道路空間の新たな利活用に向けた道路法改正（上）

～歩行者利便増進道路の指定制度について

渡邉 啓久
長島・大野・常松法律事務所
弁護士

宮城 栄司
長島・大野・常松法律事務所
弁護士

1. はじめに

地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築、民間と連携した新たな交通結節点作りの推進、物流生産性の向上のための特定車両の新たな通行制度の創設、自動運転を補助する施設の道路空間への整備、及び地方管理道路の災害復旧等を国が代行することを可能とする制度の拡充等を盛り込んだ道路法等の一部を改正する法律（令和2年法律第31号）[注1]が、令和2年5月27日に公布された[注2]。

本稿では、改正道路法の下において新たに導入される制度のうち、①歩行者利便増進道路（通称「ほこみち」）の指定制度（本号）及び②集約型の公共交通ターミナル（通称「バスタ」）の整備・運営に向けたコンセッション制度（本誌60号に掲載予定）という道路空間の利活用に向けた二つの新制度について概説する。

なお、本稿のうち意見に係る部分は筆者らの個人的な見解であり、筆者らが現在及び過去において所属する団体の見解を述べたものではないことに留意されたい。

2. 歩行者利便増進道路制度の概要

(1) 制度創設の背景～道路空間の再構築の必要性

(a) 道路空間に求められるニーズの多様化

我が国における道路整備は戦後から本格的に開始されたが、それは主として自動車による通行を目的として進められてきた。しかし、社会経済情勢の変化に伴い、道路空間に

注1
本稿では、同法による改正後の道路法を「改正道路法」といい、改正前の道路法を「現行道路法」又は単に「道路法」という。

注2
改正道路法の規定のうち、地方管理道路の災害復旧等を国が代行することを可能とする制度の拡充に関する規定については道路法等の一部を改正する法律の公布日から施行されており、自動運行補助施設に関する規定、バスタ（集約型の公共交通ターミナル）の整備・運営等に関する規定及びほこみち（歩行者利便増進道路）の指定等に関する規定については同法の公布の日から起算して6ヶ月を超えない範囲内、特定車両（限度超過車両）の通行可能経路の確認制度等に係るものについては同法の公布の日から起算して2年を超えない範囲内で、政令で定める日から施行される。

対して求められるニーズの多様化が進んでいる。シェアリングサービスの展開や次世代モビリティの登場はもちろん、歩道上にオープンカフェを設置することやイベントの開催場所として活用するといった、まちの賑わいを創設するための道路空間の利活用というニーズも、その一つである。社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会が令和2年6月に提言として取り纏めたビジョンでは、ポストコロナの新しい生活様式や社会経済の変革も見据えながら、概ね20年後の日本社会を念頭に、道路政策を通じて実現を目指す社会像及びその実現に向けた中長期的な政策の方向性が提案されている。その中でも、「国土面積の約3%を占める道路空間が壮大な『アメニティ空間』としてポテンシャルを発揮することにより、まちそのものの景色も変わる」という将来像の予測の下、道路行政が目指す持続可能な社会の姿と政策の方向性の一つとして、「まちのメインストリートが、行きたくなる、居たくなる美しい道路に生まれ変わり、賑わいに溢れたコミュニティ空間を創出する」ことが掲げられている[注3]。

(b) 賑わいを創設するための道路空間利活用の法的根拠の必要性

一方、バイパス等の整備により街の中心部を通行する自動車の量が減少してきているにもかかわらず、我が国においては、未だに、多くの道路が自動車による通行を中心として構築されたままとなっている。そのため、賑わいを創設する場として道路空間を活用していくために、歩道や路肩周辺の空間を柔軟に使い分ける空間利用又は時間分割の新たな手法が必要とされているところである[注4]。また、道路構造令（昭和45年政令第320号、その後の改正を含む。）において、歩道は「専ら歩行者の通行の用に供するため」（同第2条第1号）の道路の部分と位置づけられていることから、賑わいの創設を目的とした空間として歩道を活用していく法的な根拠が不明確であるという問題もある。その結果、歩道の本来の目的とは言い難い、賑わいを創設する場としての利用に関しては、道路管理者との道路占用許可に関する協議や所轄警察署長との道路使用許可に関する協議が難航することがあるという課題も指摘されていた[注5]。

