

巻頭言 ■ 老いたる求道者のねがい——駐車問題によせて—— 道路広報センター会長 三橋信一 1

特集 / 駐車対策

駐車・駐車場対策と今後の対応 建設省道路局道路交通管理課企画係長 瀬口芳広 3

駐車場法に基づく附置義務制度の見直しについて 建設省都市局都市再開発課 13

立体道路制度の活用による駐車場整備(I) 社団法人高層住宅管理業協会 20

スペインの道路事情 建設省道路局道路総務課長補佐 鈴木敦 39

電気通信設備等の共同収容化について 建設省道路局路政課指導係長 佐藤唯男 42

道路管理システムの運用開始について 建設省道路局路政課占用管理システム係 48

財団法人「立体道路推進機構」の設立に向けて (財)道路新産業開発機構調査部調査役 田畑正二 54

シリーズ ■ 日本の道100選より

◇ 明日への架け橋・高速ネットワーク 石川県 59

◇ 「やすらぎのシンボルロード」 秋田市 62

連載 ■ 共同溝紹介

関東地建における共同溝の整備状況 建設省関東地方建設局道路部道路管理課長 長田庄二 66

◆ 道路行政の動き 57

本誌の掲載文は、執筆者が個人の責任において自由に書く建前をとっております。したがって意見にわたる部分は個人の見解です。また肩書等は原稿執筆時および座談会等実施時のものです。



# 特集・駐車対策

## 駐車・駐車場対策と今後の対応

建設省道路局道路交通管理課企画係長 瀬口 芳広

### 一 背景

近年の都市化、モータリゼーションの進展は、自動車交通の著しい増加をもたらし、これに伴って自動車の駐車需要も大きく増加する傾向にある。

しかし、地価の高騰、用地取得の困難等から、これに対応し得る駐車場等の整備は、必ずしも十分に行われていないのが現状である。

このような事情を反映し、近年、商業地域等都市の中心部はもとより住居系地域においても違法路上駐車が大量に発生し、交通事故や慢性的な交通混雑の要因になるなど国民生活に深刻な影響を与えている。

本来、自動車の駐車需要については、路外

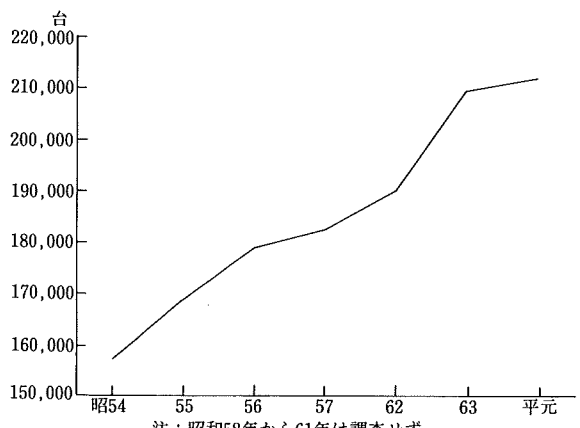
駐車場で対応することを原則として、これまで民間を主体として路外駐車場の整備が進められてきたが、路上駐車の影響による道路機能、都市機能の低下を防ぐためには、駐車場の整備促進とその有効利用を図るための総合的駐車対策を確立することが一層必要となっている。

### 二 路上駐車の実態

#### 1 東京での一〇年間の推移

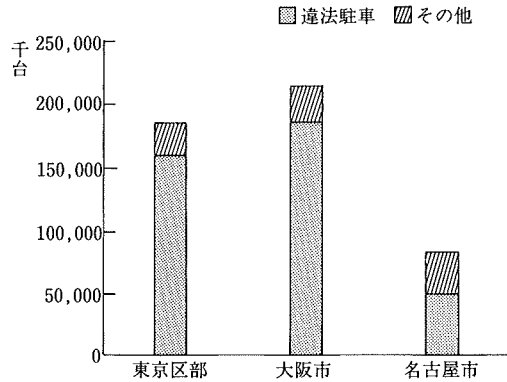
東京都内の幅員四・五m以上の一般道路における瞬間駐車台数（調査地点において路上に駐車していた車両台数）をみると、平成元年の調査では、島部を除く都内全域で、約二万台の路上駐車が有り、一〇年間で三五%

も増加している（図1）。



注：昭和58年から61年は調査せず  
：警視庁調べ（トラフィック・グリーンペーパーより）

図1



(トラフィック・グリーンペーパーより)

表 1

	瞬間路上駐車台数	
	瞬間路上駐車台数	うち違法駐車
東京都	212,001	184,726
東京区部	184,580	160,152
大阪府	378,679	316,997
大阪市内	216,468	187,432
名古屋市 12区内	85,212	51,155
備考	・東京は平成元年4月調査 ・大阪は平成元年8月から9月調査 ・名古屋は昭和63年10月調査 ・調査対象：四輪車	

(トラフィック・グリーンペーパーより)

図 2 三大都市圏の瞬間路上駐車台数と違法駐車

**3 路上駐車の特徴**  
 路上駐車の特徴を東京都内の八車線道路におけるアンケート調査をもとに分析すると、次のような特性が見られる。

1. 警視庁、大阪府警、愛知県警の調査によると、東京都区部では約一八万台、大阪市では約二二万台、名古屋市では約九万台の瞬間路上駐車が確認されており、このうち東京では八七・一%、大阪では八六・六%、名古屋では六〇・〇%が違法駐車である(図2、表1)。
- 2 三大都市圏での瞬間路上駐車台数と違法駐車

**駐車**

一時預り駐車場では大半を乗用車が占めているが、路上駐車では約四割を貨物車が占めている(図3)。

**(1) 車種**

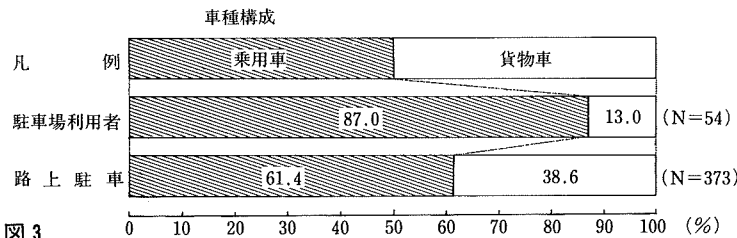


図 3

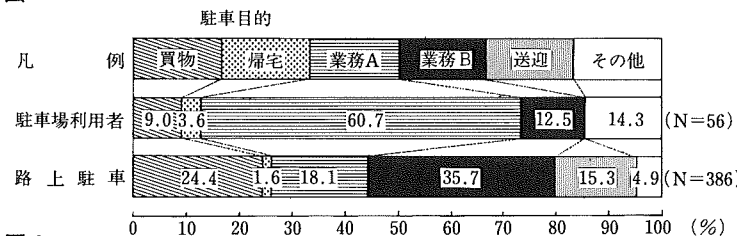


図 4

注)業務A:「会議、営業等」の荷物を伴わない業務目的  
 業務B:「荷物の搬出入等」の荷物を伴う業務目的

路上駐車、駐車場利用者ともに、業務目的が多いが、駐車場利用者は「会議、営業等」の荷物を伴わない業務目的が多いのに対し、

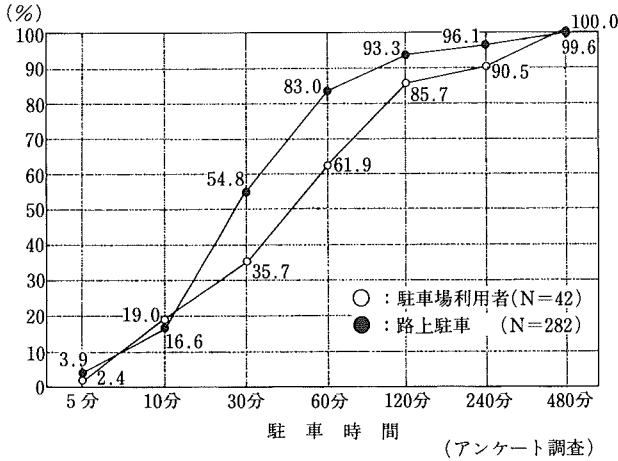


図5

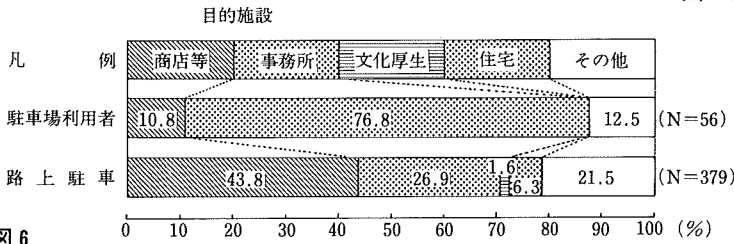


図6

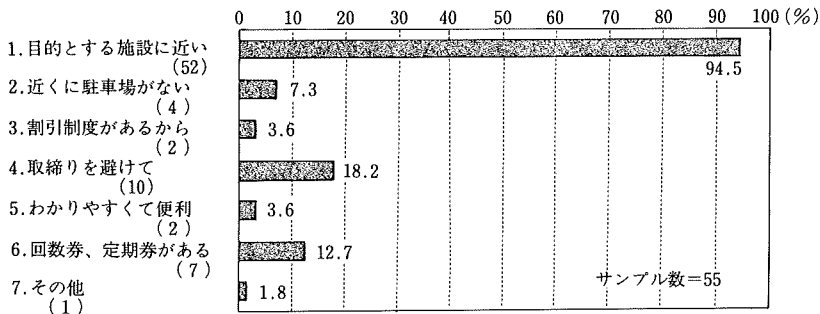


図7-1 駐車場利用者 (マルチアンサー方式)

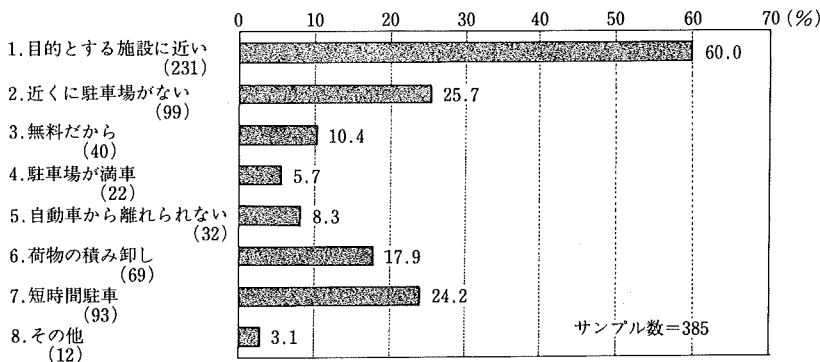


図7-2 路上駐車者 (マルチアンサー方式)

駐車場利用者が「事務所」を目的施設としているのに対し、路上駐車は「商店等」の小売施設を目的施設としている割合が多い(図5)。

(4) 目的施設

駐車場利用者は「事務所」を目的施設としているのに対し、路上駐車は「商店等」の小売施設を目的施設としている割合が多い(図5)。

(3) 駐車時間

路上駐車では、三〇分以内の短時間駐車が多く、特に五分〜三〇分の駐車が約半数を占める(図5)。

(5) 路上駐車をする理由

「荷物の積み卸し」を理由に上げているものが多い(図7)。

三 路上駐車の問題点

路上駐車は道路の交通容量を著しく低下させ

「荷物の積み卸し」を理由に上げているものが多い(図7)。



表2 駐車車両衝突事故発生状況の推移

	昭和54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	平成元年
全事故件数	471,573	476,677	485,578	502,261	526,362	518,642	552,788	579,190	590,723	614,481	661,363
指数	100	101	103	107	112	110	117	123	125	130	140
駐車車両衝突	1,631	1,414	1,450	1,493	1,735	1,787	1,983	2,085	2,045	2,176	2,396
指数	100	87	89	92	106	110	122	128	125	133	147
構成率	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.4	0.4	0.3	0.4	0.4
死亡事故件数	8,048	8,329	8,278	8,606	9,045	8,829	8,826	8,877	8,981	9,865	10,570
指数	100	103	103	107	112	110	110	110	112	123	131
駐車車両衝突	116	119	122	140	163	208	201	209	216	245	248
指数	100	103	105	121	141	179	173	180	186	211	214
構成率	1.4	1.4	1.5	1.6	1.8	2.4	2.3	2.4	2.4	2.5	2.3

注) 構成率は全事故、死亡事故それぞれの全体に占める割合(%)である。(トラフィック・グリーンペーパーより)  
 指数は昭和54年=100

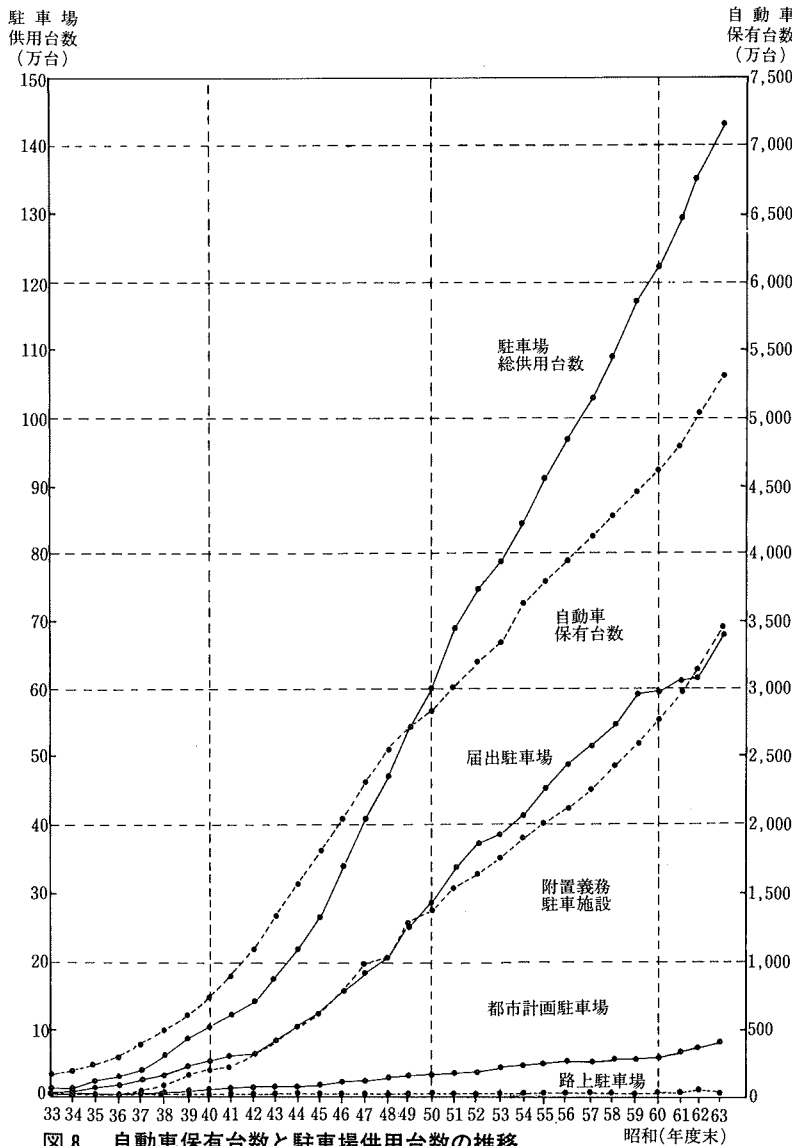


図8 自動車保有台数と駐車場供用台数の推移

せ、道路の交通混雑の原因となるほか、無秩序な路上駐車により消防活動、救急活動等が疎外される事例も見られる。  
 また、路上駐車車両に起因する交通流の錯綜に伴う交通事故も増加しており、平成元年度中の駐車車両への衝突による死亡事故件数は二四八件で全死亡事故件数一〇、五七〇件

#### 四 駐車場整備の現況

の二・三%を占め、昭和五四年との比較では、二・一四倍となっている(表2)。  
 駐車場の整備については、平成元年三月末現在、全国で約一四四万台分の路外駐車場が整備されており、昭和五三年度末に比べると、



自動車保有台数  
1万台当たりの  
駐車スペース  
(台)

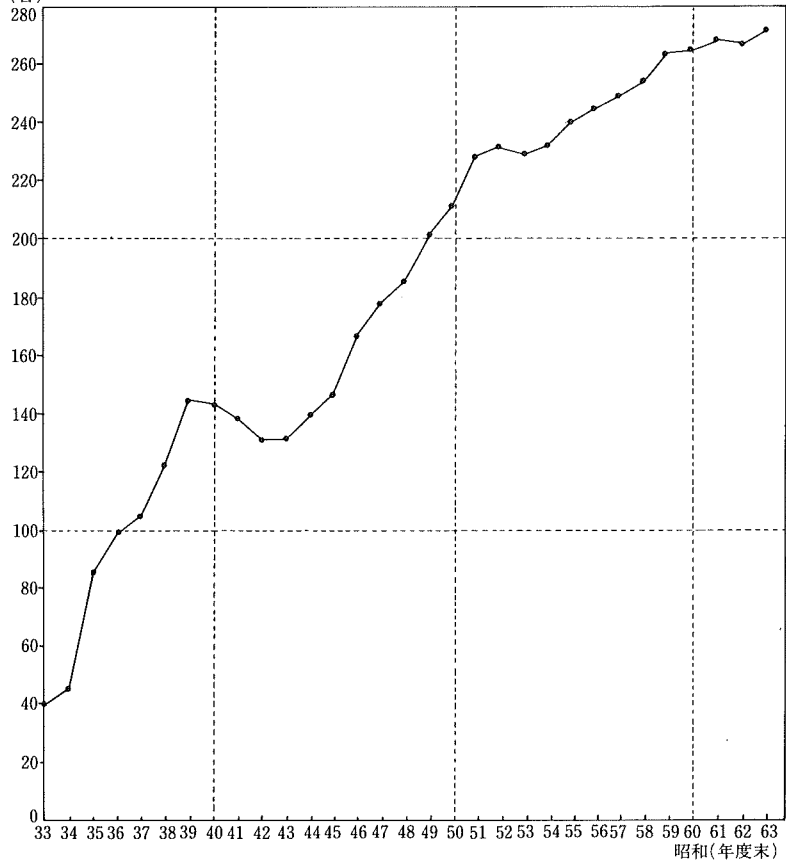


図9 駐車場整備水準の推移

約一・八二倍の増加となっている。

しかしながら、自動車保有台数一万台当た

りの駐車場供用台数は未だ二七三台分であり、  
自動車三七台に対して一台分が整備されてい

るにすぎない(図8、9)。

## 五 駐車場整備に関する制度

### 1 法体系

駐車場に関連する法令として基本となるのは「駐車場法」であり、その整備、運営等について規定している。その他、構造等の技術基準、整備手法上の規定、駐車行為や自動車

表3 駐車場の関連法規

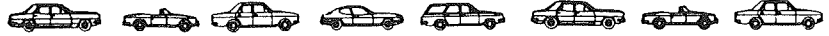
駐車場の要件等の項目	適用法令	所轄	備考
整備・運営等	駐車場法	建設省	基本法
設置される区域	都市計画法	建設省	都市計画駐車場/商業地域/近隣商業地域/駐車場整備地区
	道路法	建設省	路上駐車場/道路付属物駐車場/道路占用許可
	都市公園法 同施行令	建設省	都市公園の占用許可 (公園地下駐車場等)
技術基準	駐車場法施行令	建設省	出入口/車路/装置等
	建築基準法	建設省	特殊建築物として
	消防法	消防庁	防火対象物として
駐車行為	道路交通法	警察庁	パーキング・メータ
自動車の保管	自動車の保管場所の確保等に関する法律	警察庁 運輸省	自家用車 事業用車

の保管など、駐車場の各種条件によって適用される法令が多岐にわたっている。表3にその主なものを示す。

### 2 駐車場整備のためのスキームと現状

#### (1) 駐車場整備計画

路外駐車場整備の推進に当たっては、都市



の規模や特性に応じて、市街地の形態、道路等の都市交通施設の体系および交通管理との整合に十分配慮し、その基本計画を策定する必要がある。

昭和六二年度から建設省、都道府県等において計画策定のための調査が実施されており、平成元年度までに札幌市、仙台市等全国六六都市において実施されている。

#### (2) 駐車場整備地区

商業地区内、近隣商業地区内又はその周辺地域内において、自動車交通が著しくふくそうする地区で、道路の効用を維持し、円滑な道路交通を確保する必要があると認められる区域については、都市計画に駐車場整備地区を定めることができる（駐車場法第三条、都市計画法第八条）。

この駐車場整備地区は、平成元年三月末日現在、横浜市、名古屋市等全国七五都市において八二地区が指定されている。

駐車場整備地区を定めた場合においては、その地区内の長時間の駐車需要に応じるために必要な路外駐車場を都市計画で定め、その整備に努めるとともに（駐車場法第一〇条）、必要に応じて路上駐車場を設置することができる。

#### (3) 都市計画駐車場

その対象とする駐車需要が広く一般公共の用に供すべき基幹的なもので、かつ、その位置に永続的に確保すべきものである場合に都市計画に定められる路外駐車場をいう（駐車場法第一〇条、都市計画法第一条）。

平成元年三月末日現在、都市計画駐車場は全国で二九七カ所、約六五、〇〇〇台分が整備されている。

都市計画駐車場については、次のような助成措置がとられている（駐車場法第一七条）。

##### イ 道路及び公園の地下の特例

占用の申請があつた場合、技術基準に適合する限り、管理者は占用の許可を与えるものとする。

##### ロ 資金の融通又はあつせん

国は、都市計画駐車場を設置する地方公共団体その他の者に対し、その設置に必要な資金の融通又はあつせんに努めなければならない。

#### (4) 駐車場附置義務条例

地方公共団体は、駐車場整備地区又は商業地区若しくは近隣商業地域内において、延べ面積が三、〇〇〇㎡以上の建築物を新増築する者に対して、条例でその建築物又はその建築物の敷地内に駐車施設を設けなければならない

ない旨定めることができる。さらに、百貨店等駐車需要の大きいものについては延べ面積が三、〇〇〇㎡未満の場合でも同様に条例で附置義務を定めることができる。また、上記以外の地域においても、建築物のうち特定用途に供する部分が三、〇〇〇㎡以上のものについては同様に条例で附置義務を定めることができる（駐車場法第二〇条）。

平成元年三月末日現在、京都市、大阪市等全国で一〇三都市で定められており、これに基づき、約二七、〇〇〇カ所、約六九四、〇〇〇台分の駐車場が整備されている。

## 六 駐車場整備に対する助成措置

### 1 融資制度

駐車場の整備については、表4、5のとおり都市計画駐車場その他を対象に種々の融資制度が拡充されてきている。

### 2 補助制度

#### (1) 街路事業および道路関連事業としての補助

駐車場単体施設に対する補助制度は現行制度としてはないが、道路事業および街路事業の関連事業として以下の整備に対して補助が行われている。



表 4 駐車場整備に係る整備主体別助成策

整備主体 助成制度		地方公共団体		地方道	道 路	第 3 セ	民 間
		一 般	道 路 管 理 者	路 公 社	4 公 団	ク タ ー	
地 方 債		○	○				
無 利 子 融 資	有料道路整備資金		63 拡 充 ○	63 拡 充 ○			
	N T T - A タイプ			62 創 設 ○	62 創 設 ○		
	N T T - C タイプ					63 創 設 ○ 平元拡充	
低 利 融 資	民間都市開発推進機構					62 創 設 ○	62 創 設 ○
	道 路 開 発 資 金					60 創 設 ○	60 創 設 ○
	開 銀 等					○	○

イ 幹線道路から駐車場への滞留車スペースの設置等  
 ロ 地下駐車場へのアプローチ道路設置等

例により設置が義務付けられている駐車場の整備に要する費用等に対して補助が行われている。

(3) 駐車場案内システムに対する補助

(2) 市街地再開発事業における補助  
 市街地再開発事業においては、附置義務条

一貫として、昭和六二年度より駐車場案内シ

システムに対して補助が行われている。

3 税制上の優遇措置

路外駐車場は、用地および施設の取得および管理について、次のような課税の特例措置が設けられている。(なお、路上駐車場は、路面に地方公共団体が設置するものであるため、用地の取得および施設の管理については課税されない。)

(1) 所得税、法人税

都市計画駐車場の用に供するために土地等が買い取られる場合の課税の特例(代替資産取得の特例または五、〇〇〇万円控除)(租税特別措置法第三条、第六四条、第三三条の四、第六五条の二)

(2) 不動産取得税

イ 都市計画駐車場の用に供するために土地等が買取られる場合の代替不動産取得税に係る課税の特例(買取前価格の控除)(地方税法第七三条の一四)

ロ 都市計画駐車場で、地下に設けられるものの用に供する家屋を取得した場合における当該家屋の取得に対して課する不動産取得税の課税標準の算定については、当該取得が平成二年四月一日から平成四年三月三十一日までに行わ





表5 駐車場整備に対する公的融資制度一覧

(制度・金利は平成2年2月6日現在)

