

口 絵

平成九年度 道路ポスターと
「道路をまもる月間」推進標語の募集

エッセイ

来年のお題は「道」

大津留 温 1

特集／道路交通安全対策

近年における道路交通事故の動向等について

総務庁交通
安全対策室 3

更なる事故削減のための交通安全研究

瀬尾 卓也 8

高速自動車国道における交通安全対策

日本道路公団
交通対策課 14

神奈川県交通安全対策事業

飯田 隆介 19

福岡市の交通安全対策事業

福岡市土木局
道路計画課 25

道路占用許可事務に係る規制緩和の推進について

道路局道路
利用調整室 30

本州四国連絡橋公団の本社移転について

本州四国連絡
橋公団総務課 35

行政代執行法に基づく代執行の実施について

九州地方建
設局路政課 38

「道路をまもる月間」推進標語について

道路局道路
交通管理課 44

道路管理瑕疵訴訟判例の動向(第二回)

高鍋 誠治 47

路上障害物に関する事故

岩手県土木部
道路維持課 57

道路管理事務担当者便り

岩手県における道路の維持管理

岩手県土木部
道路維持課 57

地域活性化促進道路事業

福島県における「地域活性化促進道路事業」

福島県土木部
道路建設課 63

土砂災害防止月間

時・時・時

70

今月の表紙：

中央を緑の山波で区切り、上方に都市の道路を図案化し、下方には道路管理者が設置する警戒標識の一つ、「つづら折れあり」を配した。

近年における 道路交通事故の動向等について

総務庁長官官房交通安全対策室

はじめに

我が国の交通安全対策の総合的かつ計画的な取り組みは、昭和四五年に制定された交通安全対策基本法（昭和四五年法律第一一〇号）によってスタートした。同法に基づき、四六年度以降五箇年ごとに中央交通安全対策会議において交通安全基本計画を策定し、国の関係行政機関、地方公共団体、関係民間団体等が一体となって交通安全の諸施策を強力に推進してきているところである。

一 第一次から第五次までの交通安全基本計画の目標の達成状況等

我が国における道路交通事故による死者数は昭和四五年に至るまで年とともに増加し、同年には

一万六、七六五人と史上最悪となり、負傷者数も九八万一、〇九六人を記録した。このため、交通安全の確保が喫緊の課題となり、交通安全対策基本法が制定され、同法に基づき昭和四六年度から五〇年度までを計画期間とする初めての総合的かつ長期的施策の大綱である第一次交通安全基本計画が策定された。同計画は歩行者の事故防止に重点を置き、昭和五〇年の歩行者の死者数の予測値の半数以下にすること（四千人以下）を目標とし、昭和五〇年中の歩行者の死者数は三、七三二人であり、目標達成となった。次の昭和五一年度から五五年度までを計画期間とする第二次交通安全基本計画では、さらに各種の交通安全対策を充実させることとし、史上最悪であった四五五年時の死者数の半数（八、三八三人）に減少させることを目

標とし、五四年中の死者数は八、四六六人、五五年中の死者数は八、七六〇人とはほぼ目標を達成した。

しかし、その後、死者数は徐々に増加傾向に転じ（表１）昭和五六年度から六〇年度までを計画期間とする第三次交通安全基本計画においては、死者数を八千人以下にすることを目標としたが、昭和六〇年中の死者数は九、二六一人となり、また、昭和六一年度から平成二年度までを計画期間とする第四次交通安全基本計画においても死者数を八千人以下にすることを目標としたが、平成二年中の死者数は一万一、二二七人といずれも目標達成とはならなかった。

さらに、平成三年度から七年度までを計画期間とする第五次交通安全基本計画においても、交通

表1 交通事故発生状況の推移

区分 年	発 生 件 数				死 者 数			負 傷 者 数			
	件 数		指 数	1日当 たり平均 件数	人 数	指 数	1日当 たり平均 人数	人 数	指 数	1日当 たり平均 人数	
	交通事故 件数	死亡事故 件数									
昭和38	531,966	11,830	—	1,457.4	12,301	73	33.7	359,089	37	983.8	
*39	557,183	12,767	—	1,522.4	13,318	79	36.4	401,117	41	1,095.9	
40	567,286	11,922	—	1,554.2	12,484	74	34.2	425,666	43	1,166.2	
41	425,944	13,257	59	1,167.0	13,904	83	38.1	517,775	53	1,418.6	
42	521,481	12,885	73	1,428.7	13,618	81	37.3	655,377	67	1,795.6	
*43	635,056	13,556	88	1,735.1	14,256	85	39.0	828,071	84	2,262.5	
44	720,880	15,396	100	1,975.0	16,257	97	44.5	967,000	99	2,649.3	
45	718,080	15,801	100	1,967.3	16,765	100	45.9	981,096	100	2,687.9	
46	700,290	15,340	98	1,918.6	16,278	97	44.6	949,689	97	2,601.9	
*47	659,283	15,009	92	1,801.3	15,918	95	43.5	889,198	91	2,429.5	
48	586,713	13,791	82	1,607.4	14,574	87	39.9	789,948	81	2,164.2	
49	490,452	10,845	68	1,343.7	11,432	68	31.3	651,420	66	1,784.7	
50	472,938	10,165	66	1,295.7	10,792	64	29.6	622,467	63	1,705.4	
*51	471,041	9,196	66	1,287.0	9,734	58	26.6	613,957	63	1,677.5	
52	460,649	8,487	64	1,262.1	8,945	53	24.5	593,211	60	1,625.2	
53	464,037	8,311	65	1,271.3	8,783	52	24.1	594,116	61	1,627.7	
54	471,573	8,048	66	1,292.0	8,466	50	23.2	596,282	61	1,633.6	
*55	476,677	8,329	66	1,302.4	8,760	52	23.9	598,719	61	1,635.8	
56	485,578	8,278	68	1,330.4	8,719	52	23.9	607,346	62	1,664.0	
57	502,261	8,606	70	1,376.1	9,073	54	24.9	626,192	64	1,715.6	
58	526,362	9,045	73	1,442.1	9,520	57	26.1	654,822	67	1,794.0	
*59	518,642	8,829	72	1,417.1	9,262	55	25.3	644,321	66	1,760.4	
60	552,788	8,826	77	1,514.5	9,261	55	25.4	681,346	69	1,866.7	
61	579,190	8,877	81	1,586.8	9,317	56	25.5	712,330	73	1,951.6	
62	590,723	8,981	82	1,618.4	9,347	56	25.6	722,179	74	1,978.6	
*63	614,481	9,865	86	1,678.9	10,344	62	28.3	752,845	77	2,057.0	
平成元	661,363	10,570	92	1,812.0	11,086	66	30.4	814,832	83	2,232.4	
2	643,097	10,651	90	1,761.9	11,227	67	30.8	790,295	81	2,165.2	
3	662,388	10,547	92	1,814.8	11,105	66	30.4	810,245	83	2,219.8	
*4	695,345	10,891	97	1,899.8	11,451	68	31.3	844,003	86	2,306.0	
5	724,675	10,395	101	1,985.4	10,942	65	30.0	878,633	90	2,407.2	
6	729,457	10,154	102	1,998.5	10,649	64	29.2	881,723	90	2,415.7	
7	761,789	10,227	106	2,087.1	10,679	64	29.3	922,677	94	2,527.9	
*8	771,084	9,517	107	2,106.8	9,942	59	27.2	942,203	96	2,574.3	

(注) 1. 警察庁資料による。
2. 昭和41年以降の件数には、物損事故を含まない。
3. 昭和64年以前は、沖縄県を含まない。
4. 指数は、昭和45年を100としたものである。
5. 死亡事故件数は、交通事故発生件数の内数である。
6. *印は閏年のため、1年を366日として計算した。

死亡事故の防止に重点を置き、七年中の交通事故死者数を一万人以下とする目標を掲げ、諸施策を推進したが、平成七年中の死者数は一万六七九人となり目標を達成することはできなかった。これは、人口の高齢化が進行したこと、経済活動の活性化、国民の生活パターンの二四時間化等に伴い道路交通が量的拡大や質的变化を遂げたこと及び

シートベルトの着用率は上昇傾向にあるものの未だ十分ではないこと等が理由として考えられる。

二 第八次交通安全基本計画の策定

年間の交通事故死者数が昭和六三年から連続して一万人を突破しているという状況のなかで、平成八年度から一二年度までを計画期間とする第六

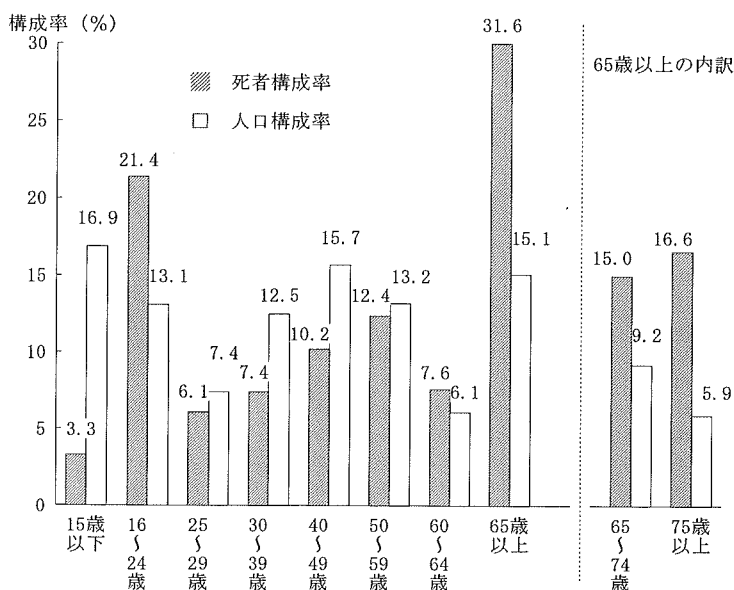
次交通安全基本計画が平成八年三月一二日に策定された。同計画は、交通事故の実態に対応した適切かつ効果的な交通安全対策として、高齢者の交通安全対策の推進、シートベルトの着用の徹底、安全かつ円滑な道路交通環境の整備等を新規・重点施策としている。

同計画の目標については、八年連続して死者数が一万人を超えているという状況を踏まえ、早期に一万人以下とすることを目指し、平成九年までに死者数を一万人以下とし、さらに、平成一二年までに九千人以下とするという二段階の目標を設定した。平成八年中の死者数は九、九四二人と九年振りに一万人を下回り同計画の第一段階の目標を一年早く達成することができた。これは、国、地方公共団体、関係民間団体、国民が一体となり同計画に基づく諸施策を強力に実施したためと考えられる。しかしながら、同年中の交通事故発生件数は七七万一、〇八四件と過去最多であり、負傷者数は九四万二、二〇三人となっており、いずれも昨年に比べて増加しており、依然として厳しい状況にある(表1)。

三 平成八年中の道路交通事故の動向等

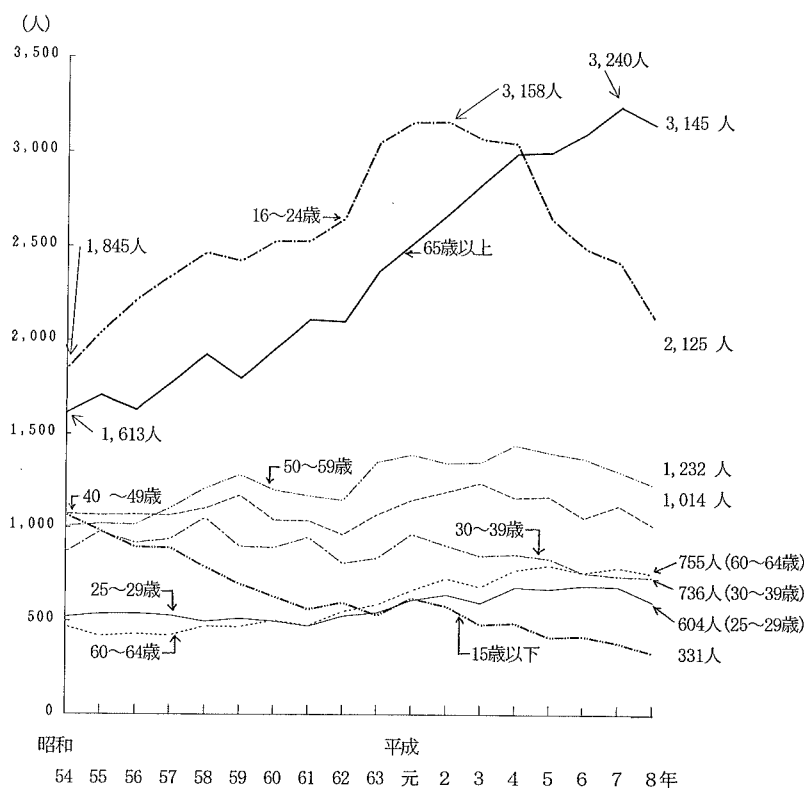
(1) 年齢層別による交通死亡事故の分析

平成八年中の道路交通事故死者数を年齢層別について分析すると、若者(一六歳～二四歳)が二、



(注) 1. 警察庁資料による。
2. 年齢層別の人口構成率は、総務庁の「平成8年10月1日現在推計人口」による。

図1 年齢層別交通事故死者構成率と人口構成率の比較（平成8年）



(注) 警察庁資料による。

図2 年齢層別交通事故死者数の推移

一二五人、高齢者（六五歳以上）が三、一四五人と、この二つの年齢層で全交通事故死者数の実に五三・〇％を占めている。この二つの年齢層の全交通事故死者数に占める割合（死者構成率）は、それぞれ当該年齢層の全人口に占める割合（人口構成率）の二倍前後となっている（図1）。

前年と比較した年齢層別の交通事故死者数は、全年齢層で減少しており、若者（一六歳～二四歳）が二九一人、四〇歳から四九歳までの者が一〇六人と大きく減少している。高齢者（六五歳以上）についても九五歳減と九年ぶりに減少したが、年齢層別では、平成八年は三一・六％を占め、四年

連続で最も多い年齢層となっている（図2）。昭和五四年以降の人口一〇万人当たりの交通事故死者数の年齢層別の推移についてみると、一五歳以下の年齢層は減少傾向が続いており、若者（一六歳～二四歳）についても最近では減少傾向にある。高齢者（六五歳以上）はここ数年はほぼ横ばい傾向

であったが、平成八年は減少した。

(2) 状態別による交通事故死者数の分析

平成八年中の道路交通事故死者数を状態別にみると、自動車乗車中が四、二八九人と最も多い（全交通事故死者数の四三・一％）（図3）。この自動車乗車中の死者数をシートベルト着用の有無別のみみると、非着用は二、九九九人で、前年に比べ二六七人減少（八・二％減）している。

また、前年と比較すると、すべての状態で死者数が減少し、特に、自動車乗車中が二六一人（五・七％）、歩行中が一九三人（六・五％）と大幅に減少したのが注目される。

自動車乗車中の交通事故死者数の推移について

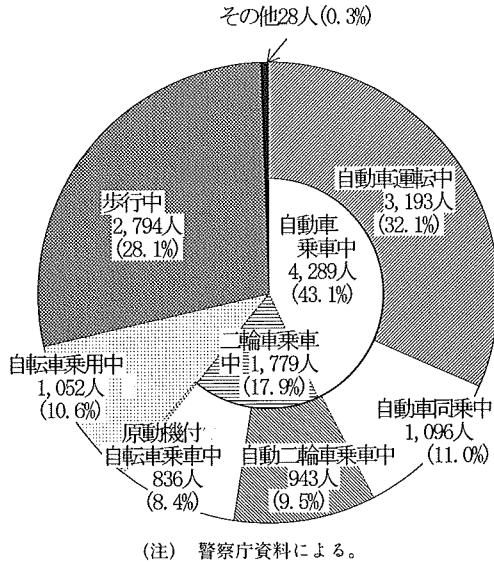


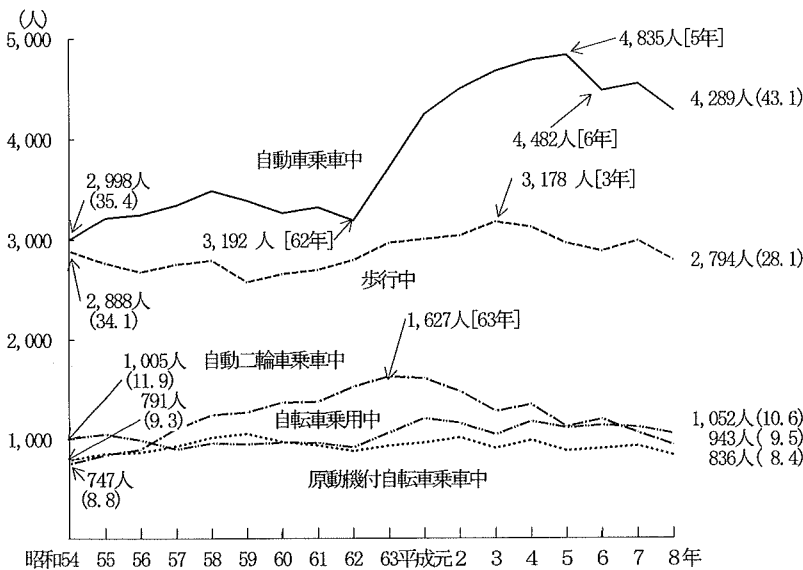
図3 状態別交通事故死者数（平成8年）

は、昭和六三年以降増加傾向にあったのが、平成六年に減少し、七年には増加したが、八年は減少した。状態別の全体に占める割合では、増加傾向にある。

歩行中の交通事故死者数の推移については、昭和六〇年以降増加傾向にあったのが、平成四年以

降は減少し、七年に再び増加したが、八年は減少した。

自動二輪車乗車中の交通事故死者数の推移については、平成元年以降減少に転じ、四年以降は増減を繰り返し、七年及び八年と大きく減少し、二年連続で自転車乗用中の死者数を下回った。



(注) 1. 警察庁資料による。
2. ()内は、全交通事故死者数に対する各状態別死者数の構成率 (%) である。

図4 状態別交通事故死者数の推移

原動機付自転車乗車中及び自転車乗用中の交通事故死者数の推移については、ほぼ横ばい傾向であったのが、平成八年には減少した(図4)。

(3) 状態別・年齢層別による交通事故死者数の分析

平成八年中の状態別の交通事故死者数を年齢層別にみると以下になる。

自動車乗車中については、若者(一六歳～二四歳)の死者数が一、一八三人と前年(一、三三三人)と比べて一七〇人と大きく減少したが、全死者数(四、二八九人)の二七・六%を占めている。

自動二輪車乗車中については、全死者数(九四三人)に占める若者(一六歳～二四歳)の割合が六〇・〇%(五六六人)で、依然として高い構成率である。

自転車乗用中については、高齢者(六五歳以上)が五八四人と全死者数(一、〇五二人)の五五・五%を占めている。

歩行中についても、高齢者(六五歳以上)が一、五八八人と全死者数(二、七九四人)の五六・八%を占めている。

(4) 月別、曜日別、昼夜別交通事故発生状況の分析

平成八年中の月別交通事故発生状況を見ると、発生件数(七万五、五〇一件)、死者数(九九九人)ともに一二月がピークとなっている。

平成八年中の曜日別交通事故発生状況を見ると、平日(月曜から金曜まで)の平均は一日当

たり二五・六件であるが、週末(土曜及び日曜)の平均は一日当たり二七・〇件であり、週末に交通事故死亡事故が多発する傾向にある。

平成八年中の昼夜別交通事故発生状況を見ると、夜間の発生件数(二三万七、一八四件)が事故全体(七七万一、〇八四件)の三〇・八%であるの

に対し、夜間の交通事故死亡事故発生件数(五、二四一件)は死亡事故全体(九、五一七件)の五五・一%を占めている。

(5) 道路形状別交通事故発生件数の分析

平成八年中の道路形状別交通事故発生状況を見ると、交差点内が三、五三三件と最も多く(三七・一%)、次に一般単路(交差点、カーブ、トンネル、踏切等を除いた道路形状をいう)三、二五三件(三四・二%)、カーブ一、七三四件(一八・二%)の順となっている。

(6) 第一当事者の交通事故発生件数の分析

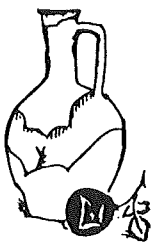
平成八年中の第一当事者の交通事故発生件数を見ると、自家用自動車四、四一七件(四六・四%)、自家用貨物車二、〇五三件(二二・六%)の割合が多い。第一当事者の法令違反別に交通事故発生件数を分析すると、最高速度違反が一、七〇七件(一七・九%)と最も多く、以下、脇見運転が一、一五〇件(一二・二%)、漫然運転が九一六件(九・六%)となっている。

(7) 事故類型別交通事故発生件数の分析

平成八年中の事故類型別交通事故死亡事故発生件数を見ると、車両相互事故が四、三九八件と最も多く(四六・二%)、以下、人対車両二、七二二件(二八・五%)、車両単独二、三三八件(二四・六%)、列車六九件(〇・七%)となっている。

おわりに

平成八年中の交通事故死者数は九、九四二人と九年振りに一万人を下回り、七年と比べて七三七人の減少であったが、本年四月末の死者数は三、〇七六人と前年同月比二四人増(〇・八%増)となっている。このため、第六次交通安全基本計画の次の目標(年間の死者数を九千人以下)の早期達成を目指して、より一層強力に各種の交通安全対策を講じていく必要がある。



更なる事故削減のための交通安全研究

一 我が国の交通事故の現状

交通事故による死者数は、昭和六三年から平成七年まで八年間連続して一万人を越え、平成八年はかろうじて一万人を下回ったものの死傷事故件数は依然として増加傾向がつづいており、非常に厳しい状況にある。また近年、高齢者事故等が増加しており、従来型の対策のみでは、対処できない状況もみられる（図1）。

欧米主要国と比較すると、自動車走行台キロ当たりの死者数はイギリスやアメリカに比べると高く、状態別死者数の構成比ではイギリスと類似して歩行者事故の割合が他の国々に比べ高くなっている。ただし、近年、自動車乗車中の死者数が増加しており、我が国も多くの欧米主要国のような

構成比に推移する可能性がある。

一方、高齢社会の進展に伴って高齢者の社会参加が進み、交通事故も増加しており、他の年齢層と比較して人口あたりの死者数は著しく高くなっている。事故類型では幹線道路の横断中など特に歩行中の死者数が多く、歩行者事故死者の半数以上が六五歳以上の高齢歩行者である。また、高齢歩行者死亡事故の六一％（平成五年）が夜間に発生している。昭和六三年以降は、高齢の運転免許保有者数の増加とともに、自動車運転中の死亡事故も急増（昭和六二年から平成五年までの死亡事故件数は二倍以上）している（図2・3）。

また、死亡事故の半数以上は夜間に発生しており、特に人対車両、車両単独の死亡事故件数は昼間の約二倍と、著しく危険性が高くなっている。

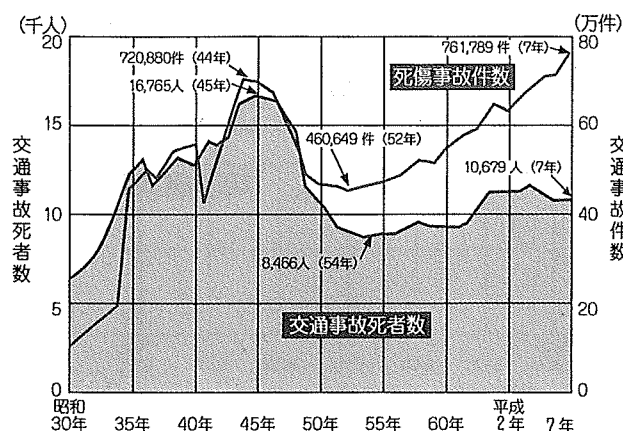


図1 交通事故死者数・死傷事故件数の推移

瀬尾 卓也

夜間事故は、社会経済状況の影響を受けると考えられ、バブル経済の崩壊後は一時に比べて鎮静化しているものの依然高い水準となっている(図4)。

二 交通安全研究活性化の必要性

我が国の交通安全対策は死者数がピークとなった昭和四五年以降、中央交通安全対策会議の設置や交通安全基本計画、交通安全施設等整備事業五箇年計画の実施等、国を挙げて行われてきている。これにより初期の約一〇年間で死者数を半減させることに成功し、この成果は世界的にも注目され

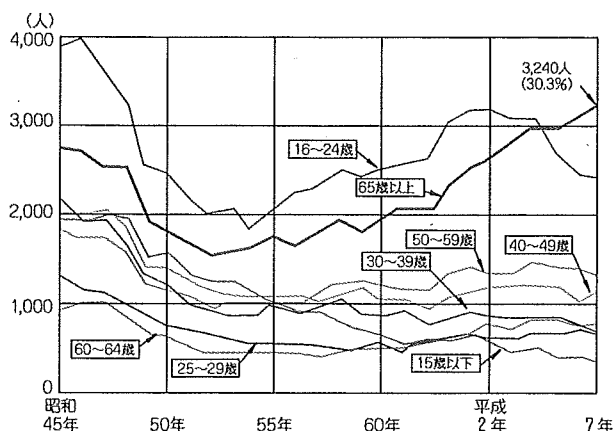


図2 年齢層別死者数の推移

ることになったが、その後は交通安全施設の整備等を着実に実施しているにも関わらず交通事故死者数は減少の傾向を示さず、昭和六三年から平成七年までは八年連続して一万人を越えている。さらに近年は高齢者事故の増加等、従来型の対策のみでは、更なる交通事故の削減は困難な状況にある。

道路交通は、人・道・車が常時互いに作用し合う有機的システムであり、人・道・車はそれぞれの役割を担っている。これらの要素が互いにその責務を全うし、あるいは他の要素をカバーしつつ

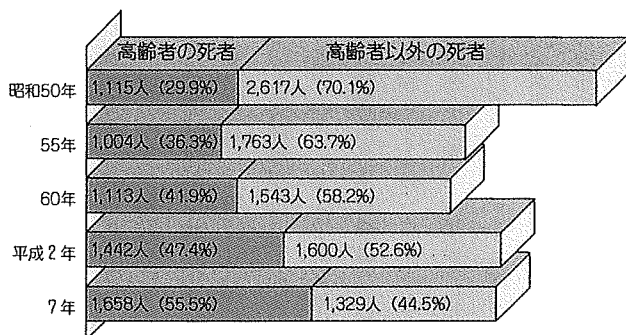


図3 走行中の死者数と高齢者の割合

良好な関係を保っているかぎり、道路交通の安全性は確保されている。人や車の移動に伴ってこれら三者の役割は常に変化しており、何らかの必要なタスクの欠落が事故につながる。中でも、今日交通事故の要因は「人」に関わるものが殆どであるが、「人」は、歩行者・運転者等のそれぞれの立場において身体的特性や限界を有しており、道・車がこれらの特性を踏まえて機能するよう環境を整えることが、効果的な交通安全対策として不可欠である。

一方、道路交通への参加者としての「人」が、

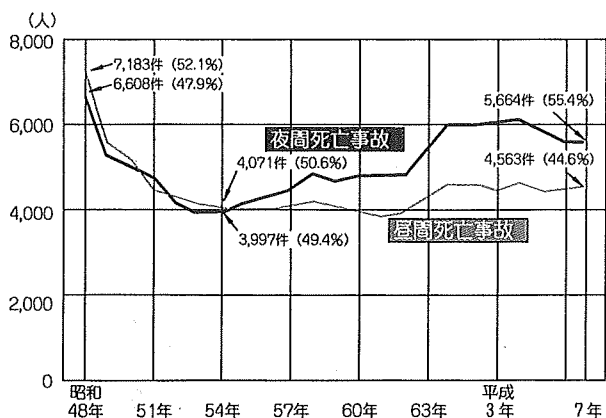


図4 昼夜別死亡事故件数の推移

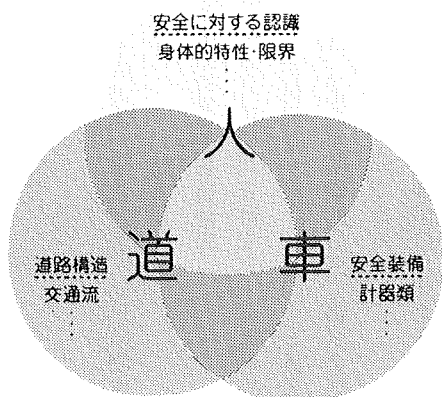


図5 交通安全の三要素……人・道・車

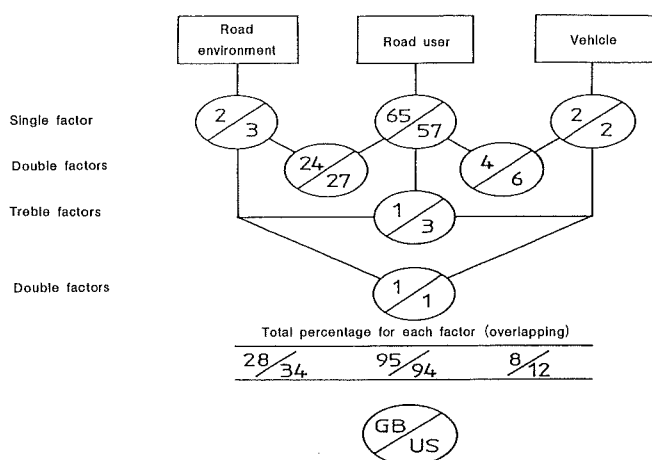


図6 人・道・車の交通事故への寄与度(%)

