

道路行政セミナー

ROAD ADMINISTRATION SEMINAR

2008
MAY

5

目次

エッセイ 砂利道 加藤 宣利 1

■ 特集 ■ 道路法制

道路法クイズ
～初心者からベテランの方まで道路法令の理解を深めよう～ 道路局路政課 5

北海道における正面衝突事故対策
～ランブルストリップスの設置効果等について～ 北海道開発局
建設部道路維持課 17

広島県の道路管理について～地域協働の視点から～ 角 正 明 25

広島県橋梁アセットマネジメントについて 新 田 勉 33

神戸淡路鳴門自動車道全通（明石海峡大橋）
10周年記念事業について 本州四国連絡
高速道路(株) 39

瀬戸大橋開通20周年記念事業について 本州四国連絡
高速道路(株) 43

道路占用Q&A 道路占用制度の法的性質について 道路局路政課
道路利用調整室 47

訴訟事例紹介

店舗移転補償額の提示が遅れたことによる
損害の有無が争われた事例 青柳 敬直 51
一都市計画事業における店舗移転補償に係る損害賠償請求事件一

連載 道と人びと(その5) 厩戸豊聡耳皇子の聖徳の道 三木 克彦 60

時・時・時 64



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がご覧いただけます。
URL <http://www15.ocn.ne.jp/~roadpr>

【表紙の写真】洞爺湖

北海道南西部に位置し、日本では9番目の面積を誇るカルデラ湖。沿岸には洞爺湖温泉、有珠山などがあり、有数の観光地である。今年7月には洞爺湖町に

道路法クイズ

初心者からベテランの方まで道路法令の理解を深めよう

道路局路政課

この道路行政セミナーは、国や地方公共団体の道路管理に関する部署にいる方々のみならず、日頃道路に携わる多くの方々がご覧になっていると伺っています。その中には、この道何十年の方も、今年初めて道路管理に携わることになった方々もいらっしゃるかと存じます。

このような観点から、従来、我々としては、道路に関する法令が改正される都度、その内容をできるだけ簡易に解説し、また、日頃、問い合わせを受けている道路の関係する法令の諸問題について、道路法Q&Aという形式で取り上げてきたところです。

今回、読者各層に対し、道路法をはじめとする道路に関する法令について、理解を深めてもらうとともに、親しみをもってもらい、さらに積極的に日頃の道路行政に活かしてもらうためにはどのようなすべきかを検討し、それでは、世代の別なく、楽しめるクイズ方式だったらどうだろうかと考えました。

その内容は誰でも知っている基本的なものから、少しマニアックなものまで幅広く準備しましたが、これまで当課に問い合わせのあった課題について抽出し、問題化したものであり、一つ一つが、何らかの形でお役に立てるのではないかと考えています。また、クイズの途中で、コラムを設け、ここでは、これまでの道路法制の歴史についても触れています。道路法制の奥深さを少しでも伝えられればと思ひ掲載しました。

それでは、ベテランの皆さんも、道路初心者みなさんも、楽しみながら、回答してみてください。

(答と解説は一番最後に付けています。)

〈基礎問題〉

Q 1 次のうち、道路法の目的とされているものはどれか？

- ① 道路網の整備を図るため、道路に関して、一定の事項を定め、もって道路の交通に起因する障害の防止に資すること。

- ② 道路網の整備を図るため、道路に関して、一定の事項を定め、もって交通の発達に寄与し、公共の福祉を増進すること。

- ③ 道路の整備を図るため、道路に関して、一定の事項を定め、もって道路の交通に起因する障害の防止に資すること。

Q 2 次のうち道路法上の「道路」の定義に含まれるものはどれか？

か？

- ① トンネル

- ② 電線共同溝

- ③ ①と②の両方

Q 3 次のうち道路法上の道路でないものはどれか？

- ① 一般自動車道

- ② 高速自動車国道

- ③ 市町村道

Q 4 既設の道路のバイパスの新築工事は、一般的に、次のうち

どの道路法上の管理形態に入るか？

- ① 新設

- ② 改築

- ③ その他の管理

Q 5 次のうち、「維持」の管理形態

に当たらないと道路法上解釈されるものはどれか？

- ① 草むしり

- ② 路面の穴埋めのための再舗装

- ③ 砂利の補充

Q 6 道路法第三十三条第二項第二号では、一定のNPOやボラ

ンティアグループ等が道路を占用して物件等を設ける場合、物件等の内容によっては、占用許可基準のうちの「無余地性の基準」が緩和されることがあるが、次の中で、「無余地性の基準」の緩和が認められないものは次のうちどれか？

- ① 並木

- ② 花壇

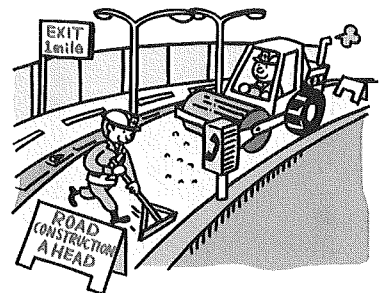
- ③ パーキングメーター

Q 7 例えば、道路法第四十三条や道路法九十九条では、「み

だりに」道路を損傷し、又は汚損…」ないし、「みだりに」道路を損壊し…」とあるが、この「みだりに」の意味のうち最も適切なものは次のうちどれか？

- ① 正当な又は合理的な理由無く

- ② みだらな行為により



- 日本の道路法制の起源 -

日本の道路に関する法制の起源は、なんと律令時代にさかのぼります。7世紀中頃の大化の改新により、中央集権的な国家体制が成立したことにより、中央と地方の往来及び物資の移動が増大することとなり、それに伴い全国的な道路網の発達が促されました。さらに、奥羽地方への大規模な征討軍の派遣を契機として、軍事道路の発達も見られました。

そうした流れの中で、8世紀初頭に大宝令（令は現在の行政法や民法に当たります）や営繕令というものが定められました。大宝令では、当時の重要な道路が大路・中路及び小路に分けられ、改良の規模・順序等の基準が定められ、営繕令では、定期的な修繕、災害等の際の応急処置が規定されました。これが、日本の道路法制史の始まりになります。

さらに、この時代には駅制が確立し、国道ともいべき重要な道路には20kmごとに駅が設けられ、駅ごとに駅長・駅戸及び馬車が置かれました。しかし、これらの施設は一般人には開放されず、政府の役人にのみ使用が許されました。

律令制度が形骸化する古代末期までは、これらの法制を基礎として古代の道路行政が展開されていたのです。

③ 道路管理者の承認無く

Q 8

道路管理者は、道路法第四十八条の十七に規定により、道路の区域外にある道路の通行者又は利用者の利便の確保のため必要があると認めるときは、一定の工作物や施設についても、当該工作物の所有者等と協議し、当該工作物を管理できるが、この特例の対象となる工作物又は施設は次のうちどれか？

- ① 通路
- ② 時計台
- ③ 公衆電話

Q 9

次のうち、路線の認定の公示についての規定が道路法にないものはどれか？

- ① 一般国道
- ② 都道府県道
- ③ 市町村道

Q 10

次のうち、一般国道の管理主体となることができないのはいずれか？

- ① 高速道路株式会社
- ② 村
- ③ 国土交通省道路局路政課課長

Q 11

次に掲げるものは、道路法第十二条であるが、（ ）の組み合わせとして正しいものはどれか？

- 「国道の新設又は（ ）は、（ ）が行う。ただし、工事の規模が小であるものその他政令で定める特別の事情により都道府県がその工事を施工することが適当であると認められるものについては、その工事にかかる路線の部分に存する（ ）が行う。」
- ① 改築、国、市町村
 - ② 改設、国、都道府県
 - ③ 改築、国土交通大臣、都道府県

Q 12

次のうち、道路と相互に効用を兼ねることにより「兼用工作物」となりえないものはどれか？

- ① 堤防
- ② 自動販売機
- ③ ダム

Q 13 次のうち、道路の占用を禁止又は制限できる場合として、道路法上特に挙げられていないのはどれか？

- ① 幅員が著しく狭い道路
- ② 交通が著しくふくそうする道路
- ③ こう配が著しく急な道路

Q 14 市町村は、市町村道以外の道路管理者に対して、歩行者の通行の安全の確保に資する道路の改築の事業のうち一定のものを行うことを要請できるが、要請が認められていない事業は次のうちどれか？

- ① 道路の附属物である自転車駐車場の道路上における設置
- ② スマートICの設置
- ③ 横断歩道橋の設置

Q 15 A市にある道路について、B市長が「区域外道路」として路線認定しようとした。この場合、A市長の承諾以外に必要な手続きはどれか？

- ① 国土交通大臣の認可
- ② A市・B市が所属する都道府県知事の認可
- ③ A市議会の承諾

Q 16 次の文章の（ ）に入るものを選び。

「国道の路線と市町村道の路線とが重複する場合には、その重複する道路の部分については、（ ）に関する規定が適用される。」

- ① 国道
- ② 都道府県道
- ③ 市町村道

コラム vol.2

- 中世～近世の道路法制 -

中世に入ると、律令制度の形骸化に伴いそれまで発達してきた交通制度も崩壊してしまいました。政治の中心が鎌倉に移ったことに伴い関東の道路が改良されたこと以外には、とりたてた発展はなく、むしろ後退してしまった地域の方が多かったようです。

戦国時代になると道路の荒廃はなお一段と進みましたが、織田信長が出現すると状況は変わります。信長は、四人の道奉行を置き、道路の改良、交通制度の確立の任に就かせ、道路の整備に注力しました。注目すべきは、道路の幅員が定められたことで、東海道は6.4m、その他の主要な道路は5.5mとされました。また「一里塚」の制度が開始され、一里（約4km）ごとに塚が設けられ里程標とされました。

江戸時代には中央集権政治が確立し、参勤交代が行われたこともあって道路も一層の進歩をとげました。例えば、徳川家康の「百箇条」では、幅員について、大海道六間（11m）、小海道三間（5.5m）、横道馬道二間（3m）、歩行道一間（1.8m）と定められました。しかし、他方で徳川政府は国内の戦争に備えて江戸周囲の河川に橋を架けることを許しませんでした。これによって道路交通は著しく阻害され、馬車交通の発展により道路整備が大幅に進んだ西洋に比して、日本の道路整備は大きく後れたものとなってしまいました。

以上のように、江戸時代までの道路法制は、日本の経済発展が西欧諸国と比べて著しく遅れていたことを反映して、古代の大宝令以来概ね停滞していたものと考えられます。以後、明治時代から少しずつではありますが、道路行政の全般にわたって、近代国家としての諸制度が着々と準備され、現在のような道路法制が出来上がったのです。

Q 17 次に掲げるものは、道路法第四十七条の六であるが、() の組み合わせとして正しいものはどれか？

「道路管理者は、道路の() を行う場合において、当該道路の存する地域の状況を勘案し、適正かつ合理的な土地利用の促進を図るため必要があると認めるときは、第十八条第一項の規定により決定し又は変更する道路の区域を() について() の範囲を定めたもの(以下、「立体的区域」という。)とすることができらる」

- ① 新設又は改築、空間又は地下、上下
- ② 新設又は修繕、上下又は左右、上下左右
- ③ 維持又は修繕、上下又は左右、上下左右

Q 18 次のうち、平成一九年度の道路法改正の内容として正しいものはどれか？

- ① 自転車専用道の指定の公示の方法に変更があった。
- ② 自転車駐車場の駐車料金及び割増金に関する規定の新設は見送られた。
- ③ 道路附属物の自転車駐車場から料金を徴収することができなくなった。

Q 19 次のうち、道路法に基づく有料の橋又は渡船施設を設置できない道路はどれか？

- ① 一般国道
- ② 都道府県道
- ③ 市町村道

Q 20 道路法第九十二条によると、道路の供用の廃止又は道路の区域の変更があつた場合において、当該道路を構成していた

不用となつた敷地等(不用物件)は、従前当該道路を管理していた者が一年をこえない範囲内において政令で定める期間、管理しなければならぬとされているが、具体的にはどの程度管理することになるのか？

- ① 一般国道一〇カ月、都道府県道八カ月、市町村六カ月
- ② 一般国道八カ月、都道府県道八カ月、市町村四カ月
- ③ 一般国道五カ月、都道府県道四カ月、市町村三カ月

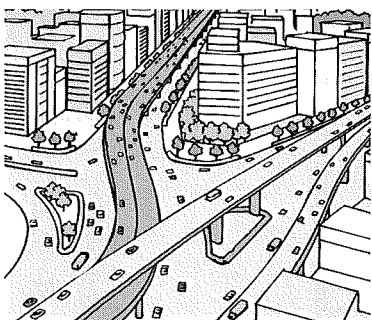
今までの問題はいかがでしたか？
しっかりと答えられたでしょうか？

ここからの問題は難易度が少し上がります。道路法に関する知識を駆使して取り組んでみて下さい。

〈上級者向け問題〉

Q 21 指定区間内の一般国道については、国土交通大臣が道路管理者となりませんが、次に掲げる主体のうち、国土交通大臣の権限を代行して、新設又は改築をできるのはどの主体か？

- ① 環境大臣
- ② 都道府県
- ③ 代行できない



Q 22

Aは、占用料を払うのを避けるために、道路の占用許可を経ずに道路を占用している（不法占用）。この場合、道路管理者が行うことの出来る行政上の手続きとして道路法に規定されていないものは次のうちどれか？

- ① 道路法違反を理由とした刑事告発
- ② 撤去命令
- ③ 路政課長のビンタ

Q 23

次のうち、道路法による「道路の附属物」に当たるものはどれか？

- ① 電柱
- ② パーキングメーター
- ③ 道路上の気象観測装置

Q 24

都道府県道の路線の変更又は廃止に際し、都道府県知事が国土交通大臣と協議する必要があるものは、次のうちどれか？

- ① 鉄道又は軌道の敷設のために必要な路線の廃止
- ② 水害、潮害、雪害、砂害等の災害を避けるために必要な局部的路線の変更
- ③ こう配又は屈曲の局部的改良のために必要な路線の変更

Q 25

次のうち、道路法第十七条第三項の規定により、指定市以外の市町村が行うことが認められていない事業はどれか？

- ① 植樹帯の設置

- ② 車線の拡幅
- ③ 歩道の改築

大変お疲れ様でした。さて、正解はいくつだったでしょうか？

《解答》

問題番号	解答	問題番号	解答
1	②	14	②
2	③	15	③
3	①	16	①
4	②	17	①
5	②	18	③
6	③	19	①
7	①	20	②
8	①	21	③
9	①	22	③
10	③	23	③
11	③	24	①
12	②	25	②
13	③		

正解数が

【〇～五個の方】

道路法に関する知識がまだ物足りないようです。一から出直して下さい。

【六～一〇個の方】

道路法について基礎的な知識をお持ちのようです。これから更に知識を深めていって下さい。

【一一～一五個の方】

道路法の知識は豊富にあると言えます。細かいところまで押さえて、更なる理解を深めるとよいでしょう。

【一六～二〇個の方】

道路法について、かなり詳しい知識をお持ちのようです。道路法を相当程度使いこなせていると言えるでしょう。

【二一～二四個の方】

あなたは道路法マスターです。道路法についてのどんな質問にも対応できるでしょう。

【全問正解の方】

あなたは路政課長レベルです。今日から路政課長として着任して下さい。

〈解説〉

Q1 ②

選択肢の三つの文章は、①は道路運送法の目的を改編したもので、②が道路法の目的を要約したものです。

②と③の違いは、②が「道路網の…」となっているのに対し、③は「道路の…」となっている点です。

道路法では、単に「道路」の整備を目的とするのではなく、「道路網の整備」を目的としており、これは、同法が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その対象にしていることの証左となっています。

Q2

③

トンネルは、道路法第二条第一項で「道路と一体となつてその効用を全うする施設又は工作物」として、「道路」の定義に含むものとされています。

電線共同溝は、同法第二条第二項第七号で「道路の附属物」の一つとして列挙されているものであり、同条第一項においては、これらの「道路の附属物」についても道路に含まれるものとされています。

よって、トンネル、電線共同溝共に道路法上の「道路」の定義に含まれることとなります。

Q3

①

道路法上の道路の種類は、道路法第三条に掲げられており、高速自動車国道、一般国道、都道府県道、市町村道の四種類となっています。なお、一般自動車道は、道路運送法に規定されているものであり、道路法上の道路ではありません。

Q 4 ②

新設とは、道路法上の道路を新しく設置することです。この中には、区域決定や、土地の買収あるいは使用賃借契約による使用権の取得等の権原を取得し、登記等を行ない、あるいは実際の道路工事を行なうこと等が含まれます。

