

2007  
APRIL

4

# 道路行政セミナー

ROAD ADMINISTRATION SEMINAR

## 目次

エッセイ 仕事のアソビ、時間のアソビ。…………… 狗 飼 豊 1

### ■ 特集 ■ 道路法の一部改正

道路法の一部改正について…………… 道路局路政課 4

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構とASF A(フランス高速道路協会)  
及びANAS(旧イタリア道路庁)との情報交換・相互協力に関する覚書の締結について  
…………… (独)日本高速道路保有・債務返済機構 18

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(平成19年政令第25号)について…………… 道路局路政課 24

特別会計に関する法律(道路関係)について…………… 道路局路政課 33

道路法令関係Q & A  
道路法の道路とは?…………… 道路局路政課 36

**現場の  
取組み事例** 道路のバリアフリー化の取組みについて…………… 森 隆 38  
～ユニバーサルデザイン・モデル事業～

### 訴訟事例紹介

道路用地内において行われた代執行について違法性が争われた事例 …… 岡崎 之彦 42  
—大阪市道土地明渡請求事件—

連載 道と思想(その19)…………… 三木 克彦 50

**とんび  
の広場** “近江のみち事業”全国に先駆けた取組み(滋賀県)… 西 寫 照 毅 54  
大阪の旧街道(大阪市)…………… 西 井 雄 二 59

### 連載/社会実験

帯広まちなか歩行者天国社会実験の取組み(帯広市)…………… 葛西 克也 63

時・時・時…………… 70



道路広報センターホームページ  
(<http://www15.ocn.ne.jp/roadpr>)にて、  
「道路行政セミナー」創刊号からの  
バックナンバーがご覧いただけます。

# 道路法の一部改正について

道路局路政課

## 一 はじめに

本年三月二十八日に「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律」が第一六六回国会において成立し、同月三十一日に公布されました（平成十九年法律第十九号）。ここでは、同法のうち、主に道路法の一部改正の内容について紹介します。

## 二 法律案全体の概要

現在、都市の再生や地域の活性化等を一層推進することが国の重要施策の一つになっていきます。都市の再生や地域の活性化を推進するためには、民間の活力を活かした都市開発を引き続き推進するとともに、地域のニーズを踏まえた道路等の公共施設の整備やまちづくりにおける多様な担い手

の参画を促すことが必要です。

また、これと同時に、地震等が発生すれば被害が甚大となるおそれのある密集市街地の安全性を早急に確保することが必要です。

「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律」は、これらの必要性を踏まえ、都市の再生や地域の活性化を図るため、都市再生特別措置法、密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律、道路法等の関係法律を一括して改正するものです。

## 三 道路法の一部改正の内容

### 1 総論

道路法の一部改正では、都市の再生や地域の活性化を担う地元市町村や地域住民等のニーズに即

した柔軟な道路管理を推進するため、市町村が国道や都道府県道の歩道等の管理を行うことができる特例制度の創設、道路管理者が沿道住民との協定により沿道の利便施設を管理することができる制度の創設、NPO等による道路占用の特例の創設などを行うこととしています。具体的な内容は2のとおりです。

### 2 各論

#### ① 市町村による国道又は都道府県道の

管理の特例制度の創設

都市の再生や地域の活性化を図るためには、地域の特性や地域が抱える課題などについて最もよく把握している市町村が中心となって、地域のニーズに即した道路の管理を行っていくこ

とが重要です。

現行の道路法においても、指定市以外の市による道路管理の特例が設けられているところですが、この特例については、

- ・市のみが特例の対象となっており、町村は対象となっていない。
- ・当該特例を適用した場合、市は道路管理者として、道路の管理の全てを行わなければならないこととなり負担が大きい(例えば、道路の管理の一部のみ(例えば、改築のみ)を行うことはできない)。

など、地域のニーズに的確に対応した道路の整備・管理を推進する上で必ずしも使い勝手のよい制度とはなっていないところだ。

このため、今回、新たな特例制度を創設し、市町村が、当該市町村の区域内の補助国道、都道府県道の歩道等の管理のうち、地域住民の日常生活の安全性・利便性・快適性の観点から必要なものを部分的に代行することができるようにするものです。

なお、これまでは、都市再生特別措置法に基づき、都市再生整備計画に国道又は都道府県道の新設・改築が記載された場合のみ市町村が歩道等の整備を代行することが可能でしたが、今回の道路法の一部改正により、都市再生整備計画の区域外であっても特例を活用することが可

能になります。

- ② 市町村による歩行安全改築の要請制度の創設  
内閣府が実施した「道路に関する世論調査」(平成一八年)によると、道路の安全性向上の対策として、「歩道の設置や、道幅を拡げる等の整備を行う」ことを挙げた者が最も多く(四七・九%)、また、平成一三年に実施した同調査と比較してもその割合は大きく増加(四七・九%↑三一・七%)しています。

当該ニーズに対応するためには、地域の特性や地域が抱える課題等について最もよく把握している市町村が中心となって、当該市町村の区域内の地域住民にとって身近な道路について、交通安全の確保と生活環境の向上を図る取組みを進めていくことが重要です。

このため、今回市町村による国道又は都道府県道の管理の特例を新たに設けることとしていますが、市町村が国道又は都道府県道の管理を代行しない場合においても、当該歩行者の安全の確保のために必要な道路の改築については、当該道路を整備すべき道路管理者に対し、当該改築を行うことを要請することができることとし、これにより、地域の特性や地域が抱える課題等について最もよく把握している市町村が中心となって、当該市町村の区域内の地域住民の

通行の安全の確保のために必要な道路整備の促進を図ることとするものです。

市町村から歩行安全改築(※)の要請があった場合、道路管理者は、遅滞なく当該要請に係る歩行安全改築を実施するかどうかを判断し、都道府県公安委員会と調整した上で、①実施することとし工事計画書を作成する、②実施しない旨とその理由を通知する、のいずれかの対応を行うこととされています。

※…交差点付近の歩道の改築、自転車駐車場の設置など

### ③ 利便施設協定制度の創設

現行の道路法では、道路区域の内外が明確に区分され、道路管理者は、道路区域内のみを管理することとされています。しかしながら、道路の区域外に存する並木や街灯などの中には、道路の通行者の利便の確保に資するものも多数見受けられるところであり、この効果を長期にわたって確保するためには適切な管理を行っていく必要があります。

一方、これらの利便施設の管理を一律にその所有者等の管理に委ねることとすると、所有者等の移転に伴い、長期にわたる適切な管理、ひいては継続的な道路への効果が図られない場合も想定されます。

このため、道路管理者は、これらの利便施設

の所有者等と協議し、協定を締結し、当該協定に基づき利便施設の管理を行うことができることとするとともに、公示のあった協定は、その公示のあった後において利便施設の所有者等となった者に対しても、その効力が及ぶこととしたものです。

#### ④ NPO等による道路占用の特例の創設

NPOやボランティアグループ等の団体が道路の清掃活動や美化活動等を行っている事例は年々増加しており(平成一八年三月末時点で、四一〇団体)、道路交通環境の向上や沿道における良好な生活環境の確保に一定の役割を果たしています。

これらのNPOやボランティアグループ等の中には、道路交通環境の向上を図る観点から、例えば、道路上にフラワーポット、街灯、ベンチ等を占用したいというニーズも上がっており、これを積極的に支援するため、新たに占用制度の特例を設けることとしたものです。

これまで、道路の占用は、一般交通の用に供するという道路の本来の機能からすれば、副次的なものであり、道路の本来の機能を阻害しない範囲内でのみ認められるべきものであることから、「道路の敷地外に余地がないためにやむを得ない」とであるとの基準(いわゆる「無余地

性の基準」)を満たす場合に限り許可できることとされてきました。

今回の特例では、道路交通環境の向上を図る活動を行うことを目的とするNPO等が設ける並木、街灯など道路管理上必要な工作物等についての道路占用の許可については、無余地性の基準を適用しないこととします。

#### ⑤ 有料駐輪場制度の創設

平成一七年における駅周辺の自転車の放置台数は約三万七、〇〇〇台となっており(「駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果(平成一八年八月内閣府実施)」)、道路上における放置自転車が歩行者や車いす等の安全で円滑な通行の妨げとなっているなど、放置自転車対策は大きな課題となっているところです。

これを受け、国土交通省では、平成一七年の道路法施行令の一部改正により、道路管理者が道路上に自転車駐車を整備することを可能とするとともに、平成一八年の同令の一部改正により、民間等が自転車等を駐車させるため必要な車輪止め装置等を道路上に占用することを可能としたところです。

こうした取組みにより、今後一層道路上の自転車駐車場の整備が図られることが想定されますが、道路管理者が設ける自転車駐車場につい

ては、現行法上駐車料金を徴収することができる規定がないため、道路管理者が設ける自転車駐車場と周辺の民間自転車駐車場(占用許可により設置される自転車駐車場を含む。)との競争の公平性が阻害されるおそれがあると考えられます。

このため、道路管理者は自転車駐車場に自転車を駐車させる者から駐車料金を徴収することができることとするものです。

#### ⑥ 施行日

道路法の一部改正については、「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律」の公布の日(平成一九年三月三十一日)から起算して六ヵ月を超えない範囲内において政令で定める日から施行することとされています。



# 道路法の一部改正案の概要

## <改正のねらい>

道路の機能として、これまで重視してきた自動車交通の一層の円滑化と安全に加え、安全な歩行空間としての機能や地域のにぎわい・交流の場としての機能など道路が有する多様な機能を発揮するため、都市の再生や地域活性化を担う市町村や沿道住民等のニーズに即して柔軟に道路管理を行うことができる制度の構築。

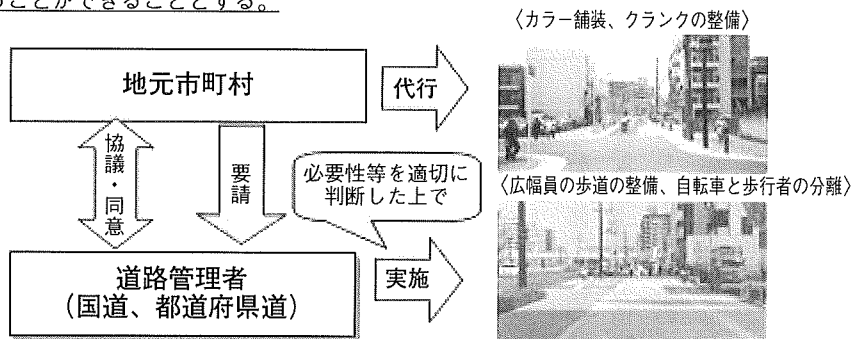
## 1 市町村を主体とした歩行空間等の整備・管理

### (1) 市町村による国道又は都道府県道の管理の特例

地域住民の生活空間、歩行空間としての道路の管理を、地域のニーズを反映して柔軟に行うため、都市再生整備計画の区域に加え、全国的に市町村自らが権限を代行して歩道の整備等を行うことができることとする。

### (2) 安全な歩行空間等の整備のための市町村による要請制度

地域住民の通行の安全を確保するため、市町村は道路管理者に対し、交差点付近の歩道等の整備を要請することができることとする。



## 2 沿道住民やNPO等と連携した道路・沿道空間の一体的管理

### (1) 道路外利便施設の管理に関する協定



道路区域外にあるが、歩行者等の利便を増進する施設 (例：並木、街灯、ベンチ等)

道路管理者と沿道住民 (施設所有者) が協定を締結し、道路と沿道の施設を一体的に管理。施設所有者が代わっても協定の効力は承継。

〈フラワーポットの設置〉

### (2) NPO等が設置する並木、街灯等に関する道路占用の特例

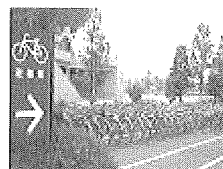
NPO等の非営利法人が設置する並木、街灯、フラワーポット等については、道路管理上必要なものとして許可要件を簡素化する。



## 3 その他

### (1) 有料駐輪場制度の創設

道路管理者は、駐輪場に自転車を駐車させる者から駐車料金を徴収できることとする。



都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案 新旧対照条文  
 ○道路法（昭和二十七年法律第百八十号）（第三条関係）

改正案

現行

（傍線部分は改正部分）

<p>目次</p> <p>第一章・第二章（略）</p> <p>第三章 道路の管理</p> <p>第一節 第三節（略）</p> <p>第四節 道路の保全等（第四十二条―第四十七条の五）</p> <p>第四節の二 道路の立体的区域（第四十七条の六―第四十八条）</p> <p>第五節（略）</p> <p>第六節 自転車専用道路等（第四十八条の十三―第四十八条の十六）</p> <p>第七節 利便施設協定（第四十八条の十七―第四十八条の十九）</p> <p>第四章 第八章（略）</p> <p>附則</p> <p>（用語の定義）</p> <p>第二条（略）</p> <p>2 この法律において「道路の附属物」とは、道路の構造の保全、安全かつ円滑な道路の交通の確保その他道路の管理上必要な施設又は工作物で、次に掲げるものをいう。</p> <p>一 五（略）</p> <p>六 自動車駐車場又は自転車駐車場で道路上に、又は道路に接して第十八条第一項に規定する道路管理者が設けるもの</p> <p>七・八（略）</p> <p>三 五（略）</p> <p>（管理の特例）</p> <p>第十七条 指定市の区域内に存する国道の管理で第十二条ただし書及び第十三条第一項の規定により都道府県が行うこととされているもの並びに指定市の区域内に存する都道府県道の管理は、第十二条ただし書、第十三条第一項及び第十五条の規定にかかわらず、当該指定市が行う。</p> <p>2 指定市以外の市は、第十二条ただし書、第十三条第一項及び第十五</p>	<p>目次</p> <p>第一章・第二章（略）</p> <p>第三章 道路の管理</p> <p>第一節 第三節（略）</p> <p>第四節 道路の保全等（第四十二条―第四十七条の四）</p> <p>第四節の二 道路の立体的区域（第四十七条の五―第四十八条）</p> <p>第五節（略）</p> <p>第六節 自転車専用道路等（第四十八条の十三―第四十八条の十六）</p> <p>第四章 第八章（略）</p> <p>附則</p> <p>（用語の定義）</p> <p>第二条（略）</p> <p>2 この法律において「道路の附属物」とは、道路の構造の保全、安全かつ円滑な道路の交通の確保その他道路の管理上必要な施設又は工作物で、次に掲げるものをいう。</p> <p>一 五（略）</p> <p>六 自動車駐車場で道路上に、又は道路に接して第十八条第一項に規定する道路管理者が設けるもの</p> <p>七・八（略）</p> <p>三 五（略）</p> <p>（管理の特例）</p> <p>第十七条 指定市の区域内に存する国道の管理で第十二条ただし書及び第十三条第一項の規定により都道府県が行うべきもの並びに指定市の区域内に存する都道府県道の管理は、第十二条ただし書、第十三条第一項及び第十五条の規定にかかわらず、当該指定市が行う。</p> <p>2 指定市以外の市は、第十二条ただし書、第十三条第一項及び第十五</p>

条の規定にかかわらず、都道府県に協議し、その同意を得て、当該市の区域内に存する国道の管理で第十二条ただし書及び第十三条第一項の規定により当該都道府県が行うこととされているもの並びに当該市の区域内に存する都道府県道の管理を行うことができる。

3 指定市以外の市町村は、地域住民の日常生活の安全性若しくは利便性の向上又は快適な生活環境の確保を図るため、当該市町村の区域内に存する国道若しくは都道府県道の新設、改築、維持若しくは修繕又は国道若しくは都道府県道に附属する道路の附属物の新設若しくは改築のうち、歩道の新設、改築、維持又は修繕その他の政令で定めるものであつて第十二条ただし書、第十三条第一項、第十五条並びに第八十五条第一項及び第二項の規定により都道府県が行うこととされているもの（前二項の規定により指定市又は指定市以外の市が行うこととされているものを除く。第二十七条第二項において「歩道の新設等」という。）を都道府県に代わつて行うことが適当であると認められる場合においては、第十二条ただし書、第十三条第一項、第十五条並びに第八十五条第一項及び第二項の規定にかかわらず、都道府県に協議し、その同意を得て、これを行うことができる。

4 指定市以外の市町村は、前二項の規定により国道又は都道府県道の新設、改築、維持又は修繕を行おうとするとき、及び当該国道又は都道府県道の新設、改築、維持又は修繕の全部又は一部を完了したときは、国土交通省令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。

5 第一項から第三項までの場合におけるこの法律の規定の適用については必要な技術的読替えは、政令で定める。

（道路の区域の決定及び供用の開始等）

第十八条 第十二条、第十三条第一項若しくは第三項、第十五条、第十六条又は前条第一項若しくは第二項の規定によつて道路を管理する者（指定区間内の国道にあつては国土交通大臣、指定区間外の国道にあつては都道府県。以下「道路管理者」という。）は、路線が指定され、又は路線の認定若しくは変更が公示された場合においては、遅滞なく、

条の規定にかかわらず、都道府県に協議し、その同意を得て、当該市の区域内に存する国道の管理で第十二条ただし書及び第十三条第一項の規定により当該都道府県が行うべきもの並びに当該市の区域内に存する都道府県道の管理を行うことができる。

3 前二項の場合におけるこの法律の規定の適用についての必要な技術的読替えは、政令で定める。

（道路の区域の決定及び供用の開始等）

第十八条 第十二条、第十三条第一項若しくは第三項又は第十五条から前条までの規定によつて道路を管理する者（指定区間内の国道にあつては国土交通大臣、指定区間外の国道にあつては都道府県。以下「道路管理者」という。）は、路線が指定され、又は路線の認定若しくは変更が公示された場合においては、遅滞なく、道路の区域を決定して、

道路の区域を決定して、国土交通省令で定めるところにより、これを公示し、かつ、これを表示した図面を関係地方整備局若しくは北海道開発局又は関係都道府県若しくは市町村の事務所（以下「道路管理者の事務所」という。）において一般の縦覧に供しなければならない。道路の区域を変更した場合においても、同様とする。

2 (略)

(道路管理者以外の者の行う工事)

第二十四条 道路管理者以外の者は、第十二条、第十三条第三項、第十七条第三項又は第十九条から第二十二条までの規定による場合のほか、道路に関する工事の設計及び実施計画について道路管理者の承認を受けて道路に関する工事又は道路の維持を行うことができる。ただし、道路の維持で政令で定める軽易なものについては、道路管理者の承認を受けることを要しない。

(自動車駐車場又は自転車駐車場の駐車料金及び割増金)

第二十四条の二 道路管理者（指定区間内の国道にあつては、国。第三項、第三十九条第一項、第四十四条の二第八項、第四十九条、第五十八条第一項、第五十九条第三項、第六十一条第一項、第六十四条第一項、第六十九条第一項及び第三項、第七十条第一項、第七十二条第一項及び第三項、第七十三条第一項から第三項まで、第八十五条第三項並びに第九十一条第三項において同じ。）は、道路管理者である地方公共団体の条例（指定区間内の国道にあつては、政令）で定めるところにより、道路の附属物である自動車駐車場又は自転車駐車場に自動車（道路運送車両法第二十三条第三項に規定する原動機付自転車を含む。以下この条において同じ。）又は自転車を駐車させる者から、駐車料金を徴収することができる。ただし、道路交通法第三十九条第一項に規定する緊急自動車その他政令で定める自動車又は自転車を駐車させる場合においては、この限りでない。

2 前項の駐車料金の額は、次の原則によつて定めなければならない。

一 自動車又は自転車を駐車させる特定の者に対し不当な差別的取扱

国土交通省令で定めるところにより、これを公示し、かつ、これを表示した図面を関係地方整備局若しくは北海道開発局又は関係都道府県若しくは市町村の事務所（以下「道路管理者の事務所」という。）において一般の縦覧に供しなければならない。道路の区域を変更した場合においても、同様とする。

2 (略)

(道路管理者以外の者の行う工事)

第二十四条 道路管理者以外の者は、第十二条、第十三条第三項又は第十九条から第二十二条までの規定による場合の外、道路に関する工事の設計及び実施計画について道路管理者の承認を受けて道路に関する工事又は道路の維持を行うことができる。但し、道路の維持で政令で定める軽易なものについては、道路管理者の承認を受けることを要しない。

(自動車駐車場の駐車料金及び割増金)

第二十四条の二 道路管理者（指定区間内の国道にあつては、国。第三項、第三十九条第一項、第四十四条の二第八項、第四十九条、第五十八条第一項、第五十九条第三項、第六十一条第一項、第六十四条第一項、第六十九条第一項及び第三項、第七十条第一項、第七十二条第一項及び第三項、第七十三条第一項から第三項まで、第八十五条第三項並びに第九十一条第三項において同じ。）は、道路管理者である地方公共団体の条例（指定区間内の国道にあつては、政令）で定めるところにより、自動車駐車場に自動車（道路運送車両法第三十九条第一項に規定する原動機付自転車を含む。以下この条において同じ。）又は自転車（道路運送車両法第三十九条第一項に規定する原動機付自転車を含む。以下この条において同じ。）を駐車させる者から、駐車料金を徴収することができる。ただし、道路交通法第三十九条第一項に規定する緊急自動車その他政令で定める自動車（道路運送車両法第三十九条第一項に規定する原動機付自転車を含む。以下この条において同じ。）を駐車する場合には、この限りでない。

2 前項の駐車料金の額は、次の原則によつて定めなければならない。

一 自動車を駐車させる特定の者に対し不当な差別的取扱いをするも

いをするものでないこと。

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

三 付近の自動車駐車場又は自転車駐車場で道路の区域外に設置されており、かつ、一般公衆の用に供するものの駐車料金を比して著しく均衡を失しないものであること。

3 (略)

(自動車駐車場又は自転車駐車場の駐車料金等の表示)

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

(道路管理者の権限の代行)

第二十七条 国土交通大臣は、第十二条本文の規定により指定区間外の国道の新設若しくは改築を行う場合又は第十三条第三項の規定により指定区間外の国道の災害復旧に関する工事を行う場合においては、政令で定めるところにより、当該指定区間外の国道の道路管理者に代わつてその権限を行うものとする。

2 指定市以外の市町村は、第十七条第三項の規定により歩道の新設等を行う場合においては、政令で定めるところにより、当該道路の道路管理者に代わつてその権限を行うものとする。

3 第十九条の規定による協議に基づき一の道路管理者がその地方公共団体の区域外にわたつて道路を管理する場合又は第二十条の規定による協議に基づき他の工作物の管理者が道路を管理する場合には、これらの者は、政令で定めるところにより、当該道路の道路管理者に代わつてその権限を行うものとする。

(道路の占用の許可基準)

のでないこと。

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

三 付近の駐車場法(昭和三十二年法律第六号)第二条第二号に規定する路外駐車場の駐車料金を比して著しく均衡を失しないものであること。

3 (略)

(自動車駐車場の駐車料金等の表示)

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

(道路管理者の権限の代行)

第二十七条 国土交通大臣は、第十二条本文の規定により指定区間外の国道の新設若しくは改築を行なう場合又は第十三条第三項の規定により指定区間外の国道の災害復旧に関する工事を行なう場合においては、政令で定めるところにより、道路管理者に代わつてその権限を行なうものとする。

2 第十九条の規定による協議に基づき一の道路管理者がその地方公共団体の区域外にわたつて道路を管理する場合又は第二十条の規定による協議に基づき他の工作物の管理者が道路を管理する場合には、これらの者は、政令で定めるところにより、当該道路の道路管理者に代わつてその権限を行うものとする。

