

道路行政セミナー

ROAD ADMINISTRATION SEMINAR

2008
SEPTEMBER



目 次

エッセイ 近頃思ういくつかのこと 大石 久和 1

■特集 ■ 道路の区域管理

路線の認定・道路の区域・供用の開始 etc. 一問一答 道路局路政課 4

道路法上の未納債権に関する国税滞納処分のための検討 川東 義孝 21

=奈良県の道路管理=

道路管理って地味な仕事なんです 奈良県道路管理課
管 理 係 29

一般国道168号の道路管理について 奈良県道路管理課
保 全 整 備 係 34

平成21年度 道路関係予算概算要求の概要 道路局総務課 43

「道路ふれあい月間」における道路愛護団体等の
国土交通大臣表彰について 道路局総務課 50

東海北陸自動車道全線開通を記念したイベントについて 岐阜県県土整備部
道 路 建 設 課 54

道路占用Q&A 占用許可基準について 道路局路政課
道 路 利 用 調 整 室 60

訴訟事例紹介

自動車が路上落下物に接触した事故について
道路管理瑕疵が争われた事例 青柳 敬直 64

時・時・時 74



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

【表紙の写真】第二京阪道路・久御山ジャンクション（京都府久御山町）
京都府久御山町にある第二京阪道路と京滋バイパスのジャンクション。2007
年7月に公開された映画「踊る大捜査線 THE MOVIE 2 レインボーブリッ
ジを封鎖せよ！」の撮影が、レインボーブリッジを思わせるロケーションが他
になかったため、供用前の久御山JCTで行われた。

路線の認定・道路の区域・供用の開始 etc.

一問一答

道路局路政課

道路行政セミナーがこのような冊子として発行されるのは、今月号が最後となります。そこで当誌が末永く道路管理業務に携わる皆様の手元に残りますように（また、現在政府の地方分権改革推進委員会において国が管理する直轄国道の委譲について議論されていますので、今後の業務の一助になるかもしれませんので）、路線の認定・道路の区域・供用の開始などについて、一問一答形式にまとめました。本稿を活用していただければ幸いです。

道路管理者は当該路線を建設、管理する義務を負うので、路線の認定はすべての道路管理行為に先立つ根源的な行為といえます。
なお、路線の認定によっては、道路の区域は確定せず、法第十八条の区域決定によってはじめて確定するになります。

Q1 路線の認定とは何ですか？ また、どのような法的効果があるので

A 「路線」とは、当該道路の道路網上果たすべき交通機能に対応して、起点、終点及び主要な経過すべき地点によつて表示される道路の位置を

いいえます。

「路線の認定」とは、路線を特定する行為をいい、法律上の効果として、認定された道路が道路法上の特定された種類に属する道路となり、その結果、道路管理者が決定されることになります。路線の認定により

Q2 路線の認定の手続きはどうしたらよいでしょうか？

A 都道府県道又は市町村道の路線の認定は、都道府県知事又は市町村長が当該地方公共団体の議会の議決を経る必要があります（法第七条第二項）。

なお、都道府県道は路線の認定等にあたつて国土交通大臣（実際には事務の委任を受けた地方整備局長等）との協議が必要な場合があります（法第七十四条第一項）。

認定した場合には、路線名、起点、終点、重要な経過地その他必要な事項を法施行規則第一条の定めるところにより公示しなければなりません（法第九条第一項）。

法施行規則第一条別記様式第一において、公示は「整理番号」、「路線

名」、「起点終点」、「重要な経過地」及び関係図面の縦覧場所が記載事項

となつております。公示する場合には、都道府県道については縮尺五万

分の一、市町村道については縮尺一万分の一程度の図面に路線を明示し、

都道府県又は市町村の事務所において一般の縦覧に供しなければなりません。

公示の方法は、都道府県又は市町村の公報に掲載するとか、各地方事務所の掲示板に掲示するとか、その都道府県又は市町村において定められている公示の方式により公示を行う必要があります。

Q3 都道府県道の認定の基準はありますか？

A 都道府県道の認定の基準は、地方的な幹線道路網を構成し、かつ、法

第七条第一項各号に規定する認定要件のうちいざれか一つに該当する道路でなければなりません。具体的には、地方の主要地、主要港、主要停車場、主要な観光地等を相互に連絡するもの、主要地等と高速自動車国道、国道等とを連絡するもの及び地方開発のために特に必要なものに限定されております。

都道府県道の認定基準についての解釈運用基準として「都道府県道の路線認定基準等について」（平成六年六月三〇日建設省道政発第三三号各都道府県知事あて建設省道路局長通達 改正平成一四年七月一五日国道政第一二二号）があり、法規定要件に関するより具体的な指針が示されております。

なお、平成一四年に同通達を一部改正しておりますが、これは、市町村合併により合併関係市町村の区域内に存する都道府県道が、法第七条第一項第六号に定める都道府県道の認定要件を失うことにならないよう取扱を見直したもののです。

Q4 市町村道の認定の基準はありますか？ また、市町村が合併した場合、路線認定はどうしたらよいでしょうか？

A 市町村道については、都道府県道のような法定要件は定められていません（法第八条）。これは、市町村道が住民の生活に直結した道路であり、地域社会の事情に合致したものであることが望ましいので、市町村の自主的判断に任せることとしたものです。

また、市町村合併に伴う路線の認定等の取扱については、「市町村の合併に伴う市町村道の路線の認定等の取扱について」（昭和三〇年六月一〇日建設省道発第一四八号建設省道路局長通達）にするとおり、合併前の道路の路線認定の効果が、当該道路の管理事務とともに合併後の市町村に承継されるものと解されるので、合併後の市町村長において改めて路線の認定その他の路線の認定に伴う手続きを行う必要はないものと解されています。

Q5 路線が重複した場合は、どのような取り扱いとなるのでしょうか？

A 「路線の重複」とは、国道の路線と都道府県道若しくは市町村道の路線又は都道府県道の路線と市町村道の路線とが同一平面上において、縦断的又は横断的に重なることをいい、この場合にはそれぞれの道路の管理権が競合するので調整規定が定められています（法第十一条第一項及び同条第二項）。

路線が重複する場合には、重複する道路の区域に限り、国道と都道府県道又は市町村道との場合には国道、都道府県道と市町村道との場合には都道府県道に関する道路法の規定が適用されます。

路線が重複する場合には、重複関係に入り又は重複関係から抜けようとする側から相手方（都道府県道又は市町村道である場合に限る）に通知することとしています（法第十一条第三項）。

路線は、具体的な位置を持たず、道路の重複を生ずるのは区域の決定が行われた後であるので、通知は路線の廃止の場合を除き路線を指定しようとする時ではなく、区域の決定又は変更の時となります。

なお、道路の重複部分について道路法の規定の適用を排除された路線についても、法の規定の適用はあり、例えば、市町村道の道路管理者は都道府県道と重複する市町村道について、区域の決定又は変更を行うことができ、（「路線認定、区域決定及び供用開始等の取扱について（昭和一九年一一月七日建設省道政発第四一六号 各都道府県知事等あて建設省道路局長通達一一）」）。

Q6 高架道路と路線が重複した場合は、どのような取り扱いとなるのでしょうか？

A **Q5**の回答のとおり、「路線の重複」とは、国道の路線と都道府県道若しくは市町村道の路線又は都道府県道の路線と市町村道の路線とが同一平面上の場合をいいますから、高架道路の場合は該当しません。したがって、高架道路については、当該道路の道路管理者による別途の供用開始の手続きが必要になります。

また、複数の道路が共有する施設（複数の道路を一本のピアで支える場合の当該ピア等）の管理の方法は、道路管理者同士の協議によって決めることとなります。

Q7 市街地再開発事業施行区域内での路線認定等を行う場合、特にどのような点に留意すべきでしょうか？

A 平成一三年一二月四日に開催された政府の都市再生本部において、道路に関する「市街地再開発事業の権利返還手続きと道路廃止手続きとの进度調整を行い、権利交換認可後の速やかな工事着工を実現」すべく地方

公共団体の運用の早急な改善を図るよう決定されました。

これを受けて都市の再生が喫緊の課題であることから、市街地再開発事業の施行者と道路管理者との間で十分連携、調整の上、路線認定・廃止・変更、道路区域の決定・変更、供用の開始・廃止（以下「路線認定等」）の手続きの迅速化に一層努めるよう周知しております（平成一三年一二月一八日付け事務連絡）。

具体的には、以下の内容のとおりです。

- (1) 市街地再開発事業に伴い道路の路線認定等が必要となる場合、路線認定等の手続きの遅滞により市街地再開発事業の進捗に影響を及ぼすことがないよう配慮いただきたいこと

- (2) 特に、大規模な市街地再開発事業において、廃止を予定している道路を機能確保のため長期間存続させることができ、建築確認申請の遅滞の一因になるような場合においては、当該道路の代替機能の確保等必要な調整を早期に行い、市街地再開発事業の円滑な進捗に十分留意（具体的には、市街地再開発事業における権利交換計画の認可申請が行われた後は直ちに道路廃止手続きを開始するなど、権利交換計画の認可に遅滞することなく道路廃止手続きを完了すること）願いたいこと

- (3) 路線認定等の手続きの進め方に関し、路線の認定等と権利交換期日の先後関係については法律上規定されていないため、個別の事業の形態に応じて柔軟な対応が可能であること

- (4) 市街地再開発事業に関して、路線認定等に係る諸手続きは、本来、道路管理者が行うものであり、路線の認定等に関する施行者に作業・協力を求めるに際しては、施行者にとって過重な負担にならないよう十分配慮いただきたいこと

Q8 農道を道路法上の道路として認定する」とはできますか？

A 農道事業として整備するにあたり、当該農道が道路法に規定する都道府県道及び市町村道となる見込のものは、構造等につきあらかじめ当該道路管理者と協議を行うことなどから可能です（「農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業及び漁港関連道整備事業について」（昭和四二年七月一二日道政発第二一九号都道府県土木部長あて道路局長通達））。

この場合、当該農道整備事業は、法第一一十四条に基づく承認工事と整理され、工事完了後、道路管理者に引継ぎが行われます（「農林漁業用揮発油財源身替農道整備事業により新設され又は改築された道路の引継ぎについて」（昭和四一年一一月一八日道発第四〇五号各都道府県知事あて道路局長通達））。

右記以外の農道事業は、そもそも異なる行政目的で整備されておりますので、道路として認定することは適切とは言い難いと考えます。

Q9 「路線の変更」として取り扱うのはどのような場合ですか？ また、「路線の認定」と「路線の変更」、「路線の廃止」ととの関係は？

A 「路線の変更」とは、路線の全部又は一部を廃止し、これに代わるべき路線を認定しようとする場合において、廃止と認定という二つの手続きに代えて「路線の変更」という一つの手続きによることができる」としたものです。

路線の変更の手続きによるところは、廃止する旧路線と新路線との間に代替性があることが必要で、

- ① 起点若しくは終点又はそのいずれもが変更する場合
- ② 二以上の路線を合して一の路線とする場合又は一の路線を分割して二以上の路線とする場合

には、旧路線の廃止及び新路線の認定の一重の手続きが必要になります。

ただし、起終点の何れか又は双方ともに当該路線を認定した目的からみて重要な要素ではない路線の場合は、その起点又は終点の変更是当該路線認定の根本目的を変えるものではないので、「路線の変更」の手続とすることができます。

例えば、主要地Aと、これと密接な関係にある国道とを連絡するため当該国道上のB地を選んで県道AB線を認定していた場合に、終点Bを変更して同じ国道上の別の地点Cにする」とは「路線の変更」の手続きとなります（「路線認定、区域決定及び供用開始等の取扱について」（昭和二九年一一月一七日建設省道発第四一六号 各都道府県知事等あて道路局長通達））。

Q10 路線の起点又は終点が変更となる場合は、どのような取り扱いとなるのでしょうか？

A 公示された路線の起点、終点又は重要な経過地について変更しなければならない場合は、路線の認定、廃止（又は路線の変更）として取り扱い、その他の場合は、区域の変更として取り扱うことになります。

公示した内容に変更が生じなければ区域の変更により処理することになりますが、路線認定に際し縦覧に供した図面を整理しておく必要があります（「路線認定、区域決定及び供用開始等の取扱について」（昭和二九年一一月一七日建設省道発第四一六号 各都道府県知事等あて道路局長通達））。

Q11 道路の区域とは何ですか。またどのような法的効果があるのでしょうか？

A 道路の区域とは、道路を構成する敷地の幅及び長さによって示される平面的な範囲であって、道路法の規定は、原則として区域の上下の空間

に適用されます。

道路の区域は、道路管理者の行う「区域の決定」という行政行為により定まりますが、この決定により道路法の適用範囲が明確となる点で、道路の路線の認定に次いで道路管理上重要な行為といえます。これにより定まる道路の敷地等について供用の開始がなされた後は、法第四条の私権の制限等が働くこととなります。

なお、区域の決定は、道路管理者がその対象となる土地について、所 有権その他の権原を取得する以前においても行うことができます。

道路の区域が決定されると、道路の供用が開始されるまでの間は、道 路管理者の権原の有無に関わらず、当該区域内では一定の行為が制限さ れます（法第九十一条第一項）。権原を取得した後においては、供用の 開始前であっても、私権の制限、占用関係の規制等の道路法上の一定の 管理規定が働くこととなります（法第九十一条二項）。

道路の区域を決定しない場合は道路法に基づく適正な管理行為を行う ことができず、重大な紛争等の原因ともなりますので、遅滞なく区域の 決定（変更）を行わなければなりません。

Q12 道路区域の決定（変更）の手続きはどのような取り扱いとなるので しょうか？

A 道路管理者は、路線が指定され又は路線の認定、変更が公示された場 合においては、遅滞なく道路の区域を決定しなければなりません（法第 十八条第一項）。

区域の決定（変更）の公示は、道路の種類、路線名、敷地の幅員及び その延長（法第四十七条の六の規定により立体的区域とする場合は、そ らに、当該立体的区域とする区間及びその延長）、区域を表示した図面 を縦覧する場所及び期間を記載して行い、同時に道路の区域を表示した

縮尺千分の一以上の図面を関係地方整備局、北海道開発局、都道府県、 市町村の事務所において一般の縦覧に供しなければなりません（法第十 八条第一項、法施行規則第2条）。

区域の決定（変更）が代行又は委任によりなされた場合には、道路管 理者は、その旨を明らかにして公示しなければなりません。

公示の様式自体は、法令で定められていません。これは、区域の決定 をする主体が本来管理者にとどまらず、権限を代行する者又は権限の委 任を受けた者である場合もあるなど様式を定めることで手続きが複雑と なることを避け、前記事項を記載して適宜実態に即して公示を行えば足 りることとしたためです。また、表示図面について千分の一以上のもの を用いることとしたのは、区域の決定が住民にとって重大な利害関係が あるので、拡大実測図により正確にその位置を示す必要があるためです。

Q13 道路の区域の変更として取り扱うのはどのような場合ですか？

A 区域の変更とは、従来の道路の区域に新たな区域を追加し、又は道路 の区域の一部若しくは全部を廃止して、これに変わるべく新たな道路の 区域を決定するという一連の手続行為を行う行政処分です。道路の一部 を変更する場合には、路線の起点、終点又は重要な経過地を変更する場 合の他はすべて区域の変更として取り扱います。

例えば、バイパス道路を建設する場合、曲線を直して道路を改築する 場合、幅員を広げて改築工事を行う場合などは、すべて区域の変更とし て取り扱われます。

局部的な道路の改良等に伴う区域の変更であっても、その公示を省略 することはできず、公示にあたっては当該変更を明確に表示する必要が あります。

ただし、路線の変更の場合、これにより新たに認定された路線につい

ては、区域の変更ではなく、区域の決定を行います。

Q14 区域の変更と供用の廃止との関係は？

A 区域の変更と供用の廃止などの取扱については、「路線認定、区域決定及び供用開始等の取扱について」（昭和二九年一月一七日建設省道発第四一六号各都道府県知事等あて建設省道路局長通達）に示されているとおりで、状況別に整理すると以下のとおりです。

(1) 路線を変更又は廃止した場合

旧路線の区域は自動的に道路の区域ではなくなり、また、道路としての供用もあり得ないので、原則、あらためて区域の廃止や供用の廃止の手続きをとる必要はありません。道路の区域を表示し、又は供用区間を表示していた備えつけの図面を同時に整理することになります。

(2) 路線の一部を変更又は廃止する場合

供用廃止の公示を行い、廃止される道路の区域を明らかにする必要があります。この場合も区域廃止の公示は不要であり、関係図面を整理することになります。

(3) 道路区域の変更によって道路の部分が廃止される場合

供用廃止の手続きをとる必要はなく、供用区間を表示していた関係図面を整理することになります。

(4) 現在の道路区域を廃止し、将来同一路線に別に道路区域を決定して供用する場合

路線は廃止せずに残しておぐが、新たな道路区域が未定であるため、区域変更手続きをすることができず、また区域の廃止の手続きは道路法上規定がないので、この場合は供用の廃止の手続きによることになり、道路区域に関する図面は整理することになります。

Q15 供用の廃止や路線の廃止について、要件はありますか？

A 供用の廃止とは、道路の全部又は一部を一般交通の用に供する「ことをやめる行為です。供用の廃止がなされると道路を構成していた敷地その他の物件は不用物件となり、法第九十二条以下の規定により処分されることとなります。

路線の廃止をできるのは、当該路線に係る道路の機能が失われて、当該道路を一般交通の用に供する必要がなくなった場合です（法第十条）。路線の廃止の手続きは路線の認定の手続きに準じて行われ、路線の廃止を行うのは路線の認定を行った地方公共団体の長であり、当然に議会の議決も必要となります。（法第七条第二項、第八条第二項）路線の廃止がなされると、当該路線の道路の区域や供用行為も自動的に消滅することとなります。

Q16 道路附属物の敷地も道路区域にしなければならないのでしょうか？

A 道路附属物は、法第一条に列举されているとおり、道路の構造の保全、安全かつ円滑な道路の交通の確保その他道路の管理上必要な施設または工作物です。よって、その管理主体を明確にするためにも、道路管理者は原則として、道路附属物も道路区域として編入しなければなりません。土砂流出防止壁、落石防止柵、雪崩防止柵などの防災施設は、道路本体から離れて山腹等に設置される場合もありますが、当然その敷地も道路の区域に編入することとなります。

ただし、例えば道路標識など、他の道路の区域内や、道路区域外に設置される場合もあります（「道路標識・区画線及び道路標識に関する命令」）。また、道路情報管理施設（法第一条第一項第四号）については、府舎内等で操作する必要があるなどの事情により、道路区域外であつても適切に管理されていれば問題ない場合もあります。

Q 17 道路予定地とは何ですか？

A 道路予定地とは、将来、道路とするために区域の決定をし、権原を取得した土地又は当該土地に設置された道路の附屬物となるべきものをいいます（法第九十一条第一項）。道路予定地については、道路法の次の条項が適用され、供用開始後の道路に準じた管理が行われます。

第四条（私権の制限）、第三章第三節（道路の占用）、第四十三条（道路に関する禁止行為）、第四十四条（沿道区域における土地等の管理者の損害予防義務）、第四十四条の一（違法放置物件に対する措置）、第四十七条の九（道路保全立体区域）、第四十八条（道路保全立体区域内の制限）、第七十一条（監督処分）、第七十二条（監督処分に伴う損失の補償等）、第七十三条（負担金等の強制徴収）、第七十五条（法令違反等に対する監督）、第八十七条（許可等の条件）、第九十二条から第九十五条（不用物件の取扱い）

上記の中には第二十四条の規定が準用されていませんが、例えば、将来の道路拡幅のため用地を先行取得した場合などの道路予定地において、その隣接地の住民から取付道路の申請があった場合には、当該取付道路が一般の用に供される場合は法第二十四条の承認工事により処理し、排他的に特定個人のために利用される場合は法第三十二条に基づく占用（通路）として処理することとなります。

Q 18 立体的区域とは何ですか？

A 立体的区域とは、道路の新設又は改築を行う場合において、適正かつ合理的な土地利用の促進を図るために必要なときは、道路の区域について、空間又は地下に上下の範囲を定めることとするものです。法第四条及び第三十一条等の規定が適用される範囲を限定することとし、その立体的に限定された区域においてのみ基本的に道路管理権の行使を行う

ものです。

立体的区域の決定は、「道路の新設又は改築を行う場合において」なされるものであり、既に道路として供用されているものは対象となりません。既供用の道路の拡幅においては当該拡幅部分についてのみ道路の立体的区域を決定することができます。

立体的区域を決定する道路の権原としては、民法第一百六十九条の2の区分地上権等が考えられます。

道路の立体的区域を設定する土地の地表の特定の地点を含む水平面を基準として、①東京湾平均海面上〇メートルから〇メートルの間、又は②標高〇メートルから〇メートルの間、あるいは③土地の〇地点を含む水平面を基準として上〇メートルから〇メートルの間、のいずれかにより定めることとなります。

Q 19 法四十七条の六以外に立体的な区域の決定を行うことができるのでしょうか？

A 一以上の道路が重複した場合、立体的に限定した区域決定を行うことは、道路管理上支障が多いですが、特に管理区分を明確にする必要がある場合には立体的な区域決定を行つてもやむを得ないと解します。

その場合の公示方法は、一般的の区域の決定と同様に、①道路の種類、②路線名、③区間、④敷地の幅員及び延長並びに、⑤区域を表示した図面を縦覧する場所及び期間のほか、⑥地表面からの下限及び上限と並びに、⑦橋脚の位置等について行う必要があります。また図面としては、平面図及び立体図を用意し、縦覧に供することが必要です。

またトンネルを建設する場合、区域決定は通常の方法をとりますが、トンネル設置箇所の土地利用状況により権原を区分地上権により取得する場合は、道路管理権の及ぶ範囲は区分地上権の設定範囲に限定される

と解します。

法四十七条の六の立体的区域の決定は市街地における道路と建築物の一体的整備等を想定しているため、トンネル部における適用は制度の趣旨になじまないものです。

Q20 市町村合併した場合、区域決定はどうしたらよいでしょうか？

A 市町村合併に伴う路線の認定等の取扱については、「市町村の合併に伴う市町村道の路線の認定等の取扱について」（昭和三〇年六月一〇日建設省道発第一四八号 各都道府県知事あて建設省道路局長通達）にあるとおり、合併前の道路の路線認定の効果が、当該道路の管理事務とともに合併後の市町村に承継されるものと解せられますので、合併後の市町村長において改めて路線の認定その他の路線の認定に伴う手続きを行う必要はないものと解されています。

他の市町村からの編入による引き継ぎ道路の区域決定及び供用開始の事務手続は、当該道路の管理事務とともに編入後の市町村に承継されるものです。

なお、市町村合併に伴い路線名に用いられている地名（市町村名、大字名）が廃止されてしまう場合、長期間これらを放置することは望ましくありませんから、適宜路線名の見直しを行う必要があります。

Q21 兼用工作物はどの範囲を区域に編入すればよいでしょうか？

A 原則は、道路の構造を保全するために必要な範囲をもつて道路の区域に編入し、道路管理者の権限が及ぶように措置しておく必要があります。

昭和四七年に、当時の建設省河川局と道路局との間で「堤防と道路の兼用工作物管理協定（準則）」（昭和四七年六月一九日建設省河政発第五七号、道政発第四九号各都道府県知事等あて建設省河川局長・道路局長

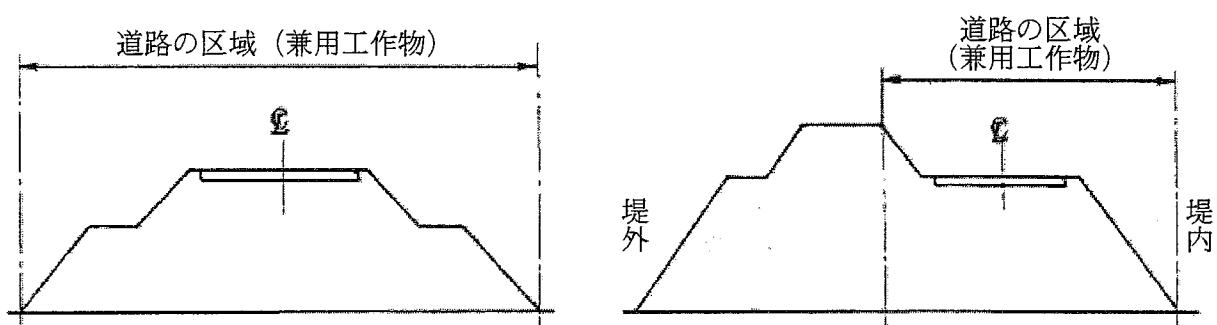


図1

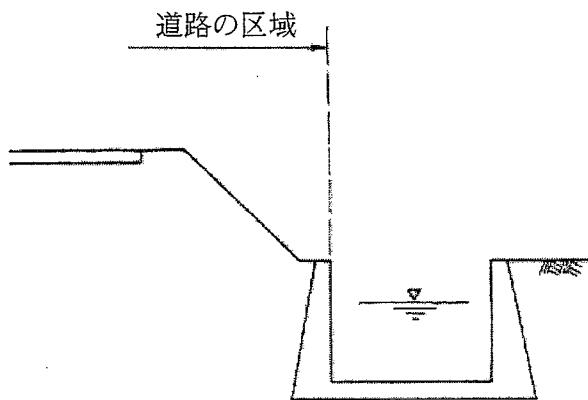


図2

（通達）が定められており、これによりますと、堤防を縦断使用する場合、道路の区域は図1のように定めることとなります。

堤防の横断使用する場合は、平面交差部分は交通に必要な範囲を区域に定めます。また、橋脚や橋台だけでなく、橋台部の取付擁壁も橋台の保全施設ですので道路の区域に編入します。

