

巻頭言 ■ 大らかに使う 早稲田大学人間科学部教授 中村 桂子 1

特集／道路管理事務に係る事例紹介 道路法令研究会 3

電線類地中化推進検討会議報告について(二) 道路占用問題研究会 10

平成二年度道路交通管理統計調査結果の概要について 道路局道路交通管理課企画係 16

平成元年度及び二年度の道路管理瑕疵に関する判例 道路局道路交通管理課訟務係 27

シリーズ ■ 日本の道100選より

◇雪流しの道—諏訪町本通り線 富山県八尾町 42

◇札幌の道路公園—札幌大通—札幌市 47

◆時・時・時…………… 49

◆平成三年度既刊号目次 51

本誌の掲載文は、執筆者が個人の責任において自由に書く建前をとっております。したがって意見にわたる部分は個人の見解です。また肩書等は原稿執筆時および座談会等実施時のものです。

道路管理事務に係る事例紹介

—平成三年度道路管理関係会議の主要議題—

道路法令研究会

道路の適切な管理は、いうまでもなく基本法としての道路法に基づき行うべきものであるが、実際には、その解釈を含め、運用に当たってはさまざまな検討を要する事態に直面することが多い。また、昨年の道路法の一部改正により、有料の自動車駐車場の規定の整備等が行われ、道路管理の実務担当者においても、新たな制度の十分な理解に基づく運用が要求される場所である。そこで、本稿においては、最近の法改正に伴うものを含め、各種の会議等において比較的多くみられる事例等について検討を行うこととする。なお、本稿中、見解に係る部分は筆者の個人的見解である旨予めご了承ください。

一 現在供用している道路の中に個人名義の土地があり、用地買収当時の所有者との売買契約書はありますが、登記手続は未了のままとなっています。この例のような場合、供用開始は適法に行われたと解してよろしいでしょうか。

また、この事例において、今後、転売により新たに所有権を取得したと主張する者（登記も移っている）が現れ、その者から損害賠償請求があった場合、請求に応じざるを得ないのでしょうか。

まず、道路の供用開始を行うためには、道路の

敷地等について、道路管理者が所有権等の権原を取得していることが必要である。この事例では、道路管理者による所有権の取得の有無が問題となっているが、我が国の判例によれば、原則として売買契約成立時に所有権は移転するものとされており、当事者間においては、登記が移転しているか否かは所有権の移転とは無関係である。従って、この事例においても、売買契約が有効に成立していれば、土地の所有権は道路管理者に移転しており、供用開始は適法に行われたと解することができる（この場合、売買契約書の存在は、契約の成立の有力な証拠となると思われる）。

ただ、新たに（道路管理者が登記移転手続をしないうちに）いわゆる二重譲渡を受け、登記も備えた者（以下「A」とする。）があらわれた場合、

道路管理者は、自らの所有権取得をもってAに対抗しえないことになる（民法第一七七条）。つまり、所有権はAにあるということになる。

しかし、当初適法に供用開始がなされたのであるなら、道路として供用が開始された以上、当該道路敷地については、公物たる道路の構成部分として道路法所定の制限が加えられることとなる（道路法第四条により、所有権を移転し、又は抵当権を設定し、若しくは移転する以外は私権を使用することができない。）そして、その制限は、当該道路敷地が公の用に供された結果発生するものであって、道路敷地使用の権原に基づくものではないから、その後に至って、道路管理者が対抗要件（登記）を欠くため、敷地の所有権を取得したAに対抗しえないこととなっても、当該道路の廃止がなされない限り、敷地所有権に加えられた制限は消滅するものではない。従って、供用開始後に当該敷地の所有権を取得したAは、制限の加わった状態における土地所有権を取得するにすぎず、道路管理者に対し、当該道路敷地たる土地についてその使用収益権の行使が妨げられていることを理由として損害賠償を求めることはできないものといわなければならない（最判昭和四四年一二月四日同旨）。

二
供用開始の告示を機械処理により、年度末に一括告示している例があるようですが、このような処理は道路法上許されるでしょうか。また、実際は一般交通の用に供されているが、供用開始の告示がなされていない道路において、道路管理者が管理瑕疵責任を問われることはあるのでしょうか。

そもそも、現に道路管理者によって一般交通の用に供されているにもかかわらず、供用開始の公示を行っていないという状態は道路法の予定するところではない。

道路法上道路は、路線の指定又は認定↓道路の区域の決定↓供用の開始、という手続を経た後に一般交通の用に供されるべきものであり、また、「権原を取得した後、現に一般交通の用に供されている道路で供用開始の公示が未了のものについては、早急に供用開始の公示を行うこと。」との通達（昭和三三年七月二四日道発第二八二号「道路の区域決定及び供用開始等の取扱いについて」各都道府県及び五大都市あて道路局長通達）も出されているところである。

また、供用の開始は、道路を一般の交通の用に供する旨の意思表示であって、それにより道路法

の規定が全般的に適用となる道路法上の道路となるものである。従って供用の開始以前は道路法上の道路とはいえず、道路法上は、道路予定区域とでもいいうしかなできない（区域決定、権原取得をした後として）。となれば、道路法の規定は道路法第九一条で準用される範囲しか適用されないことになり、適正な道路管理が期待できない。例えば、道路法第五八条（原因者負担金）も適用されず、同条の規定により、工事の原因を生じさせた者に費用を負担させることもできないと解される。

以上のように、道路管理者としては、厳に、一般交通の用に供する以前に供用開始の公示をすべきである。

一方、管理瑕疵の問題であるが、以下のよう

に解する。
浦和地裁昭和六一年一月二六日判決が傍論ではあるが、「一般に供用開始前の道路については、法律上の概念としては厳密な意味では「道路」とは呼べず、言うなれば「道路予定地」とでも呼称すべきであろうが、国家賠償法二条一項にいう「公の営造物の設置又は管理の瑕疵」の存否の判断に際しては、法律上道路として供用開始されたか否かはそれ自身が決定的意味をもつものとはいえない。当該「道路予定地」が通常有すべき安全性の程度について考える際、供用開始前であるとの一事をもって直ちに公の用に供されている道路とま

まったく異なった基準が一律に妥当すると解することとは許されず、当該『道路予定地』の道路とする目的・性質・形状・外觀・既存道路との関係及び実際上の利用状況等の具体的事情に照らして個別に判断すべきものというべきである。」と述べているように、供用開始前の道路であれば道路管理者は道路管理上の責任を負わないとは一概には言えないと解される。この事例のように供用の開始の告示がなされていないといえ、道路管理者自らが道路を一般交通の用に供している場合は、上記裁判例の考えによれば、道路管理に瑕疵があった場合、道路管理者が国家賠償法第二条第一項の責任を問われる可能性はあると考えられる。

なお、供用開始がなされる以前の道路をあえて通行したことによって事故等が発生しても道路管理者が道路管理上の責任を問われることはないといえる。

三

既に供用しているトンネル上部の土地の開發が行われ、トンネルに対する影響も懸念されますが、道路管理者としてはどのような対応が可能でしょうか。

道路法の規定は原則として道路区域内に適用されるものであり、道路区域とは道路の構造の保全、交通の危険防止その他道路管理上必要な範囲であり、上下の空間については、一応無限と考えられる。また、道路法の適用を受けるのは、道路として公の用に供されていることの効果であるので、供用の開始があれば底地の権原の有無にかかわらず、道路法の適用がある。

ゆえに、トンネル部分において道路区域がかかっている範囲の上部の土地については道路法第四三条の適用があり、「道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある行為」に対しては道路法第七一条の監督権の発動が可能であり、また、悪質な違反行為に対しては告発（刑事訴訟法第二三九条第二項）の措置をとることが適当である（道路法第一〇〇条により、同法第四三条の規定に違反した者は一年以下の懲役又は二〇万円以下の罰金に処せられる）。

ただ、トンネル部分の権原が使用承諾のようなものである場合に上記のような対応をとることは現実には望ましいことではなく、相手方との話し合い・協議により協力を求めるのが望ましく、また、その結果、所有権等の権原を設定することがあるかもしれないが、当該土地を買取る義務はない。ただ、道路区域以外の土地を買取することは理由がないと解される。

また、トンネル部分において道路区域がかかっている範囲の上部以外の土地については、道路法の適用はないので、道路法に基づく措置をとることはできず、相手方との話し合い・協議により協力を求めるのが望ましい。

四

道路一体建物に係る権原としては、どのようなものを取得すればよいのでしょうか。

道路一体建物に係る道路の権原としては、土地の一部を利用するための土地に関する権原と、道路を支える構造物として建物を利用するための建物に関する権原の双方を取得することが必要である。これらの権原については、

- ① 完全な道路管理確保の観点から円満無欠な権原がのぞましいこと（完全な対抗力）
- ② 事業執行上、明確な補償を行いうるだけの根拠となるべき権原であること（補償費支出の根拠）
- ③ 取用適格事業の代表として、所有権取得に

より事業を執行している原則に反しない権原であること（取用等との均衡）

という要請を満たすことが必要である。

道路一本建物の場合の道路側の権原として、ま

ず、考え付くのは「建物の区分所有等に関する法律」に規定する区分所有権及び敷地利用権である。しかしながら、区分所有権の対象となるのは、

① それ自体が独立した一つの建物としての利用に供されること

② 物理的に区画された空間であること

という二つの要件が必要であり、道路一体建物に係る道路の部分は、そのどちらにも該等しない。特に建物の屋上を道路が通るケースについて道路部分に区分所有権を設定することは考えられない。したがって、現行法上、道路一体建物に係る道路については区分所有権及び敷地利用権を権原とすることはできない。

建物について区分所有権、土地について敷地利用権という「建物の区分所有権等に関する法律」の規定による権原の設定が不可能である以上、土地と建物それぞれについて別個の権原を設定することが必要である。

まず、土地についての権原として通常考えられるのは区分地上権であるが、建物によって道路が支持されている道路一体建物の場合には、昭和四八年一月二四日付の法務省民事局長照会回答が「階層的区分建物の特定階層を区分所有するため、当該専有部分を占める空間部分に、区分地上権を設定することはできない」としているため、現状では区分地上権を設定することにしても、法

務局で登記が認められず、対抗力の面で全く債権契約と同じ意味しかもたないことになり、道路の権原の設定方法として適切さを欠くものといわざるをえない。

実際に区分地上権の設定が難しい以上、道路の権原として考え得るのは、建物の所有者との土地の共有（又は地上権の準共有）である。つまり、道路管理者は道路を建設・管理するために、それぞれ共有持分権を所有するわけであるが、この両者は土地を道路と道路一体建物の敷地として利用するという合意を行って、それを前提とした共有を行うことになる。この両者の合意は、一般承継人はもちろん、民法第二五四条の規定により、共有持分を買収等により取得した特定承継人に対しても効力を有するため、後発的に共有の相手方が代わっても、道路管理者は当該土地を道路一体建物の敷地としてひきつづき利用することができるわけである。よって、土地についての権原としては、共有（又は地上権の準共有）持分権を取得すればよい。

その共有持分権は登記することができ、共有者同士の合意は特定承継人にも有効であることから（民法第二五四条）、道路管理者の対抗力も万全となる。

しかしながら、建物が区分所有建物である場合には、道路管理者が区分所有権を取得することができない以上は、建物を建物所有者（すなわち区分所有者）と共有することができない。したがって、建物に関する権原としては、道路管理者は建物所有者との間に債権的契約を締結して、その使用権を取得するか方法がないが、それでは道路側の対抗力に問題があるので、道路法第四七条の六以下において、その点についての必要な措置を法定するとともに、協定を公法上の契約として位置付けた。よって、道路側の建物の使用に関する権原としては、この協定を締結すればよい。

五

既に供用している市道を、交通の状態からみて歩行者専用道路に指定したいのですが、当該市道を一旦供用廃止し、その後道路法第四八条の七第三項の規定により、歩行者専用道路に指定できるでしょうか。

建物が、区分所有権でない場合には、道路管理者と建物所有者が建物を共有することが考えられ、

道路法第四八条の七第三項の規定に基づき歩行者専用道路を指定するには、同条同項の規定によ

り、「まだ供用の開始がない道路又は道路の部分」であることが要件である。指定できる道路をまだ供用の開始のない道路又は道路の部分に限定したのは、既供用の道路について歩行者専用道路等を指定することは、交通規制権の一態様であり、道路交通法で既に規定するところであるため（道路交通法第八条第一項及び第九条の道路標識により、歩行者の通行の安全と円滑を図るため車両の通行を禁止する場合がある。）、道路法では、道路管理者があらかじめ専ら歩行者等の通行の用に供する道路として構造上も配慮して建設したものであること、道路管理者の供用意思に基づき指定することとしたものである。

この趣旨から、歩行者専用道路として建設されたものではない市道を一旦供用の廃止をして、法の要件をかたちだけ満たしたとしても、歩行者専用道路に指定することはできないと考えられる。

六

県道の地下に建設する駐車場（道路の附属物）に要する費用の一部を道路法第五二条に基づき市町村に負担させることは道路法上許されるでしょうか。

道路法第五二条に基づき、都道府県は、市町村に対し受益の限度において費用の一部を負担させることができる場合がある。ただ、法第五二条では「第四九条又は第五〇条の規定により都道府県の負担する費用のうち、……」とあり、負担させる費用について規定している。第四九条は道路の管理に関する費用負担の規定であるが、また別に第八五条第三項において道路の附属物の新設・改築費用の負担の規定が設けられている。

ここで、第四九条に規定する費用に当然附属物に関する費用も含まれ、第八五条第三項はその確認の規定にすぎない、と考えるなら附属物の新設・改築費用を第五二条に基づき市町村に負担させることができる。と考える。

しかし、現在のように地下駐車場のような規模の大きな附属物は道路法制定時は想定されていなかったことから第八五条第三項は、一般に費用の額の小さな附属物について、第四九条とは別に創設的に附属物の費用負担を定めたものと解するのが妥当である。

ゆえに、第四九条にいう費用に附属物の新設・改築に要する費用は含まれず、第五二条に基づき市町村に費用を負担させることはできないと考えられる。

また、地方財政法第二七条には、都道府県の行う建設事業の経費の一部を市町村に負担させるこ

とができるとの規定がある。この規定と道路法との関係であるが、費用負担に関しては、地方財政法と道路法は、一般法と特別法の関係にあり、また先法と後法の関係にもあるので、道路法の規定が優先されると解される。つまり、附属物の新設・改築費用を市町村に負担させることはできないという、道路法の趣旨が優先されると解される。

七

道路法第五八条により原因者に費用を負担させるにあたり、原因者の故意・過失は必要でしょうか。

道路法第五八条に定める原因者負担金制度は、道路が一般国民の日常生活に必要な不可欠な重要性をもつ公共用物であることに鑑み、他の者（原因者）の行為により、道路に損傷が生じた場合には円滑な交通の確保、事故防止の必要等から、その道路につき、迅速に本来の機能を回復するための修理を実施することが要求され、かつ、これに要した費用は、当該損傷を与えた者（原因者）に負担させるのが衡平の原則に合致し、また、実際の取扱いにおいても便宜であるところから定められたものである。従って、原因者負担金制度は、私法上の一般不法行為に対する特別の制度ではなく、不法行為制度とは異質の法目的を有する公法上の

特別な人的公用負担の制度と解するのが相当である。ゆえに、原因者に費用を負担させるにあたっては、私法上の不法行為の場合のように、原因者の故意・過失は不要であり、また、原因者の行為が適法であると違法であることを問わないものである。

八

路線の指定又は認定のための調査・測量等をするため、道路法第六十六条第一項を根拠に他人の土地に立ち入ることはできるでしょうか。

路線の指定又は認定のための調査・測量等をするため、道路法（以下「法」という。）第六十六条を根拠に他人の土地に立ち入ることはできないと解される。なぜならば、路線の指定又は認定の前には、同条同項の権限を行使すべき道路管理者が存在していないと解されるからである。（法第一二条から第一七条までの規定から、道路の管理は、路線の指定又は認定により一般国道、都道府県道等になったものについて行うことと解され、法第一八条により当該管理を行う者が道路管理者と解されている。）

なお、以上に対して、バイパス計画により現地測量等を実施する場合には、明らかに道路

管理者は存在しており、法第六十六条第一項の適用があるものと解される。

九

道路附属物として道路の地下に整備する自動車駐車場について、その出入庫口を沿道の民間の建築物の敷地を利用して設置することを検討しています。この場合、出入庫口については道路区域に入れないことが許されますか。

道路の地下を利用してその道路の道路附属物として自動車駐車場を整備する場合、道路法上は道路に接する自動車駐車場として位置づけられている（道路法第二条第二項第六号参照）。この場合、道路の利用者がその自動車駐車場を利用することができるよう、制度上も措置される必要がある。つまり、地上の路面と地下の自動車駐車場の間を結ぶ出入庫口も当該道路の区域に入っており、道路区域としてつながっていることよって、初めて「道路に接する」という法律上の要件を満たすことになる。従って、（少なくとも一つの）出入庫口は、道路区域がかかり、道路の一部を構成するよう措置しておく必要がある。

なお、出入庫口を沿道の建築物の整備と併せて設置する場合、道路の区域を上下の範囲を定めて

立体的に定めることが可能な場合もあると考えられますが、立体的に定めた区域の上下に建築物の建築が建築基準法上認められるか否かは、別途、慎重な検討が必要と思われる。

一〇

昨年道路法の改正により創設された有料の自動車駐車場において、駐車料金を徴収できない自動車とは具体的に何ですか。

昨年、道路法及び駐車場法の一部を改正する法律（平成三年法律第六〇号）により、道路管理者は、その整備する自動車駐車場に自動車を駐車させる者から駐車料金を徴収することができることとされた。この際、①整備した自動車駐車場から駐車料金を徴収しないこととすると、道路管理者の設置する自動車駐車場の利用者その他の民間駐車場の利用者との間に著しい不公平を生じ、ひいては交通流の混乱や民間駐車場等の業務を圧迫することとなることから、また、②自動車駐車場の利用者は極めて貴重な道路の一定スペースを排他的に利用するため、その利用を無料とすることは社会通念上妥当性を欠くことから、都市部等においては道路管理者が整備する自動車駐車場においても駐車料金を徴収することとし、料金徴収の根拠