(道路の占用の許可基準)

第三十三条 道路管理者は、道路の占用が前条第一項各号のいずれかに該当するものであつて道路の敷地外に余地がないためにやむを得ないものであり、かつ、同条第二項第二号から第七号までに掲げる事項について政令で定める基準に適合する場合に限り、同条第一項又は第三項の許可を与えることができる。

2 次に掲げる工作物又は施設で前項の規定に基づく政令で定める基準に適合するものための道路の占用については、同項の規定にかかわらず、前条第一項又は第三項の許可を与えることができる。

一 前条第一項第五号から第七号までに掲げる工作物、物件又は施設のうち、高速自動車国道又は第四十八条の四に規定する自動車専用道路の連結路附属地（これらの道路のうち、これらの道路と当該道路以外の交通の用に供する通路その他の施設とを連結する部分で国土交通省令で定める交通の用に供するものに附属する道路の区域内の土地をいう。以下この号において同じ。）に設けられるこれらの道路の通行者の利便の増進に資する施設で、当該連結路附属地をその合理的な利用の観点から継続して使用するにふさわしいと認められるもの

二 前条第一項第一号、第四号又は第七号に掲げる工作物、物件又は施設のうち、並木、街灯その他道路（高速自動車国道及び第四十八条の四に規定する自動車専用道路を除く。以下この号において同じ。）の管理上当該道路の区域内に設けることが必要なものとして政令で定める工作物又は施設で、道路交通環境の向上を図る活動を行うことを目的とする特定非営利活動促進法（平成十年法律第七号）第二十条第二項に規定する特定非営利活動法人その他の営利を目的としない法人又はこれに準ずるものとして国土交通省令で定める者が設けるもの

（市町村による歩行安全改築の要請）

第四十七条の五 市町村は、当該市町村の区域内に存する道路（高速自動車国道、第四十八条の四に規定する自動車専用道路、第四十八条の十四第二項に規定する自転車専用道路及び当該市町村が道路管理者で

第三十三条 道路管理者は、道路の占用が前条第一項各号の一に該当するものであつて道路の敷地外に余地がないためにやむを得ないものであり、且つ、同条第二項第二号から第七号までに掲げる事項について政令で定める基準に適合する場合に限り、同条第一項又は第三項の許可を与えることができる。

2 前項の規定にかかわらず、前条第一項第五号から第七号までに掲げる工作物、物件又は施設のうち、高速自動車国道又は自動車専用道路の連結路附属地（これらの道路のうち、これらの道路と当該道路以外の交通の用に供する通路その他の施設とを連結する部分で国土交通省令で定める交通の用に供するものに附属する道路の区域内の土地をいう。以下この項において同じ。）に設けられるこれらの道路の通行者の利便の増進に資する施設で、当該連結路附属地をその合理的な利用の観点から継続して使用するにふさわしいと認められ、かつ、前項の規定に基づく政令で定める基準に適合するものための道路の占用については、同条第一項又は第三項の許可を与えることができる。

- ある道路を除く。以下この項において同じ。）の道路管理者に対し、国土交通省令で定めるところにより、道路の附属物である自転車駐車場の道路上における設置その他の歩行者の通行の安全の確保に資するものとして政令で定める道路の改築（以下「歩行安全改築」という。）を行うことを要請することができる。この場合においては、当該要請に係る歩行安全改築の工事計画書の素案を添えなければならない。
- 2 前項の規定による要請（以下この条において「実施要請」という。）に係る歩行安全改築の工事計画書の素案の内容は、第三十条第一項に規定する道路の構造の技術的基準その他の法令の規定に基づく道路に関する基準に適合するものでなければならない。
- 3 道路管理者は、実施要請が行われたときは、遅滞なく、当該実施要請を踏まえた歩行安全改築（当該実施要請に係る歩行安全改築の工事計画書の素案の内容の全部又は一部を実現することとなる歩行安全改築をいう。）を行うこととするかどうかを判断し、当該歩行安全改築を行うこととするときは、その工事計画書の案を作成しなければならない。
- 4 道路管理者は、当該実施要請を踏まえた歩行安全改築（当該実施要請に係る歩行安全改築の工事計画書の素案の内容の一部を実現することとなる歩行安全改築をいう。）を行うこととする場合において、第九十五条の二第一項の規定により都道府県公安委員会の意見を聴こうとするときは、当該歩行安全改築の工事計画書の案に併せて、当該実施要請に係る歩行安全改築の工事計画書の素案を送付しなければならない。
- 5 道路管理者は、当該実施要請を踏まえた歩行安全改築を行わないこととするときは、遅滞なく、その旨及びその理由を、当該実施要請をした市町村に通知しなければならない。
- 6 道路管理者は、前項の通知をしようとするときは、あらかじめ、実施要請をした市町村を包括する都道府県の都道府県公安委員会に当該実施要請に係る歩行安全改築の工事計画書の素案を送付してその意見を聴かなければならない。

第四十七条の六 (略)

(道路一体建物に関する協定)

第四十七条の七 道路管理者は、道路の区域を立体的区域とした道路と当該道路の区域外に新築される建物とが一体的な構造となることについて、当該建物を新築してその所有者になろうとする者との協議が成立したときは、次に掲げる事項を定めた協定（以下この節において「協定」という。）を締結して、当該道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理を行うことができる。この場合において、道路の管理上必要があると認めるときは、協定に従つて、当該建物の管理を行うことができる。

一六 (略)

七 その他道路一体建物の管理に関し必要な事項

2 道路管理者は、協定を締結したときは、国土交通省令で定めるところにより、遅滞なく、その旨を公示し、かつ、当該協定の写しを道路管理者の事務所に備えて一般の閲覧に供するとともに、協定において定めるところにより、道路一体建物又はその敷地内の見やすい場所に、道路管理者の事務所においてこれを閲覧に供している旨を掲示しなければならぬ。

(協定の効力)

第四十七条の八 前条第二項の規定による公示のあつた協定は、その公示のあつた後において道路一体建物の所有者となつた者に対しても、その効力があるものとする。

第四十七条の九・第四十七条の十 (略)

第七節 利便施設協定

(利便施設協定の締結等)

第四十八条の十七 道路管理者は、その管理する道路に並木、街灯その他道路の通行者又は利用者の利便の確保に資するものとして政令で定

第四十七条の五 (略)

(道路一体建物に関する協定)

第四十七条の六 道路管理者は、道路の区域を立体的区域とした道路と当該道路の区域外に新築される建物とが一体的な構造となることについて、当該建物を新築してその所有者になろうとする者との協議が成立したときは、次に掲げる事項を定めた協定（以下「協定」という。）を締結して、当該道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理を行うことができる。この場合において、道路の管理上必要があると認めるときは、協定に従つて、当該建物の管理を行うことができる。

一六 (略)

七 その他必要な事項

2 道路管理者は、協定を締結した場合には、国土交通省令で定めるところにより、遅滞なく、その旨を公示し、かつ、協定又はその写しを道路管理者の事務所に備えて一般の閲覧に供するとともに、協定において定めるところにより、道路一体建物又はその敷地内の見やすい場所に、道路管理者の事務所において閲覧に供している旨を掲示しなければならぬ。

(協定の効力)

第四十七条の七 前条第二項の規定による公示のあつた協定は、その公示のあつた後において当該協定の目的となつて道路一体建物の所有者となつた者に対しても、その効力があるものとする。

第四十七条の八・第四十七条の九 (略)



める工作物又は施設を設けることが当該道路の構造又は周辺の土地利用の状況により困難である場合において、当該道路の通行者又は利用者の利便の確保のため必要があると認めるときは、当該道路の区域外にあるそれらの工作物又は施設（以下「道路外利便施設」という。）について、道路外利便施設所有者等（当該道路外利便施設の所有者又は当該道路外利便施設の敷地である土地（建築物その他の工作物に道路外利便施設が設けられている場合にあつては、当該建築物その他の工作物のうち当該道路外利便施設に係る部分）の所有者若しくは使用及び収益を目的とする権利（臨時設備その他一時使用のため設定されたことが明らかかなものを除く。）を有する者をいう。次項及び第四十八条の十九において同じ。）との間において、次に掲げる事項を定めた協定（以下この節において「利便施設協定」という。）を締結して、当該道路外利便施設の管理を行うことができる。

- 一 利便施設協定の目的となる道路外利便施設（以下「協定利便施設」という。）
  - 二 協定利便施設の管理の方法
  - 三 利便施設協定の有効期間
  - 四 利便施設協定に違反した場合の措置
  - 五 利便施設協定の揭示方法
  - 六 その他協定利便施設の管理に関し必要な事項
- 2 利便施設協定については、道路外利便施設所有者等の全員の合意がなければならない。

（利便施設協定の縦覧等）

第四十八条の十八 道路管理者は、利便施設協定を締結しようとするときは、国土交通省令で定めるところにより、その旨を公告し、当該利便施設協定を当該公告の日から二週間利害関係人の縦覧に供さなければならない。

2 前項の規定による公告があつたときは、利害関係人は、同項の縦覧期間満了の日までに、当該利便施設協定について、道路管理者に意見を提出することができる。

3 道路管理者は、利便施設協定を締結したときは、国土交通省令で定めるところにより、遅滞なく、その旨を公示し、かつ、当該利便施設協定の写しを道路管理者の事務所に備えて一般の閲覧に供するとともに、利便施設協定において定めるところにより、協定利便施設又はその敷地内の見やすい場所に、道路管理者の事務所においてこれを閲覧に供している旨を掲示しなければならない。

4 前条第二項及び前三項の規定は、利便施設協定において定めた事項の変更について準用する。

(利便施設協定の効力)

第四十八条の十九 前条第三項(同条第四項において準用する場合を含む。)の規定による公示のあつた利便施設協定は、その公示のあつた後において協定利便施設の道路外利便施設所有者等となつた者に対して、その効力があるものとする。

(道路予定区域)

第九十一条 (略)

2 道路の区域が決定された後道路の供用が開始されるまでの間においても、道路管理者が当該区域についての土地に関する権原を取得した後においては、当該区域又は当該区域内に設置された道路の附属物となるべきもの(以下「道路予定区域」という。)については、第四条、第三章第三節、第四十三条、第四十四条、第四十四条の二、第四十七条の十、第四十八条、第七十一条から第七十三条まで、第七十五条、第八十七条及び次条から第九十五条までの規定を準用する。

3・4 (略)

(都道府県公安委員会との調整)

第九十五条の二 道路管理者は、第四十五条第一項の規定により道路(高速自動車国道及び自動車専用道路を除く。以下この項において同じ。)に区画線(道路交通法第二条第二項の規定により同条第一項第十六号の道路標示とみなされるものに限る。以下この条において同じ。)

(道路予定区域)

第九十一条 (略)

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

3・4 (略)

(都道府県公安委員会との調整)

第九十五条の二 道路管理者は、第四十五条第一項の規定により道路(高速自動車国道及び自動車専用道路を除く。以下この項において同じ。)に区画線(道路交通法第二条第二項の規定により同条第一項第十六号の道路標示とみなされるものに限る。以下この条において同じ。)

を設け、第四十六条第一項若しくは第三項若しくは第四十七条第三項の規定により道路の通行を禁止し、若しくは制限し、又は横断歩道橋を設け、道路の交差部分及びその付近の道路の部分の改築で政令で定めるもの若しくは歩行安全改築を行い、若しくは道路上に道路の附属物である自動車駐車場を設けようとするときは、当該地域を管轄する都道府県公安委員会の意見を聴かなければならない。ただし、第四十六条第一項の規定により道路の通行を禁止し、又は制限しようとする場合において、緊急を要するためやむを得ないと認められるときは、この限りでないものとし、この場合には、事後において、速やかに当該禁止又は制限の内容及び理由を通知しなければならない。

2 (略)

(事務の区分)

第九十七条 この法律の規定により地方公共団体が処理することとされている事務のうち次に掲げるものは、地方自治法第二十九条第九項第一号に規定する第一号法定受託事務(次項において「第一号法定受託事務」という。)とする。

一・二 (略)

三 第十七条第三項の規定により国道に関して指定市以外の市町村が処理することとされている事務(政令で定めるものを除く。)

四 (略)

2 (略)

を設け、第四十六条第一項若しくは第三項若しくは第四十七条第三項の規定により道路の通行を禁止し、若しくは制限し、又は横断歩道橋を設け、道路の交差部分及びその付近の道路の部分の改築で政令で定めるものを行い、若しくは道路上に道路の附属物である自動車駐車場を設けようとするときは、当該地域を管轄する都道府県公安委員会の意見を聴かなければならない。ただし、第四十六条第一項の規定により道路の通行を禁止し、又は制限しようとする場合において、緊急を要するためやむを得ないと認められるときは、この限りでないものとし、この場合には、事後において、速やかに当該禁止又は制限の内容及び理由を通知しなければならない。

2 (略)

(事務の区分)

第九十七条 この法律の規定により地方公共団体が処理することとされている事務のうち次に掲げるものは、地方自治法第二十九条第九項第一号に規定する第一号法定受託事務(次項において「第一号法定受託事務」という。)とする。

一・二 (略)

三 (略)

2 (略)

# 独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構と

## ASF A（フランス高速道路協会）及び

## ANAS（旧イタリア道路庁）との

## 情報交換・相互協力に関する覚書の締結について

### 独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構

高速道路事業の民営化は、現在、世界各国で様々な形態で進行していますが、これらの国々と民営化に関する情報交換・相互協力を行うことは、我が国の高速道路事業にとって非常に有益なものと考えられます。

このため、今年一月に当機構では、他の諸国に先行して高速道路事業の民営化を進めているフランス、イタリア両国（図1、表1）において、民営化の中心的役割を果たしているASF A（※1）及びANAS（※2）とそれぞれ情報交換・相互協力に関する覚書（Memorandum of Understanding）を締結しました。

### 1 はじめに

高速道路機構と六つの高速道路会社間の協定締

結による、新しい体制での高速道路運営開始から

すでに丸一年が経過しました。高速道路機構が会社から得られる貸付料を原資として、四五年以内に確実に債務を返済するとともに、この間、会社の協力を得て、適正な維持・管理を行い、安全で利便性の高い高速道路を次の世代に引渡すためには、今後、会社をはじめとした関係機関とのより一層緊密な協力関係を築いていくとともに、様々な創意工夫を継続的に行っていく必要があるものと思われま

す。本稿では、その一助として、フランスのASF AとイタリアのANASとの間で民営化に関する情報交換、相互協力のための覚書を締結したことについて紹介します。

### 2 ASF Aの概要

ASF Aは、一九九五年にそれまでフランスの高速道路会社が加盟していた二つの協会が統合され設立された業界団体で、主要一三社と最近参加した四社を加え、一七社が加盟している組織で、現在はコフィルト社の会長が協会の会長を務めています（表2）。活動の主目的は、コンセッション契約（事業権の付与契約）制度の推進で、会員会社相互の経験や知見に関する情報交換、討議、共同作業、研究開発、共通政策の作成等を進める場を提供しています。

現在、フランスでは総延長約一〇、八〇〇kmの高速道路のうち、約八、二〇〇kmについて高速道路会社が国（設備省道路総局高速道路委託部）と

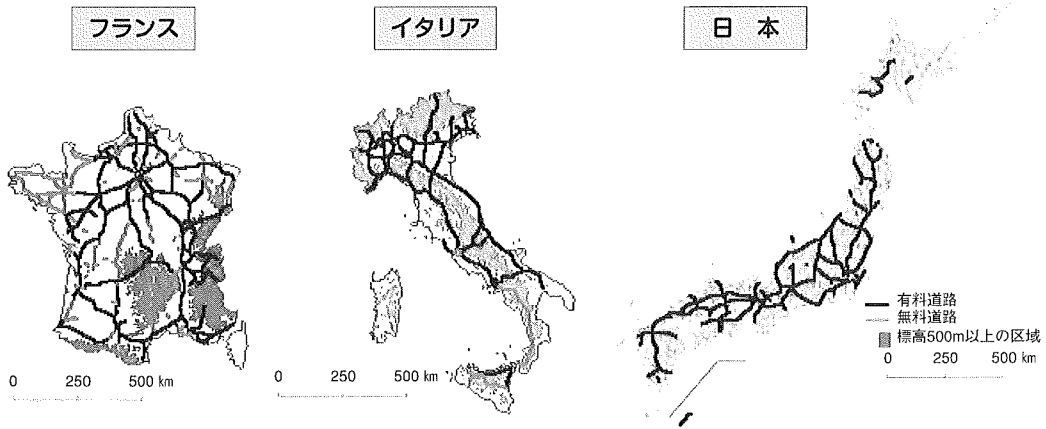


図1 日本・フランス・イタリアの比較

表1 日本・フランス・イタリアの比較

	単位	フランス	イタリア	日本
面積	km <sup>2</sup>	547,000	301,260	377,873
人口	千人	60,424 (2004)	58,460 (2005)	127,757 (2005)
高速道路延長	km	11,411 (2004)	6,487 (2003)	7,422 (2006)
鉄道延長	km	32,888 (2003)	15,965 (2004)	20,019 (2004)

※ ( ) 内の数値は西暦年

表2 ASFAの主要会員会社

会社名 (略称等)		延長 (km)
アリス	ALIS	125
パリ・ライン・ローヌ高速道路会社	APRR	1,821
ローヌ・アルプ高速道路会社	AREA	384
フランス南部高速道路会社	ASF	2,504.3
モンブラントンネル・高速道路会社	ATMB	117.9
ルアーブル商工会議所	CCI du Havre	6.6
エファージュ・ミヨー高架橋会社	CEVM	3.7
コフィルート	Cofiroute	985
エステレル・コートダジュール高速道路会社	ESCOTA	460
フランス北部・東部高速道路会社	SANEF	1,374.4
パリ・ノルマンディー高速道路会社	SAPN	368.4
フレジュストンネル管理会社	SFTRF	80.3
ブラド・カレナージュトンネル管理会社	SMTPC	2.5
合計延長		8,233.1

※ 2006年6月現在

締結したコンセッション契約に基づき、建設、維持、管理業務を行っています。  
 近年、半官半民の高速道路会社の完全民営化が進むに伴い、コンセッション契約の枠組みの見直しが行われるとともに、契約のモニタリングの強

化等が進められています。

### 三 ANASの概要

ANASは、国（経済財務省）が100%株式を所有する特殊株式会社であり、国からの委託協

表3 イタリアの高速道路コンセッション会社

会社名	延長 (km)
Autostrade per l'Italia	2,854.6
Autostrade Meridionali	51.6
Società delle Autostrade di Venezia e Padova	41.8
Milano Serravalle-Milano Tangenziali	177.6
Autostrada Torino-Savona	130.9
Autostrada Torino-Ivrea-Valle d'Aosta	152.9
Autocamionale della Cisa	101.0
Autovie Venete	180.3
Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova	182.5
Autostrada del Brennero	314.0
S.A.T.A.P.	291.9
Autostrada Pedemontana Lombarda	—
Autostrade Centro Padane	88.6
Società di Progetto Brebemi	—
Società Autostrade Valdostane	67.4
Società Autostrada Ligure Toscana	154.9
Autostrada dei Fiori	113.3
Società Autostrada Tirrenica	36.6
Tangenziale di Napoli	20.2
Consorzio Autostrade Siciliane	268.2
Società Italiana Traforo del Monte Bianco	5.8
Società Italiana Traforo Autostradale del Frejus	82.5
Raccordo Autostradale Valle d' Aosta	27.0
Società Italiana Traforo del Gran S. Bernardo	12.8
Strada dei Parchi	281.4
合計延長	5,637.8

※ 2005年現在

定により一般道及び高速道路の建設、維持、管理の権限を付与され、高速道路会社とコンセッション契約（事業権の付与契約）を締結して、高速道路会社を監督（工事計画の承認、作業視察、検査、実験、計測その他）しています。また、イタリア国外においては、道路事業に関する技術的、政策的なコンサルティング業務やストラクチャー

マネジメント等も積極的に実施しています。現在、イタリアでは、総延長約六、八〇〇kmの高速道路のうち、約五、六〇〇kmについてANA Sと締結したコンセッション契約に基づき高速道路会社（表3）が、約一、二〇〇kmについてANA Sが直接、建設、維持、管理業務を行っています。



写真1 機構側の説明 (対ASFA)

#### 四 調印式

昨年、西欧における最大のコンセッション契約会社であるアウトストラテググループが、スペインのアベルティス社との合併の動きを見せるなど、イタリアは高速道路の民営化に関連する動きの中心的な国の一つでもあります。

当機構とASFAとの調印は、一月一日にパリのASFA本部を訪問して行われ、朝九時前という非常に早い訪問時間にもかかわらず、大変な歓迎を受けました。調印式は、ASFA会長及び当機構理事長からの挨拶、日本・フランス双方が

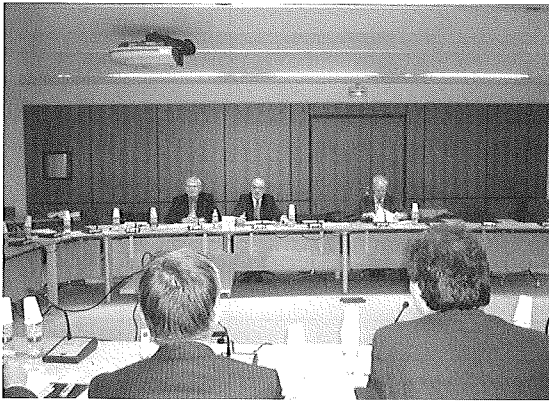


写真3 ASFAとの質疑の状況



写真2 ASFAとの覚書締結

(2007年1月10日 フランス・パリ)

(左：勢山高速道路機構理事長、右：アンリ・ストッフASFA会長)

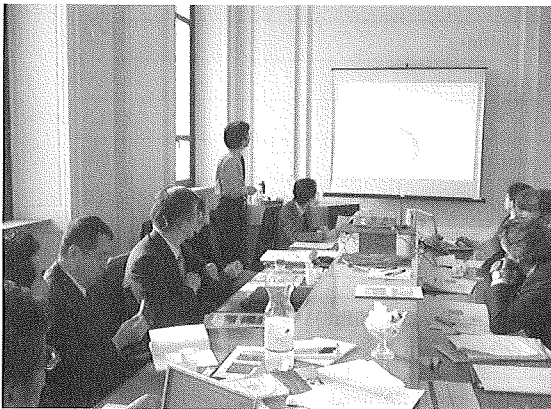


写真5 機構側の説明 (対ANAS及びイタリア・インフラ省)



写真4 ANAS及びイタリア・インフラ省との質疑の状況

らのプレゼンテーション及び質疑応答(写真1)、覚書の調印(写真2)、事前の質問票に基づく質疑応答(写真3)の順に実施されました。終始和やかな雰囲気の中で議事は進行しましたが、日本側の説明に対する熱心な質問からフランス側が日本の高速道路民営化に対して、大きな興味を持っていることが感じ取れました。

