

2008  
JANUARY

1

# 道路行政セミナー

ROAD ADMINISTRATION SEMINAR

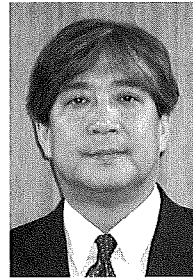
## 目次

年頭の挨拶 .....	宮田 年耕	1
<b>■ 特集 ■ 道路の中期計画(素案)の作成について</b>		
道路の中期計画(素案)の作成について .....	道路局 中期計画作成担当	3
道路占用料の改定について .....	道路局路政課 道路利用調整室	18
--- 補助事業等予算実務講座Q & A ---		
道路占用Q & A 特定非営利活動法人等が設置する 並木、街灯等に関する道路占用の特例について .....	道路局路政課 道路利用調整室	29
<b>現場の 取組み事例</b> 中部地方整備局路政課の取組み .....	中根 裕樹	32
<b>訴訟事例紹介</b>		
ガードレールが設置されていない道路から隣接する無蓋の水路に 自動車転落した事故について道路設置・管理瑕疵が否定された事例 .....	青柳 敬直	38
—自動車転落事故損害賠償請求事件—		
連載 道と人びと(その1) 始皇帝の道 .....	三木 克彦	45
<b>とんび の広場</b> 地震で痛感した道路ネットワークの重要性(石川県) .....	定免 英樹	49
「日本風景街道・ 浜名湖サイクリングロード」への取組み(浜松市) .....	堀野 智浩	53
<b>連載/社会実験</b>		
鹿児島市「天文館中央地区通り名・ 位置番号による道案内システム社会実験」 .....	鹿児島市中央地区商店街 振興組合連合会	56
時・時・時 .....		61



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

# 年頭の挨拶



国土交通省道路局長  
宮田 年耕

平成二〇年の新しい年を迎え、お慶び申し上げます。皆様には平素より道路行政の推進につきまして、格別のご支援、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

ここ数年、大きなテーマとなっている「道路特定財源の見直し」について、これまで政府・与党でとりまとめられてきた方針の実現に向けて、今年には正念場となる一年です。

中期計画につきましては、道路特定財源見直しの方向性をとりまとめた「道路特定財源の見直しに関する具体策」（平成一八年二月八日閣議決定）に基づき、昨年四月より国土交通省において鋭意検討を行い、昨年十一月に素案を公表いたしました。この素案は、今後一〇年間に道路行政として取り組む施策とその達成に必要な事業量を示したものであり、その作成過程において、一二万件にもほる国民各層からの貴重なご意見を頂きました。

国土交通省による素案の公表後、道路特定財源の見直しの方針について、政府部内をは

じめ各方面で精力的な検討が行われ、昨年一二月七日に、政府・与党合意「道路特定財源の見直しについて」が取りまとめられました。

主な内容としては、平成二〇年度以降一〇年間、暫定税率を維持することとあわせて、① 今後一〇年間を見据えた中期計画を策定し、真に必要な道路整備を計画的に進めること、

② 地域の道路整備の促進を図るため、地方道路整備臨時交付金の制度改善や無利子貸付制度の創設を行うこと、

③ 国の道路特定財源を活用し、高速道路料金の引下げなど既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化を推進することなどが決定されました。

今後、中期計画（素案）に掲げた整備目標を実現すべく、政府・与党合意に従い、関連法案を通常国会に提出し、その成立をお願いすることとなります。

今般の道路特定財源の見直しに際しては、道路整備の必要性や道路行政の進め方に対する様々なご意見を頂いておりますが、道路は、地域の自立と競争力の強化、安全で快適な暮らしの確保や豊かな生活環境の創造にとって欠かせないものであり、その機能を保持しつつ、子孫に確実に引き継いでいかなければならない大切な国民の資産です。このような重要性を踏まえつつ、地域の切実な要望に応えるため、今後とも真に必要な道路の計画的な整備や機能の保全に努めて参りますので、引き続きのご支援をよろしくお願い致します。

最後になりましたが、皆様の一層のご健勝、ご活躍を心より祈念いたしまして、新年のご挨拶とさせていただきます。

# 道路の中期計画(素案)の作成について

道路局中期計画作成担当

## 一 はじめに

平成一八年二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」において、「今後の具体的な道路整備の姿を示した中期的な計画を作成することとされたことを受け、昨年一月一三日に「道路の中期計画(素案)」を取りまとめました。

その後、昨年二月七日に「道路特定財源の見直しについて」(政府・与党合意)が取りまとめられ、中期計画の骨格が示されました。

本稿では、素案の作成経緯とその内容を紹介します。

## 二 「道路の中期計画(素案)」の作成に至る取組みについて

国土交通省道路局では、中期計画の作成に向けた検討の一環として、まず昨年四月から七月にかけて第一回問いかけを実施しました(四月二日、七月三日)。

その結果、国民を対象としたアンケート調査では、一〇一、三二四件の意見を頂くとともに、全ての都道府県知事・市町村長(二、八七四人)及び全国の有識者(二、九二八人)から意見を頂きました。

頂いた意見を取りまとめたところ、重点的に取り組むべき施策として、「渋滞対策」、「生活幹線

道路整備」や「交通事故対策」を求める意見を全国的に数多く頂きました。一方で、地域の抱える課題や道路整備状況に応じて、地域によって求める施策に相違があることを改めて確認しました。これは素案を作成する上で、重要な視点となりました。また、効率化を進めるべき事項としては、「現在ある道路の有効活用」、「国民の意見等の反映」、「コスト縮減」という回答が上位を占めました。さらに、無駄と感ずることとしては、「路上工事」を挙げる回答が最も多くありました。

そして、これら頂いた意見等をもとに、昨年八月二四日に中期計画の骨子案を取りまとめました。中期計画については、国民各層から幅広い意見を繰り返し伺いながら作成していくという方針

から、第二段階の取組みとして、骨子案について、改めて約一カ月間、国民各層に幅広く問いかけて実施しました（八月二四日～九月二五日）。

骨子案については、国民の皆さまから五、〇一五件の意見を頂くとともに、一、一八〇人の都道府県知事・市町村長及び九五〇人の有識者から改めて意見を頂きました。

これら二回にわたる問いかけの結果等を踏まえ、昨年一月二三日に「道路の中期計画（素案）」を作成しました（５頁～１５頁）【道路の中期計画（素案）】参照。

### 三 「道路の中期計画（素案）」のポイント

「道路の中期計画（素案）」は、前述のとおり、二回にわたり国民各層へ幅広く問いかけて実施し、延べ一百万件を超える意見を頂き、これらの結果等を踏まえ、取りまとめたことが大きな特徴の一つです。

また、客観的なデータを用いつつ、施策の対象全体から、対策を講じることについて検討が必要な箇所を選定し、さらにその箇所を重点化して対策を講じるというように、政策課題毎に重点化する過程を重点方針として今回初めて明確にしました。

例えば、「通学路の歩道整備」については、

- (1) 全国の道路（約一二〇万km）のうち、全

国の通学路（約一九万km）の全てに対策を講じるべきではあるが、

- (2) このうち、重点化する対象として、特に多く（四〇人以上）の児童が利用するなど、事故の危険性が高い通学路（約二万km）で歩道等がない箇所（約四四、〇〇〇km）を対象として対策を行うこととしました。

- (3) その際、全ての箇所では歩道等を整備することは困難であることから、カラー舗装など簡易な方法も活用して対策を行うこととしました。

重点化の基本的な考え方としては、

- (1) 渋滞対策、交通事故対策など自動車交通によって生じる課題を解決する施策については、客観的データを用いて効果を重視し、効果の高いところに対して優先的に対策を実施

- (2) 防災・防雪対策など安全・安心な国民生活を持する施策等については、地域の実情を踏まえて対象とする課題や道路などの条件を明確にし、条件に合致するところに対して集中的に対策を実施

することとしました。

計画期間については、平成二〇年度から二九年度までの一〇年間としました。これは、中期計画は今後の具体的な道路整備の姿を示したものであ

り、国民の視点に立った分かりやすい成果を提示することが重要であるとともに、道路事業は一〇年程度の期間にわたって行われることによって最終的な姿を現すものが多いのが実状であることなどを踏まえたものです。なお、今後の社会経済の動向や財政事情等を勘案しつつ、必要に応じて見直すこととしました。

また、計画において取り組む政策課題の柱として、①国際競争力の確保、②地域の自立と活力の強化、③安全・安心の確保、④環境の保全と豊かな生活環境の創造の四つの柱を挙げ、それぞれの柱に「生活幹線道路ネットワークの形成」や「渋滞対策」など一六の施策を位置付けました。さらに、横断的に取り組む施策として、⑤国際競争力の確保、地域の自立と活力の強化、環境の保全等に資する既存高速道路の有効活用を挙げました。

具体的な内容として、例えば「生活幹線道路ネットワークの形成」については、

- (1) 全国の道路（約一二〇万km）のうち、市町村の中心部と基本的な生活エリアや病院等多くの人が利用する施設等を相互に連絡する道路を生活幹線道路（約一七万km）とし、

- (2) さらに、このうち、「地方部において、市町村の中心部から複数の高次・救急医療施設への六〇分での移動を概ね達成」など

の目標を達成するために、移動支障区間（約五、〇〇〇区間・約一三、〇〇〇km）に絞って集中的に対策を実施することとした。

このほか、「無駄な道路整備が多い」といった批判を踏まえ、計画の推進にあたっての基本的な視点として、①選択と集中による効果的な事業の実施、②厳格な事業評価の実施とコスト縮減の推進、③既存道路の効率的、効果的な利用、④透明性・公正性の確保、⑤多様な主体との連携を挙げました。

なお、第一回問いかけにおいて、既に高規格幹線道路が完成した地域とこれから整備する地域とは、その整備に対する意識が大きく異なっていたことから、素案の参考として、高規格幹線道路のうち、道路関係四公団の民営化時に評価を行った区間以外の未供用区間の約二、九〇〇kmについて、民営化時と同様の評価手法を用いて、客観的にその整備効果等について点検を実施しました（15頁～17頁【高規格幹線道路の点検結果の概要（抄）参照】）。

点検は、①事業としての必要性の検証、②整備の進め方の評価の手順で行い、B/Cと外部効果指標（一六指標）により、点検対象区間を以下の三つのグループに整理しました。

「グループ1」…

現計画のB/C≧1.2の区間（点検対象延長の七〇％）

「グループ2」…

完成二車線計画のB/C≧1.2（グループ1を除く）の区間（点検対象延長の一四％）

「グループ3」…

完成二車線計画で1.2＜B/C＜1.9かつ外部効果が相対的に高い区間（点検対象延長の一六％）

今後は、早期にネットワークの機能確保するための以下の方策を踏まえて、地域の意見も聞きながら、具体的な計画内容の検討を進めていきます。

「グループ1」…

現計画に基づき、暫定二車線での整備も採用しつつ、早期にネットワークの機能を確保する

「グループ2」…

四車線から完成二車線相当の構造に見直し、早期にネットワークの機能を確保する

「グループ3」…

四車線から完成二車線相当の構造に見直しつつ、これに加え、円滑な走行が可能な現道の一部を当面、活用するなど構造・規格の見直しを行い、早期にネットワークの機能を確保する

## 四 今後の展開UNSN

素案の取りまとめ後、昨年十二月七日に政府・与党で合意した「道路特定財源の見直しについて」では、今後一〇年間を見据えた計画を策定することや、その事業量は、五九兆円を上回らないものとする、五年後を目処に必要なに応じて所要の見直しを行うことなどの中期計画の骨格が示されました（17頁【道路特定財源の見直しについて（抄）参照】）。

この政府・与党合意を踏まえ、今後、道路の中期計画を策定し、厳格な事業評価や徹底したコスト縮減により重点化、効率化を図り、真に必要な道路整備を計画的に進めます。

※ 道路の中期計画に関する情報は、国土交通省道路局ホームページ（<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-douro-keikaku/ir-douro-keikaku.html>）でもご覧頂けます。

## 《道路の中期計画（素案）》

### 1 策定の趣旨

昨今、経済のグローバル化、人口減少社会の到来など、我が国内外の経済社会情勢が大きく変化し、また、地域における経済活動が低迷し、地方

が活力を失いつつある中、我が国の競争力、成長力の確保や地域の活性化のため必要な道路整備を計画的に進めることは、重要な課題である。

このように我が国の競争力、成長力の確保や地域の活性化のための道路整備が求められる一方、高度経済成長期以降に建設された道路ストックについては、大幅な更新投資が間近に予想される状況にある。

以上の視点に立ち、人口減少や道路ストックの更新投資が本格化するまでの今後一〇年間を対象として、将来の我が国経済社会が、競争力、成長力が確保され、また、安全・安心で活力ある地域社会が維持されたものとなるよう、今後の具体的な道路整備の姿を分かりやすく示した中期的な計画（以下、「中期計画」という。）を作成することが必要である。

このため、昨年四月から七月にかけ、特に優先度の高い政策、効率化を進める上で重要な事項等について、国民、有識者、都道府県知事・市町村長の意見を幅広く聴き、八月に中期計画の骨子案を作成した。その後、この骨子案について改めて意見を聴き、その結果等を踏まえ、今般、中期計画の素案を作成したところである。本案について、さらに意見を求め、年内の中期計画の作成に向けて検討を進める。

## 2 計画の基本的な事項

### 1 計画の対象

計画の対象となる事業は、国が負担又は補助する事業を基本とする。ただし、目標の達成のために講じる施策については、地方公共団体が単独で行う事業も含まれ得るものとする。

### 2 計画期間

計画期間は、国民の視点に立った分かりやすい成果を提示するとの観点や道路事業の実施に要する期間を考慮し、平成二〇年度を初年度とし一〇年間とする。

なお、今後の社会経済の動向や財政事情等を勘案しつつ、必要に応じ計画を見直す。

### 3 計画の推進にあたっての基本的視点

#### (1) 選択と集中による効果的な事業の実施

国民の意見を聴きながら、客観的データを用いつつ、政策課題毎に、施策の対象全体から中期的に対策を講じる箇所に重点化する過程を明確にした重点方針に基づき、選択と集中による効果的な事業を実施する。

重点方針の基本的考え方は、

・ 渋滞対策や交通事故対策など自動車交通によって生じる課題を解決する施策について

は、客観的なデータを用いて効果を重視し、効果の高いところに対して優先的に対策を実施

・ 防災・減災対策や生活幹線道路ネットワークの形成など安全・安心な国民生活を維持する施策等については、地域の実情を踏まえて対象とする課題や道路などの条件を明確にし、条件に合致するところに対して集中的に対策を実施

とする。

#### (2) 厳格な事業評価の実施とコスト縮減の推進

① 新規採択時から事業完了後までの事業評価の厳格な運用を実施し、事業の効率性と実施過程における透明性の向上を図る。

② これまでのコスト縮減に対する取組みを踏まえ、品質の確保を図りつつ、設計・計画段階から維持・管理・更新に至るすべてのプロセスにおいて、引き続きコスト縮減の取組みを推進する。

③ 調査・設計、用地取得、埋蔵文化財調査、工事等の各段階において徹底した工程管理を実施し、円滑な事業の執行を図るとともに、供用目標や進捗状況の積極的な公表を行う。

④ 民間企業等による工期短縮、コスト縮減等に関する技術開発を積極的に支援する。

(3) 既存道路の効率的、効果的な利用

〈既存高速ネットワークの効率的活用・機能強化〉

- ① 都市部の深刻な渋滞の解消、地域活性化の支援及び物流の効率化等を図るため、料金施策やスマートインターチェンジの整備等を促進する。

〈渋滞緩和のための取組み〉

- ② 渋滞の緩和を図るため、公共交通機関や自転車の利用促進等TDM施策の推進や、改良再生の視点を踏まえた交差点改良等の実施、信号制御の高度化、違法駐車取り締まりの強化等公安委員会が実施する施策と連携した取組みを実施する。

〈路上工事縮減〉

- ③ 路上工事については、地域毎に作成する行動計画に基づき、共同施工等による工事量の縮減、年度末工事の抑制の徹底など、抜本的な路上工事対策を実施する。

〈情報提供等による効率的・効果的な利用〉

- ④ 安全運転支援や道路交通情報提供の高度化等に必要なシステムの整備とそれに対応した車載器の普及促進により多様なサービスの展開を図るなどITSを推進する。
- ⑤ 災害発生時の二次災害の防止や不安解消のため、通行可能なルートの情報や解除の見通しも含めた通行規制情報等を利用者に

速やかに提供する取組みを実施する。

- ⑥ 観光客等に対して目的地への分かりやすい案内手法の導入や各種情報提供手段の連携等による情報提供の充実を図る。

〈計画的な道路管理〉

- ⑦ 橋梁等既存ストックの長寿命化を図るため、点検に基づき損傷が軽微な段階から対策を行う予防保全を実施する。併せて、これを支援する産・官・学による技術開発を推進する。

(4) 透明性・公正性の確保

- ① 事業の各段階において積極的な情報公開に努めること等により透明性を確保する。
- ② 事業の実施にあたって、地域のニーズや課題等を把握するとともに、地域住民と情報の共有化を図り、意見が反映される取組みを推進する。
- ③ 公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律及び公共工事の品質確保の促進に関する法律の厳格な運用を図るとともに、価格と品質による総合的な競争が実現される入札契約方式の導入に努める。

(5) 多様な主体との連携

- ① 地方公共団体等との適切な役割の分担の下に、地方の自主性を尊重し、これらとの連携による効果的な道路整備を推進する。

② 地域住民等と連携・協働し、地域のニーズに即した道路行政を推進する。

- ③ 多様な主体による協働の下、観光の振興や地域の活性化、道路景観に資する日本風景街道等の取組みを推進する。

3 計画において取り組む

主な政策課題と整備目標・重点方針

以下の政策課題について重点的・効率的に事業を推進する。

1 国際競争力の確保

【基幹ネットワークの整備】

経済のグローバル化の進展や東アジア諸国の急速な経済成長の中、我が国も東アジア諸国とともに成長する経済を目指し、国際競争力を一層強化するため、東アジアの交通ネットワークとの連携を意識しつつ、ネットワークの強化を図ることが重要である。このため、高規格幹線道路や地域高規格道路等について、早期にネットワークとして機能させるため徹底したコスト縮減を図り、必要に応じ現道も活用しつつ、効率的な道路整備を推進する。併せて拠点的な空港・港湾から高速道路等へのアクセス率を欧米並みとするため、インターチェンジへのアクセス道路の整備を推進する。また、既に供用している国際物流基幹ネットワ



ークについても、国際標準コンテナ車の通行に必要な耐荷力や空間を確保するため、橋梁補強や現道拡幅、バイパスの整備等の対策を実施する。

○基幹ネットワークの整備

(目標)

- ・基幹ネットワークについては、地方の中心都市を連絡するなどネットワークとしての機能を概ね確保
- ・拠点的な空港・港湾から高速道路等へのアクセス率を欧米並みの約九割に改善
- ・既に供用している国際物流基幹ネットワークについては、国際標準コンテナ車の通行が支障となる区間を概ね解消

(重点方針)

- ・高規格幹線道路（全体構想：約一四、〇〇〇km）をはじめとした、基幹ネットワークのうち、
- ① 県庁所在地など主要都市間で、規格の高い道路で連絡されていない区間
- ② 大都市の環状道路のうち、未だ整備がなされていない区間
- ③ 物流活動などの中核となる拠点的な空港・港湾へのアクセスが不十分な区間
- ④ 既に供用している国際物流基幹ネットワーク

ワークにおいて、国際標準コンテナ車の通行の支障となる区間などに重点をおいて整備を推進

(参考) 拠点的な空港・港湾からICへのアクセス改善

(重点方針)

- 全国の空港・港湾（一、一五八カ所）
- ←
- 第一・二種空港及び特定重要港湾、重要港湾（一五七箇所）
- ←

拠点的な空港・港湾（七一カ所）

我が国の国際競争力を強化・維持していく拠点的な空港・港湾  
 一〇分アクセスが未達成な箇所（一五カ所）について改善を図る

(参考) 国際標準コンテナ車の

通行支障区間の解消

(重点方針)