——英国と米国の事故詳細研究

出典：ROAD SAFETY, First and Foremost a Matter of Responsibility
ECMT International Seminar, Hamburg, 1988

その果たすべき役割を認識し、その場の道路交通環境に応じて正しく判断、行動することが、交通安全を確保するための基本である。「人」の意識は与えられる環境によって常に変化するものであり、交通安全施設等の整備により走行環境が改善されれば、運転者の自ら果たすべき役割についての認識も変化する。このため、道路交通環境の整備と連動して、道路の正しい利用方法についての認識を道路利用者に持たせる努力も必要である(図5)。

図6は、よく知られた二つの大きな詳細事故研究(SabeyとStaughtonの一九七五年の研究、Treat他の一九八〇年の研究)からの結果を説明している。いずれの研究も、複数の学問分野にわたるチームを用いて数千の事故事例に関する統計的及び広範な事例研究を適用している。この二つの研究は完全に分離しているように見られるが、何れも道路交通事故の主たる原因として道路利用者(人的要因)を指摘している。更なる交通事故の削減は、単に交通安全施設の

量的拡大や行政による指導・取り締まり等、従来の施策のみで得られるものではなく、交通事故の科学的分析を踏まえた人・道・車の総合的な対策が不可欠となっている。

三 交通安全研究のいくつかの枠組み

交通安全に関する調査研究は、いくつかの視点から分類・整理することが出来る。以下はその主な例ですが、個々の調査研究の実施に当たってはその位置づけを明確にすることが重要である。

(1) 交通安全対策のプロセスからの分類

交通安全対策の基本的な流れは次のように整理される。これらは通常行政システムの中で行われるものであるが、それぞれの段階で裏付けとなる以下の様な調査研究を定常的に行っていくことが必要である。

①問題の抽出…事故統計の検討等(着目すべき事故形態、危険箇所抽出…)

②問題の分析…事故分析等(事故要因分析、事故発生メカニズムの分析、現地診断…)

③対策の策定…対策手段の検討、効果の検討等(既存対策の改善・改良、新規対策の開発…)

←

④対策の実施…対策の実施計画、実施等（対策のプライオリティー、対策指針…）

←

⑤効果の評価…事後調査、効果の測定（費用対効果分析…）

(2) 基礎的研究と応用的研究

交通安全対策の調査研究を、交通事故そのものに着眼した研究と対策手段に関する研究に分けるとすれば、前者を基礎的研究、後者を応用的研究と位置付けることができる。

①基礎的研究…交通事故に関する人・道・車の基礎的研究

基礎的研究

事故の時系列的分析、事故要因の分析

対策が必要な区間、箇所の抽出に関する研究

安全対策の効果分析等

②応用的研究…道路及び交通安全施設の構造、

設計手法等についての研究

箇所毎の対策の策定手法に関する研究等

(3) 事故データレベルに基づく分類

事故データは、交通安全に関する調査研究に不可欠なものです。データ収集のレベルはすべての

事故を対象にした広範囲なものと、特定の事故に着目した詳細なものと、大きく二つに分けることができる。これら事故データを活用した分析の手法に着目すれば、前者をマクロ分析、後者をミクロ分析と位置付けることができる。

①マクロ分析…統計的分析が主体となる

全国又は広い地域を対象としている

一般的、普遍的な成果が得られる

②ミクロ分析…個々の事例的分析が主体となる

特定の場所又は事故を対象としている

特定の問題に対する分析結果が得られる

これら二つの研究は、互いに補完し合いながら体系的に進めていくことが重要である。また、テーマを絞ってこれらの両者或いはその中間的なものを効果的に組み入れた研究を行うことも必要である。

平成四年に設立された財団法人交通事故総合分析センターでは、マクロ分析として各機関が保有している交通事故に関するデータ（交通事故統計データ及び運転者データ…警察庁、道路交通センサスデータ…建設省、自動車登録データ…運輸省）を統合した統合データベースを構築し、これを活

用して人・道・車についての総合的な観点からの交通事故分析が行われている。また、ミクロ分析として、交通事故調査を担当する事務所をつくば市に設置し、その地域における死亡・重傷事故を中心に年間約三〇〇件の交通事故について、運転者・車両・道路交通環境等についての詳細な調査を実施し、その結果を活用して個々の事故の要因分析や特定のテーマについての事例解析等が行われている。

(4) 事故の進行過程による分類

事故の進行過程は、大きく分けて衝突が起こるまでの経過と、衝突時の過程に分かれる。交通安全研究においては、一般的に前者を「予防安全」、後者を「衝突時安全」と呼んでいる。

①予防安全 (active safety) …

人間・環境・自動車システムに欠陥が生じ、衝突が起こるまで

②衝突時安全 (passive safety) …

衝突が物理的に開始してから終了するまでの過程

道路交通環境面では多くの研究が予防安全に関わるものであるが、防護柵などの路側の緩衝施設に関する研究は衝突時安全に関わる重要な研究である。さらに、衝突後の被害の波及まで考慮すると、衝突後の過程が追加される。救急医療等に関する研究もこれに含まれている。

③衝突後安全 (post-crash safety) :

瞬間的被害が究極的な被害へと変化
する過程

(5) 交通事故要因による分類

交通事故の三つの大きな要因である人・道・車
に基づく分類である。

①人・道路利用者の身体的特性や限界、行動特性など

②道 (道路交通環境) ..

歩道・自転車道の構造、平面線形・縦断
勾配等の道路構造、沿道土地利用、夜間
の明るさ、交通の運用方法など

③車・ブレーキ性能、運転視界、車体の衝撃吸収性能、乗員保護装置の性能など

四 海外の動向

目を海外に向けてみると、世界各国において交通安全の研究は盛んに行われており、道路分野での調査研究の中で大きなウエートを占めている。道路交通安全のみを対象とした公的な研究機関もフランス (INRETS)、オランダ (SWOV) 等では設置されている。国際機関としてはOECD (経済協力開発機構)、WRA (PIARC、国際道路協会) 等において各国の研究者・専門家が協力して道路交通安全の研究に取り組んでいる。

平成八年一〇月にはOECDのRTR (道路交

通研究プログラム) の活動の一環として、中国北京において「第二回アジア道路安全会議」が開催された。会議の目的は、①平成三年にマレーシアのクアラルンプールにおいて開催された第一回会議後のフォローアップ、②アジア地域の交通安全状況の推移の確認、③最新の研究開発状況についての情報交換。会議は四日間にわたって開催され、中国国内から約一〇〇名、日本を含むアジア諸国から約二〇〇名、欧米諸国から約三〇名の総勢約三三〇名が出席した。

アジア各国においては近年の急速な経済成長と道路交通の進展に伴って交通事故が急増しており、その対策は国家の最優先課題の一つになっている。多くの国々で欧米の先進的な交通安全対策や調査研究を熱心に学んで取り入れようとしており、欧米を代表する研究者も一同に会した今回の会議はその絶好の機会でもあった。もちろん欧米の先進事例は日本を始めアジア諸国にそのまま適用できるものではないが、科学的根拠に基づいた合理的・総合的な対策への取り組みは前述した我が国の現状に照らしても大いに参考にすべきものである。以下は会議の最終日の総括セッションにおいて採択された「北京アジェンダ」の概要であり、我が国の今後の交通安全対策や調査研究に大いに参考になると思われる。

会議決議 (Beijing Agenda) ——概要——

- ・アジア諸国の年間道路交通伸び率は一八・二〇%で、死亡者数は毎年二三万五、〇〇〇人以上である。第一回会議では、国・地域レベルで現状評価や可能な改善策の検討の必要性が認識された。
- ・国際機関による道路安全についての各地域の調査が行われ、「道路交通モデル実行計画」(ESCAP) と「国際道路安全指針」(ADB) がまもなく発刊される。
- ・アジア各国で道路安全問題に対する指針とするために、北京会議では以下の提案を行う
- (道路安全政策)
 - ・道路安全は道路交通政策などによる戦略的な目標として設定されるべきである。
- (組織体制)
 - ・効果的な組織及び実施体制のため、適切な制度と政策の枠組みを設定することが重要である。
- (財政、費用及び利益)
 - ・アジア地域の交通事故による経済損失は少なくとも年間二〇億USDにもなり、道路安全対策のための持続的な公的・民間資金を確保する必要がある。
- (道路安全計画)
 - ・安全計画策定は重大事故に関わる問題抽出を行うことが先決である。

・計画策定は信頼のおける事故データの研究に基づき具体的目標を設定する必要がある。

・安全計画に対する総合的な運用計画が必要である。

（教育と研修）

・教育プログラムは生涯教育として取り入れられるべきである。

・また、職業ドライバーへの教育・研修プログラムの開発・実施が必要である。

・道路安全専門家、研究者及び事務担当者の養成と継続的な研修による技術の熟練が必要である。

（道路安全評価）

・効率的な事故データ収集・分析システムの確立が、対策の推進・評価に必要である。

・広報活動や教育キャンペーンを通じて安全問題への国民的な関心を高めるべきである。

・道路安全対策の効果と費用を事故による社会・経済的損失を踏えて正しく評価すべきである。

（道路安全対策と優先事項）

・歩行者、自転車、モーベッド、自動二輪車などの交通弱者の安全対策については、最大限に優先されなければならない。特に、多くのアジア諸国で自動二輪車の安全計画が緊急に必要である。

・安全改良のための道路・橋梁などのインフラ整備計画・設計・管理において、限られた財源を

有効に活用するため、低コスト技術による対策と開発を強力に進める必要がある。

（知識専門技術の交換）

・道路安全分野の技術移転・経験情報の交換は、適切な地域・国際レベルのネットワーク設立により活性化すべである。

・アジア各国の交通安全対策に対して、データの整備に関してはESCAP、適切なガイドラインの策定についてはADBによる指導が求められる。

（次回会議）

・第三回アジア道路安全会議は一九九九年に韓国のソウルで開催される。

五 今後の我が国の交通安全調査研究

道路交通安全に関する調査研究は、これまで述べたように従来型の交通安全対策の考え方を新たな時代の要請に応じて転換させるものでなければならぬ。建設省では平成八年から一二年までの五カ年間に土木研究所が中心となって産・官・学が連携して行う「交通安全研究五箇年計画」を策定し、実施している。図7は五箇年計画における研究の体系を示している。

我が国における交通安全対策や研究は、主として人の側面を警察庁、車両の側面を運輸省、自動車メーカー等、道路交通環境の側面を建設省やそ

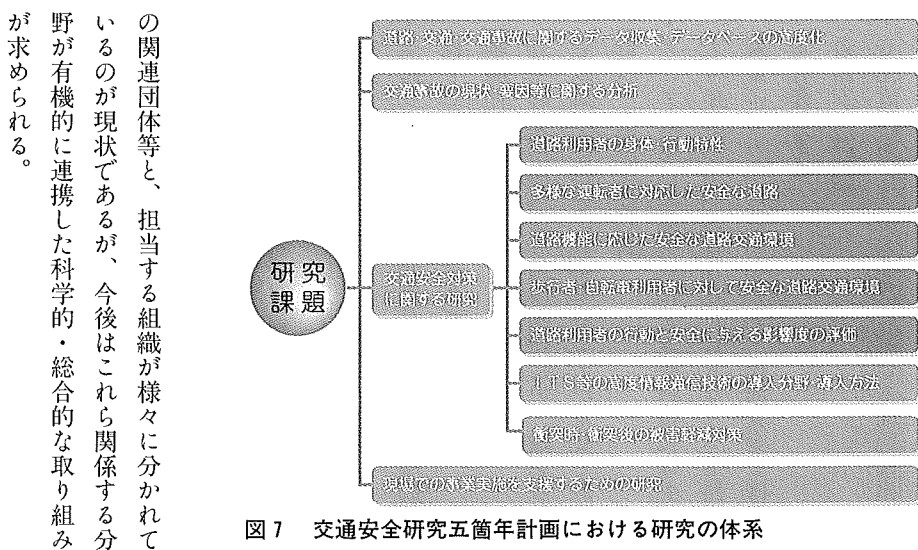


図7 交通安全研究五箇年計画における研究の体系

（前建設省土木研究所交通安全研究室長）

高速自動車国道における交通安全対策

日本道路公団交通対策課

一 はじめに

道路は、日常生活や経済活動を支える「人とくらしを支える社会空間」と認識されているが、交通事故死者数は昭和六三年以来平成七年まで八年連続して一万人を超えており、極めて憂慮すべき事態にある。平成八年は、昭和六二年以来九年ぶりに一万人を下回ったものの依然高い水準にある。

交通安全対策として、安全性の高い幹線道路ネットワークを形成するため、高速自動車国道等の自動車専用道路、バイパス・環状道路等の幹線道路の整備を進めるとともに、現道における緊急対策として、昭和四一年以来、歩道、立体横断施設、交差点改良などの交通安全施設等の整備について、五次にわたる五箇年計画を策定し、整備を推進し

てきた。昭和四五年から昭和五四年にかけて、交通事故死者数が半減したが、近年は、交通安全施設等の重点的整備にもかかわらず、交通事故死者数が増加する傾向にある。また、交通安全対策以外にも、渋滞、生活環境の改善など道路をとりまく多くの課題が残されている。

高速自動車国道においては、開通延長が年々二〇〇km～二五〇km程度、着実に伸びており、平成八年末で六、〇六四kmが開通している（平成九年四月一日現在、六、一一四km）。また、利用台数については、昭和五八年～昭和五九年度まで開通延長の伸び率とほぼ等しい伸びで増加してきたが、それ以降伸び率が急増している。

さらに、利用台数は、特に貨物輸送形態の変化に伴い大型車が増加しているとともに、社会の活

動形態が二四時間化し、夜間に高速道路を利用する車両が増加している。また、週休二日制の導入や所得水準の向上等に伴い、余暇活動が活発化し、休日にも高速道路を利用する車両が増加し、短トリップが増加している（図1）。

二 高速道路の交通事故発生状況及び交通安全施策計画

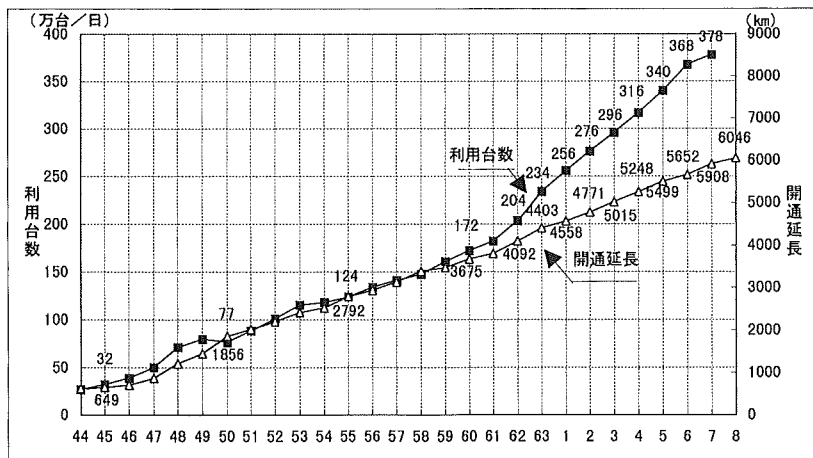
高速道路における交通事故死亡者数は、ネットワークの拡大に伴う利用交通量の増加とともに、昭和六二年の一七五人に対し、平成二年三七三人、平成三年四一八人と急増したものの、平成四年三五五人、平成五年三五五人、平成六年三一八人と減少傾向にあった。しかしながら、平成七年三二〇人、平成八年三三六人と増加傾向に転じている

(図 2・3)。

日本道路公団は係る事故急増に鑑み、平成元年（一九八九年）に「日本道路公団交通安全緊急対策本部」を設置し、翌平成二年度（一九九〇年度）より「交通安全対策緊急三箇年計画」をスタートさせた。

さらに、翌平成三年度（一九九一年度）からは「交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法」に基づく行政の施策計画に併せ、先の三箇年計画を発展させた「高速自動車国道等における交通安全対策に関する五箇年間の事業計画」をスタートさせた。

この事業期間中の事故率や死亡者数は減少しつつあるが、その発件数に鑑み、さらに第二次の同五箇年計画を策定し、平成八年度～一二年度（一九九六～二〇〇〇年度）にかけての交通安全対策を推進している（図 4）。



(注) 利用台数は年度数値である。

図 1 高速自動車国道の開通延長と利用台数の推移

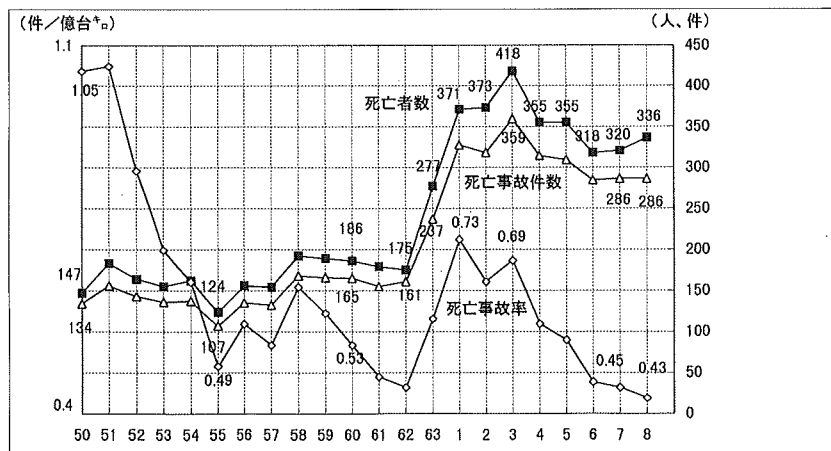


図 2 高速自動車国道の死亡事故件数、死亡者数及び死亡事故率

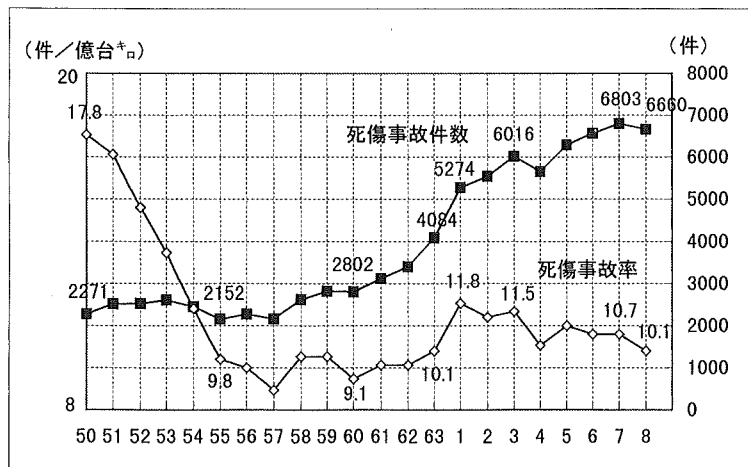


図 3 高速自動車国道の死傷事故件数及び死傷事故率

図4 高速自動車国道における交通安全施策の中期計画

このような認識のもと、一般道路における第6次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画と連携しつつ、道路局長の私的諮問機関である「道路交通環境整備懇談会」（座長・森地茂東工大教授）の提言等を踏まえながら、平成七年度で終了した「高速自動車国道等における交通安全対策に関する五箇年間の事業計画」に引き続き、既供用の高速自動車国道等において緊急に対処すべき施策について、平成八年度からの新たな五箇年間の事業計画として策定し、関係機関との緊密な連携のもと、高速自動車国道等の交通安全対策を一層強力に推

- ⑧過労運転やイライラ運転による事故の減少を

『よりわかりやすく、走りやすく、使いやすい道路環境を目指して』

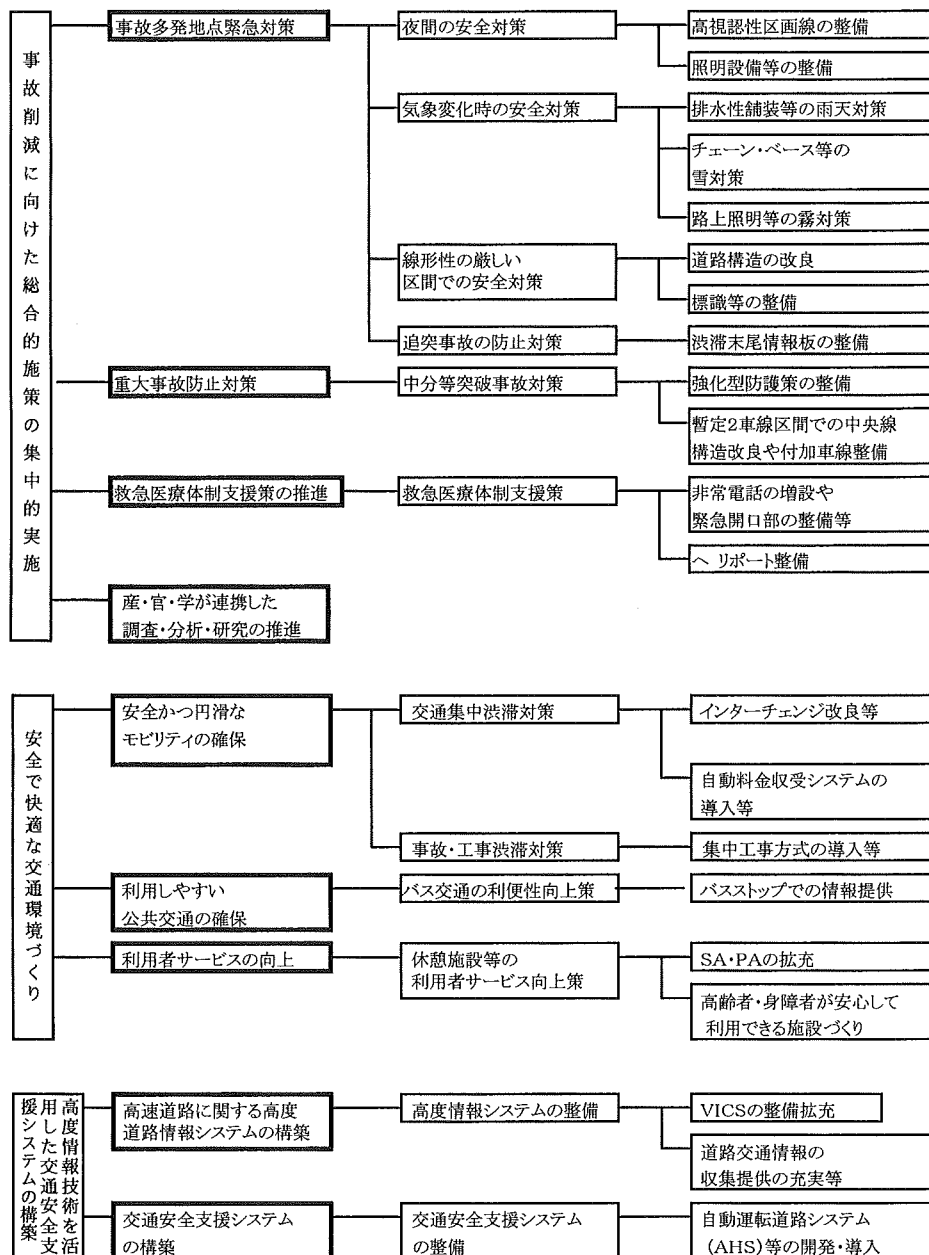


図5 高速道路の交通安全対策の体系

図るために休憩施設の整備を図る。

⑨案内標識の内照化・門柱化等により、分かりやすい標識を整備する。

【高度情報技術を活用した交通安全支援システムの構築】

⑩安全で円滑な交通流確保のため、道路交通情報提供施設の整備拡充を図る。

⑪安全運転支援システムの開発をはじめとするITSによる技術開発を行う。

四 交通安全対策の効果事例

近年、実施された交通安全対策のうち特に効果が顕著に見られたのは、雨天時事故対策として実施した排水性舗装であり、縦断勾配のサグ部、平面曲線の反方向点等の降雨時に路面排水が流れにくい箇所に施工を行うことにより、雨天時事故が減少している。

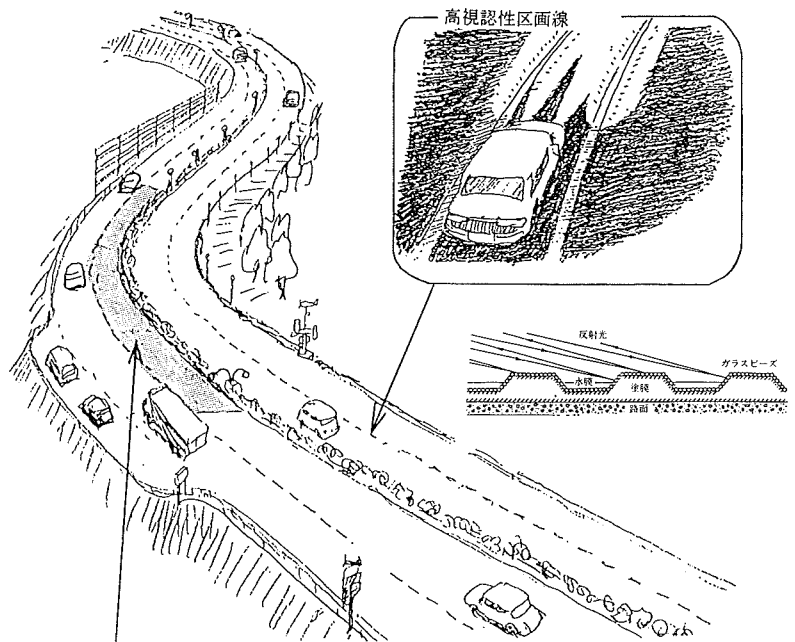
さらに、夜間・雨天時におけるレーンマークの視認性向上及び、車線はみ出し防止対策として、実施した高視認性レーンマークについても、効果が確認されている（図6）。

五 おわりに

高速自動車国道は、昭和三八年以来、我が国の産業経済の発展を促し、国民生活の豊かさを育み

○高視認性区画線

夜間・雨天時における区画線の視認性向上を目的に設置。また、突起物特設反射ビーズ等により車両へ振動を与える注意喚起効果もある。



○排水性舗装

降雨時の路面摩擦抵抗の低下や水しぶき現象を防止し、ドライバーの安全な走行を確保する。

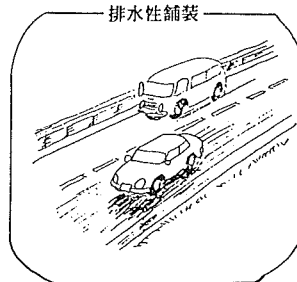


図6 交通安全対策イメージ

道路管理者側の事故分析に基づく積極的な整備推進を図ることはもちろんであるが、近年の利用交通車両の大型化、高速化といった状況の中で、ドライバー自らが安全運転に心がけて頂くことが何よりも効果的に死亡事故減少につながるものと考えられる。

神奈川県交通安全対策事業

一 はじめに

全国の交通事故死者数は、昭和六三年に一万人を突破して以来毎年一万人強を数え、昨年は、九、九四二人と一万人をわずかに下回る状況です。神奈川県でも、平成元年をピークに毎年わずかに下降線をたどっていますが、昨年は三五二人が亡くなっており、今年はそれを上回る速さで死亡事故が発生しています。この状況は、私たちの暮らしがまさに交通戦争ともいえる危険な状況の中にあることを示しています。

また、自動車運転免許取得者数と車両保有台数の増加や、昼夜を問わない活発な経済・社会活動人口の高齢化など、道路交通を取り巻く環境は非常に厳しい状況にあります（図1）。

こうした中、交通事故防止対策は、道路交通環境の整備、交通安全教育、交通規制・指導取締まり、車両の安全性の確保、救急・救助体制の整備等様々な施策を組合せ、計画的かつ強力に推進する必要があります。そのため、交通管理者、道路管理者、教育機関、道路利用者等関係機関相互の協力体制の確立が不可欠となっています。

二 神奈川県の交通事故の現状

平成八年中の本県内の交通事故は、前年と比べ負傷者数は増加したが、発生件数及び死者数は前年に比べ減少しました。

発生件数は、六万二、〇二九件と前年より七一六件減少しましたが、都道府県別では、依然として全国ワースト一位です。死者数は、前年より七

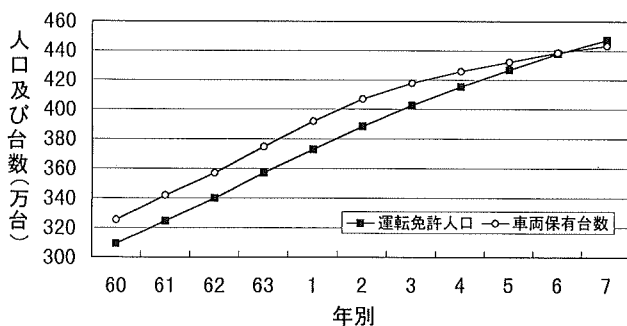


図1 県内の運転免許人口と車両保有台数の伸び

飯田 隆介

六人減少し全国ワースト一〇位と初めて二桁台となり、また、毎年増え続けた死者数は平成五年をピークに減少していますが、依然として厳しい状況にあります（図2）。

交通事故には、車両相互の事故、車両単独事故や歩行者及び自転車と車両との事故、また夜間の事故など形態も様々ですが、本県内の死亡事故の特徴としては、交通事故死者数の約四割が歩行者や自転車利用者が占められ、このうちの約半数が

