

巻頭言 ■ モーダルシフトと道路の有効利用 財団法人道路経済研究所理事長 岡野行秀 1

特集 / 道路法及び駐車場法の一部改正

道路法の一部改正 道路局路政課建設専門官 加藤利男 3

駐車場法の一部改正 都市局都市再開発課再開発融資専門官 内田要 44

道路事業による駐車場事業への融資制度について 道路局有料道路課課長補佐 遠藤元一 53

「横浜市放置自動車及び沈船等の発生防止及び適正な処理に関する条例」について

横浜市環境事業局総務部総務課経理係長 佐藤敦夫 58

第三回 APM (新交通システム) 国際会議

第三回 APM 国際会議組織委員会会長 淺井新一郎 (土木学会前会長) 64

道路サービス高度化懇談会の設置について 道路局企画課道路経済調査室 68

シリーズ ■ 日本の道100選より

◇ よみがえる歴史の道 「寺町通り」 岩手県 72

◆ 時・時・時…… 78

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 道路法及び駐車場法の一部改正

道路法の一部改正

建設省道路局路政課建設専門官 加藤 利男

はじめに

自動車の駐車のための施設の整備を総合的かつ計画的に推進し、道路の構造の保全と安全かつ円滑な道路交通の確保を図ることを目的とする「道路法及び駐車場法の一部を改正する法律案」は、第一二〇回国会の審議を経て四月二四日に成立し、去る五月二日に平成三年法律第六〇号として公布された。続いて、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（平成三年政令第三一七号）が同年一〇月四日に、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（平成三年建設省令第一八号）が同年一〇月二一日に公布された。これらの一連の

法律、政令、省令は同年十一月一日から施行されたところである。また、同日付けで各道路管理者あてに道路局長通達（道政発第五八号）、路政課長通達（道政発第六〇号）が出されたところである。

本稿では、本法律の成立に至った背景及び道路法関係の改正の概要等について、政令、省令、通達等の内容も踏まえて紹介することとした。

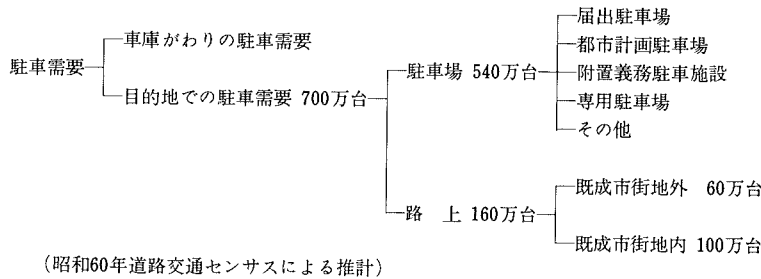
一 改正の背景

1 駐車場整備の必要性

近年、都市化、モータリゼーションの進展等により自動車交通が著しく輻輳し、自動車の駐車需要も大きく増加している一方、駐車

需要の伸びに相応しい自動車駐車場の整備が十分に進んでいないことなどから、都市において路上駐車が蔓延している。昭和六〇年度に実施した道路交通センサスによれば、ピーク時における全駐車需要のうちいわゆる車庫がわりの駐車需要を除いた目的地における駐車需要は全国で約七〇〇万台あり、このうち八割弱に当たる約五四〇万台が路外の駐車場等に駐車し、残りの約一六〇万台が路上に駐車していると推計される。また、平成二年の警視庁、大阪府警の調査によれば、東京都内の瞬間路上駐車台数は約二万五、〇〇〇台（うち違法駐車約二〇万五、〇〇〇台）、大阪府内の瞬間路上駐車台数は約三万六千七、〇〇〇台（うち違法駐車約三万一千一、〇〇〇台）

資料1 駐車需要の分類



とされている。こうした路上駐車場の蔓延は、交通渋滞をますます激化させるとともに、交通事故の一因ともなっており、さらには都市における中心商業市街地の活力低下をも招来している(資料1・2・3参照)。

他方、自動車駐車場の整備については、従来から、民間セクターと公共セクターとの適切な役割分担のもとに種々の施策が講じられ

資料2 路上駐車の実態

	瞬間路上駐車台数	うち違法駐車	摘要
東京都内	23万1千台	20万5千台	平成2年4月警視庁調査
大阪府内	36万7千台	31万1千台	平成2年8、9月大阪府警調査
名古屋市内	8万5千台	5万1千台	昭和63年10月愛知県警調査
茨城県内(市街地中心部)	2万台	1万4千台	平成2年5月茨城県警調査
群馬県内(市街地中心部)	2万2千台	1万5千台	平成2年6月群馬県警調査

資料3 路上駐車車両にかかわる事故

東京では交通事故発生件数の4.9%が駐車にかかわる事故

事故類型別	発生件数	うち路側駐車が関係しているもの
人対車両	8,320	310(3.7%)駐車車両前後横断
車両単独	1,310	165(12.6%)駐車車両(運転者不在)
計	9,630	475(4.9%)

()は構成比率 (昭和63年 警視庁交通年鑑)

資料4 駐車場の整備状況

	平成元年度末	昭和63年度	昭和54年度	元年/54年
都市計画駐車場	68,175台	64,792台	45,335台	1.50
届出駐車場	746,265台	674,916台	416,123台	1.79
附置義務駐車施設	772,371台	694,469台	383,584台	2.01
路上駐車場	1,424台	1,697台	2,372台	0.60
計(A)	1,588,235台	1,435,874台	847,414台	1.87
自動車保有台数(B)	55,278,576台	52,537,643台	36,443,044台	1.52
A/B×10,000	287.3台	273.3台	232.5台	1.24

てきており、その整備量は徐々に増加してきてはいるが、上述のような事態に対応するためにはいまだ不十分なものと言わざるを得ない(資料4参照)。また、近年の地価高騰による採算性の悪化や用地の取得難等により、自動車駐車場の整備はより一層困難な状況となっている。

こうした駐車問題の深刻化を背景に、公共セクターが担うべき役割は増大してきており、融資等の助成措置を拡充し、民間活力を活用

した駐車場整備の一層の推進を図るとともに、採算が悪く民間による整備が期待できない自動車駐車場、公共空間を活用した公共性の高い自動車駐車場等の整備については、公的セクターがより積極的に関与し、官民一体となって駐車対策に取り組む必要性があることは、道路審議会の建議(昭和六二年七月)においても指摘されているところである。また、都市計画中央審議会の間答申(平成三年三月)

資料 5 平成 3 年度に実施する駐車場整備対策の概要

1. 駐車場の整備

① 新規制度

(億円)

事業名	概要	整備主体	摘要	3年度事業費	備考
特定交通安全施設等整備事業	安全かつ円滑な道路交通を確保するため、交通安全対策の観点から駐車場を整備する。	道路管理者 (国、地方公共団体)	・道路特会 ・補助率・負担率 1/2 公安法、道路法等の改正	106	
共同駐車場整備促進事業	商業系の地域において民間による駐車場の共同整備を促進する。	民間	・補助率1/3	9	
公営住宅等駐車場整備事業	公営住宅等の駐車場に対し補助し、整備を促進する。	地方公共団体	・公営住宅建設等事業 ・住宅地区改良事業 ・補助率1/3	—	
住宅金融公庫融資	駐車台数が全戸分設置された集合住宅団地について建設資金及び購入資金に対する割増し貸付を新設する。	地方住宅供給公社等、 民間	・割増貸付額 (100万円/戸)	250	融資額見込

② 既存制度

(億円)

事業名	概要	整備主体	摘要	3年度事業費	備考
有料道路整備資金	都市計画駐車場に融資し、整備を促進する。	道路管理者 (地方公共団体 地方道路公社)	・道路特会 ・無利子融資	199	
NTT株式売却収入の活用による無利子貸付金 NTT-A型	都市計画駐車場に融資し、整備を促進する。	道路管理者 (道路公社)	・道路特会 ・無利子融資	28	
NTT-C型	都市計画駐車場等に融資し、整備を促進する。	第3セクター	・無利子融資	40	融資額見込
道路開発資金	都市計画駐車場等に融資し、整備を促進する。	第3セクター 民間	・道路特会 ・低利子融資	214	融資額見込
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に対し融資する。	第3セクター 民間	・低利子融資	50	融資額見込
日本開発銀行等	都市計画駐車場等に融資し、整備を促進する。	第3セクター 民間	・低利子融資	10	融資額見込
市街地再開発事業等面整備	面整備事業における駐車場に対し補助し、整備を促進する。	地方公共団体、 組合、民間等	・補助率1/3	—	—

2. 駐車場の有効利用

(億円)

事業名	概要	整備主体	摘要	3年度事業費	備考
駐車場案内システム	駐車場の位置、満車・空車の情報等を駐車場利用者へ提供するシステムの整備を推進する。	道路管理者 (国、地方公共団体)	・道路特会 ・補助率1/2	22	

においては、駐車場の計画的整備、附置義務制度の拡充、民間に対する支援を含む公共の役割の強化等について提言がなされている。

さらに、昨年の第二一八回国会における道路交通法の一部改正及び自動車の保管場所等の確保に関する法律の一部改正に関連し、駐車

対策については、交通規制・取締りの強化にあわせて、絶対的な駐車場不足を解消するために駐車場の整備の促進をはかるべき旨附帯

3. 計画の策定

(億円)

事業名	概要	整備主体	摘要	3年度事業費	備考
駐車場整備計画調査	地域の特性を反映した駐車場整備計画を策定するための調査を実施し、計画的な駐車場整備を推進する。	国 地方公共団体	・道路特会 ・補助率1/3	4	

4. 駐車場整備促進税制の創設・拡充

所得税、法人税	地下式・立体式の都市計画駐車場等に対する割増償却制度の創設
不動産所得税、固定資産税	地下式・立体式の都市計画駐車場等に対する軽減措置の創設・拡充

決議等で求められている。このため、建設省としては、平成三年度において、既存の助成策の活用とともに、道路

管理者が行う自動車駐車場の整備に関する補助制度の創設(交通安全施設等整備事業)、商店街等の地域において民間が共同して整備する駐車場に対する補助制度の創設(共同駐車場整備促進事業)等補助制度の拡充を行うこととしたが(資料5参照)、これらの措置と併せて自動車駐車場の総合的かつ計画的な整備を促進するため、道路法及び駐車場法の一部を改正することとしたものである。

2 道路管理の充実・強化の必要性

市街地における路上駐車蔓延に対しては、上述のように、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、自動車駐車場の整備の促進を行うことが必要であるが、道路交通がますます輻輳する中、車両から転落して道路上に放置された積載物等の物件や道路上に長時間放置された車両もまた、交通渋滞や交通事故を誘発し、あるいは除雪等緊急を要する道路の維持作業の妨げとなるなど、道路構造の保全又は安全かつ円滑な道路交通の確保に著しい支障となっており、放置された物件、車両に対してもより迅速な対応が求められている。建設大臣が管理する指定区間内国道に関する調査によれば、平成元年度において、①道路交通に重大な支障があるとして住民及び警察から連絡を受け措置した道路上の放置物件は約

四、〇〇〇件に及んでおり、また、②道路管理者が清掃作業、区画線の設置等を行う際に支障となった長時間放置車両は約二〇〇件、道路除雪を行う際に支障となったものについても約一四〇件に及んでいる(警察への連絡を行った件数に限る)。さらに、昭和五〇年の国道一七〇号路上放置車両追突事件に係る最高裁判決において、長時間放置車両に対する安全性の確保措置の欠如を理由に道路管理者が道路管理の瑕疵を問われたことから明らかのように、道路上の放置物件や放置車両による交通の危険の排除について、道路管理者としても万全の措置をとるべきことが期待されているものといえる。

このため、道路管理者としては、従来から道路パトロールを適時に行うとともに、既存の制度の枠内で道路構造の保全や安全かつ円滑な道路交通を確保するための措置を行ってきているところではあるが、道路上の放置物件や長時間放置車両が道路構造または道路交通に与える影響の重大性にかんがみ、今般、より迅速かつ的確な対応が可能となるよう、道路法の一部を改正して対応することとしたものである。なお、第一一八回国会において、道路交通法の一部改正の審議に関連して、安全かつ円滑な道路交通の確保を図る上で支

障となっている道路上に放置された自動車や物件について、道路管理者としても、道路管理上必要な範囲で所要の措置をとることができよう検討することとされていたところである。

二 道路法の主要な改正点

1 道路上の自動車駐車場に関する規定の整備（道路法（以下「法」という。）第二条関係）

道路管理者の設ける自動車駐車場について、道路に接して設けられるものに加え、道路上に設けられるものについても道路の附属物として位置付けた。

2 有料の自動車駐車場制度の創設（法第二条の二・第四条の三関係）

道路管理者は、道路管理者である地方公共団体の条例（指定区間内の国道にあつては、政令）で定めるところにより、自動車駐車場に自動車を駐車させる者から、駐車料金を徴収することができるものとし、当該駐車料金の額の原則を定めるとともに、当該駐車料金を不法に免れた者から、その免れた額のほか、その免れた額の二倍に相当する額を割増金として徴収することができるものとした。また、駐車料金を徴収する自動車駐車場には、駐車

料金、駐車することができる時間その他自動車駐車場の利用に関し必要な事項を表示するため、標識を設けなければならないものとした。

3 違法放置物件に対する措置の明確化（法第四条の二関係）

道路管理者は、法第三条第二号の規定に違反して、道路を通行している車両から落下して道路に放置された当該車両の積載物その他の道路に放置された物件（以下「違法放置物件」という。）が、道路の構造に損害を及ぼし、又は交通に危険を及ぼしていると認められる場合であつて、当該違法放置物件の占有者、所有者その他当該違法放置物件について権原を有する者の氏名及び住所を知ることができないため、これらの者に対し、法第七一条第一項の規定により必要な措置をとることを命ずることができないときは、当該違法放置物件を自ら除去し、またはその命じた者若しくは委任した者に除去させることができるものとし、あわせて除去した物件の保管等について必要な手続を定めた。

4 長時間放置車両の移動等の措置の制度化（法第六七条の二関係）

道路管理者又はその命じた者若しくはその委任を受けた者は、道路の改築、修繕若しく

は災害復旧に関する工事又は除雪その他の道路の維持の施行のため緊急やむを得ない必要がある場合においては、道路に長時間放置された車両について、現場に当該車両の運転をする者その他当該車両の管理について責任がある者がいないときに限り、当該車両が放置されている場所からの距離が五〇mを超えない道路上の場所に当該車両を移動することができるものとした。この場合において、当該車両が放置されている場所からの距離が五〇mを超えない範囲の地域内の道路上に当該車両を移動する場所がないときは、自動車駐車場、空地、前段に規定する場所以外の道路上の場所その他の場所に当該車両を移動することができるものとし、あわせて移動した車両の保管等について必要な手続を定めた。

三 道路法の改正内容

1 道路上の自動車駐車場（法第二条第二項関係）

① 趣旨

路上駐車の実態調査によれば、路上駐車の特性としては、①三〇分以内の短時間のものが多いこと、②荷物の搬出入を伴う業務目的、買い物目的等のものが多いこと、③商店等の小売施設を利用の目的施設とするものが多い

資料6

1 東京23区内の路上駐車車の駐車時間
(昭和60年道路交通センサスによる推計)
路上駐車車の時間分布

駐車時間	～5分	5～10分	10～30分	30～60分	60分～
構成比(%)	6.9	12.5	30.8	18.7	31.1
累積比率(%)	6.9	19.4	50.2	68.9	100

2 駐車目的(平成元年 道路局調査)
(都内直轄道路の例)

路上駐車車の駐車目的施設(N=386)

駐 車 目 的	構成比率(%)
荷物の搬出入等の荷物を伴う業務	35.7
買物	24.4
会議、営業等の荷物を伴わない業務	18.1
送迎	15.3
その他	6.5

3 目的施設
(平成元年 道路局調査)
(都内直轄道路の例)

路上駐車車の駐車目的施設
(N=379)

目的施設	構成比(%)
商店等	43.8
事務所	26.9
住宅	6.3
その他	23.1

ことが判明している(資料6参照)。こうした点にかんがみれば、商店等が連たんするなど沿道の土地利用特性によっては、いわゆる路外駐車場の整備のみでは対応することができない短時間の駐車需要が多く存在するものと考えられる。このため、今般、道路管理者が、路外駐車場の整備のみでは対応できない短時間駐車需要に対応し、路上駐車車の秩序の回復を通じて道路の構造を保全し、または交通の危険を防止するため、こうした短時間駐車車のための路上駐車施設を整備することとした。この際、この道路上の自動車駐車場について

は、蔓延する路上駐車により、安全で円滑な交通が著しく阻害されている幹線道路において主に整備する予定であるが、こうした幹線道路においては、交通量も多く、路上駐車施設の構造についても十分な交通安全上の配慮をする必要がある。このため、路上駐車が道路交通に支障を及ぼさないよう原則として車道と分離した構造によって、道路上の自動車駐車場(いわゆる「路上駐車施設」)を整備していくこととした。

(なお、道路上の自動車駐車場を含め、道路の附属物である自動車駐車場の設置に関する事業については、交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法施行令及び道路法施行令の一部を改正する政令(平成三年政令第七八号)により、交通安全施設等整備事業として位置

付け、国による費用の負担または補助の特例の対象とし、その整備を積極的に推進することとしたところである。)

② 改正の内容

車道と分離した構造によって道路上に整備する自動車駐車場は、道路本体ではなく、道路の附属物とすることが適当なことから、道路法上の道路のうち道路の附属物について定義する法第二条第二項の改正により、従来からの「道路に接する」自動車駐車場に加え、「道路上の」自動車駐車場が道路管理者が設けるものについても、道路の附属物として明確に位置づけることとしたものである。

③ 公安委員会の意見聴取

法第九五条の二の改正により、道路上に道路の附属物である自動車駐車場を設けようとする場合には、道路管理者は都道府県公安委員会の意見をきかなければならないこととされた。これは、道路上の自動車駐車場を設ける場合は、駐車場の適正、安全かつ円滑な道路交通の確保を図るため、都道府県公安委員会の行う交通規制と緊密な連携をとる必要があるためである。

2 有料の自動車駐車場制度(法第二四条の

二・第二四条の三関係)

① 趣旨

従来より、自動車駐車場の整備は、一般に民間セクター主体で行われ、公的セクターによる整備はこれを補完する形で行われてきた。しかし、一の1でみたように、今後は公的セクターによる自動車駐車場の整備も積極的に進めていく必要がある。道路管理者としては、従来より、道路整備特別措置法に基づき、その建設費等を料金収入により償還する有料道路制度の仕組みを活用して有料の自動車駐車場の整備を行ってきたところであるが、これにより整備を行う場合は、採算性が一定以上確保されることが前提となり、とりわけ都市部においては、近年の用地費の上昇等による採算性の悪化等により、その整備が困難となっている。

こうした状況に対応し、安全かつ円滑な道路交通の確保を図る観点からその整備が求められる場合には、道路管理者が公共事業（交通安全施設等整備事業）として積極的に自動車駐車場の整備を行うこととした。この場合、仮に利用者から駐車料金を徴収しないこととすると、道路管理者が設ける自動車駐車場の利用者と民間駐車場等の利用者との間に不公平を生じ、民間駐車場等との競争の公平性を阻害するおそれがあるとともに、必要な駐車需要の移動を招来し交通流に混乱

が生ずるおそれがあると考えられる。また、道路管理者が設ける自動車駐車場の利用者は、道路上の一定スペースを排他的に使用するものであることにかんがみ、その利用について駐車料金を徴収しないことは、特に都市部等においては社会通念上、容認され得ないものであると考えられる。このため、今回の改正において、道路管理者に駐車料金の徴収権能を付与し、公共事業により整備した自動車駐車場を有料とすることができることとしたものである。この駐車料金は、道路という公共物の特別の使用料金としての占用的な性格と、受益者負担的な性格とを併せ有するものと解される。なお、従来より、道路法の道路については、いわゆる道路無料公開の原則のもとに、法律上特別の規定がなければその利用について料金を徴収することができないものと解されており、今回の改正は、その例外となるものであるといえる。

② 駐車料金の徴収の対象

駐車料金は、自動車駐車場に自動車を駐車させる者から徴収する。ここで、自動車とは、道路運送車両法第二条第二項に規定する自動車をいう。ただし、道路交通法第三十九条第一項に規定する緊急自動車、その他「道路の構築、修繕、災害復旧に関する工事、道路の維

持その他特別の理由に基づき当該自動車駐車場に駐車することがやむを得ないと認められる自動車で、建設大臣が定める」自動車については、駐車料金を徴収することはできない。具体的に「建設大臣が定める」自動車については、近日中に官報により告示する予定である。

③ 駐車料金の決定について

i 指定区間内国道に設ける場合

法第二十四条第一項により、駐車料金の徴収は指定区間内の国道にあつては、政令で定めるところによることとなっている。これを受けて、道路法施行令（以下「令」という。）第二条の二においては、指定区間内の国道に設けられる自動車駐車場について駐車料金を徴収しようとする場合、建設大臣は当該自動車駐車場の名称及び位置、駐車料金の額、駐車することができるとする時間並びに駐車料金の徴収開始の日を告示することとされている（令第三条の二第一項）。この告示は、道路管理者として駐車料金を徴収する場合に、徴収する料金の金額等、徴収権限の行使内容を具体的に明らかにするために必要不可欠の事項を公示するものであるが、同時に、この告示を予め行うことに

より、当該駐車場の利用内容を広く一般に明らかにし、その有効利用を促進することも期待される。

また、告示内容を変更する場合も、建設大臣はその旨を告示しなければならぬ（令第三条の第二項）。

ii 指定区間内国道以外の道路に設ける場合

上記 i 以外の場合には、道路管理者は料金の徴収に関して所要の事項をあらかじめ条例で定め、条例に従って料金を徴収することとなる。この条例のひな形として、平成三年一月一日付けで道路局長より通知されたところである。

iii なお、地方建設局長、北海道開発局長及び沖繩総合事務局長（以下「地方建設局長等」という。）または地方公共団体は、法第二四条の二第一項の規定に基づき自動車に駐車させる者から駐車料金を徴収しようとする場合には、当分の間、事前に本省と協議するよう運用することとしている（平成三年一月一日建設省道政発第六〇号路政課長通達（以下「課長通達」という。）及び平成三年一月七日建設省道有発第五五号有料道路課長通達）。

④ 駐車料金の額の原則

駐車料金の額の原則は、法第二四条の二第二項各号に規定するところであるが、その趣旨は以下のとおりである（課長通達第1の1の(3)）。

第一号は、特定の者に対して合理的な理由なく低額の料金または高額料金を定めることにより、自動車駐車場の利用者を不当に差別するような料金の額であってはならないという趣旨である。

第二号は、自動車を駐車させる者の負担能力からみて極めて高額料金を設定し、その利用を實際上不可能とするような料金の額であってはならないという趣旨である。

第三号は、周辺の民間駐車場等の料金の額に比べ著しく低額であることにより、民間駐車場等の業務を圧迫するような駐車料金の額であってはならないという趣旨である。

⑤ 割増金の徴収

法第二四条の二第三項により、道路管理者の徴収する駐車料金を不法に免れた者に対しては免れた額の二倍に相当する割増金を課すこととしているが、この割増金は、自動車駐車場の利用についての違約金に類するものであり、これにより、適正な駐車料金の徴収の確保を図ることとしたものである。

⑥ 有料の自動車駐車場の利用に関する標識

法第二四条の三により、自動車駐車場の適切な利用を誘導する観点から、標識の設置義務が道路管理者に課せられた。標識には、駐車料金の額、駐車することができる時間、駐車料金の徴収方法、割増金の徴収に関する注意事項及びその他自動車駐車場の利用に関し必要と認められる事項を明示するとともに、当該標識を駐車場利用者の見やすい場所に設けなければならない（道路法施行規則（以下「規則」という。第三条の二））。

⑦ 駐車料金・割増金の帰属及び強制徴収

法第二四条第一項の駐車料金及び同条第三項の割増金は道路管理者の収入となる。従って、指定区間内の国道に設けられる自動車駐車場に係る駐車料金及び割増金は道路特別会計の歳入となる。これは、建設大臣である道路管理者が指定区間内の国道に設置する自動車駐車場は公共事業として道路特定財源等を充てて整備されるものであり、その費用は、道路整備特別会計において支出されるものであることによる。

また、法第二四条第一項の駐車料金及び同条第三項の割増金は、法第七三条の規定に基づく強制徴収の対象となる。

⑧ 権限の委任・代行等

i 権限の委任

法第九七条の二により、道路法及び道路法に基づく政令に規定する建設大臣の権限の一部を地方建設局長又は北海道開発局長に委任することができることとされており、委任する具体的な権限は令第三九条に列挙されている。従来より、道路管理者としての建設大臣の権限については、道路区域の公示や供用開始等の特に重要なものを除き、基本的に地方建設局長等に委任されている。

今回、新たに追加された有料の自動車駐車場に係る権限についても全て地方建設局長等に委任されている（例第三九条第五号の二）。

ii 地方公共団体の長の専行権限

地方公共団体の団体意思の決定は、地方自治法第九六条に規定する議会の議決事項以外の事項については、長その他の執行機関によりその権限に属する事項について行われることになるが、法第九七条は地方公共団体である道路管理者の権限のうち、当該地方公共団体の長が専行し得る権限を列挙している。今回、法第九七条の改正により、法第二四条の三の自動車駐車場の駐車料金等の表示の権限

が長の専行権限として追加された。

iii 権限の代行

道路の管理事務は、道路管理者の権限及び義務に属し、他の者がこれに関与しないのが原則であるが、法第二七条において一定の場合に他の者が権限を代行することができることとされており、これを受けて令第四条等に代行の対象となる権限が列挙されている。今回の法改正で有料の自動車駐車場に係る権限がいくつかが創設されたが、以下のように整理している。

