

巻頭言

ITS時代の交通管理

渡邊 修自 1

エッセイ

備えあれば憂いなし

岡山 和生 3

特集／沿道整備促進のための支援措置

沿道整備促進のための

支援措置の詳細について

道路局路政課
・道路環境課

5

沿道環境対策に係る

税制上の特例措置について

荒井 寿夫
井熊 亨夫

11

有線テレビジョン放送施設の

道路占用の取扱いについて

道路局道路
利用調整室

32

平成七年度に言い渡された判決について(その一)

道路局道路
交通管理課

36

道路管理事務に係る事例研究

震災時における緊急輸送道路の確保

道路局路政課

49

道路管理事務担当者便り

吉田口登山道(一般県道富士上吉田線)の管理

山梨県
道路維持課

54

地域活性化促進道路事業

長崎県における「地域活性化促進道路事業」

長崎県
道路建設課

60

時・時・時

68

ITS時代の交通管理

渡邊 修自



幅員が十分あり、線形が良好な道路上で、天候にも全く問題がない場合でも、交通事故が起きる。先にも積過ぎのトレーラーが高速道路上で事故を起こし、隣接する国道にまで類を及ぼした例があった。

また渋滞している車列の最後尾に、居眠り運転の車が突込んで来る例も絶えない。このような場合、被害を受けるのは殆んど善良な市民である。

最近では、様変わりする社会を反映して、携帯電話使用中の事故も多いと聞く。これ等の事例は、事故原因の中に人に起因する要素がまだまだ多いことを示している。

人に起因するものを減らすには、電気に関する技術を応用すれば、と言うことで、これまでに多数の試みがなされて来た。高速道路では、既に軸重の自動測定がなされているし、大型貨物車に前車との

車間距離が急速に狭まる場合の警告装置をつけたものも出て来た。このような技術の進展は、大いに歓迎するところである。

最近の電子技術は、事故防止に止まらず、一昔前には考えられないようなことが出来るようになった。つまりITSの時代が近付いたのである。

我が国で最初に着手されたものは、道路及び交通に関する情報の伝達であった。ラジオ情報、路上の道路情報板の設置から、さらにカーナビゲーションへと進んでいるが、将来は車と道路の間での相互通信の方向に進むであろう。ただし一人で運転している場合の視覚情報には危険性もあり、音声による情報の双方向通信も、当然研究すべきであろう。ただこの場合も、携帯電話とは異なる安全な工夫がなされる必要がある。

次に考えられているのは、運転を援助するシステムである。前述の前車急接近警告装置をさらに発展させて、愈々の場合には自動的にブレーキを掛けるようにすることも必要であろうし、路上の落下物或は前方の事故の警告も、それらの事象発見が素早くできるようなれば可能であろう。急な見通しの悪いカーブでの対向車有りの警告も、もとより可能である。

さらに、有料道路における通行料金の自動徴収の技術が研究されている。車に一定のICカードを入れた車載器があれば、路上アンテナとの通信によって、料金を自動的に計算し、引き落とす方式である。この技術が完成し、全車が必要な機器を備える時代になれば、料金所の渋滞は解消されるし、或は大都會都心部を囲むゾーンでロード・プライシングを行うことも可能となろう。

最後に今土木研究所で研究されている自動運転、或は高度物流化システムがある。実用化までには、かなりの時間を要するものと思われるが、着実な基礎研究の進展に期待したい。

以上ITSで考えられているものの触りを述べたが、問題は車と道路がこのような高度の機能を備えることとなった時代における交通の管理を、如何にするかである。

前方の渋滞や事故、落下物の存在があれば、速度

規制を細く変化させることのできる可変標識の設置とその実際の運用の問題があり、料金の自動徴収では、全車が機器を備えるまでの間の、非設備車との混在をどのように処理するのか、またその際の交通の誘導や禁止行為をどのようにするのか等を考えなければならぬであろう。

また情報伝達により、経路を誘導するとすれば、当然関係各道路の交通状況がリアルタイムで把握されていて、それが誘導に反映されなければならないまい。さらに自動運転においては、車列への参入或は、離脱方法の技術はでき上っているとしてみても、一般の車群と間での完全の円滑をどう確保するかもあろう。以上を要するに、高度の電子技術が応用される時代には、それに即応した交通管理のあり方が十分検討されていなければならないのである。速度規制その他の交通規制、さらに交通の状況が変化した場合のそれらの変更や復帰などが、必要なマニュアル（それらの自動化も含めて）が、必要なのではないだろうか。道路を管理する者は、すべからず高度の施設に対応するこれらの点についても研究を進め、関係方面の協力を得られるように努力し、道路交通の安全と円滑をはかり、国民から信頼される交通管理を行って欲しいのである。

(三菱重工業顧問)

沿道整備促進のための支援措置の詳細について

道路局路 政 課
道路局道路環境課

「幹線道路の沿道の整備に関する法律等の一部を改正する法律」（平成八年法律第四十八号）は平成八年五月二四日に公布されたが、今般、「幹線道路の沿道の整備に関する法律等の一部を改正する法律の施行期日を定める政令」（平成八年政令第三百七号。平成八年一〇月二五日公布。）を制定し、同法の施行期日を平成八年一月一〇日に定めるとともに、「幹線道路の沿道の整備に関する法律施行令等の一部を改正する政令」（平成八年政令第三百八号）及び「幹線道路の沿道の整備に関する法律施行規則の一部を改正する省令」（平成八年建設省令第十五号）を制定し（いずれも平成八年一月二五日公布）、同法の施行に伴う関係政省令の規定の整備を行ったところである。

今般の法改正は、従来から道路交通騒音により

生ずる障害を防止するため、バイパスの整備、遮音壁の設置、沿道整備計画制度による沿道地区の総合的整備等の施策を逐次実施してきたところであるが、道路交通騒音の著しい区間が未だ多数残されている等、道路交通騒音をめぐる状況は依然として厳しいものであることや、さらに、平成七年七月には国道四三号及び阪神高速道路の騒音等の訴訟に係る最高裁判所判決が出され、本件道路の環境対策について「なお十分な効果を上げていくとまではいえない」として、騒音等による被害について道路管理者の瑕疵責任が認められたことなどにかんがみ、道路交通騒音の著しい幹線道路において、道路構造の改善等を進めるとともに、その沿道においても、まちづくりと一体となった沿道環境の整備を図り、道路交通騒音により生ず

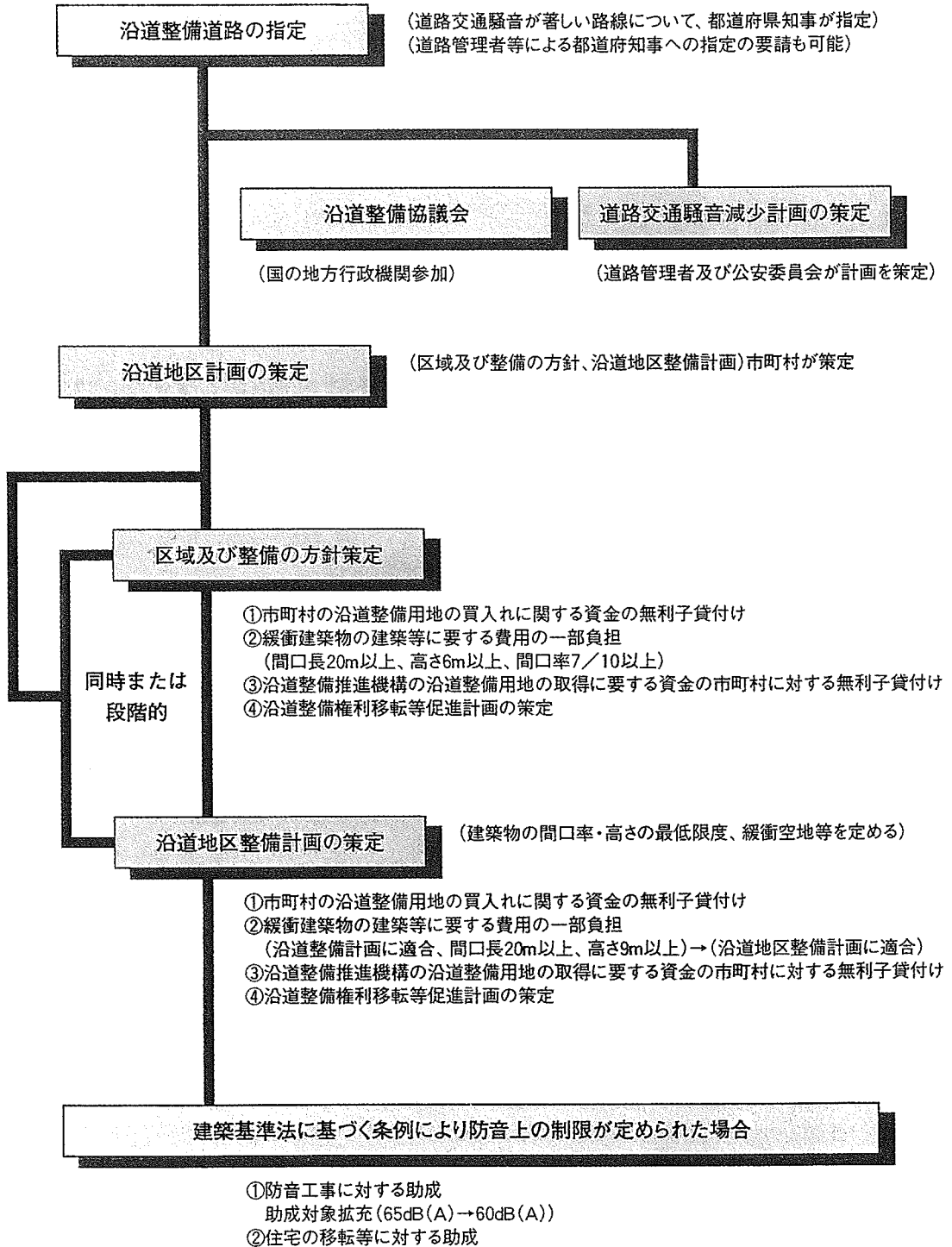
る障害の防止と沿道にふさわしい土地利用を実現しようとするものである。（参考一）

本稿においては、今般の法改正による改正後の「幹線道路の沿道の整備に関する法律」（昭和五五年法律第三十四号。以下「法」という。）による沿道整備促進のための助成等を中心として、その詳細について紹介することとする。

一 土地の買入れに関する資金の貸付け について

法第十一条の規定による市町村の土地の買入れに対する国の無利子資金の貸付制度については、今般の法改正により、沿道地区計画の区域の全部又は一部について沿道地区整備計画を定めることができなない特別の事情があるときは、当該区域の

参考1 改正沿道法のスキーム

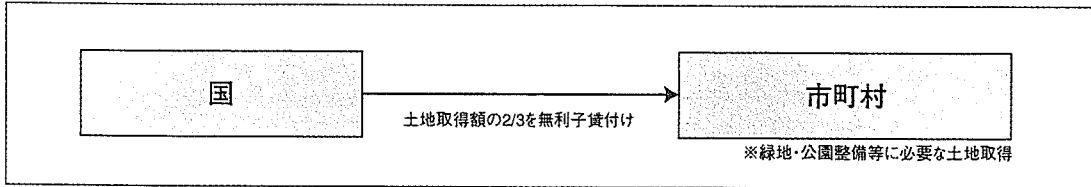


参考 2 市町村等の土地の買入れに対する支援措置

①市町村の沿道整備用地買入れに関する資金の無利子貸付け

選定された沿道地区計画に従い緑地や公園などを適切に整備するなどのまちづくりを進めるため、市町村に対し土地取得に関する無利子貸付けを行います。

注)沿道整備用地の買入れ資金の無利子貸付けに係る対象区域を拡大し、沿道地区整備計画のない区域であっても、沿道地区計画があれば貸付けが行われることとなりました。



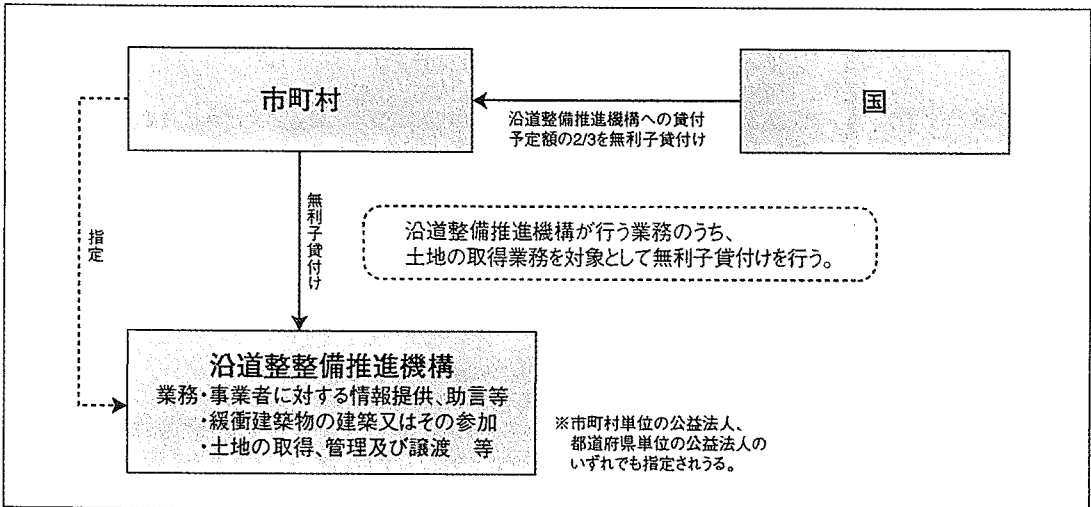
②沿道整備推進機構の概要

沿道の整備をスムーズに進めるため、多くの市町村で設立されているまちづくり公社など、まちづくりの推進のための公益法人をコーディネーター役、かつ、事業の実施主体として活用し、必要な助成を行うこととしました。

●沿道整備推進機構とは、次の業務を行うものとして市町村長が指定する公益法人です。

- イ. 沿道整備事業を行う事業者への情報提供、助言等まちづくりのコーディネイト
- ロ. 緩衝建築物の建築又はその参加
- ハ. 沿道整備用地の取得、管理及び譲渡 等

■沿道整備推進機構による土地買取りに対する無利子融資制度を創設します。



■沿道整備推進機構による土地買取りに対する税制上の特別措置を創設します。

沿道整備推進機構が沿道地区計画の区域内で沿道整備用地を取得する場合の措置

- ①個人の長期譲渡所得に係る軽減税率の適用又は法人の5%重課の適用除外
- ②1,500万円特別控除
- ③特別土地保有税(取得分、保有分)の軽減(2/3を減額)

全部又は一部について沿道地区整備計画を定めることを要しないこととされたことから（法第九条第五項）、沿道地区計画の区域内であれば、沿道地区整備計画が定められていない区域においても、市町村の土地の買入れに対して国が無利子資金を貸し付けることができることとした。

また、市町村長の指定する沿道整備推進機構による土地の買入れに対しても、国は市町村を通じて無利子資金を貸し付けることができることとした。（参考2）

二 緩衝建築物の建築等に要する費用の負担について

法第十二条の規定による緩衝建築物の建築等に要する費用の負担制度については、次の二点について拡充した。（参考3）

- ① 建築物の詳細な計画が定まっている沿道地区整備計画の区域内の緩衝建築物については、当該沿道地区整備計画に適合していることをもって、道路管理者が建築費の一部を負担することができること。

- ② 建築物の詳細な計画（沿道地区整備計画）は定まっていなくとも、沿道地区計画（整備の方針）に適合し、かつ、一定の緩衝建築物の基準に適合する建築物（高さ要件を九メートル六メートルに緩和）については、その建築費の一

三 防音構造化の促進等について

部を負担することができること（図1）。

法第十三条第一項の規定による防音工事助成に

□ 改正前

- 沿道整備計画に適合
- 高さおおむね 9 m 以上
- 間口長 20 m 以上
- 耐火構造等

■ 改正後

- 沿道地区計画（区域方針）に適合
- 高さおおむね 6 m 以上
- 間口長 20 m 以上
- 間口率 7 / 10 以上
- 耐火構造等

（沿道地区整備計画の区域以外の沿道地区計画の区域内）

- 沿道地区整備計画に適合
- 耐火構造等

（沿道地区整備計画の区域内）

図 1

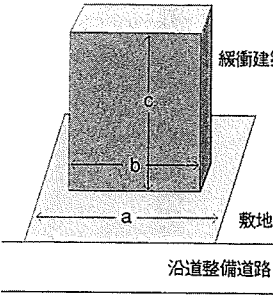
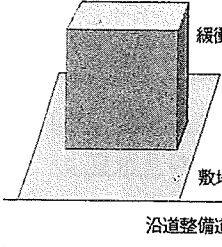
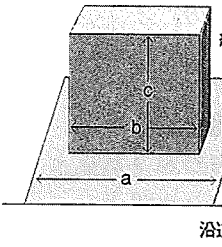
については、国道四三号最高裁判決でも防音工事助成を行った原告に対しては損害賠償の減額を認められる等、防音工事助成の役割には一定の評価がなされていることから、沿道整備施策拡充の一環

参考3 緩衝建築物の建築等に対する支援措置

この支援制度は、「沿道地区計画区域」内の土地に、騒音が背後へ通り抜けないような建物(緩衝建築物といひます)を建てるときに、その建築費等の一部を道路の管理者が負担するものです。

●緩衝建築物の建築費助成に係る対象区域の拡大・助成要件を緩和し、税制上の特別措置(割増償却)を創設(租税特別措置法)します。

■建築費助成の対象となる緩衝建築物の比較(法改正前と改正後)

改正前	<p>沿道整備計画の区域内</p>  <p>緩衝建築物</p> <p>敷地</p> <p>沿道整備道路</p> <p>沿道整備計画に適合しかつ、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・b/a(間口率)=7/10以上 ・c(高さ)=9m以上 ・b(間口長)=20m以上
改正後	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="width: 45%;"> <p>1. 沿道地区整備計画の区域内</p>  <p>緩衝建築物</p> <p>敷地</p> <p>沿道地区整備計画に適合する建築物</p> <p>沿道整備道路</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p>2. 沿道地区計画の区域内(沿道地区整備計画の区域を除く。)</p>  <p>緩衝建築物</p> <p>敷地</p> <p>沿道整備道路</p> <ul style="list-style-type: none"> ・b/a(間口率)=7/10以上 ・c(高さ)=6m以上 ・b(間口長)=20m以上 <p>※沿道法の施行規則を改正して高さ要件を緩和する予定。</p> </div> </div>

■緩衝建築物の建築を誘導するための税制上の特別措置を創設します。

沿道地区計画の区域内で取得される一定の緩衝建築物に対する割増償却(5年間 15%)

として、防音工事助成の対象道路についての夜間の道路交通騒音の大きさの要件を拡充した。(参考4)

また、法第十三条第二項の規定による移転・除却助成は、沿道地区整備計画の区域内で、条例により防音上の制限が定められている区域内に現に存する人の居住の用に供する建築物等の所有者が、当該建築物等が老朽化していることにより防音構造とするための工事に要する費用が著しく高額になる等の理由により、当該建築物等を移転し、又は除却する場合に、道路管理者がその費用を助成することができることとするものである。

四 法改正に関連する税制上の特別措置について

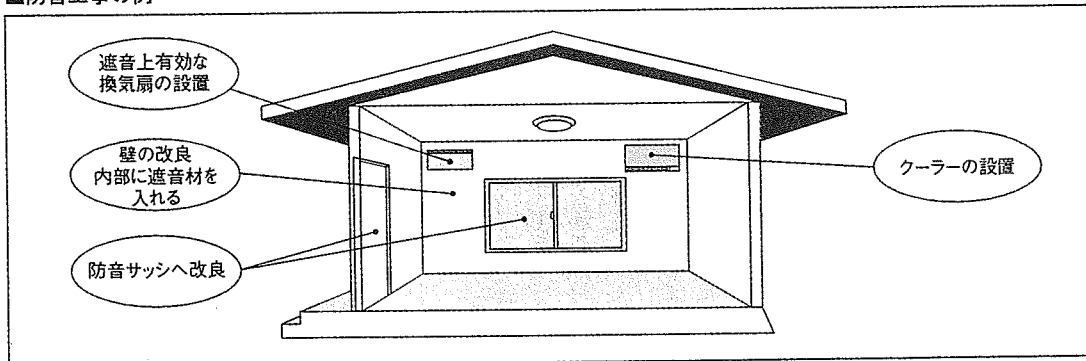
平成八年度税制改正においては、法改正と併せて、道路交通騒音の著しい幹線道路の沿道において、まちづくりと一体となってより良い沿道環境の整備を図るため、緩衝建築物の建築促進、沿道整備推進機構の用地取得の円滑化、沿道整備権利移転等促進計画に基づく円滑な権利移転等の促進による適正かつ合理的な土地利用の実現の観点から、税制上の特別措置を講ずることとしている。(特別措置の詳細については、11頁以降を参照。)

参考4 住宅の防音工事等に対する支援措置

①防音工事に対する助成

この支援制度は、「沿道地区整備計画区域」の中に建っている住宅を、防音上有効な構造（防音構造といいます）を改良するときに、その工事費の一部を道路管理者が助成するものです。

■防音工事の例



●防音工事に係る助成条件が緩和されました。

■防音工事助成に係る助成要件の緩和

助成要件																					
<改正前>	<改正後>																				
夜間の道路交通騒音の大きさが65ホン以上である居室を有すること。	夜間の道路交通騒音の大きさが60ホン以上である居室を有すること。																				
緩和																					
助成額(従前どおり)	改良工事費の限度額 (単位:万円)																				
防音工事助成の対象となる改良工事費× $\frac{3}{4}$ (但し、右表が限度額です。)	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="font-size: small;">対象定数</th> <th>1室</th> <th>2室</th> <th>3室</th> <th>4室</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="font-size: small;">住宅の構造</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">木造</td> <td>180</td> <td>260</td> <td>370</td> <td>440</td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">RC構造</td> <td>100</td> <td>150</td> <td>210</td> <td>250</td> </tr> </tbody> </table>	対象定数	1室	2室	3室	4室	住宅の構造					木造	180	260	370	440	RC構造	100	150	210	250
対象定数	1室	2室	3室	4室																	
住宅の構造																					
木造	180	260	370	440																	
RC構造	100	150	210	250																	

②住宅移転等に対する助成

防音工事に係る助成条件を緩和するとともに、防音工事を行うことが困難又は不適当な場合に行う住宅の移転等に対し、その費用の一部を助成する制度を創設します。

沿道環境対策に係る 税制上の特例措置について

荒井 寿夫[※]
井熊 亨[※]

はじめに

これまで、沿道環境対策に係る支援措置については、幹線道路の沿道の整備に関する法律（以下「沿道法」という。）に基づき、緩衝建築物の建設、防音工事に対する道路管理者の予算助成措置等が講じられてきたところであるが、税制上の特例措置については、沿道法が制定された昭和五五年以降はほぼ毎年に取り、市町村の土地買い取りや緩衝建築物の建築に対する特例措置の創設について税務当局と折衝を続けてきたが、既存の特例措置による対応で充分、制度創設の緊急性に乏しい等の税務当局の判断により、税制上の特例措置の創設については見送りとされてきた経緯があり、これまでは沿道環境対策に特化した税制上の特例措置

は講じられていなかった。

しかし、昨年七月七日に国道四三号訴訟に対する最高裁判決が下され、これを契機として沿道法の改正を行うとともに、国税・地方税に係る特例措置の創設について税務当局に対し税制改正を要望した結果、平成八年度税制改正において沿道環境対策に対する税制上の特例措置が講じられることとなった。

それに伴い、今般、租税特別措置法（以下「租税法」という。）、同法施行令（以下「租特令」という。）、同法施行規則（以下「租特規則」という。）及び地方税法附則がそれぞれ改正され、制度の概要が概ね固まったので、以下にその概要を記す。

なお、以下に述べる税制上の特例措置については、改正沿道法の施行と同じく一月一日から

施行されたところである。

一 税制上の特例措置

今般の租税法等の改正により、新たに創設された税制上の特例措置は次のとおりである。

1 国税

- ① 緩衝建築物の割増償却（五年間一五％）
- ② 地方公共団体等が沿道法第二条第二号に掲げる沿道整備道路（以下「沿道整備道路」という。）の沿道の整備のために行う一定の事業の用に供する土地等を、地方公共団体等に対し譲渡した場合の一、五〇〇万円特別控除
- ③ 沿道法第一三条の二第一項に規定する沿道整備推進機構（以下「機構」という。）に対し、

同法第一三条の三第三号の業務の用に供する土地等を譲渡した場合の個人の長期譲渡所得の課税の特例（以下「個人の長期譲渡所得の軽減税率」という。）の適用又は法人の土地の譲渡がある場合の特別税率（以下「法人の一般重課」という。）の適用除外

④ 沿道法第一〇条の四第一項の規定による公告があつた沿道整備権利移転等促進計画（以下「権利移転等計画」という。）に基づき同法第九条第一項に規定する沿道地区計画（以下「沿道地区計画」という。）の区域内で行われる土地等の買換え等について、特定の事業用資産の買換え特例（課税繰延割合八〇％）

⑤ 権利移転等計画に基づき同計画において遮音上有効な機能を有する建築物等の用に供することとされている土地を取得した場合の所有権の移転登記に係る登録免許税の税率の特例（本則五〇／一〇〇〇→二五／一〇〇〇）

2 地方税

① 権利移転等計画に基づき沿道地区計画の区域内において事業の用に供する土地の取得に係る不動産取得税の課税価格の特例（課税価格の一／五控除）

② 権利移転等計画に基づき沿道地区計画の区域内において事業の用に供する土地の取得に

係る特別土地保有税の非課税

③ 機構の土地の取得及び保有に係る特別土地保有税の税額の特例（税額の一／三控除）

④ 機構に対する土地等の譲渡に係る個人の長期譲渡所得に係る道府県民税及び市町村民税の課税の特例（税率の軽減）

二 特例措置の具体的な内容等

〔国税〕

(1) 緩衝建築物の割増償却

〔関係条文〕

租特法 第一四条第二項、同条第三項第七号、

租特令 第四七条第二項、同条第三項第七号

租特令 第七条第一六項、第二九条の四第一六項

租特規則 第六条第一一項第七号、同条第六項及び第七項、第二〇条の一八第一一

項第七号、同条第六項及び第七項

① 制度の概要

青色申告書を提出する個人又は法人が、沿道地区計画の区域内で遮音上有効な機能を有する建築物（緩衝建築物）で一定の要件を満たすものを新築し、又は新築されたものを取得し、これを事業の用に供した場合において、その事業の用に供した日以後五年間に限り、