路側水路が他の管理者（水路管理者）の管理に属する水路であって、その水路の壁と道路の土留壁とが兼用である場合、道路の区域は図2のようになります。

Q22 高速道路に地域高規格道路が後から接続する場合、接続部分の区域

決定、管理体制はどうなるのでしょうか？

A 高規格幹線道路と地域高規格道路との接続部の事業区分等について
は、地域高規格道路が後から計画された場合は、地域高規格道路側の全額負担となり、道路区域も地域高規格道路の区域となります（平成八年一二月二〇日付け事務連絡）。

管理区分は原則、事業区分と一致するものであり、地域高規格道路の区域は地域高規格道路側で管理することとなります。ただし、道路の形状等、管理の実態に即して双方の協議（あるいは受委託関係）により合理的な管理方法を決定することも想定されます。その場合には、事実行為としての「管理」は可能となるものの、道路管理者としての「管理」は行えないものと考えられます。

ランプの途中に料金所が設置され、料金所の外側から地域高規格道路の接続部までが地域高規格道路の区域である場合、当該区間は法四十八条の二（自動車専用道路の指定）の対象とは言えません。そのような場合には、公安委員会と協議のうえ、交通管理上の規制により自動車以外の交通を排すこととなります。

Q23 交通不能区間ににおいて、道路区域はどのような取り扱いとなるのでしょうか？

A 路線の認定または変更後は、遅滞なく道路区域を決定しなければならず、合理的な理由もなく区域決定が行われない状況は望ましくありませんが、交通不能区間ににおいての区域を決定するか否かについては、道路管理者の当該路線の整備計画方針等により判断することとなります。

つまり、区域の決定の時期は、用地買収の時期、工事施工の時期等を十分に検討し調整のうえ、最も合理的な時期となるよう配慮する必要があります。

Q24 道の駅の道路区域と管理方法はどのように決めるのがよいでしょうか？

A 道路管理者が整備する駐車場等の施設については、道路区域に編入し、市町村等が整備する地域振興施設については区域外に隣接して整備することが適当です。

道路区域に編入し整備した施設も道の駅と一緒に管理するために、道の駅を管理する市町村と管理協定を締結する場合が一般的です。

道の駅の整備方法や管理の実態に応じて、地域振興施設管理者と道路管理者とが十分に協議を行い、管理・運営を行う必要があります。

Q25 道路の新設又は改築に伴い法定外水路の付け替えを行った場合、水路部分は道路区域に編入すべきでしょうか？

A 水路の重要性、規模、管理形態等により道路区域に編入するか否かについては、道路管理者の判断に任せられます。

道路区域に編入しない場合としては、水路管理者（市町村、水利組合など）が実態的に管理を行っている場合で、付替水路を附帯工事とし工

事完成後はその管理者に引渡す場合、などが挙げられます。

道路区域に編入する場合としては、水路の構造が道路本体と一体のものであり、構造上切り離すことが困難な場合などです。この場合、兼用工作物（法第二十条）として水路管理者と管理方法を協議する必要があります。

Q 26 横断歩道橋や地下横断歩道を設置する場合、区域変更や供用開始の手続きは必要でしょうか？

A 横断歩道橋を設置する場合、区域変更を伴わない場合には、供用開始の手続きは必要としませんが、区域変更を伴う場合には、供用開始の手続きも必要となります。

地下横断歩道を設置する場合も同様の手続きが行われますが、特に地下横断歩道の出入口の区域決定は注意が必要です。地下横断歩道の出入口は、既存道路内に設けることが望ましいですが、歩道幅員、交通量等から止むを得ない措置として沿道建築物の地階の一部を利用する方法もとり得ます。この場合、昇降階段部も当然道路法の道路の一部を構成するものですから道路区域に編入することが必要です。土地建物の所有者とは、当該部分の土地及び建築物の使用に関する権利設定及び道路の管理の適正を図るための管理に関する協定を締結する必要が生じます。この場合、道路法に基づく道路管理権の行使は、原則として昇降階段を構成する部分に限定して行使することとなります。

なお、昇降階段部分は建築物の一部なので建築基準法の道路には該当しません。

Q 27 供用開始はどのような法的効果があるのでしょうか？ また、供用開始するための要件はありますか？

A 「供用の開始」は、事実行為であるだけでなく道路を一般の交通の用に供する旨の意思表示であって、道路法の規定が全般的に適用になると、いう効果を有する行政行為です。

供用を開始するためには、
① 道路の敷地等について、道路管理者が所有権、使用権等の権原を取得していること

② 道路としての物的施設が一般交通の用に供して差し支えない程度に備わっていること
の二つの要件が必要です。

【参考】

○最高裁 昭和四四年一二月四日 判決（抄）

「道路法に定める道路を開設するためには、原則として、まず路線の指定又は認定があり、道路管理者において道路の区域を決定し、その敷地等の上に所有権その他の権原を取得し、必要な工事を行って道路としての形体をととのえ、さらに、その供用を開始する手続きに及ぶことを必要とするものであつて、他人の土地について何らの権原を取得することなく供用を開始することが許されないことはもちろんである…。」

Q 28 供用後に拡幅した部分なども供用の開始手続きが必要でしようか？

A 供用後の小規模な拡幅であつても、道路法上の道路として管理するためには、**Q 13**の回答のとおり、区域の変更と供用の開始行為が必要です。区域の一部（例えば道路幅員の一部）について供用開始する場合は、その区域を明らかにするよう公示する必要があります（路線認定、区域決定及び供用開始等の取扱について（昭和二九年一月一七日 建設省道発第四一六号各都道府県知事等あて建設省道路局長通達））

Q29 土地区画整理事業区域内において、供用開始はいつ行えればいいですか？

A

土地区画整理事業区域内に計画される道路がある場合、工事及び換地処分が完了し、供用ができる段階において土地区画整理事業者から引継を受け、道路区域に編入すると同時に供用開始をする」ととなります。道路管理者としては土地区画整理事業のあまり早い時点で道路区域をかけてしまって適切な管理ができませんので、事業の進捗を見極めつつ、大幅な区域変更の可能性がなくなった時点が適切となります。

【参考】

○昭和三六年七月一日建計区梨一号甲府市長職務代理甲府市助役あて建設省計画局区画整理課長回答（抄）

土地区画整理法第一〇六条第二項の規定により施行者が道路を管理すべき者に管理を引き継いだ道路の敷地等について、道路を管理すべき者はその引継により権原を取得していると解されるので、道路を管理すべき者はその権原に基づいてその道路の供用を開始することができる。従つて、（略）道路を管理すべき者は、土地区画整理法第一〇六条第二項の規定により施行者からその道路について管理の引継の申出があつた場合においては、その道路に関する工事が事業計画において定められた設計に適合しない場合は、その引継を拒むことができない（同条第四項）と解すべきである。

○土地区画整理法（抄）

第一〇六条第二項 施行者は、第一〇三条第四項の公告（換地処分公告）がある日以前においても、公共施設に関する工事が完了した場合においては、前項の規定にかかわらず、その公共施設を管理する者となるべき者にその管理を引き継ぐことができる。

Q30 権原とは何ですか？

A

権原とは、土地を道路法の道路として使用する「」とを正当ならしめる根拠です。

具体的には、所有権、地上権、賃借権、使用賃借権等が考えられます。道路の権原は特段の事情のない限り所有権を取得することが最も望ましいと考えます。

（法第四十七条の六による立体的区域の場合は、道路の上下空間について建築物等の自由な利用を認めるため、必要最小限の権原として原則区分地上権を想定しています）。

Q31 無権原で供用開始した道路は、どのような取り扱いとなるのでしょうか？

A この場合、道路の敷地の権利者は、原状回復等の請求をすることができます。ただし、供用開始の行為を無効とすることが公共の福祉に適合しないと認められる場合には、これを有効な行為として取り扱うとともに、原状回復に代わる損害賠償の請求が認められます（行政事件訴訟法第三一条）。

【参考】

○福岡地裁小倉支部 昭和五一年七月一日 判決（抄）

「本件隧道は前記の通りすでに完成しており、……右工事のため相当額の費用を要したものであり、そのうち右土地を貫通する部分を撤去することは、多大の費用を要し、社会経済上の損失も少なからざるものがあると推認されるのに対し、右土地を現況どおり山林として利用する限りにおいては、本件隧道の存在は格別支障とはならないことが認められるので、これら双方の諸事情を比較検討すれば、……所の権に基づき本件隧道の一部収去を求める」とは権利の濫用として許

されないと解するのが相当である」

「所有権を故なく侵害され、相當な精神的苦痛を蒙つたことは容易に推認されるので、被告は原告に対し相当額の慰謝料を支払うべき義務がある」

Q32 権原はあるが、道路区域内に未登記用地がある場合、どのように処理したらよいでしょうか？

A 道路管理者は未登記用地について可能な限り事実関係を調査し、登記に努めることが望されます。

道路について、路線の指定又は認定がされ（法第五条・第七条・第八条・第九条）、道路管理者が区域の決定をし（法第十八条第一項）、その後、供用開始がなされていれば（法十八条第一項）、当該道路は当初から有効に道路法上の道路として成立していただことになります。

未登記用地が区域内に含まれていたとしても、右記の道路法上の手続きが有効になされていれば、法四条により私権行使は制限されていますので、当該未登記用地の区域を道路管理者が一旦道路区域からはずしたり、区域変更したりする必要はなく、登記の手続きを進めることは可能です。

(2) 道路区域内の土地が里道（法定外公共物）の場合
里道の管理者である地方自治体が境界を確定します。都道府県が管理する道路区域内の場合は、里道の用途廃止を行い、普通財産として法第九十条二項の規定により譲与（又は貸付）するなどの処理が可能です。

(3) 道路（市町村道）区域内の土地が国土交通省所管の国有財産である場合
国有財産の境界確定事務は国有財産法第三章の二（法第三十一条の二～三十二条の五）により、各省各庁の長が行いますが、市町村道の敷地となる国有財産については、国有財産法に基づき法定受託事務として都道府県が行うこととされています（国有財産法第九条第三項及びこれに基づく同法施行令第六条第一項第一号チ）。

なお、土地所有権を持たない道路管理者（市）は、境界確定の訴えについて、被告適格がない補助参加者とされた判例があります。

【参考】

○大阪地裁 昭和五九年一月二七日 判決（抄）

「…本件市道の敷地を国が所有し、被告が道路として管理している

理者が当該道路に隣接する土地の所有者から境界確認を求められた場合、道路法による管理を前提として道路区域の確定が優先されることがあつてもやむをえないと考えられます。

道路区域内の土地に、民地、里道（法定外公共物）、国有財産が含まれている場合に、隣接する土地所有者から境界確認を求められた場合、以下のような対応となります。

(1) 道路区域内の土地が民地の場合

道路区域との境界を確定します。官民境界は締結できない旨、相手方に理解を求める」ととなります。

(1)

道路区域内の土地が里道（法定外公共物）の場合

里道の管理者である地方自治体が境界を確定します。都道府県が管理する道路区域内の場合は、里道の用途廃止を行い、普通財産として法第九十条二項の規定により譲与（又は貸付）するなどの処理が可能

です。

(3) 道路（市町村道）区域内の土地が国土交通省所管の国有財産である場合
国有財産の境界確定事務は国有財産法第三章の二（法第三十一条の二～三十二条の五）により、各省各庁の長が行いますが、市町村道の敷地となる国有財産については、国有財産法に基づき法定受託事務として都道府県が行うこととされています（国有財産法第九条第三項及びこれに基づく同法施行令第六条第一項第一号チ）。

なお、土地所有権を持たない道路管理者（市）は、境界確定の訴えについて、被告適格がない補助参加者とされた判例があります。

Q33 道路区域界と所有権界に相違がある場合、どのように処理したらいいでしょうか？

A 道路区域界と所有権界は一致していることが望ましいですが、道路管

」とは、当事者間に争いがない。

そこで、被告が本件境界確定の訴えについて当事者適格を有するか

否かについて考察するに、境界確定の訴えは、隣接する土地の境界が確定することを求める訴えであつて、裁判によつて新たにその境界をとするものではない。しかしながら、境界確定の訴えに対する判決は、対世効を有し、それによつて定められた境界は事実上土地の所有権の範囲を画する効果を有するから、土地の所有者に対し重大な影響を及ぼすものといえる。したがつて、境界確定の訴えの当事者適格は隣接する土地所有者のみに帰属するものと解すべきであり、地上権等の他物権者や道路としての管理者は、当事者適格を有せず、ただ、土地所有者の補助参加人としてこれに参加しうるにすぎないものというべきである。」

Q 34

トンネルについてはどのような権原が必要でしようか？

A トンネルといえども道路管理者は、何ら権原を取得せず工事を行い、かつ、供用を開始することはできません。

どのような権原を取得するべきかはトンネルの土被り、土地の利用状況、開発可能性等を総合的に勘案し、トンネル構造物の保全を図る必要性があると判断される場合には、区分地上権等の設定を行ふことがあります。

また、高深度のトンネル部分については、所有権の及ぶ範囲が明確に判断できないためトンネル上部の土地所有者のトンネルに対する文書による同意を得る（公用使用権の設定）ことが望ましいと考えます。

なお、トンネルの権原の取得に関する説明会を行つて所有権の侵害はないとするものと、トンネルの敷地所有者に何ら説明を行つていなかることから道路管理者に慰謝料請求

を求めたもの、二つの判例があります。

【参考】

○広島高裁 平成一三年八月二三日 判決（抄）

「…しかしながら、公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱（昭和三七年六月二九日閣議決定、改正昭和四二年一一月二二日閣議決定）、公共用地の取得に伴う損失補償基準（昭和三七年一〇月一二日用地対策連絡会理事決定・最近改正昭和五二年五月三一日）及び公共用地の取得に伴う損失補償基準細則（昭和三八年三月七日用地対策連絡会理事会決定・最近改正平成六年四月二〇日）は、その補償の目的、態様及び程度等に照らして合理性があり、現状が農地又は林地地域で、将来、宅地化する見込が全くあるいはほとんどない地域の地下利用の限界深度を二〇メートルと定めていることは適法であると解すべきところ、前記認定のとおり控訴人が主張する本件土地付近の本件彦島トンネルは、地表から最小で約四〇メートル、最大で約六二メートルの地下深部の位置に存在し、控訴人に本件彦島トンネルを収去することにより得る利益は特段存しない上、被控訴人公社においては判明した土地所有者を対象にして彦島地区事業説明会及び彦島地区用地説明会を開催し、本件彦島トンネル関係土地については、買収の対象にも補償の対象にもならない旨を説明したところ、特段の異議も出ず、その後も苦情の申出もなく本件彦島トンネルの完成に至つたのであるから、本件損害賠償請求を否定することは民法二百六条、憲法二十九条第二項及び第三項に違反するものではないといふべきである。」

○福岡地裁小倉支部 昭和五一年七月一日 判決（抄）

「…本件隧道は右土地所有権の及ぶ範囲外に掘削されているとの主張は、これを肯認するに足る証拠はない。」

…被告は、本件土地のうち二、八〇五番の地下に何らの権原もなく

本件隧道を貫通させて、右土地所有権を少なくとも過失により不法に侵害しているというべきである…

そこで進んで、請求原因四項の予備的請求について判断するに、原告が、被告の本件隧道設置により、本件土地のうち一・八〇五番の所有権を故意に侵害され、相当な精神的苦痛を蒙つたことは容易に推認されるので、被告は原告に対し相当額の慰謝料を支払うべき義務がある…」

Q35 不用物件とは何ですか？

A 不用物件とは、路線の変更若しくは廃止又は道路の区域の変更があつた場合に発生する、不用となつた敷地、支柱、橋材、舗石、高架道路の支柱、道路の附属物（法第二一条第二項）等をいいます。

ある路線において不用物件となつた敷地等であつても、直ちに一般民事上の法律関係に移行するのではなく、他の種類の道路として使用される可能性があることや通行上の便益を考慮する必要があることから、法第九十二条において不用物件の管理又は交換について定められています。

不用物件の管理期間は、法施行令第三十八条に定められており、国道又は都道府県道を構成していた不用物件については八ヵ月、市町村道を構成していた不用物件については四ヵ月となつています。
橋、渡船施設、道路用エレベーター等道路と一体となつてその効用を全うする施設又は工作物（トンネルを除く。）及び道路の附属物であつた不用物件については一ヵ月まで短縮できます。

Q36 不用物件の処分の手続きはどうにしたらよいのでしょうか？

A 不用物件の処分の手続きは、次のようなケースが挙げられます。

(1) 道路の改築工事等のために取得する必要のある用地等と交換する場

合（法第九十二条第四項）

道路管理者が、「新たに道路を構成する敷地その他の物件」を取得する必要がある場合に、敷地等の所有者及び抵当権、賃借権等を有する者の同意を得たうえで、不用物件と新たに取得すべき敷地等を交換することができます。交換が認められるのは、同一路線上において路線変更又は区域変更という処分により交換する土地が同時に発生する場合だけです。交換を行う時期は不用物件管理期間中です（法第九十二条第四項）。

交換を行う場合で不等価交換である場合、道路法に規定はありませんが、交換の目安を国有財産法第二十七条の交換の制限（交換差金四分の一以内）に求めて運用されているケースが多く、価格差がこれを超える場合には物件を分割（分筆）して等価交換を行い、余剰は買収するなどする方法がとられているようです。

(2) 当該道路廃止後も、一般交通が残存し、他の種類の道路として存置する必要がある場合

不用物件管理者は、次の要件が整つた場合には、自「」の管理する不用物件を他の道路の道路管理者に引き渡さなければなりません。
①不用物件を他の道路の新設又は区域の変更のために使用する必要があること。
②当該不用物件が既に、当該道路の区域内にあること。
③当該道路の道路管理者が不用物件管理期間中に、当該不用物件の引き渡しを当該不用物件管理者に申し出ること。

この場合、当該区域について重複して他の道路の区域とするよう変更手続をとり、道路機能の連続性を確保すべきです（法第九十二条）。

(3) 不用物件が道路管理者及び国以外の者の所有に属する場合

管理期間経過後、更地にして所有者に返還する」ととなります（法第九十四条第一項）。

(4) 不用物件が道路管理者（地方公共団体）の所属に属する場合

管理期間経過後、行政財産から普通財産への変更手続きをとり、普通財産として地方公共団体に無償貸付または譲与を行うこととなります。

(5) 不用物件が国有財産である場合

国土交通大臣が主務大臣（国道敷地については国土交通大臣、地方道敷地について普通財産の貸付けに係るものは財務大臣、みなし貸付

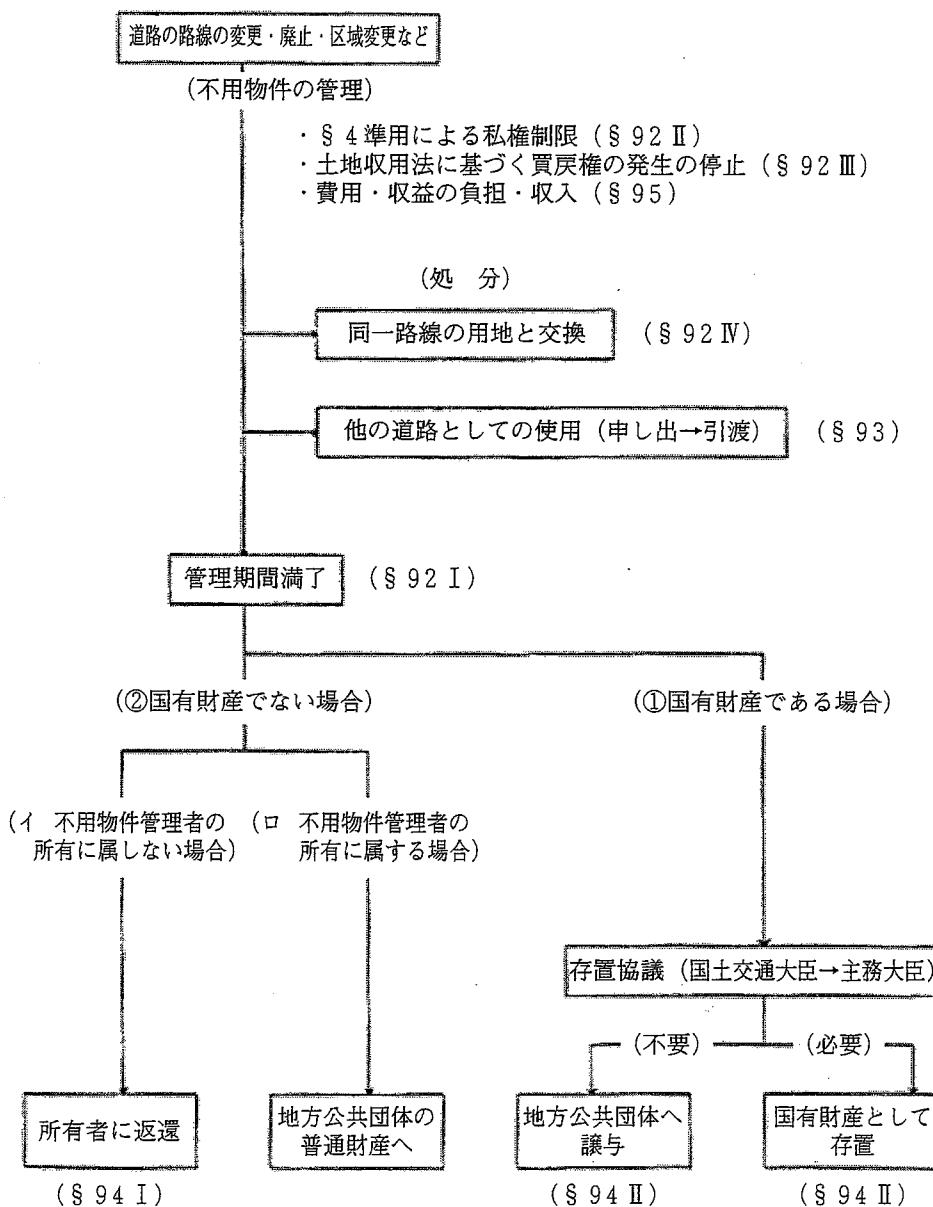


図3 不用物件制度のフロー

(※) に係るものは国土交通大臣と協議のうえ、国有財産として存置する必要がないものは、当該不用物件のあつた道路の管理費用を負担した地方公共団体に譲与することとなります（法第九十四条第二項）（図3）。

※ 現行道路法により従来国の營造物とされていた府県道、市道、町村道が地方公共団体の當造物となつたので、その敷地は地方公

共団体に無償貸付されたものとみなしている。（道路法施行法第五条）

⑥ 特別の事由により無償で貸し付けることを適当と認めるもの。

Q37 法第九十条第一項は「無償貸付」と「譲与」の二つの方法が規定されていますが、「無償貸付」と「譲与」の関係は？

A 国有財産を地方公共団体に道路敷地として譲与又は無償貸付のできる場合の区分は、国土交通省道路局長と財務省管財局長との間の協議（昭和二十九年九月一日道発第二五一号、昭和二十九年一月一九日蔵管第三一一四号）に基づいて、以下のとおり定められています。

(1) 譲与のできる場合（②に該当する場合を除く）

① 当該財産が一般会計に属するものであるとき（当該道路が道路整備特別措置法に基づく道路である場合はその価額が百万円を超えないものに限る。）。

② 当該財産が特別会計に属するもので、その価額が百万円を超えないものであるとき。

③ 特別の事由により譲与する必要があるとき。

(2) 無償貸付できる場合

① 当該財産が一般会計に属するもので当該道路工事が完成していないもの。

② 当該財産が一般会計に属するもので当該道路が道路整備特別措置法に基づく道路である場合に、その価額が百万円を超えるもの。

③ 当該財産が特別会計に属するもので当該道路が道路整備特別措置法に基づく道路である場合に、その価額が百万円を超えるもの。

④ 当該道路が施行令第三十四条に規定する開発道路であるとき。

⑤ 将来当該道路の供用を廃止し又は区域を変更した場合に当該道路を構成していた不用物件を国有財産として存置する必要があると認

Q38 国から道路用地を譲与された地方公共団体は、他の用途に用いたり、私人に譲与したりすることができますか？

A 法第九十条第二項の規定に基づき普通財産である国有財産を譲与された地方公共団体は、当該財産について、都道府県道又は市町村道として適切に管理する必要があると考えられます。ただし、道路区域の変更等を行つて区域から除外した上で、他の用途に供し、又は私人の用に供するため譲渡又は交換することを妨げるものではありません。

法第九十条第二項の規定により譲渡する場合には、国有財産法第二十九条ただし書等の定めるところにより用途並びにその用途に供しなければならない期日及び期間を指定しないことから、国有財産法第十条第四項の規定は適用されません。

【参考】

○国有財産法（抄）

第十条第四項 財務大臣は、一定の用途に供する目的で国有財産の譲渡又は貸付けを受けた者に対し、その用途に供されているかどうかを確かめるため、自ら、又は各省各庁の長に委任して、当該財産について、その状況に関する資料若しくは報告を求め、又は当該職員に実地監査をさせることができる。

○「市道廃止に基づく地方公共団体の不用物件処分について」（昭和二九年三月二一日道発第一〇四号鳥取市復興局長あて道路局路政課長回答）

四 …本件事案のとく管理期間の経過後においては、当然法第九十一条第一項の規定により建設大臣から市に譲与を受けた後、地元に

払い下げる」ととなる。

八条の五の規定により、無償貸付又は譲与をすることで権原を移転することとなります。

Q 39 不用物件について道路の占用を許可できますか？

A 不用物件については、道路法の占用に関する規定の適用はなく、不用物件の管理権によって、使用を許可することもできますが、原則として使用させるべきではなく、使用させる場合においても一時的なものに限定するべきと考えます。

