

2007
DECEMBER

12

道路行政セミナー

ROAD ADMINISTRATION SEMINAR

目次

エッセイ 次の時代への道 岸井 隆幸 1

■ 特集 ■ 雪氷対策と道路管理

- 秋田の冬道について 畑中 直人 4
- 新潟市の除雪の現状と課題 吉沢 修也 11
阿部 裕之
- 除雪業務委託における「基本待機保証」の概要 福島県土木部 19
道路管理グループ

世界道路会議を振り返って ～道路課金が大きなたーまに～ 道路局企画課 24
国際調査係

--- 補助事業等予算実務講座Q & A --- 30

道路法令関係Q & A
指定市以外の市町村が行う歩道の新設等について 道路局路政課 34

訴訟事例紹介

- 自動二輪車に道路外からの倒木が直撃した
事故について道路の管理瑕疵が争われた事例 青柳 敬直 39
～倒木接触事故損害賠償請求事件～

連載 道と思想 (その27) 三木 克彦 46

とんひの広場 「かながわのみちづくり計画」を策定 (神奈川県) 望月 大造 50
熊本の温泉と道路 (熊本県) 植野 幹博 56

連載/社会実験

和歌山市まちなか街道案内サービス社会実験 田中 一成 60
～効率的な道案内と賑わい創出事業～

時・時・時 66



道路広報センターホームページ
(<http://www15.ocn.ne.jp/~roadpr>) にて、
「道路行政セミナー」創刊号からの

秋田の冬道について

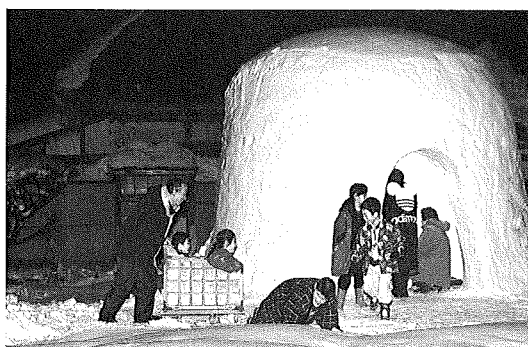
一 秋田県の冬の気候

秋田県は首都・東京のほぼ真北約四五〇kmにあり、西は日本海に面しています。またニューヨーク、北京等とほぼ同じ緯度上にあり、総面積は一一、六一二km²で全国六番目の広さで、東京の五・三倍に相当します。

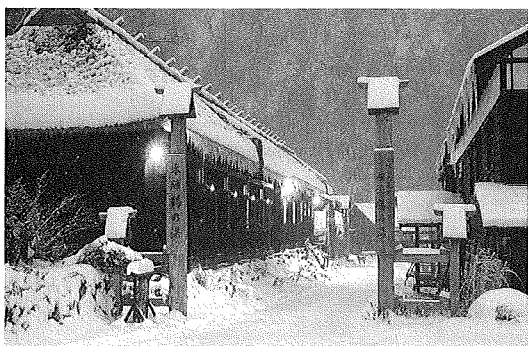
秋田県の西部は日本海に面し、東部の県境は南北に奥羽山脈が連なっています。このため秋田県の気候は典型的な日本海型気候となっています。寒候期の一二月～三月前半は、強い北西の季節風が吹いて雪と氷点

下の厳しい寒さに見舞われます。降雪量は、沿岸部で少なく、内陸部に入るに従い多くなります。県の面積のほぼ半分が特別豪雪地帯に指定されており(図1)、最深積雪の平均値は沿岸部の秋田市で四一cm、内陸部の湯沢市で八八cmとなっています。

秋田市の二〇〇六年一月の平均気温はマイナス〇・七度で、二〇〇六年寒候期の真冬日(日最高気温〇度未満)は一七日もあり(ちなみに東京は〇日です)、県全域が積雪寒冷地域となっています(図2)。



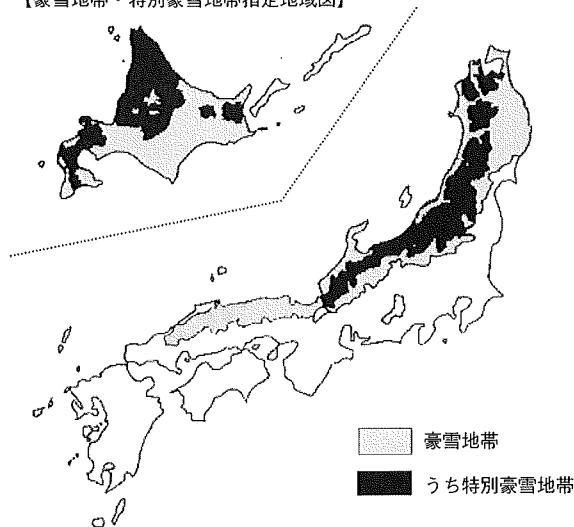
「はいつてたんせ〜」横手のかまくら (毎年2月下旬開催)



全国的に有名な秘湯「田沢湖・乳頭温泉郷 鶴の湯」

秋田県東京事務所 畑中 直人

【豪雪地帯・特別豪雪地帯指定地域図】



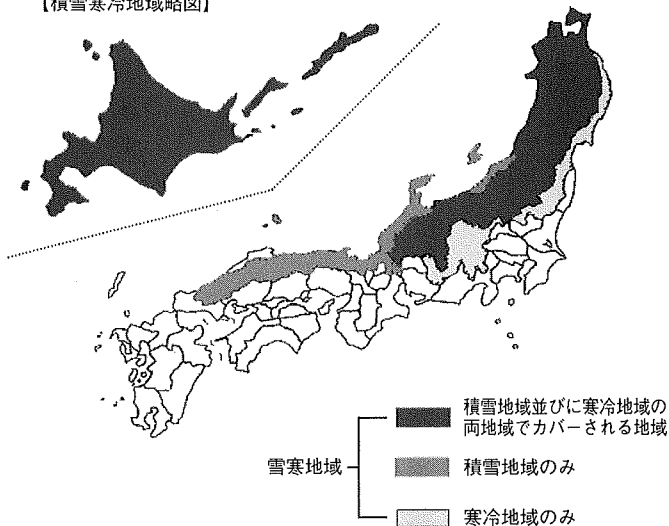
《秋田県における特別豪雪地帯指定市町村》

鹿角市、大館市（旧 田代町・比内町）、北秋田市（旧 森吉町・阿仁町）、由利本荘市（旧 東由利町・鳥海町・矢島町）、大仙市（旧 協和町）、仙北市（旧 田沢湖町・西木村）、横手市（旧 増田町・雄物川町・大森町・山内村）、湯沢市（旧 湯沢市・雄勝町・稲川町・皆瀬村）、藤里町、美郷町（旧 千畑町）、羽後町、上小阿仁村、東成瀬村

	市町村数	人口 (千人)	面積 (km ²)		指定要件	
			全国比 (%)	全国比 (%)		
豪雪地帯	962	20,449	16.1	194,090	51.4	累年平均積雪積算値（毎年の平均積雪量の一年の累計）が5,000cm・day以上等。
うち特別豪雪地帯	280	3,512	2.8	75,364	20.0	累年平均積雪積算値が15,000cm・day以上等、他。
備 考	市町村数は平成11年4月1日現在	(人口は、平成12年国勢調査)				・豪雪地帯の指定基準に関する政令 ・特別豪雪地帯の指定基準

図1 豪雪地帯等について

【積雪寒冷地域略図】



《雪寒地域道府県市》

北海道 青森県 岩手県 宮城県 秋田県
 山形県 福島県 札幌市 仙台市 茨城県
 栃木県 群馬県 山梨県 長野県 新潟県
 富山県 石川県 岐阜県 静岡県 愛知県
 三重県 福井県 滋賀県 京都府 兵庫県
 鳥取県 島根県 岡山県 広島県 山口県

1道 1府 26県 2市 計 30

	市町村数	人口 (千人)	面積 (km ²)		指定要件	
			全国比 (%)	全国比 (%)		
積雪地域	1,047	23,017	18.3	204,971	54.3	2月の積雪の深さの最大値の累年平均が50cm以上
寒冷地域	982	21,216	16.9	198,250	52.5	1月の平均気温の累年平均が0℃以下
雪寒地域	1,326	28,067	22.4	232,553	61.6	
備 考	人口：平成7年度国勢調査（全国：125,570千人） 面積：（全国：377,737km ² ）					雪寒法施行令第1条

図2 積雪寒冷地域について

二 平成一八年豪雪と秋田の道について

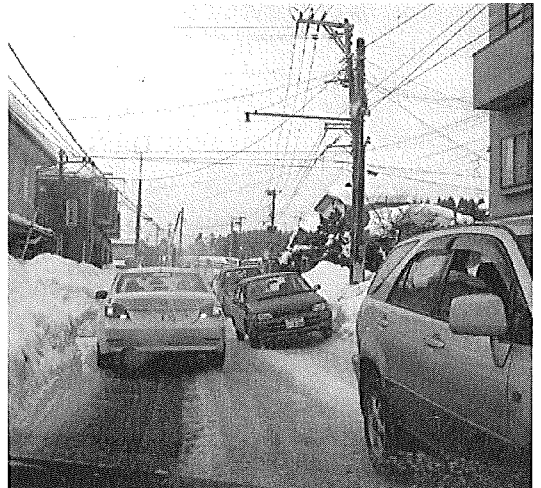
最初に平成一八年豪雪を統計的に見ると、二〇〇六年寒候期（前年の一月～本年四月にかけての冬の期間）の降雪深さの合計が四四七cmで、秋田県の統計開始以来第二位で、最も話題になった一月の月最深積雪は七四cmで第四位となっています。

ひと晩で二六cmも雪が降り、累計降雪深さが七四cmになった一月五日（新年の仕事始めから二日目です）は、いつも朝早く配達される新聞が自宅を出るまで来ません。嫌な予感がしましたが、一歩自宅を出ると長靴（現場用の長いもの）の高さのギリギリまで道路に雪が積もっていました（こんなことは生まれてから経験したことはありませんでした）。いつもの通勤路（歩行者のみの道）を行こうとしましたが、雪で埋まって通行不能で、除雪をしているはずの幹線道路に出ました。すると確かに除雪は行っていました。が、車道のみで歩道を行っていないため、やむなく車道を歩きました。幹線道路を歩きましたが、なぜか通勤時間帯にも関わらず、車が少なく、異様に感じながらもなんとか無事に県庁に到着しました。後日、車で通勤している大勢の方々が豪雪のため自宅から車を出せずに大変だったことやバス会社が行を中止していたことを知りました。

以下は平成一八年豪雪の秋田の冬道の状況等です。



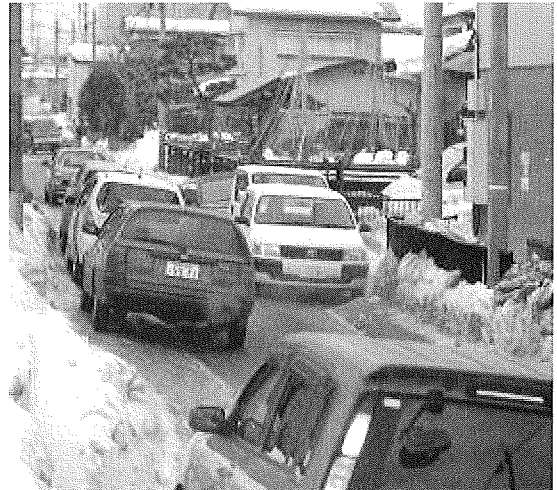
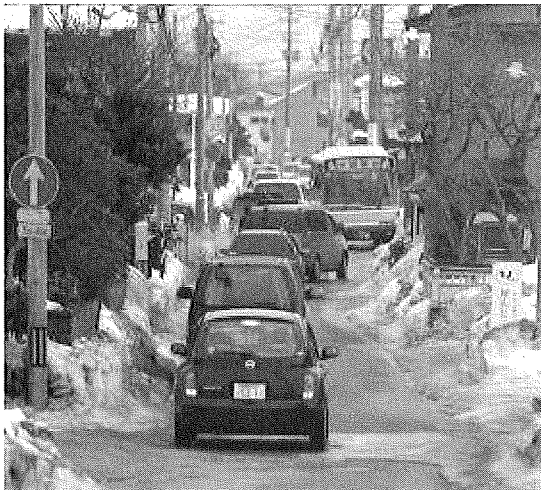
突然の豪雪で歩道が通行不能で、車道を歩く歩行者は大変危険です。



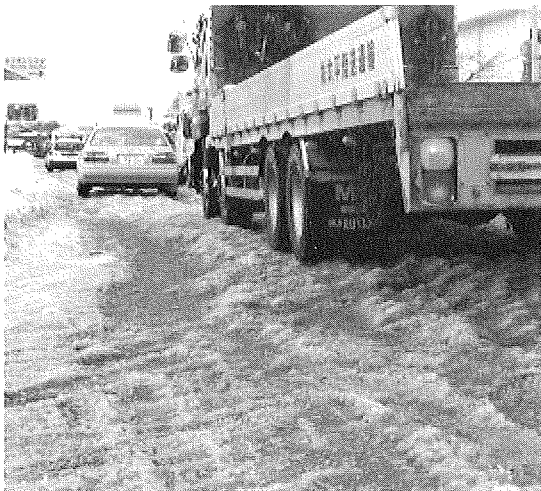
1歩、生活道路に入ると、わだちの道や雪の壁で車のすれ違いも困難です。



豪雪が道路を塞いだため、生活道路に大型車が入れず、バスの運行休止やゴミの収集不能等、市民生活に支障をきたしました（ゴミは軽自動車で幹線道路まで運搬し、ゴミ収集車に積み替えていました）。



豪雪のため、バス路線の道路でもバスと普通車とのすれ違い等が困難で大渋滞が…。



左の写真は、雪が車に踏みつぶされてできる圧雪路です。こうなると、なかなか自然に雪は溶けません。車の走行にも支障をきたしますし、渋滞の原因にもなります。

右の写真は片側2車線の幹線道路ですが、除雪された(?) (ただ車道の路肩にどけただけ?) 雪の壁のために1車線しか走行できなくなった状況です。もちろん、いつも渋滞でした。

除雪作業状況（雪を除く、どけるだけでなく、排雪も行っています。）



ロータリー車による除雪状況（小規模の排雪ができます。グレーダー、ドーザー車は除雪（雪をどけるだけ）のみです。）
ロータリー除雪のありがたみを実感しました。



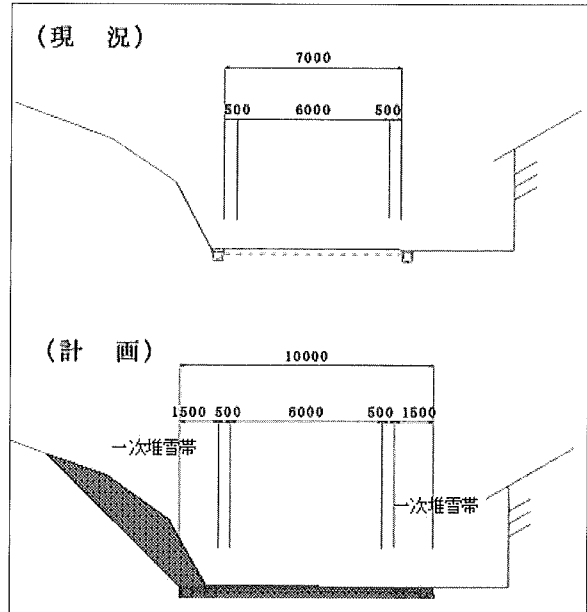
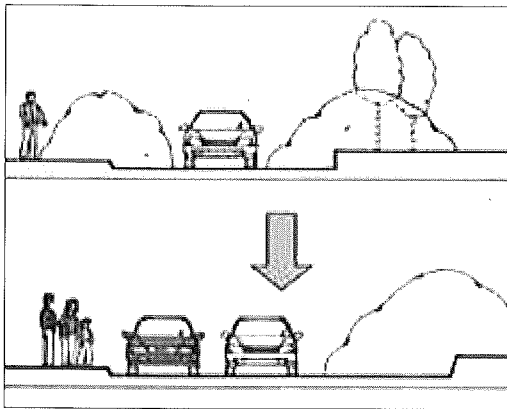
左の写真の圧雪路では、固くて重い雪の塊をバックホウではぎ取り、ダンプ車で雪捨て場に運んで除雪を行いました。
右の写真の生活道路では、ドーザー車により雪を集めて、ダンプで雪を運びました。1人佇んで除雪作業を見つめる市民の期待を込める視線が気になります。



（左）1人暮らしや高齢者宅の屋根の雪下ろしは自衛隊の皆さんに行っていました。
（右）雪捨て場に向かうダンプ車の行列です。

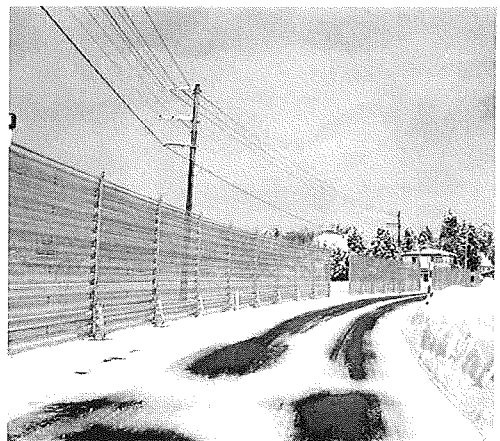
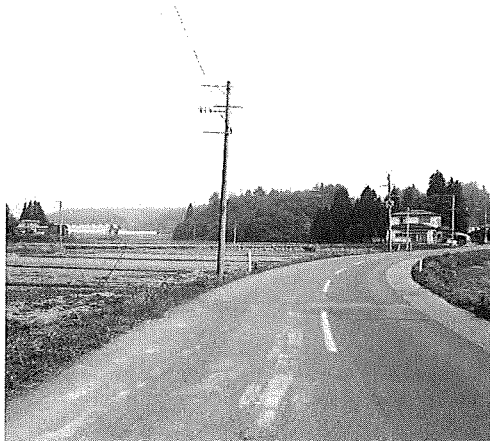
【堆雪帯確保】

降積雪時に道路交通確保のため、機械除雪で道路両側に寄せた雪を一時的に堆雪するスペース



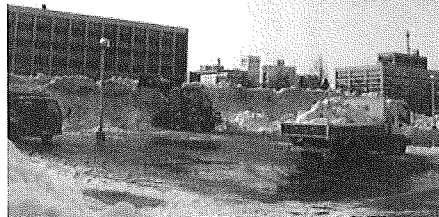
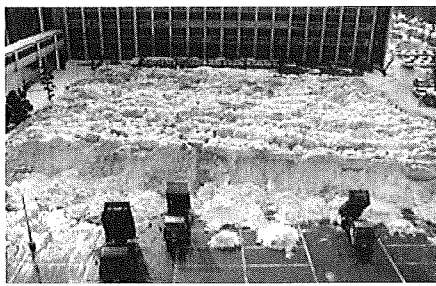
【防雪柵】

吹雪や吹きだまりを防ぐ防雪施設



【流雪溝】

道路に水流を導き、溝に雪を投入し、水とともに流出させ、除雪目的で使用する水路



秋田県庁中庭の駐車場も、一時的に雪捨て場として使用されました。

左の写真は、秋田県庁中庭の駐車場の平成一八年豪雪時の状況です。
全国ニュースでも報道されましたが、平成一八年豪雪で秋田市近郊では、雪捨て場の確保が困難になり、旧秋田空港跡地や河川敷等を解放し、それでも間に合わず、市内にあるグラウンドや公園等が一時的に雪捨て場となりました。
最終的に、左の写真のとおり県庁駐車場も雪捨て場となりました。

ここからは私ごとですが、平成一八年三月まで秋田県庁の道路課に在籍しており、少なからず道路の除雪の状況を見ることができたのですが、実は、これだけの雪が降っても毎年雪が多く降る秋田県南部の内陸地域では、特に道路除雪や地域住民の生活に大きな支障が出ていませんでした（毎年のことで地域住民が慣れているのと、各自自治体の除雪体制、豪雪地帯に対応した道づくり等がしっかりしていたのが要因と考えられます）。

沿岸部で毎年あまり雪が降らない秋田市近郊地域が除排雪対応に大あわてでした。

沿岸部では、生活道路の両側が降り積もってどけられた雪の壁となりましたが、除雪をしたくても機械もなければ運転するオペレーターも足りないと言った状況で、内陸部から除雪機械と人を応援してもらい何とか対応していました。短期間に沢山の雪がどかっと降ったために初期除雪に手間取り、体制構築も遅れを取ってしまったことが原因だと思います。

特に生活道路の除雪が遅れて市民生活に多くの影響が出た感じがします。また、除雪（雪をどける）より、雪を捨てる排雪作業の重要性が良く分かりました。

平成一八年豪雪は、道路の除雪の大切さ、重要性をあらためて認識させられたような気がします。

新潟市の除雪の現状と課題

新潟市土木部土木総務課 長 補 佐 吉沢 修也
同 市道管理調整係長 阿部 裕之

一 はじめに

1 新潟市の概要

新潟市(図1)は、日本海、信濃川・阿賀野川の両大河、福島潟、鳥屋野潟、ラムサール条約登録湿地である佐潟など、多くの水辺空間と自然に恵まれた人口約八万人、面積七二六・一km²を有する「みなとまち」です。

