

道路特定財源制度について.....	道路局道路資金企画室	1
○道路特定財源制度と意義・沿革		
○道路特定財源に関する最近の話題(平成11年度税制改正)		
対談		
道路をデザインすれば.....	道路広報センター	8
平成九年度道路管理瑕疵実態調査結果について.....	道路局道路交通管理課	20
押印の見直しについて.....	道路局路政課	38
平成一〇年中の交通事故の発生状況.....	警察庁資料	43
新都市像(新都市イメージ図)のパンフレットについて.....	国会等移転審議会事務局	50
時・時・時.....		52
平成一〇年度既刊号目次.....		54

表紙の説明：

円と直線は道路網を表わし、その中央に整備された道路を画いた。道路網の色を毎月変えて季節感を出すようにした。

道路特定財源制度について

道路局道路総務課道路資金企画室

道路特定財源制度と意義

道路特定財源制度は、我が国の立ち遅れた道路を緊急かつ計画的に整備するため、一般的な租税原則である応能主義とは基本的に異なる応益主義に基づいて課税し、その税収を道路整備の財源として充当する制度であり、昭和二八年に揮発油税が道路整備の特定財源とされたことにはじまるものである。その後、昭和二九年に第1次道路整備五箇年計画が策定されて以来、我が国の道路整備は12次にわたる五箇年計画に基づき、着実に進められているが、道路特定財源制度についても、道路投資の伸びに対応し、税率の引上げと新税の創設によってその充実が図られてきている。

道路特定財源制度は受益者負担、損傷者負担を基本理念としており、その税収と使途との間には、一定の受益・損傷と負担という関係がある。

ここで、受益者負担は、公共サービスによって直接の利益を受ける者に対して課せられる負担を意味し、損傷者負担とは、その公共施設を損傷する行為をする者に課される負担をいう。

受益者負担と損傷者負担は、その負担の原因となる要因が、社会的にみてプラスのものであるか、マイナスのものであるかの違いだけであるので、両者を一括して受益者負担という概念で扱うこともできる。

具体的にみると、道路特定財源諸税のうち、

燃料税である揮発油税、地方道路税、石油ガス税、軽油引取税については従量税方式が採用され、走行距離（＝受益）に応じて費用を負担するようになっている。また、自動車重量税は損傷者負担の考え方により自動車の重量（＝損傷度）に応じて課税されるようになっている。

このように自動車利用者から受益・損傷に応じた負担を求めるシステムである道路特定財源制度は、次のような長所をもっている。

①公平性

利用者が便益に応じた費用を負担する本制度は、費用を負担せずに自動車を利用することを排除するため公平である。

②安定性

道路は長期的視点から計画的に整備を推進する必要がある。景気政策や財政事情の影響を受けない本制度により、安定的に財源を確保することが出来る。

③合理性

利用者の負担がすべて道路整備に充当されるという明快な制度であるため、納税者の理解が得られやすい。

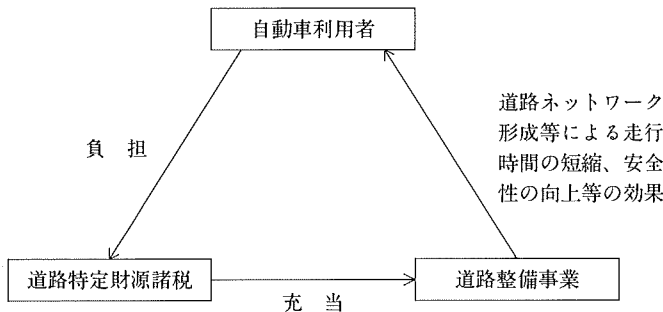


図1 受益と負担の関係

(参考1)

○道路整備費の財源等に関する臨時措置法
(昭和二十八年七月二三日公布)

(目的)

第一条 この法律は、道路法(昭和二十七年法律第一八〇号)に規定する道路のは、装束その他の改築及び修繕を促進して道路の整備を図り、もつて自動車交通の安全の保持とその能率の増進とに寄与することを目的とする。

(道路整備五箇年計画)

第二条 建設大臣は、昭和二十九年以降五箇年間に於ける一級国道及び二級国道並びに政令で定める都道府県道その他の道路のは、装束その他の改築及び修繕(北海道にあつては維持を含む。)に関する計画(以下「道路整備五箇年計画」という。)の案を作成して閣議の決定を求めなければならない。

2 建設大臣は、前項の規定により閣議の決定があつたときは、遅滞なく、道路整備五箇年計画を関係都道府県知事に通知しなければならない。

3 前二項の規定は、道路整備五箇年計画を変更しようとする場合に準用する。

(道路整備費の財源)

第三条 政府は、昭和二十九年以降五箇年

間は、毎年度揮発油税法(昭和二十四年法律第四四号)による当該年度の税収入額に相当する金額を、道路整備五箇年計画の実施に要する道路法及び道路の修繕に関する法律(昭和二十三年法律第二八二号)に基く国の負担金又は補助金の財源に充てなければならない。

(負担金等の特例)

第四条 (略)

こうして、昭和二十九年以降五箇年間の道路整備のための特定財源とされることになり、同時に第1次道路整備五箇年計画が発足した。

第1次道路整備五箇年計画の発足に伴い、裏負担としての地方の道路整備所要額も増加することになったため、昭和二十九年には揮発油譲与税の制度が設けられ、揮発油譲与税の三分の一の額が都道府県及び五大市の道路財源として譲与された。この揮発油譲与税は昭和三十一年になって地方道路譲与税に肩替りされた。地方道路譲与税は、揮発油税と併せて徴収される地方道路税を一定の譲与基準に基づき都道府県、指定市及び市町村に道路財源として譲与するものである。

この後、地方の道路目的財源として、昭和

三一年には軽油引取税が、昭和四三年には自動車取得税が設けられて地方財源の充実が図られた。また、昭和四一年に創設された石油ガス税は、税収の二分の一相当額が道路整備特別会計に繰り入れられ、残りの二分の一が石油ガス譲与税として都道府県及び指定市の道路財源として譲与されている。更に昭和四六年には自動車重量税が設けられ、その四分の一の額が自動車重量譲与税として市町村の道路整備財源に充てられ、残りの四分の三は国の財源とされている。この国の財源のうち、八割相当額については、税創設及び運用の経緯から道路整備費に当てることとされており、この方針は現在においても変わっていない。

(参考2)

第六五国会答弁内容(昭和四六年)

(新税創設の理由)

○福田国務大臣 いま道路の整備状態が先進国に比べますと非常に立ちおくれておる。これらの整備を急ぐ必要がある。そのために道路五箇年計画を立てました。ところが五箇年計画では、在来の財源をもつてしては五箇年間に三、〇〇〇億円の不足が生じます。その財源をいかにして調達するか、こういう問題に政府は迫られております。所得税を増徴するか、法人税を増徴するか。いろいろ財源調達の方法もありましようが、諸外国の事例等も考えますと、まだ自動車の使用者に対して負担を求めるということにいたしましてもさほど高い状態でもない。こういうふうに考えますので、道路を損壊し、また道路がよくなりますればその利益をこうむる自動車の使用者にその負担を求め、これはまず国民から御納得のいくようなことではあるまいか、さように考えまして自動車重量税を創案いたしました。これが私の説明でございます。

(五月一四日 衆議院連合審査会)

(使途、配分)

○中川政府委員(大蔵政務次官) 今回の税

制であります税額は五、〇〇〇億でございます。そのうちの四分の一、二五〇億は地方へお渡しするわけありますから、国に残りますのは約三、七五〇億ということになります。その中で道路に振り向けなければならぬものは約三、〇〇〇億と見込まれてございます。したがって道路以外の社会資本の充実に振り向けられる額は七五〇億ということになります。

(三、〇〇〇／三、七五〇＝〇・八)

(五月一二日 衆議院大蔵委員会)

○税制調査会「昭和四九年度の税制改正に関する答申」(昭和四八年二月)

自動車関係諸税は、従来から主として道路財源との関連で考えられてきたが、とくに第7次道路整備五箇年計画の発足により、利用者負担の観点等からその負担の増加を図ってしかるべきであるとする意見が強くなっている。(中略)

以上を総合勘案すれば自動車関係諸税のうち揮発油税、地方道路税及び自動車重量税の税率の引上げを図ることが適当と考え

税 目		道 路 整 備 充 当 分	税 率	平成11年度税収 (億円)
国	揮発油税 昭和24年創設 昭和29年より特定 財源	全額 (昭和60年度より1/15を道路整備 特別会計に直入。昭和63年度より 1/4に拡大している。)	(暫定税率) 48.6 円/ℓ (本則税率) 24.3 円/ℓ	27,166 (26,867)
	石油ガス税 昭和41年創設	収入額の 1/2 (1/2は石油ガス譲与税として地 方に譲与される。)	(本則税率) 17.5 円/kg	150 (137)
	自動車重量税 昭和46年創設	収入額の国分(3/4)の8割 (収入額の 3/4は国の一般財源で あるが、税創設及び運用の経緯 から8割相当額は道路財源とさ れている。)	[例]自家用乗用 (暫定税率) 6,300円/0.5t年 (本則税率) 2,500円/0.5t年	6,728
	計			34,044 (33,731)
地 方	地方道路譲与税 昭和30年創設	地方道路税の収入額の全額 (揮発油税と併課される) 43/100:都道府県及び指定市 57/100:市町村	(暫定税率) 5.2 円/ℓ (本則税率) 4.4 円/ℓ	2,874
	石油ガス譲与税 昭和41年創設	石油ガス税の収入額の 1/2 :都道府県及び指定市	石油ガス税を参 照	152
	自動車重量譲与税 昭和46年創設	自動車重量税の収入額の 1/4 :市町村	自動車重量税を 参照	2,830
	軽油引取税 昭和31年創設	全額 :都道府県及び指定市	(暫定税率) 32.1 円/ℓ (本則税率) 15.0 円/ℓ	12,972
	自動車取得税 昭和43年創設	全額 3/10:都道府県及び指定市 7/10:市町村	(暫定税率) 自家用は 取得価額の5% (本則税率) 取得価額の3%	4,673
	計			23,501
合 計				57,545 (57,232)

(注) 1. 税収は平成11年度当初予算及び平成11年度地方財政計画による。なお、() 書きは、決算調整額(税収の平成9年度決算額と平成9年度予算額との差:揮発油税及び石油ガス税については2年後の道路整備費で調整することとされている。)を含んだ額である。

2. 自動車重量税の税収は国分の8割相当額である。

3. 暫定税率の適用期間は平成15年3月末(自動車重量税については平成15年4月末)。

4. 四捨五入の関係で、合計が一致しないところがある。

図2 道路特定財源一覧

年 度	道路整備五箇年計画	年 度	国の道路特定財源					地方の道路特定財源				
			揮発油税 (国 税)	石ガ ス 税	油 税	自 動 車 重 税	車 量 税	地 方 道 路 税 譲 与 税	石 油 ガ ス 税 譲 与 税	軽 取 引 (地方税)	油 取 (地方税)	自 動 車 重 税 譲 与 税
			(円/リットル)	(円/kg)				(円/リットル)	(円/kg)	(円/リットル)	(%)	
昭和29	第1次29～33年度 2,600億円	昭和29	(4月)13.0					(8月)2.0		(6月)6.0		
30		30	(8月)11.0 [-2.0 -15.4%]					(4月)3.5 [+1.5 75.0%]		(4月)8.0 [+2.0 33.3%]		
31		31	(4月)14.8 [+3.8 34.5%]					(4月)19.2 [+4.4 29.7%]		(4月)10.4 [+2.4 30.0%]		
32	第2次33～37年度 1兆円	32	(4月)22.1 [+2.9 15.1%]					(4月)4.0 [+0.5 14.3%]		(4月)12.5 [+2.1 20.2%]		
33		33										
34	第3次36～40年度 2兆1,000億円	34	(4月)24.3 [+2.2 10.0%]					(4月)4.4 [+0.4 10.0%]		(4月)15.0 [+2.5 20.0%]		
35		35										
36	第4次39～43年度 4兆1,000億円	36										
37		37										
38	第5次42～46年度 6兆6,000億円	38	(2月)5.0					(2月)5.0				
39		39	(1月)10.0 [+5.0 100.0%]					(1月)10.0 [+5.0 100.0%]				
40	第6次42～46年度 10兆3,500億円	40										
41		41	(1月)17.5 [+7.5 75.0%]					(1月)17.5 [+7.5 75.0%]				
42	第7次48～52年度 19兆5,000億円	42										
43		43										
44	第8次 53～57年度 28兆5,000億円	44	(4月)29.2 [+4.9 20.2%]					(4月)5.3 [+4.9 20.5%]				
45		45	(7月)36.5 [+7.3 25.0%]					(7月)6.6 [+1.3 24.5%]				
46		46	○ (4月)					○ (4月)				
47		47	(6月)45.6 [+9.3 24.9%]					(6月)8.2 [+1.6 24.2%]				
48	第9次 58～62年度 38兆2,000億円	48										
49		49	○ (4月)					○ (4月)				
50		50										
51	第10次 63年度～平成4年度 53兆円	51	○ (4月)					○ (4月)				
52		52										
53		53										
54		54										
55	第11次 平成5年度～9年度 76兆円	55	(12月)48.6 [+3.0 6.6%]					(12月)5.2 [+3.0 -36.6%]				
56		56										
57		57										
58	新計画 平成10年度～14年度 78兆円	58	○ (4月)					○ (4月)				
59		59										
60		60										
61		61										
62		62										
63		63										
平成1		平成1										
2		2										
3		3										
4		4										
5		5										
6		6										
7		7										
8		8										
9		9										
10		10										
11		11										
12		12										
13		13										
14		14										

- (注)(1) [] は租税特別措置法または地方税法附則による暫定税率であり、暫定税率の適用期限は平成14年度末（自動車重量（譲与）税については平成15年4月末）である。
- (2) 自動車重量税は、税収の1/4が自動車重量譲与税として市町村に譲与される。税率は、昭和49年度の改正では自家用自動車が100%引上げ、営業用自動車は据置きとされた。昭和51年度の改正では、自家用乗用自動車が26.0%、営業用自動車が12.0%、それぞれ引き上げられた。
- (3) 自動車取得税については、課税免税点は50万円（平成14年度末までの暫定措置）、営業用自動車、軽自動車の税率については3%が据置かれている。
- (4) ○は暫定税率の延長が行われた年である。

