

## 道路空間の活用と都市計画との連携に関する法的課題

洞澤秀雄\*

近年、道路のあり方について通行に限られない多様性が求められ、道路空間をいかに活用するかが一つの課題となっている。しかし、現在の道路法制度は空間を十分に意識したものとなっていない。また、近年の文脈における道路空間の活用は、都市空間と接合させる必要があるが、道路空間を面として把握し計画的に活用して行くことの制度的手当てもまだ未発達である。こうした道路空間の活用の際の法的な課題を、都市空間・都市計画との関係に注目しながら検討していく。

### The Legal Issues on the Utilization of Road Space and its Cooperation with Town Planning

Hideo HORASAWA\*

In recent years, the expectation of what roads should be has been enlarged to encompass a diversity of uses that extend beyond use as a thoroughfare. One issue that has arisen as a result is how to make the best use of road space. However, the present system of road laws does not fully recognize this road space. Furthermore, utilization of road space needs to be considered jointly with urban space, but this requires a planning system that grasps the road space as a plane and utilizes it in a carefully planned way, which has not yet been developed. This paper examines the legal issues that accompany this broader utilization of road space while paying attention to the relationship with urban space and city planning.

#### 1. はじめに

近年、道路行政について、道路のあり方という根本からの見直しの必要性がさまざまな方向から主張され、制度とその運用について一定程度の修正が図られてきている。それは道路整備(特に新設)における不透明さ、バラマキ批判などを背景に、道路整備の重点化・効率化とともに、整備計画の透明性や住民参加といった形で表れている。そうした道路整備における制度の見直しとともに、道路管理についても管理のあり方の再検討が図られようとしている。

道路管理の見直しの背景はさまざまであるが、多くは道路整備の見直しの要因と共通するものがある。道路行政については、従来から環境への配慮や良好な環境の形成、住民参加の必要性が訴えられてきた。さらに近年では、財源の問題を背景とした道路整備における重点化の必要性と並んで、道路を整備することからすでに整備されてきた道路(空間)のストックの有効活用が道路管理において求められるようになってきている。さらに社会のあり方との関連では、車中心社会の見直しの必要性、今後の人口減少社会への対応といった長期的な観点も、見直しの背景にある。これらの種々の要因の下で、道路管理のあり方、ひいては道路法の根幹について見直しが必要になっている。

本稿では、道路空間の活用という課題をこうした

\* 札幌学院大学法学部准教授  
Associate Professor, School of Law,  
Sapporo Gakuin University  
原稿受理 2010年3月8日

文脈に位置づけて検討する。この文脈では、既存の道路空間を周辺の都市空間と連携させて、計画的に活用することが必要になってこよう<sup>1)</sup>。それゆえ、道路空間の活用における法的課題を、特に都市空間・都市計画との関係に注目しながら考察していく。

## 2. 道路法の目的と道路の多様なあり方

道路の整備・管理に関する基本法は道路法であり、道路整備のための路線の指定・認定、道路整備における構造、道路管理(保全、占用許可など)、そして必要がなくなった場合の路線の廃止まで、道路のライフサイクルに合わせた法制度となっている。その道路法は、どのような道路(空間)とその活用のあり方を念頭に置いているのであろうか。

それは、目的規程とその改正議論に表れている。目的規定では、「この法律は、道路網の整備を図るため、道路に関して、路線の指定及び認定、管理、構造、保全、費用の負担区分等に関する事項を定め、もつて交通の発達に寄与し、公共の福祉を増進することを目的とする」(道路法1条。以下では道路法について法律名を省略する)とされている。自然公物の代表例である河川の管理に関する河川法では、利水、治水とともに環境の整備・保全といった時として相対立しうる多元的な目標を規定しているのに対して、道路法は「道路網の整備」「交通の発達」といった交通の確保という一元的な目標となっている。これは1997年に河川法が改正された結果であるが、その背景には河川やその管理のあり方が一元的では現実に対応できないということがあった。同様の現代的要請から海岸法も改正された。このことは道路にも当てはまるのではないであろうか<sup>2)</sup>。

近年の道路法の見直しにかかる国レベルの研究会では、目的規定に「環境」を明記することが議論され、さらに、景観、防災、地域活性化などについても目的規定で明記すべきかも議論されている。この背景としては道路についても多様なあり方が求められていることが挙げられる。例えば、道路ルネッサンス研究会の報告書では、「バイパスや生活道路などについて沿道コミュニティのニーズや地域の実情などさまざまなニーズに配慮した構造とするなどのさまざまな取り組みが行われているが、道路のあり方・性格の決定手続きや計画の作成、それに応じた整備・管理の仕組みに関する制度的な裏付けがないため、一貫性を欠くなど取り組みが中途半端に終わっている」とされ、「個別の道路ごとに多様なあり方・