江戸時代から北前船の寄港地として栄え、幕末には開港五港の一つに指定され、世界に開かれた港町となりました。

明治三年に市政を施行し、以来、戦争・大火・地震などに見舞われながらもその都度復興を成し遂げて発展し、平成八年には中核市に指定され、平成

一七年には近隣二三市町村との合併により、歴史や文化財、郷土芸能、花や豊富な食材、豊かな自然など、様々な面でさらに魅力

を加え、平成一九年四月一日に本州日本海側初の政令指定都市に移行しました。

政令市移行後は、国際空港や重要港湾、新幹線、高速道路網などが整備された交通拠点であると同時に、国内最大の水田面積を持つ大農業都市でもあるという、他の都市には見られない特徴を兼ね備えた、これまで

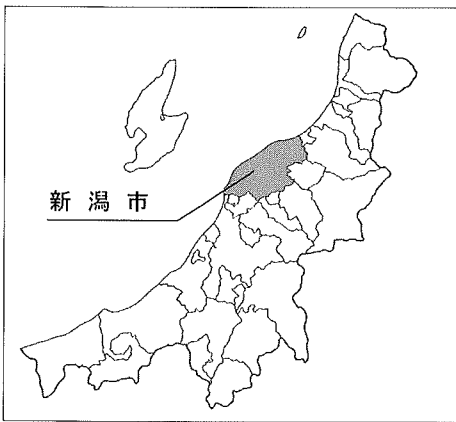


図1 新潟市位置図



写真1 信濃川河口・港上空からの新潟の街を一望

ない政令指定都市を目指していきます。

2 新潟市の気象

新潟県内において、昨今の暖冬傾向のトレンドを背景にしながらも、一昨年度の「平成一八年豪雪」では記録的な豪雪により地域住民の生活に大

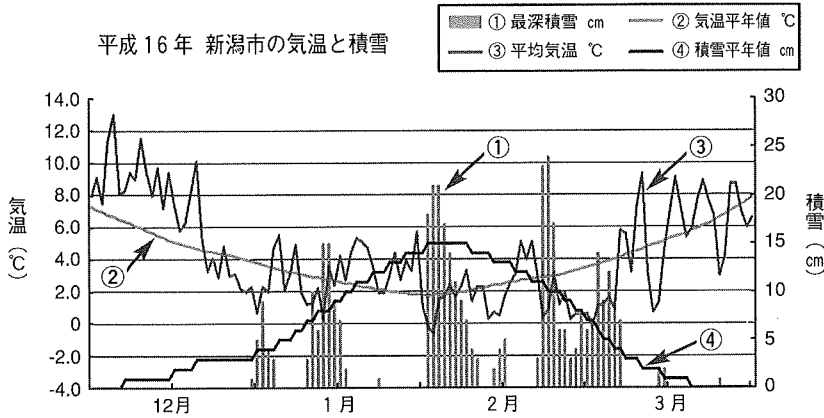
きな影響を与え、その一年後の昨年度では異常少雪により極端に雪が少なかった状況など、暖冬傾向にあるとはいえ、一年違うだけでこれだけ気象状況が急変する現状を踏まえれば、今冬も楽観はできません。

新潟の降雪は、冬型の気圧配置による北西の季節

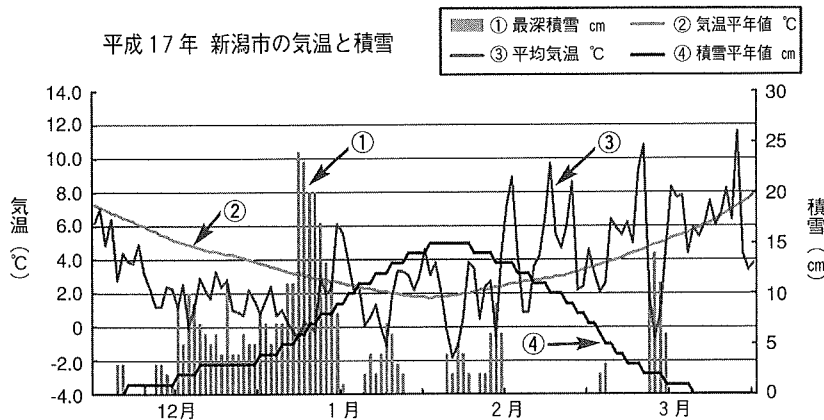
風が影響するため、山雪型となりやすく、主に山沿い、山間部で多くなる傾向があります。一方、本市を含めた下越・中越地方の海岸部及び佐渡地方では統計的に積雪が五〇cm未満となっています。

図2は気象台の新潟観測所（新潟市中央区）での気象データを基に、気温と積雪の平年値に対する過去三カ年の気温と積雪の気象データを示しました。

平成16年 新潟市の気温と積雪



平成17年 新潟市の気温と積雪



平成18年 新潟市の気温と積雪

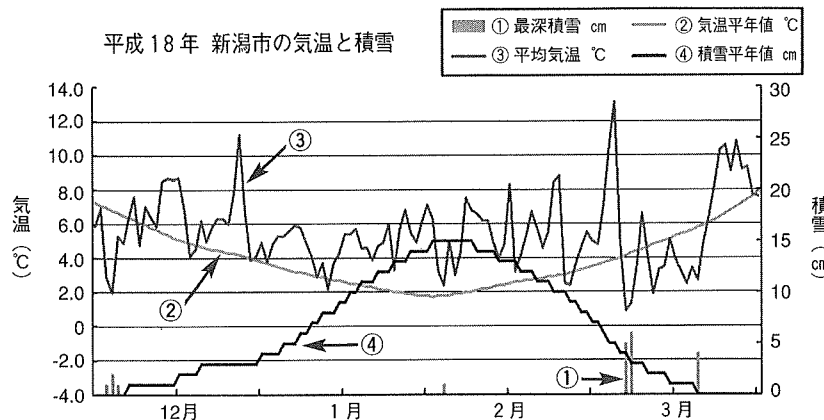


図2 新潟市の過去の気象データ

本市の場合、昨年度の異常少雪を除き、平成一六年度と平成一七年度（平成一八年豪雪）の積雪量を比較しても大差は無く、最深積雪でも同等の二五cm程度であり、県内でも比較的雪が少ない地域といえます。

二 除雪計画

平成一九年度の除雪計画については、一月現在作成中のため、平成一八年度

表1 平成18年度除雪計画路線延長

種別 地区別	車道除雪計画路線			そ の 他	合 計
	第1種除雪路線	第2種除雪路線	第3種除雪路線		
東土木事務所	192.55	584.57	39.79		816.91
西土木事務所	177.76	319.86	19.99		517.61
黒崎支所	24.79	134.56			159.35
新津支所	59.31	122.51	218.22		400.04
白根支所				340.00	340.00
豊栄支所	79.10			290.60	369.70
小須戸支所				62.10	62.10
横越支所	40.85	78.33	0.90	1.23	121.31
亀田支所	69.87	74.96			144.83
岩室支所				118.08	118.08
西川支所	35.00	15.60		91.50	142.10
味方支所				82.32	82.32
渦東支所				88.85	88.85
月渦支所				43.48	43.48
中之口支所	25.99	76.35			102.34
巻支所				245.17	245.17
合計	705.22	1,406.74	278.90	1,363.33	3,754.19

(単位: km)

市道実延長 (km)	6,015.70
除雪計画延長 (km)	3,754.19
H18除雪率 (%)	62.4

について紹介します。

1 車道除雪

昨年度は市道の実延長六、〇二五・七kmのうち、六二・四％に当たる三、七五四・一九kmを車道除

雪路線として計画しました(表1)。

路線の内訳として、第一種除雪路線七〇五・二二km、第二種除雪路線一、四〇六・七四km、第三種除雪路線二七八・九km、その他路線一、三六三・三三kmとし、除雪グレーダ、除雪ドーザ、ス

ノーローダを主に、計六八五台の除雪機械を確保する計画としました(表2)。

2 歩道除雪

昨年度は、二四三路線二一四kmを計画し、計七九台の歩道除雪機械を確保する計画としました。

3 凍結防止剤散布

本市は冬型の気圧配置による北西の季節風が強く、深夜の冷え込みにより路面凍結に繋がるケースが多くあります。

そのため、交差点や坂道、交通量の多い幹線道路について、融雪剤(原塩、塩化カルシウム)の散布を行っています。

4 防雪施設等

消雪パイプ、防雪ネット、ロードヒーティングがありますが(表3)、消雪パイプについては、地下水利用の場合、地盤沈下防止のため、地域によっては「新潟県生活環境の保全等に関する条例」により地下水の採取が規制されています。

具体的な規制対象としては、井戸のストレーナーの下限の位置が地表面下二〇m以深であり、かつ、揚水機の吐出口の断面積が六cm以上又は揚水機の定格出力が一・一kwを超える原動機を有するものとなっています。

表2 平成18年度形態別除雪機械配置台数

形態別 地区別	業者が除雪作業を実施												市直営で除雪作業を実施						合計												
	委託						貸与委託						市有機械（レンタル含む）																		
							レンタル												市有機械（部分借用含む）												
	除雪 ドーザ	除雪 グレーダ	除雪 トラック	ロータリ	スノー ローダ	計	除雪 ドーザ	除雪 グレーダ	除雪 トラック	ロータリ	スノー ローダ	計	除雪 ドーザ	除雪 グレーダ	除雪 トラック	ロータリ	スノー ローダ	計	除雪 ドーザ	除雪 グレーダ	除雪 トラック	ロータリ	スノー ローダ	計							
東土木事務所	14	21			70	105	9	4			13	26		1				1	1	1					2	24	27	0	0	83	134
西土木事務所	14	10			18	42	9	5			11	25		1				1	1	1	1				2	24	17	0	0	29	70
黒崎支所	3	3			29	35	3				1	4		1				1							0	6	4	0	0	30	40
新津支所	1	5			60	66					10	10						0							0	1	5	0	0	70	76
白根支所	25	4	2		35	66					5	5	1		1	2		4		2					2	26	6	3	2	40	77
豊栄支所	19	3		2	31	55	1				1	2						0	2	2					4	22	5	0	2	32	61
小須戸支所	2	2			17	21						0	1	1				2							0	3	3	0	0	17	23
横越支所	1				16	17					3	3	1	4				5							0	2	4	0	0	19	25
亀田支所	3	3			30	36	2				2	4	5					5							0	10	3	0	0	32	45
岩室支所	4				4	8						0	4	1			1	6							0	8	1	0	0	5	14
西川支所	1	1			18	20				2	2	4						0	1	1					2	2	2	0	2	20	26
味方支所	10					10						0	1	2				3							0	11	2	0	0	0	13
潟東支所	3	2			1	6					6	6	1					1	2				1		3	6	2	0	0	8	16
月潟支所	3				6	9					1	1		1				1							0	3	1	0	0	7	11
中之口支所	5	2			8	15					3	3	1	1				2							0	6	3	0	0	11	20
巻支所	15	1				16	11					11	2					2	2	2	2	1			5	30	3	1	0	0	34
合計	123	57	2	2	343	527	35	9	0	2	58	104	17	13	1	2	1	34	9	9	1	0	1	20	184	88	4	6	403	685	

表3 平成18年度防雪施設等延長

種別 地区別	消雪パイプ		防雪ネット		ロードヒーティング	
	箇所	延長 (m)	箇所	延長 (m)	箇所	延長 (m)
東土木事務所	1	400	14	3,030		
西土木事務所			4	1,640		
黒崎支所	1	180				
新津支所	89	46,896			2	35
白根支所						
豊栄支所			1	90		
小須戸支所	44	17,400				
横越支所	2	1,369	2	580		
亀田支所	1	100			2	540
岩室支所	3	1,618				
西川支所	69	15,726				
味方支所	2	400				
渦東支所						
月渦支所	16	5,931				
中之口支所	7	2,713				
巻支所	3	277				
合計	238	93,010	21	5,340	4	575

5 おもいやりのひとかき運動
 本市では、新潟市社会福祉協議会と協力し、市民の除雪に対する意識の高揚と自発的な除雪の推

進を図るため、「おもいやりのひとかき運動」を展開しています(写真2)。この運動は、昭和六十二年一月に市役所周辺の住

民が「バスや信号待ちの間にブルブル震えていないで雪かきをしたら心も体も温まるだろう」という着想から、横断歩道付近やバス停付近に「信号

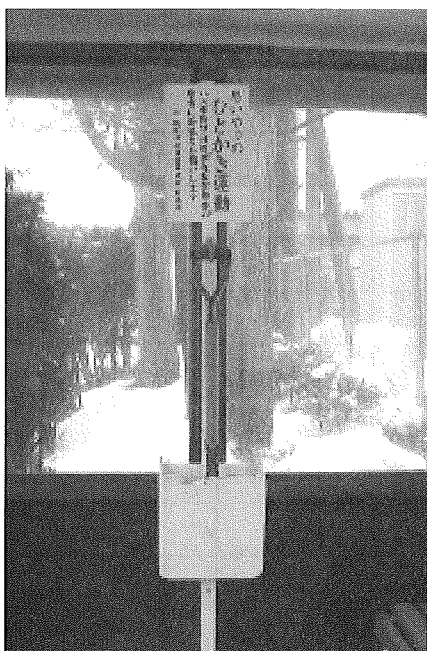


写真3 PR看板とスコップ

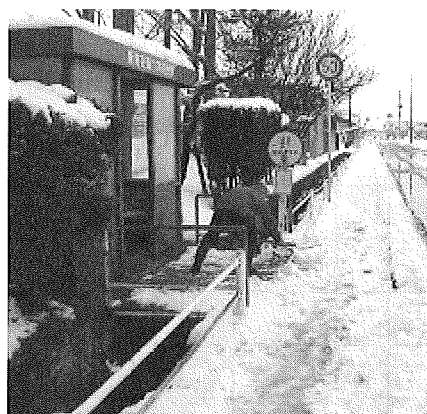


写真2 バス停付近の除雪

表4 「おもいやりのひとかき運動」設置箇所数

管 轄	H14	H15	H16	H17	H18
東地区社協	6	6	6	6	6
中地区社協	12	13	12	12	12
北地区社協	11	11	11	11	11
南地区社協	46	49	49	49	49
石山地区社協	23	24	24	26	27
中央地区社協	11	12	22	22	22
西地区社協	10	10	10	10	10
坂井輪地区社協	68	68	68	68	68
黒埼地区社協	4	4	4	4	4
新津地区社協				1	1
横越地区社協				3	3
味方地区社協				3	3
月湯地区社協				3	7
計	191	197	206	218	223

待ちやバス待ちの間にひとかきを」という看板と、ペンキで青く塗ったスコップを添えて設置（当初三二カ所）したことから始まりました（写真3）。その後、社会福祉協議会がこの運動に共感し、地域での思いやりと助け合いの心を育む活動の一環として、平成七年度から「おもいやりのひとかき運動」として、市（道路管理者）もこの運動に協力する形で看板・スコップの取り付けや道具の管理などを行っています。

平成一七年度には市町村合併に伴い、この運動を全市的な取組みとして展開したところであり、年々、設置箇所数が増加している状況です（表4）。

三 除雪体制

本市は政令市移行に伴い、今年度八区に区分され、除雪体制として、東部地域土木事務所（東区・中央区・江南区）、西部地域土木事務所（西区、西蒲区、北区、秋葉区、南区）においてそれぞれ実施することとしています。二「除雪計画」同様、一一月現在、平成一九年度を計画作成のため、平成一八年度の除雪体制について紹介します。

1 地域区分と除雪情報の共有化

本市は、合併移行方針の下、「現行の除雪水準を維持する」を基本方針に、区域を一六地区に区分し、合併前からの除雪体制について、旧市町村を支所としてそれぞれが継続することで、除雪水準の維持に努めてきました（図3）。

また、それぞれの組織相互の連携を強化し、市としての一体感を醸成するため、除雪に関する情報の共有化を図りました（図4）。

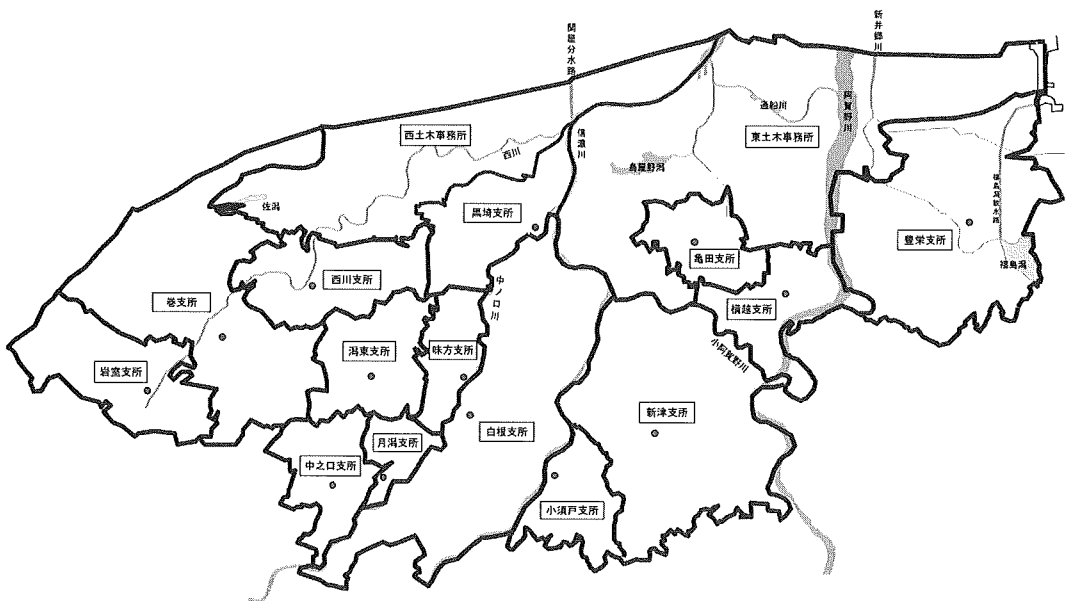


図3 新潟市域を16地区に区分した除雪体制

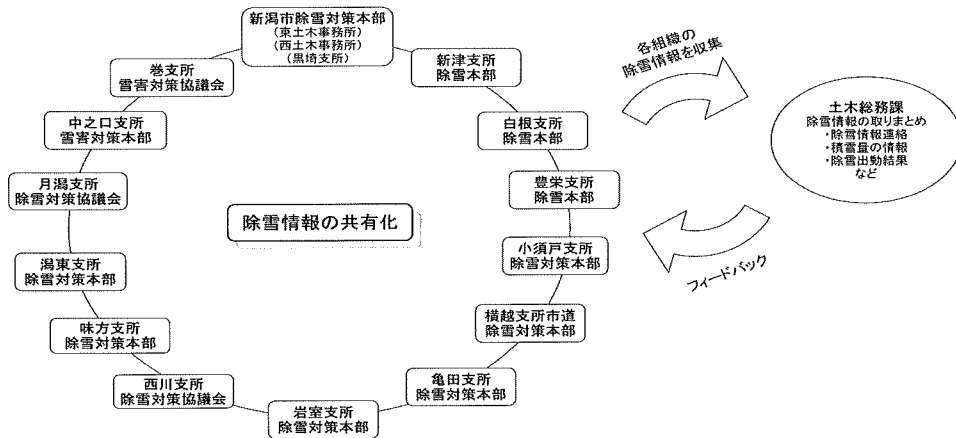


図 4 除雪情報共有化イメージ

表 5 新潟市の市道除雪の事務調整

区名	旧除雪体制	除雪出動基準 (cm)		路線選定 (大雪時の除雪優先順位)	機械待機料・ 機械整備料等 独自制度の有無	備 考 (新除雪体制)
		車道	歩道			
北区	豊栄支所	10	10	1種、その他路線	○	北区建設課
	東土木	10	20	1種、2種、3種路線	○	
東区	東土木	10	20	1種、2種、3種路線	○	東部地域土木
中央区	東土木	10	20	1種、2種、3種路線	○	
	西土木	10	20	1種、2種、3種路線	○	
江南区	亀田支所	10	10	1種、2種路線	制度なし	
	東土木	10	20	1種、2種、3種路線	○	
	横越支所	10	10	1種、2種、3種路線	○	
秋葉区	新津支所	15	15	1種、2種、3種路線	○	秋葉区建設課
	小須戸支所	10	20	路線区分なし	○	
南区	白根支所	10	10	路線区分なし	○	南区建設課
	味方支所	10	10	路線区分なし	○	
	月潟支所	1種路線：10 その他：15	20	1種、その他路線	○	
西区	西土木	10	20	1種、2種、3種路線	○	西部地域土木
	黒埼支所	10	20	1種、2種路線	○	
西蒲区	西川支所	1種路線：10 2種その他：15	20	1種、2種、その他路線	制度なし	
	潟東支所	15	20	路線区分なし	制度なし	
	中之口支所	10	20	1種、2種路線	○	
	巻支所	10	20	路線区分なし	○	
	岩室支所	10	20	路線区分なし	○	
政令市移行後の 市道除雪方針 (案)		10	20	現行除雪路線を次の定義で区分。 1種路線：バス路線等重要市道 2種路線：住宅地間を結ぶ一般道路 3種路線：1種、2種以外の生活市道	全市統一制度を 検討	

