

上部空間等利用にあたっての前提条件について

(道路占用許可について)

上部空間等を利用するには、ここが高速道路の敷地であるため、高速道路管理者から、事前に道路占用の許可を得る必要があります。

(1) 道路占用とは

道路の占用とは、道路に工作物や物件、または施設を設け、継続して道路を使用することをいいます。

道路占用許可の内容や基準等については、「道路法や道路法施行令(以下「法令」という。)」などに記載があります。

(2) 道路占用の三原則

公共性の原則・・・公共性のない占用は、原則として認められません。

占用相互間においては、公共性の高いものが優先されます。

計画性の原則・・・将来の道路計画はもちろん、都市計画やその他周辺の土地利用計画と調整を図る必要があります。

安全性の原則・・・道路の構造や交通への支障を最小限に留める必要があります。

(3) 道路占用許可の一般的な基準

占用物件に該当していること

法令の中で、道路占用が可能なものが列挙されています。この「道路占用が可能なもの」以外のものは、道路占用をすることができません。

道路占用許可が可能なもの（法令より抜粋）

- ・電柱、電線、変圧塔、郵便差出箱、公衆電話所、広告塔その他これらに類する工
作物
- ・水管、下水道管、ガス管その他これらに類する物件
- ・歩廊、雪よけその他これらに類する施設
- ・地下街、地下室、通路、浄化槽その他これらに類する施設
- ・露店、商品置場その他これらに類する施設
- ・看板、標識、旗ざお、パーキング・メーター、幕及びアーチ
- ・太陽光発電設備及び風力発電設備
- ・工事用板囲、足場、詰所その他の工事用施設
- ・土石、竹木、瓦その他の工事用材料
- ・トンネルの上又は高架の道路の路面下に設ける事務所、店舗、倉庫、住宅、自動
車駐車場、広場、公園、運動場その他これらに類する施設。

今回の上部空間等利用の検討では、主にこの下線部の施設が対象になってく
ると考えられます（以下「今回の検討施設」という）。

道路の敷地外に余地がないこと（無余地性）

道路占用は、道路の敷地外にそれらを設置する余地がなく、必要やむを得ない場合
に認められます。

例えば、公園を設置したいという場合、「この場所には公園が必要だが、この道路の
敷地以外に公園を設置できる場所がない」という理由が必要となります。

技術的な基準等に適合していること

占用の期間や場所、占用するものの構造等が基準に適合することが必要です。

今回の検討にあたって、主な基準等を記載します。

占用の期間・・・今回の検討施設については5年以内です。

占用許可の更新は可能です。今回の検討では、暫定利用区域を除き、
更新によって、長期間の利用が可能と想定されます。

占 用 者・・・高速道路管理者に代わって、高架の道路や橋脚など道路構造物の日
常的な点検を行える者であることが必要です。

占用者が区であれば、問題はありません。

占用の場所・・・高架下の場合、高架の道路の保全に支障のない場所である必要があ
ります。このため、高架下に建築物を建築する場合などは、建築物
の屋根や壁面を、高速道路の桁下や橋脚から一定距離以上離す必要
があります。

(4) その他の制限・条件等

火気の使用はできません

道路の敷地内では、火気の使用はできません。

例えば、福祉施設や交流施設等の建物内で、お湯を沸かしたり、簡単な調理をしたりするような場合でも、火は使えません（電化であれば可能です）。また、屋外でのバーベキューや、防災用かまどベンチ等のかまど利用もできません。

建築物の荷重制限があります

今回の検討区域内において、トンネルの上部及びその周辺部で建築物を建築する場合には、荷重制限があります。

具体的には、軽量鉄骨造2階建て程度以下の荷重（1 t / m²）である必要があります。

外環事業の完了後でなければ利用できません

上部空間等利用の施設の整備工事に着手できる時期は、外環事業の完了以降になります。東名高速道路の高架下も含めて上部空間等利用が可能な場所は全て、外環事業の完了後でなければ施設の整備工事に着手できません。

このため、実際に上部空間等利用が可能になる時期は、外環事業の完了後、早くても数年後になると想定されます。

(5) 道路占用許可の手続き（概要）

道路占用許可は、高速道路の管理者である「独立行政法人 日本高速道路保有・債権返済機構（以下「機構」という。）」が行います。

道路占用許可の申請にあたっては、占用するものの詳細な事業計画や図面等の書類を、機構に提出します。機構は提出された書類を基に、占用許可の可否を判断し、結果を通知します。

このため、道路占用許可の申請にあたっては、できる限り確実に占用許可が得られるよう、外環事業者等の関係機関と事前に十分に調整する必要があります。

東名高速道路高架下空間付近の環境アセスメント

環境影響評価書 抜粋(平成19年3月東京都)

1) 振動の予測結果

東名ジャンクション周辺における平成32年の予測結果は、昼間41~49dB、夜間41~49dBとなります。また、平成42年の予測結果は、昼間39~48dB、夜間39~49dBとなります。

これらの予測結果は、全ての地点において振動規制法施行規則による道路交通振動の限度以下となります。

2) 騒音の予測結果

東名ジャンクション周辺における平成32年の予測結果は、敷地境界で昼間53~60dB、夜間51~59dB、背後地で昼間52~55dB、夜間51~55dBとなります。また、平成42年の予測結果は、敷地境界で昼間50~59dB、夜間50~59dB、背後地で昼間50~55dB、夜間48~55dBとなります。