○取得価格100 定額法 耐用年数10年と想定。なお、残存価格は無視した。

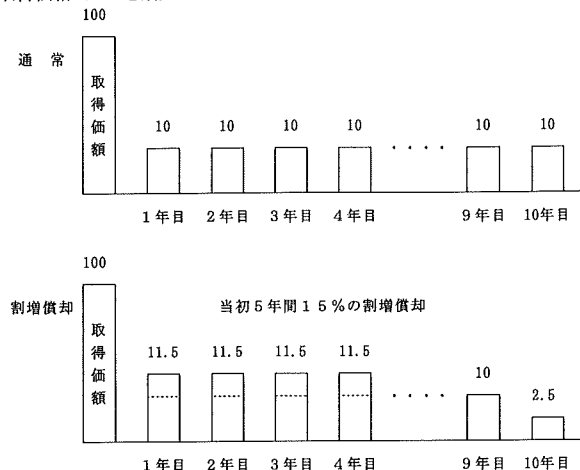


図1 通常の減価償却における償却費と割増償却における償却費

当該建築物に係る普通償却限度額と当該普通償却限度額の一〇〇分の一五に相当する金額の合計を損金算入することを認めるものである。（図1参照）

② 具体的な要件

本特例の対象となる緩衝建築物は、次の要件を満たすものとされている。

イ 沿道地区計画の区域内に建築されること
（沿道法第九条第二項に規定する沿道地区整備計画（以下「沿道地区整備計画」とい

う。)の定められた区域内に建築される場合は、当該沿道地区整備計画に定められた事項に適合していること)

ロ 建築基準法第二条第九号の二に規定する耐火建築物(以下「耐火建築物」という。)であること

ハ 沿道整備道路に面する遮音上有効な機能を有する壁の部分の長さの合計(以下「壁面の長さ」という。)の当該建築物の敷地の当該沿道整備道路に接する部分の長さに対する割合が一〇〇分の七〇以上であること(間口率が一〇〇分の七〇以上)

ニ 当該壁面の長さが二〇m以上であること(間口長が二〇m以上)

ホ 当該建築物の敷地の面積が五〇〇㎡以上であること

ヘ 当該建築物の建築面積が一五〇㎡以上であること

ト 当該建築物の敷地のうち日常一般に開放された空地の部分の面積の当該敷地の面積に対する割合が一〇〇分の二〇以上であること(空地率一〇〇分の二〇以上)

なお、自己の建築物のみでは間口長二〇m以上を満たさない場合においても、隣接する他の建築物のうち沿道整備道路に面する建築物(耐火建築物であるものに限る。)との間隔

が、

・ 間口長を合算する他の建築物が片側の一の建築物の場合は、当該建築物との間の距離が三m以下

・ 間口長を合算する他の建築物が両隣の建築物である場合は、両隣の各建築物との間の距離の合計が三m以下

である場合に、当該隣接する他の建築物の壁面の長さとして併せて二〇m以上あれば、前記二の要件を満たすものとみなされる。

③ 証明書

緩衝建築物を新築等した者が本特例の適用を受ける場合には、次の書類を確定申告書に添付することとされている。

イ 当該建築物に係る建築基準法第六条第三項の規定による確認の通知書の写し及び同法第七条第三項に規定する検査済証の写し

ロ 当該建築物の建築基準法第二条第一二号に規定する設計図書の写し

ハ 当該建築物が建築された沿道地区計画の区域に係る都市計画法第一四条第一項に規定する計画図及び計画書の写し

ニ イ及びロに掲げる書類のほか、当該建築物が税制上の要件(但し、敷地面積要件、建築面積要件を除く。)に該当する旨を証する書類

〔解説〕

● 本特例創設の趣旨

本特例は、通常の減価償却額以上の額の損金算入を認めることで、企業者の当該減価償却資産に対する投下資本を早期に回収可能とすることにより、優良な建築物の建築等の促進をその制度の目的とするものであり、緩衝建築物については、道路管理者が設置する遮音壁に代わって道路交通騒音の背後地への伝播を遮へいする効果を有するという点等に公益性を認め、建築を促進すべきと判断されたことから本特例が創設されたものである。

ただし、本特例は当初、道路管理者の予算助成と同一の要件を満たす緩衝建築物について特例を創設する旨の要望をしていたところであるが、税務当局の判断により、予算助成と異なる要件が付加されていることに留意する必要がある。

● 本特例の適用対象者について

本特例の対象としては、法人が事業用のビル(本社ビル等)を建設する場合、個人が賃貸マンション・アパート等を建設する場合の当該法人又は個人が適用を受けるケースが最も一般的な適用事例と考えられるが、例えば、

- ・ 新築された事業用ビルを新築の状態で取得し、事業の用に供した場合
- ・ 新築されたマンション一棟が本特例の要件

を満たしている場合に、当該マンションの一室を取得し、事業の用に供した場合の当該取得者でも本特例の適用は可能である。

● 予算助成における要件との相違について

本特例の要件と、道路管理者が予算助成を行う緩衝建築物の要件とは、概ね次の点が異なっている。(表1参照)

イ 沿道地区整備計画が定められた区域内に

表1 税制上の緩衝建築物の考え方

	割増償却の場合	1,500万円控除の場合	軽減税率の場合
区 域	沿道地区計画の区域	沿道地区計画の区域	沿道地区計画の区域
建築物の高さ	6 m以上	おおむね 6 m以上	おおむね 6 m以上
開口長	20m以上	20m以上	20m以上 沿道地区整備計画が定められている場合は定めなし
開口率	10分の7以上	10分の7以上	10分の7以上 沿道地区整備計画が定められている場合は当該計画に適合
耐火構造の要否	要	要	要
その他の要件	①建築面積150㎡以上 ②敷地面積500㎡以上 ③日常一般に開放された空地が10分の2以上	左記①～③に同じ	(特になし)
遮音上の効用の要否	不要	要	要
二以上の建築物の取り扱い	・合算可能なのは開口長のみ ・合算可能なのは両隣の建築物が上限	・間口長、開口率が合算可能 ・合算可能な建築物の数は限定なし(予算助成の考え方と同じ)	左記に同じ
予算助成要件との相違	要件、二以上の建築物の考え方が異なる	要件が異なる	予算助成における要件と同じ

建築される場合においても、間口長要件等が課されていること

ロ 敷地面積、建築面積、空地の確保といった要件が課されていること

ハ 隣接する他の建築物と併せて遮音上有効な機能を有すると認められる場合について、予算助成の場合は間口長要件等を合算可能な建築物の数の上限は特段定められていない

いが、本特例においては両隣の各一の建築物を合算できる上限としていること

ニ 隣接する他の建築物と併せて判定可能であるのは間口長要件のみであり、開口率等他の要件は自己の建築物及び当該建築物の敷地をもって満たす必要があること

ホ 背後地が公園、河川等であって住居が存しない場合(遮音上の効用を有しない場合)でも本特例の対象となること

このように予算助成と異なる要件が課されたのは、

- 平成七年度税制改正において、地区整備計画適合建築物、再開発地区整備計画適合建築物等に係る割増償却制度を廃止した趣旨に鑑みて、沿道地区整備計画適合という要件だけでは税制の創設は認められないこと
- 税制の恩典を受ける建築物は一定規模以上の建築物とすべきであり、間口長等の要件のみならず、敷地面積、建築面積等についての規模要件も必要であること
- 緩衝建築物は建築物の用途自体は何らの制限もなく、かつ、公共施設の設置等も義務づけられていないため、緩衝建築物単体に対し税制を創設するのは不可であり、公共の用に供される空地等何らかの公益的な施設と併せて建築する場合でなければ税制の

創設は認めがたいこと

- ・ 遮音上の効用を有しない場合を適用除外とすること等の取り扱いとすると、本特例の適用に関し税務署の判断事項が増加することとなり、全国一律の基準で税制を適用することが困難になる可能性があること

等の判断を税務当局が下したことになるものである。

また、建築面積要件、敷地面積要件、空地率要件については、既存の租税特別措置において付加されている要件を参考として数値等を算定したものであり、具体的には、

- ・ 敷地面積要件及び建築面積要件・租税法第三十一条の二第五項及び租特令第二〇条の二第三項及び第四項
- ・ 空地要件・租税法第四七条第一項第二号ロ(2)及び租特令第二九条の四第六項第二号と同様の数値としたものである。

なお、本特例の対象となるものは大半が沿道法に基づく道路管理者の予算助成の対象となるが、道路管理者の予算助成を受けることが税の適用の要件とはされていないため、道路管理者の予算助成を受けなくても本特例の適用は可能である。

● 「遮音上有効な機能を有する壁の部分」の算定について(図2参照)

遮音上有効な機能を有する壁の部分とは、「沿道整備道路に面する外壁が沿道整備道路の路面の中心から高さ6m以上である場合における当該外壁の部分(当該外壁の部分の高さ6m以下の部分に空隙がある場合を除く。）」とされている。

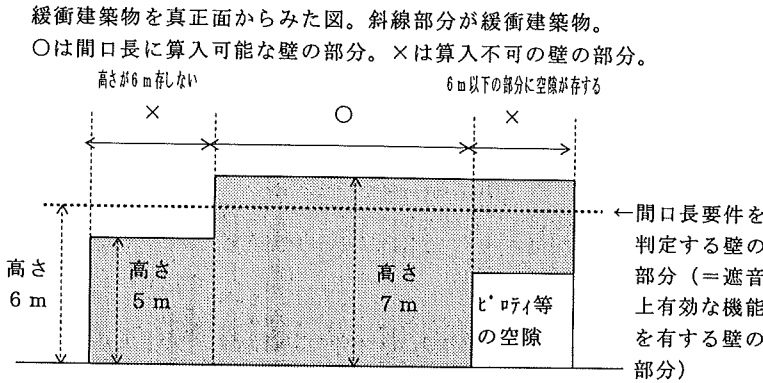


図2 遮音上有効な機能を有する壁の考え方

- これをもう少し具体的に述べると、
- a 建築物の外壁の高さが6m以上
 - b 当該外壁の6m以下の部分に空隙が存しない
- という双方の要件を満たす壁の部分についての、間口長さ、間口率の算定の対象となるというものである。したがって、建築物の外壁の高さが6m未満の場合の当該外壁の部分や、6m以上であっても6m以下の部分に空隙が存する外壁の部分は、間口長さ、間口率の算定にあたってその対象とすることができない。
- ここでいう「空隙」とはいわゆるピロティ構造等を指すものであり、ピロティ構造等であっても更に壁等により沿道整備道路と背後地の間が遮へいされている場合は空隙には該当しないことと取り扱われる予定であるが、当該「空隙」の定義については、別途、国税庁から各税務署に対し通達される予定である。
- なお、隣接する他の建築物と間口長を合算する場合における当該他の建築物の外壁も、前記 a・b の要件を満たす必要があることはいままでもない。(a・b の要件を満たさない他の建築物の外壁とは間口長を合算できない。)
- 念のため、間口長さ及び間口率の算定の根拠となる、「沿道整備道路に面する(遮音上有効な機能を有する)壁の部分の長さ」及び「建築物の

敷地の当該沿道整備道路に接する部分の長さ」とは、おの次の長さをいうものである。

・沿道整備道路に面する（遮音上有効な機能を有する）壁の部分の長さ

建築物の周囲の地面に接する外壁又はこれに代わる柱の面で囲まれた部分の水平投影の沿道整備道路に面する長さをいう。

・建築物の敷地の当該沿道整備道路に接する

(1) 割増償却の適用を受ける場合

下記のケースでCが割増償却の適用を受けようとする場合、間口長を合算できるのは最大でB及びDのみ。AはCからみたら隣接する建築物には該当しないため、合算できない。

① 建築物の間の距離

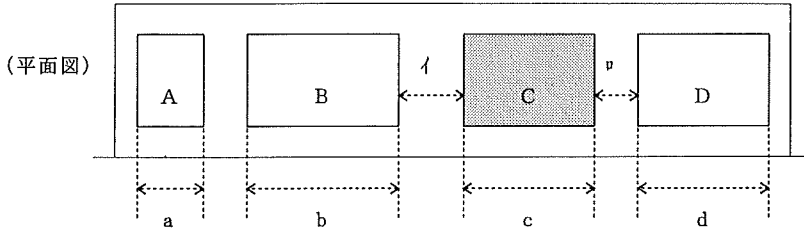
CがB、Dの双方と間口長を合算する場合：イ+ロ＝3m以内

CがB、Cの何れかと間口長を合算する場合：イ又はロが3m以内

② 間口長の計算

CがB、Dの双方と間口長を合算する場合：b+c+d＝20m以上

CがB、Cの何れかと間口長を合算する場合：b+c(又はd)＝20m以上



(2) 道路管理者の予算助成を受ける場合及び1500万円特別控除における場合

下記のケースでCが予算助成等の適用を受けようとする場合、間口長を合算できるのはA、B、Dと合算可能。(数の限定はない。)

更に間口率も合算して判定することが可能。なお、建築物の間の距離の考え方は割増償却の場合と同様。(下記の場合、イ+ロ+ハ＝3m以内)

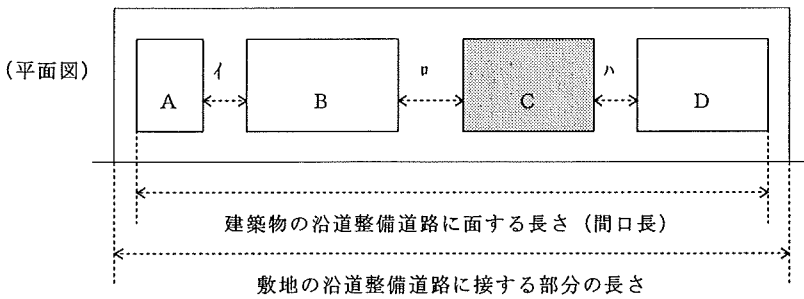


図3 隣接する他の建築物との間口長の合算について

部分の長さ

建築物の敷地の沿道整備道路に接する部分の水平投影の長さをいう。

●「日常一般に開放された空地」について

本要件は当初の要望時には課していなかった要件であるが、前述の通り税務当局の意向を反映した形で付加されたものである。

本要件の趣旨は、緩衝建築物の背後スペース等において、近隣住民のためのコミュニティスペースを設けて頂くとういうものであり、例えば、公共用通路、公園、緑地、広場等、歩行者が日常自由に通行し、又は利用できるものがある必要があると考えられるが、当該空地要件については、現在、関係機関とその取扱いについて調整中である。

なお、本特例にいう「日常一般に開放された空地」は、沿道法第九条第二項第二号にいう沿道地区施設たる公開空地、広場、公園等である必要はない。(沿道地区整備計画において沿道地区施設として定められている施設である必要はなく、任意に設ける空地で構わない。)

●隣接する他の建築物と間口長を合算する場合の留意事項(図3参照)

この場合の間口長の算定にあたっては、次の事項に留意する必要がある。

- a 他の建築物の外壁の部分のうち、高さが

六m以下の外壁の部分若しくは高さが六m以上であっても当該外壁の六m以下の部分に空隙が存している場合の当該外壁の部分は間口長の合算はできないこと

b 他の建築物は次の要件を満たすものであること。

・特例対象建築物に「隣接」していること
(したがって、両隣の建築物との合算が上限。隣の更に隣の建築物は「隣接」しないため合算不可。)

・隣接する建築物のうち、沿道整備道路に面しているものであること

・耐火建築物であること

・特例対象建築物との間の距離(両隣の建築物を合算する場合は、両隣の各建築物との間の距離の合計)が3m以下であること

c 特例の適用を受けようとする建築物と隣接する他の建築物との間の距離の長さは間口長に算入できないこと

なお、隣接する他の建築物と併せて判定することが可能であるのは、間口長要件のみであり、間口率要件等は自己の敷地及び建築物をもって満たす必要がある。

(2) 地方公共団体等が沿道整備道路の沿道の整備のために行う一定の事業の用に供する土地等を、地方公共団体等に対し譲渡した場合の一、五〇〇万円特別控除

【関係条文】

租特法 第四条の二第一項、同条第二項第七号、第六五条の四第一項第七号

租特令 第二二条の八第二二項、第三九条の五第一三項

租特規則 第一七条の二第一項第九号、同条第六項、第二二条の六第一項第九号、

① 制度の概要

地方公共団体又は機構が、沿道整備道路の沿道の整備のために行う一定の事業の用に供するために、沿道地区計画の区域内の土地等(土地又は土地の上に存する権利をいう。以下同じ。)を地方公共団体又は機構に対し譲渡した場合、当該譲渡した者(売主)である個人又は法人の譲渡所得から、一、五〇〇万円又は当該譲渡所得の金額(法人の場合は譲渡益相当額)の何れか低い金額を控除することを認めるものである。

② 具体的な要件

地方公共団体又は機構が、沿道整備道路の

沿道の整備のための次のイ〜ハに掲げる事業の用に供するために、沿道地区計画の区域内の土地等がこれらの者に買い取られる場合に、当該地方公共団体又は機構に対し土地等を譲渡した者に対し適用される。

イ 道路、公園、緑地その他の公共施設又は公用施設の整備に関する事業

ロ 都市計画法第四条第七項に規定する市街地開発事業、住宅地区改良法第二条第一項に規定する住宅地区改良事業又は流通業務市街地の整備に関する法律第二条第二項に規定する流通業務団地造成事業

ハ 遮音上有効な機能を有する建築物(沿道地区計画に適合する建築物で、沿道法施行規則第一四条第一項第二号(同条第二項の規定により適用される場合を含む。)及び第三号に掲げる要件に該当するもの(遮音上の効用を有しないものを除く。)(以下「緩衝建築物」という。)の整備に関する事業で次の要件を満たすもの

(a) その事業の施行される土地の区域の面積が五〇〇平方メートル以上であること
(b) 当該緩衝建築物の建築面積が一五〇平方メートル以上であること

(c) 当該緩衝建築物の敷地のうち日常一般に開放された空地の部分の面積の当該敷

地の面積に対する割合が一〇〇分の二〇以上であること

なお、機構が当該土地等の取得又は事業を行う場合は、地方公共団体の管理の下に行われている場合に限ることとされている。

③ 証明書

本特例の適用にあたって、売主は、確定申告の際に次の証明書を添付することとされている。

イ 地方公共団体が買い取りを行った場合

・ 地方公共団体の長の「当該事業が租特法第三四条の二第二項第七号又は第六五條の四第一項第七号に規定する事業である旨」を証する書類

・ 地方公共団体の長の「当該土地等を当該事業の用に供するために買い取ったものである旨」を証する書類

ロ 機構が買い取りを行った場合

・ 地方公共団体の長の「当該事業が租特法第三四条の二第二項第七号又は第六五條の四第一項第七号に規定する事業である旨」を証する書類

・ 沿道法第一三條の二第一項に基づき機構を指定した市町村長又は特別区の区長の「当該土地等を当該事業の用に供するために買い取ったものである旨」を証する書類

・ 市町村長又は特別区の区長の「当該土地等の買い取りをする者が機構である旨」を証する書類

〔解説〕

● 本特例創設の趣旨

今般の沿道法の改正により、沿道地区計画の区域内の土地の買い取り主体として、従来の市町村に加え、新たに機構を位置づけ、沿道地区計画の区域内で道路交通騒音により生ずる障害の防止等のために有効に利用できる土地の取得の促進を図ることとしたが、本特例は、当該土地の取得が、道路交通騒音の解決策の一環として重要な位置づけを有しており、現行認められている航空機の騒音対策に係る措置等と同等の公益性を有すると判断されたことから創設されたものである。

● 本特例に係る要件の基本的な考え方について

沿道法第一三條の三第三号に基づき機構が買い取る土地等の用途としては同法施行令第一一條に規定されているところであるが、これらと今回の特例の要件とは、概ね次の相違点が生じている。

イ 本特例は同条に規定された用途に供するための土地等の買い取り全てに適用されるものではないこと（例えば、上記イ〜ハに掲げる事業の代替地の用に供する土地等の

取得は、本特例の適用対象とはならない。したがって、機構等が沿道法に基づく無利子貸付を受けて土地等を取得する場合全てについて、本特例が適用されるものではない。）

ロ 緩衝建築物の整備に関する事業について、沿道地区整備計画の区域内であっても、間口長二〇m等の要件が付加されているとともに、施行区域の面積要件、建築面積要件、空地の確保等の要件が付加されていること

ハ 本特例においては、土地等の買い取りを行う主体のみならず、当該土地で緩衝建築物の建設等具体の事業を行う主体も規定され、更に当該主体は機構又は地方公共団体に限定されていること（機構が民間事業者へ土地を転売して、当該民間事業者が緩衝建築物の建設等具体の事業を行う場合の当該事業は、本特例の要件としての事業には該当しない。）

ニ 機構の買い取りについては、租特法上、地方公共団体の管理の下に行う場合に限定することが明文化されていること

ホ 本特例の対象となる買い取り主体等は機構又は地方公共団体とされ、買い取り主体等として都道府県も含まれていること

これらの相違点が生じた理由は、

・一、五〇〇万円控除の対象となる土地等の用途については公共施設等であるのが原則であり、今回は、公共施設等に加えて、緩衝建築物も対象とするが、原則に鑑みると、当該事業用地の代替地の取得まで対象とすることは認めがたいこと

・緩衝建築物は用途の限定もなく、単体では一、五〇〇万円特別控除の対象となる用途の適格性を備えているとは判断し難いことから、空地等の公益的施設と併せて整備することにより緩衝建築物に公共施設的な位置づけを持たせるとともに、民間事業者が建設する一般的な緩衝建築物との差別化を図る必要があること

・民間事業者が行う事業の用に供する土地等の取得に対して一、五〇〇万円特別控除が認められているのは希であり、税法上、土地等の買い取り主体及び事業主体を地方公共団体又は機構に限定することで、民間事業者を買い取り主体及び事業主体から除外すべきこと

・過去、民法第三四九条法人が行う土地等の買い取りについて一、五〇〇万円特別控除が認められたものは少なく、民法第三四九条法人たる機構が独自の判断で買い取るものを適用対象とすることは、他の一、五〇〇万

円特別控除の特例との並びから認めがたいこと

・市町村のみならず都道府県が沿道整備道路の沿道の整備を行うケースも想定可能であり、この場合にも一、五〇〇万円特別控除の適用を認めるべきであること

等の判断を税務当局が下したことによるものである。

そこで、

・機構及び市町村が沿道法に基づき行う土地買い取りのうち、代替地の買い取りは本特例の適用除外とする

・緩衝建築物については空地要件等の要件を付加することで、機構が行う事業と民間が行う事業に差を設けるとともに、機構の行う事業に税制上の特例措置を講ずる適格性を備え付ける

・機構が地方公共団体以外の第三者へ土地等を転売する場合は、本特例の適用除外とする

・機構が行う土地買い取り等については、地方公共団体が管理する場合に限ることを租特法の条文に明文化することで、機構の公益性をより明確化する

等の措置を講ずることとしたものである。

●緩衝建築物の整備に関する事業について

本特例の対象となる「緩衝建築物の整備に関する事業」とは、沿道法施行規則第一条第一

項第二号及び第三号に規定する建築物の整備を図るものであり、更に、事業区域の面積要件、建築面積要件、空地要件が付加されている。(基本的には、割増償却の対象となる緩衝建築物と同様の要件。)(表1参照)

本事業については次の事項に留意する必要がある。

・ここでいう緩衝建築物は、高さ六m、間口長二〇m、間口率一〇分の七以上で主要構造部が耐火構造という要件を満たす建築物であり、沿道地区整備計画の区域内であっても、当該要件を満たす必要があること(単なる沿道地区整備計画適合建築物は、本特例にいう緩衝建築物には該当しない。)

・予算助成においては、二以上の建築物の間隔が三m以内等の場合は、当該二以上の建築物を一の建築物とみなすことができることとされているが、これは本特例においても適用があること(この場合の間口長、間口率等の算定方法については、割増償却の対象となる緩衝建築物と異なり、現行の予算助成における考え方と同じ。)

・割増償却の対象となる緩衝建築物とは異なり、背後地が公園である場合等は遮音上の

効用を有しないとして緩衝建築物には該当しないこと

なお、空地要件の取扱いについては、割増償却と同様に関係機関とその取扱いについて協議中である。

●**買い取りを行う主体と事業を行う主体の同一性**
本特例の適用にあたっては、土地等の買い取りを行う主体と公共施設整備事業等を行う主体は機構又は地方公共団体に限定され、土地等の買取り、又は事業の実施の何れか又は双方を民間事業者が行うことを排除されている。この場合において、買い取り主体と事業主体は必ずしも同一主体である必要はなく、例えば、機構が買い取った土地等を更に地方公共団体が譲り受け、地方公共団体が前記②イ〜ハに掲げた事業を行う場合や、その逆の場合であっても本特例は適用可能である。

なお、既に述べたとおり、機構や地方公共団体が民間事業者へ取得土地等を譲渡し、当該土地等で当該事業者が事業を行うことを前提として行う機構や地方公共団体の土地等の取得に係る売主は本特例の適用はできない。

●**土地等の取得に関する沿道法に基づく無利子貸付との関係**

沿道法においては、市町村又は機構が沿道地区計画の区域内で一定の用途に供する土地を取

得る場合は、国（市町村）が無利子貸付を行うことができることとしているが、本特例は、当該無利子貸付を受けた買い取りでも、受けない買い取りでも、適用可能である。なお、無利子貸付を受けて行う買い取り全てについて本特例が適用されるものではないことに留意する必要がある。

●**売主の土地等の所有期間について**

本特例は、当該売買対象となる土地等に係る売主の所有期間が、長期（譲渡した年の一月一日現在で五年以上。以下同じ。）であっても短期（譲渡した年の一月一日現在で五年未満。以下同じ。）であっても適用可能である。

●**他の特例との適用関係**

長期所有土地等の譲渡の場合には、次に述べる「沿道法第一三条の二に規定する機構に対し、同法第一三条の三第三号の業務の用に供する土地等を譲渡した場合の個人の長期譲渡所得の軽減税率の適用又は法人の一般重課の適用除外」との併用が可能である。なお、権利移転等促進計画に基づく買換え特例と一、五〇〇万円特別控除とは併用できないこととされている（租税法第三四条の二第一項等）ため、何れか選択適用となる。

なお、居住用財産を譲渡した場合には、別途、税制上の特例措置が講じられている。

●**棚卸資産等の譲渡に係る適用について**

本特例は「譲渡所得」について特別控除を認めるものであり、例えば、不動産業を営む個人が事業として土地等を譲渡した場合の当該所得は事業所得に該当（不動産の継続的売買による所得で、事業から生じたと認められないものは雑所得に該当）するため本特例の適用はできない。

また、法人が棚卸資産たる土地等を譲渡した場合も同様に本特例の適用はできない。

(3) 機構に対し、沿道法第一三条の三第三号の業務の用に供する土地等を譲渡した場合の個人の長期譲渡所得の軽減税率の適用又は法人の一般重課の適用除外

【関係条文】

租税法 第三二条の二第一項、同条第二項第

二号、第六二条の三第四項第二号

租特令 第二〇条の二第二項第四号、第三八

条の四第一二項第四号

租特規則 第一三条の三第一項第二号ニ、第二

一条の一九第一項第二号ニ

① 制度の概要

通常、長期所有土地等を譲渡した場合、個人については当該譲渡に係る譲渡所得は、他の所得と区分して次の税率により分離課税さ

表2 長期譲渡所得の軽減税率等を適用した場合の個人と法人の土地譲渡益に対する税率等

(平成8年1月1日現在)

