

巻頭言 ■ 生活関連社会資本としての道路 日本大学教授 中村 貢 1

随筆 ■ 美しい街づくりと道路 吉井 一弥 3

地方分権は道路網の整備から — 道路行政にひとこと — 今立町長 若泉 征三 5

特集 / 道路占用の最近の諸課題

特別座談会・道路占用の最近の諸課題をめぐって 7

高橋 和雄 / 大内 莊久 / 佐々木かをり / 関 永堅 / (司会) 小山 亮一

電線類の地中化に伴う道路占用料の額の取扱いについて 道路局路政課企画指導係長 佐々木正徳 31

はみ出し自動販売機是正対策について 道路局路政課占用係長 山田 祐三 36

『自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律』について

道路局道路交通管理課 43

都道の変遷等について — 道路管理の実態報告 —

東京都建設局道路管理部路政課多摩地域認定担当係長 佐口 政光 50

◆道路占用Q&A(第2回) 道路法第32条第1項関係 56

シリーズ / あの道この道

魅力よこはま……ゆめはまの道 横浜市道路局道路部路政課長 佐々木五郎 60

住みたい県を支えるみち — 歴史・風土から見た佐賀の道 — 佐賀県土木部道路課長 原田 幸郎 66

◆時・時・時…… 73

□平成五年度既刊号目次 75

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／道路占用の最近の諸課題

特別座談会

道路占用の 最近の諸課題をめぐって

出席者 高橋 和雄
(東京都建設局道路保全
担当部長)

大内 荘久
(東京電力(株)用地部長)

佐々木かをり
(株)ユニカルインター
ナショナル代表取締役)

関 永堅 (Kwan Weng Kin)
(ザ ストレイツ タイムズ
プレス 東京特派員)

司会：小山 亮一
(建設省道路局路政課
道路利用調整官)

ストリートファニチュアについて

司会(小山) 本日は、「道路占用の最近の諸課題をめぐって」というテーマで、ご出席いただいた各界の皆様方からご意見を伺いたいと思います。最初にご出席いただいた皆さんのご紹介を私のほうから簡単にさせていただきます。

最初に有識者の代表といたしまして、株式会社ユニカルインターナショナル代表取締役の佐々木かをりさんとザ・ストレイツ・タイムズ・プレス東京特派員の関さんに御出席を頂いております。また、実務担当者の代表といたしまして、東京都建設局道路保全担当部長の高橋さんと東京電力株式会社用地部長の大内さんに御出席を頂いております。私は本日司会をさせていただきます。建設省道路局路政課の小山でございます。よろしくお願いたします。

それでは本日のテーマについて、私のほうから簡単にご説明させていただきます。道路は、車や歩行者などが通行するための施設であり、それが本来の目的です。しかし、それ以外にも道路の副次的な機能として、電線、電話線、水道管、ガス管、あるいは地下鉄といった、いろいろな公共的な施設の収容の場所として利用されています。

この交通以外の道路の利用を、道路の占用と言っています。本日はこの占用について、いろいろな角度から、特に最近話題となっている問題を中心にご意見を伺いたいと思います。

まず最初に、ストリートファニチュアについてのご意見を伺いたいと思います。ストリートファニチュアについての具体的な定義はありませんが、例えばベンチ、ごみ箱、灰皿、あるいはモニュメント、記念碑などがストリートファニチュア概念に入っています。



ストリートファニチュアについての実際の取り扱いについては、通行するというだけの面から申し上げますと、むしろこういうものは必要がないのではないかという意見もあるでしょう。逆に、景観とかゆとりある街並みといった面になると、別の観点からの考え方もあると思われ、これに関するご意見を伺いたいと思います。

最初に高橋部長から、東京都におけるストリートファニチュアの事例についてご紹介いただきたいと思います。

高橋 ストリートファニチュアの位置付けは、道路の施設ではないので、道路の占用という形で希望者の申請により設置を認めている事例があります。ストリートファニチュアには、いろいろな種類がありますが、まず、いま例として挙げられた灰皿があります。バス停などで人が待っているときに、たばこを吸ってポーンと捨ててしまうと道路が汚れてしまうので、バス停の近くに灰皿を置く場合がありますが、その中にはかなりデザインされた灰皿もあります。

また、ベンチや彫刻とか記念碑といったモニュメントなどを許可しています。ごみ箱もかなり許可の例があります。そのほかに、いまの例にはありませんでしたが、よく商店街などの希望で設置する街灯があります。

問題は、先ほどご説明があったように、交通機能をまったく阻害するような形で設置すると、道路の本来の目的を損なうことになるので、設置する場合にも歩道だと残りの幅員、つまり通行できる有効な幅員を歩道の有効幅員の三分の二以上かつ一・五m以上取るようにという形を取っています。

そのほかに、横断歩道や消火栓、信号機からは五m離して置いてくださいとか、横断歩道橋の昇り口とか地下通路および地下鉄の出口からは五m離してくださいというように、交通機能に配慮した形で支障

がないことを確認したうえでそういうものを置いていただいているというのが実態です。

司会 占用の許可をされているということですが、灰皿とかベンチとか彫刻などを置くのは、どういう方が設置するのでしょうか。

高橋 ベンチの場合は、主に地方公共団体です。それからバス事業者、あとは町会とか商店会など、ベンチの管理をしっかりと行うことのできる団体に限っています。灰皿については、地方公共団体が多く設置していると思います。モニュメントについては、やはり区市町村が多いです。個人で置いている例はほとんどありません。ごみ箱などももちろん区市町村が多く置いている例が多いと思います。

司会 いまご紹介していただいたのが東京都の実例ですが、本日は有識者のお二方も海外、あるいは国内でのご見聞もおありだと思えますので、実例も含めてご存じであれば、ご紹介いただきたいと思えます。

佐々木 ストリートファニチュアといってもいろいろ考えられると思います。ベンチとか灰皿とかごみ箱などに許可を与えて設置しているという実情はよく分かりましたが、その数とか、不許可になったものはどういうものがあるのか、また、その頻度はどのくらいかということをお伺いしたいと思います。

このごろ外を歩いていて思うのは、よく言われることですが、健康者のための道路になっているので、ちょっと疲れたときとか、けがをしたり、病気になるったり、女性ならば妊娠したりということ、普通の状態だけでなく歩いていると、休む場所があまりありません。

先ほどベンチという話が出ましたが、ちょっと疲れたから一瞬しゃみみたいとか、座りたいとか荷物を置きたいというときに、道にはあまり休めるスペースがありません。これは道路だけではなく、公園の

問題などいろいろあると思いますが、そのへんが気になっています。そういう意味では、歩道にももう少し余裕があるといい。ベンチなどの数が増えればいいと思っています。

あとはこれも許可、不許可の問題と関わるのかもしれませんが、東京で言うと尾山台の駅前の商店街とか、横浜で言うと元町商店街は、好きな人も嫌いな人もいると思いますが、デザインが統一されていて、道路工事のときに全部石畳に変わったり、道がくねくねして、車が止まるスペースを設けたりしています。デザインに関しては賛否両論あるかもしれませんが、あれがファニチュアというかどうか分かりませんが、私は町の姿勢としてはいいと思って見えました。

それから今回、私はストリートファニチュアというお話の中で一番に思いついたのが、去年の秋にニューヨークで見たことです。ニューヨークには年に何度も行っていました。夏ごろにできたらしくて、私が初めて気がついたのは去年の秋でした。パークアベニューという広い通りがありますが、その真ん中に数ブロックごとに巨大なモニュメントというか、彫刻が置かれていました。実は私自身はちょっといいと思いません。

これも許可、不許可の問題ですが、どういうものをよしとしているのか。先ほどモニュメントは区や市や町がやっているとおっしゃっていました。何をもちよとしていたり、あるいは誰が申請したときにいいという許可が出るのか。いまお話を伺っている中と自分の体験から知りたいと思いました。

司会 それではまず許可の件数とか基準について、高橋さんにお願ひします。

高橋 道路法という法律があつて、その下に規則などがありますが、それに基づいて許可をします。いままでの法の考え方は、道路にはで



高橋 和雄氏

昭和13年生まれ。

昭和37年東京都に入都。建設局三建補修課長、企画室副参事、建設局街路課長、新宿区土木部長等を経て、平成5年より現職。

きるだけ通行の障害になるものはないほうがいいというのが基本的な考え方であり、許可できるものを限定的に列挙しています。

行政を担当している人が恣意に許可をすると、場合によっては美観上の問題も出てきますし、交通機能にも支障が出てくるので、ある一定のガイドラインを作って、それにしたがって許可をしているということだと思います。

次に数ですが、東京都の場合、ベンチですと、都内全体の都道では四〇〇箇所近くあるということです。

それから彫刻とかモニュメントは三〇箇所程度ございまして、また、ごみ箱になると相当の数にのぼります。電話ボックスもそうですが、街を見ていただければお分かりになるようにかなりの数があります。

それから元町とか尾山台のように、きれいな美しい道路を作ろうということについては、東京都の政策としていろいろ実施しております。一つは、美しい質の高い道路空間を作る。ただの通行機能だけではなく、景観上もすぐれた街づくりということもあって、美しい、質の高い道路空間を作り出すために、シンボルロード事業とか、町の人たちと一緒にやっていく道路の修景事業とか、そのほかいろいろな

条件を整えばカラー舗装するとか、できるだけ緑を植えるとか、電柱をなくして地中化するといった事業もやっています。そういったことは、これからもどんどん進めていくことになると思います。

ただし、モニュメントなどについては、実はいろいろな議論があります。私どもは、道路を管理する立場にありますが、交通を管理している公安委員会の立場ですと、あまり大きなものだと視野をさげずつてしまおうとか、事故につながるのではないかという形で、かなりいろいろな制限が加えられます。従いまして、これからそういうものを設置していくには、公安委員会との調整も必要であると考えております。

司会 先ほど交通の面から見て、例えば障害者の方とかお年寄りの方などに対して、ベンチとか休憩する場所も必要なのではないかというご意見がありました。最近、道路法施行令の改正を行って、道路管理者がベンチやその上屋を設置できるようにしました。

また、占用についても、例えばバスの停留所とかタクシーの乗り場、病院の周辺とか老人ホームなどの周辺の道路にベンチなどを置けるような占用許可基準の緩和を考えています。

これからは、少しずつではありますが単なる通行のためだけではなく、もう少しゆとりがある、あるいは弱者の方にも配慮がなされた道路を、占用の面からも考えていきたいと思えます。

佐々木 いまのお話では、バス停のベンチとか老人ホームなどの近くのベンチということでしたが、私が申し上げたいのはそうではない場所のベンチです。具合の悪い人は必ずしも病院の周りを歩いているわけではありません。例えば、私も自宅からスーパーマーケットの間を五分歩いて帰りますが、一つもベンチがありません。

バス停はバスを待っている人が座っているので、バスも待っていない

いのにそこで一〇分休みましようというわけにはいきません。

特にここ何カ月か自分で体験したので思うのですが、普通の場所にベンチがあればいいと思います。すてきなベンチとか、たくさんベンチが並んでいなくてもいいのですが、荷物を置けるとか、ちよつと座りたくなつたときに座れるような余裕のあるものが、一般道路にも何メートルおきかであればすごくありがたいと思いました。

高橋 いま佐々木さんがおつしやられたことは、この前の都議会の中でも指摘がありました。少し感じは違いますが、同じようなことで、これから高齢化社会を迎えますが、その人たちがいつまでも歩き続けるわけではないので、ベンチを置いてあげられないのかという指摘がありました。

ただ、どういうところに置かかというところ、歩道の残幅員の関係があります。一方では、車椅子に乗った方が自由に通れるような歩道の幅員を確保しようという要請もあります。車椅子が二台すれ違うためには約二m必要です。その中にベンチが飛び出しているはずという話もあって、私どものほうではこの問題をどうしようかということ、検討委員会を作つて、まったく新しい今日的な課題としていま考えています。ただ、いまのご意見は十分参考にさせていただきたいと思ひます。

大内 話は変わりますが、道路を清掃する仕事がありますね。これは道路管理者のほうの仕事になるのですか。

高橋 一般的にはそうですね。

大内 そういふ観点からすると、灰皿とかごみ箱というのは、道路をきれいにするための一つの道具ではないかという気がします。いま佐々木さんから出た椅子なども、従来の歩行、あるいは道路の通行とつた、ただ真つすぐ歩くというだけの機能を考えるとなくともいいと思ひますが、先ほどおつしやつたような高齢者のための道路、ある

いは妊婦のための道路、あるいは弱者の方々のための道路という位置づけを考えると、道路そのものの機能の一つではないでしょうか。

関 ベンチというよりも、シンガポールの場合はオーチャードロードという大きな通りがありますが、その両側の歩道と車道の間に少し低い壁があります。その壁が椅子になっています。ベンチではありませんが、十分休めるようになっています。

大内 並木道の木の切り株のようなものがポンとあるというような感じでしょうか。そんな簡単な感じではないと思ひますね。

佐々木 それこそ椅子の形をしていなくても、背中がなくてもいいと思ひます。アメリカなどですと、中が花壇になっていて、周りの縁が広いので、そこに腰掛けられたりします。そこにずつと座つて何をしようというわけではないので、一瞬座れるという意味でスペースがあればいいと思ひます。道にしゃがみこんでしまつては申しわけないと思ひるので、必死に歩いてしまひますが、そういうところがあるとうれしく思ひます。

司会 ベンチについてお話が出ましたが、芸術的なもの、モニュメントなどについてはどのような見解をお持ちですか。

大内 公園などですとよく彫刻が置いてあつたりします。確かに公園の中で彫刻を見ると、立ち止まつて眺めたりしますが、道路になる、なかなかそういう感じにならないのではないかと気がします。しかし、これからは歩くための道路、歩くのも駅へ行くとか学校へ行くというように目的を持つて歩くための道路ではなく、ゆとりを持つて散歩するための道路という位置づけも必要だと思ひます。

そういう方々のための道路というように考えていくと、公園だからこういうものがある、道路だからこういうものはないというのではないかと、道路と公園が一体になつたような道があつてもいいのではないかと



佐々木かをり氏

プロ意識のある女性のネットワーク“NAPW”(Network for Aspiring Professional Women)代表でもある。テレビ朝日「ニュースステーション」等のニュースレポーターとしても活躍中。

という感じがします。パークウェイという言葉がありますが、あれは公園の中、あるいは横に自動車を通る道路があって、車の中から緑を眺めたりしながら行くという感じですが、歩行者のためのパークウェイというものがあってもいいと思います。

公園の管理者と道路の管理者は行政の立場からすると別々なのかもありませんが、われわれ道路を使う側からすると、そういう意識はあまりありません。要するに、歩きやすく眺めがよければいいんです。道路とか公園という垣根を作らずに、一体となって整備していただいで、その中にモニュメントもあり、緑もあるというようなことはどうかという感じがします。

司会 佐々木さんから、先ほどニューヨークのモニュメントのご紹介がありました。どういう印象をお持ちですか。

佐々木 基本的に海外の街を歩いていると、楽しむ道というのは日本より多いのではないかと思っています。先ほど歩くための道というお言葉が出ましたが、歩くだけの道ではなく、歩きながら木を眺めたり、建物を眺めたり、ちょっと休んでみたり、モニュメントならばモニュメントを見たりすることができると感じています。

ニューヨークは、特にマンハッタンの中のビジネス街が集中しているところは、ビルの中の敷地にモニュメントがあるという程度で、それほど街中に気がつくようなモニュメントはないと思います。ただ、フィフスアベニューよりも少しイーストのほうに、パークアベニューというすごく広い道路があります。私が去年の10月に行ったときに、そこに巨大なモニュメントが何ブロックかおきがありました。

私がタクシーで四五丁目くらいから七五丁目くらいまで行っただけで、五から一〇くらいあったと思います。真つ黒い石か何かでできた人がポーズをとっているものなどがありました。

司会 モダンな感じのものですか。

佐々木 要するにモダンアートだと思います。いまもそうですが、そこには花壇があります。その花壇の真ん中に大きなモニュメントがありました。一〇月に行ったときは、タクシーに乗った瞬間に、「あれつ、どうしたの」というのが私の最初の印象でした。

私にとつては見慣れないものだし、もともときれいなお花があつて、何もなくてもかなり手のこんだ美しかった通りだったので、ここまですななくてもいいのと思えました。町の人に聞いてみると、「いいんじゃない」と言う人もいたし、かなりお金もかけたと思います。いろいろな意見がありました。が、美術品は人によって好き嫌いがあるので、これは難しいところだと思えます。

司会 スペースの問題などもあるので、なかなか一概には言えないかもしれませんが、ロンドンのピカデリーサーカスのそばにレスタースクエアというところがあります。場所的には東京の新宿あたりの感じですが、そこにチャップリンの小さな銅像が立っています。

何気ない銅像ですが、ロンドンの下町、劇場街という場所にふさわしいものだと思います。

佐々木　そういう意味では、日本人は小さなものは好ましいと思うけれども、あまり大きなものもともと慣れていないかもしれません。横浜などに石で埋め込んだものがありますね。床に横浜の物語とか、どこまで何メートルとか、こつちが博物館だとかいうものがあります。ああいったものは、ハリウッドに映画のスターの名前が入っているように、アイデアによっては目立たないやり方でも楽しめるかもしれませんね。

電線類の地中化について

司会　それでは次のテーマに移らせていただきます。最近まで街中に電信柱が立っていて、電線が上を走っているというのが非常に日本的な光景でした。

地上の電線を地中化すると、その分道路が広くなって通行がしやすくなります。あるいは、火事などが起こった場合も、電線がなければ消火活動に支障が少なくなるといったことから、都市災害の防止という点でも意味があります。それから、電柱とか電線があることによつて、都市の景観が外国の都市のようになれないということもあって、現在、建設省では電線、あるいは電話線といった電線類をできるだけ地中化していくことを考えています。

これについては、建設省だけではなく、実際に電線、あるいは電柱を所有されている電力会社や電話会社などの企業の方のご協力も不可欠なものです。そこで、電線類の地中化について、大内さんから地中化の実績、あるいはメリット、デメリットをご紹介いただきたいと思っています。

大内　確かに街を歩いていると、この電柱がなかったらとか、電線

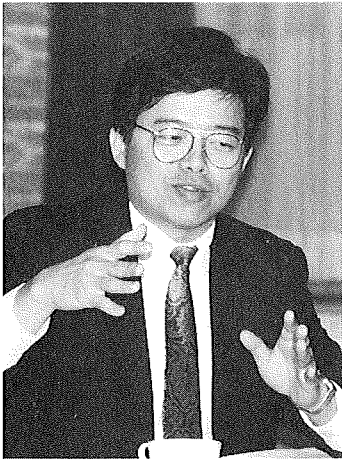
がなかったらというところに出くわします。しかし、都心部などでは若干ですが、減ってきたように思います。私は今日、内幸町から国会通りを通つて、官庁街を通つて、議事堂の前を通り、最高裁の前を通つてここへ来ました。この間には電柱は一本もありません。

都心三区、ないしは新宿、渋谷を含めた五区くらいを見ると、電力のほうの電柱をなくすような方向でできてきています。都心三区では八〇％を超えているかもしれません。しかし、二三区内となると、地中化率は、まだ三十数％です。三多摩のほうを入れるとまた落ちますし、日本全体でいくとほんの数％ということになっています。これは私も電線の管理者と道路管理者の皆様方と協力しながら、これから進めていかなければいけないことだと思います。

よく外国と比較して、なぜ日本は電柱、電線がクモの巣のようにあるのかと言われます。電話ができたり、電力の一般販売を始めたのは、アメリカ、ヨーロッパと比べてそれほど差はありません。若干、日本には遅れて入ってきましたが、ほんの数年の違いです。エジソンが電気を発明して、電気の供給を始めたのと、日本で電力事業が始まったのではそれほど差はありません。

電力事業、電話事業が始まったときに、電線というものをどう置いたらいいのかというスタートラインが違っていたということが一つあると思います。私も先輩方いろいろな話を聞いてみましたところ、もちろん山間部のほうは別ですが、都心部などについては、昭和一〇年代くらいまでは地中化して電気を送るという思想がかなりあったようです。

ところが、戦後、東京はまったくの焼け野原になつてしまつて、これから復興だというときに、バラックの家が建ち、そういうところへ電気を送るときに、いちいち地中線でやるわけにはいきません。樹木



関 永堅(Kwan Weng Kin)氏

1952年シンガポール生まれ。
79年外務省に入省。82～85年在京大
使館勤務後、86年ザ・ストレイツ・
タイムズ社に入社。政治部、外報部
を経て、89年特派員として再来日。

に縛りつけてでも線を張って電気を届けなければいけないということ
で、美観とか何とかというよりも、まず電気を送る、あるいは電話を
つなぐということからスタートしました。火事場の後始末のような感じ
で立ててきたのが戦後の復興期だったのではないかと。そのような理由
で、なかなか地中化のチャンスをとらえきれなかったということがあ
ると思います。

昭和六〇年ごろから、これを何とか計画的に解消していこうという
ことで、最初は地中化一〇箇年計画を立てて始めたところ、日本が非
常に豊かになって、為替差益が入ってきたことなどもあって、非常に
ハイペースで進みました。最初は一〇年間で日本全体で一、〇〇〇km
の地中化を推進しようということでしたが、それが五年間で終
了しました。

それではこのペースでもう一度やろうということで、いま第二期電
線類地中化五箇年計画を一、〇〇〇kmくらいを目途にして進めていま
す。これも昨今、政府で打ち出された景気浮揚のための総合経済対策
といった意味合いも含めて、五年と言わず、四年くらいでやってしま
おうということ、前倒しをしてやっていこうということ、です。次の

五箇年計画もそろそろ準備を始めていますし、これから何とか立ち遅
れを取り返していこうということで、努力しています。

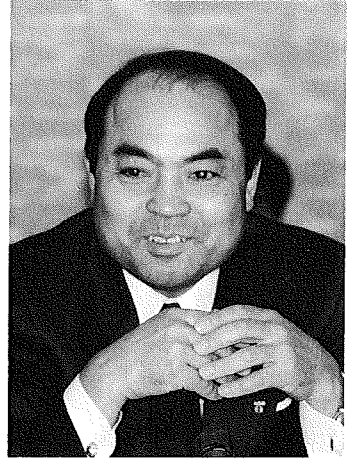
関 いま街づくりと関係があるとおっしゃいましたね。戦後、東京
はきちんとしたタウンプランニングがなかったので、このような無秩
序な状態になってしまったと思いますが、いまおっしゃったような五
箇年計画などは、将来の街づくりとどのような関係を持って行ってい
かれるのですか。

大内 優先順位を決めてやっていかないと、ある一カ所から延べに
地中化するというわけにはいけませんので、計画的にやってきました。
その考え方として、いま関さんからお話があったように、ある程度街
並みが固定したところでないときけません。低層の建物があったり、
バラバラになっているところなどは、低い建物が高層建物に変わると、
電気の需要は数十倍になってしまいます。

そうすると、せっかく埋設してもまた掘り返して、太い線、あるい
は電圧の高い線を入れ直さなければならぬといったことになるので、
街並みが落ち着いていないところは後回しにさせていただいて、落ち
着いたところからやっていこうということで、いま優先順位を決めて
やっています。

それで当面は、四～五階建ての建物が連担しているようなところは、
地中化していこうという考え方でやってきました。東京都内では、だ
いたいそういうところは終わつたように思います。今後、都市の再開
発が進んで、そういう建物ができてくるようなところは、その整備に
合わせて優先的に地中化をやっていくことにしています。

それともう一つ、電線を地中化するには、ただ穴を掘って埋めれば
いいように思いますが、電気でずから絶縁をしなければなりません。
いま上空にある場合には、銅線とかアルミ線を合成樹脂で覆った



大内 莊久氏

昭和16年生まれ。
昭和38年東京電力㈱に入社。用地部
管財課長、神奈川支店総務部部長
(用地担当)、首都圏プロジェクト
推進部副部長、用地部副部長等を経
て、平成5年より現職。

ものを使用していますが、それをそのまま土の中に埋めるわけにはいきません。その周りに電気が外に漏れないように絶縁しなければいけません。さらに水というのは電気を通しやすくして危ないので、そこに水などが入ってこないように囲わなければなりません。

また、電柱には変圧器という電圧を変える装置が付いています。電気を送るときには六、〇〇ボルトから二〇〇ボルトで送ります。ご家庭で使うときには一〇〇ボルトか二〇〇ボルトですから、電圧を落とす装置が必要になります。いまはそれが電柱の上に乗っています。

土の中に部屋を作って、そこへ納めるということもありますが、電気の使用量が増えたり、故障があれば点検したり、補修をしたり、取り替えたりするので、完全に埋めてしまうと、そこに至るまでの階段も作らなければいけないということで、非常に大きなスペースが必要になってきます。ですから、いまのところは変圧器は地上に置かせていただくということになっています。

また、電線から家庭やビルに配るためのスイッチが必要になってきます。スイッチも単につないでやるわけではなく自動的に切り替えたりするようなものが付くので、やはり一つのボックスになってしま

ます。

ということで、電線を収納するスペースと地上にボックスを置くスペースを考えると、歩道にある一定の広さが必要です。三mくらいの歩道、場合によっては四m五〇cmくらいの歩道がないとできないということもあるので、街づくりと同時に道路の歩道の整備も必要な条件になってくると思っています。

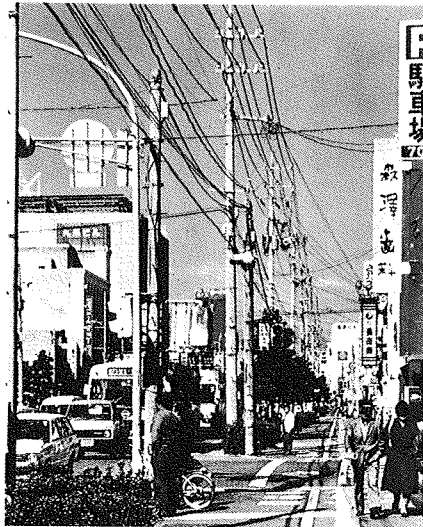
関 歩道のないところは地中化は無理ということですか。

大内 そうですね。絶対に無理ということではありませんが、電気もいろいろな電圧があって、発電所から持ってくるようなもの、人間で言うと大動脈のようなものは、掘り起こして補修することはめったにないので、それは車道はかなり深いところに入っています。ところが、ご家庭の近くになると、電気を使う量が増えてきたとか、ビルを建て直すといった場合、線をつなぎ直さなければなりません。ですから、電圧の低い電線は家屋の近く、すぐに掘り返して取り替えやすいところ、つなぎやすいところということになります。そうすると、どうしても歩道と車道が分かれているところでやっていくということになると思います。

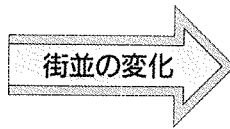
司会 いま大内さんからいろいろお話がありました。地中化をすることについては、進められればそれにこしたことはありませんが、たぶん一番大きな問題は、費用の問題だと思っています。

簡単にご紹介しますと、キャブシステムの場合、1kmを建設するのに六億円くらいの建設費が必要であり、現在、この費用については、関係企業と道路管理者が負担しているわけですが、五年間で一、〇〇〇kmの地中化を実施するためには相当の費用がかかるという課題もあるのかと思います。

高橋 いままでもいろいろお話が出ていましたが、先般、東京都で



キャブ設置前



キャブ設置後

都市景観に対する世論調査を行いました。その調査の中で、「都市の景観上、悪いものを三つ挙げてください」という項目があって、一番が電柱と電線でした。二番目が看板などで、三番目が道路もあまりよくないということで、みんなわれわれに関係する話で肩身が狭い思いをしました。

東京都としても、当然のことですが、どんどん地中化していかなければいけないと思っています。それは景観だけではなく、防災上の面でも言えることです。電柱があると、例えば梯子車の消火活動にとつて邪魔になるとか、電柱の倒壊により災害時の救助の支障になることも考えられますし、いろいろな面で電柱がないと都市の機能はよくなると思っています。実施していかなければならないと思っています。

そこで、東京都は長期計画というものを作っています。これは大内さんのほうのご協力をいただいた話ですが、平成三年から二年までに東京都内だけで二二〇kmを地中化しようという計画になっています。そのうち、キャブ方式が四〇kmで、管路方式が一八〇kmということになっています。

今までは管路方式で地中化するのは、全部東京電力、あるいはN T Tさんをお願いしていました。しかし、電線の地中化というのは、非常に公共性の高い話ではないかという議論もございまして、また、都市の景観上、防災対策上からも必要性が高いので、少し税金を使わせていただいてもいいのではないかと議論がありました。そして去年九月、東京都で電線地中化の制度を作り、東京都自らも費用を出して地中化しているということになりました。割合は非常に少ないですが、そんなことをしてでも進めていきたいと思っています。

ただ、それを実施していくためには、やはり費用が課題です。現在は、都の財政状態も非常に悪くなっていますし、われわれが考え

ている地中化の整備率というのは、都内の整備対象延長に比較してみると、現在、二三区内で二一％くらい、多摩だと二％程度、東京都全体だと一三％程度だと思っています。その残りが八七％くらいありますが、これを地中化していくためには膨大な費用がかかります。