2 市道除雪水準の調整

先の三 1でも述べたように、本市は合併移行方針の下、「現行の除雪水準を維持する」を基本方針に、合併前からの除雪体制、除雪目標、除雪計画路線の選定など、旧土木事務所（旧市）、旧支所（合併市町村）でそれぞれが継続する形で除雪に取り組んできました。

しかし、政令市移行に伴い今年度より国県道も含め、行政区単位の除雪体制となり、同じ区のエリアでも除雪水準やその考え方のバラツキが生じる形となったため、今年度、除雪サービスの公平性の観点から、全市統一した除雪方針を検討しています（表5）。

四 除雪の課題

1 除雪機械確保の現状

本市の主な除雪機械は、除雪グレーダ、除雪ドレーザ、スノーローダですが、除雪機械の確保が重要な台数のうち、市が保有する除雪機械は僅か一割程度であり、大部分の除雪機械を民間業者からの借り上げ機械に頼っています。

2 民間業者の機械等の確保が困難

本市の除雪機械の稼働時間は、その降雪量から冬期間を通して比較的少ないため、除雪業者においては採算が取れず、除雪から撤退する業者も

あるなど、除雪への協力が得にくい状況となっています。

さらに、民間委託業者の保有機械についても減少傾向にあり、委託業者だけの除雪機械では、機械の確保がむずかしいことから、市が機械をレンタルし、委託業者に貸与することにより、除雪路線を確保しているのが現状です。

昨今、民間業者の機械保有の形態が変化し、自社で機械を保有しない業者が増えており、これに比例するように市でレンタルする機械が増えている傾向は（表6）、費用面で大きな負担になっています。

また、機械のオペレーターの高齢化、その担い手不足などにより、オペレーターの確保も年々難しくなっています。

3 機械管理費制度の導入

本市は、除雪機械の作業時間に応じた支払い方法を基本としながらも、合併前の旧市町村によっては機械待機料や機械整備料など、独自制度を整備し、機械の保障を行うことで安定的な機械確保に努めてきました。

表6 レンタル機械数の推移

	H16	H17	H18	H19
レンタル機械数（台）	43	72	102	156
対前年度増減		+29	+30	+54

今年度、政令市移行に際して、それら独自制度の統一に向け、県から移譲を受けた国県道除雪も含め、今後とも安定的で持続的な除雪機械の確保を図るため、全市統一した機械管理費制度を整備したところです。この制度は個々の除雪機械にかかる保険料や税金等の機械保有に必要な基本的経費を保障する制度といえます。

今回の制度整備により、安定的な民間業者の機械確保に繋がるとともに、レンタル機械の急増を防ぎたいと考えています。

五 おわりに

本市は、この冬、政令市に移行して初めての除雪を迎えますが、今年度、市道除雪のみならず、新たに国県道除雪が加わり例年になく大きな責任を背負った中で、市道、国県道それぞれの除雪水準を維持することを基本としながら、何よりも市民生活の安定を図ることを主眼に、一層気を引き締めて取り組む必要があると考えています。

除雪業務委託における

「基本待機保証」の概要

福島県土木部道路管理グループ

一 はじめに

福島県は東北地方南部に位置し、東は太平洋、西は新潟県、北は宮城・山形両県、南は北関東の茨城・栃木・群馬の三県に囲まれ、その面積は一三、七八二km²で全国第三位の広大な県土を有しており、東に阿武隈山地、西に奥羽山脈が縦断しているため、会津、中通り、浜通りの三地方に区分され、それぞれ気候・風土等を異にした地域特性を有している(図一)。

積雪地域は、会津地方全域と中通り地方の約三分の一を占め、特に県土の四割を占める会津地方は豪雪や特別豪雪地域であるため、他の地域との格差を無くし経済の活性化と民生の安定を図る上

で冬期交通の確保は非常に重要な課題である。

二 除雪業務委託をめぐる動向

本県では、県管理道路の車道除雪延長が五、〇九四kmに及び、このうち直営三三二kmと市町村委託一八五kmを除く四、六七七kmを民間企業に委託しているが、近年の公共事業の減少や入札改革など建設業界を取り巻く環境の激変から、除雪業務を請け負っている企業も極めて厳しい経営状況となっており、これまでのように除雪機械のオペレーターを雇用していくことが難しくなってきた。

特に、昨年度は記録的な暖冬となったことから、除雪機械の稼働が極端に少なくなり、除雪を請け負った会社が人件費に見合う収入すら得られず、

会津地方を主として赤字となった会社が大半を占め、平成一八年度末には県に対して待機に係る最低保証制度を創設するよう強い要望が出された。除雪の待機については、これまで、大雪注意報

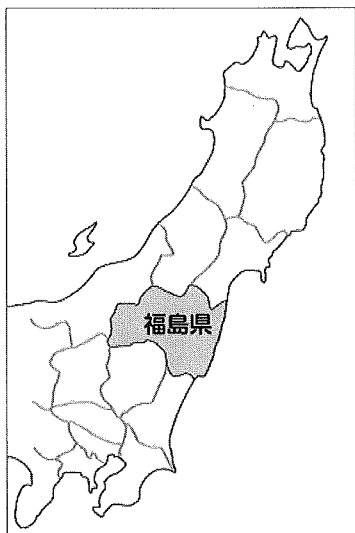


図1 福島県位置図



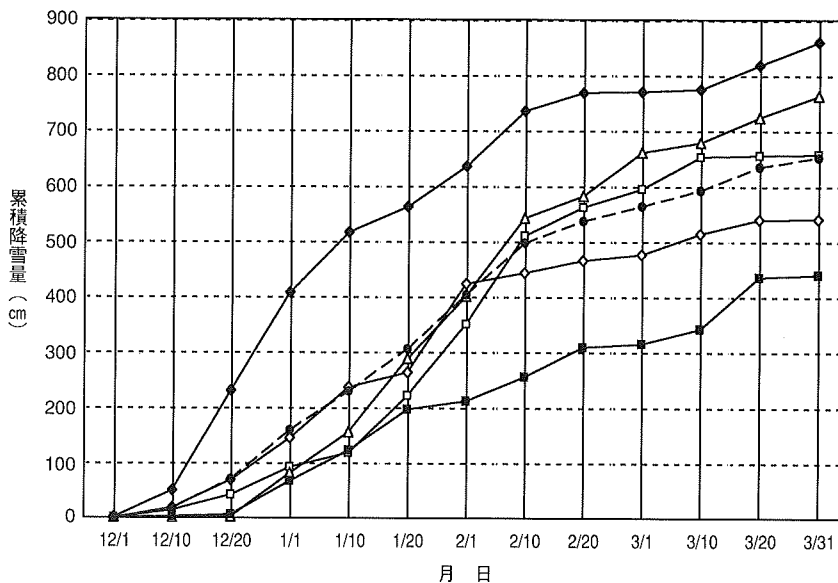
写真 除雪作業の状況

などにもとづいて待機命令を出し、かつ、その日の除雪稼働時間が三時間三〇分に達しなかった場合で、待機を確認できた場合にのみ待機補償と

《年度別平均累計降雪量》

(単位：cm)

月日 年度	12/1	12/10	12/20	1/1	1/10	1/20	2/1	2/10	2/20	3/1	3/10	3/20	3/31
平成14年度	0	19	69	144	236	263	423	443	465	476	513	539	540
平成15年度	0	14	42	92	118	221	350	510	561	594	652	655	657
平成16年度	1	1	3	81	155	288	401	542	582	660	678	724	763
平成17年度	2	50	230	407	516	562	635	735	768	770	774	818	860
平成18年度	1	3	6	67	122	196	211	255	308	315	341	435	439
5箇年平均	1	17	70	158	229	306	404	497	537	563	592	634	652



◇…平成14年度 □…平成15年度 △…平成16年度 ◆…平成17年度 ■…平成18年度 ●…5箇年平均

図2 福島県内指定観測箇所平均累積降雪量

として計上することとなっていたが、自宅待機などの場合は、待機の確認が困難なことから実質的には待機補償の計上が難しい状況となっていた(図

2・3)。

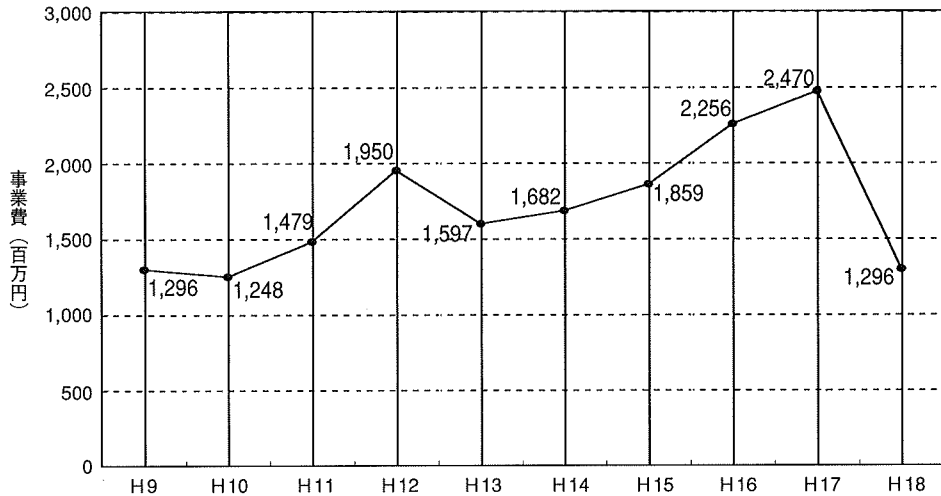


図3 除雪事業費の推移

三 課題

本県では、去る四月一日から設計金額三、〇〇万円以上の工事について条件付一般競争入札を導入し、さらに一〇月一日からは二五〇万円以上の工事すべてを一般競争入札としたことから低入札が相次ぐなど、平均落札率も八五%程度となっている。

このため、建設業界ではこれまで以上に厳しい経営をせまられており、大幅な人員の削減に踏み切る会社が多くなってきており、このままではオペレーターの確保ができず、これまでの除雪体制を維持することが困難な状況となっている。

このため、今冬の除雪体制を確保するには、待機に係る何らかの保証制度を創設し、暖冬の年であってもオペレーターの人件費が一定程度支払われるよう改善することが是非とも必要となった。

四 対策として「基本待機保証」を設定

県内の全域を対象として過去三年間の除雪稼働実績を調査するとともに、待機の実態について受託業者の代理人やオペレーターから聞き取りを行う等、実情を把握し、その結果を基に、待機に係る人件費を一定程度保証する本県独自の制度である「基本待機保証」を設定したものである。

これは、通常降雪期間の一二月一五日から三月一四日までの三カ月間を「基本待機保証期間」と

定め、この期間のうち最大(会津の特別豪雪地帯)で六〇日分の費用を待機時間に換算し、「基本待機保証」として降雪状況や除雪の有無にかかわらず、保証するものである。

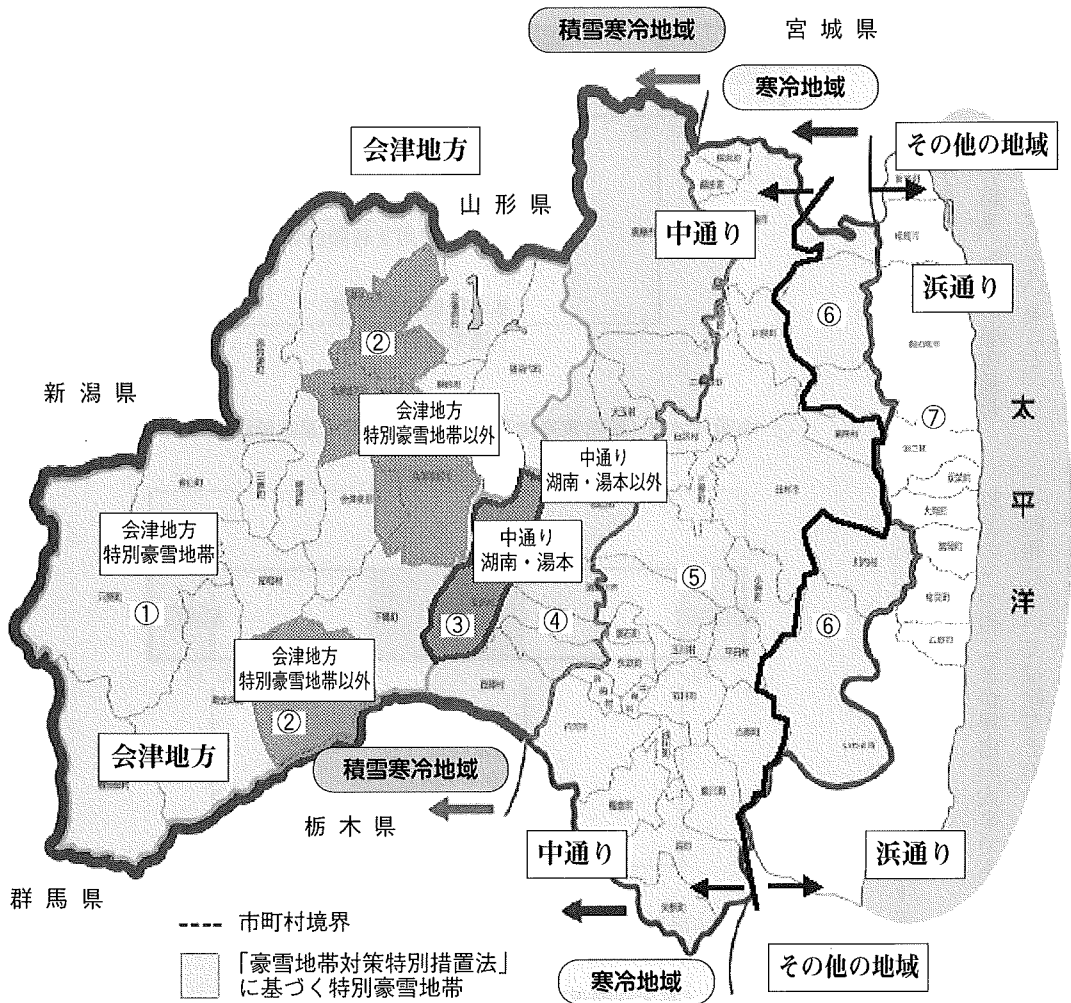
また、他の地域についても、上記の特別豪雪地帯の例を基本として「基本待機保証」を適用するが、過去三年間の除雪稼働実績から算出した地域別かつ機種別の係数による補正と、契約期間の総日数の差による補正を行って保証するものである(図4・5)。

五 今後の対応

今回「基本待機保証」を設定し、一〇月下旬から一二月下旬にかけて今冬の道路除雪業務委託の見積合わせを実施しているところであるが、中通り地方を主として不調となった区間が複数あった。

その原因としては、様々なものがあるものとして以下のとおりである。

第一に、県内では公共事業が年々減少しており、予算のピークであった平成一〇年と比較すると約五〇%程度となっていることに加え、昨年の不祥事を受けて県では入札制度を改革し、二五〇万円以上のすべての工事を条件付一般競争入札としたことから、価格競争が激化し低入札が相次いでおり、収益が全く見込めない状況となり、リストラなどによって企業の基礎体力が大幅に低下したこと。

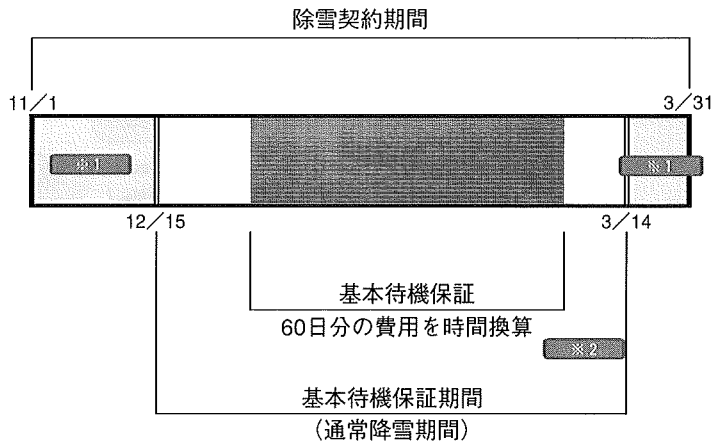


- 地域・方部別区分**
- ① 積雪寒冷地域・会津地方（特別豪雪地帯）
 - ② 積雪寒冷地域・会津地方（特別豪雪地帯以外）
 - ③ 積雪寒冷地域・中通り（湖南・湯本地区）
 - ④ 積雪寒冷地域・中通り（湖南・湯本地区以外）
 - ⑤ 寒冷地域・中通り
 - ⑥ 寒冷地域・浜通り
 - ⑦ その他の地域・浜通り

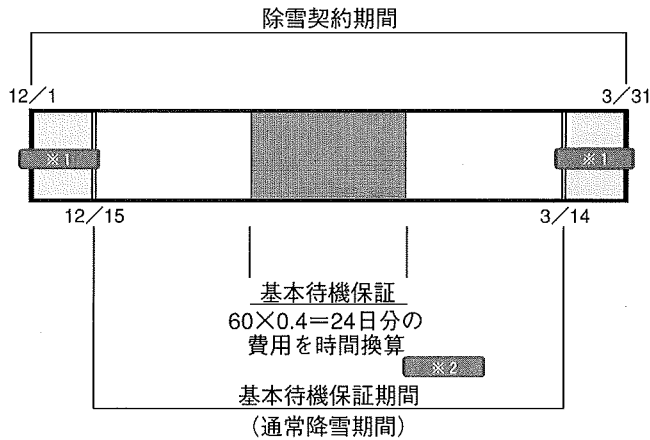
- 基本待機保証割合**
- ①の保証の割合を100%とすると
 - ②は60%程度
 - ③は80%程度
 - ④は40%程度
 - ⑤は20%程度
 - ⑥は30%程度
 - ⑦は5%程度となる

図4 地域・方部別エリア図

○ 会津地方（特別豪雪地帯）の場合



○ 中通り地方（積雪寒冷地帯）の場合（湖南・湯本地区以外）



※1…基本待機保証期間外であっても、待機命令を出せば待機補償費が支払われます。
 ※2…基本待機は1日を最大11時間に換算する。

図5 「基本待機保証」概念図

第二に、今回不調となった区間の大半は、本県の中通り地方であるため、「基本待機保証」の金額が地域別補正と契約期間補正の結果、会津の豪雪地帯と比較して二〇〜四〇％程度となっていること。

第三に、基本待機保証は人件費のみとなっております。以上、今回不調となった区間の大半は、本県の豪雪地帯であるため、「基本待機保証」の金額が地域別補正と契約期間補正の結果、会津の豪雪地帯と比較して二〇〜四〇％程度となっていること。

第一に、自社所有機械の経費もしくはレンタル費用の保証が無いこと。以上の三つのことが理由の大半であったが、第一の問題については除雪そのものの問題としては対応できないことであり、入札制度の見直しなど

が行われることに期待するほかはない状況となっている。

第二と第三の問題については、平成二〇年度に向けての課題と捉えており、今冬の実績や機械経費の実態をあらためて調査し、改善に努めていく考えである。

特に機械経費については、中・浜通りの大半が除雪機械を受託会社の自社所有機械に依存してきたものの、近年は機械を処分している会社が多くなってきており、今後はレンタルして機械を確保する必要があることから、レンタルの取扱並びにその費用計上方法が大きな課題である。

六 おわりに

本誌が発行されるころには、本格的な冬のシーズンを迎えています。今年から設定した基本待機保証により豪雪地帯を含む会津地方においてはオペレーターが安定的に確保され、除雪体制が整ったことについては一定の評価を得たものと捉えております。

しかしながら、前述のように、他の地域については様々な課題があったことを受け、除雪体制の確保に向けて実態にそった保証制度等のさらなる改善・整備に努め、県民や本県を訪れる多くの皆様方にとっても、安全で円滑な冬期交通を提供できるようにして参りたいと考えています。

世界道路会議を振り返って

～道路課金が大きなテーマに～

道路局企画課国際調査係

一 背景

四年毎に開催される世界道路協会（PIARC）の国際フォーラムであり、道路分野で権威ある「世界道路会議」が、二〇〇七年九月一七日～二一日の五日間の行程で、パリ市内の「パレ・デ・コングレ」という国際会議場で開催されました（写真1）。

PIARCは、道路の建設、改良、維持、利用の促進や世界全体の道路技術・道路交通政策の向上を目的として、一九〇九年に設立された国際機関で、現在一一三カ国が加盟する大変大きな組織です。日本は設立当初から加盟しており、現在もPIARC活動の主要国の一つであります。

第二三回目となる今大会は、第一回大会がパリで開かれてから百周年となる記念大会で、世界一

四二カ国から四、〇〇〇名以上が参加、日本からも約二〇〇名が参加する大規模な大会となりました。このレポートでは、世界道路会議の概要を報告するとともに、会議期間中セッションと併行して行われた、道路関連技術・設備等の展示について報告いたします。

二 第二三回世界道路会議概要

第二三回世界道路会議は、フランス政府の主催により「The Choice for Sustainable Development」（持続可能な発展のための選択）をテーマとして行われました。

今回の世界道路会議は、「大臣セッション」「戦略課題セッション」「技術委員会セッション」「特別セッション」に加え、各国政府及び企業等の展示会、ならびにフランス政府主催のテクニカル・

