

2007
MAY

5

道路行政セミナー

ROAD ADMINISTRATION SEMINAR

目次

エッセイ サトウキビ畑に続く道とエタノール 加藤 久喜 1

■ 特集 ■ 平成18年度 国土交通白書

平成18年度 国土交通白書について 道路局総務課 5

「道路占用料制度に関する調査検討会」報告書について 道路局路政課 20
道路利用調整室

長寿命化修繕計画策定事業費補助制度の創設について 道路局 30
地方道・環境課

道路整備の中期計画の作成に向けての 道路局 33
アンケート調査を実施しています!! 中期計画作成担当

道路占用Q & A 道路局路政課 36
義務占用物件について 道路利用調整室

現場の 取り組み事例

撤去した歩道橋を海外に ~インドネシア共和国と日本との架け橋づくり~
..... 「人と人との架け橋づくり」実行委員会事務局 38
大阪府都市整備部交通道路室道路環境課

海を渡る放置自転車 ~再生自転車海外譲与自治体連絡会の取組み~
..... 再生自転車海外譲与自治体連絡会事務局 45
豊島区土木部交通安全課自転車対策係主査 早川雅裕

訴訟事例紹介

道路管理職員の不作為が業務上過失致死罪に
該当するか否かが問われた事例 青柳 敬直 53

連載 道と思想(その20) 三木 克彦 59

連載/社会実験

藤井寺市「あんしん歩行エリア内の
通過交通の抑制社会実験」 藤井寺市都市整備部 63
まちづくり推進課

時・時・時 72



道路広報センターホームページ
(<http://www15.ocn.ne.jp/~roadpr>)にて、
「道路行政セミナー」創刊号からの
バックナンバーがご覧いただけます。

平成一八年度 国土交通白書について

道路局総務課

全体構成

平成一八年度の国土交通白書は、その年毎に一つのテーマを決めて記述する第Ⅰ部と国土交通行政の動向を政策課題ごとに記述する第Ⅱ部で構成されている。

【第Ⅰ部】

地域の活力向上に資する国土交通行政の展開

我が国は、戦後初めて人口の減少を記録するなど、歴史的な転換点に立っている。今後、中長期的にも人口は減少し、急速な高齢化も見込まれている。

このような状況の下、地域の活力を将来にわたって維持・向上させていかなければ、我が国の持

続的な成長はおぼつかない。地域づくりは各地域が主体的に取り組んでいくものであるが、そうした前提の下、地域の将来はどのようなものか、いたずらに不安をおおることなく、地域の置かれた状況を客観的に分析し、課題を見極め、それに対する対応の方向性を示すことは、国土政策、社会資本整備、交通施策等の地域に密着する行政分野を担う国土交通省の責務である。

そこで、第Ⅰ部では、「地域の活力向上に資する国土交通行政の展開」をテーマとして取り上げ、地域の置かれている状況について基本的な分析を行うとともに、社会・経済構造の大きな変化の中で地域の活力を維持・向上させていくための課題について整理し、地域活性化に向けた国土交通施策の展開について提示している。

【第Ⅱ部】 国土交通行政の動向

第Ⅱ部では、国土交通行政の各分野における動向を、政策課題ごとに報告している。

本稿では、以下「平成一八年度 国土交通白書」の概要について、ご紹介する。

【第Ⅰ部】

地域の活力向上に資する

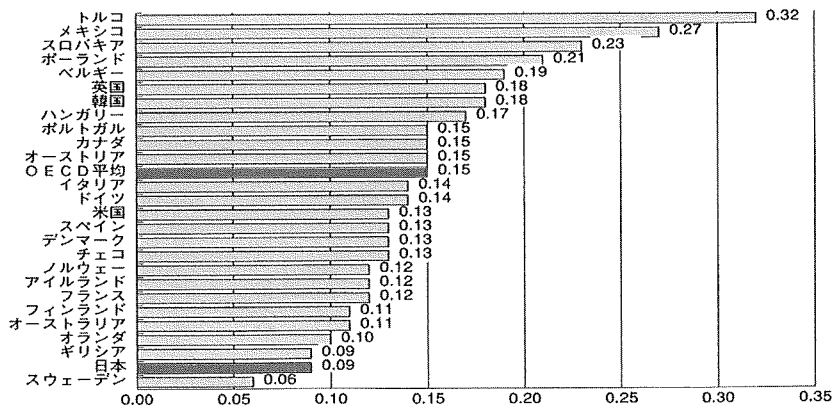
国土交通行政の展開

第一章 地域の置かれている状況

社会・経済構造の変化の中で転換点に立つ地域

【第一章のポイント】

地域の置かれている状況について見ると、一人当たり県民所得の地域間格差が戦後長期的には縮



(注) 1 データは2001年のもの(一部の国については2000年のデータ)
 2 一人当たり県民総生産の値を使用しているため、日本の値は、8ページ「一人当たり県民所得の地域間格差(ジニ係数)の推移」
 当たり県民所得を使用)のものとは異なる。
 資料) OECD「Regions at a Glance 2005」より作成

図1 1人当たりのGDPの地域間格差(ジニ係数)の国際比較

小してきたこと等が確認できるが、今後、人口減少・高齢化の進行が地域のあり方に深刻な影響を及ぼすことが懸念される。

地域の活力を維持・向上させていくためには、このような人口構造の変化に対応するとともに、経済のグローバル化が進む中で東アジア地域の成長を取り込んでいくことが重要な課題となっている。

地域に対する国民の意識について、内閣府の「社会意識に関する世論調査」を見ると、「現在の日本の状況について、悪い方向に向かっていくと思われる分野」として「地域格差」を選択した人の割合は、平成一八年二月の調査においては一五・〇%であり、二六の選択肢中では一三番目と上位に位置するものではないが、前々回調査(平成一六年一月)の七・五%、前回調査(平成一七年二月)の九・七%から増加している。

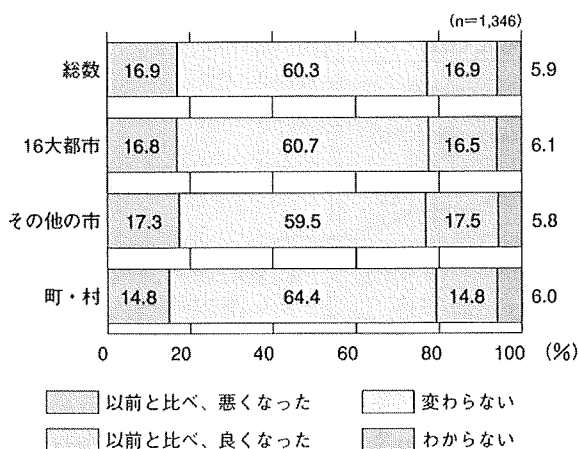
一方で、経済協力開発機構(OECD)が行った一人当たりGDP等に関する国際比較によれば、我が国はOECD加盟国の中で最も地域間格差の小さい国の一つであるとされている(図1)。

「地域に対する国民の意識」

国土交通省では、国民が、自分の住んでいる地域の現在の状況や将来の見通しについてどのように感じているのか、また、地域格差についてどのように感じているのか、平成一八年二月に意識調

査を実施した。

その結果、自分の住んでいる地域に関し、現状については、以前より悪くなったとする回答は少数であったが、将来については、不安を感じるとする回答が町・村の居住者を中心に比較的高く、具体的には、高齢化や少子化、人口減少といった点に不安を感じていることが分かった。また、地域格差の拡大を感じるとする回答の割合は高くなっており、地域格差の拡大を感じる点としては、所得水準や雇用情勢を挙げる回答が上位を占めている(図2・3)。



資料) 国土交通省

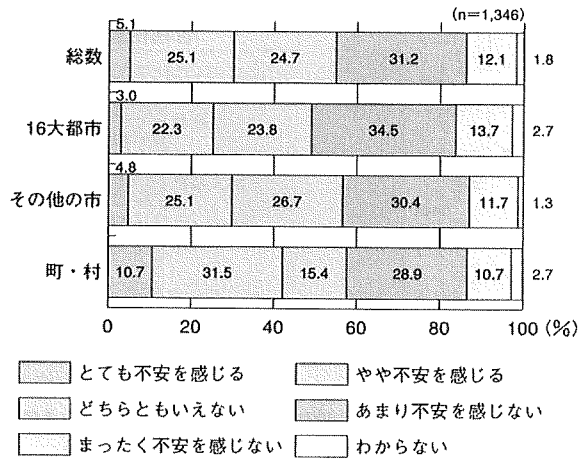
図2 自分の住んでいる地域の現状についてどう感じるか

「地域の基本的な状況」

◆人口の動向

我が国の人口は、戦後、一貫して増加してきたが、人口増加率は、昭和五〇年以降、徐々に低下していった。

平成一七年国勢調査による我が国の人口は一億二、七七七万人であったが、前回の平成一二年国勢調査に比べ八四万人、〇・七%の増加であり、戦後最も低い人口増加率となった。さらに、前年の一六年の推計人口と比べると、一万九千人減少しており、我が国の人口は減少曲面を迎えたと言



資料) 国土交通省

図3 自分の住んでいる地域の将来について不安を感じるか

える。

都道府県ごとの人口動向を見ると、前回国勢調査に比べ、地方圏を中心に三・三道県で人口が減少している(図4)。

◆所得や雇用の状況

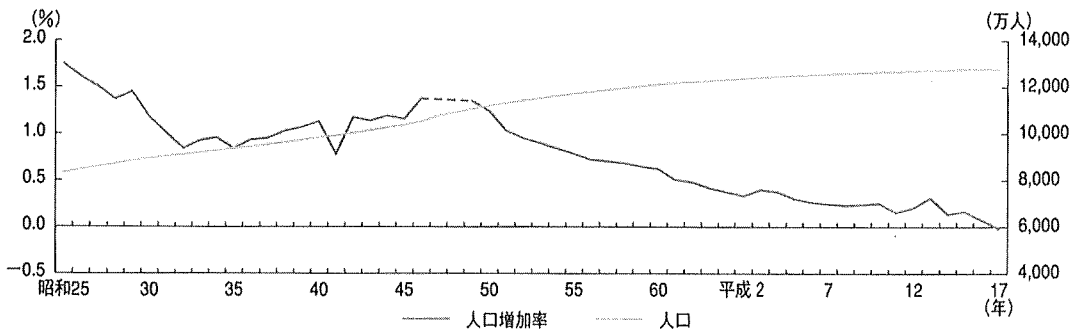
一人あたりの県民所得の地域間格差を、ジニ係数を用いて見てみると、昭和四〇年代半ばまでは、現在より相対的に高い水準にあり、この所得格差が、地方圏から三大都市圏への人口移動を引き起こす一因になったと考えられる。四〇年代後半以降は、主に地方圏における産業構造の変化等を通じた所得増加により、ジニ係数は急速に低下した。五〇年代以降は、バブル期に上昇があった後、再び低下する傾向にあったが、直近では、平成一三年度の〇・〇七〇から一六年度は〇・〇七九へ上昇している(図5)。

地方ブロック別の有効求人倍率について、昭和五〇年代以降の推移を見ると、有効求人倍率の相対的に高い地域と低い地域がある。

最近では、景気の回復を反映して、すべての地域ブロックで有効求人倍率が上昇しているが、北海道、東北、九州においては、雇用の改善の動きが弱い状況となっている(図6)。

◆産業構造・産業立地の状況

平成一七年における地域ブロック別の産業別就業者構成比を見ると、東北と四国において第一次

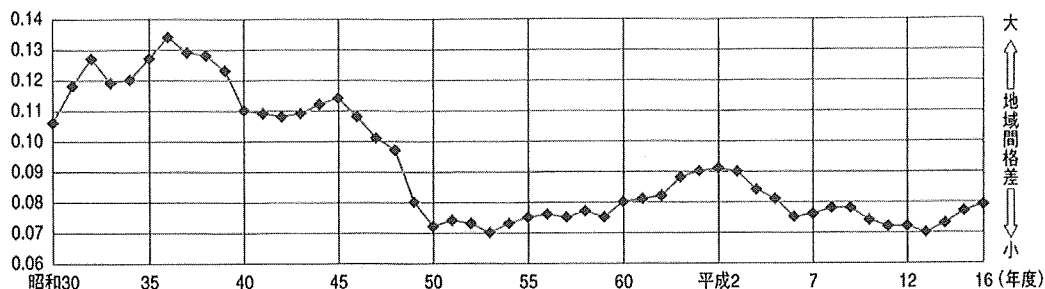


(注) 1 昭和47年(沖縄返還)以前は沖縄を含まない。

2 昭和47年、48年は沖縄返還による影響が大きいため破線とした。

資料) 総務省「日本統計年鑑」より作成

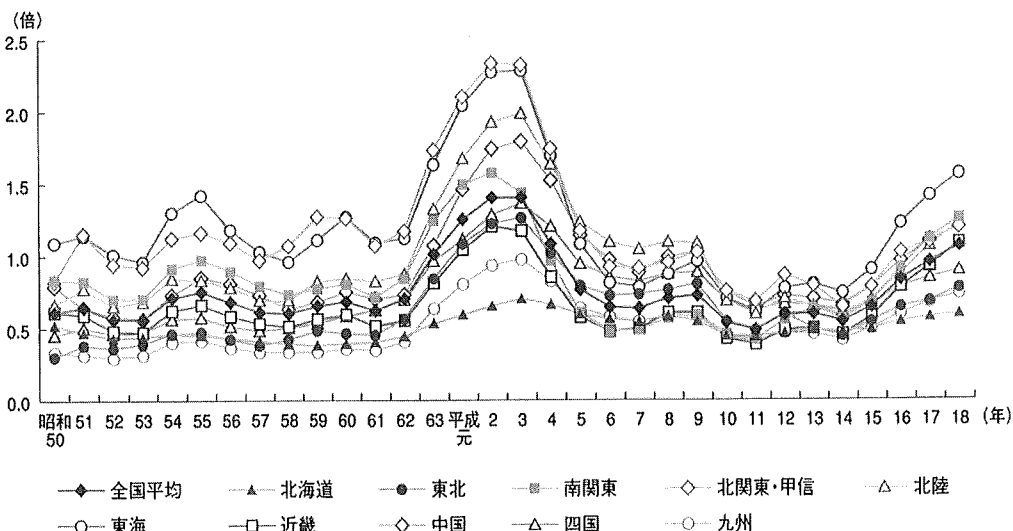
図4 我が国の人口増加率と人口の推移



(注) 1 一人当たり県民所得の値を使用しているため、2 ページ「一人当たりGDPの地域間格差（ジニ係数）の国際比較」（一人当たり県民総生産を使用）のものとは異なる。
 2 内閣府「県民経済計算」、総務省「国勢調査」、「人口推計年報」を基に計算
 3 県民所得は、平成元年度までは68SNA、2年度以降は93SNAに基づく数値

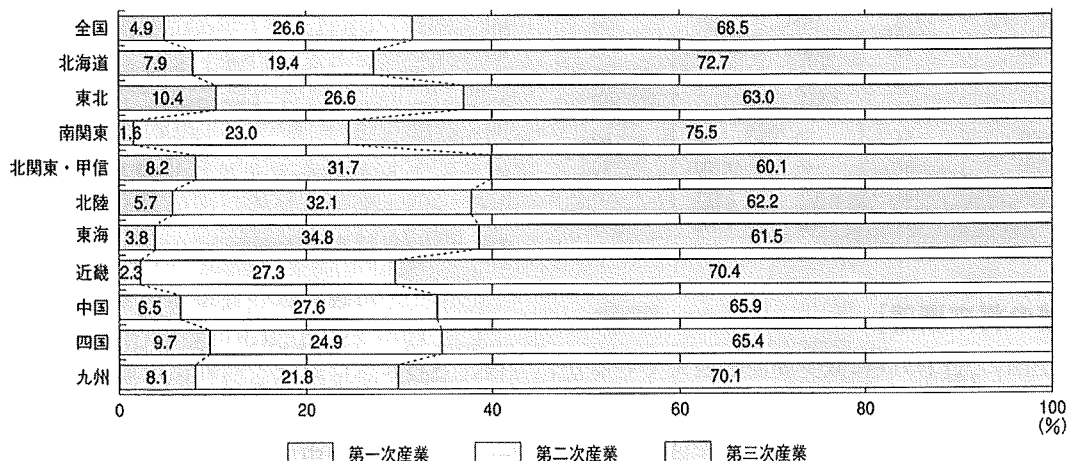
資料) 国土交通省

図5 一人当たり県民所得の地域間格差（ジニ係数）の推移



資料) 厚生労働省「職業安定業務統計」より作成

図6 地域ブロック別有効求人倍率の推移



資料) 総務省「平成17年国勢調査」より作成

図7 地域ブロック別就業者数構成比（平成17年）

表 地域ブロック別新規工場立地件数の推移

	平成14年	15年	16年	17年
北海道	35	46	51	57
東北	112	133	156	171
南関東	78	81	98	139
北関東・甲信	119	158	226	238
北陸	74	84	94	139
東海	109	158	210	248
近畿	105	159	194	210
中国	54	50	52	99
四国	37	45	50	40
九州	121	138	171	203
全国合計	844	1,052	1,302	1,544

資料) 経済産業省「工場立地動向調査」より作成

産業就業者数の比率が比較的高いほか、北関東・甲信、北陸、東海では第二次産業就業者数の比率が三〇％超と際立っており、また、北海道と南関東では第三次産業就業者数の比率が七〇％を超えているなど、地域ごとに特徴が見られる(図7)。

最近の新規工場立地件数について平成一四年と一七年の件数を比較すると全ての地域ブロックにおいて増加している。その中でも、北関東・甲信、東海、近畿においては二倍以上の増加となっている。

また、三大都市圏と地方圏との新規工場立地件

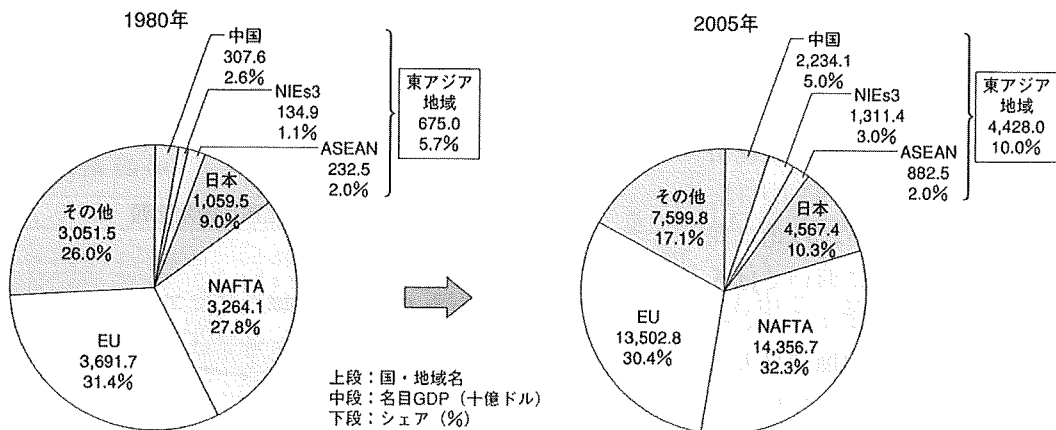
数の構成比を比較すると、平成一〇年までは三大都市圏が約二割、地方圏が約八割というシェアのまま横ばいで推移してきたが最近の立地件数の伸び率が三大都市圏のほうが高かったこと等から、一七年の構成比は三大都市圏が約三割、地方圏が約七割となるなど、近年三大都市圏への立地の割合がやや高くなっている(表)。

「地域の将来展望」

我が国の人口は既に減少局面を迎えているが、今後、さらに人口減少・高齢化が進行していくことが見込まれており、このことは地域に大きな影響を及ぼしていく。また、急速な経済成長を遂げてきている東アジア地域の存在は、経済のグローバル化が進む中で地域経済のあり方を考える上で重要性を増してきている。

東アジア地域は、これまで高い成長を維持してきたおり、名目GDPのシェアは、平成一七年には世界全体の一〇・〇％を占めるに至っている。このような高い経済成長を背景に、我が国と東アジア地域との経済関係は拡大を続けており、貿易額で見ると、日本の輸出額、輸入額全体に占める東アジアの地域のシェアは平成一七年にはそれぞれ四七・四％、四三・六％を占めている(図8)。

以上のように、我が国は、人口減少・高齢化の進行という人口構造の変化や、経済のグローバル



(注) NIEs3: 韓国、台湾、香港

資料) IMF「World Economic Outlook Database, September 2006」より作成

図8 各国・地域の名目GDPとシェアの推移

化が進展する中での東アジア地域の急速な経済成長という国際的な経済環境の変化に直面しており、これらは、地域のあり方に大きな影響を及ぼすものである。

このような中であって、地域の活力をいかにして維持・向上させていくかということは、国土交通行政にとって重要な課題である。

第二章

社会・経済構造の変化に伴う地域における課題 「第二章のポイント」

地域の活力を維持・向上させていくためには、地域ブロック単位で、東アジアを始めとする海外の成長を取り込んでいくこと等を通じて、自立的発展を可能とする経済的基盤を確立するとともに、生活圏レベルにおいて、人口減少を前提としながらも、人々の暮らしの質を確保し充実させていくことが必要である。

「地域ブロックの自立的発展と社会資本整備」

人口が減少し、少子高齢化が急速に進展する中で、我が国の活力を維持していくためには、経済成長が不可欠であり、先端産業に代表される付加価値の高い生産活動を国内で続けることが必要である。一方で、経済のグローバル化が進展し、企業は、製造拠点等について世界規模で最適な立地選択を行うようになってきているなど、地域は厳

しい国際競争にさらされている。このような状況の下、地域が自立的な発展を図っていくためには、成長著しい東アジア地域と、各地域ブロックが、競争しつつも、交流や連携を直接深めていくことが重要となっている。

産業立地等における国際競争力を確保するとともに、東アジア地域を始めとする海外の成長や活力を取り組んでいくためには、我が国において、引き続き東アジア地域と世界を結ぶ国際交通拠点機能を担うとともに、地域ブロックと東アジア地域を直接結ぶ総合的な交通ネットワークを形成することにより、円滑な物流や人流を確保しなければならない。

東アジア地域との間の物流は、平成一六年における日本から東アジア地域への港湾貨物輸出量が一億三、八九二万トンとなり、日本から世界への港湾貨物輸出量全体の五六%を占めているなど、近年著しく増大している。

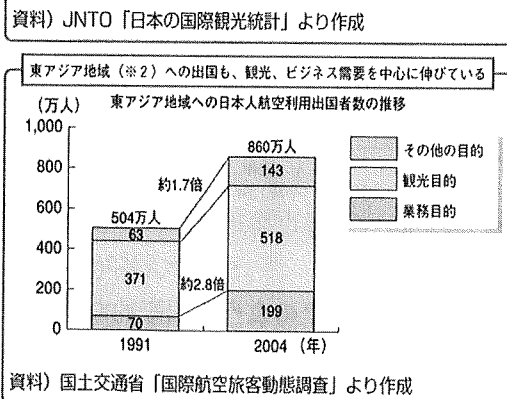
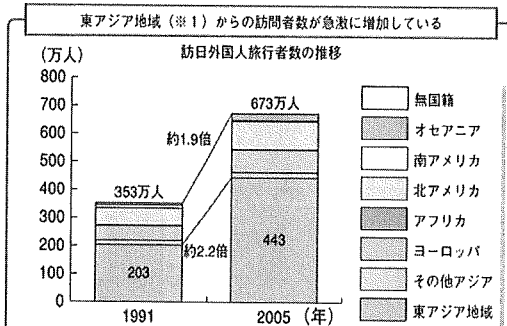
東アジア地域との物流の特徴として、我が国の国内物流と距離的に大差のない圏域の中で大量かつ頻繁に輸送が行われることから、「準国内物流化」が進んでいると言われている。このため、国内物流と同程度の迅速さや低廉なコストが求められており、さらには、高速海上輸送を介して貨物を翌日に届けることができる「貨物翌日配達圏」

の形成を推進していくことも課題となっている。東アジア地域との人流も、ビジネスニーズや観光交流の拡大等を受けて、東アジア地域への日本人航空利用出国者数が平成三年から平成一七年の間に約一・七倍に増加するなど、近年活発化している。

このような人流の緊密化が進む中で、我が国の各地と東アジア地域との間において、出発したその日のうちに目的地で一定の用務が行える「東アジア一日圏」の拡大や、さらには、用務が終了した後には速やかに我が国に帰ってくることも可能な「日帰りビジネス圏」の形成を促進していくことが求められている（図9）。

経済がグローバル化する中で、地域が発展していくためには、以上のような国際的な物流や人流に関する課題に対応し、東アジア地域を始め世界の成長や活力を取り込んでいくことが重要である。あわせて、国内における経済活動の広域化に対応することや、交流人口の拡大を促進することも重要な課題となっている。

そこで、地域ブロックにおいては、地域のあり方について明確なビジョンを示していくとともに、こうしたビジョンに基づいて、優先度の高いところから集中的に事業を行う「選択と集中」により、戦略的な社会資本整備を進めていくことが必要である。その際、港湾・空港手続きの改善等



(注) (※1)、(※3)については、中国、韓国、台湾、香港、フィリピン、タイ、マレーシア、シンガポール、ベトナムを指す。ただし、(※2)については中国、韓国、台湾、香港、フィリピン、タイ、マレーシア、インドネシアを指す。

