

立体道路制度の一般道路への適用について

平成17年11月11日

国土交通省 都市・地域整備局
道路局
住宅局

○立体道路制度の一般道路への適用について

- 1) 平成 17 年 3 月の規制改革・民間開放推進 3 か年計画（改定）における平成 16 年度検討・結論の項目「都市における土地の高度利用、街並みの連続性や賑わいを創出する観点から、良好な市街地環境の形成や道路管理上支障が無く、都市計画上の位置付けが明確にされるなど、一定の要件を満たす場合には、道路空間と建築物の立体的利用を図ることは重要である。特に、例えば、ペDESTリアンデッキ、自由通路やスカイウォークのような高架の歩行者専用道路については、街並みの連続性、賑わいの創出、駅周辺等におけるバリアフリー化といった観点からも、建築物との立体的利用を推進し、その整備を進めていくことが必要である。このため、都市における土地の高度利用等を図るための道路空間と建築物の立体的利用の推進方策について、早急に検討を行い、結論を得る」について、検討された結論を伺いたい。

ペDESTリアンデッキ、自由通路やスカイウォークのような高架の歩行者専用道路等を立体道路制度の対象とすることとし、地方公共団体等に対してその旨通知（「立体道路制度の運用について（平成 17 年 4 月 8 日付都市計画課長、路政課長、市街地建築課長通知）」）を行った。（別添資料参照）

2) 立体道路制度の一般道路への適用の必要性について

区画整理が早くから実施されている都心部では、街区が小さく細分化されているところもある。また、防災性の観点や街の連続性、広場や公園を確保するためには、細分化された街区を統合する必要がある地域もある。

さらに、中心市街地の活性化をはかるうえで、アーケード街の再生等が課題となっており、アーケード街など通路の両側を含めた、一体開発（街路を越えた開発）を行うなど、中心市街地の活性化を推進するための具体的な推進方策が必要と思われる。

したがって、区域を特定した再開発事業など、都市計画手続き等を踏んだ上で、一般道路に立体道路制度を適用することについて、検討すべきと考えるが貴省の見解を伺いたい。

4) 都市計画等の位置付け・計画の許認可について

現状の立体道路制度についても、一定の都市計画のもとに道路の上下空間に建物を建築することになっており、都市計画手続き等を経ずに、建築が行われていくことはない。したがって、立体道路制度を一般道路に拡大しても、無秩序に道路の上下空間を利用されることはないと考えるが貴省の見解を伺いたい。

一般道路は、それが開放空間として確保されていることを前提に、建築物に対する建築規制を行っており、これらの総体として避難の安全、日照、採光、通風の確保等といった市街地環境の形成がなされているところ。

自動車専用道路等は、一般道路と異なり市街地環境の形成に必要な道路としていないことから、立体道路制度の適用を行っているものであり、一般道路に立体道路制度を適用することは、都市計画の手続とは関係なく不適當である。

3) 立体道路制度を一般道路へ拡大した場合の懸念事項（道路の上下空間の利用の是非）について

① 消防活動への影響や避難場所については、人工地盤上を緊急車両や通行人が避難できるようにするなど、計画上の配慮は可能と考えられる。また、立体道路内の火災時の対応については、トンネル内の火災と同様に対応可能と考えられる。

さらに、大きな地震等への対策や空地を確保する観点からすると、街区の統合や人工地盤等により、街の連続性をもたせ、建物を集約することにより、空地を確保することができ、防災面や環境面でも優れた街づくりが可能になると考えられる。

これらの点について貴省の見解を伺いたい。

道路の上部空間が塞がれることにより、利用者の安全上の問題や管理費の増大が生じるおそれがある。

また、防災面や環境面で優れた街づくりを行うために、防災空地等の確保の観点から、道路をオープンスペースとして確保することが重要である。

② 既存の道路であっても、新設の道路であっても、道路と建物のつながり方のあり方は同様に考えるべきであり、新設の道路に許容される事項は、既存の道路についても、制度適用できるべきと考えられるがこの点について貴省の見解を伺いたい。

立体道路制度を新設道路に限定しているのは、建築物等との一体的な整備によって、新たな道路の整備が円滑に行われるという意義に着目しているためである。

既存道路は、上空が開放空間として確保されていることを前提に、建築物に対する建築規制が行われており、既存道路の上部空間に建築物を設置した場合、道路の上空が開放空間であるという前提で建築された沿道の既存建築物等に対し、道路上空の空間が制限されてしまうことにより、これらの建築物が期待していた日照、採光、通風等を確保することができず、市街地環境の悪化をもたらすこととなる。