図3 道路整備五箇年計画と道路財源拡充の経緯

二 道路特定財源制度の沿革

戦後、我が国の復興が進み自動車普及するにつれ、道路交通量も次第に増加してきたが、当時の道路整備状況は劣悪であった。第二次世界大戦直後の我が国の道路整備状況は、極めて劣悪なものであった。昭和二十二年、府県道以上の道路の総延長は約一二万四、〇〇〇km、このうち自動車が通れる道が約五〇％の約六万五、〇〇〇km、改良済みの道路が約三五％の約四万三、四〇〇km、舗装道路は約五％の約六、四〇〇kmという状態であった。

また、道路予算もわずかなものであったため、道路整備推進のための新たな制度の確立と、その財源を確保しなければならないという認識は高まっていた。昭和二十七年には道路法が改正されるとともに、「道路整備特別措置法」の成立により有料道路制度が確立され、借入金により道路整備を実施できる道が開けたが、なおも拡大する道路整備交通需要に応じられるものではなかった。特に昭和二十四年に揮発油税が復活されると、自動車利用者に対し課せられる負担は自動車利用者に戻元されるべきであり、欧米諸国にならない揮発油税は道路整備費に充当すべきであるとの世論が高まってきた。

このような状況を背景として、昭和二八年「道路整備費の財源等に関する措置法」が成立し、立ち遅れた我が国の道路を緊急かつ計画的に整備するため道路整備五箇年計画を策定し、これに基づいて道路整備を推進し、その財源として、揮発油税収入額に相当する金額を道路整備に充てることとされた。(同法は昭和三三年度より道路整備緊急措置法に引き継がれ、現在に至っている。)

三 道路特定財源に関する最近の話題 (平成一一年度税制改正)

平成一一年度の税制改正においては、昨今の厳しい経済状況のもと景気対策のため、自動車の買い換えに際して自動車取得税を免除する要望が出されるなど、地方の道路特定財源である自動車取得税をめぐって大きな議論が行われた。

1 自動車買替え促進税制

(要望内容)

・平成一一年一月から一年間、車齢七年以上の車から新車への買替えに対する自動車取得税の免除。

自動車買替え促進税制については、右記の要望が出されたが、この要望は次のような問

題点があった。①地方の道路特定財源である自動車取得税の三、〇〇〇億円強(年間の自動車取得税の約半分)の減収が見込まれ、地方における道路整備に支障をきたすことになる。②地方財政の厳しい現在の状況において地方単独事業のみならず直轄事業や補助事業の地方負担分の確保も困難とし、公共事業拡大による景気回復に支障をきたす可能性がある。③新道路整備五箇年計画において、道路整備に充てることを理由として自動車取得税を含む道路特定財源諸税の暫定税率の適用期限を延長したところであり、道路整備目的税での減税は制度の根幹を揺るがすことになる。

右記の理由から、建設省としては自動車買替え促進税制は導入せず、自動車取得税を堅持することが必要であると主張してきた。同時に、道路整備促進期成同盟会全国協議会をはじめ諸団体から、平成一一年度税制改正要望として自動車取得税を含む道路特定財源諸税堅持の要望が提出され、建設部会でも重点項目として取り上げられることになった。

一月から一二月にかけて、自民党税制調査会において議論がなされたが、地方における道路整備に支障をきたすことから、自動車買替え促進税制は認められなかった。

2 低燃費車・低公害車の普及促進税制

低燃費車・低公害車の普及促進税制については、通産省、運輸省、環境庁の三省庁が税制改正の要望を行い、商工、交通、環境の各部会が平成一一年度税制改正の重点事項として取り上げることとなった。

二酸化炭素排出量の抑制のため、低燃費車・低公害車の普及促進を図ることは重要であるが、この要望にも以下のような問題点があった。①自動車取得税の三五〇億円の減収が見込まれ、地方の道路整備に与える影響が大きい。②自動車取得税は道路整備のために設けられた目的税であり、低燃費車、低公害車の普及促進のために軽減、免除を行うことは筋違いである。③低燃費車等の普及促進策が必要とすれば、補助金等其他の手段によるべきである。

自民党税制調査会の議論の結果、次表のとおりとされ、いずれも要望を大幅に縮小の上、認められることとなったが、地方の道路財源への影響を最小限に抑えることができた。

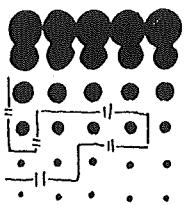
(結果)

	3 省庁要望	結 果
1. 低公害車		
電気自動車 天然ガス・メタノール自動車 ハイブリッド自動車 (プリウスを除く)	(現行) 2.4%軽減 →免税に	→2.7%軽減へ (現行より0.3%軽減)
ハイブリッド自動車 (プリウス)	(現行) 2.0%軽減 →免税に	→2.2%軽減へ (現行より0.2%軽減)
2. 低燃費車	(現行) 軽減なし	
	通産省 →2.0%軽減 環境庁	→課税標準から 30万円を控除 (1台につき1万5千円軽減)
	運輸省 →免税に	

四 最後に

高規格幹線道路から身近な生活道路の整備に至るまで我が国における道路整備に対する国民のニーズは極めて高く、また、渋滞対策、交通安全対策をはじめ、高度道路交通システム(ITS)、より良い環境創造のための歩行空間のバリアフリー化や電線類地中化など、

そのニーズは多様である。こうしたニーズに応えるため今後も受益者負担の考え方に基づく道路特定財源を活用して、新道路整備五箇年計画の着実な実施を図っていきいたいと考えている。



道路をデザインすれば

道路広報センター

(一) はじめに

昨年八月号に「道路ポスター制作の経緯と手順」と題し、発注者側である道路広報センターの考えと年間スケジュールを書いた。この文章の中で「ポスター作りは素人がいくら悩んでも解決するものではない。制作デザイナーの協力が必要である」と述べた。今回これを敷衍する意味で、……では、デザイナーの方々は道路というものをどのように捉えているのか……を聞きたくなった。と言っても道路の捉え方という観念の世界を一堂に集まってもらって聞くことは無理だと考え、対談という形をとらしてもらったことにした。八月号と言えば既に半年前のことになる。思い出してもらう為にも前の文章と重複しない範囲で道路の歴史

と道路をまもる月間、道の日の趣旨を反芻させてもらい今回の取材記事との関連を持たせることにした。

さて、私達は職業柄か道路という言葉を用いずとも簡単に口にする。ではその道路を絵にしろと言われると、どんな道路を描いたらよいか迷ってしまう。もし迷わずに描いたとしても、その人自身これで道路のすべてを描き切ったとは思わない筈である。なぜか、それは道路が巨体でありバラエティーに富んだ存在だからである。

それにしても、小学校のとき通った田園の小みち、墓参のとき訪れる山の辺のみち。私達の郷愁を誘う道路はこみちになってしまふのはなぜだろうか。「群盲、象を撫でる」のたとえのとおり巨大な存在に対しては、自分の身の丈に合った部分を

すべてとして捉えるよりほかに方法がないからである。人それぞれによって違う部分／＼の印象を集めてみると、巨大なものの全体像がおぼろげながら浮かんで来るものではなからうか。現実にある部分／＼の印象を軽視してしまうと独善的な心象風景となつて、万人が共感する道路とほど遠いものになってしまうおそれがある。では、ポスターの絵になる道路とは一体どのようなものだろうか。短絡的に言えば現実の道路とあるべき姿としての道路、この両者の境界ぎりぎりのところにある観念の道路ではなからうか。これは後に述べる対談で明らかになると思うが、デザイナーの方々はそれぞれが印象したみちを通じ道路の姿をデザインされるのである。

今回対談に応じて下さった方々は、道路ポスター

の作成について長い間おつき合いのある方々である。これらの方々ですら、道路を絵にすることはむずかしいと毎年のように言われる。―道路をデザインすれば―というこの対談も所詮、巨大な存在を部分的な感覚で眺めただけに過ぎないかも知れない。しかし絵になる道路は郷愁のみちと同様に、部分としての道路の中にこそあるのである。

(二) 道路の歴史とポスター

道路管理者によってA1版の道路ポスターが掲出されるようになったのは、昭和五六年の八月からである。それ以前には道路のポスターは全く無かったか、と言うとそうでもない。たしか昭和五四年ごろだったと思うが(註)日本道路建設業協会が数点作ったのを見たことがある。ただ、これは散発的なもののようなだった。今日から見ると、もっと早くから組織的にポスター作りをやってもよかったのと思われるかも知れない。しかし当時はポスターを作らなければならない、という空気が道路関係者の間になかったのである。これについては道路行政セミナー八月号(101号)に述べたが、要約すると次のようになる。

結論から先に言えば必要は発明の母と言うとおり、道路ポスターはそれまで必要無かった。ポスターよりも、もっと強力な広報手段があったからである。それは道路の現況を見れば如何に日本の

道路が旧時代的で、早く先進諸国並に整備しなければならぬということが判るという厳しい現実があったからである。道路というのは車を使ってみて、初めて整備の必要を考えるものなのである。歩く人だけだと、巾は狭くても、路面に凸凹があっても、急な坂でも、急な曲がり角でも、人間はその場その場に合わせて動くから道路が悪くてもそう気にならない。それより道辺に泉があったり、宿屋があったり、夏では涼しい木陰が多かったり、冬では吹雪を避けて通れる道であればよかったのである。ところが車は人間のように融通がきかないから、道路条件の良し悪しがてきめんに影響してくる。車と人との集団行動、それは軍事行動によく表れる。紀元前に舗装された道路が作られたローマの道は、鋼鉄で身を固めた重武装集団の移動と補給に耐えられる道づくりがどうしても必要だったのである。我が国の場合は足軽といわれる軽装の兵士が山野を駆け廻る一対一の戦闘で、しかも国内の肥沃な土地が戦場になったから食糧はその場その場の現地調達で運搬の必要も無かった。むしろ道路は敵の集団行動を防ぐという意味からも、橋やトンネルは作らない方が良かった。いわゆる道路整備の必要が無かったのである。しかも日本列島は雨が多く石作りの道を作ったとしても洪水のため流されて、すぐに役に立たなくなってしまう。雨が多いということは川も多く、酒、味

噌、醤油、米等の重量物は船で運んだからローマのような石の舗装も特に考える必要もなかったのである。道路年表によれば道路のことを考えた武将として織田信長があげられている。信長はそれまでの城を中心とした攻防でなく、軍隊を迅速に動かす機動戦という新しい戦術をとったから他の武将よりも道路に関心を持ち、道路補修を沿道住民に義務づけたり、一里塚など里程標の整備を熱心に行ったのである。徳川幕府は封建制を徹底したから、全国四百余州の国々は関所を設け交通はむしろ不便にしておくという政策を通した。道路はただ歩けばよいという程度にして重車両に耐えられる道路作りは必要なかったのである。だいいち日本にはそんな重車両なんてなく、強いて言えば人の肩でかつぐみこしぐらいなものだった。明治になっても昭和になっても日本の軍隊は歩兵即ち歩く兵隊を主力にしたから、道路は徳川時代のままでよく、工場を作るにしても海辺や川辺に作ったから製品は舟運でよく、道路に対する依存度は極端に少なかった。明治以降、昭和の敗戦に至るまでの日本の国是は道路を整備するよりも大量輸送ができ、しかも石炭で走れる鉄道と海運の整備に力を入れたのである。

日本は昭和二〇年の敗戦によって自動車時代に入ることになる。しかし自動車をいくら作っても走れる道路がなければ何にもならないと、国民の

すべてが感じ道路整備の必要は広報というPRの形をとるまでもなく、国民の声として沸き上がったのである。昭和四〇年代になると国道・主要地方道の整備も大分進み、これに加え高速道路の伸長など道路は見違えるほどよくなってきた。それと同時に道路の情報、道路管理、道路パトロールなど多岐にわたる施策が要求され、それまでのように現場を見れば判るだろう的な自然広報と違った道路広報が必要になってきた。結果として昭和六三年の道の日制定につながり、また平成九年の道路標語の全国公募などにつながってくるのである。ということからすれば、道路ポスター作りから始まった昭和五五年の道路広報センターの設立は、このような多角的な広報活動のさきがけとなったのではないかと考えられる。

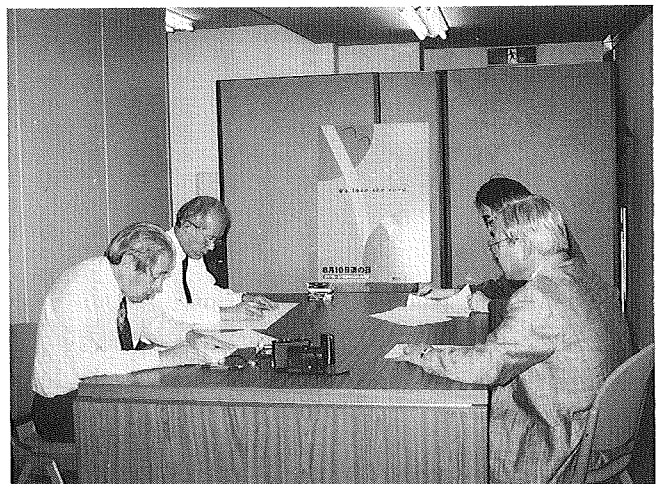
(三) 「道路をまもる月間」と「道の日」

出来た道路を広く美しく使おうと言う「道路をまもる月間」が昭和三三年から始まっている。整備された道路をしっかりとまもろうという道路愛護精神の高揚が目的の運動である。この運動は精神運動が主だから、本来ならポスターや行事などをやって各層にPRしなければならなかった。しかし昭和三〇年という年代はとにかくにも道路を改良しなければならぬ時代だったから、このような精神運動は愛護団体の表彰などごく限られた