(c) 歩行者利便増進道路制度の創設

こうした我が国の道路が抱える課題を踏まえつつ、賑わいのある道路空間を積極的に構築していく観点から、改正道路法は、道路のうち「歩行者の滞留の用に供する部分を確保し、及び歩行者利便増進施設等の適正かつ計画的な設置を誘導することが特に必要と認められるもの」（改正道路法第48条の20第1項）について、道路管理者が歩行者利便増進道路として指定することができる制度を新たに設けた。

歩行者利便増進道路に関する改正道路法の主な内容は、大要、①歩行者利便増進道

注3
社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会2020年6月付提言「2040年、道路の景色が変わる～人々の幸せにつながる道路～」7頁、19頁（https://www.mlit.go.jp/road/vision/pdf/01.pdf）

注4
国土交通省道路局「『多様なニーズに応える道路空間』のあり方に関する検討会について」8頁（https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/diverse_needs/pdf01/04.pdf）

注5
同上。

路の指定（改正道路法第48条の20）及び歩行者利便増進道路として指定された道路が満たすべき新たな道路構造基準の整備（改正道路法第48条の21）、②歩行者利便増進道路内の一定の区域における道路占用の基準の緩和（改正道路法第33条第2項第3号等）、並びに③公募占用制度の導入（改正道路法第48条の23以下）の三つに分けられる。

(2) 歩行者利便増進道路の指定及び新たな道路構造基準の整備

(a) 歩行者利便増進道路の指定

改正道路法の下では、道路管理者は、道路の構造、車両及び歩行者の通行、沿道の土地利用の状況並びにこれらの将来の見通しその他の事情を勘案して、歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図り、快適な生活環境の確保及び地域の活力の創造に資するために、その管理する道路（高速自動車国道及び自動車専用道路を除く。）のうち、歩行者の滞留の用に供する部分を確保し、歩行者利便増進施設等の適正かつ計画的な設置を誘導することが特に必要と認められるものについて、区間を定めた上で、歩行者利便増進道路として指定することができるとされた（改正道路法第48条の20第1項）[注6]。これにより、賑わいの創設を目的とした空間として歩道を活用していく法的な根拠が創設されたといえる。

(b) 新たな道路構造基準の整備

道路の構造基準の詳細は、現行道路法の委任を受けた道路構造令（都道府県道及び市町村道については道路構造令及び地方公共団体の条例）において規定される（現行道路法第30条）。改正道路法第48条の21は、歩行者利便増進道路に関する道路の構造の技術的基準は、これにより歩行者利便増進道路における歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進が図られるように定められなければならないとしている。本号執筆時において具体的な構造基準は定まっていないが[注7]、国土交通省は、①「歩行者の安全かつ円滑な通行」の観点からは、歩行者利便増進道路がまちの賑わいづくりを目的とする制度であって全ての人が安全で使いやすい構造にすべきであることから、移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令（平成18年国土交通省令第106号、その後の改正を含む。）と同等の基準とし、高齢者や障害者にとっても安全で使いやすい道路構造にすべきこと、②「利便の増進」の観点からは、歩行者の安全かつ円滑な通行のための空間の幅員を確保した上で、滞留空間の幅員を定めるべきこと、及び歩行者の利便増進を図るために必要な施設のうち道路附属物である街灯、ベンチ等が設置されるように定めるべきことを、歩行者利便増進道路の構造基準の策定に向けた方向

注6
現行道路法上、指定市（政令で指定する人口50万人以上の市をいう。地方自治法（昭和22年法律第67号、その後の改正を含む。）第252条の19参照。）以外の市町村は、その区域内に存する都道府県が管理する道路（指定区間以外の国道及び都道府県道）について管理権限を与えられているわけではないが（現行道路法第17条参照。）、改正道路法により、その区域内における都道府県が管理する道路であって、歩行者利便増進道路に指定しようとする自己の管理する道路と歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図る上で密接な関連を有するものについても、併せて、歩行者利便増進道路として指定することができることとされた（改正道路法第48条の20第3項）。それに伴い、本来の道路管理者ではない指定市以外の市町村も、歩行者利便増進道路として指定した都道府県が管理する道路について、都道府県の同意を得た上で、一定の範囲の道路附属物の改築等（詳細は政令で定められる。）を行うことが認められた（改正道路法第48条の22）。

注7
令和2年10月7日付で公示された道路法等の一部を改正する法律の施行に伴う関係政令・関係省令（案）の概要（以下「政省令改正案概要」という。）では、「歩行者利便増進道路の構造の基準として歩行者の滞留の用に供する部分を確保すること等を規定すること」が明らかにされたが、本号執筆時においては、詳細は判明していない。