規定を道路法に設けたものである。

ここで、前述の立法の趣旨に鑑みて、道路管理者が整備する自動車駐車場を利用することが必要やむを得ないものであり、駐車料金を徴収することが公益上著しく妥当性を欠くものについては、駐車料金を徴収できないこととした。具体的には、駐車料金の徴収の対象からは、道路交通法第三十九条第一項に規定する緊急自動車その他政令で定める自動車除外され（道路法第二四条の二第一項ただし書）、これを受けて道路法施行令第三条の三においては、政令で定める自動車として、「道路の改築、修繕、災害復旧に関する工事、道路の維持その他特別の理由に基づき当該自動車駐車場に駐車することがやむを得ないと認められる自動車で、建設大臣が定めるもの」が規定されている。この「建設大臣が定める自動車」は、近日告示される予定である。

今回の告示によって駐車料金の徴収の対象外とするものの基準としては、前述の趣旨から、①公益性（又は公益性）が強い業務のために使用する自動車であること、②当該自動車駐車場に駐車することが、当該業務の緊急性その他の事情により、その円滑な執行上必要不可欠であること、の二つの要件を満たすものとした。

具体的には、①警察用自動車、②災害救助、水防活動又は消防活動のため使用する自動車、③防

疫活動等の公務を行うため使用する自動車、④郵便物の集配のため使用する自動車、⑤ごみ、ふん尿等を収集するため使用する自動車、⑥公益施設の応急工事のため使用する自動車、⑦道路管理用自動車、を告示において定めるものである。

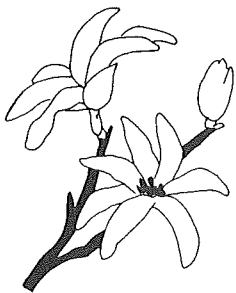
一一
いわゆる廃棄車両について、昨年の道路法の改正後の取扱いはどうなるのでしょうか。

道路は本来車両が自由に通行しうる施設であり、道路上に車両をとめておくことも通行の一つの形態である。従って、一般的に言って道路上での車両の放置は道路法上違法ではなく、車両は道路法（以下「法」という。）第四四条の二の対象となる「違法」放置物件ではない。

ただし、廃棄されたと認められる車両については、同条の規定による措置の対象となる。ここで、明らかに所有権を放棄したと認められ、破棄物として取り扱うことができるものであれば、通常の維持管理の一環として処理されることから、同条の対象となり得るのは、例えば、その外見や置かれていた状態等からみて、機能を喪失しもはや車両として用いられることはないが、物件としては廃棄されずに道路上に置かれておるとみられる場

合が考えられる。

しかし、実際の運用に当たっては、この「廃棄されたと認められる車両」の具体的な要件をはじめ、判断の方法等について関係機関との調整を要するため、当分の間は法第四四条の二によってではなく、従前の例により処理することとしている。



電線類地中化推進

検討会議報告について (二)

道路占用問題研究会

平成四年一月一七日に開催された第三回電線類地中化推進検討会議において、今後の電線類地中化の推進方策等に関する報告がとりまとめられた。本稿においては、その会議報告の内容について紹介することとしたい。

1 経緯及び現状

電線類の地中化は、昭和六〇年一〇月の「キヤプシステム研究委員会報告」(以下「委員会報告」という。)に基づき、都市の成熟度が高く、電力及び通信の需要が安定している大都市の中心部の主要道路等を主体として、関係行政機関の支援、地域住民等の協力の下に電線管理者の多大な投資努力及び道路管理者の取組みもあつて、当初の計画を大幅に前倒ししつつ、積極的

に推進してきた。電線類が地中化された箇所は、いづれにおいても安全で快適な通行空間の確保、都市災害の防止、都市景観の向上等その多様な整備効果について、沿線住民はもとより、地域社会の中で高い評価を得ている。さらに、近年、経済的な発展、価値観の多様化等を背景にゆとりと豊かさが求められる時代を迎え、快適な通行空間の確保、都市景観の向上等の観点から、電線類地中化の社会的要請は一層高まってきた。また、都市の再開発等に合わせた総合的な都市造りの一環として、電線類の地中化を都市計画等との十分な整合性を図りつつ、計画的に推進していく必要性が増加してきている。

2 基本的考え方

電線類の地中化は、安全で快適な通行空間の確保、都市災害の防止、都市景観の向上等の観点から、地域との調和を図りつつ、社会資本整備の一環として、関係者間の密接な協力の下に、整備された推進方策を踏まえ積極的に推進するものとする。

その際、建設費用、需要変動への即応性、事故時の早期復旧等の面で留意すべき点もあることにかんがみ、電気事業、電気通信事業等の健全な発展との調和を図るものとする。

3 地中化地域の考え方

(1) 地中化実施箇所

地中化実施箇所は、その必要性、整備効果等が高い以下の地中化対象地域の中から選定する。

① 需要密度及び需要の安定性、施工の難易性並びに景観保持の必要性から委員会報告における地中化地域の範囲に相当する地域。

② 都市の再開発等に合わせて総合的な都市造りの一環として先行的に地中化を行う、

上記①の地域となることが見込まれる地域。

③ 上記①または②に該当しない地域であつて、安全で快適な通行空間の確保、都市災害の防止、都市景観の向上等の観点から特に地中化の必要性が高い以下の地域。

・ 地域活性化に資する地方都市の主要道路沿道地域

・ 比較的大規模な商業業務地域

・ 地域住民等多数の人が集まる文化施設周辺地域

・ 主要官公庁等事務所が集中しているオフィス街

・ 主要な駅の周辺等街の玄関口を中心とする地域

・ ニュータウン開発地域

・ 歴史的風土保存・形成地区

・ 都市計画法における風致地区、美観地区
・ 国際観光施設周辺地域

なお、地中化対象地域内に、歩道整備等の事業が行われている箇所、災害時の非難道路等として指定されている道路等が含まれる場合には、具体的な地中化実施箇所の選定過程において実施時期等を考慮することとする。

(2) 地中化の規模

電線類の地中化は、今後、平成七年度までの五年間で一、〇〇〇km程度を目標に進めるものとする。

3 地中化地域の考え方

(1) 地中化実施箇所

①の地域

・ 従前の地中化対象地域である。

②の地域

・ 今回新たに追加された地域である。

・ 「都市の再開発等」とは、面的な開発を広く指すものであり、具体的には、市街地開発事業、土地区画整理事業等があげられるが、ニュータウン開発の中心商業

地域など①の地域となることが見込まれる地域等も含まれる。

③の地域

・ 今回新たに追加された地域である。

・ 地中化を推進する必要がある地域として、従来の需要密度を満足しない地域においても、安全で快適な通行空間の確保、都市災害の防止、都市景観の向上等の観点から社会的要請等を踏まえ、地中化の必要性が特に高い地域については地中化対象地域とすることとされた。

「なお書」

・ 地中化事業の実施箇所を選定する際ににおける留意点について述べたものであるが、この他に例えば、雪国において冬の歩行者の安全確保の観点に配慮すべき道路等についても実施時期等について考慮する必要がある。

(2) 地中化の規模

・ 昭和六〇年の委員会報告においては、地中化の規模について一〇年間で一、〇〇〇km程度を目標としていた。

しかしながら、事業実施に当たり、昭和六一年度からの円高差益による還元等社会的背景もあつて、当初計画を大幅に前倒しし、その結果、平成二年度までの五年間で約一、〇〇〇kmの地中化が達成された。

今回は、この実績を踏まえ電線管理者等と調整を行い、円高差益等の外的要因ではなく

各種支援措置を講じ、または、拡充すること等により平成七年度までの五年間で約一、〇〇〇km程度を目標に進めることの合意を得た。

4 地中化の進め方

(1) 地中化の方式

電線類の地中化は、キャブシステム、管路方式等の中から道路管理上の要請、電力・通信の安定供給の確保、収容及び作業空間の確保の観点からの施工の難易性、支障物件の状況、経済性等を総合的に評価し、適切な方式を選定する。なお、その際、関係者が協力し、キャブシステムを積極的に採用するよう努めるものとする。

また、管路方式等には、地方自治体が管路設備を整備する方式（以下「自治体管路方式」という。）と電線管理者が単独で実施する方式（以下「単独地中化方式」という。）とがあるが、地方自治体が管理する道路において管路方式を選定する場合には、関係者が協力し、自治体管路方式を原則として採用するよう努めるものとする。

(2) 地中化の推進組織

電線類の地中化を実施するに際しては、道路管理者、電線管理者、地方自治体等関係者から成る電線類地中化協議会（全国一〇ブロックご

とに設置）において、構成員の意見を十分反映した協議により、地中化の実施箇所等をまとめた五年間の基本構想を策定して計画的に進めるものとする。

その際、共架物件及び支障物件の移設調整、工程調整など円滑な地中化の事業実施に資するために、道路管理者、電線管理者、地方自治体等関係者から成る都道府県単位などの地方部会を必要に応じ設置することとする。

4 地中化の進め方

(1) 地中化の方式

地中化を進めるに当たって、従来はキャブシステムまたは単独地中化方式（電線管理者による管路設置方式）により行ってきたが、地元自治体からの地中化に対する強い要望等を踏まえ、地方自治体が管路を設置し、その管路を電線管理者が使用する「自治体管路方式」を新しく採用し、電線管理者の負担を軽減することにより、もって地中化を積極的に推進することとした。

① 地中化方式の選定

(a) キャブシステムの積極的採用

地中化を実施する際には、まず、道路管理上設置が望ましいキャブシステムによる整備の可能性を検討し、できる限りキャブシステ

ムを積極的に活用するものとし、歩道幅員が狭い等物理的にキャブシステムの設置が不可能であること、移設が困難な支障物件があること等、キャブシステムにより難い場合に管路方式を採用することとされている。

(b) 管路方式の採用

管路方式のうち、自治体管路方式とは、地方自治体が自ら管理する道路に道路管理者ではない管路管理者としての当該自治体が管路を敷設しその管路を電線管理者に使用させる方式である。地方自治体が管理する道路において管路方式を適用する場合には、原則として自治体管路方式を採用するよう努めることとされた。

なお、道路管理者と管路管理者とが異なる場合（例えば道路管理者が県、管路管理者が市のような場合等）には、自治体管路方式は採用できないことに注意を要する。

また、自治体管路方式により、設置される管路は道路管理者としてではなく、管路管理者としての当該自治体が設置する管路であることから道路法上は占用物件と位置づけられるものである。適性な道路占用事務手続きが必要となる。道路占用許可に当たっては、自治体による管路敷設と電線管理者によるケーブル敷設について双方の内容を踏まえ総合

的に判断する必要があることから、両占用申請を同時に行わせることが必要であろう。

(2) 地中化の推進組織

地中化の実施にあたっては、現在、全国一〇プロックに設置されている電線類地中化協議会において、新五ヶ年計画に関する基本構想を策定し、計画的に推進することとしている。

なお、その際、都道府県単位などに必要に応じ、地方部会を設置し、地中化計画の策定、地中化実施に伴う各種問題の解決を図り、もって、円滑な事業実施に資することとしている。

なお、自治体管路方式の創設に伴い、従来の協議会のメンバーに地方自治体が追加されたが、この地方公共団体は道路管理者ではない地方公共団体、すなわち担当部局的に言えば、道路担当部局以外の部局をいうものであるが、実際の協議会への参加に当たっては、実質的に道路の建設、管理に携わっている道路担当部局が自治体内の意見、意向等を取りまとめ、自治体を代表して協議会に臨む方が、協議会の効率的運営が図られることになろう。

また、今回、地中化実施箇所として都市再開発等に合わせて総合的な都市造りの一環として、先行的に地中化を行う箇所が追加されたことに伴い、協議会において自治体を代表して参加する道路管理者は、当該自治体の都市計画部局との調整も事

前に十分行い、都市計画等を地中化計画に的確に反映させる必要がある。

5 費用負担の在り方

電線類地中化に伴う費用については、以下のとおり、道路管理者、電線管理者、地方自治体等で負担するものとする。なお、地中化の費用負担の詳細等については、今後、関係者間で検討するものとする。

- (1) 3 (1)①または②の地域
- ① キャブシステム

キャブシステムによる地中化の費用については、電線管理者は各々単独で地中化を行うとした場合に要する費用を基に委員会報告に基づくこれまでの負担方法により算定した額を負担するものとし、残りを道路管理者が負担する。

- ② 自治体管路方式

管路設備の材料及び敷設費を地方自治体が負担し、残りを電線管理者が負担する。

- ③ 単独地中化方式

全額電線管理者が負担する。

- (2) 3 (1)③の地域であって、需要密度が比較的高位で安定している地域等 3 (1)①に準じた地域

- ① キャブシステム

道路管理者は、上記(1)①の費用に加え、電線管理者の行う設備の移設費用に対して一部補償を行う。

- ② 自治体管路方式

上記(1)②に同じ

- (3) 例えば以下の地域であって、需要密度が比較的低いなど上記(1)または(2)のいずれの地域にも該当しないものの、地中化の実施に係る技術的問題が回避できる地域については、地中化方式にかかわらず、原則として全額要請者が負担する。
- ・ ニュータウン開発地域
 - ・ 歴史的風土保存・形成地区
 - ・ 風致地区・美観地区
 - ・ 国際観光施設周辺地域、等

5 費用負担の在り方

- (1) 3 (1)①または②の地域

- ① キャブシステム

従前と同様、電線管理者及び道路管理者が負担するものとする。

- ② 自治体管路方式

前述したとおり、自治体管路方式とは、管路の設置を自治体が行うこととされている

とからそれに要する費用は自治体が負担することとなる。

すなわち、管路設置に伴う、土木費及び管路設備（マンホール類、引き込み管等を含む。）等は自治体が負担し、残りのケーブル等電線管理者の資産となる施設に要する費用を電線管理者が負担することとなる。

③単独地中化方式

従前と同様、全額電線管理者が負担する。

(2) 3(1)③の地域であって、需要密度が比較的高位で安定している地域等3(1)①に準じた地域

①キャブシステム

需要密度を満足しない地域ではあるが需要密度が比較的高位で安定している地域等において、キャブシステムにより地中化を実施する箇所については、電線管理者が負担する地中化に要する費用のうち、現に道路を占用している架空線、電柱等の施設を地下に移設するために要する費用（電線管理者の資産となる材料費等は除く。）の一部を道路管理者が補償することとした。

なお、需要密度は電線管理者において、把握しているものであることから、道路管理者が補償を行う際には、電線管理者に対し需要密度の算定方法等の提示を求め、需要密度の算定根拠を確認することが必要である。

②自治体管路方式

(1)②に同じ

(3) 全額要請者負担

昭和六〇年の委員会報告においても、要請者負担による地中化についての制度はおかれていたが維持管理を含め具体的方法、内容等についての規定が定められていなかったことから実際の適用がほとんどなかったものである。

今回、管路の敷設費用等について、全額要請者が負担すれば、電線管理者は地中化に依ることとなったため、今回の会議報告において改めて全額要請者負担に関する規定が置かれたが、要請者負担費用から、架空線供給費用相当分は除かれるのが公平の観点から妥当であるとともに、維持管理費についても協定等で明確にしておく必要がある。

6 個別課題への対応方策

電線類の地中化を円滑に推進していくため、占用料軽減措置の延長及び拡充、浅層埋設化等の措置を講じるとともに、地中化をさらに推進するための技術的課題等を引き続き検討するものとする。

6 個別課題への対応方策

(1) 税制の拡充及び延長

①国税（所得税・法人税）

税制の特例対象として、先行地中化施設についても追加して認められることとなった。

②地方税（固定資産税）

国税と同様、税制の特例対象に先行地中化施設を追加して認められるとともに、適用期限を二年延長された。

(2) 占用料軽減措置の延長及び拡充

道路の上空に、設置されている電線類を撤去し、地中化を行った施設（地上機器を除く。）の占用料については、占用許可日以降五年間は、政令で定める額の1/3に減額しているところであるが、この措置の適用を延長するとともに、トランス等の地上機器にもこの措置を適用することができるよう拡充を図ることとされている。

(3) 浅層埋設化

歩道部の地下における埋設深度については、各道路管理者において、道路法施行令等の規定をもとに、現地の状況、他の占用物件との関係等、道路管理上、支障の有無を判断し、それぞれ基準を設け埋設深度を決定しているところであるが、一部の道路管理者において

安易に深い埋設深度を設定している向きも聞かれることから施行令等の趣旨を再確認し地中化費用の節減を図るため、道路管理上特に支障がないと認められる箇所においては、原則〇・六mの埋設深度を採用することを明記することとした。

なお、その際、埋設深度を決定するにあたっては、マウントアップ構造の歩道における将来的な切下げ計画等と十分調整し、それらの頂面と路面との距離が〇・六m以下とならないよう考慮する必要があることは当然のことである。

また、占用許可にあたっては、道路工事等により当該埋設物件が支障となった場合には、電線管理者の負担により移設を行う旨の条件を付すことが望ましい。

(4) その他の技術的課題

上記に述べた支援策等のほか技術的課題として

- ① キャブシステムの蓋の軽量化
- ② キャブ構造の検討
- ③ 仮復旧方法
- ④ 残土埋戻し

等、今後、地中化を強力に推進するため、引続き検討を行うこととしている。

(5) 地方自治体に対する財政支援措置

地方自治体が、キャブシステム及び自治体管路方式により、地中化事業を行う場合、当該自治体が負担する費用に対し、一般事業債を充当することができるとされた。

☒投 稿 歓 迎☒

本誌は、平成二年四月の創刊以来、皆様の御支援を頂いておりますが、この度、誌面のなお一層の充実のため、読者の皆様方からの原稿を掲載するコーナーを設けることに致しました。

日頃道路・道路行政に対して感じていること、現場からの生の話題、ユニークな試み、海外への出張報告等、それぞれの御立場から自由にテーマを選び、四〇〇字詰め原稿用紙五〜一〇枚程度にまとめてください。

奮っての御応募お待ち申し上げます。

なお、投稿原稿の採否、掲載号、送りガナ等文章表現につきましては、事務局に御一任下さい。掲載原稿につきましては、薄謝を進呈いたします。

宛先 千一〇〇 東京都千代田区霞が関二一―三

建設省道路局路政課内

「道路行政セミナー」事務局

平成二年度道路交通管理

統計調査結果の概要について

建設省道路局道路交通管理課企画係

はじめに

道路交通管理統計調査は、建設省道路局が全国の道路管理者の協力を得て毎年実施しているものである。今回もその取りまとめ作業が終了したので、その概要を紹介したい。

調査は、全国の道路法上の道路について、道路交通管理の実態を把握するとともに、今後の社会・経済状態の変化に対応し、道路交通の実戦に即した望ましい管理のあり方について研究するための基礎資料を得ることを目的として実施しているものである。今回取りまとめられた平成二年度調査は、原則として平成三年四月一日現在の道路交通管理の状況について、計数的に調査したものである。

