

特集／道路関係法令改正

道路整備緊急措置法及び奥地等産業開発道路整備
臨時措置法の一部を改正する法律について……………道路局路政課 1

道路法施行令の一部を改正する政令について……………道路局路政課 10

道路標識、区画線及び道路標示に関する命令
の一部を改正する命令について……………古橋 季良 18

車両の大型化への取組み……………道路局道路
交通管理課 22

地下街に関する規制緩和について……………南雲 仁 27

平成八年度に言い渡された判決について(その2)……………道路局道路
交通管理課 32

住民参加の道路緑化で美しい道づくり……………山口 稔 41

景観舗装のいろいろ……………鈴木 敏 46

足立区がごみのポイ捨て等禁止条例……………編 集 部 55

時・時・時……………58

表紙の説明：

円と直線は道路網を表わし、その中央に整備された道路を画いた。道路網の色を毎月変えて季節感を出すようにした。

道路整備緊急措置法及び奥地等産業開発道路整備 臨時措置法の一部を改正する法律について

道路局路政課

一 はじめに

道路整備に関する法定計画は道路整備五箇年計画を基本として、奥地等における産業の総合的な開発の基盤となる奥地等産業開発道路の整備に関する奥地等産業開発道路整備計画、積雪寒冷の度が特に甚だしい地域における道路交通の確保に関する積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画、交通事故が多発している道路等における交通環境の改善に関する特定交通安全施設等整備五箇年計画からなる（注・特定交通安全施設等整備五箇年計画については、財政構造改革の推進に関する特別措置法（平成九年法律第九号）により計画期間が二箇年延長され、現行の計画は七箇

年計画となっている。）。

道路をはじめとし、公園、下水道等の公共施設は、社会経済活動の基盤として重要な機能を果たすとともにその整備に多額の投資を要するため計画的に整備されることが必要であるのは当然であるが、特に我が国においてこれらの施設の整備が立ち遅れている現状に照らし、その整備を重点的かつ緊急に推進することが要請されている。

このため、これらの公共施設の整備に関しては、整備計画の策定を法律によって政府に義務づけるとともに、整備事業の目標、事業量等について計画の改定ごとに国民の総意を仰ぐべく計画期間をも法定化している場合が特に緊急措置法の形式をとるものに多い。

道路整備五箇年計画はこの典型であり、その根拠法となる道路整備緊急措置法第二条第一項において計画期間が定められており、このため、計画の改定に当たって、同法の改正が必要となる。また、奥地等産業開発道路整備計画については、その根拠法である奥地等産業開発道路整備臨時措置法が過疎地域活性化特別措置法等と同様に時限法となっており、有効期限の到来とともにその延伸の要否という形で同法による地域振興施策のあり方が問われることとなる。

標記の法律は、この二計画が平成九年度をもって終了し、平成一〇年度以降五箇年間の計画をさらに策定する必要に際し、道路整備緊急措置法（昭和三十三年法律第三十四号）

及び奥地等産業開発道路整備臨時措置法（昭和三十九年法律百十五号）の所要の改正を行うものである。両法の改正は、奥地等産業開発道路が、道路整備緊急措置法第二条第一項及び同法施行令第一条第二号に定める道路整備五箇年計画の対象道路に包含されていることから、一括して「道路整備緊急措置法及び奥地等産業開発道路整備臨時措置法の一部を改正する法律案」として国会に提出され、去る三月三十一日に公布され、四月一日から施行されたところである（ただし、奥地等産業開発道路整備臨時措置法の改正については公布日施行）。なお、積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画も平成九年度をもって終了したが、積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する法律（昭和三十一年法律第七十二号）第四条第一項において、同計画の策定は五年ごとに継続して行うこととされているため、新たな同計画の策定に当たり特段の法改正を要しないものである。

一 改正法律の内容

道路整備緊急措置法及び奥地等産業開発道路整備臨時措置法の一部を改正する法律（平成十年法律第三十三号）は平成一〇年度を初年度とする新たな道路整備五箇年計画及び奥

地等産業開発道路整備計画の策定等に関する規定を整備するためのものであって、本則二条及び附則三項からなっている。

1 第一条関係

（道路整備緊急措置法の一部改正）

（1）改正の趣旨

我が国の道路整備は、昭和二九年に始まる第一次道路整備五箇年計画から本格化し、以来11次にわたる五箇年計画を経て着実な進展を見てきたが、高規格幹線道路網の整備は計画の半分に達したに過ぎず（平成九年度末で七、二六五km）、また電線類の地中化率も諸外国に比べて低く、市街地内の幅の広い歩道についてもまだ四分の一程度しか整備されていないなど、我が国の道路は今なお質・量ともに不十分な状況にある。したがって、今後とも、経済構造改革の支援、活力ある地域づくり・都市づくりの支援等を課題として、国民の道路整備への要請に的確にこたえつつ、緊急かつ計画的に道路整備を推進する必要がある。

このため、当面の五箇年に緊急に行うべき道路整備について、新たな道路整備五箇年計画を策定する必要がある、所要の改正を行ったものである。

（2）改正の概要

① 道路整備緊急措置法第二条第一項における「平成五年度以降五箇年間」という期間は、道路整備五箇年計画の計画期間を定めたものであり、同項は同計画策定の直接の根拠となるものである。したがってこれを「平成十年度以降五箇年間」に改めることにより、新たな道路整備五箇年計画の策定に根拠を与えるものである。

② 同法第三条第一項は、いわゆる道路整備特定財源制度の根拠となる規定であり、道路整備五箇年計画の実施に要する国が支弁する経費に揮発油税の収入額及び石油ガス税の収入額の二分の一を充当することを定めている。したがって道路整備特定財源制度は道路整備五箇年計画を前提として存在するものであるが、新たな計画の着実な実施のため、引き続きこの制度を維持する必要がある、「平成五年度以降五箇年間」を「平成十年度以降五箇年間」と改めるものである。

③ 同法第四条は、地方公共団体に対する道路の整備に関する国の負担金の割合及び補助金の率の特例を定めるものである。同条中には当該特例が道路整備五箇年計

画と直接関連することを明示する文言は存しないものの、道路法等で定める負担金の割合等以上に国が負担又は補助する理由は当該負担又は補助を行う対象が国の施策として緊要なものであるからに他ならず、これを明確にした道路整備五箇年計画と無関係に、およそすべての道路の整備に当該特例を適用しうるとは考えられない。しかしながら、同計画が道路整備の目標及び事業の量を定めるに止まり、負担又は補助の対象を特定するには抽象的に過ぎるため、あえて「道路整備五箇年計画に基づく」等の文言を規定せず、具体の事業採択の段階で同計画との整合を図ることとしたものと考えられる。したがって同条中の「平成五年度以降五箇年間」という期間を第二条第一項の改正を受け「平成十年度以降五箇年間」と改めるものである。

なお、国の負担金の割合及び補助金の率については、道路整備緊急措置法施行令に具体的に規定されているが、これについては、従前からの変更はない。

④ 同法第五条は、昭和六〇年に追加されたものであり、国が地方公共団体に対して毎年度、一定の地方道路の整備に要す

る経費の財源に充てるため、地方道路整備臨時交付金を交付することについて定めたものである。地方道事業を強力に推進するためには、現行の補助事業だけでは小規模な事業についての採択が遅れがちになる等十分な対応が困難であり、一体的に実施することにより整備効果を短期間内に発現させることが可能かつ適当な地方道事業で、道路整備五箇年計画に照らし緊急に行われる必要があると認められるものについては、本交付金制度の対象として整備を促進することが必要であると考えられる。したがって、同条中の「平成五年度以降五箇年間」を「平成十年度以降五箇年間」と改めるものである。

2 第二条関係（奥地等産業開発道路整備臨時措置法の一部改正）

奥地等産業開発道路整備計画は奥地等産業開発道路の整備を促進することにより、地域格差の是正に資するとともに、民生の向上と国民経済の発展に寄与することを目的として策定されるものであるが、奥地等産業開発道路の整備状況から見て、なお、これを継続して整備を促進する必要があるので道路整備五

箇年計画とあわせて、平成一〇年度以降五箇年計画に係る奥地等産業開発道路整備計画を策定することとし、このため、奥地等産業開発道路整備臨時措置法の有効期限を平成一五年三月三十一日まで五年間延長するものである。

3 附則関係

(1) 施行期日

附則第一項は、施行期日について定めたとので、この法律は平成一〇年四月一日から施行することとされている。ただし、第二条の規定（奥地等産業開発道路整備臨時措置法の一部改正）は、奥地等産業開発道路整備臨時措置法が平成一〇年三月三十一日限りで効力を失うこととされているため、失効前に改正する必要があることから、公布日である平成一〇年三月三十一日から施行することとされている。

(2) 平成一〇年度における道路整備費の財源等の特例

附則第二項は、平成一〇年度における道路整備費の財源及び地方道路整備臨時交付金の総額について特例を設けるものである。道路整備緊急措置法においては、第三条の道路整備費の財源に充てる額及び第五条の地方道路整備臨時交付金の額の算定上、前々年度にい

いわゆる決算調整額を充てることとされている。

これは、当該年度の揮発油税等の収入額の決算額は翌年度に判明することから、当該年度は収入額の子算額をもって充て、その決算額との差額は、翌々年度に調整することとするものである（つまり、決算額が予算額より多かった場合は、翌々年度にその差額を加算し、予算額が決算額より多かった場合は、翌々年度にその差額を控除する）。したがって、この原則によれば、平成一〇年度の前々年度である平成八年度の決算調整額は、平成一〇年度において調整されることとなるが、平成九年度補正予算において、平成八年度の揮発油税の収入額の全額及び石油ガス税の収入額の二分の一の決算調整額（平成八年度決算額は、同年度予算額よりも約四〇二億円多かった。）を上回る約八四三億円が道路整備関係予算として計上されたことを受けて、平成一〇年度に加算しないこととしたものである。

(3) 道路整備特別会計法の一部改正

附則第三項は、道路整備特別会計法に附則第一六項としていわゆるブリッジ規定を設ける等の措置を講じるものである。この規定がなければ、道路整備特別会計は、改正後の道路整備緊急措置法の規定に基づく新五箇年計画に係る道路整備事業を經理し、前五箇年計

画に係る道路整備事業については經理できないこととなる。道路整備特別会計法附則第一六項は、前五箇年計画に係る道路整備事業を新五箇年計画に係る道路整備事業に含まれるものとする規定であり、この規定により、具体的には、平成一〇年度以降に繰り越した道路整備事業に要する費用等を歳出し、旧五箇年計画に係る道路整備事業についての地方負担金等を平成一〇年度以降に歳入することが可能となる。

道路整備緊急措置法及び奥地等産業開発道路整備臨時措置法の一部を改正する法律案 新旧対照条文

(傍線の部分は改正部分)

改 正 案

現 行

(道路整備五箇年計画)

第二条 建設大臣は、平成十年度以降五箇年間に於ける高速自動車国道及び一般国道並びに政令で定める都道府県道その他の道路の新設、改築、維持及び修繕（以下「道路の整備」という。）に関する計画（以下「道路整備五箇年計画」という。）の案を作成して閣議の決定を求めなければならない。

215 (略)

(道路整備費の財源)

第三条 政府は、平成十年度以降五箇年間は、毎年度、次に掲げる額の合算額（当該年度の前々年度の揮発油税の収入額の予算額の全額及び石油ガス税の収入額の予算額の二分の一に相当する金額の合算額（以下「揮発油税等の収入額の予算額」という。）が同年度の揮発油税の収入額の決算額の全額及び石油ガス税の収入額の決算額の二分の一に相当する金額の合算額（以下「揮発油税等の収入額の決算額」という。）を超えるときは、第一号に掲げる額から当該超える額を控除した額）に相当する金額を道路整備五箇年計画の実施に要する国が支弁する経費（以下「道路整備費」という。）の財源に充てなければならない。

- 一 当該年度の揮発油税等の収入額の予算額
- 二 当該年度の前々年度の揮発油税等の収入額の予算額が同年度の揮発油税等の収入額の決算額に不足するときは、当該不足額

2 (略)

(国の負担金の割合の特例等)

第四条 平成十年度以降五箇年間に於ける地方公共団体に対する道路の舗装その他の改築に関する国の負担金の割合又は補助金の率については、道路法（第八十八条を除く。）及び土地画整理法（昭和二十九年法律第十九号）の規定にかかわらず、十分の七（土地画整理事業に係るものにあつては、十分の五・五）の範囲内で、政令で特別の定めをすることができる。

(地方道路整備臨時交付金)

第五条 国は、地方公共団体に対し、平成十年度以降五箇年間は、毎年度、第二条第一項の政令で定める都道府県道その他の道路の舗装その他の改築又は修繕のうちその規模について建設大臣が定める基準を超えないものであつて、公共公益施設の整備等に

(道路整備五箇年計画)

第二条 建設大臣は、平成五年度以降五箇年間に於ける高速自動車国道及び一般国道並びに政令で定める都道府県道その他の道路の新設、改築、維持及び修繕（以下「道路の整備」という。）に関する計画（以下「道路整備五箇年計画」という。）の案を作成して閣議の決定を求めなければならない。

215 (略)

(道路整備費の財源)

第三条 政府は、平成五年度以降五箇年間は、毎年度、次に掲げる額の合算額（当該年度の前々年度の揮発油税の収入額の予算額の全額及び石油ガス税の収入額の予算額の二分の一に相当する金額の合算額（以下「揮発油税等の収入額の予算額」という。）が同年度の揮発油税の収入額の決算額の全額及び石油ガス税の収入額の決算額の二分の一に相当する金額の合算額（以下「揮発油税等の収入額の決算額」という。）を超えるときは、第一号に掲げる額から当該超える額を控除した額）に相当する金額を道路整備五箇年計画の実施に要する国が支弁する経費（以下「道路整備費」という。）の財源に充てなければならない。

- 一 当該年度の揮発油税等の収入額の予算額
- 二 当該年度の前々年度の揮発油税等の収入額の予算額が同年度の揮発油税等の収入額の決算額に不足するときは、当該不足額

2 (略)

(国の負担金の割合の特例等)

第四条 平成五年度以降五箇年間に於ける地方公共団体に対する道路の舗装その他の改築に関する国の負担金の割合又は補助金の率については、道路法（第八十八条を除く。）及び土地画整理法（昭和二十九年法律第十九号）の規定にかかわらず、十分の七（土地画整理事業に係るものにあつては、十分の五・五）の範囲内で、政令で特別の定めをすることができる。

(地方道路整備臨時交付金)

第五条 国は、地方公共団体に対し、平成五年度以降五箇年間は、毎年度、第二条第一項の政令で定める都道府県道その他の道路の舗装その他の改築又は修繕のうちその規模について建設大臣が定める基準を超えないものであつて、公共公益施設の整備等に

関連して、又は地域の自然的若しくは社会的特性に即して地域住民の日常生活の安全性若しくは利便性の向上又は快適な生活環境の確保を図るため一定の地域において一体として行われるべきものに関する事業のうち、道路整備五箇年計画に照らし緊急に行われる必要があると認められる事業（以下「対象事業」という。）に要する経費の財源に充てるため、交付金を交付する。

2（略）

○奥地等産業開発道路整備臨時措置法（昭和三十九年法律第百十五号）

改正案

附則

1（略）

2 この法律は、平成十五年三月三十一日限りその効力を失う。

3（略）

関連して、又は地域の自然的若しくは社会的特性に即して地域住民の日常生活の安全性若しくは利便性の向上又は快適な生活環境の確保を図るため一定の地域において一体として行われるべきものに関する事業のうち、道路整備五箇年計画に照らし緊急に行われる必要があると認められる事業（以下「対象事業」という。）に要する経費の財源に充てるため、交付金を交付する。

2（略）

○道路整備特別会計法（昭和三十三年法律第三十五号）（抄）

現行

附則

1（略）

2 この法律は、平成十年三月三十一日限りその効力を失う。

3（略）

○道路整備特別会計法（昭和三十三年法律第三十五号）（抄）

改正案

附則

1（略）

16 道路整備緊急措置法及び奥地等産業開発道路整備臨時措置法の一部を改正する法律（平成十年法律第 号）第一条の規定による改正前の道路整備緊急措置法（以下この項において「改正前の法」という。）第三条の規定により、揮発油税の収入額に相当する金額及び石油ガス税の収入額の二分の一に相当する金額を改正前の法第二条の道路整備五箇年計画の実施に要する経費で国が支弁するものの財源に充てて行つた道路整備事業（平成九年度以前の年度のこの会計の予算で平成十年度以後の年度に繰り越したのものにより行う道路整備事業を含む。）は、第一条第一項に規定する道路整備事業に含まれるものとする。

17（略）

18 前項の規定により、同項に規定する政府の経理をこの会計において行う場合における第三条及び第四条の規定の適用については、第三条中「第四条の規定による一般会計からの繰入金」とあるのは「第四条又は附則第二十項の規定による一般会計からの繰入金、日本電信電話株式会社の株式の売払収入の活用による社会資本の整備の促進

現行

附則

1（略）

16（略）

17 前項の規定により、同項に規定する政府の経理をこの会計において行う場合における第三条及び第四条の規定の適用については、第三条中「第四条の規定による一般会計からの繰入金」とあるのは「第四条又は附則第十九項の規定による一般会計からの繰入金、日本電信電話株式会社の株式の売払収入の活用による社会資本の整備の促進

に関する特別措置法（昭和六十二年法律第八十六号）第七条第五項の規定による産業投資特別会計社会資本整備勘定からの繰入金」と、「道路整備特別措置法（昭和三十一年法律第七号）第八条の三第一項」とあるのは「道路整備特別措置法（昭和三十一年法律第七号）第八条の三第一項若しくは附則第七条第一項」と、「又は民間都市開発の推進に関する特別措置法（昭和六十二年法律第六十二号）第五条第一項」とあるのは「民間都市開発の推進に関する特別措置法（昭和六十二年法律第六十二号）第五条第一項若しくは附則第十五条第一項、道路法附則第四項若しくは第五項、土地区画整理法附則第二項若しくは第五項から第八項まで、積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法附則第三項、共同溝の整備等に関する特別措置法附則第二項、交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法附則第五項又は沖繩振興開発特別措置法附則第九条第二項」と、「第五条第一項の規定による一般会計への繰入金」とあるのは「第五条第一項の規定による一般会計への繰入金、附則第十九項の規定による産業投資特別会計社会資本整備勘定への繰入金」と、「並びに附属諸費」とあるのは「道路法附則第八項若しくは第九項、土地区画整理法附則第十二項から第十四項まで、積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法附則第六項、共同溝の整備等に関する特別措置法附則第五項、交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法附則第八項又は沖繩振興開発特別措置法附則第九条第七項の規定による補助金又は負担金並びに附属諸費」と、第四条中「の交付」とあるのは「の交付並びに道路法附則第四項若しくは第五項、土地区画整理法附則第二項若しくは第五項から第八項まで、道路整備特別措置法附則第七条第一項、積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法附則第三項、共同溝の整備等に関する特別措置法附則第二項、交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法附則第五項、沖繩振興開発特別措置法附則第九条第二項又は民間都市開発の推進に関する特別措置法附則第十五条第一項の規定による貸付け及び道路整備特別措置法附則第八条に規定する貸付金の貸付け」とする。

19 (略)
20 (略)
21 (略)
22 (略)
23 (略)

に関する特別措置法（昭和六十二年法律第八十六号）第七条第五項の規定による産業投資特別会計社会資本整備勘定からの繰入金」と、「道路整備特別措置法（昭和三十一年法律第七号）第八条の三第一項」とあるのは「道路整備特別措置法（昭和三十一年法律第七号）第八条の三第一項若しくは附則第七条第一項」と、「又は民間都市開発の推進に関する特別措置法（昭和六十二年法律第六十二号）第五条第一項」とあるのは「民間都市開発の推進に関する特別措置法（昭和六十二年法律第六十二号）第五条第一項若しくは附則第十五条第一項、道路法附則第四項若しくは第五項、土地区画整理法附則第二項若しくは第五項から第八項まで、積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法附則第三項、共同溝の整備等に関する特別措置法附則第二項、交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法附則第五項又は沖繩振興開発特別措置法附則第九条第二項」と、「第五条第一項の規定による一般会計への繰入金」とあるのは「第五条第一項の規定による一般会計への繰入金、附則第十八項の規定による産業投資特別会計社会資本整備勘定への繰入金」と、「並びに附属諸費」とあるのは「道路法附則第八項若しくは第九項、土地区画整理法附則第十二項から第十四項まで、積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法附則第六項、共同溝の整備等に関する特別措置法附則第五項、交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法附則第八項又は沖繩振興開発特別措置法附則第九条第七項の規定による補助金又は負担金並びに附属諸費」と、第四条中「の交付」とあるのは「の交付並びに道路法附則第四項若しくは第五項、土地区画整理法附則第二項若しくは第五項から第八項まで、道路整備特別措置法附則第七条第一項、積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法附則第三項、共同溝の整備等に関する特別措置法附則第二項、交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法附則第五項、沖繩振興開発特別措置法附則第九条第二項又は民間都市開発の推進に関する特別措置法附則第十五条第一項の規定による貸付け及び道路整備特別措置法附則第八条に規定する貸付金の貸付け」とする。

18 (略)
19 (略)
20 (略)
21 (略)
22 (略)

道路整備緊急措置法及び奥地等産業開発道路整備臨時措置法の一部を改正する法律
案参照条文

○道路整備緊急措置法

(昭和三十三年法律第三十四号) (抄)

(目的)

第一条 この法律は、道路(道路法(昭和二十七年法律第百八十号)による道路をいう。以下同じ。)を緊急かつ計画的に整備することにより、道路交通の安全の確保とその円滑化を図るとともに、生活環境の改善に資し、もつて国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与することを目的とする。

(道路整備五箇年計画)

第二条 建設大臣は、平成五年度以降五箇年間にける高速自動車国道及び一般国道並びに政令で定める都道府県道その他の道路の新設、改築、維持及び修繕(以下「道路の整備」という。)に関する計画(以下「道路整備五箇年計画」という。)の案を作成して閣議の決定を求めなければならない。

2-5 (略)

(道路整備費の財源)

第三条 政府は、平成五年度以降五箇年間は、毎年度、次に掲げる額の合算額(当該年度の前々年度の揮発油税の収入額の子算額的全額及び石油ガス税の収入額の子算額の二分の一に相当する金額の合算額(以下「揮発油税等の収入額の子算額」という。))が同年度の揮発油税の収入額の決算額的全額及び石油ガス税の収入額の二分の一に相当する金額の合算額(以下「揮発油税等の収入額の決算額」という。))を超えるときは、第一号に掲げる額から当該超える額を控除した額に相当する金額を道路整備五箇年計画の実施に要する国が支弁する経費(以下「道路整備費」という。)の財源に充てなければならない。

