

# 道路行政セミナー

ROAD ADMINISTRATION SEMINAR

2008  
APRIL

4

## 目次

エッセイ 球春に想う。…………… 狗飼 豊 1

### ■ 特集 ■ 道路の占用

地域における公共的な取組みに要する  
費用への充当を目的とする広告物の道路占用について …… 道路局路政課  
～道路占用許可の運用による公共性の創出～ 道路利用調整室 4

中部地方整備局路政課の取組み② …………… 高鍋 誠治 13

～楽しく歩いて道をきれいに～  
「五街道クリーンウォーク2008」の開催について …………… 平石 直正 23

都市と地方の踏切 ～鉄道とモータリゼーションの現状と新たな取組み～ …… 畑中 直人 28

「なまはげの郷」男鹿から …………… 千田 俊彦 47

道路法令関係Q&A 道路法の目的 …………… 道路局路政課 53

### 訴訟事例紹介

路面排水が民有地に設けられた排水管に流入している場合の  
当該排水管の管理主体、道路管理瑕疵が争われた事例② …… 青柳 敬直 56  
—県道脇民有地排水管に係る損害賠償請求事件—

連載 道と人びと(その4) 大鷲皇子のひじりの道 …………… 三木 克彦 68

時・時・時 …………… 72



道路広報センターホームページにて、「道路行政セミナー」  
創刊号からのバックナンバー目次をご覧いただけます。

URL <http://www15.ocn.ne.jp/~roadpr>

### 【表紙の写真】七里の渡し跡

東海道五十三次・宮宿(名古屋市熱田区)から桑名宿(桑名市)を結んだ海上の  
渡し。東海道が制定された際に定められた唯一の海上路。名称の由来は渡しの

# 地域における公共的な取組みに要する

## 費用への充當を目的とする広告物の道路占用について

### ↳道路占用許可の運用による公共性の創出↳

道路局路政課道路利用調整室

#### 一 はじめに

近年、地域における「公共性」の考え方に広がりが見られ、様々なレベルでそれが実現されています。例えば、地方公共団体のみならず、商店街、自治会などの多様な活動主体が、街灯、ベンチ等を道路に設置することにより、道路利用者の利便性の向上を図ろうとする取組みが見られます。また、地方公共団体と地域住民等が一体となって公共的な各種イベントを実施するケースもあります。

道路環境向上のための地域活動や施設整備、道路空間における公共的なイベントの実施などは、道路利用者の利便性の向上、地域活性化や賑わいの創出等に寄与するので、道路交通の安全や円滑との調和を図りつつ、それに必要な各種調整が円滑に行われることが望ましいところです。

一方、これら公共的な取組みに要する費用は慢性的に不足して

いる状況です。これを補うべく道路空間に広告物を設置して、必要な費用の一部にその広告料を充當させたいという社会的要請が高まっています。これに添えていくためには、道路交通の安全の確保、道路環境や景観への配慮、まちづくりの方向性との調和、限られた道路空間における実施主体の調整等の観点から、当該地域の関係機関における十分な協議検討が必要です。

このような状況を受け、関係機関の合意の枠組みを新たに設けて社会的要請に添えるべく、「地域における公共的な取組みに要する費用への充當を目的とする広告物の道路占用の取扱いについて」（平成二〇年三月二五日付け国道利第二二号）とする国土交通省道路局長通知及びこれに基づく路政課長通知が发出されました。

これは、地域における様々な公共性を創出させるという、道路占用制度の運用の新たな展開ともいえますので、本稿では、その背景となる考え方を中心に説明します。

(<http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/senyo/senyo.html#04> 参照)

## 二 通知の趣旨

本通知の趣旨は、**一**で述べたような背景から、地域における公的な取組み（以下「地域活動等」という。）に要する費用への充当を目的とする広告物の道路占用に関し、地域の関係機関の協議等に基づき、弾力的な取扱いを行うことを可能とするよう措置するものです。

本通知の名宛人は国の機関等となっておりますが、同内容について、各地方公共団体に対しても、地方自治法第二四五条の四第一項に基づく技術的助言として通知されています。今後、地方公共団体においてもこの通知内容を参考に、適切に対応されることが期待されます。

## 三 基本的な考え方

### 1 限られた道路空間における占用主体及び活動内容の調整

本通知において、地域活動等を行う主体として想定されているのは地方公共団体、公共交通事業者、特定非営利活動法人、商店街組織、自治会などです。ただし、限られた道路空間ですので、これらの全てに広告物の占用を許可することはできません。後述べる連絡協議会において多角的に検討の上、広告物を道路空間に設置してその地域活動等に要する費用に充当する占用主体について、地域ごとに十分検討・調整し、決定していく必要があります。

また、広告料が充当されるべき活動の内容としては、道路環境

の向上その他営利を主目的としない活動又は事業で、それが行われることにより道路利用者の利便性の向上、地域の活性化や賑わいの創出等に寄与するものとされています。具体的には、道路の清掃・美化活動、街灯・ベンチなどの整備や維持管理、地方公共団体と地域住民等が一体となって道路空間において実施するイベント等が想定されますが、地域の状況に応じ、防犯活動などの直接には道路に関しない公共的な活動を含んで差し支えないこととされており、常識的な範囲で柔軟に解することができます。

### 2 他の道路利用者の理解を得られる広告物の量及び質

広告物の設置に当たっては、広告料が充当される地域活動等の内容についてのみならず、実際に道路に設置される広告物の量及び質についても、他の道路利用者の理解が十分に得られるよう配慮することが重要です。

この点、地域活動等に要する費用の全てを道路空間に設ける広告料によりまかなおうとすることは、場合によってはかなりの量の広告物を道路空間に設置しなければならなくなり現実的ではありません。広告物が必要以上に多数設置されることにより、道路環境や景観に支障が生ずることのないよう、十分配慮する必要があります。

そのような意味で、本通知は、地域活動等に要する費用の一部に広告料が充当されることとし、地域活動等に要する費用の全てをまかなう趣旨ではないことを述べています。

### 3 関係機関の合意

本通知では、道路法、道路法施行令等に規定する占用の許可基準に加え、後で述べる連絡協議会において広告物の取扱方針が策定された場合には、これに沿って当該地域における占用の適否を判断することとされています。

これは、広告物を道路上に設置するためには、道路管理者の占用許可のみならず、警察の道路使用許可、自治体の屋外広告物条例に基づく許可など、関係する各種規制に基づく手続を経る必要があるため、あらかじめ関係機関の意思統一を図って、それに沿って判断することが合理的と考えられるためです（図1）。

### 4 道路機能の維持

本通知の対象となる広告物については、道路上に設けられている他の工作物等に添加する形態であることが原則とされています。広告物が設置されることにより歩道の有効幅員が縮小してしまうなど、道路の有する機能が従前に比べ著しく低下することのないよう、また、交通の安全の観点からも道路内に新たな死角を生じさせることのないよう、他の工作物への添加によることとされています。

なお、例外的に、マラソン大会などの際に交通規制により車両等の通行が禁止されている場合には、通行禁止時間内に限り物件として独立した広告板を設置し、当該大会の運営経費に広告料を充てることなども考えられます。

## ① 地域における公共的な取組みに要する費用への充当を目的とする広告物の取扱いの基本

① 広告料の公益還元	道路環境の向上のための地域活動や施設整備、道路空間における公共的なイベントの実施その他の地域における公共的な取組みに要する費用の一部に広告料を充当する場合に広告物の占用を可能に。
② 道路本来機能の確保	道路の有する機能が従前に比べ著しく低下することのないよう既存物件への添加を原則。
③ 連絡協議会	道路交通の安全の確保、道路環境や景観への配慮、まちづくりの方向性との調和、実施主体の調整等を図るため、関係機関で構成する連絡協議会を開催し、地域の状況に応じた広告物の取扱方針を策定。

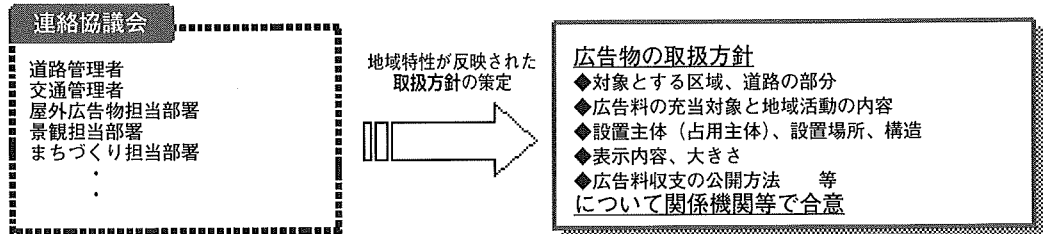


図1

## 5 景観等への配慮

道路上に広告物を設置する場合には、道路交通の安全の確保は勿論、良好な道路環境や景観への配慮、屋外広告物条例等による規制との整合、まちづくりの方向性との調和等を図る必要があります。

特に、観光地、景勝地等自然景観の優れた地域、歴史的な街並みが形成されている地域など、道路と沿道とが一体となって良好な景観を形成している地域においては、広告物が設置されることで景観を阻害することのないよう、取扱方針を策定して広告物の占用を認めることの可否を含め、関係機関と十分に検討することが必要です。

## 四 地域ごとの広告物の取扱方針の策定

### 1 関係機関による連絡協議会の開催

地域活動等に要する費用への充当を目的とする広告物の占用が検討される地域については、当該地域の関係機関からなる連絡協議会を開催するよう求められています。

具体的な関係機関としては、対象地域内の全ての道路管理者のほか、地元警察署、地方公共団体の屋外広告物担当部署、景観担当部署、まちづくり担当部署などが想定されますが、その構成は地域の事情により柔軟に対応できるものです。

### 2 連絡協議会における取扱方針の策定

連絡協議会における検討の後、一定の合意に至った場合には、当該地域における取扱方針として取りまとめ、それに沿って各種

許可等の適否が判断されるのが合理的です。

取扱方針の策定に当たっては、地域活動等の内容と整合がとれたものとするため、当該地域内の道路上に広告物を設置し広告料を活動費用の一部に充当して地域活動等を行うことを検討している活動主体の意見や計画を十分に把握する必要があります。

なお、取扱方針とは、本通知において便宜的に用いている用語に過ぎないものであり、各地域においてこれと異なる名称の合意書を作成することは、何ら問題ありません。

### 3 取扱方針の内容

取扱方針には、次に掲げるような事項について定めることとなります。

(ア) 取扱方針の対象とする区域、路線、道路の部分等に関する事項

(イ) 広告料の充当対象とする地域活動等の内容と活動主体等に関する事項

(ウ) 広告物の形態等に関する事項

(エ) 広告物の設置主体（占用主体）等に関する事項

(オ) 広告物の設置期間（占用期間）等に関する事項

(カ) 広告物の設置場所及び構造等に関する事項

(キ) 広告物の表示の内容、大きさ等に関する事項

(ク) 許可の条件、運用上の留意事項（広告料収支の公開方法、取扱方針の変更の手続等）、その他連絡協議会において必要と認める事項

これらの事項を決定するに当たっては、地域の活動主体等から

活動内容を十分聴取するなどして把握の上、効果的な地域活動等につながるよう努める必要があります。

#### 4 取扱方針との適合性の確認

取扱方針を定められた場合においては、申請者等に対して当該取扱方針に定める事項を十分に周知するとともに、占用許可に当たっては、あらかじめ申請者から計画書等を徴することとし、取扱方針に適合するものであることを個別の許可等の際にも確認することとされています。

#### 5 取扱方針の見直し

取扱方針を定めた場合には、将来の地域活動等の内容との整合や他の活動主体との公平等の観点から、定期的に連絡協議会において運用状況等を検証する必要があります。

また、広告物の設置状況、地域活動等の状況、他の活動主体からの要望等を踏まえ、必要に応じて見直しを行うことも重要であり、これにより特定の活動主体の既得権化を防止するとともに、よりよい公共性の創出に資することになります。

### 五 標準取扱例

各地域の関係機関からなる連絡協議会を開催し、取扱方針を取りまとめる場合の参考となるよう、「地域における公共的な取組みに要する費用への充当を目的とする広告物の道路占用の取扱いについて」（平成二〇年三月二五日付け国道利第二四号）とする路政課長通知が併せて発出されています。

これはあくまで標準的な取扱例を定めたものであり、これ自体がそのまま取扱方針や許可基準となるべき性質のものではありません。

よって、標準取扱例を参考としつつ、地域の実情に応じて、連絡協議会でこれと異なる内容を取りまとめることも当然差し支えないものです。

標準取扱例は、「街灯等占用物件に添加する広告物の取扱例」及び「地域活性化等イベントに伴う広告物の取扱例」からなりますので、以下ではそれぞれ概要を説明します。

#### 1 街灯等占用物件に添加する広告物の取扱例

広告料の充対象とする地域活動等としては、地域の活動主体が占用許可に基づき行う次のような工作物、物件又は施設（以下「利便工作物等」といいます。）の整備又は維持管理が想定されています。

- ① 街灯その他道路法施行令第十六条の二各号で定められている工作物又は施設（利便工作物）
- ② 自転車駐車器具、アーケードその他道路上に設置することにより、当該道路の利用者の利便の増進にも資すると認められる工作物、物件又は施設

また、広告物は、利便工作物等に対して、協賛者、寄贈者等の名称、商標、商品名等を表示する看板、バナー等を添加する形態のものが想定されています。

広告物の占用主体は、原則として、広告物を添加する利便工作物等の占用主体となります。ただし、利便工作物等の占用主体が

広告物の添加に關し同意していることを書面等により確認できる場合には、それ以外の主体も考えられます。

占用の期間については、異なる占用主体が交替で広告物を設置することを前提とする場合には、一律に五年等とするのではなく、必要に応じ、期間を短期に設定することが考えられます。

広告物の設置場所、構造等としては、例えば、次のような事項が考えられます。

- ・設置する場所は、原則として、道路の交差し、接続し、又は屈曲する部分以外の道路の部分。

- ・道路上につき出して設置する場合には、道路の上空に設けられる部分の最下部と路面との距離が四・五m以上、歩道上においては二・五m以上

- ・ 利便工作物等に添加する広告物の大きさは、原則として、表示方向から見た場合における当該工作物の幅及び高さを超えない。街灯に添加するものにあつては、道路上に〇・八mを超えてつき出さない。

- ・ 著しく長大な利便工作物等に添加される場合を除き、原則として当該工作物一個につき一個（街灯にあつては一对）まで。

- ・ 広告物を設置することにより、利便工作物等の本来の機能若しくは道路景観が著しく損なわれるおそれがなく、特に、道路景観の向上を主たる目的に設置される花壇その他道路の緑化のための施設等に添加する広告物については、必要最小限の大きさで簡素なもの。

- ・ 広告物は、明らかに車両の運転者に対し訴求するものではないこと。

- ・ 広告物の材質及び形状は、相当強度の風雨、地震等に耐える堅固なもので、倒壊、落下、はく離、老朽、汚損等により美観を損い、又は公衆に危険を与えるおそれのないもの。

- ・ 広告物の構造又は機能は、歩行者等が注視することで著しく路上に滞留し、又は車両の運転者が注視することでその運転や速度に影響を及ぼすことにより、交通に支障を生じさせるおそれのないもの。

- ・ 広告物の設置方法は、落下等のおそれがないように堅固に設置するほか、広告物が添加される利便工作物等の倒壊、損傷等により道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれのないもの。特に、利便工作物等が老朽化している場合には、広告物を添加することにより倒壊、損傷等のおそれが生じないように慎重に取扱う必要。

- ・ 広告物の設置により新たに道路上に死角を生じさせない。

また、広告物の占用の許可に附する条件としては、通常附される一般的な条件のほか、必要に応じて、次のような条件を附すことが考えられます。

- ・ 事故時における連絡通報体制に關して変更がある場合には、道路管理者に届け出ること。

- ・ 道路管理者による監督処分等により利便工作物等の移設、撤去等が必要となる事態が生じたときは、当該利便工作物等に添加されている広告物についても同時に移設、撤去等されることを受忍すること。

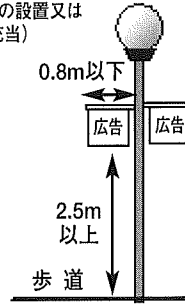
- ・ 利便工作物等の占用が廃止されるときは、当該利便工作物等

街灯、ベンチ等の整備又は維持管理に要する費用への充当を目的とする広告物の取扱例

- ◆ 広告物は必要やむを得ない範囲で認めることとし、原則として1物件につき1個。街灯にあっては1対まで。
- ◆ 添加看板等の大きさは、原則として表示方向から見た場合における占用物件の幅及び高さを超えないものとする。ただし、街灯に添加する場合は、突き出し幅を0.8 m以下。
- ◆ 道路景観の向上を主たる目的に設置される花壇等に添加する広告物については、大きさ等は必要最小限。

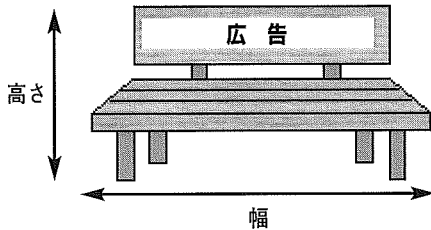
街灯への広告添加

(広告料を街灯の設置又は維持管理費に充当)



ベンチへの広告添加

(広告料をベンチの設置又は維持管理費に充当)



花壇等への広告添加

(広告料を花壇等の設置又は維持管理費に充当)

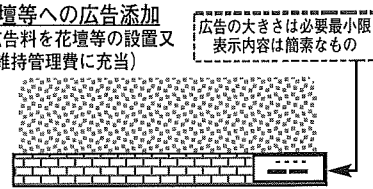


図 2

2 地域活性化等イベントに伴う広告物の取扱例

広告料の充当対象をイベントとする場合には、地域の活性化や

- ④ 広告物は、屋外広告物条例の許可を受けたものであること。
  - その他、運用上の留意事項として、広告物を添加するためだけに不要な利便工作物等が道路空間に設置されないようにすることや、利便工作物等の管理規定等を徴すること、第三者に損害を与えた場合の責任の所在の明確化等について言及されています。さらに、占用主体等が、自ら積極的に広告料の収支状況を公開するなど透明性を確保することなどにより、他の道路利用者の理解が得られるよう配慮することも必要です(図2)。
  - ① 広告物の色彩等は、信号機又は道路標識に類似し、又はこれらの効用を妨げるようなものであってはならないこと。また、広告物は音声を用いたものではないこと。
  - ② 広告物は、反射材式でないこと。
  - ③ 広告物の表示内容は、公序良俗に反するものではないこと。
- に添加されている広告物も占用を廃止すること。  
 ・ 広告物の落下、はく離、老朽、汚損等がないように定期的に点検等を実施するとともに、落下等が生じた場合には速やかに改修等の措置を行うこと。特に、強風時等においては、広告物の落下等による事故を防止するために広告物を一時的に撤去するなどの措置を講ずること。  
 ・ 広告物の取扱いに関する次の各号に掲げる事項。



賑わいの創出等の観点から、十分検討する必要があります。

まず、広告物の形態としては、次のようなものが考えられます。

・地域活性化等イベントの実施に伴い、道路管理者から占用許可を得て道路上に設置する工作物、物件又は施設に対して、協賛者名等を表示する看板等を添加する形態や、イベント工作物に協賛者名等を表示する形態。

・地域活性化等イベントに係る開催時期の告知、会場案内、歓迎装飾等を目的に設置する看板等に協賛者名等を表示する形態。

・地域活性化等イベントの実施に伴い、交通規制により車両の通行が行われない道路の区間内かつ時間内であって、もっぱら当該イベントの用に供されていることが明らかである場合に協賛者名等を表示する看板等を設置する形態のもの（公道マラソンの場合等）。

占用許可の手続については、地域活性化等イベントの実施主体が占用主体となり、申請を行うのが通常です。

占用の期間については、原則として、地域活性化等イベントの開催期間内となります。ただし、当該イベントに係る開催時期の告知、歓迎装飾等を目的に設置されるバナー広告などは、例外的にこれと異なる期間について許可することも可能と思われます。

これら広告物の設置場所、構造、占用許可の条件、運用上の留意事項などについては、五十一の「街灯等占用物件に添加する広告物の取扱例」と同様に十分検討する必要があります（図3・4）。

### 地方公共団体と地域住民等が一体となって道路空間において実施するイベント等に要する費用への充当を目的とする広告物の取扱例

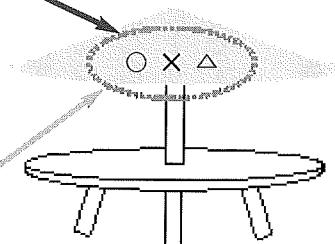
- ◆地域活性化等イベントに係る開催時期の告知、会場案内、歓迎装飾等を目的に道路上に設置される看板等に協賛者名等を表示する形態
- ◆地域活性化等イベントの実施に伴い、道路上に占用される工作物等に対して、協賛者名等を表示する形態



