

巻頭言 ■ 道路整備の新たな時代 東京電力株式会社顧問 山根孟 1

特集 / 道路と沿道の関わり

沿道地からの落石等における道路管理者の責任 道路局道路交通管理課訟務班 3

道路の沿道規制に関する一考察 元・道路局路政課 宮坂祐介 10

道路交通法による沿道規制について 警察庁交通局交通企画課 直江利克 15

☆沿道地域に対する諸施策

沿道環境保全対策について 道路局企画課道路環境対策室環境対策第一係長 今泉伸一郎 19

道路開発資金制度による資金の貸付け 道路局道路総務課道路資金企画室 25

立体道路制度の現状について 道路局国道第一課 楠文隆 28

高規格幹線道路関係の施策 道路局有料道路課課長補佐 柳橋則夫 33

道路景観整備関連施策 道路局企画課道路環境対策室 38

沿道大規模建築物関連交通対策支援制度について 道路局地方道課 石原康弘 43

日本道路公団のCI（「STEP-21!」）活動について

日本道路公団「STEP-21!」委員会事務局 桑野健一 46

平成三年度 ハイウェイ フェスティバルの開催について JH日本道路公団 サービス推進企画室 51

世界一の斜張橋「生口橋」（西瀬戸自動車道）の供用開始について

日本道路公団・本州四国連絡橋公団監理官室 56

シリーズ ■ 日本の道100選より

□ 「瀬戸の都」高松市のシンボルゾーン 四国地方建設局 62

◆ 時・時・時…… 66

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。

沿道地からの落石等における

道路管理者の責任

建設省道路局道路交通管理課訟務班

はじめに

道路区域外の土地（以下「沿道地」という。）からの落石、土砂崩落、雪崩、樹木の倒壊等により第三者が道路上で損害を受けた場合の道路管理者の責任について、これまでにかんがりの数の判例が出されているが、そのほとんどについて道路管理瑕疵が認容されている。

このような事案においては、道路管理者は国家賠償法（以下「国賠法」という。）第二条（公の営造物の設置又は管理の瑕疵）に基づきその責任を問われることになるが、沿道地の工作物の占有者・所有者（以下「所有者等」という。）が民法第七一七条（土地の工作物等の占有者及び所有者の責任）に基づき、その責任が問われた例もある。例えば、

昭和五三年四月二七日大阪高裁判決において、山林原野に生育した立木について、「それが街道筋に面した位置にあり、その倒壊により、通行中の車や人に危害が加わる場合、街道を通行する車や人は道端の立木の倒壊により危害を受けることはな」との信頼の下に道路を利用してゐるのであり、従つてまた、街道に接した山林・原野を所有、占有する者はその信頼を裏切らないようこれを管理する義務がある」旨述べて、道路に面した土地所有者等に危険防止義務がある旨判示している。

道路等の公の営造物の設置又は管理の瑕疵は無過失責任（国賠法第二条）であり、道路が道路として通常有すべき安全性を欠いていたかどうかによつて判断される（判例（一）いわゆる高知落石事件判決等）とするのが通説とされている。落石等

の判例をみるとその予見可能性、回避可能性の判断において、道路管理者の管理責任がより厳しく問われている。例えば、瑕疵の判断について、施設の不備、欠陥に対する瑕疵のほか、管理体制の是非を瑕疵認定の要素とし、「道路管理者側に落石等の災害発生を事前に予測することが困難であつたとしても、災害防止設備の設置対策と避難対策によつて、災害を防止するべきである」（判例（二）いわゆる飛驒川バス転落事件判決）旨判示し、また、落石等の発生箇所が道路からはるかに離れた（例えば飛驒川バス転落事件の場合、道路の上方約五八〇m及び約六五〇mの沢）地点の民有地から発生したものであつても、そのことにより道路管理者の免責を認めていないし、高知落石事件判決においても、「道路に面する山地部分は全然登る

ことの不可能な地形ではなく、もし、登って地質等を調査するならば、落石又は崩土の危険は十分予知できた」として、道路管理者が沿道の民有地に立ち入って調査すれば危険を防止することができたと判示している。

また、道路管理者が沿道地の所有者等に樹木の伐採を申し入れたが聞き入れられなかった等の場合であっても、そのことだけでは道路の安全確保のため必要な措置を講じていたとはいえないとして管理瑕疵を認容している。(判例(二六)、(二五))

なお、過去の判例をみると落石、土砂崩落、雪崩以外の立木の倒壊等の事案については、道路管理者と沿道地所有者等が共に訴えられており、有責判決の事例は連帯責任とされているが、落石、土砂崩落、雪崩の事案では、道路管理者のみが訴えられており、道路管理者と沿道地所有者等とが共に訴えられているものはない。

以下において、事故の態様ごとに主な判例を紹介する。

一 落石、土砂崩落、雪崩

道路に落石、土砂崩落、雪崩が発生し、道路管理責任が問われた判例の主なものには以下のとおりであるが、判例(三三)を除き、いずれも道路の管理に瑕疵があったとされている。判例(三三)はその発生が予測し得ないものであったとして道路管理瑕

疵を否定しているものである。

落石等の判例の代表的な判例として、高知落石事件判決(判例(二))と飛驒川バス転落事件判決(判例(二二))とがある。高知落石事件判決は落石に対する防護柵等の設置あるいは事前の通行止め等の措置をとらなかったことに瑕疵があったとされた判例であり、飛驒川バス転落事件判決は避難対策として通行止めをしなかったことに瑕疵があったとされた事例である。この他に判例(四)から判例(二二)の判例があるが、これらは基本的には判例(二)と判例(二二)と同様の判例である。

なお、落石、土砂崩落、雪崩等については、そのほとんどが、沿道地から発生し、道路を利用していた第三者に損害を与えたものであるが、判例においては、当該落石等の発生箇所が道路区域からのものか、沿道地からのものかは道路の管理瑕疵の判断の要素とはされていない。

(二)高知一級国道五六号土砂崩落・落石事件
(有責)

最高裁 昭和四五・八・二〇判決
①事故の概要

国道の右側山地の民有地(道路からの斜距離約七七mの箇所)から自然風化と降り続いた雨が誘因となり、幅約一〇m高さ約二mにわたり崩壊し、土砂とともに大小二〇個程の岩石が道路上に落下

し、その一つが通行中の貨物自動車を直撃し、助手席にのっていた者が死亡した。

②判決要旨

従来山側からしばしば落石があり、さらに崩土さえも何回もあり、いつなんどき落石や崩土が起るかもしれない状態にあるにもかかわらず、単に標識等によって通行車の注意を促す等の措置をするのみで、かような危険に対して防護柵または防護覆を設置し、あるいは山側に金網を張るとか、常時調査して、落下しそうな石を除去し、崩土の起るおそれのあるときは、事前に通行止めをする等の措置をとらなかったときは、道路の管理に瑕疵があったといえる。

右の危険の防護施設の設置が相当多額の費用を要し、道路管理者が予算措置に困窮するであろうことが推察される場合であっても、それにより直ちに道路の管理の瑕疵によって生じた損害に対する賠償責任を免れるものではない。

道路に面する山地部分は全然登ることの不可能な地形ではなく、もし、登って地質等を調査するならば、落石または崩土の危険は十分予知できた。

(二)岐阜国道四一号飛驒川バス転落事件(有責)

名古屋高裁 昭和四九・一一・二〇判決
①事故の概要

観光バス二台が、折からの異常豪雨により発生

した土砂崩落のため前後の進路を閉鎖され、停車しているところへ道路東側斜面にある沢の上方約五八〇m及び約六五〇mから発生した土石流に押し流され、国道西側を流れる飛驒川に転落水没し、バスの乗客らが死亡した。

②判決要旨

本件事故当夜の集中豪雨は、過去の降水量をかなり上回る激しいものではあったが、岐阜県下においてこれをさらに上回る記録があることなどから通常予測し得る規模のものであった。

本件沢は過去に土石流発生の事例があることから集中豪雨の際には土石流発生の危険があることを通常予測し得た。

設置、管理のあり方として、防護対策と避難対策との二つがあるが、防護対策のみによつては、ある程度の災害は防止できるが、完全に防止することは至難であるから二つの対策を併用する必要がある。事故前に設けられていた防護施設は、安全を確保するに十分ではなかった。このような場合には、危険区間に侵入すること自体が危険であるから、危険が認められる雨量時点で侵入を禁止する事前規制措置をとるべきであった。そして、現行の雨量基準による事前規制を的確に運用した場合、本件事故を回避することは可能であった。

〔三〕人吉市道併用林道ミニマイクロバス転落事件

〔無責〕

福岡高裁 昭和六三・一〇・一九判決

①事故の概要

集中豪雨のため発生した土石流のため、通行中のミニマイクロバスが市道下の川に転落し、乗員（営林署職員）が死亡した。

②判決要旨

本件崩壊や土石流の発生を予測することは当時困難であつて、これに備えた防護施設を設置していなかったからといって、その管理に瑕疵があつたとはいえないし、仮に瑕疵があつたとしても、本件災害の発生と相当因果関係はない。

〔四〕秋田国道一〇七号落石事件（有責）

秋田地裁 昭和四五・三・三〇判決

〔五〕大分県道落石事件（有責）

福岡高裁 昭和四六・三・二五判決

〔六〕岡山国道一八〇号落石追突事件（有責）

岡山地裁 昭和四六・三・三〇判決

〔七〕北海道国道二二九号地すべり事件（有責）

札幌高裁函館支部 昭和四七・二・一八判決

〔八〕長野国道一五八号土砂崩落事件（有責）

神戸地裁龍野支部 昭和四八・八・八判決

〔九〕神戸市道再度山ドライブウェイ土砂崩落事件

〔有責〕

大阪高裁 昭和四九・九・六判決

〔二〇〕山梨早川町道落石事件（有責）

東京高裁 昭和五一・三・三一判決

〔二一〕兵庫国道二五〇号土砂崩落事件（有責）

大阪地裁 昭和五二・三・二五判決

〔二二〕石川国道一五七号雪崩事件（有責）

名古屋高裁金沢支部 昭和五四・四・二〇判決

二 沿道地の立木の倒壊、張り出し、落下

沿道地に生育する立木が道路上に倒壊又は落下し、あるいは立木の枝が張り出して道路を通行中の第三者に損害を与えた事例には、以下の（二三）から（二八）の判例があるが、いずれも、道路管理者と土地所有者等が連帯して訴えられており、有責判決の事例は両者の連帯責任としている。

1 沿道地に生育する立木の倒壊、落下に起因して発生した事故

〔一三〕榎原市道よのみの木倒壊事件（無責）

奈良地裁葛城支部 昭和五九・四・二六判決

①事故の概要

道路に隣接する墓地内に成育しているよのみの大木が突然折れて本件道路上に倒れて、原動機付自転車で行行中の原告がその下敷きとなり負傷した。

②判決要旨

その内部に外から窺い知れない空洞が生じていた本件よのみの大木が、折から雷雨や毎秒一六mを超える突風が吹いていたことよって本件道路上に倒壊することは、本件道路の設置・管理者たる被告市にとって通常予測が不可能であったといふべきであるから、市がこれに対する安全措置を講じていなかったとしても、これをもって、本件道路の設置・管理に瑕疵があったものと断定することはできない。

樹木の所有者等についても同様にその植栽又は管理に瑕疵はなかった。

〔一四〕市川市道銀杏の枝落下事件（無責）

最高裁 昭和五七・五・二七判決

①事故の概要

市道上で立話中の被害者が隣地（神社境内）の

銀杏の大木から落下した枝に直撃され即死した。

なお、本件枝は生木で腐朽部分等切断の原因となり得るものではなく、また、生木の落下による事故は過去にない。木の先端は市道上に伸び出していなかった。

②判決要旨

本件事故は当時の強風により通常予測し得ない生木の切断と境内外への飛散が重なったため生じたもので、本件枝が市道上に落下することにより道路の通行に危険を及ぼすおそれがあり、これを除去すべき事情にあったとは認められない。

2 道路に張り出していた立木の枝が原因となつて発生した事故

〔一五〕和歌山国道四二号松の木衝突事件（有責）

和歌山地裁田辺支部 昭和四七・七・二六判決

決

①事故の概要

貨物自動車は、センターラインを越えてきた対向車を避けるため路肩部分に入ったところ、車両の屋根が、町役場出張所構内から道路上に突き出していた松の木に衝突し、その衝撃で民家の塀に激突して運転者が死亡した。

②判決要旨

道路管理者は路肩にやむなく進入してくる車両の安全に支障がないようその管理を行うべき義務

を有し、松の木の所有者は国道上から撤去するなど危険防止の義務がある。

〔一六〕福島国道三四九号くみの木事件（有責）

福島地裁 昭和五六・四・八判決

①事故の概要

貨物自動車は木材を積載して走行中、木材を結束していたワイヤーロープが沿道地から路上に張り出していた樹木に引っかかり、木材が崩落したため、対向車線を走行中の単車運転者に当たり死亡するとともに、貨物自動車の後続車の運転手も負傷した。

②判決要旨

道路管理者は樹木の所有者に再三伐採方を申し入れたがきき入れられず、強制的に除去する手段もなかったのであるから管理に瑕疵がなかった旨の主張したが、判決は国賠法第二条の営造物の管理瑕疵は客観的に営造物について存すればたりと解され、瑕疵の意義を主観的に解しても樹木の国道上に張り出している部分を切除させる手段がないものとは解し難く（民法第二二三条）また注意標識を設ける等の措置を講じなかったのであるから採用できないとして道路管理者らに損害賠償を命じた。

また、樹木の所有者も道路交通の妨害となつていたくみの木の植栽又は支持に瑕疵があった。

〔一七〕神戸市道市営住宅雑木の枝事件（無責）

神戸地裁 昭和六〇・二・二八判決

① 事故の概要

市営住宅内の市道を歩行中、後方から自動車接近する気配を感じてふり向き、自動車がやってくるのを現認し、安全のため道路の右端に寄ろうとして向き直ったところ、市営住宅の傾斜地から市道に張り出していた雑木の枝が目当たり負傷した。

② 判決要旨

市営住宅を管理する市に雑木を植栽管理している事実はないとして民法七一条の責任を否定し、道路管理者の責任についても、道路の安全保持義務は道路管理者が全面的にこれを負担するのではなく、道路を利用する人や車も、自ら容易に回避しうる損害については、自身でこれを回避すべき社会的義務を負っており、道路管理者が本件枝を道路障害物として事前に発見除去することは難しく、むしろ原告の不注意による事故であったとして、その責任を否定した。

三 その他

その他以下の〔一八〕から〔二五〕の判例があるが、上記の二と同様に、道路管理者と沿道地所有者等が連帯して訴えられており、有責判決の事例は両者の連帯責任とされている。（ただし、判例〔二二〕

は道路管理者のみが訴えられたが、有責判決確定後、判例〔二三〕のとおり、道路管理者が沿道地所有者に求償して、損害賠償額の半額の求償が認容されている。）

1 沿道建物等からの落雪事故

沿道の建物等から雪が落ち、道路歩行者等に損害を与えた事例には、以下の二件がある。両者はよく似た事案ではあるが、判例〔一八〕は道路管理責任を認容し、判例〔一九〕は否定した。

判例〔一九〕は道路管理者の責任は否定したが、本件事故は建物所有者に責任があったとしている。（建物所有者は判決前に原告と損害賠償することで和解していた。）一方、判例〔一八〕は歩行者の通行の安全をはかる措置をとり得るのに、歩行者の安全を全く考慮することなく、歩車道の間に雪堤を作り、落雪の危険のある本件建物の軒下近くの部分を通行路としたことに瑕疵があったとされたもので、このような雪堤を作るような除雪方法でなかったとしたら判断が異なつたのではないかも考えられる。

〔一八〕北海道国道四〇号歩道上落雪事件（有責）

札幌高裁 昭和五一・八・二三判決

① 事故の概要

被害者が国道歩道を歩行中、国道に隣接して建

てられている店舗兼住宅の屋根から、屋根に設置されていた雪止めの鉄線が切れて屋根の雪が雪止めの丸太もろとも被害者の頭上に落下して窒息死した。

事故が発生した歩道は幅員が三・四mあったが、歩車道境界に除雪された雪が高さ約二m弱、幅約四・八mの雪堤をなしており、歩行可能幅員は約二mであった。

② 判決要旨

沿道家屋の屋根等からの落雪により道路の交通に危険を及ぼすと認められる場合は、その家屋の所有者に雪下ろしを求めたり、具体的状況により危険箇所の道路部分を完全に除雪したり、あるいは歩道上の歩行できる部分を落雪の危険のある建物の軒下から離して車道寄りに設けたり等して歩行者の通行の安全をはかる措置をとり得るのに、歩行者の安全を全く考慮することなく、歩車道の間に雪堤を作り、落雪の危険のある本件建物軒下近くの部分を通行路とし、被害者もその部分を通行するよりほか無かつたことから道路の管理に瑕疵があった。

なお、道路管理者は、落雪要注意建物の前の歩道の通行人の安全を確保するため、「沿道地域」として指定したうえ、建物所有者に適切な措置を講ずるべきことを命じ、本件のような事故を惹起することがないようにしておかなければならない。

また、建物所有者は雪止設備の保存に瑕疵があった。

(二九)三条市道落雪事件(無責)

新潟地裁三条支部 昭和五九・七・六判決

①事故の概要

被害者が市道を歩行中、市道に隣接して建てられている民家の屋根から屋根の雪が、被害者の頭上に落下して窒息死した。

②判決要旨

本件落雪は雪止め用のアングルの取り付け方法に欠点があり、通常の荷重に耐えられなかったため発生したものであった。道路管理者はアングルの外形、当時の積雪量などから客観的、具体的に事故の発生は予期できなかった。

(当初、建物所有者も訴えられていたが、損害賠償することで原告と和解している。)

2 沿道地の宅地開発に起因して土砂が道路上へ流出して発生した事故

(二〇)奈良市道造成地土砂流出後続車衝突事件

(有責)

奈良地裁 昭和六一・三・七判決

①事故の概要

前夜の豪雨で隣地の宅地造成地から流出した土砂が本件道路に堆積していたところに相被告の運

転する被告車が高速度で侵入して操縦の自由を失い、折りから前方左側に停車してフロントガラスに付着した泥を拭っていた原告および原告車に衝突して負傷させた。

②判決要旨

本件事故現場付近は以前にも降雨があれば造成地から土砂が流出して堆積することが再三あったのであり、奈良市は速やかに雨後のパトロールを行うべきであり、これを行っていれば泥土をたやすく発見することができたところ、右パトロールを全く行わなかったため、古泥土の存在に気付かず、これを除去せず、また、警告標識の設置その他事故防止のための適宜な措置を講じなかったため、本件事故を引き起こせしめるにいたった。また、宅地造成者は、山林を伐採して宅地造成するに際して、土砂流出防止施設を設けていなかった瑕疵により本件事故を惹起せしめた。

3 沿道地所有者等の流出させた水が道路上で凍結して発生した事故

(二二)千葉国道二二六号沿道洗車会社水道水流出

凍結スリップ事件(有責)

東京地裁 昭和五三・九・一二判決

①事故の概要

沿道の洗車会社から洗車その他の利用水が、本件道路の側溝に流入して溢水し、道路面に流れ出

し凍結したところに、被害者のトラックがスリップして田に転落した。

②判決要旨

国は洗車会社からの洗車用水の流出を現認し、凍結事故の危険を指摘し、側溝設置工事を道路法第二四条に基づく工事として洗車会社に行わせたものである。しかしながら、当該工事に関し、排水用モーターの付設を条件としなかったこと及び事故当時において当該工事が未完成のまま放置されていたため、側溝の流末処理の不備に気付くべきであったという事実が存する。したがって、本件道路は通常有すべき安全性を欠如したものであり、本件道路の管理に瑕疵があった。

また、洗車会社は側溝から本件道路に溢水しないよう注意すべき義務があるにもかかわらずこれを怠り、本件事故を惹起させた。

4 沿道地所有者等の流出させた熱湯が原因で発生した事故

(二二)大分県道側溝転落火傷事件(有責)

大分地裁 昭和四七・七・二一判決

①事故の概要

沿道地の所有者が自己の温泉源で温水ボイリングを行い、多量の熱湯が噴出したため、これを側溝に流出させていたところ、県道を自転車で走行中の小学生が、湯気で視界を奪われ、転落し

大火傷を負った事故で道路管理者のみを訴えた事件である。

②判決要旨

一般人が違法に道路交通に危険を生ぜしめた場合であっても道路管理者は速やかにこの危険状態を除去すべき義務があり、特に被告の職員が当該危険状態を知りながら、何らの事故発生防止措置をとらなかつた本件の如き事例では責任はまぬがれない。

〇三〇大分県道側溝転落火傷損害賠償請求事件

(勝訴)

大分地裁 昭和五一・三・一六判決

①訴訟の概要

判例〇三〇の判決をうけ、道路管理者が熱湯を流出させた沿道地所有者に国賠法第二条第二項に基づき求償した。

②判決要旨

熱湯を流出させた沿道地所有者と道路管理者との責任を肯定し、道路管理者が損害賠償した金額の半分の求償を認めた。

5 沿道地の刈り取られた雑草の炎上が原因となり発生した事故

〇二四〇鳥取県道・沿道河川敷雑草火災事件

(無責)

鳥取地裁 昭和五六・一二・一七判決
①事故の概要

地域住民が河川敷内で刈り取り、集積しておいた雑草が燃え上がり、発生した煙が堤防兼道路の県道上の視界を不良にしたため、県道上で車両衝突事故が起こった。

②判決要旨

道路管理責任については、本件火災は第三者によって惹起された突発的偶発的なものであり、道路管理に瑕疵はなかつた。
河川管理責任についても、本件火災は河川としての本来の機能を阻害され、客観的に安全性を欠いた状態にあつたものとはいえない。

6 道路にはみ出していた物件に起因した事故

〇二五〇京都市道ガスボンベ爆発火災事件(有責)

京都地裁 昭和五九・一〇・一二判決

①事故の概要

道路に違法にはみ出して建てられた建物の用に供するため、道路上に置いてあつたプロパンガスボンベに、通行中の車両が衝突し、ガスボンベが炎上してその建物と付近の工場が全焼した。

②判決要旨

道路管理者は道路法第四条第二項などを根拠とする現状回復命令を出したものの、違法建築部分の撤去、本件ガスボンベに対する安全確保の指

揮監督など道路の安全確保のために必要な措置を講じていなかったため、管理に瑕疵があるとした。
また、ガスボンベ所有者等については、爆発等の危険を予見し得たにもかかわらず、適切な処置をしなかつた責任がある。

おわりに

以上、沿道地からの落石事故等における判例をいくつか紹介した。

先に述べたとおり、落石、土砂崩落、雪崩の事案については、そのほとんどが道路管理の瑕疵を認容している。

「道路とても社会生活に欠かせない施設の一つにすぎず、他の生活必需施設との関係や、これを設置し、管理する主体の財政的、人的・物的制約等を考慮」(昭和五〇年九月二六日、京都府道凍結スリップ事件大阪高裁判決)するべきものであつて、また、社会に生起する損害の公平な分担という不法行為制度の本質からも、沿道地から発生した危険に対して、道路管理者がどこまで、その責任を負うべきかについては、なお検討の余地があるのではないかと考える。

道路の沿道規制に関する一考察

元・建設省道路局路政課 宮坂 祐介

近年、道路の整備水準が著しく向上したにもかかわらず、道路の沿道の民地からの落下物等により通行中の車両が損傷される等道路の区域外の物件等に起因する事故が多数発生しているところである。こうした事例においては、昭和四五年の高知落石事件以来、道路管理責任を厳しく問われる傾向となっており、道路管理者としては本来道路管理権が及ばない沿道についても積極的に関与し、事前に十分な対策を講じなければならなくなってきた。

従来、こうした道路の沿道対策については、第一義的には、当該物件等の管理者と協議し、適切な措置をとるよう行政指導するのが望ましいとされてきた。また、当該物件等のある土地等を道路区域に入れることにより防災工事を行ったり、あ