		特例を適用せず	特例を適用
個人	国税	譲渡所得に応じ20～25%	譲渡所得に関わらず15%
	地方税	譲渡所得に応じ7.5～9%	譲渡所得に関わらず5%
法人	国税	通常の法人税+5%の追加課税	5%の追加課税なし
	地方税	通常の法人税+5%の追加課税に税率(標準税率17.3%)を乗じる	5%の追加課税対応分が発生せず

れる。(租特法第三二条)

- ・当該譲渡所得が四、〇〇〇万円以下の場合
- 二〇%
- ・四、〇〇〇万円以上八、〇〇〇万円以下の場合 当該譲渡所得から四、〇〇〇万円を控除した金額に対し二五%
- ・八、〇〇〇万円以上の場合 当該譲渡所得から八、〇〇〇万円を控除した金額に対し三〇%

また、法人についても、法人の土地投機の抑制及び土地の供給促進の観点から、法人の土地譲渡益に対し、通常の法人税のほか、当該譲渡に係る譲渡利益金額に対し5%を乗じた金額が重課として特別課税される。(租特法第六二条の三第一項)

本特例は、沿道法第一三条の三第三号に掲げる業務を行う機構に対し、当該業務の用に供する土地等を譲渡した場合において、当該機構に対し譲渡した個人又は法人に対して課される所得税・法人税に係る税率が次のとおり軽減されるものである。(表2参照)

- ・個人の場合 長期譲渡所得の金額に関わらず一律一五%
- ・法人の場合 五%特別課税を適用しない

なお、平成九年一月一日以降の譲渡については、前記の軽減措置は個人の場合について次のとおり改正される。(法人は前記のとおり。)

- ・個人の場合 長期譲渡所得が四、〇〇〇万円以下 一五%
- 四、〇〇〇万円超 当該譲渡所得から四、〇〇〇万円を控除した金額に対し二〇%

② 具体的な要件

沿道法第一三条の二第一項に規定された機

構が同法第一三条の三第三号に掲げる業務として土地等を取得した場合には、本特例措置が適用可能である。

③ 証明書

本特例の適用にあたって、売主は確定申告の際に、次の証明書を添付することとされている。

○市町村長又は特別区の区長の「当該土地等の買い取りをする者が租特令第二〇条の第二項第四号又は第三八条の四第一二項第四号に掲げる法人(≡機構)である旨及び当該土地等が当該法人(≡機構)により租特法第一一条の二第二項第二号又は第六二条の三第四項第二号に規定する業務の用に直接供するために買い取られた旨」を証する書類

〔解説〕

●本特例創設の趣旨

今般の沿道法の改正により、新たに機構の土地買取りに対する無利子貸付けの制度が設けられたところであるが、本特例措置は一、五〇〇万円特別控除と併せ、機構の土地取得業務の円滑化を図るための支援措置の一環として創設されたものである。民法第三四条法人の土地買取りについては、現行、民間都市開発の推進に関する特別措置法附則第一四条第二項の規定に

より建設大臣の承認を受けて同項各号に掲げる業務を行う民間都市開発推進機構が行う土地等の買い取りについて本特例措置が認められており、機構の土地取得についても、民間都市開発推進機構の土地取得と同等の公益性が認められることから認められたものである。

●本特例の対象となる土地等の取得

沿道法第一三条の三第三号においては、機構の業務として同法第一一条第一項に規定する土地の取得、管理及び譲渡を行うことと規定され、更に、同条に規定する土地の用途については同法施行令第一一条第一号から第四号に掲げられているところであり、具体的には、沿道地区計画の区域内の土地で、

イ 道路、公園、緑地その他の公共施設又は公用施設の整備に関する事業の用に供する土地

ロ 都市計画法第四第七項に規定する市街地開発事業、住宅地区改良法第二条第一項に規定する住宅地区改良事業又は流通業務市街地の整備に関する法律第二条第二項に規定する流通業務団地造成事業の用に供する土地

ハ 遮音上有効な機能を有する建築物（緩衝建築物）の整備に関する事業の用に供する土地

ニ イ〜ハに掲げる事業に係る代替地の用に供する土地

とされており、本特例は一、五〇〇万円特別控除と異なり、これらイ〜ニの用に供する土地の取得は全て対象となりうるものである。

●取得した土地上で行う事業の主体

一、五〇〇万円控除については、機構が取得した土地等を民間事業者へ譲渡する場合の当該土地等の取得は適用対象とされないが、本特例については、機構が民間事業者へ譲渡し、当該事業者が緩衝建築物を建設するような場合の当該事業用地を機構が取得する場合であっても適用される。

●土地等の取得に関する沿道法に基づく無利子貸付との関係

本特例は、機構が沿道法に基づく市町村からの無利子貸付を受けて取得する場合はもちろん、無利子貸付を受けず取得する場合であっても適用可能である。（一、五〇〇万円特別控除と異なり、機構が無利子貸付を受けて取得する場合は全て適用可能。但し、売主の土地の所有期間が短期の場合、棚卸資産の譲渡の場合等はこの限りではない。）

●売主の土地の所有期間について

本特例は一、五〇〇万円特別控除と異なり、長期所有土地等の譲渡についてのみ適用され、

短期所有の土地等の譲渡には適用されない。

●棚卸資産等の譲渡に係る適用について

棚卸資産等の譲渡については一、五〇〇万円特別控除における取り扱いと同様に、本特例の適用は不可とされている。但し、長期所有に係る個人の棚卸資産の譲渡については分離重課制度が採用されておらず、また、長期所有に係る法人の棚卸資産の譲渡については、一定の場合には五%重課の適用除外とされている。

●その他

機構として指定された法人が、沿道法第一三条の三第三号に掲げる業務以外の業務として土地等取得（例えば、沿道地区計画の区域外の土地等の取得等）した場合は、本特例は適用されない。

なお、居住用財産を譲渡した場合には、別途、税制上の特例措置が講じられている。

(4) 権利移転等計画に基づき沿道地区計画の区域内で行われる土地等の買換え等について特定の事業用資産の買換え特例

【関係条文】

租税法 第三七条第一項第一七号、第六五条の七第一項第一八号

租特規則 第一八条の五第一二項第一六号及び第一七号、第二二条の八第一二項第

一八号及び第一九号

① 制度の概要

権利移転等計画の定めるところにより事業の用に供している土地等を譲渡をした場合において、沿道地区計画の区域内の土地等当該権利移転等促進計画に基づき土地等を取得しこれを事業の用に供した場合（又は供する

見込みである場合）、

イ 当該譲渡による収入金額（以下「譲渡収入金額」）が当該買換資産の取得価額（以下「取得価額」）以下の場合にあっては譲渡収入金額の一〇〇分の二〇に相当する金額の部分

譲渡収入金額が取得価額を超える場合に

ロ 譲渡収入金額が取得価額を超える場合に

あつては、譲渡収入金額から取得価額の一〇〇分の八〇に相当する金額を控除した金額が当該譲渡収入金額のうち占める割合を、当該譲渡資産の価額に乗じて計算した金額に相当する部分
 の譲渡があつたものとして課税されるものである。（租特法第三七条、租特令第二五条第六項、第七項等）（本特例の仕組みは図4参照、権利移転等計画のイメージについては図5参照）

② 具体的な要件

本特例は、次のイに掲げる資産を譲渡し、かつ、次のロに掲げる資産を取得した場合に適用される。

イ 譲渡資産

沿道法第一〇条の四第一項の規定による公告があつた権利移転等計画の定めるところにより譲渡をされる土地等

ロ 買換資産

沿道地区計画の区域内にある土地等で、当該権利移転等計画の定めるところにより取得されるもの

③ 証明書

本特例の適用を受けようとする場合には、譲渡資産、買換資産毎に次の証明書を確定申告書に添付することとされている。

●前提条件

- ・特例適用対象者は個人とする。
- ・譲渡資産の譲渡価額 10,000万円（取得価額1,000万円）
- ・課税の繰延べ割合 80%
- ・買換資産の取得価額は譲渡資産の譲渡収入金額（10,000万円）と同じ金額と想定。なお、譲渡費用は無視した。

●同一年度内に譲渡資産の譲渡及び買換資産の取得が完了した場合の所得税

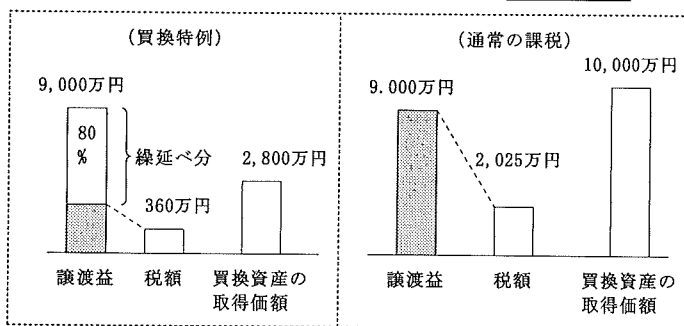
- (1)長期譲渡所得の算出（譲渡価額－取得価額）
10,000万円－1,000万円＝9,000万円
- (2)課税の繰延べ分の譲渡所得の算出（長期譲渡所得×繰延べ割合）
9,000万円×80%＝7,200万円

(3)税額の算出

$$(9,000万円 - 7,200万円) \times 20\% = 360万円$$

(参考) 本特例を適用しない場合の譲渡資産の譲渡に係る所得税

- (1)長期譲渡所得の算出
10,000万円－1,000万円－100万円＝8,900万円
- (2)所得税額の算出
4,000万円×20%＋4,900万円×25%＝2,025万円



●課税の繰延べの意義

本特例を使うと譲渡資産の譲渡時の税負担は減少する。しかし、一方で、買換資産の取得価額は圧縮される。従って、後に買換資産を譲渡した場合には、取得価額が圧縮されている分だけ譲渡益が多額に算出され、結果として買換資産の譲渡時の税負担は増加する。

●買換資産の取得価額の算出方法

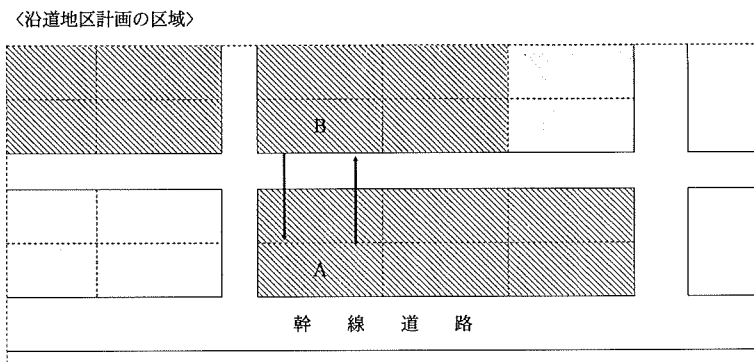
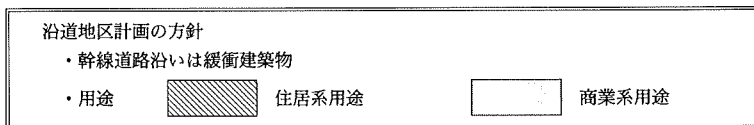
次の計算式により算出される。（譲渡資産の譲渡収入金額と買換資産の取得価額が等しい場合。なお、譲渡収入金額のほうが多い場合又は少ない場合では、下記とは計算式が異なる。）

$$(\text{譲渡資産の取得価額} \times 80\%) + (\text{譲渡資産の譲渡収入金額} \times 20\%)$$

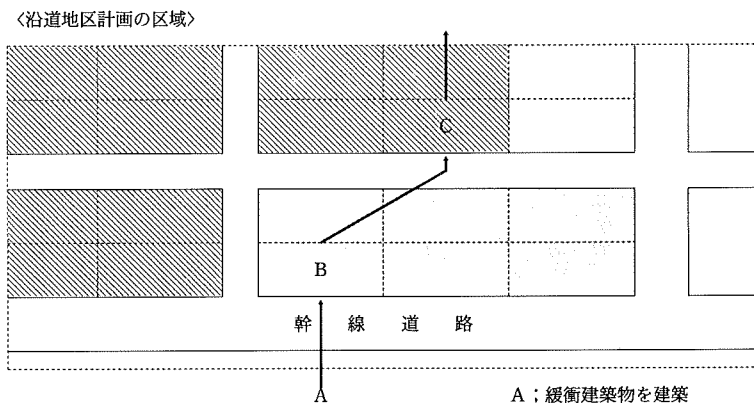
これを上記の例にあてはめると、買換資産の取得価額は次のとおり。

$$(1000万円 \times 80\%) + (10000万円 \times 20\%) = 2800万円$$

図4 事業用資産の買換え特例の仕組み



A ; 住宅を建設（現在居住者）
B ; 緩衝建築物を建築



A ; 緩衝建築物を建築
B ; 住宅を建設（現場居住者）
C ; 地区外転出

図5 沿道整備権移転等促進計画のイメージ（例）

イ 譲渡資産
市町村長又は特別区の区長の「当該土地等に係る権利の移転につき公告をした旨及び当該公告の年月日」を証する書類
ロ 買換資産
市町村長又は特別区の区長の「当該土地

等に係る権利の移転につき公告をした旨及び当該公告の年月日」を証する書類
〔解説〕
●本特例創設の趣旨
今般の沿道法改正により、道路交通騒音により生ずる障害の防止等のために、沿道地区計画

の区域内を整備する手法として権利移転等促進計画が創設されたが、本特例は、当該権利移転等計画に基づく土地等の買換えが、道路交通騒音により生ずる障害の防止等に寄与するという公益性に鑑み認められたものである。

●区域要件の考え方について

本特例は、沿道地区計画の区域内の土地等を譲渡して、当該沿道地区計画の区域内の土地等へ買換える場合（内↓内）に適用されるものであり、沿道地区計画の区域外から区域内（外↓内）、或いは沿道地区計画の区域内から区域外（内↓外）へ移転してくるような場合には適用されない。

（なお、買換資産については「沿道地区計画の区域内」と条文上明確化されている一方、譲渡資産については区域要件について税法上は明確化されていないが、そもそも、沿道地区計画の区域外の土地等を譲渡しても、当該土地等の譲渡について権利移転等計画が定められないため、譲渡資産の要件である「権利移転等計画の定めるところにより譲渡される土地等」には該当しないものであり、「権利移転等計画の……土地等」と言えば、必然的に沿道地区計画の区域内の土地等となる。）

●譲渡資産の所有期間について

譲渡資産は、国・地方公共団体に対する譲渡

等一定の土地の譲渡（租特法第二八条の四第三項各号に掲げる譲渡等）に該当する場合を除き、長期所有に係る土地等でないならばならないとされている。（租特法第三七条第五項等）

●譲渡資産又は買換資産が棚卸資産等の場合及び他の特例との適用関係

譲渡資産又は買換資産が棚卸資産等の場合は、本特例の適用はできず（租特法第三七条第一項等）、また、譲渡所得について一、五〇〇万円特別控除等を適用した場合も本特例は適用できない。

なお、本特例は「事業用資産」を譲渡のうえ買換えた場合に適用されるものであり、居住用資産の買換えについては、別途、「特定の居住用財産の買換え特例」（租特法第三六条の六）等の適用を検討することとなる。

(5) 権利移転等計画に基づき同計画において遮音上有効な機能を有する建築物等の用に供することとされている土地を取得した場合の所有権の移転登記に係る登録免許税の税率の軽減

【関係条文】

租特法 第八三条の四

租特令 第四三条の三

租特規則 第三二条の八

① 制度の概要

通常、売買により土地を譲り受けた場合は、所有権の移転登記を行い、当該所有権の権利保全を図るものであるが、当該所有権の移転登記にあたっては、登録免許税として、当該不動産の価額を課税標準とし、その一〇〇〇分の五〇の税率を乗じた額を納税することとされている。（登録免許税法第二条、第九条、別表第一等）

本特例は、権利移転等計画に基づき一定の用に供する土地の所有権を取得した場合、当該所有権の移転登記に係る登録免許税の税率を一〇〇〇分の二五に軽減するものである。

② 具体的な要件

本特例は、

イ 沿道法第一〇条の二第一項に規定する権利移転等計画に基づき

ロ 同条第二項第一号に規定する者が

ハ 当該権利移転等計画において

- ・ 同条第三項第二号イに規定する遮音上有効な機能を有する建築物
- ・ 防音上有効な機能を有する建築物

- ・ 沿道法第九条第二項第二号に規定する沿道地区施設

の用に供することとされている土地の所有権を取得した場合に適用されるものである。

③ 証明書

本特例の適用を受ける場合には、所有権の移転登記に係る登記の申請書に次の書類を添付することとされている。

○ 当該登記が租特法第八三条の四の規定に該当するものであることについての当該登記に係る土地の所在地の市町村長又は特別区の区長の証明書で次の事項が記載されたもの

イ 当該登記に係る土地の所有権の取得をした者が租特法第八三条の四の規定に該当する者であること

ロ 当該登記に係る土地が同条の規定に該当する土地であること

ハ 同条に規定する公告があつた日

ニ 当該登記に係る土地を取得した日

〔解説〕

●本特例創設の趣旨

本特例についても、当該権利移転等計画に基づく土地の所有権の取得が、道路交通騒音により生ずる障害の防止等に寄与するという公益性に鑑み認められたものである。

●特例の対象となる土地の用途及び所有権の移転に限定された理由

権利移転等計画においては、所有権の移転の後における土地利用の目的を計画に定めること

とされ、これは、遮音上有効な機能を有する建築物、防音上有効な機能を有する建築物、沿道地区施設以外の土地利用であってもよいこととされている。

しかし、本特例においては、所有権移転後の土地利用が沿道地区施設等一定の場合に限り軽減を認めることとされているが、これは、並びの制度である所有権移転等促進計画における特例においても、登録免許税の軽減措置を講ずる土地の用途が限定されていることから、税務当局が限定すべきとの判断を下したことによる。

また、権利移転等計画は、所有権の移転のみならず、地上権若しくは賃借権の設定若しくは移転も計画作成の対象となるところであるが、本特例措置はそのうち所有権の移転に限って特例措置を適用することとしており、これも同様の趣旨から所有権の移転に限定したものである。

●その他

ここでいう「遮音上有効な機能を有する建築物」及び「防音上有効な機能を有する建築物」とは、道路管理者が予算助成を行う緩衝建築物のごとく高さや間口長といった要件は定められていない。これは、沿道地区計画の区域内の道路交通騒音の状況等地域の実状により、遮音上有効か、あるいは防音上有効かの判断は異なる

ものと思われることから、当該建築物が遮音上有効な機能を有するか、又は防音上有効な機能を有するかについて、ひいては本特例の適用をすべきか否かについては、市町村の判断に委ねられている。

なお、権利移転等計画に基づき取得された土地上に建築される建築物については通常課税される。(本特例は土地の所有権の移転に対する課税のみ特例の対象。)

〔地方税〕

(1) 権利移転等計画に基づき沿道地区計画の区域内において事業の用に供する土地の取得に係る不動産取得税の課税価格の特例

〔関係条文〕

地方税法附則第二一条第一六項

① 制度の概要

不動産取得税とは、不動産の取得時に、不動産を取得した時の当該不動産の価格に四％の税率を乗じて得られた額を課税されるものであるが、今回の特例は、権利移転等促進計画に基づく一定の土地の取得について、当該取得が平成一〇年三月三十一日までに行われたものに限り、当該土地の価格の五分の一に相当する額を価格から控除するものである。(し

たがって、課税標準は当該土地の価格の五分の四に相当する額となる。)

② 具体的な要件

本特例は、

イ 沿道法第一〇条の四第一項の規定による

公告があった権利移転等計画に基づき

ロ 沿道地区計画の区域内において行っていた事業(当該公告があった時において行われていたものに限る。)を引き続き行うた

め、

ハ 当該事業の用に供する沿道地区計画の区域内の土地を取得

した場合、当該土地の取得に対して課する不動産取得税の課税標準が減免されることとなる。

〔解説〕

●本特例創設の趣旨

本特例についても、当該権利移転等計画に基づく土地等の取得が、道路交通騒音により生ずる障害の防止等に寄与するという公益性に鑑み認められたものである。

●事業を引き続き行う場合等に限定されていることについて

本特例は、「沿道地区計画の区域内でもともと行っていた事業を引き続き同区域内で行うために土地を取得する場合」とされているが、これは、

イ 住宅の用に供する土地の取得に対しては、既に不動産取得税の軽減措置が講じられており、住宅用資産に対する措置を創設しても、実態上、政策的効果が上がらない可能性が高いことから、対象は事業用資産の取得に限定すべきであること（したがって、引き続き事業を営む場合の当該事業用資産の取得に限定）

ロ 税制の適用対象としては沿道整備道路の沿道一列目で緩衝建築物たりえない建築物（例えば、小規模な商店等）を移転させるべきであり、当該者の移転については、沿道の整備の観点から一定の公益性が認められる

ハ 小規模な商店等の顧客は、同じ沿道地区計画の区域内の居住者が中心の場合が多いと思われる、当該商店が移転を希望するとしても、商圏の変わらない沿道地区計画の区域内への移転を希望するが多いと考えられることから、取得土地の区域要件は沿道地区計画の区域内とすべき

等の判断を税務当局が下したことによるものである。

●その他

なお、権利移転等計画に基づき取得された土地上に建築される建築物については、通常課税

される。（本特例は土地の取得に対する課税のみ特例の対象。）

(2) 権利移転等計画に基づき沿道地区計画の区域内において事業の用に供する土地の取得に係る特別土地保有税の非課税

【関係条文】

地方税法附則第三二条の二第五項

① 制度の概要

特別土地保有税とは、

- ・ 土地保有税 その者が市（区）町村ごとに毎年一月一日において所有する土地の合計面積
- ・ 土地取得税 その年一月一日前一年以内又はその年七月一日前一年以内

に取得した市（区）町村ごとの土地の合計面積

が、地方税法第五九五条に規定する基準面積（以下「基準面積」という。）（※）を超えた場合の、当該土地の保有又は取得に対して課されるものであるが、今回の特例は、権利移転等計画に基づく一定の土地の取得に対して特別土地保有税を非課税とするものである。（ただし、本特例は取得に対する特別土地保有税についてはのみ非課税とされており、保有分については通常課税される。）

（※）基準面積

東京都の特別区及び指定都市の区の区域 二、〇〇〇㎡
都市計画区域を有する市町村の区域 五、〇〇〇㎡
その他の区域 一〇、〇〇〇㎡

② 具体的な要件

不動産取得税の適用を受ける場合（沿道地区計画の区域において行っていた事業を引き続き営む場合）と同様の要件で取得した場合に適用される。

〔解説〕

●本特例創設の趣旨

本特例についても、権利移転等計画に基づく土地等の取得が道路交通騒音により生ずる障害の防止等に寄与するという公益性に鑑み認められたものである。

●保有分は通常課税とされた趣旨

特別土地保有税については、①で述べたとおり、土地の取得又は所有に対して、保有分と取得分とに各々課税されるものであるが、今回の特例は取得分についてのみ非課税とされ、保有分については通常課税とされている。

これは、特別土地保有税は、投機的取引の抑制とともに土地の有効利用の促進という観点から課税されるものであり、現状でも事務所、店舗等恒久的な建築物を建設すれば保有分に係る特別土地保有税について納税義務を免除することとされている。（地方税法第六〇三条の二）

今回の権利移転等計画も沿道における合理的な土地利用を促進するために作成されるものであり、当該計画に基づき土地を所有した場合に、所有分まで非課税とすることは、結果として、当該土地を更地で放置する状態を許容することにも繋がりがねず、特別土地保有税の課税の趣旨からして非課税とすべきではないと判断されたこと及び今回の特例措置は権利移転等計画に基づく土地の取得に着目し創設されたものであることから、取得分のみを非課税とし、保有分については通常課税とすることとしたものである。

(3) 機構の土地の取得及び保有に係る特別土地保有税の税額の特例

【関係条文】

地方税法附則第三十一条の第三項、同条第六項

① 制度の概要

機構が沿道法第一三条の三第三号に掲げる業務として土地の取得を行った場合は、当該土地の取得又は保有に係る土地の面積が基準面積を超えた場合は、機構に対し特別土地保有税が課税されることとなるが、本特例措置は機構が沿道法第一三の三第三号に掲げる業務の用に供する土地の取得又は保有に対して

課される特別土地保有税については、税額の三分の二を控除するものである。(したがって、税額は三分の一となる。なお、本特例は取得分及び保有分の双方について軽減される。)

② 具体的な要件

本特例は、国税における「長期譲渡所得の軽減税率等」と同様、機構が沿道法第一三条の三第三号に掲げる業務として、土地を取得し、又は所有した場合には、税制上の特例措置を認めるものである。

【解説】

●本特例創設の趣旨

本特例は、現行、空港周辺整備機構が航空機騒音整合施設の用に供する土地、民間都市開発推進機構が民間都市開発事業の用に供する事業見込地の取得及び保有に対し認められており、機構が沿道整備のために取得する土地についても、これらと同様の公益性が認められることから認められたものであり、機構が沿道法第一三条の三第三号の業務として取得、保有する土地について、取得分及び保有分に係る特別土地保有税の税額が三分の一となるものである。(なお、機構が沿道法第一三条の三第三号の業務として取得し、保有する土地の用途については、国税の「長期譲渡所得の軽減税率等」の本文参

照。)

●土地等の取得に関する沿道法に基づく無利子貸付との関係

本特例は、機構が沿道法第一三条の三第三号に規定する業務の用に供する土地を取得し、又は保有するものであれば適用可能であり、当該土地の取得にあたって市町村からの無利子貸付を受けたか否かは本特例の適用の可否には影響を及ぼさない。

●その他

機構として指定された法人が、沿道法第一三条の三第三号に掲げる業務以外の業務として土地を取得し、及び保有した場合(例えば、沿道地区計画の区域外での土地の取得等)は、当該土地の取得及び保有に対しては本特例は適用されない。

(4) 機構に対する土地等の譲渡に係る個人の長期譲渡所得に係る道府県民税及び市町村民税の課税の特例

【関係条文】

地方税法附則第三四条の二第一項、同条第四項

① 制度の概要

通常、個人が長期所有土地等を譲渡した場合、当該長期譲渡所得に対し、他の所得と区分して、道府県民税及び市町村民税が次の税

率により所得割として課することとされている。(地方税法附則第三四条)

課税長期譲渡所得が四、〇〇〇万円以下の場合

道府県民税 二%

市町村民税 五・五%

課税長期譲渡所得が四、〇〇〇万円を超える場合の当該超える額

道府県民税 三%

市町村民税 六%

本特例は、国税における「長期譲渡所得の軽減税率」に該当すると認められた譲渡に係る長期譲渡所得については、当該所得割に係る税率が軽減されるものであり、具体的には、課税長期譲渡所得の額に関わらず、

道府県民税 一・六%

市町村民税 三・四%

にそれぞれ軽減されるものである。(なお、平成九年四月一日及び平成一〇年四月一日から、税率等が変更されることが確定しているが、本欄ではその詳細についての説明は省略する。)