(イ) 法第二七条第一項関係

令第四条は、建設大臣が法第一二条本文及び第一三条第三項の規定により指定区間外の国道の新設若しくは改築又は災害復旧を行う場合に代行する道路管理者の権限を列挙したものである。この範囲は、原則として工事の施行に直接必要なものに限られており、今回創設された法第二四条の二第一項の料金の徴収、同条第三項の割増金の徴収及び法第二四条の三の表示の権限はいずれも権限の代行の対象とはしていない。これは、駐車場は通常当該部分を含む道路の新設又は改築の工事終了後

に供用されると考えられ、権限代行する必要性が小さいこと、徴収した駐車料金及び割増金は改正された法第六四条第一項により本来道路管理者の収入となること、標識による表示は法第二四条の二により駐車料金を徴収するための要件であり、料金徴収と一体としてとらえられるものであること（また仮に代行の対象としなくても、実際の標識の設置工事にあたっては道路の新設・改築工事を行う建設大臣と調整して行うことによって対応可能であること）による。

(ロ) 法第二七条第二項

法第一九条の規定による協議に基づき一の道路管理者がその地方公共団体の区域外にわたって道路を管理する場合又は法第二〇条の規定によるいわゆる兼用工作物の協議に基づき他の工作物の管理者が道路を管理する場合においては、これらの者は、当該道路の道路管理者の権限を代行するものとされており（法第二七条第二項）、代行できる権限の範囲は、令第五条に列挙されている権限以外のものとされている。法第二七条第二項による権限代行は特

殊な事情にある道路の管理をその実情に合わせ、維持管理まで含めて協議により行うものであり、その態様も多様となることから、道路管理者固有の権限と考えられるものを除き、その範囲を広く認めている。

今回、新たに追加された有料の自動車駐車場に係る権限については、いずれも権限の代行の対象としている。

iv 開発道路に設ける自動車駐車場について

令第三二条に規定する北海道及び北海道の区域内の市町村道で、建設大臣が指定したものの（以下「開発道路」という。）に設ける駐車料金を徴収する権限は建設大臣が行う（令第三四条）。これに伴い、開発道路に設けられた自動車駐車場から道路管理者である建設大臣（実際にはいで述べた委任により北海道開発局長がその権限を行う。）が駐車料金を徴収するに当たっては、指定区間内の国道に設けられた自動車駐車場の場合と同様の事項を告示しなければならない（開発道路に関する占用料等徴収規則第二条）。

本来であれば指定区間内の国道以外の道路に設けられる自動車駐車場において

駐車料金を徴収する場合には条例で定めるところによるが、開発道路については、法第八八条第二項に基づく令第三四条第一項の規定により、建設大臣が法第二四二条の二の規定に基づく駐車料金を徴収する権限を行う旨規定されており、その徴収手続は法制的にも実務的にも条例ではなく建設大臣が定めるのが妥当と解される。占用料のように、指定区間内の国道にあつては政令、それ以外の道路にあつては条例で定めるところにより徴収することとしているものは、従来より、法制局の照会回答を踏まえて本規則で定めるところにより徴収することとしており、今回の改正においても、これらの場合と同様に、令第三二条の二と同趣旨の規定を設けたものである。

3 違法放置物件に対する措置（法第四四二条の二関係）

① 趣旨

道路においては、何人もみだりに物件を放置することは禁止されているが、道路管理者としても、道路を常時良好な状態に保つよう維持し、もって一般交通に支障を及ぼさないように努めるべき責務を負っており（法第四二条第一項）、車両から転落した積載物その他

の道路上の放置物件については、安全かつ円滑な道路交通を確保し、道路構造に及ぼすべき損害を防止する観点から、迅速かつ適切な対応が求められる。

従来より、道路上に放置された物件等の処理に関する制度としては、次のようなものがある。

i 「道路を損傷し、若しくは汚損した行為」に該当する場合

道路管理者は、「道路を損傷し、若しくは汚損した行為」により必要を生じた道路の維持（道路清掃等の通常の維持行為の範囲を超えるものをいうもの）と解される。については、原因となった行為をした者に対し、当該維持の施行命令をし、又は自ら当該維持を施行して費用の負担を求めることができることとされている（法第二二条及び法第五八条）。例えば、石油類の大量流出、荷くずれによる積荷の散乱等により道路が汚損され、特別の維持行為が必要となった場合が考えられる。

ii 「みだりに道路に土石、竹木等の物件をたい積し、その他道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある行為」に該当する場合について

「道路を損傷し、若しくは汚損した行為」に当たらない場合であっても、「みだりに道路に土石、竹木等の物件をたい積し、その他道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある行為」に該当する場合については、道路管理者は、法第四三条第二号違反として、法第七一条第一項の規定に基づき、当該物件の除却等を命ずることができる。さらに、この場合において、過失なく、当該物件の除却等を命ずべき者を確知することができないときは、同条第四項の規定に基づき、相当の期限を定めて公告した上で、道路管理者自ら当該物件の除去等の措置を行うことができることとされている。

しかしながら、これら既存の制度では、「道路を損傷し、若しくは汚損した行為」という要件に該当しない場合については、法第四三条第二号に違反して道路に放置されている転落積載物等が、現に道路の構造に損害を及ぼし、又は交通に危険を及ぼしていると認められる場合のように、可及的速やかに当該物件を除去する必要がある場合について、道路管理者による迅速な対応を期待することが困難であった。

実務上は、こうした場合についても、通常の維持清掃により可能な範囲内で処理を行っていたところであるが、当該物件が有価物である場合等においてその保管等の手続の欠如が問題となっていたところである。

このため、今回、道路上の放置物件については、法第七一条第一項及び第四項の規定の特則として、一定の要件のもとに、道路管理者自らによる迅速な除去を認めることとし、あわせて除去した放置物件の保管・売却等の手続規定を整備したものである。

② 法第四四条の二による措置をとる要件

違法放置物件として法第四四条の二による措置をとるためには、①当該物件が「違法放置物件」であること、②道路の構造に損害を及ぼし、又は交通に危険を及ぼしていると認められる場合であること、③違法放置物件の占有者等の氏名及び住所を知ることができないこと、の要件を満たすことが必要である。以下それぞれについて解説する。

i 「違法放置物件」であること

(イ) 法第四四条の二による措置の対象となる物件は、道路に落下した車両積載物又は沿道や上空から道路上に転落若

しくは落下した物件で除去されていないもの、又は正当な権限なく道路に置いてある物件であり、具体的には鋼材、土砂、木材等が想定される。

また、本条による措置は、他人の所有又は占有に係る物件であっても、道路管理上必要やむを得ない場合には道路管理者に自ら除去する権限を与えたものであり、対象となる物件はいわゆる「有価物」に限られる。従って、経済的価値がなく、明らかに廃棄されたと認められる物件は、従来どおり、廃棄物として通常の維持管理、清掃により処理して差しつかえない（平成三年一月一日建設省道政発第五八号道路局長通達（以下「局長通達」という。第2の2））。

(ロ) 上記のように本条は、道路管理上必要な範囲で、一定の場合に物件の除去等を道路管理者に認めたものであるが、この措置の対象となる違法放置物件は、同時に遺失物法上の遺失物である場合がある。こうした場合には、法的には道路法と遺失物法の双方が競合することとなるが、運用上は、本条が道路管理上必要な範囲での措置を定めた趣

旨にかんがみ、違法放置物件が現金・有価証券や貴重品等の場合には、道路管理者は、当該違法放置物件が放置されていた場所を管轄する警察署の署長に連絡して遺失物法に定める手続をとることとしている。また、この他、道路管理者が当該違法放置物件の性質等を勘案して適当と認める場合には、道路管理者は、警察署の署長に連絡して遺失物法に定める手続をとることができる（課長通達第2の2(1)）。

ii 「道路の構造に損害を及ぼし、又は交通に危険を及ぼしている」と認められる場合」であること

この他、道路管理者が違法放置物件として保管・除去したものについても、その占有者等は遺失物として警察署に照会することが予想される。このため、遺失物として警察署長に連絡して引き渡すものを除き、違法放置物件として法第四四条の二により措置したものについては、当該違法放置物件が放置されていた場所を管轄する警察署の署長に対し、当該違法放置物件に係る令第一九条の五に掲げる事項を通知することとしている。

iii 「道路の構造に損害を及ぼしている」とは、例えば、ガードレールに重量物もたれかかっている場合等が考えられる。また、「交通に危険を及ぼしている」とは、車道上に運搬貨物や建設資材が放置されている場合等、当該道路の交通状況や放置物件の形態からして、当該違法放置物件を放置すれば、安全な交通が阻害される危険が大きいような場合である（課長通達第2の2(2)）。

所を知ることができないこと

(イ) 「違法放置物件の占有者等の氏名及び住所を知ることができないとき」とは現場に違法放置物件の占有者等がおらず、当該物件に荷札等の表示がないため違法放置物件の占有者等が不明である場合をいうものである。（ここで、「違法放置物件の占有者等」には、当該物件の所有者のほか、当該物件を運送していた運送業者も含まれる。）なお、違法放置物件の放置されている状況から判断して付近の関係者が故意に放置している可能性が大きい場合には、必要に応じ、放置場所付近の住民等からの聞き取りを行うこと等によりその

確認に努めるべきである。

(ロ) 本条は、違法放置物件の占有者等の氏名及び住所を知ることができないときに適用のある規定であり、それらを知ることができる場合には、法第四三条第二号違反として法第七一条第一項により、その者に速やかに除去を命ずることとなる。この場合も、道路管理者としては交通への危険を防止する措置を講じることが必要であり、状況によつては道路管理者が交通への危険を防止するため緊急避難的に必要な措置を行うこともあると考えられる。なお、こうした措置をとった場合の原因者負担金の取扱いについては、今回の改正は法第五八条の適用について従前の扱いを変えるものではなく、必要に応じて適切に対応することとなる（昭和四六年一月三〇日付け建設省道政発第一一九号記の2(3)参照）（課長通達第2の2(3)）。

③ 車両の取扱い

②に関連して、車両の取扱いが問題となるが、車両（道路交通法第二一条第一項第八号に規定する車両）は、廃棄されているものと認められるものを除き、違法放置物件には含ま

れない。道路交通法第二条第一項第八号に規定する車両とは、自動車、原動機付自転車、軽車両及びトロリーバスであり、同法同条同項第一号によると、軽車両には自転車、荷車等が含まれる。ゆえに、自転車も廃棄されているものと認められる場合以外は、違法放置物件に該当しない。

他方、道路管理者は、廃棄されたと認められる車両については法第四四条の二の規定による措置をとることができるが、この場合は、あらかじめ当該地域を管轄する警察署長の意見を聴くことが必要となる（課長通達第2の8(1)、(2)）。

ここで、廃棄物として処理が可能であれば、そもそも法第四四条の二の対象ではなく、通常の維持管理により処理されることから、「廃棄されたと認められる車両」とは、その外見や置かれている状態等からみて、もはや車両として用いられることがないが、物件としては廃棄されずに道路上に放置されているとみられるものが考えられる。

ただし、実際の運用にあたっては、その範囲や判断の方法等について関係機関との調整を要するため、廃棄されたと認められる車両については、当分の間は法第四四条の二によつてではなく、従前の例により処理すること

としている（なお、交通上の障害となつて路上放置車両の処理方法については、「路上放置車両の処理に関する所要の措置について」（昭和五〇年一月一六日付道交発第八四号道路交通管理室長通達）により示されているところである）。

④ 違法放置物件の除去を行うことのできる者

上記の要件が満たされる場合、道路管理者は、当該違法放置物件を自ら除去し、又はその命じた者若しくは委任した者に除去させることができる。ここで、「命じた者」とは、道路管理者の職員であり、「委任を受けた者」とは、違法放置物件の除去を請け負った業者等の第三者を指すものである。（課長通達第2の1）。

⑤ 違法放置物件の保管

道路管理者は、違法放置物件を除去した場合には当該違法放置物件を保管しなければならない（法第四四条の二第二項）が、これは、道路法上は違法に放置された物件であっても当該違法放置物件の所有権又は占有権を不当に侵害することのないよう、道路管理者に、善良な管理者の注意をもって保管する義務を課したものである。従つて、各道路管理者は、違法放置物件を保管する場合には、当該違法

放置物件の種類に応じて必要とされる保管場所、適切な方法により保管する必要がある。一般的には違法放置物件の保管は、道路管理者が管理する施設において保管することが多いと考えられるが、特別の施設（通常の道路管理上は設けられない施設であり、例えば冷蔵庫等）をしなければ減失・破損するような物件については、これを保管せず、売却してその代金を保管することができる（後述⑦参照）。

⑥ 違法放置物件を保管した場合の公示

i 公示事項

保管した違法放置物件の占有者等への返還を円滑にするため法第四四条の二第三項において、道路管理者が違法放置物件を保管したときは、政令で定める事項を公示しなければならない。令第一九条の五において、公示すべき事項としては、①保管した違法放置物件の名称又は種類、形状及び数量、②保管した違法放置物件の放置されていた場所及びその違法放置物件を除去した日時、③その違法放置物件の保管を始めた日時及び保管の場所、④①から③に掲げるもののほか、保管した違法放置物件を返還するため必要と認められる事項、とされている。④の事項

としては、例えば写真、連絡先の事務所名等が考えられる。

ii 公示の方法

i の事項を公示する場合、法第四四条の二第三項により「政令で定めるところ」によることとされており、これを受けて令第十九条の六において以下のように公示の方法が規定されている。

(イ) 事務所での掲示（令第十九条の六第一項第一号）

道路管理者は上記 i に掲げる事項を、保管を始めた日から起算して一四日間、当該道路管理者の事務所に掲示しなければならぬ。

これは、まず道路管理者が迅速に対応できる簡便な方法である事務所の掲示板等への掲示により行うのが実際上も適当であることによる。なお、掲示期間を一四日間としたのは違法放置物件が仮に遺失物法上の遺失物又は道路交通法上の転落積載物等として扱われた場合との均衡を考慮し、これら他の規定とのバランスを図ったものである。公示は、当該違法放置物件を保管した道路管理者の事務所において掲示板等を活用して行うが、同時に出張所に

も通知し、問い合わせ等に対応できるようにすることとしている（課長通達第2の5(1)イ）。

(ロ) 官報への掲載（令第十九条の六第一項第二号）

(イ)の公示期間が満了してもなお違法放置物件の占有者等が不明の場合、当該違法放置物件が特に貴重と認められるものであるときは、その公示の要旨を官報に掲載しなければならない。

公示を行う場合、地方公共団体の公報により行うことも考えられるが、ここで官報によることとしたのは、①違法放置物件としては、道路を通行するトラック等の車両から落下して放置された積載物等も考えられ、道路交通が

広域にわたる場合が多いことにかんがみると、一の地方公共団体の区域内のみで供覧される地方公共団体の公報ではなく、官報による公示が適当であること、及び②違法放置物件の放置された道路の道路管理者が誰であるかは一般人にとつては容易には認識し得ず、そのために道路管理者の事務所に届け出ることができずにいる場合も想定されるため、指定区間内の国道にあって

は官報、指定区間外の国道及び都道府県道にあっては都道府県の公報などというように道路管理者ごとに公示媒体が異なることも適当ではないことによる。

また、特に貴重と認められるものに限り掲載することとしたのは、違法放置物件として道路管理者が保管するものは多様なものが考えられ、その財産価値もさまざまなものがあると考えられるが、官報への掲載には相当の手数料と費用を要することから、財産的価値の低いものまですべて掲載することは適当ではないという理由による。

ここで、「特に貴重と認められるもの」としては、評価額がおおむね一〇万円以上であることを一つの目安としている（課長通達第2の5(1)ハ①）。

(ハ) 保管違法放置物件一覽簿の閲覧等（令第十九条の六第二項）

道路管理者は(イ)、(ロ)の公示とともに、保管違法放置物件一覽簿を道路管理者の事務所に備え付け、かつ、これをもつても関係者に自由に閲覧させなければならぬ。

これは、保管違法放置物件一覽簿の

作成により道路管理者の保管している違法放置物件の管理の適正を期すことと、これを関係者に自由に閲覧させることにより違法放置物件の速やかな返還に資することのために設けられた規定である。

なお、保管違法放置物件一覧簿の様式は、規則別記様式第五の二のとおりであり、保管違法放置物件一覧簿は、公示の日から、おおむね一年間保存しておくことが望ましいと考えられる。

⑦ 違法放置物件の売却

道路管理者は、①保管した違法放置物件が滅失し、若しくは破損するおそれがあるとき、又は②公示後三ヶ月経過した時点において、政令で定めるところにより評価した当該違法放置物件の価額に比し、その保管に不相当な費用や手数料を要するときのいずれかに該当する場合には、当該違法放置物件を売却し、当該物件にかえて、その売却代金を保管することができる（法第四四条の二第四項）。

i 売却できる場合の要件

(イ) 滅失又は破損のおそれがある場合

「滅失し、若しくは破損するおそれがあるとき」とは、通常の管理による保管を継続する場合に、物件の価値が著

しく減少するおそれがあるときをいうものであり、例えば生鮮食品等が考えられる（この場合、物件の価値が急速に減少するおそれがあれば、まず随意契約により売却に努めるべきであり、それによることもできない場合には廃棄することができる。後述⑧参照）。

なお、鉄骨等の建設資材等を屋外の資材置場等で保管する場合に、傷みが生じることをもって直ちに滅失・破損するおそれがあるとは認められないと解される（課長通達第2の6(1イ)）。

(ロ) 保管に不相当な費用や手数料を要する場合

「保管に不相当な費用を要するとき」とは、その時点までの保管費用又は手数と当該違法放置物件とほぼ同質のものを購入するとした場合の価額を評価し前者が大きいたことが明らかでない、不相当な手数料を要するときとは保管に特別の勤務や人数を必要とする場合をいうものである（課長通達第2の6(1ロ)）。

ii 違法放置物件の価額の評価の方法

上記(ロ)の場合の違法放置物件の価額の評価の方法については、法第四四条の二

第四項により政令で定めることになっており、これを受けて令第十九条の七において、違法放置物件の価額の評価は、取引の実例価格、当該違法放置物件の使用年数、損耗の程度その他当該違法放置物件の価額の評価に関する事情を勘案してするものとするが、道路管理者がすべての場合に正確に物件の価額を評価することとは困難であると考えられるため、道路管理者は、必要があると認められるときは、専門的知識を有する者の意見を聴くことができることとされている。ここで、「専門的知識を有する者」としては、一般論としては特定の資格を有する者が適当とは考えられるが、一般的な物件について広く識見を有すると考えられる古物商には特別の資格制度がないことから、古物商に意見を聴く場合、営業許可を受けた古物商から選定することになる。

なお、専門的知識を有する者の意見を聴いた場合の査定料等の費用は、違法放置物件の占有者等の負担となるが、売却に要した費用として法第四四条の二第六項により売却した代金を充てることとはできない（後述Ⅴ参照）（課長通達第2の6(1ハ)）。

iii 違法放置物件の売却方法

違法放置物件の売却は、原則として、

競争入札に付して行わなければならない（令第十九条の八）。これは、法第四四條の二第四項に規定するような場合においては、これを売却することが占有者等の権利の保護に欠けることもなく、むしろ、いたずらに当該物件の価値が低下し、又は保管費用がかさむことを防止でき、占有者等の利益に資するものであることから売却を行うものであり、道路管理者としては占有者等のためにできるだけ有利な条件で売却する責務を有するためである。

ただし、競争入札に付することが適当でない次に掲げるものについては、随意契約により売却することができる。

- (イ) 速やかに売却しなければ価値が著しく減少するおそれのある違法放置物件
 - 入札手続によつたのでは、その間に数量が滅失し、あるいは形状、性質が変化、毀損し、物件の価値が著しく減少するおそれがある場合であり、例えば生鮮食料品等がこれにあたる。
- (ロ) 競争入札に付しても入札者がいない違法放置物件

(イ) その他競争入札に付することが適当でないと認められる違法放置物件

例えば、入札の手続に要する費用に比して予定入札価格が低額である場合、その性質上そもそも特定の者に売却し、特定の用途に用いられることが適当な場合等が考えられる。

iv 違法放置物件の売却手続

(イ) 一般競争入札に付そうとする場合

（令第十九条の九第一項）

一般競争入札に付そうとするときは、その入札期日の前日から起算して少なくとも五日前までに、①違法放置物件の名称又は種類、形状、数量、②その他建設省令で定める事項を道路管理者の事務所に掲示し、又はこれに準ずる適当な方法で公示しなければならない。

その他建設省令で定める事項としては、規則第四条の七により、①当該競争入札者の執行を担当する職員の職及び氏名、②当該競争入札の執行の日時及び場所、③契約条項の概要、④その他道路管理者が必要と認める事項とされている。

(ロ) 指名競争入札に付そうとする場合

（第二項）

指名競争入札に付そうとするときは、なるべく三人以上の入札者を指定し、かついにおいて掲示するのと同様の事項をあらかじめ通知しなければならない。

(イ) 随意契約による場合（第三項）

随意契約によるうとするときは、なるべく二人以上の者から見積書を徴さなければならない。

v 売却代金の充当（「売却に要した費用」の範囲）

違法放置物件を売却した場合の売却代金は、売却に要した費用に充てることができる（法第四四條の二第六項）。

この「売却に要した費用」としては、入札者等への通知等に要した費用が考えられる。

また、売却にあたり、違法放置物件の価額の評価に際しては専門的知識を有する者の意見を聴くこともできるが、この場合の査定料等は、①評価は売却手続の一環ではなく、売却を行うか否かを決定するために行うものであること、及び②評価の結果売却しない場合には、査定料等は違法放置物件の返還時まで徴収でき

ないこととの公平性を考慮する必要があることから、ここでいう「売却に要した費用」には含まれないと解される。

⑧ 違法放置物件の廃棄

法第四条の二第五項により、道路管理者は、違法放置物件の買受人がない場合において、その価額が著しく低いときは、これを廃棄することができるが、これは、買受人がないような価値の低い違法放置物件の保管を継続すれば保管費用がかさみ、保管しておくことがかえって保管費用を負担する占有者等の不利益となるような場合に対応しようとするものである。

この場合、「価額が著しく低いとき」とは、道路法上違法放置物件の廃棄を認めた趣旨にかんがみて、当該違法放置物件の保管を続けることが明らかにその占有者等の利益に反する場合をいうものである（課長通達第2の6(3)）。

⑨ 違法放置物件を返還する場合の手続

違法放置物件を返還する場合の手続については令第一九条の一〇に規定されており、その者が当該物件の占有者等であることを証明させ、かつ、建設省令で定める様式による受領書と引き換えに返還することとなる。受領書の様式は別記様式第五の三のとおりである。

⑩ 違法放置物件の除去等の費用負担

法第四条の二第一項から第四項までに規定する違法放置物件の除去、保管、売却、公示等に要した費用は、当該違法放置物件の返還を受けるべき違法放置物件の占有者等の負担となる（法第四条の二第七項）。

これは、道路管理者が除去し、保管した違法放置物件は、占有者等が違法に道路に放置し、その結果現に道路の構造に損害を及ぼし、又は交通に危険を及ぼしているため除去されたものであるから、それに要した費用は、その原因者たる占有者等に負担させることが公平の観念に合致するものであると考えられることによるものである。

⑪ 違法放置物件の除去等に要した費用負担金の納入手続等

法第四条の二第七項の規定により違法放置物件の占有者等が負担することとなる負担金（以下「占有者負担金」という。）の額の通知及び納入手続は法六三条の規定によることが予定されているが、昭和三十一年に国の債権の管理等に関する基本法典である「国の債権の管理等に関する法律」（以下「債権管理法」という。）が制定され、負担金の徴収等に関する規定が整備されたため、その後の道路法施行令の改正により、現在では法六三条

の政令が未制定の形となっている。従って、占有者負担金の徴収に関しては、公法上の債権の管理等に関する一般法である債権管理法の他、会計法、地方自治法等の会計に関する一般規定が適用されることになる。具体的には、原因者負担金の場合と同様、後日負担命令書を発することとし、返還時には確認書をとることが考えられるが、会計上の処理とあわせて、今後詳細に検討することとしている。また、占有者負担金は道路管理者の収入となる（法六四条）。

なお、占有者負担金は公法上の債権であり、強制徴収の手続も整備されている（法七三条）ことから、民法上の留置権の行使により違法放置物件の返還と引き換えに費用を徴収することは認められないと解される。

⑫ 違法放置物件の帰属

返還のための公示の日から六ヶ月を経過してもなお違法放置物件又はその売却代金を返還できない場合には、その所有権は、当該違法放置物件を保管する道路管理者に帰属する（法第四条の二第八項）。

これは、占有者が現れるまで保管することとすると、違法放置物件を廃棄できる場合以外は、道路管理者の事務負担が過重になるとともに、不安定な権利関係が継続することと

なるため、一定の期限を限って、その権利関係を清算する必要があることによるものである。なお、所有権移転の時期を公示後六ヶ月としたのは、遺失物法等他の法令との均衡を図ったものである。

⑬ 権限の委任・代行等

i 権限の委任

従来より、道路管理者としての建設大臣の権限は、特に重要なものを除き、基本的に地方建設局長等に委任されていることから、今回、法第四四条の二の規定の創設により新たに道路管理者の権限となったものは、全て権限の委任の対象とされた（令第三九条第五号の二）。

ii 地方公共団体の長の専行権限

今回、法第四四条の二第一項から第五項までの権限が、長の専行権限として追加された。

iii 権限の代行

(イ) 法第二七条第一項関係

法第四四条の二の規定に基づく違法放置物件に対する措置は、当該物件が現に道路の構造に損害を及ぼし、又は交通に危険を及ぼしていると認められる場合に緊急的に行う措置であり、道路の新設又は改築を実際に行う者が行