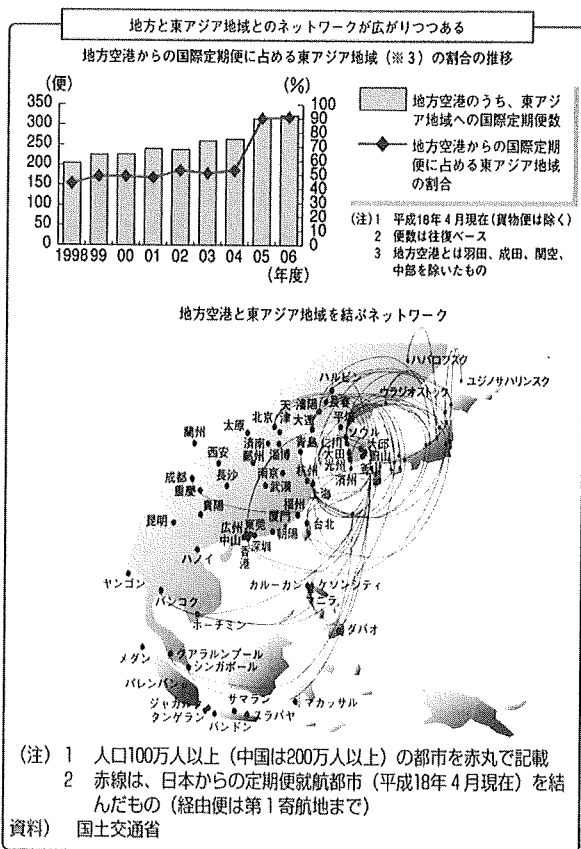


図9 東アジア地域との関係の強化

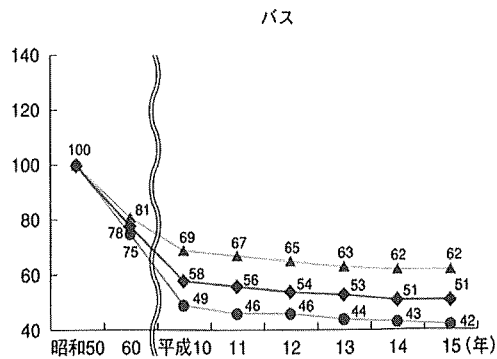
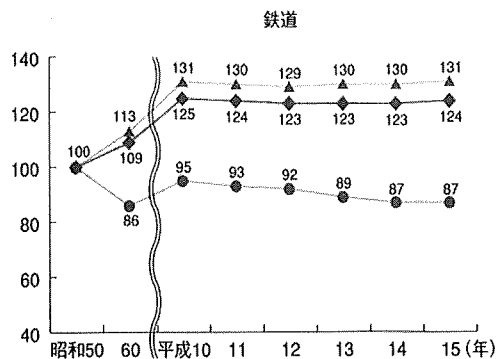
のソフト施策の活用や民間プロジェクトとの連携等を図ることによって、社会資本の整備効果を相乗的に高めることも重要である。

「人口減少の下でのまちづくり・地域づくり」

平成一七年度国勢調査では前回一二年度調査より人口減少となった市町村が全体の七割を超えており、多くの地域が人口減少に直面するようになってきている。

このような状況に対し、生活圏レベルにおいて、人口減少を前提としながらも、固有の文化・伝統・自然条件等をいかして質の高い暮らしを営むことのできる、持続可能な地域づくりを目指していくことが必要である。その際、まちづくりに当たっては、人口増加に伴う都市の拡大に合わせて基盤整備を行うという考えから脱し、既存ストックの状況に合わせたコンパクトなまちづくりへと発想を転換することが不可欠である。また、それぞれの地域が、その地域独自の資源等をいかして活性化に取り組んでいくことが重要である。

地域活性化のための取組みとして、人口減少三〇市町村のアンケートの回答を見ると、ほとんどの市町村で地域固有の自然・文化等をいかした観光の振興を始めとする交流人口の拡大に取り組んでいる。また、地元特産品のブランド化等の農林水産業を始めとする地域産業の振興も、主に小規模な市町村において熱心に取り組まれている。さ



◆ 全国 ▲ 三大都市圏 ● 地方圏

(注) 昭和50年を100とした値
資料) 国土交通省

図10 鉄道・バスの輸送人員の推移

げられる。

導入、NPO等による福祉有償輸送の実施等が挙げられる。

系を整備に取り組んでいる地域も見られる。

近年まで減少してきた(図10)。

少している。

「地域の活力を支える公共交通」

ものと考えられる。



写真 LRTの例(富山ライトレール)

上させるための重要課題となっている(写真)。

「人口減少・高齢化の下で」

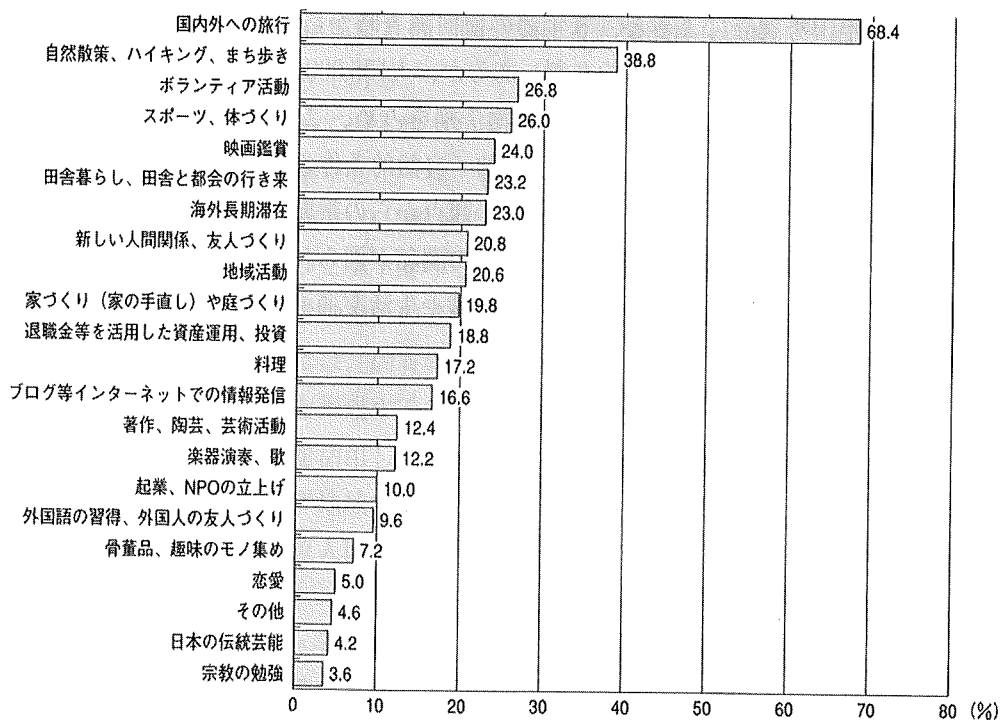
地域の活力を支える担い手」

人口減少・高齢化の進行により、地域における諸活動を誰が担っていくかということが問題となってくる。一つには、地域経済を支える労働力人口が今後減少していくという問題がある。もう一つは、地域経済の縮小による財政上の制約等から従来どおりの水準での行政サービスの提供が困難になっていくことが挙げられる。前者の問題に対しては、多様な人材が活躍できるようにすることが必要であり、特に女性が子育て期にも働きやすい環境の整備が重要になってくる。また、後者の問題に対しては、多様な民間主体と行政の協働によってサービス内容の充実を図る「新たな公」を基軸とした地域づくりを進めていくことが必要である。その担い手として、二〇〇七年から大量退職が始まることが見込まれている「団塊の世代」の動向が特に注目される。

「交流人口拡大に向けた観光振興」

観光は、各地域の資源をいかした地域独自の創意工夫による取組みが可能であり、大きな経済効果や、地域の交流の活発化を通じて、地域の活性化に大きく寄与するものである。

また、観光客を誘致するための取組みは、各地域が自らを見つめ直し、地域の魅力等を再確認していくことでもあり、地域の人々がその地に住む



資料）野村総合研究所「団塊世代のセカンドライフに関するアンケート調査（平成17年）」より作成

図11 団塊の世代のアンケート「60歳を過ぎてからの人生でやってみたいこと」（複数回答）

ことに誇りと愛着を持つことにより、一層活発に地域づくりが進められることになる。

観光振興に向けた取組みは、地域により、主体的に行われることが重要である。国としては、こうした各地域の主体的な取組みを、ハード、ソフトの両面から支援していくとともに、外国人観光客を誘致していくための活動等の条件整備を進めていくことが求められる。

現在、我が国では、観光立国の実現に向け、政府を挙げた取組みを進めている。加えて、「団塊の世代」は、旅行に対する志向が強く、観光の需要は高まっていく状況にある。地域においては、こうした機会をとらえ、観光振興に向けた取組みを進めていくことが求められている（図11）。

「地域の条件整備に係る課題」

我が国は、その位置、地形、気象等の国土・自然条件から、地震、台風、集中豪雨等の自然災害に対し脆弱な国土となっており、地震対策や治山治水対策等の災害対策を実施することは、地域での生活を可能とする最も基本的な条件である。

高齢化の進行に伴い、近年、自然災害によって高齢者が被災する事例が多発しており、こうした問題を踏まえ、それぞれの地域において、防災情報により一層の周知徹底や災害時における高齢者の支援体制の確立等のソフト対策を含む総合的な

災害対策を進めることが求められている。

地域の暮らしを豊かなものとするためには、下水道や都市公園、生活道路等の身近な生活を支える各種インフラや住宅の質の向上が不可欠である。

特に高齢化の進行の中で、公共交通機関、住宅、建築物、歩行空間、都市公園等を通じて、より一体的・総合的なバリアフリー化を推進していくことは、高齢者・障害者等を含むすべての人が暮らしやすい地域を実現していく上で重要である。

我が国の人口が減少局面に入った中で、既に過疎が進んできていた地域の状況は厳しさを増している。平成一七年国勢調査によると、五年前の前回調査時から人口が5%以上減少した市町村は六五四あるが、人口五、〇〇〇人未満の小規模市町村で見ると、全三六一市町村（調査当時）のうち二五四市町村と約七割を占め、これらのほとんどは、離島や半島部、都市から離れた山間部、豪雪地帯等、地理的・自然的条件の不利な地域に位置している。

こうした条件不利地域については、国土保全の観点からの重要性にかんがみ、地域資源を最大限に活用しつつ、自然環境と生産基盤、生活環境の調和が図られた地域づくりを実現していくことが求められるが、そのためには、必要な基盤整備や

生活交通の確保等の取組みを重点的に支援していくことが必要である。

第三章 地域活性化に向けた国土交通施策の展開 「第三章のポイント」

地域活性化策の展開に当たり、国土政策、社会資本整備、交通政策等の地域に密着した行政分野を幅広く担う国土交通省が果たすべき役割は大きい。既に平成一八年一月には「国土交通省地域活性化戦略」を取りまとめており、その際の基本的認識に沿って、地域活性化に向けた国土交通施策の展開について提示する。

「地域ブロックの自立的発展を

可能とする国土構造への転換」

◆国土形成計画の策定の推進

地域ブロック自立型の国土構造を目指す国土形成計画（全国計画）を策定する（平成一九年中頃）。さらに、これを受け、広域地方計画協議会を通じ、国と地方が連携・協力しつつ、広域地方計画を策定する（二〇年中頃）（図12）。

◆民間と連携した地域の発意による

広域的な地域自立・活性化戦略の推進
民間と連携した地域の発意による広域的な地域自立・活性化戦略を推進し、地域社会の自立的な発展を図るため、地域自立・活性化総合支援制度を創設する（図13）。

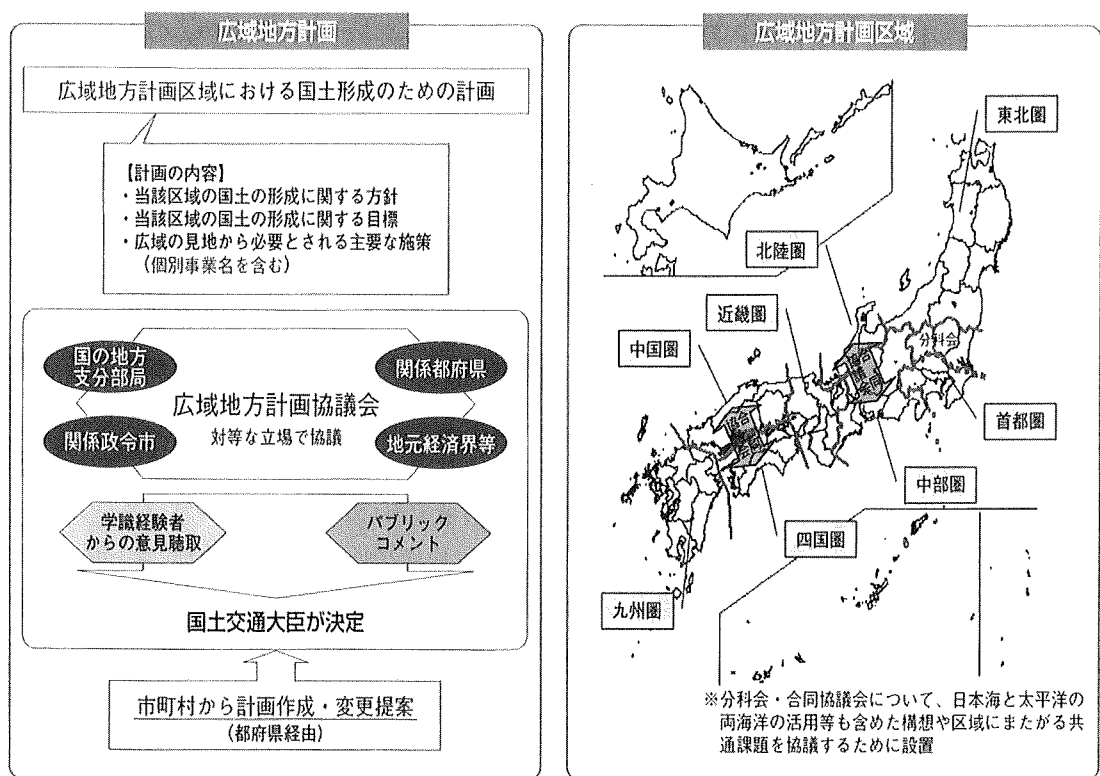


図12 広域地方計画の枠組み

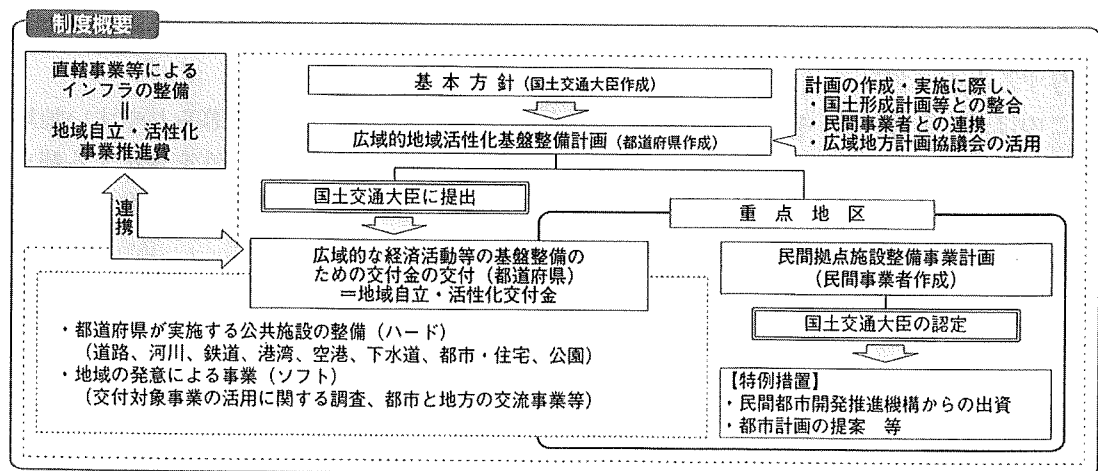


図13 地域自立・活性化総合支援制度の概要

◆広域的な成長基盤インフラの整備

アジアのゲートウェイ機能の向上等を通じて東アジア地域を始めとする海外の成長と活力を取り込むとともに、地域間の連携・交流を促進していくため、以下のような広域的な成長基盤インフラの整備を推進する。

- ・拠点港湾の機能強化
- ・羽田再拡張事業等による地方空港路線の便数増を通じた利便性の向上
- ・空港・港湾へのアクセス道路・鉄道の整備
- ・地域間連携・交流を強化する高規格の道路ネットワークの整備
- ・整備新幹線の着実な整備推進

「生活圏レベルでの自主的な地域づくりの

総合的支援」

◆地域のにぎわいと活力の創出・都市再生の推進
地域のにぎわいと活力を創出するとともに、都市再生を推進するため、以下のような施策を展開していく。

- ・まちづくり交付金の活用
- ・中心市街地の再生
- ・民間都市開発への支援
- ・密集市街地対策の強化
- ・交流拠点の整備による地域振興
- ・高速道路のスマートインターチェンジの整備促進

・二地域居住等の促進

・建設業の新分野進出等による経営基盤の強化の促進

◆地域の活力を支える交通・物流施策の推進

地域の活力を支える交通の活性化や利便性の向上、物流の円滑化等を図るため、以下のような施策を推進する（図14・15）。

- ・都市・地域における総合交通戦略の推進等
- ・都市鉄道ネットワークの充実・地方鉄道の活性化

・物流業者の3PL事業への進出支援

・都市内物流トータルプランの策定

◆美しい地域づくりの推進

景観法の活用による良好な景観形成や、「日本風景街道」、無電柱化、美しい水辺の再生といった施策を推進する。

◆少子高齢化社会に対応した地域づくり・

住まいづくり

高齢者や新婚・子育て世帯等にやさしい住まいづくりや、地域住宅交付金を活用した地域における住生活の質の向上を推進する。

◆地域住民等との協働による地域づくり

多様な民間主体と行政の協働によって、きめ細かなサービスを提供する「新たな公」の概念を基軸とした地域づくりを行っていくこととし、居住環境の維持・向上のための地域住民による取組み

や、多様な主体の参画による道路・沿道空間の整備・利活用、住民やNPO等の担い手が参画したまちづくりの促進等を推進する。

「地域の交流人口拡大に向けた観光立国の推進」

地域の交流人口拡大に向けた観光立国伸推進のため、魅力ある観光地づくりや外国人観光客の訪日促進等について、地域のにぎわいの創出や美しい地域づくりの推進等の既述の諸施策も含め、ハード・ソフトの施策を総合的に展開していく。

◆魅力ある観光地づくり

魅力ある観光地づくりのため、観光ルネサンス事業の活用や観光地づくりを担う人材の育成を進めるとともに、観光地へのアクセスの強化等を推進する。

◆外国人観光客の訪日促進

外国人観光客の訪日を促進するため、ビジット・ジャパン・キャンペーンの高度化や外国人観光客の受入環境の整備を推進する（図16）。

◆ツーリズムの活性化

新たな旅行ニーズや地域の観光資源の特性を踏まえた「ニューツーリズム」を促進する。

「地域活性化のための条件整備」

地域活性化を進める上での大前提として、ハード・ソフト一体の災害対策や、地域における快適な生活環境のためのインフラ整備、良質な住宅ストックの形成、総合的なバリアフリー施策の推進、

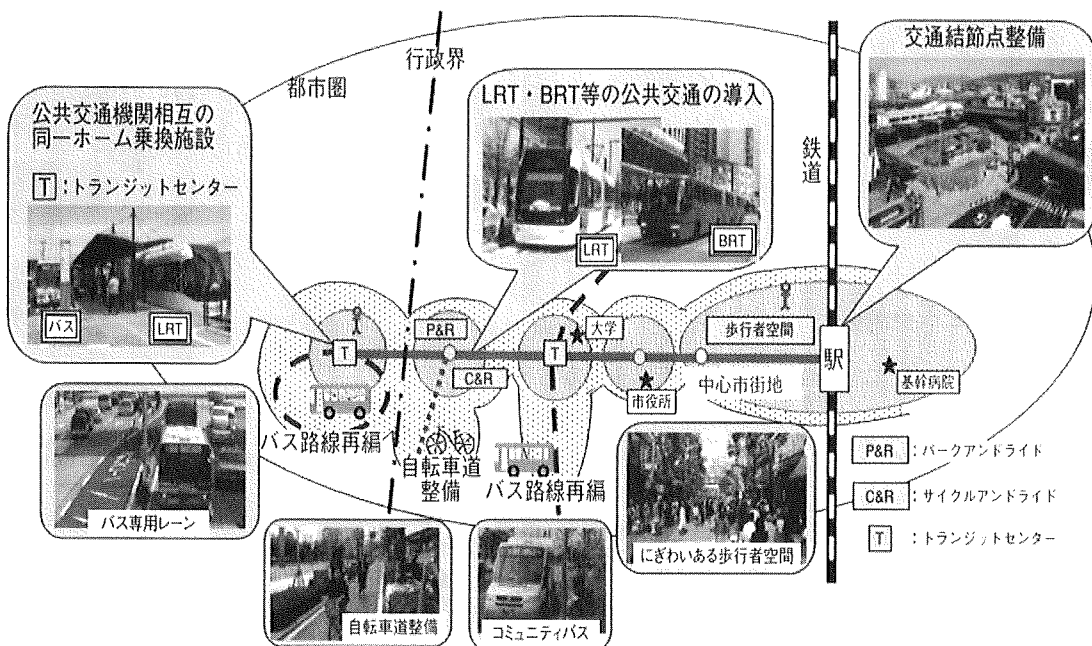


図14 総合的な交通連携のイメージ

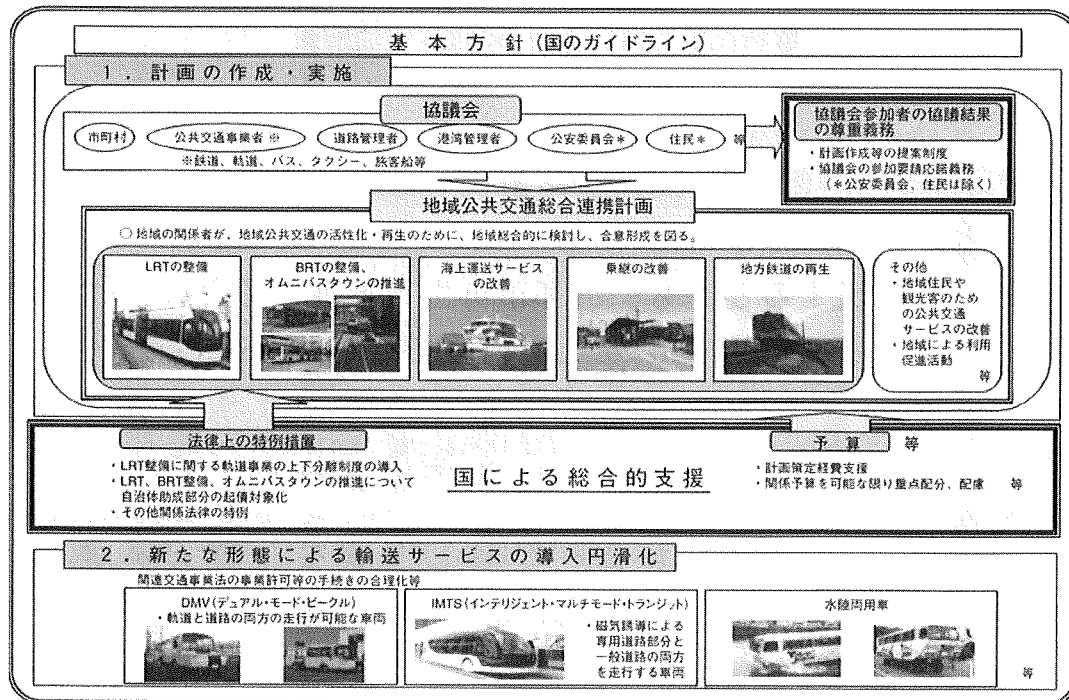


図15 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律案の枠組み

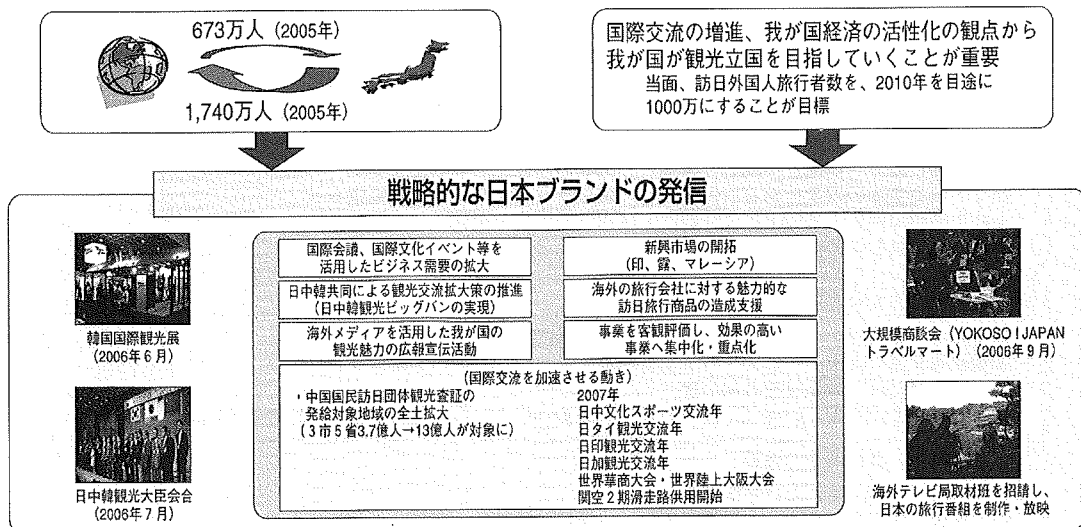


図16 ビジット・ジャパン・キャンペーンの高度化

離島地域・半島地域・豪雪地帯といった条件不利
地域の振興、地理空間情報の活用、地籍整備を推
進する。

【第Ⅱ部】 国土交通行政の動向

第Ⅱ部では、国土交通行政の動向を横断的政策
課題ごとに報告している（次頁参照）。

第Ⅱ部 国土交通行政の動向

1 時代の要請にこたえた国土交通行政の展開

- ・成果重視の施策展開……政策評価の推進、事業評価の厳格な実施
- ・効率性・競争性を重視した施策展開……公共事業コスト構造改革の推進など
- ・新たな国と地方、民間との関係の構築……民間の創意工夫の活用など
- ・国土・社会資本の将来ビジョンの策定……国土形成計画等の策定の推進など
- ・ＩＣＴの利活用による国土交通分野のイノベーションの推進
- ・海洋・沿岸域政策の推進

