

◆◆特集◆◆

★平成25年度道路交通管理統計の概要★

(国土交通省 道路局 道路交通管理課)

道路交通管理統計は、毎年、全国の道路管理者に調査のご協力をいただいて作成し、道路の管理体制等を的確に把握するとともに、道路の実態に即した望ましい道路交通管理のあり方を検討するための基礎資料としている。

本稿においては、平成25年度調査の結果について検証し、今後の課題を探る。

◆◆訴訟事例紹介◆◆

★駅ロータリー内のバス乗降スペース付近の道路に発生していたくぼみに躓き、  
負傷した事故について管理瑕疵が争われた事例★

<平成26年10月23日 松戸簡易裁判所判決>

(国土交通省 道路局 道路交通管理課)

【事案の概要】

本件は、駅ロータリー内のバス乗降スペース付近の道路にて発生していたくぼみに躓き、転倒、負傷し、本件くぼみを補修するなどの具体的な安全措置をとらなかったことが営造物の管理上の瑕疵にあたりと主張し、道路管理者に対して、国家賠償法2条1項に基づく損害賠償請求をした事案。

【判決要旨（一部容認）】

本件道路は車両や人の通行が頻繁であり、また、本件くぼみの位置、その規模から見ても交通の円滑安全に支障がない程度の軽微なものであるとはいえ、本件道路には管理上の瑕疵があると認めるのが相当である。

◆◆TOPICS◆◆

★「東京都における国家戦略道路占用事業の取組」★  
～世界をリードするグローバル都市の実現に向けて～

(東京都政策企画局調整部 国家戦略特区推進担当)

国家戦略特区は、規制改革を総合的かつ集中的に推進し、産業の国際競争力の強化、国際的ビジネス拠点形成の促進を図る制度です。東京都は、昨年12月に今後10年間の「東京都長期ビジョン」を策定し、オリンピックの先も見据えた経済の活性化に取り組むツ-

ルとして、国家戦略特区を積極的に活用しています。

本稿では、国際ビジネス拠点の整備における、エリアマネジメントに係る道路法の特例を活用した国家戦略道路占用事業の取組について、内閣総理大臣から認定を受けた 5 地区（①丸の内仲通り・行幸通り等、②新宿副都心街路（都庁前）、③大崎駅周辺街路（夢さん橋）、④蒲田駅周辺街路、⑤自由が丘駅周辺街路）の事例をもとにご説明致します。

---

## ◇◆地域における道路行政に関する取組み事例◆◇

---

### ★中国地方整備局管内の高規格道路管理★

（国土交通省 中国地方整備局 道路部 高規格道路管理センター）

中国地方整備局では現在約 1,931 km の道路を管理しており、このうち約 343 km が高規格幹線道路となっており、高規格道路管理センターではこのうち、中国横断自動車道姫路鳥取線、中国横断自動車道尾道松江線、東広島・呉自動車道の 3 路線について管制業務を行っています。

本稿では、高規格道路管理センターの概要及び管理の状況等についてご紹介します。

.....

### ★和歌山県の道路管理★

～「災害に強く、チャンスを生み出す希望の道」への取り組み～

（和歌山県 県土整備部 道路保全課）

和歌山県では、紀伊半島一周の高速ネットワークに加え、県内全域へのアクセス機能の向上のために「チャンス」の道」と南海トラフによる巨大地震などの大規模災害時に対しての機能強化をはかる「命の道」として、「災害に強く、チャンスを生み出す希望の道」に取り組んでいます。

本稿では、「紀伊半島大水害による被害からの復旧・復興」や「道路施設の維持管理計画」等についてご紹介します。

.....

### ★和歌山市の道路管理★

～老朽化を向かえた道路施設の予防保全～

（和歌山市 建設局 道路部）

和歌山市では、道路の維持管理については、路面の補修、除草を行うことはもとより、カーブミラーやガードレールを設置するなどの交通安全事業を行うことにより安心な道路空間の確保に努めています。また、急速に老朽化することが懸念されている社会資本の維

持管理・更新については、当市でも大きな問題となっており、社会資本の老朽化による道路ストックの急速な高齢化に対応するため、維持管理の考え方を事後保全から予防保全へ転換し、今ある道路を効率的に長く安全に活用していくことを目標としています。

本稿では、「橋梁の長寿命化」「道路の舗装修繕」についてご紹介します。

.....

## ★田辺市での道路の維持管理について★ ～広大な市域の道路管理～

(和歌山県 田辺市 建設部 土木課)

市町村合併により、広大な市域となった本市の市道は、路線数 2,978 路線、延長 1,368km となり、管理区域が非常に広範囲となりました。

本稿では、道路管理の範囲が広がった市道の管理体制及び道路構造物の定期点検についてご紹介します。

## ◆◆編集後記◆◆

やっと冬らしい気候になってきました。今年は、暖かい日が多く、例年と比べて12月らしくない気候が続いたせいか、いまひとつ年末を迎える実感がわいてきません。また、例年通り、街はクリスマス用のイルミネーションで彩られていますが、クリスマスが近いという実感もいまひとつで、その昔、12月24日の夜を待ち遠しいと感じていた頃を懐かしく思い出します。12月25日の朝、目覚めるとサンタクロースからのプレゼントが届き、嬉しさのあまり、フィンランドにいるといわれるサンタクロース宛にお礼の手紙を書いたことがあります。ちなみに、サンタクロースの歴史は4世紀ごろの中東で慈善活動をしていたキリスト教司祭、聖ニコラスの伝説が発祥であると言われていています。聖ニコラスは恵まれない人々の為に贈り物をしたことで知られ、金貨を人々の家の煙突から投げ入れたり、プレゼントを靴下の中に隠したりしたと伝えられています。

毎年12月24日に、北アメリカ航空宇宙防衛司令部（NORAD）という組織により、サンタクロースの追跡が行われています。この組織は、米国とカナダが共同運営する北米の航空宇宙の危険早期発見と警告、統治、及び海上領域の防衛を担当しています。サンタクロースの追跡は、1955年にコロラドに拠点を置く小売業者が子供向けに「サンタへの直通電話」を開設した時に誤った電話番号を広告に掲載したのがきっかけとなり始まりました。サンタクロースに繋がるはずのその番号は、中央防衛航空軍基地（NORAD 前身で CONAD）の司令官のホットラインの番号でした。「サンタさんは今どこにいるの?」。子供達からの電話を受けた当時の司令官は、サンタが北極から南に向かった形跡がないか部下にレーダーで確認させました。そして電話をかけてきた子供達にサンタの現在地の最新情報を順次伝えたことからこのような伝統が生まれたとのこと。

サンタクロースの追跡は、日本時間24日午後5時に開始されるようです。毎年同じ軌跡をたどるわけではなく、天候に左右されるので、予測することは難しいようです。今年は何時ごろ日本に到着するのでしょうか（25日以降に読まれた方は来年を楽しみにしていただければ幸いです）。

サンタクロースを追跡するなんて、とても夢のある素敵な話だと感じました。また、子供のころにこの話を知っていれば電話できたかもしれないと悔やまれますが、国際電話する勇氣は持ち得ていなかったことでしょう。いまは、インターネットで追跡の様子が閲覧できるので、環境さえ整っていれば、誰でも追跡の様子を見ることができます。いまのこの便利さが30年後、50年後、100年後にはどこまで進んでいくのでしょうか。できるだけ長く見守っていければ嬉しいです。(U)