

目次

特集／コミュニケーション型道路行政

「有料道路自動料金収受システムにおける個人情報の保護に関する指針」に関するパブリックコメント	道路局 有料道路課	1
植木バイパスにおけるP I方式の導入	九州地方建設局 熊本工事事務所	3
玉湯改良事業におけるP I方式の導入事例	中国地方建設局 松江国道工事事務	9
「道の相談室」の取り組みについて	道路局 道路 経済調査室	15
車と公共交通の融合を図るパークアンドライド実験（豊田市）	加藤 満正	19
鎌倉におけるTDMの取り組み	鎌倉市企画部 交通政策課	27

尼崎訴訟（第一次～第二次）第一審判決について	道路局 道路 交通管理課	35
道路が歩んだ法の道のり（その1）		
～道路管理の基本法の誕生とその変遷～	大井 裕子	39
地方分権と道路行政（第4回）		
地方分権に伴う道路関係政令の改正について	道路局路政課	48

軌道の風景②

多摩都市モノレールの空中散歩（前編）	桑田 龍太郎	61
ラクダによる西域南道紀行 2		
ラクダキャラバン、アルキン山脈を行く	長澤 法隆	67
シリーズ「道の駅」		
「道の駅スタープラザ芦別」について（北海道）	植村 整三	72
国道294号の憩いのオアシス 道の駅しもつま（茨城県）	門井 常人	74
時・時・時		76

「有料道路自動料金収受システム」における 個人情報保護に関する指針」に関する パブリックコメント

道路局有料道路課

一 ETCとは

有料道路自動料金収受システム（ETC）は、有料道路の料金所に設置された路側アンテナと、利用者が車に搭載した車載器との間で、無線通信により料金の支払いを自動的に行い、料金所で停車することなくノンストップで通過できるシステムである。具体的には、クレジットカード会社等から発行される個人の特定のためのICカードを、車両を特定する車載器に挿入して有料道路の料金所を通過することにより、その情報が道路側のシステムとICカードに書き込まれることとなっている。クレジットカード会社はその情報に基づいて、利用者から料金を請求することとなる。本システムの導入により、料金所渋滞の解消・

緩和、キャッシュレス化によるドライバーの利便性の向上、管理費の削減、利用者ニーズに応じた多様な料金設定、等が可能になると期待されている。本年春の東関東自動車道、京葉道路、東京湾アクアライン等、千葉地区を中心とする首都圏の主要な料金所（五四箇所）における試行運用開始に向け、鋭意準備を進めているところである。

二 指針（案）の作成

ETCについては、大きな期待が寄せられている一方で、その運用にあたっては、通行車両を特定する情報を自動的に収集しそれをもとに課金を行なうことから、個人情報の取扱いに十分な配慮が必要となる。このため、建設省道路局では、平成一一年八月に「ETC個人情報保護検討会」

（委員長・堀部政男中央大学法学部教授）を設置し、三回の委員会を通じて、ETC運用上の個人情報保護のあり方について検討を行ってきた。その成果として「有料道路自動料金収受システムにおける個人情報の保護に関する指針」を作成し、有料道路事業者等に通達した。

今般、本指針に関して広く関係者からの意見を募り、指針策定の参考とするため、平成一二年一月一七日（月）から二月七日（月）まで、インターネットを利用してパブリック・コメントの募集を行った。これには、我が国のETCシステムそのものや、その将来展望に期待するといった意見を含め、合わせて六件の意見が寄せられた。

本指針は、有料道路事業者及びETCのセキュリティの根幹となる鍵情報を発行する財団法人の

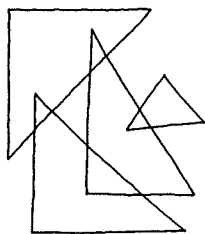
みが対象となっていることから、指針によって影響を受ける関係者が非常に少ない。そのため、意見が寄せられない可能性があるのではないかと、危惧があったが、実際はETCに期待される一般の方や複数のクレジットカードメーカーの担当者等からの意見が寄せられた。その意見については、今後のETCの展開に向けて、十分に活用していきたいと考えている。

また、今回の意見提出にあたっては、郵送、F

A X、電子メールのいずれかによる提出を条件としていたが、全ての意見が電子メールによって提出（F A Xと合わせて提出された一件を含む。）された。本意見募集をインターネットによって行われたことから、電子メールによる意見提出が多いことは十分に想定されたが、全ての意見が電子メールで提出されることまでは想定されなかった。むろん、事務処理上極めて効率的に進めることができたことは言うまでもない。

三 寄せられた意見を踏まえて

寄せられた六件の貴重な意見については、ETC個人情報保護検討会の堀部委員長のご意見も賜りながら、必要に応じて指針の一部修正を行った。本年春のETCの運用開始に先立ち、三月二四日（金）に指針として建設省道路局長より関係者に対して通達を発出したところである。



植木バイパスにおけるP-I方式の導入

九州地方建設局熊本工事事務所

一 はじめに

本格的な高齢化社会が到来する二一世紀初頭までの限られた時間に幹線道路ネットワークを計画的・効率的に整備するためには、国民や地域のニーズを的確に把握するとともに、道路ネットワークを構成するそれぞれの道路の機能や役割に相応しい道路整備を行うための事業調整や円滑に事業を実施するための合意形成が重要である。

このため、平成一〇年度からスタートした「新道路整備五箇年計画」の中で、住民参加や国民のニーズが直接把握できる仕組みの充実を図ることとしており、こうした取り組みの一環として、一般国道三号植木バイパスの計画策定にあたり、関係地域住民の方々と直接対話をしながら計画策定

を進めるP-I方式を導入した。

二 植木バイパス計画に対するP-I

1 植木バイパスの概要

植木バイパスは、国道三号のバイパスとして、国道三号植木町における交通渋滞解消のために計画された道路である。

国道三号の当該区間は全線二車線で、一日の交通量が約三四、〇〇〇台、混雑度は二・〇を越えており、また、主要渋滞ポイントが二箇所（舞尾交差点、植木町役場前交差点）存在し、交通混雑が著しい状況にある（図1）。

地元の状況としては、早期整備の要望が大変強く、植木町の都市計画マスタープラン（平成一〇年三月）においても植木バイパスを将来の「新た

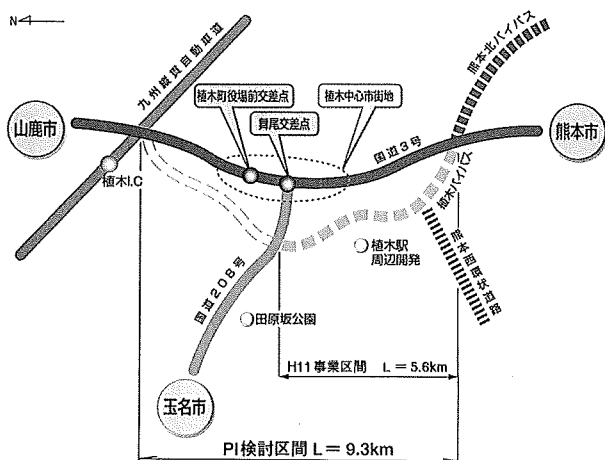


図1 植木バイパス概略図

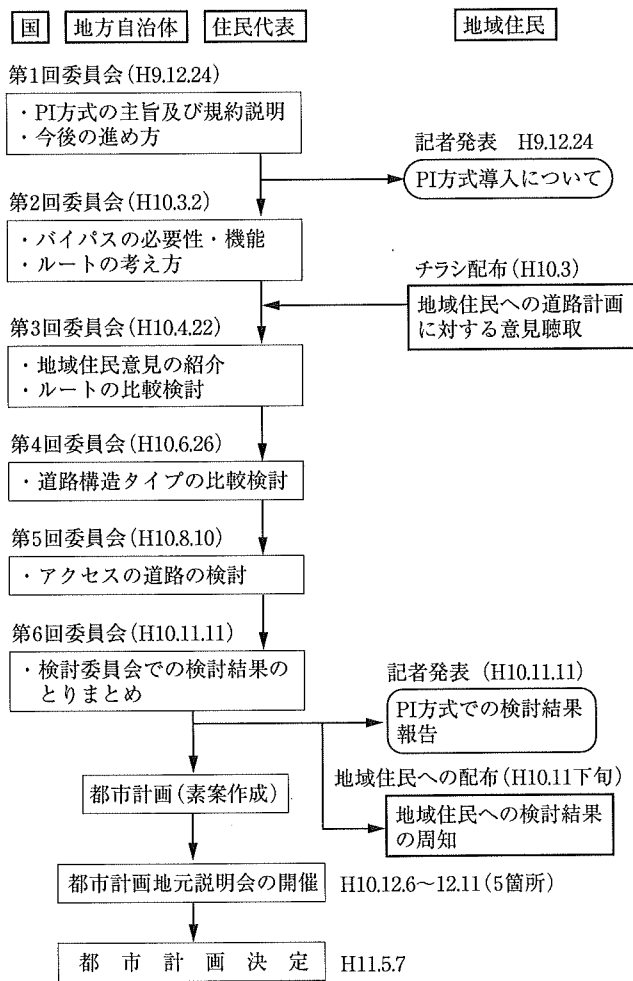


図2 委員会開催フロー

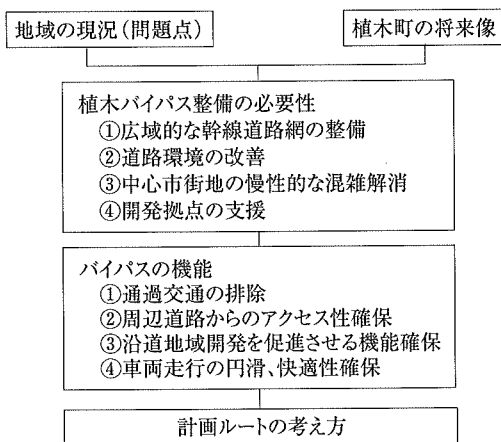


図3 事業の必要性、機能、ルートの考え方

な発展軸」と位置づけ、さらに道路づくりと街づくりの連動性が高まっています。また、バイパス機能の確保とともに中心市街地の活性化が図れるような街づくりに対し、地域住民の関心も高まっており、この街づくりに関連が深い当バイパス計画にPI方式を採用することにした。

2 検討委員会

PIの手法として、不特定多数の住民等を招いて説明会のように議論する方法やアンケート等があるが、前者だと議論が拡散することが懸念され、

また、どうしても偏った意見となり、收拾がつかなくなる危険性が考えられる。住民代表が過半数を占める委員会形式であれば、住民代表の活発な意見と行政側が対等に向き合っており、よりよい計画検討が行えるのではないかと考えから、今回は委員会形式を採用した。

委員の選定については、公平性・透明性を保持する観点から、熊本市、植木町の関係各部署に人選を依頼し、推薦を受けた人に委託を行っている。

委員会の構成は、住民代表一〇名(植木町七名、熊本市三名)、学識経験者一名、行政関係者七名

の計一八名とし、運営主体(主催)は建設省、熊本市、植木町との共同主催とした。

なお、住民代表の内訳は、植木町商工会、北部商工会、JA鹿本農協、植木町誘致企業連絡協議会など業界関係者の他、自治会連合会長、植木町地域代表の女性(三名)などで構成した。

3 検討委員会(意見交換)の進め方、内容

委員会は計六回開催し、第一回はPI方式で検討を進めることの周知と理解を図り、第六回は最終確認の場とし、第二回から第五回において検討プロセスごとに開催した(図2)。

(1) 事業の必要性
第二回委員会(平成一〇年三月二日)では、バ

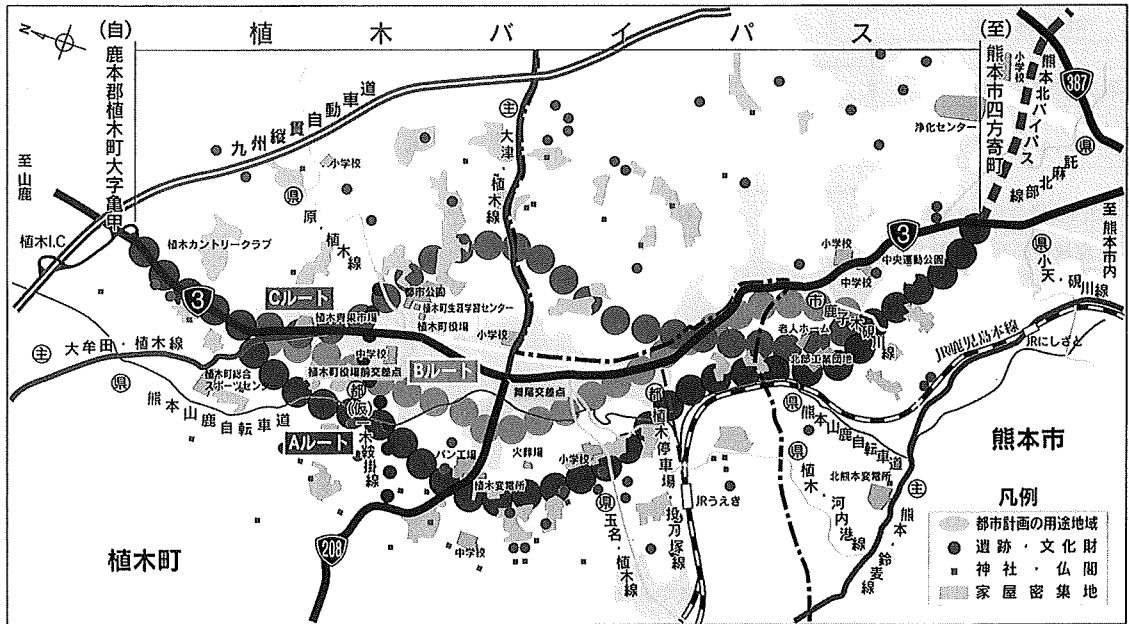
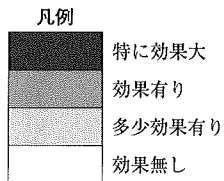


図4 ルート比較検討図

国道3号植木バイパス 路線選定にあたっての比較検討

		Aルート	Bルート	Cルート
計画設計	平面線形、縦断線形	特	特	特
	沿道環境	特	特	特
地域間交流	定時性確保	特	特	特
現道交通処理効果	現道交通混雑解消	特	特	特
	現道部の安全性向上	特	特	特
まちづくり支援	町中心部のまちづくりに対する支援	特	特	特
	中心部周辺 (BP周辺) のまちづくりに対する支援	特	特	特
施工性		特	特	特
家屋等補償物件		特	特	特
自然環境への配慮		特	特	特
建設コスト		特	特	特

表1 ルート比較検討表



イパスの必要性・緊急性について交通量調査・解析及び渋滞調査の結果等を示して説明を行い理解を得た。

また、計画ルートの基本的な考え方(起終点、開発計画支援、通過交通の分散、市街地を迂回、アクセス機能確保、建設コスト縮減)を示した(図3)。

(2) ルートの比較検討

第三回委員会(平成一〇年四月二三日)では、周辺道路の交通流動、街づくりでの位置付け、将

		自動車専用 道路タイプ	一般道路タイプ	
			アクセスコントロール 無し	アクセスコントロール 有り
地域間交流	走行性・定時性			
交通安全	交通安全性			
地域形成	沿道開発性			
	交差道路とのア クセス性			
まちづくり支援	都市計画マスター ズプランとの整合			
県計画の支援	広域道路整備基本 計画との整合			

表2 道路構造タイプ比較表

(注) 凡例は表1と同じ

来開発計画（観光、物流等）へのアクセス向上等の観点から、三案のルートを行政から提案（図4）し、それぞれのメリット、デメリットを勘案（表1）し、議論を重ねた結果、現在の一般国道三号の西側を通り、居住地域を出来るだけ避けた「Aルート」で委員会の合意形成が図られた。

(3) 道路構造の検討

第四回委員会（平成一〇年六月二十六日）では、自動車専用道路、一般道路／アクセスコントロール有り・無しの三案の構造（表2）を行政から示したが、アクセス道路に関する情報不足を委員から指摘され、次回（第五回）に再検討を行うこととなった。

第五回委員会（平成一〇年八月一〇日）では、アクセス道路の基本的な考え方を説明し、意見交換した結果、トラフィック機能が確保され、沿道の開発抑制など「街づくりの支援」が図られる「一般道路タイプ（アクセスコントロール有り）」で委員会として合意形成が図られた。

委員会に加え、広く住民の意見を聴取し、計画策定に反映させることを目的に、地元の一四、〇〇世帯に対し、チラシ（図5）を配布し、植木バイパスの計画に対する意見を募ったが、意見は一五名（植木町内一名、熊本市内四名）と少数であり、今後の住民意向の把握方法について課題を残す結果となった。

4 検討結果の公表

委員の発言趣旨の自由度を保持し、その発言内容の責任を過度としないため、委員会自体は原則的に非公開とした。ただし、委員会の検討結果については、第六回（最終回）委員会終了後に前回チラシと同様に、地元の一四、〇〇世帯に「PI方式による道路計画検討報告」のパンフレットを配布した（図6）。

委員会終了後、関係行政機関は委員会の検討結果を考慮した都市計画決定原案（S11/2500）を作成し、引き続き都市計画決定のための地元説明会を実施した。

地元説明会では、地域の代表者が参加した検討委員会においてルートや構造が検討されたことを説明し、住民側からはPI方式に対する批判的な意見はなく、都市計画決定を円滑に実施することができた。

三 今回のPI方式による課題

社会資本の整備水準が高まり、従来のやり方は国民のニーズを捉えきれず、行政サービスを受ける国民の満足度が低下し、「無駄が多いのに一方的に決めている」と公共事業への批判も増加している現状であり、満足度をアップさせるには国民と一緒に考える政策づくりが必要とされている。

植木バイパスの計画(案)を作ります。

鹿本郡植木町から熊本市四方寄町付近における一般国道3号・208号の交通渋滞は、年々激しくなっています。

これらの解消に向け、この地域のバイパス計画(案)を作ります。

そのため、初めての試みとして住民の声を反映した計画とするため、PI方式により検討を進めます。

みなさんの声を
きかせてください。

◆ 地域発展のためには？
◆ 渋滞解消のためには？
◆ よりよい生活のためには？
あなたなら、どんな道路を必要としますか？

ご意見は「委員会」で検討されます。

みなさんから頂いた意見は、住民代表(10名)、学識経験者(1名)、行政関係者(7名)から構成される「一般国道3号植木バイパス道路計画検討委員会」(設置済)で検討されます。

ご意見又はお問い合わせは電話・FAXで下記の窓口までお寄せ下さい。(3月末まで)

	TEL	FAX
植木町 都市計画課	(096) 272-1113	(096) 272-6912
熊本市 都市計画課	(096) 328-2502	(096) 351-2182
熊本県 都市計画課	(096) 383-1461	(096) 382-5911
建設省 熊本工事事務所 調査第二課	(096) 382-1111	(096) 382-8412

PI (Public Involvement) 方式とは…
計画の策定、意志決定などの段階で住民参加の機会を確立する方式。参加はアンケート等、様々な手法で行う。

図5 意見募集チラシ

この取り掛かりとして今回植木バイパスのPI方式導入に至ったが、初めての試みということもあり、必ずしも上記命題に十分対応したものは言い切れない面もある。

政策情報の積極的な公開や広報広聴機能の強化とはいいいながらも、個人所有地の位置等、微妙なプライベート分野の権利の保護から、委員会自体は非公開、委員会資料は回収という手段をとって

いる。また住民代表である委員の発言の自由度を高め、責任分担も過度とならないようにするための配慮も必要である。

今回、計画段階から住民が参加し、行政から比



図6 検討結果の公表パンフレット

較案を提示することにより、路線位置、道路構造の決定根拠を住民自身で判断・納得できたということは、事業の透明性の確保という観点からいえば、大きな意味を持つと思われる。

また、先のチラシによる意見聴取のきわめて低い回答率からも明らかのように、バイパスの早期整備という総論には関心が高くて、ルートや構造についての各論には関心が低い。あるいは住民参加の意志が明確でないということである。これについては、今後、チラシだけではなく、ホーム

ページの活用や公共施設でのアンケートの実施など、多様なメディアを活用した住民の意見の把握方法の検討も重要と考えている。

四 おわりに

今回の植木バイパスへのPI方式の導入では、バイパスの早期整備がいわば地域全体のコンセンサス的なニーズであったために、計画段階からのPI方式が円滑に推進された。

また、都市計画決定が円滑に実施された経緯か

ら見ても一定の成果は得られたと思われる。さらに今後の設計協議、用地買収、工事着工など事業推進のバックアップへの期待は大きいものと考えている。

今後は、社会資本の整備に伴い、計画段階から実施段階に至る様々な段階で、コミュニケーション型行政の重要性がますます高まってくる事が予想される。

PI方式は、地域に密着した道づくりを進めるにあたっての有効な手段であり、今回の試みが契機となり、PI方式の確立が進められるとともに、PI方式の積極的な活用に取り組みたい。

玉湯改良事業におけるP-I方式の導入事例

中国地方建設局松江国道工事事務所

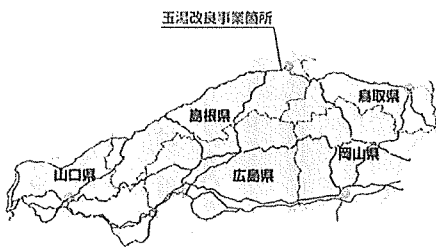
一 はじめに

一般国道九号玉湯改良事業は、島根県内で最も深刻な渋滞箇所である玉湯交差点の渋滞解消を目的として、平成三年度にバイパス計画で事業化したものの一部地元住民の理解が得られず、事業の進展が図られない状況が続いていた。平成九年度よりP-I（パブリックインボルブメント）方式を導入し議論が重ねられた結果、事業の必要性が理解されるとともに、渋滞解消に向けた地元ルート案が提示された。本稿では、一度難航した事業がP-Iの導入により、前向きに動き出した事例として紹介する。

二 P-I方式導入までの経緯

玉湯改良事業は、事業の規模及び緊急性から都市計画決定を行わず事業を進めることとし、地元への事業説明に着手した。一方、地元住民は一部マスコミの事前報道で事業計画を知り、住民の意見が反映されていないことや狭い可住地を事業用地として取られること等を理由に反対派の特別委員会が組織され、事業が進展しない状況が長く続いた。

こうした中、平成九年に玉湯町では町全体の将来構想として「玉湯町都市計画マスタープラン」を策定した。次の段階として地区別将来構想を策定することとなり、玉湯交差点のある湯町地区の計画策定において当交差点の渋滞対策は避けられ



位置図



渋滞状況

ない問題であった。一方、建設省においても新道路整備五箇年計画における道路政策の進め方の改革としてP I方式の導入を掲げ、計画策定・意思決定等の段階で住民参加の機会を確立することに より、透明性の確保や住民ニーズを反映した事業に積極的に取り組むこととなった。

このような状況を背景として、玉湯改良事業を再度計画段階に戻し、住民参加により検討すること で地元自治体・議会・自治会役員などの協議・調整を行った結果、平成九年度からP I活動を開始した。

三 P Iの具体的手法

1 P Iで検討した内容

本来、社会には色々な利害・意見の対立があり、一口に地元住民と言ってもその人が置かれている立場や個人間で判断が異なることから、住民の総意として価値観や利害の調整が図られるものと図られないものがある。具体には、新設道路への取付方法など設計協議的な内容については、個人の問題であり、個別に交渉すべき内容として議論の対象からはずしている。P Iの中で議論した内容は、主に下記の二点に絞られる。

①事業の必要性について

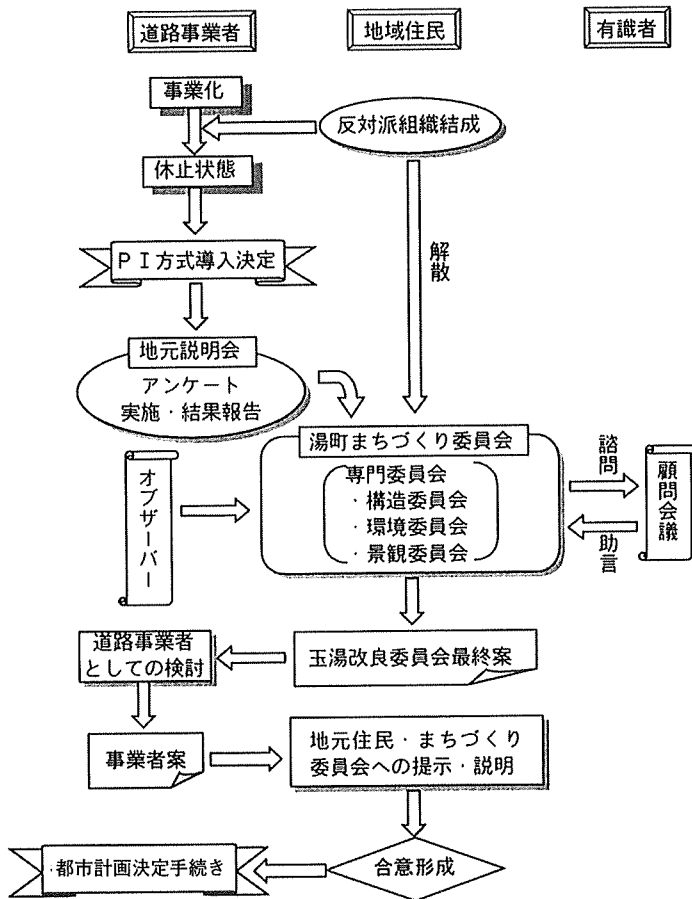
②事業の方向性の検討

③は、単に玉湯町という限られた地域におけ

る必要性の有無でなく、その事業が本来持っている目的の妥当性について議論した。これは、例えば地区の公園であればそれを利用する地区住民にとって必要かどうか議論すればよいが、主要幹線道路等の広域的事業については、限られた地区にとつての必要性に議論をとどめず、広域的な見地

からの必要性について検討することが必要だからである。

④は、比較三案（バイパス案・現道拡幅案・現道高架案）について、まちづくりの観点から望ましい事業計画について議論した。方向性としていえるのは、地元住民が検討するのは、最良案を選



P Iの流れ

定するまでであり、それ以降に検討が必要となる詳細な設計については事業者が責任をもって行うべきものと考えられるからである。言い換えれば、用地買収を伴うルートの詳細まで住民が決定したとなつては、地元住民の新たな対立を生む可能性があり、地元としてもこのような状況が生じるのは避けなければならないからである。