2 観光立国の実現と美しい国づくり

- ・観光をめぐる動向……観光立国の意義、国際・国内観光と観光産業の現状
- ・国際観光交流の拡大……ビジット・ジャパン・キャンペーンの高度化など
- ・魅力ある観光地・観光産業の創出等
- ・良好な景観形成等美しい国づくり……良好な景観の形成、誇りを持てる魅力的な景観形成

3 地域再生・都市再生の推進

- ・地域再生・都市再生に向けた取組み
- ・地域再生・都市再生を支える施策の推進……地域の自主性・裁量性を高めるための取組みなど
- ・都市再生プロジェクト等の推進……多様で活発な交流と経済活動の実現など

4 自立した個人の生き生きとした暮らしの実現

- ・ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたバリアフリー化の実現
- ・少子化社会の子育て環境づくり（「巣づくり支援」）
- ・高齢社会への対応……高齢者が安心して暮らせる生活環境の整備など
- ・豊かな住生活の実現……住生活基本計画（全国計画）の推進、良好な宅地供給の推進
- ・快適な暮らしの実現……下水道整備の推進、都市公園等の整備の推進、水資源の安定供給など
- ・利便性の高い交通の実現
- ・ＩＣＴの利活用……ユビキタス技術を活用した場所情報システムの展開、交通分野のＩＣＴ化など

5 競争力のある開かれた経済社会の構築

- ・交通ネットワークの整備……幹線道路の整備、幹線鉄道ネットワークの整備など
- ・複数の交通機関の連携強化……マルチモーダルな交通体系の構築、空港への交通アクセス強化
- ・総合的・一体的な物流施策の推進……国際物流機能の強化、効率的な物流システムの構築
- ・産業の活性化……鉄道関連産業、自動車運動事業、海事産業、航空事業、貨物利用運送事業など

6 安全・安心社会の構築

- ・自然災害対策……災害に強い安全な国土づくり、災害に備えた体制の充実など
- ・建築物の安全性確保
- ・交通分野における安全対策の強化……公共交通機関における安全管理体制の構築など
- ・危機管理・安全保障対策……犯罪・テロ対策等の推進、事故災害への対応体制の確立など

7 美しく良好な環境の保全と創造

- ・地球温暖化対策の推進……京都議定書目標達成計画の実施と見直しなど
- ・循環型社会の形成促進……建設リサイクル等の推進、循環型資源物流システムの構築など
- ・豊かで美しい自然環境を保全・再生する国土づくり……河川環境の形成、港湾行政のグリーン化など
- ・健全な水循環系の構築……水環境改善への取組み、水をはぐくむ・水を上手に使うなど
- ・海洋環境等の保全
- ・大気汚染・騒音の防止等による生活環境の改善……ヒートアイランド対策など
- ・地球環境の観測・監視・予測

8 多様性をいかした活力ある地域の形成

- ・地域・国土づくりの方向性……国土計画の推進、地域の拠点形成の促進など
- ・個性をいかした活力ある地域づくり……地域の連携・交流を促進するネットワークの形成など
- ・地域の足の確保……生活交通路線の確保、離島との交通への支援
- ・特定地域振興対策の推進……豪雪地帯対策、離島対策、奄美黄島・小笠原諸島の振興開発など
- ・北海道総合開発の推進

9 我が国の持続的発展のための国際的な連携の強化と国際貢献

- ・国際的な連携・協調メカニズムの構築とイニシアティブの発揮、国際標準への取組みなど

10 明日の暮らしを支える技術研究開発

「道路占用料制度に関する調査検討会」 報告書について

道路局路政課道路利用調整室

一 はじめに

国土交通省では、国が管理する国道における道路占用料（以下「道路占用料」という。）の改定について検討するため、平成一八年一月に「道路占用料制度に関する調査検討会」（委員長・山内弘隆一橋大学大学院商学研究科長・商学部長）を設置し、これまで五回にわたって検討会を開催してきました。

検討会において道路占用料制度全般について検討した結果、本年三月に報告書が取りまとめられましたので、報告書の内容について紹介します。

なお、道路占用料制度に関する調査検討会委員及び検討経緯については、表1及び表2のとおりです。

表1 道路占用料制度に関する調査検討会委員

委員長：	山内 弘隆	一橋大学大学院商学研究科長・商学部長
委員：	内海 正彰	東京都建設局道路管理部長
	新藤 延昭	財団法人 日本不動産研究所理事・鑑定審査部長
	月山 将	道路占用者中央会議代表幹事
	林部 史明	独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構総務部長
	松尾 弘	慶應義塾大学大学院法務研究科教授
	望月 正善	静岡市建設局土木部長

(50音順、敬称略)

表2 道路占用料制度に関する調査検討会検討経緯

- ◆第1回 平成18年11月16日（木）
 - ・道路占用制度及び現行の道路占用料の概要について
 - ・道路占用料制度に関する課題について
- ◆第2回 平成18年12月19日（火）
 - ・道路占用について
 - ・使用料率調査について
 - ・所在地区分について
 - ・公益事業者からのヒアリング
- ◆第3回 平成19年2月8日（木）
 - ・道路占用料制度に関する検討課題について
- ◆第4回 平成19年2月20日（火）
 - ・道路占用料制度に関する検討課題について
 - ・道路占用料制度に関する調査検討会報告書骨子案について
- ◆第5回 平成19年3月27日（火）
 - ・道路占用料制度に関する調査検討会報告書（案）について

二 報告書の内容

報告書は、「Ⅰ 占用料制度改定の必要性」、「Ⅱ 占用料の基本的な考え方」、「Ⅲ 占用料改定の方向」、「Ⅳ 引き続き検討すべき事項」、「Ⅴ 参考資料」の五つの章で構成されています。以下では、報告書の内容を紹介しします（線囲み部分は報告書の抜粋）。

Ⅰ 占用料制度改定の必要性

国が管理する国道における占用料については、道路法施行令別表に規定されているが、現行の別表における占用料は、平成八年四月に改定されて以降、見直しが行われていないまま現在に至っている。

この間、地価が全国的に下落しているとともに、近年においては、大規模な市町村合併が進展してきたところである。

現行占用料は、全国の市区町村を三つに区分（①甲地…二三区・人口五〇万人以上の市、②乙地…甲地以外の市、③丙地…町村）し、各区分毎に道路価格を基礎として占用料を設定していることから、各区分の構成市町村の変更やこれに伴う道路価格の変動は、占用料に大きな影響を与えるものと考えられる。

また、占用料の適正な水準を把握する必要

があるところ、これまで占用料の使用料率を定める際に参考としていた国の庁舎等の使用又は収益を許可する場合の土地の使用料の算定基準における全国一律の率が定められなくなっていることから、新たに民地における土地の賃料水準を調査し、占用料算定に用いる使用料率を定める必要がある。

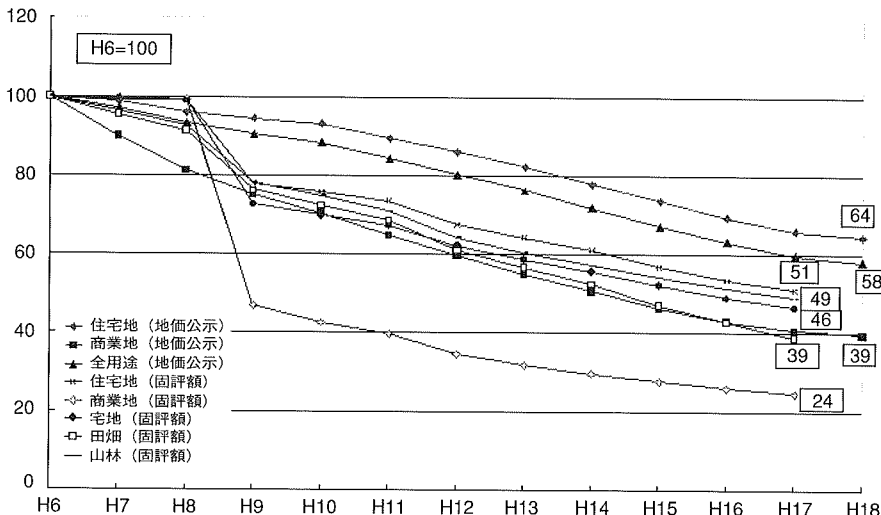
さらに、甲地の対象市区町村が政令において限定列挙されていることから、市町村合併等により甲地の人口規模に該当する市となった場合でも、政令改正によらなければ区分が変更されないところであるが、その一方で、町村が市となった場合には、自動的に区分が変更となるため、制度上の整合を図る必要がある。

このため、これらの点を踏まえるとともに、これら以外にも、各方面からの現行占用料制度に関する様々な意見もあることから、現行制度全般にわたり、見直しの検討を行う必要がある。

道路占用料については、道路法施行令の別表に規定されています。平成六年度当時のデータをベースに算定された道路占用料の単価などが規定され、平成八年四月から施行されていますが、その後見直しが行われていないまま現在に至っています。

この間、全国的に地価の値下がりが大きく（図

1）、市町村合併が進展している（図2）ことから、道路占用料の改定を検討する必要が生じ、



出典：地価公示（国土交通省）、固定資産の価格等の概要調査（総務省）より

図1 地価公示価格及び固定資産税評価額の推移（全国）

「規制改革・民間開放推進3か年計画（再改定）」（平成一八年三月三十一日閣議決定）においても、「道路占用料単価の見直しについて、市町村合併の状況を踏まえつつ、平成一八年中に結論を得ることを目途として検討する」とされているところであり、道路占用料を改定する方針となりました。

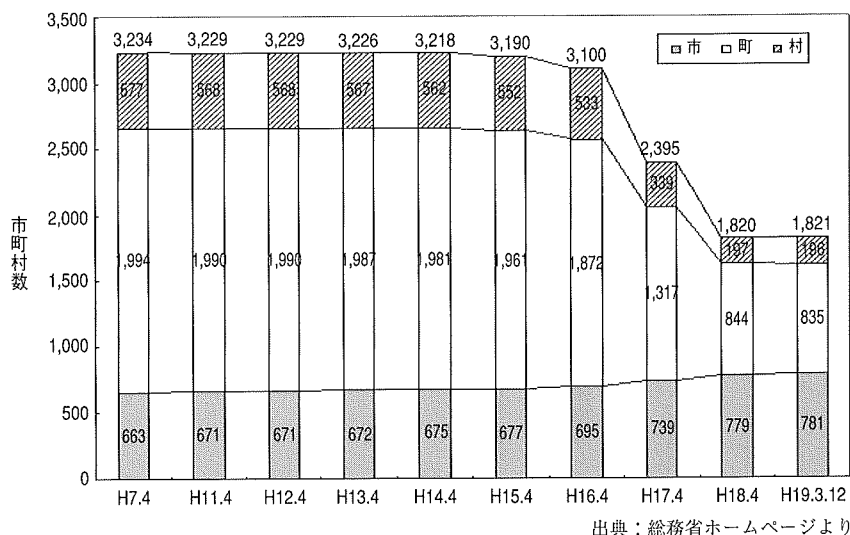


図2 市町村数の推移

Ⅱ 占用料の基本的な考え方

占用料の性格については、公共用物の利用によって占用者が受ける利益を徴収するという「対価説」と、公共用物の管理は住民一般の負担において行われるものであるにもかかわらず、占用は特定人の特別の使用を許し、かつ、公共用物の管理費用を増加させるものであることから費用の一部を徴収して負担の公平を図るという「報償説」がある。

これまで、占用料算定の基本的な考え方としては、「対価説」によってきたところであり、引き続き「対価説」に基づき、道路の利用の対価として一般的な土地利用における賃料相当額によるべきことを基本とすべきである。

また、占用料制度の検討に当たっては、道路法令に基づく占用物件の構造や工事の実施方法などの制限があることや、法令に定める一定の理由があるときは、許可が取り消される内在的制約があることなどの占用の権利特性を勘案するとともに、占用者の予見可能性や大量処理の観点から、シンプルで分かりやすいものとなるよう留意すべきである。

占用料の算定に当たっては、占用料として直接用いることが可能な土地の賃料に関する指標も見当たらないことから、土地の利用の対価を算定する方法として広く用いられてい

る土地の価格に一定の率を乗じる方法によることとし、よって、基本的な算定式については、現行を維持した次の式とすることが適当である。

（基本的な算定式）

占用料の額＝

道路の存する土地の更地価格（道路価格）×

占用面積×使用料率×修正率

道路占用料の算定は、公共用物である道路を継続的に使用することによってその占用者が受ける利益を徴収するという「対価説」に基づいています。一般的な土地利用における賃料（地代）相当額によることが基本となり、右のような算定式で占用料の額を求めることとなります。

この算定式に基づき、あらかじめ標準的なモデルにより政令で単価を規定している「定額物件」（電柱、ガス管、看板等）と、政令では土地の時価に乘じる率を定め、近傍類似の土地の時価と実際の占用面積を用いて個別に占用料額を算定する「定率物件」（高架下の駐車場等）に分かれることとなります。（占用料収入における各業種の割合は図3を参照）

道路占用料の基本的な考え方については現行を維持することが適当であるとされ、具体的な改定

の方向性について次のⅢで述べられています。

Ⅲ 占用料改定の方角

(1) 道路価格についての

① 道路価格の基本的な考え方について

現在の占用料は、電柱やガス管などの単位数量当たりの額を定めている定額物件と、地下街や高架下の駐車場等のように近傍類似の土地の時価に乘じる率を定めている定率物件に分かれており、定額物件の道路価格については、固定資産税評価額をもとに造成費（田畑、山林部分のみ）を加算したものと、定率物件の道路価格については、近傍類似の土

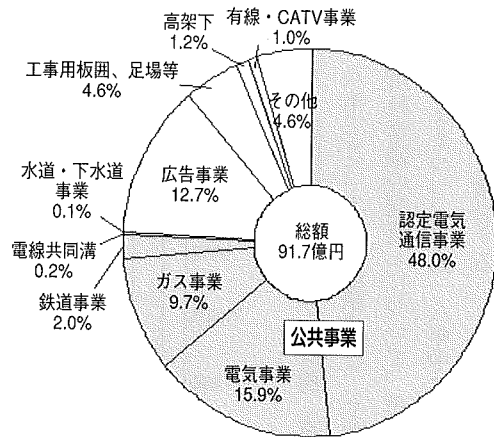


図3 平成17年度占用料収入における業種等別割合 (直轄国道)

地の時価としていところである。

本来、道路価格は、個々の場所ごとに異なるものであり、占用料も個々の道路価格により求めることが望ましいものである。

しかしながら、定額物件については、大量処理が必要であり、地下埋設管のように相当区間の道路を連続的に占用するものもあることから、個々の場所ごとに価格を調査し、占用料を求めることは現実的ではない。

このため、平均的な道路価格を求めて算定することとなるが、占用料算定のために改めて道路価格を調査することは困難であることから、既存の調査を活用することとし、なかでも、調査地点数が多く、全国の全ての用途の土地が評価、集計されているなどの調査に比べて優れた点を有する固定資産税評価額を用いているところである。

一方、定率物件については、定額物件と比較してはるかに数が限定されており、また、周辺の民地においても同様の事業が行われることが多く、民地における事業との均衡からみても個々具体の立地に即して道路価格を算定することが可能であることから、近傍類似の土地の時価を用いているところである。

なお、定額物件の道路価格について、固定資産税評価額をそのまま採用するのではな

く、道路としての用途限定性があるため私道評価同様の減価補正が必要ではないかとの意見もあったが、物件を設置して一定の土地を利用することにより得られる利益(利用価値)は、道路も宅地等も異なるものではなく、また、例えば宅地など地価の高い土地であっても道路にしなければならない場合もあることにかんがみれば、減価補正の必要はないものと考えられる。

道路価格については、現在の考え方を維持し次の式とすることが適当であると考ええる。

定額物件の道路価格Ⅱ

固定資産税評価額

(所在地区分毎の該当地目の平均値) +

定率物件の道路価格Ⅱ 近傍類似の土地の時価

造成費(田畑、山林部分のみ)

前述の算定式により、「定額物件」については固定資産税評価額を基に甲地・乙地・丙地それぞれの平均的な道路価格を算出し、「定率物件」については近傍類似の土地の時価を基に個別の占用ごとに道路価格を算出します。

② 道路価格への地価動向の反映について

近年の地価下落の動向を道路価格へ反映させるため、直近の値である平成一八年度の固定資産税評価額により道路価格を算出する必要がある。

道路占用料の改定に当たっては、「定額物件」の道路価格について、利用できる最新データである平成一八年度の固定資産税評価額を基礎とすることになります。

なお、「定額物件」について適正な占用料単価とするため、固定資産税評価額の評価時点と、次で述べられる使用料率を設定するに当たって行うこととなる調査の時点をあわせていくことが重要です。

(2) 使用料率について

① 使用料率の設定方法について

ア 新たな使用料率を設定する必要性

現行占用料の算定における使用料率（地価に対する賃料の割合）については、国の庁舎等の使用又は収益を許可する場合の土地の使用料の算定基準における全国一律の率（「国の庁舎等の使用又は収益を許可する場合の取扱いの基準について（昭和三十一年一月七日蔵管第一号）」を参考としていたが、現在この率は、民間賃料水準をよりの確に反映させるため、全国一律の率ではなく、個々に周

辺の賃貸取引事例等を十分調査の上、算定を行うこととされている。

しかし、占用料の算定においては、大量処理が必要であることから、占用物件ごとに個々に周辺の賃貸取引事例等を十分調査の上、使用料率を設定することは、費用、人員、事務の効率化の観点から困難である。

このため、従前の使用料率に代わる使用料率を新たに設定する必要がある。

これまで用いている国の庁舎等の使用又は収益を許可する場合の土地の使用料の算定基準における全国一律の率が設定されなくなっているため、道路占用料の改定に当たり、新たに使用料率を設ける必要があります。

既に述べたとおり、道路占用料は「対価説」によっているため、基本的には一般的な土地利用における賃料（地代）相当額とされますが、賃料にも様々なものがあり、調査方法もいろいろ考えられます。使用料率を新たに設定するに当たっては、次のような要件を満たす賃料に関する調査結果に基づくべきと考えられます。

イ 設定すべき使用料率

占用料の算定に用いるべき使用料率については、占用料が一般的な土地利用における賃

料相当額を反映したものであることにかんがみれば、見直し時期の直近の時期における民間の土地の賃料水準を求めるべきである。また、全国的な調査等であって、新規賃料かつ正常賃料であるとともに、実質賃料を用いて算出すべきである。さらに、占用料の算定に当たっては、占用の権利特性を勘案する必要があることから、できるだけ権利特性が類似するものを調査し、新たな使用料率を設定すべきである。

道路占用料の算定に用いることができる使用料率は、このような要件を満たしている必要がある。

土地の賃料に関する既存の指標としては次のようなものが考えられます。また、国土交通省において実施した「道路占用料算定のための使用料率調査」についても次のように説明されています。

ウ 使用料率の設定に係る検討

現在、土地の民間賃料水準に関する既存の指標としては、非常に限定的なものしか存在しておらず、使用料率として直接用いることができるものは見当たらない状況であるが、参考になると思われるものとしては、民事法定利率（五％）、商事法定利率（六％）、法人

税における使用の対価としての相当の地代としての率（六％）、公共用地の取得に伴う損失補償基準細則における土地の使用に係る補償の率（六％又は五％）、定期借地権付持家の土地価格に対する地代の割合（一・九％等…平成一七年度定期借地権供給実態調査報告書（平成一八年三月国土交通省土地・水資源局土地政策課土地市場企画室より）がある。

他方、国においては、全国の各市区町村における民間賃料水準を把握するため、使用料率の調査（「道路占用料算定のための使用料率調査」）を行っており、当該調査においては、各市区町村の平均地及び商業地における標準的な使用料率を求めするため、各市区町村を代表する調査地点を設定し、当該調査地点における土地の賃貸借を想定するうえ、各調査地点の所在地域に精通した不動産鑑定士が賃料を査定し、使用料率を算出している。

土地の賃貸借において借地借家法の対象であるか否かは賃料に影響を与える重要な要素であることから、当該調査においては、建物所有を目的とせず、また、全国的な比較検証が可能なもの等の要件を満たし、占用に態様が類似するものとして、平面式（屋根なし）の月極駐車場を想定し、賃料を査定している。

このように既存の指標を比較しつつ、道路占用料を算定するための使用料率として設定できるかどうか検討したところです。結論としては、次のとおり、国土交通省において実施した「道路占用料算定のための使用料率調査」以外に直接用いることができるものはなく、同調査結果に基づいて新たな使用料率を設定することが適当とされています。

なお、同調査は、全国の市区町村の代表地点について、平面式（屋根なし）の月極駐車場を想定の上、賃料（地代）を不動産鑑定士が査定し、地価に対する賃料の割合（使用料率）を調査していますが、この調査結果のうち、実際にどのような率を道路占用料の使用料率として用いるべきかについて、次のように検討されています。

工 使用料率の設定方法

使用料率の設定に当たっては、上記イを満たすものであるべきところ、既存の指標では、事例が限定的であることや偏りがあることなどから、国が行った「道路占用料算定のための使用料率調査」の結果の他に直接用いることが可能なものも見当たらない。

このため、当該調査結果を基本としつつ、公的利率や賃貸借事例における率などを参考として、その妥当性を検討した上で、土地の賃貸借と占用との権利特性の相違を補正する

などとして適当な率を設定すべきである。

この点、道路について生じる諸経費から使用料率を考えると、民地と異なり道路には通常公租公課は課されない一方、道路であることによる管理コストも大きいものであり、これらを一概に算定し比較することはできないことから、この観点での率の調整は困難である。

当該調査においては、公租公課相当額を含む率（時価ベース平均地％三・一七、固定資産税評価額ベース平均地四・五三％）とこれを除く率（時価ベース平均地二・五二％、固定資産税評価額ベース平均地三・六〇％）を調査しているところ、現実には公租公課が課されていない点や上記の補正の観点などを勘案して、占用料の使用料率として「公租公課相当額を除く率」を用いることについて検討すべきである。

道路には、通常公租公課が課されない点や、土地の賃貸借と占用許可という行政処分に基づく占用との権利の相違などを総合的に勘案し、同調査結果のうち「公租公課を除く率」（時価ベース平均地二・五二％、固定資産税評価額ベース平均地三・六〇％）を用いるべきことが提言されています（現行では、時価ベース 一・八％、固定資産税評価額ベース 二・六％）。

なお、道路占用料の算定に当たり、「時価ベ－ス」は定率物件に用い、「固定資産税評価額ベ－ス」は定額物件に用いることになります。率に差があるのは、土地評価の方法に差があるためであり、「時価（公示価格）」と「固定資産税評価額」について、通常前者が後者の7/10という関係であるため、逆に使用料率では二・五二%（時価ベ－ス）×10/7＝三・六〇（固定資産税評価額ベ－ス）の關係とすることで最終的な占用料水準を合わせています。

オ 将来の見直しに当たっての留意点

今回の国の「道路占用料算定のための使用料率調査」は、平面式（屋根なし）の月極駐車場を現時点での最適な想定事例として、当該調査結果を使用料率の検討の基本としたものであるが、将来における占用料の見直しに際しては、土地賃貸借の市場動向によつては、より適切な事例について模索するなど、一層の検討がなされることが望ましい。

また、使用料率は、土地価格に対する賃料の割合であることから、今後とも見直しを検討する際には、今回同様、道路価格と使用料率を合わせて見直す必要がある。

将来の占用料改定に当たつての留意点が述べら

れています。

国の庁舎等の使用又は収益を許可する場合の土地の使用料の算定基準における全国一律の率が定められなくなっているため、道路占用料の改定の度に、新たな使用料率の設定を検討する必要があります。今回の調査方法以外にも、将来改定しようとする時の土地賃貸借の市場動向によつては、より適切な調査方法や指標がないかどうかを検討することが望ましいとされています。