なお、本文および表中「都市高速道路公団等」とあるのは、首都高速道路公団、阪神高速道路公団、名古屋高速道路公社および福岡北九州高速道路公社を、「都市高速道路等」とあるのは、首都高速道路、阪神高速道路、名古屋高速道路および福岡北九州高速道路を、また、「県公社等」とあるのは、土木部企業局および地方道路公社を指す。

一 道路管理延長の現状

平成三年四月一日現在における道路管理延長の状況を見ると、全国の道路管理延長は一、一四七、三六二・二kmであつて、前年度に比べて約二・五%増加している。

道路種別では、市町村道が九六三、七四五・一kmと総延長の約八四%を占め、以下都道府県道の

一二九、七六一・六km、指定区間外一般国道の二六、一一二・九kmの順になっている(表1)。

二 道路交通管理の現況

1 道路管理用車両の保有状況および道路監視員の任命状況

パトロールカー一台当たりの道路管理延長をみると、全国平均で二〇三・六kmであるが、道路管理者別では、都市高速道路公団等が二・九kmと最も短く、次いで、本州四国連絡橋公団の四・三km、日本道路公団の六・八km、県公社等の一〇・七kmの順になっている。

逆にパトロールカー一台当たりの道路管理延長が長いのは、市町村の三三八・七km、指定市の一七七・九kmとなっている。

表1 道路管理延長の現状

項目 道路種別	道路管理延長(km)	沿道状況別延長(km)			
		市街部(D I D)	市街部(その他)	平地部	山地部
高速自動車国道	4,869.4	221.6	389.2	2,049.7	2,208.9
本州四国連絡道路	107.4	0.0	2.4	50.6	54.4
都市高速道路等	465.2	410.3	38.3	16.6	0.0
一般 指定区間内	20,113.3	2,973.6	3,009.4	10,016.8	4,113.5
国道 指定区間外	26,112.9	1,989.6	3,622.4	9,923.9	10,391.1
都道府県道	129,761.6	9,647.0	14,011.5	55,113.5	50,361.9
市町村道	963,745.1				
一般 日本道路公団管理	674.8	102.6	65.3	149.0	357.9
有料 土木部企業局管理	399.8	4.7	4.0	22.0	369.1
道路 地方道路公社管理	1,112.7	20.3	45.2	301.6	745.6
合計	1,147,362.2	15,369.7	21,187.7	77,643.7	68,602.4

このように、市町村では、都市高速道路公団等
に比べ、約一七倍の管理延長となっており、パ
トロールカー一台当たりの管理範囲が広域にわた
っている。

表2 パトロールカー保有台数と道路監理員任命数(平成3年4月1日)

項目 道路管理者別	パトロールカー 保有台数 (台)	パトロールカー 1台当たり の管理延長 (km)	道路管理員 任命数 (人)	道路管理員 1人当たり の管理延長 (km)
日本道路公団	820	6.8	3,161	1.8
本州四国連絡橋公団	25	4.3	165	0.7
都市高速道路公団等	159	2.9	685	0.7
地方建設局等	560	35.9	2,572	7.8
都道府県	948	161.0	10,079	15.1
指定市	266	177.9	1,419	33.4
市町村	2,715	338.7	10,345	88.9
県公社等	142	10.7	443	3.4
計	5,635	203.6	28,869	39.7

注 道路管理員とは、道路法第71条第5項の規定により、道路管理者がその職員のうちから命じた者をいう。

また、道路監理員一人当たりの道路管理延長を
みると、全国平均で三九・七kmであるが、道路管
理者別では、本州四国連絡橋公団および都市高速
道路公団等が〇・七kmと最も短く、次いで、日本
道路公団の一・八km、県公社等の三・四kmの順に
なっている。
逆に道路監理員一人当たりの道路管理延長が長
いのは、市町村の八八・九km、指定市の三三・四

kmとなっている。

このように、市町村では、本州四国連絡橋公団
および都市高速道路公団等に比べ、約一二七倍の
管理延長となっており、道路監理員一人当たりの
管理範囲が広域にわたっている(表2)。

2 道路パトロールの実施状況

平成二年一〇月における日常パトロールの実施
状況は、全体で延時間が三四八、一一九時間、延
距離数が五、九六三、七一二kmであるが、道路管
理者別にみると、延時間では市町村によるものが
一三三、九七四時間で最も多く、次いで都道府県
の一〇四、二一六時間、地方建設局等の四六、七
五四時間の順となっている。また、延距離数でも
市町村によるものが一、五二二、三三〇kmで最も
長く、次いで都道府県の一、五一五、五七一km、
日本道路公団の一、四三五、八六二kmの順となっ
ている。

管理延長一km当たりの日常パトロールの延時間
をみると、都市高速道路公団等が約二三時間で最
も多く次いで、本州四国連絡橋公団の約一四時間、
日本道路公団、県公社等の約五時間の順になって
おり、市町村の約〇・二時間が最も少ない。また、
管理延長に対する日常パトロールの延距離数の比
についても同様である(表3)。

表3 道路パトロールの実施状況(2年10月実績)

項目	日常パトロール				夜間パトロール	
	延時間数(時間)	管理延長1km 当たりの 延時間数(時間)	延距離数(km)	延距離数 /管理延長	延距離数(km)	延距離数 /管理延長
道路管理者別						
日本道路公団	29,425	5.31	1,435,862	258.98	1,864,851	336.36
本州四国連絡橋公団	1,513	14.09	47,776	444.84	32,761	305.04
都市高速道路等	10,602	22.79	219,570	471.99	189,001	406.28
地方建設局等	46,754	2.32	982,300	48.84	71,704	3.57
都道府県	104,216	0.68	1,515,571	9.93	52,233	0.34
指定市	13,777	0.29	135,798	2.87	7,567	0.16
市町村	133,974	0.15	1,522,330	1.66	26,176	0.03
県公社等	7,858	5.20	104,505	69.09	13,896	9.19
合計	348,119	0.30	5,963,712	5.20	2,258,189	1.97

3 道路モニターの設置状況

道路モニターの設置状況についてみると、平成三年四月一日現在、道路種別では、指定区間内一般国道で一級モニター八三人、二級モニター一、一三二人、指定区間外一般国道で一級モニター一六八人、二級モニター八四二人、都道府県道で一級モニター五七一人、二級モニター一、六二六人となっている。

また、モニターの通報回数については、一級モニターでは、指定区間内一般国道の七七三回が最も多く、次いで都道府県道の六八三回、指定区間外一般国道の二五四回の順になっており、二級モニターでは、指定区間内一般国道の七、五二七回、都道府県道の二、九一二回、指定区間外一般国道の一、三四一回の順になっている。

モニター一人当たりの通報回数でみると、指定区間内一般国道の一級モニターによるものが、九・三回と最も多く、以下、指定区間内一般国道の二級モニターによるものの六・六回、都道府県道の二級モニターによるもの一・八回の順になっており、市町村道の二級モニターによるもの〇・二回が最も少ない。

モニターの通報に基づいて実施した通行規制回数をみると、通行注意回数については、指定区間内一般国道の三九三回、通行止回数については、都道府県道の二五〇回がそれぞれ最も多く、特に

都道府県道における情報収集においてモニターの果たしている役割が大きいことがわかる。

また最近道路モニターの人数が減少する傾向にあるが、異常気象時等における事故の発生を防止するためにも、より一層の活用が望まれる(表4)。

4 道路情報管理施設等の設置状況

道路情報管理施設等の設置状況について、道路種別にみても、

道路情報板の設置状況をみると、表示板により表示するC型が依然として最も多く、全体の約三九・三%を占めている。なかでも都道府県道ではC型が約七割を占めている。

道路情報板の道路管理延長に対する平均設置間隔をみると、都市高速道路等が約〇・六kmと最も短く、続いて本州四国連絡道路、日本道路公団管理一般有料道路の約一・三km、高速自動車国道の二・二kmの順になっており、都市高速道路等においてきめの細かい情報提供が行われていることがわかる。

道路管理者が設置している道路標識についてみると、総設置総数は一、六五三、四一三本となっており、都道府県道、市町村道でこのうちの約七二%を占める。標識の種類別では、警戒標識が六九七、四七五本で最も多く、以下案内標識の五二

表4 道路モニターの設置及び活動状況(平成3年4月1日現在)

項目 道路種別	モニター数(人)			通報回数(回)			モニター1人当たり 通報回数(回)		モニターの通報に 基づいて実施した 通行規制	
	1級 モニター	2級 モニター	計	1級 モニター	2級 モニター	計	1級 モニター	2級 モニター	通行注意	通行止
	高速自動車国道	0	0	0						
本州四国連絡道路	0	0	0							
都市高速道路等	0	0	0							
一般 指定区間内	83	1,132	1,215	773	7,527	8,300	9.3	6.6	393	7
国道 指定区間外	168	842	1,010	254	1,341	1,595	1.5	1.6	76	44
都道府県道	571	1,626	2,197	683	2,912	3,595	1.2	1.8	197	250
市町村道	19	994	1,013	3	1,178	1,181	0.2	1.2	36	15
一般 日本道路公団	0	0	0							
有料 県公社等	14	11	25	0	0	0	0.0	0.0		
合計	284	2,979	3,263	1,030	10,046	11,076	3.6	3.4	505	66

二、五〇五本、規制標識の三四一、四四二本、指示標識の九一、九九一本の順になっている。なかでも、指定区間外一般国道、都道府県道、および市町村道では、警戒標識の占める割合が高くなっており、総設置本数に対する割合は、都道府県道では約五〇%、市町村道で約四三%、指定区間外一般国道では約四二%となっている。一方、高速自動車国道、本州四国連絡道路、都市高速道路等および指定区間内一般国道においては、案内標識の占める割合が高く、総設置本数に対する割合は、指定区間内一般国道では約五八%、高速自動車国道では約四八%、都市高速道路等では約四七%となっており、積極的に利用者の便宜を図っていることがわかる。

道路管理者の設置する道路標識の道路管理延長に対する平均設置間隔をみると、都市高速道路等が約〇・〇三kmと最も短く、続いて本州四国連絡道路の約〇・〇四km、地方道路公社管理一般有料道路の約〇・〇六kmの順になっており、市町村の約一・三九kmが最も長い(表5)。

車両監視装置や気象観測装置等の設置状況についてみると、車両監視用テレビや交通量測定器は、高速自動車国道や都市高速道路等で多く設置されている。これは、これらの道路において交通量、交通流の状況の適格な把握の重要性を示している。一方、雨量計、気温、雪、路面凍結等の気象観

表5 道路情報板・道路標識の設置状況

項目 道路種別	道路情報板					道路標識					
	A型	B型	C型	計	平均設置 間隔(km)	案内 標識	警戒 標識	規制 標識	指示 標識	計	平均設置 間隔(km)
高速自動車道	930	716	609	2,255	2.2	31,543	12,287	18,524	3,716	66,070	0.07
本州四国連絡道路	36	40	8	84	1.3	1,101	302	1,023	91	2,517	0.04
都市高速道路等	776	0	44	820	0.6	8,130	2,239	5,733	1,145	17,247	0.03
一般 指定区間内	1,287	855	161	2,303	8.7	114,217	67,968	8,412	7,838	198,435	0.10
国道 指定区間外	535	514	1,009	2,058	12.7	68,147	62,094	12,041	3,830	146,112	0.18
都道府県道	252	1,059	2,826	4,137	31.4	188,899	247,278	45,171	16,075	497,423	0.26
市町村道	75	25	149	249	3,870.5	100,974	298,145	237,906	57,766	694,791	1.39
一般 (日本道路公団)	126	212	195	533	1.3	2,812	1,080	2,648	826	7,366	0.09
有料 土木部企業局	11	5	54	70	5.7	987	1,776	2,230	85	5,078	0.08
道路 地方道路公社	217	163	143	523	2.1	5,695	4,306	7,754	619	18,374	0.06
合計	4,245	3,589	5,198	13,032	88.0	522,505	697,475	341,442	91,991	1,653,413	0.69

測装置は、都道府県道や市町村道において多く設置されている。これはこれらの道路においては、気象状況に関するデータの収集がより重視されていることによるものと思われる。

また、路側通信システムについては、高速自動車国道において三八区間、都市高速道路等において二五区間、指定区間内一般国道において六一区間等となっており、全体で一六六区間となっている(表6)。

5 異常気象時における通行規制状況

平成二年度の異常気象時における通行規制状況を見ると、通行注意回数は、総回数が五九、一一八回で、道路種別では、高速自動車国道が五〇、二二一回と全体の約八五%を占め、次いで指定区間内一般国道の一、七九七回、県公社等管理一般有料道路の一、七八二回となっている。昨年度と比較すると、総回数で通行注意回数が約三七%、通行止回数が約五七%増加している。

また、通行止回数では総通行止回数九、九〇四回のうち、都道府県道が四、二一九回、市町村道が三、六一七回となっており、都道府県道、市町村道で全体の約七九%を占めている。(なお、高速自動車国道における通行止回数は四二二回で通行注意回数五〇、二二一回の約一一九分の一、都道府県道における通行止回数は約四、二一九回で通

行注意回数一、二三六回の約三・四倍、市町村道における通行止回数は三、六一七回で通行注意回数一、七四一回の約二・一倍となっている。)

通行規制回数を事前および事後別にみると、通行注意回数では、総規制回数の中で事前規制の占める割合については、本州四国連絡道路が一〇〇%で最も高く(都市高速道路等においては総通行注意回数自体が〇回)、次いで日本道路公団管理一般有料道路の約九七%、高速自動車国道の約九六%、指定区間内一般国道の約八七%の順となっており、市町村道が約一三%で最も低くなっている。通行止回数では、本州四国連絡道路が一〇〇%で最も高く、次いで県公社等管理一般有料道路の約八二%、日本道路公団管理一般有料道路の約七七%、高速自動車国道の約六九%の順になっており、市町村道が約一四%で最も低くなっている。

通行規制状況を原因別でみると、通行注意回数、通行止回数ともに、豪雨によるものの割合が最も高く、通行注意回数の約四八%、通行止回数の約七七%を占めている。

平成元年度に比べると、通行注意回数では地吹雪によるものが約五四五%増加しており、次いで波浪によるものが約一七九%、霧によるものが約六七%、豪雨によるものが約五〇%増加している。反対に路面凍結によるものは約一〇%減少している。通行止回数では強風によるものが約三三八%

増加しており、次いで雪崩によるものが約三一八%、地震によるものが約九二%、河川氾濫によるものが約九一%、地吹雪によるものが約九〇%、豪雨によるものが約六八%増加している。反対に路面凍結によるものは約二七%減少している(表7、8)。

三 平成二年度における事前通行規制に ついての分析

1 事前通行規制区間の状況

事前通行規制区間の延長は道路総延長の約二%であり、過去五年間の推移をみても横ばいである。指定区間内一般国道では約七・五%であり、そのうち山地部に限ると約二七%である。指定区間外一般国道では約二〇%であり、そのうち山地部に限ると約四七%である。都道府県道では約一一%であり、そのうち山地部に限ると約三〇%である(表9)。

2 道路災害の発生状況

平成二年度における通行規制を伴う道路災害は二一、〇〇〇件余であって、このうち事前規制区間内で発生したものは二、四一七件であり、全体の約一一%である。

指定区間内一般国道においては道路災害は二五〇余件で、このうち事前規制区間内で発生したも

表6 気象観測装置等の設置状況

施設種別 道路種別	警報表示板(基)	車両監視装置(台)				路側通信システム	道路交通遮断装置	気象観測装置									
		車両監視用テレビ	交通量測定器		気			雨量計				雪	路面凍結	風	視程障害		
			料金所	その他				道路管理者			その他						
								テレメ	自記式	簡易式						計	
高速自動車国道	< 871> 968	<1,187> 1,486	102	691	38	[0] 0	(197) 287	(60) 130	(4) 9	(261) 426	(0) 3	[268] 411	[107] 193	[200] 268	[256] 316	[117] 141	
本州四国橋	< 15> 17	< 0> 49	98	16	3	[0] 0	(5) 10	(2) 2	(0) 0	(7) 12	(0) 0	[13] 13	[0] 0	[8] 8	[21] 25	[10] 10	
都市高速道路	< 45> 45	< 233> 816	324	2,451	25	[0] 73	(0) 2	(3) 12	(0) 0	(3) 14	(0) 0	[29] 33	[10] 10	[38] 40	[12] 23	[4] 4	
一般国道	指定区内	< 721> 777	< 183> 413	0	881	61	[41] 572	(203) 495	(15) 219	(0) 5	(218) 719	(0) 28	[205] 477	[212] 433	[128] 361	[118] 247	[9] 12
	指定区外	< 335> 390	< 32> 32	0	18	17	[0] 108	(31) 42	(51) 76	(12) 43	(94) 161	(0) 154	[8] 95	[7] 121	[8] 76	[4] 10	[2] 4
都道府県道	< 143> 244	< 42> 42	0	45	6	[14] 544	(65) 142	(143) 287	(51) 82	(259) 511	(0) 448	[9] 350	[16] 521	[22] 78	[1] 23	[0] 0	
市町村道	< 32> 63	< 0> 4	0	21	1	[13] 114	(17) 107	(32) 650	(5) 160	(54) 917	(0) 240	[17] 217	[12] 221	[2] 23	[14] 103	[0] 3	
一般有料	日本道路公団	< 151> 156	< 173> 211	4	143	0	[0] 0	(20) 27	(19) 26	(2) 4	(41) 57	(0) 0	[31] 45	[11] 14	[17] 20	[30] 41	[3] 14
	土木部企業局	< 9> 9	< 2> 3	5	0	0	[0] 29	(0) 2	(10) 12	(0) 0	(10) 14	(0) 0	[0] 2	[0] 7	[0] 1	[1] 1	[0] 0
	地方道路公社	< 71> 75	< 270> 349	300	23	15	[7] 131	(7) 8	(41) 81	(2) 7	(50) 96	(0) 3	[10] 49	[1] 20	[2] 18	[13] 36	[9] 11
合計	<2,393> 2,744	<2,122> 3,405	833	4,289	166	[75] 1,571	(545) 1,122	(376) 1,495	(76) 310	(997) 2,927	(0) 876	[590] 1,692	[376] 1,540	[425] 893	[470] 825	[154] 199	