これらの結果から、基準又は目標との整合が図られていると評価します。

また、学校については、学校環境衛生の基準との整合が図られています。

なお、事業実施段階で、接続する一般道路を含むインターチェンジ周辺の騒音の状況を十分に把握するとともに、これらの結果を踏まえ、関係機関と連携して、必要に応じ、適切な措置を検討します。

各ジャンクション及びインターチェンジ周辺の騒音の低減方策については、事業実施段階でより低減効果のある排水性舗装や遮音壁に関する技術開発の動向等を踏まえ、必要に応じ事業者の実行可能な範囲内で、最新技術の適用について検討します。

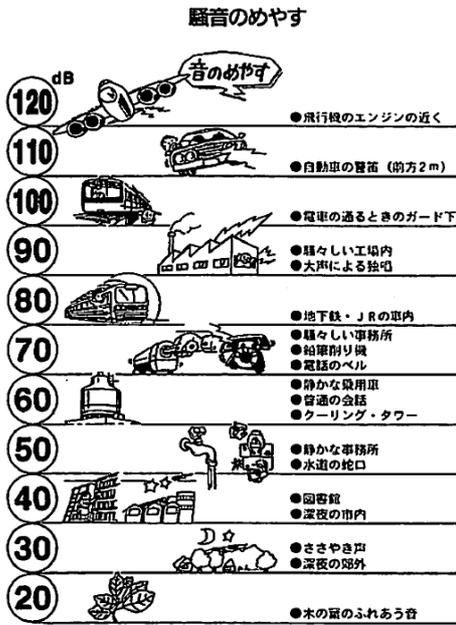
供用後においても関係機関と協力しつつ、騒音レベルについて、必要に応じて適切に把握するとともに、その結果を踏まえ適切な措置を講じます。

3) 二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の予測結果

東名ジャンクション周辺における二酸化窒素の予測の結果、対象道路からの道路寄与分の年平均値は平成32年において0.003~0.015ppm、平成42年において0.002~0.005ppmとなります。また、浮遊粒子状物質の予測の結果、対象道路からの道路寄与分の年平均値は平成32年において0.001~0.005mg/m³、平成42年において0.000~0.001mg/m³となります。

なお、いずれの予測年次、予測地域においても最大となる地点は、本線のトンネル出口坑口周辺となっています。

また、バックグラウンド濃度を含めた二酸化窒素の年平均値は、平成32年において0.023~0.037ppm、平成42年において0.023~0.034ppmとなり、これを基に換算した日平均値の年間98%値は環境基準である0.06ppm以下となります。また、バックグラウンド濃度を含めた浮遊粒子状物質の年平均値は、平成32年において0.022~0.026mg/m³、平成42年において0.021~0.025mg/m³となり、これを基に換算した日平均値の2%除外値は環境基準である0.1mg/m³以下となります。



中央高速道路高架下空間施設利用の事例

北烏山地区体育室

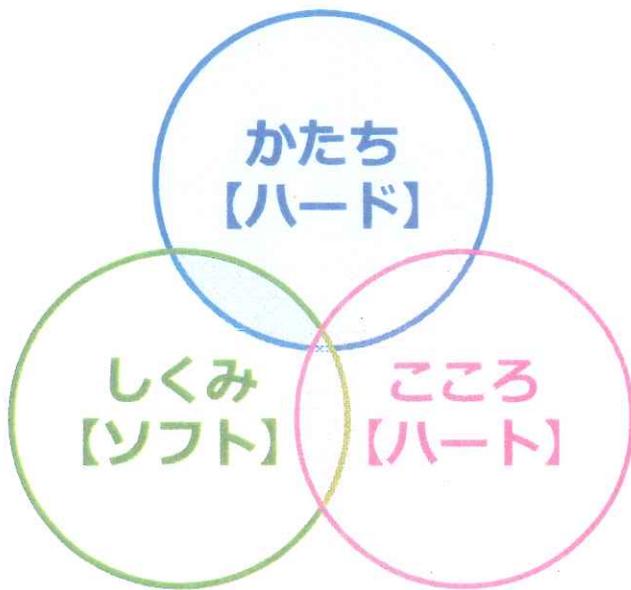


身近な広場 (北烏山8-12遊び場)



魅力あふれる上部空間の実現のために

● まちづくり計画の重要な枠組み



● かたち【ハード】

- 公共施設の配置
- 機能補償道路の整備
- 景観の配慮

● しゅきみ【ソフト】

- 地域率先型の活動体制
- 運営支援制度の整備

● こころ【ハート】

- 環境教育・生涯学習
- 相互理解・共助
- 地域への愛着心

ジャンクション周辺
まちづくり方針の持続的実現
(ハード・ソフト・ハート)

地域の
能動的活動

事業者の
協力

行政・警察の
サポート

魅力ある上部空間
の創出

ブランドの醸成

砦の原風景を
未来に引き継ぐ
まちづくり

「何を整備して」⇒「どう利用する」ではなく、

「空間の魅力を高めるために、

そこで誰がどのような活動をするのか」

それを実現するための「かたち」「しくみ」「こころ」の整備は？