② 具体的な要件

国税の「長期譲渡所得の軽減税率」とセットで適用されることから、その要件も、当該「長期譲渡所得の軽減税率」と全く同じであ

る。

【解説】

●本特例創設の趣旨

個人が、長期所有に係る土地等を譲渡した場合、当該長期譲渡所得に対し、国税である所得税とともに、地方税である道府県民税、市町村民税が課税されることとされている。

本特例は、個人が、一定の要件に該当する譲渡を行った場合は、所得税・道府県民税・市町村民税に係る税率を軽減するものであり、今回、国税において「長期譲渡所得の軽減税率」が認められたことから、本特例措置も併せて認められたものである。

●その他

取り扱いに関する詳細については、国税の長期譲渡所得の軽減税率の欄を参照されたい。

終わりに

沿道環境対策に関する税制上の特例措置のうち、国税については本文で触れたとおり、税の適用にあたって、証明書を税務署(登録免許税は登記所)に対し提出する必要があるが、緩衝建築物の割増償却を除く他の国税については、証明書の様式について関係機関と協議中であるため、定まり次第、追って通知する。

また、本文中記載した税率等は平成八年度にお

ける数値であり、平成九年度以降、税制改正等により税率、償却率等が改正される可能性があることをお断りしておく。

最後に、沿道環境対策に係る税制上の特例措置について、特例の適用対象者、要件等ポイントをまとめた表を掲載するので、本文と併せて参考とされたい。

(※道路局路政課専門調査員)
(※道路局道路環境課環境調査係長)

沿道環境税制の概要

【国 税】

項 目	税の適用対象者	税 制 の 要 件	証 明 書									
<p>緩衝建築物に係る割増償却 (5年間15%)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 緩衝建築物を建設して事業の用に供する個人又は法人 新築された緩衝建築物を取得して事業の用に供する個人又は法人 	<ul style="list-style-type: none"> 沿道地区計画の区域内に建設されること(沿道地区整備計画が定められた区域内に建設される場合は、当該沿道地区整備計画に定められた事項に適合していること) 耐火建築物であること 沿道整備道路に面する遮音上有効な機能を有する壁(沿道整備道路に面する外壁が沿道整備道路の路面の中心から6m以上である場合、当該外壁の部分で、当該外壁の部分の6m以下の部分に空隙が存しないもの)の部分の長さ(以下「壁面の長さ」)の当該建築物の敷地の沿道整備道路に接する部分の長さに対する割合が100分の70以上 当該壁面の長さが20m以上(隣接する他の建築物との間の距離の合計が3m以内の場合は、当該隣接する他の建築物の壁面長さとの合計が20m以上) 当該建築物の敷地の面積が500㎡以上 当該建築物の建築面積が150㎡以上 当該建築物の敷地のうち日常一般に開放された空地の部分の面積の当該敷地の面積に対する割合が100分の20以上 	<ul style="list-style-type: none"> ①当該建築物に係る建築基準法第6条第3項の規定による確認の通知書の写し及び同法第7条第3項に規定する検査済証の写し ②当該建築物の建築基準法第2条第12号に規定する設計図書の写し ③当該建築物が建築された沿道地区計画の区域に係る都市計画法第14条第1項に規定する計画図及び計画書の写し ④①及び②に掲げる書類のほか、当該建築物が要件に該当する旨を証する書類 									
<p>沿道整備推進機構又は地方公共団体の土地買い取りに係る1500万円特別控除</p>	<p>沿道整備推進機構又は地方公共団体に対し右記①～③の事業の用に供する土地等を譲渡した個人又は法人</p>	<p>沿道地区計画の区域内において、沿道整備推進機構又は地方公共団体が行う次の事業の用に供する土地等の譲渡</p> <ul style="list-style-type: none"> ①道路、公園、緑地その他の公共施設又は公用施設の整備に関する事業 ②市街地開発事業、住宅地区改良事業、流通業務団地造成事業 ③遮音上有効な機能を有する建築物(沿道法施行規則第14条第1項第2号(第2項により適用される場合を含む。)及び第3号に該当するもの)の整備に関する事業で、次の要件を満たすもの <ul style="list-style-type: none"> イ 事業の施行される区域の面積が500㎡以上 ロ 建築物の建築面積が150㎡以上 ハ 当該事業の施行される区域のうち日常一般に開放された空地の部分の面積の当該施行区域の面積に対する割合が100分の20以上 	<ul style="list-style-type: none"> ①地方公共団体が買い取る場合 <ul style="list-style-type: none"> イ 地方公共団体の長の「当該事業が租特法に規定する事業である旨」を証する書類 ロ 地方公共団体の長の「当該土地等を当該事業の用に供するために買い取ったものである旨」を証する書類 ②機構が買い取る場合 <ul style="list-style-type: none"> イ ①イに掲げる書類 ロ 市町村長又は特別区の区長の「当該土地等を当該事業の用に供するために買い取ったものである旨」を証する書類 ハ 市町村長又は特別区の区長の「当該土地等の買い取りをする者が機構である旨」を証する書類 									
<p>沿道整備推進機構の土地買い取りに係る個人の長期譲渡所得の課税の特例及び法人の5%重課の適用除外 (軽減の概要)</p> <p>○個人</p> <table border="0" data-bbox="157 1561 377 1676"> <tr> <td>譲渡所得</td> <td>税 率</td> <td rowspan="4">} 特例適用後 → 一律15%</td> </tr> <tr> <td>4000万円以下</td> <td>20%</td> </tr> <tr> <td>4000万円超</td> <td>25%</td> </tr> <tr> <td>8000万円超</td> <td>30%</td> </tr> </table> <p>○法人</p> <p>譲渡所得に対して5%の追加課税 → 追加課税の適用除外</p>	譲渡所得	税 率	} 特例適用後 → 一律15%	4000万円以下	20%	4000万円超	25%	8000万円超	30%	<p>沿道整備推進機構に対し右記に掲げる土地等を譲渡した個人又は法人</p>	<p>幹線道路の沿道の整備に関する法律(以下「沿道法」という。)第13条の3第3号に掲げる業務の用に供する土地(沿道法施行令第11条に規定する土地)の譲渡</p> <p>(参考) 沿道法施行令第11条に規定する土地</p> <ul style="list-style-type: none"> ①道路、公園、緑地その他の公共施設又は公用施設の整備に関する事業の用に供する土地 ②市街地開発事業、住宅地区改良事業、流通業務団地造成事業の用に供する土地 ③沿道法第12条第1項の遮音上有効な機能を有する建造物に関する事業の用に供する土地 ④沿道地区計画の区域内において行われる①～③に掲げる事業に係る代替地の用に供する土地 	<p>・市町村長又は特別区の区長の「当該土地等の買い取りをする者が機構である旨及び当該土地等が機構により租特法に規定する業務の用に直接供するために買い取られた旨」を証する書類</p>
譲渡所得	税 率	} 特例適用後 → 一律15%										
4000万円以下	20%											
4000万円超	25%											
8000万円超	30%											

沿道整備権利移転等促進計画に係る事業用資産の買換え特例 (課税繰延割合80%)	沿道地区計画の区域内で事業の用に供する右記の資産を譲渡し、かつ、取得する個人又は法人	○譲渡資産 沿道地区計画の区域内にある土地等で沿道整備権利移転等促進計画の定めるところにより譲渡されるもの ○買換資産 沿道地区計画の区域内にある土地等で当該沿道整備権利移転等促進計画の定めるところにより取得されるもの	○譲渡資産 市町村長又は特別区の区長の「当該土地等に係る権利の移転につき公告をした旨及び当該公告の年月日」を証する書類 ○買換資産 市町村長又は特別区の区長の「当該土地等に係る権利の移転につき公告をした旨及び当該公告の年月日」を証する書類
沿道整備権利移転等促進計画に係る登録免許税の特例 (本則50/1000→25/1000)	沿道地区計画の区域内で沿道整備権利移転等促進計画に基づき土地の所有権を取得する個人又は法人	当該取得した土地を、次の用に供すること。 ①遮音上有効な機能を有する建築物 ②防音上有効な機能を有する建築物 ③沿道法第9条第2項第2号に規定する沿道地区施設	・当該登記が租特法第83条の4の規定に該当するものであることについての当該登記に係る土地の所在地の市町村長又は特別区の区長の証明書で次の事項が記載されたもの。 イ 当該登記に係る土地の所有権を取得した者が租特法第83条の4の規定に該当するものであること ロ 当該登記に係る土地が同条の規定に該当する土地であること ハ 沿道法第10条の4第1項の規定による公告があった日 ニ 当該登記に係る土地を取得した日

【地方税】

項 目	税の適用対象者	税 制 の 要 件	備 考
沿道整備権利移転等促進計画に係る不動産取得税の特例 (課税標準の1/5を控除)	沿道地区計画の区域内で現に事業を営む者で、かつ、沿道整備権利移転等促進計画に基づき土地を取得する個人又は法人	当該土地を引き続き当該事業の用に供する場合	
沿道整備権利移転等促進計画に係る特別土地保有税の非課税 (取得分)	同上	同上	・保有分に係る特別土地保有税は通常課税。
沿道整備推進機構の土地買い取り及び保有に係る特別土地保有税の税額の減額(2/3を減額→税額は1/3となる)	沿道整備推進機構	沿道法第13条の3第3号に規定する業務の用に供する土地(沿道法施行令第11条に規定する土地)の取得又は保有で、平成10年3月31日までに取得されたもの	・取得分及び保有分の双方につき税額を減額。
沿道整備推進機構の土地買い取りに係る個人の長期譲渡所得に係る道府県民税及び市町村民税の課税の特例 【特例の概要】 譲渡所得 4000万円以下 道府県民税 2% 市町村民税 5.5% 4000万円超 道府県民税 3% 市町村民税 6%	沿道整備推進機構に対し右記に掲げる土地等を譲渡した個人	沿道法第13条の3第3号に規定する業務の用に供する土地(沿道法施行令第11条に規定する土地)を譲渡。	・国税(長期譲渡所得に係る課税の特例)とセットで税率が軽減される。
	一律 道府県民税 1.6% 市町村民税 3.4%		

有線テレビジョン放送施設の 道路占用の取扱いについて

道路局路政課道路利用調整室

一 おおむめに

これまで、有線テレビジョン放送施設の道路占用については、「有線テレビジョン放送施設その他の有線テレビジョン放送事業に係る物件の道路占用の取扱いについて」(昭和六〇年九月二六日付け建設省道政発第六八号道路局長通達)、「有線テレビジョン放送施設その他の有線テレビジョン放送事業に係る物件の道路占用関係事務の処理について」(昭和六〇年一月三〇日付け建設省道政発第七九号道路局長通達)等により取扱いを定めてきたところであるが、有線テレビジョン放送施設の普及状況等を踏まえ、高度情報化社会の推進に寄与するため、この度新たに、「有線テレビジョン放送施設の道路占用の取扱いについて」(平成八年六

月二八日付け建設省道政発第六〇号道路局長通達)及び「有線テレビジョン放送施設の道路占用許可申請書の添付書類について」(平成八年六月二八日付け建設省道政発第六一号建設省道路局路政課長通達)を发出し、有線テレビジョン放送施設をいわゆる義務占用物件に準ずる形で、原則として道路占用許可を与えるところに、申請手続きの簡素化を図ることとしたところである。

型CATVの普及等に伴い、受信契約者数が急速に増加しており(資料1参照)、それに伴い電線等の施設の道路占用が増加している。

二 今回通達を发出するに至った背景

(1) 有線テレビジョン放送の現状

有線テレビジョン放送は、欧米や我が国において、マルチメディア化に対応した新しい情報通信基盤として注目されており、近年、いわゆる都市

平成六年七月五日に「今後における規制緩和の推進等について」が閣議決定され、情報・通信関係として、社会全般にわたる情報化の推進と新規事業の創出等のため関係施策の総合的な推進を図ることとされ、その一環として「ケーブル敷設に係る道路の占用許可について、道路占用許可手続きの一層の簡素化(CATV)、占用期間の延長(CATV)を行うとともに、占用許可(更新)手続きの簡素化措置の徹底を図る。」こととされた。

また、平成八年三月二九日には、規制緩和推進計画の改訂(閣議決定)により、前記内容に加え

て、平成八年度中に「CATV事業者による道路
占用については、添付書類の簡素化を図るとも
に、第一種電気通信事業者に準じて許可を与える
こととする。」とされた。

三 通達の主な内容

(1) 「有線テレビジョン放送施設の道路占用の取扱
いについて」(平成八年六月二十八日付け建設省道
政発第六〇号道路局長通達) について(資料2参
照)。

ア 基本方針について

有線テレビジョン放送施設の普及状況と道
路占用の実態及び高度情報化社会の推進への
期待等を踏まえ、有線テレビジョン放送法の
規定に基づき道路に設けられる有線テレビジ
ョン放送施設は、いわゆる義務占用物件には
当たらないが、道路法第三十三条の規定に基
づく政令で定める基準に適合するときは、将
来の電線類地中化事業の推進に支障とならな
いよう配慮の上、原則として占用許可を与え
るものとする。

また、通達全体の記述についても、既存の
運用実態等を踏まえ、この基本方針を受けて、
占用の場所、占用物件の構造等の許可基準や
申請書の記載内容等についても必要最小限度
の記述にとどめた。

イ 占用の場所、占用物件の構造等について

有線テレビジョン放送施設については原則
として占用許可を与えることとしたこととし
たものであるが、次のような点については特
に留意する必要があるものとした。

占用の場所については、電柱を減少させ、
電線類の地中化を推進する立場から、

- ・電線は、電力柱又は電話柱等既存の電柱
等に架設し得る場合にあつては当該電柱
等に架設すること

- ・電力線及び電話線が地中化されている地
域においては、地下に埋設すること

- ・電線を架設するため道路上に新規に独自
の電柱を設置しないこと

占用物件の構造、工事实施の方法について
は、一般的な事柄を確認的に定めている。

内容については、電線等は、橋梁、横断歩
道橋への添架についても、構造上等の観点か
ら支障がない限り、原則として許可を与えら
れるものであるが、占用物件が景観に支障を
及ぼさないよう特に明記した。

ウ 許可の条件について

許可の条件についても、電線類の地中化を
進める上で当該架空線による施設がその障害
とならないようにするため、電線類の地中化
の際の費用負担について条件を付すこととし

ていること、占用物件の適正な管理に資する
よう電線等の所有者の明示を行うよう条件を
付すこととしている。

(2) 「有線テレビジョン放送施設の道路占用許可申
請書の添付書類について」(平成八年六月二十八日
付け建設省道政発第六一号建設省道路局政課
長通達) について(資料3参照)

ア 従前の通達においては、各道路管理者が有
線テレビジョン放送施設の道路占用許可関係
事務を処理する際、申請書に記載させるに当
たつて特に明らかにすべき記載内容として、
「有線テレビジョン放送施設を設置すること
を必要とする理由」「施設計画の概要」「占用
しようとする者の概要」等の詳細な基準が定
められており、道路占用許可申請書には各種
附属書類を添付することが求められていた。

今回、これを見直し、有線テレビジョン放
送施設の普及状況及びこれまでの道路占用の
実績等から有線テレビジョン放送施設につい
ても電気通信事業用の占用物件の場合と同様、
申請書の添付書類については、道路の占用の
場所、占用物件の構造等を明らかにした図面
その他必要最小限のものとするものとしたも
のである。

イ 占用の期間の更新等の申請に当たつての添
付書類の簡素化については、既に、「道路占用

許可（更新）手続き簡素化措置の徹底について（平成七年三月六日付け建設省道政発第三二号路政課長通達）によりその徹底を図っているところであるが、今回、改めて、有線テレビジョン放送施設の道路占用許可について更新等の申請に当たり、当初申請時と変更のない物件については、当初申請時の図面を活用する等、申請者に必要以上の添付書類の提出を要求することのないようにすることとし、その趣旨の徹底を図ることとした。

四 おわりに

道路占用については、情報・通信分野の技術の進歩等により新たな形態の占用物件や既存の占用物件の有効活用等、多くの課題が出てくるものと考えられるが、道路の占用が、道路の敷地外に余地がないためにも得ない場合に認められるものであるとする基本を踏まえながら関係法令や通達等に適切な対応がなされることを期待するものである。

資料1 有線テレビジョン放送施設の普及状況

ケーブルテレビ施設数及び受信契約数

昭和六三年度		平成六年度	
施設の区分	受信契約数	施設の区分	受信契約数
許可施設 ¹⁾	一六八九六二	許可施設	四九六〇七五
届出施設 ²⁾	三三〇六五二	届出施設	四六四一九二
小規模施設 ³⁾	四四四八七	小規模施設	六九八七
合 計	五七四八六八	合 計	一〇、五四七四六

【通信情報ハンドブック'96年版より】

※1 許可施設…引き込み端子の数が五〇以上の施設

※2 届出施設…引き込み端子の数が五〇以下以下の施設

※3 小規模施設…引き込み端子の数が五〇以下の施設

なお、引き込み端子の数が五〇以下の施設で自主放送を行うものは、届出施設に含まれている。

資料2

建設省道政発第六〇号	建設省
平成八年六月二八日	道路局長
各地方建設局長	
北海道開発局長	
沖繩総合事務局長	
道路関係四公団総裁等	
各都道府県知事	
各政令都市市長	

有線テレビジョン放送施設の道路占用の取扱いについて

これまで、有線テレビジョン放送施設の道路占用については、有線テレビジョン放送施設その他の有線テレビジョン放送事業に係る物件の道路占用の取扱いについて（昭和六〇年九月二

六日付け建設省道政発第六八号道路局長通達）、有線テレビジョン放送施設その他の有線テレビジョン放送事業に係る物件の道路占用関係事務の処理について（昭和六〇年一月三〇日付け建設省道政発第七九号道路局長通達）等により取扱いを定めてきたところであるが、高度情報化社会の推進に寄与するため今後、下記のとおり取り扱うこととしたので、事務の処理に遺憾のないようにされた。

なお、都道府県におかれては、管下道路管理者（地方道路公社を含む。）に対してもこの旨周知願いたい。

記

1 基本方針

有線テレビジョン放送法（昭和四七年法律第一四号）の規定に基づき道路に設けられる有線テレビジョン放送施設は、いわゆる義務占用物件には当たらないが、その公益性等にかんがみ、道路法第三三条の規定に基づく政令で定める基準に適合するときは、原則として占用許可を与えるものとする。

ただし、電線類地中化が予想される道路においては、後述の「5 許可の条件」に従い必要な条件を付する等、将来の電線類地中化事業の推進に支障とならないよう特段の配慮をされた。

2 占用の場所

(1) 電線は、電力柱又は電話柱等既存の電柱等に架設し得る場合にあつては当該電柱等に架設することとし、電力線及び電話線が地中化されている地域においては、地下に埋設すること。

(2) 電線を架設するため道路上に新規に独自の電柱を設置しないこと。ただし、当該既存の電柱の構造、既設電線の架設の状況から共架が困難な場合において、既存の電柱を建替える等の措置が講じられないことに合理的な理由があるときは、この限りではない。

(3) 電線等は、橋梁、横断歩道橋への添架についても、構造上等の観点から支障がない限り、原則として許可を与えられるものであること。

(4) 増幅器、メッセンジャーワイヤー、分岐器その他の物件

の設置又は取付けの位置は、電柱及び電線の支持力、重量、大きさ等を勘定して道路管理上支障とならない位置とすること。

3 占用物件の構造

占用物件の構造は、電線、増幅器等の設置位置又は取付け方法等に起因する電柱の倒壊、増幅器の落下等により道路の構造、交通又は景観に支障を及ぼさないものとする。

4 工事実施の方法

施設設置の工事施工者は、当該工事を行うのに必要な施工技術を有するものでなければならない。

5 許可の条件

許可に当たっては、一般的な条件の他に次に掲げる条件を付すこととする。

- (1) 架空線による施設設置は、将来、当該架空線が添加されている電柱の所有者に係る電柱が地中化される場合には、自らの費用負担により地中化すること。
- (2) 所有者を明確にするため、電線等には所有者の明示を行うこと。

6 その他

「有線テレビジョン放送施設その他の有線テレビジョン放送事業に係る物件の道路占用の取扱いについて」(昭和六〇年九月二六日付け建設省道政発第六八号建設省道路局長通達)及び「有線テレビジョン放送施設その他の有線テレビジョン放送事業に係る物件の道路占用関係事務の処理について」(昭和六〇年一月三〇日付け建設省道政発第七九号建設省道路局長通達)は廃止する。

資料 3

建設省道政発六一号
平成八年六月二十八日

各地方建設局道路部長
北海道開発局建設部長
沖繩総合事務局開発建設部長
各政道路関係四公団担当部長
各都道府県土木部長
各政令指定市担当局長

あて

建設省道路局
路政課長

有線テレビジョン放送施設の

道路占用許可申請書の添付書類について

有線テレビジョン放送施設の道路占用については、「有線テレビジョン放送施設の道路占用の取扱いについて」(平成八年六月二十八日付け建設省道政発第六〇号道路局長通達)を発売したところであるが、道路占用許可申請書の添付書類については、下記事項に留意のうえ事務の処理に遺憾のないようにされたい。
なお、都道府県におかれては、管下道路管理者(地方道路公社を含む)に対してもこの旨周知願いたい。

記

1 申請書の添付書類

- (1) 申請書の添付書類については、道路の占用の場所、占用物件の構造等を明らかにした図面その他必要最小限のものとする。
- (2) 更新等の申請に当たり、当初申請時と変更のない物件については、当初申請時の図面を活用する等、申請者に必要以上の添付書類の提出を要求することのないようにすること。

2 その他

「有線テレビジョン放送施設その他の有線テレビジョン放送事業に係る物件についての道路占用許可申請書の記載要領等について」(昭和六一年二月二十八日付け建設省道政発第二二号建設省道路局路政課長通達)は廃止する。



平成七年度に言い渡された判決について

(その一)

道路局道路交通管理課訟務係

全国の道路管理者において平成七年度内に言い渡された判決について現在集計中であるが、今日は地方公共団体において言い渡された判決について紹介することとしたい。

全国の地方公共団体において言い渡された判決は別表のとおりである。

そのうち表に○をつけている判決について今月号と来月号にわたって紹介することとしたい。

長野県道諏訪白樺湖小諸線

バイク転倒事件

1 事故の概要(原告の主張)

被害者は、平成三年七月二十九日午前一一時頃、仲間二名と本件現場付近をオートバイで走行中、

道路上の陥没部に車輪を取られ、体勢を乱して対向車線上に右を下にして転倒して飛び出し、折から対向車線を走行してきた普通乗用自動車に衝突し、被害者は中枢神経及び脊髄を損傷して植物状態となり、回復不能のまま平成四月九月二四日死亡した。

2 被告の主張

本件事故は、被害者が時速五〇キロメートル以上のスピードでオートバイを運転走行し減速しなかったため、左カーブを曲がりきれず、上り車線から対向車線に飛び出してしまったため生じた事故であり、本件補修箇所(陥没部)は本件事故発生とは因果関係がない。

3 裁判所の判断

被害者の走行車線上で本件衝突現場から約一九メートル手前の地点、上底約三〇センチメートル、下底約六〇センチメートル、高さ約一・四メートルの五角形に近い台形型のアスファルト補修跡(以下「本件補修跡」という。)があり、そのうち、中央やや上部付近に長さ約四・五センチメートル、深さ約六・五センチメートル、右下底側の左辺に接して横約二六センチメートル、縦約二四センチメートル、深さ約一〇・五センチメートルのほぼ円形の陥没部(以下「本件陥没部」という。)がそれぞれ存在し(その状況は図一のとおり)、本件補修跡全体も他の路面に比べてわずかに凹みが見られる状況であった事実を認めることができる。そこで、本件二輪車が本件補修跡上を走行した

