案・計画、他都市見学業者引合・検討、県市へ計画提出・承諾と順序を重ね、昭和 59 年 7 月 16 日中小企業庁の認可事業となりアーケード及び路面は川崎運輸建設、北駐車場は竹中工務店・富士車輛、南駐車場は、^{かまちようせいこう}鎌長精衡・IHI と契約し 11 月 20 日にオープンしました。

アーケード及びカラー舗装、町営南北駐車場の整備費用は、高松丸亀町商店街振興組合が負担し、総工費は 15 億 5 千万円がかけられ整備されました。その内訳は、高度化資金 10 億円、市補助金 3 億円、自己資金 2 億 5 千万円となっています。組合では、高度化資金の返済について、15 年（3 年据置、12 年均等払）で、利子補給制度を活用したため、商店街は元金を返済するのみとなり、各店 1m あたり 3,000 円／月の間口割の負担金と駐車場の収益によって返済する計画が立てられました。

アーケードの設置に関しては、昭和 30 年「アーケードの取扱について」（消防本部長、建設事務次官、警察庁次長通達）により、道路上空にアーケードを設置する場合には、①アーケードの設置は、防火、交通及び衛生上の弊害を伴うものであるから、抑制の方針をとること、②アーケードの設置許可等に関する連絡及び調整を行うため、道路管理者、建築主事、警察署長及び消防長又は消防署長からなる連絡協議会を設けること、③道路の幅員が 4m 以上且つ 8m 以下であることなど、設置可能な道路の条件についての規定がされていました。しかしながら、地方分権一括法（平成 12 年）により通達「アーケードの取扱について」は技術的助言となり、基準としての拘束力は消失しており、現行では、幅員 8m 超の道路上空へのアーケード（大規模アーケード）設置は、地方公共団体の判断で可能となっています。高松丸亀町商店街のアーケードは、都心にふさわしい商用機能の充実を図り、イベントなどの賑わいや憩いの広場となることを目的として整備されています。その他の事例として、平成 18 年の道路法施行令改正に伴い、条件付で交

差点上空の占有が可能となったことから、平成 19 年鹿児島市天文館地区に位置する天文館商店街で、商店街の一体性及び集客力向上のため、一般国道 225 号の交差点部分に幅員 20m（うち車道 11m）とするアーケードが商店街組合によって整備されました。

表 2-8 アーケード及びカラー舗装、町営南北駐車場の整備費用内訳

高度化資金	10 億円
市補助金	3 億円
自己資金	2.5 億円



図 2-19 高松丸亀町商店街のアーケード

資料：国土交通省より HIDO 改

(ix) 太陽光発電装置

「新成長戦略～「元気な日本」復活のシナリオ～」(H22.6.18 閣議決定)では、強みを活かす成長分野（環境・エネルギー、健康）として、グリーン・イノベーションによる成長とそれを支える資源確保の推進が掲げられています。内容としては、電力の固定価格買取制度の拡充等による再生可能エネルギー（太陽光、風力、小水力、バイオマス、地熱等）の普及拡大支援策や、低炭素投融资の促進、情報通信技術の活用等を通じて日本の経済社会を低炭素型に革新することが盛り込まれました。また、国土交通省では、平成 22 年 5 月の国土交通省成長戦略及び平成 22 年 6 月新成長戦略の閣議決定を背景とし、厳しい財政状況が続くなかで、民間の資金も活用して必要な財源を確保し、真に必要な社会資本の新規投資や維持更新を行うことが、我が国の持続可能な成長に必要な不可欠となっていることから、道路空間のオープン化等について検討を行うため、平成 22 年 10 月に道路 PPP 研究会を設置しました。

PPP 研究会は、民間からの収益還元を活用した新たな官民連携によるインフラの整備・管理を展開し、更新時期を迎えるインフラへの対応を目指すことを目的とし、都市

の道路空間を活用した、新たなビジネスチャンスを創出することで、財政出動を伴わない成長戦略を展開についての検討を行っています。これまで、主に、上部空間の民間開放（立体道路制度の活用）と、高架下の民間開放（道路占用制度等の活用）が検討されるとともに、その収益還元を活用した、新たな官民連携による整備・管理を展開することが検討されてきています。また、あわせて、一般道路も含め、立体道路や占用制度を緩和し、都市の道路空間を活用した新たなビジネスチャンスを創出することが併せて検討されています。

また、研究会の検討では、平成 23 年 4 月 8 日閣議決定された「規制・制度改革に係る方針」において、太陽光発電設備について、道路構造及び交通の安全に与える影響を勘案し、道路占用許可対象物件への追加を検討し結論を得るとされたことをふまえ、現状を整理し、再生可能エネルギー推進の観点から、道路構造又は交通に支障を及ぼさない範囲で占用を認めることと結論を出しました。新たに太陽光発電施設を占用許可対象とすることへは、道路法施行令の改正で対応することとし、平成 24 年 12 月 7 日（金）閣議決定され、平成 24 年 12 月 12 日（水）に公布されました。申請があった場所には、安全性や将来の利用、沿道環境や景観上問題がない場合に占用を認めるとされ、また、設置に関する考え方が整理されました。

表 2-9 太陽光発電装置設置に関する考え方①

設置場所	具体的な候補場所	設置の可能性	設置の際に考慮すべき事項 (安全性の視点)
I) 既に、施設の設置を認めている場所	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広告等 ・ バス停上屋 	○	—
II) 道路構造や交通への支障がなく、比較的設置が容易な場所	<ul style="list-style-type: none"> ・ SA、PA の緑地帯。園地等 ・ 道の駅上屋、SA、PA の上屋、料金所上屋 ・ 換気塔の上屋 	○	—
III) 道路構造や交通への支障はないが、架台等の構造物が必要な場所	<ul style="list-style-type: none"> ・ SA、PA、IC 法面（下方に支障がない場合に限定） ・ 盛土法面（下方に支障がない場合に限定） 	○	※道路の維持、点検等への影響
IV) 強固な架台や構造物の補強が必要となり、道路構造への支障が懸念させる場所	<ul style="list-style-type: none"> ・ トンネル坑口の法面 ・ 一般的な盛土法面、切土法面 	○	※道路構造への影響 ※道路の維持、点検等への影響

凡例) ○：安全性の支店から設置の可能性のある場所、×：安全性の視点から設置不可の場所

資料：国土交通省 HP

表 2-10 太陽光発電装置設置に関する考え方②

設置場所	具体的な候補場所	設置の可能性	設置の際に考慮すべき事項 (安全性の視点)
V) 構造物に添架しないと設置できない場所	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路照明、標識、道路情報版 ・ 歩道橋、橋脚、橋桁、高欄 ・ 遮音壁 ・ トンネルルーバー 	×	<ul style="list-style-type: none"> ・ 構造物への影響により原則設置不可であるが、一体構造の内蔵品であれば可能
VI) 道路構造や交通に支障を及ぼす場所	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車道、路肩、停車帯、植樹帯、歩道 	×	—

凡例) ○ : 安全性の支店から設置の可能性がある場所、 × : 安全性の視点から設置不可の場所

資料 : 国土交通省 HP

(参考 : 道路法施行令及び道路整備特別措置法施行令の一部を改正する政令について)

PPP 研究会の検討を経て、平成 25 年 4 月 1 日に太陽光発電設備等及び津波避難施設を道路占用許可対象物件とされることとなりました。

【背景】

太陽光発電設備及び風力発電設備（以下「太陽光発電設備等」という。）については、これらの設備を道路区域内に設置したいとの要望が寄せられているほか、規制・制度改革に係る方針（平成 23 年 4 月閣議決定）において「太陽光発電設備について、道路占用許可対象物件への追加を検討し、結論を得る」こととされているところである。また、津波対策として道路区域内に津波避難施設（※）を設置したいとの要望が寄せられているところである。これらを踏まえて、今般、これらの物件を道路占用許可対象物件として位置付けることとするものである。

※津波からの一時的な避難場所としての機能を有する堅固な施設

【概要】

・道路の道路占用許可対象物件として、太陽光発電設備等及び津波避難施設を追加とする。

- 太陽光発電設備等及び津波避難施設に係る道路占用の場所の基準等については、地面に接することを認める道路の部分は車道以外の道路の部分とし、また、歩道等に設ける場合には一定の幅員が確保されていることとする。
- 太陽光発電設備等及び津波避難施設の占用料を定めることとする。
- その他道路法施行令の改正に伴う所要の改正を行う。

(x) EV 充電施設

「新成長戦略～「元気な日本」復活のシナリオ～」(H22.6.18 閣議決定)においては、蓄電池や次世代自動車、火力発電所の効率化、情報通信システムの低消費電力化など、革新的技術開発の前倒しを行うこととされています。

この新成長戦略を受け、地域の責任ある戦略、民間の知恵と資金、国の施策の「選択と集中」の観点を最大限活かす「総合特区制度」が、創設されました。新成長戦略の「21の国家戦略プロジェクト」として総合特区制度の創設を位置付け、規制の特例措置及び税制・財政・金融上の支援措置等を総合的な政策パッケージとして実施することとしています。「総合特区制度」については、制度設計を行うため、規制の特例措置や税制・財政・金融上の支援措置等について、平成22年7月20日(火)から平成22年9月21日(火)まで、新たな提案(アイデア)の募集を実施したところ、延べ278団体より計450件の提案について提出がありました。これを受け、地域からの提案を踏まえ、優先的に検討に着手すべき規制・制度改革を抽出し、内閣官房地域活性化統合事務局から関係府省庁に対し所要の検討が依頼されました。総合特区制度では、規制・制度の特例措置だけでなく、税制・財政・金融上の支援措置がされることとなっています。

当該検討では、今後、成長著しい新興国を始めとして各国で地球温暖化や資源・エネルギー制約等への対応が必要となり、環境・エネルギー技術の需要が高まると想定されることが位置づけられています。我が国は、公害や石油危機といった課題を克服する中で築き上げてきた世界トップレベルの環境・エネルギー技術を有しており、この分野における我が国の強みを生かして、関連技術・システムの開発及び関連産業の育成を進め、国際競争力を更に強化していくべきであるとされました。具体的には、モデル事業や所要の規制・制度改革等を通じ、新技術や新システムの導入に伴う課題を抽出し、解決を図るとともに、研究・開発・生産の拠点を集積させ、個別技術の開発のみならず、複数の技術等の有機的連携を促すとともに、利用促進策の集中等により、次世代技術が実用化された都市を構築し、これをモデル都市として、内外への普及展開を図るとされました。例えば、次世代自動車産業については、充電設備等のインフラ整備や課金制度のあり方等の課題解決を図るとともに、技術・システムの検証、確立を目指すこととされました。また、これらを通じ、環境・エネルギー関連産業の国際競争力の強化と、低炭素型社会の同時達成を目指すこととされています。

当該分野での総合特区に関する地域の提案は、関連提案が51件あり、電気自動車の充電設備の設置について、道路占用の許可基準に係る「道路の敷地外に余地がないためやむをえないもの」を適用除外するとともに、道路法及び施行令に限定列挙されている占用物件に「電気自動車の充電設備」を追加する、道路の占用許可基準の緩和が優先的に検討に着手すべき規制・制度改革とされています。また、経済産業省への依頼として、現状では、電気自動車への充電事業について明確なルールが示されていないことを踏まえ、今後の電気自動車の普及等を勘案し、充電設備の電気使用量に応じた課金(従量課

金) が実施できるよう明確化を図ることが提案されました。

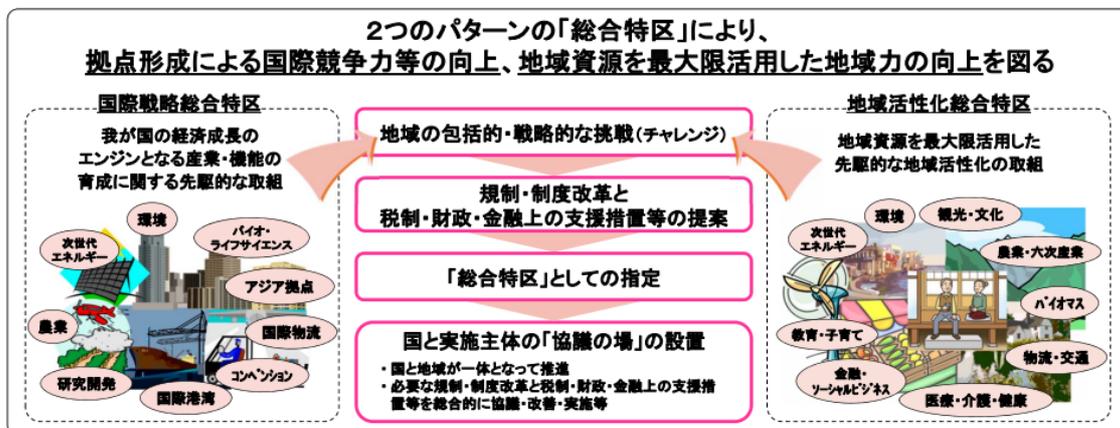


図 2-20 総合特区制度について

資料：内閣府

内閣官房 地域活性化統合事務局
「総合特区制度」の概要
参考資料1

総合特区制度 = 新成長戦略を実現するための政策課題解決の突破口

「必然性」と「本気度」があり、実現可能性の高い区域に国と地域の政策資源を集中

- 地域の包括的・戦略的なチャレンジを、オーダーメイドで総合的(規制・制度の特例、税制・財政・金融措置)に支援
- 総合特区ごとに設置される「国と地方の協議会」で国と地域の協働プロジェクトとして推進

2つのパターンの「総合特区」

①国際戦略総合特区

我が国の経済成長のエンジンとなる産業・機能の集積拠点の形成

環境・次世代エネルギー、バイオ・ライフサイエンス、農業、研究開発、国際物流、国際港湾、アジア拠点、コンベンション

②地域活性化総合特区

地域資源を最大限活用した地域活性化の取組による地域力の向上

観光・文化、次世代エネルギー、農業・六次産業、バイオマス、教育・子育て、金融・ソーシャルビジネス、物流・交通、医療・介護・健康

特例措置・支援措置

(1) **規制・制度の特例措置** ※以下は制度創設に当たり、予め措置するものであり、法施行後、地域の提案を受けて累次追加。

- 全国的な展開に踏み切れない規制の特例も、自己責任の下、**区域限定で実施**
⇒ ライフイノベーション、グリーンイノベーション等の本格展開の突破口
- 個別の法令等の特例措置に加え、地方公共団体の事務に関し、**政令で定めている事項を条例で定められることとする**
⇒ 地域主権改革を加速する突破口

(2) **税制上の支援措置**

①国際戦略総合特区

- 国際競争力強化のための法人税の軽減(投資税額控除、特別償却、所得控除より選択)
⇒ 国際競争力ある産業・機能集積拠点整備

②地域活性化総合特区

- ソーシャルビジネス等に対する個人出資に係る所得控除
⇒ 地域の志のある資金を「新しい公共」へ結集

(3) **財政上の支援措置**: 関係府省の予算を重点的に活用。総合特区推進調整費により機動的に補完(H23予算: 151億円)

(4) **金融上の支援措置**: 利子補給制度(0.7%、5年間)の創設(H23予算: 1.5億円)

図 2-21 総合特区制度での特例措置及び支援措置について

資料：内閣府

総合特区のイメージ
～環境・エネルギー関連産業の国際競争力の強化のための拠点形成～

規制の特例措置(例) ※ これらは優先的に検討すべき事項として検討に着手したものであり、総合特区制度の対象となる規制・制度改革をこれらに限定するものではない。

○直ちに対応するもの

- 燃料電池自動車・水素ステーション設置に係る環境整備
- 太陽光発電設備等に係る建築基準確認申請の不要化
- 低炭素化に資する設備・建物を導入した場合の容積率緩和
- 省エネ機器や自動車蓄電池を多様に組み合わせたホームエネルギーマネジメントシステム(HEMS)住宅普及の為の容積率緩和

