

道路分野における官民連携の動向 ～道路空間のオープン化について～

1. 道路分野における官民連携の動き
2. 道路空間活用に係る制度概要
3. 道路空間のオープン化に関する取組

平成23年12月12日
国土交通省 道路局 環境安全課 道路環境調査室
課長補佐 篠井 隆志

1. 国土交通省成長戦略(PPP/PFIの推進)

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
行っていくため、新たなPPP/PFI制度の構築を図るとともに、PPP/PFIの活用を推進する。

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を推進するための制度面の改善

コンセッション方式(*)を新たに導入することや官民人材交流の円滑化を含めて、PPP/PFIに係る共通制度の改善を図るとともに、公物管理制度についても個別プロジェクトに対応した見直しを行い、特例を設ける。

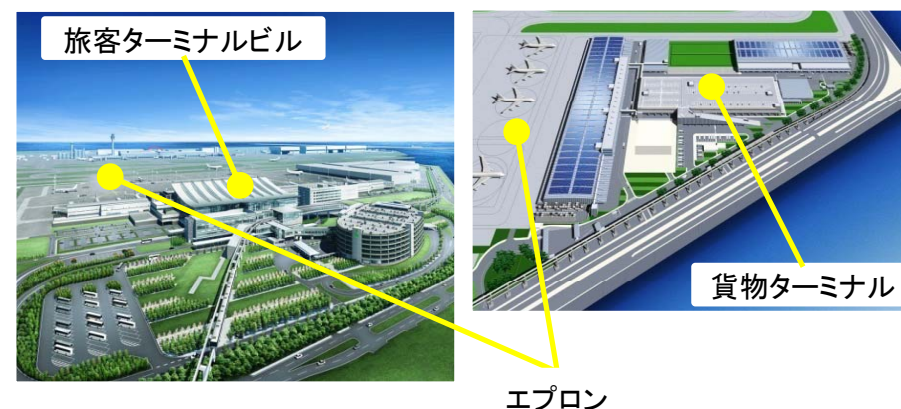
*コンセッション：施設の所有権を移転せず、民間事業者インフラの事業運営や開発に関する権利を長期間にわたって付与する方式

➤ PPP/PFIの重点分野とプロジェクトの実施

空港、港湾、鉄道、道路、下水道を重点分野として、自治体・企業から事業提案を募集し、具体的なプロジェクトを形成、実施。行政財産の商業利用についても、経済の活性化を図る観点から積極的に支援する(インフラファンドの組成、案件形成のための支援策の創設等)。

- ・コンセッション方式の活用(関空・伊丹、鉄道等)
- ・港湾経営の民営化
- ・老朽化したインフラへの対応等(道路空間のオープン化)
- ・先端的民間技術の活用(水ビジネス)
- ・行政財産の商業利用(河川空間のオープン化、都市公園における民間事業者の活用)等

【PFI事業例】羽田空港国際線地区におけるターミナル等の整備・運営



【PFI事業例】県営上安住宅整備事業(公営住宅の建替え)



22年度:自治体・企業から上記新制度を前提とした提案を募集

新たなPPP/PFI制度(共通制度、公物管理制度、税制)の実現を推進

23年度～:案件形成の支援を行うとともに、更なる制度改正を検討

◆老朽化したインフラへの対応

①道路空間のオープン化

首都高等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。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。

②維持修繕の効率化

民間技術のフル活用による維持修繕の効率化を図るため、地方道路公社等での長期メンテナンス契約の試行導入等を図る。

◆行政財産の商業利用

（P P Pの一形態、行政財産の商業利用による成長支援）

①直轄駐車場における民間事業者の活用

②電線共同溝・道路管理ケーブルの管理・整備における
民間事業者の活用

【概要】

- ・ 道路は、人の交通や物資の輸送等の一般交通の用に供することが本来の目的
- ・ 本来的機能を阻害しない範囲で道路区域への物件の設置が認められる

⇒ 占用許可は、6つの許可要件により判断

法律上の要件：① 占用許可対象物件

② 無余地性の基準

③ 政令の基準

一般原則：④ 公共性の原則

⑤ 安全性の原則

⑥ 計画性の原則

2. 2. 立体道路制度

平成元年に立体道路制度を創設
(道路の立体的区域を指定して、道路と建物を一体的に整備するための制度)