整備主体	融資機関等		融資対象	融資条件			根拠法令等	
				融資限度	注1金利	償還期間(据置期間)		償還方法
地方公共団体	地方債	緑故債	都市計画駐車場	100%	銀行等により異なる	銀行等により異なる	元金均等	○地方自治法 ○地方財政法 (地方債許可方針)
		公営企業金融公庫債			20年(3年)			
	道路整備特別会計よりの無利子貸付金(有料道路整備資金)	道路付属物である都市計画駐車場で注2の条件を満たすもの	15% 25% 40% 残りについては地方債を充当する	0%	20年(5年)	後期通増	○道路整備特別措置法 (有料道路整備資金貸付要領)	
道路公社	NTT株式の売払収入の活用による無利子貸付金(NTT-Aタイプ)	道路付属物である都市計画駐車場で注3の条件を満たすもの	45% 又は 50%	0%	20年(5年)	後期通増	○道路整備特別措置法 ○日本電信電話株式会社の株式の売払収入の活用による社会資本の整備の促進に関する特別措置法	
第3セクター	NTT株式の売払収入の活用による無利子貸付金(NTT-Cタイプ)	都市計画駐車場 都市計画駐車場に準ずるもので注4の条件を満たすもの	25% 37.5% 50%	0%	15年(3年)	元金均等	○民間都市開発の推進に関する特別措置法 ○日本電信電話株式会社の株式の売払収入の活用による社会資本の整備の促進に関する特別措置法	
第3セクター	民間都市開発推進機構		特定民間都市開発事業により整備される駐車場	100% ただし総事業費の50%以内	4.75%	20年(5年)	元金均等	○民間都市開発の推進に関する特別措置法
	道路開発資金	道路整備特別会計	都市計画駐車場 都市計画駐車場に準ずるもの その他	10%	3.10%	20年(5年)	元金均等	(道路開発資金貸付要綱)
		道路開発振興センター		40%				
日本開発銀行	(商業) (近商)	三大都市圏	都市計画駐車場 140台以上のもの	10%	7.50%	25年(5年)	元金均等	○日本開発銀行法
北海道東北開発公庫		都市計画駐車場 250台以上のもので注5の条件を満たすもの	50%	6.40%				
		都市計画駐車場に準ずるもので注6の条件を満たすもの	40%	7.50%				
民間	沖繩振興開発金融公庫	都市計画駐車場 100台以上のもの 都市計画駐車場に準ずるもので注6の条件を満たすもの	都市計画駐車場 100台以上のもの	運用による	7.50%	25年(5年)	元金均等	○北海道東北開発公庫法
民間	中事小企業団	商店街近代化のための共同施設の駐車場 上記中中小小売商業振興法に基づく認定計画によるもの	65%	2.70%	15年(2年)	元金均等	○中小企業事業団法 ○中小小売商業振興法	
			80%	0%	20年(3年)			
	中企金融公庫	従業員50人又は資本金1千万円以下の駐車場業	350百万円	長プラに同じ7.50%	10年(1年)	元金均等	○中小企業金融公庫法	
	国民金融公庫	従業員50人又は資本金1千万円以下の駐車場業	35百万円	長プラに同じ7.50%	10年(2年)	元金均等	○国民金融公庫法	

(1989年版自動車駐車場年報より)



注-1 金利は平成2年2月6日現在のものである。

注-2 道路整備特別会計より無利子貸付金を受ける場合の条件

- ① 当該自動車駐車場が道路の付属物として設置され管理されること。
- ② 当該自動車駐車場が設置される都市において、駐車場整備地区に関する都市計画が定められており、又は、大規模建築物に対して駐車施設の附置を義務づける条件が定められていること。
- ③ 都市施設として都市計画決定されていること。
- ④ 収容台数が100台以上であり、かつその建設費が2億円以上であること。
- ⑤ 道路管理者に係るものについては25年以内、地方道路公社に係るものについては30年以内に借入金総額（無利子貸付金以外のものも含む）を償還可能なもの。

注-3 道路整備特別会計及び日本電信電話株式会社の株式の売払収入の活用による社会資本の整備の促進に関する特別措置法より無利子貸付金を受ける場合の条件

- ① 注-2の①～⑤による。
- ② 当該自動車駐車場のうち新設又は改築と密接な関連を有する公共の用に供する施設の整備を伴うもので都市機能の維持及び増進に寄与すると認められるもの。

注-4 都市計画駐車場に準ずるものとしてNTT-Cタイプの融資を受ける場合の条件

- ① 対象とする駐車需要が広く一般公共の用に供すべき基幹的なものであり、建設省において策定した駐車場等整備事業三箇年計画において位置付けられているものであること。
- ② 大都市中心部（東京都区部、大阪市、名古屋市旧市街地）以外の区域で施行されること。
- ③ 道路、公園、広場その他の公共施設の整備を伴うこと。
- ④ 事業施行区域の面積が2,000m<sup>2</sup>以上であること。
- ⑤ 整備される建築物の延床面積が2,000m<sup>2</sup>以上（ただし、三大都市中心部及び周辺部の地域にあっては4,000m<sup>2</sup>以上）であること。
- ⑥ 収容台数が100台以上（ただし、三大都市中心部及び周辺部の地域にあっては200台以上）の路外駐車場であること。

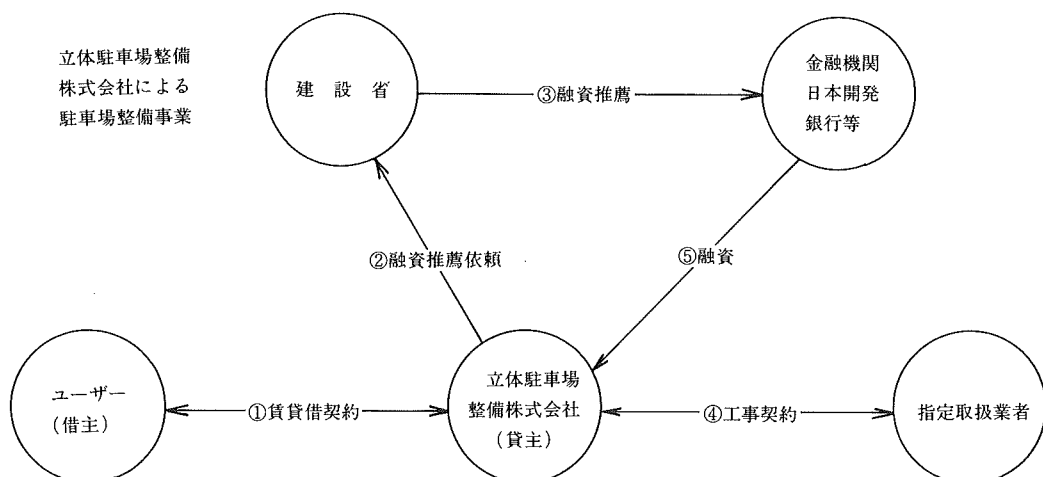
注-5 事業主体における地方公共団体等の公的資金の出資比率が1/3以上であること。

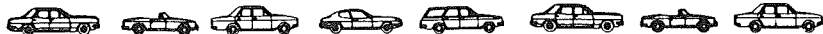
注-6 都市計画駐車場に準ずるものとして開銀等の融資を受ける場合の条件

- ① 都市の交通難・駐車難の緩和に著しく寄与するもので、都市計画事業に準ずる事業であること。
- ② 原則として当該路外駐車場が独立して採算のとれるもの。
- ③ 機械式、自走式を問わず立体的なもので、収容台数が30台以上のもの。
- ④ 都道府県の上申により建設省が推薦するもので、立体駐車場整備株式会社（注-7）が実施する事業であること。

注-7 立体駐車場整備株式会社は、ユーザーの土地に立体駐車場を建設し、これをユーザーに賃貸するもので、その資金については建設大臣の推薦により日本開発銀行等からの融資が行われている（下図）。

なお、本制度のユーザーとしては地方公共団体も対象としている。





れたときに限り、当該家屋のうち地下に設けられる路外駐車場の用に供する部分の価格の五分の一に相当する額を価格から控除するものとする。(地方税法附則第二一条)

(3) 固定資産税  
都市計画駐車場で、地下に設けられるものうち昭和六四年一月二日から平成三年一月一日までの間に建設され、又は設置されたものの用に供する家屋及び償却資産に対して課する固定資産税の課税標準は、当該家屋および償却資産に対して新たに固定資産税が課されることとなった年度から五年度分の固定資産税に限り、家屋及び償却資産に係る固定資産税の課税標準となるべき価格の六分の五の額とする。(地方税法附則第一五条)

(4) 事業所税  
イ 路外駐車場の事業に係る事業所税及び新増設に係る事業所税の非課税(地方税法第七〇一条の三四)  
ロ 附置義務駐車施設の新増設に係る事業所税の課税標準の特例(地方税法第七〇一条の四一)

4 その他

都市計画駐車場用に供するため、道路の

地下を使用する場合の道路占用料については、表6のような軽減措置が講ぜられている。

七 駐車問題への今後の対応

駐車場の整備は、従来から公共と民間の役割分担のもとに進められており、これまでに整備されている時間貸し駐車場にあつては、全体の約8割が民間によるものである。

しかしながら、地価の高騰などにより民間による駐車場の整備の進展にかけりがみられ、公共による駐車場整備の重要性が高まってきた。今後は、駐車場整備に関する官民の役割分担をより明確にし、道路交通の円滑化、都市機能の維持及び増進を図るべき地区や交通結節点等の重点的に駐車場の整備を図るべき地域において、公的主体による駐車場整備を推進する必要がある。

建設省では、これまでも五、六で述べたように、関係各課において、駐車場の整備等必要な施策の策定、推進を積極的に進めてきたところであるが、以上のような状況を踏まえて、駐車・駐車場対策のより一層強力な推進を図るため、各部局が実施し、または実施しようとする施策について相互の連絡調整を行うとともに、時代の要請に即した諸制度の在り方について幅広く検討し、意見交換するこ

とを目的として、省内に駐車・駐車場対策推進連絡会議を設置したところである。

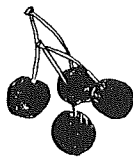
違法路上駐車への排除に当たっては、警察による適時適切な取締りに期待すべきところが大きい。違法路上駐車対策は、単に規制、取締りの強化のみならず、駐車場整備の拡充

を始めとする総合的な対策として講じられるべきものであり、建設省としても関係行政機関の協力のもとに、路上駐車車両の受け皿である駐車場の整備を路上駐車場の特性に応じて進めていきたい。

表6 道路占用料の軽減措置 (道路局長通達42.11.13)

——指定区間内の国道について——

対象	軽減措置	根拠法令 (道路法第39条)
都市計画路外駐車場	政令で定める額の25%	道路法施行令第19条の2第2項第4号
その他の路外駐車場	" の50%	" 第5号





## 特集・駐車対策

# 駐車場法に基づく附置義務制度

## の見直しについて

建設省都市局都市再開発課

### 一 はじめに

近年の都市化とモータリゼーションの進展により、都市の自動車交通集中は著しく増加しているが、都市における基幹的な施設である駐車場の整備は立ち遅れており、望ましい都市活動に見合う十分な駐車場の供給は図られていない状況にある。このため、違法路上駐車が蔓延し、道路の容量低下、交通事故の増大、消防活動に対する阻害、街の美観を損なう等の種々の都市問題が発生している。特に地方都市では、自動車交通への依存度が著しく高いので、スーパーマーケットやオフィス等が自動車の利用しやすい郊外に立地し、駐車場が不足している中心市街地がさび

れる現象がでてい

る。これらの問題を早急に解決し、円滑な都市交通の確保と都市の活性化を図るために、駐車場の総合的な計画策定と、それに基づく駐車場整備の推進を図る必要があるが、その中で駐車需要発生の主な原因者である建築物に駐車場の設置を義務づけている附置義務条例の見直しの必要性が指摘されてきたわけである。

建設省では、昭和六三年度から二カ年間にわたり検討委員会（附置義務駐車場に関する検討委員会・委員長 新谷洋二 東京大学工学部教授）を設置し、附置義務駐車場のあり方などを含め広く検討してきたが、この三月に基準の見直しについて報告を得たところで

ある。

本稿では、この委員会で検討を進めてきた附置義務制度の問題点と改正の方向について概説することにする。

### 二 附置義務制度により整備する駐車場

附置義務制度は、都市における自動車の駐車のための施設を整備するため、規模の大きな建築物に対して、その建築物に目的を持った自動車の駐車のための施設を、その建築物の敷地内に整備することを義務づけた制度である。

本制度の基本的な考え方は、「大規模な建築物に起因する駐車需要の一部は、その建築物

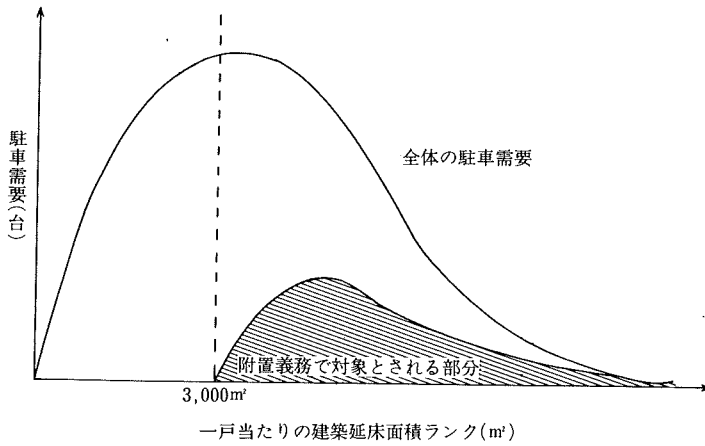


図1 駐車需要と附置義務駐車場

で確保するべきである」とするものである。しかしながら個々の建築物に起因する駐車需要は、建物の立地場所・用途・規模・立地する都市の自動車利用率等により大きく変動する。したがって、実際の運用にあたって附置義務基準は、「その用途の建築物がどのような場所に立地しても最低限あると想定される駐車需要」に対応する部分を義務づけるのが通例である。

### 三 附置義務制度の問題点

#### 1 附置義務制度の概要

昭和三八年の建設省都市局長通達による標準駐車場条例で示されている基準値とその基準値の意味を以下に示す(表1)。

表1 標準駐車場条例による基準

(ア)	地区又は地域	駐車場整備地区、商業地域 又は近隣商業地域		周辺地区又は自動車 ふくそう地域
(イ)	建築物の用途	その建築物の全部を特定用途に供するもの	その建築物の全部を非特定用途に供するもの	その建築物の全部又は一部を特定用途に供するもの
(ウ)	建築物の規模	延べ面積(観覧場の屋外観覧席を含み、駐車施設の用途に供する部分の床面積の合計を除く。下欄において同じ。)が、 <b>2,000m<sup>2</sup></b> を越えるもの	延べ面積(駐車施設の用途に供する部分の床面積の合計を除く。下欄において同じ。)が、 <b>3,000m<sup>2</sup></b> を越えるもの	特定用途に供する部分の延べ面積(観覧場の屋外観覧席を含み、駐車施設の用途に供する部分の床面積の合計を除く。下欄において同じ。)が、 <b>3,000m<sup>2</sup></b> を越えるもの
(エ)	駐車施設の規模	延べ面積が <b>2,000m<sup>2</sup></b> を越える部分(増築にあっては、この部分のうち増築に係る部分とする。)の面積に対して <b>300m<sup>2</sup></b> ごとに1台	延べ面積が <b>3,000m<sup>2</sup></b> を越える部分(増築にあっては、この部分のうち増築に係る部分とする。)の面積に対して <b>450m<sup>2</sup></b> ごとに1台	特定用途に供する部分の延べ面積が、 <b>3,000m<sup>2</sup></b> を越える部分(増築にあっては、この部分のうち増築に係る部分とする。)の面積に対して <b>450m<sup>2</sup></b> ごとに1台
(オ)	1台当たりの駐車マス	幅 <b>2.5m</b> 以上、奥行き <b>6m</b> 以上		

注) 太字部分の数値は条例で定める。

#### 2 附置義務制度の問題点

- (1) 附置の適用を受ける建物の下限背景

小規模建築物が個別に駐車施設を用意すると道路交通上および運用上問題が発生する可能性があり、附置義務基準においても適用下限値を設けている。しかしながら、特定用途の基準は条例に



表2 建物規模別全床面積に占める規模以上建物の床面積

対象建物 人口規模	3000㎡以上	2000㎡以上	1500㎡以上	1000㎡以上
100 万以上	54.4 %	60.6 %	67.6 %	72.3 %
100 ~ 50	43.7	52.2	58.8	65.1
50 ~ 40	26.2	34.2	37.8	43.3
40 ~ 30	25.4	34.4	40.6	47.4
30 ~ 20	29.8	34.2	37.4	43.5
20 ~ 15	20.5	24.2	27.1	31.0
15 ~ 10	16.6	21.1	24.0	29.9
10 ~ 5	13.2	15.2	16.8	20.3
5 ~	11.4	12.9	14.3	16.9

(出典：建設省調査)

② 現況  
 現況の建築物をみると、人口規模の小さいより定められることになっており、その基準をみると近年になるほど引き下げられている。  
 また、建設省としても、昭和五四年に通知を出し、現在、「標準駐車場条例」において定められている二、〇〇〇㎡の基準が地方都市の実情に合わない事例が多いため、都市によって基準を引き下げるよう指導しているところであり、具体的な基準値を示す必要がある。

表3 附置義務条例の附置適用基準の現況  
 (特定用途の基準)

附置適用 (㎡)	都市数(%)			
	20万人未満 の都市	20~50万人 の都市	50~ 100万 人の都市	100万人以 上の都市
3,000	1(2.5)	0(0.0)	1(14.3)	1(9.1)
2,000	16(40.0)	26(57.8)	3(42.9)	9(81.8)
1,500	10(25.0)	16(35.6)	3(42.9)	1(9.1)
1,000	13(32.5)	3(6.7)	0(0.0)	0(0.0)
都市数計	40(100.0)	45(100.0)	7(100.0)	11(100.0)

(平成元年3月31日現在)

① 背景  
 現行の標準条例では、附置の適用を受け  
 (2) 駐車施設の規模計算に係わる床面積の免除(足切り制度)  
 ③ 実施例  
 現況においても、多くの都市において標準条例より厳しい基準(一、五〇〇㎡・一、〇〇〇㎡)で条例を定めている(表3)。

る建物に対して、「延べ面積が二、〇〇〇㎡を超える部分の面積に対して、三〇〇㎡ごとに一台(特定用途)」というように、足切り制度により床面積から必要とされる駐車台数のうち、二、〇〇〇㎡分(特定用途の場合七台)が免除されている(図2)。  
 しかしながら、その控除部分の累積が実際の都市における駐車需要のかなりの割合を占めており、一律に控除することは実態にそぐわないという指摘があり、制度を見直す必要がある。

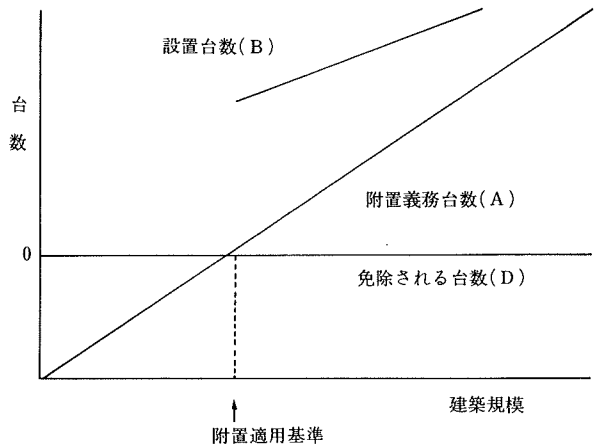


図2 建物規模と附置台数の関係



表4 全国の建物規模別の駐車場整備状況

規模ランク (㎡)	建物数 a	床面積 b	平均 床面積 (㎡)	駐車場 附置量 (台) c	足切りなし の場合の 附置義務量 b/300 ㎡ d	現況の 附置 倍率 c/d
1,000～1,500	96	116,382	1,212	936	388	2.4
1,500～2,000	88	150,476	1,710	801	502	1.6
2,000～3,000	145	366,440	2,527	2,092	1,221	1.7
3,000～6,000	187	782,620	4,185	4,867	2,609	1.9
6,000～10,000	87	655,465	7,534	3,933	2,185	1.8
10,000～15,000	55	680,709	12,377	3,488	2,269	2.1
15,000～20,000	29	504,424	17,394	3,523	1,681	2.1
20,000～25,000	21	465,110	22,148	2,348	1,550	1.5
25,000～40,000	24	753,474	31,395	4,856	2,512	1.9
40,000～	23	1452,742	63,163	7,588	4,842	1.6
合計	755	5927,842	7,851	34,432	19,759	1.7

最近5ヶ年間で建設された全国12都市の755棟の建物状況（建設省調査）

駐車場台数  
台/1,000㎡

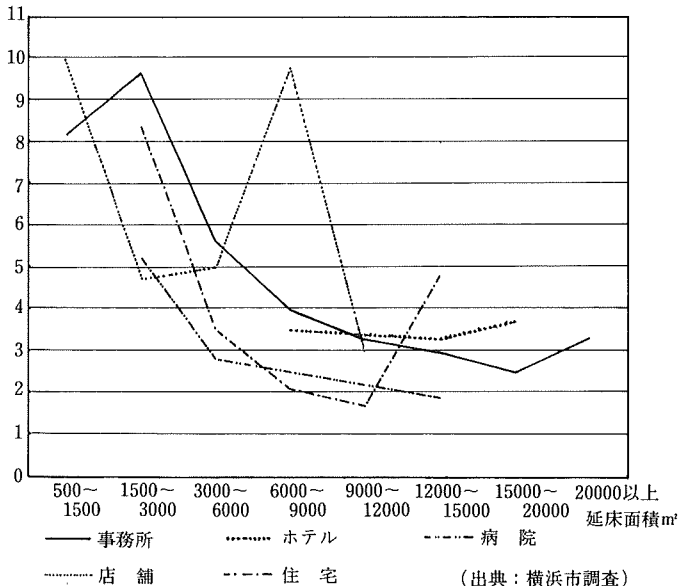


図3 延床面積規模別延床面積当り駐車場台数(用途別)

② 現況  
実際の建物に対する駐車場附置の実態を見ても、足切り免除分を確保している状況がある(表4)。

③ 実施例  
現在、全国で八都市において、足切り制度の廃止が実施されている。

④ 背景  
現行標準条例は、モータリゼーションが

まだ進んでいない時の基準であるため、現在の駐車需要実態と比べて小さな値となっており、実態に即した基準値を設定する必要がある。

② 実施例  
現行の標準条例の特定用途の基準(三〇〇㎡)より、厳しい基準を設けている自治体は既に二九自治体ある。

④ きめの細かい整備基準  
④-1 建物用途別分類  
④ 背景  
現行の基準は特定用途と非特定用途の二分類によるが、特定用途の建築物の中でも駐車需要に差があるので、駐車需要に即した細かな分類による基準が望ましい。

② 現況  
現況をみると、駐車場の整備量は商業系の用途が高い整備率を示している。また、



平休日の駐車台数を比較すると、休日の駐車需要が高い(図3)。

③ 実施例

海外においては、建物用途を細分化し、きめの細かい基準値を設定している事例がかなりみられる。また、日本においても三都市において、建物用途を分類して基準値を設定している事例がある。

(4) 2 地域特製による分類

一般に鉄道駅に近い建築物ほど自動車利用が低く、駐車需要は少ないと考えられる。現行基準では、附置義務条例の制定された都市の地区内では、一律に同じ附置義務基準が課されるが、同じ都市内であっても基準の厳しい地区と緩い地区を設定できるような仕組みを検討する必要がある。

(4) 3 大規模通減の実施について

① 背景

床面積当りの駐車場整備量を建物規模別に見ると、建物規模が大きいほど、床面積当りの駐車場整備量が少なくなる傾向にあり、この点に関して建設省としても昭和五四年に通達を出し、都市によっては建築物の規模に応じて基準を変える等の処置を講ずるよう指導してきているところである。

しかしながら、この基準値に関しては、

建設省としての具体的な指導はまだまだなされておらず、各都市の判断に任せられているところであり、具体的な基準値を示す必要がある。

② 現況

建物規模による駐車場整備の通減傾向は

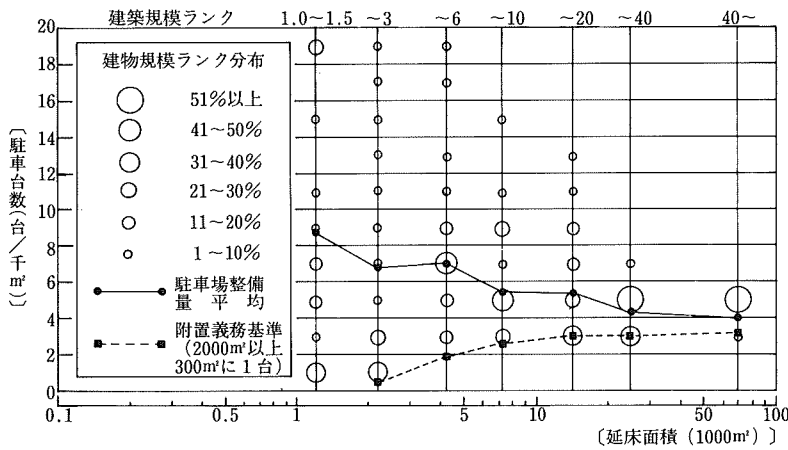


図4 事務所 (サンプル数 268棟)

