

目次

第2回国土開発幹線自動車道建設会議の概要について……………	道路局有料道路課	1
道路施設のアスベスト対策について……………	小池 昭広	9
ハイウェイカードの利用終了について ～3月1日よりETCへの付替え及び払戻しが始まりました～	栗原 靖幸	13
自動車専用道路への利便施設の連結について……………	中部地方整備局 道路部路政課	20
地域再生の沿革と道整備交付金について……………	道路局総務課	33
海外出張報告 欧州道路実態調査結果について ～無電柱化の推進方策と原因者負担金制度の運用について～	今井 宗雄	39
<hr/>		
訴訟事例紹介		
道路拡幅工事の際の道路周辺の雑木の伐採によって 道路の管理瑕疵が争われた事例……………	岡崎 之彦	47
—沖縄県道沿国有林野内池幼児転落事件—		
連載 道と思想 (その6)……………	三木 克彦	54
とんびの広場 三重県の歴史街道 (三重県)……………	鈴木 雅也	58
沖縄における交通革命 (沖縄県)……………	川上 呂二	60
時・時・時 ……………		63
2005年度既刊号目次 ……………		65

第二回国土開発幹線自動車道 建設会議の概要について

道路局有料道路課

一 開催経緯

平成一三年一二月に道路関係四公団の民営化方針が打ち出されて以降、平成一六年六月に民営化関係四法が成立し、これを受けて平成一七年一月一日に六つの高速道路株式会社と、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構が発足しました。まずは、国が定める暫定的な協定に基づき、新たな高速道路事業がスタートしました。この間、平成一五年一二月には第一回国土開発幹線自動車道建設会議（以下「国幹会議」）が開催され、新直轄方式に切り替わる区間六九九kmが選定されました。

去る二月七日に開催された第二回国幹会議では、これまでの道路関係公団改革の過程において

残されている以下の課題について、審議・報告が行われました。

- ① 会社の自主性を尊重した会社整備区間の確定
- ② 新直轄方式で整備する区間の確定
- ③ 更なるコスト削減二・五兆円の具体化
- ④ 「抜本的見直し区間」について

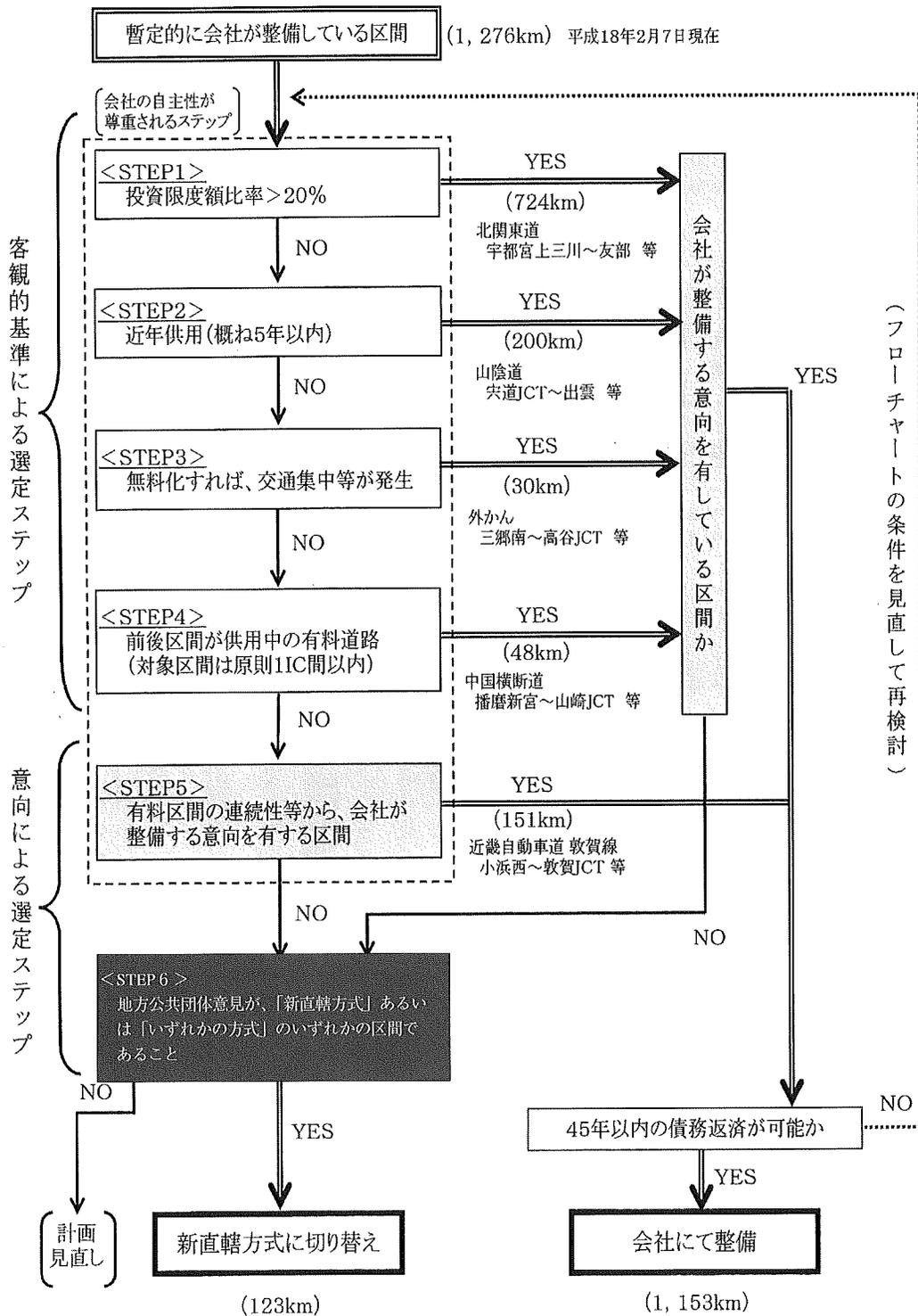
二 審議事項

- 1 会社の自主性を尊重した会社整備区間の確定（図1、表1）

現在、暫定的に会社が事業を行っている一、二七六kmを対象として、採算性等の客観的データなどを踏まえつつ、引き続き会社が整備する区間を選定しました。その際、会社の自主性を尊重する観点から、会社が整備する意向を有する区間を対

象としました。同時に、四五年以内の債務返済見直しについても確認しました。

この結果、一、一五三kmが選定されました。なお、これらの区間については、第二回国幹会議後に、会社及び機構との協議を経て、二月一日に会社整備区間と指定されています。



※ この考え方は、会社及び機構の意向を踏まえて、とりまとめたもの

図1 会社整備区間と新直轄方式に切り替わる区間の選定フロー

表1 東日本・中日本・西日本高速道路株式会社が整備を行う区間

＜東日本高速道路株式会社＞

路線名	区間	延長 (km)
北海道縦貫自動車道	大沼 ～ 国縫	6.8
北海道横断自動車道 根室線	余市 ～ 小樽JCT	2.4
〃	夕張 ～ 十勝清水	8.1
日本海沿岸東北自動車道	中条 ～ 荒川	1.0
東北中央自動車道	南陽高嵩 ～ 山形上山	2.4
常磐自動車道	常磐富岡 ～ 新地	5.5
〃	新地 ～ 山元	1.6
〃	山元 ～ 互理	1.2
東関東自動車道 水戸線	二郷南 ～ 高谷JCT	1.6
〃	鉦田 ～ 茨城JCT	1.7
東関東自動車道 館山線	君津 ～ 富津中央	9
北関東自動車道	伊勢崎 ～ 若舟JCT	3.9
〃	宇都宮上三川 ～ 友部	4.1
合計		41.2

＜中日本高速道路株式会社＞

路線名	区間	延長 (km)
東海北陸自動車道	飛騨清見 ～ 白川郷	2.6
第二東海自動車道	海老名南JCT ～ 秦野	2.1
〃	秦野 ～ 御殿場JCT	3.3
〃	御殿場JCT ～ 長泉沼津	1.4
〃	長泉沼津 ～ 吉原JCT	4.4
〃	吉原JCT ～ 引佐JCT	8.9
〃	引佐JCT ～ 豊田東JCT	5.4
中部横断自動車道	吉原JCT ～ 富沢	2.1
〃	六郷 ～ 増穂	1.0
〃	増穂 ～ 南アルプス	6
近畿自動車道 名古屋大阪線	名古屋南 ～ 高針JCT	1.2
近畿自動車道 名古屋神戸線	四日市JCT ～ 菰野	1.4
〃	菰野 ～ 亀山JCT	1.8
〃	亀山JCT ～ 甲賀土山	1.3
近畿自動車道 紀勢線	紀伊長島 ～ 紀勢	1.0
〃	紀勢 ～ 勢和多気JCT	2.4
近畿自動車道 敦賀線	小浜 ～ 敦賀JCT	3.9
合計		44.8

＜西日本高速道路株式会社＞

路線名	区間	延長 (km)
近畿自動車道 名古屋神戸線	甲賀土山 ～ 大津JCT	2.8
〃	大津JCT ～ 城陽	2.5
〃	城陽 ～ 高槻第一JCT	1.4
〃	高槻第一JCT ～ 神戸JCT	4.0
近畿自動車道 紀勢線	みなべ ～ 田辺	6
近畿自動車道 敦賀線	小浜西 ～ 小浜	1.1
中国横断自動車道 姫路鳥取線	播磨新宮 ～ 山崎JCT	1.2
山陰自動車道	宍道JCT ～ 出雲	1.8
四国横断自動車道	徳島東 ～ 徳島JCT	4
〃	徳島 ～ 徳島JCT	1.1
東九州自動車道	北九州JCT ～ 豊津	2.4
〃	椎田南 ～ 宇佐	2.8
〃	津久見 ～ 佐伯	1.3
〃	門川 ～ 西都	5.9
合計		29.3

- (注1) 建設主体は、各高速道路株式会社及び地方公共団体の意見と一致している。
 (注2) 区間は、平成15年11月28日に公表した事業評価における評価区間単位を基本とする。
 (ただし、会社及び地方公共団体からの意見によって分割された区間がある)。
 (注3) 未供用のインターチェンジ名は、仮称である。

2 新直轄方式で整備する区間の確定 (図1、表2)

新直轄方式に新たに切り替わる区間は、現在、会社が整備している区間一、二七六kmのうち、今後会社が整備しない区間を基本としました。ただし、整備手法に関する地方公共団体の意見において、「新直轄方式」あるいは「新直轄方式、有料方式のいずれでも可」との回答を得ている区間を対象としました。

この結果、一二三kmが選定されました。

第一回国幹会議にて選定された六九九kmと併せ、延べ八二三km、約三兆円の事業が国と地方の負担による新直轄方式で行われることになりました。

3 更なるコストの削減 (図2)

確実な債務返済などの観点から、平成一五年一二月の政府与党申し合わせにおいて、従来の四兆円のコスト削減に加え、更に二・五兆円のコスト削減を行うこととされました。これを受け、会社と国においてとりまとめたコスト削減策を踏まえ、各区間毎の工事の概算額を変更することとしました。その際、有料道路方式による区間だけでなく、新直轄方式に切り替わった区間についても、同様のコスト削減を行いました。

表2 新直轄方式の区間

路線名	区間	延長 (km)
北海道縦貫自動車道	七飯 ~ 大沼	10
〃	士別 ~ 名寄	24
北海道横断自動車道	足寄 ~ 北見	79
〃	本別 ~ 釧路	65
東北横断自動車道	遠野 ~ 宮守	9
〃	官守 ~ 東和	24
日本海沿岸東北自動車道	荒川 ~ 朝日	20
〃	温海 ~ 鶴岡	26
〃	本庄 ~ 岩城	21
〃	大館 ~ 小坂	14
東北中央自動車道	福島 ~ 米沢	28
〃	米沢 ~ 北沢	9
〃	米沢 ~ 花沢	23
中部横断自動車道	東富沢 ~ 六郷	28
〃	八千代 ~ 佐久南	15
〃	佐久 ~ 佐久	8
近畿自動車道	田辺 ~ 白浜	14
〃	白浜 ~ すさみ	24
〃	尾鷲 ~ 紀伊	21
中国横断自動車道	佐用 ~ 原	19
〃	智頭 ~ 鳥取	24
〃	米子 ~ 米子北	5
〃	尾道 ~ 三つ次	50
〃	二宮 ~ 刀屋木次	61
四国横断自動車道	阿南 ~ 小松島	10
〃	小松島 ~ 徳島東	8
〃	須崎 ~ 新庄	22
〃	宇和 ~ 宇和	16
九州横断自動車道	嘉和 ~ 西	23
東九州自動車道	嘉和 ~ 矢部	23
〃	蒲江 ~ 蒲江	20
〃	蒲江 ~ 北川	26
〃	清武 ~ 北郷	19
〃	北郷 ~ 日南	9
〃	志布志 ~ 末吉	48
合計		822

(注) 表における未供用のインターチェンジ名は、仮称である。
 ※ 第2回国幹会議 (H18.2.7) の議を経て、新直轄方式に切り替わった区間。

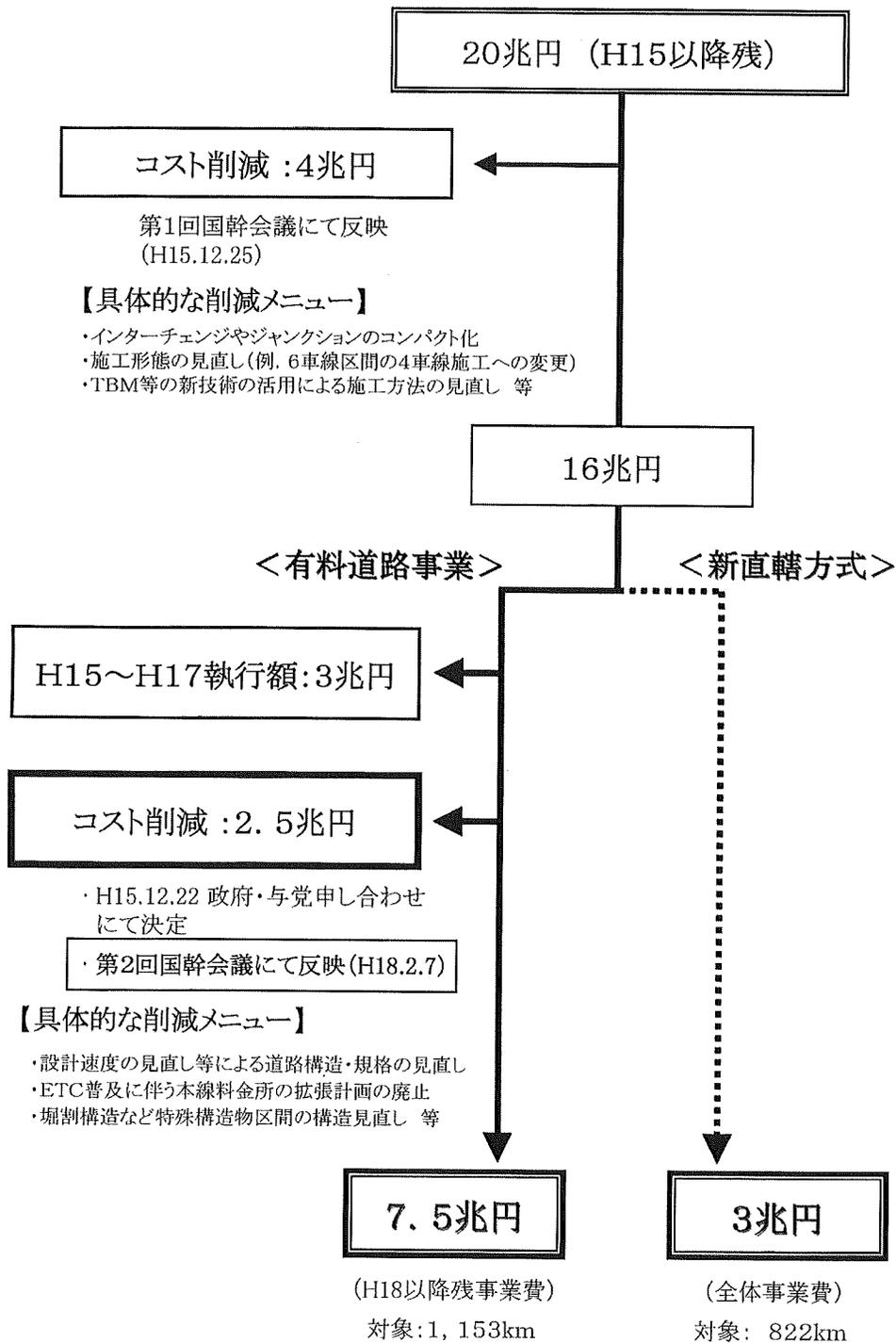


図2 コスト削減と事業費のイメージ

三 報告事項「抜本的見直し区間」
(USM)

平成一五年一二月の政府与党申し合わせにて、

とおりです。

「抜本的見直し区間」として設定された五区間一四三kmについては、文字通り抜本的な見直しを行い、国幹会議に報告しました。具体的には、次の

① 第二名神(三五km)については、三五%を超えるコスト削減(三、八〇〇億円減)を図る一方で、主要な周辺ネットワークの供用後

における交通状況等を見てその着工について

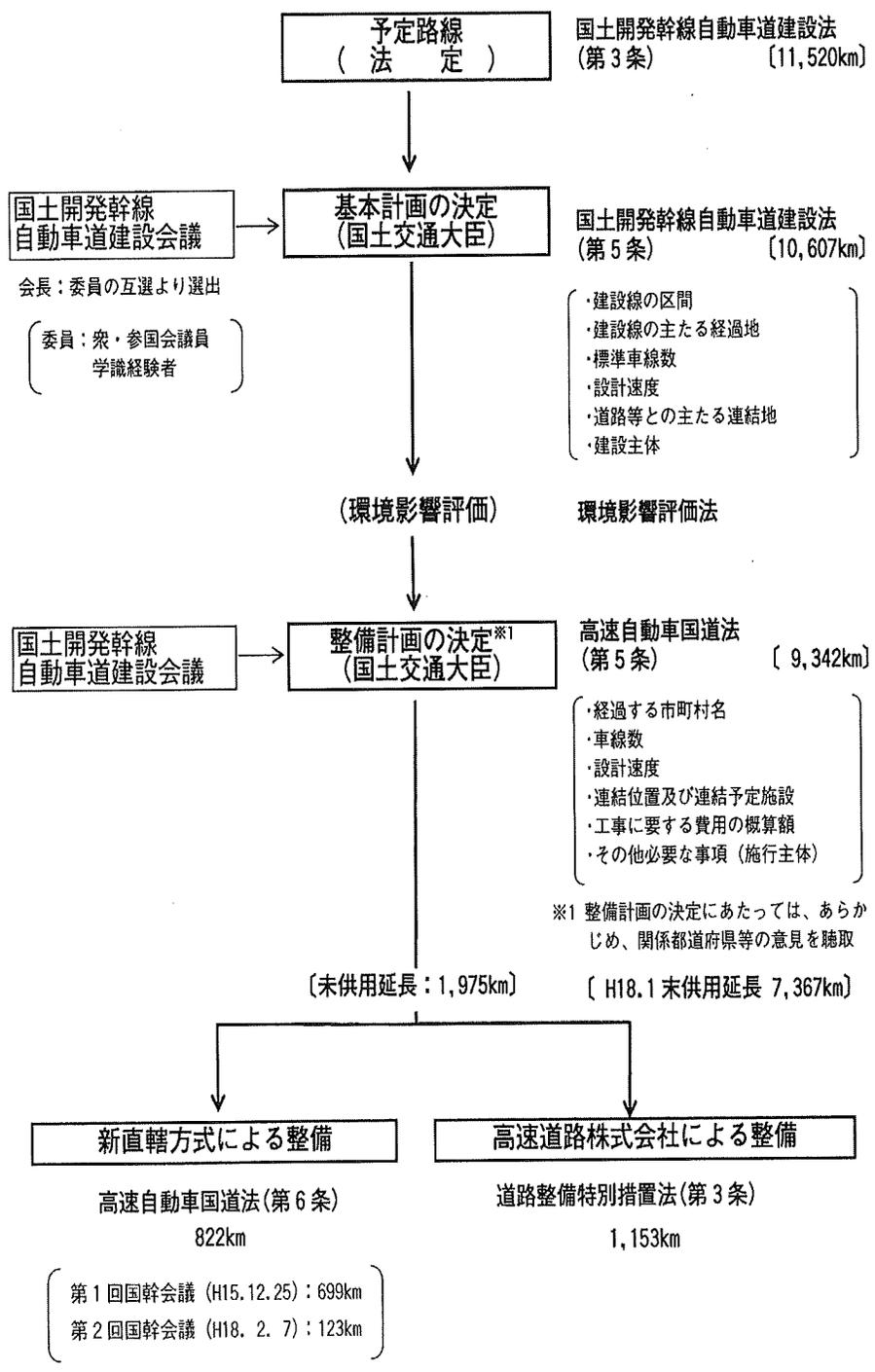


図3 高速自動車国道の整備について

改めて判断する

② 新直轄区間(二〇八km)については、約二割のコスト削減(三五〇億円減)を図るとともに、当面並行する一般道路が隘路となっている以下二区間四〇kmのみに着工し、その他は当面着工しない

- ・北海道縦貫道 士別市南町東く士別市多寄町(一二km)
- ・北海道横断道 陸別町小利別く北見市(二八km)

これらの区間の扱いについては、次回以降の国幹会議に報告することとしています。

四 今後の高速道路整備について

会議において、審議事項、報告事項とも、原案通り了承されました。

今後、これらの結果を踏まえ、三月末までに民営化会社と機構との間で新協定が締結され、会社の自主性を尊重した本格的な高速道路事業が始まります。

これを受け、会社による有料道路方式と国と地方の負担による新直轄方式の二本立てにより、債務の確実な返済を図りつつ、真に必要な高速道路について、着実に整備されることとなります。

道路関係四公団民営化に関するこれまでの経緯

<平成13年>

12月19日 「特殊法人等整理合理化計画」を閣議決定

<平成14年>

6月7日 道路関係四公団民営化推進委員会設置法成立 ※ 第1回 道路関係四公団民営化推進委員会 6月24日開催

12月6日 道路関係四公団民営化推進委員会、総理に意見書を提出

12日 道路関係四公団民営化に関する政府与党申し合わせ

17日 「道路関係四公団、国際拠点空港及び政策金融機関の改革について」を閣議決定

<平成15年>

3月25日 第3回 道路関係四公団民営化に関する政府・与党協議会

(道路関係四公団民営化に関し直ちに取り組む事項について報告)

4月12日 「本州四国連絡橋公団の債務の負担の軽減を図るために平成15年度において緊急に講ずべき特別措置に関する法律」及び「高速自動車国道法及び沖繩振興特別措置法の一部を改正する法律」が成立

12月22日 第5回 道路関係四公団民営化に関する政府・与党協議会

(民営化の基本的枠組みを決定)

・道路の建設・管理・料金徴収等を行う会社と、資産・債務の保有と債務返済を行う機構を設立

・道路公団は3社に分割

・債務を民営化後45年以内に返済し、無料開放

・高速自動車国道の有料残事業費を10.5兆円に縮減、管理コストを3割縮減

・抜本的見直し区間(5区間143km)を設定

・高速自動車国道料金を平均1割程度引き下げ

・会社の自主性を尊重した新規建設(事業中区間の協議制、新規区間の申請主義)