世界陸上大阪大会 公道マラソンの例  
© OSAKA2007 LOC

イベントの実施に伴う物件

イベント協賛者名等の一部を表示



オープンカフェ・パラソルに  
商品名等を表示

図 3

## 公道マラソンなどの場合の特例

◆地域の活性化等イベントの実施に伴い、交通規制により車両の通行が行われない区間内かつ時間内であって、もっぱら当該イベントの用に供されていることが明らかである場合に協賛者名等を表示する看板等を設置する形態

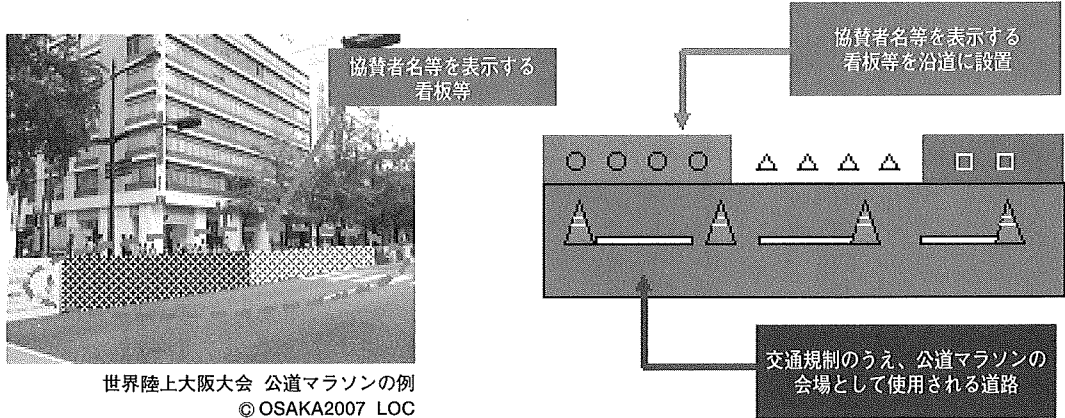


図 4

## 六 おわりに

これまで、広告物を道路空間に設置することは、占用主体を調整する仕組みがなく、一を認めると他の主体との関係で整合が取れないおそれがあったこと、景観を損なうおそれが大きいこと、道路利用者の理解を得られないおそれがあったことなどから、道路管理者は相当に慎重な判断をせざるを得なかったものと思われます。

しかしながら、懸念されるこれら各種弊害が未然に防止され、利害が調整されるよう、地域の関係機関により予め一定のルールを策定した上で、真に公共的な価値を創出できるような広告物については、柔軟な運用を行うことが求められています。

また、実際に広告価値の高い地域は、例えば、市の中心部などの限られた場所ですが、地域活動等は（当該広告価値の高い地域のみならず）、その周辺の広告価値の低い地域（遠隔地、他の町村等）においても重要な役割を担っています。公共の道路に設置された広告物による広告料収入の充当先等については、地域の枠にとらわれない広い視野で検討されることも、重要になってくると思われれます。

# 中部地方整備局路政課の取組み②

中部地方整備局道路部路政課 高鍋 誠治

本誌一月号に引き続き、中部地方整備局路政課の取組み状況について紹介させていただきます。

## 一 名古屋南部訴訟について

昭和五〇年代より三大都市圏において大気汚染公害訴訟が相次いで提起されました。首都圏においては川崎訴訟、近畿圏では西淀川、尼崎訴訟などがあげられますが、中部圏では名古屋南部訴訟があります。

この訴訟は平成元年に提起され、平成一二年に判決、平成一三年に和解したのですが、現在も原告団の方々と和解条項の履行状況等について意見交換を行っていますので紹介させていただきます。

### 1 訴訟の概要

名古屋市南部地域(図1)に居住または通勤している方々の

うち、公害健康被害補償法あるいは名古屋市長例に定める指定疾病(気管支ぜんそく、肺気腫等)の認定を受けた方々が原告となり、本地域に工場を有する会社一社(のちに一〇社)及び国が被告となった事件です。

国は国道一号、二三号などを設置管理する国土交通省及び環境行政担当の環境省が訴訟に参加しました。

請求の趣旨は、①会社、国に対し「排出する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質につき、原告らの居住地において二酸化窒素については、一時間値の一日平均値〇・〇二ppmを、浮遊粒子状物質については一時間値の一日平均値〇・一〇mg/m<sup>3</sup>又は一時間値〇・二〇mg/m<sup>3</sup>を超える汚染となる排出をしてはならない」、②会社に対し「二酸化硫黄につき原告らの居住地において、一時間値の一日平均値〇・〇四ppm又は一時間値〇・一ppmを超える汚染となる排出をしてはならない」、③両者に対する損害賠償請求、となっております。



図1 名古屋市南部地域概要図

訴えは名古屋地方裁判所に、第一次として平成元年三月三十一日に一四五名の方々が、第二次として平成二年一月八日に一〇一名の方々が、平成九年二月一九日に四七名の方々が提訴されました。

主な争点としては、これらの物質が人の健康に影響を及ぼすものかどうか、本件道路を通行する車両から排出される物質と指定疾病の因果関係、道路の公共性の関係、会社間、会社と道路との共同不法行為、差し止め請求の可否について双方が主張立証を繰り返しました。

第一次訴訟の第一審判決は平成二二年一月二七日に名古屋地方裁判所で言い渡され、会社と国に損害賠償請求を認め（国関連は三名）、差し止め請求も原告の一名につき、一部認容されました。まず損害賠償請求についての理由はまず二酸化硫黄について「本件地域における昭和三〇年代後半である昭和三六年ころから昭和五三年ころまでの二酸化硫黄を中心とする大気汚染は、単体で指定疾病を発症又は増悪させる高度の蓋然性が認められ、発症までの時期も考慮すると、右時期に本件地域に居住、勤務し少なくとも昭和五五年までに指定疾病の発症者、増悪者となった

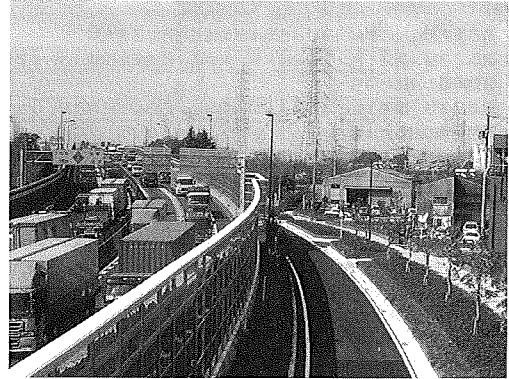
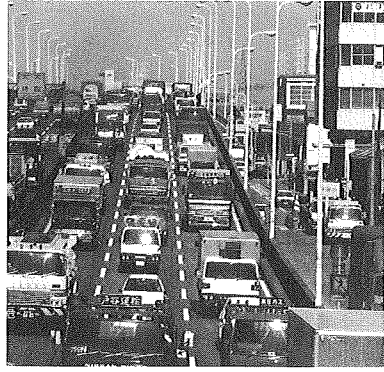


写真 昭和40年当時の国道23号(上)と  
現在の国道23号(下)

ものについては二酸化硫黄等硫酸化物単体による大気汚染との因果関係が肯定されると解するのが相当である」とされ、次に道路沿道については、「以上認定の、浮遊粒子状物質(PM10)、二酸化窒素の濃度の比較のみならず、道路交通量、大型車混入率の比較、対照によると、従前、国道二三号線沿道には千葉大調査対象地域の幹線道路沿道汚染に少なくとも匹敵する程度の大気汚染が存在し、同様に、少なくとも同程度の濃度のDEP等が存在していたものと認められ、したがって、国道二三号線の昭和四七年一〇月の全線開通以後今日までの間、その沿道に千葉大調査の知見を当てはめることが相当であると認められる。なお、証拠によると、六一年専門委は、大気中粒子状物質の粒径分布に係る従前の研究を調査したこと、その結果、名古屋市においては、春は、

微小粒子(PM2)と、粗大粒子がほぼ拮抗するが、夏、冬は微小粒子の方が粗大粒子より多くなるとの研究があることが判明したことが認められる。右事実も、千葉大調査の前記小学校における粒径調査(浮遊粒子状物質のうち微小粒子(PM2.0)の重量割合が五一・七%又は四七・一%であった。)にほぼ合致するものであって、国道二三号線沿道に千葉大調査の知見を当てはめることの相当性を裏付ける一資料といえる。そして以上認定、判断した事実によると、昭和四七年の全線開通以降現在までのディーゼル車を中心とした自動車排出ガスによる国道二三号線沿道に対する汚染が沿道二〇mまでに居住する住民の気管支喘息の発症、憎悪を招来した高度の蓋然性が経験則に照らしても認められるというべきであり、これらの間に因果関係があると判断するのが相当である。」

とされ、沿道二〇m以内に居住していた原告三名について一、八〇〇万円余りの損害賠償が認定されました。

さらに差し止め請求については「前記認定のとおり、道路は一般に交通機能、空間機能と称される基礎的社会資本として多様な役割を果たしていること、我が国の国土、社会の状況から、従前のみならず将来にわたって、道路交通、自動車への高い依存度が継続すること、したがって道路交通が充実することは我が国社会にとって格別な意義を有することが認められる。また特に本件の国道二三号線に限っても、その開設の経緯、一日交通量及び大型車混入率の推移等の事実を考慮するならば、いわゆる幹線道路として、伊勢湾岸地域の地域間交通や産業経済活動に対して、その内容及び量において多大な便益を提供していることが認められ

る。このような国道二三号線の全線開通により本件地域がいわゆる四通八達の地となることはそれ自体重大な価値を有しているものと解される。そして以上のような道路一般、国道二三号線の有する公共性、したがって本原告に対する侵害行為のもつ公共性又は公益上の必要性は、差止請求の可否を判断するにあつては損害賠償請求の可否を判断する場合よりも大きな位置付けが与えられるべきものといわなければならない。

しかし、前記認定の事実によると、本原告は転居等についても容易ではないところがあることが推認される。国道二三号線沿線一六mの位置に居住し、このため大型車の交通量の多い国道二三号線からの排出ガスに含まれるDEP等の浮遊粒子状物質に、国道二三号線が全線開通した昭和四七年からでも今日まで四半世紀以上の間継続的に暴露されてきたこと、そして右暴露により罹患した気管支喘息の症状を増悪させたこと、気管支喘息は場合によっては死につながることもある疾病であることが認められる。このように本原告は、国道二三号線沿道の大気汚染により、単に日常生活において洗濯物が汚損した等の受忍し得る生活妨害をはるかに超えたその生命、身体への危険にさらされていることが認められる。

また従前認定したとおり、被告国は国道二三号線の路線の選定に当たっては市街地を可能な限り通過しないよう路線認定をし、本原告付近も含め一部高架橋方式を採用し、排出ガス、騒音被害を減少させるべく努めたこと、植樹帯、立体化工事、遮音壁、環境施設帯の設置、立体化工事等して周辺住民一般に対し被害を与えることを回避する努力をしてきたことは認められるもの、こ

れが本原告との関係で有効であったとの事実は認めるに足りず、そもそも諸種の対策を行う前提となり得る、国道二三号線沿道の大気汚染の状況についての継続的な調査等も怠り、今後ともこれを行う予定すら明らかにしていない。もつとも、本原告付近は高架橋方式となつていないことは前記認定のとおりである。しかし、これによつても沿道一六mの位置では浮遊粒子状物質の暴露を避けることはできないことは被告国提出の証拠(丙C二七)を斟酌しても明らかといわねばならない。

他方、被告国は、本件差止請求が許容されたとしても、被告国の有する行政規制権に基づく公権力の行使によることなく、沿道の環境施設帯や植樹帯の設置、交通流の円滑のための対策、シエルト化やトンネル化などの事実行為としての環境対策、道路施設の改良等によつて、本原告との関係、本原告の居住地においてこれを実現することができない旨を主張する。しかし、これを認めるに足りないといわなければならないのみならず、右の実現は、容易であるとはいい得ないとしても、可能であると判断されるものである。以上によると、道路の機能、効用の重大、重要性から、侵害行為の公共性又は公益上の必要性は重視しなければならず、また証拠上本訴においてその請求権を有すると認められる者は、たまたま本原告一名に限られるものであるが、少なくとも本原告との関係では、その被る損害の内容は本原告の生命、身体に関わるもので回復困難なものであること、他方、被告国は、本訴が提起された平成元年三月から本件口頭弁論が終結した平成十一年一月までの間でも一〇年余が経過したにもかかわらず、この間、本原告との関係で右のような被害発生を防止すべき格別の対策を

採っては来ず、これからも、少なくとも本件口頭弁論終結時においては、右対策をすることについてはもちろん、その前提となる調査をすることについても、これを実施する具体的な予定を有してはいないこと、本件差止請求を認容しても、所定の方法を採ることにより、社会的に回復困難な程の損失を生ずることなく対応できると判断されることが認められ、これら諸般の事情を考量すると、被告国に対する本件差止請求を認容するのが相当と解される。」

という、いわゆる不作為請求が認容されました。

## 2 和解に至る経緯

国としては、①医学的知見が十分でない中で浮遊粒子状物質と健康被害との因果関係が一部認容されたこと、②浮遊粒子状物質についての差し止めが一部認容されたことを不服として平成二二年一月二五日に控訴しました。原告、会社も同月一日に控訴しました。

その後、国は平成一三年三月二九日に警察庁、経済産業省、国土交通省、環境省からなる「関係省庁連絡会議」を設置し、「名古屋南部地域の道路交通環境対策の推進について―当面の取組み―」を発表し、この取組みの姿勢について原告側の一定の理解を得ることができたため、平成一三年八月八日、第一次訴訟については名古屋高裁で、第二次三次訴訟については名古屋地裁において、裁判所からの和解勧告を受け入れる形で和解が成立しました。

その際の和解条項（国土交通省関係分）は以下のとおりです。

### 1 (1) ア 国道二三号の車線削減

国道二三号の車線削減（平面部については、車道・歩道・植樹帯の空間配分の検討を含む。）について、幹線道路ネットワークの整備状況なども踏まえつつ、関係機関並びに地元住民とも合意形成を図りながら検討する。

### イ 車線削減検討のための交通量調査

国道二三号の車線削減を含む国道二三号の交通負荷の軽減策の検討のための交通量の調査を行う。

### ウ 環境施設帯の設置

(ア) 国道二三号名古屋南部地域の沿道の住居地域については、環境施設帯の必要な区域を定め、地元住民の意見を聞きながら、平成一三年度より可能なところから順次、土地を取得し、環境施設帯の整備を進める。

(イ) 築地口IC付近の国道二三号沿道地域において、名古屋市などの関係機関と連携して平成一三年度より、地元住民の意見を聞きながら、環境施設帯のモデル整備について取り組む

### エ 特殊車両通行許可違反の車両取締りスペースの設置

国道二三号における特殊車両通行許可違反の車両取締りスペースの新規設置について検討を行う。

### オ 大気環境の調査

(ア) 道路環境政策の企画立案やその評価のため、大気環境に係る常時観測局を平成一三年度内に国道二三号沿道において五局設置するとともに、国道一号沿道において一局設置に着手する。

(イ) (ア)の測定結果については、インターネット等で情報提供するとともに、測定結果の一部については道路上の情報板でも情報提供する。

カ 道路管理に係る車両の改善

(7) 中部地方整備局の道路管理に係る車両について、ディーズル微粒子除去装置（DPF）の装着を図る。

(イ) 中部地方整備局の道路管理に係る車両について、低公害車の導入を行う。

キ 交通需要マネジメント（TDM）施策も含めた名古屋都市圏交通円滑化総合計画策定の支援

名古屋市等が策定する名古屋都市圏交通円滑化総合計画の策定について支援を行う。

2 原告らと国土交通省及び環境省は、別紙要綱のとおり「名古屋南部地域道路沿道環境改善に関する連絡会」を設置することを合意する。

3 原告らは、和解前記載の諸事情及び前項までの和解条項の内容にかんがみ、国に対する損害賠償請求を放棄する。

4 原告らと国は、本件訴訟にかかる請求に関し、本件和解条項に定めるほか、何らの債権債務関係のないことを相互に確認する。

以上の和解条項による和解が締結されました。加えて、連絡会の設置要綱が下記の通り締結されました。

1 連絡会の設置

名古屋南部地域道路沿道環境改善に関する連絡会（以下「連絡会」という。）を設置する。

2 連絡会の目的

連絡会は、名古屋南部大気汚染第一次から三次訴訟の原告団と国の道路管理者である国土交通省及び環境省との間で意見交換を行うことにより、本和解条項を含む国が管理する当該訴訟対象道路（以下「対象道路」という。）における環境対策及び自動車排出ガスの低減のための環境省の施策の円滑かつ効果的な実施に資することを目的とする。

3 連絡会は、次の関係委員をもって構成する。

国土交通省中部地方整備局

環境省

原告団

4 会議

(1) 連絡会は、原告団に係る以下の事項について意見交換を行う。

ア 対象道路の環境に関すること

イ 対象道路の道路構造対策に関すること

ウ 自動車排出ガスの低減のための環境省の施策に関すること

エ その他アないしウに関して必要な事項に関すること（ただし、国土交通省中部地方整備局及び環境省の所管事項に限る）

(2) 国土交通省中部地方整備局及び環境省は、連絡会において、自ら行う大気の実地測定結果及び本和解条項の履行状況について原告団に報告する。

5 座長等

連絡会に座長と副座長をおく。



座長は国土交通省中部地方整備局の委員代表とし、副座長は原告団の委員代表とする。

## 6 運営

連絡会は年一回開催する。

臨時の連絡会は、関係委員の意見にも配慮し、必要に応じて座長が招集する。

## 7 事務局

連絡会の事務局は、国土交通省中部地方整備局に置くものとする。

## 3 和解後の経緯

和解後、数回の事務的な打ち合わせを実施し、同年一二月一三日に第一回連絡会準備会を開催しました。その場で連絡会は毎年五月に開催することに合意しました（平成一七年から大気データの完成が六月ごろになるため、最新データを提供すべく六月に開催しています）。

その後、四月の事前打ち合わせを経て、平成一四年五月一七日に第一回の連絡会が開催されました。下記に平成一四年から一九年までの進捗を示します。

### (1) 国道二三号の車線削減について

- ・平成一二年まで八車線区間（L11・六km）を六車線に、六車線区間（L17・〇km）を四車線に削減済。

・平成一四年度に現状六車線区間について、四車線に削減時における前後区間も含めた大気環境への影響等を多面的に検討し、適切な空間利用のあり方を検討するためのモデルを構築

開始。

- ・モデルの基礎資料として、平成一四年一二月と平成一五年一二月に交差点（一五カ所）の方向別交通量調査を実施。

・平成一五年度は車線削減時のシミュレーションの確からしさについて、南区浜田町で行われた工事車線規制時に渋滞長現況調査を行い、その状況を再現することで検証。そのうえで、渋滞影響等を分析。

・平成一六年度は、車線削減に伴う渋滞が二三号における大気汚染物質（NO<sub>x</sub>・SPM）の総排出量に与える影響及び車線削減に伴う周辺道路への交通分散を、加味した総排出量の変化について検討するとともに、名古屋南部地域の総排出量の抑制に資する車線削減の方策を検討。

・平成一七年度は、平成一六年度の検討結果等を踏まえ、引き続き検討。

・平成一八年度は、アンケート調査の内容を検討し、並行して車線削減について引き続き検討。アンケート調査の内容を意見交換会にて調整。

### (2) 車線削減検討のための交通量調査について

・平成一三年七月に名古屋南部の交通流動調査を実施調査結果について一〇月公表。

・平成一四年七月に同交通流動調査を実施。調査結果について一〇月公表。

・平成一五年七月に同交通流動調査を実施。調査結果について一〇月公表。

・平成一六年七月に同交通流動調査を実施。調査結果について

一〇月公表。

・平成一六年一二月一二日に豊田JCT～豊田南(LⅡ七・六km)間が、平成一七年三月一九日に豊田東JCT～豊田東I C(LⅡ三・一km)間が開通し伊勢湾岸道が全線完成。