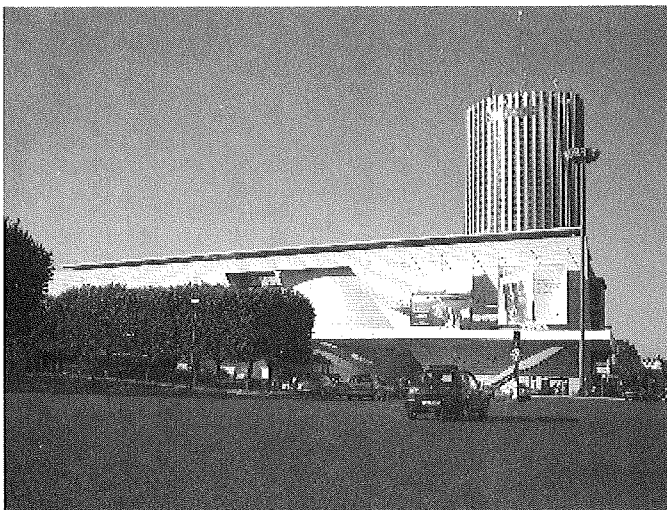


写真1 パリ市内の国際会議場「パレ・デ・コングレ」



写真2 多くの人で賑わう会議場内

ビジットが行われました。

「大臣セッション」では、P I A R C に加盟する各国の大臣を招き道路課金について議論されました。

「戦略課題（ストラテジック・ダイレクション・SD）セッション」では、今ターム四年間（二〇〇四年～二〇〇七年）のP I A R C 活動成果を網羅し、四つの戦略テーマ（ストラテジック・テーマ・ST）について議論しました。

「技術委員会（TC）セッション」では、STの元で行われた一八の技術委員会（TC）の活動

の総括が行われました。

「特別（SP）セッション」では、近年関心の高い特定のテーマが選ばれ、議論が行われました（写真2）。

三 大臣セッション ～道路課金が話題に～

九月一七日（月）の開会式では、フランスのエコロジール・持続可能開発整備省 Jean-Louis Borloo 大臣、Colin Jordan 世界道路協会会長がスピーチを行い、各国の要人が列席され大変盛況でした。その後、世界五〇カ国・五七人の交通・インフ

ラ担当大臣が参加する大臣セッションが開催され、「道路課金～その可能性と限界～」を議論のテーマとして話し合われました。なお、日本からは国土交通省の谷口博昭技監が出席しました。会場は世界各国からかけつけた多くの傍聴者でにぎわっており、道路課金に対する世界的な関心の高さを感じました（写真3・4）。

大臣セッションは、三つのラウンドテーブル（「環境政策の手段としての道路課金」「道路課金の受容に関する社会的考察」「拡大あるいは一般化された道路課金の解釈」）に分かれ、議論



写真3 大臣セッションでの谷口技監の発言

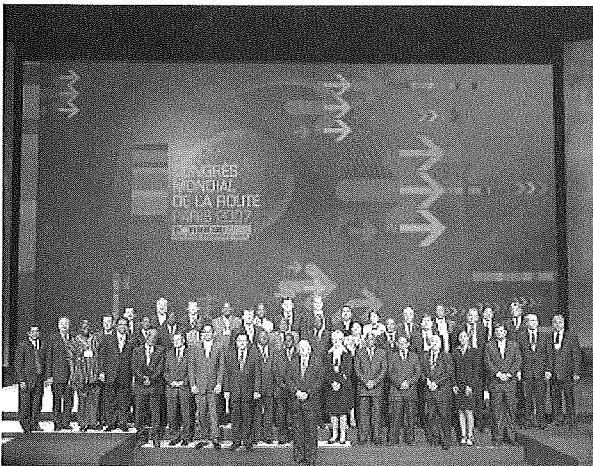


写真4 大臣セッション参加者

が行われました。

◆テーマ1：環境政策の手段としての道路課金

同テーマでは、大気汚染や騒音の改善のために道路課金をどのように実行するかが話し合われました。

このテーマには日本から、国土交通省の谷口博昭技監が参加され、ETCシステムについて、その導入による渋滞解消成果や、日本で採用しているアクティブ方式データ伝送の特性を活かした柔軟な料金施策の展開による交通誘導や環境負荷低減の可能性を紹介しました。

道路に対する課金の方法は、有料道路としての課金、トンネルや橋の通行料としての課金、都心部（ゾーン）への進入に対する課金等、各国によって様々であるが、いずれにおいても自動車交通量や温室効果ガス排出量の削減に貢献していることが示されました。

◆テーマ2

道路課金の受容に関する社会経済的考察

同テーマでは、他の交通手段と共存し、社会的に受容されるような制度設計をどのように行うかが話し合われました。

多くの国々が道路課金に対する社会経済的な受容性に対し国内で議論になっているが、この問題に対し、意思決定過程において道路利用者や経済担当者を議論に参加させること、道路課金による

道路利用者のメリット（道路の維持管理、ネットワークの改修等）をわかりやすく情報提供すること、代替する交通手段（並行する一般道路、公共交通等）を用意することが重要であることが示されました。

◆テーマ3

拡大あるいは一般化された道路課金の解釈

同テーマでは、道路課金制度を一般化するための方法が話し合われました。

道路課金により、大型車交通量の調整や道路ネットワークの改修等に必要な資金を確保する等の成果を出している国がある一方で、道路課金により得られる効果を知りつつも、国の社会経済に与える悪影響を懸念して実行を躊躇している国があり、道路課金の一般化にあたっては、対象とする道路、車両等を道路のトータルネットワークで検討する必要性や、道路利用者の理解が得られる料金設定や必要性のPRが重要であることが示されました。

討議の総括として、EU交通議会事務所議長、ポルトガル公共事業、交通及び通信省のMário Lino Soares Correia大臣により、次のことが示されました。

- ① 社会基盤や環境に与える影響の定量化を図り、社会・環境影響コストに見合う課金価格を設定することにより、道路の合理的な活用を促し、より環境にやさしい交通システムへ

の移行が可能である

- ② 道路課金に対し、社会経済的に理解されるように取り組むこと

- ③ 今後も都市部と地方部、ネットワークの大きさ等、交通規模に対する道路課金の適応性を調査研究することの必要性

また、これらを実践することにより、道路課金は社会経済の発展を阻害することなく、また、地球環境を守ることのできる適切なモビリティを確保することが可能であると、締めくくられました。

四 戦略課題セッション

（ここでも道路課金が話題に）

今チームのPIARC活動における戦略テーマとして「ST1 道路システムのガバナンスとマネジメント」「ST2 持続可能な交通」「ST3 交通安全と道路管理」「ST4 道路インフラの品質」が選ばれ、議論がなされました。これらの戦略テーマについて、今会議では「戦略課題（ストラテジック・ディレクション・SD）セッション」として議論がなされました。本回は、特に興味の高かった、「持続可能な道路システムへの取り組み」について報告したいと思います（写真5）。

●戦略課題1

「持続可能な道路システムへの取組み」

戦略課題1のセッションでは日本を含む八カ国

の参加者により、「道路システム整備の財源確保」と「業務執行の効率化」の政策課題が議論されました。日本からは、国土交通省の徳山日出男道路局地方道・環境課長が参加し、「今後急激に増大する道路維持管理費用のためには安定した道路特定財源確保が重要であるが、そのためには『市民参画』や『行政マネジメント評価』を積極的に導入し国民の理解を得ることが必要である」ことをプレゼンテーションしました。

最後に、コーディネーターである井上啓一東日本高速道路(株)社長(PIARC実行委員)が、①安定した道路財源を確保するため、執行体制の効



写真5 SD1セッション

率化を進めるとともに道路利用者のニーズに対してアカウンタビリティの向上が必要であること、②パフォーマンス指標を各国で幅広く活用すべきであり、道路の運用に関してもITS技術を活用し渋滞、事故、環境等の課題を解決する手法を普及すべきこと、③道路財源の必要性をPRするとともに、パブリックプライベートパートナーシップ(PPP)による道路整備手法について更なる研究し、良好なガバナンスを広めていく活動を進めるべきであると締めくくりました。

五 特別セッション

特別セッションでは次のテーマについて議論が行われました(詳細は省略)。

- SP1 行政の進化…地方分権
- SP2 ガバナンスと腐敗防止
- SP3 人材育成
- SP4 道路公共施策の業績評価
- SP5 長期契約による道路投資
- SP6 都市内インテグレーション
- SP7 開発途上国での交通安全
- SP8 渋滞対策
- SP9 弱者に対するモビリティ
- SP10 総合物流輸送
- SP11 過積載車対策
- SP12 開発途上国での道路マネジメント課題

- SP13 気候変化に対する道路システムの脆弱性
 - SP14 防災
 - SP15 トンネルの交通安全マネジメント
 - SP16 新技術
 - SP17 研究の需給と公的機関の技術革新支援
 - SP18/19 道路の歴史
 - SP20 道路安全の監査と点検
- ## 六 その他

今大会では、PIARC賞と名付けられた論文コンクールの表彰式が行われました。PIARC賞は「建設、維持管理部門」「交通安全部門」「持続可能な開発」「コミュニケーション部門」に部門分けされており、日本からは、建設、維持管理部門で「超強度繊維補強コンクリートを用いた道路橋の開発」(西日本高速道路(株)、東日本高速道路(株)、大成建設(株))が受賞いたしました(写真6)。

また今大会では、ポスターセッションが開かれ、活発な質疑応答がなされると共に、国際的な人材交流の場にもなったようです(写真7)。

七 日本展示館J-EXPO

会議期間中、セッションと平行し、世界中から一六政府二〇〇団体以上の参加による道路関連技術・設備に関する一般展示会が開催されました(表)。



写真6 P I A R C 賞授賞式

(社)日本道路協会が主体となり、国土交通省、高速道路会社、建設会社、自動車メーカーなど官民合わせて四五団体が共同し約百平米の日本展示館を出展しました。展示は五つのテーマ(日本の道路百年、建設技術、道路管理、道路運用、有料道路)に分けられ、パネルやビデオを使って日本の最先端技術を紹介いたしました。

また、日本展示会開催初日に行われたオープニングセレモニーは、ジョーダン世界道路協会会長、コルテ事務局長、谷口技監、飯村在仏大使ご臨席のもと、約二〇〇名が参加して盛大に行われまし

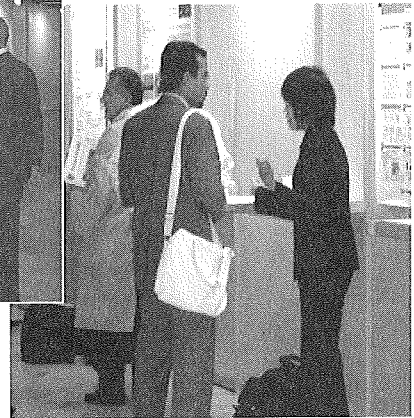
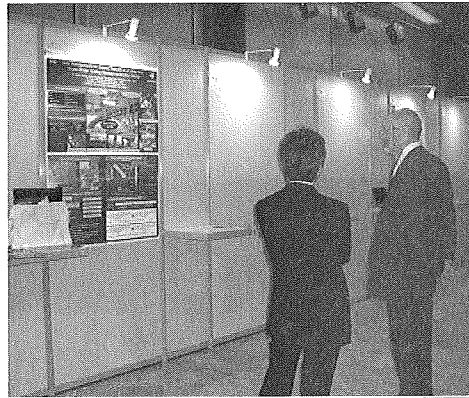


写真7 ポスターセッションの様子

た。フランチスでは現在ちよつとした日本ブームで、書家のデモンストレーションも日本独自の文化を紹介でき好評でした。

五日間で延べ約三、〇〇〇人の来場者があり、出展企業の担当者熱心に質問をする人も多く見られました。特にITS技術、トンネル脱硝技術、

表 展示出展者一覧

ゾーン	内容	企業/団体
①日本の道路100年 日本の発展と道路を振り返る	道路と国土の発展	国土交通省道路局
	研究開発	国土交通省国土技術政策総合研究所 (独)土木研究所
②建設技術 問題を克服するための 建設技術	トンネル	(株)大林組 鹿島建設(株) 清水建設(株) 首都高速道路(株) 大成建設(株) 鉄建建設(株) 西日本高速道路エンジニアリング中国(株) 西松建設(株) (株)間組 富士電機システムズ(株) 三井住友建設(株) みらい建設工業(株)
	橋梁	(財)海洋架橋・橋梁調査会 (社)日本橋梁建設建設協会 (社)プレストレスト・コンクリート建設業協会 本川四国運河高速道路(株)
	舗装	鹿島道路(株) グリーンアーム(株) 日本道路(株) (株)NIPPPOコーポレーション

ゾーン	内容	企業/団体
③道路管理 効率的に資産を管理する	アセット マネジメント	(財)道路保全技術センター ニチレキ(株) (株)ハスコ
	リスク マネジメント	(株)建設技術研究所 (財)先端建設技術センター 日本工務(株) 阪神高速道路(株)
④道路運用 道路の資産を最大限有効に 活用する	ITS (高度道路交通 システム)	沖電気工業(株) 技術研究組合走行支援道路システム開発機構 (財)道路交通情報通信システムセンター (財)道路システム高度化推進機構 (財)道路橋産学共同機構 トヨタ自動車(株) 日産自動車(株) 日本電気(株) 三菱電機(株)
	雪氷対策	(株)雪センター
	自立移動支援	(財)国土技術研究センター
⑤有料道路	民営化 有料道路	首都高速道路(株) : 再掲 中日本高速道路(株) 西日本高速道路(株) (独)日本高速道路保有・債務返済機構 阪神高速道路(株) : 再掲 東日本高速道路(株) 本川四国運河高速道路(株) : 再掲

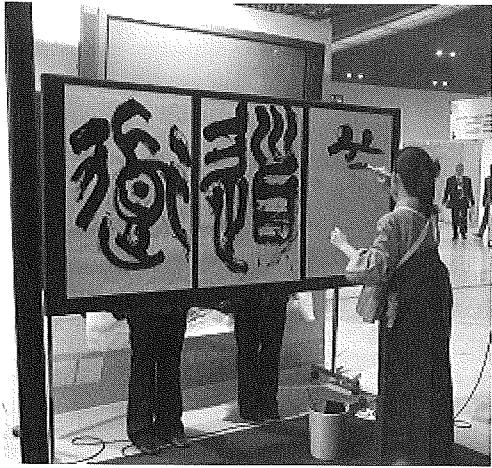


写真8 日本展示館オープニングセレモニー

舗装リサイクル技術などの日本が誇る最新技術が
大きな関心を集めていたようです(写真8と10)。

八 最後に

アメリカのミネアポリスで発生した落橋事故な

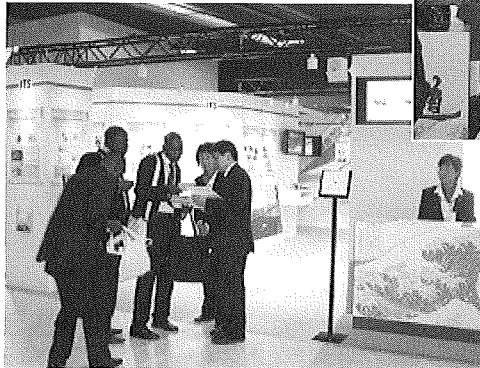


写真9 数多くの国の来場者で賑わう日本展示館

どを発端とし、日本では道路の維持管理に
対する関心が高くなっています。そういつ
た管理も含めた道路財源確保などの課題は、
世界共通の課題として世界道路協会の場
でも議論されています。また道路財源に限ら
ず、道路の社会経済効果、行政組織、運用、
環境、交通安全、都市交通、ITSに至る
まで幅広い分野を議論しているのです、多く
の土木技術者にも世界道路協会の活動に参
加してもらいたいと思います。次回の世界
大会は二〇一一年にメキシコのメキシコシ
テイで開催されます。



写真10 ブースでの配布物

補助事業等予算実務講座

Q&A

- Question -
道路局所管補助事業における、適正化法二十
二条に基づく財産処分の取扱い如何

- Answer -
一 適正化法第二十二条に基づく
財産処分の制限

道路局所管補助事業において取得した財産については、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律（昭和三〇年法律第七十九号。以下「適正化法」という。）第二十二条の規定により、その処分が制限されており、各省各庁の長の承認を受けずに、補助金等の交付の目的に反して使用し、譲渡し、交換し、貸し付け、又は担保に供することはできない。したがって、財産処分を行おうとする補助事業者は国土交通大臣の承認を受

ける必要がある。なお、この承認の権限は、「国土交通省所管の補助金等の交付に関する事務の一部を地方整備局長、北海道開発局長及び沖縄総合事務局長に委任した件」（平成一三年国土交通省告示第八百五十三号）1(21)及び2(17)の規定により、本省配分事業、一括配分事業ともに、地方整備局長等に委任されている。

地方整備局長等は、補助事業者から財産処分の承認申請を受けた場合には、これを審査し、妥当と認められる場合には、必要な条件を附して承認を行うこととなる。必要な条件とは、財産を有償で処分する場合には処分額に補助率を乗じて得た額を国に返還すること等である。

適正化法第二十二条により財産処分が制限されるのは「補助金等の交付の目的に反して」使用、譲渡等を行う場合であるが、道路局の運用においては、以下に掲げるようなケースは、補助事業の目的に反しないと考えられるため、承認を受ける

必要は無いものとして取り扱っている。

- ・ 橋梁の掛け替えにより、旧橋を撤去する場合
↓ 掛け替えにより道路の機能が維持されるので、補助事業の目的に反しない

- ・ 補助事業で整備した道路がガムの建設に伴い付け替えられる場合
↓ 付け替えにより道路の機能が維持されるので、補助事業の目的に反しない

- ・ 道路法第九十二条第四項の規定により、不用

- となった道路敷地を同一路線の改築事業用地等と交換する場合
↓ 道路事業の目的は変更されていないので、補助事業の目的に反しない

このほか、補助事業の目的に反しないと思われるケースが発生した場合には、個別に地方整備局長等に相談することとなる。

補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律

（財産の処分の制限）

第二十二条 補助事業者等は、補助事業等により取得し、又は効用の増加した政令で定める財産を、各省各庁の長の承認を受けずに、補助金等の交付の目的に反して使用し、譲渡し、交換し、貸し付け、又は担保に供してはならない。ただし、政令で定める場合は、この限りでない。

道路局所管補助事業において取得した財産とは、道路の敷地及びトンネル・橋等の工作物、道路附属物等であり、これらはいずれも補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律施行令（昭和三〇年政令第二百五十五号。以下「令」という。）第十三条第一項第一号に規定する不動産に該当するものである。

補助金等に係る予算の執行の

適正化に関する法律施行令

（処分を制限する財産）

第十三条 法第二十二條に規定する政令で定める財産は、

次に掲げるものとする。

- 一 不動産
- 二 船舶、航空機、浮標、浮き橋及び浮ドック
- 三 前二号に掲げるものの従物
- 四 機械及び重要な器具で、各省各庁の長が定めるもの
- 五 その他各省各庁の長が補助金等の交付の目的を達成するため特に必要があると認めて定めるもの

ちなみに、補助事業を執行するにあたり、自動車や測量器械等の高額な機械・器具等を購入する場合があるが、道路局所管補助事業においては、同条第四号に該当する機械及び重要な器具については、省令等において特に定めたものはない。これは、自動車や測量機器等の機械・器具等について

は、二十二条に基づく財産処分の問題ではなく、国土交通省所管補助金交付規則（平成一二年総理府・建設省令第九号）第五条第二項第三号に基づき附される条件「補助事業が完了した場合において、機械、器具、仮設物その他の備品及び材料が残存するときは、国土交通大臣の承認を経て当該事業の完了後これと同種の他の補助事業等に使用する場合を除き、当該物件の残存価格に当該補助事業の補助率又は負担率を乗じて得た額を返還すべきこと。」に基づき、継続使用の承認又は補助金の返還が行われることとして取り扱っているためである。

また、令第十四条は、財産処分の制限を適用しない場合を定めているが、第一号については、道路局所管補助事業には収益納付条件を附しているものがないので、該当がない。第二号については、道路施設は維持修繕を行いながら半永久的に供用することを前提とした施設であることから、期間についての定めをしたものはない。従って、道路局所管補助事業において同条により財産処分の制限を適用しないこととしているものはない。

補助金等に係る予算の執行の

適正化に関する法律施行令

（財産の処分の制限を適用しない場合）

第十四条 法第二十二條ただし書に規定する政令で定める場合は、次に掲げる場合とする。

一 補助事業者等が法第七条第二項の規定による条件に基づき補助金等の全部に相当する金額を国に納付した場合

二 補助金等の交付の目的及び当該財産の耐用年数を勘案して各省各庁の長が定める期間を経過した場合

二 財産処分の承認申請

補助事業者が財産処分を行おうとする場合には、適正化法第二十二條に基づく財産処分の承認申請を行うこととなるが、これにあたっては地方整備局等における審査等が必要となることから充分な時間的余裕をもつて相談することが望ましい。

申請書の様式については、処分する物件や処分方法等が様々であることから、定型的な様式等を定めているものではなく、補助事業者は、地方整備局長等が承認の可否、承認条件の要否を判断するに足りる事項を適宜記載して申請を行うことになる。