- 全国の道路（約一二〇万km）
- ←
- 全国の幹線道路（約三九万km）

既に供用している国際物流基幹ネットワーク（約二九、〇〇〇km）

港湾等から工場などの物流拠点へ積み替えずに通行できる道路網で、高速道路や国道など物流の観点から重要な幹線道路

網

国際コンテナ通行支障区間（三二区間：約四五〇km）に対して、集中的に対策を実施

2 地域の自立と活力の強化

(1) 生活幹線道路ネットワークの形成

高度医療機関の広域的な活用や産業・観光振興等により、安心して暮らせる地域社会の形成や地域経済の活性化を図るためには、地方の自主性を活かしつつ、市町村合併の支援や高次・救急医療施設、工業団地、観光施設、インターチェンジ等へのアクセス確保など地域の生活を支える生活幹線道路ネットワークの形成が重要である。このため、急勾配や急カーブ、幅員が狭い部分が存在し自動車のスミーズな走行やすれ違いに影響を及ぼす区間について、地域高規格道路の整備や、現道拡幅及びバイパス整備等の隘路の解消を一・五車線の整備手法も活用しつつ推進する。

○生活幹線道路ネットワークの形成

(目標)

・生活幹線道路について、定時性や速達性を備えたネットワークとしての機能を確保することにより、地域において安全で快適な移動を概ね実現

・地方部において、市町村の中心部から複数の高次・救急医療施設への六〇分での移動を概ね達成

・生活中心都市と市町村の中心部間の六〇分での移動を概ね達成

(重点方針)

全国の道路(約二二〇万km)

生活幹線道路(約一七万km)

市町村の中心部と基本的な生活エリアや病院、学校、工業団地、観光施設、I C等多くの人が利用する施設等を相互に連絡(※1)

生活幹線道路の移動支障区間(約五、〇〇〇区間・約一三、〇〇〇km)に対して、集中的に対策を実施

急勾配や急カーブ、幅員が狭い部分が存在し、自動車のスムーズな走行やすれ違

いに影響を及ぼす区間

※1…市町村合併前の旧市町村間の連絡を含む

(2) 慢性的な渋滞への対策

慢性的な渋滞の緩和・解消を図るため、路上工事の縮減や有料道路における弾力的な料金施策等のソフト施策と併せ、環状道路やバイパスの整備、交差点の立体化等交通容量拡大策を推進する。また、総合的な交通戦略の展開を行い、L R Tの導入や交通結節点の改善、T D M施策等公共交通機関や徒歩・自転車への交通行動転換策を推進する。さらに、開かずの踏切や交通が集中する踏切における渋滞の緩和・解消を図るために、連続立体交差事業や道路の立体化、遮断時間適正化のための踏切遮断機の改良等を推進する。

○渋滞対策

(目標)

・全国の幹線道路について渋滞損失時間を約三割削減(渋滞損失額…約一〇兆円↓約七兆円)

(重点方針)

全国の信号交差点等の箇所(約一九万カ所)うち、混雑の発生がみられる箇所(約二三、〇〇〇カ所)

(朝夕のラッシュ時等において、混雑発生時間帯が一〇%以上を占める箇所)

日常的に混雑が発生している箇所

(約九、〇〇〇カ所)

(朝夕のラッシュ時等において、混雑発生時間帯が五〇%以上を占める箇所)

特に事業効果が高い1/3程度の箇所(約三、〇〇〇カ所)に対して、優先的に渋滞対策を実施

○開かずの踏切等を除却する対策

(目標)

・国道、都道府県道等に残る開かずの踏切について概ね解消  
・全国の踏切遮断による損失時間を約三割削減

(重点方針)

全国の踏切(約三五、〇〇〇カ所)

踏切遮断により地域の円滑な交通に支障が生じている踏切(約四、三〇〇カ所)

開かずの踏切（約六〇〇カ所）と交通が集中する踏切（約八〇〇カ所）の約一、四〇〇カ所に対して、集中的に渋滞対策を実施

開かずの踏切

（遮断時間が四〇分／時以上となる踏切）

交通が集中する踏切

（自動車や自転車・歩行者が集中し、円滑な交通に支障が生じている踏切）

特に効果が高い三割程度の箇所（約四〇〇カ所）の踏切を除却

### 3 安全・安心の確保

#### (1) 防災・減災対策

大規模地震発生時における被害を軽減するとともに、円滑かつ迅速な応急活動を確保するため、緊急輸送道路のうち、救助、救援等の広域応援部隊の移動や、被災地域からの救援物資の搬送のための県庁所在地間を結ぶ道路については、鋼板やコンクリートによる橋脚の補強などの重大な損傷を防止する対策を推進するとともに、緊急輸送道路全線において落橋を防止する装置の設置など落橋・倒壊を防止する対策を推進する。

また、豪雨・豪雪など頻発する自然災害に対し、国民の安全で安心な暮らしを守るため、公共施設や病院などを相互に結ぶ生活幹線道路において、道路斜面や盛土等の防災対策、雪崩対策、災害の

おそれのある区間を回避する道路の整備を推進するとともに、異常気象時における国民生活への影響を最小限にとどめるため、過去の災害履歴や対策実績を踏まえ、事前通行規制の緩和・解消を推進する。併せて、津波発生時等において人命の安全確保を図るため、避難に必要な道路の整備を推進する。

さらに、地震時等において大規模な延焼の可能性がある市街地について、面的な市街地整備や延焼遮断帯、緊急車両の進入路・避難路として機能する道路の整備を推進する。

#### ○耐震対策

##### (目標)

大規模な地震の発生時において、

・緊急輸送道路のうち、広域応援部隊等が移動するための県庁所在地間を結ぶ道路については、すべての橋梁の重大な損傷を防止（※1）

・緊急輸送道路全線についてすべての橋梁の落橋・倒壊を防止（※2）

##### (重点方針)

全国の橋梁（約一五万橋）

うち、緊急輸送道路に存在する橋梁（約

五〇、〇〇〇橋）

大規模な地震により通行不能となるおそれのある橋梁（約一五、〇〇〇橋）

損傷のおそれのある橋梁（約一三、〇〇〇橋）

##### ○橋

落橋・倒壊のおそれのある橋梁（約二、〇〇〇橋）

損傷のおそれのある橋梁のうち広域応援部隊等の移動のための県庁所在地間を結ぶ道路に存在する橋梁（約八、〇〇〇橋）や、落橋・倒壊のおそれのある橋梁（約二、〇〇〇橋）に対して、集中的に耐震対策を実施

##### 確保

※1：道路斜面や盛土等の対策も実施し、一日以内の通行を確保

#### ○防災・防雪対策

##### (目標)

・豪雨・豪雪時等においても、公共施設や病院などを相互に結ぶ生活幹線道路の安全な通行を確保

##### (重点方針)

全国の道路（約一二〇万km）

うち、全国の幹線道路（約三九万km）

落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩等のおそれ

のある区間（約一七、〇〇〇区間、約五〇、〇〇〇km）

公共施設や病院などを相互に結ぶ生活幹線道路で通行止めにより生活に大きな影響を与える区間（約六、〇〇〇区間、約一八、〇〇〇km）に対して、集中的に防災・防雪対策を実施

○安心な市街地形成

（目標）

・地震時等において大規模な延焼の可能性がある市街地を建築物の不燃化と連携することで概ね解消

（重点方針）

全国の市街地面積（約一三、〇〇〇km<sup>2</sup>）

← 防災上の懸念がある市街地（約二、五〇〇km<sup>2</sup>）

集積度合いの高い市街地（人口密度一〇

〇人/ha以上）

← 道路面積率の低い市街地（道路面積率一八%以下）

（阪神・淡路大震災等に被害の大きかった市街地に相当）

大規模な延焼の可能性があり、特に防災上危

険な地区（約一五〇km）に対して、集中的に防災対策を実施

← 木造家屋が建ち並ぶなど火災時に被害が大きい市街地

（燃え難さを示す不燃領域率四〇%未満等）

← （中央防災会議における市街地の安全性を確保する目標値）

(2) 交通安全の向上

安全な道路交通環境実現のために、特に幹線道路については事故が特定の区間に集中していることから、関係機関と連携しつつ、事故発生割合が高い区間において、交差点改良や防護柵・照明等の交通安全施設整備を推進する。また、併せて生活道路の交通事故対策や安全・安心な自転車走行環境の整備を推進する。

← また、欧米と比べ交通事故による死者のうち、歩行中の死者の占める割合が高いことから、歩行が移動の中心となる子どもの安全性を確保するため、通学路の歩道等の整備のほか、簡易な方法として路肩のカラー舗装や防護柵の設置等を推進する。

← さらに、踏切における安全を確保するため、安全上課題のある踏切について、踏切除却対策のほか、踏切内の歩道が狭くなっている踏切に対して

は、拡幅や歩道の設置、長時間遮断機がおりている踏切には、立体横断歩道橋の設置等の歩車道分離等の安全対策を推進する。

○交通事故対策

（目標）

・国道及び都道府県道等の死傷事故率について、五年間で死傷事故率約一割削減を目指すとともに、引き続き、より安全・安心な道路交通環境の実現を目指す

（重点方針）

← 全国の国道・都道府県道等（約七二万区間）

← 事故の発生割合の高い区間（約一五万区間）

← 事故の発生割合が、欧米水準の約二・五倍以上、国内の平均値以上

← （死傷事故率一〇〇件/億台キロ以上）

← 地域の状況等を踏まえ、特に効果の高い1/4程度の区間（約四〇、〇〇〇区間）に対して、優先的に交通事故対策を実施

○通学路の歩道整備

（目標）

小学校等に通うため多くの児童が利用するなど、事故の危険性が高い通学路については、安全・安心な歩行空間を概成

(重点方針)

全国の道路(約一二〇万km)

← 全国の通学路(約一九万km)

「小学校が定める児童が通学するために利用する道路

多くの児童が利用するなど、事故の危険性が高い通学路(約一―万km)

「歩道等のない箇所(約四四、〇〇〇km)に対して、簡易な方法を含め集中的に交通安全対策を実施

### ○踏切の安全対策

(目標)

・踏切を安全に通行できるように安全上課題のある踏切をすべて解消

(重点方針)

← 全国の踏切(約三五、〇〇〇カ所)

安全な通行に支障をきたすおそれのある踏切

(約七、七〇〇カ所)

←

安全上課題のある踏切(約一、九〇〇カ所)に対して、集中的に安全対策を実施

「自動車や歩行者・自転車が多い踏切  
前後の道路よりも歩道が狭い踏切 等」

### (3) 安全・安心で計画的な道路管理

安全・安心な道路交通を確保するため、高速道路から市町村道までのすべての橋梁(約一五万橋)において定期的な点検を実施し、長寿命化修繕計画を策定するなどの予防保全を実施することにより、橋梁の長寿命化を推進する。また、地方公共団体管理の橋梁に対して、長寿命化修繕計画の策定支援や技術支援等を実施する。維持管理については、引き続きコスト縮減を図りつつ、道路の安全を常時確保するとともに、地方公共団体と連携して地域性を踏まえた維持管理を実施する。

### ○橋梁等の修繕、更新

(目標)

・安全な通行を確保できる道路橋の寿命を一〇〇年以上に長寿命化

(重点方針)

全国の道路橋(約一五万橋)に対して、定期的な点検により、早期に損傷を発見し、事故

や架け替え、大規模な修繕に至る前に対策を行う予防保全を実施

## 4 環境の保全と豊かな生活環境の創造

### (1) 地球温暖化対策

地球温暖化を防止するため、環状道路整備等の渋滞対策、開かずの踏切等を除却する対策、多様で弾力的な料金施策等の推進により渋滞がなくスムーズに走れる道路の実現を図るほか、ITSの活用等道路交通情報の提供の充実等による自動車交通の運用の効率化、吸収源対策としての道路緑化や太陽光など新エネルギーを活用した道路施設の整備等を推進する。さらに、自転車利用環境の整備や公共交通のシステム・運用の改善、エコドライブの推進、環境に優しい自動車の開発・普及等を図る。

### ○地球温暖化対策

(目標)

・道路整備等により、自動車交通の年間CO<sub>2</sub>排出量を、一〇年後までに約一、六〇〇万t

— CO<sub>2</sub>削減  
(重点方針)

地球温暖化を防ぐため、自動車からの二酸化炭素の排出量を減らすことや、排出された二酸化炭素を吸収する樹木を増やすための対策

等を実施

## (2) 道路環境対策

沿道環境の早期改善を図るため、大気については、特に概ね三年以上環境基準を達成していない箇所について、環状道路やバイパス等道路ネットワークの整備を推進するとともに、環境基準非達成の箇所近傍の交差点等においては、交差点改良や植樹帯の設置等の対策を立案し、推進する。併せて、関係機関と連携して、低公害車の普及促進等ソフト施策を推進する。

また、騒音については、環状道路やバイパス等道路ネットワークの整備や遮音壁の設置、低騒音舗装の敷設等を推進する。

### ○大気質対策

#### (目標)

・NO<sub>2</sub> (二酸化窒素) 及びSPM (浮遊粒子物質) の環境基準を概ね達成

#### (重点方針)

全国の道路 (約一二〇万km)



全国の自動車排出ガス測定局 (約四四〇カ所)

自動車排出ガスによる大気汚染状況の把握が必要な箇所

自動車排出ガスによる大気汚染状況の把握が必要な箇所

環境基準非達成の箇所 (約三〇カ所) に対して、大気質対策を実施

概ね三年以上環境基準を達成していない箇所

### ○騒音対策

#### (目標)

・騒音の状況を把握している国道、都道府県道について、夜間騒音要請限度を概ね達成

#### (重点方針)

全国の道路 (約一二〇万km)

うち、全国の国道、都道府県道 (約一五万km)

騒音の状況を把握している国道、都道府県道のうち、夜間の環境基準を達成していない地域 (約七、〇〇〇km)

夜間の騒音要請限度を達成していない地域 (約二、七〇〇km) に対して、集中的に騒音対策を実施

夜間の騒音要請限度を達成していない地域 (約二、七〇〇km) に対して、集中的に騒音対策を実施

夜間の騒音要請限度を達成していない地域 (約二、七〇〇km) に対して、集中的に騒音対策を実施

夜間の騒音要請限度を達成していない地域 (約二、七〇〇km) に対して、集中的に騒音対策を実施

夜間の騒音要請限度を達成していない地域 (約二、七〇〇km) に対して、集中的に騒音対策を実施

## (3) 生活環境の向上

快適で豊かな生活環境の構築を図るため、幅の広い歩道の整備、既設歩道の段差解消及び勾配の改善、立体横断施設へのエレベーターの設置等歩行空間のバリアフリー化を推進するとともに、駅前広場や駅自由通路、駐車場の整備等交通結節機能の強化や乗り継ぎ利便性の向上等を図る。

また、安全で快適な通行空間の確保、災害の防止などを図るため、市街地における電線共同溝等の整備と併せて、緊急輸送道路や日本風景街道等における無電柱化を推進する。

さらに、魅力ある都市空間の形成に向け、中心市街地等における土地区画整理事業等の市街地整備や荷さばき駐車場の整備等による都市内物流システムの改善を推進する。

### ○バリアフリー化

#### (目標)

・五、〇〇〇人/日以上が利用する駅等周辺において、駅、官公庁施設、病院等の相互間をバリアフリー化して連絡

・市町村の中心地区においても、官公庁施設、病院等の相互間をバリアフリー化して連絡

#### (重点方針)

全国の道路 (約一二〇万km)



全国の市街地等の道路 (約三〇万km) 及び駅前広場 (約二、九〇〇カ所)



駅、官公庁施設、病院等を相互に連絡する道路（約八、八〇〇km）及び駅前広場（約一、七〇〇カ所）

五、〇〇〇人／日以上が利用する駅等周辺  
市町村の中心地区

バリアフリー化されていない道路（約六、四〇〇km）及び駅前広場（約九〇〇カ所）  
に対して集中的にバリアフリー対策を実施

○無電柱化

（目標）

- ・ 中心市街地の主要な道路については、欧米のレベルの無電柱化を達成
- ・ 市街地における県庁所在地間を結ぶ緊急輸送道路で災害時の電柱倒壊により通行の支障となる道路、及び歴史的街並みを保全すべき地区等の道路についても無電柱化を概ね達成

（重点方針）

全国の道路（約一二〇万km）



← 全国の市街地や日本風景街道等の道路（約三三万km）



安全で快適な道路空間を形成する上で、電柱や電線類が特に支障となる道路（約七、六〇〇km）

・ 中心市街地の主要な道路（約九〇〇地区）

- ・ 市街地におけるの県庁所在地間を結ぶ緊急輸送道路のうち、災害時の電柱倒壊により通行の支障となる道路（約一、〇〇〇km）
- ・ 歴史的街並みを保全すべき地区、日本風景街道等の道路（約二〇〇地区）

無電柱化されていない道路（約三、七〇〇km）に対して集中的に無電柱化対策を実施

5

国際競争力の確保、地域の自立と活力の強化、環境の保全等に資する既存高速道路の有効活用  
・ 既存高速ネットワークの

効率的活用・機能強化

都市部への交通集中による深刻な渋滞の解消、地域活性化の支援、及び物流の効率化等の政策的な課題に対応するため、料金社会実験等の結果を踏まえた効果的な料金施策を実施する。また、既存高速ネットワークの機能強化を図るため、高速道路の利便性の向上、地域生活

の充実、地域経済の活性化に資するスマートインターチェンジの整備や事故発生状況等を踏まえた安全性の向上等を推進する。  
○既存高速ネットワークの効率的な活用・機能強化

（目標）

- ・ 有料道路の料金割引を実施し、渋滞解消、地域活性化等の政策的課題の解決に貢献
- ・ スマートインターチェンジの整備等により、高速道路利用者の利便性、安全性を向上

4 中期計画の事業量

3で示した各政策課題の重点方針に基づき、目標を達成するために必要な事業量として、六五兆円を計上する。

このほか、既存高速ネットワークの効率的な活用・機能強化を含め、道路関連施策として三兆円以上を想定。

（内訳）

- ① 国際競争力の確保：二四兆円
  - ・ 基幹ネットワークの整備
- ② 地域の自立と活力の強化：三三兆円
  - ・ 生活幹線道路ネットワークの形成
  - ・ 慢性的な渋滞への対策

③ 安全・安心の確保：一兆九兆円

・防災・減災対策

・交通安全の向上

・安全・安心で計画的な道路管理

④ 環境の保全と豊かな生活環境の創造

…三兆円

・地球温暖化対策

・道路環境対策

・生活環境の向上

(注) 重複を含む

### 《高規格幹線道路の

### 点検結果の概要 (抄)》

#### 1 点検の趣旨

第一回の問いかけにおいて、既に高規格幹線道路が完成した地域とこれから整備する地域とは、その整備に対する意識が大きく異なることから、道路関係四公団の民営化時と同様の評価手法を用いて、客観的にその整備効果などについて点検を実施。

#### 2 点検方法の概要

民営化時と同様の評価手法を用い、費用対便益に加え、外部効果も加味して、2に示す手順で点検を実施。

(点検方法の詳細な内容については、<http://www.mti.go.jp/road/ir-ir-douro-keikaku/pdf/renken.pdf>を参照)。

mi.go.jp/road/ir-ir-douro-keikaku/pdf/renken.pdfを参照)。

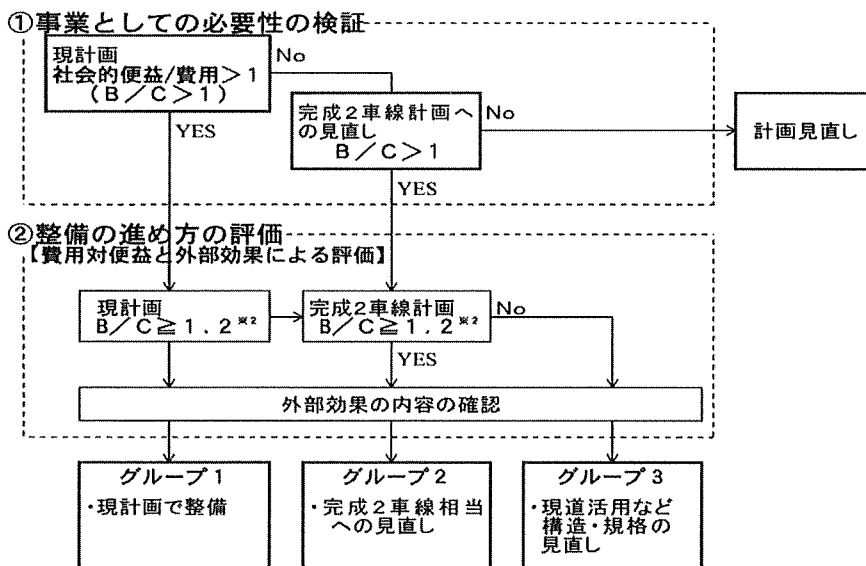
#### (1) 点検対象区間

高規格幹線道路のうち、民営化時に評価を行った区間以外で、全ての未供用区間の約二、九〇〇km(平成一九年度末時点)を対象とした。

#### <点検対象区間の延長>

高規格幹線道路の延長	約14,000km
— 民営化時に評価を行った区間の延長	9,342km
— 民営化時に評価を行っていない区間のうち平成19年度末までの供用延長	1,787km
<hr/>	
点検対象区間の延長	約 2,900km