・平成一七年七月に同交通流動調査を実施。調査結果について一〇月公表。

・平成一八年七月に同交通流動調査を実施。調査結果について一〇月公表。

・平成一九年七月に同交通流動調査を実施。調査結果について一〇月公表。

・アンケート調査の内容を意見交換会にて調整。

・アンケート調査(国道二三号の交通量低減に関する意向調査)を平成一九年一〇月二四日に実施。

・今後も、幹線道路ネットワークの整備進捗に合わせて、国道二三号等の交通状況について調査を実施していく予定。

### (3) 環境施設帯の設置

・平成一三年一〇月に緑区大高町から海部郡飛鳥村間の住居系地区の居住者地権者約二、二〇〇人を対象にアンケート調査を実施し、平成一三年一二月に結果を公表。

・アンケートの結果、整備要望及び協力意向の高かった八地区に順次用地買収計画及び取得用地の整備案の説明を行い、平成一四年度から用地買収の手続きを進めている。

・平成一五年度は、概ね用地のまとまった南区要町(千鳥東)において、地元住民の方の意見を聞きながら計画をまとめた。

・平成一六年度は南区要町(千鳥東)において地元住民との互

いの合意形成を基に順次(要町交差点～天白町)環境施設帯(遮音壁工事)の一期工事に着手。

・用地のまとまった港区品川町において地元住民の方の意見を聞きながら計画をまとめ、平成一六年度より環境施設帯の工事に着手。

・隣接地の遠若町については、平成一七年三月二三日計画説明会を開催した。

・東築地地区において地元住民のまとまった要望により、平成一六年七月二八日事業着手説明会を実施。その後、九月～一二月に用地取得手続きに必要な測量及び関係土地所有者の意向調査を実施し、用地取得案をまとめ、平成一七年一月二三日に用地説明会を実施し、用地取得の手続きを進めている。

・平成一七年度は、南区要町(千鳥東)一期工事を完成。一〇月一日に体験見学会を実施。平成一八年三月に港区遠若町で工事着手。平成一八年三月一日南区大生西地区で事業着手説明会を実施。

・平成一八年度は、南区要町(千鳥東)二期工事(天白町～天白扇川右岸)について計画説明会を実施。平成一八年一月一七日に緑区神戸地区で事業着手説明会を実施。平成一八年一二月に取得済み用地の工事未着手箇所環境施設帯整備予定地であることの看板を一四枚設置。平成一九年二月八日南区大生西地区で用地取得幅確定説明会を実施。平成一九年三月に港区品川地区が完成。

・平成一九年度は、工事実施に向けた計画説明会等を南区大生東地区は平成一九年一〇月三十一日、港区築盛・いろは・中川

本町は平成一九年二月一七日、緑区西森前地区は平成一九年二月一二日に開催。用地取得幅説明会を緑区神戸地区で平成一九年一月一日に開催。南区大生西地区で用地取得を推進。港区遠若地区は完成に向け、引き続き工事を実施予定。南区要町（千鳥東）は、二期工事（天白町く天白扇川右岸）を実施し、平成二〇年度完成予定。

#### 4 環境施設帯モデル地区の整備

- ・平成一三年三月に沿道住民の方の参加による港楽学区国道二三号沿道環境整備懇談会を開催し、築地口IC周辺（堀川く中川運河・延長約1km）の整備イメージの検討を開始。
- ・平成一四年度は同懇談会と沿道の検討委員による検討会を計八回開催して整備イメージの原案を作成。
- ・平成一五年度は、検討会を六回開催して事業手法や管理の面からの検討を加え、計画素案を策定。オープンハウスにて同素案を公開することにより広く意見を伺い、計画案をとりまとめた。また、用地買収手続きに必要な測量、物件調査及び関係土地所有者の意向調査を七月く十一月に実施、用地取得案をまとめ、二月一日に用地説明会を実施。
- ・平成一六年度は順次用地取得を推進。
- ・平成一七年度は用地取得を推進。平成一七年六月一日に、港区港陽町の名古屋国道維持第三出張所隣接地に環境施設帯資料館を開館。同資料館では、環境施設帯に関するパネル展示、遮音壁の見本や地区毎に地元住民の方の意見を聞きながら作成した環境施設帯整備計画素案等を公開。

・平成一八年度は用地取得を推進。平成一八年一二月に取得済み用地の工事未着手箇所環境施設帯整備予定地であることの看板を六枚設置。

・平成一九年度は用地取得を推進。工事実施に向けた計画説明会等を平成二〇年三月に開催予定。

以下の和解決項については省略します。以上が和解決後に中部地方整備局が行っている条項の推進状況です。

#### 二 初任者用道路占用許可マニュアル作成について

前回は申しましたとおり、中部では広域幹線道路ネットワークの整備が進み、これに伴い道路管理の事務も量的にも増え、施設の高度化から管理の内容も複雑かつ困難なものとなってきています。一方、道路管理事務を担当する職員は年々減少しており、道路管理担当職員一人一人の業務は増加し、責任も年々重くなってきました。このことは言い換えると、これまで他の分野（総務、用地）で仕事をやってこられた方が初めて道路管理事務に携わることとなった場合、職員の数が少ないことにより一人一人が即戦力となることが求められています。これは新規採用職員であつても同じことであり、ゆっくり勉強していく時間がないのが現状です。

なかでも、道路占用許可事務については専門用語も多い上、技術的な審査も必要なことから初任者にとってはとつきにくい業務の一つとしてあげられます。そこで、速やかに占用許可申請書の内容を理解し、ミスのない事務手続きを迅速に行うため初任者の用の占用許可マニュアルを作成しております。図2-4が現在検



～楽しく歩いて道をきれいに～

# 「五街道クリーンウォーク2008」の開催について

関東地方整備局東京国道事務所  
管理第一課道路管理指導官 平石 直正

## 一 はじめに

平成二〇年三月八日(土)、穏やかな晴天のもと、東京二三区内の主要国道において、「五街道クリーンウォーク2008」が開催されました。

これは国土交通省関東地方整備局東京国道事務所と(社)日本ウォーキング協会が主催して行った市民参加型の道路環境美化活動です。

この行事は、江戸時代に指定された『五街道』主要国道を、ゴミを拾いながら、街道の起点である日本橋までウォーキングしようというもので、今年で第一七回目の開催となりました。

住民参加型の環境美化活動である本行事について、道路管理者としての取組み・運営手法をご紹介します。

## 二 「五街道クリーンウォーク」とは?

五街道クリーンウォークは、①ゴミを拾ってもらうことで、道

路の環境美化を図るとともに、道行く人々、ドライバー、自転車利用者及び沿道住民の方々に道路環境美化の意識を高めていただくことを広報すること、②道路を歩きながら見ってもらうことにより、その役割を再認識していただくとともにご意見をいただくこと、③ウォーキングによる健康づくり・体力づくりを図ることを目的に実施しています。

上述の主催の他、沿線の各特別区、各リサイクル協会の後援を得ています。

コースは六コース、すなわち江戸時代に指定された五街道にハーフコースを入れたもので表のとおりです。

ゴールは、すべての街道の起点である日本橋です。

中間地点には、芝公園(東海道)、六義公園(中山道)等の公園を休憩所に設定しています。

表 「五街道クリーンウォーク 2008」が行われた6コース

コース名	国道	出発地	主な経由地	ウォーキング距離
東海道	15号	品川区東品川公園	芝公園・銀座	11km
奥州・日光街道	4号	足立区千住新橋緑地	三ノ輪・浅草	12km
中山道	17号	板橋区南板橋公園	千石・湯島	12km
甲州街道	20号	新宿区新宿中央公園	四ッ谷・九段	12km
大山道	246号	目黒区東山公園	渋谷・永田町	13km

また、一〜一三kmという距離を歩くのはちょっときつい、という向きのために、 HALFコースを設定しており、今回は中山道に六kmコース（六義公園〜日本橋）を設定しています。

なお、江戸時代の五街道のうち、奥州・日光街道は宇都宮までは同じ道のため、江戸庶民の参詣でにぎわった大山道を入れて五街道にしています。

参加者の方には、これらの街道からお好きなコースをひとつ選んでいただき、歩道のゴミ拾いしながら、日本橋まで歩いていただきます。

リピーターの方も多く、五街道制覇を目標に参加されている方もたくさんおられます。

### 三 イベント告知及び募集方法について

「五街道クリーンウォーク2008」には、約九〇〇人の方が参加してくれました。

行事の告知・広報手法についてはおおむね次のような手法にりました。

- ① ポスターの掲出及びチラシの配布  
事務所・出張所の他、小田急電鉄株、京王電鉄株、京浜急行電鉄株、西武鉄道株、東京急行電鉄株、東武鉄道株、東京地下鉄株のご協力を得て、都内及び近郊の各駅にチラシ等の配置をお願いしました。

#### ② 広報媒体による告知

(社)日本ウォーキング協会によりウォーキングを趣味とする層向けのPR誌(「ウォーキングライフ」誌)に掲載されました。

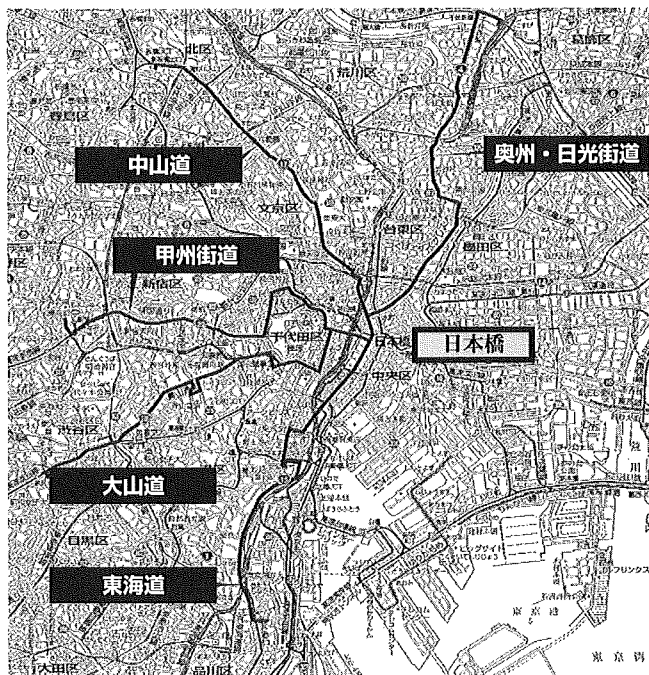


図1 各コースの概要図

③ ホームページによる告知

東京国道事務所のホームページに行事概要及びコースガイド等の情報をアップし、直接参加申し込みができるようにしました。

④ その他

沿線の特別区発行の区報に行事予定が紹介されました。

#### 四 運営の手法について

① 参加申し込み

コース参加者がなるべく均等になるように、参加申し込み制とし、参加希望コースを事前に把握しました。

もちろん、当日参加も歓迎しましたが、結果として調整をせずとも各コースの参加者はバランスのとれたものになりました。

② コース設定・確認

旧五街道と現在の各国道は厳密には一致していませんが、基本的に国道の歩道を歩くコースとしました

起点及び昼食場所には、集合・受付・昼間チェック等にある程度の場所が必要なことから、あらかじめ各区の公園の使用許可を得て使用しました。

③ ゴミの収集方法

ゴミは大きく可燃（紙ゴミ）、不燃（プラスチック・缶等）としゴミ袋、トンガ及び軍手を準備・配布しました。

④ ウォーキング

実際のウォーキングは(社)日本ウォーキング協会のスタッフが列の前・中・後部を歩き、ペースを作りました。

また、東京国道事務所及び出張所の職員を各コースに配置し、安全の確保に努めました。

⑤ 安全確保

万が一のけが、急病人の発生に対応するため、コース中の救急病院をリストアップし、急な事態に備えました。

⑥ のぼり旗の準備

ドライバーや沿道の人々に道路環境美化を広報するのは本行事の主眼のひとつですが、その方策の一つとして、のぼり旗を列の先頭に配備しました。

⑦ アンケート調査の実施

参加者に行事の感想、さらには道路についてのご意見を伺うアンケートを実施、約五五〇票を回収しました（内容後述）。



写真1 集合・出発式

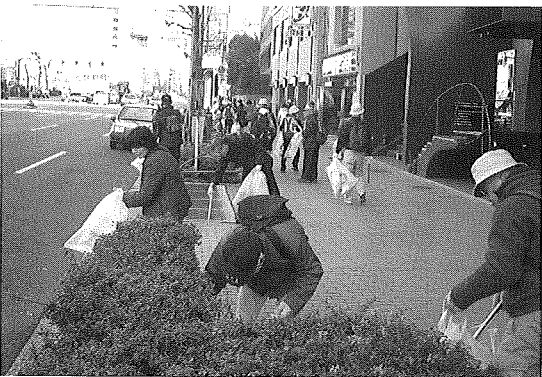


写真2 ウォーキング風景(国道246号)

## 五 当日の実施状況

### ① コースごとの参加者

コースごとの参加者は左記のとおりです。

東海道…一八八人  
 奥州・日光街道…一八四人  
 中山道…二二六人  
 中山道ハーフ…一三四人  
 甲州街道…一三五人  
 大山街道…一三二人  
 合計 …八九九人

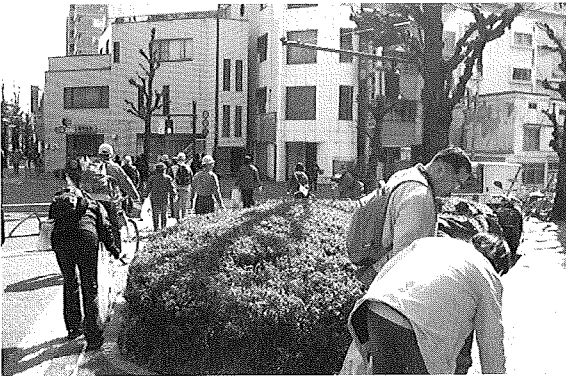


写真3 ウォーキング風景(国道4号)



写真4 熱心なゴミ収集(国道20号)

### ② 参加者の属性

図2のとおりで五〇、

六〇歳台、東京を含めた南関東からの参加者が多くなっています。

### ③ 収集されたゴミの量

一日で九九九kgのゴミが集まりました。一人あたり約一・一kgになります。

道路管理者には参考になる数字です。

### ④ 参加者の声、

貴重なご意見

アンケート結果として、当日参加された方々からさまざまなご意見をいただきました。

道路を歩かれての印象としては「ゴミが少なくてきれい」という感想が多かった反面、「放置自転車や不法看板が多い」、「歩道がせまい」という道路管理者も普段から頭を悩ませている問題のご指摘も多かったです(図3)。

これらの情報は、道路利用者の生の声であり、特に道路環境美化に関心を持っていた方々のご意見として、当事務所の道路管理業務、ひいては東京の道づくりの貴重な資料となるものであり、本業務の成果のひとつでもあります。



写真5 日本橋でのゴール風景



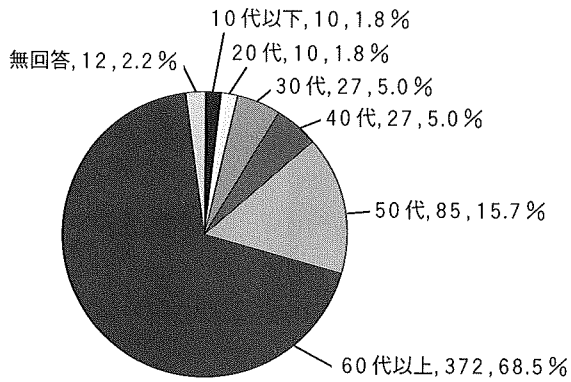


図2 参加者の年齢構成

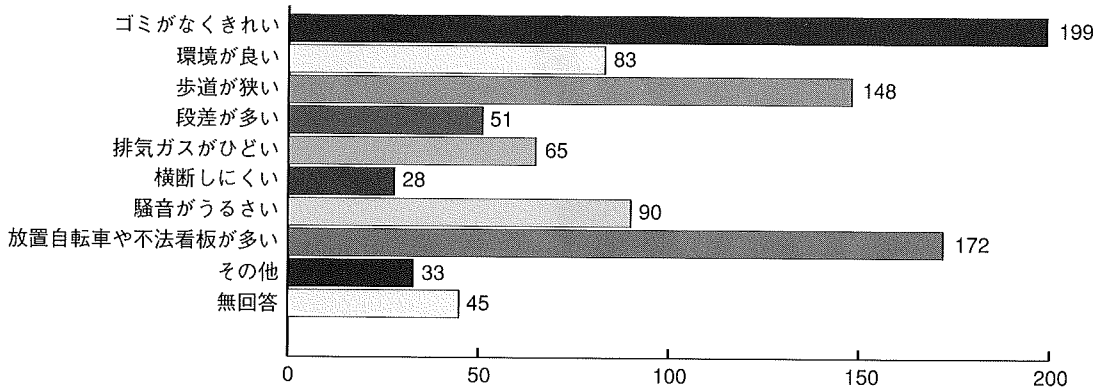


図3 アンケートから得られた参加いただいた方からのご意見

## 六 まとめ

「五街道クリーンウォーク2008」を、行事を通じて、参加者はもちろん、歩行者・自転車利用者やドライバー等の道路ユーザー、沿線の方々に「道路を正しく、美しく、大切に使う」気持ち広がっていくことを期待して実施しました。

またこの行事は、道路環境美化（ゴミ拾い）とウォーキングを組み合わせたという点で、大変ユニークなものです。

さらに、交通機関の発達した都心部を10km以上も歩くということは、日常生活ではなかなか体験する機会も少なく、参加された皆様には道路についての「意外な発見」もあったことと思います。

実施における課題・反省点としては、

- ① 若年層、特に二〇、三〇歳代の参加推進
- ② 沿道にお住いの方々、自治会へのお声かけによるスポット参加
- ③ 沿道で実施されているボランティアサポートプログラム等住民参加型の美化活動との連携等があげられるところです。

近年、さまざまな形で住民参加型の道路管理活動が展開されています。

「五街道クリーンウォーク2008」もそのひとつであり、道路環境美化の実践、道路利用者のご意見・ご要望を伺う聞く機会として、成果のあったものと考えます。

ご参加いただいた皆様、ありがとうございました。

# 都市と地方の踏切

## 「鉄道とモータリゼーションの現状と新たな取組み」

秋田県東京事務所 畑中 直人

### 一 はじめに

東京で暮らし始めたところある休日、JR埼京線の車内にて何気なく車窓の風景をみていたところJR代々木駅付近に踏切があった。山手線内にも踏切があるのか…。

ふとした想いから東京の踏切への探究の旅が始まりました。

### 二 秋田県内の鉄道と道路について

秋田県内には、在来線を走行する秋田新幹線「こまち」をはじめとするJRの電車が運行されていますが、鉄道と道路との大規模な連続立体交差事業は行われていません。

しかし、県都秋田市では、秋田駅の東西を結ぶ道路が二路線しかなく、鉄道を横断する幹線道路の交通渋滞が慢性的で、通勤通学時や積雪時での渋滞が深刻な状況でした。このため、駅の東西間約二・五kmをトンネルで結ぶ自動車専用道路を建設しました。

平成一九年九月一五日に開通した「秋田中央道路」は、本年度、秋田県で開催された「秋田わかすぎ国体」の各会場への円滑な移動にも貢献し、既存の東西道路で朝の通勤通学時間帯に発生していた慢性的渋滞も緩和され、多大な整備効果が出ています。

図1～3は、秋田中央道路に関する資料です。

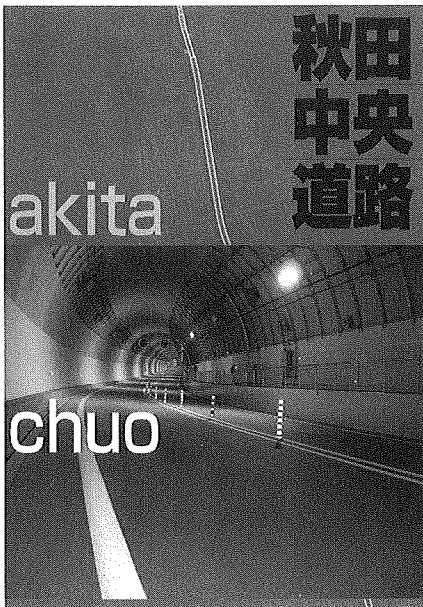


図1

# 事業の目的と経緯

## 3つの柱

秋田中央道路は国道7号臨海十字路を起点とし、秋田自動車道・秋田中央ICを終点とする延長約8kmの地域高規格道路です。

- ①秋田市中心部と秋田自動車道及び秋田空港とのアクセス機能の向上
  - ②秋田駅東西間の交通渋滞の緩和
  - ③中心市街地の活性化を支援
- の3つを目的に計画されました。

## 秋田駅東西を結ぶ道路が足りない

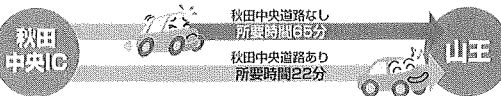
秋田駅東西間を結ぶ道路は、手形陸橋と明田地下道の2路線しかなく、鉄道や旭川を横断する幹線道路の交通渋滞は慢性的で、通勤通学時や積雪時での渋滞が深刻な状況です。