○対応する方向ではあるが、付すべき条件等を検討するの
に一定の期間を要するもの

- 太陽光発電の設置等に伴う電気主任技術者の選任に係る規模要件の緩和

○今後さらに論点を詰めて検討するもの

- 道路の占用許可基準の緩和

○現行制度により対応可能と考えられるもの

- 電気自動車の充電に係る課金方法の整備
- グリーンITSの社会実験への周波数配分

税制・財政・金融措置

○関係府省庁において、対応する予算措置等を集中投資
○なお、内閣府においても、総合特区制度の創設に関連し、平成23年度予算概算要求・税制改正要望を実施

図 2-22 総合特区のイメージ

資料：内閣府

(xi) 利便増進施設

首都高速道路株式会社では、機構による占用許可によって、面積約 20,000 m²の埼玉大宮線与野ジャンクション連結附属地における利便増進施設事業を行っています。

施設は、道路利用者に休憩施設として利用可能なように、一般道路からアクセス可能となっており、誰でも利用することのできる駐車場（普通車 238 台、大型車 5 台、障がい者専用 3 台）、休憩施設&トイレ（24 時間警備員常駐・高速道路情報を提供）、購買施設（コンビニスペース、地域特産物その他多目的商業スペース）、イベントスペースがあります。なお、イベントスペースとする部分には、「質の高い美しい街並みの創造」をテーマにモデルハウスにより素敵な空間、気ままな散策を演出しています。また、購買施設では、地元特産物を数多く取り揃える等し、地域振興や賑わいの創出にも寄与する施設となっています。



現状写真



イメージパース

図 2-23 利便増進施設事業位置及びイメージ図

資料：首都高速道路株式会社



図 2-24 利便増進施設事業によるイベントスペースの活用

資料：首都高速道路株式会社

(xii) 平和島 PA（高架上を活用したパーキングエリア）

平和島 PA は、国内初の高速道路上人工地盤に設置した PA として平成 4 年に改築工事が完了し、休憩施設を含む 3 階建て建物及び駐車スペースがあります。首都高速道路の PA は高速道路の一部として整備されましたが、当該 PA は公団民営化後も構造上道路区域と区分することができないため、道路区域とされました。建物 1 階部分の約半分を占める食堂（約 40 席）及び売店については、日本高速道路保有・債務返済機構から首都高速道路サービス（株）が占有許可を受ける形態がとられています。用地取得が困難な場所における道路空間の重層的な利用を目的とし、道路を横断する構造になってはいるものの、現況として食堂・売店から道路を眺めることはできない構造となっています。

民営化以前は、高速道路事業者である公団が「道路利用者の利便性」等の観点で整備し、占有を許可していたと考えられます。また、首都高速道路では、平和島上り PA のほか、大黒、代々木、用賀など道路区域内の PA に存する売店は、道路占有許可を受けて設置されています。



図 2-25 売店施設の外観(首都高速提供)



図 2-26 平和島 PA 概略

資料：首都高速道路株式会社 HP

(xiii) 高架下を活用した駐車場（首都高速道路）

首都高速道路の高架下には、沿道地域・住民や駐車場ニーズを踏まえ、駐車場の整備がされています。高架下駐車場の運営は、首都高速道路会社の運用によるもののほか、

首都高速道路サービス株式会社及び財団法人首都高速道路協会の運営によるものがあります。いずれも日本高速道路保有・債務返済機構から占用許可を受け運営がされています。



図 2-27 高架下駐車場利用イメージ

資料：首都高速道路株式会社 HP

(xiv) 首都高速道路 2 号線高架下施設（高架下を活用した商業店舗等）

高速 2 号目黒線の整備に当たり、首都高速道路公団法第 29 条第 2 項第 1 号（大臣認可を受けて行う公団業務）に基づき、高架下に施設を設置し賃貸が開始（昭和 43 年 4 月 1 日～）されました。2 号線高架下施設は、東麻布一・二丁目、南麻布二丁目、南麻布三・四丁目、恵比寿三丁目・白金六丁目の 4 地区に分れており、4 地区合計で事務所又は店舗（一部住居併用あり）47 戸、附帯駐車場 66 台となっています。

高架道路の路面下の占用許可については、平成 17 年 9 月 9 日付け道路局長通達により、街づくりの観点等を踏まえた高架道路の路面下の適正かつ合理的な利用が可能となりました。高架道路は、支柱によって支えられている特殊の構造の道路であり、これまで、高架道路の路面下の占用の許可については、道路管理上好ましくないため、真にやむを得ないと認められる場合以外については抑制することとしていたことから、高架道路の路面下の利用形態としては、事実上、広場、公園、駐車場等に限定されてきました。しかしながら、近年、街づくりの観点等から、高架道路の路面下も含めた賑わいの創出等が必要となるケースも生じていることからとされ、高架道路下占用許可基準が改正されました。改正後の高架道路下占用許可基準においては、占用許可を一律に抑制するのではなく、都市計画や周辺の土地利用状況等を踏まえて、地元地方公共団体の意見を聴いて高架下利用計画を策定し、この計画に基づくこと等により、高架道路の路面下の適正かつ合理的な利用を図ることとされました。その結果、これまでの広場、公園、駐車場に加え、街づくりの観点等から高架道路の路面下の積極的な利用が必要であると認められる場合であって、本基準に適合する場合については、店舗等の占用も可能となりました。



図 2-28 高架下商業店舗利用イメージ

資料：首都高速道路株式会社 HP

(xv) 中央自動車道富士吉田線高架下施設（高架下を活用した商業店舗等）

中央自動車道富士吉田線高架下の調布市富士見町3丁目2番地1において、調布市による占用のもと、リユース（再利用）を目的として、粗大ごみから再生可能な家具などを手直しして販売する、利再来留（リサイクル）館の営業がされています。主な展示品は、タンス・テーブル・椅子・パソコンディスク・メタルラック・チェスト・衣装ケース・カラーボックスなど、常時300点ほどを展示販売しています。価格は500円～5,000円程度が中心です。

開館時間は、月曜日から金曜日の午前9時30分～正午、午後1時～午後3時30分（年末年始、祝祭日は除く）です。

当該箇所の占用は、独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構が、以下の通達等に基づき、高架下等利用計画の策定、高速自動車国道又は自動車専用道路（以下「高速度道路」という。）の連結路附属地における利便増進施設の占用許可又は高速度道路と連結する利便施設等若しくは通路等の連結許可に関して審議するため「高架下利用計画等検討会」を設置し、実現に至っています。

（通達等）

- ・「高架の道路の路面下及び道路予定区域の有効活用の推進について」
（平成21年1月26日付け国道利第17号国土交通省道路局長通達）、
- ・「高速自動車国道法等の一部を改正する法律の施行について」
（平成10年9月18日付け建設省高発第22号建設省道路局長通達）
- ・「高速自動車国道又は自動車専用道路に連結する施設の許可の取扱いについて」
（平成17年10月18日付け国道利第24号国土交通省道路局長通達）



図 2-29 利再来留（リサイクル）館外観

図 2-30 利再来留（リサイクル）館内部

資料：調布市 HP

表 2-11 高架下等利用計画の策定について①

	計画	区間	占用主体	占用物件	占用の場所	占用の開始予定時期
1	都道首都高速4号線高架下利用計画	渋谷区間	首都高速道路㈱	自動車駐車場及び自動二輪駐車場(対象予定面積:176㎡、駐車予定台数:自動車4台、自動二輪5台)	東京都渋谷区代々木4丁目	平成19年1月
2	都道首都高速9号線高架下利用計画	江東区区間	首都高速道路㈱	自動車駐車場及び自動二輪駐車場(対象予定面積:303㎡、駐車予定台数:自動車16台、自動二輪3台)	東京都江東区木場2丁目	平成19年1月
3	神奈川県道高速湾岸線高架下利用計画①	横浜市区間	首都高速道路㈱	自動車駐車場(対象予定面積:2,535㎡、駐車予定台数:94台)	横浜市磯子区杉田5丁目	平成19年1月
4	神奈川県道高速湾岸線高架下利用計画②	横浜市区間	首都高速道路㈱	自動車駐車場(対象予定面積:2,005㎡、駐車予定台数41台)	横浜市磯子区磯子1丁目	平成19年1月
5	横浜市政道高速1号線高架下利用計画	横浜市区間	(財)首都高速道路協会	自動二輪駐車場(対象予定面積:379㎡、駐車予定台数:55台)	横浜市神奈川区鶴屋町3丁目	平成19年1月
6	高速自動車国道近畿自動車道名古屋神戸線高架下利用計画	三重県三重郡川越町区間	中日本高速道路㈱	自動車駐車場(対象予定面積:4,800㎡、駐車予定台数:100台)	三重県三重郡川越町大字亀崎新田	平成19年2月
7	一般国道478号(京滋バイパス)高架下利用計画	京都府久世郡九御山町区間	京都府久世郡九御山町	広場(対象面積:2,207㎡)	京都府久世郡九御山町大字西一口地内	平成19年1月
8	大阪府道高速大阪池田線高架下利用計画①	大阪市区間	阪神高速道路㈱	自動車駐車場(対象予定面積:800㎡、駐車予定台数17台)	大阪市福島区福島7丁目	平成19年3月
9	大阪府道高速大阪池田線高架下利用計画②	豊中市区間	阪神高速道路㈱	自動車駐車場(対象予定面積:2,300㎡、駐車予定台数70台)	豊中市箕輪2丁目	平成19年3月
10				①自動車駐車場(対象予定面積:1,300㎡、駐車予定台数:18台)、資材置き場(対象予定面積:800㎡)	①大阪市此花区北港2丁目	①平成19年4月
11	大阪府道高速湾岸線高架下利用計画①	大阪市区間	阪神高速道路㈱	②資材置き場(対象予定面積:1,600㎡)	②大阪市西淀川区中島2丁目	②平成19年3月
12				③自動車駐車場(対象予定面積:約500㎡、駐車予定台数:15台)	③大阪市港区港晴5丁目	③平成19年3月

資料：独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構 HP より

表 2-12 高架下等利用計画の策定について②

計画	区間	占用主体	占用物件	占用の場所	占用の開始予定時期
13 大阪府道高速湾岸線高架下利用計画②	堺市区間	財団法人阪神高速道路協会	資材置き場(対象予定面積:500㎡)	坂井氏西区浜寺諏訪森西2丁目	平成19年2月
14 兵庫県道高速湾岸線高架下利用計画	尼崎区間	阪神高速道路(株)	自動車駐車場(対象予定面積:4,800㎡、駐車予定台数:200台)、資材置き場(対象予定面積:3,200㎡)	尼崎市末広町2丁目	平成19年5月
15 神戸市道高速道路2号線高架下利用計画	神戸市区間	阪神高速道路(株)	自動車駐車場(対象予定面積:1,000㎡、駐車予定台数:20台)	神戸市須磨区横尾1丁目	平成19年3月
16 高速道路自動車国道第二東海自動車道横浜名古屋線高架下利用計画	刈谷区間	刈谷市	自動車駐車場(対象予定面積:約500㎡、駐車予定台数:12台)	刈谷市東境町地内	平成19年10月
17 高速自動車国道四国横断自動車道阿南中中村線高架下利用計画	高松市区間	西日本高速道路(株)	自動車駐車場(対象予定面積:約2,100㎡、駐車予定台数:60台)	高松市林町字下所2123-1他	平成19年10月
18 兵庫県道高速湾岸線高架下利用計画	西宮区間	阪神高速道路(株)	自動車駐車場(対象予定面積:約3,700㎡、駐車予定台数:133台)	西宮市甲子園浜一丁目	平成19年9月
19 一般国道28号(本州四国連絡道路(神戸・鳴門ルート))高架下利用計画(神)	神戸市区間	本州四国連絡高速道路(株)	自動車駐車場(対象予定面積:約600㎡、駐車予定台数:21台)	神戸市西区学園東町八丁目	平成19年10月
20 高速自動車国道第二東海自動車道横浜名古屋線高架下利用計画	富士市区間	中日本高速道路(株)	一定の広がり有するマスタープラン的な利用計画の策定		
21 兵庫県道高速湾岸線高架下利用計画①	芦屋市及び西宮市区	阪神高速道路(株)	一定の広がり有するマスタープラン的な利用計画の策定		
22 高速自動車国道第一東海自動車道高架下利用計画	静岡市駿河区区間	中日本高速道路(株)	自動車駐車場(対象予定面積:約1,500㎡、駐車予定台数:自動車34台)	静岡市駿河区国吉田四丁目825番地5外	平成19年12月
23 高速自動車国道中央自動車道富士吉田線高架下利用計画	調布市区間	調布市	自動車駐車場(対象予定面積:約1,500㎡、駐車予定台数:大型車8台)	調布市富士見町一丁目41番地内	平成20年1月
24 高速自動車国道中央自動車道富士吉田線高架下利用計画	府中市区間	府中市	公園(対象予定面積:約1,760㎡)	調布市是政三丁目59番地先	平成20年1月
25 大阪府道高速大阪池田線高架下利用計画	大阪市北区区間	阪神高速道路(株)	自転車駐輪場及び自動車駐輪場(対象予定面積:約370㎡、駐輪及び駐車予定台数:123台(自転車106台・自動車17台))	大阪市北区中之島二丁目18番地内他	平成20年4月
26 大阪府道高速大阪西宮線高架下利用計画	大阪市福島区区間	阪神高速道路(株)	自転車駐輪場(対象予定面積:約380㎡、駐輪予定台数:246台)	大阪市福島区大開四丁目26番地内他	平成20年4月
27 大阪府道高速大阪西宮線高架下利用計画	大阪市西淀川区区間	阪神高速道路(株)	自動車駐車場(対象予定面積:約250㎡、駐車予定台数:5台)	大阪市西淀川区出来島一丁目7番地内他	平成20年4月
28 一般国道14号(京葉道路)高架下利用計画	江戸川区区間	東日本高速道路(株)	自動車駐車場(対象予定面積:1,269㎡、駐車予定台数:41台)	東京都江戸川区篠崎町三丁目10	平成21年1月
29 一般国道6号(仙台東部道路)高架下利用計画	仙台市区間	東日本高速道路(株)	自動車駐車場(対象予定面積:4,500㎡、駐車予定台数:140台)	宮城県仙台市宮城野区出花105	平成21年1月
30 中央自動車道富士吉田線高架下利用計画①	調布市区間	調布市	自転車等保管所・兼返還所(対象予定面積:1,217.36㎡ 保管予定台数:821台)	東京都調布市富士見町三丁目2番地先	平成21年3月
31 中央自動車道富士吉田線高架下利用計画②	調布市区間	調布市	リサイクル館(対象予定面積:520.22㎡)	東京都調布市富士見町三丁目2番地先	平成21年3月
32 横浜市道高速2号線高架下利用計画	横浜市区間	首都高速道路(株)	自動車二輪車駐車場(対象予定面積:182.41㎡、駐車予定台数:25台)	神奈川県横浜市中区吉浜町二丁目32番地	平成20年12月
33 都道首都高速4号線高架下利用計画	渋谷区区間	首都高速道路(株)	自動車二輪車駐車場(対象予定面積:72㎡、駐車予定台数8台)	東京都渋谷区代々木四丁目28	平成21年1月
34 都道高速足立三郷線高架下利用計画	足立区区間	首都高速道路(株)	自動車駐車場(対象予定面積:1,064㎡、駐車予定台数:30台)	東京都足立区神明南一丁目5300-12外	平成21年1月
35 都道高速葛飾川口線高架下利用計画	足立区区間	首都高速道路(株)	自動車駐車場(対象予定面積:1,378㎡、駐車予定台数:41台)	東京都足立区鹿浜二丁目12-1外	平成21年1月
36 都道首都高速板橋足立線高架下利用計画	足立区区間	首都高速道路(株)	自動車駐車場(対象予定面積:863㎡、駐車予定台数:18台)	東京都足立区宮城二丁目2-5外	平成21年1月
37 一般国道1号(第二京阪道路)高架下等利用計画	枚方市区間		利用用途の決定		
38 一般国道1号(第二京阪道路)高架下等利用計画	交野市区間		利用用途の決定		
39 一般国道1号(第二京阪道路)高架下等利用計画	寝屋川区間		利用用途の決定		
40 一般国道1号(第二京阪道路)高架下等利用計画	門真市区間		利用用途の決定		
41 高速自動車国道第一東海自動車道及び一般国道468号(首都圏中央連絡自動車道)高架下等利用計画	海老名市区間		利用用途の決定		
42 京都市道高速道路2号線(油小路線)高架下等利用計画	斜久世橋区間		利用用途の決定		
43 高速自動車国道北陸自動車道松原那智勝浦線高架下等利用計画	堺市区間		利用用途の決定		
44 一般国道478号(京都縦貫自動車道)高架下等利用計画	長岡京市区間		利用用途の決定		
45 一般国道478号(京都縦貫自動車道)高架下等利用計画	大山崎町区間		利用用途の決定		
46 関越自動車道新潟線高架下利用計画	練馬区区間		利用用途の決定		