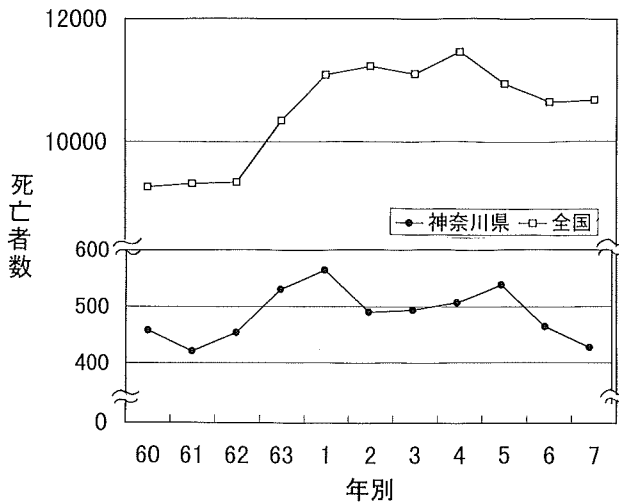


図2 交通事故死者数

六五歳以上の高齢者であることです。そのため、それぞれの事故の原因に応じた対策が必要となっています。

三 神奈川県の交通安全推進組織

神奈川県では、交通事故の防止を図ることを目的とする「神奈川県交通安全対策協議会」が昭和四十二年に組織され、関係機関・団体相互の緊密な連絡・協力をはかり、組織的な総合交通安全対策

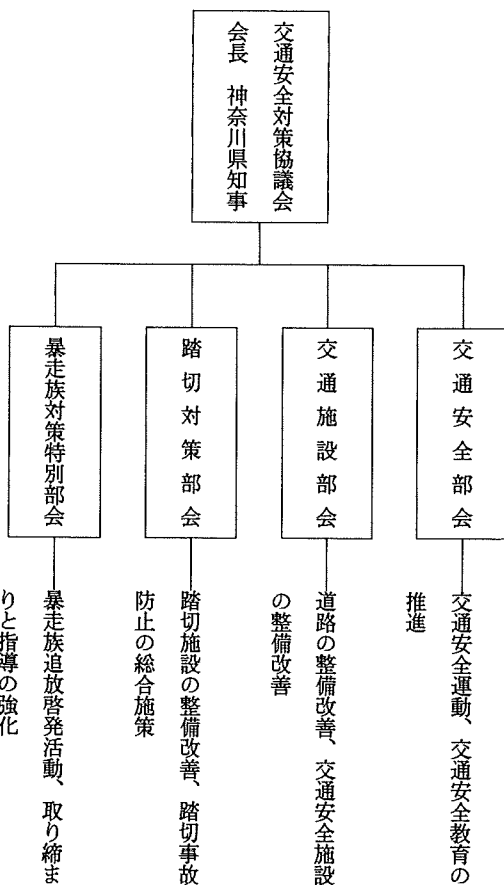


図3

を計画・推進しております。その中に図3の様な四部会を設け、道路交通環境の整備、交通安全教育、交通規制・指導取締り、車両の安全性の確保、救急・救助体制の整備等各般の施策について計画・実施を行っています。「第6次交通安全施設整備事業五箇年計画」の重点施策である事故多発地点緊急対策事業もこの協議会を活用し、協議及び調整実施を図っています。

表1 県内の道路と交通安全施設の現況

(平成8年4月1日現在)

道路種別	国 道	県 道	市町村道	高速道路	その他	計	10年前	伸び率
道路延長(km)	686.7	1,358.7	22,830.1	79.0	23.7	24,978.2	24,546.6	1.02
歩道(km)	438.1	1,142.5	3,838.3	—	—	5,418.9	4,261.4	1.27
自転車道(km)	393.8	225.4	734.3	—	—	1,353.5	903.6	1.50
横断歩道(箇所)	270	249	208	—	—	737	708	1.03
地下横断歩道(箇所)	231	10	15	—	—	256	339	0.76
中央帯(km)	265.1	91.2	120.3	78.1	—	554.7	507.6	1.09
車両停車帯(箇所)	451	224	171	4	9	879	545	1.61
道路照明(基)	23,851	25,990	59,181	3,333	293	112,648	78,009	1.44
防護柵(km)	765.2	627.1	1,621	270.2	30.2	3,313.8	2,629.2	1.26
道路標識(本)	14,353	11,511	27,051	402	851	54,168	44,551	1.22
視線誘導標(本)	32,603	42,731	36,201	13,477	1,360	126,372	97,650	1.29
道路反射鏡(本)	359	2,331	47,366	—	23	50,079	31,968	1.57
道路情報提供装置(基)	223	91	74	91	1	480	(S63より)	—

※自転車道は、自転車歩行者道を含む

四 交通安全施設の現況と対策

平成八年四月現在、県内の交通安全施設の現状は、表1のとおりですが、近年の交通安全施設等整備の努力にもかかわらず、交通事故の発生件数や死者数について、顕著な効果が見えず厳しい状況にあります。

本県においても、一層の交通事故の削減を図るべく、平成八年度を初年度とした「第6次交通安全施設等整備事業五箇年計画」の着実な進捗を図ると共に、平成九年度を初年度とする「かながわ新総合計画21」においても、「交通安全施設の整備」を主要施策と位置づけ、拡大・充実を図ることとしています。

五 新総合計画にみる交通安全等の施策

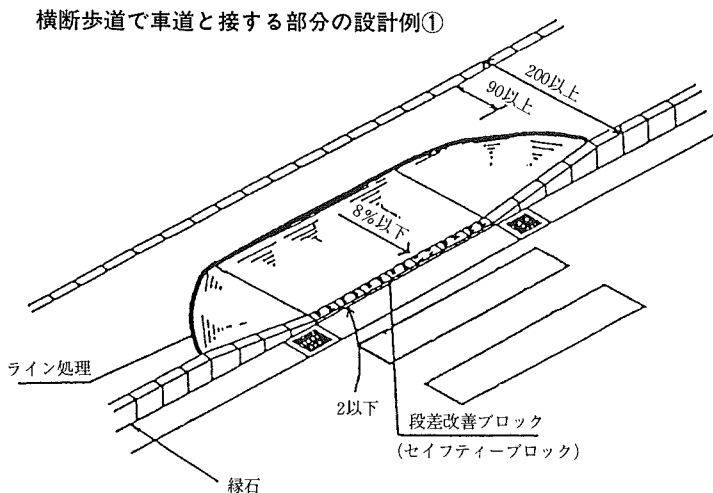
「かながわ新総合計画21」では、神奈川県人口は、二〇〇九年にピークに達し、少子・高齢社会の到来等を迎えることと予測されていますが、その中での実行計画である「安全で魅力ある都市をめざして」の中で、安心・安全で人にやさしく、環境に配置したまちづくりなど、県民の価値観や生活行動様式に対応した質の高い都市の形成を進めることを目指しています。「交通安全施設等の整備」は、このなかの各施策にその趣旨を盛り込まれ推進を図ることとしていますが、そのうち道路管理

者の事業についてご紹介します。

〈福祉のまちづくりの総合的推進〉

障害者・高齢者をはじめとするすべての県民が安心して快適に生活し、自由に移動できるよう、公共的な施設や交通環境の整備など福祉的配慮のされたまちづくりをすすめます。

◇段差のない歩道等の整備



横断歩道で車道と接する部分の設計例①

「福祉の街づくりガイドブック」抜粋

◇交差点改良

交差点改良は、交通事故防止対策のうえで重要な役割を果しており、交通量の増加に応じた右折・左折車線の設置、コンパクト化等により事故の削減を図ると共に、渋滞の緩和や排ガスの減少によ



写真1 ペDESTリアンデッキ

り環境面にも有効です。新総合計画では五箇年で五〇箇所の改良を計画しています。

へ自然にやさしい道づくり

市街地等の街路樹の保護育成・地下水の涵養など自然環境にやさしく、また、水たまりがなく、歩きやすい歩道を目指します。

◇透水性舗装

本県では、歩道の新設、補修を含め平成五年度から透水性舗装を進めており、平成七年度末までに約五〇kmが整備されています。新総合計画の五箇年では、六五kmの整備を計画しています。

へクリーンエネルギーを活用した都市整備

太陽光発電など環境にやさしいクリーンエネルギーを活用した道路照明・駐車場照明施設等の整備に取り組みます。

◇太陽光発電を活用した道路照明施設等の整備
五箇年で三箇所の整備を計画しています。

へうるおいある道づくり

歩きやすく安らぎとうるおいのある歩道や、運転者のための休憩施設であるロードオアシス（道の駅）の整備等を実施します。

◇幅の広い歩道の整備

歩道は交通安全施設整備の中でも最も重要な対

策の一つですが、平成八年四月現在県管理道路の歩道必要総延長二、〇九八kmに対し、整備延長は一、三四五kmです（整備率六四％）。整備延長の内訳は、幅員別では、二・〇m以上八一〇km、二・〇m未満五三五km（構造形式別では、マウンドアップ及びフラット式一、二八二km、ガードレール分離式六三km）新総合計画の五箇年では、歩道整



写真2 道の駅「箱根峠」

備（幅員二・〇m以上）八〇kmを計画しています。
 ◇ロードオアシス（道の駅）の整備

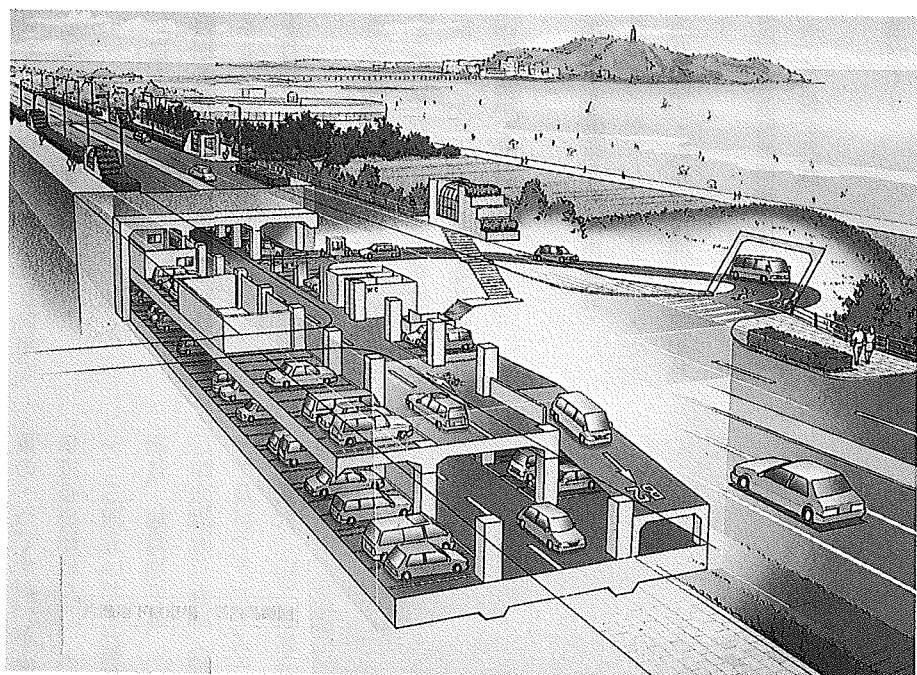
かながわロードオアシス（道の駅）は、道路利用者への休憩施設や道路情報提供施設を備えた駐車場事業です。平成八年度末現在では一箇所が完成（道の駅「箱根峠」）しており、現在二箇所の整備を実施中です。新総合計画の五箇年では、さらに一箇所の整備を計画しています。

◇電線の地中化



写真3 電柱のない幅の広い歩道の整備

市街地での歩行空間、防災空間、環境空間の確保及び快適な道路環境の形成のため電線類の地中化を進めています。新総合計画の五箇年では、八kmの整備を計画しています。



道路空間を利用した地下駐車場

〈交通安全施設等の整備〉

交通管制システムの高度化を図るとともに、信号機、道路認識・表示、歩道、駐車場案内・誘導システムなど、交通安全施設を計画的に整備し、

交通の安全と円滑化、快適な交通環境づくりを進めます。

◇道路標識・表示の整備

交通事態に即応した道路標識、道路表示施設の充実を図るため、大型案内標識の増設と的確な表示内容への改善、また早く道路の路線がわかりやすくなる交差道路標識等の整備を目指します。新総合計画の五箇年では大型道路標識五〇基等を計画しています。

◇地下駐車場の整備

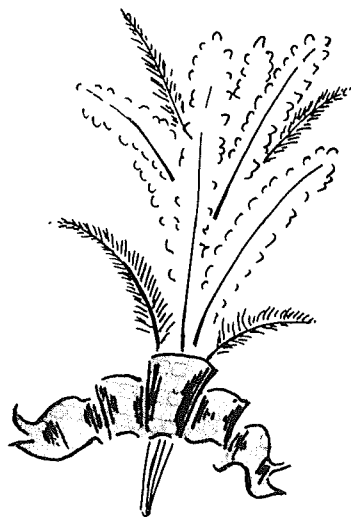
市街地における違法な路上駐車は、交通渋滞の激化、交通事故の増大、緊急車両の通行の妨害等、交通環境を著しく悪化させていることから、公園や道路などの地下空間を活用した地下駐車場の建設を実施しています。新総合計画の五箇年で二箇所地完成を目指します。

六 おわりに

神奈川県における交通安全対策のうち、道路管理者の施設整備計画は、おおむね以上のとおりですがはじめに述べたとおり、交通事故防止は国を始めとして交通管理者、各道路管理者、教育機関、道路利用者等関係機関相互の協力による対策の推進が不可欠であり、関係者のご協力を得ながら、「第6次交通安全施設等整備事業五箇年計画」及び「かながわ新総合計画21」の推進を図ると共に、

県民のご理解・ご協力を得ながら、事故防止にさらなる努力をしていきたいと考えております。

(神奈川県土木部道路管理課長)



福岡市の交通安全対策事業

福岡市土木局道路計画課

一 はじめに

福岡市は、現在、人口約一二九万人を擁する九州の中核都市として発展を続けており、「人と自然が共生し循環する市民主体の地域作り」、「海に開かれたアジアの交通拠点づくり」に向けた独自のまちづくりを進めている。

道路整備については、安全、快適かつ機能的な都市整備を図るため、社会経済活動を支える根幹的な社会資本整備として、第11次道路整備五箇年計画に基づき「まちづくりは道づくりから」を理念とし、効率的で計画的な道路整備を推進している。交通安全対策事業に関しても、平成八年度からスタートした第6次交通安全施設等整備事業五箇年計画に基づき、安全で快適な空間を生み出す

道路整備の推進及び生活環境の向上と潤いと調和のあるまちづくりを目指している。

二 福岡市の交通安全対策事業の現状

福岡市の交通事故は、昭和四六年をピークとしてその後減少していたが、昭和五三年以降再び増加し、平成八年の死者数は、前年比二一人増の七九人、発生件数では過去三〇年間で最多の一万二、八七五件となっている。

また、政令市の中で、「人口一〇万人当たりの事故発生件数では、昭和六二年以降一〇年連続して「ワースト一位」という不名誉な記録を更新中である。

本市における交通事故発生の特徴は、交差点及びその付近での事故発生が多いこと。また、事故

による死傷者は、交通弱者である歩行者が被害に遭うケースが多いことであり、平成八年のデータでは、全事故の約六割が交差点及びその付近で発生しており、歩行者の死者は三一人で、全死者の四割を占めている。

このような状況の中で、本市においては、事故多発地点の改良、また、通学路の安全確保対策について重点的に整備を行っているところであり、平成九年度当初の交通安全施設等整備事業に関する予算は、特定事業で約一七億円、地方単独事業で約二九億円の約四六億円となっている。また、これらの事業については、街路事業、道路事業等と組み合わせて事業を行い、効率的な事業効果と期待しているところである。

三 交通安全対策事業事例

へ市道祇園住吉線歩道橋へ

次に、福岡市において整備を行った交通安全対策事業の代表的な事例である市道祇園住吉線歩道橋について紹介を行う。

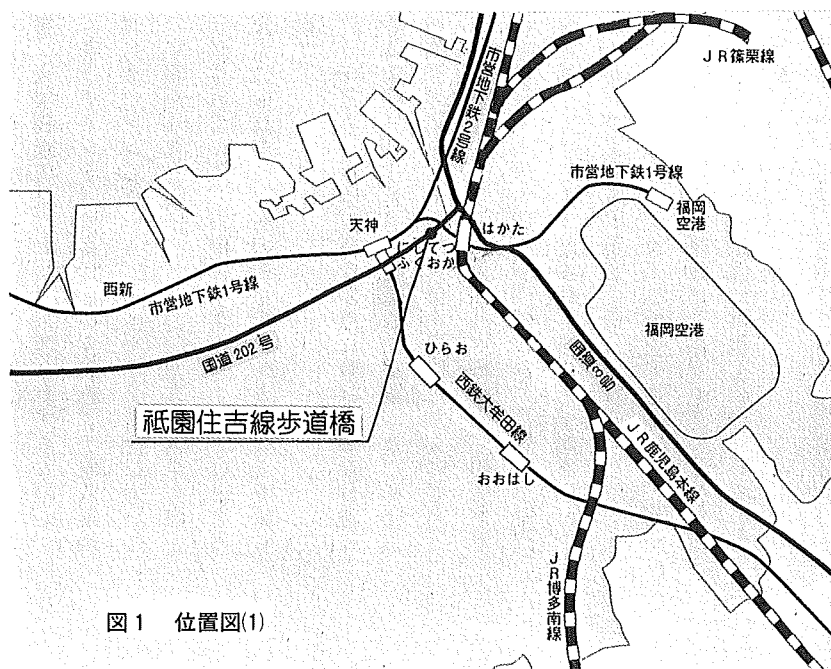


図1 位置図(1)

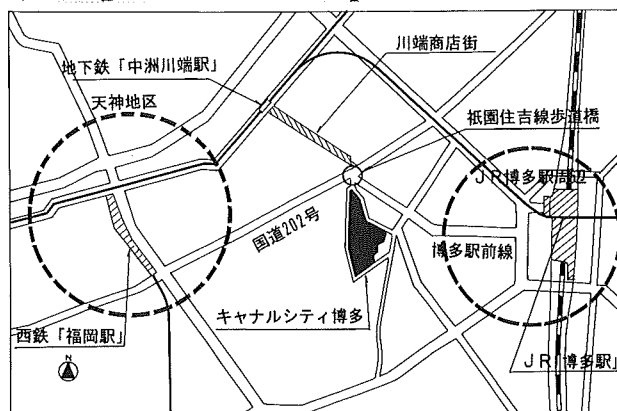


図2 位置図(2)

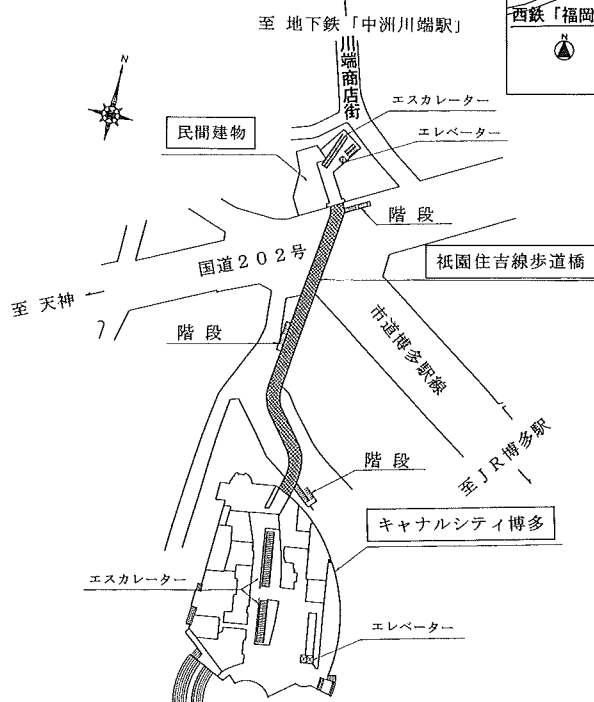


図3 位置図(3)

市道祇園住吉線歩道橋は、九州北西部の主要幹線道路である一般国道二〇二号と、JR博多駅より延びる市道博多駅前線とが交差する祇園町西交差点に設置している(図1・2参照)。

当交差点は、図3に示すように、国道二〇二号、市道博多駅前線及びその他の市道二路線が交わる変則五差路となっており、複雑で非常に渋滞の激しい交差点である。また、商店街である「川端商店街」及び歓楽街である中洲地区に近接しており、昼夜ともに人及び車の交通量の多い所である。さらに、当交差点の南側の住吉地区において、大規模な市街地再開発事業が平成五年度からスタート

した。当事業は、約三・五haの敷地にホテル、劇場、大型物販店及びオフィス等を有するもので、「キャナルシティ博多」という名称で平成八年四月にオープンしている。再開発事業計画において、一年間の来客者数は一、三〇〇万人を越すものと予想されており、再開発事業のオープンにより当交差点の渋滞に一層の拍車がかかるものと考えられた。

このため、祇園町西交差点における歩車分離による道路横断歩行者の交通安全対策、及び交差点の渋滞対策として当歩道橋を設置したものである。また、「キャナルシティ博多」への徒歩での来客者は、市営地下鉄「中洲川端駅」より「川端商店街」を通過して訪れる人が多数であると予想されたことから、当該位置に設置した。

この歩道橋の特徴は、広幅員であること、歩道橋の両端を民間の建築物の二階フロアに直接接続していること及び通路部に屋根を付けていることである。

幅員については、車椅子利用者及び歩行者が余裕をもって離合が可能な四mを確保している。北側は民間建物へ、南側は「キャナルシティ博多」の建物に接続しているが、二つの建物ともエレベーター及びエスカレーターを完備しており、身体障害者及び高齢者の方々もこれらの民間施設を利用することによって当歩道橋を利用できるように

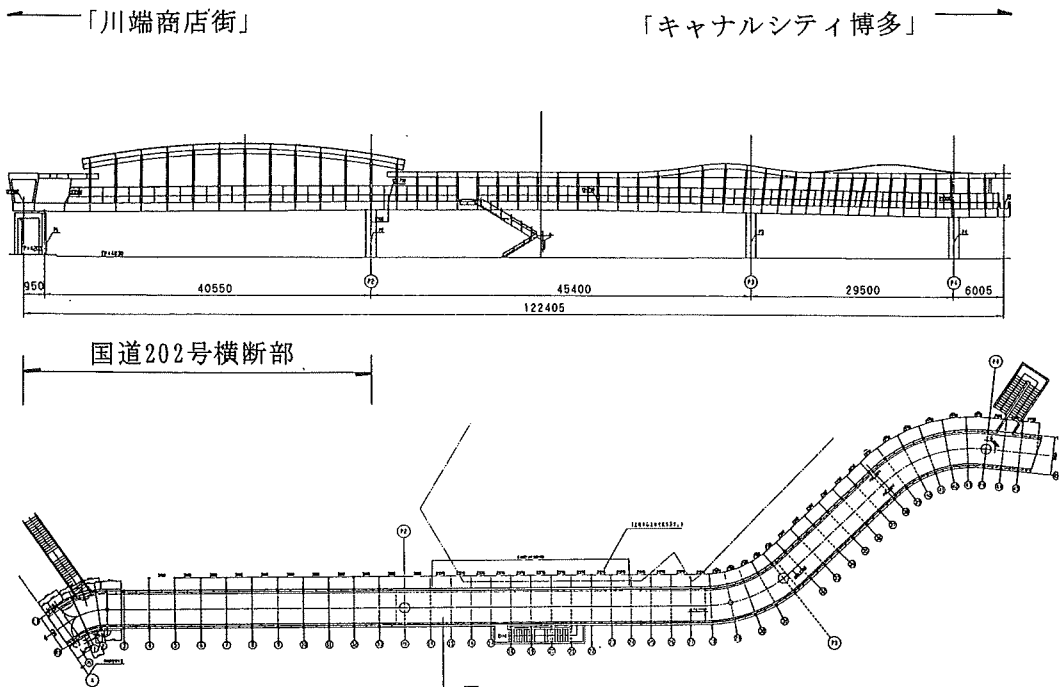


図4 歩道橋一般図

なっている。さらに、「川端商店街」がアーケード形式となっており、市営地下鉄「中洲川端駅」を利用して「キャナルシティ博多」を訪れる人は、このルート上全区間について雨天時にも傘が不要となる（図4・5参照）。

なお、桁、橋脚、基礎等歩道橋構造体については、特定交通安全施設等整備事業として建設省道路局の補助事業で市が整備しており、屋根、舗装、照明等橋面工事については、「キャナルシティ博多」の再開発事業者による自費工事として整備を行い、

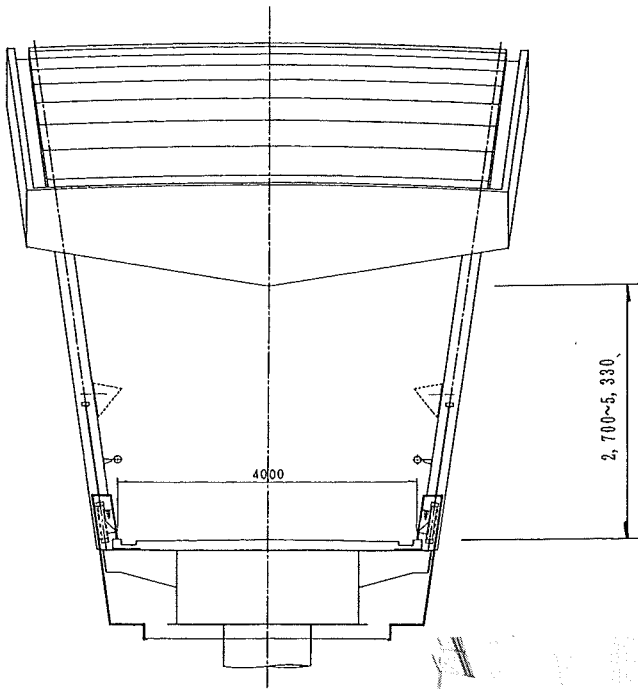


図5 歩道橋断面図



写真1 側面



写真2 通路部

整備後市へ帰属した。歩道橋全体については市道認定し、市の管理としている。また、再開発業者が整備を行った歩道橋橋面工事及び歩道橋に接続している建築物整備費の一部については、平成六年度に創設された「人にやさしいまちづくり事業」としての事業の承認を得て整備を行っている。このように、整備手法についても、官民一体となった整備、また、「特定交通安全施設等整備事業」と「人にやさしいまちづくり事業」との効果的な組み合わせによる整備手法のモデルケースとなるものと考えている。

また、「川端商店街」が「キャナルシティ博多」

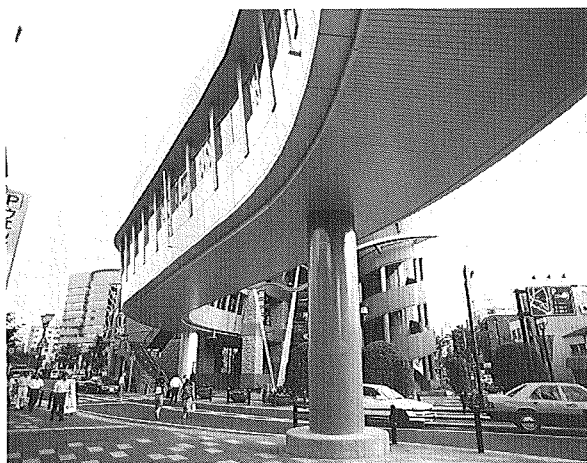


写真3 下面

へのルートのひとつとなったことにより、当商店街を訪れる人が急増し、歩道橋設置の二次的な効果として、JR博多駅周辺部と天神地区に挟まれ都市化の過程において衰退化した「川端商店街」の活性化に大きく貢献している。

(橋梁諸元)

- ・上部工…三径間連続鋼床版箱桁橋
- ・下部工…一柱式橋脚
- ・基礎工…場所打杭基礎
- ・橋 長…一二二、四〇五m
- ・有効幅員…四・〇m
- ・施工年度…平成七年度

四 おわりに

平成九年四月で「キャナルシティ博多」はオープン後一年を経過したが、一年間の来客者数は、予想の一、三〇〇万人を上回る一、六四〇万人を数えている。祇園住吉線歩道橋利用者も、多い日は、七時から一九時までの一二時間当たり一万六千人を越え、祇園町西交差点における交通安全対策及び渋滞対策に大きく貢献している。

以上、福岡市における交通安全対策事業の一部について紹介させて頂いたが、この他、事故多発地点緊急対策事業、自転車駐車場整備事業、自転車歩行者道整備事業等についても、市内各所において事業を進めているところである。また、今後

は、第6次交通安全施設等整備事業五箇年計画の重点施策である「コミュニティゾーン形成事業」についても、地域の要望及び意見を反映しながら、形成を行っていく予定であり、交通安全対策事業のより一層の促進を図っていく次第である。



道路占用許可事務に係る 規制緩和の推進について

道路局路政課道路利用調整室

はじめに

我が国経済社会の抜本的な構造改革を図り、国際的に開かれ、自己責任原則と市場原理に立つ自由な経済社会としていくことを基本として、国民負担の軽減、行政事務の簡素化を図る等の観点から、「規制緩和推進計画について」(平成七年三月三十一日閣議決定)を平成七年度から九年度までの三カ年で計画的に推進することとして改定された「規制緩和推進計画の改定について」(平成八年三月二十九日閣議決定)。