るいは、緊急を要する場合等であれば、起工承諾等を得て道路管理者の負担により防災工事を行うのも適切な管理方法であろう。ただ、こうした方法をとるには、当該物件等の管理者の協力が不可欠であるため、実際には協力が得られず、工事が進まない場合も多数あり、法的な解決策が必要とされているところである。

一 道路法における沿道関係規定

道路法体系においては、道路の沿道規制については、従来道路法第四四条の規定に基づき沿道区域を指定することによって措置することとされてきた。同条の規定により、道路管理者は、道路の構造に及ぼすべき損害を予防し、または道路の交通に及ぼすべき危険を防止するため、条例（指定

区間内の国道については、政令）で定める基準に従い、道路に接続する区域の各一側につき二〇m以内について、沿道区域として指定することができる（同条第一項）、この沿道区域内における土地、竹木または工作物の管理者には、これらの土地等からの損害および危険を防止する義務が課される（同条第三項）とともに、道路管理者は、当該土地等の管理者に施設を設ける等必要な措置を講ずべきことを命ずることができる（罰則は法第一〇四条）。

同条の規定により道路管理者が措置命令をしたにもかかわらず、これに従わない場合には、法七一条の規定により監督処分をして必要な措置命令をすることができ、これにも従わない場合においては行政代執行法の手続きにより道路管理者が代

沿道区域指定基準条例制定都道府県一覧
(S63. 8)

県名	年月日	改正経緯	沿道区域指定
群馬	S28.10.9		1
埼玉	S32.7.25		無
千葉	S28.6.12		14
東京	S28.3.31		全都道
神奈川	S32.10.10		無
長野	S28.6.10		無
静岡	S32.12.10	S33.12.15	無
愛知	S30.10.1		1
兵庫	S36.10.1		13
奈良	S29.4.2		全線
鳥取	S29.3.16		無
島根	S28.12.28	S43.6.28	無
岡山	S27.12.26		無
広島	S28.7.1	S46.3.15	全線
山口	S32.12.13		43
徳島	S28.12.26		1
17都県			10都県

執行を行い、そのかかった費用について、国税滞納処分等の例により徴収することができることとなる。

このように、道路管理者は、沿道区域を指定することにより、道路区域の外においても、一定の行為規制を行い、道路の保全または道路の交通の安全を確保することを期待されているのである。

しかし、実際には周知のとおり指定区間内の国道については、沿道区域の指定基準を定めるべき法令が未制定であるため沿道区域を指定することができない状況にある。また、その他の道路についても沿道区域の指定基準を定める条例を定めている地方公共団体は表にあるとおり、全都道府県および指定市中一七団体に過ぎず、さらにこの条

例の基準に従い沿道区域を指定している団体は、一〇団体でしかない。すなわち、実質的には大半の道路においては、道路法第四四条の規定に基づく沿道区域制度によって措置しているのではなく、各道路管理者は、先に述べた方法等によって道路の安全の確保に努めてきたというのが現状である。

また、沿道条例を制定していない理由としては、他の方法によって、十分に沿道規制の目的を果たすことができ、新たな規制の必要性が少いことや、制定しても、実際の運用が難しいこと等様々なものがあるようであるが、このうちのひとつとして各地方公共団体が条例を定めるにあたってモデルとなるべき法令が制定されていないことがあげられ

よう。

法令が制定されていない理由については、これまで明確に述べられてきたものはないが、この理由の一つとしては沿道区域における措置命令について補償規定を欠くということがあげられている。以下、沿道区域制度を活用して沿道での行為規制を行うにあたっては、損失補償することが必要か検討してみたい。

二 損失補償の必要性

(1) 損失補償の概念

損失補償とは、行政主体の適法な行為によって特定の個人が特別の犠牲を強いられる場合にその財産的損失を国民全体の負担で補償するものと定義される。すなわち、私有財産の保証と平等原則適用の一形態である公的負担の前での平等を基礎として、特定の個人の負担により、国民全体が利益を享受している場合に公平を期するために、国民全体が補償するというものである。

国家賠償には国家賠償法という一般法があるのに対し、損失補償についてはこのような一般法が存在せず、個別の法律に基づいて補償されることとなる。ただし、補償規定を欠く法律に基づいて財産権を収用し、または制限するような行政作用が行われた場合であっても、その行為自体は有効であるが、財産権を収用ないし制限された者には、

直接に憲法第二九条第三項に基づいて行政主体に対し損失補償請求権が発生すると解する判例（最高裁昭和四三年一月二七日判決）があり、その後この見解により地裁で判決がなされている。

以上、損失補償の概念について述べたが、個別の法律上の制限に応じて損失補償が必要であるか否かについては、確固たるメルクマールは存在していない。

有力な見解としては、次のような判断基準が考えられている。

- ① 財産権行使の制限が社会共同生活における調和を保つために必要とされる制限であって、財産権に内在する社会的制約として権利者が受忍すべきものと考えられる場合には、原則として補償は必要とされない。たとえば建築物の建築面積の敷地面積に対する割合（いわゆる建蔽率）の制限（建築基準法第五三条）、農地の譲渡の許可制（農地法三条）等は、公共の福祉上の要請によって何らかの損失を受けることがあったとしても、財産権者は当然にこれを受忍すべきものと考えられる。この他民法上の相隣関係も所有権に内在する制約を端的に示したものである。
- ② これに対し、特定の公益目的のために、特別の犠牲を強いられ、権利者がこれを受忍すべき理由がない場合には、原則として補償を

要することとされる。例えば古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法第八条に基づいて、歴史的風土地区内における建築行為等は許可制となっているが、この許可を得ることができなかつた場合には府県は、通常生ずべき損失を補償しなければならない。

以上、一般的な損失補償に対する考え方を紹介したが、これらの区別は相対的なものであり個別のケースについてはその権利制限等の性質、強度等により、具体的な検討を要するものと考えられる。

(2) 損失補償の適否

では、沿道区域における行為規制について、損失補償の適否はどう判断されるべきか。損失補償の適否の判断基準については(1)で述べたが、以下これに従って検討する。

結論からいえば沿道区域における行為規制については、一般的には損失補償は必要がないであろう。ただし、この理論構成としてはいくつかのものがある。

- ① まず、道路の沿道制限を講学上の公用制限であることを理由として一般的な制限ではないと解する考え方があり。公用制限とは、特定の公共事業の必要または公益上必要な特定物の効用を全うするために、特定の財産権の

上に加えられる公法上の制限をいう。こうした見解に立つと、道路という公物の効用を全うするために、道路の沿道の土地等という特定の財産権の上に加えられる道路の沿道制限は、沿道の土地の所有者等の特別の犠牲により公益を確保するものであると考えられるが、その権利の制約が受忍すべき程度であることから、損失補償は必要ないものと解される。

- ② これに対し、道路の沿道において財産権が制限されても、道路は広範かつ網羅的に存在していることからその負担が特定地域または特定人に限定されているわけではないこと、また、法第四四条の規定による規制が、過度の権利行使を制限したものであり、一般的な財産の管理者に期待される義務の範疇に含まれると考えられること等から、特定人に対し、特別の犠牲を強制する性格のものではなく、財産権に内在する一般的な制限のうちに含まれるという考え方があり。すなわち、この見解に立つてもやはり、損失補償は必要ないものと考えられる。

ここでこの見解のどちらが妥当か判断する実益はさほどないが、筆者の見解を述べると、①の見解は概念的に過ぎ、②の見解の方がより妥当であると考える。

ただし、②の見解をとることとした場合、法第

四四条による行為規制が、財産権に内在する制約であることの理由としては、従来より当該規制と民法上の相隣関係による規制との類似をあげる場合が多いが、この点については若干の留保が必要と考えられる。すなわち、一般に、法第四四条による制限も民法上の相隣関係も、隣接する土地等についてその財産権を制限していること、また、具体的な制限の内容も類似しているものがあること等から、沿道制限についても財産権に内在するものと考えられるが、沿道区域における行為制限の内容は民法上の相隣関係による制限を超えることから、その超えた部分については、財産権に内在する制約であることの理由について別の理論構成を考える必要がある。

そもそも、自己の管理する財産が他の財産に対し損害を及ぼすことを防止するのは社会通念上、当然の義務と考えられる。(民法の占有保全の訴も、このことを当然の前提としたものと解される。)沿道区域における行為規制は、自己の管理下にある財産が道路または道路を通行する車両等に損害または危険を及ぼさないよう、施設を設け、その他必要な措置を講ずることを義務づけるといった比較的一般的な制限であって、道路の沿道の土地等の管理者に過度の義務を課しているものとはいえないだろう。また、道路は一般交通の用に供されるものであり、公共性の観点からその保全

については一般の土地、工作物等の場合よりも十分な予防措置が必要とされることはいうまでもない。(ただし、この意味で、一般の相隣関係による規制より強い規制があることをもって、特別の規制であるということは妥当ではない。)そして、法第四四条の規定による制限は、道路の保全という観点から所有権に内在する制約を公法において確認したものと考えるのが妥当ではないだろうか。以上のことから、沿道区域制度を活用するためには当然に損失補償をする必要があるわけではないものと考えられる。

(3) 道路保全立体区域

(2)において、沿道区域における行為規制については損失補償は一般には必要ないものと結論づけた。この点について、法第四四条について立法時の考え方は残っていないが、道路の沿道区域制度を立体的に置き換えた道路保全立体区域の制度については、どういう考え方をとっているのか。

道路法第四七条の九の規定により、道路管理者は、立体的に区域決定した道路について、当該道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の上下又は地下について、上下の範囲を定めて、道路保全立体区域の指定をすることができ、同法第四八条の規定により、この区域内にお

ける土地、竹木又は建築物その他の工作物の所有

者又は占有者には、これらの土地等からの損害又は危険を防止する義務が課される(同条第一項)とともに、道路管理者は、当該土地等の管理者に施設を設ける等必要な措置を講ずべきことを命ずることができる(同条第二項)。また、当該所有者又は占有者は、高架の道路の橋脚の周囲又は地盤面下の道路の上下における土石の採取その他の行為による損害又は危険を防止する義務が課される(同条第三項)、道路管理者は、当該行為に対し、行為の中止、物件の改築、移転又は除却その他必要な措置をすることを命ずることができる(同条第四項)。

この規定も、道路の機能を確保するために、道路施設自体を保全するだけでなく、道路の周辺から道路に及ぼされる障害を未然に防止するため、設けられたものである。同規定で課す制限も、道路保全立体区域内の土地等に関する財産権に内在する制約としての公用負担制限であり、道路の公益保護のため、およそ土地の上下または地下に道路という公物を受容する以上は、一般的に妥当と認められる範囲を超えた過度の権利行使を行ってはならないものとしている。

では、損失補償規定を置く必要はないのか。ここでは、この問いに対する立法時の考え方をみてみよう。

「道路保全立体区域内の制限の基本的考え方は、

いわば第四条の沿道区域による道路の横に対する規制を縦に対しても行うこととするものであり、

沿道区域同様、所有権の内在的制約に基づくものとして本来当然に受忍すべき制限を道路の公益保護のため明文化し、道路管理者の措置命令および罰則により担保することとしたものである。したがって、この公用負担は、道路の有する高度の公益性の見地から区域内における過度の権利行使を抑制することを目的とし、その内容も相隣関係に由来する点にかんがみれば、特定人に対し特別の犠牲を強制する性格のものではないことは明らかであり、それによる損失についても一般的には社会的受忍義務の範囲内に属するものとして、道路法第四条と同様に損失補償の規定を置く必要はないものと解される。」

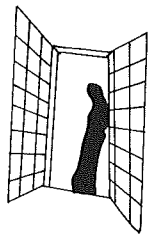
以上のとおり、沿道制限と同様の考えにより、損失補償の規定を設けてなかったということができらるだろう。この見解について、多少コメントすると、本規定が損失補償規定を必要としないのは、一般的な社会的受忍義務の範囲内に属すると考えられる以上に、土地の上下または地下に道路という公物を受容する以上こうした義務を受忍すべき理由が明白にあるからとも考えられる。また、一般的には道路保全立体区域での行為規制に対して損失補償が必要ないとしても、全ての場合に損失補償が不要であることを意味しないのは当然であ

ろう。

三 総論

以上、道路法第四条の沿道政令制定に向けて、損失補償の必要性を検討してきた。この損失補償については、一般的には必要がないというのが筆者の結論であるが、道路保全立体区域の項でも述べたように、個別のケースにおいては損失補償を必要とする場合があるかもしれない。たとえば損害を予防するための工事に多大な費用がかかる場合等、民地の管理者には自ら必要な措置をとることができない場合があろう。こうした場合にあっては、損失補償という形をとらずともやはり何らかの形で道路管理者による費用負担が求められる場合もあり得るだろう。さらに、高速自動車国道法の特別沿道区域制度では損失補償が規定されていることとの均衡という点からも、損失補償が必要となる場合もあるかもしれない。

今回は損失補償についてのみ言及したが、それ以外に、実際に画一的基準により沿道規制ができるか等の実務上の問題等解決しなくてはならない点が多数ある。今後、こうした問題についてもそれぞれ慎重な検討が必要となろうが、いずれにしても沿道政令制定に向けて、検討を進めるべき時機が到来しているといえるのではないだろうか。



道路交通法による沿道規制について

警察庁交通局企画課 直江 利克

沿道は、道路に隣接する場所であり道路に密接な関係があると思われるが、道路外の場所であるので道路上の交通について定めている道路交通法とは何ら関係を持っていないと思われるがちである。しかし、道路交通法（昭和三十五年六月二十五日法律第一〇五号）では道路交通法の目的「道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、及び道路の交通に起因する障害の防止に資すること」を達成するという観点から沿道について規定を設けている。

道路交通法は沿道に関して、沿道の工作物等について警察署長が危険防止のための必要な措置をとることができる旨の沿道の工作物等の危険防止措置（第八二条）と沿道等の工作物等について危険防止のため警察官が必要な応急の措置をとること

とができる旨の工作物等に対する応急措置（第八三条）を定めている。本稿においては、各条の趣旨及び内容を説明し、あわせて実際の適用事例について述べることとする。

道交法第八二条の趣旨と内容

本条の趣旨は、沿道の工作物等が道路における交通の危険を生じさせ、又は著しく交通の妨害となるおそれがある場合に、警察署長が危険防止のためその工作物等についての必要な措置をとることができるということである。

第一項は、沿道の土地に設置されている工作物等が、道路における交通の危険を生じさせ、又は著しく交通の妨害となるおそれがある場合、警察

署長が、その工作物等の占有者等に対し、必要な措置をとることを命ずることができる旨を規定している。ここで「沿道の土地」とは、道路に沿った道路以外の土地の部分のことで、公有地である私有地であるかを問わない。「工作物等」とは、工作物及び物件のことであり、「道路における交通の危険を生じさせ、又は著しく交通の妨害となるおそれがあるとき」とは、たとえば、沿道の土地の樹木が繁茂して道路に蔽いかぶさって見通しを妨げ、交通に危険を生じさせるおそれがある場合、沿道の工場等に崩れ落ちるおそれのある資材が多数積み重ねられており、それが道路上に崩れ落ちるときは著しく交通の妨害となるおそれがある場合等のことをいう。「工作物等の占有者等」とは、工作物等の占有者、所有者その他その工作物等に

ついで権限を有する者のことである。「必要な措置」とは、道路に蔽いかぶさっている樹木の剪削を命ずること、工場等の崩れ落ちるおそれのある資材を交通の妨害となるおそれのない場所に積み替えるよう命ずるようなことをいう。本項の規定による警察署長の命令に違反した場合には、三月以下の懲役又は五万円以下の罰金に処せられるほか、いわゆる両罰規定が適用されることとなる。

本項は危険な事態を防止するためにその状態の原因となつた者に対して必要な措置を講ずることを命ずるものである。また、本項の規定による命令の内容が代替的作為義務である場合には、そのような義務を怠つたものについて、行政代執行法による代執行が可能である。

第二項は、その工作物等の占有者等の氏名及び住所が不明であるため、必要な措置を命じることができない場合に警察署長が代わつて必要な措置をとることができる旨及びその措置として工作物等を除去した場合、警察署長が保管しなければならぬ旨を規定している。ここで氏名及び住所が不明とは、通常つくすべき手段をつくしてもなお占有者等の氏名及び住所を知ることができないということである。警察署長が「措置をとることができる」とは、警察署長に講学上の「対物的即時強制」の権限を与えたという意味である。第一項で規定した命令は相手方を知ることができない場

合には、これを行うことができないため本項以下で、相手方を知ることができない場合には警察署長が即時強制として除去を行つて、その費用を徴収することができるものとし、第一項の場合との均衡を図つていのである。

第三項は、警察署長がその工作物等を保管する場合において、第八条（違法工作物等に対する措置）の保管手続きの規定が準用される旨を規定している。すなわち、警察署長は、その工作物等を保管した場合には、次のような措置を採らなければならぬとされている。

1 工作物を返還するための公示

警察署長は、工作物等をその占有者等に返還するため、保管した工作物等に関し、次の事項を公示しなければならない。①工作物等の名称又は種類、形状及び数量②工作物等の設けられていた場所及びその工作物等を除去した日時③工作物等の保管を始めた日時及び保管の場所④その他、工作物等を返還するため必要と認められる事項。

そして警察署長は、公示事項を工作物等の保管を始めた日から起算して一四日間、当該警察署の掲示板に掲示することによって公示しなければならない。また、この期間が過ぎても占有者等の氏名および住所を知ることができないときは、警察署長は、公示の要旨を都道府県の公報又は新聞紙

に掲載しなくてはならない。

さらに、これと併せて、警察署長は、保管工作物等一覧簿を当該警察署に備え付け、これをいつでも関係者に自由に閲覧させる義務を負う。

なお、公示の日から起算して六月を経過してもなお工作物等を返還することができないときは、当該工作物等の所有権は、当該警察署の属する都道府県に帰属する。

2 換価処分・代金保管

保管した工作物が、滅失し、又は破損するおそれがあるときは、これを売却し、その代金を保管することができる。また、買受人がない場合で、工作物等の評価額が著しく低いときは、廃棄することができる。

売却は当該工作物等の滅失又は破損の可能性や占有者等の判明に要する時間の見込等を総合的に勘案して行われるべきものであるが、警察署長が売却の義務を負うものではない。

3 費用負担

警察署長が、工作物等に対してなした措置に関する費用は、当該工作物等の返還を受けるべき占有者等の負担とされる。公平の観点から、違法状態を現出させた者が、当該違法状態の解消に要する費用を負担するのは当然である。

警察署長は、占有者等の負担とされる負担金について、納付すべき金額、納付すべき期限及び場所を定め、占有者等に文書でその納付を命じなければならぬ。

納付を命ぜられたものが納付の期限を過ぎても負担金を納付しないときは、警察署長は、督促状によって納付すべき期限を指定して督促しなければならない。

この場合、警察署長は、負担金について年一四・五％の割合により計算した額の範囲内の滞納金及び督促に要した手数料を徴収することができる。督促を受けたものが指定期限までに負担金等を納付しないときは、警察署長は地方税の滞納処分の例により負担金等を徴収することができる。徴収された負担金等は、当該警察署が属する都道府県の収入とされる。

道交法第八二条の適用事例

第八二条の適用事例についてみると措置命令違反で検挙という例は近年報告されていない。統計上把握されていないが、措置命令で処理されている件数はかなりあると推測される。

措置命令の例としては、
・ 国道の沿道に設置されていたホテルの看板（高さ5m幅2m）が、交差点に接近していたため、交差点の見通しを妨げていたので移

転を命じ、妨害にならない場所に移転させた。

・ 市道の沿道に設置されたマンションモデルハウスの案内看板が交差点に接近し、交差交通の見通しを妨げていたので移転を命じ、見通しの妨げとならない場所に移転させた。

・ 沿道に設置されている照明施設が、その点灯時において運転者の目を幻惑し、交通の危険を生じさせるおそれがある場合、当該施設を措置命令の対象とした。

・ 沿道の土地に建てられてある家屋（空家）の約三分の一が倒壊し、残りの三分の二も不安定な状態になっていて、道路の危険を生じさせ、又は交通の妨害となるおそれがあると認められたので、除去等の措置を命じた。というものがある。

道交法第八三条の趣旨と内容

本条の趣旨は、道路に違法に設置された工作物等、道路における交通の危険又は妨害となるおそれがある転落積載物等及び沿道における交通の危険又は妨害となるおそれがある工作物等については、第八一条、第八一条の二及び第八二条の規定により、警察署長が必要な措置を命じ、又は自ら必要な措置を採ることができることとされているが、その事態が急を要し、警察署長の処分をまつ暇のない場合に、応急の手段として警察官が必要な限

度においてこれらの工作物等又は転落積載物等の除去、移転等ができることとし、危険防止の徹底を図ったものである。

第一項は、道路又は沿道の土地に設置されている工作物等又は転落積載物等が著しく道路における危険を生じさせ、又は交通の妨害となるおそれがあり、かつ、急を要すると認められる場合に警察官が必要な限度において、応急の措置を採ることができ旨規定している。ここで「急を要すると認められる場合とは、直ちに応急の措置を採らなければ、著しく道路における交通の危険を生じさせ、又は交通の妨害となるおそれが客観的に認められる場合のことをいう。「必要な限度」とは、その事態の緊急性を排除又は緩和するに必要な最小限度であることを必要とし、緊急性が消滅すれば、その以上の措置は許されないということであるが、その限度は、法の趣旨にかんがみ、社会通念により判断することになる。「応急の措置」とは、たとえば、塀や看板が路上に倒れていた場合に警察官が立て直すこと等をいう。

第二項は、警察官は、工作物等又は転落積載物等に対する応急措置としてこれを除去したときは、当該工作物等が設置されていた場所又は転落積載物等が在った場所を管轄する警察署長が保管することを前提として、当該警察署長にこれを差し出さなければならぬ旨及び差し出しを受けた警察

署長は保管しなければならない旨を規定している。

第三項は、警察署長が工作物等又は転落積載物等を保管する場合において、第八一条（違法工作物等に対する措置）の保管手続きの規定が準用される旨を規定している。

なお、第一項の規定による危険防止のための応急措置は、国民の身体・財産に直接実行力行使し、行政目的を達成しようとする即時強制である。行政不服審査法第二条第一項にいう「処分」に当たるが、処分として継続的な性質を有しないので、これを取り消し、変更し、又は原状回復をするに実益がないことから、第一一三条の二で「行政不服審査法による不服申立てをすることができない。」とされている。

道交法第八三条の適用事例

第八三条の適用事例については、統計上把握されていないが、日常の警察活動において警察官が沿道の土地に設置されている工作物等が著しく道路における交通の危険を生じさせ、または交通の妨害となるおそれがあり、かつ、急を要すると認めるときに、当該工作物等を移転その他応急の措置を採るといふことはかなり見受けられることである。応急措置として当該工作物の除去を行い、当該工作物等が設置されていた場所を管轄する警察署長に差し出し、警察署長がこれを保管したと

いう例は、ほとんど見られない。応急措置としては、一般に移転などその場での状態変化で道路における交通の危険又は交通の妨害となるおそれを解消することができる場合がほとんどであるからである。

第八三条の警察官の応急措置の例としては、道路との境に立っている土塀がいたみがひどく、ほとんど路上に傾いている状態であるところに、強力な台風が接近してきたので、警ら中の警察官が当該土塀の管理者に至急補修する旨通告しようとしたが、長期不在である様子であったので土塀の危険な部分を最小限に取り壊した。というものがある。

道路法との関係

ところで道路法は道路の保全という観点から沿道に対する規制を定めている。これは、道路の機能を確保するために沿道から道路に及ぼされる障害を防止する必要があるという道路保全の趣旨から規定されたもので、道路交通の安全と円滑を妨げるものを防止することを趣旨とする道路交通法第八二条、第八三条とは性格を異にするものである。

おわりに

道交法による沿道規制は、このように日常の警察活動において、道路交通の邪魔になるおそれのあるものを邪魔にならないようにすらすらといった頻繁に見られる形で行われて、道路交通の安全と円滑に寄与している。