性として示している[注8]。

(3) 道路占用の基準緩和

(a) 無余地性の原則

道路は元来一般の自由な通行を目的しており、また、国民の負担により建設及び管理される公共用物であることから、特定の者が道路を占用しようとする場合、道路法に従って道路管理者の許可を得る必要がある(現行道路法第32条)。そして、特定の者による道路占用は道路本来の目的からは好ましくないという背景の下、他に余地がある場合には道路の占用を認める必要がないため[注9]、道路占用許可の許可基準の一つとして、道路区域外に余地がなく、やむを得ない場合にのみ占用を許可するという無余地性の原則が定められている(道路法第33条第1項)。そのため、道路区域外(例えば、民有地)にカフェやベンチを設置することができるのであれば、道路の一部である歩道上にこれらを設置することを目的とする道路占用許可の申請は、原則として認められないこととなる。

(b) 無余地性の原則の例外

無余地性の原則はあくまでも原則であって、法令上いくつかの例外が認められている。

まず、道路法自体に、高架の道路の路面下に設けられる工作物等(現行道路法第33条第2項第1号)[注10]、高速自動車国道又は自動車専用道路の連結路附属地に設けられる施設(同項第2号)[注11]、特定非営利活動法人等が設置する工作物等(同項第3号)[注12]に関する限定的な例外規定が設けられている。また、平成28年の道路法改正によって導入された道路協力団体制度に関連して、道路管理者が指定した道路協力団体が行う業務(道路の緑化のための花壇の設置、除雪作業等)に伴う一定の道路占用に関しては、道路管理者との協議が成立することをもって道路占用許可があったものとみなす旨の制度が導入された(現行道路法第48条の27)[注13]。

また、特別法において、賑わいの創設を目的とした道路の活用に関連する特例制度が設けられてきた。都市再生特別措置法(平成14年法律第22号、その後の改正を含む。)は、平成23年の同法改正に際して、オープンカフェやコミュニティサイクルポートといった一定の施設等(同法第46条第10項、同法施行令第16条)の設置(但し、道路交通環境の維持及び向上を図るための清掃その他の措置であって当該施設等の設置に伴い必要となるものが併せて講じられているも

注 8
国土交通省「歩行者利便増進道路の構造基準の策定について」3 頁(https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/universal-design/pdf01/07.pdf)

注 9
道路法令研究会編著・「改訂 5 版道路法解説」(大成出版社、2017 年)309 頁

注 10
高架下は通常交通に使用されていないため、占用によって交通に支障を及ぼすおそれがあるとは考えられず、また、近年の土木建築技術の発達に伴って高架道路の橋脚等も相当に強化されこれを損傷する事故が発生する可能性が極めて低くなっていることなど、道路構造に支障を及ぼす危険性も考えにくくなっていること、さらには、高速道路の高架下の占用など、占用料収入を増加させることは、高速道路等の適切な管理のための財源確保に資するものであることを理由に、無余地性の例外が認められたとされる(道路法令研究会・前掲書 310-311 頁)。

注 11
高速道路の IC 周辺のループ内の土地や料金所施設等の隣接地等道路に囲まれている土地が該当する。

注 12
並木や街灯、ベンチ等が想定されている。

注 13
道路協力団体が道路管理者に協力する道路管理の担い手として法律上位置づけられた主体であり、道路協力団体の業務に伴う占用は道路管理者に協力するためのものであることから、無余地性の原則に対する例外として認められたものである(道路法令研究会・前掲書 534 頁)。

のに限られる。）に関する事項が都市再生整備計画に記載された場合には、当該施設のための道路占用について無余地性の原則の適用を排除する特例制度を設けた（同法第62条第1項）[注14]。

（c）無余地性の原則の弾力的な運用

さらに、国土交通省は、従前から、通達等で無余地性の原則の適用を柔軟に行うよう求めてきた。例えば、平成28年3月には、「道を活用した地域活動の円滑化のためのガイドライン－改定版－」を公表し、道路空間を活用した地域活動を実施しようとする者に対して制度の仕組みや活用事例を周知するとともに[注15]、関係機関に対して、平成28年3月31日付の事務連絡（道路空間の有効活用に資する道路占用の取扱いについて）により、道路占用許可についての適切な取扱いを求めている[注16]。同事務連絡では、「無余地性の基準の適用について道路管理者が判断するに当たっては、経済的な要素や利用者の利便等を含めた諸般の事情を考慮できるものであり、占用特例（筆者注：上述した都市再生特別措置法等の法令に基づく特例制度）の対象とされている物件は、占用特例を活用せずとも、占用許可は可能な場合がある点に留意して、許可の可否を適切に判断すること」とされている。