#### (2) 点検手順の流れ





(3) 評価指標の考え方

①費用対便益

〔便益の算出〕

便益の算出に用いる交通量は、一九九九年に実施した道路交通センサスを基に推計した全国将来交通需要（平成一四年一月公表から、二〇三〇年の値を推計した。推計された将来交通量を用いて、「費用便益分析マニュアル」（平成一五年八月国土交通省道路局、都市・地域整備局）を適用し走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益の三つの便益の合計を、社会的便益として算出した。

〔費用の算出〕

事業中区間については、個別に積算した建設費用を用い、未事業化区間については、これまでに導入してきたコスト縮減の成果を反映しつつ、現在実施中の一般的な事業の実績等を基に、用地費、土工、橋梁、トンネル等の工種別に推計し、建設費用を算定し、これに管理費を加えて算出した。

〔費用対便益の算出〕

上記の考え方で算出された各評価対象区間毎の便益と費用により費用対便益を算出した。なお、事業中区間のうち「国土交通省所管公共事業」の再評価実施要領（平成一五年三月国土交通省）に従って再評価時に費用対便益の分析を実施し、その結果を第三者から構成される委員会に諮

った上で公表している区間についてはその値を用いて点検を行った。

②外部効果

費用換算が困難な外部効果については、民営化時に用いた一六指標の各評価点の算出式を適用し、入力データは可能な限り最新のものをを用いて算定した。

〔例〕

- ・ 高度な医療施設までの搬送時間の短縮効果
- ・ 物流拠点へのアクセス時間の短縮効果
- ・ 自動車からのCO<sub>2</sub>排出量の削減効果

3 点検の結果

すべての点検対象区間に関して、現計画又は完成二車線計画で、社会的便益が費用を上回る事が確認できた。

さらに、費用対便益と外部効果の結果を用いて、整備の進め方について評価を行い、その結

区分	対象		ネットワーク機能を早期に確保するための方策
	区間数	延長(km)	
グループ 1 現計画で B/C ≥ 1.2 <sup>※2</sup>	158	2,038 (70%)	現計画に基づき、暫定2車線での整備も採用しつつ、早期にネットワークの機能を確保する
グループ 2 完成2車線計画で B/C ≥ 1.2 <sup>※2</sup> (グループ 1を除く)	17	422 (14%)	4車線から完成2車線相当の構造に見直し、早期にネットワークの機能を確保する
グループ 3 完成2車線計画で 1.2 > B/C > 1.0 かつ 外部効果が相対的に高い	12	468 (16%)	4車線から完成2車線相当の構造に見直しつつ、これに加え、円滑な走行が可能な現道の一部を当面、活用するなど構造・規格の見直しを行い、早期にネットワークの機能を確保する

果は、前頁の表に示すとおりである。

今後は、この点検結果を踏まえて、地域の意見も聞きながら具体的な計画内容の検討を進めていく。

なお、外部効果については、一六指標を基に重み付けをした偏差値を算出したこの値が、相対的に低い区間については、地域振興プロジェクトとの連携や地域の創意工夫の取組などを今後より一層推進することが望ましい。

※1…高規格幹線道路に並行する自動車専用道路又はそれに準ずる道路として一連の区間が供用されている区間は今回の点検対象外とした。

※2…B/C/E：未事業化区間で、一部ルートやICの位置が確定していないなど、事業費の不確実性（感度分析±10％）等を加味し、より厳格に設定

## 《道路特定財源の見直しについて》

（平成一九年二月七日政府・与党合意）（抄）

昨年末の「道路特定財源の見直しに関する具体策」に基づき、以下の措置を講じることとし、関連法案を次期通常国会に提出する。

### 1 真に必要な道路整備の計画的な推進

#### (1) 中期計画の策定及び推進

① 国際競争力の強化、地域の活性化、安全・安心の確保、環境の保全と豊かな生活環境の創造といった政策課題に対応するため、今後一〇年間を見据えた道路の中期計画を策定し、真に必要な道路整備は計画的に進める。

② 計画の推進に当たっては、厳格な事業評価や徹底したコスト縮減により重点化、効率化を図るとともに、道路に関連する施策の実施や高速道路料金の引下げ等を効果的に活用する。

③ 中期計画の事業量は、五九兆円を上回らないものとする。

④ 中期計画は、今後の社会経済情勢の変化や財政事情等を勘案しつつ、五年後を目標として、必要に応じ、所要の見直しを行う。

# 道路占用料の改定について

## 道路局路政課道路利用調整室

### 一 はじめに

国が管理する国道における道路占用料の改定について検討するため、平成一八年一月に「道路占用料制度に関する調査検討会」(委員長・山内弘隆一橋大学大学院商学研究科長・商学部長)を設置して道路占用料制度全般について検討し、平成一九年三月に報告書として取りまとめられました。

国土交通省においては、報告書の提言の内容を踏まえて道路占用料の改定のための具体的な検討を進め、今般、道路法施行令を改定し、平成二〇年度から新たな占用料単価により占用料を徴収することとなりました。

### 二 改定の必要性

国が管理する国道における道路占用料について

は、道路法施行令別表に規定されています。現行の別表における占用料は、平成八年四月に改定されて以降、見直しが行われなのまま現在に至っていることや、次のような諸要因から、その見直しを行う必要が生じました。

ア 全国的な地価水準の下落  
全国的に地価の下落が著しく、現行占用料の基礎となる平成六年時の地価水準に比べ、約五割に下落しています(固定資産税評価額)。占用料の算定式に地価を用いていることから、その下落を踏まえた改定を行うこととなります。

イ 市町村合併の進展

全国的に市町村合併が進展していますが、現行占用料が全国の市町村区分(①甲地・政令別表備考二イに列挙する区域(東京二三区

及び大規模市)、②乙地・甲地以外の市の区域、③丙地・町村の区域)を基礎としていることから、現在の市町村区分を踏まえた改定を行うこととなります。

ウ 規制改革・民間開放推進3か年計画

ア・イのような状況を踏まえ、規制改革推進のための3か年計画(平成一九年六月二二日閣議決定)において、「道路占用料単価の見直しについて、市町村合併の状況を踏まえ、必要な措置を行う。」とされています。

### 三 占用料の基本的な考え方

道路占用料の算定は、公共用物である道路を継続的に使用することによってその占用者が受ける利益を徴収するという「対価説」によっています。

一般的な土地利用における賃料(地代)相当額

によることが基本となり、次のような算定式で占用料の額が求められています。

$$\begin{aligned} & \text{〔基本的な算定式〕} \\ & \text{占用料の額} \parallel \\ & \text{道路の存する土地の更地価格（道路価格）} \times \\ & \text{占用面積} \times \text{使用料率} \times \text{修正率} \end{aligned}$$

以下、算定式の内容についての変更を中心に解説します。

#### 四 改正の具体的な内容

##### 1 道路価格について

道路価格とは、本来、道路の存する土地の更地価格とすべきですが、個々の占用物件ごとに占用の対象となる道路価格を調査することは現実的でないことから、民間における土地の価格を道路価格とみなして占用料を算定します。

占用物件は大きく分けて、電柱、ガス管などの「定額物件」と、高架下駐車場などの「定率物件」に分けられます。「定率物件」の道路価格については、個別の土地評価によるものであり、「近傍類似の土地の時価」を用いていることから、その道路価格については、一般の改定の影響を受けるものではありません。

よって、以下では、「定額物件」の道路価格に

ついて説明します。

##### (1) 定額物件の道路価格の考え方

###### ア 地目

占用物件の性格に応じて、地目（平均地又は商業地）を設定してそれに対応する固定資産評価額を用いています。

アーチ、工事用板囲い等については商業地目とし、それ以外の電柱等の一般的な物件については平均地目となっています。

###### イ 道路の存する土地の更地価格の算出

所在地区分ごと、地目ごとの固定資産評価額を用います。

ただし、平均地の道路価格を算出するに当たっては、造成済みの土地ではない田畑、山林につき、更地価格と同様の価格水準とするために、造成費を加算しています（宅地部分に造成費は加算されません）。

なお、造成費とは、直轄国道の改良費から、用地費、補償費及び舗装費を除いたものの平均です。

###### ウ 用途別構成比率

道路交通センサスにおける沿道状況別延長比率を用いて、対応する用途の構成比率を乗じています。

道路価格（平均地目）

##### 固定資産税評価額

（所在地区分ごとの該当地目の平均地）＋  
造成費（田畑、山林部分のみ）

##### (2) 用地費

近年の地価動向を道路価格へ反映させるため、直近の値である平成一八年度の固定資産税評価額を用地費として用います。

##### (3) 造成費

平成一八年度に供用開始した直轄国道における造成費の箇所別単価の平均（三一、一五一円/㎡）を用います。

##### (4) 用途別構成比率

道路交通センサスによる沿道状況（平成一七年）を用います。

○市街地（「住宅地」相当）：二七・四%

○平地部（「田畑」相当）：五〇・九%

○山地部（「山林」相当）：二一・七%

##### (5) 算出方法

ア 平均地目の道路価格  
所在地区分ごとに次の計算式により道路価格を算出します。

$$\begin{aligned} & \text{道路価格（平均地目）} \parallel \\ & \text{住宅地} \times 0.274 + (\text{田畑} + \text{造成費}) \times \\ & 0.509 + (\text{山林} + \text{造成費}) \times 0.217 \end{aligned}$$

イ 商業地目の道路価格

所在地区分ごとの用地費（商業地）を用います。

道路価格（商業地目） Ⅱ 商業地の用地費

(6) 定額物件に係る道路価格（円/m）

以上のような算定を行い、定額物件の具体的な道路価格は次のようになります。

	区分	道路価格
平均地	甲	52,595
	乙	31,212
	丙	26,514
商業地	甲	456,052
	乙	63,866
	丙	32,433

2 使用料率について

使用料率とは、土地価格に対する年額賃料の割合をいいます。占用料算定に当たっては、土地の利用の対価（土地賃借料等）を算定する方法として広く用いられている土地の価格に一定の率（使

用料率）を乗じる方法によっています。

(1) 使用料率を新たに設定する必要性

これまでの占用料の算定における使用料率（地価に対する賃料の割合）については、国の庁舎等の使用又は収益を許可する場合の土地の使用料の算定基準における全国一律の率（「国の庁舎等の使用又は収益を許可する場合の取扱いの基準について（昭和三十三年一月七日蔵管第一号）」を用いてきました）が、現在の財務省ではこれを定めなくなっていることから、占用料算定のために新たに独自の使用料率を設定する必要が生じました。国土交通省においては、平成一八年度に「道路占用料算定のための使用料率調査」を実施し、この調査結果に基づいて使用料率を設定しています。

(2) 使用料率調査の概要

全市区町村にそれぞれの区域を代表する調査地点を設定し、当該調査地点における土地の賃貸借を想定し、各調査地点の所在地域に精通した不動産鑑定士が賃料を査定し、その結果を用いて使用料率の全国平均を算出しました。

土地の賃貸借において借地借家法の対象であるか否かは賃料に影響を与える重要な要素であるので、当該調査においては、建物所有を目的とせず、また、全国的な比較検証が可能なもの等の要件を満たし、占用に態様が類似するものとして、平面式（屋根なし）の月極駐車場を想定し、賃料を査

定しています。

定額物件については、占用物件の性格に応じて、地目（平均地又は商業地）を設定し、それに対応する固定資産税評価額を用いているので、調査においても同様に地目ごとに代表する調査地点を設けて査定しました。

なお、今回の調査結果に基づく使用料率は全国平均であり、直轄国道における占用料を算定するためのものです。

(3) 占用料算定に用いる使用料率

① 定額物件に用いる使用料率（固定資産税評価額ベース）

定額物件については、道路価格として固定資産税評価額を用いることから、使用料率について固定資産税評価額ベースを用います。また、前述のとおり、占用物件の性格に応じて、地目（平均地又は商業地）を設定してそれに対応する固定資産税評価額を用いて道路価格を算出しているため、使用料率についても地目を分けて設定しています。

ア 平均地目の定額物件に用いる

使用料率 3.6/100

イ 商業地目の定額物件に用いる

使用料率 3.14/100

② 定率物件に用いる使用料率（時価ベース）

定率物件については、道路価格として占用する場所の「近傍類似の土地の時価」を用いることから、使用料率について時価ベースを用いませう。

ア 定率物件に用いる使用料率 2.52/100

定額物件と定率物件で使用料率に差があるのは、道路価格として用いる土地評価方法が異なるためであり、土地評価については、通常

「時価（公示価格）」・「固定資産税評価額」

＝ 10.7

の関係が成り立つので、

「使用料率（時価）」×107

＝ 「使用料率（固定資産税評価額）」

として算出しています。

よって、

$2.52 \times 107 = 3.60$

の関係を成り立たせることにより、定額物件と定率物件の最終的な占用料水準を合わせているものです。

### 3 修正率について

#### (1) 上空・地下の修正率について

上空及び地下については、路面を直接に占用する場合と異なり、道路の効用に対する影響が小さいことを考慮して、修正率を乗じています。

現行では、上空の修正として2/3（占用料の1/3の減）、地下の修正率として1/3（占用料の2/3の減）を乗じていますが、これらについて見直しています。

上空や地下の修正率については、上空や地下が道路の効用に対する影響が少ないことを踏まえてのものです。その水準は土地価格の変動状況と密接な関係を有しています。

新たな修正率の設定に当たっては、相続税、贈与税等の計算に用いられている「財産評価基本通達」における評価を参考としています。

#### ① 上空の修正率

上空の修正率設定に当たっては、財産評価基本通達における特別高圧架空電線の架設等を目的として設定される区分地上権に準ずる地役権の評価を参考とします（財産評価基本通達275）。  
同通達においては、その承益地に係る制限の内容に従い、「家屋の建築が全くできない場合」又は「家屋の構造、用途等に制限を受ける場合」に分けられています。道路上空に占用物件が設置される場合には、道路法施行令の場所の基準により5m又は四・五m以上（歩道上は二・五m以上）とされており、当該占用物件の下に建築物を設けることは困難な高さであることから、道路占用料の算定に当たっては、「家屋の建築が全くできない場合」に相当するものと考えます。

同通達において、「家屋の建築が全くできない場合」には、「100分の50」又は「その区分地上権に準ずる地役権が借地権であるとした場合にその承益地に適用される借地権割合」のいずれか高い割合とされていますが、後者については、道路上に当てはめて一律に計算し割合を求めることは困難であることから、前者の「100分の50」を上空の修正率として用いることとします。

以上のことから、

○ 上空の修正率 5/10

としています。

#### ② 地下の修正率

地下の修正率については、財産評価基本通達276において、地下鉄等のずい道の所有を目的として設定した区分地上権を評価するときにおける土地価格に対する区分地上権の割合が100分の30とされている（財産評価基本通達276）ことを参考に、

○ 地下の修正率 3/10

としています。

#### (2) 高架下等の修正率

高架の道路の路面下等については、更地を直接占用する場合と異なり、道路価格として用いることとなる近傍類似の土地における最有効使用と比べ、高架道路が存することによる利用制約が大き

いことから、現行では土地の利用制約による修正率と階数による修正率を乗じていますが、これらについて次のとおり見直しています。

① 建築物

高架下については、これまでのような階数ごとに修正率を乗じていたことを改め、建築物を設ける場合の修正率を甲地、乙地、丙地に分けて設定するものとします。

高架下に建築物を設ける場合の修正率の設定に当たっては、財産評価基本通達における特別高圧架空電線の架設等を目的として設定される区分地上権に準ずる地役権の評価(275)を参考として、上空利用が制約される場合の土地側に残る便益の割合である7/10を基本と考えることができます。

しかしながら、財産評価基本通達(275)が適用されるような特別高圧架空電線の架設等が行われるのは、通常、土地の利用の程度が低い地方部であり、都市部にそのまま適用することは適当でないことから、一般的に土地利用が高度である甲地及び乙地については、これを補正して適用する必要があります。

この点、土地利用が高度になるにつれ、その借地権割合が上昇することなどから、甲地、乙地、丙地に属する市区町村の代表地(使用料率調査において採用した代表地)の借地権割合を

参考に補正し、

高架下の修正率(建築物の場合)

甲地 3/7

乙地 4/7

丙地 7/10

と設定することとします。

② 建築物以外

財産評価基本通達(275)において、家屋の建築が全くできない場合が一〇〇分の五〇(土地側に残る便益一〇〇分の五〇)である一方、家屋の構造、用途等に制限を受ける場合が一〇〇分の三〇(土地側に残る便益が一〇〇分の七〇)であることを参考に、高架下において平置駐車場等の建築物以外のものを占用する場合には、建築物以外の(平面的な)利用…建築物の利用11.5…7の関係を想定することとします。

よって、高架下における建築物以外の平面的な利用については、

平面利用の修正率 5/7

を①のそれぞれに乘じることとします。

4 所在地区分について

現行の所在地区分については、甲地、乙地、丙地の三つに区分しているところであり、この区分に応じて額物件の占用料単価が定められています。

甲地については、前回改正時も五十万人以上の

(1) 高架下における率(建築物の場合)						
	(使用料率)		(高架下修正率)			
甲地	0.0252	×	3/7	≒	0.011	
乙地	0.0252	×	4/7	≒	0.014	
丙地	0.0252	×	7/10	≒	0.018	
(2) 高架下における率(建築物以外の場合)						
	(使用料率)		(高架下修正率)		(平面利用修正率)	
甲地	0.0252	×	3/7	×	5/7	≒ 0.008
乙地	0.0252	×	4/7	×	5/7	≒ 0.010
丙地	0.0252	×	7/10	×	5/7	≒ 0.013

市との考え方に基づいていますが、その後の市町村合併や人口増から大規模市となったさいたま市、新潟市などの大規模市が現行では甲地に含まれていません。これは、占用料単価算定の基礎となる道路価格の構成に影響があることから、市町村合併や人口増により占用料単価決定後に大規模

となった市について、占用料単価の見直しを伴わずに単に甲地として限定列挙に追加することができないためです。

今般、占用料単価全般を改定するものであることから、所在地区分の甲地について、前述の考え方に新たに該当している市については、甲地の区分に追加するものです。

- 甲地…都の特別区の存する区域並びに札幌市、仙台市、さいたま市、千葉市、船橋市、八王子市、横浜市、川崎市、相模原市、新潟市、静岡市、浜松市、名古屋市、京都市、大阪市、堺市、東大阪市、神戸市、姫路市、岡山市、広島市、松山市、北九州市、福岡市、熊本市及び鹿児島市の区域
- 乙地…市の区域で甲地以外のもの
- 丙地…町及び村の区域