また、沿道は道路交通の場である道路に隣接した場であるに過ぎないが、沿道が道路交通に及ぼす影響は図り知れないものがある。道交法第八二条、第八三条が対象としている道路における交通の危険を生じさせ、又は交通の妨害となるおそれのある工作物等が設置される場合のほか、沿道の環境が自動車等の運転者に対して、心理的、物理的に影響を与える場合がある。たとえば、沿道の風景が単調な場合と沿道に多くの商店がある場合とでは運転者の運転心理に違いがあると思われる。道路交通の安全と円滑を図るためには、道路上のことだけを考慮すれば足りるものでなく、沿道も含めた道路交通の環境を考慮する必要がある。

沿道地域に対する諸施策

沿道環境保全対策について

建設省道路局企画課道路環境対策室環境対策第一係長 今泉 伸一郎

一 はじめに

道路の沿道における生活環境を保全する対策を大別すると、

- ① 自動車構造の改善による対策(発生源対策)
- ② 道路網整備による対策
- ③ 道路構造の改善による対策
- ④ 道路の沿道における環境保全対策(沿道対策)
- ⑤ 交通規制および取締り強化による対策

の五つに分類することができる(図1)。

道路環境問題の解決には、これらの施策を総合的に講ずることが必要であるが、短期間のうちにこれらの施策を実施することは困難であるため、沿道における環境保全対策の緊急的措置として、

昭和五一年度から防音工事助成等を実施している(高速自動車国道等の周辺における自動車交通騒音に係る障害の防止について、昭和五一年七月二一日付け建設省都市局長・道路局長通知)。

また、昭和五年には、道路交通騒音により生ずる障害の防止と沿道の適正かつ合理的な土地利用の促進を図ることを目的とした「幹線道路の沿道の整備に関する法律」(昭和五五年法律第三四号)が制定された。

これら二つの施策は、従来、道路区域内に限られていた、道路管理者の行う道路環境対策について、道路区域の外側である沿道で実施する施策という点で、画期的なものである。

二 沿道対策について

1 防音工事助成制度の概要

高速自動車国道等の周辺にある住居のうち、夜間において自動車交通騒音が特に著しいため、生活環境に甚だしい影響のあるものについて、防音工事の助成等を講じるものである。

(イ) 対象道路

高速自動車国道並びに日本道路公団、首都高速道路公団および阪神高速道路公団の管理する自動車専用道路

(ロ) 助成等の内容

防音工事の助成、移転の助成、跡地買取り
助成等の対象

① 防音工事の助成：高速自動車国道等の周辺

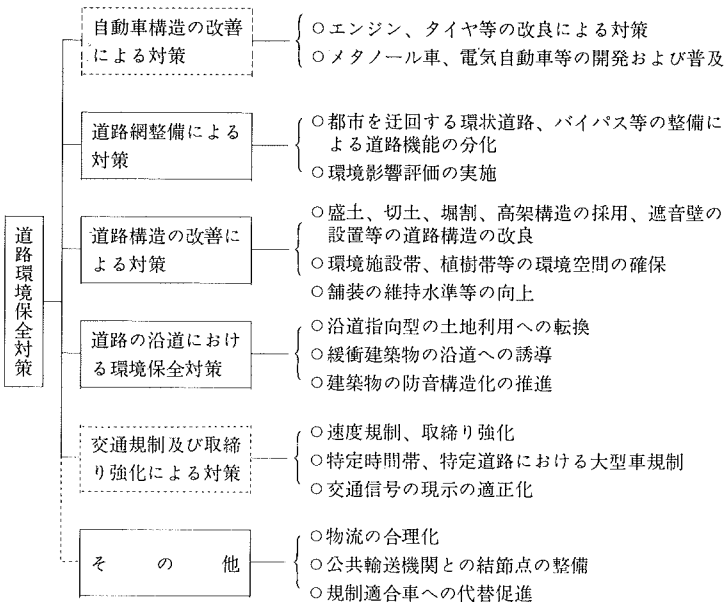


図1 道路環境保全対策の分類

地域に所在する住宅で夜間の自動車交通騒音の値の計算値、実測値とも六五ホン(A)（中央値）以上のもの。ただし、現在は、特別措置として六〇ホン(A)での対応を行っている。

② 移転助成：防音工事によっては、自動車交通騒音により生ずる障害を防止し、または軽減することが著しく困難な住宅

③ 跡地買取り：移転助成対象の住宅が所在する土地であって、公共施設その他公共の利便に供する施設として利用計画があるもの

(二) 助成等の額

① 防音工事の助成：騒音値が六五（現在は六〇）ホンを超える寝室または居室を遮音構造とするための住宅の開口部、壁等の改良工事

並びに冷房器具および換気扇取付工事等に通常要する費用の額

② 移転助成：移転または除却の工事等に通常要する費用の額

③ 跡地買取り：正常な取引価格

(外) 実施主体

各公団

(内) 実施住宅

既供用道路の周辺地域にあつては、昭和五十一年八月一日に現に居住の用に供しているもの。その他の道路の周辺地域にあつては、供用開始の日に現に居住の用に供しているもの。

なお、類似の制度として、幹線道路の沿道の整備に関する法律（沿道法）に基づく、防音工事助成制度があるが、これについては、沿道法の概要のなかで詳述する。

2 沿道法に基づく沿道整備制度の概要

沿道の土地利用を適切に誘導し、秩序ある土地利用の形成を図ることは、沿道の開発を促進するばかりでなく、沿道の騒音問題等の解決にも資するという観点から、道路交通騒音の著しい幹線道路について、道路構造の改善の推進等の措置を講ずるとともに、その沿道について都市計画として沿道整備計画を定め、あわせて沿道整備計画の区域内の整備を促進するため、市町村による沿道の

土地買入れに関する国からの無利子資金の一部貸付け、道路管理者による緩衝建築物の建築費等の一部負担と防音工事の助成等の措置を講ずることにより、道路交通騒音により生ずる障害の防止と沿道の適正かつ合理的な土地利用の促進を図ろうとするものである。

表1 夜間における騒音が環境基準、要請基準を超える道路延長

道路種別	4車線以上			2車線以上			合計		
	道路延長	環境基準超過	要請限度超過	道路延長	環境基準超過	要請限度超過	道路延長	環境基準超過	要請限度超過
一般道路	6,150	2,770	1,190	38,000	10,620	2,680	44,150	13,390	3,870
有料道路	2,350	1,230	510	78	8	4	2,428	1,238	514
合計	8,500	3,990	1,700	38,078	10,628	2,684	46,578	14,628	4,384

(注) 1. 昭和62年3月末現在における道路局推計(実測値および交通量に基づく計算値)
 2. 「道路延長」欄は、昭和62年3月末現在で供用している都道府県道以上の改良済2車線以上の道路の内、騒音規制地域(騒音規制地域が指定されていない道路にあつては、工業専用地域を除く用途地域)における延長

(イ) 沿道法制度の背景

わが国経済は昭和三〇年代から四〇年代にかけて、著しい経済成長をとげたが、一方で都市人口の増加、市街地の拡大および自動車交通量の増大車両の大型化の進展等により、幹線道路の沿道において騒音、振動、大気汚染等の道路環境問題が生じ、道路交通騒音については特に都市部の道路において最も大きな問題となった(表1)。

このため、各種施策が各行政機関によって総合的に講じられ、建設省においてもバイパス・環状道路の整備、遮音壁・環境施設帯・植樹帯の設置等の道路構造の改善等を積極的に行ってきた。

しかしながら、都市部の幹線道路においては、沿道の土地利用の状況等からこれらの対策を講ずることが困難な場合が多く、将来にわたって有効適切な騒音対策を講ずるためには、幹線道路と沿道土地利用との調和を図ることを基調とした施策の確立が要請された。

このような要請に応えるため、道路行政と都市行政の密接な連携を確立し、幹線道路の沿道の土地利用を道路にふさわしい方向に計画的に誘導することに、将来にわたる望ましい街づくりを行うとともに、幹線道路の機能を確保することを目的として、昭和五五年に沿道法が制定された。

同法の目的を達成するため、その内容として、沿道整備道路の指定、沿道整備計画の決定、建築基

準法による条例等について定めるとともに、これを踏まえた沿道整備促進のための施策という一連の新たな沿道整備制度が創設されたものである。

なお、平成三年一〇月末現在で、沿道整備道路は五路線八三・五km(延べ七路線一〇三・四km)が指定されており、沿道整備計画については環状七号線の一部四五・五kmのほか合計五三・三kmが都市計画決定され、昭和六〇年度から沿道整備事業が進められているところである(表2)。

(ロ) 制度の概要

① 沿道整備道路の指定等

都道府県知事は、自動車交通および道路交通騒音が基準(原則四万台/日、夜間路端で六〇ホン)を超え、または超えることが確実と見込まれる幹線道路でその沿道に相当数の住居が集まり、または集合することが確実と見込まれるものについて、道路交通騒音による障害の防止と適正かつ合理的な土地利用の促進を図るため必要があるときは、建設大臣の承認を受けて、沿道整備道路として指定することができる。

沿道整備道路の指定が行われたときは、知事公安委員会、関係市町村および道路管理者で構成する沿道整備協議会を組織し、沿道整備道路と沿道の整備に関する必要な措置について協議することができる。

② 沿道整備計画

表2 沿道整備道路の指定状況および沿道整備計画の決定状況

(平成3年10月末 現在)

沿道整備道路の指定状況					沿道整備計画の決定状況		
No	道路名	区間	延長(km)	公告年月	地区	延長(km)	告示年月
1	一般国道43号	尼崎市東本町～神戸市灘区味泥町	20.2	S57. 8			
	高速神戸西宮線	神戸市灘区大石南町～西宮市今津水波町	12.6				
	高速大阪西宮線	尼崎市東本町～西宮市今津水波町	7.3				
2	環状7号線	大田区大森本町 ～江戸川区臨海町地先	55.5		大田区環7	6.4	S63. 1
		(内 大田区大森本町～練馬区小竹町 足立区新田～同区中川 練馬区小竹町～足立区新田 足立区中川～葛飾区東新小岩 葛飾区東新小岩～ 江戸川区臨海町地先	23.2	S58.11	目黒区環7	2.7	S63. 1
			10.9	S59. 8	世田谷区環7野沢地区南部	1.0	S62. 11
			6.5	S62.12	世田谷区環7野沢地区北部	0.7	S61. 8
			5.0	S62.12	世田谷区環7三軒茶屋・上馬地区	0.9	S62. 3
			9.9	H 2. 3	世田谷区環7代田南部・若林地区	1.7	S62. 11
					世田谷区環7代田北部地区	0.5	S62. 11
					世田谷区環7大原・羽根本地区	1.1	S62. 3
					杉並区環7	4.2	S62. 1
					中野区環7	1.9	S60. 6
					練馬区環状7号線桜台・栄町・豊玉地区	2.1	S63. 1
		練馬区羽沢・小竹町地区	0.8	S62. 1			
		北区環状7号線	2.4	H 1. 4			
		足立区環状7号線A地区	1.2	S62. 4			
		足立区環状7号線B地区	1.7	S63. 1			
		足立区環状7号線C地区	4.5	H 1. 3			
		足立区環状7号線D地区	2.8	H 1. 3			
		板橋区環状7号線	4.1	H 1. 10			
		葛飾区環状7号線	4.8	H 3. 1			
		小計	45.5				
3	羽田上高井戸岩淵線 (環状8号線)	練馬区春日町～同区北町	0.8	S61. 3	練馬区北町・早宮地区	0.4	S59. 11
		(内 練馬区北町)	0.4	S58.11)	練馬区春日町二丁目地区	0.4	S61. 8
		板橋区相生町～同区志村	0.7	H 1. 9	板橋区環状8号線A地区	0.7	H 2. 12
	小計	1.5		小計	1.5		
4	一般国道4号	足立区梅田～同区西保木間	5.1	S59. 8	国道4号A地区(日光街道)	3.7	S62. 1
					国道4号B地区(日光街道)	1.4	H 1. 3
					小計	5.1	
5	一般国道23号	四日市市北納屋町～同市西末広町	1.2	S59. 9	国道23号四日市地区	1.2	S62. 11
					小計	1.2	
計		合計	83.5 (延べ 103.4)		合計 (25地区)	53.3	

③ 沿道整備促進のための施策

- (i) 土地の買入れに関する資金の貸付け
 - (ii) 沿道整備計画に定める主な事項は、沿道の整備に関する方針並びに防音上または背後地に対する遮音上の観点からする建築物等の規模、構造等に関する制限および緑地その他の緩衝空地等の配置および規模等である。
- (i) 市町村は、沿道整備道路の沿道について、都市計画に沿道整備計画を定めることができる。
- (ii) 沿道整備計画に定める主な事項は、沿道の整備に関する方針並びに防音上または背後地に対する遮音上の観点からする建築物等の規模、構造等に関する制限および緑地その他の緩衝空地等の配置および規模等である。

これは、沿道整備計画の策定主体であり、また、基礎的な公共団体として多様な地域整備を行う立場にある市町村が、土地を買入れ、これを有効に活用することにより、沿道の整備促進と道路交通騒音により生ずる障害の防止・軽減を期待したものであり、国は道路整備特別会計から無利子で貸し付けることとしている。

「沿道整備資金貸付要領」(昭和五十六年四月二三日付け建設省道路局長通知)でその詳細

が定められている。

本件貸付の対象となる土地は、次に掲げる用途に供する土地で、面積がおおむね三〇〇㎡以上のものである。

- ・ 公共施設、公用施設に関する事業の用
- ・ 市街地再開発事業等の用
- ・ 緩衝建築物に関する事業の用
- ・ これらの事業の代替地の用

なお、この土地は、沿道整備計画が定められた日から原則として一〇年以内に買い入れられるものであり、貸付額は、土地の価額、物件の移転費等の合計額の $\frac{2}{3}$ とされている。

(ii) 緩衝建築物の建築等に要する費用の負担
背後地に対する遮音性能を有する建築物（バッファ・ビルディング：Buffer Building）の沿道立地を誘導するため、沿道整備計画の区域内において沿道整備計画に適合する緩衝建築物を建築する者に対し、道路管理者が、当該建築物の建築費等の一部を負担するものである。

これは、遮音壁等の設置が困難または不適切な沿道整備計画の区域内においては、背後地に対する遮音効果を有する緩衝建築物の建築は、道路管理者にとっては遮音壁等の設置と同様の効果を有するものと考えられることができるからである。

対象となる緩衝建築物は次に掲げる要件に適合するものである。

- ・ 背後地に対する遮音上の効用があること
- ・ 沿道整備道路に面する部分（通常の建築物の二階に相当する高さがある部分に限る。）が原則として三〇m以上あること
- ・ 主要構造部が耐火構造であること
- ・ 遮音上有効な構造および形態であること

負担する費用の額は、通常の建築物の一階および二階に相当する部分のうち、奥行二二m以内に存するものの建築費等（建設大臣が定める額を限度とする。）に一七％（非住宅は八・八％）を乗じた額とされている。

(iii) 防音構造化の促進

道路管理者は、道路交通騒音が特に著しい沿道整備道路の沿道において、市町村の条例により、建築物の構造について防音上の制限が定められた場合には、制限が定められた区域内の既存住宅の防音工事に関し、その費用の一部を助成するものである。

「防音工事助成要綱」（昭和五六年四月二三日付け建設省道路局長通知）でその詳細が定められている。

対象となる住宅は次に掲げる要件に適合するものである。

- ・ 夜間の道路交通騒音の大きさが実測値、

計算値とも六五ホン以上の居室を有すること

- ・ 条例制限の区域内に存し、構造等が当該制限の対象となっていること
- ・ 条例施行の日に現に存すること

騒音の防止若しくは軽減のため緊急に既存住宅の防音構造化を促進することが特に必要な区域等に存すること

助成の範囲は、居室を防音上の制限の内容に適合したものとするために必要な開口部、壁等の改良工事、冷房設備および換気設備の設置工事等に要した費用の額に $\frac{2}{3}$ を乗じた額である。居住する人の人数に応じて対象室数を一室から四室までするとともに、冷房設備等の基数の限度、住宅の構造と対象室数に応じた費用の額の限度も定められている（表3）。

④ なお、騒音対策としての防音工事助成は、公共用飛行場周辺、防衛施設周辺、新幹線のほか、前述の高速自動車国道等の沿道において既存住宅について行われているが、これら助成対象地域における新築住宅等については、防音構造化に関する何らの規制手段もなく（成田空港を除く）、防音工事助成は将来にわたる対策とはなりえない状況にある。

このため、沿道整備道路の沿道については、

表3 防音工事助成の概要

	幹線道路の沿道の整備に関する法律に基づく防音工事助成要綱 (昭和56. 4. 23 道路局長通知)	高速自動車国道等の周辺における自動車交通騒音に係る障害の防止について (昭和51. 7. 21 都市局長、道路局長通知)																				
対象区域	道路交通騒音が特に著しい沿道整備道路の沿道の沿道整備計画区域内	高速自動車国道、道路公団、首都公団、阪神公団の管理する自動車専用道路(指定都市高速道路について準用)の周辺地域																				
住宅の要件	① 実測値、計算値とも夜間65ホン(中央値)以上の居室を有するもの ② 建築基準法に基づく条例による防音構造化の制限が定められている区域内に存し、当該制限の対象となっているもの ③ 条例施行の日に現に存するもの ④ 今後相当数の建築物の集合が見込まれる地域、相当数の建築物が中高層化若しくは堅牢化された又は新しい建築物である地域又は既存住宅の防音構造化を緊急に促進することが特に必要な地域内に存するもの	① 実測値、計算値とも夜間65ホン(中央値)以上の居室を有するもの ② イ、昭和51年8月1日以前に供用中の道路の周辺地域：昭和51年8月1日に現に居住の用に供しているもの ロ、イ以外の道路の周辺地域：供用開始の日に現に居住の用に供しているもの																				
助成者	沿道整備道路の道路管理者	高速自動車国道等の道路管理者																				
助成の対象者	住宅の所有者等	住宅の所有者																				
助成の内容	住宅の要件の①に該当する居室で条例制限の内容に適合しないものを適合するものとするための改良工事	自動車交通騒音による障害の防止、軽減に必要な工事																				
対象室数等の制限	<table border="1"> <tr> <th>人数</th> <th>室数</th> <th>冷房設備</th> <th>換気設備</th> </tr> <tr> <td>1人</td> <td>1室</td> <td>1基</td> <td>1基</td> </tr> <tr> <td>2人</td> <td>2室</td> <td>1基</td> <td>2基</td> </tr> <tr> <td>3人</td> <td>3室</td> <td>2基</td> <td>3基</td> </tr> <tr> <td>4人以上</td> <td>4室</td> <td>2基</td> <td>4基</td> </tr> </table>	人数	室数	冷房設備	換気設備	1人	1室	1基	1基	2人	2室	1基	2基	3人	3室	2基	3基	4人以上	4室	2基	4基	
人数	室数	冷房設備	換気設備																			
1人	1室	1基	1基																			
2人	2室	1基	2基																			
3人	3室	2基	3基																			
4人以上	4室	2基	4基																			
助成額	防音工事に要した費用の額(次表の額を限度とする。)の3/4	防音工事に要した費用の額(次表の額を限度とする。)																				
	防音工事費の限度額 (単位：万円) <table border="1"> <tr> <th rowspan="2">住宅の構造</th> <th colspan="4">対象室等</th> </tr> <tr> <th>1室</th> <th>2室</th> <th>3室</th> <th>4室</th> </tr> <tr> <td>木造</td> <td>163</td> <td>230</td> <td>326</td> <td>388</td> </tr> <tr> <td>R C構造</td> <td>86</td> <td>132</td> <td>182</td> <td>218</td> </tr> </table>			住宅の構造	対象室等				1室	2室	3室	4室	木造	163	230	326	388	R C構造	86	132	182	218
住宅の構造	対象室等																					
	1室	2室	3室	4室																		
木造	163	230	326	388																		
R C構造	86	132	182	218																		
その他の施策		① 移転助成：上記の防音工事によっては騒音の防止、軽減が著しく困難な住宅の移転、除却に通常要する費用の助成 ② 跡地買取り：移転助成の際に住宅の所在する土地について買取りの申出があり、かつ公共の利便に供する施設としての利用計画がある場合における当該土地の買取り																				

三 おわりに

沿道整備計画および建築基準法第六八条の二に基づく条例により、新築等に係る住宅について防音構造化するよう誘導し、または規制する途を開いている。

沿道環境保全対策、特に道路交通騒音の対策は、従来の道路環境対策とは異なり、沿道地域に多大な影響を与えるものであるため、道路管理者だけの責任で行えるものではなく、地方公共団体(とくに沿道地域を直接管轄する市町村)が相応の責任と権限を持つて行う必要がある。いかえれば、道路行政と都市行政が相互に協力して実施すべきものである。

また、沿道環境対策は、基本的に道路行政・都市行政で実施するとしても、道路環境問題に対処するためには、運輸行政、警察行政、環境行政、住宅行政等が一体となって総合的な対策を講ずべきものであるため、沿道環境対策の実施にあたっては、これら他行政施策が十分に実施されまたは進展することが必要となるものである。

沿道地域に対する諸施策

道路開発資金制度による資金の貸付け

建設省道路局道路総務課道路資金企画室

一 道路開発資金制度の基本的な仕組み

① 道路開発資金制度は、街並みの改造や沿道環境の向上を促進し、快適な道路空間を生み出す建築物に対する融資など民間事業者等が行う道路に関連し、公共の利益に資する事業費に長期かつ低利の融資を行う貸付金制度である。

本資金制度は、国の道路整備特別会計からの貸付金に民間長期資金に加えて一体として行う貸付金制度であり、道路開発資金貸付要綱（建設省道路局長通達）によって貸付対象事業、貸付期間等を定めている。

② 本資金制度の原資は、上述のとおり、道路開発資金貸付金（国費）と同額の民間長期資金

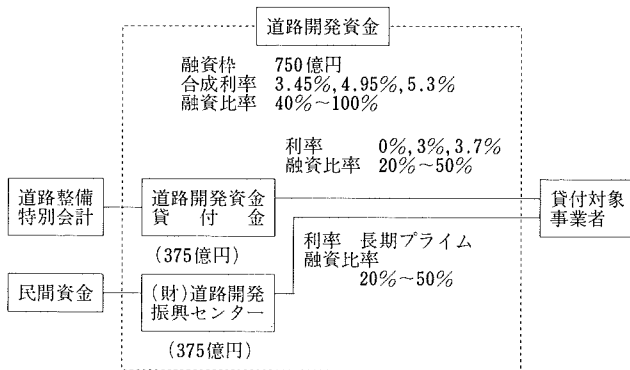
からなりたっており、平成三年度は総額七五〇億円の資金により運用されている。

平成三年一月一日現在の本資金制度の国費と民間資金の合成利率は三・四五％、四・九五％または五・三％となっている。

③ 道路開発資金制度運営の中核的組織として設立されたのが（財）道路開発振興センターであり、民間長期資金の調達にあたり、道路開発資金制度の窓口として、申請の受付、審査、融資等の業務を行っている。

④ 道路開発資金制度のしくみを図示すると、次のとおりである。

道路開発資金制度の基本的しくみ



二 道路開発資金制度導入の背景

我が国の道路は、馬車時代を経た欧米諸国の道路と異なり、極めて狭幅員でしかも街を貫く道路しか持たないまま本格的な車社会に突入したため、いまなお通過交通によって都市内交通が渋滞し、沿道が環境問題にさらされている例は各地にみられる。その解決のためには、高速道路のほか高規格バイパスや街路の整備が不可欠であるが、長期的にみた場合には、単に道路の整備のみでなくその沿道における建築物を遮音機能の高いものにするにより、沿道地域全体を道路と調和のとれた環境型のものに改造していくことが期待されている。このため道路開発資金の活用により、道路の沿道に遮音効果の高い沿道型の建築物を誘導し、沿道の街並みの改造や沿道環境の向上に資する建築物の建築事業を促進しようとするものである。

