

巻頭言 ■ これからの道路 東京大学名誉教授 高山 英華 1

道路行政とシビックデザイン — 道路行政にひとこと —

東京学芸大学教授・シビックデザイナー 伊藤 清忠 3

特集／道路に関する争訟

道路に関する争訟について 道路局道路交通管理課訟務係 5

川崎大気汚染訴訟（第一次等）判決の概要 道路局道路交通管理課訟務係 7

県道大津信楽線土砂崩落事故に係る損害賠償請求訴訟について 滋賀県土木部道路課 15
道路管理に係る損害賠償と争訟の状況 道路局道路交通管理課訟務係 23

橋に抱かれた展望ラウンジ「スカイウォーク」 横浜市道路局街路部高速道路課課長補佐 長尾 節 30

阪神高速湾岸線全線開通について 阪神高速道路公団総務部総務課 37

広小路通都市景観整備事業について 〈道路管理の実態報告〉 名古屋土木部道路部道路環境整備課長 加藤 作次 41

◆欧州諸国の道路事情（第2回）◆高速道路の有料化をめぐる 道路局路政課道路利用調整官 小山 亮一 48

◇道路占用Q & A（第3回）◇道路法第32条第2項・第3項関係 52

シリーズ／あの道この道

広島の新しい幹線道路 〈祇園新道〉 中国地方建設局道路部路政課 58

鞭牛和尚ゆかりの宮古街道今昔 〈一般国道一〇六号〉 岩手県土木部道路維持課長 北枋 啓輔 65

◆時・時・時… 70

本誌の掲載文は、執筆者が個人の責任において自由に書く建前をとっております。したがって意見にわたる部分は個人の見解です。また肩書等は原稿執筆時および座談会等実施時のものです。

道路に関する争訟

道路に関する争訟について

建設省道路局道路交通管理課訟務係

現在係争中の道路の設置管理の瑕疵に係る訴訟は、全国で六七件（平成五年三月三十一日現在）ある。

道路管理者が訴訟又は示談によって道路の設置又は管理の瑕疵で損害賠償した件数は、ここ数年増加傾向にあって昭和五五年から昭和六二年は約一、〇〇〇件程度で横ばいだったものが平成四年度は、一、七〇〇件（なお、平成三年度は二、〇〇〇件を超え突出して多かった。）を超えている。賠償金額についても昭和六〇年以前は八億円を超えていたものの昭和六一年から数年間は四億円から五億円程度で推移していたが、再び増加し平成四年度は八億円を超えた。

今後とも各道路管理者は、道路における円

滑かつ安全な交通を確保し、道路の機能を十分に発揮させるため、道路管理のなご一層の充実を図り、事故の防止に万全を期すとともに万一の場合の損害賠償については公正で適切な措置が必要である。

損害賠償について、一時期、被害者保護ないし弱者保護ということが盛んにいわれ、国家賠償法第二条第一項の解釈、適用についても法学界の大きな流れに沿って道路管理者に厳しい状況が続いていた。最近になって損害賠償に関して被害者保護の面ばかりではなく、賠償面に関して加害者も被害者も納得できるような社会的な公正さの確保という考え方がいわれだしている。

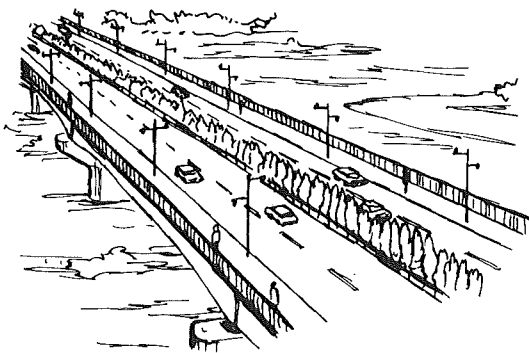
また、国家賠償法第二条第一項のいわゆる

営造物の設置・管理の瑕疵については伝統的に営造物が通常有すべき安全性を欠いていること、すなわち物的施設自体の物理的、外形的欠陥ないし不備によって危害を生ぜしめる危険性がある場合をいう（物的性状瑕疵）と解釈されてきたが、大阪空港夜間飛行禁止等請求事件についての昭和五六年の最高裁判所の判決は、営造物がその本来の目的に沿って利用されることに関連して当該営造物の利用者以外の第三者に危害が生じる場合も含まれる（いわゆる「供用関連瑕疵」）旨を判旨した。

その後、新幹線、空港などの公共用物の周辺住民から訴訟が相次ぎ、道路関係においても、道路の騒音振動等の差止め等を求めた一般国道四三号訴訟をはじめとして、いわゆる大気汚染訴訟である西淀川訴訟、川崎訴訟、尼崎訴訟、名古屋南部訴訟が相次いで提訴された。このうち、一般国道四三号訴訟は、現在最高裁判所で、西淀川訴訟（第一次）が大阪高等裁判所で係属中であり、他の訴訟は、各地方裁判所で係属中であるが、平成三年三月に一審判決が言渡された西淀川訴訟（第一次）に引き続き、川崎訴訟（第一次、第二次及び第三次の一部）の判決が本年一月に横浜地方裁判所川崎支部で言渡されたのでここで

紹介する。

その他、平成四年度の道路の設置・管理の瑕疵に係る損害賠償の概況と道路関係争訟の現況を紹介するとともに、一般国道五六号落石事故、飛驒川バス転落事故等の判例の蓄積から、最近あまり事例がない落石、土砂崩壊の争訟の判決（一審判決であり控訴された。）がなされたので、その判決の概要について併せて紹介する。



集 特
道路に関する争訟

川崎大気汚染訴訟(第一次等)判決の概要

建設省道路局道路交通管理課訟務係

一 はじめに

工場・事業所の排煙と自動車の排気ガスを「都市における複合大気汚染」の主原因としてその責任を裁判で問う訴訟は、現在、いわゆる「西淀川訴訟」、「川崎訴訟」、「尼崎訴訟」及び「名古屋南部訴訟」があるが、平成三年三月に判決の言渡しがあった大阪西淀川有害物質排出規制等請求事件(西淀川訴訟)に続いて、川崎大気汚染物質排出禁止等請求事件(川崎訴訟、以下「本件訴訟」という。)の判決の言渡しが、去る一月二五日横浜地方裁判所川崎支部において行われた。

判決は、被告企業に対する損害賠償請求の一部を認容したが、国、首都高速道路公団への損害賠償請求を棄却し、また、差止請求については却下

した。

以下、本件訴訟の概要、争点、判決の要旨等について、主として道路に関する部分を中心に紹介する。

なお、本件訴訟は、第一次訴訟から第四次訴訟まで提起されているが、今回の判決は、第一次訴訟の全部と第二次及び第三次訴訟の一部に係るものである。

二 本件訴訟の概要

1 提訴

第一次訴訟	昭和五七年三月一八日
第二次訴訟	昭和五八年九月一七日
第三次訴訟	昭和六〇年三月九日
第四次訴訟	昭和六三年二月二四日

2 当事者

(1) 原告

川崎市川崎区又は幸区に居住する、公害健康被害補償法(以下「公健法」という。)に基づく指定疾病の認定を受けた患者又はその遺族

第一次訴訟 一一九名

第二次訴訟 一〇七名

第三次訴訟 一一四名

第四次訴訟 一〇〇名

計 四四〇名

(2) 被告

国、首都高速道路公団及び企業一四社(日本鋼管(株)、東京電力(株)、東燃(株)、東燃化学(株)、キグナス石油精製(株)、日本石油化学(株)、浮島石油化学(株)、昭和電工(株)、ゼネラル石油(株)、三菱石油(株)、昭和

表 1

被 告 物	質	数	値
国、首都高速道路公園及び企業 14 社	二酸化窒素	1 時間値の 1 日平均値 0.02ppm	
	浮遊粒子状物質	①	1 時間値の 1 日平均値 0.10mg/m ³
		②	1 時間値 0.20mg/m ³
企業 14 社	二酸化硫黄	1	1 時間値の平均値 0.04ppm
		2	1 時間値 0.10ppm

(注) 二酸化窒素について規制を求めている数値は、昭和48年環境庁告示の環境基準（旧基準）と同数値。

被告らは、原告らの居住地あるいは勤務地（川崎市川崎区及び幸区）において表 1 の数値を超える汚染となる排出をしてはならない。

3 請求の趣旨

(1) 差止請求

シエル石油(株)、東亜石油(株)、日本国有鉄道清算事業団、東日本旅客鉄道(株)、なお、日本国有鉄道清算事業団及び東日本旅客鉄道(株)は、元被告日本国有鉄道訴訟引受人である。

表 2

企 業 名	事業所の所在地		
日 本 鋼 管 (株)	(1)扇島地区	川崎市川崎区扇島	1-1
	(2)川崎既存地区	同 市同 区南渡田	1-1 等
東 京 電 力 (株)	(1)川崎火力発電所	同 市同 区千鳥町	5-1
	(2)鶴見火力発電所	同 市同 区大川町	4-1
	(3)東扇島火力発電所	同 市同 区東扇島	
東 燃 (株)	川崎工場	同 市同 区浮島町	7-1
東 燃 化 学 (株)	(1)川崎工場	同 市同 区浮島町	7-1
	(2)千鳥工場	同 市同 区千鳥町	3-1
キグナス石油精製(株)	川崎工場	同 市同 区浮島町	3-1
日 本 石 油 化 学 (株)	(1)川崎工場	同 市同 区夜光町	2-3-1
	(2)浮島工場	同 市同 区浮島町	10-10
浮島石油化学(株)	浮島工場	同 市同 区浮島	10-10
昭 和 電 工 (株)	(1)川崎工場	同 市同 区扇島	5-1
	(2)千鳥工場	同 市同 区千鳥町	2-3
ゼネラル石油(株)	川崎製油所	同 市同 区浮島町	6-1
三 菱 石 油 (株)	(1)川崎製油所(扇町地区)	同 市同 区扇町	12-1
	(2)川崎製油所(扇島地区)	同 市同 区扇島	1-2
昭和シエル石油(株)	(1)川崎製油所(扇町地区)	同 市同 区扇町	18-1
	(2)川崎製油所(扇島地区)	同 市同 区扇島	1-2
東 亜 石 油 (株)	川崎製油所	同 市同 区水江町	3-1
東日本旅客鉄道(株)	川崎発電所	同 市同 区扇町	8-3

原告らは、被告企業らの事業所の操業及び本件各道路の供用により排出された大気汚染物質を原

4 請求の理由

二二億七、五〇〇万円である。

(2) 損害賠償請求
被告らは、原告らに対し総額約九三億円余及びこれに対する遅延損害金を年五分の割合による金員を支払え。
なお、今回の判決に係る損害賠償請求額は、約

被告企業らの対象事業所は、川崎市川崎区に二一か所存在しており、各所在地は、図 1 及び表 2 のとおりである。

1 事業所

三 被告らの事業所及び道路の概要

因として健康被害を受けているが、これは被告らの共同不法行為によって生じたものであるとして、被告らは、大気汚染物質の差止めと損害賠償の義務を負う。

被告事業所

- ① 日本鋼管(株)
- ② 東京電力(株)
- ③ 東亜燃料工業(株)
- ④ 東亜石油化学(株)
- ⑤ 日本石油精製(株)
- ⑥ 日本石油化学(株)
- ⑦ 浮島石油化学(株)
- ⑧ 昭和電工(株)
- ⑨ ゼネラル石油(株)
- ⑩ 三菱石油(株)
- ⑪ 昭和シェル石油(株)
- ⑫ 東亜石油(株)
- ⑬ 東日本旅客鉄道(株)
- ⑭ 日本国有鉄道清算事業団

道 路

- ① 国道1号
- ② 国道15号
- ③ 国道132号
- ④ 国道409号
- ⑤ 高速横浜羽田空港線
- ⑥ 県道東京大師横浜線
- ⑦ 県道川崎府中線
- ⑧ 県道扇町川崎停車場線
- ⑨ 県道鶴見溝の口線
- ⑩ 県道川崎町田線
- ⑪ 市道草橋水江町線
- ⑫ 市道南幸町渡田線

(注) 被告道路は、①～⑥

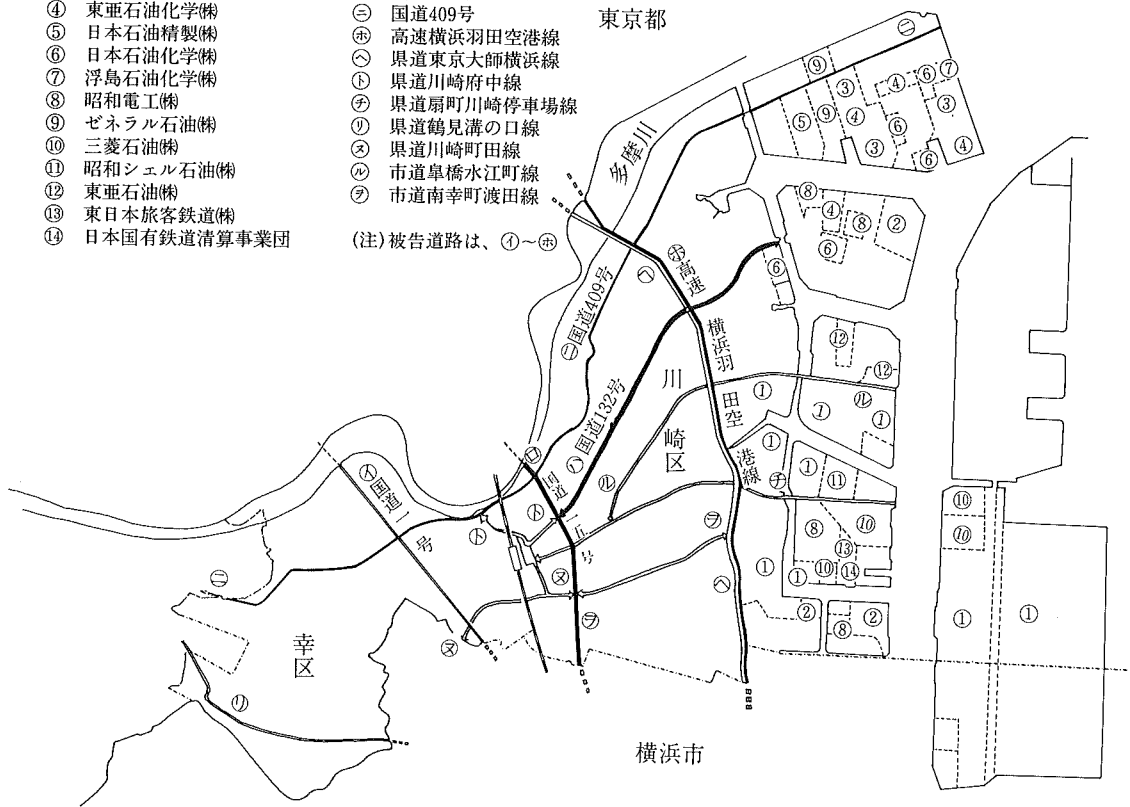


図1

2 道路

本件訴訟の対象道路は、一般国道一号、一五号、一三二号、四〇九号及び首都高速道路横浜羽田空港線である。

一般国道一号は、起点東京都中央区、終点大阪市、実延長約七三九・二kmで、このうち本件訴訟の対象は、川崎市内の約三・一kmの区間（上下六車線、標準幅員二三m）であり、建設大臣が管理している。

一般国道一五号は、起点東京都中央区、終点横浜市、実延長約二九・二kmで、このうち本件訴訟の対象は、川崎市内の約二・七kmの区間（上下六車線又は四車線、標準幅員五〇m、一部二〇m）であり、建設大臣が管理している。

一般国道一三二号は、起点川崎港、終点川崎市川崎区宮前町、実延長約四・六kmで、全区間（上下六車線、一部四車線、標準幅員二五m、一部三六m）が本件訴訟の対象であり、国の機関委任事務として川崎市長が管理している。

一般国道四〇九号は、起点川崎市、終点成田市、実延長約八〇・〇kmで、このうち本件訴訟の対象は、川崎市幸区及び川崎区内の約一三kmの区間（上下四車線、標準幅員二二・二五m）であり、昭和五六年に一般国道に指定され、国の機関委任事務として川崎市長が管理している。

首都高速道路横浜羽田空港線は、起点横浜市中

区本牧埠頭、終点川崎市川崎区殿町、延長二一・七kmの神奈川県道（上下六車線、標準幅員一六・五m高架道路）であり、約六・四kmの区間が本件訴訟の対象となっている。

なお、川崎市川崎区及び幸区の本件各道路の位置は図1のとおりである。

四 主要な争点

本件訴訟の主要な争点についての原・被告（本項においては、主に被告国・同首都高速道路公団ということにする。）の主張は、次のとおりである。

1 差止請求

原告らは、人格権・環境権を差止請求の根拠として主張し、被告らは、これらの権利は差止めの根拠とはならず、差止請求の趣旨が不特定かつ不明確であり、その訴えは不適法である。また、もし仮に本件差止請求が行政権限の発動を直接求めるものであるとすれば、それは民事訴訟として許されない不適法なものであると主張した。

2 因果関係

(1) 到達の因果関係

原告らは、本件地域の大気汚染はいずれの物質においても全国有数のひどさであるが、これらが、被告らの排出する膨大な量の汚悪煙によることは明らかである（川崎市臨海部に位置する被告

らの事業所及び道路を走行する自動車から排出された汚悪煙は、海風によって内陸の原告居住地等に到達している。）と主張し、被告らは、本件地域は開放的地形で通風性もよく、高濃度汚染のこゝとさら発生しやすい地域ではない。川崎市等の自治体のシミュレーション結果によれば、本件地域の大気汚染濃度に影響を及ぼす発生源は多種多様であり、市内の発生源（被告らを含む）の影響はその一部にすぎないことは明らかであると主張した。

(2) 発病の因果関係

原告らは、大気汚染と閉塞性呼吸器疾患との因果関係は、多くの間接的事実（国内外の公害の歴史、全国各地の疫学調査結果、公健法患者認定等）の積み上げとそれに対する経験則の適用によって認められる。また、大気汚染と本件地域住民の疫病の間に集団的因果関係（疫学的因果関係）が肯定されれば、個別的因果関係の立証は不要であると主張し、被告らは、原告らがあげる事実は、下記の理由によりいずれも本件因果関係認定のための間接的事実とはなり得ない。

① 原告らのあげる「公害の歴史」は、高濃度暴露の例であり、本件のような低濃度暴露の参考とはならない。

② 「四大疫学調査」は、種々の問題点を内包しており、その結果は信憑性に欠ける。

③ 「公健法制度」は、一種の制度的割切りとしての患者救済制度にすぎず、法的因果関係を認めたものではない。

本件では不法行為責任が問われているのだから個人の疫病との個別的因果関係の立証が必要であると主張した。

3 工場の立地・操業に関する国の責任（国家賠償法第一条第一項）

原告らは、国は、新たな公害の発生・増大が予見できたにもかかわらず、重化学工業の育成のみを重視し、本件地域に工場の立地を推進し（立地上の責任）、その後、本件各工場から排出される大気汚染物質によって、住民の健康に深刻な被害が発生しつつあったにもかかわらず、国は、ばい煙規制法、大気汚染防止法等に基づく適切な行政措置をとらず、工場操業の継続・拡大を進めてきた（操業の責任）と主張し、被告国は、国の産業政策・経済政策は専ら政府の裁量に属し、司法判断に馴染まないうえ、そもそも公権力の行使に該当せず、侵害行為性がない。国の排出規制懈怠責任については、昭和三十七年以前は根拠法令が存在せず、昭和三十七年以降は国は与えられた権限に基づき、その時々においてなした様々な措置を講じてきたのであり、不作為の責任はないと主張した。

4 道路の設置・管理の瑕疵責任（国家賠償法第 二条第二項）

原告らは、本件道路の管理者である国及び首都高速道路公団は、その管理する道路を大量の自動車の交通の用に供することによって、走行中の自動車から大量の大気汚染物質を排出させ、原告らに被害を与えていると主張し、被告らは、本件各道路は、極めて公共性が高く、かつ、通常有するべき安全性を有しているうえに、本件各道路の管理者には排気ガスの排出を有効に防ぐための権限がないのであるから、道路の設置・管理の瑕疵があるということとはできないと主張した。

5 共同不法行為

原告らは、被告らの侵害行為には、本件各事業所及び道路の位置的な近接性、人事交流、経済機能・産業技術的相互関連性、産業政策に基づく一体性等の面から関連共同性があり、共同不法行為が成立し、連帯して損害を賠償する責任があると主張した。

6 損害論

原告らは財産的、精神的一切の損害の内金として一律・一括請求。

- ・ 死亡者 三、〇〇〇万円
- ・ 特急患者 三、〇〇〇万円

・ 一・二級患者 二、〇〇〇万円

（二、五〇〇万円）

・ 三級患者

一、五〇〇万円

（二、〇〇〇万円）

被告らは、原告らは、個別にその損害額を主張、立証すべきである。もし、仮に被告らに対し損害賠償請求権があるとしても、それは公健法の補償給付によって既にてん補されている（予備地主張）。

五 判決の要旨

1 判決

(1) 差止請求

却下

(2) 損害賠償請求

① 被告国及び首都高速道路公団

棄却

② 被告企業ら

一部認容（総額四億六、〇〇〇万円余）

2 争点についての裁判所の判断

(1) 差止請求

大気汚染物質が被告らの排出行為のみによるものではないこと、被告らにおいて、どのような方法又は態様をなすべきかが明確ではないことから、不適法として却下を免れない。

(2) 因果関係

① 到達の因果関係

本件地域は、平坦な地形であり、気象的にも閉鎖性が高いとはいえず、汚染濃度を高める気象気候も明確には認められない。被告企業らの事業所からの排出に係る硫酸酸化物は原告ら居住地等に到達しているが、概ね被告企業らの事業所から排出されたものであるとまではいえない。被告企業らの寄与度は、川崎市のシミュレーションモデルと同一のモデルに基づき求められる。道路から排出される硫酸酸化物の原告ら居住地への到達はごく僅かであり、二酸化窒素は道路端から三〇～五〇mまでの距離減衰が著しく、一〇〇～一五〇mまでで緩やかに減衰が認められる。

② 発病の因果関係

二酸化硫黄について、本件地域は全国でも有数の大気汚染地域であったこと、公健法の指定地域とされたこと、昭和三〇年代～四〇年代前半の疫学調査において症状との関連性が認められること、WHOの環境保健指針における健康影響が見出される最低濃度レベル、昭和六一年専門委員会報告での昭和三〇年代～四〇年代における慢性閉塞性疾患に対する大気汚染の影響の評価、以上から昭和三〇年代～四〇年代に相当期間継続して本件地域に居住又は勤務し、昭

和五〇年代前半頃までに指定三疾病に罹患した者は大気汚染を原因として発症したものであると解するのが相当である。

二酸化窒素について、大気汚染と二酸化窒素との関連性を認める疫学調査が存在するが、昭和六一年専門委員会報告での現状の大気汚染と本件疾病との調査結果、現状の大気汚染の慢性閉塞性疾患に対する影響に関する同報告書の最終的評価、中央公害対策審議会の答申における大気汚染の評価、昭和六一年専門委員会報告以後の調査で同報告書の結論を左右するものが存しないこと、室内では暖房等により屋外の濃度を上回る場合を示唆する調査が存在すること等を総合勘案すると少なくとも結審時においては本件疾病の発症・憎悪との間に相当な因果関係があるとまで認めることは困難である。

公健法の認定手続きをみれば、原告らが公健法の認定を受けていることは本件疾病に罹患していると推認するに重要な事実であると解される。

(3) 工場の立地・操業に関する国の責任

国が港湾計画策定の実質的主体であるとは認められず、京浜運河の浚渫工事により埋立が可能になったり、国の行為と被告企業らの排出行為が直接に結び付くまでとはいえない。

国の規制権限の不行使について、条理、港湾計

画・運河の浚渫・埋立事業に国が関与した先行行為、行政指導、いずれも規制権限の根拠とは、認め難い。ばい煙規制に基づく規制については、国が強制的に排煙の排出や事業所の操業を停止させるような権限までも付与したのではなく、司法の施行により一定の効果がみられたこと等から、権限につき不行使があったとまでいえない。

(4) 道路の設置・管理の瑕疵責任

二酸化硫黄の本件道路からの排出は、被告企業らの一％にも満たず、また、被告企業らの排出行為と本件道路からの排出につき関連共同性が認め難いことも考慮すると、本件道路から排出される二酸化硫黄と原告らの健康被害との間の因果関係を認めることはできない。また、二酸化窒素と原告らの健康被害との間の因果関係は、各種疫学調査の知見及び昭和六一年報告内容などからして認めることはできないから、道路に関する責任も認め得ない。

なお、浮遊粒子状物質につき本件道路からの排出量を主張立証していない。

(5) 共同不法行為責任

① 本件道路と被告企業らとの関係

本件道路は、いずれも道路法上の道路として一般交通の用に供され、被告企業に限らず、本件地域住民を含む国民の諸種の社会経済活動に不可欠なものであるから、被告企業らと本件道

路からの大気汚染物質の排出との間に社会通念上一個の行為と認められる程度の一体性を認める余地はない。

② 被告企業らの関連共同性

I 民法第七一九条第一項前段の共同不法行為遅くとも、昭和四〇年代後半には、被告企業らは本件地域における大気汚染状況及び右影響等に共通認識を有し、協力して防止対策を採る状態にあった。排出される大気汚染物質が合体して原告らの健康に影響を及ぼしていることを当然認識していたが、認識すべきであった。右認識・対応について、被告企業らに緊密な一体性があると認められる。