性格があることを許容した制度的枠組み」の必要性が指摘されている<sup>3)</sup>。また、最も最近の人間重視の道路創造研究会では、これまでの道路整備から既存の道路空間の再編成・有効活用の必要性、歩行者・自転車などの人間を重視した道路のあり方といった視点から、道路法制度の見直しが検討されている。このように道路についても、多様なあり方が法制度の前提とされることが必要になってきている。

道路の多様なあり方についてはこれまでも法学における議論がなかったわけではなく、道路の本来の用法をめぐって議論が行われてきた。道路法の主たる目的は、道路網を整備し、交通の発達に寄与することにある。それゆえ、そこにおける道路管理も交通に支障がないようにする(法42条)ことを主眼とし、交通に支障が生じうる物件等での道路の占用については厳格な要件(法33条：無余地性など)の下で認められる。これについて伝統的学説では、道路における本来の用法は一般公衆による交通といった自由使用(一般使用)であり、それを害さない限りにおいて他の使用について許可・特許によって認める(許可使用)というように理解されてきた。しかしこうした利害調整の方法については、つとに疑問が呈されてきた。つまり、何が本来の用法であるのかについて、道路の共同溝における電気、上下水道等の施設、河川における上水、引水など公益性の強い利用方法について、自由使用(交通)とどちらが本来の用法とは言えないとの議論がなされてきた<sup>4)</sup>。また、道路が一定の占用形態と相互依存関係にある場合も指摘されている<sup>5)</sup>。さらに、今後道路空間の有効活用を考える場合には、道路によっては地域活性化・景観などを主要な機能とする道路も考えられるため、交通が全ての道路の本来の用法であるとする道路法の想定も問い直されることになる。そうした多様な機能は道路空間の範囲内に収まるものというよりも、周辺の都市空間との連携の上で達成されうるものである。

このように、今日道路に対しては多様なあり方が求められているにもかかわらず、交通を主として想定している道路法はいまだ一元的な道路像をその制度の根底においている。その道路像は以下のように道路「空間」の有効利用について考える際に、法的課題を惹起するものである。

## 3. 道路法と都市計画法

### 3-1 道路「空間」の捉え方

道路の多様なあり方という方向性は、道路に対する交通以外のさまざまな要請から導かれるものであるが、道路「空間」を周辺の都市空間と連携させ、さまざまな形で活用を図ることも一つの現代的要請である。この道路空間について現在の道路法はどのように捉えているであろうか。

道路法はその対象たる道路を、基本的には、上空と地下の空間について「排他的な」「線としての」道路として想定している。道路の上下の空間については、道路の敷地外に余地がないためにやむを得ないもの(無余地性)にのみ、占用許可を与えて、その存在を認めるという仕組み(法32、33条)からもわかるように、「排他的な」空間を確保しようとするものである。また、道路の指定・認定は路線ごとになされ、その管理者も基本的に路線ごとに管理を行うことになっており(法5条以下)、「線としての」道路整備・管理の法制度となっている。これは、(後述するように)「面としての」都市像を計画的に実現してゆく都市計画法制と道路法との調整が、少なくとも法令上はほとんどなされる仕組みになっていないことからわかるであろう。こうした道路法の想定する道路像は、現実的必要性から適宜修正されてはきてはいる。特に排他的な道路空間については、立体道路制度の導入の際に根本的な議論が行われた。それに対して、線としての道路については、実務上はそれを超えるさまざまな取り組みがあるにもかかわらず、法令上はほとんど意識されてこなかったといっても過言でない。それゆえ、こうした道路像について道路空間の活用という観点からどのような修正が求められるのかについて考察していくこととする。まず本節において、道路空間の量的有効利用と質的な活用について、次節において空間の再分配と都市計画法との関係について順次検討していく。

道路法は排他的な道路空間を確保する仕組みを持つが、もともと「空間」について意識した法制度であったわけではない。それは、立体道路制度の導入議論において初めて、道路として必要な空間が上空と地下のどこまで及ぶべきかという議論として意識されたのであり、それまでは基本的には平面としての道路を想定していたと言えよう<sup>\*1</sup>。この立体道路制度に係わる議論は、土地の価格の高騰を背景に、道路空間(上空と地下)の有効利用を、道路の公共性や道路管理のあり方と整合性を取りつつどのように認めていくかといった議論であった。その意味で、道路空間を通行用の道路施設として必要な範囲を