また、コロナ禍を契機として、国土交通省は、令和2年6月5日付の通知[注17]において、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける飲食店等を支援するための緊急措置として、沿道の飲食店等が、テイクアウト販売やテラスにおける飲食提供等のための仮設施設を路上に設置するための道路占用許可については、一定の要件を満たすことを条件として、無余地性を弾力的に判断することを地方整備局長等に求めた[注18]。

（d）改正道路法による無余地性の原則の適用除外

改正道路法第33条第2項第3号は、コロナ禍よりも前から議論されていた道路空間の新たな利活用に向けた取組みをさらに一歩

注 14
類似の特例制度として、国家戦略特別区域法（平成 25 年法律第 107 号、その後の改正を含む。）に基づく一定の国家戦略特別区域に関し適用される同法第 17 条、中心市街地の活性化に関する法律（平成 10 年法律第 92 号、その後の改正を含む。）に基づく認定中心市街地に関し適用される同法第 41 条（平成 26 年の同法改正により新設）がある。

注 15
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 - 改定版 -」（平成 28 年 3 月）

注 16
平成 28 年 3 月 31 日付国土交通省道路局路政課道路利用調整室課長補佐事務連絡「道路空間の有効活用に資する道路占用の取扱いについて」。その他にも、平成 17 年 3 月 17 日付国道利第 28 号国土交通省道路局長通知「地域の活性化等に資する路上イベントに伴う道路占用の取扱いについて」、平成 20 年 3 月 25 日付国道利第 22 号国土交通省道路局長通知「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の取扱いについて」、平成 20 年 3 月 25 日付国道利第 24 号国土交通省道路局路政課長通知「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の取扱いについて」、平成 23 年 12 月 28 日付国道利第 18 号国土交通省道路局路政課長通知「道路占用許可に係る申請手続きの簡素化及び一層の弾力化について」、平成 30 年 3 月 26 日付国土交通省都市局まちづくり推進課企画専門官 道路局路政課道路利用調整室課長補佐事務連絡「道路の占用に係る無余地性の基準等の取扱いについて」がある。

注 17
令和 2 年 6 月 5 日付国道利第 5 号国土交通省道路局長通知「新型コロナウイルス感染症の影響に対応するための沿道飲食店等の路上利用に伴う道路占用の取扱いについて」

注 18
具体的な要件は、前掲注 17 の通知を参照。なお、かかる措置による占用期間は、当初、令和 2 年 6 月 5 日から同年 11 月 30 日までの間で必要最低限の期間とされていたが、令和 2 年 11 月 10 日付の国土交通省の通知により期間が延長され、令和 3 年 3 月 31 日までの間で必要最低限の期間と改められた（令和 2 年 11 月 10 日付国道利第 16 号国土交通省道路局長通知「『新型コロナウイルス感染症の影響に対応するための沿道飲食店等の路上利用に伴う道路占用の取扱いについて』の一部改正等について」（https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/senyo/covid/02.pdf））。なお、令和 3 年 4 月 1 日以降の沿道飲食店等の路上の利用については、令和 3 年 3 月 31 日までの期間における実施状況等を踏まえて検討することとされている。

前進させ、現行道路法第32条第1項第1号又は第4号から第7号までに掲げる工作物、物件又は施設のうち、歩行者の利便の増進に資するものとして政令で定めるもの[注19]を「歩行者利便増進施設等」と定義し、歩行者利便増進道路（但し、改正道路法第48条の21の技術的基準に適合するものに限る。）の区域のうち道路管理者が歩行者利便増進施設等の適正かつ計画的な設置を誘導するために指定した区域（利便増進誘導区域）内に設けられるもの（但し、道路の機能又は道路交通環境の維持及び向上を図るための清掃その他の措置であって当該歩行者利便増進施設等の設置に伴い必要となるものが併せて講じられるものに限る。）については、無余地性の原則の適用を排除することとした。