本改定における道路占用許可事務に関連して①道路を占用する導管、制圧器等の協議(住宅・土地関係)②二次占用に係る道路占用許可(情報・通信関係)③道路における鉄道施設、送電施設等

に係る占用手続(住宅・土地関係)を平成八年度中に措置した。以下、その内容を紹介することとする。

通達の主な内容

1 道路を占用する導管、制圧器等の協議

(別紙1)

高圧のガスを供給するための導管、制圧器等の施設の道路占用については、道路の構造及び交通に及ぼす影響が大きく、特に保安対策上その設置位置、設置方法、構造等において、他の占用物件と著しく異なるものがあることに鑑み、圧力が20 kg/cm²以上の高圧のガスを供給するための道路占用の許可に際しては、特に慎重を期する必要があるため、本省に事前協議を課していた(昭和四

七年二月一八日付け建設省道政発第一〇号道路局長通達)。本通達が発出されてから既に二〇年以上が経過し、圧力が20 kg/cm²以上の導管の占用実績は、ガスを中心に相当数に達している。その間、導管関連の事故は皆無であり、設置位置、設置方法、構造等の技術については、既に確立されたものと考えられる。こうした状況を踏まえ、道路下に埋設される圧力が20 kg/cm²以上の導管、制圧器等であっても本省への事前協議を廃止するとともに、許可に当たっての留意事項の整理を行った。

2 二次占用に係る道路占用許可 (別紙2)

昭和六〇年四月一日の電気通信事業法の施行に伴う新規参入の第一種電気通信事業者(以下「NCC」という。)の電気通信設備その他の電気通信

事業に係る物件の道路占用については、平成二年三月九日付け建設省道政発第一〇号路政課長通達等により取扱いを定め通知してきたところである。

従来、共同収容に係る占用の形態については、N T T又は電気事業者がN C Cに空管路等を使用させる形態のようにその対象を限定した記述をとっていたところであったが、今回の見直しにより、共同収容の占用主体・形態を一般化し、新たな共同収容の形態にも対応可能なものとした。

また、許可申請書の添付書類についても占用場所・占用物件の構造図・その他必要最小限のものとして、申請書の作成及び保管に係わる業務の簡素化が図られるよう措置した。

従来、いわゆる二次占用の占用料については、共同収容を利用して電線の一部を所有する二次占用者の占用料を当該電線の占用料と同一にしている。今回の見直しにより、当該電線の占用料の額に三分の一を乗じた額の占用料を徴収することとした。

3 道路における鉄道施設、送電施設等に係る占用手続 (別紙3)

道路と鉄道が相互に交差する場合において、道路法(以下「法」という。)第二〇条又は法第三一条の規定に基づき当該道路管理者が鉄道事業者と「交差方法」、「構造」、「工事の施行方法」及び「費

用負担」等について協議することとされている。

この規定は道路の占用等の規定の適用を排除する趣旨ではないが、踏切道については、これら協議をもって、相互に道路の占用又は使用承認に替えることとし、手続の一本化を行っている(昭和二十七年二月五日鉄総第九二四号運輸事務次官、建設事務次官通達)。但し、一部の道路管理者においては、踏切道の占用について占用許可手続により処理されていることから各道路管理者に対して、通達の趣旨を徹底させた。

また、踏切道と一体として取り扱われる物件についても許可手続が不要とすることができ旨の徹底を図るよう「規制緩和の推進に関する意見(第二次)」―創意で造る新たな日本―に掲載され、今回、併せて措置した。

別紙1

各地方建設局長	あて
北海道開発局長	
沖縄総合事務局局長	
道路関係四公団総裁等	
各都道府県知事	
各政令指定市長	

建設省道政発第四三号
平成九年三月二五日

建設省道路局長

高圧のガスの供給施設の

道路占用の取扱いについて

高圧のガスを供給するための導管、制圧器等の施設のうちで、圧力が20 kg/cm²以上の高圧ガスを供給するための施設等の道路占用の許可に際しては、「高圧のガスの供給施設の道路占用について」(昭和四十七年二月一八日付け建設省道政発第一〇号建設省道路局長通達)により、事前に当局に協議することとしていたが、占用施設の構造、占用の形態等において道路占用実績の集積ができ、取扱いもほぼ確立してきたことにかんがみ、当局への事前協議は廃止することとする。

今後は、ガス事業法(昭和二十九年三月三十一日法律第五一号)等の関係法令並びに下記事項等を参考として、各道路管理者が適宜審査を行うこととされたい。

なお、都道府県にあつては、貴管下市町村(地方道路公社を含む。)に対してもこの旨周知徹底方お願いする。

記

1 留意事項等

高圧のガスの供給施設の道路占用の許可の審査に当たっては、道路法施行令の基準によるほか、下記事項によること。

- (1) 占用の可否を判断するに当たって審査を要する事項

- ① ガスの供給施設の種類及び設置経路
- ② ガスの圧力、供給能力及び供給方法
- ③ ガスの供給施設の設置位置及び設置方法
- ④ ガスの供給施設の構造（特にガス導管については、その強度及び防食、接続等の方法）
- ⑤ ガス導管等の耐圧試験及び気密試験の方法
- ⑥ ガス漏洩検知装置、感震装置、緊急遮断装置等の保安施設及び消火施設の設置状況
- ⑦ ガスの漏洩防止及び放散の方法
- ⑧ 緊急時における緊急遮断装置等の作動方法
- ⑨ 緊急時における連絡通報設備の設置状況及び道路管理者等への連絡体制
- ⑩ 自衛消防組織等の保安管理体制の状況
- ⑪ その他保安対策上必要と認められる事項
- (2) その他留意事項
 - ① ガス導管は、やむを得ず橋に取り付ける場合等を除き、原則として地下に埋設すること。
 - ② トンネル内又はトンネルの構造に影響を及ぼす範囲内及び崖崩れ、地滑り、液状化等により地盤が不安定な地域の道路並びに幅員が著しく狭い道路の占用は極力避けること。
 - ③ ガス導管の本線をやむを得ず車道下に埋設する場合には、極力歩道寄りの車道下とすること（歩道がない道路にあつては、路肩寄りの車道下とすること）。
 - ④ 市街地又は人家連担地区（将来において市街化又は人家連担化が予想される地区を含む。）の道路にあつては、以下の事項に留意すること。
 - (イ) 他の埋設物との離隔距離等をも考慮して、ガス導管の埋設深度を一・八m以上とすること。
 - (ロ) ガス導管の上部に鉄板を敷設する等の方法により、ガス導管を防護することとし、この場合の防護施設の頂部と路面との距離は、一・五m以下としないこと。
 - (ハ) 人家等から三m以内に埋設されるガス導管について

は、コンクリートボックスへ収容し、又は鋼矢板を打設する等の方法により漏洩したガスが人家等の側へ拡散しないような措置を講ずること。

⑤ 内圧、土圧及び輪荷重に対するガス導管の安全性を確保できるように管厚を厚くし、又はコンクリートボックスへ導管を収容する等の方法により土圧及び輪荷重の影響を緩和できるような措置を講ずること。

⑥ 天然ガスパイプラインについては、上記事項のほか「高圧ガスパイプライン技術指針（案）」（「ガスパイプライン技術検討委員会報告書」（平成三年二月））によること。

2 申請書の添付書類については、1 (1)に規定する事項を記載した書類その他必要最小限のものとする。

(2) 更新等の申請に当たり、当初申請時と変更のない物件については、当初申請時の図面を活用する等、申請者に必要以上の添付書類の提出を要求することのないようにすること。

3 その他

「高圧のガスの供給施設の道路占用について」（昭和四十七年二月一八日付け建設省道政発第一〇号道路局長通達）は廃止する。

別紙2

各地方建設局道路部長
北海道開発局建設部長
沖縄総合事務局開発建設部長
道路関係四公団担当部長
地方道路公社理事長

建設省道政発第三五号
平成九年三月一四日
建設省道路局路政課長

電気通信設備等の共同収容に係る

道路占用の取扱いについて

電気通信設備等を道路に占用する場合であつて、当該箇所に使用しうる既許可の占用物件が存し、当該占用物件の空スペースを利用し、又は当該占用物件の一部の譲渡を受けて、新たに設備を形成する占用形態（以下「共同収容」という。）に係る道路占用については、「電気通信設備等の道路占用の取扱いについて」（平成二年三月九日付け建設省道政発第一〇号建設省道路局路政課長通達）等により取扱いを定めてきたところであるが、道路空間の有効利用により、道路の掘り返し防止等道路管理の適正化を推進するとともに、事務の簡素・合理化を図るため、今後、下記のとおり取り扱うこととしたので、事務の処理に遺憾のないようにされたい。

記

1 取扱いの基本的方針

(1) 電気通信設備等の道路への占用は、高度情報化社会の進展に伴つて、今後ますます増大することが予想される。一方、道路には既に多くの占用物件が設置され都市部では幅員が著しくなっている状況にあることから、今後、道路空間の有効利用により、道路の掘り返し防止等道路管理の適正化を図るため、電気通信設備等の道路の占用について以下の諸要件を満足するときは共同収容の方式を活用するものとする。

(2) 占用の形態

共同収容による占用の形態は当面次のとおりである。

① 空管路の使用

電気通信事業者又は電気事業者等（以下「事業者」という。）が電線を敷設する場合において、既設の空管路又は空きスペースがある管路（洞道等を含む。以下「既設の空管路等」という。）がその敷設ルートに存し、当該事

業者の設ける電線を当該既設の空管路等に収容することが可能であるとき、当該既設の空管路等を当該事業者が使用させる形態のもの。

② 既設の電線の一部譲渡

既設の電線を所有する事業者が、当該電線の芯線の一部を譲渡した上、当該電線の外皮と残余の芯線部分を所有して使用し、譲渡を受けた者が、譲り受けた電線の芯線部分を所有して使用する形態のもの。

③ 共用電線の新設

一の事業者が電線の芯線の一部と外皮を所有し、他の事業者が当該電線の芯線の残余の部分を所有するという所有形態の一本の電線を共同で敷設する形態のもの。

2

道路の占用の許可の基本的な手続

- (1) 共同収容による占用の形態が1 (2)①(空管路の使用)に該当する場合には、既設の空管路等の所有者は当該既設の空管路等について占用の目的の変更の許可の申請を行い、電線を敷設しようとする事業者は電線について新規の占用許可の申請を行うこと。

- (2) 共同収容による占用の形態が1 (2)②(既設の電線の一部譲渡)に該当する場合には、既設の電線の所有者は電線の芯線の一部譲渡に伴う占用物件の構造の変更及び当該電線を収容する管路又は洞道の占用の目的の変更の許可の申請を行い、他の事業者は当該電線のうち自ら所有する芯線の部分について新規の占用許可の申請を行うこと。

- (3) 共同収容による占用の形態が1 (2)③(共用電線の新設)に該当する場合には、一の事業者は電線の芯線の一部と当該電線の外皮の設置について新規の道路占用許可(既に既設の管路の許可の際に電線も併せて許可を受けている場合にあつては占用物件の構造の変更の許可)の申請を行うこととなる。この場合において、当該電線を既設の管路又は洞道に収容する場合にあつては占用の目的変更の許可の申請を行うこと。

他の事業者は、当該電線の残余の芯線部分の設置につい

て新規の道路占用許可の申請を行うこと。

3 占用の許可基準

共同収容に係る占用の許可基準については、道路法第三十二条又は第三十六条第二項、道路法施行令及び道路法施行規則の規定によるほか、次の各号に掲げるところによるものとする。

- ① 共同収容の形態になることについて、当事者間で合意が成立していること。

- ② 事故時における連絡通報体制及び責任の所在が明確であること。また、施設等の保守管理の方法が適切であること。

- ③ 譲渡契約及び共同収容に係る管路、洞道、マンホール、電柱等の施設又は設備の使用に関する契約の内容が妥当なものであること。

4 許可申請書の添付書類

- (1) 許可申請書の添付書類については、道路の占用の場所、占用物件の構造等を明らかにした図面その他の必要最低限のものとする。

- (2) 更新等の申請に当たり、当初申請時と変更のない物件については、当初申請時の図面を活用する等、申請者に必要以上の添付書類を要求することのないようにすること。

5 許可の条件

共同収容の形態の占用に係る許可に当たっては、一般的な条件のほか次に掲げる条件を付することとする。

- ① 施設又は設備の使用に関する契約を変更しようとするときは、道路管理者に届け出ること。

- ② 事故時における連絡通報体制や責任の所在に関して変更がある場合には、道路管理者に届け出ること。

- ③ 道路管理者において監督処分による施設の撤去等が必要となる事態が生じたときは、一体不可分となっている処分対象外の施設等についても同時に撤去されることがあることについて受忍すること。

6 占用料の取扱

- (1) 共同収容のため、既許可の占用物件の一部を他の事業者が利用させ、又は譲渡する場合の当該占用物件の所有者の

占用料については、占用料の額の変更の賦課処分を行わず、当該事業者が単独で占用していた際と同じ額の占用料を徴収する。

また、共用電線の新設の場合における電線の芯線の一部と当該芯線の外皮を所有する事業者の占用料については、当該事業者が単独で同様の電線を設置する際に支払うこととなる占用料の額と同じ額の占用料を徴収する。

- (2) 共同収容を利用して、占用物件を敷設する場合の他の事業者の占用料については、単独で電線を敷設する場合は当該電線の占用料の額を、また、電線の芯線の一部のみを所有する場合に当該電線の占用料の額に三分の一を乗じた額の占用料を徴収する。

7 その他

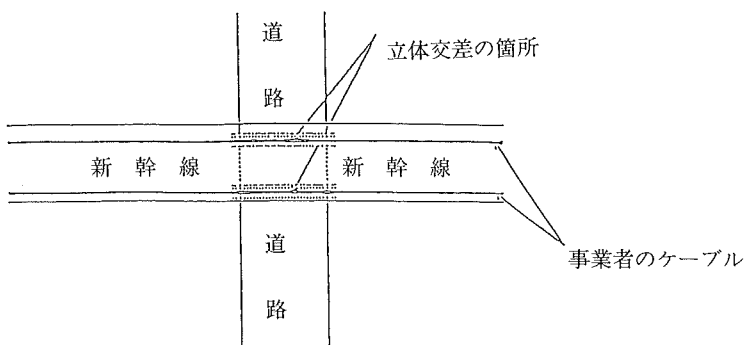
- (1) 本通達6による占用料の取扱いは、平成九年四月一日から施行する。

- (2) 共同収容について利用の公平性の確保を図るため、建設省、N T T及び電気事業連合会において締結された共同収容の条件等に関する覚書(共同収容の条件等に関する覚書について)(平成三年九月一日付け建設省道政発第四一〇号)別紙1及び2参照)に適合する場合にあつては、N T T及び電気事業者はその実現に協力するものとされているので留意すること。

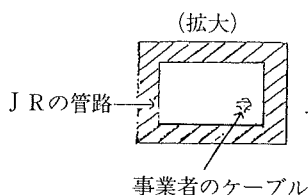
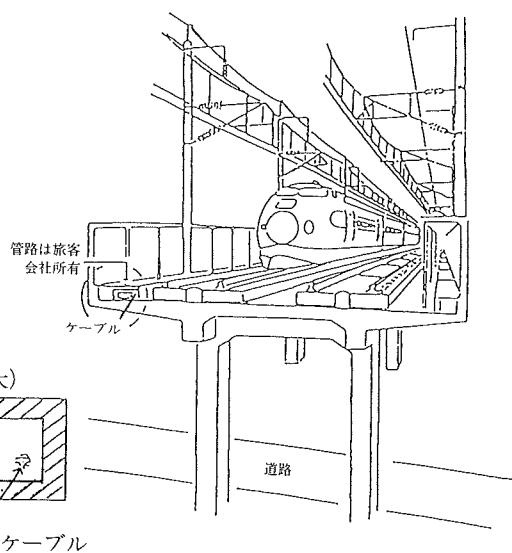
- (3) 本通達で定めるところにより事務処理を行うことのできるものについては「電気通信設備その他の電気通信事業に係る物件の道路占用の取扱いについて」(昭和六〇年七月一日五五付け建設省道政発第五四号道路局長通達)による当局への事前の協議を要しないものとする。

また、昭和六〇年四月一日の電気通信事業法の施行に伴う新規参入の第一種電気通信事業者に係る電柱、電線、若しくは公衆電話所又はこれらの物件とその施設の目的から一体不可分な物件(日本電信電話公社及び日本専売公社の民営化等に伴う道路占用関係事務の取扱について)(昭和六〇年三月二八日付け建設省道政発第三三三三号、第三三三三号の二、

別紙



(4) 共同収容に係る各事業者の占有物件は、一本のケーブルを共同で使用するなど占有物件管理上密接不可分な占有形態となることから、当該占有物件の占有期間の終期を統一するなど適宜事務処理の便宜を図られたい。



(5) 別紙のような道路と鉄道の交差箇所における電気通信設備等の道路の占用については、電線を所有する事業者が、当該電線について占有許可の申請を行うこととなるが、この種の道路の占用は広範囲にわたることが多いこと、道路を横断する構造物に物件が添加されるものであることなどの事情にかんがみ、可能な限り道路管理者（本庁）ごとに一括して申請を受け付けるものとする。

(6) 「電気通信設備等の道路占用の取扱いについて」（平成二

別紙 3

年三月九日付け建設省道政発第一〇号及び第一〇号の二建設省道路局路政課長通達）及び「第一種電気通信設備の鉄道敷への設置に係る道路占用の取扱いについて」（平成二年三月九日付け建設省道政発第一二二号及び第一二二号の二建設省道路局路政課長通達）は廃止する。

各地方建設局道路部長
北海道開発局建設部長
各都道府県担当部長
各政令指定市担当局長

あて

建設省道路局路政課長

建設省道政発第四四号
平成九年三月二五日

道路に鉄道を交差させる場合の

踏切道の道路占用の取扱いについて

道路に鉄道を交差させる場合の踏切道の道路占用については、「道路法の施行に伴う踏切道の取扱いについて」（昭和二十七年二月五日付け運輸省鉄路第九二四号、運輸事務次官、建設事務次官通達）により、踏切道の新設又は改築に関しては、道路法第三二条の許可に替え、法第二〇条及び第三二条の規定により道路管理者と鉄道事業者との協議によるものとされている。

しかしながら、一部の道路管理者にあっては踏切道（踏切道と一体として取り扱われる物件も含む）についても許可手続をとらせるなど通達の趣旨が徹底されていないとの指摘があるため、上記通達の趣旨に沿った取扱いを行っていない道路管理者にあっては、今後、通達の趣旨に沿った取扱いを行うこととされた。

なお、都道府県にあっては、貴管下市町村（政令指定市を除く。）に対してもこの旨周知徹底方お願いする。

本州四国連絡橋公団の本社移転について

本州四国連絡橋公団総務部総務課

一 はじめに

本州四国連絡橋公団（以下「本四公団」という。）は、本州と四国の連絡橋に係る有料の道路及び鉄道の建設及び管理を総合的かつ効率的に行うこと等により、本州と四国間の交通の円滑化を図り、瀬戸内海地域の振興を支え、国土の均衡ある発展と国民経済の発達に資することを目的とした特別法により昭和四五年七月一日に設立された特殊法人である。

現在、本四公団では、瀬戸内海を東から兵庫県と徳島県を結ぶ神戸・鳴門ルート（一般国道二八号）、岡山県と香川県を結ぶ児島・坂出ルート（一般国道三〇号）及び広島県と愛媛県を結ぶ尾道・今治ルート（一般国道三二七号）の建設・管理を

行っている。

具体的には、神戸・鳴門ルートでは、明石海峡大橋の平成九年度完成を目指し、また、尾道・今治ルートでは、新尾道大橋、多々羅大橋及び来島大橋の平成一〇年度完成に向けて、関連道路を含めた建設事業を推進している。

一方、これら建設中のものを含めた三ルート（約六〇％）が営業中であり、昭和六三年四月に開通した児島・坂出ルートの瀬戸中央自動車道（瀬戸大橋）をはじめ、大鳴門橋、因島大橋、日本道路公団から引き継いだ尾道大橋など一ルート七橋の管理事業を行っている。

また、児島・坂出ルートでは、本四公団の建設した本四備讃線をＪＲ西日本及びＪＲ四国が利用

し昭和六三年三月から営業中であり、公団はかかる鉄道事業者が利用する鉄道施設の維持管理を行っている。

二 本四公団の本社移転の経緯

本四公団の本社移転は、我が国の東京一極集中の弊害を除去し、多極分散型国土の形成を図るため国の行政機関及び特殊法人の東京都区部からの移転の推進を図ることとした昭和六三年七月一九日の閣議決定「国の行政機関等の移転について」において当公団が移転機関と位置づけられたことを契機とし、同年八月に国から本四公団に対して本社移転要請がなされたことにより本格化した。

これを受けて同年一二月に本四公団では、神戸市を主たる事務所の移転先地にしたい旨の回答を

国に対して提出した。

(参考) 移転先の特性

①関西の主要な大学・研究機関に近接しており、長大橋技術の研究開発に必要な情報集積地に立地。

②業務の円滑な遂行に不可欠な監督官庁（建設、運輸、大蔵、他）等との連絡調整を迅速かつ機動的に行うための交通便利性が優れている。

③世界最長の吊橋の明石海峡大橋の現場に近接しているため、世界に向けての架橋技術のPRや、維持管理業務の円滑な遂行が可能。

この回答に基づき、平成元年二月の「国の機関移転推進連絡会議（以下「移転会議」という。）」において移転先地を神戸市とすることが正式に取りまとめられ、本四公団では同年七月に移転準備室を設置した。移転準備室では、その後事例調査、在京資産調査を実施するとともに、移転実施の前提となる新社屋、宿舍等の立地、現地調査等を実施してきた。

またこの間、数回にわたって開催された移転会議を経て、平成五年六月二四日の同会議において、移転時期を「平成七年～八年度」、移転場所を「神戸市中央区」とする移転計画がとりまとめられた。一方、平成七年二月二四日の閣議決定「特殊法人の合理化について」においては、「平成八年度に予定されている本社の神戸市移転に向けて必要な

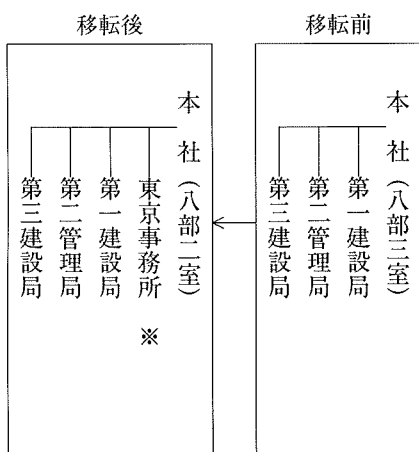
準備を進める。」こととされ、さらに平成七年六月一五日の移転会議においても「移転計画どおり移転が実施されるよう努める。」とされ、平成七年度から、移転実施に向けた具体的な準備（新社屋確保、宿舍整備など）に着手した。

三 移転の計画及び移転実施

本社移転にあたっては、移転前の本社人員をそのまま新本社へ移転させることを基本とし、同時に行政改革への取り組みも念頭に置きながら、枠組みを次のとおり決定した。

○移転計画の概要

- ・移転時期 平成八年度中
- ・移転場所 兵庫県神戸市中央区
- ・移転人員 一九二名（七年度末）
- ・移転前後の組織イメージ



※本社移転後に、東京において必要となる業務（中央省庁との連絡調整、技術情報収集等）を処理するため、東京事務所を設置。

・移転後の施設の状況

新本社社屋	借上
東京事務所社屋	借上
宿舍	保有
（世帯用）	
（役員用）	借上
（独身用）	借上

○本州四国連絡橋公団法の改正等

本四公団の本社移転にあたっては、本州四国連絡橋公団法第三条における公団の主たる事務所の所在地を「東京都」から「神戸市」へ変更する必要がある、この改正内容を含む「本州四国連絡橋公団法の一部を改正する法律案（以下「改正法」という。）」が平成八年二月一三日衆議院に提出され、同年四月一日同院において全会一致で可決、参議院においても同年四月二六日同院において全会一致で可決、成立し同年五月九日に公布された。かかる改正法の施行期日を定める政令のうち、主たる事務所の施行期日を定める政令が平成九年二月二八日に公布され、施行期日が平成九年三月一二日と定められた。

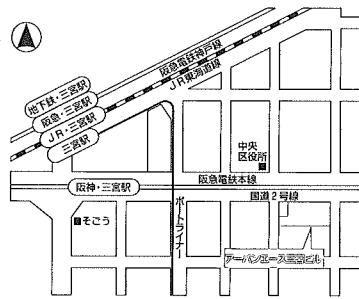
○移転の実施

今回の本社移転は、公団発足以来の大規模かつ長距離の移転であると同時に役職員の大半が家族を伴い引越することとなったため、公団内に移転委員会（委員長・副総裁）を設置し、問題解決のための体制整備を行うとともに、平成八年一

月には、移転準備室を中心として各部・室メンバーで構成される移転プロジェクトチームを発足させ、本社社屋の引越及び各役職員の宿舍引越など移転実施に向けた公私にわたる調整を実施した。幸い大きな混乱もなく、また、年度末において公団業務を中断させることなく移転を無事完了することができた。

○新社屋等

・新社屋は、JR三宮駅から徒歩約五分の下記



の住所のアーバンエース三宮ビルの八〜十三階部に移転し三月一二日より本社業務を開始した。住所は

・千六五一

神戸市中央区小野柄通四丁目一番二二号

アーバンエース三宮ビル

・電話番号 ○七八(二九一)一〇〇〇(代)

・また、本社移転に先立ち東京事務所は、地下鉄日比谷線神谷町駅に隣接した旧本社の虎ノ門四五森ビルの3Fに三月一日より発足した。(なお、五月一九日からは同ビル5Fに移転)

・千一〇五

東京都港区虎ノ門五丁目一番五号

虎ノ門四五森ビル

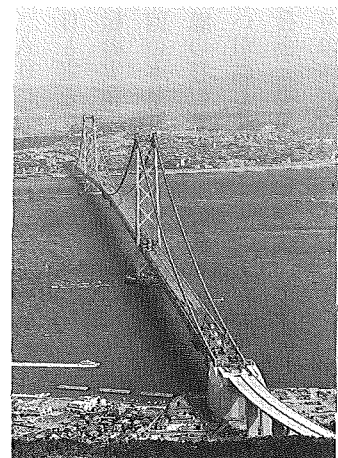
・電話番号 ○三(三四三四)七二八一代

四 本社移転後の取り組み

今般の本社移転は、昭和六三年の閣議決定に基づく特殊法人として初めての首都圏からの移転であり、東京一極集中の是正と多極分散型国土形成の先導的な役割を果たすものである。

また、阪神・淡路大震災後の復興に精力的に取り組んでいる地元からも、復興を象徴する明るい出来事と歓迎をもって迎えられている。

公団としても、近代都市神戸の合理化精神を学びつつ、これまで以上に業務の効率化や地域に密



建設中の明石海峡大橋

着した利用促進等の施策の実施に役職員一丸となつて取り組む決意である。

さらに、本四公団がこれまで長大橋の調査・設計から建設・維持管理に至るまで一貫して取り組んできた結果、独自の架橋に関するノウハウ等を有しており、内外に情報を発信することが重要と考える。

五 おわりに

本社の移転は、主務官庁をはじめ移転先の関係地方公共団体及び関係機関など幾多のご協力、ご尽力を得ながら円滑に実施されたものである。紙面をお借りして、関係各位に深く感謝を申し上げます。同時に、移転を機に役職員一同決意を新たにして業務に取組み、地域社会の発展に寄与するよう努める所存である。今後とも本四連絡橋事業への一層のご理解、ご支援を賜りますようお願い申し上げます。

行政代執行法に基づく 代執行の実施について

九州地方建設局道路部路政課

1 はじめに

去る平成九年二月二五日、当地建管内において行政代執行法に基づく代執行を実施しました。これは、当地建の道路関係では初めてのことで建設省関係では、昭和六二年三月に関東地方建設局相武国道工事事務所管内で実施されて以来のことではないかと思われます。今後、当地建においてもこの経験を活かしていく所存ですが、他道路管理者が類似事案に対処される際の参考になればと考え、その概略を紹介する次第です。

2 概要

本件は、当地建管内一般国道三号（博多バイパス）福岡市東区の高架橋下国道敷地内に、木造建物等の不法占用物件が存在し、道路工事に支障と

なり、長期にわたる指導にも応じなかったため、工事の実施計画上やむを得ず代執行により是正したものです。

本箇所においては、平成六年頃から自動車・建設資材・木造建物・その他の不法占用が確認されたため是正指導を行っていたところですが、平成七年九月に「寺分高架橋補修工事」を発注した後、口頭指導、文書勧告等を継続的に実施し、より一層尽力した結果、不法占用物件のほとんどを（自動車九一台、その他）是正しました。しかし、最後まで残った木造建物等については、当方の約一三ヵ月にも及ぶ度重なる指導、措置命令等も意に介さず撤去の意志が全く見受けられない状況でした。