三 沿道地域に対する道路開発資金による貸付け

1 沿道型都市改造事業

① 貸付対象事業

貸付けの対象となる事業は、都市計画法に規定される市街化区域内の主要な道路のうち、道路環境等の整備を図る必要があると認められる道路について、区間を定めて、道路局長

が指定する四車線以上またはこれに準ずる幅員一六m以上の道路（以下「指定道路」という。）において、①当該指定道路の新設または改築と併せてこれに接する敷地において、当該指定道路の新設または改築事業のための用地提供者または移転対象者で当該敷地に所有権等を有する者が行う建築物の建築事業、②当該指定道路内における自動車専用道路の新設と併せて行う当該指定道路に接する敷地において、当該敷地に所有権等を有する者が行う建築物の建築事業（共同建築物という。）である。

なお、貸付を受けるためには、当該建築物について建築基準法による建築確認を受けていることが必要である。

また、貸付けの対象となる建築物に対しては、以下の条件がある。

イ 当該指定道路に面する路面からの高さがおおむね六m以上の部分の長さが、おおむね一〇m以上であること。

ロ 建築基準法第二条第五号に規定する主要構造物（壁、柱、床、はり、屋根または階段）が同法第二条第七号に規定する耐火構造（鉄筋コンクリート造、レンガ造等）であつて、構造および形態が遮音上有効であること。

ハ 当該建築物の用途が沿道環境に資するとともに、植栽、オープンスペース等その景観または機能が沿道環境の向上に資するものであること。

② 貸付金の限度額等

対象建築物の建築費および当該建築物の敷地整備費の八〇％を限度として対象建築物の建築者に貸し付ける。

ただし、相当の住宅部分を有する建築物は四〇％を限度とする。

貸付期間は一五年以内（うち据置期間三年）
利率は一般建築物で五・三％、共同建築物で四・九五％（平成三年一月一日現在）。利率は貸出時点での長期プライムレートに従つて変動する。

③ 指定道路の指定状況

平成三年一月一日現在、指定道路の指定状況は、一七二路線、一九四区間一八二kmとなっている。

2 沿道環境整備事業

① 貸付対象事業

貸付の対象となる事業は、幹線道路の沿道の整備に関する法律（以下「沿道法」という。）第二条第二号に規定する沿道整備道路（別表参照）に接する敷地において、当該敷地に所

有権等を有する者が行う建築物の建築事業である。

なお、貸付けを受けるためには、当該建築物について建築基準法による建築確認を受けていることが必要である。(ただし、沿道法第一二条第一項に規定する緩衝建築物として道路管理者の費用負担を受けた者は対象とならない。)

イ 当該沿道整備道路に面する路面からの高さがおおむね六m(沿道整備計画に建築物の最低限度が定められている場合は、当該最低限度とする。)以上の部分の長さがおおむね二〇m以上で、かつ、建築物の当該沿道整備道路に面する部分の長さが敷地の当該沿道整備道路に接する部分の長さに対する割合は、当該最低限度とする。)以上であること。

ロ 建築基準法による主要構造部が同法による耐火構造物であつて、構造および形態が遮音上有効なものであること。

ハ 当該建築物の用途が沿道環境に資するとともに、植栽、オーブンスペース等その景観または機能が沿道環境の向上に資するものであること。

② 貸付金の限度額等

対象建築物の建築費および当該建築物の敷

地整備費の八〇%を限度として対象建築物の建築者に貸し付ける。

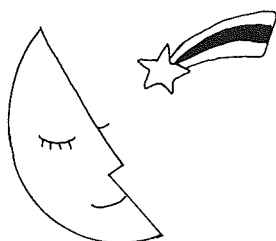
ただし、相当の住宅部分を有する建築物は四〇%を限度とする。

貸付期間は一五年以内(うち据置期間三年。)

利率は五・三%(平成三年一月一日現在)。利率は貸出時点での長期プライムレートに従つて変化する。

③ 沿道整備道路の指定状況

No.	路線名	区 間	延長km
1	一般国道43号	尼崎市東本町～神戸市灘区味泥町	20.2
	高速神戸西宮線	神戸市灘区大石南町～西宮市今津水波町	12.6
	高速大阪西宮線	尼崎市東本町～西宮市今津水波町	7.3
2	環状7号線	大田区大森本町～葛飾区東新小岩 (内 足立区新田～同区中川 (大田区大森本町～練馬区小竹町	45.6 10.9) 23.2)
		練馬区春日町～同区北町 (練馬区北町 板橋区相生町～同区志村	0.8 0.4) 0.7
3	羽田上高井戸岩淵線 (環状8号線)	練馬区春日町～同区北町 (練馬区北町 板橋区相生町～同区志村	0.8 0.4) 0.7
4	一般国道4号	足立区梅田～同区西保木間	5.1
5	一般国道23号	四日市市北納屋町～同市西末広町	1.2
計		合 計	73.6 延93.5



立体道路制度の現状について

建設省道路局国道第一課 楠 文隆

一 はじめに

「道路法等の改正により道路と建物を一体的に整備するための立体道路制度が創設され、幹線道路の整備や良好な市街地環境の形成および土地利用の高度化が促進されるものと期待されている。

現在の道路整備は、高速道路から市町村道までの体系的な整備を進めながら、より質の高い道路交通サービスを早急に提供するため、自動車専用道路の整備にも重点が置かれている。これらの道路は、いずれも市街地を通過したり都市内そのものでの事業であり、立体道路制度の積極的な活用による事業の円滑な推進が求められている。

二 立体道路制度の概要

市街地における幹線道路の整備については、近年、用地単価の高騰、代替地の取得難による用地取得の難航が、い路となり、事業の進捗が図られていない現状にある。

また、その際、良好な市街地環境を維持しつつ適正かつ合理的な土地利用を促進するため、幹線道路の整備に併せてその周辺地域を含めて一体的かつ総合的な整備を行う必要性が高まっているところである。

しかしながら、改正前の制度では、道路の上下空間における建物の建築は、適正な道路管理および良好な市街地形成を確保する観点から原則として禁止されていた。

具体的には、道路法においては、次のような問題点があった。

- ① 道路の上下空間における建築物の設置は極めて例外的にしか認められていなかった。特に、道路の上空利用が可能となるのは、最低限高度地区内の自動車専用道路の上空のみであった。
- ② 道路区域内については、私権を行使することができないため、土地について建築物を支える私法上の利用権（たとえば賃借権）を設定できず建築物が極めて価値の低いものとならざるを得なかった。

③ 道路の上下空間に建築物を設置するには、道路の占用許可を受けなければならず、次のとおり、建築物を存続する根拠自体が極めて不安定であった。

イ 三年毎に占用許可の更新が必要。

ロ 占用許可の承継は認められず、建築物の所有権を移転するたびに許可を受けなおすことが必要。

ハ 道路の管理上やむを得ない必要が生じた場合等に監督処分を受けることがある。

ニ 道路と建物の利害調整は、一方的な許可条件による解決を受認せざるを得ない。

したがって、道路の上下空間を基本的に建築物等の自由な利用に供するため、道路の区域を立体的に限定すること等により適正な道路管理を確保した上で、道路施設として必要な空間を除いて私権制限・占用許可の規定の適用を除外するとともに、市街地環境に配慮しつつ道路と建築物の一体的整備を進めるため、一体的整備を行うべき区域等をあらかじめ都市計画において位置付け、特定行政庁の認定により道路内の建築物を建築できることとしたものである。

三 適用事例の紹介

今後、具体的な道路整備の進展により多くのプロジェクトが計画されるものと想定されるが、その先行事例ともなるいくつかの計画について紹介する。

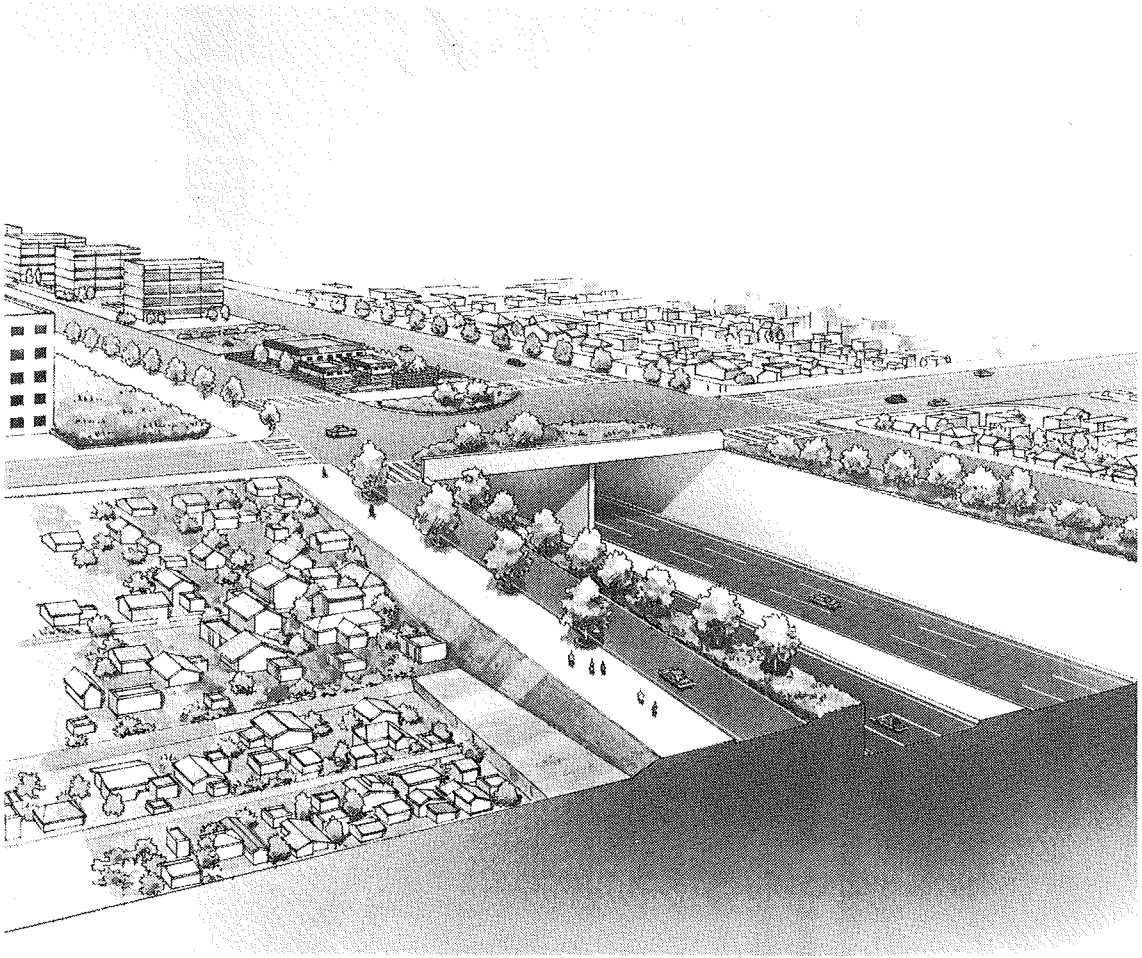


図1 東京外かく環状道路（和光地区）のイメージ

1 東京外かく環状道路

東京外かく環状道路は、東名、中央、関越、東北縦貫、常磐の各高速自動車道および国道1、20、17、4、6号線等の放射主要幹線道路を都心から約一五kmの位置で環状ルートにより連結する総延長八五kmの道路であり、首都圏道路網の骨格となるものである。

この環状道路は都心に集中する交通を分散させるとともに、都心を経由している通過交通をバイパスさせる機能を持ち、首都圏の幹線ネットワークの形成と交通混雑の緩和が図られるものと期待されている。

現在、関越道から常磐道までの約三〇kmの区間で日本道路公団により事業が進められており、このうち埼玉県和光市西大和地区で立体道路制度を適用した道路と住宅の一体整備が進められている。この地区は、外かく環状道路の整備により沿道の開発ポテンシャルが高まり、高度な市街地形成が想定される地域であり、道路による分断を避けて一体的土地利用を図ろうとするものである。すでに掘割り構造で道路工事を推進しており、一体整備区域では道路を蓋掛け構造（ボックス）とし、その上に住宅（中層の公団住宅）、駐車場、緑地、道路を整備することとしている。

2 第二京阪道路

第二京阪道路は、京都と大阪を連絡する幹線道路として国道1号線などの幹線道路の交通渋滞を解消するとともに、地域環境の改善、都市機能の向上に資する路線であり、さらに名神高速道路、京滋バイパス、近畿自動車道、関西国際空港と連絡して高度交通ネットワークを形成し、広域交通を分担する道路である。

しかし、近畿自動車道等には休憩施設（パーキングエリア）の計画がなく、事業を進めている第二京阪道路に広域交通へのサービスとしての休憩施設の整備が必要とされているところであるが、すでに周辺地域は高度に土地利用されており、大きくまとまった土地の確保が極めて困難な状況である。

このため道路の沿道周辺での大規模な地域開発（土地区画整理事業）と連携し、道路本線上空の有効利用による道路専用部の休憩施設の整備を図ろうとするもので、道路専用部駐車場に民間駐車場も併設し、休憩施設に加えて緑地などの多目的スペースを確保しようとするものである。

3 関西国際空港線

関西国際空港線は、関西国際空港と近畿自動車道を結ぶ約七kmの高速自動車国道である。

空港の整備と併せて空港の対岸部で、大阪府が

新しいまちづくり、南大阪湾岸整備事業（りんくうタウン）の整備を進めている。この地区を二分する形で関西国際空港線、大阪府道高速湾岸線、JR線および南海線が空港へのアクセスとして約一〇〇mの幅で通過している。

また、この地区はりんくうタウンの中心となる商業業務ゾーンであり、国際空港の玄関口としての景観も確保しながら、空間の有効利用と連続性、一体性の確保を図るため、鉄道、道路を高架構造とし、高架下空間に商業施設、歩行者空間、駐車場などを道路と一体的な構造で整備しようとするものである。

以上、いくつかの具体的な計画例を紹介したが、いずれも単なる用地問題を解決し道路整備を促進する対症療法的計画ではなく、道路整備に併せて良好な都市環境を保持した沿道開発の一体的な空間利用という新しい道を開くものである。また、昨今、渋滞、駐車問題が大きくクローズアップされてきているが、立体道路制度の適用により、これら課題の解決にも寄与できると考えている。

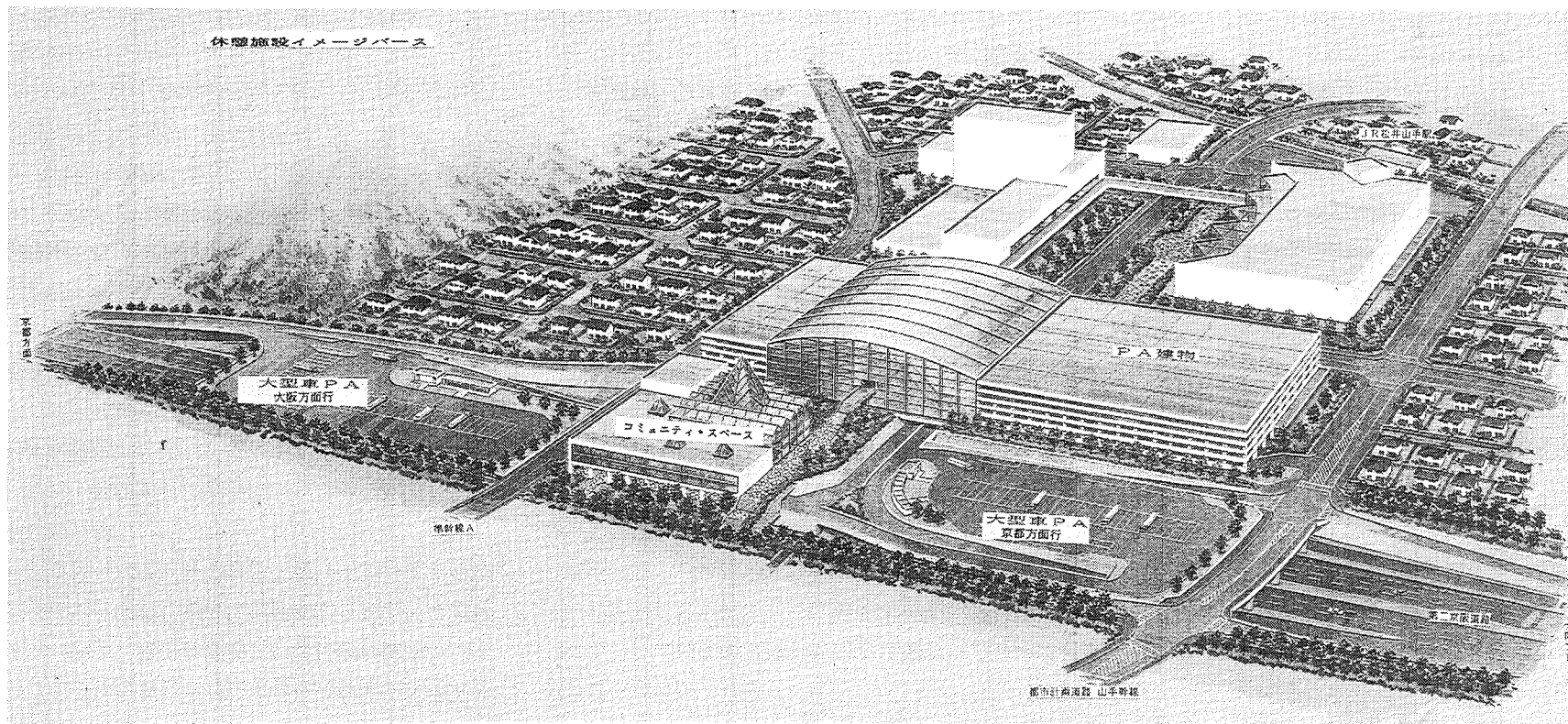


図2 第二京阪道路（周辺地区）のイメージ

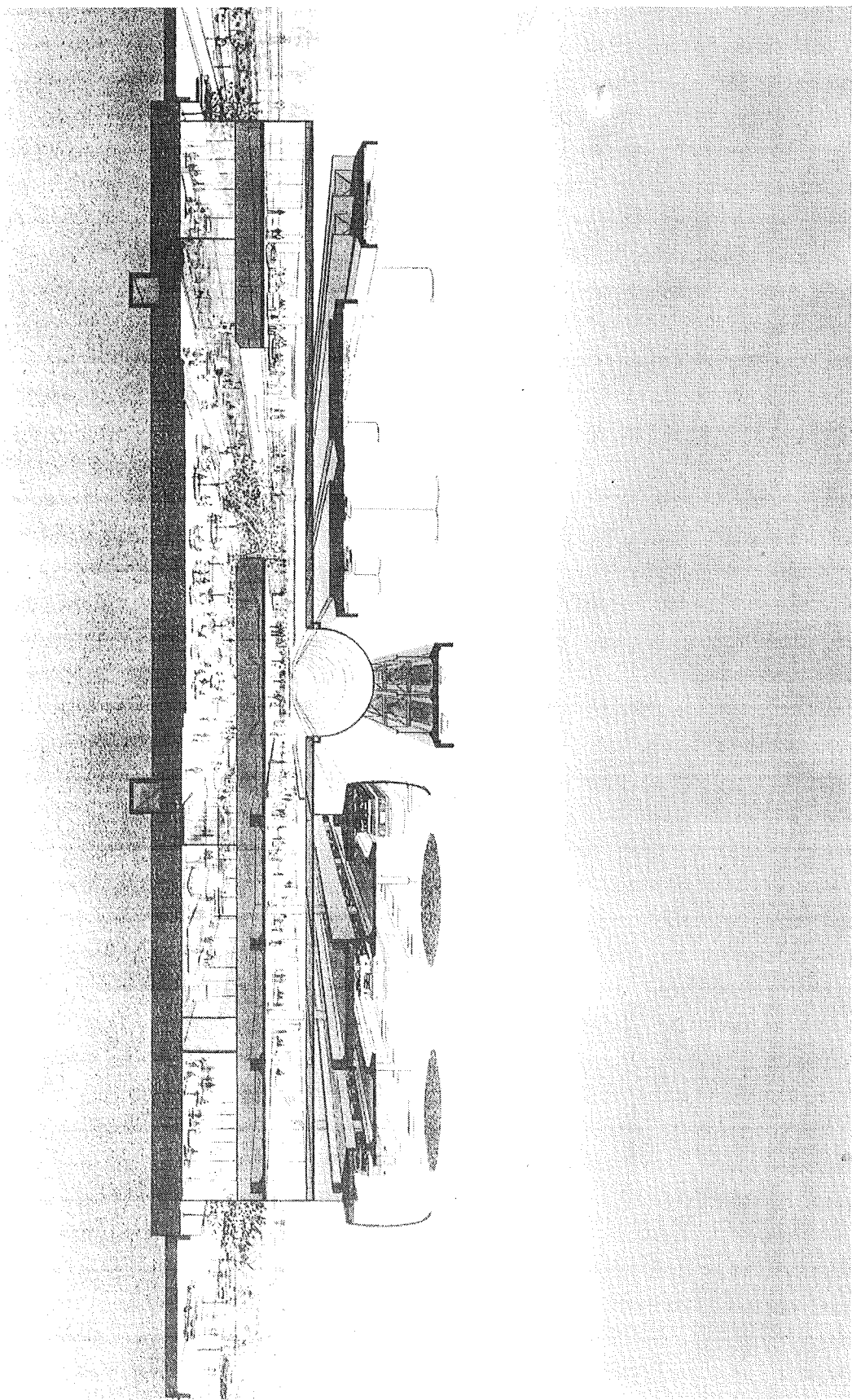


図 3 関西国際空港線（前島地区）のイメージ

沿道地域に対する諸施策

高規格幹線道路関係の施策

建設省道路局有料道路課課長補佐 柳橋 則夫

一 N-T-T-A型事業（開発パーキング事業・開発インター事業）

1 開発パーキング事業

① 概要

従来高速道路等においては、道路利用者の休息の場としてパーキングエリア、サービスエリアを設置しているが、道路沿線における自然公園、総合運動場、レクリエーション施設等と一体となって整備することにより道路利用者および施設利用者の利便に資するパーキングについてN-T-T無利子貸付を活用して、公共の負担なく収益施設の設置者の負担により整備するものである。

② 要件

- イ 当該新設または改築に係る自動車駐車場が有料道路の附属物であること。
- ロ 有料道路の沿線において行われる運動施設、教養施設または休養施設の総合的な整備に関する事業その他の一定の区域の整備および開発の事業の一環として一体的かつ緊急に実施されるものであり、都市計画施設である公園またはこれに準ずるものであること。

③ 財源構成

国の無利子貸付金	50%	開発者負担	50%
開発者が後年度に負担		開発者が建設時に負担	

2 開発インター事業

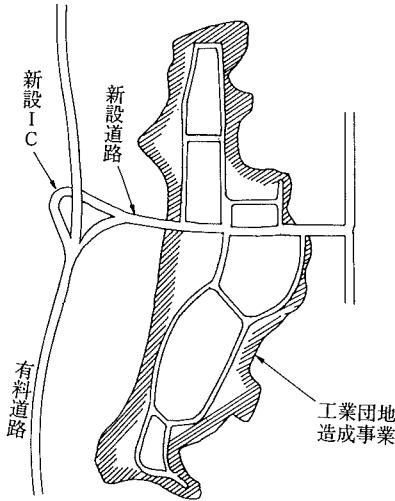
① 概要

有料道路の沿線において都市開発事業、工業団地造成事業等相当規模の開発が行われる場合において、N-T-T無利子貸付の活用により、公共の負担なく開発者の負担により新たなインターチェンジの整備を図るものである。