もっとも、無余地性の原則の適用が排除されたとしても、対象となる工作物、物件又は施設が現行道路法第33条第1項の規定に基づく政令で定める基準に適合することは別途必要となる（現行道路法第33条第2項柱書）[注20]。

なお、利便増進誘導区域内の道路占用許可が柔軟化されたことにより、当然に、道路交通法（昭和35年法律第105号、その後の改正を含む。）第77条に基づく道路使用許可が不要とされるわけではなく、あくまで通常の道路と同様に、別途、所轄警察署長から道路使用許可を取得しなければならない点にも留意を要する。但し、歩行者利便増進道路については、道路管理者が歩行者利便増進道路の指定の際に、公安委員会の意見を聴く必要があり（改正道路法第95条の2）、利便増進誘導区域の指定の際（下記で詳述する公募占用制度については公募時の占用者選定の際）に、道路管理者が所轄警察署長と協議を行うことが必要とされているため（改正道路法第33条第3項、第48条の25第3項）、その後の道路使用許可の申請時における所轄警察署長との協議の円滑化が期待できるとされている[注21][注22]。

（4）公募占用制度の導入

（a）公募占用制度の概要

改正道路法は、利便増進誘導区域において道路法第32条第1項又は第3項の規定による許可申請を行うことができる者を公募により決定することが「道路占用者の公平な選定を図るとともに、歩行者利便増進道路の歩行者の利便の増進を図る上で特に有効であると認められる歩行者利便増進施設等」（公募対象歩行者利便増進施設等）に関して、道路の占用及び公募の実施に関する指針（公募占用指針）を定め、道路管理者が公募手続を実施することができる旨の制度を設けた（改正道路法第48条の23）。

道路管理者は、歩行者利便増進道路を指定したからといって、必ずしも道路を占用

注19
政省令改正案概要では、ベンチや街灯等が挙げられている。

注20
政省令改正案概要では、歩行者利便増進施設等の占用の場所に関する基準として、当該施設の道路の区域内の地面に接する部分が車道及び自転車道以外の道路の部分であることが挙げられている。

注21
国土交通省「歩いて楽しめる道路空間の構築に向けて」2頁
（https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/utilization/pdf/hokomichi-leaflet.pdf）

注22
なお、申請者の負担軽減の観点から、道路占用許可及び道路使用許可については道路管理者又は所轄警察署長による一括受付が行われている（現行道路法第32条第4項、道路交通法第78条第2項）。歩行者利便増進道路における道路使用許可についても同様の取扱いとなるが、かかる申請事務負担の軽減を超えた、より柔軟な対応が期待される。

する者を公募により決定しなければならないわけではないが[注23]、複数の民間事業者による提案を競わせて占用者を決定した方がより一層魅力ある歩行者利便増進道路の創設に繋がるような場合には、積極的に公募手続を利用することが望まれる。

公募に参加しようとする者は、歩行者利便増進計画（以下「増進計画」という。）を作成して道路管理者に提出し（改正道路法第48条の24）、道路管理者は、改正道路法第48条の25第1項各号に定める基準に適合していると認められる全ての増進計画について、公募占用指針に定める評価基準に従った評価を行う（同条第2項）。道路管理者は、当該評価に従い、道路の機能を損なうことなく当該道路の歩行者の利便の増進を図る上で最も適切であると認められる増進計画を提出した者を占用予定者として選定してその者に通知し（同条第4項及び第6項）、道路の場所を指定して当該増進計画が適当である旨の認定を行う（改正道路法第48条の26第1項）。認定の有効期間は20年を超えないものとされている（改正道路法第48条の23第4項）。

（b）占用許可付与の義務付け・
占用期間の長期化

認定を受けた者（認定計画提出者）は、認定を受けた増進計画（以下「認定計画」という。）に従って、公募対象歩行者利便増進施設等を設置しなければならない反面、道路管理者は、認定計画提出者から認定計画に基づいて占用許可の申請があった場合には道路占用許可を与えなければならないとされているため（改正道路法第48条の28第2項）、民間事業者の観点からは、占用許可の取得に対する不確実性が軽減されるものと期待される。また、通常の道路占用許可が5年以内（但し、水管や下水道管等の例外的な物件については10年以内）の期間についてしか与えられない（道路法施行令（昭和27年政令第479号、その後の改正を含む。）第9条）のと異なり、最長20年間に亘って、認定計画に沿った施設の配置等が可能となるため、多額の資本投下を行いやすい環境が整備されたといえる。