注1 施設は道路管理者所有に係るもので、警察等他機関に保管せしめているものを含む。

2. [] は遠隔操作できるものを内書きで示す。

3. < > はトンネルの管理に伴って設置しているものを内書きで示す。

4. 警報表示板とは、トンネル事故、雪崩等の発生を表示し、それ以外の目的のためには機能しない装置で、通常上部に運転者に対し注意を喚起する点滅灯等を併置したものをいう。

5. 施設は道路管理者所有に係るもので、警察等他機関に保管せしめているものを含む。

6. () は異常気象時における通行規制の実施の判定のために用いているものを内書きで表す。

のは九五件であり、全体の約三七％であつて、平成元年度に比べて構成比はかなり減少している。

指定区間外一般国道においては道路災害は一、一〇〇余件、このうち事前規制区間内で発生したものは五〇二件であり、全体の約四五％である。都道府県道においては道路災害は四、二〇〇余件で、このうち事前規制区間内で発生したものは一、四四三件であり、全体の約三四％である(表10)。

このように全体の件数で見ると、事前規制区間内で発生した道路災害は規制区間外で発生した災害の八分の一以下であるが、単位道路管理延長当たり(一、〇〇〇km当たり)の発生件数で見ると、全道路においては、事前規制区間内は規制区間外の六倍以上である。

指定区間内一般国道においては、事前規制区間内で発生した単位道路管理延長当たりの道路災害は規制区間外の七倍以上であるが、これは平成元年度に比べて規制区間内の構成比がかなり減少している結果となつている。指定区間外一般国道においては、事前規制区間内で発生した単位道路管理延長当たりの道路災害は規制区間外の三倍以上であり、また都道府県道においては約四倍となつている(表11)。

全道路災害に占める事前規制区間内で発生した災害の構成比は、規制区間の取り方の適切さの一つの目安になると考えられ、今後より適切な規

表7 原因別通行注意回数

道路種別		原因												計
		豪雨	地震	豪雪	地吹雪	雪崩	路面凍結	霧	強風	波浪	河川氾濫	その他		
高速自動車国道	内	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	24,929	21	6,563	131	0	3,134	7,433	6,964	0	0	1,046	50,221	
本州四国橋	内	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	計	31	0	8	0	0	2	31	107	0	0	0	179	
都市高速等	内	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
一般指定区間内	内	129	0	33	14	1	344	185	15	20	0	2	743	
	計	175	0	49	58	20	1,084	299	29	35	0	48	1,797	
一般指定区間外	内	99	6	41	1	0	84	12	12	10	0	3	268	
	計	120	6	41	1	0	220	12	13	10	0	31	454	
都道府県道	内	346	12	114	5	1	264	119	24	10	1	41	937	
	計	405	12	203	5	2	396	119	27	10	4	53	1,236	
市町村道	内	68	0	0	0	0	5	0	0	0	3	0	76	
	計	1,498	0	12	0	18	90	30	0	12	43	38	1,741	
一般有料	日本道路公団管理	内	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	計	994	4	134	0	0	140	225	179	4	0	28	1,708	
県公社等管理	内	46	0	13	0	80	273	276	213	0	0	0	901	
	計	89	0	71	5	139	724	430	314	10	0	0	1,782	
合計	内	688	18	201	20	82	970	592	264	40	4	46	2,925	
	計	28,241	43	7,081	200	179	5,790	8,579	7,633	81	47	1,244	59,118	

表 8 原因別通行止め回数

道路種別		原因											計	
		豪雨	地震	豪雪	地吹雪	雪崩	路面凍結	霧	強風	波浪	河川氾濫	その他		
高速自動車道	内	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	計	5	1	72	0	0	1	5	0	0	0	15	99	
		41	5	193	16	0	11	114	16	2	0	24	422	
本州四国橋	内	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		2	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	6	
都市高速道路等	内	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	計	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	
		2	0	0	0	0	9	1	2	0	0	0	14	
一般国道	指定区内	内	24	0	0	0	0	0	0	0	18	0	10	52
			206	0	0	14	4	0	0	1	22	1	16	264
		計	91	0	0	1	0	0	0	5	24	4	19	144
			338	10	3	27	6	0	0	7	31	12	45	479
	指定区外	内	39	0	0	0	1	1	0	0	0	0	8	49
			507	0	18	1	7	22	1	1	4	9	20	590
		計	114	1	0	0	1	3	1	2	0	2	10	134
			818	1	22	1	7	32	4	9	6	27	32	959
都道府県道	内	175	1	2	0	1	8	1	0	0	3	10	201	
		1,599	1	53	6	27	160	4	9	32	30	56	1,977	
	計	631	3	2	0	2	11	4	6	4	18	14	695	
		3,397	4	117	114	37	182	13	26	47	182	100	4,219	
市町村道	内	4	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	5	
		143	0	0	0	0	2	0	1	0	9	0	155	
	計	533	0	0	0	2	19	0	4	1	19	4	582	
		2,939	2	40	8	21	65	0	48	35	429	30	3,617	
一般有料	日本道路公団管理	内	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		計	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2
			22	1	5	0	0	6	8	9	1	0	0	52
	県公社等管理	内	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
			39	0	2	0	0	13	0	38	0	1	2	95
		計	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
			51	0	12	1	0	17	0	41	9	1	4	136
合計	内	247	1	2	0	2	9	1	1	18	3	28	312	
		2,494	1	73	21	38	197	5	50	58	50	94	3,081	
	計	1,382	5	75	1	5	34	10	17	29	43	62	1,663	
	7,610	23	392	167	71	322	140	162	131	651	235	9,904		

表9 事前規制区間の状況

		道路管理延長(総延長) (km)(A)	通行規制区間(総延長) (km)(B)	(B/A)(%)	道路管理延長(山地部) (km)(C)	通行規制区間(山地部) (km)(D)	(D/C)(%)
指定区間内一般国道	昭和61年	19,816.9	1,556.6	7.85	4,125.8	1,091.7	26.46
	62年	19,923.2	1,559.9	7.83	4,111.5	1,186.9	28.87
	63年	19,990.2	1,567.0	7.84	4,101.1	1,171.6	28.57
	平成元年	20,040.6	1,525.6	7.61	4,105.3	1,147.7	27.96
	2年	20,113.3	1,515.9	7.54	4,113.5	1,125.0	27.35
指定区間外一般国道	昭和61年	26,022.3	5,661.6	21.76	11,001.5	4,989.0	45.35
	62年	25,981.3	5,372.7	20.68	10,792.1	4,863.4	45.06
	63年	26,055.3	5,281.2	20.27	10,655.1	4,900.2	45.99
	平成元年	26,151.7	5,452.3	20.85	10,391.7	4,915.5	47.30
	2年	26,112.9	5,339.1	20.45	10,391.1	4,954.1	47.68
都道府県道	昭和61年	126,812.3	15,237.9	12.02	47,621.9	13,324.5	27.98
	62年	128,029.2	14,756.3	11.53	48,304.7	12,994.2	26.90
	63年	127,836.3	14,800.4	11.58	48,178.2	13,274.1	27.55
	平成元年	127,698.5	14,209.7	11.13	49,124.2	12,970.8	26.40
	2年	129,761.6	14,995.7	11.56	50,361.9	13,711.7	27.23
全道路	昭和61年	1,107,352.8	23,518.3	2.12	65,814.9	19,893.1	30.23
	62年	1,112,985.4	22,649.6	2.04	66,510.2	19,460.4	29.26
	63年	1,113,167.7	22,731.0	2.04	66,322.4	19,767.4	29.81
	平成元年	1,119,260.3	23,882.6	2.13	67,200.9	19,660.0	29.26
	2年	1,147,362.2	22,434.8	1.96	68,602.4	20,260.4	29.53

注) 全道路に係る山地部の道路管理延長、通行規制区間延長には、市町村道分を除外してある。

表10 道路災害の発生状況(1)

		規制区間内における 発生件数 (A)	規制区間外における 発生件数 (B)	計(A+B)	(A/(A+B)) (%)
指定区間内一般国道	平成元年度	75	95	170	44.1
	2年度	95	161	256	37.1
指定区間外一般国道	平成元年度	421	444	865	48.7
	2年度	502	620	1,122	44.7
都道府県道	平成元年度	1,431	2,904	4,335	33.0
	2年度	1,443	2,788	4,231	34.1
全道路	平成元年度	2,223	18,079	20,302	10.9
	2年度	2,417	19,364	21,781	11.1

制区間を設定し、この構成比を高めていく必要があると思われる。

3 事前規制区間における通行規制と交通障害、崩壊等の発生状況

平成二年度における事前規制区間内での規制基準による通行規制を行った回数のうち、規制中に実際に交通障害、崩壊等が発生したものは、全道路平均では約一八％であり、これは平成元年度に比べ一割近く減少している。

指定区間内一般国道においては約三三％であり、平成元年度に比べ一割以上増加している。指定区間外一般国道においては約一六％であり、平成元年度に比べ二割近く減少し、また都道府県道においては約一三％であり、平成元年度に比べかなり減少している(表12)。

事前規制区間内において交通障害、崩壊等が発生した場合で、通行規制を事前に行い得たのは約一八％にすぎず、平成元年度に比べ一割近く減少している。

指定区間内一般国道においては約四四％であり、平成元年度に比べかなり減少している。指定区間外一般国道において約一六％であり、平成元年度に比べ一割以上減少している。都道府県道においては約一八％であり、平成元年度に比べ一割以上減少している(表13)。

表11 道路災害の発生状況(2)

		規制区間内における1000km 当たりの発生件数 (A)	規制区間外における1000km 当たりの発生件数 (B)	(A/B)
指定区間内一般国道	平成元年度	49.2	5.1	9.6
	2年度	62.7	8.7	7.2
指定区間外一般国道	平成元年度	77.2	21.4	3.6
	2年度	94.0	29.8	3.2
都道府県道	平成元年度	100.7	25.6	3.9
	2年度	96.2	24.3	4.0
全道路	平成元年度	93.1	16.5	5.6
	2年度	107.7	17.2	6.3

表12 事前規制区間内における通行規制と交通障害、崩壊等の発生状況(1)

		規制基準による 通行止め回数(A)	交通障害・崩壊等の		(B/A) (%)
			有(B)	無	
指定区間内一般国道	平成元年度	110	21	89	19.1
	2年度	162	52	110	32.1
指定区間外一般国道	平成元年度	174	60	114	34.5
	2年度	256	41	215	16.0
都道府県道	平成元年度	740	158	582	21.4
	2年度	774	106	668	13.7
全道路	平成元年度	1,087	278	809	25.6
	2年度	1,299	233	1,066	17.9

表13 事前規制区間内における通行規制と交通障害、崩壊等の発生状況(2)

		事前通行規制中に交通障害・崩壊等が発生した回数(A)	事後規制回数(B)	計(A+B)	(A/(A+B)) (%)
指定区間内一般国道	平成元年度	27	26	53	50.9
	2年度	65	83	148	43.9
指定区間外一般国道	平成元年度	72	168	240	30.0
	2年度	55	286	341	16.1
都道割県道	平成元年度	206	518	724	28.5
	2年度	143	892	1,035	13.8
全道路	平成元年度	346	814	1,160	29.8
	2年度	306	1,375	1,681	18.2

平成二年度においても、徳島県内の国道一―号

線路上における落石事故により、三名の尊い人命が失われたのははじめ、多数の道路災害が発生した。道路管理者としてはこうした災害が発生する前に通行止め等の措置を講ずる必要があるが、前述のように事前に措置を行うことができた割合は平成元年度に比べて大きく減少しており、改めて事前規制について考える必要があるように思われる。

おわりに

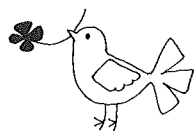
以上平成二年度道路交通管理統計の概要について紹介した。

わが国は、国土の四分の三が山地であり、豪雨、豪雪、地震等が頻発に発生する厳しい自然状況の下で道路交通の安全を確保するため、道路管理者は、特異な自然現象によって災害が発生する恐れがある箇所について日頃より異常の有無を把握し、また異常気象時等においては、その状況を適格に判断し、対処する必要がある。そのために今後とも、情報収集体制の整備、関係機関との協力を進めていく必要がある。

また、近年の情報化の進展に伴い、道路利用者の情報提供に対するニーズはますます高度化、多様化している。こうしたニーズに対応し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、道路情報板、路側通信システム等の一層の整備・拡充を図る必

要がある。

今後とも社会情勢の変化に対応し、道路の実態に即した望ましい道路管理のあり方について、引き続き、調査、研究を行っていく所存であるので、全国の道路管理者の皆様の御協力をお願いしたい。最後に、本調査に御協力をいただいた全国の担当者の方々に、この紙面をお借りして御礼を申し上げ、本稿を終わることとする。



平成元年度及び二年度の

道路管理瑕疵に関する判例

建設省道路局道路交通管理課訟務係

以下に紹介するのは平成元年度及び二年度における道路管理瑕疵に関する判例である。

平成元年度分は一三件あり、道路管理瑕疵を否定したものの（無責）が一〇件、道路管理瑕疵を認容したもの（有責）が二件、損害賠償金額を争ったものが一件となっている。

有責判決のあった判例（1）は工事不全の事例であり、類似判例としては、山間部の軽舗装された県道を時速三〇kmで走行していた軽貨物自動車、県道の改良工事を施工していたトラックがカーブ毎に落とすと推定される舗装用の油（濃い油が広い範囲で路面に付着）によって、スリップを起こし、道路崖下に転落した事故につき、スリップ事故が起きる危険性は極めて高く工事現場付近一帯道路の管理を厳重に行う必要があるとした「高

知県道車両転落事件（昭和五十一年八月一九日高知地裁中村支部判決、有責等がある。

判例（10）は、長大トンネルの火災事故について、トンネルの安全体制のあり方について判断がされたものである。現在東京高裁に係属中であるが、関連する第二次訴訟についても本年一月、静岡地裁においてほぼ同旨の有責判決があり、同様に現在東京高裁に係属中である。

平成二年度分は一八件あり、道路管理瑕疵を否定したものの（無責）が一三件、道路管理瑕疵を認容したもの（有責）が五件となっている。

有責判決のあった判例（3）は道路の狭窄部分に係る事例であり、類似判例としては、橋にかかって幅員が狭くなるような道路については、橋のかり口の手前に照明施設を施し、進路手前に警戒

標識を設け、遠方からも認識できるようなガードレールを設置する等の措置が必要であるとした「千葉県道一六号親柱衝突事件（昭和四二年三月二七日東京高裁判決、有責）」、「静岡国道一三六号親柱衝突事件（昭和四四年二月二八日静岡地裁判決、有責）」等がある。

判例（6）は安全施設不備に係る事例であり、無責事例ではあるが類似判例としては、二、三日前にかんりの降雨があつて冷え込み、霜が降りている朝方、山岳道路を走行中の普通乗用車が、氷結凍結していた路面をスリップしてガードレールの切れ目から川に転落して運転者が死亡した事例につき、自動車運転者が、道路状況、気象状況等に応じ通常要求される注意を払い安全走行しても、なお交通上の危険がある場合に、それを排除する

ための措置等が道路管理上要求されるが本件は四輪とも磨耗していた車両を運転する等運転者が通常要求される運転上の注意を欠いたことよって起きた事故であるとした「長野県道車両転落事件（昭和五九年七月一七日長野地裁松本支部判決、無責）」等がある。

判例〔12〕は路面不良に係る事例であり、穴ほこに係る類似判例が多数ある。本件はコンクリート舗装の接合部の亀裂（幅約5cm、長さ約七〇cm、深さ約二・五cm）について道路管理瑕疵の有無を争っていたものである。

判例〔14〕は前方の見通しの悪い交差点で発生した事故について安全施設の不備が問題になった事例であり、類似判例としては、沿道に民家があり側方の見通しの悪い交差点に侵入してきた貨物自

動車が停止線付近で停車していたバイクに接触し負傷させた事故につき、道路を通行する者が必ずしも道路状況に詳しい者ばかりではないことから、道路管理者は見通しの悪い交差点においては道路標識等によって交通の安全を確保すべきであるが、一旦停止、十字交差点ありの標識が設置されており、運転者が注意をつくせば事故は防止できたとした「香川県道交差点不全車両衝突事件（昭和五八年四月二二日高松地裁判決、無責）」等がある。判例〔16〕は現道拡幅工事中の土砂崩落に係る事例である。類似判例としては擁壁の補強と落石防止柵の設置工事を施工中、本件擁壁を含む山肌が崩壊し作業員がその下敷になり死亡した事故につき、工事の設計に当たり事前に本件擁壁の構造強度等に及ぼすべき危険性に留意し、その危険性に

応じた安全対策を講ずべき注意義務があるところ、工事に際して十分な設計及び請負業者に対する適切な指示を怠ったのであるから、過失があるとして国賠法第一条、民法第七一六条、七一九条を適用した「京都市国道一六二号擁壁等崩壊事件（昭和五八年一〇月一八日最高裁判決、有責）」等がある。ところで、工事中の道路崩壊等の事故については国賠法の適用について第一条責任か第二条責任かの見解が分かれるところであり、前記判例も同法第一条を適用しているところであるが、本件判決では、本件崩落は現道拡幅工事中にはあるが崩落部分の法面工事は終わった後であり、営造物の築造に付随した行為（工事）によるものではないとして同法第二条を適用した。