うのが適切であること、及び本条は法第七一条第四項の特則であるが、同項の規定による措置は代行の対象とされており、これとの均衡を図る必要があることから、法第四四条の二第一項の違法放置物件の除去、同条第二項の違法放置物件の保管、同条第三項の公示、同条第四項の売却・代金の保管、同条第五項の廃棄は、権限の代行の対象とされた（令第四条第一一号の三）。

これに対し、法第四四条の二第七項の費用の徴収については、違法放置物件の除却・保管・売却・公示等はいずれも代行者である建設大臣が行うので、これらに要した費用の徴収も代行の対象として規定することも考えられるが、これらの費用の徴収自体は本来管理者の権限とした上で、最終的にはその負担金相当額の収入の帰属は徴収を行った本来管理者と実際に除去等に要する費用を支出した国との間で公平の観点から決めればよいと解されることから、規定上は代行の対象としては規定しないこととした（現行政令上は、法第三八条の占用工事に係る負担金や法第五八条の原因者負担金等の徴収、法第七

三条による負担金の強制徴収も規定上は代行の対象として規定されていない）。運用上は、実際に除去等に要する費用を支出した国に収入を帰属させることが適当となると考えられる。

(ロ) 法第二七条第二項関係

法第二七条第二項による権限代行は、前述のように道路管理固有の権限と考えられるものを除き、その範囲を広く認めていることにかんがみ、違法放置物件に対する措置に係る権限は、すべて代行の対象としている。

⑭ 道路予定区域準用

法第四四条の二の規定は、法第九一条第二項に規定する道路予定区域について準用される。これは、道路予定区域内に違法放置物件が存し道路工事の実施等に支障を生ずるおそれがあるような場合に対応するため、道路予定区域における公用制限の内容として追加されたものである。この場合の手続は、供用開始後の道路において適用される場合と全く同様である（令第一九条の一一参照）。

4 長時間放置車両の移動等（法第六七条の

二関係）

① 趣旨

路上への車両の放置に対しては、基本的に

は道路交通法に基づき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が、道路上に放置された車両が道路管理上大きな支障を及ぼすことも多いことから、道路管理者としても必要な範囲内で一定の措置をとることが求められていた。

道路は本来車両が自由に通行しうる施設であり、道路上に車両をとめておくことも通行の一つの形態である。従って、道路上に長時間にわたり車両を駐車させている場合であっても、それ自体は基本的に道路法上違法な行為には当たらないと解され、道路管理者としてこうした車両を当該車両の運転者等の了解を得ることなく移動することは当然に許容されるものではない。しかしながら、道路は、一般交通の用に供される公物であり、その使用については、一定の合理的な範囲内で私人の権利が制限されることも妥当な場合がある。道路管理者としては道路を常時良好な状態に保つよう維持し、一般交通に支障を及ぼさないよう努めるべき責務を有するものであり、そのために行う道路管理行為の執行上支障となっている長時間の放置車両について道路管理者が移動等の権限を有することは、極めて合理性が高いものといえる。すなわち、道路上に長時間にわたり放置されている車両は、

道路管理者が道路の改築、修繕又は災害復旧に関する工事や除雪等の道路の維持を施行するに際し大きな支障となっており、当該道路の工事や維持を円滑に施行しなければ、一般交通の安全と円滑の確保が困難となる場合が多発している。例えば、積雪地域の道路において放置車両により道路除雪が不能となった場合には、交通渋滞や交通事故が発生するおそれが高く、道路管理者としては、当該車両を迅速かつ的確に排除し、適切な道路管理を行うことが要請される。

このような状況に対応するため、今回、上述のような考え方のもとに、道路の交通安全と円滑を確保し、道路管理のより一層の充実を図る観点から、道路管理者に、道路管理に必要な範囲内で、長時間放置された車両の移動の権限を付与し、あわせて当該車両の保管等の手続規定を整備したものである。

② 法第六七条の二により移動を行う要件

本条により道路管理者が移動を行うことができるのは、①道路の改築、修繕若しくは災害復旧に関する工事又は除雪その他の道路の維持の施行のために緊急やむを得ない場合であること、②当該車両が長時間放置されていること、及び③現場に車両の管理について責任ある者がいないこと、のすべての要件が満

たされる場合である。

i 「車両」であること

道路管理者が本条により移動を行う対象は「車両」であり、「車両」とは、法第二条第五項に定義されているとおり、道路交通法第二条第一項第八号に規定する車両である（課長通達第3の2(1)）。従ってトラックのトレーラーのような被牽引車両も対象となる。

ii 道路の改築、修繕若しくは災害復旧に関する工事又は除雪その他の道路の維持の施行のために緊急やむを得ない場合であること。

ここで、「緊急やむを得ない場合」とは、道路の改築等の工事、又は除雪や区画線の設置等の道路の維持を施行しなければ、道路の構造に損害が生じ、あるいは一般交通に著しい支障を及ぼすと認められる場合である。なお、道路の新設のための工事は含まれない（課長通達第3の2(2)）。

iii 長時間放置されていること

当該車両のおかれている状況からして、速やかに移動されることが期待されない場合であるが、具体的にどの程度の時間が長時間であるかは一律には決まらず、

二〜三か月は必要であるような大規模な改築工事から数十分でも長時間となり得る除雪等、当該道路に関する工事又は維持の緊急性との関係で相対的に決まるものである（課長通達第3の2(3)）。

iv 車両の運転手その他車両の管理に責任がある者が現場に不在であること

当該車両の運転手その他その管理について責任がある者が車両から離れているため車両を移動させることができない状態であり、不在であることの調査については、iiiと同様、作業の緊急性との関係で決まり、その許される時間の中で合理的な範囲の調査をすることとなる（課長通達第3の2(4)）。

③ 長時間放置車両の移動を行うことのできる者

道路管理者は、法第六七条の二第一項の要件が満たされる場合、道路に長時間放置された車両を自ら移動し、又はその命じた者若しくは委任した者に移動させることができるが、この場合、「命じた者」とは、道路管理者の職員であり、「委任を受けた者」とは、長時間放置車両の移動を請け負った業者等の第三者を指すものである（課長通達第3の1）。

④ 警察署長の意見聴取

道路管理者が法第六七条の二第一項の規定により長時間放置車両を移動しようとする場合は、当該地域を管轄する警察署長の意見を聴かなければならない（法第六七条の二第二項）。

本条は、道路管理者の観点から、必要やむを得ない場合に車両を移動できる旨規定したものであり、道路法とは別法である道路交通法等の観点は本条では想定していない。従って、道路交通法上の違法駐車車両（いわゆる駐車違反車両）も、形式的には本条の対象となるものがある。

しかしながら、長時間放置車両が同時に道路交通法上の違法放置車両でもある場合、当該車両を道路管理者が移動すると同法上の違法状態に影響を及ぼすこととなるので、同法上の違法駐車車両の移動については特に慎重を期することが必要である。この場合、道路管理者としては、当該車両が道路交通法上の違法駐車車両か否かを判断する権限を有しないため、警察署長の意見を聴くこととしたものである（課長通達第3の3(1)）。

また、運用上、道路交通法違反の車両については、原則として、道路交通法に基づく警察官等の処置により対処されるべきものである（ただ、道路管理上移動が不可欠であり、

警察の了解もとれたような場合には、道路管理者が移動する場合もあるであろう）。この場合、道路管理者が法第六七条の二に基づき警察署長の意見を聴いた場合に、警察が違法駐車車両の移動を行おうとするときは、道路管理者としても当該移動に対して協力を行うことが必要となる。

なお、意見聴取の具体的方法等については、現場の実情に応じて、所轄の警察署と調整を図っておくことが望ましい。

⑤ 移動に当たっての措置

i 車両の移動は、実際にはレッカー業者へ委託して行うことになると考えるが、移動に伴い、車両の損傷等のトラブルが生じる事態も想定される。特に、路上に長時間放置されていた車両では、その所有者等が知らないうちに生じた損害が、移動前に生じたのか移動中に生じたのか後日の紛争となるケースも考えられる。

このため、車両の移動をレッカー業者に委託する場合、道路管理者の職員が放置されていた場所で移動に立ち会う等の必要な措置をとることが必要となる。こうした措置をとるとともに、レッカー業者との契約に当たっては、移動作業中、業者に責に帰すべき原因により損害が生

じた場合には業者において責任を負う旨、確認しておくことが望ましい（ただし、移動により紛争が生じた場合には、道路管理者が相手方との交渉の窓口となることが適当である）。さらに、車両に新しい損傷箇所があるとき等には、道路管理者の職員及び業者以外の第三者の立会いを求める等、後日の紛争を避けるよう必要な措置をとることが望まれる。

ii 道路管理者は、長時間放置車両を移動した場合、特に法第六七条の二第三項の規定により保管した場合には、当該車両が放置されていた場所において、当該車両を移動・保管した旨の掲示や路面へのチョークによる表示を行う等、当該車両の所有者等への速やかな返還が可能となるよう適切な措置をとることが望まれる（課長通達第3の3(4)）。

車両の所有者等に最もわかりやすい方法としては、放置場所でのチョーク等による路面表示が考えられるが、路面表示が困難か、又は適当でない場合には、付近の道路上（ガードレールや照明柱等）での掲示が考えられる。

⑥ 長時間放置車両を移動及び保管する場所

i 原則

車両を移動するのは、原則として当該車両が放置されている場所からの距離が五〇mを超えない道路上の場所である（法第六七条の二第一項前段）。

ii 車両を保管しなければならない場合

i の範囲内に車両を移動する場所がないときは、自動車駐車場、空地、当該車両が放置されている場所からの距離が五〇mを超える道路上の場所その他の場所に移動できる（同条同項後段）。この場合には、道路管理者は当該車両を善良な管理者の注意をもって保管する責務を有することとなる。

ここで、「車両を移動する場所がない」とは、障害物や沿道の出入路等により物理的に移動する場所がない場合のほか、道路交通法上駐車及び停車が許される場所がないなど、法的に移動が許される場所がない場合を含むものである。

長時間放置車両を保管するに当たっては、比較的短時間で作業が終了する場合は、付近の停車帯、除雪ステーション、自動車駐車場等を利用し、改築、災害復旧等長時間を要する場合には、工事事務所、出張所等の敷地を利用するなど、適切な保管場所を選定することが必要であ

る（課長通達第3の3(2)ハ）。

⑦ 車両の保管方法

道路管理者が⑥iiの場合に車両を保管した場合においては、道路管理者は、車両の保管の場所の形状、管理の態様等に応じ、当該車両に係る盗難等の事故の発生を防止するため、道路管理者が当該車両を保管している旨の表示、車輪止め装置の取付けその他の必要な措置を講じなければならない（法第六七条の二第三項後段）。

ここで、車両を保管している旨の表示としては、当該車両を道路管理者が保管している旨を示す標章をフロントガラス、ドアミラー等の明確に確認できる場所に表示することとしている（課長通達第3の4(1)イ）。

なお、道路管理者は法第六七条の二第三項の規定による車両の保管を民間駐車場等道路管理者以外の者が管理する場所において行う場合においても、同項後段に規定する当該車両に係る盗難等の事故の発生を防止するため必要な措置を道路管理者自らの責任において行うこととなる（課長通達第3の4(1)ロ）。

⑧ 長時間放置車両を保管した場合の公示

i 公示事項

道路管理者は車両を保管したときは、当該車両の所有者等に対し、保管を始め

た日時及び保管場所を告知する等必要な措置を講じなければならないが、この場合、所有者等の氏名及び住所を知ることができないときは、道路管理者は政令で定める事項を公示しなければならない（法第六七条の二第四項）。具体的には、

- ① 保管した車両の車名、型式、塗色及び番号標に表示されている事項、② 保管した車両が放置されていた場所及びその車両を移動した日時、③ その車両の保管を始めた日時及び保管の場所、④ ①から③に掲げるもののほか、保管した車両を返還するため必要と認められる事項である（令第三〇条の二）。

ii 公示方法

- (イ) 事務所での掲示（令第三〇条の三第一項第一号）

道路管理者は令第三〇条の二各号に掲げる事項を、保管を継続している間、当該道路管理者の事務所に掲示しなければならない。

事務所での掲示としたのは、道路管理者が迅速に対応できる簡便な方法である事務所の掲示板等への掲示により行うのが実際上も適当であることによる。公示は、当該道路管理者の事務所

において掲示板等を活用して行うとともに、同時に出張所にも通知し、問い合わせ等に対応できるようにすることとしている。

また、日数を限らずに保管を継続している間としたのは、長時間放置車両の移動、保管は、当該車両の放置が道路法上違法なためではなく、道路管理上の理由により行われるものであること、及び車両の保管は道路工事等を行う間に限られ、保管の必要がなくなつた場合には元の場所に移動するため掲示期間を限らないことによる不都合もないことによるものである。

- (ロ) 官報への掲載（令第三〇条の三第一項第二号）

i の公示を始めた日から起算して一四日間を経過して車両の保管を継続している場合であつて、なお、その所有者等が不明の場合、その公示の要旨を官報に掲載しなければならない。

車両の保管を継続している期間中は道路管理者の事務所に掲示を続けるにもかかわらず、掲示を始めてから一四日経過後においては併せて官報による公示を行うこととするのは、車両所有

者等がその車両の保管者を知り得ないために名乗りでない可能性も高いことから、事務所等における掲示のみでは所有者等の権利保護に欠けるおそれがあることによる。

- (イ) 保管車両一覽簿の閲覽等と令第三〇条の三第二項）

道路管理者は(イ)、(ロ)の公示を行うとともに、保管車両一覽簿を道路管理者の事務所に備え付け、かつ、これをもつても関係者に自由に閲覽させなければならない。

これは、保管車両一覽簿の作成により道路管理者の保管している車両の管理の適正を期すことと、これを関係者に自由に閲覽させることにより保管車両の速やかな返還に資することのため設けられた規定である。

なお、保管車両一覽簿の様式は、規則別記様式第七の三のとおりであり、また、保管車両一覽簿は、車両の返還又は元の場所への移動後、概ね一年間保存しておくことが望ましい。

⑨ 長時間放置車両を返還する場合の手続

長時間放置車両を返還するにあたっては、その者が当該車両の所有者であることを証

明させ、かつ、建設省令で定める様式による受領書と引き換えに返還することとする。受領書の様式は規則別記様式第七の四のとおりである。

⑩ 保管した車両の放置場所等への移動

道路管理者による長時間放置車両の移動措置は、道路工事や道路の維持の施行のため緊急やむを得ない場合において、道路管理上の必要から行われるものである。この趣旨から、道路の工事や道路の維持の施行が終了した場合その他法第六七条の二第三項の規定による保管を継続する必要がなくなった場合においては、遅滞なく、道路管理者は、当該車両が放置されていた場所又はその周辺の場所に移動しなければならぬこととしたものである（法第六七条の二第五項）。「その周辺の場所」とは、車両が放置されていた場所に來た所有者等が当該車両を困難なく発見し得る道路上の場所をいうものである（課長通達第3の6(1)）。

なお、法第六七条の二第五項による移動に当たっては、道路交通法上車両を停車又は駐車することが禁止されている道路上の場所に車両を移動しないこととする。

⑪ 権限の委任・代行等

i 権限の委任

法第六七条の二の規定の創設により新たに道路管理者の権限となつたものは全て権限の委任の対象とされた（令第三九条第一八号）が、これは、法第六七条の二による措置は、道路の改築や除雪等の維持の施行のため緊急やむを得ない場合にとるものであり、実際に道路工事や維持管理を行うのは地方建設局等であることから、同条に係る権限も地方建設局長等に委任することが適当と考えられるためである。

ii 地方公共団体の長の専行権限

今回、法第六七条の二により創設された道路管理者の権限は全て、長の専行権限とされた（法第九七条）。

iii 権限の代行

(イ) 法第二七条第一項関係

法第六七条の二第一項により車両を移動し、又はその命じた者若しくはその委任を受けた者に移動させること、

同条第二項により意見を聴くこと、同条第三項により車両を保管し、及び必要な措置を講じること、同条第四項により告知し、必要な措置を講じ、及び公示すること、同条第五項により車両を移動することは、全て権限の代行の対象とされているが、これは、法第六七条の二第一項による措置は、道路管理上緊急やむを得ない場合に行うものであり、当該措置を迅速に行うため、代行の対象とされたものである。

(ロ) 法第二七条第二項関係

(イ)と同様の理由により、法第六七条の二第一項により車両を移動し、又はその命じた者若しくはその委任を受けた者に移動させること、同条第二項により意見を聴くこと、同条第三項により車両を保管し、及び必要な措置を講じること、同条第四項により告知し、必要な措置を講じ、及び公示すること、同条第五項により車両を移動することは、全て権限の代行の対象とされている。

新旧対照条文

○道路法（昭和二十七年法律第八十号）（抄）（傍線部分は改正部分）

改正案

（用語の定義）

第二条（略）

2 この法律において「道路の附属物」とは、道路の構造の保全、安全かつ円滑な道路の交通の確保その他道路の管理上必要な施設又は工作物で、次に掲げるものをいう。

一五（略）

六 自動車駐車場で道路上に、又は道路に接して第十八条第一項に規定する道路管理者が設けるもの

七・八（略）

3（略）

4 この法律において「駐車」とは、道路交通法（昭和三十五年法律第五号）第二条第一項第十八号に規定する駐車をいう。

5 この法律において「車両」とは、道路交通法第二条第一項第八号に規定する車両をいう。

（自動車駐車場の駐車料金及び割増金）

第二十四条の二 道路管理者（指定区間内の国道にあつては国、指定区間外の国道にあつては道路管理者である都道府県知事の統括する都道府県以下この条において同じ。）は、道路管理者である地方公共団体の条例（指定区間内の国道にあつては、政令）で定めるところにより、自動車駐車場に自動車を駐車させる者から、駐車料金を徴収することができる。ただし、道路交通法第三十九条第一項に規定する緊急自動車その他政令で定める自動車が駐車する場合には、この限りでない。

現行

（用語の定義）

第二条（略）

2 この法律において「道路の附属物」とは、道路の構造の保全、安全かつ円滑な道路の交通の確保その他道路の管理上必要な施設又は工作物で、次の各号の一に掲げるものをいう。

一五（略）

六 道路に接する自動車駐車場で第十八条第一項に規定する道路管理者の設けるもの

七・八（略）

4（略）

3 この法律において「車両」とは、道路交通法（昭和三十五年法律第五号）第二条第一項第八号に規定する車両をいう。

2 前項の駐車料金の額は、次の原則によつて定めなければならない。

一 自動車を駐車させる特定の者に対し不当な差別的取扱いをするものでないこと。

二 自動車を駐車させる者の負担能力にかんがみ、その利用を困難にするおそれのないものであること。

三 付近の駐車場法（昭和三十二年法律第百六号）第二条第二号に規定する路外駐車場の駐車料金に比して著しく均衡を失しないものであること。

3 道路管理者は、第一項の駐車料金を不法に免れた者から、その免れた額のほか、その免れた額の二倍に相当する額を割増金として徴収することができる。

（自動車駐車場の駐車料金等の表示）

第二十四条の三 道路管理者は、前条第一項の規定により駐車料金を徴収する自動車駐車場について、建設省令で定めるところにより、駐車料金、駐車することができる時間その他自動車駐車場の利用に関し必要な事項を表示するため、標識を設けなければならない。

（違法放置物件に対する措置）

第四十四条の二 道路管理者は、第四十三条第二号の規定に違反して、道路を通行している車両から落下して道路に放置された当該車両の積載物その他の道路に放置された物件（以下この条において「違法放置物件」という。）が、道路の構造に損害を及ぼし、又は交通に危険を及ぼしていると認められる場合であつて、当該違法放置物件の占有者、所有者その他当該違法放置物件について権原を有する者（以下この条において「違法放置物件の占有者等」という。）の氏名及び住所を知ることができないため、これらの者に対し、第七十一条第一項の規定により必要な措置をとることを命ずることができないときは、当該違法放置物件を自ら除去し、又はその命じた者若しくは委任した者に除去させることができる。

2 道路管理者は、前項の規定により違法放置物件を除去し、又は除去させたときは、当該違法放置物件を保管しなければならない。

3 道路管理者は、前項の規定により違法放置物件を保管したときは、当

該違法放置物件の占有者等に対し当該違法放置物件を返還するため、政令で定めるところにより、政令で定める事項を公示しなければならぬ。

4 道路管理者は、第二項の規定により保管した違法放置物件が滅失し、若しくは破損するおそれがあるとき、又は前項の規定による公示の日から起算して三月を経過してもなお当該違法放置物件を返還することができない場合において、政令で定めるところにより評価した当該違法放置物件の価額に比し、その保管に不相当な費用若しくは手数を要するときは、政令で定めるところにより、当該違法放置物件を売却し、その売却した代金を保管することができる。

5 道路管理者は、前項の規定による違法放置物件の売却につき買受人がない場合において、同項に規定する価額が著しく低いときは、当該違法放置物件を廃棄することができる。

6 第四項の規定により売却した代金は、売却に要した費用に充てることができる。

7 第一項から第四項までに規定する違法放置物件の除去、保管、売却、公示等に要した費用は、当該違法放置物件の返還を受けるべき違法放置物件の占有者等の負担とする。

8 第三項の規定による公示の日から起算して六月を経過してもなお第二項の規定により保管した違法放置物件（第四項の規定により売却した代金を含む。以下この項において同じ。）を返還することができないときは、当該違法放置物件の所有権は、当該違法放置物件を保管する道路管理者（建設大臣が道路管理者である場合においては国、都道府県知事が道路管理者である場合においてはその統括する都道府県）に帰属する。

（道路の管理に関する費用負担の原則）

第四十九条 道路の管理に関する費用は、この法律及び公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法並びに他の法律に特別の規定がある場合を除くほか、当該道路の道路管理者（指定区間内の国道にあつては国、指定区間外の国道にあつては道路管理者である都道府県知事の統括する都道府県、その他の道路にあつては道路管理者である地方公共団体をいう。以下第五十七条、第六十条、第六十二条、第六十四条第二項、第六十六条、第

（道路の管理に関する費用負担の原則）

第四十九条 道路の管理に関する費用は、この法律及び公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法並びに他の法律に特別の規定がある場合を除くほか、当該道路の道路管理者（指定区間内の国道にあつては国、指定区間外の国道にあつては道路管理者である都道府県知事の統括する都道府県、その他の道路にあつては道路管理者である地方公共団体をいう。以下第五十七条、第六十条、第六十二条、第六十四条第二項、第六十六条及び

六十七条の二及び第六十八条を除き、この章において同じ。)の負担とする。

(負担金の通知及び納入手続等)

第六十三条 第四十四条の二第七項及び第五十八条から前条までの規定による負担金の額の通知及び納入手続その他負担金に関し必要な事項は、政令で定める。

(収入の帰属)

第六十四条 第二十四条の二第一項の規定に基づく駐車料金及び同条第三項の規定に基づく割増金、第二十五条の規定に基づく料金並びに第四十四条の二第七項、第五十八条から第六十一条まで及び第六十二条後段の規定に基づく負担金は、道路管理者の収入とし、第三十九条の規定に基づく占用料は、政令で定める区分に従い、道路管理者又は第十三条第二項の規定により指定区間内の国道の維持、修繕及び災害復旧以外の管理を行う都道府県知事若しくは指定市の長の統括する都道府県若しくは指定市の収入とする。

2 (略)

(長時間放置された車両の移動等)

第六十七条の二 道路管理者又はその命じた者若しくはその委任を受けた者は、道路の改築、修繕若しくは災害復旧に関する公示又は除雪その他の道路の維持の施行のため緊急やむを得ない必要がある場合においては、道路に長時間放置された車両について、現場に当該車両の運転をする者その他当該車両の管理について責任がある者がいないときに限り、当該車両が放置されている場所からの距離が五十メートルを超えない道路上の場所に当該車両を移動することができる。この場合において、当該車両が放置されている場所からの距離が五十メートルを超えない範囲の地域内の道路上に当該車両を移動する場所がないときは、自動車駐車場、空地、この項前段に規定する場所以外の道路上の場所その他の場所に当該車両を移動することができる。

2 道路管理者は、前項の規定により車両を移動し、又はその命じた者若

第六十八条を除き、本章中同じ。)の負担とする。

(負担金の通知及び納入手続等)

第六十三条 前五条の規定による負担金の額の通知及び納入手続その他負担金に関し必要な事項は、政令で定める。

(収入の帰属)

第六十四条 第二十五条の規定に基づく料金並びに第五十八条から第六十一条まで及び第六十二条後段の規定に基づく負担金は、道路管理者の収入とし、第三十九条の規定に基づく占用料は、政令で定める区分に従い、道路管理者又は第十三条第二項の規定により指定区間内の国道の維持、修繕及び災害復旧以外の管理を行う都道府県知事若しくは指定市の長の統括する都道府県若しくは指定市の収入とする。

2 (略)

しくはその委任を受けた者に車両を移動させようとするときは、あらかじめ、当該地域を管轄する警察署長の意見を聴かなければならない。

3 道路管理者は、第一項後段の規定により車両を移動したときは、当該車両を保管しなければならない。この場合において、道路管理者は、車両の保管の場所の形状、管理の態様等に応じ、当該車両に係る盗難等の事故の発生を防止するため、道路管理者が当該車両を保管している旨の表示、車輪止め装置の取付けその他の必要な装置を講じなければならない。

4 道路管理者は、前項の規定により車両を保管したときは、当該車両の所有者又は使用者（以下この条において「所有者等」という。）に対し、保管を始めた日時及び保管の場所を告知し、その他当該車両を所有者等に返還するため必要な措置を講じなければならない。この場合において、当該車両の所有者等の氏名及び住所を知ることができないときは、政令で定めるところにより、政令で定める事項を公示しなければならない。

5 道路管理者は、車両が放置されていた場所における道路の改築、修繕若しくは災害復旧に関する工事が完了し、又は除雪その他の道路の維持の施行が終了した場合その他第三項の規定による保管を継続する必要がなくなつた場合においては、遅滞なく、同項の規定により保管した車両を当該車両が放置されていた場所又はその周辺の場所に移動しなければならない。