また、使用料率と土地価格はセットで見直すべきであり、両者の調査時点ができるだけ一致することが重要です。また、今回の調査結果に基づく使用料率はあくまで全国平均であることに注意が必要です。

② 地目に応じた使用料率の設定について

定額物件については、占用物件の性格に応じて地目（平均地又は商業地）を設定して道路価格としていることから、当該地目に対応して使用料率を分けて設定することも検討すべきである。

現行の定額物件の道路占用料においては、道路価格の算定の基礎となる固定資産税評価額の地目を平均地と商業地に分けていますが、これに乗じる使用料率は一律となっています。

しかしながら、今回の調査においては、平均地と商業地を分けて使用料率を調査しており、地目に対応した使用料率を分けて設定することも検討すべきとされています。

《(1)及び(2)による占用料の動向》

前回改定時からの地価の下落及び新たに用いられる使用料率とを合わせて勘案すると、定額物件については占用料水準が引き下げとなり、定率物件については近傍類似の土地の時価に乗じる率が引き上げとなるものと考えられる。

地価の下落状況及び使用料率の上昇幅を勘案することにより、現時点でも、改定後の占用料額の大まかな動向が推測できます（図4参照）。

見直しによる道路価格の下落が大きい定額物件については占用料水準が引き下げとなる一方、毎年 of 占用料算定に当たつて近傍類似の土地の時価を用いる（よつて、既に地価水準の下落がこれまでに継続して反映されてきた）定率物件については、使用料率の上昇の影響を受け、前年度と比べれば占用料額が増加すると考えられます。

ただし、全体的には引き下げが予想される定額物件であっても、個別箇所について見れば市町村合併や所在地区分の変更の影響を受けて占用料額が上昇

(3) 修正率について

する場合もあり、一概に言うことはできません。

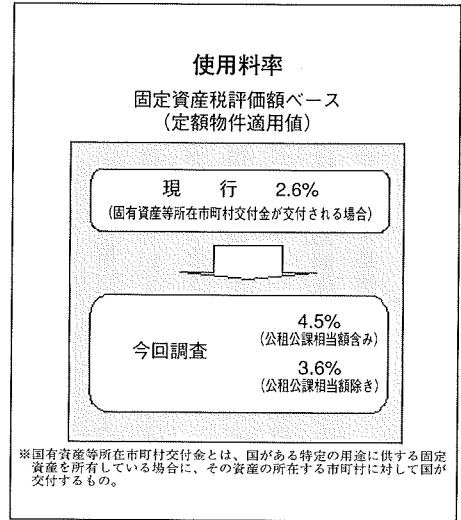
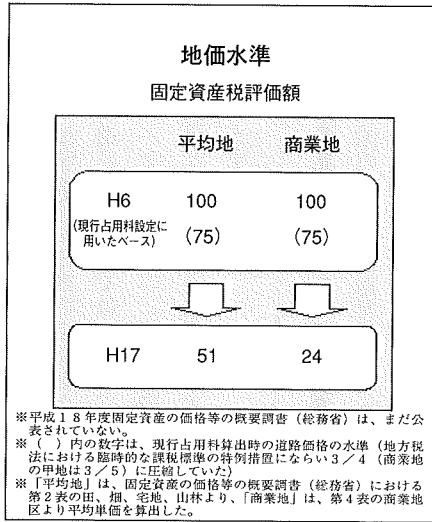


図4 地価等の大まかな動向

修正率については、原則として、占用の形態による土地の利用制約を補正する観点から定めているものである。

① 上空と地下の修正率について

現行の修正率は、上空よりも地下の方が道路の目的である安全、快適な通行への影響が少なく、地下を低くすることが合理的であることから、民間の土地賃貸借の実態を参考として、上空2/3、地下1/3としている。

利用制約による補正の観点に加え、道路の本来の効用に対する影響、電線類地中化推進等の政策的観点も考慮しつつ、単純に当てはめることはできないものの、公共用地の取得に伴う損失補償基準等を参考に見直しを検討することも考えられる。

なお、具体の修正率の設定に当たっては、地下に占用物件がある方が道路の本来の効用に對する影響が少ないことにかんがみ、減額幅は上空より地下を大きくするべきである。

次に、上空・地下・高架下など、特殊な場所における占用の形態による土地の利用制約を補正するための「修正率」についてです。

上空の修正率については電線などに、地下の修正率については埋設されているガスパ管などに、それぞれの占用料単価を決定する際に用いられている。

ます。

占用物件が道路の本来の効用に与える影響から考えた場合には、路面等V上空V地下の関係となるべきであり、今後もこの関係は維持すべきと考えられます。

なお、現行では、路面等を占用する場合の占用料を1とすると、上空が2/3、地下が1/3となっています。

② 高架下等の修正率について

高架下等に設ける施設や地下街等については、階数による修正率が定められている。

さらに、高架下等に設ける施設については、甲乙丙の地域ごとによる土地の利用制約の度合いを考慮した修正率も定められている。

これらについては、対価説の観点や、今回の使用料率の設定の基本となる調査が最も有効使用を前提としたものではなく、平面式(屋根なし)の月極駐車場使用を想定して算出した率であること、現実の利用も平面利用がほとんどであることにかんがみると、その見直しを含めて検討する必要がある。

また、高架下等における定率物件については、甲・乙・丙の所在地区分ごと、かつ、実際に占用される施設の階数ごとに、それぞれ近傍類似の土

地の時価に乗じる率が定められています。

これにより、例えば甲地の1階建て（平置き）の場合には、 $1/2 \times 1/2 \parallel 1/4$ という修正率が現在用いられています。

(4) 所在地区分について

① 現行の所在地区分について

現行の所在地区分については、地価水準が地域により異なることから甲地、乙地、丙地の三つに区分しているところである。

この地価水準については、区分数を増やして細分化することにより、より精緻に道路価格に反映することが可能となるが、仮に厳密に地価水準により区分しようとする場合には、各区分とも対象市区町村を限定列挙することとなり、さらに、地価変動により各区分の対象市区町村が頻繁に変動することから、制度として不安定となる。

また、これらを反映させるための頻繁な政令改正は実務上困難であることから、厳密に地価水準により区分していくことは困難であると考えられる。

このため、占用者及び道路管理者の双方にとって、明確性や制度の安定性を確保することが必要であると考えられることから、現行の三区区分によることが適当であると考えられる。

現行では、全国の市区町村を甲地（東京二三区及び一部の都市の区域）、乙地（市の区域で甲地以外のもの）及び丙地（町村の区域）に分けています。

このような区分の方法は、地価水準から厳密に分けたものではありませんが、区域の明確性や制度の安定性の観点から、引き続きこのような三区区分が適当と考えられています。

② 甲地の定義について

現行甲地の対象市区町村は、都市の人口と地価にある程度の相関関係が認められたことや政令指定都市の要件を参考として、基本的には、人口五〇万人以上の市を限定列挙していると考えられる。

町村が市となった場合には、所在地区分が丙地から乙地に自動的に変更となる一方で、対象が限定列挙されている甲地については、市町村合併等により甲地の人口規模に該当することとなった場合には、政令改正を行わない限り区分が変更されないと考えている。

このため、現行甲地の区分の考え方については、乙地及び丙地の区分を限定列挙することが現実的ではなく、町村が市になった場合との制度上の整合を図る観点から、現行甲地の限定列挙方式を見直す必要があると考える。

見直しに当たっては、現行の「人口五〇万人以上の市」の考え方が、政令指定都市の要件であること、また、市町村合併による面積増によって人口五〇万人以上となった市を除けるメリットがあることから、「都の特別区の存する区域及び地方自治法第二百五十二条の十九第一項の指定都市の区域」とすることが適当である。

なお、新たに政令指定都市となった場合における激変緩和措置については、別途検討する必要がある。

現行の甲地の考え方は、人口五〇万人以上の市であることを一つの目安として限定列挙したものです。市町村合併や人工の自然増減などが生じても政令改正をしない限り占用料制度が対応できないこととなります。報告書では、このような限定列挙方式を改めることが適当であるとされ、例えば、東京二三区＋政令指定都市というような定義が考えられます。

(5) 占用物件区分について

地下埋設管の管径区分の細分化について

現行の地下埋設管の区分については、管の外径により六つに区分しているところである。

当該区分の細分化について検討を行う際に

は、占用の実態に見合った形で見直すことが適当である。

なお、見直しに当たっては、基本的には、指定区間内の国道の占用実態から判断すべきものであるが、条例で定める占用料への影響についても考慮した上で、細分化を検討することも考えられる。

ガスパ管などの地下埋設管については、管の外径（太さ）により占用料単価が異なり、現在六区分とされています。占用料制度の見直しに当たって細分化が要望されているところです。

(6) 激変緩和措置について

市町村合併等による区分の格上げ等について

現行制度においては、市町村合併等により町村が市となった場合、所在地区分が丙から乙に変更となり、乙の単価を適用することとなる。

この場合、当該変更となった町村の道路価格が、乙の占用料単価に反映されていないにもかかわらず、また、既に許可を受けて占用しているものについては、占用の実態が変わらないにもかかわらず、占用料の適用区分が変更となり、占用料が上昇することとなる。

区分が変更となった町村の道路価格を占用料単価に反映させることについては、大規模

な合併等によるもの以外は政令別表で定める占用料単価への影響もほとんではないものと考えられるものの、本来は、占用料算定の基礎となる所在地区分に変更があることから市町村合併等の度に政令を見直すべきこととなる。

これらの点については、行政界により区分している以上、合併等の影響は免れないところと考えられるが、市町村合併等の都度政令を見直すことは現実的ではないことにかんがみれば、占用料改定をこれまでより短い一定期間ごとに行うことが必要であると考えられる。

既存の占用物件については、市町村合併等による区分の格上げや占用料制度の変更に伴う具体の占用料の上昇がある場合、占用者の負担を考慮し、激変緩和措置を設けることも考えられる。

なお、激変緩和措置については、占用料の上昇幅や占用料改定の間隔についても考慮する必要がある。

行政界により所在地区分を設けている以上、占用料制度が市町村合併の影響を受けてしまうことは避けられません。例えば、町村合併により市ができた場合には、丙地だった区域が乙地になり、道路占用料が全体的に上昇することになります。

ただし、既存の占用物件から見れば、占用の状態

は変わらないことから、激変緩和措置を設けて占用者の負担を軽減することが必要と考えられます。

このほか報告書には、道路占用料の改定に当たって検討すべき論点として、有料道路において公租公課が課された場合の取扱いの検討や、今後は三年に一度の改定を検討すべきことなどが盛り込まれています。

さらに、今回の道路占用料改定に際して措置することは適当でないものの、「Ⅳ 引き続き検討すべき事項」として、売上収入額を勘案した占用料の適用対象、政策的な占用料、道路法第三十九条第二項但書の政令について、中長期的な検討課題と整理されています（これらの報告書の内容については、誌面の都合上、省略）。

三 まとめ

道路占用料が規定されている道路法施行令別表やそれに基づく実際の占用料額は、このような複雑な算定方法により計算した結果です。

今後は、二で述べた道路占用料制度に関する調査検討会報告書の提言の内容を踏まえた道路占用料制度の改定に向け、道路法施行令の見直しを検討していくこととなります。

長寿命化修繕計画 策定事業費補助制度の創設について

道路局地方道・環境課

一 制度創設の背景と目的

我が国の道路は、戦後本格的に整備が行われ、特に、高度成長期には、急ピッチで整備されたことから、現在、多くの道路施設が建設後五〇年以上を迎え、様々な損傷が見られるようになっていきます。道路橋（以下「橋梁」という。）についても、建設後五〇年以上経過した橋梁の全橋梁に対する割合（図１）が、二〇〇六年現在の六％から二〇年後には四七％と大幅に老朽化橋梁が増大することから、適時に適切な修繕を行わなければ、架替えや大規模な修繕が必要となり、近い将来大きな負担が生じる恐れがあります。

我が国より道路整備が三〇年早く本格化した米国（図２）では、橋梁をはじめとする道路施設の適切な管理を怠った結果、一九八〇年代に「荒廃

するアメリカ」と呼ばれるほど、劣悪な状態になりました。

その後、米国は、橋梁補修などの維持管理に重点を置く政策転換を図っていますが、未だ欠陥橋梁が全橋梁の三割近くを占めるなど、未だに回復が図られていません。

このように適時適切な管理を怠れば、日本でも同様の状態に陥る可能性があることから、米国を教訓として、「荒廃する日本」としないうための政策転換が今求められています。

我が国の一般道路には、約一四万橋の橋梁がありますが、その九割以上が自治体の管理する橋梁です。

直轄国道では定期点検（五年サイクル）により橋梁の健全度を把握しているのに対し、二〇〇六年時点において都道府県では約一割、市町村に至っては約九割で点検が実施されていないのが実態です。

このような状況を背景に、今後、老朽化橋梁が増大し、急速に進む更新時代への流れを踏まえ、定期点検による既設橋梁の健全度の把握、予防保全による長寿命化、計画的なメンテナンスとそのマネジメントによるライフサイクルコストの削減・適正化（図３）を一連の仕組みとして着実に進めていかなければなりません。

道路の安全性・信頼性は、路線としてはもとより、ネットワークとしても、その機能を確保することが重要であることから、直轄国道をはじめとして、自治体管理の橋梁においても、定期点検等による健全度の把握を促進し、従来の事後的な修繕及び架替えから予防的な修繕及び計画的な架替えへと政策転換を図るとともに、橋梁の長寿命化及び橋梁の修繕・架替えに係る費用の縮減を図りつつ、地域の道路ネットワークの安全性・信頼性

を確保する必要があります。

二 制度の概要

長寿命化修繕計画策定事業費補助制度の仕組みを図4に示します。

長寿命化修繕計画の策定に先立ち自治体は、橋梁の健全度の把握（今回の補助対象外）を行う必要があります。

国は、点検要領を持たない自治体のために、

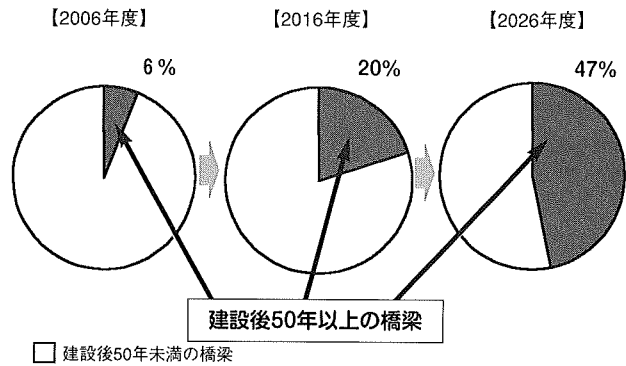


図1 建設後50年以上の橋梁の増加予測

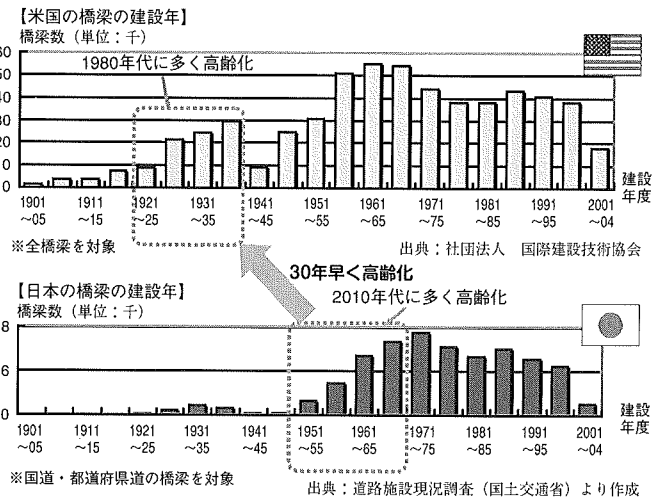
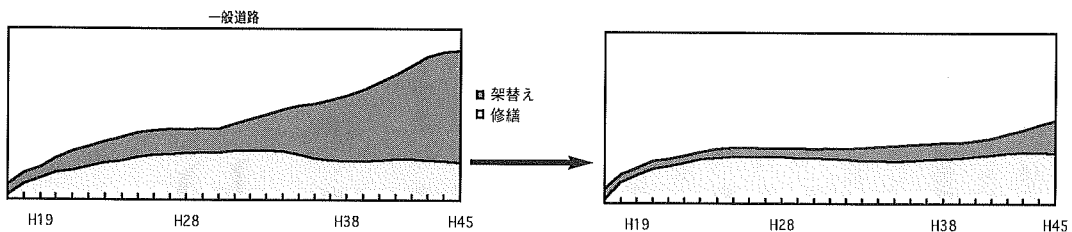


図2 日本より30年早く高齢化が進んだ米国の橋梁

【十分なメンテナンスを行わない場合（平均寿命60年程度）】

【適切な時期にメンテナンスを行う場合（平均寿命100年程度）】



出典：国土技術政策総合研究所

図3 継続的かつ適切な維持管理投資による長期的費用の縮減

- (3) 健全度の把握及び日常的な維持管理に関する基本的な方針
- (4) 対象橋梁の長寿命化及び修繕・架替えに係る費用の縮減に関する基本的な方針
- (5) 対象橋梁ごとの概ねの次回点検時期及び修繕内容・時期又は架替え時期
- (6) 長寿命化修繕計画による効果
- 2 長寿命化修繕計画の策定に当たっては、学識経験者等の専門的な知識を有する者の意見を聴

- 3 地方公共団体は、長寿命化修繕計画を策定したときは、これを遅滞なく公表すること。
なお、本制度では、次の三点について、留意が必要です。
- 一点目は、計画策定補助の対象橋梁は、「補助国道、主要地方道及びその他の重要な道路網を形成する都道府県道及び市町村道上の橋梁」に限定されていること。

- 二点目は、計画策定補助の期間は、平成二三年度まで（市町村は、平成二五年度まで）の五年間（市町村は、七年間）に限られていること。
- 三点目は、通常事業における修繕及び架替え事業の採択基準を平成一九年度に改正し、計画策定に対する補助期間を経過すると、修繕及び架替え事業は、長寿命化のための計画に基づくものに限定されること。

この計画の策定効果は、長寿命化修繕計画に基づき、自治体が道路ネットワークとしての重要性・緊急性を踏まえつつ、健全度の把握を行うとともに、日常的な維持管理に加え、個々の橋梁に対して最も効率的な修繕を計画的に実施することにより、橋梁の長寿命化並びに橋梁の修繕及び架替えに係る費用の縮減が図られ、橋梁の長寿命化による道路ネットワークの安全性・信頼性が確保される等、多様な効果が見込まれています。

最後に、創設初年度となる平成一九年度の活用状況は、自治体数四二（都道府県二九、指定市七、市町村六）、橋梁数約一万橋となっており、都道府県においては、半数を超える要望がありました。これは、急速に進む更新時代への流れをうけ、多数の橋梁を管理する自治体が、強く危機感を持っている現れといえるのではないのでしょうか。

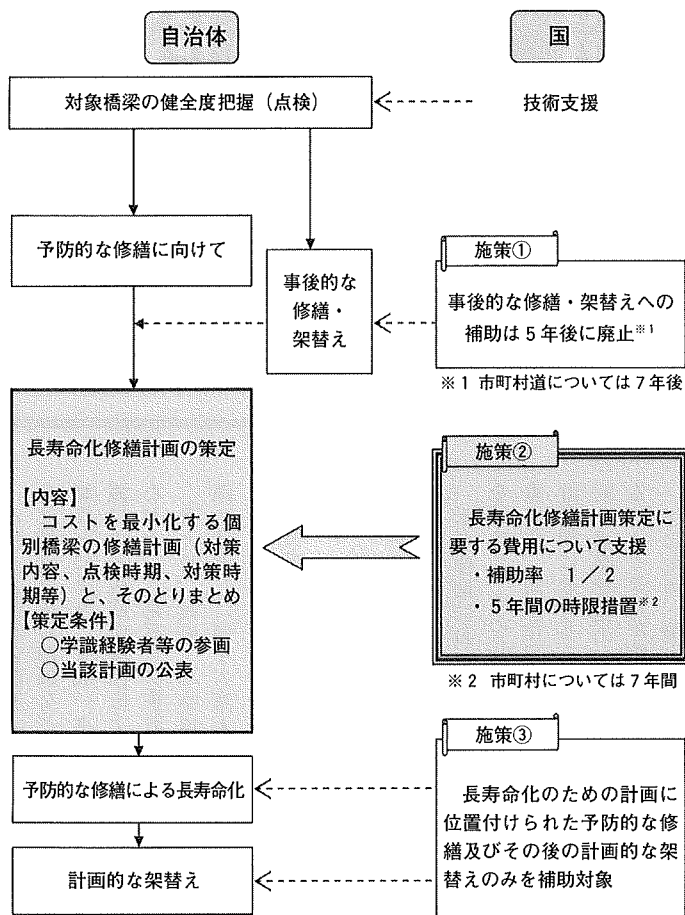


図4 長寿命化修繕計画策定事業の仕組み

道路整備の中期計画の作成に向けての アンケート調査を実施しています!!

～道路整備の中期計画の作成に着手へ～

道路局中期計画作成担当

今般の道路特定財源の見直しに関しては、近年の公共投資全体の抑制などを背景とする道路歳出の抑制などにより、平成一九年度には、この道路特定財源による税収が歳出を上回ると見込まれていたことなどから、見直しの検討が進められ、平成一七年一二月九日、政府・与党協議において、「道路特定財源の見直しに関する基本方針」が決定されました。また、本基本方針の内容を法文化した「簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律」が平成一八年六月二日に公布され、同法や「骨太の基本方針2006」に沿って、見直しの検討を進めた後、同年一二月八日に「道路特定財源の見直しに関する具体策」が閣議決定されました。

本具体策においては、「道路整備に対するニーズを踏まえ、その必要性を具体的に精査し、引き続き、重点化、効率化を進めつつ、真に必要な道路整備は計画的に進めることとし、一九年中に、今後の具体的な道路整備の姿を示した中期的な計画を作成することなどが盛り込まれたところです。

このため、国土交通省道路局では、中期計画の素案を作成するにあたり、できる限り幅広く国民の意見を聞きながら進めることが重要であり、十分な時間をかけて検討を進めることが必要であると認識しており、まずは、「真に必要な道路」について、一般の方々をはじめ、有識者、都道府県知事、市町村長に対し、幅広く問いかけることから議論を始めることとしました。

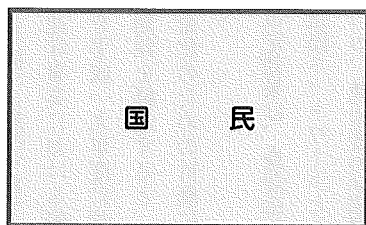
一般の方々に対しては、本年四月二日からアンケートを実施しており、専用ホームページや地方自治体、道の駅、SA・PAなどに備え付けてあるアンケート用紙から応募いただくことができます。

皆様の積極的なご意見をお待ちしております。

《具体的な取組み》

国民に対して多様な手段により、幅広く問いかけるとともに、有識者、都道府県知事・市町村長にも意見を聴くこととする。

〈主な問いかけ・意見聴取の対象〉



有 識 者

都道府県知事・市町村長

〈今回の取組み〉

- ホームページを開設しアンケートを実施
 - ・回答を直接入力又はメール
- アンケート用紙の配布
 - ・SA・PAや道の駅、自治体窓口等に設置を依頼
 - ・回答を郵送、ファックス
 - ・点字の用紙を設置予定
- 標本調査の実施
 - ・統計的な分析ができるように、地域別・年齢別に偏りがないよう抽出した約1万人を対象に調査を実施
- 直接訪問
 - ・大学教授、経済界等
 - ・報道機関の論説委員、解説者等
- 文書により回答依頼（自由回答）
 - ・全知事・全市町村長

◆ アンケート調査概要 ◆

募集期間	平成19年4月2日（月）～平成19年7月31日（火）【必着】 ※ ただし、期間中におきまして、中間とりまとめを行うことを考えています。
内 容	①今後の道路政策における効率化のポイントについて ②今後の取り組む道路政策の優先度について ③道路政策全般について
提出方法	【パソコン、携帯電話のインターネットによる場合】 ①パソコンの場合 下記にアクセスし、ご意見を選択、記入の上、送付してください。 （URL） http://www.douro-keikaku.jp/ ②携帯電話の場合 下記の携帯用ページから、ご意見を選択、記入の上、送付してください。 （URL） http://douro-keikaku.jp/questionnaire/mobile もしくは、QRcode対応の機種であれば、下記からアクセスしてください。  【郵送による場合】 上記のホームページへアクセスし、アンケート用紙をダウンロードもしくは、国土交通省、地方整備局等、都道府県、市町村、高速道路株式会社（SA・PAを含む）、道の駅等に備え付けてありますアンケート用紙にご意見を選択、記入の上、郵送又は意見回収箱（設置していない場合もあります。）により、送付してください。なお、アンケート用紙の郵送も承りますので、下記問い合わせ先までご連絡ください。 〒100-8782 東京中央郵便局 私書箱第224号 国土交通省道路局 中期計画作成担当 あて 【FAXによる場合】 上記のホームページへアクセスし、FAX送信状をダウンロードし、ご意見を選択、記入の上、FAXしてください。 FAX番号：03-5253-1585 国土交通省道路局 中期計画作成担当 あて
注意事項	・頂いたご意見に対して個別の回答はいたしかねますので、あらかじめその旨ご了承ください。 ・ご意見を正確に把握するため、電話によるご意見の受付は対応いたしかねますので、あらかじめその旨ご承知おきください。 ・頂いたご意見の内容については、集計の上、公開される可能性がありますので、あらかじめその旨ご承知おきください。
問い合わせ先	国土交通省道路局 中期計画作成担当 あて TEL番号：03-5253-8111（内線37384）
その他	道路行政に関する情報については、 道路局ホームページ（アドレス： http://www.mlit.go.jp/road/ ）でもご覧頂けます。