そのため、駅の東西間約2.5kmをトンネルで結ぶ新たな自動車専用道を計画しました。

## 秋田中央IC→山王十字路を43分短縮(積雪時)

秋田中央道路の北側ルートが暫定整備されることにより、秋田中央IC～山王十字路間の走行時間が非降雪時に11分、降雪時には43分も短縮できると予測しています。また、これにより、周辺道路の渋滞も緩和されます。

### 所要時間の比較(冬期の混雑時)



## 事業の経緯

昭和50年代から社会情勢の変化で市中心部と秋田駅東地区を結ぶ幹線道路の必要性が高まり、種々の委員会等でも渋滞解消や市中心部の活性化が指摘されていました。

平成に入ると、県は有識者からなる調査委員会を設置して、基本計画(案)を策定しました。

その後、各種の検討を加え、合理的な計画の実施についての提言を受け現計画の事業着手に至っています。

- 昭和50年代 パーソントリップ調査で駅東西間の交通問題が指摘を受ける
- 平成元年 秋田市内の若手経営者による「都心軸21懇談会」で渋滞問題が提起される
- 平成2～6年 秋田都心軸基本計画を策定
- 平成6年 臨海十字路～秋田IC間の約8kmが地域高規格道路の「計画路線」に指定
- 平成8年 大町～駅東間の約2kmが地域高規格道路の「整備区間」に指定
- 平成9年 都市計画決定(開削工法)
- 平成11年 秋田中央道路整備方針検討会(第3回)
- 平成12年 都市計画変更(シールド工法)、建設大臣事業認可  
秋田中央道路技術検討委員会(平成12年11月～)
- 平成13年 お堀仮設工事を発注
- 平成14年 JR東日本と施工協定締結、シールド工事を発注  
芋焼祭り会場検討ワーキンググループ会議(平成14年7月～)
- 平成15年 お堀開削工事、旭北開削工事を発注、都市計画変更(換気所・避難口を追加)
- 平成16年 換気所工事、避難口工事、トンネル設備工事を発注
- 平成17年 3月15日にシールドマシン発進
- 平成18年 10月19日にシールドマシン到達
- 平成19年 9月15日開通

## 道路ネットワーク構想図

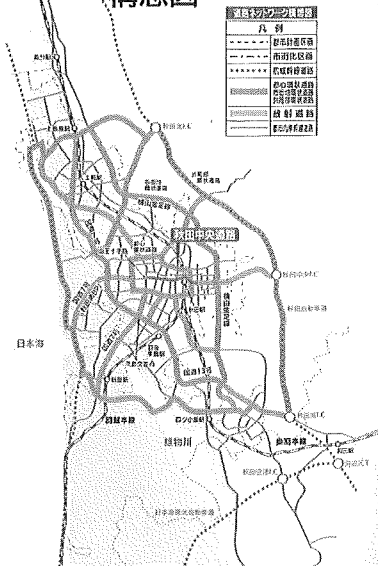


図 2





## 四 52522な踏切JUNSN

### 1 東急世田谷線「若林踏切」

この踏切は西太子堂駅～若林駅間にあり、都道の環状七号線と交差しています（写真1）。

ここでは、電車が来たら環状七号線の車両を止めるのではなく、道路信号が変わるまで電車を待たせる方式になっています。また、環状七号線を走る車の踏切手前での一時停止義務がなく、至って普通に走行しています（踏切に遮断棒がないのも驚きました）。

実は、ここは踏切ではなく、交差点となっており、交差点名は「若林踏切」です（写真2）。「若林踏切」の北側には淡島通り、



写真1 環状7号線との交差状況



写真2 「若林踏切」交差点標識



写真3 若林踏切の電車通行状況(上)と環状7号線渋滞状況(下)

南側には世田谷通りがあり、環状七号線と交差しています。いずれも環状七号線がアンダーパスする立体交差構造となっています。「若林踏切」だけが平面交差の信号制御方式であり、線路面も一番の低地となっています。道路もサグ構造となっているため、車は絶えず渋滞している状態でした（写真3）。

個人的な意見ですが、「若林踏切」の近くの環状七号線と交差する道路の上下線がいずれもアンダーパス構造となっており、一番低地にあるこの踏切の立体交差化（アンダーorオーバー）は地形上無理なのかもしれないと思いました（図5）。

世にも珍しい踏切、いや交差点です。

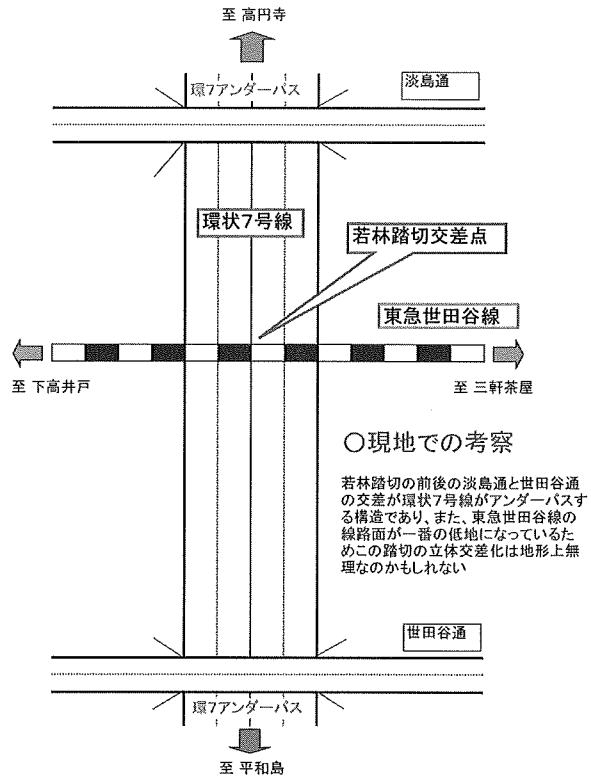


図5 東急世田谷線「若林踏切」概要図

## 2 JR埼京線「既道踏切」「青山街道踏切」

この二つの踏切はJR代々木駅の南側に位置しています(図6)。既道踏切の交差する道路は代々木方面から千駄ヶ谷方面に向かう一方通行で、青山街道踏切の交差する道路は千駄ヶ谷方面から代々木方面に向かう一方通行の道路となっています。いずれの道路も山手線と中央線と総武線をアンダーパスで立体交差しており、埼京線の線路のみ平面交差しています(写真4・5)。

埼京線は、代々木と原宿の駅には停車しないため踏切に進入する電車の速度は速く、踏切の閉まっている時間は長いように感じませんでした。また、駅の近くに繁華街や明治神宮等があるため

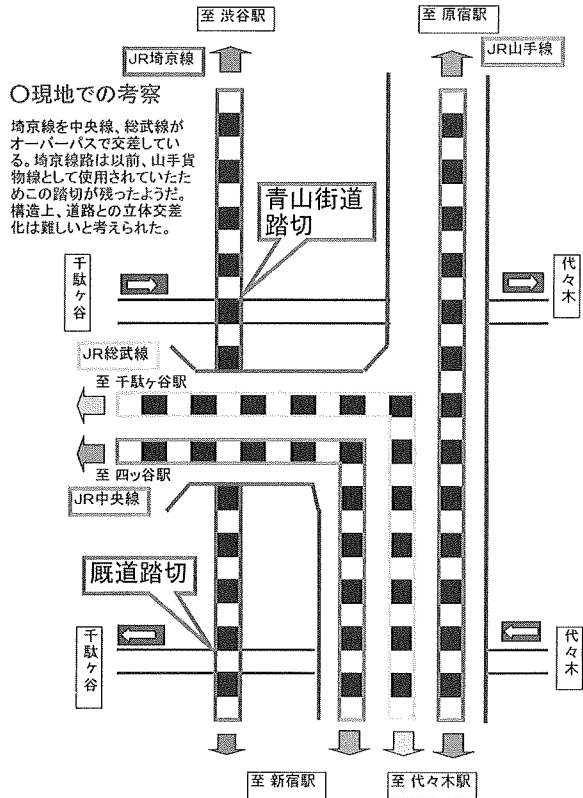


図6 JR埼京線「既道踏切」「青山街道踏切」概要図

横断する歩行者は多いが、交通障害や渋滞等の大きな問題があるような印象も受けませんでした。しかし、青山街道踏切付近には、踏切立体交差化を求める看板があり、周辺住民の要望がうかがえました(写真6)。

そもそも、現在、埼京線として使われている線路は、山手貨物線という貨物線路であったため、当初は踏切の閉まることはあまりなく、特に問題がなかったことから、埼京線として線路が使われるようになった後も残ったようです(写真7)。

この二つの踏切の立体交差化の計画はないとのことでした。



写真4



写真5

多くの人が行き交うJR代々木駅山手線内に残る「青山街道踏切」(左)と「厩道踏切」(右)



写真6 立体交差化を要望する看板

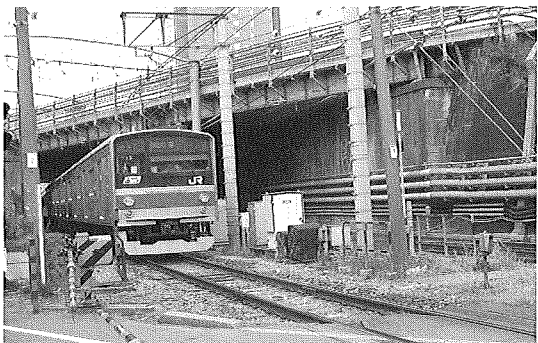


写真7 踏切を通過する埼京線

山手貨物線の旧線路を埼京線としているため、立体交差化は困難に思えた



写真8 新宿駅西口に位置し、小田急線の新宿駅始発に乗ってすぐ通過する小田急「新宿1号踏切」

### 3 小田急線「新宿一号・二号踏切」

新宿駅西口と代々木を結ぶ道路が小田急線と交差する踏切が小田急「新宿一号踏切」です。始発、終点の小田急新宿駅から近く踏切であり、電車の通過が頻繁でかつ、電車の速度が遅いため、絶えず閉まっている踏切でした(写真8)。このため交差する道路はいつも渋滞しており、踏切のすぐ近くにJR東京総合病院がありますが、救急車両が来た際の対応はどうするのか心配になりました。

また、「新宿一号踏切」からすぐ近くの小田急「新宿二号踏切」には、人道跨線橋がありました。自転車は通行不可能であり、全ての踏切横断者を満足させる構造ではありませんでした(写真9)。



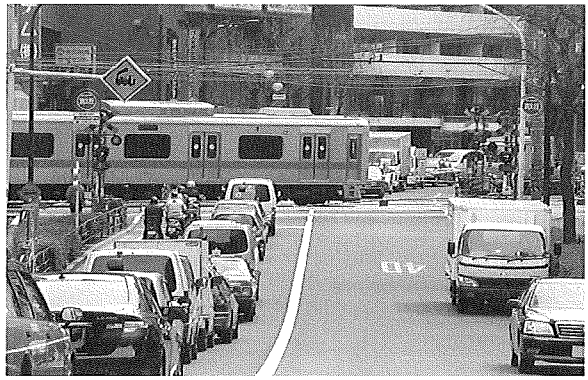


写真9 電車通過が頻繁で渋滞していた道路状況(上)と人道跨道橋がある「新宿第2号踏切」(下)

小田急電鉄と東京都では、代々木上原駅から梅ヶ丘駅までを連続立体交差事業で地下化する工事を行っています。この踏切がある小田急新宿駅までの区間は、新宿駅にJ.R、東京メトロ等の電車が乗り入れており、小田急新宿駅の位置及び高さを変更しない限り、この区間にある数箇所の踏切の除去は難しいのでは、と推察しました。

#### 4 東急大井町線「九品仏<sup>くほんぶつ</sup>一号踏切」

この踏切は、東急大井町線の九品仏駅の二子玉川駅側にあります。九品仏駅のホームを道路が横断しているため、ホームが途中で切れており、四両編成の電車が停車できる長さしかありません。

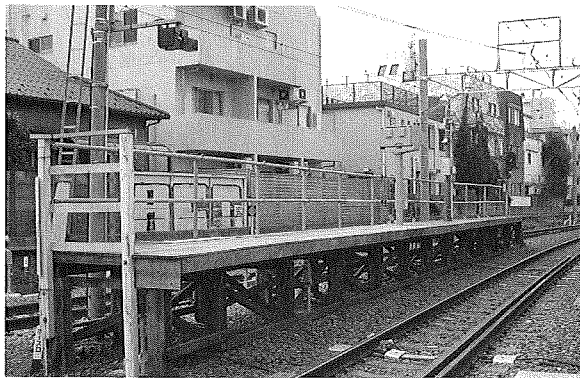


写真10 踏切があるため、ホームが途中で途切れている東急大井町線の九品仏駅

大井町線を走っている電車は五両編成で、上下線のそれぞれ先頭と後方車両からは、九品仏駅への乗降ができないスタイルとなっています(写真10)。駅に電車が停車すると、踏切をふさぐため停車の間はずっと閉まっています(写真11)。この踏切を横断する車両はほとんどなく、踏切だけが絶えず閉まっています。踏切と分ならずホームが途切れている部分で立ち止まってしまいう歩行者等がいるのか注意喚起の看板が見かけられました(一説には、途中で切れているホーム幅の空間を踏切歩行者の避難帯として設けてあるというが、線路は二本の複線で踏切延長は短く、この空間を安全に守るために必要な遮断棒もなかった)。

横断する車両がほとんどないこの踏切がなぜ残っているかは不

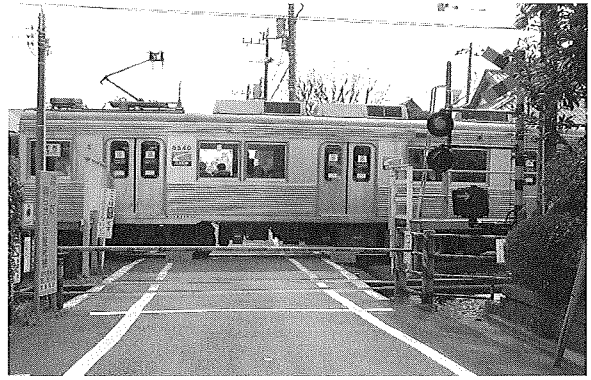


写真11 駅に停車中はずっと閉まりっぱなしの踏切  
(踏切に停車する車両からは乗降不可能)

明でした。地域住民の要望だろうか？ また、なぜ乗降できないホームがあるのか？ 多くの疑問が残りました。

しかし、聞くところによると九品仏駅を含めた東急大井町線は連続立体化事業による線路の地下化が計画されており、この駅と踏切は謎を抱えたまま、いずれは消える運命にあるようです。

## 5 京急本線・空港線「京急蒲田(空) 第1踏切」

この踏切は、京急蒲田駅の東側にあり、箱根駅伝のコースにある踏切としても有名です。京急空港線と交差する第一京浜(国道一五号)も東京臨海部と神奈川県川崎市、横浜市等を結んでいる物流の大動脈であり、大型コンテナ車両等が頻繁に行き交う幹線国道です。

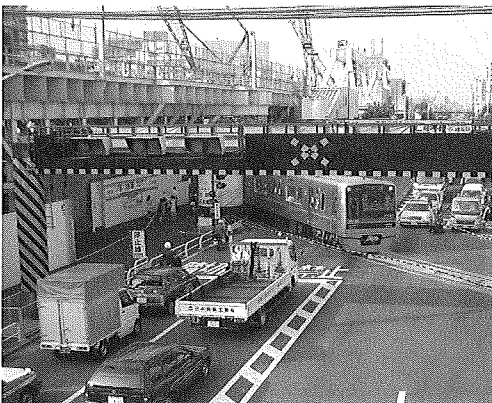
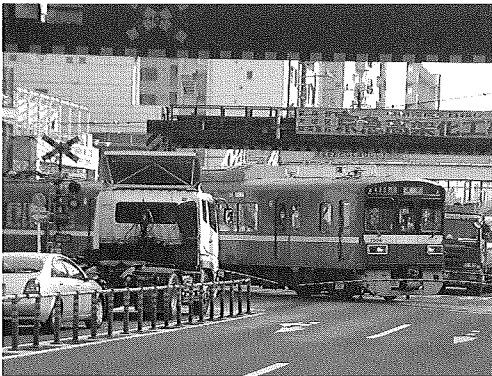


写真12 大型車の交通が多い4車線の国道15号を電車が通過する「京急蒲田(空) 第1踏切」

大型車の交通量が多く、四車線の幹線道路に残るこの踏切の存在には、かつてないほどの驚きを覚えました。踏切は門型の信号形式であり、遠くの車両にも注意喚起できるようになっていました。踏切の前後には交差点があるため、スピードを出したまま踏切に進入してくる車両はありませんでしたが、周辺の交通渋滞は慢性化しており、ドライバーも半ばあきらめている感じでした(写真12)。

京急羽田空港線は羽田空港アクセス鉄道として、平成一〇年に羽田空港駅が開通してから電車がこの踏切を通行して、京急蒲田駅に頻繁に出入りするようになりました。京急電鉄は昭和五八年から空港線に力を入れて、平成一〇年に全線開通に至っています。このため京急蒲田駅付近の立体交差化は見送られてきました。空港線開通後の平成一一年に連続立体交差化が都市計画決定、平成一三年に工事着手の運びとなっています(図7-9)。