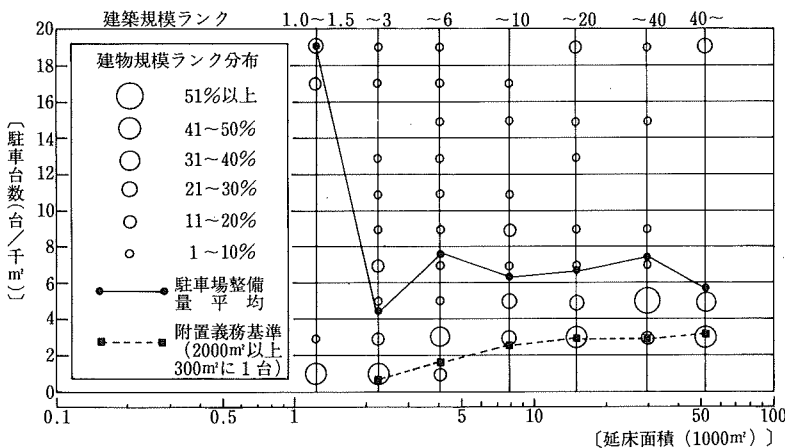


図5 商業 (サンプル数 192棟)

事務所系ビルに大きく現れ(図4)、商業系用途(図5)、住宅系用途(図6)は床面積に比例的な駐車場の整備に近い状況となっている。

③ 実施例

現在、全国で六都市において大規模通減



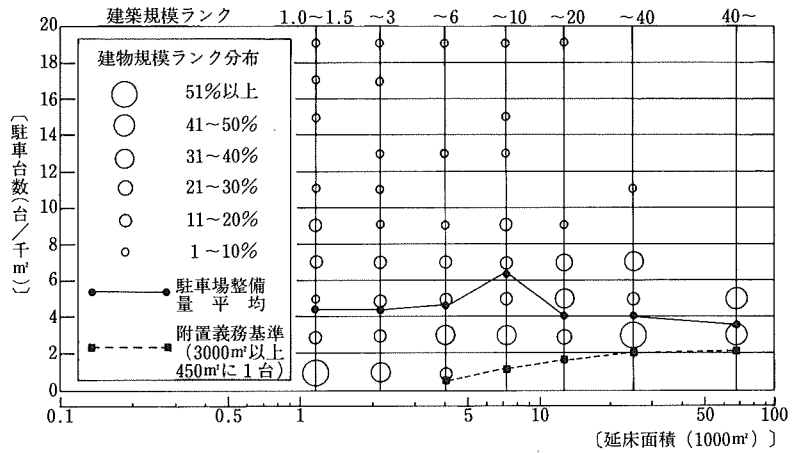


図6 住宅(サンプル数 295棟)

の措置がとられている。  
 (5) 隔地駐車場について  
 ① 背景  
 大規模建築物に附置すべき駐車場は、当該建築物またはその敷地内に設けることが原則であるが、

i 既存建築物の上階に増築する場合に、既存部分の間取り、構造等によって駐車場への模様替えが困難な場合。  
 ii 敷地が道路の交差点、横断歩道、踏切、公園、小学校等出入口等に接しているとき、または急坂や狭い道路のみを接しているときで、自動車の出入口を設けることが禁止されている場合。  
 iii 前面道路の交通事情等によって、駐車場への自動車の出入が好ましくない場合。  
 等の理由がある場合、その敷地からおおむね二〇〇m以内の場所に、これに替わる駐車場(隔地駐車施設)を設けることができることとなっているが、年がたつとともに隔地駐車施設が他用途に変更される傾向が指摘されている。  
 このため、  
 i 隔地駐車場の永続的な利用の担保方策  
 ii 小規模建物であって、建築計画上海い交通処理上、個々の建物に駐車施設を附設することは好ましくない場合における隔地駐車場を積極的に認めていく方策  
 等を検討する必要がある。

② 現況

実態としてはバラツキが大きいものの、各都市の附置義務容量の六〇〜一〇〇%前後が隔地に整備されている。

(6) 一台当り駐車マス面積について  
 ① 背景

現行の附置義務基準では、一台当りの駐車マスを幅二・五m以上、奥行き六m以上としているが、現在の一般的な車の大きさに比べて厳しい基準になっており、我が国の保有車両の大半を占める小型車に対応した基準に見直す必要がある。

② 現況(自動車保有台数)

駐車場を利用する可能性の高い車種である普通自動車と小型自動車の構成比は、七・九三となっている。

四 附置義務基準改正の方向

三節で概説した附置義務基準の問題点を踏まえ、委員会より表5の通り基準改正の参考値について報告を得た。

五 おわりに

駐車・駐車場問題は、社会的に大きくクローズ・アップされているところであり、自動車の受け皿づくりを担当する建設省の対応も



各方面から問われているところである。建設省としても、路上駐車場整備の見直し、路外駐車場整備の推進方策等多方面から検討しているところであるが、その中で、附置義務制度の強化も、駐車場不足を解消する一つの大きな決め手と考えているところである。

附置義務基準に関する今後の予定であるが、検討委員会の報告で示された改正の参考値を

ベースとして、今後、各方面の意見を聞いたうえで、近々に新しい標準駐車場条例を通達したいと考えている。

表5 附置義務基準改訂の方向

検討内容	現行基準	基準改正の参考値
(1)都市・地区ごとの基準の設定	①駐車場整備地区及び商業・近隣商業地域(特定用途) 2,000㎡以上の建築物に対して300㎡に1台(非特定用途) 3,000㎡以上の建築物に対して450㎡に1台 ②周辺地区(特定用途) 3,000㎡以上の建築物に対して450㎡に1台	①都市の人口規模(100万人以上・50万人以上・50万人未満の3段階)に応じて、基準値(附置の適用を受ける建物の下限・1台当り床面積の下限)を設定する。 ②駐車場整備地区内においては、条例を定める自治体の判断により、周辺より厳しい基準を設定できることとする。
(2)建物用途の細分化	①特定用途(デパート・事務所等) ②非特定用途 の2区分	特定用途の細分化 ①小売商業系・事務所系用途 ②その他用途
(3)建物延床面積下限の見直し	①駐車場整備地区および商業・近隣商業地域(特定用途) 2,000㎡(非特定用途) 3,000㎡ ②周辺地区(特定用途) 3,000㎡	駐車場整備地区および商業・近隣商業地域内の特定用途に関し、1,000～1,500㎡の範囲で設定する。
(4)1台当り床面積の見直し	①駐車場整備地区および商業・近隣商業地域(特定用途) 300㎡(非特定用途) 450㎡ ②周辺地区(特定用途) 450㎡	①駐車場整備地区および商業・近隣商業地域内の特定用途に関し、100～250㎡の範囲で設定する。 ②周辺地区の特定用途に関し150～250㎡の範囲で設定する。
(5)大規模建築物に対する附置義務の軽減	昭和54年に通達で、引き下げを指導	具体的に引き下げの基準値を設定する。(10,000㎡以上の事務所系用途の建築物に対して軽減措置を施す)
(6)足切り制度の見直し	2,000㎡(非特定用途は3,000㎡)を超える建築物に対し、2,000㎡(非特定用途は3,000㎡)部分の附置義務を免除	①足切り制度を廃止する。 ②一定の規模の建築物には、附置義務の緩和を施す。
(7)1台当り駐車マスの面積の見直し	2.5×6.0m(普通自動車に対応した基準)	①小型自動車に対応した基準(2.3×5.0m)に見直す。 ②車イス利用者のためのスペースを設ける。
(8)隔地駐車場について	隔地駐車場の目的は、物理的に駐車施設設置の不可能な敷地および建築物に対する救済策であるが、 ①隔地駐車場制度の対象要件 ②敷地外駐車場の具体的要件 ③敷地外駐車場が他用途に転用された場合の対応策等について、今後運用上の基準を明確にする。	





## 特集・駐車対策

# 立体道路制度の活用による駐車場の整備 (I)

社団法人 高層住宅管理業協会

### はじめに

立体道路制度が創設され、道路管理者はこの制度を活用して、建物内に道路附属物としての駐車場を整備することができることとなった。共同ビル等の建物内に駐車場を設置する場合には、道路管理者が取得すべき道路に関する権原が一般の場合と異なり、駐車場を区分所有する場合が考えられるが、このような場合における駐車場管理の問題について、あらかじめ検討しておく必要がある。

建物内の駐車場を区分所有する場合の管理については、駐車場を含む建物全体の管理との関係が生じ、建物の区分所有等に関する法律の規定による調整が必要となる。このようなことから、(社)高層住宅管理業協会では、建物内に道路附属物として駐車場を設置する場合の駐車場管理に係る取決め(規約)のモデルを作成するための調査研究を受託事業として実施し、この程、報告書を取りまとめた。本稿は、その報告に係る管理規約モデルを紹介するものである。

本稿では、管理規約モデル全文と、その利用にあたっての留意事

項を含めた解説を紹介するが、誌面の都合上次号以降にも継続して掲載するので、予め、お断りしておきたい。

### 道路附属物として駐車場を設置する場合の共同ビル管理規約モデル

#### 管理規約モデルについて

1 この規約モデルの対象は、道路法第2条第2項第6号に定める道路の附属物たる「自動車駐車場」が、一棟の建物内に構造上かつ利用上の独立性を具備し、他の建物部分(この規約モデルでは事務所のみ)とともに、区分所有権の対象となる建物である。

この建物は、別図のような地上十数階部分はすべて事務所、地階部分に自動車駐車場がある、いわゆる複合用途型業務ビルを想定している。したがって、建物の利用状況がこれと大きく異なるものであるときは、規約の内容も当然異なるものである。

道路の附属物たる自動車駐車場は、共同ビル内において区



所有権の目的となる建物の部分（専有部分）であることを前提としている。

ところで、建物の区分所有等に関する法律（以下「区分所有法」という。）第1条では、建物の区分所有について次のように定めている。

#### （建物の区分所有）

**第1条** 一棟の建物に構造上区分された数個の部分で独立して住居、店舗、事務所又は倉庫その他建物としての用途に供することができるものがあるときは、その各部分は、この法律の定めるところにより、それぞれ所有権の目的とすることができる。

したがって、区分所有権の目的たる建物の部分は、構造上かつ利用上の独立性を具備する必要がある。

まず、構造上の独立性とは、その建物の部分が所有権の内容たる物的支配に適する構造を構えていることであり、具体的には建物の構成部分である隔壁、天井および床、扉等によって遮断され、明確に区分されていることをいう（登記実務では、シヤッターは区分所有建物の障壁と認められている）。

次に、利用上の独立性とは、独立して建物としての用途（事務所、車庫等）に供しうることである。この場合、その建物内に全体で利用する給排水パイプ、ガスパイプ、消火栓用送水パイプ、配電盤等の設備が存するときは、状況により、利用上の独立性を欠くと判断されることがあるので留意する必要がある。

## 2

この規約モデルの区分所有関係は、自動車駐車場（規約モデルでは特定駐車場）の区分所有者である道路管理者と複数の事務所部分の区分所有者から構成され、さらに事務所部分については区分所有法第3条後段で定める一部共用部分が存在し、この一部共用部分の管理については、全体管理組合で管理せず、事務所部分の区分所有者全員からなる事務所管理組合を構成して管理することを想定している。

なお、事務所以外に店舗、住宅等があつて、それだけの共用に供される共用部分等がある場合には、同様に一部管理組合を設置することができる。

共同ビル内の事務所は、事務所部分でしか利用しないエレベーターや階段、廊下等の一部共用部分が存在していることを前提としている。

ところで、区分所有法第3条後段では、「一部の区分所有者のみの共用に供されることが明らかな共用部分（一部共用部分）をそれらの区分所有者が管理するとき」は、それらの区分所有者で一部共用部分等の管理を行うための団体を構成し、区分所有法の定めるところにより集会を開き、規約を定め、および管理者を置くことができると定めている。

一方、区分所有法第16条では、一部共用部分の管理主体を次のように定めている。

#### （一部共用部分の管理）

**第16条** 一部共用部分の管理のうち、区分所有者全員の利害に関係するもの又は第31条第2項の規約に定めがあるもの



は区分所有者全員で、その他のものはこれを共用すべき区分所有者のみで行う。

つまり、①一部共用部分であっても、区分所有者全員の利害に関係するものは区分所有者全員で管理する。区分所有者全員の利害に関係しない場合でも、②区分所有者全員の規約で定めれば区分所有者全員で管理する（この場合、当該一部共用部分を共用する区分所有者数またはその議決権数の $\frac{1}{4}$ を超える反対があったときは、区分所有者全員の管理とすることができない——区分所有法第31条第2項）。③それ以外は、一部共用部分を共用すべき区分所有者のみで管理する。

今回の管理規約モデルでは、③の方法によっているが、②により一部共用部分を全体管理組合で管理することも当然可能である（この場合、全体管理組合のみ存在する）。

また、区分所有者の数が30名以上の場合、管理組合を、区分所有法第47条以下に定める管理組合法人とすることも別途考慮するものとする。

3 この規約モデルの管理形態は、次のとおりである。

イ 全体共用部分等の管理——全体管理組合

ロ 事務所部分の一部共用部分等の管理——事務所管理組合

なお、事務所管理組合の業務は、日常的な業務や大修繕を行うなど、全体管理組合とはほぼ独立した形式となっているが、事務所管理組合の業務の全部または一部を全体管理組合が行うよう定めることも可能である。

また、特定駐車場部分の管理は、その区分所有者である道路管理

者が専有部分として管理するものである。

事務所管理組合の業務を大修繕のみとして、日常的な業務は全体管理組合において一体として管理するよう定めることもできる。

4 別表第1に掲げた附属施設は、共用の附属施設のみで、専用の附属施設（例えば特定駐車場誘導板、営業用看板等）は除外している。

5 別表第2の「全体共用部分等」と「事務所一部共用部分等」の区分に当たっては、特定駐車場で使用する電気、水道等は全体共用部分または事務所一部共用部分とは別個に供給されることを前提としている。

したがって、特定駐車場側で、この規約モデルでは事務所一部共用部分等に区分されている建物、附属物および附属施設を利用する場合は、それらは全体共用部分に区分されることになる（これに伴い道路管理者の負担する管理費が増加する）。

このほか、駐車場設置状況等により両者の区分は適宜変更されるものである。

6 別表第3の建物の共有持分を決定するに当たっては、専有部分の床面積（一部共用部分の床面積は、これを共用すべき各区分所有者の専有部分の床面積の割合により配分して、それぞれの区分所有者の専有部分の床面積に算入するものとする。）のみならず、床価格（建設コスト、土地効用比等を反映したもの）を十分勘案する必要がある。

7 別表第5の議決権数の決定に当たっては、別表第3の共有持分を勘案しつつ、最小単位を1として整数倍による議決権数にすること



が適当である。

8 この規約モデルは、規定の一覧性を確保するため、全体管理組合に関する規定、事務所管理組合に関する規定および双方に共通する規定を適宜所要の位置に配置した構成となっている。このほか、各管理組合に関する規定を整理して、管理組合別に規約を作成する方法もある。

## 〔道路附属物として駐車場を設置する場合の共同ビル管理規約〕

### 目次

第1章	総則
第2章	専有部分等の範囲
第3章	敷地及び共用部分等の共有
第4章	用法
第5章	管理
第1節	総則
第2節	費用の負担
第6章	全体管理組合
第1節	全体管理組合の組合員
第2節	全体管理組合の業務
第3節	全体管理組合の役員
〔第6章第4節以降は次号に掲載致します〕	
第4節	全体総会
第5節	理事会
第7章	事務所管理組合

第1節	事務所管理組合の組合員
第2節	事務所管理組合の業務
第3節	事務所管理組合の役員
第4節	事務所総会
第5節	役員会
第8章	会計
第9章	雑則
附則	

## 〇〇〇ビル管理規約

### 第1章 総則

#### (目的)

第1条 この規約は、〇〇〇ビルの管理又は使用に関する事項等について定めることにより、区分所有者の共同の利益を増進し、良好な環境を確保することを目的とする。

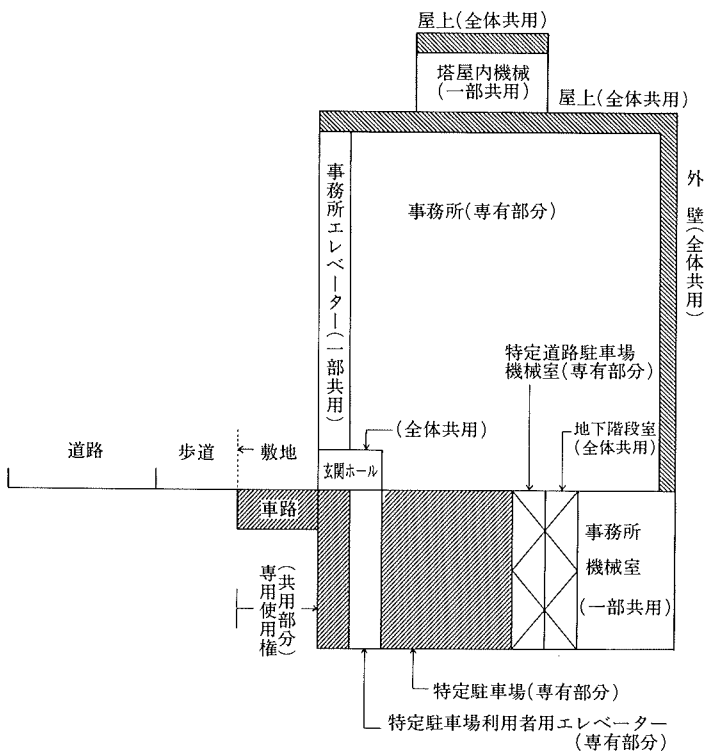
#### (定義)

第2条 この規約において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- 一 区分所有権 建物の区分所有等に関する法律（以下「区分所有法」という。）第2条第1項の区分所有権をいう。
- 二 区分所有者 区分所有法第2条第2項の区分所有者をいう。
- 三 占有者 区分所有法第6条第3項の占有者をいう。
- 四 専有部分 区分所有法第2条第3項の専有部分をいう。
- 五 共用部分 区分所有法第2条第4項の共用部分をいう。



別図 道路、建物、特定駐車場の関係



- 六 一部共用部分 区分所有法第3条後段の一部の区分所有者のみの共用に供されるべきことが明らかな共用部分をいう。
- 七 敷地 区分所有法第2条第5項の建物の敷地をいう。
- 八 共用部分等 共用部分及び附属施設をいう。
- 九 一部共用部分等 一部共用部分及び一部の区分所有者のみの共用に供せられるべきことが明らかな附属施設をいう。
- 十 専用使用権 敷地及び共用部分等の一部について、特定の区分所有者が排他的に使用できる権利をいう。
- 十一 専用使用部分 専用使用権の対象となっている敷地及び共用

部分等の部分をいう。

(規約の遵守義務)

第3条 区分所有者は、円滑な共同生活を維持するため、この規約及びこの規約に基づき管理上必要な事項を定めた附属規程を誠実に遵守しなければならない。

2 区分所有者は、その所有する専有部分において勤務する者に対して、この規約及び附属規程に定める事項を遵守させなければならない。

(第3条関係)

事務所または特定駐車場に勤務する者に対しても、区分所有者が規約を遵守させる義務を明らかにした。

(対象物件の範囲)

第4条 この規約の対象となる物件の範囲は、別表第1に記載された敷地、建物及び附属施設(以下「対象物件」という。)とする。

(第4条・別表第1関係)

- 1 敷地は、区分所有法第32条に定める規約設定のための公正証書(以下単に「規約設定公正証書」という。)により規約敷地としたものを含むものである。
- 2 敷地内に規約設定公正証書により分離可能な敷地がある場合は、その旨明記する。
- 3 所在地が登記簿上の所在地と住居表示で異なる場合は、両方を記載する。



別表第1 対象物件の表示（第4条関係）

物 件 名				
敷 地	所 在 地			
	面 積			
	権 利 関 係			
建 物	所 在 地 (住居表示)			
	構 造 等	○○○造 地上 ○階 地下 ○階 搭屋 ○階建共同ビル ○棟 延床面積 $m^2$ 建築面積 $m^2$		
	専 有 部 分	事 務 所 部 分	戸 数	○○ 戸
			延床面積	$m^2$
	特 定 駐 車 場 部 分		戸 数	1 戸
		延床面積	$m^2$	
用 途	事 務 所、駐 車 場			
附 属 施 設	街路灯、案内板、圍地施設、排水溝、樹木その他の植栽物、広告塔等建物に附属する施設			

(規約の効力)

第5条 この規約は、区分所有者の包括承継人及び特定承継人に対しても、その効力を有する。

2 占有者は、対象物件の使用方法につき、区分所有者がこの規約に

基づいて負う義務と同一の義務を負う。

(第5条関係)

包括承継は相続、特定承継は売買および交換等の場合をいう。





賃借人は占有者に当たる。

(管理組合)

第6条 区分所有者は、第1条に定める目的を達成するため、次の管理組合を組織する。

- 一 〇〇〇ビル管理組合(以下「全体管理組合」という。)
  - 二 〇〇〇ビル事務所管理組合(以下「事務所管理組合」という。)
- 2 全体管理組合は区分所有者全員をもって構成する。
- 3 事務所管理組合は、第8条第2号に定める事務所一部共用部分等を共用すべき区分所有者のみをもって構成する。
- 4 全体管理組合及び事務所管理組合は、事務所を〇〇〇ビル内に置く。
- 5 全体管理組合の業務、組織等については、第6章に定めるところによる。
- 6 事務所管理組合の業務、組織等については、第7章に定めるところによる。

(第6条関係)

- 1 管理組合と区分所有者とは、区分所有者である以上当然にその団体の構成員であり、区分所有者でなくなれば構成員でなくなるという関係であり、管理組合への加入、脱退は考える余地がない。
- 2 この規約では管理組合を法人とはしていない。したがって、ここにいう管理組合の法的性格は「権利能力なき社団」である。

## 第2章 専有部分等の範囲

(専有部分の範囲)

第7条 対象物件のうち区分所有権の対象となる専有部分は、次のとおりであつて、別添図〇(略)に表示した部分とする。

- 一 事務所番号を付した事務所(以下「事務所部分」という。)
  - 二 道路に附属する駐車場として設置された駐車場(以下「特定駐車場部分」という。)
- 2 前項の専有部分を他から区分する構造物の帰属については、次のとおりとする。
- 一 天井、床及び壁は、躯体部分を除く部分を専有部分とする。
  - 二 玄関扉及びシャッターは、錠及び内部塗装部分を専有部分とする。
  - 三 窓枠及び窓ガラスは、専有部分に含まれないものとする。
- 3 第1項又は前項の専有部分の専用に供される附属物のうち共用部分内にある部分以外のものは、専有部分とする。

(第7条関係)

- 1 この規約では、専有部分と共用部分との境界は、いわゆる上塗説(境界部分のうち躯体部分は共用部分であるが、上塗り部分など躯体部分以外の部分は専有部分の範囲に含まれるという考え方)をとっている。
- 2 第3項の「専有部分の専用に供される」か否かは設備機能に着目して決定する。

なお、必要があれば、専有部分である附属物も管理組合の管理の対象とし、その管理の意思決定方法は、共用部分たる附属



別表第2-1

建物の部分たる共用部分の区分（第8条関係）

区 分	部 位
全 体 共用部分等	基礎部分、内外壁、界壁、床スラブ、屋上、玄関ホール、地下階段室その他事務所一部共用部分に属さない建物の部分 管理事務室、管理用倉庫及びそれらの附属物
事務所一部 共用部分等	事務所用受水槽室、事務所用ポンプ室、事務所用電気室、中廊下、エレベーターホール、エレベーター室、地上階段室、バルコニー

物と同様の方法により行うことなどを規約で定めることも考えられる。

別表第2-2

建物の附属物たる共用部分の区分（第8条関係）

区 分	部 位
全 体 共用部分等	避雷針、各種配線設備、各種配管設備、散水栓、消防設備、テレビ共聴施設その他事務所一部共用部分に属さない建物の附属物
事務所一部 共用部分等	事務所用受水槽設備、高置水槽設備、事務所用給水ポンプ、事務所用電気設備、エレベーター設備、事務所用ガス設備、事務所一部共用部分の共用灯設備、掲示板、事務所用集合郵便受箱

別表第2-3

建物の附属施設の区分（第8条関係）

区 分	部 位
全 体 共用部分等	外灯設備、外部案内板、園地施設、汚水本管、雨水排水管及び排水溝、樹木その他の植栽物、屋外の電気配線及び電話配線並びにこれらに附属する施設
事務所一部 共用部分等	事務所共用案内板

（共用部分等の範囲）

第8条 対象物件のうち共用部分等を次のとおり区分し、その範囲は別表第2に掲げるとおりとする。  
一 全体共用部分等（共用部分等のうち、次号に規定する部分以外



の部分という。)