【創設の背景】

- ・ 用地費の高騰等により、道路用地の取得が難航し、幹線道路の整備が進捗しない
- ・ 適正、合理的な土地利用の促進のため、幹線道路と周辺地域の一体的な整備の必要性が高まる

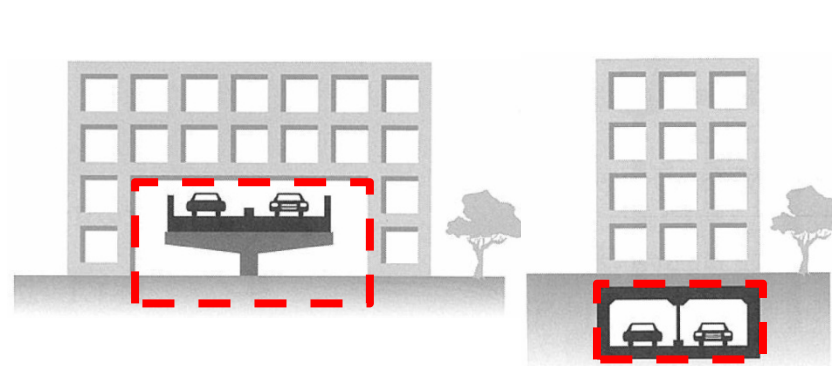
＜原則＞

道路区域は上下空間全て

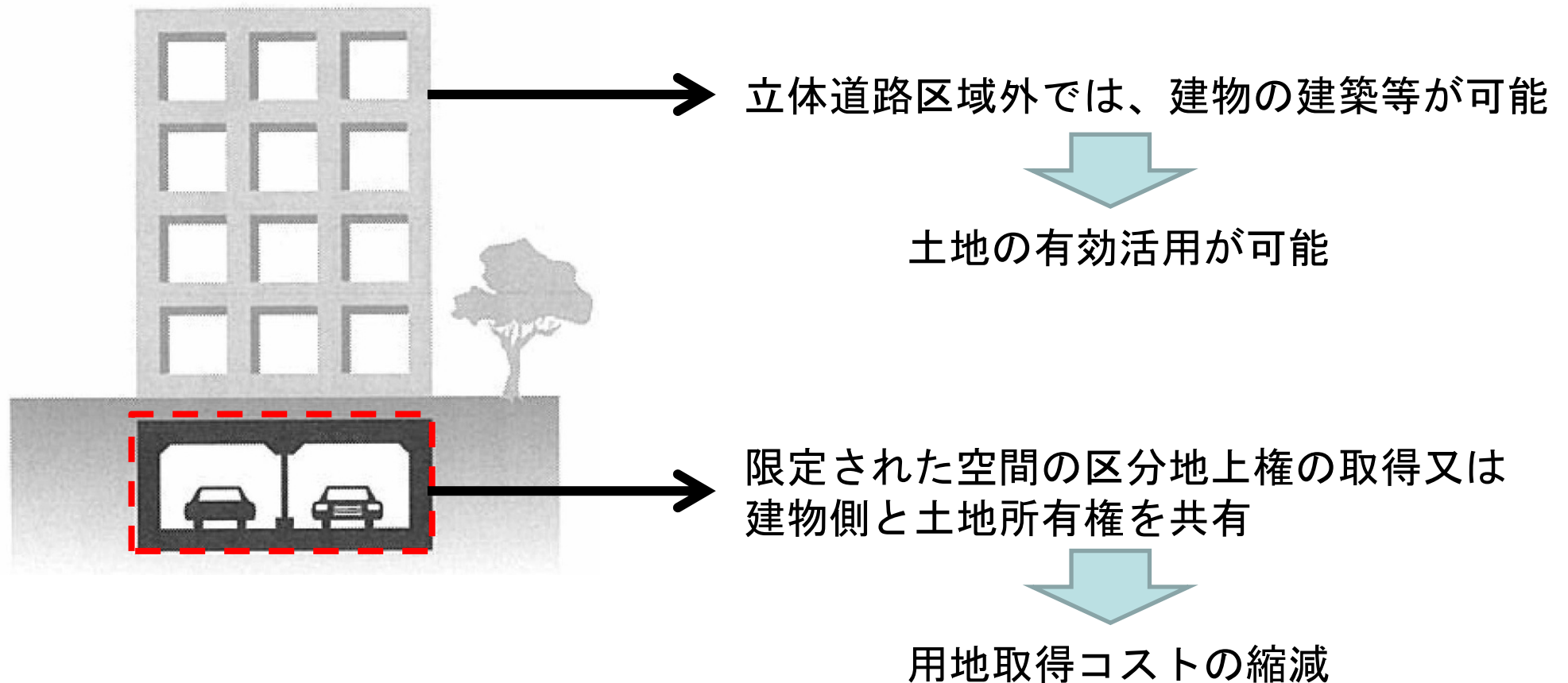


＜立体道路＞

道路区域は立体的に限定



2. 2. 立体道路制度



2. 2. 立体道路制度

【主な適用要件】

	道路の新設又は 改築のみに限定	自動車専用道・ 特定高架道路※等
道路法 (第47条の6)	限定 (道路の新設又は改築を 行う場合)	限定なし