また、廃道処分の際に占用期間が残存しているものについては従前の占用許可の効力は消滅します。ただし、公益的な占用物件等で即座に除去することが困難又は不適当な場合には、実情に応じて不用物件の管理権の範囲内で特別使用を認めて差し支えないと解されます。その場合、行政財産の使用許可ではなく、占用に関する規定の趣旨に準じて取り扱われるべきです。

Q 40 法九十三条による申し出が法九十二条第一項の期間経過後の場合、不用物件を引き渡すことができますか？

A 法第九十二条第一項に定める管理期間経過後は、法第九十四条第一項及び第二項に基づき処理すべきものですが、処分未済の不用物件で管理期間経過後といえども一般交通の用に供する必要があると判断されるものについては、不用物件の管理者又は所有者と調整のうえ道路法上の道路とするよう処理することができます。

なお、法九十三条の引き渡しは、道路管理権のみの引き渡しであって権原の移転までを含む趣旨とは解せません。しかし、他の道路管理者が不用物件を道路として使用するには権原が必要となるので、不用物件管理者が所有者の場合であって、当該不用物件が国有財産であるなら法第九十条第二項の規定により、公有財産であるなら地方自治法第二百三十

また、不用物件管理者が所有者と異なる場合、すなわち、従前、道路が借地権等を権原として設置されたものである場合には、当該不用物件を新たに道路として使用することとなる道路管理者は、その所有者と新たに借地契約等を締結することになります。

道路法上の未納債権に関する 国税滞納処分のための検討

近畿地方整備局道路部路政課 川東 義孝

平成一九年六月総務省「国等の債権管理等に関する行政評価・監視結果に基づく勧告」において国の一般会計及び特別会計の歳入金債権額の発生から弁済、消滅に至る現状並びに各行政機関における債権管理事務の実施状況等について調査し勧告を行った内容によると、国土交通省では調査対象の地方整備局及び国道事務所において、上部機関から特段の指示もなく滞納処分のノウハウもないなどとして徴収職員が任命されておらず、滞納債権に対する財産調査の方法や滞納処分の実施方法などを規定した実践的な内容の実務マニュアルもないため、国税滞納処分の例による徴収対象である道路法上の負担金等の債権について滞納処分がなされていないことが指摘されています。

近畿地方整備局においてもこれまで滞納処分について実施されていないところであります。未納債権のうち金額の大きな一件について時効期限が迫っており、早急に実施体制を整える必要があり、滞納処分について検討を行った内容を記載するものです。

皆様から御助言いただき、今後の体制作りの一助となれば幸いと存ります。

一 国の債権管理

国の債権の管理については、他の法律又はこれに基づく命令に特別の定がある場合を除くほかは、「国の債権の管理などに関する法律」により処理が行われております（同法第四条）。道路法上の負担金・占用料等についても、道路管理者が法令の規定に基づき國のために債権が発生したことを歳入徴収官等に通知を行い（同第十二条）、歳入徴収官は同法の規定に基づき納入の告知及び督促を行っています（同第十三条）。

但し同法には歳入徴収官等の所掌に属する債権に対する強制履行の手続きは定められておらず、強制履行については、法務大臣に対し、訴訟手続により履行を求めるか（同第十五条）、国税徴収又は国税滞納処分の例によつて徴収するものについては、

法令の規定により滞納処分を執行することができる者に対し、滞納処分の手続きをとることを求める（同施行令第十六条）こととなっています。

二 道路法上の滞納処分

道路法上の負担金、占用料、駐車料金、割増金、料金又は連結料について、道路法第七十三条第一項に「道路管理者は、督促状によつて納付すべき期限を指定して督促しなければならない。」と規定され、同第三項には「第一項の規定による督促を受けた者がその指定する期限までにその納付すべき金額を納付しない場合には、道路管理者は、国税滞納処分の例により、前二項に規定する負担金並びに手数料及び延滞金を徴収することができる。」と規定されており、道路管理者は、道路法上の負担金等について国税滞納処分の例により自力執行可能な旨、規定されています。

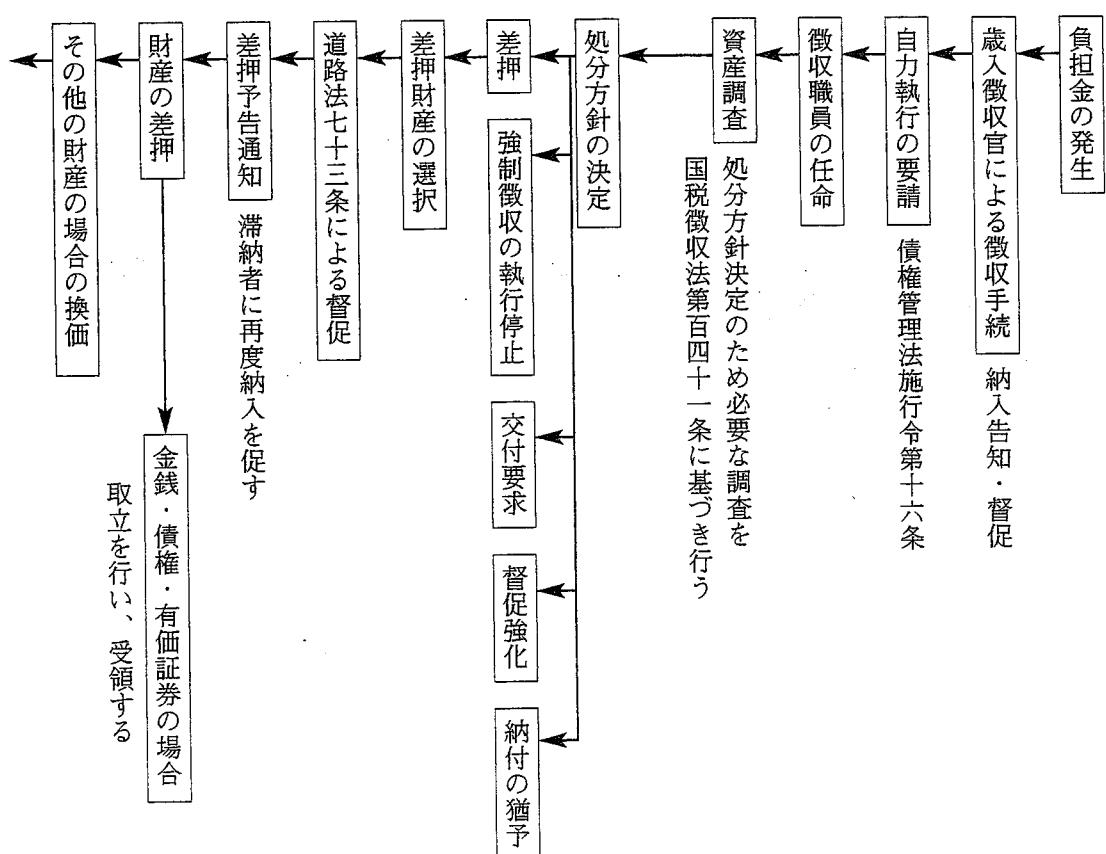
よつて歳入徴収官は道路管理者あてに滞納処分の手続きをとることを求めることがあります。

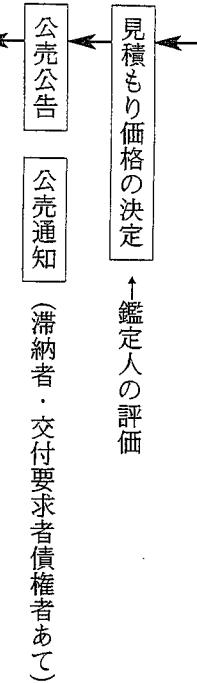
但し、現在の滞納債権に関する管理については、その取り扱いについて基準がなく、歳入徴収官においてどこまでの調査を行い、どれだけ督促を行うか、そしてどのような債権について滞納処分を求めるかについては今後基準の整備が必要なところです。

なお、前章で記載した歳入徴収官による督促については、道路法第七十三条に基づく督促とは異なるため、滞納処分の履行を求められた道路管理者は改めて督促が必要となります。

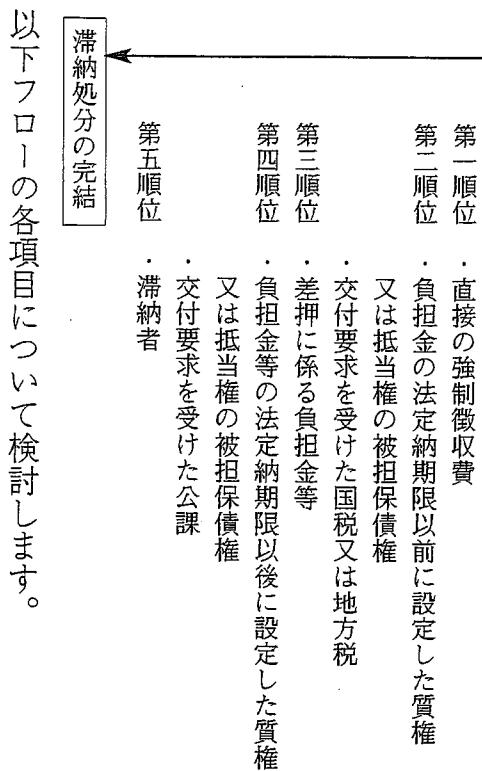
三 国税滞納処分の例による手続き

1 フロー





税徴収法第百四十二条の質問検査権に基づいて行う必要があります（各情報保有機関に対しても、国税徴収法の規定による調査であり、税務署と同等の対応をお願いすることになりますが、どこまで対応されるかは不透明です）。



以下フローの各項目について検討します。

2 資産調査

昨今、個人情報保護法等により、滞納者の資産を調査することは大変困難になつております。課税資料、銀行預貯金債権、自動車登録事項、電話加入権等の調査に際しては、徴収職員（※1）が国

表1 調査対象と相手方一覧

調査対象	相手
土地・建物登記簿	法務局
商業登記簿・法人登記簿	
住民票・戸籍及び戸籍の附票	市町村役場
固定資産台帳	
所得・納税・滞納処分の状況	
事業税・自動車税等課税資料及び納税状況	都道府県
所得税・法人税等の納税・滞納処分の状況	国税局
給与支給額・扶養家族など	雇用主
自動車登録事項	運輸局
事業免許・認可等	
買掛金・貸付金	金融機関
預貯金・貸付金	
買掛金・借入金	取引先
電話加入原簿・電話料金等の納入状況	NTT
聞き取り	近隣者・従業員・同業者 ・営業先など 各々の管理者
その他著作権・特許権・航空機・建設機械 ・船舶・営業許可に関する資料	

※1 徴収職員

国税徴収法上徴収職員は「税務署長その他国税の徴収に関する事務に従事する職員をいう。(第二条十一号)」と規定され、質問、検査又は捜索をするときは、その身分を示す証明書を携帯し、関係者の請求があつたときは、これを提示しなければならない(第一百四十七条)。とされていきます。

徴収職員の任命については、昭和三七年三月一日付道近建第八号畿地方建設局長あて道路局長回答において、「道路管理者又はその委任を受けた職員は、国税徴収法第二条第十一号に規定する徴収職員として、その権限を行使することができる。」と回答されています。

3 処分方針の決定

資産調査に基づき処分方針を決定します。

①財産の差押え

…滞納者に相当の財産があり、差押えを行わなければ履行の可能性が無いもの

②執行停止

…滞納者に強制徴収を執行することができない財産がない場合。

③交付要求（参加差押）（※2）

…滞納者の財産について先行して強制換価手続が行われた時。

④督促の強化・納付の猶予

…例外的に督促の強化・納付の猶予をすることで納付の見込みがある場合の処理。

実施等)が開始された場合に、執行機関に対し滞納国税の交付を求める」と。

道路法上の債権については、公課として国税に次ぐ順位で私債権に優先して弁済されます。

交付要求については、納期限を経過した国税であればよく、国税滞納手続きに入る前に滞納者について破産手続き等が開始された場合、債権申し出によらず交付要求で優先的に弁済を受けることができます。

参加差押は交付要求の効力を共に、交付要求では先行する強制換価手続が解除されるとその効力が失われるのに対し、先行する手続の差押の効力を引継ぐことができます。

参加差押の実施には滞納国税について、差押の要件を充足していることが必要です。

4 差押財産の選択

前項の資産調査後差押対象を決定しますが、対象財産の種類・調査手法とそれに対する差押え及び換価の手法の概略は表2(次頁参照)のとおりですが、それぞれ実施について難易度が異なります。

※2 交付要求（国税徴収法第八十二条、第八十八条）

滞納者の財産について他の強制換価手続き（破産手続き・抵当権の

表2 差押及び換価手法

対象財産	調査手法	差押え手法	換価手法
金 錢	質問・検査・搜索による。(滞納者の協力が得られない場合困難)	徴収職員が占有し、収入官吏が収納を行う。 滞納者には差押調書の謄本を交付。	差し押された限度で徴収したものとみなされる。
預貯金債権	取引銀行あて141条に基づく照会	銀行に債権差押通知書を送達。 滞納者には差押調書の謄本を交付。	預金の払戻しを求め受領する。
電話加入権	N T T加入権センターあて141条に基づく照会	N T T電話加入権センターに差押通知書を送達。 滞納者には差押調書の謄本を交付。	公売 ※金錢的価値はほとんど無い。
不動産	法務局における登記簿調査	法務局へ差押えの登記を嘱託。	公売
自動車	運輸局あて141条に基づく照会	徴収職員が占有・封印 運輸局で登録を嘱託する。 滞納者には差押書を送達	公売
有価証券	質問・検査・搜索による。(滞納者の協力が得られない場合困難)	徴収職員が占有する。 滞納者には差押調書の謄本を交付。	換価もしくは徴収職員が取立を行う。
給与債権	滞納者の勤務先に141条に基づく照会	給与支給者に差押通知書を送達。 滞納者には差押調書の謄本を交付。	給与から収納する。
その他債権	質問・検査・搜索による。(滞納者の協力が得られない場合困難)	第三債務者に債権差押通知書を送達。 滞納者には差押調書の謄本を交付。	徴収職員が取立を行う。 第三債務者が応じない場合、別途差押債権取立請求訴訟の提起が必要。
動産	質問・検査・搜索による。	徴収職員が占有する。 滞納者には差押調書の謄本を交付。	公売

表中の網掛けについては実施に困難が伴うと思われるもの

前項の差押・換価の手法から差押え対象財産の優先順位については概ね次のように考えます。

①差押えが容易で換価の必要がないもの

..現金・預貯金債権

②差押えは容易だが換価が困難なもの

..電話加入権・不動産

③差押え及び換価が比較的容易なもの

..有価証券・給与債権・各種債権

④差押え及び換価が困難なもの

..動産・自動車

①について差押え可能であれば、換価の手続きも必要なく、最も適切なものです。

②と③の区分については、時効の停止及び滞納者に自発的な納付を促す効果を念頭において、差押えの容易なものを上位に位置づけています。

②の内、電話加入権については市場価格が年々低下し、現在ではほとんど金銭的価値はありませんが、差押えの手続きは容易であり、時効停止には有効であると思われます。

不動産については、権利関係が複雑であり、現状の体制における公売は困難と思われ、実務上は差押え登記を行い、他の権利者が強制換価を行う際、交付要求により実現を図ることになると考えています。

③の有価証券・各種債権については、その種類によつて難易度が大きく異なり、種類毎の対応が必要です。

給与債権については、滞納者の職場において行われるものであ

り、実施に伴う刺激が強いため慎重な対応が求められます。

④については、差押え禁止財産の関係についてノウハウがないこと、差し押された財産の保管、鑑定、公売についてノウハウの蓄積が必要であり、現在の人員・体制では対応が難しいこと、滞納者の生活に与える影響と、得られる公売利益の比較衡量等から実施は困難と考えています。

四 差押債権の実現

現在検討中の事案については、差押え対象が債権となる見込みですが、第三債務者（差押債権の債務者）が任意で履行することは見込めない状況です。

第三債務者の財産については強制徴収は出来ないので、差押え債権が任意に支払われない場合は、別途民事訴訟を提起し債権の実現を図る必要があります、以下訴訟の見込みについても検討中です。

五 今後について

今回の検討内容については、近畿地方整備局としては実施事例がなく、他の先行する事例を参考に体制を整え、国税局とも隨時打合せを行いながら実施していくことを予定しています。

今後事例を蓄積し、体制の拡充を図りたいと考えていますのでよろしくお願いします。

所屬	氏名	職名	年齢	(表)
右の者は、道路法第3条により國稅滞納処分の例による徵収を行つたため任命された徵収職員であることを証する。				
交付年月日	平成 年 月 日	年齢		
有効期限	平成 年 月 日			
道路管理者	近畿地方整備局長	職名		
四				

〈参考様式〉 徵収職員証

國近整道政策
平成 年 月 日

〇〇市長 殿

道路管理署
国土交通省近畿地方整備局長

道路法第73条第3項に基づく国税滞納処分の例による国税徴収法
第141条の財産調査について

標記のとおり道路法第73条第3項に基づく国税滞納処分の例による国税徴収法第141条により、下記のとおり調査をしたいので、文書により回答されるよう依頼します。
なお、回答については、平成 年 月 日までを旨處にお願いします。

記

1. 調査対象者

住 所
氏名等

2. 調査事項

- (1) 固定資産（土地、建物）の有無、種類、所在、地番、家屋番号等
- (2) (1)の固定資産の課税評価額
- (3) その他該滞納処分に関する参考となる事項

3. 調査担当

近畿地方整備局 道路部路政課

〒540-8586 大阪市中央区大手前1丁目5-44 大阪合同庁舎第1号館
電話番号 06-6942-1141

〈参考様式〉市町村あて財産調査依頼

国の債権の管理等に関する法律

第十五条 歳入徵収官等は、その所掌に属する債権（国税徵収又は国税滞納処分の例によつて徵収する債権その他政令で定める債権を除く）で履行期限を経過したものについて、その全部又は一部が第三条第二項の規定による督促があつた後、相当の期間を経過してもなお履行されない場合には、次に掲げる措置をとらなければならぬ。ただし、第二十一条第一項の措置をとる場合又は第二十四条第一項の規定により履行期限を延長する場合（他の法律の規定に基きこれらに準ずる措置をとる場合を含む。）その他各省各庁の長が財務大臣と協議して定める特別の事情がある場合は、この限りではなし、若しくは法務大臣に対して競売その他の担保権の実行の手続い。

第七十三条 この法律、この法律に基づく命令若しくは条例又はこれらによつてした処分により納付すべき負担金、占用料、駐車料金、割増金、料金又は連結料（以下これらを「負担金等」という。）を納付しない者がある場合においては、道路管理者は督促状によつて納付すべき期限を指定して督促しなければならない。

3 第一項の規定による督促を受けた者がその指定する期限までにそ
の納付すべき金額を納付しない場合においては、道路管理者は、国
税滞納処分の例により、前二項に規定する負担金等並びに手数料及
び延滞金を徴収することができる。この場合における負担金等並び
に手数料及び延滞金の先取特権の順位は、国税及び地方税に次ぐも
のとする。

關係法令

をとることを求める、又は保証人に対して履行を請求すること。

二 債務名義のある債権（次号の措置により債務名義を取得したものを含む。）について法務大臣に対し、強制執行の手続をとることを求める」と。

三 前二号に該当しない債権（第一号に該当する債権で同号の措置をとつてなお履行されないものを含む。）については、法務大臣に対し、訴訟手続（非訟事件の手続を含む。）により履行を請求することを求める。

国等の債権の管理等に関する法律施行令

第十六条 歳入徴収官は、その所掌に属する債権で国税徴収又は国税滞納処分の例によつて徴収するものの全部又は一部が督促の後相当の期間を経過してもなお履行されない場合には、当該債権について法令の規定により滞納処分を執行することができる者に対し、滞納処分の手続きをとることを求めなければならない。

国税徴収法

第二条 この法律において、次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。

五 公課 滞納処分の例によつて徴収することができる債権のうち国税（その滞納処分費を含む。以下同じ。）及び地方税以外のものをいう。

十一 徴収職員 税務署長その他国税の徴収に関する事務に従事する職員をいう。

第一百四十七条 徴収職員は、この款の規定により質問、検査又は搜索をするときは、その身分を示す証明書を携帯し、関係者の請求があ

つたときは、これを呈示しなければならない。

2 この款の規定による質問、検査又は搜索の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解してはならない。

第八十二条 滞納者の財産につき強制換価手続が行われた場合には、税務署長は、執行機関（破産法（平成十六年法律第七十五号）第一百四条第一号（租税等の請求権の届出）に掲げる請求権に係る国税の交付要求を行う場合には、その交付要求に係る破産事件を取り扱う裁判所。第八十四条第二項（交付要求の解除）において同じ。）に対し、滞納に係る国税につき、交付要求書により交付要求をしなければならない。

2 税務署長は、交付要求をしたときは、その旨を滞納者に通知しなければならない。

3 第五十五条（質権者等に対する差押の通知）の規定は、交付要求をした場合について準用する。

奈良県の道路管理①

道路管理つて地味な仕事なんですね

奈良県道路管理課管理係

一 はじめに

このたびは、奈良県の道路管理について、紹介する機会を与えていただき、ありがとうございます。

奈良県の道路管理の取組みとして、今年で五年目を迎えたアダプトプログラム「みんなで・守ロード事業」について述べさせていただきます（図1）。

奈良県の道路行政においては、道路管理延長約1,000km、橋梁約1,100橋、トンネル110カ所を抱えています。県土の三分の一が平野部、残りが山間部で、都会的なゲリラ雨に苦労もすれば、急峻な紀伊山地では、冬の積雪への対応も必要な、地味ながらバラエティに富んだ道路状況にあります。

県内は、七つの土木事務所がそれぞれ維持管理を担っています。

道路管理担当は要望・苦情の宝庫、昨年の要望等件数は、道路管理担当で受けたものだけで、さつと1,000件。一日あたり、

安全、快適を求める住民ニーズは多く、一つ一つにお答えできる約五件になります。

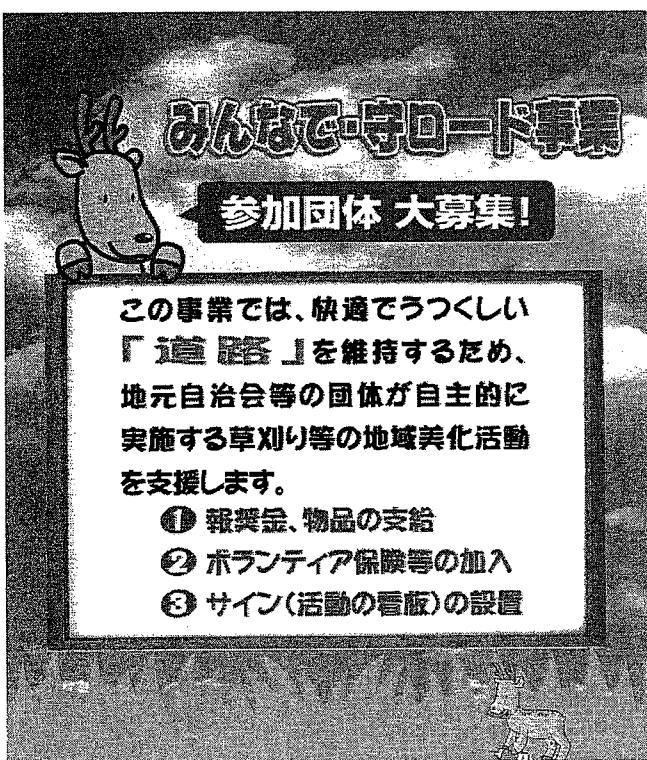


図1

のが一番なのですが、すべてに対応出来るわけではありません。毎年のように、草刈りやゴミに対する要望・苦情をいただくことになっています。

ニ ペンペン草の生えた歩道

悪い見本になりますが、草刈り前の道路の状況は、あまりきれいではありません。歩道のアスファルトから、草が生えています（あえて良くない部分をクローズアップ）（写真1）。

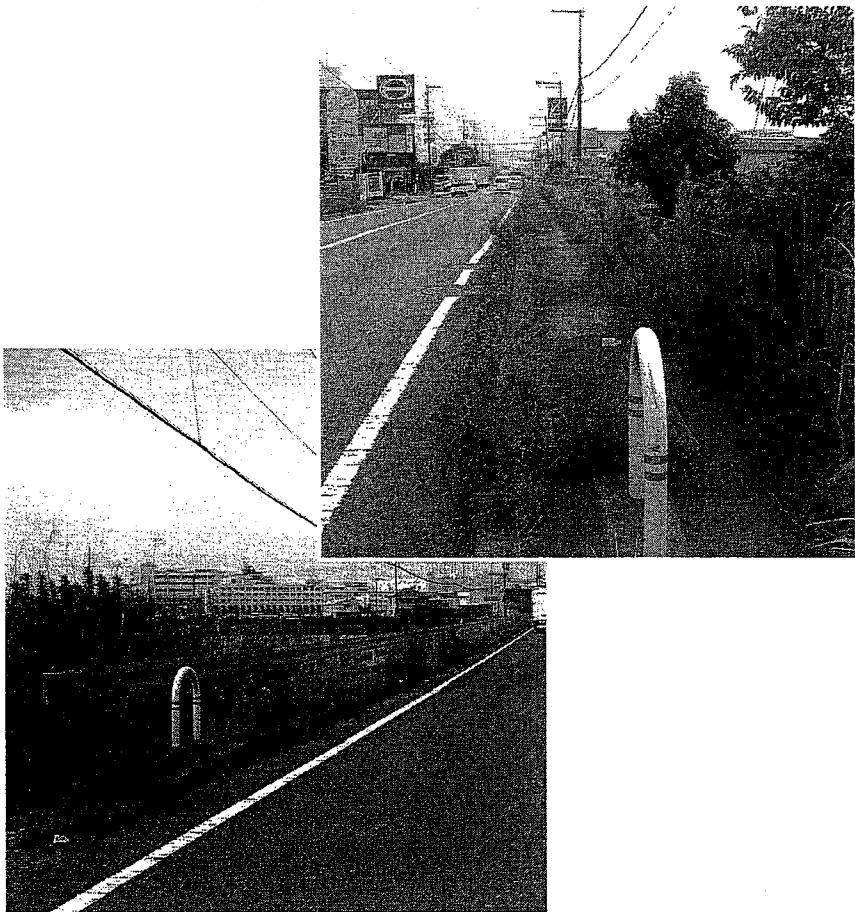


写真1 8月中旬の草刈り直前の様子

草刈・除草は、植栽地や道路周辺環境の美化、歩行者の通行空間の確保を目的としています。本来、植物の生育が早い夏や種子の出来る期間を踏まえて春と秋の二回実施することが望ましいのですが、維持予算上、年一回の実施となっています。このように年一回の草刈りでは、草が伸びた状態は珍しくないのです。都会の人にはわかりにくい例えかもしだれませんが、田んぼの畦道の場合、年三回は草刈りされています。