改築とは、既設の道路法上の道路の効用、機能等を原状より良くするための工事をいい、その内容は道路の線型改良、拡幅、舗装等です。

バイパスの新築工事に関しては、一般的に、道路の区域変更によって行うものであり、道路法上の管理形態としては改築に入ると解されます。

Q 5 ②

道路法上の「維持」は、反復して行われる道路の機能保持のための行為であって工事をともなわないものであると解されています。現在の道路の構造を現在の状態でもちこたえることとも言えます。具体的には、清掃、除雪等が挙げられます。路面の穴埋めのための再舗装に関しては、「修繕」のカテゴリに入るものであると解されます。修繕は、既設の道路の構造が損傷したときにその構造を回復する工事のことをいいます。

Q 6 ③

占用を許可するための法律上の基準の一つとして「道路の敷地外に余地がないためやむを得ないもの」でなければならぬという「無余地性の基準」がありますが、これが緩和される工

作物等について、道路法三十三条第二項各号及び道路法施行令第十六条の二に定めがあります。

パーキングメーターは、道路法三十三条第二項各号と政令に規定されていないため、「無余地性の基準」の緩和の対象にはなりません。

Q 7 ①

道路法第四十三条や道路法第九十九条で用いられている、「みだりに」という言葉の意味は、「正當な又は合理的な理由無く」という意味であります。「みだらな行為により」って答えの方、まずはしっかり睡眠をとりましょう。

Q 8 ①

道路法第四十八条の十七では、道路管理者は、道路の区域外にある一定の工作物や施設についても、当該工作物の所有者等との協議が成立したときは、当該工作物を管理することができると規定されています。そして、道路法施行令第三十五条の三で、通路、自転車駐車場や花壇など、協議の成立により道路区域外であっても管理が可能になる施設・工作物が挙げられています。

なお、時計台・公衆電話に関しては、同条に規定がないため、協議の成立により道路区域外であっても管理が可能になる施設・工作物の対象とはなっていません。

Q 9 ①

路線の認定の公示についての規定は、道路法第九条にあります。同条は、都道府県道及び市町村道の路線の認定に係る公示について定めていて、路線名など公示すべき事項が挙げられています。

しかし同条には高速自動車国道と一般国道についての規定はなく、また他の道路法の条項においても、高速自動車国道と一般国道については規定がありません。これは、高速自動車国道と一般国道が政令で指定され、当然に官報に掲載されて公布されるので、特にその公示について規定する必要がないからです。

Q 10 ③

一般国道の管理者の規定には様々なものがあり、特例が多くあります。国道の新設・改築に関しては、道路整備特別措置法第三条により、国土交通大臣の許可を受けた場合には、高速道路会社による管理も認められています。また、道路法十七条第三項により、歩道の新設等に関しては村が管理主体になることも認められています。

Q 11 ③

道路法第十二条は、「国道の新設又は（改築）は、（国土交通大臣）が行う。ただし、工事の規模が小であるものその他政令で定める特別の事情により都道府県がその工事を施工することが適当であると認められるものについては、その工事にかかる路線の部分に存する（都道府県）が行う」と規定し

ています。

Q 12 ②

兼用工作物に関しては、道路法第二十条に規定があり、兼用工作物になりえるものが規定されています。同条によると、兼用工作物になりえるのは、堤防、護岸、ダム、鉄道又は軌道の橋、踏切道、駅前広場その他公共の用に供する工作物又は施設、となっています。公共の用に供する工作物又は施設に自動販売機は含まれないため、兼用工作物にはなりません。

なお、その他公共の用に供する工作物又は施設には、国又は地方公共団体が設置したものに限らず、私鉄のように私人が公共の目的をもって公衆の共同使用に供するため設置した工作物又は施設も含まれます。

Q 13 ③

道路法第三十七条には、道路の占用の禁止又は制限区域等についての規定があります。その中で、道路管理者が占用の禁止又は制限をすることが可能な例として、幅員が著しく狭い道路と交通が著しくふくそうする道路の二つが挙げられています。が、こう配が著しく急な道路は挙げられていません。

Q 14 ②

道路法四十七条の五では、市町村は、市町村道以外の道路管理者に対して、歩行者の通行の安全の確保に資する道路の改築

の事業のうち一定のものを行うことを要請できると定められています。そして、道路法施行令第三十五条の二において、道路の附属物である自転車駐車場の道路上における設置や横断歩道橋の設置など、要請が認められる事業が定められています。

この要請制度は、その名のとおり、歩行者の安全のための道路の改築に関する要請制度であり、スマートICの設置については、道路法及び道路法施行令に列挙されないのとはもとより、その趣旨からいっても、入りません。

Q 15 ③

市町村道の路線の認定に関しては、道路法第八条に規定があり、同条第三項から第五項までで区域外道路の路線認定についての規定があります。

まず同条第三項において、市町村長が区域外道路の路線を認定するときは、区域外道路の存する地元市町村の長の承諾を得ることが必要とされています。

そして、同条第四項において、同条第三項における地元市町村長の承諾に際して地元市町村議会の議決が必要であるとされています。

ちなみに、区域外道路の路線認定に国土交通大臣の認可や都道府県知事の認可は必要ありません。

Q 16 ①

道路法第十一条は、路線が重複する場合の措置について定めています。国道の路線と市町村道の路線が重複する道路の部分

についての規定は同条第一項にあり、国道に関する規定が適用されると定められています。

なお、国道の路線と都道府県道の路線が重複する道路の部分については国道の規定が、都道府県道の路線と市町村道の路線が重複する道路の部分については都道府県道の規定が適用されると定められています。

Q 17 ①

道路法第四十七条の六は、「道路管理者は、道路の（新設又は改築）を行う場合において、当該道路の存する地域の状況を勘案し、適正かつ合理的な土地利用の促進を図るため必要があると認めるときは、第一八条第一項の規定により決定し又は変更する道路の区域を（空間又は地下）について（上下）の範囲を定めたもの（以下、「立体的区域」という。）とすることができ」と定めています。

「新設又は改築を行う場合」に限られるのがポイントです。

Q 18 ③

平成一九年度の道路法改正の内容の一つに、自転車駐車場に関する規定の新設・追加があります。具体的には、第二条の道路の附属物として自転車駐車場が追加され（従来、自転車駐車場は道路法施行令第三十四条の三第六号で規定されていました）、第二十四条の二で、自転車駐車場の駐車料金及び割増金に関する規定が新設されました。これらの規定は、近年問題となっている放置自転車対策のために、道路管理者が自転車駐車場

に自転車を駐車させる者から駐車料金を徴収できることとし、それにより自転車駐車場の整備を促進しようというものです。

Q 19 ①

有料の橋又は渡船施設については、道路法第二十五条に規定があります。同条は都道府県道又は市町村道について設けられる有料の橋又は渡船施設に関する規定をしていますが、一般国道については規定がなく、道路法では、有料の橋又は渡船施設を設置できる道路を都道府県道又は市町村道に限定していません。

Q 20 ②

道路法第九十二条に規定されている不用物件の管理期間の具体的な長さについては、道路法施行令第三十八条に定めがあり、ここでは、一般国道八ヵ月、都道府県道八ヵ月、市町村四ヵ月の期間については、不用物件の管理をしなければならないこととされています。

Q 21 ③

道路法第十二条ただし書及び道路法の一部を改正する法律（昭和三十九年法律第百六十三号）附則第三項の規定等により都道府県についても一般国道の新設又は改築を行うことができますが、指定区間内の一般国道については、道路法第二十七条の権限代行を規定しているものに、定めがないことから、都道府県であっても権限を代行して新設又は改築を行うことはでき

ません。

環境大臣がおこなうことができないのは言うまでもありません。

Q 22 ③

道路法では、第三十二条により道路の占用を道路管理者の許可に係らしめています。よって、不法占用物件は、道路法第七十一条に規定されている道路管理者等の監督処分の対象となり、場合によっては監督処分により撤去命令を受け、さらにこれに従わない場合には行政代執行もなされる可能性があります。

他方、道路法百条の第一号により、道路法違反の罪として告発を受ける可能性もあります。

路政課長のビントは、道路法に規定されていないため、この手続きをとることは出来ません。

Q 23 ③

「道路の附属物」とは、道路の構造の保全、安全かつ円滑な道路の交通の確保その他道路の管理上必要な施設又は工作物であり、道路法第二条第二項及び道路法施行令第三十四条の三の各号に掲げられるものとされています。すなわち、それぞれの物が道路附属物であるかどうかは、その要件に当てはまるかどうかで判断されるものです。

電柱、パーキングメーターについては、それぞれ道路の附属物として各号に列挙されておらず、道路法三十二条第一項各号

及び令七条各号において占用物件として列挙されているものです（電柱：道路法第三十二条第一項第一号。パーキングメーター：道路法施行令第七条第一号）。

一方、道路上の気象観測装置については、道路法第二条第二項第四号において、道路情報管理施設の一つとして列挙されているものであり、道路附属物に当たるものであるといえます。

Q 24 ①

道路法七十四条において、都道府県道の路線の認定、変更又は廃止をする際には国土交通大臣との協議が必要であると定められています。しかし、同条ただし書きでは政令で定める軽易なものについては協議が不要であるとされています。これについて定めたのが道路法施行規則第七条の二であり、協議が不要な場合が規定されています。（同条第一項第七号では水害、潮害、雪害、砂害等の災害を避けるために必要な局部的路線の変更について、同項第八号ではこう配又は屈曲の局部的改良のために必要な路線の変更について、協議が不要である旨が定められています。）

なお、鉄道又は軌道の敷設のために必要な路線の「変更」については、同項第三号において規定がされていますが、「廃止」については規定がありません。よって、鉄道又は軌道の敷設のために必要な路線の「廃止」については、国土交通大臣との協議が必要ということになります。

Q 25 ②

道路法第十七条第三項では、一定の管理事業に限って、特例として、指定市以外の市町村が当該市町村の区域内の指定区間外の国道若しくは都道府県道につき管理することを認めています。これは、都市の再生や地域の活性化等を図るためには、当該地域の特性や地域が抱える課題等について最もよく把握している市町村が中心となって、地域のニーズに即した道路の管理を促進することが重要であるという趣旨によるものです。

特例が認められる具体的な事業は、歩道・自転車道・植樹帯又は路肩等の新設・改築・維持又は修繕であり、同項と道路法施行令第一条の六で定められています。

注意すべき点は、この特例の適用範囲が車道部分には一切及んでいないという点です。なので、車線の拡幅は特例の対象外となっています。

北海道における正面衝突事故対策

ランブルストリップスの設置効果等について

北海道開発局建設部道路維持課

一 はじめに

積雪寒冷・広域分散の地域構造にある北海道では、移動手段の大部分を自動車に依存しています。しかし、圏域・地方中心城市間を連絡する高速道路ネットワークは整備途上にあるため、現在は一般国道がこれらを補完する役割を担っています。そのため、広域分散型の地域構造における経済活動等の支援、医療過疎等の解消にむけた広義の安心・安全の確保、そして交通事故を防止し快適な道路環境を目指す狭義の安全・安心の確保のために、国土交通省北海道開発局（以下、「開発局」）では一般国道の改良事業や交通安全事業について積極的に事業を進めているところであります。

交通事故対策については、交通管理者との連携のもと、必要な道路整備を進めてきた結果、平成一七年度には北海道の交通事故死者数ワースト1を一四年ぶりに返上しました。しかしながら、

交通事故死者数は依然、三〇〇人前後で推移し致死率も全国平均の約一・四倍と未だに深刻な状況が続いています。特に北海道では、国道において全道路種別における事故発生件数の割合が二四％に対し、死亡事故件数は五三％を占めるなど重大事故が多発しています。死亡事故に至りやすい事故形態は、人対車両を除くと正面衝突、路外逸脱、工作物衝突事故などの郊外で多く発生する事故です。郊外部では、走行速度が高くなりやすい傾向が見られるために、結果的に死亡事故に至りやすいと推察されます。

北海道内の郊外部の国道は大半が二車線道路であり、正面衝突事故と工作物衝突・路外逸脱事故を防止する対策の検討が必要となりますが、その対策工の選定にあたっては、地域特性を踏まえ比較検討する必要があります。例えば、センターポールや道路鋸（チャッターバー）は冬期間の除雪作業の支障となるために、設置箇所は十分な考慮が必要です。また、中央分離帯の設置は費用が高価であるため、二車線道路における設置は、山間部の急カー

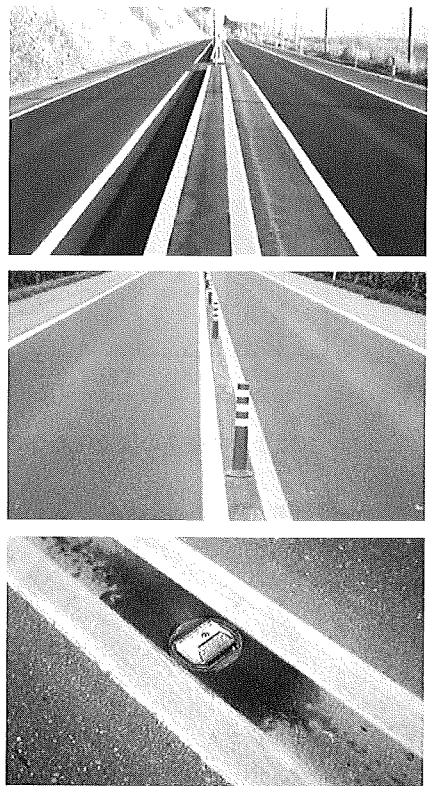


写真1 従来の正面衝突事故対策
 上：中央分離帯、中：センターポール、
 下：チャッターバー

ブ等の箇所を特例として設置してきました(写真1)。北海道で最も多い死亡事故類型は正面衝突ですが、これは死亡事故全体の二六%を占め、全国に比べ約二倍以上の割合になります(図1)。そのため、北海道における死亡事故を減少させるためには、正面衝突事故に着目した事故対策を実施する必要があります。本稿では、新たな交通死亡事故対策の取組みであるランブルストリップスの設置効果等について開発局での取組みを中心に紹介します。

二 北海道の交通事故特性

北海道における交通事故死者数は、図2に示すように昭和四〇年中頃のピークを境に、全国のトレンドと同様に減少傾向が続きました。しかし、その後再び増加に転じ、平成二年には第二のピークとして死者数七一五人に達し、交通事故死者数全国ワースト

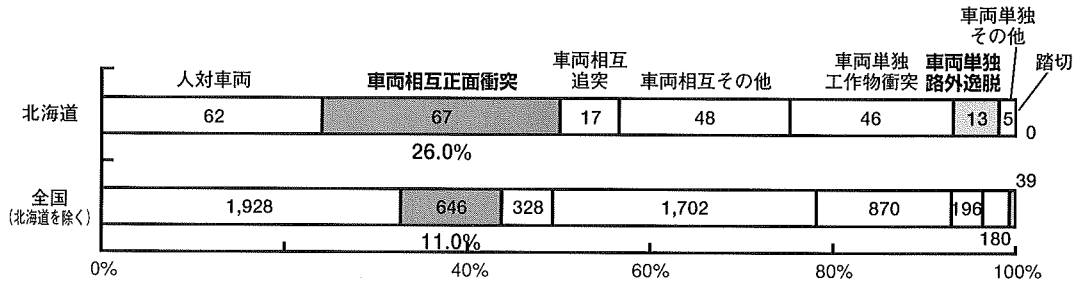


図1 事故類型別死亡事故件数(平成18年)