都市計画法 (第12条の11)	限定 (道路と建築物の整備を 一体的に行う場合)	限定
建築基準法 (第44条)	限定なし	限定

※特定高架道路等：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)

【提案募集の内容】

1. 道路空間を活用した具体的なプロジェクト
2. 当該プロジェクトに関する
 - ・官民連携の考え方
 - ・道路施設の整備・管理への収益還元の考え方

【提案募集概要】

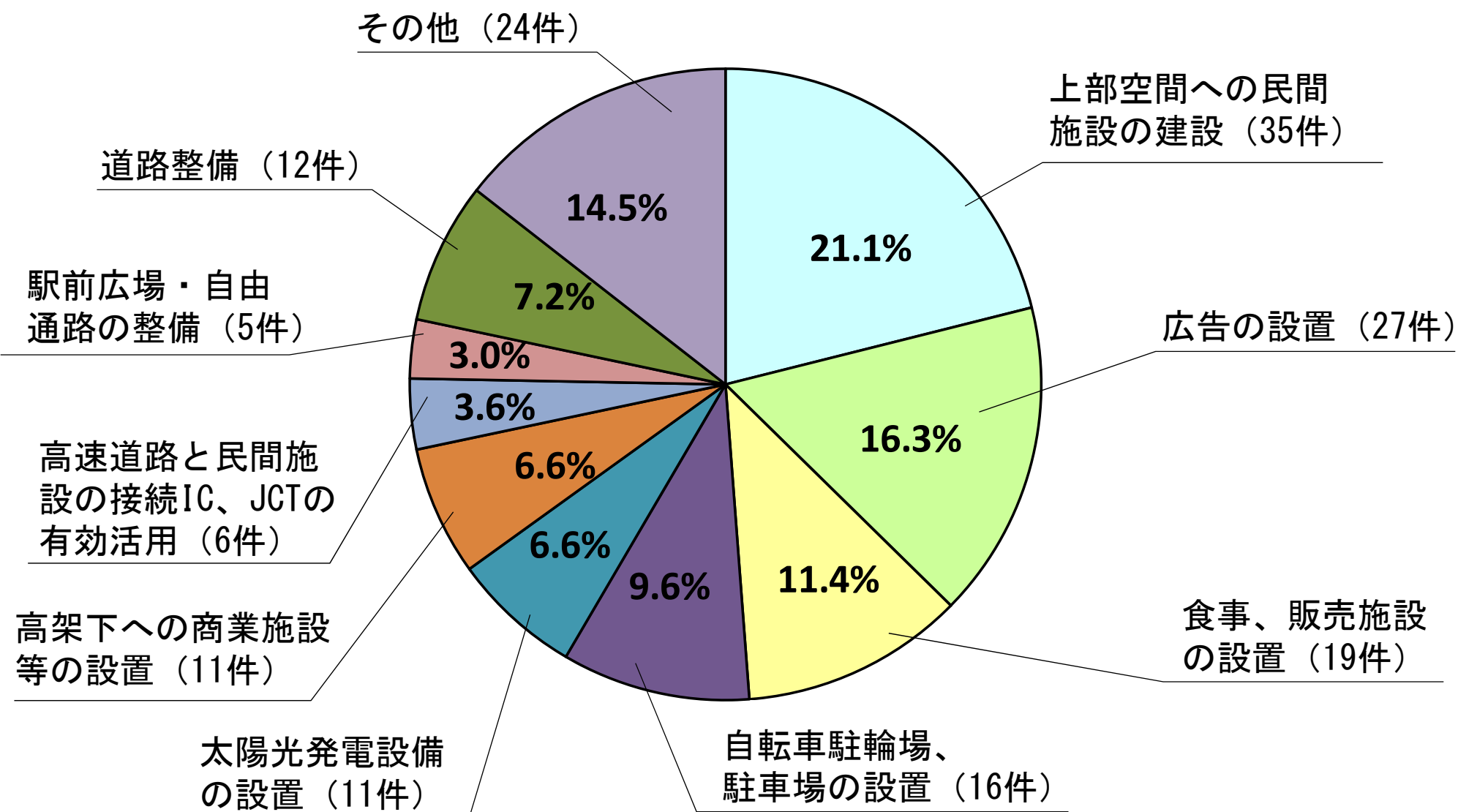
1. 提案募集対象：道路空間のオープン化について
2. 提案募集期間：平成22年6月25日～平成22年7月31日