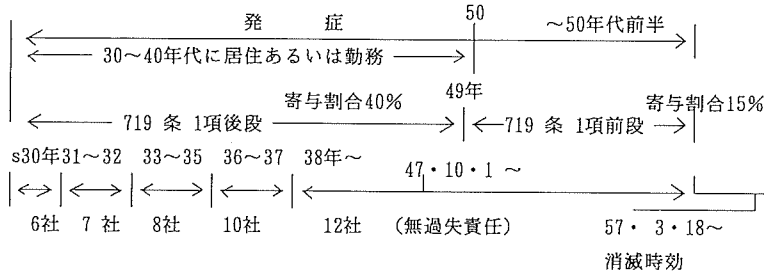
II 民法第七一九条第一項後段の共同不法行為被告企業らは、昭和三〇年代までに立地操業し、その排出した硫酸酸化物等の一部が原告ら居住地等に到達し、本件疾病の発症・憎悪に影響を与えたことは否定できない。被告企業らの位置関係、原料・製品の供給関係、施設の利用関係等を考えると、緊密な一体性があるとまではいえなくても、社会通念上一個の行為と認められる程度の一体性は有している。

(6) 被告企業らの責任

被告企業ら排出の二酸化窒素による健康被害の程度及びその機序を認識し、原告らに広汎な健康被害をもたらすことを認識して排出行為を行った

とまでは認め難い。(故意責任)
遅くとも昭和三〇年代初頭には、周辺住民の生命・身体に被害が生じることにつき予見可能であった。調査義務を怠り、防止対策も十分ではなかった。(過失責任)

被告企業らは、大気汚染防止法第二十五条第一項



(参考) 発症の認定及び共同不法行為の成立範囲

の規定に従い施行日以降の排出行為による損害については、無過失責任を負う。昭和四〇年代以降の大気汚染防止対策により二酸化硫黄の排出量を削減したことから、結果回避可能性はあった。(無過失責任)

(7) 損害論

原告らの請求は、損害の全体額を明示したものとはいえず、いわゆる一部請求と解することはできない。過去に遡った各時点において、その財産的損害あるいは精神的損害を厳密に主張立証を要求することは原告らに救済の道を閉ざすことにもなりかねない事情の下においては、本件疾病に罹患したことによる健康被害として、財産的損害及び精神的被害を包括して請求することも適法と解するのが相当である。各原告らの被った損害は、各原告により差異があるが、最低限類型別の損害額が発生しているものとして一律請求することも適法と解するのが相当である。公健法あるいは川崎市の条例等により各種の給付の限度において補填されたものというべく、原告らの損害賠償額からこれを控除すべきである。(六名については、損害のすべてを補填されているとして、請求棄却。)

(8) その他

① 企業等の責任割合

被告企業ら排出の二酸化硫黄の到達の寄与割

合をもって本件疾病の寄与割合と解するのが相当。昭和三〇年〜四八年までの発症原告については発症寄与割合を四〇%、昭和四九年〜五〇年代前半までの発症原告については一五%と認める。

② 共同不法行為の成立範囲

原告らの本件疾病の発祥時期を基準として、操業開始時期を考慮する。昭和三〇年中の六社、昭和三八年以降の一二社までを段階的に共同不法行為を認定した。(参考)

③ 消滅時効

健康被害は、継続した一個の損害。原告らは、遅くとも本件訴訟提起時(昭和五七年三月一八日)には「加害者」あるいは大気汚染防止法の「賠償義務者」が被告企業らであると認識。

④ 個別的認定

I 他疾患の可能性、II喫煙の影響、III発症時期が大気汚染の濃度が低い時期のものについて、いずれも因果関係を認め難いとして一六名請求棄却。

⑤ 侵害行為の判定

被告浮島化学(株)は、操業当初から二酸化硫黄を排出していない。被告東日本旅客鉄道(株)は、日本国有鉄道分割民営化に伴い施設の所有権、運営及び管理を引き継いだ。

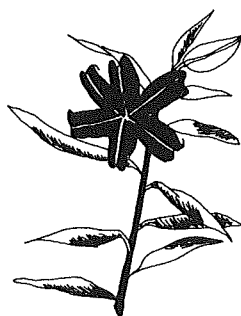
六 おわりに

被告企業一二社（日本鋼管㈱、東京電力㈱、東燃㈱、東燃化学㈱、キグナス石油精製㈱、日本石油化学㈱、昭和電工㈱、ゼネラル石油㈱、三菱石油㈱、昭和シェル石油㈱、東亜石油㈱、日本国有鉄道清算事業団）は、平成六年二月七日に原告ら一〇六名（請求棄却原告を除く）を被控訴人として、また、原告らは（一三六名）は、平成六年二月八日に国、首都高速道路公団ほか（原審原告と同じ）を被控訴人として、それぞれ東京高等裁判所に控訴した。控訴条は未だ送達されていないが、控訴審においても道路管理者の施策や考え方を裁判所により一層理解してもらうために必要な主張立証を行っていくこととなる。そして今後とも技術面での研究を含め、環境対策等を積極的に推進していかなければならない。

最後になったが、本件訴訟は、提訴以来一三年という長年月の審理となり、その間、法務省、証言いただいた諸先生方、その他大勢の方々から、いろいろの御教示をいただき、また、御協力をいただいた。今回の判決もそれら御協力の賜物であると、誌面をかりて深く感謝する次第である。

控訴審の審理の中心がどこに置かれるか、控訴状未送達の現段階においては明らかではないが、控訴審に審理においてもなお、大勢の方々の

御協力をお借りせざるを得ないことは明らかであり、今後とも御教示、御協力を切に願ひいたします。



道路に関する争訟

県道大津信楽線土砂崩落事故に係る

損害賠償請求訴訟について

滋賀県土木部道路課

はじめに

昭和六三年三月三〇日午前八時頃に滋賀県大津市内の県道で、道路面から約一〇mの高さの斜面より、幅約一五mに渡って、約一九〇m²の土砂が崩落し、うち約九〇m²が落石防護柵を倒壊したうえに、土石が押し出され、通行中の自動車一台が下敷きになり、乗車していた二名（兄弟）が死亡する事故が発生した。

この事故に対し、死亡した兄弟の相続人である母親が、道路管理者である県に安全管理義務違反等の責任を、また、災害防除工事した業者に工事がずさんかつ不完全であった責任を主張し、両者を相手に損害賠償を求め、平成三年三月二七日に大津地方裁判所に提訴した。

平成三年五月二四日に第一回口頭弁論が開始され、平成五年九月二七日の第一七回口頭弁論で結審し、平成五年一二月二〇日に判決が言い渡された。

判決は原告の請求を棄却し、「本件のごとき大規模な斜面崩落が発生することを事前に予測することは全く不可能であった」との被告側（県、および施工業者）の主張を認める内容であった。（原告側は、当判決を不服として、大阪高等裁判所に控訴している。）

以下、本稿では一審判決の要旨等について紹介する。

判 決

主 文

- 一 原告の請求をいずれも棄却する。
- 二 訴訟費用は原告の負担とする。

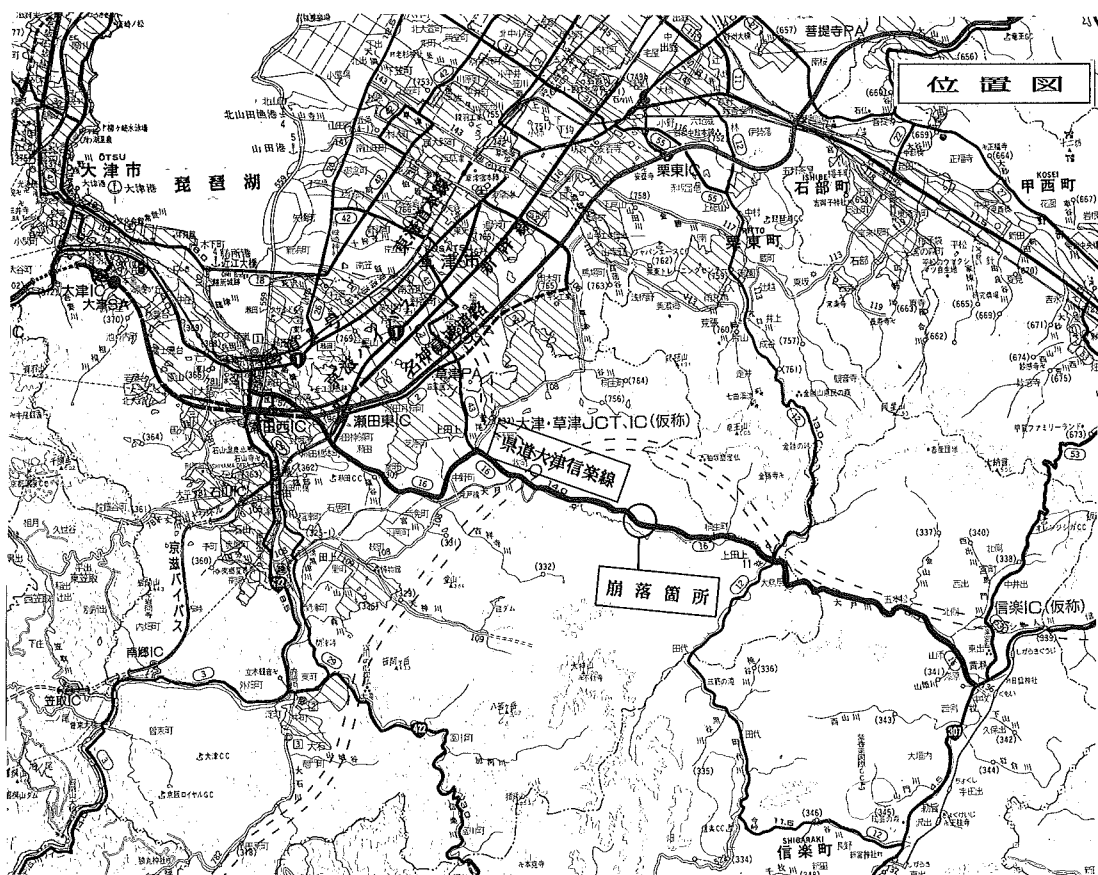
事実及び理由

第一 請求の趣旨

被告らは、原告に対し、連帯して、一億五八六一万円及びこれに対する昭和六三年三月三〇日から支払済みまで年五分の割合による金員を支払え。

第二 事案の概要

本件は、県道を自動車で走行中、県道脇の山の



斜面が突然崩落し、多量の土砂や岩石が道路に流出して土砂等が右車に直撃し、運転者及び同乗者の二名が圧死した事故につき、右二名を相続した母親である原告が、県道の設置管理者である被告滋賀県（以下「被告県」という。）に対して、国家賠償法第二条第一項に基づき、また、斜面が崩落する前年に右現場を含む付近の落石防護施設の設置工事をした被告鈴鹿建設株式会社（以下「被告会社」という。）に対して、不法行為に基づき、それぞれ逸失利益、慰謝料等の損害賠償を求めた事案である。

なお、付帯請求の起算日は、本件事故があった日である昭和六三年三月三〇日である。

一 争いのない事実及び証拠により容易に認められる事実は、以下のとおりである。

1 原告

末廣寛（以下「寛」という。）及び末廣稔（以下「稔」という。）は、それぞれ昭和六三年三月三〇日当時三八歳、三五歳の独身男子であり、原告は、右兩名を相続した母である。原告の他に、兩名を相続した者はいない（争いがない。）。

2 本件事故現場

(一) 斜面の崩落があった現場は、県道である大津信楽線（滋賀県大津市瀬田から滋賀県甲賀

郡信楽町に至る幅員約六mの主要地方道である。の上田上牧町付近（その位置については、当時者間に争いはない。以下「本件事故現場」という。）であり、その南側には大戸川が流れ、北側は、赤松や雑木等が繁茂する約五〇mの斜面であった。

(二) 右斜面の地質は、花崗岩及びそれが風化した残積土であるマサ土から構成されており、全体的にみれば、地表（斜面）に近い部位は風化が進み、深くなるほど風化が進んでいないという状態であった。花崗岩は、亀裂が多く、それらは縦方向と流れ盤の方向に顕著に発達していたが、その亀裂の方向も場所により変化していた。マサ土は風化が進んだ状態で花崗岩からなる基盤を覆うように分布していたが、風化の状態は、きわめて不均一で、マサ土の厚さも場所によって大きく異なり、花崗岩とマサ土は複雑な様相を呈して存在していた。特にマサ土中にも未風化の花崗岩がコアロック（核岩）として介在しており、露頭のみからは硬質の岩盤と判定されやすいものであった。また、花崗岩盤中の、亀裂の表面の一部がマサ土化しており、結果として、亀裂の中にマサ土が入り込んだ状態となっている部分もあった。

(三) 崩壊以前の右斜面は、下部の切り取り法面

（斜面高さ約八ないし一〇m）と上部の自然斜面に分かれていた。右斜面は、位置により若干の差はあったが、下部の切り取りで約三分の勾配であり、風化していない花崗岩の基盤であった。上部の自然斜面は、マサ土の中に風化していない花崗岩の岩石が点在しているという状態で、その勾配は一ないし一・二割であった。

3 落石防護工事

(一) 被告県は、落石の危険度、発生頻度、重要度等を総合判断し、本県事故現場付近を災害防除工事の必要箇所と決定し、本県事故現場を含む前記県道大津信楽線の山側に、基底部が一六〇cm、上部が四〇cm、高さ三mの台形のコンクリート製防護壁の上に三mの高さのH網に張られた金網の落石防護柵を長さ約三〇mにわたって設置する工事（以下「本件工事」という。）をすることとした。

(二) 被告県は、指名入札を行い、落札した被告会社との間で、昭和六二年九月一〇日、前記落石防護壁の設置する旨の請負契約を締結し、被告会社は、右請負契約に基づき、一〇月九日、本件工事に着手し、同年一二月二四日にはすべての工事を完了した。なお、被告会社は、本件工事に際して、斜面下部を機械を使用して掘削し、五〇ないし一〇〇㎡の礫を取

り除いたり、斜面に植えていた木を伐採したりしたが、同年一〇月二七日には、右掘削は完了していた。

4 本件事故前の気象

本件事故現場付近における昭和六三年三月中の総降雨量は、約一〇〇mmであり、とくに、同月二五日及び二六日に、約三三mmの降雨が観測され、同月二九日には、最瞬間風速が秒速一四mの強風が発生していた。

5 本件事故

寛及び稔は、昭和六三年三月三〇日午前七時三〇分頃、本件県道を自動車で行中、本件事故現場の道路脇の山の斜面のうち、上部の自然斜面の花崗岩とマサ土の土塊が崩落し、約九〇ないし一〇〇㎡の土砂や岩石が道路に流出（以下「本件崩落」という。）して、右兩名が乗っていた自動車を直撃したため、同日、兩名は死亡した（争いが無い）。

二 争点

1 被告県の責任

(一) 原告の主張

(1) 一般に花崗岩の不連続面に沿って分布するマサ土は、地表面及びそれに近いところでは、日常不断に風雨によって浸食されているため、花崗岩は、しばしば岩盤から浮

いたような状態になっており、マサ土が大きくえぐられると、不連続面と不連続面に囲まれた花崗岩の石塊は、特に誘因がなくても岩盤から抜け、転石や落石となって崩壊するようになる。

そして、転石や落石が発生すると、抜け落ちた岩塊の穴の中に周辺のマサ土が流れ込み、別の岩塊を支えていたマサ土がその支持機能を果たさなくなり、さら別の岩塊が転石や落石となって落下し、次々と連鎖反応的に土や岩塊が崩落し、大規模斜面破壊を引き起こす。

本件事故現場付近一帯の地質は、前記1 2 のとおりであり、県道大津信楽線には、本件現場を含む付近斜面において、年に四ないし五回の落石があり、本件事故現場の他にも数カ所の落石防護工事がされていたが、本件事件現場の本件工事はその中でも最大規模のものであり、本件事故現場付近が最も大規模な落石の危険が予測されていた場所であった。そして右落石状況からすると、本件事故現場は、右連鎖反応的な斜面崩壊の恐れがある斜面であった。

(2) したがって、被告県は、県道の道路運行の安全を確保すべき管理責任者として、予想される事故の最大規模のものを想定し、

これを防止するため、現場の地形や具体的に落下するおそれのある岩石の状況を事前に調査し、落石の発生形態とその危険度及び落石が発生した場合のような運動形態で下方に達するかということを正確に把握しなければならぬところ、本件事故現場において採用すべき工事の内容を決定するための調査は一切されていなかった。

(3) また、一般に落石対策には、斜面上の浮石、転石が落下しないよう安定化させる予防工事と、落下してくる石の直撃から道路等を保護する防護工事とがあり、前者はさらに、①落石予備物質（浮石・転石）を事前に除去する工法、②浮石、転石の不安定化を抑制する工法、③浮石、転石を斜面に固定させる根固め等の安定化工事などの予防工法が考えられ、その中では、①が最も確実とされ、工学的、可能な限りこの工法によるべきものとされており、また、後者には、①落石防止網、②落石防止柵、③落石防止擁壁、④落石覆工（落石が道路に直接落下することを防ぐために道路上に設けられる構造物で、洞門工とも呼ばれる）、⑤落石防止堤及び溝などがあるが、被告県が本件事故現場付近において採用した工事は前記1 3 (一) のとおりのものであり、落石

予防工事ではなく落石防護工事であり、右②落石防止柵及び③落石防止擁壁を併用したものにすぎなかった。

(4) しかし、巨大な花崗岩塊が斜面上部をはじめ斜面に露出し、脆弱なマサ土の土中に存在する本件事故現場の斜面においては、前記予防工事①ないし③及び防護工事の併用、すなわち、本件事故現場の斜面中に存在した落石の危険のあった浮石や転石を切土または小割りにして除去することによって、斜面の安定化をはかり、右工事によって変化した斜面をその後の雨水等によって浸触がすすまぬようにコンクリート吹きつけや枠工を施し、浸透地下水がある場合には水抜穴を設け、さらに落石防護擁壁やネットを設置するべきであった。

(5) ところが、被告県は、前記のとおりこれを行わず、しかも、被告県が設置した防護壁の高さは、その基底部から約五〇mの高さがある本件事故現場の斜面の高さ、斜面度に比して、低すぎるものであり、また、強度も充分ではなく、さらに、その位置も、斜面と防護壁及び防護柵との距離が接近しすぎており、落下岩や土砂が防護施設と斜面の間の溝に収まるのが困難であり、また、多量の土砂や樹木の根等の落下があつ

た場合には、すぐに溝が埋まってしまい、防護の用をなさないといい工法上の欠陥があったのであり、被告県に本件県道の管理に瑕疵があった。

(6) 本件工事は、斜面の裾部を約一五〇㎡の切土をしたうえでされているもので、斜面の勾配を大きくし、従前の排水状態をも大きく変化させ、斜面の安定を低下させ、この結果、崩落の危険を発生させたものであるから、被告県に本件県道の管理に瑕疵があった。

(7) また、被告県は、落石対策として、本件工事を実施した後も、落石防護工の維持点検や工事そのものが斜面に与える影響、変化の状態などについて把握するため、斜面につき、地表水、地下水の流出状況と浸水の有無、岩の割れ目の状況、浮石や転石の位置の変動等の変化の有無、斜面の亀裂やはらみ出しの有無などを、工事施設につき、そのものの変化の有無、落石防護工の背後の落石や土砂の堆積状況、擁壁の水抜き穴が土砂などによって詰まらず完全に機能しているかを点検しなければならないのに、被告県はこれを行っておらず、本件県道の管理に瑕疵があった。

(8) なお、以上の主張は、本件崩落について、

定性的な予見可能性があったことを前提とするものである。すなわち、いかなる誘因が現実の斜面崩壊の引き金になるのか、いかなる規模の崩壊が何時起こるのかということとを事前に定量的に予見することは不可能であったとしても、斜面崩壊の原因及びその危険性の存在を予見するという意味での定性的な予見はあったのであり、かつ、これがあれば足りる。

(二) 被告県の主張

本件事故現場は、前記一2のとおり、下部の急斜面は、硬岩状の花崗岩が露出している高さ約八ないし一〇mの斜面であり、その上部は、赤松、雑木等の植生により安定化した自然斜面であり、長年月において本件事故のような大規模な崩落もなく安定していた。

右のような自然斜面においては、人口斜面とは異なり定量解析はほとんど不可能であって、本件のごとき大規模な斜面崩壊が発生することを事前に予測することは全く不可能であった。

2 被告会社の責任

(一) 原告の主張

(1) 被告会社は、広く滋賀県全域にわたり本件工事と同種の工事を施工し、現場状況に即した適切な工事がいかなるものかの点に

ついて、専門的な知識や予見能力を有しており、かつ、本件工事が落石や斜面の崩壊に役立たず、しかも斜面の崩壊の危険性を増大させるものであったのであるから、被告会社は、被告県に対し、本件事故現場における適切な工事方法について改善意見を具申して、安全を確保するに足る工事を施工するべき義務であるところ、これを怠り、被告県の指示する内容の工事をした過失がある。

(2) 被告会社は、本件工事をするにあたり、

土砂の崩落を引き起こすことがないように注意すべきところ、本件工事を施工する際、リッパ等を用いて斜面の一部を切土したため、樹木の根を斜面に近づけたり、露出させたりし、また、このときの振動が斜面を緩めることとなり、これにより本件事故現場の斜面の崩壊を早めたものであり、右切土をしたことが過失である。

(二) 被告会社の主張

(1) 被告会社は、河川の護岸工事、水路工事及び本件工事のような擁壁工事などの土木工事一般を請け負う業者であるが、落石防護工事を特に専門とするものではなく、現場状況に即した適切な工事がいかなるものかの点について、専門的な知識や予見能力

を有しているわけではない。本件のような斜面の大規模な崩落という事態が発生するということについて予見不可能であった。

また、被告会社は、被告県との間の請負契約に基づき、その債務の履行として、被告県の設計に基づきその指示どおり工事を施工したにすぎない。すなわち、被告会社は、施工すべき工事の規模、造るべき擁壁の構造、工事の位置、施工方法、使用材料、施工順序等、すべて被告県が決定した内容の工事を入札方法により受注したものである。受注したとおりの工事を施工したものである。本件工事は、公共工事であり、それを入札受注したにすぎないのであって、被告会社が被告県に対して、受注した工事の内容の変更を求めることなどできない。

(2) 被告会社は、施工計画に基づき斜面尻部を掘削したにすぎない。しかも右掘削は、昭和六二年一〇月に完了していたものであり、それから約五か月後に起きた本件崩落との間に因果関係はない。

3 損害

原告の主張は、以下のとおりである。

(一) 過失利益 一億一、四三〇万五、〇〇〇円
寛及び稔は、死亡当時、それぞれ三八歳、三五歳の健康な独身男子であり、死亡時より

約一年半前から共同で建築現場で大工として工事を請け負って働いていたものであり、死亡前の一年間の実収入は、合計一、〇四五万七、〇〇〇円であった。寛と稔は、これを均等に分配して、各自の収入としていたものである。したがって新ホフマン係数を寛につき一七・六二九、稔につき一八・八〇九、生活費控除を四割として、逸失利益を計算すると、寛について五、五三〇万二、〇〇〇円、稔について五、九〇〇万三、〇〇〇円となる。

(二) 葬儀費用 合計 二五〇万円
(三) 破損車 両代 一、四三万円
(四) 大工道具等破損代 三七万五、〇〇〇円
(五) 慰謝料 各人当り 二、〇〇〇万円

第三 争点に対する判断

一 争点1について

1 原告の主張は、要するに、①被告県は、本件事故現場においては、本件事故のような大規模な斜面の崩落に対応するための措置として、斜面中に存在した落石の危険のあった浮石や転石を切土または小割りにして除去することによって、斜面の安定化をはかり、右工事によって変化した斜面をその後の雨水等によって浸触がすまぬようにコンクリート吹きつけや枠工を施し、浸透地下水がある場合には水抜穴を設け、

さらに落石防護擁壁やネットを設置することが必要不可欠であったのに、第二、一、3記載のとおり工事しか行わなかった、②被告県は、本件工事を実施した後も、落石防護工の維持点検や工事そのものが斜面に与える影響、変化の状態などについて把握するための点検を行わなかった、③被告県が本件事故の前年に施工した本件工事は、県道大津信楽線の運行の安全を確保できなかったばかりか、むしろ斜面の裾部を約一五〇㎡の切土をしたことにより、本件崩落のような斜面の大規模崩落を発生させることとなったということにより県道大津信楽線の管理に瑕疵があったとするものである。

②については、そのような点検をしていれば、いかなる回避措置がとれたという点についての具体的主張に欠けるけれども、その点はしばらく置くとして、①、②の主張は、いずれも、本件事故のような斜面の崩落が発生し、これにより約九〇ないし一〇〇㎡の土砂や岩石が道路に流出することが予見可能であったことを前提とするものである。また、③も、いかなる回避措置をとるべきであるとするのか具体的主張がなく明らかではないが、本件事故現場が斜面崩落の危険がある場所であったということを前提とするものであるから、切土を伴う本件落石防護工事をするべきではなかったという主張ではな

く、むしろ、本件のような斜面崩落に対応できるだけの工事をすべきであったという①の主張と同じものと解され、やはり予見可能性の存在が前提となる。

2 そこで、まず予見可能性の有無について検討する。

(一) 甲第一〇号証、乙第一号証、第五号証及び証人河野伊一郎の証言によれば、現在の地質学、土質工学等の諸学の水準では、自然斜面においては、その斜面がある性質の地質からなる斜面であることが前提とされても、どの程度の誘因があれば、いつ、いかなる規模の斜面崩壊が発生するのかということを定量的に事前に予測することは、一般に困難とされていることが認められる。

また、甲第一〇号証、乙第一号証、第五号証及び証人河野伊一郎の証言によれば、本件崩壊を前提として、その原因として考えうるものは、本件事故現場の地質構成が、前記第一、一、二(二)のとおり、極めて複雑であったことに加えて、①本件崩壊直前の気象条件、特に、本件事故現場付近における昭和六三年三月の月間降雨、特に同月二五日、二六日の降雨が本件事故現場における斜面の花崗岩の亀裂やマサ土中に浸透し、亀裂に侵入した水は、その水圧によって亀裂を押し広げるよう