また、ANASとの調印は、一月一八日にローマのイタリア・インフラ省において行われました。ちょうど訪問前後の時期は、国、ANAS及びコンセッション会社との調整で非常に忙しい時期だったことから、ANASとインフラ省間の調整の結果、予定されていたインフラ省への表敬訪問と調印式を併せて行うことになりました。調印式は、インフラ省の道路・高速道路局長及び当機構理事長からの挨拶、イタリア側からのプレゼンテーション及び質疑応答(写真4)、日本側からのプレゼンテーション及び質疑応答(写真5)、覚書の調印(写真6)の順に進められました。双方から多数の質問が出され、議論が白熱したことから大幅に終了予定時間を超過することとなり、イタリアでも日本の高速道路民営化を注目していることが窺われました。

## 五 覚書の内容

今回締結した覚書の骨子は、次のとおりです。



写真6 ANASとの覚書締結の様様

(2007年1月18日 イタリア・ローマ)  
 (左: ANAS 社長代理 ジャンニ・ノビリ氏、右: 勢山高速道路機構理事長)

ASF A及びANASとの覚書本文につきましては、当機構のホームページ (<http://www.jehtra.go.jp/pdf/187.pdf>) に掲載しておりますので、こちらをご覧ください。

ASF A (ANAS) と高速道路機構は、民営化に関する課題について議論し、今後とも、以下のとおり、相互の利益のための交流を深めていくことに合意した。

① 目的

一 ASF A (ANAS) と高速道路機構の友好関係の推進及び保持

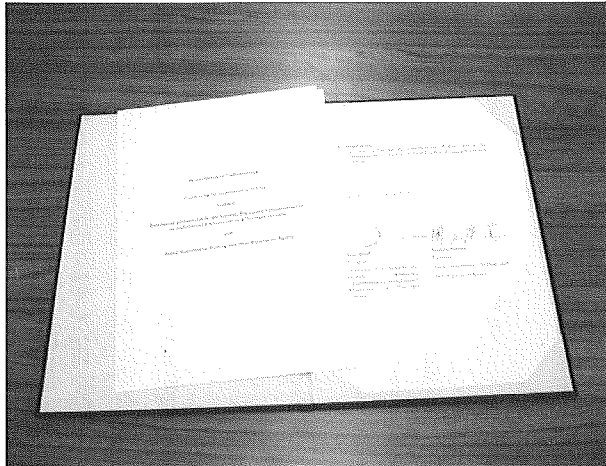


写真7 ASF Aとの覚書

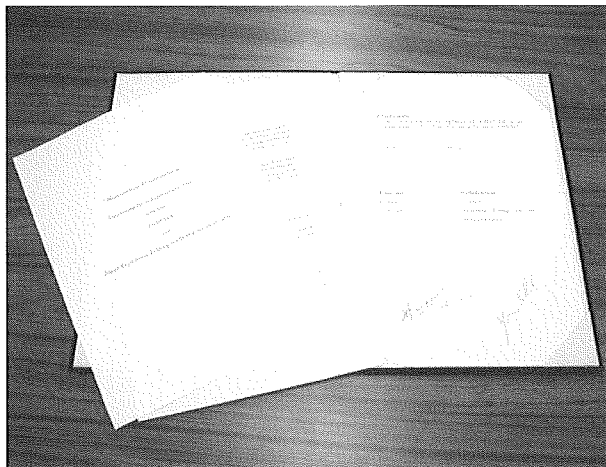


写真8 ANASとの覚書

- ② 活動
  - 一 高速道路に関する制度、建設、維持運営の分野における情報交換の実施及び促進
  - 二 ASF A (ANAS) と高速道路機構の研修活動による交流
- ③ 実施方法
  - 一 会議、出版物等を通じた技術情報の交流
  - 二 ASF A (ANAS) と高速道路機構の研修活動による交流
- ④ 交流活動の具体的な方法は、ASF A (ANAS) と高速道路機構の両者が協議して決定

④ 窓口  
 ASF A (ANAS) の国際部及び機構の企画部  
 (ASF A (ANAS) との覚書骨子)

覚書締結の目的は、継続的な交流を進めること  
 で、日・仏及び日・伊相互の友好関係を深めると  
 ともに、高速道路に関する制度、建設、維持運営  
 などの分野における情報交換を通じて、各国の高  
 速道路事業の健全な発展に資することにあります。  
 今回の覚書締結により、当機構とASF A及  
 びANASとの間で、情報交換・相互協力の枠組  
 みが構築されました(写真7・8)。  
 本覚書で想定している交流の対象は、広範かつ  
 多岐にわたります。今後、具体的な交流を進める



上では、情報に対する感度を磨き、社会経済情勢、制度の変化、環境問題への対応など、高速道路を取り巻く環境の変化を踏まえたタイムリーな情報交換に努めてまいります。また、ASFA、ANAS両者と、事前に検討課題の擦り合わせ、具体的手法の調整などを行い、効率的かつ生産的な交流を進めてまいります。

日本の高速道路は公団方式による有料道路制度という、欧米各国に類を見ない形で発展してきました。一昨年の道路関係四公団民営化もまた、極めてユニークな取組みであり、当機構からの説明に対してフランス・イタリヤ両国の関係者から高い関心が寄せられました。今後とも、情報収集はもちろんのこと、日本からの積極的な情報発信にも意を用いて、今回の覚書をさらに発展させてまいります。

## 六 おわりに

欧米各国では、高速道路事業に関する大規模なコンセッション契約が次々と国際的な入札に付されるなど、高速道路を取り巻く事業環境は急速に変化しています。コンセッション契約では、高速道路の設計、建設から維持、運営に至るまでの業務を包括的に数十年にわたり民間委託するため、建設費と維持・管理費の総計を超長期の契約期間を通じて、最小化するライフサイクルコストに関

する技術研究やデリバティブなどを活用した超長期の安定的資金調達の研究も進んでいます。当機構では、今後とも国際的な動きに目を配り、本書をはじめとする各種取組みから得られた成果を、随時ホームページ (<http://www.jehdra.go.jp/>) などで情報発信してまいります。

※1…フランス高速道路協会：

Association professionnelle des Sociétés Françaises  
Concessionnaires ou exploitantes d'Autoroutes ou d'Ouvrages  
routiers (<http://www.autoroutes.fr/index.php>)

※2…旧イタリヤ道路庁：

ANAS Spa (<http://www.stradecanas.it/>)

※3…アウトストラーデグループ：

Austrade Spa (<http://www.austrade.it/index.html>)  
グループ内には、二、八五四・六kmの高速道路を管理している *Austrade per l'Italia Spa* がある。さらに、その傘下に、モンブラン・トンネル会社をはじめとして七社のコンセッション会社があり、グループ全体では三、四〇八kmのネットワークを保有している(二〇〇六年時点)。

# 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（平成十九年政令第二十五号）について

道路局路政課

### 一 改正の概要

本政令は、国土交通大臣が維持、修繕、災害復旧その他の管理を行う一般国道の指定区間の追加等を行うものである。

今回新たに追加する区間及びその延長については、表1のとおりである。

この追加の他、市町村合併に伴う地名の変更による改正として一般国道一〇一号、一〇八号、一二六号、一六三号を、これまでの表記の過誤修正として一般国道一五六号を改正することとした。

また、指定区間を新たに追加したことに伴う重複区間の表示（※1）として、一般国道三七五号の一部区間を追加して表示することとした（図157）。

※1…政令本文の規定により、別表に掲げられていない路線の区間であっても、他の指定区間と重複している区間については指定区間とすることとされているところ、今回新たに追加される一般国道三七五号の「広島県三次市三次町二六三〇番〜三次市三好町二六二番」の区間については、既に指定区間に指定されている一般国道の五四号と重複しているため、これを新たに指定区間として別表に規定する必要がある。

表1

路線名	追加区間	追加延長
一般国道23号 (豊橋東バイパス)	愛知県豊橋市東七根町字大山223番 ～豊橋市野依町字井原41番26	2.0km
(岡崎バイパス)	愛知県額田郡幸田町大字芦谷字山ノ田43番1 ～西尾市家武町柳木5番	6.9km
一般国道158号 (高山清見道路)	岐阜県高山市清見町牧ヶ洞字中島2138番1 ～高山市上切町902番1	6.5km
一般国道210号 (由布市～大分市)	大分県由布市湯布院町川北字大熊野1585番12 ～大分市大字木上字小柳391番3	32.8km
一般国道283号 (仙人峠道路)	岩手県釜石市甲子町第7地割154番5 ～遠野市上郷町平野原3地割20番2	18.4km
一般国道375号 (東広島・呉道路)	広島県東広島市西条町馬木1261番8 ～東広島市西条町上三永字下泓839番1	8.5km
一般国道470号 (輪島道路)	石川県輪島市三井町木江101番1 ～輪島市三井町洲衛老参部11番4	4.4km
一般国道483号 (八鹿日高道路) (日高豊岡南道路)	兵庫県養父市八鹿町高柳字ナベ2146番1 ～豊岡市上佐野字長尾谷415番2	15.7km
一般国道497号 (伊万里道路) (伊万里松浦道路)	佐賀県伊万里市南波多町府招字長田3035番 ～長崎県浦浦市志佐町浦免字寺田287番4	23.8km
	計	119.0km

現行

変更

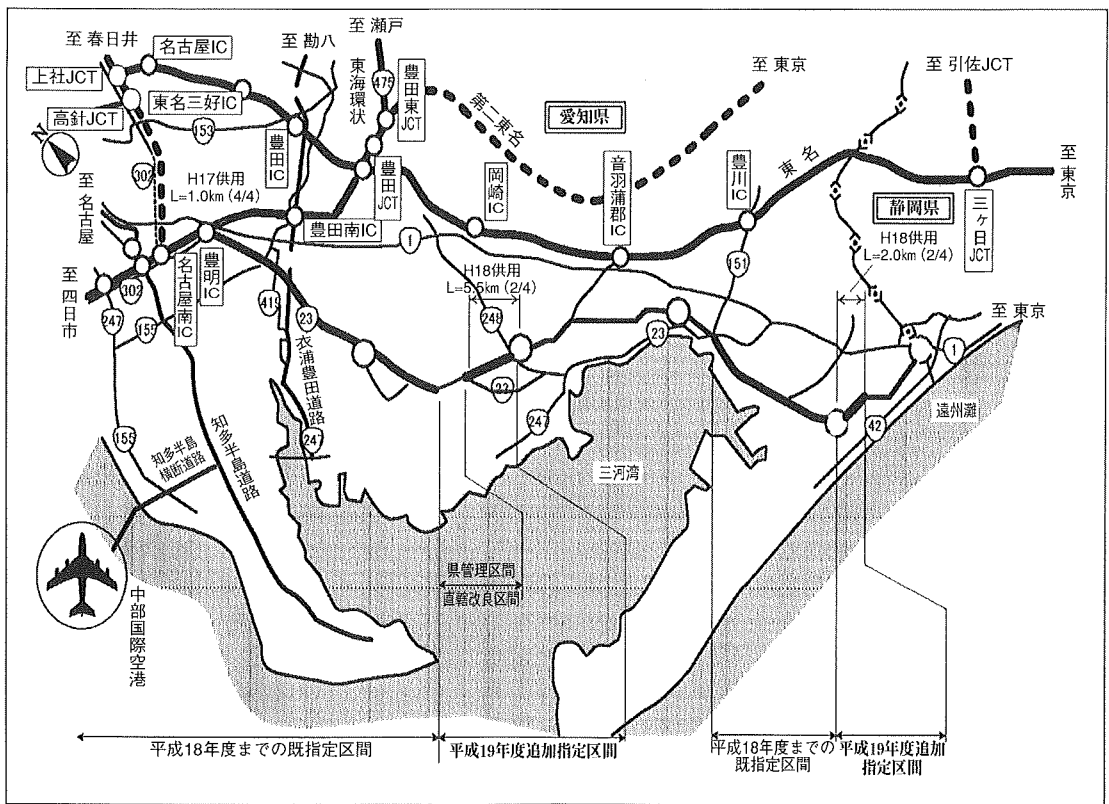


図1 一般国道23号 名豊道路（豊橋東B P、岡崎B P）

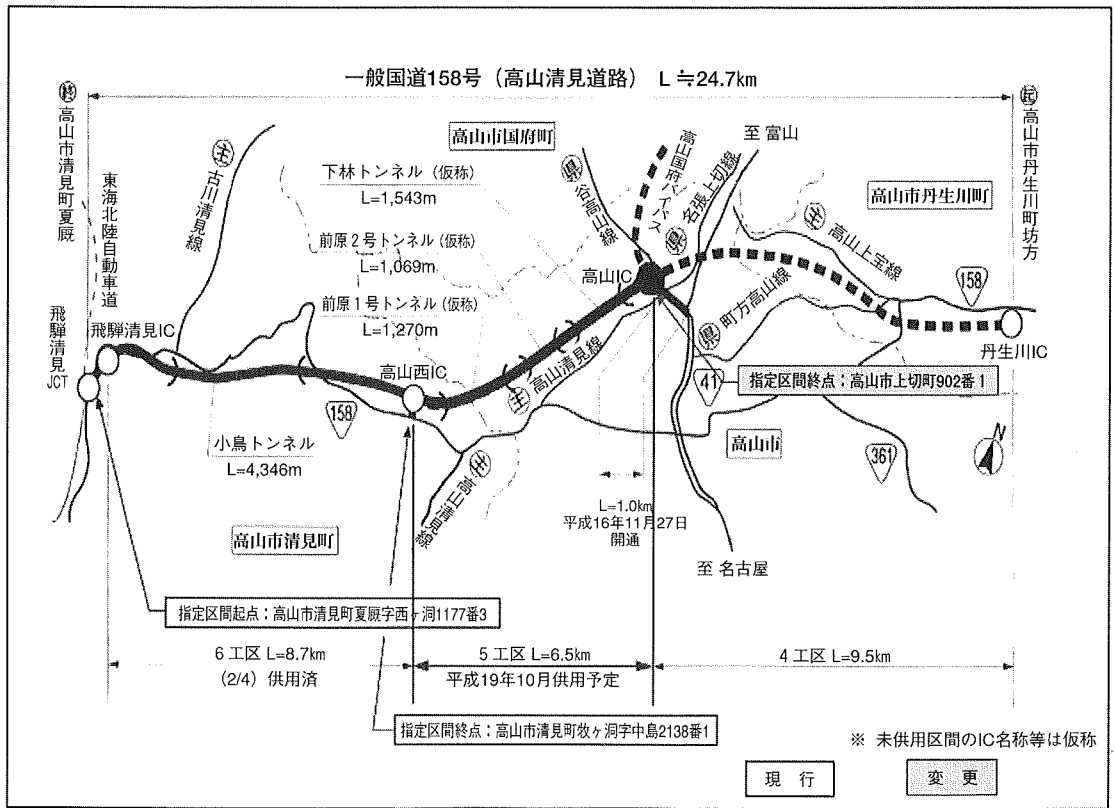


図2 一般国道158号 高山清見道路

現行

変更

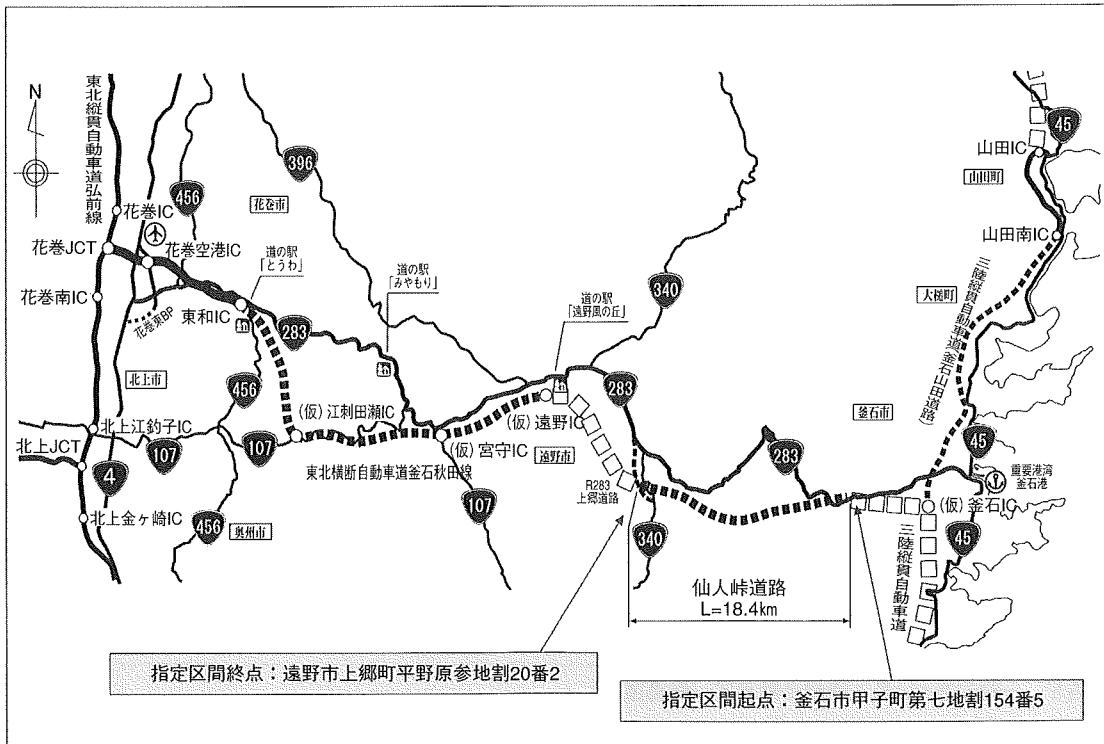
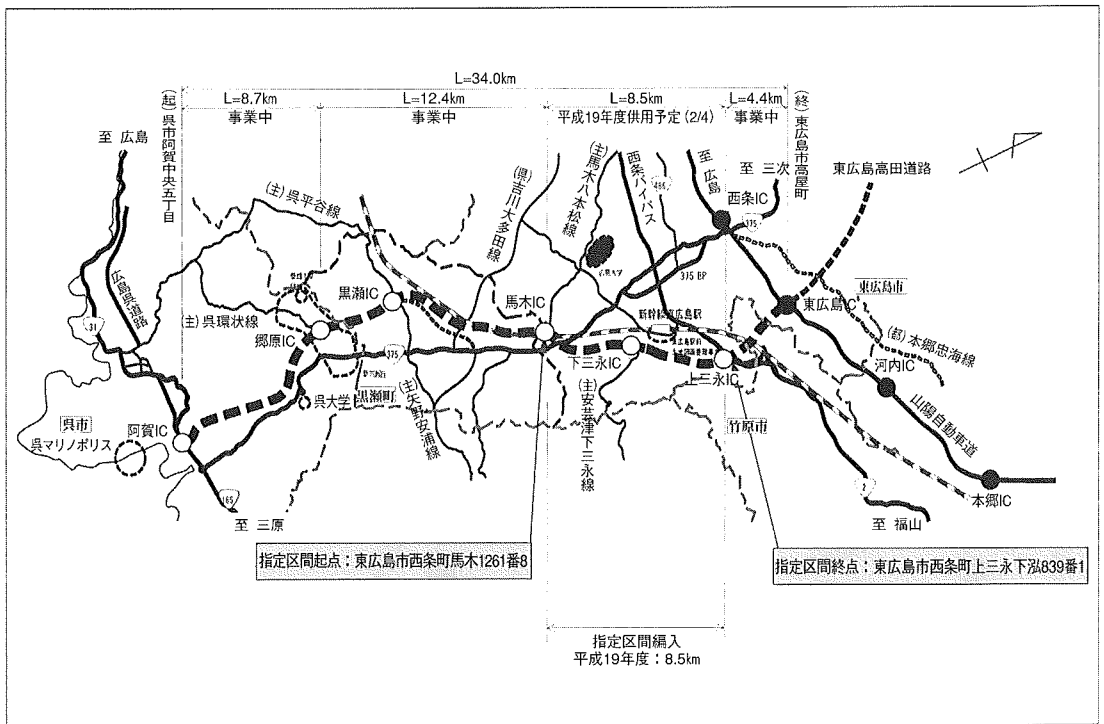