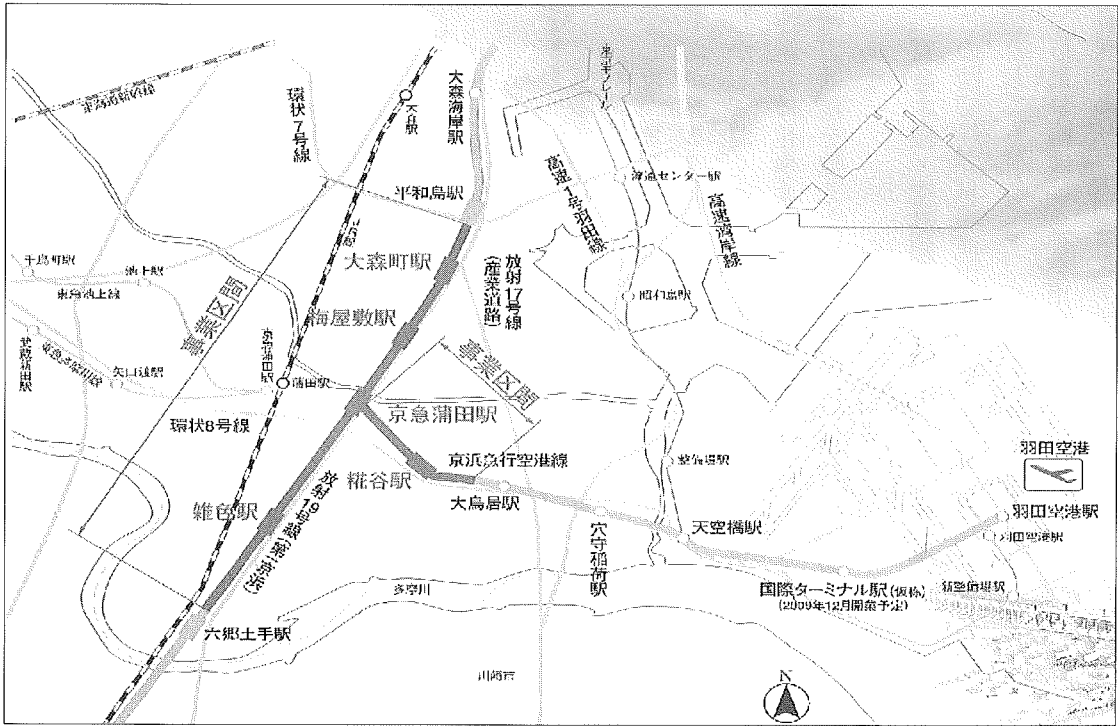


図7 京急蒲田駅付近連続立体交差事業位置図

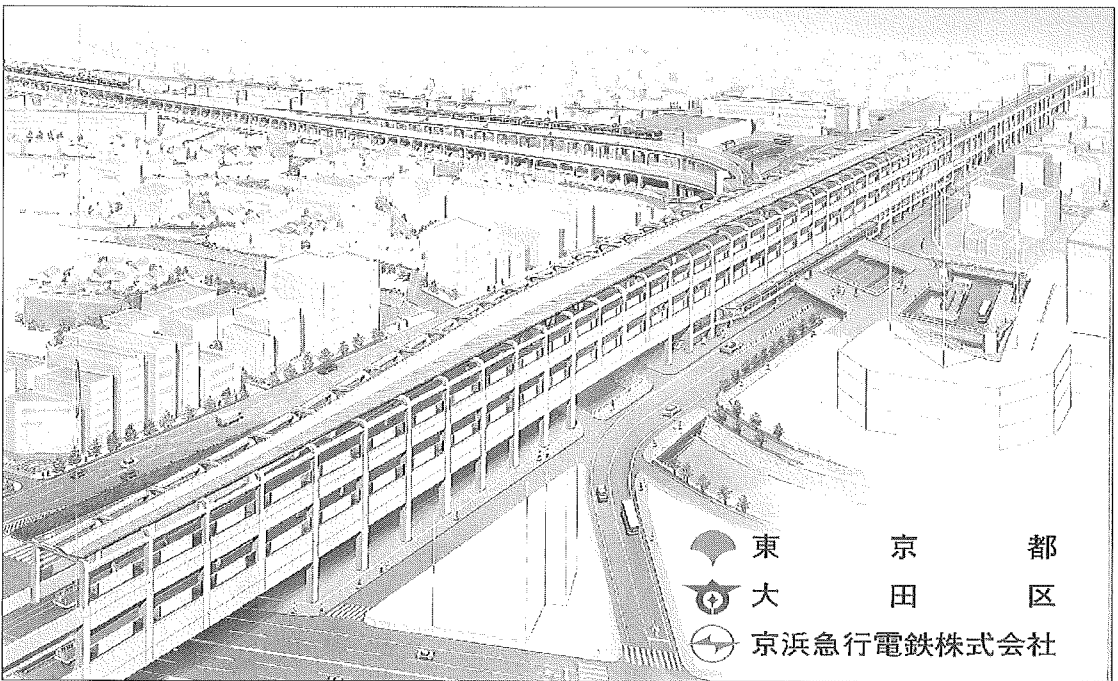


図8 京急蒲田駅完成鳥瞰図（完成イメージ）

● 京浜急行本線、空港線 連続立体交差事業概要図

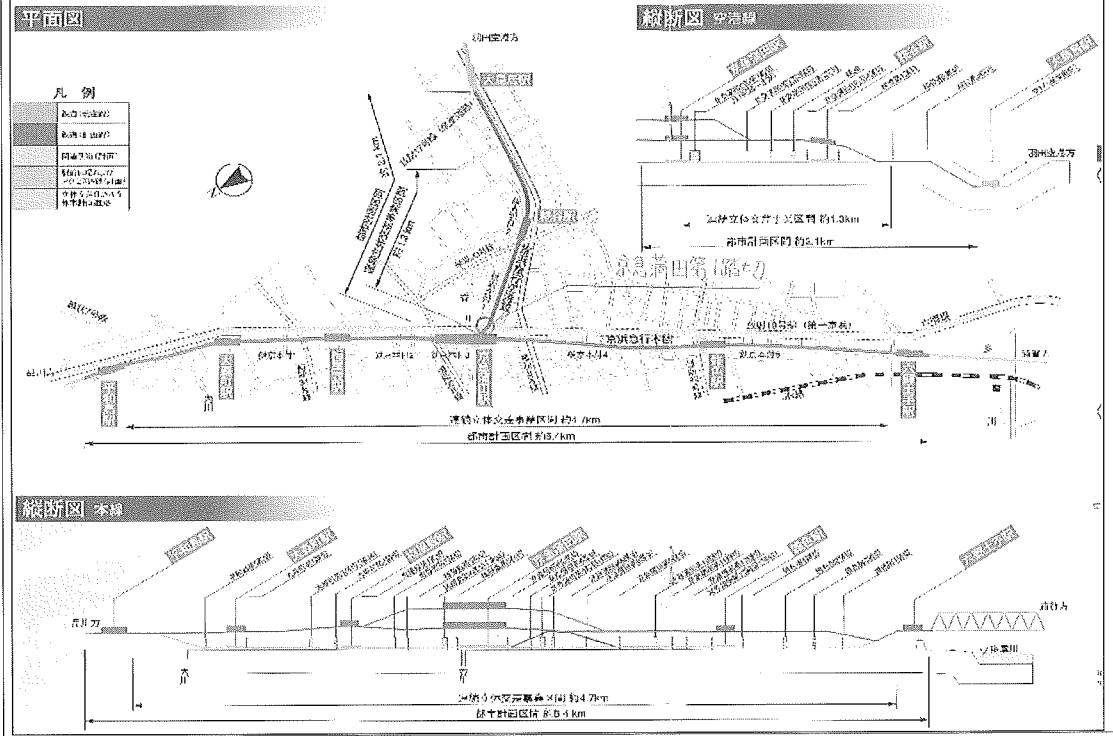


図8 京急蒲田駅付近連続立体交差事業詳細図

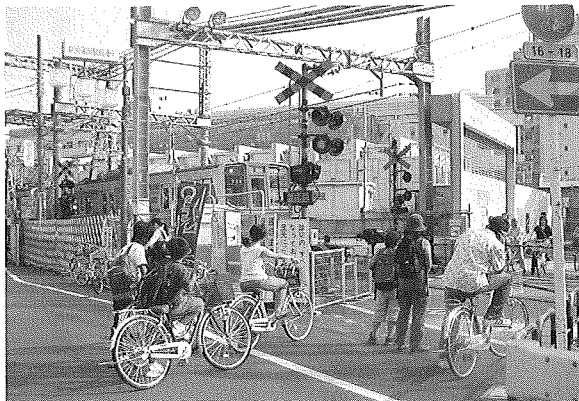


写真13 開かずの踏切により周辺住民の生活にも支障がありそうです

今回、立体交差化される本線（平和島駅～六郷土手駅）と空港線（京急蒲田駅～大鳥居駅）間には、第一京浜や環状八号線等と平面交差する二八カ所の踏切が存在し、この地域の交通渋滞の原因となっております。また、駅前広場や駐輪施設が不足しており、鉄道からバス、タクシー、自転車への乗り継ぎも不便である等多数の問題を抱えています（写真13～16）。

ここまで、この周辺地域の連続立体交差化の対策が遅れたのも、ひとえに京急羽田空港線の羽田空港駅までの早期開通に力を入れたすぎたために、対策が置き去りにされた感じがします。しかし、現地で見えた立体交差化事業は順調に進んでいるようです。工事の完成によりこの地域の交通渋滞の解消、新たなまちづくり等、数

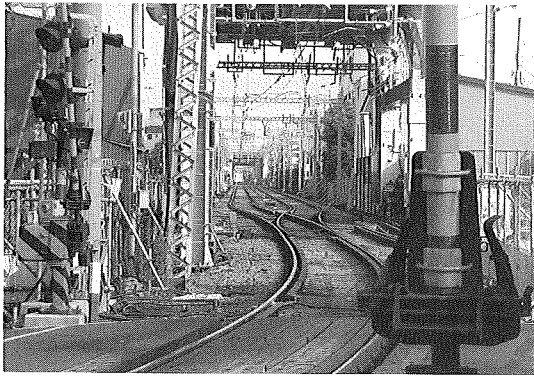


写真15 踏切通過後に複線になっている  
京急空港線



写真14 踏切事故が多いのか注意喚起の看板



写真16 京急本線と平面交差している環状8号線（右）と周辺道路の交通渋滞状況（左）

多くの問題が解決されるでしょう。  
一日も早い連続立体交差化事業の完成を祈念して現地を後にしました。

## 五 開かずの踏切(Ⅰ)

### 1 東武伊勢崎線竹ノ塚駅「伊勢崎線第三七号・三八号踏切」

平成一七年三月一日に東武伊勢崎線竹ノ塚駅南側の「伊勢崎線第三七号踏切」で電車にはねられて二名が死亡し、二名が負傷するという踏切事故が発生しました。

当時、この踏切は東武鉄道の係員が操作する手動式で、原因は係員の誤操作とされています。このタイプの踏切は第一種乙踏切といい、事故後は東武線内に存在していた手動踏切は全て自動化され、その他の鉄道でも自動化が行われました（現在では名鉄名古屋本線「神宮前一号踏切」が残っている）。また、事故が起こった踏切では踏切道の拡幅や歩道橋の設置等が緊急踏切対策事業として行われました（図10）。

そもそも、東武伊勢崎線は西新井駅〜竹ノ塚駅の区間を除き高架、立体交差化が行われています。竹ノ塚駅付近は南側に東京メトロの竹ノ塚検車区があるため、出入庫車両が多く、また、東京メトロ半蔵門線や日比谷線、東武線の上下急行線、上下緩行線、下り中線の五路線があるほか、竹ノ塚駅のホーム幅も加わり、踏切がその分長くなり、自動化すると遮断時間が長くなる恐れがあるため手動踏切として残っていたようです。

現地に赴いたところ、踏切内には五本の線路があり、竹ノ塚駅が近くにあり、また、東京メトロ半蔵門線、日比谷線、東武

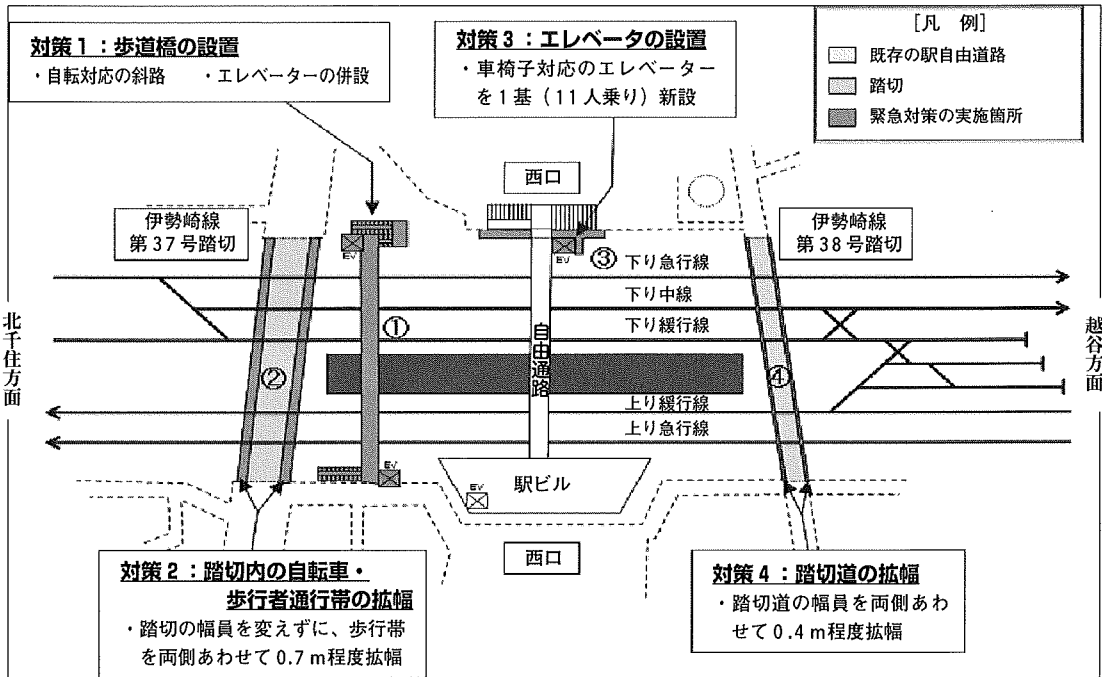


図10 東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近における緊急踏切対策



写真17 線路数が多いため電車の運行が頻繁であり、交通渋滞が著しい竹ノ塚駅付近の踏切

線の急行等が頻繁に運行しており、踏切遮断時間はものすごく長く感じられました（平均五〜六分）（写真17）。

踏切では、危険防止のため監視員が南北二カ所の両側に計四名が配置されており、踏切が遮断する際はマイクにより横断者に声をかけていました。また、横断者への注意喚起の電工掲示板と「しばらくお待ちください」「お急ぎの方は竹ノ塚駅をご利用ください」といったアナウンスもされていました。事故後に設置された踏切の近くの鉄道横断歩道橋は自転車対応のエレベーターがあり、利便性が良いためか、頻繁に利用されていました（写真18〜22）。

踏切が長いにも関わらず遮断機が開いたと思えば、すぐ閉まるため車や歩行者、自転車が踏切を渡りきれずに監視員が遮断棒を



写真18 踏切警報機の4方向が点灯している状況(右)と遮断機が上がるのひたすら待つ人や自動車(左)



写真19 遮断機が開くのと同時に急いで、我先に踏切を渡ろうとする横断者

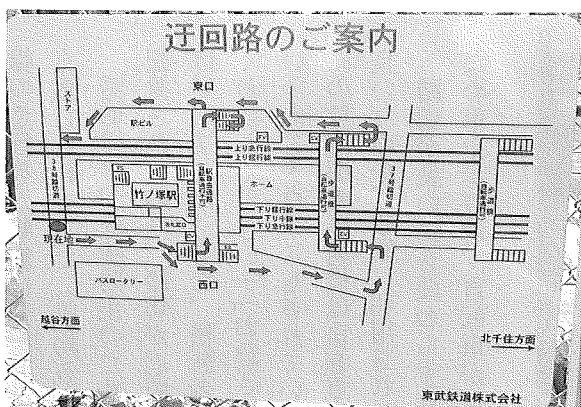


写真20 踏切横断者への注意喚起を行う看板(右)と駅周辺の迂回路を案内する看板(左)



写真22 自転車横断者のためのエレベーター付踏切横断橋

写真21 踏切の注意喚起の電光掲示板

上げて踏切外へ誘導するといったヒヤリハットが多数見受けられました。これこそ本当の「開かずの踏切」といった感じがしました。

事故等を受け、平成一七年に国土交通省、東京都、足立区、東京メトロ、東武鉄道で「竹ノ塚駅付近道路・鉄道立体交差化検討会」が設立されています。一日も早い竹ノ塚駅踏切の立体交差化が実現できることを祈念して現地をあとにしました。

## 2 第一種乙踏切について

踏切道は踏切保安設備を設けたものでなければならぬとさ

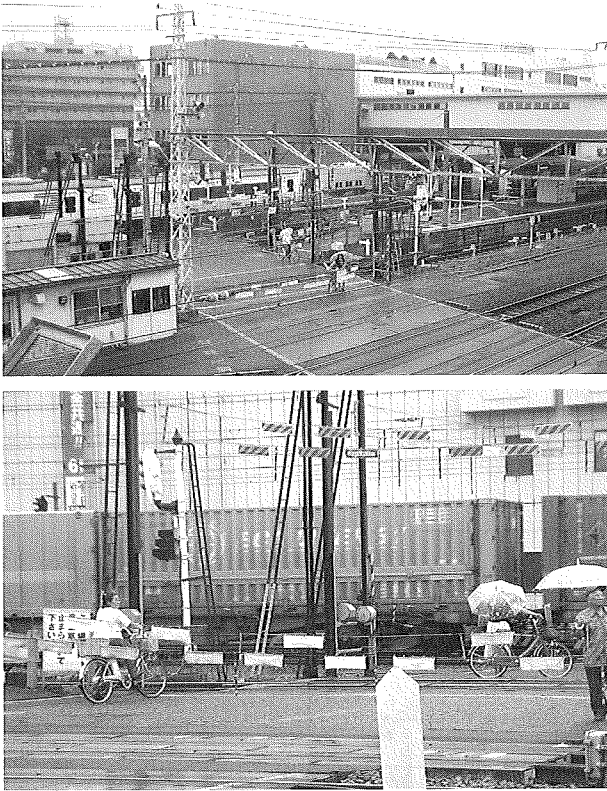


写真 23 第1種乙踏切が残る名鉄名古屋本線「神宮前踏切」(上)とJR東海道線「御田踏切」

れ、その設備により第一種から第四種に分けられ、一般的なのは第一種甲踏切です。

第一種踏切は、

第一種甲…自動警報機と自動遮断機が設置されているもの

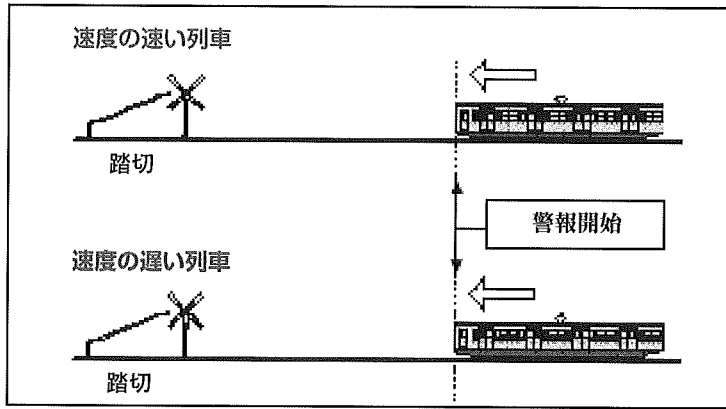
第一種乙…昼夜を通じて踏切保安係が遮断機を扱うもの

に区分され、竹ノ塚踏切は事故前まで第一種乙踏切でした。事故後は大半の乙踏切が甲踏切に変更されたが、わずかであるが今も存在します。その一つが名鉄名古屋本線「神宮前一号踏切」とJR東海道線「御田踏切」です(写真23)。二つの踏切には名鉄とJR東海の八本の線路があり、運行されている本数も多く、遮断機が開いている時間を長くするため有人手動踏切として残っているようです。線路わきに常駐している係員が手動で遮断機を上げ下げしています。最近も係員が遮断機を下ろし忘れたことによる事故が発生しています。名古屋市では踏切を通る市道の廃止と自転車も利用できるエレベーター付きの歩道橋を設置する対策を検討しており、近い将来、この踏切は廃止されることとなりそうです。

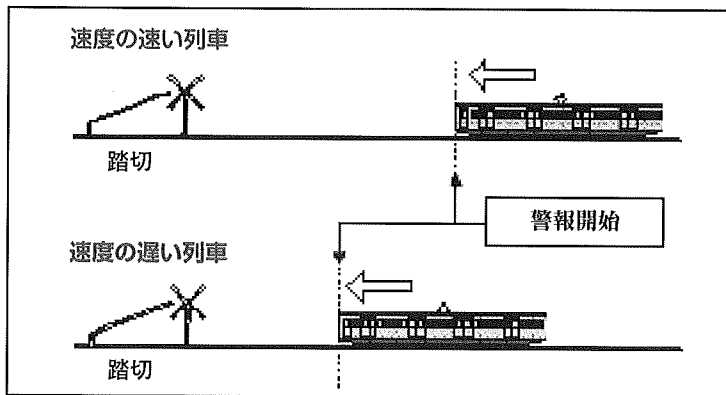
## 六 東京近郊での踏切対策

踏切の抜本対策として、鉄道と道路の立体交差や踏切道の拡幅、歩道橋や地下道の設置等が行われてきました。しかし、これらの工事には、多額の費用と長い時間(地元との協議、工事に要するもの)を要しています。東京近郊では、家屋が密集しているため地下鉄道方式が採用されており、沿線の各自治体では、工事に伴い、新たなまちづくりを行わなければならない、事業規模が拡大し、事業期間の増大が問題となっています。





【改善前】



【改善後】

図 12

東京都内では、電車運行本数を確保しながら踏切の遮断時間を短縮することや踏切解放時間内に多くの自動車や歩行者を通行させる必要があります。

このようなことから東京近郊では、踏切の速効対策として、賢

い踏切（警報時間制御踏切）の導入を進めています。

そもそも踏切では、警報が鳴りはじめてから遮断するまで約二〇秒の時間をとっており、遮断機が降りきる二〇秒間に進む電車距離に電車が最高速度から停車できる規則距離（非常制動距離）