平成元年度判決一覧

番号	事件名・当事者	裁判所	判決年月日	事故概要	判決要旨	備考
1	京都市道ミニバイク転倒事件 (昭和六三年(イ)第四号、第五号) 京都市 外(工事請負者)	京都地裁	元・四・二八	原動機付自転車を運転して道路舗装工事中の本件道路を進行中、道路に流出した油でスリップし原動機付自転車もろとも転倒し負傷した。 油の流出については、舗装機械アスファルトフイニッシャーの移動の際メインパイプの裂傷により、油圧油が道路上に漏れ、清掃処理をしたものの路面上に油が残存していたものである。	(有費)(原審と同旨) 一 市は、本件舗装工事の請負業者に対し、油流出等の事故が発生しないよう指導、監督を行うとともに、事故が発生した場合の措置について適格かつ十分な指導を行うべきであり、市職員は舗装工事中の道路を随時検査し、道路の安全性について確認すべきである。 二 道路管理者は、道路の安全性を確保する責務を常時負わされているのであるから、当該道路に後発的瑕疵が現出した後その安全性を回復する措置をとるべきであり、この可能性が認められるにもかかわらず、適切な措置を欠いた結果本件事故は生じたものであり、不可抗力によるものとは言えない。 (過失相殺五割：安全確認に欠けた)	確定
2	国道一六三号車両衝突控訴事件 (昭和六一年(ホ)第二五七一号) 国外(工事請負者)	大阪高裁	元・六・二九	自動二輪車で走行中、道路災害復旧工事のため設置されていたバリケードに接触し、折りから対向してきた貨物自動車の右側面に衝突して脳挫傷により死亡した。 (大阪地裁 昭和五九年(ワ)第九六八〇号の控訴審)	(無責)(原審と同旨) 工事の規模、道路状況等からみて、保安灯、バリケード等の視認は容易であり、通常有すべき安全性を欠いていたとは認められない。また、事故現場の工事用仮信号機は右側においてもその本来の機能を果たしており、瑕疵があったとはいえない。	確定
3	鳥取県道通行規制用ゲート衝突事件 (平成元年(ホ)第六七〇号) 鳥取県	最高裁	元・一〇・二三	原告が軽四輪トラックを運転して本件現場を通行中、県が管理する通行規制用ゲートが突風のため突然道路を閉鎖する状態になり、上記車両が衝突した。 (広島高裁松江支部昭和六三年(ホ)第二三三号の上告審) (※被害の認定額について控訴人が上告したものであり、被控訴人は上告しなかった。)	(勝訴) (※但し、管理瑕疵責任は原審で確定しており、被害の認定額に係る判断のみである。)	確定
4	東名高速大井松田	東京地裁	元・	清掃作業による交通規制のために本件道路が渋	(無責)	控訴

5	<p>国道二〇号バイク 転倒死亡事件 (昭和六三年(ウ) 第四二一六号) 国</p>	東京地裁	元・ 二二・五	<p>被害者は当該道路を自動二輪車で走行中、本件道路上に存していた幅一・一m、長さ一m、深さ一〇cm以下のほぼ台形状の陥没部分に本件車両を落ち込ませ、その衝撃により左にハンドルを取られて転倒し、左斜め前方に滑走してガードレール</p>	<p>高速自動車国道は、重要幹線道路であり、大量の自動車が高速で走行するための用に供されるものであるが、自動車の運転者には道路、交通及び当該車両の状況に依り他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転すべき義務（道路交通法七〇条）が課されているのであるから、道路上に物が存在すること等によって当該道路が自動車の前示のような走行に支障をきたすような状態にある場合であっても、これを走行する自動車の運転者に対し標識等により十分な情報が提供され、これから生じうる事故等の危険を回避することが可能であるといえるときには、右道路は、通常有すべき安全性を欠如しているものとはいえない。</p> <p>本件事故現場付近は見通しが良いうえ、被告によって標識の表示等が適切に設置されていたことから、本件渋滞を容易に認識しうる状況にあったことが明らかであり、運転者において右義務を遵守して運転するときには、容易に渋滞による停車車両との衝突を回避することができたものであるから、本件道路に設置又は管理に瑕疵があったものとはいえない。</p> <p>また、被告が、原告主張の流入規制等の渋滞解消措置をとらなかつたことをもって、運転者が注意義務に則って運転していても回避しえないような不合理な危険を生ぜしめたということはできないのみならず、本件事故は大型貨物自動車運転手（訴外）の重大な過失に起因するものというべきであって、本件渋滞は本件事故の間接の原因であるにすぎず、本件事故と相当因果関係はない。</p> <p>（無責） 被害者は本件車両とともに転倒した後、ガードパイプ支柱に頭部を激突させて頭蓋破裂等により死亡したと認められるところ、本件支柱の後方の縁石に本件車両によって印された約四mの接触痕等があるのである</p>	控訴
	<p>車両火災事件 (昭和五五年(ウ) 第一四三二七号) 日本道路公団</p>		一〇・二四	<p>滞していたところ、大型貨物自動車が高速で走行する車両に追突し、当該追突事故に起因する車両火災により三名が死亡した。</p> <p>原告は渋滞に対する特段の対策を講じなかつた結果、通行車両が高速道路上に停止を余儀なくなつて安全性を欠いた状態になったことを道路の管理瑕疵と主張した。</p>		

8	<p>京都市道軌道敷横 断衝突事件 (昭和六二年(ワ 第一三六一号)</p>	京都地裁	二・ 一・二六	<p>本件道路を西進中の普通自動車 が右に転把し軌道敷上を横断していたところ、東進してきた電 車と側面衝突した。 本件箇所は併用軌道が専用軌道に変わる地点で</p>	<p>(無責) 本件事故は被害者が電車の接近を認識しながら、自 車が先行できると軽信し、あえて右折したことより発 生したものであるから、原告ら主張の保安設備のうち、</p>	確定
7	<p>青森県道十三橋自 動車転落事件 (昭和六三年(ホ 第一一号) 青森県</p>	仙台高裁 秋田支部	一元・ 一二・二五	<p>県道の木造橋上を走行中の自動車 が橋から転落し、運転者が溺死した。 (青森地裁弘前支部 昭和五三年(ワ第一三九号 の控訴審)</p>	<p>(無責) 本件橋梁はその構造、場所的環境、交通状況からし て徐行を基本とした慎重運転を用法としている営造物 であり、この用法範囲に止まっている限り、通常有す べき安全性を備えているということが出来る。しかる に、被害者は時速四二kmを相当上回る速度で本件橋梁 を走行中、右に約二二・五度曲がっているカーブの直 前でブレーキを掛けたため、本件自動車を滑走させ車 止や欄干を破壊して十三湖に転落し溺死したものであ る。このような事故は、本件橋梁の用法範囲外の被害 者の一方的過失に起因するものであり、本件橋梁の設 置又は管理に瑕疵があったとは認められない。</p>	確定
6	<p>福島・檜葉町道車 両転落事件 (昭和六一年(ワ 第五二号) 檜葉町</p>	福島地裁 会津若松 支部	一元・ 一二・二二	<p>原告がクレーン付の大型貨物自動車 を運転して本件道路を走行中、沢側の路肩の崩壊により原告 もろとも約一〇〇m下の沢に転落した。 原告は、道路管理者が事前に事故現場の路肩付近 に土留のための擁壁を設置する補強工事をすべき であったにも講じていないこと、当該路線の車両 の通行を禁止するか通行できる車両の種類を制限 するかすべきであったのにその措置を講じていな いとして訴えたものである。</p>	<p>(無責) 本件路肩の崩壊原因は、地質が比較的崩れやすく、 長雨で通常より地盤が緩んでいたという状態のところ に最大積載量(七・五屯)の約二倍にのぼる重量の原 告車が走行したために、その重量に耐えきれず路肩が 崩壊したものである。 本件道路全体が路肩崩壊の危険性があることをうか がわせる事実はなく、本件事故が発生することを通常 予測することは不可能であった。</p>	控訴
<p>の支柱に激突して死亡した。</p>						

10	東名高速日本坂トンネル車両火災事件（第一次、三次訴訟） （昭和五四年（ワ）第八六七号）	東京地裁	二・三・一三	昭和五四年七月一日、東名高速道路下り線日本坂トンネル内の西坑口（焼津側）から東に約四三〇mの地点において車六台の追突事故が発生し、これに起因するトンネル火災により七名が死亡、右六台のほか後続の一六七台の車両が焼けるに至った。原告らは、後続車両の一部の所有者であり、	（有責） 一 トンネルの安全性の有無の基準については、当該トンネル内において発生することの予見される危険に対処するための物的設備、人的配備等（以上をまとめて「トンネルの安全体制」という。）がその危険を回避するために合理的かつ妥当なものであったかどうかに基づ	控訴
9	八戸市道ガードフエンス支柱激突死亡事件 （昭和六二年（ワ）第二五四号） 八戸市	浦和地裁 川越支部	二・三・八	本件道路を原動機付自転車で六〇〜八〇km/h程で走行中、下り坂のカーブを曲がり切れずに反対側車線の車道と歩道との間に設置されていたガードフェンスの支柱若しくは支柱に取り付けられていたフェンスのジョイント金具に衝突し死亡した。本件事故現場のガードフェンスは事故の手前約二二mにわたって取り除かれており本件支柱にはフェンス取り付けのジョイント金具がむき出しのままとなっていた。	（無責） フェンスを接続して設置していれば、ジョイント金具はむき出しにならないし、また、これを撤去する等の措置を講じておれば、あるいは本件事故が生ぜず、更には死亡事故に至らなかつたであろうことは言い得るとしても、だからといって無謀運転をするものがあることまでも予想して右フェンスを接続し、若しくは金具を取り除く等の措置を採るべきであつたこととはできず、その構造、用法、場所的環境、利用状況等諸般の事情に照らして考えても市道が營造物として本来具備すべき安全性に欠ける所があることもできない。	控訴
	京都市外（軌道事業者）			あり、道路の西行き車線と軌道とが交差する形となっていた。 原告は、本件箇所にて遮断機等保安施設がないことが瑕疵であると主張した。	単に軌道の存在や電車の接近を知らせて自動車の運転者に注意を促すのみの設備については、これが設置されていたとしても本件事故を防止し得たとは認められないから、これらの設備が設置されていなかったとしても、かかる瑕疵と本件事故の間に相当因果関係の存在を認めることはできない。 また、本件事故を防止し得る設備として信号機が考えられるが、信号機の設置は公安委員会が権限を有するものであり、本件事故現場付近の交通量、事故発生等の状況からすれば、道路管理者が公安委員会に対し信号機の設置を働きかける義務を認め、その懈怠が道路管理の瑕疵になる程同所が危険な状態にあつたと認めることはできず、本件事故と相当因果関係を有する瑕疵はない。	

11	
堺市道歩行者側溝 転落事件 (昭和六二年(ウ) 第八六六号)	(昭和五六年(ウ) 第一〇七九号) 日本道路公団
大阪地裁 支部	
二・ 三・二二	
高齢で盲目の被害者が嫁(訴外)に付き添われ て交差点への出口付近を歩行中、交差道路からの 右折車を避け損ねてU字型側溝にはまり込み負傷、 入院後併発症により死亡した。	車両と積荷が焼かれて損害を被った。
(無責) 本件事故の発生は本件右折車の過失のほか、客観的 な危険性はそれほど大きくなかったにもかかわらず、 嫁(訴外)が狼狽の余り被害者を側溝側へ押しした過失	いて判断するのが相当であり、その際、設置後事故時 までにおける技術水準及び技術的实施可能性をも考慮 して判断すべきものであり、物的設備については改修 ないしは更新することにより危険の回避がより一層確 実になることが明らかであるときには改修ないしは更 新すべきであり、費用や予算上の制約に左右されるも のではない。 被告の定めたトンネルの安全体制の基準は、合理的 かつ妥当なものであり、技術的にも可能なものであつ たことから、これを下回るトンネルは安全性に欠ける ものといふべきである。 二 増大する危険物輸送交通から、長大トンネル内では 火災の発生と後続車両への類焼により及ぼす危険性が 高いことは、過去のトンネル事故の経験に照らしても 明らかであるから、本件事故は予見可能である。 三 本件のような高速道路上ことに長大トンネル内は、 被告のみが情報収集できる立場にあるのであるから、 被告は火災に関する的確な情報を早急に収集し、消防 署等関係機関に提供し得る組織を整え、共に、ドラ イバーに対して、避難方法等の的確な情報を提供し、 また、トンネル内への進入を阻止するための強力な警 告等の物的設備、人的配備をする等のトンネルの安全 体制を整備することが必要であつた。 四 本件トンネルの安全体制は、①公団の消防署に対す る情報提供の不足及び遅延、②初期消火手段の不存 在・機能不全及び作動遅延、③後続車両の運転者に対 する情報提供の不十分及び遅延並びに警告力の不十分 をきたす状態にあり、本件事故当時長大トンネルが通 常具有すべき安全性が欠如していた。
確定	

<p>堺市</p>	<p>12</p>	<p>貝塚市道自転車転落死亡事件 (昭和六三年(ウ)第九七四号) 貝塚市</p>	<p>大阪地裁 堺支部</p>	<p>確定</p>
<p>13</p>	<p>二一・二二・二六</p>	<p>滋賀・近江八幡市道幼児河川転落事件 (昭和六三年(ホ)第一〇七六号) 近江八幡市 外 (河川管理者)</p>	<p>大阪高裁</p>	<p>確定</p>
<p>本件道路は、一方通行で二〇km/hの速度制限がなされていた。</p>		<p>自転車では本件道路を進行中、防護柵のない部分から本件道路と交差する川に転落し、死亡した。</p>		<p>の結果であり、狼狽の余りとはいえ被害者を本件溝の部分の方に押しやるというようなことは通常予測しえないところである。</p> <p>道路の設置、管理の瑕疵とはこれが通常備えるべき性質または設備を欠くことであるから、通常予測できないような事態についての対応が欠けていても、そのために道路の設置、管理に瑕疵があるとはいえない。</p>
<p>午後九時頃、原告の家族五人がパチンコ店に入っている間に、原告の長男(当時五歳)が店外の市道に出て遊んでいるうちに一級河川三明川に転落して死亡した。</p> <p>当時、三明川は事故当日早朝から増水し、市道は冠水している状態であり、市は午前六時すぎ南北の進入口にバリケードを設置し、その間にロープを張るとともに進入禁止の交通標識、赤色点滅灯を設置し通行規制を行った。</p> <p>また、市道の三明川沿いに転落防止のために同</p>		<p>(無責) (原審と同旨)</p> <p>一 本件市道から本件河川への転落、特に幼児の転落の危険性が一応推認できるが、市は当日バリケードを設置する等危険防止措置を講じ、本件事故現場付近の本件市道への進入を規制するとともに、本件河川の溢水による本件市道の危険の存在を住民に周知させており、これに近寄せないための措置としては十分であった。午後九時過ぎ当時通行規制のなされていた本件市道において本件事故の発生を予測しうる状況はなかった。</p> <p>二 南端のバリケード部分にはロープが張られてなかつ</p>		<p>通常予測されないような不測の事態についての対応が欠けていても、そのことをもって道路が備えるべき安全性を欠くことではできないから、防護柵等の設備が設置されていなかったことをもって、道路の設置又は管理に瑕疵があるとはいえない。</p>

様にバリケードを設置し、その間にロープを張った。南端のバリケードの部分にはロープが張られていなかったが、その間隔は比較的狭かった。原告は長男が死亡したのは、河川に隣接する道路に防護柵が設置されていなかったこと及び、冠水の始まった時に幼児等が本件市道と本件河川との間に接近することを不可能にするガードフェンス等を設置すべきであったのに設置しなかったことから、市道管理と河川管理に瑕疵があったとして道路管理者である市及び河川管理者である県を訴えた。

(大津地裁 昭和五九年(ワ)第四五一号の控訴審)

たが、その間隔は比較的狭く、どこから幼児が転落したかが不明であり、ロープの欠落部分の存在をもって瑕疵があったと認めることはできない。

三 監護権者である両親がもう少し十分注意していれば、容易に本件事故を回避し得たのであり、このような場合まで、市の本件危険防止措置が未だ不十分であるとして市の責任を問うのは不適當である。

平成二年度判決一覽

番号	事件名・当事者	裁判所	判決年月日	事 故 概 要	判 決 要 旨	備 考
1	箕面市バイク転倒事件 (平成元年(7)第二五八四号) 箕面市	大阪地裁	二・五・三一	自動二輪車で市道を走行中、並走車の幅よせに あい、これを避けるため道路の左側に設置されて いたL字型側溝上で停止し、右足で事故車を支え ようとしたところ、道路面に長さ約5m、幅約二 mにわたりゆるやかな勾配で沈下し最も深いとこ ろで約5cmの陥没があったため、バランスを失い、 右足で事故車を支え切れずに転倒し、自動二輪車 が破損した。	(無責) 一 本件陥没は、その深さが最大でも5cmで走行中に一 見した程度では存在に気が付かず、その上を車両で走 行してもショック等を感じることがない程度のもので あり、この程度の段差はよく見られるものである。 二 L字型上と本件陥没との段差は前記程度のものであ り、この程度の段差はよく見られるものであって、予 測できないわけではない。 三 本件事故現場に本件陥没及びこれによって生じた段 差があるからといって、本件道路が通常有すべき安全 性を欠いていたものとはいえず、本件道路に設置又 は管理の瑕疵があるとはいえない。	確定
2	新潟県道路上放置 消火器爆発事件 (昭和六一年(7) 第一二六号) (昭和六三年(7) 第二七五号) 新潟県 外(廃 棄物、清掃業務 の実施主体であ る市)	新潟地裁	二・七・二六	深夜、県道の歩道上を歩行中、歩道部のガード レール付近に放置されていた古い消火器のレバー を押したところ、突然爆発し、消火器の底部から 分離した本体部分が原告の頭部を直撃し、負傷し た。	(無責) 一 古くなった消火器が路上に放置され、これによって 事故が発生する事態を本件事故発生以前に道路管理者 が予見することは困難である。 二 本件消火器が歩道上に放置されている状態自体は、 歩行の障害になつておらず人が歩道を本来の用法に従 つて通行する限りは何ら歩道が通常有すべき安全性に 欠ける状態にあるとはいえない。	控訴
3	東大阪市道水路転 落負傷事件 (昭和六二年(7) 第九〇四号) 東大阪市	大阪地裁	二・八・八	夜、幅員約六mの市道を自転車以南から北へ進 行中、北西から南東に横断している水路にかかっ ている小橋にさしかかったところ急に幅員が約五 mに狭まっていたことに気がつかず、そこから水 路に転落、負傷した。	(有責) 本件の道路状況を認識していない場合には本件狭窄 部分から路外に逸脱して水路に転落する危険があつた。 殊に見通しが悪くなる夜間において本件道路通行者 に対する安全性を確保するためには通行者に対して狭 窄部分の手前でその存在を認識させ、水路への転落を	確定