「量的に」限定し、これを超える空間を他の用途として「量的に」有効利用を図ることがこの制度のねらいである。

こうした量的な空間の有効利用の議論とともに、良好な空間を形成し、利用に供するといった質的な空間についても<sup>6)</sup>、自然公物である河川や海岸を中心に検討が行われてきた。人工公物である道路については、これまではどちらかというと道路の整備に力点が置かれ、造られた道路については(主に自動車の)通行ができる状態に保持する形での管理にとどまってきた。それゆえ、空間を質的に向上させるという視点は、総体的に見れば周縁的な位置づけしか与えられてこなかった。しかしながら、景観への関心の高まりに見られる空間の質への注目、そして景観法における景観重要道路(景観法8条2項5号口)により、道路空間についても質の問題を法的に考えるべき段階になった。また、道路空間と利用したイベント等について地域活性化の観点からより積極的に支援する方向性が、実務レベルでは明確に現れてきている<sup>7)</sup>。

こうした空間の質という観点は、これまでの道路法制度の枠外のものであるにとどまらず、場合によっては「交通の発達に寄与する」という道路法の目的と衝突することもありうる。さらに、質についての判断は、住民により近い意思決定者による判断がふさわしいことが多いため、この観点からの道路管理者区分の見直しにも至る可能性をはらんでいる<sup>8)</sup>。

### 3-2 道路空間の再分配と都市計画

道路法における道路像の修正にあたっては、道路空間の再分配という問題もある。これはもともとは法制度の問題というよりも、現実問題としてこれまでの道路空間が車での通行を(法令上は別として)事実上最優先してきたことの問い直しに端を発している。車が中心となってしまった道路空間を、少子高齢化社会や環境への配慮といった観点から、歩行者や自転車に、さらにはオープンカフェなどの通行以外の用途に再分配するという課題がさまざまなレベルで検討されている。これは法制度の問題ではないようにも見えるが、道路法が(専用道路を除いて)道路の機能的な役割分担を図る仕組みを十分に有していないことがこの状況の一因でもある。道路法は、

\*1 道路の上空の看板や地下の下水道管などは平面としての道路の交通等への影響といった観点から占用許可の対象となるが、そこでは道路の立体的空間の管理が問題となるわけではない。

占用許可において自由使用と許可使用の利害調整を行うが、自由使用間(自動車と歩行者など)における利害調整をあまり想定しておらず、その調整の仕組みを用意してこなかった。そのため、生活道路への車の進入のような利害対立が各地で問題となっている。道路法はまた、計画的な道路空間の形成といった面的な空間の再分配についても無自覚であった。こうしたさまざまな利用についての利害調整による空間の再分配を、法制度として考える必要が出てきている。これは、一つの路線について考えるのであれば線としての道路空間の再分配であるが、複数の路線、さらには他の交通手段についても考えるのであれば、道路を含む面としての空間(都市空間)との関係についても考えを及ぼす必要がある<sup>9)</sup>。

面としての道路空間の再分配は、複数の道路の間での機能の特化と分担であると言え、街路と幹線道路の役割分担を考えればわかりやすいであろう。再分配を「交通」という観点からさらに拡張すれば、公共交通機関などの他の交通手段との間の計画的な役割分担にまで及ぶ。本稿ではそれを網羅的に扱うことはできないが、都市計画法との関係で面的な空間再分配について考察することとする。

都市計画法は都市計画決定において、都市の一部を形成する道路とそのあり方をどのように扱っているのだろうか\*<sup>2</sup>。道路との関係が問題となるのは主として、既存の道路状況を勘案した土地利用の誘導と、新たな道路の計画的整備の場面であろう。前者の例としては、区域区分の指定や地域地区の指定における道路の配置や利用状況の考慮、後者の例としては、都市施設の一つとしての都市計画道路(都市計画法11条1項1号)、地区計画における地区施設としての道路(同法12条の5第2項3号)などがある。前者の道路の配置の際には、法令上ではなく都市計画運用指針上ではあるが、道路の空間機能(都市空間形成、防災機能、シンボル機能)に配慮して計画することが望ましいとされている。

後者の都市計画法を通じた道路整備においては、道路の機能的分化が図られる仕組みが用意されている。都市計画道路については、道路は自動車専用道路、幹線街路、区画街路、特殊街路のいずれかとして決定され(同法施行規則7条1項1号)、運用指針において、それぞれの道路のあり方と配置についての考え方が示されている<sup>10)</sup>。そこでは、幹線街路は「都