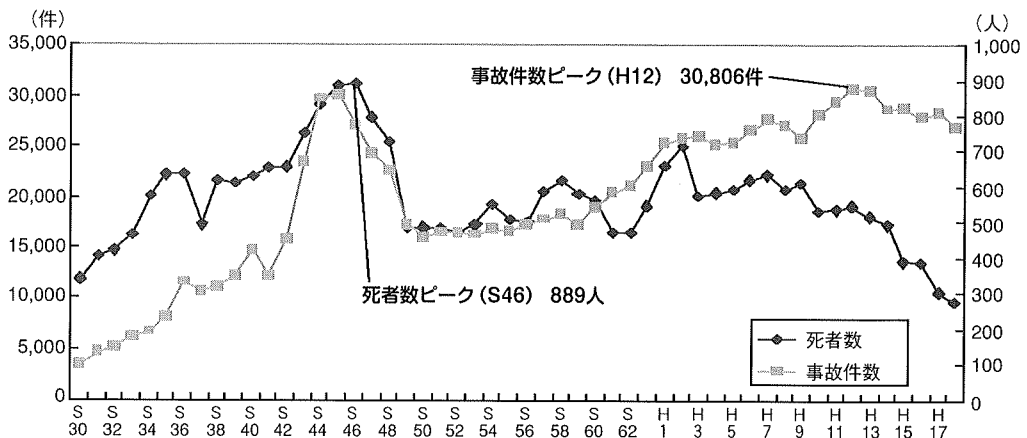


図2 北海道の事故件数・死者数の推移

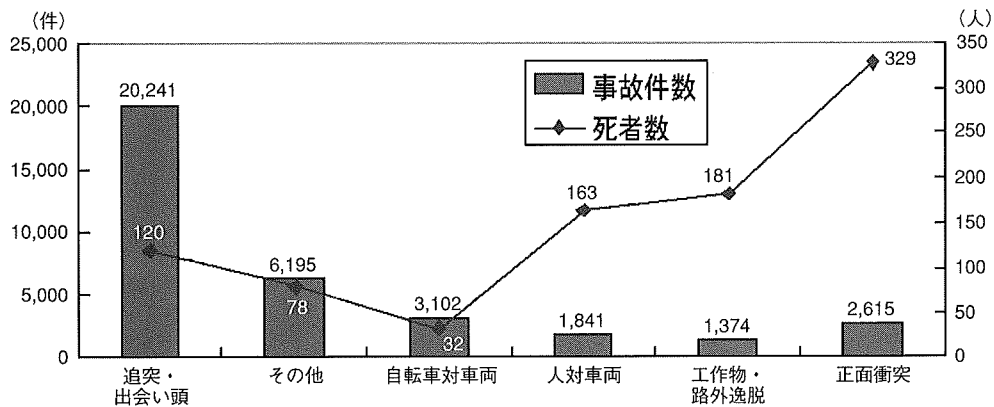


図3 北海道の国道における死傷事故件数と死者数（平成14年～平成18年）

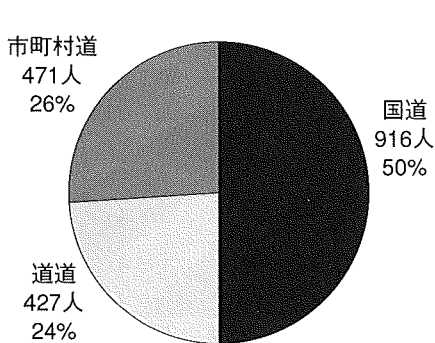


図5 道路種別別死者数（平成14年～平成18年）

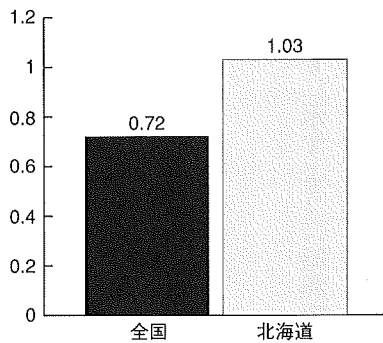


図4 致死率（人/100件）（平成18年）

1を記録しました。残念ながら、その後のワースト順位に大きな変動は見られていませんが、死者数自体は、交通管理者・道路管理者の連携のもと、近年では年間三〇〇人程度にまで減少しました（死傷事故率では平成一八年度で七〇・四件/億台キロで全国上位九位、交通事故致死率では〇・七二人/億台キロで全国上位一位、交通事故致死率では一・〇三%で全国上位三五位）。

北海道の交通事故は、その発生率は低いものの、ひとたび事故が発生すると重大な事故に繋がる可能性が高くなっています。前述のとおり、それらの事故分類をみると、速度超過などの要因と相まった「正面衝突」、「工作物衝突」、「路外逸脱」などが全体の六割以上を占め、特に郊外部における「正面衝突」による死者数が卓越しています（図3）。

道路の種類・性格別でみると、国道や道道などの幹線道路では、死傷事故件数は減少傾向にあるものの、致死率は全国の一・四倍と高く、幹線道路（国道+道道）が約七割（うち国道が約半数）を占めています（図4・5）。また、市町村道などの生活道路では発生件数そのものが増加傾向にあります。そのため、幹線道路のみならず日常生活に身近な市町村道路などを含めた広範な交通事故対策が求められています。

前述のとおり北海道の交通事故死者数は、平成一七年以降三年連続で全国ワースト1の座は返上することができたものの、最近一〇年の死者数総計でみると、二位の愛知県、三位の千葉県を大きく引き離しており、正面衝突対策をはじめとした重大事故対策を継続して実施する必要があります（表1）。

表1 都道府県別交通事故死亡者数ワースト順位(平成13年~平成19年)

H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
北海道	北海道	北海道	北海道	北海道	北海道	北海道	北海道	北海道	北海道	北海道	北海道	北海道	愛知	愛知	愛知
585	595	619	632	595	613	533	536	548	516	493	391	387	351	338	288
愛知	愛知	愛知	愛知	兵庫	千葉	愛知	千葉	愛知	愛知	愛知	埼玉	愛知	埼玉	北海道	北海道
573	553	523	512	497	464	423	422	443	403	398	369	368	322	277	286
千葉	千葉	兵庫	兵庫	千葉	愛知	千葉	埼玉	千葉	千葉	千葉	愛知	千葉	千葉	千葉	東京
544	553	490	482	465	442	404	410	416	390	379	362	332	305	266	269
													北海道		
													302		

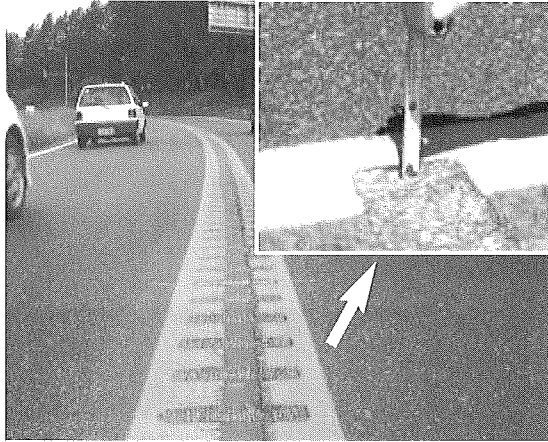


写真2 ランブルストリップス

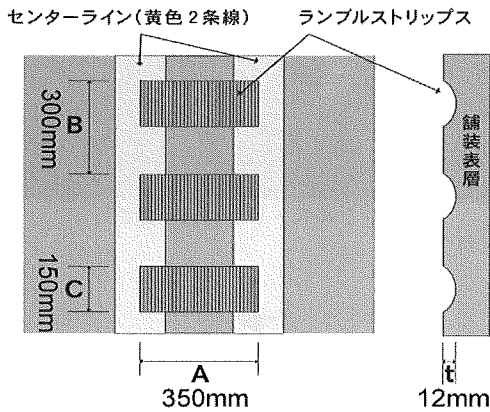


図6 追禁黄色2条線用詳細図

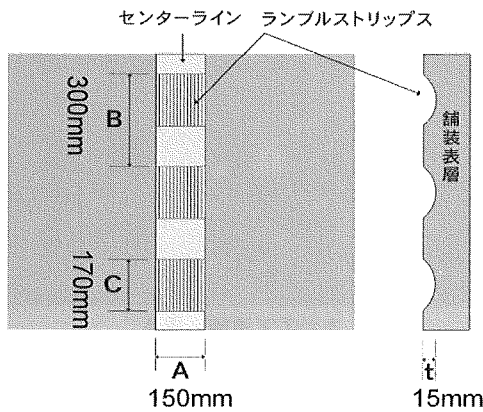


図7 追禁黄色1条線用詳細図

三 正面衝突事故防止に

むけたマクロ対策

1 ランブルストリップスについて

ランブルストリップスは、米国の高速道路の路外逸脱事故対策手法として開発され、一九九〇年代から急速に普及しました。ランブルストリップスの意味は、ランブル(rumble) 〓 (車などが)ゴロゴロ音を立て進むことであり、ストリップス(strip) 〓 細長い形が続くことです。交通事故対策としてのランブルストリップス

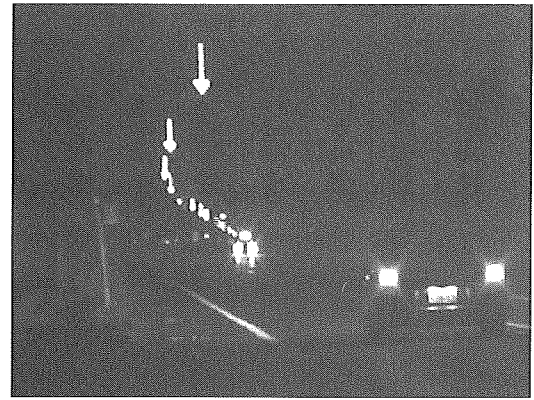
(以下「ランブル」)は、舗装路面に凹凸の溝を直線的に配置したものを指します(写真2)。目的は、その上を通過する車両に対し音や振動を発生させ、ドライバーに車線を逸脱したことを警告することであり、うっかり・ぼんやりや居眠りによる交通事故に対し有効な対策手法です。

ランブルは、自転車やバイクに対する危険性が少なく、音や振動の警告効果もある程度高いことから、深さ一二mm、横幅三五〇mm、縦幅一五〇mmの大きさを実道の追越禁止黄色二条線のセンターライン上に設置する規格として採用しました(図6)。そして、平成一四年に一般国道五号八雲町で初めて設置されました。その後、平成一六年には、追禁黄色一条線においても図7に示す深さ一五mm、横幅一五〇mm、縦幅一七〇mmの大きさを実道へ施工する

規格として採用しました。

2 実用化と設置効果

ランブルを最初に設置した一般国道五号八雲町は、郊外部で直線かつ平坦な二車線道路であり、交通量は約二一、〇〇〇台/日（平成一一年度道路交通センサス）でした。また、交通事故発生は五年間（平成八〜一二年）で死者数が一四人で、そのうち正面衝突事故による死者数は一〇人でした。整備効果を確認するため、この施工区間（約七〇〇m）に二台のビデオカメラを設置し、ランブルを踏んだ車両の挙動を観測した結果、夜間に小型車がセンターラインを越えて対向車線にはみ出した所、ランブルの効果により、あわてて車線に復帰する状況も記録さ



車がセンターラインに寄っていく



ランブルストリップスを踏む



あわてて車線に戻る

写真3 ランブルストリップスにより
大型車との正面衝突事故を防いだ場面

れました（写真3）。なお、この箇所にランブルを設置して以来、正面衝突は起きていません。

冬期路面の状況下では、溝に溜まった雪や氷は除排雪と凍結防止剤散布により窪みに貯まった雪も散逸するので、冬期路面管理においても、所要の機能を失うことはありませんでした。また、写真4のようなセンターラインが全く見えない状況でも、ランブル上を走行すると車内騒音が大きくなり、車線を逸脱したことをドライバーに警告する効果を保持することが確認されました。

最初のランブル施工後、事故削減効果が確認できたこと、また、懸念されていた周辺住民からの騒音等の苦情もなかったことから、平成一五年度から正面衝突事故対策として積極的に展開しました（写真5）。その結果、開発局施工による一般国道における

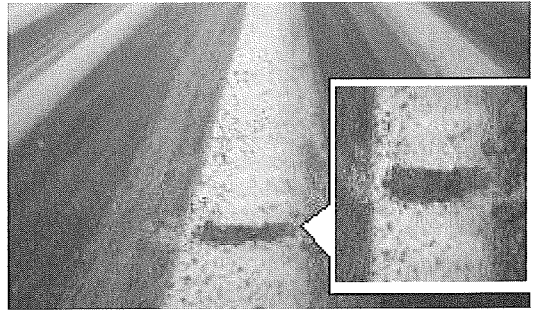


写真4 冬期路面でも音と振動が確認できる
(一般国道274号日高町(平成16年1月20日))



写真5 ランブルストリップス (一般国道230号)

ランブルの累計整備延長は、平成一九年三月末に三九路線の約六一〇kmとなり、急速に普及しました。また、平成一七年度からは、北海道庁施工の道道にも採用され、併せた設置延長は約八三〇kmに達しました(図8)。

ランブルの開発導入は、土木研究所寒地土木研究所から技術的サポートを得ながら進めてきたものですが、当研究所が行った実験では、一〇〇名余の一般ドライバーにアンケート調査を行った結果、約七割の人がランブルを「踏んだ経験」があると回答しており、その内三七%の人は「居眠りをしていて」、「ぼんやりとしていた」と答えています。このことからランブルの普及の効果が確認されました(図9)。

平成一四〜一六年に北海道の一般国道六〇カ所、延べ一〇八km

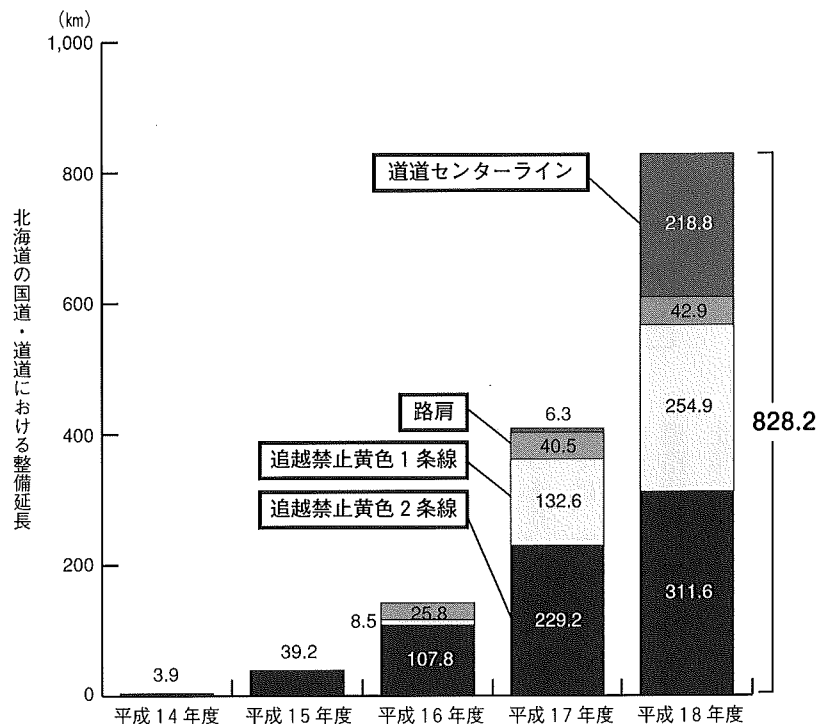


図8 北海道の国道・道道におけるランブルストリップス

のセンターライン上にランブルを設置し、各箇所の整備前二年間と整備後二年間の正面衝突事故発生状況を比較しました。事故件数は七三件から三七件、死者数は二八人から八人に減少し、減少率はそれぞれ四九%と七一%と算出されました。また、冬型事故件数は三一件から一六件(四八%減少)、重傷者数は三四人から二五人二七%減少、軽傷者数は一三七人から七八人四三%減少と

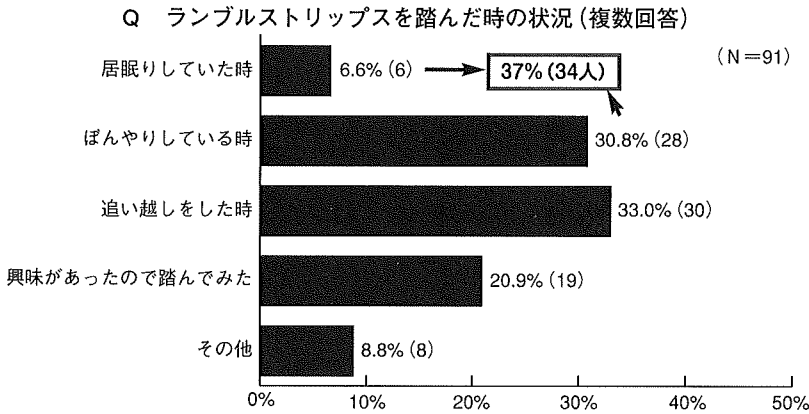
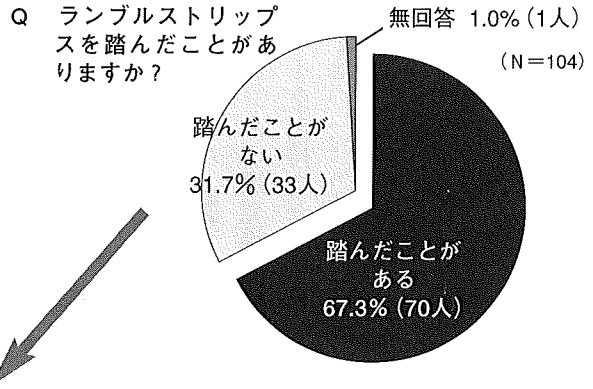


図9 一般ドライバーにおけるランブルストリップを踏んだ経験

表2 整備前後の正面衝突事故発生状況

	整備前2年間の正面衝突事故	整備後2年間の正面衝突事故	減少率 (%)
正面衝突事故件数	73	37	49.3
内 冬型事故件数	31	16	48.4
死者数	28	8	71.4
重傷者数	34	25	26.5
軽傷者数	137	78	43.1