二 事務所一部共用部分等(共用部分等のうち、事務所部分の区分所有者のみの共用に供せられるべきことが明らかな部分という。)

(第8条・別表第2関係)

- 1 共用部分には、法定共用部分のみならず、区分所有法第4条第2項の規約共用部分も含むものである。
- 2 管理員事務室、管理用倉庫は、区分所有法上は専有部分の対象となることが多いと思われるが、区分所有者の共通の利益のために設置されるものであるから、規約設定公正証書により分譲段階から規約共用部分とすることを前提としている。
- 別棟の管理・集会棟などがある場合も、規約設定公正証書により規約共用化を図ることが適当である。
- 3 事務所一部共用部分については、区分所有法第3条の「一部の区分所有者のみの共用に供されるべきことが明らかな共用部分」という内容を明確に満足させ得る共用部分についてのみ設定する。明確に区分できない部分は全体共用部分とし、利用の実態を考慮して、必要に応じ専用使用権を設定することとする。

### 第3章 敷地及び共用部分等の共有

(共有)

第9条 対象物件のうち敷地及び全体共用部分等は、区分所有者の共有とする。

2 事務所一部共用部分等は、事務所部分の区分所有者のみの共有とする。

(共有持分)

第10条 各区分所有者の敷地並びに全体共用部分等及び事務所一部共用部分等に係るそれぞれの共有持分は、別表第3に掲げるとおりとする。

(第10条・別表第3関係)

- 1 この規約モデルでは、共有持分の割合は、専有部分の床面積の割合を基に区分所有者の不利益、不公平感を招かない程度において端数処理した具体的な持分割合を別表第3に示す方式を採用している。
- もし、専有部分の床面積により共有持分の割合を定める場合は、本条は次のようになる。

(共有持分)

- 第10条 各区分所有者の全体共用部分等及び事務所一部共用部分等に係るそれぞれの共有持分は、その所有する専有部分の床面積の割合による。
- 2 前項の場合において、全体共用部分等の持分を計算するに当たっては、別添図○(略)に表示する事務所一部共用部分の床面積は、これを共用すべき区分所有者の専有部分の床面積の割合により配分して、それぞれその区分所有者の専有部分の床面積に算入するものとする。
- 3 前二項の床面積の計算は、壁心計算(界壁の中心線で囲まれた部分の面積を算出する方法いう。)によるものとする。



別表第3 敷地及び共用部分等の共有持分（第10条関係）

	事務所 番 号	敷地の共有持分	建 物 の 共 有 持 分	
		(分母〇〇〇に 対する分子)	全体共用部分等 (分母△△△に 対する分子)	事務所一部 共用部分等 (分母×××に 対する分子)
事 務 所 部 分	1 0 1			
	1 0 2			
	1 0 3			
	1 0 4			
	⋮			
	⋮			
	小 計			×××
	特定駐車場 部分			0
	合 計	〇〇〇	△△△	×××

2 敷地（敷地利用権）の共有持分の割合は、規約設定公正証書により定めておくものとする。

（分割請求及び単独処分の禁止）  
 第11条 区分所有者は、敷地又は共用部分等の分割を請求することはできない。  
 2 区分所有者は、事務所部分のみを他の区分所有者又は第三者に貸与する場合を除き、専有部分と敷地及び共用部分等の共有持分とを



分離して譲渡、貸与、抵当権の設定等の処分をしてはならない。

## 第4章 用法

### (専有部分の用途)

第12条 事務所部分の区分所有者は、その専有部分を専ら事務所として使用するものとし、他の用途に供してはならない。

2 特定駐車場部分の区分所有者は、その専有部分を自動車駐車場として使用するものとし、他の用途に供してはならない。

### (敷地及び共用部分等の用法)

第13条 区分所有者は、敷地及び共用部分等をそれぞれの通常の用法に従って使用しなければならない。

### (敷地及び共用部分等の専用使用権)

第14条 区分所有者は、対象物件のうち、別表第4に掲げる敷地及び共用部分等の一部について、同表に掲げるとおり、専用使用権を有することを承認する。

2 別表第4に掲げる専用使用部分(以下「専用使用部分」という。)を有償で専用使用している者は、別に定めるところにより、全体管理組合に専用使用料を納入しなければならない。

3 区分所有者から専有部分の貸与を受けた者は、その区分所有者が専用使用権を有している専用使用部分を使用することができる。

### (第14条関係)

1 バルコニー等の専用使用権者は専有部分(事務所部分および特定駐車場部分)と一体として取り扱うことが妥当であるため、外壁面および敷地とは異なる定めをしている。

2 この規約モデルでは事務所前面敷地のみが有償となっている

が、状況に応じて他も専用使用料を徴収する旨規定することができる。

3 第2項において専用使用料は全体管理組合に納入することに定めているが、状況に応じては、事務所管理組合と按分のうえ納入するか、あるいは事務所管理組合のみへ納入するよう定めることもできる。

4 共同ビルには、駐車場は特定駐車場しか設置されていない前提となっているが、区分所有者が利用できる駐車場を敷地または建物内に設置する場合には、別途規約等を整備する必要がある。

### (敷地及び共用部分等の第三者の使用)

第15条 区分所有者は、次に掲げる共用部分等及びその敷地の一部を、それぞれ当該各号に掲げる者が使用することを承認する。

一 管理事務室、管理用倉庫、機械室その他対象物件の管理の執行上必要な施設 管理業務を受託し、又は請負った者

二 電気室 ○○電力株式会社

三 ガスガバナリー ○○ガス株式会社

2 前項に掲げるもののほか、区分所有者は、全体管理組合が全体管理組合の総会(以下「全体総会」という。)の決議を経て、敷地及び共用部分等(専用使用部分を除く。)の一部について、第三者に使用させることを承認する。



別表第4 敷地及び共用部分等の専用使用权（第14条関係）

区分 専用 使用部分	1. 位置	2. 専用 使用 権者	3. 用法	4. 期間	5. 条件
バルコニー	各専有部分に接するバルコニー	当該専有部分の区分所有者	通常のバルコニーとしての用法	区分所有権存続中	無償
玄関扉 窓 窓ガラス	各専有部分に附属する玄関扉、窓、窓ガラス	同上	通常の玄関扉、窓、窓ガラスとしての用法	同上	同上
シャッター 外面	各事務所シャッター外面	同上	営業用広告掲示場所としての用法	同上	同上
特定駐車場 入出庫路の 外壁面の一部	別添図○（略）の部分	特定駐車場部分の区分所有者	道路標識等の設置場所としての用法	同上	同上
上記以外の 外壁面の一部	別添図○（略）の部分	○○号室事務所の区分所有者	営業用看板等の設置場所としての用法	同上	同上
特定駐車場 前面の敷地	別添図○（略）の部分	特定駐車場部分の区分所有者	通路・空調屋外ユニット置場・排気ダクトとしての用法	同上	同上
上記以外の 事務所前面 敷地	別添図○（略）の部分	○○号室事務所の区分所有者	営業用看板等の設置場所としての用法	同上	有償

（第15条関係）

- 1 有償か無償かを条文中に明記することとする。
- 2 第2項の対象となるのは、広告塔、看板等である。

（附属規程）

第16条 対象物件の使用については、別に使用細則等の附属規程を定めるものとする。



(第16条関係)

使用細則には、第13条の「通常の用法」の具体的な内容や共用部分の利用制限(工作物設置の禁止、外観変更の禁止等)などを定めるものとする。

(専有部分の貸与)

第17条 区分所有者は、その専有部分を第三者に貸与する場合は、この規約及び附属規程に定める事項をその第三者に遵守させなければならない。

2 前項の場合において、区分所有者は、その貸与に係る契約にこの規約及び附属規程に定める事項を遵守する旨の条項を定めるとともに、契約の相手方にこの規約及び附属規程に定める事項を遵守する旨の誓約書を全体管理組合に提出させなければならない。

(第17条関係)

- 1 規約の効力は対象物件の使用方法につき占有者にも及ぶが、本条は、それに加えて、区分所有者がその専有部分を第三者に貸与する場合には、区分所有者は当該第三者にこの規約および附属規程に定める事項を遵守させる義務があることを定めたものである。
- 2 第三者が遵守すべき事項は、この規約および附属規程に定める事項のうち、対象物件の使用に関する事項とする。
- 3 貸与に係る契約書に記載する条項および全体管理組合に提出する誓約書の様式は次のとおりとする。

賃貸借契約書

〇〇条 賃借人は、対象物件の使用、収益に際して、〇〇共同ビル管理規約及び同附属規程に定める事項を遵守しなければならない。

2 賃借人が、前項に規定する義務に違反したときは、賃借人は、本契約を解除することができる。

誓約書

私は、〇〇〇〇(賃貸人)との〇〇共同ビル〇〇号室(以下「対象物件」という。)の賃貸借契約の締結に際し、下記事項を誓約します。

記

対象物件の使用に際しては〇〇共同ビル管理規約及び同附属規程に定める事項を誠実に遵守すること。

平成 年 月 日

〇〇共同ビル全体管理組合

理事長 〇〇〇〇殿

住所

氏名

印



## 第5章 管 理

### 第1節 総 則

#### (区分所有者の責務)

第18条 区分所有者は、対象物件について、その価値及び機能の維持増進を図るため、常に適正な管理を行うよう努めなければならない。

#### (敷地及び共用部分等の管理に関する責任と負担)

第19条 敷地及び全体共用部分等の管理については、全体管理組合がその責任と負担においてこれを行うものとする。

2 事務所一部共用部分等の管理については、事務所管理組合がその責任と負担においてこれを行うものとする。

3 前二項にかかわらず、専用使用部分の管理のうち、通常の使用に伴うものについては、専用使用権を有する者がその責任と負担においてこれを行わなければならない。

#### (第19条関係)

1 バルコニー等の専用使用部分の管理のうち、管理組合がその責任と負担において行わなければならないのは、大修繕等である。

2 特定駐車場の管理は、特定駐車場部分の区分所有者の責任と負担において行うものとする。

#### (必要箇所への立入り)

第20条 前条により管理を行う者は、管理を行うために必要な範囲内において、他の者が管理する専有部分又は専用使用部分への立入り

を請求することができる。

2 前項により立入りを請求された者は、正当な理由がなければこれを拒否してはならない。

3 前項の場合において、正当な理由なく立入りを拒否した者は、その結果生じた損害を賠償しなければならない。

4 立入りをした者は、速やかに立入りをした箇所を原状に復さなければならない。

#### (損害保険)

第21条 区分所有者は、全体共用部分等に関し、全体管理組合が火災保険その他の損害保険の契約を締結することを承認する。

2 理事長(第36条に定める理事長をいう。)は、前項の契約に基づく保険金額の請求及び受領を行う。

3 事務所部分の区分所有者は、事務所一部共用部分等に関し、事務所管理組合が火災保険その他の損害保険の契約を締結することを承認する。

4 組合長(第60条に定める組合長をいう。)は、前項の契約に基づく保険金額の請求及び受領を行う。

#### (第21条関係)

全体管理組合において事務所一部共用部分等も併せて付保するよう定めることもできる。

### 第2節 費用の負担

#### (管理費等)

第22条 区分所有者は、敷地及び全体共用部分等の管理に要する経費





に充てるため、次の各号に掲げる費用（以下「全体管理費等」とい  
う。）を全体管理組合に納入しなければならない。

- 一 全体管理費
  - 二 全体修繕積立金
- 2 事務所部分の区分所有者は、事務所一部共用部分等の管理に要す  
る経費に充てるため、次の各号に掲げる費用（以下「事務所部分管  
理費等」という。）を事務所管理組合に納入しなければならない。
- 一 事務所部分管理費
  - 二 事務所部分修繕積立金

3 全体管理費等の額については別表第3に掲げる各区分所有者の全  
体共用部分等に係る共有持分に応じて、事務所部分管理費等の額に  
ついては別表第3に掲げる各事務所部分の区分所有者の事務所一部  
共用部分等に係る共有持分に応じて、それぞれ算出するものとする。

**（第22条関係）**

複合用途マンションで発生しやすい費用負担の問題を、一部共  
用部分等の設定とその持分に基づく按分負担により解決を図った。  
この場合、管理費等の負担割合を定めるに当たっては、使用頻度  
等は勘案しないこととしている。

**（承継人に対する債権の行使）**

第23条 全体管理組合が全体管理費等について有する債権又は事務所  
管理組合が事務所部分管理費等について有する債権は、それぞれの  
区分所有者の包括承継人及び特定承継人に対しても行うことができ  
る。

**（全体管理費）**

第24条 全体管理費は、次の各号に掲げる敷地及び全体共用部分等の  
通常の管理に要する経費に充当する。

- 一 管理要員人件費
- 二 附属物の保守維持費及び運転費
- 三 備品費、通信費その他の事務費
- 四 全体共用部分等に係る火災保険料その他の損害保険料
- 五 経常的な補修費
- 六 清掃費、消毒費及び塵芥処理費
- 七 管理委託費
- 八 全体管理組合の運営費
- 九 その他敷地及び全体共用部分等の通常の管理に要する費用

**（事務所部分管理費）**

第25条 事務所部分管理費は、次の各号に掲げる事務所一部共用部分  
等の通常の管理に要する経費に充当する。

- 一 管理要員人件費
- 二 附属物の保守維持費及び運転費
- 三 備品費、通信費その他の事務費
- 四 事務所一部共用部分等に係る火災保険料その他の損害保険料
- 五 経常的な補修費
- 六 清掃費、消毒費及び塵芥処理費
- 七 管理委託費
- 八 事務所管理組合の運営費
- 九 その他事務所一部共用部分等の通常の管理に要する費用

**（全体修繕積立金）**

第26条 全体修繕積立金は、次の各号に掲げる敷地及び全体共用部分



等の特別の管理に要する経費に充当する場合に限って取り崩すことができる。

- 一 一定年数の経過ごとに計画的に行う修繕
- 二 不測の事故その他特別の事由により必要となる修繕
- 三 敷地及び全体共用部分等の変更又は処分
- 四 その他敷地及び全体共用部分等の管理に関し、区分所有者全体の利益のために特別に必要となる管理

2 全体管理組合は、前項各号の経費に充てるため借入れをしたときは、全体修繕積立金をもってその償還に充てることができる。

3 全体修繕積立金については、全体管理費とは区分して経理しなければならぬ。

#### (事務所部分修繕積立金)

第27条 事務所部分修繕積立金は、次の各号に掲げる事務所一部共用部分等の特別の管理に要する経費に充当する場合に限って取り崩すことができる。

- 一 一定年数の経過ごとに計画的に行う修繕
- 二 不測の事故その他特別の事由により必要となる修繕
- 三 事務所一部共用部分等の変更又は処分
- 四 その他事務所一部共用部分等の管理に関し、当該一部共用部分等を共用すべき区分所有者全体の利益のために特別に必要となる管理

2 事務所一部管理組合は、前項各号の経費に充てるため借入れをしたときは、事務所部分修繕積立金をもってその償還に充てることのできる。

3 事務所部分修繕積立金については、事務所部分管理費とは区分して経理しなければならない。

#### (第26条及び第27条関係)

対象物件の経済的価値を適正に維持するためには、一定期間毎に行う計画的な修繕工事が不可欠であるので、修繕積立金を必ず積み立て、その取崩しを限定する等の措置を講じたものである。

#### (使用料)

第28条 専用使用料その他敷地及び共用部分等に係る使用料(以下「専用使用料」という。)は、全体管理費に充当する。

#### (第28条関係)

区分所有者が専用使用できる駐車場が設置される場合、その専用使用料は、日常の管理に要する費用を除けば修繕積立金に充当することが適当である。

## 第6章 全体管理組合

### 第1節 全体管理組合の組合員

#### (組合員の資格)

第29条 全体管理組合の組合員(以下この章において単に「組合員」という。)の資格は、区分所有者となったときに取得し、区分所有者でなくなったときに喪失する。

#### (届出義務)

第30条 新たに組合員の資格を取得し又は喪失した者は、直ちにその旨を書面により全体管理組合に届け出なければならない。



(第30条関係)

届出書の様式は、次のとおりとする。

<p>1 対象事務所</p> <p>2 区分所有権を取得した者</p> <p>3 区分所有権を喪失した者</p> <p>4 区分所有権の変動の年月日</p> <p>5 区分所有権の変動の原因</p>	<p>平成 年 月 日</p> <p>氏名</p> <p>氏名</p> <p>住所(移転先)</p> <p>平成 年 月 日</p> <p>〇〇号室</p>
---	--

記

届出書

〇〇共同ビル管理組合 平成 年 月 日

理事長(組合長) 〇〇〇〇 殿

〇〇共同ビルにおける区分所有権の取得及び喪失について、下記のとおり届出ます。

第2節 全体管理組合の業務

(業務)

第31条 全体管理組合は、次の各号に掲げる業務を行う。

- 一 敷地及び全体共用部分等の保安、保全、保守、清掃、消毒及び

塵芥処理(第19条第3項により、専用使用権を有する者が当該専用使用部分について、その責任と負担において行う行為を除く。)

二 全体共用部分等の修繕

三 全体共用部分等に係る火災保険その他の損害保険に関する業務

四 敷地及び全体共用部分等において専用使用権を有する者が管理する専用使用部分について、全体管理組合が行うことが適当であると認められる管理行為

五 敷地及び全体共用部分等の変更、処分及び運営

六 全体管理費等の徴収、保管、経理等の会計

七 全体修繕積立金の運用

八 官公署、町内会等との渉外業務

九 風紀、秩序及び安全の維持に関する業務

十 防災に関する業務

十一 広報及び連絡業務

十二 その他組合員の共同の利益を増進し、良好な環境を確保するために必要な業務

(第31条関係)

全体管理組合は、全体共用部分等の日常的管理および大修繕等を業務として行うこととしている。

(業務の委託等)

第32条 全体管理組合は、前条に定める業務の全部又は一部を、第三者に委託し、又は請け負わせて執行することができる。



(第32条関係)

- 1 委託は、管理会社に対して行うのが通例である。この場合、できる限り中高層分譲共同住宅管理業者登録規程（昭和60年8月5日建設省告示第1115号）に基づく登録を受けた者を選定するものとする。
- 2 第三者に委託する場合は、中高層共同住宅標準管理委託契約書による。

### 第3節 全体管理組合の役員

(役員)

#### 第33条 全体管理組合に次の役員を置く。

- 一 理事長 1名
  - 二 副理事長 1名
  - 三 会計担当理事 ○名
  - 四 理事（理事長、副理事長、会計担当理事を含む。以下同じ。） ○名
  - 五 監事 ○名
- 2 理事は、事務所管理組合の役員及び特定駐車場部分の区分所有者をもってこれにあてる。
- 3 理事長及び監事は、それぞれ事務所管理組合の組合長及び監事をもってあて、副理事長及び会計担当理事は、全体管理組合の役員（以下この章において単に「役員」という。）の互選により専任する。

(第33条関係)

- 1 役員の数には、最低5名程度、最高20名程度とし、〇〇〇名という枠により定めることができる。
- 2 全体管理組合の役員には事務所管理組合の役員全員が就任する。したがって、全体管理組合の総会における役員の選任行為はない。
- 3 特定駐車場部分の区分所有者は、全体管理組合の理事（ただし理事長は除く）に就任できる旨定めているが、当然これと異なる定めも可能である。

(役員任期)

#### 第34条 役員任期は、毎年〇〇月〇〇日から翌年〇〇月〇〇日まで1年とする。ただし、再任をさまたげない。

- 2 補欠の役員任期は、前任者の残任期間とする。
- 3 任期の満了又は辞任によって退任する役員は、後任の役員が就任するまでの間引き続きその職務を行う。
- 4 役員が事務所管理組合の役員でなくなった場合においては、その役員はその地位を失う。

(第34条関係)

業務の継続性を重視すれば、役員は半数改選とするのもよい。この場合には、役員任期は2年とする。

(役員誠実義務等)

#### 第35条 役員は、法令、規約及び附属規程並びに全体総会及び理事会



の決議に従い、組合員のため、誠実にその職務を遂行するものとする。

2 役員は、別に定めるところにより、役員としての活動に応ずる必要経費の支払と報酬を受けることができる。

(理事長)

第36条 理事長は、全体管理組合を代表し、その業務を統括するほか、次の各号に掲げる業務を遂行する。

一 規約、附属規程又は全体総会若しくは理事会の決議により、理事長の職務として定められた事項

二 理事会の承認を得て、職員を採用し、又は解雇すること。

2 理事長は、区分所有法に定める管理者とする。

3 理事長は、第40条に定める定期全体総会において、組合員に対し、前会計年度における全体管理組合の業務の執行に関する報告をしなければならぬ。

4 理事長は、理事会の承認を受けて、他の理事に、その職務の一部を委任することができる。

(副理事長)

第37条 副理事長は、理事長を補佐し、理事長に事故があるときは、その職務を代理し、理事長が欠けたときはその職務を行う。

(理事)

第38条 理事は、理事会を構成し、理事会の定めるところに従い、全体管理組合の業務を担当する。

2 会計担当理事は、全体管理費等の収納、保管、運用、支出等の会計業務を行う。

(監事)

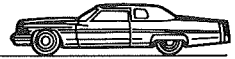
第39条 全体管理組合の監事(以下この条において単に「監事」という)は、全体管理組合の業務の執行及び財産の状況を監査し、その結果を全体総会に報告しなければならない。

2 監事は、全体管理組合の業務の執行及び財産の状況について不正があると認めるときは、次条に定める臨時全体総会を招集することができる。

3 監事は、理事会に出席して意見を述べることができる。

(第6章第4節以降は次号に掲載致します。)





# スペインの道路事情

建設省道路局道路総務課長補佐 鈴木 敦



## はじめに

今年三月末から四月にかけて、スペイン、ポルトガルおよびイタリアの道路事情を現地調査したので、ここではスペインについて調査結果の概要をご紹介します。今回の調査は、各国の担当部局に事前に道路管理に係る統計の基本的な事項等について質問状を送付し、それに対する回答を、訪問時に聴取する形で実施した。その際に道路統計年報をはじめとする基礎的な統計等の資料を多数入手した。現在、これら資料の必要部分の翻訳の検討、分析等を行っており、この報告は、公共事業都市計画省のガスカ予算局長からの聴取の記録と若干の資料をもとにした中間報告とお

考えたい。

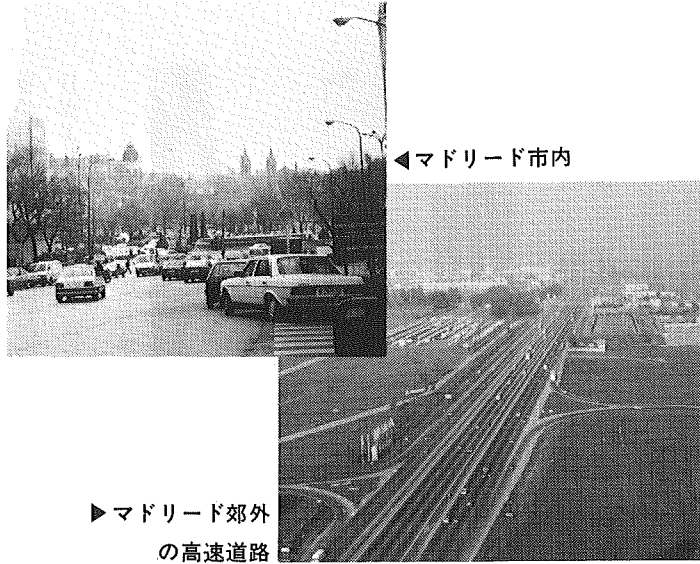
## スペインの社会・経済情勢

スペインの国土面積は、約五〇五、〇〇〇㎢（日本の約一・四倍）、人口は約四、〇〇〇万人である。首都マドリッド（人口約三〇〇万人）の存する中央部は高原台地で、気候は大陸型で乾燥し、夏は四〇度近くまで気温は上がる。

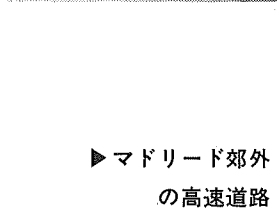
スペインは、一六世紀に最盛期をみた。二〇世紀になると、一九三六年に左翼の人民戦線が政権を樹立したのに対して、フランコ將軍の率いる軍部が反乱を起こし、内戦の結果、フランコのファシスト政権が成立した。この独裁体制は、フランコ總統の死ぬ一九七五年

まで続き、その死後はホアン・カルロス一世国王が即位して立憲君主制の下民主化が成功した。一九八二年には、NATOに、一九八六年にはECに加盟した。

スペインのGDPは、三、三九四億ドルで、自由世界で第八位、一人当たりGDPは、八、六八〇ドル（ともに、一九八八年）で、同一七位となり、日本の約四割である。実質経済成長率は、一九八六年、三・三%、八七年、五・五%、八八年、四・六%（見込み）。工業が進んでおり、ほとんどの工業製品を国産しているが、経常収支は、従来から貿易外収支の黒字（観光収入による）が大きいものの、一九八八年以降は成長に伴う輸入の急増のため赤字に転じた。一九九二年のEC統合に向