図3 一般国道283号 仙人峠道路



現行

変更

図4 一般国道375号 東広島・呉道路

現行

変更

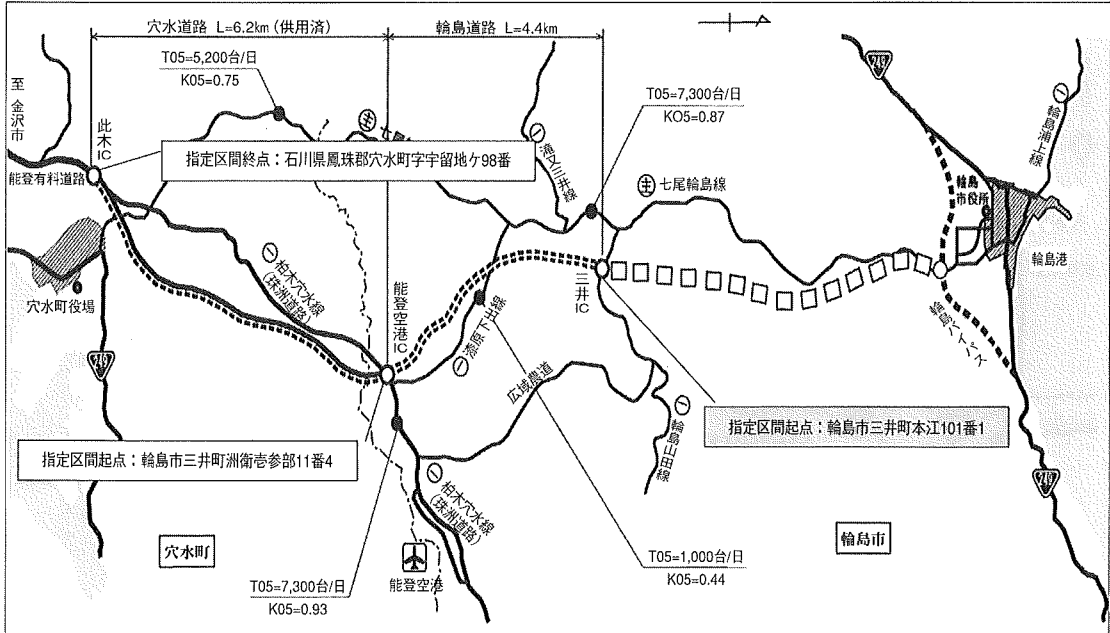


図5 一般国道470号 能越自動車道（輪島道路）

現行

変更

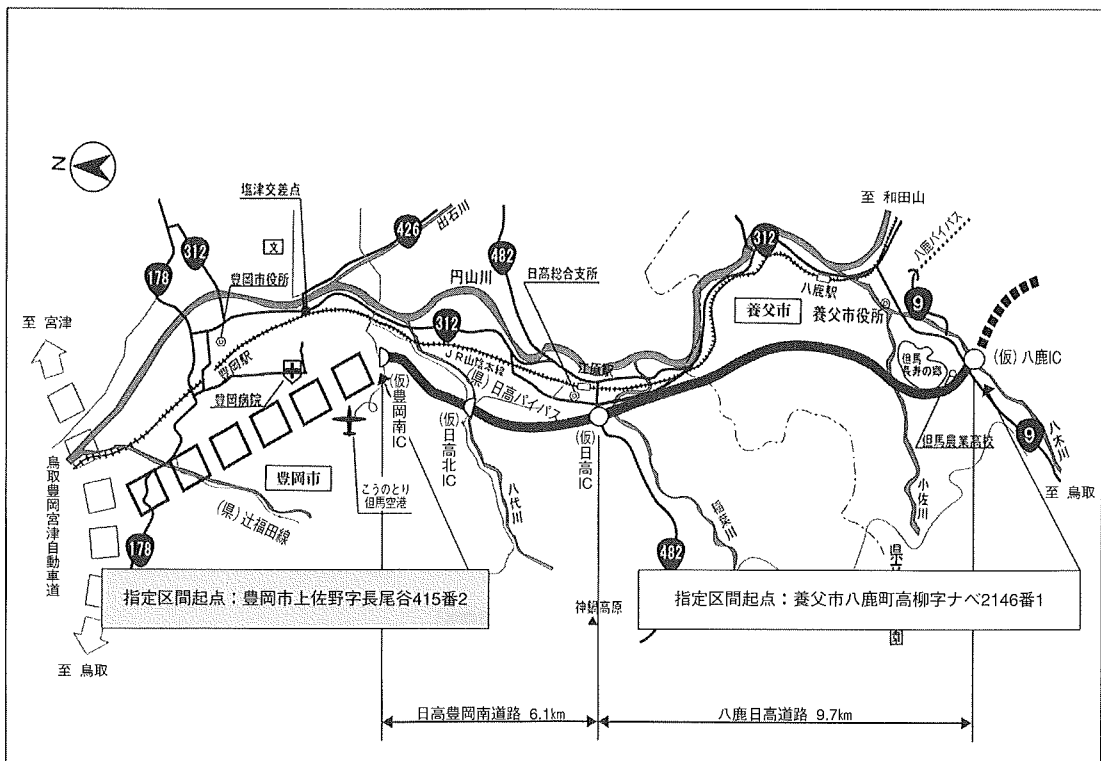


図6 一般国道483号 北近畿豊岡自動車道（八鹿日高道路・日高豊岡南道路）

現行

変更

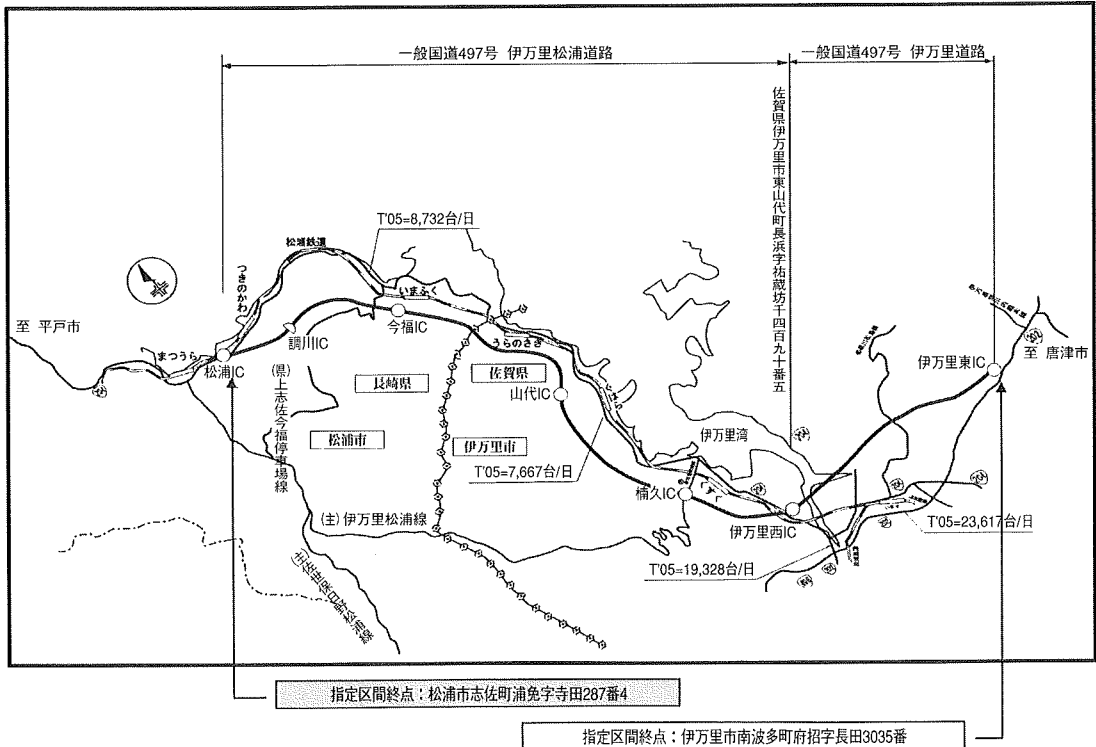


図7 一般国道497号 伊万里・伊万里松浦道路

## 二 改正理由

1 一般国道二三号、一五八号、二八三号、

三七五号について

これらの路線に係る新たに指定区間に編入する区間については、当該路線が道路法施行規則（昭和二十七年建設省令第二十五号）第一条の二の一般国道の指定区間を指定する政令の制定又は改廃の立案の基準（以下「基準」という。）に該当すること、また、当該区間に係る改築事業が平成一九年中に終了し、同年中に供用が開始されることとなっていることから、これを指定区間に編入することとするものである。

なお、各路線毎の基準該当性及び供用開始予定時期は表2のとおりである。

一五八号、三七五号については、本年中の供用開始（予定）となるが、指定区間の指定（政令の改正）は、原則として年度単位で行うという運用がなされてきたところであり、当該二路線についても、今回の改正に併せて指定区間編入することとする。

2 一般国道四七〇号、四八三号、

四九七号について

これらの路線については、新設路線となるところである。

表 2

路線名	基準該当性	供用開始時期
一般国道23号	2号(地域高規格道路)	平成19年2月26日
一般国道158号	1号(高規格幹線道路)	平成19年中
一般国道283号	1号(一般国道自専道)	平成19年3月18日
一般国道375号	1号(高規格幹線道路)	平成19年中

表 3

路線名	基準該当性	都市計画の決定状況
一般国道470号	1号(高規格幹線道路)	平成11年5月
一般国道483号	1号(高規格幹線道路)	平成18年3月
一般国道497号	1号(一般国道自専道)	平成18年12月

※ 都市計画の決定状況については、各路線とも今回追加する区間における最終の都市計画を掲載

新設路線については、区域の決定があった後に指定区間編入を行うこととしており、また、区域決定前であっても、都市計画決定がなされている等により、事業化が確定しており、起終点が道路として特定できる区間はすべて指定区間として指定するものとしておられるところである。

これら三路線の今回新たに指定区間に編入しようとする区間については、事前の道路交通調査等

※2:長崎大分線の由布院IC↔大分ICの間は霧による通行止めが多く、霧の間はこの国土開発幹線自動車道(高速自動車国道)の代替路線(迂回路)として機能している。

### 三 指定区間を指定する基準について

基準については、道路法施行規則(昭和二十七年建設省令第二十五号)第一条の二において規定されているところであり、

- ① 北海道の区域内に存する一般国道の区間
- ② 高速自動車国道と一体となって全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路である一般国道の区間
- ③ 国土を縦断し、横断し、又は循環して都道府県庁所在地その他政治上、経済上又は文化上特に重要な都市を効率的かつ効果的に連絡する一般国道の区間
- ④ 港湾法(昭和二十五年法律第二百十八号)第二項第二号に規定する特定重要港湾若しくは同法付則第五項に規定する港湾又は重要な飛行場と高速自動車国道又は①、②のいずれかに規定する一般国道の区間とを効率的かつ効果的に連絡する一般国道の区間

このような基準が制定されることとなった経緯は次のとおりである。

《第二次地方分権推進計画》

を経て、またそれぞれの都市計画決定を受けて、平成一九年度から事業着手(測量・用地買収、道路区域の決定)が可能となる段階となっており、また、基準にも該当することから、今回、指定区間に編入することとする(表3)。

#### 3 一般国道二一〇号について

当該路線については、既に供用が開始されており、現時点では県管理の指定区間外国道となっている。

当該路線に係る新たに指定区間に編入する区間については、平行する九州横断自動車道長崎大分線の一部区間の代替路線として機能していること(※2)、周辺に代替する一般国道が存在しないこと、基準に該当していること(二号該当)から、国土交通大臣が管理すべきものであるといえるため、今回新たに指定区間に編入することとするものである。

また、大分県による当該路線の当該区間に係る道路台帳の調整がはかられ大分県から国土交通大臣に道路管理を引き継ぐ体制が整ったこと、当該区間の一時改築とそれに引き続き県が実施していた防災・交通安全対策等の改良事業は平成一七年度までに完了したことから、今回新たに指定区間として国土交通大臣が管理することとするものである。

第二次地方分権推進計画（平成一一年三月二

六日閣議決定。以下「分権計画」という。）において公共事業に係る国の直轄事業及び国が直接管理する公物については、国と地方の役割分担の明確化と国の役割の重点化の観点から、また、中央省庁等のスリム化にも資するように、全国的な見地から必要とされる基礎的又は広域的の事業に限定し、それ以外は地方公共団体にゆだねることとし、この直轄事業及び直轄公物の範囲について、客観的な基準などにより明確化を図ることとされた。

《道路審議会答申》

「直轄管理区間の指定基準に関する答申（平成一一年七月道路審議会答申）」において具体的な考え方及び基準が示された。

《道路法施行規則の一部改正》

平成一六年三月に道路法施行規則を改正し（道路法施行規則の一部を改正する省令（平成一六年三月一五日国土交通省令第一四号）、国土交通大臣が行う一般国道の指定区間を指定する政令の制定又は改廃の立案については、①から④のいずれかに該当する一般国道の区間が当該政令で指定されるよう行うものとした。

今回の追加路線に係る基準該当性については、例えば図8・9のとおりとなっている。



図8





図 9

## 四 施行日について

今回の改正政令については、原則施行日を平成一九年三月一日としているところであるが、その他三段階の施行日を設けているところである。この理由については次のとおりである。

### ① 一般国道二三号について

一般国道二三号における今回の指定区間編入区間のうち、豊橋東バイパスの区間については平成一九年二月二六日（岡崎バイパスの区間については同年三月二六日）に供用開始する予定であり、これに併せて施行することが必要である。

### ② 一般国道二二〇号について

一般国道二二〇号については、業務の円滑な移管（県管理から国管理へ）を行う必要がある、このためには道路管理者の変更の周知について一定程度期間が必要（道路管理の移管を伴う場合の改正については通常一週間以上の周知期間を設けている。）であり、また、その変更については道路の利用者又は通行者にとってわかりやすいタイミングで行うことが必要であることから区切りのよい日とした。

したがって、公布の日から八日後で、月の初めの平成一九年三月一日を施行日とすることとした。

③ 一般国道四七〇号、四八三号、

四九七号について

これらの路線については、新年度より事業を開始する必要があることから改正を行うものであるため、その施行は今年度中に行う必要がある。また、事業開始のタイミングは、当該事業を行う周辺地域住民等にとってわかりやすいタイミングで行うことが必要であることから、この政令の区切りのよい施行日（平成一九年三月一日）に併せて施行することとした。

④ 一般国道一五八号、三七五号について

これらの路線については、平成一九年一〇月に供用開始がなされる予定であり、指定区間への編入が原則として年度単位で行われていることから、今回の改正に併せて行うことが必要であり、また、当該事業を行っている周辺地域住民等にとってわかりやすいタイミングで行うことが必要であることから、今回の改正の区切りのよい施行日（平成一九年三月一日）に併せて施行することとした。

（当該区間の改築については現在国土交通大臣が権限を代行して行っており、同日に施行しても供用開始までの間の工事実施上支障は生じない。）

⑤ 一般国道一六三号について

一般国道一六三号の改正は、市町村合併によ

り平成一九年三月一二日に山城町が廃止され、木津川市が設置されることに伴う改正であるため、同日に施行する必要がある。

⑥ 一般国道二八三号について

一般国道二八三号の路線に係る指定区間に編入される区間の改築については、現在一部を県が行っており、当該区間の供用開始日である平成一九年三月一八日に併せて指定区間に編入す

る必要があるため、同日に施行することが必要である。

⑦ その他の改正規定について

その他の改正については、平成一八年中に既に行われた市町村合併等によるものであり、これは直ちに別表に反映させる必要があることから、本改正政令の最初の施行日である平成一九年二月二六日に併せて施行することとした。

これにより、施行日については表4のとおり整理される。

したがって、この政令の施行日は改正号数の最も多い平成一九年三月一日とし、それ以外の日に施行しなければならないものについては、施行日を分けて施行することとしたものである。

表4

路線名	施行日
23号の一部、101号、108号、126号、156号	平成19年2月26日
158号、210号、375号、470号、483号、497号	平成19年3月1日
163号	平成19年3月12日
283号	平成19年3月18日

# 特別会計に関する

## 法律（道路関係）について

道路局路政課

### 一 はじめに

本年三月二六日に「特別会計に関する法律」が第一六六回国会において成立し、同月三一日に公布されました（平成十九年法律第二十三号）。ここでは、同法のうち、道路関係部分の内容について紹介します。

### 二 現行の道路整備特別会計の概要

道路整備特別会計は、国が直轄で行う道路整備に要する費用、地方公共団体等が行う道路整備に対する国の負担金等の交付等に係る歳入歳出を一般会計と区分して管理し、経理内容を明確にするため、昭和三十三年に設置されました。道路整備特別会計では、一般会計からの繰入金

（揮発油税、石油ガス税等）、揮発油税、地方公共団体の直轄事業負担金等を財源として、交通円滑化事業、地域連携推進事業、有料道路事業への出資金・貸付金、地方道路整備臨時交付金等の事業を実施しています（図参照）。

### 三 特別会計に関する法律の内容

（道路関係）

#### 1 総論

「行政改革の重要方針」（平成一七年二月二四日閣議決定）では、「道路整備特別会計、治水特別会計、港湾整備特別会計、空港整備特別会計及び都市開発資金融通特別会計の五つの特別会計については、平成二〇年度までに統合し、無駄の排除を行うものとする」とされています。また、

「簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律」（平成十八年法律第四十七号）第二十条第一項においても、「道路整備特別会計、治水特別会計、港湾整備特別会計、空港整備特別会計及び都市開発資金融通特別会計は、平成二〇年度までに統合するものとする。この場合において、これらの特別会計において経理されていた事務及び事業については、その合理化及び効率化を図るものとする」とされました。

今回の「特別会計に関する法律」の制定は、これらの政府の方針に基づいて行われたものです。

#### 2 各論

「特別会計に関する法律」のうち道路関係の概要は以下のとおりです。

① 社会資本整備事業特別会計の設置

道路整備特別会計、治水特別会計、港湾整備特別会計、空港整備特別会計及び都市開発資金融通特別会計の五つの特別会計については、平成二〇年度に統合され、新たに社会資本整備事業特別会計が設置されます。

また、社会資本整備事業特別会計には、道路整備勘定、治水勘定、港湾勘定、空港整備勘定、業務勘定の五つの勘定が設置されます。

この結果、これまで道路整備特別会計で経理されていた事業については、平成二〇年度予算からは、基本的に道路整備勘定で経理されることとなります。

② 業務勘定の設置

道路整備事業に伴って必要となる人件費、事務費等については、これまで道路整備特別会計で経理していましたが、平成二〇年度以降は、社会資本整備事業特別会計の業務勘定で一元的に経理することとなります。

また、各事業で従来行なってきた調査のうち、各事業に関する横断的な調査を効率的に実施する費用についても業務勘定で一元的に経理することとなります。

なお、都市開発資金融通特別会計において経理することされている都市開発資金の貸付けについても、平成二〇年度以降は、業務勘定にお

いて経理することとなります。

③ 借入金規定の廃止

現行の道路整備特別会計法では、道路整備事業に要する費用の財源である揮発油税等の特定財源や予備費等を充当してもなお財源に不足が生じる場合に対応するため、道路整備特別会計の負担において、道路整備事業に要する費用の財源に充てるため借入金をすることができるとなっています。

しかしながら、借入金については、平成五年度以降実績が無く、今後も当面は借入金を道路整備事業に要する費用の財源に充てることは想定されないことから、社会資本整備事業会計道路整備勘定に係る規定としては、借入金規定は置かないこととしています。

④ 一般会計における経理

独立行政法人土木研究所に対する運営費交付金及び施設整備補助金については、これまで道路整備特別会計において経理していましたが、平成二〇年度以降は一般会計において経理することとなります。

⑤ 道路整備特別会計法の廃止、

暫定的な特別会計の設置

現行の道路整備特別会計法については、平成一八年度末をもって廃止されることとなります。平成一九年度から社会資本整備事業特別会

計が設置されるまでの一年間は、「特別会計に関する法律」に基づき、暫定的に道路整備特別会計が設置されることとなります。

「特別会計に関する法律」に基づき暫定的に設置される道路整備特別会計で経理する事業は、現行の道路整備特別会計と基本的に同じになります。

⑥ その他

現行の道路整備特別会計では、財源特例法に規定された特定財源制度を根拠とする歳入・歳出などの規定が置かれています。一方、財源特例法に基づく特定財源制度については、平成一九年度までの時限措置とされており、平成二〇年度以降については、昨年一月八日に閣議決定された「道路特定財源の見直しに関する具体策」に基づき見直しを行うこととされています。

このため、道路整備勘定に関する規定については、平成二〇年三月三十一日までに、「道路特定財源の見直しに関する具体策」に基づく特定財源制度の見直しと併せて検討を行ない、その結果を踏まえて、必要な措置を講ずることとしています。

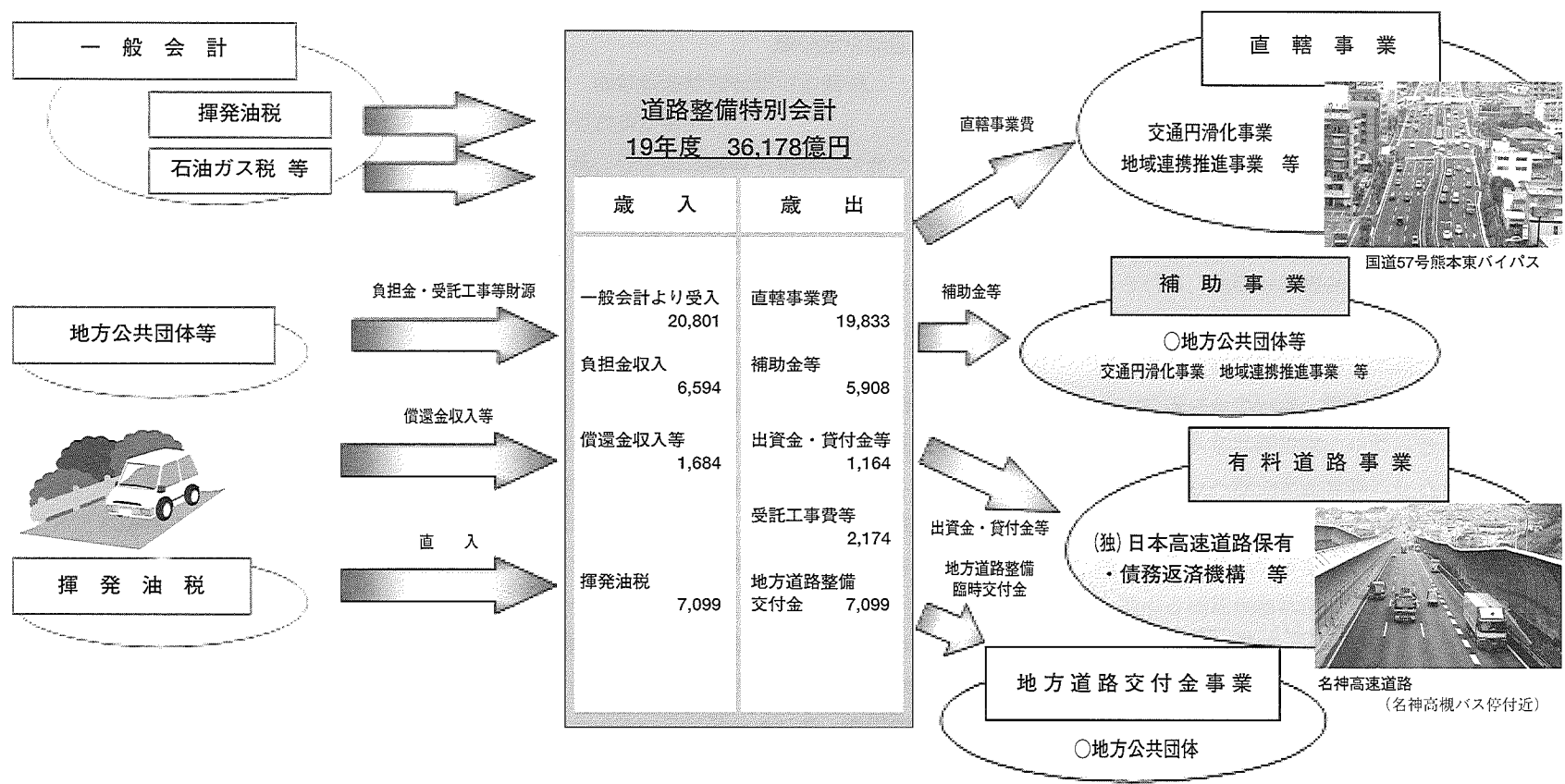


図 道路整備特別会計の概要

# 道路法の道路とは？

## 道路局路政課

シンイチ いやー、一年経つのもって早いですね。

もう四月ですよ。春は暖かいから、すぐにねむくなりますよね。ふあゝ。

ダイ蔵 そんな間抜けな顔してあくびするとは、ずいぶん余裕ができたな。そんなことでは新人にすぐに追い抜かれるぞ。

シンイチ うっ。そ、そんなことはありませんよ。

それにしてもどんな新人が来るんですかね。楽しみですけど、緊張しますね。

ダイ蔵 …と噂をしてたら、来たぞ。

新人 はじめまして。今日から路政課でお世話になります。よろしくお願ひします！

ダイ蔵 お、なかなか元気がいいね。仕事をする上で元気がいいのは大事だよ。

シンイチ そうそう。でも、やはり頭脳が大事。

ダイ蔵 おまえが言うな。

シンイチ 道路局に来たからには、まずは道路に

関する質問です。道路法上の道路にはどんなものがあるでしょうか？

新人 道路法上の道路？ そういって何だか難しそうですね。道路法のこと、まだよく分からないですが、道路法というくらいですから、すべての道路が道路法上の道路じゃないんですか？

シンイチ これが違うんだな。一般的には、人や自動車が通る道であれば、なんでも道路といふよね。でも、例えば私道を考えてみよう。私道はあくまでも道路の形状をした一個人の土地ではないよね。

新人 確かにそうですね。そうすると、私道は道路法上の道路ではないということですよ。でも、私道はだいたい住宅街にある小規模なものが多いですよ。やはり、自動車が通行するよな道路というのは、道路法上の道路と考えると

いいんですか？

シンイチ では、ここで道路法令総覧を開いてみよう。道路法（以下「法」という。）第二条で「道路」の定義をしていて、まずは「一般交通の用に供する道で次条各号に掲げるもの」としているんだ。そして、法第三条各号には高速自動車国道、一般国道、都道府県道、市町村道の四つが掲げられているんだ。

新人 高速自動車国道や都道府県道は何となく分かりますが、一般交通の用に供するとはどういうことなんですか。特定の人しか通れない道ではないということでしょうか。高速道路を歩行者は通行できないですし、有料道路ならお金を払わないと通れないですよ。