<p>5</p> <p>横浜市道水路転落溺死事件 (昭和六〇年(ワ)第四七六号) 横浜市</p> <p>横浜地裁</p> <p>二・八・二二</p> <p>深夜、市道を原動機付自転車で行中、誤って交差点付近の用水路にバイクもろとも転落、死亡した。</p> <p>原告は、左側端交差点から中央部にわたり直径〇・七m、深さ〇・二mの決壊部分があったため、これに原動機付自転車の前輪を落し操縦の自由を失った結果、前記用水路に転落したと主張した。</p> <p>控訴</p>	<p>4</p> <p>名古屋市道歩道橋損害賠償請求控訴事件 (昭和四七年(ホ)第四七九号) 国、名古屋市</p> <p>名古屋高裁</p> <p>二・八・九</p> <p>名古屋市の設置した歩道橋が当該道路を横断しようとする歩行者にとってその利用が強制され肉体的、精神的に多くの負担を与えるものだとし、歩行者が道路を平面的に横断する利益が侵害される本件歩道橋には瑕疵があるとて損害賠償を求めていた。</p> <p>(名古屋地裁昭和四五年(ワ)第一七一九号の控訴審)</p> <p>(無責)</p> <p>一 公道の利用が行政庁のなす公道の設置管理等の行政措置による反射的利益であるか否かによって訴えの利益の有無に関する結論が左右されるものではない。仮に反射的利益であっても、国民がその社会生活の維持のために公道を利用することは不可欠であるから、公道の利用が法的に保護される国民の生活利益であることは当然である。</p> <p>よって、本件訴えの却下を求める被告らの主張は理由がない。</p> <p>二 国や地方公共団体が行う交通規制の一切に従わなければならないということではなく、違法な規制には従う必要はないし、場合によっては違法な規制によって受けた損害の賠償を求めることができる。</p> <p>三 本件歩道橋を利用する上での不便さをもって道路の設置・管理上の瑕疵であることを認めるには、歩道橋の必要性、効果のほか利用によって受ける肉体的、精神的な負担の程度を検討する必要がある。</p> <p>四 本件歩道橋を利用する歩行者に与える肉体的負担は自覚症状を訴える程のものではなく、その他の負担については原告は具体的な主張をせず、道路が瑕疵ある道路となるに至ったことを証する証拠はない。</p> <p>(無責)</p> <p>一 本件においては、全証拠によるも具体的事故態様(決壊部分の有無、目撃者の有無)を認定することはできないから、被告が道路を常時良好な状態に保つよう維持修繕するとともに、破損箇所がある場合には交通の制限などをする義務を怠ったため本件事故が発生したという主張には理由がない。</p> <p>確定</p>
---	---

<p>6</p> <p>桜江町道大型特殊 貨物自動車路外転 落事件 (昭和六一年(ウ) 第八六二号) 桜江町</p>	<p>広島地裁</p>	<p>二・ 八・三一</p> <p>本件自動車積雪及び凍結した上り勾配の本件町道を進行中、スリップのため進行不可能となりそのまま後退し、路肩にある駒止の一部を破壊し、崖下に転落した。 なお、本件事故現場は最急勾配が一三・五％であり、冬期には積雪が多く凍結する箇所であった。</p>	<p>(有責)</p> <p>本件町道の構造、形状、用法、場所的環境、自然条件、交通状況等、諸般の事情を総合考慮すると、ガードレール等の防護柵の設置がなされていなかった点において、道路として通常有すべき安全性を欠いており瑕疵がある。 また、駒止は防護柵として有効でないと認められるから安全性を欠いていた。 (過失相殺五割……安全確認に欠けた)</p> <p>控訴</p>
<p>7</p> <p>沖縄県道排水工 事 バイク転倒事件 (昭和六二年(ウ) 第七一三号) 沖縄県 外(工 事請負者)</p>	<p>那覇地裁</p>	<p>二・ 九・二二</p> <p>オートバイを運転して走行中、対向車を認めて制動を開始したところ、バランスを失って転倒し、県道那覇系満線排水工事現場の掘削部分に転落し負傷した。 本件工事現場には「道路工事中」「工事中につき徐行」等の工事標識板が設置され、掘削部の前面にはカラーコーンが置かれていた。</p>	<p>(無責)</p> <p>本件事故は、原告が工事標識に従って、徐行しないで、道路の状況に照らしてスピードを出し過ぎていたために、対向車を認めて制動を開始した際にバランスを失って転倒したことにより発生したものと推認するのが相当である。</p> <p>控訴</p>
<p>8</p> <p>国道三七〇号正面 衝突死亡事件 (昭和六三年(ウ) 第五〇二号) 奈良県</p>	<p>奈良地裁</p>	<p>二・ 九・二六</p> <p>軽四輪自動車で行中、対向車線を走ってきたバスとの衝突を避けるために運転操作を誤り左前輪を左側側溝に脱輪させ、そのままの状態約一九m進行し、車道に戻ろうとして右にハンドルを切ったところ、ハンドルを切り過ぎ車道に復したものの、そのまま対向車線に飛び出し対向車線を走行していた普通貨物自動車に正面衝突した。</p>	<p>(無責)</p> <p>本件事故は訴外人である被害者が車の運転手として通常の注意を払っていれば、事故を起こすことなく車道に戻ることができた。また、同人は本件事故の日まで本件事故現場を通行していたから側溝の存在及び形状を知悉していた。 被害者である訴外人の事故時の行動に照らせば本件道路に瑕疵があったとは認め難い。</p> <p>控訴</p>
<p>9</p> <p>鹿児島県道タンブ 鉄道敷(日豊本線) 転落事件 (昭和六一年(ウ) 第二五六号) 鹿児島県 外 (国鉄)</p>	<p>最高裁</p>	<p>二・ 一一・八</p> <p>大型貨物自動車が行車車を追い越そうとして県道側溝に右前車輪を落とし、右傾して車体を石造り縁壁に接触させながら急制動の措置をとらず、逆にアクセルをふかし側溝から上がろうとしたため、縁壁を決壊させ、この縁石もろとも県道崖下約七mの国鉄日豊本線軌道上に転落した。 おりから、鳥越トンネルを出て鹿児島駅へ向け</p>	<p>(無責)</p> <p>一 営造物の設置または管理の通常有すべき安全性は、営造物の設置管理者において通常予測することのできる用法を前提として定めるべきであって、この趣旨における安全性に欠けるところがない場合には、営造物の通常用法に即しない行動の結果、事故が生じたとしても、右事故が営造物の設置または管理の瑕疵によ</p> <p>確定</p>

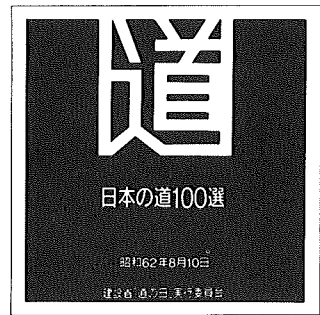
12	11	10	
<p>大阪公道バイク転倒事件 (昭和六十二年(ウ)第一二四二二三号)</p>	<p>中央自動車道ブリンカーライト柱衝突死亡事件 (平成元年(ウ)第七七四号) 日本道路公団</p>	<p>国道二〇号線オートバイ転倒死亡事件 (平成元年(ホ)第四二九四号) 国、東京都</p>	
大阪地裁	最高裁	東京高裁	
二・二一・二一〇	二・二一・一八	二・二一・一三	
<p>自動二輪車で発進しようとしたところ、前方に駐車車両があったため、駐車車両の右側を通過するつもりで時速一〇kmまで加速し、右前方に道路中央付近まで出て東に進行したところ、後輪が道</p>	<p>普通乗用車で進行中、ランプに通じる減速車線と本線との分岐点であるコンクリート台座に衝突し死亡した。 (東京高裁昭和六十二年(ホ)二四八九号の上告審)</p>	<p>国道二〇号線を自動二輪車で走行中、道路陥没部分に車輪を落ち込ませ転倒して死亡した。 (東京地裁昭和六三年(ウ)四二一六号の控訴審)</p>	<p>進行して来た急行錦江一号がこれに衝突し、乗客二人が死亡、三四人が負傷した。 (福岡高裁宮崎支部昭和五三年(ホ)第四二二号、第四三三号、昭和五七年(ホ)第五二二号の上告審)</p>
<p>(有責) 一 本件亀裂を遅滞なく補修するか、少なくとも走行する運転者が本件亀裂の相当手前からその存在を容易に認識することができるような標識を設置すべきであり、</p>	<p>(無責)(原審と同旨) 本線と減速車線との識別は本件台座の手前約一五mと二〇m地点に前示ドラムが、更にその手前には約四m間隔でレンディングバイダーが設置されて、はっきりしていたのであって、これらが前照灯を反射し、又本件台座の二個のプリンカーライトが交互に点滅していた状況では本件分岐端も容易に認識できたものであり、本件事故は車線外に逸脱をしないような速度とハンドルの操作をしなかつた自過失によるものと推認され、本件道路の設置・管理に瑕疵があったことを認めることができないとした原審の判断は正当として是認することができる。</p>	<p>(無責)(原審と同旨) 原告は本件事故現場に底辺約一・一m、長さ約一m、深さ約一〇cm以下のほぼ台形状の陥没部分があり、そこに車両を落ちこませガードレールに激突したと主張するが、現場には事故の翌日、陥没部分を補修した事実は認められるものの被害者の転倒位置から判断して本件陥没部分に車両を落ち込ませて転倒したということとはありえない。</p>	<p>二 本件事故においてダンプ運転手のとった措置は極めて異常かつ無謀な運転行為であって、県道管理者において、通常予測することのできない行動であり、本件事故はこの行動に起因するものであったといえる。 三 国鉄の責任については、さらに審理を尽くす必要があるとして高裁に差し戻した。</p>
確定	確定	確定	

<p>大安市</p>	<p>13</p>	<p>国道二号仮設道路 衝突事件 平成元年(7) 第二四八四号、第 六六八八号) 国</p>	<p>路中央部にあった幅約5cm、長さ約七〇cm、深さ約二・五cmの亀裂にはまり転倒し負傷した。</p> <p>道路改良工事に伴う仮設道路において深夜、普通自動車運転中、上り車線のS字カーブ(R11一〇〇)を曲がり切れずに反対車線である下り車線にはみだし、下り車線を走行していた大型貨物自動車に衝突、死亡した。</p> <p>なお、本件仮設道路の制限速度は三〇km/hであったところ被害車両は約八〇km/hで走行していた。</p> <p>これらの措置を講じなかった本件道路は通常有すべき安全性を欠けていた。</p> <p>二 しかしながら、原告は労災保険からの受付を受けたことが認められるので、原告が被告に請求し得る残額は存在せず、被告に対して損害賠償の請求はできない。</p>	<p>控訴</p>
<p>14</p>	<p>岡山県道車両転落 控訴事件 (昭和六三年(ホ) 第四〇号) 岡山県</p>	<p>夜、幅員約八mの農道を西進中の原告の乗用車が、同農道と平行している県道本庄玉島線(幅員約四m)との取り付け部を左折して県道に入ろうとしたところ、県道の幅員、交差角度を誤認しこのカーブを曲がり切れずに、県道沿いの川に転落し、一名が死亡、二名が負傷した。</p> <p>原告は、夜間、農道から県道に侵入してくる車両からは交差角度が急なこと、県道は入口だけが幅員が広くなっている、急激に狭くなっていること、県道の右側に川があることは分かりにくく、等々の安全施設がなかったと主張した。</p> <p>(岡山地裁昭和六〇年(ワ)第七一六号の控訴審)</p>	<p>(有責) (原審と同旨)</p> <p>本件交差点では、道路状況の把握困難にもかかわらず必要な防護柵が設置されておらず、当時の交通利用度を考慮しても、本件交差点は通常有すべき安全性を欠いていた。</p> <p>(過失相殺三割……安全確認に欠けた)</p>	<p>確定</p>
<p>15</p>	<p>鹿児島県道自転車 転倒事件 (昭和六三年(ワ) 第五〇八号) 鹿児島市</p>	<p>下り坂でアスファルト舗装された市道を自転車で走行中前方の道路右側のブロック塀に衝突し負傷した。</p> <p>原告は、事故現場に穴があつて、これを避けようとした結果、事故が発生したものと主張した。</p>	<p>(無責)</p> <p>一 原告主張の穴があつたという場所付近は道路の老朽化によるひび割れ、多少の凹凸があつたことが認められるが、これは、付近を自転車で走行するには危険であるというほどのものとは認められず、他に本件道路を自転車で行するに支障のある穴があつたことを認</p>	<p>確定</p>

18	18	大阪西淀川有害物 質排出規制等請求 事件 〔昭和五三年(ワ) 第二三二七号〕 国、阪神高速道 路公団外(近 隣主要企業一〇 社)	18
17	17	国道一九六号北条 バイパス普通乗用 車衝突死事件 〔昭和六年(ワ) 第四七七号〕 国	17
16	16	一般国道一七八号 道路拡幅工事土砂 崩落事件 〔昭和五六年(ワ) 第一一〇三号〕 国、兵庫県	16
三・二二九	三・二二九	大阪市西淀川区に居住する公害健康被害補償法 の認定患者が、被告である国、公団に対し二酸化 窒素と浮遊粒子状物質の排出(到達)の差止め、 企業一〇社に対し二酸化窒素、二酸化硫黄、浮遊 粒子状物質の排出(到達)の差止めを求めるとし もに、各々に対してそれらの物質によって原告ら に健康被害を与えているとして損害賠償請求を求 めた。	三・二二九
三・二二六	三・二二六	深夜、普通自動車を運転して、進行中、その終 点側にあるT字型交差点において、シコクリート 台付きのガードレール等に衝突、死亡した。 当該道路は、暫定二車線になっており、その終 点側は市道と連結しT字型交差点となっていた。	三・二二六
三・二一〇	三・二一〇	現道拡幅工事中の法面が土砂崩落を起こし、土 砂が原告所有地に流入し自動車を破損させた。本 件崩落の約一か月前にも原告所有地の隣接地斜面 で崖崩れが生じていた。 原告は自動車の破損による損害の他に、本件崩 落により堆積した土砂によって原告が営業を予定 していた店舗の建築工事が遅延したため、工事費 の増額、営業損失も生じた」と主張した。	三・二一〇
〔有責〕	〔有責〕	一 本件崩落は第一次崩落であり、崩落の発生は被告ら の予見可能性の範囲内であって、ポリーンプ調査等を 実施したり、工事再開を見合わせるといった措置によ り本件崩落を防止することが可能であったから、本件 道路の管理に瑕疵がある。 一 原告が自動車の損害賠償請求権を放棄したとの被告 の主張は証拠がなく、賠償責任がある。なお、本件崩 落により建設工事が遅延したとの原告の主張は理由が ない。	〔有責〕
〔無責〕	〔無責〕	本件バイパス上の道路標識等の設置状況に照らせば、 被告による本件バイパスの設置・管理には瑕疵が存し たとは認められず、むしろ、無謀運転が引き起こした 自損事故というべきものである。	〔無責〕
〔国、公団無責〕	〔国、公団無責〕	原告らの健康被害と二酸化硫黄、浮遊粉じんの間 に相当因果関係があると認めるのが相当である。よっ て、被告企業一〇社は、操縦継続上の過失及び大気汚 染防止法に基づき損害賠償責任がある。 二 酸化窒素と健康被害との間には因果関係が認めら れないから、国、公団に対する損害賠償責任は判断す るまでもない。 また、差止め請求は、請求が特定していないから不 適法である。	〔国、公団無責〕
確定	確定	二 本件事故については、原告がブレーキをかけずに、 定常性のある旋回速度を超えて次のカーブを曲がらう としたことよって惹起されたものと認めるのが相当 である。	確定

雪流しの道

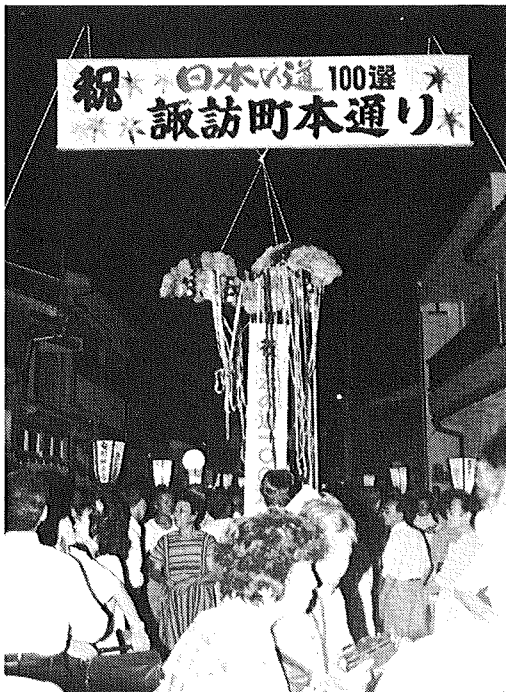
諏訪町本通り線



富山県八尾町

八尾町のプロフィール

八尾町は富山県の中央南部に位置し、総面積二二六、八六 \square （富山県の約1/18）でほぼ南北の線を長軸とする菱形をなし、南部の境界線は標高一、六三八mに達する金剛堂山を主峰に飛驒山脈が連なり、更に尾根が多く分かれ、それに沿って川は北上しています。各支流は町の中央部で合流し井田川となり、やがて神通川と合流して日本海へと注いでいます。人口は二二、



日本の道100選の諏訪町通り線を祝う

五〇〇人余りで、八尾町は古来から越中と飛驒との交流の要所として蚕種、生糸、和紙等を生産し、取り引きが盛んに行われるなど商業の町として栄え、富山藩の御納所として重きをなしました。江戸時代の町人文化の最も発達した華麗な面影は、豪華絢爛な曳山、「風の盆恋歌」で一段と有名になった全国に名高い民謡「越中おわら」に今も引き継がれています。また、八尾町は一町八村が昭和二八年に第一次、昭和三二年に第二次の合

併により誕生したものであり、昭和三九年井田川総合開発事業の完成とともに豊かな自然と調和した農工一体の町づくりを努めてきました。特に昭和五五年から始まった富山八尾中核工業団地の造成は富山テクノポリス開発計画の中心として、我が国の先端技術をリードする企業が進出し、工業の振興を軸に雇用の拡大、若者の定着化等町の発展に大きな期待が寄せられています。