通行の障害だけでなく、美観という点から普段からの管理というものが大事なのですが、残念ながら行き届かない状況にあります。六月の下旬から八月の下旬にかけて、「今年は草を刈らないのか?」との住民からの電話をたびたびいただきます。

三 ボランティアサポート事業のはじまり

道路管理者の責務として除草作業を実施すべき箇所以外に、ボランティアや地域住民と協働して実施する仕組みとして、平成五年度から奈良県土木部ボランティアサポート事業がスタートしました。奈良県の管理する道路・河川・公園の一一定区間を対象に「ロードサポート」「リバーサポート」「パークサポート」との三つのメニューがありました。

行政と住民が協力して、地域に愛される美しく、豊かな公共空間の創造及び地域コミュニティの活性化を図ることを趣旨とし、地元自治会等の自主的に実施する緑化、草刈り及び清掃等のボランティア活動を支援することを目的として、当初は道路のサポートとして十五団体を予定していましたが、初年度の参加団体は、一一団体でした。

四 ボランティア・ロード・サポート事業から

みんなで・守ロード事業へ

前述のとおりボランティアサポート事業は、行政と住民の協働による美しく豊かな公共空間の創造と地域コミュニティの形成を目指した維持管理を行うことを目的として、平成一七年度まで三年間で二一九団体の参加を得ました。

平成一八年度から現行制度を踏まえつつ、より多くの団体参加を図るため支援内容を一部見直し、みんなで・守ロード事業として実施することとなりました（図2）。

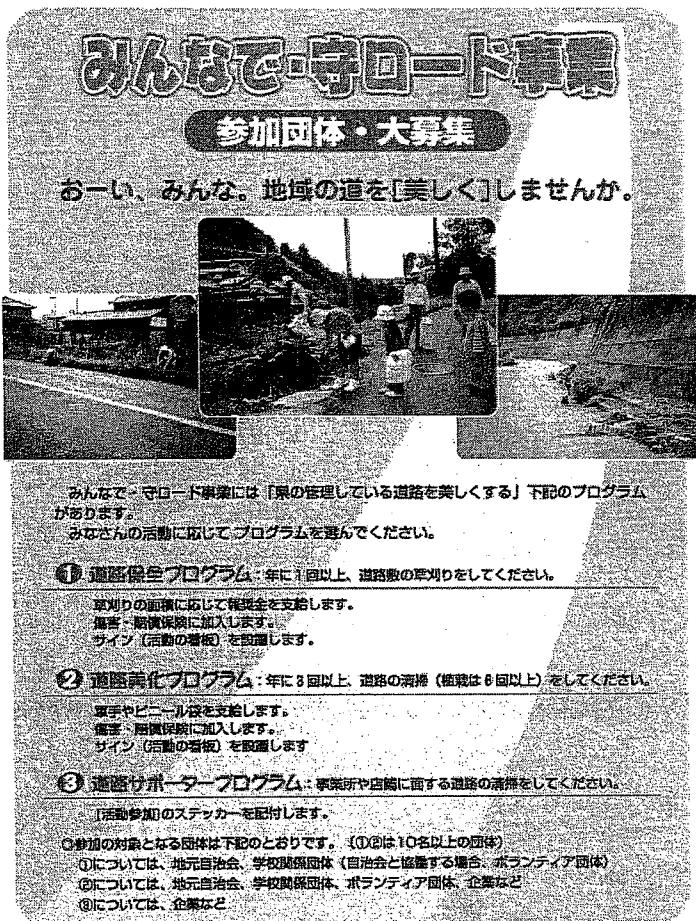


図2

平成一九年度では、道路保全プログラムには、二五団体が参加、約八二・一kmの草刈りを実施いただきました。また、道路美化プログラムにおいては、一二団体、四七三人の参加をいた

五 平成一九年度の 活動報告より

ボランティア・ロード・サポート事業からの変更点は、自治会が行う草刈りに対して報奨金を設けたり、企業等が行う清掃活動を推奨するため道路サポートプログラムを追加した点にあります（図3、表）。

これは、多くの人々が奈良を訪れる平城遷都一三〇〇年記念事業を間に控え、「もてなしの心溢れる魅力ある奈良県づくり」を推進するため、地域の住民や企業による快適な道路空間の維持・向上に向けての主体的な取組みの育成と継続を図ることを目的としています。

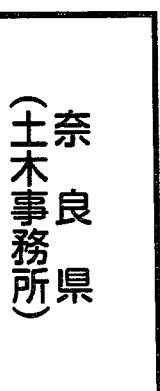


図3 みんなで・守ロード事業 参加手続

表

名 称	みんなで・守ロード事業									
	(1) 道路保全プログラム		(2) 道路美化プログラム		(3) 道路サポートプログラム					
目 的	自治会等が主体的に行う道路の除草活動を育み、その継続を図る。				地域団体等が行う美化活動を幅広く支援する。					
対象団体	(最小参加人員10人以上) ①自治会等地域団体、学校 ②①と協同する企業、NPO、ボランティア団体				(最小参加人員10人以上) ①自治会等地域団体、学校 ②企業、NPO、ボランティア団体					
活動内容	内容	延長	頻度	内容	延長	頻度	内容	延長		
	草刈	100m以上	1回/年以上	植栽	100m以上	6回/年以上	清掃	店舗間口		
	<input type="checkbox"/> 草刈り（必須） <input type="checkbox"/> 報奨金：1団体年1回 単価 @14円/m ²			清掃	同上	3回/年以上	<input type="checkbox"/> その他簡易な草刈り			
支援内容	①報奨金（草刈り面積） ②傷害・賠償保険加入 ③— ④サイン設置			①— ②傷害・賠償保険加入 ③軍手、ゴミ袋の支給 ④サイン設置						
参加団体数	25団体			12団体			64店舗			



写真3 美化プログラムで清掃活動中の「やまと郡山環境を良くする市民の会」のみなさん

だきました。道路サポートプログラムは、六四店舗の登録をいたしました。自治会、婦人会、NPO法人等の団体の参加をいたしております。奈良県では、元気で安全・安心・快適な地域づくりの推進のための事業として位置づけています（写真2）。

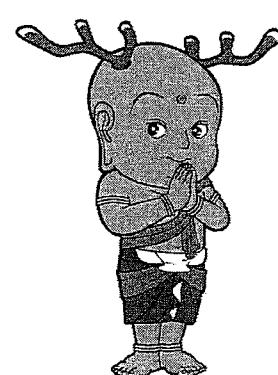
六 これからいの課題

今年も草刈りの要望・苦情は相変わらず多く、季節的に集中するので特にそう思うのかもしれません、「自転車道の草刈りは今年しないのか、草が多く危ない」「見通しが悪くて事故が発生したら誰が責任をとるのか」等。

このように道路に対する美化等への関心の高い、皆さんの声をどのように、年二回の草刈りやこまめなゴミ掃除につなげていくのか。道路維持費、現状の予算では、年二回の草刈りができる状態ではありません。

厳しい財政状況ではありますが、安全快適な道路環境を維持するためには、必要な予算の確保、維持管理のしやすい道作りを訴えていかなければなりません。道路管理の担当として、一〇〇回でも一〇〇回でも言い続けなければならない、言い続けることが大切なんだと思っています。

同時にこのような活動に参加いたることは、道路の維持管理にとって大きな成果があります。県民の皆様に対し、今後も、ボランティア活動に参加していただきやすい仕組み作り、地域の活動団体のリーダーへの働きかけが非常に重要だと思っています。そして、地元のニーズ、県民の皆様の声を聞きながら、「地味」な道路管理ですが、美しい道つくりから得られる「滋味」のために、我々職員も日々仕事に励んで行きたいと思っています。



平城遷都1300年祭
マスコットキャラクター
「せんとくん」

平城遷都1300年記念事業 — 2010年は、奈良へお越しください —

せんとくんのマスコットで話題になりましたが、現在の奈良県奈良市にあつた平城京（奈良の都）への遷都から2010年で1300年を迎えることを記念して開催されます。

「美しい日本、はじまりの奈良」を合言葉に日本の歴史文化を世界に発信し、21世紀の地球社会にふさわしい平和で豊かな文化の創造に資するとともに東アジアをはじめ世界各地との交流の拡大を図り、活力と創造性に満ちた社会の構築に寄与することを目的としています。

遷都祭開催に向け平城宮跡周辺の道路や鉄道を中心とした交通網の整備が進められています。

現在の道路についても、精一杯美しくして遷都祭へのお越し、奈良県へのご訪問を道路管理課員一同お待ちしています。

奈良県の道路管理②

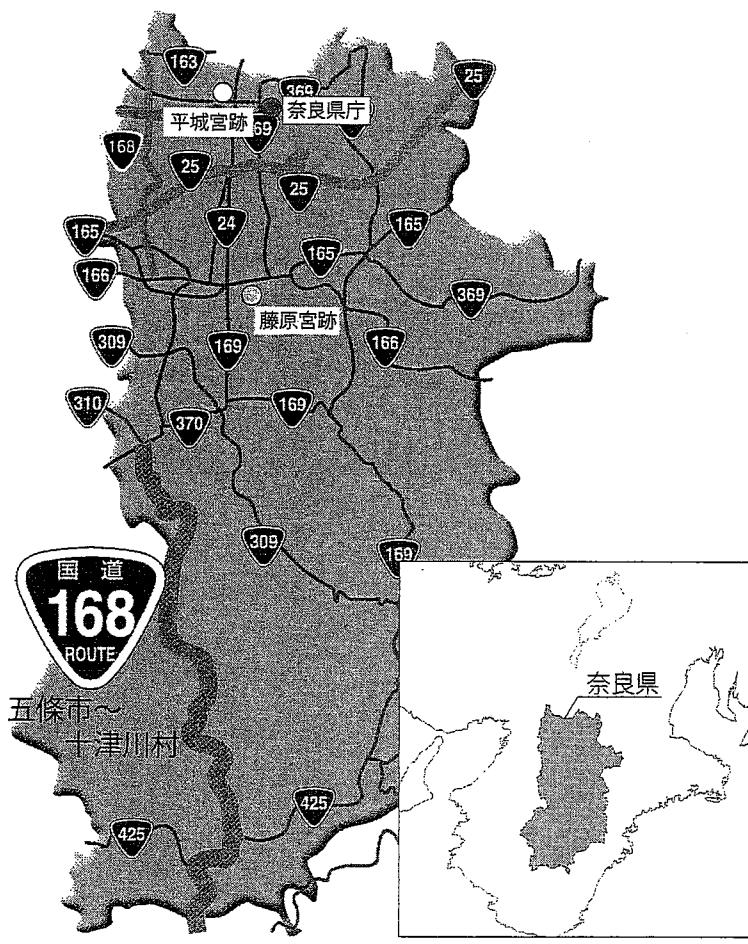
一般国道一六八号の道路管理について

奈良県道路管理課保全整備係

一はじめに

奈良県は紀伊半島の中心に位置し、北西部に奈良盆地、北東部に大和高原、南部には大台ヶ原や紀伊半島最高峰の八経ヶ岳といつた標高一、八〇〇m級の峰々が連なつており、様々な地形により多様な気候・風土を織りなしています。

西暦七一〇年に、現在の奈良市に都が遷され、平城京と称されました。西暦二〇一〇年には、遷都一三〇〇年を迎えることになります。そこで、平城宮跡を中心に、奈良県内一円で様々なイベントが企画されており、日本だけでなく海外から多くの来訪客が見込まれています。県内の移動手段は、主に自動車やバスを使用される事が予測されており、主要な幹線道路の整備ならびに維持管理が大変重要となっています。これから、奈良県の主要な幹線道路の一つである国道一六八号の道路管理について述べさせていただきます。



一般国道一六八号は、奈良県を南北に貫いています。この国道は、和歌山県新宮市を起点とし、奈良県内は吉野郡十津川村から生駒市までを縦断して、大阪府枚方市まで繋ぐ重要な幹線道路であり、災害時の緊急輸送道路にも指定されています（図1）。しかし、奈良県南部（吉野郡十津川村～五條市）の急峻な山地地形区間では、毎年、土砂崩れ等による通行止や、降雨による通行規制が多数発生しており、豪雨や地震等の災害時においても緊急輸送道路としての機能を維持することが、道路管理を行う上での最も重要な課題となっています。

二 近年の災害と対策について

図2は、過去九年間に一般国道一六八号において、土砂崩れ等による通行規制ならびに雨量による事前規制の回数を示したものであります。

この結果から、一般国道一六八号では、土砂崩れ等による通行規制が毎年必ず発生しており、その一年間の平均発生回数は、二・八回であります。

次に、一般国道一六八号で、近年発生した大規模な土砂災害について、その概要ならびに災害発生時の対応策について述べます。

1 五條市大塔町宇井地内における地すべり災害

発生日時…平成一六年八月一〇日

発生場所…五條市大塔町宇井

災害規模…延長 一二〇m 最大層厚二〇m

移動土塊量 約二〇万m³

【概要】

梅雨期からの断続的な降雨と数回の台風の上陸により、五條市大塔町宇井地区において、大規模な地すべりが発生し、一般国道一六八号は、崩落のため、長期の通行止を余儀なくされました

工事概要…集排水ボーリング工 吹付法枠工
アンカーワーク 鉄筋挿入工
アンカー付杭工 軽量盛土工
鋼管杭工 橋梁工

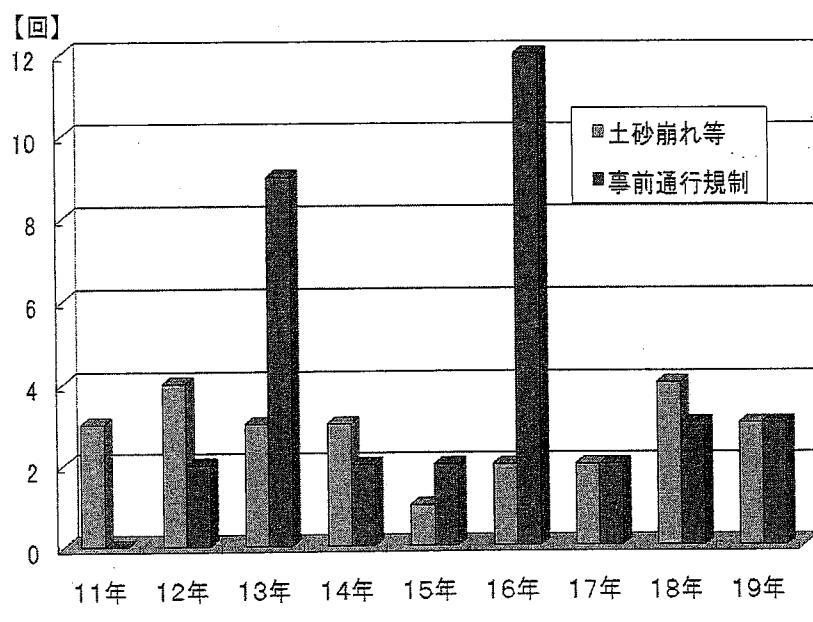


図2 国道168号通行規制回数

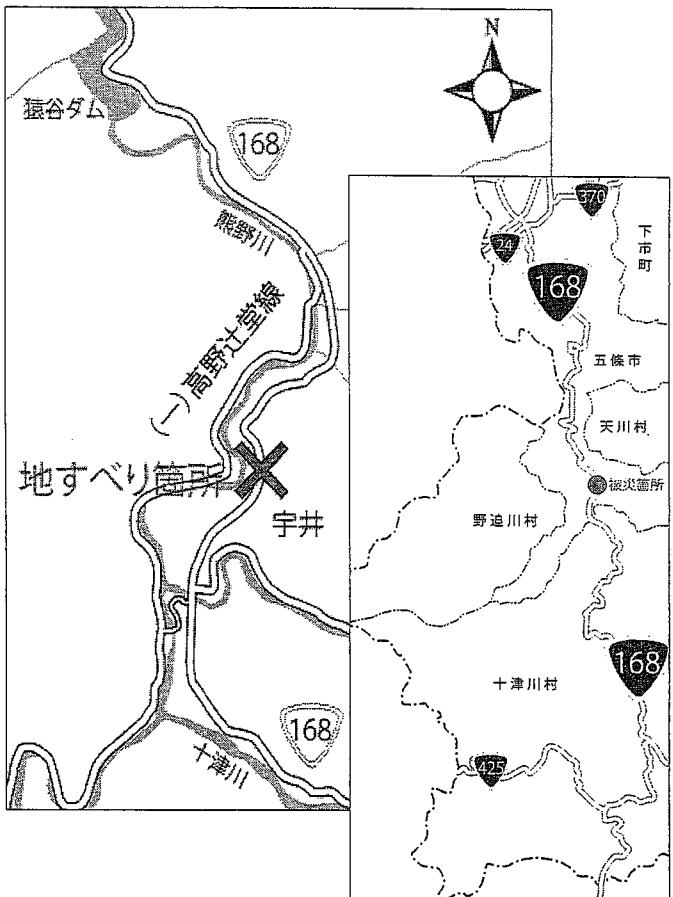


図3迂回路

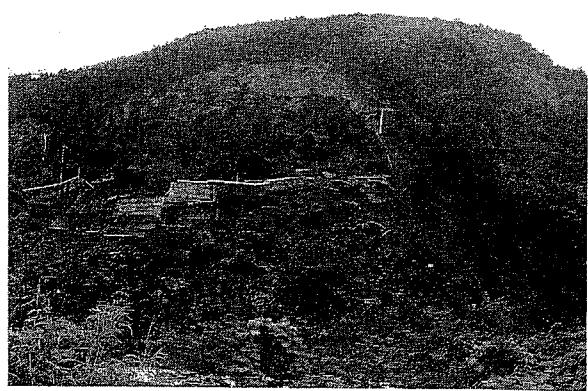


写真1 地すべり直後

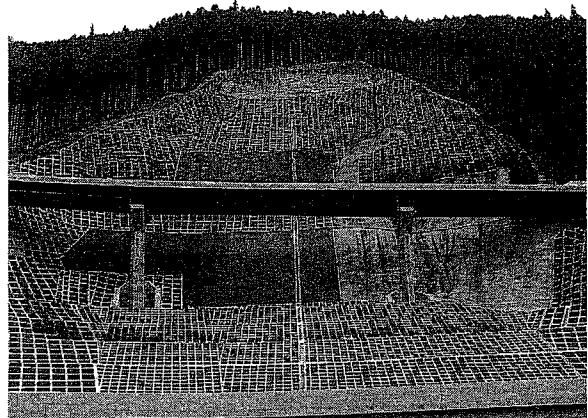


写真2 復旧工事完了

(写真1)。この状況については、崩落の瞬間がテレビでも繰り返し放映されて、皆様もご存じの事と思います。

復旧の見通しが立てられない状況の中で、地元住民の日常生活への影響が懸念されました。さらに一般国道一六八号が緊急輸送道路にも指定されており、東南海地震等の逼迫性が叫ばれていることを考慮すると、長期間にわたる広域迂回路の設定では、奈良県南部山間地の道路ネットワークとしての機能に支障を来すため、早急に五條市大塔町内での代替路（迂回路）の確保が必要でした。

当該箇所においては、熊野川を挟んだ対岸に、一般県道高野辻堂線があり（図3）、対岸への仮設橋を一箇所設置すれば、大型車の通行を考慮しても、幅員等が迂回路として使用可能であると判断できため、平成二〇年三月の災害復旧工事（橋梁工他）が完了し、交通の全面開放をするまでの三年半の期間、迂回路として利用しました（写真2）。

この地すべり災害により、長期間通行止が必要となつた場合の代替路の必要性を改めて認識しました。いつ、どこで災害が発生した場合においても、道路管理者として適切な代替路の設定を行うために、あらかじめ計画をしておき、市町村・地元住民の方々にも、周知しておく必要がある事を感じさせられました。

2 吉野郡十津川村小原地内における落石崩壊

発生日時…平成一七年一〇月七日

発生場所…吉野郡十津川村小原

災害規模…延長五〇m

秋雨前線の影響で、断続的な降雨と数時間の集中豪雨により、一般国道一六八号は、十津川村小原地区において、大規模な岩盤崩落が発生しました（写真3）。

岩盤崩壊発生直後、現地踏査を行ったところ、法面には、不安定な岩塊が存在し、再度崩壊の危険性があることが分かりました。しかし、当該箇所は、広域的な迂回以外には、迂回路に設定する国道・県道も無く（図4）、川からの標高差が、約30mと谷側も深いため、代替路を施工することも困難であることから、落

【概要】

崩壊土塊量 約1,500m³
最大岩塊径 5.0m
工事概要・吹付け工・アンカーワーク
鉄筋挿入工

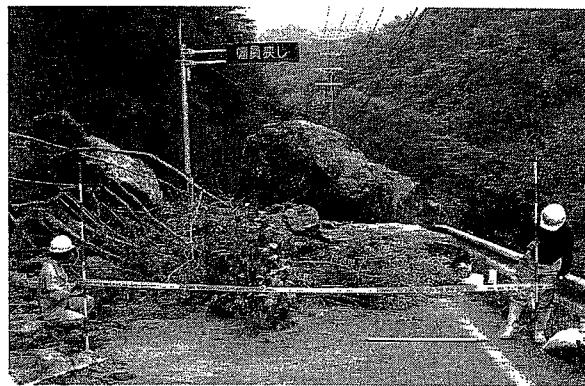


写真3 落石直後



写真4 復旧工事完了

石を撤去し、不安定な法面を安定させ、早急に交通を開放する必要がありました。

早急な対策が迫られる中、応急対策として、岩塊土塊を撤去後、法面で発見された不安定岩塊を一部撤去し、法面の亀裂箇所に、モルタルの注入を行い、法面の安定を確認し、一般国道一六八号は、平成一七年一〇月一一日に、片側交互通行による交通開放をする事が出来ました。