資料：独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構 HP より

(xvi) 横浜環状2号線屏風ヶ浦高架下施設（保育所）

前述のとおり、平成21年1月に国土交通省より、高架道路の路面下等の直接通行に供しない道路空間については、まちづくりや賑わい創出の観点等から、その暫定利用も含め一層の有効活用を推進すべき、との通知が出され、その中に、道路管理者は必要に応じ利用計画を策定することや、策定に当たっては学識経験者等で構成される検討会を開催することなど、具体的な手法が示されました。しかしながら、道路管理上好ましくないと、真にやむを得ないと認められる場合以外については抑制することとされており、高架道路の路面下の利用形態としては、事実上、広場、公園、駐車場等に限定されているとしてきたものから、実質的には変化がないように見受けられます。

このような中、横浜市では、民間事業者である認可保育園へ対して占用許可が出されました。横浜市道路局では、平成22年度よりまちづくりや賑わい創出の観点から、道路高架下及び道路予定区域等の有効活用を実施しています。

平成23年7月28日開催の第5回横浜市高架下等利用計画検討会（道路局建設課運営）で、磯子区屏風ヶ浦高架下については、利用用途を保育所整備用地とし、利用者の選定をこども青少年局が実施することが審議されました。この結果を受け、こども青少年局緊急保育対策室保育所整備課が保育所運営法人を公募し、平成24年3月に法人が選定されました。平成24年9月下旬に保育所の建築確認が下り、10月下旬に道路局が高架下使用に対する道路占用許可がされ、これを受け、保育所の建設工事が着工されました。

道路高架下の占用許可による認可保育所整備は、横浜市初であり、こども青少年局が進める平成25年4月の待機児童解消にも寄与することが目的とされています。

占用許可を受けた保育所運営法人は、社会福祉法人（伸愛会）であり、保育所定員は60人程度とされています。建物の構造は軽量鉄骨造2階建てで、園庭（屋外遊戯場）は、高架下でない部分に所定の面積を確保することとされています。

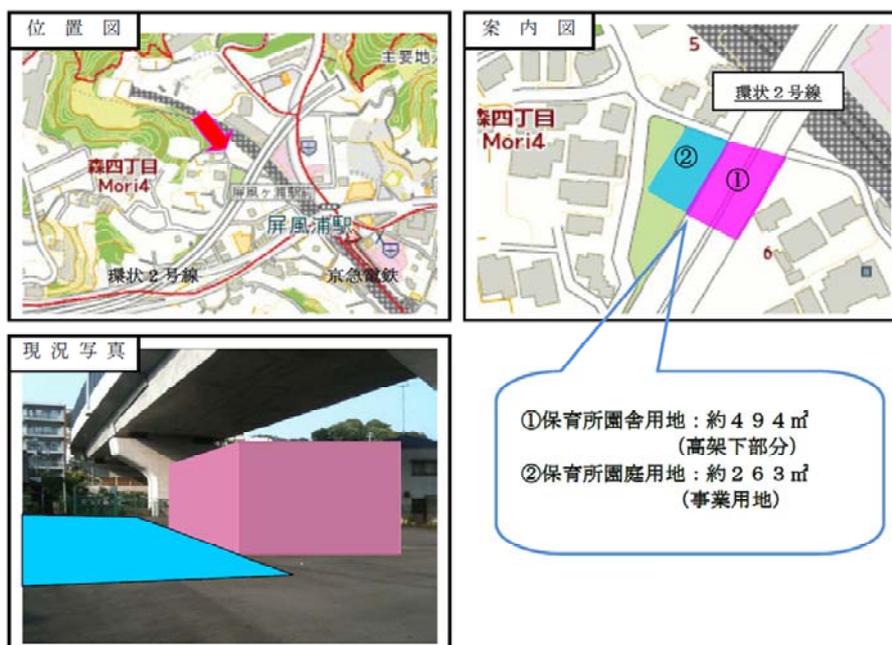


図 2-31 横浜市における高架下の活用

資料：横浜市

(xvii) 共同溝（ガス、電気、上下水道など）

ガス、電気、上下水道など、日常の生活に欠かせないライフラインを車道の下にまとめて収納する施設として共同溝の整備が行われる場合があります。この共同溝は、整備することにより、道路の掘り返し工事の防止、地震などの災害に強い都市づくり、ライフラインの安全性の確保、工事渋滞の軽減、環境の保全などが図られます。ライフラインをまとめて収容するので、維持・管理が容易になります。日常の作業やメンテナンス、掘り返し工事が少なくなるので、道路工事が減少し、工事渋滞も緩和されます。それに伴い、工事渋滞による排気ガスの発生も少なくなります。平成7年の兵庫県南部地震では、一部で整備されていた共同溝内のライフライン被害は全くありませんでした。共同溝の整備を進めることで、安全・安心なライフライン網の整備を図ることが可能となります。例えば、東京都区内の場合、幹線道路約1,100kmのうち126kmで整備が完了しており、そのうち国が管理する国道では延長の約7割にあたる117kmで完了しています。

現在、東京国道事務所では、放射方向の共同溝として国道1号日比谷共同溝、三田共同溝、国道14号東日本橋共同溝、国道20号上北沢共同溝の整備を進めており、共同溝のネットワーク化を進めています。

共同溝法によって共同溝の利用が認められている特定の民間事業者(6者)においては、国土交通省で整備が完了している共同溝の占用制度活用ができるほか、共同溝の整備等に関する特別措置法による共同溝整備事業によることができます。

(共同溝の定義)

共同溝とは、共同溝法第 2 条第 5 項で「二以上の公益事業者が公益物件を収容するため道路管理者が道路の地下に設ける施設」と定められています。ここで「公益事業者」とは、同報第三項で定められている以下の各号の掲げる者であり、「公益物件」とは同条第 4 項で「公益事業者が当該事業の目的を達成するため設ける電線、ガス管、水管又は下水道管」と定められています。

- ①電気通信事業法（昭和 59 年法律第 86 号）による認定電気通信事業者
- ②電気事業法（昭和 39 年法律第 170 号）による一般電気事業者、卸電気事業者又は特定電気事業者
- ③ガス事業法（昭和 29 年法律第 51 号）による一般ガス事業者又は簡易ガス事業者
- ④水道法（昭和 32 年法律第 177 号）による水道事業者又は水道用水供給事業者
- ⑤工業用水道事業法（昭和 33 年法律第 84 号）による工業用水道事業者
- ⑥下水道法（昭和 33 年法律第 79 号）による公共下水道管理者、流域下水道管理者又は都市下水路管理者

(採択基準)

自動車交通が著しく輻輳し、道路を掘り起こすことにより道路構造及び道路交通に著しく支障をもたらすと認められている道路とされ、特に、以下の区間については重点的に整備が行われています。

- 当該年度において道路の改築工事が行われている場合で、当該道路の沿道の状況から将来相当の地下占用が予想される区間
- 地下鉄工事等関連事業と一体的に整備することにより、効率的な事業実施が行いうる区間
- 既設共同溝を連結する等ネットワーク構築の観点から効果の著しいもの

(共同溝建設の手順)

・共同溝整備道路の指定

交通が著しく輻輳しているか又は著しく輻輳することが予想される道路で、道路の占用工事が頻繁に行われることにより、道路の構造の保全及び道路交通に著しい支障を生じる恐れがあると認められるものについて国土交通大臣が指定をします。その際、国土交通大臣はあらかじめ道路管理者の意見を聞かなければならず、指定がなされると車道の部分の地下の占用は原則として禁止されます。

・共同溝整備計画

道路管理者は共同溝を建設しようとするときは、位置、名称、構造、占用予定者、建設費、収容占用物件等を定めた共同溝整備計画を提出しなければなりません。作成した計画は、占用予定者の意見を聞いた上で必要な修正が加えられます。

・建設費

共同溝の建設は、共同溝の建設によって受ける効力から算定される推定の投資額等を勘案して算出した額を占用予定者が負担し、残りを道路管理者が負担します。

・共同溝の占用と管理

公益事業者は共同溝建設決定の告示後、占用の許可申請をします。道路管理者は、申請に付された書類等を審査し、共同溝の建設の完了をまって、占用の許可を行います。完成した共同溝の管理は、道路管理者が各占用者の意見を聞いて共同溝管理規定を定め、これに基づき実施します。管理費は、道路管理者と各占用者が負担します。

(補助対象等)

共同溝の建設費のうち占用予定者の負担する額（推定投資額及び附帯施設費）を除いた額となります。ここでの推定投資額は、「公益物件の埋設費」、「改築、修繕のための掘削・埋もどし費」、「道路占用料」の合計（共同溝収容に伴い軽減される額）から敷設に伴い新たに必要となる額を差し引いた額であり、附帯建設費は照明、排水、換気など共同溝附帯施設の建設費に占用予定者の当該附帯設備の利用を勘案して定める割合を乗じて得た額となります。

国による補助率は、補助対象額に対して1／2です。その他、道路開発資金による融資では、公益事業者の建設負担金に対し20%を限度として融資を受けることができ、償還期間は20年以内とされています（平成21年度に新規貸出停止）。また、日本政策投資銀行からの融資も助成制度としてあり、公共事業者の建設負担金及び関連工事費に対し40%を限度として融資を受けることができ、償還期間は20年以内とされています。

平成19年度末までの換算完成延長は、約550kmです。なお、当該事業制度の創設は昭和38年度です。

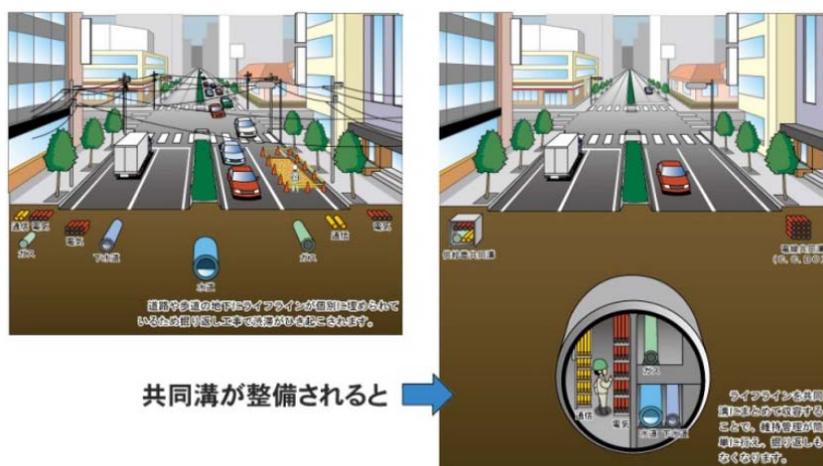


図 2-32 共同溝整備について

資料：東京国道事務所 HP

2) 立体道路制度

用地費の高騰等により、道路用地の取得が難航し、完成道路の整備が進捗せず、適正、合理的な土地利用促進のため、幹線道路と周辺地域の一体的な整備の必要性の高まりを受け、平成元年に立体道路制度が創設されました。当該制度は、道路の立体区域を指定して、道路と建物を一体的に整備するため、従来原則として禁止されていた道路の上下空間における建築物の建築を一定の要件のもとに認める制度です。

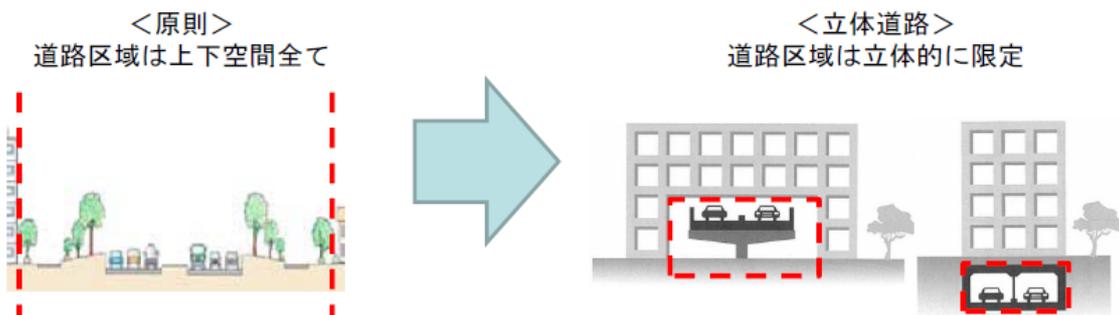


図 2-33 立体道路制度イメージ

資料：国土交通省 HP

立体道路制度創設の経緯

- ・道路混雑が年々激化する中で、市街地における地価の高騰や代替地の取得難などにより、土地所有権の取得を前提とする従来の道路整備手法では用地取得が難航し、交通渋滞を解消するために必要な幹線道路の整備が進捗しない。
- ・その際、良好な市街地環境を維持しつつ適正かつ合理的な土地利用を促進するため、幹線道路の整備に併せて周辺地域を含めた一体的かつ総合的な整備を行う必要性が高まる。
- ・そのため、市街地において幹線道路の整備を行うに当たり、道路を供用するために直接必要な空間のみを確保するとともに、道路の上下空間における建築物の建築を認め、道路と建物を一体的・立体的に整備する制度（立体道路制度）が平成元年に創設。

立体道路制度の概要①

道路と建築物等とを一体的に整備するにあたっては、道路管理上、都市計画上及び市街地環境上のそれぞれの要請に応える必要があるため、現行の立体道路制度は以下の3法が密接に関連した制度となっている。

◇道路法

道路の上下空間を建物の利用に供するとともに、道路と建物とを一体的に建築・管理することを可能とするため、道路の区域を立体的に定めることができる

◇都市計画法

道路の整備と併せた良好な市街地形成を図るため、地区計画に関する都市計画に道路と建築物等との一体的な整備に関する事項を定めることができる

◇建築基準法

道路の上下空間に建築物を建築することを可能とするため、地区計画等において道路と建築物等との一体的な整備に関する事項が定められた場合における道路内建築制限の合理化等を図ることができる

図 2-34 立体道路制度創設の経緯及び制度の概要①

資料：国土交通省 HP

立体道路制度の概要②

自動車専用道路・それに準ずる道路で、新たに整備される道路に限定

	道路区域	道路管理者が道路を供用するために必要な土地に関する権利	道路敷地における私権の行使
原則	上下空間全て 	所有権など	上下空間全てについて私権を行使できない
立体道路による特例	区域を立体的に限定 	<ul style="list-style-type: none"> ・限定された空間に係る区分地上権 又は ・建物側と所有権を共有 	立体道路区域以外の空間では私権を行使できる