に作用し、マサ土中に浸透した土中水は、マサ土の自重を増大させ、さらにはせん断抵抗を低減させる等の作用を果たしたであろうこと、②同月二九日の強風により、斜面に成育していた樹木を揺さぶり、その樹木の根を通じて斜面に外圧を加えたであろうこと、③本件工事に伴う切土による斜面長の増大、あるいは、樹木の根の露出ないしは表面により近くなったことによる斜面の安定に対して与えた影響、切土工事の際の振動が斜面を緩めたであろうこと等があるが、いずれも、事実として存在する本件崩壊の原因を事後的に推測したものにすぎず、また、現時点においても、①ないし③の事情が現に本件崩壊を発生させる方向に作用したのかどうかさえ明らかではないのであるから、本件崩壊の発生を事前に定量的に把握することは極めて困難ないし不可能であったと認められる。

(二) 次に、甲第一〇号証(元和光大学教授の理学博士生越忠の意見書)によれば、本件崩壊の素因として、主に、本件事故現場の斜面が最も斜面崩壊を引き起こしやすいとされる花崗岩及びその風化によりできたマサ土から構成され、複雑な様相を呈して存在していたこと、しかも、その花崗岩は、割れ目の多く、また、著しく風化してマサ土になっている部

分が極めて多いこと、特に、花崗岩の割れ目は、流れ盤の方向のものが顕著に発達していたこと、さらに、切土によって斜面の形質が一層崩壊しやすいものに改変されたことが挙げられるとし、誘因としては、昭和六三年三月二五日及び二六日の降雨が挙げられ、三月二九日の強風も誘因の一部になった可能性があるとしつつ、右誘因として考えられる降雨や風は、日本中のあらゆる地点でごく普通に観測されるもので、異常気象的な気象条件ではないのにもかかわらず、本件崩壊が発生したことは、本件事故現場の斜面の状態が、右素因により本件のような斜面崩壊を引き起こすほどの劣悪な状態になっており、わずかな右誘因によって本件崩壊が引き起こされたことを示唆するとし、さらに、本件事故現場の斜面は、かなりの長期間にわたって大規模な斜面崩壊を引き起こした事実が知られていないこと等の諸事情を考慮すると、時期や規模の特定はできないにせよ、それほど遠くない将来、かなり大規模な斜面崩壊の発生を事前に予知することが十分に可能であったと結論付けていることが認められる。

しかしながら、右意見書自体も、第一に、本件工事に伴う切土をした際、その振動等が斜面を緩め、崩壊を早めたことは結果として

想像できるというにすぎなかったり、切土をしたことによってせん断抵抗が低減したという点については、その可能性が大きいというに止まり、いずれも想像ないし推測の域を出ないものであること、第二に、本件工事が本件崩落に対して影響があったのかという点については、切土を伴う「本件工事の規模等が本件崩壊の直接の原因とはならないほど小さなものであったことを示す証拠がない」ことを理由として、切土が直接の原因であったかの如く判断し、さらに続けて、本件工事の本件崩落に対する影響が「仮に小さなものであったとしても、局部的な崩壊が大規模な崩壊を招いたことも考えられる」として、本件工事の影響を過少視することは、著しく妥当性を欠くとしているが、右判断の仕方自体に疑問があるばかりか、右意見もやはり推測の域をでないこと、誘因として挙げる降雨や風の影響についても同様であり、結局、右のような推測を除くと、右意見書は、花崗岩や花崗岩が風化してできたマサ土から構成され、複雑な様相を呈して存在している斜面は、何時かは不明ではあるけれども将来崩壊するおそれがあるという程度の予測と等しいこととなり、本件崩壊を事前に予見することが可能であったと認定するに足りる証拠として採用すること

とはできない。

(三) 以上を総合すると、本件崩壊について、事前に予見することが可能であったとは認められないというべきである。

なお、被告県は①県道大津信楽線の本件事故現場とは異なる他の場所において、年間四ないし五回のごく小規模な落石があったこと、②被告県は、本件事故現場が落石危険箇所として、災害防除工事必要箇所と決定したこと、を自陳するところであるが、右事情によって、落石の危険性を予見することはできても、本件崩壊のような大規模な斜面の崩落を定性的にせよ予見することは可能であったと認めることはできない。

二 争点2について

1 原告の主張(1)について

当該主張は、要するに、本件崩壊について予見可能性があったということを前提に、本件事故現場の斜面において行うべき工事は、前記第二、二、1、(一)、(4)のとおりであるとし、請負契約の相手方である被告県に対して、契約の要素である工事内容について改善意見を具申し、改められた工事内容を行う旨の請負契約を締結したうえで、これを行うべきであったが、これを怠り、被告県が求める工事を受注し、そのまま実施したことが過失であるというものであるが、

争点1の判断の中で判示したとおり、予見可能性があったとは認められないから、その前提を欠き理由がないものと考えられる。

2 原告の主張(2)について

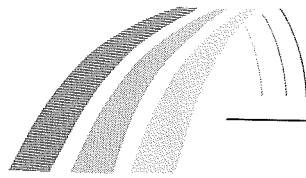
甲第一〇号証、乙第一号証、第五号証及び証人河野伊一郎の証言によれば、本件工事に伴う切土により、斜面長が増大したもののそれは小さく、斜面の勾配も元の斜面勾配により大きくなっておらず、力学的なバランスという点では、これらによる影響は、小さいことが認められ、また、切土の結果、樹木の根が露出したり、表面により近くなったことにより斜面の安定に対して何らかの影響を与えたこと、切土工事の際の振動が斜面を緩めたであろうことをその原因として挙げることができるが、それは、事実として存在する本件崩壊の原因を事後的に推測したものにすぎず、本件崩壊を生じさせる方向に作用したのかどうか、作用したとしてどの程度作用したのかは、全く不明であることが認められる。してみると、本件工事、とりわけ切土を行ったことが、本件崩落と相当因果関係があるとは認められない。

三 以上のとおりであるから、争点3について判断するまでもなく、原告の請求は理由がない。

道路に関する争訟

道路管理に係る損害賠償と争訟の状況

建設省道路局道路交通管理課訟務係



道路における円滑かつ安全な交通を確保し、道路の機能を十分に発揮させるため、道路管理者においては道路の適正な維持、管理の充実を図り事故の防止に万全を期すよう努めているところであるが、道路の設置・管理の瑕疵に係る損害賠償傾向がここ数年増加傾向にあり、平成四年度においては全体で一、七〇〇件を超えている（なお、平成三年度は、二、〇〇〇件を超えているが、これは、突出して件数が多かった。）。

本欄において道路の設置・管理の瑕疵に係る損害賠償の概況を紹介し、さらに係争中の道路関係訴訟及び公害調停事件の概要も併せて紹介する。

一 道路の設置管理の瑕疵に係る損害賠償の概況

毎年、全国の道路管理者の協力を得て実施している道路管理瑕疵事故統計の平成四年度分がこのほどまとまったので、この統計結果をもとに道路の設置・管理の瑕疵に係る損害賠償の概況を紹介する。

なお、この統計は、道路の設置・管理の瑕疵により当該年度において訴訟または示談により損害賠償を行った事案（以下、これら損害賠償を行った事案を「瑕疵事案」という。）の件数と賠償金額である。したがって、当該年度に発生した道路の設置・管理の瑕疵に係る事案の件数を集計したものではない。

1 過去五箇年における概況

(1) 損害賠償件数及び賠償金額

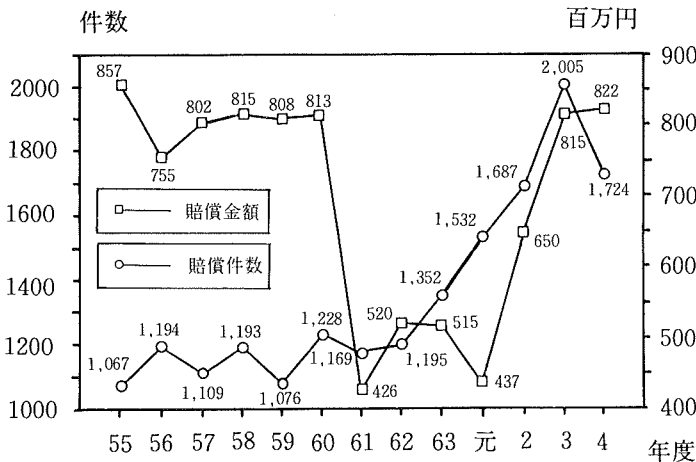
昭和六三年度から平成四年度までの五箇年間における道路の設置・管理の瑕疵に係る瑕疵事案は、件数で八、三〇〇件、賠償金額で約三二億円である。このうち訴訟で解決した件数は四五件、示談で解決した件数は八、二五五件である。

また、一件当たりの賠償金額は、訴訟は約七一〇万円、示談では約三五万円である。五箇年間における瑕疵事案を道路管理者別にみると建設大臣が管理する一般国道に係るものが件数で二三一件、賠償金額が約六億三、八〇〇万円、都道府県が管理する県道等に係るものが二、六二六件、約九億一、七〇〇万円、指定市が管理する市道等に係るものが六二三件、約一億八、

表1 道路管理者別・処理区分別・年度別賠償件数及び賠償金

道路管理者	処理区分	63		元		2		3		4		計	
		件数	賠償金額	件数	賠償金額	件数	賠償金額	件数	賠償金額	件数	賠償金額	件数	賠償金額
直轄	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	示談	39	16,069	41	19,901	55	88,033	44	197,996	52	315,525	231	637,524
公団	訴訟	0	0	0	0	1	2,000	1	2,250	0	0	2	4,250
	示談	20	5,387	32	2,967	36	8,862	101	29,402	41	8,555	229	53,173
公社	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	示談	2	1,456	7	859	10	3,584	8	1,602	8	1,373	35	8,874
地方公共団体	訴訟	12	107,185	5	23,101	6	71,145	12	57,695	8	56,247	43	315,373
	示談	1,279	385,308	1,447	390,409	1,580	477,986	1,839	525,896	1,615	439,852	7,760	2,219,449
都道府県	訴訟	4	10,478	2	18,500	2	1,753	1	7,656	2	22,021	11	60,406
	示談	485	154,258	526	121,778	540	192,679	583	192,796	481	195,232	2,615	856,743
指定市	訴訟	1	6	0	0	1	45,330	1	25,274	1	1,131	4	71,741
	示談	84	9,150	121	23,573	129	28,874	143	30,641	142	24,836	619	117,074
市	訴訟	5	93,830	2	2,601	3	24,062	3	7,179	2	20,604	16	148,276
	示談	481	147,518	483	113,661	550	187,890	687	152,293	592	136,760	2,793	738,112
町村	訴訟	2	2,873	1	2,000	0	0	7	17,586	3	12,491	13	34,850
	示談	229	74,380	317	131,397	361	68,543	426	150,166	400	83,034	1,738	507,520
全国計	訴訟	12	107,185	6	23,101	7	73,145	13	59,945	8	56,247	45	315,373
	示談	1,340	408,218	1,527	414,136	1,680	576,465	1,932	764,896	1,716	785,305	8,255	2,919,020
計		1,352	515,403	1,532	437,237	1,687	649,610	2,005	814,841	1,724	821,552	8,300	3,238,643

※公団は、日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団及び本州四国連絡橋公団である。
公社は、地方道路公社法上の公社である。



図表 賠償件数及び賠償金額の推移

九〇〇万円、指定市以外の市が管理する市道に係るものが二、八〇八件、約八億八、六〇〇万円、町村が管理する町村道に係るものが一、七

四六件、約五億四二〇〇万円、道路関係公団が管理する有料道路に係るものが二二一件、五、七〇〇万円、地方道路公社が管理する有料道路に係るものが三五件、約九〇〇万円である(表1)。傾向としては、件数が平成三年度に突出して多く、それ以外の年度についても増加傾向にあり、賠償

金額についても平成元年度まで減少傾向にあったものが増加に転じている(別添図表)。

詳細に分析したわけではないが、落石に係る一件当たりの賠償額が平成元年度の約二四万円に比べて平成四年度が約一五〇万円になった(約六倍)こと、道路崩壊(沿道家屋等の被害)に係る一件当たりの賠償額が平成元年度の約七八万円に比べて平成四年度が約四一六万円になった(約五倍)こと、穴ぼこに係る件数が増加した(約三割増)こと等が大きく影響しているものと考えられる(全体の傾向をみても一件当たりの平均賠償額は平成元年度約二八万円から平成四年度約四八万円と約一・六倍に増加している)。これは、過去に発生した大規模な落石事故が示談により解決したことが原因であるが、落石の件数自体は減少傾向にあり、落石等に対する道路の防災対策及び事前通行規制の実施の効果が上がっているものと考えられる。

(2) 瑕疵事案の態様別内訳

態様別に瑕疵事案をみると穴ぼこに係るものが二、九二九件、賠償金額で約四億六、九〇〇万円、蓋不全に係るものが一、八七二件、約四億三、九〇〇万円、落石に係るものが一、三五九件、約九億三、〇〇〇万円、安全施設不備に係るものが四三三件、約四億八、六〇〇万円となっていて、これらが全体の件数及び賠償金額

(單位:千元)

分類	事故態様	処 分 区 計	6 3		元		2		3		4		計		(単位:千円)
			件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額	
1	穴 ぼ こ	示 計	2 358 360	25,506 42,631 88,137	0 502 502	0 60,448 60,448	0 536 536	0 119,386 119,386	5 873 878	27,790 93,146 120,936	4 649 653	18,468 81,425 99,893	11 2,918 2,929	71,764 397,036 468,800	1 6,524 160
2	段 差	示 計	1 55 56	1,100 22,823 23,923	0 60 61	1,500 10,425 11,925	0 57 57	0 13,619 13,619	5 52 52	0 9,929 9,929	0 70 70	0 24,466 24,466	2 294 296	2,600 81,252 83,852	1 1,300 276
3	蓋 不 全	示 計	3 330 333	4,833 86,804 91,437	0 346 346	0 65,736 65,736	0 403 403	0 104,865 104,865	0 398 398	0 87,522 87,522	1 391 392	3,000 86,735 89,735	4 1,868 1,872	7,633 431,862 439,295	1 231 235
4	スリップ	示 計	0 16 16	0 3,537 3,537	0 25 25	0 4,051 4,051	0 12 12	0 1,268 1,268	0 16 16	0 3,420 3,420	0 18 18	0 11,065 11,065	0 87 87	0 23,341 23,341	0 268 268
5	道路路陥 (通行車両の被害)	示 計	0 28 28	0 28,256 28,256	0 30 30	0 19,753 19,753	0 34 34	0 34,714 34,714	1 42 43	0 28,933 35,715	0 28 28	0 15,632 15,632	1 162 163	6,782 127,288 134,070	1 786 823
5'	道路路陥 (歩道家屋等の被害)	示 計	0 6 6	0 4,955 4,955	0 11 11	0 8,579 8,579	1 5 5	175 5,017 5,192	0 19 19	0 30,581 30,581	0 7 7	0 29,108 29,108	1 47 47	175 78,240 78,415	1 1,665 1,634
6	落 石	示 計	1 295 296	28,000 98,955 124,955	0 266 266	0 64,814 64,814	0 293 293	0 132,286 132,286	0 245 245	0 220,856 220,856	0 259 259	0 387,574 387,574	0 1,358 1,359	28,000 902,285 930,285	1 684 885
7	路上障害物	示 計	75 75 75	10,287 10,287 10,287	0 1 1	0 15,779 15,780	0 98 99	0 20,108 65,438	0 80 80	0 12,998 12,998	0 87 87	0 21,290 21,290	0 415 415	2 45,431 80,482	22,716 194 302
8	工事不全	示 計	0 13 13	0 4,298 4,298	0 12 12	0 43,498 43,498	0 11 11	0 11,017 11,017	2 13 13	0 8,488 19,375	1 17 17	1,258 3,460 4,718	3 64 67	9,746 81,648 91,394	3,249 1,276 1,364
9	安全施設 不 備	示 計	4 53 57	43,005 29,043 72,048	2 78 80	19,500 78,945 98,445	4 90 94	25,640 94,739 120,379	2 120 122	9,456 75,125 84,581	2 80 80	33,521 76,876 110,397	14 419 413	131,122 354,728 485,850	9,366 847 1,127
10	脱 槽	示 計	5 5 5	0 3,088 3,088	0 0 0	0 1,528 1,528	0 4 4	0 2,495 2,495	0 3 3	0 135,978 135,978	0 2 2	0 1,084 1,084	0 19 19	0 144,173 144,173	0 7,588 7,588
11	親柱衝突	示 計	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0
12	そ の 他	示 計	1 106 107	4,941 75,541 80,482	1 117 118	2,000 40,580 42,580	1 138 139	2,000 36,951 38,951	3 133 136	7,429 37,233 44,662	0 110 110	0 26,600 26,600	0 604 610	16,370 216,905 233,275	2,728 359 382
	合 計	示 計	1,340 1,352	408,218 515,403	1,527 1,532	414,136 437,237	1,680 1,687	576,465 649,610	1,992 2,005	754,896 814,841	1,716 1,724	765,305 821,552	8,255 8,250	2,919,020 3,238,643	354 390

次に、事故態様別に件数をみた場合、各道路管理者とも穴ぼこ、落石、蓋不全、安全施設不備が上位にランクされていること（表3）、さ

の五箇年間の平均が二二八件であつたのに対し、平成四年度に多少減少したものの、昭和六三年度から平成四年度の平均が五五五件と実に四倍強の件数に増加していることに注目される。

地方公共団体の穴は、この件数の増加の原因は明らかではないが、地方公共団体の管理に係る道路について穴はこの件数が増加している事実に照らせば、地方公共団体の管理する道路のパトロールの強化、路面の維持、修繕等なお一層の道路管理の充実が望まれよう。

平成四年度における瑕疵事案の概況

(1) 損害賠償件数及び賠償金額

平成四年度において道路の設置・管理の瑕疵により損害賠償した事案は、件数一、七二四件、賠償金額は、約八億二、二〇〇万円である。

傾向としては、前年度に比べて訴訟による賠償が件数、賠償金額とも減少したが、一件当たりの金額は、約二四〇万円程増加している。また、示談に係る賠償は、件数は減少したが、金

額が増加している。一件当たりの金額では約七万円程増加している。結果としては賠償の件数は減少したが、金額は増加している（表一）。

(2) 瑕疵事案の態様別内訳

態様別に瑕疵事案をみると件数については、穴ぼこが最も多く六五三件で、以下蓋不全三九二件、落石二五九件が上位を占めている。賠償金額については、落石が約三億九、〇〇〇万円、安全施設不備約一億一、〇〇〇万円、穴ぼこ九、〇〇〇万円、蓋不全約九、〇〇〇万円でこれ以上位を占めている。落石の金額が大きいのは、
1 (1)で述べたように過去に発生した大規模な落石事故が示談により解決したことが原因である（表二）。

(3) 賠償金額五〇〇万円以上の瑕疵事案の内容

表 3 事故態様別賠償件数及び賠償金（昭和63年度～平成4年度）

分類	事故態様	全国計		建設省		公社		地方公共団体計		都道府県		指定市		市		町村	
		件数	賠償金	件数	賠償金	件数	賠償金	件数	賠償金	件数	賠償金	件数	賠償金	件数	賠償金	件数	賠償金
1	穴ぼこ	2,929	468,800	24	3,971	126	22,209	1	482	2,778	442,138	661	71,855	226	51,977	1,204	232,247
2	段差	296	83,852	3	2,217	2	864	0	0	291	80,771	47	10,722	34	5,855	149	43,158
3	蓋不全	1,872	439,295	27	9,689	12	2,884	3	1,726	1,830	424,996	319	73,366	140	22,690	804	196,026
4	刃割	87	23,341	2	7,850	0	0	2	328	83	15,163	18	2,836	1	71	41	8,394
5	道路崩壊	163	134,070	5	7,783	0	0	0	0	158	126,267	49	48,587	6	3,986	48	34,973
5	道路崩壊	48	78,415	3	17,115	2	1,609	0	0	43	59,691	7	4,770	3	4,588	15	35,584
6	落石	1,359	930,285	86	482,585	0	0	16	2,075	1,257	445,625	1,045	376,902	16	3,403	58	39,964
7	路上障害物	417	125,893	18	5,091	7	675	2	265	390	119,862	146	33,941	75	58,947	119	21,585
8	工事不全	67	91,394	3	8,411	3	636	0	0	61	82,347	5	2,825	6	2,016	30	23,721
9	安全施設不備	433	485,850	35	79,391	1	7,250	0	0	397	399,209	133	148,433	60	19,643	167	151,877
10	脱臼	19	144,173	0	0	0	0	0	0	19	144,173	3	85,677	0	0	8	3,424
11	親柱衝突	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	その他	610	233,275	25	13,421	78	21,296	11	3,996	496	194,560	138	57,235	56	15,639	165	95,435
合計		8,300	3,238,643	231	637,524	231	57,423	35	8,874	7,803	2,534,822	2,626	917,149	623	188,815	2,808	886,388

※ 分類5道路崩壊は通行車両の転落等の事故、5'道路崩壊は沿道家屋等に損害を与えたものである。

主な損害賠償事例といえる賠償金額五〇〇万円以上のものについてその概要を紹介すると次のとおりである。全国で一六件、賠償金額約四億七、一〇〇万円となっており、これは当該年度において件数で約一％に過ぎないが賠償金額の約五七％を占めている。

態様別内訳は、安全施設不備が六件、落石が四件、道路崩壊、穴ぼこが各二件、スリップ、蓋不全が各一件である。

訴訟・示談別では、判決によるものが二件、裁判上の和解によるものが二件、調停によるものが一件、示談によるものが二一件である。

二 係争中の道路関係訴訟の概要

次に、係争中の道路関係訴訟についてその概要

を紹介する。

1 係争中の道路関係訴訟

平成五年三月三十一日現在で各裁判所に係属中の道路の関する訴訟は全体で二四五件あり、その内訳は、土地関係一三一件、管理瑕疵関係六七件、その他四七件である。傾向としては、土地に関する争訟が全体の過半数を占めており、建設省以外の道路管理者では管理瑕疵関係訴訟のほぼ二倍になっている（表4）。

2 管理瑕疵関係訴訟

① 管理瑕疵関係訴訟六七件について道路管理者別内訳を示せば次のとおりである。建設省一〇件、都道府県三一一件、指定市六件、市町

（単位：千円）

表 4 係争中の道路関係訴訟の件数 (平成 5 年 3 月 31 日現在)

道 路 管 理 者	態 様	管 理 瑕 疵 関 係											土 地 関 係	そ の 他	合 計
		穴 ぼ こ	段 差	蓋 不 全	ス リ ッ プ	道 路 崩 壊	落 石	路 上 障 害 物	工 事 不 全	安 全 施 設 不 備	脱 橋	そ の 他			
建 設 省		1	0	0	0	0	0	2	2	3	0	2	10	9	33
公 団 ・ 公 社		0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	1	4	19	34
都 道 府 県		1	1	2	3	3	2	1	7	5	1	5	31	40	80
指 定 市		0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	4	6	22	31
市 町 村		3	0	1	0	0	0	0	6	6	0	0	16	41	67
合 計		5	1	3	3	4	2	3	17	16	1	12	67	131	245

※土地関係は、土地の所有権、境界等に関する訴訟である。

村（指定市を除く。）一六件、公団・公社四件である。また、事故の態様別内訳は、工事不全一七件、安全設備不備一六件、穴ぼこ五件、道路崩壊四件、蓋不全、スリップ、路上障害物が各三件、落石二件、段差、脱橋が各一件、その他（道路環境訴訟、道路排水不良等）一二件である。傾向としては安全施設不備、工事不全が非常に多くこの二つで全体の半数近くを占めている。これに対し示談件数で上位を占めていた落石は二件、同様に上位を占めていた穴ぼこ、蓋不全も比較的件数が少ない。

② 道路環境訴訟

このことは、落石等の事案については、過去の判例で管理瑕疵の判断基準がほぼ定着して訴訟に持ち込まれずに示談等で処理されていること、安全施設不備、工事不全については管理瑕疵の有無の判断の基礎となる道路の状況、周辺環境、交通の状況、事故者の運転状況等が個別の事例によって異なり、必ずしも過去の判例が参考とならない場合が多いことによるものと思われる。

「道路環境訴訟」とは、道路を自動車が行き止まりすることによって発生する騒音、振動、排気ガス等によって健康被害・精神的被害等が生じているとして争われている訴訟で、原告は、道路管理者に対して排気ガス等の排出の差止め及び損害賠償を求めているものである。係争中の主な道路環境訴訟としては、騒音、 NO_2 （二酸化窒素）の環境基準を越える自動車走行の差止め及び損害賠償を求めて沿線住民が提訴した「一般国道四三号訴訟」、環境基準を超える NO_2 及びSPM（浮遊粒子状物質）の排出（到達）の差止め及び損害賠償を求めて当該地域に居住又は勤務する公害健康被害補償法認定患者又はその遺族が提訴した「西淀川訴訟」、「川崎訴訟」、「尼崎訴訟」及び「名古屋南部訴訟」がある。（各訴訟と

も NO_2 については旧環境基準）（表 5）

これら、いわゆる「道路環境訴訟」は、その損害賠償請求が多大なものであること（全訴訟の損害賠償請求額の総額は、約四〇四億円）もさることながら、判決如何によっては道路行政に及ぼす影響が極めて大きいこと、また、これら裁判は、疫学、臨床、気象・拡散等多分野の知見を総合的に評価する必要があることから審理は長期間にわたること（ちなみに、先般判決のあった川崎訴訟（第一次第二次及び第三次の一部）の一审判决は、第一次訴訟提訴以来約一二年を要した。）が特徴である。