当地建としては、これらの不法占用物件のため、

工事を一時中止していましたが、本物件を是正（撤去）しなくては工事を再開できないことから、これ以上本物件を放置しておくことは「著しく公益に反すると認められる」と判断し、行政代執行法に基づく代執行を実施したものです。

記

1 実施日時

平成九年二月二五日九時〇〇分～

一三時一五分

2 実施場所

一般国道三号（博多バイパス）

福岡市東区原田一丁目一〇七六一二

3 責任者

福岡国道工事事務所長

4 対象物件

木造平屋建店舗一式及び動産一式

5 相手方

福岡市東区居住 A氏

3 道路の経緯

本件道路（博多バイパス）は、一般国道三号のバイパスとして福岡市の北部と南西部を結ぶ幹線道路です。昭和四三年度に事業化し、現在まで逐次供用延伸を図り、計画延長七・七kmのうち暫定区間も含めて四・〇kmを供用しているところです。

本件箇所は高架橋下で、昭和五〇年二月に当該高架橋部分が暫定二車で供用開始され、昭和五三年九月の全面供用開始により現況となったものです。

4 不法占用物件の発生

本件箇所の管理については、担当事務所においてフェンスを設置し、不法占用物件の発生を防止していました。しかし、フェンスが何らかの手段によって破られ、その破れ目から生活廃棄物、建設資材等が放置され、又その箇所を修理すれば他の箇所が破られるという状況でした。その結果として、平成六年度頃から不法占用物件が加速的に増え始め、現在に至った次第です。

なお、不法占用物件は次の三種類に大別されます。



① 行政指導により不法占用者が自主撤去した
もの

(自動車九一台、建設資材約二ト、その他の
物品多少)

② 所有者不明で財産的価値がないため道路管
理者自ら撤去したもの

(生活廃棄物及び建設廃材約四ト)

③ 代執行により道路管理者自ら撤去したもの
(木造平屋建店舗一式及び動産一式)

5 不法占用物件是正指導の経緯

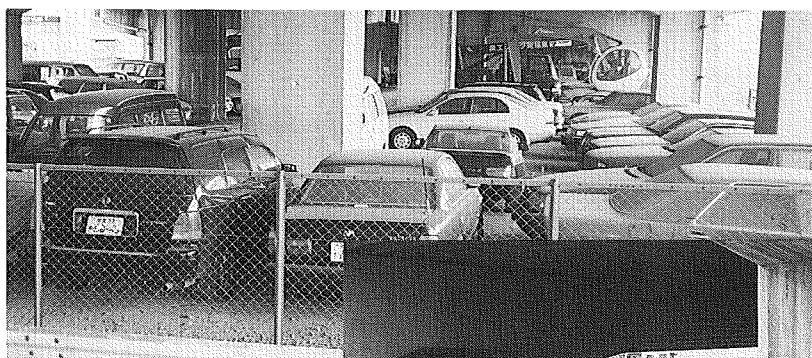
不法占用物件の是正に当たっては、道路管理者
として次のような指導を行いました。

①口頭注意(口頭による注意及び撤去勧告)、②
文書による勧告(撤去勧告書を直接手渡し)、③聴
聞の実施、④文書による撤去命令(措置命令書を
直接手渡し)

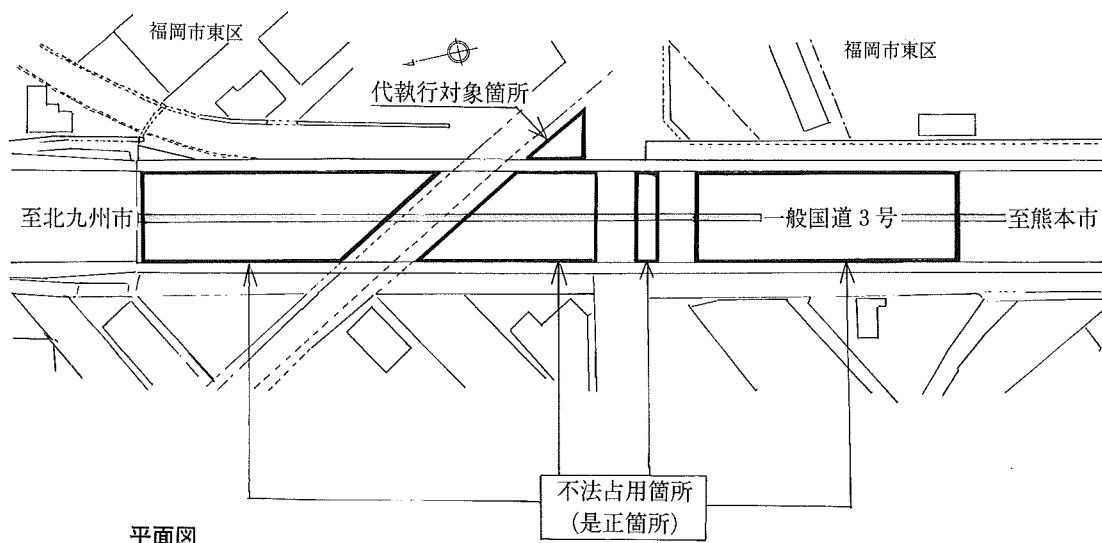
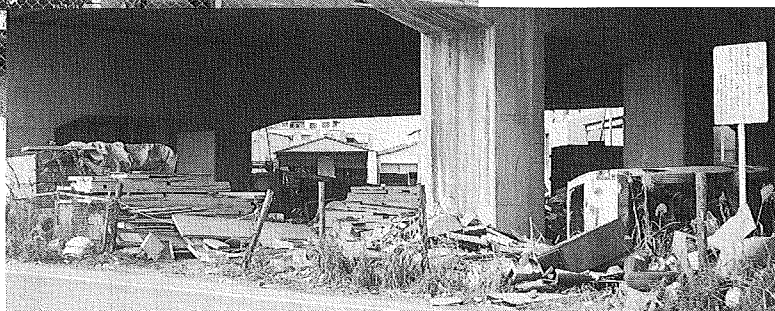
その努力の結果、不法占用物件のほとんどを是
正(自主撤去)させることができましたが、それ
に要した労力は多大なものでありました。

6 工事の発注

平成七年九月二八日に、平成七年度工事として
予定されていた「寺分高架橋補修工事」を発注し
ました。本工事は、平成七年一月の阪神・淡路大
震災を教訓として橋梁等の構造物の補修、強化を



不法占用物件是正前の状況



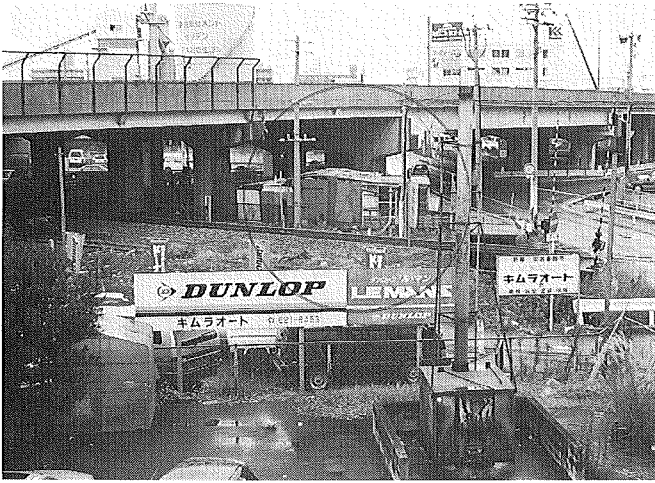
平面図

目的とするもので、具体的には落橋防止対策として鉄筋コンクリートの縁端拡幅と落橋防止壁の設置を行うものです。

また、本工事に不法占用物件が最後まで支障となったことにより、工期的にも変更を余儀なくされ、平成九年三月三十一日まで延期することとなりました。

7 最後まで残った物件

是正指導により不法占用物件のほとんどが自主



代執行対象物件

撤去しましたが、今回の代執行の対象となった木造平屋建店舗は、約一三カ月に及ぶ指導にも断固として応じなかったものです。

8 不法占有者の主張

不法占有者の主張の代表的なもの、及びそれに対する当局の主張は次のとおりです。

(1) 不法占有者 「今までほとんど何も注意しなかつたではないか。今になって何を言うのか。」

当局

「あなたはこの土地について何の権利も持っておらず、権利の無い人が国の土地を不法占用したことが一番の問題ではないのですか。行政指導の問題と権利の問題をすり替えて貰っては困ります。」

(2) 不法占有者

「自分は本店舗で生計を立てており、これが無くなれば生活できなくなる。国のやっていることは生活権の侵害だ。」

当局

「そもそもあなたが国の土地を不法に占用していたことに問題があり、それを棚に上げて生活権の主張は筋違いです。また、当方は長期にわたって説明・指導してきており、生活を検討するのに必要な

時間は十分あったではないですか。」

9 行政代執行の検討、決断

不法占有者に自主撤去の意志が全く見受けられず、工事的にも工期限度があつたため、行政代執行法に基づく代執行の検討を行いました。

* 行政代執行法

第2条

……義務者がこれを履行しない場合、他の手段によってその履行を確保することが困難であり、且つその不履行を放置することが著しく公益に反すると認められるときは、当該行政庁は、自ら義務者のなすべき行為をなし、又は第三者をしてこれをなさしめ、その費用を義務者から徴収することができる。

(1) 「他の手段によってその履行を確保することが困難であり」ということについて。

* 道路法に基づく指導等を約一三カ月にかけて実施しており、やれること及びやるべきことはすべて行いました。しかし、不法占有者の姿勢には変化が見られず、当初から一貫して「撤去する考えはない」ということでした。よって、これ以上の指導を続けても状況の変化が期待できないものと判断されました。

(2) 「著しく公益に反すると認められるとき」ということについて。

*前記6記載の本工事は阪神・淡路大震災の教訓に基づくもので、特に本箇所はJ Rと

立体交差する重要な箇所の工事であり、この工事が施行できないことは社会的に与える影響が大きいと判断されました。

上記検討結果により、行政代執行法に基づき不法占用物件を是正すると方針を確定しました。

10 代執行の事前準備

代執行についての検討項目を取りまとめ、建設本省の指導を仰ぐと共に関係機関に対して説明及び協力依頼を行いました。

また、同時に代執行実施に当たっての具体的な準備（施行業者の選定、物件移転先の確保等）を行いました。

11 代執行の実施

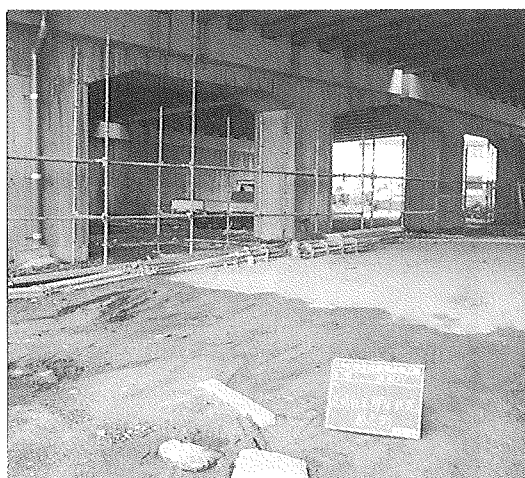
代執行当日、八時四五分に福岡国道工事事務所長が代執行開始宣言を行い、九時〇〇分に代執行が開始されました。当日の動員数は、①職員・作業員八〇人、②四トトラック五台、③アイアンフオーク一台、④レッカー移動車二台、⑤その他、でした。道路関係の代執行が当地建では初めてという点でもあり、報道関係者が多数取材に訪れ、福岡県内のすべてのテレビニュースで報道され、と共に、多数の新聞（朝日・読売・毎日・日経・

西日本）にも報道され、その関心の高さが伺われました。

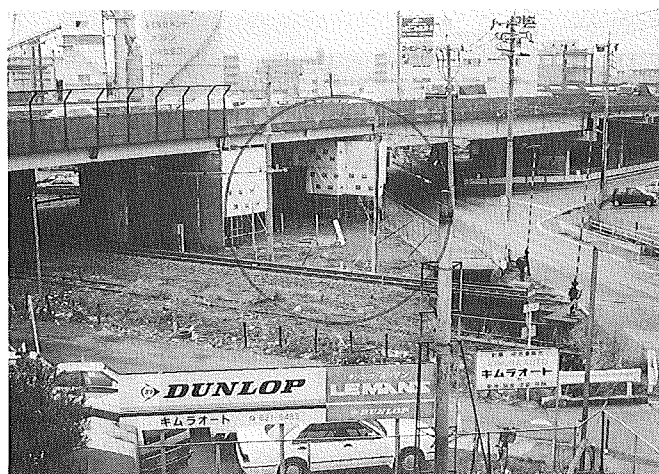
また、代執行作業中に当該不法占用者が現地に姿を現し緊張感が高まりましたが、いつのまにか姿を消し特にトラブルも無く代執行は一時五分に無事終了しました。

12 代執行を終了して

今後、①代執行に要した費用の徴収、②代執行により当方で保管している物件の引き渡し等、を行うこととなります。相手方（不法占用していた者）の抵抗等も予想されますが、適切に対処していくこととします。



不法占用物件是正後の状況



代執行終了後の状況

13 さいごに

以上が本件の概略ですが、その実施に当たっては長きに亘る時間と多大な労力を要したもので、本局と担当事務所（福岡国道工事事務所）との綿密な連携があったからこそ無事終了できたものと思われまます。

道路管理は大変な仕事ですが、今後もこの「連携」により諸問題を解決していきたいと考えている次第です。

代執行当日の状況



撤去前の店舗



代執行開始宣言 (8:45)



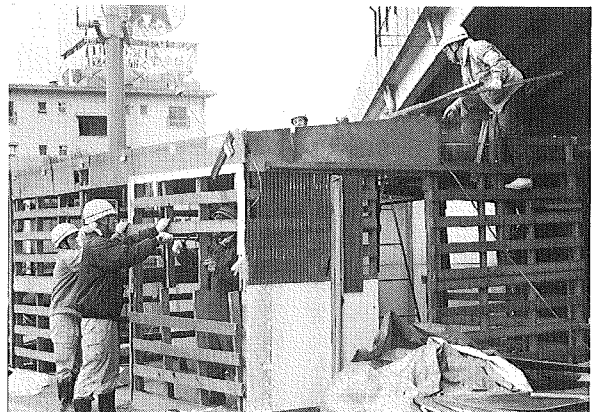
撤去開始



作業開始指示 (9:00)



代執行終了宣言 (13:15)



解体は1枚ずつ手作業で行う

平成9年度 「道路をまもる月間」 推進標語について

道路局道路交通管理課

一 はじめに

道路は、昔から人や物資の流れに大きな役割を果たす最も基本的な社会基盤であると同時に、文化や歴史が行き交うコミュニケーションの場、遊び場、社交場としての生活環境スペースでもあります。

近年になると、これらのほかに都市における避難路、火災延焼の遮断空間としての防災スペース、電力、電話、ガス、上・下水道等の収容に必要な収容スペース、良好な市街地を形成する都市スペース、アメニティ等を提供する環境スペースとして位置づけられ、国民生活や経済活動にとって重要な役割を果たしています。

しかし、道路はあまりにも身近な存在であるために、その重要性が見過ごされがちです。

そこで「道路をまもる月間」の行事の一環として、「道路をまもる月間」推進標語の募集を通じて、改めて道路の意義や重要性について考えていただき、道路愛護の普及、高揚を図ることとしています。

二 「道路をまもる月間」について

国民共有の財産である道路は、昭和二〇年代後半から道路交通需要の増大に対応するため整備が図られ、昭和二九年度の第1次道路整備五箇年計画の発足を契機に本格化し、国民の日常生活や経

済活動に欠くことのできないものとなりました。

昭和三〇年代に入ると、道路に対する意義・整備の重要性・道路の持つ機能の大切さ等に対する国民の関心が高まり、道路愛護思想の普及の必要性が見直されてきました。

このため、各道路管理者、関係省庁、関係諸団体の理解と協力を得て、安全で快適な道路環境を保持するため、交通安全施設等の点検と整備を推進するとともに、道路の正しい利用の啓発と道路愛護思想の普及を図り、道路を常に広く美しく、安全に利用する気運を高めることを目的とする「道路をまもる月間」を第2次道路整備五箇年計画の初年度である昭和三三年度に開始し、本年度で第四〇回目を迎えることとなりました。

昭和三九年度（第七回）までは、国土建設週間である七月一〇日から七月一六日に合わせて、七月一〇日から八月九日までの一箇月間実施していましたが、昭和四〇年度（第八回）からは、生徒及び児童にもこの月間の諸活動に参加してもらい、道路愛護の精神をより一層培ってもらうなど、国民一人一人の参加、協力を得るために、比較的参加の機会の得やすい、夏休み期間中である現行の八月一日から八月三十一日までの一箇月間になりました。

そして本年度も八月一日から八月三十一日までの一箇月間を「道路をまもる月間」として、道路環

境を良好に保持するため、建設省、都道府県などの各道路管理者は、関係省庁関係団体等の協力を得て強力に推進することとしています。

三 「道路をまもる月間」推進標語について

道路を安全で快適なものとして維持していくため、道路管理者の日常の努力は勿論のこと、国民一人一人が道路愛護に対する認識を持ち行動していただくことが必要です。

このような趣旨から、まず道路管理者自身の道路に対する意識と愛護精神を高めるため、「道路をまもる月間」推進標語の募集を通じて、道路管理者の道路愛護精神の高揚を図ることとしました。はじめは、昭和四一年度の第九回目から建設省職員を対象に募集し、優秀作一点、佳作二点を選考していましたが、昭和五六年度の第二四回目からは、募集を都道府県、指定市、道路関係四公団に広げて入選作品を優秀作一点、佳作五点としました。

昭和四一年度から平成八年度までに入選された推進標語は、優秀作三一点、佳作一一〇点にのぼり、各年度の優秀作品は「道路をまもる月間」期間中に道路情報板、垂れ幕、横断幕やポスターに掲載するなど各種広報活動に活用し、本月間の推進に役立ててきました。

そして本年度からは、道路管理者のみならず国

民一人一人に、生活の向上と経済の発展に結びつきを持つ国民共有の財産である道路を安全で快適なものとして維持し、子孫に受け継いでいくという認識にたつていただくために、道路を愛護する気運を社会的に高めるという趣旨から「道路をまもる月間」推進標語を広く一般から募集します。

四 平成九年度「道路をまもる月間」推進標語

国民の日常生活や経済活動に欠くことのできない基本的施設である道路は、あまりにも身近であるためにその重要性が見過ごされがちです。一方、明日を旨とした道路づくり、円滑な道路整備や道路維持を推進するためには、国民一人一人の理解と協力が必要で

す。このため、平成九年度より「道路をまもる月間」の推進標語を広く一般から募集し、見過ごされがちな道路の重要性について、多くの方々に関心と理解を深めていただくとともに、道路愛護の普及と高揚を図ることとしています。

推進標語は、「国民共有の財産である道路は、常に広く、美しく、安全に」をテーマに広く一般から募集します。応募作品の中から建設省道路局長、渡辺文雄（俳優）他の審査員による厳正な審査で、最優秀作一点、優秀作五点を選定し、「道路をまもる月間」期間中に道路情報板、垂れ幕等で本月間の推進に活用するほか、機関誌等にも掲載します。

また、入賞者には、八月一日(日)に都立潮風公園(臨海副都心)で行われる本月間の関連行事「道の日(八月一日)」中央行事において、主催者から建設大臣賞、道路局長賞及び副賞として楯を授与することとしています。

五 応募について

この催しは、道路の持つ役割や道路の正しい利用方法等を、推進標語の募集を通じて、考えていただくながら、多くの方々に道路に対する関心と理解を深めていただくとともに、道路愛護の普及と高揚を図るものです。

推進標語は、下記要領により広く募集しますので、奮って応募下さい。

(1) 応募方法

応募用チラシに添付してあるハガキまたは、官製ハガキに標語一点と住所、氏名、年齢、性別、連絡先などの必要事項を記入して郵送してください。

住所／〒一〇〇東京都千代田区霞ヶ関三丁目

三番一号(尚友会館)

全国道路利用者会議

平成九年度「道路をまもる月間」

推進標語募集係 あて

(2) 期 間

平成九年六月二〇日(金)当日消印有効。

(3) 発表方法

「道の日（八月一〇日）」にあわせて、入賞者には直接通知するとともに、機関誌等に掲載します。

(4) 賞

最優秀賞（建設大臣賞） 一点

優秀賞（道路局長賞） 五点

(5) 問合せ先

建設省道路局道路交通管理課

TEL〇三―三五八〇―四三一―

（内線・三五九二）

〇三―五二五―一八九三（直通）

なお、応募用チラシは、高速道路のサービスエリア・パーキングエリア、「道の駅」、自治体の道路維持担当部署及びその関係事務所等で配付しています。

六 おわりに

交通施設、防災・都市スペース等道路の果たす役割が今後ますます重要視されることから、道路の維持管理の必要性を、道路管理者のみならず、国民一人一人により一層ご理解をいただき、「道路」を安全で快適な「みち」として、私たちの子孫に引き継いでいくためにも守っていききたいものです。

平成9年度「道路をまもる月間」推進標語応募用紙

「道路をまもる月間」にふさわしい標語を書いてください。
また、アンケートにお応えください。

標語			
「道路をまもる月間」を知っていましたか		知っていた 知らない	
お名前			
ご住所	〒		
性別	男 ・ 女	年齢	歳
ご職業	1. 学生 2. 会社員 3. 公務員 4. 自営業 5. なし 6. その他		
「東京湾アクアライン」の参加募集案内を希望しますか		する しない	

郵便はがき

1 0 0 - □ □

50円切手をお貼下さい

全国道路利用者会議
平成9年度「道路をまもる月間」

推進標語募集係 行

東京都千代田区霞ヶ関3丁目3番1号

尚友会館

道路管理瑕疵訴訟判例の動向(第二回)

路上障害物に関する事故

高鍋 誠治

1 はじめに

今月は路上の障害物に関する事故の判例について考察を加えてみたいと思います。

路上障害物に関する判例は、把握している範囲内では表1のように二三件の判例があります。

ここでいう「路上障害物」とは路上に放置された障害物により後続の車両や歩行者が被害を被った事件と沿道からの植物などにより通行に障害を与えた事件を「路上障害物」の事件として分類することとします。一方、たとえば路上に放置された消火器が突然爆発して歩行者に被害を与えた場合などはこの分類の中に入らず、「その他の事件」に分類することとします。

今回、これらの判例を検討するにあたっては、便宜上、二三件の判例を下記の六つの事故形態に

分類することとします。

①何らかの原因（先行車からの落下、何者かの行為等）によって路上に通行の障害となる物が放置され、それが原因となって発生した事故

②道路管理者の設置又は放置した物件が障害となって発生した事故

③沿道の土地からの樹木が張り出しているため通行の障害となって発生した事故及び樹木が道路側に倒れて発生した事故

④路肩又は歩道に雑草が繁茂し、通行の障害となって発生した事故

⑤放置車両が障害となって発生した事故

⑥その他の障害物による事故

以下において、その分類ごとに各事故を検討し

てみることにします。

2 何らかの原因（先行車からの落下、何者かの行為等）によって路上に通行の障害となる物が放置され、それが原因となって発生した事故

①

例規集巻・頁		事 件 名	道 路 種 別
10	六七〇三・二		
状 況	東名高速道路タイヤ放置事件	高速自動車国道	
	タイヤが路上に落下、二〇分前に巡回		
東京地裁	昭和四七年 四月二二日 無責	被害状況	最終結果
東京高裁	昭和四八年二月二〇日 無責	車両損害	無責
(地裁判決要旨)			
1 被告の持っている道路の安全管理の態勢は、本件事故当時において特に不十分な点は認められない。しかも、本件事故が現場を巡回した後の約二〇分の間に発生している点を考慮すると、被告にとってこの障害物の排除はほとんど			

表1 路上障害物

巻数	ページ	分類	事 件 名	道路 種別	状 況	被害	結果	過失 相殺	最終審	年月日	前 審	年月日	前々審	年月日
10	6703・2	1	東名高速道路タイヤ放置事件	有料 道路	タイヤが路上に落下、20分前に巡回	車両 損害	無責		東京高裁	S48.12.20	東京地裁	S47. 4.12		
10	6711・36	1	名神高速道路上駒止ブロック接触事故	有料 道路	90Kmで走行中路上の駒止ブロックに衝突した	車両 損害	無責		東京地裁	S48. 4.17				
13	7329・313・41・4	1	第三京浜道路落下物横転事故	有料 道路	道路上に布団が落下しており、乗り上げて横転した	1名 死亡	無責		東京地裁	S50.12.25				
10	6711・93	1	北九州国道10号放置石自転車転倒事件	直轄 国道	自転車が路側帯を通行中傘大の煤瓦の破片で転倒、轢死	1名 死亡	無責		福岡高裁	S53. 4.11	福岡地裁 小倉支部	S51.12.21		
10	6711・384	1	新潟国道18号ダンプはね石事件	直轄 国道	前走車両がタイヤに挟んだ石がフロントガラスを破って直撃	1名 死亡	無責		東京地裁	S59.11.13				
10	6711・300	1	岡山2号路上放置物衝突事件	直轄 国道	トンネル出口で落ちていた軽油予備タンクに乗り上げ逸走	3名 死亡	無責		広島高裁	S63.12.21	広島地裁	S57. 3.18		
12	7829	1	岐阜国道248号線障害物衝突事件	補助 国道	路面に外れた縁石が存在し、それに乗り上げ衝突	1名 死亡	無責		岐阜地裁	H 5. 9. 7				
13	7406	1	東名高速道路路上落下物衝突事件	有料 道路	道路上にバンパーが落下しており、それにより車両破損	車両 損害	無責		東京簡裁	H 6.12.26				
10	6581	2	大分国道217号線占用工事土砂堆積事件	補助 国道	原付が占用工事の土砂で転倒	1名 死亡	有責	なし	最高裁	S37. 9. 4	福岡高裁 宮崎支部	S33.11.27	大分地裁 佐伯支部	S32. 8.15
10	6597	2	北九州市道土砂砕石等放置事件	市道	高さ60cmの工事用の砕石に夜間原付が衝突	1名 死亡	有責	7.5割	福岡地裁	S41. 7.29				
10	6711・220	2	京都国道178号線土砂堆積事件	補助 国道	路面の土砂堆積のため対向車と衝突	2名 死亡	無責		大阪高裁	S56. 9.30	神戸地裁 尼崎支部	S56. 1.30		
9	6479・748	2	吉川町道路上鉄板車転倒事件	町道	未舗装道路上に工事車両の鉄板を敷設していた	1名 死亡	有責	4割	浦和地裁 越谷支部	H元. 3.23				
10	6695・17	3	茨城県道倒木衝突事件	県道	午前4時頃夜間に倒れた樹木に自動車衝突した	車両 損害	無責		水戸簡裁	S46.10.22				
10	6704	3	和歌山国道42号松の木衝突事件	直轄 国道	路肩道を走行中、民地からの松の木に衝突	車両 損害	有責	なし	和歌山地 裁田辺支	S47. 7.26				
10	6711・11	3	京都国道27号竹やぶ事件	直轄 国道	沿道の竹が積雪のため路面1.5mまで垂れ下がって衝突	1名 死亡	有責	7割	大阪高裁	S49.11.29	京都地裁	S48. 1.16		
13	7329・1041・19	3	橿原市道隣地大木倒壊事件	市道	隣接墓地から大木が倒壊して原付が下敷きになった	1名 負傷	無責		奈良地裁 葛城支部	S59. 4.26				
13	7329・963	4	大阪国道163号雑草繁茂車転倒事件	直轄 国道	単車が路肩を走行中、雑草にタイヤを引っかけて転倒、轢過	1名 死亡	有責	7割	大阪地裁	S57. 4.27				
12	7334	4	京都市道歩行者車両衝突事件	市道	繁茂する雑草を避けて車道に出た歩行者が轢過	1名 死亡	有責	2割	京都地裁	S60. 4.17				
10	6668	5	和歌山国道170号放置車両追突事件	補助 国道	原付が故障で路上に止めてあった大型車に追突	1名 死亡	有責	7.5割	最高裁	S50. 7.25	大阪高裁	S47. 3.28	和歌山地 裁妙法寺	S45. 6.27
13	7349	5	大阪国道309号放置車両追突事件	補助 国道	26時間放置されていた盗難車に追突した	1名 死亡	無責		大阪地裁	H 5. 6.23				
14	7579・318	6	京都市道道路上設置ガスボンベ炎上事件	市道	道路にはみ出していたガスボンベに車両が衝突して炎上した	家屋 損害	有責	なし	京都地裁	S59.10.12				
11	7066	6	奈良市道泥土流出後続車衝突事件	市道	民地から流入した土砂が堆積し、自動車衝突	1名 負傷	有責	なし	奈良地裁	S61. 3. 7				
12	7888	6	大津市道トラック電柱衝突事件	市道	拡張工事により電柱が中央寄りに位置することとなり衝突	1名 負傷	有責	5割	大阪高裁	H 6.12.13	大津地裁	H 6. 4.19		