◀マドリード市内



▶マドリード郊外の高速道路

## スペインの道路事情

### 1 スペインの道路の分類

一九八八年現在の道路の種類別延長は、次の通りである。

国の直轄の幹線道路は、有料・無料の高速

けて、インフレーションを抑え、四・五％の成長率を維持することが、スペインの経済政策の基本となっている。

道路を含む約三、〇〇〇kmで、その内約二、〇〇〇kmは、完全にアクセスが管理されているアウトピスタ Autopistas、残りは、一部アクセスが可能なアウトビア Autovias (三五〇km)等の機能的に高速道路に準じる道路である。アウトピスタ建設は、一九六〇年代にはじまり、ほとんどが、民間資金により有料道路として整備されていたが、一九七〇年代はじめの石油危機のときに道路交通量が大幅に減少し、有料道路の採算が悪化して、補助金として入っていた政府資金の回収が困難になった。外国の資金については、為替差損に対する政府保証がなかったので、さらに赤字が増えた。このため、一九八二年に成立した社会党政権は、アウトピスタの建設を断念し、準高速道路であるアウトビアの建設を推進することとした。アウトビアは、既存の道路の線形を改良し、拡幅して、自動車の高速走行を可能にするものである。拡幅の際には、当面の間従来のアクセス道路を残すが、将来は側道を付け、アクセス道路を廃止することとしている。アウトビアは、すべて国費(一九八八年で三、四五〇億ペセタ(約五千億円)で建設される。計画によると、アウトビアの整備延長は約五、六〇〇km、維持補修は、七、〇〇〇kmを予定している。

一方、フランコ時代に国が管理していた一般国道約一七、〇〇〇kmは、民主化に伴い一九八三年に、強い自治権を有する州(全国で一七。その下にそれぞれ一〜八県がある。)が復活すると、州の管理に移された。市町村道は、約一六、八〇〇kmあり、他に農道、林道等がある。

### 2 スペインの道路事情

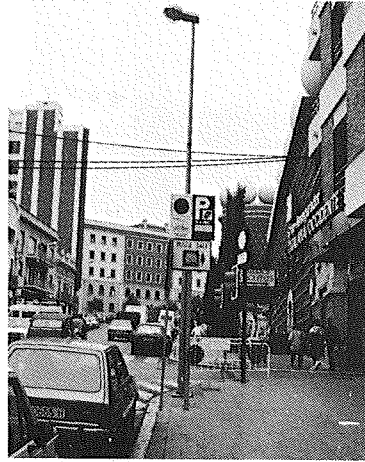
筆者は、バルセロナ市内とその周辺およびマドリード市内とその周辺を自動車で行き、両都市は、フランス、イタリアの諸都市と共通する構造をもっており、中層の建物が整然と配置され、中心のブルバールをはじめ広い街路がほぼ格子状に通っている。しかし、自動車交通の増加は急速で、道路率の高いこれら都市も交通渋滞に苦しんでいる。問題はその程度であるが、東京の渋滞を見た目にはそれほど深刻ではなかった。一方、バルセロナの郊外を視察したときは、有料高速道路とアウトビアも利用したが、それぞれ時速一〇〇km以上の巡航が可能であった。マドリードとトレドの間も同様に高速巡航できた。ガス計算局長の説明によるとこの頃は年間で道路の混雑の少ない時期であるし、極く少ない経験をもって一般化はできないが、自動

スペインの道路網  
RED DE CARRETERAS

(単位: km)

道路網合計	323,758
RED NACIONAL	
国道	20,375
RED A CARGO DEL ESTADO	
有料高速道路 Autopistas de peaje	1,706
無料高速道路 Autopistas libres	329
準高速道路 Autovias	349
2車線自動車道路 Carreteras de doble calzada	447
その他 Resto de la red	17,544
地方道	134,913
RED A CARGO DE ENTES TERRITORIALES	
州道	75,351
RED A CARGO DE LAS COMUNIDADES AUTONOMAS	
有料高速道路 Autopistas de peaje	100
無料高速道路 Autopistas libres	209
準高速道路 Autovias	150
2車線自動車道路 Carreteras de doble calzada	346
その他 Resto de la red	74,546
市町村道 A cargo de Diputac. y Cabildos	59,562
その他(市町村道等) Otras Carreteras	168,470

注) 市、ICONA、IRYDA、国防省、公団等の管理する道路を含む。



バルセロナ近郊のフィゲロの都心  
(駐車禁止の標識)

車の台数と道路整備状況の比較を考えると、日本よりも良い状態ではないかと思えた。

3 スペインの道路整備の財源

スペインの道路整備の財源は、日本の分類によれば、すべて一般財源である。ガソリンには、高率の税金(ガソリンの小売価格が、一ℓ当たり七〇ペセタ(約一七円)のうち半分(五八円)以上は税金)がかけられているが、税収はすべて一般会計に入り、その中から道路整備費が予算計上される。公共事業都市計画省(略称MOPU)は、道路整備の中期計画を立てて、予算の確保を図っている。最近においては、道路整備予算は増えたが、決して十分とは言えない状況である。

4 スペインの道路整備の課題

スペインがEC加盟後受けている経過優遇措置は一九九二年で切れるが、この有利な状況を生かし、競争力をつけていくには、社会資本、特に、道路の整備促進することが必要である。しかし、前記のように、道路整備の財源は不十分で、整備ペースは上昇していないので、今後は、道路投資を増やし、高い経済成長率の維持、税収の増大、道路投資の増大、という望ましい循環を実現することを目指すべきではないだろうか。

また、一九九二年は、バルセロナ・オリンピック大会とセビリア万国博覧会が開催されるので、そのための交通機関の整備も計画されている。現在、スペインの高速道路網はほとんど未整備で、セビリアとマドリッドの間にも高速道路は存在しない。したがって、大規模イベントの成功にとり、高速道路をはじめとする今後の道路網整備は欠かせない条件なのだが、その整備の進み方は遅く、期限に合うかが懸念される。





# 電気通信設備等の

# 共同収容化について

建設省道路局路政課指導係長 佐藤 唯男

## 一 はじめに

昭和六〇年四月一日の電気通信事業法の施行に伴う新規参入の第一種電気通信事業者（以下「NCC」という。）に係る電気通信設備等の道路占有物件は、NCCの敷設した空管路を利用する方法や電気事業者の保安通信線の一部の譲渡を受ける方法などによって施設形成を行ういわば二次的占有形態が大部分を占めている。

従来、既設の占有物件の目的外使用については、  
① 既に道路を利用していることを既得権として、公共的・公益的利用以外の目的に道路が使用される恐れがあること

② 道路利用の公平性が損なわれる恐れがあること

等の問題があるため、NCCの既設の占有物件を利用した道路占有については、昭和六〇年七月一日五五付建設省道路政発第五四号道路局長通達並びに昭和六一年五月二日付建設省道路政発第四九号および昭和六一年九月一日付建設省道路政発第八〇号路政課長通達により原則抑制の方針がとられてきたところである。

しかし、近年の都市における道路の占有物件の輻輳は益々激しさを増しており、道路空間の有効利用が重要な課題となってきた。道路局長の委嘱による道路地下空間利用研究委員会が昨年五月に取りまとめた中間報告においても「占有施設の一体化、既存占有施設の余裕空間の有効利用等による施設の共同収容化」が提言されたところである。そこで、道路空間の有効利用および道路の掘り

返し防止等の観点から、これまでに道路占有の実績のあるNCCのケーブル等電気通信設備について、「共同収容」の積極活用、「共同収容」のための許可申請書の添付書類の削減、占有料の減額等の措置を講ずるため、平成二年三月九日付建設省道路政発第一〇号「電気通信設備等の道路占有の取扱いについて」路政課長通達により、前期通達の改正を行った。

## 二 主な改正点

### 1 共同収容の活用

既設の埋設管の空管路の利用やこれに伴う占有目的の変更等について、従来の原則抑制方針を共同収容の占有形態については積極活用することに改正した。

## 2 申請書添付書類の簡素化

従来の原則抑制の方針の変更に伴い申請書添付書類の整理を行った。

また、NCCと電気事業者またはNTTが、関連する占用許可申請を行う場合に、同一書類が重複して提出されることを避けるため、NCCの提出する図書によってその内容が明らかになる場合には、電気事業者またはNTTの添付書類を省略させることとした。

## 3 占用料の減額

① 従来、電気事業者が共同収容のためNCCに自らの占用物件を利用させる場合にあっては、占用目的の変更に係る割合に応じて占用

料を増額することとしてきたが、今後は占用目的の変更があっても占用料の変更は行わないこととした。

② NCCのケーブルで外径が五センチメートル未満のもの（NCCのケーブルは大部分が五センチメートル未満である。）は、外径を五センチメートルとして算定した占用料単価を設定した。

なお、従来共同収容に係る占用料計算の簡素化を図るため、想定管路方式により占用料を算定する運用がなされてきたところがある」と聞いているが、今後は占用条数に基づき算定されることとなる。

## 三 その他の留意事項

### 1 事前協議の簡素化

共同収容の占用の形態であって、かつ今回の通達により事務処理のできるものについては、事前協議を要しないこととし、併せてNCCの設備で従来NTTが設けていたものと構造、形態等が異なるものについても同様とした。

### 2 道路と鉄道の立体交差箇所取扱い

主として鉄道に敷設されているNCCの道路との立体交差箇所における道路の占用についても、今回の通達の趣旨に則り大幅に簡素化することとした。

各地方建設局道路部長  
北海道開発局建設部長  
沖縄総合事務局開発建設部長 兼  
道路関係四公団担当部長  
地方道路公社理事長

建設省道路局路政課長

## 電気通信設備等の道路占用の取扱について

建設省道政発第一〇号

平成二年三月九日

昭和六〇年四月一日の電気通信事業法の施行に

伴う新規参入の第一種電気通信事業者（以下「NCC」という。）の電気通信設備その他の電気通信事業に係る物件（以下「電気通信設備等」という。）の道路の占用については、昭和六〇年七月一五日付け建設省道政発第五四号道路局長通達並びに昭和六一年五月二日付け建設省道政発第四九号及び昭和六一年九月一日付け建設省道政発第八〇号路政課長通達により取扱いを定め通知したところであるが、その後、NCCの電気通信設備等の道路の占用形態であって前記路政課長通達による場合以外のものの出現は極めて少なく、これらの占用形態における道路管理者の占用許可についても

概ね定着してきたとみることができ。

一方、道路は既に多くの占用物件が埋設され都市部では幅員が著しくなってきたり、近年、都市における諸機能の集積・高度化等に伴って道路への占用物件の敷設需要が急速に増大してきており、今後ともその傾向は続くものと見込まれる。このため、今後は道路利用の整序等により道路空間の有効利用を図ることが重要な課題となっており、道路局長の委嘱による道路地下空間利用研究委員会が昨年五月に取りまとめた中間報告「道路地下空間利用のあり方」においても占用施設の一括化、既存占用施設の余裕空間の有効利用

等による施設の共同収容化が提言されたところである。

このような状況を踏まえ、道路利用の輻輳化を防止し道路空間の有効利用を図るとともに、道路の掘返し防止等道路管理の適正を図るため、電気通信設備等の道路占用関係事務については下記のとおり取り扱うこととしたので、取扱い上遺憾のないようされたい。

## 記

### 1 取扱いの基本的方針

- (1) NCCが、電気通信設備等の道路に占用する場合であつて、当該箇所に利用しうる既許可の占用物件が存し、以下の諸要件を満足するときには、当該占用物件の空スペースを利用し、又は当該占用物件の一部の譲渡を受けて、新たに設備を形成する占用形態（以下「共同収容」という。）の方式を活用するものとする。
- (2) 共同収容の占用の形態は、当面次のとおりとする。

- ① NCCによる日本電信電話㈱（以下「NTT」という。）又は電気事業者の空管路等の使用

NCCがケーブル（光ファイバーケーブルを含む。以下同じ。）を敷設する場合において、NTT又は電気事業者の所有する既設の空管路又は空スペースがある管路（洞道、マシホール等を含む。以下「既設の空管路等」という。）が、その敷設ルートに存し、かつ、

将来の設備需要等も勘案して、NCCの設けるケーブルを当該既設の空管路等に収容することが可能であるとき、当事者間の契約により当該既設の空管路等をNCCに使用させることになる。

- ② 電気事業者の保安通信線の芯線の一部のNCCに対する譲渡等

i 既設のケーブルの一部譲渡

ア 電気事業者は、既設の保安通信線たるケーブルの芯線の一部をNCCに譲渡し、当該ケーブルの外皮と残余の芯線部分を所有し、これを保安通信線として使用することとなる。

イ NCCは、譲り受けたケーブルの芯線の一部を所有し、第一種電気通信事業の用に供することとなる。

ウ 当該ケーブルが既設の空管路等に収容されている場合には、当該既設の空管路等の所有権は芯線の一部譲渡後においても電気事業者が所有し、NCCに使用させることとなる。

ii 共用ケーブルの新設

ア 電気事業者とNCCは、電気事業者が保安通信線として使用するため、ケーブルの芯線の一部と外皮を所有し、NCCが第一種電気通信事業の用に供するため、当該ケーブルの残余の部分を所有するという所有形態の一本のケーブルを共同で敷設することとなる。

イ 当該ケーブルを電気事業者が保安通信線を収容するために占用の許可を受けている既設の空管路等に収容する場合には、当該既設の空管路等の所有権はケーブルの新規敷設後においても電気事業者が保有し、NCCに使用させることとなり、当該ケーブルを収容するための管路又は洞道を新設して収容する場合には、当該管路又は洞道は電気事業者が所有し、NCCに使用させることとなる。

- (3) 共同収容について利用の公平性の確保を図るため、建設省、NTT及び電気事業連合会において調整された共同収容の条件等（別紙1（省略））に適合する場合にあっては、NTT及び電気事業者はその実現に協力することとなる。

(4) 共同収容のため自社の施設を利用させているNTT又は電気事業者（以下「一次占有者」という。）が、当該場所において共同収容時には想定できなかった設備需要の増加等により施設不足となり、施設の増設の必要性が生じた場合の措置は、次のとおりとする。

- ① 共同収容を解消し、NCCが自ら施設の占用を行う場合

NCCの施設の占用の審査に当たっては、通常の単独埋設の場合と同様に占用の判断を行う。

- ② 共同収容は解消せず、一次占有者側が別途施設を新設して占用を行う場合

i 自らも一部分を使用しながら他社に使用

させているとき

一次占有者の増設分の施設の占有の審査に当たっては、通常の単独埋設の場合と同様に占有の判断を行う。

ii 専ら他のNCCに使用させているとき

ア 従来NCCが使用してきた施設については、一次占有者とNCCとの合意に基づきNCCが引き取るものとする。

なお、この場合道路管理者が止むを得ないものとして承認するときは、当面貸借関係を継続させることができるものとする。

イ 一次占有者の増設分の施設の占有の審査に当たっては、通常の単独埋設の場合と同様に占有の判断を行う。

(5) 共同収容は、技術革新等の結果として生じた空スペース等の有効活用をめざすものであり、NTT又は電気事業者の管路等の新規の占有の審査に当たっては、必要最小限の規模にするなど従来通りの判断基準にのっとり行うこと。

(6) ケーブルについて上空占有の許可申請があった場合には、必要に応じて各道路管理者において電線地中化計画と調整を図ること。

## 2 道路の占有の許可の基本的な手続き

(1) 共同収容の占有の形態が1、(2)、①に該当する場合

① NTT又は電気事業者は、NCCのケーブルを収容させる既設の空管路等について占有の目的の変更の許可の申請を行うこととなる。

② NCCはケーブルについて新規の占有許可の申請を行うこととなる。

(2) 共同収容の占有の形態が1、(2)、①に該当する場合

① 電気事業者は、保安通信線の一部譲渡に伴う占有物件の構造の変更及び当該保安通信線を収容する管路又は隧道の占有の目的の変更の許可の申請を行うこととなる。

② NCCは、譲渡人から一部譲渡を受けたケーブルの部分について新規の占有許可の申請を行うこととなる。

(3) 共同収容の占有の形態が1、(2)、iiに該当する場合

① 電気事業者は、保安通信線として使用するケーブルの芯線の一部と当該ケーブルの外皮の設置について新規の道路の占有の許可（既に既存の管路の許可の際に保安通信線も合わせて許可を受けている場合にあっては、占有物件の構造の変更の許可）の申請を行うこととなる。この場合において、当該ケーブルを既設の管路又は隧道に収容する場合にあっては当該管路又は隧道の占有の目的の変更の許可の申請を、新設の管路又は隧道に収容する場合にあっては当該管路又は隧道について新規の道路占有の許可の申請を行うこととなる。

② NCCは、第一種電気通信事業の用に供する当該ケーブルの残余の芯線部分の設置について新規の道路占有許可の申請を行うこととなる。

## 3 道路の占有の許可の基準

占有についての許可基準は、道路法第三三条又は第三六条第二項、道路法施行令及び道路法施行規則の規定によるほか、次の各号に掲げるところによるものとする。

① 共同収容の形態となることについて、NTT又は電気事業者とNCCとの間で合意が成立していること。

② 共同収容の形態となることについて電気事業法、電気通信事業法等の関係法令に基づく認可、裁定等を必要とする場合にあっては、当該認可、裁定等を受けていること。

③ 監督処分による施設の撤去等が必要となる事態が生じたときは、一体不可分となっている処分対象外の施設等についても、同時に撤去されることがあることについて相互に承諾しているものであること。

④ 事故時における連絡通報体制及び責任の所在が明確であること。また、施設等の保守管理の方法が適切であること。

⑤ 譲渡契約並びに共同収容に係る管路、隧道、マンホール、電柱等のNTT又は電気事業者の施設又は設備の使用料その他の使用に関する契約の内容が妥当なものであること。

## 4 占有の許可申請書に添付すべき付属書類

占有許可申請書には、次に掲げる書類及び図面を添付させるものとする。

(1) 共同収容の形態が、1、(2)、①に該当する場合

① N T T又は電気事業者の提出する図書

- i 共同収容の形態になることについて電気事業法、電気通信事業法等の関係法令に基づき認可、裁定等を必要とする場合にあっては、当該認可、裁定等を受けたことを証する書類

- ii 縮尺五千分の一ないし二万五千分の一程度の位置図

- iii N C Cに使用させる既設の空管路等の道路への設置位置を明らかにした道路の実測平面図

- iv N C Cに使用させる既設の空管路等の路面からの深さ及び既設の占用物件その他の物件との距離等の位置を明らかにした道路の縦断面図及び横断面図

- v N T T又は電気事業者の施設又は設備の使用に関する契約書等の写し

なお、N C Cの提出する図書によってその内容が明らかとなるものは、その提出を省略させるものとする。

② N C Cの提出する書類

- i 4、(1)、i、ii及びvの書類

- ii N C Cの敷設する占用物件の道路への設置位置を明らかにした道路の実測平面図

- iii N C Cの敷設する占用物件の路面からの深さ及び既設の占用物件その他の物件との距離等の位置を明らかにした道路の縦断面図及び横断面図

- iv N C Cの敷設する占用物件の種類及び型

式ごとにその構造（形状、寸法及び材質を含む。）を明らかにした構造図又は立面図

- v 工事実施の方法の書類

(2) 共同収容の形態が1、(2)、②に該当する場合

① 電気事業者の提出する図書

- i 譲渡等に関する当事者の意思を示す書類
- ii 共同収容の形態になることについて電気事業法、電気通信事業法等の関係法令に基づき認可、裁定等を必要とする場合にあっては、当該認可、裁定等を受けたことを証する書類

- iii 縮尺五千分の一ないし二万五千分の一程度の位置図

- iv 譲渡等の対象となる占用物件の道路への設置位置を明らかにした道路の実測平面図

- v 譲渡等の対象となる占用物件の路面からの深さ又は高さ及び既設の占用物件その他の物件との距離等の位置を明らかにした道路の縦断面図及び横断面図

- vi 譲渡等の対象となる占用物件の種類及び型式ごとにその構造（形状、寸法及び材質を含む。）を明らかにした構造図又は立面図

- vii 電気事業者の施設又は設備の使用に関する契約書等の写し

なお、N C Cの提出する図書によってその内容が明らかとなるものは、その提出を省略させるものとする。

② N C Cの提出する図書

- i 前記① i ないし vii に定める書類

ii その芯線等の一部が譲渡等の対象となるケーブルが電柱に架設されている場合にあっては、N C Cが権原を有すること又は取得する見込みが十分であることを示す書類

- iii 工事実施の方法の書類

- (3) (1)(2)の各号に掲げる図書のほか道路管理者が必要と認める図書

5 許可の条件

共同収容の形態の占用に係る許可に当たっては、一般的な条件のほか次に掲げる条件を付すこととする。

- ① 施設若しくは設備の使用に関する契約を変更しようとするときは、道路管理者に届け出る。

- ② 道路管理者において監督処分による施設の撤去等が必要となる事態が生じたときは、一体不可分となっている処分対象外の施設等についても同時に撤去されることがあることについて受忍すること。

6 占用料の取扱い

- (1) 共同収容のため、既許可の占用物件の一部を他のN C Cに利用させ、又は譲渡する場合の一次占用者の占用料については、占用料の額の変更に賦課処分を行わず、一次占用者が単独で占用していた際と同じ額の占用料を徴収する。また、共用ケーブルの新設の場合の電気事業者の占用料については、電気事業者が単独で同様の

ケーブルを設置する際に支払うこととなる占用料の額と同じ額の占用料を徴収する。

- (2) 共同収容を利用して、占用物件を敷設する場合（当該敷設を行うNCC以外の者の電柱に添架する場合を除く。）のNCCの占用料については、単独でケーブルを敷設する場合には当該ケーブルの外径により、またケーブルの芯線の一部のみを所有する場合には当該ケーブルの外径により、算定した額により占用料を徴収する。

なおこの場合、ケーブルの外径が五センチメートル未満である場合にNCCから徴収する占用料は、ケーブル一本、一メートルにつき次の額とし、同一管路内にケーブルが複数あるときは、当該管路の外径により算定した額を上限とする。

甲地 三二円 乙地 一六円  
丙地 一三円

- (3) 共同収容を利用して、新たに占用物件を敷設する場合で、当該敷設を行うNCC以外の者の電柱に添架するときのNCCの占用料については、「占用料徴収事務の取扱いについて」（昭和六二年九月二五日付け建設省道政発第六九号）記中1、(1)、②の例による。

#### 7 その他

- (1) 本通達による減額措置は平成二年四月一日から施行する。

- (2) 共同収容の占用の形態であつて、かつ、この通達で定めるところにより事務処理を行うこと

のできるものについては、「電気通信設備その他の電気通信事業に係る物件の道路占用の取扱いについて」（昭和六〇年七月一五日付け建設省道政発第五四号道路局長通達）による当局への事前の協議を要しないものとする。

また、NCCに係る電柱、電線、若しくは公衆電話所又はこれらの物件とその施設の目的から一体不可分な物件（昭和六〇年三月二八日付け建設省道政発第三三三号、第三三三号の二、第三三三号の三、第三三三号の四建設省道路局長通達）の一体不可分の物件をいう。）であつて、従来NTTが設けていたものと構造、形態等が異ならないものについても同様とする。

- (3) 芯線譲渡に係る電気事業者とNCCの占用物件は、一本のケーブルを共同で使用するなど占用物件管理上密接不可分な占有形態となることから、当該占用物件の占有期間の終期を統一するなど適宜事務処理の便宜を図りたい。

- (4) 添付書類中、「共同収容の形態になることについて必要となる電気事業法、電気通信事業法等の関係法令に基づく認可、裁定等を受けたことを証する書類」については、道路占用許可の申請に際してその添付がなくとも申請書を受理し、審査を進めるものとし、当該書類の提出を持つて認可等の処分を行うものとする。

- (5) 道路と鉄道の立体交差箇所における電気通信設備等の道路の占用については、ケーブルを所有するNCCが、当該ケーブルについて新規の

占用許可の申請を行うこととなるが、この種の道路の占用は広範囲にわたることが多いこと、道路を横断する構造物に物件が添加されるものであることなどの事情にかんがみ、その取扱いに際しては、次によらねたい。

- i 可能な限り道路管理者（本庁）ごとに一括して申請を受け付けるものとする。

- ii 占用の許可申請書に添付すべき付属書類は、

ア 占用物件の道路への設置位置を明らかにした位置図、実測平面図

イ 道路及び鉄道施設との関係において、占用物件の位置を明らかにした横断面図等とする。なお、別紙2（省略）の例を参考にされたい。

また必要に応じ、鉄道事業者に対し、鉄道施設の使用に関する合意の有無について照会、確認することとされたい。

- iii NCCのケーブルの占用料については、当該ケーブルの外径により算定した額により徴収する。

なお、ケーブルの外径が五センチメートル未満であるときは、6(2)と同様の取扱いとする。

- (6) 昭和六一年五月二日付け建設省道政発第四九号（路政課長通達）及び昭和六一年九月一日付け建設省道政発第八〇号（路政課長通達）は

廃止する。

# 道路管理システムの運用開始について

建設省道路局路政課 占用管理システム係

## はじめに

財団法人道路管理センターでは、昭和六一年三月の設立以来、札幌、東京、川崎、横浜、名古屋、京都、大阪、神戸、広島、北九州、福岡の一大都市の区域を対象に道路管理システムの構築作業を進めているが、パイロット地区として、他の地区に先行して構築作業を進めてきた神奈川地区支部（横浜地域）および川崎支部（川崎地域）において、本年四月から道路管理システムの運用を開始した。これに伴い、川崎市域および横浜市域の国道、県道、市道の道路占用許可事務は、各道路管理者および関係公益事業者が道路管理システムを利用することにより処理されている。