一般国道四三号訴訟は、一審、二審とも被告国及び阪神高速道路公団に対する損害賠償が一部認容され、現在、最高裁判所に係属中である。

西淀川訴訟（第一次）は、一審において被告国及び阪神高速道路公団が勝訴し、現在、大阪高等裁判所において係属中である。

川崎訴訟（第一次、第二次及び第三次の一部）は、本年一月二五日に横浜地方裁判所川崎支部において判決言渡しがなされ、被告国、首都高速道路公団が勝訴したが、東京高等裁判所に控訴された。（一審判決の詳細は、本誌 7 頁参照のこと。）

西淀川訴訟（第二次、第三次、第四次）、

表5 係争中の主な道路環境訴訟一覧(1)

平成6年3月1日現在

一般国道43号・阪神高速道路騒音排気ガス規制等請求事件		大阪西淀川有害物質排出規制等請求事件 (第一次訴訟)	
提訴	昭和51年 8月30日 昭和61年 7月25日 (一審被告) 昭和61年 7月30日 (一審原告) 平成 4年 3月 5日 (一審被告) 平成 4年 3月 5日 (一審原告)	提訴	平成 3年 4月 1日 (一審被告企業) 訴平成 3年 4月11日 (一審被告企業)
裁判所	最高裁判所	裁判所	大阪高等裁判所
原告	(A) 一審被告 国、阪神高速道路公団	原告	(A) 一審被告 近隣主要企業10社 (B) 一審原告 大阪市西淀川区居住の公健法認定患者 又はその遺族 119名
被告	(A) 一審原告 L e q 65以上の原告及びL e q 60以上で 沿道20m以内の原告及びその遺族 132名 (B) 一審被告 国、阪神高速道路公団	被告	(A) 一審原告 大阪市西淀川区居住の公健法認定患者 又はその遺族76名 (B) 一審被告 国、阪神高速道路公団、 近隣主要企業10社
請求の趣旨	(A) 上告人 原判決中上告人ら敗訴部分を破棄する。 (B) 上告人 ①原判決中上告人らの敗訴部分を破棄する。 ②騒音及び二酸化窒素の環境基準を超える 自動車走行の差止め 騒音 騒音値65ホン以下 (夜間60ホン以下) NO2 1時間値の 1日平均値 0.02PPM 以下 (旧環境基準値) ③損害賠償 合計 7億円余	請求の趣旨	(A) 控訴人 ①原判決中控訴人ら敗訴部分を取消す。 ②被控訴人らの請求を棄却する。 (B) 控訴人 ①原判決中控訴人ら敗訴部分を取消す。 ②排ガスの排出(到達)の差止請求 NO2 1時間値の 1日平均値 0.02PPM 以下 (旧環境基準値) SPM 1時間値の 1日平均値 0.10mg/m3 以下 1時間値 0.20mg/m3 以下 SO2 1時間値の 1日平均値 0.04PPM 以下 1時間値 0.10PPM 以下 ③損害賠償 合計 34億円余
環境現況	騒音 久保町 昼間 75ホン(中央値) 夜間 67ホン(") NO2 武庫川(自排局) 0.065PPM 津門川(") 0.069PPM (平成3年)	環境現況	<淀中学> NO2 0.062PPM SPM 0.087mg/m3 SO2 0.021PPM (一般測定局 平成3年)
争点	①騒音による身体被害、睡眠妨害、日常生活妨害の有無 ② NO2の身体的被害の有無	争点	①公害健康被害補償法による認定と因果関係の推定 ② NO2新環境基準と健康影響 イ 大気汚染と閉塞性呼吸器疾患との疫学的因果関係 ロ 疫学的因果関係と個別的因果関係 ハ 閉塞性呼吸器疾患の病因の多様性

係争中の主な道路環境訴訟一覧(2)

平成6年3月1日現在

大阪西淀川有害物質排出規制等請求事件 (第二次、第三次、第四次訴訟)		川崎大気汚染物質排出禁止等請求事件	
提訴	昭和59年 7月 7日 (二次) 昭和60年 5月15日 (三次) 平成 4年 4月30日 (四次) 二次、三次、四次は合併審理	提訴	昭和57年 3月18日 (一次) 昭和58年 9月17日 (二次) 昭和60年 3月 9日 (三次) 昭和63年12月24日 (四次)
裁判所	大阪地方裁判所	裁判所	横浜地方裁判所川崎支部
原告	大阪市西淀川区居住の公健法認定患者又はその遺族 第二次 414名 第三次 135名 第四次 1名 合計 550名	原告	川崎市に居住又は勤務する公健法認定患者又はその遺族 第一次 119名 第二次 107名 第三次 114名 第四次 100名 合計 440名
被告	国、阪神高速道路公団 近隣主要企業10社 合同製鉄、古河鋁業、中山鋼業、関電、旭硝子、日本硝子、住金、関西熱子、神戸製鋼、大阪ガス	被告	国、首都高速道路公団 近隣主要企業14社 NKK、東電、東燃石油、東亜石油、日網石油、日石、昭電、浮島石油、ゼネラル石油、三菱石油、昭和石油、 国鉄(JR東日本、精算事業団)
請求の趣旨	①排ガスの排出(到達)の差止請求 NO2 1時間値の 1日平均値 0.02PPM 以下 (旧環境基準値) SPM 1時間値の 1日平均値 0.10mg/m3 以下 1時間値 0.20mg/m3 以下 SO2 1時間値の 1日平均値 0.04PPM 以下 1時間値 0.10PPM 以下 ②損害賠償 第二次 総額 76億円余 第三次 総額 14億円余 合計 90億円余	請求の趣旨	①排ガスの排出(到達)の差止請求 NO2 1時間値の 1日平均値 0.02PPM 以下 (旧環境基準値) SPM 1時間値の 1日平均値 0.10mg/m3 以下 1時間値 0.20mg/m3 以下 SO2 1時間値の 1日平均値 0.04PPM 以下 1時間値 0.10PPM 以下 ②損害賠償 第一次 総額 24億円余 第二次 総額 24億円余 第三次 総額 23億円余 第四次 総額 21億円余 合計 93億円余
環境現況	<淀中学> NO2 0.062PPM SPM 0.087mg/m3 SO2 0.021PPM (一般測定局 平成3年)	環境現況	<大師> NO2 0.074PPM 0.070PPM SPM 0.165mg/m3 0.157mg/m3 SO2 0.023PPM 0.022PPM (一般測定局 平成3年)
争点	①公害健康被害補償法による認定と因果関係の推定 ② NO2新環境基準と健康影響 イ 大気汚染と閉塞性呼吸器疾患との疫学的因果関係 ロ 疫学的因果関係と個別的因果関係 ハ 閉塞性呼吸器疾患の病因の多様性	争点	①公害健康被害補償法による認定と因果関係の推定 ② NO2新環境基準と健康影響 イ 大気汚染と閉塞性呼吸器疾患との疫学的因果関係 ロ 疫学的因果関係と個別的因果関係 ハ 閉塞性呼吸器疾患の病因の多様性

注) 川崎大気汚染物質排出禁止等請求事件のうち一部については、平成6年1月25日に一審判決言渡しがあり、原告及び被告企業が控訴したが、詳細不明のため従前のままの整理である。

係争中の主な道路環境訴訟一覧(3)

平成6年3月1日現在

	尼崎有害物質排出規制等請求事件	名古屋南部大気汚染公害差止等請求事件
提訴	昭和63年12月26日	平成元年3月31日（一次） 平成2年10月8日（二次）
裁判所	神戸地方裁判所	名古屋地方裁判所
原告	尼崎市等に現在ないしかつて住居もしくは勤務する公健法認定患者 合計 458名	名古屋市、東海市等に現在ないしかつて住居もしくは勤務する公健法認定患者又はその遺族及び名古屋市条例認定患者 第一次 141名 第二次 100名 合計 241名
被告	国 阪神高速道路公団 近隣主要企業9社 合同製鉄、古河鋁業、中山鋼業、関電、旭硝子、住金、関西熱学、神戸製鋼、久保田鉄工	国 近隣主要企業11社 中部電、新日鉄、東レ、愛知製鋼、大同特殊鋼、三井東圧、矢作製鉄、東邦瓦斯、東亜合成、ニチハ、中部鋼板
請求の趣旨	①排ガスの排出（到達）の差止請求 NO2 1時間値の 1日平均値 0.02PPM 以下 (旧環境基準値) SPM 1時間値の 1日平均値 0.10mg/m3 以下 1時間値 0.20mg/m3 以下 SO2 1時間値の 1日平均値 0.04PPM 以下 1時間値 0.10PPM 以下 ②損害賠償 合計 112億円余	①排ガスの排出（到達）の差止請求 NO2 1時間値の 1日平均値 0.02PPM 以下 (旧環境基準値) SPM 1時間値の 1日平均値 0.10mg/m3 以下 1時間値 0.20mg/m3 以下 SO2 1時間値の 1日平均値 0.04PPM 以下 1時間値 0.10PPM 以下 ②損害賠償 第一次 総額 41億円余 第二次 総額 27億円余 合計 68億円余
環境現況	<城内高校> NO2 0.062PPM SPM 0.147mg/m3 SO2 0.020PPM (一般測定局 平成3年)	<港陽> NO2 0.061PPM SPM 0.196mg/m3 SO2 0.021PPM (自排局 平成3年)
争点	①公害健康被害補償法による認定と因果関係の推定 ② NO2新環境基準と健康影響 イ 大気汚染と閉塞性呼吸器疾患との疫学的因果関係 ロ 疫学的因果関係と個別的因果関係 ハ 閉塞性呼吸器疾患の病因の多様性	①公害健康被害補償法による認定と因果関係の推定 ② NO2新環境基準と健康影響 イ 大気汚染と閉塞性呼吸器疾患との疫学的因果関係 ロ 疫学的因果関係と個別的因果関係 ハ 閉塞性呼吸器疾患の病因の多様性

川崎訴訟（第二次及び第三次訴訟の一部、第四次）、尼崎訴訟及び名古屋南部訴訟は、各地方裁判所に係属中である。

三 公害紛争処理法に基づく公害調停事件

道路環境訴訟とは別に道路に係る環境争訟として公害紛争処理法に基づく公害調停事件がある。

公害紛争処理法に基づく公害調停事件とは、大気汚染、騒音、振動、地盤沈下等の公害に係る被害についての損害賠償に関する紛争その他の民事上の紛争である。

平成六年三月三十一日現在、道路に係る紛争に係るものは二件あり、大気汚染、騒音、振動等によって健康等に被害が生じるとして道路の車線規制等

及び損害賠償を求めているものと道路の騒音による防音措置に係るものがある。

公害調停制度は、訴訟と比べて調停を勧める手続きが簡単であり、因果関係の立証等も柔軟に対処できるうえ迅速な審理が期待できること、訴訟提起のような精神的抵抗が少ないことなどが特徴である。

おわりに

以上、道路の設置・管理の瑕疵に係る損害賠償の概況、係争中の道路関係訴訟及び公害調停事件の概要を紹介した。

近年、地域住民の権利意識の昂揚、生活環境の保全に対する要請を背景にして道路管理及び道路環境等に関する訴訟が増加し、その内容も複雑化してきている。道路管理者は、道路の設置・管理瑕疵に起因する事故をなくすため道路管理水準の向上等に努力することは言うまでもないが、不幸にして道路の設置・管理の瑕疵があつて事故が発生した場合の賠償面での適切な処理も重要である。

道路管理者としては、事故が発生した場合にはその状況等を適格に把握し、損害賠償の要否を適切に判断する必要がある。道路賠償責任保険に加入しているからといって道路管理者が安易な対応に流れると道路行政への信頼を損なうことになるので注意が必要である。

橋に抱かれた展望ラウンジ

「スカイウオーク」

横浜市道路局街路部高速道路課課長補佐 長尾 節



一 はじめに

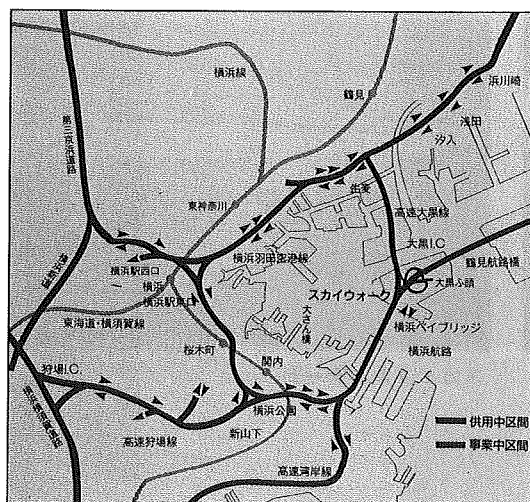
安政六年（一八五九年）東海道沿いの一寒村にすぎない横浜村が、長い鎖国を解き世界に門戸を開いて以来一三〇年、明治三二年（一八八九年）横浜に市政が施行されて以来一〇〇年の記念すべき平成元年、世界に誇れるシンボルが横浜に誕生したのである。

横浜ベイブリッジ、そしてこのベイブリッジに併設されているスカイウオークである。

世界最大級の斜張橋、横浜ベイブリッジと共に平成元年九月二七日に供用開始したスカイウオークは、今や名実共に横浜の新しい名所として、市民のシンボルとして親しまれている。

供用開始以来、既に約二七六万人（平成六年一月末日現在）の国内はもとより海外からも数多くの人々に入館していただいており、空中を散策しながら夕暮れやミナト横浜の夜景の素晴らしさを見る人に感動を与えている。

この人気は、世界的規模を誇る横浜ベイブリッジによることは勿論であり、国際港都横浜港の玄関口にそびえるその美しさは、多くの人々を引き付けずにはおかない。



案内図

二 スカイウォークの概要

スカイウォークとは、横浜ベイブリッジに添架された遊歩道、展望ラウンジ及び地上施設としてのエレベータータワーからなる歩行者専用の有料道路であり、その概要は次のとおりである。

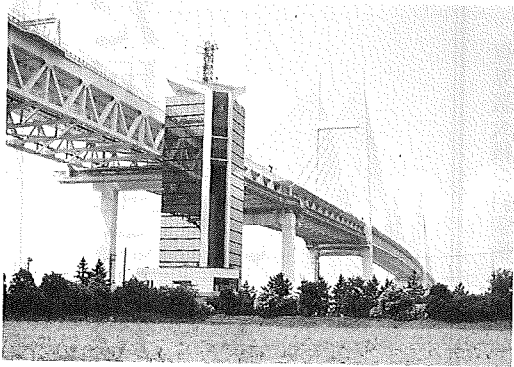
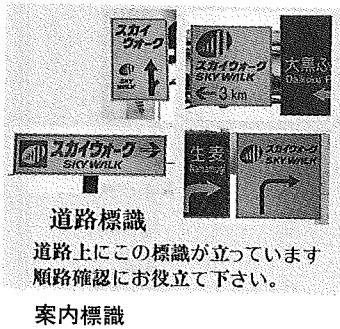
- ① 位置 横浜市鶴見区大黒町一番地
- ② 施設概要

ア スカイタワー

高さ約六〇mで、大黒埠頭に設置されているガラス張りのタワーで、スカイウォークへの出入り口として二五人乗りのシースルーエレベーター二基により地上とスカイプロムナードを連絡している。

イ スカイプロムナード

横浜ベイブリッジの両側に作られており、片側約三二〇mの延長で、大黒埠頭側のスカイタワーとスカイラウンジを結んでいる。



スカイタワー

- ③ 運営等の概要

ア 営業時間

・夏季

(四月一日～一〇月三十一日)

九時～二一時

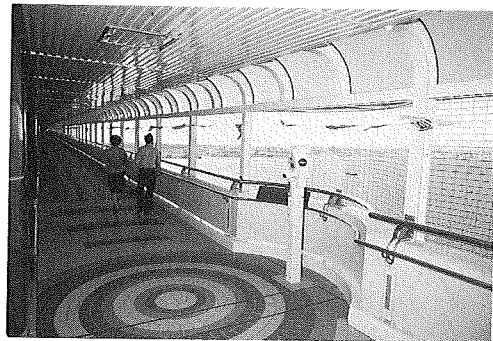
・冬季

幅員は二・五m、途中に二カ所の休憩所が設けられ、望遠鏡で景色を眺めたり、ベンチでくつろいだりすることができ、スカイラウンジ

外形三二mの円筒の展望施設で大黒埠頭側の主塔に設けられており、海面より五〇mの高さから、今までに体験したことのない港の風景を楽しむことができる。また、橋や港の機能を学ぶ学習の場としても利用できる。



スカイラウンジ



スカイプロムナード

(二月一日～三月三十一日) 一〇時～一八時

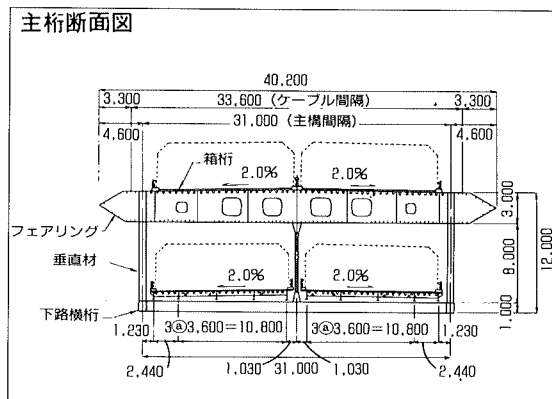
・休館日 毎月第三月曜日

イ 利用料金

団体	個人	大人	
		中学生以下	
五四〇円	六〇〇円	三〇〇円	
		二七〇円	

※三〇人以上の団体→一割引

※六歳未満の幼児は保護者一名につき一名まで無料



ウ 管理運営(道路局委託)

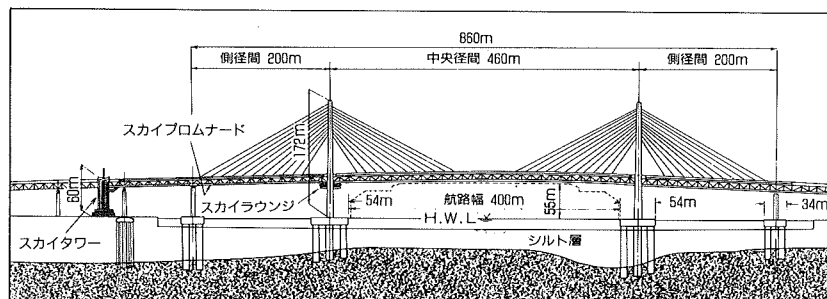
社団法人 横浜港振興協会

三 スカイウォーク建設の背景と経緯

昭和三九年、臨港交通施設として調査が始められた横浜ベイブリッジは、一六年後の昭和五五年

十一月東京湾岸道路の一部として工事に着手された。

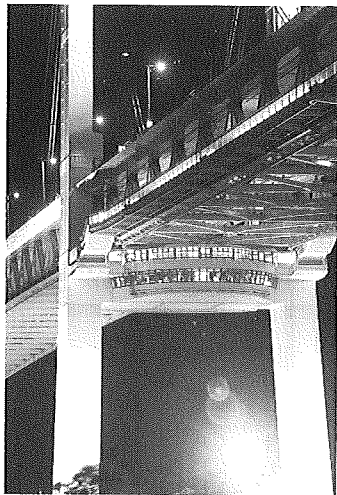
横浜ベイブリッジは、横浜港のメイン航路である横浜航路をまたぐ形で本牧埠頭と大黒埠頭を連絡しているため、船舶、とりわけクイーンエリザベス二世号等の大型豪華客船の航行を考慮し、全



横浜ベイブリッジ・スカイウォーク側面図



横浜ベイブリッジ・スカイウォーク全景



夜のスカイラウンジ

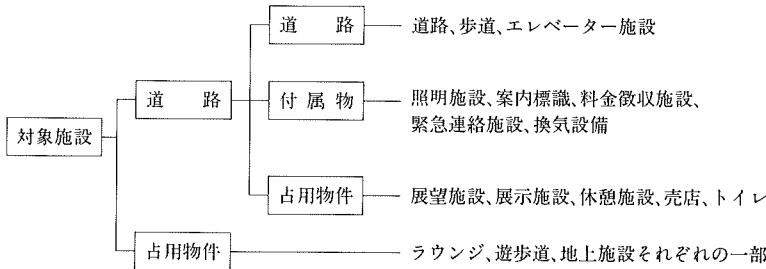
長八六〇m、中央径間四六〇m、上下二層構造・三径間連続トラスの世界最大級の斜張橋であり、上層は高速湾岸線、下層は将来、一般国道三五七号が建設予定である。

また、横浜港の玄関とも言える位置にあり、市内の観光地である山下公園、港の見える丘公園等から一望できることから、景観上多くの配慮がなされており、規模、景観、どれをとっても世界に誇れる橋である。

このため、工事に着手する以前から横浜の新しいシンボルとして多くの市民に受け入れられており、「横浜ベイブリッジを歩きたい」という要望が多く寄せられていた。そこで、横浜市では昭和五五年度より、市民利用施設を添架することについて、調査研究を始めたのである。

翌五六年度には、建設省・首都高速道路公団等の関係機関や学識経験者を構成メンバーとする委員会を発足させた。

(1)道路法上の考え方



(2)検討内容の概要表

施設の扱い	道路法関連条項等	問題点
市道・歩専道	8条 市町村道の意義及びその路線の認定 18条 道路の区域の決定及び供用の開始等 48条の7 自動車専用道路等の指定 ※問題点3については、32条、33条、39条の適用を受ける。	1. 市道認定基準上の問題 ①行き止まり歩行専用 ②最小幅員(4.5m)の確保 2. 在来道路との取り付けが必要 3. 道路及び附属物以外は占用許可の必要 4. ラウンジ、地上施設は建築基準法、消防法の適用
	25条 有料の橋は渡船施設	1. 建設大臣の許可、料金条例設置が必要となる。 2. 第三者への料金徴収業務委託の可否
占用物件	32条 道路の占用の許可 33条 道路の占用の許可基準 39条 占用料の徴収(施行令) 12条 高架下道路の路面下に設ける占用物件の占用の場所	1. 高架下占用許可基準に合うか、ラウンジ、遊歩道が直接高架を利用することの問題 2. 占用料負担の問題 3. ラウンジ、地上施設は建築基準、消防両法適用

委員会は、昭和五八年度まで引き継がれ、主に市民利用施設の内容や技術上及び事業実施上等の問題点について検討が加えられた。

このうち、事業実施上の問題、とりわけ道路法上の取り扱いについては、施設そのものを道路として取り扱う場合と、占用物件として考える場合に分け、それぞれの問題点を整理すると共に、横

浜市では委員会とは別に、建設省所管課と協議を重ねた。

その結果、市民利用施設を道路として位置づけると共に、昭和六〇年五月に市道として認定。同六一年一月に歩行者専用の有料道路事業として建設省の許可を受け事業に着手した。

こうしてスカイウォークは着工から三年一〇カ

月を経た平成元年九月二七日に供用を開始したところである。

四 料金設定と償還計画

有料道路事業による料金は、償還主義・公正妥当主義に基づき徴収されるが、スカイウォークの料金は他の類似施設（横浜マリントワー）の六〇〇円を参考にして決められた。

道路整備特別措置法によれば、料金徴収の対象として人からの徴収が出来ることを定めており、同法の許可の際に児童割引及び団体割引が織り込

まれた。しかし、身体障害者や中学生の割引について同法の運用を行うことは難しいとの判断から、市独自に料金の軽減措置を実施している。

スカイウォークの償還計画によれば、償還年次二五年間の利用料金収入から、必要な維持管理費用を引いた額を有料道路事業における建設コストとして、一四億四、〇〇〇万円を設定した。

全体の建設費用は、約四九億円であるが、その差額については、この目的から市の一般会計で賄った。



券売機



中央監視室

五 スカイウォークの利用状況

供用開始以来、四年一〇カ月になるが、各年度の入館状況は次表のとおりである。

年 度	入館者数
元 年 度	四三二
二 年 度	七八六
三 年 度	六二八
四 年 度	五四四
五 年 度	三六九

※五年度は一月末日現在（千人）

利用者の傾向としては、休日を除くと昼間は中高年齢者とその団体、夜間は若い年齢層の利用が目立つ。また、施設の性格上、利用者は圧倒的に天候に左右される傾向にある。



スカイラウンジご案内

六 スカイウォーク建設の目的と効果

スカイウォーク建設の目的については、これまである程度述べられており、世界最大級の斜張橋、横浜ベイブリッジを単に自動車交通の利便にとどめるのではなく、市民が直接橋に触れることができ、また、橋から港や横浜の街並、丹沢山系や富士山、更には東京湾の彼方房総半島の景



スカイウォークから見た“みなとみらい21”地区

観を楽しめる新しいビュースポットの創造と、それを通じて道路や港に対して理解を深めてもらう教育の場を提供することである。

スカイウォークから見る横浜ベイブリッジと言う土木構造物を通して道路・公共事業、更に土木工学の重要性を広く市民に紹介する機会を得ることは、あらゆる意味で貴重な事であると言える。従来から、橋そのものが観光の名所となってい



スカイウォークから見た大黒ふ頭

る例は珍しいことではない。

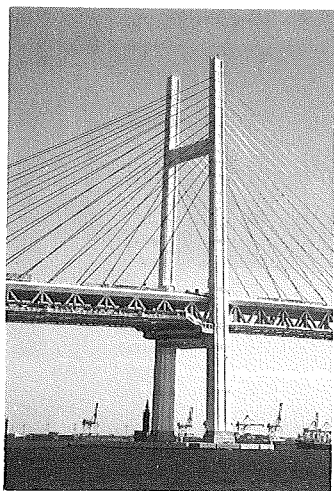
横浜ベイブリッジ。スカイウォークが特筆されるのは、横浜ベイブリッジを二一世紀を目指して、街づくりに取り組んでいる横浜市のシンボルとして積極的に市政の中に位置づけ、そのための施策を実施したことである。

それがスカイウォークであり横浜ベイブリッジを観光施設からシンボルとして高めたのである。

埠頭と言う、どちらかと言えば華やかさの少ない場所に、多くの若者が集まり彩りを添えている光景は、横浜ベイブリッジ・スカイウォークが二一世紀を支える若者に支持され、受け入れられたことを示していると共に、名実共に横浜の新しいシンボルとなった姿をそこに見ることができる。