13	七三二・九・一三・四	第三京浜落下物横転事故	有料道路	③	2 本件事故と異常事態発生との時間的間隔は一〇分以内であり、被告にとってこの障害物排除は不可能を求められるに等しい。	1 巡回数は本件事故当時平均すると一八・五回であったのであるから、本件事故現場における巡回状況は本来なされるべきところより低水準のものであったとすることはできない。	東京地裁 昭和四十八年四月一七日 無責	九〇kmで走行中路上の駒止ブロックに衝突した	10 六七二・一・三六	名神高速道路上駒止ブロック接触事件	有 料 道 路	②	2 原告決の道路管理に関する説示に加え、事故現場付近における交通量、落下物ないしこれによる事故発生頻度、障害物排除の時間がなかったこと、仮にテレビカメラを設置したとしても本件障害物は発見できなかったこと等から被告に道路管理上の瑕疵はなかった。	不可能である。 2 被告の、内規にしたがった巡回等による危険防止・除去を前提とした信頼を基礎とし、料金を負担して道路を利用するという意味で付合契約の内容となっているといえるが、被告にとって不可抗力の事故を契約責任の中に持ち込むのは相当ではない。 (高裁判決要旨) 1 高速道路の料金は、自動車道事業者の徴収する使用料金が、自動車道使用の対価であると考えられるのに対し、税金類似の負担金と解され、その他の高速自動車国道の建設、管理等に関する法的規制の上からも、その利用関係は公法上の法律関係であり、公共利用物の自由使用と解するのが相当である。したがって、責務不履行による損害賠償請求は、主張自体失当である。 2 原判決の道路管理に関する説示に加え、事故現場付近における交通量、落下物ないしこれによる事故発生頻度、障害物排除の時間がなかったこと、仮にテレビカメラを設置したとしても本件障害物は発見できなかったこと等から被告に道路管理上の瑕疵はなかった。

道路上に布団が落下しており、乗り上げて横転した

一名死亡
無責

東京地裁 昭和五〇年二月二五日 無責

- 1 落下積載物が放置されていた点において本件道路の安全性に欠如があったといわざるを得ないが、道路管理者は落下物の排除等交通の危険を排除するための巡回パトロールを実施するとともに定期的な清掃も行い、また、過積不良車には注意するなど積載物の落下予防及び落下物除去等の道路管理に万全の体制をしいていたと認められるから、道路の通行の安全性の確保において欠けるところはない。
- 2 本件落下物は、諸般の事情を考慮すると本件事故一〇分前頃に他車から落下したものと推定され、被告が遅滞なくこれを除去し道路を安全良好な状態に復することは時間的に不可能というべき状況であるから道路の管理に瑕疵があったとはいえない。
- 3 有料道路であるからといって一般道路に比して高度な管理義務を負う理由はない。

④

10 六七一一・ 福岡国道一〇号放置石自
九三 転車転倒事件 直轄国道

自転車が路側帯を通行中拳大の煉瓦の破片で転倒、轢死 一名死亡 無責

福岡地裁小倉支部 昭和五一年二月二日 有責
福岡高裁 昭和五三年 四月一日 無責

(地裁判決要旨)

- 1 舗装道における拳大のセメント煉瓦は、二輪車の走行に對しては運転状態とも関連するが概ね自転車をふらつかせたり転倒させたりしてその安全な走行を妨げる可能性があり、道路管理者も発見したときは撤去していたことからすれば本件セメントの存在は通常予想される自転車運転者の走行に對し、通常予想される安全性を欠くものである。
- 2 本件のような道路事情と加害車両の過失の程度に照らせば、自転車が横転した場合後続車に轢過される十分な危険性があり、石の存在と事故発生との因果関係に欠けるところはない。
- 3 被告は前日のパトロールで発見できなかったとするが、

パトロールは他の業務に合わせ行ったもので車上からの点検に過ぎず、そのことをもって前日のパトロール以前に本件セメントが存在するということとはできないからこれを前提とした不可抗力の抗弁は採用できない。

(高裁判決要旨)

- 1 本件レンガ片は通常の自転車の運転能力のある者が進路前方に通常の注意を払って進行していれば容易に回避できるものである。
- 2 レンガ片が路側帯上にあったことは道路の瑕疵に当たると、レンガ片は、事故当日他の業務と併せ行った「毎日巡回」でもその存在を認めておらず、したがって道路巡回の後約一時間二〇分以内の間に突然現出したものであると推認できるから特段の事情のない限り国の道路の維持・修繕・保管に不完全な点があったとはいえず、道路の管理に瑕疵があったものと断ずることはできない。

⑤

10 六七一一・ 新潟国道一八号ダンプは
三八四 ね石事件 直轄国道

前走車両がタイヤに挟んだ石がフロントガラスを破って直撃 一名死亡 無責

東京地裁 昭和五九年一月一三日 無責

- 1 本件道路は平坦で事故発生当時凍結状態にあり、かつ右道路状況下においてはダンプカーが最速で進行した場合を除き本件石をダブルタイヤに挟み込む可能性はほとんどない。仮に右道路を最速で走行する車両があつて本件石をダブルタイヤに挟み込んだとしても最速で走行中に後続車両のフロントガラスまでこれを跳ね飛ばすことはあり得ず、また本件事故発生時の四〇分前までは本件事故現場道路上に放置されていた形跡がないことにかんがみると、本件石が事故車の先行車両が本件事故現場道路を通過する前道路上に放置されていたことは認められない。
- 2 仮に本件石が本件事故現場道路上に放置されていたとして、事故車の先行車両が本件事故現場道路を通過する前に本件石が右道路上に放置されていたことを前提として本件道路の管理に瑕疵があるとする原告らの主張はその前提を欠き、理由がないものとして排斥されるを免れない。

ても本件石が出現してから本件事故発生までの時間がわずか四〇分以内という短時間であることからみて、被告国が遅滞なくこれを発見のうえ除去し、道路を安全良好な状態に復することはおよそ不可能であつたといふべきである。

⑥

10 六七一一・ 岡山二号路上放置物衝突
三〇〇 事件 直轄国道

トンネル出口で落ちていた軽油予備タンクに乗り上げ逃走 一名負傷 無責

広島地裁 昭和五七年 三月一八日 無責
広島高裁 昭和六三年 二月二二日 無責

(地裁判決要旨)

- 1 一般に道路の設置・管理に瑕疵があつたか否かはその道路の状況に應じ、その道路において現に予想される利用状況に照らし、その場合の通常の用法に従つて利用した場合に、なおその設備構造等において安全性に欠けるところがあつたかどうかによつて判断すべきものである。
- 2 鑑定によれば、時速五〇kmで事故当時とは同じ条件の走行実験をした結果では四名のうち一名がタンクに当たった事実を窺われるが、本件道路が危険な状態にあつたことは認められない。トンネル出口付近の道路照明灯の明るさが十分に多少とも低下している状況のもとではむしろ自動車運転者側で自己の視力に應じ、さらに適宜減速して進行すべきことが通常の運転方法として期待されるもので、かつそれが不可能であつたともみられない。
- 3 本件タンクが本件道路上に放置されるに至つたのは事故発生前一分前後のわずかな時間であつたことが推認され、時間的にみて道路管理者が遅滞なくこれを除去し、あるいは、その危険を表示する相当な措置を講じて、道路を安全良好な状態に保つことができなかったとしても道路の管理に瑕疵があつたといふことはできない。

(高裁判決要旨)

- 1 事故当時、排気ガス等による汚れのため相当照度は低下していたものの約二〇ルクスの照度を維持していたことが認められ、本件照明灯の設置はもとより清掃、保守等の管理には特に不備はなかった。
- 2 本件タンクが脱落したのは、事故発生前、いかに長くとも

も二三分前後程度のわずかな時間内であったと推認され、このような時間内においては道路管理者が本件タンクを除去しなかったとしても道路の管理に瑕疵があったということとはできない。

3 本件事故は控訴人車の速度調整の不備、前方不注意の過失及び本件タンクの視認の困難さ等の事情が相まって発生したものと認めるのが相当である。

⑦

12	岐阜国道二四八号障害物	補助国道
七八二九	衝突事件	

路面に歩車道境界ブロックが存在し、それに乗り上げ衝突	一名死亡	無責
----------------------------	------	----

岐阜地裁 平成五年九月七日 無責

被告は、自己の惹起した交通事故は参加人（県）の道路管理瑕疵があったことにも起因するとして、共同不法行為を主張し参加人に対し訴訟告知をした。事故直前に事故現場の縁石が外れ車道に進出したものが、事故時まで放置されていた道路が通常有すべき安全性に欠け、瑕疵があることが認められるが事故発生までの間に道路管理者が右道路の状態を知りこれを取り除く時間的余裕がなかったことから、不可抗力によるものとして管理責任は免責される。

⑧

13	東名高速道路路上落下物	高速自動車道
七四〇六	衝突事件	

道路上にバンパーが落下しており、それにより車両破損	車両損害	無責
---------------------------	------	----

東京簡裁 平成六年二月二六日 無責

本件事故は、落下物の落下後三〇分程度うちに発生したものであり、被告にとって、落下物を除去して事故を未然に防止することは不可能といえるから、被告の本件道路の管理に何らの瑕疵は存在しなかった。

原告は、本件事故は、被告が走行中にバンパーの落下する整備不良車両の通行を制限しなかった過失があったと主張するが、被告は、一般の通行者から落下物があつた旨の通報を受けた際に直ちにラジオ及び電光板によって警報を発しており、また、東日本ハイウェイパトロール（機）又は被告の職員を

して積載不良車を発見した場合には、その場で当該車両運転者に対し積載物が落下するおそれがないように注意させていること、かつ、本件道路の交通量が多いことを勘案すると、当該整備不良車両の通行を制限しなかったことをもって被告に過失があったとはいえない。

以上が第一分類の判例ですが、ご覧のとおり最終的に有責とされた事例はありません。

これらはすべて、落下障害物が発生しても、後続車がそれに衝突するまでに道路管理者において障害物を除去することが時間的に不可能であるという、いわば回避可能性がなかったことにより道路管理者が免責されている事例だといえます。

具体的に障害物の発生（落下）から衝突までの時間と道路種別の時間との関係を考えてみると、

- ①……二〇分以内（高速自動車国道）
- ②……一〇分以内（高速自動車国道）
- ③……一〇分前（有料道路）
- ④……最大一時間二〇分（直轄国道）
- ⑤……四〇分前（直轄国道）
- ⑥……二三分前後（直轄国道）
- ⑦……事故直前（補助国道）
- ⑧……三〇分程度（高速自動車国道）

と、いずれも障害物の発生からわずかな時間で事故が発生していることがわかります。

これらの時間の考え方については、事例が少ないうえ、有責事例がないことから、これらの時間を示談を行う際の「基準」とすることは危険であ

ると思われます。

検討のために、唯一の下級審における有責事例について見てみると、

- ・拳大のセメント煉瓦と自転車の転倒の因果関係を認め。
- ・パトロールで発見できなかったとする被告の主張に対し、パトロールは車上からの点検に過ぎず、それをもって前日のパトロール以前に煉瓦の不存在を証明できないから不可抗力の抗弁は採用されない。

として第一審では責任が認められています。しかしながらこの訴訟は控訴審で煉瓦が事故当時の巡回時になかったことが証明され、逆転勝訴しています。

したがって、どれくらいの時間が経過すれば有責になるかについて明確に分析はできませんが、敢えて私見で考えるところならば、判断にはやはりパトロールに重点がおかれ、前日のパトロールで障害物が発見できなかったことにより事故が発生した場合は責任が認められるのではないかと考えられます。

なお、過失相殺割合については有責事例がないため分析はできませんが、前述の第一審で敗訴した例では自転車運転していた一二歳の少年に六割の過失が認められています。

3 道路管理者の設置又は放置した物件が障害となつて発生した事故

10	六五八一	大分国道二一七号占用工事土砂堆積事件	補助国道	原付が占用工事の土砂で転倒	有責
				一名死亡	有責
				過失相殺なし	
大分地裁佐伯支部 昭和三十三年八月一日 有責 過失相殺なし					
福岡高裁宮崎支部 昭和三十三年一月二七日 有責 過失相殺なし					
最高裁 昭和三十七年九月四日 有責 過失相殺なし					
(地裁及び高裁判決要旨)					
1 国道の管理に瑕疵があつたため他人に損害を生ぜしめたときは、国家賠償法三条第一項の規定により費用負担者たる果も知事と並んでその損害賠償の責に任ずべく、いづれを被告とするかは被害者の選択に任されている。					
2 道路に堆積した土砂の崩壊を防止するために、枕木を横たえることは、それが常時画然と設置されているならば通路を危険な工事現場から明確に区別し得るうえからも工事による道路交通上の事故防止に役立つ適切な措置の一つであるが、現場付近は必ずしも画然と設置されていたとはいえない。					
3 夜間においても現場付近は工事現場の所在を識別させるに足る程度の照明さえあれば、かなりの遠距離より道路の異状を予知し得て、無事に通行することが可能であつたが、赤色灯は点灯されておらず、独自の照明設備も設けられていなかった。仮に、工事現場の付近にあつた路切照明灯又は機内照明灯が点灯されてその光力が工事箇所及び得たとしても、これらに依存して赤色の常夜灯を点灯することを怠ることは許されない。					
4 道路管理者は、占用工事が無断で行われた場合、道路法違反工事を直ちに中止させ、国道を原状に回復させ、もつてこれを常時安全良好なる状態において維持すべきである。					
5 道路交通取締法七条三号において正常な運転ができない					

おそれがあるほどに酒に酔いながら車の操縦をあえてすることをもつて無謀操縦の一類型としてこれを禁止しているのであつて、その程度に至らない酒気のある操縦をすべて禁止しているものとは解せられず、運転者は多少酒気を帯びていたことは認められなければならないけれども酩酊運転の状態には達していなかったため、過失相殺することはできない。

(最高裁判決要旨)

原告が、控訴人(上告人)に対し第一審判決よりも不利な判決をしたことは明らかであり、控訴審は、当事者の一方から控訴の申し立てがあつた場合には、相手方から附帯控訴の申し立てがないかぎり、控訴人に対し、第一審判決よりも不利な判決をし得ない。

しかし、記録によれば、被控訴人ら代理人は原審に「被控訴人の準備書面」と題する書面を提出し、右書面には請求の趣旨として「控訴人は被控訴人に対し金二〇万円、他の被控訴人に対しそれぞれ金一〇万円ならびにこれに対する昭和三十一年一月二日から完済まで年五分の割合の金員をも併せ支払せよ」との記載があり原審第三回高等弁論期日に陳述されており、右書面はその内容上、附帯控訴及び請求の拡張の申立書と解するのが相当であり、右の拡張された申し立ての範囲内で被控訴人らの請求を認容した原判決には所論の違法はない。

②

10	六五九七	北九州市道土砂砕石等放 置事件	市道	高さ六〇cmの工事用の砕石に夜間原付 が衝突	有責
				一名死亡	有責
				福岡地裁 昭和四一年七月二九日 有責 過失相殺七・五割	七・五割
1 本件砕石の堆積は夜間には識別し難く、しかも、その堆積が道路の三分の一以上を覆っていたうえ、付近には街灯等の設備がないのであるから、道路の維持管理に従事する者として通常の弁識力をもつてすれば、夜間通行車の運転者が不注意によつて砕石の山に気づかずこれに乗り上げ、しかも、車両の種類によつては横転する場合のあることは認識し得ないことではない。したがつて道路管理者は、これに備えて周囲に赤色灯をつける等、適当な措置を講じてその発見を容易ならしめ、もつて事故の発生を未然に防止					

③

10	六七一一・ 二二〇	京都国道一七八号土砂堆積事件	補助国道
路面の土砂堆積のため対向車と衝突		二名死亡	無責
神戸地裁尼崎支部		昭和五十六年一月三〇日	無責
大阪高裁		昭和五十六年九月三〇日	無責
(地裁判決要旨)			
1 本件道路路面上には、道路を走行するダンプカーの撒いた土砂が厚さ五cm幅一・八mに堆積していたが堆積していない部分の幅員は約二・二mあった。また、事故現場附近のセンターラインはその一部がやや摩滅して識別しにくかったが、前後のセンターラインの存在と相まってその存在を認識させるに十分であつた。			
2 その他対向車がセンターラインを越えたとする原告の主張には理由がなく、土砂の堆積及びセンターラインの一部摩滅は本件事故の発生との間には因果関係はないものというべきである。			
3 本件程度の土砂の堆積及びセンターラインの一部摩滅で道路の管理に瑕疵があつたとまでは判断できない。			
(高裁判決要旨)			
舗装路面上の堆積土砂は最も厚いところで五cm、幅は一・八mである。これを除いては車線は二・二mあるから同車線を越えて原告車が進行しなければならない程の支障とはなっていない。			

④	六四七九・七四八 落事件	吉川町道路上鉄板車転	町道
9	未舗装道路に工事車用の鉄板を敷設していた	一名負傷	有責
浦和地裁越谷支部 平成元年三月三日 有責 過失相殺四割			
本件事故は、相被告会社が本件道路に隣接する水田の埋め立て工事に敷いた鉄板（不法占用）が原因と推定するのが相当であり、また通行の危険があったことを道路管理者は予め知っていたのであるから本件道路は安全性が欠如していて瑕疵があったものというべきである。 道路管理者は、適宜パトロールをして道路を常に安全な状態に維持しなければならぬ。			

以上四件の事件がありますが、①②④は有責、③は無責となっています。

有責の事例について見てみますと、①は九mの道路が工事のため路上に土砂が堆積し通行可能な部分は四mに狭められ、赤色灯もなく、その部分に不法占用物件があり、それに原付がひっかり転倒した事件です。

②は道路上に九カ所にわたり高さ六〇cm直径二mの円錐状の碎石を翌朝まで放置していたため原付がそれに乗り上げて転倒した事件です。

④の事件は厚さ約二cmの鉄板で自転車のハンドルをとられて転倒したのですが、この鉄板が不法占用物件であった事件です。

これらのうち①②の二つの事件について道路管理上の瑕疵が存在することは明らかでしょう。一方④の事件については道路管理者の側から見ます

と相当厳しい判決のように思われますが、鉄板が不法占用物件であったこと及びその鉄板をパトロールを行って発見し、撤去しなかったことに道路管理上の責任が認められたものと考えられます。

一方、無責となった事件について見てみますと、③の事件は対向車線上に土砂があったため対向車がセンターラインを越えてきたので自車と衝突したと主張する事件ですが、事実関係に不明な点が多く単なる交通事故である要素が強いため、あまり参考になる事例であるとは思えません。

以上であります。前章で検討した「何らかの原因で発生した障害物」の事例に比べて大幅に責任が認められています。特に不法占用に対する指導が行われていない点については裁判所も厳しい判断を示しているものと思われまます。

過失相殺割合については、②の事例で、朝、原付で見通しのより部分で前記碎石の山を発見できなかった被害者に七割五分の過失を、④の事例で午後七時に照明のない部分で前記鉄板を発見できなかった自転車乗車の七三歳の被害者に四割の過失をそれぞれ認めています。

4 沿道の土地からの樹木が張り出しているため、通行の障害となって発生した事故及び樹木が道路側に倒れて発生した事故

①	六六九五・一七	茨城県道倒木衝突事件	県道
10	午前四時頃夜間に倒れた樹木に自動車衝突した	車両損害	無責
水戸簡裁 昭和四十六年一〇月二日 無責			
1 樹木の成育地の地形上、それが倒木した場合道路上に落下し道路の交通に危険を生ずることは容易に予見でき、樹木の所有者はその支持に瑕疵のないよう注意を払うべきであるが、例年花を咲かせ葉を茂らせている樹木の根が真実は腐敗し枯死状態であったことを知ることを要求するのは専門的知識を有する者でない以上無理である。 2 道路管理者が樹木の状態を調査するため樹木育成地内に立ち入ることは道路法四四条にいう「やむを得ない必要」があったものとは認められず、倒れている樹木に対し適切な処置をとるには事故発生と時間的に接近して樹木が突風で倒れたため時間的余裕がなかったと見るべきである。			

②	10 六七〇四	和歌山国道四二号松の木衝突事件	直轄国道
路肩部を走行中、民地からの松の木に衝突		車両損害	有責
和歌山地裁田辺支部 昭和四十七年七月二六日 有責 過失相殺なし			
1 本件路肩については緊急の場合、同所での駐停車や進行が事実上許容され、しかもそれを可能とする程度の構造がなされているので、本件進行は、広義における通常の道路使用という範囲に属する。 2 道路管理者は、右路肩にやむなく進入してくる車両の安全に支障のないようその管理を行うべき業務を有し、国が車両の通行の障害となるものの排除を怠ったことにより本			

③ 事件事故を惹起した。 3 松の木の有者である町は、これを国道上から撤去するなど危険防止の義務がある。		
10	六七一・一 一 京都国道二七号竹やぶ視 界阻害衝突事件	直轄国道
	沿道の竹が積雪のため路面一・五mまで垂れ下がっていて衝突	一名死亡 有責
	京都地裁 昭和四八年一月一六日 有責 過失相殺四割 大阪高裁 昭和四九年一月二九日 有責 過失相殺七割	
(地裁判決要旨) 1 事故当時しなった竹はセンターラインまで覆いかぶさる恰好で運転者の前方の見通しを全く遮ってしまっているものであった。 2 本件道路は重要幹線道路であり、車両の交通量も多いのだから本件道路の交通の安全には万全を期することが要求される。 3 巡回や除雪が間に合わなかったとしても不可抗力にはあたらない。 4 運転者は対向車線の車両の有無の確認を怠った過失がある。(四割) (高裁判決要旨) 1 本件事故現場付近は冬期多雪の地帯であり、その法面まで竹が群衆している状況にあっては竹が道路上にたれ下り、車両通行を妨げることがあることは客観的に予想できる。 2 国は事故後このような事故防止のため防護柵を設置している。事故当時にもこのような措置が可能であったのであるからこのような措置をとっていなかった国の道路の管理に瑕疵があった。 3 運転者がたれ下った竹を避けるため反対車線に進入迂回したことは一応無理からぬことであつたとしても、なお周到な注意を払えば事故は未然に防げたものと考えられる。(七割)		

④ 13 七三二九・一〇四一・一九 檀原市道隣地大木倒壊事件 市道		
	隣接墓地から大木が倒壊して原付が下敷きになった	一名負傷 無責
	奈良地裁葛城支部 昭和五九年四月二六日 無責	
国賠法二条一項にいう「道路の設置、管理の瑕疵」とは、道路が道路として通常有すべき安全性を欠いていることをいうから当該道路の構造、場所的環境、利用状況等の具体的、個別的状況に応じ通常予測可能な危険に対する安全措置が講じられていない場合は道路の設置、管理に瑕疵があるというべきである。しかし、本件よのみの木はその内部に外から窺い知れない空洞が生じていて折から雷雨や毎秒一六mを超える突風が吹いたことによつて倒壊したものであつて、道路管理者には通常予測が不可能であつたといふべきであるから本件はこれに該当しない。		

以上が沿道からの植物の關係の事例です。
有責とされたのが②③の事件、無責とされたのが①④の事件です。

②の事件は、貨物自動車が対向車との衝突を避けるため路肩に侵入したところ、民地から張り出していた(高さ二・道路境界部二・六m、車道外側線上三・三五m)松の木に衝突してその衝撃で民家の壁に激突した事件です。

この事件について裁判所は、

- ・トラックが路肩に進入したのはやむを得ない事情であること。
- ・道路管理者はやむなく進入してくる車に対して安全確保の義務がある。

として道路管理者の責任を認め、一方松の木の所有者に対しては「松の木を撤去する義務がある」とも判示しています。

③の事件は有名な事件で、路肩に繁っていた竹が雪の重みで車道の路面上一・五mまで垂れ下がっていたため、これを避けようとした車両どうしが衝突した事件ですが、これも事故との因果關係を認め道路管理者の不可抗力の抗弁を認めませんでした。

一方無責とされた事件で、①の事件は、風雨のため前日深夜から当日早朝の間に倒れた樹木に車両が衝突した事件ですが、これは回避の時間的余裕がなかったものとして無責になっています。しかしながら、当該樹木が枯死状態である場合は別の判断が示される可能性があることを示唆している判決であると思えます。

④の事件も道路に隣接する墓地からの倒木による事件ですが、

- ・当該樹木内部に外部から伺い知れない空洞が生じていたこと。
- ・毎秒一六mを超える突風が吹いたこと。

により「道路管理者は予測することが不可能である」として免責された事件です。

こうして見るとやはり、道路管理者において「予測可能であつたか」「回避可能であつたか」をもとに裁判所においては、冷静な判断がなされている

ことが伺えると思います。

過失相殺については②の事件でトラックの運転者には過失相殺が認められず、③の乗用車の運転者にはついては対向車線の車両の確認が不十分であったとして七・五割の相殺が認められています。

5 路肩又は歩道に雑草が繁茂し、通行の障害となつて発生した事故

①	13	七三二九・九六三	大阪国道一六三号雑草繁茂車転倒事件	直轄国道
---	----	----------	-------------------	------

単車が路肩を走行中、雑草にタイヤを引っかけ転倒
一名死亡 有責

大阪地裁 昭和五十七年四月二十七日 有責 過失相殺七割
(請求そのものは棄却)

1 本件事故の発生した時間帯は、通勤、通学用の車両で渋滞、法規上、通行の許されている自転車は勿論、原付自転車も路肩を通行していたことは特に異論とまではいえず、客観的には十分予測できる事柄であり、道路管理者としては、路肩部分についてもその通行の安全性を確保することが要求されているが、本件事故当時の路肩部分は、雑草で覆われ、車体のバランスを失しやすい二輪車の走行にとって危険な状況といえるから、右部分は通行の安全性を欠いていた。

2 被害者は二輪車の特性を考慮したうえ安全な速度と方法で運転すべきであるのにこれを怠り、法規に違反して路肩を走行した過失が認められ、七割を減ずるのが相当である。

3 損害の填補については、原告らの損害額は、自賠責保険金で填補を受けており、原告らの請求は失当である。

②	12	七三三四	京都市道歩行者車両衝突事件	市道
---	----	------	---------------	----

繁茂する雑草を避けて車道に出た歩行者が轢過
一名死亡 有責

京都地裁 昭和六〇年四月一七日 有責 過失相殺二割

1 いかに利用者が少ないとはいへ人車の通行の用に供する以上、歩道上の雑草の繁茂を通行者の視界を遮るまでに放置していたのであるから、道路としての通常有すべき安全性を欠如していた。

2 もしも、本件歩道上に雑草さえなければ歩行者も車道に出ることもなかったであろうし、また、加害者の運転者も視界を遮られることもなく、互いに注意を払うことも可能であつて本件事故を回避したと認められるから、被告は道路の瑕疵による賠償責任がある。

3 歩行者は、歩道から車道への視界が遮られていたのだからより慎重に車両の動向に注意すべきであつたから、二割を過失相殺するのが相当である。

雑草関係の事件はこの二件があります。

いずれも有責となつており、責任が認められた点は以下のとおりです。

- ①の事件については、
- ・原付が路肩を走行することは十分予測できる。
- ・路肩が雑草で覆われている状態は危険といえる。

とされました。(訴訟そのものは原告の請求額は自賠責保険で填補されているとして棄却されました。)

②の事件については、

- ・利用者が少なくとも通行者の視界を遮るまでに繁茂した雑草は危険性がある。

・加害者の運転者の視界も遮ることになった。とされました。

この二件の結果については述べるまでもないと

思いますが、「雑草の繁茂」と「事故」の因果関係が認められ、その「雑草」の危険性は道路管理者において容易に除去できるものとして、「予見可能性」「回避可能性」それぞれが認められて有責となつたものと考えられます。

また、過失相殺については、①の事件は、路肩走行の法規違反及び速度違反を考慮して七割の相殺を行つており、②の事件については、歩行者の一般的な注意不足に対し二割の相殺を行つています。

6 放置車両が障害となつて発生した事故

①	10	六六六八	和歌山国道一七〇号放置車両追突事件	補助国道
---	----	------	-------------------	------

原付が、故障で路上に止めてあつた大型車に追突
一名死亡 有責
七・五割

和歌山地裁妙法寺支部 昭和四十五年六月二十七日 無責
大阪高裁 昭和四十七年三月二十八日 有責 過失相殺七・五割

最高裁 昭和五〇年七月二十五日 有責 過失相殺七・五割

(地裁判決要旨)

1 故障車を道路に駐車しようとする者は、付近の空地等適当な場所に移動して駐車するか、さもなくばできるだけ道路端に寄せて駐車し、明確な注意標識を設置するなどして事故の発生を未然に防止する注意義務がある。

2 道路それ自体については何らの欠陥がないにもかかわらず道路上に一時放置された物件によって交通の危険性が招来された場合に、右物件を排除し交通の安全を回復しなかつたからといって直ちに道路の管理の瑕疵と断定すること

7 その他の障害物による事故

①

14	七五七九・三二八	京都市道路路上ガスボンベ炎上事件	市道	有責なし
道路上のガスボンベに車両が衝突して炎上した				
京都市道 昭和五十九年一月二日 有責 過失相殺なし				
被告市は、交差点付近の車両の通行、近隣への火災発生に非常な危険があったにもかかわらず、原状回復命令等を出したが、強制撤去などの措置をとらなかった。被告の違法建築部分の撤去、本件ボンベに対する安全確保の指導監督、農薬用水路に対する安全施設の設定など道路の安全保持のために必要な措置を講じなかったためであるから、右の状況のもとでは道路の維持管理に通常備えるべき安全性を欠いていた。				