一般的な、申請書の記載事項の例は、「申請書例」のとおりである。

三 財産処分の承認に伴う補助金の返還

道路局所管補助事業においては、補助金を充当し

【申請書例】

番 号
平成 年 月 日

〇〇地方整備局長

〇〇〇市 長

道路局所管補助事業により取得した財産の処分承認申請書

平成 年度の道路局所管補助事業において取得した財産の処分について承認を受けたいので、補助金等に係る予算の適正化に関する法律第二十二条の規定により、下記のとおり申請する。

記

1. 補助事業の内容 〇〇〇事業費 市道補助 道路改築
事業費 千円 補助率 〇/〇
2. 事業の実施期間 平成〇年度～平成〇年度
3. 財産の名称 不動産（土地）
4. 処分の方法 譲渡（譲渡先 〇〇〇〇〇〇）
5. 財産の数量 公衆用道路 m²
6. 処分理由
7. 処分金額（概算） 円
8. 処分予定日 平成 年 月 日
9. 添付書類（土地の場合の例）
 - 1) 位置図
 - 2) 申請理由書
 - 3) 丈量図（土地評価調書）
 - 4) 譲渡先の事業概要
 - 5) 完了実績報告書（補助率差額分を含む）

【承認書例】

番 号

〇〇〇市 長

平成 年 月 日付け第 号で申請のあった国庫補助事業で取得した財産の処分については、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律第二十二条の規定により承認する。

なお、承認に係る処分が完了した場合は、その旨を当職あて報告されたい。

また、承認に係る処分から生じた利益については、補助金相当額を返還するものとするので、併せて報告されたい。

平成 年 月 日

〇〇地方整備局長

て取得した財産を処分することにより補助事業者が利益を得ることは適当ではないことから、財産処分に伴って生じた利益に相当する金額については、当該金額に補助率を乗じて得た額を国庫に返還すべき

旨の条件を附することとして運用している。例えば、補助事業により整備した道路において、線形変更等により不用となった土地を有償で処分する場合には、処分価格に補助率を乗じて得た額

を、国庫に返還すべき旨の条件を附することとなる。また、有償譲渡等を行わずに、補助事業者の普通財産とする場合には、その時点における時価評価額

【報告書例】

番 号	
〇〇地方整備局長	〇〇〇市 長
道路局所管補助事業により取得した財産の処分について（報告）	
平成 年 月 日	号で承認を受けた財産の処分について、完了したので、下記のとおり報告する。
記	
1. 処分価格	円
2. 補助率	円
3. 返還額	円
4. 関係書類	
1) 土地評価調書	
2) 契約書	
3) 登記簿写し	

【返還命令書例】

番 号	
〇〇〇市 長	
道路局所管補助事業により取得した財産の処分に係る補助金の返還命令書	
平成 年 月 日	号で承認した件について、下記のとおりその返還を命ずる。
平成 年 月 日	
〇〇地方整備局長	
記	
1. 返還額	円
2. 返還期限	平成 年 月 日

に補助率を乗じて得た額を返還することとなる。
ただし、処分価格又は時価評価額が当該土地の取得時の価格を超えるような場合には、当該超える部分には補助金は充てられていないので、補助

金を返還させることにはなじまない。したがって、返還額は当該土地の取得価格に補助率を乗じて得た額を上限とするべきであろう。
なお、以下に掲げる場合には補助事業者の利益

に相当する金額はないと考えられるので、返還条件を附する必要はない。

- ・ 廃道にする道路の橋梁等の構造物を撤去した場合で、撤去費用が発生材価格を上回る場合
- ・ 廃道にする道路の橋梁等の構造物を存置する場合（当該構造物に財産価値があると認められる場合を除く）

- ・ 同一事業主体の他の公共施設等に転用する場合で、無償で転用することが適当であると認められる場合

補助金の返還条件を附した場合には、補助事業者は財産の処分の完了後、処分価格の算定根拠、契約書の写し、登記簿の写し等の関係書類を添えて地方整備局長等に報告を行い、地方整備局長等は、これを確認の上、補助金返還命令を行うこととなる。

四 おわりに

前回までは、主に申請手続関係について紹介してきたところであるが、今回は、道路局所管補助事業で取得した財産処分の取扱いに関し議論が生じたことを聞き、この事案を取り上げたところである。

今後、道路局所管補助事業に関し、疑義等が生じた場合には、本Q&Aでも取り上げていきたいと考えているので、ぜひ参考としていただきたい。

指定市以外の市町村が行う 歩道の新設等について

道路局路政課

なにやら気がかりな夢から目がさめると、また一晩、路政課で過ごしたことを思い出した。背もたれを倒して寝ていたぼくには、いつの間にか毛布がかけられていた。室内の照明は消えていて、冬の冷たい朝陽がブラインドの隙間から課内を照らしている。黒表紙や昭和二〇年代の資料のほこりが散っていて、それが陽光に照らされているとダイヤモンドダストのようにも見える。パソコンのディスプレイが光を反射していて、とてもまぶしい。ぼくはそう思った。

「メリークリスマス。おはよう。マコト。」
デスクの上につまれている資料の間から、マリコが覗き込んでいる。逆光で目を細めながらこちらを見ている。左ほほのえくぼがまぶしい。右の耳に髪をかけるしぐさをしながら、微笑んでいる。

「おはよう。君も結局泊まったのか。」
「そうよ、しばらくあなたの寝顔を見ていたの。」

「なんだかジャガイモみたいでかわいいんだもの。」
自分で言っておかしくなったのか、マリコは口元をおさえながら静かに笑った。ぼくもつられて笑った。マリコが笑っているのを眺めていると、眠る前の嫌なことはすべて忘れられるような気がした。マリコは総括班の係員で、僕とは同じ歳。今年、二九になる。朝陽に照らされたその顔を見て、地球の半分が夜になるこの瞬間、ぼくだけがずっとこの朝が続くんじゃないかと思った。ぼくにとって、マリコは特別な存在である。

「あの方に代わって、ぼくが君のことを守っていいと思う。」

「あの方って、カミサマとかホトケサマとかのこと？ マコトが代行するの？」とマリコは言った。
「そう。代理じゃなくて代行だから、神様の指揮監督権は及ばないし、代行している以上、もともと

と全治について全能なカミサマやホトケサマでも

権限は行使できないんだ。だから、ぼくだけが君のことを守るということになる…、という夢を見ていた気がする。」

「まじめな顔でぼくがいうと、マリコは笑った。
「でも、それじゃ代行についてはカミサマと協議して決めたってこと。」

「そうだよ。これからそうするって協議して決めたんだ。そして協議は成立した。どのような権限を行使するかは、これからまた話し合う。」

「なんだか、指定市以外の市町村みたいね。」とマリコは言った。

ぼくは、いつか、こころに決めていたことを思い出していた。

ぼくとマリコとの関係は、マリコの母親の葬儀の一週間くらい後から始まった。いまから一年半前のその日、マリコは気丈に振舞っていた。母親の死という現実の前に、変わったような雰囲気は一切ないように、みんなには見えていたようだが、ぼくはマリコの変化には気がついていなかった。職場で目が合うたびに、屈託のないチャームングな笑顔をぼくに向けていたいつものマリコは、そこにいなかった。遺族としてぼくたちを迎えるとき、彼女のいつもの左ほほのえくぼはみえない。「ありがとうございます。」

マリコは儀礼的にとでも短く答えた。

次の日、マリコは普段とかわらない姿で職場に
来た。そして、いつものように淡々と仕事をこな
していた。とりわけ、平成一九年の道路法改正の
通達集を作っていたようだ。何日か休んだせいか、
マリコの仕事はとてまたまっっているようだった。
とても忙しそうに動き回っていた。二三時を過ぎ
ても、マリコは帰宅した様子がなかった。

日付が変わる頃、有料道路課に資料を取り立て
にいったぼくは、それを補佐に報告するため、コ
ピーをとり交通管理課にいった。路政課と交通
管理課へは課内でつながっている。全員帰ったの
だろうか、照明は消え、コピー機だけがぼうつと
光っていた。そして、つまれたコピー用紙に腰か
け、マリコがとても静かに泣いていた。

「ごめん。」

マリコはあわてて涙を拭いて、ぼくに笑顔を向
けた。

「わたしこそ、ごめんなさい。誰もこないと思っ
て。」

「いいんだよ。路政課のコピー機使うから。」

ぼくは、いつまでも残っている補佐を飲みを誘
った。ぼくたちがいたら、きっとマリコは出てこ
られないと思ったから。補佐はふだん反抗的なほ
くが飲みを誘ったことを、無邪気に喜んだ。ぼく
は、マリコのデスクに、ぴったり一〇〇曲入った
i:podを置いていった。そして、『たくさんの歌を

聞いたら。何か気がまぎれるかもしれないよ。そ
んで指定市以外の市町村は車道系の権限は代行で
きないよ。なにしろ、歩道の新設等しかできない
からね」とメモを書いておいた。

今にして思えば、相応しくない歌もたくさん入
っていたかもしれない。でも、マリコはしばらく
してから、ぼくの机の中にそれを返してくれてい
た。とても長い手紙が一緒に添えてあった。

手紙には、入っていた曲の中にもとても気に入
たものがあつたこと、泣いているのが見つかつて
すこし恥ずかしかったこと、とても励まされたこ
と、市町村が国道又は都道府県道において歩道の
新設等を行った後の、当該歩道等の敷地の帰属に
ついては国道の場合は国に帰属し、都道府県道の
場合は代行するかしないかの協議の時にあらかじめ
決めておくべきことであること、そして今度ゆ
っくり二人で話したいということが書いてあつ
た。

そして、ほどなく、ぼくたち二人は仕事帰りに
飲みに行った。そのときは午前二時を回っていた
と思う。

店には他の客は一人しかいなかった。姿勢のい
いバリツとしたスーツの初老の男が、カウンター
の一番奥にいた。グラスに残ったわずかなウイス
キーが、長い時間、彼がそこにいたことを想像さ
せた。ぼくたちは、その姿勢のいい初老の男から

ちようど三つはなれたツールにらんで腰をか
けた。そして、ぼくはボウモアをオンザロックで、
マリコはキールを注文した。

「この前はありがとう。なんだか元気がなった
わ。」

「どういたしまして。でも君が指定市以外の市町
村が占用許可を代行した場合における道路をまた
がる物件の占用許可について興味があるというの
は意外だったな。」

「そうね。そもそもなんだかよくわからないけど、
そういう特別なものってなんだかほつとけないの
よ。」とマリコは言った。

「まあ、簡単なことさ。」

ぼくはマスターからマドラーを二本借りた。そ
して、カウンターの上に平行に置いた。それとほ
ぼ同時に二人のコースターの上にそれぞれグラス
が置かれた。

「君のセーターの色と一緒だね。」と僕は言った。

「この右側の棒が歩道で、左側の棒が車道だとし
よう。歩道を代行している場合は、車道について
は、占用の権限はない。でもほら、例えば、こうし
てそれぞれにまたがるような物件があるとす
ると、さて都道府県が指定市以外の市町村かどち
らの占用許可をとればいでしょうか。」

「難しいわね。でも両方からとるのはバカバカし
いしわね。いかにもお役所的じゃない。」

マリコはマドラーの上に載せた二つに折った紙のナプキンを持ち上げ、それを指の上で器用にくるくる回しながら、難しそうな顔をつくった。

「そういうことは占用者の視点に立って考えないといけない。つまりね、本来道路管理者に一元的に行わせるという措置が妥当なんじゃないかと考えたんだ。だから、またがるものについては道路管理者に留保することにした。」

「なるほどね。みんなのこと考える道路管理者ってなんだか素敵ね。それは、そうと、あなたはいつもウイスキーを頼むのね。」

「うん。そうなんだ。こういうところではシングルモルトと決めている。ピュアな感じがいい。そして、なんととっても指定市以外の市町村に似ている。歩道の新設等の一部しか道路事業ができないのに、地域住民の日常生活の安全性、利便性の向上そして快適な生活環境の確保を図ろうとしている。そんな感じがするんだよ。そこにはつねに新しさと同様さみたいなものを感じるんだ。自動車の交通の発達を前提に構成されている、いや、少なくともそのように構成されたと考えられていた道路法に新しい価値を与えた。でも、実はそれは昔から道路法の目的の中に織り込まれていたんだ。だから平成一九年の改正では、目的の改正は行われていない。昔からあったなにかを気付かせてくれる。そんなウイスキーなんだ。」

「私も飲んでみていい。」

「もちろん。いいよ。」

「なんだか懐かしい香りがするわ。」

「それは、ウイスキーの樽にしみこんだ潮のせいじゃないかな。」

「シオ？」

「そう潮。海の近くに醸造所があるんだよ。スコットランドのなんとかというとても小さい島だね。島の全部が潮風に満ちている。そこでは、牛も海藻を食べるらしい。」

その島の名前は、「アイラ島」であるということとをマスターは教えてくれた。

「なんだか思い出しちゃうわ。」

「確か、君は海辺のまちの生まれだったね。」

「そうなの、よく夕暮れまで浜辺で遊んでいるとお母さんが迎えに来てくれたのよ……。」

マリコはしばらく考え込むような素振りを見せた。ぼくは声をかけようかどうかしばらく迷った。何かを思い出したように、おもむろにマリコが話し始めた。じつとグラスをみつめている。遠くを見つめているようでもあった。

「むかし、海辺の岸壁でかくれんぼしていたとき、私は三角のテトラポットの中に隠れていた。でもね、かくれんぼをしていた男の子たちは、誰も私を見つけてくれなかった。いつの間にか日が暮れて、凄く寒くなった。そしたら、外が暗いから出

るのがこわくなっちゃった。電柱の影がおそつてくるくらい長かったの。とても怖かった。そのときばかりは、うちの町はなんで代行したりしなかったりして、電線共同溝を整備しないんだろうと思つたわよ。でも、お母さんが迎えに来てくれたの。そのときのお母さんはとても大きく見えたし、背負ってくれた背中がとても温かかった。」

「この間は、残念だったね。」とぼくはいった。そういつて欲しいんだとぼくは思った。マリコは続けて言った。

「いいのよ。お母さん、とても気持ちよかったです。思うわ。なにしろマンションの屋上から飛び降りたんだもの。四四階建てのマンションの屋上からの東京の夜はきれいだし、きつとその瞬間、死ぬかと思つた嫌なこと、全部忘れちゃったんじゃないかな。指定市以外の市町村が代行業を全部終えて、すっかり権限を都道府県に返しちゃったときみたいに、きれいさっぱり。整備はしたけど、維持・修繕等の管理はもうしませんってね。」

そこまで言うとお母さんはそっと目を閉じた。まつ毛がとても長い。カウンターの隅にいた客はいつの間にかいなくなっていた。店には、ぼくとマリコとマスターの三人だけしかない。マスターは客用のソファーに腰掛けて、繰り返されるテレビのニュースを見ている。しばらくマリコは黙っていた。

「突然だったんだもの。」

おもむろにマリコは話し始めた。

「指定市以外の市町村なら、少なくとも代行するときに公示はするわよね。何しろ管理者が変わるんだから。それがいいのはひどいわよ。そして、お母さんは、指定市以外の市町村が代行して拡幅する必要もないくらい広い歩道に落ちたの。アスファルトはきつと凄く冷たくて、お母さんは影も形もないお母さんになっちゃった……。わたしを守ってくれたお母さんは今はいない。」

マリコは声を詰まらせながら続けた。

「指定市以外の市町村が発見するまで、お母さんはたった一人でそこにいたの。結局、そこは指定市以外の市町村が代行して維持していた歩道だったから、発見したのも片付けたのも指定市以外の市町村だった。」

マリコはひどく混乱しているようだった。ぼくはマリコの肩にそっと手をまわし、マリコの肩を引き寄せた。

「もういいんだよ。結局指定市以外の市町村が整備後も維持を行うこともあるし、維持だけを行うこともある。亡くなったお母さんはもう君の事を維持できないなら、ぼくが代わって維持するだけ。」

「ぼくが代行するよ。」とぼくは言った。

その夜、ぼくはマリコを改築した。そして、ぼ

くたちは付き合うようになった。最初はぎこちなく、指定市以外の市町村の話くらいしか共通の話題はなかった。

「シャンプーの香りがするね。」とぼくは言った。

「そう、シャワーを浴びてきたの。四階でどこかの局の大臣レクが始まる頃、わたしは地下一階でシャワーを浴びるの。どうせ誰も来ないから、脱衣所で服も下着も乱暴に脱ぎ捨てて。でも体はゆっくり根気よく洗う。最後に目をつぶって、じつと熱いシャワーをしばらく浴びるの。そうするとね、どこかのタコ部屋の一年生のことが頭に浮かぶの。大臣室から電話がきて、慌てて上司が忘れた資料を届けに行くイチネンセイ。カレ、もしかしたらカノジョかもしれないけど、カレは階段を一段飛ばしで駆け上がっていく。」

「でもやり直しだね。イチネンセイは言われた資料を間違える生き物だから。」

「そう、でもそれも届けてから気付くよ。」「これじゃねえよ」って頭ごなしに言われてね。結局、もう一往復する。最初は凄く焦るの、自分のミスと自分の人生を考える。でも、局にもどって、最後にもう一度四階に着くとき、そのときのカレの心は本当に純真なものよ。早くなんとかしたい。それだけ、まるで、ガンジス川をそこが海だと思つて泳いでいるイルカのように、無垢なの。そし

て、資料が届き終わった頃、私もシャワーを出る。鏡の前に出て自分の体を見つめるの。カレのように、イルカのように今日一日も純粹でいられるように体の隅々まで自分を見つめるの。」

「息の詰まる議論が展開される大臣室、走り回るイチネンセイ、鏡の前の裸の女。それがこの省の朝か。」

「そして私は静かに席につく。そして、資料の間からあなたを覗き込む。ほどなく、あなたが夢から目覚めるの。また、新しい一日が始まるのよ。」

「ジャガイモのようなぼく。」

「ジャガイモのようなあなた。」マリコは確認するように鸚鵡返した。

「そして、記念碑的な恋。」

「記念碑的な街灯。記念碑的な街灯を一本だけやるのは、市町村が代行するより、占用させちゃったほうが手続きは楽よね。代行はなにしろ歩行空間の整備という面的な整備を前提に考えているんですよ。でも附属物は車道でも整備できる。」

「そうだね。複雑で、そして不完全な存在ね。指定市以外の市町村って。」

ぼくたちはしばらく見つめ合い、ぼくはここに決めていたこと、あるいはいつか言わなければいけないと思つていたことを言うことにした。

「ぼくも不完全なんだ。完全な管理はできないかもしれない。君を管理するということはとてつ

今月のまとめ

なく難しいことかもしれないからね。とくに改築や修繕、とりわけ災害復旧は難しいかもしれない。でも維持やその他の管理はきつとできるし、それだけでも君はとてステキでいつづけていてくれると思うんだ。だから、ぼくと結婚してくれないか。ぼくは君にとつての指定市以外の市町村でありたい…。」

マリコの頬に涙がつたっている。マリコは拭おうともしない。ぼくはマリコの気持ちはどこにあるのかわからなかった。不安はあったが、でも、なぜか後悔はしていない。クリスマスの朝に道路法の資料に囲かこまれながら言う言葉でもないような気もしたが、でも…。

「ありがとう。とてもステキなプロポーズね。きつと一生忘れられないわ。」

そいうとマリコは静かに目を閉じた。ぼくたちは静かにキスをした。

ぼくは指定市以外の市町村が設置した並木にとまり、そこから羽化する季節はずれのアゲハチョウのことを考えた。

○権限の代行は、いわゆる代理又は委任とは異なる。代行者は法律の規定により、一定の事務を執行することとされたとき、道路管理者の権限のうち、当該事務の執行に必要なものを行うことができる。したがって、①代行者が代行する権限は道路管理者が行使できない。②道路管理者は代行者に対する指揮監督権を有しない。したがって、両者の間には権限の調整の問題が生ずるにすぎない。③代行者は代行する権限の範囲内で道路管理者と同一の地位にあるため、罰則の適用については代行者をもって道路管理者とみなすこととされている。

○市町村が国道又は都道府県道において歩道の新設等を行った後の、当該歩道等の敷地の帰属については国道の場合は国に帰属し、都道府県道の場合は代行するかしないかの協議の時にあらかじめ決めておくべきである。

○市町村が道路法第一七条第三項の規定により歩道の管理を行う際、占用許可の権限を代行するときに、歩道等と車道をまたがる占用物件の許可については、占有者の利便の確保を図る観点から、道路管理者（都道府県）に留保しておくべきである。

○道路法第一七条第三項の規定により歩道の新設

等は、地域住民の日常生活の安全性、利便性の向上そして快適な生活環境の確保を図ることを目的におこなわれるものであるが、これは道路法のある道路網の整備の範囲内のものである。また、このような目的でもって行われる歩道の新設等は、故にある程度の面的な広がりをもった整備であることが望ましく、街灯を一本だけ整備するような、単発での整備については占用等のその他の道路法の手続きを用いた方が合理的であること。

○指定市以外の市町村は、電線共同溝の整備も代行できる。

○指定市以外の市町村は、自ら整備していない指定区間外国道及び都道府県道の維持・修繕についても行うことができること。ただし、災害復旧については代行することはできないこと。