七 今後の課題

スカイウォークは開業以来、横浜ベイブリッジと共に、華々しく取り上げられ話題性を提供して



スカイウォークとスカイラウンジ

きており、多くの人々に利用していただいている。

横浜では「みなとみらい21」地区に横浜港を見下ろす超高層のランドマークタワー。八景島には、遊びの樂園として誕生した横浜・八景島シーパラダイスなどの新名所が注目されて来ている。

全国的に見ても、新観光名所が出来ることによって、その集客力に先発の施設は影が薄くなり、観光客が減少する傾向にある。スカイウォークの入館者数が減少傾向にある中で、歯止めをかけるためには、なお一層の人気挽回策を必要としている。

そこで、今後、次のことに力を注ぎたい。

① PR活動の促進

マスコミや全国の観光協会、旅行代理店へのキャンペーン活動、区民まつり等において市民へのPR及び意向調査を充実する。

② 教育の場としての活用

スカイウォークから横浜港を見学して港湾機能、横浜ベイブリッジを通して橋や道路を学習する場として活用する。

このため、小学校へのPR、小学校中学年向けのパンフレット作りに取り組む。

③ 施設及びサービスの向上

スカイラウンジへ風景パネルを設置、コンパニオンによるガイドサービスを充実する。

八 おわりに

スカイウォーク誕生までには、建設省・首都高速道路公団をはじめ関係機関の多大な理解と協力があった。名実共に横浜の名所として、また、市民のシンボルとしてスカイウォークが定着するまでには、多くの利用者の方々の支持と支援があったからにはほかならない。

市内鶴見区の区民まつりでスカイウォークのアンケート調査を実施したところ、多くの方々から「料金が高い・営業時間の延長・施設の充実・P



区民まつり

R不足・バスの増便」等のご意見をいただいた。一方では、「すばらしい」と言う意見もたくさんいただいている。

スカイウォークがより多くの人々に愛され、魅力ある施設として利用していただくため、広くご意見を参考にしながら、管理者として施設の充実とサービスの向上に努力する所存である。



横浜ベイブリッジ下を通過するQEII号

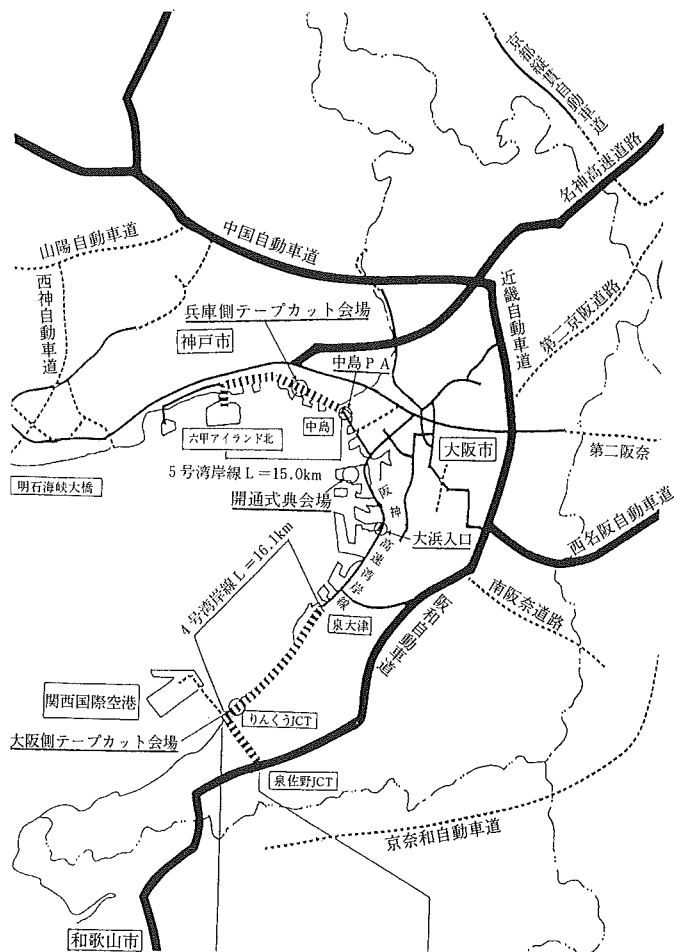
阪神高速湾岸線全線開通について

阪神高速道路公団総務部総務課

一 湾岸線の全体概要

本州四国連絡道路から関西国際空港連絡橋に至る延長約八〇kmの大阪湾岸道路のうち、阪神高速湾岸線として事業中の区間は、神戸市東灘区向洋町東から泉佐野市りんくう往来北までの区間五・八kmと神戸市垂水区名谷町から同市長田区駒ヶ林南町までの区間八・二kmである。

このうち、大阪市西淀川区中島から泉大津市臨海町までの区間二四・七kmは供用中であるが、泉大津市臨海町から泉佐野市りんくう往来北までの区間（四号湾岸線）一六・一km及び大阪市西淀川区中島から神戸市東灘区向洋町東までの区間（五号湾岸線）一五・〇kmについて、平成六年四月二日に供用を開始した。



二 開通区間の概要

1 道路構造等

- (1) 道路の区分 第二種第一級
- (2) 車線数

- ① 泉大津りんくうジャンクション 往復四車線
- ② 中島く六甲アイランド北 往復六車線



貝塚港付近上空より泉佐野方面に阪神高速湾岸線と関西国際空港連絡橋を望む（4号湾岸線）

2 連絡施設

(3) 標準幅員

- ① 泉大津りんくうジャンクション 二〇・二五 m
- ② 中島く六甲アイランド北 二七・二五 m

- (4) 設計速度 時速八〇 km
- (5) 構造 全線高架構造

- (1) 泉大津りんくうジャンクション

① 泉大津ランプ 泉大津市東港町に設置する泉佐野市方面のための出入口。接続道路は、出口・入口とも臨港道路泉大津旧港線。

② 岸和田北ランプ 岸和田市木材町に設置する両方向への出入口。接続道路は、出口・入口とも木材地区臨港道路。

③ 岸和田南ランプ 岸和田市地蔵浜町に設置する両方向への出入口。接続道路は、出口・入口とも大阪府道大阪臨海線。

④ 貝塚ランプ 貝塚市脇浜に設置する泉佐野市方面のための出入口。接続道路は、出口・入口とも大阪府道大阪臨海線。貝塚市港に設置する大阪市方面のための出入口。

接続道路は、出口・入口とも大阪府道大阪臨海線。

⑤ 泉佐野北ランプ 泉佐野市住吉町に設置する大阪市方面のための出入口。接続道路は、出口・入口とも大阪府道大阪臨海線。

⑥ 泉佐野南ランプ 泉佐野市野出町に設置する大阪市方面のための出入口。接続道路は、出口・入口とも大阪府道大阪臨海線。

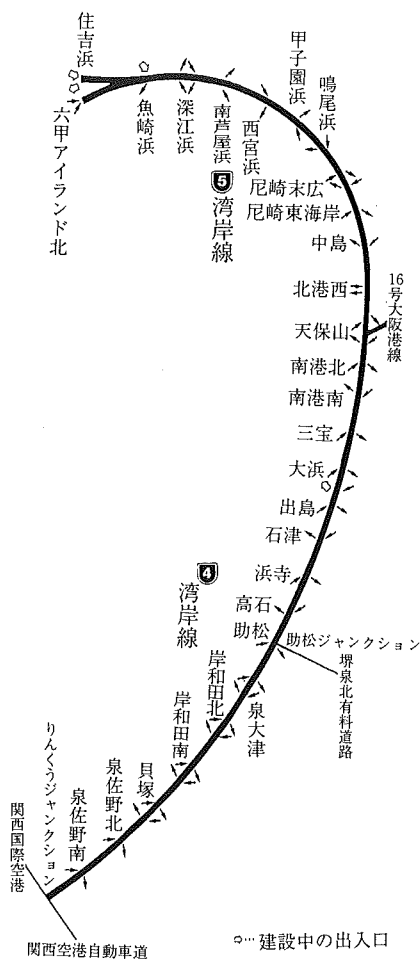
⑦ りんくうジャンクション 泉佐野市りんくう往来北に設置し、空港連絡橋を介し関西国際空港へ、また、関西空港自動車道を介し阪和自動車道へと連結するジャンクション。

(2) 中島く六甲アイランド北

① 尼崎東海岸ランプ 尼崎市東海岸町に設置する神戸市方面のための出入口。接続道路は、出口・入口とも県道尼崎港線。

② 尼崎末広ランプ 尼崎市末広町に設置する大阪市方面及び神戸市方面のための出入口。接続道路は、出口・入口とも県道尼崎港崇徳院線。

③ 鳴尾浜ランプ 西宮市鳴尾浜に設置する





東神戸大橋



深江浜上空より六甲アイランド方面に阪神高速湾岸線を望む（5号湾岸線）

- ④ 大阪市方面のための出入口。接続道路は、出口・入口とも西宮市道小曾根線及び県道芦屋鳴尾浜線（湾岸側道）。
- ⑤ 甲子園浜ランプ 西宮市甲子園浜に設置する神戸市方面のための出入口。接続道路は、出口・入口とも県道芦屋鳴尾浜線（湾岸側道）。
- ⑥ 西宮浜ランプ 西宮市西宮浜に設置する大阪市方面のための出入口。接続道路は、出口・入口とも県道芦屋鳴尾浜線（湾岸側道）。
- ⑦ 南芦屋浜ランプ 芦屋市若葉町地先に設置する神戸市方面のための出入口。接続道路は、出口・入口とも県道芦屋鳴尾浜線（湾岸側道）。
- ⑧ 深江浜ランプ 神戸市東灘区深江浜町に設置する大阪市方面への入口。接続道路は、神戸市道深江浜町一号線。神戸市東灘区深江浜町に設置する大阪市方面からの出口。接続道路は、神戸市道深江浜町二号線。神戸市東灘区深江浜町に設置する神戸市方面のための出入口。接続道路は、神戸市道深江浜町七号線。
- ⑨ 魚崎浜（暫定）ランプ 神戸市東灘区魚崎浜町に設置する大阪市方面からの出口。接続道路は、神戸市道深江浜町八号線。

3

事業経緯

(1) 都市計画決定

- ① 泉大津よりんくうジャンクション 昭和六一（一九八六）年一月三十一日
- ② 中島く府県境 昭和五四（一九七九）年二月一四日
- ③ 府県境く六甲アイランド北 昭和五五（一九八〇）年七月八日
- ④ 大浜入口 平成三（一九九一）年二月二〇日

(2) 工事開始日

- ① 昭和五六（一九八一）年二月二四日～平成二（一九九〇）年六月三〇日
- ② 大浜入口 平成四（一九九二）年五月一日

(3) 事業費

- ① 今回開通区間 約八、二〇〇億円
- ② 湾岸線全区間 約一兆三、〇〇〇億円

(3) 大浜ランプ

堺市大浜北町に設置する泉佐野市方面のための入口（大阪市方面のための出入口は既設）。接続道路は、大阪府道堺湾岸線。

- ⑨ 六甲アイランド北ランプ 神戸市東灘区向洋町東に設置する大阪市方面のための出入口。接続道路は、出口・入口とも臨港道路六甲アイランド道路。

主な構造物

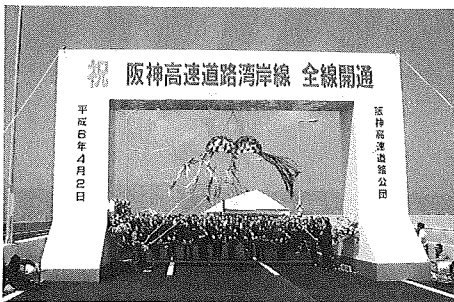
(1) 長大橋梁

湾岸線は、臨海部の埋立地や河口部などをまたぎ、多くの航路を横断するため、斜張橋、アーチ橋、トラス橋など、いろいろな形式の長大橋梁が架かり、あたかも、「橋の見本市」の様相を呈している。

なお、岸和田大橋、中島川橋、西宮港大橋、東神戸大橋については、既供用の港大橋、天保山大橋、神崎川橋と合わせて、開通後ライトアップを実施する。

(2) 中島パーキングエリア

大阪市西淀川区中島二丁目地先に設置される、国内で初めての海上パーキングである。



神戸行き側（西行き）に設けられ、駐車台数六四台のスペースを確保するとともに、休憩所、情報コーナー、レストラン等のサービス施設を備えたパーキング施設である。

5 乗り継ぎ制度

今回の開通に合わせて、四号湾岸線と一五号堺線を結ぶ「湾岸線・大浜／石津／堺線・堺」間と、五号湾岸線と三号神戸線を結ぶ「湾岸線・六甲アイランド北／神戸線・摩耶」間の二区間で新しい乗り継ぎ制度を導入し、これにより、これらの路線において事故等の交通障害が発生した場合等に適切な迂回が可能となり、利便性・信頼性が向上することとなる。

三 開通式典

平成六年四月二日(土)午前一〇時から、泉佐野市の四号湾岸線泉佐野ランプ付近を会場にして、テープカット・久寿玉開披を行い、パレードの後、会場を西宮市の五号湾岸線鳴尾橋上に会場を移し、兵庫県側でも同様の式典を行った。

その後、大阪市住之江区の「インテックス大阪」で開通式典を開催した。

四 供用開始

平成六年四月二日 午後三時

五 湾岸線の整備効果

1 空港アクセスの確保

湾岸線の開通により、阪神都市圏と関西国際空港が直結することになり、空港へのアクセスが確保され、空港利用者の利便性の向上が図られることとなる。

大阪都心部から関西空港までの所要時間は約四五分、神戸市中心部からは約七〇分となり、空港アクセスとして極めて重要な役割を果たすことになる。

2 阪神都市圏の交通混雑の緩和

湾岸線の開通により、大阪湾沿いに既成市街地を迂回する道路網が形成され、その結果、並行する神戸線や堺線を利用する交通が湾岸線へ迂回できることから、既成市街地内の阪神高速道路の交通渋滞が著しく改善されることとなる。

また、都市内の一般道路についても、道路交通渋滞の緩和が図られるものと考えている。

3 大阪湾諸都市の連携強化

湾岸線は、大阪湾沿岸の一市一町を結び、大阪湾ベイエリアの大動脈として地域間交流を一層促進し、連携を強化することにより、経済活動の活性化が図られ、地域の発展に大きく貢献するとともに、大阪湾ベイエリア開発の先導的役割を果たすものと期待されている。

道路管理の実態報告

広小路通都市景観整備事業について

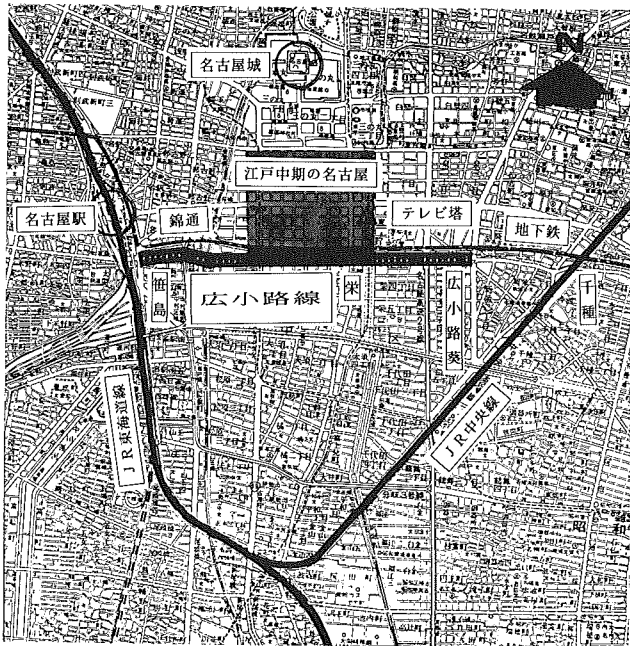
名古屋市土木局道路部道路環境整備課長

加藤

作次

はじめに

広小路通は、名古屋の中心部を東西に貫き、近代以降の名古屋の発展の軸となってきたメインストリートであるとともに、多くの人が集まる都心の魅力的な商業空間として活発な都市活動が展開されている場所でもある。とは言うものの、昭和四〇年代以降、地下鉄網の整備が進み名古屋駅と栄駅の二大ターミナルが形成されると両駅を中心に地下街が発達し、栄・笹島間の市電が廃止され、屋台が市内から姿を消し、代わりに商業、業務ビルが立ち並ぶにつれて、かつて繁華を極めた広小路通も、その活気と賑わいを失いつつあった。昔の賑わいをとりもどしたい、という思いは、沿道商店街の人たちも同じであり、商店街近代化事業



位置図

などに取り組んできた。

今回、電線類地中化事業を契機に、広小路通を都市景観整備地区に指定し魅力ある都心づくりに行行政、民間一体となって取り組んだ事例を紹介するものである。

二 広小路通の歴史

1 名古屋城下町の成立

徳川家康は、慶長一五年（一六一〇年）尾張徳川氏の本拠地として、それまでの政治的中心であった清洲から武家、寺社、民家が総移転する「清洲越」を行い、新しい城下町の建設に着手した。このようにして築かれた計画都市が名古屋であり、一七世紀前半に城郭と城下町の体裁は整った。軍事的、経済的、社会的分野からの計画のもとに、城郭南部台地上に東西二ブロック、南北九ブロックの一般に「碁盤割」といわれている町割りがあり、ほぼ正方形のブロックで整然と行われた。

この整然たる城下町のほぼ中央の南北道が、本町通と呼ばれ、名古屋城の城門と南方の熱田神宮を結び、さらに東海道に連絡する当時のメインストリートであった。この本町通は、幅員五間で他の道は二・三間であった。また、東西の幹線は京町通と伝馬町通であり、京町通は東で中山道につながる本曾街道へ、西で美濃路へ接続し、伝馬町通は東方へ伸び旧伊奈街道となる。

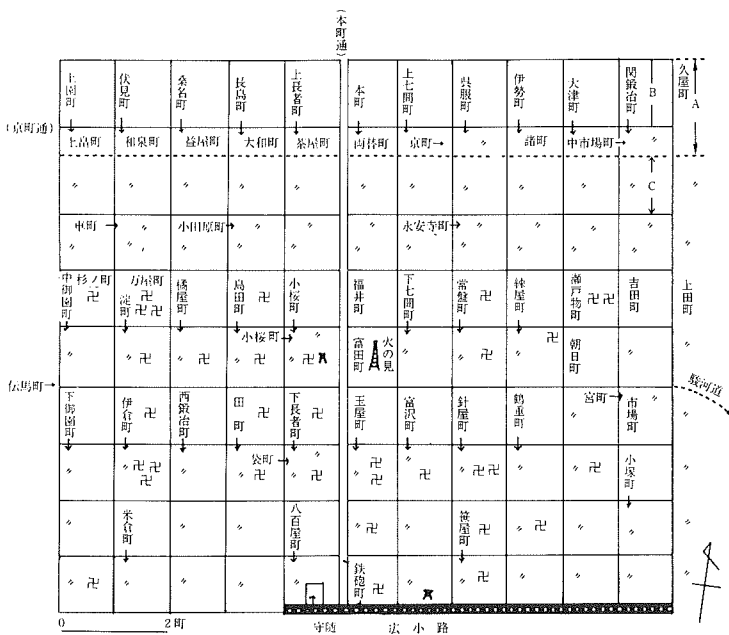
2 近代名古屋の形成

一方、この「碁盤割」により城下町の最南端に久屋町から長者町まで設けられた堀切筋（幅員三間）が、万治の大火（一六六〇年）のあと町家を取り払い、一五間近く北側に拡張され、広い通りということで広小路と名づけられた。当時は、縁日等がたつて庶民の娯楽の場として賑わった。

海道路線の開通で笹島停車場開設に伴い広小路は西へ延伸され、田園の中の駅前から柳橋間に大通が完成した。ついで、明治三三年（一九〇〇年）に中央線の開通に伴い千種まで延伸され、広小路通は東西の都心軸となった。

明治時代に入り、明治一九年（一八八六年）東

また、明治三一年（一八九八年）には笹島久屋町間に日本で二番目の路面電車が開通し、路上には柳の並木が植えられ、街路灯が設けられると共に沿道には県庁、市役所、銀行等が次々と建て



江戸中期における名古屋の町割

られ広小路は文字通り名古屋のメインストリートとして賑わった。

大正時代になると、広小路通には青い灯赤い灯がとり、花柳界、カフェー界、演劇映画界が賑わい東京銀座にたとえる時代が戦前まで続いた。

3 戦後名古屋の復興

本市は、都心部をはじめ、当時の市域の二三％に相当する区域を戦災により焼失したが、昭和二年戦災復興計画を策定し、焼失区域を中心に面積三、四五〇haの復興土地区画整理事業に着手した。事業着手以来、一〇〇m道路などの広幅員道路の整備はもとより、公園、街区の整備を進め、都心部をはじめとする整然とした現在の市街地を形成してきた。昭和二五年に「名古屋復興都市計画高速鉄道網」が計画されて以来、着々と進められた地下鉄工事は、昭和三二年、広小路通に平行した錦通の名古屋駅―栄駅間で初めて開通した。

この地下鉄の発達とともに昭和四六年、笹島―栄間の市電が廃止され、続いて昭和四八年、栄あたりを中心に賑わっていた屋台が姿を消した。

一方、広小路通の沿道は、銀行や業務ビルが建ち並び、以前のような人通りは少なくなっていた。

三 都市景観整備事業

1 整備地区の指定

名古屋市はすぐれた都市景観の創造と保全のため名古屋市都市景観条例を制定した。この条例により都市景観の整備を重点的に行う地区として、平成三年二月、久屋大通、名古屋駅、築地地区を、そして第四番目の地区として、広小路・大津通地区を都市景観整備地区に指定した。指定に際して将来のまちづくりの方向を示すものとしてそれぞれの地区毎に「都市景観整備計画」と「都市景観形成基準」が定められた。この計画に基づき広小路通は中村区笹島交差点から中区広小路葵交差点まで、約3kmを都市景観整備事業として、整備推進を計ることとなった。

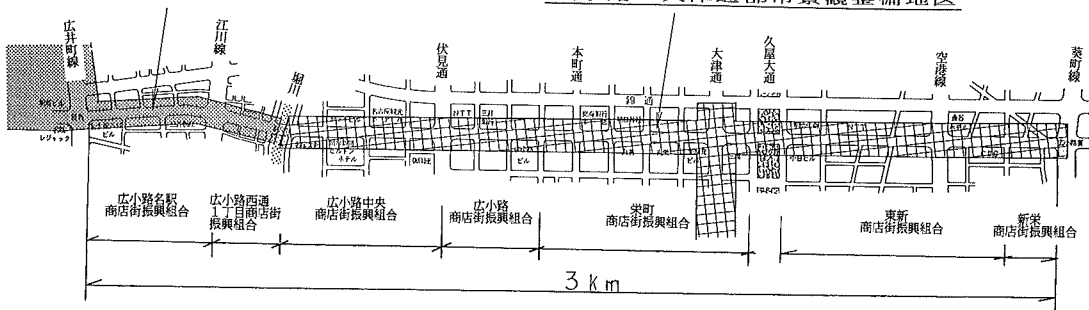
2 整備の基本目標

広小路通は、名古屋の中心部を東西に貫き、近代以降の名古屋の発展の軸となってきたメインストリートであるとともに、多くの人が集まる都市の魅力的な商業空間として活発な都市活動が展開されている。誰にも親しまれ活気と魅力ある都市空間の創造をめざして以下の基本目標をもとに整備を行うこととした。

イ 名古屋の中心的商業地として、にぎわいと活力のあるまちをつくる。

名古屋駅都市景観整備地区

広小路・大津通都市景観整備地区



広小路通都市景観整備事業区域

ロ 歩いて楽しむことのできる、親しみとふれあいのあるまちをつくる。

ハ 活発な都市文化活動や、多様な交流が展開されるような活気に満ちた魅力あるまちをつくる。

ニ 名古屋の中心部を東西に貫く都市の骨格にふさわしいわかりやすいまちをつくる。

ホ 歴史的財産を継承した文化と情報に満ちたまちをつくる。

3 整備方針

広小路通にふさわしい風格と個性ある街路景観を創出するとともに、歩いて楽しむことのできる快適な歩行空間としていく。

イ 歩道舗装は、質の高い舗装とし、通りとしてのつながりと格調あるデザインとする。

ロ 街路樹は、高木や花木等の組み合わせにより、歩行者にとって楽しく歩くことができる変化のある植栽とする。

ハ 道路照明は、通りとして統一されたデザインとする。

ニ ストリートファニチュア類は、区間ごとの特徴を生かしながら、全体との調和を配慮したものとするとともに、サイン類の整備により歩行者にわかりやすいまちとする。

以上の都市景観整備計画を策定するにあたって、

平成元年五月から各学区区政協力委員会、沿道商店街振興組合、沿道の主な事業所、県警本部及び名古屋市からなる「広小路通地区都市景観整備推進委員会」を発足し、数多くの会合を重ねた。

四 整備方法

整備構想をもとに実施計画に入ったが、ここでは主に道路機能面から、交通処理と道路の横断構成について、のべる。

イ 現状と構想

広小路通は、名古屋の中心部を貫き西は市域界の庄内川から東の名古屋ICまで、延長約一八km、日交通量二〜四万台をさばく東西方向の幹線道路である。

都心部においては、全幅員三〇m（一部四〇m）でその横断構成は、車道部は片側九・六m（三車線）、歩道部は四・五m、分離帯一・八mとなっていた。また、日交通量は約二・五万台をさばいていたが、都心部の商業・業務地区としての停車需要の多さ、また右折帯が無いことから朝夕はかなり渋滞を起していた。

計画にあたっては交通管理者からは、名古屋を代表する東西線の幹線道路として、現況の交通容量を確保すること、また交通流の整流化に努めることを求められた。一方、沿道商店街からは、広小路通の活性化のために、ゆとりある