別表

番号	事件名〔請求〕の語は抜いている)	道路種別	道路管理者名	被告	判決年月日	裁判所	結果	過失相殺	経過	備考
	佐野市道境界確定事件	市道	佐野市	国	H 8 . 2.28	宇都宮地裁足利支部	勝訴		原告控訴	
○	都道高輪麻布先歩行者転倒事件	都道	東京都	都	H 8 . 3.12	東京地裁	勝訴		確定	
○	丸子橋架替営業損失事件	都道	東京都	都	H 7 . 9.27	東京地裁	勝訴		原告控訴	
	たばこ自販機不作為の違法確認事件	都道	東京都	都・J T	H 7 . 7.26	東京地裁	勝訴		原告控訴	
	県道九子中山線土地明渡事件	県道	神奈川県	県	H 8 . 2. 5	横浜地裁	勝訴		確定	
○	県道諏訪白樺湖小諸線バイク転倒事件	県道	長野県	県	H 7 . 4.19	長野地裁	勝訴		原告控訴	
	県道城端庄川線土地境界確定事件	県道	富山県	県	H 8 . 3.27	名古屋高裁金沢支部	勝訴		確定	
	県道沼津土肥線所有権確認事件	県道	静岡県	県	H 7 . 5.31	東京高裁	勝訴		原告上告	
	県道須賀利港線移転登記事件	県道	三重県	県	H 7 . 5.15	津地裁能野支部	勝訴		原告控訴	
	県道須賀利港線移転登記事件	県道	三重県	県	H 7 .11.29	名古屋高裁	勝訴		確定	上記の控訴事件
	県道大津信楽線土砂崩事件	県道	滋賀県	県	H 7 .10.27	大阪高裁	敗訴	なし	被告上告	地裁では勝訴
	県道大津守山線工作物撤去等事件	県道	滋賀県	県(原告)	H 7 . 5.30	最高裁	勝訴		確定	
	国道162号所有権確認等事件	国道	京都府	府	H 8 . 3.28	京都地裁	勝訴		確定	
	府道加賀田片添線境界確定等事件	府道	大阪府	府	H 7 . 6.30	大阪高裁	勝訴		原告上告	
	府道加賀田片添線境界確定等事件	府道	大阪府	府	H 8 . 1.23	最高裁	勝訴		確定	上記の上告事件
○	国道165号仮設ゲート衝突事件	国道	奈良県	県	H 7 . 7. 3	奈良地裁	勝訴		確定	
	県道瀬野呉線境界確認事件	県道	広島県	国	H 7 . 4.27	広島地裁呉支部	勝訴		確定	
	国道186号損失補償事件	国道	広島県	国	H 7 . 8.31	広島地裁	勝訴		原告控訴	
	県道矢野安浦線境界確定事件	県道	広島県・公社	県・公社	H 7 .11. 7	最高裁	勝訴		確定	
	国道186号線損失補償請求事件	国道	広島県	国	H 8 . 2.29	広島高裁	勝訴		原告上告	
	徳島県道境界確定事件	県道	徳島県	県	H 7 .10.31	高松高裁	勝訴		原告上告	
	砥部町道土地所有権確認事件	町道	町(旧国道敷)	県	H 7 . 9.28	最高裁	勝訴		確定	
	国道202号移転登記事件	国道	長崎県	国	H 7 .12.07	長崎地裁	勝訴		原告控訴	
○	国道212号原付転倒事件	国道	大分県	県	H 7 . 8.10	福岡高裁	勝訴		確定	
	県道知名沖水良部空港線移転登記事件	県道	鹿児島県	県	H 8 . 1.30	鹿児島地裁名瀬支部	勝訴		原告控訴	
	町道2109号所有権確認事件	町道	壱岐町	国・町	H 8 . 2. 5	水戸地裁竜ヶ崎支部	勝訴		原告控訴	
	市道土地明渡事件	市道	足利市	市(原告)	H 7 . 9.21	宇都宮地裁	勝訴		確定	被告は認諾
	市道所有権確認等事件	市道	富士見市	市	H 8 . 2.26	東京高裁	勝訴		確定	
	市道抹消登記事件	市道	富士見市	市(原告)	H 7 .12. 8	浦和地裁川越支部	勝訴		確定	
	町道妨害排除等事件	町道	美里町	町	H 7 . 7.17	浦和地裁熊谷支部	敗訴		確定	
	町道土地売買契約取消事件	町道	上里町	町	H 8 . 2.23	浦和地裁	勝訴		確定	
○	町道道路法による措置命令取消事件	町道	千倉町	町	H 7 .11. 8	千葉地裁	勝訴		確定	
	区道所有権確認事件	区道	新宿区	区	H 8 . 2.28	東京高裁	勝訴		確定	
	市道ブロック塀撤去等所有権確認事件	市道	町田市	国	H 7 .11.21	最高裁	勝訴		確定	
	市道認定道路証明書損害賠償事件	市道	藤沢市	市	H 7 .10.13	横浜地裁	勝訴		確定	
	市道所有権確認事件	市道	藤沢市	市	H 7 . 9.14	最高裁	勝訴		確定	
	市道境界確定事件	市道	座間市	市	H 8 . 1.25	東京高裁	勝訴		確定	
○	町道簡易水道工事現場転落事件	町道	箕輪町	町	H 7 . 4. 7	長野地裁	敗訴	なし	被告控訴	
	里道所有権移転登記請求事件	里道	安城市	市	H 7 . 4.27	名古屋地裁岡崎支部	勝訴		確定	
	市道境界査定完了請求事件(行政事件)	市道	豊橋市	市	H 7 . 4.25	最高裁	勝訴		確定	
○	町道バイク対向車衝突事件	町道	中主町	町	H 7 .11.10	大津地裁	勝訴		確定	
	市道中央分離帯構造不備事件	市道	堺市	市	H 8 . 1.17	大阪地裁堺支部	勝訴		確定	
○	市道自転車水路転落事件	市道	尼崎市	市	H 7 .12.26	神戸地裁尼崎支部	敗訴	6分の5	被告控訴	
○	市道歩行者段差転倒事件	市道	尼崎市	市	H 8 . 3.19	神戸地裁尼崎支部	敗訴	4割	確定	
○	市道穴ぼこトレーラー横転事件	市道	加古川市	市	H 7 .12.20	神戸地裁姫路支部	敗訴	3割	確定	
	市道所有権確認損害賠償請求事件	市道	加古川市	市	H 7 .12.25	神戸地裁姫路支部	勝訴		原告控訴	
	市道所有権確認抹消登記事件	市道	明石市	市	H 7 . 7. 6	大阪高裁	勝訴		確定	
	市道所有権確認事件	市道	新見市	市	H 7 . 9.19	新見簡裁	敗訴		被告控訴	
	市道宮前2号線道路廃止無効確認事件	市道	大洲市	市	H 7 . 6.16	松山地裁	勝訴		原告控訴	
	市道宮前2号線道路廃止無効確認事件	市道	大洲市	市	H 7 .12.18	高松高裁	勝訴		原告上告	上記の控訴事件
	市道所有権確認事件	市道	新居浜市	市	H 8 . 1.26	松山地裁西条支部	勝訴		確定	
	市道所有権確認事件	市道	土佐市	市	H 7 . 5.22	高知地裁	勝訴		原告控訴	
	市道構造物撤去命令取消事件	市道	佐伯市	市	H 8 . 2.29	大分地裁	勝訴		原告控訴	
○	市道単車転倒事件	市道	鹿屋市	市	H 7 . 8.23	鹿児島地裁	勝訴		確定	

かについてみると、鑑定結果は、本件二輪車が高
速でアウト・イン・アウト（カーブを曲がるとき、
いったん対向車線に出てから自車線に戻り、再び
対向車線に入る走り方）走法をとっていたものと
推定し、そうだとすると、本件二輪車は、本件補
修跡の内側（左側）を走行することになるから、
本件二輪車が本件補修部上を走る蓋然性は少ない
と判断している。

しかしながら、同鑑定によっても、本件二輪車
が直前にアウト・イン・アウト走法をとったこと
についての推定論拠は、必ずしも充分とはいいが
たい。むしろ、証人（対向車の運転手）の証言に
よれば、本件二輪車が本件補修部上を走行した可
能性は充分考えられるというべきである。

もっとも、それはあくまでも可能性にとどまる
ものである。

次に、被告が本件補修跡をそのまま放置したこ
とが道路管理の瑕疵にあたるかにつき検討する。

一般にコンクリート舗装道路を走行する自動車
自動二輪車は、道路前方の道路も従前どおりその
まま平坦な路面であることを前提に走行し、進路
上に通常の走行に妨げとなる道路欠損部があるこ
とを予想して走行するものではない。したがって、
道路の管理者としては、道路上に車両の通常の走
行の妨げとなるような欠損部が生じた場合には、
すみやかにこれを補修し、もって道路通行の安全

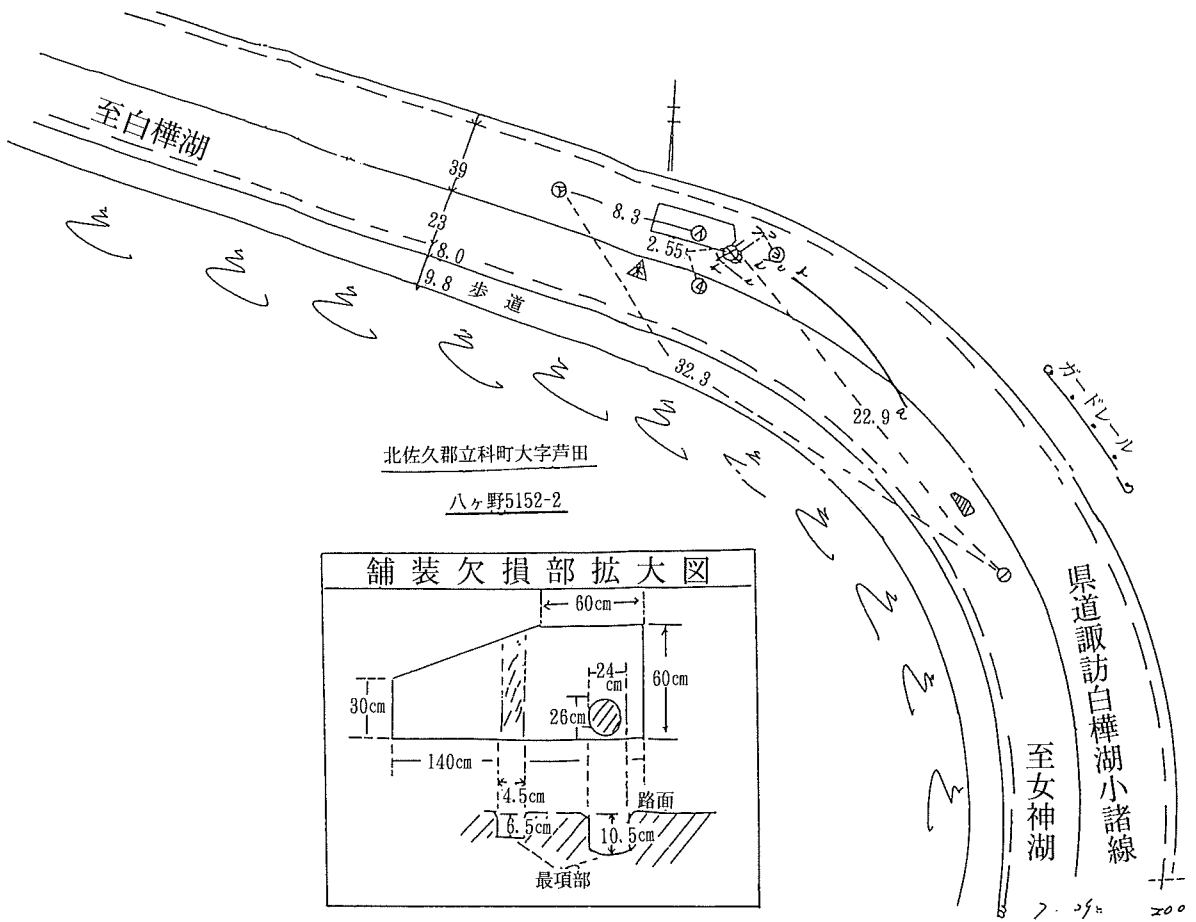


図 1

に努めるべく、これを放置したまま補修せず、そのために車両運転者に損害を与えたときには、国家賠償法二条一項に基づきこれを賠償すべき義務があるといふべきである。

ところで、本件補修跡は、全体としてやや凹みが見られるが、測定できるほどの凹みではなかったであり、また、本件凹損部は、幅約五〇センチメートル、深さは約六・五センチメートルあるものの、長さはわずか約四・五センチメートルであり、一般車両のタイヤの大きさ、幅等から考えると、走行車両に与える影響は僅少にすぎず、これをもって直ちに車両の通常の走行の妨げとなるような欠損部ということはできないものといわざるをえない。

他方、本件陥没部は、深さが一〇・五センチメートルで大きさも直径約二五センチメートルのほぼ円型をした「穴」ともいえる状況にあったのであり、一般車両のタイヤ、特に自動二輪車のタイヤに対する影響は無視することができず、その意味で、これは通常の走行の妨げとなるような欠損部に該当するといふべきである。

したがって、被害者の運転する本件二輪車が本件陥没部上を走行し、その影響でタイヤぶれやハンドル操作ミスを引き起こし、それが原因となつて本件事故が生じたといえる。

以上の認定によれば、本件二輪車は、本件補修

跡上の右側付近、したがって、本件凹損部の右端部付近を走行した可能性までは認められるものの、本件補修跡の左辺に接した本件陥没部上を走行し、その影響でタイヤぶれやハンドル操作ミスを引き起こしたことの可能性、蓋然性については高いとはいえないものといわざるをえない。

してみれば、原告らの請求はその余の点につき判断するまでもなく、理由がないことに帰する。

東京都道高輪麻布線歩行者転倒事件

1 事故の概要（原告の主張）

原告は、平成三年八月一八日午後九時半頃、東京都港区三田五丁目一五番地先の歩道（以下「本件歩道」という。）を歩行して通行中、舗装用アスファルトの窪み（以下「本件窪み」という。約七センチメートル）に足を取られて転倒し、右膝を路面にぶつけて（以下「本件事故」という。）、これにより右膝蓋骨骨折の傷害を受けた（図2）。

2 被告の主張

本件事故当時、本件窪みには土砂が堆積して踏み固められたような状態になっており、本件窪みはその分浅くなって、最深部でも二、三センチメートル程度の深さしかなかった。また、最深部は本件窪みの中央付近にあって、周囲の部分から

徐々に深くなっていた状態で、歩道面と段差がついていたものではない。

本件窪みは一般の歩行者がつまづいてけがをするような交通上の危険を有するものではないから、本件歩道は道路が通常有すべき安全性を備えているので、本件歩道の設置、管理に瑕疵はない。

仮にそうでないとしても、本件事故当時、原告は通常の注意を払って歩行していなかった過失がある（過失相殺）。

3 争点

- ①本件事故当時、本件窪みは、通常の歩行者がこれに足を取られて、転倒する等の危険性を有する形状、深さ等のものではあったか。
- ②本件事故当時の本件窪み付近の照明は、通常の歩行者に本件窪みが見えない又は見えにくい程度のものであったか。
- ③本件事故当時又はその直前ごろ、本件窪み付近において道路上の工事がなされていたか。

4 争点に対する判断

争点①について
各種状況を総合すると、本件窪みは長さ約一・一メートル、幅約〇・四五メートルの楕円形をなし、最深部の深さは約七センチメートルであったものと推認される。そして、堆積した土砂を取り

除く前の本件窪みの深さは、五センチメートルより浅かったものと考えられる。

そこで、右認定の形状、深さの本件窪みの存在が本件歩道の設置、管理の瑕疵に当たるか否かを

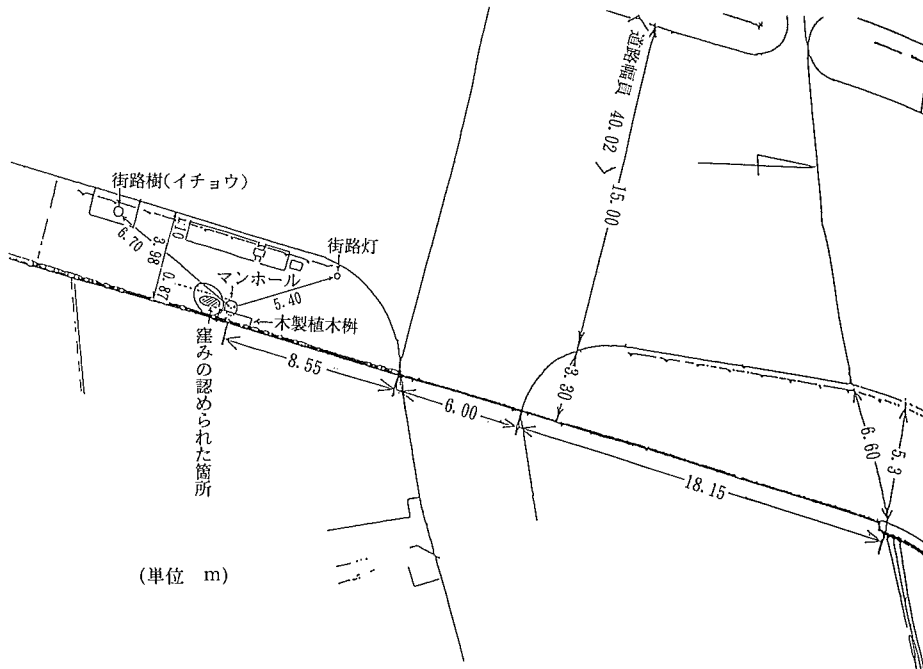


図 2

検討する。本件事故時、本件窪みその形状からして、比較的広い範囲のものであったということが出来る。これに対して、本件窪みの深さは、堆積した土砂の存在により、本件事故時には五センチメートルより浅かったものであり、かつ、本件窪みは本件歩道面から中央部に向かって徐々に深くなっていたのであるから、右楕円形の範囲を考え併せると、本件窪みはごく浅い、極めてゆるやかな斜面を持つ、比較的広い範囲にわたる窪みであったと考えられる。そして、一般の歩行者が、通常の注意を払って歩いている限り、このような窪みに足を取られて転倒する等の危険は考えがたい。原告は、本件窪みに溜まった舗装のかけらや小砂利で滑ったため転倒した旨供述しているが、原告の右供述により右認定を覆すことはできない。もっとも、証人及び原告本人は、本件事故直後、近隣の住民と思われる女性が同所で過去に同種の事故が発生した旨発言した旨述べるが、他にこれを裏付ける証拠がない上、右発言の趣旨も必ずしも明らかでなく、右証言、供述から本件窪みにおいて同種の事故が過去に発生した事実を認めることはできない。

以上のとおりであるから、本件歩道が道路の通常有すべき安全性を欠いていたということはできず、本件歩道の設置、管理の瑕疵を認めることはできない。

争点②について

認定の事実を照らせば、各証拠から原告の主張を認めることはできず、他にこれを認めるに足りる証拠はない。

争点③について

認定の事実を照らせば、原告の右主張を認めることはできず、他にこれを認めるに足りる証拠はない。

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

丸子橋架替営業損失事件

1 原告の主張

原告は、毎年申請を行うことにより、占用許可を繰り返し受け、東京都大田区田園調布本町地先の丸子橋のたもとに位置する場所を継続的に占有し、この部分を棧橋及び繋船場として貸しポート業を営んでいたものである。

原告は、旧営業場所について平成三年四月一日から平成四年三月三十一日までの占用許可を受けた後、新たな占用許可を受けることができないまま平成四年四月一日以降も旧営業場所で営業を続けたが、棧橋及び繋船場を、旧営業場所から、その南側に位置する場所に移転することとなり、平成六年一月一日付けで、占用場所を新営業場所と

する占用許可の申請をしたところ、同月二六日付けて、旧営業場所については平成四年四月一日から平成六年一月二五日までの過去の期間の、新営業場所については平成六年一月二六日から平成七年三月三十一日までの期間の各占用許可がされた。そこで、原告は、平成六年一月二六日営業場所を移転し、以後、新営業場所で貸しポート業を営むようになった。

原告が右のように営業場所を移転したのは、被告が丸子橋の架替工事(以下「本件工事」という。)を行うため、丸子橋の南側に仮橋を設置することになり、平成四年一〇月一二日、そのための占用許可及び法二六条に基づく工作物設置許可を受け、平成五年度から平成一一年度まで、毎年一月月から翌年五月までの濁水期の間、工事を施工することになったところ、右仮橋設置区域が原告の旧営業場所の一部と重なり合うことになるためである。しかし、新営業場所は、旧営業場所と比較して最寄りの駅から離れているうえ、工事場所に仮囲いがされ工事用車両も往来することから、ポートの利用客の流れが断たれるなど利用者が寄り付きにくく、本件工事の施工によって客が極端に減少することが明らかである。そこで、原告は占有面積によって計算される占有使用料の負担を軽減するため、従来より狭い新営業場所の占用許可を受けることを余儀なくされ、保有ポート数も三四

隻から一六隻に減少せざるをえないこととなり、営業場所を移転したことにより少なくとも従前の営業所得の六割の金額に相当する得べかりし利益を失った。

被告が公共事業である本件工事を行うことになったため、原告は、右のとおり、社会生活上一般に受忍すべき限度を超えてその財産権に特別の犠牲を強いられたものであるから、被告は、憲法二九条三項に基づき、原告に対し、本件損失の補償をすべきであるし、また、被告は、平成四年一〇月一二日法二六条に基づく工作物設置許可を受けたのであるから、法四一条に基づき、原告に対し、本件損失を補償する義務を負う。

2 被告の主張

営業場所の移転によっても原告の営業形態や客足に著しい変化が生じているということはできず、原告に営業損失は生じていない。

原告は、旧営業場所についての占用許可を受けることができなかったことから、自らの申請により、平成六年一月二六日付けで、同日以降、新営業場所についての占用許可を受け、営業場所を移転したのであり、被告が強制的に原告の旧営業場所の財産権を制限したり収用したわけではないから、被告が、憲法二九条三項により、本件損失を補償すべき理由はない。

3 裁判所の判断

原告は、平成四年四月以降も、占用許可を受けないまま旧営業場所での営業を続けていたが、被告の担当職員は、原告に対し、平成四年一〇月、原告の旧営業場所と仮橋設置区域が重なりあうこととなること等を説明し、さらに平成五年一月、本件工事の着工が予定されている同年一月頃までに営業場所を移転して欲しい旨申し入れた。

そこで、原告は、営業場所を移転するため、移転先について占用許可を申請し、関東地方建設局長は、平成六年一月二六日付けて、原告に対し、同日から平成七年三月三一日までの期間を定めた新営業場所についての占用許可をし、その際、旧営業場所についても平成四年四月一日から平成六年一月二五日までの過去の期間に遡って占用許可をした。

そこで、原告の損失補償請求について検討する。憲法二九条三項に基づく損失補償請求については、原告の主張は、要するに、旧営業場所での営業できなくなったことによる営業収益の減少分の補償を求めるものであるところ、前期認定のとおり、原告に対する旧営業場所についての占用許可は、河川管理に支障がないとみられる平成六年一月二五日までの期間に限ってされたものであるから、原告が翌二六日以降旧営業場所から従来どおり営業できなくなったのは、被告が旧営業場所に関する

原告の権利を制限ないし収用したからではなく、もともと原告が有していた旧営業場所の占用期間が満了したことによるものであって、原告としては、同日以降、もはや旧営業場所を占有して適法に営業することができず地位を有していなかったこと以上、仮に旧営業場所での営業できなくなったことにより営業収益上の損失が生じるとしても、被告に対し、その補償を請求しうる余地のないことは明らかである。

したがって、被告が原告の財産権を制限ないし収用したことを前提とする原告の右請求は、その前提を欠き、その余の点について検討するまでもなく、理由がない。

法四一条に基づく損失補償請求について。

法四一条は、水利使用に関する法二三条又は二六条の許可によって生じる損失の補償に関する規定であるところ、前期認定のとおり、被告は本件工事を施工するにつき水利使用に関する許可を受けたものではないから、本件において法四一条を適用する余地はなく、原告の右請求も、その余の点につき検討するまでもなく、理由がないことが別らかである。

奈良県国道一六五号

仮設ゲート衝突事件

1 本件事故の概要

日時 平成四年六月九日午後七時三〇分頃
場所 奈良県宇陀郡室生村大字大野地内の国道一六五号線上の落石防止工事（ロックシェッド新設工事・以下「本件工事」という）現場付近路上

被害車 普通貨物自動車及びこれに連結された

普通貨物自動車（セミトレーラー）

態様 被害車が、大阪方面から名張方面に向

けて、本件工事現場付近にさしかかっ

たところ、同工事現場の手前（西）側

及び向こう（東）側に各二基の鉄製ゲ

ートが名設けられていた。第一ゲート

の手前には、「ゲート高さ三・八メートル

」と表示した、高さ制限の交通標識

が設置されていた。被害車は、右四基

のゲートのうち、第一ないし第三ゲー

トは無事通過したものの、第四ゲート

の横桁には、本件セミトレーラーの幌

の先端頂部が接触した。

2 原告の主張

本件事故現場付近道路に、公安委員会の告示に

より、高さ三・八メートル以上の車両の通行が禁止され、高さがそれ未満の車両は自由に通行できることとなっていた。ところで本件セミトレーラーの台車の高さは三・八メートル未満の三・七八メートルであった。従って、本件セミトレーラーは、本件事故現場付近道路(第四ゲートを含めて)を無事通過できるはずであった。しかるに、実際には、第四ゲートが高さ三・八メートル未満の高さの車両が自由に通行できるだけの高さを有していなかったことから、本件事故が発生した。

そうすると、本件事故は、本件交通標識の記載が誤っていたため発生したものであって、その設置もしくは管理に瑕疵があったものといえ、被告は、国家賠償法二条、三条により、原告に対し、本件事故による損害を賠償すべき責任がある。

3 裁判所の判断

本件の主争点である、第四ゲートの桁下の高さが、車高三・八メートル未満の車両が自由に通行できるだけの高さがなかったと認められるか、すなわち、本件事故時において、被害車の車高が路面から三・八メートル未満であったと認められるかについて判断することとするが、かつこ内記載の証拠によると、右判断の前提となる事実として、次の事実が認められる。

① 本件セミトレーラーの自動車検査証には高さ

三七八センチメートルと記載されている。

② 本件セミトレーラーと同型式の自動車の諸元表には、その高さが三・七五〇メートルと記載されている。(他、何点かの事実を認定)

以上の事実によると、本件セミトレーラーの自動車検査証及び製造時の高さ(測定値)は、三・八メートル 未満であるといえるものの、右各測定値は、いずれもトラクタと連結しない状態で計測したものである上、本件トラクタは、本件セミトレーラーに適合しないものであるから、右測定値をもって、本件事故当時の被害車の地上高(具体的には、路面から本件セミトレーラーの幌の最上部までの高さ)が三・八メートル未満であったとはいえない。

結局、本件セミトレーラーの本件事故前の地上高は、三・八メートルを超えていた疑いがあるものの、その確証までには至らず、逆に三・八メートル未満であったとも認定できないというほかはない。

以上の次第であったって、本件事故当時の被害車の高さが、三・八メートル未満であった。すなわち、本件事故時の第四ゲートの桁下の高さが路面から三・八メートル未満であったと認めるには証明が不十分であるというほかはない。

よって、その他の争点について判断するまでもなく、原告の請求は理由がないのでこれを棄却す

る。

大分県国道二二二号原付転倒事件

1 事故の概要

被害者は平成二年一〇月一七日午後六時四五分頃、大分県日田市大字花月、国道二二二号(以下「本件道路」という。)のガソリンスタンド付近の道路(以下「本件事故現場」という。)を日田市方面から中津市方面に向かって道路左側白線の内側部分を原動機付自転車を運転して通行中、右同所付近にあった高さ一九センチメートルの縁石に衝突し、転倒して脳挫傷、外傷性クモ膜下出血の傷害を負い、同四年二月二四日死亡した。

2 裁判所の判断

争いのない事実

本件道路は本件衝突地点から約四〇〇メートル日田市側に行った地点で左側の歩道はなくなり、以下に述べるとおり本件衝突地点まで道路の左側には白線が引かれているだけの状態となっている。本件事故現場付近の道路はアスファルトで舗装され、道路両側には白線が引かれていて、ゆるい右カーブになっており、本件衝突地点手前までは左側白線の内側約四メートルまでは舗装されており、さらにその内側約二メートルのところまで路

肩となっており、雑草が生えた状態である。右舗装部分の路面の状態はアスファルト舗装の上に土砂が薄く積もり、また痛んだように見える所もある。本件衝突地点を起点として山国町方向に向かつて縁石が設置されており、左側の白線から内側の縁石までの距離は約一メートルであり、右縁石から内側約四メートルまで路肩となっており、雑草が生えた状態である。右縁石は高さ一九センチメートル、幅一八センチメートルで、土留のために設置されたもので、歩道の縁石ではない。

本件事故後の平成二年一〇月一七日午後七時頃は本件事故現場は車両の通行量は少なく閑散としており、街灯等がなく暗いが、原動機付自転車の法定速度である時速三〇キロメートルを遵守し、前方を注視していれば見通しは良好である。

本件衝突地点の手前約二・二メートルから同衝突地点にやや右斜に向かつて印象されたタイヤ痕があり、これはブレーキを踏んだことよって印象されたスリップ痕ではなく、タイヤが回転することよってできたものである。

被害者は生前大分県日田市伏木町に居住しており、本件道路及び通称伏木越えといわれる道を行としたことがある。

争点について

右認定の事実によると、被害者は本件道路に引かれた左側白線の内側つまり路側帯内を通行して

いるところ、その理由として、原告らは本件道路は大型車の通行が多く、併走すると危険であるので路側帯を走行していたものと主張するが、本件事故当時大型車両の通行が頻繁であったと認めるに足りる証拠はなく、逆に前記認定の事実によると、本件事故があった頃車両の通行量は少なく閑散としていたことが認められ、被害者が大型車と併走し危険であるのでやむを得ず路側帯内を通行していたものとは認められない。

被害者は本件縁石に衝突するまで全く制動措置を行っていないところ、同人が運転していた原動機付自転車の前照灯はハイビームになっており、前方約四〇ないし五〇メートルを見渡せる状態であり、また法定速度を遵守していると本件事故現場付近の見通しはよいのであるから、亡玉木は本件縁石に衝突する前にそれを発見し、衝突を回避できたものと考えられるが、全く制動措置を取らずに本件縁石に衝突していることは同人が前方を十分注視して走行していなかったことを推認させるものである。従って、被害者玉木が本件縁石に衝突したのは同人の前方不注意という過失によるものと考えられる。