【提案募集結果】

合計166件の道路利用に関する広範な提案

3. 2. 提案の概要

【提案内容の内訳】



3. 3. 道路法施行令及び都市再生特別措置法等の改正

- 都市における道路空間利用のニーズの高まりや厳しい財政事情の中での民間資金の活用拡大の要請を踏まえ、道路空間のオープン化を推進するため、都市再生整備計画の区域内において道路管理者が指定した区域に設けられるオープンカフェ、広告板等の占用許可基準の特例制度を創設。

⇒ 官民連携による良好な道路空間の創出

- ・ 都市の道路空間の有効利用により、まちのにぎわい・交流の場を創出(新たなビジネスチャンスの創出)
- ・ 民間活力の活用により、財政支出を伴わないインフラの管理を展開

都市再生整備計画の区域内

都市再生
整備計画
への記載

特例道路占用区域(仮称)の指定

- 道路管理者が、市町村からの意見聴取等を行い指定
- 都市の再生に貢献し、歩行者等の利便の増進に資する
オープンカフェ、広告板等を対象

【特例の適用例】



オープンカフェ

占用許可基準の特例

- 余地要件(※)の適用を除外
- 占用許可を受けた者は、周辺の道路の清掃、植栽の管理等を実施

【特例の適用例】



広告板

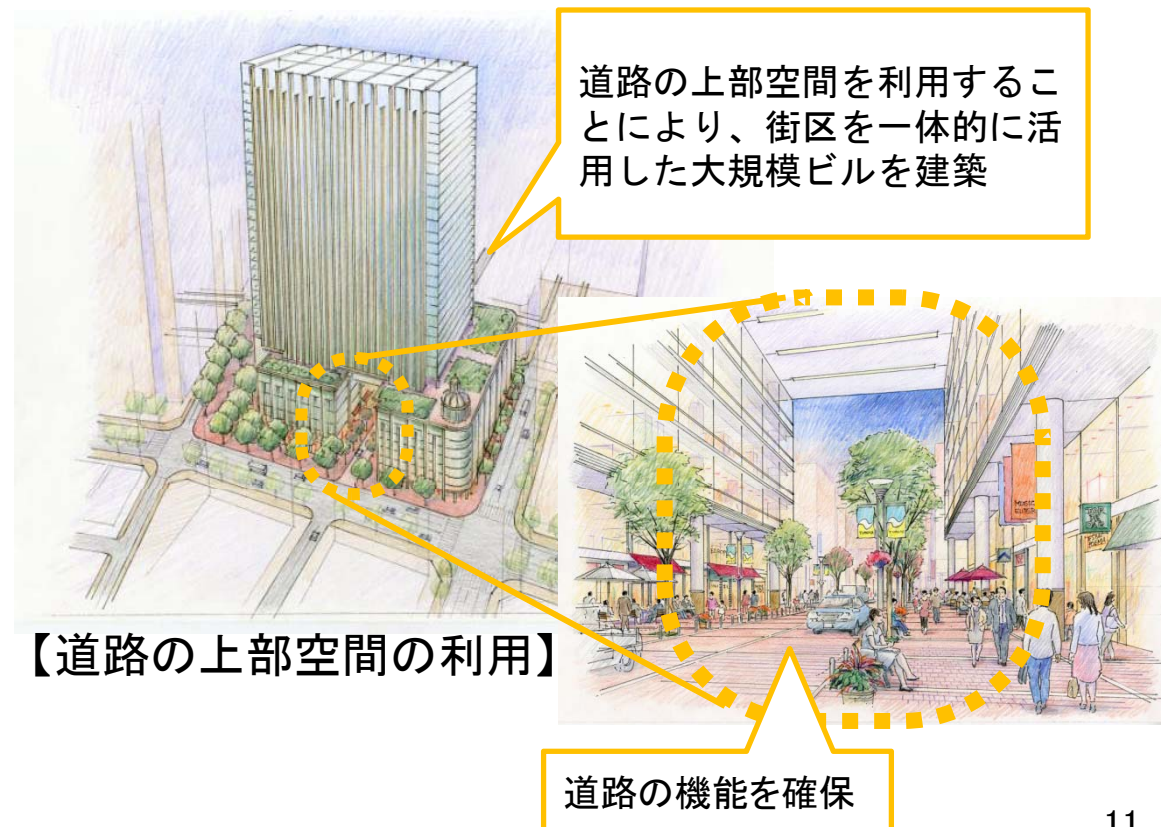
※ 占用許可基準の1つ。道路の敷地外に余地がないためにやむをえない占用であること

3. 3. 道路法施行令及び都市再生特別措置法等の改正

○ 特定都市再生緊急整備地域において、道路の上部空間を優良な民間都市開発プロジェクトの空間として特例的に活用。