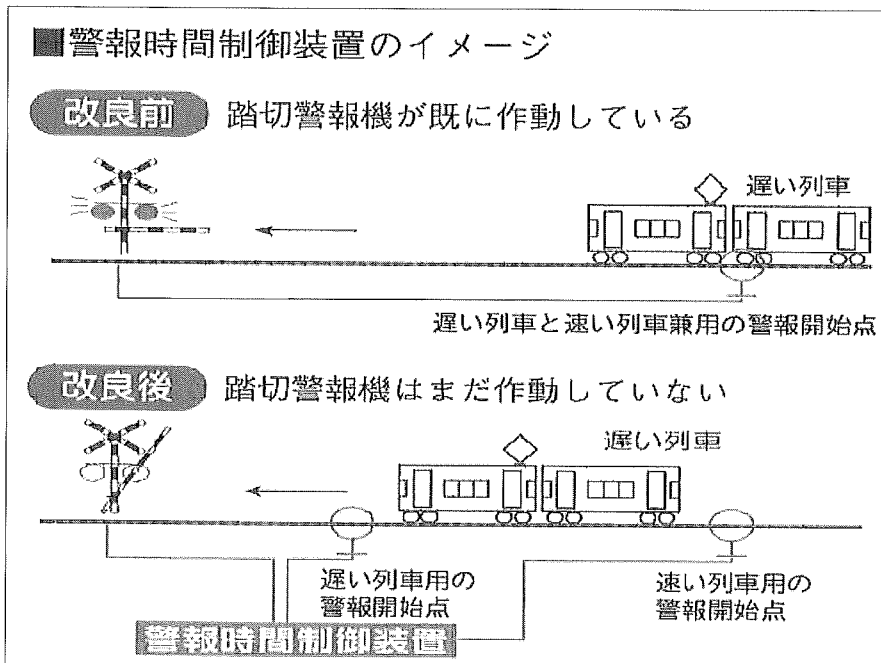


図 13

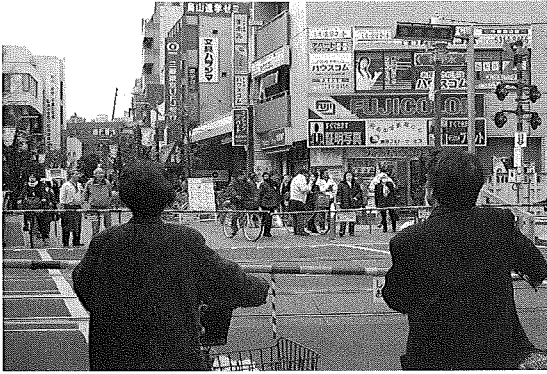


写真24 駅に近く、商店街が両側にあるため歩行者・自転車の横断者で混雑する「芦花公園5号踏切」



写真25 開かざる踏切のため遮断機が開くと同時に横断しようとする横断者、危険です

の六〇〇mを加えた付近に踏切制御装置を設置しています。警報開始時間は、急行等の最高速度で走り抜ける電車と各停等の遅い電車でも同じになっており、長く踏切を遮断しています。これが「開かざる踏切」の原因となっています。

賢い踏切では、今までの列車種別による踏切警報開始時間のバラツキを急行、各停などで電車の速度を判断し、新たな警報開始点を追加することで踏切遮断時間を短縮し、交通渋滞を軽減させることを目的としています（図12・13）。

国土交通省では、立体交差事業より投資が少なく、事業効果が大きい、賢い踏切について、道路特定財源を使って積極的に導入を進めています。

## 七 新たな試み

### 1 京王線千歳烏山駅「芦花公園5号踏切」

この踏切は、千歳烏山駅のすぐ横にあり、京王線の急行、各駅停車等の電車がひっきりなしに通過し、ラッシュ時には一時間のうち五〇分以上遮断機が下りたままになる「開かざる踏切」です。千歳烏山駅の周辺は、商店街が線路をはさんで両側にあるため歩行者、自転車の踏切横断者が多い。駅には公共地下道があります。が、自転車は通行不可能であるため踏切で待たされるのは、もっぱら自転車横断者が多く感じました（写真24・26）。

この踏切で、平成一九年三月一三〜一六日に国土交通省都市・地域整備局により、「開かざる踏切」で電車のダイヤと踏切周辺に配置した観測員の情報を基に踏切待ち時間を予測して踏切横断者に表示するというシステムの実証実験が行われました。

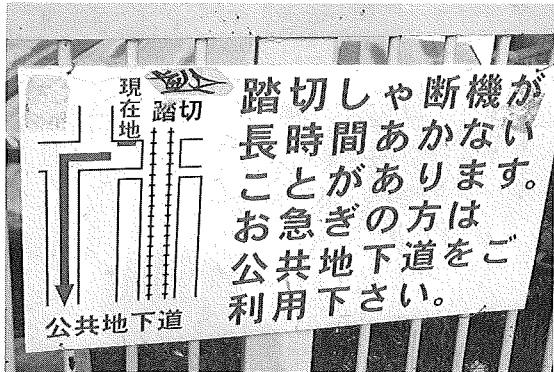


写真26 公共地下道の案内看板(右)と千歳烏山駅の公共地下道。自転車は通行不可です



写真27 踏切待ち時間表示の実験状況。待っている歩行者に好評だったようだ

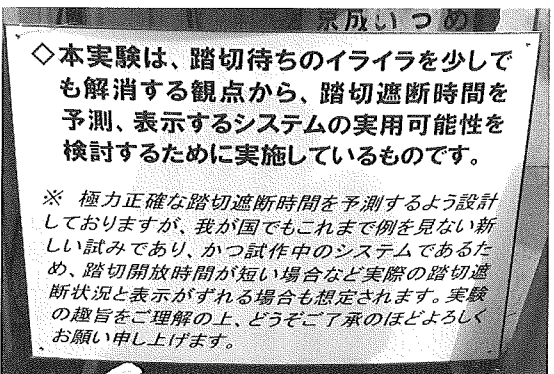


写真28 踏切待ち時間表示板は見やすく、待ち時間もほぼ正確であった

実際、現地で実験を見学したが、踏切待ち時間情報はほぼ正確で、横断者の評判も概ね好評だったように見受けられました。「開かずの踏切」では「あと何分で開くか」等のニーズは高いが、開くまでの時間が長いのが分かると無理な横断を引き起こす懸念もある、という理由から今回行われたような実験に取り組んだ事例はなかったということです。今後は、踏切の遮断時間の表示を横断者のイライラ解消に少しでも役立てるような踏切横断者の目線に立った施策の推進が望まれます(写真27・28)。

## 八 最後に

高度に発達した鉄道網が形成されている東京は、モーターゼーションの地方に比べると車を必要としない生活をおくることができます。東京の日常は、鉄道の定時制と安全性を基に成り立っており、踏切に関する問題は解決すべき重要なテーマとなっています。

今回は、いろいろな東京の踏切を現地調査しましたが、公共交通機関の要である鉄道、モーターゼーションの主役である自動車、この二つが交差する踏切というものが、東京で暮らす人の日常生活に非常に深く関わっていることが分かりました。

山手線内にも踏切があるのかと想ったことから始まった東京の踏切への探求の旅も踏切対策として実施される連続立体交差事業をはじめとし、賢い踏切の導入、新たなこころみ等、数多くの施策のさらなる促進を祈念して終わりとします。



写真 29 JR山手線に唯一残っている踏切（田端駅～駒込駅間「第2中里踏切」）

# 「なまはげの郷」男鹿から

男鹿市産業建設部  
建設課課長補佐 千田 俊彦

## 一 男鹿市の概要

秋田県男鹿市は、いわゆる平成の大合併により隣接する旧男鹿市と旧若美町が合併して平成一七年三月二二日に新「男鹿市」として誕生しました。

人口は三五、一五〇人（平成一九年四月一日現在）、面積二四〇・八〇km<sup>2</sup>で、日本海に大きく突き出した男鹿半島を市域とし、東は八郎潟干拓事業の残存湖である八郎湖、三方は日本海に囲まれた地勢となっています。また、海岸線から急な法面を有する河岸段丘、標高七〇〇mを超える山など変化に富んだ半島地域独特の地形を有しています。北側、南側はなだらかな砂浜海岸、西側はゴジラ岩などの奇岩怪石、点在する島々や洞窟と変化に富んだ海岸線も男鹿半島らしい景観です。

地域の主な産業は農・漁業と観光であります。男鹿といえば全国にその名が知られた「なまはげ」が有名で、新市の目指す将来

都市像についても、「自然・文化・食を大切にす観光交流都市―なまはげの心を全国に―」としており、観光をまちづくりの根幹としています。

### 《なまはげの語源》

なまはげの語源は、「ナモミを剥ぐ」という言葉が訛つたものです。ナモミとは、炬端にかじりついていると手足にできる火型のことで、それを剥ぎ取って怠け者を戒めるのが「なまはげ」なのです。「怠け者はいねえがあー」…、一度は聞き覚えがあるのではないのでしょうか。

## 二 男鹿市の道路と維持管理について

秋田県内の高速交通体系の充実とともに、男鹿半島へのアクセス道路や半島内の道路網が整備され、男鹿半島への幹線道路として位置付けられた国道一〇一号では四車線化が着実に進んでおり、男鹿の観光振興を図るうえでも非常に重要な役割も果たして

おります。また、秋田県においても、男鹿温泉と秋田市を一時間で結ぶことを目標として男鹿市内の道路整備を実施しております。

市道に関しては国道並みの交通量のあるものから、ひと一人が歩くだけの生活道路まで、また、半島地域独特の地形から平坦な道路から急坂部を有する山岳道路まで多種多様であります。したがって主要な集落間を結ぶ道路改良事業から小規模な生活道路の舗装補修、側溝補修に至るまで、また冬季においては除雪と道路についての様々な住民ニーズに対応しています(表)。

平成一七年度は記録的な豪雪で、また平成一八年度は暖冬小雪と、極端な年が二年続きましたが、平成一九年度は平年並みの雪であったとの秋田地方気象台が発表しております。除雪費についてもこのくらいが平年並みかと感じています。

表 男鹿市内の道路概要

道路種別	路線数	延長 (km)
国道	1	42.9
主要地方道	4	82.0
一般県道	7	24.9
市道	1,569	799.6

平成19年度道路関係事業費……760百万円  
 ・うち地方道路交付金事業……489百万円  
 ・うち道路維持費……170百万円  
 ・道路維持費のうち除雪費……78百万円

男鹿市では冬季の交通確保のため、除雪車が直営車六台、委託車一台、借上車四一台のほか、凍結防止剤散布車二台を委託して除雪体制を整えています(平成一九年度実績)。

除雪は、他の公共工事と違って目に見える目的物、成果がないため捉えどころが無いような気がします。行政サービスとしての成果がはっきりと目に見えない、春になれば融けてなくなるものに金をつぎ込む。しかし通勤、通学、物流のため、そして消防車・救急車の通路確保のため、安全で円滑な交通の確保のためしなくてはならないことであります。手厚いサービスを提供すれば事業費が膨大となる。しなければ苦情の山。担当者としてはどこにその接点を見出すのか、悩みの種であります。

今冬のある日、うれしかったことがあります。ある降雪のあった日、小学生の女の子が自宅前の道路の雪かきをしていたら除雪車が通りかかり、そのオペレーターが「ごくろうさん、大変だね。でも、おじさんがこの機械でやってあげるから。」と声をかけたそうです。その後、女の子の母親から感謝の電話がありました。女の子が難儀していたのを手伝ってくれたことに、いたく感激したそうです。除雪に関しては要望や苦情がほとんどで、このようなお礼の電話は珍しく、担当者としてはうれしいものです。

### 三 お勧めドライブコース

男鹿市を知っていただくきっかけの機会ですので、お勧めのドライブコースを紹介します。

秋田市や昭和男鹿半島IC方面から、国道一〇一号を男鹿半島へ向かうと、男鹿市の玄関口船越には観光拠点や物産等の情報を



写真1 男鹿総合観光案内所に設置されている  
なまはげの歓迎モニュメント



写真2 日本のなぎさ百選にも選定された「鵜の崎海岸」



写真3 塩瀬崎の「ゴジラ岩」

提供する男鹿総合観光案内所があります。ここには観光案内施設のほか、訪れる観光客に「なまはげの郷」を強くアピールするため地上一五mの「なまはげ歓迎モニュメント」があり、二匹のなまはげが観光客の皆様をお出迎えしています（写真1）。

船川から海岸線を少し走ると鵜の崎へ。日本のなぎさ百選にも選定された遠浅の岩礁海岸で、貝採りも楽しめます（写真2）。また、ここからの日本海に沈む夕日もなかなかいいものです。また少し走ると、左に大きな帆をかけたような形をした岩が見える塩瀬崎で、最近ではゴジラ岩が有名になっています。夕日とのバランスにより、まさしく火を噴くゴジラとなります（写真3）。

ゴジラ岩を後に数百m走ると門前、ここでも「なまはげ立像」が改めてお出迎え、なまはげの故事にまつわる九九九段の石段から、立像の身長は九・九九mと決定されました（写真4）。

門前く戸賀間は昭和四〇年代陸上自衛隊により開設され、その後、秋田県企業局の大棧橋だいせんきょう有料道路から無料開放となり、現在は主要地方道男鹿半島線となっています。断崖絶壁の海岸線を走るので少し慎重な運転を（写真5）。この路線が開通する以前は、加茂青砂かもあおさは陸の孤島といわれ、門前から山道を歩くか船でしか行けなかったそうです。今では車で十数分足らずで、道路というのも有難さが改めて感じられます。



写真5 断崖絶壁の海岸線が続く「大栈橋」

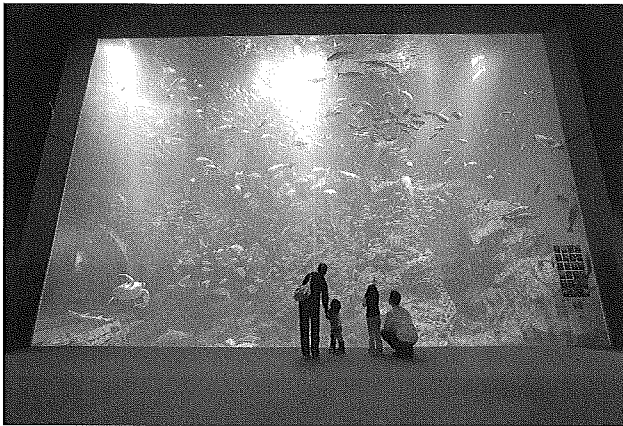


写真6 男鹿水族館「GAO」の大水槽

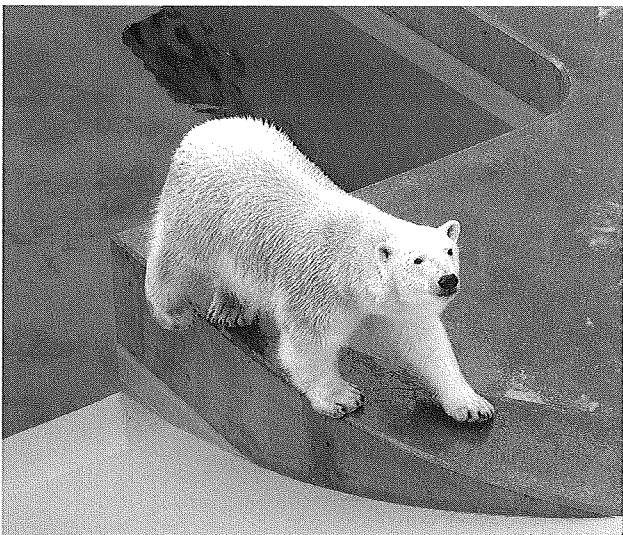


写真7 「GAO」の人気者のシロクマの豪太



写真4 門前のなまはげ立像

また慎重な運転を続けること十数分、船体の形をした建物が目に入るとそれは男鹿水族館「GAO」、男鹿の海の魚類の生息状況を再現した大水槽や秋田県の魚であるハタハタなどが展示されています。また、シロクマの豪太も歓迎してくれます（写真6・7）。

「GAO」をあとに急坂を登り八望台へ、全国的にも珍しいマールの一ノ目潟、二ノ目潟、戸賀湾から続く日本海が目に入ります。

Uターンして入道崎へ、ここでは北緯四〇度に建つ入道崎灯台があります。また男鹿石で作られた北緯四〇度モニュメントで、



北緯四〇度線を体感してみてもどうか。ここも芝生で覆われている岬であることから、清々しい潮風を満喫できます（写真8）。

宿泊するならば、ここから一〇分の男鹿温泉郷へどうぞ。平成一八年に完成した男鹿温泉交流会館「五風」では、なまはげ郷神楽によるなまはげ太鼓の演奏の公演を主体にした各種イベントが実施され、観光客と地域住民とのふれあいの場がもたれています。また足湯も楽しめます。

男鹿温泉郷からなまはげラインへ入ると真山へ、ここから右折すれば「なまはげ館」「男鹿真山伝承館」「真山神社」へ。「なま

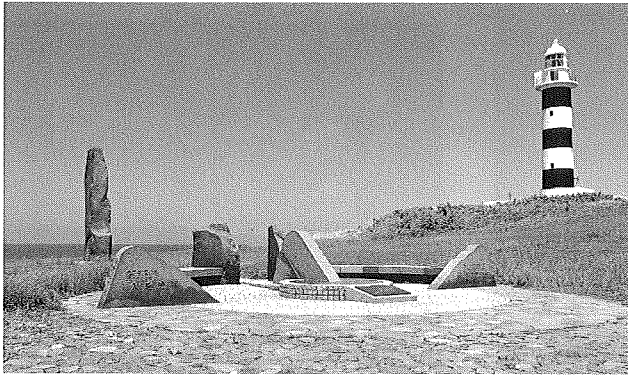


写真8 入道崎



写真9 本物の怖さ、凄さを体験できる「なまはげ行事」



写真10 真山神社で行われる「なまはげ柴灯まつり」

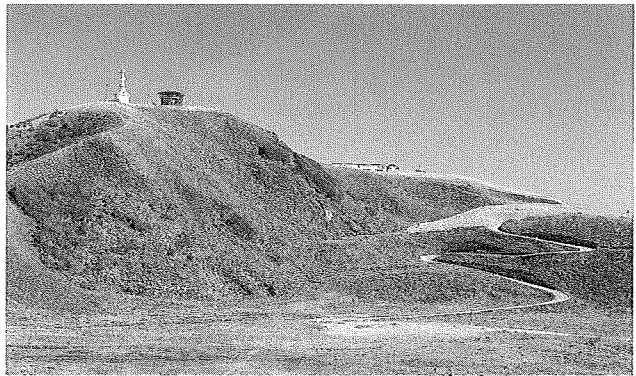


写真11 寒風山

はげ館」では市内各地に伝わるなまはげの面や衣装の数々や、なまはげの歴史や魅力をスクリーン映像やパネルなどで紹介しています。「男鹿真山伝承館」では、二月三日に市内各地で行われているなまはげ行事を体験できます。本物のなまはげの怖さ、すごさに圧倒されます（写真9）。「真山神社」は二月に行われる「なまはげ柴灯まつり」（写真10）の会場となる神社で、秋田杉に囲まれた境内のなか厳粛な気分でご参拝してみてもいかがでしょう。

なまはげラインに戻り、次は寒風山へ（写真11）。全山芝生に覆われた山で、山頂からは北側の世界遺産に指定された白神山地、

東側には森吉山や太平山の奥羽山脈の山なみと八郎潟干拓地、南側には秋田市の市街地と遠くには鳥海山まで見渡せます。男鹿半島は三方を日本海に囲まれていることがはつきりと解ります。ここにはパラグライダーのスクールもあり空中散歩も体験できます。寒風山の道路は結構なワインディングなので慎重に走りましょう。寒風山を下りると脇本で、ここから帰路へと。

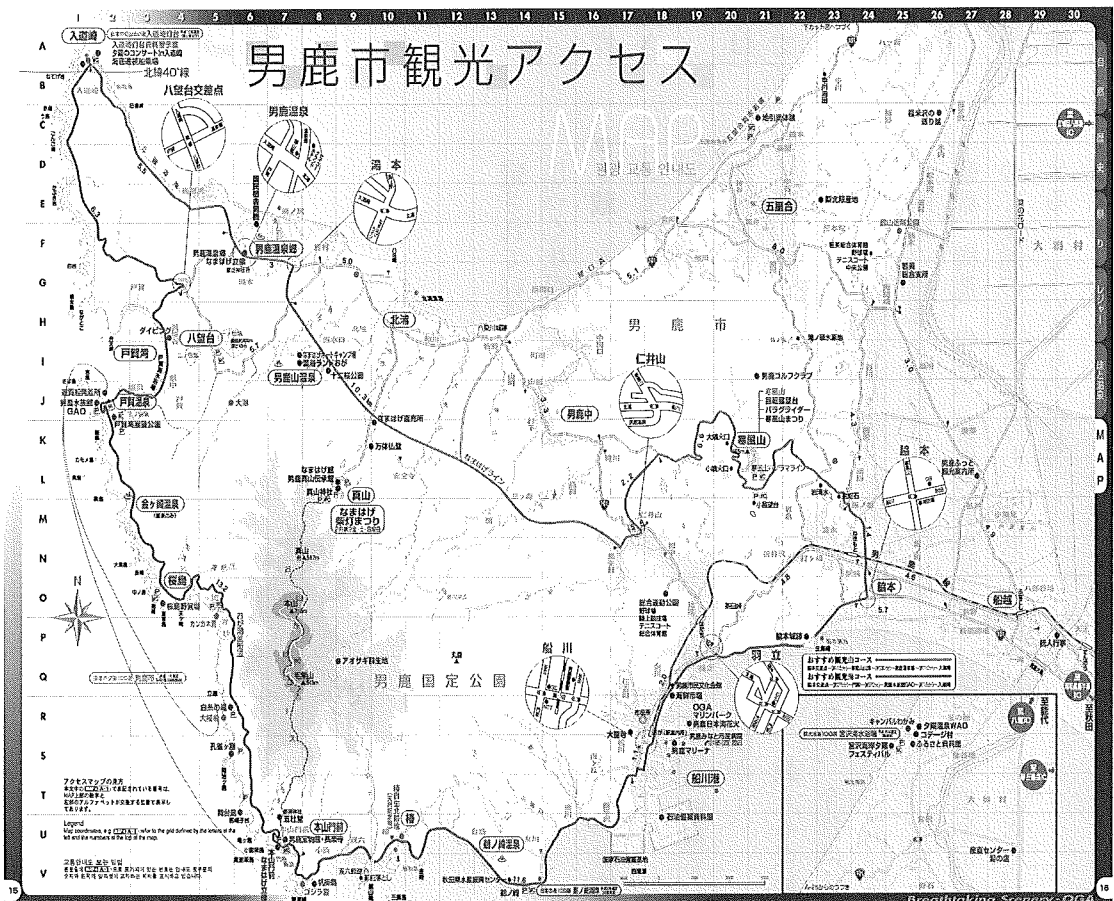
今回は食にはふれていませんが、海や山からの恵みにもあふれています。男鹿半島の一部の紹介ですが、機会がありましたら、ぜひお出でください。