着手前



完了後

基本理念

これまでの伝統に重ねて、21世紀に伝えることのできる新たな伝統を創りだす先進的まちづくり。

基本目標

- (1) 賑わいと活力あるまち
- (2) 親しみとふれあいのあるまち
- (3) 都市の骨格にふさわしいまち
- (4) 歴史的財産をいかしたまち

基本コンセプト

- | | | |
|--------------------------|--------|---|
| 「広小路」の名がもっていた本来のイメージ | 『ひろがり』 | ① |
| メインストリートとしての「晴れがましさ」を感じる | 『にぎわい』 | ② |
| 歴史と伝統に培われた街並に深みのある表情を感じる | 『風 格』 | ③ |

世界に向けてデザイン発進する世界一の街路

- ・地上を車から人間に
- ・にぎわいを地下から地上へ
- ・21世紀の「広ブラ」を

人間性の復興
地上の復権

デザインテーマ

広小路ルネッサンス

「人間性の復興」をめざし、先進の技術と科学で文化芸術に花咲かせたヨーロッパルネッサンス・・・
この精神で、21世紀の広小路に人間性と芸術性を。

- 「四季の変化」④
「昼夜の変化」⑤を感じるまち

【歩道舗装】

- ・ 落ち着いた風格のある自然石舗装で通りとして統一。 (③)
- ・ 商店街毎の個性を持たせた磁器質ブロック。 (②)
- ・ そぞろ歩きを誘うウエーブライン。 (①②)

【植 栽】

- ・ 主景観を構成する高木の間に花の咲く木や枝葉の美しい木を植え、変化のある植栽とする。 (④)
- ・ 低木の植栽帯をなくし、広がりある空間とする。 (①②)
- ・ 主景観を構成する高木はケヤキとするが、当分の間、現況のヤナギ、イチョウの樹勢、樹形の良いものはいかしていく。
- ・ ヤナギをシンボリックな箇所を使い、心象風景を思いおこすきっかけをつくる。 (③)

【歩道照明】

- ・ エlegantで風格ある街路空間を演出することから、貴婦人をイメージし、ベネチアングラスにより貴賓ある華やいだ美しさを表わす。ガラスの色と光による昼夜の変化を演出。 (③⑤)

【車道照明】

- ・ 新生広小路をめざし、デザインをはじめとする情報発進基地として世界に羽ばたく鳥をイメージ。 (①)

【ボラード】

- ・ 貴婦人をガードするキュートな衛兵をイメージ。空間全体をひきしめるアクセントとなる形と色。 (②)

【主要交差点】

- ・ 水景施設、花壇等の設置により、賑わいと四季の変化を創出。 (②④⑤)

【中央分離帯】

- ・ 広い部分は、芝生や花壇ですっきりとまとめ、高木やシャポールをシンボルとして配置。 (①④⑤)
- ・ 狭い部分にも、緑化を行う予定。 (①)

【モニュメント（6商店街）】

- ・ 商店街毎に個性を競う。 (②)

デザインコンセプトと整備構想

歩道空間の確保を求められた。

よって、今回整備を行うにあたっては、以上のような条件を考慮し、幹線機能を確保しながら、都心地区のゆとりある歩行者空間を見出だすという総合交通体系の整備、良好な都市環境の形成をめざして道路断面を検討した。

その結果、車道部は二車線に停車帯と、交差点部は右折帯を付加し、また歩道部については1m拡幅し五・五mとすることとなった。（標準断面図 参照）

ロ 事業概要

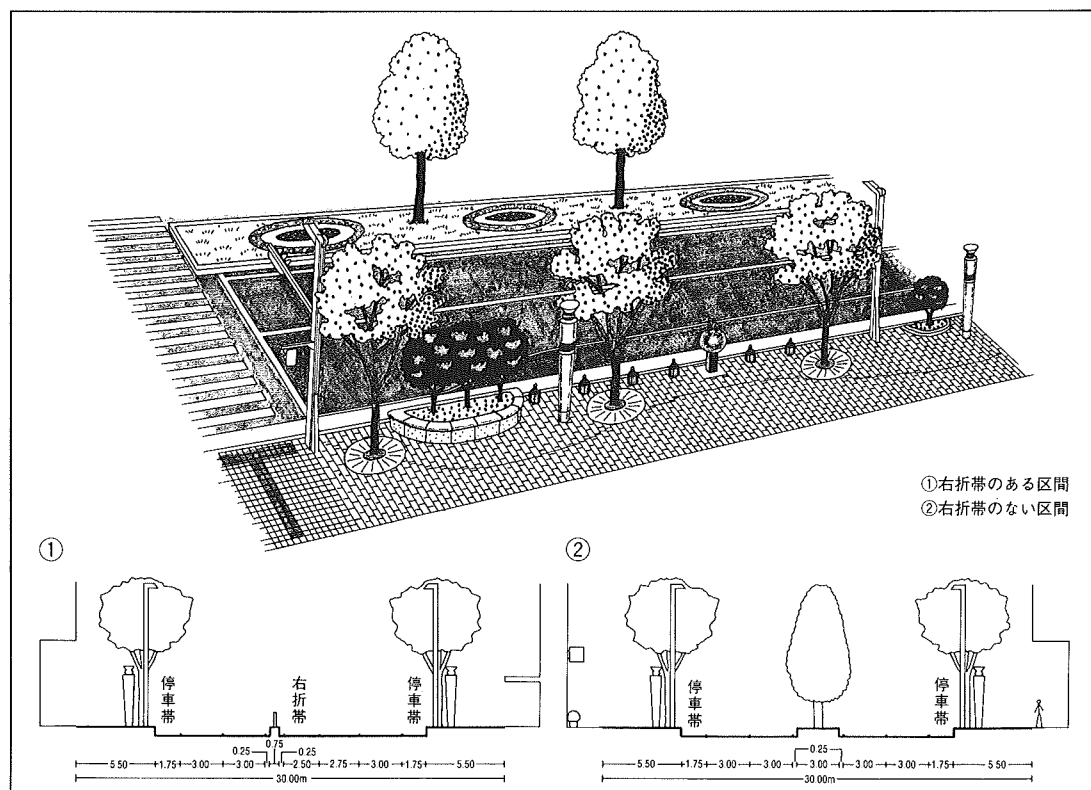
1 事業年度 平成二、四年度

2 事業区間 中村区笹島交差点～中区広小路交差点 約3km

3 事業費・名古屋市 約四八億円
 ・中部電力電線類地中化 約四〇億円
 ・沿道商店街 約一〇億円（補助金を含む）

4 事業内容
 名古屋市
 歩道

白御影石及びタイル舗装、美装化統合柱、白御影石植栽、植栽（ケヤキ、花の咲く木）
 大交差点修景



道路標準断面及び道路修景イメージ

電線類地中化

車道…中央分離帯、車道整備

・沿道商店街

歩道…歩道照明柱、彫刻等

・中部電力他…電線類地中化

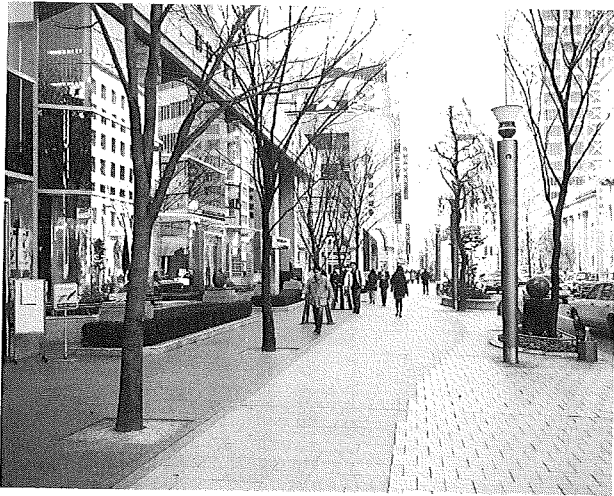
五 おわりに

世界デザイン博覧会を契機として、名古屋市は世界に開かれたデザイン情報発進基地をめざして「デザイン都市」宣言をし、街路整備においても景観に配慮した事業を行うようになった。

そうした中、名古屋随一の目抜き通りとして、いつの時代においてもその時代の最先端の技術、デザインを駆使し街づくりされてきた広小路通を、今回「生まれ変わる広小路」を合い言葉に活気と魅力ある都市空間をめざして整備した。

改良後の歩道は歩きやすく、快適な空間として人の動きも賑わいをみせており、また車道の交通流も、以前よりかなりスムーズになったと思われる。しかし、時としてバス停部や交差点部の不法駐車車両が渋滞をひきおこしていることもあり、これから長時間駐車をいかにして排除していくかが今後の課題である。

住みたくなる町なごやの顔として、また活力を生み出す場として、広小路が真に生まれ変わった通りとなるためには、官民一体となった維持管理の工夫が一層必要であり、その為の努力を今後とも進めていく所存である。



欧州諸国の道路事情

(第2回)

高速道路の有料化をめぐって

建設省道路局路政課道路利用調整官 小山 亮一

「ドイツ」

ドイツでは、連邦交通省 (Bundesministerium für Verkehr) のフーバー局長、ハーン管理課長等から、アウトバーンの有料化の動向を中心に説明を受けた。

(1) 道路概要

ドイツの道路は、連邦アウトバーン (Bundesautobahnen) と連邦道路 (Bundesstraßen) から成る連邦長距離道路 (Bundesfernstraßen)、州道 (Landesstraßen)、郡道 (Kreisstraßen)、市町村道 (Gemeinde Straßen) に区分される。

連邦長距離道路は「連邦長距離道路法」が適用され、連邦政府が計画、予算措置等を行うが、実際の建設、管理は各州に任されている。州道、郡

道、市町村道については「州道路法」が適用され、それぞれ州、郡、市町村が建設、管理を行っている。

行政の組織としては、連邦 (Bund)、州 (Land)、郡 (Kreis)、市町村 (Gemeinde) がある。

連邦は、連邦長距離道路の建設費、管理費を負担し、連邦交通省がこれを管轄するが、実施機関を持たず、計画、研究、予算配分のみを行い、実際の建設、管理は各州に委託されている。

州は、州道に関する計画、建設、管理等の権限を持つほか、連邦の委託により連邦長距離道路の建設、管理を行う。各州にはそれぞれ交通省に相当する省があり、これが道路に関する業務を統括している。

郡は市町村の集合体として構成される行政組織で、郡道を管轄している。

市町村は最小の行政単位で市町村道を管轄する。また、人口八万人以上の市については、当該域内を連邦アウトバーンまたは連邦道路が通過する場合、この区間は当該市の管轄となる。

一九九一年一月現在の道路総延長は六二二、六八二kmであり、そのうち高速道路(連邦アウトバーン)は一〇、九五五km(一・八%)である。(表ドイツの道路延長)

(2) 高速道路整備の歴史

ドイツにおける高速道路の整備は、一九二七年自動車道路研究協会 (STUFA) が総延長二二、五〇〇kmの自動車専用道路計画を策定したことから始まる。

この計画は一九二九年の経済恐慌のため実現されなかったが、プロイセンのラインラント州では、

ドイツの道路延長(1991年1月) (単位:km)

	延 長
連邦アウトバーン	10,955
連 邦 道 路	42,123
州 道	84,936
郡 道	88,268
市 町 村 道	395,400
計	621,682

一九二九年から一九三二年にかけてケルンとボンの間に四車線の自動車専用道路が建設された。この道路が、ドイツで最初に建設されたアウトバーンとされている。

その後STUFAの計画は、ヒトラーのドイツ帝国政府に引き継がれた。当時の帝国政府は、高速道路の建設を労働機会の供給と国民経済の活性化対策として見直し、一九三三年、フランクフルト・ダルムシュタット間でアウトバーンの建設に着手した(一九三五年開通)。

さらに、一九三四年六、九〇〇kmの帝国アウトバーン網計画が発表され、一九三六年には約一、〇〇〇km、一九四二年大戦のため建設が中止されるまでには約三、八〇〇kmのアウトバーンが供用されていた。

これらのアウトバーンはドイツの国民資産として引き継がれ、戦後の経済復興に大きく寄与したが、急速な復興により自動車交通が増大したことによって、アウトバーン増設への要求も高まった。

このため、一九五三年に「連邦長距離道路法」、一九五五年に「交通財政法」が制定され、道路整備のための特定財源制度が導入された。

これにより、鉱油税収の五〇%が連邦道路建設の目的に充当されること、州政府は自動車税からの資金を道路建設に使用すること等が定められた。これらの財源をもとに、ドイツではアウトバーンを含めてすべての道路が無料で整備されることとなった。

一九七〇年代のアウトバーン網計画は、当初、計画延長一五、〇〇〇kmであったが、その後幾度かの修正を経て、「連邦交通路計画一九八五」により、一〇、三〇〇kmとなった。現在では、東西ドイツ統一後の交通計画として、「統一ドイツ連邦交通網計画一九九二」が策定され、アウトバーンの計画延長は、一三、三〇〇kmとなっている。

(3) 高速道路の有料化の動向

① 有料化の背景

アウトバーンの有料化については、一九五五年の交通財政法制定以来幾度も論議されてきたが、ここ数年東西ドイツの統合、あるいはEC統合という政治的、経済的な枠組の変化に伴い、有料化への動きが活発化している。

まず、東西ドイツの統合により旧東ドイツ地域の交通インフラの整備が急務となる一方で、EC統合による国内、国外の交通量の増加に伴い、ア

ウトバーンを始めとする幹線道路網の容量アップが必要となり、ここに道路整備のための新たな財源が求められることとなった。

同時に、一九九四年一月に実施される予定の国鉄民営化に当たり、政府が引き受ける累積負債の償還財源として、アウトバーンの有料化による収入確保が浮上してきた。

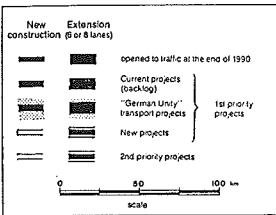
また、フランス、イタリア、スペイン等、有料道路制度を採用している国のトラック事業者との競争条件のバランスという観点からも、アウトバーンの有料化が求められていた(外国車はドイツ車の税負担によって整備されたアウトバーンをただ乗りしていることになり、ドイツのトラック事業者の国際的な競争条件を不利なものとしていた)。これらの事情を背景として、九〇年代に入るとアウトバーンの有料化がドイツ交通政策上の最重要課題として政策論議の中に登場して来ることとなった。

一九九〇年四月には、「重量貨物自動車の連邦遠距離道路利用料金法」が制定され、ドイツ政府はアウトバーンを通行する一八トン、三軸以上のトラックについて道路使用料金を徴収することを決定し、一九九〇年七月から実施しようとした。

しかしながら同法は、主として外国のトラックをターゲットにしたものであったため(ドイツ国内車は、支払った道路利用料金の額に応じて自動

- Federal Motorways -

Map 2



車税が軽減される。)外国の輸送業者に対する差別であるとして、一九九〇年六月、EC委員会が欧州裁判所に提訴し、EC条約七六条に反するとして、同年七月には執行停止となった。ドイツ政府は、この決定を受けて、一九九二年五月に同法を廃止している。

② 運輸相理事会における合意

一九九三年六月にルクセンブルクで開催された運輸相理事会の特別会合において、アウトバーンの有料化も含めた道路輸送に関する租税公課等についての合意がなされた。

運輸相理事会の特別会合においては、まず、重量トラックに起因するコストは、鉱油税、自動車税、道路使用料により、カバーされることが合意された。このうち、鉱油税については、既に一九九三年



ベルリン郊外のアウトバーン



ベルリン・ブランデンブルク門
(向こう側が旧東ベルリン)

一月からEC共通最低税率が発効している。

自動車税については、EC加盟国は遅くとも一九九五年一月から、例えば四〇トントラックでは年間七〇〇エキュ (ECU) の最低税率を導入することが合意された。

ただし、フランス、イタリア、ポルトガル、スペイン、ギリシャについては、一九九七年一二月まで最低税率を最大五〇%割引いた税率を適用することができるとされている。

道路使用料については

- i EC加盟国は、単独又は共同で年間一二五〇エキュの範囲内で、使用期間に応じた道路使用料(ステッカー方式)を定めることができること
- ii 使用期間に応じた道路使用料は、経過措置としてのみ実施されるものであり、電子機器を用

いた料金徴収方法の開発に対し支援を要請すること

- iii EC加盟国は、軽量トラック及び乗用車についても使用期間に応じた道路使用料を徴収し得ること

等について合意がなされた。

さらに、ベルギー、デンマーク、ドイツ、ルクセンブルク、オランダの五か国は、共通道路利用料システムの導入に合意した。

これにより

- i 五か国の領域内の道路を通行することができ、ステッカー方式の使用料制度を、一二トン以上のトラックに対し一九九五年一月から導入すること

- ii ステッカー方式の料金は、年額で三車軸以下が七五〇エキュ (約一〇万円)、四車軸以上が一二五〇エキュ (約二〇万円)、一日では両者とも六エキュ (約八〇〇円) とし、月間及び週間料金についても今後決定すること

- iii 一九九八年一月を目途に、電子機器を用いた距離に対応した料金制度への移行を検討すること等の合意がなされた。

(注) 本稿は一九九三年九月時点の情報に基づいている。

(参考文献)

平山和男「ヨーロッパの道路政策」運輸と経済
一九九二年二月

道路占用Q&A (第3回)

道路法第32条・第2項第3項関係

一 はじめに

法第三十二条第二項は、占用許可申請に関する規定であり、同条第三項は変更許可に関する規定である。今回は、これらの規定について、簡単に解説する。

二 占用許可申請の概要

(第二項関係)

占用許可申請は道路の占用の目的、期間、場所などの一定の事項を記載した申請書を提出することにより行われなければならない。従って、申請書によらない口頭によるなどの申請は有効に受理することができない。また記載する一定の事項は必需的記載事項であり、どの一つが欠けても、その許可申請は、無効であ

る。ただし、行政手続法第七条の規定によれば法令に定められた申請の形式上の要件に適合しない申請については、「補正を求める」か「求められた許可を拒否する」かのいずれかの措置を講じなければならないとされる。まず、補正を求め、もし補正されなければ原則として許可しないとするのが、妥当であろう。

なお、行政手続法第九条第二項は、国民の便宜を考慮して、申請に必要な情報の提供に努めるべき旨の行政庁の一般的な努力義務を定めている。すなわち、行政庁がとるべき基本的な態度として、国民の権利行使としての個々の申請が円滑になされるよう配慮すべきであるとの考えに基づき、申請をしようとする者又は申請者の求めがあったときは、申請書の記載及び添付書類に関する事項など、申請に必要な情報を提供しよう努めなければならないものとした。

また、同法第三十三条は、申請の取下げ又は内容の変更を求める行政指導にあつては、行政指導に携わる者は、申請者が当該行政指導に従う意思がない旨を表明したにもかかわらず当該行政指導を継続すること等により当該申請者の権利の行使を妨げるようなことをしてはならないと規定している。

そして、申請は許可の前提要件であるから、これを欠く道路占用の許可は、当然に無効であるし、無効な許可申請を前提とした場合も、同様と考えられる。

なお、道路法施行規則第四条の三で、申請書の様式が定められている。

Q18 法第三十六条第一項に基づき、あるガス管の工事につき計画書を提出していたガス事業者が、当該計画書に基づく工事のための道路占用許可申請を、口頭で行った場合にも道路管理者は占用許可を与えることができるか。

A できない。

三 「道路の占用の目的」の意義

(第二項関係)

どのような必要から道路を継続的に使用する

るかということである。占用許可の可否の重要な判断材料となるので、具体的に記載させる必要がある。

Q19 「道路の占用の目的」の記載の具体例にはどのようなものがあるか

A 「第一種電気通信事業に係る電話ボックスの設置のため」「第一種電気通信事業に係る地下設備の設置のため」、「ガス事業に係るガスパ이프の設置のため」、「水道事業に係る水道の設置のため」、などである。

Q20 「占用物件の名称、規模、数量」の記載の具体例にはどのようなものがあるか

A 「名称」について、「電柱」「電話柱」「フラワーポット」「ガス事業のために設けるガスパ이프」「アーケード」、「地下街」、「露店」などであり施行令別表（第十九条の二関係）での占用物件の分類ができればよい記載させる必要がある。

「規模」については、占用物件の大きさがわかるように「〇・八メートル×〇・八メートル×一メートル（タテ・ヨコ・高さ）」（一〇号物件の場合）、「外径〇・三五メートル」（二号物件の場合）、「地下一階、十五メートル×五十メートル×

三メートル、地下二階十二メートル×四十メートル×三メートル（タテ・ヨコ・高さ）」（五号物件の場合）などだが、図などを用いて「別紙〇〇記載のとおり」ということも多い。「数量」については、「十二本」、「六個」、「十五平方メートル」などであり、施行令別表の占用料の単位に応じた記載をしなければならぬ。

四 「道路の占用の期間」の意義（第二項関係）

道路を使用する始期（何年何月何日から）及び終期（何年何月何日まで）をいう。占用の始期は、占用許可日以降となるから、場合によっては、「占用許可の翌日から」との記載も許されるが、必ず、終期の記載を要する。

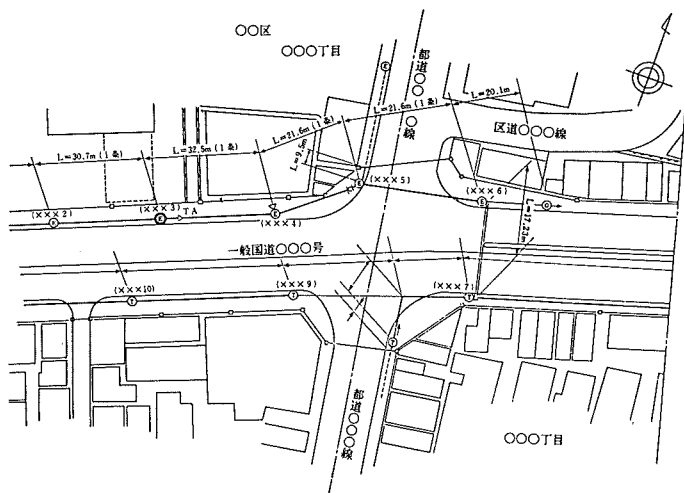
なお、無期限の場合、期間とはならない。

Q21 道路占用許可申請書の占用の期間の欄の「間」の前には、何を記載するのか

A 「一〇年」、「三年」、「二年五ヶ月」、「十五日」といった期間の長さを記載する。

例 1

凡 例		記 号	名 称
(×××5)	(電柱番号)電力柱	PS	電源供給器
(×××3)	(電柱番号)電 電 柱	TA	幹線増幅器
⊙	再 建 柱	TDA	幹線分配増幅器
⊙	独自の電柱	TBA	幹線分岐増幅器
△	支 柱	HA	分配増幅器
○→	支 線 柱	EA	延長増幅器
→	支 線	TO	タップオフ
—	C A T V 地上電線	ハ	ン ド ル
—	C A T V 地下電線	ホ	ン



(第二項關係)

る。なお、道路占用許可申請書の様式によると、「路線名」を記載するほか「場所」の欄には、地番まで記載し、「車通・歩道・その他」に分類することになっている。通常は、別に、図面を添付して道路法施行令第十条から第十三条の基準に適合するか否かが判断できるように具体的な位置を特定する必要がある。

六 「工作物、物件又は施設の構造」の意義（第二項関係）

A 現在、例1及び例2（施設の構造に関する図面も兼用している）などを添付させている。

道路法施行令第十四条の基準に適合するか否かが判断できるように、通常は仕様書、設計図等を添付させて明らかにする必要がある。

図示寸法の単位は
センチメートル

電柱番号No.○○○ (既設)

0.19m

高圧線(既設・変更なし)

動力線(既設・変更なし)

電灯線(既設・変更なし)

変圧器

電力保安通信線(既設・位置変更後)

CATV(新設)

(型式○○○)

増幅器

電話線(既設・変更なし)

路面

0.377m

2.67m

6.6m

0.2m

0.3m

1m

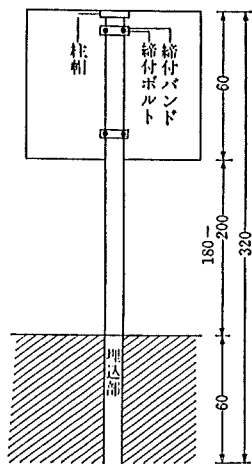
5.08m

0.3m

0.43m

0.92m

16m



Q23 添付すべき仕様書、設計図等の具体例は、どのようなものか

A 以下に例を示す。

七 「工事実施の方法」の意義

(第二項関係)

工事の施行者及び施行方法である。直営・委託・請負の別・委託・請負先・道路を掘削する方法、道路の構造保全又は危険防止のための措置などを明らかにしなければならない。

Q24 道路を掘削する方法とは、具体的にはどのようなものか

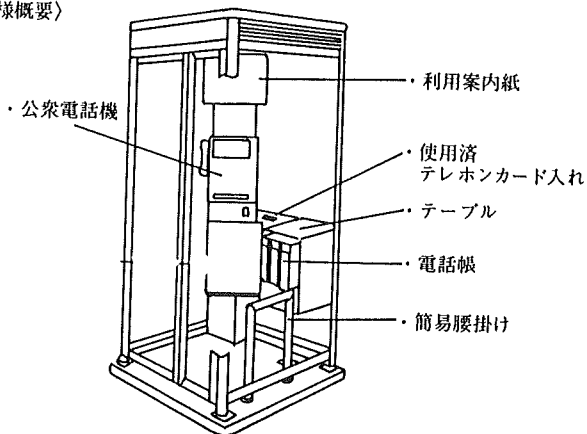
A 開削（溝掘、つぼ掘）、シールド（推進工法）といったのが、記載例である。

Q25 委託、請負先などの、実際の工事施行者については、どの程度のことを明らかにさせたいか

A 有線テレビジョン放送施設の道路占用許可申請の際には、次のような様式に記載させている。

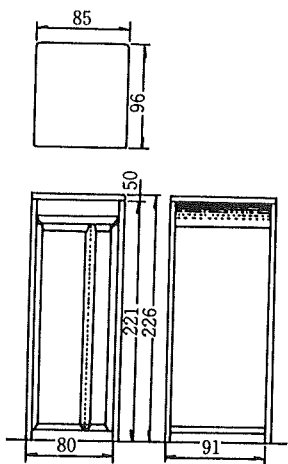
電話ボックス

〈内部仕様概要〉



(単位cm)