関係法令における立体道路制度の適用の限定

	新設又は改築のみに限定	自専道・それに準ずる道路
道路法	限定	限定なし
都市計画法	限定	限定
建築基準法	限定なし	限定

図 2-35 立体道路制度の概要②

資料：国土交通省 HP

(i) デュプレ西大和

埼玉県和光市に位置するデュプレ西大和は、敷地内を通過する東京外環自動車道の建設に合わせて、その道路の上に賃貸住宅（UR 都市機構）を建設した事例です。立体制度創設以前に住宅と道路の複合利用計画がありましたが、制度創設を機に同制度が活用されました。平成 4 年 11 月に道路が供用し、平成 6 年 3 月に住宅が完成しています。道路を蓋掛け構造とし、これと分離して上空に住棟等が建築されました。



図 2-36 デュプレ西大和写真

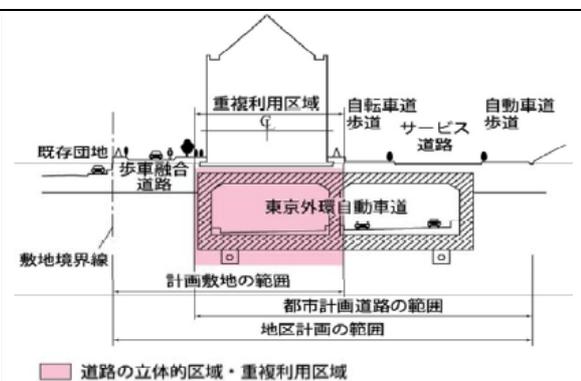
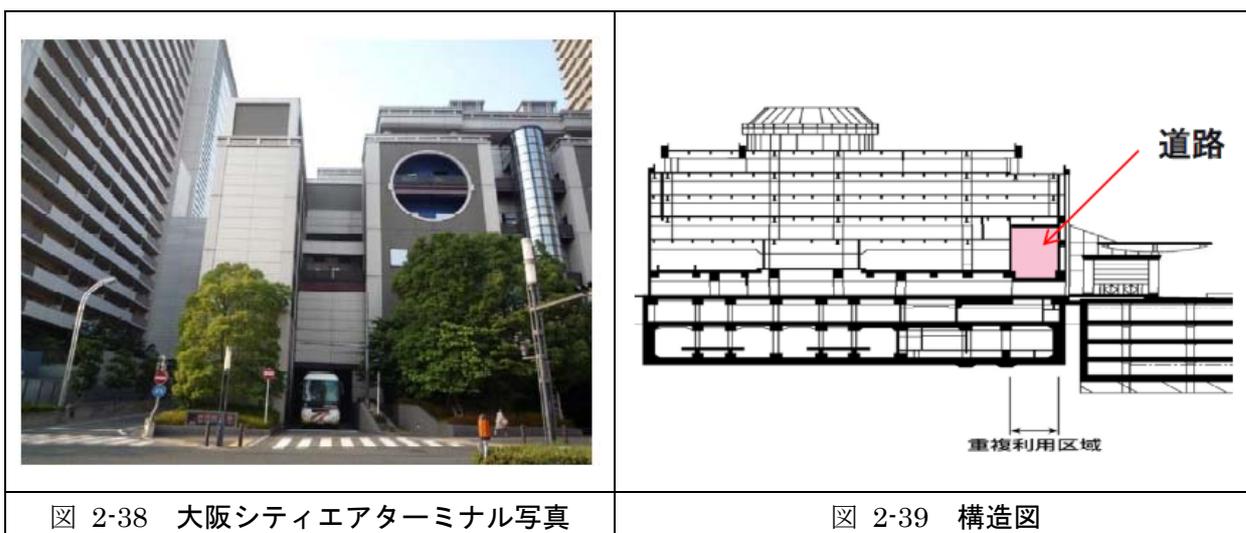


図 2-37 構造図

資料：国土交通省 HP

(ii) 大阪エアターミナルシティ

大阪市浪速区湊町に位置する大阪シティエアターミナル（通称 OCAT）は、地区分断の回避、業務・流通施設と鉄道・バス・道路の連携、高速道路出入路及び建築物整備費用軽減の観点から、立体道路制度を活用し、一体的な整備がされました。平成 8 年 9 月 4 日に開港した関西国際空港へのアクセスを充実させるため、JR 難波駅の再開発計画（通称：ルネッサなんば）の一環として開業に至りました。経営母体は大阪市が出資する第三セクターである湊町開発センターとなっています（MDC）。



資料：国土交通省 HP

(iii) 環状第二号線再開発

東京都港区の新橋・虎ノ門地区では、昭和 21 年に戦災復興院告示を受けた都市計画道路幹線街路環状第二号線のうち未整備の新橋～虎ノ門間約 1.35km 沿道の一部を含めた区域において、個性ある魅力的な複合市街地を早期に整備し都心部の交通渋滞を緩和するとともに臨海部を含めた沿道の開発を誘発して東京の都市構造を再編・誘導する街づくりを目指すことを目的とした環状第二号線新橋・虎ノ門地区第二種市街地再開発事業が実施されています。事業主体は東京都であり、施設建築物の建築及び周辺区画街路等の整備並びに環状第二号線地上部については都市整備局が整備し、地下トンネル部については建設局が整備しています。施行面積は約 8 ヘクタール、事業期間は平成 14 年度から平成 26 年度までとされています。

このうち、虎ノ門街区においては、立体道路制度を活用し、環状第二号線本線の地下トンネルの上下部に建物を重ねて整備することで、敷地の有効活用が図られています。この立体道路制度の活用については、1998（平成 10）年に都市計画決定された「環状第二号線新橋・虎ノ門地区計画」の「地区計画の目標」において、「立体道路制度を活用して、都市の骨格を形成し東京の都市構造を再編、誘導する上で必要不可欠な環状第 2 号線を整備す

るとともに、当該道路の上空及び路面下において建築物等の整備を一体的に行い、魅力と個性ある複合市街地を形成する。また、都心部における居住機能の維持・回復、商業と文化・交流機能の立地、業務機能の質的高度化等を図る。」と記され、立体道路制度を活用した建築物等の一体的整備を行うことが担保されています。

平成 14 年には、事業の円滑な推進を図るため、再開発の建物に入居する権利者、東京都、港区及び事業協力者で構成される「環二地区再開発協議会」が設立されています。

環状第二号線の地上部については、ユニバーサルデザインに配慮した広幅員歩道とし、安心して楽しく歩ける空間を創出することとされており、「環状二号線地上部道路計画検討会」が設立され、平成 18 年度より東京都と地元代表者などが意見交換を行い、空間の配置やデザイン方針等の検討がなされています。

高度利用が求められる都心において、道路上下部の建物建設を許容することで道路と建物との共存を図りつつ、周辺を含めた一体的な都心機能再生のまちづくりを実施しており、立体道路制度を活用した事例です。

立体道路制度を活用した環状第二号線新橋・虎ノ門地区第二種市街地再開発事業Ⅲ街区事業は、平成 14 年に創設された「都市再生特別措置法（平成 14 年法律第 22 号）における民間都市再生事業計画制度」の認定を受け、大都市再生税制による税の優遇措置、及び公共施設等整備費の範囲内で一般財団法人民間都市開発推進機構による金融支援（ミドルリスク資金の貸付け等）がされています。この認定とは、「民間事業者の能力を活用した市街地の整備を推進するための都市再生特別措置法等の一部を改正する法律」（平成 17 年 4 月 27 日公布、一部施行）により都市再生特別措置法が改正され、都市再生整備計画の区域内における都市開発事業であって、当該都市開発事業を施行する土地の面積が 0.5ha 以上のもの（都市再生整備事業）を都市再生整備計画に記載された事業と一体的に施行しようとする民間事業者は、当該事業に関する計画を作成し、国土交通大臣の認定を申請することができ、認定を受けた事業については、一般財団法人民間都市開発推進機構による支援等を受けることができるとされるものです。

計画(平面)

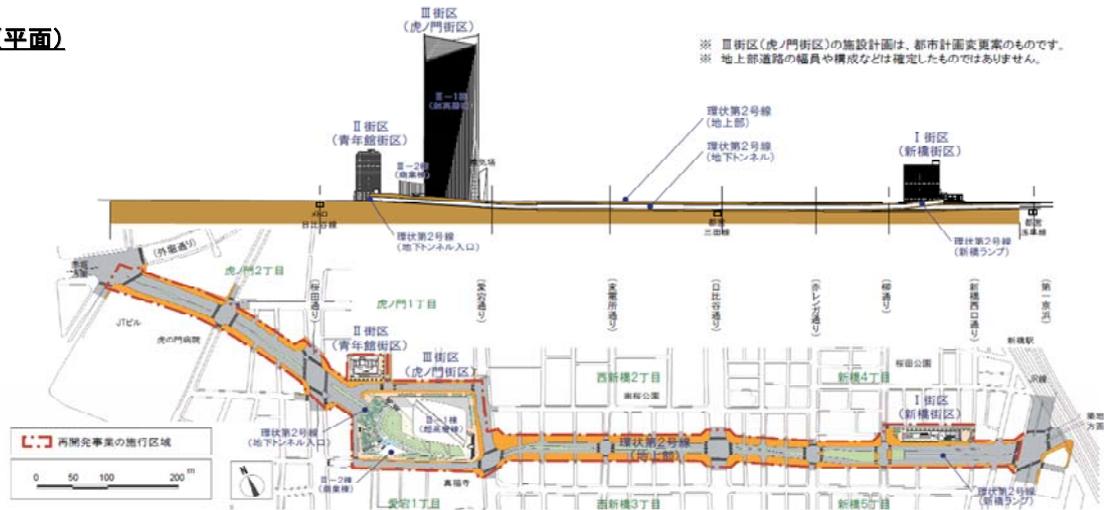


図 2-40 環状第二号線再開発計画図

資料：東京都「環状第二号線新橋・虎ノ門地区事業概要」

対象者	時期	税目	対象	軽減の内容
事業者	事業準備段階	不動産取得税	土地	課税標準 1/5 控除 ※特定都市再生緊急整備地域の場合 課税標準 1/2 控除
	事業着工後	所得税・法人税	償却資産	50% 割増償却 (5年間)
		登録免許税	建物	軽減税率 0.4%→0.3% ※特定都市再生緊急整備地域の場合 H24.3.31 以前認定 0.15% H24.4.1 以降認定 0.2%
		不動産取得税	建物	課税標準 1/5 控除 ※特定都市再生緊急整備地域の場合 課税標準 1/2 控除
		固定資産税 都市計画税	公共施設等	課税標準 2/5 控除 (5年間) ※特定都市再生緊急整備地域の場合 課税標準 1/2 控除 (5年間)
地権者	事業準備段階	所得税・法人税等	土地・建物	課税繰延・軽減税率 等

図 2-41 都市再生税制による税の優遇措置

資料：国土交通省

※メザニン支援制度のスキーム（参考）

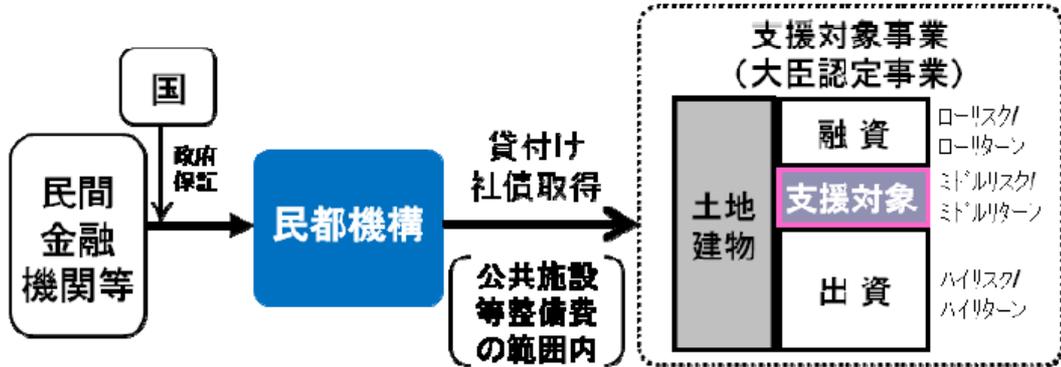


図 2-42 一般財団法人民間都市開発推進機構による金融支援

資料：国土交通省

環状第二号線新橋・虎ノ門地区第二種市街地再開発事業 ■ 街区建築物等整備事業(東京都港区)

本事業は、東京都施行の市街地再開発事業により進められている環状第二号線の整備と、業務・商業・住宅が調和した市街地整備の一角を担い、立体道路制度や特定建築者制度を活用して環状第二号線地下本線と共存する建築物の整備を行うものです。

本事業の施行により、健全な土地の高度利用を図り、国際ビジネスセンターの形成に資する業務施設、良好な居住機能を備えた都市型住宅や、ホテル、カンファレンス等多様な機能を備えた新たな拠点となる複合的都市機能を整備します。

また、環状第二号線の地上部分と連続する低層部分に約6,000㎡の広場を整備することを通じた広域的な緑・オープンスペースの創出により、緑と潤いのある都市空間を形成するとともに、災害時の防災拠点となり、周辺地域を含めた防災性の向上を図ります。



事業地	東京都港区虎ノ門一丁目202番地1 他
事業において整備される公共施設等	道路、広場、緑地
国土交通大臣の認定年月日	平成24年3月21日
支援の形態	メザニン支援業務
事業施工期間	平成23年4月(着工)～平成26年9月(竣工予定)
支援年月日	平成24年3月28日
支援額	100億円

図 2-43 環状第二号線新橋・虎ノ門地区第二種再開発事業支援概要

資料：一般財団法人民間都市開発推進機構

(iv) 新宿駅南口地区基盤整備事業

東京都新宿区と渋谷区にまたがる新宿駅南口地区では、「人・環境・アメニティ（快適性）」をテーマとし、快適性と利便性を融合させて都市機能を向上させる目的で、新宿駅南口地区基盤整備事業が実施されています。事業主体は、国土交通省（関東地方整備局東京国道事務所）であり、東日本旅客鉄道株式会社が共同事業者になっています。

新宿駅南口周辺が抱える課題として、南口地区を通る国道 20 号（甲州街道）の歩道が狭くゆとりのない空間であり、南口に駅前広場がないこともあって駅前の新宿跨線橋の上が客待ちのタクシーや一般者の乗降場として利用されており、これが一般車両の通行の妨げになり、渋滞や接触事故の主な要因になっています。また、この新宿跨線橋は、西口地区と東口地区をつなぐ数少ない通路ですが、南口前の歩道が駅利用者であふれてしまい歩行者がスムーズにすれ違うことも困難な状況になっています。さらに、この新宿跨線橋は、架設が大正 14 年であり、耐震性の面からも架け替えが必要とされてきました。併せて、新宿駅周辺は、高速バスターミナルが点在し、駅から高速バスへの乗り継ぎが不便になっている状況もあります。

これらの課題に対応すべく、新宿駅南口地区基盤整備事業が実施されています。この事業における主な対策内容としては、新宿跨線橋の架け替え及び拡幅により道路ネットワークとして求められる災害に対する脆弱性を改善して交通の流れを整序化すること、JR 線路上空に新たに人工地盤を創出し歩行者広場や鉄道・高速バス・タクシー利用者の乗り換えが一箇所のできる交通結節点を整備して利用者と各交通機関を縦の動線で連絡できるようにすることが挙げられています。これにより、新宿駅を中心とした人優先の安全・安心で快適な歩行者空間が創出されることとなります。