自動二輪車に道路外からの倒木が直撃した 事故について道路の管理瑕疵が争われた事例

— 倒木接触事故損害賠償請求事件 —

道路局道路交通管理課 青柳 敬直

〔一審判決〕平成一六年二月九日 神戸地裁

請求全部認容（被告控訴）

〔二審判決〕平成一七年二月二日 大阪高裁

控訴棄却（被告上告）

〔上告審決定〕平成一八年六月一日 最高裁

上告棄却（確定）

はじめに

国家賠償法二条一項に規定する営造物の設置又は管理の瑕疵とは、営造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいい、瑕疵の有無は、当該営造物の構造、用法、場所的環境及び利用状況等諸般の事情を総合考慮して具体的個別的に判断すべきものとされる。

道路における管理瑕疵の判断に際しては、道路内における維持管理状況のみならず、場合によ

ては、道路外からもたらされる危険物（転石・倒木等）に対する対処状況も考慮されることとなる。本件は、道路外に存する危険物を発見・特定するための対応（パトロール）の実施状況の当否に関する裁判所の判断の一例を示すものである。

一 事案の概要

1 本件は、亡Aが、自動二輪車に乗って県道上を走行していたところ、県道脇の山林の中から枯れた松の木が倒れかかってきてその頭部を直撃したため、脳挫傷により死亡した事故につき、亡Aの相続人である被控訴人（原告）らが、国家賠償法二条一項に基づき、県道の設置管理者である控訴人（被告県）に対し、損害賠償を請求した事案である。

原判決（一審）は、原告らの請求を全部認容

したため、これを不服として、被告県が平成一六年二月二日受付で、被告県補助参加人が同月二日受付でそれぞれ控訴した。

2 前提事実（争いのない事実及び証拠上明らか事実）

(1) ア 亡Aは、平成一三年一月一日〇日午前九時四五分ごろ、自動二輪車を運転して、被告県が設置、管理する県道（以下「本件県道」という。）を走行中、進行方向左側の山林から突然倒れてきた赤松（以下「本件倒木」という。）に頭部を直撃され、脳挫傷のために死亡した（以下「本件事故」という。）。

イ 本件倒木は、直径一七・五ないし二〇cm、総長七・七m、総重量一二六・六kg

に及ぶもので、倒れた衝撃のため三つに折れている。本件県道にはみ出したのは、上記三つに折れた部分の内、中央部（長さ一・六m、幹の太さ直径一八cm、重量一九・四kg）及び先端部（長さ二・五m、幹の太さ直径約一七・五cm、重量三四・四kg）で、その長さ及び重量の合計は、それぞれ四・一mあるいは五三・八kgに上る。

ウ 本件倒木は、亡Aが走行する車線左側の森林組合所有の山林（斜面）内にあったもので、当日の強風（晴れ時々曇り、最大瞬間風速二三m毎秒）のため、県道上に倒れかかってきたものである。本件倒木の根は、県道脇の側溝から水平距離で三・八m、高さ約一・五mの場所にあった。同場所周辺には、杉や檜が植林され、本件倒木の前面（側溝から二・五mの地点）には、相当背の高い杉の木が生え、すぐ後ろにも檜がある。同斜面には、県道近くから背丈約一・八mのクマザサが一面に覆い茂り、上記杉や檜の根元部分の視野を遮っている。本件倒木の根元は、白蟻のため完全に腐食し、本件倒木も枝葉が全くない状態となっているため、枯れてから相当年数が経過しているものと推認される。

エ 本件事件後、現場付近の樹木は伐採され、

当時とは状況が変化している。

二 争点

- 1 本件事故の発生につき、被告県に道路管理上の瑕疵があったといえるか（争点1）。
- 2 亡Aに生じた損害（争点2）。 略

三 争点に対する当事者の主張

1 争点1について

(1) 原告らの主張

ア 本件事故は、被告県が本件県道を管理するに当たり、倒れてくるおそれのある枯れ木等の障害物により、通行者が不慮の事故に遭わないようにするため、それらを事前に発見し、除去すべき義務があったのにこれを怠ったことから生じたものである。したがって、国家賠償法二条一項にいう「公の営造物の管理の瑕疵」があったというべきである。

イ 本件倒木は、既述のように大きなもので、本件県道からわずかな距離の場所に放置されていたのであるから、それが「森林の奥に分け入らなければ発見できない状態」にあったとは到底考えられず、それを発見できなかつたのは、被告県の管理の懈怠によることが明らかである。

ウ 本件倒木は、被告県も認めるとおり、「枯れてから数年経ち」、「枝葉は既に枯れ落ちて」、「幹の根元は腐って折れて」いたものである。如何に人的・時間的制約を考慮したとしても、数年間このように大きな倒木が実際に倒れてくるまで発見できなかったことは、必要最小限の管理を怠っていたことを如実に示すものである。

エ 控訴審で付加された主張

被告県の職員によるパトロールの実態は、時速約四〇kmで道路を走行し、その助手席及び後部座席から沿道を目視するという程度のものであり、極めて杜撰な内容であるといわざるを得ない。また、被告県が策定している「道路管理パトロール要綱」では、平常時パトロールとして、日常パトロールのほか、定期パトロール、夜間休日パトロール、随時パトロールの定めがあるが、実際には日常パトロールしか実施されていないかった。

本件倒木は、道路から約四m程度の箇所にあったもので、直径一七・五ないし二〇cm、全体の長さ七・七m、総重量一二六・六kgに及ぶ巨大なものであり、しかも、枯れてから相当年数の経過しているものと考えられるから、的確なパトロールが行われて

いれば、本件事故以前に容易に発見されていたと認められる。

また、被告県は、平成一三年六月に枯れ木等の調査を実施し、伐採作業を行ったと主張するが、本件事故現場は上記調査、伐採の実施場所に含まれておらず、しかも、現場付近で枯れ木が発見されたとすれば、同様の枯れ木が本件事故現場を含む他の場所にも存在することは、容易に想像し得たはずである。

さらに、被告県は、本件事故が発生した日に強い北風が吹いていたことを、本件事故が不可抗力であったことの理由として主張するが、本件事故発生日までにそれ以上の強い風が吹いていたことは証拠上明らかである。

なお、本件倒木が他人の所有地に存在していた点については、被告県が当該土地所有者に注意を喚起したり、土地所有者に代わって伐採等の措置を取ることが容易にできたのであるから、そのことによって、被告県が管理責任を免れ得ることにはならない。

(2) 被告県的主張

ア(ア) 被告県は、管理する本件県道等の道路の後発的な瑕疵を発見・補修するため、

道路管理パトロール要綱を定めて、同要綱に従い、各土木事務所毎に編成されたパトロール班が、交通不能区間を除く全路線を一日一回、週五日パトロールすることによって、穴ぼこや、落下物、法面からの落石、倒木等による通行障害の有無など、要綱で定められた点検項目を点検している。仮に、倒木あるいは倒木となるおそれのある木を発見した場合、その周辺地域において徒歩による詳細な調査を行い、パトロール隊員で措置できるものは自ら措置し、民有地に存する場合など自ら措置できないものは、緊急やむを得ない場合を除いて、その木又は土地の所有者に伐採させている。

(イ) 本件県道を管理していたのは、B事業所であり、同事業所では、三名の土木技術員でパトロール班を編制し、点検をしていた。これら三名の役割分担は、①運転手が路面上の障害の有無の確認を、②助手席の者が路面上及び道路に隣接する家屋や土地から生ずる障害の有無の確認を、③後部座席にいる者が、民地の斜面に存在する石や樹木、家屋の塀や上空からの障害などに注意を払うというものである。

(ウ) B事業所が管理する県道は、沿道の大部分が山林で占められるという特徴があるため、道路管理のためのパトロールにおいても、倒木となるおそれのある木の発見や、落石等による路上の障害物の発見に十分な注意を払っており、このことはパトロール日誌の記載からも明らかである。

イ(ア) 本件事故現場付近は、杉・檜等の常緑針葉樹が群生する昼間でも薄暗い山の谷間であり、かつ、本件倒木の周囲は、枝打ちがされていないため、杉の枝及び葉が低い位置までうっそうと繁り、また、下草刈りもされていないことから、笹笹が高く繁る状況にあった。

(イ) 本件倒木は、その根元が腐っていたが、前面の杉の枝が張っていた点から考えると、同杉の枝に支えられて立っていたものと推測できる。そのため、道路側から杉の枝葉や熊笹の間から、本件倒木の幹の一部が見えたとしても、枯れて樹皮がはげ落ち茶色がかった本件倒木の幹は、樹木の陰になり、周りの木と同化し枯れて倒れるような状況にあることは把握できなかつた。

(ウ) ところで、原告らは、「写真より、天

気の良い昼間の道路から倒木がはつきり分かる。」旨主張する。

しかし、同写真は、現場の状況を分かりやすくするため、目立ち易い赤白ポールを使ったり、同撮影のため職員が踏み込んだり、それ以前にも、本件事故の捜査のため、警察官が現場に入る等して熊笹が踏みつけられる等して、現場が見やすい状態になっていたことを看過している。

ウ 本件事故の原因は、このように本件倒木が周囲の杉にもたれ掛かって立っていたところ、本件事故発生前夜からの平成一三年度における最高レベルの強い北風のため、本件倒木が南側道路へと投げ出されたことにより生じたものと推測できる。

エ 本件倒木は、上記イのとおり状況にあり、同アで述べた十分な巡視を行っていたにもかかわらず、その予兆すら発見できなかったものである。本件倒木が、突然、本件県道に倒れてきて、走行中の亡Aに直撃するという本件事故について通常予測することは不可能であり、予見可能性などなかったことは明らかである。

オ また、本件倒木が道路上に倒れたのは、一年間で最高レベルの北からの強風に起因

するのであり、被告県にとり不可抗力であったといふべきである。

カ 控訴審で付加された主張

本件事故現場である道路付近は、本件倒木よりも背の高い杉や檜が群生する森林で、昼間でも薄暗い山の谷間であり、本件倒木からわずか一・三m離れた位置にあった杉には、枝葉が生い茂り、その東側は楓に覆われ、また地表付近は熊笹に覆われていたから、本件事故前には、森林の奥に分け入るのでない限り、本件倒木を発見することはできなかった。

被告県においては、県全体としての統一的な道路管理パトロールの水準を確保するため、「道路管理パトロール要綱」を策定しており、これに基づき、本件県道については、B事業所の三名の土木技術員がパトロール班を編成し、一日一回、週五日、倒れるおそれのある木の発見を含め、時速約二〇ないし二五kmで車を走行させ、三名の職員がそれぞれ運転席、助手席及び後部座席から道路上及び沿道を目視する方法によりパトロールを実施している。

また、本件事故現場付近では、平成一三年六月一九日、道路の通行にとって支障になる松の枯れ木等の調査を実施した上、同

月三〇日、同調査において発見した松の枯れ木の伐採を行ったが、その際にも本件倒木の存在を確認することはできなかった。

上記のような倒れる以前における本件倒木の周囲の状況、被告県の担当職員による本件事故現場を含む本件県道のパトロールの状況や、本件事故以前に本件倒木の存在が全く確認されていないことなどの事情に照らせば、被告県が本件事故が発生する前に本件倒木を発見することは不可能であったと認められる。このことに加えて、本件事故は、年間最高レベルの強い北風により南側道路上に本件倒木が投げ出されたことによつて発生したものであることをも考慮すると、本件事故は、道路管理者にとつては予見することが不可能であったというべきであるから、被告県による本件県道の管理に瑕疵があったとは認められない。

(3) 被告県補助参加人の主張

ア 国家賠償法二条一項の「公の営造物の設置又は管理の瑕疵」とは、判例上、当該営造物が通常有すべき安全性を基準に、絶対的な安全性ではなく、諸事情を比較衡量したうえで個別・具体的に判断される相対的安全性とされており、適法行為に基づく損失補償まで予定していないことは明らかで

ある。

イ 本件倒木は、根元が腐食していたものの、その他の部分には腐食等はなく、周辺には草木が生い茂っていた。根元部分の腐食が分らない限り、転倒の危険を判断できないため、その危険を判断しようとするれば、根元近くまで分け入り、一本一本その確認を行うほかない。道路付近に存在する倒木が通行者に危害を及ぼす可能性があるか否かを判断するには、周囲の樹木の平均的な高さと同程度の距離に至るまで、県道から分け入って調査しなければならず、付近一帯が森林地帯であることや、これら森林の所有者が第三者である点からすれば、そのような判断をすることなど到底不可能なことである。

ウ そうすると、本件倒木が悪天候のため倒壊することは、道路管理のパトロール要綱に従い本件県道を管理していた被告県にとり、通常予測が不可能であったというべきであり、被告県が本件倒木に対する安全措置を講じていなかったとしても、これをもって、本件県道の設置、管理に瑕疵があったと言ふことはできない。

四 当裁判所の判断

1 争点1について

(1) 被告県及び被告県補助参加人は、本件県道の設置管理者である被告県が本件事故前に本件倒木の存在を確認することは不可能であったから、被告県には本件事故の予見可能性、回避可能性がなく、道路管理上の瑕疵がなかった旨主張する。

国家賠償法二条一項にいう営造物の設置又は管理の瑕疵とは、営造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいい、これに基づく国及び公共団体の賠償責任については、その過失の存在を必要としないと解するのが相当である。そして、営造物が通常有すべき安全性を欠いているか否かは、当該営造物の構造、用法、場所的環境及び利用状況等諸般の事情を総合考慮して具体的個別的に判断すべきであるところ、事故の発生が営造物の設置管理者において通常予測することのできない被害者等の行動に起因するものであるときや、営造物の設置管理者において事故の発生を回避することが不可能であったときは、営造物が通常有すべき安全性を欠いていたということとはできず、当該営造物の設置管理に瑕疵はなかったものといふべきである。

(2) 前記認定事実及び証拠によれば、本件事故は、本件県道脇の杉や檜等や熊笹が生い茂った山林（森林組合の所有地）の中から、本件倒木（赤松）が強風のため突然本件県道の上に倒れ込んできて、折から自動二輪車に乗って本件県道上を走行していた亡Aの頭部を直撃したというものであって、本件事故当時、亡

Aは、本件県道を自動二輪車で走行していたにすぎず、通常予測することができないような行動に出たわけではないことはいうまでもない。

(3) 次に、本件事故の予見可能性及び回避可能性について検討する。

ア 前記認定事実及び前掲各証拠によれば、本件事故現場付近は、本件県道の道路脇が高いつ木が生い茂った山林で、路面から次第に高くなる斜面を形成している上、本件事故時以前から十分な管理がされていなかったことが認められるから、当該山林内に立ち枯れの樹木が生じている可能性が十分にあり、当該樹木が本件県道内に倒れ込んでくることは、予測可能な出来事であったといふことができる。

イ 証拠によれば、被告県においては、道路の適正な管理等を目的として、道路管理パトロール要綱を策定しており、本件県道に

についても、上記要綱に基づき、運転者のはか助手席及び後部座席に各一名が同乗したパトロール車によって、一日一回、週五日の日常パトロールが実施されており、道路周辺の法面からの崩土、落石及び倒木や法面の枯れ木等についても上記パトロールの対象とされていたが、上記パトロールによっても、本件事故前に本件倒木の存在は確認されていなかったことが認められる。

しかしながら、前掲各証拠によれば、上記パトロール車による日常パトロールは、上時速約四〇kmで走行する車両の中から、運転者を含む三名のパトロール隊員が道路上及び道路路周辺を監視するという方法で実施されているものであることが認められ、このようなパトロールの方法に照らすと、道路周辺の山林内に立ち枯れた樹木があるか否かについてまで十分な注意を払うことは、極めて困難であったといわざるを得ないのであって（なお、被告県は、パトロール車の走行速度は、時速約二〇ないし二五kmであったと主張するが、証人C、Dともに、時速約四〇kmであった旨証言していることに照らし、上記主張は採用できない。）、立ち枯れた樹木が道路内に倒れてくることにより、道路交通の面で重大な事故が生

じるおそれがあることを考慮に入れると、上記のようなパトロールの方法では、危険防止のための対策として十分でなかったといわざるを得ず、本件事故現場付近のような地形、状況の場所では、停止するなどして、より丁寧な目視・確認するというメリハリのきいたパトロールをするなど、上記立ち枯れた樹木を発見し得るようなパトロール方法を探る必要があったというべきである。実際のところ、証拠によれば、本件事故が発生した日より前のパトロール日誌には、倒木、枯れ木等についての報告がほとんどない（五日間で一件のみ）のに対し、本件事故の発生を契機として、倒木、枯れ木等についても報告するようにとの指示が発せられた後は、ほぼ連日に近く、道路周辺にある法面の枯れ木に関する報告がされていることが認められ、本件事故以前に比べて、法面の枯れ木等に関する点検作業が強化されたことが窺われる。

ウ 前記認定事実のとおり、本件倒木は、直径が一七・五ないし二〇cm、全体の長さが七・七m、総重量が一二六・六kgに及ぶ大きな樹木であり、本件事故前に立っていた位置も、本件県道の脇にある側溝の端から水平距離にして三・八m、路面からの高さ

約一・五mの斜面上であり、しかも、根元が白蟻のため完全に腐食して枝葉が全くない状態になっていたことからすると、本件事故時までに立ち枯れの状態のままで相当年数が経過していたものと推認される。

前記本件事故現場付近の地形、状況及び上記事情に照らすと、例えば、数年に一回程度でも、徒歩又はパトロール車の最徐行若しくは停止による調査等を実施することにより、立ち枯れの状態にある本件倒木の存在を確認することは、さほど困難なことではなかったと認められる。

エ 証拠によれば、本件倒木が存在していた地点からやや東側の山林において、道路管理のパトロール中に、枯れて倒れるおそれのある樹木が発見されたため、平成一三年六月一九日に徒歩による調査が実施され、松の枯れ木など少なくとも八本が確認され、同月三〇日には枯れ木の伐採作業が実施されたこと、しかし、上記調査及び伐採作業の対象とされたのは、本件事故現場から約三〇m東側までの地域であって、本件倒木が立っていた位置を含めて、本件事故現場付近は、上記調査及び伐採の対象地域とされていないことが認められる。

上記のとおり、本件事故の約五ヵ月前に、

本件事故現場からさほど離れていない地域において松枯れ等の事実が確認されていたのであるから、本件事故現場を含む周辺地域においても、本件倒木を含め、同様に立ち枯れの状態にある松などが存在することは、本件事故以前において予見することが不可能ではなかったというべきである。

オ 前記認定事実のとおり、本件倒木は、本件事故当時の最大瞬間風速一三m毎秒の強風のために、県道上に倒れ込んだものと認められる。しかしながら、証拠によれば、上記の程度の強風が吹くことは、年間を通して決して稀ではないことが明らかであるから、上記の事実を根拠に、本件事故の発生が予見不可能であったということもできない。

(4) 上記(2)、(3)の諸点にかんがみると、本件県道の管理者である被告県にとって、本件事故の発生が予見不可能あるいは回避不可能であったとみとめることはできないのであって、本件県道は通常有すべき安全性を欠いていたものと認められるから、被告県による本件県道の管理には瑕疵があったというべきである。なお、本件倒木が存在していた山林が被告県以外の第三者(森林組合)の所有地であることは、上記判断を左右するものではない。

い。

よって、被告県は、本件事故による損害につき、国家賠償法二条一項に基づく賠償責任を負う。

2 争点2について 略

「かながわのみちづくり計画」を策定 より効率的、効果的な道路整備、維持管理のために



神奈川県東京事務所 望月 大造

◆はじめに

神奈川県は、首都圏の一角に位置し、日本経済をリードしてきた活力ある地域であるとともに、山あり、川あり、海ありと豊かな自然にも恵まれた魅力あふれる県です。そして各地域がそれぞれ特色ある歴史と風土に彩られています。

横浜、川崎を中心とする都市化、工業化が大変進んだ東部、緑豊かな山なみに抱かれた西部、「神奈川の母なる川」相模川を中心とした中部、美しい海岸線が連なる湘南や三浦半島など、多様性に富んだ土地柄です（ちなみに、お正月に開催される有名な箱根駅伝は神奈川県を

横断する形で行われています）。本稿では、つい最近策定された神奈川県の道路に関する計画について紹介させていただこうと思います。

◆「かながわのみちづくり計画」を策定

神奈川県は、道路の整備と維持管理について、これまで「新みちみらい計画（一九九七（平成九）年度～二〇〇六（平成一八）年度）」に基づき、取り組んできました。

しかし、神奈川県では、全国ワースト三位の渋滞損失時間を記録するなど、道路整備が十分でないのが現状であり、また、高度経済成長期に急激かつ大量

に建設された、道路施設の更新需要への対応も課題となっております。

◆「かながわのみちづくり計画」とは？

そこで、神奈川県では、「新みちみらい計画」に引き続き形で、今後の道路整備を、より効率的、効果的に進めるための新しい「道路整備計画」と、道路施設の長寿命化などを図るための「道路維持管理計画」を新たに策定し、総合的なみちづくり計画「かながわのみちづくり計画（二〇〇七（平成一九）年度～二〇一六（平成二八）年度）」として取りまとめました。