いま東京都が費用を出している管路も、道路からするとモニユメントとか電話ボックスと同じように、占用扱いになります。要するに、原則的には入れてはいけないところを、特別な許可をいただいて入れるという話です。東京都自らやってもそのような状態なので、これを何とか道路の一部、要するに道路附属物にしていただければと思っています。

たいへんなのは、管路を入れるときに、そこにすでに水道管などがあつたりしてそれが支障となる場合、お金を払って移設してもらい、そこに電線を入れます。ところが、道路附属物になると、相手の費用でどうしてもできるのです。これは道路附属物にしていただけではないでしょうかというのが一つです。

また、国の補助対象になると、いろいろな形で都の予算、あるいは区の予算もついてくるので、そんな制度を作っていただけないかというのを、いま盛んにお願いしているところですよ。

大内 ただいまの費用の話ですが、私ども東京電力という立場だけのことになって恐縮ですが、一九八六年からいままでの間で、だいたい一、〇〇〇kmの地中化を実施してきました。キャブ方式だと、一km当たり六億円くらいかかるということですが、一、〇〇〇kmだと六、〇〇〇億円です。

いろいろなやり方がありますが、その中で私どもが負担するのは、平均すると一km当たり四億五、〇〇〇万円くらい感じになっていきます。それでも一、〇〇〇kmだと四、五〇〇億円くらいになります。こ

れは電気料金を皆さまからちょうだいして、そのお金から投資することになります。

そうすると、東京都内にお住まいの方々には道路を通して、「きれいになった、自分が払っている電気料金がこういうところに生かされた」と思っていただけかもしれないですね。しかし、地方に住んでおられる方してみると、「自分が払っている電気料金が東京都内の電線地中化に使われているのか。だけどこの一〇年の間に一度も東京へ行ったことがない」という方もおられます。

ですから、電気料金でいただくものの中から、そのようなものにする費用も非常に限られてきます。電気の利用者の方々全体の中で、コンセンサスを得られる範囲内の額が投資額になってくると思います。

先ほど為替差益の話を書かせていただきましたが、去年の夏に急激な円高が進み、少し割引して還元させていただきました。この還元をするときにもいろいろなご意見がありました。いま一カ月に一戸当たり一〇〇円ほどの還元額になっていると思いますが、月一〇〇円くらいの還元額よりも、まとめて将来に役に立つことに使ったらどうかというご意見もありました。

かつて三六〇円だったものがいま一〇〇円まで来ていますが、その間、何度も節目、節目に差益が出てきました。その差益をお客さまにお返しする方向と、こういった投資の二つに分けて使わせていただきました。しかし、ここへ来て一〇〇円までくると、今後はそれほど差益が出てきそうにありません。

そうすると、私どものほうで投資に回せるお金は非常に限られてきます。ですから、電線そのものは電力会社やNTTさんなど、電線管理者のものなので、それを整理するのは所有者だろうと単純にお考えただけかのようにお願いしたい。地中化して、電線管理者のほうに



司会：小山 亮一氏

昭和28年生まれ。
昭和52年建設省に入省。都市局、住宅局、河川局、建設経済局、水資源開発公団等を経て、平成5年より現職。

も大きなメリットが出てくるような方向があると、インセンティブがわいてきますが、いまのままでは、その投資額は増分の経費ということになります。

もちろん、われわれもいろんなかたちで企業努力をしていますが、道路管理者の方々の御支援をお願いしたいと思っています。

司会 行政の立場、あるいは企業の立場からのご意見をいただきましたが、最後に生活者、あるいは道路の利用者の立場から、佐々木さんからご意見を伺いたいと思います。

佐々木 おおまかな内訳を伺えば、もちろん、すべてのことに費用がかかるのですから、それを言われてしまうと私たちは何も言えないというところになると思います。ですから、あえてそういうことを無視して申し上げれば、一つは先ほど関さんはとてもいいご質問をされたと思いますが、戦争直後に街のプランニングをしていなかったというなら、いまやっていることは一〇年先を見ているのかということがあります。

これはとても重要なポイントで、どこまでを見てやっていくのか。地中化が今こうだとか、例えば東京電力さんの持っているお金がこう

だからこうしようということではなく、防災とか掘り返し、いろいろなエネルギーの増量のことなど、将来をすごく長い目で見てやらなければいけないと思っています。縦割りの管理をやめるところから始まらないと、いまこの時点でどこがどういうふうにお金を持ちましようといったことだけではないと思います。

私は個人的にはそういうことに税金、あるいは電気代を使われるのは結構だと思っています。しかし、それもひとつひとつのことで考えて、国対東京都、あるいは東京電力という話ではなく、もっと将来を見込んだ横の人たちと一緒にやったやり方をすれば、経済面でも節約できるし、将来の工事とか修復とか、街の設計が一〇年、二〇年後に変わってきたときを考えれば、いいことはたくさんあると思います。

このまま縦割りでご考えていくと、結局、何年か経ってみると、あのととき何千億も費やしたのにこうなってしまったというようなことになることが想像できるという気がします。ですから、横のつながりで考えていただきたいと思っています。

先ほど、戦後に早く電気を、電話をといてお話を初めて伺って、そういう歴史だったのかと納得してしまいそうになりました。しかし考えてみると、戦後、米軍基地がたくさんできましたよね。私は横浜育ちですが、家の近くはみんな米軍基地でした。あそこは戦争直後から、全部地中化です。ですから、いまだに米軍基地の跡地は住みだがる人が多い。

なぜかという、今のお話で言うと、戦争直後に一刻も早く電気、電話をと言っていたときに、彼らは大きな道を作り、全部地中に埋めて、米軍基地の跡には一つも電柱などありません。私はアメリカが大好きというわけではありませんが、将来ということを考えると、いま海外を見て、失敗例も成功例も含めて、勉強のしがいがあるのではな

いかと思います。

私は地中化はぜひ進めていただきたいと思うので、それを進めるにあたっての方法は、せっかくだから時間をかけて、研究や調査をしていただいて、一〇年後、二〇年後に節約できるやり方を考えていただければと思います。

大内 先ほど、地中化をするにはある程度の広さの歩道がなければいけないと言いました。先ほど歩きやすい道ということで、ストリートファニチュアを置くにも、ある程度の広さの歩道が必要だということとで、これからは歩道を広くしていくことはどうしても必要なことだと思います。しかし、道路そのものの予算が取れて、広くできればそれにこしたことはありませんが、公共投資の枠も一度に広がらないので、なかなか大変なことだと思います。

それではどのように広げていくかという話になりますが、先ほど言ったように、公園の事業などと一体にするという方法もあるでしょうし、関さんがおっしゃったように、街づくりと一体にして、道路に面したところは家を建て替えるときには皆さまに少しずつ提供していただく。1m引っ込めて建てていただく。土地の所有権まで出してくれとは言いませんが、そこにベンチを置くとか、植木を置くといったことをさせていただきたい。

公開空地とかいうか、そのような使い方をしてもらうようなことができればと思っています。それは行政のほうで言うと、建築屋さんのほうの分野かもしれません。ですから、道路と建築サイドの話、道路と公園サイドの話というように、そういったところと一体になって、少しでも道路として使える空間を広げるようなことをお願いしたい。そうすると、地中化の際のある程度の歩道の広がりも期待できると思います。

はみ出し自販機対策について

司会 それでは、ご意見も出つくしたと思われしますので、とりあえず次の話題に移りたいと思います。

次は、はみ出し自販機についてです。自動販売機は、商店が自分の敷地の中に設置して販売するというのが本来のあり方ですが、道路路上にはみ出して設置することが社会的な問題になっていきます。

それは、道路をふさいで通行の障害になるということもありますが、自動販売機自体の問題、あるいは街の美観の問題など、いろいろな面から問題になっていきます。自動販売機というのは、平成四年末の数字ですと、全国に五五〇万台ほどあります。

このうち道路にはみ出しているのはどのくらいあるかという、全体で一五万台がはみ出しているということですが。

特に最近では消費者団体からの要望とか、警察に対する告発などがなされており、警察も昨年末あたりから非常に力を入れて、今年六月、あるいは九月くらいにははみ出している自動販売機を一掃しようという意気込みで対策を講じているようです。

自動販売機については、住民の方からもいろいろなご意見があるようです。先日の新聞の読者欄でも、自動販売機が一扫されたのはいいけれども、自動したあとのボルトが切られたままで残っていたり、自動販売機があつたためにその部分の舗装ができなくて、それを自動したときに、舗装もされていなくて、荒れ放題のような状態になっているということと、移動するだけではなく、移動したあとも道路管理者はきちんと指導してほしいというような意見がありました。

そういった最近の状況も含めて、はみ出し自動販売機についてご意見

見を伺いたいと思います。

関 ちよつと質問させていただきたいのですが、自動販売機の設置について、道路にはみ出さなければ設置していいというシステムになっているのですか。

高橋 そうだと思います。いろいろな議論がありますが、道路にはみ出さなければ設置できると思います。ただ、道路にはみ出さなくともいろいろ議論があるようです。

司会 酒など、品物によって許可を受ける必要があるものがありますね。それは別途許可を受けたいうえで、自動販売機で売ることについては問題はないんですね。

高橋 違法性はありません。

大内 そもそもこの問題が具体的に出てきたのは、子供でもお金さえ入れれば、お酒でもたばこでも買えるのは問題ではないかというところから出てきたんでしょうか。

高橋 平成二年に主婦連、たばこ健康全国協議会、日本アルコール問題連絡協議会といった人が、未成年の飲酒、たばこを防止するという観点から、千代田区内の自動販売機を調査しました。それが発端です。未成年に対する害ということで調査してみたら、道路に設置されているものが多くあったので、大蔵大臣や国税庁の長官や東京都知事にも申し入れがなされました。それが発端だったと思います。外国では対面販売が原則で、誰もいないのに自由に買えるのは問題だということに発端があったようです。

大内 アメリカなどには自動販売機というのは設置されているのですか。

佐々木 ありませんね。道でお酒やたばこが買えるということはありません。建物の中にときどきジュースとかお菓子のようなもの販

売機がある場合はまれにあります。お酒はIDカードを出さなければ買えませんからね。

関 シンガポールもそうです。ビルの公共的なところなどにあるくらいです。外に置くというのは、犯罪を招きやすいとか、暑い国などで機械が痛みやすいといった観点から、あまり外に置きたがらないようです。

佐々木 道路を占用するしないに関わらず、たばこやお酒が自由に買えるというのはどうでしょうか。夜一時以降お酒が買えなくなつたのは、ここ五年くらいですが、その前までは、それこそ二四時間買えましたし、私も子供のころビールを買ってこいとかが、たばこを買ってこいと父親に言われて買いに行ったのを覚えています。私はそれで何をしようと思わなかつたのでよかつたんですが、誰でも買えてしまうのはあまりいいことではないかと思つています。それは道路とは違う観点ですけどね。

関 私は普通の飲料水に関しても、コンビニエンスストアがあまりなかつた時代には、自動販売機がないと夜中のどが渴いたらどうしようもありませんでした。最近はずよつと歩けば二四時間営業の店がたくさんあるので、前に比べて自動販売機は必要ではなくなつたと思います。ですから、ただ違反しないように直すだけではなく、具体的に数の見直しも必要だと思つています。

佐々木 いま関さんがおっしゃつた、規制するだけではなく、数の見直しをすべきだということは、私もそのとおりだと思つています。

短時間では結論が出ないと思つますが、販売機を薄くすれば済むということではないのか。社会が変わつてきて、先ほどおっしゃつたようにニーズも変わつてきて、日本の青少年を含めた教育とか、家庭の事情が変わつてきている。社会が変化している中で、街がどうなっ

ていくかという先を見越してやっていくべきだと思えます。

ペナルティーをどう与えるかとか、チェックしてはみ出しているものを一台もなくせばいいかという、たぶんそういう話ではなく、販売機のことについても、道のあり方についても、根本的に考え直さないと、後手後手で、常にはみ出したものをチェックするだけでは、あまり進歩がないのではないかと思えました。

もっと建設的にお金と時間を使ってほしいという感じがします。ちよつと違う観点でこういうことを考えていければいいと思いました。

大内 ちよつと話が違いますが、空缶公害ということもありますね。お金を投入して買って、飲んで、窓の外へポンと捨てていく。そのような弊害もいろいろありますね。

高橋 先ほど占用を許可しないものはどんなものがあるのかとおっしゃられましたね。自動販売機などはまさにそうです。高速道路のサービスエリアなどは特別ですが、一般の道路では占用を許可しません。したがって、法的には道路にはみ出しているものは全部違法状態です。東京都の場合、はみ出し自販機はだいぶ引っ込みました。東京都はほかの道路管理者とも一緒になって、協議会を作りました。去年の初めは五万台くらいはみ出していました。五万台というのは、主要メーカー二五社から申請を出してもらった数です。それが現在は数十台になりました。ほとんどなくなりました。

そのほかにも、個人が持っているようなものもあります。しかし、われわれは大きな企業でテレビを使って広告したりしているのに、違法状態なおかしいんじゃないですかと強く言いました。そうしたら急激に減りました。警視庁がかなり強力に指導したということもあ

りますが、現在は本当にわずかになってきています。ですから、道路の使い方というのも、道路管理者の権限でやるとか

何とかだけではなく、社会的な評価といったものを多くの人はどう考えるかによって、道路のあり方もすいぶん変わってくると感じました。特にマスコミがそれをどのようにとらえているかによって、ずいぶん違ってきます。今回の場合も、企業イメージということが非常に大事だったのだと思います。それで五万台のものが数十台になって、主要メーカーのものについてはなくなっていくということだと思えます。

道路の掘り返し防止について

司会 それでは次のテーマに参りたいと思います。使いやすい道路ということ、道路の掘り返しの問題についてお話しただきたいと思えます。

道路の掘り返しということでは、特に年末とか年度末にそういうことが多いいということが一般的に言われています。道路に関する工事の中で、実際の道路の補修とか舗装の工事は全体の二割で、残りの八割が占用工事です。道路を占用している電気とかガスとか水道、下水道などの工事が全体の八割を占めているというのが実態です。

年末、年度末というのは、もともと交通量が多いので、交通が渋滞したりします。掘り返しの話は単に交通の渋滞の問題だけではなく、もっと効率的に工事をやったらどうかという意見もあります。また、夜間の工事が多いので、周辺の住民の方にも迷惑がかかるという問題もあります。

そういうことも含めて、道路の掘り返しについてのご意見を伺いたいと思えます。

高橋 実はいまおっしゃられました、道路の掘り返しが多いというところで、私も都道の管理者として、かなり厳しく受け止めています。

す。年度末になると工事が多い。一般の人たちは、予算が余っているから使っているのではないかと思われるようです。

実態はそんなことは絶対にありません。確かに単年度主義ですから、三月にまとまってくるということはありますが、実際にやっている工事は、前に比べるとずいぶん減っています。また、いろいろな努力もしています。例えば、舗装などは恒久舗装でやったら、五年間は一切掘り返してはいけないことになっています。これはかなり厳しい措置だと思います。

東京電力さんなども、新しく管を埋めたいと思っても、五年経つまではだめですということ、かなり徹底しています。また、簡単な舗装でも一年間は絶対にだめですということをやっています。一番問題なのは、先ほどもちょっとおっしゃいましたが、ガスが掘って、次は水道が掘るといったご批判もずっと前からいただいています。ですから現在はその調整を年六回やり、さらに長期的な調整もやっています。

その調整のときに、うちもぜひ道路の中に入れさせてください、あるいは道路を掘らせてくださいと言ったこと、なかった工事については、一切禁止しています。突然言ってきたらだめということ、かなり厳しく調整しています。しかし、先ほどおっしゃられたように、それでも社会的なご批判をいろいろ受けているので、なお一層の努力が必要だろうと思っています。

建設省さんと一緒になって、掘り返し防止を呼びかけるパンフレットも作成しており、平成九年までに道路上の工事を三割減らそうとしています。ただ、これには相当の努力が必要です。例えば、今度下水道局がNO-DIG賞という賞をもらいました。古い下水道管を新しい下水道管に取り替えるのに、いままでは当然、上から掘って取り替えていました。それを水を流しながら、地下で、要するに上を掘らずに下

水管を取り替えるような方法を開発して賞をもらいました。

そういった新しい技術力も駆使していかないと、いまの道路上の工事はなかなか減っていかないのではないかと、何と言っても、都民の皆さん方に直結しているライフラインが皆入っています。水道も、下水も、電気も、電話線もそうです。いっぱい入っていますが、その需要が変わったりすると掘り返さねばならない。しかしながら、そうは言ってもぎりぎりの努力をしていきたいと思っています。

大内 私ども道路を使わせていただくほうの立場から申し上げます、それぞれの道路管理者さん、国道の場合は国になりますし、都道、区道、市道の場合はそれぞれの自治体になります。道路管理者ごと道路調整会議というものが持たれて、いまおっしゃった都の場合には六回あります。その六回も都の場合は建設事務所は一二ありますが、国道の工事事務所単位、あるいは建設所単位にやって、その中で調整しています。

私ども担当者も各地区にはりついていますが、どのくらい調整回数をやっているのかときいたら、年間一五、六〇回やっているそうです。いろいろなレベルがあるので、延べに数えるということですが、そのくらいあります。ですから、一つの道路に関して年五、六回はやっていきます。

それも最初の来年度の展望を語るというふうなところから始めて、四月になると企業も、自治体も予算が決まってくるので、確定のための打ち合わせをします。そのうち補正予算がついたりすると、工事計画が変わったりするので、見直しをしましょうということ、かなりきめ細かく調整会議をやっています。

その中で、少し先行になります。五年間掘り返してはいけないところがあるので、例えば東京電力としての工事の計画はなくても、N

TTTさんの工事の計画があつて、そこをNTTさんが掘るとなると、その後五年間は掘れなくなつてしまいます。ですから東京電力のほうに四年先にどうしてもやらなければいけない工事があれば、四年間前倒しをして、先行投資をして一緒にやりましょうということにしなければいけません。

それはNTTさんの計画が公表されたら、われわれはその情報を会社の中に持ち帰つて、会議にかけます。「この道路は今年掘らないと、今後五年間はだめです。五年の間にやりたいことがあつたら出してください」と言つて出します。五年先のことまで工事をやるとすると、またお金の話になりますが、そんな余裕はないということも出てきます。

そういった企業内の葛藤を踏み越えてでも一緒にやらなければいけないということ、急遽、計画を設計して、あわてて工事計画を作り直して持ち込んで、電話と一緒に工事をやる、あるいはガスと一緒に工事をやるというのが実態です。それでもおっしゃられたように、確かに車に乗つて道路を通ると、工事をやっているところが多いという感じを持ちますね。

工事期間を短くすることが大事なことでしょうね。最近、景気が低迷していると言いますが、電気に限つて言うと、このところ道路を掘削する工事は一割くらいずつ件数が減つてきています。というのは、ビルを建てたり、内部の増設をするといったことが少なくなつてきているのでしょね。

これから内需の拡大というようなことをやって、景気が立ち直つてくると、また増えてくるということだと思います。ですから、できるだけ工事期間を短くすることが必要だと思ひます。

短くするための対策をいろいろ考えていますが、工事をやる私ども自身で解決できる技術的な革新ということがあります。簡単に言うと、

手で掘つてきたのを機械で掘るとか、そういったことはこれからも十分やつていかなければいけないと思つています。

その中で、道路に埋設する管がありますが、管の材質も上から圧力がかかってもつぶれないようなものというところで、従来は鋼管パイプを使つてきました。しかし、最近はプラスチックの丈夫なものが出てきたので、そういうものを使いたい。なぜそういうものを使うと早いかというと、軽いので車にたくさん積めるとか、吊り上げたり下げたりするのに短時間で済むということから、重いものではなく軽いものを使うということです。

そういう中で、埋設する管にはいろいろな基準があります。こういうところにはこういう管を使わなければならないという基準があります。そういう中で、道路管理者の方々をお願いしたいところは、時代に合つたような、技術革新の成果を取り入れさせていただきたいということが一つあります。

関 最近では夜間工事の件数が減つているように感じますが、実際はどうですか。

大内 昼間は交通量が多いので、どうしても交通阻害になります。また、周辺の住民の方々にとっては、店をやっているときに前を掘られて、ガーガーやられたのでは商売あがったりになつてしまうということから、どうしても夜間工事にならざるをえないということが多いです。

しかし、住宅などがあると、逆に夜は寝ているのだからやめてくれと言われてしまつて、やつている時間がだんだん短くなつてしまひます。本来ならば八時間ならば八時間、工事の時間を取りたいのですが、昼間の交通の時間を避け、かつ深夜寝ている時間を避けるとなると、三、四時間の間に工事をしなければなりません。その間に準備をして

後始末をするとなると、実際に工事をする時間は一時間くらいということで、細切れ、細切れで工事をやらなければいけないので、あそこはいつまでも工事をやっているということもあります。ですから、時間帯の取り方は難しいんです。

関 日曜日でも工事をやりますよね。私が住んでいるところは、日曜日もかなりの頻度でやっているようです。私は車を運転しますが、工事現場まで行かないと工事をやっているところが分かりません。それで遠回りをしなければなりません。そういったことについても、ドライバーに対する配慮というか、その道に入る前のところに工事をしていくといった標示をしないと、急いでいるときは本当に困ります。

佐々木 先ほども私は掘り返しの意見を申し上げましたが、みんなが一番不便に思うのは、音のこともそうですが、渋滞になったときに、また工事をしているということだと思えます。要するに、渋滞がなければ工事をしているもそんなに不便を感じないのではないかと思っています。ですから、掘り返しということもそうですが、今日のお話の全体は、たぶん道が広くなればすべて解決することでしょうけれども、道幅のこともあると思います。

また、これは建設省の管轄ではないかもしれませんが、無断駐車の問題もあると思います。私は毎日目黒通りを通りますが、点々と車が止まっていて、ほとんど一車線になっています。それらに対する取り締まりがないことによって、渋滞しますよね。そうすると、「何でこんなところに駐車している人がいるのかしら」と思いながらこっちを見て工事をしていると、「何でこんなところを工事しているのかしら」ということになります。そういうことを解消してあげれば、掘り返しの工事を絶対やるなという人はいないと思います。ですから、違う配慮で世の中の見方はずいぶん変わってくると思います。

大内 先ほどの地中化の話で、私どもの電線だけ埋設していると、それを取り替えるときには掘り返しをしなければいけません。掘り返しをしなくてもいい方法は、大きな入れ物を作って、そこに線を入れておいて、線だけ引き替えるようにする。いわゆる共同構とか、自治体で作っていただけの管路ですね。

共同構というとかかなり大きなものになりますが、そんなに大きくなくても少し余裕のある入れ物を作っておいて、線の中で取り替えるようにすれば、掘ることも少なくなると思います。そういう意味でも、道路について将来を見据えたかたちの投資を積み重ねていくことが必要になってくると思います。

高橋 キャブというのは、幅が一m位ですと、歩道の幅が四m五〇cm位ないとできません。東京都内で四m五〇cm位の歩道があるところは、そうありません。ですから、キャブを設置できるところは、ほとんど設置しているのので、キャブを設置できる場所が少なくなっています。ですから、これからは管路方式になってしまおうのではないかと。そうでなければ、もっと簡単なキャブのようなもの、キャブの幅は一m角くらいですが、もつと小さなものができないかと思っています。小さなトラフのようなものを入れておいて、そこに電線類を入れられないかという感じがあって、技術的にできないかと考えています。

外国はあんな大きなものではなく、本当に簡単に、二〇cmくらいのところに入れていきますよね。それなのになぜ日本は違うのかと思っているのですが、そのへんはいかがですか。地面のすぐそこに、細い線がどんどん入れているような気がしますが、どうなんでしょうか。

佐々木 地下の回線の数は、それこそケーブルなども西欧のほうが発達していますし、コンピュータの個人利用など、いろいろな意味で地下に埋めていくものに関しては東京よりもずっと進んでいると思

ます。私も外国の地下がどうなっているのかよく知りませんが、そんなに難しいという話は聞かないというか、日常生活をしていて、周りの人たちから工事をしている不便に思っているという話は聞きません。

もちろん、マンハッタンの中などはよく工事をしています。私の主人はマンハッタんに三年くらい住んでいましたが、今回もこの話があったときに、「そういえばマンハッタんで工事が多いわね」と言ったら、「確かに電気工事が終わったら水道工事など、マンハッタんでさえスケジューリング調整が難しいのだから、東京では無理だろう」と言っていました。

アメリカでもニューヨークのマンハッタン以外の話を聞いてみると、今日も来る前にシカゴの話とか、テキサスやダラスの話を聞いてきましたが、みんな住んでいて工事で困ったという印象は一度もないと言っています。

なぜかと聞いたなら、どういうところへ埋めるかという配慮、要するに後々工事したら渋滞にならないところへ埋めているとか、もちろん道が広いとか、いろいろな問題からあまりないと言っていました。そういうことを調査されたら、技術的にも私たちの発想とは違うものがあるのではないかと思います。

高橋 外国は道路が圧倒的に広いということが一つありますね。

関 歩道の下に埋めることはほとんどないんですか。

大内 埋めています。歩道の下もあります。いまは歩道の下の掘り返しの話も含めてしていました。

高橋 数としては歩道上の数のほうが多いんじゃないでしょうか。

大内 多いと思いますよ。工事の件数で言うと、歩道の数のほうが圧倒的に多いと思います。家を建てた、電気を引く、ガスを引くというところでやりますね。

佐々木 時間も短いし、目立たないんですね。

大内 それと自分の家の工事とか近所の工事だと思うと、仕方がないという感じがしますからね。

佐々木 道路工事というのは、何の工事をしているのか、よく見ないと分かりませんよね。私も今回はこういうお話だと聞いていたので、今日もタクシーに乗りながら、ここは地下鉄工事、ここは水道かと思っ
て来ましたが、通常、車に乗っていると、水道とか電気とか地下鉄といったことは、小さなサインなのでよく分かりません。

先ほど言ったように、渋滞しているかどうかという程度で、あまり気にしないで走っています。ですから、これはいったい何の工事なのかということも、もう少しパブリックのコンセンサスを取るとい
うか、周りにお宅のこれがよくなるためですとか、あのビルの工事ですとい
たことも含めて分かれば、理解もずいぶん違うかもしれません。

司会 先ほど関さんがおっしゃった、どこでどういう工事をしているかということ、ドライバーにあらかじめ分かるようなかたちで情報を提供するということは、いま建設省の道路局の中でも考えています。交通情報だと、いまどこが混んでいるという現在の話で、走りだした車はそこから動くわけにいきませんが、あらかじめこのへんが混みそうだとということが分かっているらばだいたい違ってくるのではない
かという感じがします。

新たな社会資本整備のための 道路の利用について

司会 それでは最後にもう一つ、新たな社会資本整備のための道路の利用ということで、CATVとか熱供給管、真空集塵管といった話

が出ています。これらについては、電力関係のものも多いと思うので、最初に大内さんのほうから、このテーマについて簡単にご紹介いたしたいと思います。

大内 最近よく高度情報社会と言われますが、コンピュータが発達してきたことと、オーディオ機器が発達してきたことを踏まえて、通信系統の埋設物というか、電線の種類が非常に増えてきたと思います。道路法の中では道路を占用できる物件は、先ほど高橋さんからお話があったように、法律の中で限定されて列挙されています。

それを実態に合わせて運用してきていただいて、社会の変化に即応するようなかたちで運用していただいています。しかし、細かいところになると、世の中の動きのほうがどうしても先を行くので、ある時点で法律なり規則の見直しをしていただいて、占用ニーズというか、道路の使用ニーズに即したかたちの見直しをお願いできればと思っています。

ちなみに私どもの電力会社ですが、電力会社の中でもいろいろな事業に関係しています。電力とCATVはどのような関係があるのかとお思いでしょけれど、鉄塔を立てて送電線を通すと、そこに線を張ります。そうするとテレビが電線で遮蔽されて、その裏側のところのテレビが見えにくくなるということがあります。ですから、裏側の地域一体をテレビの難視聴対策ということで、受信所を作って、各家庭にケーブルを引きます。そういった箇所は関東一円に五〇〇くらいあります。

そういう意味で、東京電力の持ち物としてケーブルテレビがあります。それを既存のチャンネルだけで使うのはもったいないということから、CATVの事業を放送事業者の方々とか市町村の行政のサービスタといったことを含めて事業展開するということをやっています。

また、従来は各ビルが個別に石炭をたいたり、重油を燃やしたりして冷暖房をしていましたが、最近は地域冷暖房のかたちで、一つのブロックごとに空調施設を集約して作っているところがあります。先ほどの街づくり、都市再開発に合わせて、このブロックは集中した冷暖房でやっているということと、都市計画を決定してやります。

その熱源としては、ガスを使ったり、電気を使ったりするやり方がありますが、私どもの立場からすると、電気を使った地域冷暖房という事業があります。これは電気事業の親戚のようなかたちになります。そういった地域冷暖房、いわゆる熱供給事業というものを私どもの会社としてもやっています。

司会 熱供給管とか真空集塵管、CATVももちろんですが、それらは基準を満たせば占用許可を行っていますよね。

高橋 難視聴対策のCATVについては、はつきりとした数字は持っていないですが、かなり許可しています。熱供給管についても、延長にして五、八〇〇mくらい管の占有があるので、かなり普及してきていると思います。

