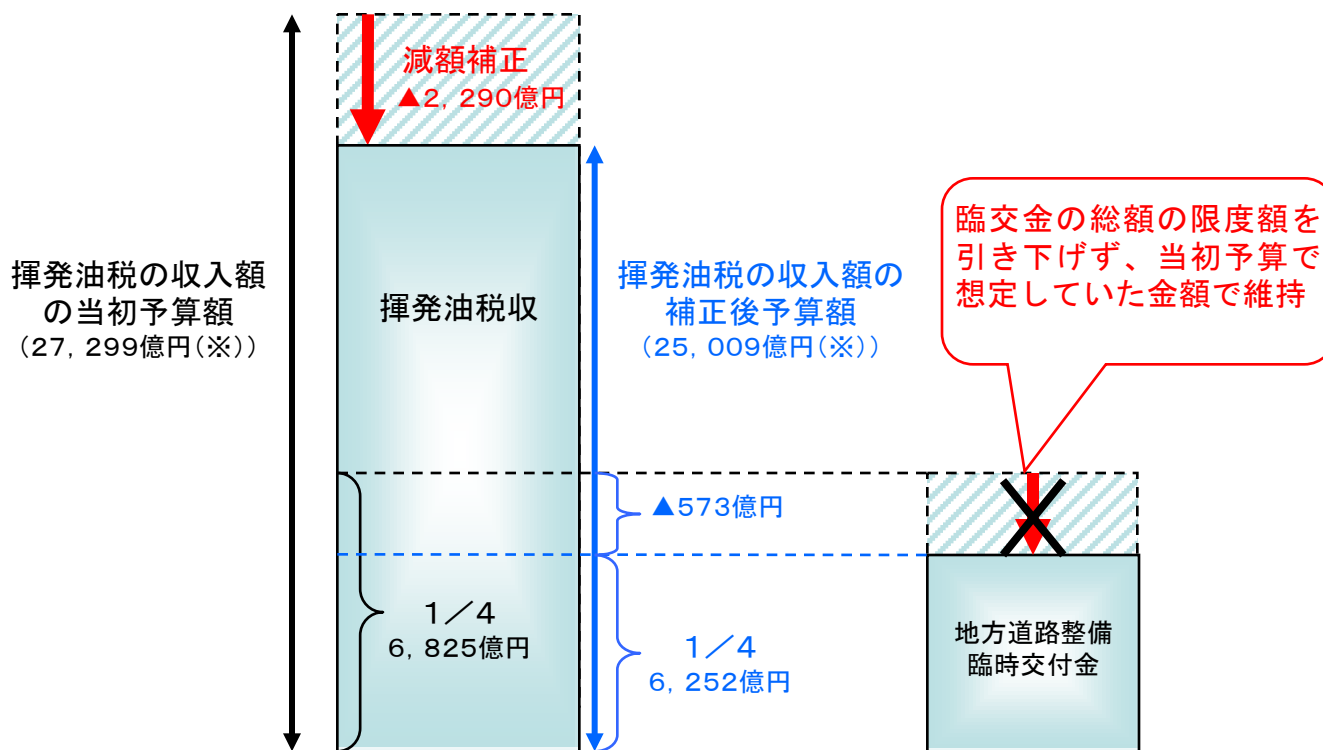


## 道路関係法令等をめぐる最近の動向

平成20年度においては、最近の地域経済の状況等を踏まえ、地方道路整備臨時交付金の総額の限度額について、揮発油税収の補正後予算額の4分の1相当額に引き下げず、揮発油税収の当初予算額の4分の1相当額とする特例措置を講ずる。

○平成20年度における特例措置のイメージ



(※)決算調整額を含む。

○道路特定財源の一般財源化等について (抄) (平成20年12月8日 政府・与党)

本年5月の閣議決定「道路特定財源等に関する基本方針」等に基づき、以下の措置を講ずることとし、関連法案を次期通常国会に提出する。

7. 平成20年度予算における措置

平成20年度予算において揮発油税収の減額補正が行われる場合には、これに伴い地方道路整備臨時交付金の減額補正が必要となるが、地方の道路整備や財政の状況に配慮し、この交付金の減額を行わないこととし、当初予算額どおり交付金を執行できるように、法的措置を講ずることとする。