一 当該年度の揮発油税等の収入額の子算額

二 当該年度の前々年度の揮発油税等の収入額の子算額が同年度の揮発油税等の収入額の決算額に不足するときは、当該不足額

2 (略)

(国の負担金の割合の特例等)

第四条 平成五年度以降五箇年間にける地方公共団体に対する道路の舗装その他の改築に関する国の負担金の割合又は補助金の率については、道路法(第八十八条を除く。及び土地地区画整理法(昭和二十九年法律第百十九号)の規定にかかわらず、十分の七(土地地区画整理事業に係るものにあつては、十分の五・五)の範囲内で、政令で特別の定めをすることができる。

(地方道路整備臨時交付金)

第五条 国は、地方公共団体に対し、平成五年度以降五箇年間は、毎年度、第二条第一項の政令で定める都道府県道その他の道路の舗装その他の改築又は修繕のうちその規模について建設大臣が定める基準を超えないものであつて、公共公益施設の整備等に關連して、又は地域の自然的若しくは社会的特性に即して地域住民の日常生活の安全性若しくは利便性の向上又は快適な生活環境の確保を図るため一定の地域において一体として行われるべきものに関する事業のうち、道路整備五箇年計画に照らし緊急に行われる必要があると認められる事業(以下「対象事業」という。)に要する経費の財源に充てるため、交付金を交付する。

2 前項の交付金(以下「地方道路整備臨時交付金」という。)の総額は、当該年度の揮発油税の収入額の子算額(当該年度の前々年度の揮発油税の収入額の子算額が同年度の揮発油税の収入額の決算額に不足するときは、当該不足額を加算し、当該子算額が当該決算額を超えるときは、当該超える額を控除した額)の四分の一に相当する額を限度とする。

3-6 (略)

○奥地等産業開発道路整備臨時措置法

(昭和三十九年法律第百十五号) (抄)

(目的)

第一条 この法律は、奥地等における産業の総合的な開発の基盤となるべき奥地等産業開発道路の整備を促進することにより、地域格差の是正に資するとともに、民生の向上と国民経済の発展に寄与することを目的とする。

(奥地等産業開発道路整備計画)

第四条 建設大臣は、政令で定めるところにより、奥地等産業開発道路の新設及び改築に関する計画(以下「奥地等産業開発道路整備計画」という。)の案を作成して、閣議の決定を求めなければならない。

2-4 (略)

(奥地等産業開発道路整備計画の実施に関する措置)

第五条 政府は、奥地等産業開発道路整備計画を実施するため必要な資金の確保を図り、かつ、国の財政の許す範囲内において、その実施を促進することに努めなければならない。

2 前項の場合において、奥地等産業開発道路の新設又は改築に要する費用に係る国の負担割合又は補助率については、道路法(第八十八条を除く。)の規定にかかわらず、十分の五・五の範囲内で、政令で特別の定めをすることができる。

附則

1 (略)

2 この法律は、平成十年三月三十一日限りその効力を失う。

3-5 (略)

○道路整備特別会計法

(昭和三十三年法律第三十五条) (抄)

(設置)

第一条 道路整備緊急措置法(昭和三十三年法律第三十四号)第三条の規定により、揮発油税の収入額に相当する金額及び石油ガス税の収入額の二分の一に相当する金額を同法第二条の道路整備五箇年計画の実施に要する経費で国が支弁するものの財源に充てて行う道路整備事業(同条第一項に規定する道路の新設、改築、維持及び修繕(以下「道路の整備」という。)に関する事業で国が行うもの並びに道路の整備に関する事業に要する費用についての国の負担金その他の経費の交付及び資金の貸付けをいう。)に関する政府の経理を明確にするため、特別会計を設置し、一般会計と区分して経理する。

2 (略)

附則

1 14 (略)

15 道路整備緊急措置法及び奥地等産業開発道路整備臨時措置法の一部を改正する法律(平成五年法律第十六号)第一条の規定による改正前の道路整備緊急措置法(以下この項において「改正前の法」という。)第三条の規定により、揮発油税の収入額に相当する金額及び石油ガス税の収入額の二分の一に相当する金額を改正前の法第二条の道路整備五箇年計画の実施に要する経費で国が支弁するものの財源に充てて行つた道路整備事業(平成四年度以前の年度のこの会計の予算で平成五年度以後の年度に繰り越したものにより行う道路整備事業を含む)は、第一条第一項に規定する道路整備事業に含まれるものとす

16 22 (略)



道路法施行令の一部を改正する政令について

道路局路政課

一 改正の背景

道路法施行令の一部を改正する政令（平成十年政令第三十七号）及び道路法施行規則の一部を改正する省令（平成十年建設省令第二号）が、平成一〇年三月六日に公布され、同年四月一日から施行されたところである。

この改正は、特殊法人の整理合理化という政府全体の方針の中で、日本道路公団について、その管理する高速道路等のサービスエリアの占有料の見直しが指摘されている（特殊法人等の整理合理化について〔平成九年一月二六日閣議決定〕等）ことを踏まえて、サービスエリアの占有料の算定方法を改めたものである。

なお、今回改正された道路法施行令の占有料の規定は、直接的には、指定区間内の一般国道（直轄管理）における占有料の額を定めるものであるが、高速自動車国道及びいわゆる一般有料道路について日本道路公団等が徴収する占有料の算定方法に準用されている（道路整備特別措置法第十八条の二、同令第六条の二第一項）。

二 新たな算定方法の導入の必要性

(1) 今回の改正は、高速自動車国道又は自動車専用道路において占有許可の対象となる休憩所、給油所及び自動車修理所（以下「サービスエリア」という。）の占有料の算定方法を変更するものである（道路法施行令第

十九条の二）。

サービスエリアの占有料については、高速自動車国道の建設が開始されてまもなく制度化されたが（昭和四二年の道路法施行令の一部改正）、その後、高速自動車国道網等の整備が進み、自動車交通量も飛躍的に増大した結果、占有料の額についても、これらの状況変化を踏まえて、サービスエリアの収益実態に見合ったものをより正確に算定できるよう措置する必要が生じてきた。特に日本道路公団の管理する道路については、特殊法人の整理合理化という政府全体の方針の中で、「特殊法人の整理合理化について」（平成七年二月二四日）及び「特殊法人等の整理合理化について」（平成九年一二

月二六日)において、サービスエリアの占有料の見直しに関する閣議決定がなされている。

これを受けて、平成七年に道路の占有料全体の見直しを行った際に、サービスエリアについても占有料の算定方法について見直しを行っている(平成七年一〇月改正)。

具体的には、それまでは、近傍類似の土地の地価に対して、道路の使用料率を乗じていたものを、近傍に類地が存在しない場合には、近傍要件にとらわれずに類似の土地を選定することを可能とした。これにより、山間部等におけるサービスエリアにおいても、都市部の商業地を類似地に選定することが可能となり、より妥当な占有料を徴収することができるようになった。

(2) しかし、高速自動車国道又は自動車専用道路は構造的にも通行規制上にもインターチェンジのみに入りが制限されている、いわば閉鎖的空間であり、そのサービスエリアは、占有者の新規参入が制限され、通行者にも選択性がないことから、いわば独自の利益を占有者にもたらす場合がある。今回の改正前の算定方法でもサービスエリアの高い利用状況に見合った類似の土地を適切に選定した上で妥当な算定決定結果を

得ることは可能ではあるが、サービスエリアのより合理的な占有料の額を算定するためには、立地条件や形状の類似性等から類似地を選定してその地価に国有財産の使用料率を援助した一定の料率を乗じる現行の算定方法で、独占的利益部分をも評価したものとなっているかの検証と評価できていない場合の調整が必要となる。

(3) 道路の占有料の額を定めた道路法施行令別表は、公共用物である道路の特別使用によつて占有者が受ける利益の対価を占有料として徴収するといういわゆる対価説に立つものであり、また、その利益とこれに応じた負担の程度は、道路区域ではない私有地(以下「民地」という。)における賃借による利益と負担の関係と同等との考え方に依るものである(具体的には、同表における定額物件及び定率物件の占有料の算定方式【占有料 \parallel 占有面積 \times 土地の価格 \times 一定の料率】は、民地を賃借する場合の賃料の算定方法の一つである不動産評価基準における積算法(注1)に相当している)。したがって、サービスエリアの独占的利益を評価できていない場合の調整を行う場合においても、恣意性を排除した客観的な算定方法とするためには公的な手法である不動産

鑑定評価手法に準拠する必要がある。そこで、今回の改正では、従前の算定方法に加えて、不動産鑑定評価基準における収益分析法の考え方に準拠した算定方法を導入することとし、両者の結果を勘案して占有料を算定することとした(不動産鑑定評価基準においても、可能な場合には、収益分析法を比較考量して賃料を決定するものとされている)。

(注1)積算法とは、対象不動産について、価格時点における基礎価格(対象不動産の有する経済的価値)を求め、これに期待利回り(賃貸借等に供する不動産を取得するために要した資本に相当する額に対して期待される純利益のその資本相当額に対する割合)を乗じて得た額に不動産の賃貸借等を継続するために通常必要とされる必要諸経費を加算して対象不動産の試算賃料(\parallel 積算賃料)を求める手法

三 改正の具体的内容

(1) 収益分析法的算定方法について
今回の道路法施行令の改正では、類地の地価(時価)に一定の率を乗じる従前の積算法の算定方法に加えて、類地の売上高と土地の純賃料との関係をサービスエリアにおける売上高と占有料との関係に当てはめるという収益分析法的算定方法を導入し、両者の結果を勘案して占有料の額を算定することとした(図1参照)。

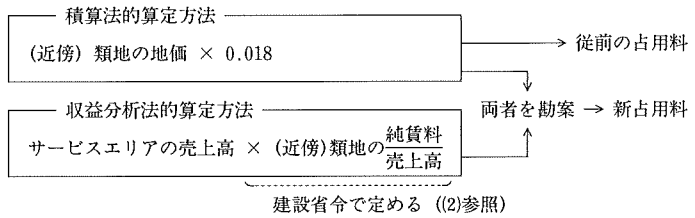


図1 従前の算定方法と新たな算定方法

収益分析法は、純収益(売上げ)を分析して土地に帰属すべき純賃料に相当する額を求めてこれに公租公課等の必要諸経費等を加算して賃料を求めようとする算定方法であり(サービスエリアの占用料については、公租公課を含むものではないので、純賃料に当たるものを求めることとなる)、具体的には、サービスエリアの収益が前面道路の交通量等と相関関係にあることから、予測交通量等から売

上収入額を推計し(継続占用の場合は、過年度の実績から算定できる)、市場の営業形態、繁華性等が類似している商業地の収益と賃料の関係を観察して得られる率等を用いて売上収入額に応じた妥当な額を算定する。

この収益分析法は、不動産鑑定評価手法においても、常に採用可能なものではなく、経営主体による企業収益に及ぼす影響が少ない場合等に有効とされている。この点からいえば、サービスエリアについては、占用によって生じる収益が、飲食提供、物販等による典型的なサービスの売上そのものであり、加えてサービスエリアが計画的に設置されているため新規参入もないことから、算定が可能であり、また、収益の占用主体による影響が少ないと考えられ、収益分析的算定方法の適用が妥当な場合であると考えられる。

(2) 道路法施行規則の一部改正

類地における土地の純賃料と売上高との関係をサービスエリア(SA)の売上高に当てはめる収益分析的算定方法は、道路法施行令の一部改正に伴う道路法施行規則の一部改正により追加された同規則第四条の五の二において具体的に規定されている。

前述のとおり、収益分析的算定方法は、

$$SAの売上高 \times \frac{\text{類地の純賃料}}{\text{類地の売上高}}$$

の式で表されるが、類地として選定した土地における営業形態によって当該土地の純賃料を求める方法も次のとおり、二通りに分かれる。

① 類地における営業形態が、土地を賃借し建物を自ら所有して行われるものである場合

この場合の土地の純賃料は、賃貸料から、賃貸料に転嫁されている当該土地の管理諸費を除けば求まる。

したがって、SAについて、収益分析的算定方法を用いた算定結果Yは次の式で求まる。

$$Y = SAの売上高 \times$$

$$\frac{\text{類地の賃貸料} - \text{類地の管理諸経費}}{\text{類地における売上高}}$$

※管理諸経費とは、維持費、管理事務費、公租公課等

② 類地における営業形態が、テナント方式の場合(建物と土地の所有者が同一の場合)

テナントが支払う賃貸料は、土地・建物双方の賃貸料なので、土地の純賃料を求めるには、まず、賃貸料から、転嫁さ

れている土地・建物の管理諸経費分を除き、さらに、このうちの土地の純賃料を求める必要がある。

したがって、この場合のSAについて、収益分析的方法を用いた算定結果Yは、次の式でさまる。

$$Y = SA \text{ の売上高} \times$$

$$\frac{\text{類地の土地・建物の純賃料のうち、土地の純賃料分}}{\text{類地における売上高}}$$

*土地の純賃料 = 土地・建物の純賃料 ×

$$\frac{\text{土地の価格} + \text{建物の再建築原価}}{\text{土地の価格}}$$

(参考…具体的な算定の例)

道路法施行令及び道路法施行規則に規定された算定方法により、あるサービシエリアの類地がテナント方式で営業されているショッピングセンターである場合を例にとると、具体的な新占用料の算定式は次のとおりとなる。

- ① 従前の積算法的算定方法による単位面積当たりの算定額(以下「積算占用料」という。)をX(類似の商業地の地価を選定し、その地価に対して〇・〇一八を乗じて得た額)とする。

- ② 新たに導入した収益分析的算定方法による単位面積当たりの算定額(以下「収益占用料」という。)は次のとおり求ま

る。

商業地の売上高と賃料の関係は、一般的には、テナント営業の売上高と賃料の関係の考察により必要な情報を得られる。

・まず、類似の土地の売上高に対するテナント賃料(土地及び建物の純賃料分と管理経費分である。)の比率を求め、この比率をaとする。

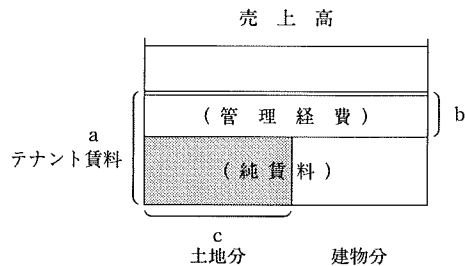
・次に賃料の中の土地及び施設の管理経費(維持修繕費、公租公課等)の負担部分が占める割合bを控除した(1-b)は土地と施設の純賃料の割合となる。

・このうち、土地の純賃料が占める割合cを把握する。

・これらを算定、把握した上での単位当たりの収益占用料Yは、

$$Y = SA \text{ の年間売上収入額} \times a \times (1 - b) \times c / \text{占用面積となる。}$$

- ③ 積算占用料と収益占用料を勘案し、平均を算定するのが妥当であれば、 $\frac{X + Y}{2}$ となる。



道路法施行令の一部を改正する政令案新旧対照条文
 ○道路法施行令（昭和二十七年政令第四百七十九号）（抄）

（傍線の部分は改正部分）

改 正 案	現 行
<p>（指定区間内の国道に係る占用料の額）</p> <p>第十九条の二 指定区間内の国道に係る占用料の額は、別表占用料の欄に定める金額（第七号に掲げる休憩所、給油所及び自動車修理所にあつては、同表占用料の欄に定める額並びに道路の交通量等から見込まれる当該休憩所、給油所及び自動車修理所において行われる営業により通常得られる売上収入額に応じて建設省令で定めるところにより算定した額を勘案して占用面積一平方メートルにつき一年当たりの妥当な占用の対価として算定した額。以下この項及び次項において同じ。）に、法第三十二条第一項若しくは第三項の規定により許可をし、又は法第三十五条の規定により協議が成立した占用の期間（電線共同溝に係る占用料にあつては、電線共同溝の整備等に関する特別措置法（平成七年法律第三十九号。以下「電線共同溝整備法」という。）第十条、第十一条第一項若しくは第十二条第一項の規定により許可をし、又は電線共同溝整備法第二十一条の規定により協議が成立した占用することのできる期間（当該許可又は当該協議に係る電線共同溝への電線の敷設工事を開始した日から当該許可をし、又は当該協議が成立した日と異なる場合には、当該敷設工事を開始した日から当該許可することのできる期間の末日までの期間）。以下この項、次項及び別表の備考第九号において同じ。）に相当する期間を同表占用料の単位の欄に定める期間で除して得た数を乗じて得た額（その額が百円に満たない場合にあつては、百円）とする。ただし、当該占用の期間が翌年度以降にわたる場合においては、同表占用料の欄に定める金額に、各年度における占用の期間に相当する期間を同表占用料の単位の欄に定める期間で除して得た数を乗じて得た額（その額が百円に満たない場合にあつては、百円）の合計額とする。</p> <p>244（略）</p>	<p>（指定区間内の国道に係る占用料の額）</p> <p>第十九条の二 指定区間内の国道に係る占用料の額は、別表占用料の欄に定める金額に、法第三十二条第一項若しくは第三項の規定により許可をし、又は法第三十五条の規定により協議が成立した占用の期間（電線共同溝に係る占用料にあつては、電線共同溝の整備等に関する特別措置法（平成七年法律第三十九号。以下「電線共同溝整備法」という。）第十条、第十一条第一項若しくは第十二条第一項の規定により許可をし、又は電線共同溝整備法第二十一条の規定により協議が成立した占用することのできる期間（当該許可又は当該協議に係る電線共同溝への電線の敷設工事を開始した日から当該許可をし、又は当該協議が成立した日と異なる場合には、当該敷設工事を開始した日から当該許可することのできる期間の末日までの期間）。以下この項、次項及び別表の備考第九号において同じ。）に相当する期間を同表占用料の単位の欄に定める期間で除して得た数を乗じて得た額（その額が百円に満たない場合にあつては、百円）とする。ただし、当該占用の期間が翌年度以降にわたる場合においては、同表占用料の欄に定める金額に、各年度における占用の期間に相当する期間を同表占用料の単位の欄に定める期間で除して得た数を乗じて得た額（その額が百円に満たない場合にあつては、百円）の合計額とする。</p> <p>244（略）</p>

道路法施行令の一部を改正する政令案

参照条文

○道路法（昭和二十七年法律第百八十号）

（抄）

（道路の占用の許可）

第三十二条 道路に左の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しようとする場合においては、道路管理者の許可を受けなければならない。

- 一 電柱、電線、変圧塔、郵便差出箱、公衆電話所、広告塔その他これらに類する工作物
- 二 水管、下水道管、ガス管その他これらに類する物件
- 三 鉄道、軌道その他これらに類する施設
- 四 歩廊、雪よけその他これらに類する施設
- 五 地下街、地下室、通路その他これらに類する施設
- 六 露店、商品置場その他これらに類する施設
- 七 前各号に掲げるものを除く外、道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある工作物、物件又は施設で政令で定めるもの

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言う。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。

4・5（略）

（国の行う道路の占用の特例）

第三十五条 郵便その他国の行う事業のための道路の占用については、第三十二条第一項及び第三項の規定にかかわらず、国が道路管理者と協議すれば足りる。この場合において、同条第二項各号に掲げる事項及び第三十九条に規定する占用料に関する事項については、政令でその基準を定めることができる。

（占用料の徴収）

第三十九条 道路管理者（指定区間内の国道にあつては国指定区間外の国道にあつては道路管理者である都道府県知事の統括する都道府県。以下本条中同じ。）は、道路の占用につき占用料を徴収することができる。但し、道路の占用が国の行う事業で政令で定めるもの及び地方公共団体の行う事業で地方財政法（昭和二十三年法律第九号）第六条に規定する公営企業以外のものに係る場合においては、この限りではない。

2 前項の規定による占用料の額及び徴収方法は、道路管理者である地方公共団体の条例（指定区間内の国道にあつては、政令）で定める。但し、条例で定める場合においては、第三十五条に規定する事業及び全国にわたる事業で政令で定めるものに係るものについては、政令で定める基準の範囲をこえてはならない。

○道路法施行令

（昭和二十七年政令第四百七十九号）（抄）

（道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれのある工作物等）

第七條 法第三十二条第一項第七号に規定する政令で定める工作物、物件又は施設は、次に掲げるものとする。
一（略）

八 高速自動車国道又は自動車専用道路道路に設ける休憩所、給油所及び自動車修理所

（指定区間内の国道に係る占用料の額）

第十九條の二 指定区間内の国道に係る占用料の額は、別表占用料の欄に定める金額に、法第三十二条第一項若しくは第三項の規定により許可をし、又は法第三十五条の規定により協議が成立した許可の期間（電線共同溝に係る占用料にあつては、電線共同溝の整備等に関する特別措置法（平成七年法律第三十九号）以下「電線共同溝整備法」という。）第十条、第十一条第一項若しくは第十二条第一項の規定により許可をし、又は電線共同溝整備法第二十一条の規定により協議が成立した占用料の額が

できる期間（当該許可又は当該協議に係る電線共同溝への電線の敷設工事を開始した日が当該許可をし、又は当該協議が成立した日と異なる場合には、当該敷設工事を開始した日から当該占用料の額が課税される期間の末日までの期間。以下この項、次項、次条第一項及び別表の備考第九号において同じ。）に相当する期間を同表占用料の単位の欄に定める期間で除して得た数を乗じて得た額（その額が百円に満たない場合にあつては、百円）とする。

ただし、当該占用料の額が翌年度以降にわたる場合においては、同表占用料の欄に定める金額に、各年度における占用料の期間に相当する期間を同表占用料の単位の欄に定める期間で除して得た数を乗じて得た額（その額が百円に満たない場合にあつては、百円）の合計額とする。

2 前項の規定にかかわらず、指定区間内の国道に係る道路の占用のうち占用料の額が一月未満のものについての占用料の額は、別表占用料の欄に定める金額に、当該占用料の期間に相当する期間を同表占用料の単位の欄に定める期間で除して得た数を乗じて得た額に、一・〇五を乗じて得た額（その額が百円に満たない場合にあつては、百円）とする。ただし、当該占用料の期間が翌年度にわたる場合においては、同表占用料の欄に定める金額に、各年度における占用料の期間に相当する期間を同表占用料の単位の欄に定める期間で除して得た数を乗じて得た額に一・

○五を乗じて得た額（その額が百円に満たない場合にあっては、百円）の合計額とする。

3・4 (略)