## 5 管径区分について

地下埋設管の新たな管径区分としては、その占用実態にかんがみ、現行の六区分を新たに九区分とします。

その際、既存占用物件に係る占用料徴収事務の混乱を避けるため、新規に設ける管径区分については、従前の管径区分の一の細分化によることとします。

## 五 改定による占用料水準の動向

以上のような考え方に基づき算定した新たな占用料単価は表（次頁参照）のとおりです。

定額物件については全体的に水準が引き下げられています。特に甲地における地価下落が大きいことが

### 管径区分の細分化

- |                      |                       |
|----------------------|-----------------------|
| ・外径が0.07m未満のもの       | } ←外径が0.1m未満のもの       |
| ・外径が0.07m以上0.1m未満のもの |                       |
| ・外径が0.1m以上0.15m未満のもの | } ←外径が0.2m以上0.4m未満のもの |
| ・外径が0.15m以上0.2m未満のもの |                       |
| ・外径が0.2m以上0.3m未満のもの  |                       |
| ・外径が0.3m以上0.4m未満のもの  |                       |
| ・外径が0.4m以上0.7m未満のもの  | } ←外径が0.4m以上1m未満のもの   |
| ・外径が0.7m以上1m未満のもの    |                       |
| ・外径が1m以上のもの          |                       |

ら、甲地における占用料単価の引き下げ幅が、乙地や丙地における占用料単価の引き下げ幅よりも大きくなっている傾向があります。

ただし、所在地区分が丙から乙に、又は乙から甲に変更になるなどした区域については、今回の改定により占用料単価が上昇するケースが部分的に見られることとなります。

また定率物件については、今まで道路価格として「近傍類似の土地の時価」を用いており、地価下落の影響が既に毎年この占用料に反映されていることから、今回の改定では使用料率等の変更の影響のみを受けるので、それぞれの定率物件の前年度の占用料に比べ、平成二〇年度以降は引き上げられることとなります。

## 六 おわりに

現行占用料は平成八年度から用いられていましたが、「道路占用料制度に関する調査検討会」の報告書においては、占用料の改定時期について、今後は「三年程度ごと」に改定を検討することが妥当であるとされており、地価の動向や市町村合併の進展状況などを勘案して改定の要否を判断していくこととなります。



表 道路法施行令別表

改正			
法第32条第1項第1号に掲げる工作物	占用物件	単位	占用料
法第32条第1項第1号に掲げる工作物	第1種電柱	1本につき1年	甲地 1,100円
			乙地 630円
			丙地 530円
	第2種電柱	1本につき1年	甲地 1,600円
			乙地 970円
			丙地 820円
	第3種電柱	1本につき1年	甲地 2,200円
			乙地 1,300円
			丙地 1,100円
	第1種電話柱	1本につき1年	甲地 950円
			乙地 560円
			丙地 480円
	第2種電話柱	1本につき1年	甲地 1,500円
			乙地 900円
			丙地 760円
	第3種電話柱	1本につき1年	甲地 2,100円
			乙地 1,200円
			丙地 1,000円
	その他の柱類	1本につき1年	甲地 95円
			乙地 56円
丙地 48円			
共架電線その他上空に設ける線類	長さ1mにつき1年	甲地 9円	
		乙地 6円	
		丙地 5円	
地下に設ける電線その他の線類	長さ1mにつき1年	甲地 6円	
		乙地 3円	
		丙地 3円	
路上に設ける変圧器	1個につき1年	甲地 930円	
		乙地 550円	
		丙地 470円	
地下に設ける変圧器	占用面積1㎡につき1年	甲地 570円	
		乙地 340円	
		丙地 290円	
変圧塔その他これに類するもの及び公共電話所	1個につき1年	甲地 1,900円	
		乙地 1,100円	
		丙地 950円	
郵便差出箱及び信書便差出箱	1個につき1年	甲地 800円	
		乙地 470円	
		丙地 400円	
広告塔	表示面積1㎡につき1年	甲地 14,000円	
		乙地 2,000円	
		丙地 1,000円	
その他のもの	占用面積1㎡につき1年	甲地 1,900円	
		乙地 1,100円	
		丙地 950円	
法第32条第1項第2号に掲げる物件	外径が0.07m未満のもの	長さ1mにつき1年	甲地 40円
			乙地 24円
			丙地 20円
	外径が0.07m以上0.1m未満のもの	長さ1mにつき1年	甲地 57円
			乙地 34円
			丙地 29円
	外径が0.1m以上0.15m未満のもの	長さ1mにつき1年	甲地 65円
			乙地 51円
			丙地 43円
	外径が0.15m以上0.2m未満のもの	長さ1mにつき1年	甲地 110円
			乙地 67円
			丙地 57円
外径が0.2m以上0.3m未満のもの	長さ1mにつき1年	甲地 170円	
		乙地 100円	
		丙地 86円	
外径が0.3m以上0.4m未満のもの	長さ1mにつき1年	甲地 230円	
		乙地 130円	
		丙地 110円	
外径が0.4m以上0.7m未満のもの	長さ1mにつき1年	甲地 400円	
		乙地 240円	
		丙地 200円	
外径が0.7m以上1m未満のもの	長さ1mにつき1年	甲地 570円	
		乙地 340円	
		丙地 280円	
外径が1m以上のもの	長さ1mにつき1年	甲地 1,100円	
		乙地 670円	
		丙地 570円	
法第32条第1項第3号及び第4号に掲げる施設	地下街及び地下室	階数が1のもの	甲地 7,200円
			乙地 1,000円
			丙地 510円
			AIに0.004を乗じて得た額
上空に設ける通路	階数が2のもの	階数が3以上のもの	甲地 4,300円
			乙地 600円
			丙地 310円
			AIに0.008を乗じて得た額
地下に設ける通路	階数が1のもの	階数が2のもの	甲地 1,900円
			乙地 1,100円
			丙地 950円
			AIに0.008を乗じて得た額
その他のもの	階数が3以上のもの	階数が2のもの	甲地 1,400円
			乙地 200円
			丙地 100円
			AIに0.008を乗じて得た額

現行			
法第32条第1項第1号に掲げる工作物	占用物件	単位	占用料
法第32条第1項第1号に掲げる工作物	第1種電柱	1本につき1年	甲地 2,200円
			乙地 1,000円
			丙地 770円
	第2種電柱	1本につき1年	甲地 3,400円
			乙地 1,800円
			丙地 1,200円
	第3種電柱	1本につき1年	甲地 4,700円
			乙地 2,200円
			丙地 1,600円
	第1種電話柱	1本につき1年	甲地 2,000円
			乙地 830円
			丙地 680円
	第2種電話柱	1本につき1年	甲地 3,200円
			乙地 1,500円
			丙地 1,100円
	第3種電話柱	1本につき1年	甲地 4,500円
			乙地 2,100円
			丙地 1,500円
	その他の柱類	1本につき1年	甲地 150円
			乙地 72円
丙地 53円			
共架電線その他上空に設ける線類	長さ1mにつき1年	甲地 20円	
		乙地 10円	
		丙地 7円	
地下に設ける電線その他の線類	長さ1mにつき1年	甲地 10円	
		乙地 5円	
		丙地 4円	
路上に設ける変圧器	1個につき1年	甲地 1,600円	
		乙地 700円	
		丙地 520円	
地下に設ける変圧器	占用面積1㎡につき1年	甲地 1,000円	
		乙地 480円	
		丙地 360円	
変圧塔その他これに類するもの及び公共電話所	1個につき1年	甲地 3,100円	
		乙地 1,400円	
		丙地 1,100円	
郵便差出箱及び信書便差出箱	1個につき1年	甲地 1,300円	
		乙地 600円	
		丙地 450円	
広告塔	表示面積1㎡につき1年	甲地 28,000円	
		乙地 4,400円	
		丙地 1,100円	
その他のもの	表示面積1㎡につき1年	甲地 3,100円	
		乙地 1,400円	
		丙地 1,100円	
法第32条第1項第2号に掲げる物件	外径が0.1m未満のもの	長さ1mにつき1年	甲地 100円
			乙地 48円
			丙地 36円
	外径が0.1m以上0.15m未満のもの	長さ1mにつき1年	甲地 150円
			乙地 72円
			丙地 53円
	外径が0.15m以上0.2m未満のもの	長さ1mにつき1年	甲地 200円
			乙地 95円
			丙地 71円
	外径が0.2m以上0.4m未満のもの	長さ1mにつき1年	甲地 410円
			乙地 190円
			丙地 140円
外径が0.4m以上1m未満のもの	長さ1mにつき1年	甲地 1,000円	
		乙地 480円	
		丙地 360円	
外径が1m以上のもの	長さ1mにつき1年	甲地 2,000円	
		乙地 950円	
		丙地 710円	
法第32条第1項第3号及び第4号に掲げる施設	地下街及び地下室	階数が1のもの	甲地 3,100円
			乙地 1,400円
			丙地 1,100円
			AIに0.003を乗じて得た額
上空に設ける通路	階数が2のもの	階数が3以上のもの	甲地 17,000円
			乙地 2,900円
			丙地 710円
			AIに0.006を乗じて得た額
地下に設ける通路	階数が1のもの	階数が2のもの	甲地 6,700円
			乙地 1,500円
			丙地 380円
			AIに0.008を乗じて得た額
その他のもの	階数が3以上のもの	階数が2のもの	甲地 3,100円
			乙地 1,400円
			丙地 1,100円
			AIに0.008を乗じて得た額
法第32条第1項第5号	祭礼、縁日等に際し、一時的に設けるもの	占用面積1㎡につき1日	甲地 280円
			乙地 44円
			丙地 11円
			その他のもの
法第32条第1項第6号	祭礼、縁日その他の催しに際し、一時的に設けるもの	占用面積1㎡につき1日	甲地 2,600円
			乙地 440円
			丙地 110円
			その他のもの
法第32条第1項第6号	看板(アーチであるものを除く。)	表示面積1㎡につき1月	甲地 2,600円
			乙地 440円
			丙地 110円
			その他のもの
法第32条第1項第6号	看板(アーチであるものを除く。)	表示面積1㎡につき1年	甲地 26,000円
			乙地 4,400円
			丙地 1,100円
			その他のもの

改正				
占有物件		単位	占用料	
第7条第1号に掲げる物件	看板(アーチであるものを除く。)	一時的に設けるもの	表示面積1㎡につき1月 甲地 1,400円 乙地 200円 丙地 100円	
			その他のもの	表示面積1㎡につき1年 甲地 14,000円 乙地 2,000円 丙地 1,000円
				幕(第7条第2号に掲げる工事用施設であるものを除く。)
		その他のもの		
			アーチ	
				第7条第2号に掲げる工事用施設及び同条第3号に掲げる工事用材料
	第7条第4号に掲げる仮設建築物及び同条第5号に掲げる施設	占有面積1㎡につき1月 甲地 190円 乙地 110円 丙地 95円		
		第7条第9号に掲げる器具	占有面積1㎡につき1年 甲地 AIに0.011を乗じて得た額 乙地 AIに0.014を乗じて得た額 丙地 AIに0.018を乗じて得た額	
			第7条第9号に掲げる器具	占有面積1㎡につき1年 甲地 AIに0.011を乗じて得た額 乙地 AIに0.014を乗じて得た額 丙地 AIに0.018を乗じて得た額
	第7条第9号に掲げる器具			占有面積1㎡につき1年 甲地 AIに0.011を乗じて得た額 乙地 AIに0.014を乗じて得た額 丙地 AIに0.018を乗じて得た額

現行				
占有物件		単位	占用料	
第7条第1号に掲げる物件	看板(アーチであるものを除く。)	一時的に設けるもの	表示面積1㎡につき1月 甲地 2,500円 乙地 1,100円 丙地 650円	
			その他のもの	表示面積1㎡につき1年 甲地 260円 乙地 44円 丙地 11円
				幕(第7条第2号に掲げる工事用施設であるものを除く。)
		その他のもの		
			アーチ	
				第7条第2号に掲げる工事用施設及び同条第3号に掲げる工事用材料
	第7条第4号に掲げる仮設建築物及び同条第5号に掲げる施設	占有面積1㎡につき1月 甲地 310円 乙地 140円 丙地 110円		
		第7条第8号に掲げる器具	占有面積1㎡につき1年 甲地 AIに0.018を乗じて得た額 乙地 AIに0.025を乗じて得た額 丙地 AIに0.032を乗じて得た額	
			第7条第8号に掲げる器具	占有面積1㎡につき1年 甲地 AIに0.018を乗じて得た額 乙地 AIに0.025を乗じて得た額 丙地 AIに0.032を乗じて得た額
	第7条第8号に掲げる器具			占有面積1㎡につき1年 甲地 AIに0.018を乗じて得た額 乙地 AIに0.025を乗じて得た額 丙地 AIに0.032を乗じて得た額

# 補助事業等予算実務講座

## Q & A

### - Question -

道路局所管国庫補助事業では、どのような国庫債務負担行為制度があるのか。また、各々どのような仕組みか

### - Answer -

国の歳出予算は財政法第十一条の規定による「会計年度独立の原則」に従い、当該年度の債務について負担する経費の支出に限られていることに対し、予算制度の特例として、国が翌年度以降にわたって債務を負担することにより、後年度の経費の支出が保証される国庫債務負担行為制度（以下「国債」という。）が同法第十五条の規定により認められています。道路局所管国庫補助事業では工事国債、用地国債、用地補償国債の活用が可能とされており、その制度の概要は以下のとおりです。

なお、道路局所管国庫補助事業に限らず、国の

直轄事業及び補助事業においては、将来にわたる国の債務負担の増大により、国の予算の硬直化、ひいては財政の不安定等を招く恐れがあることから、国債の設定に当たっては、特殊な工法による事業や比較的多額の事業費を要する大規模事業を対象とするなど、抑制的かつ限定的に運用することが求められています。また、当然のことながら、国債を活用することにより相当の効果が見込まれることが必要です。

#### 1 工事国債

トンネル、橋梁等の大規模工事等で工期が複数年度にわたる場合において、一括発注することが適当なものを対象としており、主に次のような条件のもとに認められている。

#### (1) 対象事業

道路改築事業、特殊改良一種事業、共同溝設置

事業、自転車道整備事業、踏切除却・改良事業、公共交通機関支援事業、沿道環境改善事業及び交通安全施設等整備事業

#### (2) 計上できる費用

本工事費、附帯工事費、測量及び試験費、事務費  
年限等

年限は、二箇年度又は三箇年度。ただし、交通安全施設等整備事業は二箇年度（自動車駐車場は四箇年度以内）。

年割額の設定の考え方は、工事の出来高予定額に応じた支払額を計上するが、概算払（一割保留）との関係により、仮に二箇年国債の年割額を設定しようとした場合、初年度に六〇%の出来高が上がるとしたら、その年割額は、 $60 \times 9/10 = 54\%$ であり、次年度については残りの四〇%の出来高となるため、その年割額は、 $60 \times 1/10 + 40 \times 10/10 = 46\%$ となる。

また、前金払については、当該年度の出来高予定額に対し前金払率を乗じて得た額の範囲内で支払うこととなる。

#### (4) ゼロ工事国債

工事国債のうち設定年度の年割額がゼロで翌年度に全額計上するものを「ゼロ工事国債」と呼んでいる。

ゼロ工事国債は、年度途中に景気対策として公共事業費の追加を行うような場合に設定されるも

ので、活用することにより、端境期（四月～五月）の仕事量が確保でき、年間事業量の平準化が図られる。また、事業者から事業を請け負った業者は、国費の支払いがなくても工事の着工を行うこととなるので、需要の拡大効果がある。

## 2 用地国債

補助事業として採択されている箇所において、地価が著しく高騰し又は移転を要する物件が多数建設されることが予想され、数年後に取得することが著しく不利又は困難であると認められる場合等の土地の取得について、用地先行取得者（土地開発公社等）があらかじめ当該土地を買い取っておき、翌年度以降に、地方公共団体等の事業施行者が先行取得者から土地を買い入れる制度である。

なお、地権者の状況又は面的事業の特性等から判断して一括して取得するなどの特別な事情があり、後年度に取得することが著しく不利又は困難であると認められる場合には弾力的取扱いは行っている。

この制度により、用地先行取得ができるのは、特別会計を設けた地方公共団体又は土地開発公社等が土地を取得する場合であり、主に次のような条件のもとに認められている。

### (1) 対象事業

道路改築事業、特殊改良一種事業、自転車道整備事業、踏切除却・改良事業、公共交通機関支援事業、沿道環境改善事業、交通安全施設等整備事業

### (2) 計上できる費用

土地の取得費、補償費、事務費等、直接管理費、

### 利子支払額

※ 補償費についてはその先行取得にかかる土地の取得と一体として行う建物等の移転補償費であること。

### (3) 年限等

五箇年度以内。

設定年度において、先行取得者が土地を取得し、翌年度以降四箇年度以内において元本を均等で償還するものであること。

当該箇所の供用開始時点には、原則として再取得が完了するものであること。

## 3 用地補償国債

移転対象物件の規模、状況等により、事業用地取得に関する土地売買契約等の締結から、当該土地の引き渡し等が行われるまでに二箇年度以上の期間を要することが予め明らかな用地補償について、国債を活用することにより一括契約を可能とし、用地補償業務の適正化を図るための制度であ

り、主に次のような条件のもとに認められている。

(1) 事業の用に供するため必要である土地の取得又は使用に伴い移転を必要とする建物等が存在する土地であること。

(2) 移転を必要とする建物等の移転完了までの期間が一年を越え原則として五年以内の建物等が存在する土地であること。

(3) 移転工法の検討、地権者との調整が事前に充分行われていること。

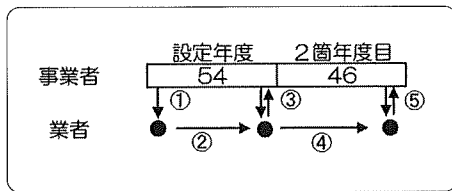
(4) 算出する補償金額は正当な補償金額であり、要望の算出金額と契約締結時の補償金額には原則として相違は生じないこと。

(5) 支払方法は事前に地権者の理解を得ていること。

年割額については、土地売買契約等を締結した年度（行為年度）に前払金（七割限度）を、移転完了年度（最終年度）に残額を支払うものとするが、移転物件の移転工事情、地権者の資金事情等を勘案して、最終年度以前各年度に前金を分割することはできる。

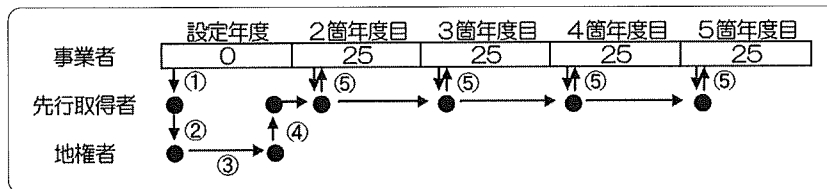
【参 考】

◆ 工事国債〈例〉



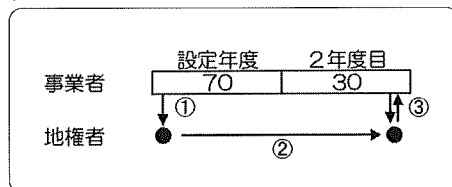
- ① 事業者は業者と請負契約（100の契約）し、前払金を支払う
  - ② 業者はトンネル等の工事を施工
  - ③ 事業者は出来高を確認し、初年度設定額の残額（54－前払金）を支払う
  - ④ 業者は初年度に引き続き工事を施工
  - ⑤ 事業者は成果品（トンネル等）の引渡しを受け、2箇年度目設定額の範囲内で精算金（46）を支払う
- ※ 年度が3箇年度以上にまたがる場合は、中間年度において、部分払いを行う

◆ 用地国債〈例〉



- ① 設定年度において、事業者は先行取得者に用地費（補償費等含む）100の取得を依頼（事業者と先行取得者で契約等）
- ② 設定年度において、先行取得者は地権者と用地交渉（先行取得者と地権者間で契約）
- ③ 地権者は物件を撤去するなど、更地にする
- ④ 地権者は先行取得者に用地を引渡し、先行取得者が自己資金を調達して一度用地を取得する
- ⑤ 2箇年度目以降、事業者は年割りに従って用地費等を支払い、先行取得者から用地を再取得する

◆ 用地補償国債〈例〉



- ① 国は地権者と用地交渉し、契約。前払金として70を支払う
  - ② 地権者は大規模物件等を撤去し、更地にする
  - ③ 地権者は用地を事業者へ引渡し、事業者は精算金30を支払う
- ※ 年度が3箇年度以上にまたがる場合は、年割りは最終年度原則30固定で、地権者との協議による

## 特定非営利活動法人等が設置する

## 並木、街灯等に関する道路占用の特例について

### 道路局路政課道路利用調整室

大野係員

(ぶつぶつ) あ、坂上さんおはようございます。

坂上係員

大野くん、おはよう。朝から何ぶつぶつ言ってるのよ。

大野係員

今日の朝、駅から歩いていて気付いたんですけど、途中の歩道上にベンチが置いてあるんです。確かにあそこにベンチがあると便利なんですけど、まわりを見ると、道路の敷地外に余地がないためにやむを得ない場合とは思えない状況なんですよ。道路管理者が設けた道路附属物ではないよ。うなので、もしかしてあのベンチは占用許可を受けてないんじゃないかって思ってるんです。

坂上係員

ちょっと待ってよ、大野くん。確かに道路法(以下、法)には、道路の占用の許可基準とし

て、道路の敷地外に余地がないためにやむを得

ないものであることという、いわゆる無余地性

の要件というものが規定してあるわね。(資料

1参照)でも、この間の法改正によって、無余

地性の要件を適用除外する対象が拡大されたん

じゃなかった?