〔 都市再生特別地区に関する都市計画に、道路の区域のうち建築物等の敷地として利用できる区域を定め、当該区域の上空等について、建築物の建築等を可能とする。 〕

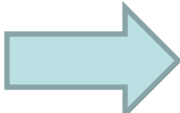
- ➡
- ・道路の付け替え・廃道などをせずに、ワンフロアで大規模なオフィス面積を確保可能。
 - ・外資系企業などの活動拠点として国際競争力の強化に貢献。



国土交通省

→ 道路局

→ 審議会・委員会

 道路PPP研究会ホームページ
(第3回 H23年11月1日開催)

【制度改正前における整理】

	道路 占用	立体 道路	その他	小計
制度上対応 できない提案	65	34	6	105
制度上対応 可能な提案	26	0	35	61

合計 166件

【制度改正後の整理(案)】

	道路 占用	立体 道路	その他	小計
引き続き 検討が必要な提案	15	4	3	22
対応が 難しい提案	6	0	3	9
制度改正に より対応可能 となる提案	44	※ 30	0	74
制度上対応 可能な提案	26	0	35	61

合計 166件

〔・太陽光発電装置の設置
・道路上空の人工地盤設置等
・この他に立体道路制度の拡充※〕

〔・道路の構造、道路管理上及び
交通に著しい支障を及ぼすおそ
れのある提案〕

〔・オープンカフェ、広告物、自転車
駐輪器具の占用許可基準の緩和
・道路上部空間への建物の占用〕

〔・既存事例の紹介〕

提案プロジェクトの中間整理 (抜粋)