国賠法二条一項にいう営造物の設置又は管理の瑕疵とは、営造物が通常有すべき安全性を欠く状態であり、この瑕疵の存否については、当該営造物の構造、用法、場所的環境及び利用状況等諸般

の事情を総合して具体的個別的に判断すべきものであるところ、前記認定によると被害者はやむを得ない事情よって通行の禁止されている路側帯部分を走行していたものではないこと、同人は本件道路を通行したことがあり、同人が走行していた路側帯部分は車道と比べて土砂が薄く積もり、痛んだように見える部分もあり、さらに本件衝突地点手前の道路左側白線の内側約三メートルから左側は雑草が生えており、車道部分とかなり状況が異なっているから路肩部分の幅や路面状況等が変化することが予測されるような状態であったこと、亡玉木が法定速度を遵守し、前方を注視していれば前記程度の大きさ（高さ一九センチメートル、幅一八センチメートル）の本件縁石は容易に発見でき、衝突を回避できたこと、右縁石が原因となった事故は報告されていないことを考えると、本件事故の原因は被害者がやむを得ない事情がなく走行の禁止されている路側帯内を前方を十分注視しないまま走行した過失よって発生した事故であり、本来走行が禁止されている路側帯部分においても、車道部分と同様の安全性を要求し、そこをやむを得ない理由がなく、しかも前方を十分注視せずに走行して来る車両に対してまで危険が生じないように本件縁石の存在を示す標識を掲げるなどの特別の措置を講じないからといってそのことをもって、本件道路の設置・管理に瑕疵が

あったということではない。

原告らは、被害者が走行してきた路側帯部分が本件衝突地点を境に急にその幅が狭くなり、中央部に本件縁石が現れるような格好にしておきながら、自動車の免許を持たず、高齢である被害者に不注意であるとの非難をするのは不当であると主張するが、前記認定によると、被害者は本件道路を通行したことがあり、同人が走行していた路側帯部分の状況からするとその幅や路面状況の変化は予測でも、また夜間に車両で走行するには前方を十分注意するというのは運転者としては最も基本的な義務であり、同人にこのことを求めてもそれが不当であるとはいえない。

本件縁石の手前がなだらかになっていないことをもって、本件道路に瑕疵があると主張するが、本件縁石があること自体が本件道路の瑕疵とはいえない以上主張は採用できない。

以上から、その余点を判断するまでもなく原告らの請求は理由がない。

(控訴審判決)

控訴審としても、当審における証拠調べの結果を参酌しても、控訴人らの請求は失当であり棄却を免れないと判断する。

千葉県千倉町道、道路法による 措置命令取消請求事件

1 請求の概要

本件は、被告が、千倉町の町道内に道路管理者の占有許可を受けずに設置されているコンクリート集水柵一基と塩化ビニール管(本件工作物)を、原告が所有しているものであるとして、原告に対し、道路法(平成三年改正後のもの、以下同じ)七一条一項及び同法三二条一項違反による本件工作物の除去命令(前記措置命令)をしたところ、原告が、同措置命令(本件処分)には、本件工作物の所有者の誤認(原告は所有者ではなく単なる使用借権者である)、原告に対する聴聞手続の欠如(意図的な直前の期日指定による原告の防御機会の侵害)という実体的・手続的な違法があると主張して、千倉町長を被告として、本件処分の取消判決を求める事案である。

2 争いのない事実

- ① 本件処分の存在
- ② 不服申立

原告は、平成三年七月一六日、被告に対し、本件処分に対する異議の申立をしたが、被告は、同年八月九日、原告の右申立を棄却した。原告は、平成三年九月二日、千葉県知事に

対し、本件処分についてその審査を請求したが、千葉県知事は、同四年三月三十一日、右審査請求を棄却した。

③ 本件工作物の除去

原告は、本訴提起後、遅くとも平成七年九月二七日までには、本件工作物を除去し、前記町道を本件工作物が設置される以前の状態に回復した。

3 裁判所の判断

原告は、前記の各違法性を主張して本件処分の取消しを求めるが、一般に、行政処分の取消訴訟において、原告に訴えの利益があるというためには、当該行政処分が有効なものであるために生じている法的効果を除去することによって原告において回復すべき権利または法律上の利益があることが必要である(行政事件訴訟法九条)。

これを本件についてみると、本件処分は、道路法七一条一項に基づく本件工作物の除去命令であるところ、本件処分によって原告が除却を義務づけられた本件工作物については、既に、原告によって遅くとも本件口頭弁論終結時である平成七年九月二七日までには全て除去されて、前記町道が本件工作物の設置される以前の状態に復している(前記のとおり当事者間に争いが無い)ことからすれば、原告には、本件処分の取消によって本件

工作物の除却を回避しその現状を維持する必要はなくなったものであり、また、本件では、他に原告において本件処分取消によって回復すべき権利や法律上の利益も見いだせないのであるから、本件工作物除却後の現時点においては、もはや、本件処分の法的効果を除去することにより回復すべき原告の法律上の利益はないものというべきであって、したがって、原告には、本件処分の取消を求める訴えの利益はないと解するのが相当である。

以上によれば、原告の本件訴えは、訴えの利益を欠く不適法なものといえるから、これを却下することとし、訴訟費用の負担につき行政事件訴訟法七条、民事訴訟法八九条を適用して本文のとおり判決する。

長野県箕輪町簡易水道工事現場

転落事件

1 事故の概要

① 発生日時 平成三年一月六日午後六時五〇分頃

② 発生場所 長野県上伊那郡箕輪町大字東箕輪九三四番地町道

③ 事故態様

被害者は事故発生場所から約二〇〇メートル離れた自宅を出て、

ジョギング中に本件事故発生場所を通りかかったところ、何らかの照明や柵等の危険防止措置が施されていない本件穴に転落した。

本件穴は町道に簡易水道を埋設するため、南北に二・九メートル、東西に一・九メートルの範囲にわたり高さ三五センチメートルの盛土を生じさせるとともに右盛土に接して東西方向に幅六六センチメートル、南北方向に長さ二・五メートル、深さ八二センチメートルに掘られた穴であった。

2 裁判所の判断

本件町道には、本件事故発生当時、何らの照明や柵等の危険防止施設の施されていない状態と本件穴が存在していたのであるから、道路としての通常有すべき安全性を欠いていたことは明らかといわなければならない。

被告は、本件町道が通常有すべき安全性を欠くに至ったのは事故発生の五分前であって道路管理者がその危険性を発見し、除去し、回復し道路を安全良好な状態に保つことは不可能であったから管理に瑕疵があったとは言えない旨主張するが、被告において、掘削工事の際は防護柵等の危険防

止措置を構わずに指導しておくべきであったものであり、仮にそのような指導がなされていれば、本件事故の発生を回避する措置を講じ得たというべきであり、ところが、そのような措置を講じなかったために本件町道における安全性の欠如がもたらされたのであるから被告の道路管理に瑕疵があったというべきである。

被害者の過失は被告らの重大な過失等に対比すると極めて軽微なものというべきであって過失相殺は行わない。

滋賀県中主町バイク対向車衝突事件

1 事故の概要

被害者は、平成三年四月一六日午前八時一五分頃、自動二輪車（以下「本件二輪車」という。）を運転して、滋賀県野洲郡中主町の町道吉川野田湖岸堤線（通称湖周道路・以下「本件道路」という。）上を近江八幡市から守山市へ向けて進行中、センターラインをオーバーして対向車線に進入し、折から対向車線を走行してきた大型貨物自動車（以下「本件ダンプカー」という。）と正面衝突して、頭蓋内出血により即死した。

2 裁判所の判断

本件道路の安全性について検討するに、国家賠

償法二条一項にいう道路の設置又は管理の「瑕疵」とは、道略が通常有すべき安全性を欠いていることを指し、そのような瑕疵の有無を決するに

際しては、当該道路の物的欠陥の規模、形状のほか、道路の構造、用法、場所的環境、利用状況、自然的条件、さらには被害者の事故時の行動等諸般の事情を総合考慮して、具体的、個別的に決すべきである。そして、道路上に起伏が存する場合

には、右諸般の事情を勘案した結果、それがあつたために、通常の運転技術を身につけた者の運転する車両がその箇所を通過した場合に、右起伏のため転倒その他の交通事故を引き起こす危険性があつると社会通念上認められる場合に、当該道路についてその通常有すべき安全性を欠いているものとして設置又は管理の「瑕疵」が存するといえるのであつて、道路上に起伏があれば常に「瑕疵」があつるといえるものではないと解するのが相当である。

本件についてみれば、本件凸状部分がカーブ上に存すること、二輪車が路面の地理的条件・形状等の影響を受けやすいことを考慮すれば、道路面上のわずかな凹凸でも車両に衝撃として伝わるものである以上、本件凸状部分は車両とりわけ二輪車の走行に対して、ある程度の衝撃を与えるものであつたと確認でき、原告や証人は、乗用車を運転して本件凸状部分を通過するときには座席から

飛び上がるような衝撃や座席が揺れるのを感じたと述べる。しかし、本件凸状部分の規模、程度及び状態は前記認定の程度にとどまるものであり、

原告らの右供述においても凸状部分の衝撃によって運転に支障が生じたとは認められず、本件事故についても、本件二輪車がバランスを失った位置と本件凸状部分の位置関係とは必ずしも明らかではなく、かえつて、前記認定事実によれば、

本件二輪車に、対向車線を通行してきた車両が危険を感じた中央線付近の位置まで毎時九〇キロメートル以上の速度で転倒等の異常な動きをすることなく進行していたと推認できるのであつて、これに本件道路の構造、場所的環境、交通量、天候等の諸般の事情を勘案すれば、本件凸状部分について、本件道路を走行する車両にとって、通常の運転技術を身につけた者が運転するに当たり、一般の走行に支障をきたす危険があつたとまでは認められない。

よつて、本件道路をして道路が通常有すべき安全性を欠いていたとは認められず、他にこれを認めるに足る証拠はない。

以上によれば、本件事故現場付近の道路は、設置又は管理上の「瑕疵」がある場合にはあつたといつても解するのが相当であり、その余の点について判断するまでもなく原告らの請求は理由がないから、これを棄却する。

兵庫県尼崎市道歩行者段差転倒事件

1 本件事故の概要

被害者は、平成六年五月二五日午前八時四五分頃、兵庫県尼崎市東園田町の市道（以下「本件事故現場」という。）を徒歩で左側を通行（東から西へ向けて進行）中、転倒し負傷した。

2 原告の主張

被害者は、本件事故現場付近を歩行していた際、後方から自動車の警笛が響いたため、後方からくる自動車を避けようとして、後方に注意しながら左足を左前方（道路左側端の部分）に踏み出したところ、同所は路面舗装が剝離しており、路面との間に極端な段差があつたことから、右剝離部分の路面に左足を接地した被害者は平衡感覚を失い、転倒したことによるものであり、被告は右市道の路面舗装部分が剝離して路面との間に極端な段差があつたのを放置したのであるから、道路の設置及び管理に瑕疵があつたといつことができる。

3 裁判所の判断

本件事故現場は、市街地の住宅地にある幅員四メートルのアスファルト舗装された歩車道の区別のないほぼ平坦な東西方向の道路（市道、以下「本件道路」という。）の南端の個人の住宅兼店舗との

境界付近であつて、本件道路の北側は個人の住宅でその生け垣が市道まではみ出している。本件道路は本件事故現場を含め約一二メートルは直線であるが、その東端は南東に折れており、その西端は変形の交差点となつており、自動車にとつての見通しはよくない。西端の交差点へ出る手前の南側には交通標識のための金属製ポールがある。また、本件事故現場は付近住民の生活道路となつており、朝夕の通勤・通学時には歩行者の通行も自動車の通行も相当程度に達するものである。

本件事故現場は、本件道路の西南にある金属製ポールの東側付近であつて、元々の道路面上に、南側隣接地の住民が自己の敷地と道路との段差をなくして出入りをし易くするため、自己の敷地から本件道路上に一部コンクリート舗装を行った部分の西側でアスファルト舗装が部分的に剝離している場所であり、そのすぐ西は道路中央部分と同一路面で中央部から端に向かってなだらかに下降傾斜したアスファルト舗装が残つていた。右コンクリート舗装された部分も市道に属していたが、被告は特に道路占用許可を求めるなどはせず、事実上その敷設を許していた。アスファルト舗装が剝離している部分は、少なくとも二〇センチメートルないし三〇センチメートル四方の広さがあり、コンクリート舗装された部分とは深いところでは一〇センチメートル以上の、アスファルト舗装さ

れた部分とはアスファルトの厚さ分の段差があつた。被告職員は、本件道路を二週間に一度程度は見回り、補修箇所がないかパトロールしていた。

そこで、本件道路につき、道路が通常有すべき安全性を欠いていたか否かについて検討するに、そもそも、道路というものは、老若男女、その者の身体状況の如何を問わず、不特定多数の者の利用に供されており、自己の安全に常に万全を期し得る者のみが利用するわけではなく、また、原告は、後方からの自動車の警笛を聞き、自動車を避けるため、その注意を後方に向けて左足を左前方に踏みだし、前記のアスファルト舗装が剝離した部分に左足を接地したため、平衡感覚を失つて転倒し傷害を負つたものであつて、特に異常な通行形態をとつていたわけではないことからすると、本件道路には、前記アスファルト舗装の剝離した部分への一般的な転倒の危険性があり、歩行者の通行に関しその安全性に問題があつたというほかない。

以上のとおりであるから、本件道路は歩行者の歩行にとつて通常有すべき安全性が欠けていたものと認められ、被告は、アスファルト舗装が剝離した部分を埋めて、コンクリート舗装部分や元々のアスファルト舗装の部分との段差をなくし、歩行者に危険が生じないようにすべきであるところ、このような措置を講じていなかったものであるか

ら、本件道路の設置及び管理に瑕疵があつたといふべきである。

なお、被告は、本件事故現場付近においては、歩行者の転倒事故等は発生しておらず、周辺住民からの危険の指摘や修理の要求もなかった。

本件事故は、原告が後方からの自動車の警笛に驚いて不用意に前方に足を踏み出したことによるものであり、原告の一方的過失に基づく自損事故であると主張して、本件道路の設置及び管理に瑕疵がなかつたと主張するが、前段はたまたまそのような状況であつたというに過ぎず、後段は、原告にも不注意なところがあつたといふことはあつても、前記のとおり原告の通行形態は特に異常なものではなかつたのであるから、被告の設置及び管理の瑕疵を左右するものではない。



震災時における緊急輸送道路の確保

道路局路政課

一 質 疑

大地震を想定して地震対策を進めているが、この中の検討項目の一つで、家屋、ブロック塀、自動販売機等の道路への倒壊防止、倒壊した場合の瓦礫等の排除対策をどうするか問題となっている。

道路管理者としても、緊急物資の輸送など災害応急対策にとって緊急輸送道路の確保は必要不可欠であるとの認識の下に、その対策を検討している。

まず、倒壊防止対策としては、道路法第四十四条（資料1）に、道路の構造に及ぼすべき損害を予防し、又は道路の交通に及ぼすべき危険を防止するため、道路管理者は沿道区域を指定することができる」と規定されている。

また、瓦礫等の排除対策としては、道路法第四十二条（資料1）に規定されている通常の維持管理行為のほか、道路法第六十八条（資料1）に、道路に関する非常災害のためやむを得ない必要がある場合には、道路管理者は土石等を収用、処分することができる」と規定されている。

そこで、以下の点について御教示いただきたい。

- ① 震災を想定して、沿道の家屋、ブロック塀、自動販売機等が道路に倒壊することを防止する目的で沿道区域を指定することは可能か。
- ② 瓦礫等の路上の障害物除去を道路管理者が

行う場合、その根拠法令はなにか。

また、瓦礫の中には財産的価値のあるものも混じっていると思われるが、この取り扱いにはどのようなしたらよいか。

二 一 解 説

(1) 道路法第四十四条は、民法上の相隣関係に類似する制度であるが、道路は、公共の用に供され、その本来の機能を發揮しなければならぬため、罰則を背景とする道路管理者の措置命令により、その機能を担保しているものである。

地震による倒壊のおそれのある建築物等につき道路法第四十四条に基づく沿道規制を行うことは、道路法第四十二条に定める道路管理者の維持・修繕義務にかんがみると合理的であるが、沿道の建築物等の管理者にとって所有権等に基づく内在的制約であると解することには疑問がある。つまり、「新道路法の施行について（昭和二十七年道発第四百二十号道路局長通達）」（資料2）において沿道区域指定の基準として例示されているものに比べ道路に障害を及ぼす積極的要因に欠けると思われる。

仮に、地震を想定して道路法第四十四条に基づく沿道規制を行うこととして第四十四条第四項の措置命令を道路管理者が発する場合、「土地、竹木、又は工作物が道路の構造に損害を及

ばし、又は交通に危険を及ぼす虞がある」必要があるが、道路管理者がそのようなおそれのあることを認定するだけの知見を有しているとは言えないであろう。また、地震を想定しての沿道規制は沿道の建築物等の管理者の受認限度の範囲内の制限とは言えないと思われる。

(2) 震災の発生により道路上に倒壊した家屋等が

一般交通に支障を及ぼしているなど、現に道路の維持又は修繕を行う必要が生じている場合、道路管理者は当該障害物を廃棄物として取り扱い、道路法第四十二条に基づく「道路の維持」として、これを撤去することが可能であると考えられるが、この場合、道路管理者においては次の二点に留意する必要があると思われる。

① 当該障害物について権利を有する者が判明している場合 この場合は、後になつてから補償の問題を生じさせないようにするために、予め補償を行わないことにつき権利を有する者の了解を得るように努めることが必要である。

しかし、権利を有する者が判明していても所在が確認できないような場合については、②の場合と同様の措置をとっておくことが必要と思われる。

② 当該障害物について権利を有する者が判明していない場合 この場合も①の場合と同

様に、後になつてから補償の問題を生ぜしめないように、当該家屋等の撤去に当たっては有価物の回収に努めるとともに、警察官の立会いを求めるなどの措置をとることが必要であると思われる。

(3) なお、災害発生時における瓦礫等の路上障害物の除去については、災害対策基本法第七十六条の三(資料3)の適用などについても考慮する必要があろう。

(資料1) 道路法(昭和二十七年法律第百八十号)

(道路の維持又は修繕)
第四十二条 道路管理者は、道路を常時良好な状態に保つよう維持し、修繕し、もつて一般交通に支障を及ぼさないように努めなければならない。

2 道路の維持又は修繕に関する技術的基準その他必要な事項は、政令で定める。

(沿道区域における土地等の管理者の損害予防義務)

第四十四条 道路管理者は、道路の構造に及ぼすべき損害を予防し、又は道路の交通に及ぼすべき危険を防止するため、道路に接続する区域を、条例(指定区間内の国道にあつては、政令)で定める基準に従い、沿道区域として指定することができる。但し、道路の各一側について幅二十メートルをこえる区域を沿道区域として指定することはできない。

2 前項の規定により沿道区域を指定した場合においては、道路管理者は、遅滞なくその区域を公示しなければならない。

3 沿道区域内にある土地、竹木又は工作物の管理者は、その

土地、竹木又は工作物が道路の構造に損害を及ぼし、又は交通に危険を及ぼす虞があると認められる場合においては、その損害又は危険を防止するための施設を設け、その他その損害又は危険を防止するため必要な措置を講じなければならない。

4 道路管理者は、前項に規定する損害又は危険を防止するため特に必要があると認める場合においては、当該土地、竹木又は工作物の管理者に対して、同項に規定する施設を設け、その他その損害又は危険を防止するため必要な措置を講ずべきことを命ずることができる。

(非常災害時における土地の一時使用等)

第六十八条 道路管理者は、道路に関する非常災害のためやむを得ない必要がある場合においては、災害の現場において、必要な土地を一時使用し、又は土石、竹木その他の物件を使用し、収用し、若しくは処分することができる。

2 道路管理者は、非常災害に因り道路の構造又は交通に対する危険を防止するためやむを得ないと認められる場合においては、災害の現場に在る者又はその附近に居住する者を防ぎよに従事させることができる。

第四十条 第四十四条第四項又は第四十八条第二項(第九十一条第二項においてこれらの規定を準用する場合を含む。)の規定による道路管理者の命令に違反した者は、十万円以下の罰金に処する。

(資料2) 新道路法の施行について

(昭和二十七年十二月五日道発第四百二十号)
各都道府県知事又は建設省道路局長通達

既に御承知の通り、改正道路法及び同法の附属法令は十二月五日から施行されることになつたので、下記事項に御留意の上新法の施行に遺憾なきを期せられるとともに、速かに関係事項を貴管下道路管理者に徹底方取計われ、その新制度に基づく道路行政の運営に遺憾のないよう格別の御配慮を煩わしい。

1 記

(1) 一級国道の路線は、一級国道の指定に関する政令(昭和二十七年政令第四七七号)により指定されたが、二級国道の路線も近く指定される予定である。

なお国道で一級国道に指定されなかったものの措置については別途十二月三日付発道路第四八号建設事務次官通牒で通達されたのでそれを参照されたい。

(2) 市町村道については区域外の路線の認定が法第九条の規定により認められているが、この場合においては当該路線を認定した市町村長又は当該道路の道路管理者が路線の認定、変更及び廃止、区域の決定及び変更並びに供用の開始及び廃止の公示を行うと同時に当該路線の存する市町村長も亦これを行うことが適当と考えられるので、当該路線を認定した市町村長又は当該道路の道路管理者は関係市町村長に通知し、関係市町村長は、通知を受けた場合においては法第九条及び法第十八条の規定に準じて公示を行うこととされたい。

2

道路管理者

(1) 法第十七条第二項の規定に基き指定市以外の市の長又は指定市以外の市に二級国道又は都道府県道を管理させるのは、都市計画事業の遂行当該市長又は市に於て一貫して道路行政を行うことが便利であり、且つ、当該市又は市の長に充分管理能力がある場合に限られたい。なおこれら管理の特例に関し協議を行う場合においては、あらかじめ、建設大臣に連絡されたい。

(2) 新法の趣旨に鑑み、路線の指定、認定又は変更があった場合は、遅滞なく道路の区域の決定を行うべきであり、従来のように、路線の認定後相当期間を経て区域決定を行わないというようなことのないようにせられたい。(法第十八条、法第九十一条)

(3) 境界地の道路については法第十九条の規定により関係道路関係者が、兼用工作物については法第二十条の規定により道路管理者と他の工作物の管理者とが協議してこの管理方法を定めることになっている。従って、本

来の道路管理者以外の道路管理者又は他の工作物の管理者が道路の占用料又は法第五十八条から法第六十二条までの規定に基く負担金の徴収権限を代行することもあり得るのであるが(施行令第五条)、此の場合に於て注意すべきことは、

(イ) 徴収された占用料又は負担金は、これらを徴収した者即ち徴収権限を代行した者の収入となる。

(ロ) 徴収権限を代行しても占用料の額及び徴収方法、受益者負担金の徴収を受ける者の範囲及びその徴収方法、並びに督促手数料及び延滞金等については、境界地の道路の場合には本来の道路管理者の、兼用工作物の場合には道路管理者の側に於て定める条例の規定に従うべきものである。(法第三十九条、法第六十一条、法第七十三条) という二点である。

(仮にA県とB県との境界にかゝる橋を、両県協議の結果A県に於て管理することになった場合には、A県はB県の区域内に係る部分についての占用料を徴収し自らの収入とすることができるのであるが、この場合に於て、占用料の額並びに徴収方法については、B県の条例の定めるところに従わなければならない。)

(4) 道路台帳については追って省令を制定する予定であるが、それまでは従来通りの取扱とされたい。(法第二十八条)

(5) 有料の橋又は渡船施設については、新法においては、都道府県又は市町村である道路管理者が行うもののみが認められ、私人が経営するものは認められないことになったが、経過措置として従来私人が行っていたものについては特にその許可に附せられた期間内はこれを継続することを許している。当該期間が経過した後、なおこれを継続する必要がある場合においては、道路管理者において引継の措置を講ぜられたい。(法第三十五条、施行法第六条)

3

道路の構造

(1) 法第三十条に基く道路の構造に関する政令は、追って制定される予定であり、それまでは従前の例によられたい。

(2) 道路と鉄道と立体交差をしなくてもよい場合については法第三十一条、施行令第三十五条に規定されたのであるが、

その具体的事例について鉄道側と意見の一致をみない場合においては本省に連絡されたい。なお踏切道の取扱については、法第三十二条の許可に替へ法第二十条及び法三十一条の規定により道路管理者と国又は地方鉄道業者との協議によつて処理し得る旨、別途運輸建設両事務次官通牒で指示される予定であるから為念。

4

道路の占用

(1) 新法においては道路の占用物件について特に詳細に亘つて法定されたのであるが、その趣旨に鑑み、道路の公物性について充分留意の上、適切なる運営を図られたい。(法第三十二条、施行令第七条)

(2) 施行令において占用の許可基準が定められたのであるが、これ以外に道路行政運営上の必要に基き詳細な基準を法定する必要がある場合においては、道路管理者たる地方公共団体の長が地方自治法第十五条の規定に基く規則をもつて規定されたい。(規則で制定しうる根拠は、法第三十二条の規定に基く道路の占用に関する許可権は法第九十七条の規定により地方公共団体の長が行使しうるものであることが明らかにされていることに基く。(施行令第九条一同令第十四条)

(3) 国等の行う事業の道路の占用、占用料の徴収、負担金の徴収等については、その基準を政令で定めることになっているが、この政令が出る迄の間に於て各道路管理者が独自の立場において従来の方法に著しい変更を加えることは、他に影響を及ぼし混乱を惹起する虞があるので、可及的にこれを避けられ、止むを得ない場合には、その措置につきあらかじめ本省に連絡されたい。(この政令の制定までには相当期間を要する見込み)法第三十五条、法第三十九条、法第八十六条、施行令第十九条)

(4) 法第三十九条第二項の規定による全国にわたる事業及び法第三十五条に規定する事業に関する占用料の基準は追つて制定する予定であるので、前項に準じて措置されたい。

(5) 占用の許可期間は、法第三十六条の規定する水道、電気等の事業のための道路の占用について十年、その他の占用については三年と定められ、尚、従来の占用許可について

も、この期間をこえて期間が定められているものについてはこの期間内とされたので、施行令で定める基準に異なる従来の占用については逐次期間満了の際に新法基準に合致するよう措置せられたい。(施行令第九条、附則第三項)

(6) 道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のない物件を占用物件にとりつけるのは占用の変更であり、そのとりつけが当該占用の目的に附随して行われる場合には、施行令第八条第二号の規定により、道路管理者に道路占用変更の許可を受けないでよいこと、なっている。一方法第四十一条に規定する添加は道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある物件を占用物件にとりつける場合でありこれは常に新たな占用物件とみなされることに注意されたい。(法第四十一条、施行令第八条)

(7) 水管、下水道管、ガス管、電柱等の占用期間を更新する場合においては、事業の公益性に鑑み、手続をできる限り簡易にせられたい。(施行令第九条)