（負担金等の強制徴収）

第七十三条 この法律、この法律に基づく命令若しくは条例又はこれらによつてした処分により納付すべき負担金、占用料、駐車料金、割増金又は料金（以下これらを「負担金等」という。）を納付しない者がある場合においては、道路管理者（指定区間内の国道にあつては国、指定区間外の国道にあつては道路管理者である都道府県知事の統括する都道府県。以下この条において同じ。）は、督促状によつて納付すべき期限を指定し督促しなければならない。

2 5 (略)

（負担金等の強制徴収）

第七十三条 この法律、この法律に基づく命令若しくは条例又はこれらによつてした処分により負担を命ぜられた負担金、占用料又は料金（以下これらを「負担金等」という。）を納付しない者がある場合においては、道路管理者（指定区間内の国道にあつては国、指定区間外の国道にあつては道路管理者である都道府県知事の統括する都道府県。以下本条中同じ。）は、督促状によつて納付すべき期限を指定して督促しなければならない。

2 5 (略)

(道路予定区域)
第九十一条 (略)

2 道路の区域が決定された後道路の供用が開始されるまでの間において、道路管理者が当該区域についての土地に関する権原を取得した後においては、当該区域又は当該区域内に設置された道路の附属物となるべきもの(以下「道路予定区域」という。)については、第四条、第三章第三節、第四十三条、第四十四条、第四十四条の二、第四十七条の九、第四十八条、第七十一条から第七十三条まで、第七十五条、第八十七条及び次条から第九十五条までの規定を準用する。

3・4 (略)

(都道府県公安委員会との調整)

第九十五条の二 道路管理者は、第四十五条第一項の規定により道路(高速自動車国道及び自動車専用道路を除く。以下この項において同じ。)に区画線(道路交通法第二条第二項の規定により同条第一項第十六号の道路標示とみなされるものに限る。以下この条において同じ。)を設け、第四十六条第一項若しくは第三項若しくは第四十七条第三項の規定により道路の通行を禁止し、若しくは制限し、又は横断歩道橋を設け、道路の交差部分及びその付近の道路の部分の改築で政令で定めるものを行い、若しくは道路上に道路の附属物である自動車駐車場を設けようとするときは、当該地域を管轄する都道府県公安委員会の意見を聴かなければならない。ただし、第四十六条第一項の規定により道路の通行を禁止し、又は制限しようとする場合において、緊急を要するためやむを得ないと認められるときは、この限りでないものとし、この場合には、事後において、速やかに当該禁止又は制限の内容及び理由を通知しなければならない。

2 (略)

(道路管理者の権限の行使)

第九十七条 第十八条、第二十一条、第二十二条第一項、第二十三条第一項、第二十四条、第二十四条の三、第二十六条第三項、第二十八条、第

(道路予定区域)
第九十一条 (略)

2 道路の区域が決定された後道路の供用が開始されるまでの間において、道路管理者が当該区域についての土地に関する権原を取得した後においては、当該区域又は当該区域内に設置された道路の附属物となるべきもの(以下「道路予定区域」という。)については、第四条、第三章第三節、第四十三条、第四十四条、第四十七条の九、第四十八条、第七十一条から第七十三条まで、第七十五条、第八十七条及び次条から第九十五条までの規定を準用する。

3・4 (略)

(都道府県公安委員会との調整)

第九十五条の二 道路管理者は、第四十五条第一項の規定により道路(高速自動車国道及び自動車専用道路を除く。以下本項中同じ。)に区画線(道路交通法第二条第二項の規定により同条第一項第十六号の道路標示とみなされるものに限る。以下本条中同じ。)を設け、第四十六条第一項若しくは第三項若しくは第四十七条第三項の規定により道路の通行を禁止し、若しくは制限し、又は横断歩道橋を設け、若しくは道路の交差部分及びその付近の道路の部分の改築で政令で定めるものを行なおうとするときは、当該地域を管轄する都道府県公安委員会の意見をきかなければならない。ただし、第四十六条第一項の規定により道路の通行を禁止し、又は制限しようとする場合において、緊急を要するためやむを得ないと認められるときは、この限りでないものとし、この場合には、事後において、すみやかに当該禁止又は制限の内容及び理由を通知しなければならない。

2 (略)

(道路管理者の権限の行使)

第九十七条 第十八条、第二十一条、第二十二条第一項、第二十三条第一項、第二十四条、第二十六条第三項、第二十八条、第三十二条から第三

三十二条から第三十八条まで（第九十一条第二項において準用する場合を含む。）、第四十条第二項（第九十一条第二項において準用する場合を含む。）、第四十三条の二、第四十四条第一項、第二項及び第四項（第九十一条第二項においてこれらの規定を準用する場合を含む。）、第四十四条の二第一項から第五項まで（第九十一条第二項において準用する場合を含む。）、第四十五条第一項、第四十六条第一項及び第三項、第四十七条第三項、第四十七条の二第一項、第二項及び第五項、第四十七条の三、第四十七条の四、第四十七条の六第二項、第四十七条の九第一項及び第三項（第九十一条第二項においてこれらの規定を準用する場合を含む。）、第四十八条第二項及び第四項（第九十一条第二項においてこれらの規定を準用する場合を含む。）、第四十八条の二、第四十八条の四、第四十八条の五第二項、第四十八条の六、第四十八条の七、第四十八条の九第四項、第四十八条の十、第六十六条第一項、第六十七条の二、第六十八条、第七十条第一項後段、第七十一条第一項から第六項まで（第九十一条第二項において準用する場合を含む。）、第八十七条第一項（第九十一条第二項において準用する場合を含む。）、第九十一条第一項、第九十一条第二項（第九十一条第二項において準用する場合を含む。）並びに第九十五条の二に規定する道路管理者（道路管理者が建設大臣、都道府県知事又は国である場合を除く。）の権限は、道路管理者である地方公共団体の長が行う。

十八条まで（第九十一条第二項において準用する場合を含む。）、第四十条第二項（第九十一条第二項において準用する場合を含む。）、第四十三条の二、第四十四条第一項、第二項及び第四項（第九十一条第二項においてこれらの規定を準用する場合を含む。）、第四十五条第一項、第四十六条第一項及び第三項、第四十七条の三、第四十七条の四、第四十七条の六第二項及び第五項、第四十七条の九第一項及び第三項（第九十一条第二項においてこれらの規定を準用する場合を含む。）、第四十八条第二項及び第四項（第九十一条第二項においてこれらの規定を準用する場合を含む。）、第四十八条の二、第四十八条の四、第四十八条の五第二項、第四十八条の六、第四十八条の七、第四十八条の九第四項、第四十八条の十、第六十六条第一項、第六十八条、第七十条第一項後段、第七十一条第一項から第六項まで（第九十一条第二項において準用する場合を含む。）、第八十七条第一項（第九十一条第二項において準用する場合を含む。）、第九十一条第一項、第九十一条第二項（第九十一条第二項において準用する場合を含む。）並びに第九十五条の二に規定する道路管理者（道路管理者が建設大臣、都道府県知事又は国である場合を除く。）の権限は、道路管理者である地方公共団体の長が行う。

新旧対照条文

○道路法施行令（昭和二十七年政令第四百七十九号）（抄）（傍線部分は改正部分）

改正案

目次

第一章・第二章（略）

第二章の二 違法放置物件の保管の手続等（第十九条の五―第十九条の十一）

第二章の三 危険物を積載する車両の水底トンネルの通行の禁止又は制限（第十九条の十二―第十九条の十五）

第三章（略）

第一節・第二節（略）

第三章の二 長時間放置された車両の保管の手続等（第三十条の二―第三十条の四）

第四章 道の区域内の道路の特例（第三十一条―第三十四条の二の三）

第五章（略）

（指定区間内の国道に設けられる有料の自動車駐車場の名称等の告示）

第三条の二 建設大臣は、法第二十四条の二第一項の規定により指定区間内の国道に設けられる自動車駐車場に自動車を駐車させる者から駐車料金を徴収しようとする場合においては、当該自動車駐車場の名称及び位置、駐車料金の額、駐車することができる時間並びに駐車料金の徴収開始の日を告示しなければならない。

2 建設大臣は、前項の規定により告示した事項を変更する場合においては、その旨を告示しなければならない。

（駐車料金を徴収することができない自動車）

第三条の三 法第二十四条の二第一項ただし書の政令で定める自動車は、道路の改築、修繕、災害復旧に関する工事、道路の維持その他特別の理由に基づき当該自動車駐車場に駐車することがやむを得ないと認められる自動車で、建設大臣が定めるものとする。

現行

目次

第一章・第二章（略）

第二章の二 危険物を積載する車両の水底トンネルの通行の禁止又は制限（第十九条の五―第十九条の八）

第三章（略）

第一節・第二節（略）

第四章 道の区域内の道路の特例（第三十一条―第三十四条の二の三）

第五章（略）

(道路管理者の権限の代行)

第四条 法第二十七条第一項の規定により建設大臣が道路管理者に代わつて行う権限は、次に掲げるものとする。

一、十一の二 (略)

十一の三 法第四十四条の二第一項(法第九十一条第二項において準用する場合を含む。)の規定により違法放置物件を自ら除去し、又はその命じた者若しくは委任した者に除去させ、法第四十四条の二第二項(法第九十一条第二項において準用する場合を含む。)の規定により違法放置物件を保管し、法第四十四条の二第三項(法第九十一条第二項において準用する場合を含む。)の規定により公示し、法第四十四条の二第四項(法第九十一条第二項において準用する場合を含む。)の規定により違法放置物件を売却し、及び代金を保管し、並びに法第四十四条の二第五項(法第九十一条第二項において準用する場合を含む。)の規定により違法放置物件を廃棄すること。

十一の四 (略)

十二、十四 (略)

十四の二 法第六十七条の二第一項の規定により車両を移動し、又はその命じた者若しくはその委任を受けた者に車両を移動させ、同条第二項の規定により意見を聴き、同条第三項の規定により車両を保管し、及び必要な措置を講じ、同条第四項の規定により告知し、必要な措置を講じ、及び公示し、並びに同条第五項の規定により車両を移動すること。

十五、十七 (略)

十八 法第七十一条第三項(法第九十一条第二項において準用する場合を含む。)の規定により聴聞を行い、及び法第七十一条第一項若しくは第二項(法第九十一条第二項においてこれらの規定を準用する場合を含む。)に規定する処分をし、若しくは措置を命じ、又は法第七十一条第四項前段(法第九十一条第二項において準用する場合を含む。以下この号において同じ。)の規定により必要な措置を自ら行い、若しくはその命じた者若しくは委任した者に行わせること。ただし、法第七十一条第二項第二号又は第三号(法第九十一条第二項においてこれらの

(道路管理者の権限の代行)

第四条 法第二十七条第一項の規定により建設大臣が道路管理者に代わつて行う権限は、次に掲げるものとする。

一、十一の二 (略)

十一の三 (略)

十二、十四 (略)

十五、十七 (略)

十八 法第七十一条第三項(法第九十一条第二項において準用する場合を含む。)の規定により聴聞を行い、及び同条第一項若しくは第二項(法第九十一条第二項においてこれらの規定を準用する場合を含む。)に規定する処分をし、若しくは措置を命じ、又は同条第四項前段(法第九十一条第二項において準用する場合を含む。以下この号において同じ。)の規定により必要な措置を自ら行い、若しくはその命じた者若しくは委任した者に行わせること。ただし、同条第二項第二号又は第三号(法第九十一条第二項においてこれらの規定を準用する場合を含む。)

規定を準用する場合を含む。)に該当する場合においては、法第七十一条第二項(法第九十一条第二項において準用する場合を含む。)に規定する処分をし、若しくは措置を命じ、又は法第七十一条第四項前段の規定により必要な措置を自ら行い、若しくはその命じた者若しくは委任した者に行わせることはできない。

2
(略)
十九〜二十四 (略)

第二章の二 違法放置物件の保管の手続等

(違法放置物件を保管した場合の公示事項)

第十九条の五 法第四十四条の二第三項の政令で定める事項は、次に掲げるものとする。

- 一 保管した違法放置物件の名称又は種類、形状及び数量
- 二 保管した違法放置物件の放置されていた場所及びその違法放置物件を除去した日時
- 三 その違法放置物件の保管を始めた日時及び保管の場所
- 四 前三号に掲げるもののほか、保管した違法放置物件を返還するため必要と認められる事項

(違法放置物件を保管した場合の公示の方法)

第十九条の六 法第四十四条の二第三項の規定による公示は、次に掲げる方法により行わなければならない。

- 一 前条各号に掲げる事項を、保管を始めた日から起算して十四日間、当該道路管理者の事務所に掲示すること。
- 二 前号の公示に係る違法放置物件のうち特に貴重と認められるものについては、同号の公示の期間が満了しても、なおその違法放置物件の占有者等の氏名及び住所を知ることができないときは、その公示の要旨を官報に掲載すること。

2 道路管理者は、前項に規定する方法による公示を行うとともに、建設省令で定める様式による保管違法放置物件一覽簿を当該道路管理者の事務所に備え付け、かつ、これをいつでも関係者に自由に閲覧させなければならない。

む。)に該当する場合においては、同条第二項(法第九十一条第二項において準用する場合を含む。)に規定する処分をし、若しくは措置を命じ、又は同条第四項前段の規定により必要な措置を自ら行い、若しくはその命じた者若しくは委任した者に行わせることはできない。

2
(略)
十九〜二十四 (略)

(違法放置物件の価額の評価の方法)

第十九条の七 法第四十四条の二第四項の規定による違法放置物件の価額の評価は、取引の実例価格、当該違法放置物件の使用年数、損耗の程度その他当該違法放置物件の価額の評価に関する事情を勘案してするものとする。この場合において、道路管理者は、必要があると認めるときは、違法放置物件の価額の評価に関し専門的知識を有する者の意見を聴くことができる。

(保管した違法放置物件を売却する場合の手続)

第十九条の八 法第四十四条の二第四項の規定による保管した違法放置物件の売却は、競争入札に付して行わなければならない。ただし、次の各号のいずれかに該当するものについては、随意契約により売却することができる。

一 速やかに売却しなければ価値が著しく減少するおそれのある違法放置物件

二 競争入札に付しても入札者がいない違法放置物件

三 前二号に掲げるもののほか、競争入札に付することが適当でないこと認められる違法放置物件

第十九条の九 道路管理者は、前条本文の規定による競争入札のうち一般競争入札に付そうとするときは、その入札期日の前日から起算して少なくとも五日前までに、その違法放置物件の名称又は種類、形状、数量その他建設省令で定める事項を当該道路管理者の事務所に掲示し、又はこれに準ずる適当な方法で公示しなければならない。

2 道路管理者は、前条本文の規定による競争入札のうち指名競争入札に付そうとするときは、なるべく三人以上の入札者を指定し、かつ、それらの者に違法放置物件の名称又は種類、形状、数量その他建設省令で定める事項をあらかじめ通知しなければならない。

3 道路管理者は、前条ただし書の規定による随意契約によるうとするときは、なるべく二人以上の者から見積書を徴さなければならない。

(違法放置物件を返還する場合の手続)

第十九条の十 道路管理者は、保管した違法放置物件を当該違法放置物件の占有者等に返還するときは、返還を受ける者にその氏名及び住所を証

するに足りる書類を提示させる等の方法によつてその者がその違法放置物件の返還を受けるべき違法放置物件の占有者等であることを証明させ、かつ、建設省令で定める様式による受領書と引換えに返還するものとする。

(道路予定区域についての準用)

第十九条の十一 第十九条の五から前条までの規定は、道路予定区域に係る違法放置物件について準用する。

第二章の三 危険物を積載する車両の水底トンネルの通行の禁止又は制限

(車両の通行の禁止)

第十九条の十二 道路管理者は、次に掲げる危険物を積載する車両の水底トンネルの通行を禁止することができる。

一・二 (略)

三 毒物及び劇物取締法(昭和二十五年法律第三百三号)第二条第一項に規定する毒物(以下この条及び次条において「毒物」という。)又は同法第二条第二項に規定する劇物(次条において「劇物」という。)のうち次に掲げるもの。

イ ホ (略)

四・五 (略)

第十九条の十三 (略)

第十九条の十四 (略)

(車両の通行の禁止又は制限に関する公示)

第十条の十五 道路管理者は、第十九条の十二又は第十九条の十三の規定により車両の通行を禁止し、又は制限しようとするときは、建設省令で定めるところにより、あらかじめ、その旨を公示しなければならない。

第三章の二 長時間放置された車両の保管の手続等

(長時間放置された車両を保管した場合の公示事項)

第三十条の二 法第六十七条の二第四項の政令で定める事項は、次に掲げるものとする。

第二章の二 危険物を積載する車両の水底トンネルの通行の禁止又は制限

(車両の通行の禁止)

第十九条の五 道路管理者は、次に掲げる危険物を積載する車両の水底トンネルの通行を禁止することができる。

一・二 (略)

三 毒物及び劇物取締法(昭和二十五年法律第三百三号)第二条第一項に規定する毒物(以下この条及び次条において「毒物」という。)又は同条第二項に規定する劇物(次条において「劇物」という。)のうち次に掲げるもの

イ ホ (略)

四・五 (略)

第十九条の六 (略)

第十九条の七 (略)

(車両の通行の禁止又は制限に関する公示)

第十九条の八 道路管理者は、第十九条の五又は第十九条の六の規定により車両の通行を禁止し、又は制限しようとするときは、建設省令で定めるところにより、あらかじめ、その旨を公示しなければならない。

- 一 保管した車両の車名、型式、塗色及び番号標に標示されている番号
- 二 保管した車両が放置されていた場所及びその車両を移動した日時
- 三 その車両の保管を始めた日時及び保管の場所
- 四 前三号に掲げるもののほか、保管した車両を返還するため必要と認められる事項

〔長時間放置された車両を保管した場合の公示の方法〕

第三十条の三 法第六十七条の二第四項の規定による公示は、次に掲げる方法により行われなければならない。

- 一 前条各号に掲げる事項を、法第六十七条の二第三項の規定による保管を継続している間、当該道路管理者の事務所に掲示すること。
- 二 前号の公示を始めた日から起算して十四日を経過して法第六十七条の二第三項の規定による保管を継続している場合において、なおその車両の所有者等の氏名及び住所を知ることができないときは、その公示の要旨を官報に掲載すること。

2 道路管理者は、前項に規定する方法による公示を行うとともに、建設省令で定める様式による保管車両一覧簿を当該道路管理者の事務所に備え付け、かつ、これをいつでも関係者に自由に閲覧させなければならない。

〔長時間放置された車両を返還する場合の手続〕

第三十条の四 道路管理者は、保管した車両を所有者等に返還するときは、返還を受ける者にその氏名及び住所を証するに足りる書類を提示させる等の方法によつてその者がその車両の返還を受けるべき所有者等であることを証明させ、かつ、建設省令で定める様式による受領書と引換えに返還するものとする。

第三十四条 建設大臣は、開発道路の新設及び改築並びに開発道路に係る法第二十四条の二第一項の規定に基づく駐車料金、同条第三項の規定に基づく割増金、法第三十九条の規定に基づく占用料並びに法第四十四条の二第七項、第五十八条から第六十二条まで及び地方道路公社法第二十九条の規定に基づく負担金を徴収する権限を行う。

256 (略)

第三十四条 建設大臣は、開発道路の新設及び改築並びに開発道路に係る法第三十九条の規定に基づく占用料並びに法第五十八条から第六十二条まで及び地方道路公社法第二十九条の規定に基づく負担金を徴収する権限を行なう。

256 (略)

(権限の委任)

第三十九条 法及び法に基づく政令に規定する建設大臣の権限のうち次に掲げるものは、地方建設局長及び北海道開発局長に委任する。ただし、法第十三条第二項の規定により都道府県知事又は指定市の長に行わせる指定区間内の国道の管理については、この限りでない。

一〇五 (略)

五の二 法第二十四条の二第一項の規定により駐車料金を徴収し、同条第三項の規定により割増金を徴収し、及び法第二十四条の三の規定により標識を設けること。

六〇十四 (略)

十四の二 法第四十四条の二第一項(法第九十一条第二項において準用する場合を含む。)の規定により違法放置物件を自ら除去し、又はその命じた者若しくは委任した者に除去させ、法第四十四条の二第二項(法第九十一条第二項において準用する場合を含む。)の規定により違法放置物件を保管し、法第四十四条の二第三項(法第九十一条第二項において準用する場合を含む。)の規定により公示し、法第四十四条の二第四項(法第九十一条第二項において準用する場合を含む。)の規定により違法放置物件を売却し、及び代金を保管し、並びに法第四十四条の二第五項(法第九十一条第二項において準用する場合を含む。)の規定により違法放置物件を廃棄すること。

十四の三 法第四十四条の二第七項、第五十八条から第六十一条まで又は第六十二条後段の規定に基づき負担金を徴収すること。

十五・十六 (略)

十七 (略)

十八 法第六十七条の二第二項の規定により車両を移動し、又はその命じた者若しくはその委任を受けた者に車両を移動させ、同条第二項の規定により意見を聴き、同条第三項の規定により車両を保管し、及び必要な措置を講じ、同条第四項の規定により告知し、必要な措置を講じ、及び公示し、並びに同条第五項の規定により車両を移動すること。

(権限の委任)

第三十九条 法及び法に基づく政令に規定する建設大臣の権限のうち次に掲げるものは、地方建設局長及び北海道開発局長に委任する。ただし、法第十三条第二項の規定により都道府県知事又は指定市の長に行わせる指定区間内の国道の管理については、この限りでない。

一〇五 (略)

六〇十四 (略)

十五・十六 (略)

十七 法第五十八条から第六十一条まで又は第六十二条後段の規定に基づき負担金を徴収すること。

十八 (略)

十九～二十一 (略)

二十二 法第七十一条第三項（法第九十一条第二項において準用する場合を含む。）の規定により聴聞を行い、及び法第七十一条第一項若しくは第二項（法第九十一条第二項においてこれらの規定を準用する場合を含む。）に規定する処分をし、若しくは措置を命じ、法第七十一条第四項前段（法第九十一条第二項において準用する場合を含む。）の規定により必要な措置を自ら行い、若しくはその命じた者若しくは委任した者に行わせ、又は法第七十一条第五項（法第九十一条第二項において準用する場合を含む。）の規定により道路監理員を命じ、法第七十一条第五項（法第九十一条第二項において準用する場合を含む。）若しくは法第七十一条第六項の規定により権限を行わせること。ただし、法第四十八条の四第一項の規定に係るものを除く。

二十三～三十一 (略)

十九～二十一 (略)

二十二 法第七十一条第三項（法第九十一条第二項において準用する場合を含む。）の規定により聴聞を行い、及び同条第一項若しくは第二項（法第九十一条第二項においてこれらの規定を準用する場合を含む。）に規定する処分をし、若しくは措置を命じ、同条第四項前段（法第九十一条第二項において準用する場合を含む。）の規定により必要な措置を自ら行い、若しくはその命じた者若しくは委任した者に行わせ、又は同条第五項（法第九十一条第二項において準用する場合を含む。）の規定により道路監理員を命じ、同項（法第九十一条第二項において準用する場合を含む。）若しくは同条第六項の規定により権限を行わせること。ただし、法第四十八条の四第一項の規定に係るものを除く。

二十三～三十一 (略)

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 新旧対照条文

○道路法施行規則（昭和二十七年建設省令第二十五号）（抄）（傍線部分は改正部分）

改正案 現行

（有料の自動車駐車場の利用に関する標識）

第三条の二 法第二十四条の三の標識は、次に掲げる事項を明示したものでなければならない。

- 一 駐車料金の額
 - 二 駐車することができる時間
 - 三 駐車料金の徴収方法
 - 四 割増金の徴収に関する注意事項
 - 五 その他自動車駐車場の利用に必要と認められる事項
- 2 前項の標識は、自動車駐車場を利用しようとする者の見やすい場所に設けなければならない。

（道路台帳）

第四条の二 （略）

2 （略）

3 調書には、道路につき、少くとも次に掲げる事項を記載するものとし、その様式は別記様式第四とする。

一～十 （略）

十一 有料の道路の区間、延長及びその内訳（自動車駐車場にあつては位置、規模及び構造）並びに料金徴収期間

十二～十四 （略）

4～6 （略）

（保管違法放置物件の一覧簿の様式）

第四条の六 令第十九条の六第二項（令第十九条の十一において準用する場合を含む。）の規定による保管違法放置物件一覧簿の様式は、別記様式

（道路台帳）

第四条の二 （略）

2 （略）

3 調書には、道路につき、少くとも次に掲げる事項を記載するものとし、その様式は、別記様式第四とする。

一～十 （略）

十一 有料の道路の区間、延長及びその内訳並びに料金徴収期間

十二～十四 （略）

4～6 （略）

第五の二とする。

(競争入札における揭示事項等)

第四条の七 令第十九条の九第一項及び第二項(令第十九条の十一においてこれらの規定を準用する場合を含む。)に規定する建設省令で定める事項は、次に掲げるものとする。

一 当該競争入札の執行を担当する職員の職及び氏名

二 当該競争入札の執行の日時及び場所

三 契約条項の概要

四 その他道路管理者が必要と認める事項

(違法放置物件の返還に係る受領書の様式)

第四条の八 令第十九条の十(令第十九条の十一において準用する場合を含む。)の規定による受領書の様式は、別記様式第五の三とする。

第四条の九 (略)

(車両の通行の禁止又は制限に関する公示)

第四条の十 令第十九条の十五の規定による車両の通行の禁止又は制限に関する公示は、次の各号に掲げる事項を官報に掲載して行うものとする。

一 一三 (略)

第四条の十二 第四条の十五 (略)

(保管車両一覽簿の様式)

第五条の二 令第三十条の三第二項の規定による保管車両一覽簿の様式は、別記様式第七の三とする。

(車両の返還に係る受領書の様式)