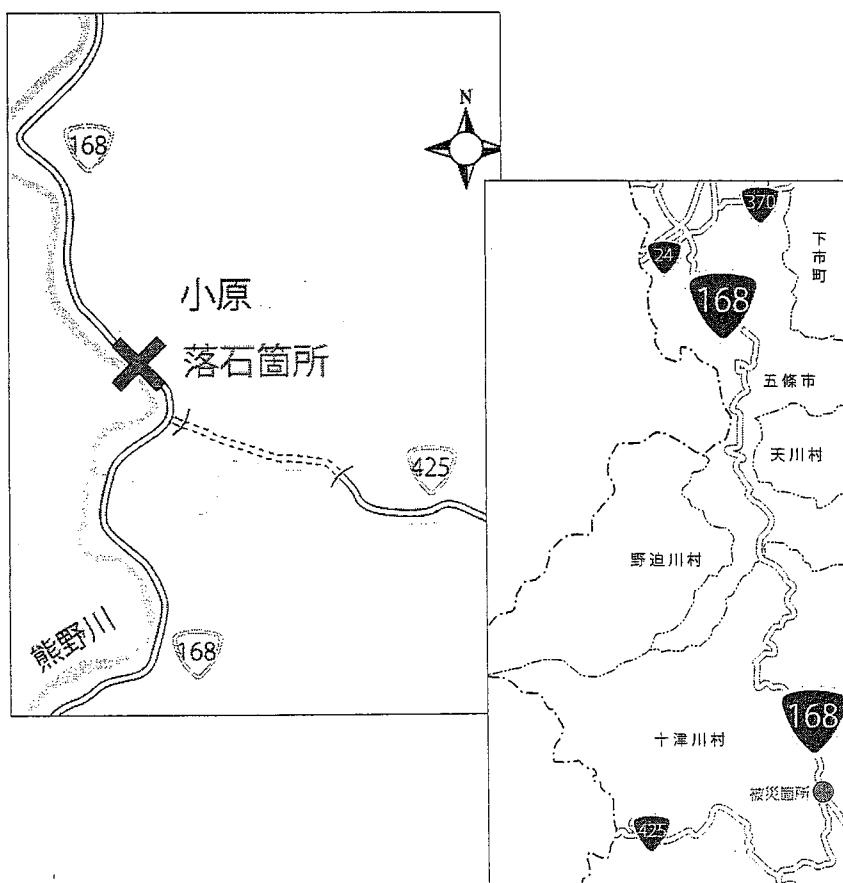


図4 位置図

十津川村上野地地内における斜面崩壊

発生日時 .. 平成一八年八月三一日

発生場所 .. 十津川村上野地

災害規模 .. 延長 五〇m

崩壊土量 約二、五〇〇 m^3

工事概要 .. 吹付法枠工 鉄筋挿入工

コンクリート吹付工 落石防止網工

【概要】

八月二二日の中集中豪雨により一般国道一六八号の法面が五〇m、法長一五m崩壊し、さらに九月一日の豪雨により崩壊した法長は、六〇mに拡大しました（写真5）。

法面崩壊直後、早急に現地踏査を実施したところ、交通開放に向けて新たな崩壊の可能性は少ないのでですが、崩壊した法面から



写真5 崩壊直後

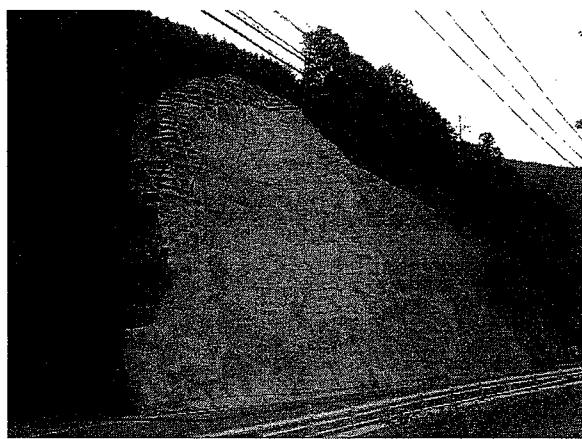


写真6 復旧工事完了

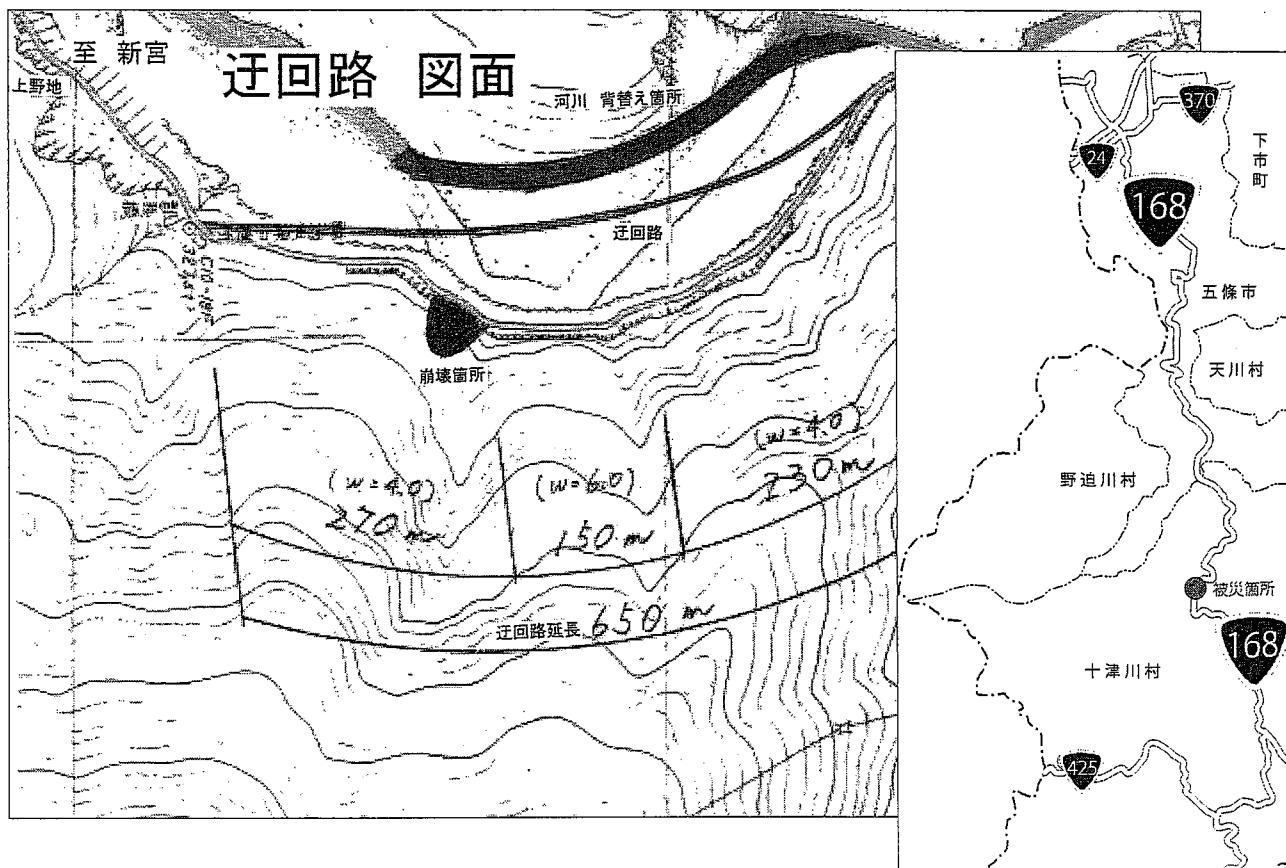


図5

の落石などによる二次被害の危険があると判断されました。これらの対策としてコンクリート吹付、仮設防護柵の設置及び国道を塞いでいる崩壊土砂の撤去が必要でした。

このような状況から仮復旧には一週間程度の通行止めが必要と判断されました。また、当該箇所には、広域的な迂回をする以外、迂回路が無いため、緊急時の対応、地域生活への甚大な影響を考慮すると一刻も早く代替路の確保が必要でした。

このため、熊野川の河川内に仮設迂回路の設置（図5）を行う

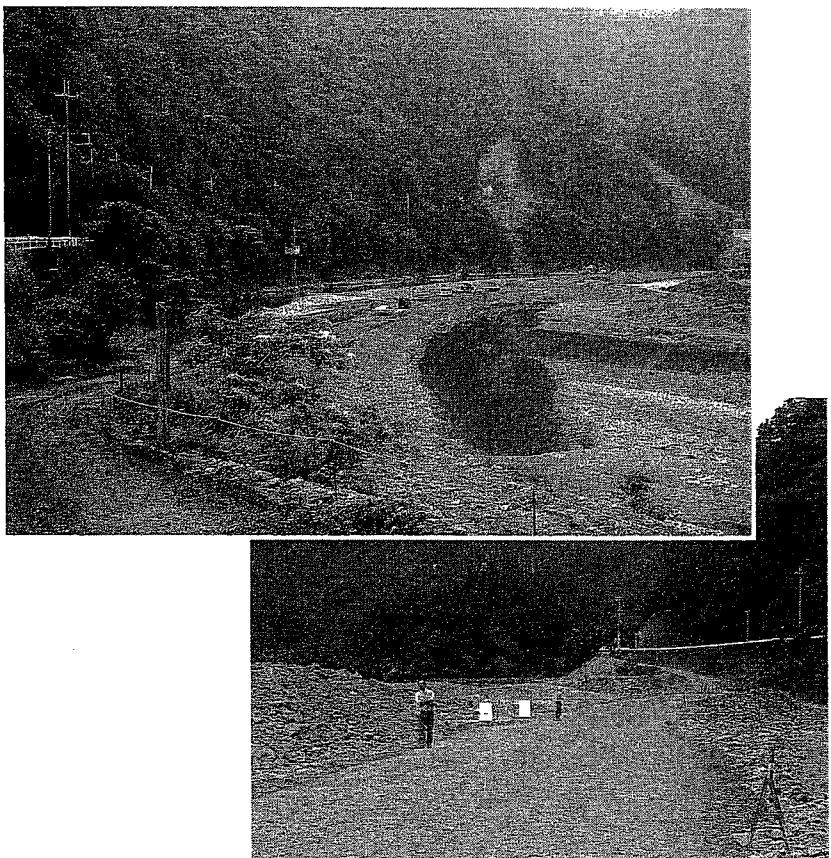


写真7 仮設迂回路

こととなり、一日間、昼夜問わず工事を行い、九月四日には延長約六五〇m、幅員四～六mの迂回路が完成、九月五日の午前六時からの交通開放をする事ができました（写真7）。

しかし、今回設置した迂回路は河川内に設置した仮設道路であり、日々の点検補修が必要である他、通行時間は昼間（午前六時～午後六時三十分）、通行可能車両も路線バス、緊急車両を除く普通車に限定されたものであり、一般国道一六八号本線の早期交通開放が望まれていました。

仮設迂回路の設置と並行し、一般国道一六八号の崩壊法面の対策も順次実施しており、関係各位の多大な努力の結果、法面崩壊

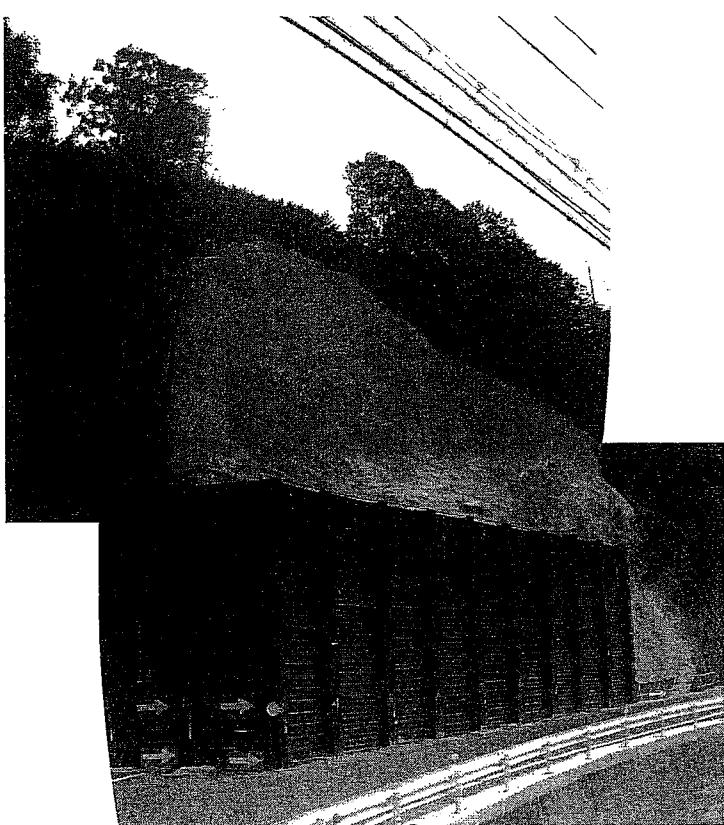


写真8 応急対策完了

から約十日後の九月十二日には法面吹き付け工及び仮設防護柵が出来、一般国道一六八号本線の交通開放をする事ができました（写真8）。

三 安心・安全な道路を目指して

一般国道一六八号の新宮～五條間は、五條新宮道路と位置付け

られ、国土交通省、奈良県が事業主体となり、地元市・村の協力を得て改良事業を実施しています（図6）。道路改良の効果として、拠点間の時間短縮に伴う経済効果はもちろんのこと、道路管理者として管理のしやすい道路とすること、道路利用者に対しては安心・安全で快適な道路環境を提供することを目標としています。

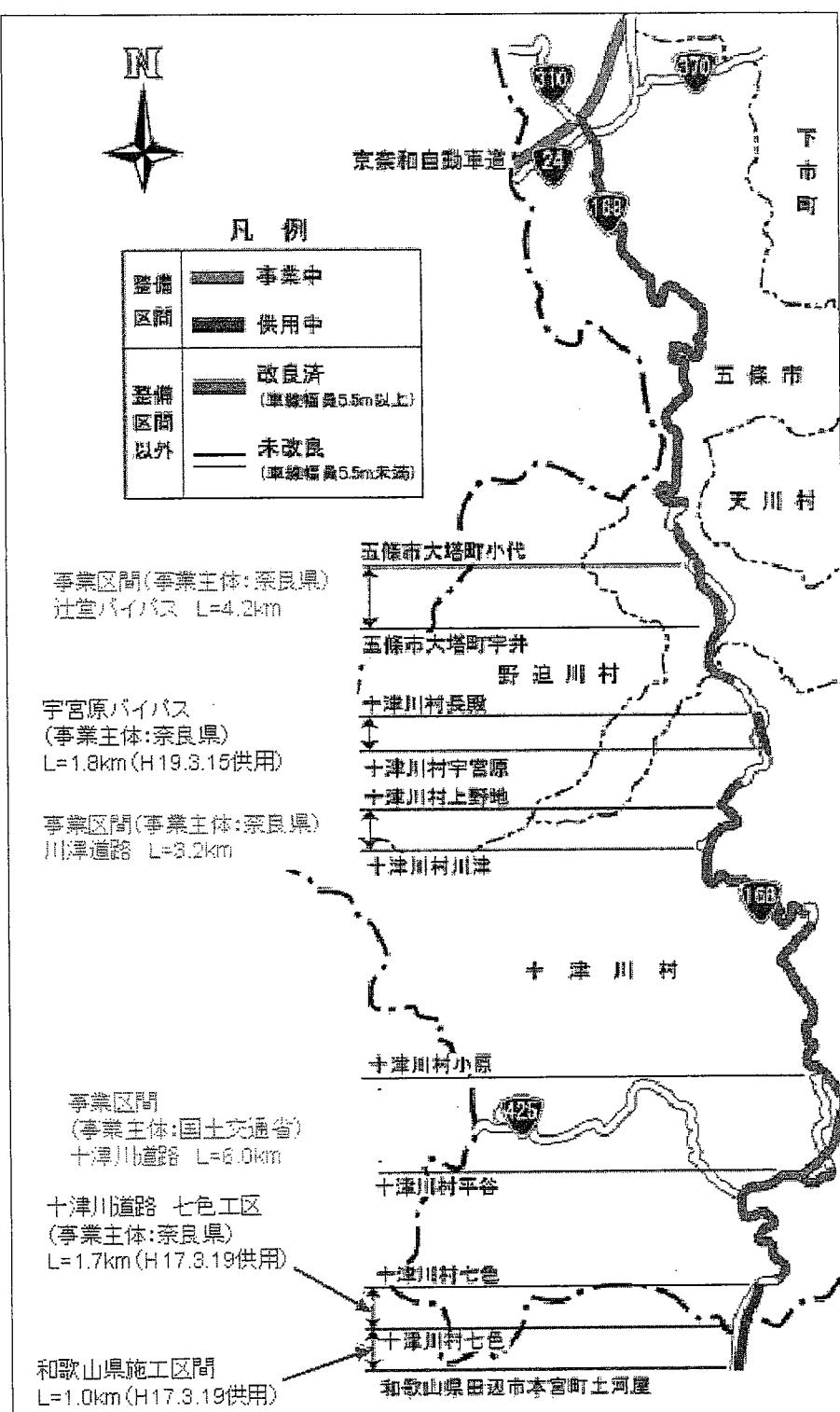


図6 五條新宮道路概略図

また、現道部分については、職員による日々の道路パトロール、法面の定期点検、災害防除事業等の実施により道路の安全確保に努めています。

四 おわりに

十津川村の歴史は古く、特に十津川村玉置川地内にある玉置神社は、崇神天皇の時代（紀元前三七年頃）に創建されたと伝えられています。源平の争乱、南北朝時代、江戸時代の大坂の陣、幕末の天誅組と、日本歴史の中には十津川村という名前が数多く記されています。

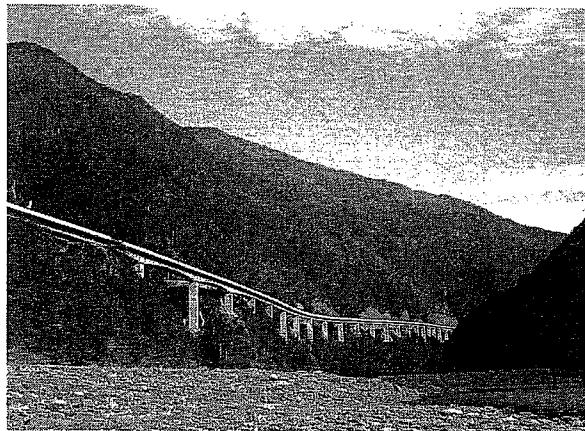


写真9 七色高架橋

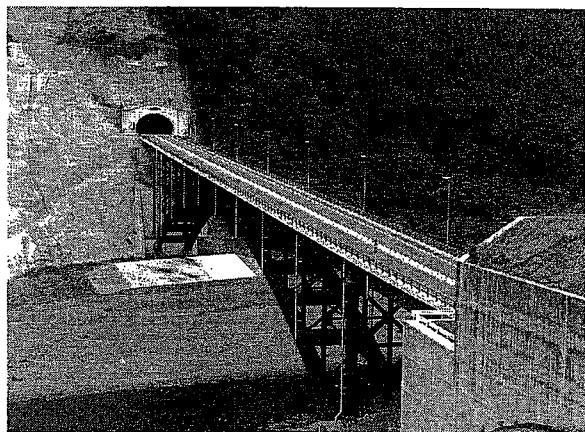


写真10 宇宮原バイパス



写真11 熊野古道 小辺路

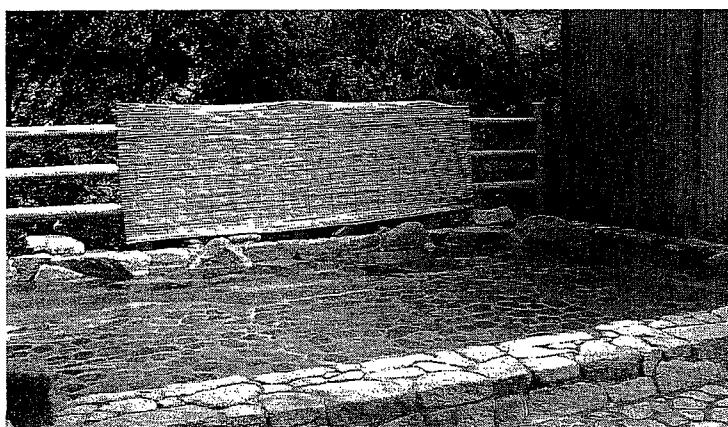


写真12 十津川温泉

一般国道一六八号の道路改良状況は、平成一七年三月に十津川道路（七色工区）（延長約一、七〇〇m、事業主体・奈良県）（写真9）を供用開始し、平成一九年三月に宇宮原バイパス（延長約一、八〇〇m、事業主体・奈良県）（写真10）を供用しています。さらに現在整備中の工区としては辻堂バイパス（延長約四、二〇〇m、事業主体・奈良県）川津道路（延長約六、〇〇〇m、事業主体・奈良県）の他、十津川道路（今戸工区）（延長約六、〇〇〇m、事業主体・国土交通省）と道路改良が多くの工区で進められています。

これらの道路改良によるバイパス区間のほとんどが、橋梁及びトンネルで計画・施工されており、安心・安全で災害に強い快適な道路を目指しています。

現在においても、日本の秘境と謳われるよう、大自然に囲まれた村内では、雄大な山々や澄んだ水の流れが、各所で見ることが出来ます。また、三浦峠・果無峠を通る古道の熊野参詣道小辺路（写真11）は、西暦1100年に、世界遺産にも登録されました。

また、村内には、湯泉地温泉・十津川温泉・上湯温泉と三ヵ所の源泉があり、その全てが、源泉掛け流しとなつており、日々、多くの観光客が訪れています（写真12）。

日本一の谷瀬の吊り橋（写真13）、日本の滝百選に選ばれた笹の滝（写真14）、天然記念物に指定されている巨杉群がある玉置

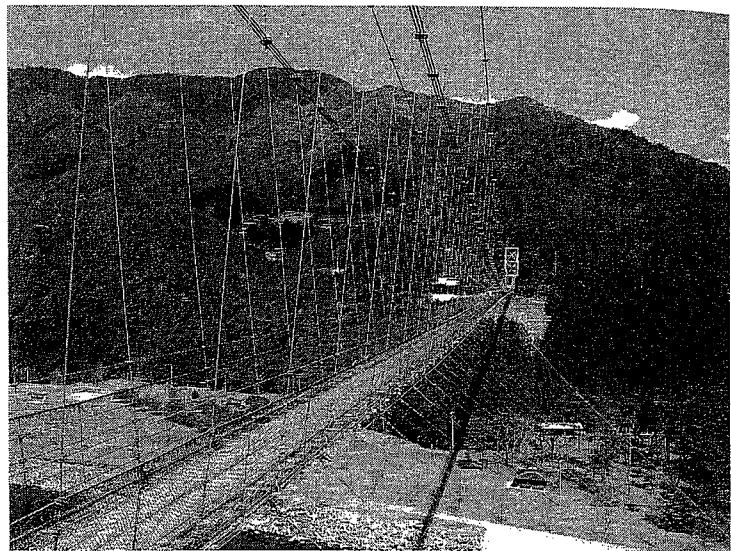


写真13 谷瀬の吊り橋

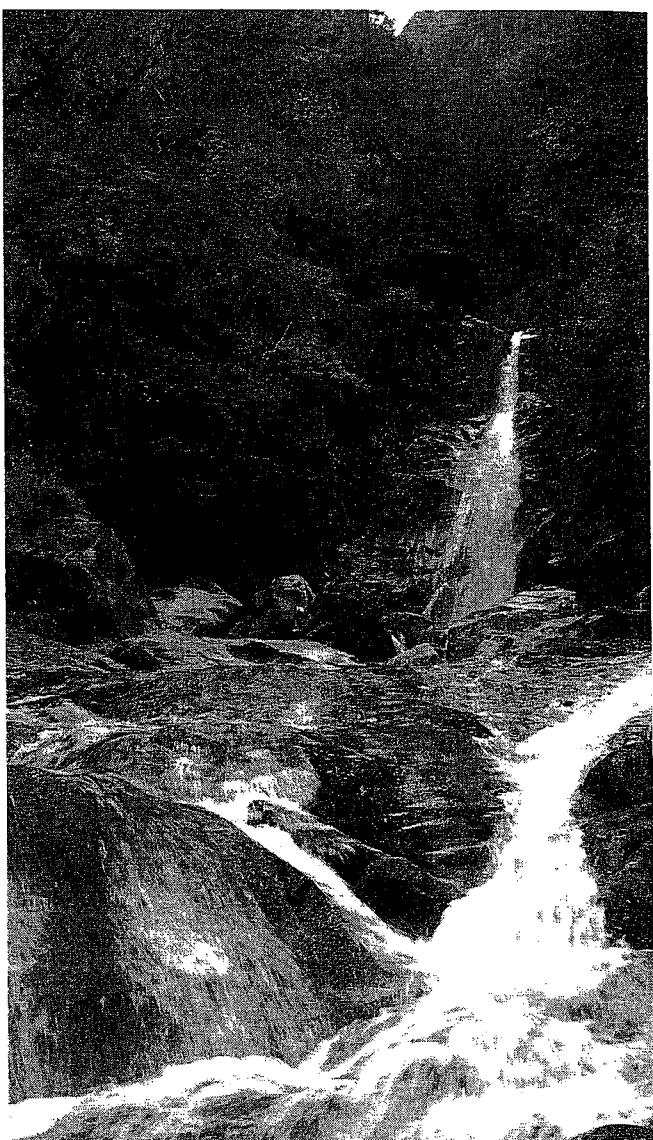


写真14 笹の滝

神社、世界遺産の熊野参詣道小辺路、源泉掛け流しの温泉など見所が豊富な十津川村に安心・安全で快適に多くの人々に訪れていたぐため、これら多くの歴史的な遺産と大自然を何千年もの間、守つて来られた村民の方々が安心できる日常生活のため、一般国道一六八号の道路整備と維持・管理を行つていきたいと思つています。

平成二二年度

道路関係予算概算要求の概要

道路局総務課

一 平成二二年度予算概算要求の概要

1 基本方針

平成二二年度概算要求については、以下を基本方針とし、我が国の競争力・成長力の確保、地域の活性化や安全・安心の確保など政策課題に対応するための各種施策を計画的かつ重点的に推進します。

- 1 平成二〇年五月一二日に閣議決定された「道路特定財源等に関する基本方針」を踏まえ、道路特定財源の一般財源化を前提とした要求とする。
- 2 平成二〇年七月一九日に閣議了解された平成二二年度概算要求基準に基づき、要求を行う。

(参考)

概算要求基準に基づく要望上限額の
対前年度当初予算比

$$\frac{(97 - 2)}{100} \times 1.25 = 1.19$$

ついて、前年度予算額を二%削減し更に政策の棚卸し等により二%削減した額を要望基礎額とした上で、概算要求時点では要望基礎額の一・二五倍まで、すなわち前年度予算額の一・一九倍まで要求ができるとされている。

平成二二年度概算要求基準においては、公共事業関係費に

3 道路関連支出で指摘

を受けた、行き過ぎた

支出や無駄について

は、「道路関連業務の

執行のあり方改革本

部」最終報告書の内容

を着実に実施するとと

もに、引き続きに見直

しを行う。

4 地方の道路整備の進

捲に影響がないよう、

地方への交付金及び貸

付金について、対前年

度比同額を要求するな

ど、地方への配慮を行

う。

5 高速道路料金の引下

げ及びスマートインターナ

ーチェンジの設置につ

いて、必要な措置の継

続を要求する。

(単位：億円)

2

要
求
概
要

区 分	事 業 費	対前年度比	国 費	対前年度比
一 般 会 計 繼 入	49,713	1.13	24,079	1.14
地 方 道 路 整 備 臨 時 支 付 金	11,767	1.00	6,825	1.00
計	61,481	1.10	30,904	1.11
道 路 整 備	44,493	1.09	21,173	1.09
一 般 道 路	30,080	1.11	20,074	1.10
うち 交 通 円 滑 化	8,317	1.12	5,297	1.12
うち 地 域 連 携 推 進	17,786	1.14	11,776	1.13
うち 維 持 修 繕	2,267	1.01	1,355	1.01
有 料 道 路	14,412	1.06	1,099	1.00
東 日 本 ・ 中 日 本 ・ 西 日 本 高 速 道 路 株 式 会 社	10,931	1.10	0	—
首 都 ・ 阪 神 ・ 本 州 四 国 連 絡 高 速 道 路 株 式 会 社	2,574	0.96	813	1.06
地 方 道 路 公 社 等	907	0.87	286	0.87
道 路 環 境 整 備	16,988	1.14	9,731	1.14
うち 交 通 安 全	6,274	1.20	3,679	1.20
うち 交 通 連 携	4,371	1.09	2,349	1.07
計	61,481	1.10	30,904	1.11