(指定区間内の国道に係る占用料の徴収方法)

第十九条の三 指定区間内の国道に係る占用料は、法第三十二条第一項若しくは第三項の規定により許可をし、又は法第三十五条の規定により協議が成立した占用の期間に係る分を、当該占用の許可をし、又は当該占用の協議が成立した日（電線共同溝に係る占用料にあつては、電線共同溝整備法第十条、第十一条第一項若しくは第十二条第一項の規定により許可をし、又は電線共同溝整備法第二十一条の規定により協議が成立した日（当該許可又は当該協議に係る電線共同溝への電線の敷設工事を開始した日）が当該許可をし、又は当該協議が成立した日と異なる場合には、当該敷設工事を開始した日）から一月以内に納入告知書（法第十三条第二項の規定により建設大臣が都道府県知事又は指定市の長に占用料を徴収する権限を行わせている場合にあつては、納入通知書）により一括して徴収するものとする。ただし、当該占用の期間が翌年度以降にわたる場合においては、翌年度以降の占用料は、毎年度、当該年度分を四月三十日までに徴収するものとする。

2・3 (略)

別表（第十九条の二関係）

備考	占用物件		単位			占用料		
	上空、トンネルの上又は高速自動車国道若しくは自動車専用道路（高架のものに限る）の路面下に設けるもの		（略）			所在地		
			甲地	乙地	丙地	Aに〇・〇一八を乗じて得た額		
<p>一〜六 (略)</p> <p>七 Aは、近傍類似の土地（第七条第八号に掲げる休憩所、給油所又は自動車修理所について近傍に類似の土地が存しない場合には、立地条件、収益性等土地価格形成上の諸要素が類似した土地）の時価を表すものとする。</p> <p>八 (略)</p> <p>九 占用料の額が年額で定められている占用物件に係る占用の期間が一年未満であるとき、又はその期間に一年未満の端数があるときは月割をもつて計算し、なお、一月未満の端数があるときは一月として計算し、占用料の額が月額で定められている占用物件に係る占用の期間が一月未満であるとき、又はその期間に一月未満の端数があるときは一月として計算するものとする。</p>	階数が一のもの	階数が二のもの	階数が三のもの	階数が四以上のもの	一平方メートルにつき一年	Aに〇・〇〇五を乗じて得た額	Aに〇・〇〇六を乗じて得た額	Aに〇・〇〇七を乗じて得た額
	階数が一のもの	階数が二のもの	階数が三のもの	階数が四以上のもの	一平方メートルにつき一年	Aに〇・〇〇五を乗じて得た額	Aに〇・〇〇六を乗じて得た額	Aに〇・〇〇七を乗じて得た額
	階数が一のもの	階数が二のもの	階数が三のもの	階数が四以上のもの	一平方メートルにつき一年	Aに〇・〇〇五を乗じて得た額	Aに〇・〇〇六を乗じて得た額	Aに〇・〇〇七を乗じて得た額
	階数が一のもの	階数が二のもの	階数が三のもの	階数が四以上のもの	一平方メートルにつき一年	Aに〇・〇〇五を乗じて得た額	Aに〇・〇〇六を乗じて得た額	Aに〇・〇〇七を乗じて得た額
	階数が一のもの	階数が二のもの	階数が三のもの	階数が四以上のもの	一平方メートルにつき一年	Aに〇・〇〇五を乗じて得た額	Aに〇・〇〇六を乗じて得た額	Aに〇・〇〇七を乗じて得た額
	階数が一のもの	階数が二のもの	階数が三のもの	階数が四以上のもの	一平方メートルにつき一年	Aに〇・〇〇五を乗じて得た額	Aに〇・〇〇六を乗じて得た額	Aに〇・〇〇七を乗じて得た額
	階数が一のもの	階数が二のもの	階数が三のもの	階数が四以上のもの	一平方メートルにつき一年	Aに〇・〇〇五を乗じて得た額	Aに〇・〇〇六を乗じて得た額	Aに〇・〇〇七を乗じて得た額
	階数が一のもの	階数が二のもの	階数が三のもの	階数が四以上のもの	一平方メートルにつき一年	Aに〇・〇〇五を乗じて得た額	Aに〇・〇〇六を乗じて得た額	Aに〇・〇〇七を乗じて得た額
	階数が一のもの	階数が二のもの	階数が三のもの	階数が四以上のもの	一平方メートルにつき一年	Aに〇・〇〇五を乗じて得た額	Aに〇・〇〇六を乗じて得た額	Aに〇・〇〇七を乗じて得た額
	階数が一のもの	階数が二のもの	階数が三のもの	階数が四以上のもの	一平方メートルにつき一年	Aに〇・〇〇五を乗じて得た額	Aに〇・〇〇六を乗じて得た額	Aに〇・〇〇七を乗じて得た額
	階数が一のもの	階数が二のもの	階数が三のもの	階数が四以上のもの	一平方メートルにつき一年	Aに〇・〇〇五を乗じて得た額	Aに〇・〇〇六を乗じて得た額	Aに〇・〇〇七を乗じて得た額
	階数が一のもの	階数が二のもの	階数が三のもの	階数が四以上のもの	一平方メートルにつき一年	Aに〇・〇〇五を乗じて得た額	Aに〇・〇〇六を乗じて得た額	Aに〇・〇〇七を乗じて得た額

○道路整備特別措置法

(昭和三十一年法律第七号) (抄)

(道路管理者が権限を行う場合の意見の聴取等)

第十七条 道路管理者は、日本道路公団が第三条第一項の許可を受けて新設し、若しくは改築し、第四条の規定により維持、修繕及び災害復旧を行い、若しくは第五条第一項の許可を受けて維持、修繕及び災害復旧を行う道路(高速自動車国道を除く)、首都高速道路公団が第七条の第二項の規定に基づき新設し、若しくは改築し、若しくは第七条の五の規定により維持、修繕及び災害復旧を行う首都高速道路、阪神高速道路公団が第七条の第二項の規定に基づき新設し、若しくは改築し、若しくは第七条の五の規定により維持、修繕及び災害復旧を行う阪神高速道路、本州四国連絡橋公団が第七条の七の規定に基づき新設し、若しくは改築し、第七条の九の規定により維持、修繕及び災害復旧を行い、若しくは第七条の十第一項の許可を受けて維持、修繕及び災害復旧を行う本州四国連絡道路又は地方道路公社が第七条の十二第一項の許可を受けて新設し、若しくは改築し、第七条の十六の規定により維持、修繕及び災害復旧を行い、若しくは第七条の十七第一項の許可を受けて維持、修繕及び災害復旧を行う道路若しくは地方道路公社が第七条の十四第一項の許可を受けて新設し、若しくは改築し、若しくは第七条の十六の規定により維持、修繕及び災害復旧を行う指定都市高速道路(以下「公団等」の管理する一般国道等」という。)について、次に掲げる権限を行おうとするときは、あらかじめ、当該公団等の意見を聴かなければならない。

一五 (略)

2 (略)

(占用料の徴収についての道路法の規定の準用)

第十八条の二 道路法第三十九条の規定は、日本道路公団の管理する高速自動車国道及び公団等の管理する一般国道等について準用する。この場合において、同条第一項

中「道路管理者(指定区間内の国道にあつては国、指定区間外の国道にあつては道路管理者である都道府県知事の統轄する都道府県。以下本条中同じ。)」とあるのは、「日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団、本州四国連絡橋公団又は地方道路公社(以下、「公団等」という。)」と、同条第二項中「道路管理者である地方公共団体の条例(指定区間内の国道にあつては、政令)」とあるのは「政令」と読み替へるものとする。

○道路整備特別措置法施行令

(昭和三十一年政令第三百十九号) (抄)

(占用料の額)

第六条の二 日本道路公団の管理する高速自動車国道又は公団等の管理する一般国道等(法第十七条第一項に規定する公団等の管理する一般国道等という。)に係る占用料の額は、道路法施行令第十九条の第二項又は第二項に規定する額とする。

○電線共同溝の整備等に関する特別措置法

(平成七年法律第三十九号) (抄)

(占用予定者に対する電線共同溝の占用の許可)

第十条 道路管理者は、電線共同溝の建設又は増設を完了したときは、直ちに、次に掲げる事項を明らかにして、電線共同溝の占用予定者又は増設に係る電線共同溝の占用予定者に当該電線共同溝の占用の許可をするものとする。

一三 (略)

(占用予定者であつたもの以外の者による電線共同溝の占用の許可)

第十一条 前条の規定による許可を受けた者以外の者であつても、電線共同溝の収容能力に余裕があるときは、建設省令で定めるところにより、道路管理者の許可を受けて、電線共同溝を占用することができる。

213 (略)

(電線共同溝の占用に係る変更の許可)

第十二条 道路管理者は、第十条又は前条第一項の規定による許可(この項の規定による変更の許可を含む。)を受けた者から申請があつた場合においては、第十条各号に掲げる事項の変更の許可をすることができる。

2 (略)

(国が行う電線共同溝の占用の許可等の特例)

第二十一条 国が行う電線共同溝の占用又は占用に係る権利の譲渡については、国と道路管理者との協議が成立することをもつて、第十条、第十一条第一項若しくは第十二条第一項の規定による許可又は第十五条第一項の規定による承認を受けたものとみなす。



道路標識、区画線及び道路標示に関する命令 の一部を改正する命令(ついでに)

古橋 季良

一 改正の趣旨

貨物輸送の効率化、円滑化等に資するため、平成五年に道路構造令(昭和四十五年政令第三百二十号)及び車両制限令(昭和三十六年政令第二百六十五号)を改正し、車両の大型化に対応した新構造基準に基づき道路整備を進めることとし、高速自動車国道及び道路管理者が指定した道路(以下「総重量緩和指定道路」又は単に「指定道路」という。車両制限令第三条第一項第二号イ参照)においては、総重量二〇トンを超える車両(車両の長さ及び軸距に応じ最大二五トン、以下「二〇トン超車」という。)が自由に走行できる仕組みが創設された。

従来、指定道路は、自動車専用道路約四〇〇kmに限られていたところであるが、橋梁の補強等の道路整備の状況を踏まえ、平成一〇年四月一日に自動車専用道路以外の道路にも指定が拡大され、指定道路は約二万六、一〇〇kmとなった。

指定道路が自動車専用道路のみに限定されていたれば、自動車専用道路は構造的に他路線とのアクセスが制限されているため、二〇トン超車が指定道路以外の道路に特車許可を得ずに進入することは想定し難かったが、今回、指定道路に自動車専用道路以外の道路も含まれるようになったため、二〇トン超車のドライバードラッグとして道路構造や既存の案内標識のみから指定道路であるか否かを認識し難い箇所

の発生が想定され得る。そのため、指定道路を周知し、二〇トン超車両が適切に指定道路を走行できるように、指定道路の迂回路及び始点・終点等を案内することが必要となり、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令(昭和三十五年総理府令・建設省令第三号)の一部が改正され、新たな案内標識が規定されることとなった(平成一〇年三月二四日公布、同年四月一日施行)。

【参考】

- ・二〇t超車…約六万台(二〇t～二五t 合計、平成八年三月末現在)
 - ・高速自動車国道及び指定道路の延長。
- (平成一〇年度当初)約三二、五〇〇km
(基本は高規格幹線道路、直轄国道)

(平成一四年度末)約六〇、〇〇〇 km
(基本は一般国道以上)

(二二世紀初頭)約二〇〇、〇〇〇 km
(都道府県道以上)

・指定道路延伸に伴う迂回経路

平成一〇年度当初で、迂回区間…約四

〇区間

二 改正の概要

(1) 総重量限度緩和指定道路を表示する案内標識の新設

二〇トン超車のドライバーに現在走行している路線が指定道路であることを認識してもらうことが必要である。そのために、走行している道路が指定道路であることを示す図1の案内標識が新たに規定された。

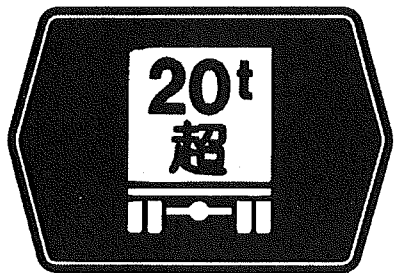


図1 総重量限度緩和指定道路であることを示す案内標識

(2) 総重量限度緩和指定道路の方向を表示する案内標識の新設

ドライバーに指定道路の迂回路等を知らせるために、指定道路の分岐点等において指定道路の方向を案内する必要がある。そのために、走行している指定道路の方向を示す図2の案内標識が新たに規定された。



図2 総重量限度緩和指定道路の方向を示す案内標識

(3) 総重量限度緩和指定道路の始点・終点を表す補助標識の新設

本標識が案内する指定道路の始点・終点を示す図3の補助標識が新たに規定された。これらの補助標識は指定道路を表示する案内標識に付置して使用されることとなる。

(道路局路政課企画係長)

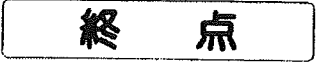
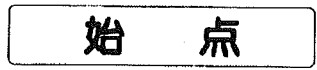


図3 総重量限度緩和指定道路の始点・終点を表す補助標識

参考

道路標識、区画線及び道路標示に関する命令
 令の一部を改正する命令

道路標識、区画線及び道路標示に関する命令（昭和三十
 五年 総理府
 建設省 令第三号）の一部を次のように改正する。

別表第一案内標識の部分都道府県道番号の項の次に次の
 ように加える。

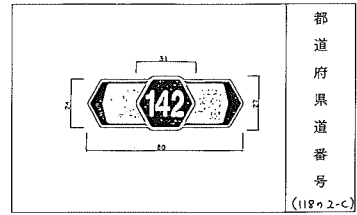
	総重量限 度緩和指 定道路
(118の3-B)	(118の3-A)
車両制限令第三号第一項第二号イに規定する道路管理者が指定した道路において設置を必要とする地点における左側の路端、車道の上方又は交差点における進行方向の正面の路端	車両制限令（昭和三十六年政令第二百六十五号）第三条第一項第二号イに規定する道路管理者が指定した道路において設置を必要とする地点における左側の路端、車道の上方、中央分離帯又は交通島

別表第一規制標識の部分重量制限の項中（昭和三十六年
 政令第二百六十五号）を削り、「こえる」を「超える」に
 改める。

別表第一補助標識の部分に次のように加える。

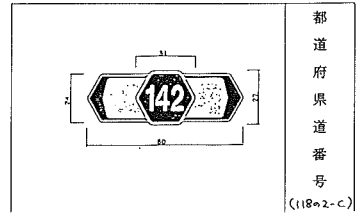
始 点	(513)	本標識が表示する道路の始点を示すこと。	案内標識のうち、「総重量限度緩和指定道路」を表示するもの
終 点	(514)	本標識が表示する道路の終点を示すこと。	案内標識のうち、「総重量限度緩和指定道路」を表示するもの

別表第一案内標識の部分中



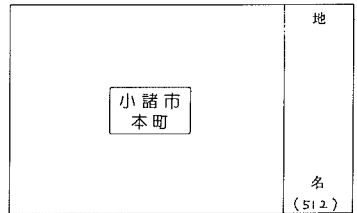
都道府県道番号
 (118の2-C)

を



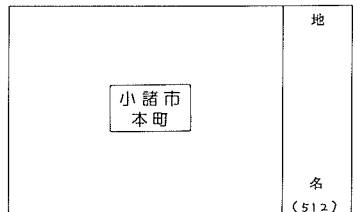
都道府県道番号
 (118の2-C)

を



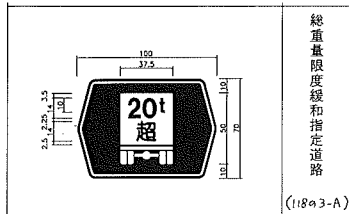
地名
 (512)

を

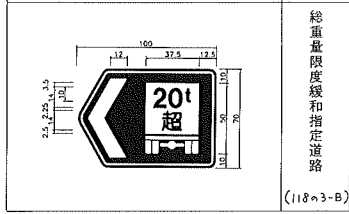


地名
 (512)

別表第一補助標識の部分中



総重量限度緩和指定道路
 (118の3-A)



総重量限度緩和指定道路
 (118の3-B)

に改める。

に改める。

始 点	(513)	本標識が表示する道路の始点を示すこと。	案内標識のうち、「総重量限度緩和指定道路」を表示するもの
終 点	(514)	本標識が表示する道路の終点を示すこと。	案内標識のうち、「総重量限度緩和指定道路」を表示するもの

別表第二の備考一の(一)の1中「及び」登坂車線」を、

「登坂車線」及び「総重量限度緩和指定道路」(総重量限

度緩和指定道路 (118の3-B) にあつては、矢形を除く。)に改

め、同表の備考一の(二)の6中 都道府県道番号 (118の2-A)

の下に、「総重量限度緩和指定道路 (118の3-A・B) を加え、同

表の備考一の(三)の1中(イ)を(ロ)とし、(4)の次に次のように加

(15) 車両制限令第三条第一項第二号イに規定する
道路管理者が指定した道路に設置する 総重量

限度緩和指定道路 (118の3-A) を表示するものにつ

いては、文字、縁及び地を青色、記号及び緑線
を白色とする。

(16) 車両制限令第三条第一項第二号イに規定する
道路管理者が指定した道路に設置する 総重量

限度緩和指定道路 (118の3-B) を表示するものにつ

いては、文字、縁及び地を青色、記号、矢形及
び緑線を白色とする。

別表第二の備考一の(四)の2中「都道府県道番号」の下
に、「総重量限度緩和指定道路」を加え、同表の備考一

の(四)の8の(1)中 及び 都道府県道番号 (118の2-A) を、「

都道府県道番号 (118の2-A) 及び 総重量限度緩和指定道路

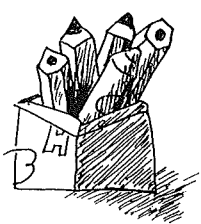
(118の3-A・B) に改め、同表の備考一の(六)の表中「三・三〇メー

トル」を「三・四〇メートル」に、「一・四〇メートル」を

「一・四八メートル」に改め、別表第二の備考二の(一)の1
中「及び」注意」を「注意、」始点」及び「終点」に
改める。

附 則

この命令は、平成十年四月一日から施行する。ただし、
別表第二の備考一の(六)の表の改正規定は、平成十年十月一
日から施行する。



車両の大型化への取組み

物流の効率化の支援

道路局道路交通管理課

はじめに

物流の効率化を支援するため、車両の大型化に対応した道路の整備を現在行っているところであるが、平成一〇年二月二〇日、直轄国道を中心として、約二万六、〇〇〇kmの道路を車両制限令第三条第一項第二号イの規定に基づき総重量二〇トンを超える車両（車両の長さ及び軸距に同じ最大二五トンの車両。以下「二〇トン超車」という。）が自由に走行できる道路として指定する旨の公示が行われたところであり（指定の期日は平成一〇年四月一日）、これにより、車両の大型化に対応した道路ネットワークが約三万二、〇〇〇km（高速自動車国道を含む）形成されることとなった。この道路ネットワークにおいては、右記のとおり二

〇トン超車が自由走行できることとなるほか、セミトレーラ等の特殊車両の通行許可の許可限度重量が引上げられるとともに、ISO規格海上コンテナ（以下「海上コンテナ」という。）をフル積載したセミトレーラの通行が原則となることとなった。本稿では、こうした車両の大型化への取組みの内容、経緯等について概説する。

一 経緯

物流の効率化、貨物輸送における労働力不足への対応、国際貨物輸送の円滑化等の観点から、車両の大型化への対応が強く要請されていた。

車両の総重量等の制限の緩和については、昭和六三年の「公的規制の緩和等に関する答申」（臨時行政改革推進審議会答申）において指摘を受けて

以来、調査・検討を進めてきたが、平成五年七月の「21世紀に向けた新たな道路構造のあり方について」（道路審議会中間答申）において、その具体的な方向が示された。また、平成五年九月の緊急経済対策においても規制緩和項目の一つとして盛り込まれ、その早急な実施が求められることとなった。

これらの経緯を踏まえ、車両の大型化等に対応するため、道路構造令及び車両制限令の改正が平成五年一月に行われ、橋梁等の設計自動車荷重を一四トン又は二〇トンから原則二五トンに引上げるとともに（道路構造令第三五条第二項）、高速自動車国道及び道路管理者が指定する道路（以下「指定道路」という。）を通行する車両については、車両の総重量の一般的制限値を軸距及び車長

に応じ最大二五トンに引上げた（車両制限令第三条第一項）。

二 道路整備と指定道路の指定

上記の道路構造令及び車両制限令の改正を踏まえ、高速自動車国道や一般国道を中心として、重要港湾、物流拠点を結ぶ物流上重要な路線について、平成五年度から橋梁の補強等を実施し、車両の大型化に対応した道路整備を進めてきたところである（具体的には過去五年間において約四、〇〇〇億円を措置し約二、〇〇〇の橋梁を補強。）
既に、高速自動車国道約六、四〇〇kmに加え、約四〇〇kmの道路について指定道路の指定がなされていたところであったが、平成一〇年二月二〇日、道路整備の状況を踏まえ、新たに車両の大型化に対応済みの約二万六、〇〇〇kmの道路について、車両制限令第三条第一項第二号イの規定に基づき、道路管理者が指定する旨の公示を行った（指定の期日は平成一〇年四月一日）。

これにより、平成一〇年度当初で車両の大型化に対応した道路ネットワークが約三万二、〇〇〇km（高速自動車国道及び指定道路）形成されることとなった（図一）。

（参考）車両の大型化に対応した道路の延長

道路種別	延 長		計
	既指定延長	今回指定延長	計
高速自動車国道	約 6,400km		約 6,400km
一般国道(指定区間内)	約 300km	約20,200km	約20,500km
一般国道(指定区間外)	—	約 2,800km	約 2,800km
地 方 道	約 100km	約 2,700km	約 2,800km
小 計	約 400km	約25,700km	約26,100km
合 計			約32,500km

（注）地方道には、都市高速道路を含む

三 車両の大型化に対応した道路整備の効果

① 二〇トン超車の自由走行

高速自動車国道及び指定道路においては、特殊車両通行許可を得ることなく、二〇トン超車が通行できることとなった。これにより、積載重量が約三割向上し、輸送コストの削減等が図られることが期待される。