大野係員

うっ、そ、そうなんですっけ?

坂上係員

もしかして大野くんこの間の法改正を知らな

いなんてことないでしょうね。

大野係員

ま、まさか。ちょっと忘れてただけですよ。

少し待ってください。今、思い出しますから。

どう? 大野くん。

大野係員

あ、そうでした。特定非営利活動法人等が設置する並木、街灯、ベンチ等については、道路管理上必要なものとして許可要件を簡素化し、「道路の敷地外に余地がないためやむを得ない」とする要件を適用除外するんですかね。

坂上係員

そうね。具体的には、「道路の敷地外に余地がないためやむを得ないもの」に占用許可を限定するという許可基準の適用除外を規定している法第三十三条第二項に、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法人等が設ける並木、街灯等が第二号として追加されたのよね(資料1参照)。じゃあ大野くん、この無余地性の要件の適用除外の対象となる物件は並木、街灯以外にはどういったものが考えられるのかしら?

大野係員

法第三十三条第二項第二号では、並木、街灯その他道路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と規定されていますね。そしてこの条文を受けて道路法施行令第十六条の二で、

- 一 歩行者の休憩の用に供するベンチ又はその上屋

二 花壇その他道路の緑化のための施設

三 高架の道路の路面下に設ける自転車駐車

場であつて、自転車の安全利用の促進及び

自転車等の駐車対策の総合的推進に関する

法律（昭和五十五年法律第八十七号）第七

条第一項に規定する総合計画にその整備に

関する事業の概要が定められたもの

と定められています（資料2参照）。

#### 坂上係員

そう。忘れちゃダメよ。じゃあ次に、占用主

体はどういった者が想定されているのかしら。

#### 大野係員

法第三十三条第二項第二号には、まず道路交

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という規定があ

りますね。具体的には、道路の清掃、美化、緑

化活動等の道路交通環境の向上を図る活動を実

施することが定款等により規定されている特定

非営利活動促進法第二条第二項に規定する特定

非営利活動法人（資料3参照）又は民法第三十

四条に規定に基づき設立された法人（資料4参

照）が想定されますね。また、法第三十三条第

二項第二号には前記の他に「これに準ずるもの

として国土交通省令で定める者」という規定も

あります。これを受けて、道路法施行規則第四

条の四の九において、

一 営利を目的としない法人格を有しない社

団であつて、代表者の定めがあり、かつ、

道路の清掃を行うことを目的とするもの

二 前号にかかげるもののほか、道路交通環

境の向上を図る観点から必要と認められる

活動を実施する社団であつて、道路管理者

が指定したものと規定しています（資料5参照）。一について

は、具体的には、地域住民の団体、ボランティア

グループ等であつて、代表者の選任に関する

事項及び道路の清掃を行うことが当該社団の規

約等に規定されているものが想定されますね。

二については、同じく地域住民の団体やボラン

ティアグループ等であつて、道路管理者又は地

方公共団体との協定等により道路管理者と協力

して、道路の美化、緑化活動等を実施するもの

として、道路管理者が指定したものが想定され

ます。

坂上係員

そうね。

渡邊課長

二人とも、九月二十八日に施行された改正道

路法において創設された特定非営利活動法人等

による道路占用の特例制度についてはだいぶ整

理できたようだね。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法

人等が道路を占用して設ける並木、街灯等につ

いては、道路の管理上、当該道路の区域内に設

けることが本来は望ましいものもあるんだけれ

ど、改正前の道路法では原則として、無余地性

の要件を満たした場合にしか道路の占用が認め

られなかったんだ。今回の道路法改正は、道路

交通環境の向上を図る活動を行うことを目的と

する特定非営利活動法人等が設ける並木、街灯

等の道路占用については、無余地性の要件を適

用除外にすることによって、これらの者がより

積極的に道路の区域内に道路の管理上必要な施

設等を設けることを可能とする措置を講ずるも

のと言えるね。大野くんもちゃんと覚えておく

ように。

大野係員

は、はい。

坂上係員

さあ、気付いたらもうお昼休みね。近くのパ

スタ屋さんでクリスマス前限定ランチサービス

をやってみたいだから、大野くん行かない？

大野係員

そ、そ、そんなことより、坂上さんクリスマス

当日は予定あるんですか？ よ、よ、よ、よかつ

たらご飯食べに行きませんか？

## 坂上係員

(何か緊張してるわね)

そうね、大野くん以外に行く人がいなくて、やむを得ない場合にのみいいわよ。

## 大野係員

やむを得ない場合ですか…。

(無余地性の要件は除外されないのか…)

(この項終わり)

### 資料 1

#### 道路法第三十三条

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、同上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、同上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 略

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

### 資料 2

#### 道路法施行令第十六条の二

法第三十三条第二項第二号の政令で定める工作物又は施設は、次に掲げるものとする。

- 一 歩行者の休憩の用に供するベンチ又はその上屋
- 二 花壇その他道路の緑化のための施設
- 三 高架の道路の路面下に設ける自転車駐車場であつて、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律(昭和五十五年法律第八十七号)第七条第一項に規定する総合計画にその整備に関する事業の概要が定められたもの

### 資料 3

#### 特定非営利活動促進法第二条

#### 略

2 この法律において「特定非営利活動法人」とは特定非営利活動を行うことを主たる目的とし、次の各号のいずれにも該当する団体であつて、この法律の定めるところにより設立された法人をいう。

- 一 次のいずれにも該当する団体であつて、営利を目的としないものであること。
- イ 社員の資格の得喪に関して、不当な条件を付さないこと。
- ロ 役員のうち報酬を受ける者の数が、役員総数の三分の一以下であること。
- 二 その行う活動が次のいずれにも該当する団体であること。

イ 宗教の教義を広め、儀式行事を行い、及び信者を教化育成することを主たる目的とするものでないこと。

ロ 政治上の主義を推進し、支持し、又はこれに反対することを主たる目的とするものでないこと。

ハ 特定の公職(公職選挙法(昭和二十五年法律第百号)第三条に規定する公職をいう。以下同じ。)の候補者(当該候補者にならうとする者を含む。)若しくは公職にある者又は政党を推薦し、支持し、又はこれらに反対することを目的とするものでないこと。

### 資料 4

#### 民法第三十四条

学術、芸術、事前、祭祀、宗教その他の公益に関する社団又は財団であつて、営利を目的としないものは、主務官庁の許可を得て法人とすることができる。

### 資料 5

#### 道路法施行規則第四条の四の九

法第三十三条第二項第二号の国土交通省令で定める者は、次のとおりとする。

- 一 営利を目的としない法人格を有しない社団であつて、代表者の定めがあり、かつ、道路の清掃を行うことを目的とするもの
- 二 前号に掲げるもののほか、道路交通環境の向上を図る観点から必要と認められる活動を実施する社団であつて、道路管理者が指定したものの



# 中部地方整備局路政課の取組み

中部地方整備局道路部路政課 中根 裕樹

## 一 概要

中部地方整備局道路部は静岡県、愛知県、岐阜県、三重県及び長野県の南部を管轄しており、その管理延長は約一、七七五kmに及んでおります。

中部の広域幹線道路ネットワークの整備は進んでおり、二年前の愛知万博にあわせて多くの環状道路や高速道路が供用され、最近でも中部縦貫自動車道の一部や近々東海北陸自動車道の全通が予定されており、これにより中部地方と北陸地方の交流がさらに緊密なものとなると思われます。

これだけの道路が開通すれば道路管理の事務も量的に増えることはもちろん、さらに管理の内容も施設の高度化などから複雑かつ困難なものとなって来ていると言えます。しかしながら、それを

担当する職員は年々減少しており、それにより管理担当職員一人一人の業務は増加し責任も年々重大になっていきます。

本稿ではそれらの負担を少しでも軽減し、効率的に埋設物件の把握に努めることを目的とし、さらに現場の職員の一人一人の個人的な経験や知識に頼るばかりでなく（経験・知識は非常に大切なものですが）、占用許可事務に携わることとなった初心者でもミスが起こることがないように、本局でマニュアル的なものを作成することとしましたので紹介させて頂きたいと思えます。

次に路政課の行っている広報活動について、取り組んでいる内容について少し紹介させて頂きます。

次に高架下整備計画について、その策定状況に

ついて紹介させて頂きます。

また、路政課は訴訟や管理瑕疵の事務を担当しておりますが、道路管理瑕疵の原因とした訴訟や調停は年々減少しております。これは長年の判例の積み重ねにより、訴訟になった場合の想定が可能になり示談で解決するものが増えていることに起因するものですが、反面、その処理を行うためには行政としてのスピーディーな判断が必要であり、その意味では管理瑕疵の事務も年々困難なものとなってきており、また新たな取り組みが必要ではないかと考えております。

最後に主に事務所においてご意見や苦情の事務に職員が忙殺されるという問題があります。これは前述しましたように職員が減少しているため、対応者が少なくなっているためのもですが、こ

れらについても何か手だてはないものか、現在検討をしており、次回に紹介させていただきます。

## 二 埋設・占用物件の把握 (占用物件の事故防止)のために

### 1 埋設物件に係る事故

道路の地下に埋設されている物件は、電力、ガス、水道、電話線、上水道、下水道、インターネット、ケーブルテレビなど多種多様なものに及び、それらはいずれも国民の日常生活に欠くことのない施設であり、ときに「ライフライン」という言葉で呼ばれています。

「ライフライン」という言葉に示されるように、それらが切断されるような事故が起こった場合は、ガスであれば大爆発のような重大な事故を引き起こすことになり、また、そのような重大事故に至らない場合でも電話回線が数時間不通になるなど、付近の住民の生活に重大な障害を及ぼすこととなり、切断による社会的影響は大きいものと言えます。

幸いにして当局管内ではそのような重大な影響を及ぼすような事故は発生しておりませんが、小規模な事故は時々発生しているのが実態です。

### 2 占用物件の把握の現状と問題点

道路に埋設されている占用物件の把握について

は長年の懸案事項であり、政令指定都市については「道路管理システム」の導入がなされ、コンピュータマッピングによるシステムがほぼ完成しており、中部地方では名古屋地域において運用が開始されており。

しかしながら、政令指定都市以外の部分については電子データによるマッピングのシステムは存在せず、各事務所、出張所において図面を用いた管理が行われ、当該部分の工事を行う際のチェックなどはその図面を頼りになされているところがあります。

占用物件の中には非常に古いものもあり、現存する図面ではその深さや管径などが実際のものと一致しないものも多く、さらには占用物件として把握されていないものが存在するなど、職員がどれだけ努力してもその把握を行うことが困難であるのが実態です。

### 3 今回の対策

実際に占用工事（電気・ガス・水道等を新たに敷設するか交換するような工事）あるいは道路工事（新たな歩道設置、拡幅など）のために地下埋設物件付近で行う工事を行う際、工事箇所

## 地下埋設物件に起因する事故の防止に向けて

### 1 現状

- ◆ 近時、占用工事・道路工事等において占用物件を損傷する事故が多発
- ◆ 占用物件にはガスなどの危険物や電気・水道などのライフラインが数多く収納されており、損傷した場合には市民生活に大きな影響
- ◆ ガス管を損傷した場合には重大な死傷事故に発展するおそれ
- ◆ これまでの埋設物件の把握、工事者への情報提供について見直す必要

### 2 対策

- これまでは3重チェック
- ①補助簿による確認
  - ②工事者が各占用企業者に確認
  - ③試掘による確認

- これからは5重チェック
- ①占用申請データベース(エクセルファイル)により工事地点を検索し、占用申請書原本(占用台帳)を確認
  - ②補助簿による確認
  - ③出張所長より占用物件確認書を交付
  - ④工事者は、それに記された占用企業者はもちろん、最低限、電気、ガス、水道、下水道、電話の各企業者へも確認を行う。
  - ⑤試掘による確認

にどのような占用物件が埋設されているか把握する必要がありますが、現在は道路台帳補助簿と呼ばれるに各占用物件毎に調製した図面で確認し、それらの工事を行うとする者（以下、「工事施工者」といいます。）が該当する各占用企業

図1 「地下埋設物件に起因する事故の防止に向けて」イメージ図

者（電気・ガス・水道等）に出向き、確認を行い、必要な場合は試掘を行って物件の確認を行っているとあります。

この手続きについては有効なものと思われ、これまで一定の成果を上げてきたものと考えておりますが、それでもまだ事故がなくならない事実に加え、事務所間でその取扱につき若干のばらつきがあったため統一の必要性を感じました。そこで、図1のイメージ図のようにさらにチェック方法を増やし、管理担当職員がどこの事務所に転動して

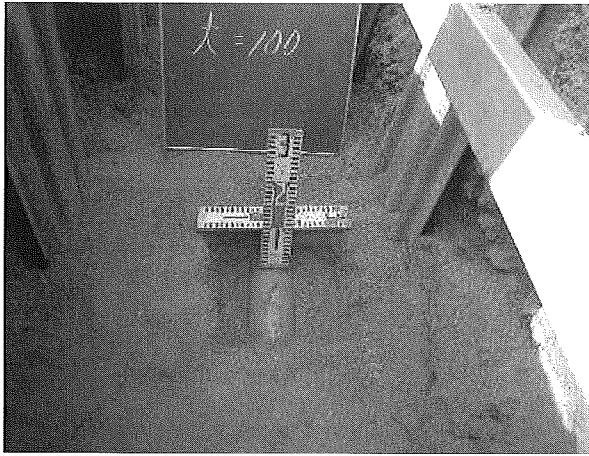


写真1 (イメージ)

も同じ手順で行えるよう考えることができないか検討を始め、以下の手順で試行することとしました。

### (1) 占用許可状況一覽表による確認

まず、各事務所における占用許可件数及び内容を把握するため「占用許可状況一覽表」(図2)を事務所毎に作成することとしました。

これは、事務所が許可している内容をすべてエクセルファイルに入力するものですが、すでにいくつかの事務所が占用許可の更新時期の把握のた

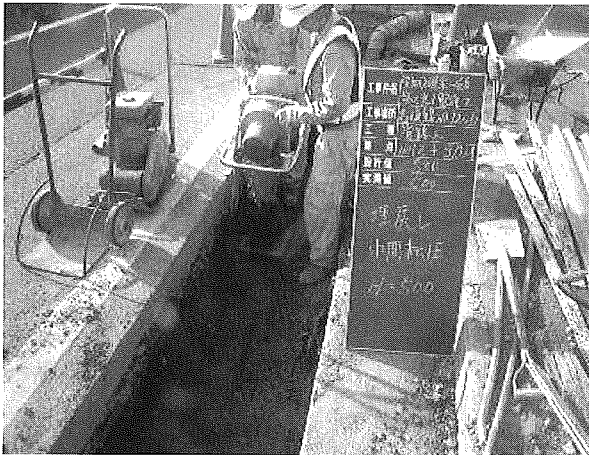


写真2 (イメージ)

めに作っていたものを移植して作成することとしました。

このファイルを使って当該位置にどのような占用許可がなされているかをチェックするものが、具体的には、工事施工者から工事希望地点がどこの箇所か、キロポストで提示していただき、エクセルファイルでそのキロ地点を検索して、その地点における占用許可状況を提示するというものです。たとえば、「国道一号の三二〇km付近で掘削したい」という申し出があれば、エクセルフ



写真3 (イメージ)



許可申請書の原本を工事施工者に提示します。そして工事施工者は、直接その申請書の図面を閲覧して埋設物件の深さや管径などについてチェックすることに なります。

### (3) 補助簿による確認

次は(2)と順序はどちらでもかまわないのですが、従前から行っていた「道路台帳補助簿」による確認も併せて行うこととします。これにより、二つの図面においてチェックすることとなります。

加えて、これまで整備が不十分であった補助簿についてはその充実を図ることとしました。

### (4) 埋設物件確認書による確認

以上で出張所内に存する二種類の図面でチェックを行ったこととなります。次に従前から行っておりました占用企業者への確認の作業に移ることとなりますが、ここで今回改良したのは、どの企業者に確認を行って下さい、という行為を出張所長からの依頼文で行うこととしました(図3)。

すなわち、出張所長は図3の埋設物件確認書に当該地点において占用物件が存在する場合は当該欄に○印をつけて工事施工者に交付し、工事施工者はそれぞれの占用企業者(埋設物件所有者)に確認を行って頂くこととしました。また、電気、ガス、水道、下水道、NTT、警察には同確認書に○印の記載がない場合でも念のため確認を行っ

て頂くこととしました。

これにより、工事施工者は各企業者に確認を行うことで、出張所で確認した図面と企業者が所有する図面のダブルチェックを行うこととなります。

### (5) 試掘による確認

以上の手続きが完了し、埋設物件確認書による確認が終わった段階で必要と認められる場合は従前と同じく試掘を行って調査・確認することとしました。試掘は手作業により丁寧に行うこととされています。

### (6) 工事実施

上記(1)～(5)が終了して、異常がないと認められれば工事に着手することとなります。

## 4 まとめ

約半年間、上記の案について事務所と調整を行い、様式や方法等について打ち合わせを行いました。いろいろな意見が出てとりあえずこの形に落ち着きました。しかしながら、事務所間においてこれまでの事務に若干の差異があったため、急な施行は困難であると判断しました。

そこで平成二〇年三月までは試行期間とし、その間、不都合やさらなるいいアイデアがある場合はそれを取り入れ、四月に本格実施を予定しております。

冒頭に述べましたように、埋設物件の把握、管理の問題は古くから言われてきた問題であり、大都市部においては「道路管理システム」の本格運用をもってその把握が軌道に乗りつつありますが、それ以外の地域ではまだまだ不十分であると思えます。

政令指定都市以外の地域で、いきなりコンピュータを用いてシステム化を進めることは予算上の問題や実行までの年数を考えると現実的なものとは思えず、今の体制でできることは何かと考え、本案によりできることから少しずつ進めることとしました。今後はシステム化も念頭におきつつ毎年少しずつだけでもよいのでよりよい道路管理ができるよう一歩ずつ進めていきたいと考えております。

## 三 みちフェスティバルと広報

路政課では道路部内の広報のうち道路ふれあい月間を担当しており、毎年八月に「みちフェスティバル」を実施しておりますが、その詳細については、昨年一〇月号に紹介させて頂きました。

「みちフェスティバル」におきましては、名古屋都市圏の自動車専用道路の整備状況について身近なメリットをお示しして道路整備の効果をアピールしましたが(図4)、年一回の使用ではもったいないと考え、名古屋市内の人が集まる場所



図 4

でかつ無料で借りられる場所にパネルを再度展示することとしました。

その中には名古屋駅近くの地下街やショッピングモールなどもあり、その効果を期待しているところですよ。

その他、前記のパネルを常時ホームページで見られるようにすることや、他の道路管理者や一般の方々から道路法関係の質問を受け付けるフォームを作ってはどうかなど検討中です。