昭和 58 年度から翌年度にかけ、建設省、運輸省及び国土庁の国土総合事業開発調整費調査により南口地区の調査が実施され、平成 6 年度に新宿跨線橋事業が事業化されました。平成 7 年度から翌年度にかけて、新宿駅南口地区基盤整備計画調査委員会による検討が行われ、この検討により、公共駐車場等と JR 駅ビルの一体整備について基本合意が取りまとめられました。その後、新宿跨線橋架替工事が 2000（平成 12）年 2 月に着工され、同年 12 月に跨線橋拡幅に係る都市計画変更がなされました。この都市計画変更により、幅員が 30 メートルから 50 メートルに計画変更され、歩道幅員も 5 メートルから最低 8 メートルに計画変更されています。

なお、東京都下の鉄道駅構内における大規模な建築については、東京都都市計画局が平成 13 年に定めた「鉄道駅構内等開発計画に関する指導基準」に拠ることとされています。この基準では、適用区域（駅構内及びそれと一体の鉄道事業者が所有又は借地する土地の区域のうち、駅構内に建築される一つの建築物又は用途上不可分の二以上の建築物のある一団の土地の区域）内の延べ面積 1 万平方メートルを超える建築物を建築しようとする者は、事前に東京都都市計画局と協議するものと規定されており、協議を受けた都では鉄道駅構内等開発計画検討委員会を設置し、この基準に定める事項について審

査及び検討することとされています。本事業についても、この基準の対象となることから、鉄道駅構内等開発計画検討委員会において技術的基準が審査及び検討され、平成 16 年に計画が了承されました。

これらの経緯を踏まえ、新宿交通結節点整備工事が平成 18 年に着工されました。この工事は、新宿跨線橋架替工事に併せて実施されており、交通結節点施設の中には、4 階にバスターミナル、3 階にタクシーや一般車両プール、2 階に駅施設及び歩行者広場が設けられる予定とされ、3 階及び 4 階並びにここに至る進入路（JR ビル内）が立体道路区域に指定（一部予定）されています。また、4 階バスターミナルは、高速バスの運行管理と大きく関わるため、4 階全体を道路との兼用工作物とし、バス協会が情報板等管理施設を設置する予定であり、このスペースの管理をバス協会に委ねることも検討されています。さらに、4 階の管理費への充当を目的とした広告物占用も検討されています。

都心部における立体道路制度を活用した駅前交通結節点整備事例として、参考になります。

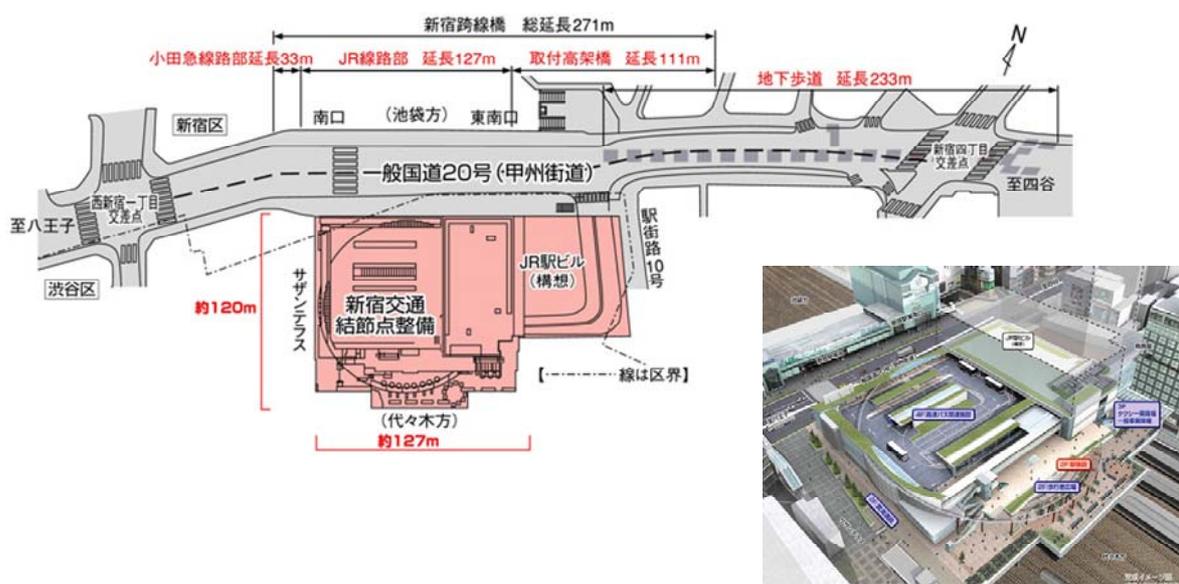


図 2-44 新宿駅南口地区基盤整備事業

資料：東京国道事務所 HP

(v) 駅前通路（新たなニーズ）

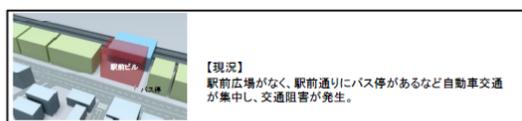
PPP 研究会では、駅前広場における立体道路制度等の活用が検討されています。駅前広場の整備が不十分な地域では、駅周辺道路にバスやタクシーが並び自動車交通が阻害されるとともに、鉄道利用者やその他のターミナル交通利用者にとって、乗り換えの不便さや交通事故の危険性などが問題となっており、駅前広場及びその周辺地区は市街地形成の拠点であることから、駅前広場の整備を促進することが必要です。しかしながら、

高度な土地利用が行われている駅周辺では、種地の不足やコスト面などから、平面的な駅前広場で十分な面積を確保することは困難な状況となっています。平成23年3月の「駅前広場の上空利用（都市・地域整備局街路交通施設課）」において、積極的に駅前広場の上空を活用した結節点整備の推進があげられていることから、立体利用により駅前広場面積を確保する方策の検討がされました。駅前広場を「一般的な道の機能を有しない道路」と見なすことが可能であれば、駅前ビルとの立体利用が可能との方向性が示されました。（一般的な道の機能を有しない道路とは、一定の都市モノレール、新交通システム、路外駐車場、路外駐輪場などをさします。）

現行制度では、全ての用地を買収し整備するか、駅前ビルの建替え（セットバック）をあわせて一部の用地を取得し、駅前広場を整備することによって、駅前広場と民間施設との一体整備が可能となっています。

当該研究会では、車両が通り抜けできない駅前広場として、駅前ビルの建替えに合わせて区分地上権を取得し、駅前広場を一体的に整備する場合や、車両が通り抜けできない駅前広場として、既存駅前ビルの一部の区分地上権を取得し、ビルの改築とともに駅前広場を新設する場合に対し、道路の立体利用の検討が必要であると位置づけています。

◆現行制度の適用が可能な場合



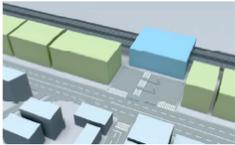
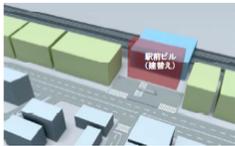
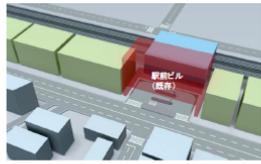
ケース	駅前広場の民間施設との一体整備	整理事項			
		駅前広場の取扱	重複利用、権原	適用制度	適用に向けた考え方
1	全ての用地を買収し整備 駅前ビルを買収し、駅前広場を整備する。 	道路	(該当なし)	施設単独整備	— (現行制度で可能)
2	駅前ビルの建替え(セットバック)と合わせて一部の用地を取得し、駅前広場を整備する。 	道路	(該当なし)	施設単独整備	— (現行制度で可能)

図 2-45 現行制度の適用が可能な場合

資料：国土交通省 HP

◆道路の立体的利用の検討が必要な場合

ケース	駅前広場の民間施設との一体整備	整理事項			
		駅前広場の取扱	重複利用、権原	通用制度(検討事項)	適用に向けた考え方
3	車両が通り抜けできない駅前広場として、駅前ビルの建設に合わせて区分地上権を取得し、駅前広場を一体整備する。 	一般的な道の機能を有しない道路	<重複利用> 重複利用区域の設定は不要 <権原> 区分地上権	道路法47条の6 道路の立体的区域の設定 (駅前広場を「一般的な道の機能を有しない道路」と取り換えるか)	どのような場合に駅前広場を「一般的な道の機能を有しない道路」と取り換えるか、特定行政庁と意見交換を行い、具体的な適用のあり方について検討。
4	車両が通り抜けできない駅前広場として、既存駅前ビルの一部の区分地上権を取得し、ビルの改築とともに駅前広場を新設する。 	一般的な道の機能を有しない道路	<重複利用> 重複利用区域の設定は不要 <権原> 区分地上権	道路法47条の6 道路の立体的区域の設定 (駅前広場を「一般的な道の機能を有しない道路」と取り換えるか)	どのような場合に駅前広場を「一般的な道の機能を有しない道路」と取り換えるか、特定行政庁と意見交換を行い、具体的な適用のあり方について検討。

※ 一般的な道の機能を有しない道路とは、一定の都市モレール、新交通システム、路外駐車場、路外駐輪場などをいう。

図 2-46 道路の立体的利用の検討が必要な場合

資料：国土交通省 HP

(vi) 自由通路（新たなニーズ）

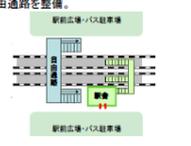
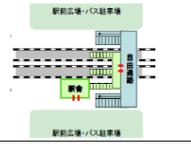
PPP 研究会では、鉄道駅周辺において、鉄道敷地や駅施設で横断方向の動線が分断している地域が存在していることから、地域分断の解消、歩行者や自転車等の快適な通行空間の確保をするために、自由通路の設置が必要であるとともに、街並みの連続性や賑わいの創出、駅周辺のバリアフリー化という観点からも、建築物との立体的利用を推進し、自由通路の整備を進めていくことが必要としています。平成 17 年「立体道路制度の運用について（都市計画課長、路政課長、市街地建築課長通知）」によって、ペデストリアンデッキや自由通路、スカイウォークのような高架の歩行者専用道路等に立体道路制度の適用が可能となったことと、平成 21 年「自由通路の整備及び管理に関する要綱（国土交通省都市・地域整備局街路交通施設課）」により、自由通路への制度適用の推進が図られることになり、立体道路制度及び立体都市計画制度の活用の具体的な取扱いについても、必要に応じ協定等に定めることとされたことから、立体道路制度の活用によりさらなる自由通路の整備を推進するとの方向性が示されました。

現行制度の適用が可能なケースとして、以下があげられています。

- i) 鉄道用地の上空に跨線橋として、独立型の自由通路を整備。
- ii) 既存の駅通路に連結させる形で自由通路を整備。
- iii) 駅ビル等と自由通路の一体整備に合わせて、鉄道用地の区分地上権を取得し、自由通路と駅ビル等を一体整備する。
- iv) 駅ビル等と自由通路の一体整備の計画（地区整備計画）に基づき、鉄道敷地内で区分地上権を取得し、自由通路を先行整備する

当該研究会では、地区整備計画に基づき区分地上権を取得したうえで、既存駅ビル等の内部の通路等を活用して自由通路を整備（駅ビル部分は道路一体建物）する場合に対し、道路の立体利用の検討が必要であると位置づけています。

◆現行制度の適用が可能な場合(1)

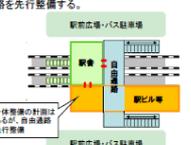
ケース	概要	整理事項			
		自由通路の取扱	重複利用、権原	適用制度	適用に向けた考え方
1 単独新設(独立型)	鉄道用地の上空に跨線橋として、独立型の自由通路を整備。 	道路	<<重複利用>> 鉄道事業者との交差協議により、鉄道用地を重複利用 <<権原>> (変更なし)	道路単独整備	- (現行制度で可能)
2 単独新設(連結型)	既存の駅通路に連結させる形で自由通路を整備。 	道路	<<重複利用>> 鉄道事業者との交差協議により、鉄道用地を重複利用 <<権原>> (変更なし)	道路単独整備	- (現行制度で可能)
3 駅ビル等と一体で新設	駅ビル等と自由通路の一体整備に合わせて、鉄道用地の区分地上権を取得し、自由通路と駅ビル等を一体整備する。 	道路 (特定高架道路等) ※自由通路の形状によっては、特定高架道路等の基準を条例により緩和することができるが、国土交通大臣の承認が必要 (制度創設から現在まで事例はなし)	<<重複利用>> 地区整備計画で重複利用区域と建築限界を設定 <<権原：高架部>> 土地：区分地上権 <<権原：駅ビル部>> 土地：区分地上権	立体道路制度	- (現行制度で可能)

※ 特定高架道路等とは、高架の道路その他の道路であって自動車の沿道への出入りが出来ない構造のものとして政令で定める基準に該当するもの。(建築基準法)

図 2-47 現行制度の適用が可能な場合(1)

資料：国土交通省 HP

◆現行制度の適用が可能な場合(2)

ケース	概要	整理事項			
		自由通路の取扱	重複利用、権原	適用制度	適用に向けた考え方
4 先行整備後駅ビル等を新設	駅ビル等と自由通路の一体整備の計画(地区整備計画)に基づき、鉄道敷地内で区分地上権を取得し、自由通路を先行整備する。 	道路 (特定高架道路等) ※自由通路の形状によっては、特定高架道路等の基準を条例により緩和することによって実施できるが、国土交通大臣の承認が必要 (制度創設から現在まで事例はなし)	<<重複利用>> 地区整備計画で重複利用区域と建築限界を設定 <<権原：高架部>> 土地：区分地上権 <<権原：駅ビル部>> 土地：区分地上権	立体道路制度	- (現行制度で可能)

◆立体道路制度活用を検討が必要な場合

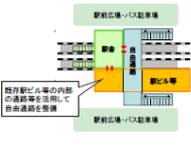
ケース	概要	整理事項			
		自由通路の取扱	重複利用、権原	適用制度(検討事項)	適用に向けた考え方
5 既存駅ビル等の通路等を活用して新設	地区整備計画に基づき区分地上権を取得したうえで、既存駅ビル等の内部の通路等を活用して自由通路を整備(駅ビル部分は道路一体建物)。 	道路 (特定高架道路等) ※自由通路の形状によっては、特定高架道路等の基準を条例により緩和することによって実施できるが、国土交通大臣の承認が必要 (制度創設から現在まで事例はなし)	<<重複利用>> 地区整備計画で重複利用区域と建築限界を設定 <<権原：高架部>> 土地：区分地上権 <<権原：駅ビル部>> 土地：区分地上権	立体道路制度 (道路一体建物の適正な管理の担保手法、既存建築物改修時への適用要件等を整理のうえ、制度の弾力的運用等を検討。)	道路一体建物の適正な管理の担保手法、既存建築物改修時への適用要件等を整理のうえ、制度の弾力的運用等を検討。

図 2-48 現行制度の適用が可能な場合(2)及び道路の立体的利用の検討が必要な場合

資料：国土交通省 HP

3) その他（廃道）

地域の開発事業に伴い、従前から設けられている道路を廃道とすることで、上空に新たな通路や建築物を整備することが可能となります。廃道については、国の基準はなく、その取扱いについては道路管理者に委ねられています。廃道により上空利用を行っている事例について、以下に紹介します。

(i) 富山グランドプラザ（廃道によるイベント等活用）

富山県富山市の総曲輪（そうがわ）地区にある富山グランドプラザは、百貨店の大和富山店を中心とした商業ビル FERIO（フェリオ）と商業棟及び立体駐車場が一体となった再開発ビル CUBY（キュービー）との間に平成 19 年 9 月にオープンしたガラス屋根付きの全天候型イベントスペースです。