② 特殊車両通行許可の限度重量の引上げ

高速自動車国道及び指定道路において、セミトレーラ等が特殊車両通行許可を受けて通行する場合に認められる車両総重量の許可限度重量を、道路整備の状況に応じ、引上げた。例えば、一般的なセミトレーラの場合（最遠軸距二二m程度）では、積載重量が約四トン増加することとなった。これにより、積載重量が約二五％程度向上することとなり、輸送コストの低減等の効果が期待される。なお、本措置は平成一〇年六月一日から施行することとしている。

（参考）

・特殊車両通行許可
重量等が一般的な制限値（車両制限令第三条に規定された制限値）を超える車両の通行について、道路法第四七条の二の規定に基づき、道路管理者が通行条件（通行経路、徐行等）を付して許可する仕組み。
・最遠軸距
車両の最前軸と最後軸の軸間距離のこと。なお、車両制限令においては、セミトレーラ等の連結車の場合、連結した状態におけるものをいう。

③ 海上コンテナのフル積載への対応

海上コンテナを運搬する車両については、従来、積載物を減載することを条件として特殊車両通行許可により通行を可能としてきたが、平成一〇年四月一日より、高速自動車国道及び指定道路においては、海上コンテナを

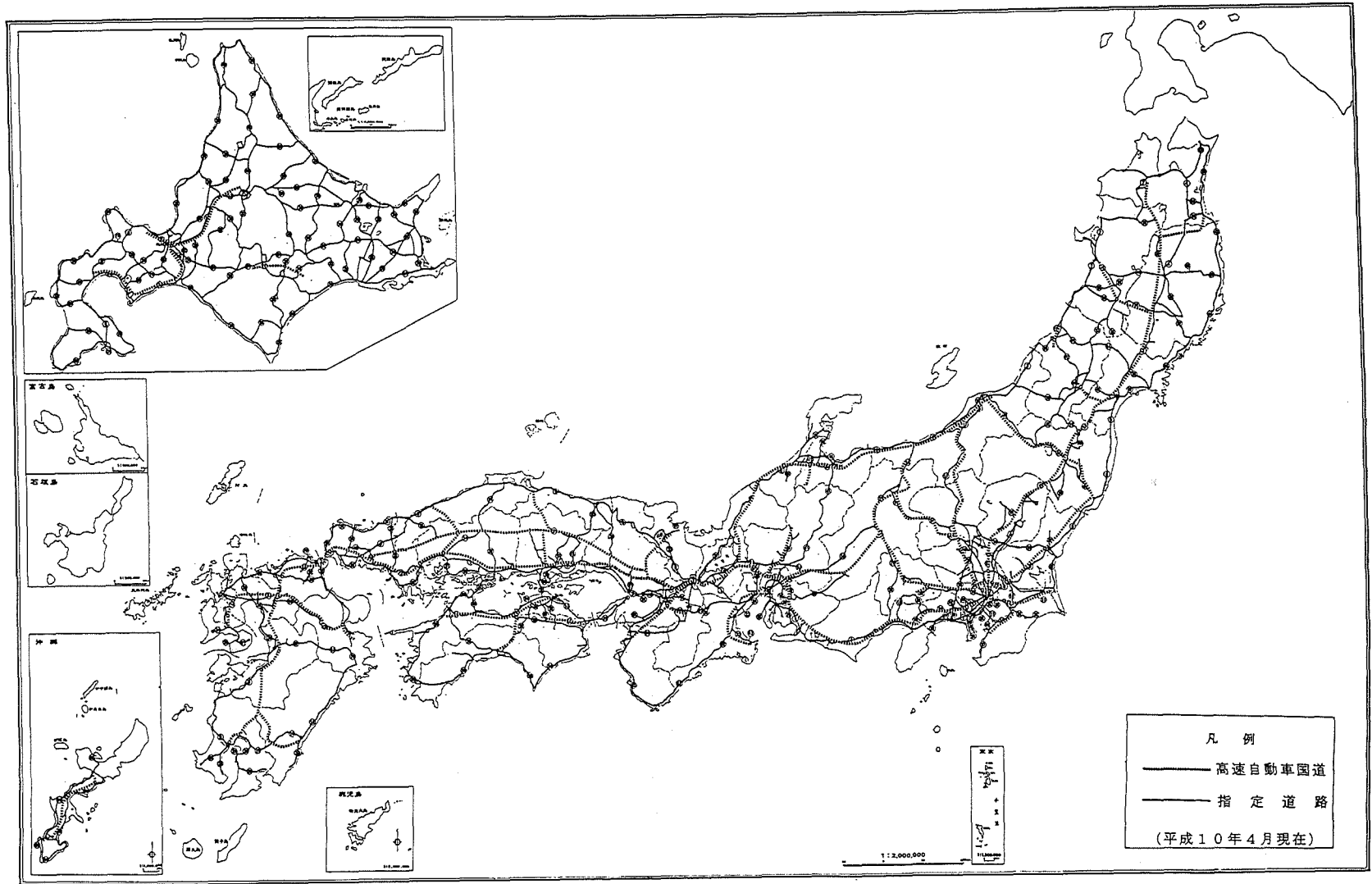


図1 車両の大型化に対応した道路ネットワーク

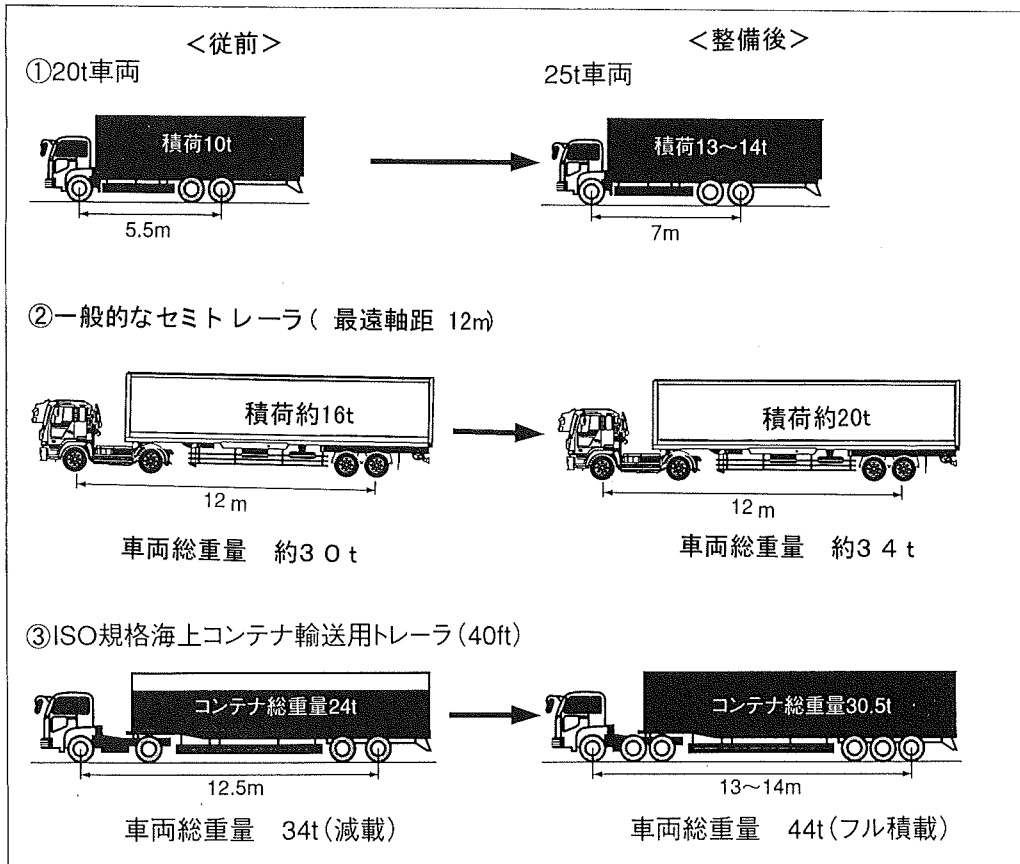


図2 車両の大型化に対応した道路整備の効果

フル積載した状態で輸送することを特殊車両通行許可により原則可能とした。

また、フル積載した海上コンテナの輸送について、必要な改造を行った現有車両等による輸送が可能になるよう平成一〇年四月一日より、当分の間、特例として経過措置を講じた。

これにより、積載重量が約三割向上し、輸送コストの低減等の効果が期待されるほか、国際貨物輸送の円滑化が図られることとなる(図2)。

四 標識の設置について

従来、車両の大型化に対応した道路ネットワークは、高速自動車国道を含め全て自動車専用道路であったが、今回の指定道路の指定により、自動車専用道路以外の道路も当該ネットワークに含まれることとなった。このため、ドライバーにとって道路構造や既存の案内標識だけでは、当該道路が車両の大型化に対応した道路か否かを認識しにくい箇所が想定される。そこで、平成一〇年三月二四日、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令(標識令)を改正し(平成一〇年四月一日施行)、二〇トン超車が適切に指定道路を走行するよう案内を行うことを目的として、必要な案内標識を設置することとした(図3)。

始 点

終 点

指定道路を表示する案内標識に附置し、指定道路の始点・終点を表示する補助標識

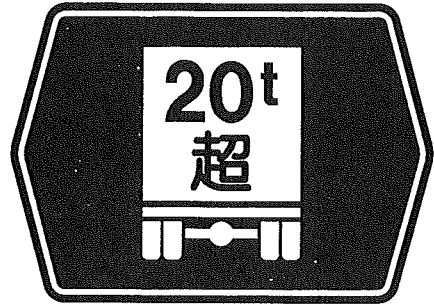


図 - A

走行している道路が指定道路であることを示す標識

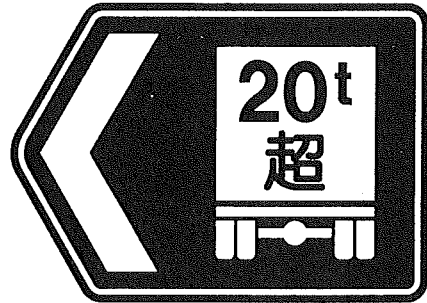


図 - B

分岐点等において指定道路の方向を示す標識

図3 新設された案内標識等

おろし

今般の指定道路の指定により、車両の大型化に対応した道路ネットワークが約三万km形成されたが、今後も引き続き物流上重要な路線について橋梁の補強等の道路整備を進め、平成一〇年度を初年度とする新たな道路整備五箇年計画の間にさらに約三万kmを整備することにより、同計画の最終年度である平成一四年度末には約六万kmのネットワークを形成する予定であり、今後も物流の効率化を支援する道路整備を推進していくこととしている。

地下街に関する規制緩和について

南雲 仁

一 あゆみに

地下街の新增設については、防災、衛生、発生する交通の処理その他の観点から問題が多いのみならず、道路及び駅前広場の管理上及び将来の利用計画に支障となるおそれがあることから、従来から、建設省、消防庁、警察庁、運輸省、資源エネルギー庁の関係五省庁により厳に抑制する方針を基調に対処してきたところであるが、近年、都市整備における重要性が再認識されるとともに、設置にあたっての規制緩和要望が強まっているところである。

また、平成七年三月に閣議決定された「規制緩和推進計画」において、「地下街の新設等にあつての公共比率等について、地下街の公共利用の実

態等を調査の上、安全性の確保に十分留意しつつ、関係省庁で検討する」ことが盛り込まれたことを踏まえ、学識経験者及び地下街中央連絡協議会メンバーからなる「地下街規制緩和検討委員会」が設置され、地下街の規制緩和について検討を行ってきたところである。

こうした経緯から、本年三月に「地下街に関する基本方針について」(昭和四十九年地下街中央連絡協議会通知、以下『基本方針』とする)を改正することとなったものである。

二 地下街整備のあゆみ

我が国の地下街は、最新の京都御池地下街の開設(平成九年一〇月)を含めて、全国で八〇カ所延べ面積で約一〇五万㎡に達し、さらに、現在工

事中の広島紙屋町地下街を含めれば、約一〇七万㎡となる。この内、地下街建設の全盛である昭和三〇年代後半から昭和五〇年代前半の二〇年間に約六〇カ所、約八〇万㎡が開設されている(図1参照)。

前述の「地下街規制緩和検討委員会」での議論及び地下都市計画研究会編著「地下空間の計画と整備」をもとに地下街整備のあゆみを概括すると以下のとおりである。

現存する我が国最初の地下街は、地下鉄の開通に合わせ地下鉄コンコースや地下道に店舗を開設するいわゆる地下鉄ストアとして、昭和七年に開設された須田町ストア(東京)である。その後昭和二七年には戦後初の地下街・三原橋地下街(東京)が開設しているが、これは同年に施行された

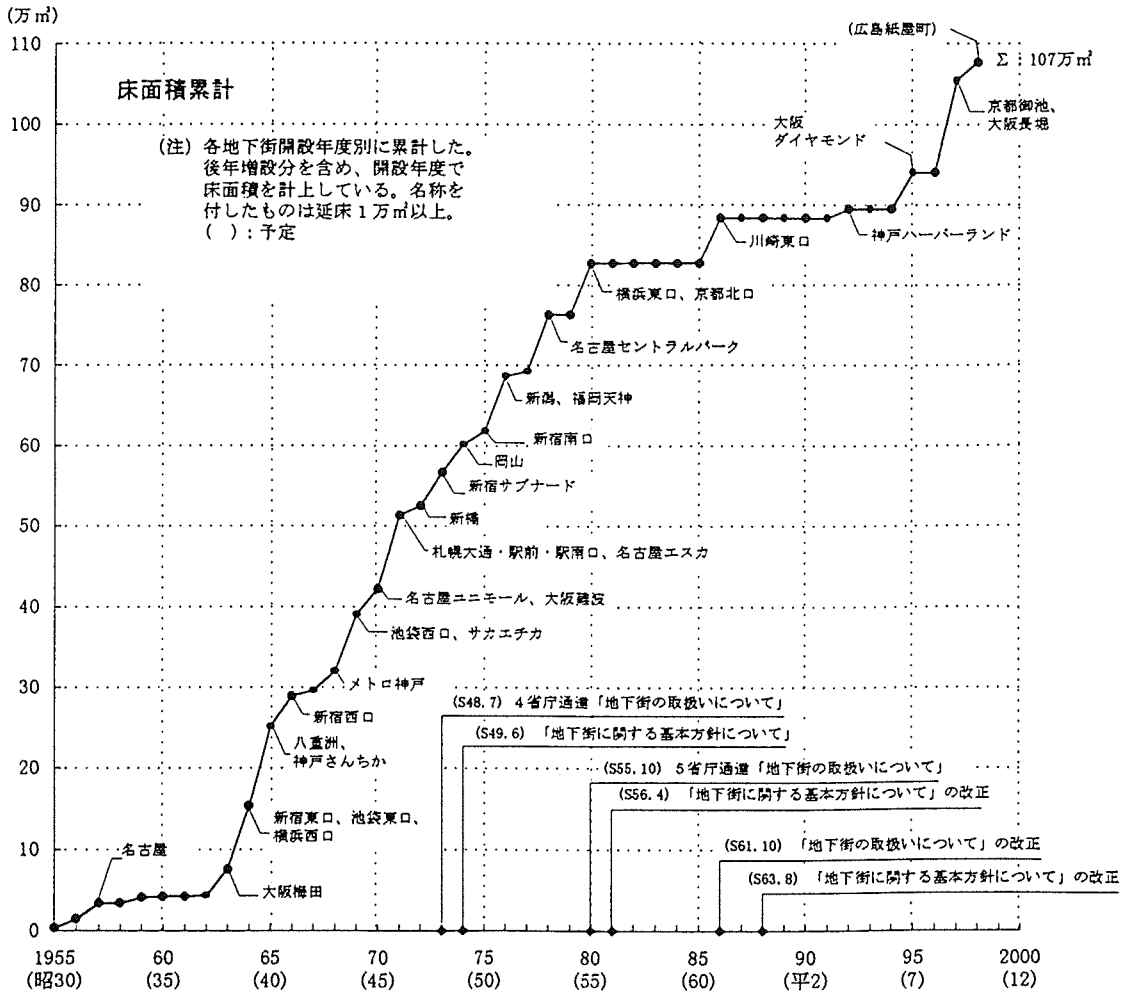


図1 地下街整備の推移 (床面積累計)

新道路法の適用を受けた最初の道路占用物件としての地下街とされている。

昭和三〇年代に入ると、渋谷、名古屋等の駅前広場の整備を機に、駅前を不法占拠する露天商の一部を収容するかたちで駅前広場地下街が開設され、全国的な展開を見せる。

そして、昭和四〇年代には、ショッピングセンター的な大地下街の開設が相次ぎ、地下街建設の全盛を迎えることとなる。

このような中で、昭和四一年には道路管理、防災・衛生、公共施設の整備制約から地下街についての初めての規制である道路局内規「地下街の道路占用について」が定められた。この内規の中で地下街のいわゆる公共比率に関し、「地下街の延べ面積は、公共地下歩道の延べ面積の一・五倍をこえないもの」とし、公共地下歩道と店舗等の比率を四・六とした。

また、昭和四五年には大阪天六地下鉄工事現場でのガス爆発事故、昭和四七年には千日前デパート火災が発生し、都市の地下空間やデパートといった複合・閉鎖空間での都市型災害が、次は地下街で発生するのではという不安感が生じるところとなり、国会においても地下街の道路占用上及び防災上の問題について議論がなされた。昭和四八年には「地下街の取扱いについて」(建設・消防・警察・運輸の四省庁通達)により、地下街の新増

設に対し厳に抑制の方針が打ち出され、中央での協議体制（地下街中央連絡協議会）が確立することとなった。地下街中央連絡協議会は、昭和四九年には『基本方針』を策定し、厳に抑制という方針のもと地下街についての計画策定基準を定め、公共比率については、地下街（地下一層部分）の公共地下歩道と店舗等の面積比率を一・一と定めた。

昭和五五年には、準地下街である静岡、ゴールデン街でガス爆発事故が起きたことから、資源エネルギー庁を含めた五省庁による通達「地下街の取扱いについて」により、また、昭和五六年には地下街類似のものに対する規制の方針が相次いで打ち出され、消防法その他関連法制度の改正（規制強化）により、現行の地下街規制の骨格が確立する。

昭和五〇年代中頃以降は、抑制効果も大きく、地下街建設は停滞する。これに対し、地方公共団体をはじめとして地下街整備に対する要望には根強いものがあり、民活の推進、地下における交通ネットワーク整備の推進及び経済対策の一環として地下街建設を再評価する動きがでてくることとなった。

こうした動きを受け、地下街の設置が公益上やむを得ない場合について明確化し、また、昭和六三年には都市計画中央審議会の「地下における都

市計画のあり方」での地下交通ネットワーク形成促進という都市整備側からの要請を踏まえて、『基本方針』が改正され、原則禁止とされていた地下街と建物地下階との接続について、防災技術の向上等を反映し、従来の基準と同等以上の安全性の確保という考え方で、接続が認められる場合の要件を定めた。

近年の新設地下街は、都市整備上・公益上、真に必要とされる特定の地区において、地下空間の適正な利用計画や地下交通ネットワーク整備計画の策定を定めた地下利用ガイドプランに基づき、都市計画やまちづくり計画の一環として計画が立案され、また、資金・人材面等地方公共団体が主体となつて、国の助成等を活用した整備が進められており、公的色彩の強いものとなっている。

三 今回の規制緩和の内容

1 公共比率算定の際の施設区分の見直し

地下街の公共比率については、『基本方針』において「地下街の店舗等（地下街の公共地下駐車場の部分又は附置義務駐車場及び公共地下歩道を除いた部分をいう）の延べ面積は、公共地下歩道の延べ面積を超えないこと。」と規定していた（公共地下歩道と店舗等の面積比率は一・一）。

しかしながら、近年の地下街整備事例においては、多様化した市民ニーズに対応した種々の公共

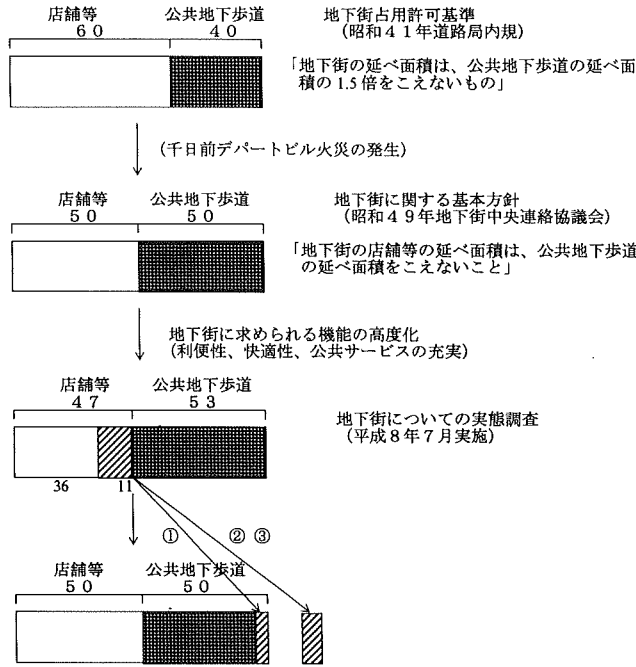
的空間の整備や、安全性、快適性向上のための施設の増強が行われており、従来はこれらの用途に供する面積も「店舗等」として算定されたため、物販店・飲食店といった純粋な店舗面積の減少につながり、事業経営の悪化を招く一因とされていた。このため、『基本方針』において当初考えられていた公共比率との乖離を是正し、同時に民活による地下街経営の健全化を図る観点から、公共比率算定の際の施設区分の見直しを行い、従来「店舗等」として算定していた施設の一部について、以下の通り取り扱うこととした（図2参照）。

① 歩行者支援施設（エレベーター、エスカレーター、ムービングウォーク等）は、高齢者等の交通弱者に対する支援施設として、公共地下歩道や自由通路等の歩行の用に供する公共施設に設置する必要性が高くなっていることから、「公共地下歩道」として必要な構造を確保した上で当該施設を設置する場合には、「公共地下歩道」として取り扱うこととした。

② 公共地下歩道及び店舗双方に必要な管理運営施設（機械室、防災センター等）については、地下街全体の安全性、防災性等の向上に資することから、「店舗等」の面積から除外できることとし、地下街面積として算定しないことができることとした。

③ 公共サービス施設（交番、便所、行政施設、

- 営利店舗部分
- 公共地下歩道
- 公共的施設部分



- ① 歩行者支援施設 (例: エレベータ、エスカレータ、ムービングウォーク等) については、公共地下歩道として扱う。
- ② 公共地下歩道及び店舗双方の管理、運営上必要な共通施設 (例: 機械室、防災センター等) については、地下街面積から除外する。
- ③ 利便性、快適性向上のための公共サービス施設 (例: 交番、便所、行政施設、案内所、噴水・池等の修景施設等) については、地下街面積から除外する。