道路PPP研究会
平成23年11月

1) 基本的な考え方

国土交通省が行った道路空間のオープン化に関する提案募集に多数の意見が寄せられたことにみられるように、道路空間を利活用するニーズが高まっている。

一方、道路空間や道路構造物は貴重な公共資源であり、その機能を保持するため、道路空間の利活用が一定の枠組みやルールの下で行われることが必要である。

よって、道路空間を利活用するニーズに応えるべく道路空間の利活用に関する既存制度の適確な見直しを行い、道路の機能を確保しつつ、道路空間のオープン化を推進する必要がある。

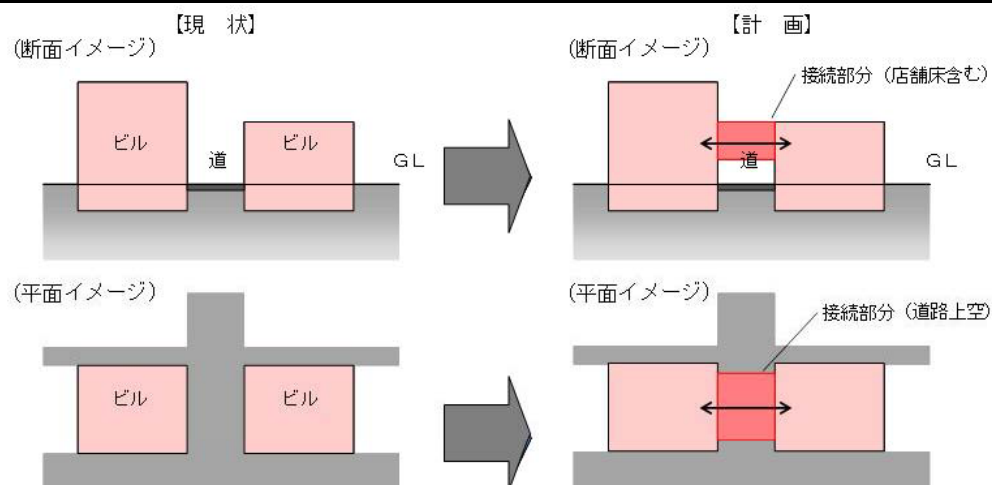
2) 道路占用制度の方向性

民間等からのニーズが高く、都市再生や地域活性化等の効果を有する物件については、道路機能への影響等を勘案しつつ、道路占用許可の要件を緩和すべきである。これらの物件の許可に当たっては、地域住民の意見が反映されるべきである。

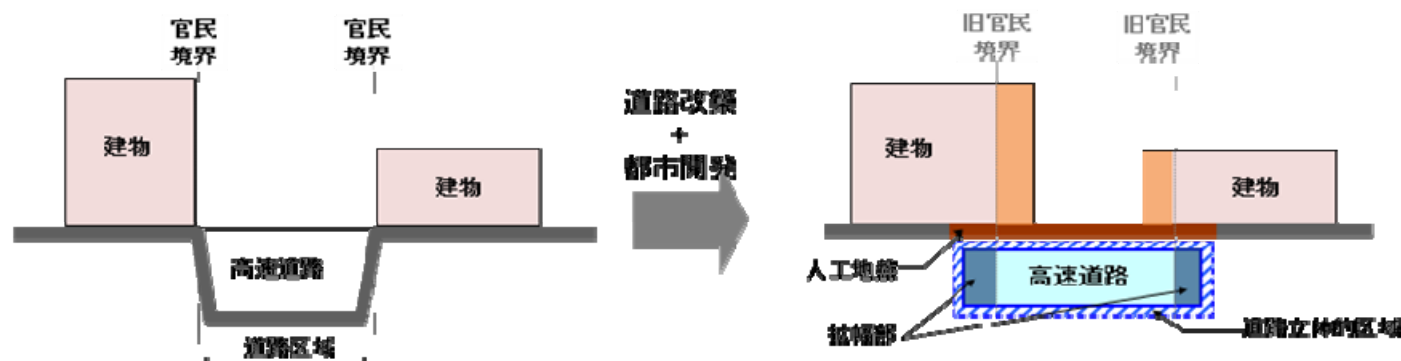
また、占用主体と道路管理者とが連携して道路清掃を始めとした道路の維持管理を行う仕組みを検討すべきである。