市内におけるまとまった交通を受け持つとともに、都市の骨格を形成する道路」、区画街路は「地区における宅地の利用に供するための道路」、特殊街路は歩行者・自転車用の道路、都市モノレール・路面電車等の交通用の道路と性格づけが行われており、それぞれに性質に対応して配置について配慮することが望ましいとされている。また、地区施設としての道路は「主として街区内の居住者等の利用に供される道路」という位置づけがなされている。

このように、都市計画法上の仕組みとしては、道路はその配置・整備の際に空間的機能の考慮と機能的役割分担がなされるようにはなっている。しかし、これは道路法上の整備・管理と十分接合されていないのではないか。まず、空間機能の考慮については、道路法上は交通以外のさまざまな空間機能を包摂する仕組みを持っていない。これは2章で述べたように、近年道路にさまざまなあり方が求められているのにそれに対応できていないとの指摘に表れている。この点、景観法における景観重要道路のように道路の役割を多重的に付与することで、管理における空間への質的な要請に対応しようとする仕組みはその例外であろう。次に、機能的役割分担について言えば、役割分担により構造上の差異や専用道路として指定といった道路ごとの違いが生み出される。しかし、幹線街路、区画街路の役割が(構造以外には)道路法制度と法的に関連していない。これは生活道路たる区画道路への自動車の進入の問題として端的に現れている<sup>11)</sup>。

こうした道路の空間機能考慮と機能的役割分担の仕組みの欠如は、「交通」という観点から見るとさらに明確になる。交通について計画により面的に空間の再分配をすることは、(路線認定の基となる)交通量や需要予測に基づく道路網計画、都市計画法6条の下で基礎調査の結果としての交通計画という形で、多くの自治体で行われている。しかしこれらの多くは需要追従・施設整備型の計画であり、交通量の調査と予測の集約の域を出ないもので、ここにおける再分配は道路等の公共施設の計画的整備でしかない<sup>12)</sup>。こうした仕組みは、今後の超高齢化社会に向けて必要とされる、将来の都市像の下での需要管理・ストック利用型とも言うべき交通計画とはそぐわないものである。

同様の認識は社会資本整備審議会の答申にも見られるものである。そこでは、集約型都市構造へと転換するために、都市交通施策としては、需要追従型

\* 2 開発許可、都市計画制限、都市計画事業については面的な再分配と直接絡まないでここでは検討しない。

から目標達成型への道路整備への転換、道路の多様な機能を考慮した整備などが必要とされている。その上で、「土地利用施策や市街地整備施策との連携、病院、学校等の公益施設の配置計画との整合、下水道、河川等の他の公共施設整備との連携等を図りながら、総合交通戦略に基づき」都市交通施策を戦略的に展開することが必要である、とされている<sup>13)</sup>。ここでの交通計画である総合交通戦略は、地方公共団体が中を中心とした協議会が、将来の都市像や都市交通のサービスレベルを明確にした上で策定する、交通施策や実施プログラムとして、考えられている。

こうした今後望まれる交通計画(戦略)は、将来の都市像の下で、政策を連携させて既存のストックの有効活用を図ろうとするものである。現在のところ需要管理やストック利用の視点から交通施設の機能的役割分担を図る交通計画については法令上はほとんど規定されていない<sup>\*3</sup>。それゆえ今後の社会変化に対応して、法的にも道路について都市計画との連携の下での面的な検討が必要になるであろう。

もちろんこれは道路法が本来的に扱うべき問題というよりも、都市空間の形成と利用に係る法の一部として都市法において扱われるべきものである。ただし、道路を面的に捉える視点は道路法と無関係ではない。道路法は利用関係を(法的には)路線ごとに考えるため、路線ごとに通行を確保することが求められる。しかし、道路を面的に役割分担できれば、単体の路線が自動車・自転車・歩行者の全ての通行の必要を満たさずとも、ある路線が自動車優先、他の路線が歩行者専用などとすることができる。また、オープンカフェのある回遊路のような通行を優先しない路線も設けやすくなるであろう。こうした面的役割分担の思考が道路法にも求められ、そしてこの面的な把握は従来の路線ごとの道路像の見直しを迫るものである<sup>\*4</sup>。