図2 今回の規制緩和の考え方

案内所、修景施設等) については、不特定多数の公共地下歩道の利用者の利便性、快適性を向上させるものであることから、「店舗等」の面積から除外できることとし、地下街面積として算定しないことができることとした。

そして『基本方針』の改正として「地下街の規

模を算定するに当たっては、「公共地下歩道」には「地下広場、地上への避難階段及び歩行者支援施設」を含むものとした上で、前述の公共比率に関する規定に下線部の通りただし書きを加えることとした。

「地下街の店舗等……超えないこと。ただし、公

共地下歩道及び店舗双方に必要な管理運営施設並びに地下歩道利用者の利便性、快適性を向上させる公共サービス施設については、安全上支障がないと認められる場合には、当該施設の面積を店舗等の延べ面積から除外できるものとする。」

また、「公共地下歩道及び地下広場には、噴水、池その他避難上支障となるおそれのあるものを設けないこと。」の規定について、「噴水、池その他」を削除し、噴水・池等の修景施設等についても、避難上支障となるおそれのないものについては設置してもよいこととした。

2 各構えの防火区画基準の緩和

これまで、『基本方針』においては、「店舗等は、相互に床面積二〇〇㎡以内ごとに耐火構造の壁で区画すること。」と規定し、地下街における安全性を確保してきたところであるが、近年の防災に関する技術の進展及び書店、CD店等の品揃え型の店舗の大型化等を踏まえ、以下の通り改正し、基準を緩和することができることとした。

「各構えは、相互に床面積二〇〇㎡以内ごとに耐火構造の壁で区画すること。ただし、各地下街連絡協議会が地下街中央連絡協議会の意見を聞いて、同等以上の安全性を有すると認める場合は、この限りではない。」

参考

改正後	改正前
<p style="text-align: center;">地下街に関する基本方針</p> <p>四 5 前各項により計画する地下街の規模は、(ア)及び(イ)に規定する範囲内で公共地下歩道又は公共地下駐車場を適正に管理し、利用するのに必要最少限のものとする。<u>ただし、地下街の規模を算定するに当たって、「公共地下歩道」には地下広場、地上への避難階段及び歩行者支援施設を含み店舗内通路を含まないものとする。</u></p> <p>四 5(イ) 地下街の店舗等（地下街の公共地下駐車場の部分又は附置義務駐車場及び公共地下歩道を除いた部分をいう。）の延べ面積は、公共地下歩道の延べ面積を超えないこと。<u>ただし、公共地下歩道及び店舗双方に必要な管理運営施設並びに地下歩道利用者の利便性、快適性を向上させる公共サービス施設については、安全上支障がないと認められる場合には、当該施設の面積を店舗等の延べ面積から除外できるものとする。</u></p> <p>六 1(キ) 公共地下歩道及び地下広場には、避難上支障となるおそれのあるものを設けないこと。</p> <p>六 5 各構えは、相互に床面積200平方メートル以内ごとに耐火構造の壁で区画すること。<u>ただし、各地下街連絡協議会が地下街中央連絡協議会の意見を聞いて、同等以上の安全性を有すると認める場合は、この限りではない。</u></p>	<p style="text-align: center;">地下街に関する基本方針</p> <p>四 5 前各項により計画する地下街の規模は、(ア)及び(イ)に規定する範囲内で公共地下歩道又は公共地下駐車場を適正に管理し、利用するのに必要最少限のものとする。<u>この場合において、「公共地下歩道」には地下広場及び地上への避難階段を含み店舗内通路を含まないものとする。</u></p> <p>四 5(イ) 地下街の店舗等（地下街の公共地下駐車場の部分又は附置義務駐車場及び公共地下歩道を除いた部分をいう。）の延べ面積は、公共地下歩道の延べ面積を超えないこと。</p> <p>六 1(キ) 公共地下歩道及び地下広場には、<u>噴水、池その他避難上支障となるおそれのあるものを設けないこと。</u></p> <p>六 5 店舗等は、相互に床面積200平方メートル以内ごとに耐火構造の壁で区画すること。</p>

四 おわりに

今回の規制緩和によって、実質的に店舗面積の増大が可能となり、また、大型店舗進出の道が開かれるなど、地下街経営に対する効果は大きいものと思われ、民活による地下街経営の健全化が期待される。

しかしながら、これまでに地下街において懸念された火災その他の事故が発生していないのは、『基本方針』において地下街の設置を厳に抑制するものとし、計画面・防災面等の詳細、厳格な基準の徹底と地下街管理者による周到な管理により、地下街の整備水準の向上、管理の万全が図られてきたことによるものである。

今回規制緩和の一環として、『基本方針』の一部が改正されることとなったが、依然として地下街には、防災、衛生、発生する交通の処理等懸念される問題も多く、また、いったん火災等の事故が起これば、大惨事につながるおそれもあるので、道路管理者としても地下街の設置については、今後とも防災性、安全性等に十分に配慮した上で対応することとしたい。

（道路局路政課道路利用調整室占用係長（副高度利用係長））

平成八年度に言い渡された判決について

(その2)

道路局道路交通管理課訟務係

乗者が重傷を負った事件です。

二月号にて紹介した残り半分について、今月は都道府県等において言い渡された判決を中心に紹介することとしたい。

別表に○をつけている判決について今月号で紹介する。

熊本県道無蓋側溝衝突事件

この事件は八月の午後七時頃、被害者運転の普通乗用車が県道において大型貨物自動車と離合しようとして、乗用車を左に寄せたところL型側溝の凸部の縁石ないしその上に設置されたコンクリート製の側壁（高さ約二〇cm）に衝突させ反動により車両が横向きとなり大型車が衝突し（原告は無蓋の側溝にタイヤを落としその結果車両が横向きになり大型貨物自動車と衝突したと主張）、同

(裁判所の判断)

事故の発生形態は被告主張のとおりであり、被害車両は縁石に接触したものである。

鑑定の結果、被害車両の左前部スカート部分が縁石及びその上に設置されたコンクリート製の側壁に衝突しており、その左前輪は決して側溝の中に脱輪しない構造であることが認められる。

仮に運転者の供述通り左前輪が側溝に落ちたとしても、被害車両はその側溝に固定されて停止するだけで、車体が尻を振ったり、道路をふさぐような状況にはならない。

以上のとおり本件事故に関して被告に責任は認められないので請求を棄却する。

徳島県道無蓋側溝自転車転落事件

この事件は、図1のような構造の道路において、無蓋の排水路部分に自転車転落し負傷した事件です。裁判所は以下の理由により道路の設置または管理の瑕疵についての責任を認めました。

本件事故現場から東の部分は約九〇cmの幅が通行可能な部分となっているが、事故現場付近においては、三〇cm～四五cmしかなく、かつ、自転車が行可能な部分は一〇数cmしかなかった。

事故現場の見通しは、よくなく、一見して排水路の存在及び本件路側帯が狭くなっていることについて気が付きやすい状況ではなかった。

また、本件転落事故の起こる前には、近隣の住民が、この部分の危険性について道路管理者に要

別表

紹介	事件名・当事者	道路種別	道路管理者	裁判所	判決年月日	経過
	箕輪町道簡易水道工事現場転落事件	町道	長野県	東京高裁	H8. 5. 8	確定
	太宰府市道大雨家屋損壊事件	市道	太宰府市	福岡高裁	H8. 5.23	確定
○	熊本県道無蓋側溝衝突事件	県道	熊本県	熊本地裁	H8. 5.31	確定
	福島国道6号荻崎橋歩行者転落事件	直轄国道	東北地建	福島地裁	H8. 6.14	確定
	神戸市道宅地擁壁倒壊事件	市道	神戸市	神戸地裁	H8. 6.25	確定
	東京国道357号二段交差点車両衝突事件	直轄国道	関東地建	東京地裁	H8. 6.27	確定
○	徳島県道無蓋側溝自転車転落事件	県道	徳島県	徳島地裁	H8. 8. 9	確定
	三和町道自動車騒音等損害賠償請求事件	町道	三和町	長崎地裁	H8. 9.25	確定
	新潟国道8号路肩原付転倒事件	直轄国道	北陸地建	東京高裁	H8. 9.26	確定
○	埼玉県道障害物(放置自転車)衝突事件	県道	埼玉県	浦和地裁	H8.10. 9	控訴
	滋賀国道161号安雲川大橋スリップ事件	直轄国道	近畿地建	大津地裁	H8.10. 9	控訴
	愛媛国道11号井内川橋歩行者転落事件	直轄国道	四国地建	福岡高裁	H8.10.21	確定
	新潟国道49号道路排水側溝溢水事件	直轄国道	北陸地建	新潟地裁	H8.10.24	確定
○	丸亀市道舗装剝離自転車転倒事件	市道	丸亀市	高松地裁	H8.10.29	控訴
○	東京都道歩道切下部自転車転倒事件	都道	東京都	東京地裁	H8.10.31	確定
	福井国道158号凍結スリップ事件	補助国道	福井県	名古屋高裁	H8.11. 6	上告
	原因者負担金納付命令取消請求事件	直轄国道	近畿地建	大阪地裁	H8.11.15	確定
○	尼崎市道自転車水路転落事件	市道	尼崎市	大阪高裁	H8.11.29	確定
○	牧方市道穴ほこバイク転倒事件	市道	牧方市	京都地裁	H8.12. 2	控訴
○	千葉県道工事中歩道自転車転倒事件	県道	千葉県	東京地裁	H8.12.26	控訴
	福岡国道199号自転車車止め衝突事件	補助国道	北九州市	福岡地裁	H8.12.26	控訴
○	品川区道八ツ山通り交差点構造不備二輪車衝突事件	区道	品川区	東京地裁	H9. 2.20	控訴
○	大分県道工事現場進入衝突事件	県道	大分県	福岡地裁	H9. 2.25	控訴
	大阪国道1号共同溝工事損害賠償請求事件	直轄国道	近畿地建	大阪地裁	H9. 2.26	確定
○	徳島県道グンプ転落事件	県道	徳島県	最高裁	H9. 3.28	破棄差戻
	横浜市道原付鶴見側転落事件	市道	横浜市	横浜地裁	H9. 4.25	控訴
	横浜市道工事中道路砕石スリップ事件	市道	横浜市	横浜地裁	H9. 6.16	確定
○	長野県道パードライン地滑り事件	県道	長野県	長野地裁	H9. 6.27	確定

請を行っていた。

以上のことから本件事故現場は社会通念上、転落防止柵等の設置がなければ危険であったといふべきであり、現場にはならぬ柵等がなく通常有すべき安全性を欠いていたものといえる。

被害者には、転落現場から相応の距離をもって通行する、あるいは自転車を押して通過するなど自ら排水路への転落を回避すべき注意義務が課せられたといふべきであり、損害の七割を過失相殺として控除する。

埼玉県道障害物(放置自転車)衝突事件

この事件は、少し変わった路上障害物に関する事件です。

午前一〇時頃、被害者が県道を横断していたところ、加害者が自転車と同県道の歩道を進行中、歩行者を避けようとして放置自転車を衝突し、その放置自転車が県道の防護柵のない部分から飛び出し被害者に衝突した事件です。

この事件において被害者は、放置自転車と衝突した加害者、放置自転車に対する対策義務を負う新座市及び県道の管理者である埼玉県を被告として本訴を提起しました。

裁判所の判断としては、加害者に対しては「そもそも当該地区で自転車で歩道上を通行する際は自転車から降りるべきであった」として、民法七

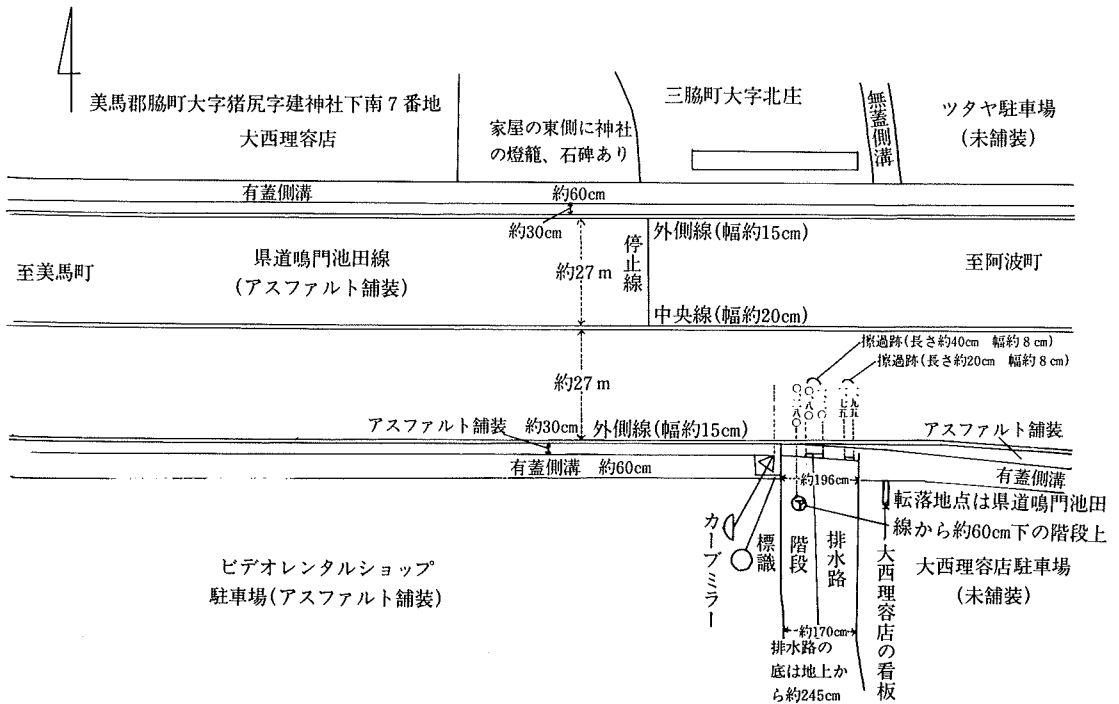


図1 現場見取図

○九条による損害賠償責任を認めました(過失相殺五割)。

次に新座市の責任については、違法な点はないとして認められませんでした。

最後に埼玉県の責任については、「道路管理者としては通常の通行方法を想定した管理に当たれば足りるのであって、歩道に止めてあった自転車が車道に飛び出してくるという通常の通行方法では考えにくい事態を想定して、本件開口部におけるポールとポール間のロープが外れないよう監視し、これが外れた場合には張り直して歩道に止めであった自転車は車道に飛び出さないように注意しなければならぬ管理上の義務があたりと解することもできない。」として責任を認めませんでした。

丸亀市道舗装剝離自転車転倒事件

この事件は見通しのよい幅員六・四mのアスファルト舗装道路で、車道の歩道より二ヶ所に幅一m、長さ二mの長方形の約二cmの陥没があった場所。被害者運転の自転車がその陥没を避けるため中央よりを走行したところ、後方から走行してきた相被告運転の貨物自動車に轢過されて死亡した事件です。

この訴えに対して裁判所は、「丸亀市が管理する本件事故現場付近の道路に人・車の通行に危険を

及ぼす程度の瑕疵が存在したということもできない。表層剝離の存在と本件事故との間に相当因果関係があることを認めるに足りる的確な証拠もない。したがって、丸亀市に本件事故の責任を分担させるべきものではない。」として、相被告であるトラックの運転手とその使用者である運送会社の過失責任は認めましたが、道路管理者の瑕疵については認めませんでした。

東京都道歩道切下部自転車転倒事件

この事件は、平成六年三月三〇日午後五時二五分頃、東京都多摩市の東京都道上麻生連光寺線の歩道上（幅員七五cm）において、被害者が自転車を運転していたところ、民地の出入りのために切り下げられた縦断勾配が通常より五cm盛り上がり下り下げられたため（図2参照）に転倒し、後ろから来た自動車に轢過され死亡した事件です。

原告はこの片方が五cm高くなっていることが事故を招いた原因であるとして、この訴えを起しました。

裁判所の判断は、まず、当該部分が確かに他の歩道部分より五cm高くなっていることの事実については認めました。

しかしながら、その五cmの差をもってしても勾配は斜面の長さ六〇cmに対して高さ二五cmとなっており、この程度の盛り上がりによる傾斜は、歩

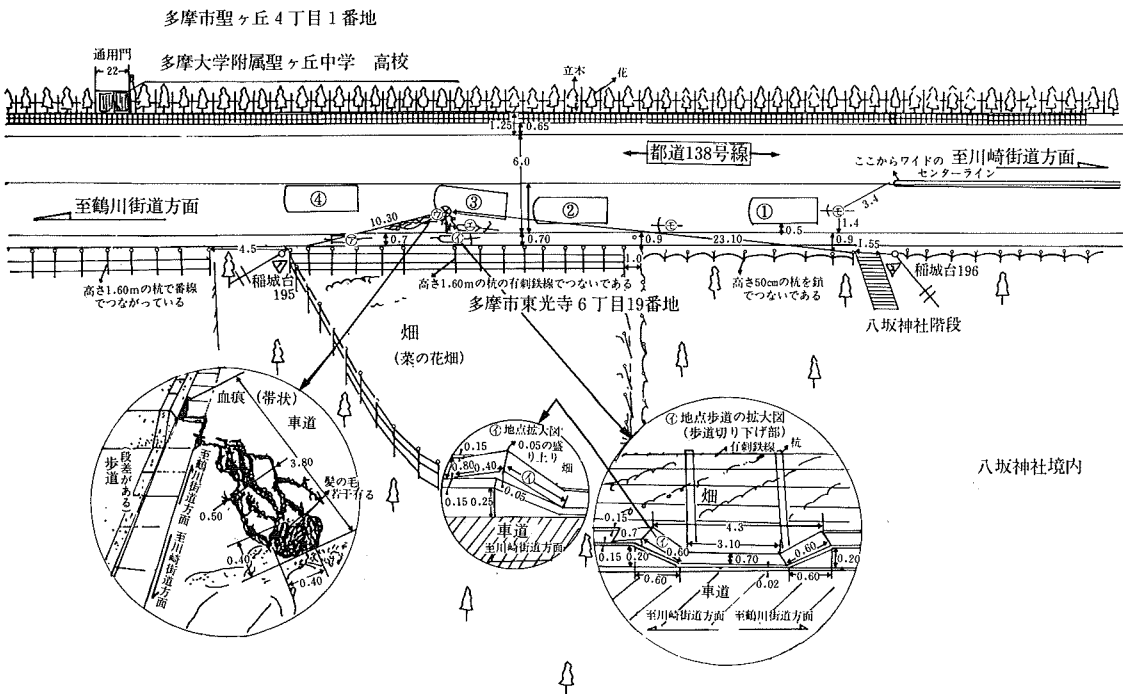


図2 現場見取図

道を通常使用するに当たって何らの支障となるものではなく、安全に欠けるところはないので、これを瑕疵と言うことは出来ない、と判断しました。

また、被害者の過失については、慎重に、速度を調節することにより安全に進行できることが認められるうへ、本件歩道が自転車の通行が認められていないものでもあり、そもそも本件歩道上を自転車で通行すること自体が異常な行為であると結論づけられました。

なお、相被告である自動車の運転手についても過失は認められていません。

尼崎市道自転車水路転落事件

この事件は泥酔した被害者が、自転車で歩道進行中運転を誤り隣接する水路に転落した事件ですが、第一審判決においては転落防止措置が万全でなかったものとして道路管理者が敗訴していた事件です。

しかしながら、この控訴審判決においては、以下の理由により逆転で管理瑕疵なしとの判決が出されました。

- ・本件事故現場付近の本件歩道部分は自転車で通行する者にとって、必ずしも十分な幅員が確保されていたものということはできないもの、
- ・安全に通行するのに必要な最低限の幅員は確保されていたものである。

- ・本件事故現場付近は一直線の道路で前方の見通しもよく、本件歩道部分と本件水路との境も明確であつて、夜間においても本件車道部分を挟んで、反対側の歩道に存在していた常設の街灯の照明等により本件歩道部分に接して本件水路が存在することを通行人が認識することは困難ではなかった。

- ・したがって、通常の状態では自転車を運転して本件事故現場を通行する限り、本件水路に転落するようなことは予想し得ないことであつたといわなければならない。

- ・本件歩道部分が設置され、植樹されて以来二〇数年の間に同種の事故は一度もなかった。

- ・原告は酩酊した状態で、さらに立ちこぎをしてバランスを崩し転倒して水路に転落したものであり、このようなことは道路管理者において予想できないことである。

- ・したがって、歩道部分と水路との間の防護柵の不設置や水路に蓋かけをしていなかったことによつて、通常有すべき安全性を欠いていたものということはできず、本件事故が公の营造物の設置または管理の瑕疵によるものであるということとはできない。

枚方市道穴ぼこバイク転倒事件

この事件は七月の午後三時頃、被害者（一七歳

の女性）の運転する原動機付き自転車が市道の陥没部分にはまり、被害者の身体が道路中央部分に投げ出され、対向してきたトラックに衝突し死亡した事件です。

この陥没の起こった原因は道路工事によるもので、道路管理者は事故が発生する三日前に工事施工業者に対して1cm程度の陥没が生じていたため、補修と安全柵の設置を命令しました。業者は安全柵は設置したものの、補修については、天候等の理由で三日間施工できず、事故当日には何者かによつて安全柵が移動されており、陥没部分も拡大し、縦二六cm、横二二cm、深さ三五cmにもなっていました。したがって、裁判所は施工業者の過失を認め、道路管理者の瑕疵については認めませんでした。しかしながら、本人の過失相殺（四割）や損益相殺を考慮すると、損害額は既に補填されており、請求そのものは棄却されました。

千葉県道工事中歩道自転車転倒事件

この事件は県道の交通安全施設の工事現場において、当該工事のため植栽が引き抜かれて土だけの状態になっていた植栽柵に、泥酔して自転車で乗った被害者が入り込み転倒し歩道に頭を強打して死亡した事件です。

この訴訟では道路管理者の千葉県及び工事請負業者が被告とされました。

訴訟の中で道路管理者（工事発注者）である千葉県は「工事中の保安措置を講ずべき義務は千葉県義務ではなく、請負人の義務であり、請負人に対する公衆災害防止のための監督権限を有していない」と主張しました。

（判決要旨）

本件事故現場付近の植栽帯の植木は撤去された後はざつと平らにならされたが、点圧はされず、土壌が軟弱なままであり、アスファルト舗装された歩道部分から5cm～10cm陥没している部分があり、また逆にアスファルト舗装された歩道部分よりも盛り上がっている部分もあった。