シンイチ ここでいう「一般交通の用に供する」というのは、不特定多数の用に供するという意味なんだ。自動車しか通れない道や料金を払わないと通れない道も、一般に差別なく公開されているだろう？

新人 確かに、高速道路だって自動車に乗って料金を支払う必要はありますが、誰でも通れますからね。ところで、法第二条第一項にはまだ続きがありますね。

シンイチ そう。続きでは、「トンネル、橋、渡船施設、道路用エレベーターなど道路と一体となつてその効用を全うする施設・工作物」も道

路法でいう道路だとしているんだ。

新人 こういうのも道路なんですか？

シンイチ そうなんだよね。道路は一般的に土地の設備として考えられるわけだけど、トンネルや橋はこれに含まれないよね。でも、一方で、トンネルや橋が道路と一体となることで、初めて道路の効用が発揮できるわけだ。だから、これらも道路に含めて考え、道路の管理に当たって道路と同じ扱いをすることとしているんだ。

新人 トンネルや橋なら道路に含めるのも分かりますけど、渡船施設や道路用エレベーターが道路というのは何だかおかしい感じがしますね。シンイチそこは、「道路と一体となつていその効用を全うする施設・工作物」というのが重要だ。渡船施設とは船及び接岸施設の総称なんだけど、道路と道路をつないで一本の交通系統としての機能を發揮させるものという意味では、道路と「一体となつてその効用を全うする」と言えるんだ。

新人 一般的に考える道路とはちよつと違つとところがあるんですね。法第二条第一項には最後に「道路の附属物」というのがありますけど、これは何ですか。同条第二項には具体的に挙げられていますね。

シンイチ さらに「道路」には、道路の附属物で当該道路に附属して設けられているものも含ま

れるとされているんだ。具体的には、君の言うとおり同条第二項や道路法施行令第三十四条の三に限定列挙されていて、道路の構造の保全、安全かつ円滑な道路の交通の確保その他道路の管理上必要な施設又は工作物をいうんだ。ちなみに、「道路に附属して」とは、物理的に道路に接している必要はないが、社会通念上、具体的場所における道路のためのものであることが明らかである場合を言うんだ。

新人 確かにガードレール（さく）は道路の安全かつ円滑な道路交通には必要ですよ。道路法上の道路といつても奥が深いんですね。単に「道路」といっても道路法の中では、事細かに定義付けられているんですね。

ダイ蔵 日々勉強することはあるからね。年度も改まつて後輩もできたことだから、シンイチも今まで以上にがんばらないとだよ。

シンイチ その通りですね。よろしくおねがいします！

ダイ蔵 先輩らしく声の大きさは負けてないね。

#### 〈参照条文〉

#### 道路法（昭和二十七年法律第百八十号）

（用語の定義）

第二条 この法律において「道路」とは、一般交通の用に供する道で次条各号に掲げるものをいい、トンネル、橋、渡船施設、道路用エレベーター等道路と一体となつてその効用を全

うする施設又は工作物及び道路の附属物で当該道路に附属して設けられているものを含むものとする。

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

一 道路上のさく又は駒止

二 道路上の並木又は街灯で第十八条第一項に規定する道路管理者の設けるもの

三 道路標識、道路元標又は里程標

四 道路情報管理施設（道路上の道路情報提供装置、車両監視装置、気象観測装置、緊急連絡施設その他これらに類するものをいう。）

五 道路に接する道路の維持又は修繕に用いる機械、器具又は材料の常置場

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

七 共同溝の整備等に関する特別措置法（昭和三十八年法律第八十一号）第三条第一項の規定による共同溝整備道路又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）第四条第二項に規定する電線共同溝整備道路

に第十八条第一項に規定する道路管理者の設ける共同溝又は電線共同溝

八 前各号に掲げるものを除くほか、政令で定めるもの

3 この法律において「自動車」とは、道路運送車両法（昭和二十六年法律第百八十五号）第二条第二項に規定する自動車をいう。

4 この法律において「駐車」とは、道路交通法（昭和三十五年法律第百五号）第二条第一項第十八号に規定する駐車をいう。

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

6 この法律において「道路」とは、一般交通の用に供する道で次条各号に掲げるものをいい、トンネル、橋、渡船施設、道路用エレベーター等道路と一体となつてその効用を全

# 道路のバリアフリー化の取組みについて

## ユニバーサルデザイン・モデル事業

埼玉県県土整備部道路環境課 森 隆

### 一 背景

道路については、「ユニバーサルデザイン」の考え方にに基づき、年齢や障害の有無にかかわらず、誰もが安心して快適に移動できる歩行空間が求められている(図1)。

このような状況の中、埼玉県は全国でも四番目に平均年齢が若い県であるが、今後、全国で最も速いスピードで高齢化が進むことが予想される。平成二二年には高齢化率が二二%を超え、平成三二年頃には二九%に達する見込みである。

ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた道路のバリアフリー化については、国の「道路の移動円滑化整備ガイドライン」が定められている。本県では、これに加え「福祉のまちづくり条例設計

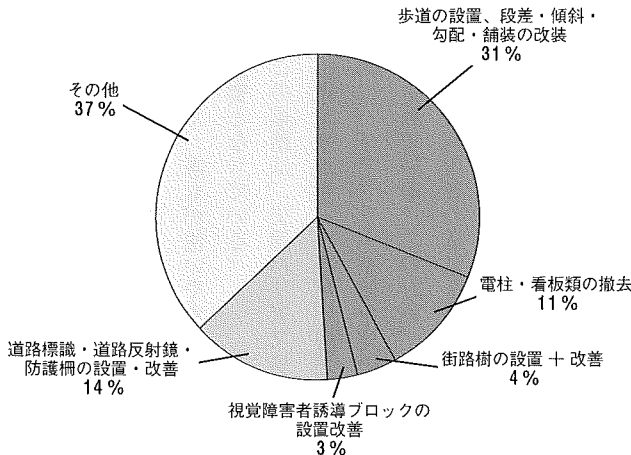
ガイドブック」を定め整備を進めているところである。

さらに、より質の高いユニバーサルデザインを実現するためには、このような指針はもとより、道路の設計段階から道路を利用する障害者・高齢者などの方々に参画していただき、道路利用者の意見を事業に反映することが重要であると考えている。そこで、本県では、そのような道路利用者からの意見を活かす、ユニバーサルデザイン・モデル事業を東松山市内の県道深谷東松山線で実施した。次にその概要を紹介する。

### 二 県道深谷東松山線自転車歩行者道整備

#### 1 事業概要

県道深谷東松山線の東武東上線東松山駅と東松



出典：国土交通省「道路環境に関する点検による改善要望箇所」(平成11年秋までの実施地区での合計)

図1 道路について利用者が改善してほしいと感じていること



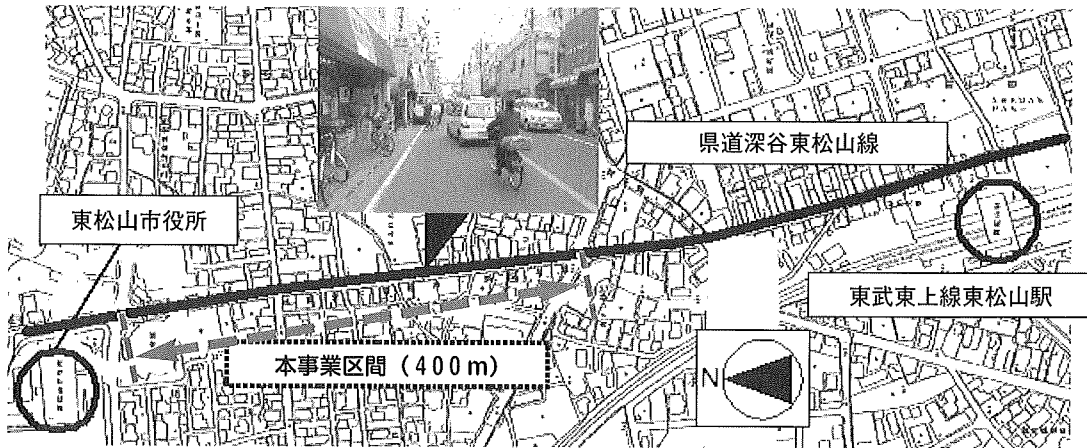


図2 事業区間概要図

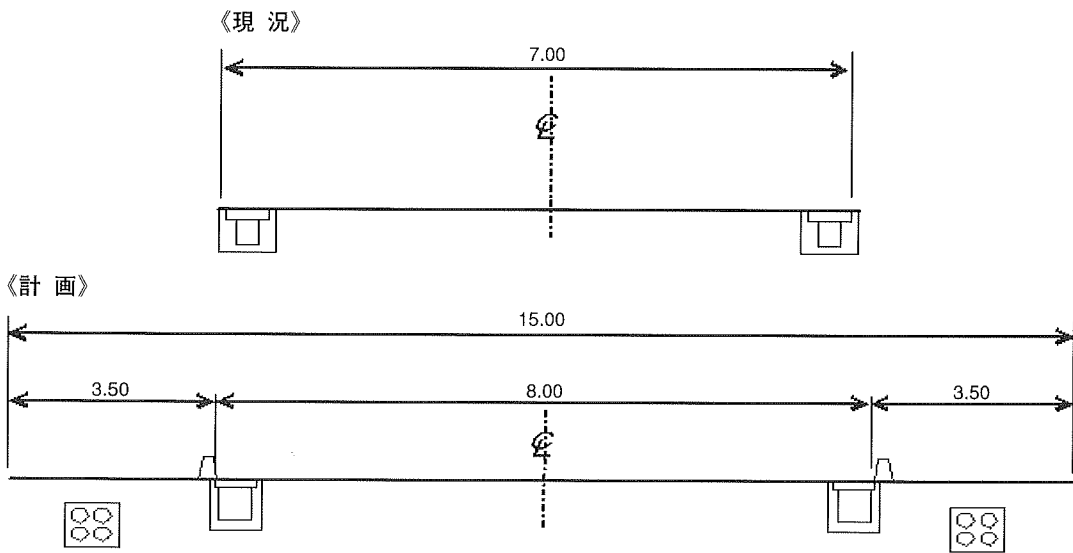


図3 平面図・横断面

山市役所を結ぶ区間（通称「まるひろ通り」）は、幅員7mの歩道がない道路である。沿道にはデパート、小売店、飲食店など多くの商店が立ち並んでおり、また、市役所などの公共施設を利用する人も多く、誰もが使いやすい道路を整備することが必要となっている。

この道路は、交通バリアフリー法に基づく「東松山市基本構想」（東松山市策定）において、優先的にバリアフリー整備を進める「特定経路」に指定されている。このため、その整備にあたっては、道路利用者の意見を取り入れるユニバーサルデザイン・モデル事業と位置付け、現在、全長400mの区間を幅員一五～一八mに拡幅する自転車歩行者道整備を行っている。事業は、平成二二年までの完了を目指している（図2・3）。

## 2 道路利用者の参加

本事業では、平成一六年に車椅子利用者などの障害者や高齢者、商店街の方々の参加によるワークショップを開催し、県の設計案に対して「ユニバーサルデザインの視点」から提案をいただいた。また、ユニバーサルデザインの普及啓発も兼ねて、小中学校の児童・生徒から意見を伺うワークショップについても開催した（図4）。

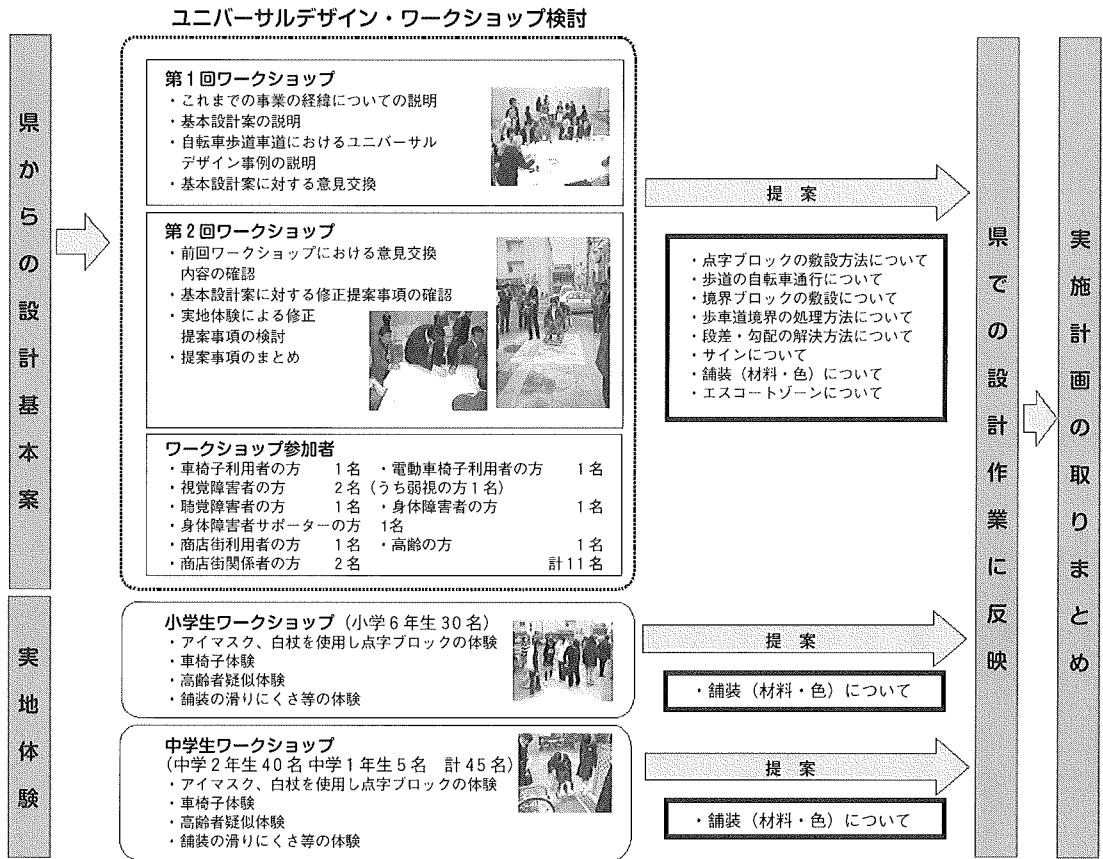


図4 道路利用者参加のプログラム

3 ワークショップにおける留意点

ワークショップにおいては、次のような事項に留意して意見の合意形成を図った。

- ・一人一人に多くの意見を伺うため、全体を三グループに分割し、それぞれのグループ内で意見交換を行った。
- ・口頭で説明すると同時に、視覚障害者の方が触知可能な図面を用いて説明した。
- ・道路舗装サンプルの素材と色について、実際の舗装サンプルを使用し、濡れた時の滑りやすさや車椅子での走行性、商店街での見栄えなどについて意見交換を行った。
- ・歩車道境界の段差解消ブロック是非と改善点等について、実際の段差解消ブロックを使用し、視覚障害者の方がつまずかない工夫や車椅子での走行性、色による視認性などについて意見交換を行った。
- ・エスコートゾーンの敷設の是非と改善点等について、実際のエスコートゾーンを体験し、視覚障害者の方の横断歩道のわかりやすさなどについて意見交換を行った。

4 ユニバーサルデザインの視点からの提案

ワークショップ参加者からの主な提案は、表のとおりである。

表 ワークショップ参加者からの主な提案

項目	提案内容	理由
■点字ブロックの敷設について	・視覚障害者が歩きやすいよう民地境界から1mの箇所に敷設する	・民地の境界に近いと物が置かれていると歩けない ・介添えの人と並んで歩けるようにする
■歩道の自転車通行について	・歩道内に自転車の通行を誘導する着色を行い自転車と歩行者を分離する	・自転車の走行マナーが悪く危険である ・高齢者や聴覚障害者は、突然追い越されると危険である
■歩車道境界の段差解消ブロックの敷設について	・部分的に段差解消ブロックを設置する ・点字ブロックの導線に支障がない位置に設置する ・段差解消ブロックに着色し、サインブロックを設置する	・歩車道境界の段差を無くし、車椅子を走行しやすくする ・視覚障害者と車椅子利用者の通行が重複しないようにする ・段差解消ブロックを認知しやすくする
■舗装の素材と色について	・透水性の洗い出し平板で、自然石のままの緑色にする。 ・車の出入り口は、舗装の色を変える。	・車椅子の走行で滑らないようにする ・自然な色がよい。 ・車の出入り口に注意を促す必要がある

ができた。

- ・視覚障害者と車椅子利用者など障害の違う方が同じ場で話し合い、意見の集約ができた。
- ・意見交換により、行政と道路利用者との信頼関係が生まれた。
- ・より多くの人が使いやすい道路とするため、道路利用者の意見を設計に反映できた。

### III おわりに

これまでの道路整備においては、住民参加というと行政の主導による地元住民への説明会等が主体であった。説明会では、行政が作成した案を初めて説明するため、住民にとっては事業への理解などが十分できない場合もあり得た。

このため、本事業においてはワークショップを開催し、設計段階から道路利用者に参加してもらうことにより、道路利用者の理解や行政との信頼関係が生まれるとともに、利用者との意見を取り入れて、より利便性の高い道路整備が可能になった。急速な高齢化の進展や誰もが暮らしやすい社会への要請により、道路の歩行空間のバリアフリー化はますます必要になってくる。

今回の取組みについては、事業完了後に道路利用者と一緒に効果を検証し、その結果をこれからの道路のバリアフリー化に役立てていきたいと考えている。

## 5 ワークショップによる成果

ワークショップにより、次のような成果があった。

- ・道路舗装や段差解消ブロックなどで実物を使うことにより、写真や図面を見るだけとは違

い、整備イメージを持つことが出来るため、ワークショップ参加者の議論が活発になり内容が深まった。

- ・触知可能な図面を使用することにより、視覚障害者の方からも参考になる意見聞くこと

# 道路用地内において行われた 代執行について違法性が争われた事例

— 大阪市道土地明渡請求事件 —

道路局道路交通管理課 岡崎 之彦

〔一審判決〕

平成一七年二月二日 大阪地方裁判所

請求棄却（確定）

## はじめに

道路上に設置物が置かれている場合に、行政代執行が認められる要件としては、法律により直接に命じられ、又は法律に基づき行政庁により命じられた行為について義務者がこれを履行しない場合、他の手段によってその履行を確保することが困難であり、且つその不履行を放置することが著しく公益に反すると認められることが必要である。

今回の事例紹介では、道路管理者が占有者に対して行った代執行について訴えを提起された事例を紹介する。

## 一 原告の請求

被告は、原告に対し、別図物件目録記載の土地を明け渡せ。

## 二 当事者の主張

### 1 請求原因（原告の主張）

#### (1) 原告の占有

ア 本件土地の来歴等

別図物件目録記載の土地部分（以下「本件土地」という。）は、以前は「大阪市甲区乙丁目一番二、宅地一七・六五㎡」（以下旧乙丁目一番二の土地」という。）に含まれる土地の一部ない

しはそれに隣接する（東側に隣接する）土地であったが、旧乙丁目一番二の土地は、被告による大阪都市計画道路北野都島線の道路拡幅事業

のため、平成一〇年一月二四日の裁決手続開始決定を原因として起業者である被告によって分筆され、北側部分（拡幅部分に該当する部分）が大阪市甲区乙丁目一番八宅地五二・一八㎡と、南側（残地）部分が大阪市甲区乙丁目一番二宅地六五・四六㎡となった。

イ 本件土地の占有状況、相続など

本件土地は、原告の母であるAの所有する建物（以下「本件建物」という。）の敷地の一部として、Aが本件建物の前々所有者（B。Aの夫であるCの父で、原告の祖父である。）、前所有者（C。原告の父である。）の時代からその占有を引き継いで従前から長年使用、占有する土地であり、平成一三年一二月二七日までは本件建物が存在していたため、本件建物の敷地、底地として、所有の意思を持って

平穩公然と占有していた土地である。  
ウ 本件土地の相続、所有関係、

原告の占有代理など

(ア) 旧乙丁目一番二の土地は、元はBの所有であったが、Bは昭和五七年五月一日に死亡し、相続によりCの所有となり、Cが平成三年五月一日に死亡したため相続、遺産分割協議により、結局、Aの単独所有となった。なお、Cの相続については、法定相続人は、妻A、子(長女)D、子(二女)E、子(長男)原告の計四名であり、その四名が分割協議をなし、結局、旧乙丁目一番二の土地については、Aが単独で取得する合意ができたものである。

(イ) ところが、後日、Dが、前記遺産分割協議の成立について異議を申し立て、現在も

#### 原告関係者一覧

A	: 原告の母。本件建物所有者
B	: 原告の祖父。本件建物の前前所有者
C	: 原告の父。本件建物の前所有者
D	: Cの長女。
E	: Cの二女。
原告	: Cの長男

紛争が継続している。Dは、現在、旧乙丁目一番二の土地についても、共有持分六分の一を主張している。ほかの相続人は、Aの単独所有について異議はないので、結局、Dの主張を容認しても、Aが六分の五の共有持分を有していることになる。

(ウ) 仮に、Cの遺産分割協議が未成立と解しても、その場合は、各相続人が法定相続分に応じた共有持分を有していることとなるため、旧乙丁目一番二の土地についても、Aが二分の一、その他の相続人(原告も含む)が各六分の一ずつの共有持分を有していることになる。

(エ) 以上をまとめると、C死亡後の本件土地の所有・占有関係については、前記(ア)によれば、Aが単独所有、占有をしていることとなり、前記(イ)によれば、Aが六分の五、Dが六分の一の共有持分で、さらには前記(ウ)によれば、Aが二分の一、原告が六分の一、DとEがやはり六分の一ずつの共有持分で、それぞれ所有、占有をしていることとなる。

(オ) 原告の占有代理(Aの単独占有あるいは六分の五の占有の場合)

Aは、平成一二年一月一日、地下鉄の駅ホームから転落する事故によって重傷を負

い、精神上でも障害を残し、事理を弁識する能力を欠く常況となったため、家庭裁判所の審判を経て、大阪弁護士会所属弁護士である弁護士がAの成年後見人に就任し、本件土地についても、Aの長男である原告が、事実上、A、弁護士の代理、代行者として、本件土地の管理、保全の任に当たっていた(占有代理、代行)。

エ 原告と被告との係争

被告の道路拡幅計画事業のため、前記乙丁目一番八の土地の部分は、結局、収用されたが、その土地上に存在した本件建物も収用され、収用することとなり、平成一三年二月二七日、取壊し完了で解体収去された。

本件土地については、被告は、本来道路、水路部分であつて、原告らが従前から「不法占拠」していると主張し、逆に、原告らは、本件土地はもともと自己所有地で旧乙丁目一番二の土地の一部である、もしくは、従前から長年前記自己所有地の一部と認識して、所有の意思を持って平穩公然とその占有を継続してきた(本件建物自体の敷地で、建物自体がその上に存在する「底地部分」であり、その底地として占有してきた。)土地であるし、不法占拠ではない旨主張して、互いに主張が異なる「係争地」であった。しかし、その占有は、原告らにあることは

明らかである。

また、前記大阪市の主張により（それゆえ）、本件土地部分は、被告の用地買収や収用の対象部分とはならず、収用外物件として、そのまま「係争地」として残った形となっていたため、原告らとしては、本来ならば、本件建物を解体収去する際に、本件建物全体を解体収去せず、係争地の上に存在する建物部分はそのまま切り離して本件土地上に残置することもあり得たが、そのような切り離した幅の狭い建物（切断残置部分）だけを残して存続させるのは技術的にも問題が多いし、安全上の問題もあるので、結局、本件土地部分の上に存する建物部分も残さず、建物全体を合わせて一緒に撤去、収去、解体したのである。