#### 4. 道路空間の活用と住民参加

道路の面的な理解と都市計画との連携は、道路空間を都市空間の一部として理解することにもつながる。道路のあり方は都市ほどに多様ではないため、住民の意見を反映させる必要性はそれほど強くなかった。また道路空間は道路管理者が管理権限を持つことから、都市空間ほどに複雑な利害調整の必要性もなかったと言えよう。しかし、道路空間を周辺の都市空間と関連させつつ有効利用を図っていくためには、都市計画におけるような住民参加手続と利害

調整手続が一定程度求められることになる<sup>\*5</sup>。

住民参加については、道路法はこれまであまり配慮してこなかった。その根源には、道路のあり方についての判断が一元的に行いうるという理解があったと思われる。つまり、道路の整備から供用・管理、そして廃止に至るすべての判断は一元的に道路管理者がなしようというという前提が道路法を通じて見られるのである。道路とその管理のあり方が(実際はともあれ)理論的には交通という観点からの一元的なものであったので、その判断においては(議会の議決を経る必要がある場合もあるが)住民参加なしに行われる仕組みも正統化されてきた。確かに「交通」の必要性に関する判断であれば、道路管理者が行うことも合理的であろう。しかし、こうした理解の下では、道路空間が多様な機能を果たしており、また、地域独自の空間利用や管理への参画などが見られるにもかかわらず、通行以外の住民の道路への係わりを事実上のものとしてしか把握できない。それゆえ、住民参加についての道路法のこうした前提の見直しが求められることになる。

実務上は、昨今の社会資本整備における住民参画の必要性の高まりから、道路事業について法定外のルールの下で住民参画が実施されるようになってきている。現在のガイドラインでは一定の道路について都市計画決定や路線認定・指定に先立ち、その計画の構想段階から道路計画の必要性や比較案の評価も含めて住民参画の下で検討することになっている<sup>14)</sup>。

こうした道路整備の場面のみでなく、道路管理においても道路空間の質の向上という観点から住民の参画が実務上行われている。それは、アダプト・プログラムとして地域の市民団体等が道路管理者と協定等を締結し、清掃等の美化活動という形で道路管理に参加する例である<sup>15)</sup>。空間の質を高めるために、植栽、ごみ拾い、自転車の整理(撤去を含まず)

- \* 3 2007年に制定された地域公共交通活性化法は、公共交通の活性化・再生を主目的とするが、こうした問題意識を一定程度取り入れたものである。
- \* 4 河川法の近年の改正が、線としての河川を越えて、「流域」という面的な水の流れまで管理対象に広げていることは、公物の面的な把握として共通性を持つ。
- \* 5 公物法分野では住民の法的地位について、道路に関する決定に対して近隣住民として訴訟を提起することができるか(原告適格)という争点をもっとも議論されている点である。この点についても道路法の前提の見直しの観点から見直しが必要であるが、ここでは省略することとする。

といった行政権限の行使に至らない事実上の管理行為を担うとともに、個別の法律で認められた限度において、簡易広告物の撤去（屋外広告物法7条4項に基づく除去の委任）のように委任された権限行使を行っている。こうした道路管理への住民参画は、まだ一部であり、事実上の管理にとどまるが、地方自治体の中には地域活性化に資するために、占用許可の判断において当該地域のローカル・ルールの策定や地域の声を反映させる仕組みといった形で、占用許可への市民等の関与をも検討課題としているところもある。このような実務上の住民参加の広がりから、道路整備・管理における住民参加を法的に検討すべき段階になってきていると言えよう。

さらに、道路整備とともに参加・利害調整が求められてきた場面である、道路の廃止についても考えてみよう。道路法が利害調整の相手として念頭に置くのは、道路敷地に権利を持つ者や占用許可を受けた者のように直接法的関係がある者のみである。道路の単なる利用者は、道路法の利害調整手続には位置づけられていない。これは従来から道路の廃止の場合に裁判で問題とされてきた。道路の機能を失わせる行為としては供用廃止と路線廃止があるが、それぞれ供用開始と路線認定・指定と同様の手続を経る。供用廃止は、供用開始と同様に公示と縦覧（法18条2項）のみで行われる。また、路線廃止手続は、都道府県道と市町村道については路線認定の場合と同じで、議会の議決を経た上で行われる（法10条、法7、8条）。一般国道については、政令で路線指定を行い、政令の改廃により路線廃止が行われる（法5条）。いずれについても関係住民の参加手続は用意されていない。議会の議決も、民意の反映のためというよりも慎重な手続を通じて路線認定と廃止を行おうとするものと言えよう。すなわち、路線の認定と廃止が住民にとっては利害状況が全く異なるにもかかわらず、道路法上は両者の手続を同じものとしていることから、住民等に配慮して議会の議決を要件としていると見ることは困難である。