#### 四 高架下利用計画について

高架下の利用については平成一七年九月九日付け国道利第五号道路局長通達において改正が行われ、これまでの基本的な抑制方針から街づくりの観点等から当該高架下の積極的な利用が必要であると認められた場合には、道路管理上支障があると認められる場合を除いて高架下の占用を認めて差し支えないとの方針が示されました。

中部地方整備局ではこれまで高架下の占用については抑制の方針であったため、高架下利用計画も利用要望があつた最低限の部分のみ策定していますが、今後、占用要望があつた場合にすみやかに対応できるかどうか明らかではありませんでした。

そこで、利用計画をもう一度チェックし、現在計画が立てられていない部分についてどうあるべ

きか、占用の要望がない段階でチェックを行い、必要な部分は高架下利用計画を見直すこととしました。スムーズに行けば、今年度末に一通りの利用計画を策定する予定としております。

以上、簡単ではありますが中部地方整備局路政課の取組み概要の一部を紹介させて頂きました。

(四月号に続く)

## ガードレールが設置されていない道路から隣接する無蓋の水路に自動車が転落した事故について道路設置・管理瑕疵が否定された事例

—自動車転落事故損害賠償請求事件—

道路局道路交通管理課 青柳 敬直

〔二審判決〕平成二八年三月二九日 大阪地裁

請求棄却（確定）

### はじめに

国家賠償法二条一項に規定する营造物の設置又は管理の瑕疵とは、营造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいい、瑕疵の有無は、当該营造物の構造、用法、場所的環境及び利用状況等諸般の事情を総合考慮して具体的、個別的に判断すべきものとされる。

今回は、夜間、自動車が交差点を右折した際に道路に隣接する農業用水路に転落した事故において、転落現場の道路の状況が、

① ガードレールが設置されていない。

② 照明設備がない。

というものであったが、道路の設置・管理に瑕疵

はないとされた事例を紹介する。

### 一 事案の概要

本件は、Xが普通乗用自動車（以下「被害車両」という。）を運転中、被告が管理する市道から同市道に隣接する水路に被害車両が転落した事故（以下「本件事故」という。）につき、被害車両に關し車両保険契約を締結していた原告が、その保険契約に基づきXに保険金を支払ったとして商法六百六十二条一項により代位取得したXの被告に対する国家賠償法（以下「国賠法」という。）二条に基づく損害賠償請求権に基づき、損害の賠償とこれに対する保険金支払日の翌日からの遅延損害金の支払を求めた事案である。

1 争いのない事実等

(1) 当事者

ア Xは、自己が所有する被害車両を運転して、本件事故を発生させたものである。

イ 原告は、損害保険業を行う株式会社であるところ、Xの配偶者との間で被害車両を保険の目的とする車両保険契約（以下「本件保険契約」という。）を締結していた。

ウ 被告は、後記(2)の本件事故の現場の市道を設置・管理していた地方公共団体である。

(2) 本件事故の発生

ア 発生日時

平成二六年六月六日午後八時ころ

イ 発生場所

Y市路上（別図の南北に通ずる道路でA宅に隣接するものが被告の管理する市道であり以下「本件市道」という。別図の東西に走る道路でB設備に北側で隣接する私道を以下「本件私道」という。本件市道と本件私道が交わる部分を以下「本件交差点」という。本件事故の発生場所を以下「本件事故現場」という。）

#### ウ 被害車両

X所有・運転の普通乗用自動車

#### エ 事故態様

Xが被害車両を本件私道を東から西に走行させ、本件交差点に進入して右折したところ、被害車両が本件市道にその西側で隣接する農業用水路（別紙図面の南北に走る水路で本件市道とその西側で隣接するもの。以下「本件水路」という。）に転落した。

### (3) 本件保険契約の締結及び保険金支払

#### 略

## 2 争点

1 本件市道の設置又は管理の瑕疵の有無

2 損害の額

### 3 争点に対する当事者の主張

(1) 争点1（本件市道の設置又は管理の瑕疵の有無）について

#### 【原告の主張】

本件水路は、本件市道に隣接する無蓋の水路であるところ、本件市道は、本件水路に転落しやすい形状になっている。また、本件交差点に至るまでの本件市道の両側には、建物や樹木があり、左右の見通しが悪く、本件市道の中央部分が緩く盛り上がった形をしているのに対し、本件水路の側壁が、本件市道の道路面から約三〇cm低い位置に設置されているため、本件市道は、運転手が本件私道から本件交差点に進入しても、本件水路にかなり接近しないと本件水路の存在に気が付きにくい道路状況となっている。さらに、本件交差点の西側にあるマンションの進入路となっている本件水路をまたいでいる橋には柵干等がないため、車両の運転手は、この橋を本件市道の一部のようにとらえ、また、本件水路と前記マンションの駐車場との境界にある樹木以外に本件市道の西側には目を引くものが存在しないことから、本件市道を本来の幅員より広い道路であると錯覚してしまうところ、車両が交差点を右折する際は、右折先道路の左端を沿うように進行することから、本件水路へ転落する可能性は高く、加えて、本件事故時は午後八時で夜間であり、昼間以上に視界が悪く、

前記錯覚等による転落の危険性が大きかった。特に、被害車両は、通常の車両と比較して車高及び運転席が低いため、前記錯覚に陥りやすかった。

本件市道は、本件事故当時、本件水路との境界にガードレールその他の保護施設が設置されておらず、また、本件水路を覚知させるべき何らの照明施設・看板・縁石等も設置されないうまま放置されていた。

被告の道路安全管理のうち道路の瑕疵についての専任者は、Aただ一人で、市道全部の巡回すらできない状況にあり、道路の安全管理についても自治会長等の地元要望や個別的になされる事故報告にも十分に対応できない状況にある。本件市道の瑕疵は、被告の安全体制の杜撰さに基づくものである。本件交差点から一つ南の丁字路には、被告が平成一三年に設置したカーブミラーがあると、前記ミラーが本件交差点にも設置されているが、少なくとも本件水路と本件市道との境界が認識され、結果として本件水路への転落が防止された。

なお、被告は、本件交差点西側マンションの階段踊り場に設置されている照明及び車両の前照灯により、仮に夜間であっても前方を注視していれば、本件水路を容易に見え、同水路を本件市道の一部と錯覚することはないと主張するが、マンションの照明の照度及び車両の前照灯では本件



水路を十分に照射することができない。また、被告は自己の責任を否定する根拠として予算上の問題を挙げるが、本件事故の発生を防ぐために必要とされる予算は極めて少額であり、また、本件水路への転落は、死亡事故等の重大な結果を招くこととなる。

したがって、本件事故現場付近の本件市道は、本件事故当時、道路として通常有すべき安全性を欠いており、その設置又は管理に瑕疵があったものといわざるを得ない。

#### 【被告の主張】

本件事故現場周辺は、Y市郊外のもと水田地帯であったところが開発分譲された住宅地であり、付近には水田や畑が多く残っており、至るところで道路に沿って農業用水路を兼ねた側溝が通っている。これら農業用水路は、水路をまたいで公道から自己の敷地内に入りする者が水利組合の許可を得て橋を設置した部分を除き無蓋であり、車道に接している場合でもごく一部を除き道路との間にガードレールは設置されていない。Y市道の総延長は約一、〇〇〇kmあり、このうちガードレールが設置されている市道は総延長約二kmに過ぎず、他に歩行者の転落防止用防護柵等の設置されている市道の総延長も八〇kmあまりにすぎないところ、ガードレールを設置するには一m当たり約二万円の出が必要となるので、仮に市道一〇〇

kmに渡ってガードレールを設置するだけでも二〇億円の予算が必要となる。また、Y市では記録が残っている平成六年以降でも、水路等への車両の転落事故で損害賠償を請求されたり、クレームが出されたケースは本件以外になかった。さらに、本件事故現場は、一度事故が起きれば大事故につながる、あるいは死亡事故となるというような場所でもないから、不注意な運転手の存在を予想してガードレール等を設置するなどの万全の設置を講ずべき場所ではない。

Xは、本件事故当時、本件事故現場付近の道路状況や用水路の状況を十分に認識していたはずである。特に本件私道から本件交差点に進行すれば、本件交差点の手前からでも北西側の本件市道沿いに本件水路があることは容易に視認でき、自動車運転者が通常の注意をもって進行方向を注視して運転している限り、本件水路を本件市道の一部と見間違えるなどということは考えがたい。また、本件市道は幅員が四m以上あり、交差点は角切りされているのであるから、本件私道から右折進入する場合でも乗用車一台が余裕を持って右折した上で直進走行できるだけの広さを有しており、ハンドル操作を誤らずしかるべき速度で走行する限り、本件市道から脱輪する危険は全くない。さらに、夜間、車の前照灯を照射させて車を運転し、本件私道から本件交差点に差しかかり右折しよう

とすれば、本件市道部分及び西側マンションに通ずる橋とその右側（北側）に連なる水路がコントラストをもって明瞭に視認できるのであって、本件水路を本件市道の一部と誤解するなどということとはあり得ない。

なお、本件交差点から一つ南の丁字路にカーブミラーが設置されたのは、被告の交通安全対策課に地元から飛び出し事故防止等のためにカーブミラー設置の要望があったからであるところ、本件交差点については、過去も現在も地元要望がなかった。

したがって、Xが本件水路に転落したとすれば、それは運転者が右折する際に減速することなくスピードを出し過ぎて曲がり切れずに本件水路に転落したか、あるいは携帯電話その他何かに気を取られるなどして前方注視を怠り、道路状況をよく確認せずに右折進行しようとして本件水路に転落したかのどちらかであるから、本件事故は専らXの過失によって発生した事故であって、本件市道に設置及び管理の瑕疵はない。

(2) 争点2（損害の額）について  
略

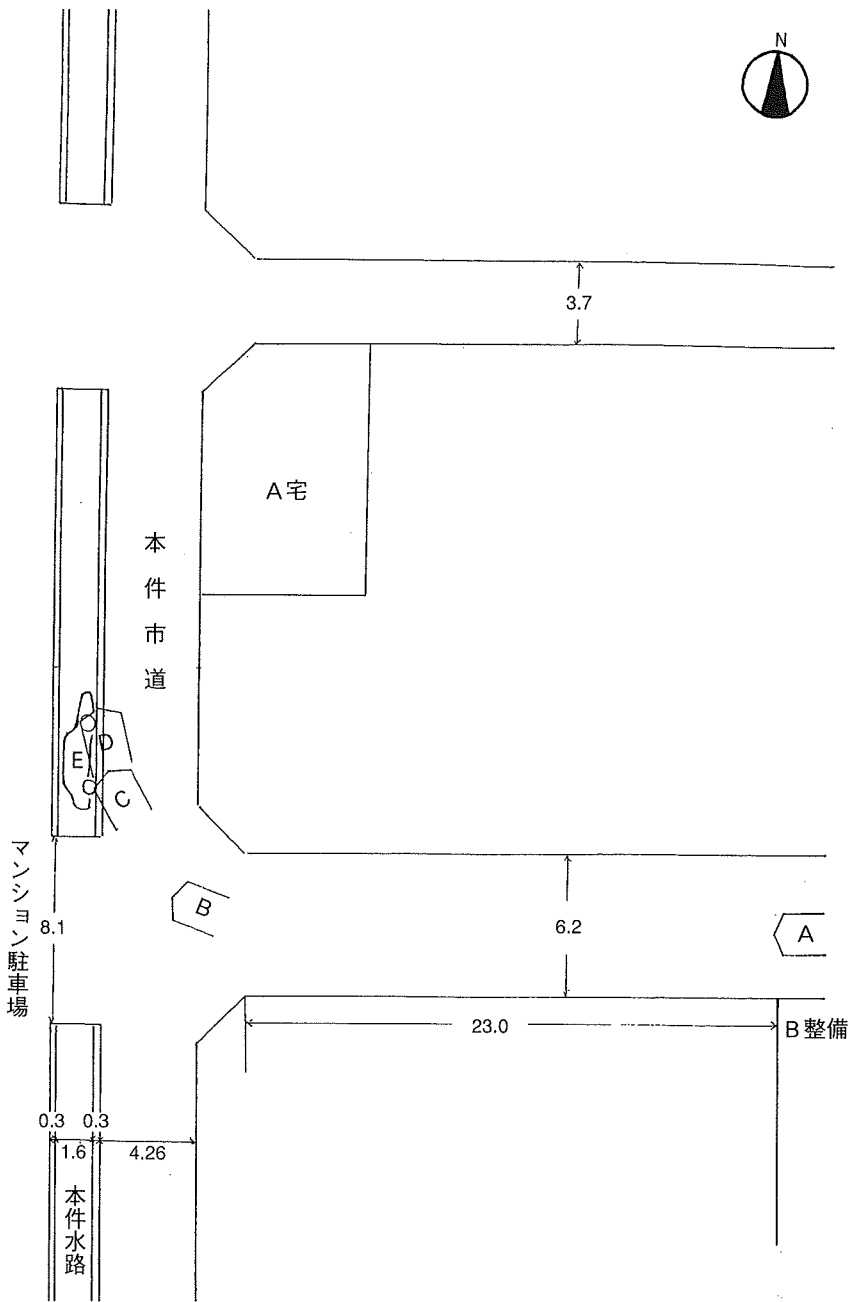
## 二 争点に対する判断

1 争点1（本件市道の設置又は管理の瑕疵の有無）について

(1) 争いのない事実並びに証拠及び弁論の全趣旨により認められる事実は、次のとおりである。  
ア 本件事故現場及び周囲の状況は、別図の

とおりである。本件交差点は、本件私道と本件市道とがほぼ直角に交差する信号機による整理がされていない交差点である。本件交差点の角切りは約三mである。本件私

道の幅員は約六・二mで、本件交差点の西側には本件水路をまたぐ形で幅員八・一mの橋があり、この橋は、本件市道の西側にあるマンションの駐車場へとつながっている。本件市道の幅員は約四・二六mで、本件市道とその西側で隣接する本件水路は幅員二・二mで無蓋であり、本件水路の西側にはマンションの駐車場があり、本件水路と同駐車場の間には高さ約一mの木が等間隔に植えられていた。本件水路は、地表からの深さ〇・三mの位置に、両側にそれぞれ幅員〇・三mの段があり、その段の間の距離は約一・六mであり、同段の間には、地表から下約〇・七五mから約一・一五mの部分には水の層があり、地表から下約一・一五mから下にはヘドロが堆積していた。本件市道の東側は住宅地となっており、本件水路の西側には、前記の



別図

件水路の西側には、前記の

マンションの駐車場があり、その西側には本件市道と並行する形でマンションが建っていた。本件交差点に照明設備はなく、また、カーブミラー、縁石等も設置されていなかった。駐車場のための外灯が前記のマンションの敷地に沿って本件交差点の北側に二本、南側に一本あり、また、住宅地やマンションの階段の踊り場からの明かりがあった。

なお、本件交差点の東側にあった住宅地内の私道には、その脇に用水路が存在する場所もあった。本件交差点の西側に建設されたマンションは、建設前は果樹園であり、また、マンションの敷地の南側は田となっている。

イ Xは、平成一六年六月六日午後六時二分ころ、有限会社B設備の代表者であるCを不動産物件の視察に同行するため、被害車両（全長約四・五四m、全幅約一・八三m、全高約一・三m、地面からドアミラー中央部までの高さ約〇・九m、左ハンドル車）に乗り自宅を出発し、Cの自宅付近のクリーニング店前の交差点でCと合流した。集合場所については、Xは、Cの自宅の所在地を確認したがその所在位置が不明瞭であったことから、Cに対して、いつも

待合せをしている水道道沿いのクリーニング店前の交差点で待っているように指示したものであった。Xは、Cを被害車両に乗せてY市内の二、三件の物件を視察した後、Cを同人の自宅に送った。Cの自宅の所在位置は、別図のB設備と記されている地点である。Dは、Xに対して、道順として、Dの自宅から本件私道を西進して、初めての交差点を右折して北進すると、丁字形状交差点に突き当たり、そこを左折すると水道道に出ると述べたため、Xは、これに従い、被害車両の前照灯を点けた状態で、Dの自宅前の本件私道を約二三m西進し、本件交差点で右折したところ、被害車両の左前輪が脱輪し、そのまま車体が左斜めに傾き、左後輪も脱輪し、そのまま左方へ横転するように左側面から本件水路に転落した。本件事故後、転落音を聞きつけた近隣住民が本件事故現場に集合し、住民の何人かが、被害車両の右側面に乗り、右前ドアを開けたため、自力で車外に出ることができなかったXは被害車両から出ることができなかった。転落直後、水は車内に入ってきたが、その後被害車両の幅の中間付近まで水が流入し、Xが車内から脱出した頃には、へドロ混じりの水が浸入してきており、X

は胸付近まで泥水に浸かっていた。なお、Xは、肝臓等に既往症があるため、医師よりアルコールを禁止されており、本件事故当時、飲酒はしていなかった。

ウ 本件市道は、昭和六二年又は昭和六三年に、既存の道路が市道として認定されたものであり、この頃、現在の市道の半分以上にあたる全長約五〇〇kmの道路が市道と認定された。本件水路は、紀ノ川左岸水利組合が管理する農業用水路の一部で、同用水路が市道沿いに走っている場所は市道全体の全長一、〇二二kmのうち一〇〇km程度の相当な部分に及んでおり、他方水路の有無とは別に、脇にガードレールが設置されている市道は全長約二km程度で、歩行者の転落防止等を目的とした防護柵等が設置されている市道は全長約八八kmである。

エ 被告において市道にガードレールや防護柵等を設置する基準はなかったが、地元の要望や事故報告がある場合にこれに応じて設置することがあり、通学路等については優先して設置しており、本件交差点の南側の丁字路交差点に平成一三年にカーブミラーが設置されたのは、地元住民からカーブミラーの設置要望があったからであった。なお、平成六年ころから現在に至るまで、

本件事故を除いては、本件事故現場に關して車両の転落事故が発生したとの報告が被告になされたことはなかったが、本件事故に先立ち地理不案内者が運転する自動車  
が本件市道から本件水路に脱輪したことが  
あった。

(2) 以下、公の營造物である本件市道の設置又は管理に瑕疵があつたか否かを判断する。国賠法二条一項にいう營造物の設置又は管理の瑕疵とは、營造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいい（最高裁昭和四五年八月二〇日第一小法廷判決・民集24卷9号一・二六八頁参照）、前記瑕疵の有無は、当該營造物の構造、用法、場所的環境及び利用状況等諸般の事情を総合考慮して具体的、個別的に判断すべきものである（最高裁昭和五三年七月四日第三小法廷判決・民集32卷5号八〇九頁参照）。

ア 本件市道と本件水路の位置關係及びそれぞれ  
の構造からすると、夜間に本件私道から本件交差点に進入して右折して本件市道を進行する普通乗用自動車の運転手は、前照灯を点灯しながら走行していれば、前照灯が上向き（ハイビーム）であるか否かに  
かかわらず、本件水路のうち前照灯の光が  
当たらない部分は黒く見え、本件市道部分

は前照灯の光で薄暗く見え、車両が本件水路に近付くにつれ、黒い部分が大きく見えるようになり、前方を見ながら運転する場合、特に前方を注視しなくとも、前記の黒い部分が本件市道の薄暗い部分とは異なるものとして目に入ることが認められ（証拠によれば、本件市道は日中は灰色に見えることが認められ、また、本件事故当日の天候は曇りであつたことが認められ、これらのことからすると、前照灯に照らされた本件市道は、光の当たらない黒い部分とは明確に区別できる程度の明るさであつたものと認められる）、その黒い部分が本件市道とは高低差のある低く下がつた水路等の構造物であることを認識できるものと認められる。また、本件市道は本件事故現場より南側では道幅が細くなつて幹線道路に接続しており、このことからすると本件市道及び本件私道の主たる利用者は付近の住民及び住民に關係のある人であると認められ、道路に沿つて接した無蓋の水路が本件事故現場周辺に多数存在し、付近住民及びその關係者のほとんどは周辺にそのような水路があることを認識していたものと認められる。

以上からすると、本件市道は、本件私道

から右折して本件市道に進入する自動車の運転手が通常の運転方法で前方を見ていれば、本件水路の存在を認識し、本件水路への脱輪・転落を回避できるような構造・形状のものであつたといふべきであり、本件市道は、通常有すべき安全性を欠いているとは認められず、被告において本件市道の設置又は管理に瑕疵があつたとは認められない。