3) 道路の立体的利用の方向性

道路と建築物との立体的利用のニーズが強いことを踏まえ、道路機能への影響、都市環境への影響等を勘案しつつ、道路上空に建築物を設けることができる道路の範囲の拡大を行うべきである。



道路上空への建築物設置のイメージ



道路と建築物の一体的な整備のイメージ

事例1 高架下の占用について

【考え方】

◇高架下については、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の創出等の観点から、有効活用を推進することとしています。

【概要】

1. 占用主体

高架道路は橋脚に支えられた特殊な構造であり、高架下占用によって道路管理者の日常点検等が困難になるため、占用主体が橋脚の日常点検等の管理能力を有すること（※）が必要。

※具体的には、次のような点検を行う能力を有すること。

- 橋脚、床版等の損傷、亀裂等の有無の点検 ○高架道路からの落下物の有無の点検、
- 不法占用、不法投棄、落書き等の有無の点検 等

2. 決定プロセス

まちづくりの観点等から適正かつ合理的な土地利用を図る必要がある高架下については、高架下等利用計画検討会（※）の意見を踏まえ、高架下等利用計画（占用者、利用方法等）を決定。

※学識経験者、地方公共団体、関係道路管理者等から構成される第三者機関



【公園：さいたま市】



【トランクルーム：東京都】

事例2 特定連結路附属地の占用について

【考え方】

◇高速自動車国道等を活用した新たなビジネスチャンスを創出するとともに民間事業者の創意工夫による利用者サービスの向上を図るため、特定連結路附属地には食事施設、購買施設等の利便増進施設を設けられることとしており、かつ、許可基準を緩和しています。

【概要】

1. 占用許可対象物件

食事施設、購買施設その他これらに類する施設で、高速道路等の通行者の利便の増進に資するもの
典型的な施設の例：ファミリーレストラン、コンビニエンスストア

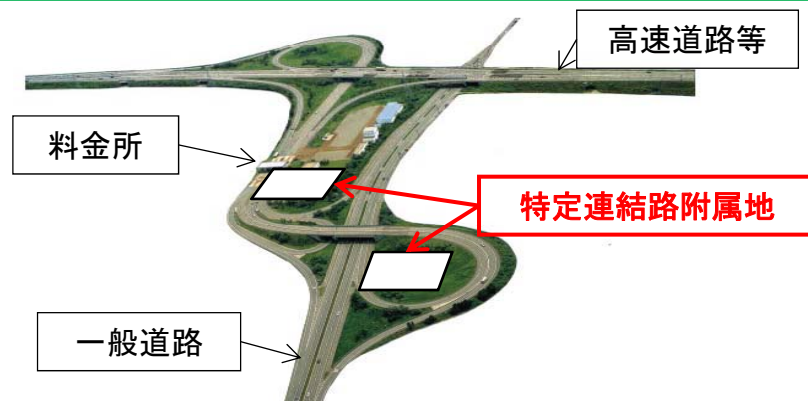
2. 決定プロセスの公正性の確保

- ①道路管理者において、事業箇所を選定し、条件を明示して事業者を公募
- ②第三者委員会において、占用許可の可否を審議
- ③選定結果、選定理由について公表

3. その他

占用許可の更新は3回まで（最長20年）

※（独）日本高速道路保有・債務返済機構における運用基準



【特定連結路附属地の商業施設：さいたま市】

事例3 広告物の占用について①

地域活性化等に資する広告物の占用について

【考え方】

◇近年、地域において自主的に沿道の街並みに配慮した街灯、ベンチ等を設置し、道路利用者の利便性の向上等を図る取組みや、イベントを実施して地域の活性化等を図る取組みが行われています。これら公共的な取組みに要する費用の一部に充当するため、道路空間において広告物を設置することに対する社会的要請が高まっていることを受け、地域における公共的な取組み（※）に要する費用への充当を目的とする広告物の道路占用に係る許可基準を緩和しています。