2 P I 運営の組織について

P I は、地区住民全員を対象とすることから、湯町の地元自治会（五地区）毎に全戸を対象とした地元説明会を行う方法でスタートした。二回目の地元説明会の場において、毎回地元全員を対象とするのではなく、代表者での議論を求める発言があり、委員会形式で進めることを決定した。なお、特筆すべきこととして委員会の発足にあたり、反対派の特別委員会が解散し、そのメンバーの一部も委員として委員会に参加することとなったことがあげられる。

① 湯町まちづくり委員会

地域住民の意見を広く集約し、住民の総意としての結論が導き出せる組織とするため、委員会のメンバーは、五地区それぞれの自治会の総会で選ばれた計四五名と、玉湯町（一名）で構成した。この委員会の特徴は、事業者が委員として加わっており、住民が主体

となつている点である。過去に経緯があることや議論が行政に誘導されることを避けるため、事業者である建設省は他の関係機関とともにオブザーバーとして、委員会の求めに応じて必要な資料の提供や説明を行い、委員会の議論が円滑に進むようにサポートした。なお、オブザーバーは、議論の内容によって委員会から要請された場合にのみ出席していた。

代表者による議論を行う場合に留意しなければならぬのは、委員会の検討内容を住民へ周知する仕組みをどのように確保するかである。当ケースでは、次に示す方法を適宜実施することにより、周知を図った。

- ・ 町広報誌への掲載
- ・ 委員会だよりの発行
- ・ 自治会臨時総会での報告
- ・ 地元説明会
- ・ 記者発表

なお、これ以外にも委員の独自判断による担当地区住民への説明が行われているが、実態としては把握していない。

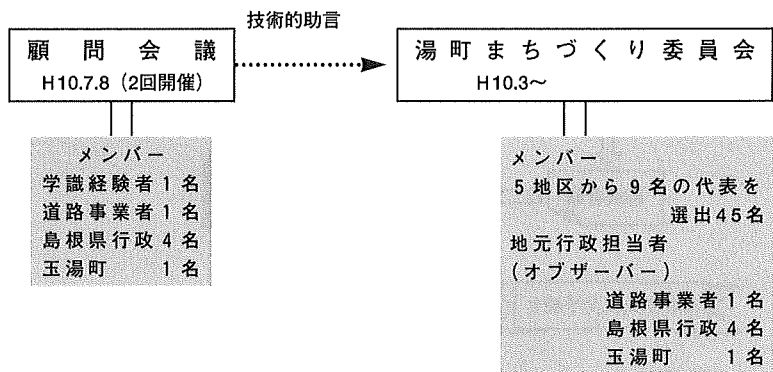
② 顧問会議

委員会に対して、専門的立場から技術的な助言を行う機関として顧問会議を設置した。メンバーは、学識経験者・交通管理者・都市

3 P I の検討経緯

① 地元説明会（平成二〇年一月～平成二一年六月）

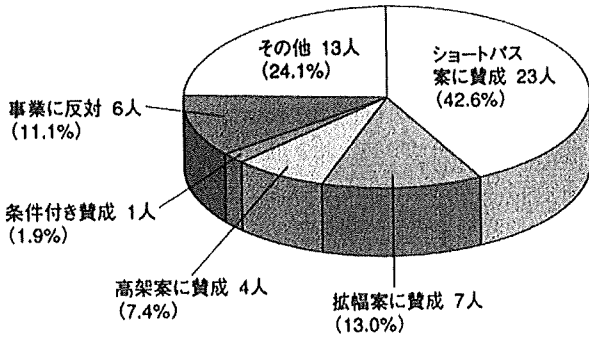
計画等の各分野の有識者によって構成され、委員会の諮問を受けて必要な助言を行った。



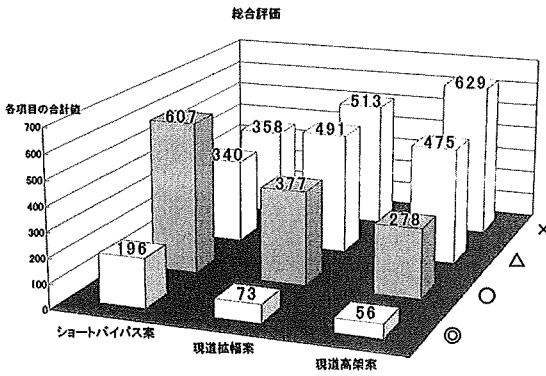
委員会の組織・体制

第一回地元説明会では、比較三案（バイパス案・現道拡幅案・現道高架案）について略図を提示して説明を行い、三案に対する評価と過去の経緯も含めて、住民意識を把握するための記述式によるアンケート調査を実施した。

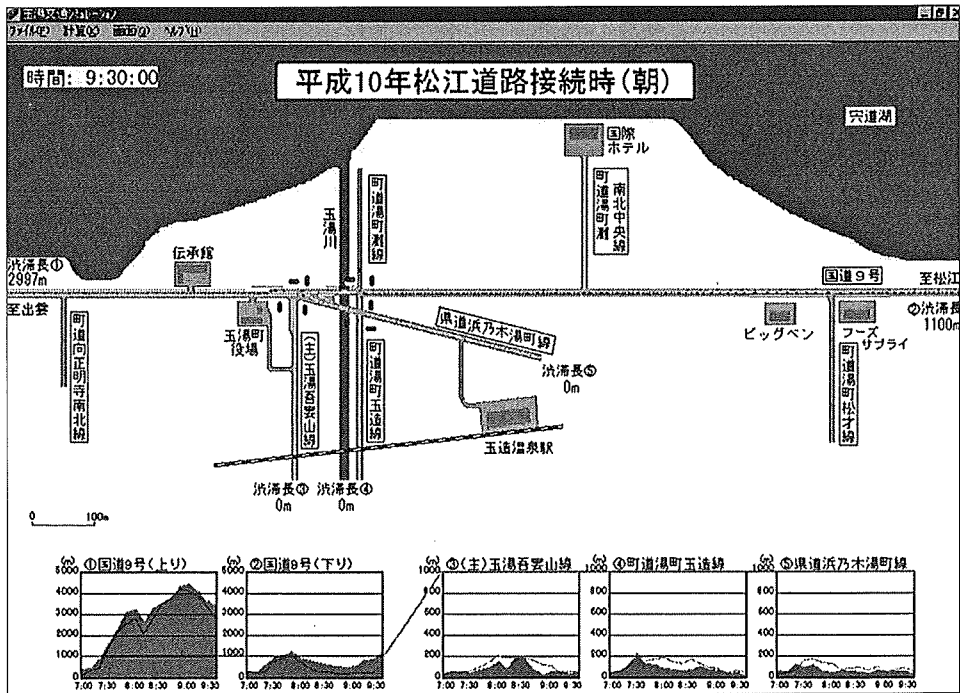
第二回地元説明会では、第一回で実施したアンケート調査の結果を報告するとともに、玉湯改良の必要性及び整備効果について説明を行い、「沿道社会への影響・地区住民の利便性・環境への影響」等全三六項目からなる



アンケート調査結果



評価シート集計結果



走行シミュレーション

評価シートを作成し、三案の優劣を◎○△×で記入するアンケート調査を実施した。整備効果の説明に際しては、専門的事項を分かりやすくするため、比較三案それぞれの交通流の変化が視覚的に把握できる「走行シミュレーション」を用いるなど、理解しやすいようにプレゼンテーションに工夫を行った。

② 湯町まちづくり委員会

(平成一〇年三月～平成一一年六月)

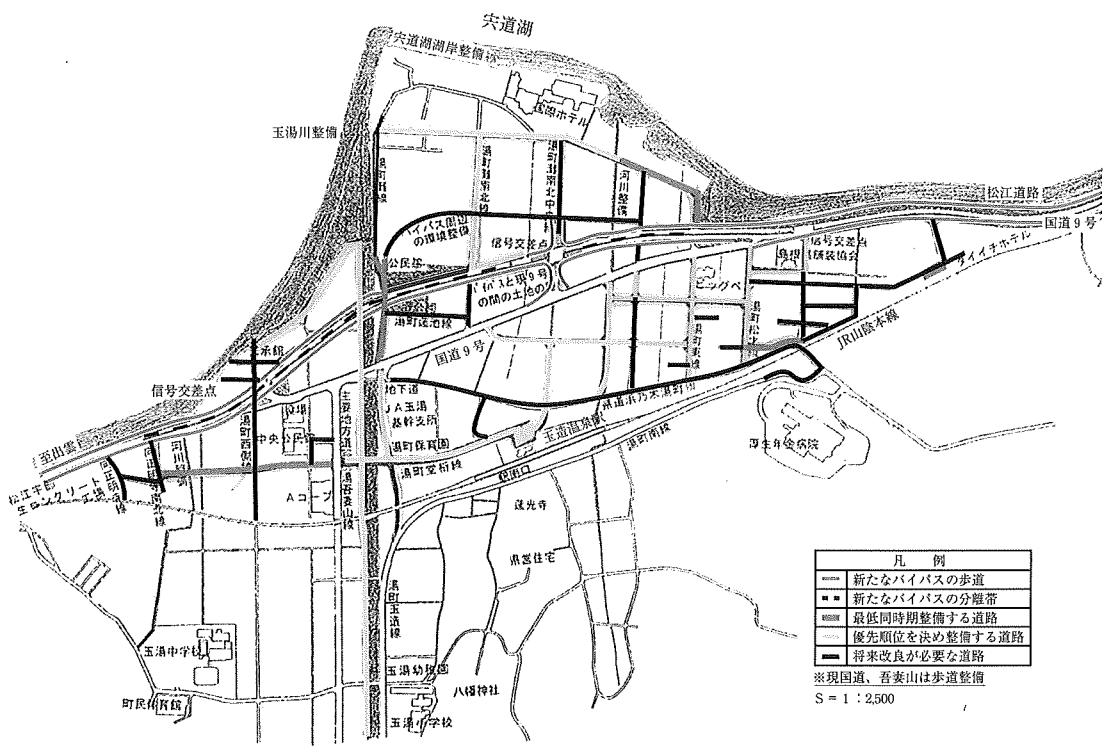
第二回地元説明会において、代表者による議論を求める発言があり、これを受けて平成一〇年三月に湯町まちづくり委員会を発足した。

第五回までの委員会においては、主に事業の必要性について議論がかわされ、顧問会議に対し次に示す諮問を行った。

- ・ 湯町のまちづくりと道路計画の整合性
- ・ 道路の整備効果
- ・ 道路の機能分担の妥当性
- ・ 将来交通量の妥当性

第六回の委員会においては、顧問会議の助言を参考として議論した結果、玉湯改良の方向性を決定する時期に来ているとの判断から、地元が進むべき望ましい方向を助言してほしいと、再度顧問会議への諮問を行った。

これを受けて第二回の顧問会議において



湯町まちづくり委員会最終案



委員会討議状況

は、「沿道社会への影響・関連道路網整備の必要性・道路利用者への影響・地区住民の利便性」等の多角的視点から三案の評価を行い、バイパス案が望ましいとの提言を委員会に対して行った。

第七回の委員会では、住民アンケート・委員会での検討経緯・顧問会議の提言などを総

合的に判断し、バイパス案を最良案として選択した。第八回以降はバイパス計画及び関連街路網、その他の付帯施設の検討を行うために、委員を構造・環境・景観の三つの部会に分けて議論し、第一回の委員会において「湯町まちづくり委員会最終案」を策定した。

③ 事業者案の作成

湯町まちづくり委員会から提出された最終案にもとづいて、事業者として実施可能かどうか、関係機関との調整も含めて検討を行い、事業者案を作成した。平成一年六月に委員会に対して説明を行い、その後に住民全体を対象とした地元説明会を開催し、住民との合意形成を図ることができた。

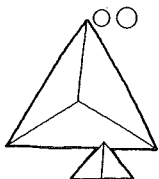
四 おわりに

PIの具体的手法が確立されていない中での取り組みであったため、試行錯誤の部分があったが、事業者として留意したのは専門的内容を分かりやすく情報提供するように心掛けたことである。

事実上休止状態にあった事業が前向きに動き出したことから、PI導入の効果が十分に発揮された事例であるといえる。合意形成にいたった要因は色々あるが、最大の要因は地元住民のまちづくりに対する熱意であったと考えられる。

今度は直接の事業関係者となる地権者とも協議

していくこととなるため、事業者として理解と協力を得るために一層の努力が必要である。



「道の相談室」の取り組みについて

道路局企画課道路経済調査室

一 はじめに

建設省をはじめ複数の道路管理者は、互いに連携して常設のサービスイタを置き、フリーダイヤルやインターネットを活用することにより、広く道路に関する相談を一元的に受け付けて対応する「道の相談室」の取り組みを全国的に展開しているところである。以下にその「道の相談室」の概要及び取り組み状況等について紹介する。

二 「道の相談室」の取り組みの背景と経緯

従来より道路行政においては、国民からの問合せへの対応、あるいは国民の声の施策立案への反映といった点について、いくつかの課題が見受け

られてきた。

具体的には、まず国民が道路に関する苦情や問い合わせを行う場合、その対象とする道路や相談内容により道路管理者が異なるため、複数の道路管理者の間で「たらい回し」されるといふ課題や、苦情及び問合せに対する対応や説明内容などが各担当者によって異なることといったことが挙げられる。

また、国民の声の道路行政への反映という点に関しては、現状の行政ニーズの把握の過程で、日頃から道路を利用する国民の意見や提案が十分に収集できていないという課題や、それら国民の意見や提案について体系的な整理及び組織横断的な情報共有がなされていないため十分に活用されていないといった課題が存在した。

こうした課題に対応するため、民間企業における取り組み（コールセンターによる顧客ニーズの把握・蓄積、及び顧客満足度の向上の活動）等を参考に、道路に関する意見を常時一元的に受け付け、道路施策に反映させるための仕組みを充実させることを目的とし、平成九年度末に、道路管理者である建設省、東京都、日本道路公団、首都高速道路公団が連絡会を組織し、国民からの相談に対する電話対応、相談情報の登録、相談への対応処理、他機関との連携等のあり方について検討を開始した。

その検討結果を活用し、平成一〇年一〇月には東京二三区において（平成一一年四月に東京都全域に拡大）、平成一二年一月には高知県において、「道の相談室」が試行的に導入された。その後、

「道の相談室」の相談受付サービスの対象地域を拡大し、平成一二年三月末日現在で、東京都、四国四県、新潟県、東北六県、福岡市、沖縄県においてサービスを実施しているところである。

三 「道の相談室」の目的としくみ

〔目的〕

道の相談室を日常における道路行政と国民との接点として設けることにより、次の三つの目的の実現を目指している。

- ① 問い合わせに対する「たらい回し」の排除、対応の迅速化など行政の受付サービスを向上させること
- ② 道路に関する国民意見を収集してニーズや満足を把握し、得られた貴重な情報を今後の道路行政の施策立案に反映すること
- ③ 各道路管理機関の職員が自ら国民の問合せや要望、苦情等に対応することにより、国民の便宜を第一に考えて行政サービスを提供するというサービスマインドを浸透させること

〔しくみ〕

道の相談室は、以下の五つの基本的な機能を果たすよう構築、運営される。

- (1) 道路に関する相談の受付、対応窓口
- 道路に関する苦情・問合せ等の相談を受け付け

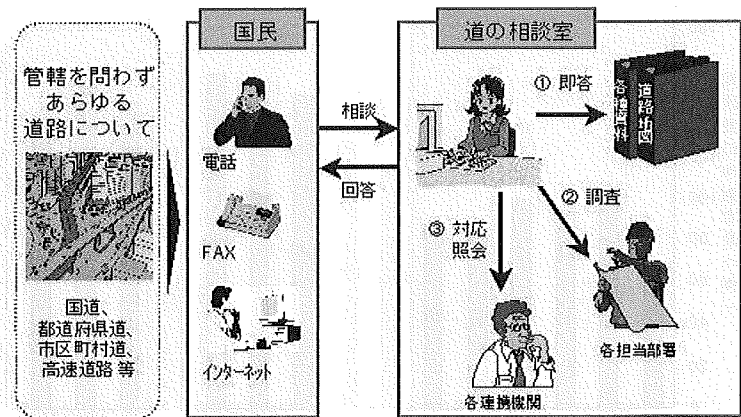


図1 ワンストップサービスの仕組み

る窓口として、電話、ファックス、インターネットなど、国民が相談しやすいような様々な受付手段（媒体）を準備する。

電話については、全国共通のフリーダイヤル（〇二二〇一〇六〇四九七）を採用するとともに、複数の関係機関が連携することにより、一度の問合せで速やかに受付・対応が行われるワンス

トップサービスを実現する。

即答できない相談内容についても原則一週間以内の迅速な回答／対応完了を目標とする。

〈ワンストップサービスの仕組み〉（図1）

また、インターネットでの相談受付についても、下記URLにて行っている。

関東「道の相談室」

(<http://www.krnmoc.go.jp/michi/index.htm>)

四国「道の相談室」

(<http://www.skrmoc.go.jp/michi/index.htm>)

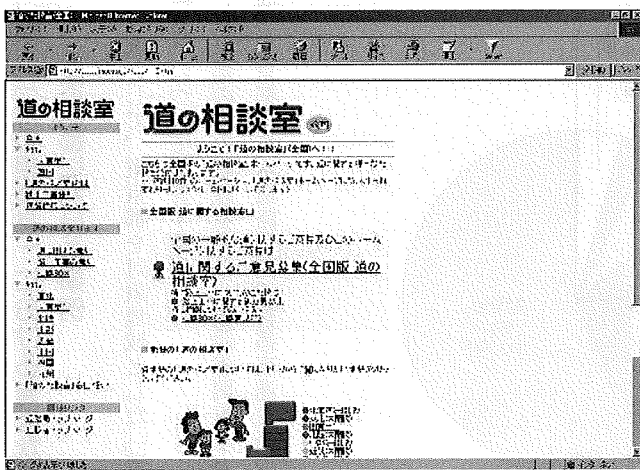


図2 「道の相談室」ホームページ

北陸「道の相談室」

(<http://www.hr.noc.go.jp/soudan/main.html>)

東北「道の相談室」

(<http://www.th.noc.go.jp/bunon/b00045/k00850/index.html>)

〔道の相談室〕ホームページ（図2は全国のトップ画面）

(2) 相談内容及び対応状況のデータベース化
受付窓口へ寄せられた相談内容及び相談に対する対応状況をデータベース化し、情報の分析あるいは情報の共有化が可能となる環境を構築する。

(3) 道路施策立案に活用

蓄積された相談内容、対応内容等の統計情報について、施策の計画立案担当者や道路の維持管理担当者などが必要に応じて検索、分析し、道路施策の立案や業務の改善等に活用できるように、仕組みを充実する。

(4) 国民への情報のフィードバック

蓄積された相談内容や対応内容について、インターネット等を利用して相談受付件数、相談内容事例、対応事例を公開し、相談者以外の国民にも幅広くフィードバックすることを目指す。

(5) 道の相談室の周知

「道の相談室」の実施とあわせて、道の駅や公報誌、新聞、雑誌、ラジオ、テレビなどのマスメディアを活用して「道の相談室」制度の周知を行

い、知名度の向上を図り、国民の生活に根づいたサービスとなることを目指す。

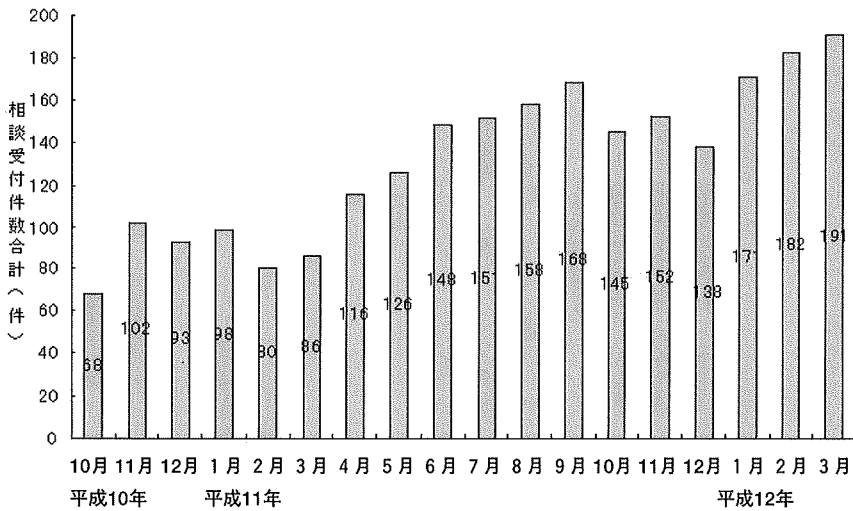


図3 相談受付件数の推移

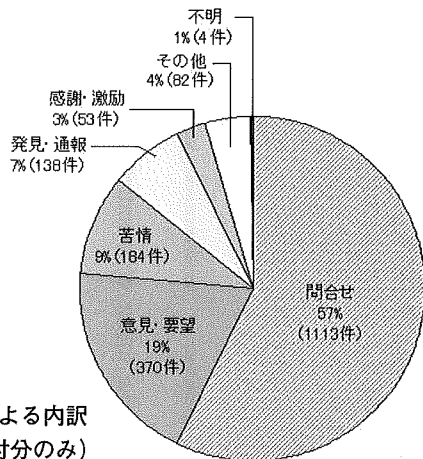


図4 相談内容による内訳
(関東地建受付分のみ)

四 「道の相談室」における運営状況 ～東京都における事例

一例として、東京都を対象地域とした「道の相談室」について紹介する。

東京都の道の相談室では、建設省関東地方建設局、東京都、日本道路公団、首都高速道路公団が

連携して対応しており、関東地方建設局（平成一〇年一〇月より受付開始）において、フリーダイヤル・一般電話回線、ファックス、インターネットなどにより職員が相談の受付を行っている。相談件数は増加傾向にあり、平成一〇年一〇月から平成一二年三月までの総受付件数は約二、三七〇件、一日あたり約八・七件（平成一二年三月）となっている。

〈相談受付件数の推移〉（図3）

また、その相談内容の内訳については、「問合せ」が最も多く五七％、ついで「意見・要望」の

一九％、「苦情」の九％と続いている。

〈相談内容による内訳〉（図4）

〈相談事例〉

その他、相談者からは表1のような感謝・激励も寄せられ、相談受付担当者の励みになるとともに、「道の相談室」の目的の実現に向けて着実に効果を上げていると思われる。

五 今後の展開と課題

「道の相談室」では、平成一二年四月には全ての地方ブロックにおいて最低一つの地域を対象に

相談受付サービスを開設し、さらに将来的にはサービス対象エリアを日本全国に拡大していくこととしている。エリア拡大の際には、あわせて、効果的な広報活動により認知度を向上させることも必要であると考えている。

また、これまでの運営を通じて明らかとなった検討課題としては、

- 受付時に即答できない相談内容への事後の確かな対応とその対応状況の管理を着実に実施すること
- 蓄積した相談情報を施策へ反映させるための方策を確立すること

○ 他機関の相談の増加に対応して関係機関間の連携体制を強化すること

などが挙げられ、今後はこうした運用上の課題に対応していく必要がある。

その取り組みの一環として、現在「道の相談室共通システム」を開発中である。これは、インターネットを通じて各地域毎に相談情報を一元的に蓄積・集計するための全国共通の入出力インターフェイス、データベースの仕組みである。この導入により、各道路管理者において、データベースに登録された相談内容や対応内容の照会、対応状況の把握や管理、蓄積された相談情報の収集・分析等の実施が可能となる。

表1

問合せ	・道路状況を知るために図面を複写したい。 ・〇〇道路はいつ頃完成するのか。 ・現在の通行止めの状況を教えて欲しい。
意見・要望	・歩道の段差を無くして欲しい。 ・交差点付近に路線番号を標示して欲しい。 ・家の前の道路余地に花などを植えさせて欲しい。
苦情	・水道工事等で道路が継ぎ接ぎだらけで揺れる。 ・歩道橋しがなく、車椅子ではわたれない。
発見・通報	・歩道に穴が開いているので補修して欲しい。

感謝・激励	[通勤途中の道路段差への対応について] 正直言って、あまりの対応の早さに驚いています。以前より気にかかっていたが諦めていましたが、子供も危険だから何とかならないかというので……。今回のことは行政に対する私の認識を変えさせられた出来事でした。…… [交差点の見にくい右折標識への対応について] あまりにも早い対応であり驚きと感謝で……。… …2回目のファックスは定時を過ぎており本当に感激して、嬉しくて何度も読み返しました。大事に保管しようと思っています。……
-------	---

車と公共交通の融合を図る パークアンドライド実験

豊田市企画部総合交通対策課長

加藤 満正

はじめに

豊田市は、愛知県のほぼ中央に位置し、自動車産業と共に急激に成長した人口約三五万人、市域面積二九〇・一二km²を有する内陸工業都市である。

本市の製造品出荷額は、八兆七〇〇億円で、その九四％を自動車関連企業が占めており、産業別従業員数においても八三％の人が、自動車関連企業で働いている。

市民の交通手段は、全ての移動目的で六四％を自動車に依存している。特に通勤では、七九％の人が、自動車を利用しており、一世帯あたりの自動車保有台数も一・九台と非常に高くなっている。このように極度に自動車に依存した都市活動

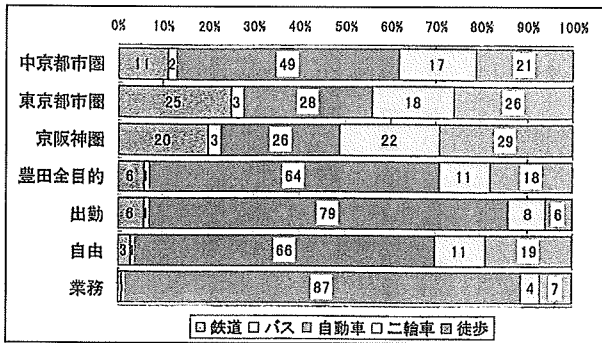


図1-1 高い自動車分担率

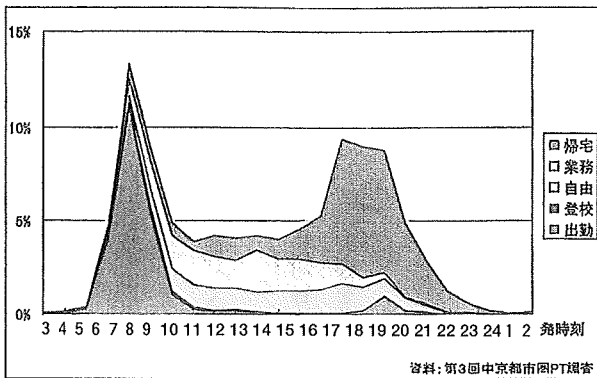


図1-2 高いピーク特性

の中で、道路整備などのインフラ整備が、増え続ける交通需要に追いつかず、市内の各所で交通渋滞が発生し、交通事故も一向に減らないといった様々な交通問題が顕在化している。