ただし、横断が原則です。やむをえない場合は別だと思えますが、道路に縦に入れずに、横断にしてくださいということはお願いしているようです。

大内 そのへんが私どもの立場と管理者のお立場と違うところで、個別に調整しなければならぬところが出てきます。

司会 道路を占有するためには許可基準があり、道路の敷地外に余地がないために、どうしても道路の下に入れなければいけないということが条件の一つになっています。ですから、基本は公益的な事業をやっている方であっても、例えば東京電力の変電所などを道路の下に入れたらいいっても、ビルの地下とか、自前で土地を探していただい

たりして、それでもこの地域にはどうしても必要で、土地がないという場合に初めて認められるというのがいまの建前です。

大内 その考えは分かりますが、従来、道路占用というところ、ガス管とか電線、石油管など、長くつながっているものでした。これは連担しているのです、どうしても道路のようなくところを使わせていただいて、運んでいかざるをえません。そういうものを中心にして占用許可物件の対象が決められてきたと思います。

しかし現在の都心のように高層化した建物が建つてくると、実質上、民間の土地、私有地の下を抜いていくことができなくなってきたところが多いんです。線路などと、いままでのように道路を使わせていただいて占用が認められます。しかし、いまも出た変電所もそうですが、駐車場なども、従来は道路の下に駐車場を作るよりも、民間のビルの下に作ってきたのが、どうしてもそこできなくて、道路の下に持つてこざるをえなくなっています。

そのように、社会的な変化も出てきているのではないかという気がするのですが、原則はほかに余地がない場合という立場は十分分かりますが、判断の基準を弾力的にお願いしたいという感じです。

司会 時間が残り少なくなってきましたが、最後にご意見などがございましたらご紹介いただきたいと思えます。

佐々木 まずCATVを含めて、日本はマルチメディアはアメリカから数年、あるいは数十年遅れてしまったと言われています。これからテレビのあり方も、生活のあり方も、現在想像している以上に急激に変わったり、いろいろなことがあると思います。ですから、ずっと申し上げているように、とにかく先を見ることが必要です。

また、いいものも悪いものも海外の進んでいるものの例は学んでいくという調査が必要だと思えます。それにプラスして、掘るとか作る

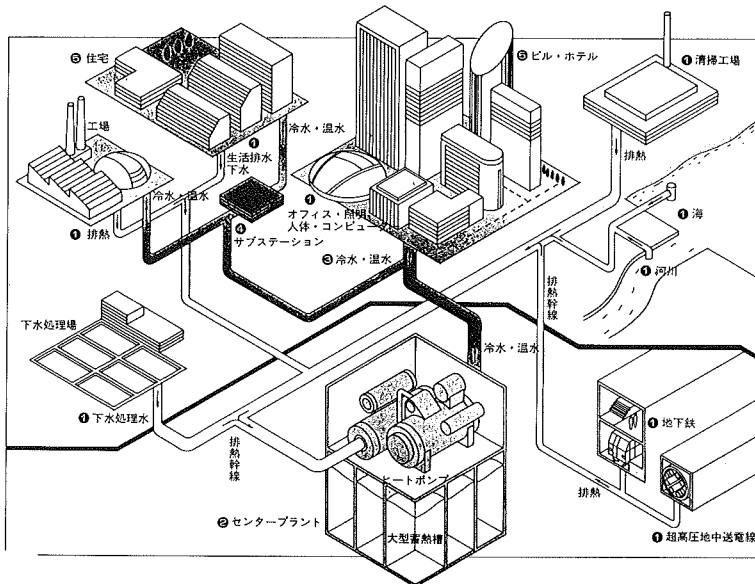
といったときに、それぞれの管轄が違うというのは重々承知のうえで、いままでのやり方とは一歩違った、せめて初期の構想を練るとか、情報交換をするといった会議は年に何回か、いろいろな省庁、あるいは福祉の団体など、いろいろな人を交えてやっていく。総合的な絵を皆が年に何回かは考えながら自分の部門に持ち帰らないと、ずっと思っていて、最後に言われてもアジャストするのは難しいと思えました。

それから考えると、先ほど熱の供給の話などが出ていましたが、電力ということから言えば、いまある電線をすべて地下に埋めなくても、もしかすると節電の方法があったり、違う電気の供給の仕方もあるかもしれません。またアメリカの例で申しわけありませんが、西海岸に実験の都市として、すべて自給自足で電力を供給できるようになった街があります。

例えば家の冷暖房も、いままでの電気料より少なく済むように、町や市が提供して、ある選んだ樹木の苗木を各家庭に配って、それを家の南側の何メートルと決められたところに植えます。土を掘って埋めるところまで、市とか区の団体の人たちが指導します。そうすると、夏にはそれが生い茂って日陰になるので、冷房が安い。冬には葉が落ちるので、日が差すなど、電気もどの電球を使うと電力が少なくなるといった指導をしながら、町全体でやったり、ソーラーを活用したりしています。

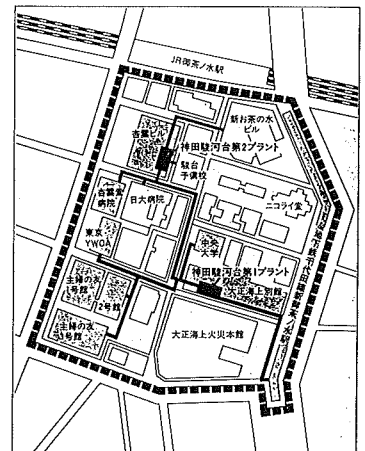
いまある電力をどのように地下に埋めるかということ以外のことも考えていかないと、日本などは国土に限りがあるので、埋められないという理由だけではいつの日かどうにもならなくなると思えます。

あとちょっと恐ろしい話ですが、アメリカでは高電圧の変電所の周りに住んでいる人たちが、健康障害を理由に電力会社を訴えているという動きが出ているそうです。昨日のジャパンプタイムズにも、日本で



- ① 熱源 河川水、下水処理水の熱や工場、超高压地中送電線の排熱など、都市にあふれるさまざまな排熱がエネルギー源となります。
- ② センタープラント 地域への冷暖房・給湯をコントロールするセンタープラント。割安な夜間電力を利用して熱を回収し、蓄熱槽に蓄え、お客さまへ冷水・温水を供給します。
監視室 ヒートポンプなどの熱源機器をコンピューターで自動制御。冷暖房・給湯負荷に応じた熱源水の製造を管理しています。
熱回収ヒートポンプ 回収した排熱を熱源として温水をつくります。また、夏季には、冷房用の冷水と給湯用の温水を同時につくります。
空気(水)熱源ヒートポンプ 大気中の熱や水の保有している熱を活用し、夏季は冷水をつくり、冬季は温水をつくります。
- ③ 地域導管 センタープラントからお客さま、またサブステーションに冷水・温水などを送ります。
- ④ サブステーション 広範囲な供給地域や高温水が必要とする場合に設置される中継プラントです。
- ⑤ お客さま 地域導管あるいはサブステーションからの冷水・温水を利用して冷暖房・給湯ができますので、個別の熱源システムは不要になります。

地域冷暖房システム概観図



地域冷暖房システムの供給範囲

の再調査が始まると出ていたそうです。

いままでわたしたちが想像もしえなかったことがこれからもあるかもしれません。もしかすると地下を掘って早く埋めているほうが、損害賠償を払うよりもずっと安いかもしれないということもあるし、私たちが想像しえなかったことも含めて、そういうものを敏感にとらえて行動していくことも必要だと思えます。

私たちが知らないうちに、ワイヤーがあることが、もしかすると健康も含めて害を与える可能性もあると思うからです。ですから、トータルで考えていければと思っています。

関 高橋さんや大内さんのお話を聞くと、何をやろうとしても、まず費用のことを考えなければいけないということですが、これからゆとりのある社会を作るには、街がどのようであってほしいということにもう少しウエイトを置かなければならないと思えます。きつとそのようなことを考えていらつしやる方はどこかにおられると思えますが、十分反映されていないと思います。

どうあつてほしいというところから、それを実現するためにいろいろな努力をしなければいけないと思えます。例えば、いま大内さんがおつしやつたように、ビルの地下はほとんど線を通すことができなくなるような状態になっていますが、なぜできないのか私には十分納得できません。可能にしてみらえるような努力をしないとけないと思えます。考え方の転換というか、目標があればそれを達成するためにいろいろなことをしなければいけないと思えます。

もう一つ付け加えさせていただと、いままでは消費者に対するよりも、業者に対する配慮が大きいのではないかと思えます。例えば、自動販売機のはみ出しの問題においても、いままで何万台も違反したものがありませんが、最近まで業者に対して罰金といった話も出てき

ませんでした。シンガポールでは何でも罰金という対処の仕方を取りますが、それくらい厳しいやり方を取ってもいいと思えます。

司会 高橋さん、大内さん、付け加えることがあれば簡単にお願ひします。

高橋 道路というのは、東京のような過密なところでは貴重な公共空間だと思います。また、生活空間でもあります。いままでわれわれは交通機能ということを重視してきました。しかし、先ほど佐々木さんがおつしやつたように、生活のスタイルも変わっていますし、価値観もずいぶん変わってきています。交通機能と先ほどのモニユメントではありませんが、そこをどうやって調整して、貴重な公共空間を使っていくかというのは、非常に大事な、しかも難しい課題だと思えます。

今後、建設省のご指導もいただいて、そのへんは皆で議論していく。場合によっては行政担当者だけではなく、いろいろな方のご意見を聞きながら、道路の使い方について考えていかなければいけないのではないかという感じを強く持ちました。

大内 平成六年度の子算もこれから審議されるようですが、公共投資の配分を見ていると、あまり大きな変化はありません。しかし、いま道路に関してご論議いただく中でも、道路の幅が狭いとか、歩道の幅が狭いということ、いろいろな意見が出ていました。やはり公共投資の最重点課題は、道路の整備ではないかという感じがします。

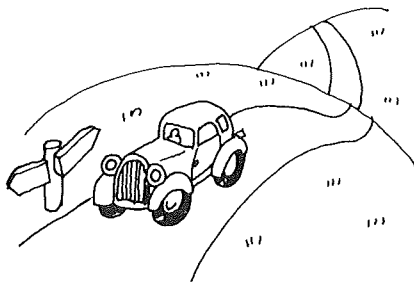
これからの高度情報化社会とか高齢化社会など、間違いなくやつてくるであろう社会を見ていくと、まず一番の基盤は道路の整備ではないかという気がするので、これは制度全体の問題ですが、そのへんについて国のお願ひしたいという気がしています。

もう一つは繰り返しになりますが、道路が持つ多面的な機能があると思えます。もちろん、第一義的には円滑な交通ということですが、

道路の多面性が求められてきているのではないか。従来は道路の横にモニュメントを置くとか、ベンチを置くなどでもないという感じでしたが、いまやそういうニーズが出てきて、それを取り入れなければいけないのではないかとこのコンセンサスになってきています。ですから、社会の変化と道路の多面的な機能の見直しをお願いしたいということです。

司会 今日雨のなかご足労いただき、本当にありがとうございました。

今日お話ししていただいた内容については、それぞれ行政担当者、あるいは企業者という立場から、少しでも今後の行政なり、企業の活動なりに反映させていきたいと思っています。特に有識者としてご参加いただいたお二方は、今後ともご意見を伺えたらと思っています。よろしくお願いします。本日はどうもありがとうございました。



道路占用の最近の諸課題

電線類の地中化に伴う

道路占用料の額の取扱いについて

建設省道路局路政課企画指導係長 佐々木正徳

一 はじめに

電線類の地中化に伴う道路占用料の額の取扱いについては、昭和六三年度から軽減措置を実施してきており、その後二度にわたり取扱いの変更を行った（昨年六月号の本誌で紹介）ところであるが、今回、同占用料の軽減率の取扱いが再度変更されたので、その概要を紹介する。

二 経緯

電線類の地中化に伴う道路占用料の額の取扱いについては、現在、一般国道（指定区間）においては、既設の電線類を地中化する場合は、道路法施行令第一九条の二別表に定める

額（以下「政令に定める額」という。）の半、既設の電線類がない道路において当初から地中化する場合は、政令に定める額の半の額を徴収することとしている。

しかし、この軽減率をもってしても、架空線と比較してなお割高であるという指摘があり、占用者の負担を軽減し、地中化のなご一層の促進を図るため、平成五年九月一六日の「緊急経済対策」（経済対策関係会議）において「平成六年度当初を目的に電線類地中化の際の道路占用料軽減措置を拡充する」旨の決定がなされた。

三 占用料が割高となる理由

電線類を地中化することにより、占用料が

割高となる理由については、本誌昨年六月号で簡単に触れているが、理由の一つである架空線の場合と地下管路の場合の積算上の占用面積の違いからくる占用料の差異についてコメントしてみたい。

(1) 占用料の積算方法

政令で定める額は、次の式により積算している。

占用料の額＝道路の価格×占用面積×使用料率

① 道路の価格

道路の価格は、「用地費＋造成費」としている。

用地費は、固定資産税評価額を用いている。造成費は、一般国道（指定区間）

の改築経費のうち、改良費（用地費を除く）の平均単価をとり、これを土地の時価と固定資産税評価額の開差などを考慮して、三分の一としたものを用いている。

② 占有面積

占有面積は、原則として一定のモデルを設定し、その垂直投影面積を用いている。なお、上空又は地下の占有物件については路面の占有と異なり、道路交通に対する障害が少ないため、 $\frac{1}{2}$ を乗じている。

③ 使用料率

行政財産の貸付けの一形態であることを考慮して、国の行政財産たる土地の使用料率を参考に一〇〇分の四を使用している。

(2) 占用料算定例

政令別表で定める占用料について、甲地の電話柱及び管路（道路法第三二条第一項第二号に掲げる公益物件）を例に算定してみる。

① 共通事項

- ・ 甲地の道路価格
- ・ 占用料の道路価格は、平均地、宅地（商業地を除く）、商業地の三種類を用

いているが、電話柱及び管路（公益物件）については、平均地を用いている。
平均地（甲地） \parallel 三〇、八〇〇円/ m^2

② 電話柱

・ 占有面積

柱 \parallel $(0.23m/2) \times 3.14$
 \parallel 〇・〇四二 m^2

電線 \parallel 〇・〇三 $m \times$ 三〇 $m \times \frac{1}{2}$ （上空）
 \parallel 〇・四五 m^2

(注)電柱は、三〇mに一本、電線は、径〇・〇一mのものが平均三本架設されているものとする。

・ 占用料

三〇、八〇〇円 \times 〇・〇四 \times 〇・五〇 m^2
 \parallel 六二〇円/本

③ 管路（公益物件）

・ 占有面積

〇・二 $m \times$ 一 $m \times \frac{1}{2}$ （地下） \parallel 〇・一 m^2

・ 占用料

三〇、八〇〇円 \times 〇・〇四 \times 〇・一 m^2
 \parallel 一二〇円/ m

(3) 電話柱と管路の占用料の比較

仮に、三〇mの区間について占用をしようとした場合、

- ・ 電話柱 六二〇円 \times 一本 \parallel 六二〇円
- ・ 管路 一二〇円 \times 三〇 $m \parallel$ 三、六〇〇円

の開差が生じる。

四 占用料徴収実績等調査の実施

地下管路の占用料が「架空線と比較して割高になる」という実態を把握するため、昨年九月に電線類地中化の際の占用料徴収の実績等について、一般国道（指定区間）を対象として各地方建設局等に調査の依頼を行った。

〔調査の内容〕

調査の内容は、昭和六三年四月一日から平成五年三月三十一日までに占用許可を行い地中化した電線類について、地中化により軽減した占用料徴収実績のほか、地下管路の占用料を政令に定める額どおりに徴収したと仮定した場合の徴収額及び当該地下管路を架空線により占用すると仮定した場合の徴収額について実施した。

五 占用料軽減率拡充の検討

この調査結果をふまえて検討の結果、既設の電線類を地中化する場合には、政令で定める額の $\frac{1}{2}$ 、当初から地中化する場合には、政令で定める額の $\frac{1}{3}$ に軽減すれば、架空線による占用料とおおむね同額となるという結論が得られ、今回の改定に至ったものである。

別表 電線類地中化に伴う道路占用料の軽減措置整理表

占用許可年月日	軽減の前提条件	軽減措置の内容
昭和63年3月31日以前に許可した物件		政令額どおり (軽減措置なし)
昭和63年4月1日～平成4年3月31日の間に許可した物件	既設の架空線を地中化する場合(地上機器を除く。)	政令額の1/3に軽減
平成4年4月1日～平成6年3月31日の間に許可した物件	①既設の架空線を地中化する場合(地上機器を含む。)	政令額の1/3に軽減
	②既設の架空線がない道路において、当初から地中化する場合(地上機器を含む。)	政令額の1/2に軽減
平成6年4月1日～許可する物件	①既設の架空線を地中化する場合(地上機器を含む。)	政令額の1/6に軽減
	②既設の架空線がない道路において、当初から地中化する場合(地上機器を含む。)	政令額の1/4に軽減

(注)既設の架空線がない道路において、当初から地中化する場合(地上機器を含む。)の軽減対象は、各ブロックに設置されている電線類地中化協議会において策定された基本構想に基づく物件が軽減対象(建設省道路局路政課長通達)

なお、平成六年度以降に占用料を徴収する際に留意すべき点としては、今回の軽減率の適用が平成六年四月一日以降に新規に占用許可を行った物件について $\frac{1}{6}$ 又は $\frac{1}{4}$ の軽減対象とするものであるため、例えば、昭和五九年五月に新規に許可を行った地下埋設管について、占用許可の更新を平成六年四月に行お

うとした場合に徴収する占用料は、政令額どおりに徴収する必要があることに注意する必要がある。(一般国道(指定区間)に係る占用料の軽減措置は、昭和六三年度から実施している。)

参考までに軽減措置に関するこれまでの取扱い及び道路局長通達を整理・統合すると別

表のとおりとなる。

六 おわりに

占用料の軽減措置による効果は、地中化に要する工事費と比べて大きいものとは言い難く、また、今回の通達改定により、新たな軽減率が適用されることとなり、特に第一線で道路占用事務を担当される方々にとっては、事務の繁雑化につながることは否めない。

しかし、電線類の地中化は、歩行空間の確保や防災機能の向上など、質の高い財産を後世にも残すことができるものであり、また、逆に将来に至って、あのときに整備しておけばよかったというような悔いを残さないためにも、可能な限り地中化が促進されることを期待する次第である。

建設省道政発第11号
平成6年3月25日

各地方建設局長 }
北海道開発局長 } 殿
沖縄総合事務局長 }

建設省道路局長

電線類の地中化に伴う占用料の額の取扱いについて

標記については、昭和63年3月30日付け建設省道政発第43号（以下「昭和63年通達」という。）、平成4年3月31日付け建設省道政発第39号（以下「平成4年通達」という。）及び平成5年3月31日付け建設省道政発第27号（以下「平成5年通達」という。）をもって通知しているところであるが、平成6年4月1日以降の占用料の額の取扱いについては、下記のとおりとするので、その運用に遺憾のないようにされたい。

記

I 平成6年度以降に電線類の地中化を行う物件の取扱い

1. 対象物件

- (1)平成6年4月1日以降、道路の上空に設置されている電線類を撤去し、道路の地下に埋設する場合に、新たに占用許可を受けて設置する電線類及びこれらと一体不可分な物件（変圧器等の地上機器を含む。）
- (2)平成6年4月1日以降、既存の架空線がない道路において、新たに道路占用を行う際に当初より地中に設ける電線類及びこれらと一体不可分な物件（変圧器等の地上機器を含む。）

2. 占用料の額

- (1)上記(1)に係る占用料については、占用許可日以降、当分の間、政令で定める額の6分の1の額を徴収するものとする。
- (2)上記1(2)に係る占用料については、占用許可日以降、当分の間、政令で定める額の4分の1の額を徴収するものとする。

II 昭和63年4月1日から平成6年3月31日までに電線類の地中化に伴う占用許可を行った物件の取扱い

昭和63年4月1日から平成6年3月31日までに昭和63年通達、平成4年通達、平成5年通達により電線類の地中化に伴う占用許可を行った物件については、政令で定める額の3分の1の額又は2分の1の額を当分の間徴収することとしているが、これらの物件については、従来どおりの取扱いをされたい。

建設省道政発第12号

平成6年3月25日

各地方建設局道路部長 }
北海道開発局建設部長 } 殿
沖縄総合事務局開発建設部長 }

建設省 道路局路政課長

電線類の地中化に伴う占用料の額の取扱いについて

標記については、平成6年3月25日付け建設省道政発第11号をもって道路局長から通達（以下「通達」という。）されたところであるが、その運用については下記のとおり取り扱うこととされたい。

記

- 1 通達中、記Ⅰ、1(2)に規定する対象物件は、各ブロックに設置されている電線類地中化協議会において策定された基本構想に基づき、都市の再開発等にあわせて総合的な都市造りの一環として先行的に地中化を行う地域において地中化する場合に設置する物件をいうものであること。
- 2 上記1の措置は、平成6年4月1日以降新たに占用許可を行う物件を対象として占用料を軽減するものであり、同年3月31日以前に占用許可を行った物件については、占用許可日における道路局長通達（昭和63年通達、平成4年通達、平成5年通達）、路政課長通達（「電線類の地中化に伴う占用料の額の取扱いについて」（平成4年3月31日付け建設省道政発第39号の2）、「電線類の地中化に伴う占用料の額の取扱いについて」（平成5年3月31日建設省道政発第28号））に定める物件を占用料の軽減対象とするものであること。

はみ出し自動販売機是正対策について

建設省道路局路政課占用係長 山田 祐三

一 はじめに

自動販売機は、ジュース、コーヒー、タバコなど多種多様な商品が店が開いていなくても買うことのできる便利な機械であるがゆえ、都市生活の二四時間化などからその普及には目覚ましいものがある。

しかし、自動販売機の多くが、道路にはみ出して設置されていることから、歩行者等の交通に著しく支障となっており、特に、車いすを利用される方や目の不自由な方にとって、大変な支障となるばかりでなく、災害時の避難の妨げや自動販売機の転倒による二次災害の危険すら指摘されている。

道路法では、交通という道路本来の利用以

外に道路を利用する場合、すなわち、物件等を設け、継続して道路を使用する場合には、道路管理者の許可を受けてこれを行う道路の占用という制度があるが、自動販売機は、歩行者等の交通の著しい支障となることなどから、サービスエリア等特定の場所を除いて、通常、許可しない物件となっている。

また、自動販売機は、未成年者の飲酒、喫煙を助長したり、空き缶のポイ捨ての要因となっているなど、社会的な批判にさらされている。

二 従来の取組

直轄国道においては、従来から道路管理者は、はみ出し自動販売機の排除に努めてきた。

例えば、不法占用物件の実態把握及び是正指導を内容とする「不法占用物件適正化事業」を大都市を対象に昭和六三年度から実施しており、特に、自動販売機を重点項目としていくところである（資料1）。

さらに、例年八月の「道路をまもる月間」などを通じて自動販売機、看板類などの不法占用物件の排除を重点的に行っているところである（資料2）。

三 はみ出し自動販売機の社会問題の経緯

それでは、路上はみ出し自動販売機が社会問題化してきた経緯に触れ、これらを踏まえた対策の概要などについて後述することとする。

る。

・平成二年八月

「主婦連合会」「たばこと健康全国協議会」「日本アルコール問題連絡協議会」が「未成年の飲酒・たばこを防止する」観点から、「千代田区」内の酒類・たばこの自動販売機についての実態調査を実施した。

調査総数四六六台（一〇〇％）

違反なし二八台（二七・五％）

路上設置三三八台（七二・五％）

平成二年一〇月

「主婦連合会」「たばこと健康全国協議会」「日本アルコール問題連絡協議会」は、調査結果をもとに、①大蔵大臣②国税庁長官③建設大臣④東京都知事⑤千代田区長に対し、違法自販機の是正を申し入れた。

・平成四年九月

大阪市の六人の弁護士グループが近畿コカ・コーラボトリングを道路法、道路交通法違反で告発した。

平成四年一二月

全国清涼飲料工業会が以下の是正対策方針を決定した。

①違法の自動販売機は、平成五年から三年以内に全廃する。②改善計画を策定

する。③新規に設置する場合は違法の設置は行わない。

・平成五年三月五日

大阪府警が、近畿コカ・コーラボトリングを大阪地方検察庁に書類送検した。

平成五年三月一八日

京都市自動販売機設置問題連絡協議会が設置され、第一回総会が開催された。

平成五年三月一九日

関西の市民グループが、中身メーカーに大阪、神戸、京都にある自販機一〇一台の撤去と、一人当たり一五万円の慰謝料等を求める全国初の訴訟を大阪地方裁判所に起こした。

平成五年五月

東京都路上自動販売機対策協議会の設置及び第一回協議会を開催し、次の事項を確認した。

①新規に設置する自動販売機の路上へのはみ出しは行わない。②提出した是正計画を基に是正促進を図る。なお可能な限り是正計画の前倒しに努める。（前倒しの具体化については、今後協議会で検討していく。）③道路管理者・交通管理者・各関係機関・メーカー及び関係団体が一体となって改善に努めていく。④今

後、改善を促進するために、半年毎に協議会を開催する。

平成五年七月

関西の市民グループ「違法自動販売機をなくす会」がJT役員三〇名を告発した。

平成五年七月二二日

名古屋地区自動販売機設置問題連絡協議会が設置され、第一回総会が開催された。

平成五年九月一日

はみ出し自販機対策協議会（主婦連等）が、はみ出し自販機撲滅集会を開催した。そして千代田区内等を調査した結果、新たにはみ出し設置したり、道路管理者に対して、実態調査結果を著しく少なく報告した等中身メーカー五社（アサヒビール㈱、アサヒビール飲料㈱、カルピス食品工業㈱、東京コカ・コーラボトリング㈱、日本たばこ産業㈱）から、釈明及び改善の取組等を求めた。

平成五年九月二七日

はみ出し自販機対策協議会は、警視総監宛アサヒビール飲料㈱、カルピス食品工業㈱、東京コカ・コーラボトリング㈱、日本たばこ産業㈱他を道路法・道路交通法違反で告発した。

平成五年一〇月一八日

はみ出し自販機対策協議会は、東京都に
対し次の要請を行った。

- ①道路の不法占有に対し、道路占用料
相当額の損害賠償請求を行うこと。②撤
去後の道路破損等についての補修を行わ
せること。③東京都路上自動販売機対策
協議会へ都民を参加させること。④是正
期限を年内とし、期限の過ぎた物につい
ては、職権発動、告発すること。⑤道路
管理に支障のある自動販売機（マンホー
ル・側溝等の上に設置）の即時撤去する
こと。

平成五年一〇月一八日

はみ出し自販機対策協議会が東京都監査
委員あてに東京都知事に対する住民監査請
求を行った。

平成五年一二月二四日

警察庁は、「平成六年九月三〇日まで
全国のはみ出し自動販売機を是正する」旨
の通達を各都道府県警へ発出した。

平成六年一月一四日

はみ出し自販機対策協議会は、道路占用
料に相当する損害金を清涼飲料メーカーな
どから徴収する義務を東京都が怠っている
のは違法であるとして、都知事に対してそ
の違法性の確認を求める住民訴訟を東京地

方裁判所へ起こした。

四 「協議会」方式による是正

路上はみ出し自動販売機の是正については、
これまでも各道路管理者が撤去等の指導を行っ
てきたわけであるが、なかなか実効があがら
ないというのが実態であった。

しかし、前述の経緯でも示したとおり市民
グループの告発などがあり、自動販売機の関
係業界もこれを無視できなくなってきたこと、
行政側も社会問題化を背景に更に一層の是正
指導が要求されたことなどが要因となり、
「協議会」方式による是正が行われるように
なった。

これは、行政側の個別指導だけではあまり
効果が上がらなかったが、行政側と業界側が
一体となって取組む「協議会」方式であれば
業界側にもそれなりの拘束力が働き、実効が
期待できるため採用されたものと推測され
る。

この「協議会」方式を初めて導入した地域
は京都市であり、その後、東京都、名古屋市
などが「協議会」方式を導入した。

このように大都市では、地価も高く、はみ
出し自動販売機の総件数が多いということど
問題が深刻化しているが、地方においても、

地域によっては、はみ出し自動販売機問題が
発生しており、「協議会」方式まではいかな
いまでも中身メーカーを含めたはみ出し自動
販売機の是正のための「打合せ会」を開催し
ている道路管理者や「協議会」方式導入を検
討している道路管理者がある。従って、はみ
出し自動販売機問題が全国的に波及している
ことは間違いないところである。

先ほども少し触れたが、「協議会」方式を
導入するメリットは、是正を促す側と是正を
される側が一つのテーブルに着いて、この
双方の信頼関係において「自動販売機のは
正」という目的のため、行政側と業界側の双
方合意の上で是正の方法を決めて行くことに
ある。すなわち、業界全体として「協議会」
の決定事項を遵守する義務を負うので、従
来、よく言い訳で使われた「他もやっている。
なぜ、うちだけが……」というのが使え
ないという点と、行政側と業界側の意志の
疎通がスムーズになるといえる点にあると思わ
れる。