おわら風の盆と曳山祭り

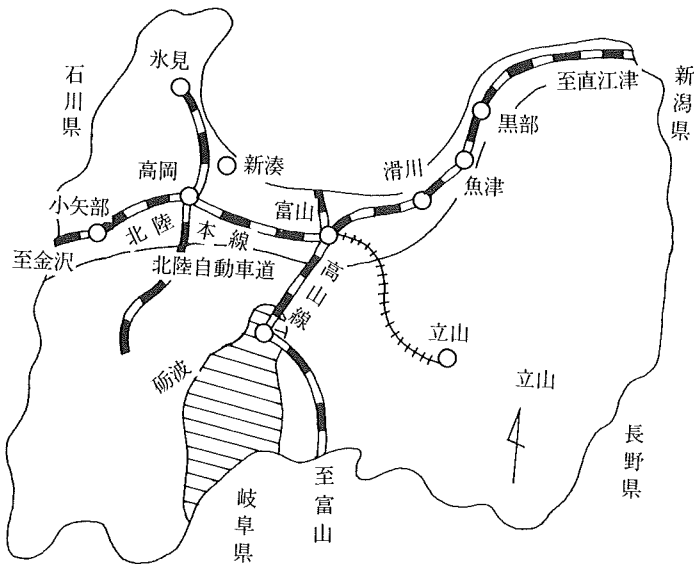
日本の道100選にえらばれた八尾町の諏訪町本通り線は八尾町の中心である旧町部の一角を南北に走り、町民の憩いの場である城ヶ山公園を東に控え、道の両側には間口の狭いこじんまりとした家がすき間なく並んでいます。この町並みは江戸時代につくられた当時そのままのたぐいまい色濃く残し、どこか城下町の商人町を思わせています。

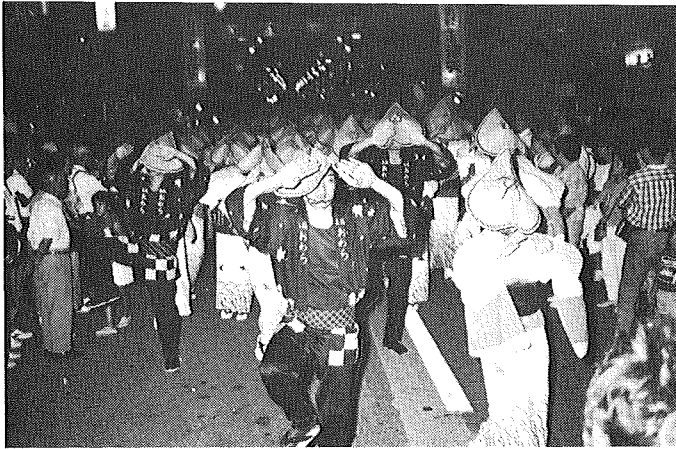
位置図

位置	東経137度8分 北緯36度35分
面積	235.42km ²
周囲	82.3km
広ぼう	東西 12.25km 南北 28.68km

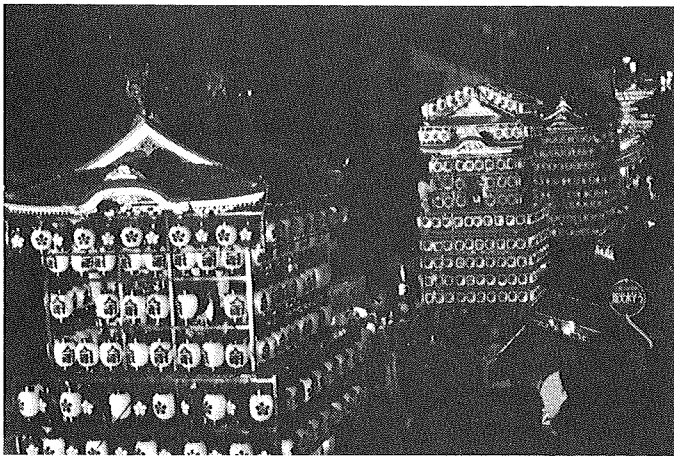


- 路線名——八尾町道諏訪町本通り線
- 区間——婦負郡八尾町諏訪町(0.5km)
- 交通機関——JR越中八尾駅下車・富山市からクルマで35分
- 主な観光地——白木峰・本法寺・おわら風の盆・曳山まつり





おわら風の盆



曳山祭り

この道路は、かつて養蚕が栄えたころは、蚕宮と称される近くの諏訪社へ祈願する農民の通行道路として、町内外の多くの人々に親しまれ、今もなお花見気分で「おわら節」を口ずさみながら歩く観光客に桜吹雪が降りかかるそんな風情が感じられる道路であり、また「坂の町八

尾」を象徴する道路でもありません。毎年九月一日から三日間行われる「おわら風の盆」には踊りの輪ができ、五月五日の春の祭礼には「曳山車」が練り廻され町民文化の粋が路上に展開され多くの観光客を魅了することになります。

本路線が町内外の多くの人々に親しまれている理由として、道路幅員5mで若干狭小なことから必要以上の自動車交通量もなく老人・子供にとって比較的安全して通行できるという道路状況と、多くの家構えが城下町

雪流しの道

を思わせる作りになっており、旧町中心街とは異なった趣を呈している町並みとが極めて密接な関連性を有していることがあげられます。

特別豪雪地帯に指定されている八尾町の道路では坂の町であるという地の利を大いに活用し、表流水が比較的に利用しやすい地形であり、全国的にも珍しい「雪流し」が行われています。

昭和五五年一二月中旬から降りだした雪は、北陸・東北地方を中心に二月中旬までの長期にわたって断続的に降り続き、昭和五二年の大寒冬以来、五三年、五四年と連続した暖冬少雪は、一変して大雪となったことはご承知のとおりであります。八尾町でも、毎年一晩に数十cmの雪が積もることも珍しくなく人々は雪で家がつぶれるのを防ぐために、一時の冬の晴れ間を見て、一斉に屋根の雪を下ろします。しかし、びっしり密集した街中においては、屋根雪を下



昭和52年の豪雪におおわれる諏訪町本通り

ろす場所は家々の前を走る道し
がなく、雪が下ろされること
より道は遮断され、人や車の往
来ができなくなってしまう。
このような事態を克服したの
が、道の両側に雪を流すため側
溝を掘り、沿線住民が総出で道
路に下ろした屋根雪等を水路に
流す「雪流し」です。

「雪流し」は、明治以降八〇年
の歴史を有しています。この「雪
流し」は時間がかちんと決めら
れていたため、他の町内は勝手
に雪流しをしてはいけないこと
になっていました。決められた
時間帯がたとえ夜中であっても
割り振りされた町内は時間どお
り行うことが義務づけられ、勤
め人等で昼間仕事のある人は休
暇をとり、大人も子供も沿線住
民が総出で秩序正しく運営され
てきたものであり、この住民自
らの手による「雪流し」は、冬



昭和52年住民総出の雪流し



冬の諏訪町

期間の地域住民のコミュニティの最大場として利用してきたことにより、昭和六〇年度富山県雪対策部門の地方自治功勞として県知事賞を受賞しました。更に、昭和六一年八月一〇日の「道の日」には町道諏訪町本通り線が、単に冬期間の「雪流し」行事だけでなく、町並み保存と道路愛護の住民意識を高揚させていることから建設省の「日本の道100選」に選ばれ、これを記念して現地に顕彰碑が建てられました。今後とも地域住



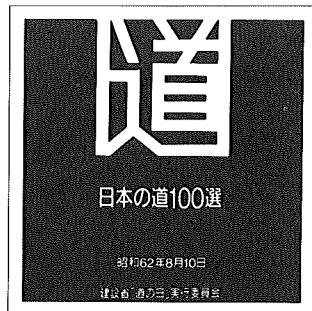
顕彰碑

民のコミュニティの場として、また安全かつ潤いに満ちたマイロードとして永久に保存していきたいと考えています。



札幌の道路公園

—札幌大通—



札幌市



大通公園

北の都札幌のオアシス、札幌大通の歴史とミニニティ道路としての役割をここに紹介する。札幌は、明治初期から建設された歴史の浅い街であるが、この街の建設に当たった先人の構想には平安京の美しい雄大な街区をこの北辺の地に再現したいとの夢があったと思われる。

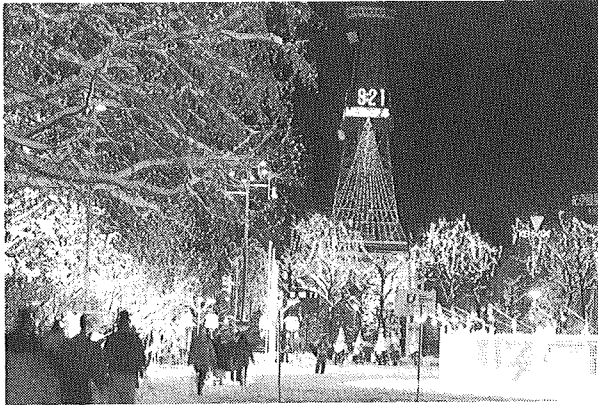
地を確保し、官庁、試験場などの官地とするもので、南は、町場で寺院や歓楽街を置くというものであった。大通は、市街の基線であるとともに防火帯としての役目を果たすものでもあった。大通は、その後時代の変遷とともにさまざまな方途で利用されており、短期間で発展してきた都市には見られない大がかりな道路公園として整備されている。

大通南北両側が、市道大通南

線、大通北線として各三車線、計六車線の整備がなされ、全幅員約一〇五m、延長約一、二六〇mでこのうち中央帯(幅六五m)を公園として管理されているものであり、この中央帯は、緑地帯として造成され花壇等が配置されている。

また、この地を代表するハルニレ、ニセアカシア、ライラック等の木が植え込まれ、木蔭には、北海道開拓に尽力した黒田清隆像、開拓の母の像、有島武郎文学碑などが設置され、往年の心と生活を語りかけている。

その他に高さ一四七mのテレビ塔などたくさんの施設が点在し、はるか西遠方には手稲の山々を背景に昭和四七年冬季オリンピックにおいて笠谷幸生選手が栄光の金メダルを得て晴れの舞台となった宮の森ジャンプ競技場と肩を並べる大倉山ジャンプ競技場が望まれ、四季折々の景観はまことにすばらしく、憩いの広場として市民に親しま



ホワイトイルミネーション サッポロプラザ

れている。
 大通はまた、「札幌雪まつり」、「ライラックまつり」、初冬の夜空を飾る「ホワイトイルミネーション」等数多くの行事の拠点であり、いまや国家的財産として重要な役割を果たしている。

特に冬季に開催される雪まつりは、国内外から二〇〇万人もの観光客が集まり世界的に有名な冬の祭典となっている。

さらに、大通の地下部分は、地下鉄、地下駐車場など多目的に利用されているのも特徴の一つである。

このように大通は、市街地における南北の中央にあり、重要な幹線道路として利用されているだけでなく、一七〇万都市札幌の中心にあつて美しい景観を有し、環境を保全する貴重な空間を提供するとともに都市機能の補完施設として高度に利用されている。

札幌市民のシンボルである時計台の鐘の音とともに開拓の精神を伝える大通はこれからも時代の使命を果たし、その景観は市民の心のよりどころとして永く後世に親しまれることを願っている。

(参考)

「日本の道100選」顕彰碑および除幕式について

1 顕彰碑の規格等

① 規格



第43回さっぽろ雪まつり 「北国(ほっこく)に舞う」雪遊会

② 製作者
 ステンレス製、高さ一七二cm、幅四二cmで、上部は階段状の弧を描き、中心部に顕彰板を埋込んでいる。

2 除幕式

③ 顕彰碑のイメージ
 昭和六二年二月二二日午前一時三〇分から大通西四丁目において札幌市建設局長と製作者である金井英明氏が除幕を行った。

金井英明氏(グラフィックデザイナー)、札幌市都市景観委員)

2 除幕式

昭和六二年二月二二日午前一時三〇分から大通西四丁目において札幌市建設局長と製作者である金井英明氏が除幕を行った。

時・時・時・時・時・時・時……

月・日	事項	月・日	事項	月・日	事項
1・28	世界の中の動き ○ブッシュ米大統領が米議会で一般教書を演説。この中で経済政策として生産設備投資に対する減税、住宅取得援助、投資収益減税などの方針を打ち出した。また、景気対策の一部として道路建設など公共予算の前倒し執行や所得税源泉徴収の減額などを提案。 ○米クライスラー社は、昨年の決算が七億九、五〇〇万ドル(約九九五億円)の損失だったと発表。同社の赤字は八一年以来一〇年ぶり。	1・27	国内の動き ○大蔵省によると、九二年度予算案での補助金総額は、九一年度当初予算に比べ三・九%増の一六兆二、六三二億円。一般歳出に占める割合は四二・〇%。七四年度以来の低い数字。 ○通産省・資源エネルギー庁の石油統計速報によると、九一年の日本の原油輸入量は、二億四、二七〇万キロリットルで、前年比六・一%増。輸送機関などに使われる軽油需要が増えた。 ○日本建設業団体連合会によると、大手・中堅五四社の九一年の受注額は、二五兆七、二五五億円で、前年比一・四%増の低い伸び。このうち民間部門は前年比二・三%増。公共事業の大幅な伸びで全体はプラスとなった。 ○建設省によると、昨年の住宅着工戸数は前年比一九・七%減の一三七万二六戸。五年ぶりの低水準。貸家とマンション・建売分譲住宅が減少。 ○大蔵省の昨一年間の国際収支状況によると、貿易収支の黒字額は一、〇三二億ドルで、前年比六二%増。過去最高で初めて一、〇〇〇億ドル台を突破した。日本の貿易黒字減らしに対する圧力が一層強まる恐れ。 ○不動産経済研究所によると、九一年の全国のリゾートマンション発売戸数は九、三一九戸で、前年比四二・七%減。	2・6	道路行政の動き ○高知自動車道一部供用開始 ・川之江JCT→大豊IC(二九・一km) ○第一九回道路審議会資料道路部会開催 ・第七八回道路審議会諮問について (今後の有料道路制度のあり方について) ・採算性確保方策について ・料金制度のあり方について ○国道四三号訴訟控訴審判決 ○第四回道路サービス高度化懇談会開催 ・道路サービス高度化に関する全体とりまとめ(提言案)について ・提言パンフレットについて
8	世界の中の動き ○米フォード・モーターの英国子会社である英フォードは、雇用者の五・四%に当たる二、〇〇〇人を年末までに解雇すると発表。また、米ゼネラル・モーターズ(GM)の子会社ボクスホール・モーターズも部品倉庫の従業員七五〇人のうち三〇〇人を解雇。 ○米フォード・モーターの昨一年間の決算は、自動車販売の不振を反映して二億五、八〇〇万ドルの損失。同社の赤字額としては過去最大。	2・20	道路行政の動き ○高知自動車道一部供用開始 ・川之江JCT→大豊IC(二九・一km) ○第一九回道路審議会資料道路部会開催 ・第七八回道路審議会諮問について (今後の有料道路制度のあり方について) ・採算性確保方策について ・料金制度のあり方について ○国道四三号訴訟控訴審判決 ○第四回道路サービス高度化懇談会開催 ・道路サービス高度化に関する全体とりまとめ(提言案)について ・提言パンフレットについて		
13	世界の中の動き ○石油輸出国機構(OPEC)の関係監視委員会は、一九九二年第二・四半期(四〜六月)の原油生産量を日量二、二五〇万バレルに協調減産することで原則合意。八四年十一月以来、約七年半ぶりの大幅減産。 ○米有力経済調査会社、ダン・アンド・ブラッドストリートの報告によると、昨年一年間の同国の企業倒産件数は、前年比四三・七%増の八万七、二六六件にのぼり、過去最高を記録。	2・3	国内の動き ○兵庫県内の沿道住民による国道四三号訴訟で、大阪高裁は、騒音、浮遊粒子状物質の被害を認め、総額約二億三、三〇〇万円の支払いを国などに命じた。		
14	世界の中の動き ○石油輸出国機構(OPEC)の関係監視委員会は、一九九二年第二・四半期(四〜六月)の原油生産量を日量二、二五〇万バレルに協調減産することで原則合意。八四年十一月以来、約七年半ぶりの大幅減産。 ○米有力経済調査会社、ダン・アンド・ブラッドストリートの報告によると、昨年一年間の同国の企業倒産件数は、前年比四三・七%増の八万七、二六六件にのぼり、過去最高を記録。	2・3	国内の動き ○兵庫県内の沿道住民による国道四三号訴訟で、大阪高裁は、騒音、浮遊粒子状物質の被害を認め、総額約二億三、三〇〇万円の支払いを国などに命じた。		
20	世界の中の動き ○石油輸出国機構(OPEC)の関係監視委員会は、一九九二年第二・四半期(四〜六月)の原油生産量を日量二、二五〇万バレルに協調減産することで原則合意。八四年十一月以来、約七年半ぶりの大幅減産。 ○米有力経済調査会社、ダン・アンド・ブラッドストリートの報告によると、昨年一年間の同国の企業倒産件数は、前年比四三・七%増の八万七、二六六件にのぼり、過去最高を記録。	20	国内の動き ○兵庫県内の沿道住民による国道四三号訴訟で、大阪高裁は、騒音、浮遊粒子状物質の被害を認め、総額約二億三、三〇〇万円の支払いを国などに命じた。		

編集雑記

古今東西、人が集まれば争いの種は尽きない。争の字は「一つものをつかまえて引きあらしめようかたち」と辞書にある。動物のすべてが持つ自己保存本能の一つのようだ。が人間は智慧は争いの結末を第三者による裁判に委ねた。でないとならば復讐の連鎖になる。裁判は刑事と民事に大別される。これは長老支配の古代も、法が整備された近代でも変りはない。三〇〇年前の古い書、易経もこの二つに区分している。

中国の書物に争罪曰獄。争財曰訟。罪刑を争うを獄、財産をめぐる争いを訟という。獄は牢獄監獄あるいは地獄というように、罪人を収容する場所の意味に使われるが、本来は裁判宣告の義なのである。これは獄の字の構成を見ればわかる。争と犬とが争っている中に人が言葉で割って入ることを表している。争と犬との争いを人間の動物的な争いと置き換えてもよい。地獄の閻魔さまは裁きの大王なのである。だから嘘をつくとき舌を抜かれる。