内容に終始してしまった。昭和五〇年代になると道路整備も地域重視の道路、住民に身近な道路へと整備が行われるようになる。こうなると沿道の人々も道路愛護という運動に価値を見いだすようになって来る。その一方で昭和六三年には道の日行事が始まる。道路整備をもっと積極的にやろうという展開運動である。道路をまもる月間。道の日の二つの運動は道路を良くしようという目標では一致するが、道路整備の促進運動と道路をまもる精神運動とは両者の目指す方向に違いがある。この違いを同じ八月の行事として一枚のポスターにどう表現していくか、これはなかなかむづかしいことなのである。

(四) 対談 ―道路をデザインすれば―

平成一〇年度のポスターはD社の「道ノ未来ハ、ヒトノ未来」をキャッチコピーにした幻想的な図案が当選した(道路行政セミナー102号口絵参照)。このほかにも七社から道路に寄せるいろいろな想いを描いた作品が提出された。これら作品は平成一〇年二月一二日に行われた道路ポスター検討会の席で、各社のデザイナーからそれぞれの作画意図について説明があった。対談―道路をデザインすれば―の本稿では六社のデザイナーにこの説明を再現してもらうことにした。それにしても六社が応募した一六作品についての説明は時間がかか



対談風景

るので、各社一作品を選んでもらい差し支えない範囲で語ってもらうことにした。対談の時間は約一五分だったが、テープを起こして見ると可成りのボリュームになった。一社一頁を予定していたので語りの芯の部分文語体に直して一頁に収めることにした。結果として対談というよりも「聞き書き」と言った感じになってしまったが、ポイントだけは外していないつもりである。なお、会社名等は匿名とさせていただいた。

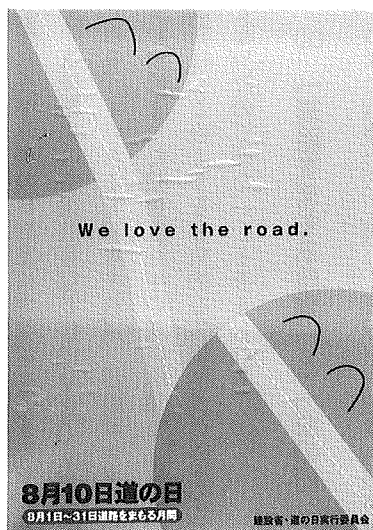
A社との対談

平成10年度
応募作品

キャッチコピー
We love the road.

色調
イエロー

図柄
現在と未来をイラスト
の笑顔で表し、それを
結ぶ道路



—この作品で言いたかった点

簡潔に道が大事であることを訴えたい。そこで親しみを込めて英語で「We love the Road」と言い、しかも単純な図柄で誰でもがわかるよう笑顔の二つの球体を上下に配した。そしてリボン状にした道路でこの二つの球体を結びつけることにより道路の存在を強調した。

—人目につく図柄、それはどこに表れているか
このようなポスターは駅とか庁舎の壁に貼られ

るから、普通の人は見過ごしてしまう。そこで一瞬、これは何のポスターか振り向いてもらいたいという願いを二つの球状の笑顔に託した。

—キャッチコピーと図柄との関連

今説明したとおり図柄が単純なことで、「We love the Road」という単純な英語を組み合わせた。誰でもわかり親しみを持たせるように「love」と「Road」を関連づけ、道を愛するということが連想できるのではないか。

—この作品で苦心したこと

過去のポスターにないようなイメージ作品を考え、しかも堅くなく、親しみのあるということ念頭に置いて図案を作った。道の日という堅いイメージがあるから、これを取り払うという意味で簡潔な図案と新鮮なコピーでまとめたつもりである。

—この作品は次の三つのうちのどの分類に属しますか(人)と暮らしに密着した道路(イ)生活上のための道路(ウ)未来を目指す道路

この図案は(ウ)に該当する。球状の二つの笑顔は相対するものとして考えたから二つの笑顔を宇宙としてとらえれば、現在の地球から未来の地球へという現在と未来を象徴できると考えた。また二つの球体は町から町或いは田舎と都会のように相対する二つの社会単位と考え、この二つを結ぶのは道路であるとしてリボン状の道路で結んだ。

補足

ついでにデザイナーとして道路整備をどのように考えておられるのか聞いてみた。すると「道路整備はこれから始まるのではないでしようか」との答がすぐに返ってきた。一瞬、意表をつかれる思いがしたが、聞いているうち成る程と思ったのでこの話を要約させていただく。

—戦後五〇年。ひたすら道路網の整備に努めて来られた行政当局の努力が、今日の日本を築いてきたことは事実である。がそれは大局的に見た話であって道路整備という言葉を身近に感じたのは、少年期に毎日通っていた道路の幅が拡がり舗装されたときだった。その後、ドライバーの一人になって二車線道路が四車線になったときとか、バイパス道路ができたときにも道路整備ということを感じた。しかし整備という言葉には「斉しく」とのえる」という意味がある。斉しくとはいくつかあるものの、切っ先を同じように揃えるという言葉である。とすれば道路整備も整備という言葉を使う以上、そのいくつかある整備の一つに老人病人、子供、身障者などの社会的弱者に配慮した道づくり。これはまだ〳〵整備を進めて行かなければならない。「道路整備はこれから始まるのではないか」と言ったのはこのような視点で道路整備を捉えたからである——というのである。

B社との対談

平成10年度
応募作品

キャッチコピー
わたしたちの道。ぼく
たちの道。未来につづ
く、みんなの道。

色 調
ホワイト

図 柄
画面の左端に男女4人
の笑顔。それぞれの笑
顔から出たリズムのある
言葉がキャッチコピー
となる。



— この作品で言いたかった点

先ず第一に考えたのは明るさで、見た人が何か楽しい雰囲気を感じることを心掛けた。道路を使うのは老若男女の皆さんだから、その象徴として家族を出した。その家族四人が未来をみつめたとき自然に出てくる言葉がキャッチコピーになるよう矢印でそれを示した。これによって左から右へと視覚の流れがスムーズになったと思っている。

— 人目につく図柄、それはどこに表れているか

それは矢印の部分で、家族四人それぞれが出すキャッチコピーをこの矢印で誘導する訳だから虹のように鮮やかな色にした。ポスター全体を白の基調にしたからこの矢印は相当に目立つと思って

いる。

— キャッチコピーと図案との関連

先ず左に家族の四人の顔を置き、それぞれのキャッチコピーを矢印で結ぶことによって図案とキャッチコピーの関連が保たれると思う。また一般のポスターの構図は左右均衡にしてバランスを保つようにしているが、この図案ではあえて均衡を破ることによって人目を誘うようにした。

— この作品で苦心したこと

先ず家族四人が出すキャッチコピーだが、上の二人はまだ社会に出ていない子供だから自分中心の見方をするとして「わたしたちの道」「ぼくたちの道」とした。三番目は母親でそこから出る言葉は子供たちの将来を考える「未来につづく」とした。そして一番下の父親から出る言葉は、妻、二人の子供そして社会というものをみつめて「みんなの道」とした。父親の顔とこのキャッチコピーをつなぐ矢印の上に家族四人がとびはねているのもこの理由による。

— この作品は次の三つのうちの分類に属しますか(ア)人と暮らしに密着した道路(イ)生活上のための道路(ウ)未来を目指す道路

キャッチコピーからみれば(ア)である。矢印で未来を指向した意味から言えば(ウ)になる。

補足

デザイナーとして道路及び道路整備というものの印象を聞いてみた。示唆に富む返事があつたので要約させていただく。

— 道路を使う側即ち市民レベルで見ると、道路は目的地に行く為の手段及び媒体に過ぎない。だからその時々目的によって道路への関心が、高速度道路になったり山の辺の道になったりする。その時々シーンによって道路は違ったとらえ方をされるのである。従って道路を一言で表現してほしいと言われても不可能である。一方、道路を整備する側から見ると整備すること自体が目的である。使う方は道路を目的達成の媒体の一つとして考えるから、道路整備そのものを目的とする側の意識を超えたもう一つ向こうに目的があると言えよう。道路ポスターを企画するとき、このように目標をどこに置いたらよいのかいつも迷ってしまう。

— というのである。これについては後から出てくる「デザインについて雑感」の中に解答の一つがあるように思われてならない。

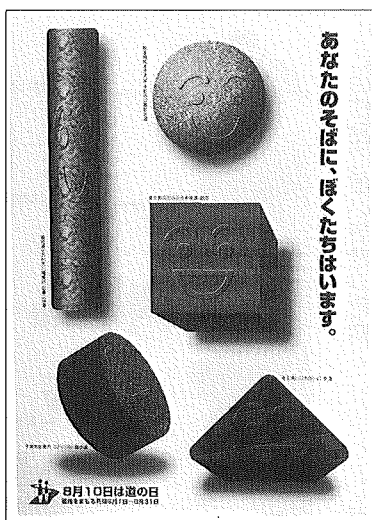
C社との対談

平成10年度 応募作品

キャッチコピー
あなたのそばに、ぼく
たちはいます。

色 調
ホワイト

図 柄
コンクリートなどの路面の素材で5つの形を作り、道にもそれぞれの場所で個性があること。その個性は刻まれた笑顔で共通する。



— この作品で言いたかった点

まず道路を身近なものと感じてもらうため、道路を一つの性質を持ったものとして表現したかった。人間はそれぞれ個性を持っている。それと同じように道路を擬人化して言えば、道路にも個性があるのではないかと考えた。例えば名所旧跡に行く観光道路。また日常使う道路など、一般通行の為に道路とは言っても、地域／によってその道路の使われ方に特有の性質がある。一方、

道路は土地に定着した構造物だから、主としてその土地にある石とか土を素材にして築造されている。従って道路そのものも他の道路と違ったその土地毎の組成がある。道路に個性があるとすれば、その道路が主としてどのような使われ方をしているかということ、その道路が築造されている地域毎の素材の違い、この二つであると考えた。今回のポスターは道路素材の一つ、石のいろいろを図案化したものである。このポスターを見た人が何か面白い形をした石があるが「ハテ、ナンダロウ」と足を止める意外性。それにあなたの足の下にある道路は、この石たちのように身近にある素材をもとに作られている。という意味のキャッチコピー「あなたのそばに、ぼくたちはいます」を図案の右横上に置いた。が、まだ道路という文字を出さない。そのうちに目が自然と左下の「八月一日は道の日」に誘導され、ここで道路ポスターだと判るようにした。

— 人目につく図柄、それはどこに表れているか

意外性で人目を引くようにした。三角形、四角形、矩形などのシンプルさの代表のような形をした石を五つを並べた。道路のポスターだとすぐ道路の絵とから写真が出てくるがそれを避け「ハテ、ナンダロウ」という意外性に重点を置いた。

— キャッチコピーと図案との関連

ポスターの絵は沢山の要素を入れれば入れるほ

ど、人目をひかなくなる。白地に石を五つを並べたこの図案は遠くから見ると、それぞれの石が浮かんで見えるようコンピュータで立体処理してある。いわゆる遠目性である。そして近づいて石を見ると、それぞれの石に笑顔が刻まれている親近性。更に画面をよく見ると、五つの石にそれぞれの産地の名が書いてある。これで石にも個性があるということをや言いたかった。

— この作品で苦心したこと

道路築造の素材はいろいろあることは承知しているが、代表として五つの石にした。石には花崗石とか、玄武岩、安山岩などがあるが、道路の親柱とか石の高欄、また舗石にどのように石が使われているか判らなかつた。それに石の産地名も一地域に偏るのを避け全国的視野に立つて産地を選んだ。図案作成の作業としては石を集めた写真集の中から選んでコンピュータ処理で立体的な石の映像にした。また図面左の長い筒形はコンクリートのテストピースを想像してもらいたい。

— この作品は次の三つのうちのどの分類に属しますか(ア)人と暮らしに密着した道路(イ)生活向上のための道路(ウ)未来を目指す道路

(ア)に該当すると思う。(ウ)も気持の中にはあったがこの図案からは読み取れないと思う。

D社との対談

平成10年度
応募作品

キャッチコピー
道ノ未来ハ、
ヒトノ未来。

色 調
パステル

図 柄
画面下から左上に向けて大きな矢印。そんな矢印を道路に見立て、ビノキオに似た人形が歩く。



——この作品で言いたかった点

道路をまもる月間・道の日ポスターの制作にあたって、次の二点がポイントになった。それは、道に対して人それぞれいろいろなイメージを持っているが、一つの特定された道でないこと。また道路行政についても様々な方向性がある、一方向的なものではない。そこで、一枚の既存の道路の写真を用いるのではなく、象徴的に表現した道路と抽象的なキャッチコピーによって、広い

層に対して、道路について考えるきっかけを与えられるのではないかと考えた。道路はこれから様々な先端技術を使って未来に向けて発展していくだろうが、それは、人とか、地球とか、社会の発展に貢献するものであって、道の未来が人の未来に直結していることを訴えたかった。

——人目につく図柄、それはどこに表れているか
パステルで描いたメルヘンタッチのイラストレーションを使っているが、オレンジ色を主にした暖色系を基調にした理由として、まず、注目を集める色（信号機の黄色に「注意」の意味があるように）で構成したかったことがある。次に、絵柄の持つ暖かい雰囲気壊さないためにもオレンジとか黄色といった暖色系にこだわった。真夏の盛りに掲示されるポスターであれば、青や緑色などの寒色を使って、涼しい感じを出すことも考えられるだろう。しかし、例えば、クリスマス関連の広告で赤・緑・白を多用することで、誰もがクリスマスらしさを認識するように、八月の太陽を連想させるオレンジ色を使用することで、「八月一日」道の日・八月道路をまもる月間」を印象強く表現できるとの結論に達した。ただし、道路を歩いている人物の服装については一般の常識に従って涼しげな青色にした。

——キャッチコピーと図案との関連

「道ノ未来ハ、人ノ未来」は、人にやさしい道

づくりにも結びつくということで、キャッチコピーと絵柄もパステル調でやさしいトーンにした。これからの道づくりが人にやさしいのだよということ、未来に向かって歩く人物を登場させることによって道の未来を表すようにした。また八月一日という文字そのものが一つのアテンション（注意）になるよう大文字とした。