この地区では、百貨店の大和富山店を中心とする「富山市総曲輪通り南地区第一種市街地再開発事業」（施行者：総曲輪通り南地区市街地再開発組合、施行面積：約 1.1ha、総事業費：約 123.5 億円、平成 13 年都市計画決定）と、駐車場を中心とする「富山市西町・総曲輪地区第一種市街地再開発事業」（施行者：西町・総曲輪地区市街地再開発組合、施行面積：約 0.67 ヘクタール、総事業費：約 63 億円、平成 13 年都市計画決定）の 2 つの再開発が同時期に計画されていました。こうした市街地再開発事業の事業化と連動して、平成 15 年より、街なか活用懇話会において、両再開発地区の間にあった幅員 5 メートルほどのグランド通りと、再開発により廃止される市道とを集約し、さらに両再開発事業のセットバック分を合わせた幅員 21 メートルのスペースについて、賑わい創出のための広場として整備する検討が始まりました。この懇話会は、商工会議所、TMO、商店街組合及びキーテナントが委員となり、イベントをするだけでなくパフォーマンスや待ち合わせ場所などとして幅広い用途に活用するためには、法律などの縛りはできるだけないほうが良く、なるべく自由に利用できる広場とするべき等の意見が出されました。

平成 16 年には、「グランドプラザ活用委員会」が発足し、商工会議所・TMO・商店街組合・再開発ビルの管理組合・キーテナント・大学教授・市民委員により、グランドプラザ利用のあり方や管理運営方法等グランドプラザを整備し活用するための具体的な検討が行われました。平成 17 年には、「富山市西町・総曲輪地区市街地再開発事業」が竣工し、同時にグランドプラザの実施設計が行われました。平成 18 年には、グランドプラザ工事が着工され、平成 19 年には、グランドプラザと「富山市総曲輪通り南地区第一種市街地再開発事業」が竣工し、グランドプラザがオープンしています。

グランドプラザの運営については、公共用地と民有地が一体となった道路でも公園でもない新しいコンセプトの広場として、オープン後しばらくの間は富山市が直営管理することで、様々な試みが実験的に行われてきました。

グランドプラザは、平成 19 年に認定を受けた富山市の中心市街地活性化基本計画に盛

り込まれた事業です。富山市では、グランドプラザを管理・運営するにあたり、同年に「富山市まちなか賑わい広場条例」を制定しましたが、利用制限を細かく決めるのではなく、安全への配慮は必要であるものの、イベントを企画した方の趣旨に対してなるべく自由な発想で臨機応変な対応をしたいとの考えから、細かなルールについては「グランドプラザ運営協議会（参加組織は商工会議所、商店街組合、再開発ビル管理組合、TMO等）」等により補完されています。使用時間は、原則 10 時から 22 時までとされています。

グランドプラザ整備事業費は、約 15.2 億円であり、このうち 8.9 億円がまちづくり交付金で充てられ、両再開発事業管理組合からの負担金も一部充てられています。また、両再開発事業のセットバック部分について富山市が両側の再開発組合から無償で借り受けています。市街地再開発事業と連携した行政による賑わい創出のための空間整備事例です。



図 2-49 富山グランドプラザ

資料：(一財)民間都市開発推進機構提供資料

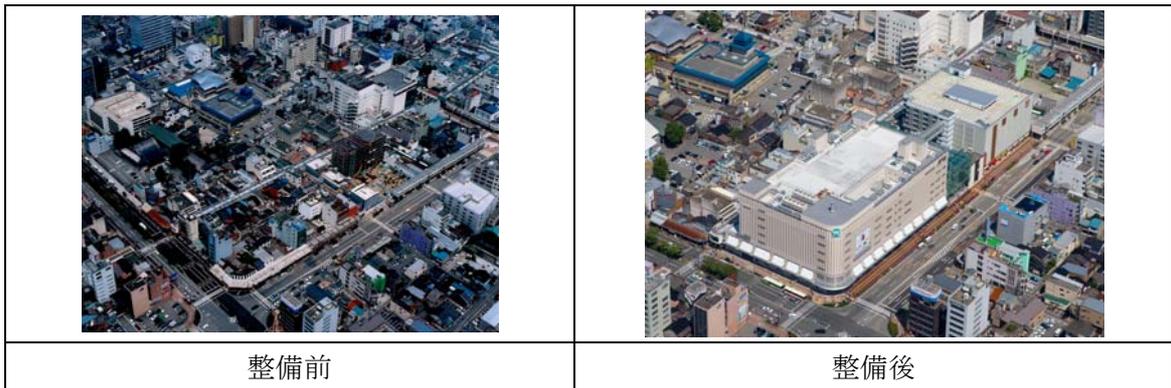


図 2-50 富山グランドプラザ整備前後

資料：(一財) 民間都市開発推進機構提供資料

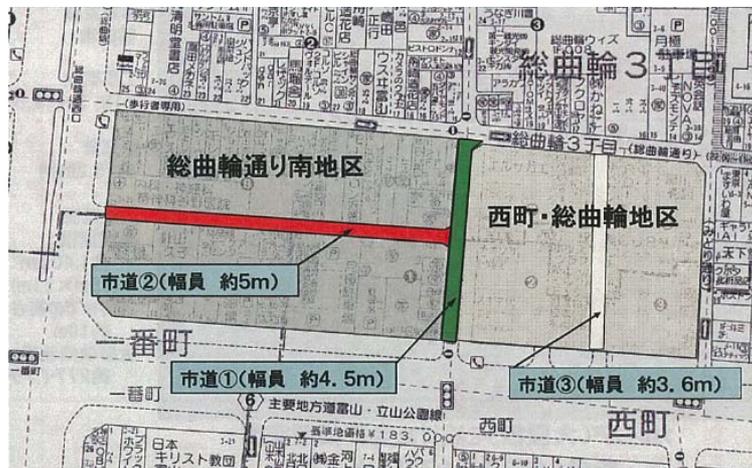
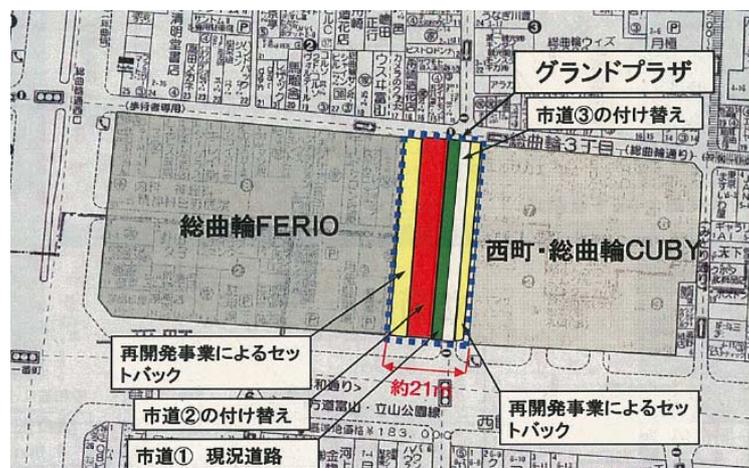


図 2-51 富山グランドプラザ整備状況 (整備前)

出典：政策研究大学院大学島田教授提供資料



図表 富山グランドプラザ整備状況 (整備前)

出典：政策研究大学院大学島田教授提供資料

(ii) 銀座三越増床（廃道によるパサージュ・建物建築）

東京都中央区銀座の三越銀座店では、地域の賑わい創出についての地元意向を踏まえた増床計画を提案し、平成 20 年に東京都から都市再生特別措置法に基づく都市再生特別地区の都市計画決定を受け、店舗増床事業を進めています。この増床事業では、区道の上空及び地下に建物整備を行うため、当該区道の一部を廃道とし、この廃道部分を歩行者と車両が通行できる通路として整備することとされています。百貨店の増床計画に関して都市再生特別地区の指定を受けるのは、東京都ではこの事業が初めてであり、新しい店舗完成の平成 22 年には、店舗面積が旧店舗の約 1.8 倍となり、銀座・有楽町地区最大規模の商業施設になる予定です。都市再生特別地区とは、都市再生緊急整備地域内において既存の用途地域の都市計画に基づく規制を適用除外とし、都市再生に必要な範囲で用途及び容積率等を定める、自由度の高い計画が可能となる制度であり、都市再生に対する貢献の度合いに応じて容積率などの緩和が認められます。三越銀座店では、都市再生特別地区の指定により、容積率が 200 パーセント上乗せされ、最高限度が約 1,300 パーセントとされています。

事業の主な内容としては、既存の三越銀座店の向かい側を新館として整備し、本店と新館計画地との間にある区道 427 号を廃道及び付け替えして、元の区道の上空及び地下に建物を建設します。これにより、一般的な百貨店に見られる本館と新館を連絡ブリッジでつなぐ建築とは異なり、本館と新館を一体化した店づくりが可能となります。また、元の区道は、建物の 1 階及び 2 階部分を通り抜けるようなかたちで、人や車が通行可能なパサージュ（フランス語で「通路」の意味）として整備し、新たな人の流れを創出し、賑わいを演出することとされています。このパサージュ部分は、中央区が区分地上権を設定して終日開放され、日常管理は三越側が行うことになっています。

当該事業の計画立案にあたっては、単に百貨店としての増床計画にとどまらず、「銀座」という街自体の活性化を図ることを計画の重要な目的の一つに位置付け、事業主体である株式会社三越が地元商店街組合、中央区、東京都等の関係機関と協議を重ねました。特に、歩行者の回遊性を高めることなどによって、有楽町寄りの西側地区に比べて商業集積や人の賑わいが少ない中央通り寄りの東側地区を活性化させ、銀座全体の発展に寄与することを目指した事業となっています。

高度利用が求められる都心部における複数街区にまたがる商業施設増床事例として、参考になります。

増床計画図

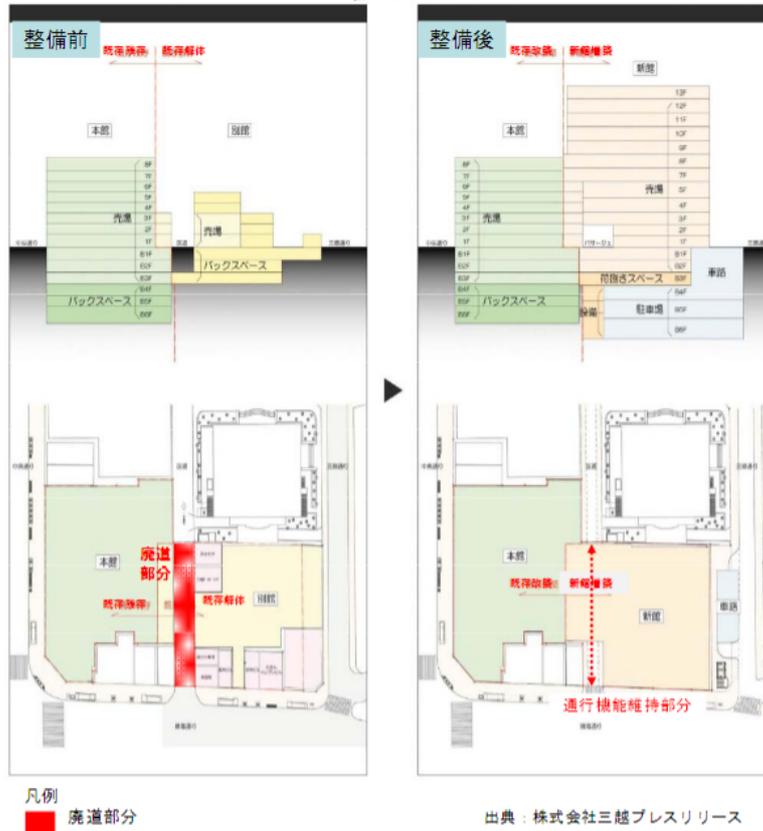


図 2-52 三越銀座店増床計画図

資料：国土交通省 HP



図 2-53 三越銀座店増床イメージ

資料：(株)三越 Press Release 「三越銀座店増床計画の概要決定について」

(iii) 宮崎山形屋増床（廃道による賑わい利用・建物建築）

宮崎県宮崎市橘通東の宮崎山形屋は、宮崎市の中心市街地の中でも最も中心部に位置しており、県内有数の大型百貨店として昭和 31 年に開店して以来、宮崎市民のみならず広く親しまれてきた老舗百貨店です。同店では、近年の消費者ニーズやライフスタイルに対応する魅力向上が課題となっていました。

このような中で、平成 10 年に宮崎市が策定した宮崎市中心市街地活性化基本計画において、宮崎山形屋の増床が商業活性化プロジェクトの一つに位置付けられました。宮崎山形屋は、増床事業について、より魅力のある施設とするため、新館計画地西側に隣接する本館との一体化の意向を示しましたが、そのためには本館と新館との間に介在する市道（通称「四季通り」）の付け替えが必要となりました。四季通りは、ブティックや雑貨店が建ち並ぶ若者に人気のスポットとなっており、周辺商店街からは、道路の付け替えによる買い物動線や回遊性への悪影響を懸念する声が出されました。

これについて、宮崎山形屋は、敷地及び建物の一体化は行うものの従来の四季通りの歩行空間としての機能は残す計画案を提示し、周辺商店街と協議を行いました。周辺商店街は、中心市街地の生き残りのために宮崎山形屋の増床事業は不可欠であり、そのための道路付け替えには賛同しましたが、歩行空間の永続性が地権者の意向に左右されないよう法的に担保されることを要望しました。このことから、宮崎市のアドバイスもあり、建物の一体化による土地の高度利用と回遊性確保を同時に実現するため、都市施設に立体的な範囲を定める立体都市計画の導入に至りました。立体都市計画制度は、近年、特に大都市において環状道路や駐車場などが建築物と一体となって地上空間や地下空間を有効に活用して整備される事例が多く見られるようになったことから、2000（平成 12）年に都市計画法が一部改正され、都市施設に「立体的な範囲」を定めることにより、「立体的な範囲外における建築」について許可を不要とすることや許可条件を明確化する制度として創設されたものです。

平成 16 年、四季通りは、宮崎広域都市計画通路四季通りとして、幅員 5.8 メートル、延長約 51 メートル、立体的な範囲として現況地盤面から 5.5 メートルで都市計画決定されました。幅員及び延長については、従前市道の歩行機能確保の観点から決定され、立体的な範囲については事業計画との調整により決定されましたが、宮崎山形屋側において上空 10 メートルまでを市民への開放空間として措置しています。なお、四季通りの立体都市計画決定部分は宮崎山形屋所有の敷地であり、この部分の維持管理は宮崎山形屋側で実施しています。

平成 20 年 6 月の宮崎市による「認定中心市街地活性化基本計画のフォローアップに関する報告」では、歩行者通行量及び夜間人口について、長期的な減少傾向にある中で 4 年ぶりに増加したことが報告されています。この主な要因として、宮崎山形屋増床等の実現や Do まんなか（どまんなか）モール委員会をはじめとする商業団体や NPO などによる賑わい創出と地域コミュニティ再生のための一体的な取組みが相乗効果を発揮して

いるものとされています。

Do まんなかモール委員会は、5つの大型店（宮崎山形屋、ボンベルタ橋、カーリーノ宮崎、MRT、micc、アゲイン）と7つの商店街（若草通り、一番街、ハイカラ通り、四季通り、あいあい通り、橋中央、橋通三番街）により平成17年に発足した組織です。宮崎市の中心市街地エリアを一つのショッピングモールと見立て、Do まんなかモールと名付け、来街者の利便性向上と快適空間の創出を目的として、販売促進イベント事業等の活動を行っています。宮崎山形屋増床時も、全商店を挙げた応援がされました。なお、Do まんなかモール委員会に、行政、学識者、NPO、商工団体等を加えた組織として、Do まんなかモール協議会も活動しています。