一 I-TSを活用した新たな交通施策への取り組み

これらの交通問題に対応するため、豊田市では、

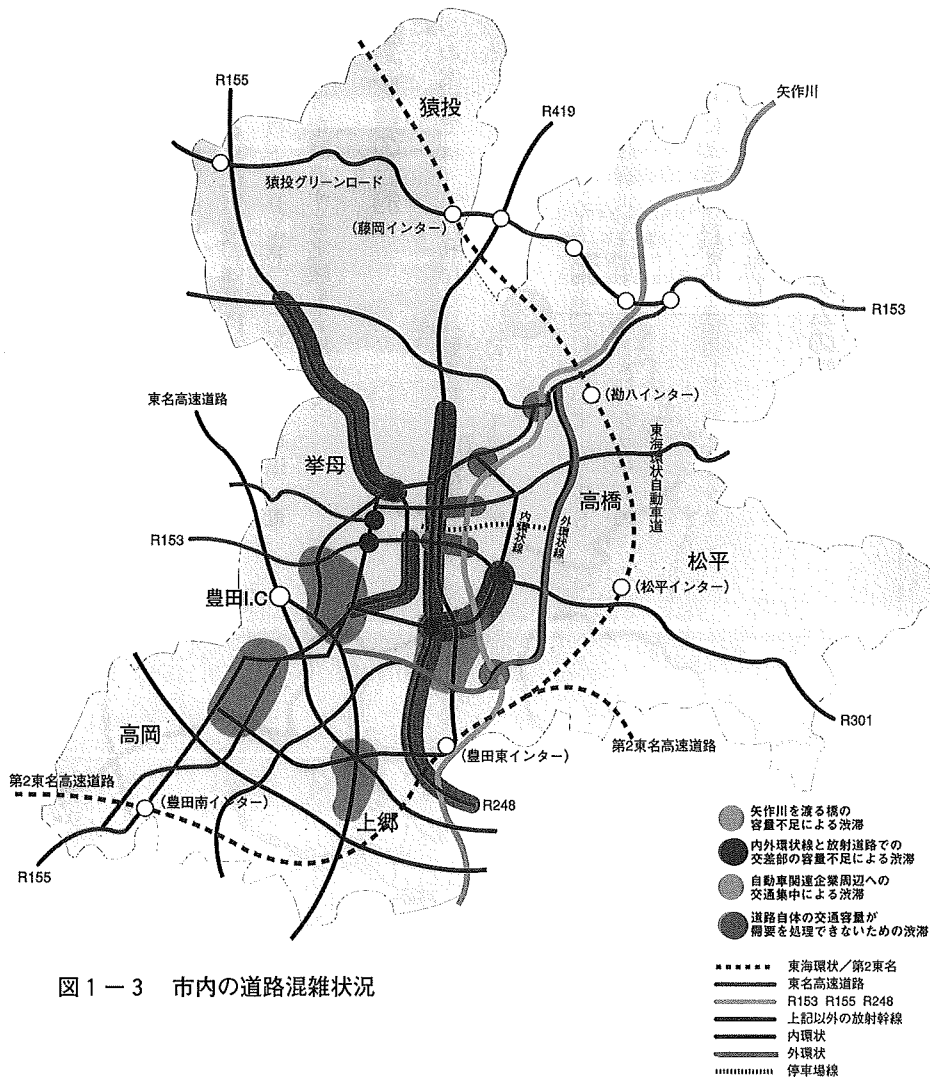


図1-3 市内の道路混雑状況

道路整備以外にもTDM施策、マルチモーダル施策などの新たな交通施策に取り組みと共に、最先端の情報通信技術により、安全で快適で効率的な移動を可能とする「I-TS」を積極的に活用することとしている。

一九九六年からI-TSに関する調査、研究を始め、翌九七年に、「道路交通情報導入調査委員会」を組織し、本市におけるI-TSの導入可能性を検討した。九八年九月には「I-TSモデル地区実験候補地」の指定を受け、同年十二月に、「I-TSモデル地区実験・IN豊田」実行委員会を設置し、九九年一月～二月の二カ月間、本市の交通課題である「市内の渋滞緩和」を目標として、「道路利用の効率化」と「自動車利用の効率化」の両面から三つの社会実験（道路交通情報システム高度化実験、イベント時のパークアンドライド実験、EV共同利用実験）と一つのFS（物流の効率化に関する実現化調査）を行っている。

ここでは、イベント時のパークアンドライド実験について、実験の目的、実験システム、実験評価、実験結果などについて紹介する。

二 実験の背景

豊田市では、二〇〇一年に四五、〇〇〇人を収容する豊田市スタジアムが完成し、二〇〇五年には、日本国際博覧会が隣接市で開催されるなど大

規模なイベントが予定されている。そのため、渋滞を始めとして現況の交通問題がさらに深刻化することが予想されている。そこで、イベント開催時の渋滞の緩和をするため、ドライバーに中心市街地の駐車場情報や中心市街地までの旅行時間、渋滞状況などを提供し、郊外に設けたパークアンドライド（以下「P&R」という。）駐車場へ車での来場者を誘導する実験を実施した。

三 実験の目的

この実験では、道路利用と自動車利用の効率化を図ることを目的に、次の二点について評価、検証した。

- ①大規模なイベントの開催時において、ITSによる情報提供を活用したP&Rシステムの導入効果
- ②ITSによる情報提供を活用したP&Rシステムに関する利用者満足度

四 P&R実験システムの概要

この実験におけるP&R実験システムの概要を、表4-1、図4-1に、P&Rに合わせて行った情報提供の内容を表4-2にまとめた。また、パークアンドバスライド（以下「P&BR」という）については、情報収集車（あらかじめ選定している複数のバス経路を走行して、所要時間を計

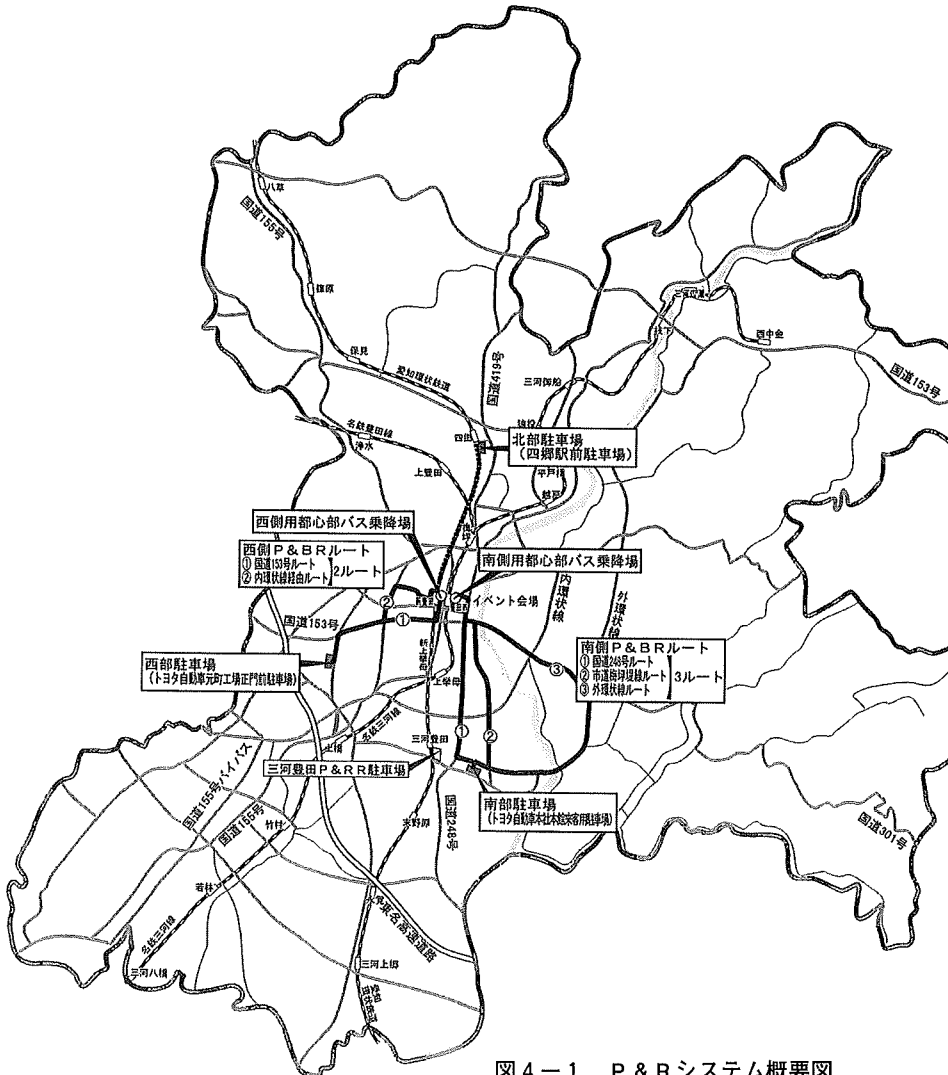


図4-1 P&Rシステム概要図

表 4-1 P&R 実験システム

	システム	ルート
南 側	○パークアンドバスライド (トヨタ自動車本社駐車場 ～名鉄豊田市駅前)	以下のルートから選択 ①国道248号ルート ②市道梅坪堤線ルート ③外環状線ルート
西 側	○パークアンドバスライド (トヨタ自動車元町工場前駐車場 ～愛環新豊田駅前)	以下のルートから選択 ①国道153号ルート ②内環状線経由ルート
北 側	○パークアンドレールライド (愛知環状鉄道四郷駅～新豊田駅)	愛知環状鉄道
南 側	○パークアンドレールライド (愛知環状鉄道三河豊田駅～新豊田駅)	愛知環状鉄道

測する車両)からの所要時間データに基づき、バスが最短経路を選択して走行するシステムを導入している。そのシステム概要については、図4-2に示す。

表 4-2 情報提供の内容

関連情報の提供	その他
<p>○P&R関連情報の提供 駐車場総合案内板、道路案内所、インターネット等を通じて、P&R用臨時駐車場を含めた駐車場情報、公共交通情報等の情報を提供</p> <p>○鉄道運行情報 四郷駅付近(国道419号)を通行する車両に対して、マグネットシート脱着方式の看板にて、鉄道の出発時間情報を提供</p>	<p>○バスロケーションシステム 4カ所のバス乗降場に設置し、バスの運行情報を提供</p> <p>○バス車内でのVICSデモ 一部の実験用バス車内で、乗車中の実験参加者にVICS情報を提供</p>

シャトルバスの運行経路選択システム

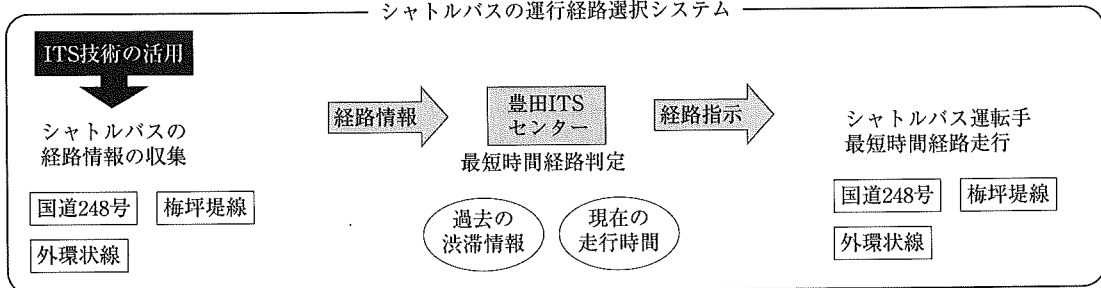


図 4-2 シャトルバスの運行経路選択システムの概要



シャトルバスの運行状況

五 実験の調査と評価

この実験の効果を把握するため、表5-1に示す内容について調査を実施し、図5-1に示す評価フローに基づいて実験効果を検証した。またその実施状況を写真5-1・2・3に示す。

表5-1 調査一覧表と概要

調査名	対象者	実施規模	実施方法	実施場所	実施日	調査項目	
①アンケート調査	パークアンドライド実験参加者アンケート調査	実験参加者	実験参加者全員	実験参加者の帰りに、駐車場で用意したアンケートに記入してもらい、回収する。	各P&R駐車場内(3ヶ所)	実験期間中	<ul style="list-style-type: none"> 参加理由 システムの評価 提供情報の利用状況 実験参加に係るRPデータ システム利用に係るSPデータ
	自動車利用・イベント参加者アンケート調査	マイカーを利用したイベント参加者(実験不参加者)	イベント参加者に対して、可能な限り、サンプル数を確保	イベント参加者にマイカーを利用したかを確認し、該当する場合に、用意したアンケートに記入してもらい、回収する。	イベント会場(アンケート用ブースを確保)	実験期間中	<ul style="list-style-type: none"> 実験認知の有無 実験認知の手段 実験不参加の理由 実験参加に係るRPデータ システム利用に係るSPデータ
	イベント参加者アンケート調査	マイカー及びP&R以外を利用したイベント参加者	イベント参加者に対して、可能な限り、サンプル数を確保	イベント参加者にマイカーもしくはP&Rを利用したかを確認し、該当しない場合に、用意したアンケートに記入してもらい、回収する。	同上	実験期間中	<ul style="list-style-type: none"> 利用手段 実験を知っているか 実験を知った手段 滞在時間
	ITSに係る市民アンケート調査	一般市民	約7,000をランダムに抽出	郵送配布 郵送回収	自宅	12/1~10	<ul style="list-style-type: none"> ITS、実験等の確認状況 各実験項目に対する社会システムとしての利用意向
②駐車場総合案内板表示内容調査	駐車場総合案内板	トヨタ町南の駐車場総合案内板(1ヶ所)	駐車場総合案内板の表示内容を、ビデオ撮影もしくは調査員によって記録する。	駐車場総合案内板設置箇所(トヨタ町南)	実験期間中	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場総合案内板表示内容 	
③利用者数・台数調査	P&BR利用台数(実験参加台数)調査	実験参加車両	実験参加車両全数	P&BR駐車場の入庫車両数をカウントする。	各P&BR駐車場内(2ヶ所)	実験期間中	<ul style="list-style-type: none"> 実験参加台数
	P&BRバス利用者数調査	実験参加者	バス利用者全員	バス乗車時に、人数をカウントする。	各P&BR駐車場内(2ヶ所)	実験期間中	<ul style="list-style-type: none"> 実験参加人数
	P&RR参加者調査(台数、人数)	実験参加者	実験参加者全員	駐車場入庫車両から下車する人を対象に、P&RR利用の有無を確認し、その人数及び台数をカウントする。	P&RR駐車場内	実験期間中	<ul style="list-style-type: none"> 実験参加人数 実験参加台数
④選択に関する調査 シャトルバス経路	P&BR用バス運行実績調査	バス運転手	P&BR用バス(9/23:8台、24:10~13台)	P&BR用バスの出発時間及び到着時間を運転手が記入する	バス車内	実験期間中	<ul style="list-style-type: none"> バスの出発時間 バスの到着時間
	バス運転手ヒアリング調査	バス運転手	P&BR用バス(9/23:8台、24:10~13台)	実験実施後に、P&BR用バス運転手に対して、ヒアリングを行う。	各P&BR駐車場内(2ヶ所)	実験終了後	<ul style="list-style-type: none"> システムに対する感想 システムの改善点
⑤交通実態調査	断面交通量調査	都心部走行車両	都心部の幹線道路の27断面の車の車両感知器データ	時間帯別断面交通量を計測する。(10時~22時)	国道248号、419号、153号	10/24、11月の休日	<ul style="list-style-type: none"> 都心部の幹線道路の断面交通量
	滞留長調査	都心部走行車両	上記幹線道路3ヶ所	5分ピッチで滞留長を計測する。(10時~12時、14時~16時、19時~21時)	国道248号、419号、153号	10/24、11月の休日	<ul style="list-style-type: none"> 都心部の幹線道路の滞留長
	フローティング調査	都心部走行車両	都心部周辺の幹線道路 11ルート	15分毎に調査車両を走行させ、各交差点の通過時間を計測する。(10時~22時)	都心部周辺の幹線道路 11ルート	10/24、11月の休日	<ul style="list-style-type: none"> 都心部周辺の幹線道路の通過時間
⑥その他	バス経路別所要時間調査	情報収集車	16台(1経路4台)	各バス経路において、情報収集車を走行し、所要時間を計測する。	情報収集車内	実験期間中	<ul style="list-style-type: none"> 各バス経路の所要時間

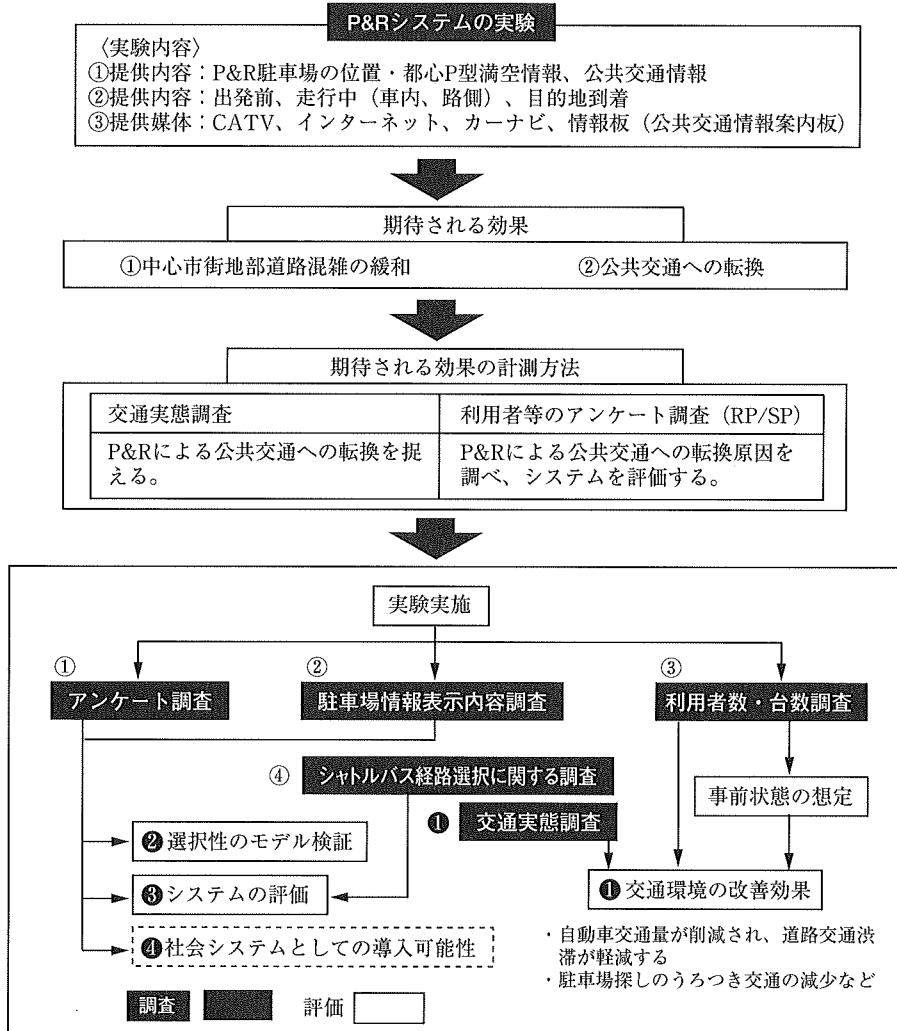


図5-1 評価フロー



バスロケーション



アンケート調査

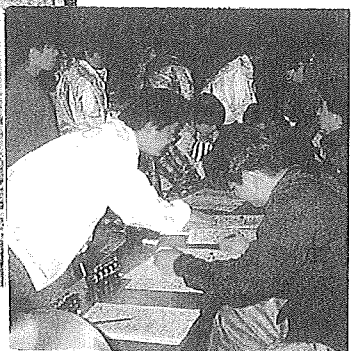


写真5-1・2・3 実施状況

六 実験評価結果

ここでは、実験の評価結果について、①P&Rシステムによる交通環境の改善効果、②P&Rシステムに対する利用者の評価の二つの側面から評価の概要について説明する。

(1) 交通環境の改善効果

一〇月二四日(日)には、八四九台の車両が、

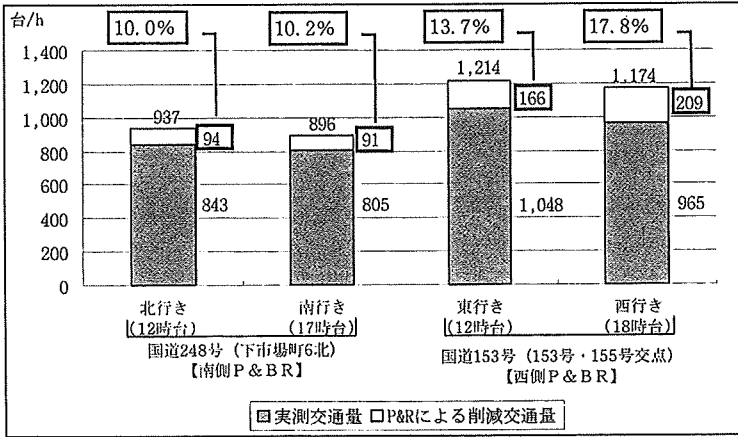


図6-1 交通実験実施による交通量の変化(10月24日(日))

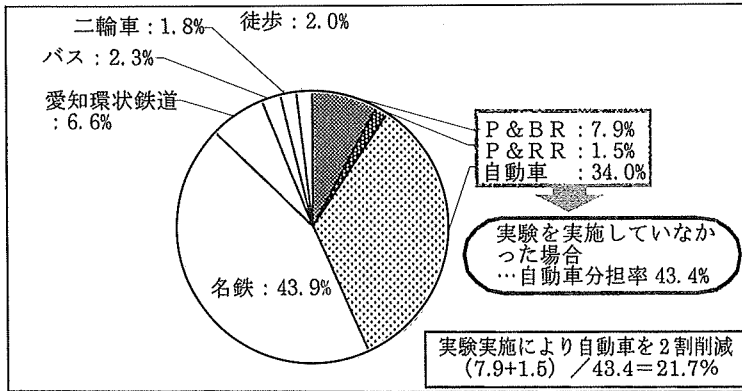


図6-2 イベント参加者(10月24日(日))の交通手段

実験に参加した。これにより主要な幹線道路(国道二四八号、一五三号)の交通量をP&R利用が最も多かった時間帯において、一割削減できた。(詳細は図6-1参照) また、二四日のイベント参加者の交通手段をみるとP&R利用が約九・四%であり、自動車利用が三四・〇%となっている。このことからP&R実験によりイベントに参加する自動車のうち、中心市街地へ流入

表6-1 交通実験実施日と一般的な休日における平均速度の比較

路線	交差点名	方面	10月24日(日) [P&R実験実施日]		11月14日(日)		対象 P&R
			昼間平均 速度	夜間平均 速度	昼間平均 速度	夜間平均 速度	
国道248号	下市場	北行き	27.1	33.7	27.0	34.5	南側 P&R
		南行き	33.8	38.1	33.6	37.6	
	下市場町 6北	北行き	24.8	34.7	25.2	35.2	
		南行き	23.3	33.8	22.0	34.6	
国道153号 東西方向	小坂町10	東行き	33.3	37.9	33.4	38.3	西側 P&R
		西行き	34.4	36.4	34.5	35.8	
	153号・155 号交点	東行き	35.0	38.7	34.8	38.9	
		西行き	18.9	35.8	16.0	29.5	
	拳母町	西行き	30.2	32.3	30.1	31.9	

注1) 昼間平均速度は9時~21時、夜間平均速度は21時~9時の平均値

注2) ハッチ部は夜間時と比較して、昼間時の速度低下が大きい箇所

する車両を約二割削減できたものと考えられる。(詳細は図6-2参照) 次に、実験日と一般的な休日との交通状況の変化をみると、二四日昼間の平均速度は、イベントを実施していない休日(十一月一日(日))とほぼ同程度となっている。このことは、大規模イベント実施にもかかわらず、一般的な休日と同様の交通状況となっていること

から、P & Rの実施により、非常に大きな渋滞緩和効果があつたものと考ええる。(詳細は表6-1参照) 最後に情報収集車からの所要時間データに基づき、複数の経路から最短時間経路を選択した結果、シャトルバスは、著しく混雑する経路を避けることができ運行状況は、概ね良好であった。