五 住民監査請求から訴訟へ

主婦連合会を中心とする東京の市民グルー
プ「はみ出し自販機対策協議会」は、昨年一
〇月に「東京都知事は、都道の道路管理者と

して、はみ出し自販機の設置防止及びその是正のための適切な措置を講ずる義務があるばかりでなく、はみ出し自販機の設置者・中身メーカー・設置工事をした業者に対し、連帯して占用料相当損害金及び転倒防止のボルトを埋め込んだために路面に穴をあけて損壊させた道路の修理費並びにはみ出し自販機が邪魔となって道路のその部分だけ未舗装として残ってしまった部分の再舗装をするための費用相当の損害金を賦課して徴収する義務があるにもかかわらず違法かつ不当にこれを怠っている。」として、東京都監査委員へ住民監査請求を行った。

しかし、昨年一二月に、東京都監査委員は「是正指導が不十分のままでは損害金を請求できない。」などの理由からこの請求を棄却した。そこで、この市民グループは訴訟を提起した。すなわち、本年一月一四日に東京地裁に訴えを提起したが、その訴えによると「自販機の設置は無許可なので都知事は道路占用料を徴収できないにしても、飲料メーカーなどからそれに相当する損害金を請求する義務を怠っているのは違法である。」としている。

今まで不法占用物件の占用料相当額徴収に関する判例はなく、この訴訟は注目される。

六 警察による是正

はみ出し自動販売機に対しては、警察も取締まりを行っている。

市民団体の告発に対し、昨年二月大阪府警は、ある飲料メーカーの社員と小売店主二人を道路交通法違反などで書類送検した。

また、同じく七月には、市民団体が、たばこの自動販売機を全国に設置しているJ.Tの社長・役員三人を道路法、道路交通法違反などの罪で大阪、京都、兵庫、奈良の四府県警に告発し、一部が書類送検されている。

東京でも市民団体が大手メーカー四社を対象に告発に踏み切ったが、これを受け、警視庁は、昨年一〇月都内全域ではみ出し自動販売機の実態調査や撤去指導を行った。

全国的にも、警察庁は、昨年一二月に各都道府県警に対して是正措置の徹底のため、「道路にはみ出して設置されている自動販売機に対する是正措置の徹底について」を通達し、全国一律に、「悪質なものについては、平成六年六月末」、「その他のものについては、平成六年九月末」までにはみ出し自動販売機を撤去することとしている。

これを受け、建設省も各道路管理者に対し、協議会の設置、業界団体に対する指導のほか、

更に不法占用の実態把握、計画的解消に努めるとともに、警察が行う是正措置に協力するよう通達した（資料3）。

七 おわりに

以上、はみ出し自動販売機のは正について述べてきたが、実は路上の不法占用物件は、置き看板を始めとして他にも多数存在しているのである。ただ、自動販売機が、たまたま社会問題化したために、これだけがクローズアップされたにすぎない。

各道路管理者においても、「道路をまもる月間」等を通じて不法占用物件の一掃に努めているところであるが、これらの不法占用物件が一掃されない限り、終わりのない戦いが今後も続くのである。

飲料メーカー等の自動販売機のは正には、一応の目的が立ってきたが、個人が所有している自動販売機の対策をどう進めるかが、今後のカギとなりそうであり、訴訟も提起されていることから、自動販売機から目がはなせない状態がしばらく続きそうである。

自動販売機のは正をきっかけに、その他の路上にはみ出ししている物件の不法占用についても、国民の意識が向上してほしいものである。

資料1 不法占用物件適正化事業実施要領

I 目的（略）

II 不法占用物件適正化事業

1 対象地域

不法占用物件の是正は全国的な課題であり計画的に是正していく必要があるが、適正化事業においては、人口30万人以上の市（東京23区及び千葉市を除く政令指定市を除く。）の区域の直轄国道を対象とするものとする。都市名は別紙－1のとおり。（略）

2 対象物件

自動販売機、看板類、日除け、アーケード等とする。

3 実態の握把

適正化事業に係る経費により、不法占用物件の是正に必要な実態調査等の事務を測量会社等に委託して、不法占用物件の実態（規格、構造、所有者の住所、氏名等）を詳細に調査し、不法占用物件調書、地図等を作成して実態握把に努めるものとする。

（不法占用物件調書、地図等の作成項目）

- | | |
|--------------------------|------|
| ア 不法占用物件位置図（様式は別紙－2のとおり） | }（略） |
| イ 不法占用物件調書（様式は別紙－3のとおり） | |
| ウ 不法占用物件台帳図（様式は別紙－4のとおり） | |

（なお、様式については、現在使用しているものを利用できる場合にあっては、特に変更を要しない。）

4 個別指導の実施等

不法占用物件の状況を正確に握把した後、許可可能物件、是正後許可可能物件及び不許可物件に分類し、各物件毎に個別訪問による指導、占用許可申請書等を同封した指導文書の送付等により、是正を促進するものとする。

なお、許可申請及び撤去等を行わない者に対しては勧告等を行うとともに、一定の要件を満たしたものについては、その効果等を考慮して、適宜適切な時期に監督処分、行政代執行等を実施すること。

5 留意事項

(1) 重点対象

最近、自動販売機の路上はみ出し設置などが社会問題化しているが、これら交通の障害となるなどの悪質なものを重点的に個別指導等を実施されたい。

(2) 事業広告等

道路空間利用の適正化のための作業を効果的に進めるためには、沿道住民、地域社会の道路利用についての認識を高める必要があることから、啓蒙活動を行うとともに地域社会の協体制の育成等を図るものとする。

① 沿道住民等に対するPRの徹底等

実態握把時において沿道住民等とトラブルを生じないよう事前に適正化事業の周知措置を徹底すること。

② 自動販売機についての指導

ア 自動販売機設置者に対して、道路上への設置、はみ出し、アンカーボルトを打ち込む等の行為は道路法違反であることを訴えるビラの配布、口頭指導等により協力を要請すること。

イ 自動販売機メーカー、中身メーカー及び自動販売機関連業界団体に対して、傘下の会員に対する関係法令の遵守並びに不適正状態の自動販売機の移設・撤去等について指導依頼を行うこと。

③ 大手看板設置者の指導

製品メーカーが商品PR用看板を作成しサービスの小売店等に設置させている事例が多いため、これらのメーカーの本社、支社等に対し、道路占用許可を取らないで設置することがないよう下部機関の指導依頼を行うこと。

④ 看板業者に対する対策

ア 看板業者に対して占用許可の必要性を訴えるポスターの掲示、ビラの配置の協力を要請すること。

イ 看板業界団体に対して会員への道路占用制度の理解を深める指導及び占用許可の必要性を訴えるポスターの掲示、ビラの配置の協力を要請すること。

(3) 関係行政機関との連携

① 適正化事業は、直轄国道ばかりでなく他の道路を含めた面的な対策を進めることによって、地域としての道路の適正な利用についての意識のより一層の高まりが期待できるものであることから、関連する道路管理者に対して建設省と歩調を合わせた施策の推進を要請すること。

② 適正化事業の効果を上げるためには警察、消防等関係機関との連携が必要であるため、これらの機関との各種合同会議等の場を必要に応じて設けるとともに、意見交換、合同パトロール等を積極的に行うこと。

(4) その他

適正化事業の実施に当たり新聞等のマスコミの活用を図ること。

III 継続的な監視体制の確立

(1) 平成4年度で終了した地域を含め、適正化事業終了後において、毎年数回程度不法占用物件の実態調査を継続的に実施して監視を徹底するとともに、新規の不法占用物件については、迅速に是正措置を講ずること。



- (2) 占用期間満了後の更新時において、再申請を行わない不法占用になることのないよう事前の通知、申請用紙の送付等積極的な周知措置についても考慮するとともに、指導を徹底すること。

IV 実績報告 (略)

資料2 平成5年度「道路をまもる月間」実施要綱

- 1 目的
この運動は、安全で快適な道路環境を保持するため、交通安全施設等の点検と整備、道路の正しい利用と道路愛護思想の普及の徹底を図り、道路を常に広く、美しく、安全に利用する気運を高めることを目的とする。
- 2 期間
平成5年8月1日(日)から8月31日(火)までの1箇月間
- 3 主催
建設省、北海道開発庁、沖縄開発庁、都道府県、市町村、日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団、本州四国連絡橋公団、地方道路公社
- 4 後援
総務庁、警察庁、環境庁、文部省、厚生省、運輸省、自治省
- 5 協賛
(社)建設広報協議会、(社)道路緑化保全協会、(社)日本橋梁建設協会、(社)日本新聞協会、(社)日本道路協会、(社)日本道路建設業協会、(社)日本民間放送連盟、(社)全国道路標識標示業協会、(社)阪神有料道路サービス協会、(財)首都高速道路協会、(財)首都高速道路厚生会、(財)首都高速道路技術センター、(財)阪神高速道路管理技術センター、(財)全日本交通安全協会、(財)道路施設協会、(財)日本道路交通情報センター、(財)本州四国連絡道路管理協会、(財)道路厚生会、(財)道路管理センター、(財)道路環境研究所、(財)道路保全技術センター、全国建設弘済協議会、全国道路利用者会議、道路広報センター、道路整備促進期成同盟会全国協議会、日本放送協会
- 6 運動の重点
 - (1) 道路環境の点検と整備
 - (2) 道路の正しい利用の指導
 - (3) 道路愛護思想の普及
- 7 推進標語
 - 道路にも 四季を感じる あたたかさ
 - ひとときの ふれ合い豊かに 道の駅
 - 積み過ぎが 寿命を縮める みんなの道路
 - 道にみる 人のこころと 町のかお
 - 人と人 ふれあい広がる 道の駅
 - 思いやり 人に自然に 道路にも
- 8 表彰
 - (1) 建設大臣は、道路交通の安全、道路の正しい利用、道路愛護等に努め、その功績が特に顕著な民間の団体又は個人を表彰する。
 - (2) 都道府県知事は、道路交通の安全、道路の正しい利用、道路愛護等に関し著しい功績のあった民間の団体又は個人を表彰する。
- 9 推進要領
道路管理者及び関係機関は、この月間において、道路環境を良好に保持するため、道路利用者の立場に立っての交通安全施設等の点検と整備を積極的に推進するとともに、広く国民に対する道路の正しい利用についての啓発活動と道路愛護思想の普及について、地域の実情に即した運動を幅広く行い、道路に対する理解と協力を深めるよう努めるものとする。
特に今年度は、第11次道路整備五箇年計画の初年度であり、道路は『人とくらしを支える「社会空間」』であるとの認識のもと、広く国民の御理解、御協力を得るべく、本運動を展開する。
 - (1) 道路環境の点検と整備
 - イ 交通安全施設等の点検と整備
既存の交通安全施設等が合理的に設置され、交通事故の防止と円滑な通行の確保のためにその役割を十分果たしているかを点検し、不十分な場合は、施設の改善と必要な施設の整備に努めること。特に、高齢者及び身体障害者が安全に通行できる道路環境を確保するため、歩道の段差の切下げ、視覚障害者誘導用ブロック等の点検整備を積極的に推進し、必要な措置を講ずること。
 - ロ 危険箇所等の点検と整備
地すべり、落石等のおそれのある箇所・区間、防災施設等の点検と整備を行うとともに、災害による事故を未然に防止するため、道路パトロール体制、道路モニターの配置状況等、道路の管理体制の点検も併せて行い、必要な措置を講ずること。

ハ 工事中の安全措置等の点検と指導

道路交通の安全と円滑化を確保するため、道路工事、占用工事等の各種工事について標識、安全柵及び保安灯の設置、路面の仮覆工その他安全管理事項の実施状況を点検し、必要な措置を講ずるよう指導すること。

ニ 道路交通情報の連絡体制の点検と整備

道路交通の安全と円滑化を図り、災害による事故を未然に防止するため、情報の連絡体制及び道路情報管理施設を総合的に点検し、必要な措置を講ずること。

ホ 不法占用の点検と指導

道路を自動販売機、広告物、商品等の置場として不法に占用し、通行の障害、道路環境の悪化をきたしている場合が多いため、道路パトロールを強化すること等により、道路の不適な使用の是正と正しい使い方の指導を行い、悪質な事例については監督処分等厳正な措置を講ずること。

(2) 道路の正しい利用の指導

イ 道路利用者に対する指導

① 大型車両等による交通事故を防止し、併せて道路構造の保全を図るため、道路法及び車両制限令に違反している車両に対する指導取締りを強化すること。また、道路の構造に応じた車両の幅又は重量の制限等の実態を点検し、関係機関との連携を図って必要な措置を講ずること。さらに、講習会等の開催、ポスター・パンフレットの配布等を通じ車両制限の趣旨の周知徹底に努めるとともに車両の積載物の落下防止等の措置についても、併せて指導すること。

② 道路に空き缶、吸い殻等ごみを捨てないように指導すること。

ロ 地域住民に対する指導

道路、特に歩道は自転車の乱雑な駐車、商品の荷さばき、その他路上作業等により通行機能が阻害されている場合が多いため、道路の不適な使用の是正と正しい使い方について、町内会、婦人会、商店会等を指導すること。

ハ 道路占有者に対する指導

道路占有物件が占有許可条件等に違反していないかどうかについて道路占有者自らが点検を行い、違反している場合にこれを是正するよう指導すること。

(3) 道路愛護思想の普及

地域住民の参加による道路の清掃美化運動、道路の正しい利用についての街頭指導、道路愛護団体の育成等により、道路愛護思想の普及を図ること。

(4) 広報活動の推進

「国民共有の財産である道路は、常に広く、美しく、安全に」を基本テーマとし、報道機関の協力をも得て、道路の意義・重要性の広報とともに、本運動の周知徹底を図ること。

このため、講演会、展示会、一日道路パトロール等の行事、ポスターの掲示、チラシの配布等各地の実情に即した効果的な広報活動を強力に推進すること。

さらに、標識意見箱（通称：標識BOX）等、通年的に実施している道路環境整備のための施策についても広報に努めること。

資料 3

建設省道政発第62号

平成 5 年12月24日

各 道路管理者 へ

建設省 道路局 路政課長

道路不法占用自動販売機の取扱いについて

標記については、既に「自家用看板等による道路の不法占用の取扱いについて」（昭和57年11月9日付け建設省道政発第72号建設省道路局長通達、昭和57年11月9日付け建設省道政発第73号建設省道路局路政課長通達、昭和63年12月22日付け建設省道政発第103号建設省道路局路政課長通達）、「不法占用物件適正化事業の執行について」（平成5年5月17日付け建設省道政発第36号建設省道路局路政課長通達）等により通達され、各道路管理者において撤去等の指導を行うとともに、関係機関の協力を得て協議会の設置による対策の徹底が図られてきたところであるが、今般、警察庁においても、是正措置の徹底のため、「道路上にはみ出して設置されている自動販売機に対する是正措置の徹底について」（平成5年12月24日付け警察庁丙規発第30号、丙交指発第50号警察庁交通局長通達）が通達され、建設省に対して、協力依頼がなされた。（別添参照）一略これにかんがみ、各道路管理者においては、協議会の設置、業界団体に対する指導のほか更に不法占用の実態把握、計画的解消に努めるとともに、警察が行う是正措置に協力されたい。

おって、貴管下道路管理者へこの旨周知徹底方願いたい。

『自転車等の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律』について

建設省道路局道路交通管理課

平成五年二月二日に『自転車等の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律』(以下、「旧自転車法」という。)の一部を改正する法律(以下、「法律第九七号」)が公布され、『自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律』(以下、「改正自転車法」という。)

と法律名が改正されるとともに、内容的にもいくつかの重要な改正がなされ、公布から六月を超えない範囲内において、政令で定める日から施行されることとなった。

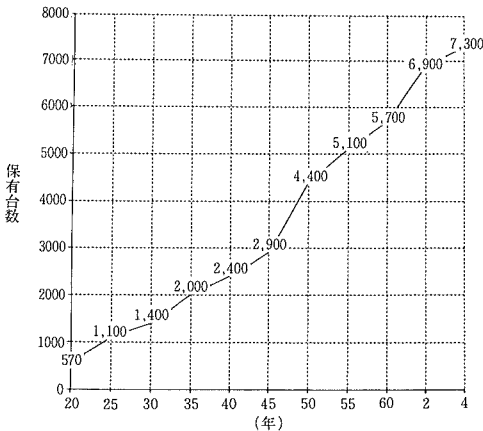
以下、旧自転車法について概説した上で、今回の法律改正について述べることにする。

一 旧自転車法制定の経緯

昭和四八年のオイルショック以降、無公害、省

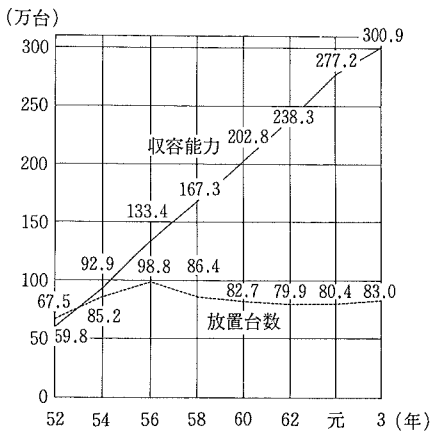
エネルギーの交通手段として自転車が見直されたこともあり、自転車の保有台数(図1参照)が急激に伸び、それに伴い、駅周辺を中心として自転車の放置台数(図2参照)及び自転車乗車中にお

ける交通事故による死傷者数(表1参照)が増加し、昭和五〇年ごろからこれらの問題が社会問題として取り上げられるようになった。こうした状況を受けて、自転車の交通に係る事



(注) 総務庁調査より作成

図1 自転車保有台数の推移



(注) 1. 都市の駅周辺における放置台数と収容台数の推移である。
2. 都市の駅周辺とは、三大都市圏の市町村及びその他の地域の市の駅の周辺(駅より概ね500m)をさす。

図2 都市の駅周辺における自転車放置台数と収容能力の推移 (平成3年総務庁調査)

表1 自転車乗用中の死傷者の推移

年	自転車乗用中			全事故死傷者数	自転車乗用中死傷者割合 %
	死者数	負傷者	死傷者		
昭和49	1,299	72,448	73,747	662,852	11.1
50	1,254	75,871	77,125	633,259	12.2
51	1,123	79,281	80,404	623,701	12.9
52	1,083	82,480	83,563	602,156	13.9
53	1,113	84,666	85,779	602,899	14.2
54	1,005	84,662	85,667	604,748	14.2
55	1,051	88,003	89,054	607,479	14.6
56	990	86,922	87,912	616,065	14.3
57	898	90,862	91,760	635,265	14.4
58	958	92,709	93,667	664,342	14.1
59	947	91,488	92,435	653,583	14.1
60	965	97,682	98,647	690,607	14.3
61	962	101,737	102,699	721,647	14.2
62	918	107,539	108,457	731,526	14.8
63	1,061	110,312	111,373	763,189	14.6
平成元	1,210	115,920	118,130	825,918	14.3
2	1,161	110,703	111,864	801,522	14.0
3	1,045	114,127	115,172	821,350	14.0
4	1,177	123,936	125,113	855,454	14.6

注) 警察庁資料による。

故の防止と交通の円滑化、放置自転車問題の解消を目的として、自民、社会、公明、民社、共産、新自由クラブの六党共同の議員提案により、第九七臨時国会において、旧自転車法（昭和五五年法律第八七号）が成立した。（昭和五五年一月二五日公布、昭和五六年五月二〇日施行）

二 旧自転車法の概要

- ① 旧自転車法の概要は次のとおりである。
- ② 良好な自転車交通網のため、道路整備事業、交通規制の実施等により、交通環境の整備を行なうこと。
- ③ 自転車駐車対策の総合的推進のため、公共自転車駐車場の計画的整備、大規模な駐車需要を生じさせる施設に対する自転車駐車場の設置、計画的な交通規制、放置自転車の整理、撤去等について規定すること。
- ④ 自転車の安全性の確保のため、自転車の製造及び販売に関する品質の基準、製造業者及び小売業者の責務等について規定すること。
- ⑤ 財源措置として、自転車駐車場整備事業に対する国庫補助、地方債への配慮、民営自転車駐車場の育成のための資金の斡旋等について規定すること。
- ⑥ その他、自転車の安全利用の促進及び自転車

車駐車場の整備に関する所要の措置について規定すること。

三 旧自転車法の問題点

旧自転車法が施行された昭和五六年以降、地方公共団体等による自転車駐車場の整備が進み自転車の収容能力が増した（図2参照）のに加え、放置自転車を規制する条例等が各地で制定され（表2参照）、一時は一〇〇万台とも言われた放置自転車台数は八〇万台余りまで減少したが、地価高騰による自転車駐車場用地確保の困難化、交通渋滞等による自転車需要の増大、自転車の経済的価値の相対的低下等により、放置自転車台数が再び増加傾向を示し、さらには原動機付自転車の放置も問題視されるようになった。

このような状況の中、旧自転車法に関して、次のような問題点が地方公共団体を中心に指摘されるようになった。

① 鉄道事業者の責務

旧自転車法においては、第五条に、地方公共団体又は道路管理者から、自転車需要の著しい地域において一般公共の用に共される自転車駐車場を設置するため、鉄道用地の提供の申し入れがあった時は、鉄道事業者は、用地提供を行う等、自転車駐車場整備に積極的に協力すべき義務が規定されていたが、協力

表2 地域別自転車関係条例の制定状況の推移（累計）

（平成3年総務庁調査）

区分	～昭50	昭51	昭52	昭53	昭54	昭55	昭56	昭57	昭58	昭59	昭60	昭61	昭62	昭63	平元	平2	平3
放置自転車規制条例	1	1	1	1	1	3	10	21	53	75	105	127	153	180	202	225	233
三大都市圏	0	0	0	0	0	1	6	15	43	60	81	97	115	132	144	160	163
首都圏	0	0	0	0	0	0	4	6	28	42	57	65	75	82	87	97	100
中京圏	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	5	8	13	14	14
京阪神圏	0	0	0	0	0	1	2	9	15	18	22	29	35	42	44	49	49
その他の地域	1	1	1	1	1	2	4	6	10	15	24	30	38	48	58	65	70
付帯義務条例	0	0	0	0	0	0	5	14	31	38	49	54	60	68	74	77	77
自転車駐車場管理条例	6	7	9	12	17	26	38	57	87	107	139	158	179	201	223	246	256
自転車関係条例制定市区町村	7	8	10	13	17	28	45	73	117	142	179	207	232	263	290	322	332

注) 1. 1条例で複数の性格を有するものがあるため、条例数には重複がある。
 2. 首都圏とは、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県をいい、中京圏とは、愛知県、三重県をいい、京阪神圏とは、京都府、大阪府、兵庫県をいう。
 3. 平成2年迄は各年12月31日、平成3年は3月31日現在の状況。

が鉄道用地提供の申し入れがあった場合に限定されていたため、十分な協力が得られないケースもあり、特に駅周辺での駐車場整備が思うように進まず、鉄道事業者の責務と役割について、法的位置付けを再検討することが望まれていた。

② 放置自転車の撤去、処分

旧自転車法においては、第五条第五項に、道路交差法、道路法、遺失物法、民法といった関係法令の規定に基づき放置自転車の撤去に努めるよう規定している。しかし、放置自転車の定義がいまいちな上、撤去等を行う権限の法的位置付けが明確でないため、事実上、旧自転車法に基づいての撤去等は困難であり、各市町村は、条例に基づいて撤去等を行わざるを得ない状況であった。

迅速で合理的な撤去等を行い得るように、その権限、手続きを法的に明確に位置付けることが望まれていた。

③ 関係者の協力体制

旧自転車法では、法の目的を実現するため、地方公共団体、道路管理者、鉄道事業者、警察、自転車駐車需要を生じさせる施設設置者、自転車利用者といった様々な者について、努力義務等を規定している。しかしながら、実際には、これらの関係者間の意思の疎通が

不十分で、総合的で効果的な対策を講じることに困難となっていた。

そこで、これらの関係者が協力するための枠組みをつくることが望まれていた。

④ 原動機付自転車の放置問題の対応

駅周辺では原動機付自転車の放置問題が深刻化していたが、旧自転車法の適用がないため、駐車対策等の対応に關して、自転車と原動機付自転車との法的位置付けが均衡を失うこととなっていた。

四 改正自転車法

以上のような旧自転車法の問題点が指摘される中、平成三年頃から、衆議院交通安全特別委員会、自転車駐車場整備等に関する小委員会において検討が開始され、第一二八回臨時国会において、衆議院交通安全特別委員会、委員会提出の議員立法として決定され、参議院地方行政委員会においても全会一致で可決、すでに述べたように、平成五年一月二二日に『自転車法の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律の一部を改正する法律』（法律第九七号）が公布された。

改正自転車法は、指摘されていた旧自転車法の問題点の克服を目的としており、改正のポイントは次のとおりである。

① 自転車等駐車場の設置に関する地方公共団

体等の責務

地方公共団体又は道路管理者は自転車等（自転車及び原動機付自転車をいう。以下同じ。）の駐車需要の著しい地域に加えて、著しくなることが予想される地域においても、一般公共の用に供される自転車等駐車場の設置等に努めるものとする。

② 自転車等駐車場の設置に関する鉄道事業者の協力体制の整備

鉄道事業者は鉄道の駅の周辺における地方公共団体等による自転車等駐車場の設置が円滑に行われるように、地方公共団体等との協力体制の整備に努めるものとする。

③ 自転車等の駐車対策に関する総合計画の策定

イ 市町村は、自転車等の駐車対策を総合的かつ計画的に推進するため、自転車等駐車対策協議会の意見を聴いて、自転車等の駐車需要の著しい地域等において自転車等駐車対策に関する総合計画を定めることができるものとする。

ロ 総合計画は、自転車等駐車場の整備に関する事項、自転車等駐車場の設置に協力すべき鉄道事業者の講ずる措置、放置自転車等の整理、撤去等及び撤去した自転車等の保管、処分等の実施方針その他自転車等の駐車対策に関し必要な事項について定める

ものとする。

④ 自転車等駐車対策協議会の設置

市町村は、自転車等の駐車対策に関する重要事項を調査審議させるため、道路管理者、都道府県警察及び鉄道事業者等自転車等の駐車対策に利害関係を有するものうちから、市町村長が指定する者で組織する自転車等駐車対策協議会を置くことができるものとする。

⑤ 放置自転車等に対する措置

イ 市町村長は、条例で定めるところにより撤去した放置自転車等（自転車等駐車場以外の場所に置かれている自転車等であつて、当該自転車等の利用者が当該自転車等を離れて直ちに移動することができない状態にあるものをいう。以下同じ。）について、保管等の措置を講ずるものとする。

ロ 市町村長は、保管した放置自転車等について、相当の期間を経過しても返還することができない場合において、その保管に不相当な費用を要するときは、条例で定めるところにより、廃棄等の処分をすることができるものとする。

ハ 市町村長は、自転車等の撤去、保管その他の措置に要した費用は当該自転車等の利用者から徴収することができるものとする。

こと。

⑥ 原動機付自転車の駐車対策

原動機付自転車の駐車対策についても、自転車等と同様の措置を講ずるものとする。

⑦ 自転車防犯登録の義務化

自転車を利用する者は、その利用する自転車について防犯登録を受けなければならないものとする。

五 おわりに

今回の改正を受けて、道路管理者としては、その趣旨を十分理解して対応する必要がある。

放置自転車等によって道路の適正な利用が阻害され、道路交通の安全に支障が出ることは、道路管理者にとっても見逃せない問題である。

自転車等の道路上への駐車は道路の適正な利用形態であり、公物管理権たる道路管理権に基づき、放置自転車等の撤去という形で自転車等の放置問題に対応するのは非常に困難ではあるが、道路管理者としては、自転車等駐車場の整備を推進するとともに自転車等駐車対策協議会に参加し、自転車等の駐車対策に関する総合計画の策定に協力する等関係者と協力して問題に対応していくことが期待されている。

また、従来どおり、自転車道等の整備によって

良好な自転車交通網の形成につとめ、警察等と協
力して適正な道路利用の促進を図り、自転車の交
通に係る事故の防止と交通の円滑化に努める必要
があるのは言うまでもない。
なお、新自転車法施行に際しては、従来の通達
の改正を予定しているため、各道路管理者におか
よう配慮されたい。

○自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（昭和五十五年法律第八十七号）（抄）
（傍線部分は改正部分）

改正後	改正前
-----	-----

自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律

（目的）

第一条 この法律は、自転車に係る道路交通環境の整備及び交通安全活動の推進、自転車の安全性の確保、自転車等の駐車対策の総合的推進等に関し必要な措置を定め、もつて自転車の交通に係る事故の防止と交通の円滑化並びに駅前広場等の良好な環境の確保及びその機能の低下の防止を図り、あわせて自転車等の利用者の利便の増進に資することを目的とする。

（定義）

第二条 この法律において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- 一 略
- 二 自転車等 自転車又は原動機付自転車（道路交通法第二十一条第一項第十号に規定する原動機付自転車という。）をいう。
- 三 自転車等駐車場 一定の区間を限って設置される自転車等の駐車のための施設をいう。
- 四 略
- 五 略

（国及び地方公共団体の責務）

第三条 国及び地方公共団体は、第一条の目的を達成するため、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策

自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律

（目的）

第一条 この法律は、自転車に係る道路交通環境の整備及び交通安全活動の推進、自転車の安全性の確保、自転車等駐車場の整備等に関し必要な措置を定め、もつて自転車の交通に係る事故の防止と交通の円滑化を図り、あわせて自転車利用者の利便の増進に資することを目的とする。