12月25日 第1回 国土開発幹線自動車道建設会議

・27区間699kmを新直轄方式に切り替え

<平成16年>

6月2日 道路関係四公団民営化関係4法案成立、6月9日公布・一部施行

・高速道路株式会社法案

・独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法案

・日本道路公団等の民営化に伴う道路関係法律の整備等に関する法律案

・日本道路公団等民営化関係法施行法案

<平成17年>

5月30日 高速道路株式会社の第1回設立委員会(～第3回9月15日)

6月30日 第1回高速道路株式会社及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構資産評価委員会(～第3回9月12日)

10月1日 高速道路株式会社(6社)と独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構が成立

1日 暫定協定策定

<平成18年>

2月7日 第2回国幹会議

・7区間122kmを新直轄方式に切り替え(計822km)

2月10日 高速道路株式会社が新設又は改築を行うべき高速道路の大臣指定

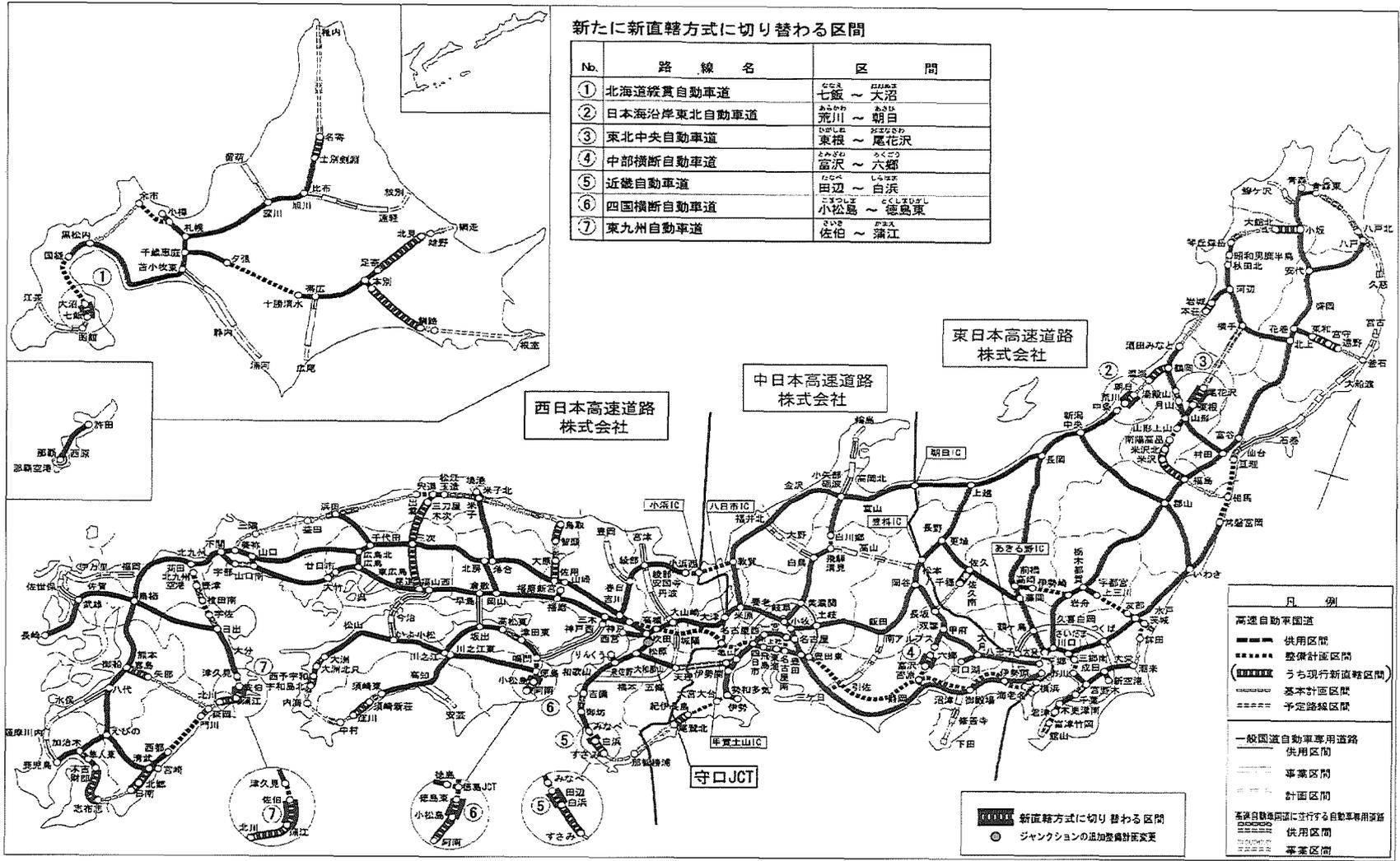


図4 国土開発幹線自動車道計画図（平成18年2月7日）

道路施設のアスベスト対策について

道路局地方道・環境課道路環境調査室 小池 昭広

一 はじめに

昨年、アスベストによる重篤な健康被害が社会問題として大きく取り上げられ、政府の「アスベスト問題への当面の対応」が取りまとめられたことから、道路施設におけるアスベストの使用状況について道路管理者等に調査を依頼したところ、道路に関連する建築物への吹付けアスベスト等の使用、各種のアスベスト含有資材の使用のほか、土木構造物への吹付けアスベスト等の使用事例や、試験的な施工としてアスファルト舗装にアスベストが含有されていた事例が判明いたしました。

この結果を踏まえ、学識経験者・専門家を委員とした「道路施設アスベスト対策検討委員会」が

開催され、道路関連施設におけるアスベストの使用状況、アスベストの分類毎の対応方針、今後の対応のあり方などを「道路施設におけるアスベスト対策について」として取りまとめていただいたところです。

本稿では、道路施設のアスベスト対策として、委員会報告書の概要を紹介いたします。

なお、本稿の記述のうち、委員会報告書の内容について原文を参照しなくてもご理解頂けるように、また紙数の都合もあり、表のアレンジや箇所名の省略をいたしました。委員会の議事要旨と報告書等については、文末に記載する道路局ホームページに公開されておりますので、詳しい内容は、こちらで確認して頂くようお願い致します。

二 報告書の構成

道路施設アスベスト対策検討委員会の報告書は、平成一七年二月に「道路施設におけるアスベスト対策について」として取りまとめられました。

報告書の構成は、冒頭にアスベストについて解説し、本文では最初にアスベスト関係法令として「労働安全衛生法（石綿障害予防規則）」「大気汚染防止法」「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」を概説しています。次に、建築物における吹付けアスベスト等に関する各種政府調査と、それらと整合を図りながら実施した道路関連施設に係る調査との関係について整理しています。調査結果については、「吹付けアスベスト等使用建築物」「吹

付けアスベスト等使用道路構造物」「アスベスト含有資材」「アスベスト含有舗装」に分けて、使用状況と対策状況が報告されています。そして、道路関連施設ごとに飛散防止・ばく露防止の対策・対応方針をまとめ、最後に法令遵守や記録の作成、巡回・点検など道路管理上必要な今後の対応を示しています。

三 道路関連建築物における吹付けアスベスト等の状況

道路関連建築物は、除雪ステーションや管理事務所、高速道路のサービスエリアの棟や料金所などの施設で、国土交通省の各地方整備局等が管理する直轄国道における二、二〇五施設、及び道路公団民営化により発足した各高速道路株式会社等の管理する高速道路における四、〇三三施設について吹付けアスベスト・アスベスト含有吹付けロックウールの使用状況を調査しました。その結果は、表1（平成一七年一二月二〇日現在）のとおりです。

施設の種別・使用部位ごとに対策状況を見ると、サービスエリアのレストラン棟や料金所など多数の方が接する部位についてはすべて除去・封じ込め等の措置が講じられており、今後対策を実施する予定の施設は、ほとんどが電気室や機械室など立ち入りが限定された部位を有するものとな

表1 道路関連建築物における吹付けアスベスト等の状況（施設数）

	直轄国道	高速道路	計
措置済	3	83	86
今後対策を実施	14	59	73
詳細調査中	15	0	15
計	32	142	174

っています。最終的にはすべて除去されますが、それまでの間は、封じ込め・囲い込みの措置が講じられます。

なお、一つの施設に複数の使用部位がある場合には、全ての部位の措置が終了するまで「今後対策を実施」の施設として計上しています。

四 道路関連土木構造物における吹付けアスベスト等の状況

道路関連土木構造物における吹付けアスベ

表2 道路関連土木構造物における吹付けアスベスト等の状況

使用箇所	種類	目的	措置状況
1. 鉄道を跨ぐ人道橋の床版下側	アスベスト含有吹付けロックウール	人道橋に設置されたロードヒーティングの効果を高めるため	鉄道横断部以外は除去完了。 鉄道横断部の除去については、関係機関と工法等の協議中。
2. 地下道天井部	吹付けアスベスト	不明	一時封鎖し除去完了。 交通解放済。
3. ヘッドライトを遮光する目的で設置したトンネルの内側	吹付けアスベスト	防音材として	応急対策実施済。除去工事の工法、交通規制等について関係機関と協議中



写真1 人道橋床版下側

ト・アスベスト含有吹付けロックウールの使用状況については、平成一七年二月二〇日現在、三例が報告され、その概略は、表2のとおりです。大気中のアスベスト濃度を測定したところ、三例とも大気汚染防止法で規定されているアスベストを使用する工場等の敷地境界基準（一〇本/L）を下回っていましたが、除去工事を実施することとされています。

なお、「石綿障害予防規則」「大気汚染防止法」は、屋外に設置されている構造物を対象としてい



写真2 地下道天井（密閉措置作業状況）

ませんが、報告書では、解体・撤去時において、これらの関連規定を準用して措置することとされています。

五 道路関連アスベスト含有資材

道路施設におけるアスベスト含有資材の用途情報については、「既存建築物における石綿使用の事前診断監理指針（社）日本石綿協会」などから製造会社を選定し、ヒアリング調査を実施するなどの情報収集を行いました。



写真3 遮光トンネル全景

その結果、保温材・断熱材・耐火被覆材として飛散性の資材が主に建築物に使用され、トンネル内装化粧板・遮音壁として非飛散性の資材が主に土木構造物に使用されていることが判明しました。これらの用途情報は、報告書及び参考資料に記載されています。

報告書では、道路管理者に対して、用途情報に基づく使用状況の把握・記録・状態の監視・計画的な除去を促すこととされています。

六 アスベスト含有舗装

アスベスト含有舗装については、道路管理担当職員やOB、業界関係者へのヒアリングなどから、昭和四〇〜五五年頃に、アスファルトの耐摩耗性

表 3

含有位置	表層のみ	表層以外のみ	表層と表層以外	調査時は無	計
箇所単位	2	10	2	8	22
路線単位	2	6	2	7	17

の向上等を目的として試験的、または限定的に施工されていたことが判明しました。

工事記録から、全国一七路線二二カ所での施工が確認され、残存状況を確認するために全箇所での補修履歴の調査と採取したコアの分析が行われました。その概略は、表3のとおりです。

表層に含有が確認されたカ所では大気中のアスベスト濃度を測定し、全ての箇所において大気汚染防止法で規定されているアスベストを使用する工場等の敷地境界基準（一〇本/L）を下回っていることが確認されましたが、今後の劣化等による飛散を予防するためオーバーレイ舗装による封じ込めが実施され、平成一七年一月二七日現在ですべて措置済みとなっています。

六 おわりに

アスベスト問題につきましては、関係法令を遵守し政府全体の対応と整合を図りつつ、安全・安心な対策を実施する必要があります。道路局においては委員会の報告書を受けて、道路管理者のアスベスト対策の推進を促すため、「道路施設におけるアスベストの取り扱いについて（平成一八年一月一二日道路局長通知）」を発出したところであります。各道路管理者におかれましては、使用状況の把握、飛散防止・ばく露防止策の推進、巡回・点検等の体制の整備、情報の共有などに一層努めて

頂きますよう、お願い致します。

また、除去工事等の実施にあたって、交通規制等が必要となる場合には、道路利用者及び関係機関にご迷惑をおかけすることになりますが、ご理解とご協力をお願いする次第です。

国土交通省道路局ホームページ

<http://www.mlit.go.jp/road/>

TOP ↓ 道路IR ↓ 審議会・委員会 ↓ 道路施設アスベスト対策検討委員会

ハイウェイカードの利用終了について

三月一日よりETCへの付替え及び払戻しが始まりまして

道路局有料道路課 栗原 靖幸

一 はじめに

ハイウェイカードについては、社会のキャッシュレス化や利用者ニーズに応えるため、昭和六二年一二月から導入された。その後、小口利用者への割引制度を拡充すべきとの多くの声を受け、平成七年四月より、八、〇〇〇円のプレミアの付いた五〇、〇〇〇円のハイウェイカードが導入された。

しかしながら、その五〇、〇〇〇円券の偽造が平成一一年頃から発見されるようになり、道路関係四公団（当時、以下同じ。）においては、諸々の対策を講じてきたものの、その使用・流通が後を絶たない状況であるとともに、東／中／西日本高速道路株式会社（旧日本道路公団、以下「三会社」

という。）だけで、約三五〇億円を超える多大な被害が発生する見込みであり、深刻な社会問題化したことなどから、五〇、〇〇〇円券及び三〇、〇〇〇円券の高額ハイウェイカードは平成一六年三月をもって廃止され、今般一〇、〇〇〇円以下の全てのハイウェイカードの利用終了に至った。

各高速道路株式会社（以下「各会社」という。）においては、ETCを活用した多様で弾力的な割引を実施しているところであり、本稿では、ハイウェイカードの導入から、今般の全廃に至るまでの経緯とともに、各割引などについて紹介する。

二 ハイウェイカードの導入について

ハイウェイカードは、高速道路の利用にあたって、大口の多頻度利用者においては、「別納割引」

（当時）があつたのに対し、一般ユーザーである小口の多頻度利用者に対する割引については、主に一般有料道路における回数券割引しかなかったことから、一般ユーザーに対するサービスの向上及び利用の定着を図るとともに、社会のキャッシュレス化に應えるものとして、昭和六二年から導入された。

当初は、常磐自動車道において、券種は一、〇〇〇円券、三、〇〇〇円券、五、〇〇〇円券、一〇、〇〇〇円券（五〇〇〇円のプレミア）及び三〇、〇〇〇円券（二、五〇〇円のプレミア）が導入された。その後、順次拡大され、平成二年四月には高速道路全路線にハイウェイカードの導入が完了した。また、平成元年三月より阪神高速道路で、平成元年一月より本州四国連絡道路で、さらに

平成二年四月より首都高速道路で使用可能となった。

しかしながら、依然として、一般ユーザーである小口の多頻度利用者に対する料金割引については、大口の多頻度利用者 비해、必ずしも十分とは言えず、高額・高割引率のハイウェイカードの導入を求める利用者の声が多く、このような要望に対して、他の割引制度との均衡に配慮しつつ検討をした結果、平成七年四月より、八、〇〇〇円のプレミアを付加した五〇、〇〇〇円券のハイウェイカードの発売を開始した。

三 偽造ハイウェイカードの発見と対応

五〇、〇〇〇円券のハイウェイカードは、一般ユーザーである小口の多頻度利用者に対する割引制度として、利用者サービスの向上が図られ、広く浸透し利用されていたが、平成一年五月に初めてその偽造券が発見された。

道路関係四公団においては、この事態を受け、ただちにポスター及びホームページで注意喚起をするとともに、警察への届出、チケット商組合への情報提供を行った。また、ハイウェイカード機器に偽造券の利用を防ぐ機能を追加し、さらに、偽造防止のために、平成一年八月に、五〇、〇〇〇円券の新型ハイウェイカード（ホログラム・透かし印刷付き）を発売した（同年一〇月に一〇、

〇〇〇円券、同年一月に三〇、〇〇〇円券も新型で販売開始）。

しかしながら、偽造対策として導入した新型ハイウェイカードにより、一時は沈静化したようにも見たが、平成一二年一二月において、新型ハイウェイカードの偽造券が新たに発見された。

これを受け、平成一三年四月には、旧型のハイウェイカードの利用を停止し、新型のハイウェイカードに切り替えを行った。

また、阪神高速道路公団（当時）においては、その抜本的な対策として、平成一三年八月をもって、五〇、〇〇〇円券のハイウェイカードの販売を停止した。

一方、日本道路公団（当時、以下同じ。）においては、チェックシステムの構築や更なる高セキュリティハイウェイカードの検討など有効性が高いと考えられる偽造対策を進めていたことやETCが平成一二年四月に千葉地区において、初めて試行運用が開始されたばかりで、全国展開がされていない状況の中で、ハイウェイカードの代替施策を講じないまま、販売を停止することは、膨大な販売量や利用者数からも余りに社会的な影響が大き過ぎることから販売停止には至らなかった。また、被害については、平成一三年一〇月に、ハイウェイカード機器が盗難にあうという事件まで発生した。

四 ETCの全国展開及びETC前払割引の導入について

ETC路側機の整備については、平成一二年四月から日本道路公団の千葉地区及び首都高速道路の一部の五四カ所の料金所でETCの試行運用が開始され、同年六月には沖縄地区で、また同年一二月からは阪神高速道路の一部料金所でも実施された。

この結果を受けて、平成一三年三月より全国六三料金所（千葉地区、沖縄地区、首都高速道路の一部料金所）を皮切りに、ETCの一般運用がスタートした。

その後、ETCが利用可能な料金所を急ピッチで増加させ、平成一六年三月には道路関係四公団の全料金所約一、三〇〇カ所のうち、一、二一七カ所の料金所で利用が可能となった。

ETCの活用は、利用者の様々なニーズや利用実態、地域の事情等にきめ細かく対応するとともに、環境問題や渋滞など一般道路等の課題の解決や高速道路の有効活用等を図るための料金制度のきめ細かい運用を実現するためには、必要不可欠であり、平成一二年一二月の道路審議会（当時）の答申においては、「導入段階で講じた施策や民間における取り組みにより、ETCの普及率は相当程度高まっていることが期待されるものの、相対的に有利な現行割引制度の利用者をはじめ一部

の利用者は、なおETCに転換しないことも予想されることから、ETCの前納型割引により、ハイウェイカード、回数券の機能をETCに集約することが可能となること等も踏まえつつ、現行割引制度について、負担の公平の観点も考慮し、割引率を含めその見直しの検討を行うことが望ましい。」とされ、さらに、平成一四年八月の社会資本整備審議会の間答申において、「ロードプライシングの実施による交通需要の調整、均一料金制を採用している有料道路における短区間割引の導入、有料道路間の乗り継ぎ割引等、ETCを活用した多様な料金施策を展開し、有料道路利用者へのきめ細かなサービスを推進しなければならぬ。また、ETC普及促進策を合わせて実施するとともに、偽造が社会問題化しているハイウェイカードや回数券を廃止し、割引策をETCによるものに早期に集約すべきである。」とされた。

ETCについては、道路の利用者にとって大変便利で快適なノンストップ走行を可能にするばかりでなく、渋滞の緩和やCO₂削減による環境改善等に効果があり、料金収受にかかると一層のコスト削減、さらには、利用履歴等の把握により多様で弾力的な料金設定に活用できるなど、単にETCを利用する人のみならず、ETCを利用しない人も含めた国民全体に大きなメリットがあるものであり、その普及スピードを高めるためにも、ETC

利用者の割引制度の充実が喫緊の課題であった。こうした背景の中、平成一四年七月より、利用者のサービス向上を推進するとともに、その普及促進を図るものとして、ETCを活用した初めての割引制度となる「ETC前払割引」が導入された。これは、五〇、〇〇〇円券及び一〇、〇〇〇円券のハイウェイカードと同等の割引率を確保したものである。

五 高額券のハイウェイカードの廃止について

以上のように、割引施策のETCへの集約が求められる中、偽造ハイウェイカードについては、道路関係四公団において、諸々の対策を講じてきたものの、依然としてその新たな使用・流通が後を絶たず、道路関係四公団のみならず、一般の利用者が偽造ハイウェイカードを買わされてしまうケースも後を絶たない状況にあることや偽造団の一部が逮捕されるなど社会問題化した。このような状況を鑑み、平成一四年一月二二日、国土交通大臣より高額ハイウェイカード（五〇、〇〇〇円、三〇、〇〇〇円券）の廃止の指示があった。

道路関係四公団においては、当該指示を踏まえ、翌平成一五年一月二二日に、当該ハイウェイカードについて同年二月二八日をもって販売を終了

し、平成一六年三月一日から利用を停止することを決定した。

一〇、〇〇〇円以下のハイウェイカードについては、その偽造が発見されていないこと、クレジットカードを持たない方もいることや二輪車ETCが未整備であることなどから、引き続き利用できるものとした。

六 ETCを活用した割引の導入について

道路関係四公団においては国と連携しつつ、前述の審議会答申でも提言されているとおり、割引策をETCによるものに早期に集約すべく、料金所へのETCレーン設置や普及促進策を打ち出すなどその普及に全力を挙げて取組み、ETCを利用しやすい環境整備を行った。

こうした中、平成一五年一月二二日政府・与党申し合わせ「道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて」において、有料道路の料金については、民営化までにETCの活用等による弾力的な料金の導入と高速自動車国道における料金の平均一割程度引下げを実施するよう取り決めがなされた。

これを受けて、高速自動車国道の料金については、民営化に向けたコスト削減の成果を幅広く利用者をはじめ国民に還元するものとして、ETCを活用した割引制度により、平均一割以上の引下

表1 有料道路別の主な割引制度の実施状況

		東・中・西日本高速道路株式会社		首都高速道路株式会社	阪神高速道路株式会社	本州四国高速道路株式会社
		高速自動車国道	その他			
頻度割引	一般向け	マイレージ割引 (平成17年4月1日～)	マイレージ割引 (平成17年4月1日～)	多頻度割引 (平成17年10月1日～)	マイレージ割引 (平成17年10月1日～)	マイレージ割引 (平成17年6月1日～)
	業務向け	大口・多頻度割引 (平成17年4月1日～)	大口・多頻度割引 (京葉・アクア) (平成17年4月1日～)	多頻度割引 (平成17年10月1日～)	多頻度割引 (平成17年10月1日～)	大口・多頻度割引 (平成17年4月1日～)
時間帯割引等		深夜割引 (平成16年11月1日～) ・午前0時～午前4時 :30%割引 早朝夜間割引 (平成17年1月11日～) ・午後10時～翌朝6時 :50%割引 通勤割引 (平成17年1月11日～) ・午前6時～午前9時 ・午後5時～午後8時 :50%割引	—	夜間割引 (平成17年10月1日～) ・午後10時～午前6時 :20%割引 平日オフピーク割引 (平成17年10月1日～) ・午前11時～午後3時 ・午後6時～午後10時 :10%割引 休日割引 (平成17年10月1日～) ・日曜・祝日 :全日20%割引	夜間割引 (平成17年10月1日～) ・午後7時～午前7時 :10%割引※ 平日オフピーク割引 (平成17年10月1日～) ・午前11時～午後4時 :10%割引 休日割引 (平成17年10月1日～) ・土曜・日曜・祝日 :全日20%割引※ ※阪神西線は半分の割引率	—
キャンペーン		○マイレージポイント2倍 キャンペーン(17年度中) ○マイレージポイント3倍 キャンペーン (平成17年1月～3月の 土曜・日曜・祝日) ○新規申し込み600ポイント プレゼントキャンペーン	○マイレージポイント2倍 キャンペーン(17年度中) ○マイレージポイント3倍 キャンペーン (平成17年1月～3月の 土曜・日曜・祝日) ○新規申し込み600ポイント プレゼントキャンペーン	平日オンピーク時間帯 3%割引キャンペーン(17 年度中)	平日オンピーク時間帯 3%割引キャンペーン(17 年度中)	—