(2) 利用者の評価

全体的に、本実験でのP & Rシステムに対する利用者の評価は、高かった。そうした中、P & B

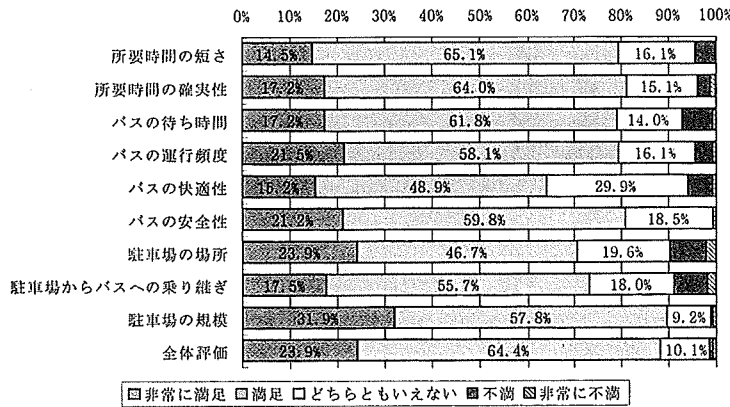


図6-3 南側P & B R実験システムのサービスについての評価

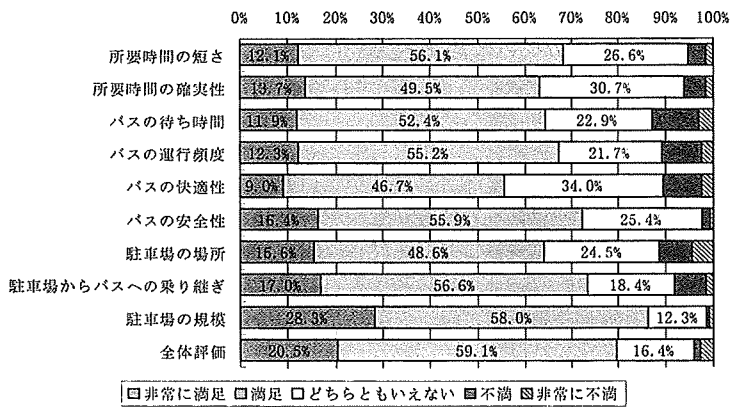


図6-4 西側P & B R実験システムのサービスについての評価

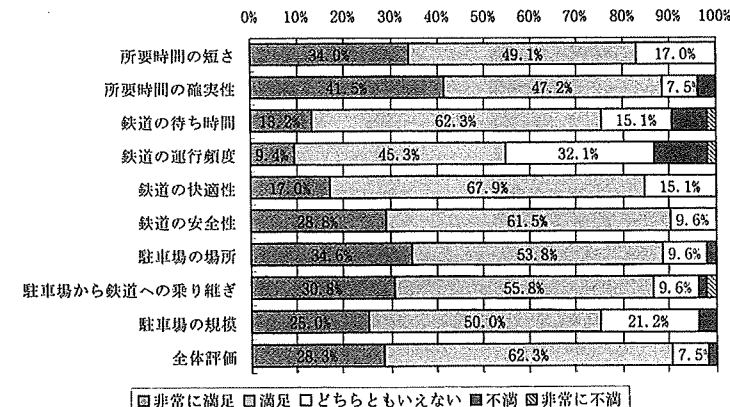


図6-5 P & R実験システムのサービスについての評価

Rについては、バスの快適性、P & Rについては、鉄道の運行頻度に対する不満の割合が、若干高くなっているものの、実用化の目処を立てることができた。(詳細は図6-3・4・5参照)

おわりに

今回のP & R実験を実施するにあたっては、建設省、警察庁、愛知県、民間企業を始め多くの方々のご支援とご協力を頂いたことに改めて御礼

申し上げます。

自動車交通と公共交通を連携させるP & Rなどの交通システムは、本市の交通計画やまちづくりの基本となるものと考え、ITS技術の積極的な導入による情報提供と一体化したP & R駐車場や交通結節点の整備のあり方を更に研究し、自動車交通を効率的に最大限に活用できる二一世紀の交通社会の実現に向けて取り組んでいくことを考えている。

鎌倉におけるTDMの取り組み

～鎌倉地域交通円滑化総合実験～

鎌倉市企画部交通政策課

一 はじめに

寺社、美術館などが多く点在する古都鎌倉の中心である鎌倉地域では、観光客の自動車の流入などにより、休日を中心に著しい交通混雑が生じている。しかし、鎌倉地域の道路網は、中世に構築された城塞都市の形を踏襲していて、今後も大きな変更が期待できないことから、古都にふさわしい交通環境の創造に向けて、TDM（交通需要マネジメント）の手法を活用した交通計画に取り組んでいる。

二 取り組みの背景

鎌倉は、今を遡ること約八〇〇年前の一・一九二一年（健久三年）に源頼朝によって武府の地として

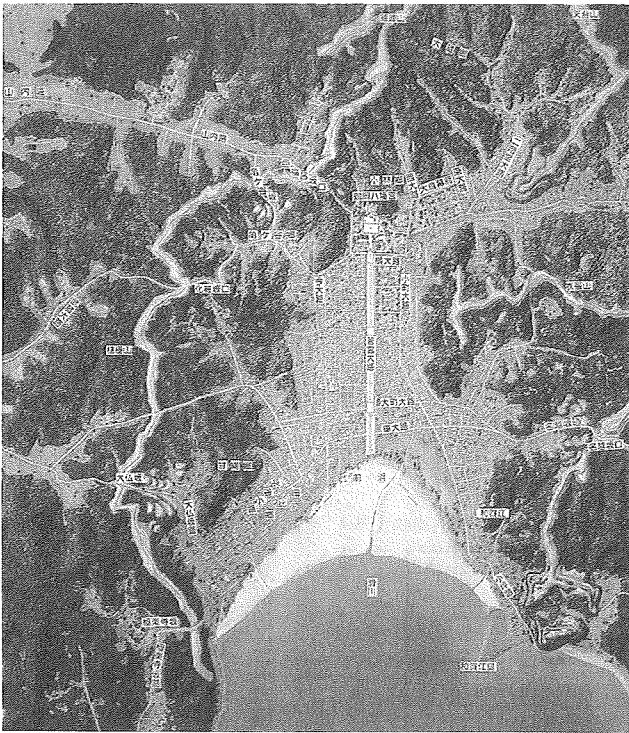


図1 中世の鎌倉の俯瞰図

開かれ栄えた街で、三方を山に囲まれ一方が海という地形を活かした、自然の要塞を備えた城塞都市であった。外敵から街を守るため、周辺には切岸(きりぎし)という断崖をめぐらし、外部への道は七つの切通しに限られていた(図1参照)。

このような都市形態が現在でも大きく変わらず残されている都市は世界にも例がなく、鎌倉発祥の武家政治が日本文化の創造に果たした役割と合わせて、鎌倉の地を世界遺産にしようという取り組みが進められている。

この鎌倉には、年間約一、七六〇万人の観光客が訪れている。その多くは鉄道利用であるが、鎌倉時代と殆ど変化がない道路網に自動車が集まる休日には、市内のいたるところで混雑が発生しバスの移動もままならない状況である。市民はこの混雑を避けるため、休日は外出を控えるほどである。

このような交通事情が、現在の道路交通施設を効率的に運用することにより、歴史的環境の保全に十分に配慮しながら、観光と市民生活が調和できる交通体系を目指す、鎌倉地域での地区交通計画の取り組みに結び付いたものである。

三 市民とのパートナーシップによる交通計画づくり

このような交通に関する取り組みは、市民生活

や商業活動にも大きく係わることから、検討の当初より市民主体で取り組むこととした。

平成七年七月、市民、商業者、事業者、地元警察、道路管理者、学識経験者などから構成する『鎌倉地域交通計画研究会(以下「研究会」という。)]を発足し、約一〇ヵ月間、延べ一六回に及ぶ討議を経て、平成八年五月に研究会から自動車利用の抑制と徒歩と公共交通の活用を基調とした『地域の交通環境を改善するための20の施策』を含む、『鎌倉地域の地区交通計画に関する提言(以下「提言」という。)]が示された(図3参照)。そして、その後の取り組みは、この提言に沿っ

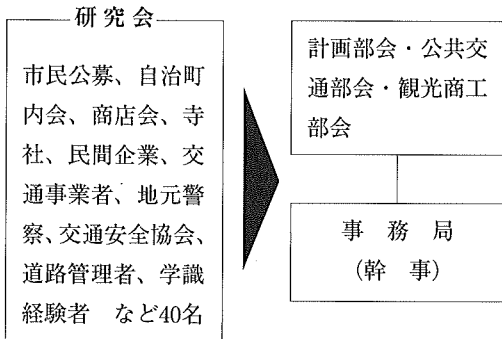


図2 研究会の構成

て、①市民参画、②古都の環境を維持し、現在の交通施設の活用、③社会実験の実施、の三つの方針に沿って、市民と行政のパートナーシップにより進められている。

研究会では、会議の傍聴、資料及び議事内容の公開、会議毎にニュースを発行して自治会などを通じて全戸回覧を行うなど、市民等への積極的な情報提供に取り組んでいる。

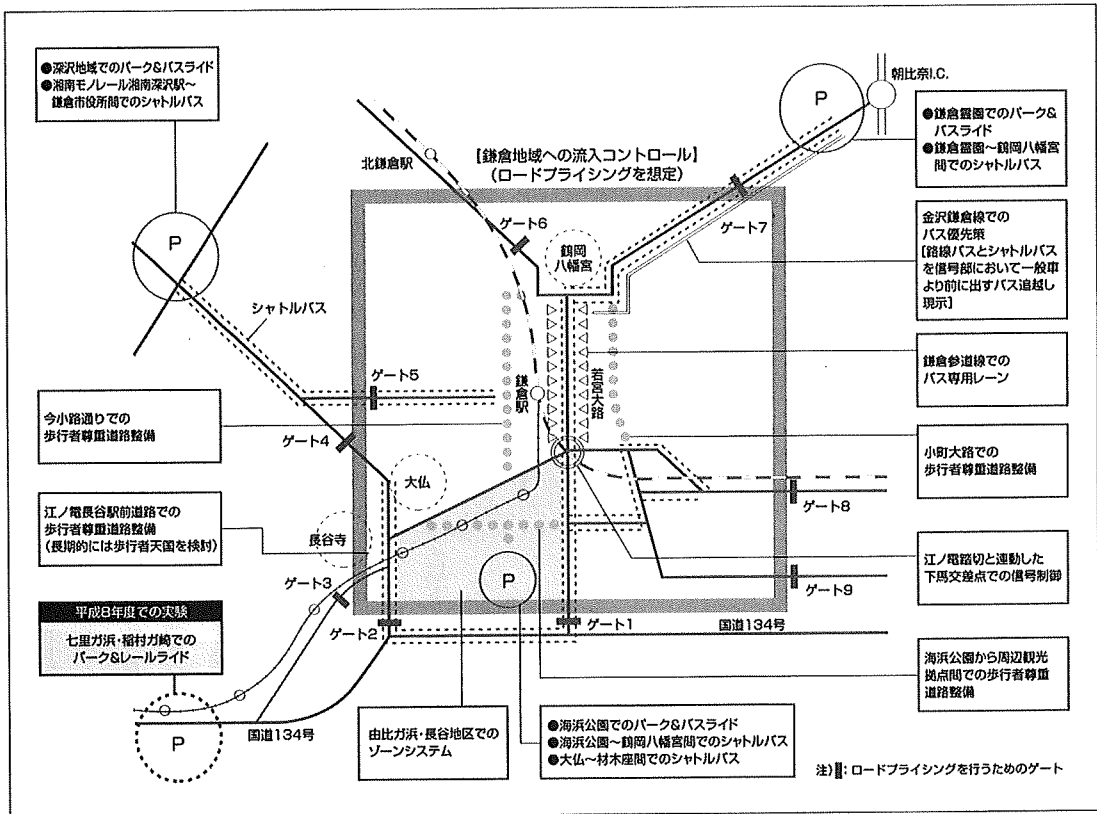
また、平成八年度、一〇年度、一一年度と、これまで三回にわたり行われた社会実験では、市民ボランティアの参画を募り、市民と一体となって取り組みを進めていくことに努めている。

四 社会実験の取り組み

実験は、研究会から提言のあった『地域の交通環境を改善するための20の施策』の具体化に向けて研究会と鎌倉市が中心となって実施された。

1 七里ガ浜パーク&レールライド(第一次実験)

第一次の実験として、平成八年一月二三日(土)・二四日(日)の二日間にパーク&レールライドの社会実験を実施した。実験にあたっては、①観光客が地域の外縁部で車から公共交通に転換する可能性を検証し、基礎データを収集すること、②実験を通じて多くの人に鎌倉の取り組みを伝えるとともに社会的機運を高めるためのきっかけと



鎌倉地域地区交通計画案のあらまし

1) 施策の構造

計画の基本としては、「自動車利用の抑制」を基盤におき、その上で「公共交通への転換」と「歩行・居住環境の向上」を図ることとされています。また施策と活動についての情報を対外的に継続的に提供することにより、計画への理解と基本的な認識を創りあげていくことが重要と考え、プロモーション活動と情報の提供発信を加え構成されています。

施策の構造

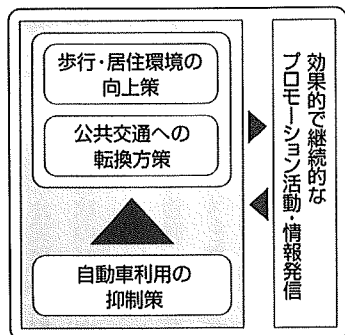


図3 鎌倉地域交通計画案の概要

2) 鎌倉地域地区交通計画(案)

① 車利用の抑制策

ロードプライシング(混雑税の概念により、非常に混雑する道路で料金を徴収するシステム)が提言されています。法改正の必要性、公平性の確保、料金徴収の方法・用途など課題があるものの、鎌倉の地理的条件からその可能性が高いものと考えています。

② 公共交通への転換策

パークアンドライド、これとあわせたシャトルバス、バス専用レーン、バス追越し現示、また乗り継ぎ便利な周遊キップの発行などが考えられています。今回の実験はそのひとつです。

③ 歩行・居住環境の向上策

歩行者尊重道路(車の通行を制限し、歩行者を優先した道路)の整備や地域に関係のない通過交通を排除するゾーンシステムの導入が提案されています。

④ 総合的な交通情報

道路の混雑や駐車場の満空状況などを多様なメディアで提供することが考えられています。

⑤ プロモーション

この交通計画の精神を示した市民宣言(案)をもとに、市民、事業者、交通事業者と行政の協働によるプロモーション活動を進め、広く情報を発信提供していくこととされています。

3) 鎌倉地区交通 市民宣言(案)

鎌倉地区交通 市民宣言(案)

私たち鎌倉市民は、自らの自動車利用を自粛し、徒歩と公共交通を中心とする交通環境を創り、古都鎌倉の歴史の遺産や風土を活かした新しい街づくりを進めることを宣言します。

その実現に向けては地区で働く人達や遠来の顧客とともに手を携えて進めます。

私たち鎌倉市民は、
「歩いて楽しい街」、
「静かできれいな街」、
「子供や高齢者にやさしい街」、
「電車やバスが利用しやすい街」、そして
「市民と遠来の顧客が共生しやすい街」
をつくりたい。

私たち鎌倉市民は、この宣言の精神が湘南地域へそして全国に広まることを願います。

平成〇年〇月
鎌倉市

すること、を主な目的とした。

実験は休日に慢性的な渋滞を起こしている国道一三四号沿いの駐車場に車を止め、近接する駅から江ノ島電鉄線に乗り換えてもらう形とした。実験への参加は任意で、実験参加者から、システム協力金として一台一、〇〇〇円を徴収し、同乗者全員に江ノ島電鉄線の一日フリーきっぷ（一人五七〇円分）を渡した。当日は、午前九時から午後六時まで、延べ一六〇人の市民ボランティアの協力を得て実施し、両日で延べ七三七台、一、八一人の利用者があった。

当日実施したアンケートを見ると、このシステムを利用した人の九七％から「良かった」との回答が得られた。その理由としては、「予定より観光時間が長くとれた」など、このシステムを利用したことでゆとりを持って観光ができたことがあげられている。また、自宅と鎌倉との往復に同一経路をとる車の割合が各路線共四、六割と多く、観光客がパーク&ライドに適した交通行動を取っていることが分かるなど、本格実施に向けた貴重なデータを得ることができた。さらに、新聞やテレビなどに大きく取り上げられたことから、鎌倉で交通計画に関する取り組みがスタートしたことが広く認識されることとなった。

なお、本システムについては、この社会実験の成果を踏まえ、本格実施に向けた関係者との調整

を進め、平成一一年度の総合実験において試行的実験を行った。

2 公共交通乗り継ぎシステム（第二次実験）

これに続く第二次の実験として、平成一〇年五月二三日（土）から六月七日（日）の一六日間に「出発点からの自動車から公共交通への交通手段の転換の可能性を探ること」を目的として、観光客を対象に地域内の鉄道と路線バスが自由に乗り継げるきっぷ（以下「環境手形」という。）の実験を実施した。環境手形は、東日本旅客鉄道（株）の協力を得て、既存の周遊きっぷと組み合わせ、関東近隣の駅で、市民ボランティア延べ一五〇名の協力を得て、鎌倉・北鎌倉駅などで大人四〇〇円、子供二〇〇円で販売した。また、地元関係者の協力を得て、環境手形に飲食、買物時の商店でのサービスや寺社の拝観料の割引などの特典を付けて使いやすさを加えた。結果としては、実験期間の一六日間で三、七九五名の利用者があった。利用者の九割以上が到着駅となる鎌倉・北鎌倉駅での購入者で、アンケートでも「環境手形が鎌倉への来訪の動機となった」と答えた人は利用者の約一割と出発点から公共交通に転換させることは余りできなかった。しかし、約六割の人が将来、公共交通への転換を促進するためには「JＲや小田急と一体となり自由に乗り継げるきっぷの充実」を

あげていて、来訪者が環境手形の実現への期待を持って確認された。実験当日の利用者の反応を見ても取り組みへの関心は高く、環境手形が恒常的な仕組みとなれば活用したいとの声が多く聞かれた。

これらの結果から、研究会と鎌倉市では、本システムの具体化を目指すこととし、関係者との調整を進め、平成一一年度の総合実験において試行的実験を行った。

3 鎌倉地域交通円滑化総合実験（第三次実験）

これまでの単独実験の成果を踏まえ、平成一一年一月の一ヵ月間、パーク&ライドや環境手形など六つの施策を組み合わせた複合的な実験、「鎌倉地域交通円滑化総合実験（以下「総合実験」という。）」を実施した（表1、図4参照）。

この総合実験実施の背景としては、単独実験の実績のほか、平成九・一〇年度の二カ年に実施したコンピュータ上での交通流シミュレーションにおいて鎌倉の交通混雑の改善には、提言に基づき「自動車利用の抑制策」と「公共交通の利用促進策」を組み合わせた総合的なTDMの施策の展開が必要との結果が得られたことがあげられる。

また、この実験は、平成一一年度から建設省が新たに創設した「社会実験の支援制度」の適用を受けて実施したもので、建設省道路局の直轄事業

表1 総合交通実験の概要

	施策名・実施日程等	実験の概要等
①	<p>【パーク&レールライド】 (七里ガ浜) ●11月の土曜・日曜のみ ●9時～19時まで</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●システム利用者は、駐車場に車を止め、江ノ電七里ガ浜駅でシステム利用料一台当たり1,500円(5時間の駐車料金、七里ガ浜～鎌倉駅間の江ノ電及び鎌倉駅～北鎌倉駅間の一日フリー乗車券二人分を含む)を支払い、乗車券を受け取る。(協賛店・寺社での特典付き) ●同乗者(3人目以降)は500円(小人半額)で同じ一日フリー乗車券が一人分購入できる。 ●駐車超過料金は30分当たり100円
②	<p>【環境手形】 ●11月の全日 ●土曜・日曜・祝日は、JR鎌倉駅及び北鎌倉駅に特設デスクを開設し販売(8時～15時) ●特設デスク開設時間外及び平日は、JR鎌倉駅及び北鎌倉駅のみどりの窓口、江ノ電鎌倉駅、観光案内所窓口などで販売</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●来訪者、市民を対象に環境手形を販売(協賛店・寺社での特典付き) ●A手形(JR利用者用:550円、江ノ電鎌倉駅～長谷駅間+フリー区間のバスが一日乗り降り自由)をJR鎌倉駅、北鎌倉駅などで販売 ●B手形(小田急利用者用:500円、JR鎌倉駅～北鎌倉駅間+フリー区間のバスが一日乗り降り自由)を小田急各駅などで江の島・鎌倉フリーバスと組み合わせて販売
③	<p>【パーク&バスライド】 【鎌倉霊園、深沢地域国鉄跡地】 ●11月の土曜・日曜のみ ●9時～17時まで</p>	<p>【鎌倉霊園パーク&バスライド】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●システム利用者は、駐車場に車を止め、八幡宮周辺までのシャトルバス(ミニバス)が同乗者を含め利用できる。(協賛店・寺社での特典付き) ●帰路のみ路線バスが利用できる。(途中下車はできない) <p>【深沢地域国鉄跡地パーク&バスライド】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●システム利用者は、駐車場に車を止め、市役所までのシャトルバス(ミニバス)が同乗者を含め利用できる。(協賛店・寺社での特典付き)
④	<p>【歩行者尊重道路】 (今小路通り) ●11月の土曜・日曜の内、4日間(11月13・14・20・21日) ●10時～16時まで</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●今小路通りを歩行者尊重道路として、車両流入抑制策(一方通行規制など)、速度低下策(ハンブ、狭窄の設置など)を実施
⑤	<p>【乗合タクシー】 ●11月の土曜・日曜・祝日のみ ●10時～16時まで</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●環境手形、パーク&ライド利用者を対象に観光地をめぐる乗合タクシーを運行 ●鎌倉駅西口～法務局前～大仏裏～鎌倉文学館間をシャトル運行 ●システム協力金は、1区間100円、2区間以上200円
⑥	<p>【情報提供による車両誘導策】 ●11月の土曜・日曜の内、2日間(11月27・28日) ●10時～15時まで</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●七里ガ浜にて、駐車場手前で鎌倉駅までの所要時間(電車・自動車の場合)等の交通情報を自動車運転者に提供し、行動の変化等を把握 ●また、インターネットを活用して所要時間等の情報提供を行う。



パーク&バスライド実験 鎌倉中心部へ向かいシャトルバスは好評

と国から鎌倉市への業務受託の組み合わせにより行われたものである。

このような地域単位の広がりを持って行う複合的な社会実験は、全国的にも初めてのケースであり、実施体制も市スタッフ延べ一三〇名(交通政策課スタッフを除く)、市民ボランティア延べ四

五〇名の協力を得て実施した。

① パーク&ライド、環境手形の実験

鎌倉中心部へ向かう三方向の道路沿道に駐車場を確保し、電車またはバスに乗り換えてもらうパーク&ライドと平成一〇年度に実施した環境手形の実験を行った。実験期間中の

システム利用者は、環境手形が十一月一日から三〇日までの一カ月間で八、三七五名、パーク&ライドが一、二二九台・二、八〇四人、乗合タクシーが十一月の土曜・日曜日・祝日の一〇日間で八〇八人、合計一一、九八七名になった。今回初めて実験を行ったパーク&

鎌倉霊園パーク&バスライド

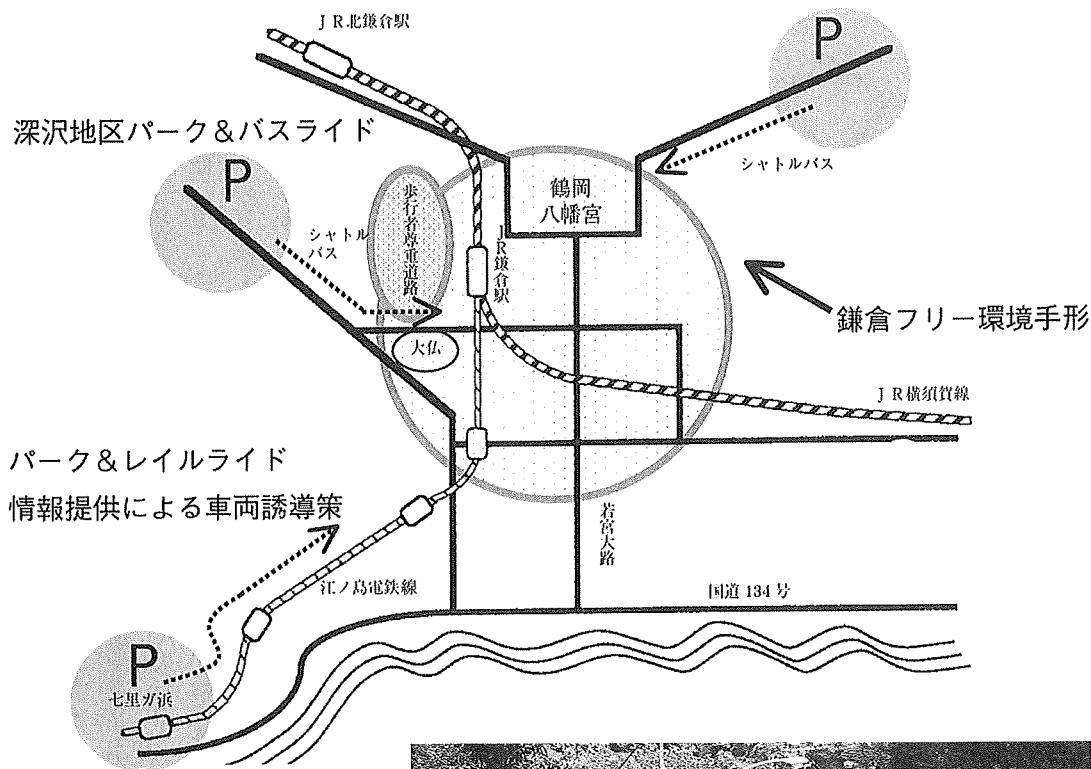
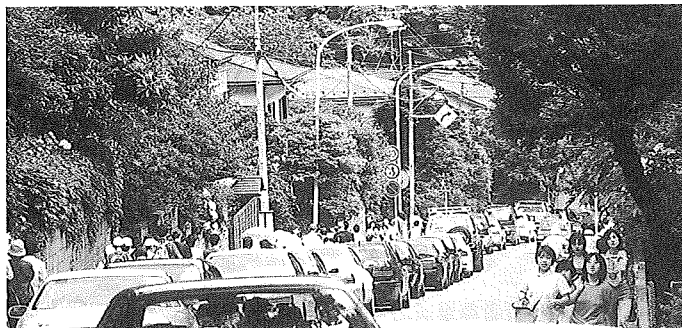


図4 総合交通実験の概要
(総合交通実験の範囲)



休日の鎌倉地域の交通混雑状況

取り組みにあたっては、市民生活等への影響を考慮して、計画当初より地元を中心に検討を進めることとし、平成二十一年四月には、直接的な影響を受ける地区の住民や業者の参画による「鎌倉駅周辺地区交通計画懇談会

② 歩行者尊重道路実験
総合実験では、これまでの「公共交通の利用促進策」との実験に対して、「自動車利用の抑制」の視点を加えている。鎌倉域内の細街路（今小路通り）地区において自動車の走行環境に抵抗を与え、歩行者優先の道路環境を整える「歩行者尊重道路」の具体化に向け、新たに地区レベルの交通計画にも取り組んだ。

バスライドでは、利用者からの評価は高かったものの、駐車場の位置が分かりづらかったこと、実験期間中は大きな道路混雑が見られなかったことなどから利用者数は伸びなかった。
これらの実験結果の評価には、合わせて実施した複数のアンケートや交通状況調査の結果の分析が必要であるが、パーク&レールライドや環境手形は、利用者の評価も高く、今後一定の利用が期待できることから、本格導入に向けて取り組んでいこうとするものである。