易経六四卦の一つに三三嘘と言ふ卦がある

る。字画はむずかしいが内容は簡単である。嘘とは歯のこと。嘘とは合わせることである。上下の歯で口の中の物を噛み砕くこと。砕く

というものは物に強い圧力を加えることである。類推して罪を犯した者にどの位の圧力、即ち刑量を科するかと云う卦である。易経本

文に、嘘嘘、享、利用獄。(獄をもちいるによろし)とある。人を裁く基本は、先王以明罰勅法(罰を明らかにし法をととのふ)今で

言う罪刑法定主義に徹せよと教えている。その上で刑の裁量、足を切ったり、耳や鼻をそ

ぎ落したり首や手足を鎖でつなぐ刑を列記している。今の懲役禁固拘留に当る。ただ死刑

はない。罪人にとつて両足を切断されてなお生きることは死に勝る苦痛だったろう。

財産即ち民事の争いには、三三訟の卦がある。訟とは訴訟の訟で声を高くして争う意味。声高に争えば大衆に知れる。裁判で争うこと

である。声高でない争いは別に三三睽と言ふ卦がある。睽とはにらみ合い。訟が陽性なのに対し、言葉に出さない争いは陰性である。二女同居、其志不同行。(お互いが腹

中でまるきり反対のこと考えている)嫁と姑の争いのようなものだと言ふ。陰にこもった争いは増幅されやすい。爆発すると個人間で

は傷害殺人、会社では派閥争い、国家では革命にまで発展する。

さて訟であるが、これは刑事事件とちがいに、終凶、訟不可成也。訟は勝つても負けても、あと味が悪いからしない方がよいと言っている。財産上の争いは肉親間のものが多い。たとえ訴訟に勝つたとしても永く両者の間に気

まづい思いが続く。だからするなと言ふ。若しどうしても訴訟を起したいなら、裁判の結果がどうなるか、そしてその後のことなど慎重に思いをめぐらしてから始めなさい(作事

謀と始)と至極当然のことを言っている。この当り前が欠けるから訟になるのだが、已むを得ず訟になつたら長く争っているのはお互いに不利。少しの損はあつても、早く終えること

が吉である不永所事、小有言、終吉と教えている。現在でも民事訴訟は長くかかる。原・被告とも疲れ果てて和解するケース

が多いと聞いている。(が)

4月号の特集テーマは

「道路に関わる法律案の概要」
の予定です。

月刊「道路行政セミナー」

監修：建設省道路局

発行人：中村 春男

道路広報センター

〒102 東京都千代田区平河町1-9-3 愛三ビル2階 TEL03(3234)4310・4349

定価700円(本体価格679円)

FAX03(3234)4471

〈年間送料共8,400円〉

払込銀行：富士銀行虎ノ門支店

口座番号：普通預金771303

口座名：道路広報センター

「道路行政セミナー」一九九一年度既刊号目次

(肩書は執筆時または座談会実施時のものです)

巻頭言

○道路に付加価値を

○申し子

○就任のご挨拶

○みちと道路

○情報化ハイウェイの展望

○横浜・道路雑感

○近頃気になっている事

○道路整備の新たな時代

○「モーダルシフトと道路の有効利用」
「世間一般の通念」の誤りをたどそう

○新しい年を迎えて

○私の心の中の道

○大らかに使う

交通安全対策

○第五次交通安全基本計画

○自動車の安全性の確保

○救急救命士制度(案)の概要

○第5次交通安全施設等整備事業五箇年計画の概要

○踏切道の改良による交通事故防止対策

共同通信社 加藤 宣利 3年4月号(第13号)1頁

日本道路建設業協会 藤原 武 3年5月号(第14号)1頁

日本道路公団総裁 鈴木 道雄 3年6月号(第15号)1頁

東京大学文学部教授 樺山 紘一 3年7月号(第16号)1頁

助産学新産業開発機構理事長 尾之内由紀夫 3年8月号(第17号)1頁

横浜市 高秀 秀信 3年9月号(第18号)1頁

筑波大学教授 黒川 沈 3年10月号(第19号)1頁

東京電力労働顧問 山根 孟 3年11月号(第20号)1頁

助産学経済研究所 岡野 行秀 3年12月号(第21号)1頁

建設省道路局長 藤井 治芳 4年1月号(第22号)1頁

東洋信託銀行顧問 神崎 倫一 4年2月号(第23号)1頁

早稲田大学人間科学部教授 中村 桂子 4年3月号(第24号)1頁

道路局道路交通管理課 3年4月号(第13号)3頁

運輸省地域交通課 3年4月号(第13号)11頁

技術安全全部技術企画課 3年4月号(第13号)15頁

厚生省健康政策局指導課 3年4月号(第13号)18頁

警察庁交通局長 青山 研一 3年4月号(第13号)24頁

道路占用

○道路管理システムの導入について

○関西地区支部における道路管理システムの運用開始について

○有線音楽放送施設に係る正常化の現状

○電線類地中化の新たな動き

○国道二号松永道路今津パーキングエリアの占用許可について

○大阪駅前地下道の不法占用物件の排除について

○電線類地中化推進検討会議報告について(一)

○電線類地中化推進検討会議報告について(二)

道路局路政課占用管理システム係 3年5月号(第14号)3頁

助産路管理センター 関西地区支部 西宇 正 3年5月号(第14号)8頁

総務企画課長 道路局路政課企画指導係 3年5月号(第14号)15頁

道路局路政課研究会 3年5月号(第14号)19頁

中国地方建設局道路部路政課 3年5月号(第14号)26頁

大阪市建設局管理課 路政課第一路政係長 石原 康博 3年5月号(第14号)31頁

道路局路政課研究会 4年2月号(第23号)10頁

道路局路政課研究会 4年3月号(第24号)10頁

道路関係争訟

○損害賠償論に関する最近の新しい考え方とその評価

○最高裁判所大阪空港判決における「供用関連瑕疵」の適用等に関する裁判例及び主な学説

○公害紛争処理制度の概要

○道路管理に係る損害賠償と争訟の状況

○西淀川大気汚染訴訟(第一次)判決の概要

○平成元年度及び二年度の道路管理瑕疵に関する判例

秋田大学助教授 小賀野晶一 3年6月号(第15号)5頁

上智大学助教授 小幡 純子 3年6月号(第15号)17頁

公務等調整委員会事務局長 高垣 純子 3年6月号(第15号)27頁

道路局道路交通管理課路政係 3年6月号(第15号)35頁

近畿地方建設局道路部路政課 3年6月号(第15号)43頁

道路局道路交通管理課路政係 4年3月号(第24号)27頁

各種の道路

○一般自動車道の現状

○農道整備事業の概要

○林道整備事業の概要

○漁港法に基づく道路

鹿児島県企画部 交通政策課課長 長谷川伸一 3年7月号(第16号)5頁

運輸省運輸政策局運輸業務課(補佐官) 3年7月号(第16号)10頁

農林水産省 構造改善局開発課 林野庁指導部 御前 孝仁 3年7月号(第16号)17頁

基盤整備課課長補佐 水産庁漁港部 計画課課長補佐 高木 伸雄 3年7月号(第16号)28頁

○臨港道路について
 運輸省港湾局 波多野 匠
 3年7月号(第16号)34頁

○自然にふれあう歩道づくり
 環境庁自然保護局 岡本 光之
 3年7月号(第16号)37頁

○都市計画事業による道路整備(街路事業)
 都市局街路課 福本 俊明
 3年7月号(第16号)43頁

○土地区画整理事業と道路
 都市局区画整理課 望月 一範
 3年7月号(第16号)50頁

道路と情報

○座談会/情報ハイウェイ構想の新たな展開に向けて

学術情報センタ 浅野正一郎
 3年8月号(第17号)3頁

日本道路公団理事 太田 利雄

日本電信電話株式会社 武内 宏允

日本高速通信株式会社 伍堂 光雄

道路局路政課長 (司会) 山本 正堯

○電気通信市場の動向と今後の課題

郵政省電気通信局事業政策課 3年8月号(第17号)29頁

○高速道路における情報提供の現状と将来と期待

日本道路公団保安交通部交通対策課 3年8月号(第17号)33頁

・一人一台の時代は来るのか!
 —自動車電話・携帯電話の将来—
 ・多様なサービスの展開へ

日本移動通信株式会社 3年8月号(第17号)50頁

日本テレコム株式会社 3年8月号(第17号)56頁

平成四年度道路関係重点施策

○平成四年度重点施策について

道路局道路総務課 増田 優一
 3年9月号(第18号)3頁

○総合的な物流対策の推進

道路局企画課 鹿野 正人
 3年9月号(第18号)9頁

○駐車場整備の推進

道路局企画課 伊勢田 敏
 3年9月号(第18号)14頁

○「環境対策特別推進事業」について

道路局環境対策課 今泉伸一郎
 3年9月号(第18号)19頁

○地域一体振興整備事業の創設

道路局有料道路課 柳橋 則夫
 3年9月号(第18号)24頁

平成四年度道路関係予算概算要求

○平成四年度道路整備予算概算要求について

道路局道路総務課 増田 優一
 3年10月号(第19号)3頁

○一般国道関係予算の概要

道路局国道第一課 渡辺 茂樹
 3年10月号(第19号)19頁

○有料道路関係予算の概要

道路局国道第二課 長沢小太郎
 3年10月号(第19号)25頁

○地方道関係予算の概要

道路局地方道課 小池 幸男
 3年10月号(第19号)31頁

○街路事業関係予算の概要

都市局街路課 福本 俊明
 3年10月号(第19号)37頁

○交通安全対策の推進

道路局企画課 鈴木 克宗
 3年10月号(第19号)47頁

○災害に強い道路整備の推進

道路局企画課 服部 亮二
 3年10月号(第19号)53頁

道路と沿道

○沿道地からの落石等における道路管理者の責任

道路局道路交通管理課 元・道路局路政課 宮坂 祐介
 3年11月号(第20号)10頁

○道路交通法による沿道規制について

警察庁交通局 直江 利克
 3年11月号(第20号)15頁

○沿道地域に対する諸施策

道路局環境対策課 今泉伸一郎
 3年11月号(第20号)19頁

・沿道環境保全対策について

道路局環境対策課 鹿野 正人
 3年11月号(第20号)25頁

・道路開発資金制度による資金の貸付け

道路局国道第一課 楠 文隆
 3年11月号(第20号)28頁

・立体道路制度の現状について

道路局有料道路課 柳橋 則夫
 3年11月号(第20号)33頁

・高規格幹線道路関係の施策

道路局企画課 石原 康弘
 3年11月号(第20号)38頁

・道路景観整備関連施策

道路局地方道課 石原 康弘
 3年11月号(第20号)43頁

・沿道大規模建築物関連交通対策支援制度について

道路局地方道課 石原 康弘
 3年11月号(第20号)43頁

道路法及び駐車場法の一部改正

○道路法の一部改正

○駐車場法の一部改正

安全・快適な道路

○モーダルシフトと道路

○安全快適な道路をめざして

○第5次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画の概要について

○高速道路における快適性の追求

平成四年度道路関係予算

○平成四年度道路関係予算案の概要

○高規格幹線道路等関係予算の概要

○一般国道関係予算の概要

○高速自動車国道関係予算の概要

○有料道路関係予算の概要

○地方道関係予算の概要

○交通安全対策の推進

○安全で信頼性の高い道路交通確保のための総合的施策の推進

○道路環境整備の推進

道路局路政課 建設専門官 加藤 利雄 3年12月号(第21号)3頁
都市局都市再開発課 再開発融資専門官 内田 要 3年12月号(第21号)44頁

NHK解説委員 横島 庄治 4年1月号(第22号)9頁
副日本自動車連盟 鎌倉 節 4年1月号(第22号)11頁
道路局企画課 交通安全対策係長 後藤 貞一 4年1月号(第22号)13頁

管理課企画係長 下村 善夫
日本道路公団 吉川 良一 4年1月号(第22号)30頁
保全企画課調査役

道路局道路総務課 増田 優一 4年2月号(第23号)8頁
道路局企画課道路経済調査室課長補佐 徳山日出男 4年2月号(第23号)30頁

建設専門官 渡辺 茂樹 4年2月号(第23号)34頁
道路局国道第二課 建設専門官 長沢小太郎

道路局高速国道課 課長補佐 小池 幸男 4年2月号(第23号)39頁
道路局高速国道課 課長 佐 広瀬 輝 4年2月号(第23号)43頁

道路局地方道課 建設専門官 納 宏 4年2月号(第23号)50頁
道路局地方道課 建設専門官 矢野 善章

道路局企画課 道路局企画課道路防炎対策課長補佐 服部 亮二 4年2月号(第23号)59頁
道路局企画課道路防炎対策課長補佐 吉崎 収 4年2月号(第23号)63頁

○街路事業関係予算の概要

○道路事業調査費の概要

○街路交通調査費の概要

道路管理

○道路管理事務に係る事例紹介
—平成三年度道路管理関係会議の主要議題—
○平成二年度道路交通管理統計調査結果の概要

駐車・駐車場対策

○違法駐車防止条例の制定と実践
—交通指導員による指導、啓発活動—
○道路事業による駐車場事業への融資制度について

有料道路

○那須山麓有料道路無料開放
○北九州都市高速道路と「北九州道路等」との一体化について
○世界一の斜張橋「生口橋」(西瀬戸自動車道)の供用開始について
○浜田自動車道の全線開通に寄せて
○橋と地域と未来

道の日

○「道の日」(八月一日)について
○平成三年度「道の日」中央行事(アラビヤ)
○平成三年度「道の日」中央行事について

都市局街路課 課長補佐 福本 俊明 4年2月号(第23号)69頁
道路局企画課道路経済調査室課長補佐 澤田 和宏 4年2月号(第23号)78頁
都市局都市交通調査室 課長補佐 望月 明彦 4年2月号(第23号)82頁

道路法令研究会 道路局道路交通管理課 4年3月号(第24号)3頁
4年3月号(第24号)16頁

武蔵野市建設部 交通対策課主幹 茂呂 修 3年4月号(第13号)47頁
道路局有料道路課 課長補佐 遠藤 元一 3年12月号(第21号)53頁

栃木県道路公社 福岡北九州高速道路公社計画課課長 村山 隆之 3年5月号(第14号)46頁
3年7月号(第16号)55頁

日本道路公団 本州四国連絡橋公団監理官室 濱田 市長 大谷 久満 3年11月号(第20号)56頁
4年2月号(第23号)86頁

瀬戸田 町長 和氣 成祥 4年2月号(第23号)89頁

道路局道路総務課 道路局道路総務課 3年7月号(第16号)68頁
3年9月号(第18号)口絵

道路局道路総務課 3年9月号(第18号)56頁

○平成三年度「道の日」行事

東京都建設局道路監理部監察指導課

3年9月号(第18号)58頁

道路をまもる月間

○平成三年度「道路をまもる月間」行事

道路局道路交通管理課

3年9月号(第18号)42頁

東北地方建設局

関東地方建設局

北陸地方建設局

中部地方建設局

近畿地方建設局

中国地方建設局

四国地方建設局

九州地方建設局

北海道開発局

沖縄総合事務局

その他

○勸高速道路調査会の機構と業務

勸高速道路調査会

3年4月号(第13号)52頁

○広域基幹道路の指定について

道路局地方道課

3年5月号(第14号)43頁

○全国幹線道路網の機能強化と再編成(その一)

道路局企画課

3年5月号(第14号)50頁

○全国幹線道路網の機能強化と再編成(その二)

道路局企画課

3年6月号(第15号)50頁

○ハイウェイ・オアシスの概要

日本道路公団計画部計画第二課

3年6月号(第15号)65頁

○ロジステイクスと道路政策(1)

道路局企画課

3年7月号(第16号)61頁

○ロジステイクスと道路政策(2)

道路局企画課

3年8月号(第17号)74頁

○平成三年度建設白書の概要

建設大臣官房政策課総括計画官室

3年9月号(第18号)29頁

○第三回A P M(新交通システム)国際会議(一)

横浜市道路局街路部企画課

3年9月号(第18号)61頁

○第三回A P M(新交通システム)国際会議(二)

第三回A P M国際会議組織委員会委員長

3年12月号(第21号)64頁

○公共用地の先行取得の推進について

建設経済局調整課

3年10月号(第19号)57頁

○日本道路公団のC I(STEP-21!)活動

日本道路公団「STEP-21」活動委員会事務局

3年11月号(第20号)46頁

寄稿

○平成三年度「道の日」の開催について

J H日本道路公団サービス推進企画室

3年11月号(第20号)51頁

○「横浜市の放置自動車及び沈船等の発生防止及び適正な処理に関する条例」について

横浜市環境衛生事務局総務課総務係長

3年12月号(第21号)58頁

○道路サービスマン高度化懇談会の設置について

道路局企画課道路経済調査室

3年12月号(第21号)68頁

○平成三年の道路行政をふりかえって

道路局政策課長

4年1月号(第22号)3頁

○第二九回国土開発幹線自動車道建設審議会について

道路局高速国道課

4年1月号(第22号)37頁

○高規格幹線道路のうち一般国道として整備する路線の調査計画について

道路局企画課道路経済調査室

4年1月号(第22号)43頁

○平成二年道路交通センサス報告(その一)一般交通量調査

道路局企画課道路経済調査室

4年1月号(第22号)48頁

○「移動」の時代の道路行政

生命保険文化センター研究員

4年2月号(第23号)3頁

○道路緑化の夢

東京大学生産技術研究所助教

4年2月号(第23号)6頁

○第七八回道路審議会について

道路局道路総務課

4年2月号(第23号)11頁

法令解説

○「交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法の一部を改正する法律」「交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法施行令及び道路法施行令の一部を改正する政令」

道路法令研究会

3年4月号(第13号)26頁

○「国の補助金等の臨時特例等に関する法律」および「道路法施行令等の一部を改正する政令」について

道路法令研究会

3年4月号(第13号)35頁

○「道路法及び駐車場法の一部を改正する法律」および「一般国道の指定区間を指定する政令の一部を改正する政令」について

道路法令研究会

3年6月号(第15号)60頁

○高速自動車国道の路線を指定する政令の一部を改正する政令について

道路法令研究会

4年2月号(第23号)91頁

寄稿

○芳洲と熊楠

理(勸)道路管理センター理事

尾之内由紀夫 3年5月号(第14号)39頁

○裏舞台からみた東京湾開発

東京湾横断道路調査会囃託託

已松総三郎 3年8月号(第17号)67頁

○ロードサインは世界のことば

日本旅行作家協会

木村 薫子 3年9月号(第18号)40頁

シリーズ／日本の道100選より

○また、来たくなる道 —国道二〇二号(虹の松原ロード)—	佐賀県	3年4月号(第13号)52頁
○五箇山トンネル	富山県	3年9月号(第18号)62頁
○「瀬戸の都」高松市のシンボルゾーン	四国地方建設局	3年11月号(第20号)62頁
○よみがえる歴史の道「寺町通り」	岩手県	3年12月号(第21号)72頁
○雄大な富士への道	山梨県	4年1月号(第22号)66頁
○雪流しの道—諏訪町本通り線—	富山県八尾町	4年3月号(第24号)42頁
○札幌の道路公園—札幌大通—	札幌市	4年3月号(第24号)47頁