- <注>
1. 貸付金償還金等（国費834億円）を含む
 2. 河川等関連地域連携道路事業（事業費486億円、国費260億円）を含む
 3. 交通円滑化には、道路交通の円滑化を図るための環状道路・バイパスの整備、現道の拡幅等を計上している
 4. 地域連携推進には、地域の交流・連携等を促進するための高規格幹線道路及び地域高規格道路、地域交流を支援する道路の整備等を計上している
 5. 交通安全には、交通の安全を確保するための歩道整備、交差点改良等を計上している
 6. 交通連携には、交通機関との連携及び結節機能強化等を実施するための踏切対策、駅前広場整備等を計上している
 7. 地方道路公社等の計画には、地方道路公社、特定大規模道路用地取得資金貸付金、連続立体交差事業資金貸付金を計上している
 8. 四捨五入の關係で、各計数の和が合計と一致しないところがある
 9. 本表のほか、行政部費（国費192億円）がある

財 政 投 融 資	22,151億円 (対前年度比 0.84)
地 方 道 路 整 備 臨 時 貸 付 金	1,000億円 (対前年度比 1.00)

<注> 財政投融资は、全額政府保証国内債である

二 道路特定財源の見直し

1 道路特定財源の見直し

道路特定財源の見直しについては、平成二〇年五月一三日に基
本方針が閣議決定されたところであり、必要な検討を進め、基本
方針の具体化を図ります。

道路特定財源等に関する基本方針

〔平成二〇年五月一三日
閣 議 決 定〕

道路特定財源等については、以下の基本方針のとおりとす
る。

1 道路関連公益法人や道路整備関係の特別会計関連支出の
無駄を徹底的に排除する。

政府全体で、行政と密接な関係にある公益法人について、
六月末までに集中点検を実施し、支出の無駄を徹底的に是
正する。

2 道路特定財源制度は今年の税制抜本改革時に廃止し二一
年度から一般財源化する。

その際、地方財政に影響を及ぼさないように措置する。
また、必要と判断される道路は着実に整備する。

一般財源化の法改正により、道路整備費の財源等の特例
に関する法律案における道路特定財源制度の規定は二一年
度から適用されないこととなる。

3 暫定税率分も含めた税率は、環境問題への国際的な取組
み、地方の道路整備の必要性、国・地方の厳しい財政状況
等を踏まえて、今年の税制抜本改革時に検討する。

4 道路の中期計画は五年とし、最新の需要推計などを基礎
に、新たな整備計画を策定する。この計画は、二〇年度道
路予算の執行にも厳格に反映する。

5 ガソリン税などの暫定税率の失効期間中の地方の減収に
ついては、各地方団体の財政運営に支障が生じないよう、
国の責任において適切な財源措置を講じる。その際、地方
の意見にも十分配慮する。

6 これらの具体化を進めるため、道路特定財源等に関する
関係閣僚会議を設置する。

2 新たな中期計画の作成

平成二〇年五月一三日に閣議決定された「道路特定財源等に関する基本方針」では、「道路の中期計画は五年とし、最新の需要推計等を基礎に、新たな整備計画を策定する」とされました。この閣議決定に基づき、地方の方々の声を始め、国民各層の声に真摯に耳を傾けながら、最新のデータと専門家の意見を踏まえ、作成を進めます。

なお、交通需要推計については、平成一七年の道路交通センサスや新たな人口推計に基づいた推計値のとりまとめを、また費用便益分析を含む道路事業の評価手法についてはその見直しを行います。

3 無駄の排除、政策の棚卸しへの対応

① 道路行政に対する信頼の回復

道路関係業務の執行に関する種々の支出に対しても、数々の問題点が指摘され、国民の皆様の疑惑や不快の念を招き、道路行政に対する信頼を損ねてしまいました。国土交通省では道路行政に国民の皆様の信頼を回復するため、次のような取組みを行います。

(1) 道路関係業務の執行のあり方改革本部

最終報告書の着実な実施

国土交通省では、行き過ぎた支出や無駄を改め、早急に国民の皆様の信頼を回復するために、「道路関係業務の執行のあり方改革本部」を設置し、国民目線に立った総点検を行うとともに、改革方針を検討し、平成二〇年四月一七日に最終報告書を取りまとめたところです。

最終報告書では、道路関係公益法人の改革、地方整備局等における支出の改革について対策を取りまとめており、現在、道路関係公益法人に対する契約方式の適正化や支出の削減、公益法人の組織形態の見直しなどの取組み、地方整備局等における広報広聴経費の適正化等の支出の改革を鋭意進めているところであり、今後とも、この報告書の内容を着実かつ迅速に実行するとともに、不断のフォローアップを行い、改革を引き続き実行します。

◇ 道路関係公益法人の改革

- ・ 契約方式の適正化（より競争性の高い契約方式の拡大… 特命随意契約率九四%（H18）→四%（H20）へ）
- ・ 支出の削減（平成二二年度までに平成一八年度比半減以

上)

・ 業務、組織形態の見直し（支出を受ける法人を五〇法人を一六法人へ）等

◇ 地方整備局等における支出の改革

- ・ 広報広聴経費の適正化（平成二〇年度から平成一八年度比半減）

・ 公用車の削減と車両管理業務委託の適正化

- （平成二〇年度後半から車両管理業務委託の一般競争入札への全面移行）

(2)

・ 業務管理等の適正化（タクシー使用等の適正化）等
・ 無駄の排除と政策の棚卸し

平成二一年度は、最終報告書の内容の着実な実施をはじめ、無駄の排除を徹底するとともに、従来から行つてきた事業・調査について徹底的な見直しを行い、政策の棚卸しを行うことで、新たな施策の充実強化を図ります。

また、予算科目の見直しを行い、支出の透明性の向上を図ります。

◇ 駐車場整備推進機構の解散

◇ 道路開発資金制度の廃止

対象額三一億円

◇ 国道等の小規模な改良事業に対する国庫補助の廃止

対象額一六一億円

◇ 調査、広報広聴、事業運営等に関する予算科目の見直し

三 平成二十一年度予算概算要求のポイント <重点施策>

○成長力確保のための基幹ネットワークの整備と有効活用

■我が国の競争力・成長力を確保するとともに、地域の自立を図る上で必要な企業立地、観光振興や物流の効率化等に資する基幹ネットワークの構築が必要

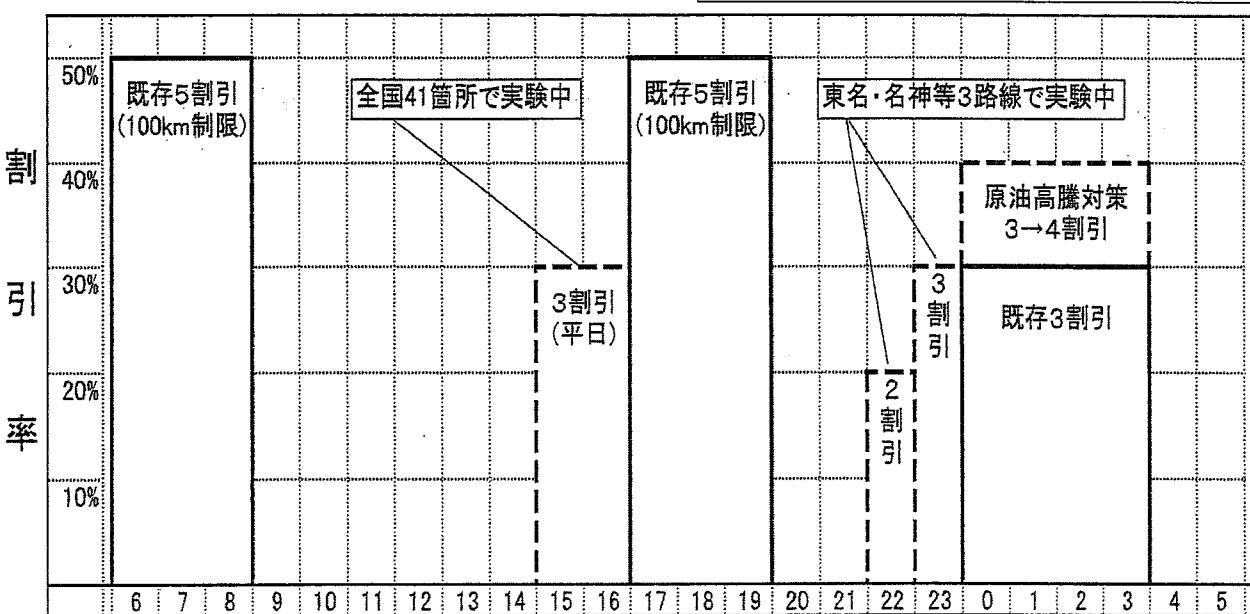
- ・基幹ネットワークについて、厳格な評価を行いつつ徹底したコスト縮減を図り、効率的な整備を推進
- ・拠点的な空港・港湾から高速道路等へのアクセス道路の整備を推進

・国際標準コンテナ車の通行支障区間を早期解消

- 地域の活性化、物流の効率化、都市部の渋滞解消、地球温暖化対策等の政策課題に対応するため、既存高速道路ネットワークの有効活用が必要

- ・スマートインターチェンジの増設の推進及びスマートインターチェンジへのアクセス道路を整備する地方公共団体を総合的に支援

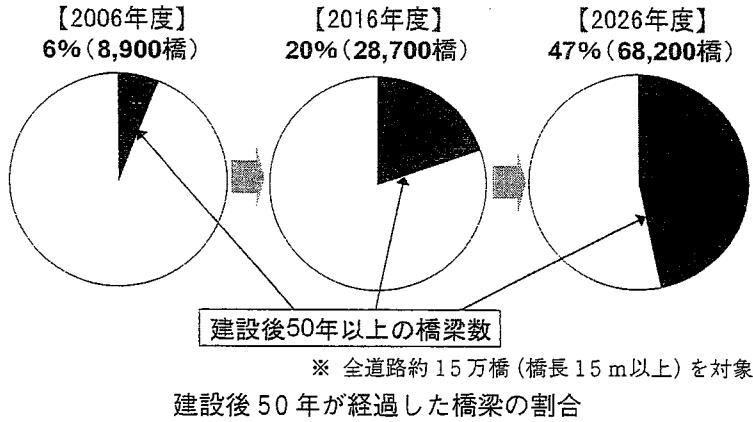
—— 民営化の際に導入した既存の割引
- - - 社会実験中の割引



現在実施中の料金引下げの例（地方部の高速道路）

○安全・安心で計画的な道路管理

■今後高齢化した橋梁等が急増する中、過酷な交通状況下にある首都高速道路では、既に約一八万件の補修が必要な損傷を発見し、順次補修。また、約九割の市区町村が定期点検を実施であり、定期的な点検により「早期発見・早期対策」を行う予防保全の推進が必要



点検の実施

- すべての道路橋で点検を制度化
 - ・点検に対する支援の拡充
 - ・技術基準の明示



長寿命化修繕計画の策定

- 地方公共団体の長寿命化修繕計画の策定を支援するため、所要の措置を拡充



予防保全の推進

- 点検、補修、架替に至る予防保全サイクルを支援

○自転車利用環境の整備

■低炭素社会の実現や、近年急増する自転車事故に対応するため、都市内の自転車道のネットワークを構築するなど、自転車利用環境の整備が必要

- ・全国九八地区の自転車通行環境整備モデル地区において、歩行者や自動車から分離された自転車走行空間等を整備推進(平成二一年度末までに完了)
- ・自転車道ネットワークの整備を図る意欲のある都市に対する支援を検討



自転車レーン（フランス・パリ）

※パリでは、自転車専用道路を13年間で約400km整備

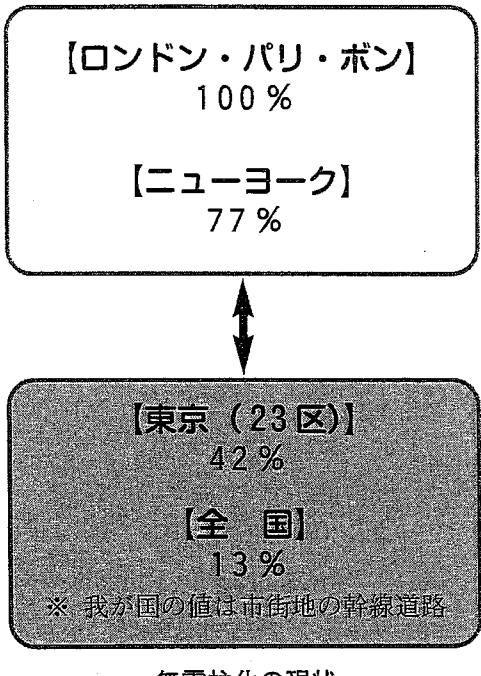
○無電柱化の推進

■我が国の無電柱化は、欧米の主要都市に比べて立ち遅れている中、地方公共団体の財政状況や地域の道路事情から、無電柱化の推進が困難となつております。新たな推進方策が必要

・次期無電柱化推進計画の策定

- ・軒下配線、裏配線を積極的に活用し、歩道のない狭隘な道路等、地域の実情に合わせて手法を工夫することで、無電柱化を推進

【新規】



無電柱化の現状

○地域の自立を支える

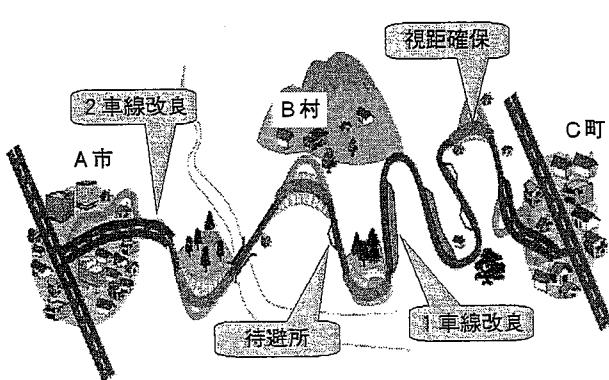
生活幹線道路の整備

■日常の暮らしを支える生活幹線道路において、すれ違いに支障がある等の移動支障区間が多数存在しております。ネットワークとしての機能や安全な走行の確保が必要

・地域高規格道路やバイパスの整備及び現道拡幅等により移動支障区間の解消を推進

- ・整備にあたっては、地方への交付金及び貸付金を継続し、活用

・実態調査に基づき、構造令の運用改善や見直しについての検討を実施【新規】



1.5 車線的整備イメージ



〈2車線+歩道整備〉



〈1車線+待避所設置〉

各々の地域の実情に応じ、補助事業で整備された道路

「道路ふれあい月間」における

道路愛護団体等の国土交通大臣表彰について

道路局総務課

「道路ふれあい月間（平成一三年度より「道路をまもる月間」から名称変更）」は、八月一日から八月三一日までの一ヶ月間、

道路を利用して国民に改めて道路とふれあい、道路の役割及び重要性を再認識してもらい、さらには道路をいつくしむという道路愛護思想の普及及び道路の正しい利用の啓発を図り、道路を常に広く美しく、安全に利用する気運を高めることを目的として、国土交通省が中心になり関係各機関が主催、民間主要団体が協賛のもと昭和三三年より毎年実施されている。

国土交通省としては、この月間に当たり、道路交通の安全と道路の正しい利用の促進、路面・横断歩道橋の清掃、路肩の除草、花壇の整備等、多年にわたり功績のあった民間の団体又は個人に対して、感謝状を贈り表彰することとしている。

平成二〇年度の表彰件数は表（次頁参照）のとおり、団体六九件、個人一九件である。

（参考）

感謝状の伝達は、推薦のあつた関係都道府県知事等に依頼する。

推薦機関	表彰対象		団体名・個人名
青森県	道路の美化	団体	豊田地区町会連合会
岩手県	道路の美化	団体	宮古たばこ販売協同組合女性部
	道路の美化	個人	大泉 後
宮城県	道路の美化	団体	渡波さくらの会道路愛護連合会
	道路の美化	団体	株式会社 一ノ蔵
	道路の美化	団体	関根道路保護組合
秋田県	道路の美化	団体	秋田瀧青建設株式会社
福島県	道路の美化	団体	昭和町町内会
茨城県	道路の美化	団体	社会福祉法人 慈徳会やまびこ厚生園
	道路の美化	団体	水と緑のプロムナードをきれいにする会
	道路の美化	団体	八起会
群馬県	道路の美化	団体	市場町一丁目区
	道路の美化	団体	南大島区
東京都	道路の美化	団体	歯五反田一丁目町会・五反田商店街振興組合
	道路の美化	団体	社団法人 町田法人会
神奈川県	道路の美化	団体	三春町6丁目町内会
	道路の美化	団体	橋本地区上町深交会
	道路の美化	団体	飯泉南組清寿会
	道路の美化	団体	秦野市地域婦人団体連絡協議会南婦人会
新潟県	道路の美化	個人	長 三男
	道路の美化	個人	関 三好
富山県	道路の美化	団体	砺波市豊町町内会
山梨県	道路の美化	個人	由井 忠茂
長野県	道路の美化	個人	加藤 正明
岐阜県	道路の美化	個人	青山 元治
三重県	道路の美化	団体	紀和町矢の川区
京都府	道路の美化	団体	奥大野村づくり委員会
大阪府	道路の美化	団体	「いちょう」エコクラブ
	道路の美化	団体	門真市松葉町自治会
鳥取県	道路交通の安全	個人	高橋 後子
	道路交通の安全	個人	上谷 春

島根県	道路の美化	団体	名賀自治公民館
	道路の美化	団体	株式会社 佐藤工務所
	道路の美化	個人	星野 忠久
香川県	道路の美化	団体	リコー関西株式会社 四国支社香川事業部
	道路の美化	団体	土居、城東明倫の会
	道路の美化	団体	八葉台ボランティアの会
愛媛県	道路の美化	団体	国道197号線を花できれいにする会
	道路の美化	団体	田窪92
	道路の美化	団体	万年ボランティア
	道路の美化	団体	七折れをよくする会
高知県	道路の美化	個人	西田 貢男
福岡県	道路の美化	団体	(いつも清潔なみち) 直方バイパス頓野やまももの会
佐賀県	道路の美化	団体	有限会社 太良クリーンセンター
宮崎県	道路の美化	団体	奥東海区
鹿児島県	道路の美化	団体	花を咲かせ隊
	道路の美化	団体	中組自治公民館
	道路の美化	団体	大畠町久富木町育成会
沖縄県	道路の美化	団体	のこぎり会道路植栽樹木管理会
名古屋市	道路の美化	団体	車道地区自転車駐車対策推進協議会
	道路の正しい利用	団体	植田南自転車駐車対策協議会
	道路の正しい利用	団体	御器所東地区自転車駐車対策推進協議会
大阪市	道路の美化	団体	株式会社 ピーポケット
	道路の美化	個人	齋藤 眞四
神戸市	道路の美化	団体	三宮東まちづくりの会
	道路の美化	団体	北野・山本地區をまもりそだてる会
広島市	道路の美化	団体	羽衣町2丁目長寿会
	道路の美化	団体	マックスバリュ西日本株式会社 高陽支店
	道路の美化	団体	地域を美しくする会
	道路の美化	個人	黒本 繁昌
	道路の美化	個人	佐々木 淳
福岡市	道路の美化	団体	ピューティフルハートタウン実行委員会
	道路の美化	団体	東区マナーアップサークル春椎乘い

福岡市	道路の美化	団体	ふくおかし まよきょう おもろのしま じょじょせいぶ 福岡市漁協 小呂島支所女性部
	道路の美化	個人	ふなこし サチ子 船越 サチ子
	道路の美化	個人	かわぐち にしおう 川口 仁三郎
	道路の美化	個人	ひらの かずみち 平野 一満
	道路の正しい利用	個人	みうら くにひこ 三浦 邦彦
	道路の正しい利用	個人	しまだ みのる 島田 稔
北海道開発局	道路交通の安全	団体	なよろ しみうれんちょう トがい ちりせつ こくせつないとききょう きかい 名寄市風連町市街地利雪・克雪対策協議会
東北地方整備局	道路の美化	団体	いわき しりつよしま ないさんしょうがっこう いわき市立好間第三小学校
	道路の美化	団体	せんほく とかくのだてがく こうきゅうしょくせんたー 仙北市角館学校給食センター
	道路の美化	団体	おぐに ちゅうりつ いそりょうしきょうがっこう 小国町立伊佐領小学校
東北地方整備局	道路の美化	団体	いわき しりつよしま ないさんしょうがっこう いわき市立好間第三小学校
	道路の美化	団体	せんほく とかくのだてがく こうきゅうしょくせんたー 仙北市角館学校給食センター
	道路の美化	団体	おぐに ちゅうりつ いそりょうしきょうがっこう 小国町立伊佐領小学校
関東地方整備局	道路の美化	団体	やつかい 八会
	道路の美化	団体	みなみおおまち ちゅうめりょくか すいしんかい 南大町3丁目緑化推進会
	道路の美化	団体	みなみおおまち ちゅうめりょくか すいしんかい 南大町4丁目自治会緑化推進会
北陸地方整備局	道路の美化	団体	じいがた しりつにしかわちゆうがっこうせいと かい 新潟市立西川中学校生徒会
	道路の美化	団体	いみぎ しりつくりあきしゃうがっこうじ どうかい 射水市立作道小学校児童会
	道路の美化	団体	みんま しょうがっこう じどう 三馬小学校児童
	道路の美化	団体	こけんどう まちこう みんかんろうじん せいかい 五間堂町公民館老人部会
中部地方整備局	道路の美化	団体	みやまみ いちはらちゅうじゅくらぶ 瑞浪市市原長寿クラブ
	道路の美化	個人	こうしま さちこ 幸島 幸子
四国地方整備局	道路の美化	団体	しらぎくかい (あくがわろうじん くらぶ) 白菊会(菊川老人クラブ)
	道路の美化	団体	きらがねはな ときどりの かい 吉良川花と緑の会
九州地方整備局	道路の美化	団体	けやき どおりはるてん せいかい けやき通り発展期成会
	道路の美化	団体	きょうわ こうみんかん 協和公民館
	道路の美化	団体	かだもと しそうこう じんほくかい 札元商工親睦会
沖縄総合事務局	道路の美化	団体	がじゅまるかい がじゅまる会

東海北陸自動車道全線開通を 記念したイベントについて

岐阜県県土整備部道路建設課

一 はじめに

平成二〇年七月五日（土）は岐阜県内のみならず、全国の多くの人々がニュースやテレビの特集番組で「東海北陸自動車道全線開通」の報道を目にされたと思います。愛知県、岐阜県、富山県を南北に縦断する東海北陸自動車道の最後の未開通区間であつた飛驒清見IC～白川郷IC間が開通し、着工から三六年を経て念願である全線開通が成し遂げられたこの日は、忘れられない記念すべき日となりました。

この全線開通を契機に、人・モノ・情報の流れが劇的に変化し、中部圏全体の交流が拡大することで、産業・経済・観光などの活性化が期待されており、岐阜県としても活性化に向けた取組みを行っています。

昭和四七年に当時の日本道路公団（現在の中日本高速道路株）に最初の施行命令が出されてから全線開通までに約半世紀の歳月と総事業費約一兆二千億円を費やすビックプロジェクトとなりました。さらに全長一八四・七kmの約七六・七%にあたる一四一・六kmが岐阜県内を通過しており、総トンネル延長約七〇km（上り五四本、下り五六本のトンネルが存在する）から

様々なイベントをご紹介します。

二 東海北陸自動車道の概要

東海北陸自動車道は愛知県一宮市を起点とし、富山県小矢部市を終点とする全長一八四・七kmの高速道路で、全国高規格幹線道路網一四、〇〇〇kmの一翼を担う国土開発幹線自動車道です。同時に中部圏における骨格的交通網の中枢をなすもので、環太平洋経済圏と環日本海経済圏を直結する、両圏域の産業・経済・文化の振興と沿線地域の活性化に不可欠な社会基盤となっています。

東海北陸自動車道

(平成20年 8月現在)

愛知県 10.0km		岐阜県 141.6km (供用141.6km)		富山県 33.1km	
基本計画	S45. 6. 18		S46. 11. 1	S46. 11. 1	
整備計画	S47. 6. 20		(H4. 1. 20高鷲IC追加) S54. 3. 2 (H元. 3. 29大和IC追加) S61. 1. 21		H元3. 29 S53. 11. 21
施行命令	S47. 6. 20		S54. 3. 2		S63. 9. 22 H5. 11. 19 H2. 12. 28 S53. 11. 21
実施計画 認 可	S59. 5. 24		S51. 5. 13		S63. 10. 21 H6. 9. 20 H3. 11. 12 S58. 3. 1
路線発表	S59. 5. 29		S51. 5. 20		H元. 5. 15 H6. 11. 18 H3. 12. 18 S58. 3. 21

図1 東海北陸自動車道の開通状況

なる高規格幹線道路です（図1）。

なお、今回の開通区間には最大の難関であつた飛驒トンネル（道路のトンネルとしては国内で一番目に長い全長一〇・七km）を含む一〇本のトンネルが連続しております、ながらも、着工から貫通までに実に九年半に及んでおります。

現在、中部圏は中部国際空港や東海環状自動車道東回り区間、新名神高速道路を始めとするインフラ整備の効果もあり、日本のモノづくりの中心部として日本経済発展の原動力となっていますが、この東海北陸自動車道の全線開通は中部圏のみならず北陸圏活性化の起爆剤として関係住民をはじめ経済界からも大きな期待が寄せられています。