②

11	七〇六六	奈良市道泥土流出後続車衝突事件	市道	有責なし
民地から流入した土砂が堆積し、自動車が衝突				
奈良地裁 昭和六一年三月七日 有責 過失相殺なし				
本件事故現場付近は以前にも降雨があれば造成地から土砂が流出して堆積することが再三あったのであるから被告奈良市としては速やかに雨後のパトロールを行うべきであった。これを行っていれば泥土をたやすく発見することができたところを右パトロールを全く行わなかったため泥土の存在に気づかず、これを除去せず、また、警告標識の設置その他事故防止のための適宜な措置を講じなかったため本件事故を惹起せしめるに至ったものと認められる。				

③

12	七八八八	大津市道トラック電柱衝突事件	市道	有責 五割
拡幅工事により電柱が中央寄りに位置し衝突				
大津地裁 平成六年 四月一九日 無責				

二六時間放置されていた盗難車に追突した	一名死亡	無責
---------------------	------	----

大阪地裁 平成五年六月二日 無責
当該車両は、歩道沿いの路側帯から左側車線にまたがって放置されていたが、このような状態は、通常の駐停車する場合とは異なっており、当該車両を回避して走行することは容易であつて、事故現場の車両の通行を妨げたとはいえない。また、放置期間は証拠上明らかでないが、最大限約二六時間であることなどを総合的に考慮すると、本件道路が、通常有すべき安全性を欠如していたことは認められない。

放置車両に関する判例は二件あります。その判断については分かれています。①の事件は最高裁判例としても有名な案件ですので、判断としてはそちらに従うこととなるでしょう。

①の内容は判決要旨のとおりで、②は二六時間無責とされていますが、無責とされた要因としては①の事件と比較して放置時間が短いというよりも、被害者が当該放置車両を避けて通行することとが容易であった事実関係によるところが多いと考えられます。私見ですが、これが仮に避けることが困難であった場合で、途中で道路管理者がパトロールを行っていた場合は有責となる可能性が強いのではないかと思います。

なお、過失相殺については①の事件において、前方不注意として七割五分の相殺が認められています。

はできない。ただし、右故障車が相当期間放置され、管理者においてこの事実を知り又は知り得べき状態に立ち至りながらこれを排除しない場合には、たとえ道路自体に欠陥がなく故障車の放置が運転者の法律義務違反とされる場合であっても道路管理の瑕疵となる。

しかし本件においては、国道上の事態が右の如き状態に立ち至つていないと認めるに足る証拠はない。

3 道路管理者は道路そのものの構造、状態を良好に保持することにより、車両の運転者及び道路使用者は道路上の通行や道路使用についての義務を遵守することにより、両方相まって交通の安全を確保しようとするのが法の趣旨であり、両者は関連しながらか交通安全についての責務を分担している。

(高裁判決要旨)

1 追突事故等のため道路上に障害が生じたことを管理責任者において知り得べき程の時間内に接合した時点において事故が生じた場合には不可抗力として道路管理者は免責される場合がある。

2 事故車の放置による交通障害が発生した後相当の時間経過後もなお事故車が除去されない場合は、道路そのものに欠陥を生じた場合と実質上異ならないと見るべきであり、事故車放置後三昼夜以上も経過している場合は道路管理に瑕疵があるというべきである。

(最高裁判決要旨)

1 幅員七・五mの道路の中央線付近に故障した本件車両が八七時間にわたって放置され、道路の安全性が著しく欠如する状態であった。

2 道路管理者においては道路を常時監視し、故障車のある場合にはこれを知らしめるためのバリケードを設けるとか道路の片側部分を通行止めにする等道路の安全性を保持する措置を講ずるべきである。これを怠つた点に道路管理に瑕疵があった。道路交通法上、警察官に道路交通の安全確保等のための交通規制権限があるからといって損害賠償責任を免れることはできない。

②

13	七三四九	大阪国道三〇九号放置車	補助国道
両追突事件			

(地裁判決要旨)

本件道路は直線であつて見通しもよく、道路幅も十分に取られていた上、車道表示板も取り付けられており、本件電柱の放置は社会通念に照らして社会生活上の一般的な受忍義務に吸収し尽くし得ないほどの物理的危険性を有していたものとは認めがたく、本件道路管理に瑕疵があつたと推認することはできない。

本件事故は専ら原告自身の過失により発生したものと認められ、本件道路の通常の利用者の判断能力や行動能力、電柱の残置されていた場所の環境等を具体的に考慮しても、電柱所有者に本件電柱の保存上の瑕疵を認めるに足りる証拠はない。

工事請負者は、工事の進行に合わせて六回程電柱所有者に対して電柱撤去の要請をしており、工事請負業者が本件電柱の撤去を怠つたものではないと認められる。

(高裁判決要旨)

幅員六mの道路の端から約二m中央寄りの道路に電柱が存在すれば、通行する車両がこれに衝突する危険のあることは明らかであつて、電柱の下部に黒色と黄色の斜め縞模様が入ったポールガードが取り付けられているだけで、その危険は解消されるものとは考えられないから本件道路は通常有すべき安全性を欠いており、その危険性は容易に推測でき、また、本件電柱の移設につきある程度の期間を要するのであれば本件電柱付近に防護柵を設けるなどすれば、本件事故の発生を未然に防ぐことができたことは明らかである。

そうすると、天津市には本件道路の管理に瑕疵があり、電柱所有者には本件電柱の保存の瑕疵があり、工事請負者には本件電柱に衝突することを予防する措置をとる義務を怠つた過失がある。

その他の障害物の事例として上記の三件があります。

①の事件は、不法に道路にはみ出して建築された建物の更に外側に液化ガスボンベを設置していたところ、それに普通乗用車が衝突して炎上し近

隣の工場を全焼させた事件であります。結果としてガスボンベを設置した者と道路管理者が共同不法行為者として認定されましたが、その理由は、

道路管理者としては現状回復命令を出したのみで強制撤去などの措置をとらなかつたとして道路管理者の不作为に対して有責とされた事件であります。この事件については当然原告(工場所有者)の過失は問われていません。

②の事件は、豪雨により沿道の宅地造成地から泥土が道路に堆積し、自動車がそれによつて操縦不能となつておきた事件ですが、これについても下記の理由により道路管理者の責任が認められています。

- ・ このようなことは再三あつた。
- ・ 雨後のパトロールを行うべきであつた。
- ・ 警告の標識も設置しなかつた。

この事件については被害者が七〇kmのスピードで泥土につつこんでいるにもかかわらず過失相殺が行われていないのは意外な感じがします。

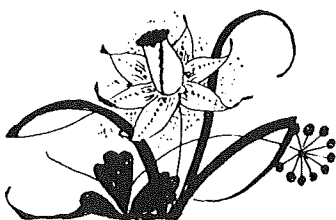
③の事件は、四mから六mに道路を拡幅したのに電柱がそのままになっていたため、車両が衝突した事件ですが、第一審は見通しがよいことと表示板が取り付けられていたことをもって無責とされましたが、控訴審においてはその表示板の取り付けだけでは危険性が除去されたとは言えず、防護柵の設置が必要であるとして道路管理者の責任

を認めました。なお、この事件については被害者の過失が五割認められています。

8 おわりに

以上で障害物に関する判例の考察を終わります。次回は側溝等の蓋不全に関する事故について考察してみたいと思います。

(道路局道路交通管理課訟務係長)



岩手県における 道路の維持管理

岩手県土木部道路維持課

一 はじめに

岩手県は、本州の北東部に位置し、北は青森県、西は秋田県、南は宮城県に接し、東は太平洋に面しています。東西一二二km、南北一八九km、面積は一五、二七五km²で一都三県（東京、埼玉、神奈川、千葉）に匹敵する広大な面積を有しています。

県の西部は秋田県との県境に奥羽山脈が走り、これと並行して東部には北上山地が広がっており、多くの峠があり、厳しい気象条件も加わって交通の難所となっています。この二つの山系の間を北上川が南に流れ、その流域に平野が開けています。

現在、本県では「豊かな自然の中に、活力と希望にあふれ、心のふれあうふるさと岩手の創造」を基本目標とした第三次岩手県総合発展計画に基づき各施策を推進しており、産業経済活動の活発化と豊かで快適な県民生活を実現するための基礎となる社会資本の整備充実を図っているところです。道路については、県内外との交流や県土の均衡ある発展を支える基盤として、高規格幹線道路はもとより、そのアクセス道路や広域生活圏相互を結ぶ幹線道路、日常生活道路などの体系的な整備を進めるとともに、災害に強く、安全性の

高い、快適な道路交通環境の整備を図ることとしています。今回は、本県の道路管理業務の一端を紹介したいと思います。

二 岩手県の道路の現況

平成八年四月一日現在の本県の道路現況は、東北縦貫自動車道が二二一km、東北横断自動車道が一二km、一般国道が一九路線一、七〇一km、県道二四四路線二、九八一km、市町村道が四九、〇四五路線二七、二二七kmとなっています。このうち県の管理する道路は、二六三路線四、二二五kmであり、これを一三の出先機関（地方振興局土木部及び土木事務所）が管理しています。

三 道路占用管理事務システムについて

(1) システム導入の理由

占用許可件数は、道路の管理延長の増大等から年々増加しており、その事務処理については、許可指令書の作成、占用料の調定、許可台帳の整備等にかかなりの時間を要していました。また、大量の許可をかかえているため、その許可更新事務や占用料の調定事務に適正を欠く恐れが生じていました。

そこで、起案から許可書作成、調定事務ま

道路現況総括調査

平成8年4月1日現在（単位：km）

道路種別		路線数	総延長	重用延長	未供用延長	実延長	実延長の内訳				
							改良・未改良内訳				
							改良延長				未改良延長
							車道 5.5m以上	改良率	車道 5.5m未満	改良率	
一般国道	国管理	3	466.5	—	—	466.5	466.0	% 99.9	466.5	% 100.0	—
	県管理	16	1,347.2	113.1	—	1,234.1	1,156.2	93.7	1,172.7	95.0	61.4
	計	19	1,813.7	113.1	—	1,700.6	1,622.2	95.4	1,639.2	96.4	61.4
県道	主要地方道	50	1,422.0	63.1	1.2	1,357.7	1,050.9	77.4	1,128.7	83.1	229.0
	一般県道	(3) 194	(85.9) 1,761.8	(0.8) 66.9	(43.4) 71.9	(41.7) 1,623.0	(0.1) 942.8	(0.1) 58.1	(41.7) 1,180.1	(0.1) 72.7	(1.2) 442.9
	計	(3) 244	(85.9) 3,183.8	(0.8) 130.0	(43.4) 73.1	(41.7) 2,980.7	(0.1) 1,993.7	(0.1) 66.9	(41.7) 2,308.8	(0.1) 77.5	(1.2) 671.9
国県道計	国管理	3	466.5	—	—	466.5	466.0	99.9	466.5	100.0	—
	県管理	(3) 260	(85.9) 4,531.0	(0.8) 243.1	(43.4) 73.1	(41.7) 4,214.8	(0.1) 3,149.9	(0.1) 74.7	(41.7) 3,481.5	(0.1) 82.6	(1.2) 733.3
	計	(3) 263	(85.9) 4,997.5	(0.8) 243.1	(43.4) 73.1	(41.7) 4,681.3	(0.1) 3,615.9	(0.1) 77.2	(41.7) 3,948.0	(0.1) 84.3	(1.2) 733.3
市町村道	一級	1,410	3,724.9	23.6	40.1	3,661.2	1,602.7	43.8	3,070.3	83.9	590.9
	二級	1,810	3,420.1	13.5	10.8	3,395.8	623.8	18.4	2,442.5	71.9	953.3
	小計	3,220	7,145.0	37.1	50.9	7,057.0	2,226.5	31.6	5,512.8	78.1	1,544.2
	その他	(259) 45,825	(20.1) 20,409.8	(0.2) 123.5	(0.1) 116.3	(19.8) 20,170.0	(0.1) 1,333.8	(0.1) 6.6	(18.6) 7,550.4	(0.1) 37.4	(1.2) 12,619.6
	計	(259) 49,045	(20.1) 27,554.8	(0.2) 160.6	(0.1) 167.2	(19.8) 27,227.0	(0.1) 3,560.3	(0.1) 13.1	(18.6) 13,063.2	(0.1) 48.0	(1.2) 14,163.8
総計		(262) 49,308	(106.0) 32,552.3	(1.0) 403.7	(43.5) 240.3	(61.5) 31,908.3	(0.2) 7,176.2	(0.2) 22.5	(60.3) 17,011.2	(0.2) 53.3	(1.2) 14,897.1

※独立専用自歩道延長を含む。() は、独立専用自歩道の数値、内書きである。

を一連で電算処理し、事務の迅速化、効率化を図ろうと電算処理システムを導入したものです。

(2) システムの概要

本システムは、道路占用事務だけではなく、河川占用事務、屋外広告事務、用地補償事務とあわせて「岩手県土木部許可事務等システム」として平成六年度及び七年度に開発を行い、平成八年度から稼働しています。

システムの概要は図1及び事務フロー図のとおりであり、占用許可申請書から申請者名、占用物件の内容・数量、占用場所等の必要なデータを拾い、システム端末で入力し、この情報をデータベース化して、以後の事務に総合的に活用していくというものです。

本システムの導入により、次のような効果が得られることを期待しています。

- ・許可の期間満了管理が容易にできることから、更新漏れを防止し、年度末の許可更新事務を効率的に行う。
- ・占用料を自動計算するとともに、既に稼働中の県財務会計システムと連動させることにより、毎年度当初に集中する占用料の調定事務を簡素化するとともに、調定漏れを防止する。
- ・占用物件の把握、管理が迅速かつ適正に行

われるとともに、多面的な占用データの活用が可能となり、道路管理の質的向上を図る。

(3) 占用料の改正への対応

本県では、道路法施行令の改正内容に準じて、平成九年四月一日から占用料を改正しました。この改正に伴って、平成八年度に運用を開始した本システムは大幅な変更を余儀なくされました。

今回の占用料の改正は、占用料の額の改正だけではなく、占用物件の項目の新設、細分化等大幅な変更であり、既存の許可データを改めて整理し直す必要が生じました。また、占用料の激変緩和を図るための経過措置への対応も必要となりました。本システムではデータを許可物件ごとに把握していますが、NTT、電力等の場合には占用料の支払いを行

っている事業所単位で経過措置の適用を判定しなければならず、本システムの容量では対応が困難であることから、電算処理システムを導入しているのにもかかわらず、手作業による処理とならざるを得ませんでした。

今後は、このような条件の変化に本システムとしてどのように対応していくかを検討しなければならぬと考えています。

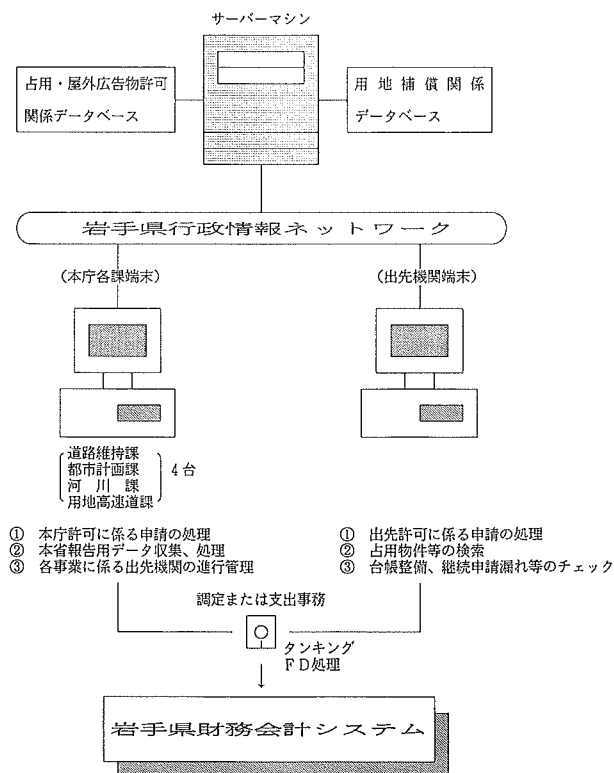


図1 システム概要図

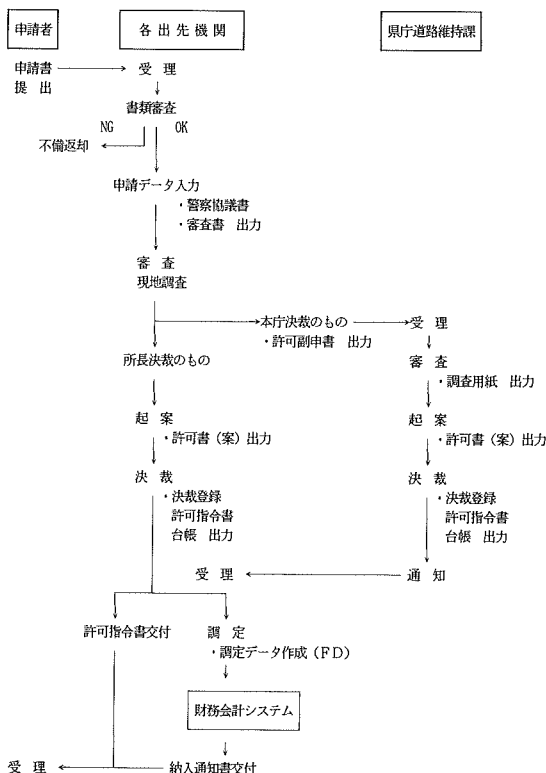
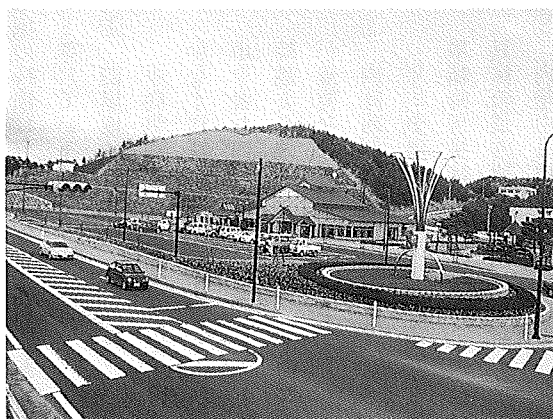


図2 システム事務フロー図

四 「さわやか岩手イメージアップ大作戦」による「道の駅」の整備について

本県は県土が広く長距離のドライブに利用される道路が多いことから、休憩機能の充実を図る必要があること、また、「道の駅」が県のイメージアップに大きく寄与し、地域の振興に貢献するという観点から、その整備に積極的に取り組んでいるところでです。

このため、国庫補助事業による整備に加え、平成六年度に県単独の「さわやか岩手イメージアップ大作戦」事業を創設しその整備を推進しています。この事業は、地域交流の利便



道の駅「にしね」

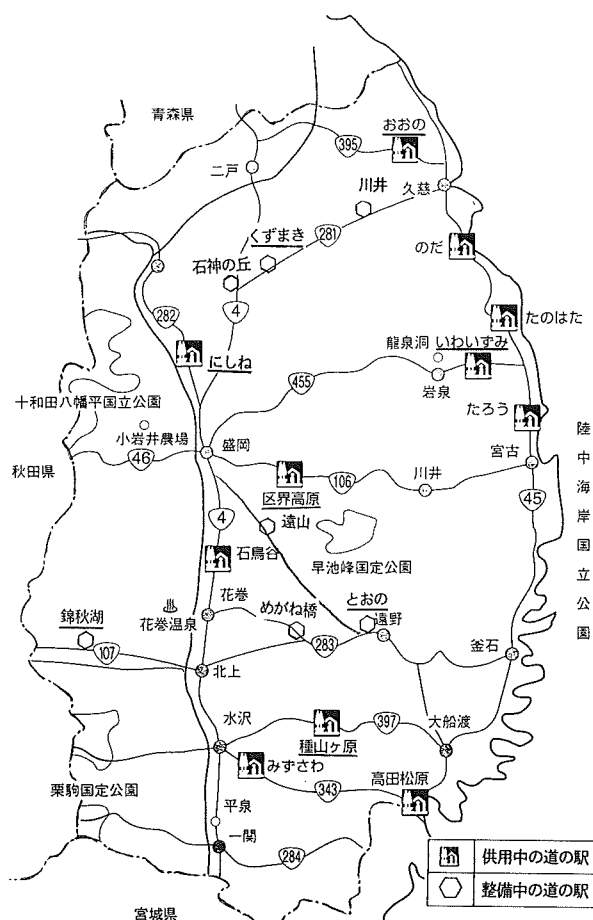
性の向上や観光地等のイメージアップを図るため、道路管理者が実施する「道の駅」整備事業と商工観光サイドで実施する主要観光地トイレ水洗化事業を組み合わせ創設されたものです。主要観光地トイレ水洗化事業は二カ年で二〇カ所のトイレを整備して終了していますが、「道の駅」整備事業は継続しており、この事業により既に五カ所の「道の駅」が供用しており、現在三カ所を整備中です。なお、国家補助事業による「道の駅」は六カ所が供用しており、現在四カ所を整備中です。

五 冬期間の道路管理について

本県は、全域が寒冷地域に指定され、そのうち沿岸部を除く七八%の地域が積雪地域に指定されるなど過酷な気象条件下にあり、県民の日常生活や産業活動を支える上で、冬期間における円滑な道路交通の確保は極めて重要な課題であり、重点的にその対策に取り組んでいます。

(1) 雪国としての本県の特徴

本県は気象の特性から大きく三つの地域に分けられ、冬期間の道路管理についても、各



※このうち駅名に下線を引いた、区界高原、にしね、おおの、種山ヶ原、いわいずみ、錦秋湖、くずまきが県単独事業によるものである。

図3 道の駅配置図

地域の特性に合わせたきめ細やかな対応が必要とされています。

① 沿岸地域

平均気温が〇度程度と高く、降雪量も少なく比較的温暖な地域です。県都盛岡市を含む内陸部との交流には北上山地の峠越えを強いられるため、その際の対策が重要な課題となっています。

② 内陸西側の奥羽山脈地域

平均気温がマイナス二度前後と低く、累積降雪量は一〇m近く日本海型に近い気候の豪雪地域です。

③ 内陸中央地域

平均気温が〇度以下と低く、累積降雪量は一・五mという内陸的な気候の地域です。朝夕の冷え込みが厳しいため路面凍結が頻繁に発生し、渋滞の誘発や歩行者の転倒などの問題が深刻化しています。

(2) 本県の冬期交通確保対策の内容

① より信頼性の高い道路構造をもった道路の整備

冬期間においても安心して走行できる道路構造とするため、急峻な山地部での急勾配、急カーブ、雪崩危険箇所、吹雪箇所など交通のネックとなっている箇所の解消に努めています。

② 除雪体制の強化

バスなどの公共交通機関の定時制を確保し、通勤、通学に支障がないようにするためには、早期の除雪と除雪水準のレベルアップが重要であり、除雪機械の整備や除雪体制の強化を図っています。

③ 冬期間における安全で快適な歩行空間の確保

国や市町村との連携により連続的な歩道の確保に努めるとともに、特に通学路や公共施設へ通じる道路については、早期除雪に努めるほか、消融雪施設の整備を進め、より安全で快適な歩行空間の確保に努めています。

④ 脱スパイクタイヤ社会への対応

平成五年度からの本格的な脱スパイクタイヤ社会への移行に伴い、路面凍結によるスリップ事故の多発や交通渋滞が新たな課題となりました。特に本県の内陸中央地域は降雪量はそれほど多くはないものの、朝夕の冷え込みが厳しく、いわゆる「つるつる路面」問題は深刻です。この対策として、凍結防止剤散布車の増強や消融雪施設の整備によりその解消に努めているほか、凍結抑制舗装を試験的に実施しています。また、チェーン着脱

場、堆雪帯の整備、勾配やカーブが急な箇所の改良を図っています。

(3) 安心と活力ある雪国づくり協議会

各地域の特性に合わせた、きめ細かい対策を効率的に実施するためには、これまで以上に地域住民やコミュニティの果たす役割が重要であることから、広く地域住民の方々の意見、提言を取り入れるため、平成八年度に、気象や社会・風土等の条件を同じくする地域ごとに五つの「安心と活力ある雪国づくり協議会」を設置し、道路管理者、地域住民、コミュニティの連携による効果的な冬期間の道路管理の仕組みづくりとその推進方策について検討を行っているところです。



除雪

六 おわりに

以上、岩手県における道路管理の一端を紹介してきたところですが、最後に「ゆきみらい'98 in 盛岡・滝沢」についてのPRを行いたいと思います。この「ゆきみらい'98 in 盛岡・滝沢」は、東北地方建設局、盛岡市、滝沢村、

財団法人雪センター及び岩手県が主催し、雪国での快適な生活を求めて克雪・利雪・親雪等についての情報交換し、雪国社会の新たな展開を図ることを目的として平成一〇年一月二九日（二月一日に盛岡市を中心として開催する予定です。特別講演やパネルディスカッションを行う全国克雪・利雪シンポジウム、

雪と道路に関する研究発表会、除雪機械の展示会など多彩なイベントを計画しております。この時期の盛岡は一年で最も寒さの厳しい時期であり、まさに「ゆきみらい」の開催にふさわしいと思われます。ぜひこの機会に大勢の方に冬の岩手を訪れていただきたいと思います。

●地域別「安心と活力のある雪国づくりの基本的方向」

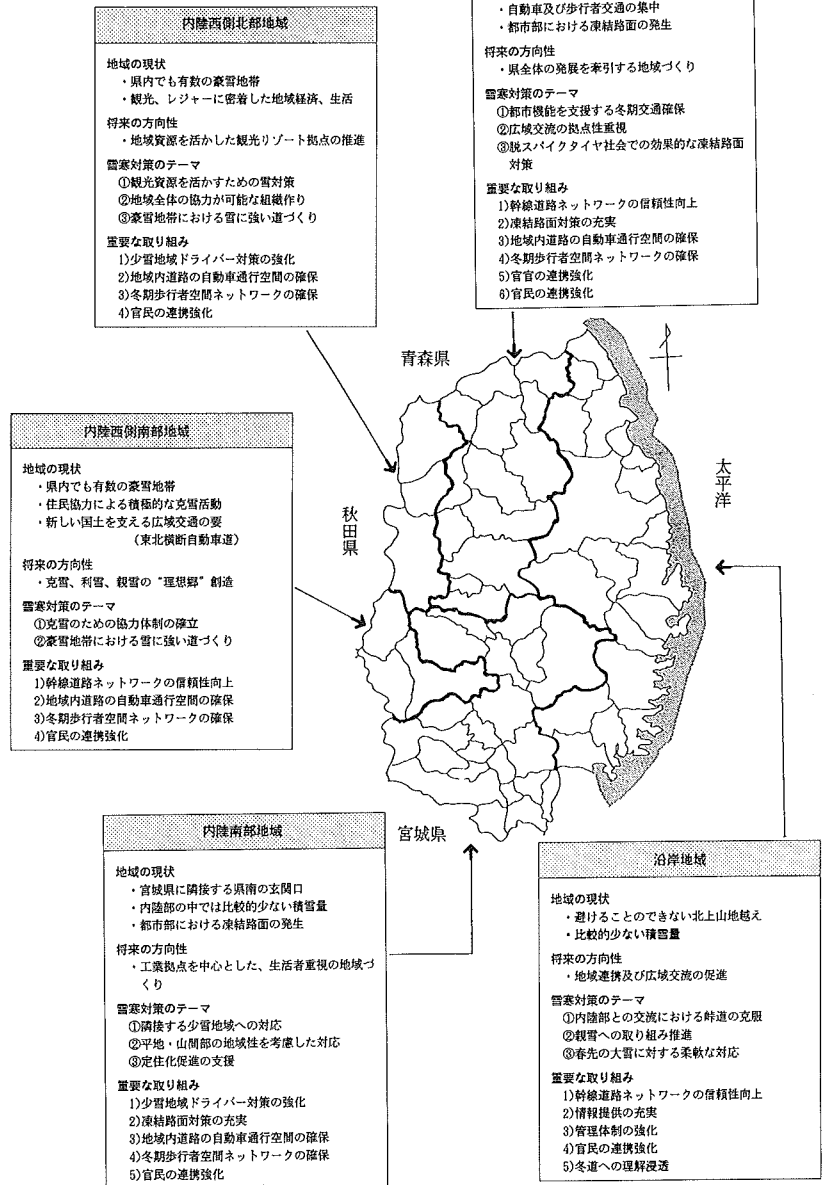


図4 雪害対策基本計画

福島県における「地域活性化促進道路事業」

福島県土木部道路建設課

一 はじめに

福島県は、東北地方の最南端に位置し、北海道、岩手県に次ぐ全国第三位の広大な面積を有しており、東に阿武隈高地、西に奥羽山脈が縦断しているため、中通り、会津、浜通りの三地方に区分され、それぞれ気候、風土、人情等を異にした地域特性を有しています。また、日光国立公園、磐梯朝日国立公園、越後三山国立公園をはじめとした多くの自然公園を有するなど、豊かな自然と美しい景観に恵まれています。

この地域特性豊かな県土を来たるべき二一世紀に向けてさらに魅力あるものとするため、本県では、「21世紀の新しい生活圏―美しいふ

くしまーの創造」を基本目標に掲げています。これは、美しい自然、美しいまち、美しい心が織りなす質の高い生活空間を創造することであり、こうした生活の場の整備によって、人々の定住と交流を促し、産業に新たな活力を吹き込み、本県の新たな発展を導きだそうとするものです。