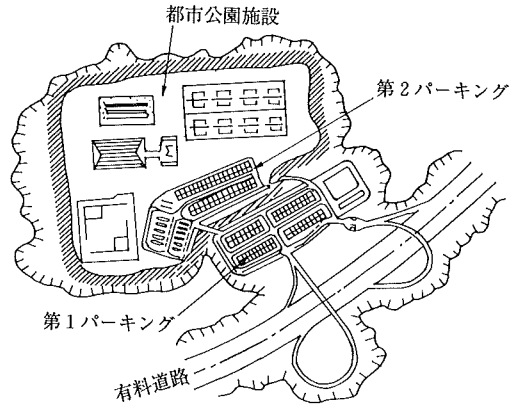
- ④ 貸付率 五〇%
- ⑤ 具体例

瀬戸中央自動車道 与島第二パーキングエリア

事業主体…本州四国連絡橋公社
開発者…香川県土地開発公社



開発インター事業イメージ図



開発パーキング事業イメージ図

- ⑤ 千葉外房有料道路 大木戸インターチェンジ
事業主体…千葉県道路公社
- ④ 貸付率
五二・五％
具体例
- ③ 財源構成
- | | |
|----------|-------|
| 国の無利子貸付金 | 開発者負担 |
| 52・5% | 47・5% |
- 開発者が後年度に負担 開発者が建設時に負担
- 償還財源は全額開発者負担であり、開発者が後年度に負担する額は公団・公社が貸付金を償還するのに合わせ、公団・公社に分割払するものとする。

- ② 要件
- イ 当該新設または改築に係る道路が有料道路のインターチェンジであること。
- ロ 有料道路の沿線において行われる都市開発事業、工業団地造成事業、住宅団地造成事業、流通業務団地造成事業その他の一定の区域の整備および開発の事業の一環として一体的かつ緊急に実施されるものであること。
- ハ 当該新設または改築に係る道路が道路法（昭和二十七年法律第一八〇号）の道路または都市計画道路に接続するものであること。

整備例

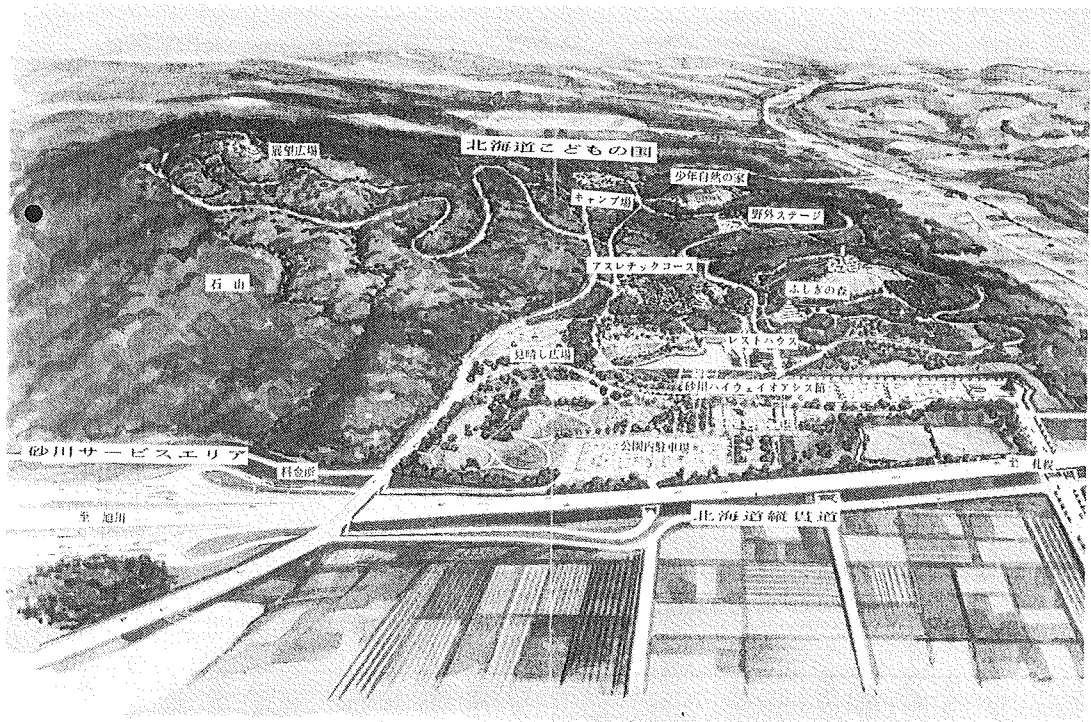
道路名	休憩施設名	公園名	位置	備考
北海道縦貫道	砂川SA	北海道子どもの国 (北海道立石山公園) 約230ha	北海道砂川市	平成3年4月完成
北陸道	徳光PA	松任海浜公園 約13ha	石川県松任市	平成2年3月完成

「ハイウェイ・オアシス」は、周辺の公園等の中に休憩施設と連結した駐車場を設置することにより、高速道路利用者が公園等を利用する際の駐車

高速道路は沿線地域の開発・発展、交流の活性化、地域住民の生活上等に大きく寄与しているが、さらに高速道路利用者の利便性向上のために、休憩施設（サービスエリア、パーキングエリア）と周辺の施設等との一体的活用を図ることが求められている。

二 ハイウェイオアシス

開発者…千葉県土地開発公社



砂川ハイウェイオアシス

スペースを確保し、直接の出入りを可能とするものである。一方、周辺の公園等も魅力的な場としての整備を図り、これにより、高速道路の利用者に対して潤いのあるスペースを提供する。

また、全国各地の高速道路利用者が立ち寄るところにより、「ハイウェイ・オアシス」をよりどころとした交流の場が形成されるなど、地域の活性化にも資することとなる。

三 地域一体振興整備事業

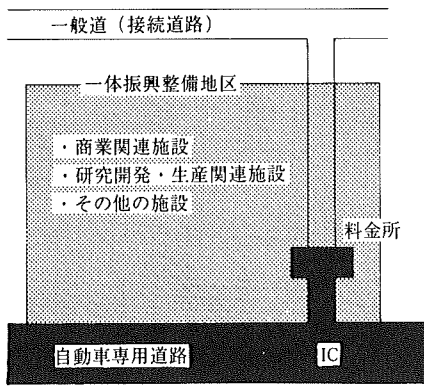
近年、道路の果たすべき機能が多様化、高度化するに伴い、土地利用、居住環境あるいは社会経済活動等、沿道地域の自然的、社会的、経済的諸条件を踏まえ、道路とその沿道地域を有機的・総合的に捉えた新たな施策の展開が求められている。

このため、平成四年度に、自動車専用道路において、その地域開発効果を活かして、インターチェンジ・サービスエリア等を中心とした計画的な地域振興整備、道づくりを促進するという観点から、インターチェンジ・サービスエリア等と周辺地域を一体的に整備する、地域一体振興整備事業の創設を図る。

○事業の概要

地域一体振興整備事業には、CICタイプ（複合インターチェンジ型）とSSAタイプ（スーパ

① A型 CIC



② B型 CIC

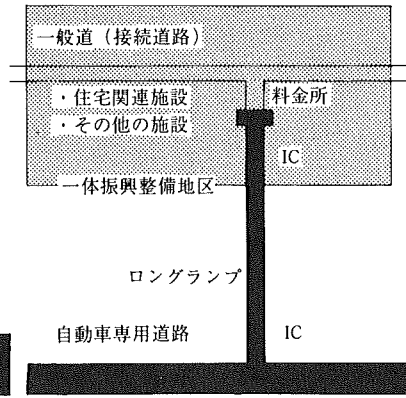


図1 CICタイプ

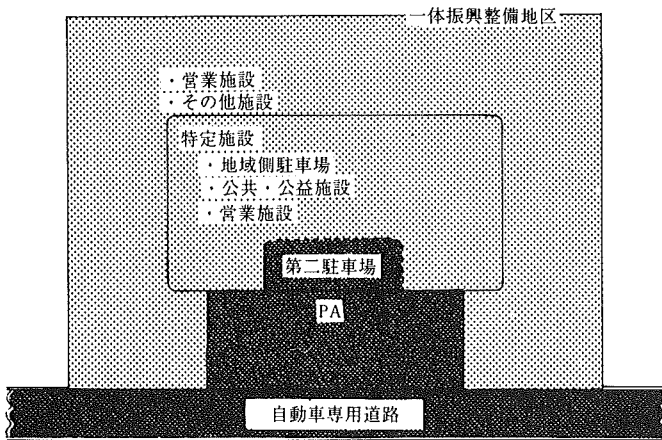


図2 SSAタイプ

「サービスエリア型」の二タイプがある。
 CICタイプは、インターチェンジ等と周辺地区を一体的に計画整備する制度であり、インターチェンジを設置するA型と、ロングランプを設置するB型の二通りがある(図1)。
 また、SSAタイプは、サービスエリア・パーキングエリアと周辺地区を一体的に計画整備する制度であり、サービスエリア・パーキングエリアから直接周辺地区への人の出入りを認めるものである(図2)。

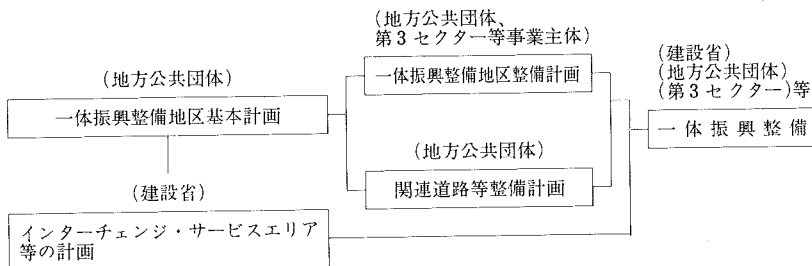


図3 事業のスキーム

表1 地域振興整備のタイプ

タイプ	主たる利用対象者	主要施設(例)
商業関連施設型	周辺住民 企業 一般ドライバー	ショッピングセンター レジャー施設 グルメ街
流通関連施設型	流通業者 業務ドライバー 周辺住民	流通施設 ショッピングセンター
情報関連施設型	企業 情報産業 周辺住民	サテライトオフィス 銀行、ソフトウェアハウス リフレッシュ施設
研究開発・生産 関連施設型	企業 研究機関 周辺住民	研究援助型施設 工業団地 教養文化施設
レジャー・リゾート型	リゾート客 周辺住民	リゾート施設、レジャーランド ホテル、ショッピングセンター ヘリポート
交通ターミナル型	一般利用者 周辺住民	バス&タクシーターミナル 鉄道駅、大規模駐車場 ヘリポート
住宅関連施設型	周辺住民 一般利用者	住宅施設 ショッピングセンター

○事業のスキーム
地域一体振興整備事業の基本スキームは、図3に示す通り、自動車専用道路のインターチェンジの設置計画、サービスエリア・パーキングエリアの新設または拡大計画にあわせ、インターチェンジ・サービスエリア等と一体的に整備する地区(一体振興整備地区)の整備計画を作成し、インターチェンジ・サービスエリア等の設置と地域振興整備を一体的に行うといったものである。

○整備促進に関わる措置
一体振興整備地区基本計画、一体振興整備地区整備計画、関連道路等整備計画に位置付けられた事業については①インターチェンジ・サービスエリア等の優先的な設置、②道路開発資金の融資、

なお、地域振興整備のタイプは、地方公共団体が決定するものであるが、表1のようなタイプが想定される。

③日本開発銀行の融資、④関連道路等の重点整備等の整備促進措置がとられるよう、平成四年度予算概算要求を行っているところである。



道路景観整備関連施策

建設省道路局企画課道路環境対策室

一 はじめに

生活大國として、ゆとりある豊かな暮しとそれを支える社会の実現のために、生活基盤であり、経済基盤である道路の果たす役割は大きい。道路を交通処理施設として一面的にとらえるのではなく、主要な公共空間として親しまれ、また生活にうるおいが感じられる場となるよう、立ち止まっておしゃべりができるような楽しく安全な歩行者空間の整備や、自然環境と調和したみどり豊かな道路空間の整備など、交通の機能と生活の舞台とが融合する空間として、「人にやさしい道路」の整備を進める必要がある。

このため、建設省や地方自治体においては、従来より道路の緑化を進めるとともに、地域の自然

や歴史的・文化的特性を活かした良好な道路環境の創出のための各種のモデル的な事業の導入等により、親しみととうるおいのある道路事業として、道路景観整備関連施策を推進している(図1)。

二 道路景観整備関連施策の意義

1 道路整備へのニーズ

平成三年二月に実施された総理府の「道路に関する世論調査」によると、国民の道路に対する意識として、道幅の狭さ、路上駐車、渋滞、歩道の不足等に関して不満を感じていることが示されている。また、平成元年度に総理府が実施した「国民生活に関する世論調査」によると、国民の意識は、物の豊かさの重視から心の豊かさの重視へ移行してきており、人や自然とのふれ合いや、安ら

ぎを感じられる生活の実現が求められている。

一方、「環境と開発の調和」に対する関心も高まってきており、経済の発展や生活の利便性の確保と生活環境・自然環境の保全の両立を果たすため、生活・経済活動と環境の調和を求められている。道路整備において、このような国民のニーズに応えるためには、円滑な交通の確保と社会・生活の空間の充実の両面から、また量・質の両面から様々な取り組みが必要であるといえる。

2 良好な道路空間の整備

このようなニーズに応えるためには、次のような観点から道路空間の整備を進めていく必要がある。

まず、社会の高齢化の進展、運転免許保有者層

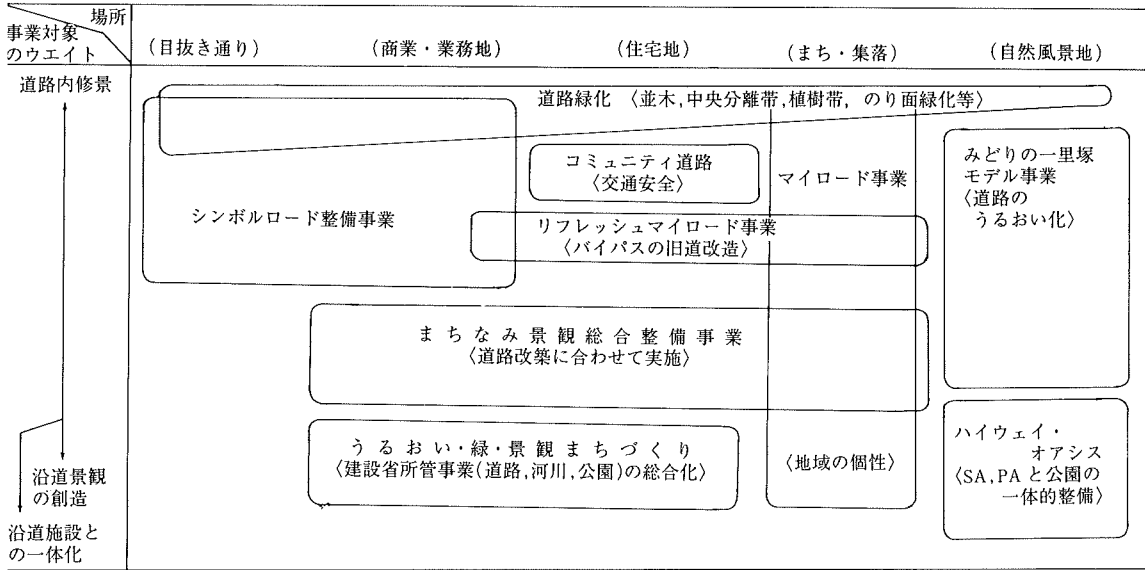


図1 道路景観整備関連施策

の拡大に対応するため、道路の「使いやすさ」を高めていく必要がある。このため、歩道については、幅を広くとること、段差の解消や車椅子の利用の想定、雨天時等に滑りにくい舗装とすることなど、使いやすく、安心して利用できるよう、きめ細かい配慮が必要である。また、定期市、緑日、祭り等による道路空間の利用も評価される必要がある。

また、歩道、自転車道、植樹の整備においては、車道に付随した施設としてとらえるのではなく、歩行者や自転車利用者の利用動線に対応して、幅員、植樹、無段差等の質についての連続性を図ることが重要である。

さらに、駐車場、駐輪場、休憩施設等の車や人の「停止」についてのニーズに対して十分な対応をすることにより、利用者の不便感を解消するとともに、「流れ」の阻害要因を排除し、交通の円滑性を確保する必要がある。

一方、沿道と道路を、その境界によって区分することにより、道路への親しみや良好な景観の形成が損なわれないよう、シビックデザイン（地域の歴史・文化と生態系に配慮した使いやすく美しい公共土木施設の計画・設計）の導入や、緑化協定等に基づく、民地緑地への働きかけなど、沿道居住者と道路管理者とが一体となって良好な道路空間を形成する必要がある。

三 道路景観整備関連施策の現状

このような、良好な道路空間の形成は、各種のモデル事業を初めとする道路景観整備関連施策として取り組まれてきている。その代表的なものとして、地域の特性を活かしつつ、沿道建物を含めた道路景観の向上、郷土色豊かな並木の整備、幅員歩道の設置、架空線の地中化等を沿道住民や民間の幅広い参加協力のもとに実施していくことにより、都市や地域の顔となる道路を地域社会の象徴（シンボル）として整備するシンボルロード整備事業について取り上げる。

1 シンボルロードの整備の概要

シンボルロード整備事業は、昭和五九年度から進められており、国道から市町村道にいたる各種の道路で整備されている。また、国の直轄事業や補助事業においても道路事業、街路事業、交通安全事業など幅広い手法で取り組まれており、地元協議会等の場を通して、地域との協力のもとに整備が進められているのが特徴であり、平成三年度の事業着手により、百箇所近いシンボルロードが整備されることになる。この内訳を見ると、都市部から地方部にわたる多様な地域で、人口や経済の集積の大小によらず取り組まれている。

2 シンボルロードの整備の視点

シンボルロード整備事業においては、

①道路の交通機能の充実としての車道・歩行者（自転車利用者）空間の快適性の向上、
②沿道空間との調和を図るために、オープンスペースの質の向上等の観点からの沿道建物との一体性等の確保、
③道路の社会的空間としての利用の観点から、文化性、地域性（朝市、雪祭り、パレードなど人が集う場）の創造

等の視点から取り組まれている。これらの効果を高めるためには、道路空間、沿道空間、沿道建物における構成要素について、総合的かつきめ細かな配慮が必要である（図2）。

3 道路と沿道の協力体制

利用者の立場を考慮した計画が立案され、かつ関係者間において十分なコンセンサスのもとに、各種の関連整備が実施されるためには、道路管理者、沿道関係者等の整備に対する意欲と前向きな取り組みが重要となってくる。このため、事業の実施に当たっては、関係行政機関、地元住民、学識経験者等からなる協議会を設置し、整備計画、事業等に関する調整等を行うことが必要である。

4 シンボルロードの構成内容

(1) 道路空間の整備

道路が果たす基本的な機能として、まず円滑な交通を確保することが重要である。このため、道路の適正な交通機能を把握し、自動車交通の量・質を勘案のうえ、道路構造等を検討し、また、道路の幅員構成、車道の線形等については、沿道の建物用途、自動車の駐停車需要、歩行者・自転車利用者の交通を支えるものとして検討される。特に歩道部については、ゆとりある幅員が、歩行の快適性の向上に加え、沿道環境への影響の緩和の観点からも重要であることから十分に取られる必要がある。また、バス停や交差点等におけるポケットスペースの整備も、歩行者の休憩のためとなるものである。また、歩道舗装や照明灯等について、その地域産品等の固有の材料や地域に由来したデザインを用いることは、道路に対する親しみの感じられるものとするための一つの方策であるといえる。

植樹についても、緑陰の形成によるうるおいの演出とともに、果木や花等を使用するなどにより地域の個性の表現が可能となる。

車道部についてもサイン類の統一、中央分離帯の新設や改築、植栽等が行われている。

なかでも、広く実施されている歩道舗装の高品質化として、多様なブロック類等（インターロック

ンブロック、洗い出し平板、擬石、鉄平石、自然石)を用いて、景観の向上と歩行者・自転車利用者の快適性・安全性の向上が図られている。また、占用事業者との協力のもとに、架空線の地中化、キャブシステムの整備も行われ、道路空間の快適性の向上が図られている。

(2) 沿道空間・沿道建物の整備
沿道建物の形態、色、デザイン等の調和を図るなどの建物の美観誘導、規制の手法について、関係機関、建物の所有者、住民等を含めて検討を行い、地区計画、建築協定、まちづくり協定等を実施するとともに、まちなみの景観を阻害する広告

物等の取り扱いについても工夫されている。さらに、沿道建物のセットバック、公開空地の活用、沿道の公園の敷地等を歩道の一部として機能できるように公園との一体的な整備を行う等により、歩行者空間整備として沿道空間の活用が図られている。

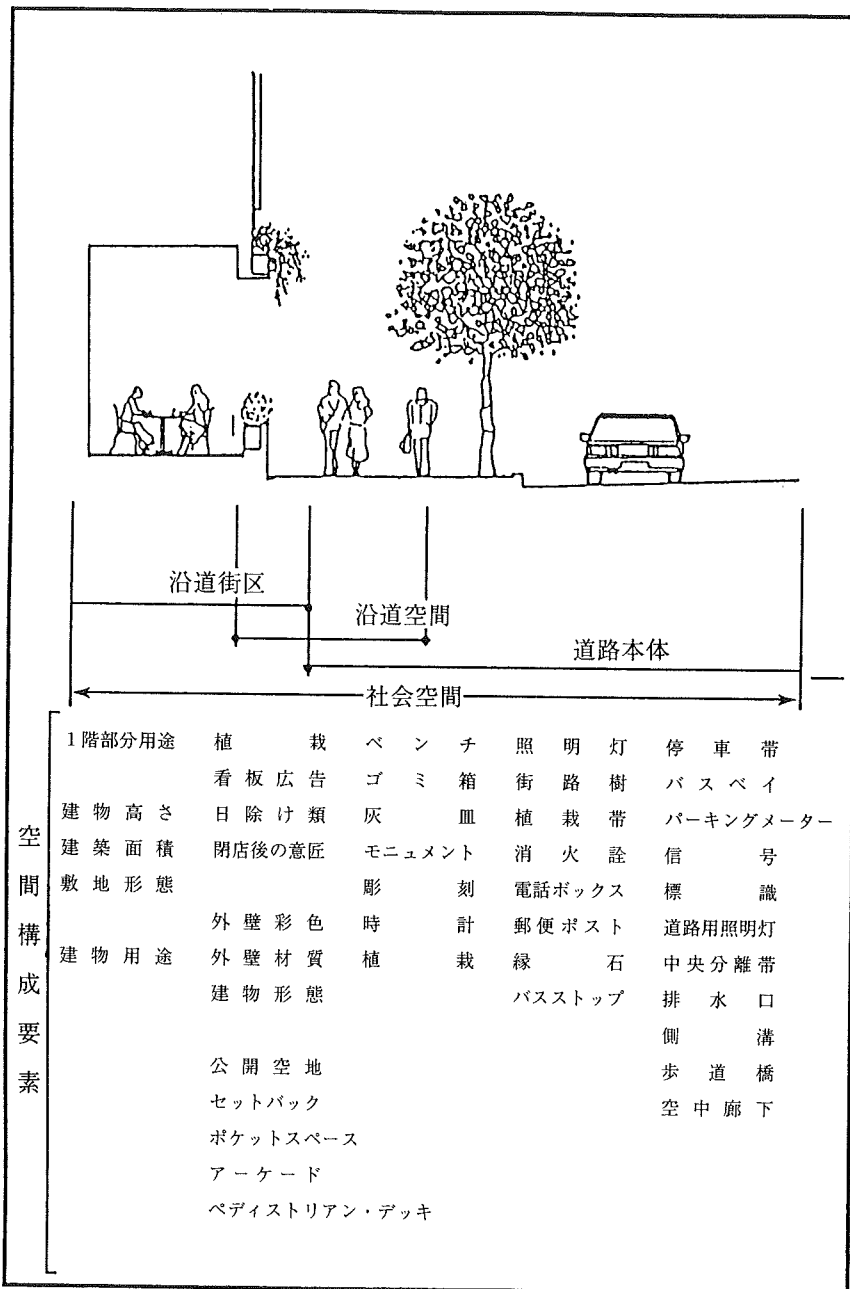


図2 道路空間と沿道空間が一体となった社会空間の構成

また、ランドマークやアイストップとなる景観要素を活かした特色ある沿道景観整備や、地域のコミュニティやイベントの場として活用できる空間の確保も工夫されるなど、道路の利用ニーズの多様化に対応して様々な試みがなされている。