廃道は供用廃止、路線廃止のいずれによることもあり、その要件としては、路線廃止については「一般の交通の用に供する必要がなくなったと認める場合」（法10条）であり、供用廃止については法律上の要件はないが、解説書によれば同様に一般交通の用の必要性から判断されるようである<sup>16)</sup>。しかし道路のあり方の多様性からすれば、廃道における要件が「交通の用」を主としつつも、それ以外の道路空

間の利用についても考慮できるものとなることが求められる。そして、その手続きについては道路整備の場合と同様に、廃道にすべきか否かの判断も交通のみではなく、さまざまな利用形態、さらには空間の質といった多様な要素を考慮する必要があるとすると、日常的な利用者たる住民の参加が一定程度必要になろう。

以上のように道路法における意思決定は法的には住民参加に開かれたものにはなっていない。道路空間を周辺の都市空間と接合させつつ活用していくには、都市空間の形成と同様に、住民参加・関与を積極的に位置づけていくことが今後求められる<sup>17)</sup>。そして、自動車の通行以外のさまざまな道路の機能のあり方を判断する際にも、一番身近である住民の意見を聴くために参加は当然に求められよう。

## 5. おわりに

道路空間の活用の実践は近年各地域で試みられており、経験が積み重ねられてきている。しかし現在の法制度が空間を十分に意識したものではなく、空間形成を助成するよりもむしろ、その障害となりうることもある。そのため、よりよい道路空間形成の手助けとなる仕組みが法的に求められている。

その際の空間の活用は、以前の立体道路制度における空間の有効利用とは異なり、都市空間の一部としての道路空間の活用であり、交通のみでなく景観などの質的な意味での活用も必要とされている。それには道路空間を面的に把握することが必要で、都市計画法制度との連携が必要とされている。また、そうした活用については道路管理者の専権的判断よりも、住民参加を通じた判断の方が望ましいものとなる。

このように道路とその管理のあり方が一元的よりも多面的であるとの前提で、多様なあり方に開かれた制度を形成することが現在の法的課題である。これにより、地域ごとの道路空間の活用がより増進されることが望まれる。

## 参考文献

- 1) 人間重視の道路創造研究会『報告書－「人間重視の道路創造」に向けて』pp.22-24、2009年
- 2) 塩野宏『行政法Ⅲ〔第3版〕』有斐閣、P.358、2006年
- 3) 道路ルネッサンス研究会『報告書－道路ルネッサンスの推進に向けて』pp.3-4、2006年

- 4) 三本木建治「公物法概念の周辺の諸問題」『公物法研究』51号、P.282、1989年
- 5) 磯部力「公物管理から環境管理へ」『成田頼明先生退官記念－国際化時代の行政と法』良書普及会、P.45、1993年
- 6) 角松生史「地域空間管理とは」小早川光郎編『分権改革と地域空間管理』ぎょうせい、pp.3-4、2000年
- 7) 国土交通省道路局『道を活用した地域活動の円滑化のためのガイドライン』2005年
- 8) 洞澤秀雄「空間の観点からの公物法の再検討－近年の道路法見直し議論を契機に」『札幌学院法学』26巻1号、pp.1-33、2009年
- 9) 磯村篤範「公物管理権の空間的範囲」『行政法の争点〔新版〕』P.161、1990年
- 10) 国土交通省『第5版都市計画運用指針』pp.189-194、2006年
- 11) 久保田尚「公共空間としての街路」植田和弘他編『公共空間としての都市』岩波書店、P.59、2005年
- 12) 中村文彦「都市計画制度における交通計画の課題に関する一考察」『都市計画』272号、pp.65-69、2008年
- 13) 社会資本整備審議会『新しい時代の都市計画はいかにあるべきか(第二次答申)』P.20、2007年
- 14) 国土交通省道路局『構想段階における市民参画型道路計画プロセスのガイドライン』2005年
- 15) 井沢知旦他「道路空間(歩道)の地域共同管理の可能性に関する研究－公共空間の公共一元管理から地域共同管理・運用への移行に関する研究」『日本建築学会計画系論文集』576号、pp.109-116、2004年
- 16) 道路法令研究会編著『道路法解説〔改定4版〕』大成出版社、P.106、2007年
- 17) 宇賀克也『行政法概説Ⅲ』有斐閣、P.414、2008年