——この作品で苦心したこと

先ずイラストの人物の形がポイントになる。子供すぎてもいけないし大人に見えても困るから、夢のあるタッチにした。その人物の歩く道は、現実の道路の色の印象を無視する訳には行かないので土の色にした。また印刷上の問題であるが、オレンジ色を再現するのは技術的にむづかしい。どうしても濁って来るので、何度も色校正をした。結局、今回のポスターで一番苦心したのは色と形である。また、キャッチコピーの文字を小さくしたのは先ず絵に注目してもらい、そのあとキャッチコピーとの関連を考えてもらいたいと思い、先ず絵でもって人目を引きつけたかった。

——この作品は次の三つのうちのどの分類に属しますか(ア)人と暮らしに密着した道路(イ)生活向上のための道路(ウ)未来を目指す道路

一口で言う(ウ)に該当するが、バックボーンには(イ)が含まれていると考えている。

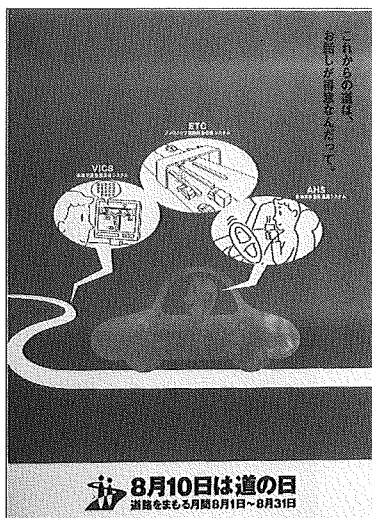
E社との対談

平成10年度
応募作品

キャッチコピー
これからの道は、
お話しが得意なんだって。

色 調
グリーン

図 柄
車と道路を抽象化して
あっさり書き、ITSの説明
をイラストで書く。



——この作品で言いたかった点

現在と将来ということで考えると、今ITSが大きなテーマとなっている。このITSを通じ、道路と人との接点が非常に強くなるところからこれをテーマにした。道路は従来、地点と地点を結ぶ施設でその施設を利用して人とか物が移動する為にあると考えられてきた。ともかく道路によって人と物との交流が盛んになり生活や文化などが豊かになった。それに従って道路は移動の手段で

あるということばかりでなしに、知能を活かした道路施設へという考えが時代と共に要請されてくる。平面的に使われていた道路を、空間という三次元的に活用するということからITS事業を捉えた。

——人目につく図柄、それはどこに表れているか
ポスターは人目につかなければ何にもならない。そして作られたポスターが何を言いたかったのか、という意味合いによってポスターの色調は決めるべきだと思っている。またこのポスターは主に公共の場に掲示されるという事も考える色調を選択した。

——キャッチコピーと図案との関連

ITS（高度道路交通システム）という広範囲の概念の中で、現在はVICS（道路交通情報通信システム）、ETC（ノンストップ自動料金収受システム）、AHS（自動運転道路システム）の三つが道路関係では具体化されている。この三つを個々に今回のポスターの中で説明する意味はなく、三つの事業の窮極の目的は何かということを考えた。それは道路と人とかより身近になって来ることではないかと思った。そこで「これからの道は、お話しが得意なんだって」というキャッチコピーにし、それを表現するビジュアルを構築していった。

——この作品で苦心したこと

テーマとしてITSにしたが、ITSというの

は概念が非常に大きく国内ばかりでなく、世界を視野に入れた多方面にわたる大事業であり、そこではソフト面がより重要な地位を占めている。それを一枚のポスターでどう表現するか、しかもその表現を道の日のポスターにふさわしいものにするにはどうしたらいいのか？ ということについて最も苦労した。それにVICS、ETC、AHSだけでも説明するのは大変なことだし、更に絵とキャッチコピーをどう結びつけるかということにもまた苦心した。

——この作品は次の三つのうちのどの分類に属しますか(ア)人と暮らしに密着した道路(イ)生活向上のための道路(ウ)未来を目指す道路

結果的には(ウ)だが、この種のポスターは人が中心に來ないとなかく受け入れられない。ITS事業をとりあげたが、目指すものは基本的には(ア)であり(イ)でもある。ということからすれば(ア)(イ)(ウ)は同義語ではないかと思った。

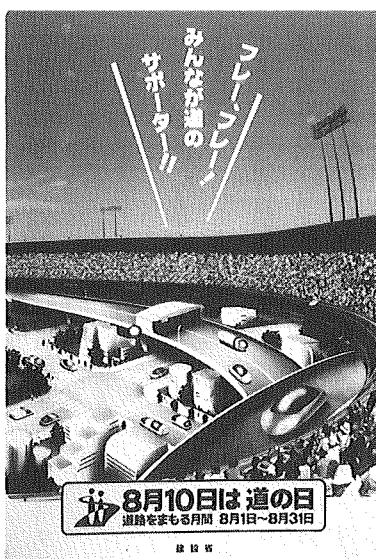
F社との対談

平成10年度
応募作品

キャッチコピー
フレ、フレ！
みんなが道の
サポーター！！

色 調
ブルー

図 柄
未来の道路と未来の車
に対し、スタンド満員の
観客が声援を送る。



—この作品で言いたかった点

道路整備……それは国民の生活全体にかかわること。ゆえにコンセプトは皆が道路を応援しようという気運の向上とした。また、毎年夏に行われる道の日と道路をまわる月間。その季節感を演出するために、夏の風物詩である甲子園をモチーフとして選んだ。球場の中に道があり、そして応援する満場の観客。夏の青空を背景にしたキャッチコピー「フレ、フレ！ みんなが道の サポ

ーター！！」この道と人との一体感が最も表現したかった点である。応援される道路は三段階に分けて、道の今とこれからを表現。上段にITSを思わせる未来指向の道路、中段には高規格幹線道路、三段目には特に紙面を多くとった生活道路を入れた。

—人目につく図柄、それはどこに表れているか
「これ一体何だろう。」という人目の引き方、即ちビジュアルスキヤンダルを出したかった。満員の観客が見つめるスタジアムの中に意外性として道路を置いたのもこの趣旨である。色全体を青の夏色で処理しそこに白抜きでキャッチコピー。夏の道路の行事（道の日・道路をまわる月間）を応援しようと言うのが、このポスターのキーワードである。

—キャッチコピーと図案との関連

キャッチコピーが図案の芯になるが、それをスタンドの観客全員が叫ぶという形になっている。図案の中でキャッチコピーの両側にある二本の白線は吹き出しと言った感じで全員がまとまって叫ぶということを表している。なおこのキャッチコピーでみんなの道と言って道路と言わなかったのは、語感としては道の方が何かやさしさ、人間性を感じさせたからである。道路というとなんか整備を連想し堅い感じがしたからである。キャッチコピーでサポーターと言ったのはもと／＼サッカー

用語のようだが、今や応援に代わる言葉として一般化しているようである。

—この作品で苦心したこと

新たな道路整備五箇年計画など、行政の側でいろいろな道路政策がテーマづけられている。これら政策を説明するだけでは、ポスターにならない。政策のテーマとビジュアルコンセプトを結びつけることに一番苦心した。ポスター作成に際してはキャッチコピーと図案とは同時進行という形に進んだが、意識としてはキャッチコピーが僅かだが先のように思っている。本来なら満員の観客が見ている前でプレーする野球の選手、それが日常性だが、そこに道路の夢を置いた。その道路も三段階にし、未来型、高規格道路、生活道路の三つを並べたが、ちよつと説明調になったくらいはある。これも入れたい、あれも入れたいと言うことで幕の内弁当的になってしまったことは否めない。

—この作品は次の三つのうちのどの分類に属しますか(ア)人と暮らしに密着した道路(イ)生活向上のための道路(ウ)未来を目指す道路

一口に言えば(イ)(ウ)全部が入っている。が強いて分けるとすれば(イ)である。この作品は人と道の一体感、臨場感を出していると思う。

(五) デザインについて雑感

掲示されたポスターが人々の目に止まらなくては、何にもならない。人の目に止まったかどうか、これは確認のしようがない。美術学校の講師をしておられる西村伸路氏に「人目につく図柄とは」「道路ポスターのこれから」また学校に來ている「デザイン」の卵の方々のエピソード、そしてまとめとして「道路ポスターによせる」を語っていただいた。なお、西村氏は本誌バインダー（一年分綴込用具）のデザインや道路月間の児童用マンガなどをつけて制作されている。

——人目につく図柄について

大雑把に分けて今のポスターには二種類の性格がある。一つは情報に徹したポスターで、例えば旅行会社のバスツアーなどである。もう一つはイメージの植つけを特にねらったものである。当然こちらの方が視覚的に美しい。八月に行われる「道路をまもる月間・道の日」のポスターとしては、このようにイメージでまとめたもの、方が良いと思う。なぜならば、道路というのには幹線道路から始まって田園の小道まで多方面にわたって利用されている。それを一つの画面に収めるのは容易なことではない。オリンピックのポスターを例にあげてみよう。周知のようにオリンピックには競技



西村 伸路氏

種目がたくさんあり、それら全てを盛り込もうとすると相撲の番付表のようになってしまう。そこでメインを張るポスターには「トータルイメージ」に徹底させるのである。長野オリンピックでは画家の絹谷幸二氏が、画面一杯に描いた顔で表現した。さらに「環境にやさしい大会を目指す」というイメージをアピールする為に競技以外でも例えば選手村の食器など無害でそのまま土に還元できる自然素材を使ったりした。「道路をまもる月間・道の日」のポスターも各年を通じたイメージで流れをつくり、今年はこのテーマでいくという方向が示されればポスター制作者も意図を表現しやすいのではないだろうか。デザイナーの役割はタクシーの運転手に似ている所がある。乗客が行き先をはっきり示してくれないと行きようがないのだ。これまでの道路ポスターを振り返ってみると乗客即ち発注者、運転手のどちらもゴールが定まらな

いままスタートし、とりあえずこの辺でよいだろう」と言ったところで作品をまとめていたような感じがする。ここ二、三年のポスターはかなり美術的に良くなってきたので、道路ポスターの発注者が明確な目標を指し示せばさらに向上するだろう。

——道路ポスターのこれから

道路に限らずあらゆる分野でもそうだが、これからは「環境」を強く意識せざるを得ない。「われわれは皆、宇宙空間という広大な海を航海している（地球）という名の直径一万二、七〇〇kmの小さな宇宙船に乗っているのだ」——一九七〇年代にアメリカの科学者が言った言葉である。すでに逆戻りはできない以上、地球環境といかに上手く共存していくかが最大のテーマであるはずである。これからの道路政策については役所の方でも十分考えておられると思うが、その政策を四つとか五つの柱にまとめ、今年はこの柱、来年はこの柱と目的を絞れば今よりもっと良い作品が集まるのではないか。表現方法について言えば「イメージの伝達」をねらうポスターの場合、シンプルである事がこれにつきると思う。様々なポスターの間に貼られ、通行する人々の目に留まる時間は二、三秒もないなかで、いかに強く印象を与えるか考えないと(1)訴える内容では足りないだけでなく、(2)表現も単純

明快にする。さらに人々の美意識の飛躍的な向上から、(3)画面として美しいもの、でなければいけない。先にテーマを絞る事の重要性を訴えたのもこのためである。

— デザイナーの卵と接して感じてしたこと

面白いことに二〇代から下の世代は、私達より道路というものを身近に感じているようである。なんのためらいも無くペタリと地べたに座り込んでしまうせいかも知れない。中学生位になると名門と言われる女学校の生徒でさえ、登下校のバス停でズラリと並んで座っている。確かに行儀は悪いが座り込む事で目線が低くなり、それだけ道路をよく見ているという事も言えるのではないだろうか。若い学生と話していても彼らが道路というものを経験的な皮膚感覚で観ている事に気づく。例えば同じ座り込むにしても、道路の表面はもろろん色によつてずいぶん座り心地が違うという。そんな彼らに共通しているのは道路に対し「汚い」というイメージが希薄な事だ。四〇代以上の人なら誰でも子供のころ、道に落とした食べ物を拾ってはいけなとか、寝ころがってはいけなとか言われてきたはずである。それらが私達の世代に道路への余計な先入観を持たせてはいないだろうか。今の二〇代以下の人達はそういった刷り込みがなく親近感さえ抱いている分、彼らが中心とな

って道路ポスターを造りだす時、今までと違う自由な発想がでてくる気がしてならない。

— 道路ポスターによせて

道路のポスターなのだから道路の風景を絵にしたり、写真を使えばよいという意見ももつともである。だがこれまでのポスターを見ていて何か「まだるっこさ」のようなものを感じるのはなぜか？一つは美術的に垢抜けない事もあるが、やはりイメージポスターとしての要素を満たしていない点が大きいのだろう。今までのように一般通行の用に供するという面だけで道路をとらえたり、あるいは高速道路、国道、県道、市町村道など道路の一つ一つを盛り込もうとすると本当の意味でのトータルイメージは作りにくい。

今後の道路ポスターのあり方について希望を言えば発注者がまず基本の揺るぎないコンセプトを持ち、それに従ってデザイナーが自由な表現を考へるというのが理想だろう。多くの要素を盛り込めば盛り込むほど長電話のように一つ／＼の内容が弱くなり、結果として印象の薄いポスターになってしまうのだから。

(六) おわりに

対談の最後に制作意図を総括する意味で「貴社の作品は(ア)人と暮らしに密着した道路、(イ)生活向

上のための道路、(ウ)未来をめざす道路の三つのちどれに属しますか」という質問をした。答は次のとおりであった。

制作意図の分類

質問事項 \ 企画会社		A 社	B 社	C 社	D 社	E 社	F 社
(ア)	人と暮らしに密着した道路		○	○	△	○	○
(イ)	生活向上のための道路				△	○	○
(ウ)	未来をめざす道路	○	○		○	○	○

(なお、A、B、C、の匿名順は対談日時の順にした。)

○印は該当△印は…も考えた。)