イ この点に關し、原告は、本件交差点の西側にあるマンション駐車場に通じる橋が本件市道の一部のように見えること、本件私道に比べ本件市道は道幅が狭くなつてゐること、本件水路と前記駐車場との間には木が植えられ、その西側には駐車場があること、本件交差点に外灯等の照明設備がなかつたこと、本件市道の中央部分が緩く盛り上がった形をしているのに対し、本件水路の側壁が本件市道の道路面から約三〇cm落ち込んでゐること、被害車両の車高、運転席の高さが低いことなどからすると、夜間に本件私道から右折して本件市道を走行する普通乗用自動車の運転手は、本件水路を本件市道の一部であると錯覚し、本件水路に転落する危険性が高かつたと主張する。

前記のとおり、本件交差点の西側には、

マンション駐車場に通ずる幅約八・一mの橋が接しており、また本件市道の幅は約四・二六mであり、本件私道の幅は約六・二mであり、本件私道を進んで本件市道に進入する場合は、その道幅は約三分の二の狭さになり、さらに前記の駐車場と本件水路の間には木が植えられている。

これらの各事情があるため、本件私道から右折して本件市道に進入しようとする自動車の運転手にとって、本件水路と本件市道の区別が紛らわしくなっていることは否定できないが、その紛らわしさの程度は著しいものとは認められず、通常の運転方法で前方を見ながら運転をすれば、右折を開始して間もない時期に本件水路の存在を認識することができ、本件市道からの脱輪や本件水路への転落を回避することができるものと認められるのであるから、これらの諸事情は前記の本件道路の安全性についての判断を左右しない。

また、証拠によれば、本件市道の中央部分は若干盛り上がり上がっていることが認められ、前記のとおり、本件水路の側壁は本件市道の地表から約三〇cm低くなっており、また、被害車両の車高は約一三〇cmであるが、これらの各事情も、前記の本件道路の

安全性についての判断を左右するような事情とはいえない。

ウ なお、証拠によれば、本件市道の西側部分（アスファルト舗装された部分とその西側で接する幅約三〇cmの部分。なお、この部分はその材質からすると本件水路の一部を構成するものである可能性があるが、この点は本件の判断に影響しないので、本件市道部分であるものとして以下検討する。）には、同部分と前記マンション駐車場に通ずる橋との同橋北東角における接点から北側に向かつての距離が約三・〇〜七・一mの間に同部分の西側縁を削るような形で複数の擦過痕があることが認められ、前記のとおり、本件事故に先立ち車両が本件市道から本件水路に脱輪したことがあることからすると、前記の各擦過痕のうちいくつかはその脱輪の際にできた可能性を否定できないが、その際の事故が脱輪にとどまったことからすると、前記の各擦過痕のうち複数の個は本件事故により生じたものであると認められる。このことからすると、前記の西側部分の前記の橋の北東角の接点から少なくとも北に約三mないしそれ以上離れた地点付近で被害車両の左前輪が脱輪し、その後、被害車両が本件水路に転落したも

のと認められる。

そうすると、Xは、本件水路の黒く影となった部分が視野に入ってから少なくとも数mは被害車両を走行させた後に脱輪したものと推認され、このことにXが被害車両の左側前方の座席で運転をしており、被害車両の左側の状況を認識するのが容易であったと考えられること、Xの住所地がY市内にあり、Xは仕事の関係で自動車を運転する機会が多いと認められることを併せて考慮するならば、Xにおいて本件私道及び本件市道を走行するのは本件事故時が初めてであったことを考慮しても、なお、Xにおいては、通常の運転方法で前方を見ていれば、右折を開始して間もない時期に本件水路の存在を認識することができ、本件事故の発生を回避することができたものと認められる。

## 2 結論

以上によれば、その余の争点について判断するまでもなく、原告の請求は理由がないから、これを棄却することとし、本文のとおり判決する。



# 地震で痛感した

## 道路ネットワークの重要性



石川県東京事務所 定免 英樹

### ◆石川県の概要

石川県は、東は富山、岐阜の両県、南は福井県に接しており、地形は南北に細長く、北に向かつて能登半島が日本海に突出しています。広大な原生林と豊富な高山植物群を誇る白山国立公園、美しく長い海岸線を持つ能

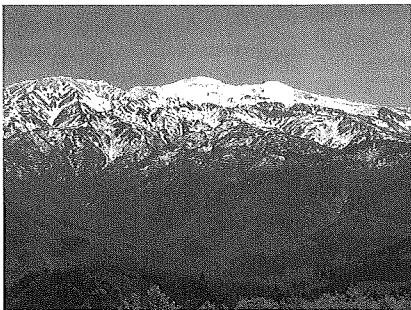


写真1 白山

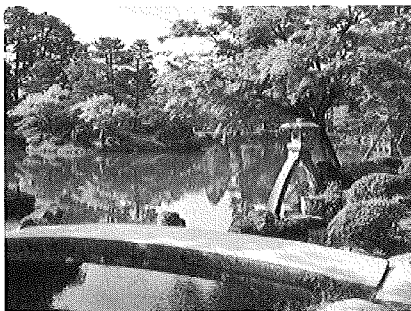


写真2 兼六園



写真3 千里浜

登半島国立公園や越前加賀海岸国立公園、さらには数多くの温泉や兼六園に代表される名所旧跡など、豊かな自然と風土に恵まれております(写真1〜3)。

四季は変化に富み、特に冬には美しい雪の情景が演出されます。県の総面積は四、一八五km

で、四七都道府県のうち第三位の広さです。

石川県の人口は、昭和四五年度の国勢調査で一〇〇万人に達し、日本海側では唯一、戦後一貫して増加してきましたが、近年、少子高齢化の進展により暫減傾向に転じ、現在(平成一九

年一月一日)一、一七二、四一三人となっています。

◆新しい石川のみちづくり指針  
少子高齢化、グローバル化、地方分権など大きな時代の変革期を迎え、石川県では、これからのみちづくりの基本方針を示す「新しい石川のみちづくり指針潤いある石川のみち」を平成一五年度に策定しました。

新しい石川のみちづくり指針は、「みちのあり方」、「みちづくりの進め方」及び「みちづくりの評価・点検」から構成されています(図1)。

◆広域交流の拡大を目指す「ダブルラダー結いの道」整備構想

「県内のどこにいてもすぐに幹線道路に乗れ、県内・県外の各地にスムーズに行ける」、「災害などで幹線道路が一本通れなくなっても、代わりの幹線道路で目的地に行ける」、こんな道路網の整備を進めています。



図1 概念図

てきた県内広域幹線道路網の更なる強化を図るため、未整備区間の重点整備を行うとともに、新たに追加インターチェンジや、空港、港湾、インターチェンジ等へのアクセス道路を整備し、陸・海・空の交流基盤連携による相乗効果発現や周遊性向上を目指すため、「ダブルラダー結いの道」整備構想を推進しています。

◆地震で痛感した道路の大切さ

輪島市からのメッセージ  
石川県ではご存じのとおり、昨年三月の能登半島地震で大きな被害を受け、道路がいかに重要であるかを私達は痛感しました。この時、現地で被災した輪島市建設部土木課の野口補佐のメッセージを紹介します。

《はじめに》

平成一九年三月二五日に、突然襲った震度六強の能登半島地震に際し、皆様方から心温まるご支援・ご協力いただきました

県内を南北に走る三本の幹線道路と、それらをつなぐ東西に走る幹線道路を複数整備することで、ふたつのはしご状（ラダー

状）の道路ネットワークをつくっていかうとするものです。これが、県土ダブルラダー構

想（いしかわ広域交流幹線軸）線化、東西幹線の多重化を進め

ことをこの場をお借りいたしました  
して、心よりお礼申し上げます。  
皆様方からいただきましたご  
支援・ご協力が、「震災からの復  
興へ」大きな力となりました。  
本当にありがとうございます。

《各地で通行止めが発生》  
このような地震により大きな  
被害が発生したときに、避難で  
きるか、支援・救助に駆けつけ  
られるか、これはすべて道路に  
かかっています。

国道・県道・市道、さらに農

道・林道を含めて「通行止め  
になった道路の代わりに、他の道  
が通れるか」と、迂回ルートが  
選択できる地域かどうか、市民  
の安全な暮らしにとって、非常  
に重要だということを今回の地

震が教えてくれました。  
車一台がやっと通れるような  
狭さでも、道路が通っていると  
いうことは、いざというときに  
市民は安心できるし、安心が災  
害発生時に市民の行動に大きく  
影響を与えます。  
網の目までもいかなくても、

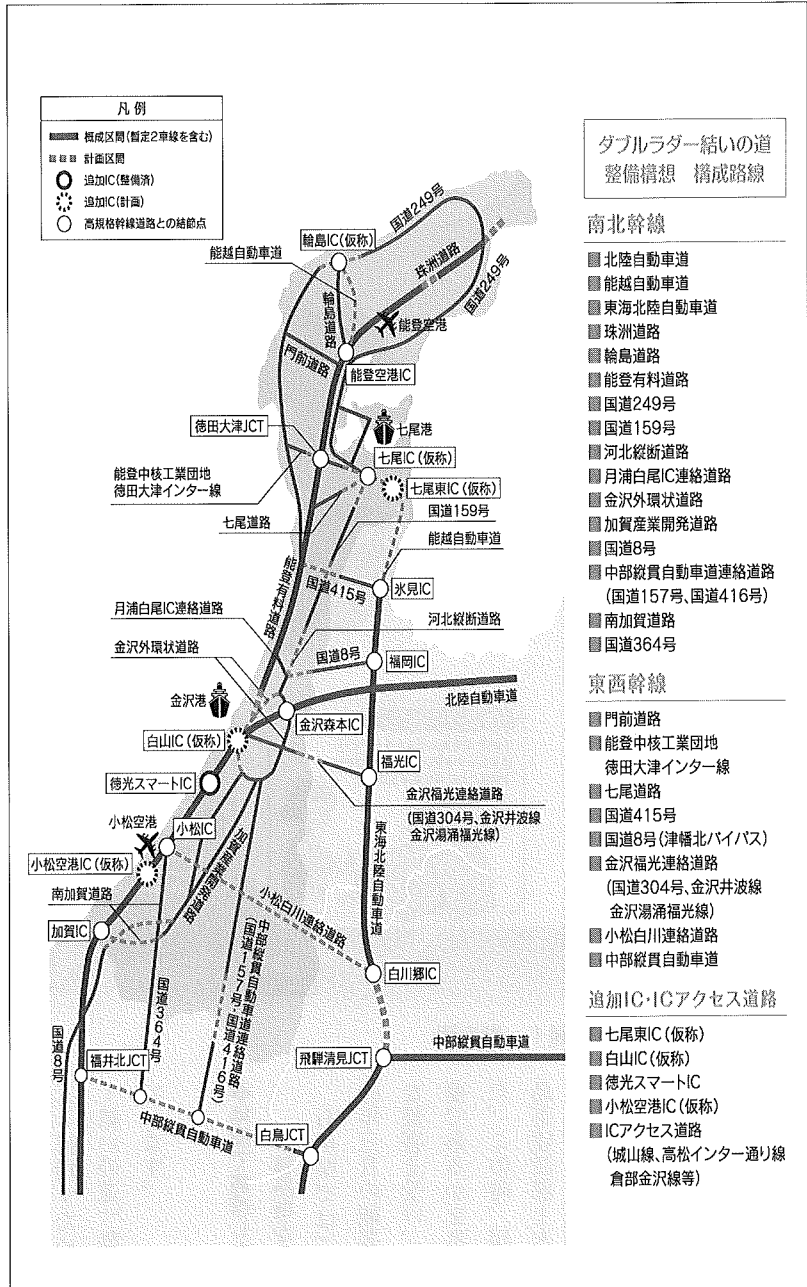


図2 「ダブルラダー結いの道」構想図





写真4 倒壊した家屋が道をふさぐ

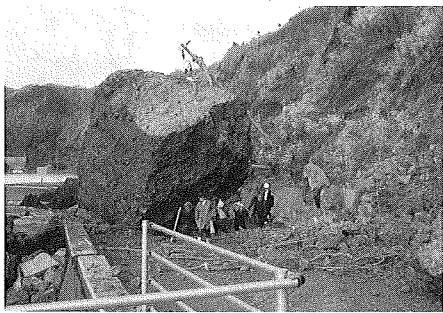


写真5 巨岩が道をふさぐ

代替ルートが選択できる、道路ネットワークは必要不可欠であります。費用対便益の大小、すなわち採算性が道路整備の根拠のようになっておりますが、市民の生命・財産を守ることや防災は採算性以前の問題であることも再認識させられました。

《痛感した能越自動車道の

必要性》

さらに、今回の地震により上水道が断水し、六五人もの透析患者をバスで金沢の病院まで搬送を行わざるを得ないという緊急事態が発生いたしました。透

析治療を行う場合大量のきれいな水が必要となります。自衛隊をはじめとする多くの団体による給水支援をいただきましたが、病院の受水槽の大きさが足りず、患者の皆様が長時間の移動というご苦労をお掛けすることとなりました。

患者の皆様への負担には「時間・走行性」が大きく影響します。慢性的な医師不足に加え、救急救命体制が整っていない「第三次医療機関」が存在しないなど、輪島をはじめとした奥能登の医療体制の不足は深刻です。

信頼できる高規格道路、奥能登の命をつなぐ、能越自動車道の早期整備の必要性を痛切に実感いたしました。

《復興への大きな風》

今回の地震の被害の大きさをまさに象徴するともいえるべき、能登地域と県都金沢を結ぶ大動脈である能登有料道路の被害は甚大でありました。このため、復旧には相当の時間が必要思われましたが、石川県の二四時間態勢での応急工事により、地震発生後わずか一ヶ月という短期間で暫定二車線での供用が開始できたことは奥能登にとつて歓天喜地、まさに復興への大きな風となりました。

名物の「輪島朝市」も震災後出店が少なくなっていました。が、昨年四月一日に本格的に再開し、いつもの活気がある風景に戻っております。

大自然の力は、時として私たちに大きな試練や教訓を与えます。またその一方で、自然の力

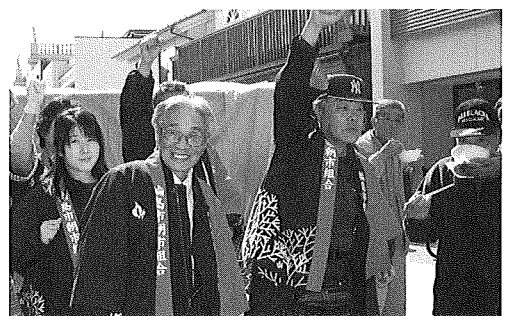


写真6 がんばろう!! 朝市

により、「千枚田」のような絶景を生み出すこともあります。この魅力あふれる個性と資源を守り育て、これに新たな息吹を注ぎ込み、活力あるまちづくりに繋げていければと考えます。さらに、私たちは安全・安心な生活環境を次世代に引き継がなければなりません。その根幹を成すのは道路であり、道路整備の必要不可欠であることを今回の地震が改めて教えてくれました。



# 「日本風景街道・浜名湖 サイクリングロード」への取組み



浜松市東京事務所 堀野 智浩

## ◆はじめに

静岡県浜松市は平成一九年四月一日に政令指定都市に移行しました。面積は約一、五一一km<sup>2</sup>で全国で二番目の市域を有し、人口は約八二万人で、中部圏では愛知県名古屋次に次ぐ規模の都市となりました。

古くから繊維、楽器、輸送用機器など「ものづくりのまち」として発展し、近年では光関連技術などの新しい産業集積が進むなど、我が国有数の工業都市であり、ヤマハ、スズキ、カワイ、ローランド、浜松ホトニクスなどの世界に冠たる企業の本社が立地しています。

また、温暖な気候や、浜名湖、

遠州灘の恵まれた漁場を活かし、うなぎ、シラス、とらふぐ、みかん、ガーベラ、馬鈴薯など、全国に誇る浜松ブランドの農林水産物が生産されています。

さて、広大な面積を有する本市にとって道路行政は重要な課題です。本市は政令指定都市移行に伴い、県から市に移譲された国道・県道の延長が約九〇〇kmあり、政令指定都市の平均延長（約三二〇km）の約三倍の道路を管理することとなりました。一方、市域の約七割を山間地が占め、交通手段の約八割を自動車や二輪車に頼っている状況です。

本市にとっては、まず広域的

な道路ネットワークである新東名高速道路（第二東名高速道路）及び三速南信自動車道の整備促進が最優先の施策です。

このうち、三速南信自動車道は長野県南信州地域や愛知県東三河地域との産業や観光の交流、広大な面積を持つ浜松市内の拠点を安全・確実に連絡する道路としても、早期の供用開始が望まれています。市街地においては、交通事故対策と渋滞対策が緊急課題で、特に鉄道による交通遮断解消のための連続立体交差事業などを優先度の高い施策として推進しています。

本市にとって最重要課題の一つである道路行政ですが、今回は観光にスポットを当て、風光明媚な浜名湖（写真1）を巡る『浜名湖周遊自転車道』についてご紹介します。

## ◆浜名湖を自転車のメッカに

静岡県の西部に位置する浜松市、湖西市、新居町の二市一町で構成する「天竜川・浜名湖地



写真1 浜名湖北岸に位置する籠山寺

区広域市町村圏協議会」では、圏域のシンボルである浜名湖を全国にアピールし、周辺地域の活性化を目的にさまざまな活動を行っています。

浜名湖畔に整備された「浜名湖周遊自転車道」もその一つであり、景色を堪能しながら浜名湖周遊を楽しむことができず。特に地域の有識者によって選定された「浜名湖八景」は、まさに絶景そのものです(写真2)。

こうした恵まれた自然環境と地域資源を活用するため、関係

団体や地域住民の協力を得ながら「浜名湖を自転車のメッカに」をスローガンに掲げ、自転車を活用した事業に取り組みんでいます。

#### ◆サイクリングしやすい

##### 環境の整備

事業の一つとして、浜名湖周辺を誰もが安心してサイクリングできるような環境の整備に取り組んできました。具体的には、浜名湖畔の観光地や鉄道駅など計六カ所に、サイクリング拠点となる「サイクルターミナル」

施設を設置しました。また、ターミナルサイン六カ所、案内マップ看板一カ所、誘導のための矢印看板を四九カ所設置し、快適に利用していただけるレベルの高いサイクリング環境の整備を行いました。

さらに、観光で来られた方も気軽にサイクリングを楽しめるように、サイクルターミナル内にレンタサイクルを設置し、春から秋の観光シーズンには、

特に多くの方に利用していただいています(写真3)。

#### ◆ぐるっと浜名湖ツーリズム!

##### 『チャリ・DE・浜名湖!!』の開催

豊かな自然や観光資源などの浜名湖の魅力を効果的にアピールするため、毎年三月に浜名湖周遊自転車道を利用したサイクリイベント「ぐるっと浜名湖ツーリズム!」『チャリ・DE・浜名湖!!』を開催しています。

このサイクリイベントは、今年で六回目の開催となります。競技志向ではない「浜名湖を楽しみながらゆつくり走るサイクリング大会」として、全国的に人気のあるサイクリイベントの一つとして定着してきました。

浜名湖周遊自転車道を最大限活用した約八三kmで浜名湖を一周するレギュラーコースと約三八kmのファミリーコースの二コースを設定し、本格的なサイクリストから家族単位での参加者