げをすることとし、平成二六年一月一日から実施した「深夜割引」(〇〇四時に利用した場合に三割引)を皮切りに、各種割引メニューを実施している。

また、首都高速道路や阪神高速道路などにおいても、ETCを活用した曜日別時間帯別割引などを実施している(各会社の割引メニューは表1参照)。

一方、当該割引施策は、ETC車を対象とした内容となっているため、クレジットカードを持たない方や二輪車など全ての利用者がETCを利用することができるよう、必要な方策の検討を進めることが重要となった。

このようなことを踏まえ、各会社においては、クレジットカードを持たない方でも、一定額の保証金を事前に支払いしただくことで通行できるETCパーソナルカードを共同で発行する(平成一七年一月二十九日より随時受付)などの取組みを実施している。

七 ハイウェイカードの全廃並びにETCへの付替え及び払戻しについて

ハイウェイカードについては、支払い手段の多様化の一環としてキャッシュレス化を進めるとともに、サービスの向上や支払いの効率化など多大な貢献を果たしてきたところであるが、そ

の偽造の総被害額が、三会社だけで、約三五〇億円を超える多大な被害が発生する見込みであり、また、一〇、〇〇〇円券以下のハイウェイカードについては、セキュリティの強化以降、偽造被害は出ていないものの、料金所で使用できないハイウェイカードを鑑定した結果、偽造券である場合やコンビニエンスストアにおける偽造券によるすり替え詐欺事件の発生など偽造行為が後を経たない状況にあったことなどから、抜本的に対応する必要があった。

このため、道路関係四公団においては、偽造の防止とETCへの集約を進めるために、平成一九年九月一五日二四時をもって、一〇、〇〇〇円以下全てのハイウェイカードの販売を終了し、平成一八年四月一日〇時をもって、再発行を含む全てのハイウェイカードの使用を停止することを決めた。

全廃に伴い、平成一八年三月一日から、ハイウェイカードの残数の払戻しを以下の要領に従い、郵送受付または窓口受付により開始した（詳細は各会社ホームページを参照）。

◆ハイウェイカードの払戻し要領

1 ハイカルの取扱いについて

(1) ETCへの付替え

ハイウェイカードの残数のETCへの付替え

は、その残数を「ハイカ・前払」残高管理サービスの前払金（残高）に付け替えて、高速道路等をETCで通行された料金の支払いに充てることができるもの。

ETCへの付替えに際しては、「ハイカ・前払」残高管理サービスへの事前のユーザー登録が必要となる。既にETC前払割引サービスに登録されている場合は、同一のユーザーID及びパスワードで「ハイカ・前払」残高管理サービスを利用できるので、新たな「ハイカ・前払」残高管理サービス登録の必要はない。

(2) 払戻し

ハイウェイカードの残数を左記の計算式により精算した上で払い戻す。

○払戻し金額計算式（円未満の端数は切り上げ）
払戻し金額＝

ハイカルの残数×（販売価額÷券面金額）

※ 再発行ハイカについては、再発行前の元ハイカルの販売価額及び券面金額により計算。

2 受付の方法について

① ハイウェイカードは、所定の事項を記入した「ハイウェイカード残数ETC付替申込書」

または「ハイウェイカード払戻申込書」を同封し、「書留郵便」にて、「二二二―八七九〇

港北郵便局私書箱四〇号 ハイウェイカード共同受付センター」宛て郵送。

料金所及びサービスエリア・パーキングエリアのインフォメーションに備え付けの専用封筒（料金受取人払）を利用する（専用封筒の郵送も可能）。

各申込書は、六社のホームページからダウンロードでき、表2の窓口受付場所でも用意している。

② 平成一八年三月一日（水）から平成一九年二月二十八日（水）までの期間内に取扱窓口で受け付けられた「書留郵便」により送られた申込について、受け付ける。

③ 払戻しに際しては、原則として銀行、信用金庫、農協等の金融機関への振込となるが、申込から振込までは三週間程度（申込が集中した場合は、一カ月程度）かかる（振込手数料は六会社で負担）。

郵送受付の他にも、表2の窓口でも受付を行う。

八 おわりに

これまで述べたとおり、ハイウェイカードについては、支払い手段の多様化の一環としてキャッシュレス化を進めるとともに、サービスタイムの向上や支払いの効率化など多大な貢献を果たしてきたものであるが、その偽造が社会問題化したこ

表2 各会社の窓口受付一覧

受付場所		受付期間	受付時間
東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株)及び西日本高速道路(株)	料金所事務室	平成18年3月1日(水)～ ※無休	平成18年5月31日(水)までは9:00～19:00。 平成18年6月1日(木)以降は9:00～18:00。
	支社・管理局	平成18年3月1日(水)～ ※土曜日、日曜日、祝日及び年末年始期間(12月29日～1月3日)を除く。	9:00～18:00
首都高速道路(株)	西東京管理局 東東京管理局 神奈川管理局	平成18年3月1日(水)～ ※土曜日、日曜日、祝日及び年末年始期間(12月29日～1月3日)を除く。 ※3月中は、金額の如何にかかわらず、振込のみの対応。	9:30～18:00
阪神高速道路(株)	大阪管理部 神戸管理部	平成18年3月1日(水)～ ※土曜日、日曜日、祝日及び年末年始期間(12月29日～1月3日)を除く。 ※3月中は、金額の如何にかかわらず、振込のみの対応。	9:30～18:00
	(社)阪神有料道路サービス協会		9:30～17:00
本州四国連絡高速道路(株)	料金所事務室	平成18年3月1日(水)～ ※無休 ※3月中は、金額の如何にかかわらず、振込のみの対応。	平成18年5月31日(水)までは9:00～19:00。 平成18年6月1日(木)以降は9:00～17:00。

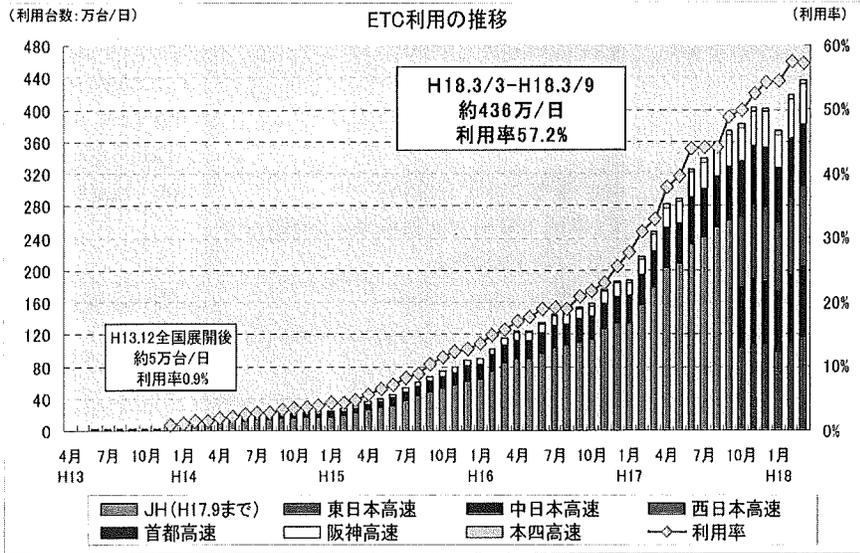
とへの抜本的な対策とともに、ETCへの集約を図ることなどから、今般の全廃に至ったところである。

このため、よりETCを利用しやすい環境の整備を行う必要がある、各会社等と連携して、その普及に全力を挙げて取り組んでいるところである。

各会社においても普及促進策が実施され、これらの結果、現在では有料道路の利用者のうち、五〇%を超える方がETCを利用するまでになっている(次頁図参照)。

今後においても、利用者の利便の観点から、きめ細やかな料金設定を行うことが重要であり、会社による民間の経営センスを活かした更なる多様で弾力的な料金設定が行われるものと期待しているところである。

(平成18年3月9日現在)



ETC利用率(平成18年3月3日-平成18年3月9日平均)

	東日本高速	中日本高速	西日本高速	首都高速	阪神高速	本四高速	全 国
ETC利用台数	約 1,163,400 台/日	約 892,000 台/日	約 983,600 台/日	約 778,200 台/日	約 493,700 台/日	約 50,800 台/日	約 4,361,700 台/日
(通行総台数)	約 2,130,400 台/日	約 1,496,000 台/日	約 1,866,400 台/日	約 1,181,600 台/日	約 864,800 台/日	約 89,500 台/日	約 7,828,700 台/日
ETC利用率(%)	54.6%	59.6%	52.7%	65.9%	57.1%	56.7%	57.2%

(平成18年3月10日現在)

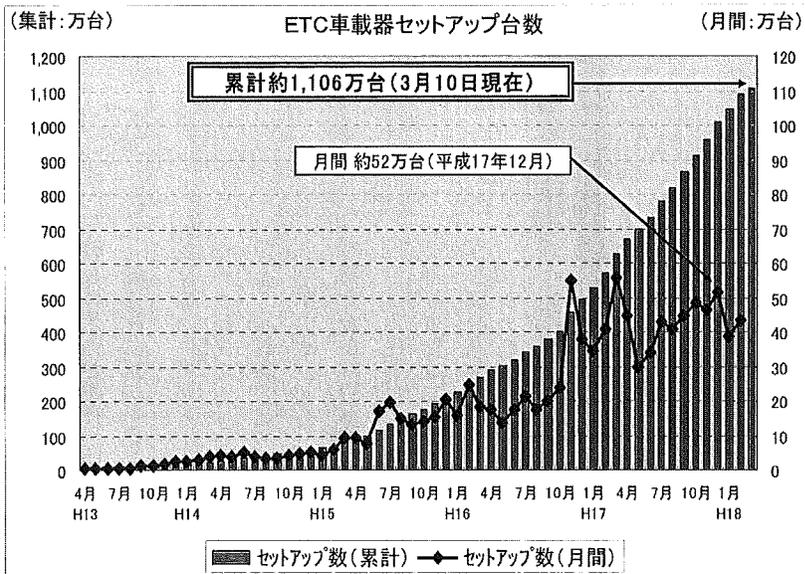


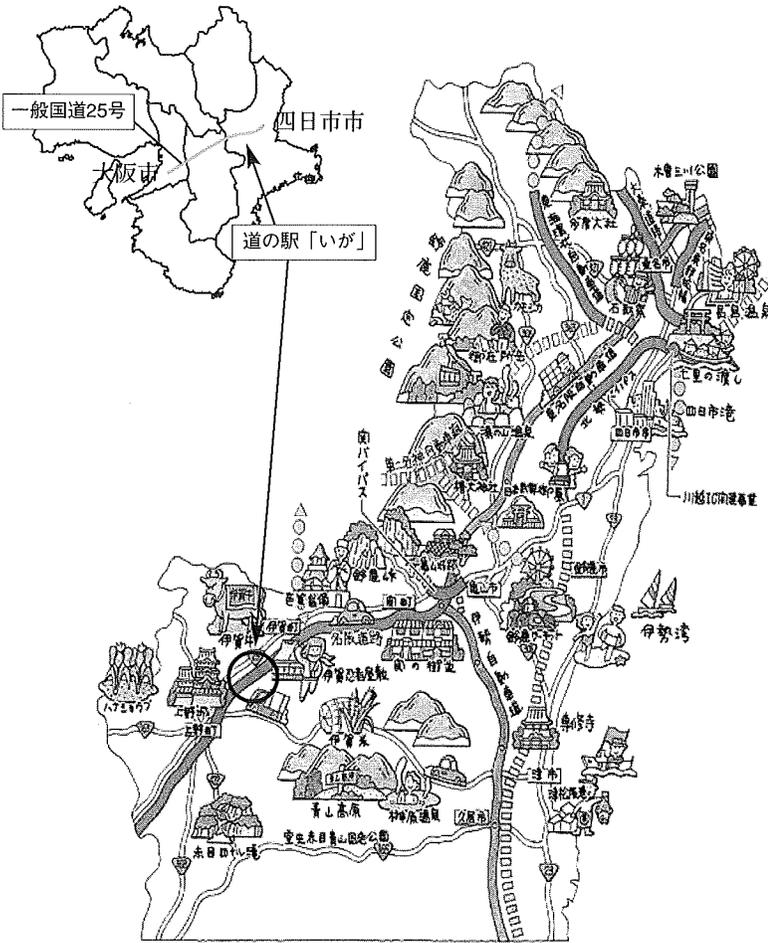
図 ETC利用率の状況及びETC車載器セットアップ台数

II 道の駅「いが」

今回、連結の事例として紹介する道の駅「いが」は、三重県四日市市と大阪府大阪市を結ぶ一般国道二五号（通称「名阪国道」と呼ばれています。）の三重県伊賀市柘植町内の下り側にあります（図

1）。

一般国道二五号は、中部地方整備局管内においては昭和四〇年一月一六日に亀山市太岡寺地先から上野市治田地先までの約四一・六kmが自動車専用道路として指定され、三重県亀山市と奈良県天理市でそれぞれ東名阪・西名阪自動車道と結ん



© 水谷印刷 2002

図1 道の駅「いが」位置図

で主要幹線の役割を果たしています（交通量 五二、四九七台／日 平日 伊賀市）。

伊賀市は中京・阪神圏のちょうど中間にあたり、道路利用者の休憩ポイントとして欠かすことのできない位置にあります。

道の駅「いが」の前身は、路側駐車場の区域内に伊賀市が占有していた休憩施設ですが、築三五年を経過して老朽化が進んだ上、利用者の増加等で駐車スペースの確保が困難になり、駐車場の拡大等について利用者等から改善要望が多く寄せられていたため、道の駅制度を活用した形へ大きく変更し整備を行いました。つまり、自動車駐車場と休憩・地域振興施設とを道路区域で区分して連結する形態に変え、駐車エリアを拡大したことにより、抜本的なりフレッシュ整備を図ったものです。

伊賀市は、一〇月一日の道路法改正により導入された「連結制度」を活用して、中部地方整備局長あてに平成一七年一〇月一四日に道路法第四八条の五の規定に基づく連結許可の申請を行い、中部地方整備局長は平成一七年二月八日に連結を許可しています。

III 施設の概要

道の駅「いが」は平成一七年八月一〇日に三重県で一五番目の道の駅として登録され、誕生しま

した（写真1）。

道の駅「いが」の施設の平面レイアウトと事業区分は、図2のとおりです。

施設の整備については、伊賀市が休憩・地域振興施設として特産品販売場、レストランを整備し、道路管理者が駐車場、情報提供施設及び屋外トイレ



写真1 道の駅「いが」全景

レ等の整備を行っています。

具体的な整備内容としては、道路管理者が自動車駐車場を拡張（小型四〇台、大型三七台↓小型七八台、大型六六台、身障者二台）するとともに、伊賀市が新たに休憩・地域振興施設を道路区域外の隣接地に設置することとし、建物は従来の床面

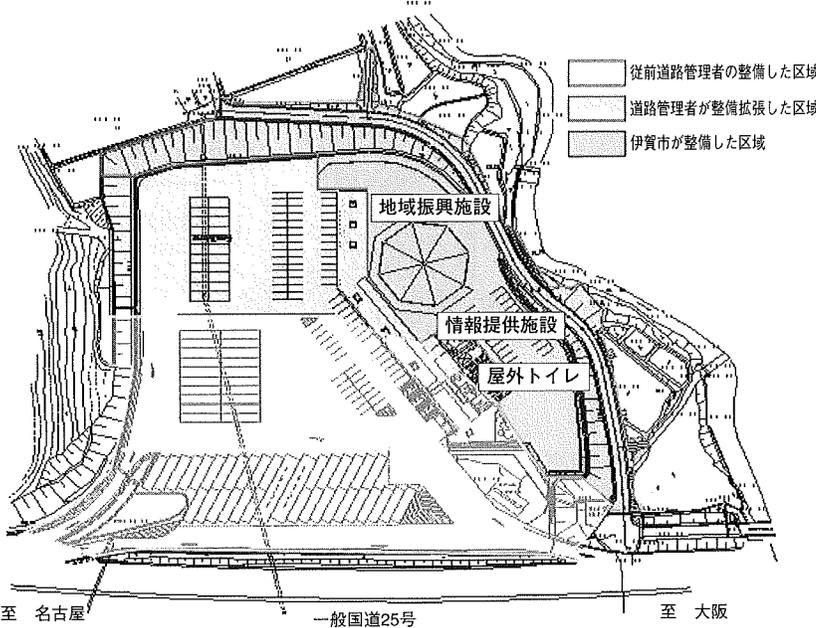


図2 事業区分図

積とほぼ同等の六七九㎡の面積で再整備を行ったものです。

また、屋外トイレは、従来の設置数から身障者向けも含めて増加させたほか、休憩室を新たに設け、そこに情報提供施設を新たに用意することで休憩機能と情報発信機能の充実と向上を図っています。

伊賀市は伊賀忍者の里として有名な地であり、忍者関連のグッズや伊賀米、伊賀牛等が特産品として売られています。道の駅「いが」は、二四時間営業で特産品等の販売を行って地域振興、交流の拠点となる一方で、通行規制や事故等の道路情報を利用者に迅速に提供し、休憩できる場として役立っています。また、連結する道路が自動車専用道路であることから、交通障害等が生じた際には、道路利用者の休憩場所や食事施設が限られることや、インターチェンジを介してしか一般道路の出入りができないことから、道の駅は道路利用者にとって大切な施設として大いにその役割が期待されています。

四 連結許可リンク

道の駅「いが」は、「自動車専用道路の通行者の利便に供するための休憩所又は利用者のうち相当数の者が当該自動車専用道路を通行すると見込まれる商業施設」として、連結が許可されています。



写真2 連結施設と連結部

す。

連結対象地は、建物を含めて一、八一六㎡の敷地が該当し、施設のみが自動車専用道路に連結する形態で、利用者が施設を介して他の一般道路に出入りできない「閉鎖型」の形態です（写真2、図3）。

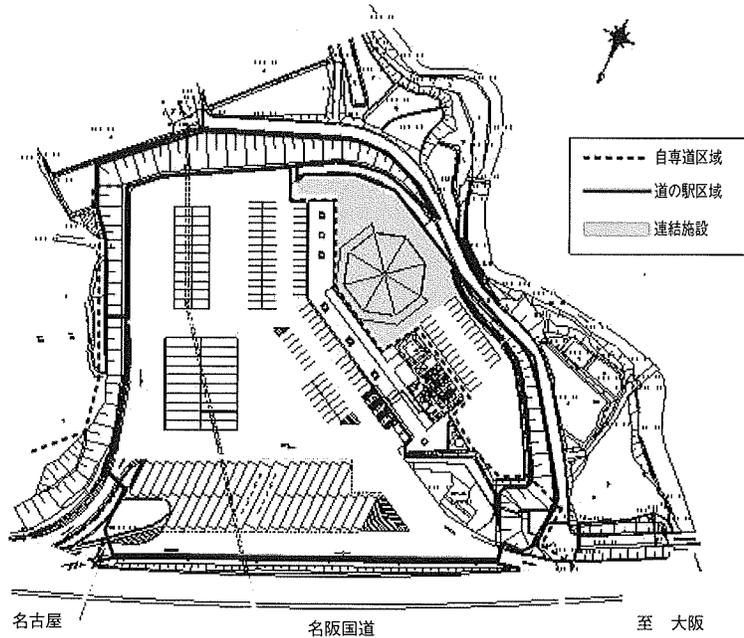


図3 連結範囲図

また、整備形態や管理運営方法等は道の駅登録の過程で決められており、連結の許可基準である道路法第四八条の五第二項第二号の「政令で定める連結位置に関する基準及び国土交通省令で定める施設の構造に関する技術的基準に適合すること」とした規定については、既存の休憩所等の敷

地を活用して再整備した形態のため、道路管理上支障がないものと判断し、これらの基準を満たしているものとして許可しました。

なお、連結によって道路法第四八条の七の規定に基づき連結料の徴収が必要が生じ、道路法施行令第十九条の一七第一項の規定で次のとおり、額の基準が定められています。

イ 自動車専用道路と連結する利便施設の土地の自動車専用道路に連結しないものとした場合の当該土地の地代の差額

ロ 利便施設が自動車専用道路に連結することにより追加的に生じた自動車専用道路の管理費

イは、連結の許可を受けることで道路隣接地の土地利用価値が上昇することに着目して、地代上昇分の差額相当を連結料として徴収するものです。

ロは、連結による維持管理コストの増加分を連結者に負担させようとするもので、連結部の清掃、除雪費用や照明灯の電気料等が相当します。

連結料の算定については、表1に計算式を示しました。

前記のイについては、連結しようとする道路隣接地に対して不動産鑑定評価を行い、自動車専用道路との連結の有無によりその地代を比較し、その差額を基準としました。

地代は、道路法施行規則第四条の二三の七により、「近傍類似の土地の時価に期待利回りを乗じて得た額」として不動産鑑定評価に用いたものを適用しています。

なお、「連結により追加的に必要を生じた自動車専用道路の管理に要する費用」については、今回の場合、道の駅の管理区分により道路管理者側に費用負担が発生しないので、連結料への加算は

表1 連結料の算定

連結料（道路法施行令第19条の17）

$$[\text{算定式}] \quad 1 \text{ 年間当たりの連結料} = A \times (B + C \times 1/2) + D$$

- A：（連結した後の利便施設等の敷地の1㎡当たりの純地代－連結がないとした場合の利便施設等の敷地1㎡当たりの純地代）×1/2
- B：利便施設等の敷地面積（自動車専用道路と連絡する駐車場地を除く）
- C：自動車専用道路と連絡する駐車場の敷地面積
- D：連結したことにより増加する管理費用額



写真3 バリアフリーでつながる連結施設



写真4 情報提供施設・休憩所

行っておりません。

連結許可期間は一〇年間で、許可後五年を経過した時点で連結料の見直しを行います。

五 その他の手続き等について

道の駅「いが」の整備に伴う自動車専用道路への連結においては、連結申請と同様に道路法第一

八条の規定に基づく道路区域の変更、道路法第四八条の二の規定に基づく自動車専用道路の指定範囲の変更、道の駅の登録、建築許可等種々の行政手続きが行われています。その過程での関係機関での調整は多岐に及びましたが、連結制度をうまく活用するためには、こうした調整が不可欠のものとなっています。



写真5 24時間使用できる変わる屋外トイレ

(参考資料)

高速自動車国道又は自動車専用道路に連結する施設の許可の取扱いについて

平成一七年一〇月一八日国道路利第二四号

国土交通省道路局長から

各地方整備局長

北海道開発局長

沖縄総合事務局長

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構理事長

あて通知

徴収に関する規定、連結位置に関する基準及び連結許可対象施設の構造に関する技術的基準等が規定されたものであることから、自動車専用道路における連結の許可に関する新たな手続きが必要となる。

このため、高速道路における連結の許可の取扱いの整合を図る必要があることから、連結の許可に当たっては、下記の事項に留意するとともに、今般の関係法令の改正の内容及びこれまでの高速自動車国道における取扱いを踏まえ、別添のとおり「連結許可に係る取扱い方針」を定めたので、連結の許可に関する事務の参考とし適切に運用されたい。