#### オ 占有保全の措置

係争土地部分たる本件土地は、あくまで原告らの長年占有してきた土地であり、所有権の争いを放棄したわけではないので（係争地であることに変わりはない）、Aは、その費用を持つて、その部分（本件土地）の周囲、具体的には、「東側の現況道路部分との境界線の内側」にブロック塀を設置し、「南側現況道路部分との境界線内側」にはスチール製パネルを組み立てて設置して、その占有部分を明らかにすると共に、その占有を保全、確保する措置を取った。

#### (2) 被告による占有侵害

被告は、本件建物が解体、撤去された後、それを奇貨として、「不法占拠」の主張を貫徹するため、いったん本件建物が解体、撤去された後で設置された前記ブロック塀やパネルが、不法占拠物件であるという主張を展開して、平成一四年三月八日付文書をもって原告に対し、前記ブロック塀などの物件除去をなすべき戒告を行い、平成一四年三月一八日に至るも原告がその義務を履行しないと、平成一四年三月二五日付「代執行令書」でもって行政代執行をなす旨通知し、平成一四年三月二八日、その行政代執行を強行実施して、本件土地上に設置していた前記ブロック塀やパネルを撤去して、本件土地の原告らの占有を奪った。（以下、被告の行った行政代執行を「本件代執行」という。）

本件建物撤去後に設置した前記物件は、被告の本件土地の占有を妨害するものではなく、以前からの原告らの占有は依然として継続しており、その占有部分を明示、保全、確保するため、従来の占有部分上に新たに設置されただけの物件であるから（原告らの本件土地に関する占有の形態が変更されただけと見るべきであるから）、被告が、その「不法占拠」を解消したければ、妨害物件撤去、土地明渡しの裁判を提起するなどの適式、適法な法的措置を講じて、決着をつけるべきであって、緊急で、代替措置のないケースで、厳しい要件を

備えるべき行政代執行という措置（本件代執行）でもって原告らの「占有」を奪うことは法律の適用上明らかに違法、違憲の存する許されない手法というべきであり、さらには、土地の主たる占有者たるA（その成年後見人たる弁護士）に、何ら「戒告」も「通知」もなせずに「行政代執行」をなすことも違法、違憲であることは明らかである。

#### (3) まとめ

よって、原告は、Aの占有代理人あるいは相続により取得した占有（六分の一）に基づき、被告に対し、占有回収の訴えによる本件土地の明渡しを求める。

#### 2 請求原因に対する被告の認否

##### (1) 請求原因(1)について

ア アのうち、本件土地が旧乙丁目一番二の土地に含まれる土地の一部であったことは否認し、その余は認める。原告は、本件土地が旧乙丁目一番二の土地に含まれるのではなく、その外側に存在することを認めていた。

イ イのうち、平成一三年一二月まで本件土地上に建物が存在していたことは認め、その余は知らないし争う。

ウ ウについて

(ア) (ア)は不知。ただし、旧乙丁目一番二の土地について、登記簿上、昭和五三年九月二

四日付け売買を原因としてBに所有権の名義が移転され、次いで昭和五七年五月一日付け相続を原因としてCに所有権の名義が移転されていることは認める。

(イ) は不知。

(ウ) は不知。

(エ) は不知。

(オ)のうち、Aが平成一二年一月一日に地下鉄の駅ホームから転落する事故によって重傷を負い、弁護士がAの成年後見人に就任したことは認め、その余は不知。

エ エのうち、乙丁目二番八が収用されたこと、平成一三年一二月に建物が除却されたこと、被告が原告らにおいて本件建物により本件土地を不法占拠しているとしてその解決を一貫して求めてきたことは認め、その余は不知ないし争う。

オ オのうち、本件土地上にブロック塀及びスチール製パネルが設置されたことは認め、その余は不知ないし争う。

(2) 同(2)について

同(2)のうち、被告が平成一四年三月八日付文書をもって原告に対し、前記ブロック塀などの物件除去をなすべき戒告を行い、平成一四年三月二五日付「代執行令書」をもって本件代執行をなす旨通知し、平成一四年三月二八日、本件代執行を行

ったことは認め、その余は不知ないし争う。

(3) 同(3)は争う。

### 3 被告の主張

(1) 本件代執行に至る経過など

本件代執行に至る事実経過は、概ね別表のとおりである。

(2) 行政代執行と占有侵奪

元来、占有回収の訴え(民法二百条)は、他人の私力によって物の占有を奪われた場合に侵害者からその物の返還を請求することを認めた制度であつて、私力によつてではなく、権限ある国家の執行機関の行為又は公権力に基づく執行行為によつて占有が奪われたような場合には、それが外観上執行行為と認められるに足りる方式を欠く等執行行為として不成立のものとして認められるべき場合又は外観上明白に公権力による執行行為と認められない場合でない限り、たとえその執行行為につき瑕疵があり、無効と認むべき場合であつても、占有回収の訴えによつてその物の返還を請求することは許されないと解すべきである。

被告は、上記のとおり、市道九四号線の道路用地の一部であつた本件土地上にブロック塀等が設置されていることを確知し、当該設置行為が明らかに道路法四十三条の規定に違反するため、道路管理者として同法七十一条一項の規定に基づく除

却命令を原告に対して行ったところ、除却が行われず、一方で当該ブロック塀等が上記道路上に突出して設置されているため道幅が狭まっており、道路の視認性が低下して特に夜間は極めて危険な状況になつていてもはやこれを放置することは著しく公益に反すると認められる状態であつたことから、行政代執行法三条一項の規定に基づき、戒告を行い、なお履行期限までに除却が行われなかつたため、同条二項の規定に基づき代執行令書をもって原告に対し通知を行った上で、同法二条の規定に基づき本件代執行を行ったものである。

したがつて、本件代執行が外観上執行行為と認められるに足りる方式を欠く等執行行為として不成立のものとして認められるべきものにも、外観上明白に公権力による執行行為と認められないものにも当たらないことは明白であり、占有回収の訴えによつて本件土地の明渡しを求めることは許されないとすべきである。

(3) 本件代執行の適法性

なお、原告は、本件土地の主たる占有者であるAに何ら戒告も通知もなさず被告が行政代執行を行ったことは違法、違憲である旨主張している。しかしながら、原告は、平成一三年一二月二七日の時点では、原告自身がブロック塀等の設置工事を発注した者であることを被告職員に対して明言していたものであり(Aの成年後見人である弁

### 三 裁判所の判断

#### 主 文

原告の請求を棄却する。

#### 1 請求原因について

##### (1) 請求原因(1)について

ア アのうち、本件土地が旧乙丁目一番二の土地に含まれる土地の一部であったことを除くその余の事実は当事者間では争いが無い。

##### イ イ・ウについて

イのうち平成一三年一二月まで本件土地上に本件建物（正確には本件建物の一部）が存在していたこと、ウ(オ)のうちAが平成一二年一月一日に地下鉄の駅ホームから転落する事故によって重傷を負い、弁護士がAの成年後見人に就任したことは当事者間に争いが無い。また、証拠及び弁論の全趣旨を総合すると、旧乙丁目一番二の土地について、昭和五三年九月二四日付け売買を原因としてB（原告の祖父）に所有権が移転され、次いで昭和五七年五月一五日付け相続を原因としてC（原告の父）に所有権が移転されたこと、本件土地は、本件建物の敷地の一部であったこと、原告の父であったCがかつて本件建物を所有していたこと、Cが死亡し、旧乙丁目一番二の土地及び本件建物につき平成一一年四月三〇

日に所有権更正登記申請が行われ、A持分六分の五、D持分六分の一の登記が經由されたこと、しかし、旧乙丁目一番二の土地については起業者である被告の承諾がないとして所有権更正手続をもって対抗できないとし、Aが二分の一、その余の相続人（原告も含む）が各六分の一ずつの共有持分を有しているとの裁判がなされていることの各事実を認めることができる。なお、原告主張の遺産分割が成立したこと、原告が、本件土地の管理、保全に関して、A、弁護士の代理、代行者であることを認めるに足りる的確な証拠はない。

ウ エのうち、乙丁目一番八が収用されたこと、平成一三年一二月に本件建物が除却されたこと、被告が原告らにおいて本件建物により本件土地を不法占拠しているとしてその解決を一貫して求めてきたことは、当事者間に争いが無い。

エ オのうち、本件土地上にブロック塀及びスチール製パネルが設置されたことは当事者間に争いが無い。

##### (2) 同(2)について

同(2)のうち、被告が平成一四年三月八日付文書をもって原告に対し、前記ブロック塀などの物件除去をなすべき戒告を行い、平成一四年三月二五日付「代執行令書」をもって本件代執行をなす旨

護士からの平成一四年四月一六日付行政代執行に関する異議申立書においても、原告がブロック塀等の設置工事を発注したことが明記されている。)、さらに、原告自身、道路法七十一条一項の規定に基づく除却命令について弁明の機会が付与されていた（行政手続法十三条一項）にもかかわらず、当該命令の対象者について何らの弁明もせず、また当該命令・戒告・代執行令書の各手続の段階において、異議申立て（道路法九十六条二項、行政不服審査法六条）ができる旨が教示されていたにもかかわらず、特段の異議申立てもなさず、平成一四年三月二七日付行政代執行に関する異議申立書において初めて、Aに対して代執行令書が送達されていない旨を主張するようになったものである。以上のようなことからすれば、ブロック塀等の設置行為を行った者が原告であるとして、被告が原告に対して戒告等を行い、Aに戒告なし通知を行わなかったとしても、何ら違法・違憲ではない。

#### (4) その他

仮に本件代執行が違法であり無効であるとしても、そのことで直ちに、原告が本件代執行によって失った土地の占有を回復すべきことを被告に請求しうる実体法上の根拠はないものと解するのが相当である。



通知し、平成一四年三月二八日、本件代執行を行つたことは、当事者間に争いが無い。

## 2 判断

### (1) 原告には本件土地の占有があるのか

本件土地が旧乙丁目一番二の土地の一部であった(原告主張)のかこれに隣接する道路の一部であった(被告主張)のかについては、原告と被告との間で争いがあるが、本件土地上に本件建物の一部が建つていたことは争いが無い。したがって、本件建物の所有者が、本件土地を占有していたといえる。

上記認定したところから、Cが本件建物の所有権を有し、したがってその敷地の一部である本件土地の占有を有していたといえる。Cについて相続人間で遺産分割の協議が成立したとは認められず、相続人は法定相続分に従って本件建物の所有権を取得したことになる。そうすると、原告は本件建物の六分の一の持分を相続により取得し、これに伴い本件建物の敷地の一部である本件土地についての占有を相続により取得したことになる。しかし、上記認定したところから、本件建物の所有権につきA持分六分の五、D持分六分の一の更正登記が経由されており、原告は、遅くとも更正登記の申請をした平成一一年四月三〇日には本件建物の所有者ではなくなっていたといえる。そう

すると、原告は、本件土地の占有を失ったといえるから、占有権に基づく原告の本件請求は理由がないことになる。

ただ、原告は、本件土地が旧乙丁目一番二の土地の一部であった旨の主張をしており、上記認定したところから、旧乙丁目一番二の土地については、なおAが二分の一、その余の相続人(原告も含む)が各六分の一ずつの共有であると解する余地がある。そこで、仮に、本件土地についても、原告がなお六分の一の共有持分を有しているとしたら、本件土地についての占有もなお原告が有していたとする余地があり得る。そして、上記認定したように、本件建物が解体された後、わずかの間に、原告が本件土地上に上記認定のブロック塀やパネルを設置した。このような経過からすると、原告が、本件土地の占有を有しているとする余地がないわけではない。そこで、念のために、原告が、本件土地の占有を有していると仮定して、被告が本件土地の占有を侵奪したといえるかどうかにつき検討する。

### (2) 被告の本件代執行が侵奪といえるかどうか

占有回収の訴えは、物の占有者が他人の私力によって占有を奪われた場合に、その奪った者からその物の返還を請求することを認めた制度であるから権限のある行政機関によりその行為として物の占有を強制的に解かれたような場合には、上記

行為が著しく違法性を帯びてはや社会的に公認された行政機関としての行為と認めるに耐えられない場合、換言すれば外観上も私人の私力の行使と同視しうるような場合を除いては、行政手続上の救済を求め又は実体法上の権利に基づく請求をなしうることは格別、占有回収の訴えによってその物の返還を請求することは許されないものと解するのが相当である。

被告は、本件代執行を行うについては、上記二3(1)の事実経過を踏まえて、本件代執行を行っており、外観上私人の私力の行使と同視できるようなものでないことは明らかである。そうすると、原告は、仮に本件土地についての占有を有しているとしても、占有回収の訴えによつては本件土地の返還を請求することは許されないといふべきである。

なお、原告は、本件土地の主たる占有者であるAに何ら戒告も通知もなせずに本件代執行を行ったことが、違法、違憲である旨主張している。しかし、本件土地上に上記認定のブロック塀やパネルを設置したのは、原告であるから、Aに対して本件代執行に至るまでの手続を経る必要はなくこの点に関する原告の主張は理由がない。

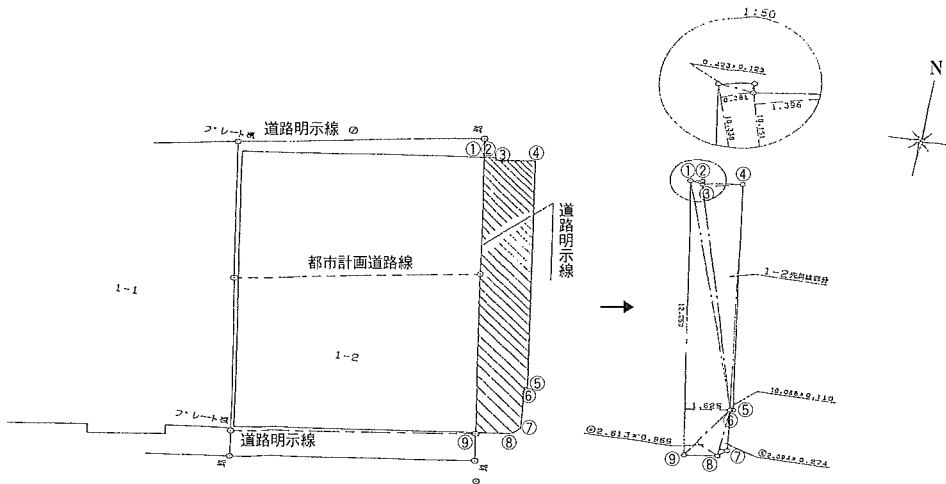
## 3 結論

よつて、原告の請求は理由がないから棄却することとし、主文のとおり判決する。

別表 本件代執行に至る事実経過【被告の主張】

平成13年	
12月10日	平成10年12月10日に分筆される前の旧乙丁目1番2の土地上の建物（以下、原告の主張する「本件建物」と思料されるので以下においては「本件建物」という。）に養生シートが設置されていることを被告大阪市建設局用地部審査課職員が確認する。
12月21日	本件建物の解体工事がほぼ完了していることを建設局用地部北部方面用地課職員が確認する。
12月25日	本件建物は解体取去されており、旧乙丁目1番2の土地から分筆された被告所有の大阪市甲区乙丁目1番8宅地公簿・実測面積52.18㎡の明示を行うため、建設局用地部北部方面用地課から依頼を受けた同局管理部測量明示課が測量を行おうとするのを、原告が測量器具を蹴るなどして妨害する。また、旧乙丁目1番2の土地の東側に隣接する大阪市道大淀区第94号線（以下「市道94号線」という。）上の土地（以下「本件道路用地」という。）上にコンクリートブロック塀の建築が開始されているのを発見し、同部路政課職員が工事請負業者に対して工事の中止を口頭で、勧告した。
12月26日	コンクリートブロック塀が完成しているのを職員が発見する。原告は現場でツルハシを持って立っており、現場の写真も取れない状況である。
12月27日	コンクリートブロック塀のほか、パネルも設置されようとしているので、これらの物件に除却勧告文を貼り付ける。パネル設置作業中の工事請負業者に、施主は誰かと尋ねたところ、呼び出された原告が現場に現れ、除却勧告文を剥がす。
12月28日	現場の通行安全確保のため、視線誘導標識を旧乙丁目1番2の土地の南東側に設置する。
平成14年	
1月4日	視線誘導標識が無断で撤去されているのを発見する。
1月8日	視線誘導標識を再度設置する。
1月9日	視線誘導標識が再度、無断で撤去されているのを発見する。
1月15日	原告に対して、コンクリートブロック塀、パネル、鉄板を除却すべき旨の除去勧告文を郵送する（内容証明かつ配達証明） なお、送達先については、平成13年12月27日にどこあてにすべきか原告本人に尋ねたところ、明確に答えず、弁護士に聞くようにとのことのであったので、弁護士に照会の上、回答を受けた住所（以下「原告居所」という。）をあて先とした。
1月21日	コンクリートブロック塀及びパネルに除却勧告文貼り付け。
1月22日	原告が前日付け上記除却勧告文を剥がす。
1月23日	コンクリートブロック塀及びパネルに除却勧告文貼り付け。
1月24日	原告に対して原告居所あてで弁明機会付与通知書を郵送する（内容証明かつ配達証明）。
1月27日	原告が平成14年1月23日付け上記除却勧告文を剥がす。
2月5日	平成14年1月24日付けで原告居所にあてて郵送した弁明機会付与通知書が、本人不在のため局留めとなっていたが、受け取りに来ないため返送される。
2月6日	原告居所あてで弁明機会付与通知書を再度郵送する（内容証明、配達証明）。併せて、職員が同通知書を原告居所に持参する（不在のため扉の郵便受けに差し置く）。
2月12日	大阪中央郵便局第2集配営業課から建設局管理部路政課に電話連絡が入る。内容は以下のとおり。 ①内容証明郵便を平成14年2月8日に原告居所に配達したが、原告本人が運転免許証を配達人に提示

	し、「自分の住所は甲区乙丁目9番15号であるので、そちらへ配達せよ。」と言い、受け取りを拒否した。
	②その際、原告は、平成14年2月6日に職員が差し置いた弁明機会付与通知書を配達人に提示し、郵便法に反するから持ち帰るよう命じた。
2月13日	上記配達人が持ち帰った平成14年2月6日付けの弁明機会付与通知書を再度、職員が原告居所に持参する（不在のため扉の郵便受けに差し置く。）。 旧乙丁目1番2の土地の現況を確認する。大阪市道豊崎鷺洲線（大阪都市計画道路北野都島線）の道路上の電柱2本にトラロープを渡し、それに原告の姓が書かれた幔幕が張られているほか、コンクリートブロック塀及びパネルに張り紙が6ヵ所されていた。
2月15日	原告が弁明機会付与通知書を持参して被告大阪市市長室秘書課に来庁。弁明機会付与通知書と郵便局の郵便物保管通知書（あて先の住所を甲区乙丁目9番15号に書き直したもの）を残して立ち去る。なお、この住所は本件建物の住居表示である。
2月19日	平成14年2月6日付けで原告居所にあてて郵送した弁明機会付与通知書が大阪中央郵便局から返送される（甲区乙丁目9番15号に転送されたが、保管期間を過ぎたため、差出人に返送されたもの。）。
2月25日	原告居所あてで無断占用物件除却命令書を郵送（内容証明かつ配達証明）。併せて、同除却命令書を職員が原告居所に持参する（不在のため扉の郵便受けに差し置く。）。
2月26日	原告が被告大阪市の本庁舎に上記除却命令書を持参して来庁。上記除却命令書を市長室秘書課に置いて立ち去る。
3月8日	原告居所あてで戒告書を郵送（内容証明かつ配達証明）。併せて、戒告書を職員が原告居所に持参（不在のため扉の郵便受けに差し置く。）。平成14年2月25日付けで原告居所にあてて郵送した無断占用物件除却命令書が大阪中央郵便局から返送される。
3月9日	原告が被告大阪市の本庁舎に現れ、前日原告居所に職員が差し置いた戒告書のコピーを正面玄関に貼り付ける。
3月25日	原告居所あてで代執行令書を郵送する（内容証明、配達証明）。また、甲区乙丁目9番15号にも代執行令書を郵送した（速達）が転居先不明により平成14年3月26日に建設局に返送された。
3月26日	代執行令書を職員が原告居所に持参する（不在のため扉の郵便受けに差し置く。）。
3月28日	本件代執行



別図

旧地番大阪市甲区乙丁目1番2宅地117.65㎡の内、図面斜線部分（①②③④⑤⑥⑦⑧⑨⑩）を順次直線で結んだ線で囲まれた部分）約21.15㎡

# 近江のみち事業 全国に先駆けた取り組み



滋賀県東京事務所 西 寫 照 毅

## ◆全国に先駆けた

### ユニークな取組み

今回、滋賀県の道路行政を紹介する良い機会をいただきましたので、話題性のある内容を三つご紹介したいと思います。

一つ目は、厳しい県の財政運営を少しでも助けるために考えられたユニークな道路補修制度の話。二つ目は、琵琶湖の水を汚さないために開発された特許申請中の路面排水浄化柵の話。最後に、建設真つ盛りで供用開始間近の第二名神高速道路の工事進捗状況をご紹介します。

## ◆道路補修に新たなシステム!!

### 「パートナー・道守制度」

道路舗装の痛み具合は、交通

量や運行車両等に影響されます

が、県道等の道路舗装は、ほぼ数年で痛んでくるのが実情です。しかし、税収等の減少から予算の確保が厳しくなってきたため、少しぐらいワダチ等が出来たくらいでは、その補修に十分な費用をかけることはできなくなってきました。

そこで、滋賀県では、舗装にできた小さなワダチや穴ほこの補修を、なるべくお金をかけずに出来ないものかと考えた末に全国でも珍しいユニークな制度を発足させました。それが、「パートナー・道守制度」です。

具体的にどのような制度かというと、県庁や市役所等の道路管理を経験された公務員OBの

方々に、ボランティアで道路の

パトロールと小さな穴ほこ補修などをお願いする委託制度です。この制度の名称は、「道を見守り、諸道を巡回して民情の視察や非行為の取り締まりにあたる古の法官」になぞらえて名付けられました。「道守」は、「ちもり」と読みま

す。自治体の職員が徐々に減少するなかで退職されたOBの方々の力をお借りすることにより行政の仕事を手

助

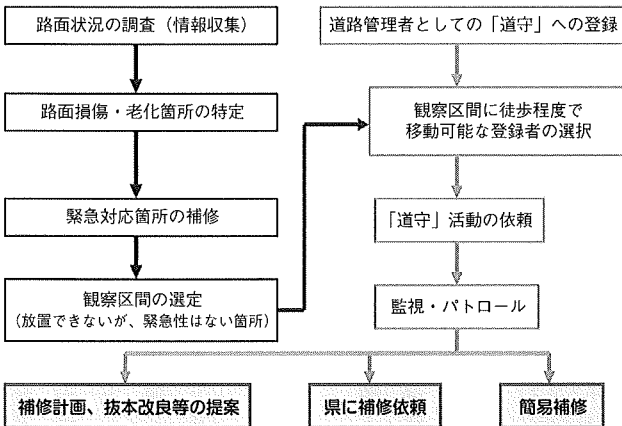


図1 「パートナー・道守制度」の仕組み

です。

① 週に三回程度、歩いたり自転車に乗ったりしながら道路を目視でパトロールします。

けていたただこうという試みです。道路のこまめな点検と簡単な補修作業をしていただくことによって少しでも舗装を長持ちさせ維持管理費を減らそうとするのが狙いです(図1)。