全ての項目において減少しました(表2、図10)。

道路構造がランブルの効果に与える影響を調べると、縦断勾配が4%未満の区間で大きく減少していますが、縦断勾配が4%以上ではあまり減少していません。また、曲線半径が二八〇m未満の区間では、あまり減少していませんが、曲線半径が二八〇m以上の区間では大きく減少しています(図11)。このように山間部の峠におけるランブルストリップの整備は、正面衝突事故を減少させるものの、その効果は小さくなると言えます。

つまり、峠部や曲線部においては、ランブル設置の効果が低減することから、現地の道路状況に適した正面衝突防止策のさらなる検討が必要と言えます。

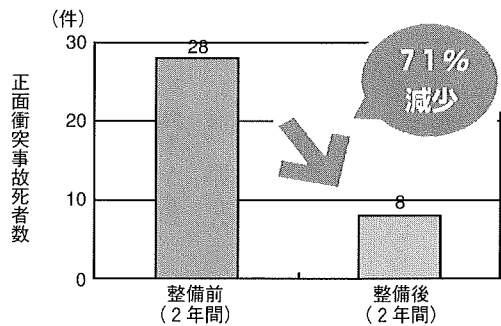
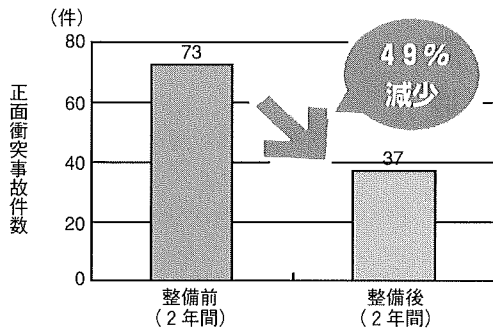


図10 事前事後の正面衝突事故発生状況

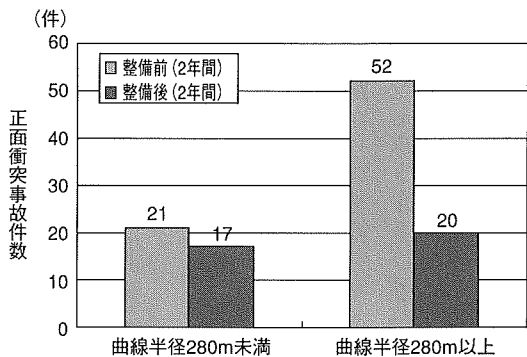
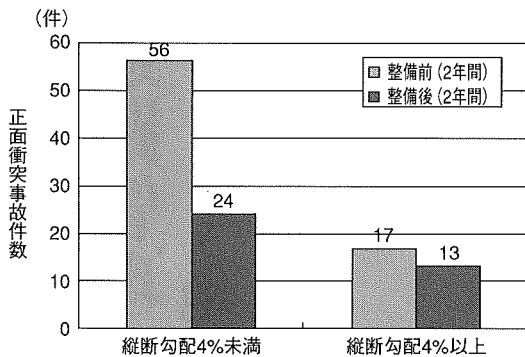


図11 事前事後の正面衝突事故発生状況

四 おわりに

ランブルは、従来の正面衝突事故対策に比べ、安価で、設置、施工、維持管理上の制約が少ない工法です。特にバイクに対する安全性は、センターポールやチャッターバーに比べ、格段にすぐれています。また連続して、長い区間に施工できるので、結果的に事故防止効果にも優れ、費用便益も高い対策と言えます。これからセンタータイプのランブルは、正面衝突事故対策として高い有効性が期待できます。特に北海道のような積雪寒冷地域においては、分離帯、センターポール、チャッターバーのように冬期間の除雪作業における道路管理上の支障物とならないので、ランブルは、積雪寒冷地域の正面衝突事故対策としてはきわめて有用であると考えられます。

また、二車線道路における正面衝突や路外逸脱による重大事故が発生した場合でも、コストや沿道環境の制約から、従来手法では、積極的な対策がとれない場合が多かったのですが、ランブルが有効な対策として期待されます。一方で、峠部や曲線部においては、ランブル設置の効果が低減することから、今後は現地の道路状況に適したきめの細かい正面衝突防止策の検討と、その施工を行っていく考えです。

《参考》

ランブルストリップスの詳しい情報は、道路管理者の現場担当者への情報提供のために新技術情報提供システム (NETIS) やランブルストリップスのホームページ (<http://www2.ceiri.go.jp/rumble/>) を参照して下さい。ホームページからは、ランブルストリップスに対する正しい理解と適切な運用を目的としたランブルストリップス整備ガイドライン (案) もダウンロード出来ます。

広島県の道路管理について

〜地域協働の視点から〜

広島県土木局土木整備管理課
道路河川管理室主任主査

角 正明

一 はじめに

広島県は、南を多島美豊かな瀬戸内海、北は緑豊かな中国山地に囲まれ、夏は海水浴、冬はスキーも楽しめるとともに、西には日本三景で世界遺産に登録されている宮島、東には放浪記の舞台となった尾道市などがあり、自然環境と名所・旧跡が豊富な地域です（写真1〜4）。

県内には、県が管理する道路が、約四、二〇〇kmあり、名所・旧跡等どころにも気軽に訪問できるよう、縦横に道路のネットワークが整備されてきています。

このように道路が着実に整備され、道路からの景観も楽しめるようになってきている反面、空き缶、ペットボトル及び煙草の吸殻などの道路へのポイ捨て、道路脇への大型ごみの不法投棄など、心ない一部の人たちによって、道路の景観や機能が損なわれ、残念な寂しい思いになることも現実であります。

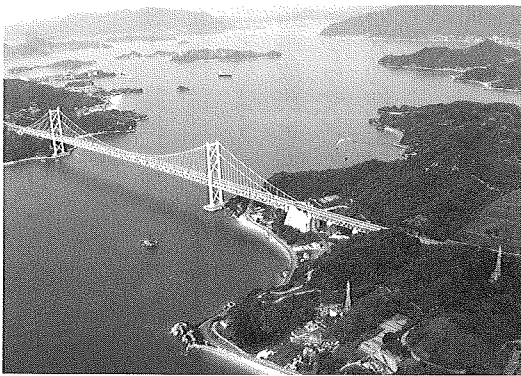


写真1 瀬戸内海



写真2 恐羅漢スキー場

そのような中で、「自分たちのまちは、自分たちできれいにしたい」という思いから、地域住民等の方々の中に新たな動きが



写真3 宮島

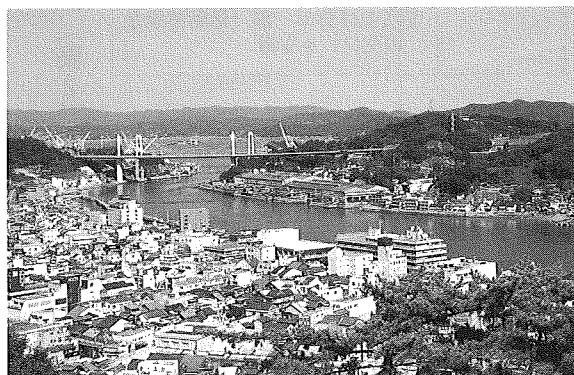


写真4 尾道市

芽生え、それが具体的な仕組みまでに発展したのが、県の道路版のアダプト制度「マイロードシステム」です。

平成一一年の試行から始まって、本年度一〇年目を迎えることになったこの制度も、今、NPO法人を中核とした地域協働の視点から新たなステップに移ろうとしています。

ここでは、その内容の一部を紹介させていただきます。

二 広島県の道路版アダプト制度

アダプト制度とは、アダプトが養子縁組するという趣旨から、地域住民の方々が個人又は団体等で、自分たちの住んでいる地域にある道路などの一定区間をわが子のように面倒を見ていくこ

と、例えばごみの清掃や植栽等を自主的・自発的に行うという仕組みで、新しい道路管理の形態でもあります。

この制度の発祥は、米国の高速道路での取り組みからと言われておりますが、現在、日本でも全国各地の自治体等に広がり、アダプトの対象も道路から河川、海岸、公園など大きく広がっております。

広島県のマイロードシステムでは、現在、一万人を超える方々に活動をしていただいておりますが、その目的や仕組み等は次のとおりです。

1 マイロードシステムの目的

このシステムは、アダプト活動によって、地域住民の方々には道路はみんなの大切な公共物であるということや環境保全への意識を高めていただき、様々な主体が協力してまちの顔とも言える道路を美しく保つていくことで、行政とのパートナーシップの構築、地域づくりや地域活性化にもつながっていく仕組みになります。

また、企業や団体にとっては「活動団体」になることで、社会貢献に強い関心を持つことや、実際に具体的な貢献活動を展開することで、道路利用者や地域住民に広くアピールすることができます。

さらに、利用者にとっては、ごみがない快適な道路環境というサービスを受けられるというメリットがあるとともに、実際の活動や表示板を見ていただくことにより、道路へのポイ捨てなどについて抑止効果が期待できます。

表 2

項目	概要
認定の主体	広島県がアダプト活動に意欲を持つ個人や団体等を認定
認定の要件	①団体、県及び地元市町の三者で活動に関する契約を締結 ②希望する道路の一定区間（100 m以上）の清掃や緑化等
支援の内容	①アダプトサイン（表示板）の設置 ②活動に伴う傷害・損害賠償保険の加入 ③活動経費の一部（活動奨励金の交付）を支援

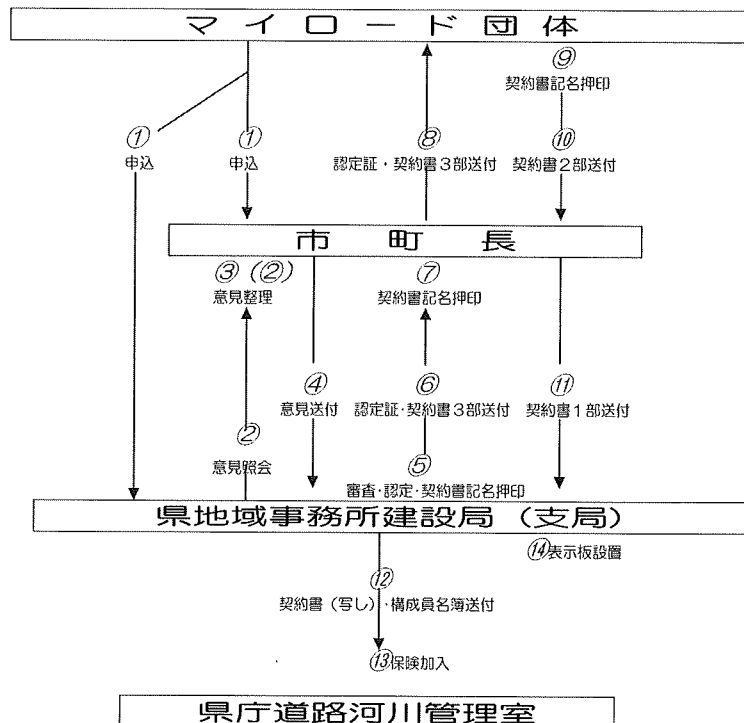
3 マイロードシステムの仕組み（表2）

表 1

年度	概要
平成 11 年度	マイロードシステムを試行的に導入
平成 12 年度	マイロードシステムを本格的に制度運営開始
平成 13 年度	活動団体間の連携・交流のため「マイロード協議会を設立（事務局は当初は県が担当、平成 17 年度からは民間へ引き継ぐ。）
平成 14 年度	「広島ラブリバー制度（河川）」制度運営開始 「せとうち海援隊制度（海）」（他局所管）制度運営開始
平成 18 年度	「NPO 法人ひろしまアダプト」設立認証（マイロード協議会を発展的に充実・強化） ※平成 19 年 4 月 6 日に NPO 法人設立登記
平成 19 年度	「広島県アダプト制度要領」制定（土木局所管のアダプト制度の運営等を統合）
平成 20 年度	「ひろしまアダプト活動支援事業」実施

2 マイロードシステムの歩み（表1）

4 マイロードシステムの手続きの流れ（図1）



※ 申込みは県地域事務所、市町担当課のどちらにもできます。

図 1

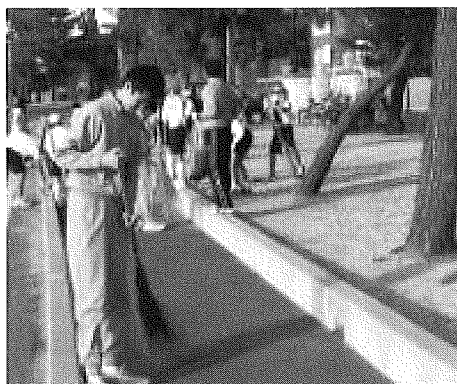
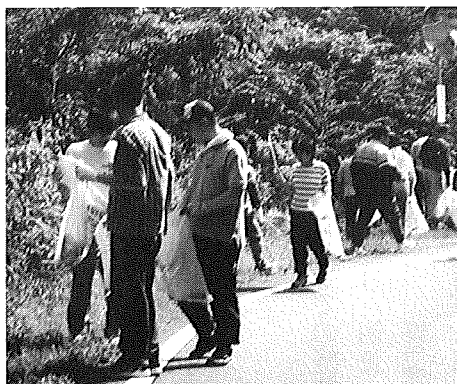


写真5 マイロード認定団体の活動

5 マイロード認定団体の状況（平成二〇年四月三〇日現在）

- ・ 団体数…一六五団体
- ・ 参加人員…一〇、二一〇人
- ・ 活動延長…二四四・八km

三 「NPO法人ひろしまアダプト」の設立

アダプト活動団体同士の連携や交流は、以前は任意団体である「マイロード協議会」が役割を担っていました、

① 県内のアダプト活動の対象が道路だけでなく様々な公共施設に拡大してきていること

② 認定する機関が県だけでなく国や市町、公益法人などに広がってきていること

③ 任意団体では、活動の充実に限界があること

などから、活動団体からの要望も踏まえて、県内全てのアダプト活動団体を総合的に支援していくことを目的に「NPO法人ひろしまアダプト」が、昨年度、協議会を発展・強化させて、民間主体で設立されました。

NPO法人の役員は、学識経験、まちづくりや植栽の専門家、マスコミ関係者、活動団体の代表者などで構成され、さらに今後も充実を図ることとされており、活動団体からの様々なニーズに民間の特徴を生かして、十分に対応することができると期待しています。

また、NPO法人には、行政と活動団体との調整を行う機能も期待されております。

このため、県も地域協働の活動を、官主導でなく官民協働で推

進んでいきたいという立場から、このNPO法人が、県内のアダプト活動推進の中核となっていくよう支援を行っていききたいと考えています。

NPO法人のこれまでの活動実績としては、設立されたばかりのため、先ず法人の活動内容を多くの皆さんに知っていただきたいという思いから、(社)食品容器環境美化団体など様々な団体と連携して、フォーラムや活動報告セッションの開催、各種イベントへの参加、さらには機関誌の発行やホームページの開設などが昨年度の実績であります。

そして県では、このNPO法人が、企画立案力や人材力などの機能強化を図り、官民協働型の管理の中核組織として発展していくことができるように支援するため、平成二〇年度から協働事業を開始することとしました。

1 NPO法人設立までの経緯

- ・平成一八年一二月 四日… 特定非営利活動法人設立準備委員会開催
- ・平成一八年一二月二七日… 特定非営利活動法人設立認証申請
- ・平成一九年 三月二八日… 特定非営利活動法人設立認証通知
- ・平成一九年 四月 六日… 法人設立登記(法人成立)

2 NPO法人設立の目的

県内の道路・河川をはじめ、あらゆる土木公共施設を対象としたアダプト活動を支援し、行政と住民・民間団体等との協働による公共施設管理の充実と活用及び環境の保全並びに公共施設の愛

護機運の促進等を図るとともに、その活動を通して地域の活性化に寄与すること

3 平成一九年度の主な活動実績(表3)

表3

月日	活動内容
5月21日	設立記念フォーラムの開催
9月17日	アダプト・プログラム・フォーラム in ひろしまの開催
10月27日	地域協働推進フォーラム三次市の開催(企画等を受託)
10月30日	江の川文化圏会議「邑南サミット」で活動の事例発表
11月10日	地域協働推進フォーラム廿日市市の開催(企画等を受託)
11月30日～ 12月1日	国土建設フェアへPRブースの出展