六 供用後のいま

道の駅「いが」は平成一七年二月一〇日にオープンし、日々多くの利用者が賑わっています。また、長距離トリップのトラック運転者には、食事、休憩の場所として二四時間活用でき、安全運転に寄与する施設として喜ばれています。さらに「道の駅」の特色である地域特産物の販売やイベント開催等地域情報発信の場としても活動を始めたところです。

連結により生まれた交流の機会をこれからいかに活用していくか、地域の活躍が期待されます。

平成一七年一〇月一日に施行された「日本道路公団等の民営化に伴う道路関係法律の整備等に関する法律」(平成一六年法律第一〇一号)等により、道路法、高速自動車国道法等の一部が改正され、道路管理者の許可を受けて高速自動車国道又は自動車専用道路(以下「高速道路」という。)に連結することができる施設(以下「連結許可対象施設」という。)に関する規定等が整備された。

これにより、高速道路への連結に関する規定の整合が図られたところであるが、道路法、道路法施行令及び道路法施行規則においては、今般の改正により、新たに自動車専用道路に係る連結料の

記

1 連結許可対象施設について

連結とは、高速道路が物理的に、直接に、特定の施設と結びついていることをいい、他の施設を介して結びついていても連結にはあたらないものであること。

(1) 道路法第四八条の四第二号及び高速自動車国道法第一一条第二号関係

道路法第四八条の四第二号及び高速自動車国道法第一一条第二号は、それぞれ同号に規定された各施設(以下「利便施設等」という。)そ

のものが高速道路に直接連結する場合を想定しているものであり、高速道路の道路管理者が、加減速のための道路及び駐車場を整備し、当該駐車場に「利便施設等」を連結させることが考えられることから連結許可対象施設としたものであること。

(2) 道路法第四八条の四第三号及び高速自動車

国道法第一条第三号関係

道路法第四八条の四第三号及び高速自動車国道法第一条第三号は、上記(1)の「利便施設等」と高速道路とを連絡する通路その他の施設（以下「通路等」という。）を連結許可対象施設として規定したものであり、「利便施設等」を設置しようとする者が、高速道路と接続する通路又は高速道路の道路管理者が整備する加減速のための道路と接続する駐車場等を含めて整備し、これらを連結することが考えられることから連結許可対象施設としたものであること。

2 連結の許可について

(1) 連結許可を受けた施設の構造の変更について

連結許可を受けた「利便施設等」又は「通路等」の構造を変更（国土交通省令で定める軽微な変更を除く。）する場合には、道路法第四八条の五第三項及び高速自動車国道法第一条の

二第五項に基づき、あらかじめ許可を受けなければならぬこととされていることから、「利便施設等」を変更する場合（許可を受けた者と異なる者が施設を追加する場合を含む。なお、この場合における変更の許可の申請は、許可を受けた者が行うこととする。）や「通路等」の拡幅、延伸等を行う場合は、変更の許可が必要になること。

なお、連結許可を受けた「利便施設等」の敷地を変更して、新たに高速道路に連結する通路を設置する場合には、当該「利便施設等」の変更の許可及び新たな通路の連結許可が必要になるものであること。

(2) 「連絡施設」の構造の変更について

「通路等」の連結許可を受けて高速道路と連絡する「利便施設等」（以下「連絡施設」という。）の構造を変更する場合は、法令上、「連絡施設」が許可の対象とされていないことから、変更の許可は必要のないところである。

しかしながら、「連絡施設」の増設等により、連結許可を受けた「通路等」及び高速道路における安全かつ円滑な交通に著しい支障を及ぼすことも考えられる。また、連結料の算定に当たっては、「連絡施設」の敷地についても算定の対象となっていることから、「連絡施設」の状

況を的確に把握しておく必要がある。

このため、特に、「通路等」の連結許可に当たっては、以下の条件を付すことにより、それぞれの施設の適切な管理を行うものとする。

① 連結許可申請書（添付書類を含む。）の記載事項を変更する場合には、その旨をあらかじめ届け出ること。

② 連結許可を受けた通路等により高速道路に連絡する施設は、道路及び通路等の安全かつ円滑な交通に著しい支障を及ぼすおそれのないよう適切に維持、管理すること。

③ 連結許可を受けた通路等により高速道路に連絡する施設を変更する場合（許可を受けた者と異なる者が施設を追加する場合を含む。）には、道路及び通路等の安全かつ円滑な交通に著しい支障を及ぼすおそれのないようにすること。

(3) いわゆる「開放型」及び「閉鎖型」の施設について

高速自動車国道法第一条の二第四項においては、閉鎖型の施設を開放型の施設に変更する場合に連結許可を受けなければならない旨を定めているが、自動車専用道路の連結許可対象施設については、法定の整備計画が存在しないこ

とから、開放型及び閉鎖型の区分をせず、同項に相当する規定を定めていない。このため、自動車専用道路におけるこのような場合においては、上記2(1)により取り扱うものであること。

(4) 道路法第二四条及び道路法第三二条との関係について

「利便施設等」や「通路等」の連結にあたり、高速道路に関する工事を施行し、又は高速道路を占有する必要がある場合には、それぞれの手続が必要となるところであるが、このような場合の連結の許可に当たっては、個々の処分が矛盾することのないよう留意し、一括して処理するよう努めること。

連結許可に係る取扱い方針

1 制度の概要

平成一七年一〇月一日に施行された「日本道路公団等の民営化に伴う道路関係法律の整備等に関する法律」(平成一六年法律第一〇一号)により、道路法(昭和二七年法律第一八〇号)及び高速自動車国道法(昭和三二年法律第七九号)の一部が改正され、高速自動車国道及び自動車専用道路(以下「高速道路」という。)に連結することがで

きる施設についての規定が拡充された。これにより、

- ① 道路法上の道路等
- ② 休憩所、給油所、商業施設、レクリエーション施設等(以下「利便施設等」という。)
- ③ 上記②の施設と高速道路を連絡する通路等(以下「通路等」という。)

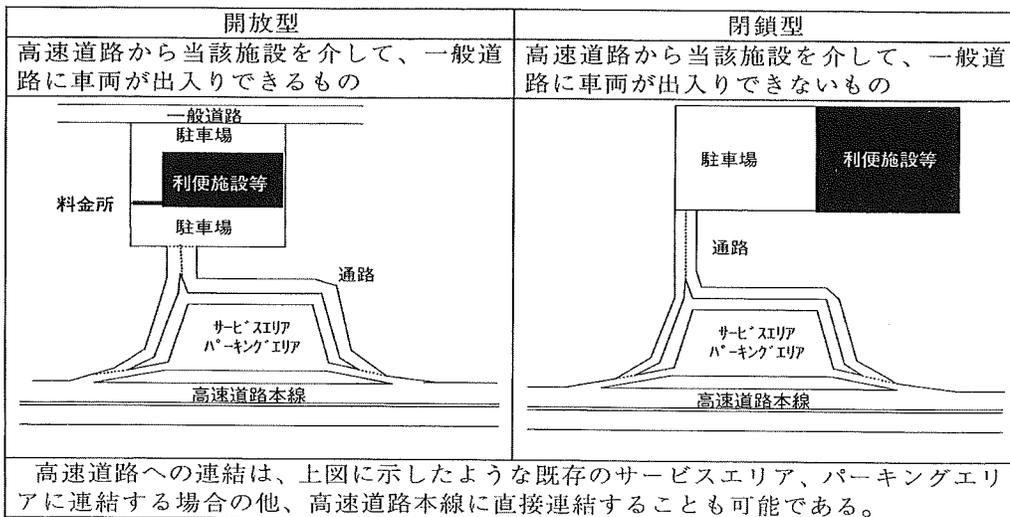
が連結の対象施設として規定されている。

この制度は、民間事業者等(以下「事業者」という。)が設置する利便施設等又は通路等(以下「高速道路利便施設」という。)と高速道路とを直接結ぶことを可能としたものであり、従来の高速道路の連結制限を緩和することにより、高速道路を活用した多様な事業の推進を目的としている。事業形態としては、高速道路から当該施設を介して一般道路への車両の出入りが可能か否かにより、「開放型」と「閉鎖型」の二種類に分類される。

2 高速道路利便施設の連結手続

- (1) 会社管理の高速自動車国道における高速道路利便施設(開放型)の連結手続

- ① 本省は、審査基準を公表する。
- ② 本省は、事業者の申し出について技術的な基準等による審査を行う。



③ 本省は、審査にあたり、地域経済への影響、まちづくり、環境の保全等の観点から、

申し出に係る高速道路利便施設の所在する地方公共団体の意見を聴取する。

④ 本省は、連結予定者の決定に先だち独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下「機構」という。）及び申し出に係る道路を管理する高速道路株式会社（以下「会社」という。）の意見を聴取する。

⑤ 機構は、透明性・公正性を確保する観点から設置する学識経験者等からなる委員会（以下「第三者委員会」という。）の意見を聴いた上で、本省へ機構としての意見を提出する。

⑥ 本省は、連結予定者を決定し、選定結果・選定理由について、申出者に通知する。

⑦ 国土交通大臣は、整備計画を策定する。

⑧ 本省は、連結許可申請に基づき手続を行い、連結許可は、公安委員会への協議を行った上で行う。連結期間は、連結許可の日から一〇年以内とし、一〇年を超える場合は、一〇年毎に更新するものとする。

⑨ 本省は、選定結果・選定理由について、申出者のプライバシー・利益保護に配慮しつつ公表する。

⑩ 機構は、連結許可を受けた事業者から連

結料を徴収する。

(2) 地方整備局等管理の高速自動車国道における高速道路利便施設（開放型）の連結手続

① 地方整備局、北海道開発局又は沖縄総合事務局（以下「地方整備局等」という。）は、審査基準を公表する。

② 地方整備局等は、事業者の申し出について技術的な基準等による審査を行う。

③ 地方整備局等は、審査にあたり、地域経済への影響、まちづくり、環境の保全等の観点から、申し出に係る高速道路利便施設の所在する地方公共団体の意見を聴取する。

④ 地方整備局等は、第三者委員会において、高速道路利便施設の連結許可の可否等について審議する。

⑤ 地方整備局等は、連結予定者を決定し、選定結果・選定理由について、申出者に通知する。

⑥ 国土交通大臣は、整備計画を策定する。

⑦ 地方整備局等は、連結許可申請に基づき手続を行い、連結許可は、公安委員会への協議を行った上で行う。連結期間は、連結許可の日から一〇年以内とし、一〇年を超える場合は、一〇年毎に更新するものとする。

る。

⑧ 地方整備局等は、選定結果・選定理由について、申出者のプライバシー・利益保護に配慮しつつ公表する。

⑨ 地方整備局等は、連結許可を受けた事業者から連結料を徴収する。

(3) 高速自動車国道における高速道路利便施設（閉鎖型）の連結手続

① 機構又は地方整備局等は、審査基準を公表する。

② 機構又は地方整備局等は、事業者の申し出について技術的な基準等による審査を行う。

③ 機構又は地方整備局等は、審査にあたり、地域経済への影響、まちづくり、環境の保全等の観点から、申し出に係る高速道路利便施設の所在する地方公共団体の意見を聴取する。

④ 機構又は地方整備局等は、第三者委員会において、高速道路利便施設の連結許可の可否等について審議する。

⑤ 機構又は地方整備局等は、連結予定者を決定し、選定結果・選定理由について、申出者に通知する。

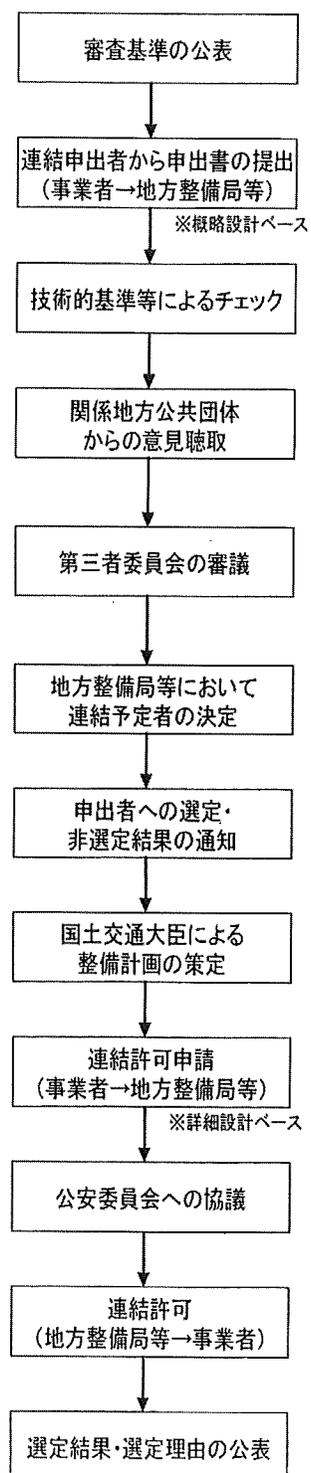
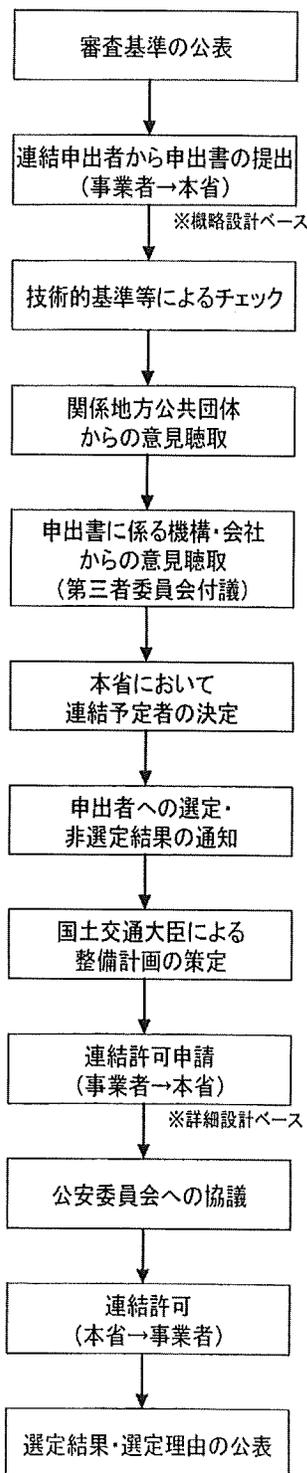
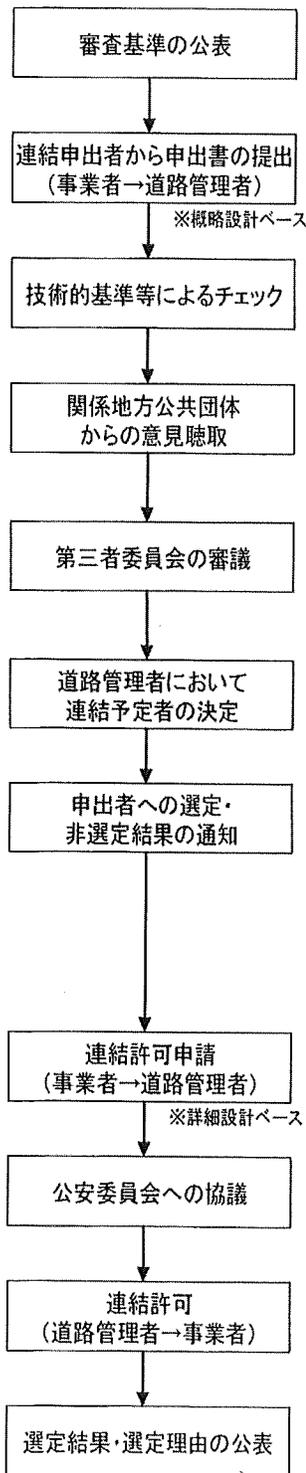
⑥ 機構又は地方整備局等は、連結許可申請

高速道路利便施設の連結手続きフロー

自動車専用道路(開放型・閉鎖型)
及び高速自動車国道(閉鎖型)

高速自動車国道(開放型)
(会社管理道路)

高速自動車国道(開放型)
(地方整備局等管理道路)



に基づき手続を行い、連結許可は、公安委員会への協議を行った上で行う。連結期間は、連結許可の日から一〇年以内とし、一〇年を超える場合は、一〇年毎に更新するものとする。

⑦ 機構又は地方整備局等は、選定結果・選定理由について、申出者のプライバシー・利益保護に配慮しつつ公表する。

⑧ 機構又は地方整備局等は、連結許可を受けた事業者から連結料を徴収する。

(4) 自動車専用道路における高速道路利便施設の連結手続

自動車専用道路における高速道路利便施設の連結手続については、各道路管理者において、開放型、閉鎖型を問わず、上記(3)に準じて実施するものとする。

3 審査基準について

第1 技術的基準について

(1) 連結位置に関する事項

① 高速道路本線に連結する場合

イ 連結位置の間隔（インターチェンジ等との離隔距離）

ジャンクション、インターチェンジ、サービスエリア、パーキングエリア及び他の

利便施設等の通路とは、2km以上離隔するものとする。なお、自動車専用道路においては、関係法令に反しない限り、個々の事案に応じて取り扱うことができる。

また、バスタップやトンネルに近接して、通路を連結しようとする場合は、安全かつ円滑な本線交通に支障を及ぼさないようにしなければならない。

ロ 連結位置における高速道路本線の幾何構造

通路の連結は、高速道路本線の平面曲線半径、縦断勾配、縦断曲線半径の値が、本線の利用交通に支障を及ぼさないよう、一定の値以上確保されている位置に限るものとする。

② サービスエリア、パーキングエリアに連結する場合

サービスエリア・パーキングエリアの利用交通に支障を及ぼさないよう、通路の取付け位置を決めなくてはならない。

③ インターチェンジに連結する場合

インターチェンジの利用交通に支障を及ぼさないよう、通路の取付け位置を決めなくてはならない。

④ 本線交通への影響

①、②、③の各基準に適合するほか、本

線交通へ著しい影響を及ぼすことがないと判断される場合に限り、連結が認められるものとする。

(2) 通路その他の施設の構造基準に関する事項

① 通路の構造基準の適用範囲

通路の構造基準の適用範囲は、高速道路から利便施設等の駐車場までとするただし、開放型において、駐車場内の車路が一般交通の用に供する（不特定多数の者が高速道路と一般道路等の間で出入りができる）場合には、高速道路から一般道路等までの部分全てを適用範囲とする。

② 通路その他の施設の構造基準

イ 計画交通量

通路の設計、駐車場規模の算定に用いる交通量は、原則として開業後一〇年間で推計される時間交通量のうち最大の値とする。

ロ 設計車両

通路の設計車両は、道路構造令第四条に準じ、小型自動車、普通自動車、セミトラクタ連結車とする。

通路を通行する車両について、施設の内容等により車種を制限できるものとする。

ハ 通路の規格

通路の設計にあたっては、連結位置、高速道路及び一般道路等の設計速度、通路の利用交通量に応じ、通路の規格を区分するものとする。

また、セミトレーラ連結車の通行を制限する場合は、下位の規格を採用できる場合がある。

二 設計速度

通路の設計速度は、連結位置、高速道路及び一般道路等の設計速度、通路の利用交通量に応じた値とする。

ホ 交差方法

本線又はランプと通路、通路と通路、通路と一般道路等が相互に交差する場合の交差の方式は、原則として立体交差とする。

ヘ その他の幾何構造

通路の規格及び設計速度に応じたものとする。

ト 誤進入車に対する対策

高速道路の本線又はランプに連結する通路の車種制限を行う場合には、誤進入車が高速道路本線等へ復帰できる構造とするものとする。

③ 土工、舗装、橋梁等

土工、舗装、橋梁・高架、防護柵、視線誘導標、標識、道路標示及び区画線、照

明施設については、道路構造令その他道路において採用されている要綱・指針等に準ずるものとする。

④ 駐車場の構造等

イ 駐車場の確保

高速道路の安全かつ円滑な交通に支障を及ぼすことのないよう、駐車需要に見合った規模の駐車場を確保しなくてはならない。

ロ 構造及び設備

自動車及安全かつ円滑に走行することができる車路を設けなければならない。

第2 事業者及び事業計画に関する審査基準について

(1) 欠格事由

- ① 事業者である法人の役員（事業者が個人の場合は当該個人）が以下に該当するもの
 - ・ 成年被後見人又は被保佐人
 - ・ 破産者で復権を得ないもの
 - ・ 禁固以上の刑に処され、その刑の執行を終わり、又は刑の執行を受けることがなくなった日から五年を経過しないもの
- ・ 現に道路管理者と係争中のもの
- ・ 道路法等の悪質な違反者

② 事業者である法人が以下に該当するもの

・ 現に道路管理者と係争中のもの

・ 道路法等の悪質な違反者

③ 営業の実態等からみて社会的批判を受けらるおそれのあるもの

(2) 審査項目

事業者及び事業計画について、次の四つの観点から評価を行うこととする。

① 事業者の資力・信用及び事業の安定性

② 地域との調和

③ 利用者の利便性

④ 道路事業への収益還元

4 審査結果の通知・公表について

(1) 審査結果の通知について

高速道路利便施設の連結予定者の決定後、すみやかに連結の申出者全員に選定・非選定の結果及び理由を通知する。

(2) 審査結果の公表について

高速道路利便施設の連結予定者が正式に連結許可を受けた段階で、申出状況、選定された事業者の氏名・名称、選定結果、選定理由等を公表する。

5 連結料の算定方法について

(1) 連結料の算定式

一年間あたりの連結料は以下の式に基づき算出する。

$$A \times (B + C \times 1/2) + D$$

A…(連結した後の利便施設等の敷地の1㎡当たりの純地代―連結がないとした場合の

利便施設等の敷地の1㎡当たりの純地

代)×1/2

B…利便施設等の敷地面積(高速道路と連絡する駐車場敷地を除く)

C…高速道路と連絡する駐車場の敷地面積

D…連結したことにより増加する管理費用額

(2) 純地代の差額の算出方法

純地代の差額については、近傍類似の土地の時価に期待利回りを乗じて得る方法(以下「積算法」という。)、近傍類似の土地の純地代から推定の純地代を算定する方法(以下「賃貸事例比較法」という。)、利便施設等において通常得られる売上収入額に道路法施行規則第四条の五の二第一項各号に掲げる場合の区分に応じて当該各号に掲げる割合を乗じる方法(以下「収益分析法」という。)、の三つの手法のうち、積算法の使用を基本としつつ、賃貸事例比較法と収益分析法について使用可能な場合に使用し、複数の手法を使用した場合はその算出結果を平均するものとする。

る。

なお、既存の利便施設等を連結する場合は、当該利便施設等の存する土地の時価(当該利便施設等における収益も勘案した時価)によることを原則とする。

6 連結許可等申請書

(略)

7 連結許可に係る取扱いについての問い合わせ

先

(略)

地域再生の沿革と道整備交付金について

道路局総務課

はじめに

地域再生については、平成一五年一〇月二四日に内閣総理大臣を本部長とする地域再生本部が設置されて以来、国や地方において様々な取組みがなされているところである。最近では、平成一八年一月二三日から二月一日に地域再生法に基づく第三回認定申請を受け付けているところである。ここでは、地域再生の沿革や地域再生法に基づく地域再生基盤強化交付金のひとつである道整備交付金などについて若干の解説をすることとする。

一 地域再生の沿革

1 地域再生本部の設置及び基本指針

地域再生本部は、地域経済の活性化と地域雇用

の創造を、地域の視点から積極的かつ総合的に推進することを目的として平成一五年一〇月二四日に内閣に設置されたものである。設置にあたっての背景や意義は、同年一二月一九日に本部決定された「地域再生推進のための基本方針」によれば、次のとおりである。