第五条の三 令第三十条の四の規定による受領書の様式は、別記様式第七の四とする。

第四条の六 (略)

(車両の通行の禁止又は制限に関する公示)

第四条の七 令第十九条の八の規定による車両の通行の禁止又は制限に関する公示は、次の各号に掲げる事項を官報に掲載して行うものとする。

一 一三 (略)

第四条の八 第四条の十二 (略)

○開発道路に関する占用料等徴収規則（昭和四十二年建設省令第二十九号）（抄）（傍線部分は改正部分）

改 正 案

現 行

（趣旨）

第一条 道路法（以下「法」という。）第二十四条の二第一項、第三十九条第一項、第七十三条第二項及び第八十八条第二項並びに道路法施行令（以下「令」という。）第三十三条及び第三十四条第一項の規定により、開発道路に関し、建設大臣が徴収する駐車料金の徴収、占用料等の額並びに法第七十三条第二項の規定による手数料及び延滞金の徴収については、他の法令に定めるもののほか、この省令の定めるところによる。

（開発道路に設けられる有料の自動車駐車場の名称等の告示）

第二条 建設大臣は、法第二十四条の二第一項の規定により開発道路に設けられる自動車駐車場に自動車を駐車させる者から駐車料金を徴収しようとする場合においては、当該自動車駐車場の名称及び位置、駐車料金の額、駐車することができる時間並びに駐車料金の徴収開始の日を告示しなければならない。

2 建設大臣は、前項の規定により告示した事項を変更する場合においては、その旨を告示しなければならない。

第三条（第五条）（略）

（趣旨）

第一条 道路法（以下「法」という。）第三十九条第一項、第七十三条第二項及び第八十八条第二項並びに道路法施行令（以下「令」という。）第三十三条及び第三十四条第一項の規定により、開発道路に関し、建設大臣が徴収する占用料等の額並びに法第七十三条第二項の規定による手数料及び延滞金の徴収については、他の法令に定めるもののほか、この省令の定めるところによる。

第一条（第四条）（略）

特集 道路法及び駐車場法の一部改正

駐車場法の一部改正

建設省都市局都市再開発課再開発融資専門官 内田 要

はじめに

自動車の駐車のための施設の整備を総合的かつ計画的に推進し、道路の構造の保全と安全かつ円滑な道路交通の確保を図ることを目的とする「道路法及び駐車場法の一部を改正する法律」が、第二二〇回国会の審議を経て四月二十四日に成立し、去る五月二日に平成三年法律第六〇号として公布された。続いて、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（平成三年政令第三一七号）が同年一〇月四日に、路外駐車場に関する届出等に関する省令の一部を改正する省令（平成三年運輸省・建設省令第二号）が同年一〇月二十八日にそれぞれ公布された。これらの一連の

法律、政令、省令は同年一月一日より施行されたところであり、また、施行にあわせて「駐車場法の一部改正について」（平成三年一月一日建設省都再発第九号建設省都市局長通達）、「標準駐車場条例の一部改正について」（平成三年一月一日建設省都再発第一〇三号建設省都市局長通達）が各都道府県知事及び政令指定都市の長あてに送付されたところである。

本稿では、「道路法及び駐車場法の一部を改正する法律」のうち駐車場法の一部改正部分についての、改正の概要等について、政令、省令等の内容も踏まえて紹介することとした。

一 改正の背景

「道路法の一部改正」参照

二 改正法の概要

1 駐車場法の主要な改正点

① 国及び地方公共団体の責務の明確化

（第二条の二関係）

国及び地方公共団体は、自動車の駐車のための施設の需要に応じ、自動車の駐車のための施設の総合的かつ計画的な整備の推進を図られるよう努めなければならないものとする。

② 駐車場整備地区の対象区域の拡大

（第三条関係）

駐車場整備地区の対象区域に、住居地域又は準工業地域（特別用途地区で政令で定めるものの区域内に限る。）及びその周辺の地域を追加すること。

③ 駐車場整備計画の策定

（第四条・第四条の二関係）

i 駐車場整備地区に関する都市計画が定められた場合においては、市町村は、その駐車場整備地区における駐車場整備計画を定めなければならないものとする。

ii 駐車場整備計画においては、以下に掲げる事項のうち必要な事項を定めるものとする。

(イ) 路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する基本方針

(ロ) 路上駐車場及び路外駐車場の整備の目標年次及び目標量

(ハ) 前号の目標量を達成するために必要な路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する施策

(ニ) 地方公共団体の設置する路上駐車場で駐車場整備地区内にある路外駐車場によっては満たされない自動車の駐車需要に応ずるため必要なものの配置及び規模並びに設置主体

(ホ) 主要な路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要

iii 地方公共団体の責務の明確化

地方公共団体は、駐車場整備計画の達成のため、路上駐車場及び路外駐車場の整備に關し必要な措置を講ずよう努めなければならないものとする。

④ 附置義務対象建築物の面積下限の引下げ

（第二〇条関係）

i 駐車場整備地区内又は商業地域内若しくは近隣商業地域内において附置義務を課することのできる非特定用途建築物の規模の下限を「二、〇〇〇㎡以上で条例で定める規模」とすること。

ii 前項の地域以外の一定の都市計画区域内において、附置義務を課することのできる特定用途建築物の規模の下限を「二、〇〇〇㎡以上で条例で定める規模」とすること。

2 地方税法の主要な改正点

駐車場整備計画に定められた主要な路外駐車場において、不動産取得税及び固定資産税の特例措置を講ずることとする。

三 駐車場法の改正内容

1 国及び地方公共団体の責務の明確化（駐車場法（以下この章において「法」という。）第二条の二関係）

駐車場対策、なかでも、駐車場の整備については、これまで駐車需要の発生原因者としての民間セクターの責任が大きいとされ、国や地方公共団体が行う対策も必ずしも十分なものとは言えない状況にあった。

しかしながら、昨今の国民生活における自動車交通の比重の高まり、民間による駐車場の経営の環境悪化、駐車問題の深刻化等を背景に、駐車場整備に係る公共セクターの役割への期待とその重要性がますます増大してきており、駐車場不足を解決するためには、国、都道府県、市町村が相互に調整をとりつつ、それぞれの立場で長期的な観点から種々の施策を総合的に講じ、駐車場整備の計画的な推進を図っていくことが必要不可欠となっている。

今回の改正では、このような状況にかんがみ、その必要性を各々が認識し、国、都道府県、市町村が一丸となって駐車場に関する施策が推進されるよう、本条を設け、駐車場の総合的かつ計画的な整備の推進に係る一定の

責務を国及び地方公共団体に課したものである。

本条は、精神規定ではあるが、このような行政的な責任を国民に対して明確に示すことにより、駐車場対策に取り組む国及び地方公共団体の姿勢を明らかにしたものである。

2 駐車場整備地区の対象区域の拡大（法第

三条第一項関係）

駐車場整備地区とは、都市計画に定める地域地区の一つであり、当該地区においては、都市計画駐車場や地方公共団体の設置する路上駐車場のほか、地方公共団体が定める附置義務条例により建築物に設置が義務付けられる附置義務駐車施設等の総合的な整備が推進される。さらに、当該地区については、今回の改正により、新たに駐車場整備のマスタープランとしての駐車場整備計画（後述³参照）の策定が市町村に義務付けられ、総合的かつ計画的な駐車場整備が従来にも増して強力に推進されていくこととなる。

このような駐車場整備地区の対象区域については、従来、駐車需要を発生させる程度の高い商業・業務系の用途が集積している地区として都市計画上の位置付けがある商業地域、近隣商業地域を核として、自動車交通が著し

くふくそうすること等一定の要件を満たす地区とされてきたところである。

しかしながら、今日においては、これら商業系地域のみならず、いわゆる用途混在地域である住居地域・準工業地域においても、相当程度商業・業務系の用途の建築物が立地してきており、また商業系の地域と同程度又はそれ以上に自動車交通のふくそうが著しい地域が増えてきている。これらの住居地域、準工業地域内の一定の地区にあつては、従来の駐車場整備地区の対象地域である商業地域・近隣商業地域と同様に駐車場の整備を推進する必要があると考えられる。

よつて、今回改正では、駐車場整備地区の対象区域に一定の住居地域又は準工業地域及びその周辺の地域を追加し、これらの地域についても路外駐車場及び路上駐車場等の整備の推進とあわせて、建築物の建築者に駐車施設の附置義務を課する等総合的な駐車場対策を講ずることができるとしたものである。

なお、駐車場整備地区の核となる区域は、従来、駐車需要を発生させる程度の高い商業・業務系の用途が集積する商業系の用途地域に限定してきたことを踏まえ、今回の改正においても、住居地域及び準工業地域内のうち、商業・業務系の用途の集積の保護・育成

を図るべき地区としての位置付けがなされている一定の特別用途地区の区域内に限つて、駐車場整備地区の核となる区域に追加するところとしたところである。

※住居地域・準工業地域内において駐車場整備地区の対象地域となる特別用途地区（駐車場法施行令（以下この章において「令」という。）第一条関係）

駐車場整備地区は、一定の用途地域を基本的要件とする地域地区であるが、特定の地区指定に当たつては、都市計画権者が、「自動車交通が著しくふくそうする地区で、道路の効用を保持し、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」という判断基準によつて、駐車需要を勘案し、路上駐車場及び路外駐車場の整備と大規模建築物に対する駐車施設の附置を総合的に行うために定めるものであることは、上述したとおりである。

そこで、このような判断基準に基づき、住居地域・準工業地域内において指定された特別用途地区のうち、商業・業務系の地区であるという都市計画上の位置付けのある地区として、以下に掲げる四地区を駐車場整備地区の核となる区域に指定するものである。

① 小売店舗地区

店舗の利便及び住居の安寧を害さないために指定する地区であり、小売店舗の集中立地が図られる地区。

② 事務所地区

オフィス街の生成を目的として指定する地区であり、官公庁や事務所の集中立地が図られる地区。

③ 娯楽・レクリエーション地区

主として市街地における都市的娯楽施設が集積する地区及び遊園地、海浜公園等のレクリエーション施設の集積に対処するために指定する地区。

④ 特別業務地区

卸売市場、卸売店舗等流通関連施設及び自動車修理工場等の公益サービス施設を交通至便な地区に集中立地させることにより、これらの施設の利便の増進を図る地区について指定する地区、または、流通業務施設やサービス施設の利便の増進を特に図る必要のある地区について指定する地区。

3 駐車場整備計画の策定

① 駐車場整備計画の策定の義務付け

(法第四条第一項関係)

従来、駐車場整備地区においては、市町村

がその地区内にある路外駐車場によっては満たされない自動車の駐車需要に応ずるために必要な路上駐車場の配置及び規模に関する計画(路上駐車場設置計画)を定めることが義務付けられてきたところであるが、今日の著しい駐車場不足の状況の下では、路上駐車場のみにとどまらず、路外駐車場も含めた駐車場の総合的かつ計画的な整備の推進を図ることが強く要請されてきている。

このため、今回の改正においては、都市計画上駐車場整備の推進を図る必要がある地区として位置付けられている駐車場整備地区においては、当該地区の駐車場の整備について重要な責務を有する市町村に、当該地区の路上駐車場及び路外駐車場双方に係る総合的な駐車場整備に関するマスタープランの策定を義務付け、その計画的整備を推進することとしたものである。

② 駐車場整備計画に定める事項

(法第四条第二項関係)

駐車場整備計画においては、以下に掲げる事項のうち、必要な事項を定めることとしている。

i 路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する基本方針

駐車場整備地区内における駐車問題の

現況や駐車場整備の状況を踏まえた、市町村の駐車場対策に臨む基本的な方針を定めるものである。

ii 路上駐車場及び路外駐車場の整備の目標年次及び目標量

目標年次は、都市において駐車場対策を進めていくうえで、当面の目標とする年次であり、当該都市の実情に応じて設定されるものであるが、おおむね五～一〇年後程度となると考えられる。

目標量については、当該駐車場整備計画における整備目標台数を路上駐車場と路外駐車場ごとに設定することとなる。

iii 目標量を達成するために必要な路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する施策

駐車場整備地区内における駐車場の供給方針と、それに対する公共と民間の整備の分担及びそれぞれの整備を推進するための施策(附置義務条例の制定等の方針、民間駐車場の整備促進のための措置方針、公共セクターが整備すべき駐車場の方針、駐車場案内システム等の駐車場有効利用施策の方針等)等について定めるものである。

iv 地方公共団体の設置する路上駐車場

駐車場整備地区内にある路外駐車場に
よっては満たされない自動車の駐車需
要に応ずるため必要なものの配置及び
規模並びに設置主体

従前の路上駐車場設置計画に相当する
ものであり、ここに定められた路上駐車
場は、第五条の規定に基づき地方公共団
体により設置されることとなるが、路上
駐車場の配置及び規模は従前の路上駐車
場設置計画の基準と同様の基準に従って
定めなければならない。

※路上駐車場の配置及び規模の基準
(令第二条関係)

従来路上駐車場の配置及び規模に係
る路上駐車場設置計画は政令で定める
基準に従って策定しなければならぬ
こととされており、これを受けて駐車
場法施行令において、路上駐車場設置
計画の基準が定められていたところで
ある。今回の法改正によっても、路上
駐車場は、従来と同様に抑制的に設置
していく施設としての法律上の性格が
変わるものではなく、その設置により、
道路交通上支障が生じないこと等を担
保する必要があり、そのため今回の政
令改正では、従来の上駐駐車場設置計

画の基準と同様の基準を設けることと
したものである。

V 主要な路外駐車場の整備に関する事業
の計画の概要

「主要な路外駐車場」であるか否かは、
当該地区の駐車場問題の実情を踏まえて、
市町村が駐車場の規模、位置等に関し
個々に設定する判断基準のもとに位置付
けられるものである。

この「主要な路外駐車場」については、
駐車場整備計画において、その位置や規
模、事業主体等の「計画の概要」を定め、
その整備の促進を図ることとなるが、税
制面においても四で後述するように、こ
れらの路外駐車場については、不動産取
得税及び固定資産税の軽減措置が講じら
れることとなっている。

③ 駐車場整備連絡協議会の設置

駐車場整備計画の策定その他駐車場整備地
区における駐車場の計画的な整備の推進のた
めに必要な連絡及び協議を行うため、都道府
県、都道府県公安委員会、市町村及び道路管
理者を構成員とする駐車場整備連絡協議会を
設置し、必要に応じて学識経験者等も交えな
がら、総合的かつ計画的な駐車場の整備推進
を図っていくよう指導することとしている。

④ 地方公共団体の責務(法第四条の二関係)

本条は、駐車場整備計画を計画倒れに終わ
らせることのないよう、その確実な実施を地
方公共団体の責務として規定したものであり、
当該責務としては、例えば、路外駐車場の都
市計画の決定、路上駐車場または路外駐車場
の整備に関する事業の実施、路外駐車場の整
備に関する事業を行う者に対する助言・指導
等の援助等が考えられる。

4 附置義務対象建築物の面積下限の引下げ

(法第二〇条関係)

駐車施設の附置義務制度は、駐車需要を発
生させる建築物の建築者に対し、条例により
建築物の規模に応じた一定の駐車施設を建築
物又はその敷地内に設置することを義務付け
るものである。

今日においては、現行の附置義務制度が形
づくられた昭和三七年当時と比べて、著しく
自動車交通がふくそうし、駐車場不足が深刻
化していることから、より一層附置義務制度
を活用し、都市における駐車需要を建築物の
敷地内において適正に吸収する必要が生じて
いるところである。よって、今回の改正では、
① 駐車場整備地区内または商業地域内若し
くは近隣商業地域内において附置義務を課

することのできる非特定用途建築物の条例で定める規模の下限を従来の三、〇〇〇㎡以上から二、〇〇〇㎡以上に、

② ①の地域以外の一定の都市計画区域内において、附置義務を課することのできる特定用途建築物の条例で定める規模の下限についても、従来の三、〇〇〇㎡以上から二、〇〇〇㎡以上に、それぞれ引き下げ、附置義務対象建築物の範囲の適正化を図ったところである。

なお、今回の改正では、附置義務の対象地域となる駐車場整備地区の対象範囲に、一定の住居地域または準工業地域及びその周辺の地域を追加することとしたので、かかる面からも附置義務対象建築物の範囲が拡大されることとなる。

以上のことを踏まえ、駐車場の整備の促進を図るべき都市に対しては、「標準駐車場条例」に示したひな型を参考として、附置義務条例の制定、見直しが促進されるよう指導していくこととしている。

5 その他

① 路上駐車場の逐次廃止規定の廃止

(法第五条関係)

地方公共団体の設置する路上駐車場につい

ては、従来例外的かつ暫定的なものとして捉えてきたが、今回の道路法の改正により、路上の自動車駐車場が道路本来の機能を発揮するものと位置付けられ、道路管理者が路上の自動車駐車場を設置し料金を徴収できることとされたことを踏まえ、駐車場法の路上駐車場においても、道路無料原則の例外的施設として位置付ける必要はなく、暫定措置としての規定を廃止することとした。

さらに、駐車場整備地区は、特に駐車場の整備を推進すべき地区としての都市計画上の位置付けがある地域であり、地方公共団体は当該地区において、駐車場の整備を推進することについて第一義的な責任を負っていることから、道路管理者に加えて、都市計画的観点から路上駐車場が必要であると判断される場合には、当該路上駐車場を設置することができることとした。

② 路上駐車場に係る深夜等の料金不徴収規 定の廃止(法第六条関係)

路上駐車場については、駐車場法第六条第一項に基づき条例で定めるところにより料金を徴収できることとされているが、従来、同項ただし書において「深夜その他の自動車交通の少ない時間であつて政令で定める時間(女舎こより千前寺寺かっ千前七寺と見巨)」

内において駐車する場合」においては料金を徴収できないこととされていた。これは、深夜等においては自動車交通が少ないことから、路上駐車場を有料として駐車車の回転率を向上させ、もって道路交通の円滑化を図る必要性がないと考えたからである。しかし、深夜等における交通状況は、地域により著しく異なり、今日においては、大都市の都心部を中心に、深夜等においても料金を徴収し、駐車車の回転率を高めることが適当である場合があると考えられ、法律・政令上、全国一律に深夜等において料金を徴収することができないものとするのは、実態にそぐわないものとなつてきていることから、今回の改正においては、深夜等の料金不徴収規定を廃止し、今後、地域の実情に応じた対応を可能とすることとしたものである。

③ 罰金額の引上げ(法第二一条、第二二条 及び第二三条関係)

罰則規定における罰金の額については、昭和三二年の制定時より一度も改定がなされておらず、その後の物価水準の上昇により、現在においては適当な水準とはいえない状況にあり、また、他の法律における類似の罰金制度との間で均衡を欠くこととなつていくことか、適正な水準(足前り五音呈更)こりき七

げることとしたものである。

四 地方税法の改正内容

平成三年度税制改正においては、民間による駐車場の整備の一層の促進とその経営の円滑化を図るため、税制上の特例措置の大幅な拡充を行った。本法律では、その一環として、道路法及び駐車場法の改正とあわせ、附則で地方税法を一部改正し、一定の届出駐車場、駐車部分の面積が五〇〇㎡以上の一般公共有料駐車場）についても、不動産取得税及び固定資産税の課税の特例を認めることとしたところである。

従来、不動産取得税・固定資産税・事業所税については、民間による駐車場整備の促進を図るための軽減措置が設けられていた。しかしながら、不動産取得税・固定資産税については、その対象が地下式の都市計画駐車場に限られていたうえ、その軽減の割合も五分の一ないし六分の一と低いため、その効果もあまり期待できないのが実情であった。

このため、地方税法においては、まず、本法律に先立ち平成三年三月三〇日に公布、同年四月一日に施行された一部改正法により、かかる都市計画駐車場に係る特例措置が大幅に拡充され、地下式・立体式の都市計画駐車

場の家屋（固定資産税にあっては、家屋及び償却資産）について、地下に設けられる部分は $\frac{1}{2}$ に、地上に設けられる部分は $\frac{2}{3}$ に、それぞれ不動産取得税及び固定資産税を軽減する特例措置（固定資産税にあっては、当初五年度に限る。）が講じられることとされた。

今回の改正は、これに加えて、駐車場整備計画（三三参照）において「主要な路外駐車場」に位置付けられた地下式・立体式の届出駐車場の家屋（固定資産税にあっては、家屋及び償却資産）についても、地下に設けられる部分は $\frac{2}{3}$ に、地上に設けられる部分は $\frac{1}{2}$ に、それぞれ不動産取得税及び固定資産税を軽減する特例措置（固定資産税にあっては、当初五年度に限る）を講ずることとしたものである。（地方税法附則第一条第七項、第一五条第一〇項）

なお、この他、平成三年三月三〇日に公布同年四月一日に施行された租税特別措置法の一部改正法により、地下式・立体式駐車場に係る所得税及び法人税について割増償却制度が創設され、(1)地下式・立体式の都市計画駐車場、(2)商業地域、近隣商業地域又は駐車場整備地区内の地下式・立体式の届出駐車場で、駐車場の用に供する部分の面積が二、〇〇〇㎡以上又は駐車場が設置されている建物の延

べ床面積の $\frac{1}{2}$ 以上であるもの、について、その建物及び附属設備に関し、当初五年間一八%の割増償却を行うことができることとされた。（租税特別措置法第一四条第二項、第三項、第四七条第二項、第三項）

五 その他

路外駐車場に関する届出等に関する省令の一部改正（路外駐車場に関する届出等に関する省令別記様式関係）（図1参照）

1 「駐車場の用に供する部分の面積」に係る改正

路外駐車場は公共性が強く、中でも大規模なものに関しては、一般公共の用に供する程度が高くなるので、その構造・設備の基準を定め、駐車場管理者の自動車保管責任を加重することにより、駐車場利用者の安全と利便を図るとともに、料金についても一定の基準を設け、駐車場利用者の保護を図る必要があるとの観点から、駐車場法では、都市計画区域内の有料の五〇〇㎡以上の路外駐車場に限り届出に係らしめ、所要の監督を行っているところである。

この場合、時間貸し駐車と月ぎめ駐車の方を取り扱う駐車場について、従来、それぞ

図 1

別記様式（第 1 条関係）

（用紙 B 5）

路外駐車場設置（変更）届出書				
平成 年 月 日		駐 車 場 管 理 者 の 氏 名 又 は 名 称 及 び 住 所		
駐 車 場 法 第 12 条 の 規 定 に よ り、次 の よう に 届 け 出 ます。				
1 駐 車 場 の 名 称				
2 駐 車 場 の 位 置				
3 規 模	イ 駐 車 場 の 区 域 の 面 積	平方メートル		
	ロ 駐 車 場 の 用 に 供 す る 部 分 の 面 積 (A+B+C+D)	平方メートル		
	a 建 築 物 で あ る 部 分	駐 車 の 用 に 供 す る 部 分 の 面 積 (A)	一般公共の用に供する部分	平方メートル (駐車台数 台)
			それ以外の部分	平方メートル (駐車台数 台)
			車路等の面積 (B)	平方メートル
	b 建 築 物 で な い 部 分	駐 車 の 用 に 供 す る 部 分 の 面 積 (C)	一般公共の用に供する部分	平方メートル (駐車台数 台)
それ以外の部分			平方メートル (駐車台数 台)	
		車路等の面積 (D)	平方メートル	
		駐 車 の 用 に 供 す る 部 分 の 面 積 の 合 計 (A+C)	平方メートル (駐車台数 台)	
		一般公共の用に供する部分	平方メートル (駐車台数 台)	
		それ以外の部分	平方メートル (駐車台数 台)	
4 構 造	イ 建 築 物 で あ る 部 分			
	ロ 建 築 物 で な い 部 分			
5 設 備	イ 特 殊 の 装 置	a 特 殊 の 装 置 の 有 無		
		b 特 殊 の 装 置 に 係 る 駐 車 場 法 施 行 令 第 15 条 の 規 定 に よ る 建 設 大 臣 の 認 定 の 概 要	認定の番号 特殊の装置の名称等	
	ロ それ以外の設備			
6 附 帯 業 務 の た め の 施 設				
7 従 業 員 概 数				
8 供 用 開 始 (予 定) 日				

備 考

- 一 路外駐車場変更届出書にあつては、変更しようとする事項を朱記すること。
- 二 3 のロ欄の「駐車場の用に供する部分の面積」欄においては、駐車の用に供する部分、車路、料金徴収施設、操車場所、乗降場その他の駐車のため必要な施設の総面積について記載すること。
- 三 3 の口の a 欄及び b 欄の「駐車の用に供する部分の面積」欄の「それ以外の部分」欄においては月ぎめ契約等により特定の顧客の駐車の用に供する部分等一般公共の用に供する部分以外の部分の面積を記載すること。
- 四 3 の口の a 欄及び b 欄の「車路等の面積」欄においては、駐車場の用に供する部分のうち、駐車の用に供する部分を除いた部分の面積を記載すること。
- 五 4 のイ欄においては、建築物の階数、建築面積、構造上の積別（木造、耐火構造等の別）及び避難階段の数を記載すること。なお、大建築物の一部にある路外駐車場にあつては、その旨を記載すること。
- 六 4 のロ欄においては、車路及び駐車の用に供する部分のみについて記載すること。
- 七 5 のイの a 欄においては、特殊の装置を用いるか否かに応じて、「有」又は「無」のいずれかを記載すること。
- 八 5 のイの b 欄の「認定の番号」欄においては、用いる特殊の装置に係る駐車場法施行令第 15 条の規定による建設大臣の認定の番号を記載すること。
- 九 5 のイの b 欄の「特殊の装置の名称等」欄においては、用いる特殊の装置の名称（商品名）、製造者名を記載すること。
- 十 5 のロ欄においては、特殊の装置以外の換気装置、照明装置、警報装置その他の設備の概要を記載すること。
- 十一 6 欄においては、路外駐車場の業務に附帯して行ふ業務のための施設の概要を記載すること。