(以下「懇談会」という。)を発足した。

懇談会では、市民が主体的に取り組めるように、ワークショップの手法を取り入れ、検討内容をニュースとして発行し、地元住民や商業者への積極的な情報提供に努めた。懇談会では、六カ月間、延べ二回の検討を経て、将来計画案及びその有効性を確認するための実験計画案を立案した(図5参照)。さらに、

実験前の九月には「今小路通りの交通を考える集い」を開催、この実験計画案を一般の市民にも説明し、その意見を取り入れた上で実験計画を確定した。

一月一三・一四・二〇・二二日の土曜・日曜日、総合実験の一環として、歩行者尊重道路の社会実験を実施した。

実験では、「安心してゆっくり歩ける道づ

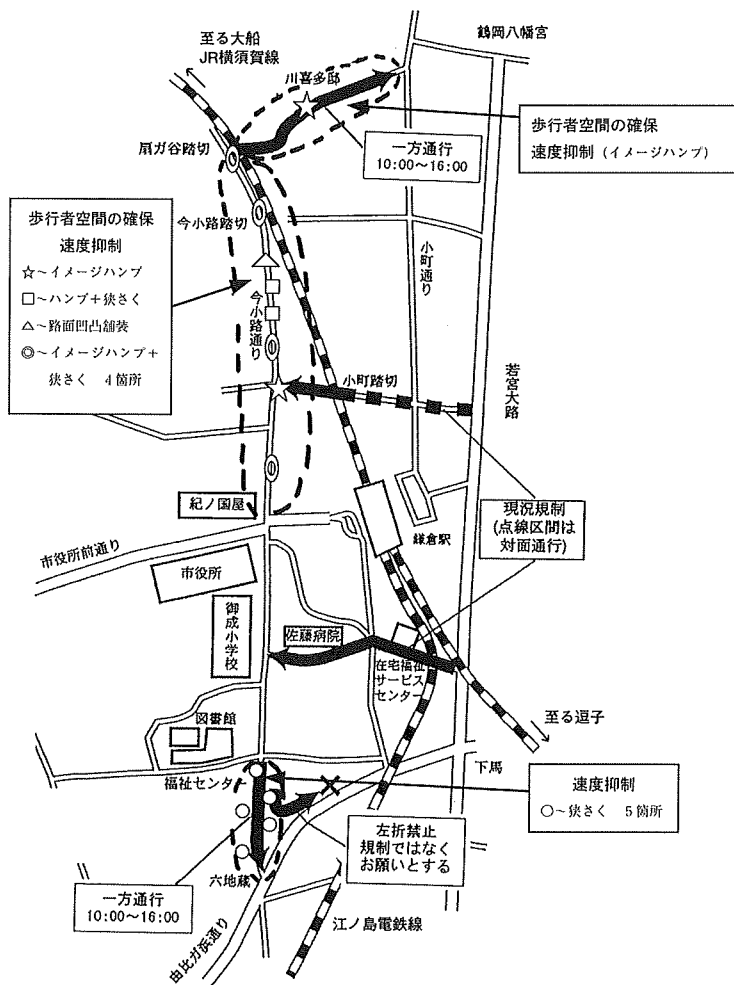


図5 歩行者尊重道路実験計画概要

くり」に向けて、連続的な歩行空間を確保するとともに、「通過交通の抑制」や「自動車の速度抑制」の工夫を施した。また、交通量の変化や沿道住民・事業者などの意識を探るためのアンケート調査なども行っている。

この実験結果については、さらに分析が必要であるが、交通量が減少し、歩行者からは「歩きやすくなった」と好評を得たが、ドライバーからは「一部区間で行った交通規制に対して支障がある」といった回答が示された。

③ 情報提供による車両誘導実験

一月二七・二八日の土・日曜日、提言にある『総合的な交通情報の提供』による自動車流入抑制や公共交通への転換効果を確認するための第一弾の実験として、地域内の交通情報をドライバーに提供する実験を行った。

今回は国道一三四号を西側から鎌倉中心部へ向かう自動車を対象に、パーク&ライド駐車場手前で鎌倉駅までの所要時間(電車・自動車の場合)情報を沿道看板により提供し、アンケートによりドライバーの行動の変化等を把握した。所要時間をリアルタイム情報とするため、途中四箇所ナンバープレートを読み取り、インターネットを活用して処理する形とした。

五 鎌倉市における「社会実験」について

鎌倉における取り組みの特徴である社会実験も平成一一年度で三回目となったが、研究会から提言された施策が社会実験を通じて、交通の実態や人々の行動特性に適合する形に練り直されるとともに、具体化に向けた関係者の広範な合意形成が



市民ボランティアの協力を得て環境手形を販売

図られるなど、鎌倉においては施策実現への一つのシステムとして理解が得られつつある。一方、社会実験がより総合化する中で、期間を限った実験の広報PRの困難さや実験前後のきめ細かな市民等への対応の必要性などの課題も浮き彫りとなっている。また、施策の具体化に伴い、施策の実施機関を整える必要性が高まっている。

これまでの取り組みから、鎌倉における社会実験の効用を整理すると、①取り組みを社会実験という実体験を通じて広く周知できる、②施策の有効性や課題が検証できる、③市民等からの意見表明の機会を提供できる、④結果として関係者の意識向上と幅広い層の合意形成を図ることができ、の四つが考えられる。

社会実験とは、実際に体験するという最も説明力の高い方法によって、施策による様々な方面への影響や効果を十分に検証し、施策そのものが交通問題を解決するために有効性を持つものかどうかを市民や社会全体が評価する仕組みであり、パブリックインボルブメントの手法としても非常に有効な方法だと考えている。

六 今後の取り組み

鎌倉では、これまで、積極的な市民参画に支えられて、施策の研究や社会実験の実施など、地域の交通混雑の改善に向けた取り組みを進めてき

た。

一方、経済情勢の変化により地域内の交通の状況にも若干の変化が見られ、入り込み観光客数が減少していることなどから、平成一一年度の総合実験後、商業者から社会実験等の中止の意見や取り組みに対する疑問の声が出されるなど、当初想定していなかった状況も生じている。

鎌倉の地区交通計画の基となる提言の方針や地区交通計画案は、鎌倉地域の良好な交通環境を生み出していくための一つの方向を示すものである。

今後、これまでの取り組みの中からより良い交通環境を創造するための具体的な方策を見出していくためには、市民や商業者の理解が必要であり、情報提供や意見交換に努め、市民等とのパートナーシップを強めていくとともに、引き続き社会実験に取り組むことが必要と考えている。

今後も研究会を核として、市民・事業者、関係者の力を結集し、鎌倉の交通環境の改善に向けて実現可能な施策から具体化に取り組んでいきたいと考えている。

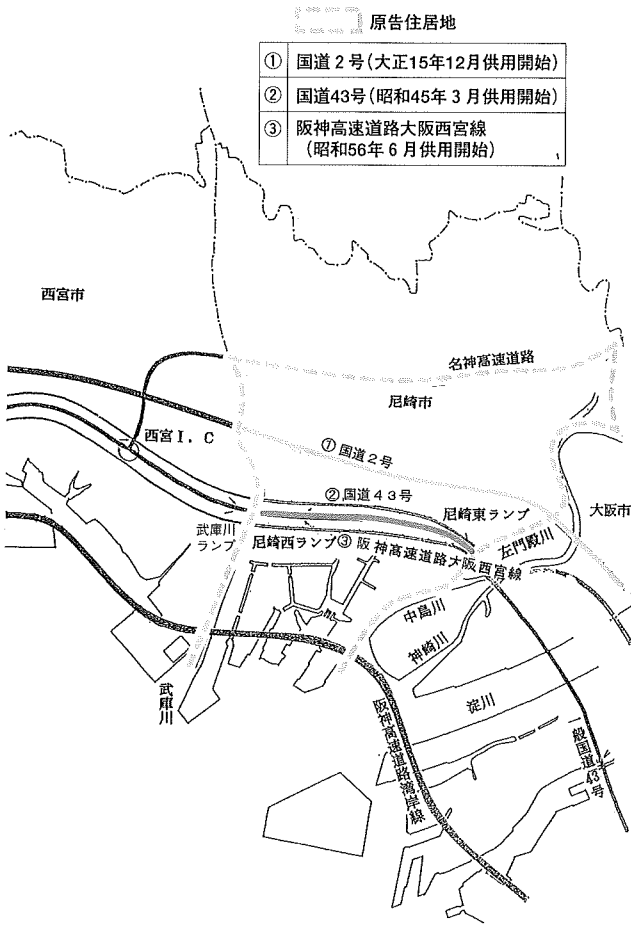
尼崎訴訟（第一次）第二次）第一審判決について

（平成12年1月31日 神戸地方裁判所）

道路局道路交通管理課訟務係

はじめに

本訴訟は、主として尼崎市内に居住する公害健康被害の補償等に関する法律（参考1）に定める指定疾病（気管支喘息等）の認定を受けた患者及びその遺族らが、国、阪神高速道路公団（以下「国等」という。）に対し、設置・管理する道路を通行する自動車からの一定値レベルを超えた二酸化窒素（以下、「NO₂」という。）、浮遊粒子状物質（以下「SPM」という。）（参考2）の排出の規制（差止請求）及び阪神工業地帯尼崎臨海地域において操業している企業九社に対し、二酸化硫黄（以下「SO₂」という。）の排出の規制（差止請求）とともに損害賠償（平成十一年二月一七日に企業九社は、和解金二四億二、〇〇〇万円で原



尼崎訴訟路線図（②及び③は2階建構造を形成している。）

告と和解)を請求したものである。

本訴訟において国等は、自動車排出ガス(N₂O₂及びSPM)と健康被害との因果関係はないこと、対象道路において、これまで可能な限りの沿道環境対策を実施してきたことから、道路の設置及び管理に瑕疵がない旨主張してきたものである(参考3)。

第一審判決は、平成二二年一月三一日午前一時、神戸地方裁判所において言い渡された。本判決の主な内容は、従来の道路環境訴訟で認容されていたNO₂と健康被害との因果関係(西淀川・NO₂とSO₂の相加、川崎・NO₂単体)を否定しているものの、
(1)SPM単体と健康被害との因果関係を認め、沿道五〇m以内に居住する原告(五〇名)に対し損害賠償を認容。
(2)沿道五〇m以内に現在居住する原告(二四名)に対し一時間値の一日平均値〇・一五mg/m³を超えるSPMの排出の差止請求を認容。

という(1)及び(2)共に従来の道路環境訴訟の判決では認容されなかった点について認容した初の判決であり、因果関係等について問題点があることから、被告国等は、二月八日に大阪高等裁判所に控訴を行った(原告も二月四日に控訴)。

本稿は、本判決の内容を紹介するとともに、

その論点と問題点を整理したものである。

一 訴訟の経緯

- (1)事件名 尼崎有害物質排出規制等請求事件
- (2)提訴年月日 昭和六三年二月二六日(第一次)

次

平成七年二月四日(第二次)

- (3)原告 尼崎市居住の公健法認定患者及びその遺族

提訴時 四九八名(第一次四八三名、第二次一五名)

判決時 四〇一名(第一次三八六名、第二次一五名)

- (4)被告 国・阪神高速道路公団

(企業九社については、平成一年二月一七日に二四億二、〇〇〇万円で和解)

- (5)対象道路 一般国道二号、同四三号及び阪神高速大阪西宮線

- (6)請求内容 (国等について)

- ① 環境基準(旧環境基準値)を超える排ガスの差止

NO₂・・・〇・二ppm(一時間値の一日平均値)

SPM・・・一〇mg/m³(一時間値の一日平均値)

平均値)

〇・二〇mg/m³(一時間値)

- ② 損害賠償(判決時)

九二億七、〇〇〇万円(第一次八八億九、八〇〇万円、第二次三億七、二〇〇万円)

二 第一審判決の要旨

(平成二二年一月三一日判決、神戸地方裁判所)

- ① 差止請求 ↓ 一部認容

・国道四三号の沿道五〇m以内に現在居住している二四名に、一時間値の一日平均値〇・一五mg/m³を超えるSPMの排出を差し止める不作為請求権を認容。

・道路管理者である国等は、道路の供用によって当該数値を超える大気汚染を形成してはならない義務を負う。

- ② 損害賠償請求 ↓ 一部認容

・国道四三号の沿道五〇m以内に居住又は通勤する公健法認定患者五〇名(昭和四五年三月以降居住していた原告を含む)について、国道四三号が全面供用された昭和四五年三月以降現在まで、現在進行形の形でSPMと気管支喘息の発症・増悪との因果関係を認め、道路の設置・管理の瑕疵による損害賠償金二億一、一八三万円を認容。

- a 損害賠償金の分担

国 ↓ 一億二、二二三万円（単独債務）

（国道四三号を全面供用した昭和四五
年三月から昭和五六年五月まで）

国等 ↓ 八、九六一万円（連帯債務）

（国道四三号と阪神高速大阪西宮線が
二階建構造の道路を形成した昭和五六
年六月から現在まで）

b 他の原告三二九名については棄却

c 国道二号については棄却

三 本判決の問題点

(1) SPMと健康被害との法的因果関係について
・ SPMと健康被害との関係については、多数
の疫学調査を比較考量することなく「千葉大
調査」（参考4）の結論をほとんど唯一の判
断材料として肯定しており、客観的根拠を欠
いている。

・ SPM（特に自動車排気微粒子）と健康被害
のメカニズムについては、内外の専門家の間
でようやく研究が開始された段階であり、十
分な知見がない状況である。

(2) SPMの差止請求について

・ 差止の根拠となる $0 \cdot 15 \text{ mg} / \text{m}^3$ というSPM
の濃度が、差し迫った危険の有無を論ずる
ことなく、「千葉大調査」による健康被害を

もたらす蓋然性の高い濃度であったという理
由のみで決められており、客観的根拠がない。

・ SPMは自動車排気微小粒子のみならず、土
壌や海塩粒子のような粗大粒子も含まれ、こ
れらの構成割合が分からない中で、道路管理
者である国等に、SPMの濃度を一時間値の
一日平均値 $0 \cdot 15 \text{ mg} / \text{m}^3$ 以下に抑制せよと
命じるのは不可能を強いるものである。

・ 尼崎市内で測定されたSPMの濃度は $0 \cdot 15 \text{ mg} / \text{m}^3$ を超える可能性はほとんどなく、そ
もそも差止の要件を欠いている。

(3) 道路管理者への差止請求について
・ 交通規制は、道路管理者である国等で実施で
きるとしている（参考5）が、国等の行政権
限（道路設置・管理の範囲）を超えたもので
ある。

四 今後の対応

上記の通り、本判決について、

(1) 医学的に十分な知見がない中で、SPMと健
康被害との因果関係が認容されたこと

(2) SPMの排出差止が一部認容されたこと
など問題点があり、被告国等は平成二二年二月八
日に訴訟したところである。

（なお、原告は平成二二年二月一四日に控訴した。）

参考1 公害健康被害の補償等に関する法律

公害健康被害者の迅速かつ公正な保護を図るため昭和44年から施行され、健康被害者の保護に大きな役割を果たしてきた。

本制度は、民事上の損害賠償責任を踏まえ、行政的な判断も加味し、汚染物質の排出原因の費用負担により、健康被害者に対する補償給付等を行うものである。

昭和63年3月以降は、大気汚染による新たな健康への影響はないものとの判断から以後新規の患者認定を行っていない。

（平成10年3月末現在認定患者数 全国67,602名、尼崎市3,584名）

参考2 浮遊粒子状物質（SPM）

大気中に浮遊する粒子状物質のうち、粒径が $10 \mu\text{m}$ 以下の粒子をいう。これらの物質が肺や気管支に沈着し、気管支喘息などを発症・増悪させるおそれがあるといわれている。なお、近年この中でもその粒径が $2.5 \mu\text{m}$ 以下の微小なもの（ディーゼル排気微粒子（DEP）など人為的発生源由来粒子の寄与が大きいことから国内外で注目されている。）が、健康への影響があるとの説もある。

参考 3

原告の主張	被告の主張
<p>【因果関係について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大気汚染（NO₂及びSPM）と呼吸器疾患との因果関係は、疫学的に証明されている。 ・これら汚染物質は、道路を走行する自動車によってもたらされている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・大気汚染物質と健康影響の疫学的因果関係は、認められていない。 （内外の知見を集約した中央公害対策審議会61年報告） ・疫学調査は具体の損害賠償訴訟における個別因果関係を立証するものではない。 ・因果関係は、原告が個々の症状等に即して個別臨床により立証されるべき。
<p>【損害賠償責任について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路管理者による十分な沿道環境対策等が講じられなかった結果、呼吸器疾患が発したものであり、道路の設置、管理に瑕疵があった。 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路管理者は、これまで可能な限りの沿道環境対策等を実施してきた。 ・NO₂、SPMと本件疾病との因果関係は明確でなく、損害の予見可能性及び回避可能性はなかった。
<p>【公健法の患者認定と民事上被害者との関係について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公健法の認定患者であることは、道路を走行する自動車から排出された大気汚染物質によって罹患したことを証明し、法的因果関係を認定する上で極めて重要な事実である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・公健法による認定は、制度的割り切りによって指定疾病の発症を認める行政的措置であり、民事訴訟における個別の因果関係を明らかにするものではない。
<p>【差止請求について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・原告等の健康の回復、維持のため環境基準を超える排出の差し止めを求める。 	<ul style="list-style-type: none"> ・差し止めの具体的方法、内容が特定されておらず、履行したかしないかの判断が不可能であることから、差し止め請求自体が不適法である。

参考 4 千葉県幹線道路沿道学童調査（千葉大調査）

調査概要

- a 期 間：平成4年度～平成6年度（3ヶ年）
- b 対象地域：千葉県全域（沿道部、非沿道部、田園部の3つの領域に分類）
- c 調査目的：自動車交通量の増加に伴う幹線道路沿道地区の大気汚染が学童の呼吸器症状（特に気管支喘息）に及ぼす影響を与えるかを調査（質問票による呼吸器症状の調査とそれらの追跡調査）

参考 5 判決本文（P283～P284）

被告らは、道路管理者の法令上の権限に照らして、被告ら道路管理者が単独で大気汚染対策として行い得る事柄が道路構造の改善や道路整備等に限られるとし、車線制限及び大型車の通行規制といった大幅な交通量削減措置が不可能であり、本件沿道汚染による健康被害を回避することができなかった旨の主張をしているが、右のような大幅な交通量削減措置が被告ら道路管理者の権限において行うことができないと解すべき法令上の根拠は見出し難いところである。

仮に、道路交通に関する規制権限が被告ら道路管理者以外の都道府県知事や都道府県公安委員会等の他の行政主体にも帰属しており、ある種の交通量削減措置には道路管理者と他の行政主体との協力関係が必要となる場面があるとしても、行政内部の事物管轄の区分を理由として営造物の設置又は管理の瑕疵の不存在の主張が許されるのかどうかは大きな疑問である（最高裁判所昭和50年7月25日判例時報791号21頁参照）。なぜなら、国道43号線及び大阪西宮線に関する供用関連瑕疵に基づく賠償責任は、国賠法一条の責任とは異なり、道路管理者の義務違反が存在することによって発生する責任ではなく、道路管理者の法令上の権限が適正に行使されたかされなかったかを論じる意味はないのであって、ただ、行政全体として、当該営造物が現実にもたらした損害の発生を未然に防止するのが不可能であったという意味で回避可能性が存在しなかった場合には、いわば不可抗力による免責が認められるが、このような免責事由の存否を検討する際には、道路管理者が単独で有する法令上の権限だけに焦点を絞って回避可能性の有無を論じるわけにはいかないからである。

道路が歩んだ法の道のり(その1)

道路管理の基本法の誕生とその変遷

道路局路政課 大井 裕子

はじめに

(1) 道路の意義

夜中になると、こうこうと照らされるライトの下、作業員の方々が道路を舗装している姿をよく見かける。そんなときは交通渋滞にイライラしつつも、あらためて道路の大切さを感じたりする。ただ、普段見かける道路工事は道路そのものを整備するためのものではないものも多い。路面下の大規模な地下鉄の建設、水道管等の埋設がそれらの例である。道路の下には実にさまざまなものが設けられており、一般公衆の通行の用に供されている道路は、その本来的な通行機能のみならず、防災・通信の観点からも不可欠な存在である公共施設としての機能を併せ持つのである。

(2) 公物としての道路

その公共性の高さから、道路の管理は国や地方自治体等の公的主体がその役割を担うべきであり、我が国の公物管理法として代表的な「道路法」はその基本法として、公的主体による道路管理について諸々の規定を設けている。道路法上の道路(高速自動車国道、一般国道、都道府県道及び市町村道)とされているものは、全てこの道路法の規定に基づいて整備された後、一般に供用されているのである。なお、我々が普段何気なく通行している道路には、みなどみらい21にある臨港道路(港湾法に基づくもの)や箱根ターンパイク(道路運送法に基づく自動車道)などの、道路法のいう道路に当てはまらないものも多く存在する。これらは、道路法の道路と相まって、交通ネットワーク

を形成しているものであり、統一的な整備や管理が必要なはいうまでもない。

(3) 道路法制

道路が現在のような整備体系になるまでには、一体どのような法制度の発展があったのであるうか。道路法を初めとする道路に関する法制が近代どのように発展してきたかを、さまざまな時代背景に目を向けつつ言及していくことにする。ただ、道路関係の法令の制定・改廃は実に多く、内容の重要性にかかわらず全てを記述するのは困難を極める。そこで、ここでは現在の道路制度を根幹から支えていると思われる法令を取り上げ、それらの法令の制定・改廃の背景に言及しつつ、道路法制を概観してみたい。

二 旧道路法（大正八年法律第五八号）

(1) 難産だった旧道路法

明治期の道路行政は、断片的な基本法規及び附属法規並びに旧慣によつていた（資料1）。しかし、明治政府は、近代的法治国家としての体制を整備するために、また、道路整備を推進し、それにより第一次世界大戦後の資本主義経済と商品市場の発展に伴う自動車輸送の需要の増大に対応するために、包括的かつ統一的な道路法を制定する必要性を認識していた。

かかる認識のもと、明治政府は、まず明治二一年に「公共道路条例」及び「街路新設条例」の二案を作成したが廃案とされた。さらに同二三年両案を合併した「道路法案」が閣議に提出され、同二九年帝国議会に提案されたが、委任命令で規定すべき条文が多すぎるということで否決に終わった。以後、審議、土木学会への諮問、修正を繰り返し、ようやく大正八年に旧道路法の成立をみることとなった。

明治二一年の最初の立案以来、実に三〇年を経過した後の制定であった。

(2) 鉄道輸送との関係

道路法の成立に多大な時間が費やされたのは、道路と同様に公共の交通の用に供される鉄道の台頭がその背景にあったと思われる。

鎖国時代の終焉とともに文明開化の時代になると、馬車その他の車輪交通が急速に普及してきた。明治五年には、馬車輸送が開始され、内国通運会社ないしは陸運元会社が政府の保護のもとで全国的な輸送網の再編に乗り出した。

しかしながら、欧米諸国と異なり、日本は産業革命を一挙に経験したため、馬車輸送と鉄道輸送の発展の時期が同時であった。明治五年はまさしく新橋・横浜間の鉄道が開通した年でもあったのである。当該区間の鉄道延長はわずか二九キロメートルに過ぎなかったが、以後鉄道の整備は着実に遂行され、明治の末には七、〇〇〇キロメートルを上回る鉄道延長に及ぶなど、急速な発展をみせた。また、政府は明治三九年に鉄道国有法を制定し、法制度面も整備され、統一的な鉄道輸送政策を推し進めたのである。これによつて鉄道は、圧倒的な輸送能力のみならず、速さも兼ね備えた輸送手段として、強力に整備が進められた。

一方の道路輸送について、後の現行道路法案を提出した当時の田中角栄建設委員は、新道路法案の審議（建設委員会・運輸委員会連合審査会昭和二七年四月二三日）において以下のように答弁し

資料 1

- ・明治5年太政官布告第325号 道路の清掃その他の維持に関する法規で、最寄の町村が3箇月に一度は必ず掃除をすること、田畑の耕作のため道路を削って並木に支障を及ぼすような所業をさせないこと等を定めている。
- ・明治6年太政官布告第146号 並木の伐採は、大蔵省において実況を検査し、田畑の障害になる場合でなければ許さないこと等を定めている。
- ・同年太政官達第412号 里程標について「…左ノ方法ヲ持テ精ク取調且里程仮標ヲ取建之ヲ書画面ニ記入シ来明治7年3月31日限大蔵省へ可差出此旨相達候事」として、里程の取調の方法（測器は麻縄又は鎖を用いる。）、里程標の位置及び記載方法（東京は日本橋、京都は三条橋の中央を起程の元標とする。）、地図製造の方法等を定めている。
- ・同年大蔵省番外達河港道路修築規則「…東海中山陸羽道ノ如キ全国ノ大経脈ヲ通スル者ヲ一等道路トス…」として、一等道路、二等道路及び三等道路の種別を定め、更正修繕の工事は地方官が施行すること、官と地元との費用負担の割合等について定めており、近代的な道路行政の端緒を開いたものである。
- ・明治9年太政官達第60号 右の河港道路修築規則の道路の等級を廃し、新たに、国道、県道及び里道の別を定め、それぞれ、一等から三等までに区分するものとし、又それぞれについて幅員の基準を定めている。ちなみに、一等国道は東京より各開港場に至る道路で幅員の基準は7間（約13メートル）である。
- ・明治18年太政官達第1号 右の太政官達をさらに改め、国道について等級を廃し、幅員は「道敷4間以上並木敷濕抜敷ヲ合セテ3間以上総テ7間ヨリ狭少ナラサルモノトス」としている。
- ・明治20年勅令第28号 「東京ヨリ鎮守府ニ達スル道路及ビ鎮守府ト鎮台ト併スル道路ハ今自国道ニ編入ス」としている。

ている。

「その当時（旧道路法制定当時）は、日本の道路は歩くことが主眼でありました。それから馬車になり、自転車になり、オートバイになり、自動車になり、今（新道路法制定当時）は重装備になつていふような時代であります」

この言から、道路輸送は、鉄道の輸送手段としての優位性には太刀打ちできる状況ではなかつたといえる。当時は、長距離輸送の面で、道路は鉄道の補助的輸送手段としての性格が強く、統一的な法制度化に向けても鉄道とはいくらかの温度差があつたと言わざるをえない。

(3) 旧道路法のポイント

旧道路法では、道路及び道路付属物の定義、道路の種類、等級、路線の認定基準、管理、費用負担、監督等にわたつて規定が設けられた。以下に旧道路法の主なポイントを挙げる。