我が国経済は、現在、景気が持ち直している一方で、①少子・高齢化の進展、②国際化の進展、③情報通信技術の高度化、④環境問題への配慮、といった構造的な変化が生じており、地域経済には、これらの課題への対応が求められている。その際、景気刺激を財政出動に頼る手法では地域の持続可能な経済発展を実現することは困難である。国としては、「国から地方へ」、「官から民へ」という構造改革の流れをより強化し、「持続可能

な地域再生」を実現することが重要である。また、地域がこうした状況の中で地域を再生していくためには、地域を取り巻く環境の変化や地域の置かれている条件が様々であることを踏まえつつ、「自助と自立の精神」の下、それぞれの地域の特性や住民のニーズなどを踏まえながら、自ら「知恵と工夫の競争による活性化」を図ることにより、地域経済の活性化と地域雇用の創造を実現することが重要である。

地域再生とは、地域の産業、技術、人材、観光資源、自然環境、文化、歴史など地域が有する様々な資源や強みを知恵と工夫により有効活用しながら、文化的・社会的なつながりによる地域のコミュニティの活性化を図ったり、地域内外のニーズを掘り起こし、それに応じて民間事業者が

ビジネスを健全な形で展開することを通じて、これを成し遂げるための十分な雇用を創出できるようにすることにより、個性ある豊かな地域づくりを達成するものであり、これらを通じて「地域経済の活性化」と「地域雇用の創造」を実現することである。また、地域の「自助と自立の精神」を活かすため、従来型の財政措置を講じないことを基本とする。地域再生を実現するためには、できるだけ現場に近い意欲のある地方公共団体が、地域の特性を踏まえつつ、主体的かつ計画的な取り組みを住民や民間事業者など地域の構成員と一体となって行うことが必要であり、国としても政府が一丸となつてこのような創意工夫ある取り組みを全面的に支援する必要がある。すなわち、地域再生は、経済的に困難な状況に直面している地域を国が一方的に支援するというのではなく、あくまで①「自助と自立の精神」「知恵と工夫の競争による活性化」の尊重を念頭に置きつつ、意欲のある地域自らが、現場である地域の視点から自発的に立案し、自立的に取り組む、②国は、その地域の取り組みを全面的に支援する、③それにより、意欲のある地域が自発的に地域再生を進める、すなわち、「地域が自ら考え、行動する、国は、これを支援する」ことを基本とするものである。

地方公共団体、民間事業者及び個人は、地域再生に資する施策の改善について、国に提案をす

ることができる。提案を受けた内閣官房地域再生推進室が関係各省と調整のうえメニュー化し、地方公共団体はそのメニュー（地域再生の支援措置）を含む地域再生計画を作成し、内閣総理大臣の認定を受け、支援措置が適用される（図1）。

2 旧プログラムにおける道路事業の取組み

旧地域再生本部は、平成一六年二月二十七日に「地域再生推進のためのプログラム」を策定した。本プログラムにおける道路関係の支援措置としては、道路占用許可の弾力化（オーブンカフェ等）、地方道路整備臨時交付金の運用改善、スマートICの社会実験などが決定されている。これに基づき、平成一六年五月、同年一〇月、平成一七年一月の計三回にわたり地域再生計画の認定申請の受付を行っており、それぞれの地域再生計画申請数は、表1のとおりである。

総理大臣が認定するに当たって、各省に同意協議がなされるが、道路局関係の支援措置を含む計画については、事実誤認や実現可能性を判断のうえ、それらの全てについて「同意」と回答している。

3 地域再生法の施行と仕組み

近年における急速な少子高齢化の進展、産業構造の変化等の社会経済情勢の変化に対応して、地

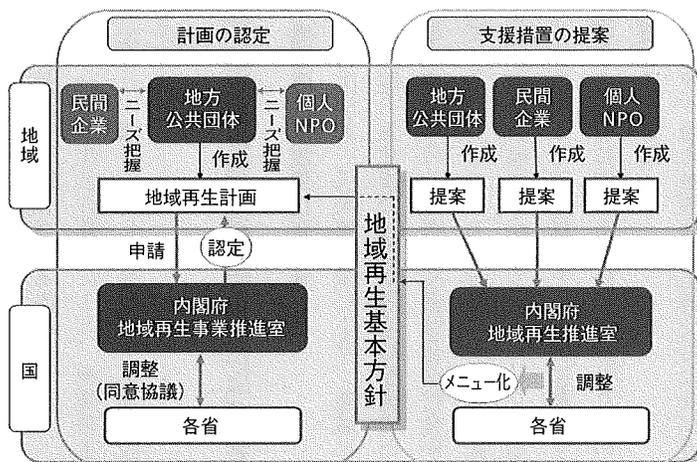


図1 地域再生の提案募集・計画認定の仕組み

表1 地域再生推進のためのプログラム（地域再生本部決定）に基づく
地域再生計画の認定

	申請 計画数	うち 国土交通省	道路局関係 支援措置数 [※]
第1回 (平成16年6月)	214計画	134計画	74件
第2回 (平成16年12月)	37計画	30計画	24件
第3回 (平成17年3月)	31件	19件	8件
計	282件	183件	106件

※ほとんどの計画が複数の支援措置を含む

方公共団体が行う自主的かつ自立的な取組みによる地域経済の活性化、地域における雇用機会の創出その他の地域の活力の再生を総合的かつ効果的に推進していくため、所要の措置を講じ、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現を目的とする地域再生法が平成一七年四月一日に地域再生法が施行された。

この地域再生法においては、政府による地域再生基本方針の策定や、地方公共団体が作成した地域再生計画に対する内閣総理大臣による認定基準等について規定されている。地域再生基本方針は同年四月二二日に策定され、地域再生の意義及び目標、地域再生のために政府が実施すべき施策に関する基本的な方針、地域再生計画の認定に関する基本的な事項が定められている。

なお、地域再生基本方針では、地域の創意工夫にあふれたアイデア合戦を応援するものという点で地域再生と共通する構造改革特区との関係も整理されており、①知恵と工夫の競争のサポート・促進、②補助金改革等による自主裁量性の尊重、縦割り行政の是正、成果主義的な政策への転換、③民間のノウハウ、資金等の活用促進として上げられている地域再生の取組みは、規制緩和の取組みと適切に連携することにより相乗効果が期待される。このため、構造改革特別区域推進本部と連携し、構造改革特区のような地域限定の規制の特

例措置と地域再生における補助金改革の成果等を車の両輪として組み合わせることにより、地域の自主性、裁量性を拡大し、地域の活性化を加速するとされている。構造改革特区は規制の特例により、地域再生はそれ以外の交付金や課税の特例等により、地域を活性化させるものである。

なお、地域再生法の施行により、地域再生本部は廃止され、同時に新しい地域再生本部が設置されている。

二 地域再生強化基盤交付金について

1 地域再生基盤強化交付金とは

地域再生法第一三条第一項により、地域における経済基盤の強化または生活環境の整備のために行う事業のための地域再生基盤強化交付金が創設されているが、このうち、地域における交通の円滑化及び産業の振興を図るために行われる道路、農道、林道のうち二つ以上を総合的に整備する事業に要する経費に充てるために創設されるのが道整備交付金である。

このほか、污水处理施設整備交付金及び港整備交付金が道整備交付金とともに「地域再生基盤強化交付金」とされている。道整備交付金の創設にあたっては、地域再生を推進する内閣府、道路事業を所管する国土交通省、農道事業を所管する農林水産省、林道事業を所管する林野庁が連携し、

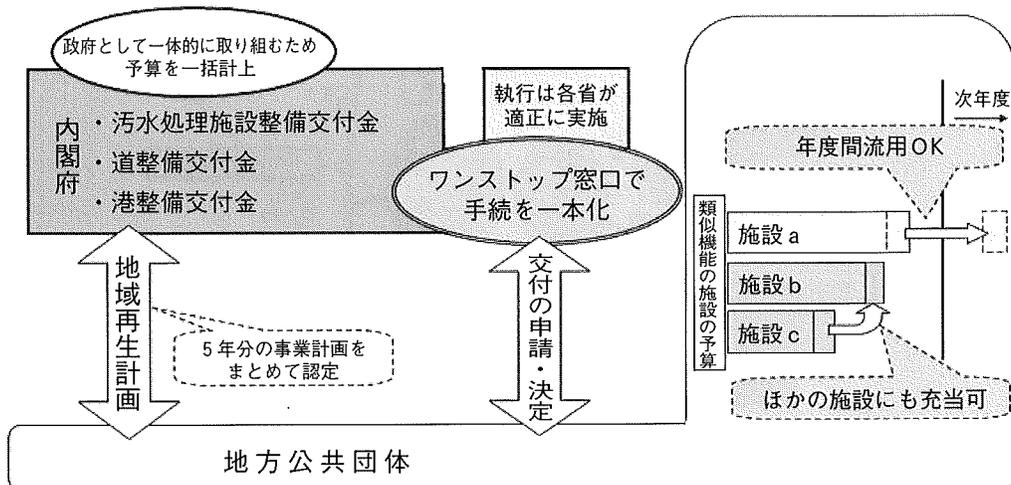


図2 内閣府への一括計上による省庁横断的な補助金改革

内閣府に交付金を一括計上している(図2)。ポイントとしては、次の事柄が挙げられる。

- ・省庁の壁を越えて一本化した三種類のテーマ別交付金を内閣府に一括計上。
- ・内閣府が、地方公共団体の事業計画を(例えば)五年分まとめて認定。
- ・地方公共団体の判断で「年度間の流用」「他の類似事業への充当」が可能。
- ・交付金交付に係る事務手続は、省庁の枠を超えて一体的に実施、窓口も一元化。

2 道整備交付金の創設経緯

そもそも、道路事業は、高規格幹線道路から日常生活の基盤としての市町村道に至る道路ネットワークを形成し、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、国民経済の発展、国民生活の向上に寄与することを目的に、道路法に基づき実施されている。一方、農道は、土地改良法に基づき、農業生産基盤の整備及び開発を図り、もって農業生産性の向上、農業総生産の増大を図るために、また、林道は、森林法に基づき、林業の発展や森林資源の確保及び国土の保全を図るために、それぞれ整備されている。このように、道路事業と農道・林道事業は、整備の目的が異なることから、適切に役割分担するとともに効果的な投資が行われるよう、両省間において

連絡調整会議を設置し、地域の幹線道路の計画と広域農道等の整備計画の調整や、相互に関連する農道事業と道路事業の進捗調整、その他必要な事項について緊密に協議、調整を従前より図ってきたところである。

一方、地方経済の活性化や地域再生の推進に向けて、「今後の地域再生の推進にあたっての方向や戦略(平成一六年五月二七日地域再生本部決定)」や「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2004について(平成一六年六月四日閣議決定)」において、やる気のある地方公共団体等との協力の下に自主性と創意工夫を活かしながら、それぞれの地域が再生に向けた取組みを自主裁量で戦略的に出来るよう、また持続可能な地域の再生につなげるために府省横断的なものも含めた補助金改革等を実施する方針が示されていた。

これを受けて、地方の自主性・裁量性を高めるための補助金改革と地域再生の観点から、類似機能を有する施設に一体的に整備可能な交付金制度として道整備交付金を創設することになったのである。

農林業等の振興や都市・物流拠点等との交流促進を目的として、地方公共団体が策定する地方道、農道、林道をパッケージ化した計画に対して、関係府省が連携して助成を行い、年度間での事業量の変更や事業間での融通が可能な制度であるの

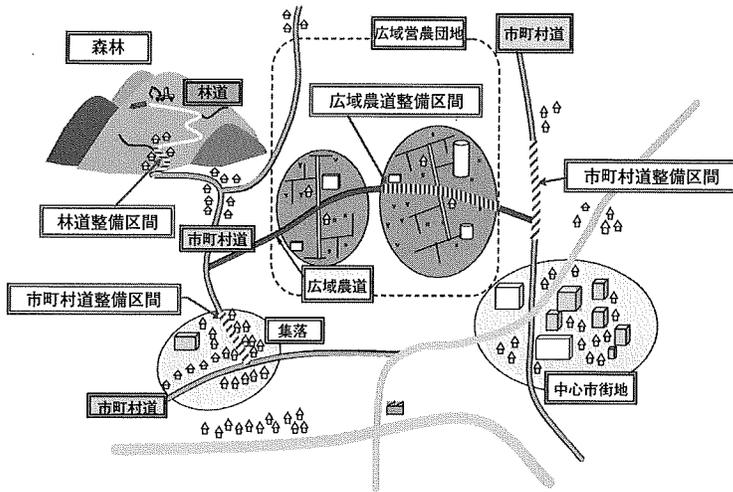


図3 道整備交付金の対象事業

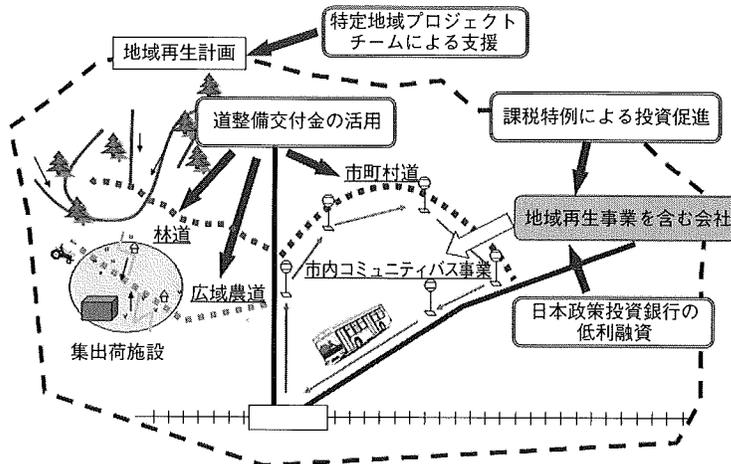


図4 地域再生計画のイメージ（市街地の道路網整備）

は、他の地域再生基盤強化交付金と同様である。

道整備交付金の対象となる事業は、市町村道、広域農道、林道の中で、①種類の異なる二以上の事業を実施するもの、②各事業が相互に連携して効果を発揮するものである。市町村道については、道路の新設・改築・修繕が対象であり、現在の市町村道補助事業（地方道路整備臨時交付金を含む）において補助対象となっていない事業とである。なお、山村振興法や過疎地域自立促進特別措置法等に基づく都道府県の権限代行事業も対象となる。

手続きとしては、他の地域再生基盤強化交付金と同様である。地方公共団体は単独又は共同で地域再生を実現するための事業として道整備交付金に関する事項を盛り込んだ計画を策定し、内閣府に提出し、国は当該地域再生計画を認定した場合、その計画に基づき、施設所管省庁が年度毎に地方公共団体からの交付申請に対して交付金を交付する。この際、事務手続き等の窓口は一本化されている。また、交付金のため補助率という概念はないが、計画に対する交付限度額を対象事業ごとに現行の補助事業における補助率等の規定に基づき計算した額を合計し算定することとしており、結果的に通常補助事業と同様に事業費の1/2を交付することとなる。なお、初年度である平成一七年度における予算額は、国費二七〇億円（道整備交付金のみ）であった。

表2 地域再生法に基づく地域再生計画の申請数（平成17年度は認定数）

平成17年度		平成18年度	
認定された計画	563	申請のあった計画	142
うち道整備交付金を活用した計画	165	うち道整備交付金を活用した計画	44
うち市町村道事業を含む計画	163	うち市町村道事業を含む計画	42

本制度の創設によって、①地方道・農道・林道の各事業について連携が取れた事業展開が可能、②交付申請等に係る事務手続きは窓口を一本化する事で簡素化され地方の事務負担が軽減、③年度途中において地方の裁量により必要な事業に予算の充当が可能となるなどの効果により、地方の自主性・裁量性等が向上することとなり、各地域においては地方道・農道・林道の連携により効率的なネットワークが形成されることとなる（図3・4）。

三 第三回認定申請の状況

内閣府では、平成一八年一月二三日から二月一日までの期間において、地域再生法に基づく地域再生計画の第三回認定申請を受付けた。

北海道から鹿児島に至る各地から申請された計画のうち、道整備交付金を活用する新規の計画は四二件であった。

なお、地域再生法が平成一七年四月一日に施行されて以後の同法に基づく認定申請については、表2のとおりであり、平成一七年度分における道整備交付金を含む計画は、すべて「同意」として回答している。

今回の第三回認定については、今後公示される予定（平成一八年三月一六日現在）であり、これに基づき、予算が配分されることとなる。

欧州道路実態調査結果について

～無電柱化の推進方策と

原因者負担金制度の運用について～

道路局路政課道路利用調整室課長補佐 今井 宗雄

このたび、欧州における無電柱化の推進方策や、原因者負担金制度の運用について調査する機会をいただき、去る二月一日（水）から一〇日（金）までの間、イギリス、ドイツ、フランスに出張した。今回の調査では、ロンドン、ウィスバーデン（フランクフルト近郊）、パリ等の各都市を対象に、道路管理者、電力公社、保険会社等の訪問等を行ったところであり、国土交通省道路局を始め、合計九名が参加した。

以下、この調査の概要を報告する。

一 無電柱化の推進方策について

◆イギリス（ロンドン交通局）：ニック・モリス部長

長、マーク・プライヤ主任

1 ロンドン交通局について

ロンドン交通局は、ロンドンにおける戦略的な交通網の構築を目的として二〇〇〇年七月に設立されたロンドン（ロンドン市及び三二の区からなる）における首都交通全般を所掌する組織である。このうち、ロンドン交通局の道路課（Streets Division）では、ロンドンにおける道路交通の計画・改善、信号・交差点の制御、道路工事の許可等を担当している。

なお、ロンドン全域で約一三、〇〇〇kmの道路延長があり、このうちロンドン交通局は、五八〇kmの道路について道路管理の責任を負っている。

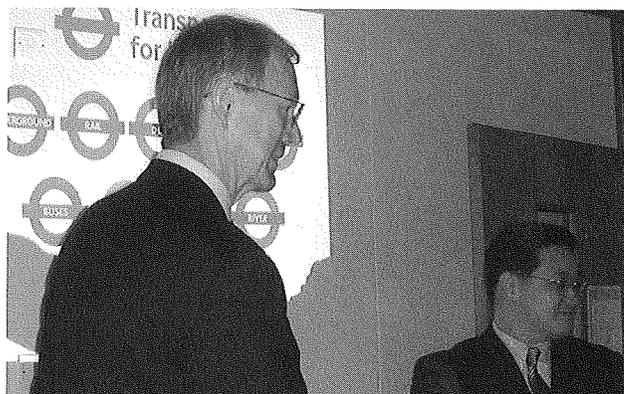
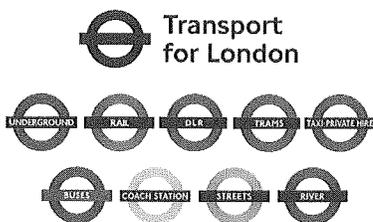


写真1 ロンドン交通局 ニック・モリス部長と

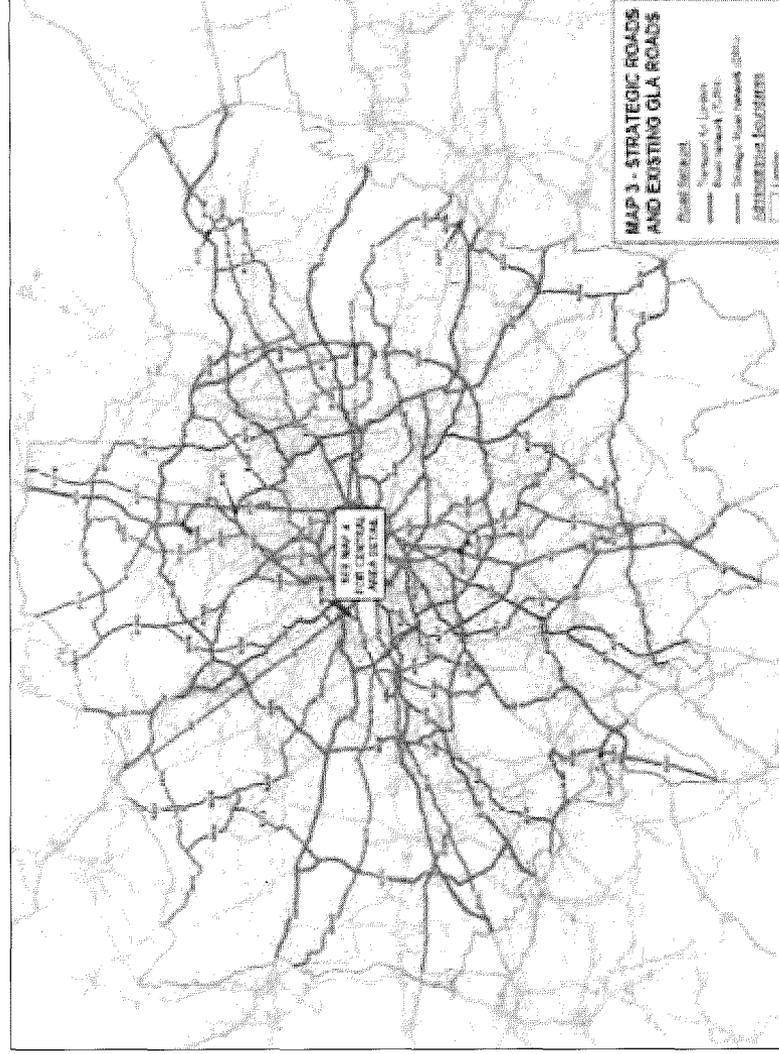


図1 黒がロンドン交通当局が管理する道路 (出典：ロンドン交通当局説明会資料より)

2 概要

(1) 「Highways Act 1980」及び「New Roads and Street Works Act 1991」による規制

電気、電気通信、ガス等の公益事業者は、顧客に対し供給義務を課せられており、その結果、公益事業者は、この供給義務に基づき、電線、ガス管等を道路に敷設する権利を当然に有していると考えられている。このため、「Highways Act 1980」及び「New Roads and Street Works Act 1991」においては、公益事業者は、道路工事を行う旨の届出のみが義務づけられていた（極論すれば、道路管理者の意向にかかわらず、届出さえ行えば道路工事を行うことが可能とされていた）。

また、道路の占用料等については、実際の工事に必要な期間分についてのみ道路の使用料を支払うこととされていた。

(2) 「Traffic Management Act 2004」による規制

しかしながら、ロンドンにおいては、約一〇〇万件の道路工事が行われているところであり、これらの道路工事が交通に支障を与えることがあったことから、道路工事による交通への支障を防止するため、二〇〇四年に「Traffic Management Act 2004」が制定された。

「Traffic Management Act 2004」においては、道路工事について許可制とすることとされ、その結果、道路管理者は、道路工事の時期、道路工事の

方法、公益事業者間の工事調整等を行うことができることとなることにも、新設道路については五年間掘削抑制措置をとることとされた。

また、道路管理者は、これらの道路工事の調整に必要な費用（実費）について、許可申請者から徴収することができることとされた。

(3) 無電柱化の推進方策等について

ロンドンにおいて電線類の地中化が進んでいるのは、

- ・ 架空線については住民の反対が強いこと。
- ・ 架空線については地下埋設に比し安全性が低いと考えられていること。

等の理由によるものである。

また、「New Roads and Street Works Act 1991」の第五〇条に基づき、公益事業者が道路管理者から道路工事の免許（street works licence）を受けると、原則的に電線類を新設する場合は既設の電線と新しい電線に交換する場合には地中化する（こととする）旨の条件が課せられているところである。