◆ アンケート ◆

我が国の財政事情が厳しい中、少子高齢化などの社会経済情勢を踏まえ、限られた予算で最大限の効果を発揮するためには、効率的な政策展開が求められます。そこで、今後の道路政策の効率的な展開についてお伺いします。

Q 1 今後の道路政策においては、コストを減らし、無駄を排するなどの効率化を徹底する必要があると思いますが、その際、どのようなことが大事だと思いますか。

以下の中からあなたが大事だと思うものを3つまであげてください。

- (ア) 事業の開始前や途中段階で必要性をチェックするなど事業ごとの評価を徹底する
- (イ) 個別の事業のスピードアップを図るなどスケジュール管理を徹底する
- (ウ) 道路の建設や管理にかかるコストをもっと減らす努力をする（工法の工夫や新技術の活用等）
- (エ) 事業の実施にあたって、早い段階から国民の考えや意見が十分に反映されるような取り組みをもっと行う
- (オ) 沿道の住民やNPO（特定非営利活動法人）などが道路の管理にもっと参画できる取り組みを行う
- (カ) 入札契約の適正化など事業の透明性を確保する
- (キ) 現在ある道路をもっと有効に利用する（高速道路料金の引き下げ、インターチェンジの増設、路上工事の縮減等）
- (ク) その他（ ）
- (ケ) わからない

Q 2 あなたがお住まいになっている地域で、道路に関して無駄と感ずることがあれば、いくつかあげてください。

次に、今後の取り組む道路政策の優先度についてお伺いします。

Q 3 今後の取り組む道路政策の一層の重点化を図ることが必要であると思いますが、優先度が高い課題への対応は何だと思いますか。

以下の中からあなたが特に優先度が高いと思うものを3つまであげてください。

- (ア) 渋滞対策（バイパスの整備・開かずの踏切対策・交差点の改良等）
- (イ) 都心へ入る車を分散させる大都市圏の環状道路の整備
- (ウ) ネットワークがつながっていない高速道路の整備
- (エ) 地域活性化や物流のため都市や交通拠点を結ぶ道路の整備
- (オ) 通勤、通院などの日常の暮らしを支える生活幹線道路の整備
- (カ) バリアフリー対策（歩道の段差の解消等）
- (キ) 交通事故対策（通学路を主とした歩道の設置等）
- (ク) 大雨・大雪や地震などの災害、重大事故などへの備え（避難路の整備・橋の補強・雪崩予防柵の設置等）
- (ケ) 大気汚染や騒音などへの環境対策
- (コ) 道路管理の充実（日常的な維持修繕（清掃・舗装修繕・除雪等）・老朽化した橋の予防対策等）
- (サ) 電線類の地中化
- (シ) 自転車利用の促進（自転車道・駐輪場の整備等）
- (ス) 植樹など道路景観の改善
- (セ) わかりやすい案内標識などの整備
- (ソ) カーナビ情報の充実
- (タ) バスやLRT（次世代型路面電車）などの公共交通機関への支援
- (チ) その他（ ）
- (ツ) わからない

次に、道路政策全般などについてお伺いします。

Q 4 道路政策全般や中期計画の作成の検討の進め方等に関し、ご意見、ご要望等があれば自由にご記入ください。

義務占用物件について

道路局路政課道路利用調整室

大野係員

はい、これで大丈夫だと思います。何かありませんから御連絡します。どうも、お疲れ様でした。

坂上係員

窓口に誰か来ていたみたいだけど、どんな物件だったの？

大野係員

ガス管を設置したいということで、工事計画書を持って来られたんですよ。

坂上係員

そう。ところで、せっかくだし、大野君のためにも義務占用物件について、ちょっとおさらいしてみましようか。まず、義務占用物件としてはどんなものが該当するのかしら？

大野係員

ガス管のほか、水管や下水道管、電線や電柱などがあります。道路法第三十六条第一項の中で該当する事業や物件が規定されてますよね。

○根拠法

水道法、工業用水道事業法、下水道法、鉄道事業法、全国新幹線鉄道整備法、ガス事業法、電気事業法、電気通信事業法の規定に基づくもの

○物件

① 水管（水道事業、水道用水供給事業、工業用水道事業の用に供するものに限る。）

② 下水道管

③ 公衆の用に供する鉄道

④ ガス管（ガス事業法に規定する一般ガス事業又は簡易ガス事業の用に供するものに限る。）

⑤ 電柱、電線、公衆電話所

・電気事業法に基づくもの

（電気事業法に規定する電気事業者（特定規模電気事業者を除く。）がその事業の用に供するものに限る。）

・電気通信事業法に基づくもの

（電気通信事業法に規定する認定電気通信事業者がその事業の用に供するものに限る。）

坂上係員

そうですね。でも義務占用物件はそれだけかしら？

大野係員

ちょっと待ってくださいね。えーと、そうですね。石油管が第三十六条に規定されてませんね。

坂上係員

少し思い出したわね。道路法には規定されていないけれど、石油パイプライン事業法の規定に基づく石油パイプライン事業の用に供する石油管や、駐車場法の規定に基づく道路の地下の路外駐車場はそれぞれの法律にさっき言った道路法第三十六条と同じ様な規定があるのよ。

○石油パイプライン事業法

（昭和四十七年六月二十六日法律第百五号）

第三十五条 国土交通大臣は、第五条第一項又は第八条第一項の許可の申請があつた場合において、当該申請に係る石油パイプライン事業の用に供する導管が道路（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。）に設置されるものであるときは、あらかじめ、道路管理者の意見を聴かなければならない。

2 道路管理者は、第五条第一項又は第八条第一項の許可を受けた石油パイプライン事業の用に供する導管について、道路法第三十二条第一項又は第三項の規定による道路の占用の許可の申請があつた場合において、当該申請に係る道路の占用が同法第三十三条第一項の規定に基づく政令で定める基準に適合するときは、その許可を与えなければならない。

3 石油パイプライン事業者は、前項の許可を受けようとするときは、その工事をしようとする日の一月前までに、当該工事の計画書を道路管理者に提出しておかなければならない。ただし、災害による復旧工事その他緊急を要する工事又は政令で定める軽微な工事については、この

限りでない。

○駐車場法（昭和三十一年五月十六日法律第百六号）

第十七条 都市計画において定められた路外駐車場の用に供するため、道路の地下又は都市公園法（昭和三十一年法律第七十九号）第二十一条第一項の都市公園の地下の占用の許可の申請があつた場合においては、当該占用がそれぞれ道路法第三十三条第一項又は都市公園法第七条の規定に基づく政令で定める技術的基準に適合する限り、道路管理者又は都市公園法第五条第一項の公園管理者は、それぞれこれらの法律による占用の許可を与えるものとする。

2（略）

大野係員

そうでしたね…。

坂上係員

それじゃあ、占用許可に当たって、義務占用物件とその他の占用物件とでは、取扱いにどのような違いがあるのかしら。

大野係員

はい、第三十六条第一項により、工事を実施しようとする日の一月前までに、あらかじめ当該工事の計画書を道路管理者に提出しておかなければならないとされています。

坂上係員

ほかには？

大野係員

えーと、同条第二項では、占用許可の申請が

あつた場合には、第三十三条第一項の規定に基づく政令で定める基準に適合するときは、許可を与えなければならないと規定されています。

渡邊課長

それはどういうことでしょうかね？

大野係員

はい。道路法施行令では、占用の期間、占用場所、占用物件の構造、工事実施の方法、工事の時期、道路の復旧方法に関する基準がそれぞれ定められていて、これらの基準のすべてに適合するときには、道路管理者は許可することが義務付けられているということです。

渡邊課長

それはなぜだかわかるかい？

大野係員

えーと、「義務」占用物件だからです。

渡邊課長

……、義務占用物件とその他の占用物件とは、なぜ取扱いが違うかを聞いてるんだよ。

大野係員

えーと、やはりこれらの物件の公益性に着目しているんじゃないでしょうか。

渡邊課長

それだけですか？

大野係員

……。

渡邊課長

確かにそのとおりなんですが、義務占用物件は、一般公衆の生活と密接な関係を持しているため、公益性が極めて高く、個別の事業法において、一般利用者に対する役務提供義務が設けられていることなどの事情を踏まえて、占用許可に当たっての道路管理者の裁量を制限するという特例的な取扱いがなされているんだ。例えば、ガス事業法第十六条では、「一般ガス事業者は、正当な理由がなければ、その供給区域又は供給地点における一般の需要に応ずるガスの供給を拒んではならない。」と規定されているようにね。大野君はまだ事業法を読んでいないんじゃないか。

大野係員

あつ、そうでした。事業法に書いてありましたね、すっかり忘れていました。

坂上係員

大野君にとつてもいい復習になったわね。

大野係員

はい。今度はきちんと事業法を読んでおきます。

渡邊課長

やつぱり…。それじゃあ、これらの事業法をじっくり読んでみるといい。私の六法を貸そう。（大野係員の机の上に六法全書をドサツと置く。）

大野係員

えーつ、またですか！（ガックリと肩を落とす。）

撤去した歩道橋を海外に

インドネシア共和国と日本との架け橋づくり

「人と人との架け橋づくり」実行委員会事務局
大阪府都市整備部交通道路室道路環境課

一 概要

この事業は、大阪府で撤去することになった歩道橋について点検・再整備を行えば、まだまだ使用できることから、ジャワ島中部地震が発生したインドネシア共和国ジョグジャカルタに河川上の橋梁として移転し、大阪とアジアの橋渡しにしようとするものです。

事業に要する資金は、民間企業の協賛や個人からの募金をお願いし、この資金で橋梁の点検・整備や輸送費を支出することになっています。

歩道橋などの土木構造物を海外で再利用することとは、戦後ではおそらく「日本初」であること、「もったいない精神」の実践になること、「アジア交流」の一環となることから、退職予定であった

「三九歳」のこの歩道橋に第二の人生を送らせようと、海を渡ってもらうことにしました。

二 経緯

1 歩道橋について取捨選択

大阪府では、高度成長期の交通戦争の最中を中心に多数の歩道橋を建設しました。

しかし近年、少子高齢化などの影響を受け、利用者が非常に少なくなった歩道橋については、次の条件すべてを満たすものについて、平成一八年度より順次撤去することになりました。

(1) 撤去条件

- ・ 小学校の通学路に指定されていないもの
- ・ 利用者が極めて少ないもの（概ね二〇人未満／一二時間）

・ 代替横断施設までの距離が一〇〇m以内のもの

(2) 管理歩道橋と撤去対象

大阪府が管理する歩道橋二六五橋の中で、撤去条件をすべて満たすものは一八橋ありましたが、この中で事前調整が整った第一号として、守口市の佐太東歩道橋を撤去することになりました。

(3) 撤去歩道橋の位置（図一）と概要

- ・ 大阪府守口市佐太東町（府道京都守口線（一九六八年建設）
- ・ 二〇〇六年一月三〇日に撤去
- ・ 道路上部・延長約二〇m 幅員一・五m
- ・ 国道一号バイパスの完成に伴い旧建設省から大阪府に引き継ぎ

2 中古でも大歓迎！

【現地の要望】

インドネシア共和国では、二〇〇六年五月二七日にジョグジャカルタ特別州（図2）を中心にジャワ島中部地震が発生しました。

地震災害復旧のために、大阪府職員が現地派遣（地震直後と昨年八月の二回）され、その際に現地住民より橋梁復旧の強い要望を受けました（一〇年以上前に土石流で流出し復旧できていないカ所もあり、日本製であれば中古でも大歓迎のことでした）。

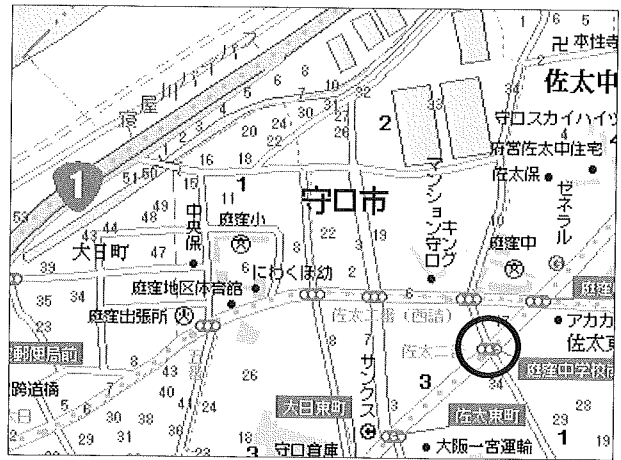


図1 歩道橋位置図

3 再利用に向けての組織づくり

撤去する歩道橋を再利用し移転することで、被災復興支援に寄与するとともに、インドネシア共和国と大阪府との連携強化を図り、国と国、人と人との架け橋となることを目的とし、大阪府都市整備部交通道路室長をはじめとする職員及び社団法人アジア協会・アジア友の会事務局長などで実行委員会を設立し、次のような事業を実施することになりました。

- ① 撤去された歩道橋を再利用するために必要な点検・補修及び加工及び運搬作業
- ② 架設地との調整及び技術指導に関すること
- ③ 歩道橋の再利用を通じた撤去地と架設地との交流に関すること
- ④ 事業に必要な資金の募金活動

4 撤去の状況（写真1～3）

両側の階段を二晩で撤去し、その後、道路上の部分については、一晩で仮支柱を立て、その上でガス切断を行い、二ブロックに分け撤去しました。

撤去後、すぐにトレーラにて輸送し、工場に仮置きを実施しました。

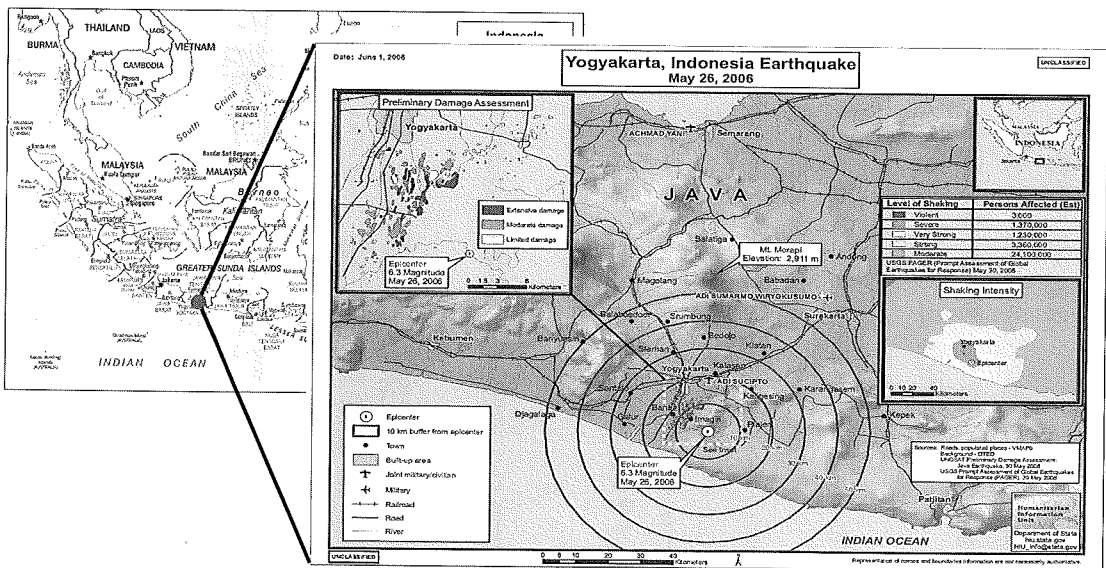


図2 ジョグジャカルタの位置図



写真1 歩道橋全景（撤去前）



写真2 歩道橋撤去状況



写真3 歩道橋仮置状況

三 移転事業の実施に向けて

1 資金の調達

移転に関する点検・再整備及び輸送について、五〇〇万円程度の資金が必要となり、この資金について企業からの協賛及び一般からの募金で賄うことにしました。そのため、企業向けの営業活動に関する資料や募金用のビラの作成を行いました。

(1) ロゴ（図4）の設定と趣旨

橋（歩道橋）の移転が、橋そのものだけではなく、人と人との希望と友情の架け橋になることを願い、設定しました。



FRIENDLY
BRIDGE

大阪⇄インドネシア

人と人との架け橋づくり

図4 ロゴマーク



希望と友情の架け橋づくり

平成16年11月

① 事業の経緯と概要

- ジャワ島中部地震発生（平成10年5月27日：ジャワジャカルタ特別州が中心）
- 災害復旧のため、大阪府職員が現地派遣されました。（地震直後と今年8月の2回）
- その際、現地で被災復旧の強い要望を受けました。（10年前に土石流で流出）



ジャワ島支援
直訴 突った

ジャワ島中部地震

そこで今回撤去する橋梁（歩道橋）の現地で再利用を計画しています。
・再利用のため橋梁を点検・再整備し、現地へ輸送することにより、現地の復興に寄与することで国と、人と人との架け橋となることを目指しています。
・このための費用について企業に協賛を依頼するものです。



Yogyakarta

守口市の佐々木歩道橋を、インドネシア国内（ジャワ島ジャカルタ）で再利用しようと考えています。

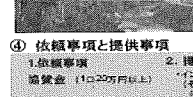
② 歩道橋の撤去について

大阪府では、阪東近畿圏の交通競争の強化を中心とする数々の歩道橋を撤去してきました。その中で近年、少子高齢化などにより利用者が非常に少なく、近郊に遊歩や通勤歩道があり、撤去しても支障のないものについては平成15年度より、順次撤去をすることとしています。

（対象の橋梁：佐々木歩道橋）



③ 架設予定地イメージと費用



※1 歩道橋の撤去は大阪府の通年事業として実施します
※2 現地での架設は現地の政府と協議が必要となります
※3 費用の概算：600万円
① 橋梁（歩道橋）の点検・再整備
② 橋梁の運搬
③ 現地との交渉

④ 依頼事項と提供事項

1. 依頼事項

・協賛金（100万円以上）

2. 提供事項（予定）

・インドネシア政府、大阪府知事からの感謝状（その他、提供があることに協賛の事を大阪府から依頼します）

・大阪府ホームページへの掲載

・撤去への企業ロゴ等の掲示（別途要費が必要です）

⑤ 問合せ、連絡先

【人と人との架け橋づくり】実行委員会事務局
大阪府都市整備部交通道路部道路環境課
大阪府中央区大平町2丁目1番1号 電話：06-6941-0351（内線2020）

図5 企業向け協賛要綱の説明資料

(2) 企業向け協賛要綱の作成と

説明資料(図5)の作成

【協賛要綱概要】

- ・一口…二〇万円
- ・橋梁に企業ロゴの掲示
- ・大阪府ホームページへの掲載
- ・事業協賛企業としての名義使用許可
- (3) 企業向け営業活動と結果
- 事務局の大府府職員により、のべ五〇社以上に

対し説明や資料の配布を行い、うち一三社から資金や塗装材料の協賛を受けることができました。

【協賛企業】

(株)天辻鋼球製作所、イオン(株)、大阪ガス(株)、ガルーダ・インドネシア航空会社、住友商事(株)、大和ハウス工業(株)、トヨキ工業(株)、日本通運(株)、日本ペイント販売(株)、(株)日立製作所、(株)明電舎、三菱電機(株)、ヤンマー(株)(五〇音順)

(4) 募金のチャラシ(図6)の作成と募金状況

募金のチャラシを、守口市内を中心とした公共施設や駅で三、五〇〇枚を配布しました。

また、一部の店舗での募金箱の設置協力だけでなく、テレビ等で取り上げられたこともあり、以下の募金が寄せられました。

【募金額】

六七団体・個人…一四万七、四七三円

(平成一九年四月一日現在)

「人と人の架け橋づくり」

ご協力、ご賛同をお願いします。

【事業の経緯と概要】
大阪府は、児童福祉の充実など必要性が乏しくなった歩道橋を順次撤去していくこととしており、平成18年11月に守口市の佐太東歩道橋が撤去されました。撤去された歩道橋は、再利用先がなければ、スクラップ処分されますが、まだ十分に活用できるものもたくさんある。という声も多く聞かれています。

一方、平成18年6月に発生したジャコフ橋中環域で、災害復旧のため、派遣された、大阪府の職員が現地の人たちに「撤去する橋があるのあれば、ぜひ活用したい」との強い要望を受けました。

このために、撤去歩道橋を点検・再整備し、現地に設置することにより、インドネシア・ジョグジャカルタを流れるチョデ川で、土石流により潰された橋の代わりとして活用することを提案します。

これに要する費用について、諸ご要方の御金をお借りするものです。現地の災害復旧はもちろんこれを通して、「人と人の架け橋」となれば、と願っています。

【募金の活用について】
◆ 募金は1,000円からとします。この募金の活用は費用される方なら、個人でもグループでも結構です。【人と人の架け橋づくり実行委員会】に1,000円以上で件数の合計(手数料を差し引いた金額)をお振りください。
■ 振込先 のりそね銀行大手支店 普通14047
人と人の架け橋づくり実行委員会
〇三井住友銀行南南支店 普通14047
人と人の架け橋づくり実行委員会 出納員坂本三三
の郵便局での振込は、お付の振込用紙をお使いください
振込先と手数料は不要です。
◆ 1万円以上を募金された方には、ご協力の証として、記念品の贈呈、歩道橋の立派な(守口市佐太東、町立佐太東小学校)やインドネシアを再利用される橋上へのお名前を掲載させていただきます。下記の金額単位にのりそね銀行大手支店に振込してください。
※ 記念品は、現地の方に材料費を徴収しますが、経費を減した場合は、現地の負担を減らすことができます。
※ 募金をいただいた方が個人の場合は、記念品制作や送付の際に必要ですが、お振込先を減らす、減額に同意します。
■ 送金先 FAX 06-6944-8787
電子メール katsuono-@139ebax.pref.nsk.jp

① 代表者氏名	※ お振込みされた方のお名前を記入ください
② 代表者住所	〒
③ 代表者連絡先 電話番号	
④ 募金の金額	
⑤ 記念品等の 贈呈を希望 される石巻市 (お振込み先)	※ 振込先を指定し、お振込み先を記入してください

図6 配布された募金のチャラシ

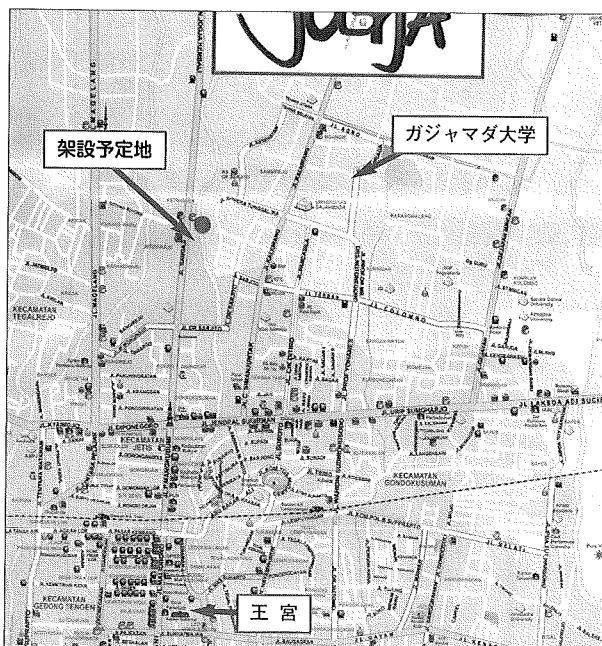


図7 歩道橋架設予定地



写真4 架設予定地の状況



写真5 自治会での要望

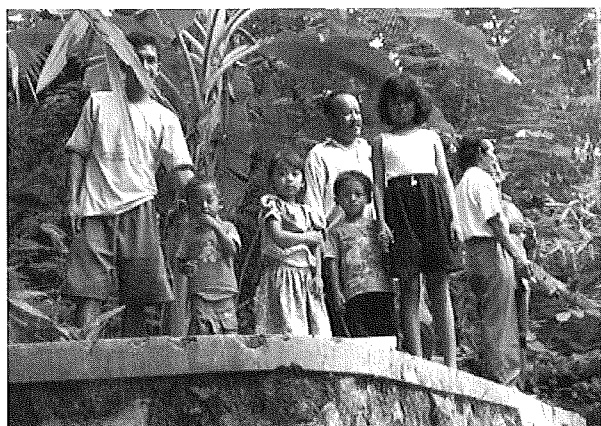


写真6 予定地周辺に住む子どもたち



写真7 地元機関の人たち

この他、国際ロータリークラブ第二六〇地区のご協力をいただく予定です。

2 現地調査の実施

昨年一二月に職員有志にて、現地調査を実施しました。

(1) 架設予定位置(図7)

ジョグジャカルタの中心地から北側のチヨデ川(幅約二〇m)が対象です。

川の両側については、樹木が生い茂っています

が、一段上があれば、住宅街となっています。

設置予定位置の付近には橋梁はなく、付近住民は往復二km以上の迂回が必要となっています。

(2) 予定地の状況

・幅…約二〇m(写真4)

(3) 現地住民からの要望等

調査の際には、現地住民から橋梁架設に対して非常に熱い要望を受けました(写真5・7)。

KRING XVII PADUKUHAN SENDOWO DESA SINDUADI MLATI SLEMAN

Setretariat : Sendowo Blok E. 99 RT. 07/55 Sindundi Telp. (0274) 649040 Sleman Yk.