わらいた、この全線開通を契機に中部圏、北陸圏、さらにはロシアや韓国を含めた環日本海圏との交流の活発化や観光面や産業面での活性化も見込まれています。

岐阜県は日本の真ん中という地の利を生かし、単なる通過点ではなく、大交流の結節点として、様々な交流の拠点としての機能を担っていくものと期待されています。

三 全線開通を記念したイベント（開通式の主な行事）

平成二〇年七月五日（土）は朝から晴天に恵まれ、全線開通の記念日としては最高の日となりました。午後三時からの開通が待ち遠しいと感じる人は少なくなかつたでしよう。

そんな晴天の中、午前一〇時から事業主体である中日本高速道路株が開通式典を開催し、国土交通大臣を始め、愛知・岐阜・富

山の各県知事や国会議員など各界関係者がテープカット、パレードを行い、来場した約七五〇名が全線開通を祝いました（写真1）。

また、開通式典・パレード終了後には、今回開通区間である地元沿線市村や岐阜県をはじめ、建設促進同盟会など全六団体からなる実行委員会主催の「東海北陸自動車道の全線開通を祝う会」を高山市内で開催しました。これは、今まで東海北陸自動車道の全線開通に向けて努力された多くの方々に心から感謝し、労をねぎらうため企画したもので、地元地権者代表を始め、約三三〇名の関係者の方々に参加していただきました（写真2）。



写真1　開通式でのテープカットの模様
(写真提供：中日本高速道路(株))



写真2　東海北陸自動車道の全線開通を祝う会の様子

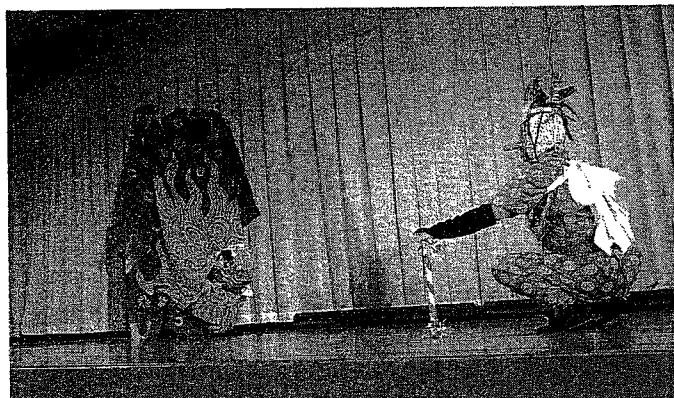


写真3　富士神社若社中　金蔵獅子
(県指定無形重要文化財)

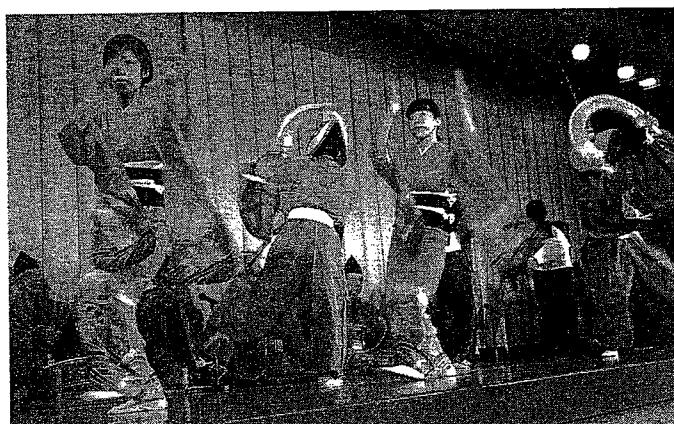


写真4　越中五箇山こきりこ唄
(国指定無形重要文化財)

祝う会では、全線開通によりさらに深まる岐阜と富山の交流を記念して、それぞれの沿線地区を代表する伝統芸能の披露がありました。

岐阜県からは高山市国府町の富士神社若社中の金蔵獅子（県指定無形重要文化財）、富山県からは南砺市上梨の越中五箇山こきりこ唄（国指定無形重要文化財）の披露により、お祝いの席に花を添えていただきました（写真3・4）。

その後、夕方には富山県南砺市にある国指定重要文化財の合掌造り「岩瀬家」にて全線開通を記念して富山県・岐阜県知事懇談会を開催し、全線開通日の七月五日を「富山・岐阜交流の日」と

指定し、両県の連携を促進する協定調印式を行いました。

今後は富山県と岐阜県の交流をさらに加速し、「日本のふるさと」としての両県の活性化及び魅力向上を図ることを目的に、両県の魅力ある農産物物産展の相互開催やスポーツ交流、美術館など文化施設の交流など、県民の目に見える交流事業を実施する予定です。

四 全線開通を契機にしたイベントや取組み

岐阜県では、東海北陸自動車道の全線開通を見据え、広域観光の取組み、海外誘客活動の取組み、地域・産業の活性化などに力を入れてきました。

この全線開通を契機に富山・岐阜の両県が市町村等を通じて「全線開通記念」の冠称を付けた各種イベントを募集したところ、岐阜県内だけでも九〇件（平成二〇年八月六日現在）のさまざまな会合、イベントが集まり、この東海北陸自動車道の全線開通を地域の発展・活性化に生かしていくという活動を開催しています。

さらに、富山県や中日本高速道路(株)、経済界等と連携し、さまざまな観光キャンペーンを開催することで、県内への観光による誘客を図っています。

以下では、それぞれの取組みの中から代表的なものを紹介します。

1 広域観光の取組み

観光の取組みとして、「岐阜・富山共同観光キャンペーン」と

銘打つて両県共通に利用できる広域観光情報を提供していくとともに、中日本高速道路株式会社と連携し、「観光PRキャラバン」や「速旅東海北陸自動車道全通記念ETC周遊プラン」など、各

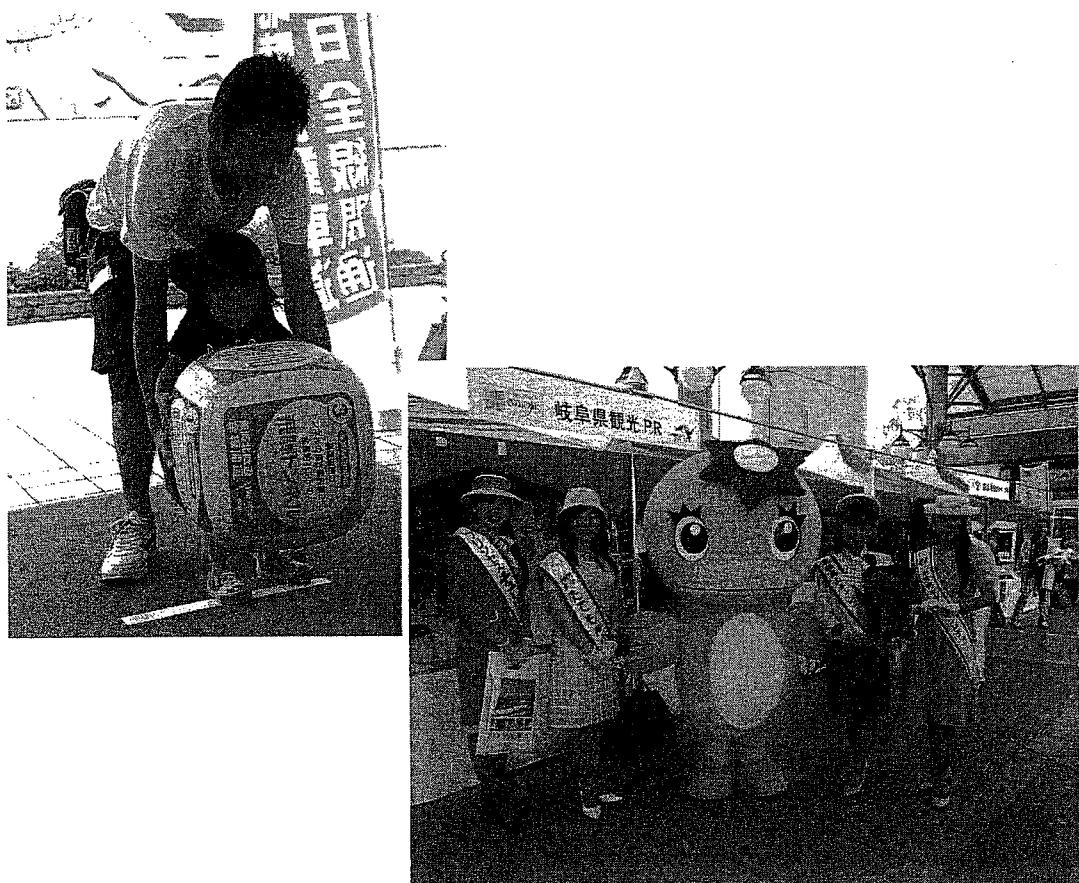


写真5 東海北陸自動車道PRイベント（岐阜県・富山県 観光展の様子）

方面にわたる施策を展開し、利用促進や観光客の誘致に取り組むことで、利用者の拡大を図っていきます。

平成二〇年七月一九日～二一日には、全線開通に先立ち、「東海北陸自動車道PRイベント 岐阜県・富山県 観光展」を東名高速道路 上郷サービスエリア（下り線）で開催し、貫通石等の展示や各種景品が当たるさいころゲームなどを通じ、三日間で約一、六〇〇名のお客様に岐阜と富山の魅力をPRすることができました（写真5）。

さらに、民間企業コンソーシアムとの協働により「うばく！」

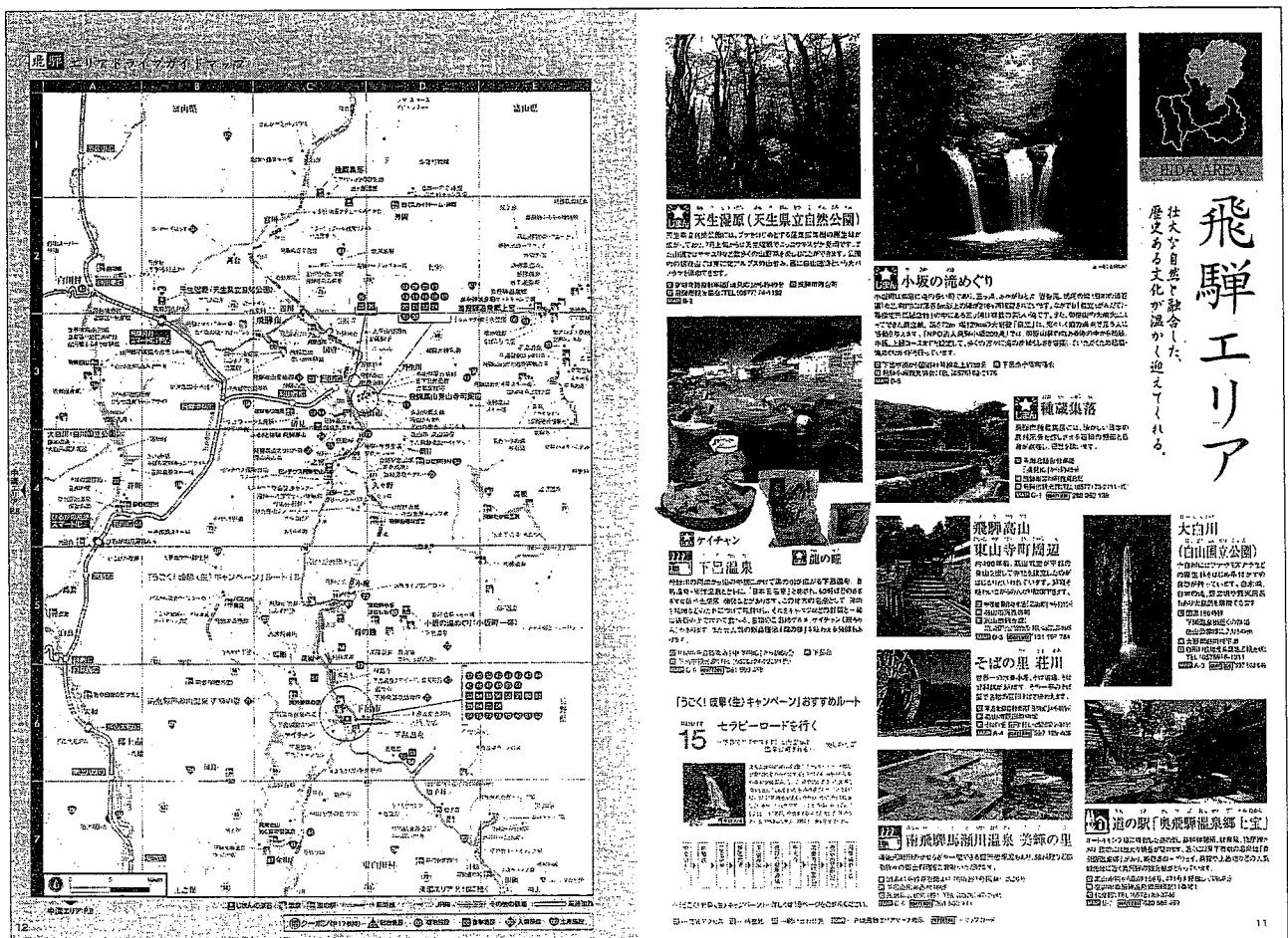


図2 岐阜ドライブガイドマップ

岐阜へ生」キャンペーン」と称し、大規模な岐阜県誘客キャンペーングを実施しています。

これは、岐阜への観光客の九〇%以上が車での来客ということを踏まえ、トヨタ自動車(株)や(株)JTB等からなる企業コンソーシアムが実施する「うーく！プロジェクト」に参加し、お勧めドライブルート等の提案により観光、飲食のさらなる魅力を引き出すもので、実際に三六ものドライブルートを提案し、地域の魅力を最大限に引き出すものと期待されています。岐阜県としても、五つのエリア別におすすめルートを「岐阜ドライブガイドマップ」に掲載し、大きく取り上げてPRしています（図2）。

2 海外誘客活動の取組み

海外誘客という面では、中部の玄関口である中部国際空港から東海北陸自動車道を利用しての誘客に加えて、全線開通を契機に富山空港・小松空港を利用する東アジア地域からの誘客促進が期待できることから台北・台湾への旅行商品の提案などを通じて海外の旅行業者やメディアに対して積極的に観光資源をPRに努めているところです。

3 地域・産業の活性化

地域の活性化という点で、東海北陸自動車道の全線開通は岐阜県にとって追い風となると期待されています。東海と北陸が約三時間でつながり、伏木富山港や小松空港などの北陸のインフラ利用も容易となることから、県内企業にとつても物流効率化のメリットが大きいことは言うまでもありません。

一方、県内への企業誘致にあたっては、東海環状自動車道東回り区間という交通インフラの整備が、ここ数年の企業立地件数の大幅な増加の要因となっていることから、東海北陸自動車道の全線開通は、とくに東海地方に拠点を拡大したい北陸地方の企業などにより、さらなる企業誘致をもたらすものと期待されており、今後も着実な誘致活動を展開する予定です。

五 おわりに

今までご紹介したように、全線開通を契機としたさまざまなものたる効果を二倍にも三倍にも増幅する努力を行い、県民の皆さまの岐阜県への期待に応えることが必要であると実感しています。

今後も、さまざまなものイベント等を通じて、いわゆる「岐阜県リピーター」の心を確実に掘んで離さない、さまざまなもの「仕掛け」をしていくことが重要であると考えています。

占用許可基準について

道路局路政課道路利用調整室

坂上係員 （昨日、大きな占用許可案件が片づいたから、今日は暇ねえ。）

栗本係員 （今日は、案件もないし、自分のペースで占用についての勉強ができるだなあ。でも、坂上さんが手持ちぶさたにしている。なんかイヤな予感が…。）

坂上係員 （あ、そうだ。今日は、私自身の復習もかねて栗本君を鍛えちゃおつと。）ニヤリ。

栗本係員 （うわ。笑った。目を合わせないようにしよう…。）

坂上係員 栗本君。

栗本係員 （!!）は、はい…。

坂上係員 何よ？ テンション低いわね。

栗本係員 いや、そういうわけでは…。

坂上係員 今日は、抱えている案件もないからスキルアップデーということで色々勉強しましょ。

栗本係員 （自分のペースで勉強しようと思つたのに…。ま、一人で考えるよりいいか。）

僕もちようど、今日はじっくり勉強しようと思っていたところです。

坂上係員 それはちようどよかつたわね。じゃあさっそくだけど、占用許可基準をあげてみて。

栗本係員 許可基準ですか。えーと、まずは、占用しようとする物件が、道路法第三十二条第一項各号のいずれかに該当するものであることが必要です。それから、道路の敷地外に余地がないためにやむを得ないものであること、占用期間、占用場所、占用物件の構造等について政令で定める基準に適合することが必要です（資料1・2参照）。

坂上係員 そうね。道路法で定める基準としてはそのとおりね。ただし、今言つた、道路法で定める基準の中で、「道路の敷地外に余地がないためにやむを得ないもの」という要件については、適用しないものもあるわよ。

栗本係員 あつ、そう言えば！ 勉強しましたよ！ 道路法二十六条第一項に規定する水管、ガス管、電柱等のいわゆる義務占

用物件についてですね。えーと、義務占用物件については、道路管理者は、同項に基づく工事の計画書が提出され、当該計画書に基づく占用許可の申請があつた場合には、先ほどの政令で定める基準に適合するときは、占用許可を与えなければならぬとあり、「道路の敷地外に余地がないためにやむを得ないもの」の」という要件はないです（資料3参照）。

坂上係員 そのとおり。ただし、義務占用物件についても、「道路の敷地外に余地がないためにやむを得ないもの」と類似する要件はあるのよ。政令で定める基準をよく読んでみて。

栗本係員 あつ、電柱又は公衆電話所の占用の場所に関する基準を定めた道路法施行令第十一条第一項第一号に、「道路の敷地外に当該場所に代わる適当な場所がなく、公益上やむを得ないと認められる場所であること。」とあります（資料4参照）。

坂上係員 そうなの。同号の規定は、電線、水管、ガス管、下水道管という他の義務占用物件についても準用されているのよ。しっかりと覚えててね。それから、「道路の敷地外に余地がないためにやむを得ないもの」という要件が適用されないものは、その他にもあるわよ。道路法第三十二条をもう一度読んでみて。**栗本係員** えーと…。あつ、第一項に規定しているものですか？次に揚げる工作物又は施設で政令で定める基準に適合するもののための道路の占用については、前項の規定にかかわらず、前条第一項又は第三項の許可を与えることがあります。

坂上係員 そのとおり。高速自動車国道や自動車専用道路のインター・エンジ周辺のループ内や料金所の隣接地等の道路区域内の土地において設けられる自動販売機、食事施設等については、設置を否定する必要はなくて、むしろこれらを設置することが

通行者の利便の増進の観点から望ましく、それから、道路交通環境の向上を図る活動を行うことを目的とする特定非営利法人等が設ける並木、街灯等については、道路の管理上、当該道路の区域内に設けることが望ましいものであるから、「道路の敷地外に余地がないためにやむを得ないもの」という要件を適用しないこととなつてているのよ（資料5参照）。

栗本係員 なるほど。道路法第三十三条の第一項については勉強できていませんでした。

坂上係員 それから、最初にあげてもらった占用許可の三つの基準については、法定の許可基準だけど、占用許可基準はその他にはないかしら？

栗本係員 あつ、通達による許可基準ですね。たしか、国においては、高架の道路の路面下の占用や上空通路の占用等について、占用の形態や、道路に及ぼす影響等を考慮して、一定の取扱いがなされる必要があることから、具体的な占用許可基準を定めているんですね。

坂上係員 そうね。じゃあ、一番最近のものでいうと、「地域における公共的な取組みに要する費用への充当を目的とする広告物の道路占用の取扱いについて」という通達が発出されているけれど、この通達についてはもう読んだかしら？

栗本係員 い、いえ、それはまだ…。

坂上係員 ジゃあ、この通達についてはまた今度、勉強しましょ。

渡邊課長 なになに、さつきから占用許可基準について勉強しているようだね。占用許可基準については、法定の基準、それから国においては通達による基準があるけれど、それ以外にも、道路管理者が占用許可の判断に当たって十分に考慮しなければならない

とされている原則があるよ。坂上さん、覚えてるかな？

坂上係員 はい。公共性の原則、計画性の原則、安全性の原則の三つの原則ですね。

渡邊課長 そのとおり。まず一つ目の公共性の原則は、特定の営利目的のための公共性のない占用は原則として認めるべきではなく、道路の占用相互間では、公共性の高いものを優先させるべきである、というものだ。それから、二つ目の計画性の原則は、将来の道路計画や都市計画その他道路周辺の土地利用計画と調整されたものでなければならぬ、というもので、三つ目の安全性の原則は、施行令には規定されていない事項についても、道路構造の保全や安全かつ円滑な交通の確保の面から、慎重な審査を行うべきであり、交通の安全を阻害する占用は排除すべきというものだよ。

栗本係員 なるほど。道路の占用は、あくまでも特別使用なので、たしかにそれらを考慮する必要がありますね。三つの原則、占用許可の判断の際には十分考慮するようにします。ところで坂上さん、実はこの間一緒に見てきた現場について、追加で確認したいことができたので、もう一度見に行きたいと思つてゐるんです。それでなんですが、道に迷いそうで不安なので坂上さんに一緒に行つてもらいたいんですが、いいですか？

坂上係員 この間のところつて、近いぢやない。でも、栗本くんは方向音痴だし、私が一緒に行く以外に方法がないからやむを得ないわね…。わかつたわ、時間が空いたときに言つてくれれば一緒に行くわ。

(この号終わり)

資料1

道路法第三十三條

道路管理者は、道路の占用が前条第一項各号のいづれかに該当するものであつて道路の敷地外に余地がないためにやむを得ないものであり、かつ、同条第一項第二号から第七号までに掲げる事項について政令で定める基準に適合する場合に限り、同条第一項又は第三項の許可を与えることができる。

2 (略)

資料2

道路法第三十二条

道路に次の各号のいづれかに掲げる工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用しようとする場合においては、道路管理者の許可を受けなければならない。

- 一 電柱、電線、変圧塔、郵便差出箱、公衆電話所、広告塔その他これらに類する工作物
 - 二 水管、下水道管、ガス管その他これらに類する物件
 - 三 鉄道、軌道その他これらに類する施設
 - 四 歩廊、雪よけその他これらに類する施設
 - 五 地下街、地下室、通路、浄化槽その他これらに類する施設
 - 六 露店、商品置場その他これらに類する施設
 - 七 前各号に掲げるものを除く外、道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある工作物、物件又は施設で政令で定めるもの
- 前項の許可を受けようとする者は、左の各号に掲げる事項を記載した申請書を道路管理者に提出しなければならない。
- 一 道路の占用（道路上に前項各号の一に掲げる工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用することをいう。以下同じ。）の目的
 - 二 道路の占用の期間
 - 三 道路の占用の場所
 - 四 工作物、物件又は施設の構造
 - 五 工事実施の方法

六 工事の時期
七 道路の復旧方法

3-5 (略)

資料3
道路法第三十六条

水道法（昭和三十二年法律第百七十七号）、工業用水道事業法（昭和十三年法律第八十四号）、下水道法（昭和三十三年法律第七十九号）、鉄道事業法（昭和六十一年法律第九十二号）若しくは全国新幹線鉄道整備法（昭和四十五年法律第七十一号）、ガス事業法（昭和二十九年法律第五十一号）、電気事業法（昭和三十九年法律第百七十号）又は電気通信事業法（昭和五十九年法律第八十六号）の規定に基づき、水管（水道事業、水道用水供給事業又は工業用水道事業の用に供するものに限る。）、下水道管、公衆の用に供する鉄道、ガス管（ガス事業法第二条第一項に規定する一般ガス事業又は同条第三項に規定する簡易ガス事業の用に供するものに限る。）又は電柱、電線若しくは公衆電話所（これらのうち、電気事業法に基づくものにあつては同法第一条第一項第十号に規定する電気事業者（同項第八号に規定する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、電気通信事業法に基づくものにあつては同法第一百二十条第一項に規定する認定電気通信事業者が同項に規定する認定電気通信事業の用に供するものに限る。）を道路に設けようとする者は、第三十二条第一項又は第三項の規定による許可を受けようとする場合においては、これらの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。ただし、災害による復旧工事その他の緊急を要する工事又は政令で定める軽易な工事を行う必要が生じた場合には、この限りでない。

2 道路管理者は、前項の計画書に基づく工事（前項ただし書の規定による工事を含む。）のための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、第三十二条第一項又は第三項の規定による許可を与えるなければならない。

資料4
道路法施行令第十一一条

法第三十二条第二項第三号に掲げる事項についての電柱又は公衆電話所に関する法第三十三条第一項の政令で定める基準は、次のとおりとする。
一 道路の敷地外に当該場所に代わる適当な場所がなく、公益上やむを得ないと認められる場所であること。

2 (略)

資料5
道路法第三十三条（中略）

2 次に掲げる工作物又は施設で前項の規定に基づく政令で定める基準に適合するもののための道路の占用については、同項の規定にかかわらず、前条第一項又は第三項の許可を与えることができる。

一 前条第一項第五号から第七号までに掲げる工作物、物件又は施設のうち、高速自動車国道又は第四十八条の四に規定する自動車専用道路の連結路附屬地（これらの道路のうち、これらの道路と当該道路以外の交通の用に供する通路その他の施設とを連結する部分で国土交通省令で定める交通の用に供するものに附属する道路の区域内の土地をいう。以下この号において同じ。）に設けられるこれらの道路の通行者の利便の増進に資する施設で、当該連結路附屬地をその合理的な利用の観点から継続して使用するにふさわしいと認められるもの

二 前条第一項第一号、第四号又は第七号に掲げる工作物、物件又は施設のうち、並木、街灯その他道路（高速自動車国道及び第四十八条の四に規定する自動車専用道路を除く。以下この号において同じ。）の管理上当該道路の区域内に設けることが必要なものとして政令で定める工作物又は施設で、道路交通環境の向上を図る活動を行うことを目的とする特定非営利活動促進法（平成一〇年法律第七号）第二条第一項に規定する特定非営利活動法人その他の営利を目的としない法人又はこれに準ずるものとして国土交通省令で定める者が設けるもの