二 道路整備と

地域振興プロジェクト

本県の道路事業は、県政の基本目標である「うつくしま ふくしま」の創造を目指して「しあわせづくり 道づくり」をテーマに掲げ、次の基本方針により整備に取り組んでいます。

○県土の発展を支える道路網の整備

(ばわーあつぷ・ロード)

○活動的な都市を支える道路整備

(あくていぶ・ロード)

○美しい環境を創造するための道路整備

(はーとふる・ロード)

○安全で、信頼性を高めるための道路整備

(せいふてい・ロード)

○道と人々が上手につきあうための方策の充実
(らぶりー・ロード)

これらの基本方針のうち、「県土の発展を支える道路網の整備」においては、「地域づくりを支援するための道路整備」に取組み、その一つとして大規模プロジェクトと一体となった道路の整備、すなわち地域の活性化を推進す

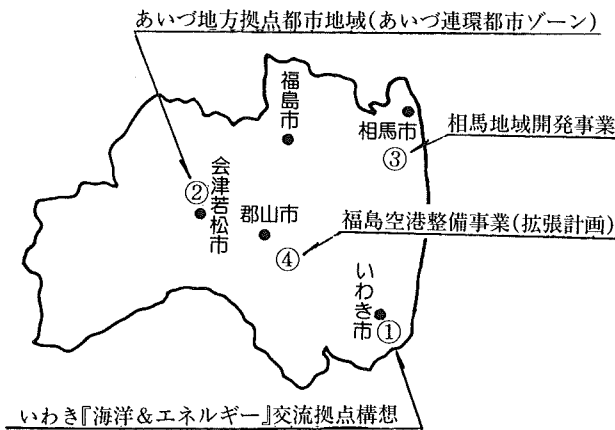


図1 重点プロジェクト位置図

るために展開されている各種地域振興プロジェクト等を支援するため、各プロジェクトの進捗に併せ計画的に道路整備を進めています。こうしたなか、平成八年度に建設省の新規事業として、「地域活性化促進道路事業」がスタートし、本県では、重点プロジェクトを四箇所選定することにより、関連する道路事業の促進を図り、効果的にプロジェクトの支援を行うこととしました。

本県は、特定の都市に機能が集中すること

なく、県内各地域にヒューマンスケールの都市が分散した多極分④型の県土構造になっており、その均衡ある発展を図ることが必要です。

そこで、「21世紀活力圏創造事業」とあわせ、七つの生活圏毎に重点プロジェクトの候補を選定し、その後、関係する地元民間団体や市町村からの要望等を勘案の上、各機関などとの調整を図り、下記の四プロジェクトを選定しました(図1)。

(1) いわき『海洋&エネルギー』交流拠点構想

(2) あいづ地方拠点都市地域(あいづ連環都市ゾーン)

(3) 相馬地域開発事業

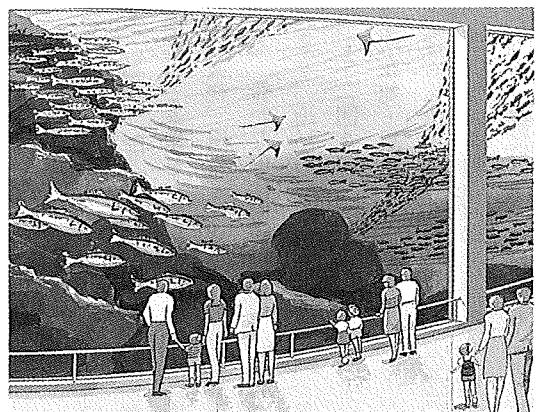
(4) 福島空港整備事業(拡張計画)

三 重点プロジェクトの概要とこれを支援する道路事業

1 いわき『海洋&エネルギー』交流拠点構想

① 目的・内容

いわき市の有する豊かな海洋資源と石炭をはじめとしたエネルギー資源に着目し、地域産業を育成するための研究開発機能、これを支援する研修・学習機能、さらに海洋及びエネルギーをテーマとした文化・交流機能の集



海洋・文化学習施設(仮称)イメージ図

積を図り、当地域を海洋、エネルギーに関する技術、文化、交流の拠点として整備するものです(図2)。

② 所在地・規模

いわき市 七、一八七 ha

③ 重点施設事業

- ・ いわき市ふるさと振興センター(仮称)
- ・ 海洋文化・学習施設(仮称)
- ・ ふれあい・健康福祉プラザ(仮称)
- ・ 福島県いわき少年自然の家(仮称)

ほか

④ 支援する道路事業

(直轄)

一般国道六号 常磐バイパス
 一般国道六号 久之浜バイパス
 一般国道四十九号 平バイパス

(地方道)

(注) いわき浪江線

(注) 小名浜小野線

(注) 白岩久ノ浜線

(注) 豊間四倉線

(市道) 上荒川水野谷町線

(街路)

平磐城線

永崎泉駅前線

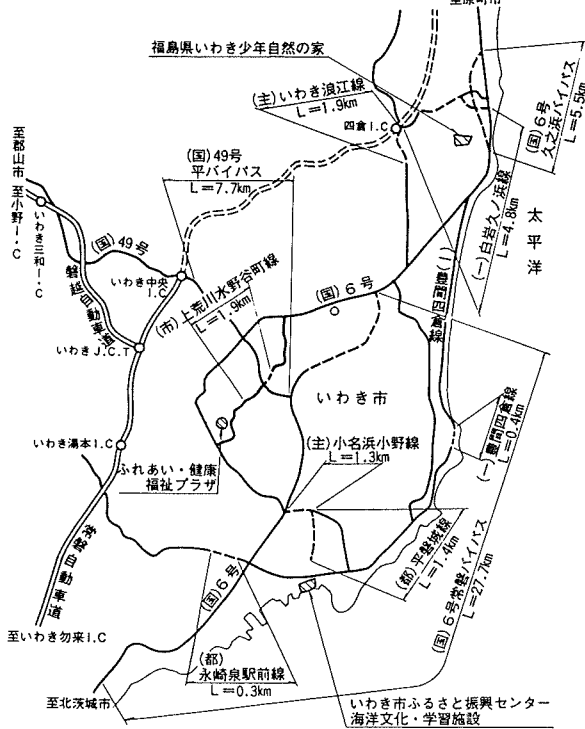


図2 いわき「海洋&エネルギー」交流拠点構想

⑤ 案内

いわき市は、太平洋に臨む海岸線から阿武隈山系にまで広がる、日本一広い市です。海あり、山あり、温泉ありとバラエティに富んでいます。

フタバスズクリユウの発見地としても知られており、「海竜の里センター」や「いわき市石炭化石館」では、化石発掘と恐竜に関する資料の展示があり、太古のロマンに触れることができるほか、映画「喜びも悲しみも幾年月」の舞台にもなった白亜の「塩屋埼灯台」、近くに美空ひばりの歌碑が作られ、全国から

大勢のファンが訪れています。

2 あいづ地方拠点都市地域(あいづ連環都市ゾーン)

① 目的・内容

当地域は、古くから東北有数の地方経済・文化圏を形成してきた地域であり、また、国内有数の観光レクリエーション、リゾート地域を形成していますが、近年においては、過疎化と高齢化の進行が著しく、地域の活力の低下が懸念されています。

そうした中、磐越自動車道の開通及び会津大学の開学という二つの大きな動きがあり、それらを活かした地域進行が期待されています。

そこで、他圏域との交流を促進することによる、観光、レクリエーション機能の強化、会津大学と連携した産業業務機能の高度化、さらに文化、医療・福祉などの高次都市機能の導入、豊かな居住環境の整備を推進することにより、地域の総合的な発展を図っていくものです(図3)。

② 所在地・規模

会津若松市他四町二村 三〇、〇〇〇ha

③ 重点施設事業

・生活学習拠点施設整備事業

・会津若松新工業団地整備事業（仮称）

・福祉施設整備事業 ほか

④ 支援する道路事業

（直轄）

一般国道四九号 若松拡幅

（補助）

一般国道一一八号 若松西バイパス

一般国道四〇一号 高田橋

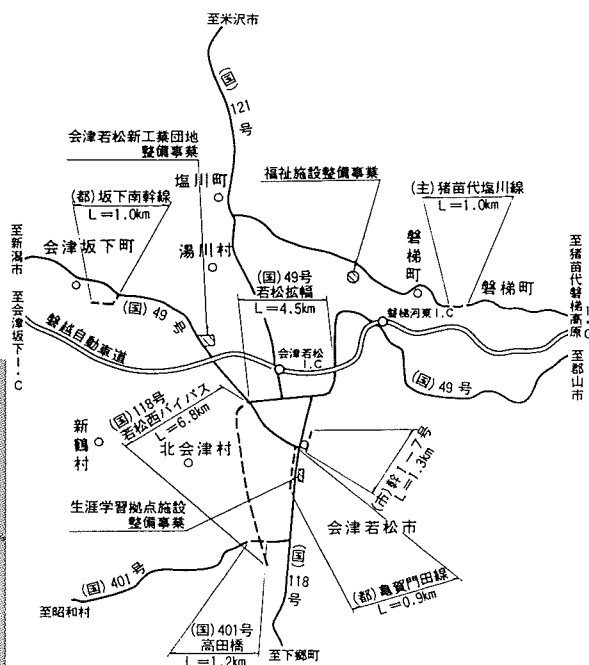
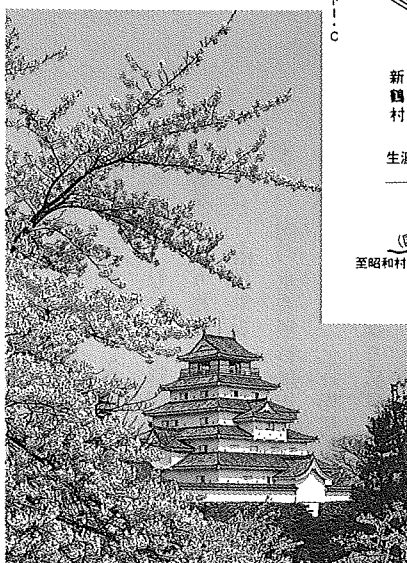


図3 あいづ地方拠点都市地域
（あいづ連環都市ゾーン）



会津鶴ヶ城

（地方道）

（主）猪苗代塩川線

（市道）幹一七号

（街路）

亀賀門田線

坂下南幹線

⑤ 案内

城下町として約六〇〇年の歴史を持ち、松平二万石会津鶴ヶ城のもと栄えた会津若松は、戊辰戦争、特に白虎隊の悲しい歴史に彩られたところとして全国にその名を知られています。

現在では城下町として培われてきた貴重な文化を残す街として、福島県を代表する観光ポイントとなっています。米どころで、さまざまな地酒も味わえます。

3 相馬地域開発事業

① 目的・内容

重要港湾である相馬港の背後地に港湾利用型の大規模な工業団地を造成し、併せて関連する公共施設を整備することにより、地域の雇用機会を拡大し、経済の活性化を図り、豊かで住みよい地域づくりの実現を図るものです（図4）。

② 所在地・規模

相馬市他一町 四六八 ha

③ 重点施設事業

・相馬中核工業団地 ほか

④ 支援する道路事業

(直轄)

一般国道六号 相馬バイパス

(補助)

一般国道一一五号 相馬南バイパス

⑤ 案内

当事業箇所が隣接する松川浦県立自然公園

は、日本百景のひとつに数えられ、太平洋の

荒波に削られた断崖にそびえる鶴ノ尾岬灯台を中心に、遠浅な原釜・尾浜海水浴場、県内唯一の潮干狩場、風光明媚な島々を巡る観光船とみどころ満載です。

さらに、むかし平将門が原野に放してあった野馬を狩り集め、氏神に神馬として奉納したことに由来する、一千有余年受け継がれてきた、国の重要無形民族文化財である相馬野馬追が毎年七月二三日相馬市の馬陵城跡をスタートに三日間繰り広げられます。

4 福島空港整備事業(拡張計画)

① 目的・内容

福島空港は平成五年に滑走路長二、〇〇〇mで開港しましたが、その後、福島空港を取り巻く環境が大きく変化してきており、本県及び北関東圏域をエリアとする福島空港の航空需要は今後ますます増大するものと見込まれています。

また、福島空港は都心から約一八〇km、アクセス時間二時間程度と首都圏に隣接する地理的優位性を備えていることから、首都圏空港をも補完できる空港として今後大きく寄与できるものと考えられています。

このため、平成七年度に大型航空機の就航が可能となる滑走路長二、五〇〇mへの延長事業に着手し、現在、平成一二年度の供用開始を目指し整備を進めているところです。

福島空港は滑走路二、五〇〇mへの延長により将来的には国内の航空ネットワークばかりでなく国際的にも機能しうる空港となる展開が開けてきており、福島空港の整備拡充により人・物・情報・文化の交流が一層活発となり、空港周辺地には臨空港型の産業が集積し、魅力ある地域社会を形成する新たな活力が生まれるものと期待されています(図5)。

② 所在地・規模

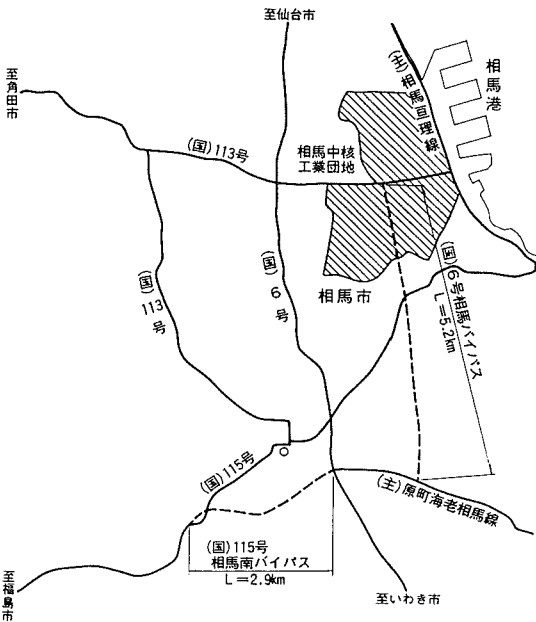
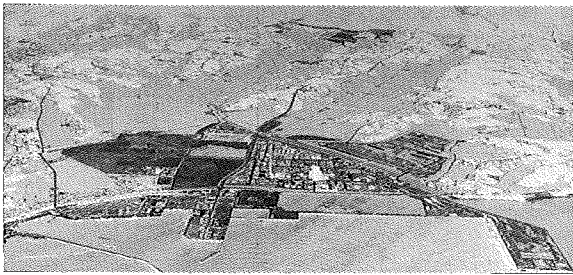


図4 相馬地域開発事業



相馬中核工業団地

須賀川市他一村

③ 重点施設事業

- ・ 福島空港整備事業
- ・ 須賀川テクニカル・リサーチガーデン整備

④ 支援する道路事業

(地方道)

(主) 矢吹小野線

(主) 古殿須賀川線

(街路)

一里垣堀底線

東部環状線(南上町)

⑤ 案内

福島空港周辺には、福島県を南北に貫き首都機能移転の候補地にもなっている阿武隈山系がひろがり、なだらかな丘陵地帯が多く、ありのままの自然の姿や、ほのぼのとした素朴な土地柄に触れることができるほか、福島県の経済の中心とも言える郡山市が近く、都市型のレジャーを楽しむこともできます。

天体観測のメッカとして知られる仙台平近くには、口径六五cmの天体望遠鏡を備えた「星の村天文台」や直径

八mのワイドスクリーン設置のプラネタリウム館があるほか、不思議な自然の造形を楽しませてくれる鍾乳洞で、全国でも屈指の規模を誇る「あぶくま洞」もあり、大自然の神秘に触れることができます。



福島空港

四 おわりに

二一世紀を間近に控え、情報化、高齢化、国際化さらには価値観の多様化が進展する中で、福島県としましては、広く県民の声を聞きながら、計画的かつ効率的な道路整備を進めるとともに、安全で快適な交通を確保するため道路管理の充実強化を図っているところです。

また、地域整備の目標である「多極ネットワークの形成」を目指し、七つの生活圏を有する多極分散型県土の均衡ある発展を図るため、高速自動車道や地域高規格道路を軸とした幹線道路網の整備を進めるとともに、地域に住む人や道路を利用する人の立場にたって既存の道路を最大限に活用しながら、地域の実状や交通状況に即した生活圏域内の道路網の整備も進めてまいります。

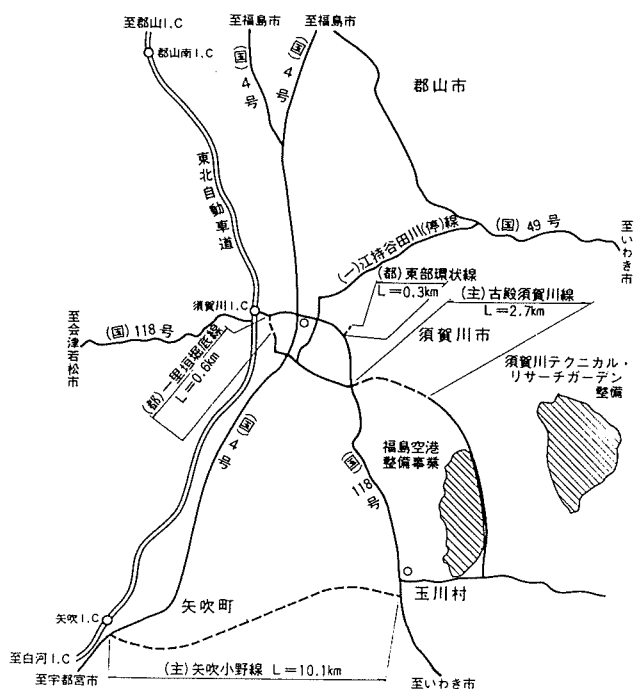


図5 福島空港整備事業(拡張計画)

土砂災害防止月間

(6月1日～6月30日)

河川局砂防部砂防課

1 目的

近年頻発する土石流、地すべり、がけ崩れ及び火山噴火等の土砂災害による人命、財産の被害の現状に鑑み、土砂災害防止に対する国民の理解と関心を深めるとともに、土砂災害に関する防災知識の普及、警戒避難体制整備の促進等の運動を強力に推進し、土砂災害による人命、財産の被害の防止に資することを目的とする。

2 主催

建設省、都道府県

3 後援

北海道開発庁、沖縄開発庁、国土庁、消防庁、全国知事会、全国市長会、全国町村会、日本放送協会、(社)日本新聞協会、(社)日本民間放送連盟、土砂災害防止月間推進協議会

4 運動テーマ

「みんなで防ごう土砂災害」

5 実施内容

国、都道府県等は、月間中に関係団体の緊密な協力を得て、土砂災害及びその防止についての住民の意識を高めるよう次に掲げる行事及び活動を積極的に実施することとしている。

(1) 広報活動の推進

国、都道府県等は、新聞、雑誌、テレビ、ラジオ等の協力を得るとともに、たれ幕、ポスターの掲示、パンフレット等の関係住民への配布等により、土砂災害防止について幅広く広報する。

(2) 土砂災害防止功労者の表彰

建設大臣は、土砂災害について、顕著な功績があった個人または団体を表彰する。

(3) 土砂災害防止月間推進の集い（全国大会）の実施（大阪府吹田市）



本年度は特に「砂防ボランティア」に関し、「全国連絡協議会」の発足式、シンポジウムを行うことにより砂防ボランティア活動を活発化し、土砂災害防止に貢献することを目的とする。

(4) 土砂災害防止月間推進の実施

都道府県等は、全国的に行う広報活動にあわせ、講演会、見学会等諸行事を実施するとともに、危険区域の周知、点検、警戒避難訓練等を地域の実情に応じて実施する。

(5) がけ崩れ防災週間

6月1日から7日までの一週間をがけ崩れ防災週間とし、がけ崩れ災害の防止に重点を置いて上記の運動を実施する。

(6) その他

土砂災害に関する絵画・ポスター・作文の募集を行い、次年度の月間において表彰する。

世界の動き		月・日	事 項
3・21	25	26	4・17
○ヘルシンキでの米ロ首脳会談で、クリントン米大統領とエリクソン・ロシア大統領が、共同声明に署名。共同声明は欧州の安全保障をはじめ、核軍縮、化学兵器、弾道弾迎撃ミサイル（ABM）制限条約、経済協力の各分野にわたり、欧州安保では北大西洋条約機構（NATO）とロシアとの協力関係を定める文書を制定することになった。 ○米連邦準備制度理事会（FRB）は短期金利の指標となるフェデラルファンド（FF）金利の誘導目標を〇・二五％幅引下げ、年五・五％とすることを決め、即日実施した。公定歩合の現行五・〇％は据え置き。景気の過熱でインフレが起きるのを防ぎ、今後も景気拡大を持続させるのが狙い。 ○フランス議会上院で移民規制強化法が可決、成立した。同法には欧州連合（EU）域外から来てフランスに滞在する外国人に指紋の押なつてを求めることができるなどの規制強化策が盛り込まれた。 ○軍反乱罪・内乱罪などに問われた韓国の元大統領、全斗煥被告（六六）と前大統領の盧泰愚被告（六四）らに対する上告審判決公判が韓国大法院で開かれ、同院は控訴審判決を支持し、上告を棄却した。これで全被告の無期懲役、盧被告の懲役一十七年が確定。		○米連邦準備制度理事会（FRB）は短期金利の指標となるフェデラルファンド（FF）金利の誘導目標を〇・二五％幅引下げ、年五・五％とすることを決め、即日実施した。公定歩合の現行五・〇％は据え置き。景気の過熱でインフレが起きるのを防ぎ、今後も景気拡大を持続させるのが狙い。 ○フランス議会上院で移民規制強化法が可決、成立した。同法には欧州連合（EU）域外から来てフランスに滞在する外国人に指紋の押なつてを求めることができるなどの規制強化策が盛り込まれた。 ○軍反乱罪・内乱罪などに問われた韓国の元大統領、全斗煥被告（六六）と前大統領の盧泰愚被告（六四）らに対する上告審判決公判が韓国大法院で開かれ、同院は控訴審判決を支持し、上告を棄却した。これで全被告の無期懲役、盧被告の懲役一十七年が確定。	
国内の動き		月・日	事 項
3・24	28	4・1	4
○国土庁が今年一月一日現在の地価公示価格を発表。全国平均で昨年に比べ住宅地一・六％、商業地七・八％の下落で、ともに連続六年の低下。 ○政府は規制緩和推進計画を閣議決定。一九九五年度からの三年計画で、内容は新規の八九〇項目を含む二、八二三項目。このうち一、二八七項目は九六年一〇月までに措置済み。 ○一九九七年度政府予算が、参院本会議で可決、成立。一般会計総額約七兆四、〇〇〇億円で、戦後四番目の早さで年度内に成立。 ○消費税率が五％に引き上げられる。一九八九年四月の消費税三％の導入以来初のアップ。これによる国民の年間の負担増は、推定で約五兆円。 ○政府の公共工事コスト削減対策関係閣僚会議が、行動指針を決定。九七年度から三年間で公共工事のコストを一〇％縮減するのが目標。 ○麻生太郎経済企画庁長官が月例経済報告閣僚会議に四月の月例経済報告を提出。景気回復のテンポは緩やかであるものの、民間需要は堅調に推移しているとの総合判断で、これによると、景気回復期間は四二カ月となり、戦後三番目に長い岩戸景気に並んだことになる。 ○科学技術庁が動力炉・核燃料開発事業団の東海事業所再処理工場での火災爆発事故で、動燃と東海事業所環境施設部の当時の部課長三人を原子炉等規制法違反で茨城県警に告発。 ○改正駐留軍用地特別措置法が参院本会議で可決成立。これで沖縄米軍基地用地を使用期間切れ後も合法的に使用できる。		○国土庁が今年一月一日現在の地価公示価格を発表。全国平均で昨年に比べ住宅地一・六％、商業地七・八％の下落で、ともに連続六年の低下。 ○政府は規制緩和推進計画を閣議決定。一九九五年度からの三年計画で、内容は新規の八九〇項目を含む二、八二三項目。このうち一、二八七項目は九六年一〇月までに措置済み。 ○一九九七年度政府予算が、参院本会議で可決、成立。一般会計総額約七兆四、〇〇〇億円で、戦後四番目の早さで年度内に成立。 ○消費税率が五％に引き上げられる。一九八九年四月の消費税三％の導入以来初のアップ。これによる国民の年間の負担増は、推定で約五兆円。 ○政府の公共工事コスト削減対策関係閣僚会議が、行動指針を決定。九七年度から三年間で公共工事のコストを一〇％縮減するのが目標。 ○麻生太郎経済企画庁長官が月例経済報告閣僚会議に四月の月例経済報告を提出。景気回復のテンポは緩やかであるものの、民間需要は堅調に推移しているとの総合判断で、これによると、景気回復期間は四二カ月となり、戦後三番目に長い岩戸景気に並んだことになる。 ○科学技術庁が動力炉・核燃料開発事業団の東海事業所再処理工場での火災爆発事故で、動燃と東海事業所環境施設部の当時の部課長三人を原子炉等規制法違反で茨城県警に告発。 ○改正駐留軍用地特別措置法が参院本会議で可決成立。これで沖縄米軍基地用地を使用期間切れ後も合法的に使用できる。	
道路行政の動き		月・日	事 項
4・1	5	11	
○消費税の五％への引上げ等に伴い、高速自動車国道の料金改定が行われた。 ○春の全国交通安全運動（六日―十五日まで）。 ○一般道路の休憩施設「道の駅」が新たに五三箇所追加登録され、全国三六六箇所となった。			

編集雑記

古い時代、黄河上流域に住む人々は不思議な動物の話をきいた。後年、シルクロードとよばれるようになった東西交易路の隊商が持ち帰った噂話である。その動物は遙か南の国の山野に棲み、巨体を支える四肢は宮殿の柱のように太く、人々が最も恐れた虎や豹を忽ちにして踏み殺してしまうという。しかも地面にまでとどく太い鼻を器用に動かして、樹木を根こそぎ抜いてしまうという。そんな怪力を持ちながら、草や木の葉を食べて巨体を維持しているというのである。龍や麒麟と言った空想の動物を神として崇め鎮めることに意を用いてきた黄河の人々にとって、更に驚いたのはその動物が土地の人々に飼い馴らされ重量物の運搬に使役されていることだった。そんな都合のよい動物は一体どんな恰好をしているのか、隊商の人に聞いても実物を見ていないから判らないという。人々は仕方なくこの不思議な動物の姿形を、あれこれと想い描くよりほかなかった。

象の古字象はこの動物の特長を見事に把え文字化している。このようにして中国の人々

が象の姿形をあれこれと想い浮かべたように、象の字は物事を「意想する」という意味の「しよう」とも読まれ、現象、印象、象徴などの語に用いられるようになったのである。象という動物は今日でも動物園の人気者だが、古代にあっても「象」形文字の代表になっていた位だから、その一風変わった体型は余程珍らしかつたに違いない。だが象形化されやすい山川水日月鳥と言った自然物にも数に限りがある。人知や文化が進み新しい事柄を文字化しようとすると、象形だけでは対応できなくなり、既存の文字を組み合わせた造字を行うようになる。その結果、ちよつと見たゞけで意味するところが判る」と言った象形文字の普遍性が失われ、文字を解釈する学問が登場することになる。後年の科挙と言う国家試験の始まりは、複雑化する造字を読みこなすのに必要な知識を試したのではなからうか。

さて、易占いに用いられる算木という道具の、**陰**と**陽**の符号は漢字以前の象形文字だったといわれている。甲骨文字とか金甲文字が漢字の起源とされるが、算木に示される陰と陽との符号の組み合わせもまた古代中国に存在した或る民族の不思議な文字だったと

言えよう。易では「積極と消極、プラスとマイナス、吉と凶、男と女」のように総べての事象を陰と陽の二元に割り切ってしまう。八卦と言われる自然現象の天地水火風雷山沢の組合せで表される。それでは**一**のマークをなぜ陰といひ、**一**を陽とするのか。一つの説は**一**印は○から転化したもので連続性を、**二**は折断性や不連続性を表し、吉凶の判断をする場合に否定と肯定の作用をするという哲学的な解釈である。もう一つの説は**一**と**二**は男女の性器の形からとったもので、原始時代の性器崇拜の現れだとする説である。前説を支持する多くの学者は後説を附会の説としている。附会とはこじつけの意だが、男と女を単純に区別するのは後説がてつと早い。イタリアのポンペイの古代遺跡、その神室の壁画には巨大な男性器に傳づく女人の絵が残されている。性器崇拜は洋の東西を問わないようだ。

象の字のように、形而上的には象になり、形而下的には象になるという考え方からすれば、**一**の符号の起源についても連続性とか不連続性と言った解釈の外に、このような形而下の解釈も決して附会の説ではないと思うのである。

一素履一

6月号の特集テーマは「道路の維持・管理」の予定です。

本誌は、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。また肩書は原稿執筆及び座談会実施時のものです。

月刊「道路行政セミナー」 ROAD ADMINISTRATION SEMINAR

監修：建設省道路局

発行人：中村 春男

道路広報センター

〒102 東京都千代田区一番町10番6 一番町野田ビル5階 TEL 03(3234)4310・4349

定価770円 (本体価格733円)

FAX 03(3234)4471

<年間送料共9,240円>

振込銀行：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