回答のうち、(ア)(イ)(ウ)の総てに該当すると答えたE社のデザイナーはこの三つの質問は同義語だというのである。多少理屈っぽいが傾聴に値すると思われるのでこの話を要約したい。

— (E社の作品は) 基本的には(ウ)の未来をめざす道路の図案になっているのだが、その背後にあるものは(ア)の人の暮らしに密着した道路である。構想の段階で、ITSを題材にしたが、この種のもは人が話の中心におさまらないと見る人になかなか受け入れられない。だからキャッチコピー

で「これからの道路は、お話が得意なんだって」の対話調にし、ここに(ア)の要素を入れたつもりである。(イ)の生活上のための道路が出てこないということだが、今を基点として考えると未来をめぐす道路とは何かということになる。ITSを例にとるとVICS（道路交通情報システム）のよう開発担当者は一般の人々の声を聞きながら、これから先の道路にマッチした機器を開発しているのである。ということは今の暮らしの中で、その延長線上にある将来とどう対応するかということを考えているのである。とすると、未来をめぐす道路の発想の基礎には先ず現時点における人と暮らしに密着した道路がなければならない。未来を考えるのは現在の人だからである。とすれば(ウ)の未来をめぐす道路と(ア)とは一つのことを裏表から見たことになりイコールとなる。更に一般の人々の声を聞きながら開発していくその人の声というのは、生活の向上ということを前提としている。不便になるために機器を開発してくれという人はまずいない。人々は遠い先々のことまではあまり考えないから、自分若しくはコミュニケーションにおける生活の向上という願いがいつも最優先になるのである。従って(ア)(イ)(ウ)の終着点は全部同じ同義語ということになる。考えてみると今から五年ほど前の道路ポスターは、どちらかというとハードよりインフラ指向気味の図案が要望されていた。最

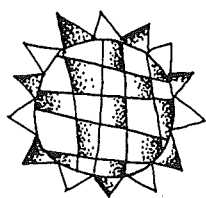
近では官公庁自身がだんだん一般の人々の考え方に近づいてきた、と感じられるから(ア)(イ)(ウ)は全部イコールとなってしまふのである。だから逆に言って(ア)(イ)(ウ)の三つのテーマでなくて、人の暮らしにはどのような道路がよいかという一つのテーマを設定し、その中の題材として(ア)(イ)(ウ)のようなものがあると云った方がデザイナーにとって判りやすいのではないだろうか。(ア)(イ)(ウ)のように道路事業を事業別にこまかく分けていく必要はないと思う――

以上が発言の要旨だが言わせてもらえば、E社のITSを取り上げた作品を見て(ア)の人の暮らしに密着した道路という要素が入っていたとは、右の説明を聞いて始めてわかった。

本稿も頁数から言ってそろ／＼終りに近づいてきた。道路ポスターについて各社デザイナーの忌憚（かんげん）のない意見や図案の説明、更に若い人達の動向などを聞いていて、時代は急速に変わりつつあるということを感じた。ただ変わらぬものがある。それはこれからの道路整備にとって一番大事なこと、世論の賛同を得られるようPRしなければならぬことだろう。一枚の道路ポスターがどれほどこれに役立つかは判らぬが、私達が日常何気なく目にするものの数々はその陰で多くの人々の努力によって支えられているという事実である。毎年八月の道路ポスターも例外ではない。

この対談記事を通じ何気ない道路ポスターの図案に、制作デザイナーの苦心の跡を偲んでいただければ有難い。

（共同取材）
副会長 中村 春男
事務局長 宇田 洋一



平成九年度 道路管理瑕疵実態調査結果について

道路局道路交通管理課訟務係

一 はじめに

近年、道路事業の大規模化等に伴い、地域住民の権利意識の変化、生活環境の保全に対する要請が高まるにつれ、道路環境や道路管理瑕疵に関する争訟等も解決に時間を要するものなど複雑多岐にわたっている。

道路の安全と円滑な交通を確保するために、このような諸事案に対処して現在の道路の実態を詳細に把握することが必要である。当係では毎年度、年度当初に全国の各道路管理者（地方建設局、公団、公社、都道府県、政令指定市、市町村等）に調査依頼し、道路の設置管理瑕疵事案等に関する実態調査をとりまとめ、平成九年度分の集計作業が昨年一二月に集計を終了したので、本稿

でその調査結果の概要を紹介する。

本件調査対象に該当しているのは、道路法上の道路に限定しており（一部その他の道路も対象とする調査項目あり）、調査項目は九年度に賠償した件数・金額・係争中の訴訟の状況、八年度に受けた判決、道路賠償責任保険等で構成されている。

二 道路管理瑕疵事故統計

道路管理瑕疵による損害賠償支払い件数及び金額について、直轄、公団、公社、地方公共団体（都道府県、指定市、市、町村）の分類に基づいて整理したのが総括表（表1-1）である。平成九年度は訴訟による件数が二六件で賠償金額が一四七、二一八千円、示談によるものが、二、八五〇件で六二一、一〇八千円、合計二、八七六件で七六八、

三二七千円となっており、前年度と比較すると、件数では約二五％上回り、賠償金額では約二八％下回っているところである。これは、①訴訟件数、示談件数共に前年度と比して増傾向であること。②地方公共団体において、示談件数が前年度比約二六％増加しているにもかかわらず賠償金額が約三五％減少していることが起因していると思われる。ここでの訴訟とは判決の外、裁判上の和解、調停による解決を含み、示談とはその他の場合をいう。

次に表1及び表1-2から事故態様別による賠償件数及び金額の現況を考察する。

賠償件数では、穴ぼこ、蓋不全、落石の順で上位を構成し、この三項目で全体の七割以上を占めており、過去五年間の実態調査結果よりこの傾向

表1 事故態様別分類について

分類 番号	事故の種類	内 容
1	穴ぼこ	道路の穴ぼこに起因する事故 例：道路上の穴ぼこ、走行に伴う道路の陥没
2	段 差	道路の段差に起因する事故
3	蓋不全	側溝、マンホール、排水口、通風口等の蓋、グレージング等に起因する事故 例：側溝の蓋損壊、不存在、鉄蓋と路面との段差、グレージングの巻き込み、指示部分の欠損による蓋部分の陥没
4	スリップ	路面凍結、流出土砂、排水施設の不全等に起因するスリップ 例：凍結によるスリップ、路面水に起因するスリップ、鉄蓋上のスリップ
5	道路崩壊1	道路の陥没、路肩崩壊等のため通行車両が路外に転落する事故
6	道路崩壊2	道路の崩壊した土砂が沿道の家屋、田畑等に損害を与えた場合
7	落 石	落石、崩土に起因する事故 例：道路区域外から道路上への落石・崩土、道路区域内法面からの落石・崩土
8	路上障害物	路上放置物、路上落下物（落石・崩土を除く）、道路の通行・通過の際の障害物放置に起因する事故 例：放置車両・走行車両からの落下物・工事に際しての土砂放置・倒木・歩道上の雑草繁茂
9	工事不全	道路工事中の通行車両等に対する安全確保の方法が悪かったために発生した事故 例：工事中、工事箇所等を表示する標識等の不備、保安施設の損壊（工事中の段差、穴ぼこに起因する場合は工事中の安全確保が悪かったものとしてこの分類に入れる）
10	安全施設不備	ガードレール、標識等の安全施設の不備に起因する事故（交通安全施設とは、道路構造令第31条に規定するものをいう） 例：柵、ガードレール、照明施設、視線誘導標、駒止め、道路標識、道路反射鏡
11	脱 橋	橋梁の流出・損壊に起因する事故
12	落下物直撃	樹木・枝・雪氷・道路標識等が倒壊・落下等して通行車両、歩行者等に直撃した事故（落石、崩土による件は7に分類し、安全施設による件はこの分類に入れる）
13	その他	上記以外の道路の設置管理の瑕疵に起因する事故

が不変であることが明らかである。一方賠償金額においては、平成九年度の調査結果では安全施設不備、蓋不全、穴ぼこの順（前年度は安全施設不備、落石、蓋不全の順）となっており、この三項目で全体の約五七％程度（前年度は約五九％）を占めている。ここ二年間安全施設不備が賠償金額の中で大きなシェアを占めているが賠償件数は上位に位置していないことから、一件当たりの賠償

額が高額だったことによると思われ、実際に賠償金額が二〇〇万円以上の事例において一〇件が該当している（表2参照）。ただし、賠償件数及び賠償金額は示談によって処理されているものが大部分を占めていることから、示談の賠償件数・賠償金額の増減が単年度の実態調査に影響を与えている。ちなみに、事故態様を道路管理者別に整理したものが表1-2-①～表1-2-④ivである

が、全体的に見ると表1-2の傾向がここにも表れていて、賠償金額の高額な示談または判決等が調査結果を左右していることなどが伺える。道路の管理瑕疵による損害賠償支払い件数及び金額について、平成五年度～九年度の五年間を事故態様別で道路管理者毎に集計したものが図1-1～図1-8で、全国ベースにまとめてグラフ化したのが図1-9～図1-10①である。

三 賠償額二〇〇万円以上の事案

二〇〇万円以上の高額な賠償金の支払いをした事案の一覧が表2である。平成八年度から二〇〇万円以上を対象として掲載しているが、事案件数を見てみると、昨年に引き続いて安全施設不備に関する事例が最も多く、次いで蓋不全、落石と続いている。

四 道路賠償責任保険

図2-1において、平成九年度末における道路賠償責任保険の加入状況の推移を表し、道路管理者毎の道路賠償責任保険の加入状況を整理したのが表3-1である。

次に、各団体別に道路賠償責任保険による道路損害賠償保険加入の有無による賠償状況を比較対照して表にまとめたものが表3-2である。

表 1-1 総括表

(単位：千円)

道 路 管 理 者	処 理 区 分	5年		6年		7年		8年		9年		計		
		件 数	賠償金額	件 数	賠償金額	件 数	賠償金額	件 数	賠償金額	件 数	賠償金額	件 数	賠償金額	
直 轄	判決等	0	0	2	7,048	1	66,541	0	0	4	187	7	73,776	
	示 談	55	217,311	50	242,268	53	44,864	71	35,240	69	47,879	298	587,562	
	計	55	217,311	52	249,316	54	111,405	71	35,240	73	48,065	305	661,338	
公 団	判決等	2	253,908	1	318	2	45,386	0	0	2	0	7	299,612	
	示 談	36	13,744	66	29,271	19	4,173	41	11,579	52	16,015	214	74,783	
	計	38	267,652	67	29,589	21	49,559	41	11,579	54	16,015	221	374,395	
公 社	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	示 談	14	10,364	10	2,168	11	2,162	10	3,390	7	1,451	52	19,535	
	計	14	10,364	10	2,168	11	2,162	10	3,390	7	1,451	52	19,535	
地 方 公共団体	判決等	7	48,458	9	56,570	7	87,435	19	162,069	20	147,032	62	501,564	
	示 談	1,980	718,882	1,754	410,147	2,122	616,120	2,166	858,808	2,722	555,763	10,744	3,159,721	
	計	1,987	767,340	1,763	466,717	2,129	703,555	2,185	1,020,877	2,742	702,795	10,806	3,661,284	
内 訳	都道府県	判決等	1	219	1	37,800	1	4,000	8	63,147	3	35,840	14	141,006
		示 談	598	382,515	579	159,515	618	197,619	717	500,119	938	242,530	3,450	1,482,298
		計	599	382,734	580	197,315	619	201,619	725	563,266	941	278,370	3,464	1,623,304
	政令指定市	判決等	2	4,003	3	2,269	0	0	1	1,500	2	5,818	8	13,590
		示 談	190	44,055	190	32,531	147	55,879	191	78,077	259	55,838	977	266,380
		計	192	48,058	193	34,800	147	55,879	192	79,577	261	61,656	985	279,970
	市	判決等	3	43,536	3	10,001	5	80,435	8	76,382	11	102,289	30	312,643
		示 談	719	187,955	585	144,639	788	205,084	761	133,988	947	169,892	3,800	841,558
		計	722	231,491	588	154,640	793	285,519	769	210,370	958	272,181	3,830	1,154,201
	町 村	判決等	1	700	2	6,500	1	3,000	2	21,040	4	3,084	10	34,324
		示 談	473	104,357	400	73,462	569	157,538	497	146,624	578	87,504	2,517	569,485
		計	474	105,057	402	79,962	570	160,538	499	167,664	582	90,588	2,527	603,809
全 国 計	判決等	9	302,366	12	63,936	10	199,362	19	162,069	26	147,218	76	874,951	
	示 談	2,085	960,301	1,880	683,854	2,205	667,319	2,288	909,018	2,850	621,108	11,308	3,841,600	
	計	2,094	1,262,667	1,892	747,790	2,215	866,681	2,307	1,071,087	2,876	768,327	11,384	4,716,551	

表 1-2 事故態様別：全国計

(単位：千円)