No. : 04/SIW/13K/11/07
Lamp. : 1 bendel
Hal : Permohonan Bantuan Jembatan Penyelenggaraan

Kepada Yth.
Mr. Sinji Hajime dan Tim
Dari Propinsi Osaka, Jepang

Dengan hormat,
Berkaitan dengan rencana bantuan jembatan penyeberangan (pedestrian bridge) yang akan dipasang di Sungai Code Padukuhan Sendowo, kami sangat mendukung dan mengucapkan terimakasih.
Jembatan tersebut akan sangat bermanfaat bagi masyarakat sebelah Timur maupun dari sungai anak sekolah, ibu-ibu ke pasar, ke rumah sakit di timur sungai, para pekerja dan karyawan serta masyarakat pada umumnya.
Dengan prospek demikian, dimohon jembatan tersebut dapat segera dibangun dan masyarakat siap membantu sesuai kemampuan.
Demikian disampaikan, terimakasih atas perhatian dan bantuannya.

NO. 92/LO/SLA/01/07.

Yogyakarta, 5 Februari 2007



Dukuh Sendowan
(Sudarno, A.Md.)

Kepada
Bapak-bapak anggota Tim Osaka, Jepang

Saya anak yang tinggal di Bukit Sendowo, setelah kelas V (5) sd Perkenanori sangat senang kalau dibangun Jembatan sehingga nanti kalau menyebrang setelah di Barat sungai tidak susah lagi menyebrang.

Tima kasih atas bantuannya dan salam untuk teman-teman di Osaka

Sendowo, Desember 2006
Hormat kami,

☒ 9

図8 地元からの要望書

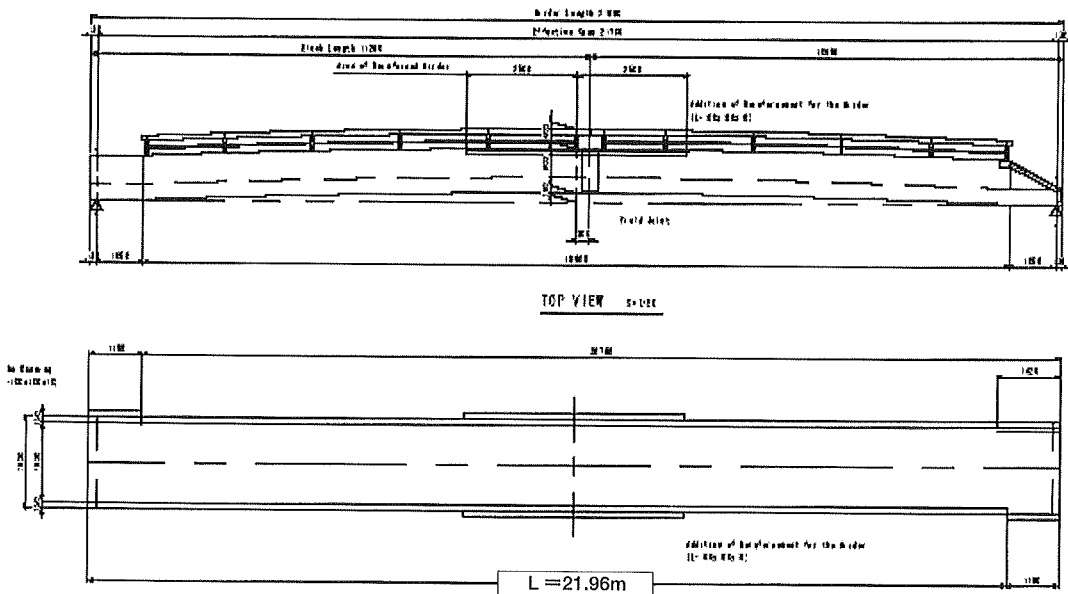


図10 送付図面 (英訳版)

(4) 地元からの要望書 (図8)

(訪問後、送付受)

〔訳文〕

スレマン県ムラテイー郡シンドウアイ
村地区事務所

大阪府からのチームの方々へ

拝啓、歩道橋をチヨデ川に架ける支援計画について事務所一同感謝いたします。

橋の架設は住民が川の東側と往来するのに効果的であり、子供たちは学校に、女性たちは市場に、川の東側の病院に仕事に住民たちの色々なことに使えます。

住民たちは事業に協力する用意があり、すぐにでも橋が使えることになることを願っています。

我々に対する心遣いと支援に謝意を表します。

(5) 地元小学生からのお礼の手紙 (図9)

〔訳文〕

大阪チームの皆様へ

私はスンドウ地区に住むトゥルバンサリ学校の五年生です。

もし、橋ができたなら川の西側にある小学校に行くのに苦労することがなくなるのでとても幸せです。

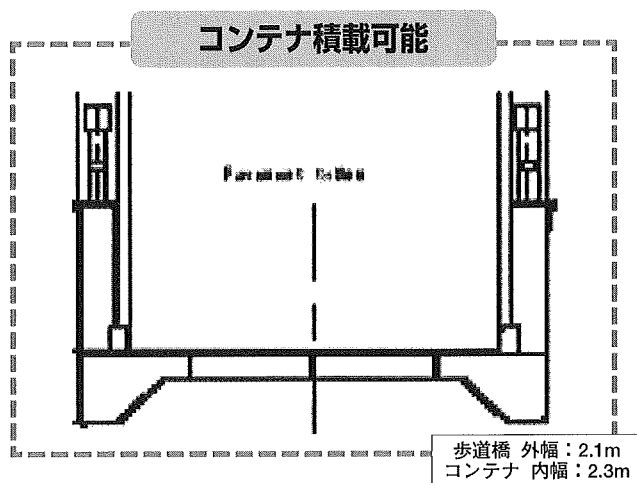


図11 橋梁及びコンテナ断面

「ご支援ありがとうございます。大阪にいる他の人々によろしく。」

3 送付図面〔英訳版〕の作成

再整備の仕様について、コンサルタントに委託し英語版の図面（図10）を作成・送付しました。

4 海上輸送の手配

今回の歩道橋は、幅が一・九mで、延長も一ブ
ロック当たり一二m弱なので、標準コンテナへの

積載が可能です（図11）。

このことから、輸送費についても、日本からインドネシアへの海上分について約四〇万円と割安となりました。

四 今後の予定等について

1 予定について

撤去した歩道橋は、本年五月上旬には、点検・再整備の作業を始め、六月にはコンテナに詰めた上で船積みし、七月には現地に到着する予定です。その後、架設を行い、一カ月程度の作業後、八月中には完了する予定です。

2 交流について

移転予定地の地元小学生からの手紙に対して、歩道橋の撤去箇所の直近にある守口市立庭窪中学校から、大阪・守口を紹介する手紙を出したところです。

今後は、歩道橋を通じて出会った守口とジョグジヤカルタの子供たちが、例えば、使用済みのペットボトルなどを再利用した玩具づくりを通じて触れ合い、異文化を体験すると同時に、地球環境についても学べるような取組みを展開していきます。

また、守口特産のたこ焼き用鉄板を用いた「たこ焼き」の紹介などと合わせ、相互での取組みが文化的、経済的な交流にまで広がっていけばと考

えています。

3 最後に

現在はまだ資金の目処が立ったところですが、無事現地に FRIENDLY BRIDGE を架けることができると関係者一同、楽しみながら取り組んでまいりたい。

海を渡る放置自転車

～再生自転車海外譲与自治体連絡会の取り組み～

再生自転車海外譲与自治体連絡会事務局
東京都豊島区土木部交通安全課自転車対策係主査 早川 雅裕

一 街に溢れる放置自転車

自転車は、地球に優しい乗り物として世界中で広く利用されている。我が国においても子どもから高齢者まで、免許不要の手軽で便利な乗物として通勤、通学、買い物、レジャーなど、多くの人々の生活必需品として定着している。

しかし、人口の集中する都市部では、駅周辺や繁華街に無造作に置かれた自転車により、通行の障害や街の景観を損ねるなど、大きな社会問題に発展している。その対応に迫られる道路行政、交通政策の関係省庁、全国の自治体の苦悩は増すばかりである。

《豊島区の例》

東京都豊島区は、東京二三区の北西部に位置する人口約二五万人の都市である。面積は一三・〇km²で、二三区中一八番目の比較的小さな都市であるが、乗降客の多い池袋駅をはじめ、区境の隣接駅を含めると、JR七駅、私鉄六駅、地下鉄一〇駅で合計二三の駅がある。ターミナル駅である池袋や乗り換え駅を一つとして数えても、自転車の放置が深刻なエリアは一八カ所にもほり、放置自転車の問題は区民生活に大きな影響を与えている（写真1）。

1 駐輪施設の整備

豊島区では、自転車の利用環境を整備するため、



写真1 駅周辺に溢れる放置自転車



写真2 自転車駐車場

各駅の地域特性と駐輪需要にあわせて、駐輪施設の整備を行っており、平成一九年四月現在、管理員の常駐する有料自転車駐車場・一八カ所、コイン式自転車駐車場・二カ所、登録制自転車置場・四カ所、無料自転車置場・八カ所を開設・運営している。これらの駐輪施設の収容台数は合計で一、二九七台となっているが、引き続き駐輪施設の整備を進め、平成二二年までに新たに六、〇〇〇台以上の駐輪施設を整備する予定である（写真2）。

2 放置自転車の撤去

通称「自転車法」（自転車の安全利用の促進及

び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律）では、放置自転車を「自転車等駐車場以外の場所に置かれている自転車等であって、当該自転車等の利用者が当該自転車等を離れて直ちに移動することができない状態にあるもの」（第五条第六項）と定義しており、自転車利用者が駐輪施設を利用せず、道路や公共の場所に駐輪しその場を離れると、自転車の放置が発生する。通勤、通学で自転車を利用する多くの人々が駅前等に無造作に自転車を置けば、街中が放置された自転車で溢れてしまう。駅周辺に暮らす区民や、自転車を利

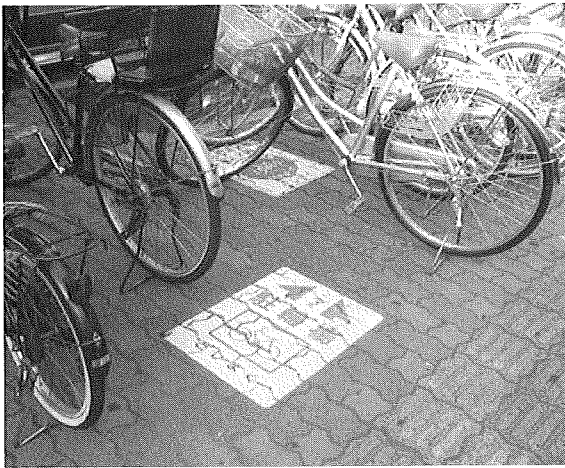


写真3 自転車駐車場誘導サインに置かれる
放置自転車

用しない通行者から、放置自転車の解消を求める切実な声が毎日寄せられており、放置自転車対策は、豊島区の重要な施策の一つとなっている。これらの放置自転車の中には、駐輪場の誘導サインの上に放置したものや、駐輪場出入口周辺に放置されるものであり、自転車利用者のモラル欠如に、我々放置自転車対策に取り組む職員も、憤りを通り過ぎて、悲しみすら抱いてしまう（写真3・4）。



写真4 自転車駐車場周辺に放置される自転車

このため、駐輪施設の整備と平行して、自転車法及び条例（豊島区自転車等の放置防止に関する



写真6 トラックに積み込まれる放置自転車



写真5 駅周辺での撤去作業



写真7 保管所

条例)により、放置された自転車への警告と、警告を無視して放置されたままの自転車の撤去を精力的に行い、放置の解消と抑止に取り組んでいる。平成一八年度中に駅周辺で撤去された放置自転車の総数は五一、四五七台にも達している(写真5・6)。

3 撤去した自転車の返還

撤去した放置自転車は、撤去区域ごとに指定された保管所(写真7)と呼ばれる保管施設に搬入している。搬入された自転車は、撤去日時、整理

番号で管理し、撤去地点、車種、色、防犯登録番号を記録し、条例の定めるところにより、撤去の翌日から四〇日間保管している。この間に警察への所有者照会と、警察からの回答で判明した所有者に、撤去・保管の通知を行い、所有者に自転車の引取りを促している。

自転車の返還に際しては、撤去保管手数料として五、〇〇〇円を徴収している。手数料は、自転車法と区条例に基づき、撤去作業に要する車両、燃料、作業員などの人件費や、保管中の事務に要した経費から算出した金額であるが、自転車の撤去に要する経費は一台当たり五、〇〇〇円を超えており、利益が生じる訳ではない。

残念なことに、返還される自転車の割合は、平成一八年度で全体の五三%に留まっている。自転車の所有者が、保管中の自転車を引き取らない理由は、保管所に向く面倒を厭うこともあれば、撤去保管手数料の五、〇〇〇円の納付を嫌ったりすることもある。また、安価な輸入自転車量が量販店などに大量に流通していることもあり「五、〇〇〇円を払うなら、新しい自転車を買ってしまう」といった風潮も、これらに拍車をかけていると思われる。

4 引き取り手の無い自転車とその処分

所有者が保管中の自転車を引き取らない以上、

これらの自転車は何らかの方法で処分しなければならぬ。再生自転車を海外に譲与する事業がスタートする以前は、廃棄物として専門業者に破砕処分を依頼するほかなく、その経費も豊島区が負担していたのである。

自転車のルールを無視した利用者から路上に自転車を放置され、それらを所定の方法で撤去、保管したうえに、貴重な財源を使って大量の自転車を廃棄する理不尽に、担当する職員の誰もが釈然としない思いを抱くのも当然であろう。事情を知らない区民等からは「不要なものは捨てればよい」「罰金を取ればよい」といった声も聞かれるが、本誌の読者の方であれば、過密都市に集中した自転車の放置を解消することが容易ではないことは、理解できるのではないだろうか。

二 海を渡る放置自転車

リサイクル自転車の海外譲与活動の経緯

1 廃棄処分する自転車の有効活用

自転車の廃棄は、専門業者による破砕処分を行っているが、破砕される自転車の中には、まだまだ充分に使用可能なものや、中には購入して間もないと思われる新しいものまで含まれている。

昭和六〇年当時、豊島区自転車対策課長であった水島正彦（現 豊島区副区長）は、持ち主が駅前に放置した挙句、見向きもされず捨てられるた

くさんの自転車を前に、これらの自転車を有効活用する方法を模索していた。

そこで浮上したのが「交通機関が整備されていない開発途上国での活用」である。当時、我が国には、留学や就学を目的に来日する外国人が急増し、国や自治体も定住外国人への施策の実施が重要課題のひとつとなっていた。さらに、市民生活においても国際理解、国際交流の機運が高まり、所有者が引き取らなかった放置自転車の海外譲与の取組みは、時宜に合ったアイデアであった。

2 大荒れの船出

しかし、先例のない新たな試みであるため、そのスタートは容易ではなかった。

まず、通関手続きに縁のない自治体が大量の自転車を海外に輸出するためには、外務省、通商産業省（現 経済産業省）、輸出の起点となる港を所管する税関（大蔵省（現 財務省））の各担当者との協議など、関係方面との調整に多くの時間を割かなければならなかった。残念なことに、この時の担当者の熱意とは裏腹に、撤去した放置自転車の輸出は「輸出検査法」（昭和三十二年法律第九十七号、平成八年度通常国会で廃止法案可決）などに抵触する恐れがあり、海外に向けた自転車の輸出は実現できなかった。

法のハードルを前に、忸怩たる思いでいた昭和

六二年、輸出検査法の一部が改正されることになった。これにより海外譲与の実現に向けた取組みが再開され、ついに昭和六三年七月、引き取り手の無い自転車三七五台を、マレーシア、フィリピン、ザンビアに向けての出荷が実現し、再生自転車海外譲与事業がスタートした。当時は放置自転車対策というネガティブな社会問題を、国際貢献というポジティブな事業とした取組みに、多くの反響を呼び、多数のメディアでも話題となったのである。

3 NGOとの出会い

豊島区が自転車の海外譲与の実現に奮闘していた頃、海外の途上国を舞台に、保健衛生と医療の支援に取り組む「財団法人 ジョイセフ（家族計画交際協力財団）」（JOICFP: Japanese Organization for International Cooperation in Family Planning）のスタッフもある現実に直面していた。途上国では慢性的な飢えと栄養失調、医療水準の低さと絶対的不足、さらに女性の妊娠と出産でも母子の死亡率が高く、妊娠と出産のリスクを軽減するために悪戦苦闘の日々が続いていた。

アフリカやアジアをはじめ、さまざまな開発途上国では、国際機関や各国のNGOが保健医療の分野で活動しているが、それらの活動で明らかになった病死や死因に関する統計には、多くの病名、

死因など数値が公表されている。しかし、ジョイセフのスタッフによれば、これらの病名や死因などとは異なる数値化されていない大きな要因があるという。それは「無知」と「手遅れ」といったもので、統計として把握することのできない、非常に大きな要因である。これらの途上国では、調理や食事の前に手を洗うという、日本であれば幼児でも知っている知識の不足や、予防接種、抗生物質など医薬品の確保と配布が困難なケースなど「知っていれば病気になるなかった」「手に入れば助かった」といった、日本では当たり前のことが欠けていたのである。

そして途上国での活動を終えて帰国を控えたジョイセフのスタッフに寄せられた現地の声は、「もう一度会いたい。また訪ねてほしい。そして、そのときは、一台でいいから日本から自転車を持ってきてほしい」という願いであったという。ガソリンの入手も容易でない途上国では、自動車よりも自転車を使った方が効果的なのである。

そして、自転車が欲しいとの願いを託されたジョイセフのスタッフが、帰国後の日本で眼にしたのが街中に溢れる放置自転車と、豊島区による自転車の海外譲与の新聞記事であった。

4 広がる輪

豊島区から途上国に贈られた自転車は、途上国に

おける保健衛生と医療活動の推進に大きく貢献することを確信したジョイセフのスタッフは、早速豊島区を来訪し、海外の途上国で如何に自転車が有効であるかをアピールし、ここに豊島区とジョイセフとの協働による事業の本格化が始まった。

さらに、水島正彦は豊島区の活動の輪を広げるため特別区（東京二三区）の自転車対策担当課長会議や、全国自転車問題自治体連絡協議会に加盟する自治体に向けて、事業への参加アピールに積極的に乗り出した。このアピールでは『放置自転車対策の結果、発生する引取り手のない良質車の有効利用対策として、これらの良質車をさらに点検整備し、再生自転車として、アジア、アフリカ、中南米等の開発途上国に無償譲与し、看護師、保健師等の交通手段として利用することにより、当該国、地域での福祉の向上・増進を希求し、国際協力に寄与することを目的とする』を掲げ、関係各方面に熱いメッセージを送り続けたのである。

そして、この努力が実を結び、平成元年、東京都の文京区、大田区、世田谷区、埼玉県の川口市、大宮市（現 さいたまし市）と豊島区の六自治体とジョイセフにより、「再生自転車海外譲与自治体連絡会」（ムコババ（MCCOBA : Municipal Coordinating Committee Overseas Bicycle Assistance）が結成されたのである。

5 支援の輪

加盟自治体は、撤去した自転車の中から良質なものを選別し、ブレーキその他自転車の安全な使用に不可欠な点検整備を行い、横浜市内にある保税倉庫に搬入するほか、事業運営に要する経費として規約により、毎年度一〇〇万円の分担金を納付している（写真8）。この財源を使って海外に自転車を出荷するのであるが、輸送コスト、途上国の情勢変化、現地通貨、米ドル、日本円などの通貨レートの変動など、様々な不安定要素の影響を受けることが多い。



写真8 加盟自治体から保税倉庫に搬入される
放置自転車

ここで救いとなったのが、民間企業と自転車関係団体からの支援である。

(1) 日本郵船グループによる海上輸送への支援

テレビのニュースなどで、貨物船の甲板に自転車や電化製品が甲板まで溢れて輸送される映像を眼にすることもあるが、自転車をもき出して海上輸送すれば、海水・潮風に曝された自転車が傷むのは想像に難くない。また無事に陸揚げされても、もき出しの状態では、現地に運ばれる間に積荷の抜き取りや、集団による強奪などを防ぐことはできない。

このため、海外への物資輸送は国際的な物流規



写真9 日本郵船コンテナヤード

格を満たしたコンテナによる輸送が必須となるが、ここで救いとなったのが我が国の大手海運会社の一つである「日本郵船」(NYK LINE (現 日本郵船グループ))からの支援である。

日本郵船は、アジア、アフリカ諸国に定期貨物航路を就航させており、再生自転車の海外譲与事業への賛同を示してくれたおかげで、梱包に必要なコンテナの無償払い下げと、輸送船舶確保の便宜供与を得ることができた。この支援により、海外への出荷事業の安定と、出荷台数の増加を図ることができたのである。特にコンテナについては、我々自治体ではコンテナを保有し維持管理することは不可能であり、無償払い下げのコンテナであれば、自転車を現地に送り届けた後に持ち帰ることも不要であるうえ、現地で診療所などに改造して有効活用することができるなど、その支援の効果は限りなく大きい(写真9)。

(2) 自転車関係団体による財政支援

活動の充実に伴い、事業経費も増え続け、財源の効率的な運用だけでは事業の継続は非常に困難となっていた平成三年、自転車産業界のNGOである「財団法人 自転車産業振興協会」から再生自転車海外譲与に対する財政支援の手が差し伸べられることになった。さらに、平成七年には東京都の「財団法人 東京都駐車場公社」(現 財団法人 東京都道路整備保全公社)からも助成金が

交付されることとなる。

実は、豊島区が最初に自転車を送ったころのエピソードであるが、現地で「日本は捨てられた自転車を買った!!」と報道されてしまった苦い経験がある。何しろ、途上国での自転車は、高価な貴重品であり、引き取り手の無い自転車は「捨てられて、見向きもされないスクラップ」と誤解されてしまったらしく、「放置自転車」の概念が理解できない途上国では無理も無いことある。

この教訓以後、再生自転車海外譲与自治体連絡会では、独自に定めた整備基準で安全性などを点検整備した自転車を出荷している。さらに、パンク、故障、破損の際に必要なパンク修理セット、空気入れ、整備工具なども出荷台数に応じてコンテナに同梱している(写真10、表)。

これらの多くの支援が、今日の活動を支えていると言っても過言ではなく、その後、再生自転車海外譲与の輪に、東京都の練馬区、荒川区、板橋区、渋谷区、武蔵野市、多摩市、埼玉県の所沢市、上尾市、静岡市、広島市が、順次加盟しており、平成一九年四月現在、加盟自治体は、一都三県、一三自治体へと広がった。一つの自治体から始まった国際貢献事業が、多くの自治体とNGO、民間企業が力を合わせた、国際貢献事業へと成長したのである。



写真10 放置自転車再生作業

三 海外譲与の事業の仕組み

ここで、再生自転車海外譲与自治体連絡会における役割分担と譲与の仕組みを述べると、図（次頁参照）のようになる。

四 アフリカの大地、

アジアの森林を走る再生自転車

〈譲与自転車の活用状況〉

海外の途上国に物資を寄贈しても、略奪や搾取に遭い、本当に必要な人々の下に届かない…、と

表 自転車再生整備基準（平成18年度）

1. この基準は、再生自転車海外譲与自治体連絡会（ムコーバ）が、海外に再生自転車を譲与するにあたり、加盟各自治体が再生整備の基準を統一化し、整備完成車の品質水準を均一に保ち、かつ整備不良車が海外に出荷されることを防止するため、最低限必要な自主的基準としての役割を課すものである。
2. この基準に基づいて点検整備をおこない海外に譲与する自転車は、特殊自転車及び変速ギア付きの自転車を避け、最も一般的なタイプの自転車とする。
自転車のサイズは26インチを基本とする。
3. 再生整備の基準は次のとおりとする。
 - (1) 自転車安全整備士の資格取得者が、警視庁が定める「普通自転車点検整備基準」に基づき整備を実施する。ただし、「普通自転車点検整備基準」により整備された自転車で、加盟各自治体が明らかに同基準に適合すると認めた自転車は、この限りでない。
 - (2) 上記(1)に基づく整備のほか、次の内容について整備を実施する。
 - ① カギについて
取り付けられているカギは全て取り外すこと。
 - ② 荷籠について
前荷籠は必ず付けるものとし、使用可能かつ綺麗な荷籠については清掃後そのまま活用し、損傷及び汚損の著しいものは良品と交換すること。
なお、後部荷台に取り付けられている籠については、取り外すこと。
※ 荷籠の材質については、金属性のものが好ましいが、自転車本体の状況から取り替えが不可能な場合、再生経費の状況等により支障が生じる場合は、プラスチック性の材質のものでも可とする。
 - ③ 空気注入口について
バルブの虫ゴムは全て新しいものと交換すること。
 - ④ サドルについて
損傷及び汚損のあるものは、良品と交換すること。
 - ⑤ タイヤ及びタイヤチューブについて
タイヤの摩耗が著しいものは、良品と交換する。
タイヤチューブはパンクしていないか必ず点検し、パンクしている場合は修理のうえ、適正空気圧まで空気を充填すること。
 - ⑥ ハンドルの形状について
現在、量販されている自転車の状況から、婦人用車等の形状に加え棒状（一文字）タイプも可とする。
※ 禁止形状＝カマキリタイプのアップハンドル、ピーチクルーザーなどの大型ハンドル、サイクリング車等のドロップハンドル等。
 - ⑦ スタンドについて
両立てスタンドとすること。片足スタンドのものは必ず両立スタンドに取り替えること。
 - ⑧ 後部荷台について
後部に必ず荷台が取り付けられていること。ついていない自転車には必ず荷台を取付けることとするが、荷台の取り付けに限っては、3の(1)に基づく基準に該当しないものとする。
 - ⑨ 旧所有者氏名の表示について
すべて綺麗に落とすこと。
 - ⑩ その他の点検整備について
各部分とも錆落とし、注油を充分に実施するとともに、自転車全体の清掃をおこなうこと。また自転車利用者の安全に直接かわかる制御部分・反射器・前照灯及び警音器等については、必ず目視のみならず操作による確認を行うとともに、努めて部品を新品又は良品と交換すること。
 - ⑪ T Sマークの貼付は行わない。
4. 上記の仕様を基本的な再生整備の基準とし、その他不明な点や昨今の自転車事情から都合が生じる場合は、ムコーバ事務局（豊島区）に報告し、改めて検討を行うものとする。