5 道路の保全

(1) 法第四十二条第二項に基く道路の維持又は修繕に関する技術的基準その他の事項については、追って政令で制定されるが、当分の間従前の例によられたい。(法第四十二条)

(2) 沿道区域指定の基準に関する条例を制定するに当たっては、道路の実情とその附近の土地の状況を斟酌して、道路を保全し道路交通を安全ならしめるに必要な程度に限るものとし、例えば屈曲部中心半径が特に小さい場合、並木又は密生した樹木が道路の傍にある場合、高擁壁の場合、道路に隣接して採石場等危険地域がある場合、積雪地域で特に除雪用地の必要がある場合等について具体的基準を定められたい。(法第四十四条)

(3) 法第四十五条に規定する道路標識については、概ね現在と同じ内容のものが定められる予定である。(法第四十五条)

(4) 法第四十七条の規定に基く車両の通行に関する措置についての政令は追って制定される予定である。(法第四十七条)

6 国庫負担及び国庫補助

(1) 一級国道又は二級国道の新設、又は改築によって著しく利益を受ける他の都道府県に課する分担金の基準に関する政令は追って制定される予定である。(法第五十条第二項、法第五十一条第二項)

(2) 受益者負担金条例の制定に当たっては、次の考え方を基準とされることが妥当と考えられる。

(一) 道路に関する工事の種類は適切に区分すること。即ち例えば改築については歩道の新設、幅員の拡張、路面の舗装、本橋より永久橋への架換、平面交差の除却等に区分すること。

(二) 受益者の範囲については、例えば沿道の土地の所有者又は使用者(地上権者、永小作権者、賃借権者)、現在の管理について協議の定めのない兼用工作物の管理者、鉄道の平面交差を除却する場合の相手方(日本国有鉄道、地方鉄道業者)及び当該道路を通行する車両の所有者等とすること。

(三) 負担金額を定める場合は次の二要素を考慮すること。

(イ) 受益額の範囲内であること。

1 受益額は沿道土地の所有者等に対しては道路に関する工事のため特別に著しい受益増加がない限り、一般に当該工事執行前の土地の価格と執行後の価格の差額を基準とすべきであること。

2 車両所有者に対しては道路の改良修繕により運転経費の節約額、稼働率の向上等を勘案し、バスに関する建設、国鉄協定を参考として、基準を定めること。

3 平面交差の除却に関し費用負担の協定のないものにあつては、現行の内務、鉄道両省協定を参考として基準を定めること。

(ロ) 工事費の一部であること。

従来各県で制定されていた受益者負担金徴収規則を調査してみると受益者負担金は平均して工事費の三分の一から五分の一までの範囲としているから、この点を参考とすること。

(3) 法第七十条の規定による損失補償の場合において、その

損失の具体的範囲の決定に当たっては、工事費の割合等を考慮し、慎重に検討の上決定せられたい。(法第七十条)

(4) 従来は道路損傷負担金制度は、新法においてはその根拠規定を失ったので、新法施行後においては、従来の道路損傷負担金の徴収の対象となつていたものの一部については、法第六十一条の規定による受益者負担金の規定の適用により徴収できる場合もあると考えられるが、その要件が両者においては異なっているので注意されたい。

新法施行の日までに調定した損傷負担金は、新法施行後においても徴収できる。(法第六十一条、施行法第八条)

7 監督

(1) 法第七十六条及び法第七十七条の規定に基く報告及び調査に関する省令は近く制定の見込である。

(2) 道路監理員制度は、新法において道路法の適切な実施を図るために認められた制度であるから、吏員のうちから事務に精通している者を選定し、その運用に遺憾なきを期せられたい。(法第七十一条)

8 その他

(1) 道路附属物に関する政令はその必要を生じたときに制定する考えである。(法第二条二)

(2) 許可等に附する条件

許可、認可又は、承認の条件が法第八十七条第二項に規定する不当な業務を課するものであるかどうかは個々の具体的な場合について判断されるべきもので、一概に規律することはできない。例えば道路の占用の許可は、道路本来の目的からは好ましくないことを特に許可するものでありその趣旨は道路の目的とする公益性を妨げない限度において一般通行という本来の目的以外の道路の使用を認しようとするものである以上道路管理者において占用を許可した為に費用の支出を余儀なくされる事態は極力避けるべきものである。

附帯工事に要する費用につき原因者負担の原則を規定する法第五十九条において「占用許可に附した条件に特別の定がある場合」を特に除外しているのもこの考え方の現れであつて、当該占用許可の条件の内容によっては道路管理

者において道路に関する工事に伴う占有物件の移転、改築又は除却に要する費用を負担しない場合のあることを予想しているわけである。これを要するに占用の許可に際しこれら移転等の費用の全額を道路占有者に負担させるといふ条件を附しても必ずしも不当な義務を課するものとは云えないのである。

(3) 国有地を道路の敷地とする場合においては、従来は国有財産の所管換の手続によつていたが、新法においては一級国道及び二級国道の場合においては従来通り、その他の場合においては、国有財産の私下又は貸付の手続を要することとなるがその具体的方法については、別途通達する予定である。

(4) 重複して道路の路線が認定された場合にはその重複する部分の管理については、法第十一条の規定によることとなるが、この場合において、道路敷地の所有権は当初の道路管理者に帰属したままで差支えないことに留意されたい。

(資料 3)

災害対策基本法

(昭和三十六年法律第二百二十三号)

第七十六条の三 警察官は、通行禁止区域等において、車両とその他の物件が緊急通行車両の通行の妨害となることにより災害応急対策の実施に著しい支障が生じるおそれがあると認めるときは、当該車両その他の物件の占有者、所有者又は管理者に対し、当該車両その他の物件を付近の道路外の場所へ移動することその他当該通行禁止区域等における緊急通行車両の円滑な通行を確保するため必要な措置をとることを命ずることができる。

2 前項の場合において、同項の規定による措置をとることを命ぜられた者が当該措置をとらないとき又はその命令の相手方が現場にいないために当該措置をとることを命ずることができないときは、警察官は、自ら当該措置をとることができ、この場合において、警察官は、当該措置をとるためやむ

を得ない限度において、当該措置に係る車両その他の物件を破損することができる。

3 第二項の規定は、警察官がその場にいらない場合に限り、災害派遣を命ぜられた部隊等の自衛官の職務の執行について準用する。この場合において、第一項中「緊急通行車両の通行」とあるのは、「自衛隊用緊急通行車両（自衛隊のものを用いる緊急通行車両で災害応急対策の実施のため運転中のものをいう。以下この項において同じ。）の通行」と、「緊急通行車両の円滑な通行」とあるのは、「自衛隊用緊急通行車両の円滑な通行」と読み替えるものとする。

4 第一項及び第二項の規定は、警察官がその場にいらない場合に限り、消防吏員の職務の執行について準用する。この場合において、第一項中「緊急通行車両の通行」とあるのは、「消防用緊急通行車両（消防機関の使用する緊急消防車両で災害応急対策の実施のため運転中のものをいう。以下この項において同じ。）の通行」と、「緊急通行車両の円滑な通行」とあるのは、「消防用緊急通行車両の円滑な通行」と読み替えるものとする。

5 第一項（第二項において準用する場合を含む。）の規定による命令に従つて行う措置及び第二項（第二項において準用する場合を含む。）の規定により行う措置については、第七十六条第一項の規定による車両の通行の禁止及び制限並びに前条第一項、第二項及び第四項の規定は、適用しない。

6 災害派遣を命ぜられた部隊等の自衛官又は消防吏員は、第三項若しくは第四項において準用する第一項の規定による命令をし、又は第三項若しくは第四項において準用する第二項の規定による措置をとつたときは、直ちに、その旨を、当該命令をし、又は措置をとつた場所を管轄する警察署長に通知しなければならない。



吉田口登山道（一般県道富士上吉田線） の管理



山梨県土木部道路維持課

一 概観

山梨県は、日本列島のほぼ中央に位置し、県の北東部には秩父山塊が連なり、多摩川の源流となっており、西部には、南アルプスの三〇〇〇級の山々がそびえ日本三大急流のひとつ富士川の源流となっている。

南部は、日本一の霊峰富士山（三、七七六m）を中心に山中湖、河口湖を代表とする富士五湖や丹沢、御坂の山塊があり、相模川の源流になっている。

北部には、八ヶ岳、茅ヶ岳が広い裾野をひいており、若者に人気のある高原リゾート地「清里」がある。

面積は、四、四六五km²で、わが国の総面積の、一・二％を占め、全国の中で三二番目の広さとなっており、人口は八七万人（全国第四二位）である。

二 山梨県の道路の現況

本県の道路網は、昭和五七年一月一日日全線開通した中央自動車道二二・九km（西宮線七七・三km、富士吉田線四四・六km）及び一般国道二二路線五八一・七kmを幹線として、主要地方道三四路線、一般県道一三〇路線及び市町村道二二、四三一路線で構成され、

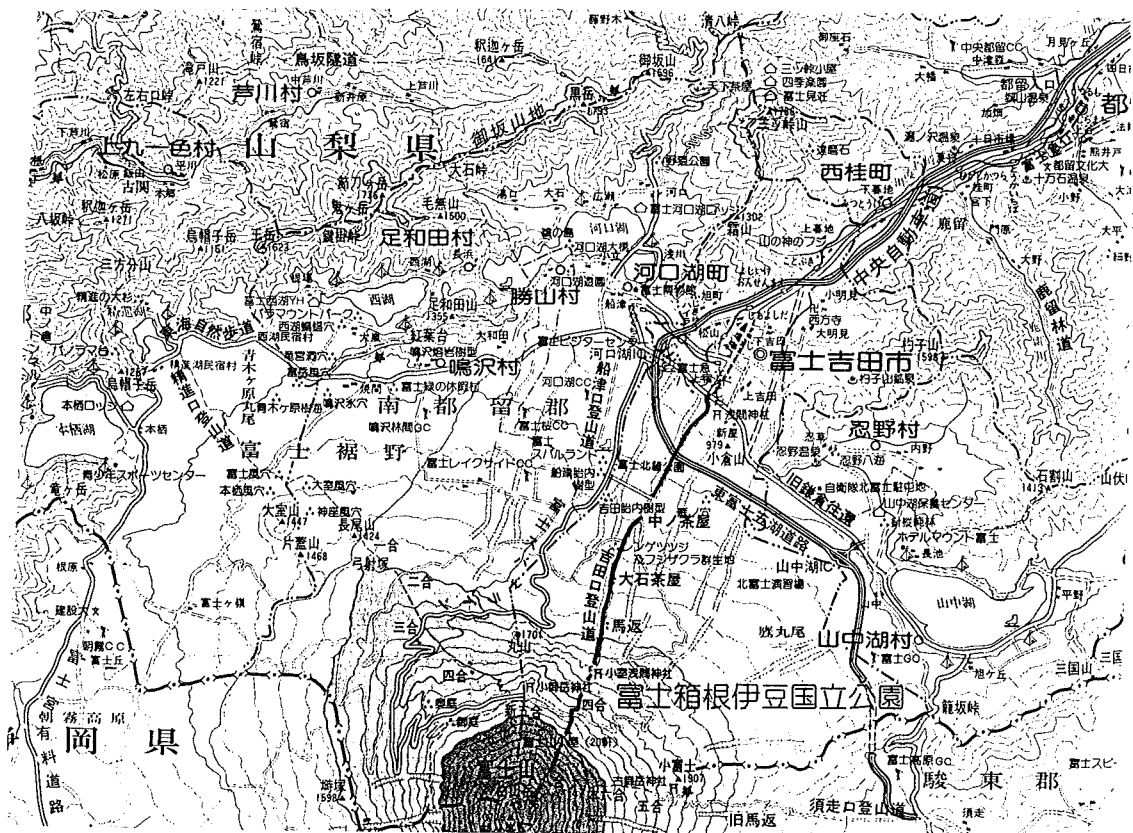
その全道路延長は一〇、五四八・一kmである。

山梨県は、大きく県都甲府市を中心とした国中地方、富士吉田、大月市を中心とした富士北麓・東部地方の二つの地方生活圏に分けられ、中央自動車道、国道二〇号、国道一三七号によって結ばれ、さらに国道五二号、国道一三九号等を加えて首都、近畿、中部の三大都市圏や東臨海地域等と結ばれている。

本県の産業、経済等はこれらの主要幹線を軸とし、県内各地を有機的に連絡する道路網によって支えられ、発展してきた。

山梨県では、「幸住県やまなし」の建設に向けて、目指すべき県土像として「環境首都」を掲げている。

これは、現在進められている中央自動車道の六車線化、中部横断自動車道の建設促進など、高速道路網の整備に対応し、県内各地から高速道路のインターチェンジなどの主要な交通結節点へのアクセス道路の整備を積極的に進め、県内各圏域間相互を概ね一時間以内で結ぶ県内一時間交通圏の確立を目指し、地域高規格道路網など県内幹線道路網の整備を進めるとともに、甲府市を中心とする放射型道路網を放射環状型道路網に再構成し、圏域内の交通混雑緩和と地方拠点都市地域における新たな市街地の形成を図るため、新山梨環



位置図

状線や西関東道路の整備を進めている。

三 富士山と登山道

富士山は、山梨・静岡両県にまたがってそびえる日本の最高峰であり、富士山測候所のある剣ヶ峰が最高地点で、標高三、七七六mのなだらかな裾野をもつコニーデ型の成層火山で、南面は静岡県、北面は山梨県に所属する。

両県の境界については、「甲斐国志」によると江戸時代においても、八合目より頂上までは両国の境は無かったとあり、現在においても静岡県小山町と山梨県富士吉田市との境界は未確定になっている。

富士山には登山道として、北に吉田口（現富士吉田市）、東の須走り口（現静岡県小山町）、南口にあたる御殿場口（同県御殿場市）、富士宮口（同県富士宮市）の四登山道がある。須走り口登山道は八合目で吉田口と一緒にするので、そこを大行合おおいかいという。このため、頂上には北側に一ヶ所、南側に二ヶ所の合計三ヶ所の登山道がある。

それ以前は古い登山道には須山口（現裾野市）、船津口（現河口湖町）、精進登山道（現上九一色村）があったといわれている。

また、吉田口登山道六合目を起点として、

中腹を一周する御中道ごちゆうだうという巡拝路があったが、今日では大沢付近が大沢崩れにより通行不能となっている。

四 富士登山の歴史

富士山は、古代から山岳信仰の対象であり、修験者たちが修練の場として成立された。

江戸時代になると、信仰・登拝する講が発達し、「江戸は広くて八百八町、八百八町に八百八講」と呼ばれるほど富士講が組織的に確立された。

行者は、江戸から大月を経由し、吉田口に至る「富士道」を通り登山した。

明治三五年の中央線大月駅の開業、同駅と富士山麓を結ぶ馬車鉄道の開通などにより、富士山への登山者数は増加し、登山の目的も信仰・登拝から観光登山へと変化してきた。

大正九年、道路法の施行により、吉田口登山道が大月停車場富士線として県道に編入された。この年、登山者数は四万人にのぼっている。

昭和四年、富士山麓電気鉄道(現富士急行)による本格的な鉄道輸送が大月～富士吉田間で始められた。

昭和三九年、富士山有料道路道路(富士スバルライン)が開通し、登山者は五合目まで

交通機関を利用することにより、五合目から数時間で頂上に立てるようになった。

このため、登山者数は、三九年に約一二万人と急増した。

五 吉田口登山道の状況

吉田口登山道は、東海道方面から甲斐の国の中心部に向かう道「鎌倉往還」(現国道一三八号)吉田宿の南側に位置する北口本宮富士浅間神社を基点として富士山頂に延びている。

現在は、一般県道富士上吉田線として、昭和三三年一〇月六日に認定された延長一九、五一九mの登山道である。

○富士浅間神社(国道一三八号)～中の茶屋間 幅員七mのアスファルト舗装で改良が済んでおり、大型観光バス等の通行が可能となっている。

中の茶屋は、浅間神社と馬返しとのほぼ中間地点にあたる第一番目の休憩所であることから、この名が付けられたと伝えられている。

○中の茶屋～馬返し間

中の茶屋を過ぎると登山道両側にフジザクラの群落が見られ、大石茶屋付近にはレンゲツツジ群落が昭和三年に国の天然記念物の指定を受け保護されている。

馬返し付近まで(標高八五〇～一、五〇〇m)が低山帯にあたり、ミズナラ、コナラ、ブナなどの落葉広葉樹林の中をぬうようにしてゆるやかに登っている。

この間は、幅員三m前後で、一部未舗装部分はあるものの、その先馬返しまでは簡易舗装が施してあり、普通車の通行は可能。

昔は、馬返しより先は聖域とされ、馬は返された。現在は、この地点で車両の進入を制限している。

○馬返し～五合目(佐藤小屋)

馬返しから五合目の森林限界まで(標高一、五〇〇～二、四〇〇m)が亜高山帯にあたり、主にコメツガ、シラビソ、カラマツ、ダケカンバなどの森林内の登山道とな



っており、路面は主としてシルト質からなり比較的、歩きやすくなっている。

ただし、シーズン前には、春先の雪解け水が原因と思われる出水により、登山道の沢状を呈している部分が洗掘されるため、シーズンの本格化する前に路面整正等を毎年行っている。

さらに登ると、五合目付近で滝沢林道と交差し、次に一般県道富士精進線(御中道)と交差する。

○五合目～六合目(安全指導センター)

五合目から上は高山植物地帯で、岩場を中心にオオタデ、メイゲツソウ、フジアザミなどの草花の植生が見られ、路面の土質はスコリアになる。途中、日連上人が百日修行をしたという六角堂があり、やがて富士スバルライン方面からの登山道(泉ヶ瀧)と合流する。

○六合目～七合目(花小屋)

六合目以上は、富士スバルラインを利用した五合目からの登山者と合流するため、混雑してくる。この間は、スコリア層の路面であり、安全指導センター上の穴小屋付近で下山道と合流する。

登山道の整備が済んでおり、幅員も三～五mと広く、つづら折りの道路が続いて

いる。

○七合目～八合目(蓬萊館)

この間は、岩場の部分が大半を占めており、岩場以外の部分は、スコリア層からなっている。道路の整備状況は、岩場が多いこと及び小屋が多く存在していることなどから、比較的未整備で、険しい部分が多い。

○八合目～本八合目(富士山ホテル)

この付近は、大粒のスコリア層からなり、



急峻であるがゆえ、登山も苦しい。

山小屋も点在しているが、七合目から八合目間ほど密集していない。落石等による登山者の保護のため土塁工も多く設置されている。

○本八合目～富士山頂

この間は、県境が未確定であることから、登山道を静岡県と合同で維持管理している。一部岩場を含み、風化した溶岩地層、スコリア層からなる急峻な登山道で、幅員が2m前後と狭いため、登山道の中で最も渋滞する区間でもある。

六 富士登山道の整備について

富士山では、昭和五五年八月一四日、一三時四〇分頃、山頂の久須志岳で大規模な崩落が二回発生、落石郡となって落下し、吉田大沢砂走りを下山中の登山者を直撃した。

被災場所は、六合目から八合目の間にわたり死者一二名、負傷者三一名がでた。

山梨県では、落石事故の再発を防止するため、昭和五六年の夏山シーズンには、「安全指導センターの設置」「下山ルートの変更」、「登山道の一部変更」などの措置を講じた。

県道(登山道)については、落石災害防止

のため、土塁工を設置し、土留め・路側石積、路面の整備等を実施した。

土塁工の概要

○目的

登山道の上部から落下する落石を止め、登山者の安全を図る。

○位置

過去の落石事故や地山の状況などから、最も危険度の高い六合目から本八合目に設置し登山道の上部に位置している。

○構造

盛り土補強土工で壁体を築き、表面に土のうを配し、背面にポケットを造る。材料は現地発生材を使用する。

○効果

雪解け後の現地は、転石、土砂が土塁工により止まっている状況が確認できる。完成時期が古いものや、設置場所によっては、すでに埋塞しているものもある。また、背面に設置した蛇籠や土塁工上部が破損しているもの（巨石の影響）が見受けられる。

登山シーズン（夏場）においては落石等の防御には十分役だっているものと思われるが冬場の積雪後の雪融けの出水により、土砂の堆積が多く起きている。

○対策

冬期から春期の登山者の少ないシーズンに土塁工の土砂の埋塞が見られ、夏場の登山シーズンは落石の落下が主であることから、夏場に向けて万全を期するよう心がけているが、現地は二、四〇〇m以上の高地にあり、冬期の積雪量の影響を受け、工期が極めて短いため、土塁工の補修、増設期間中に登山シーズンを向かえることになる。このことは、作業に起因して、登山者に危険を与える可能性が大きく、憂慮すべき点である。

したがって、平成六・七年度の工事については、それまで、斜面に対して直角に設置していた土塁工（砂防ダム方式）を斜めに設置（かすみ堤方式）し、登山シーズンの中の土塁工背面の土砂の排除を少なくするよう配慮した。また、既設土塁工については、〇・五〇m嵩上げを行い、ポケットの増大を図っている。なお、土塁工の数のついては、今後も増設し、登山道の安全性の向上を図る必要があると思われる。

七 富士登山道補修工事に関する打ち合わせ

山梨・静岡両県では、毎年八月上旬に打ち



合わせ会を開催し、登山道補修計画（主に八号目から山頂にかけて）及びパトロール計画について話し合い整合性を図っている。

また、六月下旬に合同でパトロールを行い七月一日からの山開きに合わせて、道路管理者として、通行止めの解除を行うか判断をしている。

八 富士登山道パトロール

登山者の安全な通行を確保するため、道路の構造を保全し、道路の維持修繕の管理に万全を期す目的で七月一日（お山開き）から八



月二六日の（お山じまい）までの間を二名編成で一泊二日のパトロールを実施し、危険箇所
の点検等を行っている。

一週間のうち、土木事務所職員によるパト
ロールは、木々金曜日とし、業者委託による
パトロールを週二回、火々水曜日、土々日曜
日に行うことにより、月曜日を除く毎日実施
している。

九 おわりに

富士登山道（県道富士上吉田線）の利用者
は、特殊な登山技術を必要とせず、交通の発
達に伴い日帰りも可能であることから、観光
の延長として、初めて富士登山を経験する登
山者が多いこと。また、登山時期が七・八月
の夏山シーズンに集中し、毎年二〇万人近く
の多数の人々が全国各地から訪れることから
観光登山者が安全に通行できる登山道の整備
と、富士山の自然景観と調和のとれた落石防
止工事等の安全対策について検討していく必
要があると考えている。



長崎県における

「地域活性化促進道路事業」

長崎県土木部道路建設課

一 はじめに

長崎県は日本本土の最西端に位置し、多くの半島や離島により形成され、長く複雑な海岸線を有しており、県土の広がりや九州本土の大きさに匹敵します。また、雲仙天草国立公園や西海国立公園をはじめとした多くの自然公園を有しており恵まれた自然環境にあります。

一方、中国大陸や朝鮮半島に近く、江戸時代にはわが国唯一の海外文化の受け入れ口として栄えるなど、歴史的にも海外交流が盛んであり、異国情緒豊かな独自の文化も築いています。

このような地理的、地形的そして歴史的背

景のもとに本県では「県民一人ひとりが住んでしみじみと幸せを感じる郷土づくり」を基本理念とし、県・市町村・住民共通の目標である「美しく、楽しく、たくましいふるさとづくり」を実現するため、多様なプロジェクトを推進します。

二 道路整備と

地域振興プロジェクト

本県の道路事業は長期構想の目標に掲げた地域の将来像の実現に向け、次の基本方針により整備に取り組んでいます。

①県土の一体化な浮揚を図るべく県外主要都市との連携強化

②県内の地域間格差の是正を図るべく各地

域間の連携強化と交流拡大
③地域活性化を図るべく各種プロジェクトを推進し雇用機会の創出と定住促進

これらの事業は「広域道路網整備基本計画」(図1)により整備を行っています。その軸となるものが高規格幹線道路の九州横断自動車道と西九州自動車道です。

九州横断自動車道は平成九年度を目標に現在二車線である東のぎICと嬉野IC間が四車線化工事がなされており、長崎多良見ICまでが四車線となります。西九州自動車道は佐世保大塔ICと佐世保市千尽町間の工事が平成九年度完成を目指して進められており、佐世保市中心部への乗り入れが可能となります。これらの整備により、県内外各地域間の

長崎県広域道路網マスタープランと重点プロジェクト

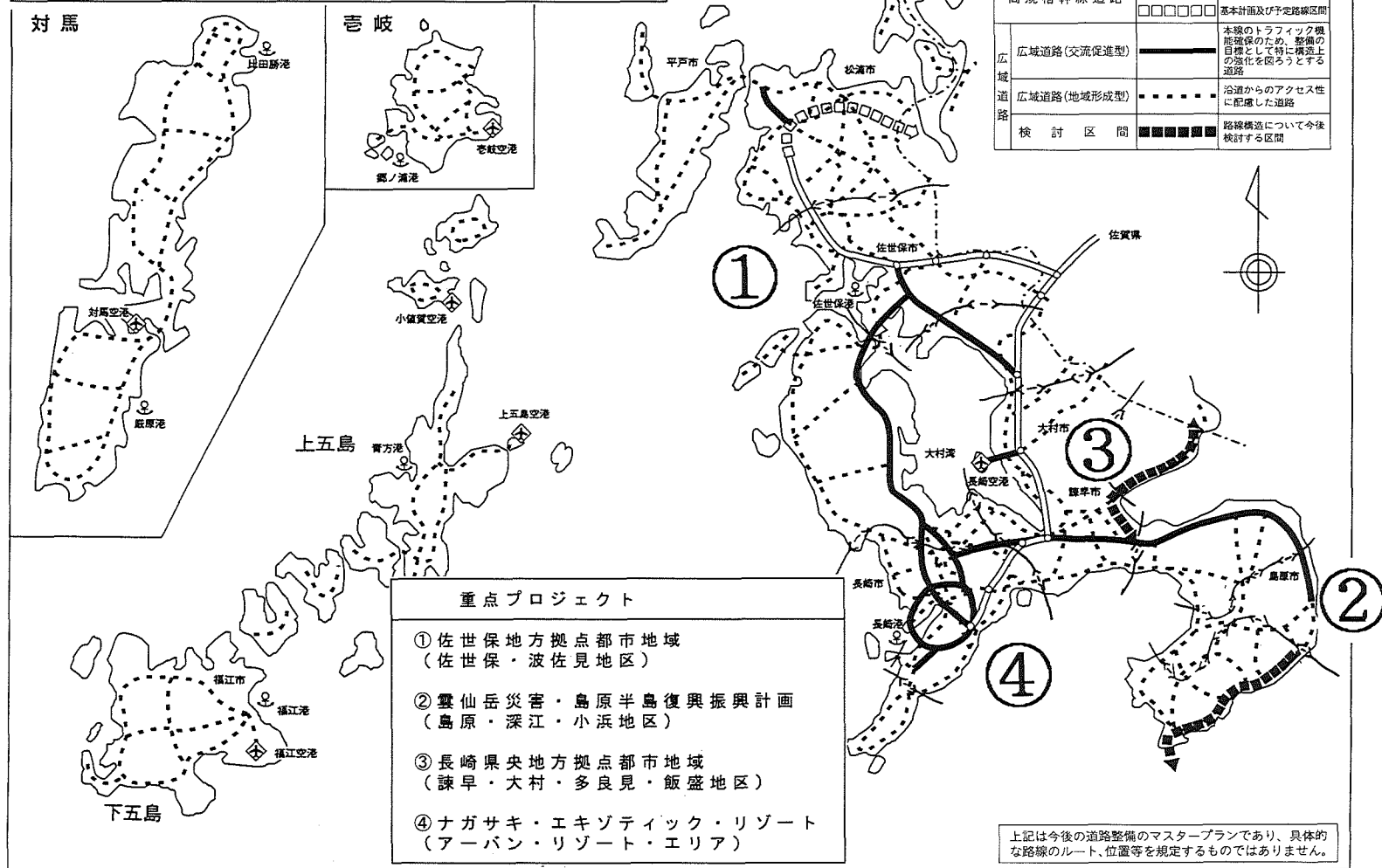


図1

時間短縮や定時制の確保あるいは物資輸送能力の増大が図られます。また、それぞれの延伸部も本格的な事業化に向け着々と整備が進められている。さらに六つの候補路線がある地域高規格道路のうち三路線については事業中であり、早期完成が待たれます。このように道路網の軸となる規格の高い道路の整備が着々と進んでいることから、これらの道路と密接に機能する道路を効果的に整備することが求められています。