複数街区で一体的な建物整備を行うため、中心市街地活性化も見据え、既存道路を民間事業者所有地と付け替え、街区をまたぐ一体開発を実施した事例として、参考になります。

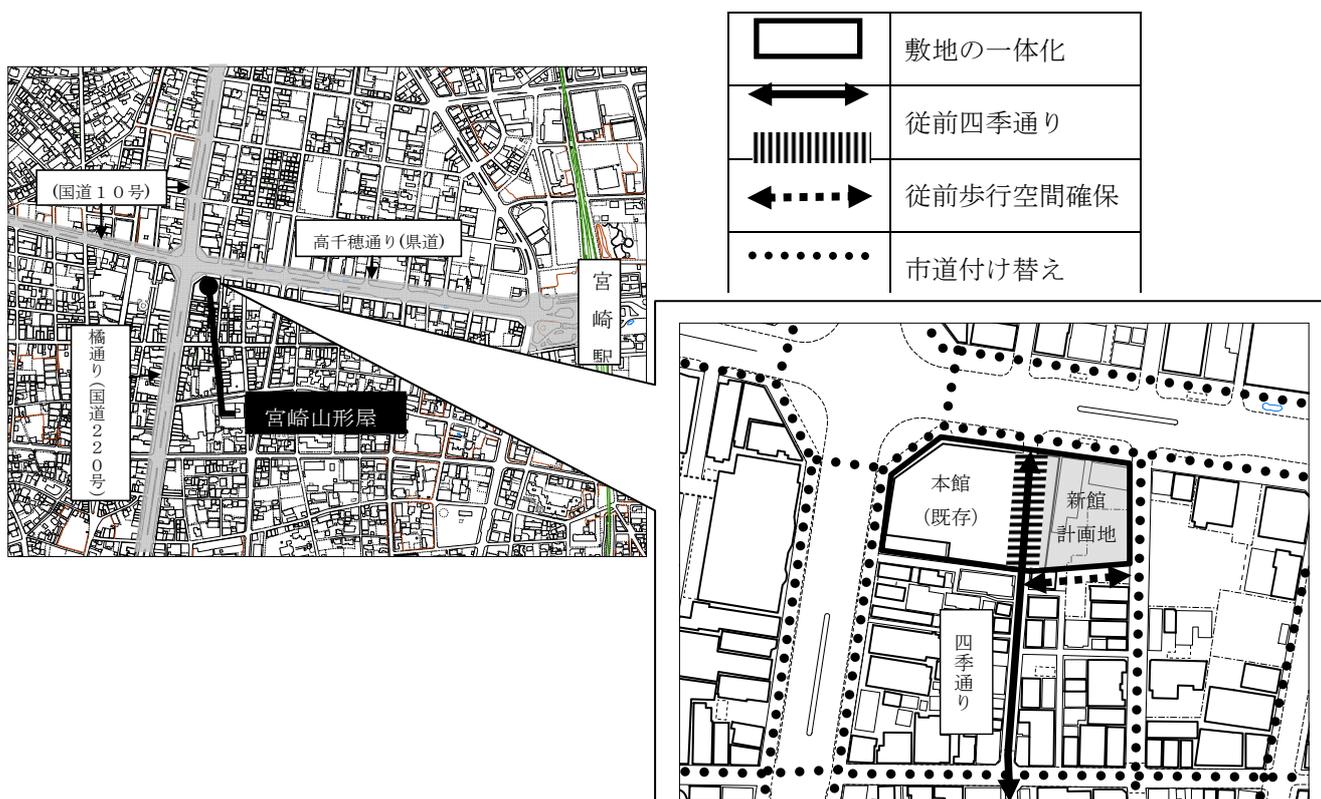


図 2-54 宮崎山形屋整備計画図

資料：宮崎市提供資料



図 2-55 宮崎山形屋整備状況

資料：宮崎市提供資料



オープニングイベント

イベント（農産物販売）

図 2-56 四季通りにおけるイベント実施状況

資料：宮崎市提供資料

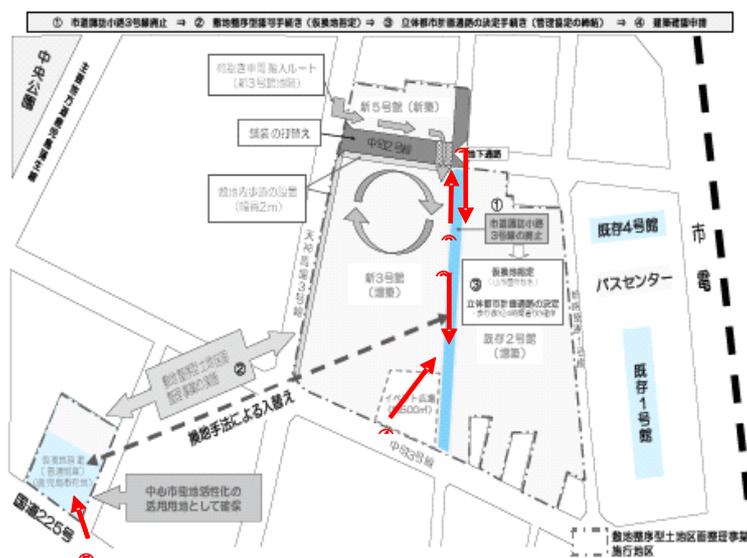
(iv) 山形屋本店（鹿児島）増床（廃道による賑わい利用・建物建築）

鹿児島県鹿児島市金生町にある百貨店の山形屋は、区画整理事業を活用して、集客力向上を図る増床計画を推進しています。平成 19 年に認定を受けた鹿児島市の中心市街地活性化基本計画にも、商業の活性化のための事業として位置付けられ、同年に区画整理の事業認定を受けました。

手法としては、増床整備にあたり、2号館と3号館（整備前は上空通路で連結）の間の市道を廃道とし、近隣にある山形屋別館の一部と換地するとともに、イベント広場とプロムナードを整備し、来街者の増大と商業活性化を図るものです。現在の2号館と3号館は、通路上部を一体化することで、同店の売り場面積を現在の1.5倍となる5万平方メ

ートル規模にする構想となっています。廃止道路の換地として市が取得する用地については、民間主体の新たな拠点施設の整備を促進し、賑わいの創出が図られる予定です。地上部分の通路については、立体都市計画通路とし、市と事業者の間で管理協定を締結した上で山形屋が管理者となり歩行者の終日通行を確保する予定になっています。また、廃道に伴う荷捌きルート確保のため、新たに整備する新館と市道の下に通路が整備される予定です。

区画整理を活用し、商業施設に挟まれた道路用地を移転し、隣接するイベント広場と一体的なプロムナードとして整備しようという、沿道と一体的な道路利活用を図っている事例として、参考になります。



敷地整序型土地区画整理事業施行概念図 出典:国土交通省 HP

<http://www.mlit.go.jp/crd/index/case/pdf/0808kagoshimacity.pdf>



①廃止市道一中町2号線より

中町3号線方向



②廃止市道(左2号館、右イベント広場予定地)



④廃止市道と上空通路



④廃止市道(手前イベント広場予定地、

左3号館、右2号館)



⑤市道換地先の山形屋別館

図 2-57 山形屋本店付近施行概念図及び付近の状況

4) 海外の参考事例

(i) 道路上空の立体的利用

① フランス・パリ・大蔵省

パリにおける 1989 年のフランス革命 200 周年事業としての「グラン・プロジェ」大計画の一つとして、庁舎をルーブル宮殿の一角から市内に点在する他の庁舎等も併せて集約し、セーヌ川上流のベルシー地区貨物駅跡地に移転したものです。

18 世紀後半までパリ市の境界であった建設地にちなんで、かつての城壁をイメージしたデザインにより、長さ 360 メートルの建物が道路をまたいで整備されています。



図 2-58 フランス大蔵省

資料：(財) 道路空間高度化機構「立体道路事例集」

②イタリア・トリノ・トリノ工科大学

トリノ市の幹線道路をまたぐ箇所には拡張用地を確保し、幹線道路をまたぐ構造（地下に鉄道も存在）で校舎が整備されています。



図 2-59 トリノ工科大学

資料：千葉大学大学院宮脇准教授提供資料

③イギリス・ロンドンにおける道路上空建物

イギリスでは、「計画許可（Planning Permission）制度」と呼ばれる仕組みにより、地方計画当局としての地位を持つ地方自治体が開発案件ごとに許可審査を行っています。許可審査を実施する地方自治体には、地域の都市計画の下で許可決定権者としての広い裁量権が与えられていることから、地方自治体において各地の実情に合わせた柔軟な許可判断を行うことも可能となっています。

ロンドンでは、この計画許可に基づいた再開発による道路の立体利用事例が見られます。ロンドンの道路上空における建築行為については、計画許可に基づく審査がなされた上で、道路管理者から道路突出ライセンスを得ることが必要とされています。

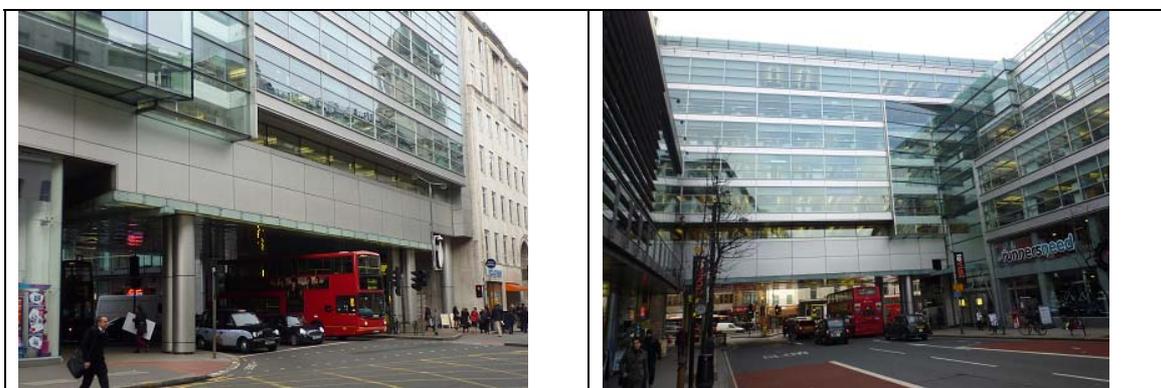


図 2-60 ロンドン（ホルボーン地区）の道路上空建物の例①

資料：千葉大学大学院宮脇准教授提供資料



図 2-61 ロンドン（ホルボーン地区）の道路上空建物の例②

資料：千葉大学大学院宮脇准教授提供資料

④アメリカ・シアトル・オリンピック彫刻公園

カリフォルニア・ユニオン石油の備蓄施設の跡地活用とともに、高速道路と鉄道により市街地と水辺が分断されていたことを解消する施設として、公園、美術館及び駐車場がZ型の形状により道路を横断しています。

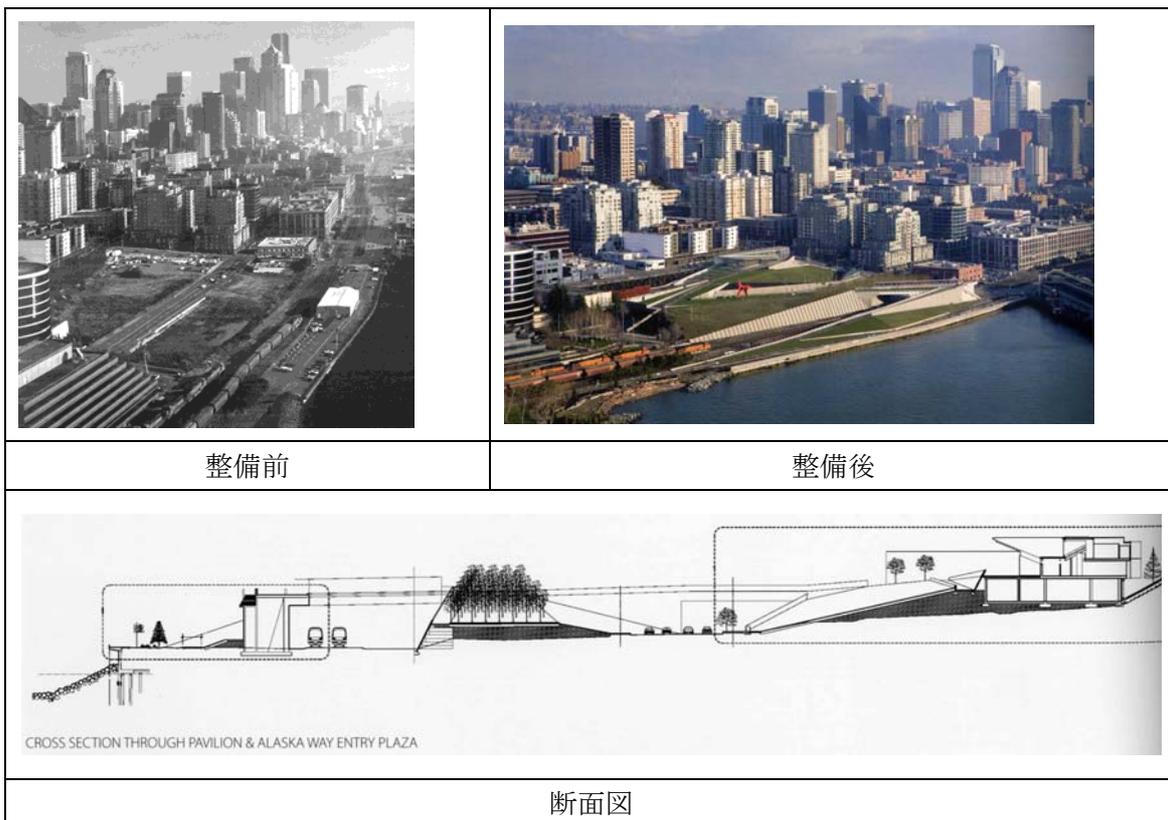


図 2-62 オリンピック彫刻公園整備前後及び断面図

資料：Jacob Krauel, URBAN SPACES: ENVIRONMENTS FOR THE FUTURE, LINKS, 2009



図 2-63 オリンピック彫刻公園

資料 : Jacobo Krauel, URBAN SPACES: ENVIRONMENTS FOR THE FUTURE, LINKS, 2009

(ii) 道路上空の立体的利用（商業施設：イタリア他・オートグリル社店舗）

イタリアを拠点とするオートグリル社では、高速道路上空、空港、鉄道駅での商業施設の整備運営を主たる業務としている企業であり、このうち高速道路上空の飲食店舗については、約 6 割がイタリア国内で展開され、その他、欧州、北米、アジアにおいても展開しています。これらは、コンセッション契約によるものが大多数となっています。コンセッション契約は、公共施設の建設やサービスの提供について、民間会社が資金を出し、建設や施設整備のための負担について締結する契約であり、施設の所有者は公ですが、契約期間中は民間会社にその管理が委託され、契約終了後に公に返還されます。



図 2-64 オートグリル社高速道路上の飲食店の例

資料 : Autogrill 社 HP

(4) 支援方策（案）について

道路空間の新たな利活用方策については、成長戦略に位置づけられるとともに、国土交通省においても PPP 研究会における議論の中で、道路占用にかかる規制緩和やその対象の拡大、道路立体道路制度の運用についても、自由通路やペDESTリアンデッキへの適用が可能となるよう、その要件緩和の動きが見受けられます。

そこで、国土交通省における検討や先例となる事例を踏まえ、道路空間の新たな利活用に関する民間事業者への支援方策についての検討をすることとします。

1) 道路占用制度

これまでの道路本来の利用については、抑制の方向に働いてきましたが、社会経済状況や利用者ニーズに応じ、規制緩和等が図られてきています。道路占用については、占用箇所や用途により支援方策に違いがあると考えことから、以下の 4 つの支援方策の提案を行うこととします。

(i) 規制緩和による支援方策

一般的な占用物件として、商業店舗への占用がありますが、これは、許可されることによって営業活動ができることから、それこそが支援となっていると考えられます。例えば、前回事例紹介した、つくば駅のような商業店舗の占用は、占用許可後は営業努力によって利益を生じさせることが可能です。このような占用許可の対象となりえることが、道路管理者のできる民間事業者への支援であるものに対しては、規制緩和で対応できているので、資金的な支援は必ずしも必要でないと考えられます。