ところで、これらの電線類の地中化に当たっては、ダクト（管路）方式により地中化しているのが通常であり、埋設の深さとしては基本的に1m以下とする旨が工事に関するガイドラインにおいて定められている（実態としては、道路の状況に応じ必ずしも1m以下に埋設されているわけではな

い）。

なお、都市部以外の地域においては、必ずしも地中化されているわけではなく、既存の電線類について、地中化を行うかどうかについては道路管理者と公益事業者の交渉にゆだねられている。また、地中化に伴う費用については、原則として、公益事業者が負担することとなるが、支障移設等の費用負担については、道路工事に起因する場合には、道路管理者と公益事業者の契約によつてその費用負担の範囲が決定されることとなる。

(4) その他

地下に埋設されている物件の管理については、これまで法律により、公益事業者にその義務が課せられていたところであるが、実態としては必ずしも正確に把握されておらず、誤つて他の埋設物件を損傷するなどの事例等が発生したことから、統一的な電磁データによる管理を行う機関として、NUAG (National Underground Assets Group) が設立された。

なお、NUAGは、公益事業者等が資金を提供して設立されたものである。

◆イギリス（ロンドン市）：ステイブ・バリフ部長、デニス・ポーベイ課長

1 ロンドン市 (City of London) 市工部

ロンドン（大ロンドン）は、ロンドン市 (City

of London (小ロンドン))と三二の区から構成されている。中でも、ロンドン市は、ロンドンの中心地を管轄する自治体であり、ロンドン市長直轄の機関であるなど、他の三二区とは別格の特別の地位が与えられている。

2 概要

(1) 占用工事の手続について

イギリスの道路工事については、道路管理者が行うRoad Worksと公益事業者等の道路管理者以外の者が行うStreet Worksに分類されるが、このうち、Street Works (以下「占用工事」という。)の手続については、まず始めに、ロンドン市内の全ての道路に付けられた番号 (Unit Street Reference No.)に基づき占用工事を実施する場所を特定し、工事を実施する日時、工事期間、USRNを道路管理者であるロンドン市に届け出る (Traffic Management Act 2004成立以降はロンドン市の許可)。その後、道路管理者は、占用工事の妥当性について審査、評価し、公益事業者は敷設が認められた場合には物件を敷設することができる。

また、再舗装（原状回復）に当たっては、中央政府が定める工事に関するガイドライン (Code of Practice) に基づき行い、公益事業者等による再舗装が終了した後、ロンドン市は完了検査 (サンプル調査) を行う。この場合、ガイドライン



写真2 ロンドンシティによる説明

(Code of Practice) に規定する数値に満たない場合には工事のやり直しが命じられる(なお、公益事業者は二四ヵ月間、当該工事場所について保証しなければならないこととされている)。

(2) 埋設の深さについて

埋設の深さについては、各埋設物件により異なる

ついでるところであり、標準的には、中央政府が定める工事に関するガイドライン (Code of Practice) において、下水道5m以下、ガス1.2m、1.5m、上水道1.2m以下、電気1m、0.8m、通信0.8m、0.5mと定められている(実態としては、必ずしもこの通り埋設されているわけではない)。

(3) 共同溝について

いわゆる共同溝に類似するものとして、一九世紀(ヴィクトリア朝時代)に地下鉄、下水道の設置のため建設されたトンネル (Utility Service Tunnel) があり、道路管理者が管理している。公益事業者は道路管理者の許可を受けこれを使用することができる。

なお、トンネルの使用に当たっては、埋設物件の占用の程度に応じ使用料を支払わなければならないこととされている。

また、このトンネルがある場所については、顧客への引き込み線(管)を除き道路を掘削することが禁止されている。

(4) その他

ロンドン市においては、占用工事について、工事の安全性、交通への配慮の度合、再舗装の状況等を考慮し、工事事業者等について評価する仕組みを導入しており、評価の高い企業等に対し、ロンドン市長は年一回これを表彰している。

◆ドイツ(ヘッセン州:ヘレム氏、サルマン氏)

1 ドイツの道路について

ドイツの道路については、アウトバーン、連邦道、州道、郡道等の各自治体の道路により構成されている。

連邦政府は、アウトバーン全体と連邦道を管轄しており、州政府は、州内のアウトバーンと州道について管轄している。

連邦政府は、道路の建設について計画し、各自治体に予算を配分することとされており、実際の道路建設自体は、連邦からの予算の配分を受け、各自治体が行っている。

2 概要

(1) 道路の占用制度について

国民は、道路の通行についての権利(道路の自由使用)を認められており、それ以外の道路の使用については特別な扱い(道路の特別使用)として道路交通(道路の自由使用)に支障を与えない限り、個別に判断し、許可が与えられる。

ただし、個別、具体的な事項については、道路管理者と道路の使用を希望する者との契約(私法的手法)に委ねられている。

しかしながら、電気、ガス、水道等の公益事業者については、その処理が大量であり、また、第二次世界大戦後の都市形成の過程において、様々

な問題が発生し、公益事業者の不満が蓄積し、多くの裁判が提起されるなどこれに伴う処理コストも大きくなってきたことから、連邦政府と公益事業者間で話し合いが行われ、統一的な契約を作成することが検討された。

その結果、現在では、公益事業者と各州政府が五〇年間有効な統一的な契約（枠契約）を締結し、



写真3 ヘッセン州による説明

これに基づき占用事務を取り扱っている（ただし、通信については、別法で規制しているため枠契約外の扱いとなっている）。

この枠契約においては、道路の利用権に関すること、費用負担、公益事業者の受忍義務、道路の新設又は変更時の手続、公益事業者の原状回復、道路の廃止後の敷設権の補償、道路の使用に伴う料金等について規定している。

(2) 無電柱化について

電線類の無電柱化については、法律等による規制はなく公益事業者の選択に委ねられている。しかしながら、都市の全体の建設計画（都市計画）により地中化が求められていること、暴風等を考慮した場合、地中化に相応のメリットがあること（我が国に比べ地震等が少なく地中化した方が安定的に維持できるとの考えによるものと思われる）、景観保護当局の要請で地中化が求められていることから、大都市部ではほぼ地中化が行われているのが現状である。

なお、地中化に当たっては、共同溝方式ではなく、単独地中化方式により地中化しているが、これは、共同溝に入溝する事業者間の費用負担等の調整が困難であることによるものである。

(3) その他

電線の埋設場所は原則として歩道とされており、その深さについては工業規格において定めら

れている。

また、占用料（使用料）については、連邦政府と州政府は徴収することができないこととされている一方、市等の地方自治体については、その管理する道路について占用料（使用料）を徴収することができることとされている（ただし、電気通信事業については、市等の地方自治体であっても、占用料（使用料）を徴収することはできないこととされている）。

◆フランス（EDF（フランス電力公社）・アラ

ン・ルメーストル所長、エスカティール氏
ヴェルサイユ市・フォンテーヌ助役）

1 自治体とEDFの関係について

フランス国内では、一定の配電網について、自治体が所有しており、その管理、運営をEDFが行っている。EDFは、年間の活動報告を自治体に提出すること、自治体が他事業者との工事調整に必要な情報を提供すること等の義務を負っている。

公道上の工事については、自治体に申請し、許可を得ることとされており、自治体は、許可に当たって、他事業者間の工事を一括で行わせるよう調整する義務を負っている。

なお、公道上での占用に関しては、自治体に占用料（使用料）を払う必要がある。

2 無電柱化について

フランスの電力線については、一九九九年における暴風雨により架空電線がかなりの被害を受けたこと及び景観上の観点から電線の地中化に取り組んでいる。

道路の占用については道路管理者である市役所による占用許可が必要であり、工事時期の調整、景観上の観点、計画正当について審査を行っている。

EDFは、新設電線については地中化する旨の契約（協定）を道路管理者と結んでいること、架空線については暴風雨等の安全上の問題が発生し



写真4 EDFとヴェルサイユ市による共同説明会

やすいことから、新設の電線類については、その約九五%について地中化しているところである（ヴェルサイユ市を含むイブリン県では、既存の電線類を含め、全体として約八〇%について地中化している）。

ところで、電線の地中化については、市役所が道路工事に附随して計画する場合と電力公社が自らの計画に基づき地中化する場合に分類することができるが、市町村が計画する場合には契約により地中化の費用の四〇%については電力公社が負担し、残りの六〇%については市町村が負担している（電力公社が自ら地中化する場合は電力公社の負担。なお、それぞれの事業者により負担割合は異なることとされている）。

なお、地中化の計画としては、市町村が計画するものと電力公社が自らの計画に基づき敷設するものとの割合は2:1となっている。

ところで、既存電柱の撤去にかかる費用については、それぞれの計画主体、すなわち、市役所が道路工事として計画する場合には市役所が、電力公社が自らの計画に基づき敷設する場合には電力公社が負担することとされている。

3 埋設の方法等

電力線については、工事上の制約により管路を使用することが必要な場合を除き、直埋設が基本

となっている。また、電力線の埋設の深さについては、車道については八〇cm以下、歩道については六〇cmとすることとされている。

4 その他

埋設にかかる費用としては、概ね二万フラン/m（EU前のデータ）とされており、EDFは年間約六〇〇万ユーロを地中化にかかる費用として負担している（EDF全体の予算としては約一、二〇〇〇万ユーロ）。

◆フランス（オルセー市役所・ルメール助役 EDF・フォルジェ氏）

1 地中化について

公益サービスの提供方法としては、直営方式、運営委託方式、PFI方式が考えられ、その費用負担は表（次頁参照）のとおりである。

しかしながら、地中化については、その投資費用のうち、四〇%をEDFが負担するのが原則とされている（ただし、通常の場合には、二年後に更に一二%の負担が求められ、当該場所が歴史的保存地区の場合には五〇%、二年後に更に一〇%の負担が求められている）。

2 地中化を行う道路等について

どの地域の道路について地中化を行うかについ



完了前



完了後

写真5 オルセー市における地中化工事

表 公益サービスの提供方法別の費用負担

	投資費用	運営費用
直営方式	自治体	自治体
運営委託方式	自治体	民間
PFI方式	民間	民間

ては、各道路の状況（改築工事計画の状況）、水道管として鉛を使用している管路を埋設していないかを勘案して優先的に行っている。
 なお、工事については、公益行政組合が発注し、入札により工事を実施している。

二 原因者負担金制度について

◆イギリス（ロンドン市・デニス・ポーベイ部長、ステイブ・バリフ主任）
 イギリスにおいては、車の所有者に対し、保険の加入が義務づけられており、これは、対人、対物にかかわらず義務づけられているところである。

保険の担保範囲については、原則的に無制限と

されており、原則としてこれにより高額な原因者負担についても担保されているところである。

しかしながら、仮に保険では補填できない場合には、保険会社と道路管理者の交渉により解決しており特に問題は発生していない。

また、損傷物件が著しく古い場合等についても、機能復旧を原則としており、減免等は行っていないのが実情である。

なお、事務費については、損傷復旧にかかった費用にその一五%を上乗せして請求している。

◆ドイツ（ヘッセン州・ヘルム氏、サルマン氏、ADAC・ベッケル弁護士）

1 ADACについて

ADACは、日本のJAFと同様の組織であり、自動車の所有者、運転者等が加入している登録組合で、ドイツ国内で一、五〇〇万〜一、六〇〇万人の会員を有する組織である。

ADACは、加入者に対する事故・故障の債のサービスの提供、事故の際の救急ヘリサービス、消費者保護等のサービスを提供している。

ドイツにおいては、車両の保有者は保険に加入する義務が課せられている。

2 原因者負担金制度について

連邦法において、賠償者責任を一般に規定して

おり、特に、自動車事故に係る損害賠償責任については、道路交通法規則が規定している。

ドイツにおいては、車両の所有者は、人身、対物保険に加入する義務が課せられており、原則として、これらの保険は無制限とされている。

また、車両五〇台以上がかかわる交通事故については、その責任が不明確であるなどの問題があるが、一方が保険加入者（A）で、他方（B）が（保険加入義務にかかわらず）保険に加入していない場合には、保険加入者（A）の加入する保険により事故の損失額の五〇％を補填することとされている。

3 原因者負担金の未納者への対応

自動車の所有者は保険に加入することが義務づけられていることから、ほとんど事例はないが、仮に、保険未加入者が存在し、当該者が損傷額を支払わない場合には、公法による強制徴収手続ではなく、民事執行手続（私法）による強制徴収により対応することとなる。

4 減価償却等について

ガイドレール等の損傷が多く発生する物件についてはその価格について保険会社と道路管理者との協定により定められている。

なお、それ以外の損傷物件の場合については、

損傷物件の耐用年数にかかわらず、原則として、機能復旧にかかる費用を徴収することとして取り扱っている。これについては、最近、保険会社から減価償却すべきでないかとの要望がなされている。また、原因者負担命令等のために必要となる事務費については請求していない。

◆フランス（グルーパマ保険会社・エディス・デリオン氏、クリスチャン・バリベッド氏）

1 保険制度について

フランスでは、車の所有者は対人、対物保険に加入する義務を有しており、原則として無制限の保険となっている。

これは、フランスにおいては被害者の保護を最重点におくべきであるとの考えによるものである。しかしながら、何らかの原因で保険が無効な場合であって保険による救済がなされない場合には、保険会社などが出資する自動車補償基金によりその損傷を担保することとされている。

また、複数の車が関与する交通事故で、その過失相殺の割合が明確でない場合に備え、その費用負担割合等について、予め保険会社同士で合意した「IRSA」により処理することとされている。

2 減額運用について

原則として、機能復旧の考え方を採用しており、どのような場合であっても、原因者により補填されることとなるが、例外としては、市町村が既に計画として取り壊す物件のような場合については、負担命令が課されないこととなる。

なお、減価償却を行わないのが原則であるが、減価償却の訴えが寄せられた場合には、第三者機関である鑑定人による鑑定評価により減価償却を行うこともある。

また、各保険会社間で補償金額等について問題が発生した場合には、各保険会社間によるIRSAという合意書に基づき解決されることとされている。

道路拡幅工事の際の道路周辺の雑木の

伐採によって道路の管理瑕疵が争われた事例

— 沖縄県道沿国有林野内池幼児転落事件 —

道路局道路交通管理課 岡崎 之彦

〔一審判決〕 平成一四年三月二一日

那覇地方裁判所 請求棄却（原告控訴）

〔控訴審判決〕 平成一五年五月二二日

福岡高等裁判所 道路管理者に関する部分に

ついて請求棄却（確定）

はつめい

營造物の設置又は管理の瑕疵とは、營造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいうが、營造物は、公の目的に供されるために設置・管理されるものであるから、營造物の設置又は管理に瑕疵があったか否かは、当該營造物の本来の用法に従った使用を前提として、その構造、場所的環境及び利用状況等の諸般の事情を総合考慮して通常予想される危険に備えるべき安全性を有していたか否かという観点から判断されるものである。

今回の事例紹介は、沖縄県道沿いの国有林野内に存在する池に転落して溺死した幼児の両親が国有林野の所有者兼管理者である国及び県道の管理者である沖縄県に対して、損害賠償を請求した事案であり、道路管理者に関する部分について取り上げることとする。

一 事案の概要

本事案は、沖縄県八重山郡竹富町西表島の沖縄県道沿いの国有林野内に存在する池（C）による土砂採取跡に雨水が溜まってできた池様の窪地。に転落して溺死した幼児の両親が、(1)上記林野の所有者兼管理者である国に対して、(2)上記林野が公の營造物であることを前提に、上記林野の設置又は保存に瑕疵があったと主張して国家賠償法二条一項に基づき、(3)上記池が土地の工作物に該当

することを前提に、上記池の設置又は保存に瑕疵があったと主張して民法七一九条一項に基づき、又は、(3)国の職員である森林官がCに対して土砂採取を許可したこと若しくは森林官等が上記池の存在を看過してこれを放置したことが故意・過失による違法な職務行為（不作為）であると主張して、国家賠償法一条一項に基づき、損害賠償を請求し、(2)上記県道の管理者である沖縄県に対して、国県道拡幅工事の際の県道周辺の雑木の伐採により容易に上記池に接近できる状況になったのに防護柵を設けるなど危険を防止する措置を講じなかったことが公の營造物である道路の設置又は保存の瑕疵にあたることを主張して国家賠償法二条一項に基づき、(3)沖縄県が県道拡幅工事の際に周辺の雑木を伐採した結果上記池に容易に接近できるようになったから、

防護柵を設置するなどの作為義務を負ったにもかかわらず、過失により同義務に違反して何ら措置を講じることなく放置したと主張して、民法七〇九条、民法七一九条一項に基づき、又は、③上記県道拡幅工事を担当した沖繩県の職員が上記②のとりの過失により上記作為義務に違反したと主張して、国家賠償法一条一項（公権力の行使に該当する場合）又は民法七一九条（公権力の行使に該当しない場合）に基づき③は控訴審における新たな主張）、損害賠償を請求した事案である。

1 原告らの主な請求

被告は、原告に対し、Aにつき金七、八八四万円、Bにつき金七、七七七万円を支払え。

2 争いのない事実等（前提事実）

(1) 当事者

ア 原告は、亡A（死亡 当時五歳）の両親と亡B（死亡 当時5歳）の両親である。

イ 被告国は、下記(3)の事故当時、事故現場である池様の窪地（沖繩県八重山郡竹富町所在 以下「本件池」という。）が存在する林野（以下「本件林野」という。）を所有、管理していた（以下、下記(3)の事故を「本件事故」という。）。

エ 被控訴人沖繩県（以下「被控訴人県」とい

う。）は、本件事故当時、本件池に近接する

旧沖繩県道白浜南風見線（旧県道二一五号線、以下「本件県道」という。）を管理していた。

(2) 本件池の出現

Cは、平成七年四月ころ、本件事故の現場である湿地帯から土砂を採取したが、採取跡をそのまま放置したため、そこに雨水が溜まって本件池が出現した。

(3) 本件事故の発生

AとBは、平成九年五月二十九日、本件池に転落して溺死した。

3 争点

(1) 林野の所有者兼管理者である被告国の責任（略）

(2) 県道の管理者である被告県の責任

ア 国家賠償法二条一項に基づく責任の有無

イ 民法七〇九条、七一九条に基づく責任の有無

無

ウ 国家賠償法一条一項又は民法七一九条に基づく責任の有無—控訴審における新たな主張—

二 主な争点のうち道路管理者に関する部分

(1) 被告県の責任（争点②）について

ア 国家賠償法二条一項に基づく責任（争点②）

ア) について

（原告らの主張）

本件県道は、国家賠償法二条一項所定の「公の営造物」に該当するところ、その道路脇は、アスファルトの路肩の外に土の路肩が数十cmあり、その外側は土砂が深くえぐられ深い溝となっていて、本件県道を利用する幼児、老人、夜間通行者等が本件池に転落する危険性があるにもかかわらず、被告県は、本件県道の脇にカラーコーンを数個置いていたにすぎない。

また、本件池は隣接する団地から約三〇ないし四〇mの距離しか離れておらず、本件拡幅工事に伴って、本件県道と本件池との間に繁茂していたような等の雑木を伐採したことによって、本件池に容易に接近できるようにしたのである。本件県道の利用者が本件県道を走行中に直接本件池に転落する危険性がなくとも、本件県道から容易に本件池に接近しうるのであるから、本件県道の利用者が本件池に接近して転落する事故が発生するのであることは通常予測しうる事態であって、本件池への接近・転落事故に対してもそれを防止すべき安全性を具備していない以上本件県道の設置又は保存に瑕疵があるといふべきである。公の営造物が設置されて公共の用に供された場合は、予定された一般的な使用目的以

外の使用であつても、それが予測しうるものである限り、そのような用法から生じる危険性に対しても当該営造物は安全性を具備しなければならぬ。

そして、被告県は、本件事故当時、そのような転落や接近等の危険性を認識していたのであるから、本件県道に防護柵を設けるなどして未然に事故発生を防止すべき義務を負っていた。

(被告県の主張)

本件県道が公の営造物であることは争わぬ。

「営造物の瑕疵」とは、営造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいうと解すべきところ、道路の本来の用法は、車両及び歩行者の通行の用に供することであるから、その安全性もかかる利用を前提とするものである。本件事故当時、本件県道は、本件池付近では見通しのよい緩やかなカーブを描いていて、幅数十cmの路肩があり、路肩の外側から本件池までは比較的緩やかな下り斜面になつていて、一部平坦な部分もあり、本件県道(路肩)の南端から本件池までの距離は最短で約一二mあつたから、車両や歩行者が本件県道を通行中に誤つて本件池に転落する危険性はなかつた。雑木類の伐採の結果本件道路

から本件池が見通せるようになり、本件池に接近することが可能になつたとしても、それによつて本件県道自体の危険性が増大したわけではない。国道や県道等に必要とされる防護柵は、当該道路を通常の用法に従い通行する車両や歩行者が道路から転落する危険を防止することを目的とするもので、本件県道から最短距離で約一二m離れている本件池に幼児が接近する危険を防止することまでは、本件県道の本来の用法からは予定されていない。

また、被告県は、本件池側にカラーコーンを設置して車両の安全を図り、歩行者の安全確保のため、本件池側と反対側に歩道を設置していた。したがつて、本件県道は、ガードレール等の転落防止設備の設置を要する状況にはなく、その設置・管理に瑕疵はない。

イ 民法七〇九条及び同法七一九条一項に基づく責任の有無について(争点(2)イ)について(原告らの主張)

被告県は、本件拡幅工事に伴つて、本件池と本件県道との間に繁茂していた雑木や雑草等をすべて伐採した。そのため、従前は、本件県道から本件池を見通すことができず、本件池への接近も困難であつたのに、上記伐採後は、本件県道から本件池が見通すことがで

き、本件池への接近も容易になり、本件池に接近し転落する危険が発生した。

このように、被告県は、自ら危険を発生させ、その危険を認識し得たのであるから、防護柵や危険標識を設置するなどして未然に本件池への転落事故を防止すべき注意義務を負っていたにもかかわらず、本件県道の脇に数個のカラーコーンを置いただけで、他に危険を除去する措置をとっていない。

したがつて、被告県は、本件池を出現させたCとともに民法七一九条一項に基づく不法行為責任も負うべきである。

(被告県の主張)

否認ないし争う。

被告県は、本件拡幅工事に必要な範囲で雑木と雑草を伐採したもので、本件池と本件県道との間の雑木や雑草をすべて伐採したのではない。また、本件池は、被告県が上記伐採をする以前から、本件県道から目視可能であつた。上記伐採によつて本件県道を通行中の車両や歩行者が本件県道から転落する危険性が生じたわけではないから、被控訴人県が防護柵や危険標識を設置するなどしなかつたとしても、不法行為が成立することはない。

ウ 国家賠償法一条一項又は民法七一九条に基づく責任の有無(争点(2)ウ)について

(控訴人らの主張)

被控訴人県が本件拡幅工事に伴い雑木類を伐採した結果、本件県道から本件池が視認できようになる、本件池へ容易に接近可能となった、本件池について具体的危険性が生じた。被控訴人県の担当職員は、自ら上記のような具体的危険を生じさせたのであるから、防護柵を設置するなどして危険な状況を除去すべき義務を負ったにもかかわらず、その義務を懈怠し、本件池の危険な状況を漫然と放置して本件事故を発生させたものであるから、被控訴人県は、国家賠償法一条一項に基づき、又は、上記雑木類の伐採が公権力の行使に当たらないとすれば、民法七一五条に基づき、本件事故により生じた損害を賠償すべき責任を負う。