（定義）

第二条 この法律において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- 一 略
- 二 自転車駐車場 一定の区間を限って設置される自転車等の駐車のための施設をいう。
- 三 略
- 四 略

（国及び地方公共団体の責務）

第三条 国及び地方公共団体は、第一条の目的を達成するため、自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備

の総合的推進に関する全般的な施策が有効かつ適切に実施されるよう必要な配慮をしなければならない。

（自転車等の駐車対策の総合的推進）

第五条 地方公共団体又は道路管理者は、通勤、通学、買物等のための自転車等の利用の増大に伴い、自転車等の駐車需要の著しい地域又は自転車等の駐車需要の著しくなることが予想される地域においては、一般公共の用に供される自転車等駐車場の設置に努めるものとする。

2) 鉄道事業者は、鉄道の駅の周辺における前項の自転車等駐車場の設置が円滑に行われるように、地方公共団体又は道路管理者との協力的な整備に努めることともに、地方公共団体又は道路管理者から同項の自転車等駐車場の設置に協力しなげなければならない。ただし、鉄道事業者が自ら旅客の利便に供するため、自転車等駐車場の設置する場合は、この限りではない。

3) 官公署、学校、図書館、公会堂等公益的施設の設置者及び百貨店、スーパーマーケット、銀行、遊技場等自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設の設置者は、周辺の土地利用状況を勘案し、その施設の利用者のために必要な自転車等駐車場の、当該施設若しくはその敷地内又はその周辺に設置するよう努めなければならない。

4) 地方公共団体は、商業地域、近隣商業地域その他自転車等の駐車需要の著しい地域内で条例で定める区域内において百貨店、スーパーマーケット、銀行、遊技場等自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設で条例で定めるものを新築し、又は増築しようとする者に対し、条

に関する全般的な施策が有効かつ適切に実施されるよう必要な配慮をしなければならない。

（自転車駐車対策の総合的推進）

第五条 地方公共団体又は道路管理者は、通勤、通学、買物等のための自転車等の利用の増大に伴い、自転車等の駐車需要の著しい地域においては、一般公共の用に供される自転車等駐車場の設置に努めるものとする。この場合において、地方公共団体又は道路管理者から鉄道用地の提供について申入れがあつたときは、鉄道事業者は、その事業との調整に努め、当該鉄道用地の譲渡、貸付け、その他の措置を講ずることにより、当該自転車等駐車場の設置に積極的に協力しなげなければならない。ただし、鉄道事業者が自ら旅客の利便に供するため、自転車等駐車場の設置する場合は、この限りではない。

2) 官公署、学校、図書館、公会堂等公益的施設の設置者及び百貨店、スーパーマーケット、銀行、遊技場等自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設の設置者は、周辺の土地利用状況を勘案し、その施設の利用者のために必要な自転車等駐車場の、当該施設若しくはその敷地内又はその周辺に設置するよう努めなければならない。

3) 地方公共団体は、商業地域及び近隣商業地域内で条例で定める区域内において百貨店、スーパーマーケット、銀行、遊技場等自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設で条例で定めるものを新築し、又は増築しようとする者に対し、条例で、当該施設若しくはその敷地内又は

例で、当該施設若しくはその敷地又はその周辺に自転車等駐車を設置しなければならない旨を定めることができる。

5) 都道府県公安委員会は、自転車等駐車場の整備と相まつて、歩行者及び自転車利用者の通行の安全を確保するための計画的な交通規制の実施を図るものとする。

6) 地方公共団体、道路管理者、都道府県警察、鉄道事業者等は、駅前広場等の良好な環境を確保し、その機能の低下を防止するため、必要があると認めるときは、法令の規定に基づき、相互に協力して、道路に駐車中の自転車等の整理、放置自転車等(自転車等駐車場以外の場所に置かれている自転車等であつて、当該自転車等の利用者が当該自転車等を離れて直ちに移動することができない状態にあるものをいう。以下同じ。)の撤去等に努めるものとする。

第八条 市町村長は、駅前広場等の良好な環境を確保し、その機能の低下を防止するため必要があると認められる場合において条例で定めるところにより放置自転車等を撤去したときは、条例で定めるところにより、その撤去した自転車等を保管しなければならない。

2) 市町村長は、前項の規定により自転車等を保管したときは、条例で定めるところによりその旨を公示しなければならない。この場合において、市町村長は、当該自転車等を利用者に戻すため必要な措置を講じるよう努めるものとする。

3) 市町村長は、第一項の規定により保管した自転車等につき、前項前段の規定による公示の日から相当の期間を経過してもなお当該自転車等を返還することができない場合においてその保管に不相当な費用を要するときは、条例で定めるところにより、当該自転車等を売却し、その売却した代金を保管することができる。この場合において、当該自転車等につき、買受人がないとき又は売却することができないと認められるときは、市町村長は、当該自転車等につき廃棄等の処分をすることができる。

4) 第一項前段の規定による公示の日から加算して六月を経過してもなお第一項の規定により保管した自転車等(前項の規定により売却した代金を含む。以下同じ。)を返還することができないときは、当該自転車等の所有権は、市町村に帰する。

5) 第一項の条例で定めるところによる放置自転車等の撤

その周辺に自転車等駐車を設置しなければならない旨を定めることができる。

4) 都道府県公安委員会は、自転車等駐車場の整備と相まつて、歩行者及び自転車利用者の通行の安全を確保するための計画的な交通規制の実施を図るものとする。

5) 地方公共団体、道路管理者、都道府県警察、鉄道事業者等は、駅前広場等の良好な環境を確保し、その機能の低下を防止するため、必要があると認めるときは、法令の規定に基づき、相互に協力して、道路に駐車中の自転車等の整理、相当の期間にわたり放置された自転車の撤去等に努めるものとする。

去及び同項から第三項までの規定による自転車等の保管、公示、自転車等の売却その他の措置に要した費用は、当該自転車等の利用者の負担とすることができる。この場合において、負担すべき金額は、当該費用につき実費を勘案して条例でその額を定めたときは、その定めた額とする。

6) 都道府県警察は、市町村から、第一項の条例で定めるところにより撤去した自転車等に関する資料の提供を求められたときは、速やかに協力するものとする。

〔総合計画〕

第七条 市町村は、第五条第一項に規定する地域において自転車等の駐車対策を総合的かつ計画的に推進するため、自転車等駐車対策協議会の意見を聴いて、自転車等の駐車対策に関する総合計画(以下「総合計画」という。)を定めることができる。

2) 総合計画は、次に掲げる事項について定めるものとする。

一 総合計画の対象とする区域

二 総合計画の目標及び期間

三 自転車等駐車場の整備の目標量及び主要な自転車等駐車場の配置、規模、設置主体等その整備に関する事業の概要

四 第五条第二項の規定により自転車等駐車場に協力すべき鉄道事業者(以下「設置協力鉄道事業者」という。)の講ずる措置

五 放置自転車等の整理、撤去等及び撤去した自転車等の保管、処分等の実施方針

六 自転車等の正しい駐車方法の啓発に関する事項

七 自転車等駐車場の利用の調整に関する措置その他自転車等の駐車対策について必要な事項

3) 総合計画は、都市計画その他法律の規定による地域の交通に関する計画との調和が保たれたものでなければならない。

4) 市町村は、総合計画を定めるに当たっては、第一項第三号に掲げる事項のうち主要な自転車等駐車場の整備に関する事項の概要については当該自転車等駐車場の設置主体となる者(第五条第四項の規定に基づく条例で定めるところにより自転車等駐車場の設置主体となる者を除く。)(と、第二項第四号に掲げる事項については当該事項に係る設置協力鉄道事業者となる者と協議しなければならない。

51 市町村は、総合計画を定めたときは、遅滞なくこれを公表しなければならない。

61 前各項の規定は、総合計画の変更について準用する。

71 総合計画において第二項第三号の主要な自転車等駐車場の設置主体となった者及び同項第四号の設置協力鉄道事業者となった者は、総合計画に従って必要な措置を講じなければならない。

（自転車等駐車対策協議会）

第八条 市町村は、自転車等の駐車対策に関する重要事項を調査審議させるため、条例で定めるところにより、自転車等駐車対策協議会（以下「協議会」という。）を置くことができる。

21 協議会は、自転車等の駐車対策に関する重要事項について、市町村に意見を述べることができる。

31 協議会は、道路管理者、都道府県警察及び鉄道事業者等自転車等の駐車対策に利害を有する者のうちから、市町村長が指定する者で組織する。

41 前項に規定するもののほか、協議会の組織及び運営に關して必要な事項は、市町村の条例で定める。

（自転車等駐車場の構造及び設備の基準）

第九条 一般公共の用に供される自転車等駐車場の構造及び設備は、利用者の安全が確保され、かつ、周辺の土地利用状況及び自転車等の駐車需要に適切に対応したものでなければならない。

2 国は、前項の自転車等駐車場の安全性を確保するため、その構造及び設備に關して必要な技術的指針を定めることができる。

（都市計画等における配慮）

第十条 道路、都市高速鉄道、駐車場その他駅前広場の整備に關連する都市施設に關する都市計画その他の都市環境の整備に關する計画は、当該地域における自転車等の利用状況を適切に配慮して定めなければならない。

（交通安全活動の推進）

第十一条 略

（自転車等の利用者の責務）

第十二条 略

第六条 一般公共の用に供される自転車等駐車場の構造及び設備は、利用者の安全が確保され、かつ、周辺の土地利用状況及び自転車等の駐車需要に適切に対応したものでなければならない。

2 国は、前項の自転車等駐車場の安全性を確保するため、その構造及び設備に關して必要な技術的指針を定めることができる。

（都市計画等における配慮）

第七條 道路、都市高速鉄道、駐車場その他駅前広場の整備に關連する都市施設に關する都市計画その他の都市環境の整備に關する計画は、当該地域における自転車の利用状況を適切に配慮して定めなければならない。

（交通安全活動の推進）

第八条 略

（自転車利用者の責務）

第九条 略

（自転車等駐車場の構造及び設備の基準）

第九條 一般公共の用に供される自転車等駐車場の構造及び設備は、利用者の安全が確保され、かつ、周辺の土地利用状況及び自転車等の駐車需要に適切に対応したものでなければならない。

2 国は、前項の自転車等駐車場の安全性を確保するため、その構造及び設備に關して必要な技術的指針を定めることができる。

（都市計画等における配慮）

第十條 道路、都市高速鉄道、駐車場その他駅前広場の整備に關連する都市施設に關する都市計画その他の都市環境の整備に關する計画は、当該地域における自転車の利用状況を適切に配慮して定めなければならない。

（交通安全活動の推進）

第十一條 略

（自転車利用者の責務）

第十二條 略

に自転車等を放置することのないように努めなければならない。

3 自転車を利用する者は、その利用する自転車について、国家公安委員会規則で定めるところにより都道府県警察公安委員会が指定するものを行う防犯登録（以下「防犯登録」という。）を受けなければならない。

（自転車の安全性の確保）

第十三條 略

（自転車製造業者等の責務）

第十四條 略

（国の助成措置等）

第十五條 国は、予算の範囲内において、地方公共団体が都市計画事業として行う自転車等駐車場の設置に要する費用のうち、施設の整備に要する費用及び用地の取得に要する費用の一部を補助することができる。

2 国は、地方公共団体が一般公共の用に供される自転車等駐車場の設置に要する経費に充てるために起こす地方債については、法令の範囲内において、資金事情及び当該地方公共団体の財政状況が許す限り、特別の配慮をするものとする。

3 国は、前二項に定めるもののほか、地方公共団体が実施する自転車に係る道路交通環境の整備、交通安全活動の推進その他自転車等の安全利用に關する施策及び自転車等駐車場の整備に關する施策が円滑に実施されるよう助成その他必要な配慮をするものとする。

4 国及び地方公共団体は、民営自転車等駐車場事業の育成を図るため、当該事業を行う者が必要と認めるものに対し、資金のあつせんその他必要な措置を講ずるものとする。

5 国は、地方公共団体が設置する一般公共の用に供される自転車等駐車場の用に供するため必要があると認めるときは、当該地方公共団体に対し、国有財産法（昭和二十三年法律第七十三号）及び道路法で定めるところにより、普通財産を無償で貸し付け、又は譲渡することができる。

に自転車等を放置することのないように努めなければならない。

3 自転車を利用する者は、その利用する自転車について、防犯登録を受けるよう努めるものとする。

（自転車の安全性の確保）

第十三條 略

（自転車製造業者等の責務）

第十四條 略

（国の助成措置等）

第十二條 国は、予算の範囲内において、地方公共団体が都市計画事業として行う自転車等駐車場の設置に要する費用のうち、施設の整備に要する費用及び用地の取得に要する費用の一部を補助することができる。

2 国は、地方公共団体が一般公共の用に供される自転車等駐車場の設置に要する経費に充てるために起こす地方債については、法令の範囲内において、資金事情及び当該地方公共団体の財政状況が許す限り、特別の配慮をするものとする。

3 国は、前二項に定めるもののほか、地方公共団体が実施する自転車に係る道路交通環境の整備、交通安全活動の推進その他自転車等の安全利用に關する施策及び自転車等駐車場の整備に關する施策が円滑に実施されるよう助成その他必要な配慮をするものとする。

4 国及び地方公共団体は、民営自転車等駐車場事業の育成を図るため、当該事業を行う者が必要と認めるものに対し、資金のあつせんその他必要な措置を講ずるものとする。

5 国は、地方公共団体が設置する一般公共の用に供される自転車等駐車場の用に供するため必要があると認めるときは、当該地方公共団体に対し、国有財産法（昭和二十三年法律第七十三号）及び道路法で定めるところにより、普通財産を無償で貸し付け、又は譲渡することができる。

道路管理の実態報告

都道の変遷等について

東京都建設局道路管理部路政課多摩地域認定担当係長 佐口 政光

一 はじめに

道路法（新法）及び旧道路法（旧法）の下での
廃道敷（赤道・内務省名義等の土地）を従前道路
管理者として建設省所管国有財産部局長に譲与申
請をする際には、当該廃道敷に係る新法・旧法上
の路線認定等の沿革に関する資料を添付すること
とされている。本都では、大正九年四月一日の旧
法施行以来現在に至るまで、関東大震災後の復興
事業、旧東京市の市域拡張、府市制から都政への
移行、終戦後の二三特別区の誕生など、道路の管
理にも大きく影響するできごとを経験してきてい
る。したがって路線等の沿革について資料を作成
する際に、これらのできごとが道路管理にどのよ
うに関わり、都（府・市）道が移り変わってきた

かをみる必要がある。以下、都道の変遷の概要と、
沿革を知るための管理資料その他関連することが
らについて述べてみたい。

二 旧道路法時代

(1) 大正九年当時の東京府、東京市（別表1）

当時の東京府は東京市のほか、八郡一市と島しょ
部からなっており、現在の東京都の区域と同じ
である。この区域が確定したのは、明治二六年
（一八九三年）四月に西・南・北多摩三郡（一八
町一六〇村）が神奈川県から移管されたときであ
る（昨年は多摩移管一〇〇年目にあたり記念事業
「TAMAらいふ21」が多摩地域で開催された）。
これにより従来の府域（現在の東京都区部）から
約三倍の面積に拡大した。

別表1 大正9年当時の東京府

東京府	東京市(15区)	麴町(こうじまち)、神田、日本橋、京橋、芝、麻布、赤坂、牛込、小石川、本郷、下谷、浅草、本所、深川
	(8郡1市)	荏原(えばら)、豊多摩(とよたま)、北豊島、南足立、南葛飾、西多摩、南多摩、北多摩、八王子
	(島しょ部)	伊豆諸島(大島、三宅島、八丈島ほか)、小笠原諸島

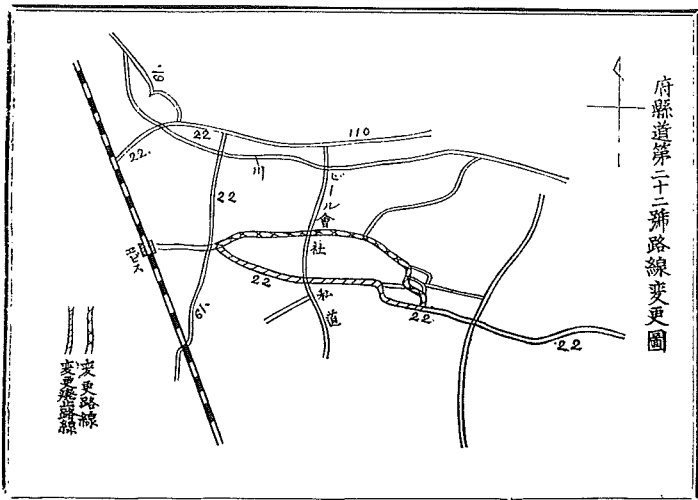
東京市は、明治三二年市制施行により設置されたが、市制特例のため京都市、大阪市とともに、府知事が市長の職を兼務するものであった。明治三一年一〇月一日、特例廃止により市制による一般市となり、はじめて独自の市長を置き市役所を開庁した（一〇月一日の「都民の日」はこれを記念するものである）。市内一五の行政区よりなるが、これは、現在のほぼ都心部にあたり、面積では現区部の約一／六である。

(2) 府県道（東京府道）

大正九年四月一日旧法の施行とともに、東京府も同日付けて、府県道路路線第一号の東京厚木線（現在の一般国道二四六号に相当）をはじめ計二〇九路線の認定及び東京市域を除く八郡一市内の府県道の供用開始を行った（東京市域内の供用開始は、指定市（旧法一七条）である東京市が同日付けて告示）。このときの府県道総延長約一、四〇〇km、ちなみに現在一般都道（七条路線）は、一八三路線総延長約一、四〇〇kmである。これ以降、昭和二六年八月七日付け告示第三三九号小河内五日市線に至るまで多くの路線が認定された（このうち島しょ部では、大島・八丈島・三宅島の三島でそれぞれ昭和一四年、一六年、二三年に三路線づつ計九路線を認定）。なお二路線が廃止されているため旧法廃止時の路線数は、三三七路線である。

各府県道路路線はほとんど現道について認定されたものであり、認定時に道路区域を定める告示をしていないが、東京府は大正一一年から昭和一七年にかけて、道路台帳平面図（旧台帳）を作成し道路区域を明確化した。作成対象地域は東京市を除く東京府全域であるが、この中には昭和七年に編入された荏原郡をはじめ五郡が含まれている。旧台帳は、縮尺一／一二〇〇、耐久性のある厚紙（〇・七m×一m）に沿道の現況を茶・青などで着色して図示し、道路区域線、路線番号などを赤色で表示しており、古いながらも美しさを感じさせる端正なものである。府県道認定当時の現況を把握するうえで、貴重な資料となっている。また、昭和二五年頃に作成されたと考えられる「東京都管内図」（縮尺一／七五〇〇）には府県道一号〜三三二号までの路線ルートが掲載されており、現在の都道との関係を知ることができる。

大正九年九月二三日、路線変更等の告示が東京府公報に登載されたとき、告示本文とともに略図が初めて掲載された（別図）。以後、東京府の告示は原則として略図付きとしており、東京都の現在に至るまで受け継がれてきている。当時の告示原議がほとんど存在していない状況の中で、この略図により対象地がある程度特定することが可能であり、当時、略図付き告示を発想された担当の方々に感謝している。



別図 大正9年9月23日東京府告示第358号 略図（本文省略）

〈郡道について〉

東京府が直接管理したものではないが、郡道がときおり話題になるのでふれておきたい。現在では、郡は一定の町村を包括する地域の名称であるが、明治三二年から大正一二年四月一日に廃止されるまでは、府県と町村との間の行政機構としての郡（郡役所）が存在し、郡長、郡会が置かれていた。旧法成立時には、第八条（道路種別）三号

別表2 各郡別郡道路線数

北豊島	南足立	南葛飾	西多摩	北多摩	南多摩	計
5	3	6	11	4	15	44

に郡が管理する道路として郡道が規定されていた。第一二条には、郡道は郡長が認定するものとし（旧法施行令第二条により郡会へ諮問が必要）、同条第一号〜八号に認定基準をおいていた。この基準は、第一一条（府県道の認定基準）の条文中にある「府県」を「郡」にほぼ置きかえたものである。

旧法施行と同時に東京府内八郡のうち六郡が郡道路線を認定した（荏原、豊多摩郡は認定せず）。同九年七月の東京府から内務省土木局長への報告によると、郡道路線数は別表2のとおりであるが、府県道路線数と比べて著しく少ない。同一二年四月一日、郡制の廃止に伴う旧法の改正により郡道は廃止された。東京府は同日付で、府県道二六路

線の認定告示を行っているが、郡道路線の廃止に関連するものも含まれていたと思われる。

(3) 東京市道

東京市も大正九年四月一日、市道路線の認定及び供用開始の告示を行ったが、東京府の告示とは違い路線別という形式ではなく現道について、いわゆる一括認定という告示形式をとっている。この告示の中で「本市役所備付平面図の通り認定」し平面図を縦覧するとした。この平面図は、「東京市市道路線認定図」という表題で、各區別（一五区）に作られている。白地の和紙に市道が塗りつぶして記されており下図はなく、国道・府県道も図示されている。平面図には幅員の記入こそないが、幅員の広狭など形状をほぼ正確に表していると思われ、現況と照合することにより充分役立つ資料である。

東京市の告示に略図が始めて掲載されたのは、大正十一年一月一四日付の路線の認定及び廃止告示のときであった。東京府に遅れること一年半。これ以降、市の告示でも略図掲載を原則とした。

大正十二年九月一日正午二分前、関東地方を大地震が襲い東京市域に火災による大災害をもたらした。関東大震災である。市内の死者五万八、〇〇人、市域面積の約四二％が消失し、市内人口約二三〇万人のうち一三五万人（五八％）が罹災し

た。国においては九月二七日帝都復興院を設置、翌一三年二月これを廃止し、内務省の外局としての復興局を設け、東京市とともに区画整理事業として帝都復興事業を開始した。概ね都心部、下町の消失地域及び一部隣接地域を事業地域とし、事業面積は市域の約三八％ \equiv 三一km²、全体を六五地区（地区番号は六六まで、第二七地区廃止のため計六五）に分け、国又は市施行の区分を地区ごとに定めて実施した。江戸期の面影を残していた市内の道路も、これらの施行地区では一新された。現在の都心部及び下町（旧・本所区及び深川区他）の道路のほとんどは、このとき整備されたものである。隅田川に架かる永代橋、清洲橋などの橋梁も、この事業により架設された。本都では、昭和五八年から「著名橋の整備」事業（建設局道路管理部署所管）として、これらの橋梁を含め再整備を行い、一部橋梁ではライトアップの設備を施した。

夜の隅田川に映える永代橋・清洲橋など、ぜひ一度ご覧いただきたいと思う。

昭和六年四月一八日付け東京市公報は、六五地区のうち二〇地区内の道路が完成したので、区域を定め供用開始をし、従前道路を廃止するとの告示を、続いて同年七月二二日同じく二〇地区、翌七年七月三〇日に六地区（四地区に工事未了区域を含む）について同様の告示を登載した。これらの告示はいずれも一括告示であり、内容は「区

別表3 東京市35区と編入郡部（昭和7年10月1日）

35区	旧 15 区	(別表1参照)	
	新 20 区 () 内 編入郡名と 新区の数	(荏原郡→6区)	品川、目黒、荏原、大森、蒲田、世田谷*
		(豊多摩郡→4区)	渋谷、淀橋、中野、杉並
		(北豊島郡→5区)	豊島、滝野川、荒川、王子、板橋
		(南足立郡→1区)	足立
	(南葛飾郡→4区)	向島、城東、葛飾、江戸川	

※昭和11年10月1日北多摩郡内の2村を世田谷区へ編入

画整理)事業により定まりたる区域」としている。そして同年八月二十五日には、大正二年から始めていた道路台帳が完成したとの告示がなされた。また同日付の別告示で、「区域の決定を了せざるものの区域」をこの道路台帳のとおり決定するとされた。これにより、東京市が管理する一五区内の道路の旧法上の手続きが完了した。この道路台

帳も現在は、旧台帳と呼ばれ現存し、大切な資料となっている。

昭和七年一〇月一日、荏原・豊多摩・北多摩・南足立・南葛飾の隣接五郡(八二町村)が東京市域に編入され(同一一年一〇月一日に北多摩郡砧村・千歳村編入)、新市域を二〇区とし、それまでの一五区をあわせて東京市三五区が成立、面積は六倍あまりに広まった(別表3)。現在の東京二三区と同じ地域である。このとき引継がれた町村道は、市道路線としての認定手続をとらず、引継ぎにより直に市道として取扱うこととした(昭和一四年東京市道路誌)。この新市域内の道路台帳については、旧町村が、未着手又は未完成としていたなかで改めて作成する必要がある、昭和九年から一四年までの計画をもって執行することとした。これにより、五百分の一の平面図及び六千分の一の一覧図を作成開始したが、計画期間には完了せず結局、太平洋戦争のため一部地域では完成に至らなかった。

ところで市域拡張後、新市域内の府県道について東京府が「昭和七年法律第三五号の規定により」区域決定などの告示をおこなっている(本来は指定市である東京市)。この法律は「道路法中特例に関する法律」というもので、市域拡張の際、東京府が道路工事を行っているなどの場合、引き続き府が道路管理者の権限を一定の範囲内で行使で

きるという経過措置である。

(4) 都制の施行から普通地方公共団体としての東京府へ

昭和一八年七月一日太平洋戦争遂行の国家統制強化の一環として、東京府と東京市を一体化する「東京都制」が施行された。これにより、旧東京市域では、都が府及び市の立場を兼ねることとなった(都制一〇〇条、一九一条、同施行令一四六条、一四七条他)。都は府県道及び市道を本来的道路管理者として管理することとなったが、「都道」としてではなく、「府県道」「市道」としての管理である。実際、都制施行後の旧法上の告示では、府県道又は市道の種別を明示し、都道という名称は使用していない。

昭和二二年五月の地方自治法の施行により、普通地方公共団体としての都がスタートする。これに先立つ同年三月、旧東京市域三五区は最低面積一〇km²などを基準に再編成され、当初二三区その後板橋区から練馬区を分離することにより二三区となり(別表4)、自治法上、特別地方公共団体と位置づけられた。このときの自治法では、附則第一七条で特別区については、政令で特別に規定する場合以外は、他の法令についても市に関する規定を適用するとしたものの、同法施行令(政令)附則第四条は「道路法及び同法施行令については、市に関する規定は適用されない」として、特別区

別表4 旧35区から23区へ (昭和22年3月15日; 22区)

23区	千代田	中央	港			新宿		文京	台東	墨田						
旧35区	麴町	神田	日本橋	京橋	芝	麻布	赤坂	四谷	牛込	淀橋	小石川	本郷	下谷	浅草	本所	向島
	江東	品川	目黒	大田	世田谷	渋谷	中野	杉並								
	深川	城東	品川	荏原	目黒	大森	蒲田	世田谷	渋谷	中野	杉並					
	豊島	北	荒川	板橋	練馬	足立	葛飾	江戸川								
	豊島	滝野川	王子	荒川	板橋	足立	葛飾	江戸川								

※昭和22年8月1日分離

は道路管理者になりえないとされた。
 なお、東京都は、昭和一八年の発足当初から「東京都区長委任条項」を制定し、各種行政事務を各区へ委任しており、都管理の道路の占用、維持補修等道路管理の一部も委任していた。

三 新道路法の施行

(1) 特別都道

昭和二十七年二月五日施行の新法は、第八九条に都の特別区に起終点・経過地すべてを有する路線で、②第七条の認定基準によらず、③第七条の建設大臣の認可を要せず、④当該路線の存する特別区の区長の意見を聞いて認定する点で一般都道（七条路線）と異なる。新法は第三条に道路種別を定めているが、特別都道は都道府県道Ⅱ七条路線には適合せず市道の性格をもち、このような道路を管理する理由は都が特別区の区域内で市の立場も兼ねるためとされている。

一方、新法施行四ヵ月後の翌二八年四月一日、都は主として生活道路である都道（特別都道）を特別区へ移管し、特別区は特別区道（Ⅱ市道）として管理を開始した。この時点から実質的に市道である道路を都と特別区の二者でそれぞれ管理する状況になったようにみえる。しかし都は、昭和二八年の特別区への都道移管後、同三六年、四〇年、五八年の四回、特別区の自治権拡充に伴う大規模な移管を実施している。この結果現在では、一一の特別区を通過する延長五一km標準幅員二五mの環七（都道環状七号線Ⅱ特別都道）のように、区部の重要路線Ⅱ関係する特別区が分割して管理

することが適切でない路線だけを特別都道として管理することとなった。こうしてみると、特別都道の制度は、区部では都が市の性格をもつためというよりも、都と特別区との間の道路管理における役割分担の規定と考えるとよいのではないだろうか。