そこで神奈川県では、今後の道路整備をより効率的、効果的に進めると共に、道路施設の長

に加えて、厳しい財政状況の下、道路の整備と維持管理について、より効率的、効果的な事業展開が必要となっております。

◆「道路整備計画」とは？

道路整備の分野では、厳しい財政状況の下で、より効率的、効果的な道路整備を進めるため、県が実施する国道や県道の整備事業については、優先度を

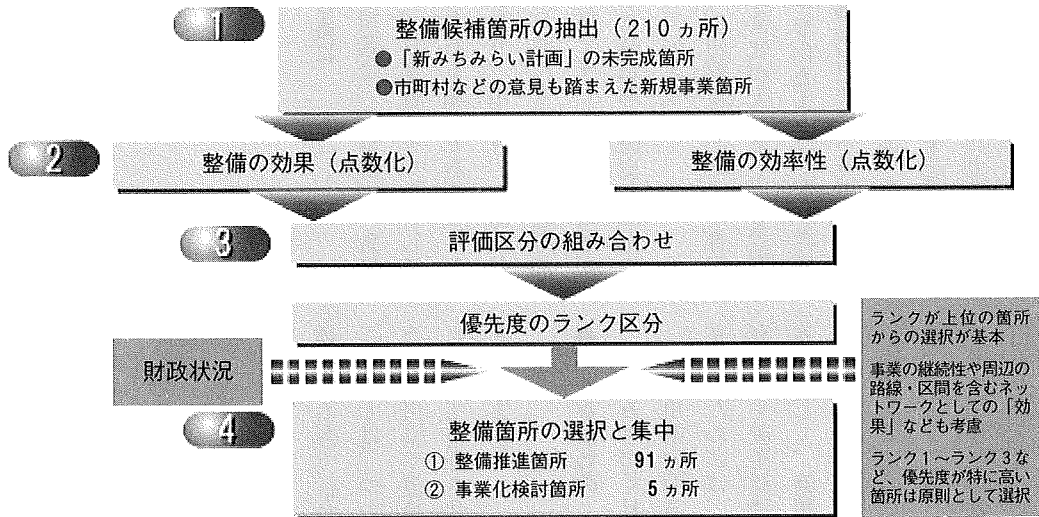


図1 整備箇所の選択の流れ

客観的に判断する「重点化評価手法」を新たに構築し、今後の整備箇所の「選択と集中」を図りました(図1)。

【重点化評価手法による整備箇所の選択】

整備箇所の選択

「神奈川県道の道路に関するアンケート調査」(※1(54頁参照))により把握した県民ニーズや、「(仮称)かながわのみちづくり計画検討委員会」からの意見を反映しながら、優先度を客観的に判断する「重点化評価手法」を新たに構築し、今後の整備箇所の「選択と集中」を図りました。

① 整備候補箇所(区間)は、事業中の箇所など、「新みちみらい計画」の未完成箇所と、市町村などの意見も踏まえた新規事業箇所を合わせ、二一〇カ所を抽出しました。

② 重点化の評価は、円滑で快適な移動への寄与といった「整備の効果」と、事業効果の早期発現といった「整備の効率性」の二つの観点で行うこととし、各整備候補箇所の「効果」と「効率性」をそれぞれ点数化しました。「整備の効果」を点数化する際には、「神奈川の道路に関するアンケート調査」で把握した道路整備の役割に期待する県民ニーズの高さに応じた重みを加味して点数化しました。

③ 点数化した「効果」と「効率性」のそれぞれについて、三段階ずつに区分した上で、これらの組み合わせにより、優先度を九つのランクに区分しました(表1)。

④ 今後の整備箇所として、財政状況を踏まえ、優先度の高い箇所からの選択を基本としつつ、事業の継続性や、周辺の路線・区間を含むネットワークとしての「効果」なども考慮した上

表1 重点化手法によるランクづけ

		高 ← 整備の効率性 → 低		
		評価区分 a	評価区分 b	評価区分 c
整備の効果 ↑ 高 ↓ 低	評価区分 A	ランク 1	ランク 3	ランク 6
	評価区分 B	ランク 2	ランク 5	ランク 8
	評価区分 C	ランク 4	ランク 7	ランク 9

表2 整備箇所の選択結果

区 分		内 容
1 整備推進箇所 91カ所	ア 継続事業箇所 71カ所（事業中の全ての箇所）	「都市計画道路穴部国府津線」をはじめとする事業継続中の箇所であり、引き続き整備を推進し、計画期間内に全て供用または部分供用を図ります。
	イ 新規事業箇所 20カ所	「三浦半島中央道路」など、地元と調整しながら新規事業化を図る箇所であり、地元の理解と協力が得られれば、一部の箇所については、計画期間内に供用または部分供用を図ります。
2 事業化検討箇所	5カ所	「県道22号（横浜伊勢原）[戸沢橋]」など、周辺の路線・区間を含むネットワークとしての「効果」などから新規事業化を検討する箇所であり、地元や関係機関と調整しながら、事業化に向けた調査を行います。

表3 道路整備計画の策定経過

年 月	経 緯
平成18年7月	（仮称）かながわのみちづくり計画検討委員会（第1回）を開催
平成18年8月～9月	「神奈川の道路に関するアンケート調査」により県民ニーズを把握
平成18年8月	（仮称）かながわのみちづくり計画に関する市町村説明会を実施
平成18年10月	（仮称）かながわのみちづくり計画検討委員会（第2回）を開催
平成18年12月	市町村へ整備候補箇所を照会
平成19年1月	（仮称）かながわのみちづくり計画検討委員会（第3回）を開催
平成19年1月～2月	（仮称）かながわのみちづくり計画 「道路整備計画と道路維持管理計画の策定に向けて」（計画素案）を作成し、県民参加を実施
平成19年3月	（仮称）かながわのみちづくり計画検討委員会（第4回）を開催
平成19年5月	（仮称）かながわのみちづくり計画検討委員会からの意見を踏まえた上で計画（案）のとりまとめ
平成19年6月～8月	計画（案）に関する庁内関係部局等との調整
平成19年10月	「かながわのみちづくり計画」を策定

道路維持管理計画

目標と基本方針

常に県民の視点に立ち、安全・安心な道路環境を確保し、限られた資源の中において長期的な視点で、効率的かつ効果的に維持管理することにより、全ての県民の財産である道路を次世代に確実に引き継ぎます。

道路維持管理の目標

道路施設の適正な維持管理

計画的な維持管理による橋りょう等の道路施設の長寿命化

地域特性に応じた道路維持管理の実施

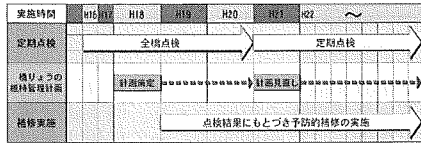
「県民とともに考え、ともに実行していく」ための仕組みづくり

具体的な取組み

計画的な維持管理による橋りょう等の道路施設の長寿命化

道路施設の中で、特に重要な施設である橋りょうについては、計画的な維持管理による長寿命化を図り、今後のライフサイクルコストの低減をめざします。

① 平成20年度末までに、県が管理する全ての橋りょうについて、点検を実施



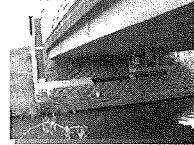
橋りょうの点検と補修のスケジュール

これまで行った全橋点検の結果

ランク	内容	橋りょう数	対応
E	緊急対応の必要がある	4	点検終了後速やかに補修
C	速やかに補修する必要がある	81	点検後5年以内の補修
B	状況に応じて補修を行う必要がある	166	状況を見ながら対応を検討
A	補修を行う必要がない	30	定期点検により監視
S	詳細な調査が必要	23	詳細な点検調査
合計		304	

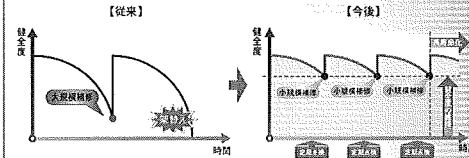
※平成16年度末現在。全橋：2148のうち304の点検結果（平成16年度末現在）

② 全橋点検の結果に基づき、「橋りょうの維持管理計画」を確定し、予防的な補修を実施



橋りょうの点検

小規模補修をこまめに行うことで、健全度を維持していきます。



予防的補修による橋りょうの長寿命化のイメージ

図2 道路整備計画

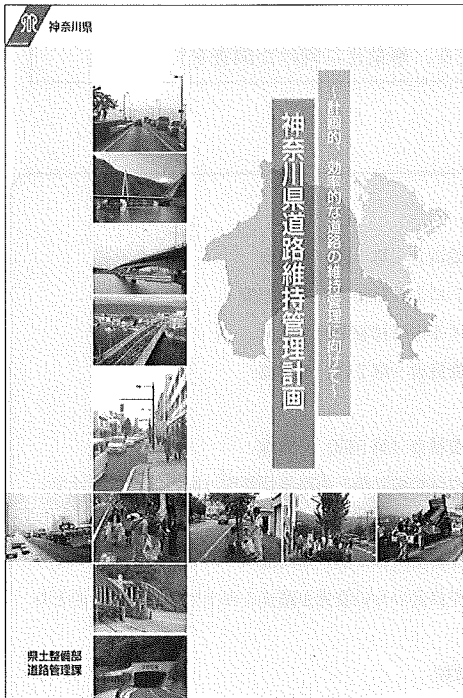


図3 神奈川県道路維持管理計画パンフレット

で、選択しました（表2・3）。

◆「道路維持管理計画」とは？

道路維持管理の分野では、橋りょうなどの高齢化対策として、計画的な補修による長寿命化を図っていくこととしました。また、今後は、沿道環境にも配慮しメリハリのある維持管理を目指すこととしたほか、県民の視点に立った維持管理を進めるため、ボランティア活動に県民が参加できる仕組みづくり

【神奈川県維持管理計画の基本方針】

今後の道路維持管理は、常に県民の視点に立ち、安全・安心な道路環境を確保し、限られた資源の中において長期的な視点で、効率的かつ効果的に実施することにより、全ての県民の財産である道路を次世代に確実に

表4 道路維持管理計画の策定経過

年 月	経 緯
平成17年12月	神奈川県道路維持管理計画検討委員会（第1回）を開催
平成18年2月	神奈川県道路維持管理計画検討委員会（第2回）を開催
平成18年3月	神奈川県道路維持管理計画検討委員会（第3回）を開催
平成18年6月	神奈川県道路維持管理計画検討委員会（第4回）を開催
平成18年7月	道路に関するボランティア団体との意見交換
平成18年8月～9月	「神奈川の道路に関するアンケート調査」により県民ニーズを把握
平成18年9月	神奈川県道路維持管理計画検討委員会（第5回）を開催
平成18年12月	神奈川県道路維持管理計画検討委員会（第6回）を開催
平成19年1月～2月	（仮称）かながわのみちづくり計画 「道路整備計画と道路維持管理計画の策定に向けて」（計画素案）を作成し、県民参加を実施（※2）
平成19年3月	神奈川県道路維持管理計画検討委員会（第7回）を開催
平成19年6月～8月	計画（案）に関する庁内関係部局等との調整
平成19年10月	「かながわのみちづくり計画」を策定

に引き継ぐことができるよう、以下の事項に取り組みます。

- ① 計画的な維持管理による道路施設の長寿命化をめざします。
- ② 地域特性に応じた道路維持管理に取り組みます。
- ③ 「県民とともに考え、ともに実行していく」ための仕組みを構築します。

◆今後

今後、神奈川県では、この計画に基づき一層の選択と集中を図りながら、真に必要な道路整備を推進するとともに、道路施設の適切な維持管理にもしっかりと取り組んでいきます。

【参考アドレス】

<http://www.pref.kanagawa.jp/osirase/doroseibi/douro/michidukurirop.htm>

（※1）
《神奈川県道路に関するアンケート調査》

【調査概要】

1 実施期間と調査方法

平成一八年八月七日（月）から九月四日（月）までの間、アンケート調査票の配布や、県のホームページへの掲載により、意見を募集しました。

2 調査票の配布先と配布数

県政情報コーナーや土木事務所などの県機関、各市町村の窓口において、配布を行ったほか、モニター、自治会、さらには、経済、輸送、福祉関連の各種団体にも配布するなど、合計で約一二、〇〇〇部を配布しました。

【調査結果】

1 回収数

①調査票（郵送）…三、〇四一
（回収率 二六％）

②ホームページ…一一八

合計（①＋②）…三、一六九

2 アンケート結果の主な内容

・道路に期待する役割の重要性
「誰もが、いつも、安全に安心して暮らせるようにすること」が最も重要性が高い結果となった。

・道路施設の高齢化についての考え方
「こまめに手入れして長く大切に使うべき」との回答が約八割。

・道に関するボランティア活動
「参加したことがある」「参加したことはないが関心がある」と答えた方が約八割を占め、多くの方が活動に関心を持つ。

・現在の道路への満足度
「道路の混み具合」や「歩行者・自転車との分離」に対する満足度が低く、今後の整備や改善の必要性が高いと回答。

(※2)

(仮称) かながわのみちづくり計画 「道路整備計画と道路維持管理計画の策定に向けて」(計画素案)を作成し、県民参加を実施

意見募集期間

平成一九年一月三〇日(火)

～二月二八日(水)

計画等の公表日

平成一九年一〇月三一日(水)

意見募集結果の概要

(表5・6)

表5 設問ごとの回答数と意見数(「道路整備計画」)

設問	回答	回答数(比率)	意見数
1 「効果」と「効率性」から整備候補箇所(区間)の優先度を9つのランクに区分する方法について	ア ランク区分の方法は妥当である	107 (70.4%)	50
	イ 妥当とは思わない	17 (11.2%)	16
	ウ どちらともいえない	19 (12.5%)	15
	エ その他	9 (5.9%)	10
	いずれの選択肢にもチェックがないもの	—	5
	小計	152 (100%)	96
2 ランク区分に基づき整備箇所(区間)を選択していくことについて	ア ランク区分の方法は妥当である	108 (72.5%)	44
	イ 妥当とは思わない	12 (8.1%)	9
	ウ どちらともいえない	23 (15.4%)	17
	エ その他	6 (4.0%)	4
	いずれの選択肢にもチェックがないもの	—	2
	小計	149 (100%)	76
3 その他(自由意見、提案等)	—	155	155

表6 意見に対する反映状況(「道路整備計画」)

反映区分	設問		
	1 「効果」と「効率性」から整備候補箇所(区間)の優先度を9つのランクに区分する方法について	2 ランク区分に基づき整備箇所(区間)を選択していくことについて	3 その他(自由意見、提案等)
1 計画案に反映しました(しています)	66	44	61
2 他の施策等で取り組んでいます	0	1	17
3 今後の参考にします	1	3	28
4 反映できません	10	12	13
5 その他(感想、質問、他事業者に関する意見等)	19	16	36
計	96	76	155

熊本の温泉と道路



熊本県東京事務所 植野 幹博

寒くなってきました。

東京に来てやがて一年…。都会での生活にも慣れてきました。時折田舎が、特に冬場は温泉の湯煙が恋しくなります。熊本へ帰省の際は、温泉通いが日課の一つです。

これから、ある日の帰省を例に熊本の温泉をご紹介します。

◆帰省

土曜日の早朝、快晴。宿舎を徒歩で出発し駅へ。地下鉄二本、JR、モノレールをほとんど待ち時間もなく乗り継ぎ、スムーズに羽田空港に到着。渋滞とは無縁で予定どおり。さすが東京は便利。

東京土産を買って手荷物検査場へ行くと行列。やはり東京は人が多い。時計を気にしながらやっと通過し、搭乗口へダッシュ。間に合ってホッ。

窓側の席に着き、シートベルトOK。熊本へ向けて離陸。一五分程で左前方に富士山。今日も良い眺め、日本一。快適な空の旅。名古屋、大阪の上空を通過し、本四架橋を眺めていたらあつという間に九州。やがて、阿蘇の上空にさしかかり左手に「阿蘇五岳」が見えてきました。東西一八km、南北二四km、周囲一二八kmにわたって連なる外輪山の中央に位置する阿蘇五岳、中岳、高岳、根子岳、杵島岳、

烏帽子岳の中で、今も活動しているのが中岳。世界有数の活火

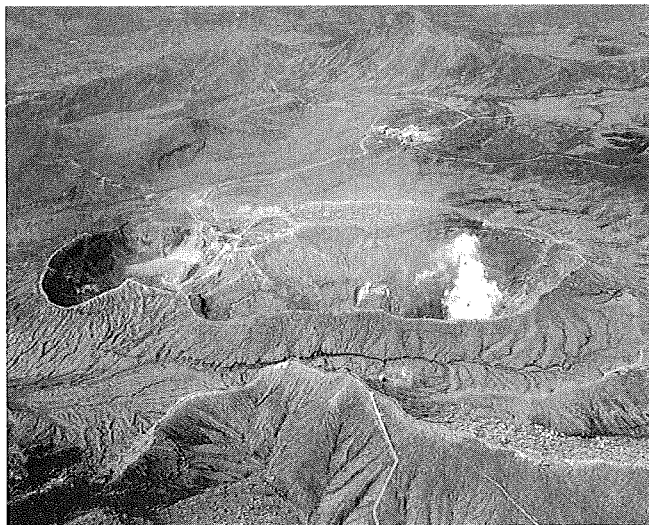


写真1 上空から見た中岳火口

山。今日も真っ白い噴煙が上がっています（写真1）。少し離れて「草千里」。かつて火口だった直径1km程の草原で、二つの池が趣を添えて阿蘇を代表する景観の一つです（写真2）。「火の国くまもと」に温泉が多いことをあらためて納得しながら、阿蘇の山裾の「阿蘇くまもと空港」に着陸しました。



写真2 草千里

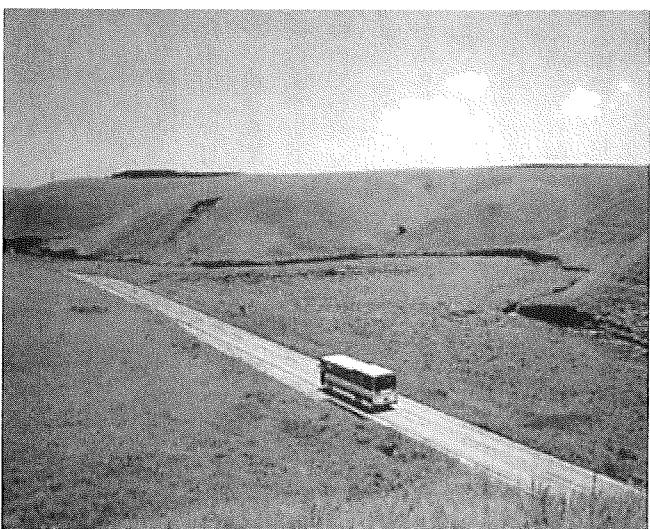


写真3 やまなみハイウェイ

た(写真3)。大分県のくじゅう方面に向け草原の中を快適に進み、県境の少し手前で国道四四二号へ左折すると、ほどなく「黒川温泉」に到着です。

◆黒川温泉

筑後川源流の田の原川沿いに湧く静かな湯の里「黒川温泉」。その歴史は古く、江戸時代、参勤交代の折りに細川藩の大名一行も立ち寄り、賑わっていたそうです。昭和の高度経済成長期、団体旅行華やかなりし頃、大型ホテルが無く低迷した時期もありましたが、時は巡り、個人や少人数の旅行が主体となってきた今日、小さな旅館が建ち並ぶ山間部のひなびた温泉地・黒川は、全国でも人気の温泉地となりました(写真4)。

「黒川温泉全体が一つの旅館であり、通りは廊下、宿は客室」との考えで、温泉街全体を気持ちのいい空間にしようと、建物はもちろん看板や植栽などにも

◆温泉へ

熊本県の源泉(温泉井戸)は一四二〇カ所(全国五位)、県内各地に温泉地があります。上空から眺めてきた阿蘇地域にも多くの温泉地があり、今日はそのうちの一つに向かいます。

熊本県では、交通手段としての自動車の割合が約九七%と高く、日常生活に欠かせないもの

となつています。何をすることも自動車です。

二週間ぶりに握るハンドル。空港から、県道に出て、国道四四三号、五七号と乗り継ぎ、道の駅「大津」で一息し、これくらいよいよ阿蘇に入ります。拡幅工事が着々と進む国道五七号から左折し、外輪山へと登る県道へ。カーブが続く坂道を登つ

ていくと、やがて草原が広がってきました。遠くに放牧された「あか牛」を発見。カーブを過ぎると、すぐ近くでのんびりと草を食べる牛、横たわる牛、のどかな風景。遠くまで広がる草原を左手に、阿蘇五岳を右手に眺めながら、阿蘇くじゅう国立公園を快適に走り、続いて「やまなみハイウェイ」に入ります



写真5 入湯手形

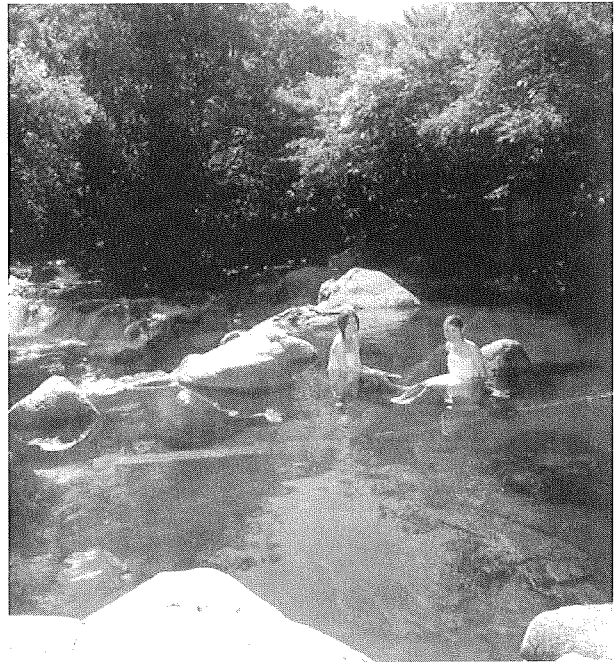


写真4 溪流沿いの露天風呂

工夫を重ねられた黒川温泉。周囲の自然に溶け込むように風流な和風旅館が建ち並び、温泉街全体にしっとりした風情が漂います。各宿にはそれぞれ趣の異なる個性豊かな露天風呂があり、宿毎に泉源も異なるため、泉質も微妙に違います。