これらの部分が構造上明確に分離されていないときは、月ぎめ駐車に供する部分を含めて駐車の用に供する部分全体の面積が五〇〇㎡以上であるならば、届出をすべきものとして、運用してきたところである。

しかし、そもそも、専ら一般公共の用に供するものではない月ぎめ駐車場部分は、路外駐車場に該当しないことから、面積の算定に当たっては、月ぎめ駐車に供する部分を除外する必要がある。さらに、市町村が、地域の実態

を的確かつタイムリーに反映した計画を策定し、駐車場の推進を図るためには、厳密な意味で一般公共の用に供される路外駐車場の整備量を把握する必要がある、また個々の駐車場に今回創設された不動産取得税及び固定

資産税を軽減する特例措置を適用する必要性（当該特例措置は一般公共用の部分のみに適用される）からいっても、「駐車場の用に供する部分の面積」に占める一般公共用の時間貸し部分の面積が明らかにされることが必要になってくる。そこで今回の改正法と併せ、届出書において「駐車場の用に供する部分の面積」を一般公共用の部分（時間貸し部分）とそれ以外の部分に峻別して記載させることとしたものである。

2 「駐車場の用に供する部分の面積」の追加

従来の届出書については、駐車場法制定当時における路外駐車場の一般形態であった平面式の路外駐車場を前提にして、当該路外駐車場全体の面積を把握するという趣旨で設けられたものであるが、その後の技術革新等の結果として、今日においては、建築物であるような立体式の路外駐車場が広く普及している実態にあり、このような駐車場にあっては、土地の面積によっては当該路外駐車場全体の面積の規模を把握することが不可能となっている。さらに、今回の法改正と軌を一にして創設された地下式・立体式駐車場に係る所得税及び法人税についての割増償却制度に関して、適用対象となる駐車場を把握す

る便宜上からしても、地下式・立体式駐車場の「駐車場の用に供する部分の面積」（車路、料金徴収施設、操車場所、乗降場その他の駐車のため必要な施設を含む。）の把握が必要となっている。そこで今回の改正法の施行と併せ、届出書において「駐車場の用に供する部分の面積」を記載させることとしたものである。

3 「駐車装置の大臣認定番号」等の追加

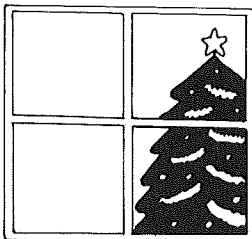
大規模な路外駐車場の構造及び設備は、建築基準法その他の法令の規定によるほか、駐車場法第一条の規定により、構造・設備の技術的基準によらなければならないこととしている。

しかし、同基準においては、平面式等の自走式である駐車場を予想して定めたため、その後の技術革新等による従来では予想されえない特殊の機械式駐車装置の出現に備える必要から、当該装置については同基準による構造または設備と同等以上の効力があると建設大臣が認定した場合には、同基準によらないで設置することができることとしているものである。

このようにいわゆる大臣認定制度により、平成二年度末累計で五〇〇件の駐車装置が大

臣認定され、現在では機械式駐車場が広範に普及しているところであるが、反面で、近年機械式駐車場に係る事故が少なからず発生してきている。

そこで、機械式駐車場の事故防止については、駐車場管理人の教育徹底、利用者に対する注意喚起等を図っていくことと併せて、届出書において新たに「駐車装置の大臣認定番号」等を記載させることとしたところである。



道路事業による駐車場事業への 融資制度について

建設省道路局有料道路課課長補佐 遠藤 元一

一 はじめに

駐車場問題は、モータリゼーションの進展を背景に、都市における違法駐車問題、商店街の駐車場不足による地盤沈下、住宅地における車庫不足問題において顕在化している。

路上駐車は、道路の交通容量を著しく低下させ、中心商業業務地区の恒常的な交通混雑をもたらし、都市交通機能を低下させるとともに、交通事故の原因となるなど、道路管理面からも緊急な課題となっている。

道路事業による駐車場事業への国の融資制度は、昭和四八年に創設された道路整備特別措置法に基づく無利子貸付制度と、昭和六〇年度から新たに設けられた道路開発資金からの低利子融資制度が

あり、さらに昭和六二年度からは従来の無利子貸付制度の一環として、N T T株式売払収入を活用した無利子貸付制度が創設されている。

以下に、これらの融資制度について述べるが、いずれも道路整備特別会計を通じて事業者に融資されることから、融資を受けるには当該駐車場が周辺道路の混雑緩和を図るなど、道路利用者の利便を増進するものであることが必要である。

二 有料道路融資事業

この制度は、駐車場整備に対して国が道路整備特別会計から無利子の貸付を行うものであり、昭和四八年度から道路の附属物としての駐車場の計画的な整備を図るため、一定の要件を満たす駐車

場の建設に対して有料道路整備資金貸付制度の適用が認められたものである。

1 貸付対象駐車場の要件

① 地方生活圏中心都市等における無秩序な路上駐車を解消し、周辺道路の安全かつ円滑な交通を確保するため、地方道路公社または道路管理者である地方公共団体が設置するものであること。

② 当該駐車場が都市計画法による都市計画施設であること。

③ 当該駐車場を設置する都市において、駐車場法第三条に規定された駐車場整備地区に関する都市計画施設が定められており、または駐車場の附置義務を規定する条例が定められ

ていること。

④ 駐車台数が一〇〇台以上であること。

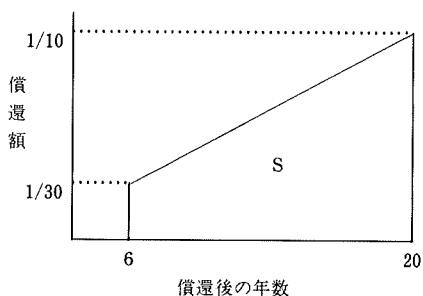
⑤ 建設に要する費用の額がおおむね二億円以上であること。

⑥ 建設に要する費用のうち償還を要するものの額の償還が、原則として地方道路公社に係るものにあつては三〇年以内、道路管理者に係るものにあつては二五年以内に可能であること。

なお、本制度は有料道路整備資金貸付金を駐車場に対して貸付けるものであることから、貸付対象駐車場は道路区域に編入されることが必要である。

表1 駐車場に対する貸付率

当該駐車場の性格	国の無利子貸付率
多大な建設費を要する地下式駐車場 および多額の用地費を伴う駐車場	40%
パークアンドライド用駐車場	25%
一般の建築物と一体的に整備する駐車場	40%
地下式駐車場	25%
その他の駐車場	15%



$$A = \frac{S}{2N} \left\{ 1 + \frac{2(n-1)}{N-1} \right\}$$

- S : 貸付金の額
- n : 当該償還年度の償還開始年度以降の年数
- N : 据置期間を除く償還予定期間の年数 (N=15)
- A : 当該年度における償還額

図1 貸付金の償還方法

2 貸付条件・償還条件

貸付条件については、昭和四八年度の制度創設以来、貸付率の引上げ、一体的に行う道路・街路補助事業との合併施行方式の導入等の拡充を行ってきている。

平成三年度現在の貸付率は、整備される駐車場の性格により表1のように定められている。

貸付金の償還は原則として二〇年(据置期間五年を含む)であり、その償還方法は図1に示す式

による。

無利子貸付金以外の資金については、地方道路公社にあつては地方公共団体からの出資金(貸付金のおおむね七〇%)および借入金からなり、道路管理者にあつては地方債として起債が認められるが、駐車場事業としての採算性を向上させるため一般財源からの利子補給を行うことが要件とされている。利子補給の額については、国の無利子貸付率(R)と同じ率だけ無利子化(R/(1-R))

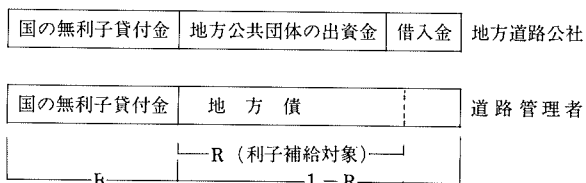


図2 財源構成

するよう定められており、例えば国の無利子貸付率が四〇％であれば、残り六〇％の起債のうち四〇％分の利子を補てんすることとなる（図2）。

三 NTT-A型事業(総合駐車場事業)

この制度は「総合駐車場事業」と呼ばれ、NTT株式の売払収入を活用した社会资本整備事業の一つとして昭和六二年度に創設されたものである。

1 貸付対象駐車場の要件

基本的には先に述べた有料道路融資事業と同じであるが、

- ① NTT-A型事業は地方公共団体が貸付対象とされていないため、事業主体としては地方道路公社が対象となる。
 - ② 駐車場整備の一環として、利用者の利便、経営の安定および周辺地域の活性化に資する関連公共施設（例・駐車場入り口付近の車道拡幅、歩行者通路、公園等）を附帯工事として一体的に整備するものであること。
- の二点が相違点となっている。

2 貸付条件・償還条件

貸付率については、駐車場の建設に要する費用の四五％または五〇％となっている。四五％と五〇％の適用は、駐車場本体の事業費と一体的に整備する関連公共施設の事業費との比率を勘案して決定される。

償還条件は有料道路融資事業と同じ（五年据置二〇年償還後期通増）となっている。

無利子貸付金以外の資金についても、有料道路融資事業と同様設立団体からの出資金（貸付金のおおむね七〇％）および借入金からなる（図3）。

四 道路開発資金融資

本制度は、低利の資金融資による投資の誘発効果を通して道路に関連する公共的分野における民間活力の導入を促し、もって道路の総合機能の向

上を図ろうとするものであり、昭和六〇年度に道路整備特別会計の新しい貸付金制度として創設されたもので、駐車場では以下の要件を満たす駐車場事業が貸付の対象とされている。

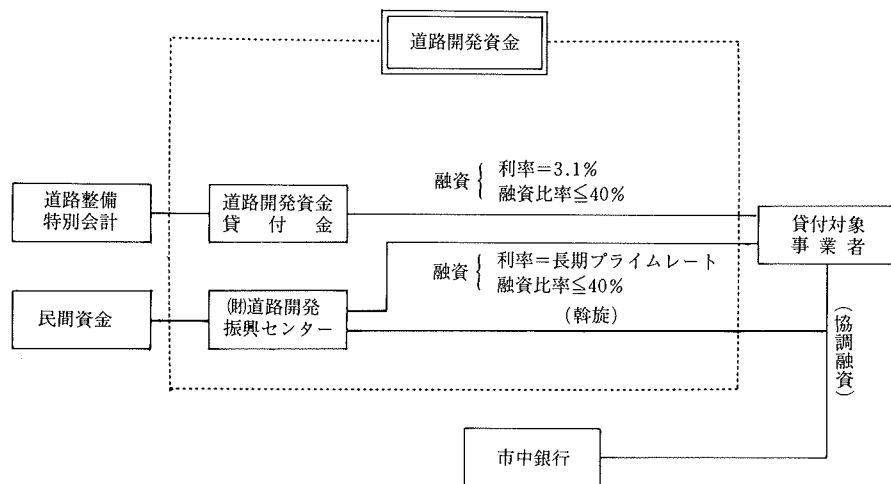


図4 道路開発資金制度のしくみ(平成3年11月26日)

国の無利子貸付金 45%または50%	地方公共団体の出資金 30%または35%	借入金 25%または15%
-----------------------	-------------------------	------------------

図3 総合駐車場事業の財源構成

1 貸付対象事業

(1) 都市計画駐車場

貸付の対象となる事業は、都市計画法に規定する都市計画施設で、駐車場法第一二条による設置届をした第三セクターまたは民間事業者が設置する駐車台数がおおむね一〇〇台以上の自走式駐車場（機械式駐車場の場合はおおむね三〇台以上。）またはこれを附置する建築物（オートイン）の整備事業である。

(2) 都市計画駐車場に準ずる駐車場

貸付の対象となる事業は、駐車場の必要性が高い地域において、「交通混雑の緩和、交通事故発生の防止に資する」など一定の要件を満たす第三セクターまたは民間事業者が建設する駐車場法一二条による設置の届出が必要な駐車場またはこれを附置する建築物（オートイン）で、駐車台数がおおむね一〇〇台以上、機械式駐車場ではおおむね三〇台以上のものである。

なお、当該駐車場は公共的な駐車場として整備される必要があることから、地方公共団体の認定または推薦が必要となる。

また、当該駐車場の建築物は建築基準法による建築確認を受けたものであって駐車場としての設置効果が将来にわたって確保されうる構造となっていないなければならない。

(注) 都市計画駐車場に準ずる駐車場

ここでいう都市計画駐車場に準ずる駐車場とは次の性質を有する駐車場をいう。

- (1) 公共性……一般の利用者の利便に供する駐車場であること。
- (2) 有効性……駐車需要が高い地域に設置される駐車場であること。
- (3) 計画性……地域における駐車場計画に適合した駐車場であること。
- (4) 恒久性……長期間にわたって駐車場として使用されること。

2 貸付条件・償還条件

都市計画駐車場および都市計画駐車場に準ずる駐車場とともに、対象駐車場の建設費の八〇％を限度として対象駐車場の建築者に貸し付ける。

- ① 都市計画駐車場
(建築物に附置されないもの)

建設費（用地費を含む。）の八〇％以内。

- ② 都市計画駐車場（建築物に付置されるもの、オートイン）または都市計画駐車場に準ずる駐車場もしくはこれを付置する建築物（オートイン）。

建築物の建築費および敷地整備費に当該建築物の総延床面積に対する駐車場として使用される面積の比率を四倍して求めた値を乗じ

た額以内（建築費および敷地整備費）×（駐車場面積）×四÷（総延床面積）。ただし、当該建築物の建設費の八〇％を限度とする。

貸付期間は二〇年以内（内据置期間五年）。利率は五・〇〇％（平成三年一月二六日現在）。利率は貸し出し時点での長期プライムレートに従って変化する。

五 平成三年度事業計画

以上、道路事業による融資の制度について述べてきたが、平成三年度はこれらの事業を活用して新たに収容台数一四、〇〇〇台程度の駐車場の新設、平成三年度末までに収容台数約五八、〇〇〇台の整備をみこんでいる。

表 2 平成 3 年度予算

(単位: 億円)

	平成 3 年度	平成 2 年度	倍率
有料道路融資事業 NTT-A 型事業	227	203	1.31
道路開発資金融資	214	214	-
計	441	417	-

注) 道路開発資金融資: 係数整理中のため平成 2 年度と同額で計上。

六 おわりに

建設省では、平成三年度の重点施策に「駐車対策の推進」をとりあげ、融資事業のみならず特定交通安全施設等整備事業による補助制度や駐車場整備促進税制などを創設するなど積極的な駐車場整備の推進を図ることとしている。

都市における駐車問題は、様々な要因がからまっており単に駐車場の整備という一つの施策を実施すれば解決するものではなく、ドライバーのマナーの向上と適正な交通機関分担のもと、義務と

助成、取締の強化と規制、施設の有効利用、利用のための情報提供等のソフト面の充実を図るなど、地域の実情に応じた総合的な対策を推進する必要がある。

表3 整備台数

(単位：百台)

	平成2年度まで	平成3年度見込み	平成3年度まで見込み
有料道路融資事業 N T T - A 型事業	107	24	131
道路開発資金融資	332	119	451
計	439	143	582

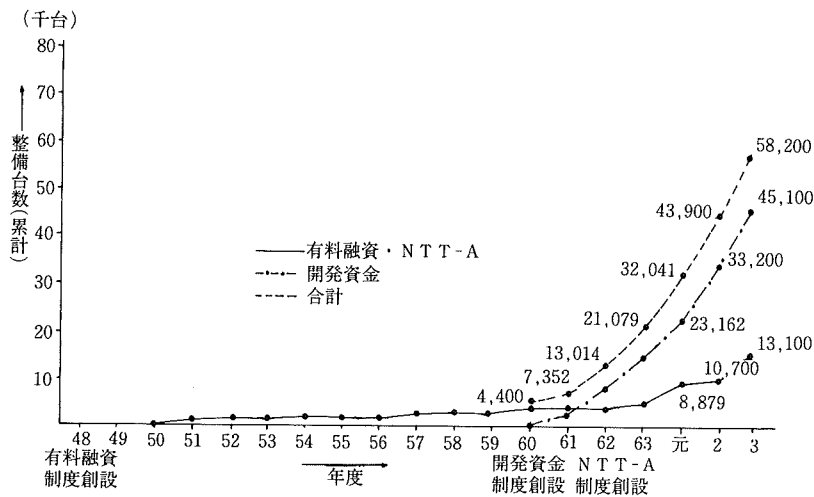


図5 駐車場整備量の推移



「横浜市放置自動車及び沈船等の発生防止及び適正な処理に関する条例」について

横浜市環境事業局総務部総務課経理係長 佐藤 敦夫

一 はじめに

「横浜市放置自動車及び沈船等の発生防止及び適正な処理に関する条例」は、平成三年九月の横浜市の会において全会一致で可決成立し、同年一月一日から施行された。

この条例は、横浜市内で急増している放置自動車と放置沈船船に関して、市が実施する発生防止対策と処理手続の準則を定めたもので、地方自治法第十四条の規定に基づき行政事務条例として制定したものである。

以下、放置自動車に関する部分を中心に、条例制定までの状況や条例の概要、運用状況等について説明したい。

二 条例制定までの状況

横浜市内における放置自動車の数は、ここ数年間で急増し、平成三年一月時点で、本市が確認しただけでも三四三台が放置されており、本市が道路管理者として実施してきた放置自動車の撤去台数も、昭和六〇年度にはわずか一六台であったものが、平成二年度には三五倍以上の五七三台に増加した。

また、民有地などの本市の管理権の及ばない土地に放置される例も増加しており、公物管理の一環としての処理が困難な状況が生じていた。

この間、市民からは「子供の事故につながり危険である」「災害時の障害となるおそれがある」「放置自動車のごみを呼びごみ捨て場化する」など、

日常生活に密着した意見が寄せられた。

これらの状況から、本市では、放置自動車問題が一部の放置されやすい場所に限られた問題から本市域全体の社会問題に発展しつつあるとの認識に立ち、「横浜市放置自動車、沈船等対策協議会」を関係機関の参加を求めて設立し、対応策を検討した。

その結果、

- ① 民有地を含めた処理手続の一元化
- ② 廃物認定の迅速化と制度の明確化
- ③ 市民協力による再発の防止
- ④ 事業者による回収と処分への協力
- ⑤ 罰則、取締の強化

などについて、早急に対策を講ずることが必要であるとの結論に達した。また、これらの対策につ

表1 条例の構成

章	内 容
総則 (第1条-第7条)	目的、定義、横浜市、事業者等・市民各々の責務、総合施策、放置の禁止に関する規定
通報及び調査 (第8条-第11条)	市民からの通報、調査の依頼、調査、立入調査に関する規定
勧告及び措置命令 (第12条-第14条)	放置されている自動車または船舶の所有者等への勧告、土地所有者等への勧告、措置命令に関する規定
廃物認定 (第15条)	廃物認定に関する規定
放置自動車及び沈船等 廃物判定委員会 (第16条-第19条)	廃物判定委員会の設置、組織、委員の任期、専門委員等に関する規定
処分等 (第20条-第23条)	廃物の処分等、事業者等への協力要請、事業者等の報告、所有者等が判明した場合の費用の徴収に関する規定
雑則 (第24条・第25条)	関係法規の活用、規則への委任に関する規定
罰則 (第26条-第28条)	措置命令違反、立入調査の拒否等違反、両罰規定
附則	施行期日に関する規定

の三つを大きな柱として、調査から処分までを時系列的な流れに沿って規定し、八章二八条と附則

いては、財産権との関係や放置した者への措置命令など、権利義務に関する問題を含むことから、条例を制定し制度を整備することとなった。

三 条例の構成と手続の概略

条例は、

- ① 放置自動車の発生の防止
- ② 放置自動車の所有者等が判明した場合の処理
- ③ 放置自動車の所有者等が判明しない場合の処理

から構成した(表1参照)。

- 処理に関する手続きの概略は、図1のように、
- ① 本市の職員によるパトロールや市民の通報等により、放置自動車の所在を把握する
 - ② 本市職員が放置自動車の現場調査及び所有者等の調査を実施する
 - ③ 道路交通法違反や自動車の保管場所の確保

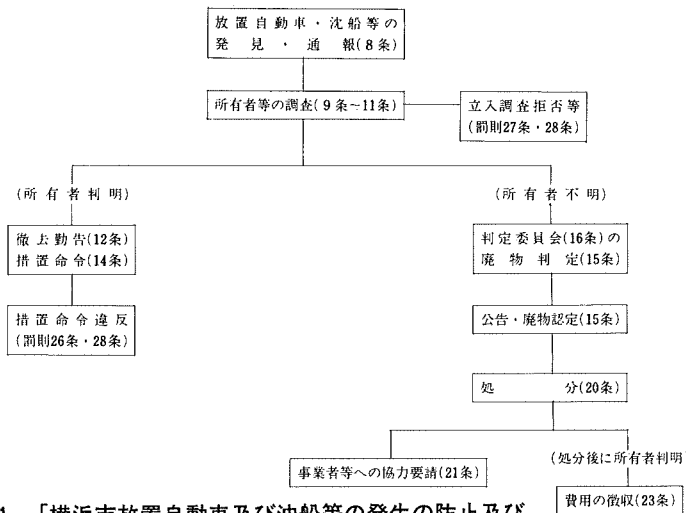


図1 「横浜市放置自動車及び沈船等の発生の防止及び適正な処理に関する条例」処理フロー

1 条例の目的
 一般に、公物に関する法令が、公物の整備、維持管理、適正な使用あるいは保全などを目的とし、また、道路交通に関する法令が、交通の障害の防止などを目的として、それぞれその制定目的を達するため支障となる場合に、必要な範囲において、物件の除去や移動などの措置を認めるのに対し、この条例は、市民生活の安全の確保や生活環境の保全のために、放置自動車を直接の対象とし、そ

四 条例の概要

というものである。

- ⑤ 処分に要した経費は、希なケースではあるが処分後に所有者等が判明した場合は、その所有者等から徴収し、判明しない場合は、事業者等に協力を求める

等に関する法律違反など他の法令を適用すべき場合を除き、所有者等が判明した場合は、撤去勧告、措置命令により、所有者等に処理を行わせる

- ④ 所有者等が確認できず、かつ放置自動車が「機能の一部又は全部を失った状態」で「本来の用に供することが困難」と認められる場合は、「横浜市放置自動車及び沈船等廃物判定委員会」の判定と市報による公告を経て、市長が廃物認定及び処分を行う

の発生の防止と廃物化したものの処理について定めたものである。

したがって、条例の目的は、「地域的美観を保持」し、「良好な都市環境を形成」し、「市民の快適な生活環境を維持」することとし、制定趣旨の明確化を図った。

2 用語の定義

対象となる自動車の程度、状態を明らかにするため、「放置」を「自動車」が「正当な権原に基づき置くことを認められた土地又は水面以外の場所に相当の期間にわたり置かれていること」、「放置自動車」を「自動車でその機能の一部又は全部を失った状態で放置されているもの」、「廃物」を「放置自動車」で「本来の用に供することが困難な状態にあるもの」と定義した。

また、比較的大型の二輪車の撤去の困難性を考慮し、「自動車」を「道路運送車両法第二条第二項に規定する自動車」と定義して、一二五ccを越える二輪車を対象とすることとした。

なお、「放置」の定義の「相当な期間」については、自動車の放置の現状を考慮し、施行規則で一日間とした。

3 横浜市・事業者等・市民の責務及び総合施策

横浜市、自動車を製造、販売する事業者等及び市民が対策に取り組む指針として、それぞれの責務を定めた。

内容としては、本市は「総合施策」を策定、実施し、事業者等及び市民はそれに協力すること、特に、事業者等には、「自動車又は船舶が放置自動車とならないよう回収その他の適切な措置を講ずる」ことを求めるものである。

なお、総合施策(表2参照)は、条例及び規則の公布とともに告示した。

4 通報及び調査

放置自動車を発見した者には、本市への通報に努めるよう求めるとともに、土地所有者等は、本市に対し調査の依頼をすることができることとした。また、本市は、通報や調査依頼あるいは市の職員の発見を端緒として、放置自動車の状況や所有者等について、調査を行うこととした。

なお、調査の実効を期するため、立入調査の規定を設けた。

5 勧告及び措置命令

放置自動車の所有者等に対しては、勧告及び措置命令の制度を、自動車が放置されている土地等の所有者等に対しては、勧告の制度をそれぞれ設

表2 総合施策の構成

項目	内容
放置自動車及び沈船等の発生の防止に関する計画	(1)所有者等による処理の推進 (2)啓発及び広報活動の推進 (3)放置防止対策に関する助言及び指導 (4)パトロールの実施
放置自動車及び沈船等の処理に関する計画	(1)放置状況の把握 (2)調査 (3)廃物の処分等 (4)放置した者に対する措置
事業者等及び市民の協力に関する計画	(1)事業者等の協力 (2)市民の協力 (3)市民団体等の協力 (4)地域的美観保持

けた。

まず、放置自動車の所有者等に対する勧告及び措置命令は、適正な処理の原則となるもので、本来、責任ある者に処理を行わせる趣旨である。

いうまでもなく、不用となった自動車は、所有者等が適正に処理すべきであり、また、いまだ使用価値のある自動車は、所有者等が適正に管理すべきものである。すなわち、放置自動車の所有者等が不明の場合、本市が処理を行うのは、市民生活を保全するための例外であって、所有者等が判明したときは、原則に立ち返り、その者に処理を



廃物と判定された放置自動車。公告の後、廃物認定され処分される。

行わせるのである。

なお、措置命令は、命令を受けた者に放置自動車を撤去すべき作為義務を課すものであり、かつ、その違反には罰則の適用がありうるため、適正手続の要請から、命令を受けるべき名宛人に対し、あらかじめその理由を通知し、弁明の機会を付与することとした。