(2) 特別都道の移管と再編成

新法施行の際、旧法上市道とされたものは特別都道とみなされた（道路法施行法第三条）。昭和二八年特別区へ、その一部が移管された。地方自治法制定時、特別区は道路管理者になりえないとされたが、同二七年八月の自治法及び同施行令の改正により、特別区も道路管理者になりうるとし、同時に、区長が認定（廃止変更）しようとする場合は、予め都知事に協議することとした（自治法二八一条、同施行令付則四条付則六）。都は、特別区からの協議を受ける際に必要となる基準を「『特別区道』の路線の決定、変更又は廃止に関する基準」として決定した。この協議制度は昭和五〇年三月末まで存続し、自治法の改正（このとき現行の区長公選制が実現）に伴い廃止された。昭和二八年の移管の際、「移管図」と称される全九四枚の図が作成された。廃止（Ⅱ移管）道路が赤色で表示されており、旧法と新法を区分する資料としても重要なものである。作成時期が旧法廃止直前頃と考えるとよいものであるため、旧法上

廃止告示が判然としないものがある場合、この「移管図」である程度判断が可能である。

昭和三六年四月一日、第二回目の移管を行った（移管道路の廃止告示は三月三二日）。このとき始めて、路線の再編成を行い、同年三月一五日新法に基づく特例都道の認定・区域決定・供用開始を告示した。各路線の名称はすべて番号である。翌三七年四月一四日の告示で、前年の告示対象にならなかつた道路について路線名（番号）を付すなどとした。

昭和四〇年四月一日、第三回目の移管が実施された（移管道路の廃止告示は三月三二日）。これに伴い路線を再編成し、四月一日付けで認定・区域決定・供用開始を告示した。現在の特例都道のほとんどは、このとき認定されたものである。また、道線名は起終点地名などによるものになり、整理番号も付された。なお、路線名の中に番号を含むものは、特に整理番号を付けていない（新宿副都心街路など）。また、昭和三六年の認定路線がそのまま残っている国会周辺の道路（中央官街路）も路線名は番号であり、整理番号は付していない。なお、先に述べた「東京都区長委任条項」に基づく都道の一部管理の委任はこのとき廃止され、都道の管理はすべてが東京都道轄となった。

昭和五八年四月一日第四回目の移管があり、この結果、ほぼ現在の特例都道のネットワークとな

った。

(3) 都道（七条路線）の再編成

旧法で府県道とされたものは、新法上、都道（七条路線）とみなすことは、特例都道の場合と同じである。昭和二九年一月二〇日付け建設省告示により、新法施行後、第一回目の主要地方道の指定があり、都道についての指定は一五路線であった。翌三〇年二月一五日これに伴う路線再編成により、都道路線の認定・区域決定を告示した。

昭和三六年二月一五日、旧法で認定された都道（旧府県道）を特例都道とともに、新法の基準に合わせて再編成し、都道路線の認定・区域決定・供用開始の告示を行った。この結果、旧府県道路線である路線は、すべて新法に基づく認定路線となった。これら路線の整理番号は、昭和四一年四月一日、整理番号変更の告示で整理され、現行どおりの主要地方道は一番、一般都道は一〇一となった。

なお、旧法時の府県道路線は、昭和三〇年二月一五日付けで二一路線、同三六年三月一五日付けで三二六路線、計三三七路線すべてが廃止された。

四 おわりに

冒頭に述べたとおり、廃道敷処理に関連して必要と思われることがらを、大正九年から最近まで簡単に流れを追ってみた。東京都と特別区との関

係から、区部中心にならざるをえなかつたが、実務上も区部が沿革のうえて問題になることが多い。本都の道路の変遷などから、いささかでもこれらの道路管理に参考になれば幸いである。



道路占用Q&A (第2回)

道路法第32条第1項関係

一 道路法(以下「法」という。)

第三十二条は、道路占用に関する基本規定である。

今回は、同条第一項につき、簡単に解説する。

二 「道路」の意義

「道路」は、法第二条第一項で定義されている。その区域は法第十八条により、道路管理者が公示することになっているが、その区域において、路面を中心にその上下が、法第三十二条第一項にいう「道路」である。しかし、無限に上下に及ぶものではなく、社会通念上道路の管理のため必要かつ十分と認められる範囲まで及ぶとされる。

Q1 道路の地下五十メートルに、放水路

を設けようとする場合は、占用許可が必要か

A 必要である。

Q2 地上百五十メートルの高層ビルの屋

上から、道路上に看板を突出して設けようとする場所は、占用許可が必要か

A 必要である。

三 「継続して道路を使用する場合」の意義

一回の使用が長時間継続する必要はなく、断続的に道路の一定の場所を使用する場合も、これに該当する。

Q3 夜間、人通りが少なくなる歩道のほ

ぼ一定の場所に、屋台を出して、ラーメ

ン屋が営業する場合は、占用許可が必要か

A 必要である。

Q4 夏祭りの縁日で、二夜にわたり、車両通行止にして車道に夜店を出す場合は、占用許可が必要か

A 必要である。

Q5 車で移動しながら販売するやきいも屋がお客に販売する際に、数分停車をする場合には、占用許可は必要か

A 不要である。

四 「各号の一に掲げる工作物、物件又は施設」の意義

これらは、限定列举と解され、これら以外による占用を認めない趣旨である。したがって、これら以外の工作物、物件又は施設を設けることは、法第三十二条違反又は「道路に関する禁止行為」(法第四十三条)に該当する違法行為になる。また、各号で列举した物件の末尾に「その他これに類する工作物(物件、施設)」という抽象的文言が付されているが、この解釈に当たっては、限定列举の趣旨に反しないよう、厳格に解釈する必要があら

Q6 電柱、電線、変圧塔、郵便差出箱、

公衆電話所、広告塔その他これらに類する工作物（二号）には、どのようなものがあるか

A 広告塔、送電塔、時計塔、ガス整圧塔、テレホンカード自動販売機、ゴミ箱、バス停止屋、交番、公衆便所、銅像、石碑、フラワーポット、消火栓、火災報知器、公共掲示板、山門などがある。

Q7 水管、下水道管、ガス管その他これらに類する物件（二号）には、どのようなものがあるか

A 石油管、熱供給管（蒸気管）、地下電線（地下電線収容管路）、消雪パイプ、温水パイプなどがある。

Q8 鉄道、軌道その他これらに類する施設（三号）には、どのようなものがあるか

A 鉱石、木材、農産物運搬用索道などがある。

Q9 歩廊、雪よけその他これらに類する施設（四号）には、どのようなものがあるか

A アーケード、日除け、雪よけなどがある。

Q10 地下街、地下室、通路その他これらに類する施設（五号）には、どのようなものがあるか

ものがあるか

A 地下駐車場、地下変電所、地下防火用水槽、ベルトコンベア、非常用階段、通路橋などがある。

Q11 露店、商品置場その他これらに類する施設（六号）には、どのようなものがあるか

A 靴みがき、新聞売り場、コインロッカー、材料置場、屋台、稲掛、空ビン置場、宝クジ売り場などがあり臨時的に、設置されるもので、土地に定着せず、簡単に取り払えるものに限る。

Q12 道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある工作物、物件又は施設で政令で定めるもの（七号）には、どのようなものがあるか

A 道路法施行令第七条（参照条文を参照のこと）で定められている。

Q13 看板、標識、旗ざお、パーキング・メーター、幕及びアーチ（令七条一号）

は、具体的には、どのようなものか

A 電柱添加看板、突出看板、立看板、駐車場案内標識地下鉄出入口案内標識、消防水利標識、バス停留所標識、基準点標識、通学路標識、タクシー乗場標識、交通安全横断幕、鳥居などである。

Q14 工用板囲、足場、詰所その他の工用施設（令七条二号）は、具体的には、どのようなものか

A 落下防止網、つり足場（ゴンドラ）、工用搬入路、跨道橋台、作業場、バリケード、機材置場などである。

Q15 トンネルの上又は高架の道路の路面下に設ける事務所、店舗、倉庫、住宅、自動車駐車場、広場、公園、運動場その他これらに類する施設（令七条六号）には、どのようなものがあるか

A 病院、休憩所、車庫等の建築物、緑地、学校、ゲートボール場、自動車教習場、駐輪場、集会場、資材置場などがある。

なお、以上Q&Aで出てきた物件は、一応許可の対象となりうるが、全てについて、ただちに許可するわけではないことに注意しなければならぬ。

五 法第三十二条第一項の例外

郵便その他国等の行う事業のための道路占用については、法第三十二条第一項の規定にかかわらず、道路管理者と協議すれば足りる（法第三十五条）。また兼用工作物の協議（法第二十条）が成立したときは、通常は占用許可に係る事項が含まれ、占用許可があつ

たものとなし差し支えないとされる。なお、以下のような他の法律で法第三十二条第一項の例外を定めているものがある。

- ・ 軌道法 軌道の経営につき運輸大臣及び建設大臣の特許を受けた者は、軌道敷設に要する道路の占用につき、道路管理者の許可又は承認を受けたものとみなされる（同法第四条）。また、一般交通の用に供せざる軌道すなわち専用軌道を道路に敷設しようとするときは、都道府県知事の許可を要するが（同法第一条第二項、専用軌道規則第一条）、この場合も、制度の趣旨から、都道府県知事の許可を受けたときは、道路管理者の許可を受けることは要しないと解されている。
- ・ 鉄道事業法 鉄道線路は道路に敷設してはならないが、やむを得ない理由がある場合において建設大臣の許可を受けたときは、この限りでない（同法第六十一条）。この許可を受けた場合には、道路管理者の許可を受けることは要しないと解されている。
- ・ 共同溝の整備等に関する特別措置法 同法は、共同溝の占用予定者、占用許可、敷設しようとする公益物件の構造等に関し、道路法の特例を定め、法第三十二条から第四十一条までの規定は適用しないこととし

ている（同法第二十八条）。

Q16 第一種電気通信事業者であるT社がある道路に設置するその事業の用に供する光ファイバーにつき、その道路の道路管理者の設ける道路情報管理施設との兼用工作物の協議が成立している場合においては、当該光ファイバーにつき、占用許可は必要か

A 不要である。

Q17 軌道の経営につき、運輸大臣及び建設大臣の特許を受けたモノレール事業者が、モノレール施設を、都道府県道に設置する場合においては、占用許可は必要か

A 不要である。

参照条文

○道路法

（兼用工作物の管理）

第二十条 道路と堤防、護岸、ダム、鉄道又は軌道用の橋踏切道（道路と日本鉄道建設公団、本州四国連絡橋公団若しくは鉄道事業者の鉄道又は軌道法（大正十年法律第七十六号）による新設軌道との交差部分をいう。駅前広場その他公共の用に供する工作物又は施設（以下これを「他の工作物」と総称する。）とが相互に効用を兼ねる場合においては、当該道路の道路管理者及び他の工作物の管理者は、当該道路及び他の工作物の管理については、第十三条第一項及び第三項並びに第十五条から第十七条までの規定にかかわらず、協議して別にその管理

の方法を定めることができる。ただし、他の工作物の管理者が私人である場合においては、道路については、道路に関する工事（道路の新設、改築又は修繕に関する工事をいう。以下同じ。）及び維持以外の管理を行わせることができない。

（道路の占用の許可）

第三十二条 道路に左の各号の一に掲げる工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用しようとする場合においては、道路管理者の許可を受けなければならない。

- 一 電柱、電線、変圧塔、郵便差出箱、公衆電話所、広告塔
- その他これらに類する工作物

- 二 水管、下水道管、ガス管その他これらに類する物件
- 三 鉄道、軌道その他これらに類する施設
- 四 歩廊、雪よけその他これらに類する施設
- 五 地下街、地下室、通路その他これらに類する施設
- 六 露店、商品置場その他これらに類する施設
- 七 前各号に掲げるものを除く外、道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある工作物、物件又は施設で政令で定めるもの

（国が行う道路の占用の特例）

第三十五条 郵便その他国が行う事業のための道路の占用については、第三十二条第一項及び第三項の規定にかかわらず、国が道路管理者と協議すれば足りる。この場合において、同条第二項各号に掲げる事項及び第三十九条に規定する占用料に関する事項については、政令でその基準を定めることができる。

（道路に関する禁止行為）

第四十三条 何人も道路に関し、左に掲げる行為をしてはならない。

- 一 みだりに道路を損傷し、又は汚損すること。
- 二 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をすること。

道路法施行令

(道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれのある工作物等)

第七條 法第三十二條第一項第七号に規定する政令で定める工作物、物件又は施設は、次に掲げるものとする。

一 看板、標識、旗ざお、パーキング・メーター、幕及びアーチ

二 工用板囲、足場、詰所その他の工用施設

三 土石、竹木、瓦その他の工用材料

四 防火地域(都市計画法(昭和四十三年法律第百号)

第八條第一項第五号の防火地域をいう。以下同じ。)内に存する建築物(以下「既存建築物」という。)を

除去して、当該防火地域内にこれに代わる建築物として耐火建築物(建築基準法(昭和二十五年法律第二百一十号)第二條第九号の二に規定する耐火建築物をいう。以下同じ。)を建築する場合(既存建築物が防火地域と防火地域でない地域にわたって存する場合)において、当該既存建築物を除去して、当該建築物の敷地(その近接地を含む。)又は当該防火地域内に、これに代わる建築物として耐火建築物を建築するときを含む。)において、当該耐火建築物の工事期間中当該既存建築物に替えて必要となる仮設店舗その他の仮設建築物

五 都市再開発法(昭和四十四年法律第三十八号)による市街地再開発事業に関する都市計画において定められた施行区域内の建築物に居住する物で同法第二條第六号に規定する施設建築物に同居することとなるものを一時収容するため必要な施設

六 トンネルの上又は高架の道路の路面下に設ける事務所、店舗、倉庫、住宅、自動車駐車場、広場、公園、運動場その他これらに類する施設

七 都市計画法第八條第一項第三号の高度地区(建築物の高さの最低限度が定められているものに限る。)及び高度利用地区内の高速自動車国道又は自動車専用道路の上空に設ける事務所、店舗、倉庫、住宅その他これらに類する施設及び自動車駐車場

八 高速自動車国道又は自動車専用道路に設ける休憩所

給油所及び自動車修理所

○軌道法

第一條 本法ハ一般交通ノ用ニ供スルヲ為敷設スル軌道ニ之ヲ適用ス

② 一般交通ノ用ニ供セザル軌道ニ関スル規定ハ命令ヲ以テ之ヲ定ム

第四條 前條ノ規定ニ依リ特許ヲ受ケタル軌道經營者ハ軌道敷設ニ要スル道路ノ占用ニ付道路管理者ノ許可又ハ承認ヲ受ケタルモノト看做ス此ノ場合ニ於ケル道路ノ占用料ニ付テハ命令ノ定ムル所ニ依ル

専用軌道規則

第一條 一般交通ノ用ニ供セザル軌道ヲ道路ニ敷設セムトスル者ハ都道府県知事ノ許可ヲ受クヘシ

○鉄道事業法

(道路への敷設の禁止)

第六十一條 鉄道線路は、道路法(昭和二十七年法律第八十号)による道路に敷設してはならない。ただし、やむを得ない理由がある場合において、建設大臣の許可を受けたときは、この限りでない。

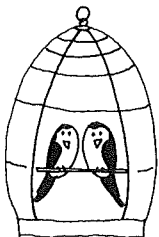
2 前項の許可の手続について必要な事項は、政令で定める。

○共同溝の整備等に関する特別措置法

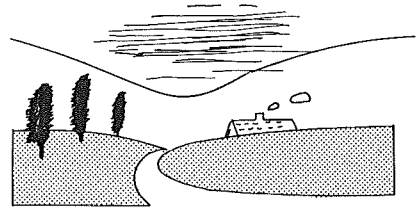
(道路法の適用除外)

第二十八條 この法律の規定に基づく共同溝の占用に関しては、道路法第三章第三節の規定は、適用しない。

(Y・S)



魅力よこはま…ゆめはまの道



シリーズ あの道 その道

横浜市道路局道路部路政課長 佐々木五郎

はじめに

ボオー・ボオー。低く、力強い、聞き方によっては、もの悲しくも感じられる音から横浜港の一年が始まる。横浜港に停泊する船が、新年に一斉に鳴らす汽笛の音である。その横浜港を見下ろすようにそびえる地上二九六mのランドマークタワーからたくさんの人々が初日の出を見る。朝日が昇り始め、薄明かりの中にたくさんの船が次第に姿を現わしてくる風景は美しい。横浜という国際港湾都市は、異

国情緒あふれるまち、活気ある生き生きとした若さを感じるまちである。

今や人口三三〇万人、日本で第二の都市に発展した横浜は、市民生活のゆとりや豊かさをより高めるため、また横浜の特色や個性作りを念頭に横浜らしい街づくりを行うため、新総合計画「ゆめはま2010プラン」を策定して更に大きく生まれ変わろうとしている。

そこで、横浜らしい道、活力ある横浜の街づくり、道路整備の状況、ゆめはま2010プランに盛り込まれた道路計画等の概要を紹介し、それらを通して横浜の魅力を感じていただけたら幸いである。

一 横浜の道、横浜らしさを感ずる道

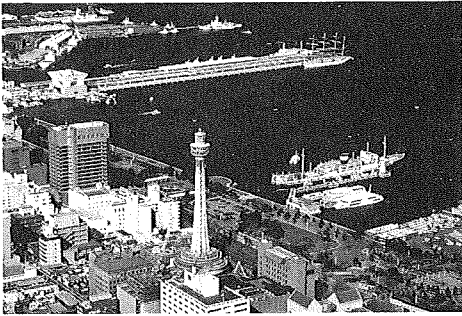
〔関内・吉田橋・馬車道・本町通り〕

横浜市役所のある関内という地名は、横浜村に港が開かれ、

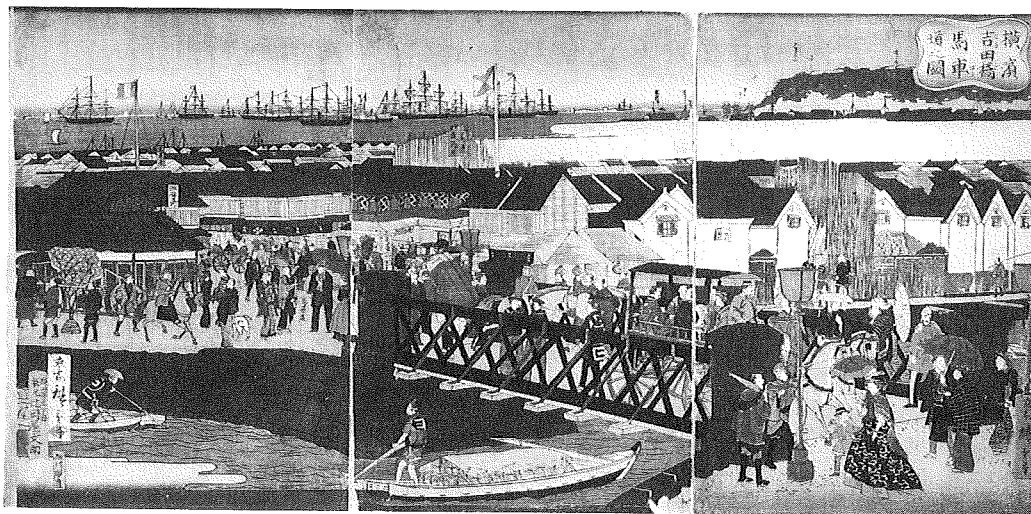
そこに行くためには吉田橋の関門を通過して入るようになっていたので、内側を関内と呼んだことからきている。関内は、西側が日本人町、東側が外国人居留地と二分されていた。吉田橋は、R.H.ブラントン（英）が設計したもので、トラス構造のものとしては我が国初のものである。（鉄橋としては、長崎に次いで二番目に古い。）

日本人町は、海側から海辺通り、北仲通り、中央に本町通り、南仲通り、弁天通りを作り、この五筋の通りを中心に碁盤の目のような道路できちんと区画されていた。

馬車道は、開港当時外国人が馬車に乗って走った馬車専用道路で、その後は乗り合い馬車が走った道であることからついた地名である。のちに危険防止のため歩道が設けられるようになり、街の景観や緑化のために樹が植えられた。これは日本での街路樹の初めといわれている。



横浜港、大横橋



〔横浜吉田橋ヨリ馬車道の図〕明治3年（横浜開港資料館所蔵）

明治五年、馬車道、本町通り
 道路を照らすことになった。こ
 のガス灯発祥の地を記念し、横

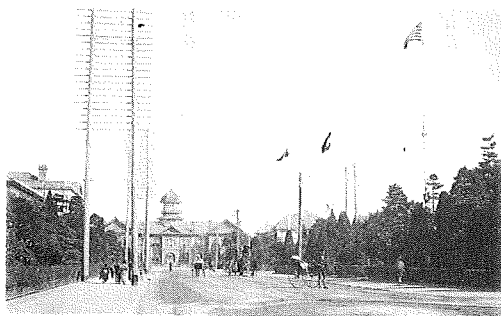
浜市の関内ホール前に当時を
 再現する街灯がつけられている。
 周辺の街並みも煉瓦造りの
 建物を基調としたレトロな感じ
 にあふれており、ぶらぶら歩
 きにはもってこいのところだ
 ある。

〔海岸通りの・日本大通り〕

海岸通り付近では、ジャック、
 クイーン、キングの三つの大き
 な塔が迎えてくれる。トランプ
 からとったこの愛称は、その姿
 を見てすぐに納得していただけ
 るだろう。若々しくスリムな
 ジャックは、大正六年横浜開港
 五〇周年を記念して造られた横
 浜市開港記念会館をいい、ネオ
 ルネッサンス様式の国の重要文
 化財である。青銅のドームで優
 雅な装いのクイーンは、昭和九
 年建設の横浜税関を、重厚感の
 ある四角いキングは神奈川県庁
 を指す。夜には、ライトアップ
 でさらに見るものの心をひきつ
 け、この三つの塔が、夜のしじ
 まのなかに語り合うかのごとく

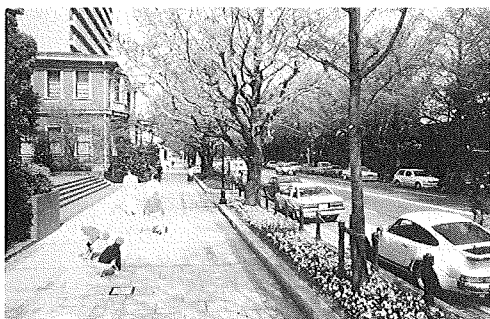
調和して建っている。
 日本大通りは外人居留地に由
 来する道路で、ほかにシルク通
 り、ワシン坂などがある。毎年
 二月に行われる横浜国際女子駅
 伝は、女子のあつい華麗な戦い
 がくりひろげられるが、横浜公
 園内の横浜スタジアムをスター
 トして最初に出る道路が日本大
 通りである。街路樹のおおきな
 銀杏は季節とともに変化し、一
 年中、通る人々、見る人々を大
 いにたのしませ、ほっとした安
 らぎをももたえてくれる。

開港当時の〔日本大通り〕



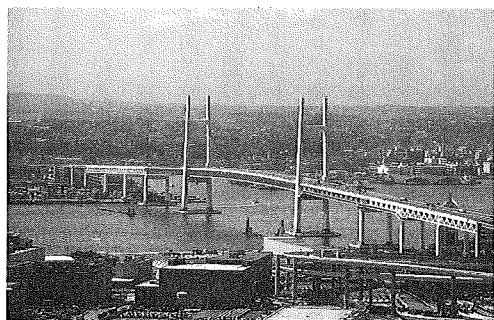
開港当時の〔日本大通り〕（横浜開港資料館所蔵）

「山下公園通り・
ベイブリッジ」



山下公園通り

クイーンエリザベスII世号、帆船日本丸、世界の豪華客船などが着く大棧橋から約1kmの臨海公園の道路が山下公園通りである。横浜の顔の一つである山下公園にそって続くこの道路には、開港記念広場、開港当時をしのばせる外国商館、マリントワー（横浜開港一〇〇周年を記念して建てられた地上二〇六mの世界一高い灯台）、氷川丸（外洋航路の貸客船太平洋の女



横浜ベイブリッジ

王と呼ばれた）、横浜人形の家などが点在する。この地域では、海、公園、周辺の建物ひとつひとつがバランスをもって横浜らしさを演出している。道路そのものも負けずに堂々と一つの主張をしているような景観である。ぜひ、街をゆっくり味わいながら散歩していただきたい道である。きっと、そのロケーションの素晴らしさに満足していただけるだろう。

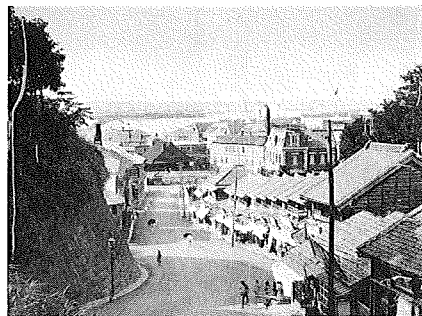
最近できたシンボルである。高速湾岸線の一部として本牧埠頭と大黒埠頭との間に架けられた世界最大級の斜張橋。白鳥が翼をひろげた優雅な姿は、未来にはばたく街を象徴しているようでもある。上下二層構造で、上層は高速湾岸線、下層は将来建設予定の国道三五七号線となっている。更に日本で初めて、橋に併設して展望施設「スカイウォーク（歩行者専用道路）」を建設し、海上五〇mのベイブリッジからの展望を歩いて楽しめるようになっていた。

「元町通り・
谷戸坂・山手本通り」

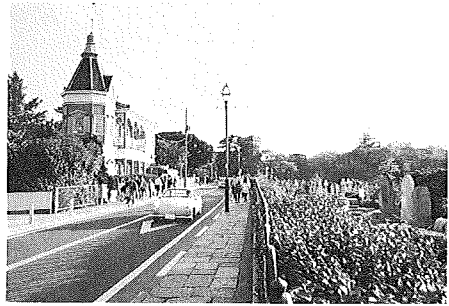
フエニクスゲートは、元町商店街の入り口。元町は若者に入気のハマトラ（横浜トラディショナル）、横浜フアッションの震源地である。もともとは、開港当時山手に住む外国人へ日用品を売ったのがはじまりである。六〇〇m程の元町は通りは、今でも開港当時から看板を守

り、伝統を引き継いできた店も多い。いいものへのこだわりをもつ人々の間では人気が高く、洒落た異国情緒の香りがするまちである。

山手と元町とは、いくつかの坂道でつながっている。その代表的なものの一つが谷戸坂で、公園として整備された「フランス山」を左手に見ながら坂道へのぼりきると「港の見える丘公園」に着く。公園からは横浜港が一望でき、白く長いベイブリッジと青く広い海のコントラストが色鮮やかだ。園内には、三千本のバラ園



開港当時の「谷戸坂」(横浜開港資料館所蔵)



山手外人墓地付近の山手本通り

(横浜の市の花)や「イギリス館」、浜っ子文人の大仏次郎の遺品などを展示する「大仏次郎記念館」といったヨーロッパ風の建築物がある。

公園を出て「ゲート座」跡を通り、山手本通りへ来ると「山手外人墓地」である。そこからは関内方面のたくさんのビルが眼下に広がる。四〇数カ国四、二〇〇人の墓標の形は様々で、十字架以外のものもあり、そこへ佇むと嫌でもエキゾチックな気分させられる。

外人墓地が終わると道の反対

側に大谷石を積んだ厳肅で威厳さえ感じられる教会「山手聖公会」があらわれる。

更に足を進めると、大正時代の西洋館(エリスマン邸)が元町公園の一角に復元されている。山手はかつての外国人居留地であり、瀟洒な洋館がいくつもあって歩く人の目を楽しませてくれる。そんな山手本通りは、年齢にかかわらず、カップルでちよつと気取って歩くのが似合います。

ちなみに、谷戸坂経由の山下公園通りから山手本通りまでが、「港町ヨコハマのエキゾチックな道」として『日本の道100選』に選定されている。

二 横浜のあゆみ

一三〇余年前、ひなびた小さな漁村に過ぎなかった横浜が、開港以来港とともに発展してきた。外国に開かれた窓口として積極的に西洋文化を吸収した。横浜には、日本で最初、いわゆ

る発祥の地というものがたくさんある。それが横浜の横浜らしさにつながるもので、浜っ子気質は新らし物好きといわれる所以である。街路樹、ガス灯は先に述べたが、その他いくつかを紹介してみたい。

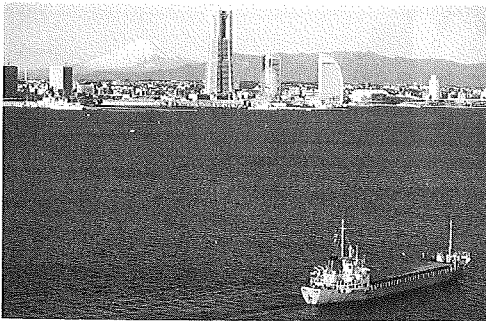
鉄道(明治五年横浜―新橋間)、西洋式公園(明治三年山手公園)、回転式灯台(明治二年本牧)、近代的水道(明治二〇年給水開始)、テニス(明治一一年山手公園内)、あいすくりん(アイスクリーム(明治二年馬車道)、ビール(明治五年山手の発祥地の前の通りはビヤザケ通りと呼ばれている)、日刊新聞(明治三年横浜毎日新聞)などである。

その後の横浜は、関東大震災と第二次世界大戦の戦火によって壊滅的な打撃を受けた。戦後は東京一極集中などの余波によつて遅れをとり、横浜らしさを失ってきた。特に昭和四〇年代の人口急増は、毎年一〇万人