いった例はこれまでも多くの事例が報告されているが、我々が寄贈した再生自転車ではこのような事例は一件も発生していない。それは、自転車が必要としているのはどの国の、どの地域の、誰が、何のために必要としているのか？を事前に調査し、ピンポイントで確実に送り届けていることと、そして贈られた自転車がどの様に活用されているのかを必ず検証しているからである。

このような説明をすると、「本当に？」との疑問を抱く読者もいると思うが、ジョイセフが持つ国際的ネットワークにより、途上国の情報に常アンテナを張り、必要に応じてジョイセフのスタッフが現地へ飛んで調査を実施しているほか、自治体側の代表者が途上国のNGOを訪問したこともある。これら現地とのコンタクトが、途上国のニーズ把握と活用状況の検証に繋がっているの

ある（写真11・12）。

五 途上国の人々の期待に応えるために

このように、再生自転車再生自転車海外譲与の事業は多くの輪によって発展させることができたのであるが、そもそも、放置自転車という社会問題が無ければ、再生自転車の海外譲与は始まらなかったのは皮肉なことではある。

しかし、自転車を持ち望む途上国の人々の期待に応じて、再生自転車を海外に贈り続けることは、自治体レベルによる国際貢献事業として大きな意義を持っていると確信している。今後も、加盟自治体、ジョイセフ、支援してくださる企業、団体と力を合わせて、再生自転車の海外譲与を続けて行きたい。

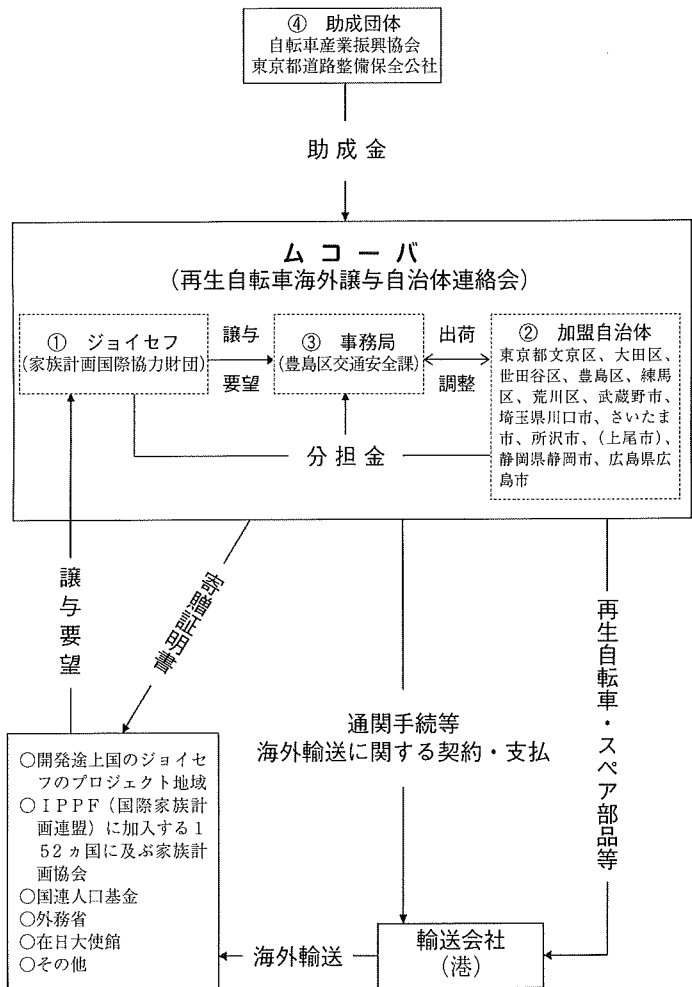


図 再生自転車海外譲与事業の流れ

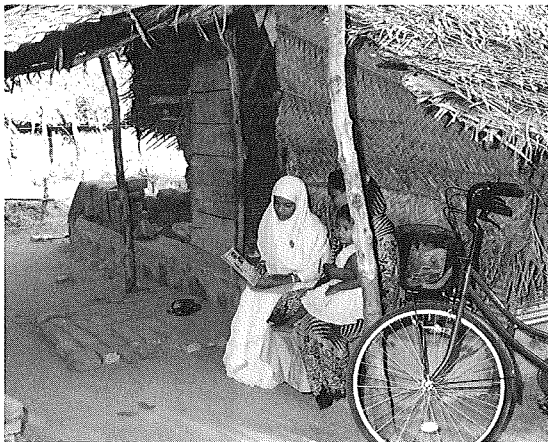


写真12 母子に保健指導を行うスリランカの保健医療NGOスタッフ



写真11 家庭訪問に向かうタンザニアの保健医療NGOスタッフ

訴訟事例紹介

道路管理職員の不作为が業務上過失致死罪に 該当するか否かが問われた事例

道路局道路交通管理課 青柳 敬直

〔一審判決〕

平成一八年四月二二日 横浜地方裁判所

罰金二〇万円（業務上過失致死罪）

〔二審判決〕

平成一九年一月二二日 東京高等裁判所

被告無罪（確定）

はじめに

本件は、トンネル入口にある高さ制限バーに車両の積載物が衝突した結果、当該積載物が落下し、積載物の下敷きとなった歩行者が死亡した事故について、道路管理職員が過去に同様の事故が起きていたことを知りながら、当該高さ制限バーの付け替えを行わなかったこと（不作为）が、業務上過失致死罪に該当するか否かが問われた事例である。

第一審では、道路管理職員に結果回避義務を尽くさなかった過失があるとして業務上過失致死罪に該当するとしたが、第二審では、当該職員には業務上の注意義務はないとして無罪となっていた。

裁判所の判断が第一審と第二審で異なった背景には、本件高さ制限バーに係る「通常有すべき安全性」の検討を行ったか否かが影響しているものと考えられる。以下では、その詳細を紹介することとしたい。

一 事案の概要等

横浜市の某トンネル（以下「本件トンネル」という。）において、平成一六年十一月三〇日、荷台に掘削機を積載した普通貨物自動車（本件トンネル西側入口から進入しようとした際、当該掘

削機が入口に設置されていた高さ制限バー（以下「本件高さ制限バー」という。）に接触し、荷台から左側に転落して本件トンネルの左側にある歩道に落下し、同所を歩いていた歩行者を下敷きにした。その結果、歩行者は、搬送先の病院で死亡した。

本件は、横浜市の職員であり、本件トンネルを管轄する事務所（以下「事務所」という。）において道路及び道路の安全施設の改良、修繕などに係る工事の設計並びに施工の職務を行うほか、陳情の対応者でもあった被告が、平成一五年に発生した同様の事故を知り、また、本件高さ制限バーの危険性についての陳情を受けていながら、本件高さ制限バーの付け替え工事を行わなかったことについて、業務上過失致死罪に該当するか否かが問われた事件である（普通貨

物自動車の運転者は、業務上過失致死罪により、平成一七年二月二五日、禁錮二年（執行猶予五年）の刑の言渡しを受けている）。

二 事実関係

1 被告人の地位、職務内容等

ア 被告人は、平成一四年四月から横浜市の事務所道路係員として勤務していた。

イ 被告人は、事務所において、陳情処理担当者の任に就いていた。

ウ 陳情処理担当者は、陳情を検討した結果、業者に工事を実施させるのが相当と判断した場合、通常は管内一円工事（道路等に損傷等が生じた際に迅速に復旧を行うため、管理区域内一円を対象として、頻繁に起きる損傷等に対応する復旧工種と数量等を想定して入札にかけ、施工業者とあらかじめ工事請負契約を締結しておき、損傷等が生じた場合には、契約業者に指示を出して行う工事。）で対応した。また、陳情処理担当者が一本工事（特定の工事を個別の入札にかけ、発注する工事）で対応することが必要であると判断した場合には、経費の捻出ができれば一本工事を実施することになっていた。

平成一五年度及び平成一六年度の管内一円工事は、一二単位に分かれており、各単位に

は、工事監督員が一名ずつ定められ、道路係の職員が輪番で担当していた。

2 本件トンネル及びその付近の状況

ア 本件トンネルは、国道と市道を交差させるために、国道の下に設置されたものである。本件トンネル内には、トンネル西側入口から見て左側路肩に路面が若干高くなった歩道状のもの（以下「歩道」という。）があり、歩道と市道の間にガードレールは設置されていない。最高速度は四〇km/hと指定されていたほか、高さ制限二・八mの交通規制が設定されていた。

イ 本件トンネル付近は市街地で、沿道には一般民家が連立し、民家の密集する地域であった。本件トンネルを通る市道は、付近住民の生活道路として利用されており、近隣の小学校や高等学校の通学路にもなっていた。その一方で、本件トンネルは、付近の幹線道路の混雑を避けようとする自動車が行き止まり、いわゆる抜け道として用いられているという実態もあった。

3 本件高さ制限バー設置の経緯及び設置状況等

ア 本件トンネルは、西側入口から東側入口に向かうにつれて徐々に天井が低くなる構造と

なっているため、本件高さ制限バーが設置されるまでは、西側入口から進入したトラック等がトンネル内で天井につかえて立ち往生して交通に支障を生じさせるという事故が度々発生し、本件トンネルを管轄する事務所には、地元住民や警察から事故対策を求める旨の陳情等が寄せられていた。そこで、同事務所は、平成一〇年ころ、本件高さ制限バーを設置した。

イ 本件高さ制限バーは、車両運転者に高さ制限を視覚的に示すとともに、高さ制限を超える車両が本件トンネル内に進入するのを物理的に防ぎ、車両を徐行、停止させることをねらって設置されたものである。

本件高さ制限バーは、長さ約二・八m、幅約一二・五cmのH型鋼を本件トンネル西側入口上部に水平にわたし、その両端をトンネルの擁壁にボルトで固定する方法により据え付けられたもので、市道路面から本件高さ制限バー下部までの高さは約二・九mであった。そして、本件トンネルが国道の下を斜めに通り抜けているため、本件高さ制限バーは、西側入口に向かって右端を手前、左端を奥にして、市道上を斜めに横切る状態（右車道外側線に対し、約二七度の角度。なお、本件トンネルに西側入口から進入する車両の進行方法

は、右車道外側線とほぼ平行となる。）になつていた。

本件高さ制限バーは、目立つように、赤色と白色のしま模様で塗られ、その上辺には、白地に赤色の文字で「頭上注意桁下二・八M」と書かれた金属製看板が取り付けられていた。また、本件当時、本件トンネル西側入口の上部壁面には、高さ制限二・八mである旨を示す道路標識が取り付けられ、同入口の左側には「危険 トンネル内徐行運転」と書かれた看板が、それぞれ取り付けられていた。さらに、上記入口の手前約一三〇mの地点（同地点から上記入口までの間に脇道はない。）に、一三〇m先で高さ制限二・八mの交通規制がある旨を示す交通標識が設置されていた。

4 被告人が本件高さ制限バーの改良を求める

陳情を受けた状況等

ア 平成一五年八月二一日、本件トンネルに西側入口から進入しようとした普通貨物自動車（荷台に積載した小型掘削機の一部を本件高さ制限バーに衝突させ、車体全体が左に傾いてトンネル左側の壁に倒れかかった状態になり、動けなくなるという事故が発生した。

同日、この事故発生の知らせを受けた被告

人は、道路設備の損傷の有無等を確認するため、本件トンネルに赴いた。その際、事故現場にいた付近住民から「本件高さ制限バーが道路に対して斜めに設置されているために、衝突したときに歩行者通行側に倒れる。歩行者が犠牲になつたら土木の責任だ。何らかの対応を望む。」旨を強い調子で訴えられた。

イ 同年九月五日、本件トンネルに西側入口から進入しようとした普通貨物自動車（本件高さ制限バーに衝突し、左側に傾いてトンネル左側の壁に倒れかかった状態になり、動けなくなるという事故が発生した。

同日、この事故発生の知らせを受けた被告人は、同年八月の事故と同様、本件トンネルに赴いた。事務所に戻った被告人は、付近住民から電話で、「本件高さ制限バーが道路に対して斜めに設置されているのを道路に直交するように早急に対応してほしい。」旨の訴えを受けた。

ウ ところで、所轄警察署で保管されていた物件事務報告書には、平成一二年一月一日から平成一六年一月三〇日までの間に、本件高さ制限バーに自動車（衝突する事故として、前述ア、イの事故のほか）に平成一二年六月、平成一五年六月、平成一六年七月に各一件、合計五件が記載されていた。

5 本件高さ制限バーに関する陳情への

被告人の対応等

ア 被告人は、前述4の付近住民からの訴えについて、いずれの事故についても、現場を見分した当日ないし翌日に、上司に各陳情の内容等を報告した。そのころ、上司から、本件高さ制限バーの改良工事の見積りをするように指示されたことから、被告人は、鉄鋼業者に見積りを依頼したところ、改良工事の費用は、経費を含めて二三五万円である旨の見積書が業者から提出された。被告人がこの見積り結果を上司に報告したところ、上司は、工事費用がかなり高いという感想を述べたものの、最終的には、管内一円工事による改良工事（事）で処理するよう指示し、被告人もこれに異論は述べなかった。

しかし、この改良工事は、管内一円工事で行う通常の工事と対比すると、費用がかなり高額である上、工種も鉄鋼工事を含む例外的なものであったため、被告人は、業者への依頼が困難な工事であると考えた。すなわち、管内一円工事の落札業者には、工種として想定されていない鉄鋼工事を自ら施工できない業者が多いため、そのような業者にこの種の工事を指示すれば、外注に出すほかに採算がとれないとして難色を示したり、苦情を言

われるおそれがあると予測したものである。そうした事情から、被告人は、上司が被告人以外の工事監督員に改良工事の組入れを指示することを期待したが、上司はそのような指示をしなかったことから、被告人は、本件高さ制限バーの改良工事を自ら又は他の工事監督員を通じて業者に指示しなければならなかった。

イ 被告人は、本件事故が発生するまで、本件高さ制限バーの改良工事を自ら又は他の工事監督員を通じて業者に指示することはなく、陳情処理の進捗状況等を上司に報告あるいは相談することもなかった。

三 争点

以下の点が争点とされた。

- ① 本件道路が直ちに工事を実施しなければならぬ程度に危険であつたかどうか、その点についての被告人の認識はどうであつたか
- ② 被告人は、直ちに本件高さ制限バーを改良する工事を実施するための方策を講じて、同所における人身事故の発生を未然に防止すべき業務上の注意義務を負っていたかどうか
- ③ 被告人は、結果回避義務を尽くしていたといえるかどうか

四 第一審（地裁）の判断

第一審は概ね次のとおり判示し、被告人には、本件事故について過失があると認定した。

1 争点①について

本件高さ制限バーは、車道外測線に対し斜めに取り付けられていたため、本件トンネルに西側入口から進入する高さ制限を超えた車両や積載物が本件高さ制限バーに衝突すると、車体が左側に傾いて、積載物が転落するなどして、本件トンネル左側に設置された歩道上の歩行者の生命、身体に危険を及ぼすおそれがあつた。そして、平成一五年八月二日及び同年九月五日、本件高さ制限バーに衝突した貨物自動車は左側に傾いて停止する事故が連続して発生したが、その際、被告人は、付近住民から本件高さ制限バーの取付け角度を変えるなど何らかの対応をとるように陳情を受けるとともに、現場でこれらの事故の状況を確認するなどしていたことから、本件高さ制限バーをそのまま放置すれば、上記のとおり本件トンネル左側に設置された歩道上の歩行者の生命、身体に危険を及ぼすおそれがあることを容易に予見することができ、実際にそのおそれを予見していた。

2 争点②について

被告人は、上記のような予見をしていた上、上記陳情の処理担当者として、管内一円工事で対応する場合は、事実上被告人の判断で処理することが可能であつて、本件高さ制限バー改良工事について、まずは工事監督員に指示を依頼し、仮に同工事の実施に不都合があれば、上司に対し、その経緯や事情を報告し、工事監督員又は業者への指示を促すなど同工事の実施のために協力を求め、管内一円工事として実施することができない事情があつた場合には、一本工事によつて対応するために上司にその旨上申するなど、早期に本件高さ制限バーを改良する工事を実施するための方策を講じて、人身事故の発生を未然に防止すべき業務上の注意義務を負っていた。

3 争点③について

被告人は、このような業務上の注意義務を負っていた上、上司から管内一円工事で対応するよう指示を受けていたにもかかわらず、本件高さ制限バーの改良工事には鉄鋼工事が含まれ、請負業者の採算がとれないことから工事を指示しても断られ、又は請負業者との間で紛争が生じる可能性があり、あるいは他に優先順位の高い工事があるなどとして、工事監督員に管内一円工事の業者に指示の依頼をせず、一本工事を行うべきかについて

上司への上申をしないまま、本件高さ制限バーの改良工事を実施することなく放置し、注意義務を尽くさなかった。

五 被告からの控訴の申立てについて

被告は、上記第一審の判決に不服があるとして控訴の申立てを行ったが、その趣意は以下のとおりである。

① 本件事故の原因は、法令を著しく違反した普通貨物自動車の運転者の無謀運転にあり、その無謀さは被告人の予見を著しく上回るものであった

② 被告人には、普通貨物自動車の運転者のような無謀運転をする者が出現することまでを予見して事故発生を防止すべき注意義務はなかった。

③ 被告人は、結果回避義務を尽くしていた。したがって、被告人は無罪であるから、原判決には判決に影響を及ぼすことが明らかな事実誤認がある。

六 第二審（高裁）の判断

1 争点①について

本件の結果発生についての被告人の認識等につき検討すると、この点に関する原判決の判断は、正当としてこれを是認することができる。

2 争点②について

確かに、被告人は、陳情処理担当者として本件高さ制限バーの改良を求める陳情の処理を担当し、上司から管内一円工事に対応するように指示を受けていたのであるから、まずは自ら請負業者に工事の指示を出し、あるいは他の工事監督員に指示を依頼し、仮に同工事の実施に不都合があれば、上司に対し、その経緯や事情を報告して対応の検討を促し、被告人において一本工事で対応することが必要と判断しているのであれば、その旨を上司に相談するという職責を負っていたといえるべきである。そして、本件の場合、もし被告人が早期に本件高さ制限バーの改良工事を実施するための方策を講じて本件事故発生前に改良工事を完了させていれば、本件事故は起きなかったと考えられる。

しかし、被告人の上記職責が本件業務上過失致死罪における注意義務として認められるかについては、なお検討が必要である。

所論も指摘するとおり、道路及び道路施設は、その性質上、想定できるすべての事故を防止できる完全無欠の安全性の具備を要求されるものではない。すなわち、当該道路の位置、利用実態等の道路状況に応じ、これらを利用する者の常識的で秩序ある利用方法がある程度期待できることを想定し、これらを前提として通常有すべき安全性を

備えていれば足りるというべきである。そうである以上、上記のような想定を超える行動により事故が発生したことをもって道路施設等が安全性を欠いているとはいえない。もっとも、道路施設等がその具備すべき安全性を一応備えているといえる場合でも、より安全性や利便性を高めるために改良を施すことはあり得るのであり、そうした工事により事故発生を防止し得ることがあるのは多言を要しない。ただ、このような場合、そうした工事が行われずに事故が発生したとしても、そのことによって当該施設が安全性を欠いた危険なものとはいえないのであるから、道路管理者が事故発生を防止するために必要な措置を講じなかったと評するのは相当ではない。したがって、本件高さ制限バーに高さ制限を超える車両が衝突して人身事故が生ずるおそれがあったとしても、本件高さ制限バーが通常有すべき安全性を欠いていたと認められない限り、道路管理者において、改良工事を行うなどして危険防止の措置を講ずる義務があったとはいえない。

そこで検討すると、本件高さ制限バーに高さ制限を超える車両が衝突して人身事故を生ずるおそれがあったと認められるものの、本件トンネルには、高さ制限二・八mの交通規制が設定されており、これを運転者が遵守しさえすれば本件事故が起きる余地はなかった。また、関係証拠を子細に

検討しても、本件事故現場付近において、上記高さ制限の遵守を期待することが困難な状況があったと認めるに足りる証拠はなく、かえって、本件トンネルを通る市道は、抜け道として利用されていたものの、基本的には付近住民の生活道路といつてよいものであったこと、本件トンネル西側入口の手前約一三〇mの地点及び本件高さ制限バーには上記高さ制限がある旨を示す道路標識等が設置されていること、所轄警察署で保管されていた物件事故報告書に記載されている本件事故発生前の約四年一か月間に発生した本件高さ制限バーに車両が衝突する事故は五件であることなどが認められ、これらを総合すると、本件トンネルを利用する車両は、通常は前述高さ制限を遵守するものと期待してよい状況にあったと認められる。このような本件市道の位置、その利用実態、本件トンネル及び本件高さ制限バーの構造、交通規制を示す道路標識等の設置状況といった諸般の事情のほか、本件高さ制限バーの設置目的等を併せ考慮すると、本件高さ制限バーが通常有すべき安全性を欠いていたと認めることはできない。結局、本件の事実関係の下では、道路管理者において、本件高さ制限バーの改良工事を行うなどして危険防止の措置を講ずべき義務があったとはいえないことになる。そうすると、本件で予定されていた改良工事は、通常有すべき安全性を備えていた本件

高さ制限バーにつき、より安全性を高めるためのものとみるはかなく、そのような工事の実施に關し、被告人が前述職責を負っていたからといって、これが本件業務上過失致死罪における注意義務を構成するものとはいえない。

3 争点③について

以上によれば、本件事故により歩行者が死亡するという重大な結果が生じており、本件高さ制限バーが車両の積載物を歩道のある左側に転落させた一因であったことも事実であるが、被告人には、原判決が判示するような業務上の注意義務はなく、これを認めた原判決には誤りがあるといわざるを得ない。したがって、結果回避義務違反の有無について論ずるまでもなく、被告人には過失責任を負うべき理由はない。

4 結論及び自判

以上のとおりであつて、被告人に過失があるとして業務上過失致死罪の成立を認めた原判決には、判決に影響を及ぼすことの明らかな事実の誤認があると認められる。

前述のとおり、被告人には本件事故につき過失はなく、結局本件公訴事実については犯罪の証明がないことに帰するから、刑法法三三六条後段により被告人に対し無罪の言渡しをする。

参考条文

刑法 第二百十一条（業務上過失致死傷等）

業務上必要な注意を怠り、よつて人を死傷させた者は、五年以下の懲役若しくは禁錮又は百万円以下の罰金に処する。重大な過失により人を死傷させた者も、同様とする。

2 略

刑事訴訟法 第三百三十六条

被告事件が罪とならないとき、又は被告事件について犯罪の証明がないときは、判決で無罪の言渡しをしなければならない。

藤井寺市「あんしん歩行エリア内の 通過交通の抑制社会実験」

藤井寺市都市整備部まちづくり推進課

一 藤井寺市の沿革

大阪府藤井寺市（図1）は、大阪平野の東南部に位置し、和泉山脈北麓から緩く広がる羽曳野丘陵の北端を占めており、北部を大和川、東部を石川が流れ、北東部で合流しています。また、難波津と大和飛鳥を結ぶルート上に位置したことから、古くから交通の要衝として開けてきました。市域の大部分が平坦地で、南から北に傾斜しながら、概ね数mの高低差をなしており、市域面積は八・八九km²の小さな市であります。

また、大阪市の中心部から鉄道で一四分程度で繋がっており、さらに、西名阪自動車道の藤井寺ICがあり、名古屋市方面に通じているとともに、

松原JCTを経て阪神高速道路、近畿自動車道、阪和自動車道に通じています。

二 社会実験実施に至る背景

藤井寺市では、警察庁、国土交通省より「あんしん歩行エリア」として位置づけされた藤井寺駅前周辺地区（図2）において、歩行者及び自転車利用者の安全な通行を確保するため、大阪府、大阪府公安委員会、藤井寺市、地域住民と協働により様々な対策検討を行なってきました。