(3) 社会空間としての整備

シンボルロードの整備を進めるに当たっては、道路と沿道や周辺地域とが一体となって新たな社会空間が形成されることを重視し、より良い空間が創造されるよう、道路管理者、自治体、沿道住民・地権者等の協力体制を充実していく必要がある。

特に、道路管理者においては、道路内の景観が沿道の景観を誘導していくという認識のもとに、シビックデザインの導入を進めるとともに、沿道景観整備への働きかけを行う必要がある。

また、整備内容の高度化・高品質化に対応して、植樹の管理等に関しては、沿道関係者の協力のもとに高度な管理水準が確保されるよう工夫する必要がある。

四 今後の道路景観整備関連施策

道路はあるゆる営みが展開される社会空間であり、沿道住民、自治体、国がともに育てていく空間であることを基本認識として、道路の利用者を主役とした参加型の道路のあり方を考えていく必

要がある。

今後も、道路景観整備関連施策を「人にやさしい道路」の観点から進め、社会の高齢化の進展や自然・地球環境へ配慮することにより、多様な生活者が安全かつ快適に社会活動を営める社会基盤の形成に資するための良好な道路環境の整備を推進し、生活の豊かさを実感できる社会を作り上げていく必要がある。

☒ 投 稿 歓 迎 ☒

本誌は、平成二年四月の創刊以来、皆様の御支援を頂いておりますが、この度、誌面のなお一層の充実のため、読者の皆様方からの原稿を掲載するコーナーを設けることに致しました。

日頃道路・道路行政に対して感じていること、現場からの生の話題、ユニークな試み、海外への出張報告等、それぞれの御立場から自由にテーマを選び、四〇〇字詰め原稿用紙五〜一〇枚程度にまとめてください。

奮っての御応募お待ちしております。

なお、投稿原稿の採否、掲載号、送りガナ等文章表現につきましては、事務局に御一任下さい。掲載原稿につきましては、薄謝を進呈いたします。

宛先 〒一〇〇 東京都千代田区霞が関二―一―三

建設省道路局路政課内

「道路行政セミナー」事務局

沿道地域に対する諸施策

沿道大規模建築物関連交通対策

支援制度について

建設省道路局地方道課 石原 康弘

一 背景

デパート、スーパー、ショッピングセンターなどの大規模店舗、流通センターなどの流通業務ビルなどが市街地に建設されたり、あるいは郊外部において遊園地などができたために、その周辺道路において、これらの施設を利用するための自動車の集中・発生が原因で、渋滞が発生、円滑な道路交通を阻害したり、交通安全上問題を生じさせることがある。

たとえば、デパートのような大規模小売店舗においては、駐車場の容量が不足したため、荷さばき用のトラックや買物客の路上駐車が発生し、周辺道路において一車線の通行が不可能になり、渋滞が発生した例や駐車場に入れない車の列が車道

にまであふれ、交通混雑を起こした例などがある。これらの交通問題を解決するためには、このような施設を計画する段階で、総合的な道路交通対策を講ずることが必要である。

二 目的

そこで、一定量以上の発生・集中交通量が予想される建築物の計画にあたり、当該建築物が周辺道路交通に及ぼす影響を検討し、官民協力のもと、必要な措置を講ずることにより当該建築物が周辺の道路交通に及ぼす影響を最小限におさえるとともに、あわせてオーブンスペースの確保等良好な沿道環境の形成・誘導を図ることを目的として、昭和六二年度に本制度は創設された。

三 制度の内容

建築主体が大規模店舗や遊園地等の建築物を計画しようとした場合、現行の法体系では、①都市計画法第二十九条に基づく開発許可、②建築基準法第六条に基づく建築確認、③道路法第二十四条に基づく道路管理者以外の者が行う工事に対する道路管理者の承認、の三つの手続きがある。本制度はこのうち③に関して、道路交通の円滑化、交通安全の確保、沿道景観の形成など沿道環境の形成・誘導を図るための誘導策として、建築主体からの任意の申請制度に基づき、所要の交通対策を検討し、必要に応じ道路管理者は周辺道路の整備を行う等、助成措置を講じるものである。

① 交通対策の検討の申請

中心市街地等特定の地区で一定規模以上の床面積を有する建築物等を計画、建築しようとする者は、予め道路管理者、公安委員会、都市計画者および建築主事等から構成される「沿道大規模建築物関連交通対策委員会（以下「交通対策委員会」という。）に、建築物等に起因する交通に対応した交通計画を提出し、交通対応策の検討を申請できる。

② 対象建築物等

建築物にあつては、周辺の交通に与える影響が大きい市街化区域内の床面積二万㎡以上の建築物（たとえば、大規模小売店舗、ホテル、流通業務ビル）

その他、計画駐車台数が五〇〇台以上の施設（たとえば遊園地）

③ 交通計画の内容

ここでいう交通計画は次の各号に掲げる事項を内容とする。

- ア、発生集中交通量の予測
- イ、交通流線計画（駐車場への交通流、滞留長、歩行者流線等）
- ウ、駐車場計画
- エ、荷卸し場計画（日当り荷卸し車台数）
- オ、周辺道路への影響と対応方針等

④ 交通対応策の策定

交通対策委員会は、当該建築物が周辺の道路交通に及ぼす影響を検討し、建築主等が講ずべき対応策を策定する。対応策は次の各号に掲げる事項等を内容とする。

- ア、駐車場設置規模
- イ、専用車線の設置（たとえば、駐車帯、左折車線）

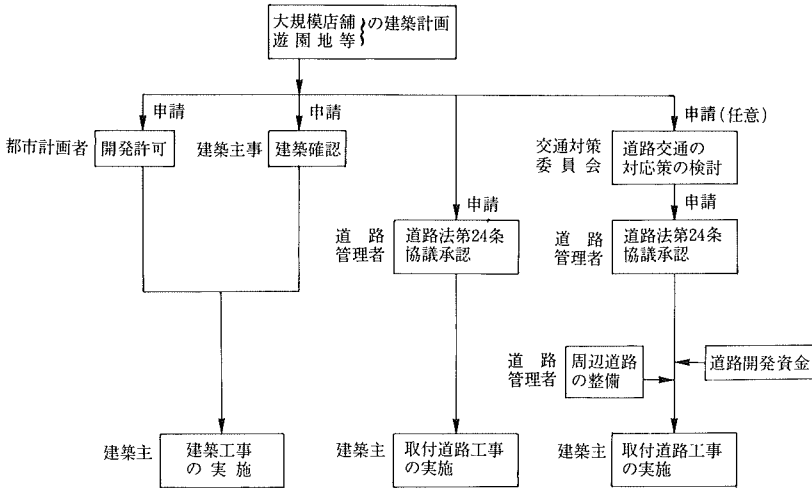


図1 制度の概要

ウ、出入口の位置

エ、出入口と周辺道路との距離

オ、バス停車スペース

カ、歩道位置、幅員

キ、オープンスペースの位置

ク、周辺関連道路の整備等

⑤ 助成措置

本対応策に基づき建築主が所要の施策を講じようとする場合には、必要に応じて融資を行うことができる。また、必要に応じて道路管理者は周辺道路等の整備を促進する。

⑥ 融資内容

次の各号に掲げる事項について、必要に応じて道路開発資金により融資できる。

- ア、駐車場建設
- イ、オープンスペースの設置
- ウ、関連道路の整備、駐車帯、左折専用車線（右折専用車線等）

以下のフローを図1に示す。

四 予想される効果

本制度が実施されることにより、大規模建築物等による周辺道路交通への影響を最小限におさえられ、道路交通の円滑化、交通安全の確保が可能となる。

また、沿道景観を含め、うるおいと親しみのあ

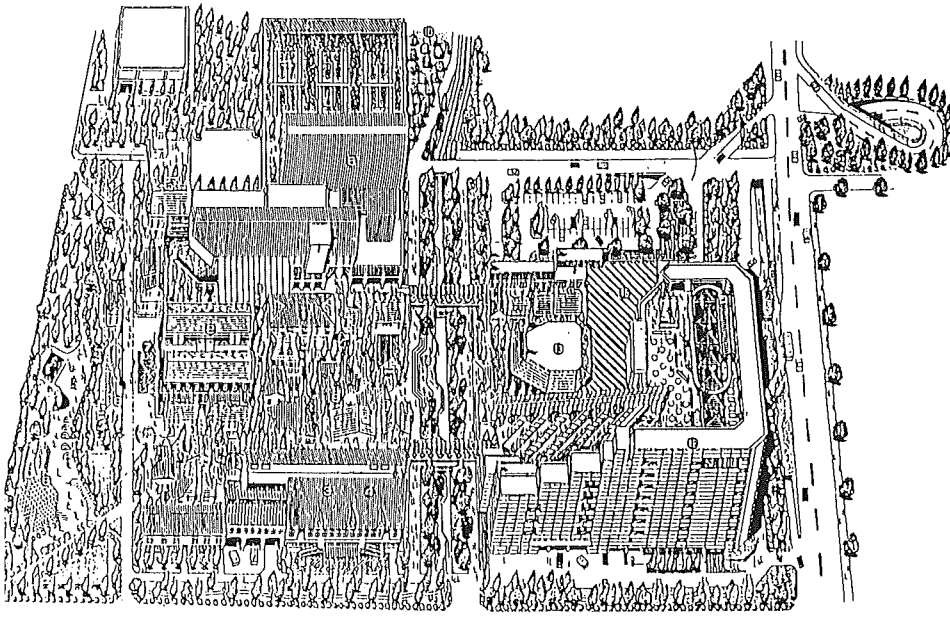
る道路空間の形成が期待できる。

五 おわりに

よりよい市街地の形成や周辺の交通対策の円滑

な実施が図られるため、官民協力により沿道環境の形成・誘導を図る本制度の一層の活用を願うと

ともに、より利用しやすい制度となるよう、様々な検討を加えていきたいと考えている。



12 事例1

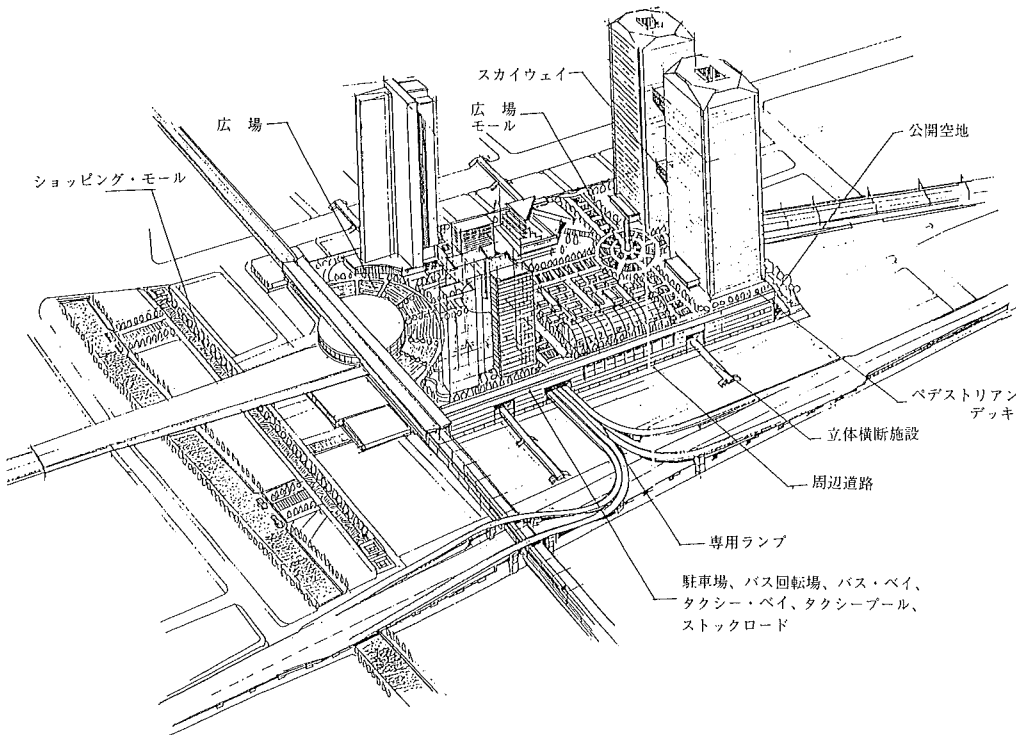


図3 事例2

日本道路公団のC-I(「STEP-21」)

活動について

日本道路公団「STEP-21」委員会事務局 桑野 健一



ワーキンググループ活動風景

一 はじめに

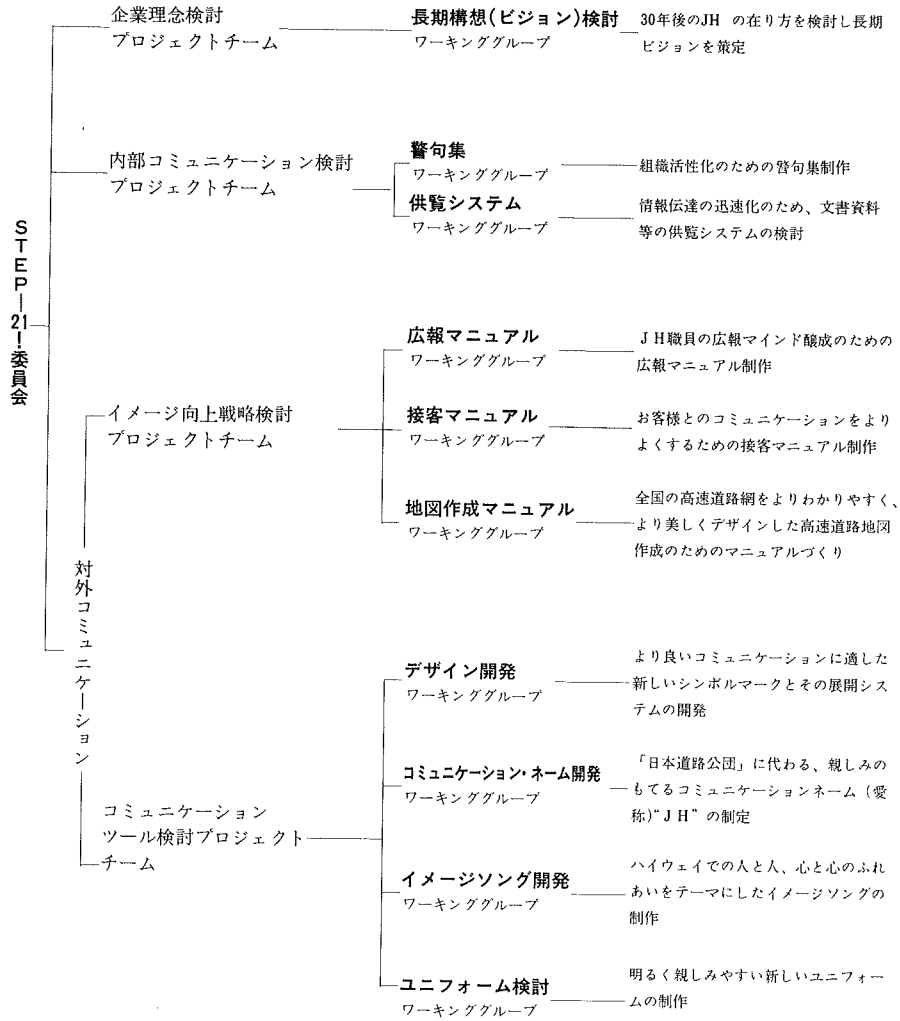
日本道路公団(JH)は、今年の四月一六日におかげさまで創立三五周年を迎えました。また、今年の一二月には、高速道路の開通延長も五、〇〇kmを突破します。このようななかで、昨年から、組織の活性化やイメージの向上をめざし、「STEP-21」と名付けたC-I(コーポレート・アイデンティティ)活動に全社的に取り組んできたわけですが、この一〇月一日から、C-Iを本格的に導入することとなりました。本稿では、JH(ジェイ・エイチ)が取り組んできたC-I活動(「STEP-21」活動)の概略を紹介させていただきます。

二 「STEP-21」活動とは

JHでは、このC-I活動を独自の運動として盛り上げ、職員に、より身近なものと感じてもらえるよう、JH独自の名称をつけることとしました。そこで、全職員からネーミング募集を行い、応募総数一八五点の中から選考し、「STEP-21」という名称に決定しました。この「STEP-21」とは、サービス(S)、テクノロジー(T)、エクセレンス(E)、プロジェクト(P)の頭文字をとったもので、「来るべき二一世紀に向けて、新たな一歩を踏み出そう!」という意味と「JHの技術力とお客様サービスをより洗練されたものにしていこう!」という意味が込められています。

「STEP-21」の活動体制は、経営の効率

●STEP-21!の推進体制



III JHの理念の制定

「STEP-21!」活動の第一段階として、「公団の理念」を制定しました。企業理念とは、一般的には、「企業の心」とも表現され、企業が、将来にわたって発展し続けていくために、経営の基本姿勢や目指すべき方向などを明らかにしたものです。この企業理念は、(1)戦略や目標を達成していくうえでの活動指針となる、(2)新しい企業文化を形成するうえでの核となる、(3)現状の体質から望ましい体質づくりをしていくうえで、人々の意識化・合理化等に資する事項を検討し、その積極的な推進を図る目的で設置された経営活性化推進本部内の「STEP-21!」委員会を中心として、その下に、四つのプロジェクトチーム(企業理念検討、内部コミュニケーション検討、イメージ向上戦略検討、およびコミュニケーション・ツール検討)とそれぞれの開発メニューのワーキング・グループで具体的な作業を進めるという形になっています。JHのCIは、全員参加による活動を基本としており、「STEP-21!」委員会は、横断的な組織となっています。また、プロジェクト・チームおよびワーキング・グループのメンバーは、自薦・他薦により、首都圏を中心とする各組織の職員により構成されています(組織図参照)。

「STEP-21!」活動の第一段階として、「公団の理念」を制定しました。企業理念とは、一般的には、「企業の心」とも表現され、企業が、将来にわたって発展し続けていくために、経営の基本姿勢や目指すべき方向などを明らかにしたものです。この企業理念は、(1)戦略や目標を達成していくうえでの活動指針となる、(2)新しい企業文化を形成するうえでの核となる、(3)現状の体質から望ましい体質づくりをしていくうえで、人々の意識

や行動を導く、(4)人々の心を結び付け、凝縮性、一体感を醸成し、心の絆をつくるなどの役割を果たすものです。

JHの理念は、役員に対し、一つの方向への求心をもたせ、同時に社会にJHというものを認識し理解してもらおうという目的で制定しました。

JHでは、創立三五周年という節目を契機に、再度、その本来の役割や使命を自ら見つめ直し、来るべき二一世紀に向けてのあるべき姿を、理念という形で役員が共有し、共通目標として、日々の業務に取り組んでいこうとするものです。

JHの理念は、「基本理念」、「経営方針」、および「一人ひとりの行動指針」という三つの柱により構成されています。「基本理念」は、JHが二一世紀に向かって事業を進めていくうえでの基本的な考え方を示したものです。また、「経営方針」は、基本理念を実現していくための具体的な方針であり、「一人ひとりの行動指針」は、基本理念の実現に向けて、役員一人ひとりが、どのような心構えで、仕事に取り組んでいくべきかを示すものです。

日本道路公団の理念

〔基本理念〕

日本道路公団は、未来を見つめ、快適で安心できる道路空間のネットワークを創造し、豊かでゆとりある生活に貢献します

〔経営方針〕

- ・ 地域社会や自然と調和するハイウェイ・ネットワークの早期完成をめざします
- ・ お客様のニーズに応えるサービスを提供します
- ・ 総力を結集して、健全な経営に努めます
- ・ 積極的に技術開発を進め、技術力をさらに高めます
- ・ 積極的にコミュニケーションを行います
- ・ 明るく、活き活きとした職場をつくります

〔一人ひとりの行動指針〕

(コミュニケーション・マインド)
人の立場に立って、まごころを込めて行動します

(チャレンジ・マインド)

柔軟な発想で、積極的にチャレンジします
(コスト・マインド)

効率的な業務遂行のために、コスト意識を持って行動します

(リフレッシュ・マインド)

心と体のリフレッシュにこころがけます

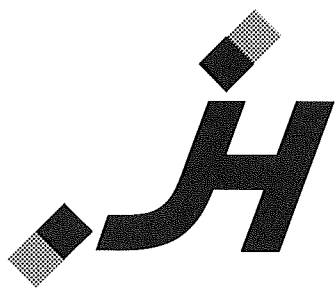
そして、これらを「ヒューマンロードで未来を結ぶ」というメッセージ(コーポレート・ステートメント)に託し、外部の皆様積極的に情報を

発信していきたいと考えています。

四 「コミュニケーション・ネーム(愛称)やシンボルマークの制定

日本道路公団により親しみをもっていただくため、今回、「JH(ジェイ・エイチ)」というコミュニケーション・ネーム(愛称)を新しく定めました。この「JH」は、職員から募集した作品一、四六五点の中から選定したもので、「ジャパン・ハイウェイ」の略でもあります。皆様により親しんでいたけるよう、積極的に使用していきたいと考えています。

また、「JH」というコミュニケーション・ネームをもとに、CIデザイナーの原田進氏にシンボルマークのデザインを依頼し、次のデザインをJHのシンボルマークに決定しました。



原田進氏の主な作品

アクラス、トーマン、扶桑レクセル、ホーネン・コーポレーション、京葉銀行、東急リパブル、ほくさん、日本能率協会 他

五 イメージソングの製作

「ヒューマンロードで未来を結ぶ」というコンセプト・ステートメントに基づき、「ハイウェイを舞台に結ばれる人と人、心と心、そして未来への希望」をイメージソングにしました。曲名は、「風のあるナビシート」。今後、サービスイリアやパーキングエリア等でBGMとして届けていきたいと考えています。

曲名 「風のあるナビシート」

作詞 實川 翔 (ジツカワ ショウ)

(代表作 アニメ「うる星やつら」の

テーマソング 他)

作曲 芹沢 廣明 (セリザワ ヒロアキ)

(代表作 「涙のリクエスト」、少女

A 他)

唄 下成佐登子 (シモナリ サトコ)

六 「21世紀の高速道路」アイデア募集

「STEP-21!」活動の一環として、「21世紀の高速道路」をテーマに、従来の思考にとらわれない柔軟な発想やお客様のニーズを含む社会的トレンドを先取りし、今後の高速道路事業に反映させることを目的として、広く一般の皆様からアイ

デアを募集しています。また、アイデアの表彰時には、有識者を交えてフォーラムを開催し、21世紀の高速道路について様々な角度から考えてみたいと思います。

○アイデア募集

・テーマ 「21世紀の高速道路」

・内容 未来の高速道路の施設、システム等について、アイデアを募集し、ユニークな作品については、表彰を行います。

・対象 小学生以下 (絵画のみ)

中学生 (文章、イラスト、模型)
一般 (大学生以上) (文章、イラスト、模型)

・募集

締め切り 平成四年一月一五日

(当日消印有効)

・審査員 越 正毅 (東京大学教授)

真鍋 博 (イラストレーター) 他

敬称略

○フォーラム

・名称 「21世紀のハイウェイフォーラム」

・内容 有識者によるフォーラムを行い、あわせて、アイデア募集の表彰式並びに入選作品の一般公開を行い

ます。

・日時 平成四年三月一五日 (日)