次に、土地等の所有者等に対する催告は、この条例を民有地に放置された自動車にも適用する反

面、放置が繰り返される土地の所有者等には、その資力等に応じ、容易に講じうる範囲で放置防止対策の実施を求めることとしたものである。

6 廃物認定

これまで本市では、放置自動車の処理を公物管理の一環として、担当の部局がそれぞれの判断で実施してきたが、処理の基準や手続などは統一されていなかった。このため、この条例により、放置されている場所を問わず、放置自動車を廃物として認定する場合の手続を一元化し整備した。

具体的には、市長は、放置自動車の所有者等を調査したにもかかわらずその者を確認できなかつたときは、「廃物判定委員会」の判定と公告を経て、廃物と認定できるものとした。

あらかじめ公告を行うのは、財産権保護のため、未知不明の利害関係人の申し出を促し、手続きの慎重を期するものである。

なお、実務上は、放置自動車に、最初の現場調査の際に「お願い」の文書を、公告と同時に「お知らせ」の文書を貼付し、現場における周知も行っている。



廃物と判定された放置自動車のなかには、輸入車も含まれている。

7 廃物判定委員会

放置自動車の処理手続のうち、もつとも苦慮するのは、放置自動車が「置かれたもの」なのか「捨てられたもの」なのかの判断である。このため、市長の付属機関として「横浜市放置自動車及びび沈船等廃物判定委員会」を設置し、廃物認定に先立ち、専門家、市民、行政の三者から構成された判定機関の審議を経ることにより、この判断を客観的かつ公平に行うこととした。

廃物判定委員会の条例上の定数は二〇人以内で



廃物と判定された放置自動車。事故車を放置したものと思われる。

あるが、実際の構成は、自動車・船舶の専門家及び学識経験者が六名、関係行政機関及び本市の職員が六名、市民の代表が六名の合計一八名とし、委員数の面からも均衡を図った。

8 処分等

廃物と認定したものは、市長が処分等を行うことができることとした。

また、市長は、処分等に関して事業者等の協力を要請できることとし、経費面での適正化を図る

こととした。具体的には、社団法人日本自動車工業会など四団体が主体となって設立した「路上放棄車処理協力会」に対し、協力を求めることになっている。

9 関係法規の活用

道路管理や道路交通、車両などについては、道路法、道路交通法、道路運送車両法、自動車の保管場所の確保等に関する法律など多くの法律が整備されており、また、廃棄物についても、廃棄物の処理及び清掃に関する法律が制定されている。

一方、放置されている自動車の状況はさまざまであり、この条例を適用するか、他の法令を適用すべきかの判断が困難なこともありうる。

このため、条例の適用に先立ち、それぞれの法令を所管する関係機関と十分な調整を行い、関係法令の適用が妥当な場合にはその適用を図ることによって、放置自動車を適切に処置することが必要であり、「関係法規の活用」に関する規定を設けた。

10 罰則

措置命令違反については二〇万円以下の罰金、立入調査の拒否等については三万円以下の罰金を罰則として定めた。

罰則の程度は、関係法令の罰則を考慮して決定

したが、措置命令違反は、行為形態が作為義務違反であり、現状を悪化させる新たな行為を伴わないこと、立入調査の拒否等は、対象となる者が、通常は放置行為のものには責任のない者であることなどから、罰金に止め、身体拘束を伴う罰則は設けなかった。

なお、罰則には、法人等に対する両罰規定を設けた。

五 運用の状況

条例施行から一カ月間の市民からの通報は、二八九件に達し、そのうち調査が完了し所有者等が確認できなかった放置自動車二〇台（表3参照）が、一月一二日に開催された廃物判定委員会で廃物と判定され、処理の手續に入った。

調査により、所有者等が判明したものは、撤去の指導を進めており、また、調査の際に「お願い」の文書を貼付した放置自動車のなかには、所有者等が自主的に撤去したと思われるものもあった。

条例施行から日が浅く、廃物判定委員会の実質審議も一回しか行われていないため、条例の効果についての評価は時期尚早であるが、すべり出しとしては順調であると考えている。

六 おわりに

放置自動車問題への市民の関心は予想以上に高

表3 廃物判定委員会
における判定状況
(第1回分)

放置場所	台数
公道	7
河川敷	3
民有地	9
廃水路	1
計	20

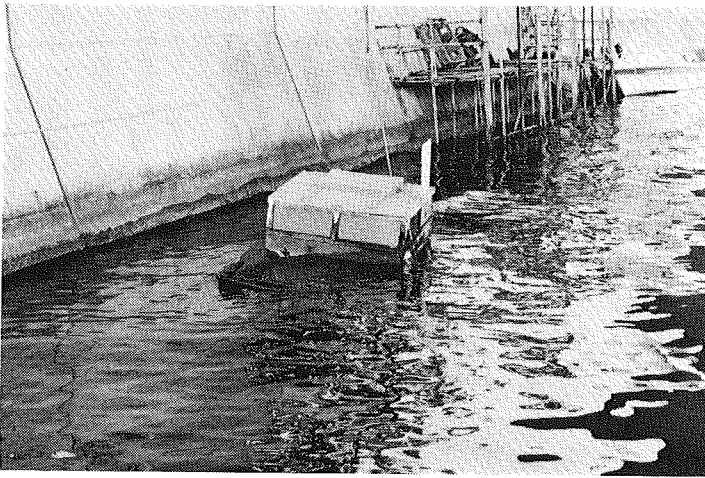
く、専用電話には市民からの通報が多数寄せられており、本市の施策に対する受け止め方も好意的である。

しかし、条例の制定によりすべてが解決したわけではなく、今後研究すべき課題も残されている。また、解体処理費用の上昇の原因となっているスクラップ価格の低下もさらに進んでいるなど、樂觀できない面もある。

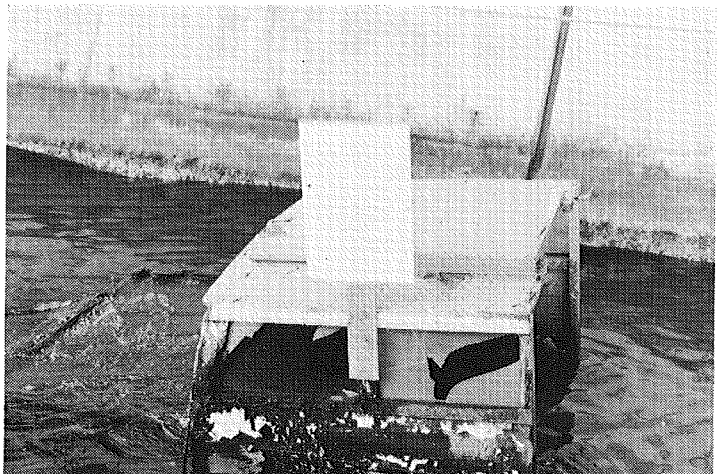
この問題を解決するためには、放置防止対策の充実や、一部の自動車所有者のモラル向上が重要であるとともに、製造販売事業者による新しい回収への試みなど、広範な対策も必要と思われる、これからの進展が望まれる。

以上、横浜市放置自動車及び沈船等の発生の防止及び適正な処理に関する条例」について、放置自動車に関する部分を中心に説明したが、沈船等についても、ほぼ同様の制度となっている。

関係各位のご教示、ご叱正をお願いしたい。



大部分が水没したまま放置されている小型船。

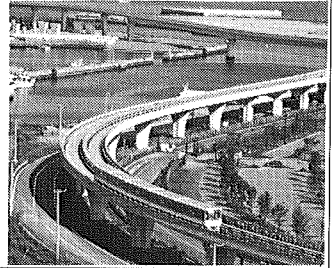


一件毎に撤去を促す「お願い」を取り付けている。海上での作業は労力を要し危険でもある。

第3回APM(新交通システム)国際会議

(The Third International Conference
on Automated People Movers)

第3回APM(新交通システム)国際会議 組織委員会
会長 浅井新一郎(土木学会前会長)



THIRD INTERNATIONAL CONFERENCE ON AUTOMATED PEOPLE MOVERS
第3回 APM 新交通システム) 国際会議



会議風景

日米土木学会の協力により新交通システムの将来展望をテーマとした国際会議が、去る一〇月七日〜一〇日の四日間、横浜市のみなとみらい21地区の「パシフィコ横浜」で開催されました。この会議の概要と討議内容について以下に報告します。

一 会議の趣旨

APM (Automated People Movers) 国際会議は、米国土木学会 APM 委員会が主催する国際会議で、過去二回 (一九八五年、一九八九年) マイアミで開催された会議には、我が国からは開催地

であるアメリカに次いで多くの産官学の関係者が参加しました。

近年の我が国における新交通システムの普及や今後の展望を踏まえ、今回の第三回会議は、土木学会、日本交通計画協会の共催、建設省、横浜市の後援、米国土木学会の協力により、横浜市で開催されたものです。

本会議は我が国で開催される、初めての新交通システムに関する国際会議であり、第三回 APM 国際会議組織委員会 (会長・浅井新一郎・土木学会前会長)、および実行委員会 (会長・井上孝・東京大学名誉教授) により運営されました。

二 日本開催の意義

日本の新交通システムは、主としてバスと鉄道の中間の輸送能力をもつ中量輸送システムとして普及しましたが、世界的には、このほか大都市都心部における短距離交通に対応するシステムや、開発地域のポテンシャル向上のため、開発と一体的に導入されたシステム等、概念的にも技術的にも極めて多様なシステムが普及しています。

様々な都市交通問題を抱える我が国においても、既に導入され、あるいは計画中の新交通システムがあり、今後の新たな展開が大いに期待されています。現在モノレールを含めた新交通システムの導入実績は、全国で一三路線、約一〇一kmが供

用されています。

このような時期に、総合交通体系の確立が最重要課題である日本の各都市関係者に、新交通システムの「多様な概念と最新の技術」の普及、並びに欧米、アジアの関係者との意見交換の機会を提供できましたことは、非常に意義深いことであつたと思います。

三 会議の概要

開催期間：平成三年一〇月七日(月)～一〇日

(木)

会場：パシフィコ横浜(横浜みなとみらい

21地区)

テーマ：新交通システムの将来展望(Future

Prospects on APMS)

会議用語：英語、日本語

参加者：日本三四四名、欧米五九名、開発途

上国五六名、計四五九名。

展示：隣接会議室において、日本の新交通

システムの紹介および海外企業によ

るPR展示を行った。

四 会議プログラム

一〇月七日(月)

○開会式

○基調講演

(新交通システムの将来展望)

(新交通システムの挑戦と可能性―第三回
会議にあたっての展望―)

○計画セッション

一〇月八日(火)

○法律・制度・経営セッション

○技術セッション

一〇月九日(水)

○開発途上国都市交通セッション

○パネルディスカッション

(都市交通の課題と新交通システムの将来

展望)

○閉会式

一〇月一〇日(木)

○テクニカルビジット

金沢シーサイドライン(新交通システム)・

車両基地

五 講演・発表・討議の内容

基調講演

井上孝東京大学名誉教授より日本でのAPMの開発の歴史およびその背景について講演があり、この中で今後益々APMは都市交通機関として重要な役割を果たすであろうと述べられた。

次いでDr. Neuman 前APM委員会委員長か

ら、北米と日本のAPMは発展過程が若干異なっ

ており、それぞれの相違点、類似点等について討議を行う今回の会議は非常に有意義であること、また北米の場合は更にスモールスケールのシステム開発および都市への導入についての研究がなされるべきであることについての講演があつた。

計画セッション

日本のAPM/AGT (Automated Guideway Transit)が主に中量規模のシステムとして開発され、近年はAGTとバスの間のものとしてGuideway Bus System が開発されたこと、AGTの標準化がなされたことが発表された。更に東京都の事例として多摩モノレール、東京臨海新交通、外二例が紹介された。

アメリカおよびヨーロッパからは、APMのFeasibility Study (導入検討調査)をもとに、今後の調査のPlanning Modelの提案があり、プランニングの重要性が指摘された。

APMと宅地開発の一体開発の例としては、テキサスのラスコリナスで行われた都心開発で、APMが重要な役割を果たしたことが紹介された。またヨーロッパでのAPMの発展の状況および地下鉄等との関係が紹介された。

討議では、都心の活動とAPM導入をうまく協調させることの重要性和計画段階での関係機関との協力の重要性が指摘された。また日本の場合、

安全性と費用の面が重要であることが示され、導入にあたっての労働組合との協調の問題も挙げられた。更に、都心の活動量または都市人口の大小よりは、その交通需要の特性に注意を払うことが、APMの導入に当たって重要であるとの意見も出された。

法律・制度・経営セッション

日本におけるAPMに対する官側の補助金制度、システムの標準化が費用の節減のために行われた事の紹介と、金沢シーサイドラインの事例が紹介



会議室でのPR展示

された。大阪環状モノレールでは既存の鉄道駅との結節点で周辺の都市開発との一体開発の例が示された。

アメリカからは、APMの経営について、従来の公共交通の非効率な経営との比較の中で詳細な分析がなされ、日本でのケースとの比較が示された。

ドイツからは、APMの開発と一般の都市への導入に至るまでの制度上の手続きが示された。

討議の中では、日本でのAPM導入に関する質問として、新しい道路との関係、導入基準、各種の交通手段を導入することの利害得失、インフラストラクチャーの建設と、運営、事業者との関係について討議された。

技術セッション

近年の日本での技術開発、特にGuideway Bus System についての説明が行われ、名古屋市の基幹バスシステムとGuideway Bus Systemの導入事例が紹介された。

アメリカからは、日米のAPMの類似点、相違点が紹介され、主な相違点はアメリカのものは短距離で車両数の少ない編成であるのに対し、日本のものは反対に大量輸送システムの一部に属するものであること、またアメリカのものは、よりAutomatedなものであると指摘した。

フランスからは、無人運転の技術的評価について紹介し、初期のVALシステムでの技術、地下鉄で導入された安全確保のためのマイクロコンピュータシステムが紹介され、今後これが適用される可能性の高いことを示した。

議論では、Guideway Bus Systemの維持管理について類似のDual Mode Bus、ベルギーのGuided Light Transitとの比較がなされ、Automationに関するメーカーの果たす役割については、メーカーはAPM開発において近年積極的に参加していることが報告された。

開発途上国都市交通セッション

発展途上国については、都市交通の問題点、特徴、APM導入の意味、考え方を述べると共に、APMの適用範囲が先進国と若干異なる点を指摘した。

インドネシア、タイ、フィリピン、マレーシア、よりそれぞれの国および首都圏の都市交通の全体像を紹介し、各国で実施されている施策、今後の予定されている施策、政策が述べられた。APMに関連しては、ジャカルタのバス専用道路とLRT (Light Rail Transit) バンコクの大量輸送機関 (Mass Rapid Transit) とその実施方策、マニラですでに稼働しているLRT、クアラルンプールで実施予定のLRTについての期待、問題点が紹

介された。

討議の中では、発展途上国でAPMのもつ意味、適用範囲、財政上の問題、事業者の問題が取り上げられ、自動車そのものへの対策についても言及された。

総合パネルディスカッション

このセッションでは、五人のパネリストにより日本、アメリカ、ドイツ、フィリピンのそれぞれの国における、APMに関する歴史、役割、位置付けが述べられると共に、新交通システムの将来展望について意見が出され、討議が行われた。

六 発表・討議の総括

① 現在のアメリカのAPMは、より Small-size, Automated, Short-distance で都市 (Activity-center) および拠点指向 (Oriented) である。日本のAPMは大量輸送 (Mass-transit)、短距離 (Short-distance) なもので、無人化等についてはアメリカ程には至っていない。しかし、実際の都市の中で多くのシステムが稼働している。

ヨーロッパの国々でも都市への導入が試みられている。また、発展途上国でも財政上の制約がある中で、様々な対策をとっている。このような中で、都市交通システムとして既

存システムとの協調を図りながら、APM導入の可能性は大きい。

② APMのタイプとしては、今後とも様々なシステムが開発される可能性があり、特に短距離システムは、多くの国から興味を示された。

③ 無人化等の多くの点で、アメリカ、ヨーロッパ、日本で更に技術的、制度的に情報交換をする必要がある。

④ APM導入に当たっては、費用を安くすること、あるいは費用を増大させないことが重要である。

⑤ 財政的、経済的、制度的な問題についても、更に討議が行われるべきで、これに追加して社会的、Human (例えば労働組合対策) 問題についても意見交換すべきである。

⑥ APMの導入に当たっては、PublicとPrivate、OperatorとManufacturer、導入地域の土地利用、建物所有者等、様々な人々の協調が不可欠である。特にこれらの協調は、計画段階から行われると良い結果を生むことが多い。

更に、土地利用との関係は、Las Colinas、大阪の例に挙げられたように、APM導入が土地利用にPositiveな効果を上げていることに注目すべきである。

七 あとがき

今回の第三回APM国際会議は、当初予定していた参加者数三〇〇名を大幅に上回る、四五九名(海外一一五名)の方々が参加して、熱心な発表および討議が行われ、大成功を納めることができました。

日本で初めて開催される「新交通システム」に関する国際会議を誘致するに当たり、多大なご協力をいただいた、米国土木学会APM委員会、土木学会、交通計画協会、建設省、の方々に深く感謝の意を表すと共に、開催市である横浜市の関係者の方々、および会議にご参加いただいた関係自治体、企業の方々に厚く御礼申し上げます。

また、一九九三年に米国テキサス州ラスコリナスにおいて、第四回APM国際会議が、メインテーマを「Enhancing Values in Major Activity Centers」(主要な都市拠点の価値増大とAPM)として開催されることになっていますが、筑波大学の黒川教授が講評の中で述べられた「今回の第三回横浜会議の成果は、第四回へのGatewayまたはGuide Lineとして十分幅広く、かつ有意義なものとなります」との言葉を締めくくりとして、次回のラスコリナス会議の成功を念じつつ、報告を終わらせていただきます。

道路サービス高度化懇談会の設置について

— 高速道路の番号付けなど —

建設省道路局企画課道路経済調査室

一 背景と目的

我が国の運転免許保有者数も、六、〇〇〇万人を越え、誰もがハンドルを握るモータリゼーション社会が出現している。また、今後高齢者ドライバーや外国人ドライバーの増加も予想されるほか、自転車利用者や歩行者のニーズも多様化している。

このような道路利用の多様化・高度化に対応して道路管理者側でも、安全で快適な道路（ハード）をつくることだけでなく、道路を使う上でわかりやすい環境（ソフト）を提供することが求められている。そこで、建設省道路局ではユーザーにとって、わかりやすい道路案内システムを構築することを目的として、路線番号、標識等のあり方について提言していただくために学識経験者、有識

者、関係機関、建設省等からなる『道路サービス高度化懇談会』を新たに設置することとした。さる一〇月二日第一回目の会合を行った。

この懇談会での提言をもとに、小冊子等を作成し、内外に広く配布することによって道路案内システムのあり方を理解していただくこととするものである。また提言内容については、ユーザーの理解のもとに実施していく予定である。

二 検討項目

- (1) 道路サービス高度化の考え方
- (2) 個別の道路サービス
 - ① わかりやすい路

線番号のあり方

— 高規格幹線道路の路線番号

「一般国道番号表示の改善」

- ② わかりやすい案

内標識のあり方

案内標識の体系化（わかりやすいルール化）
— 路線番号を利用した案内の強化

- ③ 利用者のための

地点標のあり方

位置確認、路線確認等に利用できる地点標

- ④ 使いやすい道路

地図のあり方

— 現地と整合した道路地図

- ⑤ その他

(3) 全体システムの構築

① サービス高度化

のためのシステム

のあり方

—— 路線番号・案内標識・

地点標・道路地図の連

携

② その他

三 検討内容(案)

1 道路サービス高度化の考え方

道路ユーザーの立場に立った、高度な道路利用
社会にふさわしい、わかりやすい路線番号・標識
等を提供するための、道路サービス高度化の背景
と理念をまとめる。

2 個別の道路サービス

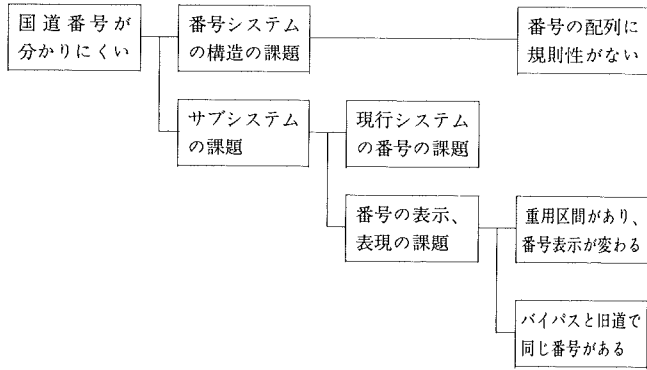
① わかりやすい路線番号のあり方

路線番号は道路利用者への基本的なデータ
であり、情報提供の窓口とも考えられる。こ
のため、利用者にとって、わかりやすい路線
番号のあり方について検討する。

② 高規格幹線道路の路線番号の付番方法

高規格幹線道路についてはこれまで、路
線名称等で対応しているが、今後構成され
るネットワークへの対応として、あるいは
国際化等への対応として、番号に対する考

え方(利用者にとっての分かり易さの提供、
案内標識の簡略化・明確化等)を確立する。
⑥ 一般国道の路線番号の課題



以上のような点を中心に、今後の路線番号
のあり方について提言をいただく予定である。

② わかりやすい案内標識のあり方

今後は余暇時間の増大、国際化、高齢者の
増加等の社会変化にともない交通の広域化・
案内ニーズの多様化が予想され、これらに対
応する案内標識整備が必要となっている。一

つには、現行方式の案内標識の体系化が課題
と考えられる。また海外の事例を見ると、多
くは路線を中心に表示することによって案内
をしており、地点名中心の我が国の案内とは
考え方を異にしている面もあり、今後、路線
を表示する手法も、とり入れていくことが考
えられる。

以上のような点を中心に、今後の案内標識
のあり方について提言をいただく予定である。

● 現行案内標識の問題点

- ・ 使用されている目標地名の利用者から
の信頼感
- ・ 標識による案内ルールの不明確
- ・ 高規格幹線道路と一般道路との整合性
標識の数、設置位置



● 案内標識整備の方向

- ・ 体系的で分かりやすいルールの設定と
PR
- ・ 路線番号を利用した案内の強化
- ・ 都市内における案内方法のあり方

③ 利用者のための地点標のあり方

近年、自動車保有台数や免許人口が増加、運転機会の少ないサンデードライバーの増加、レジャー指向等により、不慣れな道を運転するケースが多くなり、わかりやすく、使いやすい道路へのニーズが従来以上に高まってきた。このため、従来より、道路管理用に使用してきた地点標（キロポスト）その道路の起点からの距離を1km、100mごとに記したものを、広く一般の道路利用者の利用にも資するように変えて活用することが考えられる。これによって、現在位置や目的地までの距離の確認が容易になるなど、利用者にとっての利便性を向上させることにつながるものと考えられる。

そこで、以下のような観点から一般の道路利用者の利用に資する地点標の在り方（コンセプト）について議論し、その基本的な方向性をとりまとめて、ご提言いただく予定である。

議論の視点の例

- ・ 利用者の範囲をどこまで想定するか。
- ・ 利用形態（TPO）にどのようなものを想定するか。
- ・ どのような情報を、どのように表示するか。

・ その基本ルール（全国的に統一する項目）
何か。

④ 使いやすい道路地図のあり方

道路地図はドライバーにとって自動車旅行をする上で、目的地への利用すべき径路の選択、観光地・景勝地の位置等の確認のために重要な情報源となるものである。

このようなことから、道路地図として種々の情報をどこまで盛り込むべきものか、また道路地図へのタイムリーな情報の提供方法等を検討する必要があるものと考えられる。

以上のような点を中心に、今後の道路地図のあり方について提言をいただく予定である。

● 道路地図の満たすべき条件（現行の問題点）



● 掲載すべき情報内容
道路条件（車線数、規制区間、勾配等）
位置確認情報（標識、キロポスト等）
道路関連施設の情報等（ガソリンスタンド、ホテル等）



● 道路地図に盛りこむための手法
考え方の周知の方法
バイパス・都計道の完成等のタイムリーな伝え方

⑤ その他道路サービス高度化へのメニュー
情報提供等を主体として、道路ユーザーへのサービスに寄与する種々の施策のあり方を提言していただく予定である。

3 道路案内サービスの連携

路線番号・標識等、個別の道路サービスを連携する全体システムを構築するあり方について提言していただくことを考えている。

四 メンバー構成

座長 中村 英夫 東京大学工学部教授

生内 玲子 交通評論家

河合 恭平 道路評論家

岩越 和紀 JAFMATE編集長

柳沢 京子 グラフィックデザイナー

古賀 光彦 警察庁交通局交通規制課長

野村 和正 長野県土木部長

金窪 敏知 (財)日本地図センター専務理事

事

尾仲 章 (財)日本デジタル道路地図協会専務理事

会専務理事

山本 正堯 建設省道路局路政課長

橋本鋼太郎 建設省道路局企画課長

井上 啓一 建設省道路局企画課道路経

済調査室長

五 スケジュール等

(1) 平成三年度内

第一回懇談会

一〇月二日(済)

第二回懇談会

十一月五日(済)

第三回懇談会

一月

第四回懇談会

二月(全体とりまとめ)

三月 道路局長あて、提言、小冊子配布

(2) 平成四年度以降

提言内容をもとに、実施に向けて検討して行くものとする。

路線番号、地点標を中心
に

案内標識、道路地図
および全体システム



よみがえる歴史の道“寺町通り”

——主要地方道盛岡岩泉線——



岩手県

東京駅を後に、北へ向うこと五三〇余キロ、東北新幹線の座席にもたれて、車窓の景色に秋の深まりを感じながら二時間三〇分余り、スーパーやまびこが静かにすべりこむホームが北のターミナル盛岡である。