・道路及び道路付属物

道路及び道路付属物の定義を明確化した。現行道路法第二条において、同様に道路本体と道路付属物の定義を規定しているが、その中で「橋、渡船施設」は道路本体として一方、旧道路法においてはそれらは附属物としていた。

道路を接続する橋梁及び渡船施設はいずれ

も道路の効用を全うするものであるから、道路と同様の扱いをする方が適當である。しかしながら、旧道路法は土地及びそれに定着する設備を道路と観念したので、これら土地に定着するものでない施設の部分は、道路本体ではなく、道路と一体をなして一つの交通設備を構成するものとしたのである。

・道路の種類

道路の法律上の性格を明確にし、行政庁が道路と認定した道路はすべて国の造営物とした。道路の種類は国道、府県道、郡道、市道及び町村道の五種とした（郡道は郡制の廃止に伴い、大正一一年から廃止された）。国道から町村道までのすべての道路は国の造営物とされ、また、その管理は国の機関として行なうこととされたが、その趣旨について、帝國議會の道路法案委員会（大正八年二月八日）において、政府委員は以下のように答弁している。

「大正二年ニ於ケル第三回万国道路會議ニ於キマシテハ、参列各国ノ代表委員ノ大多数ハ、道路ノ管理庁ハ、矢張之ヲ国ノ管理庁ト為スニ付テ、大体ニ於テ意見ガ一致シタノデアリマス。併シ、英国ノミハ従来ノ沿革ヨリシテ除外例ヲ要求シタイヨウナ事ガアリマシガ、兎ニ角道路ノヨウナ脈絡相通ジテ普遍的ノ交通機關デアルモノニ付テハ、恰モ人体ノ

血管ノ如キモノデアツテ、其間ニ節ガアルトカ、或ハ流通ヲ妨ゲルモノガアルトカイウヤフナ事ハ最モ嫌フベキモノデアリマス、サウイフモノヲ避ケルトイフ為メニハ、矢張高処大処ヨリ之ヲ達観シテ管理スルガ宜カラウトイフウヤウナ誤合デ、万国道路會議ニ於テモ道路管理ノ行政庁ハ、出来ルダケ管理区域ヲ広クセネバナラヌトイフヤウナ議決ヲシタ例モアルノデアリマス。」

個別の地方公共団体がそれぞれ勝手に道路を整備したのでは、行政の効率が図れないとの判断をしたものと思われる。

・路線認定の基準

国道は、東京から神宮、府県庁所在地、師団司令部所在地、鎮守府在所又は枢要の開港に達する路線及び主として軍事の目的を有する路線とされた。前者は、当時既に国道として存在するものを改めて指定し、後者はそれ以外に、軍事政策上重要なものに限り国道として重点的に整備する必要があるとして指定するとしたものである。

・費用負担

府県道、市町村道の管理費用は、すべて都道府県、市町村が負担することとされており、それぞれの道路管理者が統括する地方公共団体が負担することが原則であつた。ただし、

特別の事由がある場合には、府県道以下の道路の新設又は改築には国庫補助があった。

一方、国道については、次に掲げる国道の新設又は改築に要する費用は全額国庫の負担とされた。

①軍事目的の国道

②その他主務大臣の指定する国道

③主務大臣が工事を行う場合の国道

また、これら以外の国道の新設又は改築に要する費用は、二分の一の国庫負担であった。

路線認定と費用負担との関係を示唆する資料として、帝国議会の道路法案委員会(大正八年二月八日)において政府委員が、路線認定の範囲の方針について言及した答弁を掲げておく。

「国道ノ路線ニ付キマシテハ、第十条ニ「東京市ヨリ神宮府県庁所在地師団司令部所在地鎮守府又ハ枢要ノ開港ニ達スル路線」トシテアリマス、是ハ今日マデ国道トシテ存在シテ居ルモノヲ、事実ニ於テ認定スル事ニナラウト思イマス、大ナル変化ハナイノデアリマス、次ニ「主トシテ軍事ノ目的ヲ有スル路線」トイフコトガアリマスガ、是ハ方面ヨリ見マスレバ、格別重要デナイガ、軍事上ノ見地ヨリスレバ、是非共国道トシテ経営シテ行カナケレバナラヌトイフヤウナ路線ヲ指スモノデアリマシテ、現ニ斬ウイフ種類ノ道路ハ、

内務大臣ガ指定シテ、其新設、改築ニ要スル

費用ハ国庫ノ負担トスルトイフヤウナコトニ

モナルト思フノデアリマス、シカシテ其認定

ノ方針ヲ申シマスルト、是ハ唯今ノトコロド

ノ路線ハ十条第二項ノ路線トシテ認定スルカ

トイフコトハ決ツテハ居リマセヌガ、何レ道

路法実施ノ暁ニハ、各種ノ専門家等ノ会議ヲ

催シマシテ、其等ニ諮問ヲシテ、サウイフ事

ハ決メルコトニナラウト思フノデアリマス」

(4) 中央集権的・軍事的

このように、旧道路法の個々の規定を見ると、極めて中央集権的、軍事的色彩の強いものであることがわかる。しかし、旧道路法に規定された道路及び道路付属物の定義、道路の種類、等級、路線の認定基準、管理、費用負担、監督等の制度は、道路を公物として管理する上で必要な法規範を網羅するものであり、この法律が昭和二十七年の現行道路法制定まで、以降三〇余年にわたり道路行政の基本法としてその役割を果たしてきたのである。また、旧道路法がうちたてた法体系は、その規範の網羅性から、現行道路法においても色濃く受け継がれているのである。

しかし、旧道路法は、その法体系としての網羅性とは裏腹に、実際の道路整備に関しては、大正一二年の関東大震災により緊縮財政を余儀なくされたこともあって、財政的な裏打ちに欠け、その

機能を十分に果たすことができなかった。

三 道路の修繕に関する法律

(昭和二三年法律第二八二号)

第二次世界大戦終結後、道路の修繕に関する法律が制定された。この法律は、当時認められていなかった道路修繕費の国庫補助を可能とするとともに、当時都道府県知事が行うこととされていた国道の修繕を、国自らが直轄工事として行うこととしたものである。維持修繕等はおしなべて地方公共団体の負担だったことからすれば、本法は当時とすれば画期的な制度であったといえる。

このような法の制定に至った背景は以下の二点である。

一つは、戦争中に酷使したことによる道路の損傷が、交通輸送に深刻な支障となっていたにもかかわらず、地方財政面からは地方にのみ早急な修繕を強いることが困難だったこと、

もう一つは、GHQ(連合軍総司令部)により道路の修繕等に努めることが求められたこと(GHQから日本政府に対して、昭和二十七年までの日本の道路網及び街路網の維持修繕五ヶ年計画を速やかに策定し、CTS(GHQ民間運輸部)に提出し、道路の維持修繕に全力をあげることがを要求(資料2)によるものである。

この法律はわずか二条からなるが、法律制定後

資料2 道路修理維持5箇年計画に関する連合軍総司令部覚書

はこの法制度が活用され、日本の復興に向けた道路の修繕が強力で推進された。資料3に示すように、昭和二三年〜二七年までは修繕費を含んだ維持的経費が急激に増加している。

〔制定当時の条文〕
道路の修繕に関する法律

（昭和二十三年法律第二百八十二号）
（第一条）国は、当分の間、地方公共団体に対し、道路法（大正八年法律第五十八号）に規定する道路の修繕に要

軍事郵便局番号 500
副官部 6日（1948年11月22日）民間運輸部所管
総司令官指令 1943 1948年11月27日

1 参照 1945年9月15日付の「非軍用工場での生産」に関する日本政府に対する連合軍総司令官の覚書。

2 上記覚書においては、日本政府が、入手可能な供給品の公正な分配の確保（3b項）、国民の平和的なもつともな要求が満たされるように日本経済を復興すること（3d項）、そして連合軍総司令官の指令の範囲内において、鉄道、道路及び沿海海運の操業、維持及び修理に必要な物資の生産を推進すること（4g項）が要求されている。

3 日本の道路網は、適切な維持、修繕が欠けているため、国民の平和的なもつともな要求が満たされるような日本経済の復興の障害となっている。もしこのような道路の劣悪な状態が改善されずに続くとなれば日本国民は間もなく貴重な資源の一つを奪われることになるであろう。

4 道路の広域にわたる建設、維持及び修繕は、もはや占領軍の要求として調達機械や指令書により遂行されるのではなく、日本の公共事業計画の一環として遂行されるべきである。

5 既存の道路網を機能させるため、日本政府は、この道路網を通常の耐用年数の期間を保つための対策を樹て、実行するに有効な国、都道府県及び市町村の活動を調整する総合的な計画を展開する必要がある。この計画には、日本政府が調達する必要のある建設及び維持のための物資並びに計画を遂行するために輸入しなければならないアスファルトや石油製品のような材料や製品の見積りが含まれなければならない。

6 a(1) この覚書の日付から30日以内に、日本政府は、現会計年度の残余期間分について、上記の第5項で指示した計画の細目を連合軍最高司令官総司令部民間運輸部に提出すること。その場合には、日本政府の予算のうち道路に関して支出できる限られた財源は、既存の道路の維持及び修繕に優先的に使うこととする。

(2) 60日以内に1949会計年度の同様の計画を提出すること。

(3) 180日以内に1950、1951及び1952の各会計年度の同様の計画を提出すること。

b これらの計画は、それぞれ次の事項について定めるものとする。

(1) 農業、鉱業、林業又は工業の資源開発に必要な生産道路

(2) 定期の自動車運輸サービスが行われる街路

(3) 主要な交通中心地間を接続する道路

(4) (2)又は(3)の道路に接続する道路

また、上記の計画には少なくとも次の事項を含むものとする。

(1) 修繕又は維持を必要とする道路の路面種別の延長

(2) 価格及び賃金の時価を基準とした見積り投資額

7 この覚書の範囲内での折衝は、連合軍最高司令官総司令部民間運輸部と日本政府の関係機関とが行うこと。

最高司令官代理
副官部 陸軍大佐 R.M.Levy

資料3 道路投資の推移

(単位：千円)

年度	建設的経費	維持的経費	計	災害復旧費	年度	建設的経費	維持的経費	計	災害復旧費
明治35	9,338	6,902	16,240	1,016	昭和15	93,886	40,539	134,425	14,853
39	6,233	6,543	12,776	889	6	106,846	40,389	147,235	14,206
40	15,998	7,585	23,583	1,633	7	159,571	39,077	198,648	12,452
41	12,876	8,431	21,307	2,267	8	139,760	29,823	169,583	13,726
42	12,940	8,571	21,511	1,994	9	112,899	31,164	144,063	17,926
43	17,021	8,723	25,744	2,826	10	122,217	29,915	152,132	29,961
44	16,115	9,466	25,581	5,771	11	158,546	31,407	189,953	33,268
					12	107,832	30,381	138,213	23,684
大正1	15,137	9,639	24,776	2,348	13	89,929	31,241	121,170	64,157
2	12,778	9,541	22,319	2,948	14	100,425	31,585	132,010	17,782
3	12,035	10,213	22,248	4,090	15	109,881	33,587	143,468	26,120
4	9,625	9,831	19,456	2,908	16	109,226	36,874	146,100	26,982
5	8,600	9,569	18,169	1,663	17	115,645	37,203	152,848	23,129
6	8,971	10,496	19,467	2,796	18	114,112	41,885	155,997	22,822
7	11,241	14,931	26,172	5,404	19	124,333	44,826	169,159	24,867
8	17,461	13,231	30,692	6,334	20	112,277	74,837	187,114	22,455
9	27,812	36,078	63,890	12,153	21	1,494,789	412,933	1,907,722	547,162
10	36,912	36,426	73,338	12,881	22	1,777,193	583,175	2,360,368	867,702
11	71,140	43,748	114,888	10,589	23	2,480,224	3,853,368	6,333,592	2,207,399
12	65,730	40,442	106,172	18,580	24	6,762,908	8,125,310	14,888,248	5,877,493
13	71,740	42,727	114,467	15,924	25	14,702,481	12,415,404	27,118,885	6,100,822
14	82,021	52,188	134,209	13,554	26	15,685,219	14,102,106	29,787,325	6,976,907
					27	31,483,000	20,407,000	51,890,000	6,621,000
昭和1	94,685	44,389	139,074	15,231	28	37,975,000	22,577,000	60,552,000	13,267,000
2	101,101	42,594	143,695	22,119	29	50,561,000	22,977,000	73,538,000	10,404,000
3	115,901	45,364	161,265	23,246	30	50,251,000	23,405,000	73,657,000	12,739,000
4	118,339	43,395	161,734	18,044					

する費用の一部を補助することができる。

2 前項の補助に関し、必要な事項は、政令で定める。

2 前項の補助は、当分の間、必要があると認めるときは、道路法第二十条第一項の規定にかかわらず、国道の修繕をすることができる。

2 前項の場合においては、道路管理者の権限は、政令の定めるところにより、建設大臣が行う。

3 第一項の修繕に要する費用は、国の負担とする。

但し、地方公共団体は、政令の定めるところにより、その一部を負担しなければならない。

四 新道路法（昭和二十七年法律第一八〇号）

(1) 生まれ変わった道路法

戦後は、地方自治を実施するために地方自治法（昭和二十二年法律第六七号）が制定されるなどの諸々の民主的法制度の整備がすすめられた。経済面では昭和二十六年に鉱工業生産水準が戦前の水準まで回復し、輸送需要も増え、順調に復興が進んでいた。道路行政においても、民主化と経済復興に対する強い要請の下に旧道路法の全部が改正され、新道路法（昭和二十七年法律第一八〇号）が制定されることとなる。

(2) 旧道路法との違い

前述のとおり、新道路法は法体系としては旧道路法のそれを継承しているが、旧道路法との主な違いは以下のとおりである。

・道路の種類

旧道路法においては、国道、府県道、市道及び町村道であったが、新法においては一級

資料4 旧道路法

第8条 道路ヲ分チテ左ノ4種トス

- 1 国道
- 2 府県道
- 3 市道
- 4 町村道

第9条 道路ノ等級ハ前条記載ノ順序ニ依ル

第10条 国道ノ路線ハ左ノ路線ニ就キ主務大臣之ヲ認定ス

- 1 東京市ヨリ神宮、府県庁所在地、師団司令部所在地、鎮守府所在地又ハ枢要ノ開港ニ達スル路線

第11条 府県道ノ路線ハ左ノ路線ニシテ府県内ノモノニ就キ府県知事之ヲ認定ス

- 1 府県庁所在地ヨリ隣接府県庁所在地ニ達スル路線
- 2 府県庁所在地ヨリ府県内郡市役所所在地ニ達スル路線
- 3 府県庁所在地ヨリ府県内枢要ノ地、港津又ハ鉄道停車場ニ達スル路線
- 4 府県内枢要ノ地ヨリ之ト密接ノ関係ヲ有スル枢要ノ地、港津又ハ鉄道停車場ニ達スル路線
- 5 府県内枢要ノ港津ヨリ之ト密接ノ関係ヲ有スル枢要ノ地又ハ鉄道停車場ニ達スル路線
- 6 府県内枢要ノ鉄道停車場ヨリ之ト密接ノ関係ヲ有スル枢要ノ地又ハ港津ニ達スル路線
- 7 数市町村ヲ連絡スル重要ナル幹線ニシテ其ノ沿線地方ト密接ノ関係ヲ有スル枢要ノ地、港津又ハ鉄道停車場ニ達スル路線
- 8 枢要ノ港津又ハ鉄道停車場ヨリ之ト密接ヲ有スル国道又ハ府県道ニ連絡スル路線
- 9 地方開発ノ為ニシテ将来前各号ノ1ニ該当スヘキ路線

第12条 削除

第13条 市道ノ路線ハ市内ノ路線ニ就キ市長之ヲ認定ス

第14条 町村道ノ路線ハ町村内ノ路線ニ就キ町村長之ヲ認定ス

第15条 市町村長ハ市町村ノ為ニ特ニ必要アル場合ニ限り市町村外ノ路線ニ就キ地元市町村長ノ意見ヲ聞き路線ノ認定ヲ為スコトヲ得

前項ノ路線ニシテ市長ノ認定シタルモノハ市道ノ路線、町村長ノ認定シタルモノハ町村道ノ路線トス

国道、二級国道、都道府県道及び市町村道の四種とした（第三条）。これらはいずれも、国の幹線道路網を構成しうるものであるが、なかでも国道においては、最重要道路として、国による積極的な整備を推進することとされた。

国道の路線の選定についても、旧道路法においては、国道はすべて東京市（日本橋中央の道路元標）を起点としたが、新道路法においては東京中心主義は採用せず、国内の重要な拠点を相互に連絡する道路網を国道の路線とする道路網主義が採用された。道路法制定

当時のそれぞれの道路の意義は、資料4のようになつていた。

なお、制定時の新道路法においては、一級国道と二級国道に分けた理由については、新道路法案を提出した当時の田中角栄建設委員が建設委員会（昭和二十七年五月六日）において以下のように答弁している。

「もちろんできれば一、二級国道等とわけて、全部一級国道として工事を行いたいという考えもあるのですが、財政的な立場から、重点的にこれを行わなければならない。（中略）本法によりましては、現在の

国道が大体一級国道となり、従来都道府県道であったものうちから相当数を二級国道に格上げしたい、こういうのであります。」

・国の営造物

旧道路法においては道路は国の営造物であり、国道、府県道は都道府県知事が、市道、町村道はそれぞれ市長又は町村長が、いずれも国の機関としてこれを管理することとなっていたが、新道路法においては、全ての道路上の道路が国の営造物であるという従来の考え方を改めた。

すなわち、国の営造物である道路は一級国道及び二級国道のみとし、地方道は地方公共団体の営造物とした。両国道は、都道府県知事が国の機関委任事務として管理するが、都道府県道及び市町村道はそれぞれ都道府県又は市町村が団体として管理することとしたのである。(第二三条)

この改正によって、国と地方自治体の責任分野が明らかになった。これは、合理的かつ能率的な道路整備の推進に資する趣旨に出たものであったのである。

・路線の認定方法

路線認定の方法も変更された(第六条～第八条)。旧道路法においては、

① 国道の場合、主務大臣が認定し、その他

の道路も首長により認定するとされ、

② 府県道については、府県知事が一定の法定要件に従い、当該府県会に諮問して当該府県の区域内に存する部分について路線を認定するとされ、

③ 市道及び町村道については、市長または町村長が、それぞれの市町村会に諮問して路線を認定するとされていた。

一方、新道路法においては、

① 一級・二級国道については、法定要件に従い、政令により指定することとされた。

② 市町村道については、都道府県知事が法定要件に該当するものについて、当該都道府県議会の議決を経て当該都道府県の区域内に存する部分について路線を認定するととされた。

③ 市町村道については、市町村長が当該市町村議会の議決を経て路線を認定するものとされた。

路線の決定方法を政令で指定し、又は議会の議決を経ることとしたのは、それが国の財政負担あるいは地方公共団体の財政負担を生ずるがゆえ、財政を負担する主体の意思を反映することが適当だと判断したからだと考えられる。

参考として、この点について言及した前述

田中角栄氏の答弁を掲げておく。

「当時の国道の指定の一つの大きな要件は、師団司令部と師団司令部の間をつなぐようなものを国道と指定する、こういうふうなものであり、しかも天皇の輔弼の大任に任じておられたところの大臣が、一人の考えでもって指定できたわけでありませぬ。そういうものが新憲法下においてうまくないという観点から、建設大臣が一級国道、二級国道の指定を一人で行つてはならない。もちろん議会内閣制でありますので、議会の信任の上に立って内閣でありますから、国民の興亡をになつておる内閣が、国民に反対をせられるような道路を建設大臣が指定するとは思いませんが、われわれはなおそれでも間違いがあるということをおもんばかつて、政令に譲つたわけがあります。(中略) 政令によって、一、二級国道の指定の審議をする場合に、道路審議会をつくりまして、(中略) 審議委員によって十分調査を行った後、これが指定に対しては万遺憾なきを期したい、こういう考えであります。」

・供用前の私権の制限

道路事業の合理的推進を図るために、予定公物を適正に管理するため一定の私権の行使を制限する規定を新設した。

すなわち、まず、路線が指定され又は認定されたときは道路管理者は遅滞なく道路の区域を決定しなければならぬものとした上で、道路の区域が決定された後、供用が開始されるまでの間は、道路管理者が当該道路区域内にある土地について所有権その他の権原を取得する前であっても、何人もその土地の形質の変更、工作物の新築、改築、物件の不可増置等のような土地の使用権の行使について道路管理者の許可を要するものとした。

一方、これらの制限により損失を受ける者がある場合には、その損失のうち、通常受けるべき損失について道路管理者が補償義務を負う旨を併せて規定し、財産権との調和を図った。

・占用許可

道路は、一般交通の用に供するために設ける施設であるので、円滑な交通を確保することに道路管理の主眼がおかれるのは当然である。しかし、旧道路法においても支障のない範囲内での道路の特別使用が認められていた。

新道路法においては、さらに、道路管理の統一的運営を図るべく、道路の占用物件を法令上限定列举するとともに、道路占用の許可基準を明確にするなど、道路本来の機能の充

実と道路の利用とを調和させるため、道路の占用に関する規定が整備された（第三二条等）。

・車両制限

道路法制定当時、自動車の大形化の進展は著しく、それに見合う道路の拡幅等の整備が追いつかない状況であった。そのため、特に未整備の狭隘な道路等に大型車が進入し、車両相互に、あるいは車両と歩行者などとの間で安全な交通が確保できないおそれが生じていた。さらに、自動車の大型化は、道路の損傷の大きな原因ともなっていた。

そこで、個々の道路の現状に応じて通行できる車両を制限し、交通の安全の確保と道路の構造の保全を図ることができるとされた。なお、その制限の内容は車両制限令（昭和三六年政令二六五号）に大半が委任された。（第四七条）

・みぞかき補償

旧道路法においては、道路区域外の土地の所有者等に対して道路の新設又は改築に伴い生ずる損失を補償する制度が設けられていなかったため、道路事業の実施上支障となっていた。そこで、土地収用法における同趣旨の損失補償と同程度の補償を行う制度を設けた。

すなわち、道路の新設又は改築により、当該道路に面する土地について道路、みぞ、かき、さく、その他の工作物を新築し、修繕し若しくは移転し、または切土若しくは盛土をするやむをえない必要があると認められる場合、道路管理者はこれらの工事を必要とする者の請求により、これに要する費用の全部又は一部を補償しなければならぬとした。（第七〇条）

・道路審議会

道路は社会に多大な影響をもたらすものである。それゆえ、道路行政の運営に当たっては、学識経験者等の意見を踏まえながら行う必要がある。このため、新道路法制定前においても、道路行政に関する重要事項についての諮問機関として建設省組織令において道路審議会が設けられていたところであるが、新道路法制定を機に、その所管範囲や審議会の構成等を明確にしつつ、道路法上の諮問機関に位置づけることとされた。（第十六章）

参考に、第一回道路審議会（昭和二五年一月二五日）における当時の益谷建設大臣の冒頭の挨拶を抜粋することとする。

「申すまでもなく、道路は一国の産業経済の発達、文化の進展の基礎をなす公共の施設でありまして、これが良否の程度、発達の度

合いは一般国民生活に直接または間接に甚大なる影響を及ぼすものであります。従いましめて道路行政の面におきましては絶えず国または地方の経済上、財政上あるいはまた社会生活上各般の事情、各種の問題について十分調査研究を行い、いやしくも行政機関の独断によつて判断の正鵠を失ふることのないようにしなければならぬと存するのであります。この意味におきましてかねてより道路問題に關する見識を有せられる方々を中心に道路審議会を設け、建設省の諮問機関として政府を御鞭撻いただくことを計画いたしましたのであります。が、総司令部の指示もありまして昨年建設省設置法改正（建設省設置法の一部を改正する法律（昭和二十四年法律第一六三号）において本省の付属機関として河川審議会等とともに設置。）を機に道路審議会の制度を確立した次第であります。」

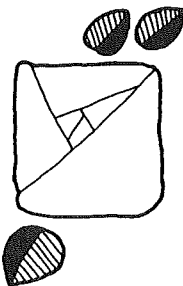
(3) 新道路法の意味

新道路法を制定するにあたり念頭に置かれた最重要課題は、民主的な道路行政かつ効率的な道路整備を実現することだったのでないだろうか。旧道路法においては、国は「高所大所ヨリコレヲ達観シテ管理スルガヨロシカロウ」との立場から行政であつたために、地方公共団体の利益が十分反映されていたとは言えなかつた。新道路法に

は、地域の声をより多く、正確に行政に取り組もうとの意思を感じる。また、特例の補償制度や供用開始前の私権制限には、できる限り効率よく道路を整備する必要があるという実情を垣間見ることが出来る。

四 次回に向けて

今回、第一回として道路管理基本法の誕生とその変遷を概観した。第二回は、現行道路法が現在に至るまで、社会とともにどのように姿を変えたかについて言及してみたい。できるだけ早く、またこの誌面をお借りする機会を設けたい。



地方分権と道路行政（第4回）

地方分権に伴う道路関係政令の改正について

道路局路政課

平成二十一年七月八日「地方分権の推進を図るための関係法律の整備等に関する法律（以下「地方分権一括法」という。）」が成立し、続いて建設省に関しては平成二十一年十一月一日「地方分権の推進を図るための関係法律の整備等に関する法律の施行に伴う建設省関係政令の整備等に関する政令」が公布された。本誌では、昨年、六月号・九月号・一二月号の中で地方分権一括法を取り上げ、道路関係法律の改正について解説したところである。本号においては、引き続き、地方分権に伴う道路関係政令の改正について解説するとともに、参考として道路法施行令の新旧対照表を併せて掲載することとする。

一 道路運送法施行令（昭和二十六年政令第二百五十号）の改正のポイント

・第二条関係

旅客軽車両運送事業の廃止に伴い、本条を廃止する。

・第三条関係

機関委任事務として都道府県知事に委任していた建設大臣の権限に属する事務について、新たに項をたてて運輸大臣から地方運輸局長に委任する権限と書き分けるとともに、当該都道府県が行うこととされ事務が法定受託事務である旨規定する。

二 道路法施行令（昭和二十七年政令第四百七十九号）の改正のポイント

・第一条関係

地方分権一括法において、指定区間外の国道の道路管理者について、機関委任事務の処理主体を表す「都道府県知事」及び「指定市の長」を、それぞれ地方公共団体としての事務の処理主体を表す「都道府県」及び「指定市」に改めたことに伴い、政令においても表記の整合を図る。