※ その他の活動、広報誌(アダプト通信)の作成・発行、ホームページの作成



写真7 地域協働推進
フォーラム

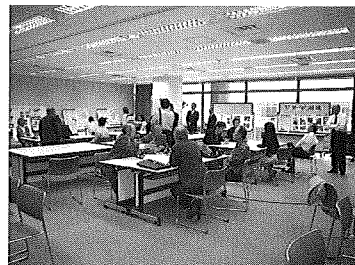


写真6 設立記念フォーラム

四 「新たな公」からの取組みを推進

県では、平成二〇年度から、NPO法人ひろしまアダプトと協働で「ひろしまアダプト活動支援事業」を実施することとしています。

県の総合計画「元気挑戦プラン」及びその実施計画では、重点施策として『新しい「自治」を築くプログラム』の中で、地域協働の仕組みづくりに取り組みむこととしています。

この事業は、そこで掲げている「住民自治組織の育成への支援」、「協働社会実現に向けたパートナーシップの構築」という施策の一環として実施するものであります。

「地域の課題は地域自らが考え、決定し、解決する」という考え方にに基づき、NPO法人を中核に、県・市町とアダプト活動団体の三者が、地域協働のための新たなパートナーシップを構築していくとともに、活動団体が新たな公共サービスの担い手となっていくように、NPO法人の機能を高め中間支援的な活動のより一層の充実を図っていくものです。

現在、国を中心に「国土形成計画」の全国計画と広域地方計画の策定が進められていますが、今回の計画での大きな特徴は、環境保全や景観形成を施策の基本方向で示し、持続可能な国土の維持や管理がテーマとして掲げられている点だと言われています。

中でも計画の主体として、「新たな公」という表現で住民やNPOを想定していることであります。

例えば、「新たな公」の考え方に立って、

- ① 多様な主体を活かしたマネジメントの実現

- ② 多様な民間主体の発意・活動を積極的に地域づくりに活かす取組みを進める
- ③ 多様な主体による地域づくりを進めるため「新たな公」を支える仕組みを構築する

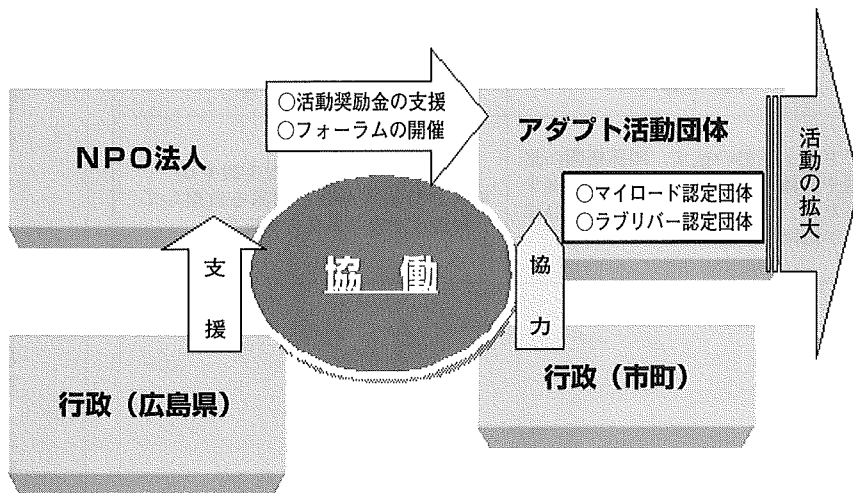


図2 ひろしまアダプト活動支援事業イメージ

など、まだ案の段階ではありませんが、計画の中の文言にその想いが表現されています。

このため、県でもこの視点に立って、将来にわたって貴重な社会資本である道路の持続可能な維持管理の有力な手法の一つとして、このアダプト活動を充実・拡大することが重要と考え、この事業を実施することになりました(図2)。

【事業の概要】

1 活動団体への奨励金交付事業(業務委託)(表5)

表5

内 容	積 算 等	
<ul style="list-style-type: none"> ● アダプト活動団体に対して、希望する団体に活動経費を支援する。 ● 支援の事務はNPO法人に業務委託を行い、法人の人材、マネジメント力等の機能強化も図っていく。 	基本型	<ul style="list-style-type: none"> ・標準額：300円/人 ・5,000円～20,000円/団体 ※実績報告書等作成費含む
	草刈付加型	<ul style="list-style-type: none"> ・標準額：20円/m ・5,000円～40,000円/団体

2 アダプト活動普及フォーラム開催事業(半額支援)(表6)

表6

内 容	積 算 等
<ul style="list-style-type: none"> ● アダプト活動の拡大、関係機関の連携や団体相互間の情報共有を促進するため、フォーラムを県とNPO法人が協働で開催する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・開催経費の半額を県が支援する。 ※NPO法人が県と同額を負担して、対等な立場で事業を実施する。

五 おわりに

↳ 持続可能な公共施設の管理への新たな一歩

これまで、県のアダプト制度について、全国的にも珍しい活動団体を中間支援することを目的に設立されたNPO法人ひろしまアダプトを中心に述べてきました。

最近のように、多くの自治体で道路の維持管理の予算が削減やされていく中で、貴重な社会資本である道路を、利用者にとって快適に、また管理者においても機能を保全しながら大切にかつ長く維持管理していくということは、大きな課題になっています。しかし、この課題を行政だけで解決していくには限界があると考えます。

一方で、行政が業務を、NPO法人など民間へ外部委託すると、行政の負担を軽減するためだけだろうと誤解をされる場合もあります。ではどうすれば…

早稲田大学大学院教授の北川正恭氏は、「地方活性化の道は『依存』から『自立』へ」という雑誌への論文の中で、「日本語に直すと、『(依存)ないものねだり』から『(自立)あるものさかし』ということになる。(夕張市の例をあげて)行政が立ち位置を変え、市民化し、市民との協同コラボレーションを行うようになると、市民と行政は横の関係になり、WIN-WINの関係となった。」(月刊誌「潮」五月号)と述べています。

これからは、これまで行政だけが行ってきた業務でも、地域という目線を持ち、地域の資源や特徴を宝と見て、地域協働を進めていくことで、より効果的に業務を行うことができ、地域づくり

や地域活性化にもつながっていくものがあると考えます。

最初は、小さなアダプトの取組みも、今では県内で一万人の方にボランティアとして参加していただけるようになりました。この人たちが地域の宝であると思います。

「あるものさがし」で、地域の貴重な宝を探し発見し、同じ目線で連携して、「縦の社会」ではなく共鳴する「横社会」で、「説得」ではなく「納得」の世界で、自分たちの大切な道路を一緒に守っていくことが大事であると思います。

今回の新規事業は、小さな一歩かも知れませんが、でも、新しい発想の小さな一歩が大きな一歩へ、そしてたくさん的一步が増えていけば、大切な道路を良好な状態で、次世代へ引き渡すことができる持続可能な公共施設の管理の仕組みが出来上がっていくものと思います。

だれもが住み続けたい地域にするため、これからもアダプト活動の充実・拡大に、活動してくださいとお願いしている皆さんと一緒に、地道に粘り強く取組んでいきたいと思っています。

広島県橋梁アセットマネジメントについて

広島県土木局土木整備部
道路整備課道路維持グループ 新田 勉

一 はじめに

全国的にアセットマネジメントへの取組みは広がってきている。広島県も、高度成長期に建設された橋梁が、近い将来大量更新時代の到来が想定されることから、橋梁の維持管理を計画的に行うため、橋梁アセットマネジメントを導入し、長期的な視点から橋梁を効率的・効果的に管理し、既存施設の有効利用、総合コストの縮減や予算の平準化を図っていく取組みを行っている。

平成一八年三月に、広島県公共土木施設維持管理基本計画を策定され、維持管理の基本的な考え方を取りまとめた。公共土木施設のうち、施設特性や重要度を指標として、道路施設では橋梁とトンネルを重要施設として位置付け、平成二二年度からアセットマネジメントを本格運用する予定としている。これまでのところ、橋梁については、各種マニュアルの策定、施設点検の実施、システムの構築などを進めているところである。トンネルについ

ても点検要領を策定しており、今年度より本格的に定期点検を実施することとしている。

二 広島県の橋梁について

広島県は、温暖な気候で海・山・川と自然豊かな県である。瀬戸内の多島美に橋梁が架かる景色はまさに絶景である。離島が多く、様々な橋梁形式の美しい長大橋が多数、架かっている。私も建設に携わった安芸灘大橋（現在…広島県道路公社管理）という吊橋や斜長橋、アーチ橋及びトラス橋等、様々な橋が架けられている。全国的にも有名なのは、音戸の瀬戸に架かる音戸大橋や尾道水道に架かる尾道大橋は、ご存知の方も多いのではないだろうか。ここで広島県にある美しい橋梁を少し写真で紹介させていただく（写真1～4）。



写真2 音戸大橋 (ランガー橋 橋長：700 m)



写真1 安芸灘大橋 (吊橋 橋長：1,175 m)



写真4 早瀬大橋 (トラス橋 橋長：623 m)



写真3 内海大橋 (ニールセンローゼ橋 橋長：832 m)



写真6 豊島大橋(仮称) (吊橋 橋長：909 m)

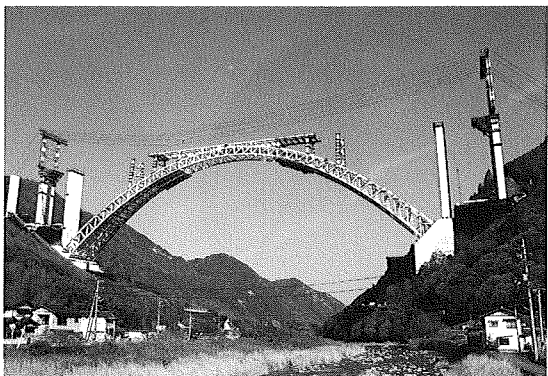


写真5 空港大橋(仮称)
(上路式アーチ橋 橋長：500 m)

さらに、建設中または計画
中の長大橋もある。日本一の
規模を誇るアーチ橋の空港大
橋(仮称)、豊島大橋(仮称)、
第二音戸大橋(仮称)(写真
5~7)などだ。これらの長
大橋が多いのも広島県の特徴
ではなからうか。これらの長
大橋の維持管理について、真
剣に取り組んでいかなければ
ならないと考えている。

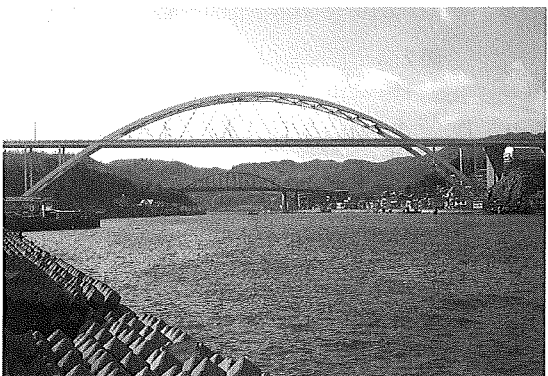


写真7 第二音戸大橋(仮称) (完成予想図)
(中路式ニールセンローゼ橋 橋長：508 m)

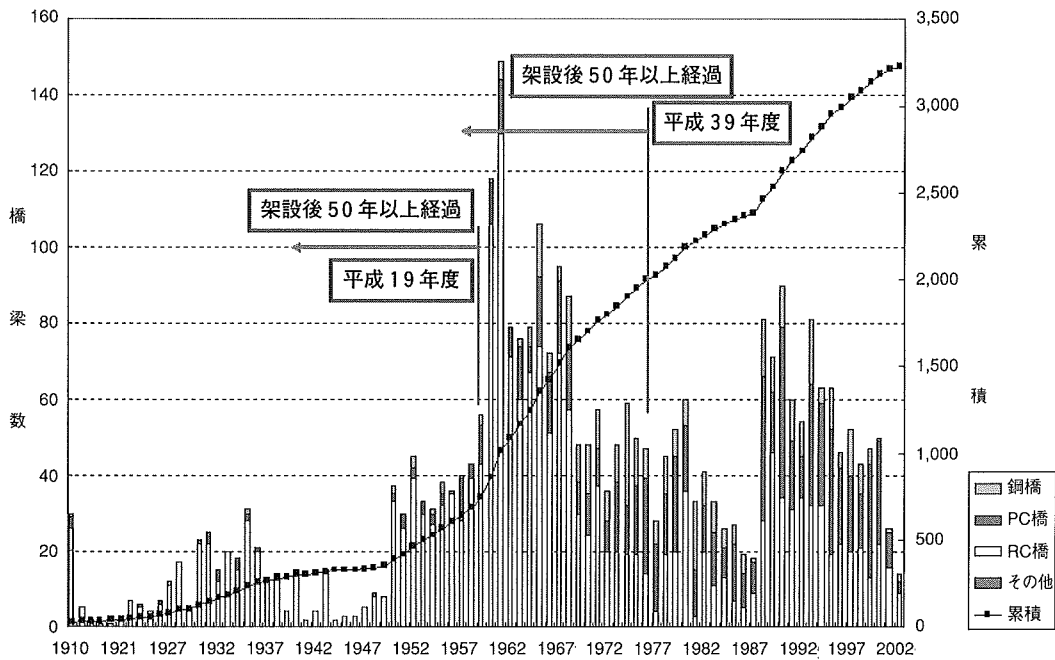


図1 建設年度別の橋梁分析・橋梁箇所分布

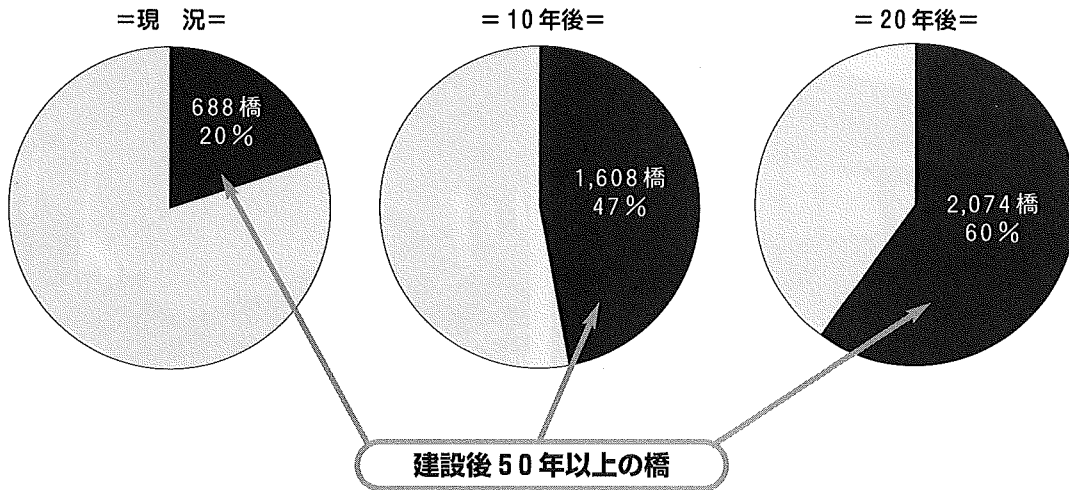


図2

3) 広島県が管理する橋梁は、政令市である広島市管理分や市町への権限委譲分を除き、現在約三、五〇〇橋あり、このうち、建設後五〇年を経過する高齡化橋梁は、約七〇〇橋で全体の二〇％を占める。今後二〇年後には、この割合が六〇％を占め、急速に高齡化橋梁が増大する(図1・2)。先ほどご紹介した橋梁も数十年後には、大規模な補修を実施することになる。このような背景から、今後、増大が見込まれる橋梁の修繕・架替えに要する経費に対し、可能な限りのコスト縮減への取り組みが不可欠である(図

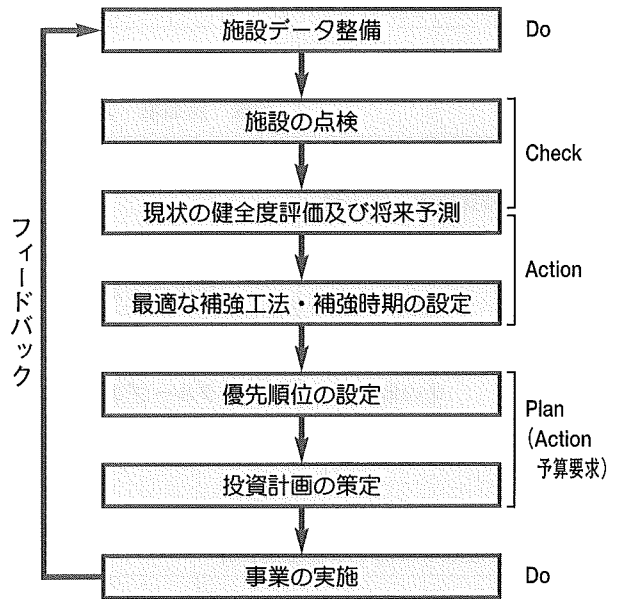


図3 マネジメントサイクル

三 アセットマネジメントへの取組み

本県では現在、既存施設の有効利用や維持修繕費を含めた総合コストの縮減及び施設の長寿命化を図るためシステムを構築している。そのためにも必要となってくるのは、点検データの蓄積と点検能力の向上である。点検は、五年に一回のサイクルで定期点検を実施することとしており、平成一七年度よりコンサルタントによる点検を開始し、平成一九年度末までに約二七〇〇橋の点検が完了している。平成一八年度より一部橋梁において、職員による直営点検も実施している。損傷の判断は点検者が行うため、点検結果にバラつきが生じないよう技術力の向上、維持が重要で