工事請負業者の現場代理人は土砂部分の陥没部分や盛り上がり部分があることを認識していたが、①歩道の幅員が植栽帯を除いて十分であったこと②バリケードを設置しても風によって倒れたときは通行の障害になること③周囲の照明により夜間の明るさが十分である、ことなどを理由に保安措置を講じなかった。

千葉県の監督員は、植栽帯について、仮に人が土砂部分に入っても危険性はないと考えバリケードの設置等の指示を与えなかった。

工事請負業者については、交通の安全の確保及び公衆災害の防止の見地から、植栽帯をバリケードやカラーコーンで周囲を囲み、夜間は保安等、照明設備を設置すべき義務があったというべきで

あり、この点について過失があったというべきである。

千葉県の責任については、これらの保安措置は、一次的には請負人がその義務を負っていたものといえることができるが、注文者である被告千葉県においても監督員を通して、請負契約の履行について請負人に対して指示する権限等を有していたのであるから、請負人の採った措置が十分でない場合には、監督員においてこれを指摘し、十分な保安措置を採るよう指示することができたというべきである。しかしながら千葉県は何らの指示もしなかったのであるから過失があったというべきであり、民法七一五条、七一六条但し書きに基づき責任を負う。

被害者の飲酒運転及び前方不注意につき六割を過失相殺する。

品川区道ハツ山通りの交差点構造不備

一 二輪車衝突事件

この事件は東京都の品川区が管理する品川区道において道路の構造について瑕疵があるため事故が起こったとして訴えられた事件です。

道路の構造は、原告の主張によれば、

「本件道路は、本件交差点において微妙に折れ曲がっており、南から北に向かってセンターラインの内側二メートルのところを走行して本件交差点を直進

すると、センターラインを超えて対向車線に入り、対向車両と衝突してしまふ構造になっていた。そして、本件交差点は、その中央部分の路面が盛り上がりがあるので、南方面から北方面に向かって進行する車両にとっては、その高低差により、本件交差点手前付近では対向車両を視認しにくいのみならず、交差点の北側入り口には照明灯が設置されていなかったため、夜間においてはますます対向車両を確認しにくい状況にあった。」とされています。

その交差点において被害車両である自動二輪車がセンターラインをオーバーして対向してきた普通貨物自動車と衝突し、被害者が死亡した事件です。

これに対する裁判所の判断は、まず、道路の構造について、交差点中央部の盛り上がり、交差点南側二〇メートルの地点で高低差約一・五メートル北側で約〇・八五メートルあると認定しました。次に照明については「五〇メートルの間隔において四〇〇ワットの街路灯が設置されており夜間でも明るい」と認定しました。次にセンターラインの件については、本件道路は本件交差点を境として幅員が狭まっているため本件交差点の北側のセンターラインが南側のセンターライン（交差点内にはセンターラインはない）の延長線上より三メートルないし三・五メートルほど左側に弾かれている状態にあったと認定しました。

次に本件道路の視認状況については、昼間、交差点手前の停止線から六〇m手前の地点で視線の高さを一・一mとした場合、交差点の先の道路の両側の建物、電信柱などから道路が交差点の先において大きく左に折れ曲がり、幅員が狭くなっていることを認識することができ、夜間においても停止線二〇m手前から同様に確認できた。

そして総合判断として、本件事故の原因及び道路管理瑕疵責任については以下のように判断しました。

「少なくとも交差点の手前二〇mの地点から道路の形態は容易に認識できたものであり、仮に被害車両が七〇m程度の速度（制限速度は超過している）で走行していたとしてもその制動距離は約四七mであるので対向車線上の対向車両との衝突は十分回避することができるものと考えられる。

これらの事実を照らせば、本件交差点は中央部の盛り上がりによりその前方下部の見通しが十分でない点があるものの、その通常有すべき安全性に欠いていたということはできない。

被害車両は制限速度である四〇kmを大幅に超過した一一〇kmに近い速度で進行していたことから、本件事故は専ら被害者の前方不注意が原因で生じたものであると推認せざるを得ない。」

として相当因果関係を認めず原告の請求を棄却しました。

大分県道工事現場進入衝突事件

この事件は図3のようなバイパス工事中の道路で工事区間の入り口にバリケードなどの進入を防止する措置がなかったため被害車両が入り込んで衝突した事件です。

（現場の状況）

三叉路から新設中の道路を約一四三m進むと建設中の橋梁があり、その橋梁の入り口にバリケードが一個置かれてあり、その中央のバリケードには「危ないから入ってはいけません」と記載された看板が取り付けられており、そのバリケードは手前五三・五mの地点から見える状態であった。

（事故の状況）

被害者は現道が右折しているのに気づかず、工事中のバイパス部分に時速約六〇kmで進入し本件橋梁の手前約一四・三mの地点で前方の本件橋梁が工事中であるのに気づき急ブレーキをかけたが間に合わず橋梁の手前の幅二・七m、深さ一・三mの隙間に転落して橋台上に激突した。

（瑕疵の判断）

道路管理者としては、建設中部分に車両が入り込まないように、現道と工事中部分の分岐点に進入禁止の標識やバリケードを設置すべきであった。次に誤って工事中部分に入り込んだ車両が隙間に転落するのを防止するためにその危険を知らせ

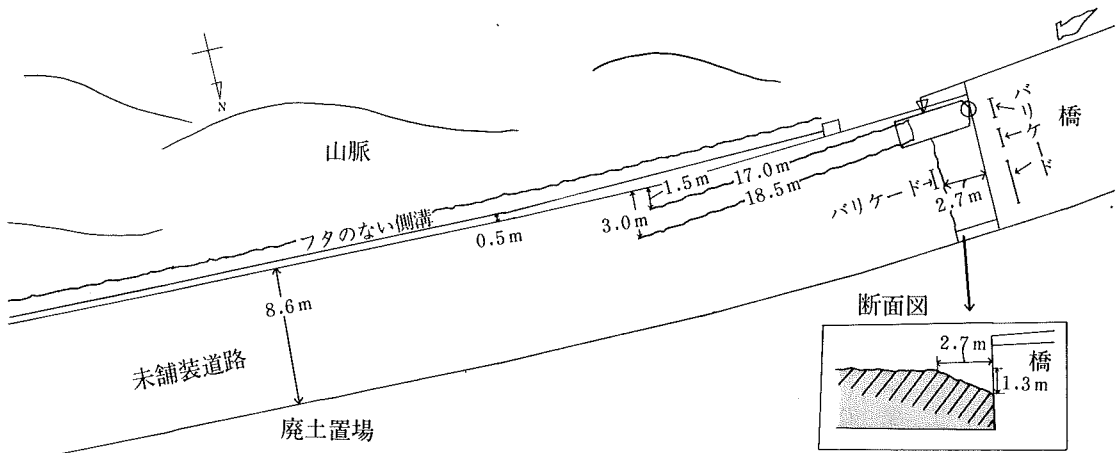


図3 交通事故現場見取図

る標識等を設置すべきであった。(設置されていたバリケードでは十分なものとはいえず、「危ないからはいってはいけません」の看板も読み取るのは困難なものであった。)

当該隙間の向こう側に三個のバリケードが置かれていたが、これは専ら向こう側から来る車両の転落防止のために置かれたものであって、不十分なものであった。

以上によれば、本件道路は通常有すべき安全性を欠いており、その道路管理に瑕疵があったといわざるを得ない。

(道路予定地の問題について)

被告は本件事故現場は道路予定地であり「道路」ではないと主張するが、路床部分は既に完成しており車の通行には支障がなく、現道から容易に入ってくる事が予想される状況であったことを考えると「公の営造物」に当たるものというべきである。

(過失相殺について)

被害車両の運転手は飲酒により、事故当時はまだ明るいにもかかわらず、一見して工事中とわかる部分に進入したことやバリケードの発見が遅れたことが事故の一因をなしており、その過失割合は六〇%と認めるのが相当である。

徳島県道タンブ転落事件

この事件はダンブが路肩から三〇cmはみ出して路外に転落した事件で、一、二審とも道路管理瑕疵責任を認めなかった事件ですが、最高裁では審理不済であるとして高裁に差し戻されました。

その理由としては、これまでの最高裁判決によれば、「管理瑕疵」とは、「その事故当時における当該営造物の構造、用法、場所的環境及び利用状況等諸般の事情を総合考慮して具体的個別的に判断すべきものである。そして、営造物として本来具有すべき安全性に欠けることなく、右行動が設置管理者において通常予測することのできないものであるときは、事故の原因が瑕疵にあるとは言えない」とし、本件事故において車両制限令九条に違反する態様で通行することは、一般には道路の通常の用法に即しない行動といふべきであるけれども、当該道路の具体的状況等によつては、そのように通行をせざるを得ない場合のあることは否定することが出来ないとして、その一事をもつて瑕疵がなかったと即断することは許されないとしました。

これを本件の具体的な例にあてはめてみると、路側を三〇cm出て通行したことにはやむを得ない理由が認められるため、原判決を破棄して高等裁判所に差し戻されました。

この判決の与える影響は大きいものと思われる。これまで同種の事件において道路管理者が抗弁として行っていた、被害者の法令違反についてまた一段と緩く解されることになるものと思われる。

この事件では車両制限令に違反して三〇cm路側を通行したことについて、裁判所は「通常」の範囲に入るものであるとの判断を示したことになります。このことは時代の流れとともに道路管理も高度なものが求められているものといえるでしょう。しかし一方では「自己責任」の範囲を広げべきとの意見も根強く、道路管理瑕疵の訴訟においてこの部分はこれからしばらく混迷していくこととなるでしょう。

長野県道バードライン地滑り事件

この事件は昭和六〇年七月二十六日午後五時頃、長野市郊外に所在する地附山(標高七三三メートル)の南東斜面において、大規模な地すべりが発生し、流下した土砂がそのふもと近くの山腹に造成された団地にまで押し寄せ、土地が埋没したり多数の家屋が全半壊するなどの被害が生じた事件です。

この事件の原告の主張は、

①当該地すべりは、長野県によつて地附山に設置された有料道路の設置または管理に瑕疵があっ

ため起こったものである。(国家賠償法二条一項)

②長野県は地方公共団体としてこのような災害の発生を未然に防止すべき義務があるのにその義務を過失により怠った。(国家賠償法一条一項)

③長野県の団地の造成・分譲するに際して

イ)後背斜面の危険性の調査を怠った(民法七〇

九条)

ロ)安全な住宅地を給付するべきであるのにそれを怠った(民法四一五条)

ハ)団地の瑕疵担保責任(民法五七〇条)

であり、損害賠償を請求した事件です。

この主張に対して、裁判所は以下の理由により、①の有料道路の管理の瑕疵の責任を認め、損害賠償請求を一部認容しました。

①本件地すべりの素因と誘因

本件地すべりの素因として、崩落前の梅雨期の記録的な降雨及びこれによる地下水の作用に基づくことは明らかであるが、有料道路建設時の切り土による斜面への不安定化等が誘因として上げられる。

②公の営造物の設置・管理に関する責任について

一般的には、道路を建設する際には、旧地すべり地を避けるか、建設するにしても地すべりに対する配慮を十分に行わなければならない。しかし、当該道路については簡単な地質調査書があったほ

か、ボーリング調査を行っただけで、それ以上に詳細な地形及び地質調査を行った形跡はない。しかし、当該地域で地すべりが発生したのは六四〇〇年以上前であり、地すべりの特別の対策を採らなかつたとしてもやむを得ないといふべきである。本件の場合に変状があらわれたのは、建設から一〇年が経過してからであり、建設当時としては、道路として通常有すべき安全性を欠いた状態にあったといふことは出来ない。

その後、切り土による斜面の不安定化及びトラックカーブ内の斜流谷部分に対する排水設備の不備という二点の欠陥が顕在化してきた。それを、道路管理者の手で改善または除去されないまま推移したことによつてついに破壊的な滑動にまで至り大崩落となったものと見る事が出来る。

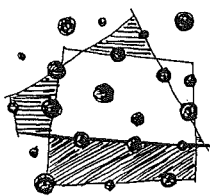
つぎに予見可能性については、定性的な予見可能性で足りるけれども、具体的な因果の経過に即した予見可能性が必要であり、かつ、それで足りるといふべきである。

当該団地に対する被害の発生との関係で予見可能性が認められるためには、地すべりが発生した場合に土塊が団地にまでおよび具体的危険性があれば十分であつて、それ以上に高度の蓋然性が必要とされるものではない。

本件は、被告の建設した有料道路が有する欠陥に起因して、その道路が設置された自然斜面に経

年的に変化が生じ、これにより付近住民に被害を及ぼす危険性が生じたという事案であり、自然斜面に人為的に手を加え、その結果他に危険を及ぼすような状況を作つたのであれば、自ら欠陥を是正して、瑕疵のない状態にし、その危険を除去すべきことは当然であり、回避可能性も肯定できるとして、有料道路の管理の瑕疵による損害賠償が認められました。

なお、この判決について長野県は控訴せず、確定しています。



住民参加の道路緑化で美しい道づくり

山口 稔

一 はじめに

埼玉県では、昭和五四年一〇月に「ふるさと埼玉の緑を守る条例」を施行し、その中で「緑はやすらぎと潤いを与えてくれる県民共有の財産であり、全ての県民のふるさとを象徴するものである」と宣言し、「植樹の基準」に基づいて道路緑化を積極的に推進しているところがあります。本稿は道路緑化を沿道住民の参加を得て行ったものです。

二 埼玉県における道路緑化の概念

道路緑化とは、安全で快適な道路交通環境の整備、良好な道路景観の形成、沿道における良好な生活環境の確保を図ることを目的と

しています。

埼玉県においては、埼玉県五ヶ年計画で示された国づくりの指針である「豊かな彩のくにづくり」の実現に向けて、道路整備に係わる施策があげられており、道路整備の目標である「人と自然にやさしい道づくり」を進めるにあたって、道路緑化は次のような役割のもとに整備、育成を図っていくことが求められています。

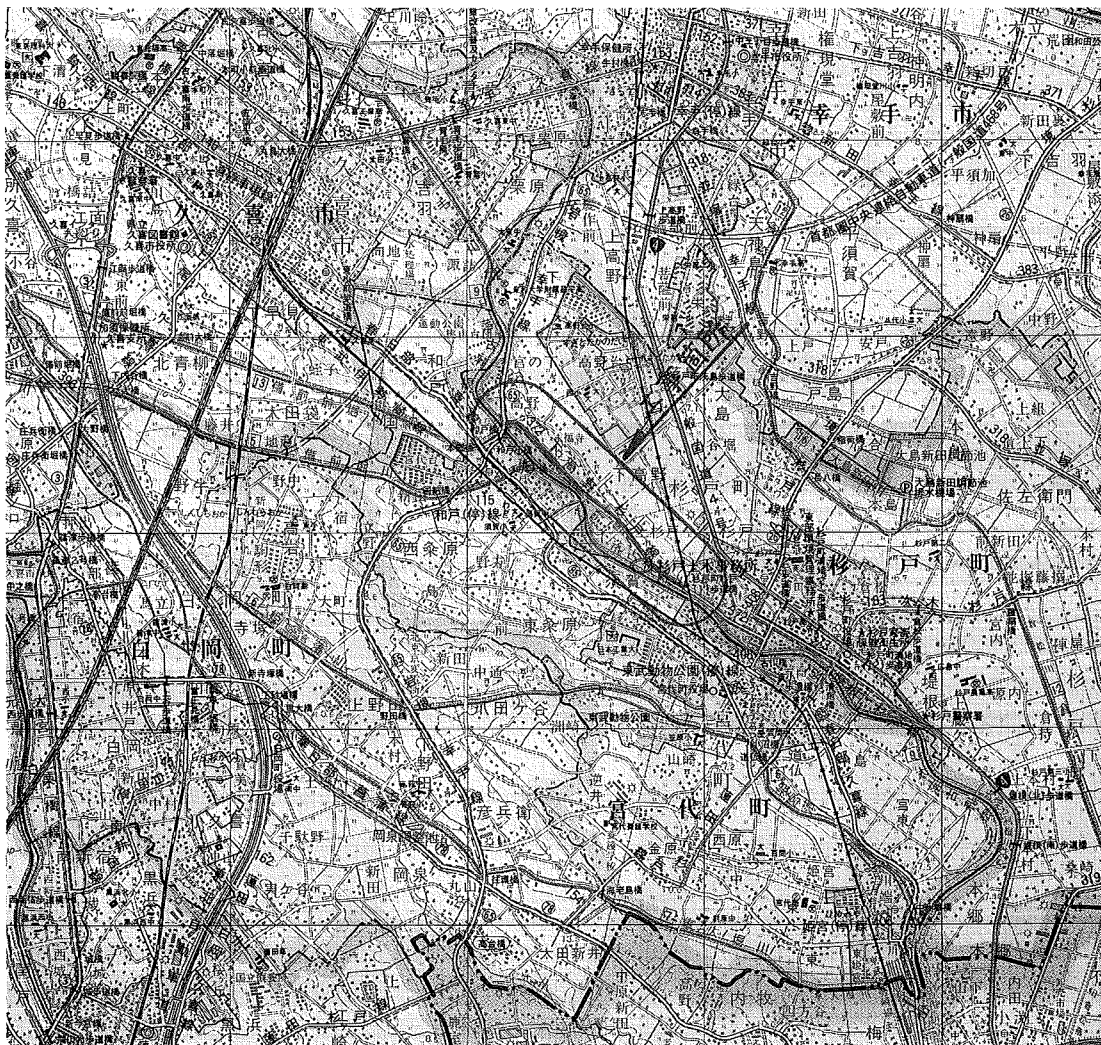
※埼玉県における道路緑化の役割

- ① 快適で安全な生活環境の創出
- ② 良好な都市環境の創出
- ③ 環境負荷の低減
- ④ 地域の個性の創出
- ⑤ 自然環境との調和

道路（歩道部）の緑化基準

歩道部の緑化は、一般的には歩道と車道の境界付近に植樹柵・植樹帯等を設け植栽を行うもので、道路緑化の中心となる場所である。歩道の植栽は、道路や沿道における景観の向上の他、歩道と車道の分離、歩行者の安全性の確保、緑陰の提供、遮蔽、自動車に対する視線誘導とともに防風、防塵、防煙、防火、騒音の緩和、大気浄化、微気象の緩和等の機能効果である。

歩道部の植栽形態は、歩道幅員二・五m以上のものは植栽柵を設けて街路樹を植栽し、歩道幅員三・〇m以上のものは植樹帯を設けることを基本とする。歩道幅員二・五m未満であっても様々な緑地手法を用い可能な限り



位置図

植栽を行うものとする。

三 住民参加による植樹会実施に至るまでの経緯

平成九年度整備区間として「一般県道 下高野杉戸線 大字杉戸・下高野地区」が選定され工事が実施されました。

工事を施工するにあたり、従来、行政主導でおこなわれがちなこれら工事に住民の意見を取り入れられないかということから、県が説明会を開き町や地元区長・沿道住民と話し合いをした結果、沿道住民の方に植樹の一部を手伝っていただき(植樹会として)、その後の管理についても協力いただけることとなったものです。

地元との話し合いでは次のことが決まりました。

植樹について

● 樹木の選定

環境に強く沿道住民の方に日照等で害が少ない木、維持管理があまり必要とせず、美しい花や紅葉が楽しめる樹

(ハナミズキ)

● 植樹会の実施及び日時

休日の午後(三月一日)

● 植樹方法(手順)

県で説明し出来る範囲を協議

●管理方法

① 夏場など乾期時の水くれ。(ハナミズキは特に乾燥に弱い)

② 樹の中のごみや雑草の撤去

③ 樹木の状態や添え木・鳥居の状態の

観察

●管理者選定及び管理者名札の設置(上杉戸緑を育てる会等)

●柵の位置

県で施工位置を現地に指示し、視距や出入りの影響等が無いか沿道住民に確認を取る

県では今回の植樹会を通じ植樹や道路美化に対する親しみや関心を育て、植樹後も愛着を持って県民に管理してもらえようとする一事例と考えており、また行政と住民とのコミュニケーションを図り、県民が公共工事を身近に感じてもらうことも期待しています。

四 工事概要

工事名

道路緑化工事

工事場所

一般県道 下高野杉戸線(施工区間延長
L112.5km)



▲完成状況



▲住民管理者名札



▶チップ材敷均し状況

杉戸町大字杉戸・下高野地内(東武鉄道
上杉戸踏切と和戸橋)

工事内容

植栽柵新設

五八箇所

(既設柵)

六二箇所

(八四本を住民により植樹)

中木植栽(ハナミズキ赤ハルニ・五m)

一一〇本

支柱設置(二脚鳥居)

一一〇本

チップ材

一〇・〇㎡

※樹木の大きさは参加者が直接植えら



植樹講習会

五 緑のリサイクルへの取り組み

れる程度の大きさ、重さとした。

今回の工事で、住民参加による植樹に合わせ、植樹柵にチップ材を敷きつめました。

チップ材の使用については、県が道路樹等の維持管理で発生した剪定枝をチップ化したものをオーバープラントや雑草防止土の替わりに植樹柵の表面に敷き、雑草等の発芽防止に役立てています。これにより、工事費の削減にもつながり、さらに剪定枝を再利用する