#### 四 おわりに

道路事業に携わるものとして道路の良好な維持管理に留意し、市民や観光客に喜ばれるみちづくりを努めていきたいと考えています。

#### 《観光に関するお問合せ先》

- ・ 男鹿市産業建設部観光商工課  
TEL 〇一八五 (二三) 二二一一
- ・ 社団法人 男鹿市観光協会  
TEL 〇一八五 (二四) 四七〇〇
- ・ 男鹿総合観光案内所  
TEL 〇一八五 (三五) 五三〇〇



男鹿市観光アクセスマップ

# 道路法の目的

道路局路政課

四月になり、路政課にも、新人が入ってくるようです。

**シンイチ** 我が路政課にも新人が配属になりましたね。今は新採研修に行っていてまだ席にはいませんが、研修から帰ってきたら何から教えましょうかね？

**ダイ蔵** そうだね、ついにシンイチ君も先輩になるのか。一年は早いものだね。それはさておき、一年生に何から教えるかについてのはなかなか難しい問題だよ。やっぱり、道路法についての基礎的な事項から、勉強してもらおうのがいいんじゃないかなあ。結局、道路法が道路法制の中での基本法と位置づけられるものだからね。

**シンイチ** なるほど、そうですね。道路法には、道路法の対象、道路管理者、道路の新設、改築、維持修繕等の管理、道路に関する費用の負担等の道路に関する基本的な事項がひととおり規

定されていますね。では、まずは道路法について、第一条からじっくり叩き込んでやることにしましょう。

**ダイ蔵** とところでシンイチ君、その第一条には道路法の目的が書いてあるんだけど、覚えてる？

**シンイチ** えっ、道路法の目的ですか…？ 道路の整備をして、交通の発達に寄与するとかそんな感じだった気が…。

**ダイ蔵** おや、ちゃんと覚えていないようだね。教えるためにはしっかり内容を知っておかなくちゃだめだから、今日は第一条について勉強しようか。まず、第一条の条文は、「この法律は、道路網の整備を図るため、道路に関して、路線の指定及び認定、管理、構造、保全、費用の負担区分等に関する事項を定め、もつて交通の発達に寄与し、公共の福祉を増進することを目的とする。」というものだね。

**シンイチ** なるほど、道路法の目的をおおまかに言うならば、

「道路網の整備を図るために道路に関する諸事項を定め、それによって交通の発達に寄与し、公共の福祉を増進する」ということですね。すなわち道路法の最終目的は道路整備だけなのでなく、それによって「交通の発達に寄与し、公共の福祉を増進させること」であるわけですね。かなりスケールの大きい話ですね。

**ダイ蔵** そうだね。ちなみに、道路関連の他の法律との目的と比較すると、道路法の特徴がさらにあぶり出されることになるね。例えば、道路交通法が「道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、及び道路の交通に起因する障害の防止に資する」ことを目的としていることに比して、道路法は交通の発達に寄与し、公共の福祉を増進することを目的としているため、より公物管理の性格の強い法律であるといえるね。

**シンイチ** 公物警察権の作用は本来社会公共の秩序に対する障害の除去にとどまるべきであるのに対し、公物管理権の作用は積極的に公物本来の目的を達成させることを目的とするものであるからですね。

ところで、道路関連の法律といえば、道路運送法の目的規定はどのようなものでしたっけ？

**ダイ蔵** 道路運送法は、その目的規定から、道路運送事業に関し「道路運送の総合的な発達を図ることを目的としている規制法であるということがわかります。翻って道路法は、道路に関する管理法であり、道路網の整備を図ることにより、交通の発達に寄与するという、より基本的目的を有しているものであ

り、その点で性格が異なるものだとと言えるのではないかな。  
**シンイチ** なるほど、目的規定を見るとそれぞれの法律の位置づけの違いがはっきりとわかりますね。

**ダイ蔵** 一方で、最初に道路法は、道路法制の基本法として位置づけられると話したと思うけど、道路法の特別法として位置づけられる各法は、その目的規定も道路法の目的に関連したものになっているね。例えば、道路整備特別措置法あたりを見てみなよ。

**シンイチ** 道路整備特別措置法の目的規定は、「この法律は、その通行又は利用について料金を徴収することができる道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を行う場合の措置を定め、もつて道路の整備を促進し、交通の利便を増進することを目的とする。」というものです。

**ダイ蔵** 「道路の整備を促進し、交通の利便を増進する」という点は、道路法の目的規定と同じ方向でありながら、「料金を徴収」という言葉が入っているね。

道路法の「道路の無料公開の原則」の特例として定められている法律が、この道路整備特別措置法であるという、基本法と特別法の関係がこの目的規定からも読み取れるね。

**シンイチ** そうですね、確かにそれは明確に理解できます。

ところで、道路法の目的規定に使われている用語について気になったんですけど、「道路」の整備じゃなくて、「道路網」の整備という用語が使われているんですね。これはどうしてなんだろう？ 道路を網状にはりめぐらせるといような整備のイメージがしやすいからですかねえ。

ダイ蔵 いいところに目をつけたね。さすがは二年生だ。ただ、この道路網という一言には、もつと深い意味がこめられているんだよ。

シンイチ えっ、どういう意味なんですか？

ダイ蔵 この道路網という言葉は、単に道路という物的施設の集合体という物理的な概念にとどまらず、これを流れる人、物等の交通のネットワークという意味をも併せもつものであるんだ。したがって、「道路網の整備」とは、単に物的な施設の建設にとどまらず、安全かつ円滑な道路交通を確保し、交通のネットワークの機能を発揮させるためになされる行為をも含むものと考えられるんだよ。

シンイチ そうすると、「道路網」という言葉には道路そのものというハード面のネットワークに加えて、人流及び物流の交通全体のネットワークというソフト面のネットワークを整備するという意味も含まれると解されるわけですね。やっぱり、道法はスケールの大きな法律なんですね。

ダイ蔵 そう言えるだろうね。目的規定については、普段はあまりじっくり読むものではないけれど、それぞれの法律の目的が凝縮されており、読んでみると面白いと思うよ。法律全体の目的を踏まえたうえで、その中の個別の規定に当たること、よりその法律の理解が深まるだろうしね。

道路法の目的規定についてはこんなところかな。

シンイチ 今日は、目的規定についてじっくり学べました。ダイ蔵係長、ありがとうございます。

新人君が研修から帰ってきたら、これまでダイ蔵係長に教わ

ったことを総動員させてみっちり教育しますね。

ダイ蔵 任せたよ。新人教育も二年生の大事な仕事だからね。

でも、それまでもう一度、これまでの道法解説や道法行政セミナー等を読み直して勉強し直しておいた方がいいんじゃない？ 最近話題になっている事項や、常識的な知識、基本的な法令解釈を聞かれて答えられないことがあったら恥ずかしい思いをすることになるからね。

シンイチ そうですね、自信のない部分については勉強し直しておきます。なんだか、結局僕自身が勉強しなきゃいけないことが日々増えていってるような気がしますね…。本当に勉強にはきりがありませんね。

ダイ蔵 そうだよ、シンイチ君。この仕事は、日々勉強だよ。

シンイチ はい。今年度もコツコツ頑張ります。

## 路面排水が民有地に設けられた排水管に流入している場合の 当該排水管の管理主体、道路管理瑕疵が争われた事例② ― 県道協民有地排水管に係る損害賠償請求事件 ―

道路局道路交通管理課 青柳 敬直

〔一審判決〕平成一四年七月 九日 奈良地裁 請求一部認容

(被告控訴)

〔二審判決〕平成一八年二月二日 大阪高裁 請求棄却

(原告上告)

〔三審判決〕平成一八年七月一三日 最高裁 上告棄却

(確定)

### 第三 裁判所の判断

#### 一 公の営造物の設置管理の瑕疵

##### 1 設置管理

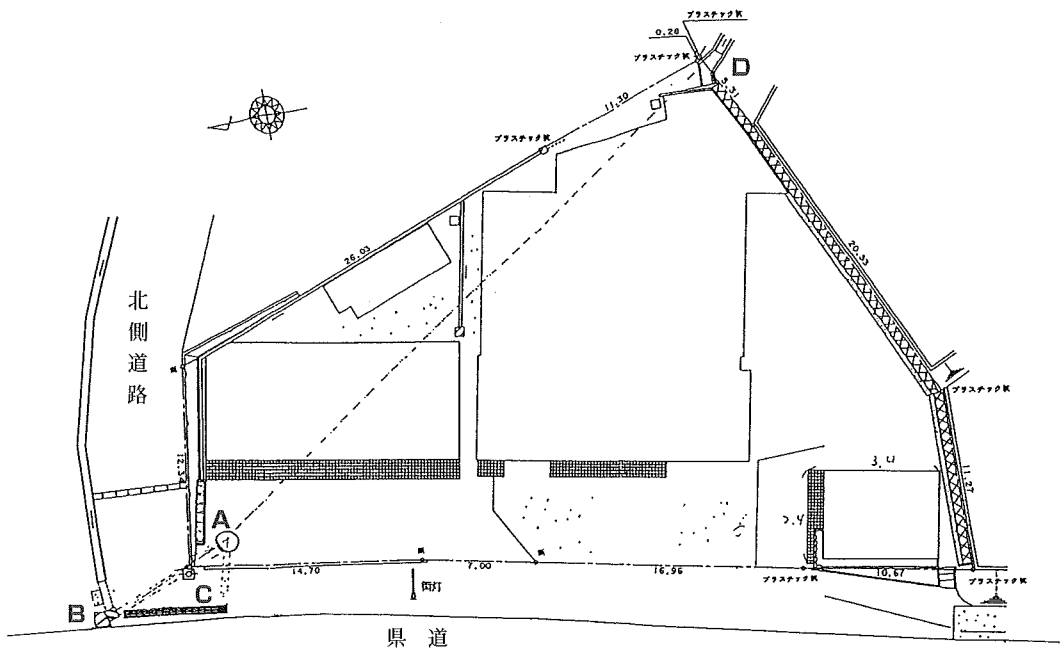
第一―1―1のうち、被告が、本件土地の西側沿いに南北に通じる県道（本件土地近辺では北から南に下り勾配となっている）を管理している（かつては国の設置管理に係る国道であったが、被告がその管理を承継したものである）こと、県道東側沿い歩道

下に本件暗渠があること、本件暗渠南端と本件土地の北側沿いの私道の北側側溝との合流点にB会所があること、本件土地の北西角内にAマンホールがあること、B会所からAマンホールまでに通じる地中埋設のB A間埋設管があること、C壁脇からAマンホールまでに通じる地中埋設のC A間埋設管があること、Aマンホールから本件土地東南角D出水口までに通じる地中埋設のA D間埋設管があること、被告が本件暗渠を管理していることは、当事者間に争いがない。

上記争いのない事実に加えて、証拠並びに弁論の全趣旨によれば、左記の事実が認められる。

##### (1) 県道の供用、移管等

本件土地付近の県道は、昭和八年頃国道一五号線として供用が開始され、昭和二七年頃旧一般国道二四号線となり、昭和四七年に国から被告に移管された。舗装された二車線道路



別図

であり、本件土地付近では、北方から南方へ下り勾配となっている。B会所から北には、県道東側歩道下にコンクリート製の蓋で覆われた本件暗渠が存する。

(2) 本件土地の名義移転等

県道の東側沿いに位置する本件土地は、別図のとおり概ね五角形の土地であり、かつて地目が田であり、明治三十七年九月以降 $\alpha$ の所有名義となり、昭和三十二年三月 $\beta$ のため昭和十二年二月家督相続を原因とする所有権移転登記が経過され、昭和四五年四月地目につき昭和一六年三月変更を原因とする表示登記が経過され、昭和四五年六月S工業株式会社のため同年五月売買を原因とする所有権移転登記が経過され、昭和四六年一〇月 $\gamma$ のため同日売買を原因とする所有権移転登記が経過され、昭和五一年三月原告の妻のため同年二月売買を原因とする所有権移転登記が経過され、平成七年九月地目につき昭和五二年九月変更を原因とする表示登記が経過された。

(3) 本件土地周辺の履歴等

本件土地は、その北方の丘陵高地の裾部分にあり、かつては、南方から北方へ、西方から東方へ上り勾配となっていた。県道の供用後、後記地上げによる平坦化までは、本件土地の南側部分が県道よりやや低く、北側部分が県道よりやや高くなっていた。

古くより、本件土地の北方には丘陵高地があり、その裾沿いに自然の水路ができ、いわゆる谷筋となって、同丘陵高地

の広い範囲の降雨水、住宅の排水等が流れ込み、これら流水を集めて下流に繋がっていた。その水路は、北方から南方に流れ、本件土地の北西角付近に達した辺りから、南東方に向けて、本件土地をほぼ直線状に（別図のA地点付近からD地点付近を結ぶ直線に概ね重なる形状で）横切り、本件土地の南東に隣接する低い位置にある溜池に流水を供給するとともに、南東方向に繋がる国有水路に通じ、さらにS川に通じていた。上記自然の水路の下流域には多数の水田があり、下流域の水利組合や水田の所有者らは同水路からの流水を農業用水として利用しており、その流水については水利権を有するとの認識を有していた。

県道の供用後は、従前、上記自然の水路に流れ込んでいた北方の丘陵高地の降雨水、住宅の排水等が、県道東側沿いに設けられた側溝である本件暗渠部分に流入するようになり、本件暗渠の南端付近から本件土地を横切る自然の水路を経て、順次、溜池、国有水路、S川に達するようになっていた。上記溜池は昭和四三、四年頃まで溜池としての用途に供されていたが、昭和四八年頃までに埋め立てられて水田になり、平成六年頃までその所有者である $\alpha$ により耕作されていた。同人も、耕作するについて、上記自然の水路からの流水を農業用水として利用し、その流水については水利権を有するとの認識を有していた。

本件土地は、昭和四二年頃土木建築業のH工業が資材置き場として使用するようになった。その頃には、県道と本件土地の北側沿いの私道との間には丸木橋が架けられ、その下に

水路があり、本件土地を横切る自然の水路に繋がっていたが、同水路の流れが滞るため、県道東側沿いの本件暗渠南端から本件土地内の自然の水路への流入部辺りで頻繁に溢水していた。そこで、H工業は、昭和四四、五年頃、流れを円滑にするため、本件土地内の自然の水路をコンクリートで開渠の三面張りにする工事を行った。昭和四七、八年頃、H工業と $\beta$ との間で本件土地に関する紛争が生じ、まもなくH工業は $\beta$ に本件土地を明け渡した。

その後、本件土地は、北東部の高いところを削り取った土砂で西部の低地を埋め立てて地上げする方法により、県道とほぼ同様の高さに平地化され、その際、自然の水路は埋め立てられ、同水路の代わりに、流水確保のため、暗渠として、Aマンホール及びA D間埋設管等が設置されるなどした。

また、本件土地の北側沿いの私道は、その所有者によって舗装されるなどして整備され、県道に接続する丸木橋は取り払われた。

原告の妻は、昭和五一年二月二七日、 $\delta$ から、本件土地を買い受けた。当時、本件土地は、土木建築業者のK組が資材置き場として使用していた。原告は、昭和五二年頃、本件土地の東側部分に工場建物を建築し、同所において自動車修理業を営み、同じ頃本件土地の西側部分に県道に面して長屋風の貸店舗を建築して賃貸していたが、昭和五五年頃、自動車修理業の経営をK自動車に引き継いだ。



(4) 交渉等

原告は、県道東側沿いの本件暗渠からの流水が、Aマンホールを経てAD間埋設管に流れ込んでいることについて、昭和六一年頃から断続的に、被告の土木事務所に不服を申し入れ、対処を求めるなどするようになった。その頃には、B会所、BC間側溝、BA間埋設管、CA間埋設管は既に敷設され、これらを含む本件排水設備には、本件暗渠及び私道側溝からの流水が流れ込むようになっていた。平成五年一月頃には、同事務所側から、原告に対し、AD間埋設管に本件暗渠からの流水が流れ込むことについて、対価を四〇〇万円として、地上権ないし地役権の設定を提案したが、原告は、話にならないとして拒絶した。その後、同事務所側では、県道東側の側溝の延長工事を検討するなどしたが、多額の予算と数年の工事期間を要することから、取りやめとなった。その後も双方の間に交渉が持たれたが、進展はしなかった。

原告の長男は、本件土地に本件マンションの建築を計画し、平成九年四月五日、株式会社Gホームとの間で、その新築工事を一億二、〇〇〇万円で発注する旨の工事請負契約を締結し、株式会社Gホームは、平成九年八月頃、本件土地の東側部分に本件マンションを建築した。本件マンションは、AD間埋設管の上部に位置する。

原告は、本件マンションの建築に当たって、株式会社Gホームとの間で、AD埋設管の養生工事を施工し、かつ、その代金として三、七〇〇万円を要した旨主張している。

(5) 本件排水設備の現状等

本件排水設備の位置関係の概略は、別図のとおりである。本件土地の北西方向の県道東側歩道下には、コンクリート製の蓋で覆われた幅六〇cm程度の本件暗渠が存する。

本件暗渠の南端にコンクリート製のB会所がある。これに本件土地の北側沿いの私道の北側側溝が東から接続し、ここで本件暗渠からの流水と私道側溝からの流水が合流する。B会所は鉄板蓋で覆われ、一辺が概ね六〇cmの不整形な方形をし、深さが約六〇cmである。B会所は北方の本件暗渠とは直径約四〇cmのコンクリート丸管で、東方の私道側溝とは直径約三〇cmのコンクリート丸管で、南南東方のBA間埋設管とは直径約四〇cmのコンクリート丸管で繋がり、南方のBC間側溝とは開渠で繋がっている。

BC間側溝の幅は約四〇cmで、その上部は簡易編み目の鉄製溝蓋(グレーティング)で覆われ、鉄製編み目の隙間から側溝内部を覗き見ることができる。

B会所、その北方、東方及び南南東にそれぞれ繋がるコンクリート丸管並びに南方に繋がるBC間側溝は、いずれも白っぽい同質のコンクリートで連続してやや雑な造りで構築されている。

BC間側溝は六m余りの長さで、C壁で行き止まりとなり、そこから東方に直径約三〇cmのコンクリート丸管でCA間埋設管に繋がっている。

BA間埋設管は私道の地下を横切って本件土地の地下に入り、CA間埋設管は県道東側から本件土地の地下に入り、A

マンホールに接続されている。B A間埋設管の長さは約七・五m、C A間埋設管の長さは三m余りである。

A マンホールは、本件土地内の北西角付近に存する。その内壁は概ね正方形のコンクリートであるが、地表面では丸型になっており、その直径は七〇cmである。鑄鉄製の丸い蓋で覆われている。地表からその底までは二七〇cm程ある。B A間埋設管及びC A間埋設管のほか、灰色の塩化ビニール製の直径数cmの排水管から流水が流れ込む仕組みになっている。

A D間埋設管は、本件土地の北西角付近のA マンホールから、本件土地内の地中をほぼ南東方向に横切り、本件土地の南東角のD 出水口に達する。A マンホールからD 出水口までの距離は四一m余りである。原告は、A D埋設管が口径四五ないし五〇cmのコンクリート管ないし土管であり、本件土地の地中の概ね本判決添付の別紙図面A、Dの各地点の点線部分に通じているものと推定している。当該点線部分は本件マンションの下に位置する。地表からA マンホールの底までは約二七〇cmであるのに対し、D 出水口は地表から約三二〇cm下であり、その高低差約五〇cmがA D間埋設管の勾配である。D 出水口から南東に続く国有水路は、平成五年頃コンクリート製のU字溝として整備され、A D間埋設管からの流水は、遅くとも平成八年頃までは下流域の農地の農業用水として利用されていた。