分類	事故 態 様	処 理 区 分	5年			6年			7年			8年			9年			計			
			件数	支払額	平均	件数	支払額	平均	件数	支払額	平均	件数	支払額	平均	件数	支払額	平均	件数	支払額	平均	
1	穴ばこ	判決等	0	0		2	3,800	1,900	2	60,822	30,411	2	5,650	2,825	3	2,091	697	9	72,363	8,040	
		示 談	813	109,393	135	481	61,844	129	829	92,918	112	714	64,972	91	1,151	107,424	93	3,988	436,551	109,009	
		計	813	109,393	135	483	65,644	136	831	153,740	185	716	70,622	99	1,154	109,514	95	3,997	508,914	127,049	
2	段 差	判決等	0	0		2	4,541	2,271	1	613	613	3	8,113	2,704	1	0	0	7	13,267	1,895	
		示 談	70	11,642	166	111	32,766	295	89	23,205	261	96	21,802	227	126	33,329	265	492	122,743	249,249	
		計	70	11,642	166	113	37,307	330	90	23,818	265	99	29,915	302	127	33,329	265	499	136,010	271,128	
3	蓋不全	判決等	2	2,219	1,110	0	0	0	0	2	2,119	1,060	2	50	25	6	4,388	731	4	3,780	780
		示 談	455	130,875	288	484	203,891	421	547	125,322	229	589	126,062	214	601	161,824	289	2,676	747,974	281,703	
		計	457	133,094	291	484	203,891	421	547	125,322	229	591	128,181	217	603	161,874	288	2,882	752,362	281,781	
4	スリップ	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	65	22	
		示 談	13	2,237	172	20	7,120	356	22	8,475	385	27	10,773	399	30	35,522	1,184	112	64,126	578,578	
		計	13	2,237	172	20	7,120	356	22	8,475	385	27	10,773	399	33	35,587	1,078	115	64,191	578,578	
5	道路陥穽 (通行車両 の被害)	判決等	0	0	0	2	39,170	19,585	0	0	0	0	0	0	0	3	900	300	5	40,070	8,014
		示 談	35	118,405	3,383	23	32,998	1,435	28	43,121	1,540	14	63,228	4,516	30	13,023	434	130	270,775	204,083	
		計	35	118,405	3,383	25	72,168	2,887	28	43,121	1,540	14	63,228	4,516	33	13,923	422	135	310,845	2,303,167	
6	道路陥穽2 (沿道家屋 等の被害)	判決等	1	11,536	11,536	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	11,536	11,536	
		示 談	6	13,086	2,181	4	10,657	2,664	4	5,124	1,281	2	26,516	13,258	4	15,844	3,961	20	71,227	3,561,611	
		計	7	24,622	3,517	4	10,657	2,664	4	5,124	1,281	2	26,516	13,258	4	15,844	3,961	21	82,763	3,941,147	
7	落 石	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4,940	4,940	1	4,940	4,940
		示 談	307	377,739	1,230	296	158,829	537	270	91,852	340	333	210,963	634	355	100,550	283	1,561	939,933	602,402	
		計	307	377,739	1,230	296	158,829	537	270	91,852	340	333	210,963	634	356	105,490	296	1,562	944,873	1,095,342	
8	路 上 障害物	判決等	0	0	0	2	899	450	1	4,000	4,000	2	607	304	2	8,000	4,000	7	13,506	1,929	
		示 談	109	58,896	540	137	47,615	348	99	23,717	240	97	20,043	207	117	22,559	193	559	172,830	309,338	
		計	109	58,896	540	139	48,514	349	100	27,717	277	99	20,850	209	119	30,559	257	566	186,336	329,276	
9	工事不全	判決等	0	0	0	0	0	0	1	3,000	3,000	1	17,560	17,560	1	2,268	2,268	3	22,828	7,609	
		示 談	13	3,335	257	19	13,508	711	24	10,444	419	13	4,519	348	18	4,284	238	87	35,690	41,414	
		計	13	3,335	257	19	13,508	711	25	13,444	522	14	22,079	1,577	19	6,551	345	90	58,517	65,023	
10	安全施設 不 備	判決等	3	32,403	10,801	2	13,870	6,935	0	0	5	112,540	22,508	8	128,776	16,097	18	287,589	15,977,977		
		示 談	125	57,484	460	84	36,271	432	81	120,538	1,488	101	180,214	1,784	119	40,563	341	510	435,069	1,853,363	
		計	128	89,887	762	86	50,141	583	81	120,538	1,488	106	292,754	2,762	127	169,338	1,333	528	722,658	1,365,340	
11	脱 機	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	1	10,000	10,000	0	0	0	0	1	10,000	10,000	
		示 談	5	12,254	2,451	3	7,034	2,345	2	820	410	1	7,123	7,123	0	0	0	11	27,231	2,476,231	
		計	5	12,254	2,451	3	7,034	2,345	2	820	410	2	17,123	8,652	0	0	0	12	37,321	3,103,231	
12	落下物 直 撃	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	129	129	1	129	129	
		示 談	0	0	0	111	49,904	450	107	32,660	305	168	136,679	814	179	45,598	255	565	264,840	468,468	
		計	0	0	0	111	49,904	450	107	32,660	305	168	136,679	814	180	45,727	254	566	264,969	468,468	
13	そ の 他	判決等	3	256,208	85,403	2	1,656	828	5	130,927	26,185	3	5,480	1,827	1	0	0	14	394,271	281,623	
		示 談	134	64,955	485	107	21,417	200	103	89,523	869	133	36,125	272	120	40,590	338	597	252,610	423,610	
		計	137	321,163	2,344	109	23,073	212	108	220,450	2,041	136	41,605	306	121	40,590	335	611	646,881	1,055,233	
		判決等	9	302,366	33,596	12	63,936	5,328	10	199,362	19,936	19	162,069	8,530	28	147,218	5,662	76	874,951	11,513,951	
		示 談	2,085	960,301	461	1,880	683,854	364	2,205	667,319	303	2,288	909,018	397	2,850	621,108	218	11,308	3,841,600	340,340	
		計	2,094	1,262,667	603	1,892	747,790	395	2,215	866,681	391	2,307	1,071,087	464	2,876	768,327	267	11,384	4,716,551	410,680	

表1-2-① 事故態様別：直轄

(単位：千円)

分類	事故態様	処理区分	5年			6年			7年			8年			9年			計		
			件数	支払額	平均	件数	支払額	平均	件数	支払額	平均	件数	支払額	平均	件数	支払額	平均	件数	支払額	平均
1	穴ばこ	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	7	2,138	305	3	2,444	815	5	629	126	12	1,918	160	12	3,262	272	39	10,391	266
2	段差	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	0	0	0	3	2,083	694	4	2,635	659	2	130	65	3	901	300	12	5,749	479
3	蓋不全	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	4	12,670	3,168	9	115,117	12,791	2	1,735	868	12	9,590	799	8	3,882	485	35	142,994	4,086
4	スリップ	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	1	440	440	2	416	208	2	697	349	3	855	285	1	0	0	8	2,408	301
5	(通行車両の被害)	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	1	15,808	15,808	1	65	65	1	15,716	15,716	1	2,504	2,504	0	0	0	4	34,093	8,523
6	(沿道家屋等の被害)	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	1	1,468	1,468	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	6,871	3,435
7	落石	判決等	20	167,491	8,375	17	99,669	5,863	15	7,650	510	17	7,056	415	19	19,610	1,089	87	301,476	3,465
		示談計	20	167,491	8,375	17	99,669	5,863	15	7,650	510	17	7,056	415	18	19,610	1,089	87	301,476	3,465
8	路上障害物	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	3	2,175	725	4	16,797	4,199	2	2,080	1,040	3	3,026	1,009	4	508	127	16	24,587	1,537
9	工事不全	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10	安全施設不備	判決等	9	13,008	1,445	2	1,666	833	2	5,783	2,892	3	1,712	571	7	3,588	513	23	25,757	1,120
		示談計	9	13,008	1,445	3	7,376	2,459	2	5,783	2,892	3	1,712	571	9	3,645	405	26	31,524	1,212
11	脱機	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	落下物直撃	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	0	0	0	7	3,564	509	13	5,793	446	17	8,129	478	8	4,038	505	45	21,524	478
13	その他	判決等	0	0	0	1	1,338	1,338	1	66,541	66,541	0	0	0	0	0	0	2	67,879	33,940
		示談計	9	2,113	235	2	447	224	7	2,146	307	1	320	320	8	6,688	836	27	11,714	434
		判決等	55	217,311	3,951	50	242,268	4,845	53	44,864	846	71	35,240	496	69	47,879	694	298	587,562	1,972
		示談計	55	217,311	3,951	52	249,316	4,795	54	111,405	2,063	71	35,240	496	73	48,065	658	305	661,338	2,168

表1-2-② 事故態様別：公団

(単位：千円)

分類	事故態様	処理区分	5年			6年			7年			8年			9年			計		
			件数	支払額	平均	件数	支払額	平均	件数	支払額	平均	件数	支払額	平均	件数	支払額	平均	件数	支払額	平均
1	穴ばこ	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	7	949	136	4	1,318	330	3	487	162	5	538	108	20	3,649	182	39	6,941	178
2	段差	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	0	0	0	13	7,461	574	0	0	0	0	0	0	3	707	236	16	8,168	511
3	蓋不全	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	0	0	0	4	930	233	3	981	327	1	194	194	3	502	167	11	2,607	237
4	スリップ	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	0	0	0	0	0	0	1	259	259	0	0	0	0	0	0	1	259	259
5	(通行車両の被害)	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6	(沿道家屋等の被害)	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	298	298	1	298	298
7	落石	判決等	1	4,553	4,553	1	2,214	2,214	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	6,767	3,384
		示談計	1	4,553	4,553	1	2,214	2,214	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	6,767	3,384
8	路上障害物	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	2	886	443	25	9,346	374	2	327	164	3	3,114	1,038	1	33	33	33	13,706	415
9	工事不全	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10	安全施設不備	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	0	0	0	2	608	304	1	231	231	0	0	0	5	481	96	8	1,320	165
11	脱機	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	落下物直撃	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	0	0	0	15	6,647	443	4	1,449	362	5	1,524	305	4	1,423	356	28	11,043	394
13	その他	判決等	2	263,908	126,954	1	318	318	2	45,386	22,693	0	0	0	1	0	0	6	299,612	49,935
		示談計	26	7,356	283	2	747	374	5	439	88	27	6,209	230	15	8,923	595	75	23,674	316
		判決等	36	13,744	382	66	29,271	444	19	4,173	220	41	11,579	282	52	16,015	308	214	74,783	349
		示談計	38	267,552	7,043	67	29,589	442	21	49,559	2,360	41	11,579	282	54	16,015	297	221	374,395	1,694

表 1 - 2 - ③ 事故態様別：公社

(単位：千円)

分類	事故 態 様	処 理 区 分	5年			6年			7年			8年			9年			計		
			件数	支払額	平均	件数	支払額	平均	件数	支払額	平均	件数	支払額	平均	件数	支払額	平均	件数	支払額	平均
1	穴ばこ	判決等	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
		示 該	0	0	-	0	0	-	0	0	-	1	1,300	1,300	0	0	-	1	1,300	1,300
		計	0	0	-	0	0	-	0	0	-	1	1,300	1,300	0	0	-	1	1,300	1,300
2	段 差	判決等	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
		示 該	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
		計	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
3	蓋不全	判決等	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
		示 該	0	0	-	0	0	-	0	0	-	1	382	382	0	0	-	1	382	382
		計	0	0	-	0	0	-	0	0	-	1	382	382	0	0	-	1	382	382
4	スリップ	判決等	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
		示 該	1	142	142	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	1	142	142
		計	1	142	142	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	1	142	142
5	道路崩壊 (通行車両 の被害)	判決等	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
		示 該	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
		計	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
6	道路崩壊2 (沿道家屋 等の被害)	判決等	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
		示 該	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
		計	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
7	落 石	判決等	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
		示 該	4	2,564	641	3	780	260	4	1,316	329	2	684	342	1	168	168	14	5,512	394
		計	4	2,564	641	3	780	260	4	1,316	329	2	684	342	1	168	168	14	5,512	394
8	路 上 障害物	判決等	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
		示 該	4	6,879	1,720	2	259	130	2	236	118	3	471	157	3	579	193	14	8,424	602
		計	4	6,879	1,720	2	259	130	2	236	118	3	471	157	3	579	193	14	8,424	602
9	工事不全	判決等	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
		示 該	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
		計	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
10	安全施設 不 備	判決等	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
		示 該	1	412	412	0	0	-	3	362	121	1	11	11	1	437	437	6	1,222	204
		計	1	412	412	0	0	-	3	362	121	1	11	11	1	437	437	6	1,222	204
11	脱 構	判決等	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
		示 該	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
		計	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
12	落下物 直 撃	判決等	-	-	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
		示 該	-	-	-	4	1,066	267	2	248	124	2	542	271	1	123	123	9	1,979	220
		計	0	0	-	4	1,066	267	2	248	124	2	542	271	1	123	123	9	1,979	220
13	そ の 他	判決等	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
		示 該	4	367	92	1	63	63	0	0	-	0	0	-	1	143	143	6	573	96
		計	4	367	92	1	63	63	0	0	-	0	0	-	1	143	143	6	573	96
		判決等	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
		示 該	14	10,364	740	10	2,168	217	11	2,162	197	10	3,390	339	7	1,451	207	52	19,535	376
		計	14	10,364	740	10	2,168	217	11	2,162	197	10	3,390	339	7	1,451	207	52	19,535	376

表 1 - 2 - ④ - i 事故態様別：都道府県

(単位：千円)