・場所 池袋サンシャインシティ「アルパ」

アイデア募集について、ご質問等がございましたら、「21世紀の高速道路」アイデア募集事務局(〇三―三五〇六―〇四二三)までお問い合わせ下さい。

七 そのほかの活動

このほか、「STEP-21!」活動では、組織の活性化やイメージ向上を目指し、以下のようなことに取り組んでいます。

・三〇年後のJHのありかたを検討し、長期ビジョンとしてまとめる作業を進めています。

・JH職員の広報マインド醸成のための「広報マニユアル」やお客様とのコミュニケーションをよりよくするための「マナーアップマニユアル」を作成しています。

・JHとそこに働く職員が、大企業病に陥らないため、「警句集」を作成しています。

・料金収受員および女子職員のユニフォームについて、来年度の導入を目標に現在開発を進めています (デザイナー 加藤徹(カトウ トオル)氏)。

・全国の高速道路網をよりわかりやすく、より美

しくデザインした今までにない高速道路地図
(ハイウェイ・マップ)を作成します。

・JHイメージソング「風のいるナビシート」の
イメージをデザインした記念ハイウェイカード
を全国で発売しています。(イラストレーター
川村易氏)。

ハ おわりに

二一世紀を間近に控え、時代の流れは激しく、
複雑なものとなってきています。また、社会経済
の著しい進展、成熟化のなかで、人々の価値観は
ますます多様化、高度化してきています。JHも
一企業として、こうした社会環境の変化を的確に
とらえ、速やかに対応していかなければなりません。
「STEP—21!」活動を通して、常に活力に
満ちた柔軟な組織体をつくり、積極的なコミュニ
ケーションを図りながらお客様や地域の方々とも
もに高速道路ネットワークづくりに邁進していき
たいと考えています。皆様に信頼され、愛される
JHを目指し、「STEP—21!」活動は続きま
す。今後とも、皆様のご支援、ご協力を賜ります
ようよろしくお願いいたします。



平成 3 年度

ハイウェイ フェスティバルの開催について

JH 日本道路公団 サービス推進企画室

昭和三八年七月、我が国で最初の高速道路として名神高速道路の尼崎～栗東（七一・一km）が開通して以来、高速道路ネットワークは着実に形成され、本年中にその開通延長は五、〇〇〇kmを越えようとしています。

また、近年の経済社会の著しい発展のもとで、お客様ニーズは高度化・多様化し、その他さまざまな社会環境の変化にもめまぐるしいものがあります。当公団としてもこれらに柔軟な姿勢で対処し、道路事業を推進していく必要があることから、創立三五周年を迎える今年一〇月を機にCIを導入し、日本道路公団の基本理念を『日本道路公団は、未来を見つめ、快適で安心できる道路空間のネットワークを創造し、豊かでゆとりある生活に貢献します』と明確にしたほか、『JH』というコミュニケーションシヨンネームや新しいシンボルマークを制定し、全社一丸となって皆様に信頼され、親しまれるJH日本道路公団をめざして新たな第一歩を踏み出すこととなりました。

このような状況のなか、JH日本道路公団が日頃のお客様のご利用に感謝し、あわせて公団事業へのご理解とご協力を求めるとともに、お客様からいただいたご意見・ご要望を事業に反映していくための場として、毎年春に全国の主なサービスエリア・パーキングエリアで実施している『ハイウェイ・ナウ』を、新生日本道路公団の誕生、年

内開通五、〇〇〇kmを記念して今年には秋に行うこととしました。なお、今回は記念イベントであることから、(財)道路施設協会が同様な主旨により実施してきました『ハート&サービス』と合同で、『ハイウェイ フェスティバル』として開催することとなりました。

開催期間の一〇月一日から六日にかけては、全国の高速道路などを中心として、『もつと身近にエンジン Joy ハイウェイ』という統一テーマのもと、日頃高速道路およびサービスエリア・パーキングエリアをご利用いただいているお客様に喜んでいただき、あわせて高速道路事業に対するご理解を得ることを目的として、楽しさ盛り沢山のさまざまな催しが行われました。

全国の高速道路や街頭でイベントを展開

期間中は、全国の料金所やサービスエリア・パーキングエリアなどを快適で親しみと潤いのあるものとするため、エリア内を花で裝飾する『花いっぱい運動』などを行い環境美化運動を推進しました。また、特に五日(土)六日(日)の二日間をお客様感謝デーとして、全国四三か所のサービスエリア・パーキングエリアを中心に、お客様に高速道路をより身近に、より親しみを感じていただくため、道路管理車両の展示・試乗や地元小学生を対象とした道路見学会、各種パネル展示などによ



地方色豊かな郷土芸能

る高速道路事業の紹介、交通安全キャンペーンなど高速道路のPRを行いました。また、出会い・ふれあい・語り合いの場として「JHコーナー」を開設し、お客様からご意見・ご質問をお受けするとともに、アンケート調査や交通遺児育英募金にご協力いただきました。さらにイベントとして、沿線市町村の協力を得た観光案内、特産品・朝市コーナー、郷土芸能などの各種催し物、レストランやハイウェイショップをご利用されたお客様へ



管理用車両の展示・試乗会

の飲み物の無料サービスなどを実施し、憩いのひとときを過ごしていただきました。なお、今年は新たな試みとして東京の西銀座デパート・イベントホールなど全国九か所の街頭会場でも愉快的イベント、趣向をこらした催しを展開しました。お客様感謝デー初日の五日は小雨が降った地区があつたものの、全国的にはまずまずの天候に恵まれ、各会場のサービスエリア・パーキングエリアや街頭会場は訪れた大勢の行楽客などで賑わい

ました。しかし、翌日の六日(日)は北海道と九州を除くほとんどの地区であいにくの雨模様となりました。

足柄、多賀サービスエリアを

メイン会場に

五日、六日のお客様感謝デーには、全国四三か所のサービスエリア・パーキングエリアを会場として地域の特徴を生かしたさまざまな催しを繰り



空缶回収機によるクリーンCANキャンペーン

広げましたが、今回は特に東名高速道路足柄サーピスエリア（下り線）と名神高速道路多賀サーピスエリア（上り線）の二か所をメイン会場とするとともにJH日本道路公園と（財）道路施設協会の情報発信基地として位置づけ、他の会場よりさらにグレードアップした催しを行いました。

この二会場にはDJブースを設置し、JH日本道路公園のイメージソング『風のいるナビシート』をバックにDJショーを繰り広げるとともに、フラメンコ、ペルー民族音楽・舞踊、ブラジル音楽などの世界の音楽や、女性歌手によるコンサートのほか、地元や自衛隊の協力による郷土芸能や演

奏などが行われました。

また、DJブースの周辺には、JHコーナーや各種模擬店、特産品販売コーナーなどがところ狭しと立ち並び、周辺では高速道路の維持作業車、パトカーの展示や体感シミュレーションマシーン『JHカー』（足柄SA）、安全運転のためのドライビングシミュレータを搭載したハイテクバス『テクノスター』が登場し、特にお子様連れの方たちに好評でした。

その他、会場内では、外人ジャグラー（大道芸人）がお客様の目の前で、ピエロー輪車、パントマイム、バグパイプ、マジックなど、数々のパフ



外人ジャグラーのバグパイプ演奏(足柄SA)



女子職員によるエリア内清掃(足柄SA)

オーマンスを繰り広げ、中にはお客様が自ら出し物に参加されるという光景も見られました。

西銀座街頭会場でもイベントを展開

昭和六一年からお客様感謝デーとして毎年行ってきた『ハイウェイ・ナウ』『ハート&サーピス』は高速道路という限られたエリア内でのイベントであり、その対象もイベント開催当日に高速道路をご利用されたお客様に限られていました。



DJブースでのトークショー(西銀座)



街頭でも事業PRを中心として…

そこで今回は広く一般の方々にも高速道路事業の理解促進を図るために、東京をはじめ札幌、仙台、金沢、名古屋、大阪、広島、高松、福岡の全国九か所の街頭においても事業PRを中心としてそれぞれ独自のイベントを展開することとしました。

特に週末には約五〇万人もの人通りがあるとい

われる西銀座。会場となった西銀座デパートのイベントホールでは、中央にスポーツカーをかたどったDJブースを設け、映画監督の森田芳光氏、映画評論家の今野雄二氏、音楽評論家の小林克也氏をゲストに迎えてのトークショーや、会場内の各コーナーではパネル展示による事業紹介を実施しました。また、JHクイズや、外人ジャグラー

によるコミカルパフォーマンスを行ったり、JHガールズから風船や産直品をお配りするなど、会場いっぱい集まった方々に好評でした。

その他、会場の一角で実施したアンケート調査や交通遺児育英募金にも大勢の方にご協力いただきましたが、熱心に募金を呼び掛けるスタッフの声に、思わず一万円札を寄付される方も……。

また六日の夕方からは青森県黒石市農協の協力により、津軽リンゴの無料配布を行いました。お配りしたリンゴは先日東北地方を直撃した台風一九号の猛威によって収穫直前に枝から落ちてしまったものでしたが、市販のものとは比べてもなんら遜色のない津軽リンゴを是非味わおうと配布開始と同時に長蛇の列となり、この日用意された一、二〇〇個のリンゴは、わずか四〇分足らずで全てお配りすることができました。

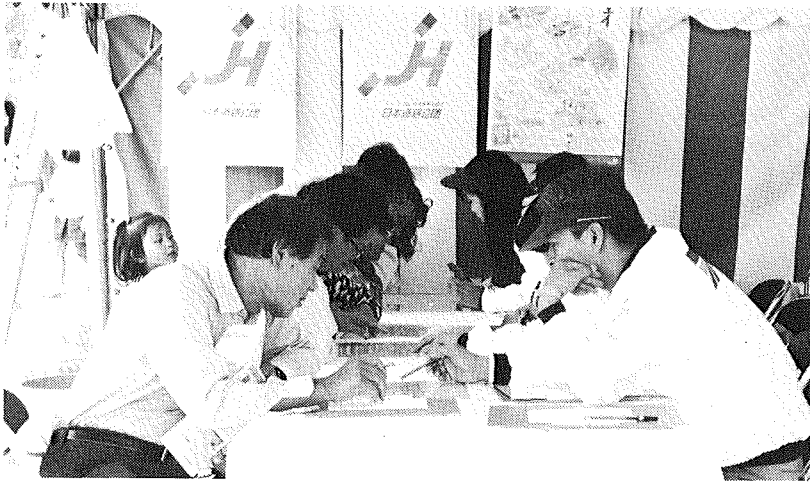
各会場にJHコーナーを設置

全てのサービスエリア・パーキングエリア会場には公団のイメージソングを聴いていただいたり『JH』にちなんだクイズを実施することによって、マーク、ネームおよびイメージソングの浸透を図っていくとともに、お客様のご意見・ご要望を伺うため『JHコーナー』を設置し、あわせてアンケート調査を実施しました。

JHクイズには、高速道路の現況を少しでも多

くの方々に知っていただけるよう、高速道路の開
通延長距離などを答えていただく簡単なクイズを
載せたスクラッチカードを用意し、正解者にはイ
メージソングのカセットテープ『JHサウンドメ
ッセージ』がプレゼントされました。

また、高速道路事業に関するアンケート調査に



JHコーナーでのアンケート調査

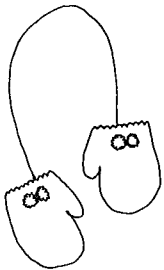
も多くの方々に協力いただくことができ、熱心に
ご意見を述べられるお客様が印象的でした。

当公団としては、FACE TO FACEでお客様か
らご意見を伺うことのできる数少ないチャンスで
もあり、いただいたご意見については今後の業務
の参考にさせていただくとともに、アンケート調
査結果についても集計・分析し、これからの高速
道路事業に活かしていくこととしています。

以上、主だった会場でのイベント内容について
ご紹介しましたが、その他のサービスエリア・パ
ーキングエリアや街頭会場でも、それぞれ地域の
特色を活かした独自イベントやゲーム感覚で理解
していただけるような事業紹介など、工夫を凝ら
した催しを実施しました。

今年是天候が多少不順だったものの、高速道路
事業に携わる全てのスタッフが一体となってお客
様の日頃のご利用に感謝し、『ハイウェイ フェス
ティバル』を実施できたことは、非常に意義で
あり成果があったと思われまます。

今後も、さらに広がるハイウェイネットワーク
の早期完成のため、またお客様から愛され親しま
れる『安心な』高速道路をめざして、高速道路事
業に対する一層の理解を求めていきたいと考えて
います。



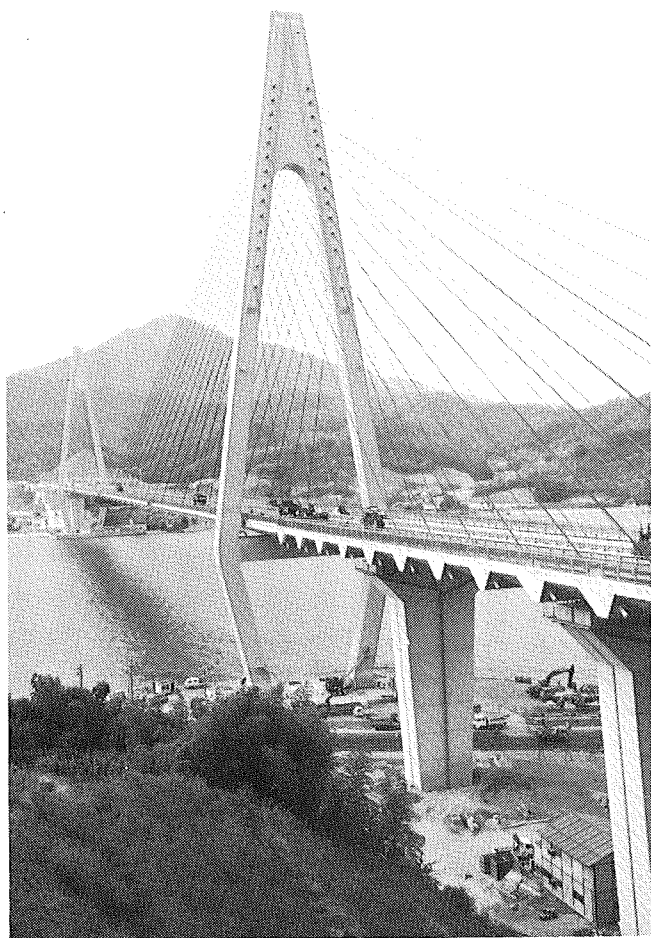
世界一の斜張橋「生口橋」 (西瀬戸自動車道)の供用開始について

日本道路公団・本州四国連絡橋公団監理官室

はじめに

西瀬戸自動車道は、尾道市で一般国道二号バイパスから分岐し、向島、因島、生口島、大三島、伯方島、大島、馬島等の総計約一万人の人口を有する大小九つの島々を結び、今治市で一般国道一九六号バイパスに連結する延長約五九・四kmの自動車専用道路である。このうち大三島と伯方島を結ぶ大三島橋は、昭和五四年五月、向島と因島を結ぶ因島大橋は、昭和五八年一二月、伯方島と大島を結ぶ伯方・大島大橋は昭和六三年一月にそれぞれ供用開始している。

その他の橋についても、昭和六一年五月に生口橋、昭和六三年五月に来島大橋、平成二年八月には多々羅大橋の起工式を行い、西瀬戸自動車道全



生口橋上部工架設工事

世界の長大斜張橋

順位	橋名	中央支間長 (m)	国名	備考
1	多々羅大橋	890	日本(工事中)	1999(予定)
2	ノルマンディー橋	856	フランス(工事中)	未定
3	名港中央大橋	590	日本(工事中)	1997(予定)
4	Skarnsundet	530	ノルウェー(工事中)	1991(予定)
5	鶴見航路橋	510	日本(工事中)	1995(予定)
6	生口橋	490	"	1991(予定)
7	東神戸大橋	485	"	1994(予定)
8	アレックスフレージャー橋 (アナシス橋)	465	カナダ	1986
9	横浜ベイブリッジ	460	日本	1989
10	第2フーグリー橋	457	インド	未定
11	ラマ9世橋	450	タイ	1987
12	Ingeniero-Carlas -Fernandez -Casado橋(ルナ橋)	440	スペイン	1983
13	横石島橋	420	日本	1988
14	岩黒島橋	420	日本	1988
15	名港東大橋	410	日本(工事中)	1997(予定)
16	名港西大橋	405	日本	1985
17	サンナゼール橋	404	フランス	1975
18	ランデ橋	400	スペイン	1978

通の用途を平成一〇年度として建設を推進しているところである。そのうち因島と生口島を結ぶ生口橋が平成三年二月八日供用開始の運びとなった。

一 生口橋の概要

生口橋は、橋長七九〇m、中央支間長四九〇mの三径間連続複合箱桁斜張橋で、航路高は海面上二六mを確保し、塔の高さは海面上約一二七mである。工事は昭和六一年五月に着手し、五年七カ

月を要した。

生口橋の特徴は、側径間がプレストレストコンクリート(PC)箱桁、中央径間が鋼箱桁というコンクリートと鋼材のそれぞれ特長を生かした、斜張橋としては日本ではじめて複合形式を採用した点である。

中央支間長四九〇mは、現在供用中の横浜ベイブリッジ(中央支間長四六〇m)を抜き日本最大の斜張橋となるばかりではなく、現在供用中の斜張橋としては世界最長のカナダのアレックスフレ

ージャー橋(中央支間長四六五m)を抜いて世界最大の斜張橋となる。

しかしながら、ノルウェーのスカールンズンド橋(中央支間長五三〇m)が近いうちに供用されるため、この世界一の座は長くは続かない予定である。

生口橋は、将来的には、四車線で供用する計画であるが、当面は、中央の二車線を暫定供用し、両側をそれぞれ幅員二・五mの自転車歩行者道およびバイク道として利用することとしている。

今回の供用は、橋梁部のみ約一kmの供用であり、因島側と生口橋側の架橋地点直近に出入口を設け、一般国道三二七号および県道生口島循環線に接続する。

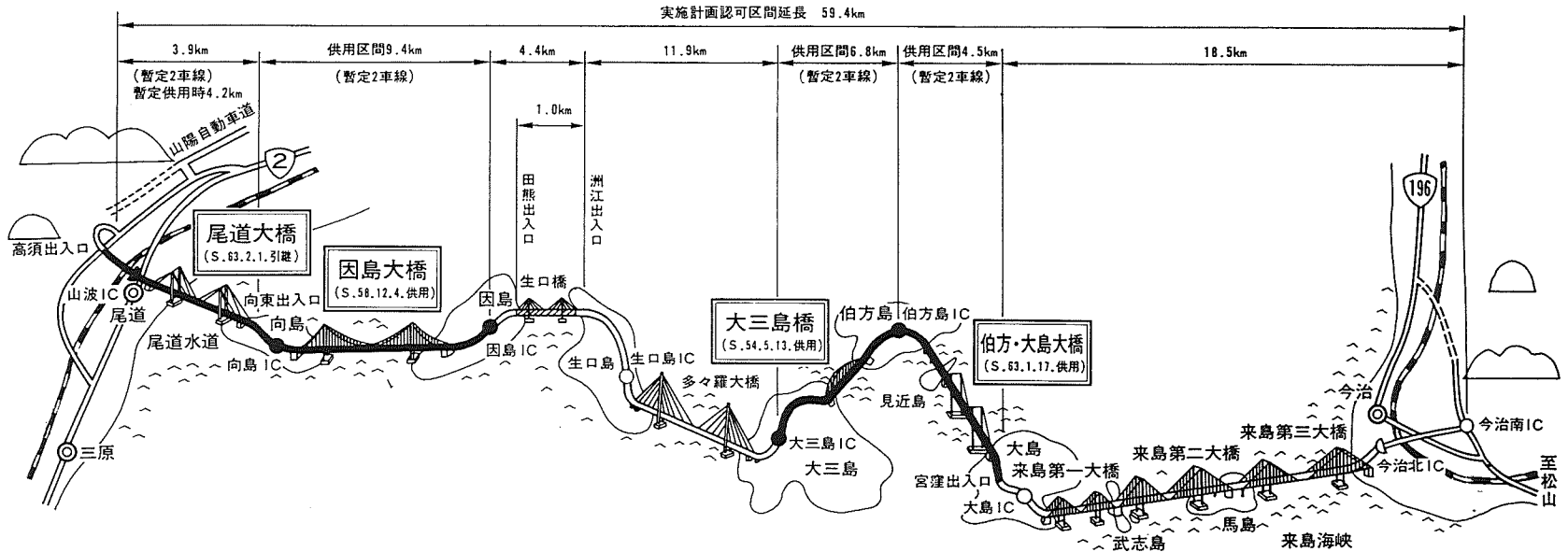
二 生口橋の工事概要

1 下部工事

生口橋の基礎形式には、長大橋梁には、比較的施工例の少ない場所打杭基礎を採用した。直径は二m×三・五m、これは現地地の地盤の風化が著しく、十分な耐荷力を有する支持地盤が非常に深い位置にあるため採用したものである。

基礎杭の長さは最大で六一m、その総延長は、約四、〇〇〇mに達している。橋脚は、基礎杭に引き続き、鉄筋コンクリートのフーチングおよび躯体を施工して完成させた。

西瀬戸自動車道概要図



凡	供用中
	工事中
例	平成3年12月8日供用予定

関連地域の面積・人口

(平成2年)

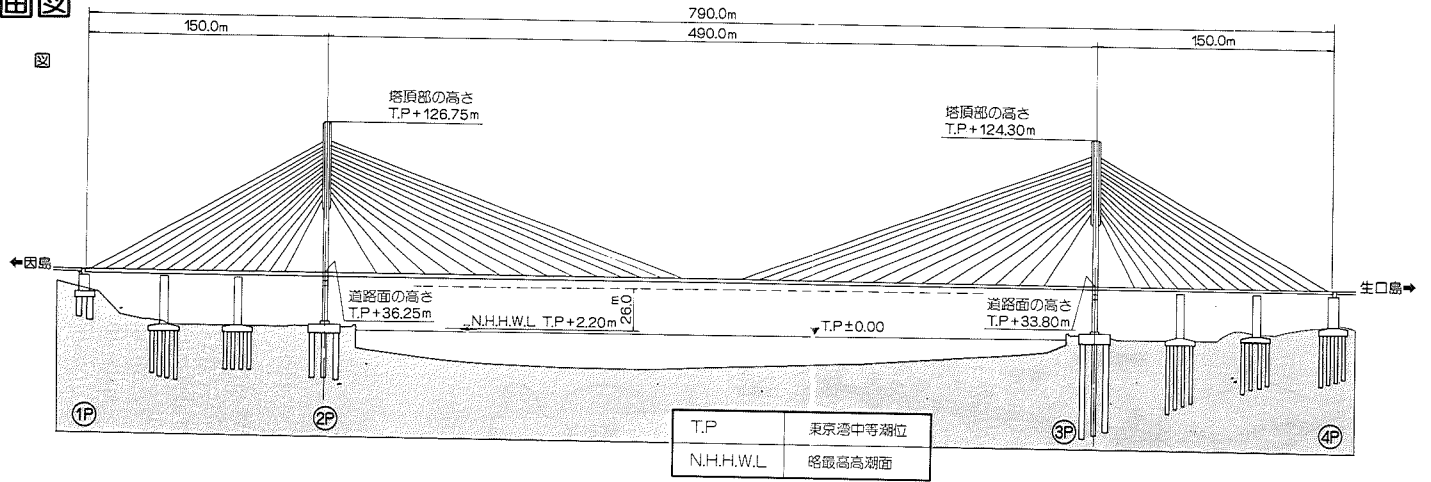
	注1 尾道市	向島 (宇子島を含む)	因島	生口島 (瀬根島を含む)	大三島	伯方島	大島 (四岐島を含む)	馬島	注2 今治市
面積(km ²)	110.9	26.3	35.8	36.6	65.6	19.5	47.3	0.5	74.5
人口(人)	99,498	29,724	31,963	13,065	10,191	9,265	10,097	42	123,425