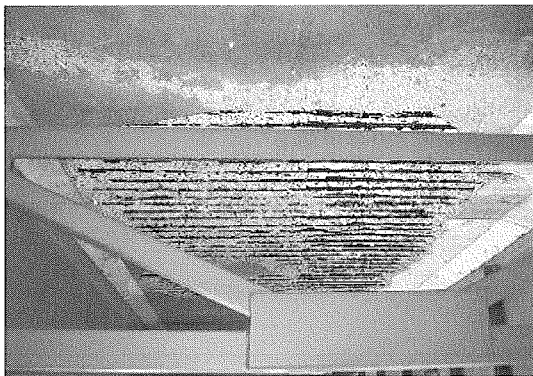


写真8



写真9

ある。この技術力はアセットマネジメントを推進していくためには、重要であり、そのため、点検マニュアルの周知及び技術向上に向け、県職員、点検委託コンサルタントや市町職員向けに研修を実施している。定期点検の結果、損傷が発見された事例をいくつか次に示す（写真8・9）。

これらの得られた点検データをもとに橋梁の健全度評価を行う。本県では、計画策定にあたり、広島県橋梁維持管理検討委員会を設置し、学識経験者の意見を取り入れながら、健全度の評価方法、劣化予測方法さらには、今後の維持管理のシナリオ等について審議していただいた。

表1 橋梁の重要度と復旧の容易さでのグルーピング

		重 要 度		
		跨線・跨道橋・渡海橋	第1次緊急輸送道路	その他
復旧の容易さ	吊橋や斜張橋等の特殊橋梁・長大橋	グループ1	グループ2	グループ3
	橋長が15m以上の橋梁	グループ2	グループ3	グループ4
	その他	グループ3	グループ5	グループ5

表2 管理水準に対する健全度区分

健全度	対策区分の判定の内容	管理水準・目標（維持管理手法）				
		グループ1	グループ2	グループ3	グループ4	グループ5
5	定期点検の結果、損傷が認められない。	定期点検	定期点検	定期点検	定期点検	定期点検
4	損傷が小さいため、経過観察を行う必要がある（必要に応じて追跡調査）。	要監視	定期点検	定期点検	定期点検	定期点検
3～2	損傷が大きいため、対策検討する必要がある（必要に応じて詳細調査）。	予防維持管理補修検討・実施	要監視	要監視	要監視	定期点検
1	損傷が著しく、構造上、または交通傷害や第三者等への被害の恐れが懸念され、緊急対応の必要がある。	事後維持管理 架替・更新などの大規模補修対策の実施				

広島県では、小規模な橋から大規模な橋梁、跨線橋・跨道橋など多様な橋梁を管理しており、これらを一括して管理することは効果的でないため特性によりグルーピングを行い、グループ毎に維持管理手法を設定することが合理的であることから、グループ毎に管理水準・目標を設定することにした。表1に示すように補修時の施工性や社会的影響等にも配慮して、橋梁の重要度と復旧の容易さでグルーピングを行った。

目標とする管理水準は、予防維持管理、事後維持管理、要監視の三通りとし、これらの管理水準に対する健全度区分として、健全度「5」及び「4」については、早急に補修する必要がなく、健全度「3」及び「2」については補修の必要性の可能性の高い損傷であるため、予防維持管

理とし、健全度「1」については、緊急性に至った損傷であるため、事後維持管理とした(表2)。

健全度の把握及び日常的な維持管理に関する基本的な方針とともに、予防的な修繕等の実施を徹底することにより、修繕・架替えに係る事業費の大規模化及び高コスト化を回避し、予算の平準化、ライフサイクルコストの縮減を図る必要がある。

このため、中長期計画を算定する際、将来のコストが最小となる補修シナリオを設定し、効率的な年間投資額を算定する。また、個々の橋梁においての修繕計画については、グループ順、バス路線や迂回路の有無、交通量等を考慮し、優先順位を決定し、予算と調整を行いながら、計画を策定することとした。将来コストが最小となるシナリオが望ましいと考えるが、初期の対策に多額の費用が必要となり、想定する予算をオーバーしてしまう。シナリオ優先や予算優先のケースでの様々なシミュレーションを実施した結果、健全度「3」の段階で対策を実施するが、予算額を優先した場合のケースにおいて、予防保全と事後保全を比較した場合、今後六〇年間で約三〇〇億円(約三割)のコスト縮減が見込まれる結果が得られた。この検討には、未点検の橋梁や建設中の橋梁、また、有料道路事業で整備した道路の償還期間が完了した後に、広島県が管理することになる橋梁等も含まれていないため、精度向上が今後の課題のひとつである。このシミュレーションをもとに橋梁の長寿命化修繕計画を策定し、今後、計画的に修繕を実施し、橋梁の効率的・効果的な安全管理に努めたいと考えている。また、県内の橋梁点検は約七割程度であり、引き続き未点検の橋梁の箇所(point)の点検を行い、精度を高め、データ蓄積後に劣化曲線の

設定や地域区分の判定などの妥当性を再検討していきたいと考えている。

五 最後に

アセットマネジメントを実施していく上で必要なのは、損傷・劣化等の異常を見つける点検者の技術力の向上と点検結果、補修履歴等のデータ蓄積・活用が重要であると考えている。点検を通して、橋梁の異常を発見し、適時・適切な対応を取ることがこれからの維持管理には必要であると考えている。また、予算の確保も重要な課題であり、その必要性を住民等へ公表、説明していくことが重要であり、今後の進め方の課題であると考えている。私自身、公共事業の執行の一部を担う技術者として、引き続き、熱い気持ちで取り組んでいきたいと思うのでご指導願いたい。

参考文献：広島県橋梁維持管理検討委員会報告書

広島県定期点検要領

広島県公共土木施設維持管理基本計画

神戸淡路鳴門自動車道全通（明石海峡大橋）

一〇周年記念事業について

本州四国連絡高速道路(株)

一 はじめに

本年四月五日で、明石海峡大橋が開通して一〇年が経過し、神戸淡路鳴門自動車道は全通一〇周年を迎えました。これを契機に、本州と四国が直結した意義を再確認するとともに、本道路のさらなる利用促進や本道路の活用による連携・交流をとおし、より一層の地域・街づくりを図ることとしています。そのために兵庫県、徳島県及び神戸市をはじめ、一八機関による実行委員会を組織して、一〇周年記念事業を実施していますので、その状況をご紹介します。

二 記念事業オープニングセレモニー

四月五日の一一時〇〇分から、淡路サービスエリア下り線の明石海峡大橋が望める展望広場において、記念事業のオープニングセレモニーが開催されました。当日は晴天に恵まれ、一〇年前の

四月五日に生まれた地元小学生六名による開会宣言（写真1）を皮切りに、井戸兵庫県知事、飯泉徳島県知事、本州四国連絡高速道路(株)の伊藤社長による挨拶の後、実行委員会代表に小学生六名も加わって、「くす玉

開披」が行われました（写真2）。また、淡路島出身の女優・宮地真緒さんも挨拶をされ、華を添えていただきました。最後は、本四高速キャラクター「わたる」とともに、兵庫県の「はばタン」、徳島県の「すだち君」、明石市の「時のわらし」



写真1 オープニングセレモニー開会宣言



写真2 くす玉開披

が紹介され、会場を盛り上げました。

三 記念フォーラム (写真3)

架橋による地域活性化策などを探る目的で、四月五日一三時三〇分より淡路夢舞台国際会議場において、記念フォーラムが開催されました。井戸知事の開会挨拶の後、本四高速の伊藤社長が「地域とともに歩む企業として」と題した報告を行い、

続いて、グレートベルト橋の架橋地点にあるデンマーク・コルソール市の前市長であるフレミング・エリクセン氏が「グレートベルト橋を活用した地域連携について」と題した基調講演をされました。最後には、流通科学大学の近藤勝直先生をコーディネーターに本四高速の星野副社長も加わって、「架橋による地域間連携、そして地域活性化へ」をテーマにパネルディスカッションが行われました。他のパネリストとして、フレミング・エリクセン氏、辻本智子氏（㈱辻本智子環境デザイン研究所代表）、久門渡氏（㈱ファーム代表）、そして、中田勝久氏（淡路島民会議会長）が参加されました。

四 お客様感謝デー in 淡路SA (写真4)

明石海峡大橋が望める淡路サービスエリアでは、一〇年間のお客様のご愛顧に感謝し、四月五日をお客様感謝デーとして、様々なイベントが実施されました。サービスエリアの園地を中心に、淡路ピーフの丸焼き試食やサイコロゲーム・ダルマ落としなどのゲーム、パトカー・白バイ・維持作業車の展示、地産野菜・果物などの格安販売などが、また、オープニングセレモニーが行われた展望広場の特設ステージでは、宮地真緒さんのトークショーや、ストリートパフォーマー・マジシヤンによるステージイベントが行われ、ご家族づれを始め多くのお客様にイベントを楽しんでいただきました。



写真4 お客様感謝デー



写真3 記念フォーラム

表 橋の体験イベント一覧

イベント名	期 間	実施概要
明石海峡大橋淡路側塔頂体験	4月19日(土)、20日(日)	道の駅「あわじ」から明石海峡大橋淡路側主塔の塔頂へ登る。
大鳴門橋うず潮ウォーク	5月17日(土)、18日(日)	淡路側の道の駅「うずしお」から管理路を歩く。
大鳴門橋探検ツアー	6月7日(土)、8日(日)	鳴門側のアンカレッジを上がり、管理路を歩く。
明石海峡大橋を歩いて渡る 海峡・淡路島ハイク	7月19日(土)	舞子公園から管理路を歩いて、淡路島公園までウォーク。

※ この他、昨年も実施している明石海峡大橋海上ウォークの実施が今秋に予定されています。



写真5 明石海峡大橋淡路側塔頂ツアー

五 橋の体験イベント

(写真5)

一〇周年を記念して、明石海峡大橋や大鳴門橋を使い、表に示す一般の方が参加できる様々なイベントが企画されています。その最初のイベントとして、明石海峡大橋淡路側塔頂ツアーが、四月一九、二〇日に実施されました。両

日とも天候に恵まれ、四一〇名の方に参加をいただきました。初日の第一班には、結婚一〇周年を迎えた一五組三〇名にご参加いただき、海拔三〇〇mからの神戸・明石や淡路島の景色を楽しめました。

六 情報発信事業

一〇周年記念イベントや地域情報を広くPRするために、実行委員会によりポスターとイベント情報ガイド(春版)を三月初めに発行し、五月中旬にはイベント情報ガイド(夏版)を発行しました(写真6)。また、五月一九〜二二日に東京・有楽町のふるさと情報プラザにおいて、「わたろう、せとうち! おかげ様で



写真6 イベント情報ガイド

神戸淡路鳴門自動車道は全通10周年！』キャンペーンを行います。

七 あわじミュージックジャンボリー2008 (写真7)



写真7 あわじミュージックジャンボリー

神戸淡路鳴門自動車道が通っている淡路島では、淡路島の3市や兵庫県淡路県民局その他の関連団体を構成員に神戸淡路鳴門自動車道全通一〇周年記念事業・淡路実行委員会が設置されました。この実行委員会では、前述の「橋の体験イベント」のうち、淡路島に係わるイベントを実施するとともに、淡路夢舞台野外劇場

場において、「あわじミュージックジャンボリー2008」を開催しました。

「あわじミュージックジャンボリー2008」は、社会人を中心に編成するアマチュアバンドによる大規模な野外音楽祭で、沿線各地から全国トップクラスの實力バンドが淡路に集結し、四月五日のPops Dayにはロック、フュージョン、カントリーウエスタンな

どの一三バンドが、翌六日のJazz Dayにはジャズの一二バンドが、熱演を繰り広げました。

八 最後に

このように記念事業は順調に実施されており、これまでの兵庫県、徳島県や神戸市をはじめとする関係機関の方々のご協力に、感謝申し上げます。また、誌面の都合上、全ての記念事業を掲載することができず、お詫び申し上げます。

今後、半年の間に、関係機関により様々な記念事業が予定されていますので、関係地域の連携・交流が活発化するよう、皆様のご支援・ご協力をお願い致します。なお、当社ホームページ内に神戸淡路鳴門自動車道全通一〇周年のサイトを設けておりますので、イベント情報等はそちらをご覧ください。

《参考》神戸淡路鳴門自動車道全通一〇周年のイベントサイト

URL＝<http://www.jb-honshu.co.jp/10th/>

瀬戸大橋開通二〇周年記念事業について

本州四国連絡高速道路(株)

一 はじめに

昭和六三年四月一〇日に開通した瀬戸大橋(瀬戸中央自動車道)が、この春二〇周年を迎えました。瀬戸大橋開通二〇周年を祝うために、地元岡山県と香川県は「瀬戸大橋開通二〇周年記念事業実行委員会」を立ち上げて、四月二二日(土)にオープニングイベント、翌二三日(日)に瀬戸大橋橋上イベントを開催し、秋までの半年を二〇周年記念イベント期間としました。弊社もオープニング等の各種イベントを出来る限り共同開催することとし、橋上イベントについては後援することとしました。

二 オープニングセレモニー

〔四月二二日(土) 一〇時〇〇分～一二時〇〇分 快晴〕

1 記念式典等(与島プラザ 正面ステージ)

記念式典は主催者の石井岡山県知事、真鍋香川県知事、本州四

国連絡高速道路(株)の伊藤社長の挨拶(写真1)から始まり、岡山県選出国議員を代表して江田五月参議院議長、香川県選出国議員を代表して平井たくや国土交通副大臣から来賓祝辞をいただきました。来賓紹介の後、香川県及び岡山県が瀬戸大橋開通二〇周年を記念して募集しました「文芸作品コンクール」の受賞者の表彰式が行われました。表彰式では、ミス坂



写真1 主催者挨拶(伊藤本四高速社長)



写真2 20歳新成人による共同宣言



写真3 記念植樹

出と倉敷小町にお手伝いいただき華をそえていただきました。
引き続き、心花こはなの二人の琴演奏が流れるなかで、今年二〇歳を迎える岡山県六名・香川県五名の新成人たちによる共同宣言「誓いの言葉」が読み上げられました(写真2)。式典は、引き続き行われました主催者・来賓代表・新成人一人一人による「くす玉開披」でフィナーレを迎えました。

2 記念植樹(与島プラザ フードコート前)

記念式典に引き続き、場所を移動して記念植樹が行われました。倉敷小町・ミス坂出及び新成人にも手伝っていただき、岡山県「県木アカマツ」・香川県「県木オリーブ」・本四高速「日本を

代表する桜」が、両県知事・両県議会議員・本四高速社長により植樹されました(写真3)。

三 オープニングイベント

〔四月二日(土) 一二時二〇分～一六時〇〇分 快晴〕

1 第一会場(与島プラザ 正面ステージ)

オープニングイベントは、竜王保育園(倉敷市)・ルンビニ幼稚園(坂出市)の園児による鼓笛隊演奏でスタートしました。引き続き、心花kokohana with Mari コンサートに移り、瀬戸大橋開通二〇周年を記念してリリースされた「架け橋の向こうに」などが披露されました。その後、香川県の郷土芸能「塩飽お舟唄(坂出市)」・「鉄おどり(三豊市)」、岡山県の祭り「うらじや踊り連(岡山市)」と続き、沢田知可子さんのコンサートへとイベントも順調に進行しました。イベントのトリをつとめる岡山県出身の中西圭三さんのコンサートの出だしでは、沢田さんと中西さんのデュエットを聴くこ



写真4 沢田知可子さん、中西圭三さんによるデュエット

とが出来ました(写真4)。

2 第二会場(フィッシュャーマンズ・ワーフ)

第二会場のフィッシュャーマンズ・ワーフでは、勇壮な坂出市「太鼓台競演」(写真5)でオープニングイベントがスタートして、松原美香「童謡ファミリーショー」、ピエロマサヒロの「マジックバルーンショー」、「おしりかじり虫バラエティーショー」と各二回ずつ出演がありました。特に、おしりかじり虫のショーは子供たちに大好評で記念撮影会もありました。また、瀬戸大橋

○×クイズ(賞品付き)が同会場で行われました。

3 ステージ以外の

催しもの

ステージ以外では、第一会場で野点(抹茶と和菓子の振る舞い)、第二会場であわふわドーム(オリーブちゃん)、両会場では物産展、瀬戸大橋上空では航空自衛隊の飛行チーム「ブルーインパルス」の記念飛行が行われました。