黒川温泉には二〇数カ所の旅館がありますが、一、二〇〇円の小国杉で作られた入湯手形(写真5)を購入すれば、三つの旅館の露天風呂に入ることができ、趣の異なる露天風呂巡りが楽しめます。昭和六二年に導入された入湯手形、今年の夏には販売枚数が二〇〇万枚を超えたそうです。浴衣に下駄履き、入湯手形片手にそぞろ歩く人々の姿が温泉街のあちこちで見られます。

目指す温泉宿に到着すると、建物の奥から湯煙が出迎えていました。

フロントで入湯手形にスタンプを押してもらい、さっそく露

天風呂へ。

木々に囲まれた溪流沿いの露天風呂。湯煙の立つ湯船に浸かり手足を伸ばすと全身にジワジワと温泉のぬくもりがしみわたる、あゝ、極楽。川のせせらぎや風の音、鳥のさえずりを聞きながら、ボーッと。都会暮らしの疲れなど完全に消え去り、エネルギー満タン。温泉のありがたさをあらためて実感しました。

続いて、湯上がりの一杯といきたいところですが、今日は日帰り。阿蘇の名水を飲みながら風情ある街並み、風景を眺めたあと、温泉街を後にしました。

◆帰り道

帰り道、行楽帰りらしき自動車があちこちから増え始め、熊本市内に近づくにつれて、混雑がひどくなりました。熊本市圏では都心部に用のない通過車両を減らしたり、都心部を目的地とする自動車がいろいろなル

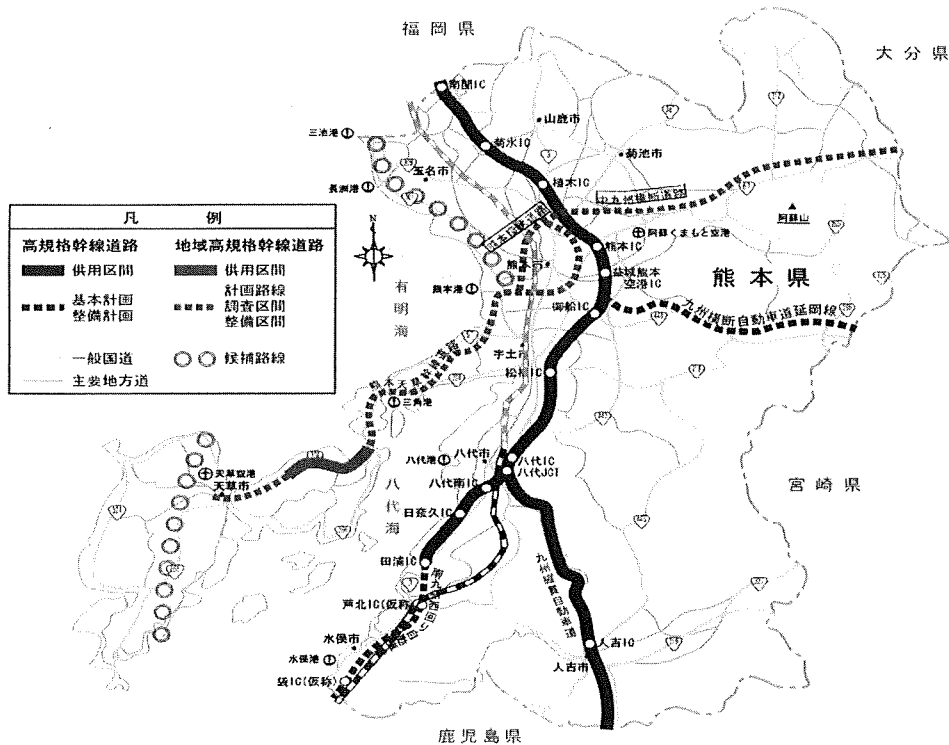


図 熊本県道路網図

ートで行けるようにすることに
よって、交通混雑の緩和や交通
の円滑化を図ろうと、都心部を
取り囲む環状道路の整備に重点
的に取り組んでいます。今日の
帰り道も、あらためて環状道路
の早期整備の必要性を感しま
した。

◆九州新幹線と横軸の道路

熊本では、二〇一一年春の九
州新幹線鹿児島ルートの新線開
通に向け、着々と工事が進んで
います。開通すれば、大阪から
熊本まで三時間余りです。

新幹線の全線開業の効果を県
内に広げていくため、新幹線や
九州縦貫自動車道といった「縦
軸」からの県内各地へのアクセ
スとなる「横軸」の整備にも力
を入れていきます。

今日は、空港から黒川温泉に
向かいましたが、横軸となる中
九州横断道路や熊本環状道路
(図)が整備されると、新幹線
の駅からも阿蘇方面がグンと近

くなり、より手軽に訪れること
ができます。移動時間の短縮に
より、温泉地にゆっくり滞在し
たり、大分へも足を延ばせるな
ど、より充実した旅ができるよ
うになります。

◆おわりに

温泉へのアクセスという側面
からの道路について取り上げま
したが、医療、福祉、通勤通学、
企業活動、観光など、道路はそ
れぞれの地域で様々な役割を担
っており、熊本でも各地で多く
の人々が道路整備を切望してい
ます。財源が確保され、各地域
それぞれに真に必要な道路が着
実に整備され、道路ネットワーク
が効率的に利用されることに
より、安全・安心で活力ある豊
かな地域社会が実現することを
強く願っています。

和歌山市まちなか街道案内サービス社会実験

「効率的な道案内と賑わい創出事業」

和歌山市まちづくり局まちおこし部まちおこし推進課 田中 一成

一 はじめに

和歌山県和歌山市の中心街は、古くから県内随一の商業・サービス業の集積地であるが、近年は来街者数の低下など衰退の一途をたどっています。

平成一六年度、和歌山市中心市街地活性化基本計画（改訂版）を策定し、交流の場としての中心市街地活性化の推進を図っているが、主要駅から離れているという立地理由もあり、市街地離れが深刻化しています。

そのため、和歌山市の観光資源のシンボルである和歌山城を訪れた地域住民を、市街地の中央商店街へ効果的に導くための誘導措置を設けることが課題となっています。

二 社会実験の概要

この様な背景を踏まえ、「通り名・位置番号方式による道案内システム社会実験」を円滑に実施するために、和歌山市まちなか街道案内サービス研究協議会を設立し、通りの名と位置番号の表示を行う「道標」の設置とともに、電子媒体や地図による道案内システムを構築することにより、地域に不慣れな来街者等を中心市街地に効果的に導き、賑わいの創出、地域の経済活性化や生活環境の向上等のさらなる地域づくりの推進を行うことを目的とする社会実験を行い、その効果と課題を検証しました。

本実験の実施場所である中央商店街エリアは、本

町商店街、ぶらくり丁商店街、中ぶらくり丁商店街、北ぶらくり丁商店街、ぶらくり丁大通り商店街、東ぶらくり丁商店街の六つの商店街からなっており、今回の実験をきっかけに、中央商店街エリアの認知度及び利用度のアップを図り、和歌山城や周辺地域からの人の流れを誘導できればと考え、ここを実施エリアに設定しました（図1、写真1・2）。

実験期間は、平成一八年一〇月一日～平成一八年一二月三十一日の三ヵ月間で、実験では、①通りの名と位置番号を表示した「道標」を中央商店街エリアに設置するとともに、道標を利用した道案内マップ及びインターネットで場所、商店名等が検索できるホームページを作成しました。②他府県から和歌山市への来街者を増加させ、より多種

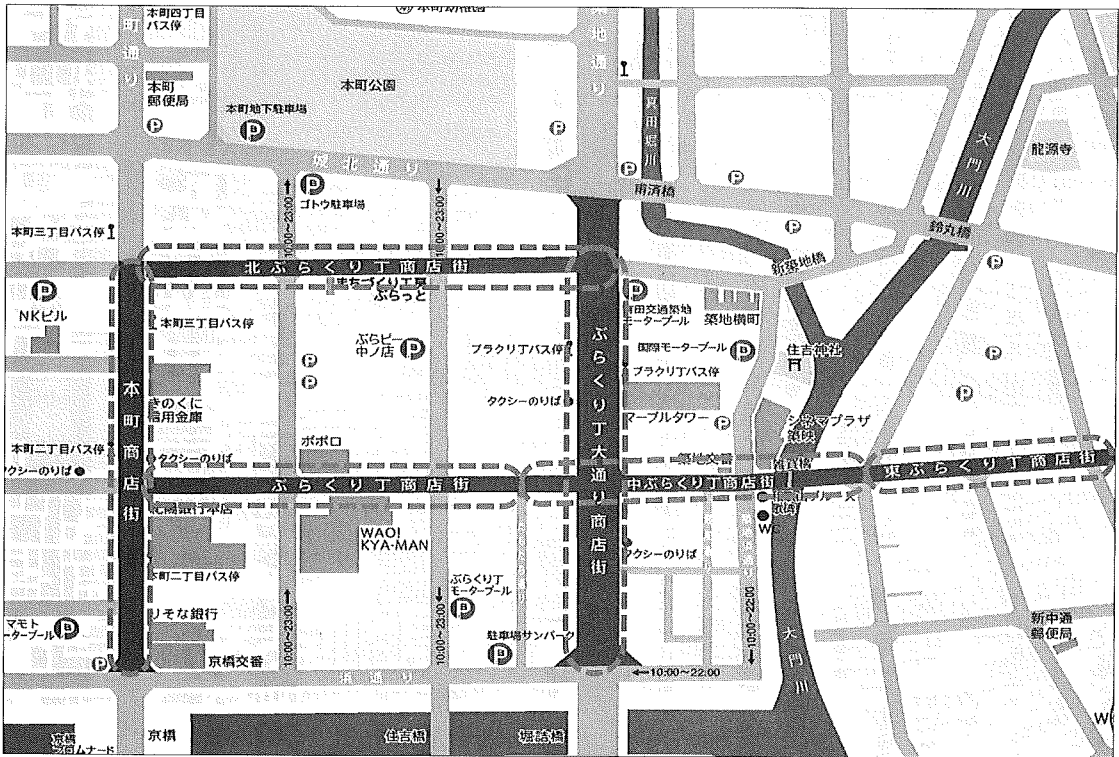


図1 実験実施エリア



写真2 実験実施道路（本町通り）



写真1 実験実施道路（ぶらくり丁大通り）

多様な人々に道案内システムを普及、浸透させること、また実験効果の検証に必要な情報を得ることを目的として、本実験を啓発するイベントを実施しました。③道案内システム利用者や中央商店街商店主、また実施期間中における来街者に対して道案内システムについてのアンケート調査を実施することにより、実験の評価や今後の継続性等について分析・検証を行うことにしました。

1 実験の準備

実験の実施に先立ち、道標について詳細に検討を行いました。まず、設置する対象物ですが、実験対象エリア内のアーケード柱、街路灯に約二〇m間隔で設置することになりました。道標に表示される情報のルールとして、南北の通り（本町通り、ぶらくり丁大通り）では、通りの東側を奇数、西側を偶数として南側から順に番号を割り当て、東西の通り（北ぶらくり丁、ぶらくり丁、中ぶらくり丁、東ぶらくり丁）は、西側を奇数、東側を偶数として南側から順に番号を割り

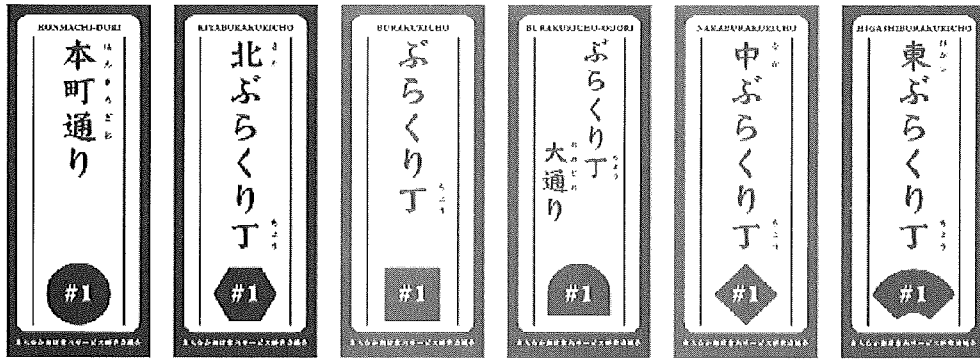


図2 各商店街ごとの道標

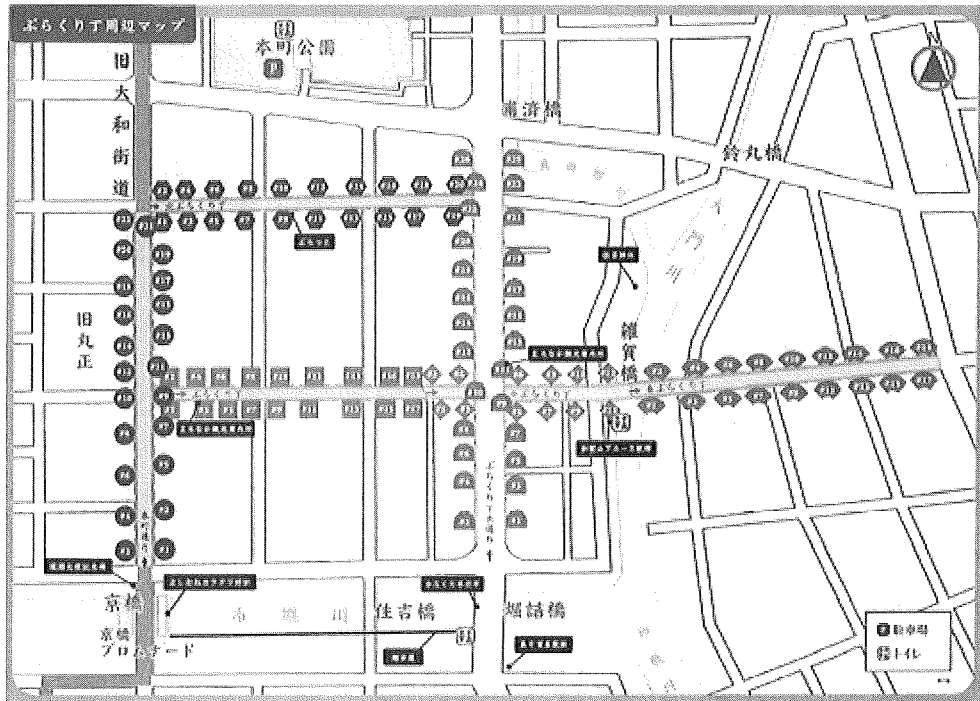


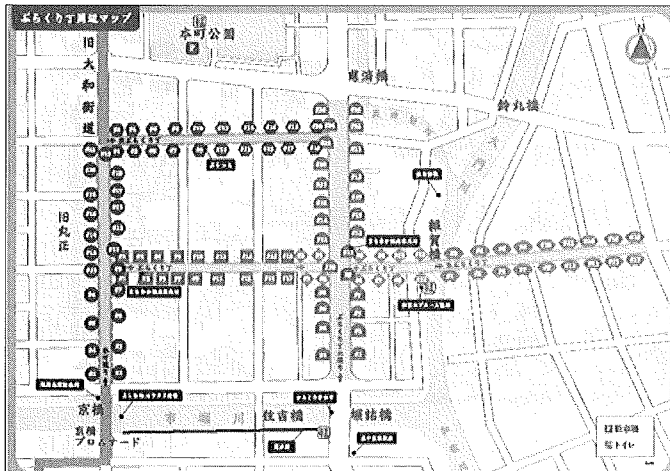
図3 道標設置箇所



写真3 設置された道標

らくり丁)では、通りの南側を奇数、北側を偶数として西側から順に番号を割り当てました。また、サイズは、視認性を考慮し縦三四〇mm×横一三〇mmとし、素材は設置するところが曲面であるため、柔軟性及び耐久性を考慮し検討した結果、ビニール製のステッカーとし、六つの商店街には各々のイメージカラーがあり、それぞれのカラーになるべく近い色を採用し、各商店街の独自性を出すことにしました(図2・3、写真3)。

同時に、設置された道標に対応したマップ及びホームページを制作しました。マップ及びホームページは互いに密接な関係にあるため、マップには和歌山市中心部の広域地図、観光情報の他、ホームページ上の地図や実験対象となった通りの店



1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36
37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48
49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60
61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72
73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84
85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96
97	98	99	100	101	102	103	104	105	106	107	108
109	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120
121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132
133	134	135	136	137	138	139	140	141	142	143	144
145	146	147	148	149	150	151	152	153	154	155	156
157	158	159	160	161	162	163	164	165	166	167	168
169	170	171	172	173	174	175	176	177	178	179	180
181	182	183	184	185	186	187	188	189	190	191	192
193	194	195	196	197	198	199	200	201	202	203	204
205	206	207	208	209	210	211	212	213	214	215	216
217	218	219	220	221	222	223	224	225	226	227	228
229	230	231	232	233	234	235	236	237	238	239	240
241	242	243	244	245	246	247	248	249	250	251	252
253	254	255	256	257	258	259	260	261	262	263	264
265	266	267	268	269	270	271	272	273	274	275	276
277	278	279	280	281	282	283	284	285	286	287	288
289	290	291	292	293	294	295	296	297	298	299	300

図4 道標に対応したマップ (上:表、下:裏)

2 啓発イベントの実施
道案内システムを多種多様な人々

に普及、浸透させるため、また実験の検証時に必要な情報を得るために道案内システム啓発イベントを実施しました。
啓発イベントは、道標と道標に対応した通りの名前と番号を使ったマップを利用したゲームを行い、県内外から約四〇〇人が参加し、より多くの人々に道標とマップの利用を体験してもらいました。また、和歌山城から中央商店街へ観光客を誘導することにより、街中の賑わい創出にも貢献し



図6 ホームページ「わかやま通り名マップ」の各店舗情報



図5 ホームページ「わかやま通り名マップ」のトップページ

道案内システムでの道標の「気付きやすさ」については、約半数の人達から「気付きやすい」との回答いただきましたが、気付きにくい理由としては、「道標そのものが小さい」、「道標の間隔が広い」等の意見が聞かれました。また、「夜でも見やすいように蛍光板にはどうか」や「もっと大きな道標を作成し、全体地図を設置して欲しい」等の提案型の意見もあり、今後、道案内システムを普及・浸透させていくためには、その辺りを検討しさらなる対応が必要であると感じました。

アンケート調査・通行量調査の実施
道案内システム社会実験の認知度、効果等を分析・評価するために、啓発イベントの参加者と社会実験実施対象エリアとなった中央商店街の商店主の方々を対象にアンケート調査を行いました。アンケート票は、イベント参加者に対するものと商店主に對するものの二種類を用意し調査しました。
アンケート調査の結果は、道案内システムの取組みについて、「良い取組みだと思う」、「他地域でも展開して欲しい」等の好意的な意見が多かった一方で、「道案内システムのルールがよく理解できない」、「住所と通り名の番号を間違える」等の意見もあり、道案内システムの周知・PRが不足していたことが伺えます。

ました(写真4)。

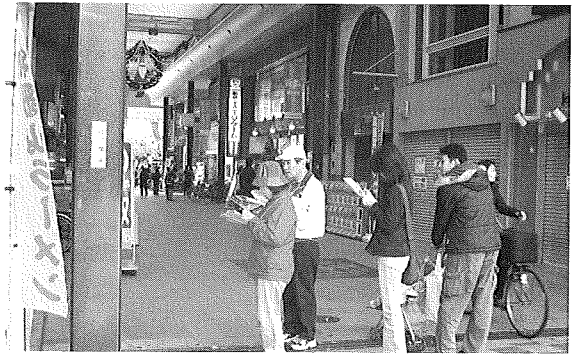


写真4 啓発イベント実施状況

また、本社会実験がまちなかの賑わい創出にもたらす影響について調査するために、中央商店街の二カ所にて通行量調査を実施しました。通行量調査は、社会実験実施前に同地点にて調査したものと啓発イベント実施日に調査したものとを比較しました。

結果は、二カ所合計で自転車通行者が三、八五〇人に対し二、八八四人と減少していますが、歩行者通行者は三、八八〇人に対し六、一一二人と大幅に増加しています。これは、啓発イベント実施日ということもあり、イベントへの参加者も含まれていますが、社会実験により、まちなかの賑わい創出に少なからずとも良い影響をもたらしているものと考えられます。

三 まとめ

今回の実験により、「道標」の設置とそれに対応したマップを作成することによって、実験の目的である、現在地の確認や効率的に目的地まで到達できることが伺えます。また、まちなかでの賑わい創出には今回実施したような年齢に関わらず参加できるイベントを定期的に行っていくことの必要性についても確認できました。今後、実用化していくためには、アンケート調査で明らかになった課題や意見等を反映できるよう、関係機関とともに十分に協議、検討していく必要があります。