都市が一つづつできるほどで東京のベッタタウン化が急速にすすんだ。それが横浜の都市構造に与えた影響は極めて大きく、多くの都市問題を生んだ。

三 新しい横浜の活力

横浜市は、これまで都市構造の諸問題の解決に全力をあげて取り組んできている。横浜再生のための街づくり、それが横浜の活力になっているといつてよい。ここで、そのうちのごく一部を紹介してみたい。



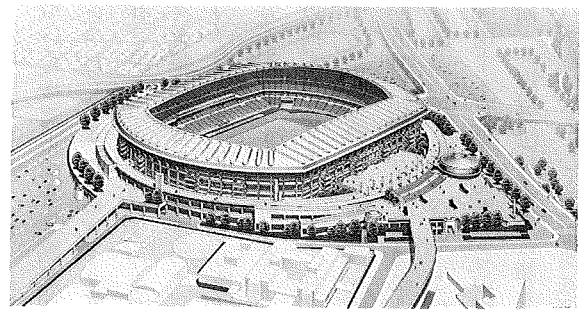
みなとみらい21の遠望

〔みなとみらい21〕

横浜駅周辺から桜木町にいたる臨海部一八六ha（内埋立地分七六ha）に、就業人口一九万人、居住人口一万人の二一世紀の未来都市を創造中である。その未来都市は、二四時間活動する国際文化都市、二一世紀の情報都市、水と緑の歴史に囲まれた人間環境都市という基本的考え方に基づいた街づくりが行われている。地区内には既に横浜美術館、横浜マリタイムミュージアム、パシフィコ横浜（横浜国際平和会議場）、ランドマークタワーをはじめとする超高層ビルが、つぎつぎにオープンしており、国立横浜国際会議場も近くしゅん工の運びである。道路は、区画道路、外部との連絡道路、共同溝、ベッドストリアンデッキネットワークなどが計画されており、逐次整備されている。

〔横浜総合運動公園とワールドカップサッカー〕

建設省の鶴見川多目的遊水池



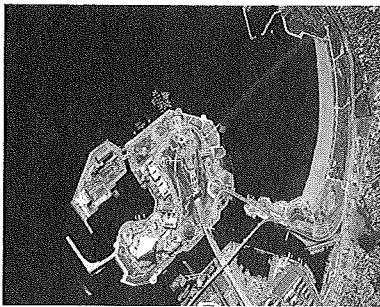
横浜国際総合競技場完成イメージ

事業で建設される遊水池内を利用して、平常時には公園として利用できるよう、七〇haを横浜総合運動公園として整備すべく平成六年一月に着工した。そのメイン施設が、国内最大の収容人員七万人規模の横浜国際総合競技場である。このスタジアムは、遊水池の機能を確保するためピロティ方式で建設される。平成一〇年の神奈川国体秋季大会の主会場として予定されて

おり、また、熱い戦いをヨコハマで”をスローガンに、二〇〇二年のワールドカップサッカーの開催立候補地として招致活動を展開している。当該地は横浜の副都心である新横浜地区に隣接し、これらの計画に合わせた関連の街路整備も展開されている。

〔八景島と新交通〕

八景島は平成五年五月にオープンしたマリネレジャーアイランドで、二四haの埋め立てによる人口島の公園である。隣接の人口海浜である海の公園（長さ一km、広さ二三ha）とともに、市民のマリネスポットとして親

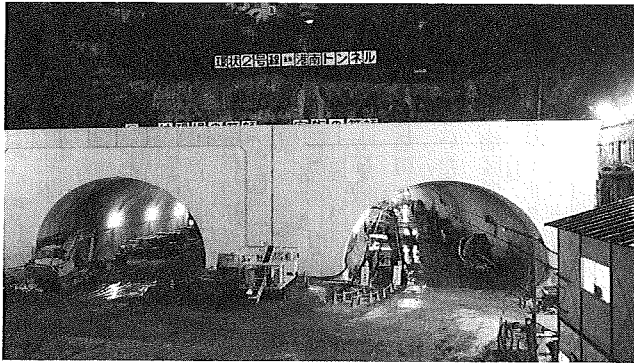


八景島、海の公園、新交通

しまれている。この島の中央部を貫くように国道三五七号線が入っている。道路は、隣の横浜賀の海へ向いて島の頂で切れているが、かえって、「まだまだこれから伸びて行く」というような力強さが感じられる。八景島へのもう一つのアクセスは新交通金沢シーサイドラインで、新杉田と金沢八景をむすんでいる。特に八景島駅と金沢八景駅間の車窓に広がる海は、安藤広重が描いた「武陽金沢八景」の野島や平潟湾を想起させる。

四 幹線道路の整備

道路は様々な都市機能を支える最も基本的な施設であるが、横浜の道路は大都市としてはまだまだ整備が遅れている。地域の一体性を向上させ、都市の骨組みを強化するため、幹線道路である三環状一〇放射道路の整備を精力的に行っているが、現在までのところ整備率は約五〇%と低い水準にとどまっている。



建設が進む港南トンネル（仮称）

道路の整備は重要な課題であることは誰もが認識しているが、まだその道程は長く困難である。ここで、重点路線として整備している環状二号线（全長二四・五km標準幅員四二m）に唯一あるトンネルについて述べてみたい。このトンネルは港南トンネル（仮称）で、延長は約五三〇mであるが、掘削断面積が一四三㎡という日本でも有数の

大断面の双設トンネルである。地質は洪積世の砂層と硬質シルト層で、土被りは五mから二四mと薄く、トンネル直上部には住宅が密集しており、高い水準の技術力が必要とされる工事である。平成六年一月にトンネルの貫通式も済み、一日も早い完成が待たれている。

五 ゆめはま2010プランの道

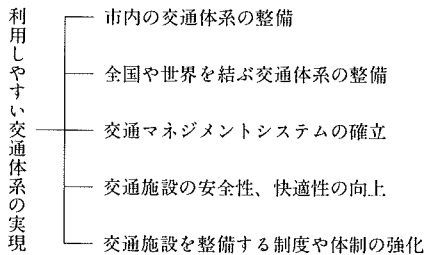
新開国都市宣言という副題のついた横浜市総合計画長期ビジョンである「ゆめはま2010プラン」では、道路ネットワークを整備することによって、二〇一〇年に、市内のどの地域からも都心部まで自動車で三〇分以内で移動できること、住宅地から最寄りの駅まで路線バスで一五分以上移動できることを目標の一つとしている。これを実現するため、従来からの街路網（幹線道路）の整備に加えて、バス路線を中心とした地域の補

助幹線道路の整備を体系的、計画的に行なうことが必要となる。この道路は、まさに地域に密着した市民生活を支えるものである。また、都市の骨格となる高速道路、首都圏の広域的な道路などの整備も計画されている。

この総合計画を推進するためには、横浜の再生、横浜らしさを追求することこそ最も大事な観点であり、基本姿勢でもある。

《ゆめはま2010プラン》

【市民の活動を支える交通】の施策体系



その意味で「ゆめはま2010プラン」に計画されている道路は、二一世紀にふさわしい横浜の個性や魅力を引き出すものであり、ここから「ゆめはまの道」と表題にネーミングした次第である。

おわりに

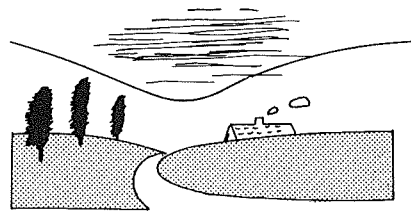
横浜の道路について簡単ではあるが、紹介させていただいた。しかし、その整備にはまだまだ多くの時間と膨大な費用を必要としているのが事実である。そして何よりも大事なことは、市民の理解と協力が不可欠であるということである。今後このことを念頭において、ゆとりある豊かな市民生活を実現するため横浜らしい道路づくりに全力をあげていきたい。

読者の皆さん、何かの由にぜひ来浜くだされて、横浜の道に触れ、ご自分の肌で横浜の魅力を感じていただけたらと思います。

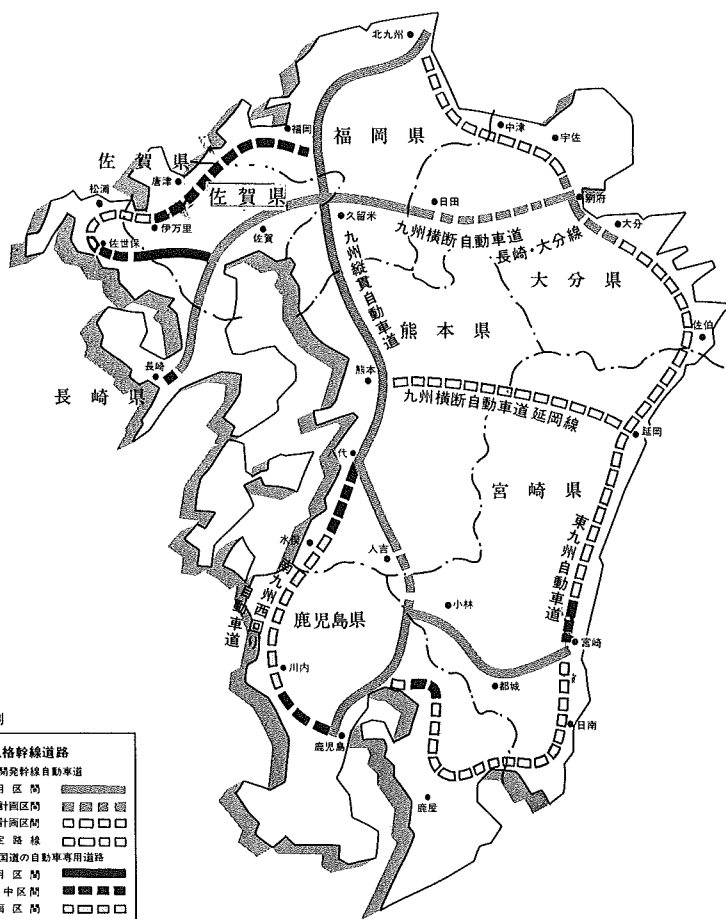
住みたい県を支えるみち

—歴史・風土から見た佐賀の道—

佐賀県土木部道路課長 原田 幸郎



シリーズ あの道この道



■凡例

高規格幹線道路	
国土開発幹線自動車道	——
供用区間	▨
整備計画区間	▨
基本計画区間	□
予定路線	□
一般国道の自動車専用道路	——
供用区間	▨
事業中区間	▨
計画区間	□

図1 九州管内図

はじめに

佐賀県は、九州の北西部に位置し、東は福岡県、西は長崎県に接し、北は玄海灘、南は有明海に面した人口八八万人、面積二、四〇〇km²の温暖な気候と緑

豊かな県です(図1)。

県の北部は脊振る天山山系が走り、その南は筑後川、嘉瀬川、六角川等による平坦な佐賀平野が有明海に面しており、西部は低丘陵溶岩台地という地形であり、可住地面積は五〇%を越し

ています。

佐賀県では、歴史と自然を生かした二一世紀の佐賀の新时代、「佐賀に住みたい」と思える県づくりを目標に、道路等の社会資本整備を進めています。

未来を拓く道Ⅱ

「豊かな明日の佐賀」を創るためには、所得、生活の質の向上の上に、佐賀の歴史と伝統と自然を踏まえ、佐賀の地に自信と誇りを持つことを目指さねばなりません。

「佐賀に生まれてよかった。」「これからも住み続けたい。」と感じられる佐賀とするには、(1)県民総参加、(2)広域的取組み、(3)民間活力の取りこみ、(4)行財政の効率化、(5)国施策との連携調整が推進に当たっては必要です。

県民の行動範囲は、通勤・通学・買物のみならず、ボランティア活動や余暇レジャーまで、市町村界から県境を越えており、今後とも、その傾向は強まるでしょう。

佐賀を起点として、九州・日本・世界との経済・社会交流を活発にすることが、県民意識を変革し、佐賀県を住み易くする

方向であります。

そのため、県の新総合計画（平成五年（二月）では、この人、モノ、情報の交流を促進し、県勢の各分野の発展を図るため、交通ネットワークの整備を重要な課題としており、多様化・高度化する交通の要請に応える為には、広域交通、幹線交通、生活圏交通の一体的整備を図り、県内主要都市間五分圏構想の実現を図ることとしています。

西九州自動車の整備促進による広域高速道路網と、国道二〇三号、二〇八号、二六三号、三八五号、四九八号や、佐賀空港線などの幹線道路網を連結し、これに、日常生活に密着した生活道路の整備、市街地内の渋滞対策等を主要施策として行なっていくこととしています（図2）。

佐賀県内の道路は、国道五八八・九km、県道一、一三八・六km、市町村道七、八〇二・六kmあり、佐賀県の管理延長は一、

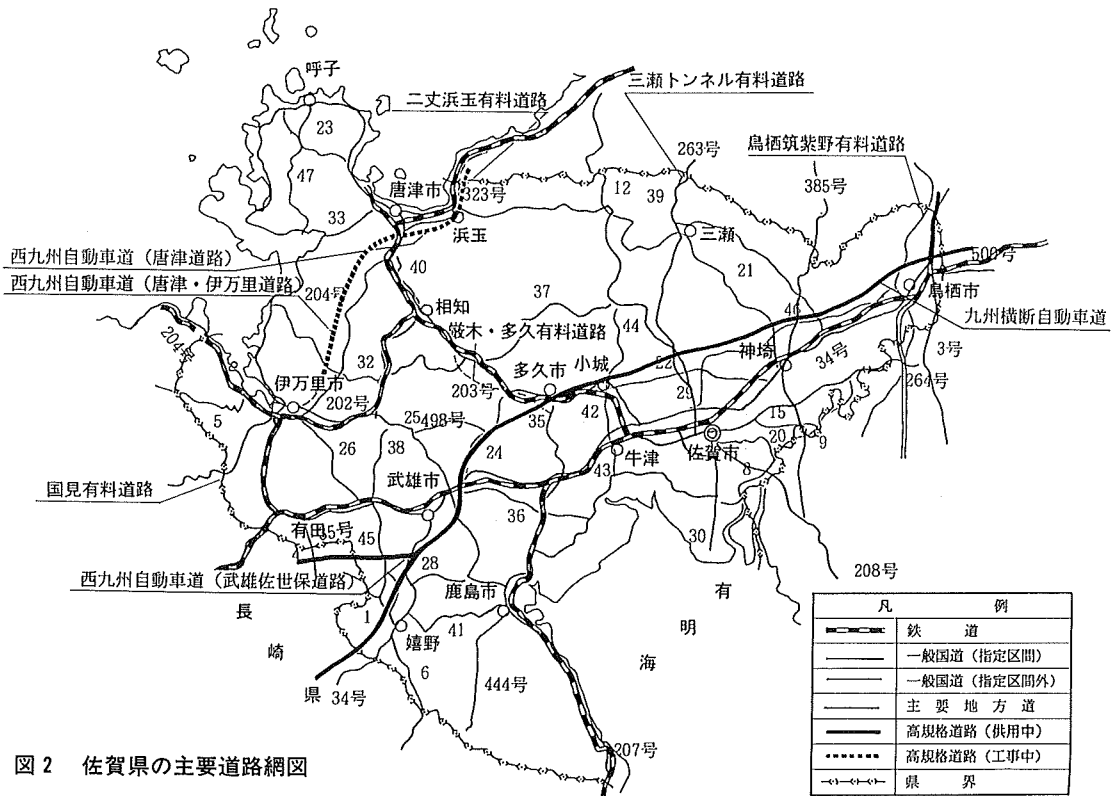


図2 佐賀県の主要道路網図

表1 佐賀県内の道路現況表

平成5年4月1日

道路種別		実延長(A)m	改良延長(B)	改良率(B)/(A)%
一般国道	(有料道路)指定区間	(2,110) 212,876	(2,110) 212,876	(100. ⁰) 100. ⁰
	(有料道路)指定区間外	(6,069) 371,248	(6,069) 308,120	(100. ⁰) 83. ⁰
	(有料道路)一般国道計	(8,179) 584,124	(8,179) 520,996	(100. ⁰) 89. ²
県道	(有料道路)主要地方道	(8,144) 428,592	(8,144) 256,028	(100. ⁰) 59. ⁷
	一般県道	709,992	323,575	45. ⁶
道	(有料道路)県道計	(8,144) 1,138,584	(8,144) 579,603	(100. ⁰) 50. ⁹
	(有料道路)国道計	(16,323) 1,722,768	(16,323) 1,100,599	(100. ⁰) 63. ⁹

※有料道路は内書き

五一・九km(道路公社管理を含む。)となっています(表1)。
今回は佐賀県の主要幹線道路を、その歴史や地域性から特色を踏まえて案内したいと思います。

佐賀県の南北の道

鳥栖・三養基地区

佐賀県内の道路は、九州内の位置から東部の鳥栖に福岡から熊本・鹿児島に向かう南北の流れ

れを担う九州縦貫自動車道、国道三号を中心に、県道久留米基山筑紫野線(鳥栖筑紫野有料道路)で補完しています。
この地域は「遠の朝廷」と呼ばれた太宰府と近く、基山町の基肆城は、天智天皇二年(六六三年)の白村江の敗戦後、太宰府の水城や大野城と共に太宰府防衛の朝鮮式山城として築城されています。往時の緊張した対外情勢下、防人達の往来が偲ばれています。

佐賀・神埼地区

この地区は道路だけでなく、九州内の鉄道網の中心地でもあり、東に日田・大分、西に長崎・佐世保、南に熊本・鹿児島、北に福岡と九州のクロスポイントとなっています。
古くからの交通の結節点である本地域の道路整備は、九州全域に影響するものであり、現代の官道づくりが求められています。

賀・福岡の住民のふれあいの場となっています。

峠には、昭和六一年に開通した三瀬トンネル有料道路があり、延長二・四kmのトンネルにより、冬場の積雪・路面凍結から開放され、一年を通して高原野菜の出荷や観光に寄与しています。

国道三八五号は柳川市を起点に筑後川を越えて、次郎物語の作者である下村湖人の出身地、千代田町のクリークのある田園風景の中を通り、三田川町で日本最大の弥生時代の環濠集落遺跡である「吉野ヶ里」を横に見て、東脊振村で長崎自動車道とアクセスして、山岳部に向かいます。

北部の脊振山系により、福岡西部の玄海灘と遮され、昔は山岳信仰の道が中心でした。
現在、脊振を越えて国道二六三号、国道三八五号が福岡市と結ぶ主要路線として、その整備を進めています。
国道二六三号は佐賀市と福岡市西部をつなぎ、嘉瀬川沿いに北上し、清流と緑の中を三瀬峠に向かいます。三瀬には自然と動物とのふれあえる高原の牧場、森林公園や北山湖があり、佐

脊振山系の坂本峠は急峻な地形で、現道は狹隘で屈曲し、離合も困難な状況にあり、現在、鋭意その改良を進めています。地形上の制約から完成供用までには、まだ、かなりの日時を要します。

この坂本峠は「サザンカ自生

の北限地」であり、千石山の広い範囲に、晩秋には純白の花が咲きます。隠れた景勝の地です。この地域は中世山岳仏教の中心地であり、修験道の宿坊やお堂が多数あったことが知られています。今は昔のことで、お堂の礎石や遺物が残るだけです。

そこに、近代土木技術を駆使した道路橋梁が整備され、昔の人々の信仰に触れるよすがとなることは、人に世の中の流れと郷土の文化と歴史を考える契機となるでしょう。

この道路は、福岡市の博多駅筑紫口につながっており、坂本峠の改良は筑後と肥前を挟んだ筑前との交流を活発にさせる役割になっており、改良完成後は国道三号を補完する重要な路線となるでしょう。

唐津・伊万里・武雄・鹿島地区

玄海灘に面した唐津は県内第二の都市として、東西に走る国

道二〇二号で福岡と繋がり、長崎自動車道や佐賀市との交通強化を図るため、国道二〇三号の整備が建設省と道路公社により進められています。

唐津は魏志倭人伝の末盧国であり、虹の松原、白砂と青い海は古来から多くの歌人を魅了し、大伴旅人や山上憶良伝の万葉歌の頃からの美しい風景を留めています（写真1、写真2）。

松浦川に沿った国道二〇三号には、相知の石仏や銅鏡の出土する遺跡などの大陸との交流が窺える歴史と景勝の地を走りま

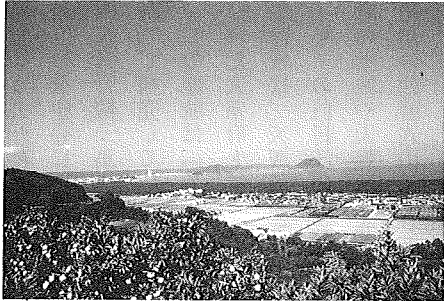


写真1 虹の松原



写真2 唐津くんち

す。この国道は、川と山に挟まれた狭い土地をぬっており、そのため、現道はカーブし、登り下がりしており、冬場の路面凍結に悩まされる道でもありません。

有明海につながる国道二〇三号の改良整備は地元の高年の要

望であり、その整備が現在進められ、県の中心部との交通の利便性が増大することは重要だと考えております。

唐津地域は地方拠点都市であり、国道二〇三号を規格の高い道路で整備し、西九州自動車道と長崎自動車道とを結合した発展の基盤を創るために建設省と



写真3 祐徳稲荷神社

もども県も努力しており、厳木
多久有料道路や厳木バイパス・
多久バイパスの整備が進んでい
ます。

国道四九八号は平成四年に指
定され、平成五年四月から国道
として供用されました。

本国道は有明海に面した鹿島
市を起点に、武雄で長崎自動車
道と交差し、江戸時代の有田焼
の積出し地の伊万里を経由して、
長崎県北部の中心都市佐世保市
に至ります。

有明海と玄海灘をつなぐ本國
道は、佐賀県西部の一体的発展
の基盤となる南北交通を担うも

のとして期待されており、伊万
里市の松浦バイパスの整備を鋭
意進めています。

本国道の起点である鹿島には
日本三大稲荷の祐徳院があり、
参拝者が多数見えます（写真
3）。有明海にそそぐ塩田川は、

明治時代以来の陶磁器原料であ
る天草陶石の舟運があり、現在
はこの道で陶石が運ばれ、塩田
で陶土に加工され、有田・伊万
里地域の陶磁器産業を支えてい
ます。武雄は鍋島支藩の地、長
崎への宿場として古い歴史をも
つ温泉の街です。

沿道には、樹齢一、〇〇〇年
を越える大楠など自然にもあふ
れた地域として、今後のこと地
域の発展、観光や工場立地に新
国道の役割が大きく期待されて
います。

佐賀県の東西の道

鳥栖から西に佐賀が広がりま
すが、北の背振山系に抱かれた
平野部は広く、長崎自動車道、

国道三四号や県道佐賀川久保鳥
栖線等が東から西に向かつてい
ます。

これらの道は、奈良時代の官
道と平行しながら、同じ方向に
進んでおり、奈良時代の駅の所
在からも交通の要衝が古今変わ
らないことを示しています（図
3）。

遠浅で千満の差の大きい有明
海は当時の船や航海技術から、
大陸交流の拠点として重要な地
域であり、秦の始皇帝のために
不老不死の薬草を求めた徐福の
伝説や奈良時代の鑑真和尚の上
陸地もこの有明海の湾奥と言わ
れており、弥生時代や古墳時代
の鏡や銅鐸等の遺物・遺跡が数
多くあります。

この地域の古墳の分布からも、
古来からの交通の流れがわかり
ます。弥生時代のクニの遺跡で
ある吉野ヶ里には奈良時代の一
級道路として、側溝を整備した
三養基郡中原町から小城郡小城
町までの約二八kmの直線の官道

が発掘されています。

平安時代の歌人である和泉式
部は肥前国守の娘として、佐賀
郡大和町川上の肥前国府で育つ
たと言われており、佐賀平野の
西部杵島山には、万葉の歌垣の
地として、古来の佐賀の文化と
奈良・平城京との深い繋がりが
わかります。

これらの交流は整備された古
代の道の効果であり、人の交流
がいに文化の伝播や生活に影
響するかの実例です。

江戸時代には長崎街道が、海
外との唯一の窓口である長崎と
江戸を結ぶ交通路となり、西洋
文化をいち早く佐賀藩は受ける
ことになりました。

なお、国道三四号はこの旧長
崎街道沿いに走っており、一部
は現道の一部となったほか、旧
道として市町村道に移管された
その後を見ることがができます。

佐賀は長崎警護を担当し、早
くから西洋の器械文物に触れた
ことで、幕末期に最新鋭の大砲

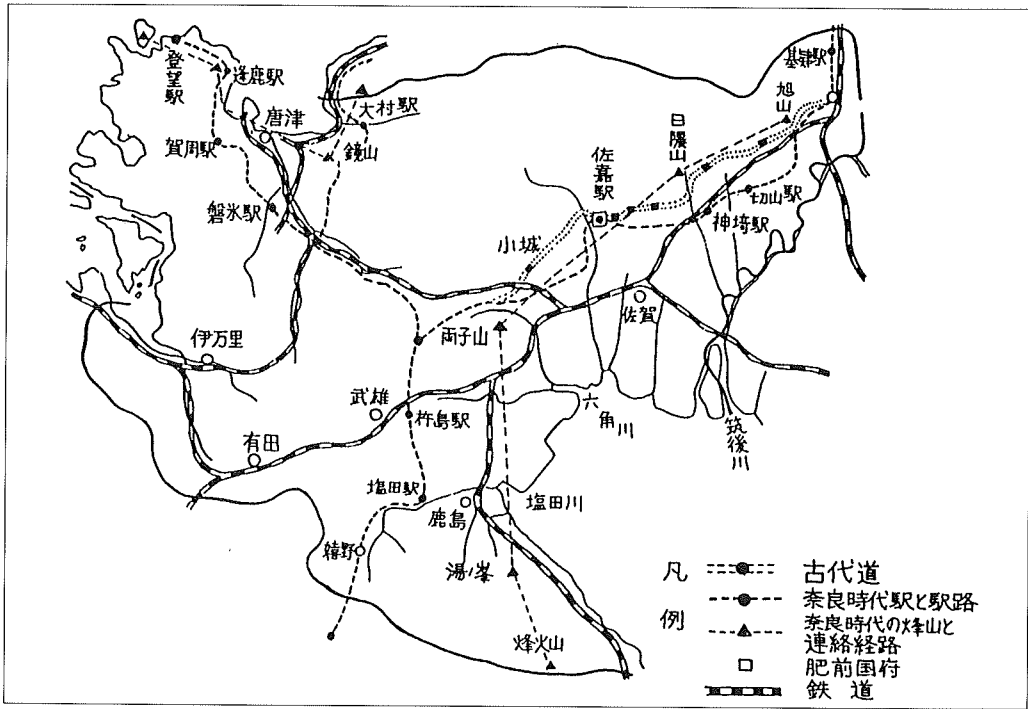


図3 駅路・烽火山推定図

※佐賀県連より

や小銃を製造し、軍艦を合わせ、当時の最高水準の軍備を有し、それが明治維新の大きな決定力になったのも、街道の効果と言えるかも知れません。

幕末のシーボルトの鳴滝塾や海軍講習所、更に英学塾まで、佐賀藩が数多くの英才を送ったのも、この道が通じていたためとも考えられます。

この東西交通の便利さが、佐賀を通過するだけならば、佐賀の発展につながりません。長崎自動車道、国道三三〇号・三五号・国道二〇七号・二六四号・四四四号、県道佐賀川久保鳥栖線などの主要東西幹線については、交通需要の対応だけでなく、東西交通の中継地として、人や物が集り、語らい、新たな経済や社会活動の発火点となること、佐賀にとり必要なことです。

終わりに

佐賀県内の東西南北の道路交

通について、過去・現在・未来を鳥観してみました。歴史、文化、自然等の佐賀の今ある姿を保持していくだけでは、真に「豊かな明日の佐賀」を創ることはできません。

問題は未来であり、現在あるよりよきモノを残し、それに、新たなモノを加え、融合して、佐賀のヒト、モノの活性化を進めなければなりません。

そのために、県では二一世紀に向けての各種プロジェクトを計画実行することとしています。その事業の成功には交通基盤が十分に対応できることが必要であり、そのための道路整備に今後とも最大限の努力を進めることとしています(図4)。

そのことが、「住みたい県づくり」を達成する基本であり、今後とも県民の理解を得ながら、新時代に必要とされる規格の高い、環境に調和した、人と共生できる道づくりを図りたいと考