本件排水設備は、いずれも被告が敷設したものでなく、国から移管を受けたものでもなく、被告の管理の対象にもなっていない。

(6) 本件排水設備における現在の流水状況

現在、本件排水設備には、本件暗渠や本件土地の北側沿いの私道の北側側溝等を経て、県道上に降る雨水のほか、本件土地の北方の丘陵高地の降雨水、流水、住宅等の生活排水等が流れ込んでいる。

県道東側には、本件暗渠からその南方の交差点付近まで被告の設置管理に係る側溝は存在しない。

原告は、第一一一一のとおり、被告がB会所、A マンホール、B C間側溝、B A間埋設管、C A間埋設管及びA D間埋設管（本件排水設備）が本件暗渠と一体となる公の営造物たる道路排水設備として設置又は管理（国からの管理の承継を含む）している旨主張するが、これを認めるに足りる証拠はなく、かえって、前記(5)認定のとおり、本件排水設備は被告が設置したのではなく、被告の管理の対象にもなっていないものである。また、前記(3)認定のとおり、本件土地は、H工業が昭和四七、八年頃当時βに明け渡した後、北東部の高いところを削り取った土砂で南西部の低地を埋め立てて地上げする方法により、県道とほぼ同様の高さに平地化され、その際、自然の水路は埋め立てられ、同水路の代わりに、流水確保のため、暗渠として、A マンホール及びA D間埋設管は当時の本件土地の所有者ないしその関係人によって設置され、当初その管理下にあったものと推認できる。さらに、同認定のとおり、県道と私道の接続地点付近にはH工業が本件土地を占有していた当時丸木橋が架けられていたのが、その

後私道の舗装の際に丸木橋が取り払われ、前記(4)認定のとおり、原告が被告の土木事務所に対して本件暗渠からAマンホールを経てAD間埋設管に流水が流れ込むことについて不服を申し入れるなどし始めた昭和六一年頃には、B会所、BC間側溝、BA間埋設管、CA間埋設管は既に敷設されていたのであるから、これらは私道の所有者ないしその関係人によって流水確保のため設置されたものと推認できる。

## 2 事実上の管理

原告は、第一―二のとおり、本件排水設備を設置したのが被告ではなく、第三者の民間人であり、被告が正規の管理をしていないとしても、被告の事実上の管理が本件排水設備に及んでいながら、本件排水設備は公の営造物の一部をなすものといふべきである旨主張するが、以下に説示するとおり採用できない。

### (1) 本件暗渠と一体としての道路排水設備

原告は、第一―二(1)のとおり、本件排水設備が、本件暗渠と一体となって、当該周辺地域の排水量に応じた排水能力を有する設備として機能し、県道の排水設備としての基準を満たしており、その設置段階における道路管理者の関与があつたとしか考えられない状況にある旨主張する。

#### ア 道路設置者の関与

前記1(3)認定の古くよりの本件土地周辺の流水状況、自然の水路の存在、その上流域、下流域の状況、特に下流域における水田の存在、その水利組合や水田の所有者らによ

る同水路の流水の農業用水としての利用、当該流水に対する水利権の認識、本件土地の一時占有していたH工業による溢水防止のための自然水路の三面張り工事の施工、その後における本件土地所有者ないし関係者による平坦化の際の自然の水路の埋立、流水確保のための代替設備としてのAマンホール及びAD間埋設管の設置、前記1末尾説示の本件土地北側沿い私道の所有者ないしその関係人による流水確保のためのB会所、BC間側溝、BA間埋設管、CA間埋設管の設置等の経緯からすると、現在の県道東側沿いの本件暗渠及び本件排水設備は、いずれも古くから自然の水路が北方の丘陵高地の裾沿いの谷筋として丘陵高地の広い範囲の降雨水、住宅の排水等の流水を集めて下流に繋ぎ、国有水路に通じて、下流域に流水を農業用水として供給し、さらにS川に通じるという役割を担ってきたことを前提に、その役割を引き継ぎ、自然の流水を確保する趣旨で、県道の供用、溢水防止、土地の平坦化、私道の整備等の必要の度毎に、国や土地所有者、占有者ないし関係人らによって随時整備築造されてきた結果として存在するものと認めるのが相当であり、これによれば、本件排水設備を設置した土地所有者、占有者ないし関係人らは、上流域からの流水の流入を承認し、下流域への流水の確保を引き受けていたものと認められる。

そのような承認、引受の由縁については、上流域に対する関係では、上流域からの流水の性質からして、民法二百十四条の自然流水の承水義務ないし同法二百二十条の余水

排泄権に対応する義務或いは同法二百二十一条の通水工作物の使用権に対応する義務等の存在がうかがわれる(なお、原告は、請求原因に対する認否に対する反論の第二段において、民法二百十四条の承水義務は自然排水に関するものであり、人工物たる本件暗渠から本件排水設備に流入する排水を対象とするものではなく、仮にかつて承水義務があったとしても、自然排水が人工物からの排水になった時点において、上記義務は消滅するものというべきである旨主張するが、上記説示のとおり、本件暗渠及び本件排水設備は、従前からあった自然の水路の役割を引き継ぎ、その流水を確保する趣旨で、随時築造されてきたものであり、疎通する流水は従前と変わらないのであるから、疎通を確保するため人工物を構築したからといってへ民法二百十五条は疎通のための工事を権利として認めている)、承水義務が消滅するいわれはなく、上記主張は採用できない)。下流域に対する関係では、上記同様通水工作物の使用権に対応する義務のほか、下流域における水田の存在、農業用水としての利用の事実からして、農業用水の確保のための慣行上の水利権(地役権)ないしこれに類する権利に対応する義務の存在がうかがわれるところである。

以上のように、上流域からの流水の流入を承認し、下流域への流水の確保を引き受けて排水設備を設置する以上、通常の設置者であれば、円滑な流水を確保できる性能を有する設備を設計施工するものと考えられるから、本件暗渠の排水能力がもとの自然の水路の排水能力に見合ったもの

となり、本件暗渠の下流の本件排水設備が本件暗渠の排水能力を引き受ける性能を有するものとして設置され、全体として周辺地域の排水量に応じた排水能力を有する設備として機能し、県道の排水設備としての基準を満たすこととなったとしても、格別不自然ではなく、このことをもって、直ちに本件排水設備の設置段階に道路管理者の関与があったこととの証左とすることはできない。他に、本件排水設備の設置段階に道路管理者の関与があったことを認めるに足る証拠はない。

#### イ 本件暗渠との一体性

前記ア説示のとおり、本件暗渠及び本件排水設備は、いずれも県道供用以前から存した自然の水路が周辺地域の流水において果たしてきた役割を承継するものとしての性質を具有するものであるが、それぞれの設備は当該設置者ないし管理者者において管理すべき筋合いのものであり、上流下流の関係にあるからといって、直ちに本件暗渠を管理する被告が、下流域の他人設置に係る本件排水設備を当然に管理していることにはならないし、逆もまた然りというべきである。

ところで、本件暗渠は本来は県道の側溝として路面排水を目的とするものであるところ、前記ア説示のとおり、県道の供用場所がいわゆる谷筋であったことから、従前から自然の水路に流れ込んでいた流水が同様に流れ込み、同水路の役割をも承継することになったものと解されるが、前記1(6)認定のとおり、本件暗渠より南方の県道東側には被告の設置管理に係る側溝がなく、本件暗渠を経て、県道

の路面排水も、本件排水設備に流れ込む結果となっている。もつとも、県道の路面排水の大半は降雨水と解されるが、その量は、本件暗渠に上記谷筋の周辺地域から集水される降雨水、余水、排水等の全体量に比べれば（降雨水に限っても、道路面積と地域面積と比からすれば）、ごく僅かであることは明らかであり、これが本件暗渠を経て本件排水設備に流れ込んでも、本件排水設備が自然の水路の当時から役割として引き継いだ排水能力（本件排水設備には本件暗渠のほか私道側溝等からも流入している）に格別影響を与える程度のものとは認めがたい。

以上によれば、本件排水設備は、古くより存した自然の水路に変わる排水設備としての性質ないし機能が主体であり、県道の路面排水については、ごく付随的な機能を果たしているのみといえるから、本件排水設備が、本件暗渠に接続し、県道の路面排水が流入していることをもって、直ちに本件暗渠と一体となった路面排水施設としての公の営造物という評価をすることもできない。他に本件排水設備を本件暗渠と一体となった公の営造物と評価すべき事情を認めるに足りる証拠はない。

(2) A D間埋設管の基準合致

原告は、第一——2(2)のとおり、A D間埋設管の口径や勾配等の仕様は、国土交通省近畿地方建設局企画部監修の設計便覧（案）道路編の基準に合致しており、その設置段階における道路管理者の関与があったとしか考えられない状況に

ある旨主張し、証拠中にはA D間埋設管の仕様が上記基準に概ね合致している旨の記載がある。

しかし、A D間埋設管の口径や勾配等の仕様がどのようなものであるのかを具体的に認めるに足りる証拠はない。また、前記1(3)認定のとおり、A D間埋設管は、H工業が昭和四四、五年頃自然水路を溢水防止のためコンクリート三面張りにしたのを、昭和四七、八年頃H工業の本件土地明渡後に、本件土地所有者ないし関係人が、本件土地を平地化するに際して、流水確保のため従前の水路の代わりに設置したものであり、上記設置依頼を受けた施工業者とすれば、本件暗渠から供給される水量に見合った排水能力を有する埋設管を敷設する工事を実施するものと考えられ、その際、国土交通省近畿地方建設局企画部監修の設計便覧（案）道路編の基準に依拠することもあり得るところであり、仮にA D間埋設管の仕様が上記基準に概ね合致しているとしても、直ちにA D間埋設管の設置段階に道路管理者の関与があったことの証左とすることはできない。他にA D間埋設管の設置段階に道路管理者の関与があったことを認めるに足りる証拠はない。

(3) Aマンホールの改造工事

原告は、第一——2(3)のとおり、Aマンホールは、かつてその上部が地上から約三〇cm程度突出していて、形状も四角形であったが、被告は、昭和五〇年代後半にこの突出部分を削って平坦にし、丸形のマンホールに改造する工事を施工した旨主張し、証拠中にはその旨の記載があるが、裏付けに

乏しく、直ちには採用しがたい。また、原告は、Aマンホールに被されている鉄蓋は、K工業株式会社が昭和五六年に製造し、その頃被告に対して納品した製品である旨主張し、証拠中には、当該規格の鉄蓋は被告に納品した可能性はあるが、広く民間業者にも納品している旨の記載があることに照らし、上記主張は直ちには採用しがたい。他に上記主張を認めるに足りる証拠はない。

#### (4) 溢水防止作業

原告は、第一―1―2(4)のとおり、昭和五〇年代の終わり頃、県道が大雨で冠水した際、被告の土木事務所職員がやってきて、本件土地に土嚢を積み上げ、AD間埋設管による排水を確保し、溢水を防止する作業を実施した旨主張し、証拠(いずれも原告の報告書)中にはこれに沿う部分がある。しかし、仮にそのような事実があったとしても、災害防止のための緊急且つ一時的な措置であった可能性を否定しがたく、これをもって、直ちに被告がAD間埋設管を事実上管理している証左とはなしがたい。他に被告がAD間埋設管を事実上管理していることを認めるに足りる証拠はない。

#### (5) 破壊閉鎖阻止の方針

被告の土木事務所職員は、原告がAD間埋設管を破壊したり閉鎖したりしようとした場合には、被告においてできる限りの法律を使って阻止する対応をとる方針であることは、当事者間に争いがない。

もつとも、証拠並びに弁論の全趣旨によれば、被告の土木事務所では、原告がAD間埋設管を破壊したり閉鎖したりすれば、県道に溢水が及び、道路交通に支障が生じるおそれがあるため、道路管理の必要上、関係法規に照らして対処する方針であることを述べたものと認められ、これによれば、同事務所では、道路管理の必要上、AD埋設管に関する原告の動向を要注意の対象事項としているに過ぎないものと解されるから、このような方針であることをもって、直ちに被告がAD間埋設管を事実上管理していることにはならない。他に被告がAD間埋設管を事実上管理していることを認めるに足りる証拠はない。

#### (6) 交渉等

第一―1―2(6)のうち、被告の土木事務所職員が、原告と交渉し、AD間埋設管について補償を申し入れ、C壁から県道東側沿いに側溝の延長工事を施工することを検討したことは、当事者間に争いがない。

前記1(4)認定のとおり、被告の土木事務所側では、原告から、AD間埋設管に本件暗渠からの流水が流れ込むことについて、不服の申し入れを受けたことから、平成五年一月頃には、対価を四〇〇万円として、地上権ないし地役権の設定を提案したが、拒絶され、その後、県道東側の側溝の延長工事を検討するなどしたが、多額の予算と数年の工事期間を要することから、取りやめとなった経緯があったところであるが、被告側が原告の申し入れに対し、対案を提示し、対応策

を模索していたことはうかがえるにしても、それ以上に、これをもって、被告がA D間埋設管を事実上管理していることの証左ともなしがたい。他に被告がA D間埋設管を事実上管理していることを認めるに足りる証拠はない。

### (7) 再度のAマンホールの改造工事の言明

原告は、第一―1―2(7)のとおり、被告の土木事務所職員が、平成九年七月二九日、原告から、本件土地上に本件マンションを建築するについて、Aマンホールの高さが敷地面より高くなるからその対応をしてほしい旨の要望を受けた際、Aマンホールの高さを切り下げる工事をする用意がある旨明言した旨主張し、証拠中にはこれに沿う記載があり、証拠中にも、同日、同事務所職員に対し、原告から、本件土地上に本件マンションを建築する予定であり、Aマンホールの高さが敷地面より高くなるから、その対応をしてほしい旨の申し出があった旨の記載があるが、同証拠中には、さらに、原告の申し出については、被告側で調整したが、最終的には施工不要となった旨の記載があり、以上によれば、同事務所職員がAマンホールの高さの切り下げを明言したとまでは認めがたい。また、上記のような折衝があったからといって、直ちに被告がAマンホールを事実上管理しているとは認めがたい。他に被告がAマンホールを事実上管理していることを認めるに足りる証拠はない。

### (8) まとめ

以上によれば、被告の事実上の管理が本件排水設備に及んでいたとは認められず、本件排水設備が公の営造物の一部をなすものということとはできない。

### 3 瑕疵

第一―1―3のうち、本件暗渠の北方から下ってきた流水が、B会所からB A間埋設管、或いはB C間側溝次いでC A間埋設管を経て本件土地内にあるAマンホールに至り、そこからA D間埋設管を経てD出水口に至り、そこから水路に流れ込んでいることは、当事者間に争いが無い。

原告は、第一―1―3のとおり、被告が、私有地である本件土地内にその所有者の同意を得ないで、AマンホールやA D間埋設管を設置管理し、仮に設置したのでないとしても、これらを事実上管理し、それによって、本件土地を不法占有した旨主張するが、被告が、本件土地内にAマンホールやA D間埋設管を設置管理していないことは、前記1説示のとおりであり、AマンホールやA D間埋設管を事実上管理していないことも、前記2説示のとおりである。したがって、被告がAマンホールやA D間埋設管の設置管理ないし事実上の管理により本件土地の不法占有をしているとは認められず、他に被告による本件土地の不法占有を認めるに足りる証拠はない。

原告は、被告が、県道の管理者として、県道の排水設備をしななければならぬのに、県道の東側沿いにC壁で行き止まりになる側溝を設置したのみで、無断で本件土地内のAマンホールやA D

間埋設管に本来側溝によるべき排水機能を代替させており、本件排水設備には、本件土地の無断使用という本来あり得ない異例な構造であるという欠陥を有する旨主張する。

しかし、B会所、BC間側溝、BA間埋設管及びCA間埋設管が、被告の設置管理に係るものではなく、事実上の管理下にもないことは、前記1、2説示のとおりである。

他方、県道東側沿いの本件暗渠の北方から下ってきた流水が、B会所からBA間埋設管、或いはBC間側溝次いでCA間埋設管を経て本件土地内にあるAマンホールに至り、そこからAD間埋設管を経てD出水口に至っていることは、上記のとおりであり、そうすると、県道の排水設備としては、本件暗渠の南端までしかなく、そこから下流の排水は、民間の設置ないし管理に係る設備に依存する構造になることは明らかである。

原告は、これをもって、県道の排水設備としての瑕疵を主張するものと解される。

しかし、前記2(1)イ説示のとおり、県道の路面排水の大半は降雨水と解され、その量は、本件暗渠に上記谷筋の周辺地域から集水される降雨水、余水、排水等の全体量に比べれば（降雨水に限っても、道路面積と地域面積と比からすれば）、ごく僅かであることは明らかであり、これが本件暗渠を経て本件排水設備に流れ込んでも、本件排水設備の自然の水路当時から役割として引き継いだ排水能力（本件排水設備には本件暗渠のほか私道側溝等からも流入している）に影響を与える程度のものとは認めがたい。

したがって、県道東側の側溝が本件暗渠以南に設置されていないことが、道路構造ないし管理に関し何らかの行政上の問題を包

含する余地があり、また、僅かとはいえ、県道上の路面排水が、本件土地内のAマンホールやAD間埋設管に流れ込み、いわば他人の所有地を通過していることによる私法上の問題が残る余地があるとしても、そのこと自体によって、県道や本件土地に危険を及ぼすものとは認めがたく、県道の排水設備が本来備えるべき安全性を欠如しているものとはいえず、瑕疵があるとはいえない。

さらに、原告は、被告が、本来側溝によるべき排水機能を本件土地内のAD間埋設管に代替させながら、十分な強度を付与しないまま放置したため、本件土地上に本件マンションを建築することになれば、AD間埋設管がその重量に耐えられず、地上に危険を及ぼす事態となり、その結果、所有者の所有権の行使を妨げる結果となったとも主張するが、本件土地内のAD間埋設管に県道の路面排水が流入していることは、上記説示のとおりであるとしても、前記1(3)認定のとおり、本件土地にAD間埋設管を設置したのは、当時の所有者ないしその関係人であり、現在の本件土地の所有者はAD間埋設管が設置された本件土地を買い受けたものであるから、路面排水の流入があるからといって、被告が、本件土地上に本件マンションを建築することができるよう十分な強度を付与すべき義務が生じるものとはいいがたく、また、AD間埋設管が上記マンションの重量に耐えられず、地上に危険が生じる事態の責任を負うべきものともいいがたいところであり、上記主張は採用できない。

他に県道の排水設備が通常有すべき安全性を欠く状況にあることを認めるに足りる証拠はない。



## 一一 損害

(本件控訴による当審における審判の対象部分に限る)

第一―二のうち、本件土地にA D間埋設管が埋設されていることは、当事者間に争いが無い。

仮に県道東側沿いの本件暗渠の南方に側溝の設置管理がなされておらず、県道の路面排水が本件土地内のAマンホールやA D間排水管に流入していることをもって、公の营造物の設置管理の瑕疵といえる余地があり得るとしても、以下のとおり、原告の主張の第一―二の損害は認められない。

すなわち、原告は、本件土地を所有し、本件土地上に本件マンションを建築するについてA D間埋設管部分の地盤の補強のために養生工事をした旨主張し、証拠中にはこれに沿う部分があるが、前記第一―二の事実認定に供した証拠関係に照らして直ちには採用しがたく、他にこれを認めるに足りる証拠はない。かえって、前記第一―二(2)ないし(4)認定のとおり、本件土地の所有者は原告の妻であり、本件マンションを建築したのは原告の長男である。

また、原告は、A D埋設管が埋設されていることにより、本件土地所有権の適正な行使を妨げられ、養生工事を余儀なくされた旨主張する。しかし、前記第一―二(1)説示のとおり、A D間埋設管は、本件土地の従前の所有者ないしその関係人が上流域からの流水の流入を承認し、下流域への流水の確保を引き受ける趣旨で設置したものであり、現在の本件土地の所有者はA D間埋設管が設置された本件土地を買い受けたものであるから、A D間埋設管の存在故に本件土地上に本件マンションが建築できないのは、本件土地の従前の所

有者ないしその関係人の行為によるものというべきである。A D間埋設管に県道の路面排水が流入しているからといって、被告が、本件土地上に本件マンションを建築することができるような十分な強度を付与すべき義務が生じるものとはいいがたく、また、A D間埋設管が上記マンションの重量に耐えられず、地上に危険が生じる事態の責任を負うべきものとはいいがたい。

したがって、仮に県道東側沿いの本件暗渠の南方に側溝の設置管理がなされておらず、県道の路面排水が本件土地内のAマンホールやA D間排水管に流入していることをもって、公の营造物の設置管理の瑕疵といえる余地があり得るとしても、それゆえに、被告側が本件土地所有者に対し養生工事を余儀なくさせるような損害が発生する根拠は見当たらない。

### 3 結語

以上によれば、その余の点について判断するまでもなく、請求は理由がない。