分類	事故 態様	処理 区分	5年			6年			7年			8年			9年			計		
			件数	支払額	平均	件数	支払額	平均	件数	支払額	平均	件数	支払額	平均	件数	支払額	平均	件数	支払額	平均
1	穴ばこ	判決等	0	0	-	0	0	-	0	0	-	1	5,000	5,000	0	0	-	1	5,000	5,000
		示 該	147	13,612	93	89	10,482	118	148	10,921	74	149	14,787	99	275	28,719	104	808	78,521	97
		計	147	13,612	93	89	10,482	118	148	10,921	74	150	19,787	132	275	28,719	104	809	83,521	103
2	段 差	判決等	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	0	0	0	-	0	0	0
		示 該	9	547	61	16	1,334	83	19	3,713	195	10	7,375	737	33	15,117	458	87	28,086	323
		計	9	547	61	16	1,334	83	19	3,713	195	10	7,375	737	33	15,117	458	87	28,086	323
3	蓋不全	判決等	1	219	219	0	0	-	0	0	-	0	0	0	0	0	-	1	219	219
		示 該	89	15,943	181	77	14,756	192	113	47,133	417	115	25,459	221	125	39,585	317	518	142,876	276
		計	89	16,162	182	77	14,756	192	113	47,133	417	115	25,459	221	125	39,585	317	519	143,095	276
4	スリップ	判決等	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	0	0	0	-	0	0	0
		示 該	3	373	124	6	2,912	485	6	5,812	969	7	6,488	927	11	29,970	2,725	33	45,554	1,380
		計	3	373	124	6	2,912	485	6	5,812	969	7	6,488	927	11	29,970	2,725	33	45,554	1,380
5	道路崩壊 (通行車両 の被害)	判決等	0	0	-	1	37,800	37,800	0	0	-	0	0	0	0	0	-	1	37,800	37,800
		示 該	12	85,864	7,155	5	12,383	2,477	5	2,556	511	7	60,211	8,602	9	945	383	38	164,459	4,328
		計	12	85,864	7,155	6	50,183	8,364	5	2,556	511	7	60,211	8,602	10	4,345	435	40	203,159	5,079
6	道路崩壊2 (沿道家屋 等の被害)	判決等	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	0	0	0	-	0	0	0
		示 該	1	10,000	10,000	2	8,337	4,169	0	0	0	0	0	0	1	9,979	9,979	4	28,316	7,079
		計	1	10,000	10,000	2	8,337	4,169	0	0	0	0	0	0	1	9,979	9,979	4	28,316	7,079
7	落 石	判決等	0	0	-	229	49,033	214	187	70,098	375	243	132,482	545	273	68,574	244	1,158	510,736	441
		示 該	226	192,548	852	229	49,033	214	187	70,098	375	243	132,482	545	274	71,514	261	1,159	515,676	445
		計	226	192,548	852	229	49,033	214	187	70,098	375	243	132,482	545	274	71,514	261	1,159	515,676	445
8	路 上 障害物	判決等	0	0	-	0	0	-	1	4,000	4,000	1	107	107	0	0	-	2	4,107	2,054
		示 該	35	31,977	914	39	11,261	289	38	9,556	251	43	7,069	164	41	7,459	182	196	67,322	343
		計	35	31,977	914	39	11,261	289	39	13,556	348	44	7,176	163	41	7,459	182	198	71,429	361
9	工事不全	判決等	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	0	0	0	-	0	0	0
		示 該	2	381	191	9	10,203	1,134	3	875	292	0	0	0	1	132	132	15	11,591	773
		計	2	381	191	9	10,203	1,134	3	875	292	0	0	0	1	132	132	15	11,591	773
10	安全施設 不 備	判決等	0	0	-	0	0	-	0	0	-	4	47,540	11,885	1	30,000	30,000	5	77,540	15,508
		示 該	42	17,597	419	24	8,232	343	22	23,714	1,078	30	124,019	4,134	32	12,152	380	150	185,714	1,238
		計	42	17,597	419	24	8,232	343	22	23,714	1,078	34	171,559	5,046	32	42,152	1,277	155	263,254	1,698
11	脱 橋	判決等	0	0	-	0	0	-	0	0	-	1	10,000	10,000	0	0	-	1	10,000	10,000
		示 該	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	0	0	0	-	0	0	0
		計	0	0	-	0	0	-	0	0	-	1	10,000	10,000	0	0	-	1	10,000	10,000
12	落下物 直 撃	判決等	-	-	-	0	0	-	0	0	-	0	0	0	0	0	-	0	0	0
		示 該	-	-	-	49	21,768	444	53	14,527	274	76	111,085	1,462	96	23,143	241	274	170,522	622
		計	-	-	-	49	21,768	444	53	14,527	274	76	111,085	1,462	96	23,143	241	274	170,522	622
13	そ の 他	判決等	0	0	-	0	0	-	0	0	-	1	500	500	0	0	-	1	500	500
		示 該	33	13,673	414	34	8,814	259	24	8,714	363	37	11,145	301	41	6,254	153	169	48,601	288
		計	33	13,673	414	34	8,814	259	24	8,714	363	38	11,645	306	41	6,254	153	170	49,101	289
		判決等	1	219	219	1	37,800	37,800	1	4,000	4,000	8	63,147	7,893	3	35,840	11,947	14	141,006	10,072
		示 該	598	382,515	640	579	159,515	276	618	197,619	320	717	500,119	698	938	242,530	259	3,450	482,298	430
		計	599	382,734	639	580	159,735	340	619	201,619	326	725	503,266	777	941	247,370	259	3,464	482,304	430

表 1 - 2 - ④ - ii 事故態様別：政令指定市

(単位：千円)

分類	事故態様	処理区分	5年			6年			7年			8年			9年			計		
			件数	支払額	平均	件数	支払額	平均	件数	支払額	平均	件数	支払額	平均	件数	支払額	平均	件数	支払額	平均
1	穴ばこ	判決等	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
		示	91	13,034	143	64	6,403	100	44	4,525	103	87	9,158	137	112	12,674	113	378	45,794	121
		該計	91	13,034	143	64	6,403	100	44	4,525	103	87	9,158	137	112	12,674	113	378	45,794	121
2	段 差	判決等	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
		示	11	2,446	222	13	3,108	239	11	7,894	716	15	3,471	231	18	3,503	195	68	20,422	300
		該計	11	2,446	222	13	3,108	239	11	7,894	716	15	3,471	231	18	3,503	195	68	20,422	300
3	蓋不全	判決等	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
		示	38	13,577	357	40	6,249	156	30	4,733	158	41	12,464	304	37	10,113	273	186	47,136	253
		該計	38	13,577	357	40	6,249	156	30	4,733	158	41	12,464	304	37	10,113	273	186	47,136	253
4	スリップ	判決等	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
		示	2	349	175	1	45	45	1	170	170	2	1,015	508	2	2,835	1,417	8	4,414	552
		該計	2	349	175	1	45	45	1	170	170	2	1,015	508	2	2,835	1,417	8	4,414	552
5	道路崩壊 (通行車両 の被害)	判決等	0	0	-	1	1,370	1,370	0	0	-	0	0	-	0	0	-	1	1,370	1,370
		示	3	633	211	5	1,002	200	2	15,733	7,867	0	0	-	1	43	43	11	17,411	1,583
		該計	3	633	211	6	2,372	395	2	15,733	7,867	0	0	-	1	43	43	12	18,781	1,565
6	道路崩壊2 (沿道家屋 等の被害)	判決等	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
		示	0	0	-	1	1,921	1,921	2	4,673	2,337	0	0	-	1	164	164	4	6,758	1,689
		該計	0	0	-	1	1,921	1,921	2	4,673	2,337	0	0	-	1	164	164	4	6,758	1,689
7	落 石	判決等	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
		示	7	2,498	357	3	553	184	2	193	97	7	1,606	229	7	6,017	860	26	10,868	418
		該計	7	2,498	357	3	553	184	2	193	97	7	1,606	229	7	6,017	860	26	10,868	418
8	路 上 障害物	判決等	0	0	-	2	899	450	0	0	-	0	0	-	0	0	-	2	899	450
		示	16	2,592	162	24	2,911	121	18	4,485	249	13	2,765	213	24	5,012	209	95	17,765	187
		該計	16	2,592	162	26	3,810	147	18	4,485	249	13	2,765	213	24	5,012	209	97	18,664	192
9	工事不全	判決等	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	1	2,268	2,268	1	2,268	2,268
		示	0	0	-	1	130	130	3	5,309	1,770	0	0	-	8	3,357	420	12	8,796	733
		該計	0	0	-	1	130	130	3	5,309	1,770	0	0	-	9	5,625	625	13	11,064	851
10	安全施設 不 備	判決等	1	1,703	1,703	0	0	-	0	0	-	0	0	-	1	3,550	3,550	2	5,253	2,627
		示	10	4,927	493	8	342	43	10	1,506	151	8	37,168	4,646	15	2,175	145	51	46,118	904
		該計	11	6,630	603	8	342	43	10	1,506	151	8	37,168	4,646	16	5,725	358	53	51,371	999
11	脱 槽	判決等	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
		示	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
		該計	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
12	落下物 直 撃	判決等	-	-	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
		示	-	-	-	18	8,179	454	14	5,405	386	27	7,477	277	21	3,749	179	80	24,810	310
		該計	0	0	-	18	8,179	454	14	5,405	386	27	7,477	277	21	3,749	179	80	24,810	310
13	そ の 他	判決等	1	2,300	2,300	0	0	-	0	0	-	1	1,500	1,500	0	0	-	2	3,800	1,900
		示	12	3,999	333	12	1,688	141	10	1,253	125	11	2,952	268	13	6,197	477	58	18,089	277
		該計	13	6,299	485	12	1,688	141	10	1,253	125	12	4,452	371	13	6,197	477	60	19,889	339
		判決等	2	4,003	2,002	3	2,269	756	0	0	-	1	1,500	1,500	2	5,818	2,908	8	13,859	1,699
		示	190	44,055	232	190	32,531	171	147	55,879	380	191	78,077	409	259	55,838	216	977	266,380	273
		該計	192	48,058	250	193	34,800	180	147	55,879	380	192	79,577	414	261	61,656	236	985	279,970	284

表 1 - 2 - ④ - iii 事故態様別：市（東京23区を含む）

(単位：千円)

分類	事故態様	処理区分	5年			6年			7年			8年			9年			計		
			件数	支払額	平均	件数	支払額	平均	件数	支払額	平均	件数	支払額	平均	件数	支払額	平均	件数	支払額	平均
1	穴ばこ	判決等 示 該 計	0 341 341	0 39,119 39,119	0 115 115	0 213 213	0 33,076 33,076	0 155 155	0 399 399	0 49,966 49,966	0 125 125	0 299 299	0 26,378 26,378	0 88 88	0 465 465	0 38,896 38,896	0 84 84	0 1,717 1,717	0 187,435 187,435	0 109 109
2	段 差	判決等 示 該 計	0 38 38	0 7,274 7,274	0 191 191	0 40 40	0 15,296 15,296	0 382 382	0 36 36	0 4,959 4,959	0 133 133	0 49 49	0 6,037 6,037	0 123 123	0 47 47	0 8,220 8,220	0 175 175	0 210 210	0 41,786 41,786	0 199 199
3	蓋不全	判決等 示 該 計	0 185 186	0 60,330 62,330	0 326 335	0 184 184	0 40,942 40,942	0 223 223	0 209 209	0 33,689 33,689	0 161 161	0 234 234	0 49,496 51,615	0 212 219	0 246 249	0 72,352 72,402	0 292 291	0 1,060 1,064	0 256,809 260,978	0 245 242
4	スリップ	判決等 示 該 計	0 3 3	0 480 480	0 160 160	0 5 5	0 2,628 2,628	0 526 526	0 7 7	0 378 378	0 54 54	0 10 10	0 1,624 1,624	0 162 162	0 9 9	0 805 805	0 89 89	0 34 34	0 5,915 5,915	0 174 174
5	道路崩壊 (通行車両 の被害)	判決等 示 該 計	0 5 5	0 4,944 4,944	0 989 989	0 4 4	0 517 517	0 129 129	0 9 9	0 4,642 4,642	0 516 516	0 3 3	0 437 437	0 146 146	0 9 9	0 5,973 5,973	0 664 664	0 30 30	0 16,513 16,513	0 550 550
6	道路崩壊2 (沿道家屋 等の被害)	判決等 示 該 計	1 3 4	11,536 825 12,361	11,536 275 3,090	0 1 1	0 399 399	0 399 399	0 1 1	0 50 50	0 50 50	0 0 0	0 67 67	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 6 7	0 11,536 12,827	0 1,536 1,840
7	落 石	判決等 示 該 計	0 9 9	0 2,174 2,174	0 242 242	0 11 11	0 1,951 1,951	0 177 177	0 12 12	0 5,286 5,286	0 441 441	0 16 16	0 2,463 2,463	0 154 154	0 18 18	0 2,636 2,636	0 146 146	0 66 66	0 14,510 14,510	0 220 220
8	路 上 障害物	判決等 示 該 計	0 37 37	0 12,891 12,891	0 348 348	0 27 27	0 4,388 4,388	0 163 163	0 22 22	0 4,249 4,249	0 193 193	0 26 26	0 2,628 3,128	0 101 116	0 33 34	0 4,592 9,592	0 139 282	0 145 147	0 28,748 34,248	0 198 233
9	工事不全	判決等 示 該 計	0 8 8	0 1,151 1,151	0 144 144	0 3 3	0 1,190 1,190	0 397 397	0 10 10	0 2,656 2,656	0 266 266	0 8 8	0 3,929 3,929	0 491 491	0 3 3	0 239 239	0 80 80	0 32 32	0 9,165 9,165	0 286 286
10	安全施設 不 備	判決等 示 該 計	1 50 51	30,000 17,865 47,865	30,000 357 939	1 38 39	0 8,160 30,453	0 8,160 781	0 33 33	0 87,226 87,226	0 2,643 2,643	0 47 48	0 16,233 81,233	0 345 1,692	0 48 52	0 85,168 112,618	0 23,792 2,166	0 7 223	0 198,328 359,395	0 28,333 1,612
11	脱 槽	判決等 示 該 計	2 2	3,970 3,970	1,985 1,985	3 3	7,034 7,034	2,345 2,345	1 1	430 430	430 430	1 1	7,123 7,123	7,123 7,123	0 0	0 0	0 0	0 7	0 18,557 18,557	0 2,651 2,651
12	落下物 直 撃	判決等 示 該 計	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 15 15	0 8,049 8,049	0 537 537	0 16 16	0 4,320 4,320	0 270 270	0 29 29	0 6,129 6,129	0 211 211	0 33 33	0 7,389 7,389	0 224 224	0 93 93	0 25,887 25,887	0 278 278
13	そ の 他	判決等 示 該 計	3 38 38	43,536 36,932 36,932	14,512 972 972	4 41 41	10,001 6,876 6,876	3,334 168 168	5 33 35	80,435 7,233 26,233	16,087 219 750	8 38 38	76,382 11,444 11,444	9,548 301 301	11 34 34	102,289 11,341 11,341	9,299 334 334	0 184 186	0 73,826 92,826	0 401 409
		判決等 示 該 計	719 722	187,955 231,491	261 321	585 588	144,639 154,640	247 263	788 793	205,084 285,519	260 360	761 769	133,988 210,370	176 274	947 958	169,892 272,181	179 284	3,800 3,830	841,558 1,542,201	221 301

表 1-2-④-iv 事故態様別：町村

(単位：千円)