道路整備費の財源の特例措置に関し、毎年度、揮発油税等の収入額の予算額等に相当する金額を原則として道路整備費に充当する措置を平成21年度から廃止する等の措置を講ずる。

## 1. 道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律の一部改正

【現行】

【改正案】

平成20年度以降10年間 ①～④の措置

①揮発油税等の税収の道路整備への充当

- ・毎年度、揮発油税等の税収を道路整備費に充当

削除

②10年間の道路整備事業の量

③国庫補助負担率のかさ上げ

- ※ 高規格幹線道路 (2/3→7/10)
- ※ 地域高規格道路 (5/10→5.5/10)

維持

①国庫補助負担率のかさ上げ

- ※ 高規格幹線道路 (2/3→7/10)
- ※ 地域高規格道路 (5/10→5.5/10)

④地方道路整備臨時交付金

- ・揮発油税収の1/4を限度
- ・道路整備勘定に直入

削除

⑤地方道路整備臨時貸付金

- ・国直轄事業の地方負担金、補助事業の地方負担分等に対する無利子貸付制度

維持

②地方道路整備臨時貸付金

- ・国直轄事業の地方負担金、補助事業の地方負担分等に対する無利子貸付制度

⑥高速道路の有効活用・機能強化

- ・料金の引下げ等を行う高速道路利便増進事業の実施

維持

③高速道路の有効活用・機能強化

- ・料金の引下げ等を行う高速道路利便増進事業の実施

## 2. その他

- ・揮発油税収の道路整備勘定への直入を廃止する等所要の規定を整備

## 1. 設置の背景・目的

◇低炭素社会の構築

環境負荷の少ない都市構造への転換

◇少子高齢化・人口減少  
社会への対応

・にぎわい形成等による地域の活性化  
・高齢者の安全・安心・円滑な移動の  
確保

**道路に関する国民ニーズの多様化**

人間本位の道路空間へと転換することが必要

- ①歩行者・自転車にとって使いやすい道路空間の充実
- ②路面電車・バス等の公共交通への道路空間の提供
- ③交通機能のみならずアメニティ性の高い公共空間としての道路機能の向上

「つくる」ことを主眼に整備・蓄積されてきた道路ストックを「上手に使う」方策を検討することが必要

- ①既存の道路空間を再配分・有効活用するための方策
- ②地方公共団体・企業・地域住民など多様な主体の活動の誘導・促進方策

## 2. 検討状況

昨年9月19日に第1回研究会が開催されて以降、これまで7回にわたり議論を重ねてきた。

今後は、研究会での議論等を踏まえた上で、重点的に検討すべき課題やその対処方策のあり方等について、本年6月を目途に報告書を取りまとめることとしている。

### ◆論点整理

主要テーマ		検討の方向性
歩行者、自転車、公共交通を重視した道路利活用	安全快適な歩行者・自転車通行空間の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通機能を確保の上、自動車と歩行者・自転車・公共交通が共存するための道路空間再配分の仕組みが必要</li> <li>生活道路を確保するための「道路」の概念の検討や合意形成の枠組みの整備が必要</li> </ul>
	公共交通を重視した道路空間の再構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>路面電車等に関する現代的ニーズに対応するための仕組みの検討が必要</li> </ul>
アメニティ性の高い公共空間としての道路利活用	道路の空間機能の強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路の公共空間機能の位置付けの検討が必要</li> <li>地域の実情に応じて、道路空間を柔軟に利活用し、空間機能を向上させるための制度整備が必要</li> <li>道路と沿道を一体的に整備・管理するための枠組みの整備が必要</li> </ul>
	道路空間の立体的利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域の実情に応じ、一般道路や既存道路の立体的利用が可能となる仕組みの検討が必要</li> </ul>
道路空間における多様な主体の活動の促進	道路整備・管理への多様な主体の参画	<ul style="list-style-type: none"> <li>沿道コミュニティレベルでの道路整備・管理に関する地域住民等との協働の枠組みの整備が必要</li> </ul>
その他	環境・景観への配慮等	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路環境の整備及び保全等のための枠組みの検討が必要</li> </ul>