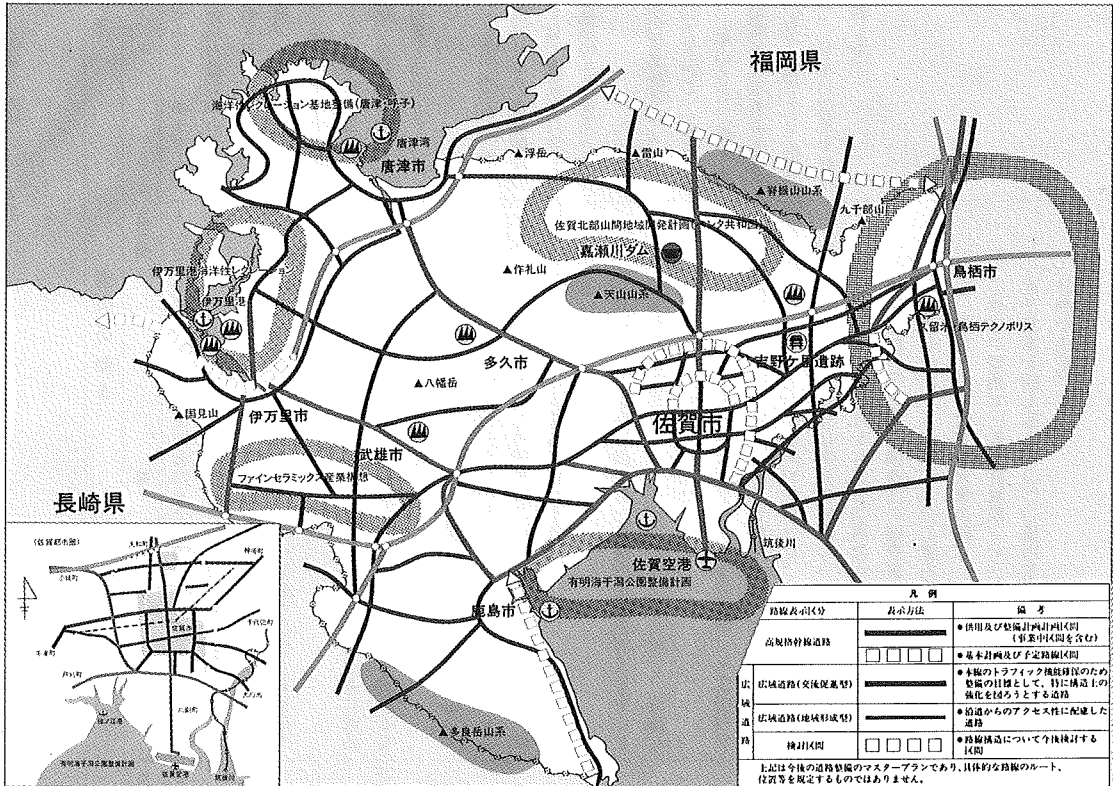


図4 佐賀県広域道路網マスタープラン

えています。
 どうぞ、歴史が現在につながる佐賀の道が今からどのように変わるか、また、変革を図ろうとする努力に御期待をいただきたいと存じます。
 この拙文が、佐賀の道を走り、佐賀の地にふれる契機となりましたら幸いです。

時・時・時・時・時……

月・日	事項	月・日	事項	月・日	事項
1・27	<p>○世界最大の自動車メーカー、米ゼネラル・モーターズ(GM)は、一九九三年の乗用車輸出台数について前年比五・八%増の一三万九、四三五台と発表。このうち対日分は六、五五六台で同二・四%増。</p> <p>○米連邦準備制度理事会(FRB)は、短期金利の指標となるフェデラルファンド(FF)レートの誘導目標基準を三%から三・二五%に引き上げ、金融引き締めに転じた。引き締めは一九八九年二月以来五年ぶり、インフレが再燃するのを抑えるのが狙い。</p>	1・22	<p>○政治改革四法案が参院本会議で自民、共産党などのほか社会党の一七人の反対で、賛成一一八、反対一三〇の二一票差で否決された。政府・連立与党は、衆院から参院に両院協議会の開催を求め、今国会での成立を目指すことを決めた。</p>	2・1	<p>○J日日本道路公団が二月一日付で第二東名の建設等を所掌する「静岡建設所」を設置。</p> <p>○首都高速道路公団が建設中の湾岸線鶴見航路橋の主桁が連結される。</p> <p>同橋は同じようなタイプ斜張橋としては計画中も含めて世界最長。</p> <p>○平成六年度予算(政府案)が閣議決定される。</p>
2・4	<p>○米商務省発表の昨年一年間の米国の貿易統計によると、対日貿易赤字は五九三億一、八二〇万ドルで、過去最高を記録。これまでの最高は、一九八七年の五三三億ドル。</p> <p>○クリントン米大統領が日本の市場開放を求める強硬方針に関連して、発表。通産、大蔵両省を名指して批判、米国がタフな対日姿勢をとることで、日本の改革を目指す人々たちを支援していることを強調した。</p>	29	<p>○細川護熙首相と河野洋平自民党総裁の合意を基に政治改革関連四法が、衆参院両本会議で施行期日を削除したうえで可決、成立した。</p>	2・10	
11	<p>○細川首相とクリントン米大統領による日米首脳会談が、ワシントンのホワイトハウスで開催。日本の市場開放の度合いを示す「数値目標」については、意見が対立したまま、自動車・部品など新経済協議のうち優先三分野についての交渉は事実上決裂した。</p>	2・3	<p>○細川首相が記者会見で所得税減税とその財源問題について発表。内容は①今年一月から総額六兆円の減税を先行実施②一九九七年四月に消費税を廃止、代わりに一般財源として「国民福祉税」を創設、税率を七%とする—というもの。</p>	2・15	
17		4	<p>○与党代表者会議は細川首相の国民福祉税導入を中心とする増減税構想について、いったん白紙に戻し、協議し直すことで合意。</p>		
		8	<p>○初の純国産大型ロケットH291号機が、宇宙開発事業団の種子島宇宙センターで打ち上げに成功。開発に一年、二、七〇〇億円がかかった。</p>		
		15	<p>○政府、連立与党は増減税問題について①六兆円規模の減税を九四年一月から実施②財源や新税については協議機関で検討③年内に関連法の国会成立—で合意。</p> <p>○政府が総額一五兆二、五〇〇億円の総合主税対策を決定。減税と公共投資が対策の柱。</p> <p>○政府が閣議で一般会計規模、七三兆八一七億円の九四年度予算案を四七兆八、〇〇〇億円余にのぼる財政投融资計画を決定。</p>		

編集雑記

道路の通行について、料金を徴収することが出来る制度。これを有料道路制度という。本誌の読者ならご存知の制度である。制度なる文字を広辞苑で引くと、「制定された法規」とある。度を法律規則と解したのであろう。用語の説明としては、これで十分なかも知れない。だが当り前すぎて何だか食い足りない感じもする。もう少し私なりに追求してみたい。

ご承知のとおり制度の「度」とは長さ巾員など、物をはかる物指しのことである。温度、角度、高度など度のつく文字は多い。これが思惟の指しものに入り込んで来ると、節度などの言葉になる。物から心の世界へと拡がったのである。自然界の現象を人間界の事象に置き換えることにかけては、古代中国人は優れた感覚を持っていた。例えば太陽と地球との関係は、四季の変化を含め規則正しく乱れることがない。これを「天行健」なる三文字であつさり片付けてしまう。そして健康の語源になる。節度の節は、竹の節の規律正しさになぞらえている。竹の節。この見事な自然の造型は現代風に遺伝子の然らしむるとこ

ろとするより、神の摂理と考えた方が心豊かになる。暗夜に竹の節から生まれ、やがて成人し月に帰る「かがや姫」。地鎮祭などに使われる竹垣。これらも規則正しい節の神秘性が契機となっている。

易六四卦の一つに三三節（すいたくせつ）がある。同じ節でも竹の節とは異なる。人事を占う易の節は節度、節約に近く、法律規則をどのように制定したらよいかの方向づけをしている。こんなところが、易が帝王の学といわれる理由でもある。水沢節の水とは飲用、用水になる水のこと。沢は水量のため川の巾が拡がった部分。水と沢を合せて貯水池と類推する。貯水池は一定の容量を貯えるかわり、余分な水は流される。水を貯えるのに一定の制限がある。これを竹の節の間隔の正しさになぞらえて、節なる漢字をあてたものである。

それでは易の水沢節はどんなことを言っているのか。この卦は苦節不可貞（苦節は貞にすべからず）からはじまり、苦節、貞凶、悔亡で終る。解釈は占う事柄によって当然変るが、意識すれば国民が守ることに苦しむような法律規則は、長続きしないと云っているのである。独裁国家では今でもこのような法規

があらう。苦は「にがい」との意味から、苦しむとなる。苦の反対は甘であまいである。甘節。吉。往有尚。国民が法律規則によるこび従う意である。それは片寄らない政治が行われているからである（甘節之吉。居位中也。）水沢節の卦には、この外に安節（節に安んず）というもある。徳行ある君主の定めた法規に安心して従う国民の姿がそこにある。（安節之享。承土道也。）我が国では甘節、安節は使われていないし、苦節も自己に課した規律に自分自身が苦しむ意味に使われ、成功物語の中心になつたりする。

戦後本格的に始まった我が国の有料道路制度も、四〇年余の年月を経た。この制度の陰で高速国道網の整備が促進された。だが道路利用者にとって通行料が、苦節とならぬよう配慮を願いたいものだ。（瑞）

4月号の特集テーマは「道路に関する争訟」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 東京都千代田区一番町10番6 一番町野田ビル5階 TEL 03(3234)4310・4349

定価700円（本体価格679円）

FAX 03(3234)4471

<年間送料共8,400円>

振込銀行：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

「道路行政セミナー」一九九三年度既刊号目次

(肩書は執筆時または座談会実施時のものです)

巻頭言

- 繁栄の原点
- 有料道路事業に関する私見
- 環境に配慮した道路づくりの思う
- いま人間の道を考える
- 高速道路の整備と需要コントロール
- ついに来た人間道路時代
- パークウェイと道楽都市
- 新しい年を迎えて
- 生活関連社会資本としての道路
- 道路行政にひとこと
- 英国の道路事情
- 道路への感謝と期待
- 道路と送電線は似た者同士?
- 道路と自動車の関係
- 高速道路の料金と制度
- 道として考えたい
- 高速道路料金について一層のPRを
- 地方分権は道路網の整備から

日本下水道事業団 理事長 台 健	5年5月号(第38号)1頁
理日本道路交通情報 センター理事長 加瀬 正蔵	5年6月号(第39号)1頁
福岡大学法学部教授 浅野 直人	5年7月号(第40号)1頁
東京大学名誉教授 木村尚三郎	5年8月号(第41号)1頁
慶応義塾大学教授 藤井彌太郎	5年9月号(第42号)1頁
人間道路会議運営 委員長 平井 良一	5年11月号(第44号)1頁
出雲市市長 岩國 哲人	5年12月号(第45号)1頁
建設省道路局長 藤川 寛之	6年1月号(第46号)1頁
日本大学教授 中村 貢	6年3月号(第48号)1頁
日本長期信用銀行 公務室 長 松尾 泰一	5年7月号(第40号)5頁
総務庁北方対策本部 審議官 菊池 光興	5年8月号(第41号)5頁
東京電力物取締役 木村 隆佳	5年9月号(第42号)5頁
口産自動車 渉外部 長 石川 起夫	5年10月号(第43号)3頁
NHK解説主幹 横島 庄治	5年12月号(第45号)5頁
生命科学研究館副館長 中村 桂子	6年1月号(第46号)7頁
創価大学経済学部 教授 岡野 行秀	6年2月号(第47号)3頁
今立町長 若泉 征三	6年3月号(第48号)5頁

平成六年度道路関係予算概算要求

○平成六年度道路予算概算要求の概要

○一般国道関係予算の概要

○有料道路関係予算の概要

○地方道関係予算の概要

平成六年度道路関係重点施策

○平成六年度重点施策について

○交通需要マネジメントを活用した総合渋滞対策の推進

○高齢者、障害者等を重視した道づくりの推進

○道路環境施策の推進

平成六年度道路関係予算

○平成六年度道路関係予算の概要

○一般国道関係予算の概要

○高速自動車国道関係予算の概要

○有料道路関係予算の概要

○地方道関係予算の概要

道路局道路総務課 企画課 大森 雅夫	5年10月号(第43号)5頁
道路局国道第一課 建設専門官 南部 隆秋	5年10月号(第43号)17頁
道路局国道第二課 建設専門官 沼田 敏樹	"
道路局有料道路課 課長 補佐 吉崎 収	5年10月号(第43号)23頁
道路局高速国道課 課長 補佐 山本 莊輔	"
道路局地方道課 建設専門官 金井 道夫	5年10月号(第43号)29頁
道路局地方道課市町 村道室建設専門官 水本 良則	"
道路局道路総務課 経済調査室係長 島中 秀人	5年9月号(第42号)7頁
道路局企画課交通 安全対策係長 中村 健一	5年9月号(第42号)12頁
道路局企画課道路 環境対策室係長 小野寺雄二	5年9月号(第42号)19頁
道路局道路総務課 建設専門官 大森 雅夫	6年2月号(第47号)5頁
道路局国道第一課 建設専門官 南部 隆秋	6年2月号(第47号)17頁
道路局国道第二課 建設専門官 森永 教夫	"
道路局高速国道課 課長 補佐 山本 莊輔	6年2月号(第47号)22頁
道路局有料道路課 課長 補佐 吉崎 収	6年2月号(第47号)26頁
道路局地方道課 建設専門官 金井 道夫	6年2月号(第47号)33頁
道路局地方道課市町 村道室建設専門官 水本 良則	"

第11次道路整備五箇年計画閣議決定

- 第11次道路整備五箇年計画について
- 第10次積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画の概要
- 第8次奥地等産業開発道路整備計画の策定並びに奥地等産業開発道路整備臨時措置法第二条第三項の地域を指定する政令の一部改正及び奥産道路の路線指定について

電線類地中化

- 電線類地中化の概要
- 電線類の地中化に伴う道路占用料の軽減措置について
- 東京電力の地中化の取り組み
- 電線類の地中化の現状と地中化への取り組み
- 関東における電線類の地中化について
- 大分県における電線類の地中化について
- 細街路整備と電線類地中化へ金沢市
- 仙台市における電柱の無い街づくりについて

道路占用の最近の諸課題

- 座談会／道路占用の最近の諸課題をめぐって

道路局企画課 第一係長	村山 一弥	5年7月号(第40号)7頁
道路局企画課 道路防炎対策室		5年7月号(第40号)16頁
道路局路政課 総務係長	門間 勝	5年7月号(第40号)20頁
道路局路政課 調査係長	平瀬 敏郎	
道路局地方道課 改良第一係長	恒石 和義	
道路局国道第一課 共同溝係長	中村 浩一	5年6月号(第39号)6頁
道路局指導係長	佐々木正徳	5年6月号(第39号)14頁
東京電力併記電部 地中配電課副長	小田切司朗	5年6月号(第39号)18頁
NTT電話サービス 推進本部設備企画部 テクニカルセンター 土木設備土木企画 担当課長	立花 青一	5年6月号(第39号)24頁
関東地方建設局 道路部道路管理課長	三木 幸一	5年6月号(第39号)29頁
大分県土木建築部 道路課道路整備促進 室主任	飯田 峯生	5年6月号(第39号)38頁
金沢市土木部 みち筋整備課	野崎 竜行	5年6月号(第39号)45頁
仙台市建設局 道路部計画課長	久保田克彦	5年6月号(第39号)55頁
東京都建設局 道路保全担当部長	高橋 和雄	6年3月号(第48号)7頁
東京電力管内用地部長 道路保全担当部長 副ユニカルインタ 代表取締役	大内 莊久 佐々木かをり	
タイムズプレイス 東京特派員	関 永堅 (Kenji Watanabe)	
道路局路政課 道路利用調整官	小山 亮一	

電線類の地中化に伴う道路占用料の額の取扱いについて

- はみ出し自動販売機は正対策について

道路景観整備

- 道路景観整備の手順
- 一般国道二五号御堂筋モデル整備事業御堂筋ルネッサンス
- 足利市歴史的町並修景事業
- 国道一七号丹波島橋景観整備について
- 若宮大通総合整備事業について

道路管理

- 国家的行事の際の道路管理体制
- 道路管理の実態報告
- 最近の道路管理の傾向と対策等
- 冬期の道路交通をとりまく状況について
- 一般国道のふゆトピア事業について
- 札幌市における「マルチゾーン除雪」について
- 冬期の道路交通管理について
- 道路管理の実態報告
- 雪国の暖冬少雪
- 都道の変遷等について

道路局路政課 指導係長	佐々木正徳	6年3月号(第48号)31頁
道路局路政課 第一係長	山田 祐三	6年3月号(第48号)36頁
道路局企画課 道路環境対策室		5年5月号(第38号)6頁
大阪国道工事事務所 管理第二課長	山本 剛	5年5月号(第38号)12頁
足利市都市計画課 計画係長	飯野 健一	5年5月号(第38号)18頁
長野県土木部 道路建設課橋梁係長	山口 千紘	5年5月号(第38号)25頁
名古屋市農政緑地局 緑地施設課	岩瀬 伸夫	5年5月号(第38号)31頁
名古屋土木部 道路環境整備課	濱坂 裕	〃
関東地方建設局 国道工事事務所		5年8月号(第41号)39頁
四国地方建設局 道路部路政課長	強瀬 淳一	5年11月号(第44号)47頁
青森県土木部 道路管理第一課長	山口 新一	5年12月号(第45号)48頁
道路局企画課 防災対策係長	瀬本 浩史	6年1月号(第46号)9頁
北海道開発局建設部 道路維持課長補佐	難波 重寿	6年1月号(第46号)13頁
札幌市建設局道路 維持部雪対策課主任 (除雪体制)	櫻田 孝	6年1月号(第46号)20頁
東北地方建設局 道路部道路管理課長	野中 宏	6年1月号(第46号)27頁
関東地方建設局 道路部路政課長	福田 由貴	6年1月号(第46号)37頁
北陸地方建設局 長岡国道工事事務所	安藤 英幸	6年2月号(第47号)36頁
東京都建設局道路管 理部路政課多摩地域 認定担当係長	佐口 政光	6年3月号(第48号)50頁

道路交通管理

- 車両制限令の改正について
- 路上放置車両問題への取り組み状況
- 交通事故総合分析センターの概要と活動
- VICSデモ実験開催される

大規模プロジェクトと道路整備

- 大規模プロジェクトと道路整備について
- アジア大会開催と関連道路整備について
- 長野オリンピック開催と関連道路整備について
- 関西国際空港と関連道路の整備

地方活性化と道路整備

- 地方活性化と道路整備
- テクノ「吉備高原」と関連道路整備
- 「なんごく・こうち地方拠点都市地域」と道路整備
- 宮崎県「宮崎・日南海岸リゾート構想」

道路関係法律改正

- 道路整備緊急措置法及び奥地等産業開発免道路整備臨時措置法の一部を改正する法律について
- 「国の補助金等の整理及び合理化等に関する法律」及び「道路の修繕に関する法律」の施行に関する政令等の一部を改正する政令」について

- 平成五年度道路特定財源関係税制改正

道路局道路交通管理課課長補佐	小林 浩史	5年12月号(第45号)18頁
道路局道路交通管理課課長補佐	小林 浩史	5年12月号(第45号)18頁
交通事故総合分析センター	田尻 文宏	5年12月号(第45号)34頁
道路局道路交通管理課道路交通情報係長	谷村 昌史	5年12月号(第45号)41頁

道路局地方道課	石原 康弘	5年8月号(第41号)7頁
広島市建設局土木部道課課長	中田 辰信	5年8月号(第41号)14頁
長野県土木部技術参事兼道路建設課長	太田 柳一	5年8月号(第41号)22頁
近畿地方建設局道路部道路計画第一課長	足立 徹	5年8月号(第41号)30頁

道路局地方道課計画調整係長	野崎 智文	5年11月号(第44号)5頁
岡山県土木部道路課	豊岡 弘順	5年11月号(第44号)12頁
高知県土木部道路課		5年11月号(第44号)20頁
宮崎県土木部道路建設課長	菅原 信二	5年11月号(第44号)30頁

道路法令研究会		5年4月号(第37号)3頁
道路法令研究会		5年4月号(第37号)11頁
道路局道路総務課道路資金企画室		5年4月号(第37号)26頁

- 「一般国道の指定区間を指定する政令の一部を改正する政令」について

道路をまよる月間

- 平成五年度「道路をまよる月間」行事

道路局道路交通管理課	東北地方建設局	5年9月号(第42号)36頁
東北地方建設局	関東地方建設局	
北陸地方建設局	中部地方建設局	
中部地方建設局	近畿地方建設局	
中国地方建設局	四国地方建設局	
九州地方建設局	北海道開発局	
北海道開発局	沖縄総合事務局	

道の日

- 「道の日」行事「ふるさとめぐり中国路コソネット」
- 「道の日」(八月一日)について
- 平成五年度「道の日」中央行事について
- 平成五年度「道の日」記念 感・道フェア'93

中国地方建設局道路部路政課行政第三係		5年7月号(第40号)24頁
道路局道路総務課		5年7月号(第40号)59頁
道路局道路総務課		5年9月号(第42号)33頁
		5年9月号(第42号)日絵

その他

- 開通式点描(グラフィック)
- 道路審議会の諮問について
- 「京都市自動販売機設置問題連絡協議会」の設置について
- ハイウェイ・ナウ93の実施について
- 「女性の声」募集及び「生活と道を考える女性フォーラム」について
- 東北地方建設局 道路資料館

道路局企画課	鈴木 克宗	5年4月号(第37号)
駐車場整備調整官		5年4月号(第37号)44頁
京都市建設局	北村十喜雄	5年4月号(第37号)48頁
道路部道路管理課		5年4月号(第37号)51頁
日本道路公団サービス推進企画室		5年4月号(第37号)48頁
中部地方建設局道路計画第二課		5年5月号(第38号)48頁
東北地方建設局道路部		5年5月号(第38号)54頁

○新総合経済対策及び平成五年度補正予算の概要について

○瀬戸中央自動車道 開通五周年

○「道路一一〇番」の試行について

○「県の花の輪づくり」事業

○平成三年度道路交通管理統計について

○防音工事助成通達(51通達)の改正について

○道路相談室の開設(香川県内主要道路の例)

○平成五年建設白書の概要

○平成五年の主な自然災害(グラビア)

○不法占用物件適正化事業の概要について

○東京都における不法占用への取り組みについて

○21世紀に向けた新たな道路構造のあり方

○緊急経済対策の概要

○財団法人駐車場整備推進機構の概要

○阪神高速湾岸線出島1泉大津間開通について
の状況について

○「広島紙屋町地下街(仮称)計画」の概要

○平成五年の道路行政をふりかえって

○総合経済対策の概要

○「今後における行政改革の推進方策について
(行革大綱)」閣議決定について

道路局道路政課 加藤 利男 5年5月号(第38号) 59頁

本州四国連絡橋公団 企画開発部企画課 岸本 良孝 5年6月号(第39号) 62頁

東北地方建設局道路 管工務課 5年7月号(第40号) 29頁

実行委員会事務局 5年7月号(第40号) 33頁

道路局道路政課 5年7月号(第40号) 39頁

環境対策室課長補佐 鴨下 和義 5年7月号(第40号) 50頁

四国地方建設局 5年8月号(第41号) 36頁

建設大臣官房政策室 5年9月号(第42号) 52頁

総括計画官室 5年10月号(第43号)

道路局路政課 5年10月号(第43号) 35頁

高度利用係長 小池 昭広 5年10月号(第43号) 39頁

道路管理局 湯本 俊明 5年10月号(第42号) 43頁

構造基準第一係長 福田 敬大 5年11月号(第44号) 44頁

道路局道路政課 5年12月号(第45号) 55頁

財団法人駐車場整備 5年12月号(第45号) 44頁

推進機構事務局 5年12月号(第45号) 44頁

阪神高速道路公団 5年12月号(第45号) 49頁

総務部総務課 5年12月号(第45号) 49頁

中国地方建設局 5年12月号(第45号) 49頁

道路計画第一課長 武政 功 6年1月号(第46号) 49頁

広島市都市整備局 高東 博規

広島市計画部参事 竹森 達男

広島地下街開発 6年1月号(第46号) 3頁

技術部 吉井 一弥 6年2月号(第47号) 43頁

道路局路政課 6年2月号(第47号) 47頁

法令解説

○都道府県道の路線認定基準について(その5)

○「絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存
に関する法律」、「絶滅のおそれのある野生
動植物の種の保存に関する法律施行令」及び
「希少野生動植物種保存基本方針」について

○道路整備緊急措置法施行令の改正について

○国の補助率等の整理及び合理化等に関する
法律(他省庁関係)について

○主要地方道の追加指定について

○「道路交通法の一部を改正する法律」について

○「流通業務市街地の整備に関する法律の一部
を改正する法律」について

○「特定農山村地域における農林業等の活性化の
ための基盤整備の促進に関する法律」について

○阪神高速道路公団法の一部を改正する法律に
ついて

○道路構造令等の一部を改正する政令について

○「自転車等の安全利用の促進及び自転車等の
駐車対策の総合的推進に関する法律」に
ついて

道路局路政課係 5年4月号(第37号) 40頁

道路法令研究会 5年4月号(第37号) 53頁

道路局路政課 5年5月号(第38号) 39頁

道路法令研究会 5年5月号(第38号) 66頁

道路局路政課 5年6月号(第39号) 60頁

道路法令研究会 5年7月号(第40号) 53頁

道路法令研究会 5年7月号(第40号) 54頁

道路法令研究会 5年7月号(第40号) 56頁

都市局都市総務課 5年8月号(第41号) 57頁

都市局高速道路公 5年8月号(第41号) 57頁

団監理室 5年12月号(第45号) 7頁

道路局路政課 5年12月号(第45号) 7頁

道路局路政課 6年3月号(第48号) 43頁

道路局交通管理課 5年8月号(第41号) 48頁

控訴審判決について 5年11月号(第44号) 39頁

○不当利得等請求事件判決の概要 腰越 孝男

○エッセイ 吉井 一弥 5年4月号(第37号) 1頁

雑感(1)

○雑感(2)

道路局路政課長 吉井 一弥 5年5月号(第38号) 4頁

○雑感(3)

道路局路政課長 吉井 一弥 5年6月号(第39号) 4頁

○学校施設と道路

道路局路政課長 吉井 一弥 5年7月号(第40号) 3頁

○人間の復権

道路局路政課長 吉井 一弥 5年8月号(第41号) 3頁

○英国の道路

道路局路政課長 吉井 一弥 5年9月号(第42号) 3頁

○エトスと匠の心

尾之内由紀夫 5年9月号(第42号) 30頁

○冬の時代

道路局路政課長 吉井 一弥 5年10月号(第43号) 1頁

○豊かさの実現と電線地中化

道路局路政課長 吉井 一弥 5年11月号(第44号) 3頁

○美しい道路 楽しい道路

道路局路政課長 吉井 一弥 5年12月号(第45号) 3頁

○激動の時代 変革の時代

道路局路政課長 吉井 一弥 6年1月号(第46号) 35頁

○パソコンとマルチメディア

道路局路政課長 吉井 一弥 6年2月号(第47号) 1頁

○美しい街づくりと道路

道路局路政課長 吉井 一弥 6年3月号(第48号) 3頁

連載／欧州諸国の道路事情

○第1回 高速道路有料化をめぐる

道路局路政課長 小山 亮一 6年1月号(第46号) 45頁

道路占用Q&A

○道路占用Q&A (第1回)

6年2月号(第47号) 52頁

○道路占用Q&A (第2回) 道路法第32条第1項関係

6年3月号(第48号) 56頁

シリーズ／あの道 この道

○くまもとの道今昔

熊本県土木部 増見 豊彦 5年6月号(第39号) 70頁

○緑濃い空間の創出へ一般国道二九八号

関東地方建設局 道路部路政課 5年7月号(第40号) 61頁

○経済・生活の要へ一般国道三九八号の旅

宮城県土木部 道路管理課長 嵯峨 哲一 5年7月号(第40号) 65頁

○古代国道第一号

近畿地方建設局 道路部路政課 5年8月号(第41号) 61頁

○函館遊歩

―鎖国から目ざめたハイカラな街―

北海道函館土木 現業所管理課長 金行 利泰 5年8月号(第41号) 65頁

○歴史と自然が語りあう道

―一般国道121号大峠道路―

東北地方建設局 道路部路政課 5年9月号(第42号) 60頁

○岡山の自転車道

岡山県土木部 道路整備課長 戸田 紀之 5年9月号(第42号) 65頁

○九州縦走(3号巡回日誌)

九州地方建設局 道路部路政課 5年10月号(第43号) 48頁

○ちは歴史・観光・産業のみち

千葉県土木部 道路部路政課 5年10月号(第43号) 53頁

○天下の嶮へ親不知・子不知

―一般国道8号―

北陸地方建設局 道路部路政課 5年11月号(第44号) 53頁

○あつたか高知・黒潮ライン

高知県土木部 道路部路政課 5年11月号(第44号) 59頁

○人・自然に優しく美しい道路空間の創造

中部地方建設局 調査課 安岡 健 5年12月号(第45号) 60頁

○豊かな自然と出合うみち

山形県土木部 道路維持課長 富樫 英 5年12月号(第45号) 64頁

○新千歳ウエルカムロード

北海道開発局 札幌開発建設部 道路調査課 6年1月号(第46号) 58頁

○歴史を辿る大規模自転車道

滋賀県土木部 道路部路政課 6年1月号(第46号) 63頁

○ヨウ平ぐんまを歩く

―日本のロマンチック街道―

群馬県土木部 道路維持課長 乾 淳一 6年2月号(第47号) 54頁

○魅力よこはま：ゆめはまの道

―住みたい県を支えるみち―

―歴史・風土から見た佐賀の道―

佐賀県土木部 道路部路政課長 原田 幸郎 6年3月号(第48号) 66頁

○横浜の道

横濱市道路局 道路部路政課長 佐々木五郎 6年3月号(第48号) 60頁