「道守」の役割は以下の通り



② パトロールする場所は、自分の家の近辺の県道で、あらかじめ決められた区間。道路の舗装に穴が開いているのを見つけたら、常温アスファルト合材で穴ほこを補修します。

③ 手に負えない損傷だと判断したら県の振興局に連絡し、県行政の補修班の出動を待ちます。

④ 舗装の状態から今後の劣化の進み具合を予測して補修に関するアドバイスも与えます。補修の要否の判断や劣化の進み具合の予測などは、道路管理に携わった経験のある人だからこそ出来るメリットであり、一般の人々に依頼していいところろが、この制度のミソだといえます。また、道守の活動は、ボランティアであるため、目立つ帽子と作業用スコップ、三角コーンなどは県が貸与していただきます。当然ながら補修用の常温舗装合材も支給しています。

ただけるOBの方がいるかどうか不安でしたが、「まだまだ健康には自信があるので協力したい」、「今までの仕事の経験を生かして社会貢献が出来ることうれしい」など、賛同していた方も見つかり、何とか動き出すことができました。

平成一七年度から始まったばかりなので限定した区間でのみ運用されていますが、現在のところ、四路線八カ所、計一六kmの区間において、八名の方にお願（委嘱）してあります。すでに何回か補修作業もやっていたのでおり、その効果も現れています（写真1）。

ただし、課題もいくつか見えてきています。一人で動いてい



写真1 軽微な補修を行う「パートナー・道守」の公務員OBの方

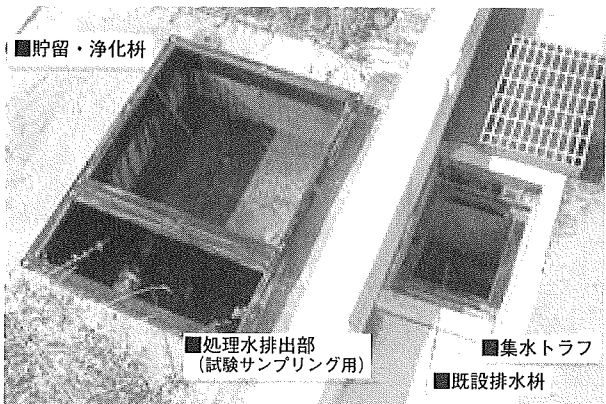


写真2 浄化枡

ただくことが多いので、交通量の多い道路では危険で難しいこと。ボランティア保険に加入してはいるものの作業中に交通事故に巻き込まれ、ひどいケガをした場合の補償問題。見落としや粗雑な補修によって事故が発生した場合の管理瑕疵の責任など。今後、これらの課題や不測の事態への対応を考えていかなければなりません。

とはいえ、管理費の軽減のみならず、これから誰もが迎える退職後の生き甲斐対策として活かすことができれば、県にとっても有効な制度になると考えています。

◆特許申請中!!  
新たな簡易浄化装置!  
"路面排水浄化枡"

日本一の水源「琵琶湖」を持つ

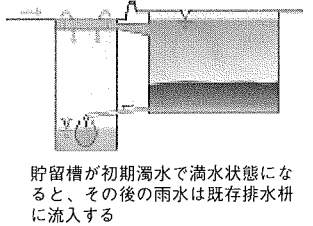
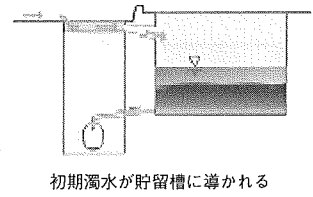
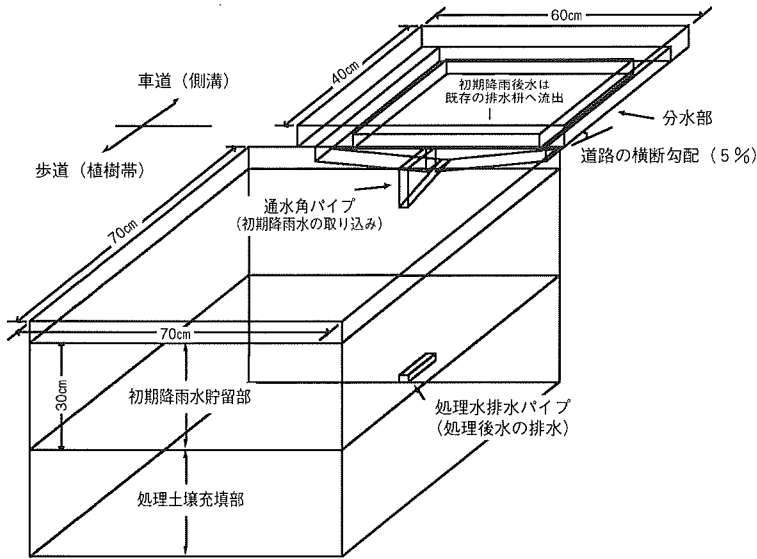


図2 浄化柵の構造と仕組み

つ滋賀県では、水質改善のためにいろいろな取組みを行っていますが、最近では、不特定のエリアから流れ出てくる汚れを浄化するための対策が進められようとしています。その一環として開発されたのが、写真2に示す路面排水浄化柵です。

降雨時の初期に路面から流れ出す濁水（降り始めの二〜三mmに大量に含まれる高負荷の濁水）を集水し、浄化してから水路等に流す装置で、低コスト、省スペースをうたい文句としています。現在、全国展開を目指し特許申請中ではありますが、なかなか思うように普及していないのが頭の痛いところです。

さて、この排水浄化柵は、沈殿池の原理を利用したもので初期濁水を下層部に貯め、上澄み水を排水路に流す仕組みとなっています（図2）。

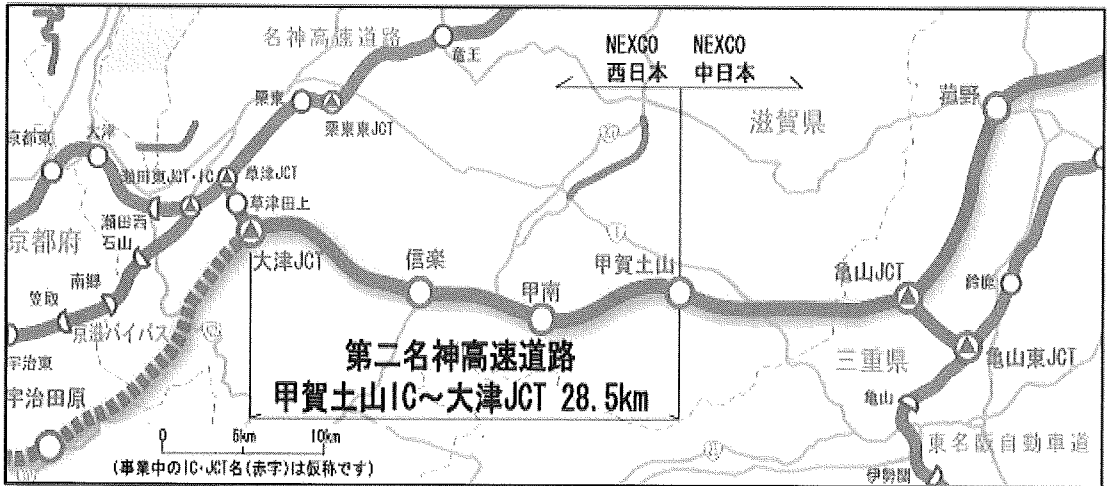
設置から約三年間継続調査した結果を表に示します。処理前後の平均除去率をみると、COD

表 処理前水・処理後水の濃度及び平均除去率

	処理前水 (mg/L)		処理後水 (mg/L)		平均除去率
	範囲	平均	範囲	平均	
COD	7.2~70.0	33.1	3.5~18.0	8.9	73.1%
TOC	3.0~58.6	24.7	2.6~17.4	8.72	64.7%
T-N	0.90~7.75	3.75	0.60~3.65	1.93	48.5%
T-P	0.055~0.433	0.196	0.007~0.072	0.019	90.3%
SS	15~190	95.3	2~5	3.0	96.9%
油分	0.5~9.6	3.03	<0.5~0.7	0.52	>82.8%

(平成14年12月~平成17年1月の調査結果)

D〓七三・一%、TOC〓六四・七%、T-N〓四八・五%、T-P〓九〇・三%、SS〓九六・九%、油分〓八二・八%以上となり、処理前の汚濁濃度を半分以下にできることが確認さ



出典：NEXCO西日本ホームページ

図3 第2名神高速道路工事区間

れました。

ただし、効果とは裏腹に沈殿池の機能を持つが故の課題もあります。それは、沈殿した堆積物を除去しなければ効果が持続しないというシステム上の問題です。試験期間中のデータによれば、最低、

一年に一度は表面堆積物を除去することで浄化機能を維持することが可能であるという結果が出ていますが、この維持管理を誰がするかが今後の大きな課題となっています。しかし、滋賀県では、県

民、NPO、企業等が協働で維持管理を行う「近江の未知普請」という協働事業が拡大中であり、この路面排水浄化柵の維持管理も可能な環境が整いつつあります。

◆建設真つ盛り!!  
供用開始間近!

「第1名神高速道路」の工事の進捗率は八〇%以上で、完成間近の状況です。一九年度末から二〇年度中の供用開始に

向け、高速道路株式会社（NEXCO）では、工事の真つ盛りというところでは、

第2名神の滋賀工区は、図3に示すように次の二工区に分かれています。

① 三重・滋賀の県境より甲賀土山IC（仮称）の中日本高速道路(株)区間

② 甲賀土山IC（仮称）より大津JCT（仮称）の西日本高速道路(株)区間

今回は、②工区（甲賀土山IC（仮称）より大津JCT（仮称））の進捗状況をご紹介します。この工区は、用地買収と道路本体工事がほぼ完了しており、大型構造物（橋梁、インターチェンジ等）の工事と舗装工事等が若干残っている状況にあります。すでに全区間で、すべての工事が発注済みと伺っており、あとは完成を待つばかりです。

写真3に②工区の一區間を撮影した航空写真を掲載しています。

道行サ 2007.4 57

す。盛土工事や単純高架形式の橋梁工事等は、ほとんど完成していますが、写真右手奥部の甲南ICが未完成の状態です。ほとんどの区間で、現在この写真と同じような状況にあります。

ところで、最近完成した大型工事の中で、県内では非常に珍しい橋梁を一つ紹介させていただきます。湖東平野南部に位置する栗東市の山側に

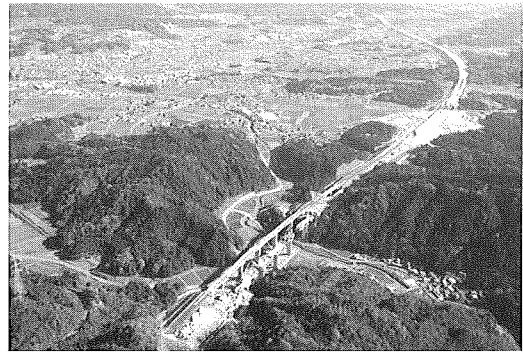


写真3 甲南トンネル付近から  
甲南IC・PAを望む

架けられた「近江大鳥橋」という橋梁です（写真4）。構造形式はPCエクストラードロード型、外観は斜張橋に似ています。構造的には桁橋に近い特性を持っています。桁橋と斜張橋の中間に位置（図4）し、主塔の高さと主桁の桁厚を比較的低く抑えることができることもに施工性・経済性に優れているため、これまで斜張橋の領域だっ

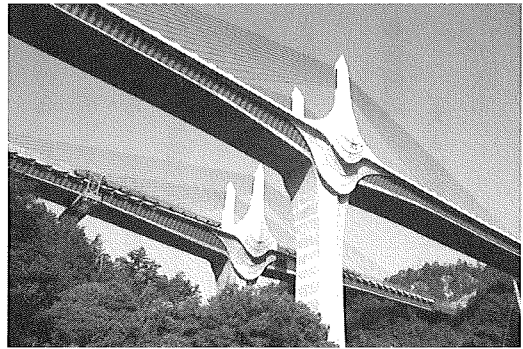
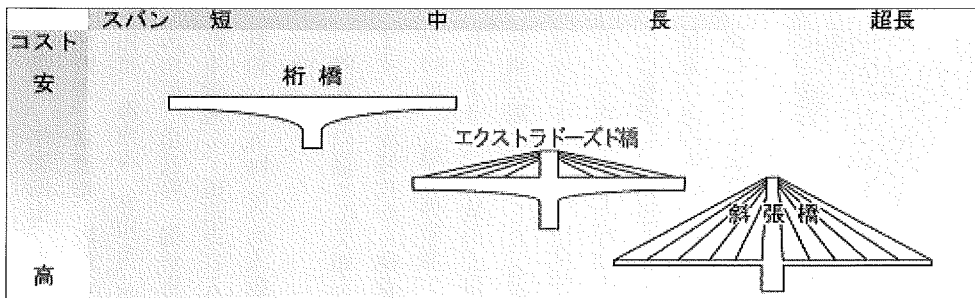


写真4 PCエクストラードロード型の近江大鳥橋

た支間長の架設は、ほぼエクストラードロード橋にとって変わられていく状況にあるそうです。また、幾何学的な美しい形状を呈するため、「地域のシンボルブリッジ」としての評価も高く、かつ環境と調和した風景をつくることのできる「自然に優しい橋」だともいわれています。現在のところ、この橋梁形式の施工例は日本が一番多く、世界初の施工も一九九四年に完成した小田原ブルーウェイブリッジに遡ります。

問い合わせ先・・  
・滋賀県土木交通部道路課  
TEL・・  
道路保全担当  
〇七七（五二八）四一三四  
TEL・・  
同 高速道路推進室  
〇七七（五二八）四一三八



出典：(株)第一技研 ホームページ

図4 桁橋と斜張橋の中間に位置するエクストラードロード型橋



# 大阪の旧街道



大阪市東京事務所 西井 雄二

## ◆はじめに

大阪のまちは古くから文化・経済の中心として繁栄してきた。その繁栄を支えてきた古くからの道が、今も昔の面影を残しながら、あるいは現在のまちなみに融けこみながら、今も残っています。いわゆる旧街道とよばれる道です。

大阪市では、昭和五九年度から、これらの旧街道を顕彰することによって大阪の文化を広く理解する一助とし、「わがまち」意識の高揚を図っています。

## ◆旧街道の選定・調査

大阪は「難波の宮」の昔から幾多の変遷を繰り返しながら、政治経済の要衝として発展して

きました。とくに古代「難波の宮」の造営された上町台地周辺

からは街道が四通八達していましたが、そのうち、江戸時代末期から明治時代初期にかけて大阪市内を通過していた街道で知名度の高いもの、あるいは町の形成上重要であったものという観点から一三の街道を選定し、七街道を整備しています。

今回は、その大阪の旧街道を御紹介させてもらいたいと思います。

## ◆京街道

(大阪城京橋口〜京都市)

大阪市から守口市、寝屋川市、枚方市、八幡市を通過し京都市に入る全延長約四〇km(うち大

阪市内五km)。

起点は京橋口です。当街道は、豊臣秀吉が造成を命じた道で、大阪城・桃山城・伏見城を連結するためのものであり、軍事的にも大阪城と京とを結ぶ重要道路でした。

関目・内代の俗称「七曲道」の地形は、万一の場合、大阪城への寄せ手の進軍速度を鈍らせる意義を持った道の名残といわれています。

江戸期には、参勤交代路として利用されていました。

## ◆熊野街道

(中央区京橋、旧地名八軒家〜熊野本宮)

大和川堺以南では、もっぱら

小栗街道と呼ばれています。大阪市から堺市、高石市、和泉市、忠岡町、岸和田市、貝塚市、泉佐野市、泉南市、阪南市、和歌山市、海南市、有田市、湯浅町、広川町、由良町、御坊市、印南町を通過し、田辺市に入る全延長約一六五km(うち大阪市内一km)。

熊野詣の道として知られています。平安時代から鎌倉時代にかけて、「蟻の熊野詣」と言われたように、多数の王侯貴族の往来で賑わいました。道筋には、点々と九九カ所の遥拝所があり、これを王子と呼び人々はここに参詣し、休憩をとりながら和泉の海岸沿いに南下し、紀伊路に入って熊野三山入りまし



熊野街道 来歴碑



熊野街道 1



熊野街道 2

た。

#### ◆亀岡街道

(高麗橋東詰〜亀岡市)

大阪市から吹田市、茨木市、豊能町を通過し、亀岡市に入る全延長約四八km(うち大阪市内七km)。

起点は高麗橋東詰めで、天神橋を渡りまっすぐ北上する街道は、天満宮沿いに、一大商店街を形成し、吹田、茨木を經由し、丹波亀岡に通じています。

亀岡からは、山陰道で舞鶴、鳥取などに連絡し天下の台所と言われた大坂との物資輸送のための産業道路にはじまります。途中、与謝無村ゆかりの毛馬付近から、しばらくは新淀川の開削で消滅しますが、東淀川区菅原町付近では旧態をよく残しています。

#### ◆能勢街道(中津〜亀岡市)

大阪市から豊中市、池田市、川西市を通過し、豊能町に入る

全延長約二七km(うち大阪市内三・五km)。

起点は現在の北区中津一丁目。当街道は、能勢妙見参詣道として知られていますが、京都府において亀岡街道とつながり北摂地方との物資輸送道路でもあります。能勢妙見は、慶長五年(一六〇〇年)豪族能勢頼次が日蓮宗に帰依し、北辰妙見大菩薩をまつる寺院です。

#### ◆暗越奈良街道(玉造〜奈良市)

「くらがりごえならかいどう」と読みます。大阪府から東大阪市、生駒市、大和郡山市を通過し、奈良市に入る全延長約二七km(うち大阪市内二・五km)。

大阪奈良間をつなぐ最短距離の街道で、江戸時代には伊勢参りで賑わいました。途中生駒山脈を暗峠で越えたのでこの名があります。また、この街道が万葉集にもある難波と平城京を結ぶ「日下の直越」であったといわれています。大今里付近の

た。市内では、阿倍王子神社にある阿倍王子がわずかながら往時を偲ばせています。

平成一六年七月七日に、熊野街道を含む「紀伊山地の霊場と参詣道」が世界遺産に登録されました。「紀伊山地の霊場と参詣道」とは、「熊野三山」「吉野・大峯」「高野山」の三つの霊場とこれらをつなぐ「熊野参詣道(熊野街道)」「大峯奥駈道」「高野山町石道」のことです。

#### ◆紀州街道

(高麗橋東詰〜和歌山市)

大阪市から堺市、高石市、泉

大津市、忠岡町、岸和田市、貝塚市、泉佐野市、泉南市、阪南市を通過し、和歌山市に入る全延長約五五km(うち大阪市内一km)。

江戸期に紀州徳川家や岸和田藩岡部家の参勤交代路として整備された大阪と和歌山を結ぶ南北路の動脈、大阪市内では堺筋を南下し、天下茶屋、天神の森、住吉大社などを經由し、「歡松原」の旧跡で代表されるように、白砂青松の海岸線に沿って発達した街道です。泉州方面の物産、とくに堺との交流、また、住吉大社参詣路として利用されまし

た。



街道は、屈曲がつづき、元堤防沿いの様子を見せ、付近の街並みとともに、昔の面影をよく残しています。また、ところどころ



暗越奈良街道 道標 2



暗越奈良街道 道標 1

ろに古い道標も目にとまり、道中、旅人の往来の賑わいを偲ばせてくれます。

◆大和田街道

(梅田新道↗尼崎市)

大阪市から尼崎市への全延長約八km(うち大阪市内五km)。

別名「梅田街道」と呼ばれ、堂島から梅田、出入橋を経由して尼崎に通じる明治期の物資流通道路です。途中、かきつばたで有名であった浦江の聖天、珍しい神事が残る海老江の八坂神社、改修後の新淀川にかかる七〇〇mを超える西成大橋を渡り、歴史の古い大和田、佃を通過する話題の多い街道であり、現在の国道二号にかわるものでした。

◆中国街道

(高麗橋東詰↗姫路市)

大阪市から尼崎市、西宮市、芦屋市、神戸市、明石市、播磨町、高砂市を通過し、姫路市に入る全延長約八八km(うち大阪

市内八km)。

その名のとおり、中国地方との往還で賑わった街道です。大阪市内ではところどころに旧態

を残し、特に北区茶屋町付近や江戸時代品質で評判であった鹿島鑄鉄所跡、上田秋成ゆかりの香具波志神社などが街道沿いにあります。兵庫県側に入っても西国街道と合流し、阪神間の諸都市をつなぎ山陽道となり、下関に達する長大な街道であります。また、明治時代には第四師団(大阪)から姫路師団への軍用道路として使用されました。

◆古堤街道(蒲生↗野崎観音)

大阪市から東大阪市への全延長約一二km(うち大阪市内五km)。

大阪市内より奈良県北部に通じる近道で、別名「野崎街道」といわれているように、野崎観音への参詣道として発達した信仰の道です。舟で行く人は天満橋から寝屋川をさかのぼり、陸路を行く人は、寝屋川堤の北岸

を歩きました。その堤を古堤といいました。

◆俊徳街道

(天王寺南門↗高安十三峠)

大阪市から東大阪市を通過し、八尾市に入る全延長約一四km(うち大阪市内三・五km)。

俊徳丸伝説で名高い街道です。四天王寺から、生野区を東西に横断、信貴山麓に至る。途中、橋、地藏堂、駅名などに俊徳の名が残り、それぞれ伝説にいろどられています。また、戦災を免れた地域が多く、寺や古墳が見られ、昔の街道筋の様子を色濃く残しています。河内方面からの物資輸送及び四天王寺詣などで賑わいました。

◆奈良街道(河堀口↗奈良市)

大阪市から八尾市、柏原市、王寺町、斑鳩町、大和郡山市を通過し、奈良市に入る全延長約三四km(うち大阪市内六km)。

大阪↗奈良間の交通路の中で

山越えを必要としない唯一の街道であり、歴史は古く、天武天皇八年（六七九年）には龍田山関と大坂山関が置かれたといえます。近世では、河内平野での綿作の発達や換金作物の栽培に伴い、当街道も盛行しました。現在はほとんどが国道二五号となっており、旧態を留めているのは旧平野郷内に見られるだけとなっています。

#### ◆中野野・下高野街道

○中高野街道（守口市～高野町）  
守口市から大阪市に入り、松原市、堺市、大阪狭山市、富田林市、河内長野市、橋本市を通過し、高野町に入る全延長約五・五km（うち大阪市内一・三km）。  
高野詣のための信仰の道です。京街道守口宿から、大阪市東部の市界沿いに、ほぼ南北に走り市内を抜けます。市内を通過する街道のうち、最長のもので、それぞれの土地で部分的に、剣街道、平野街道と呼ばれてい