## 3. 委員名簿

磯部 力	立教大学法学部教授
太田 和博	専修大学商学部教授
小幡 純子	上智大学大学院法学研究科教授
屋井 鉄雄	東京工業大学大学院総合理工学研究科教授
米田 秀男	東京都建設局道路保全担当部長

### 【臨時委員】

久保田 尚	埼玉大学大学院理工学研究科教授
堀江 裕明	全国路面軌道連絡協議会専務理事
岸井 隆幸	日本大学理工学部教授
斉藤 憲晃	財団法人道路空間高度化機構技術参与
荏原 明則	関西学院大学大学院司法研究科教授
中島 憲一	NPO法人はな街道理事
洞澤 秀雄	札幌学院大学法学部講師

# 高架下及び道路予定区域の有効活用の推進について

## 1. 背景

- 高架下及び道路予定区域については、直接には通行の用に供しておらず、柔軟に利活用すべき。
- 都市における賑わいの創出等のため、これらの道路空間の有効活用が求められている。

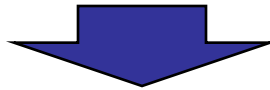
## 2. 現行の取扱い

### 高架下の占用 (H17局長通達による基準)

- 高架下の占用主体を限定的に規定(道路管理者と同等の管理能力を有する者)。

### 道路予定区域の占用

- 道路法上、予定区域の占用は認められているが、詳細な取扱いが定められていない。



道路空間のさらなる有効活用を図るため、

- 高架下: **多様な利用を許容**
- 道路予定区域: **道路事業が開始されるまでの間の暫定的な利用を許容**

## 3. 新通達の概要

### 局長通達

- ◆賑わいの創出、地域における道路環境の向上などの観点から総合的に占用許可を判断
- ◆高架下等利用計画検討会を開催し、高架下等利用計画を策定
- ◆高架下の占用主体の要件を明確に規定
- ◆道路予定区域等を暫定利用する場合の取扱いを規定

### 課長通達

- ◆高架下等利用計画の策定手続
- ◆高架下と道路予定区域等の一体的利用
- ◆具体的な占用許可基準(高架下、道路予定区域等)

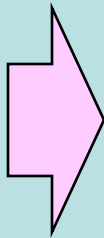


# 従来の取扱いとの主な変更点について

## ①計画的な利活用

高架下利用審議会  
道路管理者  
関係地方公共団体  
学識経験者 等

高架下利用計画の策定  
対象：高架下



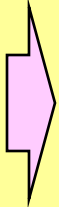
高架下等利用計画検討会  
道路管理者  
関係地方公共団体  
学識経験者 等

高架下等利用計画の策定  
対象：高架下、道路予定区域、  
残地

## ②許可基準等

### ○高架下の占用主体の要件の明確化

「道路管理  
者と同等の  
管理能力を  
有する者」

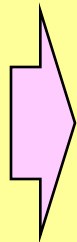


◆ 高架下の占用により、高架下の日常的な点検等を道路管理者が行いにくくなるため、次に掲げる点検等が適切に行うことができる者

- ・ 橋脚、床版等の損傷、亀裂等の有無の点検
- ・ 高架の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

### ○道路予定区域の暫定利用の推進

道路予定区域は、あまり有効活用されていない



#### ◆ 新解釈

- ・ 駐車施設、広場、公園等

→道路法第32条第1項第1号「その他これらに類する工作物」に該当

- ・ 仮設店舗、仮設展示場等

→同項第6号「その他これらに類する施設」に該当

#### ◆ 基準等

- ・ 高架下等利用計画に適合していること
- ・ 除却が困難となる構造でないこと（駐車施設、広場、公園等）
- ・ 道路の事業計画を考慮して、必要に応じ、占用期間を短期に設定。更新時にも、占用期間等の見直しを徹底

### ○高架下と道路予定区域等との一体的利用を可能に