## 一 道路管理システム導入の背景

道路は、交通の発達に寄与しているばかりでなく、我々の日常生活に欠くことのできない電気、

これらの公益事業者の設ける物件もますます増加しており、占用物件の多様化、大量化が進んでいる。これに伴って、道路の掘返しやこれによる事故も依然として多い状況にある。

電話、ガス、水道、下水道等の公益物件の収容スペースとしての役割も担っている。道路の上空および地下には、電気事業者の設ける電柱、電線、管路、洞道、変圧器、電気通信事業者の設ける電柱、電線、公衆電話所、管路、洞道、マンホール、ガス事業者の設けるガス管およびバルブピット、水道事業者の設ける水道管およびマンホール、下水道事業者の設ける下水管およびマンホールなど、公益事業者の設ける物件だけを見ても、多量、大量の占用物件が収容されているが、経済社会の変化に伴い、新たな占用物件が出現するとともにこ

これらの状況に対処するためには、新規の占用物件の占用位置等の決定に当たって従来以上にきめ細かく調整し、判断する等の道路占用行政の高度化を進めるとともに、すべての既設占用物件の占用位置等に関する情報の図面上での迅速かつ正確な把握、道路管理者を横断した面的な把握が占有物件情報の管理の高度化を進める必要がある。また、占用物件が多様化し大量化すると、占用許可関係事務は必然的に大量化するとともに複雑化するため、道路管理者は関係事務の簡素、合理化を図る必要がある。

しかしながら、ほとんどの道路管理者は、道路占用物件の管理を手書きの平面図と帳票により管理しているのが現状であり、特に都市部の道路管理者にあつては、多種、大量に存する道路占用物件の膨大なデータを作成し、管理し、有効に活用するには、従来の作業では限界があるとの指摘がされていた。また、公益事業者にあつても、占用関係業務について、他の占用者の占用物件に関する情報の把握が困難であること、道路形状等の変更に伴うデータの維持が難しいこと等を問題点として認識していた。現行の占用物件管理についてこのような共通認識のもとに、道路管理の新しいシステムの構築が要望されたものである。

## 二 道路管理システムの開発経緯

道路管理システムの創設についての検討は、昭和六〇年四月、建設省道路局に設置された「道路管理システム検討委員会」（委員長・伊理正夫東京大学教授）において開始され、同年七月、システム開発の基本的方向に関する「中間報告」が答申され、その意義が認められた。その後、昭和六一年三月にシステムの開発、運用の主体として財団法人道路管理センターが設立されるとともに、同センターに「道路管理システム開発委員会」（委員長・伊理正夫東京大学教授）が設置された。同年四月には、システムに関する具体的事項の調査、

検討を行うために同委員会に作業グループとして「タスクフォース」が設置され、検討が続けられた結果、同年八月にシステム開発の方向と進め方について「第一次報告書」がまとめられた。昭和六二年七月には、入力データ項目、表示形式、初期データの作成方法等について「第二次報告書」がまとめられ、この報告書の完成と同時に横浜市および川崎市に支部を設置し、パイロット・システムの構築が開始された。昭和六三年一月には、道路占用許可関係業務、道路および占用物件関係業務に係る検討、パイロット・システムの運用と評価、今後のシステム開発の方向等について「第三次報告書」がまとめられた。平成元年には、すべてのシステム対象地域に支部が設置され、これに対応して、当該地域のシステムの構築および運用を円滑に行うため、関係道路管理者、公益事業者等を構成員とする地区連絡協議会が設置された。平成三年度中には、残りの全支部においてもシステムの運用を開始する予定であり、各地区連絡協議会の専門委員会、ワーキンググループ等においてデータ入力等のための調査、業務のシステムへの移行等についての検討が進められている。

## 三 道路管理システムの概要

道路管理システムは、センターの各支部に設置されたコンピュータのデータベースに階層別に登

録された道路データ（縮尺五〇〇分の一の道路台帳図をデジタル化したもの）、占用物件データの地図情報を、随時自由な縮尺で画面に表示したり、静電プロッタによって精度の高い図面を出図することが可能であり、また、これらの地図情報にリンクさせて文字、数値情報を持つものである。

道路管理システムへのデータ提供は、道路データについては道路管理者が、占用物件データについては各公益事業者がそれぞれ行い、データベースの維持管理はセンターが行うこととされている。

### 1 道路管理システムの内容

- (1) システムの構成メンバー
  - 道路管理者
  - 公益事業者（電力、電気通信、ガス、水道、下水道等）
- (2) システムの入出力情報
  - 道路データ（道路、地形、行政界等）および占用物件データ（電力、電気通信、ガス、水道、下水道等の地上、地下におよぶ施設）の地図情報
  - 属性データ（供用開始年度、管径等）の文字、数値情報
- (3) システムを利用する業務
  - 道路占用許可関係業務
  - 道路工事調整業務



○道路および占用物件管理業務

2 ハードウェアの構成(図1参照)

- (1) センター各支部にそれぞれの地区の道路管理データベースを構築し、各道路管理者および公益事業者の端末機とオンラインで接続する集中型のシステム構成となっている。なお、コンピュータを導入し、自己の施設管理等のシステムを保有している公益事業者にあつては、ホスト間接続を行う。

- (2) 各道路管理者には、当面、道路占用許可関係業務における検索等のためのタブレット付きグラフィック端末を設置し、センターのコンピュータとオンラインで接続する。

- (3) 各公益事業者のシステム構成は、次のとおりである。

- ①コンピュータを設置しない公益事業者

デジタル付きグラフィック端末、タブレット付きグラフィック端末等を設置し、センターのコンピュータとオンラインで接続する。

- ②コンピュータを設置し、自己システムを保有している公益事業者

公益事業者は、自己の占用物件の入力、更新業務については各自のコンピュータで処理し、各自のコンピュータとセンターの

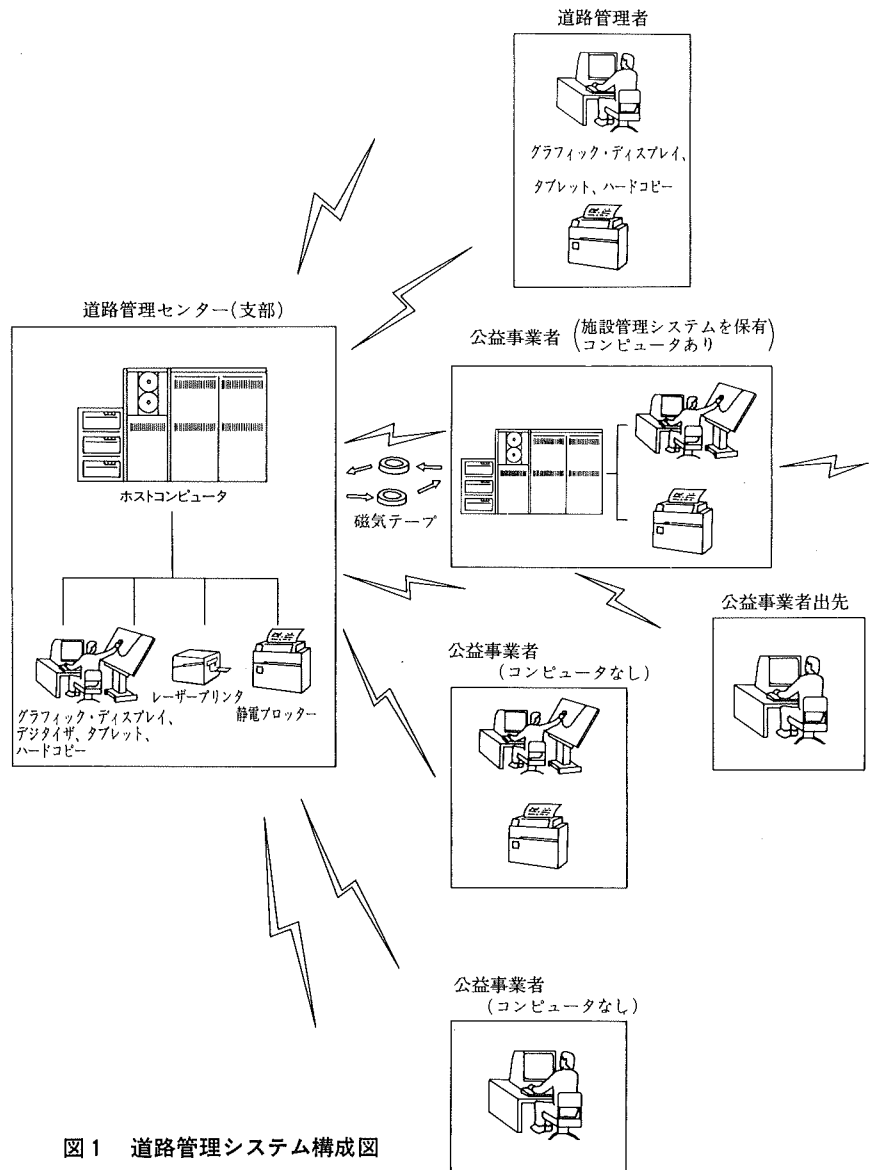


図1 道路管理システム構成図

コンピュータ間でホスト間接続を行い、更新されたデータの授受を行う。

- (4) センターには、道路管理データベースを更

新するためのデジタル付きグラフィック端末、帳票作成のためのレーザープリンター、

画面作成用の静電プロッタを設置する。

3 ソフトウェアの構成(図2参照)

- (1) 基本ソフトウェア

データベース管理ソフトウェアとマッピング

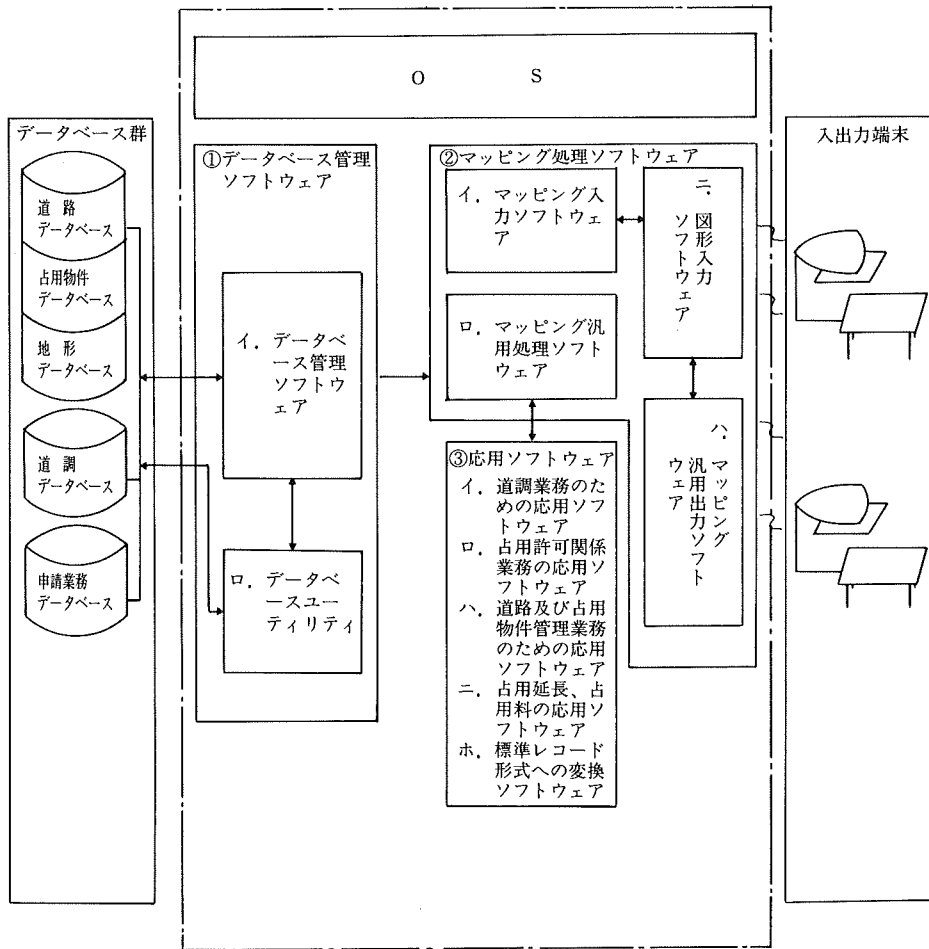


図2 道路管理システムのソフトウェアの構成図

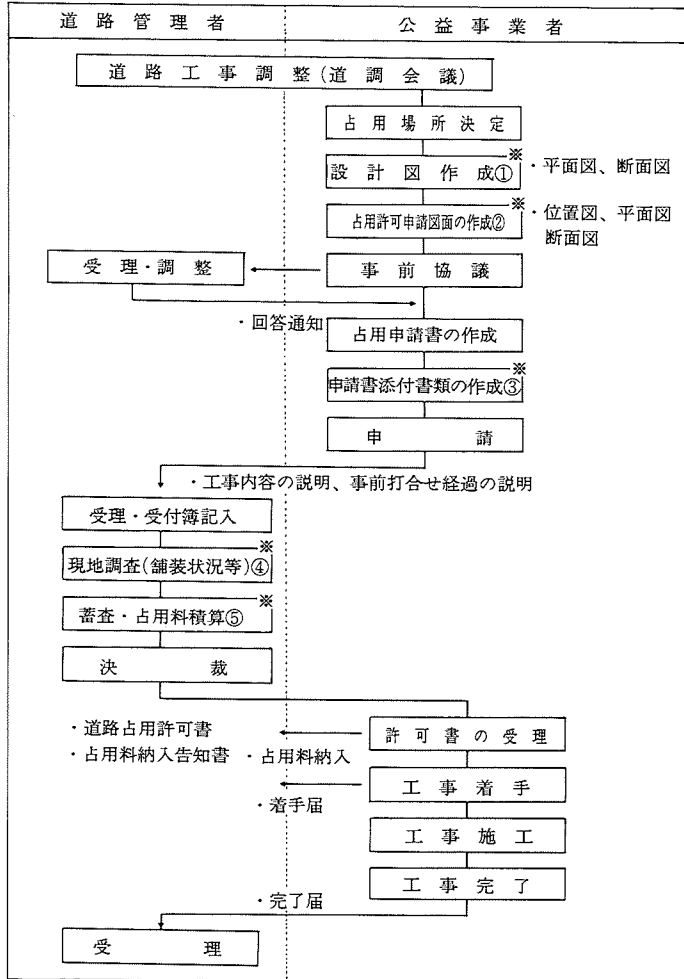
グ処理ソフトウェアとから成り立っている。  
 (2) 応用ソフトウェア

占用許可関係業務に係る入出力、検索、申請下図作成処理ソフトウェア、道路および占用物件管理業務に係る入出力、更新、検索ソフトウェア、占用延長、占用料等の集計統計ソフトウェア等から成り立っている。

#### 四 神奈川地区における道路占用許可業務

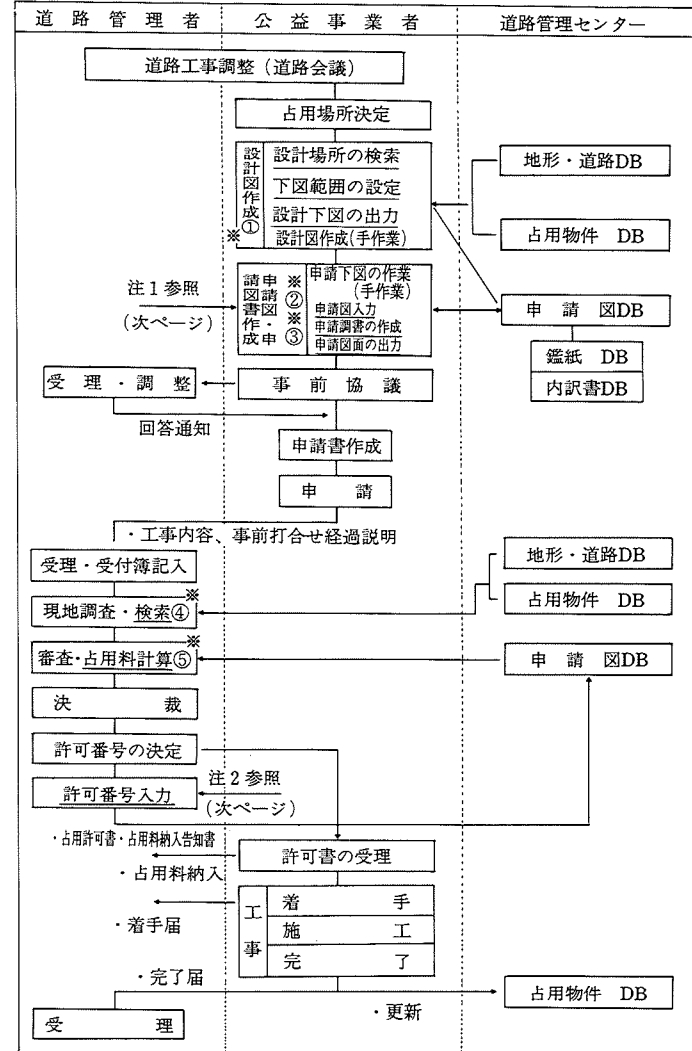
川崎市域および横浜市域における道路占用許可業務は、道路管理システムの導入により次のように処理されている。

①従来の占用許可事務のフロー



※①～⑤については次ページ参照

②占用許可事務の新業務

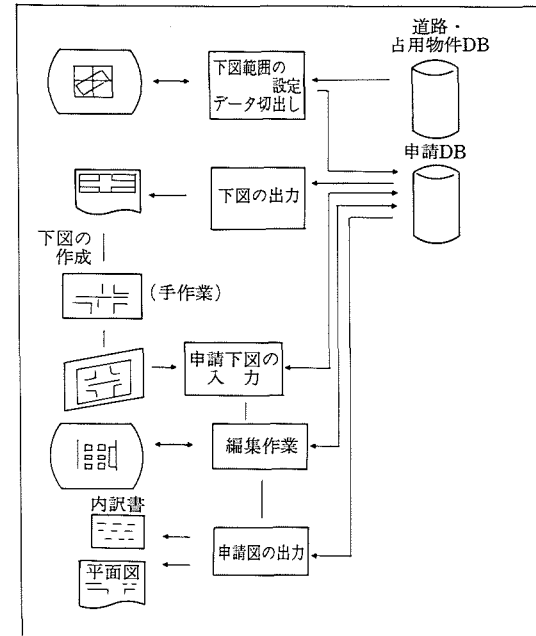


(注) アンダーライン箇所がシステム化対象。  
※①～⑤については次ページ参照

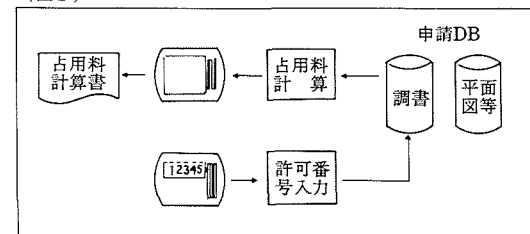
### ③主な変更点

	現 状	道 路 管 理 シ ス テ ム
① 設計図作成	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路等の測量をコンサルタント等に依頼し、この地形、道路図を基に平面図、断面図を作成している。</li> <li>社物件については、コンサルタント等に調査を依頼している。(コンサルタント等は、各企業を廻り調査をしている。)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路管理システムの地形、道路、占用物件DBにより下図が作成され、これを基に設計図を作成する。</li> </ul>
② 申請図作成	<ul style="list-style-type: none"> <li>申請図は設計図を使用している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>申請下図を作成後、道路管理システムに入力することにより申請図(位置図、断面図、拡大図を含む)が出力される。</li> </ul>
③ 申請図書作成	<ul style="list-style-type: none"> <li>手書きにより内訳書(占用物件種類別数量、掘削面積等)を作成している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>内訳書(占用物件の種類、数量等)は、平面図の入力により、自動的に作成される。</li> </ul>
④ 現地調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>現地調査により、舗装状況・埋設物件等を調査している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路管理システムの各DBの検索により、現場状況の把握がある程度可能となる。</li> </ul>
⑤ 占用料計算ほか	<ul style="list-style-type: none"> <li>数量集計等は、手計算によっている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動的に占用料が計算される。</li> <li>申請内容の検索も可能。</li> <li>定期的に申請件数、占用数量、占用料の集計表を出力する。</li> </ul>

標準的な流れ図



(注2)



- 道路・占用物件DBより申請する場所を検索し、申請範囲を設定する。設計後にデータを切出す。
- 切出されたデータを下図用としてプロッター出力する。
- 出図された図面に手作業で申請内容を記入し、入力用下図を作成する。
- 作成された入力用下図をデジタイザに貼り、申請内容を入力し、申請平面図を作成する。
- 入力された申請平面図をもとに拡大図・断面図を作成し、合わせて図面編集を行う。鑑紙・内訳書の作成も編集作業の中で行う。
- 申請図面・鑑紙・内訳書の出力を行い、道路管理者へ提出する。
- 入力された申請データに対して、道路管理者は許可番号を入力し、占用料計算を行う。

# 財団法人「立体道路推進機構」 の設立に向けて

(財)道路新産業開発機構調査部調査役 田畑 正二

## 一 はじめに

近年、大都市を中心として道路混雑は激化しており、道路整備の充実に対する国民の要望には切実なものがある。しかしながら、市街地における幹線道路の整備については、用地の高騰、代替地の取得難等により事業の進捗に支障をきたしている状態である。

このような現状を打開し、大都市近郊、特に市街地における幹線道路整備を促進するための新手法として、昨年、道路と建物との一体的整備を可能にする立体道路制度が創設された。この制度の活用により、幹線道路の整備促進に併せて、周辺地域の良好な市街地形成や土地の有効・高度利用が促進されるものと期待される。

(財)道路新産業開発機構では、建設省の指導・協力のもとに立体道路事業を円滑に推進するための母体となる「財団法人立体道路推進機構」を設立するため、設立準備室を当機構内に設けその取り組みに当たることとした。

## 二 財団法人立体道路推進機構の設立経緯

### 1 「沿道整備研究会」の設置

道路と建物との一体的整備手法に関しては、建設省では、「一体整備道路研究会」(昭和六二年五月)を設置し、多角的な検討を進めてきたが、これに対応して(財)道路新産業開発機構において、民間サイドからみた一体的整備手法を検討するため、

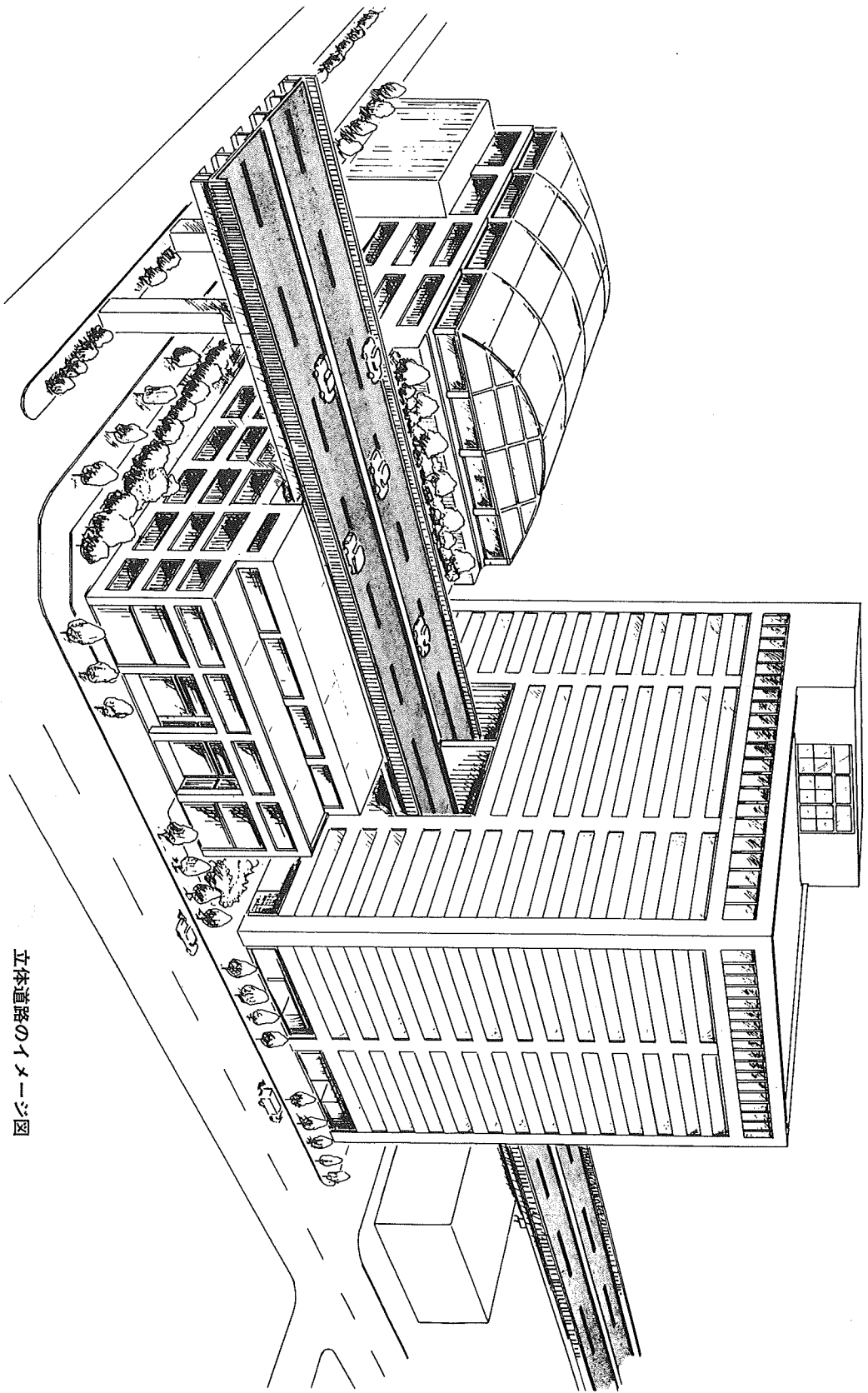
「沿道整備研究会」(会長 杉山和男 新日本製鐵

(株)副社長)を昭和六二年八月に発足させ、民間活利用の有効な手法等の検討を行い、行政サイドへ積極的に提言していくことを目的として、当機構の賛助会員のうち一二五社の企業の参加を得て活動を開始した。