住民と一緒に植樹

ことにより、それら廃棄物の発生の抑制にもなり、環境にやさしい道づくりへの配慮にもつながっています。

この植樹を通じ参加者や沿道住民の「緑のリサイクル」への関心を少しでも育てられる事を同時に期待しています。

六 植樹会

三月一日(日)午後、春の嵐を思わせる天候にもかかわらず、植樹会が町長・区長・沿道住民ら約一〇〇人が参加し盛大に行なわれま

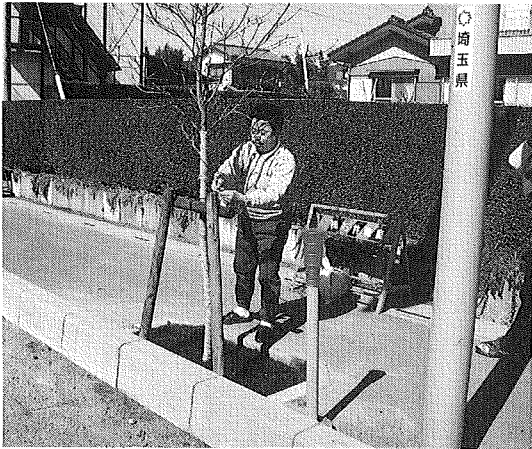


植樹後の道路掃除

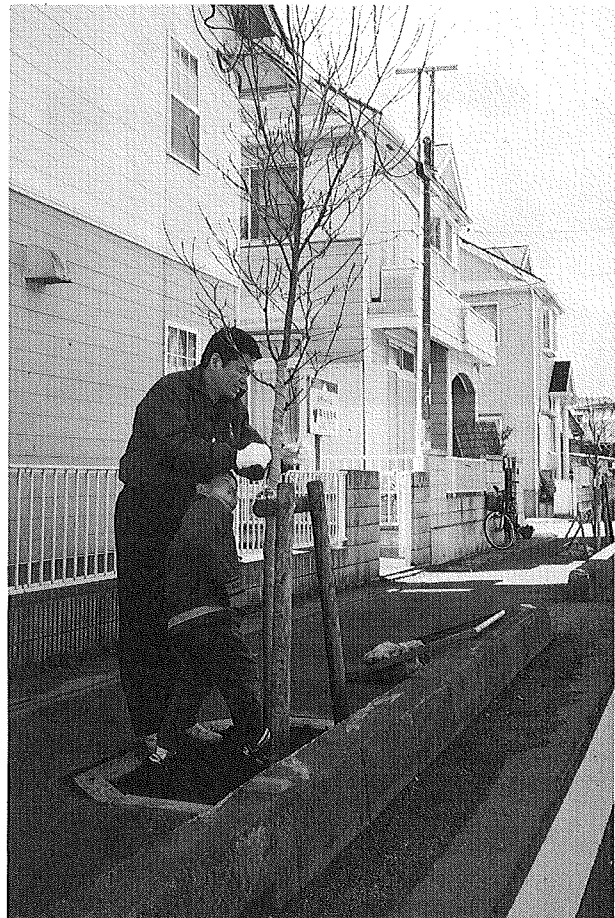
した。

植樹会では、最初に土木事務所内で植樹の手法や樹の管理に関する講習をした後、高さ二・五mのアメリカハナミズキ八四本を沿道の住民が県や町の職員と一緒にスコップを片手に一本一本手作業で歩道の植樹枠に植付けました。樹の植え付けには老人や子供たちも参加し、親子で一緒に植樹をする風景も見られました。

参加者からは樹に名札をつけながら、「これからは家族でこの樹の成長を見守って」という声も聞かれました。



植樹後の名札付け



親子で木の成長を楽しみに

このように、予想以上の住民の参加・協力を得られ植樹会は成功りに終了しました。

います。この試みを今後の工事に活かしていきたいと考えています。

七 おわりに

今回の植樹のように、公共工事に住民の意向を反映させることで、いつも何気ない存在の道に対し「私たちの道」的な意識を持ってもらい、住民のモラルの向上や道路美化への関心を育てていくことが重要で、また、県職員が住民と一緒に植樹をする事で、行政と住民がお互いを身近に感じる一歩になったと思

(埼玉県杉戸土木事務所道路環境第二課長)

景観舗装のいろいろ

鈴木 敏

一 はじめに

「景観」とは、景色とか眺め、その中でも特に優れた景色のことといわれているが、これが「道路景観」という言葉になると、見た目だけではなく気象条件や植生、歴史そして周囲の風景などを踏まえた道路の個性を表し、そこに生活する人々にとって居心地のよい道路、使い勝手のよい道路という意味をも指すことになる。

茶庭のことを露地と呼ぶ。これは本来茶室に通じる道のことであるが、この露地に飛石を置く心得として「渡り六分の景四分」という言葉がある。これは歩くための機能（渡り）を六分に置いて、模様や眺め（景）を四分に置くことである。一見形式だけを重んじると思われている茶道は、実は非常に合理的な考えのもとに成り立っており、機能面が重視されているのである。道路景観の心得もこうありたい。

景観舗装は道路景観を演出する材料であり、露地における飛び石と同じ役割を持つものであると考えると、単なる道路の化粧ではなく、人や物が移動するための道路としての機能が重視されるものであり、人に優しいものでなければならぬ。

二 舗装の目的

舗装は、人が快適に移動するために施されるが、

その考え方の変遷には三つの形が見られる。

第一は、専ら人や車が移動することを目的とした舗装である。舗装は安全で歩きやすく、走りやすい、そして強固なものでなければならぬ。始めは動物が通った跡を利用していたが、人は次第に自らも道を切り開きながら活動するようになる。小さな流れを渡るときは浅瀬に石を並べたり、湍みには木の枝や砂利を敷くなど、通り道の整備も行われるようになるが、舗装と呼べるものは、紀元前二五〇〇年ごろエジプトやメソポタミアに強大な権力を持った王朝が興り、神殿のための参道を作ったことに始まる。その後、ローマの道によ

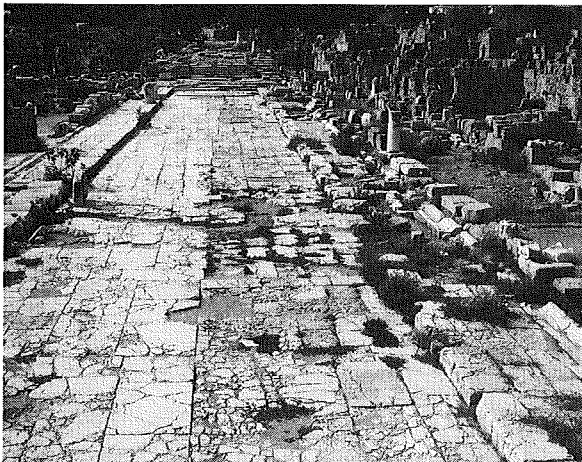


写真1 神殿の参道（コリント）

うな道路は戦車や軍隊のための石畳の舗装、歩きやすい日本の土の街道、そして時速一〇〇kmの自動車も快適に走行できる現代の高速道路へと発展したが、それらは全て道路の上を移動する人や車のための道路であった(写真1・2・3)。

第二は、移動する人が道の快適さを感じるだけでなく、そこに生活する人々にとっても眺めて美しく、うるおいややすらぎを与えてくれる舗装である。これが一般に景観舗装と呼ばれるのであり、商店街路などに使用されることが多い。一八六七年に建設されたミラノのガレリアの精密なモザイク舗装はその代表格であろう。現在、都市景観施

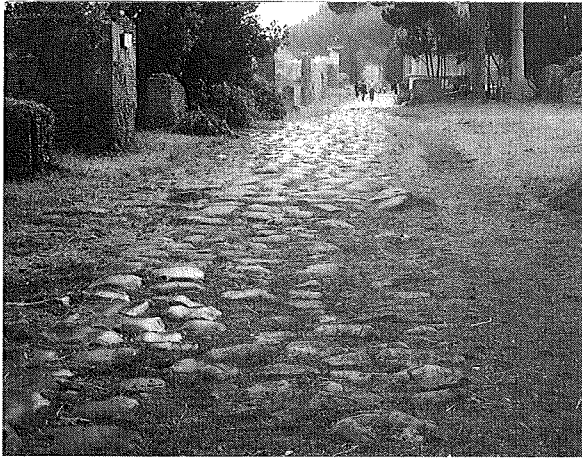


写真2 ローマの石畳(オステリア・アンティカ)

策として実施されているシンボルロード整備事業や身近なまちづくり支援街路事業、電線共同溝整備事業、くらしのみちづくり事業などに採用される舗装がこれに当たる。舗装には色や肌目、デザイン性などが要求され、いろいろな舗装材料が使われている(写真4)。

第三は、その道路には直接関係がない人々にとっても優しい、おおげさに言えば地球環境にも配慮した舗装である。自動車の排気ガスや騒音、雨水の地下浸透への障害、照り返しによるヒートアイランド現象など、道路から発生する環境破壊の原因を緩和させる舗装が必要なのである。産業廃



写真3 日光街道



写真4 ミラノ・ガレリアの舗装

棄物の舗装への利用による環境保全への試みは徐々に実用化されているが、道路舗装そのものが環境にとって優しいものになって行かなければならない。次に舗装が景観のために期待される機能について考察する。

(1) 歩きやすい舗装と歩きにくい舗装

最近、景観舗装という小舗石やタイルを並べた舗装が目につくことが多くなった。中には歩きやすいものもあるが、歩きにくいものも多く、むしろ黒いアスファルト舗装の方が歩きやすいくらいである。

江戸時代の土でできていた日本の街道は、そのころ来日したヨーロッパ人たちに歩きやすいついて絶賛されている。またコロンプスがアメリカ大陸を発見する以前のメキシコ・マヤ文明には車が存在しなかったため、都市と都市との交流は徒歩で行われており、「サクブ」という交易路が作られ



写真5 密林の中のサクブ

ていた。サクブの舗装は石を積んで敷き並べたものであったが、その上を漆喰で平滑に覆っていたのである。歩きやすさを追及した最高の舗装ではないだろうか(写真5)。

伊勢神宮や明治神宮などの参道には砂利が敷かれていた。また、豊川稲荷の参道はごつごつした石を並べたもので決して歩きやすいと言えるものではない。参道を苦勞して歩くことは禊に通じ、人が清らかな心身をもって神に会うことが出来るのであろう。目的によっては、歩きにくい舗装も必要なのである。

(2) 走りやすい舗装と走りにくい舗装

車が走りやすい舗装といえば、平坦性がよく適当な滑り抵抗をもっていることなどが考えられる。しかし、走りにくい舗装も工夫されているのである。

もともと人が主役であった道路に、重量がありスピードが速い自動車が入り込んで人を追い立てるようになり危険である。安全のために歩道が設置され、歩行者専用道路も作られたが、それでも交通事故は減らない。それでは人と車の共存によって事故を防ぐ考え方はどうだろうか。車のスピードを人間が歩くスピードに近づけるのである。そのために走りにくい舗装が施される。

すなわち交差点などの舗装上にコブ(ハンブ)をつくったり、小舗石やニート工法などで凹凸の



写真6 ハンプの例(横浜・元町)

ある舗装部分を増やしたり、また車道の蛇行(シケイン)や部分的な狭窄(チョッカー)などの手法が実施されている。また、自動車が制限速度以内では滑らかな走行ができるが、これをオーバーすると上下左右の揺れが激しくドライバーに不快感を与える波形の舗装も実用化されつつある(写真6)

(3) 舗装の色と形

景観舗装を計画するうえでまず頭に浮かぶのは舗装の色、そして舗装材料の形であろう。色の組み合わせや、形による目地のデザインが道路の景観を決める大きな要素であることは否定できない。

しかし、道路景観は舗装だけで成り立つものではなく、周囲の風景とのバランスが大切である。舗装はその中でもむしろ淡い脇役であり、動くもの（人や車）や立っているもの（建物や街灯など）を引き立てるべきものであることを忘れてはならない。

(4) 質感

舗装の快適性を追及して行くと肌目（テクスチャー）、柔らかさ、暖かさ、交通による音など、いわゆる質感も景観舗装の重要な要素であることが分かる。肌目は、舗装の視感にも影響するが、滑りによる歩きやすさにも大きな影響を与え、また舗装の汚れとも無関係ではない。

舗装の柔らかさや暖かさは、歩きやすさに大きな影響を与えるため、歩道などに試みる所も増えている。柔らかい舗装は公園などの遊歩道やスポーツグラウンドの舗装として使用されることが多い。冬に暖かみを感じさせる舗装は、夏の暑い時期にはむしろ涼しさを提供してくれるものである。道を行く下駄の音は風情のあるものであったが、現在道路の音といえば自動車の騒音の話となる。この騒音を少しでも減らすために吸音性舗装が施されている。

(5) 透水性

雨水を舗装表面から流出させて地中に浸透させるのは、路盤や路床の軟弱化やアスファルト混合

物の劣化を招くため重交通の道路では問題が大きい。軽交通あるいは歩行者専用道路では可能である。

透水性舗装のメリットは排水性によるすべり抵抗の増大と歩行性の改善もあるが、大地への雨水の還元が第一であり、植生や地中生態の改善、水道の負担軽減による都市河川の氾濫防止、公共水域の汚濁軽減など環境改善の意味が大きい。

三 景観舗装に使用される素材と特徴

舗装ほど、使用している素材の種類が多いものはない。自然界から産出されるもの、人工的に作られるもの、生きている芝生、または産業廃棄物の利用など全てを数え上げる事は不可能である。言い換えるとどんなものでも工夫の仕方によって舗装に

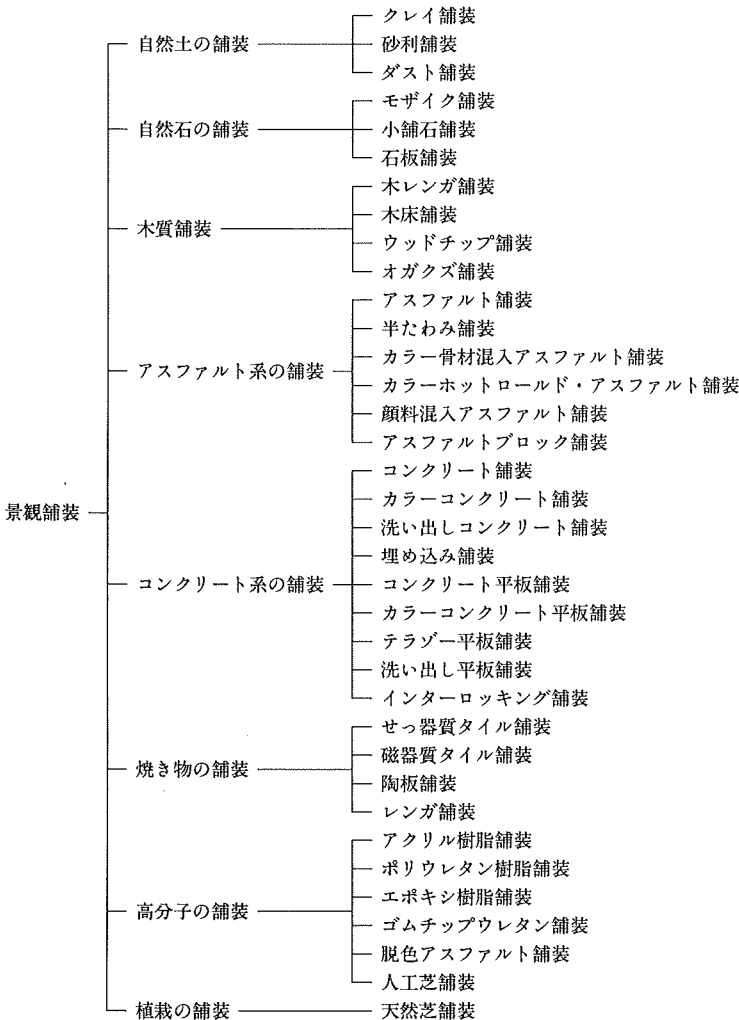


表1 景観舗装の分類

現在使用されている主な舗装素材を分類すると表1のようになる。

次にそれぞれの舗装素材について、その特徴を述べる。

(1) 自然土の舗装

秦の始皇帝が中国全土に張り巡らせた馳道、大和朝廷が整備した東海道、東山道、北陸道、山陰道、山陽道、南海道、西海道の古代七道、江戸時代の五街道などすべて土の舗装であった。特に江戸時代の土の街路は清潔でよく整備されており、来日した多くの外国人の驚嘆的であった。

一七世紀末にオランダ東インド会社の医者とし



写真7 クレイ舗装

て来日したエンゲルベルト・ケンペルは、長崎から江戸へ旅行し、江戸の街の様子を『江戸参府旅行日記』に次のように書いている。

「品川の町を通って、江戸本来の郭外の町に入って行った。道はずっと整備され、平らで幅も広くきれいになった。魚市場に行き当たった。それから大きな中央の町筋を進んだ。この主要な中央通りは、ちょうど五〇歩の幅があり、われわれは信じがたい人の群れや大名や役人の従者、みごとに着飾った婦人たちに出会った。」

この当時のヨーロッパの街路は石畳の舗装の上を雨水も汚水も糞尿もごちやまぜに流れており、着飾った婦人たちが歩けるところではなかったのである。

「クレイ舗装」は植栽とマッチし、清潔で歩きやすい道である。しかし、雨が降ると滞りやすく、乾燥すれば土埃が飛びやすいという欠点があり、普段からの維持管理が必要条件である。表面の水溜まりや泥濘化を防ぐために砂利や碎石ダストを敷いた「砂利舗装」や「ダスト舗装」も神社の参道などによく使用されるが、排水勾配や構造など水に対する配慮が重要である（写真7）。

(2) 自然石の舗装

舗装材料の中で最も高級感があり、重厚で豪華な雰囲気を作るのには欠かせない。石の種類は豊富でありブロック状にして使用されるため、デザ

イン性にも優れている。エジプト、メソポタミア、ギリシヤ、ローマなど古代の舗装は自然石であった。

最初に舗装されたのは王国の神を祭る神殿の参道である。参道は王の行列が神殿に向かう道であり、途中つまずいて転ぶものがないように大理石で平滑に舗装されていた。王の行列が途中でつまずくことは神が王を認めていない証しと考えられていたのである。

石の舗装の代表格であるローマの道は重戦車や軍隊が進むためのものであり、頑丈にそして真つすぐに作られていた。またヨーロッパの都市では



写真8 石の舗装

アーケードの下などに「モザイク舗装」がよく見られる（写真8）。

少なくとも六〇mm以上の厚さをもったブロック状の石は、三〇mmほどのサンドクッションの上に平坦に並べられ、石の重量と噛み合わせによって交通荷重に耐え、また温度による石の膨張収縮は目地の噛み合わせで吸収することができる。しかし、厚さが一〇mm〜二〇mm程度の薄いタイル状の石材を使用することも多い。これでは石の噛み合わせは期待できず、ベースコンクリート版の上にモルタルで張り付けることになる。

石の舗装は色や加工する形が豊富であり、「小舗石舗装」や「石板舗装」として公園や広場から商店街路まで幅広く使用されている。

(3) 木質舗装

石と比較して加工が簡単なこともあり、一九世紀から二〇世紀にかけてヨーロッパやアメリカで街路舗装として盛んに使用された。わが国でも明治四三年に東京、京橋間などの歩道に施工されており、当時は珍しいものではなかった。その後コストが高いことや、また耐久性も低かったために使用されなくなった。しかし、最近では防腐技術や施工法の発達もあり、間伐材や住宅を取り壊した古材などの利用の一環として実施されることも多くなっている（写真9）。

木質舗装の特徴は、歩き心地が柔らかいこと、断



写真9 木レンガ舗装

熱効果が大きくて保温性があるため冬暖かく、照り返しがないため夏涼しいことなどが挙げられる。

使用される樹種は、ヒノキ、スギ、ベイマツ、カラマツ、アカマツ、ケヤキ、ナラ、クリなどであり、材木をレンガ状に加工して並べる「木レンガ舗装」の他に、デッキ状に組立てる「木床舗装」や、細かく粉砕したチップを使用する「ウッドチップ舗装」や「オガクズ舗装」などがある。ほとんどが歩行者用として使用されており、立木や木

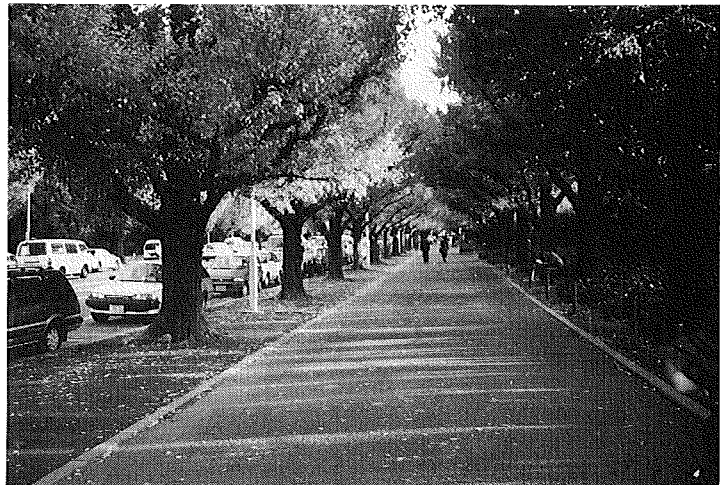


写真10 アスファルト舗装

造の建物に調和する舗装である。

(4) アスファルト系舗装

アスファルトを初めて舗装に使用したのは、紀元前七世紀のバビロンであったが、これはレンガや石板の接着剤としての使い方であり脇役としての利用であった。アスファルトを舗装の主役として使用したのは、一八四九年にスイスのラプエールのロックアスファルトを採掘していた鉱山で、運搬中にこぼれたアスファルトが人や馬車に踏み

固められて舗装になっているのを発見したのが始まりであった。その後、二〇世紀の初頭に石油アスファルトが製造されるようになり、ちょうどフォードが自動車の大量生産を始めたこととあいまってアスファルト舗装の時代が始まるのである(写真10)。

アスファルト舗装は平滑で人にとっても車にとっても快適な舗装であるが、色が黒いため景観舗装としては物足りない。着色する方法が工夫されている。

アスファルト混合物に顔料を混入する「顔料混入アスファルト舗装」は、ベンガラを使用した小豆色以外は発色が十分ではなかった。開孔アスコンの空隙に顔料で着色したセメントミルクを含浸させる「半たわみ舗装」、アスコンの粗骨材としてカラー骨材を使用する「カラー骨材混入アスファルト舗装」、細粒系のアスコンの表面にカラー骨材を圧入する「カラーホットロールド・アスファルト舗装」などが実用化されている。また、アスファルト混合物を平板状に加工して路面に敷き並べる「アスファルト・ブロック舗装」もある。

景観舗装では、アスファルト舗装が他の舗装材料のベースとして使用されることが多い。

(5) コンクリート系舗装

セメントは古代メソポタミアの時代に発明されていたといわれるが、現在一般に使用されている

ポルトランドセメントは、一八二四年にイギリスで発明されたものである。わが国では大正の初めからコンクリート舗装が実施されており、重交通に耐えられる舗装として国道や都会の幹線道路に使われて来た。

景観舗装の材料としては、アスファルト舗装と比較して二次製品化しやすいことからブロック舗装として使われることが多い。



写真11 インターロッキング舗装

現場施工による舗装としてはカラーセメントを使用した「カラーコンクリート舗装」、コンクリート舗装が固まらないうちに表面のモルタルを洗い流して骨材を浮き出させる「洗い出しコンクリート舗装」、まだ固まらないコンクリート舗装に一〇cm程度の石を埋め込んで行く「埋め込み舗装」などがある。