・第一条の二関係

① 地方分権一括法において、指定区間内国道の維持、修繕及び災害復旧以外の管理につい

て、機関委任事務の処理主体を表す「都道府県知事」及び「指定市の長」を、それぞれ地方公共団体としての事務の処理主体を表す「都道府県」及び「指定市」に改めたことに伴い、政令においても同様の改正を行う。

なお、「建設大臣が都道府県知事又は指定市の長に行わせる」という表現についても地方分権一括法と同様に、機関委任事務ではないことを明らかにするため「都道府県又は指定市が行う」に改める。

② 地方分権一括法において、道路法第三十五条（国の行う道路の占用の特例）につき、国が行う事業のための道路の占用の要件が、従前の「協議」から「（同意を要する）協議」に改められたことに伴い、本条の表現についても、国と「協議する」から国と「協議し、同意する」と表記の整合を図る。

・ 第一条の三、第十九条の三関係
第一条の二の改正①②と同趣旨である。

・ 第一条の四、第二条、第十九条の四関係
第一条の二の改正①と同趣旨である。

・ 第一条の五関係

本条は、道路法第十七条第一項又は第二項に

基づき、指定区間外の国道について指定市又は指定市以外の市が管理を行う場合の道路法の技術的読替を定めたものであるが、同表における道路法の該当条文の改正等に伴い表記の整合を図る必要があることから、同表を全部書き改める。

なお、地方分権一括法において道路法中の「統轄する都道府県知事」の語句を削除したことに伴い、これについての読替は不要となったことから、同表における該当規定の読替も表中から削除する。

・ 第四条、第六条、第十九条の二（第一項）、第三十九条関係
第一条の二の改正②と同趣旨である。

・ 第十九条の二（第四項）関係

機関委任事務廃止を受けて、地方分権一括法により「都道府県知事又は指定市の長の統轄する」の語句を削除したことに伴い、本条からもこれを削除し、表記の整合を図る。

・ 第二十三条、第二十五条、第三十条関係
第一条の改正と同趣旨である。

・ 第二十六条関係

第二十六条後段は、第二十一条（都道府県負担額）、第二十二条（国庫負担額）、第二十三条（建設大臣による負担基本額等の通知）及び第二十五条（建設大臣の中間検査等）に関して、法第十七条第一項又は第二項の規定により指定市又は指定市以外の市が国道の管理を行う場合の費用負担について準用する際の読替を定めた規定である。

第一条の改正と同様、地方分権一括法における道路法の改正に伴い、指定区間外国道の道路管理者の表記を「都道府県」又は「指定市」と改める等規定の整理を行う。

・ 第三十四条関係

道道及び道の区域内の市町村道で建設大臣が開発のために特に必要と認めて指定したもの（開発道路）に関し、道路管理者がその維持、修繕又は災害復旧を行う場合には実施計画についての建設大臣の承認を受けなければならないこととされていたが、これを（同意を要しない）協議とする。

・ 第三十七条関係

第十九条の二第四項の改正と同趣旨である。

・ 第三十八条の三関係

地方分権一括法により、道路法第九十七条（事務の区分）第一項第二号において、都道府県又は指定市が指定区間内の国道に関し処理することとされる事務を法定受託事務としたが、当該事務の内容が政令に委任されているため、当該事務のうち自治事務に該当するものは政令において法定受託事務から除外することとされた。本条は、これを受けて当該法定受託事務から除外される事務を定めるものである。

具体的には、第一条の二第一項第五号及び第八号に規定する事務は、それぞれ占用料・手数料等の徴収について定めたものであり、地方分権一括法の改正において自治事務とされた費用の負担・徴収に係る事務であることから、法定受託事務から除外するものとして規定する。

・第三十八条の四関係

道路法施行令上の事務に関し、地方分権一括法による改正後の地方自治法第二条第九項の規定の趣旨から法定受託事務を指定するため、その区分について規定するものである。

指定区間外国道の道路管理者の事務のうち、地方分権一括法による改正後の道路法第九十七条により法定受託事務とされるのは、道路法上の事務（第一項）、他の法律及びこれに基づく政令上の事務で都道府県等が指定区間外国道の

道路管理者等として処理することとされている事務（第二項）である。従って道路法施行令に規定される事務については、別途同施行令において事務の区分に関する規定を置く必要がある（事務の区分の規定の必要性について、道路法に基づく政令である車両制限令も同様）。

三 道路整備特別措置法施行令（昭和三十一年政令第三百十九号）の改正のポイント

第六条の三関係
道路法施行令第一条の二の改正②と同趣旨である。

四 日本道路公団法施行令（昭和三十一年政令第八十号）の改正のポイント

第八条関係
地方分権一括法において建築基準法、土地収用法及び自然公園法の一部が改正されたため、その条項ずれ等に伴って形式改正を行うものである。

・建築基準法 第八十七条の二第一項 ↓
第八十七条の二
第八十八条第四項 ↓
第八十八条第三項
土地収用法 第二百二十五条但書 ↓

第二百二十五条第一項但書
・自然公園法 第三十九条第二項及び第三項 ↓
第三十九条第三項及び第四項
第四十条 ↓
第四十条第一項、第三項及び第四項

五 高速自動車国道法施行令（昭和三十一年政令第二百五号）の改正のポイント

・第十一条関係

本条は、高速自動車国道法第二十五条第二項（道路法の適用）を受けて、道路法及び道路法に基づく政令の規定の適用についての技術的読替を定めた規定である。

地方分権一括法による本条の表における道路法の該当条文の改正等に伴い、表記の整合を図る。

六 車両制限令（昭和三十六年政令第二百六十五号）の改正のポイント

・第十七条関係

車両制限令上の事務に関し、地方分権一括法による改正後の地方自治法第二条第九項の規定の趣旨から法定受託事務を指定するため、その区分について規定するものである。

道路法施行令第三十八条の四と同趣旨によ

り、別途事務の区分に関する規定を置く必要があるため、車両制限令の規定により都道府県、指定市、又は指定市以外の市が指定区間外国道の道路管理者として処理することとされている事務を、法定受託事務として指定する。

七 交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法施行令（昭和四十一年政令第百三二号）の改正のポイント

・第二条の四第二項関係

地方分権一括法において道路法中の「統轄する都道府県知事」の語句を削除したことから、道路管理者と費用を負担する地方公共団体の関係を規定する本項中においても「地方公共団体の長の統括する」の語句を削除する。

八 地方道路公社法施行令（昭和四十五年政令第二百二二号）の改正のポイント

・第二条関係

地方分権一括法においては、地方道路公社（以下「公社」という。）に関し都道府県知事及び政令で定める市の長の行う事務の主体について、従前、機関委任事務と団体委任事務とで書き分けていた（前者については「都道府県知事等」、後者については「設立団体の長」）ものを、機関委任事務の廃止に伴い自治事務と整理され

たものの事務の主体については「設立団体の長」に統一して規定することとしたところである。

本政令についても、これに伴う表記の整合を図るため、「関係都道府県知事等」を「関係設立団体の長」に改める。

・第八条関係

法第三十八条及び第三十九条において自治事務の主体として、「都道府県知事等」を「設立団体の長」に改めたことに伴う改正である。

・第九条関係

本条は地方道路公社法第四十一条（設立団体が二以上である道路公社の特例）に基づき、設立団体が二以上である道路公社に対する技術的読替えを規定したものである。

地方分権一括法に伴い、「都道府県知事等」を「設立団体の長」と改め表記の整合性を図る。

・第十条関係

地方分権一括法において建築基準法及び土地収用法の一部が改正されたため、その条項ずれ等に伴って形式改正を行うものである。

・建築基準法 第八十七条の二第一項 ↓

第八十七条の二

第八十八条第四項 ↓

第八十八条第三項

・土地収用法 第二百二十五条但書 ↓
第二百二十五条第一項但書

九 本州四国連絡橋公団法施行令（昭和四十五年政令第二百九号）の改正のポイント

・第四条関係

日本道路公団法施行令第八条の改正と同趣旨である。

十 鉄道線路への敷設の許可手続を定める政令（昭和六十二年政令第七十八号）の改正のポイント

・第三条関係

以下の事務を法定受託事務として指定する。

① 第一条第一項

鉄道事業法第六十一条第一項但書の許可を受けようとする者が建設大臣に提出する申請書の經由事務

② 第一条第三項

鉄道線路が敷設される道路の区間が二以上の場合の、申請を受けた都道府県知事その他の知事への通知事務

③ 第二条

第一条第一項の申請書の提出を受けた都道

府県知事が道路管理者の意見を聴き、建設大臣に進達する事務
ただし、上記③の都道府県知事が鉄道事業法

第六十一条但書に基づく申請書を建設大臣に進達する際に、自らの意見を付する事務については自治事務と整理されることから、法定受託事務を定める本規定からは除くこととする。

○ 道路法施行令(昭和二十七年政令第四百七十九号)

(傍線部分は改正部分)

改正案

現行

(都道府県が行う国道の新設又は改築)

第一条 (略)

2 前項の規定は、法第十七条第一項又は第二項の規定により指定市又は指定市以外の市が国道の新設又は改築を行う場合について準用する。この場合において、前項各号中「都道府県知事」とあるのはそれぞれ「指定市の長」又は「指定市以外の市の長」と、「都道府県」とあるのはそれぞれ「指定市」又は「指定市以外の市」と読み替えるものとする。

(都道府県又は指定市による指定区間内の国道の管理)

第一条の二 法第十三条第二項の規定により都道府県又は指定市が行うこととすることができる指定区間内の国道の管理は、次に掲げる管理(第一号から第四号まで、第六号及び第七号に掲げる管理については、建設大臣が新設、改築、修繕又は災害復旧に関する工事を行っている区間に係るものを除く。)とする。

一・二 (略)

三 法第三十五条の規定により国と協議し、同意すること。

四・八 (略)

2 都道府県又は指定市は、前項第一号から第三号まで、第六号及び第七号に掲げる権限(道路の構造又は交通に及ぼす支障が少なく認められる道路の占用で建設省令で定めるものに係るものを除く。)を行つたときは、遅滞なく、その旨を建設大臣に報告しなければならない。

(建設大臣が権限を行う場合の意見の聴取等)

第一条の三 建設大臣は、都道府県又は指定市が前条第一項に規定する管理を行っている道路の区間(建設大臣が新設、改築、修繕又は災害復旧に関する工事を行っている区間を除く。)について次に掲げる権限を行おうとするときは、あらかじめ、関係都道府県又は指定市の意見を聴かなければならない。

(都道府県知事が行う国道の新設又は改築)

第一条 (略)

2 前項の規定は、法第十七条第一項又は第二項の規定により指定市の長又は指定市以外の市の長が国道の新設又は改築を行う場合について準用する。この場合において、前項各号中「都道府県知事」とあるのはそれぞれ「指定市の長」又は「指定市以外の市の長」と、「都道府県」とあるのはそれぞれ「指定市」又は「指定市以外の市」と読み替えるものとする。

(指定区間内の国道の管理の委任)

第一条の二 法第十三条第二項の規定により建設大臣が都道府県知事又は指定市の長に行わせることとすることができる指定区間内の国道の管理は、次に掲げる管理(第一号から第四号まで、第六号及び第七号に掲げる管理については、建設大臣が新設、改築、修繕又は災害復旧に関する工事を行っている区間に係るものを除く。)とする。

一・二 (略)

三 法第三十五条の規定により国と協議すること。

四・八 (略)

2 都道府県知事又は指定市の長は、前項第一号から第三号まで、第六号及び第七号に掲げる権限(道路の構造又は交通に及ぼす支障が少なく認められる道路の占用で建設省令で定めるものに係るものを除く。)を行つたときは、遅滞なく、その旨を建設大臣に報告しなければならない。

(建設大臣が権限を行う場合の意見の聴取等)

第一条の三 建設大臣は、都道府県知事又は指定市の長に前条第一項に規定する管理を行わせる場合において、管理を行わせている道路の区間(建設大臣が新設、改築、修繕又は災害復旧に関する工事を行っている区間を除く。)について左の各号に掲げる権限を行おうとするときは、あらかじめ、関係都道府県知事又は指定市の長の意見をきかなければならない。

一・二 (略)

2 建設大臣は、都道府県又は指定市が前条第一項に規定する管理を行つている道路の区間（建設大臣が新設、改築、修繕又は災害復旧に関する工事を行つている区間に限る。）について次に掲げる権限を行つたときは、遅滞なく、その旨を関係都道府県又は指定市に通知しなければならない。

一 (略)

二 法第三十五条（法第九十一条第二項において準用する場合を含む。）の規定により国と協議し、同意すること。

三 (略)

（都道府県又は指定市による指定区間内の国道の管理の告示）

第一条の四 建設大臣は、法第十三条第二項の規定により指定区間内の国道の管理を都道府県又は指定市が行うこととする場合においては、管理の区間、管理の内容、管理の始期及び管理者を告示しなければならない。

2 (略)

（管理の特例の場合の読替規定）

第一条の五 法第十七条第一項又は第二項の場合における法の規定の適用については、次の表の上欄に掲げる法の規定中同表の中欄に掲げる字句は、同表の下欄に掲げる場合の区分に応じ、それぞれ同欄に掲げる字句に読み替えるものとする。

読み替える規定	都道府県	次に掲げる場合の区分に応じて読み替える字句	読み替えられる字句
		法第十三条第三項、第十八条第一項、第五十条第一項、第五十一条第一項、第九十六条第二項	
第十三条第四項	第一項	法第十七条第一項の場合	指定市
		法第十七条第二項の場合	指定市以外の市

一・二 (略)

2 建設大臣は、都道府県知事又は指定市の長に前条第一項に規定する管理を行わせている場合において、その新設、改築、修繕又は災害復旧に関する工事を行つている区間について左の各号に掲げる権限を行つたときは、遅滞なく、その旨を関係都道府県知事又は指定市の長に通知しなければならない。

一 (略)

二 法第三十五条（法第九十一条第二項において準用する場合を含む。）の規定により国と協議すること。

三 (略)

（指定区間内の国道の管理の委任の告示）

第一条の四 建設大臣は、法第十三条第二項の規定により指定区間内の国道の管理を都道府県知事又は指定市の長に行わせる場合においては、管理の区間、管理の内容、管理の始期及び管理者を告示しなければならない。

2 (略)

（管理の特例の場合の読替規定）

第一条の五 法第十七条第一項又は第二項の場合における法の規定の適用については、次の表の上欄に掲げる法の規定中同表の中欄に掲げる字句は、同表の下欄に掲げる場合の区分に応じ、それぞれ同欄に掲げる字句に読み替えるものとする。

読み替える規定	都道府県	次に掲げる場合の区分に応じて読み替える字句	読み替えられる字句
		第十三条第三項、第十八条第一項、第二十四条の二第一項、第三十九条第一項、第四十四条の二第八項、第四十七条の二第三項及び第四項、第四十九条、第五十	
第十三条第四項	第一項	法第十七条第一項の場合	指定市の長
		法第十七条第二項の場合	指定市以外の市の長

第十三条第四項、第五十三條第二項、第九十六條第三項	都道府県が	指定市が	指定市以外の市が
第十三条第四項、第十九條第二項、第五十條第二項から第四項まで	都道府県の	指定市の	指定市以外の市の
第十三条第四項	関係都道府県	関係する指定市、都道府県又は指定市以外の市（第十七條第二項の規定により管理を行う市をいう。第九十四條第五項の項において同じ。）	関係する指定市以外の市、都道府県又は指定市
第十九條第二項、第十九條の二第二項、第二十條第三項、第二十六條第一項、第七十六條	都道府県である	指定市である	指定市以外の市である
第十九條第三項、第十九條の二第三項、第二十條第四項、第三十一條第四項	都道府県の議会に	指定市の議会に	指定市以外の市の議会に
第二十五條第一項、第九十條第一項	都道府県又は	指定市又は	指定市以外の市又は
第二十六條第一項、第七十六條、第九十六條第二項	市町村	市（指定市を除く。）町村	市（指定市以外の市を除く。）町村

第一項、第七十三條第一項並びに第八十五條第三項	第一項	第十七條第一項	第十七條第二項
第十三条第四項	都道府県知事が	指定市の長が	指定市以外の市の長が
関係都道府県知事	関係する指定市の長、都道府県知事又は指定市以外の市の市（第十七條第二項の規定により管理を行う市をいう。第九十四條第五項において同じ。）の長	関係する指定市以外の市の長、都道府県知事又は指定市の長	関係する指定市以外の市の長、都道府県知事又は指定市の長
第十三条第四項、第二十五條第一項、第二十六條第一項、第五十三條第一項、第九十條第一項及び第九十六條第二項	都道府県	指定市	指定市以外の市
第十九條第二項及び第五十條第二項から第四項まで	都道府県の	指定市の	指定市以外の市の
第十九條第二項及び第二十條第三項	都道府県知事若しくは都道府県	指定市の長若しくは指定市	指定市以外の市の長若しくは指定市以外の市
第十九條第三項、第十九條の二第三項、第二十條第四項、第二十条第四項、第九十條第一項	都道府県知事である道路管理者	指定市の長である道路管理者	指定市以外の市の長である道路管理者

第五十條第三項及び 第四項、第五十三條 第二項	他の都道府県	都道府県	都道府県
第五十條第四項	関係都道府県	指定市及び関係都道 府県	指定市以外の市及び 関係都道府県
第五十三條第二項	当該都道府県	当該指定市	当該指定市以外の市
第九十四條第五項	都道府県である ある	指定市、都道府県又 は指定市以外の市で ある	指定市以外の市、都 道府県又は指定市で ある

第五十四條第三項、第 五十四條の二第三項 及び第五十五條第三 項	統轄する都道府県	統括する指定市	統括する指定市以外 の市
第十九條の二第二項 及び第七十六條	都道府県知事又は都道府 県	指定市の長又は指定 市	指定市以外の市の長 又は指定市以外の市
第二十六條第一項、 第七十六條及び第九 十六條第二項	市町村	市（指定市を除く。） 町村	市（指定市以外の市 を除く。）町村
第三十一條第四項及 び第七十四條	都道府県知事である道路 管理者	指定市の長である道 路管理者	指定市以外の市の長 である道路管理者
第三十一條第四項	統括する都道府県	統括する指定市	統括する指定市以外 の市
第五十條第三項及び 第四項並びに第五十 三項第二項	他の都道府県	都道府県	都道府県
第五十條第四項	関係都道府県	指定市及び関係都道 府県	指定市以外の市及び 関係都道府県
第五十三條第二項及 び第九十七條	都道府県知事	指定市の長	指定市以外の市の長
第五十三條第二項	当該都道府県	当該指定市	当該指定市以外の市
第九十四條第五項	都道府県	指定市、都道府県又 は指定市以外の市	指定市以外の市、都 道府県又は指定市
第九十六條第三項	都道府県若しくは都道府 県知事	指定市若しくは指定 市の長	指定市以外の市若し しくは指定市以外の市 の長

(建設大臣の行う工事の告示)

第二条 建設大臣は、法第十二条本文の規定による国道(指定区間外の国道に限る。)の新設若しくは改築、法第十三条第二項の規定により指定区間内の国道の管理を都道府県若しくは指定市が行つてゐる区間に係る法第十二条本文の規定による新設若しくは改築若しくは法第十三条第一項の規定による修繕若しくは災害復旧に関する工事又は同条第三項の規定による指定区間外の国道の災害復旧に関する工事を行おうとする場合においては、あらかじめ、当該道路の路線名、工事の区間、工事の種類及び工事の開始の日を告示しなければならない。

2 (略)

(道路管理者の権限の代行)

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

一七 (略)

八 法第三十五条(法第九十一条第二項において準用する場合を含む。)の規定により国と協議し、同意すること。

九一十二 (略)

十二の二 法第四十七条の二第一項及び第二項前段の規定により許可をし、同条第二項後段の規定により協議し、同意し、及び同条第五項の規定により許可証を交付すること。

十三一二十四 (略)

2 (略)

(道路一体建物に関する協定の締結についての意見の聴取等)

第六条 (略)

2 建設大臣は、法第二十七条第一項の規定により、道路管理者に代わつて次に掲げる権限を行つた場合においては、遅滞なく、その旨を道路管理者に通知しなければならない。一の道路管理者がその地方公共団体の区域外にわたつて道路を管理する場合又は他の工作物の管理者が道路を管理する場合において、これらの者が、法第二十七条第二項の規定により道路管理者に代わつて次に掲げる権限を行つたときも、同様とする。

一・二 (略)

三 法第三十五条(法第九十一条第二項において準用する場合を含む。)の規定により同意すること。

四・五 (略)

(指定区間内の国道に係る占用料の額)

(建設大臣の行う工事の告示)

第二条 建設大臣は、法第十二条本文の規定による国道(指定区間外の国道に限る。)の新設若しくは改築、法第十三条第二項の規定により指定区間内の国道の管理を都道府県知事若しくは指定市の長が行なつてゐる区間に係る法第十二条本文の規定による新設若しくは改築若しくは法第十三条第一項の規定による修繕若しくは災害復旧に関する工事又は同条第三項の規定による指定区間外の国道の災害復旧に関する工事を行なおうとする場合においては、あらかじめ、当該道路の路線名、工事の区間、工事の種類及び工事の開始の日を告示しなければならない。

2 (略)

(道路管理者の権限の代行)

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

一七 (略)

八 法第三十五条(法第九十一条第二項において準用する場合を含む。)の規定により国と協議すること。

九一十二 (略)

十二の二 法第四十七条の二第一項及び第二項前段の規定により許可をし、同条第二項後段の規定により協議し、及び同条第五項の規定により許可証を交付すること。

十三一二十四 (略)

2 (略)

(道路一体建物に関する協定の締結についての意見の聴取等)

第六条 (略)

2 建設大臣は、法第二十七条第一項の規定により、道路管理者に代わつて次に掲げる権限を行つた場合においては、遅滞なく、その旨を道路管理者に通知しなければならない。一の道路管理者がその地方公共団体の区域外にわたつて道路を管理する場合又は他の工作物の管理者が道路を管理する場合において、これらの者が、法第二十七条第二項の規定により道路管理者に代わつて次に掲げる権限を行つたときも、同様とする。

一・二 (略)

三 法第三十五条(法第九十一条第二項において準用する場合を含む。)の規定により国と協議すること。

四・五 (略)

(指定区間内の国道に係る占用料の額)

第十九条の二 指定区間内の国道に係る占用料の額は、別表占用料の欄に定める金額（第七条第八号及び第九号に掲げる施設にあつては、同表占用料の欄に定める額並びに道路の交通量等から見込まれる当該施設において行われる営業により通常得られる売上収入額に應じて建設省令で定めるところにより算定した額を勘案して占用面積一平方メートルにつき一年当たりの妥当な占用の対価として算定した額。以下この項及び次項において同じ。）に、法第三十二条第一項若しくは第三項の規定により許可をし、又は法第三十五条の規定により同意した占用の期間（電線共同溝に係る占用料にあつては、電線共同溝の整備等に関する特別措置法（平成七年法律第三十九号。以下「電線共同溝整備法」という。）第十条、第十一条第一項若しくは第十二条第一項の規定により許可をし、又は電線共同溝整備法第二十一条の規定により協議が成立した占用することができる期間（当該許可又は当該協議に係る電線共同溝への電線の敷設工事を開始した日から当該許可をし、又は当該協議が成立した日と異なる場合には、当該敷設工事を開始した日から当該許可が得ることができる 期間の末日までの期間）。以下この項、次項、次条第一項及び別表の備考第九号において同じ。）に相当する期間を同表占用料の単位に定める期間で除して得た数を乗じて得た額（その額が百円に満たない場合にあつては、百円）とする。ただし、当該占用の期間が翌年度以降にわたる場合においては、同表占用料の欄に定める金額に、各年度における占用の期間に相当する期間を同表占用料の単位に定める期間で除して得た数を乗じて得た額（その額が百円に満たない場合にあつては、百円）の合計額とする。

2・3 (略)

4 指定区間内の国道に係る占用料で指定区間の指定の日の前日までに道路管理者である都道府県又は指定市が徴収すべきものの額は、前三項の規定にかかわらず、当該指定区間の指定の際現に当該指定区間の存する都道府県又は指定市が法第三十九条第二項の規定に基づく条例で定めている占用料の額とする。

(指定区間内の国道に係る占用料の徴収方法)

第十九条の三 指定区間内の国道に係る占用料は、法第三十二条第一項若しくは第三項の規定により許可をし、又は法第三十五条の規定により同意した占用の期間に係る分を、当該占用の許可又は同意をした日（電線共同溝に係る占用料にあつては、電線共同溝整備法第十条、第十一条第一項若しくは第十二条第一項の規定により許可をし、又は電線共同溝整備法第二十一条の規定により協議が成立した日（当該許可又は当該協議に係る電線共同溝への電線の敷設工事を開始した日）から一月以内に納入告知書（法第十三条第二項の規定により都道府県又は指定市が占用料を徴収する事務を行っている場合にあつては、納入通知書）により一括して徴収するものとする。ただし、当該占用の期間が翌年度以降にわたる場合においては、翌年度以降の占用料は、毎年度、当該年度分を四月三十日までに徴収するものとする。

第十九条の二 指定区間内の国道に係る占用料の額は、別表占用料の欄に定める金額（第七条第八号及び第九号に掲げる施設にあつては、同表占用料の欄に定める額並びに道路の交通量等から見込まれる当該施設において行われる営業により通常得られる売上収入額に應じて建設省令で定めるところにより算定した額を勘案して占用面積一平方メートルにつき一年当たりの妥当な占用の対価として算定した額。以下この項及び次項において同じ。）に、法第三十二条第一項若しくは第三項の規定により許可をし、又は法第三十五条の規定により協議が成立した占用の期間（電線共同溝に係る占用料にあつては、電線共同溝の整備等に関する特別措置法（平成七年法律第三十九号。以下「電線共同溝整備法」という。）第十条、第十一条第一項若しくは第十二条第一項の規定により許可をし、又は電線共同溝整備法第二十一条の規定により協議が成立した占用することができる期間（当該許可又は当該協議に係る電線共同溝への電線の敷設工事を開始した日から当該許可をし、又は当該協議が成立した日と異なる場合には、当該敷設工事を開始した日から当該許可が得ることができる 期間の末日までの期間）。以下この項、次項、次条第一項及び別表の備考第九号において同じ。）に相当する期間を同表占用料の単位に定める期間で除して得た数を乗じて得た額（その額が百円に満たない場合にあつては、百円）とする。ただし、当該占用の期間が翌年度以降にわたる場合においては、同表占用料の欄に定める金額に、各年度における占用の期間に相当する期間を同表占用料の単位に定める期間で除して得た数を乗じて得た額（その額が百円に満たない場合にあつては、百円）の合計額とする。