但し、上述のとおり、道路交通法に基づく道路使用許可は別途必要とされるため、どの程度道路使用許可が柔軟に付与されるかが、公募占用制度が利用しやすいものとなるかどうかに影響を及ぼすであろう[注24]。

3. 歩行者中心の道路空間に関する展望

国土交通省は、令和7年度末までに、歩行者利便増進道路を概ね50区間指定することを目標としている[注25]。また、道路法等の一部を改正する法律案に対する附帯決議（令和2年5月8日衆議院国土交通委員会）にもあ

注 23
国土交通省・前掲注 21 2 頁

注 24
道路交通法上、道路使用許可の有効期間の上限は設けられておらず、警視庁及び道府県警察の運用に委ねられているところではあるが、恒久的な工作物（道路交通法第 77 条第 1 項第 2 号に規定される工作物）については、道路占用許可の占用期間と同一の期間とされるようである。これに対して、露店、屋台店その他これらに類する店を出そうとする場合の道路使用許可については、必要最小限とすることが求められており、中には最長で 1 ヶ月以内とされているものもある（神奈川県警察平成 12 年 12 月 20 日例規第 58 号／神交規発第 465 号／神交総発第 988 号／神交管発第 708 号／神交指発第 877 号／神駐発第 596 号「道路使用許可取扱要綱の制定について」等）。道路使用許可についても、道路占用許可と軌を一にして警察庁より弾力的な運用が求められてきた経緯を踏まえると、認定計画に従った道路使用については、道路占用許可と同一の期間の道路使用許可が受けられることが明示されることが望ましい。

注 25
国土交通省「道路法等の一部を改正する法律案」2 頁
（https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001347239.pdf）

るとおり、歩行者中心の道路空間となる歩行者利便増進道路では、民間の創意工夫を引き出せるよう柔軟な運用を行うとともに、まちづくりを担う地方公共団体、地域の民間事業者等との連携を図りつつ、地方創生にも資する賑わいのある道路空間の構築に向けた必要な措置を講ずることが期待される。

さらに、令和2年6月10日に公布された都市再生特別措置法等の一部を改正する法律（令和2年法律第43号）により、都市再生整備計画において、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりに取り組む区域（滞在快適性等向上区域。通称「まちなかウォーカブル区域」。）を設定し、①公共による車道の一部の広場化と民間によるオープンスペースの提供等、官民一体で取り組む「居心地が良く歩きたくなる」空間の創設、②まちなかエリアにおける駐車場出入口規制等の導入、③イベント実施時などに都市再生推進法人が道路・公園の占用手続に一括して対応する取組みを、法律、予算、税制等のパッケージにより後押しする制度が導入された[注26]。歩行者利便増進道路と滞在快適性等向上区域の両制度が併用されることで、エリア内の安全性や快適性を向上させながら、賑わいの創設に向けた道路空間の有効活用が一層進むことが期待される。

注 26
国土交通省 2020 年 2 月 7 日付プレスリリース「「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案」を閣議決定」（https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001327952.pdf）、国土交通省都市局まちづくり推進課「『居心地が良く歩きたくなる』まちなかづくり支援制度（法律・税制・予算等）の概要」（https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001367451.pdf）を参照。

わたなべ　よしひさ

2007 年慶應義塾大学法学部政治学科卒業、2009 年慶應義塾大学法科大学院修了。2010 年弁護士登録。2016 年 University of San Diego School of Law にて LL.M. を取得。2016 年～ 2017 年 Slaughter and May のロンドンオフィスにて勤務。J-REIT、不動産ファイナンス、不動産証券化等の不動産取引全般、PPP/PFI を含むインフラプロジェクト、洋上風力発電プロジェクトをはじめとする再生可能エネルギー分野、バンキング、プロジェクトファイナンス等を取り扱っている。

みやぎ　えいじ

2007 年大阪大学法学部卒業、2009 年京都大学法科大学院修了。2010 年長島・大野・常松法律事務所入所。2015 年～ 2017 年国土交通省土地・建設産業局不動産市場整備課勤務。2018 年 University of Southern California Gould School of Law 卒業（LL.M.）。不動産ファイナンス、プロジェクトファイナンス、J-REIT 及び私募ファンドの組成・運営等を含む不動産取引全般を中心に一般企業法務全般を取り扱っている。

※本稿（下）（集約型の公共交通ターミナルの整備・運営に向けたコンセッション制度の概説）は、60 号に掲載を予定しております。