(ii) 補助及び低利融資による支援方策

一方、一般の用に供している歩道橋の代替機能をもつ構造物の場合には、占用許可だけでなく、資金的な支援が考えられます。イオンレイクタウン（越谷市）の上空通路の占用事例は、一般通行の用に供している一般通路であり、本来道路管理者が整備する歩道橋のような役割がされています。また、トレッサ横浜、ゆめタウン高松の上空車路では、渋滞緩和や周辺道路の安全性を担保できるような構造となっています。これらの事例については、占用を許可するだけでなく、その構造物の費用として補助が考えられるとともに、低利融資の対象とすることによる支援が考えられます。

高架下の占用や道路予定区域の占用については、駐車場、駐輪場、資材置き場、公園といった用途で、その道路を管理することができるものとして、高速道路会社や地方公共団体への許可が多く見受けられますが、横浜市において、民間事業者への占用許可がされたように、政策課題を解決するための施設（例えば保育施設や介護施設等）の整備

がされる場合には、公共的な目的があるとした上で、民間事業者へもその門戸を広げることができるのではないのでしょうか。

さらに、太陽光パネルやEV充電施設については、新たなエネルギーへの対応からも占用許可によって、新成長戦略や政策課題の解決に寄与するものとなりえます。

そこで、公共的な要素があるもの、新成長戦略や政策課題の解決に寄与するものに対しては、通達の発出によってその占用を可能とするとともに、整備費用に対しても補助や低利融資が有効な支援方策であると考えられます。

(iii) 占用料の減免による支援方策

道路占用料は、道路法第39条によって、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かとされていますが、道路の占用が国の行う事業で政令で定めるもの及び地方公共団体の行う事業で地方財政法第6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、この限りでないかとされています。このことから、国の行う事業で政令で定めるものに係る場合及び地方公共団体の行う事業で地方財政法第6条に規定する公営企業以外のものに係る場合には、占用料を徴収することができません。また、道路法施行令第19条第3項では、直轄国道においては、特に必要があると認める場合には、占用料を減額することとしており、これは政策減免と呼ばれています。公共の用に供するものや、道路利用者の利便性の増進や道路環境の向上に資するものがその対象となっています。

このように、国や地方公共団体によって整備される一定の公共性が担保されている物件に対しては、占用料の減額や減免が図られていることから、民間事業者が整備する道路関連施設整備が、一定の公共的な目的や新成長戦略や政策課題の解決に寄与することが期待されるものであれば、同様に考えることも可能ではないのでしょうか。

また、独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構の保有する高速道路の高架下の占用の場合、その対象が地方公共団体であれば無償であることを踏まえれば、地方公共団体の有する課題を民間事業者が解決する場合など。連携を図ることで、占用料の免除や減免されることも可能となりえるでしょう。さらには、占用許可と占用料の減免の双方の効果により、道路空間を有効利用しようとする民間事業者からの提案もあると想定することができ、有効な利用がされるだけでなく、利用形態の多様化が進むものと思われれます。

したがって、占用料の免除や減免が図られることが、民間事業者への支援になるとともに、地域が有する政策課題への対応が可能となります。

占用料を減額している物件	減額率等
バス停留所標識、地下鉄出入口案内標識 (理由) バス利用者及び地下鉄利用者の利便の増進に資するため	50%
地下街の通路部分 (理由) 公共の用に供する通路という公共性を有するため	免除
くずかご、灰皿、花壇、掲示板等で営利目的がないもの (理由) 道路利用者の利便の増進、道路環境の向上に資するため	免除
電柱支持柱 (理由) 主たる占用物件に比べ占用面積が著しく小さく、道路の構造又は交通に与える支障が小さいため	免除
地下街の通路の管理費 (理由) 経費節減の努力がなされているものの、収支決算に欠損金がある場合等に地下街の経営に配慮するため	通路の管理費の一部に相当する額

図 2-65 占用料の政策減免について

資料：国土交通省

(iv) 占用に関する認定制度の創出による支援方策（審査機関等の設置）

機構では、有識者からなる「高架下利用計画等検討会」を設置し、高架下の高速道路の高架下及び道路予定区域の占用許可に関して審議しています。このことから、一般道路における占用についても類似機関の創設が考えられます。通常、道路管理者によって占用許可がされますが、機構と類似の第三者機関を創設し、この機関において、当該占用が公共性を有するか、あるいは、地域の政策課題への貢献の程度を審査し、認定することが考えられます。当該第三者機関では、その施設の公共に対する貢献度の基準等によって認定制度を創設し、貢献の程度により占用料を 1/2 とするなどの減免措置の適用も考えられます。

2) 立体道路制度

立体道路制度は、平成 17 年ペDESTリアンデッキや自由通路、スカイウォークのような効果の歩行者専用道路等に適用が可能となりました。また、平成 21 年には、自由通路への制度適用の推進が図られることになり、立体道路制度及び立体都市計画制度の具体的な取扱いについても、必要に応じ協定等に定められることとされています。このように、時代の要請にあわせて適用範囲が広がりを見せていることから、今後も、民間事業者のニーズ

に合わせた活用シーンがある場合には、積極的に当該制度を適用できるような運用を行っていくことが支援につながります。

また、立体道路制度を活用した環状第二号線新橋・虎ノ門地区第二種市街地再開発事業Ⅲ街区事業は、都市再生特別措置法に基づく民間都市再生事業計画の認定を受け、税制による支援、金融支援がされています。この認定は、民間の投資規模が大きく、かつ、都市再生上の意義が高い事業が対象とされています。この考え方は、都市再生上の観点からの発想されたものとなっていますが、道路側の視点も盛り込まれてもよいと思います。立体道路制度は、道路用地の取得が困難であった社会背景から創出された制度であることから、道路構造物と建築物がと一体となることが想定されています。このためには通常の建築物の設計ではなく、特別な設計が必要です。そこで、立体道路制度等を活用し、道路整備事業への貢献が高い事業については、設計段階の調査費（調査設計計画費）においても資金的な補助や助成、用地取得の税の優遇、あるいは、用地取得や事業費への低利融資が支援につながると考えます。

3) その他（廃道等）

既存道路を廃道とする場合には、道路管理者の判断が必要となりますが、富山グランドプラザ整備は市の事業であることから、市道を広場にするという用途の変更がされました。また、他の事例（山形屋（鹿児島市））では、廃道区間（市道廃止）を立体都市計画通路として都市計画決定がされたものもあります。このように、民間事業者によって、地域開発等の提案とともに廃道とする要請があった場合には、率先して検討することが支援となるでしょう。

事例からは、廃道等による道路空間の有効活用は、道路管理者の積極的関与によって実現しており、道路管理者が廃道とすることで、開発事業者は面的整備が可能となります。このことから、廃道とすることそのものが、民間事業者の開発を促進するための支援方策となっていると考えます。

図 2-66 占用物件に対する占用料について①

占用物件		占用料				
		単位	所在地			
			甲地	乙地	丙地	
法第 32 条第 1 項第 1 号に掲げる工作物	第 1 種電柱	一本につき 1 年	1,200 円	560 円	460 円	
	第 2 種電柱		1,800 円	860 円	700 円	
	第 3 種電柱		2,400 円	1,200 円	950 円	
	第 1 種電柱		1,000 円	500 円	410 円	
	第 2 種電柱		1,600 円	800 円	650 円	
	第 3 種電柱		2,300 円	1,100 円	900 円	
	その他の柱類		100 円	50 円	41 円	
	共架電線その他上空に設ける線類		長さ 1 メートルにつき 1 年	10 円	5 円	4 円
	地下に設ける電線その他の線類			6 円	3 円	2 円
	路上に設ける変圧器		1 個につき 1 年	1,000 円	490 円	400 円
	地下に設ける変圧器		占用面積 1 平方メートルにつき 1 年	620 円	300 円	250 円
	変圧器その他これに類するもの及び公衆電話所		1 個につき 1 年	2,100 円	1,000 円	820 円
	郵便差出箱及び信書便差出箱			860 円	420 円	340 円
	広告塔		表示面積 1 平方メートルにつき 1 年	24,000 円	2,000 円	990 円
その他のもの	占用面積 1 平方メートルにつき 1 年	2,100 円	1,000 円	820 円		
法第 32 条第 1 項第 2 号に掲げる物件	外径が 0.07 メートル未満のもの	長さ 1 メートルにつき 1 年	43 円	21 円	17 円	
	外径が 0.07 メートル以上 0.1 メートル未満のもの		62 円	30 円	25 円	
	外径が 0.1 メートル以上 0.15 メートル未満のもの		92 円	45 円	37 円	
	外径が 0.15 メートル以上 0.2 メートル未満のもの		120 円	60 円	49 円	
	外径が 0.2 メートル以上 0.3 メートル未満のもの		180 円	90 円	74 円	
	外径が 0.3 メートル以上 0.4 メートル未満のもの		250 円	120 円	98 円	
	外径が 0.4 メートル以上 0.7 メートル未満のもの		430 円	210 円	170 円	
	外径が 0.7 メートル以上 1 メートル未満のもの		620 円	300 円	250 円	
	外径が 1 メートル以上のもの		1,200 円	600 円	490 円	
法第 32 条第 1 項第 3 号及び第 4 号に掲げる施設		占用面積 1 平方メートルにつき 1 年	2,100 円	1,000 円	820 円	
法第 32 条第 1 項第 5 号に掲げる施設	地下街及び地下室	階数が一のもの	AI に 0.004 を乗じて得た額			
		階数が二のもの	AI に 0.007 を乗じて得た額			
		階数が三以上のもの	AI に 0.008 を乗じて得た額			
	上空に設ける通路		12,000 円	1,000 円	490 円	
	地下に設ける通路		7,100 円	610 円	300 円	
その他のもの		2,100 円	1,000 円	820 円		
法第 32 条第 1 項第 6 号に掲げる施設	祭礼、緑日その他の催しに際し、一時的に設けるもの	占用面積 1 平方メートルにつき 1 日	240 円	20 円	10 円	
	その他のもの	占用面積 1 平方メートルにつき 1 月	2,400 円	200 円	99 円	
第 7 条第 1 号に掲げる物件	警報（アーチであるものを除く。）	一時的に設けるもの	表示面積 1 平方メートルにつき 1 月	2,400 円	200 円	99 円
		その他のもの	表示面積 1 平方メートルにつき 1 年	24,000 円	2,000 円	990 円
	標識		一本につき 1 年	1,600 円	800 円	650 円
	旗ざお	祭礼、緑日その他の催しに際し、一時的に設けるもの	一本につき 1 日	240 円	20 円	10 円
		その他のもの	一本につき 1 月	2,400 円	200 円	99 円
	幕（第 7 条第 2 号に掲げる工事事務施設であるものを除く。）	祭礼、緑日その他の催しに際し、一時的に設けるもの	その面積 1 平方メートルにつき 1 日	240 円	20 円	10 円
		その他のもの	その面積 1 平方メートルにつき 1 月	2,400 円	200 円	99 円
	アーチ	車道を横断するもの	一基につき 1 月	24,000 円	2,000 円	990 円
その他のもの			12,000 円	1,000 円	490 円	
第 7 条第 2 号に掲げる工事事務施設及び同条第 3 号に掲げる工事事務材料		占用面積 1 平方メートルにつき 1 月	2,400 円	200 円	99 円	
第 7 条第 4 号に掲げる仮設建築物及び同条第 5 号に掲げる施設			210 円	100 円	82 円	

資料：独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構

図 2-67 占用物件に対する占用料について①

第7条第6号に掲げる施設	トンネルの上又は高架の道路の路面下に設けるもの	占用面積1平方メートルにつき1年	Aに0.012を乗じて得た額	Aに0.016を乗じて得た額	Aに0.02を乗じて得た額
	上空に設けるもの		Aに0.02を乗じて得た額		
	その他のもの		Aに0.028を乗じて得た額		
第7条第7号に掲げる施設	建築物		Aに0.012を乗じて得た額	Aに0.016を乗じて得た額	Aに0.02を乗じて得た額
	その他のもの		Aに0.009を乗じて得た額	Aに0.011を乗じて得た額	Aに0.014を乗じて得た額
第7条第8号に掲げる施設及び自動車駐車場	建築物		Aに0.02を乗じて得た額		
	その他のもの		Aに0.009を乗じて得た額	Aに0.011を乗じて得た額	Aに0.014を乗じて得た額
第7条第9号に掲げる応急仮設建築物	トンネルの上又は高架の道路の路面下に設けるもの		Aに0.012を乗じて得た額	Aに0.016を乗じて得た額	Aに0.02を乗じて得た額
	上空に設けるもの		Aに0.02を乗じて得た額		
	その他のもの		Aに0.028を乗じて得た額		
第7条第10号に掲げる器具			Aに0.028を乗じて得た額		
第7条第11号に掲げる施設	トンネルの上又は高速自動車国道若しくは自動車専用道路(高架のものに限る。)の路面下に設けるもの	Aに0.012を乗じて得た額	Aに0.016を乗じて得た額	Aに0.02を乗じて得た額	
	上空に設けるもの	Aに0.02を乗じて得た額			
	その他のもの	Aに0.028を乗じて得た額			

備考

- 金額の単位は、円とする。
- 所在地とは、占用物件の所在地をいい、その区分は、次のとおりとし、各年度の初日後に占用物件の所在地の区分に変更があつた場合は、同日におけるその区分によるものとする。
イ 甲地 都の特別区の存する区域並びに札幌市、仙台市、宇都宮市、さいたま市、千葉市、船橋市、八王子市、横浜市、川崎市、相模原市、新潟市、静岡市、浜松市、名古屋市、京都市、大阪市、堺市、東大阪市、神戸市、姫路市、岡山市、広島市、松山市、北九州市、福岡市、熊本市及び鹿児島市の区域をいう。
ロ 乙地 市の区域で甲地以外のものをいう。
ハ 丙地 町及び村の区域をいう。
- 第1種電柱とは、電柱(当該電柱に設置される変圧器を含む。以下同じ。)のうち3条以下の電線(当該電柱を設置する者が設置するものに限る。以下この号において同じ。)を支持するものを、第2種電柱とは、電柱のうち4条又は5条の電線を支持するものを、第3種電柱とは、電柱のうち6条以上の電線を支持するものをいうものとする。
- 第1種電話柱とは、電話柱(電話その他の通信又は放送の用に供する電線を支持する柱をいい、電柱であるものを除く。以下同じ。)のうち3条以下の電線(当該電話柱を設置する者が設置するものに限る。以下この号において同じ。)を支持するものを、第2種電話柱とは、電話柱のうち4条又は5条の電線を支持するものを、第3種電話柱とは、電話柱のうち6条以上の電線を支持するものをいうものとする。
- 共架電線とは、電柱又は電話柱を設置する者以外の者が当該電柱又は電話柱に設置する電線をいうものとする。
- 表示面積とは、広告等又は看板の表示部分の面積をいうものとする。
- Aは、近傍類似の土地(第7条第6号に掲げる施設のうち特定連絡路附属地に設けるもの及び同条第11号に掲げる施設について近傍に類似の土地が存在しない場合には、立地条件、収益性等土地価格形成上の諸要素が類似した土地)の時価を表すものとする。
- 表示面積、占用面積若しくは占用物件の面積若しくは長さが1平方メートル若しくは1メートル未満であるとき、又はこれらの面積若しくは長さが1平方メートル若しくは1メートル未満の倍数があるときは、1平方メートル又は1メートルとして計算するものとする。
- 占用料の額が年額で定められている占用物件に係る占用の期間が1年未満であるとき、又はその期間に1年未満の倍数があるときは月額をもつて計算し、なお、1月未満の倍数があるときは1月として計算し、占用料の額が月額で定められている占用物件に係る占用の期間が1月未満であるとき、又はその期間に1月未満の倍数があるときは1月として計算するものとする。

資料：独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構