二次製品による舗装には「コンクリート平板舗装」(これにカラーセメントやカラー骨材を使用した「カラー平板舗装」、表面を磨き出した「セラゾー平板舗装」、表面のモルタルを洗い出した「洗い出し平板舗装」、そしてブロックどうしの噛み合わせによって荷重を分散させる「インターロッキング舗装」などがある(写真11)。

二次製品による舗装は、デザイン性が大きいため、商店街路や住宅街路の舗装としてよく使われている。

コンクリート舗装は、アスファルト舗装同様の舗装材料のベースとして使用されることも多いが、目地が舗装破壊の原因となることがあるので注意しなければならない。

(6) 焼き物の舗装

焼き物とは陶磁器でできたタイルやレンガのことである。古代のエジプトやメソポタミアにおいては石板の下地として日干しレンガが使われているのを見ることができるが、現在ではデザイン性



写真12 タイル舗装

がよいため、景観舗装の表層の材料として最も使用されるものの一つである。

焼き物には、吸水性のある素地を低温で焼いた土器、吸水性のない素地に釉薬を施して焼いた陶器、吸水性のない素地を強く焼いたせつ器、長石類を多く含んだ石の粉を高温で焼いた磁器がある。比較的柔らかい土器は落ちついた感じで「レン

ガ舗装」として使用されるが、釉薬のかかった陶器は滑りやすく強度が小さいので厚めの「陶板舗装」として使用される程度である。レンガはブロックどうしの噛み合わせで荷重を分散させるインターロックキングのような使い方をすることが多い。せつ器や磁器は、その硬さを利用して一〇〜三〇mm程度の厚さのタイルとしてアスファルト舗装やコンクリート舗装のベースの上にモルタルで張り付ける「せつ器質タイル舗装」や「磁器質タイル舗装」として使用される（写真12）。

(7) 合成樹脂の舗装

アスファルト舗装やコンクリート舗装を簡単に着色する方法は、その上に着色材料を塗り付けることである。「アクリル樹脂舗装」はアクリル樹脂エマルジョンをバインダーとする水溶性の塗料を塗布する工法、「エポキシ樹脂舗装」はエポキシ樹脂に顔料やカラー骨材を混合した樹脂モルタル工法、あるいはベース舗装の上に塗布した樹脂が固まる前にカラー骨材をトッピングしたニート工法という形で施工される。「ポリウレタン樹脂舗装」はポリウレタン樹脂単体を使用し、「ゴムチップウレタン舗装」はポリウレタン樹脂とゴムチップの混合物を使用する弾力のある歩きやすい舗装である。「脱色アスファルト舗装」は、アスファルトのような熱可塑性の透明な樹脂をバインダーとして顔料を加え、アスファルト舗装と同様加熱混合物

として施工するものである。また「人工芝舗装」も合成樹脂の舗装に分類される（写真13）。



写真13 人工芝舗装



写真14 天然芝舗装

合成樹脂の舗装はカラフルで、広場や歩道、公園などに使用されることが多いが、舗装を改修するときの廃材の処理が今後の課題となろう。

(8) 植栽の舗装

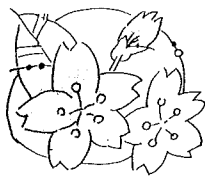
地上を覆うグラウンドカバー・プランツの中でも、舗装として使用されるのは「天然芝舗装」である。よく手入れされた芝生は最も人に優しい舗装であるが、生き物であるため日常のきめ細かな養生管

理が必要であり、これまで公園の広場やサッカー場などのグラウンド舗装ぐらいにしか使われていなかった。しかし、五〇㎡の芝生は人間一人の酸素を供給できるといわれており、歩道や駐車場や校庭などの舗装として試みられている(写真14)。芝草の品種の改良、床土や排水施設の開発、養生管理方法の研究などが進められており、地球規模でのCO₂削減など環境への取り組みが必要となっている現在、道路への天然芝舗装の使用が期待される。

四 結び

舗装に使用される素材は多種多様である。ここでは代表的なものの紹介に終わったが、これからも、特に産業廃棄物の利用などを通じて新しい材料が紹介されることが多いと思われる。景観舗装が周囲との調和によって人々にうるおいとやすらぎをもたらすものであることを考えれば、産業廃棄物を積極的に取り上げて安全な形で利用を進めて行かなければならない。また、それと同時に人々にやすらぎを感じさせる芝生景観舗装などにも取り組んで行かなければならない。

(長谷川体育施設備取締役技術部長)



足立区がごみのポイ捨て等禁止条例

編集部

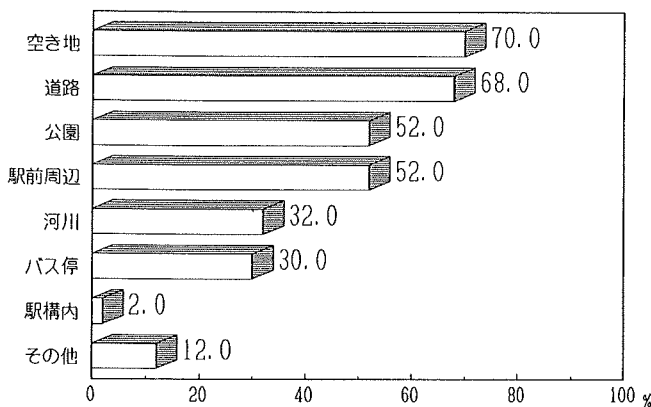
東京都足立区（面積五三・二〇㎢、人口約六三万六千人）は区民の美化意識の普及と啓発を図るため、ごみのポイ捨て等を禁止した「足立区まちをきれいにする条例」を定め、四月一日から施行した。条例は区内全域が対象で、先行している新宿区、豊島区などの特定地域禁止と異なり成果が注目される。条例の背景となったモニター調査の内容、条例を紹介したい。

モニターの七二%が条例を希望

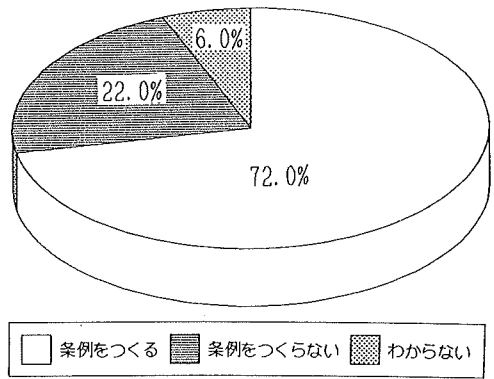
平成七年一二月に区政モニター調査「ごみのポイ捨てについて」が行われた。この中で全員が「まちがごみなどで汚れていると感じる」と答えた。そして、汚れている場所は「空き地」七〇・〇%、「道路」六八・〇%、「公園」「駅前周辺」五二・

〇%等であった。捨てられている物は「たばこの吸い殻」が七九・一%と多く、「空き缶・紙コップ」六〇・五%、「紙くずなどの小さなごみ」三四・九%と続いている。ごみのポイ捨てなどをなくすには何が重要かに対しては「学校や家庭でのマナー・モラルを教える」が五四・〇%と多く、「ごみのポイ捨て条例をつくる」は四二・%であった。そしてマナーを守らない人に対して防止条例をつくり、ポイ捨てを防止する事に対し、「条例をつくった方がよい」が七二・〇%になった。その理由として、「条例をつくることにより、区民の美化意識を高められると思う」七七・〇%であった。

また、ごみの散乱や犬のふん放置に対し取締りの請願・陳情があり、今回の施行となった。施行にあたり区は四月一日から地域振興課内に美化推



どのような場所が汚れていると感じるか

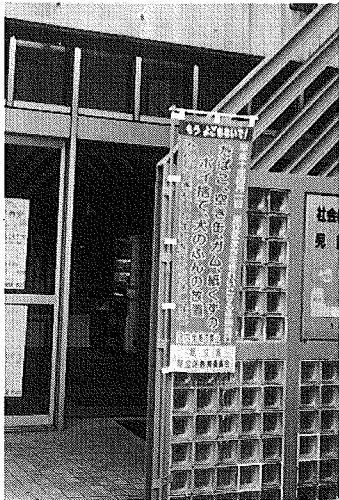


ゴミのポイ捨てなどマナーを守らない人に対して防止条例をつくり、空き缶等のポイ捨てを防止していく方法について、どのように思うか

進の係をつくり、施策推進の環境づくりを進めている。

違反者は二万円以下の罰金

条例の第一条で「まちをきれいにし、もって区民の生活環境の向上をめざす」と目的をうたっている。二条は定義。三〜八条では区、区民等、喫煙者、(犬の)飼い主、事業者、団体等それぞれの責務を定めている。五条は喫煙者の責務で①歩行中の喫煙はしないように努めなければならない。①屋外で喫煙する場合は、吸い殻を定められた場



所に収納しなければならない、としている。七条の事業者の責務として「事業活動の中で、空き缶等及び吸い殻等の散乱の防止に心掛けるとともに、事業所及びその周辺その他の事業活動を行う地域において、美化活動の充実等に努めなければならない」とし、看板等の設置、自動販売機設置についてごみの散乱にならないよう求めている。九条では①空き缶等、吸い殻等をみだりに捨てること、②犬のふん等の適正な処理を怠ること、を禁止行為と定めている。そして、十三条で「九条に違反した者は、二万円以下の罰金に処する」と罰則規定を設けている。

告知運動として、区広報・街頭でのパンフレット配布等のPR、行政施設でののぼり・ポスター掲示、バス社内ポスター掲示を行っている。

悪質な者に対しては二万円以下の罰則規定があり、適用は一〇月一日からとなっている。

参考

足立区まちをきれいにする条例

(目的)

第一条 この条例は、まちの美化について東京都足立区(以下「区」という)、区民等、事業者及び団体等の責務を明らかにするとともに、ごみの散乱防止、犬の飼い主の管理義務その他必要な事項を定め、各人がそれを実行することにより、まちをきれいにし、もって区民の生活環境の向上をめざすことを目的とする。

(定義)

第二条 ごみの条例において、次に掲げる用語の意義は、次の各号に定めるところによる。

一 ごみとは次の物をいう。

- イ 空き缶等 飲料、食料等を収納し、又は収納しているた缶、瓶その他の容器をいう。
- ロ 吸い殻等 たばこの吸い殻、チューインガムのかみかす、紙くずその他これらに類する物をいう。
- ハ 犬のふん等 犬のふん及びブラッシングした毛をいう。

二 看板等 はり紙、はり札、立て看板その他これに類するものをいう。

三 区民等 区の区域内(以下「区内」という。)に居住し、若しくは滞在し、又は区内を通過する者及び区内に土地を所有する者をいう。

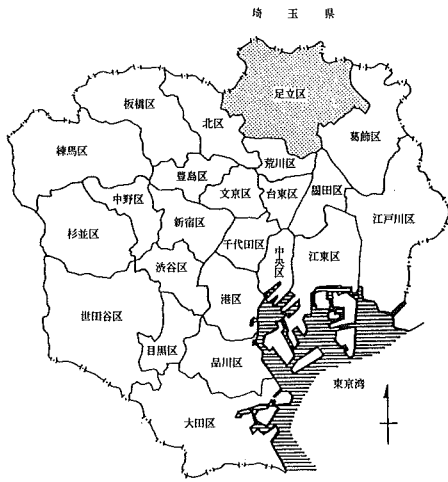
四 事業者 区内において事業活動を行うすべての者をいう。

五 団体等 区民等又は事業者を構成員として活動する団体及びこれらの連合体をいう。

(区の責務)

第三条 区は、この条例の目的を達成するため、次の各号の施策を実施しなければならない。

- 一 ごみの散乱防止及び犬の適正な管理等まちの美化について区民等、事業者及び団体等への意識の啓発にすること。
- 二 区民等、事業者及び団体等によるまちの美化活動等の推



位置図

進及び支援に関すること。

三 清潔で住み良いまちをつくるための美化活動等の実施に関すること。

四 看板等の設置に係る事業者への意識の啓発に関すること。
五 前各号のほか地域コミュニティの育成及びモラルの向上に関すること。

(区民等の責務)

第四条 区民等は、屋外で自ら生じさせた空き缶等、吸い殻等を持ち帰り、又は定められた場所(ごみ箱又は回収容器等)に収納しなければならない。

2 区内に居住する者は、その居住する地域において、ごみの散乱防止について、連帯して意識の醸成を図るとともに、美化活動の充実に努めなければならない。

3 区民等は、この条例の目的を達成するため、区が実施する施策に協力しなければならない。

(喫煙者の責務)

第五条 区民等は、歩行中の喫煙をしないよう努めなければならない。

2 区民等は、屋外で喫煙をする場合は、吸い殻を定められた場所(吸い殻入れ等又は吸い殻回収容器)に収納しなければならない。

(飼い主の責務)

第六条 犬を飼養し、又は預かる場合は、次の各号に掲げる事項を守らなければならない。

一 常に清潔かつ適正に管理を行い他人に迷惑をかけないよう努めること。
二 屋外では、犬のふん等の処理をするための用具を携帯し、ふん等を持ち帰る適正な処理をすること。

(事業者の責務)

第七条 事業者は、事業活動の中で、空き缶等及び吸い殻等の散乱の防止に心掛けるとともに、事業所及びその周辺その他事業活動を行う地域において、美化活動の充実に努めなければならない。

2 事業者は、法令の手続きにしたがって看板等を設置する場合、まちの美化を損なわないよう努めなければならない。
3 空き缶等、吸い殻等の散乱の原因となるおそれのある物の製造、加工、販売等を行う者は、散乱防止について、消費者に対する意識の啓発その他必要な措置を講じなければならない。

4 自動販売機により飲料を販売する者その他空き缶等の散乱の原因となる物の販売を行う者は、空き缶等の回収及び資源化について必要な措置を講じなければならない。

5 動物取扱業を行う者は、動物の適正な管理について飼い主に対する意識の啓発その他必要な措置を講じなければならない。

6 事業者は、この条例の目的を達成するため、区が実施する施策に協力しなければならない。

(団体等の責務)

第八条 団体等は、当該団体等の構成員に対し、まちの美化について意識の啓発を図るとともに、まちの美化活動の推進に努めなければならない。

努力しなければならない。

2 団体等は、この条例の目的を達成するため、区が実施する施策に協力しなければならない。

(禁止行為)

第九条 区民等は、道路、河川、公園その他公共の場所及び他人が所有し、占有し、又は管理する場所等次各号の行為をしてはならない。
一 空き缶等、吸い殻等をみだりに捨てること。
二 犬のふん等の適正な処理を怠ること。

(美化推進地域の指定)
第十条 区長は、この条例の目的を達成するため、特に必要と認められる地域を美化推進地域(以下「推進地域」という。)として指定することができる。

(施策の重点実施)
第十一条 区長は、前条の規定に基づき指定した推進地域において、区、区民等、事業者及び団体等と一体となって、次の各号の施策を重点的に実施するものとする。
一 まちの美化に関する意識啓発の実施。
二 まちの美化に関する地域活動の啓発及び支援の強化。
三 その他まちの美化推進に関し必要な事項。

(重点実施期間の指定)
第十二条 区長は、区民等の美化意識の向上と、美化活動等を推進するにあたり、重点実施期間を指定することができる。

(罰則)
第十三条 第九条の規定に違反した者は、二万円以下の罰金に処する。

(委任)
第十四条 この条例に定めるもののほか、この条例の施行に関し必要な事項は、規則で定める。

付則
この条例は、平成十年四月一日から施行する。ただし、第十三条の規定は、平成十年十月一日から施行する。

月・日	世界	国内	道路行政
2・23	<p>○クリントン米大統領がホワイトハウスで緊急記者会見し、アナン国連事務総長がイラクと交わした大量破壊兵器に関する合意を評価し、原則として受け入れる姿勢を示した。</p> <p>○韓国の金大中(キム・デジュン)大統領(七二)の就任式が、ソウルの国会議事堂前広場で行われた。</p> <p>○中国の第九期全国人民代表大会(全人代)で李鵬首相が活動報告し、今年の実質成長率を八%(前年度比八・八%)、小売物価上昇率を二%(同〇・八%)以下とする目標を掲げ、引き続き高度成長路線を維持することを強調した。</p> <p>○米商務省発表の一九九七年の国際収支統計によると、資本収支は前年比三五・一%増の二、六三五億五、九〇〇万ドルの黒字で、六〇年の統計開始以来の過去最高。米国の株式や債券に対する海外からの投資が順調だった。</p> <p>○中国の全国人民代表大会が新首相に共産党ナンバー3の朱鎔基副首相(六九)を選出した。これにより中国は江沢民国家主席(七一)、李鵬全人代常務委員長、朱首相の新体制が誕生した。</p>	<p>○総務庁発表の労働力調査によると、一月の男子の完全失業率は三・七%(季節調整値)で、前月比〇・三%上昇して過去最悪。製造業、建設業の就業者が減少。</p> <p>○日本道路公団の外債発行をめぐる汚職事件で東京地検が前理事、井坂武彦容疑者(五四)を収賄の罪で追起訴。収賄額は前回起訴分を含め七二二万円にのぼった。</p> <p>○東京地検が山一証券の旧経営陣による粉飾決算事件で、前会長・行平次雄(六六)ら三容疑者を証券取引法違反で逮捕。</p> <p>○東京地検が大蔵省証券局長補佐、榊原隆容疑者(三八)らを逮捕。榊原容疑者はキャリア官僚で野村、日興証券などからの収賄容疑。</p> <p>○預金保険機構の金融危機管理審査委員会が、公的資金投入で申請した第一勧業銀行など四行に対し計三、九五六億円の投入を承認。</p> <p>○東京地検が日本銀行営業局証券課長、吉沢保幸容疑者(四二)を収賄容疑で逮捕。</p> <p>○経済企画庁発表の国民所得統計速報によると、一九九七年一〇月～一二期の国内総生産(GDP)の成長率は、実質で前期比〇・二%減、年率換算で〇・七%減。この結果、九七年度の実質成長率はマイナスに転落することが必至となった。</p> <p>○橋本龍太郎首相が幹部が接待汚職事件で逮捕された責任を取って辞意を表明した松下康雄・日本銀行総裁(七二)の後任に日銀OPEで日商岩井相談役の速水優氏(七二)を就任させることを内定。二〇日に正式発令された。</p>	<p>○京都縦貫自動車道(綾部宮津道路)綾部JCT～舞鶴大江ICが開通。</p> <p>○近畿自動車道(舞鶴道)舞鶴西IC～舞鶴東ICが開通。</p> <p>○三陸縦貫自動車道(矢本石巻道路)鳴瀬奥松島IC～石巻ICが開通。</p> <p>○東金九十九里道路が開通。</p> <p>○米子道路・安来道路が開通。</p> <p>○四国横断自動車道(高知道)南国IC～伊野ICが開通。</p> <p>○東名高速道路の横浜青葉ICが供用開始。</p>
2・27	<p>3・5</p>	3・8	
25	<p>12</p>	5	20
17	<p>11</p>	16	18

編集雑記

相撲の行司の掛け声ハツケヨイが、私には「八卦良い」に聞こえてならない。易でいう八卦は森羅万象のことだから、用意万端と、のつたさあー勝負、という意味に受けとれるのである。易を作った古代中国人は身近な自然の中から、天と地、水と火、風と雷、山と澤の八つを相對關係にあるものとして捉え、この關係は天と地の間でしか、存在が許されない人間の吉凶禍福にも強い影響を与える筈である。として八卦と名付け、易の基本に据えたのである。が、八卦とする為にはこれら自然現象を象として現さねばならぬ。かくして

☰(陰)と☷(陽)のマークを三本組み合わせた☱・☲・☳・☴・☵・☶・☰・☷になつたのである。この八卦それぞれを小成の卦とも言い、

もう一組重ねて六本組にしたのが大成の卦で全部で六四の組み合わせになる。

筮竹・算木・易経の三点は易占いの道具だが、筮竹は前回述べたとおりサイコロ、擲銭或いは念珠、時計の長短針によって代用がきくし、易経は要点を暗記すれば常時携行の必要はない。しかし、算木だけは別で、実占に

使うときは☱と☷が互いに變化するから代用品ではダメなのである。☱が☱になり☱が☱となるきっかけは前回述べた筮竹等の操作によるが、☱と☷が交替することによって吉凶の全く違う卦になってしまふのである。例えば占つて、ということとは筮竹等の操作によって地天泰の二爻変という卦が出たでしょう。

二爻変の爻とは六本組の算木の一本くをい、下から上に順に数える。二爻変だと☱泰の下から二番目の☱が☱に変わるのである。すると☱明夷の卦になる。泰というのは安泰とか泰平というように安定した状態を言う。明夷の夷とは傷つきやぶれる、ということ、明るいことがやぶれて暗くなる。即ち泰平の安定状態が崩壊してしまうという凶卦である。今、NHKテレビの徳川慶喜のあの幕末の状況を、幕府側から見た卦と考えても

らえばよい。易経ではこの☱明夷の卦を「内文明而外柔順 以蒙大難」と説明している。泰から明夷に変化するこの卦を現代風に言うと、—トップに立つ人が、内外とも厳しい姿勢をもつて経営に当たらないと、今は安泰そうに見えるが二年後に会社は重大な経営危機に陥る。—という占断になる。勿論占的によって事情は変わるが、

算木に彫られている☱と☷のマークは何を象どつたかについて二説ある。一つは哲学的で☱は○から転化したものだから円転性乃至連続性を現し、☷は折断性や不連続性を現すというのである。もう一つの説は造型的解釈で、☱は男性、☷は女性の生殖器の形だといふのである。学者の多くは造型説を附会の説、即ちこじつけだという。昼と夜、暖と寒、男と女というように現象のすべてを、陰陽二元で割り切りそれを吉凶禍福に結びつける。この相對關係を男女の肉体の違いに着目し、一番単純な造型をもつて表現したことは天恵とも言える驚異的な智慧だつたと思う。と同時にそれしか考えられなかつた太古の時代にあつては、当然の成り行きでこうなつたのかも知れない。

いづれにしても紀元前千五百年前からあつた占いとしての易に、倫理的整合性を見出し易経として完成させたのは、ずーつと後世の紀元前五百年の孔子の時代になるのである。とすれば易を作つた太古の人々が、連続性とか折断性と言つた近代哲学的思考のもとに☱と☷のマークを作つたこと自体、後世の附会の説といわねばならない。

—地雷復—

5月号の特集テーマは「明石海峡大橋開通」の予定です。

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。また原稿は原稿執筆及び座談会実施時のものです。

月刊「道路行政セミナー」 ROAD ADMINISTRATION SEMINAR

監修：建設省道路局

発行人：宇田 洋一 道路広報センター

〒102-0082 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733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