(被控訴人県の主張)

いずれも争う。本件拡幅工事は「公権力の行使」に当たらないし、本件拡幅工事を担当した被控訴人県の職員の行為に何ら違法はなく、故意過失もない。

三 主な争点のうち道路管理者に関する部分に対する裁判所の判断

※ 道路管理者に関する部分については、沖繩地裁の判断を福岡高裁支持（以下に掲げる判断理由は、福岡高裁による訂正後のもの。）

主 文

那覇地方裁判所・・

原告らの請求をいずれも棄却する。

福岡高等裁判所・・

原判決中被控訴人沖繩県に関する部分についての本件控訴をいずれも棄却する。

1 本件事故に至る経緯について

証拠及び弁論の全趣旨によれば、次の事実が認められる。

(1) Cによる砂利採取

本件事故当時の本件池付近の概略は、別図のとおりである。

Cは、平成七年四月ころ、隣接する団地と東側の隣家の間付近の本件県道から周囲に植生していた低木や雑草を伐開して本件池付近の湿地帯にユニボを乗り入れ、土砂を採取したが、その跡をそのまま放置したため、採取跡に雨水が溜まって本件池が出現した。

そして、上記Cによる土砂採取当時、本件県道

の周辺には高さ約二ないし三mの雑木が間断なく生い茂っていたが、上記土砂採取後は、Cが乗り入れた本件県道から砂利採取跡までの間に、幅約三mの進入路がそのまま残り、本件県道からその進入路を通じて本件池を見通すことができた。

なお、Cは、土砂採取跡を埋め戻す等はしなかったが、上記進入路の入口付近に高さ一m程の砂の盛土を施した。そして、周囲の雑木が生い茂るのに従い、数か月経過後には上記進入路は、相当程度ふさがった状態となり、本件拡幅工事がなされたころには、本件県道からは、本件池を意識して見れば見える程度となっていた。

(2) 被告国による本件林野の管理状況

本件林野は、本件事故当時、不要存置林野であり熊本管林局沖繩管林署(管轄は祖納森林事務所)が国有林野の管理経営(国有林野の適正な財産管理)という観点から、管理を行っていた。祖納森林事務所担当区域面積は一万三、五五一haであった。

(3) 本件拡幅工事の実施

ア 被告県は、平成八年九月二八日から平成九年三月二六日にかけて、本件事故現場付近の本件県道の約六mであった幅員を南側に約五m拡幅する本件拡幅工事を実施し、それに伴って、本件池と本件県道との間の雑木を伐採し、その結果、本件県道から本件池が見通す

ことができるようになった。

伊 被告県は、車両の安全を図るべく、本件県道の本件池側に数個のカラーコーンを設置したが、本件事故が発生するまでは、本件県道沿いに転落防止設備を設置したり、危険標識が設置されることはなかった。また、本件拡幅工事後は本件県道から本件池が目視できるようになり、控訴人ら及び隣接する団地付近の住民らも本件池の存在に気付いていたが、本件事故が発生するまでは、控訴人ら及び付近住民らから被控訴人らに対し、本件池が危険であるとの指摘や、その埋戻し又は防護柵の設置等の要請が出されたりしたことはなかった。

(4) 本件事故の発生

平成九年五月二十九日午後、Aの母は、A及び同居宅に遊びに来ていたBを連れてBの自宅を訪れ、在宅していたBの母にBを引き渡すとともにAを預けていったん辞去した。A及びBは、しばらくB宅の庭で遊んでいたが、食事の支度をしていたBの母が気付かない間に、本件県道を横断して本件池に接近し、同日午後三時過ぎころ、本件池付近で遊んでいるうちに誤って本件池に転落した。たまたま本件県道を通りかかったBの兄（当時七歳）がその様子を目撃し、急ぎ帰宅してBの母にその旨知らせたため、Bの母は初めて本件事故の

発生を知り、勤務先のペンション所属のダイビングインストラクターに電話をかけて救助を要請した上で本件事故現場に駆けつけた。まもなく、救助の要請を受けたダイビングインストラクターが本件池に潜水してA及びBを救出したが、両名とも既に意識がなく、搬送後の病院で死亡が確認された。

2 本件事故当時の現場付近の状況について

証拠及び弁論の全趣旨によれば、本件事故当時の現場付近は、概ね次のような状況であったと認められる。

(1) 本件池の周辺は、主にゆうな等の低木類や雑草類が繁った湿地帯で、所々に砂地が点在し、降雨量が多い場合には、広範囲に水溜まりが生じ、降雨量の多寡によって本件池の形状も変化するが、乾期であっても本件池には常に水が溜まっていた。なお、本件池付近の湿地帯には、本件池が出現する以前から自然に存在する池様の窪地が存在していて、そのうちの一カ所（本件池の東側に存在する池。）では、数十年前に小学生が溺死する事故が生じたことがあった。

(2) 本件池は、ほぼ三角形をしており、その大きさは、本件事故翌日当時、東西方向の辺が約一七m、南北方向の長辺が約二五mであっ

た。本件池は、本件事故当時、水深約三mであったが、水が濁っていて水底が視認できない状態であり、また、水底はすり鉢状になっていて、特に、A及びBが発見された付近である本件道路側の池の縁部分の水底は急傾斜になっていたため、大人（A及びBを救出したダイビングインストラクター）であっても自力ではい上がることは困難であった。

本件県道には数十cmの路肩があり、その外側から本件池までは比較的緩やかな下り斜面になっており（高低差は約二ないし二・五m）一部平坦な部分もあり、所々に溝や窪地が存在していた。

(3) 本件池は、本件県道沿いに存在し、隣接する団地から本件県道を挟んで約四〇mの距離にあり、本件県道の南側からの最短期一二mであった。団地は平家建の住宅三棟から成る町営住宅で、当時六世帯、幼い子供三、四人を含む約一七人が居住しており、また、団地の東側には二、三歳の幼児のいる住宅があり、本件池は当該住宅の敷地からは本件県道を挟んで二〇ないし三〇mの位置にあった。なお、平成一四年一月二二日に実施した検証の結果によると、検証当時における本件池及び付近の形状は、南北方向の辺長が約一八mと短くなっているほか、本件県道の南側から本件

池までの最短距離も約一〇・八五mと短くなっているなど、上記認定の形状とは多少異なっているけれども、本件事故の翌日に撮影された写真と同検証の結果とを対比してみると、本件事故当時は、上記に認定したとおり形状であって、その後降雨等により法面が浸食されるなどした結果、検証当時の形状に変化したものと認められる。

- 本件事故当時、本件拡幅工事がなされた拡幅区間における本件県道の南側（本件池側）には、概ね低木類が生えており、本件県道からその先を見通せない状況であったが、本件池付近の数mの間にはこのような植生はなく、本件県道から本件池を容易に見通すことができ、本件県道から本件池に至るまでの傾斜も比較的緩やかで、その間に障害物等はなく、幼児でも本件県道から湿地帯に立ち入って本件池に接近することがたやすい状況にあった。本件県道は、緩やかなカーブを経て本件池付近に至るが、本件池付近の約一〇〇ないし一五〇mの間はほぼ直線であった。
- (4) 本件事故当時、本件県道の本件池側にカラーコーンが数個置いてあったほかに、本件池の周囲に柵等の転落防止装置あるいは危険標識はなかった。
- (5) 本件池付近は、自然に植生する雑木林のあ

る湿地帯であって、所々に窪地が点在していることに加え、一般に、自然に植生する林野内に立ち入ることはハブの咬傷やアシナガバチの刺傷を負う危険性があるため、付近住民が本件池付近に日常的に立ち入ったり利用したりすることはなく、また、幼い子供を持つ親たちは、上記のような危険性に鑑み、日ごろから子供らが雑木林等に立ち入ることのないよう気を配っていた。

3 被控訴人県の責任（争点(2)）について

- (1) 国家賠償法二条一項に基づく責任（争点(2)A）について

本件県道が、国家賠償法二条一項にいう「公の営造物」に該当することは明らかであるから、その設置又は管理に瑕疵があるかにつき検討する。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いていることをいうが、営造物は、公の目的に供されるために設置・管理されるものであるから、営造物の設置又は保存に瑕疵があったか否かは、当該営造物の本来の用法に従った使用を前提として、その構造、場所的環境及び利用状況等の諸般の事情を総合考慮して通常予想される危険に備えるべき安全性を有していたか否かという観点から判断すべきである。そこで検討するに、本件県道は、歩行者や車両の通行の

用に供されるものであるから、歩行者や車両が本件県道をその本来の用法に従って通行する場合には本件県道が通常有すべき安全性を欠いていたか否かを判断すべきところ、本件県道は、緩やかなカーブを経て本件池付近に至るが、本件池付近の約一〇〇ないし一五〇mの間はほぼ直線であったこと、本件県道には幅数十cmの路肩があり、路肩の南端から本件池までの距離は最短で約一二mであったこと、本件県道から本件池までの間は比較的緩やかな下り斜面になっていて、一部平坦な部分もあること、本件池付近では、本件県道の南端に沿ってカラーコーンが数個設置されていたこと各事実は、上記に認定したとおりである。これら諸事実に照らせば、歩行者や車両が本件県道をその本来の用法に従って通行中に誤って本件池に転落するなどの危険性があつたとは認められないし、あえて本件県道から外れて本件林野内に立ち入り本件池に接近する者があつたとしても、そのことをもつて本件県道が通常有すべき安全性に欠けるとか、本件県道の設置又は保存に瑕疵があつたということとはできない。

この点、原告は、被告県が雑木類を伐採したために、本件県道から本件池が見通せるようになり、接近の可能性が増大したことが瑕疵に該ると主張するが、雑木類の伐採により、本件県道そのものの危険性が増大したといえない以上、原告の主張

は採用できない。

(2) 民法七〇九条、七一九条に基づく責任（争点

(2)イ)について

ア 控訴人らは、被控訴人県が本件池付近の雑木類を伐採したことにより本件池に容易に接近できるようなったから、被控訴人県は防護柵や危険標識等を設置すべき義務があったと主張する。しかしながら、被控訴人県が本件拡幅工事に伴い必要な範囲で雑木類を伐採した結果、本件県道から本件池に接近しようとすればできるようになったとしても、そのことよって本件県道を通行中に誤って本件池に転落する危険が生じるなど本件県道自体の危険性が生じ又は増大したわけではないし、また、被控訴人県において、あえて本件県道から外れて本件林野内に立ち入り一〇m以上離れた本件池に接近することによって生じ得る危険を防止するために防護柵等を設置すべき義務を負ったものということはできず、他に、被控訴人県が上記のような作為義務を負っていたと評価すべき事実は認められない。

イ したがって、争点(2)イ)に関する控訴人らの主張は理由がない。

(3) 国家賠償法一条一項又は民法七一九条に基づく責任（争点(2)ウ)控訴審における新たな主張)

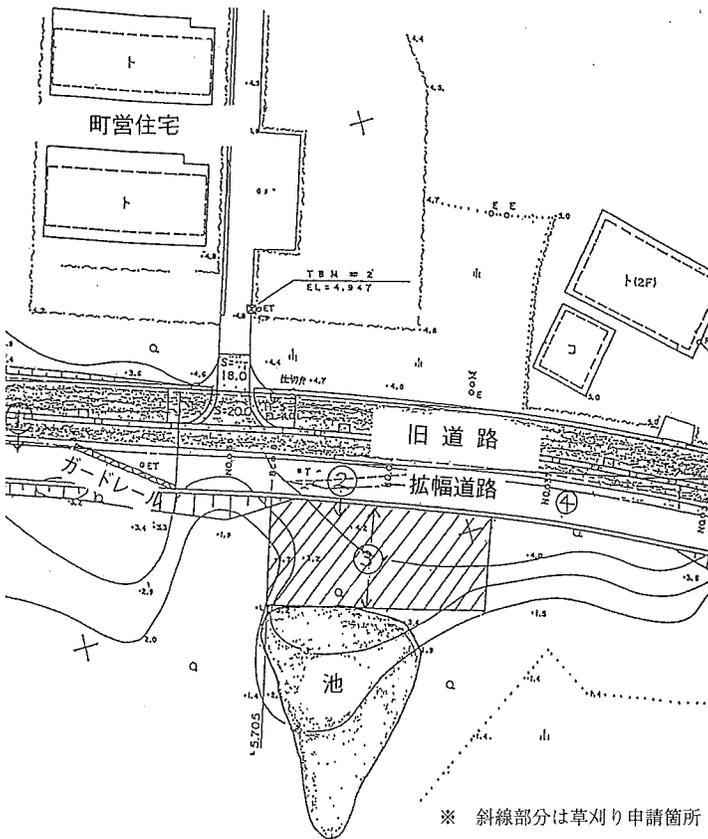
について

ア 上記(2)ア)に述べたとおり、本件拡幅工事を担当した被控訴人県の職員らにおいて、本件池に転落する危険を防止するための防護柵等を設置すべき義務を負っていたとは認められない。

イ したがって、争点(2)ウ)に関する控訴人らの主張は理由がない。

4 結論

控訴人らの被控訴人県に対する請求は、理由がないからこれをいずれも棄却すべきところ、原判決中被控訴人県に関する部分は相当であつて、この部分に関する本件控訴は理由がないからこれをいずれも棄却することとし、主文のとおり判決する。



別図



三重県の歴史街道



三重県東京事務所 鈴木 雅也

◆三重県の位置

三重県は、日本列島のほぼ中央、太平洋側に位置し、愛知県、岐阜県、滋賀県、京都府、奈良県、和歌山県と境界を接し、東西約八〇km、南北約一七〇kmの南北に細長い県土を持っています。

伊山地が形成されています。

◆歴史街道

〜東海道〜

東海道は、古代より都と東国を結ぶ街道であり、同時に律令制度における国郡制度上の行政区間である五畿七道（東海・東山・北陸・山陰・山陽・南海・西海）の一つとして、鈴鹿関以東の沿岸地域を指す言葉でもありました。

内帯地帯は東に伊勢湾を望み、北西には養老、鈴鹿、笠置、布引等の七〇〇〜八〇〇m級の山地・山脈が連なっています。

一方、外帯地域の東部はリアス式海岸の志摩半島から熊野灘に沿って南下、紀伊半島東部を形成し、西部には県内最高峰一、六九五mの日出ヶ岳を中心に紀

鎌倉時代には、鎌倉と京都を結ぶ最も重要な幹線道路となり、このころには、街道沿いに専門の宿屋を主体とした宿と呼ばれる集落が現れていたと言われています。

そのうち、天下を掌握した徳川家康により中山道・甲州道中・日光道中・奥州道中とともに

五街道の一つとして一里塚や宿場、伝馬制度が整備されました。

これらは、江戸の品川宿を第一の宿とし、京都の天津宿まで五三の宿場が設けられたことから、俗に「東海道五十三次」と呼ばれています。

三重県内を通る東海道は約四五km。尾張宮宿から海上七里を渡って、東海道四二番目の宿・

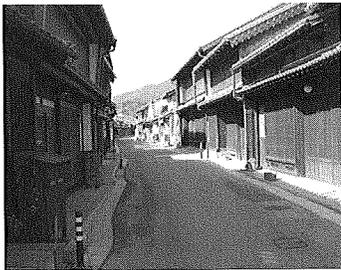


写真1 現在の関宿の街並み

桑名宿に入り、四日市宿、石薬師宿、庄野宿、亀山宿、関宿（写真1）、坂下宿を経て天下の難所であった鈴鹿峠へと向かうルートでした。

また、東海道は、四日市の日永の追分（写真2）で伊勢神宮へと向かう伊勢街道と、関の東の追分けて伊勢街道と合流する伊勢別街道、西の追分けて上野を越えて奈良へと向かう大和街道が分岐（合流）し、参勤交代だけでなく、参宮の旅人などで賑わい、多くの物資や情報・文化が行き交う庶民の道、文化経済の道でもありました。



写真2 日永の追分

◆歴史街道　く伊勢街道く

伊勢街道は、日永の追分で東海道から分岐して伊勢湾沿いを南下し伊勢へと至るおよそ七二km。日永の追分、白子、津、六軒、松阪、齋宮を経て伊勢へと至るルートは近世にはほぼ固定され、幕府によって脇街道として整備されました。

もともと伊勢神宮は皇祖神を祀る神社として、一般人は参拝することは出来ませんでした。が、平安時代以降、天皇・貴族の権力が衰えると、武士、そして庶民にも伊勢信仰が広がり、室町・戦国時代ごろには庶民の伊勢参宮もかなり一般化していたそうです。

また、「御師」と呼ばれる人々が地方に赴いて布教活動を行い、各地で「講（伊勢講）」と呼ばれる組織を作り、組織的に伊勢参りを勧めていきました。

近世の伊勢参りでは、この「講」で資金を積み立てて、その代表者が伊勢参りをする「本

参り」が主流でしたが、中には親や主人の許可なく抜け出して参宮する者もいて、これらは「抜け参り」と呼ばれました。

また、江戸時代には、伊勢のお札が降った等の噂が発端となり、人々が一時期に集中して参宮に押し寄せる「おかげ参り」が五〇〜六〇年周期で流行しました。時には五〇〇万人もの人々が熱狂的に伊勢を目指したそうです。

このように、伊勢街道は江戸時代には東海道に次いで交通量が多いにぎやかな街道で、多くの物資や情報も行き交い、途中、東海道や伊勢別街道、伊賀街道等、多くの街道が合流（分岐）するため、伊勢国の幹線道路として、地元の人々にとっても重要な道でした。

◆現在の道路

現在、東海道は国道一号、伊勢街道は国道二三号と名前は替わりましたが、現在も重要な幹線道路として利用されています。



写真3 亀山サンシャインパーク

また、高速道路の整備も着々と進んでいて、関東方面からは伊勢湾岸自動車道から東名阪自動車道を経て近畿自動車道伊勢線で伊勢神宮のすぐそばまで来られます。

関西方面からは西名阪自動車道から名阪国道を経て近畿自動車道伊勢線まで来ていますが、第二名神から亀山JCTを経て近畿自動車道伊勢線へと、近い将来来てもらえることを期待しています。

旅の途中は、昔は亀山宿で、今は亀山サンシャインパーク（写真3）でひと休みしてはいかがでしょうか。今話題のシャープの亀山工場が見えます。

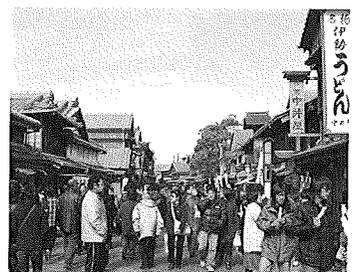


写真4 おはらい町通り



写真5 おかげ横丁

伊勢街道の終着地、伊勢神宮内宮前は現在、おはらい町通り（写真4）と呼ばれ、休日ともなるとたくさんの人でにぎわっています。このおはらい町通りの中程に「おかげ横丁」（写真5）があります。おかげ横丁は江戸時代の町並みや、味、文化を現代に伝えています。

沖縄における交通革命



沖縄県東京事務所 川上 呂一

◆はじめに

道路行政セミナー読者のみなさん、初めまして。沖縄県東京事務所勤務及びとんび会員一年目の川上と申します。よろしく願います。

沖縄県は日本の最南西端に位置し、東西約一、〇〇〇km、南北約四〇〇kmに及ぶ広い海域に点在する四八の有人島を含む一



写真1 沖縄県は160余りの島々からなる島しょ県
(写真は慶良間諸島)

六〇余の島々で構成されています。沖縄本島は九州と台湾のほぼ中間に位置し、沖縄本島最北端の辺戸岬からは鹿児島県の与論島が見え、最西端の与那国島からは気象条件が良ければ、島影が見えるほど台湾に近接しています(写真1)。

◆730(ナナサンマル)
一九七二年五月一五日の本土復帰前までの軍道、軍管轄政府道、琉球政府道と称されていた道路は、本土復帰後に現在の国道、県道に変わりました。
本土復帰前の沖縄では、アメ

リカ合衆国と同じ「人は左、車は右」の交通方法で、本土復帰後も沖縄県では約六年間は「人は左、車は右」のままが続いていました。沖縄県が今と同じように「人は右、車は左」になったのは、一九七八年七月三〇日になってからのことです。一九七五年に開催された「沖縄海洋博覧会」の時には、まだ「人は左、車は右」を通行していたのです。

「道路交通に関する条約」によると、「交通の方向は、各締約国内の全ての道路において同一でなければならない」ことになっており、沖縄県も本土と同じく「人は左、車は右」の交通方法に変更しなければなら

ませんでした。しかしながら、戦後三一年にわたり、慣れ親しんだ交通方法を変えるには県民の交通安全確保や理解を得る事が課題であったため、すぐには交通方法を変更する事ができませんでした。そして様々な課題をクリアした一九七八年七月三〇日に、沖縄県における交通方法が変更されました。その世界でも珍しい交通方法の変更が実施される七月三〇日にちなんで、730(ナナサンマル)と呼んでいました。また沖縄における「交通革命」とも呼ばれていました(写真2、図1)。

信号機や道路標識等、もともとはすべて右車線用に設置されていたので、左車線用に新たに設置されたものは当日までカバーがかけられ、一斉に掛け替えられました。七月二九日午後一〇時に車両通行止め等の規制が設けられ、それから「人は右、車は左」の通行区分への切り替え作業が行われ、七月三〇

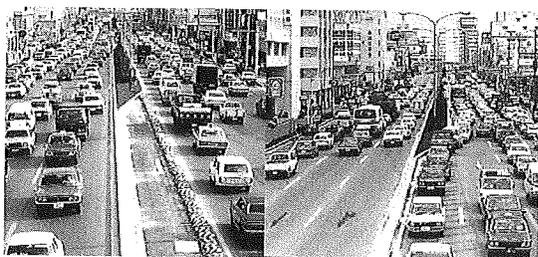


写真2 730変更前(左)と変更後(右)

日午前六時から一斉に新交通方法による通行が実施されました。当日、各道路沿いや歩道橋等では多くの人々が沖繩における交通革命を見物していたそうです。また、その時には沖繩県の警察官だけでは対応できないので、全国から約二、八〇〇人の警察官の応援の下、実行されたそうです。おかげさまで、大きな事故もなく移行できたようです。ただし、その後しばらくは、交通渋滞や右側通行して

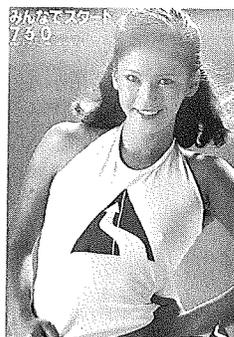


図1 当時親しまれた730ポスター

きた車とお見合いするなどのトラブルは続いたそうです。

交通方法の変更を記念して、沖繩県庁敷地内の行政棟と警察棟の間に730の石碑があります。また、石垣島には通称730(ナナサンマル)交差点と呼ばれる交差点と石碑があります。旅行や仕事で行く機会がありましたら立ち寄ってみて下さい。

◆国際通り

国際通りは那覇市の中心市街地であり、全長約一・六kmの商店街です。国際通りは戦争で廃墟となった那覇市で、米軍の物資輸送のために道路を整備し、そこに商店街ができて、奇跡的な発展を遂げた事から「奇跡の「マイル」と呼ばれるようにな

りました。

現在の国際通りは交通渋滞が激しく、電柱が立ち並び、景観もあまりよいとは思われません。そこで、観光客を初めとして人通りも多いため、シンボルロード事業を利用して、歩道の拡幅や電線類の地中化、ポケットパーク等の整備し、景観に配慮した魅力ある街路の整備を実施しています(図2)。