ます。また、東西に走る旧街道と各所で交差し、趣のある形を留めています。一部区画整理等で消滅しているところもありますが、全体にわたり比較的良好な旧態を残しています。  
○下高野街道（天王寺～高野町）  
大阪市から松原市、堺市、大阪狭山市、富田林市、河内長野市、橋本市を通過し、高野町に入る全延長約五〇km（うち大阪市内五・五km）。  
高野詣のための信仰の道です。JR環状線寺田町駅付近の奈良街道を起点にはぼ南へ矢田付近で大和川を渡り、大阪市外へ出ます。高野山へは各地からのルートが整備されていますが、特に大阪市内を通過するのは、当街道と中高野街道です。

づげができます。

#### ◆庚申街道

（四天王寺南門～川辺）

大阪市内で全延長七km。  
四天王寺南門からすぐ庚申堂前を通過、桃ヶ池を東に今川に突き当たり、しばらくは川沿いに南下。その後大和川に達し、堤防上を東に向かいます。庚申詣に利用されていましたが、街道沿いに点在する村々と市内への相互交流の道でもありました。現在、区画整理などで拡張され、昔を偲びにくくなっていますが、旧村では一部旧態を残し、現況と際立った対比を見せています。

#### ◆おわりに

街道、すなわち道路は町の形成発展と一体不可分の関係にあります。都市の成長とともに数多くの道路が整備されています。特に江戸時代には大阪が商業都市として発展するのに伴い、京街

道、奈良街道など、今に残る街道が整備されました。これらの街道はルートを変えたり、拡張されたりしながら、幾世代にも渡って数多くの人々に利用され、親しまれています。しかし、このような古い街道も現在ではとかく忘れられがちです。もう一度、市民・行政ともども、町の歴史を刻んだ街道を通じて、町の歴史に思いをめぐらせ、今後のまちづくりを生かせる先人の知恵を振り返ってみることは、有意義なことであるとと考えています。

今回の原稿作成にあたっては、大阪市建設局の業務論文「大阪の旧街道とその整備」、(財)大阪土木技術協会、(財)大阪都市土木技術協会、(財)大阪都市協会の発行の「大阪の旧街道と坂道（増補再版）」を大いに参考にさせていただきました。また、大阪市建設局から写真、その他多くの資料の提供をいただきました。

# 帯広まちなか歩行者天国社会実験の取組み

## 「オビヒロホコテン」における市民ネットワークのまちづくり

帯広市商工観光部商業課商業振興係長 葛西 克也

### 一 帯広市の概要

北海道帯広市は、北海道中央部のやや東、広大な十勝平野のほぼ中心に位置し、一市一八町村からなる十勝地方の中核都市として発展、人口約一七万人を擁する。

気候は、典型的な大陸性気候であり、夏は真夏日が数日続くほど暑く、冬は厳しく冷え込むが比較的雪は少なく、また、年間を通して日照時間が多いのが特徴となっている。

十勝平野は、東西北の三方を山に囲まれ、残る南の一方を太平洋に面する、北海道屈指の平野で、この肥沃な大地を背景として農業が盛んであり、これを基幹産業として商工業が発達してきた。

中心市街地は、JR帯広駅を中心に、碁盤の目に整然と広がっており、それぞれの通りには商店街が形成されている。

この一〇年ほどの間で、鉄道連続立体交差事業を契機とした駅周辺土地区画整理事業をはじめとする大型事業や、歩行者の散策・回遊性を高める街路整備事業などのハード整備が順調に行われ、街並みは変貌を遂げた。

こうした事業を行ってきたにもかかわらず、車社会の進展や大型商業施設の郊外立地などの影響を受け、中心部の空洞化がじわじわと進行し、かつての賑わいが失われつつあることから、商工会議所が中心となりTMO事業を進めているほか、商店街連合会でも様々なソフト事業に取り組んでいる。

なかでも全国屋台村の火付け役となった「北の屋台」や、まちなかの高齢者下宿「エバーハウス菜の花」などは、これまでに行われた事業の中でも非常に評価も高く、活性化の一翼を担っている。

### 二 帯広まちなか歩行者天国のきっかけ

(写真1)

近年は、様々なソフト事業がまちなかで行われており、その都度、まちに人出はあるものの、残念ながら一過性に終わってしまい、継続的な賑わいの創出には至っていない。

中心部の歩行者通行量調査の結果においても、年々減少の一途をたどっており、「このままではまちが無くなってしまう」との危機感が高まってきた。



写真1 帯広まちなか歩行者天国の様子

商店街連合会の有志で構成される「中心部活性化協議会」では、こうした危機感を共通のものとし、長年温めてきた「歩行者天国」の構想を実現すべく動き出した。

実は危機感を抱いていたのは商業者だけではなく、まちづくりに関心を持つ様々な団体や市民も、まちなか再生への想いを秘めていることが分かり、このような市民に早速声を掛け、平成一八年一月に「まちなか歩行者天国大作戦プロジェクト会議」を立ち上げ、準備会として検討を開始した。この後、三回の会合を重ね、四月に「帯広まちなか歩行者天国実行委員会」を設立し、正式にスタートを切った。

略称を「オビヒロホコテン」とし、開催初日をわずか二ヵ月後の、六月一八日と決め、「動きな

がら考える」を合言葉に猛スピードで走り出したのであった。

そして、この取組みに弾みをつけるため、そして新たな道づかいを検証するため、国土交通省道路局の社会実験に応募することになった。

### 三 帯広まちなか歩行者天国の概要

オビヒロホコテンが、他の歩行者天国と大きく異なるのは、交通規制により歩行者専用とした道路空間を、単なる歩行利用にとどまらず、様々なイベント会場として活用した点である。加えて、単発のイベントではなく、「毎週日曜日には、まちなかでは何か楽しいことをやっている」という状況を、夏場の

約三ヵ月にわたって創り出したことである。

#### ・日程

六月一八日から九月一〇日まで（八月二三日を除く毎日曜日の二二回）

#### ・場所

駅前通り沿いの市内唯一の百貨店「藤丸」前の交差点を中心に、南北二〇〇m、東西一〇〇mの車道を十字型に交通規制し、会場とする（図1）。

#### ・交通規制の時間

午前九時三〇分から午後六時まで

#### ・イベント開催時間

午前一一時から午後四時三〇分まで

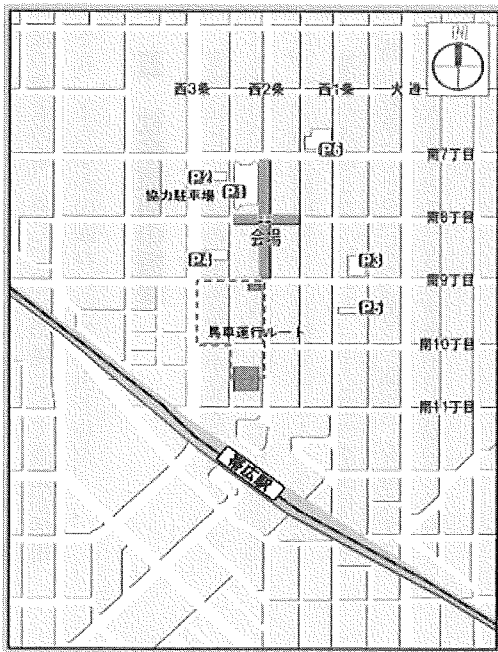


図1 社会実験実施位置図

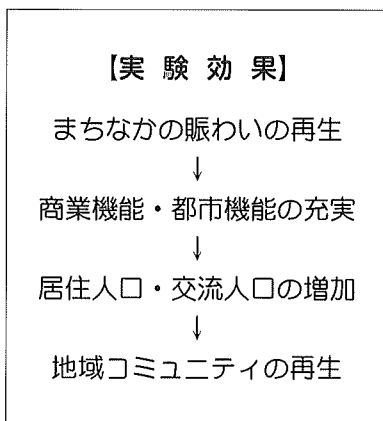


図2 オビヒロホコテンの目標

## 四 イベント等の概要

イベントは大小合わせ、延べ二〇〇を超え、多くの市民が訪れ賑わいを見せた。

代表的なものは、六月〇「YOSAKOIソーラン in ホコテン」(写真2)、七月〇「とちかちゲルメフェア」、「はたらく自動車大集合!」、八月〇「電気まつり」、九月〇「挑戦! 日本一長いビザ四〇メートル」、「まちなか宝くじ大抽選会」など。

このほか、路上ライブ、ブラスバンド、ジャズダンス、フラメンコ、フラダンス、歴史写真展、まちなか写生会、わんこのしつけ教室、人形劇、

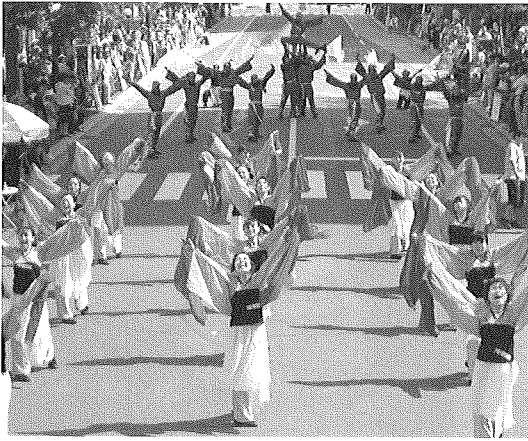


写真2 YOSAKOI ソーラン in ホコテン

紙芝居、オープンカフェなどが繰り広げられ、市民の発表の場、そして憩いの場として道路が活用され、まちなかの賑わいが生み出された。

## 五 社会実験の概要

実際に社会実験の選定結果が発表されたのは、六月下旬で、直ちに諸準備を行い、七月二三日のホコテン第六回開催から実験をスタートさせた。地域の課題となっている「中心部の空洞化」や「路上駐車によるバス交通等の阻害」を解決するため、大きく次の三点の検証項目を設定して取り組んだ。

### 1 まちの賑わい創出効果の検証

前出のような各種イベントを開催し、まちの賑わい創出に取り組んだ結果を、各種調査で検証した。

- ・ 歩行者通行量調査
- ・ 来街者数調査
- ・ ホコテン満足度アンケート調査
- ・ 商業活動への影響度調査
- ・ 輸送業関係の影響度調査

### 2 ばんば馬車による公共交通の検証

JR帯広駅前とホコテン会場間を、「ばんば馬車」(写真3)で結び、来街者を誘導した。

「ばんば」は農耕馬として、北海道の開拓の歴

表1 帯広まちなか歩行者天国社会実験の概要

実施主体	帯広まちなか歩行者天国実行委員会
主な構成団体	中心部活性化協議会、商工会議所、おびひろまちづくりネットワーク、帯広市
実施期間	7月23日～9月10日
検証項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路空間を活用した、まちの賑わい創出効果を検証</li> <li>・ ばんば馬車による新たな公共交通の可能性を検証</li> <li>・ FM放送による駐車場の空き情報の提供や料金割引による利用向上策を検証</li> </ul>

史を語る上で欠かせない存在であり、「ばんば」でそりを引いて力と速さを競う「ばんえい競馬」は世界で唯一の競馬である。

この「ばんば」は、「北海道の馬文化」として北海道遺産に選定されている。

- ・ 自動車影響度調査(追従車両等)
- ・ 馬車乗客数調査
- ・ ばんば馬車満足度アンケート調査

### 3 駐車場の利用向上策の検証

ホコテン会場周辺の六駐車場が、一時間分の料



写真4 アンケート調査

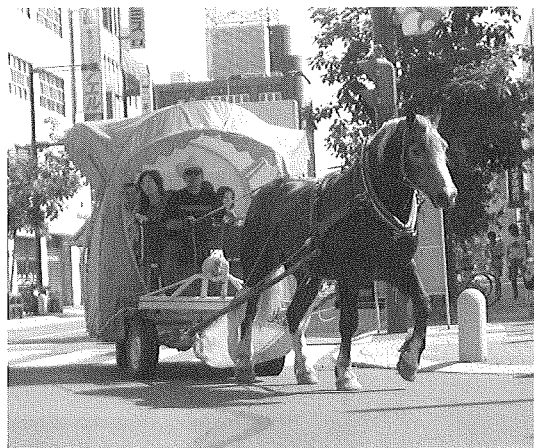


写真3 「ばんば馬車」実験の様子

金割引を行ったほか、地元コミュニティFM放送（二社）による、駐車場空き情報を提供した。

- ・路上駐車状況調査
- ・駐車場利用者アンケート調査
- ・FM情報利用度アンケート調査（写真4）

## 六 まちの賑わい創出効果の検証結果

ホコテン開催日における、会場周辺の歩行者通行量調査の結果を前年と比較すると、七月調査時・五  
五%増、八月調査時・三三%増となっている。

また、中心部全調査地点合計値の前年比は、平  
休日の七月・五%増、八月・一%増、九月・二%増、  
休日の七月・二一%増、八月・四%増、九月・三  
〇%増となっている。

ホコテンの開催日における増加はもとより、そ  
れ以外の平日にも増加傾向が見られるなど、ホコ  
テン効果による、まちなか回帰が裏付けられた。

なお、平日は一年ぶり、休日は一〇年ぶりの  
増加となった（表2）。

来街者に対するアンケート調査によると、「ホ  
コテンに対する満足度」が七六%、「再訪意思」  
は八七%、「継続開催への賛同と継続開催時の再  
訪意思」はともに九七%と、市民の期待の高さが  
表れている（図3）。

次に、周辺商業者向けのアンケート調査による  
と、ホコテン開催日における来客数の動向は「増

えた・少し増えた」が一九%、「変わらない」が  
五六%、「減った・少し減った」が一五%となっ  
ており、売り上げ動向は、「少し増えた」が一

表2 歩行者天国開催中の歩行者通行量（5地点の合計）

	H16	H17	H18.7	H18.8	H18.9	前年比 (H18.7)	前年比 (H18.8)
11時～12時	498	1,068	1,466	1,020	966	137.3	95.5
12時～13時	782	764	1,172	1,036	1,308	153.4	135.6
13時～14時	818	838	1,196	1,164	1,020	142.7	136.9
14時～15時	806	824	1,396	1,206	1,316	169.4	146.4
15時～16時	734	780	1,416	1,088	1,098	181.5	139.5
16時～17時	686	662	1,016	1,062	820	153.5	160.4
合計	4,324	4,936	7,662	6,576	6,528	155.2	133.2



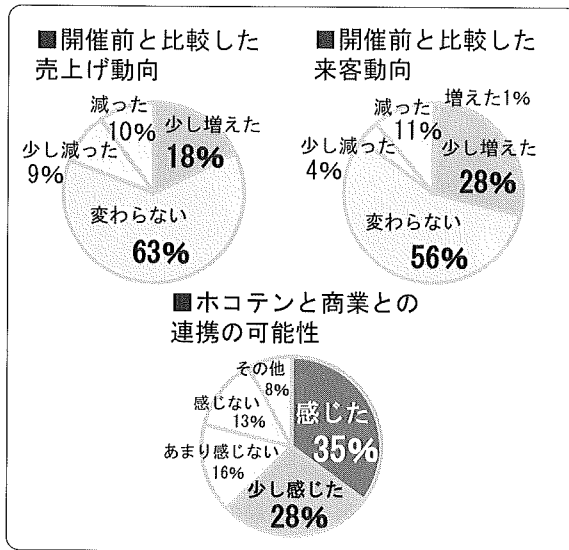


図 4

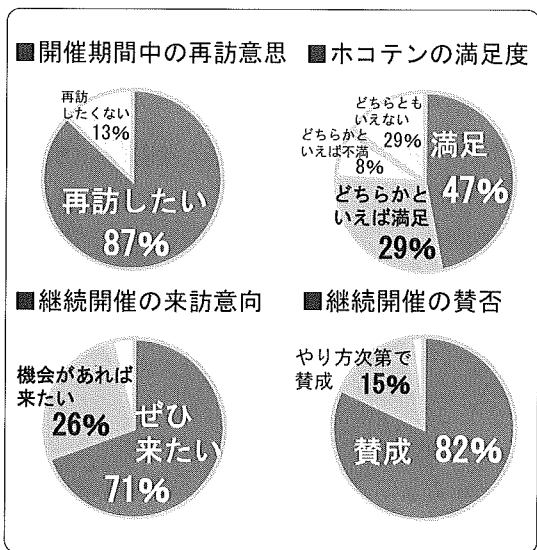


図 3

また、乗客に対するアンケート調査では、「馬車運行が来街動機になる」が八四％、「公共交通として有効」が四六％、「観光資源として有効」が八七％となっている。

記述回答の中には、「ばんば馬車は珍しく魅力的」、「まちなかの観光資源として活性化に貢献」、「十勝らしさ・風土を生かした資源として有効」との回答が多数見られた。

市民の感覚としては、観光資源としての利用に期待があり、今後の運用に際し方向性が見出された（図5）。

八％、「変わらない」が六三％、「減った・少し減った」が一九％となっている。

さらに、商業との連携の可能性は、「感じた・少し感じた」が六三％と高く、売りに上げに直結しない現状を、今後はどのように結び付けていくか、課題が浮き彫りになった（図4）。

## 七 ほぼ馬車による公共交通の検証結果

自動車影響度調査では、「ばんば馬車」運行に伴う渋滞など一般車両への影響を調べたが、追従車両数は最大でも六台という結果であった。

このことから、「ばんば馬車」運行に関しては、交通環境に大きな影響を与えないことが明らかとなった。

## 公共交通の検証結果

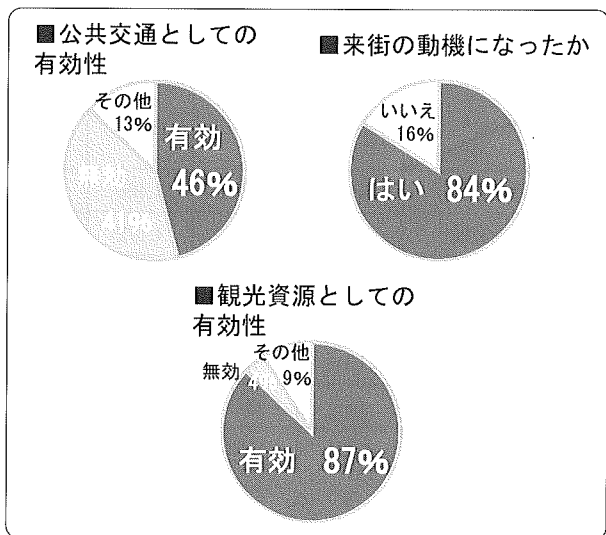


図 5

## 八 駐車場の利用向上策の検証結果

路上駐車台数の調査では、ホコテン開催期間中と、開催終了後との比較で、ほぼすべての時間帯において、終了後の路上駐車が多くなっており、実験期間中の駐車料金割引が有効に作用したことがうかがえる。

また、駐車場利用者へのアンケートでは、「料金割引が来街動機になる・少しなる」が六六％、「割引額が適当（一時間割引）」が九二％という結果であり、駐車場の割引が有効であると考えられる。

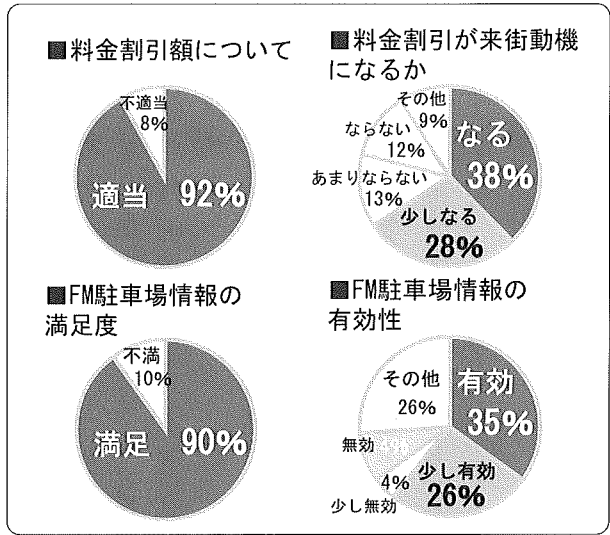


図6

FMでの駐車場情報提供におけるアンケートでは、「情報提供が有効・少し有効」が六一%、「情報提供の仕組みに満足」が九〇%という結果であり、リスナーの評価は高かった(図6)。

## 九 社会実験を終えて

帯広まちなか歩行者天国社会実験は、「中心部がどうあるべきか?」という問いを市民に投げかけたという見方もある。

モーターゼーションに支えられた都市構造が顕著な帯広・十勝において、「中心部のメインスト



写真5 ホコテンオープニングの様子

リートを、あえて歩行者天国にするのか」という必然性を問う声も、報道された。

賛否両論の反応の盛り上がりは、市民が潜在的に抱いている、中心部への関心の高さを改めて示したものであり、このことだけを捕らえても意義深いものであった。

社会実験を取り組むことにより、コミュニティの場としてのホコテンと商店街の共存、人的な関わりとしてのホコテン運営主体と業者との協力体制など、中心部の賑わい再生を進める上での課題が共有された。

そして、中心部のまちづくりに関わる市民連携組織「おびひろまちづくりネットワーク」が、業者とともに積極的に運営に関わり、特に若い世



写真6 帯広出身のミュージシャン  
北広 晶さんのライブ

代が中心的な役割を果たしたことも見逃せない。今回、社会実験に取り組んだ実行委員会は、非常に広範囲で多種多様な構成により組織されており、市民協働のまちづくりの形態としても、高い評価をいただいている。

また、道路の使用にあたっては、近年の規制緩和の流れが大きく作用したのは否めない事実だが、これにも増して市民の広がりや行政の支援が一体となった組織体制が、公共性・公益性の観点からも認められ、関係官署の許可を得られたものと考えている。

あえて付け加えると、三ヶ月にわたる長期間の実施を乗り越えた達成感によって、人と人とのネットワークがより強固に結びついたことが、副産

物としての効果であり、むしろこれこそが最も大きな財産となったのかもしれない。

まちを愛する人々が、まちを想う心を大切に、実行への確実な一歩を踏み出したのである。

## 10 今後への対応

「日曜日に出かけて買い物をしたのは七年ぶり」、「ごみを見つけたら、私が拾いますね。四人家族だからみんなで拾います。だから毎週頑張つて」などの市民の声が、地元紙が扱うホコテンの記事の中に載ったことがあった。

実行委員のメンバーとして、涙をぬぐったのは私一人だけではなかった…。

今回の実験において、ホコテンの実施による「まちなかの賑わい創出」については、一定程度の効果が認められ、市民の評価も高く、期待感にも表れている。

この成果を踏まえて、今年も夏場の三カ月間、ホコテンの本格実施を決め、すでに実行委員会では計画作りをスタートさせている。

また、新たな課題として、「ばんば馬車」の有効性をさらに検証するため、ホコテン会場内に馬車専用レーンを設け、「馬車トランジットモール」としての実験を検討している。

北海道遺産にも選定されている世界で唯一の伝統文化である「ばんば競馬」は、今、存廃の岐

路に立たされているが、かろうじて帯広市が単独開催に向けて動き出している。

北海道開拓の歴史を語る上で、「農耕馬として私たちの生活を、そして経済発展を支えた『ばんば』を忘れてはならない」との熱い思いもあり、「ばんば馬車」の本格運行に向けた取組みを続け

ていきたいと考えている。

実行委員会では、「地域コミュニティの再生」を最終的な目標として掲げており、実現に向かって、楽しく、そして大きなうねりをおこす取組みを、末永く続けていくことを確認している。

《 「帯広まちなか歩行者天国」で催されたイベント 》