四 瀬戸大橋橋上イベント

〔四月二三日(日) 九時〇〇分～一二時〇〇分曇〕

二〇周年記念イベントの目玉として、岡山県・香川県の「瀬戸大橋開通二〇周年記念事業実行委員会」主催による健康ウォーク・健康ジョギング・健康マラソンが、瀬戸大橋(児島IC)坂出IC間を八時〇〇分～一三時〇〇分まで通行止めにして開催されました(写真6)8)。橋上イベントは、瀬戸大橋の上り線を使用して行われ、下り線は緊急車両用に確保されました。瀬戸大橋開通五周年時の瀬戸大橋橋上ウォークは、一般通行車両用に片側車線を対面通行として実施されましたが、今回は岡山・香川両県警から絶対安全の確保という観点から通行止めによる実施との条件が付されました。

1 健康ウォーク(5km)

参加者数 五、〇六一人

(事前募集 五、〇〇〇人 参加料 二、五〇〇円)

コース 鷺羽山トンネル北口～櫃石島折返し～鷺羽山トンネル北口

2 健康ジョギング(8km)

参加者数 一、八二九人

(事前募集 二、〇〇〇人 参加料 三、五〇〇円)

コース 鷺羽山トンネル北口～岩黒島折返し～鷺羽山トンネル北口



写真5 香川県坂出市の「太鼓台競演」



写真6 健康マラソン出発式号砲

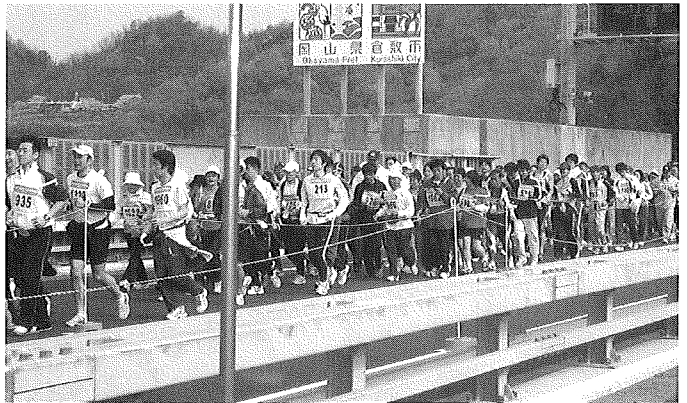


写真7 健康ジョギングウォーク



写真8 健康マラソンの参加ランナー

3 健康マラソン（二五km）

参加者数 四、四八七人

（事前募集 五、〇〇〇人 参加料 五、〇〇〇円）

コース 与島く番の州折返しく岩黒島折返しく与島

橋上イベントは、心配された天気も保ち、予定どおり開催されました。マラソン参加中の六五歳の男性が倒れて意識を失われましたが、参加中のランナーの緊急救護・救急車による病院への搬

送で事なきを得ました。通行止めによるトラブル対策についても現場対応、電話対応ともに大きな混乱も無く、また、イベント終了後の規制機材等の撤収も順調に行われて、予定どおり一三時〇〇分には通行止めを解除することが出来ました。

五 最後に

瀬戸大橋開通二〇周年記念のオープニングセレモニー・オープニングイベント・橋上イベントは、岡山県・香川県をはじめとする関係機関の協力及び地元の方々のご理解により盛況のうち幕を閉じました。二〇周年記念イベントは冒頭にも申しましたように、これが始まりで秋まで続きます。これからも、地元の方々や瀬戸大橋をご利用いただくお客様に、心より喜んでいただけるイベントになるように関係者の皆さんには、引き続き、ご支援・ご協力をお願い致します。

道路占用制度の法的性質について

道路局路政課道路利用調整室

坂上係員 (はあ…。あれから大野くんから連絡ないんだけど、

どういうことかしら、まったく。本局での仕事が忙しいからって連絡する時間くらいあるでしょ。)

(あつ、そういえば…。)

課長、大野くんの後任の新人、たしか今日からでしたよね？

渡邊課長 ああ、そうだ。今日からのはずなんだが、まだ来てないね。

新人 おはようございます！ 今日からこちらでお世話になります栗本壮幸といいます。すみません！ 道に迷ってしまっ、遅くなりました！

渡邊課長・坂上係員 (迷った!? 駅からここまで迷うところないと思うけど…。)

渡邊課長 君が栗本くんだね。遅いと思ってたんだが、道に迷ってたのかい。これからよろしく。しっかりがんばってくれ。

坂上係員 坂上といいます。よろしくね。道に迷ってたのね。初

日の朝からお疲れさま。

渡邊課長

栗本くん、分からないことがあったら私が鍛え上げた坂上さんに聞いて、しっかり勉強してくれよ。期待してるぞ。

栗本係員 はい！ がんばります！ 坂上さん、ご指導よろしくお願います！

坂上係員 わかったわ。一緒に勉強しましょうね、栗本くん。さっそくだけど、占用ってどういうことかはわかる？ 聞いたことはあるかな。

栗本係員 聞いたことはあるけど…、道路上に看板を置きたいときには占用許可が必要なんですよ。

坂上係員 そうね。道路には、看板や電柱、電線など、道路構造の保全や道路交通の確保のために必要な施設以外のものも見かけると思うけど、それらを道路に設置する場合には占用許可を受けなければいけないわ。今日は占用制度ってどういうことな

のか勉強しましょうか。それじゃあまず、道路の本来の目的って何かしら？

栗本係員 車や自転車、歩行者が自由に通行すること、ですか？

坂上係員 そのとおりね。道路法をさっそく開いてみましょうか。

道路法の第二条を見て。第二条には、『道路』とは、一般交通の用に供する道」と書いてあるわ(資料1参照)。道路は道路管理者によって一般交通の用に供されて、その効果として一般の自由な通行が認められる。これが道路の本来の目的で、これを一般使用というわ。

栗本係員 なるほど一般使用ですか。それじゃあ道路の目的はそれ以外もあるってことですか？

坂上係員 ちょっと違うわ。「目的」ではなくて「機能」とでも言うべきね。道路は、最も基本的な交通手段を提供するものだから、道路を根幹として生活圏が形成されて、公的又は私的な活動が展開されるわよね。そうすると、電気、ガス、水道、下水道などの公益事業や、一般の営利事業の活動がここに集中するのは当然で、そうなったときに、これらの事業を行うのに必要な施設を設置する場所として、道路空間を提供せざるを得ないのよ。このように道路管理者以外の者が工作物を設置して道路を継続的に使用することを特別使用っていうの。一般使用が本来機能であるとする、特別使用は、道路の二次的、副次的機能になるわ。そこで道路管理上重要になるのが、一般使用と特別使用の調整なの。さらには、特別使用相互の調整も必要になってくる。ここに道路占用という制度が出てくるわけ。ちなみに、道路の特別使用は占用に限られているわ。

栗本係員 なるほど、ぼくたちが担当する占用というのは、道路の特別使用に関する業務なんですね。

坂上係員 そうなの。

渡邊課長 おつ、基本からしっかり固めているね。ここで、占用許可について法的な性質を確認しておこうか。占用許可の法的な性質を言うと、占用許可は、道路管理権に基づくもので、使用权の設定行為、講学上では「特許」と考えられているんだ。

栗本係員 「特許」？

渡邊課長 そう、通常人があらかじめもっていない地位を特別に認めるんだ。道路の本来の目的は「一般交通の用に供する」ことだから、それを達成するために道路法第四条で基本的に私権は制限されているけれど(資料2参照)、さっき坂上さんが言ったとおり、それ以外の目的で使用させる必要がある。そのときに、本来機能を阻害しない範囲で、道路を使用する地位を特別に認めるんだ。申請を待っておこなわれるものの、性質としては許可権者において一方的に行う行政処分なんだよ。原則としては道路管理者に広い裁量が認められている。ただし道路管理者の裁量といってもすべて道路管理者が自由に判断できるわけではないよね、坂上さん。どんな場合かな。

坂上係員 まず、義務占用物件と呼ばれる電線、水管、ガスパ等の国民生活のライフラインとしての性格を持つ一部の公益性の高い物件については、道路法第三十六条において、特例として要件を満たせば許可しなくてはならないことになっています(資料3参照)。一方、義務占用物件とそれ以外の物件を含め、法定の要件に適合しなければ許可を与えてはならないという消

極的な拘束も受けています（資料4参照）。さらに、裁量権を乱用することは当然できません。

栗本係員 なるほど、裁量があるものの、それは無制限というわけではないんですね。占用許可って何か、基本がよくわかった気がします。それにしても坂上さんがいてくれるのは心強いなあ。分からないことがあつたら何でも聞くので、よろしくお願ひします、坂上さん。

坂上係員 （調子がいいわね…。大野くんと同じキャラじゃない。）もちろん勉強しても分からないことがあつたら教えらる範囲で教えるけど、あんまり当てにしすぎないで自分でも勉強してね。教えるか教えないかは、私の裁量しだいよ。

（この号終わり）

資料1

道路法第二条

この法律において「道路」とは、一般交通の用に供する道で次条各号に掲げるものをいい、トンネル、橋、渡船施設、道路用エレベーター等道路と一体となつてその効用を全うする施設又は工作物及び道路の附属物で当該道路に附属して設けられているものを含むものとする。

2～5 （略）

資料2

道路法第四条

道路を構成する敷地、支壁その他の物件については、私権を行使することができない。但し、所有権を移転し、又は抵当権を設定し、若しくは移転することを妨げない。

資料3

道路法第三十六条

水道法（昭和三十二年法律第七十七号）、工業用水道事業法（昭和三十二年法律第八十四号）、下水道法（昭和三十二年法律第七十九号）、鉄道事業法（昭和六十一年法律第九十二号）若しくは全国新幹線鉄道整備法（昭和四十五年法律第七十一号）、ガス事業法（昭二十九年法律第五十一号）、電気事業法（昭和三十九年法律第七十号）又は電気通信事業法（昭和三十九年法律第八十六号）の規定に基づき、水管（水道事業水道用水供給事業又は工業用水道事業の用に供するものに限る）、下水道管、公衆の用に供する鉄道、ガス管（ガス事業法第二条第一項に規定する一般ガス事業又は同条第三項に規定する簡易ガス事業の用に供するものに限る。）又は電柱、電線若しくは公衆電話所（これらのうち、電気事業法に基づくものにあつては同法第二条第一項第十号に規定する電気事業者（同項第八号に規定する特定規模電気事業者を除く。）がその事業の用に供するものに、電気通信事業法に基づくものにあつては同法第二百二十

案第一項に規定する認定電気通信事業者が同項に規定する認定電気通信事業の用に供するものに限る。)を道路に設けようとする者は、第三十二条第一項又は第三項の規定による許可を受けようとする場合においては、これらの工事を実施しようとする日の一月前までに、あらかじめ当該工事の計画書を道路管理者に提出しておかなければならない。ただし、災害による復旧工事その他緊急を要する工事又は政令で定める軽易な工事を行う必要が生じた場合においては、この限りでない。

2 道路管理者は、前項の計画書に基づく工事(前項ただし書の規定による工事を含む。)のための道路の占用の許可の申請があつた場合において、当該申請に係る道路の占用が第三十三条第一項の規定に基づく政令で定める基準に適合するときは、第三十二条第一項又は第三項の規定による許可を与えなければならない。

資料 4

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、同条第二項第二号から第七号までに掲げる事項について政令で定める基準に適合する場合に限り、同条第一項又は第三項の許可を与えることができる。

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

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

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

店舗移転補償額の提示が遅れたことによる

損害の有無が争われた事例

― 都市計画事業における店舗移転補償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〕平成一七年九月一五日 京都地裁 請求棄却

(原告控訴)

〔控訴審判決〕平成一八年二月 九日 大阪高裁 請求棄却

(原告上告)

〔上告審決定〕平成一八年六月三〇日 最高裁 上告棄却

(確定)

はじめに

本件は、都市計画事業により移転の対象となった店舗の経営者が、移転補償料を得る目的で赤字の店舗を経営し続けた結果、都市計画事業者から移転補償額の提示が遅れたこと等により損害を被ったとして、損害賠償を請求した事案である。判決では、用地交渉の当事者として信義則に基づき、誠実に交渉する注意義務の存在を示唆するなど、用地補償事務における参考になるものと考え、確定した控訴審判決を紹介する次第である。

一 事案の概要

本件は、被告（A市）が事業主体である都市計画事業（以下「本件都市計画事業」という。）の事業対象地域内にある賃貸店舗において小売店営業を行っていた原告が、被告からの補償金額の提示が遅れ、そのために賃借権補償金相当の損害等合計六、五九一万三、四九二円の損害を被ったとして、被告に対し、不法行為による損害賠償請求権に基づき、上記損害の内金二、〇〇〇万円及びこれに対する平成一五年六月一日から支払済まで民法所定年五分の割合による遅延損害金の支払いを求めたところ、一審が請求を全て棄却したので、これを不服として原告が控訴するとともに、控訴審で請求金額を八五四万八八七円（内訳は後記のとおり）に縮減した事案である。

1 前提となる事実（争いがなければ、証拠及び弁論の全趣旨によって容易に認められる事実）

(1) 本件都市計画事業

ア 目的

K本線Y駅周辺は、踏切の影響等により交通渋滞が著しく、特に競馬開催日には飽和状態に達していることから、被告、K鉄道株式会社（以下「K」という。）及び日本中央競馬会の三者が協力して、同駅を含めた鉄道の高架化や緩衝側道を整備し、併せて被告単独で駅前広場等の都市施設の整備を行い、交通渋滞の緩和と地域住民の利便を図るとともに、Y地域の交通拠点の形成を推進することを目的とする。

イ 概要

本件都市計画事業は、被告が事業主体となり、Kが鉄道施行主体となつて行う、K本線Y駅を中心とした約一・五km間の鉄道を高架化するとともに、高架化による環境保全等を図るため部分的に側道を整備するK本線Y駅付近立体交差化事業及びその関連事業としてA市単独で行う街路事業により新Y駅の西側に駅前広場を整備する事業の二つからなり、両事業を併せて「K本線Y駅周辺整備事業」という。

ウ 事業の経緯

本件都市計画事業については、平成十一年八月に都市計画決定が行われ、同年一二月にB府知事から事業認可を得て、本格的な事業化に入った。

エ 事業の現状

本件都市計画事業にかかる用地取得対象件数は四七件であり、平成一六年三月末現在でその内二六件が完了している。

本件都市計画事業の完成予定時期は、事業化当初は平成一七年度末とされていたが、地上踏切から東側の用地取得が難航し、当初計画からかなり遅れていることから、完成時期は当初の予定より数年の遅れとなる見込みとなつている。

オ 被告とKとの委託関係

被告は、Kとの「用地取得事務の委託に関する協定書」に基づき、本件都市計画事業にかかる用地取得事務のうち、権利者調査、用地測量、物件調査、補償金の算定、補償金の額の提示、買収交渉、補償交渉等をKに委託し、被告は事業説明、Kへの指導事務等を担当している。

(2) 原告は、株式会社Mが所有する建物（以下「本件建物」という。）の一階部分を賃料月額一八万円で賃借し、衣料品店を経営していたが、本件建物の敷地の一部が本件都市計画事業の事業対象地であったから、本件建物は、用地買収により、移転が必要となる物件であった。

なお、本件建物一階は、原告以外にも、有限会社C、有限会社D及びEが賃借していた。

また、本件建物の敷地の土地所有者はM1であり、株式会社Mの代表取締役M2の夫はM1の子であるM3であるが、Kとの買収交渉にあたっては、M3がM1及び株式会社Mの

交渉窓口となっていた。

(3) Kと原告との交渉等の経過の概要

ア 平成一二年二月二〇日に本件都市計画事業の起工式が行われ、平成一二年から被告の用地買収作業が開始された。

イ 平成一二年二月二二日、A市によって、「Y駅周辺整備事業にかかる建物調査・準備事業説明会」が開催され、地権者、店舗関係者に対して買収の協力の要請がされた。

ウ 平成一二年三月二日に初めて原告に対し営業調査がなされた。

エ Kの担当者は、平成一二年八月にはじめて、原告からKとの交渉の委任を受けた弁護士U（以下「U弁護士」という。）をその事務所に訪問し、以後、同弁護士、原告の役員であるTとの交渉がされてきた。

オ 平成一二年一〇月二五日、原告は、Kの担当者に対して、原告の希望する補償金の額として五、九六九万三、四九二円を提示した。

上記補償金の積算内訳のうちの主要なものは、四年間の売上減少による営業損害額が約三、七〇〇万円、新店舗開設工事費が約八三八万円、移転費用が約四五〇万円、五年間の賃料差額補償金が三九〇万円、廃業損害額が三〇〇万円等である。

カ 本件建物周辺では買収作業が始まってからは店舗の閉鎖が進み、従来の商店街はその姿を失い、買い物客も見られなくなってしまうた。そのため、平成一三年ころには原告の本件建物での営業は赤字の状態となり、原告は、Kの担