2・3 (略)

4 指定区間内の国道に係る占用料で指定区間の指定の日の前日までに道路管理者である都道府県知事又は指定市の長の統轄する都道府県又は指定市が徴収すべきものの額は、前三項の規定にかかわらず、当該指定区間の指定の際現に当該指定区間の存する都道府県又は指定市が法第三十九条第二項の規定に基づく条例で定めている占用料の額とする。

(指定区間内の国道に係る占用料の徴収方法)

第十九条の三 指定区間内の国道に係る占用料は、法第三十二条第一項若しくは第三項の規定により許可をし、又は法第三十五条の規定により協議が成立した占用の期間に係る分を、当該占用の許可をし、又は当該占用の協議が成立した日（電線共同溝に係る占用料にあつては、電線共同溝整備法第十条、第十一条第一項若しくは第十二条第一項の規定により許可をし、又は電線共同溝整備法第二十一条の規定により協議が成立した日（当該許可又は当該協議に係る電線共同溝への電線の敷設工事を開始した日）から一月以内に納入告知書（法第十三条第二項の規定により建設大臣が都道府県知事又は指定市の長に占用料を徴収する権限を行わせている場合にあつては、納入通知書）により一括して徴収するものとする。ただし、当該占用の期間が翌年度以降にわたる場合においては、翌年度以降の占用料は、毎年度、当該年度分を四月三十日までに徴収するものとする。

2 (略)

3 指定区間内の国道に係る占用料で指定区間の指定の日の前日までに道路管理者である都道府県又は指定市が徴収すべきものは、前二項の規定にかかわらず、当該指定区間の指定の際現に当該指定区間の存する都道府県又は指定市が法第三十九条第二項の規定に基づく条例で定めている占用料の徴収方法により徴収するものとする。

(占用料の収入の帰属)

第十九条の四 法第三十九条の規定に基づく占用料は、指定区間内の国道に係るものにあつては国、指定区間外の国道に係るものにあつては道路管理者である都道府県又は指定市若しくは指定市以外の市、都道府県道又は市町村道に係るものにあつては道路管理者である都道府県又は市町村の収入とする。

2 法第十三条第二項の規定により都道府県又は指定市が指定区間内の国道の管理を行っている場合においては、当該管理を行っている指定区間内の国道に係る占用料は、前項の規定にかかわらず、当該都道府県又は指定市の収入とする。

3 前項の規定により都道府県又は指定市の収入となるべき指定区間内の国道に係る占用料で法第十三条第二項の規定により都道府県又は指定市が指定区間内の国道の管理を行うこととされる日の前日までに国が徴収すべきものは、前項の規定にかかわらず、国の収入とする。

4 第一項の規定により国の収入となるべき指定区間内の国道に係る占用料で法第十三条第二項の規定により建設大臣が都道府県又は指定市が行つていた指定区間内の国道の管理を解除する日の前日までに当該都道府県又は指定市が徴収すべきものは、第一項の規定にかかわらず、当該都道府県又は指定市の収入とする。

5 第一項の規定により国の収入となるべき指定区間内の国道に係る占用料の当該指定区間の指定の日の前日までに道路管理者である都道府県又は指定市が徴収すべきものは、同項の規定にかかわらず、当該都道府県又は指定市の収入とする。

6 第一項の規定により道路管理者である都道府県又は指定市の収入となるべき国道に係る占用料で、当該国道に係る指定区間の指定の廃止の日の前日までに国が徴収すべきものは、同項の規定にかかわらず、国の収入とする。

(負担基本額等の通知)

第二十三条 (略)

2 前項の規定は、都道府県が国道の新設又は改築を行う場合について準用する。この場合において、同項中「都道府県負担額」とあるのは、「国庫負担額」と読み替えるものとする。

る。

2 (略)

3 指定区間内の国道に係る占用料で指定区間の指定の日の前日までに道路管理者である都道府県知事又は指定市の長の統轄する都道府県又は指定市が徴収すべきものは、前二項の規定にかかわらず、当該指定区間の指定の際現に当該指定区間の存する都道府県又は指定市が法第三十九条第二項の規定に基づく条例で定めている占用料の徴収方法により徴収するものとする。

(占用料の収入の帰属)

第十九条の四 法第三十九条の規定に基づく占用料は、指定区間内の国道に係るものにあつては国、指定区間外の国道に係るものにあつては道路管理者である都道府県知事又は指定市の長若しくは指定市以外の市の長の統轄する都道府県又は指定市若しくは指定市以外の市、都道府県道又は市町村道に係るものにあつては道路管理者である都道府県又は市町村の収入とする。

2 法第十三条第二項の規定により建設大臣が都道府県知事又は指定市の長に指定区間内の国道の管理を行わせている場合においては、当該管理を行わせている指定区間内の国道に係る占用料は、前項の規定にかかわらず、当該都道府県知事又は指定市の長の統轄する都道府県又は指定市の収入とする。

3 前項の規定により都道府県又は指定市の収入となるべき指定区間内の国道に係る占用料で法第十三条第二項の規定により建設大臣が都道府県知事又は指定市の長に指定区間内の国道の管理を行わせる日の前日までに国が徴収すべきものは、前項の規定にかかわらず、国の収入とする。

4 第一項の規定により国の収入となるべき指定区間内の国道に係る占用料で法第十三条第二項の規定により建設大臣が都道府県知事又は指定市の長に行わせた指定区間内の国道の管理を解除する日の前日までに当該都道府県知事又は指定市の長が統轄する都道府県又は指定市が徴収すべきものは、第一項の規定にかかわらず、当該都道府県又は指定市の収入とする。

5 第一項の規定により国の収入となるべき指定区間内の国道に係る占用料の当該指定区間の指定の日の前日までに道路管理者である都道府県知事又は指定市の長の統轄する都道府県又は指定市が徴収すべきものは、同項の規定にかかわらず、当該都道府県知事又は指定市の収入とする。

6 第一項の規定により道路管理者である都道府県知事又は指定市の長の統轄する都道府県又は指定市の収入となるべき国道に係る占用料で、当該国道に係る指定区間の指定の廃止の日の前日までに国が徴収すべきものは、同項の規定にかかわらず、国の収入とする。

(負担基本額等の通知)

第二十三条 (略)

2 前項の規定は、都道府県知事が国道の新設又は改築を行う場合について準用する。この場合において、同項中「都道府県負担額」とあるのは、「国庫負担額」と読み替えるものとする。

3 建設大臣は、前二項の規定により通知した負担基本額、都道府県負担額、国庫負担額又は都道府県分負担額を変更したときは、前二項の規定に準じて通知しなければならない。

(中間検査及び完了認定の申請)

第二十五条 建設大臣は、都道府県が行う国道の新設又は改築に関する工事について、中間検査を行うことができる。

2 都道府県は、国道の新設又は改築に関する工事を完了した場合においては、遅滞なく、建設大臣に完了の認定の申請をしなければならない。

(指定市又は指定市以外の市が管理する場合)

第二十六条 第二十一条から第二十三条まで及び前条の規定は、法第十七条第一項の規定により指定市が国道の管理を行う場合又は法第十七条第二項の規定により指定市以外の市が国道の管理を行う場合の費用の負担について準用する。この場合において、第二十一条及び第二十三条第二項中「都道府県」とあるのはそれぞれ「指定市」又は「指定市以外の市」と、第二十一条中「都道府県」とあるのはそれぞれ「指定市」又は「指定市以外の市」と、第二十一条及び第二十三条第一項中「他の都道府県」とあるのは「都道府県」と、第二十一条及び第二十三条中「都道府県負担額」とあるのはそれぞれ「指定市」又は「指定市以外の市」と、第二十一条及び第二十三条中「都道府県負担額」とあるのはそれぞれ「指定市負担額」又は「指定市以外の市負担額」と、第二十一条及び第二十五条中「都道府県」とあるのはそれぞれ「指定市」又は「指定市以外の市」と、第二十三条第一項中「都道府県」とあるのはそれぞれ「指定市」又は「指定市以外の市」と、「関係都道府県」とあるのはそれぞれ「関係指定市又は都道府県」又は「関係指定市以外の市又は都道府県」と読み替えるものとする。

(中間検査及び完了認定の申請)

第三十条 第二十五条の規定は、法第五十六条の規定による補助を受ける工事又は調査の中間検査又は完了認定の申請について、準用する。この場合において第二十五条第二項中「都道府県」とあるのは「道路管理者」と読み替えるものとする。

第三十四条 (略)

255 (略)

6 道路管理者は、開発道路の維持、修繕又は災害復旧を行う場合においては、その実施計画について、建設大臣に協議しなければならない。

(手数料及び延滞金)
第三十七条 (略)

3 建設大臣は、前二項の規定により通知した負担基本額、都道府県負担額、国庫負担額又は都道府県分負担額を変更したときは、前二項の規定に準じて通知しなければならない。

(中間検査及び完了認定の申請)

第二十五条 建設大臣は、都道府県知事が行う国道の新設又は改築に関する工事について、中間検査を行うことができる。

2 都道府県知事は、国道の新設又は改築に関する工事を完了した場合においては、遅滞なく、建設大臣に完了の認定の申請をしなければならない。

(指定市の長又は指定市以外の市の長が管理する場合)

第二十六条 第二十一条から第二十三条まで及び前条の規定は、法第十七条第一項の規定により指定市の長が国道の管理を行う場合又は法第十七条第二項の規定により指定市以外の市の長が国道の管理を行う場合の費用の負担について準用する。この場合において第二十一条、第二十一条及び第二十三条第一項中「都道府県」とあるのは、「他の都道府県」とある場合を除いて、それぞれ「指定市」又は「指定市以外の市」と、第二十一条及び第二十三条中「都道府県負担額」とあるのは、それぞれ「指定市負担額」又は「指定市以外の市負担額」と、第二十三条第一項中「関係都道府県」とあるのは、それぞれ「関係指定市又は都道府県」又は「関係指定市以外の市又は都道府県」と、第二十三条第二項及び第二十五条中「都道府県知事」とあるのは、それぞれ「指定市の長」又は「指定市以外の市の長」と読み替えるものとする。

(中間検査及び完了認定の申請)

第三十条 第二十五条の規定は、法第五十六条の規定による補助を受ける工事又は調査の中間検査又は完了認定の申請について、準用する。この場合において第二十五条第二項中「都道府県知事」とあるのは「道路管理者」と読み替えるものとする。

第三十四条 (略)

255 (略)

6 道路管理者は、開発道路の維持、修繕又は災害復旧を行う場合においては、その実施計画について、建設大臣の承認を受けなければならない。

(手数料及び延滞金)
第三十七条 (略)

4 指定区間内の国道に係る占用料で指定区間の指定の日の前日までに道路管理者である都道府県又は指定市が徴収すべきものに係る手数料及び延滞金については、前三項の規定にかかわらず、当該指定区間の指定の際現に当該指定区間の存する都道府県又は指定市が法第七十三条第二項の規定に基づく条例で定めている手数料及び延滞金の例による。

(法定受託事務から除かれる事務)

第三十八条の三 法第九十七条第一項第二号の政令で定める事務は、第一条の二第一項第五号及び第八号に掲げるものとする。

(事務の区分)

第三十八条の四 この政令の規定により都道府県、指定市又は法第十七条第二項の規定により都道府県の同意を得た市が指定区間外の国道の道路管理者として処理することとされている事務(第二十三条第二項(第二十六条において準用する場合を含む。))において準用する第二十三条第一項及び第三十六条の規定により処理することとされているものを除く。は、地方自治法(昭和二十二年法律第六十七号)第二条第九項第一号に規定する第一号法定受託事務とする。

(権限の委任)

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

一〇八 (略)
九 法第三十五条(法第九十一条第二項において準用する場合を含む。)の規定により国と協議し、同意すること。

一〇九 (略)
十六の二 法第四十七条の二第一項及び第二項前段の規定により許可をし、同条第二項の後段の規定により協議し、同意し、及び同条第五項の規定により許可証を交付すること。
十六の三〇三十一 (略)

4 指定区間内の国道に係る占用料で指定区間の指定の日の前日までに道路管理者である都道府県知事又は指定市の長の統轄する都道府県又は指定市が徴収すべきものに係る手数料及び延滞金については、前三項の規定にかかわらず、当該指定区間の指定の際現に当該指定区間の存する都道府県又は指定市が法第七十三条第二項の規定に基づく条例で定めている手数料及び延滞金の例による。

(権限の委任)

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

一〇八 (略)
九 法第三十五条(法第九十一条第二項において準用する場合を含む。)の規定により国と協議すること。

一〇九 (略)
十六の二 法第四十七条の二第一項及び第二項前段の規定により許可をし、同条第二項の後段の規定により協議し、及び同条第五項の規定により許可証を交付すること。
十六の三〇三十一 (略)



シリーズ
「道の駅」

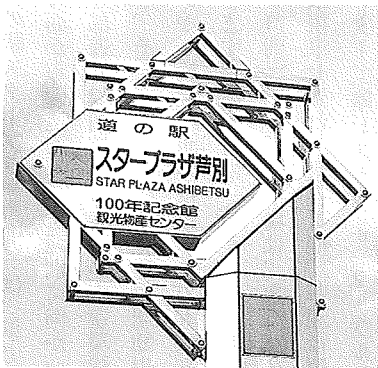
「道の駅 スタープラザ芦別」

について (北海道)

道の駅スタープラザ芦別課長 植村 整三

芦別市は、北海道の中央部、全国の都市の中で四番目に広い面積を持ち、その九〇パーセントが森林に包まれ澄んだ空気と美しい星が見られる街です。

昭和五九年一月一日には、農林業・鉱業などの基幹産業の再活性化を図るべく努力をする一方、観光開発による地域活性化を目標に、「星の降る里」宣言を行い、大規模観光開発「星の降る里観光開発事業」に着手し、観光のまちづくりが積極的に推進されることになりました。昭和六三年三月に、観光開発を推進する事業主体である、「(株)星の降る里芦別」が設立され、「カナディアンワールド計画」が発表される。また、道外等の誘致を図ろうと、「(株)芦別レジャーランド」が社名を「(株)北の京芦別」に変え、平成元年一月三日に八八mの高さを誇る北海道大観音像を



案内看板



道の駅スタープラザ芦別

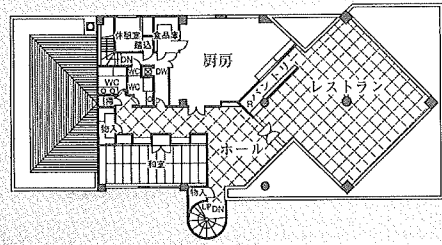
建立しました。同年一月二三日には「芦別温泉スターライトホテル」がオープン致しました。

平成二年七月二九日には、「カナディアンワールド」がオープンするなど、観光施設が急ピッチで整備されてきました。

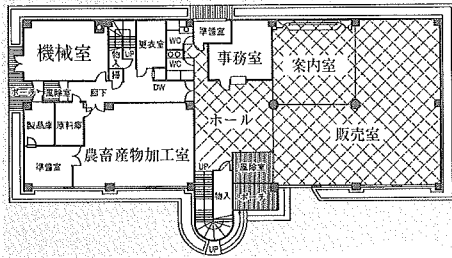
国道三八号バイパスの建設に伴って整備が進められてきたのが、旧市立病院跡地での「芦別まちづくり交流プラザ」です。

公園などのコミュニティ広場の造成、公衆トイレ（一億創成資金）の建設、平成四年一

2F

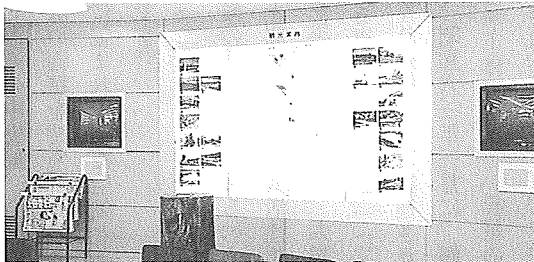


1F



- 建築面積 / 719.09m² ● / 1階・673.40m²、
2階・447.27m²、PH10.17m² 合計1,130.84m²
- 最高の高さ / 18.5m

施設概要



観光案内所



物産品販売所

○月二四日に、市民及び観光客に地場産業の農畜産物・林産物等を販売・提供する総合施設として、「芦別市観光物産センター」としてオープンし、隣接し星の降る里百年記念館も建設され、この一連の施設が、平成五年四月二二日に建設省の「道の駅」に登録され、名称も「スタープラザ芦別」となりました。

その年、道の駅は、長距離交通や観光などでのドライバーが、快適に休憩でき、二四時間トイレも利用でき、また、地域の産業、観光情報も得られるようにと提唱したもので、全国で一〇三カ所、道内では一四カ所が登録されました。

「道の駅スタープラザ芦別」は、車で滝川、赤平方面から国道三八号を芦別に向かい、市街中心部近くで国道から左手の市道環状通りに入り、そこから三〇〇m左奥、空知川対岸にレジャー施設「北の京芦別」の大観音が見えてきます。その対岸一帯が「道の駅スタープラザ芦別」です。駐車場は、大型バス一〇台、乗用車七五台が収容可能。芦別市観光物産センター二階レストラン「ラ・フルール」からは、芦別の自然と「北の京芦別」が一望できます。

また、現在、「スタープラザ芦別」のすぐ横に空知川をまたぐ仮称「星の降る里大橋」

も建設中で、市街地から国道四五二号につながり、「北の京芦別」や「芦別温泉スターライイトホテル」・「カナディアン公園」など観光中心ゾーンへのアクセスの役割を担い、札幌のミュンヘン橋のような美しい斜張橋が芦別のシンボル橋になりそうで今から完成が待たれます。(平成一三年完成予定)

今後共、「道の駅」の利用促進と利便性の向上を図り、安全で快適な道路交通環境の形成と地域振興に寄与するため、「道の駅」に併設する駐車場の適切な維持管理を行って参りたいと思います。



シリーズ
『道の駅』

国道294号の憩いのオアシス

道の駅しもつま (茨城県)

道の駅しもつま駅長 門井 常人

『道の駅しもつま』は、茨城県西の国道二九四号沿いにあり、東には小貝川、西には鬼怒川が流れ、筑波山を望む水と緑に恵まれた自然豊かな地に、茨城県では六番目の駅として設置されました。

国道二九四号は、常磐自動車道の谷和原インターと下館、真岡の工業団地とを結ぶ主要な幹線道路で、大型トラックを主に、一日約二万台の車両が通行しております。既に栃木県二宮町に「道の駅にのみや」がありますが、そこから常磐道まで休憩箇所が無かった為、各方面から設置への期待がかけられていました。

平成六年七月に「道の駅」設置検討会が組織され、場所の選定、規模、運営方法等の検討を始めています。そして平成九年度に着工し平成一一年度に完成、九月二日に開業しました。

この国道二九四号がいかに産業道路であるかは、駐車場の中の大型車の駐車スペースが五一台も確保されているということで、ご理解いただけたと思います。平日はこのスペースがほとんど空くことなく利用されております。ただ気になっているのは、上り車線は左折で進入が出来問題はないのですが、下り車線を通行してきた車両が進入する際、信号待

ちで右折信号表示がないため、対向車線の直進車、後続車との気配りに神経を使っておられるようです。そのせいか下り車線のご利用が少ないようです。

普通車の駐車スペースは五八台で少ないですが、土曜、日曜は大型車がほとんど無いので、そこを普通車にご利用いただいております。なお、観光バスの駐車スペースはいつも五台分空けております。

身障者対応の駐車スペースが一台しかないのですが、少ないとご指摘をいただいております。走行中のドライバーが、道の駅があると気づいていただけるように「案内看板」は県の方で随所につけていただいておりますが、当社でも路肩に三本つつ計六本の目立つ看板を立てました。また、駐車場の最も道路に近い広場に「道の駅しもつま」のシンボルとなるモニュメントがまもなく建立されます。

開店して半年以上経過して懸念されるのは、夕方になると利用されるお客様がぐんと減ってしまうことです。当たり前のことかもしれないのですが、回りが田園地帯で目立たないので、建物にネオンをつける必要があるのか悩んでいます。

駐車場、トイレを始め館内外の清掃は、五名の係員が塵一つ無いよう、朝は六時から夜

は八時まで交代であたっています。今年の一
月から休館日を無くしたので、いつご来館さ
れても綺麗になっております。

情報提供は、総合案内所において四分割の
出来るマルチビジョンでテレビや文字放送の
ニュース、天気予報、道路情報、スポーツ等
午前九時から午後八時までご覧いただけま
す。利用者リクエスト端末装置では地元的情
報を見ることができます。道路情報表示装置
においては、道路規制情報をご覧いただけま



道の駅しもつま全景

す。

総合案内所には、近隣の諸施設などのパン
フレットや、催し物のポスター等のご案内も
させていただいておりますので、道の駅から
少し足を伸ばしたい方にはお役にたてると思
います。情報提供という点では、館内にも下
妻市の観光スポットの紹介コーナーもござい
ます。車で一五分ほどの所に、しもつま温泉
がある「ビアスパークしもつま」という観光
施設がございまして、その宣伝が主になっ
ております。

本館は三階建てで、二階は会議室とアートギ
ャラリーの二部屋で、ギャラリーでは地元の
小学校七校と中学校二校の作品を一カ月毎に
展示しております。三階は展望ギャラリーとな
っております。三六〇度の展望が出来、筑波
山全景が手に取るようにご覧いただけます。

一階は、ラーメンやもつ煮込み定食等が食
べられるファーストフード店、朝六時から夜
中の一時まで営業しております。トラック
のドライバーさんお馴染みの店になっていま
す。おみやげ品売場の物産コーナーを挟んで、
ゆっくりお食事を楽しみたい方や団体のお客
様にご利用いただける一〇〇席のレストラン
があります。

本館を出ると別棟が二カ所、そばやの「め

いじん亭」と農産物直売所があります。そば
やの裏側は納豆製造工場と漬け物工場になっ
ております。

そばの手打ちは、地元の有志五人が毎日店
頭で打っております。大変おいしいと好評で、
昼時はお客様でいっぱいです。一般の方を募
って月二回そば打ち体験教室を行っています
が、毎回定員二〇人を超える盛況です。

納豆も地元産の大豆を使用しておりますの
で、安全な食品とおいしさで人気を呼んでお
ります。地元のスーパーの売場や学校給食へ
と販路を拡げています。

直売所では、地元の農家八〇軒で結成され
た出荷組合の採れたての青果物を販売してお
ります。価格は各農家に任せておりますが安
くて新鮮なので、日曜日等は直ぐ売れてしま
うので途中で補充しているほどです。

三月五日の日曜日には、はじめてのイベン
トとして「とん汁まつり」を開催しましたと
ころ、用意した一、〇〇〇食が三時間程で無
くなりました。今後ももっと楽しめる場所に
なるようなイベントを考えていきたいと思
います。

国道二九四号をご利用する数多くのドライ
バーさんが、「道の駅しもつま」に魅力を感じ
ていただけるよう努力していく所存です。

編集後記

道路行政セミナーは一九九〇年の四月に創刊号が発刊され、先月号で丁度一〇年を経たこととなります。この編集後記もその間道路広報センターの前副会長が、「易の話」を中心として執筆しており非常にユニークなものとして各方面から好評をいただいておりますが、このたびこれをまとめ、「易学点描」として発刊することとなっております。ご関心をお持ちの方はご一読いただければと思います。

さて、平成二二年度は二二世紀を目前に控え、また、来年一月には省庁再編が予定されるなどいろいろな意味で節目となる年度であります。道路行政においても二二世紀の暮らしを支える道づくりをめざし、道路の情報化、安全かつ快適な道路空間の確保、環境問題への対応等様々な施策を展開しております。道路行政セミナーにおいてもその時々の最新の情報をお届けすべく努めてまいりたいと考えております。

ところで、最近の新聞記事によりますと、厚生省では昨今特に増えつつある糖尿病等のいわゆる生活習慣病の予防等のため、歩くことを奨

励する運動を進めるよう各都道府県に到達した記事が掲載されていきました。それによりますとわが国の成人男子の一日の平均歩行数は八、二〇二歩、女子は七、二八二歩であり、さらにそれを千歩づつ増やすようにするとのこと。今後健康のため意識して歩く人が増えれば必然的に歩行者のための道路のあり方が注目されてくると思いますが、道路政策の重要なポイントの一つとしても安全で快適な歩行空間の確保が取り上げられています。

一方道路利用者のマナーについても道路の整備とあいまってその向上が望まれます。休日などにわが家の老犬をつれて散歩をしているときなど幼児や老年寄りが歩いている歩道を自転車で猛スピードで走る若者、また、たばこの吸殻の投げ捨て、特に駅周辺の路上は吸殻が散乱しています。これは都内の地下鉄でも同様です。公募されている道路標語にもこのような行為についての標語が目につきます。少数の人の心ない行為で快適な歩行が妨げられるのは残念なことです。

道路広報センターでは従来から毎年「道路を広く美しく使いましょう」を広報の柱として呼びかけてまいりました。今年も健康のためできるだけ歩くことを心掛け、また、「道路を広く美しく」を願いながら努めたいと思います。本年度もよろしくご支援のほどお願い申し上げます。

(U)

創刊以来10年、120回にわたり連載された編集雑記が3月号で完了しましたのを機会に「易学点描」として一冊の本にまとめました。

『易学点描』 亀崎 瑞經 (中村 春男) 著

体裁：四六判 260頁 ●上製本 カバー付
定価：1,800円 (税込) 送料 サービス

4月25日発刊!!

お申込みはFAXにてお願いします

◆お申込み・問い合わせ先

株式会社 建設総合資料社

〒101-0065 東京都千代田区西神田 2-3-4 (パレスピアビル)

FAX 03 (3261) 8852
TEL 03 (3262) 5788

5月号の特集テーマは「道路交通のバリアフリーを目指して」の予定です。

本誌は、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。また扉書は原稿執筆及び座談会実施時のものです。

月刊「道路行政セミナー」 ROAD ADMINISTRATION SEMINAR

監修：建設省道路局

発行人：宇田 洋一 道路広報センター

〒102-0082 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770円 (本体価格733円)

FAX 03(3234)4471

(年間送料共9,240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