訴訟事例紹介

自動車が路上落下物に接触した事故について 道路管理瑕疵が争われた事例

道路局道路交通管理課 青柳 敬直

〔一審判決〕平成一七年四月二八日 東京地裁 請求棄却（確定）

はじめに

路上障害物は、主に第三者の行為により道路の安全性の欠如がもたらされるものであるが、道路管理者がその危険状態を覚知し、これを排除することが可能であった（回避可能性があった）場合には、道路管理瑕疵が認められることとなる（最判昭和五〇年七月二五日民集二九巻六号一一三六頁参照）。

本件は、路上障害物に関し回避可能性の存否が争点となつた一例である。

一 事案の概要

本件は、自動車を運転して高速自動車国道を行っていた原告が、同道路について被告の管理に瑕疵があつたため、原告運転車両が同道路上の落下物に乗り上げるという事故（以下「本件事故」）

という。に遭い、車両修理費等の損害を被つたとして、被告に對し、国家賠償法二条一項に基づき、損害賠償金七一万五、二六円及び本件事故の日である平成一四年一二月三一日から支払済みまで民法所定の年五分の割合による遅延損害金の支払を請求した事案である。

1 前提事実

(1) 事故の発生

場 所・A自動車道下り（以下「本件道路」という。）一日 時・平成一四年一二月三一日（時刻については争いがある。）

三〇・五キロポスト付近路上（以下「本件現場」という。）

被害車両・原告運転の普通乗用自動車（以下「原告車」という。）
事故態様・原告車が、本件現場付近を進行していたところ、

タイヤ状の落下物（同落下物の具体的な形状については争いがある。以下「本件落下物」という。）に乗り上げた。

(2) 事実経緯

ア 本件道路の管理状況

(ア) 本件道路は、被告が設置・管理する高速自動車国道であり、片側二車線、本件現場付近の法定速度は時速一〇〇kmであり、本件現場付近には、街路灯は設置されていない。

(イ) 本件道路において事故が発生したり、落下物が発見されたりした場合、被告設置の交通管制室は、無線通信により、被告設置の交通管理隊基地に待機中又は付近を巡回中の被告が組織する交通管理隊に連絡し、事故処理や落下物の排除を行わせる。一つの交通管理隊は、パトロールカー（以下「P.C.」という。）一台及び隊員二名により構成される。

本件道路沿いには、本件道路のおよそ八〇キロポスト付近（以下、本件道路上又は本件道路沿いの位置を表す場合に、単に「何キロポスト付近」という。）にM交通管理隊基地が、およそ一二〇キロポスト付近にH交通管理隊基地がそれぞれ設けられ、一三七キロポスト付近にNサービスエリアが設置されている。

イ 第一事故の発生

平成一四年一二月三一日午前一時三五分ころ（以下、時刻のみ記載した場合、すべて同日の時刻を指すものとする。）、一二九・七キロポスト付近において、E運転の普通

乗用自動車がタイヤに乗り上げるという人身事故が発生した（以下「第一事故」という。）。

交通管制室の担当者は、午前一時三七分ころ、通行人から、本件道路上の非常電話により、第一事故発生の連絡を受け、午前一時四〇分ころ、H交通管理隊に対し、落下物排除の指令を出した。非常電話受信表には「一三〇 kp ダイヤ 落下物 トラック」と記載されている。

H交通管理隊は、午前一時五〇分ころ、一二九・八キロポスト付近において、上記落下物であるタイヤを法面に排除した。

午前一時五九分ころ、一二九・九キロポスト付近に、救急車が到着した。その後、午前二時一分、I県警察本部交通部高速道路交通警察隊（以下「警察隊」という。）のパトロールカー（以下、同警察隊のパトロールカーを「警察隊P.C.」という。）が到着した。また、午前二時四四分には、レツカー車が到着し、事故車を積載して撤去した。

ウ その他の事故及び通報

(ア) 午前一時四四分ころ、本件道路の非常電話より、交通管制室に対し、事故発生の通報があつた。非常電話受信表には「自動車散乱 車一台……大破」と記載されている。

(イ) 午前一時五〇分ころ、本件事故と同じく一三〇・五キロポスト付近において、普通乗用車が落下物に乗り上げるという事故が発生した（以下「本件前事故」という。）。

午前二時一分ころ、Nサービスエリア内の非常電話より、交通管制室に対し、本件前事故発生の通報があつた。

非常電話受信表には「右側 タイヤ乗り上げ ノア ケガ人なし 下部破損」と記載されている。

交通管制室の担当者は、午前二時四分ころ、常磐自動車道上り八二・三キロポスト付近を巡回中であつたM交通管理隊に対し、落下物排除の指令を出した。

I 本件事故発生後の経過

(ア) 原告は、本件事故発生後、路肩に停車して原告車の前部を確認した後、Nサービスエリアに向かつた。原告は、午前二時一五分ころ、同サービスエリア内の非常電話を利用して、交通管制室に対し、本件事故の発生を通報した。非常電話受信表には「乗り上げ タイヤ プリメーラ ケガなし 前破損」と記載されている。

(イ) 原告の通報から約三〇分後、警察隊PCがNサービスエリアに到着した。その後、M交通管理隊がNサービスエリアに到着した。

2 爭点及び当事者の主張

(1) 被告の本件道路の管理に瑕疵があつたか

【原告の主張】

被告は、道路管理者として、本件道路を常時良好な状態に保つよう維持し、修繕し、もつて一般交通に支障を及ぼさないよう努める義務を負うところ、以下に詳述するところ、この義務を怠つて本件落下物を放置したことにより、本件事故を発生させた。本件道路は、通常有すべき安全性が欠如していたものであり、被告による道路の管理に瑕疵があつたものであるから、被告は、原告に対し、国家賠償法二条一項に基づき、本件事故によつて生じた損害を賠償する責任を負う。

ア 巡回頻度及び照明設備の不足

本件現場付近は、照明設備が不十分であり、夜間における前方の見通しが極めて悪かつた。被告は、本件道路について定期巡回を行つてゐるが、夜間の定期巡回は午後一〇時三〇分及び午前四時三〇分であり、その間六時間も巡回が行われない。

仮に、十分な照明設備があれば、原告が本件落下物を避けることができた可能性がある。また、本件においては、本件落下物が路上に落下した時は不明であり、本件事故の直前に落下したとは認められないところ、十分な巡回頻度が確保されていれば、本件落下物を除去できたといえる。

イ 本件前事故通報後の対応

(ア) 本件事故発生時刻は午前二時一〇分ころである。

原告は、本件事故発生時刻をその場で確認したわけではないが、原告がNサービスエリアから本件事故を通報した時刻は午前二時一五分であるところ、本件現場からNサービスエリアまではせいぜい五分程度にすぎない。

(イ) 被告は、午前二時一分に、本件前事故についての通報を受けていたから、そのころには、本件現場である一三〇・五キロポスト付近に本件落下物があることを認識していた。なお、本件落下物は、タイヤのゴムのみのバースト片ではなく、ホイールの付いたタイヤがバーストしたものである。

高速道路において、路上にタイヤが落下していれば、重大な事故が発生する可能性があるから、被告は迅速にこれを排除すべきである。

当時、本件現場から四五〇m程度しか離れていない第

一事故現場には、H交通管理隊が臨場していたところ、

午前一時五〇分には第一事故の処理が終了しており、かつ警察隊の車両も臨場していたから、H交通管理隊が第一事故現場を離脱して本件現場に向かうことは可能であり、本件事故が発生した午前二時一〇分には本件落下物を除去することができた。しかし、被告は、H交通管理

隊を本件現場に臨場させることもせず、また後続車両に対し警告灯などで落下物の存在を告げることもせず、本件現場から五〇km以上も遠隔地を巡回していたM交通管理隊をして本件現場に臨場させる指令を行つたため、本件事故を発生させた。

ウ 第一事故現場の事故処理におけるパトロール不足

午前一時三七分の第一事故についての通報内容は、一三〇キロポストにタイヤが落下しているというものである。同通報は、一三〇キロポストより下り方面に位置している一三六番非常電話からされたものであるから、落下物の位置にはある程度の誤差が存在して然るべきこと、一三〇キロポスト付近には脱輪した車両は存在しなかつたことからすれば、被告は、一三〇キロポストよりもさらに下り方に落下物が存在する可能性も考慮し、一三〇キロポストよりもさらに下り方面的道路の安全性を確認すべき義務があつた。上記通報時刻から本件事故発生時刻までは三三分の時間があつたから、被告が本件落下物を排除することは十分に可能であつたところ、被告が上記義務を怠つたことにより、本件事故を発生させた。

【被告の主張】

ア 巡回頻度及び照明設備に不足がないこと

被告は、被告の管理道路において発生する様々な形態の交通事故等の交通障害に対応するため、交通管制室を二十四時間三六五日リアルタイムで運用し、本件道路の定期巡回を行い、事故等の発生時には交通管理隊に指示して処理を行わせている。

本件事故は、原告が、原告車のヘッドライトを下向きにして走行するなど、遠方の視界確保を怠つたことにより発生したものであり、巡回頻度や照明設備と何ら関連はない。イ 本件前事故通報後の対応に何ら過失はないこと

(ア) 本件事故発生時刻は午前一時五五分である。

本件事故発生時刻は、平成一五年一月一〇日付け自動車安全運転センターI県事務所長（以下、単に「安全運転センター」という。）作成の交通事故証明書及び被告（M交通管理隊）作成の交通事故調査記載のとおり、午前一時五五分である。被告の交通事故調査書は、事故現場において実況見分を行つた警察官から事情を聴取した上で作成したものであり、信頼性は高い。

また、原告は、第一事故現場において、救急車を見ていないと供述するところ、実際は、午前二時〇〇分から午前二時一六分まで救急車が臨場していたから、原告が第一事故現場付近を通過したのは午前二時〇〇分よりも前と考えられ、本件事故発生時刻は午前一時五五分ごろとするのが合理的である。

(1) 被告は、本件事故発生後である午前一時一分に、本件前事故について通報を受け、一三〇・五キロポスト付近に落下物が存在することを把握したのであるから、本件事故を未然に防ぐことは不可能であった。

また、原告は、交通管制室が、H交通管理隊でなく、M交通管理隊に落下物処理を指示したことを不当とする。しかし、H交通管理隊は、午前一時五〇分に第一事故現場に到着し、落下物を法面に排除した上で、交通規制を開始し、負傷者救助及び事故車排除のため、救急車及びレッカー車の要請を行い、午前二時二分に到着した

警察隊による実況見分等に協力し、その他道路損傷状況の確認をするなどし、事故処理作業が完了したのは午前三時四〇分であった。よって、交通管制室がM交通管理隊に落下物処理を指示したことには何ら問題はない。

なお、本件現場からは、ホイールの付いていないタイヤのバースト片が回収されているが、原告主張の落下物が存在したことを示す客観的証拠はない。原告が乗り上げたとする落下物は特定されておらず、本件事故と被告の行為との因果関係は不明である。

ウ 第一事故現場の事故処理におけるパトロールに何ら過失はないこと

第一事故現場では、落下物としてホイール付きのタイヤが発見された一方、事故車両に脱輪等の事実はなかった。

また、第一事故現場（二二九・七キロポスト付近）と本件現場（一三〇・五キロポスト付近）の距離はおよそ八〇〇m離れており、ある程度の誤差を考慮しても、数百mは離

れていたといえる。

そうすると、第一事故と本件事故（及び本件前事故）は全く別の事故であつて、被告に、本件現場付近に落下物が存在することの予見可能性はなく、また、H交通管理隊が第一事故現場に到着したのは本件事故のわずか五分前であることと合わせて考えれば、被告の第一事故処理について何ら問題はないというべきである。

二 爆破 略 争点に対する判断

1 前提事実、下記掲記の証拠及び弁論の全趣旨によれば、以下の事実が認められる。

(1) 第一事故の発生、通報及び事故処理について（以下、時刻は平成一四年一二月三一日午前中のおよそのものである。）

一時三五分 一二九・七キロポスト付近において、普通乗用車がタイヤに乗り上げるという第一事故が発生した。

一時三七分 交通管制室に、通行人から、一三〇キロポスト付近にタイヤが落下しているとの内容の通报が入った。

一時四〇分 交通管制室が、H交通管理隊に対し、第一事故現場における落下物処理を指示した。

一時四五分 別の通行人から、自動車一台が大破しているとの内容の通报が入った。

一時五〇分 H交通管理隊が一二九・八キロポスト付近に到着し、第一事故の原因となつたタイヤを法

面に排除した。

一時五四分 H交通管理隊が、事故車が停止している路肩側の通行規制を開始した。

一時五七分 H交通管理隊がレツカー車を要請した。

一時五九分 救急車が一二九・九キロポスト付近に到着した。

二時一二分 警察隊PCが到着した。同PCは、点滅灯を設置し、路肩規制を延長した。

二時一六分 救急車が負傷者を搬送して第一事故現場から離脱した。

二時一九分 警察隊PC（二台目）が到着した。

一時四四分 レツカー車が到着した。

一時五三分 レツカー車が事故車の積載作業を開始した。

同時に、路肩の通行規制が走行車線の通行規

制に変更された。

三時一〇分 レツカー車が事故車の積載を完了した。同時に、走行車線の通行規制が路肩の通行規制に変更された。

三時一五分 警察隊PCが第一事故現場を離脱した。

三時四〇分 H交通管理隊が通行規制を解除し、事故処理を完了した。

本件前事故及び本件事故の発生、通報及び事故処理について
一時五〇分 一三〇・五キロポスト付近において、普通乗用自動車がバーストしたタイヤに乗り上げる

という事故（本件前事故）が発生した。

一時〇一分 交通管制室に、上記車両の運転手から、Nサ

ービスエリアの非常電話により、タイヤに乗り上げて車両下部が破損したという内容の通報が入った。

二時〇四分 交通管制室が、M交通管理隊に対し、本件前事故現場（本件現場と同じ一三〇・五キロポスト付近）における落下物処理を指示した。

二時〇五分から二時一〇分までの間

一三〇・五キロポスト付近において、追い越し車線を走行していた原告車が、バーストしたタイヤに乗り上げるという本件事故が発生した。

二時一五分 交通管制室に、原告から、Nサービスエリアの非常電話により、原告車がタイヤに乗り上げたという内容の通報が入った。

二時四〇分 警察隊PCがNサービスエリアに到着した。同警察隊は、本件現場付近を通過した際に、タイヤのバースト片を路外に排除した。

二時五三分 M交通管理隊がNサービスエリアに到着した。

三時一〇分 警察隊PCがNサービスエリアを離脱し、事故処理を完了した。

（3） 平成一四年一二月三二日午前〇時から午前三時までの間に、一二九・七キロポスト付近及び一三〇・五キロポスト付近で発生した交通事故で、I県警察本部交通部に報告されたものは、以下のとおりである。

一時三五分 第一事故（一二九・七キロポスト付近）

(4) 一時五〇分 本件前事故（一三〇・五キロポスト付近）
二時一〇分 本件事故（一三〇・五キロポスト付近）
二時三〇分 物件事故（一三〇・五キロポスト付近）
事実認定の補足説明

ア 本件事故の発生時刻について

(ア) 証拠及び弁論の全趣旨によれば、原告は、本件事故発生当時、時計を見るなどして時刻を確かめてはいないこと、警察隊がNサービスエリアに到着した後、捜査にあつた警察官から、事故発生時刻を聞かれたのに対し、時刻は覚えていないと答えたこと、同警察官は、本事故発生時刻を特定するため、被告に対しては原告から本件事故の通報がされた時刻を尋ね、原告に対しては本件事故から通報までどれくらい時間がかかったかを尋ね、それぞれ、通報が午前二時一五分であり、事故から通報までが五分くらいであるとの回答を得て、本件事故は二時一〇分ころに発生したと考へたこと、同警察官は事故発生時刻は二時一〇分ころではないかと原告に話したこと、原告は、午後一時二三分、原告車について車両保険契約を締結している保険会社に対し、午前二時一〇分に本件事故の被害にあった旨申告したこと、原告は、平成一五年一月一〇日、安全運転センターから交通事故証明書の交付を受けたところ、本件事故発生日時が平成一四年一二月三一日午前一時五五分ころと記載されていたため、事実と異なるとして抗議し、平成一五年三月六日、本件事故発生時刻を午前二時一〇分と訂正した交通事故証明書の交付を受けたことが認められる。

(イ) 前記認定事実によれば、原告が被告に本件事故を通報した時刻は二時一五分ころと認定できるので、本件事故発生時刻について検討する上では、本件事故から通報までにどの程度の時間が必要である。

原告は、本人尋問において、本件事故後すぐに路肩に原告車を寄せて停止し、フロント周りや下部の損傷状態を見ようとしたが、付近が真っ暗で確認できなかつた、停止地点は一三〇・八キロポスト付近であり、停止した時間は三〇秒程度である、発進後、時速約八〇kmでNサービスエリアに向かつた、同サービスエリアに到着して明るいところに原告車を停止させ、フロントバンパーをのぞいていたら、運転車両がタイヤに乗り上げたという男性から早く通報した方がよいと声をかけられ、非常電話で被告に通報したと供述するところ、原告のその供述内容に特段不合理なところは見あたらない。

本件現場からNサービスエリアまではおよそ六・五kmであるから、同区間を時速八〇km（秒速約二一・二m）で走行したとすれば、四分五二秒を要する計算（六・五〇〇m÷二一・二m／秒＝四分五二秒）となる。また、本件事故発生当時の原告の行動を再現したものを撮影したビデオテープによれば、再現当日は、本件現場を出発してからNサービスエリアの非常電話のところに到着するまで六分四〇秒を要したことが認められる。

以上の事実を総合しても、本件事故当時、事故から通報までには五分から一〇分までの時間が経過したとまでしかいえないのである。そして、前記のとおり、原告が被告に本

件事故を通報した時刻が一時一五分ころであるから、本件事故発生時刻は、二時五分から二時一〇分までの間であつたと認めるのが相当である。

(ウ) 被告は、本件事故発生時刻が一時五五分であつたと主張するが、本件において、本件事故発生時刻を直接裏付ける資料が存在することは認められない。平成一五年一月

一〇日付けの交通事故証明書及び交通事故調書には、本件事故発生時刻を一時五五分とする記載があるが、前記認定及び弁論の全趣旨によれば、これらは、客観的な裏付けがあつて記載されたものではなく、原告の通報時刻や本件現場からNサービスエリアまでの距離などを総合勘案して記載されたものと推認されるから、同記載内容は前記認定を左右しない。

また、原告は、本人尋問において、第一事故現場付近を通過した際に、警察隊のパトカーとH交通管理隊の車両は停車していたが、救急車は停車していないなかつたと供述しているところ、前記認定事実によれば、そのような供述内容と整合するのは二時一六分以降ということになる。しかし、原告が第一事故現場付近を通過したのは深夜であったことや、原告供述によれば、原告は第一事故現場付近までは時速八〇kmで走行し、その後、その付近で少し減速したことが認められ、原告は第一事故現場付近をある程度の速度で走行していたと考えられることから、救急車を見落としたとしても不自然ではないから、やはり前記認定を左右しない。

よつて、被告の主張を採用することはできない。

イ 本件落下物について

原告は、本件落下物はホイールの付いたタイヤであると主張し、本人尋問において、走行中に、大型トラックのタイヤらしき物が見えた、手前側に、ゴムが広く広がつており、奥に変形した金属の大きなホイールがくつついていた、乗り上げたときに、ガンガンガンという感じでかなりの衝撃を受けた、として上記主張に沿う供述をする。

これに対し、被告は、落下物は本件現場付近から回収されたタイヤバースト片（タイヤのゴム部分がバーストしてちぎれたとみられるもの。）であると主張する。

証拠によれば、本件前事故の当事者も、本件事故の当事者である原告も、事故直後、被告に対し、タイヤに乗り上げた旨通報しているところ、被告主張のタイヤバースト片は、全長一m程度の黒い帶状の物体であつて、その形状に照らすと、深夜に暗い道路を高速走行していたとしても、運転手がそれを「タイヤ」であるとの認識を持つものとは考えにくい。また、原告車は、車体下部に損傷が認められるが、黒いゴム質の物体との接触痕のほかに、左フロントアームの変形やマフラー遮熱板の曲がり損傷も認められ、ホイールの付いたタイヤと接触したことによる損傷と考えても矛盾はしない。

そうすると、本件現場からは原告が主張するようなホイール付きタイヤは発見されていないものの、本件落下物はホイール付きタイヤであつたと認めるのが相当である。

2 被告の道路管理に瑕疵があつたか

(1)

弁論の全趣旨によれば、本件現場付近においては、交通管理隊により、一日八回の定期巡回が行われており、うち、夜間の巡回時刻は、午後一〇時三〇分及び午前四時三〇分であつて、本件事故の約三時間半前に巡回が実施されたことが認められる。

そして、前記前提事実及び前記認定事実によれば、一三〇・五キロポスト付近では、平成一四年一二月三一日午前〇時から午前一時五〇分まで交通事故は発生しておらず、本件落下物が落下したのは、本件前事故の直前ではないかと考えられること、定期巡回の他にも、被告の交通管制室に通報等が入った場合には被告の交通管理隊が交通障害の処理にあたる体制が採られていることからすると、被告の本件道路の管理体制そのものは、本件道路の通行の安全性確保において不十分であつたとはいえない。

(2) 本件においては、本件事故発生の前に、被告に対し、本件前事故について通報されているから、被告が本件落下物を除去することが可能であつたか否かが問題となるので、以下検討する。

ア 被告に対し本件前事故は、二時一分であり、本件事故発生（二時五分から二時一〇分間での間）までは最大でもおよそ九分間しかない。

前記認定事実によれば、第一事故現場においては、H交

通管理隊が、一時五〇分にタイヤを法面に排除し、一時五四分に路肩側の通行規制を開始、一時五七分にレッカー車を要請したことが認められ、また、一時五九分に、救急車

が到着し、二時〇二分には警察隊PCが到着したが、未だ救急車による負傷者の搬送は完了せず、事故車の積載・撤去も完了していない状態であつたといえる。さらに、前提事実記載のとおり、一つの交通管理隊は、PC一台及び隊員二名で構成されており、本件現場に最も近い交通管理隊基地は、H交通管理隊基地であり、次に近いのはM交通管理隊基地である。

イ 以上の事実によれば、本件事故当時、本件現場からもつとも近い第一事故現場にいたH交通管理隊は、第一事故現場において、通行規制やレッカー車に事故車を積載する際の付近の安全確保等の事故処理を行わなければならなかつたのであり、これらを放置して本件現場へ急行すべきであつたとまでは認められない。また、H交通管理隊の構成からすると、第一事故現場の事故処理を行いつつ、本件現場にも赴くことは困難である。

そして、前記交通管理隊基地の設置状況に照らせば、被告の交通管制室が、本件現場から五〇km以上離れた場所を巡回中であつたM交通管理隊に本件落下物の処理を指示したこともやむを得なかつたといわざるを得ない。

ウ 以上によれば、本件前事故についての通報を契機として、本件事故発生までに、被告が本件落下物を除去し、道路を安全良好な状態に回復することはおよそ時間的に可能であつたとはいえない。

(3)

次に、本件においては、本件事故発生の前に、被告に対し、本件事故と場所は異なるものの、第一事故について通報されているから、被告が本件落下物を除去することは可能であつ

たか否かが問題となるので、さらに検討する。

第一事故は、一二九・七キロポスト付近で発生したが、H交通管理隊は、一時五〇分、一二九・八キロポスト付近において、落下物であるタイヤを排除している。本件全証拠によつても、H交通管理隊が、一時五〇分よりも前に第一事故現場に到着できたとは認められない。そして、上記(2)判示のとおり、一時五〇分から本件事故発生当時に至るまで、本件現場からもつとも近い第一事故現場にいたH交通管理隊は、同現場において、通行規制やレッカー車に事故車を積載する際の付近の安全確保等の事故処理を行わなければならず、第一事故現場を離脱することは困難であった。

これに対し、第一事故現場においては、落下物であるタイヤが法面に排除され、他に落下物の存在をうかがわせる事実（例えば、事故車両に脱輪等の損傷が認められる場合など）があつたとは認められないとからすると、第一事故現場の状況のみからでは、本件現場付近に何らかの落下物が存在する可能性が大きいといえない。

以上の事実によれば、仮に、原告が主張するどおり、被告が、第一事故現場の処理として、第一事故現場よりも下り方面にも落下物が存在する可能性を考慮して、本件現場付近の道路の安全を確認する義務を負うことがあり得るとしても、本件においては、第一事故現場の処理を優先すべき状況にあつたというべきである。よつて、第一事故の通報を契機として、本件事故発生時までに、被告が本件現場付近の本件道路の安全を確認すべき義務があつたとまではいうことはできない。

(4)

なお、原告は、被告が、後続車両に対し、警告灯などで落下物の存在を告げることをしなかつたと主張するが、上記のとおり、第一事故現場の状況のみからでは、第一事故現場よりも下り方面である本件現場付近に、何らかの落下物が存在する可能性が大きいとはいえないからすると、後続車両に対し、第一事故現場よりも下り方面である本件現場付近に落下物が存在すると警告すべきであつたとまでは認められない。

(5) また、原告は、本件現場付近における照明設備の不足も主張するが、本件道路における照明設備の具体的な状況や、照明設備があつた場合の本件事故回避可能性について、その主張を認めるに足りる証拠は存せず、この点に関する原告の主張を採用することはできない。

(6) したがつて、被告の道路管理に瑕疵があつたものと認めるることはできず、その余の争点について検討するまでもなく、原告の請求は理由がない。

3 以上によれば、原告の請求は理由がないから棄却することとし、主文のとおり判決する。