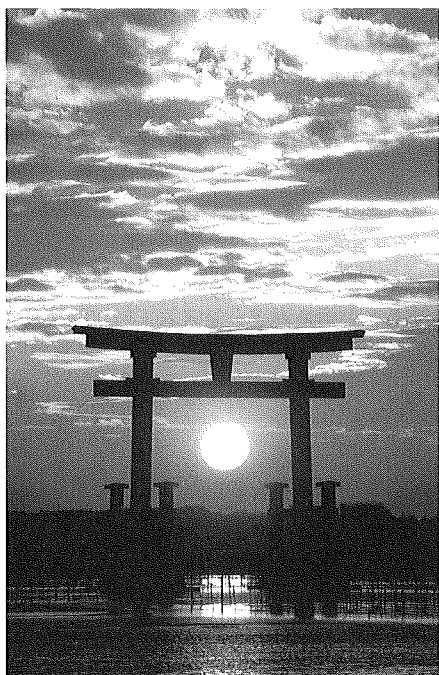


写真2 浜名湖に沈む夕日



写真3 天竜浜名湖鉄道・気賀駅構内に設置された「サイクルターミナル」



写真4 ぐるっと浜名湖ツーリズム！  
『チャリ・DE・浜名湖!!』

◆「日本風景街道」への取組み  
今年度、これまでの活動主体に加え、新たに国、県、市の道路管理者を加え「浜名湖サイクルロードパートナーシップ連絡会」を立ち上げ、「浜名湖サイクリングロード」が「日本風景街道」に認定されました。

「浜名湖サイクリングロード」は、浜名湖を周遊する、国道一  
号、国道三〇一号、県道館山寺  
弁天鳥線、浜名湖周遊自転車道  
で継がれています。

日本風景街道の一つとして、  
浜名湖周遊サイクリングロード  
の風景（沿道）価値を再認識し  
浜名湖の魅力を全国へ発信しま  
す。また、地域などの協働に  
より、景観や資源の魅力向上へ  
の取組みを推進し、地域活性化  
や観光振興に寄与することを目  
的としています。

現在の具体的な活動として  
は、「ぐるっと浜名湖ツーリス  
ム！『チャリ・DE・浜名湖!!』  
の開催を中心としています。

今後の新たな取り組みとして、  
既存の鉄道や遊覧船、バスなど  
の交通手段や、浜名湖の様々な  
観光資源、産業資源などと、  
「道」・「自転車」を切り口に  
連携できるように、関係団体と情  
報交換しています。

一方、本市では、市内の一  
部未整備がある浜名湖周遊自転  
車道の全整備延長約五〇kmの  
「浜名湖周遊自転車道の整備計  
画」の策定を予定しており、今  
年度、市民に対して浜名湖周遊  
自転車道に関するアンケ  
ートを実施しています。

これらの取組みも連絡会  
のパートナーシップの中  
でしっかりと連携していき  
たいと考えています。

浜名湖を中心とした活  
動は、環境、観光、産業  
など様々な分野で活性化  
に向けた取組みが行われ  
ています。今後は、これ  
まで、整備してきたサイ  
クルターミナルやレンタ

サイクルの有効活用を視野に入  
れながら、ソフト事業の充実を  
図り、分野を越えた活動主体で  
ある地域住民・NPO法人、企  
業などと連携して「浜名湖」を  
全国にアピールしていきたいと  
考えています。

是非、皆様も「魅力あふれる  
浜名湖へ」お越しく下さい。そ  
して、サイクリングで思う存分、  
「浜松・浜名湖」を感じてみて  
はいかがでしょうか。

までの幅広い層の方々に楽しん  
でいただいています。

また、地域の人たちや関係ス  
タッフによる沿道での声援や休  
憩ポイントでの「おもてなし」  
が、参加された多くの方から好  
評をいただいています。今年度  
も、主催者側として「おもてな  
しの心」を大切に、参加される  
方々がより一層楽しむことがで  
きるイベントになるよう、大会  
のレベルアップに取り組んでい  
きます（写真4）。



写真5 浜名湖周遊自転車道

# 鹿児島市「天文館中央地区通り名・

## 位置番号による道案内システム社会実験」

鹿児島市中央地区商店街振興組合連合会

### 一 社会実験の概要

#### 1 天文館地区の現状と課題

鹿児島市の中央地区で商店街を有する地域は、古くから「天文館」の名で親しまれ、南九州随一の商業・飲食・娯楽施設エリアとして、今日まで確固たる地位を築いてきた。しかしながら、消費者ニーズの高度化・多様化に加え、九州新幹線の部分開業による他県・他都市へのアクセスの向上や郊外大型店舗に進出により、現状はその優位性が揺らいでおり、新たな魅力の創出が必要となっている。

そのような状況を受け、これまで商業者が一体となって「来街者に優しい街づくり」を目指し、

商店街アメニティの向上に努めているところであるが、来街者へのアンケートや消費者懇談会などでは、街中のサイン（案内板）や案内所の不足、あるいは散策しやすい雰囲気の欠如等、機能不足を指摘する声が上がっており、来街者ニーズを十分に満たしているとは言い難く、目的地を特定しやすい道案内システムの確立、効率の良い情報発信が求められているところである。

#### 2 実験の目的やねらい

今回の実験は、既存の通り名と位置番号による道案内システムを構築し、これまでの日本の住所表示である「街区方式」でなく、欧米の「道路方式」による住居表示の効果や影響を確認し、道路

利用者に対するサービス向上へ有効性を検証するものである。マップの作成、タウン誌等と連携することにより周知を図り、また情報ステーションを設置し、各種情報とリンクして情報提供を行い、本取り組みについて、来街者・商店街等の七割の認知度を目指す。

今回の実験地区は夜間の交通量も多い繁華街であるため、発光ダイオード（LED）を活用した通り名看板、標柱及び路面表示を設置し、誘導性の向上を図る。また、平成一九年度に市・警察と共同で実施を予定している「青色防犯灯犯罪抑止調査モデル事業」と連動し、設置物の発光色を青色にすることにより、ひったくりや窃盗、わいせつ行為など道路上での犯罪に対する抑止効果機能

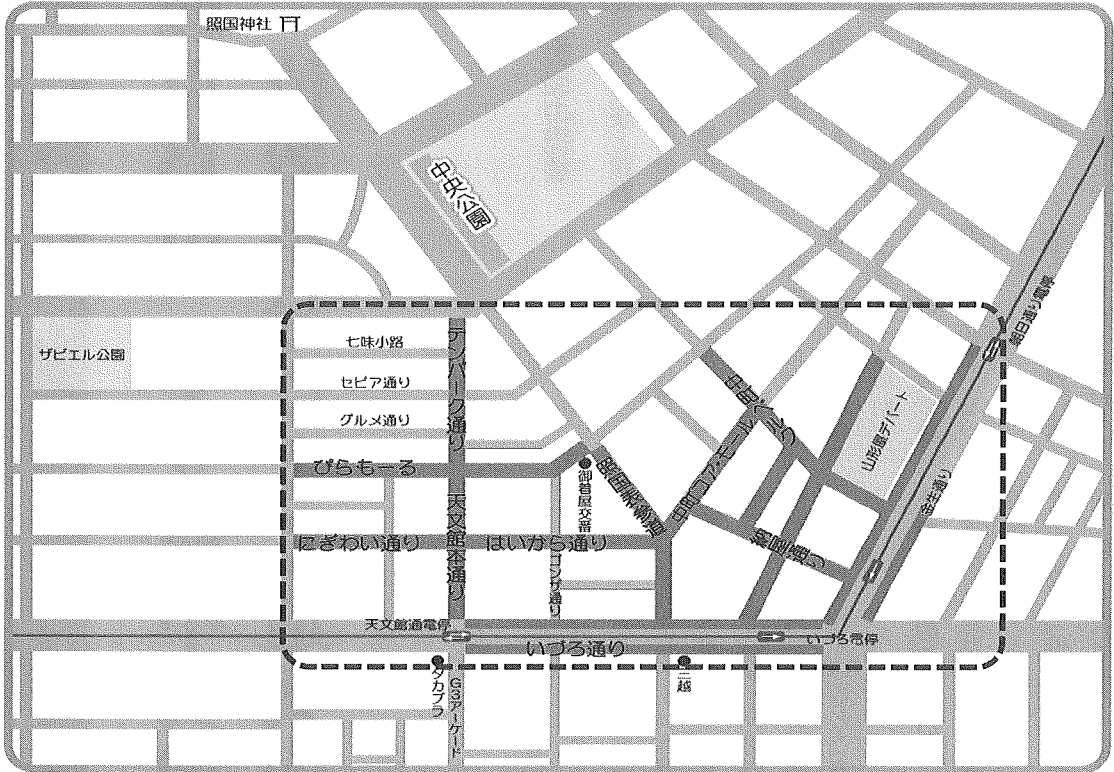


図1 社会実験対象地域（事業実施地域 11商店街）

を備えるものとする。

### 3 実験概要

(1) 実験実施地区（図1）

鹿児島市天文館地区（国道三三五号沿い、

その他）

(2) 実験期間

平成一八年二月三日（土）～平成一九

年二月一八日（日）；計五八日間

(3) 実験名称

「通り名・位置番号による道案内システム」

社会実験

(4) 具体的な取組み

①表示及び側面表示

通りの起終点、中間点等で、通り名・位置番号を表示する。

1 位置番号表示ステッカー（写真1）

2 アーケード柱取付けLED看板（写真

2）

3 自立式路上LED看板（写真3）

4 路面表示（写真4）

②システムの周知

通り名を表示したマップ作成（図2）や、タウン誌等との連携で「通り名による道案内システム」の周知を図る。

1 道案内マップの作成



写真2 自立式路上LED看板

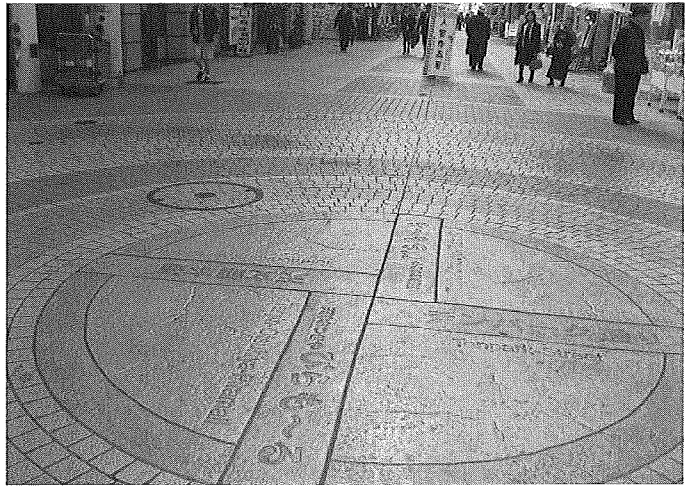


写真1 路面表示



写真4 位置番号表示ステッカー



写真3 アーケード柱取り付けLED看板

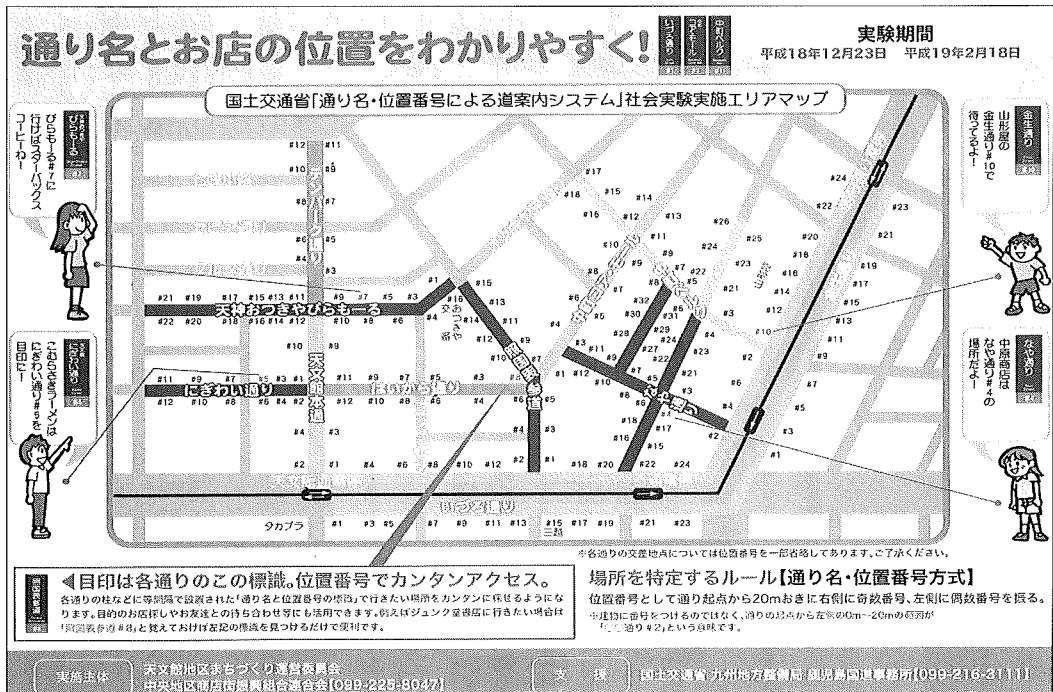


図2 看板位置が記載されたパンフレット

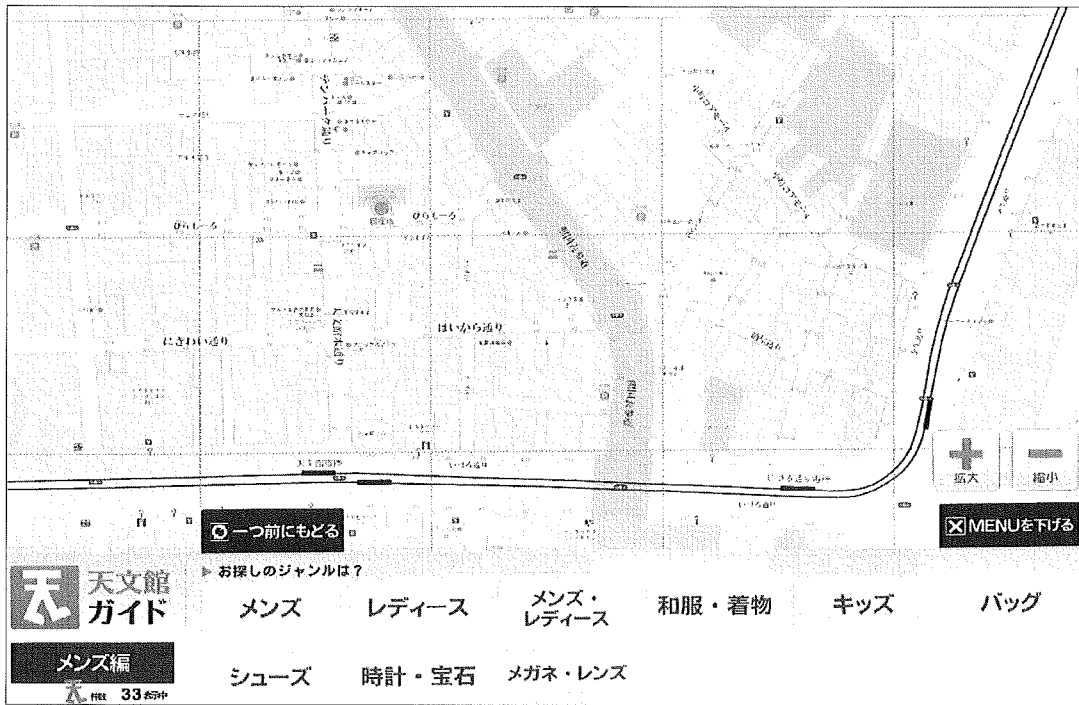


図3 情報端末の掲載画面例

- 2 タウン誌等との連携
- ③ 情報ステーション設置  
情報端末やエスコーターズを配置した情報ステーションを設置する(図3、写真5)。
- 3 情報端末
- 4 エスコーターズ
- ④ 通り名看板の夜間点灯  
夜間の来街者の安全性と利便性を促進するため、通り側面に表示した通り名看板に点灯機能を付加し、夜間に点灯する。

## 二 社会実験のまとめ

### 1 社会実験に対する評価

- ① 新しい道案内コンセプト  
(道路方式)の有効性  
◆ 取組みの効果に対して、来街者や商店主からの評価は高い。
- ◆ 新しい位置表示方式(通り名+#番号)を使った新たな道案内システムの有効性が確認できた。

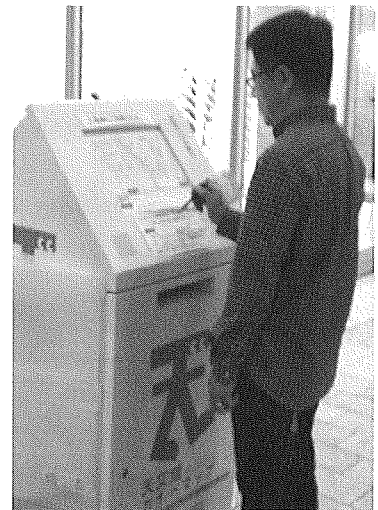


写真5 情報端末

- ◆ 今後、アナログとデジタルの両方媒体を活用した道案内システムの広報が、地域のにぎわいづくりにも役立つ可能性が生まれた。
- ・ 今回以上の広報活動を要望する意見が出るなど、新しい道案内システムは支持された。
- ・ 今後デジタル媒体、アナログ媒体、両方を使つての広報展開が検討された。
- ・ 「県外からの人いいい」など、観光客を意識した意見も出た。
- ・ 「素晴らしいシステム」「お店の中に置いてほしい」「情報端末機はすごい」など、ほぼ全ての年代の男女から支持を受けた。
- ・ 「バス乗り場案内に、観光地に情報端末があれば良い」「増やしてほしい」「コンビニとかにほしい」など、端末追加の要望も多かった。
- ・ 情報端末の画面にQRコードを表示すること



とで携帯電話を使った道案内（お店案内への展開など、情報端末の発展的な開発も要望として出された。

②新しい道案内コンセプト（道路方式）の問題点

◆新しい道案内システムを今後継続するには、広報に力を入れる必要がある。

◆ステッカーなど設置物の配置場所は、再検討する必要がある。

◆夜間対策の表示方法を、再検討する必要がある。  
◆情報端末は、その操作方法や利便性をわかりやすく告知する必要がある。

・いたずらを予防する意図から目線の高い位置に設置したが、四〇代以上に「人の目線の高さ」「大きくする」などの意見が多かった。

・また「道の名前が覚えにくい」「町名も入れると分かりやすい」など、「通り名もPRする」必要性をいう意見もあった。

・夜間のステッカーは見えにくいといった理由からか、六八％の人が夜間の表示方法を変えた方が良いと回答した。

・「使い方の説明がほしい」「何の機械かわからない」「老人にも使いやすく」など、操作方法の案内不備に対する指摘があった。

### 三 今後の取組み方針

1 「通り名と位置番号による道案内システム」  
社会実験の継続実施

◆「通り名＋＃番号」による新しい道案内システムに高い評価が得られたことから、現在の運営委員会を軸に体制を強化し、引き続き今回の事業の継続を実施する。

・今回の設置物の有効活用を図りながら、事業を継続する。

・インフォメーションセンター機能の強化を図り、道案内システムの広報活動を強化する。そのため収益創出と収益還元のしくみを構築し、事業の継続を図る。

・来街者や商店街関係者へのアンケート調査によると、新しい試みへの評価は高いが、ステッカーの取付け位置が高いとの意見や、アーケード柱に取付けたLED看板の透明性が昼間にわかりづらいなどの意見が出たことから、設置物の設置方法・場所を再検討する。

2 収益創出と収益還元のしくみづくり

◆収益を見込める事業を企画し、今回の新しい道案内システムの啓発と、その還元された収益を使った道案内システムの設備強化や情報

発信の強化など活性化を図れるしくみづくりを構築する。

・今後「通り名＋＃番号」と「デジタル端末」との連動を図り、これらの「デジタル情報」も活用して街の活性化に役立てる。

・「天文館マガジン」や「マップ事業」など紙媒体を使った情報発信も新規事業として立ち上げ収益を図る。

・デジタルとアナログの両方の媒体を連動させ、機動性ある情報発信を図り、地域の活性化を図る。

・携帯しやすいマップなど、市民に受け入れられやすい媒体の研究を図る。

・お店情報を特定できるQRコード（二次元バーコード）の活用を企画し、デジタル端末と消費者が持っている携帯電話をつないで、地域の情報発信を図る。

・現在オフラインのデジタル端末と掲載コンテンツやシステムを、インターネットを活用できるホームページ化し、オンラインでの情報発信を図る。

・上記はできるだけだけ収益事業として企画し、その収入で事業の維持ができるよう研究する。