また、既存道路の上部空間が塞がれることにより、利用者の安全上の問題（排ガス、交通事故等発生時の避難等）や管理費の増大（道路照明、防災設備等）が生ずるほか、道路について将来の改築への制約を招くこととなり、好ましくない。

さらに、建築物の建設期間中は、道路の通行止めや車線規制に伴う交通渋滞が発生し、安全かつ円滑な交通の確保に支障をきたすおそれがある。

5) 立体道路における権利設定について

- ① 行政財産である道路の上下空間を民間が利用するにあたり、国有財産法、地方自治法上、私権の設定が制限されている。立体都市公園制度なども創出され、行政財産と民間施設相互の有効活用が進んでいく中、行政財産への権利設定も含め検討するべきと考えるが貴省の見解を伺いたい。

既存道路の上空に建築物を設置することに関しては、3) ②で回答の通り、不適當である。

なお、既存道路の路面下の地下空間については、市街地環境の悪化、利用者の安全上の問題などが生ずるおそれは相対的に小さいが、電気、ガス、水道等のライフラインや地下鉄等の公共交通の収容空間として広く利用されていることや、将来、改築時の制約となり得ることから、占用制度の中で調整を図ることが適當である。

- ② また、立体道路制度とは別に、道路占用許可制度（大規模な地下街や上空の渡り通路等の例あり）の活用により、既存道路への限定的な建物の建築も考えられるが貴省の見解を伺いたい。

道路の占用については、当該施設を道路上に設置することがやむを得ない場合において、道路本来の目的を阻害しない範囲内において認められるもの。

これまで、このような基本的な考え方にに基づき、地下街や上空通路等の占用を認めてきているところである。

国都計第2-2号
国道政第4号
国住街第14号
平成17年4月8日

都道府県・政令指定都市

都市計画主務部局長 殿
道路主務部局長 殿
建築主務部局長 殿

国土交通省都市・地域整備局都市計画課長

道路局路政課長

住宅局市街地建築課長

立体道路制度の運用について

立体道路制度については、「道路法等の一部を改正する法律等の施行について」（平成元年12月20日建設省道政発第82号建設事務次官通知及び平成元年12月20日建設省都計発第117号、建設省都再発第103号、建設省道政発第84号、建設省住街発第154号建設省都市局長、道路局長、住宅局長通知）においてこの取扱いを定め、地方自治法（昭和22年法律第67号）第245条の4第1項の規定に基づく技術的な助言として通知しているところである。

今般、都市における土地の高度利用、街並みの連続性や賑わいを創出する観点から、立体道路制度の対象となる場合について、上記通知を補足し、その趣旨を明確化するため、技術的助言として下記のとおり通知する。

【都道府県あてのみ】

また、都道府県におかれては、貴管内市町村（政令指定都市を除く。）に対して、この旨周知いただくようお願いする。

記

都市における土地の高度利用、街並みの連続性や賑わいを創出する観点から、良好な市街地環境の形成や道路管理上支障が無く、都市計画上の位置付けが明確にされるなど、一定の要件を満たす場合には、道路空間と建築物の立体的利用を図ることは重要である。

特に、例えば、ペDESTリアンデッキ、自由通路やスカイウォークのような高架の歩行者専用道路については、街並みの連続性や賑わいの創出、駅周辺等におけるバリアフリー化といった観点からも、建築物との立体的利用を推進し、その整備を進めていくことが必要である。

このため、歩行者専用道路、自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路についても、都市計画法第12条の11に規定する「自動車の沿道への出入りができない高架その他の構造」及び建築基準法第43条第1項第2号に規定する「高架の道路その他の道路であつて自動車の沿道への出入りができない構造」のものに該当するものであれば、立体道路制度を適用して差し支えない。

なお、建築基準法施行令第144条の5第2項において準用する同令第144条の4第2項の規定に基づき、土地の状況等により必要な場合には、地方公共団体の条例で特定高架道路等の基準を別に定めることができることとされており、当該規定に基づき国土交通大臣の承認を得て特定高架道路等の基準を緩和することが可能であるので、同項の規定の活用により立体道路制度の適切な運用が図られるようお願いする。