近年、郊外型大型店の進出により人の流れが郊外に移ったことなどから、国際通りでは毎年八月の第一日曜日に「一万人のエイサー踊り隊」を開催してい

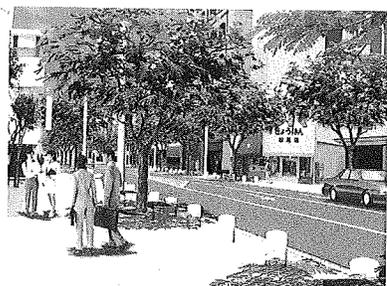


図2 国際通り整備イメージ

ます。エイサーが身近で見られるため、沿道にはたくさんのお見物人であふれています。その他にも、国際通りでは「琉球絵巻行列」等の多彩なイベントが催されています。ちなみに、今年の「一万人のエイサー踊り隊」は、八月の第一日曜日が沖繩の旧盆と重なるため、七月三〇日に行われます。是非一度ご覧ください。

◆軌道交通復活

平成一五年に、沖繩で軌道系交通機関の沖繩都市モノレールが開業しました。実は沖繩でも戦前は鉄道がありました。その代表的なものが「軽便鉄道(沖繩県営鉄道)」です(写真3)。一九一四年から那覇と与那原間、那覇と嘉手納間、那覇と糸満間を走っていました。旅客や貨物だけでなく、サトウキビを運ぶ手段としても利用されていました。しかしながら、沖繩戦ですべて破壊されてしまいました。その他に「ちんちん電車(沖

縄電気軌道」と「馬車軌道」がありました。

「ちんちん電車」はいわゆる路面電車で、一九一四年から那覇〜首里間を走っていました。こちらの方はバスとの競合に勝てず、一九三三年に廃止されました。

「馬車軌道」は軌道上を馬にけん引させて走り、主にサトウキビ運搬用に与那原〜泡瀬間、那覇〜糸満間を走っていました。こちらもバスとの競合に勝てず、一九三八年に廃止されました。この様にして、沖縄から長い間、軌道交通が無くなりました。

本土復帰の間もない頃に軌道

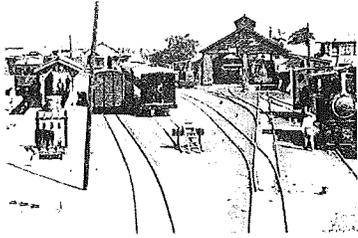


写真3 戦前の軽便鉄道

交通の必要性が提起され、官民の協力や努力の結果、平成八年度に工事着手し、平成一五年八月一〇日に運行開始しました（写真4、図3）。

インフラ部は国、沖縄県、那覇市が建設し、沖縄都市モノレール株式会社（第三セクター）が車両、変電所等を施工し、経営しています。

運行開始した平成一五年八月には、一日平均乗客数は約四五、九〇〇人にも上りましたが、次第に減少し、平成一七年一月には約二六、七〇〇人まで落ち込みました。しかしながら、沖縄都市モノレール株式会社等の努



写真4 国道沿いを走る「ゆいレール」

力や県民、観光客の協力のおかげで増加し、平成一五年度では需要予測約三二、三五〇人に対して、

一日平均約三一、一〇〇人で達成率九九%、平成一六年度で需要予測約三二、二六〇人に対して、約三〇、五八〇人で達成率九五%、平成一七年度は二月末時点で需要予測約三三、二〇〇人に対して、約三四、〇〇〇人で達成率一〇二%となっており、最近は順調に伸びています。

◆おわりに

沖縄では730（ナナサンマル）の交通革命以降、数多くの離島架橋や道路整備、モノレール建設等を行い道路事情は良くなったと思います。しかしながら、那覇市等の中心市街地では

まだまだ渋滞が解消されていない所もあります。モノレールの開通したといえども、車社会の沖縄で交通渋滞が解消（もしくは大幅に緩和）される時が来る事を願っている、今日この頃です。

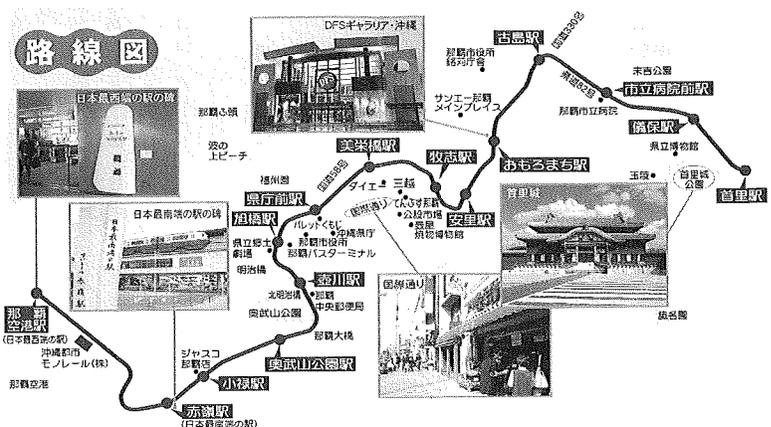


図3 沖縄都市モノレール「ゆいレール」路線図

「道路行政セミナー」二〇〇五年度既刊号目次

(肩書は執筆時のものです。なお、◎は特集記事、○は一般記事等です。)

○年頭の挨拶
道 路 局 長 谷口 博明 18年1月号(第190号) 1頁

エッセイ

○TDMと公共交通の行方
一橋大学大学院 山内 弘隆 17年5月号(第182号) 1頁
商学 研究科教授

○いろいろな「みち」と道路政策
筑波大学大学院システ ム情報工学研究科教授 石田 東生 17年6月号(第183号) 1頁

○道の身体感覚
早稲田大学理工学部 社会環境工学科教授 佐々木 葉 17年7月号(第184号) 1頁

○美しい「みち」をつくりたい
日本大学理工学部 社会交通工学科教授 天野 光一 17年8月号(第185号) 1頁

○西アフリカの未来
京都大学大学院 工学研究科教授 谷口 栄一 17年9月号(第186号) 1頁

○「道路行政広報」について考える、
ちよっとその前に...
(博)博報堂企画営業第一部 狗飼 豊 17年11月号(第188号) 1頁

○交通社会実験はまちづくりの切り札になるか
東京海洋大学海洋工学部 流通情報工学科教授 高橋 洋二 17年12月号(第189号) 1頁

地域の活性化等に資する道路上占用の運用等について

◎地域の活性化等に資する道路上占用の運用等について
道路局 路政課 山口 房光 17年4月号(第181号) 1頁
道路利用調整室
道路局地方道・環境課 岩谷 幸治

路上放置車両の現状

◎路上放置車両の現状と処理について
道路局道路交通管理課 宮田 晃伸 17年5月号(第182号) 4頁

◎各自自治体における路上放置車両の実態について
大阪府・横浜市・名古屋市長官庁 17年5月号(第182号) 9頁

◎路上放棄車処理協力会について
(社)日本自動車工業会 業務(統括)部長 梅本 久義 17年5月号(第182号) 23頁

◎路上放置車両等障害物を原因とする国家賠償請求事例
道路局道路交通管理課 千木良敦之 17年5月号(第182号) 26頁
警察庁交通局交通企画課 付兼交通指導課付 古瀬 高嗣 17年5月号(第182号) 31頁

◎道路交通法の一部改正について

路上工事縮減に係る取組み

◎国土交通省における路上工事縮減の取組み
道路局国道・防災課 福井 貴規 17年6月号(第183号) 5頁

◎東北地方整備局管内における路上工事対策への取組み
東北地方整備局道路部道路管理課 17年6月号(第183号) 11頁

◎五十日における路上工事中止の取組みについて
近畿地方整備局 道路部道路管理課 藤本 善博 17年6月号(第183号) 17頁

◎九州幹線道路協議会(路上工事縮減専門部会)の取組みについて
九州地方整備局 道路部道路管理課 児玉 敏幸 17年6月号(第183号) 24頁

◎ホームページ立ち上げ奮戦記
名古屋市長官庁 道路局 占用調整協議会 忠田 友幸 17年6月号(第183号) 28頁

道路関係四公団民営化

◎道路関係四公団民営化に係る取組みについて
大臣官庁 道路関係四公団 民営化関係組織設立準備室 17年7月号(第184号) 4頁

平成一六年度社会実験結果とりまとめ

◎平成一六年度社会実験とりまとめについて

道路局地方道・環境課
地域道路調整室 土肥 学 17年8月号(第185号) 4頁

◎歴史的な補助幹線道路の歩車共存化に向けた交通社会実験

石川県野々市町
産業建設部建設課 杉本誠一郎 17年8月号(第185号) 11頁

◎公共空間を活用した賑わいと回遊性の創出実験

富山市建設部道路課 渡辺 豊 17年8月号(第185号) 17頁

◎天神地区の再生に向けた実験的取組みについて

福岡市総務企画局
企画調整部 吉田 宏幸 17年8月号(第185号) 23頁

道路と物流

◎国際物流基幹ネットワーク(仮称)の構築

道路局企画課道路
経済調査室課長補佐 皆川 武士 17年9月号(第186号) 4頁

道路関係四公団民営化にあたって

◎道路関係四公団民営化にあたって

道路局 長谷口 博明 17年10月号(第187号) 1頁

◎新会社発足にあたって

東日本高速道路(株)
代表取締役会長 八木重二郎 17年10月号(第187号) 3頁

◎道路関係四公団の民営化について

大臣官房道路関係四
公団民営化関係組織
設立準備室 大塚 久司 17年10月号(第187号) 5頁

バリアフリーへの取組み

◎歩行空間のバリアフリー化の推進について

道路局地方道・環境課
道路交通安全対策室
計画係 長 奥西 史伸 17年11月号(第188号) 4頁

◎道路におけるバリアフリーへの取組みについて

名古屋市健康福祉局障害福祉部障害施設課
名古屋市長政土木部道路部道路維持課 17年11月号(第188号) 12頁

◎豊中市における交通バリアフリーの取組み

豊中市土木下水道部
土木下水道建設課 山本 幸久 17年11月号(第188号) 18頁

踏切道対策について

◎踏切対策のスピードアップ

道路局路政課 17年12月号(第189号) 4頁

◎東京都の踏切対策基本方針について

東京都都市整備局都市整備部交通企画課 17年12月号(第189号) 9頁

◎大阪府における立体交差事業等踏切道の抜本対策について

大阪府土木部交通道路室 17年12月号(第189号) 15頁

◎横浜市における連続立体交差等踏切道の改良について

横浜市道路局企画課 17年12月号(第189号) 23頁

◎立体交差事業をはじめとした各種踏切対策の取組み

都市・地域整備局街路課
特定都市交通施設整備室 18年1月号(第190号) 19頁

E・T・C施策について

◎E・T・Cの普及促進

道路局有料道路課 酒井 浩一 18年1月号(第190号) 3頁

日本風景街道の概要

◎日本風景街道
(シーニック・バイウェイ・ジャパン)

道路局地方道・環境課道路
環境調査環境専門官 横田 敏幸 18年2月号(第191号) 1頁

◎シーニックバイウェイ北海道の概要について

北海道開発局建設部
道路計画課道路調査官 和泉 晶裕 18年2月号(第191号) 9頁

◎国際都市・東京の魅力ある景観形成に向けて

(社)日本経済団体
連合会観光委員会 江頭 邦雄 18年2月号(第191号) 14頁

その他

○地方道路整備臨時交付金の運用改善と道
整備交付金の創設

道路局地方道・環境課
道路局地方道・環境課
地域道路調整室
石井 宏明
土肥 学
17年4月号(第181号) 25頁

○道路整備費の財源等の特例に関する法律
施行令の一部改正について

道路局路政課
小宮山紀子
17年4月号(第181号) 31頁

○放置自転車対策について

道路局地方道・環境課
交通安全対策室
原 久弥
17年4月号(第181号) 34頁

○有料道路における多様で弾力的な料金制
引について

道路局高速国道課
道路局有料道路課
栗原 靖幸
八木 孝裕
17年4月号(第181号) 36頁

○平成一六年度 国土交通白書について

道路局総務課
柳橋 隆則
17年5月号(第182号) 34頁

○海外の道路課
(ブルウェー・オーストリア)

道路局企画課道路
経済調査室課長補佐
武藤 祥郎
17年6月号(第183号) 36頁

○本州四国連絡道路における多様で弾力的
な料金割引について

道路局有料道路課
八木 孝裕
17年6月号(第183号) 45頁

○LRTプロジェクトの創設について

道路局路政課交通係
村上 昌仁
17年7月号(第184号) 29頁

○行政事件訴訟法の改正について

道路局道路交通管理課
千木良敦之
17年7月号(第184号) 33頁

○国土交通省重点施策(道路関係)について

道路局総務課
17年8月号(第185号) 31頁

○道路関係四公団における多様で弾力的な
料金について

道路局高速国道課
道路局有料道路課
栗原 靖幸
八木 孝裕
17年8月号(第185号) 37頁

○平成一五年度道路交通管理統計の概要

道路局道路交通
管理課調整係長
小林 政義
17年8月号(第185号) 47頁

○地球温暖化防止のための道路政策会議
中間とりまとめについて

道路局地方道・環境課
道路局調整室課長補佐
島本 和仁
17年9月号(第186号) 23頁

○首都高速道路及び阪神高速道路の新たな
料金制度について

道路局有料道路課
八木 孝裕
17年10月号(第187号) 10頁

○有料道路駐車場について構造改革特区で
実施した特例措置の全国展開について

道路局有料道路課
青柳 敬直
17年10月号(第187号) 19頁

○規制改革・民間開放3か年計画(改定)に
ついて

道路局路政課
17年10月号(第187号) 22頁

○平成一五年度道路管理瑕疵実態調査について

道路局道路交通管理課
岡崎 之彦
17年10月号(第187号) 33頁

○高架道路下「占用許可基準」の改正について

道路局路政課
道路利用調整室
新妻 俊光
17年11月号(第188号) 24頁

○東/中/西日本高速道路株式会社におけ
る料金割引の実施状況について

道路局有料道路課
栗原 靖幸
17年12月号(第189号) 29頁

○「走りやすさマップ」による観光支援と
道路評価

道路局企画課道路経済調査室
18年2月号(第191号) 19頁

○構造改革特別区域内の道路管理者が設置
する標識の特例について

道路局路政課
18年2月号(第191号) 30頁

○第2回国土開発自動車道建設会議の概要
について

道路局有料道路課
18年3月号(第192号) 1頁

○道路施設のアスベスト対策について

道路局地方道・環境課
道路環境調査室
小池 昭広
18年3月号(第192号) 9頁

○ハイウェイカードの利用終了について

道路局有料道路課
栗原 靖幸
18年3月号(第192号) 13頁

○自動車専用道路への利便施設の連結について

中部地方整備局道路部路政課
18年3月号(第192号) 20頁

○地域再生の沿革と道路整備交付金について

道路局総務課
18年3月号(第192号) 33頁

道路の行事等

○「道路ふれあい月間」推進標語について

道路局道路交通管理課
中野 英樹
17年6月号(第183号) 34頁

○「道の日」(八月一日)について
道路局 総務課 柳橋 隆則 17年7月号(第184号) 27頁

○「集い」ふれあい「広がる」道の日」
2005 20th Anniversary 一日だけの臨時開業
「道の駅 品川宿」
道路局 総務課 17年9月号(第186号) 36頁

○「道の日」2005 二〇周年記念行事
道路局道路交通管理課 17年9月号(第186号) 口絵

○平成一七年度「道路ふれあい月間」行事
報告について
道路局道路交通管理課 17年9月号(第186号) 40頁

○平成一七年度「道路ふれあい月間」地方
行事報告について(東日本編)
17年9月号(第186号) 42頁

○平成一七年度「道路ふれあい月間」地方
行事報告について(西日本編)
17年10月号(第187号) 25頁

海外視察報告

○欧州道路実態調査結果について
道路局 路政課 今井 宗雄 18年3月号(第192号) 39頁

解説 道路関係四公団民営化関係法

○日本道路公団等民営化関係法施行法②
大臣官房道路関係四公団民営化関係組織設立準備室 谷中 謙一 17年4月号(第181号) 40頁

新会社紹介

○ひと・まち・くらしをネットワーク
首都高速道路(株)経営企画部 17年11月号(第188号) 32頁

○地域から愛され、お客さまに喜ばれる
会社を目指して
西日本高速道路(株) 17年11月号(第188号) 36頁

○日本の大動脈をつくり、まもる
中日本高速道路(株)総務部広報室 17年12月号(第189号) 40頁

○本州四国連絡道路(株)の概要と新たな取組み
本州四国連絡高速道路(株) 17年12月号(第189号) 44頁

○「信頼される会社」「地域の発展に貢献
する会社」に向かつて
東日本高速道路(株) 18年1月号(第190号) 24頁

○先進の道路サービスへ
阪神高速道路(株) 18年1月号(第190号) 29頁

○四五年以内の債務の確実な返済に向けて
(独)日本高速道路保有・債務返済機構 18年2月号(第191号) 35頁

訴訟事例紹介

○行政の規制権限不行使による国家賠償責
任を認めた事例(その2)
道路局道路交通管理課 千木良敦之 17年4月号(第181号) 48頁

○路上障害物に起因する事故に関して道路管
理瑕疵が否定された事例
17年5月号(第182号) 45頁

○原子炉設置許可処分無効確認等請求事件
17年6月号(第183号) 50頁

○建築基準法四二条二項所定のいわゆる
みなし道路の指定と抗告訴訟の対象
17年7月号(第184号) 45頁

○トンネルの天井に車両を接触させた運転手に
対して事故についての過失が争われた事例
17年8月号(第185号) 55頁

○北海道・岩内町における地盤沈下被害
原因裁定申請事件
道路局道路交通管理課 岡崎 之彦 17年9月号(第186号) 49頁

○鹿角市車両転落事故損害賠償請求事件
17年10月号(第187号) 43頁

○県道拡張工事中の工事現場付近において発生した
交通事故で仮設歩道設置義務等が争われた事例
17年11月号(第188号) 39頁

○国道下斜面が国家賠償法一条一項にいう公の營造物（公營造物）に該当するか争われた事例

17年12月号（第189号） 48頁

○中央分離帯等設置による被侵害利益の存在が争われた事例

18年1月号（第190号） 33頁

○国道沿いの排水溝の設置・管理の瑕疵を原因として損害賠償の請求があった事例

18年2月号（第191号） 39頁

○道路拡幅工事の際の道路周辺の雑木の伐採によって道路の管理瑕疵が争われた事例

18年3月号（第192号） 47頁

連載

○道と思想（その1）

三木 克彦 17年10月号（第187号） 47頁

○道と思想（その2）

17年11月号（第188号） 44頁

○道と思想（その3）

17年12月号（第189号） 53頁

○道と思想（その4）

18年1月号（第190号） 38頁

○道と思想（その5）

18年2月号（第191号） 44頁

○道と思想（その6）

18年3月号（第192号） 54頁

とんびの広場

○東京の道路事情あれこれ

東京都建設局 古橋 豊三 17年4月号（第181号） 55頁

○福岡は良か「まち」、今日も元気です！

福岡市東京事務所 井手 洋隆 17年4月号（第181号） 57頁

○再発見、大阪の熊野街道

大阪府東京事務所 山内 一浩 17年5月号（第182号） 49頁

○「晴れの国」岡山へようこそ

岡山県東京事務所 木村 圭二 17年5月号（第182号） 51頁

○道に歴史あり

福島県東京事務所 今里 英生 17年6月号（第183号） 56頁

○「新しい空、新しい私」
いっぺんきさちやってん

北九州市東京事務所 宮野 謙剛 17年6月号（第183号） 58頁

○あつーい夏を、今年は九十九里海岸で！

千葉県東京事務所 佐藤 秀幸 17年7月号（第184号） 48頁

○大分県南のみちづくり

大分県東京事務所 畔津 義彦 17年7月号（第184号） 51頁

○京都の顔づくり

京都市東京事務所 田中 幸雄 17年8月号（第185号） 59頁

○石川の実情に応じたみちづくり

石川県東京事務所 酒井 史郎 17年8月号（第185号） 62頁

○兵庫の道づくり

兵庫県東京事務所 船谷 裕司 17年9月号（第186号） 53頁

○さんざい石見路ツアーウォーク

島根県東京事務所 吉村 勉 17年9月号（第186号） 55頁

○北海道の道雑記

北海道東京事務所 小林 敏克 17年10月号（第187号） 51頁

○「にぎわいの軸」の創出
札幌駅前通地下歩行空間

札幌市東京事務所 茂木 秀則 17年10月号（第187号） 54頁

○スイーツと行こう「日光道」

栃木県東京事務所 柏崎 純一 17年11月号（第188号） 48頁

○観光都市いぶすきの道路利用

鹿児島県東京事務所 川原 智明 17年11月号（第188号） 51頁

○新潟県中越大地震
応援ありがとうございます

新潟県東京事務所 東海林 晃 17年12月号（第189号） 57頁

○緑美しい都市の実現に向けてのみちづくり

仙台市東京事務所 安齋 栄 18年1月号（第190号） 42頁

○しまなみ海道

愛媛県東京事務所 明日 俊幸 18年1月号(第190号) 45頁

○二〇一〇年に向けての道づくり

奈良県東京事務所 喜多伸正博 18年1月号(第190号) 48頁

○彩甲斐街道の魅力づくりに向けて

埼玉県東京事務所 川本 勇人 18年2月号(第191号) 48頁

○文化のみち

名古屋市東京事務所 野村 幸央 18年2月号(第191号) 51頁

○三重県の歴史街道

三重県東京事務所 鈴木 雅也 18年3月号(第192号) 58頁

○沖縄における交通革命

沖縄県東京事務所 川上 呂二 18年3月号(第192号) 60頁

連載 社会実験

○広島市都心回遊ゾーン創出社会実験について

広島市道路交通部 道路部新たな道づくり整備担当課長 清水 俊介 17年4月号(第181号) 60頁

○道路空間を活用した中心市街地のまちづくり

鹿児島市TMO事務局 田中 文裕 17年5月号(第182号) 54頁

○「歩いて暮らせるまちづくりプロジェクト」について

豊中市政策推進部まちづくり支援課 自由が丘商店街 振興組合理事長 平井 泰明 17年6月号(第183号) 61頁

○自由が丘がめざす街づくりと交通社会実験

自由が丘商店街 振興組合理事長 平井 泰明 17年7月号(第184号) 54頁

○オープンカフェ等地域主体の道活用地域に関する社会実験

糸魚川市民課主任 丸山 勉 17年9月号(第186号) 57頁

○人と環境にやさしい交流の里づくり

島根県津和野町建設課 財藤沢市産業振興財団マネージャー 梶原 良一 17年10月号(第187号) 57頁

○市街地活性化を目的としたオープンカフェの運営実験

慶応義塾大学 環境情報学部講師 古谷 知之 17年11月号(第188号) 59頁

○オープンカフェと行政

慶応義塾大学 環境情報学部講師 古谷 知之 17年11月号(第188号) 59頁

○もてなしとにぎわいの街道づくりを目指した交通実験調査

山形県大江町建設水道課 17年12月号(第189号) 61頁

○八戸市都心再生にぎわいトラフィックモール社会実験

八戸市都市政策課 18年1月号(第190号) 54頁

○金沢アートアヴェニューでのオープンカフェ社会実験

金沢創造都市会議 運営委員 水野 雅男 18年2月号(第191号) 55頁