対策の一つである車両速度を抑制し、生活道路における交通事故削減を図る方策として、ハンブやクランクなどの効果が文献などにも紹介され、また、効果を上げている事例もみられますが、藤



図1 藤井寺市の位置図

井寺市内や周辺には設置事例がほとんどなく、導入に際しての地元への説明を行なっても住民が判断する情報が少ないのが現状であります。

このため、住民と協議を進めるなかで、実験的にハンブやクランクを設置して住民が体験し、効果検証を行う社会実験に取り組むことになりました。

三 実験実施地域の現状と課題

実験を実施した地域（図2）は、周辺の幹線道路（国道一七〇号、府道堺大和高田線、府道西藤井寺線、府道大阪羽曳野線）の慢性的な渋滞により、住宅地内に迂回通過交通が多く、特に朝夕のラッシュ時には、高速で通過する車両が多く、通

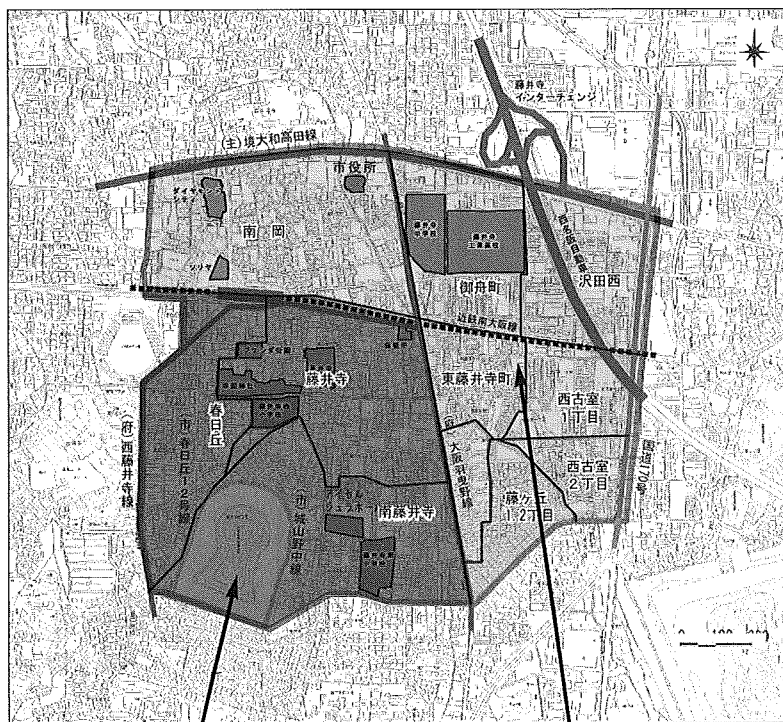


図2 社会実験実施地域

学児童、住区内の住民や来訪者の安全が著しく低下しています。

また、本地域はバリアフリー重点整備地区にも指定しており、誰もが安全で安心して生活できるまちづくりを目指しているところでもあります。

四 実験概要

1 目的・目標

通過交通の抑制を図り、歩行者に優しい道づくり施策の実施に向け、事前に期間を限定し、仮設ハンブやクランク等の設置による騒音・振動の計測、実験実施前と実施中における交通量及び通過速度の計測により実際の効果や影響の検証を行うとともに、地域住民に対しハンブやクランク等に関する感想、生活道路への導入に関する意向等のアンケートを行い、地元との合意形成を図るための基礎的資料としての活用を図ります。

2 実施箇所

渋滞を回避するため、迂回に利用されている住宅地内の道路で、かつ沿道の利用形態等を考慮し下記の理由により、図3の箇所において実施することになりました。

(1) ハンブ設置箇所

ハンブは騒音、振動の影響があると想定されるため、家屋に影響がでない空地がある箇所を選定

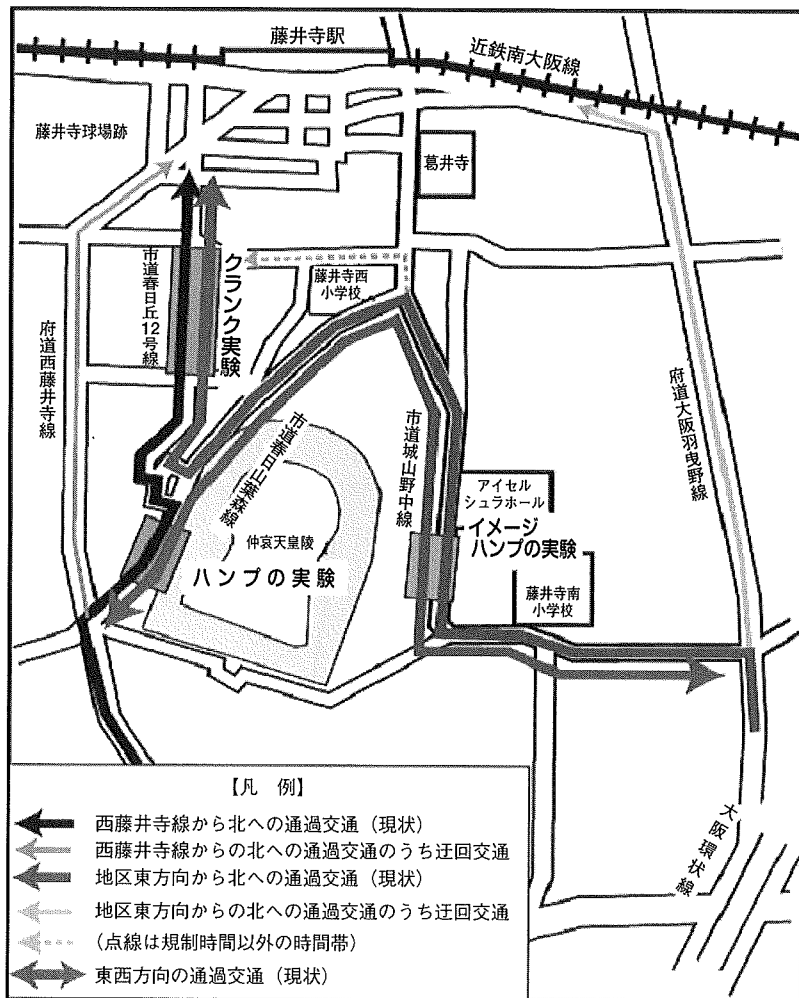


図3 社会実験実施箇所

しました。

(2) クランク設置箇所

クランク状に車線が設定可能な幅員、勾配があと、一方通行区間を選定しました。

(3) イメージハンプ設置箇所

イメージハンプにおいては制約がほとんどなく、ハンプ・クランク設置箇所と隣接しない箇所を選定しました。

3 実験内容

(1) ハンプ

- ・ 実験前と実験中における交通量の変化
- ・ 実験前と実験中における走行速度の変化
- ・ 騒音、振動の測定

(2) クランク

- ・ 実験前と実験中における交通量の変化
- ・ 実験前と実験中における走行速度の変化

(3) イメージハンプ

- ・ 実験前と実験中における交通量の変化
- ・ 実験前と実験中における走行速度の変化

4 実験期間

平成一八年二月二十九日（水）午前七時から二月六日（水）午前七時まで

5 アンケート調査の実施

地元自治会の協力を得て実験実施地域全域に、各種実験を体験した感想、生活道路への導入の可否等についてアンケート調査を実施しました。

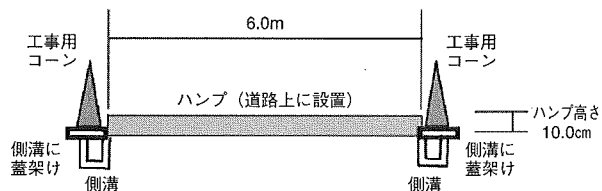
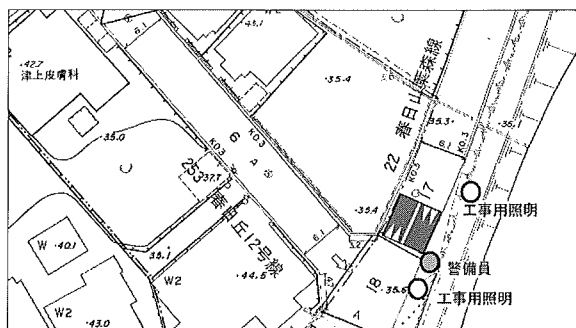
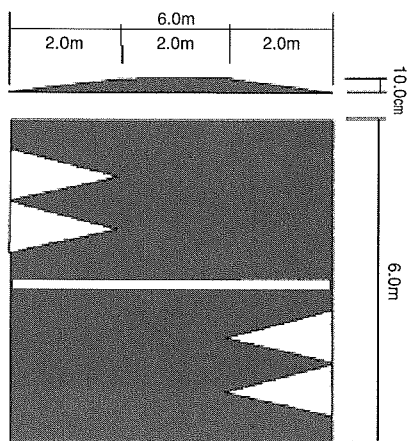
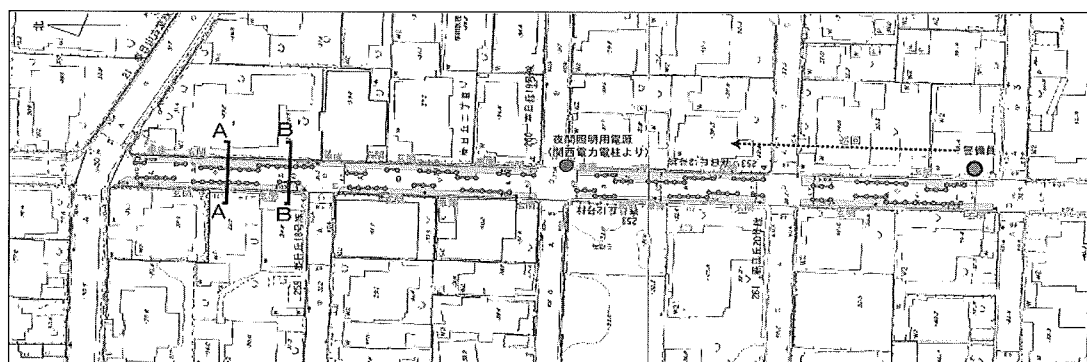


図4 ハンプ実験（設置位置及びハンプの形状）

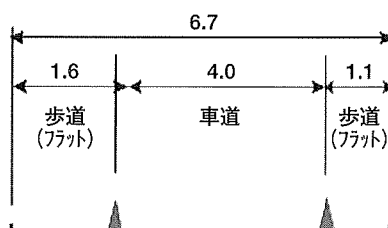
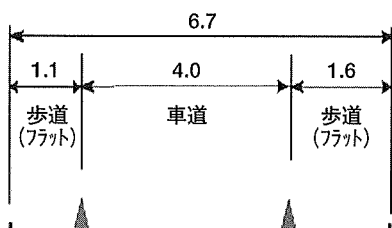


写真1 ハンプ実験の様子



A - A' 断面

B - B' 断面



(単位：m)

図5 クランク実験（設置位置及びクランクの形状）



写真2 クランク実験の様子

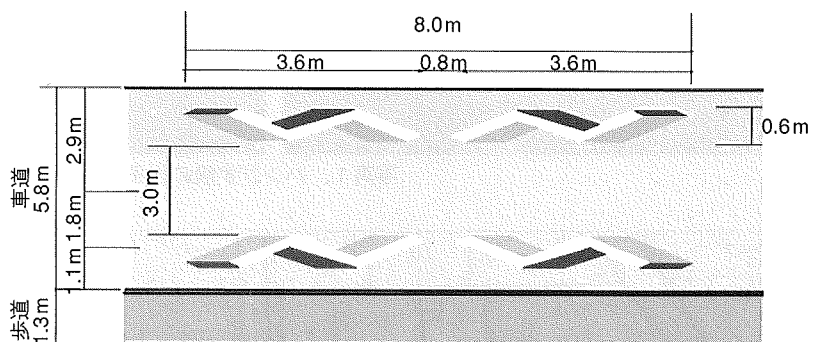
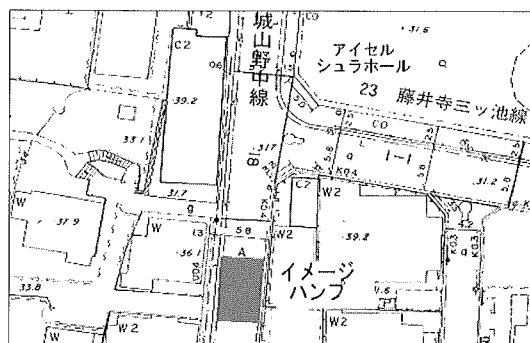


図6 イメージハンプ実験（設置位置及びイメージハンプの形状）



写真3 イメージハンプ実験の様子

五 実験結果の概要

1 ハンプ実験

(1) 交通量の変化

ハンプ設置による交通量の変化は表1に示すとおり、二時間で一五%の交通量が減少しており、特にピーク時には二七%と大きく減少している。

実験前の交通量調査は実験中調査の一週間前に測定しており、この間で地区内や周辺で交通量が大きく変動するようなことはなく、ハンプの影響で交通量が減少したことが推測される。

特に、地区内にあまり用のないと思われる大型車の減少が大きい。

(2) 走行速度の変化

データの収集は朝方（七～九時）、昼間（一二～一四時）、夕方（一六～一八時）の三回測定し、ハンプ設置道路の平均走行速度の変化は表2に示すとおり、七～九km/hの速度抑制がなされている。

ハンプ設置道路の走行状況（図7）を見ると交差点を過ぎてハンプ設置道路に入り速度を上げ走り、ハンプ手前約三〇m付近で三五km/h前後に速度を落とし始め、ハンプ通過時には二〇～二五km/hまで速度を落としている。ハンプを通過した後、次の交差点で速度を落すまで四〇km/h前後の速度で走行している。

表1 ハンプ設置による交通量の変化

車種	12時間（7～19時）			ピーク時（7～8時）		
	実験前	実験中	減少率	実験前	実験中	減少率
全車種	1,275台	1,085台	14.9%	161台	117台	27.3%
大型車	48台	38台	20.8%	7台	5台	28.6%
小型車	1,227台	1,047台	14.7%	154台	112台	27.3%

注）ピーク時…実験前の交通量で最も多かった時間帯

表2 ハンプ設置道路による平均走行速度の変化

時間帯	実験前	実験中	速度減少効果
朝方（7～9時）	37.4km/h	28.6km/h	- 8.8km/h
昼間（12～14時）	37.1km/h	30.2km/h	- 6.9km/h
夕方（16～18時）	38.0km/h	28.5km/h	- 9.5km/h

速度（km/h）

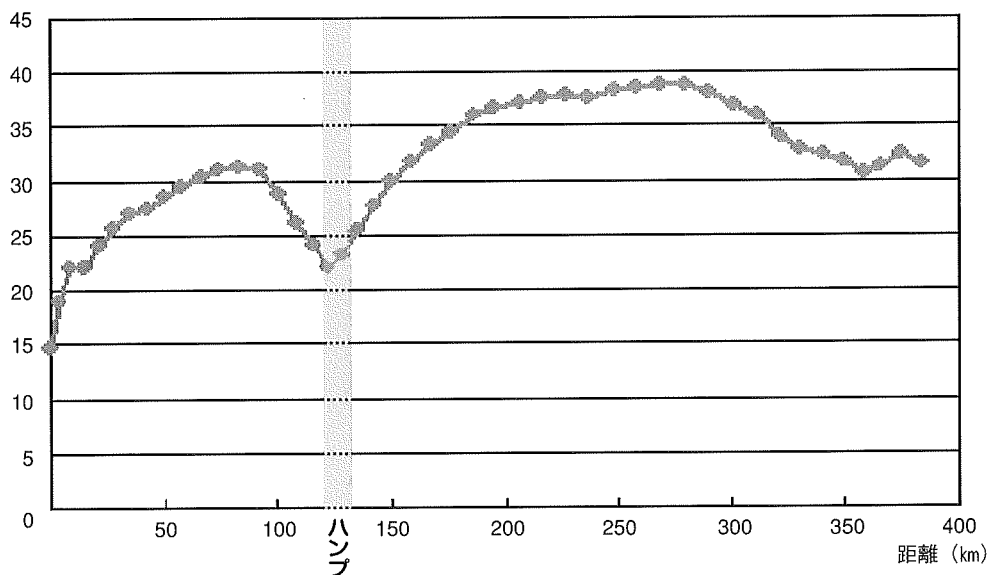


図7 ハンプ設置道路の平均走行状況（朝方、北行き）

(3) 騒音の変化

騒音については、車の走行速度が低下したためか、実験前に比べ昼間で騒音レベルの減少があった。夜間は交通量が少ないこともあり、ほぼ同じ

表3 ハンプ設置による騒音レベルの比較

(単位: dB)

時間区分	騒音レベル (LAeq)		差	環境基準値	要請限度値
	実験前	実験中			
昼間 (6~22時)	61	60	-1	60	70
夜間 (22~6時)	55	55	0	55	65

表4 ハンプ設置による振動レベルの比較

(単位: dB)

時間区分	振動レベル (L10)		差	要請限度値
	実験前	実験中		
昼間 (6~22時)	31	32	1	65
夜間 (22~6時)	(20)	(22)	2	60

注) () は、振動計の測定下限値 (25dB) 未満の値のため参考値

表5 クランク設置による交通量の変化

車種	12時間 (7~19時)			ピーク時 (7時~8時)		
	実験前	実験中	減少率	実験前	実験中	減少率
全車種	394台	335台	15.0%	127台	118台	7.1%
大型車	4台	3台	25.0%	0台	0台	—
小型車	390台	332台	14.9%	127台	118台	7.1%

注) ピーク時…実験前の交通量で最も多かった時間帯

表6 クランク設置道路による平均走行速度の変化

時間帯	実験前	実験中	速度減少効果
朝方 (7~9時)	30.0km/h	28.2km/h	-1.8km/h
昼間 (12~14時)	29.1km/h	26.2km/h	-2.9km/h
夕方 (16~18時)	29.1km/h	23.8km/h	-5.3km/h

騒音レベルであった。

この結果、表3の示すとおり、生活道路では騒音の影響はほとんどないと考えられる。

(4) 振動の変化

振動については、実験前に比べ昼間、夜間ともに振動レベルの若干の増加があった。しかし、環境面での基準値との比較では、要請限度を大きく下回っており問題はなかった(表4)。

2 クランク実験

(1) 交通量の変化

クランク設置による交通量の変化は表5に示すとおり、一二時間で一五%の交通量が減少しているが、ピーク時には七%の減少しかみられなかった。

また、ピーク時の交通量は非常に高く、これは、この時間帯は藤井寺西小学校北側の道路が時間規制で通行できないため、春日丘一二号線に通過交通が集中しているためと考えられる。

ただし、ピーク時間帯以外では交通量の減少がみられ、藤井寺西小学校の交通規制が解除されていることから、ハンプと同様、通過交通の排除効果は期待できると考えられる。

(2) 走行速度の変化

ハンプ設置箇所と同様にデータの収集を行い、クランク設置道路の平均走行速度の変化は表6に示すとおり、七~九km/hの速度抑制がなされている。

クランク設置道路の走行状況(図8)を見ると

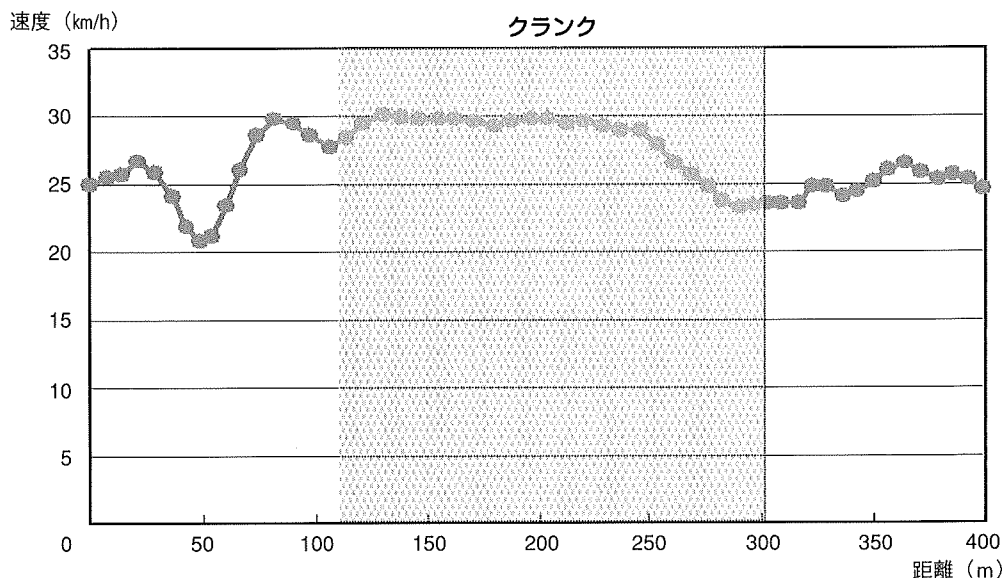


図8 クラック設置道路の平均走行状況（朝方）

表7 イメージハンブ設置による交通量の変化

車種	12時間（7～19時）			ピーク時（7～8時）		
	実験前	実験中	減少率	実験前	実験中	減少率
全車種	2,298台	2,058台	10.4%	225台	198台	12.0%
大型車	54台	58台	-7.4%	4台	7台	-75.0%
小型車	2,244台	2,000台	10.9%	221台	191台	13.6%

注）ピーク時…実験前の交通量で最も多かった時間帯

表8 イメージハンブ設置道路による平均走行速度の変化

時間帯	実験前	実験中	速度減少効果
朝方（7～9時）	37.5km/h	37.2km/h	-0.3km/h
昼間（12～14時）	35.4km/h	34.6km/h	-0.8km/h
夕方（16～18時）	33.6km/h	32.3km/h	-1.3km/h

交差点を過ぎてクラックの二〇～三〇m手前で速度を落し、クラックに進入してすぐに速度を上げるが三〇km/h前後である。

その後、クラック終了の交差点で一旦速度を落し、再び速度を上げるがすぐに幹線道路と合流の交差点に到着するため、交差点手前で速度を落し始める。

3 イメージハンブ実験

(1) 交通量の変化

イメージハンブ設置による交通量の変化は表7に示すとおり、一二時間で一〇%の交通量が減少している。

また、ピーク時での交通量は一二%の減少とクラックに比べ高い減少率となっているが、これはハンブを設置した道路を利用する通過交通が迂回したためであり、イメージハンブ設置による交通量の減少というより、ハンブの影響により大きく左右した結果であると考えられる。

(2) 走行速度の変化

他の実験と同様にデータの収集を行い、イメージハンブ設置道路の平均走行速度の変化は表8に示すとおり、一km/h程度の速度抑制であり、あまり効果は見られなかった。

イメージハンブ設置箇所の走行状況を見ると、観察結果ではあるが、実験開始直後は、走行ライ

ンを変えて速度をやや落す車が見られたが、実験開始五日目では、実験前と変った挙動をする車はほとんど見られなかった。

六 実験の検証

1 ハンプ設置による効果、課題

ハンプは、物理的に車の走行速度を落さざるを得ないため、効果は大きいと考えられる。

また、一カ所だけではなく複数を設置することにより、より大きな効果が得られると期待できる。実験結果からみても、通過交通の抑制について、特にピーク時には三割近く減少しており、通行交通の排除についても大きな結果が得られた。

しかし、沿道への騒音、振動はほとんど影響はないものの、設置場所の選定には十分な配慮が必要であり、ハンプ箇所が昼夜を問わず明示できるよう、標識、看板など案内サインの整備が必要である。

2 クランクによる効果、課題

クランクは、ハンプに比べ車の走行速度を落す効果は低いものの、同時に歩行者空間の整備も伴うため、デザイン等に配慮することにより、良好な景観づくりへの貢献も期待できる。

しかし、今回の実験箇所は、幅員7m足らずの道路で行なったため、出っ張りが十分にとれず、

軽自動車などは慣れれば、ほぼ直進走行が可能であったため、車道幅員の検討、クランクのデザインの工夫、車道との仕切りの方法など課題があった。

また、朝のピーク時には駅へ向かう自転車が多く、車との錯綜が見られ、危険な状況も生じていたため、自転車対策も十分に検討する必要がある。

3 イメージハンプによる効果、課題

イメージハンプについては、ドライバーが慣れば、効果があまり期待できないことが、今回の社会実験においてもある程度判明した。

しかし、住民アンケートでは期待感はかなりあるという点やハンプ、クランクは設置場所にある程度の制約があると考えられる点を考慮すると、啓蒙活動等とあわせて実施することによって効果はある程度期待できると考えられる。

七 今後の展開

ハンプやクランク等を実際に体験することにより、目指した効果を理解しやすく、導入にも判断しやすいということは実証されました。

しかし、本格導入にあたっては、沿道住民の土地利用に制限が発生することもあり、住民の十分な理解と協力が不可欠であります。

「誰もが安全で安心して生活できるまちづくり」

の早期実現に向け、実験データを基に官民協働で効果的かつ効率的な道路整備の検討を行い、関係機関と調整を図っていきます。