ホームに降り立ち、まず耳にするアナウンスも、ヒンヤリと澄んだ空気に、心なしか新鮮な響きをもって聞こえる。盛岡市は、人口二三万五、〇〇〇人を有し、北東北の拠点都市として一歩、一歩着実な歩みを進めている街である。

「ふるさとの山に向いて
云うことなし
ふるさとの山は
ありがたきかな」

郷土の詩人石川啄木がこよなく愛し詩に詠んだ岩手山、姫神山、そして北上川、奥羽の山々と北上山脈の峡間に開けた盆地に、北上川と雫石川、そして中津川の三川が合流して醸し出す透明に澄んだ空気と清らかな水

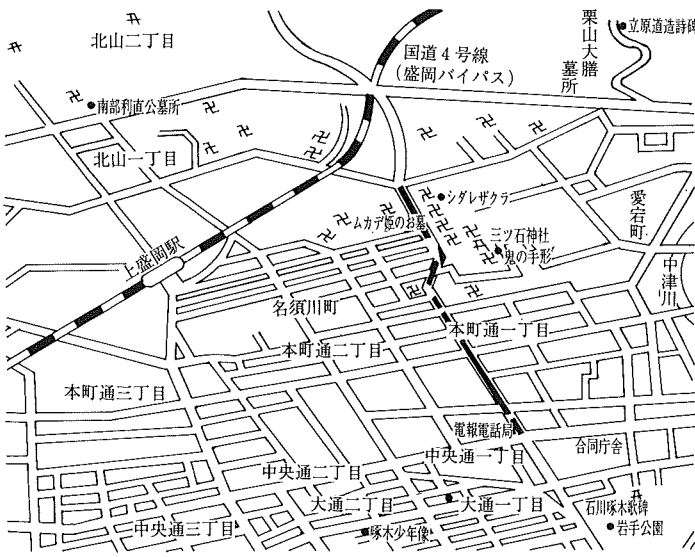
の冷たさ、緑と紅葉の鮮やかな、真に山紫水明に富んだ、静かで心なごむ、みちのくの古都である。

盛岡市は広大な岩手県のほぼ

中央部、北上盆地の北側に位置し、明治二二年の市制施行以来、秋田市を始め十和田、そして三陸沿岸を結ぶ交通の要衝として、重要な位置を占めている。また、

市をとりまく周辺地域は、数多くの温泉と自然の造形が作り出す風光明媚な自然景観に恵まれ、四季を通じ、自然を満喫することができる。

「春」盛岡の春は周辺の山間に雪融けのせせらぎの音を聞き、露のとうの黄色い花を摘んで、少し遅めの桜の花見が始まる。市の中心部、盛岡城址の岩手公



位置図

園や、高松の池が桜色に染まり、一番華やぐのもこの時である。

「夏」岩手山から吹き下す心地よい緑の風が、青田を渡る六月、チャグ、チャグと鈴の音を高らかに響かせて、一〇〇余頭のチャグチャグ馬ッコが夏を運んでくる。一七〇年余の伝統をもち、南部駒の産地に相応しい、馬の祭。金、銀、青、赤、黄色の布で思い思いに着飾った、愛馬の日頃の労をねぎらい、その安全を祈願するものである。

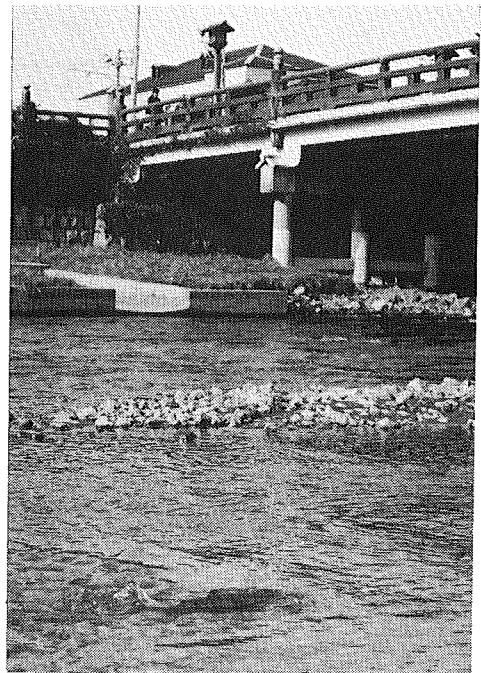
市内を流れる中津川の清流は、ヤマメやアユを追う釣人が糸をたれ、水しぶきに子供等の声が響く。八月初め、市の中心部を全面交通止めにして催される三日間の夏の一大イベント「サンサ舞り」のフェスティバルである、近郷近在、市内各所から練り出す一万余千人の1kmに及ぶ大乱舞。天地をゆるがす数千の太鼓の響きと、電光にまはやく光る、帯と汗のきらめき。盛岡の夏の最高潮である。

八月一六日、市内北上川で行われる裏盆の行事舟っこ流し。

法名を記した小旗、提灯、供物で美しく飾った精霊舟の真赤な炎が川面を焦がし、夏を乗せて流れ下る。

八幡宮の山車の大太鼓が澄切った空に響き渡ると、もう秋である。外山、小岩井の牧野に牧歌的な風景が郷愁を誘い、山々は赤や黄色の錦衣で美しさを競う。里が黄金のジュータンに被われると、街人は競って山々に入り、秋の味覚茸を漁る。市内の朝市、材木町での夜市が一番賑うのもこの時期である。

一〇月、岩手山に初冠雪の便りが聞かれるころ、中津川には二百数十キロを旅してきた鮭が上ってくる。本州の県庁所在地でただ一ヶ所鮭の上ってくる街である。鮭そ上のニュースは、決まって新聞紙面を飾り、市民は暖かく見守る。一二月、吐く息は白く氷り、市内を流れる川面は水蒸気に霞み、雫石川の白



鮭の遡上が見られる中津川と上ノ橋

鳥の群もその数を増して冬の到来を告げる。

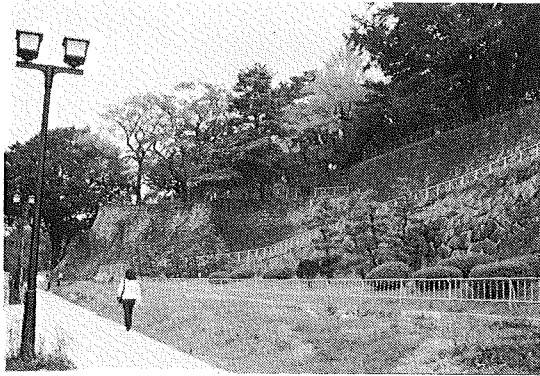
公園の落葉は白く朝霜に輝き、踏み付けた霜柱がきしんで崩れる。周囲の山々は純白のペールをまとい、ビルの街に粉雪を降らせる。あっちのスキー場、こ

っちのゲレンデと次々とオーブニングニュースが流れると、街

は再び活気付いてくる。冬本番の到来である。冬のメイン会場は周辺のスキー場へと移り、八幡平、安比、網張、雫石等二〇ヶ所近いゲレンデに向けて若者

達が散って行く。白一色の銀世界は、一瞬にして華かな若人の街に変身する。盛岡は今、一九九三年二月、アジアで初めて開催されるアルペンスキー世界選手権大会に向けて、着々と整備を進めているところである。

北国ならではの贅の限りを尽して、盛岡の四季は移って行く。こうした自然の流れの中で、東北縦幹自動車道の開通と東北新幹線の開業を契機に、市内の街並みも一変し、ビルの建設が相次ぎ、宅地化が進み市内の多



盛岡の中心盛岡城址はかつての「不來方城址」

くの緑が失われて来たが、その反面、本来の「盛岡らしさ」を大切にしようとする気運も高まり、街並み、樹木、石組などの保存のための指定が行われている。

盛岡は、かつて「不來方」と呼ばれていた。後に「三日月の丸くなるまで南部藩」とその領地の広さをうたわれた南部藩二〇万石の城下町である。その名の起こりは、およそ四〇〇年前

三戸に居を構えていた南部氏が、それまであった「不來方の館」

に変えて「盛岡城」を築城し、人心の一新を図るため「盛り上る栄える岡」の意を込めて改名したと伝えられる。約二七〇年の藩政時代を経て、維新後、岩手県の県庁所在地となり、明治二二年（一八八九年）四月盛岡市となったものである。

築城は、豊臣秀吉の一国一城令による全国四八城の中に含まれていたものであったが、工事は、着工から四〇年の歳月を要する難工事であった。外堀に北上川、中津川を利用し、石垣を築いた見事なものであり、奥州の三名城（会津、白河）とうたわれたとのことである。城下二三町をも整備した立派な町であったという。その町並の面影は今もなお、市内のいたるところに色濃くその影を留め、「不來方」の名は、今も広く市民に愛されている。

石川啄木も少年時代、盛岡城

址でこう詠んでいる。

「不來方のお城の草に

寝ころびて

空に吸われし十五の心」

盛岡市は、優れた自然環境と伝統に育かれた、歴史的環境が調和し、個性豊かな、都市環境を保全し、かつ創出することを目的として昭和四六年「盛岡市自然環境保全条例」が制定され、三八〇年余の伝統をもつ盛岡らしさを生かしながら、住みよい環境を創るための取り組みに着手した。これは、自然の環境に留まらず、歴史、言葉、建造物の保存、そして街のデザインに至る幅広い取組みを行うための共通理念を定めたものである。

市内には、幾多の災害を免れて今日に至った数多くの建造物が市民の誇りとして大切に保存され、愛されて、多くの詩にも詠まれている。たとえば、若山牧水は中津川と城址を次のように詩っている。

「城址の古石垣の日だまりに
きくとしもなき

瀬の遠音かな」

また、岡本かの子は市内中津川に架る上ノ橋等に残る古い擬宝珠について、

「みちのくの夏の夕風盛岡の
ぎぼしゆが
橋を吹き渡るかも」

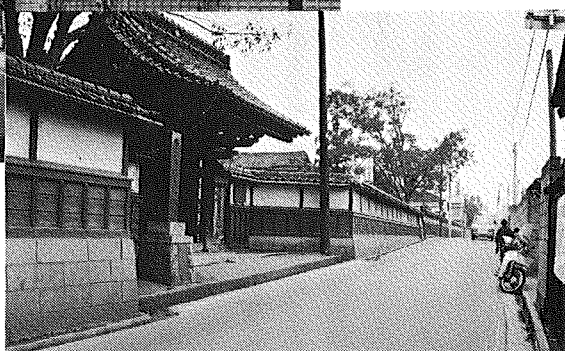
と詠んでいる。

このように、自然の佇まいを大切にし、古くからの伝統と歴史に親しみをもち、かつ保存しようとする市民の心の結集から生まれた街並みの一つが、この「寺町通り」である。

県道盛岡岩泉線は、盛岡を起点として、三陸沿岸北部の岩泉町を結ぶ延長九三kmの主要地方道であり、盛岡市のベクトルタウソとして開発の進む東部丘陵地、家族旅行村等で整備の進む岩洞湖畔、県立自然公園の早坂高原、そして地底湖を持つ鍾乳洞「竜泉洞」で知られ、全国一広い町岩泉町へと延びて、海のアλπ



▲おちつきと潤いのある街に生れ変わった寺町通り

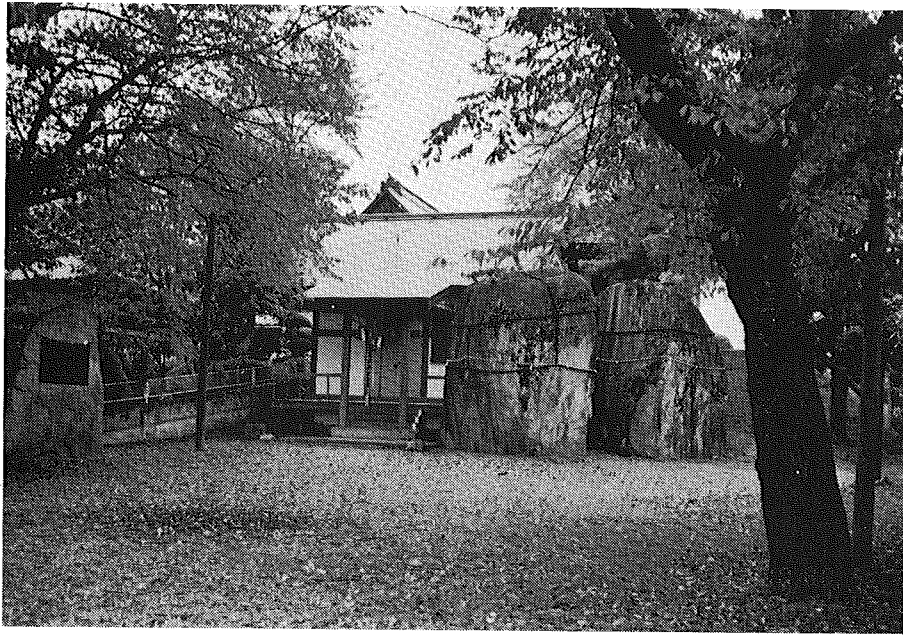


改良前の寺町▶

ス陸中海岸国立公園とを結ぶ重要路線である。かつては小本街道と呼ばれ三陸沿岸から盛岡城下へ塩を運んだ塩の道でもあった。旅人が行き来し、牛馬が歩んだ道は、今なお内陸と北三陸を結ぶ主要な幹線であり、その盛岡の入口が北山地区である。寺町通りを含む北山地区は市内でもひととき歴史的雰囲気を保ち、二〇を超える数多くの寺院が集まっている。特に、この寺町通り付近には一〇寺を数え、寺町独特の風情を醸し出しているところから、市の環境保護地区「北山寺院群地区」に指定されている。

こうした寺院の中には、南部家の菩提寺「聖寺禅寺」をはじめ盛岡城築城以前の不來方城の館主、不來方淡路守福士五郎政長が一三八四年に建立した「東顕寺」、享保一六年、四年の歳月と京都から招いた大仏師九人により造顕された五百羅漢を有する「報恩寺」などがあり、市民の安らぎの場となっている。また「東顕寺」境内には、岩手の名のおこりと伝えられる「鬼の手形」を留めた三箇の巨石を祀る三ツ石神社があつて、岩手の名のおこりを「昔この地方に、羅刹と呼ぶ鬼が住み、住民を苦しめていたが、三ツ石の神の法力によって、石に縛りつけられました。鬼は泣いて詫言を入れ、二度と現れないと誓い、三ツ石に手形を押し、岩手山麓の鬼古里に逃れていった」と伝えており、鬼が二度と来ないと誓ったところから「不來方」の地名がうまれたとも伝えられ、鬼の手形が印された三箇の石を祀ったことから、岩手の名が生まれたというものである。むろん後世の創作説話であろう。更には、光台寺の南部二七代藩主利直公の姫君にまつわる伝説「むかで姫の墓」もある。

むかで姫の伝説とは、文禄三年、南部家二七代藩主である利直公にとついで於武が興入れの



岩手の名のおこり「三石神社」

際、みやげとした「矢の根」が蒲生家の祖、依藤太秀郷が近江の石川で「むかで退治」に使用したものであった。利直公の死後の寛文三年（一六六三年）に

於武の方もこの世を去り、遺言により「光台寺」に葬ることになった。壮麗な霊廟をつくり、菩提を弔ったが、墓前にあった濠に太

鼓橋を架けたものの一夜にして壊れていた。何度架けても壊されてしまうので、誰いうとなく「大きなむかでが橋を壊してしまふのだ」との噂が伝わった。

墓参の日、多くの見張りを置いて、数一〇人の人手をもつて一気に工事の全部を終えたがその後も、この付近には、依藤太に射られたむかでの怨霊が毎夜何一〇匹、幾一〇〇匹となくはい回り、その上於武の方の髪の毛がごとごとく片目の蛇に化したといわれ、うわさを伝え聞いた人の誰からともなく「むかでお姫様の墓」と呼ぶようになったという。こうしたことから、

寺に近づくものは無くなり、住職は自らノミを手に一体の仏像を刻み墓前に安置して供養したところ、怨霊もついに姿を見せなくなつたというもので、その後立派な伽藍を建立し供養したということである。

こうした伝説は、他にも「桜川観世音と片葉の芦」、「銭掛の

松」「首なし弥陀と虚無僧」等々寺町周辺に数多く残されており、この地方の歴史の深さを伺わせる。盛岡は、第二次大戦時も、駅周辺を除き、ほとんど戦災にみまわれなかつたことから、古くからの歴史が多く現在に引継がれてきている。ちなみに、「盛岡市通史」による城下の杜寺の数は神社三二社、稲荷社八八社一七八二年の寺院は七六か寺を数えたところである。

しかし、こうした歴史的色彩の濃い地域の街造りを考える時、古くからの狭い道は整備上の大きな負担となり、保存と開発の間に立つとき強い胸のいたみを禁じえないものがある。この「寺町通り」も、都市計画道路下ノ橋更ノ沢線として整備の名乗りを上げたものの、当時の道路は両側を寺院の土塀に挟まれた六m足らずの狭い曲がりくねった道路であり、整備の是非をめぐって多くの検討がなされたものである。市の東部地域に新たな

宅地開発計画が相次ぎ、三陸沿岸北部の地域を結ぶ幹線として主要地方道盛岡岩泉線の役割と期待は大きくなり、増大する交通に対応する対策と環境保全等地元住民の協力を得るための話し合いが重ねられ、その回数は一〇〇回を超すものとなった。委員も、医師、庭師、石屋、僧侶、県議、店主と多方面にわた

り意見や提案も多岐に及んだ。小さな問題も話し合いで、とい

う姿勢が評価され、計画は進み、その結果古都盛岡のイメージを損なうことのない、落ちついた潤いのある街としたい、との合意ができた。墓地内にあった樺の木はシンボルツリーとして活用され、寺院の塀は新たな築地塀として生まれ変わった。電線、電柱は電力会社、N T T の協力を得て裏通りに配線され、沿線住民の協力により沿道に庭園も造られた。これまでの寺院

特有の狭い通り、年々増加の一端をたどる車の流れ、環境保全と様々の困難の条件の下で進められた事業が完成を見たとき、地域住民を始めとする関係者こそぞっての盛大な祝賀会が催されたものである。

街は生まれ変わった。白雲に緑映える夏、御影石を模した白い石畳に「ナツツバキ」の白い花、そして自然の古木を取り入れた樺の木蔭に、ふれあいの毎

日が流れ、生活に溶け込んで安らぎを感じさせ、「らしさ」を大切にし、歴史を感じさせる新しい道は、昭和六二年に建設省の「日本の道100選」にも選ばれた。

更に、平成元年には、「手づくり郷土資」の誉に浴した。加えて平成三年、「まちの景観をリードし、魅力ある都市景観を創造するもので、盛岡らしい歴史的な景観を維持し、伝統的雰囲気

これもすべて、歴史と環境という財産を大切にしたい、との日頃からの市民の願いが実ったものであると感じている。

今「寺町」として、市民に愛されているこの街を、将来に向けて大切に引継ぎ、第二、第三の「寺町」を造る足掛かりとしていきたいと考えているところである。

今後、全国の多くの皆様が盛岡を訪れた時、是非一度足を運んで下さることを願って止まない次第である。



日本の道100選の記念碑
ポケットパークとして整備された



月・日	世界の記事	月・日	国内の記事	月・日	道路行政の記事
10・22	<p>○米ゼネラル・モーターズ(GM)とフォードの発表によると、今年第三・四半期(七月九月)の決算は、いずれも第二・四半期に続き大幅赤字となった。GMの第三・四半期の売上高は、二八九億ドル余で、損益は一〇億五六〇〇万ドル。フォードの同期間の売上高は、二一一億ドル余で、損益は五億七、四〇〇万ドルの赤字。景気低迷による乗用車の販売不振に日本車との競争が追い打ちをかけた。</p>	10・30	<p>○農林水産省災害対策本部のまとめによると、台風17号による農産物や農業施設の被害は、過去最大の七、一八七億円に上った。農作物のうち被害の最も大きかったのは、リンゴ、ミカンなどの果樹で、二、一一六億円の地域別では青森の六九〇億円が最大で、以下熊本、福岡の順。</p>	11・1	<p>○道路法及び駐車場法の一部を改正する法律(平成三年法律第六〇号)施行 ○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(平成三年政令第三一七号)施行 ○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(平成三年建設省令第一八号)施行</p>
26	<p>○米商務省の一九九〇年の所得調査によると、米国の家計所得の伸びは、インフレに追いつかず、八二年以来八年ぶりに実質所得が前年を下回った。家計所得の中間値は、二万九、九四三ドルで、前年比実質一・七%減。一人当たりの所得も一万四、三八七ドルと前年比実質二・九%減。</p>	11・5	<p>○自民党の宮沢総裁が、臨時国会の衆参両院本会議で首相指名を受け、同日夜、宮沢内閣が発足。福総理・外相に渡辺美智雄氏、建設相に山崎拓氏、国土庁長官に東家嘉幸氏。</p>	11・5	<p>○「道路法の一部改正について(道路局長通達)」道路法の一部改正について(路政課長通達)」「道路法第二四条の二に基づき駐車料金を徴収する自動車駐車場に関する標準条例について(道路局長通知)」</p>
29	<p>○米財務省の九一會計年度の連邦財政収支報告によると、財政赤字は二、六八七億ドルで、前年度比二一・九%増。過去最高の八六年度の二、二二二億ドルを大幅に上回った。</p>	14	<p>○日銀は公定歩合を〇・五%下げ、年五・〇%とすることを決め、即日実施。今年七月一日に次ぐ二度目の利下げ。</p>	11・29	<p>○第五回特定交通安全施設等整備事業五箇年計画について(閣議決定)</p>
11・6	<p>○米連邦準備制度理事会は、公定歩合を現行の年五・〇%から四・五%に〇・五%引き下げることを決め、即日実施した。景気回復のテンポが鈍化、再失速の恐れが強まっているため。</p> <p>○湾岸戦争以来、燃え続けていたクウェートの油田火災が、すべて鎮火した。火災や漏出で失われた石油の量は、確認埋蔵量約一千億バレルの二%弱。消火費用は約一五億ドル。</p>	15	<p>○総務庁によると、国の許認可事項の総数は、一九九一年三月末で一万七一七件で、前年同期より一三六件増えた。国際化による新たな行政事務が生じた。</p> <p>○自治省が都道府県の一九九一年度九月補正後の予算概要をまとめた。東京、福岡、大分を除く四四道府県が九月補正予算を組み、その規模は計九、一〇七億円。補正後の本年度予算総額は昨年度同期比七・〇%増の四四兆八、八四六億円になった。</p>		

編集雑記

蛇の形からとったと言われる漢字の巴は、日本語では「ともえ」と読ませる。頭部が円形で尾の方へ行くと極端に細くなるこの形は、蛇というよりも「おたまじゃくし」に似ている。これが二つ組み合ったのを二つ巴。三つを三つ巴と言う。柔道の巴投げとか、巴戦などの語源であり今も神社や家の紋章に使われている。また、二つ巴は男女和合の象とも言われる。

さて、韓国の国旗の真ん中には、赤と青の二つ巴が画かれている。赤色は陰の巴。青色は陽の巴を表す。この陰陽二極が組み合わさると太極になる。陰陽は太陽と月、昼と夜のように対をなすから、それを重ね合わせたものは宇宙とも言えよう。そしてこの円の四方に配されているのは、☰☷☱☲易占いに使われる算木。これは八卦のうちの四象で天地水火を表す。この四象は地球上の現象である。このように見ると、韓国の国旗は宇宙と地球を表す壮大な図柄で、東洋哲学の宇宙観を表現しためずらしいデザインであることがわかる。

話しは変わるが、二〇年前に米国に旅行したとき、建築現場の高いクレーンの突端や、ホテルの玄関にまで翻る星条旗にとまどった。雑多な民族が住み建国の歴史が浅いこの国では、永遠なる国を意識させるものは国旗と国歌以外にはなさそうである。一市民がデザインした色彩豊富なこの旗に寄せる、国民の期待は今も変りはないだろう。

一〇月ドイツに旅行した。ライン河ローライの船着場には黒赤黄の三色のドイツ国旗が河風にはためいていた。ドイツに来てここではじめて国旗にお目にかかった。その旗の向こうには河越えに古城が見えた。この国旗の上の黒は何を意味するのかわからないが、風に流れる旗を見ると黒い部分はあるたりの景色に融け込んで、赤と黄の二色が一段と美しく見えた。どのような経緯で制定されたにしろ、国旗は図鑑で見るとよりその国の風土の中に置いて見るのが一番きれいに見える。

それにしても、ライン河はスイス国境からドイツを横断し、オランダを経て北海にそそぐ大河だが、水源近くまで大型の運搬船が漕上できるのは、急流河川に慣れた我々にとつて驚きである。水位保持のため舞台裏ではい

ろいろ苦勞があるにしろ、ヨーロッパ大陸の懐深くい込む輸送の大動脈である役割は昔も今も変りない。私達が遊覧船を待つ間にも、船首に色々な小旗をつけた大型鉄鋼船が、沢山の物資を積んで上下して行く。船首の小旗は所属を示すものだろうが、昔は山上の古城の主がこの目印の旗を見て通行料を徴収したその名残りも兼ねた旗であろう。とすると望遠鏡の発達していない昔は肉眼で見えるような色別でないと困る。今、往来している小旗を見ていると色は違うが、上下二色に区分された旗が多い。イタリアやフランスの国旗のように縦三色だと風にはためくと見えにくくなる。上下二色だと古くなったり汚れても容易に識別できる。上中下三色のドイツ国旗は、このライン河の運搬船の小旗の伝統を受け継いでいるのかも知れない。(か)

一月号の特集テーマは
「安全・快適な道路をめざして」
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)

<年間送料共8,400円>

FAX03(3234)4471

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