〈外観仕様概要〉



工事施行者

氏名又は名称				代表者氏名	
住 所					
建設業の許可の有無	有、 無 ()				
建設業の許可年月日					
許 可 番 号					
事故発生等の緊急時の連絡先	氏 名				
	電話番号	()			

八 「工事の時期」の意義

(第二項関係)

工事の始期（何月何日から）及び終期（何月何日まで）並びに工事を施行する時間（夜間、昼間等）をいう。

九 「道路の復旧方法」の意義

(第二項関係)

道路を現状に回復する方法をいう。通常は、道路を掘削した場合の、埋戻し、表面仕上げ等の方法のことである。

○26 埋戻しの方法とは何か

A 坑、矢板等の残置の有無、埋戻しの材料(最大粒径など)、一層の仕上がり厚、締め固めの方法などをいう。

一〇 「変更」の意義

(第三項関係)

変更は、占用が同一性を失わない場合に限られ、新たな占用と認められる場合には、占用を廃止し、改めて占用許可を受けなければならない。たとえば、占用物件の改築、修繕等については、「工事の追加」があったものとみて、変更の手続きで行える。一方、占用期間が満了して更新の許可を受ける場合には、「道路の占用の期間」の変更として法第三十二条第三項の規定によるのではなく、別に法第三十二条第一項により、更新の手続をとるべきであると解される。

○27 変更許可の申請書は、何をを用いるべきか

A 道路法施行規則第四条の三に規定する

別記様式第五を使い、変更であることを、新規、更新、変更の欄の変更を○で囲んで明らかにする。

一 「道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のないと認められる軽易なもので政令で定めるものである場合」の意義(第三項関係)

道路法施行令第八条に規定されている(参照条文参照)。

なお、法第四十一条では、道路管理者以外の者が占用物件に関し新たに道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある物件を添加しようとする行為は、新たな道路の占用とみなすとしている。

○参照条文

○道路法

(道路の占用の許可)

第三十二条

2 前項の許可を受けようとする者は、左の各号に掲げる事項を記載した申請書を道路管理者に提出しなければならない。

一 道路の占用(道路に前項各号の一に掲げる工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用することをいう。以下同じ。)の目的

二 道路の占用の期間

三 道路の占用の場所

四 工作物、物件又は施設の構造

五 工事実施の方法

六 工事の時期

七 道路の復旧方法

3 第一項の規定による許可を受けた者(以下「道路占用者」という。)は、前項各号に掲げる事項を変更しようとする場合においては、その変更が道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のないと認められる軽易なもので政令で定めるものである場合を除く外、あらかじめ道路管理者の許可を受けなければならない。

(添加物件に関する適用)

第四十一条 道路管理者以外の者が占用物件に関し新たに道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある物件を添加しようとする行為は、本節の規定の適用については、新たな道路の占用とみなす。

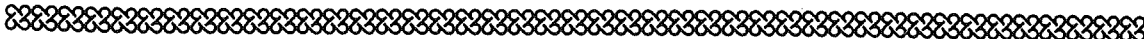
○道路法施行令

(道路の占用の軽易な変更)

第八条 法第三十二条第二項各号に掲げる事実の変更で道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のないと認められる軽易なもので政令で定めるものは、左の各号に掲げるものとする。

一 占用物件の構造の変更であつて重量の著しい増加を伴わないもの。

二 道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のない物件の占用物件に対する添加であつて、当該道路占用者が当該占用の目的に附随して行うもの。



様式第五（第四条の三関係）

道路占有許可申請書
(道路管理者)殿

〒 平成 年 月 日

住所 氏名 印

担当者 TEL

道路法第32条の規定により許可を申請します。
第35条

(用紙)

新規	更新	変更	(番号)	月	日
----	----	----	------	---	---

占用の目的	
占用の場所	路線名 車道・歩道・その他
場所	
占有物件	名称 規模 数量
占用の期間	平成 年 月 日から 間 占用物件の構造
工事の期間	平成 年 月 日から 間 工事実施の方法
道路の復旧方法	添付書類
備考	

記載要領

- 「許可申請書」、「第32条 第35条」及び「許可を申請書」については、該当するものを○で囲むこと。
- | | | |
|----|----|----|
| 新規 | 更新 | 変更 |
|----|----|----|

については、該当するものを○で囲み、更新、変更の場合には、従前の許可内容または回答書の番号及び年月日を記載すること。
- 申請者が法人である場合には、「住所」の欄には主たる事務所の所在地、「氏名」の欄には名称及び代表者の氏名を記載するとともに、「担当者」の欄に所属・氏名を記載すること。
- 「場所」の欄には、地番まで記載すること。占用が2以上の地番にわたる場合には、起点と終点を記載すること。
- 「車道・歩道・その他」については、該当するものを○で囲むこと。
- 変更の許可申請にあつては、関係する欄の下部に変更後のものを記載し、上部に変更前のものを（ ）書きすること。
- 「添付書類」の欄には、道路占有の場所、物件の構造等を明らかにした図面その他必要な書類を添付した場合に、その書類名を記載すること。

○道路法施行規則

(道路の占用の許可申請書等の様式)

第四条の三 法第三十二条第二項の申請書及び法第三十五条の規定により協議しようとする場合の協議書の様式は、別記様式第五とする。

2 前項の規定にかかわらず、占用の期間が満了した場合において、これを更新しようとするときは、道路管理者が別に定める様式によることができる。

○行政手続法

(申請に対する審査、応答)

第七条 行政庁は、申請がその事務所に到達したときは遅滞なく当該申請の審査を開始しなければならないが、かつ、申請書の記載事項に不備がないこと、申請書に必要な書類が添付されていること、申請をすることができると認められる期間内にされたものであることその他の法令に定められた申請の形式上の要件に適合しない申請については、速やかに、申請をした者(以下「申請者」という。)に対し相当の期間を定めて当該申請の補正を求め、又は当該申請により求められた許認可等を拒否しなければならない。(情報の提供)

第九条

行政庁は、申請者の求めに応じ、当該申請に係る審査の進行状況及び当該申請に対する処分時期の見通しを示すよう努めなければならない。

2

行政庁は、申請をしようとする者又は申請者の求めに応じ、申請書の記載及び添付書類に関する事項その他の申請に必要な情報の提供に努めなければならない。

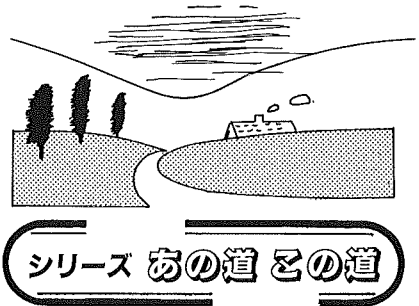
(申請に関連する行政指導)

第三十三条 申請の取下げ又は内容の変更を求める行政指導にあつては、行政指導に携わる者は、申請者が当該行政指導に従う意思がない旨を表明したにもかかわらず当該行政指導を継続すること等により当該申請者の権利の行使を妨げるようなことをしてはならない。

(YS)

広島の新しい幹線道路

〈祇園新道〉



建設省中国地方建設局道路部路政課

はじめに

広島市では、現在、「第一二回アジア競技大会広島1994」（開催日…平成六年一〇月二日～一〇日、以下「広島大会」という）まであと半年となって開催に向けての最後の整備が官民一体となって進められている。

「アジア競技大会」は、アジアオリンピック評議会（OCA）に加盟する四三の国や地域が参加し、相互理解や友好親善を目的に行われるアジア地区の総合スポーツ大会である。

「アジア競技大会」が日本で開かれるのは、昭和三十三年に東京で開催された第三回大会に次いで二度目で、首都以外での開催は大会史上初めてとなる（資料1）。

「広島大会」は、広島市を中心とする県内二八会場（自転車団体ロードレースは山口県）で行われ、選手・役員合わせて約

七、三〇〇人が参加し、三四の競技で熱い闘いがくりひろげられる（資料2）。

また、「広島大会」ではアジア独特のスポーツである「セバタクロ」や「カバディ」がはじめて登場し、話題となっている。

中国地方建設局も「広島大会」に照準を合わせたインフラ整備の主たる事業として進めてきたのが一般国道五四号バイパス（祇園新道、以下「祇園新道」という。）である。

都市型幹線道路の必要性

広島市は太田川河口のデルタ地帯に市街地が形成されたもので市街地は小さく近年、近接する海の埋め立てや山の造成によって市街地を広げている。

特に広島市の北西部は急激な宅地開発による人口が急増する反面、広島市は鉄道等の大量輸送交通機関が不十分であることから、自動車輸送に頼らざるを

得ず、そのため、朝夕の団地群等からの車のラッシュは混雑をきわめ市中心部への幹線道路である国道五四号は昭和六〇年度の調査では交通容量が二倍を超える状態であった。

そうした状況を打開するために、国道五四号にかわる幹線道路の整備が必要となっていた。

さらに、「広島大会」の開催にあたって主要会場となる広島広域公園と市中心部を結ぶ交通体系の整備が急務となったこと、加えて、将来的に広島市が広島広域公園を中心に二一世紀に向けた理想的都市を目指して進めている「広島西部丘陵都市」と市中心部とをダイレクトにつなぐ長期的ビジョンにたった幹線道路網の整備が必要となったこと等多様なニーズに応えるべく祇園新道が建設されることとなった（資料3）。



アジア競技大会の歴史

アジア競技大会は、第二次世界大戦後、インドの提唱によって誕生しました。第1回大会は、11カ国が参加して昭和26年(1951)にインドのニューデリーで行われ、日本は第1回大会から続けて参加しています。広島大会は、日本では東京に次いで二度目の開催となり、首都以外としては大会史上初めての開催となります。

アジア競技大会開催地

回	開催年	開催地
1	昭和26年(1951)	ニューデリー(インド)
2	昭和26年(1954)	マニラ(フィリピン)
3	昭和28年(1956)	東京(日本)
4	昭和27年(1962)	ジャカルタ(インドネシア)
5	昭和41年(1966)	バンコク(タイ)
6	昭和45年(1970)	バンコク(タイ)
7	昭和48年(1974)	テヘラン(イラン・イスラム共和国)
8	昭和53年(1978)	バンコク(タイ)
9	昭和57年(1982)	ニューデリー(インド)
10	昭和61年(1986)	ソウル(大韓民国)
11	平成2年(1990)	北京(中華人民共和国)
12	平成5年(1993)	広島(日本)
13	平成10年(1998)	バンコク(タイ)

アジア競技大会の中心組織はOCA。

OCA組織概要

OCAとはアジアオリンピック評議会(OLYMPIC COUNCIL OF ASIA)の略で、1982年12月に前身であるアジア競技連盟(AGF)を継承して設立されました。アジア競技大会の主催者となる組織で、現在、43の国と地域が加盟しています。最高議決機関である総会は、毎年1回年行われ、会長以下17名の理事会が執行部になっています。常設の専門委員会、規則委員会、財務委員会、スポーツ普及・振興委員会、情報・資料委員会、スポーツ医事委員会などの7つで構成され、随時、招集されます。

OCA会長

現会長はクウェートのシエイク・アブドゥル・アハド・アル・サバ氏で、本部もクウェートに置かれています。副会長はアジアの4地域から選ばれた各1名と、次回の夏季及び冬季大会開催国から各1名の計6名。事務総長と会計役は会長が指名し、OCAの総会の承認を得て決定します。



エンブレムについて

アジア大会に関連したエンブレムは、OCA、各加盟国・地域、そして各大会ごとのものがあります。OCAのものは、中心に白い目のある炎(目星)をモチーフに、OCAのモットー「EVER ONWARD」の英字、加盟国・地域と同数の環がデザインされています。第7回大会から毎回独自のエンブレムが作られていますが、広島大会では平和の象徴・ハトをモチーフに、HIROSHIMAの原文字「H」をも表現したものです。各大会のエンブレムは、OCAエンブレムの目星が組み込まれるのが慣例となっています。



OCA加盟国・地域名

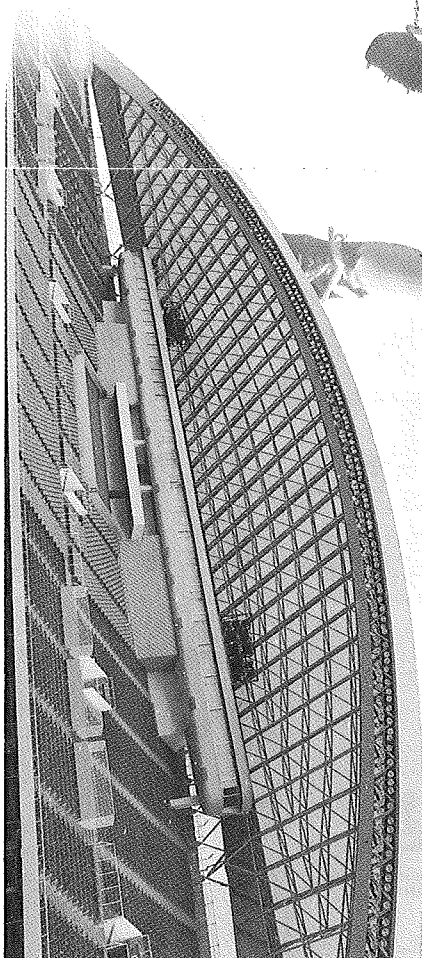
1. アフリカニスタン	16. ミルマース	31. タイ
2. バルバドス	17. マカオ	32. トルクメニスタン
3. マンダラ	18. カタール	33. アラブ首長国連邦
4. ブルナ	19. シンガポール	34. カサハクスタン
5. フィリピン	20. モンゴル	42. ベトナム
6. カンボジア	21. ミャンマー	43. イエメン
7. 中華人民共和国	22. 大韓民国	
8. 香港	23. 中国	
9. インド	24. インドネシア	
10. インドネシア	25. アフガニスタン	
11. インドネシア	26. アフガニスタン	
12. インドネシア	27. アフガニスタン	
13. 日本	28. カウチアヒア	
14. 中国	29. シンガポール	
15. オーストラリア	30. シンガポール	
16. オーストラリア	31. シンガポール	
17. オーストラリア	32. シンガポール	
18. オーストラリア	33. シンガポール	
19. オーストラリア	34. シンガポール	
20. オーストラリア	35. シンガポール	
21. オーストラリア	36. シンガポール	
22. オーストラリア	37. シンガポール	
23. オーストラリア	38. シンガポール	
24. オーストラリア	39. シンガポール	
25. オーストラリア	40. シンガポール	
26. オーストラリア	41. シンガポール	
27. オーストラリア	42. シンガポール	
28. オーストラリア	43. シンガポール	
29. オーストラリア	44. シンガポール	
30. オーストラリア	45. シンガポール	
31. オーストラリア	46. シンガポール	
32. オーストラリア	47. シンガポール	
33. オーストラリア	48. シンガポール	
34. オーストラリア	49. シンガポール	
35. オーストラリア	50. シンガポール	
36. オーストラリア	51. シンガポール	
37. オーストラリア	52. シンガポール	
38. オーストラリア	53. シンガポール	
39. オーストラリア	54. シンガポール	
40. オーストラリア	55. シンガポール	
41. オーストラリア	56. シンガポール	
42. オーストラリア	57. シンガポール	
43. オーストラリア	58. シンガポール	
44. オーストラリア	59. シンガポール	
45. オーストラリア	60. シンガポール	
46. オーストラリア	61. シンガポール	
47. オーストラリア	62. シンガポール	
48. オーストラリア	63. シンガポール	
49. オーストラリア	64. シンガポール	
50. オーストラリア	65. シンガポール	
51. オーストラリア	66. シンガポール	
52. オーストラリア	67. シンガポール	
53. オーストラリア	68. シンガポール	
54. オーストラリア	69. シンガポール	
55. オーストラリア	70. シンガポール	
56. オーストラリア	71. シンガポール	
57. オーストラリア	72. シンガポール	
58. オーストラリア	73. シンガポール	
59. オーストラリア	74. シンガポール	
60. オーストラリア	75. シンガポール	
61. オーストラリア	76. シンガポール	
62. オーストラリア	77. シンガポール	
63. オーストラリア	78. シンガポール	
64. オーストラリア	79. シンガポール	
65. オーストラリア	80. シンガポール	
66. オーストラリア	81. シンガポール	
67. オーストラリア	82. シンガポール	
68. オーストラリア	83. シンガポール	
69. オーストラリア	84. シンガポール	
70. オーストラリア	85. シンガポール	
71. オーストラリア	86. シンガポール	
72. オーストラリア	87. シンガポール	
73. オーストラリア	88. シンガポール	
74. オーストラリア	89. シンガポール	
75. オーストラリア	90. シンガポール	
76. オーストラリア	91. シンガポール	
77. オーストラリア	92. シンガポール	
78. オーストラリア	93. シンガポール	
79. オーストラリア	94. シンガポール	
80. オーストラリア	95. シンガポール	
81. オーストラリア	96. シンガポール	
82. オーストラリア	97. シンガポール	
83. オーストラリア	98. シンガポール	
84. オーストラリア	99. シンガポール	
85. オーストラリア	100. シンガポール	



[illegible][illegible]

This vertical strip contains five black and white photographs documenting the Fukushima Daiichi nuclear power plant disaster. From top to bottom: 1. A view of the damaged reactor building with significant structural damage and debris. 2. A view of the damaged reactor building from a different angle, showing the extent of the destruction. 3. A view of the damaged reactor building with a large, dark, irregular shape (possibly a large pipe or debris) in the foreground. 4. A view of the damaged reactor building with a large, dark, irregular shape (possibly a large pipe or debris) in the foreground. 5. A view of the damaged reactor building with a large, dark, irregular shape (possibly a large pipe or debris) in the foreground.

「リハサール」は、今年10月に定年を迎える3年度から県内各地で活動する。リハサールのメンバーは、リハビリテーションの専門家であり、地域の皆さんにアロマセラピーの知識や技術を伝えていくためのものでもあります。各地のリハサールでは、地域の人々の健康を高めるために、さまざまな取り組みが行われます。また、リハサールのメンバーは、地域の健康づくりのために、積極的に活動していきます。



[illegible]

祇園新道は、標準幅員五〇m、円滑な道路交通の確保はもちろんのこと、地上、地下空間を最大限に有効利用し、さらには環

境対策、生活基盤対策等も組み込んだ都市型の道路構造になっており以下の機能を有している（資料４）。

① 国道五四号の道路混雑を解消し、幹線道路網の体系的な

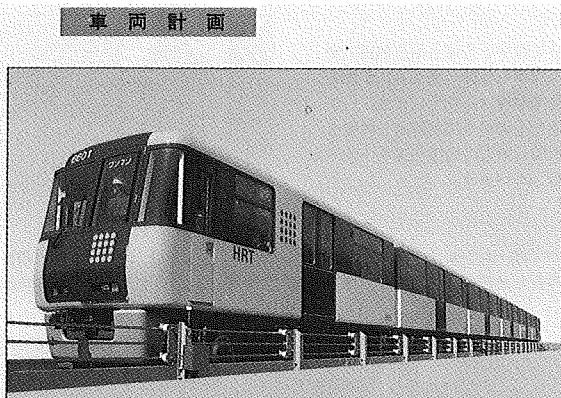
整備を図る路面交通処理機能
さらには、山陽自動車道、主
要地方道と市中心部とのアク
セス道路としての機能を、併
せ持っている。

② 祇園新道の道路空間の立体

的活用により、交通需要に
 応じた中量輸送を確保すべく公
 共交通機関として「広島新交
 通システム」の整備を道路整
 備と一体的に推進し、総合的
 な都市交通体系の形成を図る

資料 5

車両の大きさは、バスを幾分小型化したもので、6両編成で運行する予定です。電気は軌道側壁に設けられた電車線から、電車の側部にとり入れる方式です。車輪はゴムタイヤを使用するため、騒音・振動が少なく静かな走行が確保できます。方向のコントロールは走行路の側面に設置した案内レールと車両の案内輪によりなされます。また、空調設備も完備し快適な乗り心地となります。



事業主体

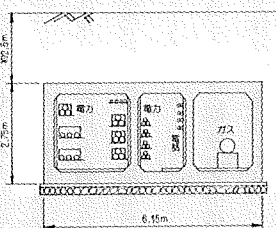
新交通システムの建設は、建設省中国地方建設局、広島市及び広島高速交通株式会社（広島市と民間の共同出資会社）によって進められ、運営は広島高速交通株式会社が行います。

③ 景観に配慮し、道路の掘り返し工事等をなくすことにより交通渋滞や不経済な道路損傷を解消し、加えて電話、電

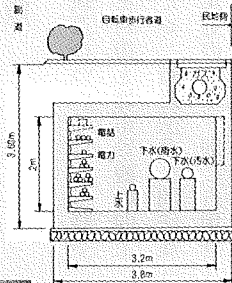
気、水道、ガス等供給処理施設を共同溝に収容することにより保守点検が容易になることによる安全性を高めようとする供給処理施設収納機能。

資料 6

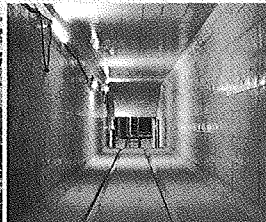
祇園幹線共同溝標準断面図



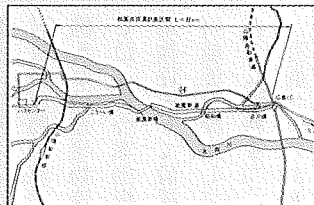
祇園供給管共同溝標準断面図



工事中



共同溝内部



この共同溝は上・下水道の本管や、ガスの高圧管、電力、電話のメインケーブルなどを収容する幹線共同溝と、沿道の需要者にサービスを供給す

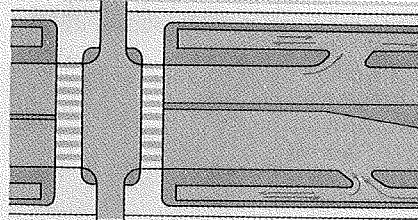
る供給管共同溝とに大別して収容することとなっている（資料 6）。
そのほかにも、祇園新道には、本線走行の交通と沿道利用の交

資料 7

■副道・交差点

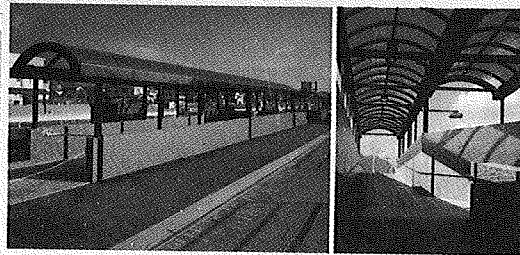
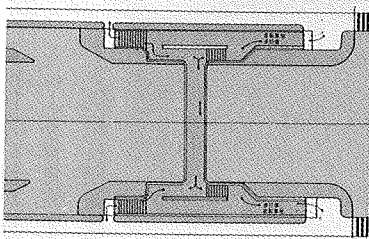
祇園新道には、本線を走行する交通と沿道利用の交通を分離し、また沿道家屋から本線へ乗り入れる際の安全を確保するために副道が設けられています。

交差点では、副道交通と本線からの左折車との安全を確保するために、手前30m附近で副道交通を一度本線に合流する形式を採用しています。



■横断施設

主要な交差点部については、歩行者、自転車などが安全に横断できるように、地下道または横断歩道橋ができます。これらは、斜階段を組み合わせて利便性を配慮し、地域景観にマッチ、新しいデザインの立体横断施設です。



■環境施設帯

沿道地域と本線車道部分との間には、自転車歩行者道、副道、植樹帯で構成される環境施設帯を設け、環境面に充分配慮しています。

通を分離し、沿道から本線への乗り入れの安全を確保するために副道が設けられており、主要交差点部は歩行者、自転車などの安全性及び斜階段を組み合わせ利便性等を考慮し、地域景観にマッチした、新しいデザインの地下道または横断歩道橋といった立体横断施設となっている（資料7）。

祇園新道の管理に係る諸問題

祇園新道については、道路空間の適正利用と都市景観の向上を図るため、道路法及び同法施行令の規定のほか、別に占用許可基準を定め、看板、広告、日除け等は占用許可しないこととしている。

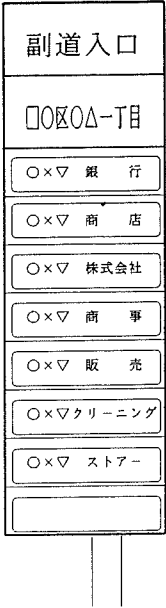
しかしながら、沿道の土地所有者、建物所有者等からは、植樹帯が追数物となって本線から沿道建物等が見えにくく、また、副道への入り口が一箇所に限定されているため、沿道の土地、