当者に対して、早く補償金の額の提示をして欲しいと求めるとともに、補償金の支払を受ける資格を保持しておく意図の下に、同店舗の賃貸借契約を維持して、その営業を継続していた。

キ 原告は、賃料の支払いが困難な状態となったことから、株式会社Mに対し、平成一四年二月二五日付内容証明郵便により、平成一四年三月分以降の賃料を月額六万円に減額する旨通知したが、同社はこれに応じなかった。

ク 原告は、平成一四年一二月末、店舗を閉鎖した。

ケ Kの担当者は、平成一五年二月二一日、原告に対し、一六二万八八七円の補償金の額を初めて提示した。

上記補償金の積算内訳のうちの主要なものは、借家人補償金が約八〇万円、営業休止補償金が約四二万円、建物等移転料が約二五万円、移転雑費が約一四万円である。

コ 原告は、平成一五年二月、株式会社Mに対して、契約書による三ヵ月後の平成一五年五月末日をもって賃貸借契約解除の通知をした。

(4) 被告における都市計画事業の用地取得事務の概要について
ア 土地の買収により建物や動産の移転等が必要となる場合には、所有者の協力を得て物件調査を行い、調査結果に基づいて移転等にかかる補償金の算定を行う。

イ 土地の買収により建物を賃借していた借家人の賃借の継続が困難となる場合には、他の建物を賃借するのに通常必要となる費用を算定する。

ウ 建物等の移転により営業を休まざるを得ない場合には、

事業主に営業資料の提出を求め、この資料に基づいて営業の一時休止等によって生じる営業上の損失に対する補償金の算定を行う。

エ 上記アからウまでの補償金の算定は、「公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱」（昭和三七年六月二十九日閣議決定）に基づいて定められた被告の損失補償基準に基づいて、被告建設局用地室が行う（但し、本件都市計画事業の場合には受託者であるKが行うこととされていた。）。

オ 補償金の算定にあたっては、土地の価格の比準の方針、建物の移転方法その他補償に関する事項について協議するため、A市用地事務取扱規程（昭和五八年五月七日訓令甲第一一号）第九条による調書を被告理財局財務部財産監理課に提出し、その審査を受ける。

カ 同課の審査を経て、被告建設局用地室で補償金の額を確定し、土地所有者及び関係権利者に補償金の額を提示して、買収交渉及び補償交渉を行う（但し、本件都市計画事業の場合には、補償金の額の提示と買収交渉、補償交渉はKが行うこととされていた。）。

なお、事業認可によって事業対象地を土地収用法に基づいて強制収容することが可能となる（都市計画法第六九条）が、通常は任意買収による用地取得を進め、事業の最終段階で収容を検討することとしている。

キ 借地人、借家人等の関係権利者がいる場合、買収する用地の更地の状態での引渡しを実現するため、土地所有者と売買契約と関係権利者との補償契約とは原則として同時

に行うこととしている（同時契約の原則）。

したがって、関係権利者がいる場合の交渉の順序については、①土地所有者から接触すること、②関係権利者との交渉は、土地所有者の了解を得た後に行うこと、としている。

ク 借家人が、上記補償金の支払を受けるには、当該補償契約締結時に借家権を有していなければならない。

2 争点及び当事者の主張

(1) 被告の原告に対する損害賠償責任（不法行為責任）の

有無（争点1）

ア 被告の注意義務の有無

（原告の主張）

原告の賃借権は本件都市計画事業によって必ず被告に買収又は収用されることが明らかであり、このような事実上拘束された関係においては、任意買収等の契約締結前であっても、買収する側の被告は買収される相手方に対し、誠実かつ迅速な手続で処理し、相手方に対して不当な損害を発生させないようにする信義則上の注意義務がある。

（被告の主張）

否認ないし争う。

イ 被告の上記注意義務違反の有無

（原告の主張）

被告は、平成一二年八月末日には原告に対する補償金の額の提示が可能であったにもかかわらず、補償金の額の提

示が遅れることにより原告は意味のない営業を続けて支払賃料相当の損害が発生し、ひいては店舗を閉鎖しなければならぬ状態に陥るおそれがあることを知り、又は知り得たにもかかわらず、提示の日を引き延ばし、平成一五年二月二日まで補償金の額を提示しなかった。

したがって、被告は上記注意義務に違反したといえる。

(被告の主張)

被告が平成一五年二月二日まで補償金の額を提示しなかったことは認め、その余は否認する。

土地所有権者との売買契約と関係権利者との補償契約とは、原則として同時に行うとの同時契約の原則及び原告の補償金の算定に必要な資料の提出遅延を考慮すれば、平成一二年八月末日には補償金の額の提示が可能であったといえず、また、平成一五年二月二日に補償金の額を提示したことをもって提示が遅延したとはいえない。

したがって、被告に上記注意義務の違反はない。

(2) 原告の被った損害の有無・金額及び

因果関係の有無(争点2)

ア 賃借権補償金相当の損害

(原告の主張)

被告は、平成一二年八月末日には補償金の額を提示することが可能であったにもかかわらず、平成一五年二月二日まで提示しなかったため、原告は、赤字であるにもかかわらず賃料を支払っていたが、賃料の支払いが困難となり、平成一四年一二月末日に店舗を閉鎖し、平成一五年五月末

日をもって賃貸借契約を解除したので、賃借権補償金を受領することができなくなった。そのため、原告は賃借権補償金一六二万八八七円相当の損害を被った。

(被告の主張)

原告が、赤字であるにもかかわらず賃料を支払っていたが、賃料の支払いが困難になり、平成一四年一二月末日に店舗を閉鎖し、平成一五年五月末日をもって賃貸借契約を解除したことは不知、その余は否認する。

原告は、被告が提示した前記補償額が低額にすぎるとして、補償契約の締結を拒否するとともに、賃貸借契約を解除したのであるから、原告が上記補償額を取得できなかったことについて、被告に責任はない。

イ 賃料相当の損害

(原告の主張)

被告は、平成一二年八月末日には補償金の額を提示することが可能であったにもかかわらず、平成一五年二月二日まで提示しなかったため、原告は、賃借権補償金の支払を受けるのに必要な賃借権を維持するために、平成一二年九月分から平成一五年五月分まで、上記店舗の賃料(合計五九四万円)を支払わざるを得なかったため、本件においてその内金五九二万円を損害として請求する。

(被告の主張)

原告が上記賃料合計五九四万円を支払ったことは不知、その余は否認する。

原告は支払った賃料について店舗の使用という対価を得

ており、損害は発生してない。

また、赤字でありながら賃料を支払い続けるのは原告の選択である。

ウ 慰謝料

(原告)

被告は、平成一二年八月末日には補償金の額を提示することが可能であったにもかかわらず、平成一五年二月二一日まで提示しなかったため、原告は、この間、店舗をいつまで維持するか不安定な状態におかれ、また、結果的に無駄な賃料の支払いを続けさせられ、精神的苦痛を被った。その慰謝料としては一〇〇万円を下らない。

(被告)

否認する。

二 争点に対する判断

1 当裁判所も、原告の本件請求を棄却すべきものと判断する。

その理由は、以下のとおりである。

2 争点1について

(1) 被告の注意義務の有無

ア この点について、原告は、前提として、本件都市計画事業が認可されたことによって、事業主体である被告と、同事業が収用対象としている土地を敷地とする建物の賃借人である原告とは、事実上拘束された関係にあるとするので、検討する。

原告の主張するように、本件建物の存する敷地の一部は

本件都市計画事業の事業対象地となっていた(一―1―2)から、同敷地の全部又は当該一部が買収対象であったことは明らかである。

しかし、買収対象の土地にある建物の賃借人において、補償契約が成立するまで(本件都市計画事業の場合、土地収用法による収用手続はとられていないが、収用手続がとられている場合は収用裁決のあるまで)、賃貸借を継続するか、あるいは退去するかは賃借人の自由であり、賃借している建物の敷地が買収の対象になったことによって、将来、敷地が収用されると、同土地上の建物の賃借人が賃借権を失うことになるもの、それまでの間について、賃借人が、当該賃借権の処分等に関して、本件都市計画事業によって何も拘束されてはいない。したがって、本件において、原告と被告との間に事実上拘束された関係が生じたとはいえない。

すなわち、本件のような都市計画事業が行われる場合(大規模商業施設の進出等のような民間事業者による開発事業が行われる場合でも同様である)、事業の進捗に伴って、同事業の対象地一帯に様々な影響が生じて、商業的環境が変化し始め、商店等の営業成績が悪化する場合もあり得ることである。このことを前提として、補償金(民間事業者による開発事業の場合の立退料に相当する。)を得るまで賃料を支払っても賃貸借を継続した方が有利であるか、退去した方が有利であるかは、買収対象地上の建物を賃借して営業している者において、自己責任に基づき、経

営上の判断によって決すべきことであり、その者と事業者との間に事実上拘束された関係があるとはいえない。

したがって、原告と被告との間に事実上拘束された関係があることを前提とする原告の主張は失当である。

イ しかし、本件においては、被告の担当者又は被告から買取交渉、補償交渉及び補償金の額の提示の事務を受託していたKの担当者（以下「K担当者」という。）は、平成一二年八月以降、T、U弁護士との間で、原告に対する補償金の額がいつ提示されるかについての交渉を行ってきたことが認められる。

したがって、原告と被告は、このような交渉の当事者として、信義則上、誠実に交渉する注意義務（以下「本件注意義務」という。）はあつたといえる。そして、K担当者らにおいて、原告に対する補償金の額の提示を不当に引き延ばすようなことがあつた場合には、原告の地位を不安定にし、不測の損害を及ぼすおそれがあるから、本件注意義務に違反するといえる。

(2) 被告の本件注意義務違反の有無

ア この点について、原告は、平成一二年八月末日には原告に対する補償金の額の提示が可能であるにもかかわらず、被告は、その提示の日を引き延ばし、平成一五年二月二二日まで提示しなかつたと主張するので、検討する。

イ 一—1—(3)エ、書証、及びTの証言によれば、平成一二年八月ころから、T、U弁護士とK担当者らとの間で、補償金の額の提示の時期について交渉が繰り返されてきてお

り、その際、K担当者らから、数回にわたって、補償金の額の提示が可能となるおおよその時期を示したこと、しかし、その時期が次々と先に変更されたことが認められ、結果的に、原告に対する補償金の額の提示までには相当の長期間を要したといえる。

ウ しかし、K担当者らが示した時期は、①原告が補償金の額の算定に必要な資料を提出すること及び②本件建物の敷地の所有者であるM1及び本件建物の所有者である株式会社M（双方の交渉窓口はM3）との交渉が順調に進むことを前提としていたことは容易に認められる。

したがって、上記①、②との関係で、原告に対する補償金の額の提示が平成一二年八月末日には可能であり、その提示の時期が不当に引き延ばされたといえるかどうか検討する必要がある。

(7) 上記①との関係

原告に対する補償金の算定のためには、確定申告書写、貸借対照表、損益計算書等の資料が必要である（一—1—(4)ウ、書証）が、平成一二年三月二二日に行われたK担当者らによる原告への営業調査の際の資料提出要請に対し、原告からは同年八月末日までは資料が全く提出されておらず、K担当者らの再三の提出依頼により、平成一三年六月二五日、同年一〇月三日、平成一四年六月一日及び同月一三日に順次提出され、最終的にすべての資料が提出されたのは平成一四年一〇月一七日である（書証）。

そして、これらの資料をもとにKがコンサルタントの協力を得て補償金を算定する（――1――(1)オ、同(4)エ、証人）のであるが、補償金の算定に当たっては、被告理財局財務部財産監理課の審査を受けることとされている（――1――(4)オ）から、同課の審査を経て、被告建設局用地室で補償金の額を確定し（――1――(4)オ）、このように確定された補償金の額をKが提示し、補償交渉をすることになる（――1――(1)オ、同(4)カ）。

したがって、以上の補償金の額の確定に要する手続からみて、原告がすべての資料を提出してから補償金の額の提示までには相当の期間を要することは容易に認められる。

そして、上記の諸手続を経て、K担当者らが原告に対して補償金の額を提示したのは、平成一五年二月二日（――1――(3)ケ）となったものである。

(イ) 上記②との関係

次に、被告においては、買収する用地に借地人、借家人等の関係権利者がいる場合については、買収する用地の更地の状態での引渡しを実現するため、土地所有者との売買契約と関係権利者との補償契約とは原則として同時に行うこととし（なお、書証によれば、公共用地買収において、このように同時契約を原則とすることは、被告独自のやり方ではなく、広く一般的に行われているところであると認められる。）、関係権利者との交渉は、土地所有者の了解を得た後に行うこととしている（――1――1

――(4)キ）がこのような方法が不合理とはいえず、また、このような交渉手順となることについて、K担当者らは、交渉の当初から、T、U弁護士に説明していたことが認められる（書証）。

そして、本件の場合、土地所有者及び建物所有者の交渉窓口であるM3は原告ら本件建物の賃借人に対して補償金の額を提示することをなかなか了解せず、平成一四年一月二日一六日に了解が得られたものである（書証）。

(ウ) 以上によれば、平成一二年八月末日にはK担当者らが原告に対する補償金の額を提示することが可能であったとはいえないうえ、K担当者らがT、U弁護士に示した補償金の額を提示できる時期が先に延び、原告に対する補償金の額が提示されたのが平成一五年二月二日になり、結果的に原告に対する補償金の額の提示までに相当の長期間を要したのは、上記(ア)、(イ)の事情によるものと認められ、K担当者らが原告に対する補償金の額の提示を不当に引き延ばしたとは認められない（なお、書証によれば、K担当者らは、T、U弁護士に対し、M3との交渉経過については説明していたと認められる。）。

また、原告の資料提出が完了したのが平成一四年一月一七日であり、M3が原告に対する補償金の額の提示を了解したのが同年一月一六日であることを考慮すれば、平成一五年二月二日の提示が不当に遅れたものとはいえない（なお、提示は平成一五年二月二日になつたが、平成一六年一月一日付原告準備書面及び書証に

よれば、平成一五年一月一七日にK担当者らがU弁護士に原告に対する補償金の額の提示をしようとしたが、当日はTが同席していなかったため、同弁護士の要請で同年二月二一日になったものである。)

エ 以上によれば、平成一二年八月末日にはK担当者らが原告に対する補償金の額を提示することが可能であったとはいえないうえ、K担当者らが原告に対する補償金の額の提示を不当に引き延ばしたとは認められず、被告に本件注意義務違反があるとはいえない。他に、被告の本件注意義務違反を認めるに足りる証拠はない。

3 以上論じたところによれば、原告の請求は、その余の点について判断するまでもなく、理由がないといふべきであるが、以下において「赤字店舗の賃料支払及び賃借権補償金の喪失に関する原告の主張について」なお補足して説明する。

商人が、その営業のために使用する店舗を賃借した場合、その賃料は同店舗の営業利益によってまかなわれるべき経費である。したがって、同店舗の営業が赤字状態となった場合でも、当該商人が店舗の賃料を負担すべきであって、他人に、賃料の負担を要求できないことは、いうまでもないところである。

本件において、原告は、月額一八万円の賃料で前記店舗を賃借して衣料品販売店の営業をしていたところ、本件都市計画事業の進捗に伴って、原告の店舗周辺の商業的環境に影響が生じて、その営業成績が悪化し、赤字状態となったが（このようない事象を生じたことについて、被告に責任があることを示す資料はない。）、原告は被告から補償金の支払を受ける意図で、同

店舗での営業を継続したことは、前記のとおりである。

原告が、上記意図で賃料を支払ったこと（原告の自認するところである。）は、営業成績と賃料との上下関係とは別の事情であるから、これによって上記関係自体が変わることはない（営業成績が黒字の場合をみれば、既払賃料は営業利益でまかなわれるべきものであって、被告に転嫁できるはずがないことは明らかである。）。

以上によると、原告が主張する賃料の支払は、上記店舗の営業上生じた費用であって、被告が本件都市計画事業を遂行したことによって生じた損害に当たるといふことはできない。

また、原告が主張する賃借権補償金の喪失についても、原告が同補償金の支払を受けられなくなったのは、原告が提示額に不満を持ち、補償金契約をすることなく上記賃貸借契約を解除したためであることは前記のとおりである。したがって、上記喪失の理由は、原告が補償契約を締結しなかったことにあるから、被告の行為によって、原告が賃借権補償金を取得できなくなったとはいえない。

なお、原告は、被告が原告の財産権を侵害したと主張するが、本件都市計画事業に関する原告と被告との関係は、前記のとおりであるから、被告が原告の財産権を侵害したとはいえず、したがって、原告の上記主張は理由がない。

以上によれば、原判決は相当であり、本件控訴は理由がなく棄却すべきであるから、主文のとおり判決する。