※地域における公共的な取組みとは、

地方公共団体、NPO、自治会その他の地域の活動主体等が行う道路環境の向上その他営利を主目的としない活動又は事業であって、それが行われることにより道路利用者の利便性の向上、地域の活性化や賑わいの創出等に寄与するものをいう。

例えば、街並みに配慮した街灯を自治会が整備する活動やNPOの行う路上イベントが該当し得る。

【概 要】

1. 街並みに配慮した街灯等の占用物件に添加する広告物の場合

(1) 広告料の充当対象

道路利用者の利便性の向上、地域の活性化や賑わいの創出等の観点から、地方公共団体、NPO、自治会等が占用許可を得て行う街灯、ベンチ等の工作物や自転車駐輪器具、アーケード等の道路利用者の利便の増進にも資すると認められる工作物等（以下「利便工作物等」という）の整備又は維持管理とする。

(2) 広告物の形態

利便工作物等に対して、協賛者、寄贈者等の名称、商標、商品名等を表示する看板等を添加する形態のものとする。

2. 地域活性化等イベントに伴う広告物の場合

(1) 広告料の充当対象

地域の活性化や賑わいの創出等の観点から、次のような者が実施主体として行うイベントとする。

- ① 地方公共団体
- ② 地方公共団体を含む地域住民、団体等の関係者からなる協議会等
- ③ 地方公共団体が支援するイベントの実施主体
- ④ その他連絡協議会において実施主体として適当であると認められた者

(2) 広告物の形態

対象とする広告物は、次のような形態のものとする。

- ① 協賛者名を表示する看板を仮設ステージに添加
- ② 協賛者名を表示したイベント開催時期の告知看板の設置
- ③ 公道マラソンのコース沿いに協賛者名を表示する看板を設置（イベントの実施に伴い、交通規制により車両の通行が行われない道路の区間内かつ時間内に限る）



広告を添加



事例3 広告物の占用について②

広告付きバス停上屋の占用について

【考え方】

◇バス停留所に設置される上屋、ロケーションシステム、ベンチ等は、バスを利用する一般市民の利便性の向上に資するものであり、整備が進むことが望ましいものです。このため、バス停上屋等の整備又は維持管理に必要な費用に充当するためにバス停上屋に添加される広告板については、道路占用に係る許可基準を緩和しています。

【概要】

1. 広告物の占用主体

添加広告板を用いて広告事業を行おうとする者が、新規の占用許可申請を行う。

※この場合の広告事業者には、バス事業者が自ら添加広告板を用いて広告事業を行う場合における当該バス事業者も含まれる。

2. 広告料の充当対象

バス利用者たる市民の日常生活における利便性の向上等の観点から、バス事業者が道路管理者から占用許可を得て行うバス停留所に設置される上屋、バス利用者向けのロケーションシステムなどバス利用者の利便に著しく寄与する工作物又は物件の整備又は維持管理とする。



【バス停上屋：名古屋市】



【バス停上屋：東京都】

事例4 自転車等駐輪器具の占用について

【考え方】

◇道路上における放置自転車・自動二輪車は、歩行者や車いす利用者等の安全で円滑な通行の妨げとなっています。このような放置自転車問題を早期に解決するため、歩道等に自転車等の車輪止め装置その他の駐車用器具を設けられることとしています。

【概 要】

1. 占用主体

地方公共団体、公益法人、公共交通事業者、商店会その他自転車等駐車器具を適切に管理し、これに駐車される自転車等を適切に整序する能力を有すると認められる者。

2. 占用の場所

〈自転車〉車道、分離帯、ロータリーその他これらに類する場所以外の道路の部分であって、駐輪後に歩行者等の通行できる一定の幅員が残ること。

〈原付・自二輪〉車道、分離帯、ロータリーその他これらに類する場所以外の道路の部分のうち、車道に近接する場所であって、駐輪後に歩行者等の通行できる一定の幅員が残ること。

3. その他

放置自転車等が問題となっている地域であって、一般公共の用に供する自転車等駐輪器具であること。



【自転車駐輪場：東京都】



【自動二輪車駐輪場：東京都】