注1. 向島のうち向東町の人口を含む。

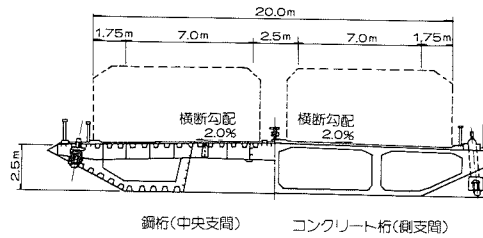
注2. 馬島の人口を含む。

生口橋計画図

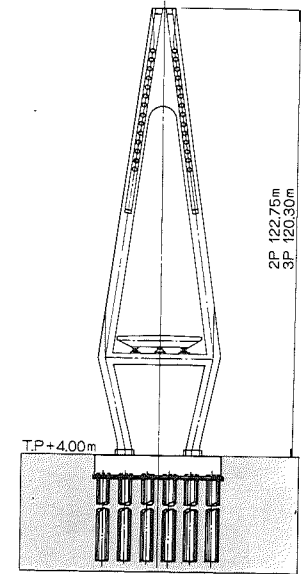
側面図



断面図



塔正面図

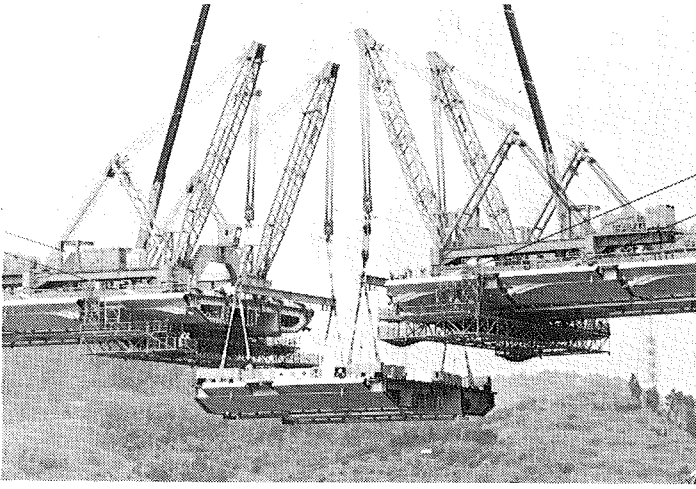


2 上部工事

(1) 塔工事

塔は鋼製で、基礎寸法を小さくするため桁位置から下を絞ったA型形状となっている。塔の高さは約一二五m、重量は一基当たり約二、〇〇〇ト、三、〇〇〇トに達する。

架設工法としては、海上部から大型クレーン船を用いて行う大ブロック工法を採用した。架設ブ



閉合ブロック吊上げ状況

ロックは塔全体を、一番下の基部、桁の載る水平材までの下部、塔頂までの上部の三つのブロックに分割し、製作工場で組み立てたものを海上輸送し、クレーン船で一括架設した。最大の上部ブロックは、重量が約一、六〇〇ト、高さが約九〇mあり、架設に当たっては国内最大級のクレーン船を使用した。

このような大ブロック架設工法の採用により、工期の短縮や現場作業の省力化を図ることが可能となった。また、塔柱の継手を目立たないようにしたり、塔頂付近に複合円を用いた曲面を取り入れるなど、景観にも十分配慮した形状としている。

(2) 桁工事

生口橋は架設地点の地形的な条件から、側径間比が小さく、構造的にはややアンバランスな径間割となっている。このため側径間部に重量のあるPC箱桁、中央径間部に軽量の鋼箱桁を用いることとして、構造的な調和をとることとした。

① 側径間部（PC）工事

側径間部PC桁の断面は、幅約二四m、高さ約二・七mのスレンダーな逆台形箱桁形状とし、ケーブルの定着部では、一カ所当たり最大五〇〇ト以上に達するケーブル張力を分散して伝達できるよう、逆台形の突起で補強されている。PC桁の施工は、移動作業による張り出し架設とステーキング架設を併用し

た。

② 中央径間部（鋼桁）工事

中央径間の鋼桁は、全体を三一のブロックに分割し、工場で作成した。このうち、PC桁と連結する接合ブロックは、クレーン船を用いて架設し、残りの二九ブロックは、ケーブルを順次架設しながら中央径間の中央に向かって張り出し架設した。一ブロックの標準の大きさは、長さ約一六m、幅約二四m、高さ約二・七m、重量約一八〇トである。

架設工法は、桁ブロックを台船で架設地点直下まで輸送し係留した後、橋面上のクレーンで吊り上げる工法を採用した。直下吊り工法により、因島側と生口島側からそれぞれ一四ブロックずつ架設した後、最終ブロック二台のクレーンで吊り上げて中央径間中央で桁を閉合した。

この間、桁ブロックを搭載した台船の係留位置を工事の進捗とともに移動させ、かつ各桁ブロックの架設毎に潮流や水深などの諸状況を計測しながら、正確に作業を進めた。

また、架設地点は幅約五〇〇mの狭い水道部分であり、定期旅客船航路にもなっていることから、台船の係留に伴い海面使用時には、一般船舶への広報や誘導を行い航行安全の確保を図った。

(3) 接合部工事

生口橋は、PC桁と鋼桁を連結した複合主桁構造を採用した日本で最初の斜張橋であり、両桁の接合位置は種々の検討を加えた結果、塔の水平梁上でPC桁を支持し、塔中心から二・六五m中央径間に入ったところとしている。

PC桁と鋼桁では剛性や材料の特性が著しく異なるため、PC桁と接する鋼桁端部は、周縁をセル構造とし、内部にコンクリートを充填して剛性の急変を緩和し、力を滑らかに伝達できるような構造とした。

接合部の施工は、塔に取付けた仮設のベント上に、製作工場で端部セル内にコンクリートを打設した鋼桁接合ブロックをクレーン船で架設し、PC桁が完成した後、最終コンクリートを打設して両桁を一体化した。

(4) ケーブル工事

生口橋のケーブルは、直径7mmの亜鉛メッキの鋼線を一五本〜二四一本平行に束ねて、ポリエチレンで防錆被覆したものを使用し、ケーブルの両端にはソケットと呼ばれる定着金具がついている。使用数量は全数で一〜二本、最長のケーブルは、長さが約二五〇m、重さが約一八tである。

ケーブルの架設は、中央径間の鋼桁を直下吊り工法により一ブロック架設した後、ケーブルを一段（四本）架設するサイクルで行った。ケーブル

は製作工場で一年ずつリールに巻き取ったものを現地に搬入し、橋面上で展開した後、塔頂クレーンで塔側ソケットを吊り上げ塔内に引き込み固定した。

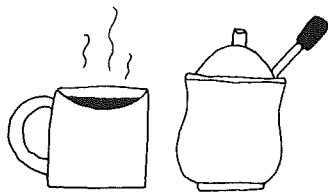
次に、桁側のソケット先端に取付けたテンションロッドを桁下面にセットした六〇〇tセンターホールジャッキで引込みながら、張力を導入し定着した。ケーブルの架設が一段完了すると、橋体の温度が安定する夜間に塔や桁の形状およびケーブル張力等の測定を行い、計算値と比較しながら所定の精度が得られるようケーブル張力を調整し、架設精度の確保を図った。

おわりに

生口橋の供用開始により、今まで離島だった生口島が本州と結ばれることとなり、因島や尾道までの所要時間が大幅に短縮され、天候・時間などに左右されることの少ない、安定した交通が確保されるなどの直接的な効果はもとより、向島・因島・生口島の三島が一体化されることによる生活圏の拡大、地域経済の効率化など、大きな地域開発効果を発揮することが期待されている。

さらに将来は、既に供用されている尾道大橋、大三島橋、伯方・大島大橋、工事中の来島大橋、多々羅大橋と合わせて本州と四国がつながり、関係地域の産業・経済の発展、生活の向上、文化の

交流に大きく貢献するものと思われる。



「瀬戸の都」 高松市のシンボルゾーン ——高松市中央通り(国道11・30号)——



四国地方建設局



中央通り

本州と四国を結ぶ「宇高連絡船」が発着していた高松駅から南へ一直線、名勝栗林公園まで延長二・四kmの国道は、通称「中央通り」と呼ばれている。その名が示すように、高松市中心部を南北に縦貫し、沿道には官庁、金融機関、大手企業の支社・支店、ホテルなどの主要な商業業務施設が集中する市の中心的な道路である。

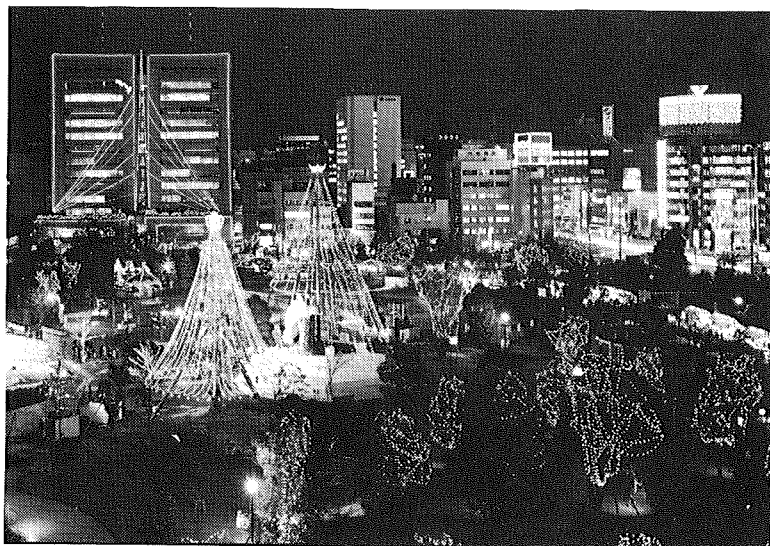
本通りは、天皇ご成婚の記念道路（大正一四年完成）が、第

二次世界大戦後の戦災復興都市計画により整備されたものである。県内では広い規格の道路で、幅四mの中央分離帯には、戦後まもない昭和二三年から二四年にかけて市民の手でクスノキが植えられた。今日では、樹高五mを超える成木が整然と林立し、五月の若葉、夏の緑陰と都会の暮らしに季節感を演出している。昭和五六年には、中央通りのほぼ中間の市営球場跡地に、明るく開放的な中央公園が完成し

た。この公園の緑の芝生の中には、白い庵治石のベースが当時の同じ位置に残されており水原茂、三原脩、中西太など幾多の名選手を育てた野球場をしのばせている。また、この公園では、毎年クリスマス前の数日間「高松冬まつり」が開かれ、中央公園などの樹木に三八万個のイルミネーションを飾り、期間中、午後五時から一〇時まで点灯し、コンサートや演劇など市民によるさまざまな催しが開かれている。

中央通りには、「城が見えます波の上」と歌われている高松駅前の玉藻城、オフィス街のオアシス中央公園、三〇〇年の歴史を誇る松平藩一一代の庭園栗林公園とそれぞれ異なるシンボルゾーンがあり、ジョギングや散歩の格好のコースとして高松市民はもとより広く県民にも親しまれている。

また、毎年八月に開かれる高松まつりでは、市中総踊りが中



高松冬まつり



高松まつり

中央通りで繰り広げられる。揺れる提灯のもと、浴衣姿の老若男女が群舞する様は圧巻である。

このように、高松市のシンボルゾーンとして多様に使われている中央通りを、美しく快適で楽しい空間に改善していくために、「クリエイティブ高松・中央

通りプロムナード事業」に昭和六一年度から着手した。電力・電話などの電線類をキャブ事業による地中化、レンガによる歩道舗装、案内標識、および歩道照明などの整備を実施し、高松市市制施行一〇〇周年にあたる平成二年二月に完成をみた。

また、プロムナード事業の中心的事業として、中央通りの中間地点にあたる番町交差点下にエレベータ施設を併設した番町地下歩道を建設した。

中央通りプロムナード事業

中央通りを整備するにあたって、沿道側と道路側の関係者の相互理解と協力を得るため、道路管理者、道路占有物の管理者、沿道関係者からなる「クリエイ

ティブ高松・中央通りプロムナード計画推進協議会」(会長 高松市長)を設置して計画の検討、事業の調整を行った。

中央通りの基本テーマ「楽しく歩ける緑のプロムナード」を掲げ、具体的な整備事項は次のとおりである。

一・プロムナードを特徴づける

シンボルの形成

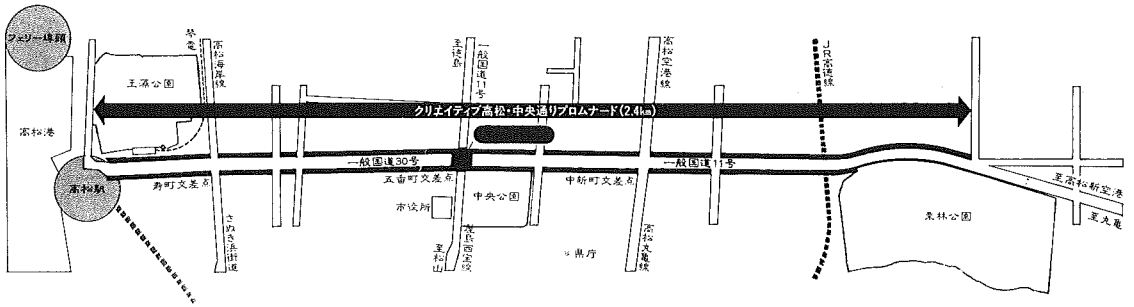
・「瀬戸の都」高松をイメージさせるシンボルゾーン、

高松の賑わい、人の触れ合いの場をイメージさせるシンボルゾーン、水と緑豊かなまちをイメージさせるシンボルゾーンの形成

・歩道のデザイン化による美しい景観の形成

・中央通りのシンボルツリーとしてのクスの並木の保全
・統一デザインの装飾照明によるプロムナードの特徴づけ

一・中央通りを快適で美しい道路へと改善



- ・ キャンプ事業の導入による架空線の地中化
 - ・ 放置自転車の除去（放置自転車禁止区域の設定）
 - ・ 歩道の改良（レンガによる舗装）
 - ・ 工作物の美化（標識、照明、ストリートファニチャーなどのデザイン向上）
 - ・ 横断歩道の改良（地下化、歩道橋の塗装）
 - 一 沿道民地側の協力による景観などの改善
 - ・ 景観阻害要因の整理（屋外広告物などの整理）
 - ・ 景観形成要素の導入（ショーウィンドウの美化等）
 - ・ 駐輪場の確保
- なお、歩道部の植樹帯には今までヤナギが植えられていたが、花、紅葉を鑑賞の対象としてほしいということで、ハナミズキ、シデコブシ、ベニバナトチノキをブロック別に植えている。また、低木は中高木と一体になって明るく華やかな雰囲気醸し出す



ストリート

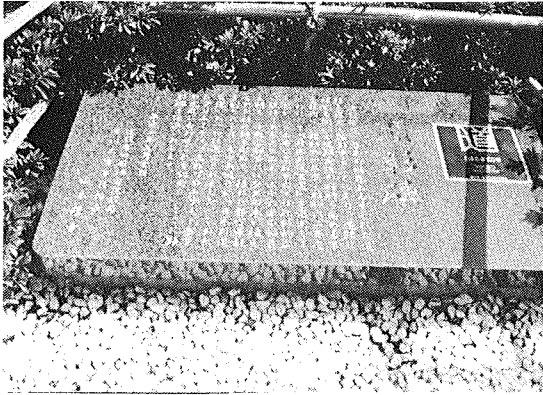
ためサツキとした。春には、白やピンクの花が咲きほこり歩道を行きかう人々の目を楽しませている。

番町地下歩道（愛称「光の広場」）事業

番町交差点は中央通りの中心に位置し、一般国道一一号と一般国道三〇号が交差し、一日に

自動車約八万台、歩行者約七、〇〇〇人、自転車約五千台が行きかう県内随一の交通の要衝である。ここで、自転車、歩行者と自動車を分離し交通混雑の緩和を図るために安全で快適な交差点となるよう地下歩道を建設した。

地下歩道整備の考え方は、横断地下歩道としての単なる機能



顕彰碑

だけでなく「ふれあいの場づくり」をテーマとし、利用者にとって憩いと安らぎが感じられる地下空間を整備するとともに高松市のシンボルロード重点整備地区にふさわしい機能と景観を有した横断地下歩道「地下広場」を創出することになった。

地下歩道本体は「フロアー形式」とし、給気塔に取付けた採光器からは「光ファイバーケーブル」を通して太陽光を取入れ、地下広場を明るくするとともに「プラ

ンター」に植えた草花が生育できるように配慮している。

また、地下広場中心部には「福家靖夫作「親しみのある光」(プロンズモニュメント)」が、三つの壁面には「角卓作「艶景」と題するレリーフ」が配置され、柔らかな自然の光を受けて「アートフルな憩いの広場を醸し出している。

なお、地下歩道の名「コーナー」には「身障者、高齢者の利用を考慮して、一人乗りのエレベーター施設を設置している。

この「番町地下歩道」が、従来の「地下歩道のイメージ」を一新させ、いつまでも安全で快適で、市民の皆さんに愛していただきたいという願いをこめて「愛称名を一般に公募し、「光の広場」と命名したものである。

今回の「中央通りプロムナード」事業の評価について、一部区間が完成した昭和六三年度にアンケート調査を実施したところ、約九〇％程度の方が「中央通り



地下広場

「プロムナード」事業の各種整備を総合的に見たところ「よくなった」と答えており非常に高い評価を得られていると考えている。

道路空間整備としての「中央通

り「プロムナード」事業は、平成二年度に完成したが、今後、市民の皆さんの意見を聞きながらさらによくなるよう努めてゆくつもりです。

時・時・時・時・時・時……

世界への動き	国内の動き	道路行政の動き
月・日	月・日	月・日
事項	事項	事項
<p>10・5</p> <p>○パキスタンの「インダス・ハイウェイ」(総延長一、二〇〇km)の起工式が、ベシヤウルで行われた。商都カラチと古都ベシヤウルを結ぶ縦貫道路で、事業費は三六五億円。このうち二九三億円が円借款によるもの。</p> <p>○英仏海峡トンネルの事業主体ユーロトンネル社が、建設を請け負っている英仏合併企業トランスマンシュリンク(TML)に対し工事の継続命令を出すよう裁判所に申請すると発表。TMLは工事費が増加したにもかかわらず、ユーロトンネル社が十分な代金を払おうとしないと言、トンネル内の冷房設備工事を拒否する方針を表明している。裁判が長引くと九三年一〇月の本格開業が大幅に遅れる可能性がある。</p> <p>○国連総会は安全保障理事会の非常任理事国の改選を行い、日本は有効投票一六一票のうち一五八票を獲得した。通算七回目の当選で、これでブラジルの六回を抜いて最多回数国となった。安理理は米英仏ソ中の五カ国が常任理事国。任期二年の非常任理事国が一〇カ国で、このうちの半数が毎年改選される。</p>	<p>9・24</p> <p>○経済企画庁が九月の月例経済報告の中で「日本経済は減速しながらも、引き続き拡大している」と判断した。これにより一九八六年二月から始まった今回の大型景気は、景気拡大が連続五八カ月となり、戦後最長の「いざなぎ景気」の記録、五七カ月を追い越した。</p> <p>○三菱自動車工業が積載量一・五ト以上のトラックとバス全車種の希望小売価格を平均四・五%値上げすると発表。トラック、バスの価格改定は一年ぶり。</p> <p>○農水省が九一年産米の作況指数を発表。それによると、全国ベースで九八の「やや不良」。一九八八年以来三年ぶりに指数が一〇〇を割りそう。</p> <p>○電気自動車協議会(委員長・井口雅一東大教授)が電気自動車普及計画をまとめた。二〇〇〇年時点で二〇万台を東京・神奈川地域に普及させ、窒素酸化物を予想される総量の五%を削減する。</p> <p>○政府が閣議で千葉市を九二年四月一日から政令指定都市にするための政令の一部改正を決定。八九年の仙台市に続いて全国で二番目。</p> <p>○日本自動車工業会が、軽自動車を含めた九一年度の国内自動車需要の見通しを下方修正した。今年三月時点で七七三万台(前年度比〇・九%減)としていたのを七六七万五、〇〇〇台(同一・六%減)に改めた。</p>	<p>10・2</p> <p>○第一回道路サービシス高度化懇談会開催</p> <p>○道路法施行令及び駐車場法施行令の一部を改正する政令公布</p> <p>21</p> <p>○道路法施行規則及び開発道路に関する占用料等徴収規則の一部を改正する省令公布</p> <p>○第二八回道路審議会基本政策部会開催</p> <p>・新長期構想策定のスケジュールと方向性</p> <p>・幹線道路網のあり方(その四)</p> <p>22</p> <p>○関越自動車道関越トンネル四車線化</p> <p>○道央自動車道一部供用開始</p> <p>・室蘭IC⇄登別室蘭IC(九・六km)</p> <p>○道路交通情報通信システム(VICS)推進協議会発足</p> <p>31</p> <p>○第一八回道路審議会有料道路部会開催</p> <p>・有料道路制度の今後の方向について</p> <p>・料金制度のあり方について</p>

編集雑記

現在の私達は観光旅行、観光道路、観光シーンなどと、観光なる言葉を気軽に使っている。我が国でこの言葉を使い始めたのは、明治末から大正初期ではなからうか。あるいはもっと新しいかもしれない。徳川時代には物見遊山か、単に旅と言っていた。漢字の本家中国では、物見遊山と同じ旅遊なる言葉をも使っている。だから海外旅行の窓口は国家旅遊公司である。

なぜ観光なる言葉を使わないで、物見遊山とか旅と言っていたのか、中国ではなぜ今も観光なる言葉の使用を避けているのか。結論から先に言うと、観光なる言葉の持つ意味が重すぎて、手軽に使うことが憚られたのではないだろうか、と言うのが私の解釈である。観光の典故は三〇〇〇年前の書物易経による。その易経六四卦の一つに風地觀と言う卦がある。この卦は一つ場所に止まってじつくりと事物を観察するのではなく、風が地上をさっと吹き過ぎるようにさらりと見る。たとえば旅行などをしていて何気なくその街や、そこに住む人々の様子をみ、その国の生活状

態や経済力をおしはかる。このような第一印象を持つに至らしめる観察の方法。これを風地觀は四つに分類しているのである。

一番軽いのは童觀、食べ物がかまったりか、寒かったとかの本能的感覚で観る。最も単純な観察の方法。次は闕觀、のぞき見るような観察。観る角度が狭い。片寄った物の観方しかできない。闕觀、女貞、亦可醜也。のぞき見は女性は仕方がないが、男子がこのようなことをするのは恥しいことだとしている。(岩波文庫易経一七八頁)

次は觀我生。(わがせいをみる)既に持っている自分の体験以上の観方は出来ない。童觀より複雑だが、自分の既成概念の域を出ない。最高の観察方法は觀光である。觀國之光利三用賓于王(國の光を觀る。もって王の賓たるによろし)國の光とは風光明媚な風景ばかりではない。その國が持つ地勢國勢をはじめるすべての傾向を觀ることである。今日でも國賓が来日すると、閱兵と言う儀式がある。兵を見ることは國之光の一つ、武力を見ることである。即ち並列している兵士の体軀服装、氣力を觀ることによってその國の兵の勢いを推し量ることなのである。またその國最高の施設などを見せるのも國之光の誇示である。

このような観察はその國の公式のお客様、即ち國賓にならなければできない。觀光旅行は國賓の旅行のことだったのである。

明治維新は藩幕体制下の下級武士の力によってところが大きい。新政府の幹部になった彼等武士達は、早速欧米先進國の視察に出かけた。欧米諸國は彼等を國賓扱いにして國の光を見せた。正に觀光旅行をしてきたのである。だがその觀光は結果的に富國強兵に片寄って、日本の歴史に汚点を残してしまった。為政者とか一部の権力者にしか見ることができない觀光は矢張りおそろしい。文字の國中國が觀光なる言葉に慎重になるのも判るような気がする。

おいしいものを食べ、景色のよいところをみて、旅に遊んで童觀してくるのを、觀光旅行と言っているほうが平和な國の証拠かも知れない。(か)

12月号の特集テーマは
「道路法及び駐車法の
一部改正」
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

〒102 東京都千代田区平河町1-9-3 愛三ビル2階 TEL03(3234)4310・4349

定価700円(本体価格679円)

FAX03(3234)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