当研究会は、「立体道路部会」と「沿道地域開発部会」の二つの専門部会を柱に、道路と建物との一体的整備方策について民間の立場から活発な調査・研究活動を重ね、昭和六二年度の間報告に続き、平成元年七月、「沿道整備研究会」の最終報告がなされ、研究成果として、「立体道路専門部会」から事業を円滑に推進するための方策として、事業推進組織の必要性が提案された。

当機構では、研究会の提案を踏まえて、引き続き、「立体道路推進委員会」を設け、立体道路事業

立体道路のイメージ図



推進組織の整備方策に関する検討に取り組むこととした。

## 2 「立体道路推進委員会」の設置

平成元年六月に道路法、都市計画法、都市再開発法、建築基準法の一部が改正され、道路と建物を一体的に整備できる「立体道路制度」が創設されたことに伴い、都市部の道路整備を進めるにあたって各地で同制度を活用する動きが出ている。

しかし、立体道路事業の実施にあたっては、道路側と建物側との協議・調整など多方面にわたる調整業務を円滑に進めることが必要であり、「沿道整備研究会」においても調整機能を有する組織の必要性が指摘されているところである。

当機構では、「沿道整備研究会」以降引き続き平成元年九月に官・民双方から構成される「立体道路推進委員会」(座長 井上啓一 建設省 道路局 道路経済調査室道路計画調整官)を設置し、立体道路事業の円滑な事業の推進を図るための組織の整備方策に関する検討を始めた。

当委員会では、新組織の業務内容、組織構成、事業収支などについて検討を行い、平成二年一月、事業推進組織として立体道路事業を推進するために必要な道路計画と建築計画との調整、道路と建物との技術基準等の調整、環境対策・防災対策の調整、管理協定など各種調整業務に関して総合的

な知識、経験、調整能力を有する専門家等より構成される官民一体となった公的機関の設立を提案する報告がなされた。

## 三 財団法人立体道路推進機構の概要

(財)道路新産業開発機構においては、道路と建物との一体的整備に関する「沿道整備研究会」および「立体道路推進委員会」での研究成果・報告・提案を踏まえ、立体道路事業の円滑な推進を図るには公的機関による調整が欠かせないことから、建設省の指導・協力のもと、立体道路事業の推進母体となる「財団法人立体道路推進機構」を設立するため、設立準備室を設け、七月設立を目指し、今その準備を進めている。

設立する新財団の概要は、次のとおりである。

### 1 設立目的

市街地における幹線道路の整備については、用地の高騰、代替地の取得難等により用地取得が難航し、事業の進捗に支障をきたしているのが現状である。このような現状を打開し道路整備を促進するためには、幹線道路の整備に併せてその周辺地を含めた一体的かつ総合的な整備を行い、土地の有効・高度利用を図ることが効果的である。昨年度、道路法等の一部が改正され、道路と建物との一体的整備を可能にする「立体道路制度」

が創設されたことに伴い、各地で同制度が積極的に活用されるものと予想される。

立体道路事業の本格的な実施は、我が国で初めての試みであり、その実施にあたっては、都市計画・道路計画との調整、立体道路区域の設定、建築確認申請、都市計画などの公的手続きを必要とするほか、道路と建物との技術基準等の調整、環境対策・防災対策の調整、管理協定等、道路側と建物側との協議・調整が必要不可欠となる。

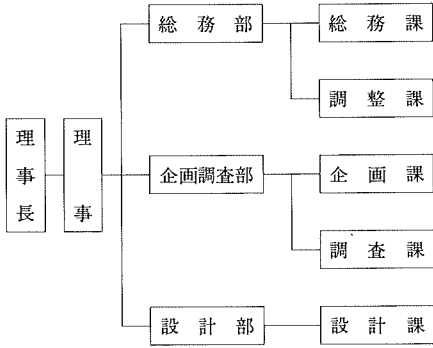
これら各般にわたる調整を円滑に進め、立体道路事業を推進していくためには、事業内容の広報・普及を図るとともに、十分な知識、経験を有する専門家による調査・研究、各事業者への助言、指導が必要である。

このような社会的要請に応えるため、(財)立体道路推進機構を設立し、立体道路整備に必要な各種調整業務を遂行するとともに、事業の円滑な推進方策等についての的確な情報提供や協力を行い、立体道路事業の推進を図ることで幹線道路網の整備促進、並びにその周辺地域の良好な市街地形成に寄与しようとするものである。

### 2 業務内容

財団の業務内容は次のとおりである。

- ① 立体道路事業に関する調査・研究
- ② 立体道路事業の企画・立案および各種調整

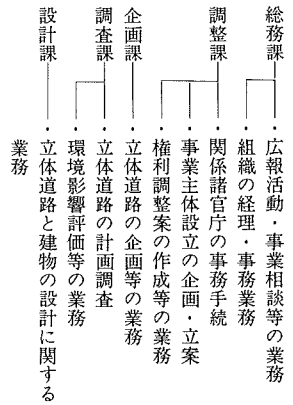


### 3 組織構成

財団の組織構成および所掌事務は次のとおりである。

- ③ 立体道路事業の設計
- ④ 上記各事業に関する業務の受託
- ⑤ 立体道路事業に関する情報の収集・提供
- ⑥ 立体道路事業に関する広報・機関誌等の刊行
- ⑦ 立体道路事業に関する講演会、講習会、研究会等の開催
- ⑧ 立体道路事業の実施主体への援助
- ⑨ その他この法人の目的を達成するために必要な事業

### 4 事業展望



4 全総において提唱された21世紀初頭を整備目標とする高規格幹線道路網一四、〇〇〇km、三大都市圏における自動車専用道路網三、四〇〇km、およびその他地方都市の自動車専用道路のうち相当部分が市街地を通過する計画となっており、その推進にあたっては数多くの道路事業で立体道路の積極的な活用が考えられているが、当面は、

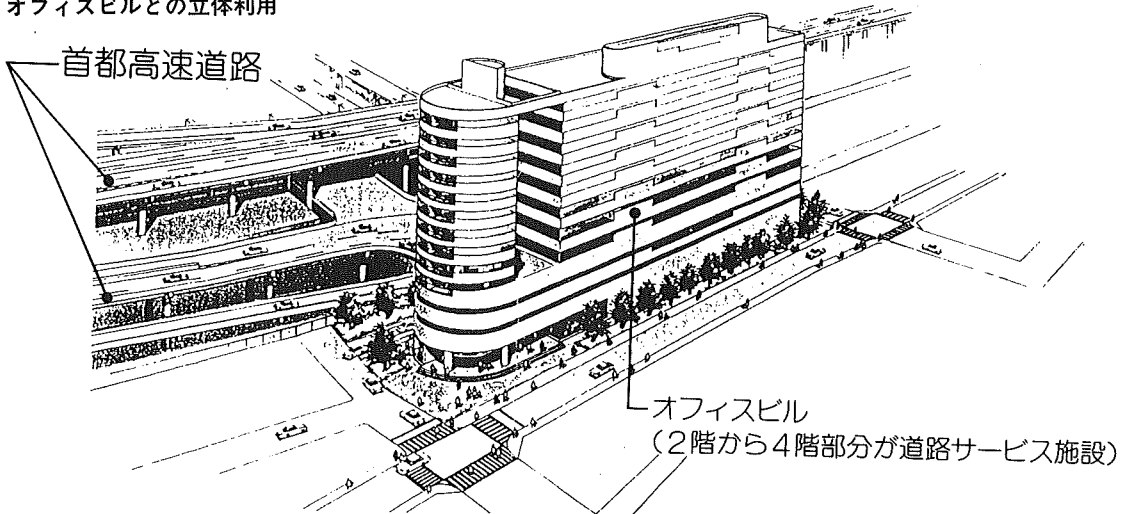
- ・ 東京外かく環状道路和光地区での住宅との立体利用

道路と住宅の共存を図り地域分断を防止するため、道路の地上部分（掘割構造の蓋かけ上）に住宅・商業用ビルを建設する計画

- ・ 首都高速道路箱崎地区でのオフィスビルとの立体利用

箱崎地区は首都高速道路の結節点であることから、パーキングエリアの設置が不可欠とされており、民間のオフィスビルと首都高速道路のパーキングエリアを兼用したビ

オフィスビルとの立体利用





ルを建設する計画  
 ・名古屋環状二号線喜多山地区での商業施設との立体利用

道路と鉄道が交差しており、道路と鉄道の乗り継ぎ、ショッピングセンター利用のため、駐車場の需要が高いため、道路整備にあわせて道路上に道路サービス施設や立体駐車場を駅舎上の商業施設等と一体的に整備する計画

のほか、第二京阪道路、関西国際空港線などの道路事業について必要な調査・設計等の業務を実施することとしている。

#### 5 設立資金

設立資金は、財産の運用収益および業務収入から当財団が安定的かつ健全な業務活動が図れることを勘案し、一〇億円を予定し、建設・金融・不動産業界など広く各界に対し、財産の出捐を要請することとしている。

#### 四 おわりに

立体道路推進機構設立準備室では、現在、財団設立の趣旨説明、出捐の要請も終了し、七月の設立に向けて、発起人会開催資料、設立申請資料の作成など設立に係る諸作業も最盛期を迎えている。設立説明に際し、多くの企業の方々から設立趣

旨に賛同、また出捐申込をいただいたことは、立体道路事業の推進母体となる「財団法人立体道路推進機構」に寄せる期待の大きさの表れだと思われる。

「財団法人立体道路推進機構」は、立体道路事業

の推進を図り、幹線道路網の整備促進並びに良好な市街地形成に貢献すべく積極的に活動し、社会の期待に応えていくものと思われる。財団の設立に向けて、一層のご支援・ご協力を宜しくお願い申し上げます。

### ◆道路行政の動き◆

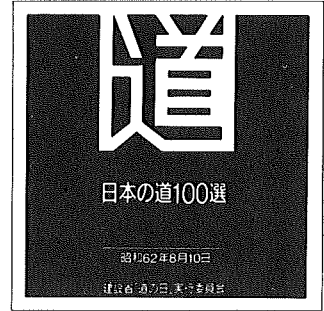
(平成2年4月～5月中旬)

月・日	項目	内容
4・1	過疎地域活性化特別措置法施行	過疎地域振興特別措置法を引き継いだもの。
11	道路審議会基本政策部会	これからの道路整備のあり方についての提言を建議
26	高速自動車国道の施行命令	4区間について日本道路公団に施行命令 ○東北横断自動車道 東和秋田線 秋田市上北手古野～同市新城市道川 (16km) ○北陸自動車道 新潟市江口～同市長潟 (7km) ○近畿自動車道 敦賀線 舞鶴市堀～同市堂奥 (10km) ○九州横断自動車道 長崎大分線 大分市荏隈～同市片島 (8km) 計41km
5・8	高知県道路公社設立	高知桂浜道路建設事業を担当
16	道路法施行令の一部を改正する政令公布	通行禁止対象物品及び通行制限対象物品の範囲について所要の改正を行った
16	第5回道路交通環境整備懇談会	第5次交通安全施設等整備事業5箇年計画への具体的提言についてのとりまとめを行った
19	ハイウェイ・ナウ実施	高速道路のイメージアップを図るとともに、利用者の生の声を聞く企画

# 明日への架け橋・ 高速ネットワーク

## —能登有料道路—

(金沢市栗崎町～鳳至郡穴水町)



石川県

石川県は、北陸地方の中心に位置し、西南から東北に向かって細長く、東西一〇〇キロ、南北二〇〇キロに広がり、南は白山山系から発する加賀地域、北は能登半島全域を占める能登地域に大別される。

このことが能登地方において半島特有の地理的条件による地域発展の大きな阻害要因となり、人口流出による過疎化が進展し、加賀地方に比して、あらゆる面で格差を生じている。

この地域格を是正し、県内「半日行動圏・一日生活圏」の確立を目指し、昭和四五年「県土改造高速ネットワーク」を策定し、均衡ある県土の発展を図るため基幹道路の整備に着手した。能登有料道路は、その主翼の一環として建設された。

これにより地方自治体の運営する一般有料道路としては、日本一の延長（八三キロ）を持つ能登有料道路が昭和五七年に完成（暫定二車線）した。

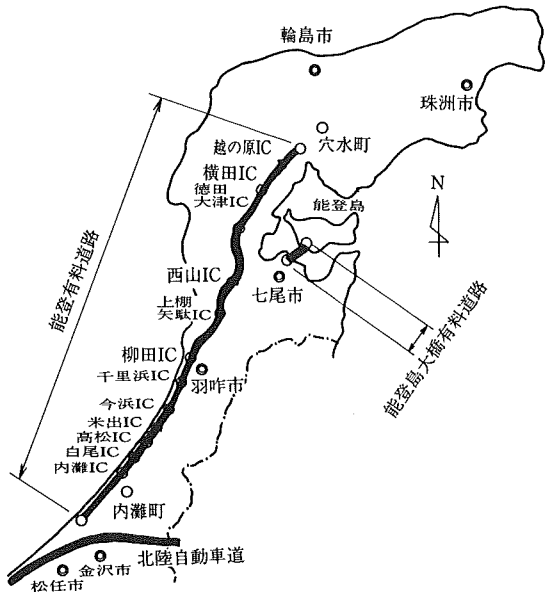


図1 路線図

県都金沢市より最初の内灘料金所を過ぎると目の前に日本海の青い海が広がり、白い砂浜、緑の松林とのコントラストはすばらしい。

砂丘地を羽咋まで、約三〇キロも走ることになる。

約二〇キロ地点には、高松サードビスエリアがある。同サービースエリアは鉄骨平屋建てで、屋根には地元特産の高松瓦や県産材を使い海岸景観がどこからでもよく眺められるようにしており、その素材や設計に工夫がこ

らされている。また、日本海に沈む夕陽を目のあたりに見ることがができる。

羽咋市柳田インターチェンジを過ぎると、景色は一変して緑濃い丘陵地帯になる。

約一五キロほど走ると、西山パークエリアがある。同エリアは周囲の環境に合わせた小屋風の建物で、山菜加工品やシイタケ、スイカ、コロ柿、米などの特産品を販売している。さらに奥へ進むと別所岳サービスエリアがある。



写真2 高松サービスエリア 県産林を使った高松レストハウス

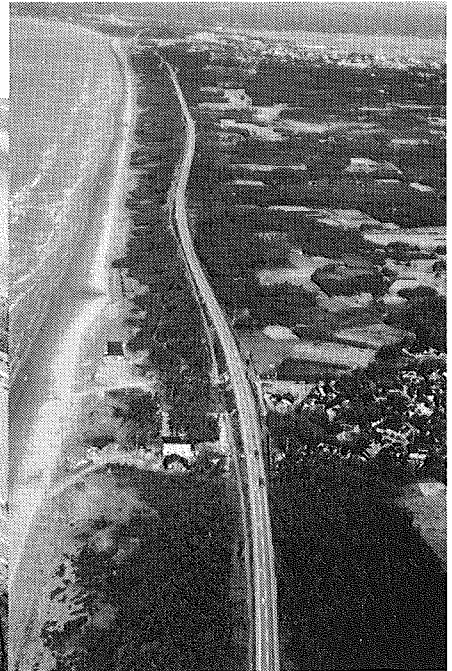


写真1 能登有料道路  
能登への大動脈

ここには、能登有料道路の日本  
の道百選顕彰碑が設置されて  
いるところでもある。遊歩道が  
整備されており頂上には展望台  
もあり、七尾西湾のすばらしい  
眺望が楽しめる。  
また、天気の良い日には、遠  
く立山連峰までが視界に入る。  
景色にはそれほど変化のない山  
間ドライブでひと息入れるには  
格好のサービスエリアである。  
このように、本道路は、海岸  
線から山間部まで走る景観に優  
れた道路であり、長い海岸線は

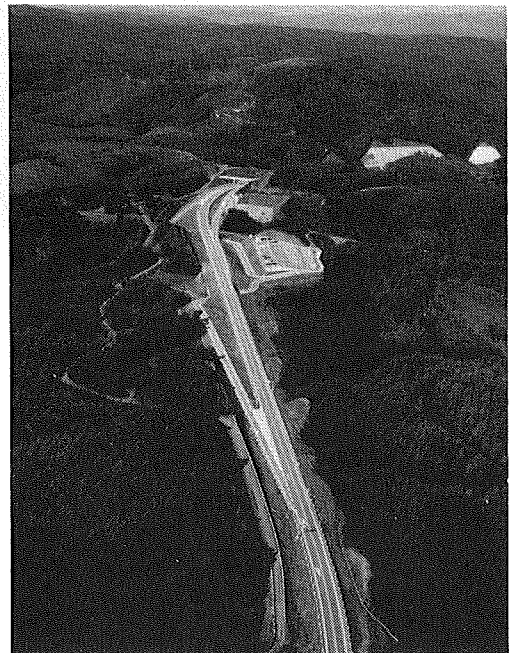


写真3 路所岳サービスエリア 眺望が楽しめる

変化に富み、外浦の豪快な奇勝  
と内浦の波静かな入江が海のひ  
びきを奏で、また、古い歴史に  
彩られた数々の伝説と素朴な風  
俗を今も受け継ぐ能登への観光  
道路として、県内、外の利用者  
のドライブコースともなってい  
る。  
なお、沿線の優れた自然景観  
の保護に配慮し、沿線全域にわ  
たって広告物の掲示を禁止して  
いる。  
もちろん、能登主要都市から  
県都金沢までを直結する基幹道

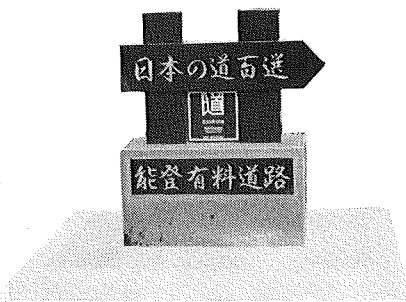


写真4 「日本の道百選」顕彰碑  
美しい景観と活力あふれた道路

路として、地域格差是正や地域の発展に大きく寄与しており、社会、産業活動を支える動脈として、また、地域住民に密着した生活道路としても、高い評価を得ていることはいままでもない。

なお、本道路は近年の交通量が年々増加の一途をたどっており、現存する二車線道路のうち白尾～柳田間では交通容量の不足を生じており、交通渋滞となる日も多くなっている現状である。このため、交通混雑の解消



写真5 能登大橋一橋長430m高橋脚を有する4径間連続PCラーメン箱桁橋

と道路サービス水準の向上を図るため平成二年度より四車線化事業に取り組むこととしている。

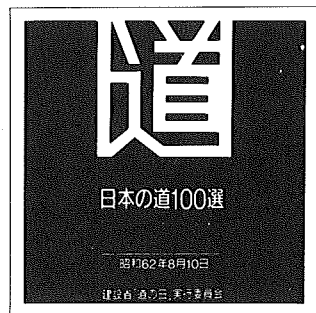
表1 能登有料道路の概要

有料道路名	区間	延長 (km)	工期 (年度・昭和)	事業費 (億円)	供用開始 (昭和)	主要施設	備考
能登有料道路	(起点) 金沢市粟崎 (終点) 田鶴浜町大津	55.9	45～57	276.3	48. 7.22高松～柳田 48. 8.15白尾～高松 49.12. 5粟崎～白尾 57.11.17大津～柳田	料金所 4 インター-9 高松 S.A 西山 P.A	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 通行台数(元年度) 約11,300台/日 (最大区間約16,000台/日)</li> <li>• 通行料金 普通車 720円</li> </ul>
	(起点) 田鶴浜町大津 (終点) 穴水町此木	27.0	47～54	192.5	53.11. 1横田～此木 55. 3.29大津～横田	料金所 1 インター-3 別所岳S.A	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 通行台数(元年度) 約 4,000台/日</li> <li>• 通行料金 普通車 460円</li> </ul>
	計	82.9		468.8	57.11.17 全線開通		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 通行料金(全区間) 普通車 1,180円</li> </ul>

日本の道100選より

# 「やすらぎの シンボルロード」

—秋田市広小路—



秋 田 市

## 秋田市の沿革

秋田市は明治四年の廃藩置県の後、明治三二年四月一日に市制を施行した。当時の面積は、佐竹公が築いた久保田城跡の千秋公園を中心に、わずか六・八七㎞で、人口も二九、二七九人にすぎなかった。

その後、明治三八年から昭和三〇年まで、八回にわたる周辺町村との合併、雄物川の大規模



明治後期頃の広小路



現在の広小路



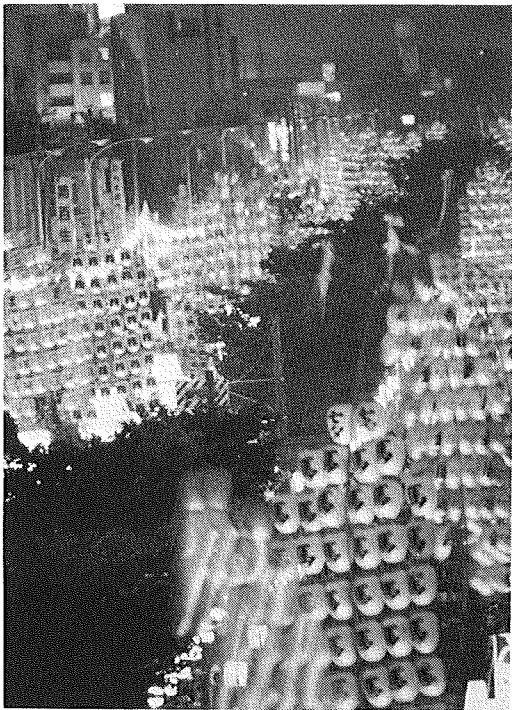
雪の広小路

改修による残土で工業地帯および住宅宅地の造成、都市基盤の整備などにより、現在では面積四五九・二六㎢（六七七倍）、人口も待望の三〇万人（一〇倍）を突破し、名実ともに日本海沿岸の中核都市に発展した。

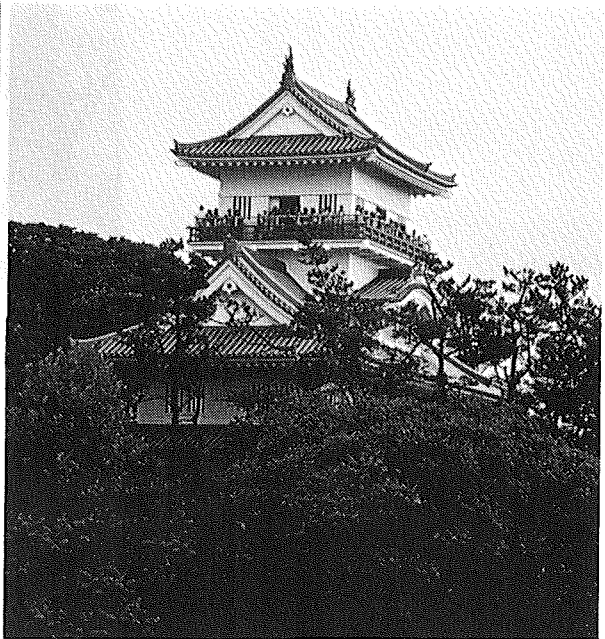
県都秋田市は、秋田県の中央部西側沿岸に位置し、雄物川の河口に開けた都市で、河川の氾濫によって運ばれてくる肥沃な土砂によってできた秋田平野は広大で、昔から農業を基盤として繁栄してきた。豊富な穀物は秋田港から近江へ北前船で運搬され、陸路で京都へ送られた。したがって奈良・京都の文化・物品も多く、奈良時代のことばが、今の秋田弁に残っているのもその証といえよう。