また、長崎県の基幹産業である造船業や水産業等は構造的な不況や立地条件等の要因により、全体的に停滞しており、経済的基盤の強化を必要としています。さらに島原半島地域は平成二年に噴火した雲仙普賢岳の噴火災害により活気を失っていましたが火山活動の沈静化により、官民一体となった復興への努力がなされています。

そこでこれらの課題に対応する地域振興プロジェクトを道路事業により支援することが極めて有効で、魅力と活力ある地域づくりを実現でき、かつ、地元からの要望が特に強い下記の4プロジェクトを地域活性化促進道路事業の重点プロジェクトとして選定しました。

- ①佐世保地方拠点都市地域（佐世保・波佐見地区）

②雲仙岳災害・島原半島復興振興計画（島原・深江・小浜地区）

③長崎県央拠点都市地域（諫早・大村・多良見・飯盛地区）

④ナガサキ・エキゾテック・リゾート構想（アーバン・リゾート・エリア）

三 重点プロジェクトとこれを支援する道路事業

1 佐世保地方拠点都市地域

（佐世保・波佐見地区）

【目的・内容】

当該地域では、造船不況等により長期低迷を余儀なくされていましたが、近年、大型リゾート施設の開業や高度技術集積のための条件も整いつつあり、若者が定住できる自立的な地域形成の可能性が高まってきました。

このため、若者にとって魅力ある「職・住・遊・学」の機能が備わった新しい総合的な生活空間を創造し、長崎県北地域の発展を牽引する拠点づくりを目指すとともに、県土の均衡ある発展に寄与します。

【所在地】

佐世保市他一町 三〇、四一三 ha

（計画地域の中から道路整備を最も効果的に実施できる地域を対象とした。）

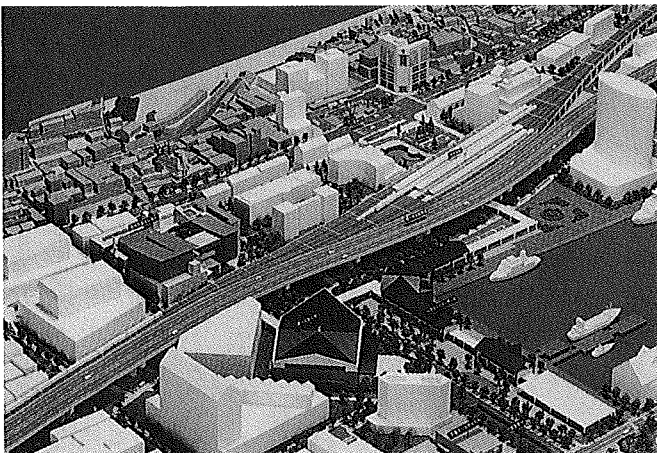
【重点施設事業】

- ・県民文化ホール建設事業
- ・ポートルネッンス21計画
- ・もみじが丘団地建設事業

・波佐見町町民総合文化会館建設事業 ほか

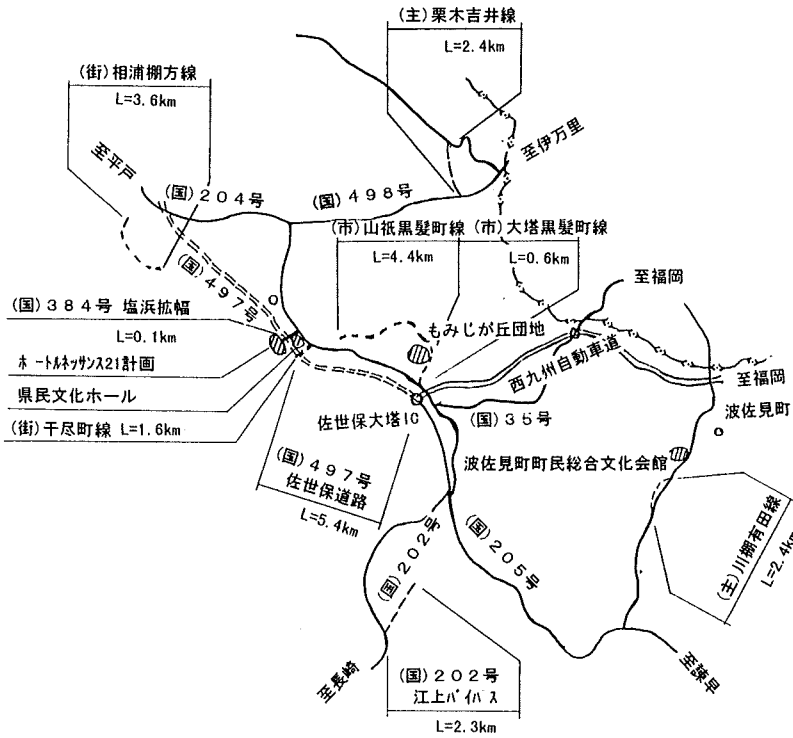
【道路整備の効果】

西九州自動車道や江上バイパスをはじめとする幹線道路や重点施設へのアクセス道路（山祇黒髪町線等）の整備により、地理的、地形的ハンディや地域間の情報格差が克服さ



整備の拠点となる佐世保駅周辺（完成予想図）

れ、大都市圏への接近や地域内外とのヒト・モノ・情報の円滑な交流の促進と高次都市機能の集積及び定住環境の拠点となる地域の機能向上が図られ、魅力と活力ある地域の形成に寄与します。



佐世保地方拠点都市地域(佐世保・波佐見地区)

【支援する主な道路事業】

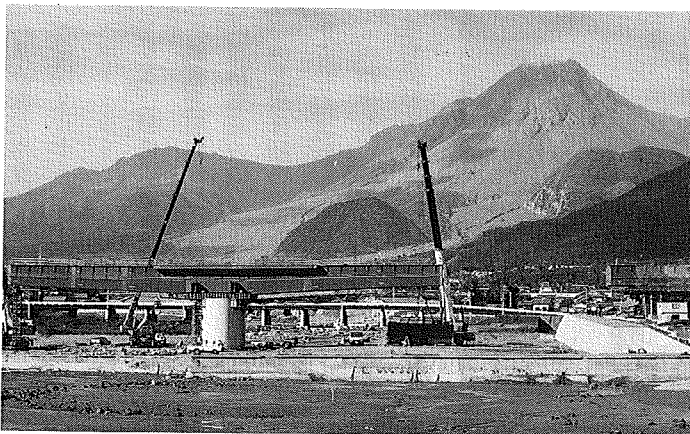
- ・西九州自動車道（一般国道四九七号）
- ・江上バイパス（一般国道二〇二号）
- ・栗木吉井線（主要地方道）
- ・山祇黒髪町線（市道）

2 雲仙岳災害・島原半島復興振興計画

（島原・深江・小浜地区）

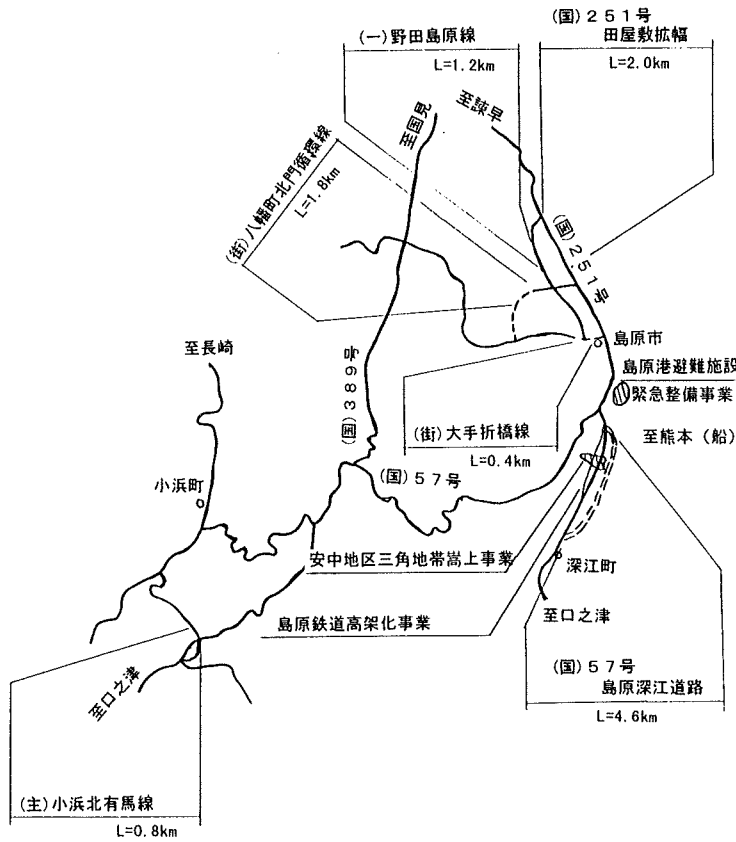
【目的・内容】

当該地域は、平成二年一月の雲仙・普賢岳噴火以来、大きな被害をもたらされました。活動が鎮静化した現在でも、災害の長期化とこれに伴う直接・間接的な被害は、被災地のみならず島原半島地域全体にわたって経済活動の低下、活力の低下という事態をもたらしています。



整備が進む島原深江道路と雲仙普賢岳

このため、これまでの災害に強いまちづくりの着実な推進と被災者の生活再建を継続しながら火山と共生し、島原半島全体の経済的な復興と火山を活用した地域の振興を図り、地域の魅力と活力を取り戻すものであります。なお、官民が一体となって地域の再生に取り組むため、それぞれが具体的な行動目標と時期を明らかにする「島原地域再生行動計



雲仙岳災害・島原半島復興振興計画
(島原・深江・小浜地区)

画」(がまだす計画)を八年度中に策定する予定であります。

【所在地】

島原市他二町 一三、三〇〇ha

(計画地域の中から道路整備を最も効果的に実施できる地域を対象とした。)

【重点施設事業】

・島原港避難施設緊急整備事業

- ・安中地区三角地帯嵩上事業
- ・農地災害関連区画整理事業(島原・深江地区、他二地区) ほか

【道路整備の効果】

地域高規格道路である島原深江道路をはじめとした災害に強い道路の整備により、島原半島住民の日常生活を守り、被災地の復興が図れるとともに、疲弊した産業活動に活力を与え、被災前の魅力ある島原を甦らせることができます。

【支援する道路事業】

- ・島原深江道路(一般国道五七号)
- ・田屋敷拡幅(一般国道二五一号)
- ・野田島原線(一般県道)
- ・大手折橋線(街路) ほか

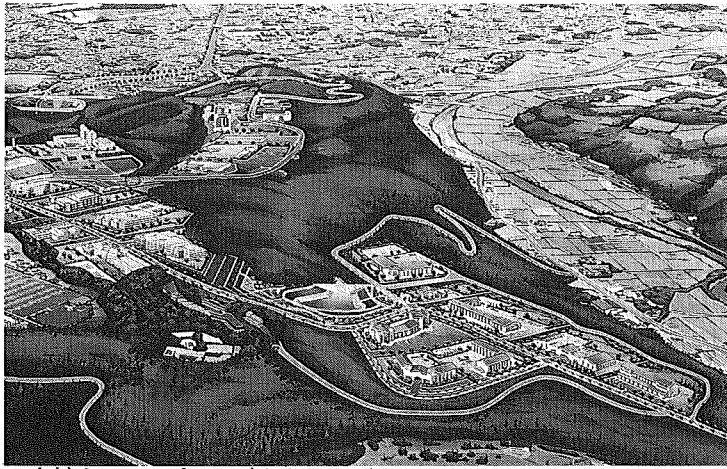
3 長崎県中央地方拠点都市地域

(諫早、大村、多良見、飯盛地区)

【目的・内容】

当地域は、陸上交通の結節点であり都市機能の集積がみられる諫早市と長崎空港を有する大村市を中心に、人口増加、産業集積が進み工業生産も増加するなど交通の要衝として県勢発展の拠点形成を図る上で成長ポテンシャルの高い地域であります。

このため、若者にとっても魅力ある「職・



大村オフィスパーク (完成予想図)

住・遊・学」の備わった新しい生活空間を創造し、自立的な地方拠点都市地域の開発整備を進め、地域の活性化を図ります。

【所在地】
諫早市他一市二町 三三、四〇七ha
(計画地域の中から道路整備を最も効果的に実施できる地域を対象とした。)

・ 諫早西部団地事業

【重点施設事業】

・ オフィスパーク大村造成事業
・ 大村国際交流プラザ建設事業 ほか

【道路整備の効果】
三つの海に面した地域特性と交通の要衝である優位性を活かし、九州横断自動車道や重点施設へのアクセス機能の強化(雄ヶ原線等)、県境道路(黒木道路)や拠点地区間道路

(田結久山線等)の整備により、交流・連携の強化が図られ、地域の活性化に貢献する。

【支援する主な道路事業】
・ 大村拡幅(一般国道三四号幅)
・ 黒木道路(一般国道四四号)
・ 田結久山線(一般県道)
・ 雄ヶ原線(市道) ほか



長崎県中央地方拠点都市地域
(諫早・大村・多良見・飯盛地区)

4 ナガサキ・エキゾティック・リゾート構想

(アーバン・リゾート・エリア)

【目的・内容】

当地域は、異国情緒にあふれる長崎県の歴史や文化を最も色濃く有する地域であります。スポーツレクリエーション機能、歴史的環境整備が不足しています。そのため、これらの機能整備を行い、総合的な都市型のリゾート地区を形成し、地域経済の活性化、国内外からの来訪者との交流促進、総合的な居住環境の向上、さらに固有の文化や歴史の再生を図り、「県民の質の高い生活」の実現をします。

【重点施設事業】

- ・シーサイドパーク事業
- ・県営野球場建設事業
- ・長崎サンセットマリーナ整備事業 ほか

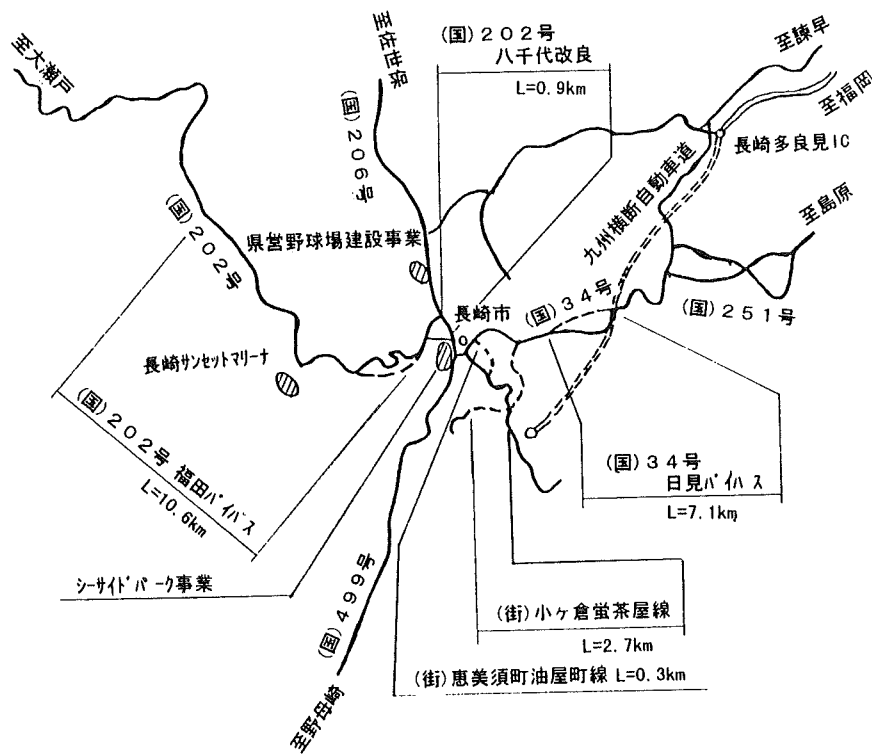
【道路整備の効果】

混雑する長崎市内の渋滞対策（日見バイパス、福田バイパス等）を行い、各リゾート施設と市中心部を円滑に結びとともに長崎の文化と歴史に配慮した景観整備（八千代改良等）を行うことにより、都市型リゾート機能を高め、生活環境の向上を図り、もって地域の活性化に寄与します。

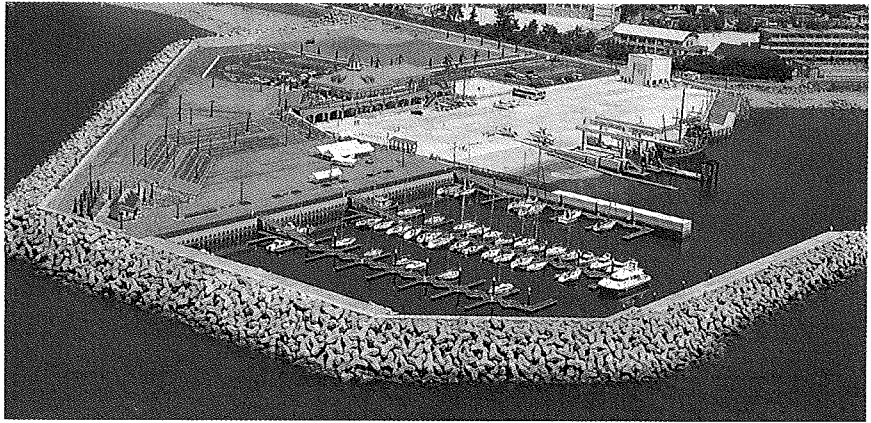
【支援する道路事業】

- ・日見バイパス（一般国道三四号）
- ・福田バイパス（一般国道二〇二号）
- ・八千代改良（一般国道二〇二号）

- ・小ヶ倉蜜茶屋線（街路）
- ・恵美須町油屋町線（街路）



ナガサキ・エキゾティック・リゾート構想
(アーバン・リゾート・エリア)



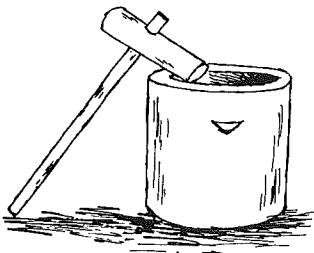
長崎サンセットマリーナ（完成予想写真）

四 ゆわさじ

道路特定財源問題や公共事業の抑制論など道路に対する状況は難しい問題を抱えています。が、本県のような地方部ではまだまだ道路

整備が遅れています。また、地域振興策を改めて検証すると、すべてのプロジェクトにおいて道路整備による支援がその計画実現の力を握っており、地域の魅力を引き出し、活性化の牽引車であることがうかがえます。

そこで本県では限りある予算の中で、予算の重点化を図り、最少の費用で最大の効果を引き出すため、地域活性化促進道路事業を有効に活用しながら効率的な道路整備を行い、間近に迫った二一世紀に対応した「美しく、楽しく、たくましいふるさとづくり」を実現していきたいと考えています。



月・日	事項	月・日	事項	月・日	事項
10・21	○国連総会が安全保障理事会の非常任理事国選挙を行い、アジア地域で改選される一議席をめぐって日本とインドが争った結果、日本が通算八回目の当選をした。 ○米財務省が一九九六年財政年度（九五一年一月～九六年九月）の財政報告を発表、財政赤字は前年度から一〇七三億ドル（三四・五％）減少、四年連続の赤字削減となった。	10・24	○日本自動車工業会がまとめた一九九六年度上半期の自動車生産台数（軽自動車を含む）は四九四万八、二七八台で、前年同期比〇・三％増となった。前年度実績をわずかながらも上回るのは六年ぶり。 ○大手漢方薬メーカー「ツムラ」（東京）の元役員らによる同社主義の債務保証予約などで、元子会社「ツムラ商事」が銀行などから七〇億円の融資を受けた事件で、東京地検がツムラ前社長・津村昭（六〇）、ツムラ商事元専務・伊東平吉（四九）の両容疑者ら五人を商法違反（特別背任）の疑いで逮捕。 ○自民、社民、新党さきがけの最高責任者が、首相官邸で会議、政策協議をまとめた文書に署名、最重要課題の行政改革など政策実行のための協議機関を常設することに合意した。	11・14	○上信越自動車道小諸インターチェンジから更埴ジャンクションまでの区間（延長三六・八km）が開通。 ○山陽自動車道神戸ジャンクションから三木小野インターチェンジまでの区間（延長二七・七km）が開通。 ○磐城自動車道津川インターチェンジから安田インターチェンジまでの区間（延長二二・七km）が開通。これらの開通により、全国の高速度道路開通延長は六、〇〇kmを突破した。
30	○英国中央銀行のイングランド銀行が最低貸出金利（日本の公定歩合に当たる）を〇・二五％引き下げ、年六・〇％とした。インフレを抑え、安定成長を進めるため金融引き締めを転じた。	11・8	○第百三十八特別国会の衆参両院本会議で、橋本龍太郎自民党総裁が首相に指名された。橋本首相は同日中に組閣を終え、第二次橋本内閣が発足した。社民、さきがけが閣外協力となったため、同内閣は宮沢内閣以来の自民単独内閣となった。	12・2	○大分自動車道大分インターチェンジから大分米良インターチェンジまでの区間（延長七・八km）が開通。 ○東水戸道路水戸南IC～水戸大洗ICまでの区間（延長五・四km）が開通。
31	○仏の中央銀行、フランス銀行が市場介入金利（公定歩合に相当する）を〇・五％引き下げ、年三・二〇％とすることを決めた。金融緩和で景気刺激が狙い。	11・5	○米大統領選挙は投票の結果、民主党のクリントン大統領（五〇）が共和党候補のドール前上院議員（七三）を破って再選。来年一月に就任式が行われる。	12・8	○麻生太郎経済企画庁長官が、月例経済報告閣僚会議に十一月の月例経済報告を提出。同報告は「景気は回復の動きを続けている。そのテンポは緩やかであるものの、民間需要は堅調さを増している」とした。
15	○国連安全保障理事会がザイル東部の難民への人道的支援を目的に多国籍軍の創設と派遣を承認する決議を採択した。	12	○小倉和夫・外務審議官がカイロでの中東・北アフリカ経済会議で、スエズ運河架橋をエジプトと共同事業で実施すると表明した。		

編集雑記

某月某日の昼近く、乗った地下鉄のドアがなか／＼閉らない。座席も空いていたので

いつ閉るか、のんびりと見ていた。その時、靴音も荒々しく二人の駅員がそれ／＼前後から車内を駆け抜けて行った。もしやバクダンでも、とヒヤリとしたが乗客の忘れ物を探しているらしい。やがて動き出した車窓から、封筒のようなものを持った駅員の姿がチラリと見えた。忘れ物は無事に発見されたようだ。どこかの駅事務室で首を長くして待っている、忘れ主の安堵の顔が想像できる。車内で銭勘定をする人もないから、忘れ物は書類とか身のまわりの品だったのだろう。現金だとまづ出ないという。

デパートで財布を掏られたと警備員に訴える客の中には、買う品物に気をとられ、ショーケースの上に何気なく財布を置くその一瞬、人混みの中から悪魔の手がのび、気付いたときには財布は消えていたというのが多いらしい。そんな人にかぎって自分の油断を棚にあげ、掏られた／＼とあわてふためく。警備員は慣れているから「財布は出ますが、中味は

ありませんよ」と告げる。翌日あたりデパートから「奥さんの財布ありましたよ」と連絡がある。空の財布はトイレのゴミ箱などに捨てられているという。この話、或る主婦からきいた。

このように場所が特定していれば発見の糸口も見つけられようが、どこに忘れられたか皆目見當がつかないには困り果てる。掏られたか、置き忘れたか、これだけは他人に相談してもとりあつてくれない。人の世の冷めたさを感じ、後悔の胸をかむ。ものにもよるが諦めらるか、警察の遺失物相談所に届けるか、はたまた神仏に祈るよりほかない。現在のよう交通や通信が発達したからと言って、忘れ物発見の傾向が上ったという話はサービスのよい地下鉄ぐらいかも知れない。それというのも忘れ物を発見したり、保管したり、持ち主に知らせてやるということは専ら見知らぬ人の善意に頼るしかないからである。従って事が重要であればあるほど薬にも縫い思いで他人の善意の加護があるように祈り、或るいは具体的な啓示を求めて占いの門をたたくことは昔も今もあまり変りはない。だから「そんな忘れ物したことがない」と言える人は幸福である。

私の手許に天保新板、新井白蛾著「易学小筮」という実占用の和綴本がある。天保という時代は黒船の来航、米価高騰、百姓一揆の頻発など世情不安な世の中だった。この本には類書と同じように婚姻占、病占、争いごと占、待人占と並んで遺失占の項目がある。これらはみんな、自分だけの力ではどうにもならない事柄なのである。易は八卦の自乗(8×8)六四卦で構成されるから、各々の卦にこの項目がある。遺失占で肝心なのは、その忘れ物が出るのか、出ないかである。この本によれば六四卦のうち出るとする卦は二六。出ないとする卦は三八である。中には「遺失久しくして後信あり」、「遺失速やかに尋ねれば出づべし」、「遺失出づべし、遅ければ用いた、ぬものとなるべし」など解釈によつてはどちらにもとれる卦もある。実占に当たってはケースバイケースで占い方を使い分けねばならぬが、この数字は見方によつては当時の忘れ物発見の確率を示しているとも言えよう。ともかく他人に親切に、という儒教の道徳観で人心が律せられていた時代の書物だから、出ることが多いが、人の事にはすべて無関心という現代では「出る」はもつと少なくなっているのではなからうか。

—未済—

本誌は、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。また肩書は原稿執筆及び座談会実施時のものです。

1月号の特集テーマは「人にやさしい道づくり」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770円 (本体価格748円)

FAX 03(3234)4471

<年間送料共9,240円>

振込銀行：富士銀行虎ノ門支店

口座番号：普通預金771303

口座名：道路広報センター