建物への出入りが容易でなく、営業活動や土地利用上支障が生じるとして、立看板等を設置させてほしいとの強い要望がある。

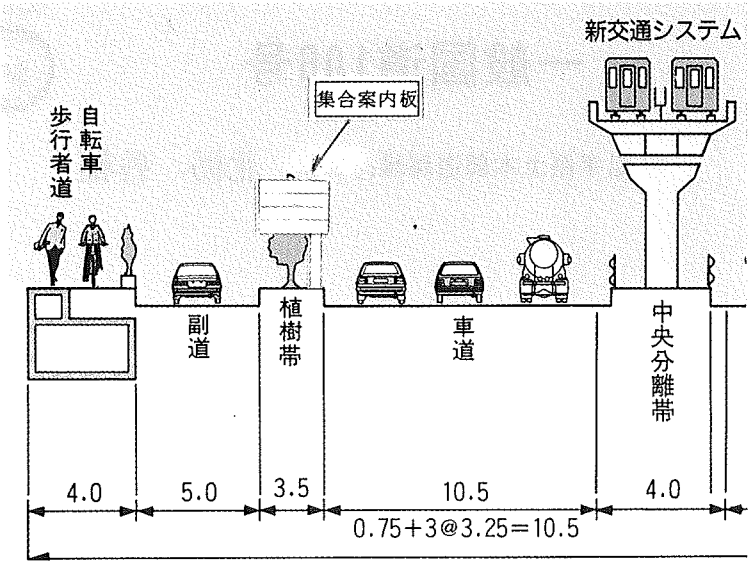
中国地方建設局としては、看板等の抑制を基本原則としたうえで、利用者の立場に立った人々にやさしい道づくり、沿道利用と調和のとれた道路環境の創出も肝要であるとの観点から、通行車両の副道への円滑な進入を助ける方策として、副道入り口付近の道路標識の改善のほか、例えば沿道建物等の名称を表示した「集案内板」を、道路占用物件として設置すること等の可能性を模索しているところである（資料8）。

沿道へのアクセス機能を充実させることは、より一層の安全で円滑な交通の確保にもつながると考えられるが、「集案内板」については、①祇園新道の特性にあわせた看板等の在り方をどのように考えるのか、②道

資料 8
集合案内板 例



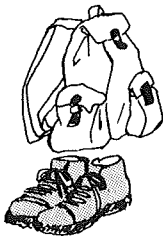
例



路区域外での対応ができないか、
③ 占用許可対象範囲、④ 他へ波及させない対策が必要等の問題があり慎重な検討が必要である
と考える。

おわりに

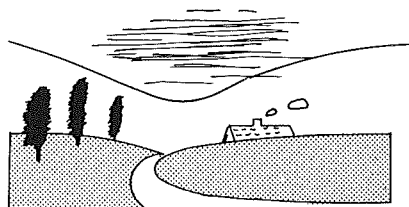
祇園新道は昭和六三年三月に
延長八・五km全線暫定供用し、
さらに区間内に架かる四つの橋
の中で最長の祇園新橋（橋長三
六七・九m、幅員四二・五m）
以北四・二kmについて平成五年
一〇月に往復分能供用され、現
在、平成六年度、「アジア競技
大会」までに全線供用すべく最
後の整備が行われている。



昔今街道の宮古和尚牛鞭

一般国道106号

岩手県土木部道路維持課長 北枋 啓輔



シリーズ あの道この道

一 はじめに

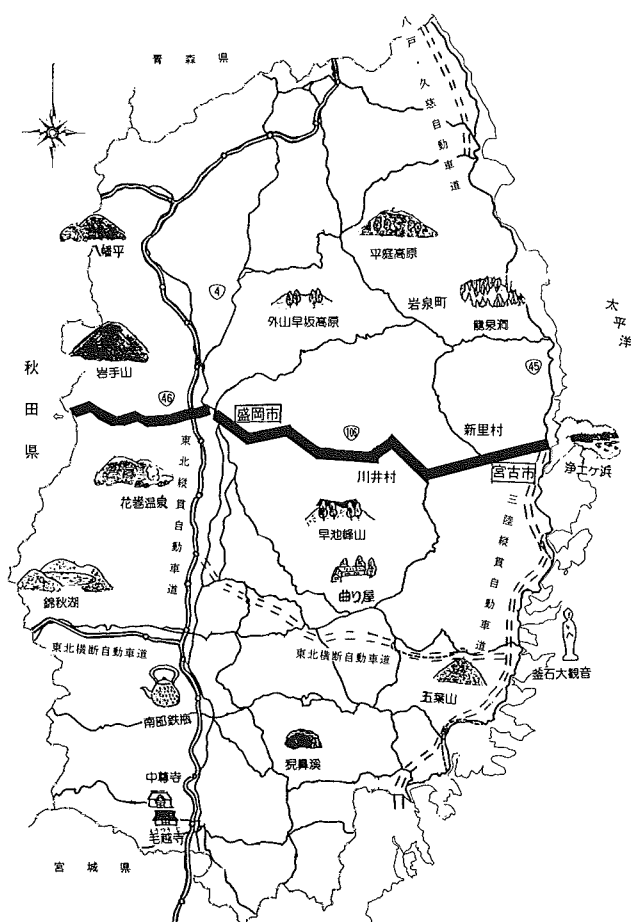
岩手県は首都圏一都三県とは同様の面積を有し、この広大な県土の有効活用と峠や雪などの克服が、県土づくりを進めるうえでの課題となっています。

また、本県では、東北新幹線や東北縦貫自動車道、さらには花巻航空等の高速交通体系の整備された県央部に比較して、県

北及び沿岸地域で人口が減少しているほか、企業の立地動向や所得水準においても格差が見られることから、これらの地域間格差を是正し県土の均衡ある発展を図ることが、県政の基本的課題であるとともに、活力ある産業の展開、さらには快適な県民生活の実現を図ることも重要な課題となっています。

今回紹介します一般国道一〇

六号は、沿岸の主要地「宮古市」を起点にして県都「盛岡市」に至る延長約九四kmの路線であり、県内陸中心部と沿岸の中心部を連結する重要な動脈として、前述の「地域間格差を是正し県土の均衡ある発展を図る」ための基幹道路であり、さらに、盛岡市から一般国道四六号（直轄管理）を経由して秋田県の日本海沿岸と太平洋沿岸を結ぶ国土横



岩手県管内国道網図

断道路の一翼を担っています。

その路線の重要性から、指定区間に編入のうえ、より質の高い整備が図られるように国に要望しているところです。

二 「宮古街道」

一般国道一〇六号は、古くは、南部藩の盛岡城下と藩内東海岸の主要湊であった「宮古」を結ぶ重要なルートであり、盛岡からは米や穀物を、宮古からは海産物を運ぶのに使われ、「宮古街道」（又は閉伊街道）と呼ばれていました。

本街道は、南北に走る複雑な地形の北上山地を東に越え、溪谷をぬって横断していたため領内でも屈指の難所続きの道でした。

藩政の初期には、宮古街道は、盛岡城下から築川（やながわ）に沿い、区界（くざかい）峠を越え、閉伊川（へいがわ）沿岸を下り、さらに閉伊川支流夏屋川を渡って山路となり、猿舞山

を越えて飛の沢を経て更に千穂（せんとう）を経由して宮古に至る街道であり、沿岸の政治、経済、文化等の交流に重要な役割を果たしていましたが、その改修には膨大な費用がかかることから、長い間放置されていました。

三 鞭牛和尚の道路改修

宝暦八年三月（一七五八年）に、大槌通野村の林宗寺六世牧庵鞭牛和尚（一七一〇年～一七八二年）が、宮古街道の最大難所である暮目～平津戸間約五〇kmの道路改修に着手し、およそ一〇年の歳月をかけて開さくしました。

そのうちの難所一〇か所を四二日間にわたって沿道七ヶ村民約三、六〇〇人を使役して改修されたと記録されています。

（郷土史家伊藤麟市作「牧庵鞭牛の生涯」）

この改修により、盛岡～宮古間における通行は時間の短縮が

図られ、かつ安全な通行が可能となり、現在の一般国道一〇六号の原形が形成されました。

この難工事に関して、鞭牛和尚が、大きな岩を砕く際に使用した工法が浮金法（又は火焰法）といわれるものであり、岩の上に火を燃やして真赤になった岩に水をかけてできた亀裂につるはしを入れて砕くというものでした。

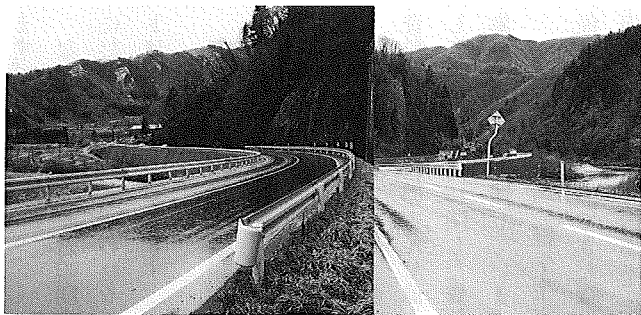
四 鞭牛和尚について

和井内清水部落（現在の下閉伊郡新里村内）に生まれた鞭牛は、四二歳で道づくりに生涯をかける決意をしたといわれ、七三歳で座禅往生するまでに、約三〇年間、つるはしを握りしめて、南部藩内四〇〇kmにもおよぶ道路を開さくしたと伝えられています。

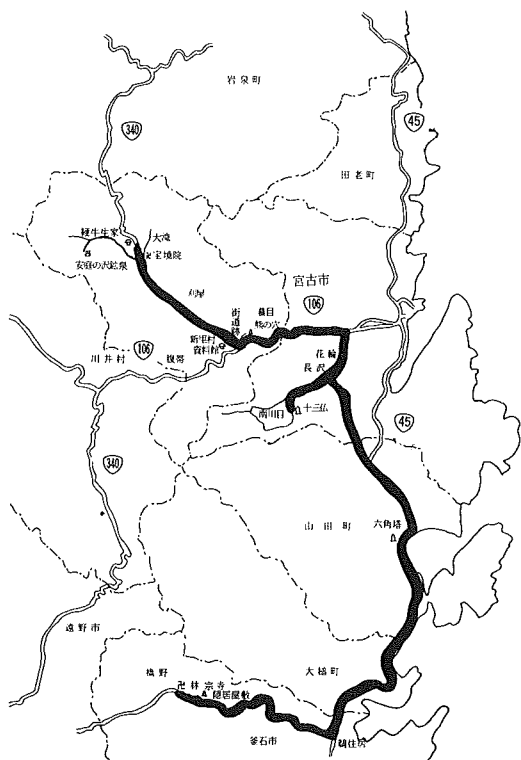
南部藩時代においては、三年に一度は冷害にみまわれて農作物がとれず、また、鞭牛和尚が開さくする以前の宮古街道は前述のとおり、危険な場所が多く、人や馬が通るのに困難をきわめ、毎年多くの犠牲者を出していました。

そのため、洪水や凶作が発生すれば、交通は途絶え、内陸からの食料の運搬が滞り、人々は飢えに苦しみ多くの死者がでたとされています。

鞭牛和尚は、このような時代に僧侶としての仕事だけでなく、



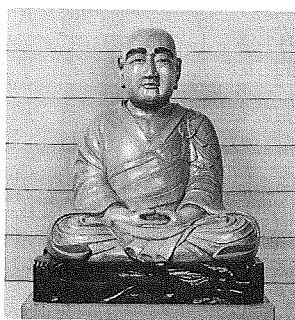
一般国道106号 暮目～平津戸間



鞭牛遺跡めぐりコース

人々の生活の障害を取り除くためにその基盤となる道路の工事に生涯をかけて、数多くの難所を開さくし、安全で円滑な「道」をつくることによって、この地方に住む人々に希望を与えとともに、地域発展の基礎づくりにも多大なる貢献をしました。

鞭牛和尚にとって、仏の道は、道路の開さくによって現実的な生活の利便に通じ、それは、社会の発展を阻害していた隘路の疎通であり、梗塞していた精神



鞭牛和尚の像

を展開することでもあったと言われています。

また、鞭牛和尚は、村民と一緒につるはしを振るいながら、「五文のローソクを灯して三文の徳をとれ」と教えたといわれ

ます。

なお、鞭牛和尚が道の開さくにたずさわったといわれるルートは別添図のとおりです。

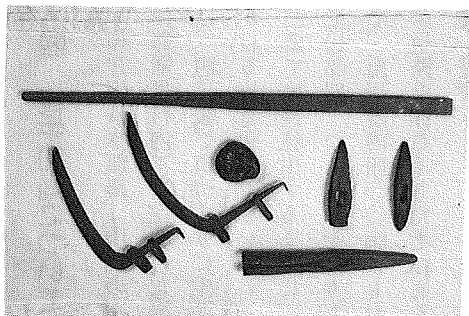
五 新里村民族資料館と宮古街道跡地

下閉伊郡新里村のＪＲ東日本・茂市駅前にある新里村民族資料館には、村の生んだ偉人としての鞭牛和尚に関する資料を集めて、展示公開しています。

このなかには、鞭牛生家の佐々木家に伝わってきた鞭牛使用の工具や、和井内湯本（安庭の湯として知られている鉱泉であり、鞭牛五一歳の時に発見した）を開いたときに、鞭牛が湯守勘之丞に託した湯本開山牌などの貴重な資料もあり、鞭牛の研究者、修学旅行の児童生徒、観光客が鞭牛について学習するよい場所となっています。

この資料館から１kmほど宮古方面に向かった茂市太長根には、宮古街道跡地が約八〇〇m

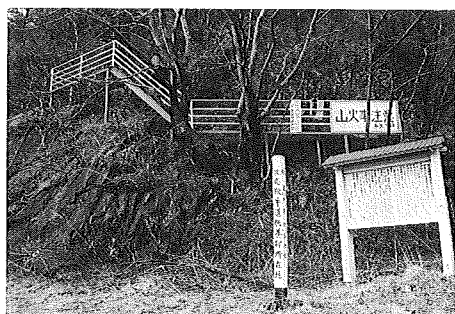
ほど残されており、茶屋跡などとともに、歴史の道として当時をしのぶ貴重な存在となっています。



鞭牛使用の工具



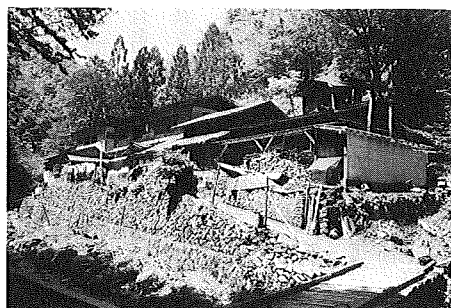
新里村民族資料館



牧庵鞭牛道供養碑所在地



湯本開山牌



安庭の沢鉱泉

六 鞭牛和尚以降の宮古街道

文政六年（一八二三年）、藤田武兵衛が藩の許しを得て七里塚の改修を行いました。

明治維新後、県は明治二五年（一八九二年）に継続事業として全線対象にした改修工事を行い、その結果、車馬の通行が確保されるようになり大正六年には定期バスの運行が開始されました。（当時の所要時間は約六時間）

大正八年に九道路法の制定に伴い、県道盛岡宮古線として認定され、さらに、昭和二十七年の新道路法の制定に伴い二級国道に指定されましたが、社会経済活動による交通量の増大に対応する抜本的な改良工事を行うまでには至りませんでした。

同三八年一級国道に昇格し、同四〇年に一般国道一〇六号として指定され、同三十七年度から本格的な改築工事が始まり、全

区間の約六割が直轄施工区間として整備が図られました。

とりわけ、昭和四五年の岩手国体にむけて一層整備が進み、その後、難工事箇所への施工も進み、昭和五三年に全線完成しました。

この結果、自動車による所要時間は約二時間前後と大幅に短縮され、社会経済の活動の向上に大きな役割を果たしてきました。

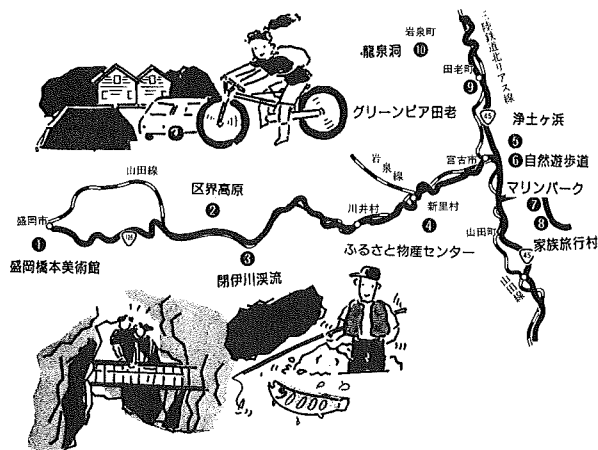
七 岩手県広域観光ルート「サンライズルート」

前述のごとく、一般国道一〇六号はその前身である宮古街道の時代から県都盛岡と沿道の中心である宮古を結ぶ歴史ある基幹道路であるとともに、沿線地域には各地域に根ざした遺跡・史跡が点在しています。

県内には、八幡平十和田国立公園や花巻温泉、平泉中尊寺、

サンライズルート

太平洋のさざ波を
BGMにして
海岸美をたっぷり堪能。



高山植物の宝庫である早池峰国立公園、さらには陸中海岸国立公園など多彩な観光地が点在しています。

県では、これらの多彩な観光資源を有効に活用し、点在する観光資源、施設等を連結し、相互に関連性を持たせた広域観光ルート（岩手県広域観光ルート）八ルートを設定し、各々名將を付して標識や看板の整備を図ってドライバーや観光客に分かりやすく円滑な移動に資するよう計画しています。

とりわけ内陸部の観光地と沿岸の観光地を連結するルートとしての一般国道一〇六号は、映画「喜びも悲しみも幾年月」で有名な白亜のトドヶ崎灯台に代表される、朝日が最も早く昇る本州最東端をイメージした「サンライズルート」として位置づけられているところです。

沿線の主な観光地を次に紹介します。

区界から一般国道一〇六号に

沿って流れ宮古湾にそそぐ「閉伊溪流」は、アユ・イワナ・ヤマメの宝庫として溪流釣りの名所であり、秋の紅葉は見応えがあります。

また、陸中海岸を代表する景観で約三〇〇年前に霊鏡という僧が「さながら極楽浄土の如し」と称賛したことから名がついたと言われる「浄土ヶ浜」は、白色に近い石英粗面岩でできた半島として年間約一四〇万人が訪れて、海水浴や観光船による島めぐり、さらには船上からのウミネコの餌づけ等で楽しまれています。

さらに、岩泉町には高知県の竜洞、山口県の秋吉洞と並ぶ日本三大鍾乳洞の一つである「竜泉洞」があり、地底湖の深さは推定一二〇m、透明度四〇・五mは世界一を誇り、訪れる年間約四五万人の観光客を魅了しています。

それ以外にも多くの観光施設やレクリエーション施設が存在

しております。

また、一般国道一〇六号の間地点にあたる新里村区界には、平成五年四月に第一回の登録をうけた「道の駅 区界高原」（ビーフビレッジ区界）が設置されております。

この施設は、盛岡市と宮古市を結ぶ国道の中継基地として道路利用者のサービスのための駐車場とトイレを整備し、さらに、地元特産品や短角牛の肉を使ったステーキ等を提供するレストランがあり、使いやすい道路空間として、利用者に喜ばれています。

地元川井村としてはこの施設を地域活性化の核として位置づけており、今後村の観光や地域の振興において大いに期待されているところです。

八 最後に

一般国道一〇六号は、内陸部と沿岸地域との社会経済活動の大動脈として、さらには北東北

の観光拠点をめざすための重要な広域観光ルートとして、先人たちの当該路線に対する熱き思いを胸に日々安全かつ円滑な交通がはかれるよう努力しております。

また、この宮古・盛岡間の道路は、その重要性から、広域道路「交流促進型」に位置づけられ、さらに太平洋と日本海を結ぶ「地域連携軸」を形成する路線として一層規格の高い道路としての整備を目指しております。

以上で、紹介を終わらせていただきますが、本県には「宮古街道」の他にも由緒ある旧街道が一般国道として重要な機能を果しております。

本県にお出での際は、長期滞在してじっくり本県の風土や人情にふれるとともに、さらに道路事情についても視察していただければ幸いです。

（新里村民族資料館の問い合わせ先は新里観光協会 ☎〇一九三―七二二―三三―又は新里村役場 ☎〇一九三―七二二―二一―まで）

時・時・時・時・時・時……

世界の動き		月・日	事 項
2・20		3・4	○スイスでアルプスの道路から外国のトラックを締め出すかどうかの国民投票があり、締め出し賛成派が五一・九%を占め、反対派をわずかに上回った。アルプス越えの外国トラック便は、一〇年以内に鉄道輸送に切り替えられる。 ○中国国家统计局が一九九三年お国民経済統計を発表。国内総生産（GDP）の伸び率は前年比で一三・四%。これは九二年の同一二・八%に続き、二年連続の大幅上昇。 ○米商務省の発表によると、九三年第四・四半期（一〇―十二月）の国民総生産（GDP）の実質成長率は、季節調整済みの第一回改定値で前期比年率換算七・五%となった。これは四半期としては一九八四年第一・四半期以来、約一〇年ぶりの高い成長率。米政府は景気加熱感の広がりを警戒している。 ○クリントン米大統領が包括貿易法スーパー三〇一条を復活する大統領令に署名。適用期限は九四・九五の二年間、対象はすべての貿易相手国としているが、当面は対日圧力の手段として使うとみられている。 ○米商務省発表の一九九三年の国際収支統計によると、昨年の経常収支は一、〇九二億四、一〇〇万ドルの赤字。前年比六四・五%の大幅増で、八八年以来の高水準。貿易赤字は同じ三七・八%増。
国内の動き		月・日	事 項
15		3・17	○改正政治改革関連四法が参院本会議で可決、成立した。細川護熙首相と河野洋平自民党総裁が合意した修正内容を盛り込んだもので、今後は、選挙の区割りの決定が焦点になる。 ○食糧庁が国産の政府米三万トンを追加供給する方針を発表。各地で起きているコメの品薄状態を解消。コメ騒動を鎮静化するのが狙い。 ○東京地検特捜部が衆院本会議での逮捕許諾議決と、東京地裁の逮捕令状発布を受けて、同地検に出頭した前建設相・中村喜四郎容疑者（四四）をあっせん収賄容疑で逮捕。 ○携帯用、自動車用など移動電話の日本市場解放をめぐる日米の対立は、神崎郵政相とモンデール駐日米大使の会議で合意し決着した。日本移動通信が米モトローラ方式の利用者増加を目的に同方式に基づく基地局の建設を前倒して進めることを約束、日米両政府が三ヶ月ごとに、これを点検する。 ○通産省と欧州委員会は、一九九四年中に日本から欧州連合（EU）域内に輸出される自動車台数の上限について、九三年比〇・四%増の九八万四、〇〇〇台とすることと合意。両者はEU域内の景気は回復基調にあるが、自動車需要の急激な伸びは望めないとの見方で一致した。
道路行政の動き		月・日	事 項
3・1			○徳島自動車道（脇町―藍住）三三・一km供用開始。

編集雑記

スペースシャトルの飛行士は、アメリカ軍人が多かった。それだけ危険が伴ったのであろう。最近では飛行体として安定したせいか、民間人や自国人以外にも搭乗を許すようになった。一昨年から、日本人科学者が宇宙で実験をした。その人M氏は暗黒の空間にただ一つ、五色に彩られて浮ぶ地球の美しい姿に見とれたという。と同時にその地球がガラス細工のように、ちよつと無理すると碎けてしまう脆いもののように見えたそう。だから地球の自然を大切にしなければならないと訴えかける。

地球は宇宙のオアシスであるとか、地球を見て神の存在を認識したとかの話は、それまでの宇宙飛行士がしばしば口にしていて、だがオアシスや神と言われても、欧米人の思惟から出た言葉である。日本人がこの喩えをきいて、共感したかどうか疑問である。東洋は東洋、西洋は西洋、民族はそれ／＼の風土の中から感性を育て、来た。だからM氏が日本人の感性をもって、地球をどう説明するか興味があった。

M氏はこうも言っている。「宇宙から見ると、地球の日没に相当する地域が一瞬赤く輝くときがある。その赤い部分は地球をとりまく、薄い膜のような大気層の中だけの現象である。大空を真赤に染めて日が沈むあの夕焼空も、宇宙から見れば極く薄い膜の中の出来事に過ぎない。地球からこの空気層を取ってしまうと、他の惑星と同じように荒涼たる星になってしまう。だからこの薄い膜を、大事にしなければならない」と。

夕焼小焼で日が暮れて、山のお寺の鐘がなる」という童謡風景は、日本人の心の襷に刻まれた心象の一つである。だから道路の写真コンクールでは、必ずと言っていいくらいこのような写真が入選する。日本人なら誰れもが持っているこの感性を揺さぶるように、M氏は語りかけるのである。

日本人の心の襷は、漢字を通じ古代支那学によって醸成されて来た。歴史年表を見ると紀元前何千年、黄河流域で文字が発明された頃、日本列島は縄文文化以前の、空白の時代になっている。記録すべき独自の文字がなかったから、仕方がない。

さて、空気だが。近代になって科学的に酸素、窒素と微量の元素から成る混合物と分析

されても、私達の日常生活に影響するところはない。自然にあるものは、どのような成分で出来ていることよりも、人に働きかける作用の方が大事である。古代支那学の代表的書物易経を見ると、人々に吉凶禍福をもたらす自然現象として天と地、火と水、山と沢、雷と風の八つを選んでいて、これを八卦という。その八卦の中に風がある。易経が作られた古代にあって、無色透明の空気を認識することは無理なことだったろう。たゞ高い山に登り、深い谷に降りると息苦しくなることから、これを氣と言ひ、その氣の動く作用を名付けて風と言った。風は省略体風と虫との合字のようである。風は限られてあるもののマーク、虫は空気の中を飛ぶ動植物を総代したものである。虫の字を入れることによって、空気的作用がより明確となった。

しかし高温多湿の風土の中にある島国日本は、風の字を発明した中国人以上に風に対して敏感である。そして、風の表現も多岐に亘る。その多様さが風の神というように、自然現象と信仰を結びつけるきめのこまかい感性を育て、来たのである。

(経)

5月号の特集テーマは「過積載対策」の予定です。

月刊「道路行政セミナー」

監修：建設省道路局

発行人：中村 春男

道路広報センター

〒102 東京都千代田区一番町10番 6 一番町野田ビル 5 階 TEL 03(3234)4310・4349

定価700円(本体価格679円)

<年間送料共8,400円>

FAX 03(3234)4471

〔政府刊行物サービスセンター取扱〕

㈱建設総合資料社

〒101 東京都千代田区西神田 3-7-7

文祥西神田ビル

電話 03-3262-5788