また秋田市は北緯三九度四三分でニューヨークとほぼ同じ位置にあり、冬は風雪等の厳しい気象条件であるが、春から秋にかけては対馬暖流により、温だん気候で日照時間が東北では一

番であり、水不足問題は起きても冷害の発生はない地域となっている。秋田市は山あり、川あり、海ありで美しい自然に恵まれ人情味あふれる人間性は、独特の文化を育んできた。そのひとつに秋田の竿灯があり、食では灘・伏見と並んで、酒のおいしい郷である。この竿灯祭りの発祥の場となったのが秋田市広小路である。（現在は参加数が多く山王通りで開催されている）  
秋田駅において、瀟洒なホテ



竿灯祭り



千秋公園御隅櫓

ルやデパートの立ち並ぶ商店街を行くと、まもなく右手に市民の憩いの広場、千秋公園が見えてくる。お堀には大賀博士の残した古代のハス、大賀ハスが植えられ、水面の上にあざやかな緑が浮かび、公園の木々と見事に調和している。お堀に住みついたつがいの白鳥も今では五羽に増え、優雅に水面を泳ぐその姿は市民の目を楽しませてくれる。



一方樹林に囲まれた千秋公園内には、美術館、県民会館、図書館などの文化施設が点在し樹林の中に溶け込んでいる。城跡の階段を登るとやがて、本丸の御隅櫓おみぐらが美しい姿で立ち、中に入ると市内の四方を眺望できる。ひとときわ目立っている、東側にどっかと裾野を広げてそびえ立つ秋田市のシンボルの山、大平山を見上げる事ができる。また、南側には遠く秋田富士鳥海山が見える。北側および西側には今はなくなったが、八橋油田地帯があった。現在は官庁街や住宅地となりつつある。

この秋田市の玄関口から旭川（通称川反）までの約九〇〇m区間が、シンボルの道路として、市民はもとより広く県民に親しまれている通称「広小路」である。

沿道南側は、県都有数の商業地域を形成し、デパートや大型スーパー、専門店が軒を並べており、歩道にはデザインを凝ら

したアーケードが設置され、ウインドウショッピングを楽しみながら、気の向くままに秋田市の街を巡り歩くのも風情があつておもしろいと評判である。

一方北側の、秋田藩主佐竹氏の久保田城跡は、慶長七年（一六〇二年）、徳川家康に出羽国へ移封を命じられた佐竹義宣が、前の領主であった安東氏の居城秋田湊城が狭小であったため、久保田の地の神明山に城下の移転を行った時のものである。城下の町割のとき、大身たちの武家屋敷が広小路に沿って割り付けられた。このころから「広小路」と呼ばれ、人々に親しまれていた。明治維新の変革で、武家屋敷が解体され、その跡地の広い空間は漸次新しい行政官庁や兵舎などが埋めた。

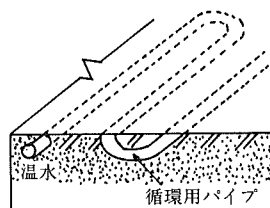
明治三十二年（一八九九年）、広小路にレールの上に客車を載せ、それを馬に引かせる秋田馬車鉄道が開業した。馬車鉄道は軌道の上をラップをテトテトと吹き

鳴らしながら走ったので、テト馬車として市民に愛好されていた。

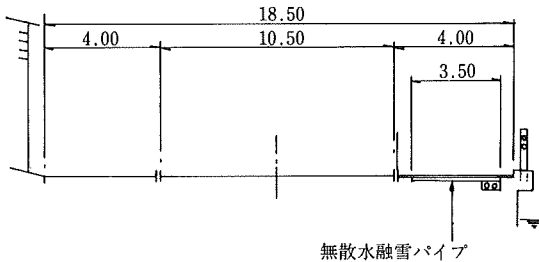
その後馬車鉄道は、市営電車となり土崎港（現秋田港）から広小路を経由して秋田駅に至った。しかし自動車交通の発達により、昭和三七年廃止の運命となった。

広小路が秋田市の主たる商店街として整備されたのは、官庁の移転に伴う都市計画のためのもので、西の行政官庁街と東の秋

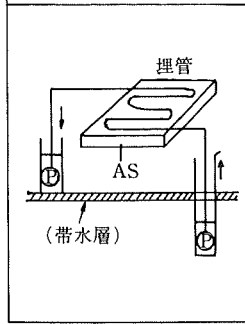
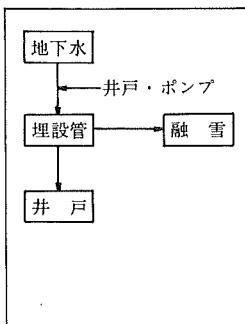
田駅とを結ぶ経済的流通ベルトとなったためである。しかし、この広小路も交通量の増大により南側の中通り線（三車線）と共に上下の一方通行運用となり、県外ドライバーには、走行方向にとまどいを生じ、評判が悪い。



無散水方式の幅員構成



無散水融雪の基本構造



地下水利用（還流方式）



広小路の幅員は、歩道両側ともおのおの四・五m、車道は三車線で九・〇mとなっている。

歩道はカラー平板を敷きつめ、その下には積雪時でも雪が消えるように、ラジエター方式でパイプを敷設し、これに汲み上げた地下水を通してその熱伝導で消雪を実施している。これを散水方式消雪と比較して、無散水方式と呼び、歩行者に水がかからないので、冬の間でも安全で快適な歩行者空間を確保できるようにしている。また歩道には、しだれ柳を街路樹として配置し、お堀り側の棚には疑木を設置し、景観とマッチするように配慮している。

この千秋公園のお堀に面したメインストリートとしての広小路には、春のサクラ、初夏のツツジ、夏の大賀ハスの美しい花が鮮やかに咲き誇り、木々の若葉が水辺とマッチしている。冬は千秋公園に降り積った真綿のように白い雪とのコントラスト

がビルの商店街にあって、歩行者の心に安らぎと潤いを与えてくれる。

佐竹侯の城下街としての中心となってきた広小路は、長い間培われた歴史と風土、先人の英知と努力が築かれた伝統と文化的遺産を見つめつつ、広小路そのものも変遷を繰り返してきた。今後秋田市は、二一世紀に向けて「新総合都市計画」の中で、魅力あるさわやかな公園都市の建設を目標に都市造りを進めようとしている。広小路も千秋公園とのつながりから、もっと変わった姿となって、市民の安らぎの道路になるのか、または消えてゆくのか知るよしもないが、できれば公園道路として休憩施設の増設も踏まえ、もっともつと市民に親しまれる道路として生き延びてほしいものである。



# 関東地建における 共同溝の整備状況

建設省関東地方建設局道路部

道路管理課長 長田 庄二

## 一 はじめに

当地建は、一都八県内における一般国道二三路線、管理延長二、二二三・二kmを一二事務所四三出張所で管理している。

地域および道路整備の現状としては、全国の約一三%の面積に約三三%の人口を有する地域であり、このうち特に南関東地域（一都三県）の人口は、三、〇〇万人を超えており、国土総面積の三・六%の地域に約二五%の人口が集中している。

また、南関東地域における自動車保有率は、公共交通機関の発達等から、全国平均に比べ低くなっているが、平均交通量が多いことが

ら混雑度一以上のシェアが高くなっている。大都市東京を中心として、経済、文化等が集中し、今後も情報化社会、国際化社会として、ますます進展し、都市化がさらに拡大していくことになろう。

このような状況の中で、日常の生活活動に欠かすことのできない情報通信、エネルギー、上下水道等の公益施設も都市の拡大に伴い、新設、増設、更新等が必要不可欠となっていくことから、道路の地下利用は、決して減少することにはならない。したがって、これらの工事を施工することによって、一般交通や沿道住民に与える影響も大きくなる。

そこで、道路の掘返し規制について、昭和

三二年以降多くの通達が出されてきたが、昭和三五年の通達の中で共同溝の設置について推進を図ることが記されている。

昭和三八年四月に、路面掘削の制限、道路構造の保全、円滑な交通の確保を目的として「共同溝の整備等に関する特別措置法」が制定され、地建管内で初めての共同溝が、東京オリンピック関連で東京都によって昭和三八年に青山共同溝延長六六七mが整備され、昭和三九年には、都営地下鉄関連として、一五号新橋共同溝延長三八〇mを東京都に委託し完成、昭和四一年には、直轄工事として、はじめて三宅坂共同溝延長四七〇mを完成している。

## 二 共同溝整備の現状

当地建が共同溝の整備を実施している地域としては、東京都、神奈川県（横浜、川崎市）、千葉県（浦安市、市川市、習志野市、千葉市）内である。整備の推移等は図表に示すとおりであり、平成元年四月一日現在で、共同溝本体完成延長は一二三・二kmとなっている。このうち、企業参加延長は約四一三kmとなっており、平均参加企業数三・三五となっている。

図の中で昭和四三〜四九年度にかけて特異

な状況を示しているのは、地下鉄、首都高速道路、都市計画事業との調整結果、共同溝事業を併せて行う必要性があったからである。

### 三 共同溝の維持管理

共同溝は都市生活の根幹となる各種公益物件を集約整理収容する極めて重要な施設である。

本体完成延長も一二〇kmを超え、参加企業の延長も増加し、実際に管理すべき延長が室数が複雑のものが多いことから、延べ延長が四〇〇kmを超えている。

共同溝の維持管理は、共同溝の構造や収容されている公益物件の保全のために、その特殊性から地上で行われる管理とは相違がある。社会経済的に大きな影響力を持つ共同溝に一旦事故等が発生した場合、地域社会に与える影響は計り知れないものとなる。現に、世田谷洞道の火災（昭和五九年十一月）発生した例もあり、共同溝管理者として、施設の安全性の確保の向上をはかるため共同溝監視システムを検討し、昭和六一年度より東京国道管内の共同溝に監視業務を導入し、平成元年度より横浜国道、千葉国道管内に導入した。

今年度からは相武国道管内に導入することとしている。この監視業務については、共同溝

等の安全管理に対する強い社会要請に基づき、その効果的・効率的な防災体制の強化を計るため、委託により実施している。なお、監視システムの詳細については、その特殊性から記載できないが、順次対象共同溝を拡大すべく計画中である。

### 四 今後の課題

現在まで共同溝の整備を公益事業者と協議・調整を行い鋭意その推進を図ってきたところであるが、法制定以来二十七年を経過するなかで、今後さらに検討を進めなければならぬ事項も出てきている。私見ではあるが、検討すべきと考えられる事項について以下に記す。

#### 1 共同溝制度の基本的考え方

##### (1) 共同溝の位置付け

これまで通り道路の附属物として位置付けて整備を進めるが、その際、都市計画的観点にも配慮したマスタープランを作成し計画的に整備を行う必要がある。

表1 主要指標

	総面積 (km <sup>2</sup> )	総人口 (千人)	工業出荷額 (百億円)	商業販売額 (百億円)	事業所数 (千ヶ所)	備考
全 国 (A)	377,801	121,049	23,926	53,001	6,711	
関 東 (B)	49,764	39,755	8,674	22,747	2,104	
全国比 (B/A) %	13.2	32.8	36.3	42.9	31.4	

表2 基礎データ一覧表

	関 東 甲 信 地 方										全 国
	茨城県	栃木県	群馬県	埼玉県	千葉県	東京都	神奈川県	山梨県	長野県	計	
自動車保有率 (台/千人)	472 (1.19)	493 (1.25)	545 (1.38)	347 (0.88)	346 (0.88)	299 (0.76)	311 (0.79)	508 (1.29)	533 (1.35)	365 (0.92)	395
国県道平均交通量 (台/日)	6,658 (1.29)	5,630 (1.09)	6,037 (1.17)	10,815 (2.09)	9,222 (1.78)	19,549 (3.78)	16,331 (3.16)	4,242 (0.82)	4,257 (0.82)	8,350 (1.62)	5,167
国県道改良率 (%)	55.7 (0.91)	60.1 (0.98)	68.4 (1.12)	70.8 (1.16)	71.5 (1.17)	84.0 (1.37)	81.2 (1.33)	56.7 (0.93)	51.4 (0.84)	64.6 (1.06)	61.1
国県道整備率 (%)	35.9 (0.75)	43.6 (0.92)	50.3 (1.06)	36.5 (0.77)	45.4 (0.95)	47.6 (1.00)	40.8 (0.86)	43.6 (0.92)	37.2 (0.78)	41.7 (0.88)	47.6
一般国道平均旅行 速度 (km/h)	34.0 (0.92)	38.5 (1.04)	36.3 (0.98)	29.8 (0.81)	34.8 (0.94)	17.3 (0.47)	29.0 (0.79)	35.6 (0.96)	33.9 (0.92)	32.5 (0.88)	36.9

※( )内は、対全国比

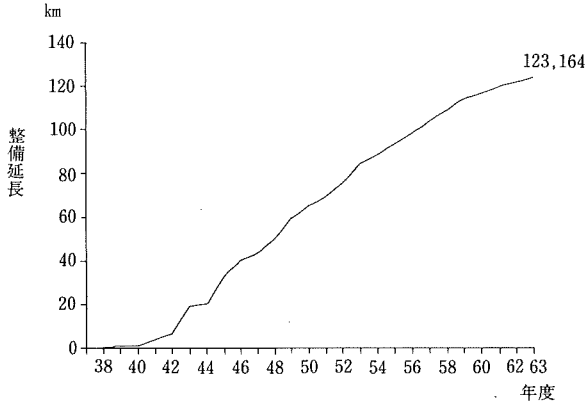


図1 共同溝整備現況推移

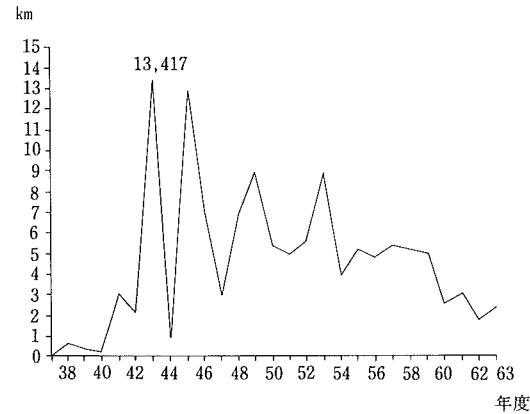


図2 共同溝整備延長推移

(2) 連続性確保等の要請

網的・連続的に整備すると共に、河川や鉄道を横断する部分についても、共同溝の効率的利用・管理の一体性の確保の見地から共同溝として整備できるよう、現行制度の運用に配慮するとともに、今後法的にも明確にする必要がある。

2 共同溝の占有者

(1) 新たな占有物件に係る収容適格性

CATV、熱供給管、廃棄物処理管等新たな

な占有物件の増加が予想されるが、これらの収容適格性について、公益性の観点、技術的な観点から今後さらに検討する必要がある。

3 共同溝の占有調整およびマスタープランの必要性

(1) 占用制限のあり方

将来需要予測の困難性、建設時期の不一致、収容物件の構造上の問題等があることから、多くの既設物件が参加できる条件を整備する必要がある。

(2) マスタープランによる事前の総合的調整の可能性

マスタープランは、道路管理者、関係公益事業者、都市計画決定権者等による総合的調整により実現可能性を踏えて策定することが望ましい。

いずれも共同溝の整備に関する基本となる事項であり、今後も関係機関、関係公益事業者等の御意見を聞きながら、前向きに検討を行い共同溝整備の促進に努め、貴重な都市空間の有効利用を図り防災空間、都市景観、環境空間等を確保し快適でうるおいのある街づくりに資するため、関係者の皆様方と一緒に共同溝整備に取り組んでまいりたい。



表 3 年度別共同溝整備の推移

平成元年 4 月 1 日現在

年度 事務所	S 38	S 39	S 40	S 41	S 42	S 43	S 44	S 45	S 46
東京国道	667	380	232	3,074	2,169	13,417	898	12,939	6,404
横浜国道	0	0	0	0	0	0	0	0	0
千葉国道	0	0	0	0	0	0	0	0	0
相武国道	0	0	0	0	0	0	0	0	0
首都国道	0	0	0	0	0	0	0	0	0
川崎国道	0	0	0	0	0	0	0	0	670
年度別合計	667	380	232	3,074	2,169	13,417	896	12,939	7,074
累 計	667	1,047	1,279	4,353	6,522	19,939	20,835	33,774	40,848

年度 事務所	S 47	S 48	S 49	S 50	S 51	S 52	S 53	S 54	S 55
東京国道	1,754	4,750	6,807	3,666	1,041	2,419	3,291	776	1,695
横浜国道	1,100	254	131	188	1,144	1,021	1,601	775	1,392
千葉国道	0	0	500	680	195	340	1,497	467	832
相武国道	0	0	0	0	0	1 0	0	435	410
首都国道	0	0	0	0	91	1,776	2,107	794	621
川崎国道	118	1,925	1,545	730	2,448	0	446	632	191
年度別合計	2,972	6,929	8,983	5,264	4,919	5,556	8,942	3,879	5,141
累 計	43,820	50,749	59,732	64,996	69,915	75,471	84,413	88,292	93,433

年度 事務所	S 56	S 57	S 58	S 59	S 60	S 61	S 62	S 63	合計
東京国道	1,274	1,887	1,185	1,239	773	1,374	652	963	75,724
横浜国道	435	877	2,054	1,234	900	900	582	638	15,226
千葉国道	1,900	1,223	565	1,469	790	603	443	396	11,900
相武国道	370	814	272	38	0	37	75	0	2,451
首都国道	0	0	313	0	0	100	0	325	6,127
川崎国道	736	534	706	962	0	0	0	93	11,736
年度別合計	4,715	5,335	5,095	4,942	2,463	3,014	1,752	2,415	123,164
累 計	98,148	103,483	108,578	113,520	115,983	118,997	120,749	123,164	

表 4 路線別整備状況

	1	4	6	14	15	16	17	20	246	254	357	合計
東京国道	9,226	8,225	4,295	3,580	14,127	0	7,354	10,876	7,241	10,800	0	75,724
横浜国道	8,005	0	0	0	5,367	1,854	0	0	0	0	0	15,226
千葉国道	0	0	0	7,942	0	557	0	0	0	0	3,401	11,900
相武国道	0	0	0	0	0	2,451	0	0	0	0	0	2,451
首都国道	0	0	425	0	0	0	0	0	0	0	5,702	6,127
川崎国道	0	0	0	0	997	0	0	0	0	0	10,739	11,736
地建計	17,231	8,225	4,720	11,522	20,491	4,862	7,354	10,876	7,241	10,800	19,842	123,164

表 5 企業別共同溝参加延長

	共同溝 延長	電 話		電 力		瓦 斯	
		L	%	L	%	L	%
東京国道	75,724	75,724	100.0	75,724	100.0	23,248	30.7
横浜国道	15,226	15,226	100.0	15,197	99.8	8,150	53.5
千葉国道	11,900	11,900	100.0	11,900	100.0	0	0.0
相武国道	2,451	2,451	100.0	2,451	100.0	2,011	82.0
首都国道	6,127	6,127	100.0	6,127	100.0	1,817	29.7
川崎国道	11,736	11,736	100.0	11,736	100.0	11,487	97.9
地 建 計	123,164	123,164	100.0	123,135	100.0	46,713	37.9
	( a )						

	上		水		TTNet		合 計
	L	%	L	%	L	%	
東京国道	11,686	15.4	11,425	15.1	61,926	81.8	259,733
横浜国道	8,221	54.0	3,854	25.3	5,044	33.1	55,692
千葉国道	0	0.0	473	4.0	0	0.0	24,273
相武国道	2,451	100.0	0	0.0	2,451	100.0	11,815
首都国道	0	0.0	0	0.0	1,392	22.7	15,463
川崎国道	825	7.0	0	0.0	10,023	85.4	45,807
地 建 計	23,183	18.8	15,752	12.8	80,836	65.6	412,783
							( b )
	平均参加企業数 ( a ) / ( b ) = 3.35						

表 6 共同溝本体完成延長

	東京都	川崎市	横浜市	千葉県	合 計
1	9,226	2,005	6,000	0	17,231
4	8,225	0	0	0	8,225
6	4,720	0	0	0	4,720
14	3,580	0	0	7,942	11,522
15	14,523	2,508	3,460	0	20,491
16	2,451	0	1,854	557	4,862
17	7,354	0	0	0	7,354
20	10,876	0	0	0	10,876
246	7,241	0	0	0	7,241
254	10,800	0	0	0	10,800
357	12,131	0	0	7,711	19,842
合 計	91,127	4,513	11,314	16,210	123,164

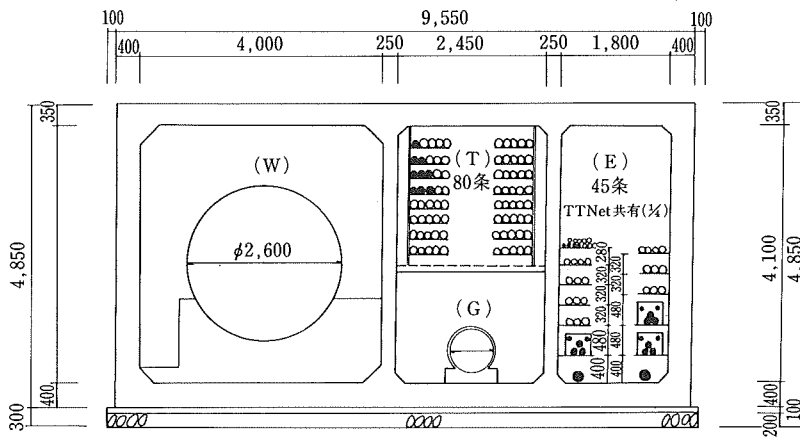


図 3 共同溝断面の一例

# 編集雑記

ソバ屋に入ったらマンガ本ばかり。数回通ううち文章のある週刊誌を見せてと言ったら、お運びの若い女性にジロリとにらまれた。銭湯に行ったら脱衣所のテーブルの上に、文章のある週刊誌とマンガ本が同じ高さに積み上げられていた。若い人が腰にタオルを巻いて右手で備え付けのドライヤーを持ち、左手でマンガ本をまるめ親指の爪先で紙を一枚ずつ器用にはじきながら、たちまち数頁を見終えていた。文章本ではこのような読み方はできない。銀行のロビーには数種の女性週刊誌が置かれている。いずれも写真やイラストが多く、文章はあっても見出しの活字が大きいからチラッと見ただけで内容がわかる。順番待ちのわずかな時間には都合がよい。新聞の企業広告の中には、一頁全部を使いながら写真ばかり大きく、文章は隅の方へ追いやられているのがある。随分もったいない使い方をしているなあと思いつつも「やっぱりそうか」と時代を感じる。

先日、「もしもテレビがなかったら、今のような活字ばなれはなかっただろうか」ときかれた。テレビにはかり原因があるかどうかは別に、人間だれだって楽をして知識を得ることができれば、こんなうまいことはない。企業はこの願いに応えるため次々に新しいアイデアや商品を生み出してきた。映画と同じようにただ見ているだけでも内容の筋を知ることができ、しかも生活の中に深くくぐり込んでいくテレビは、人の思考方法さえ変えかねない存在となっている。

特にブラウン管の中で対象の方が勝手に動いてくれる映像の便利さは、読んで理解するというわずらわしい作業を避けさせ、結果として想像とか空想の部分が置きざりになった。これを補うのがマンガやイラストと言われているが、昔に比べて文章は読まれなくなったことは確かである。

広報はマンガやイラストの時代と言われはじめてからずいぶんと年月がたつ。今でも「文章による道路広報は読まれないう」とのご意見をいただくことがままある。このこと自体否定するつもりはない

が、売らんかなの企業広告と道路の広報とを一緒にたにしてよいのだろうか」との思いがよぎる。企業広告ではその効果は売上高によって示される。売るためには知られなくてはならない。知ってもらうためには活字ばなれの現象を先取りするくらい簡単なことだろう。一方、道路のような公共施設の広報では広く理解や協力を求める場合が多い。理解を得るためには理論にもふれることもあるうし、協力を求めるためにはマンガやイラストでは誤解をまねくことすらある。時流と言われる活字ばなれにどの程度乗ったらいのか――。

郊外を走る電車の中で、活字のつまった文庫本を熱心に読んでる青年を見て眩しく感じたのは、車窓をよぎる樹々の緑のせいばかりではなさそうだ。(亀)

7月号の特集テーマは  
「過疎地域における  
道路整備」  
の予定です。

月刊「道路行政セミナー」

監修：建設省道路局

発行人：中村 春男

道路広報センター

東京都千代田区平河町1-9-3 愛三ビル2階

TEL03(234)4310・4349

定価650円(本体価格631円) 50

FAX03(234)4471

<年間送料共8,400円>

払込銀行：富士銀行虎ノ門支店

口座番号：普通預金771303

口座名：道路広報センター