分類	事故 態様	処 理 分	5年			6年			7年			8年			9年			計		
			件数	支払額	平均	件数	支払額	平均	件数	支払額	平均	件数	支払額	平均	件数	支払額	平均	件数	支払額	平均
1	穴ばこ	判決等	0	0	-	1	3,500	3,500	0	0	-	0	0	-	1	19	19	2	3,519	1,760
		示談	220	40,541	184	108	8,121	75	230	26,390	115	181	10,893	60	267	20,224	76	1,006	106,169	106
		計	220	40,541	184	109	11,621	107	230	26,390	115	181	10,893	60	268	20,243	76	1,008	109,688	109
2	段 差	判決等	0	0	-	1	3,000	3,000	0	0	-	0	0	-	0	0	-	1	3,000	3,000
		示談	12	1,375	115	26	3,484	134	19	4,004	211	20	4,789	239	22	4,881	222	99	18,533	187
		計	12	1,375	115	27	6,484	240	19	4,004	211	20	4,789	239	22	4,881	222	100	21,533	215
3	蓋不全	判決等	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	1	0	0	1	0	0
		示談	140	28,355	203	170	25,897	152	190	37,051	195	185	28,477	154	180	35,391	197	865	155,171	179
		計	140	28,355	203	170	25,897	152	190	37,051	195	185	28,477	154	181	35,391	196	866	155,171	179
4	スリップ	判決等	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	1	65	65	1	65	65
		示談	3	453	151	6	1,119	187	5	1,159	232	5	791	158	8	1,913	239	27	5,435	201
		計	3	453	151	6	1,119	187	5	1,159	232	5	791	158	9	1,978	220	28	5,500	196
5	道路陥穽 (通行車両 の被害)	判決等	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
		示談	14	11,156	797	8	19,031	2,379	11	4,474	407	3	76	25	11	3,563	324	47	38,300	815
		計	14	11,156	797	8	19,031	2,379	11	4,474	407	3	76	25	11	3,563	324	47	38,300	815
6	道路陥穽2 (沿道家屋 等の被害)	判決等	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
		示談	1	793	793	0	0	-	1	401	401	1	26,449	26,449	0	0	-	3	27,643	9,214
		計	1	793	793	0	0	-	1	401	401	1	26,449	26,449	0	0	-	3	27,643	9,214
7	落 石	判決等	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
		示談	40	5,911	148	32	4,629	145	50	7,309	146	48	66,671	1,389	38	5,545	146	208	90,065	433
		計	40	5,911	148	32	4,629	145	50	7,309	146	48	66,671	1,389	38	5,545	146	208	90,065	433
8	路 上 障害物	判決等	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	1	3,000	3,000	1	3,000	3,000
		示談	12	1,496	125	16	2,653	166	15	2,784	186	6	970	162	11	4,376	398	60	12,279	205
		計	12	1,496	125	16	2,653	166	15	2,784	186	6	970	162	12	7,376	615	61	15,279	250
9	工事不全	判決等	0	0	-	0	0	-	1	3,000	3,000	1	17,560	17,560	0	0	-	2	20,560	10,280
		示談	3	1,803	601	6	1,985	331	8	1,204	151	5	590	118	6	555	93	28	6,137	219
		計	3	1,803	601	6	1,985	331	9	4,204	467	6	18,150	3,025	6	555	93	30	26,697	890
10	安全施設 不 備	判決等	1	700	700	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	1	700	700
		示談	13	3,675	283	10	3,130	313	10	1,716	172	12	1,071	89	11	4,280	389	56	13,872	248
		計	14	4,375	313	10	3,130	313	10	1,716	172	12	1,071	89	11	4,280	389	57	14,572	256
11	脱 構	判決等	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
		示談	3	8,284	2,761	0	0	-	1	390	390	0	0	-	0	0	-	4	8,674	2,169
		計	3	8,284	2,761	0	0	-	1	390	390	0	0	-	0	0	-	4	8,674	2,169
12	落下物 直 撃	判決等	-	-	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
		示談	-	-	-	3	631	210	5	918	184	12	1,792	149	16	5,734	358	36	9,075	252
		計	0	0	-	3	631	210	5	918	184	12	1,792	149	16	5,734	358	36	9,075	252
13	そ の 他	判決等	0	0	-	0	0	-	0	0	-	1	3,480	3,480	0	0	-	1	3,480	3,480
		示談	12	515	43	15	2,782	185	24	69,738	2,906	19	4,055	213	8	1,043	130	78	78,133	1,002
		計	12	515	43	15	2,782	185	24	69,738	2,906	20	7,535	377	8	1,043	130	79	81,613	1,033
合 計		判決等	1	700	700	2	6,500	3,250	1	3,000	3,000	2	21,040	10,520	4	3,084	771	10	34,324	3,432
		示談	473	104,357	221	400	73,462	184	569	157,538	277	497	146,624	295	578	87,504	151	2,517	569,485	226
		計	474	105,057	222	402	79,962	199	570	160,538	282	499	167,664	336	582	90,588	156	2,527	603,809	239

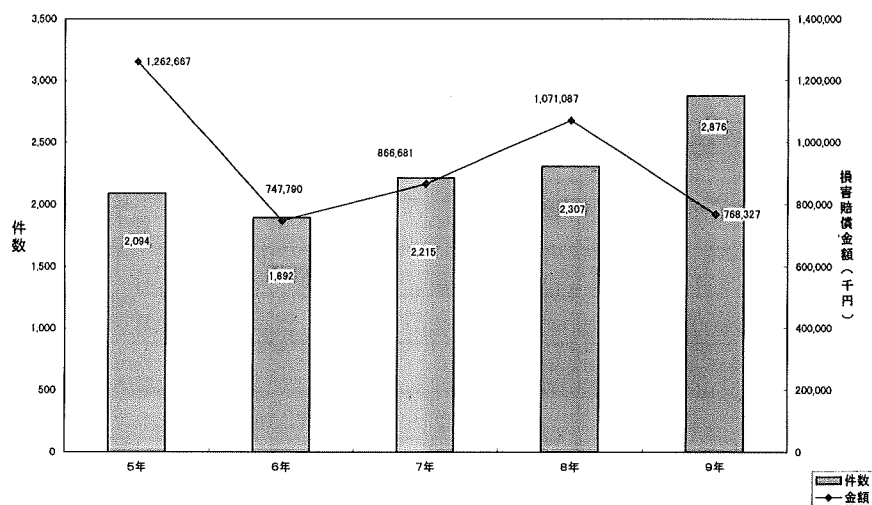


図 1 - 1 過去 5 年間の損害賠償状況（全国計）

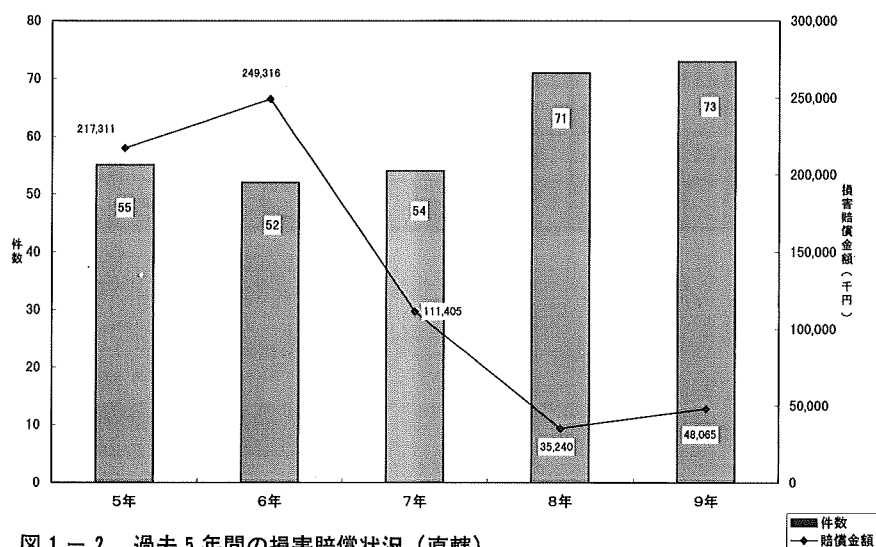


図 1 - 2 過去 5 年間の損害賠償状況（直轄）

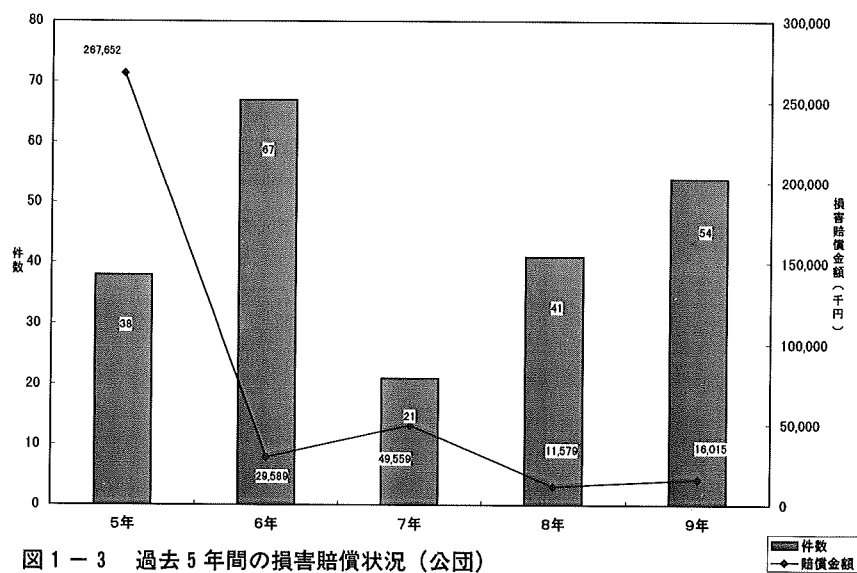


図 1 - 3 過去 5 年間の損害賠償状況（公団）

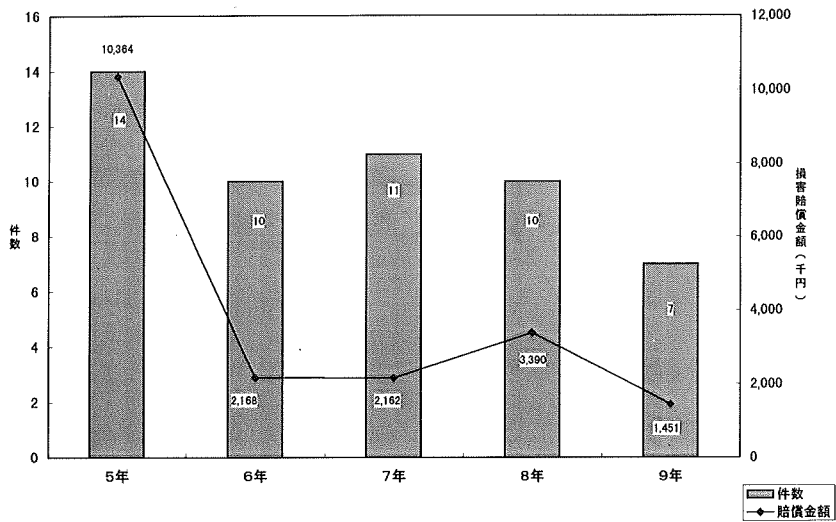


図 1 - 4 過去 5 年間の損害賠償状況（公社）

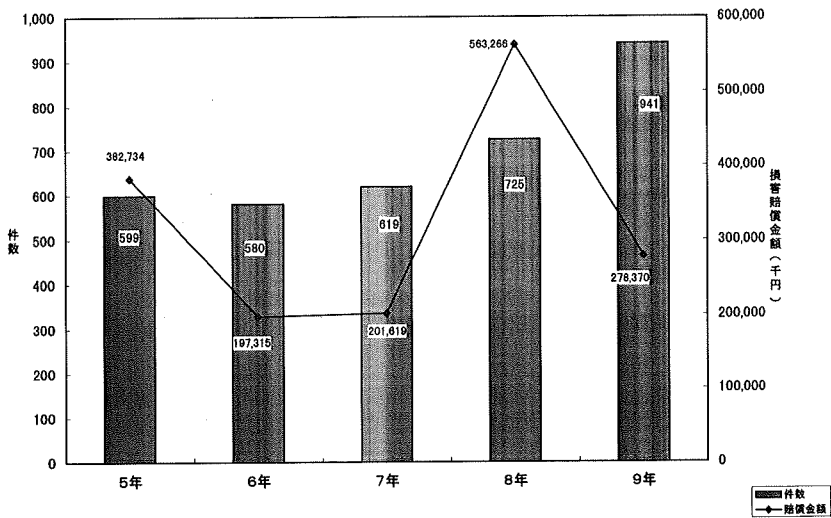


図 1 - 5 過去 5 年間の損害賠償状況（都道府県）

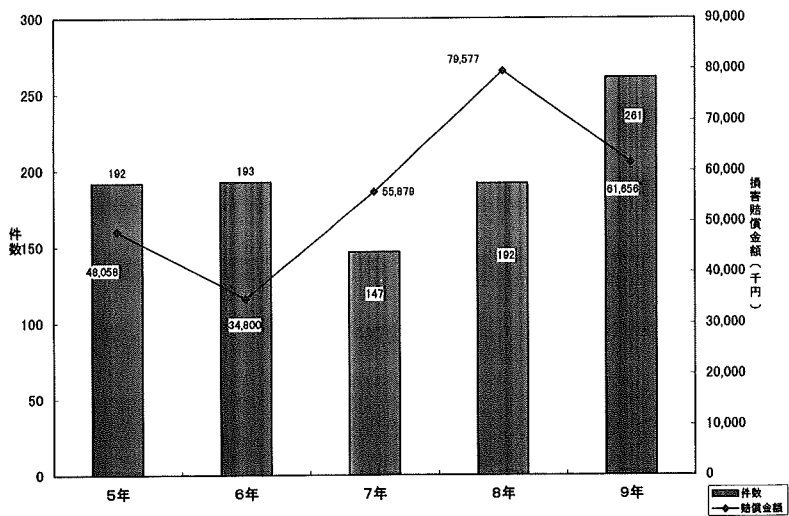


図 1 - 6 過去 5 年間の損害賠償状況（指定市）

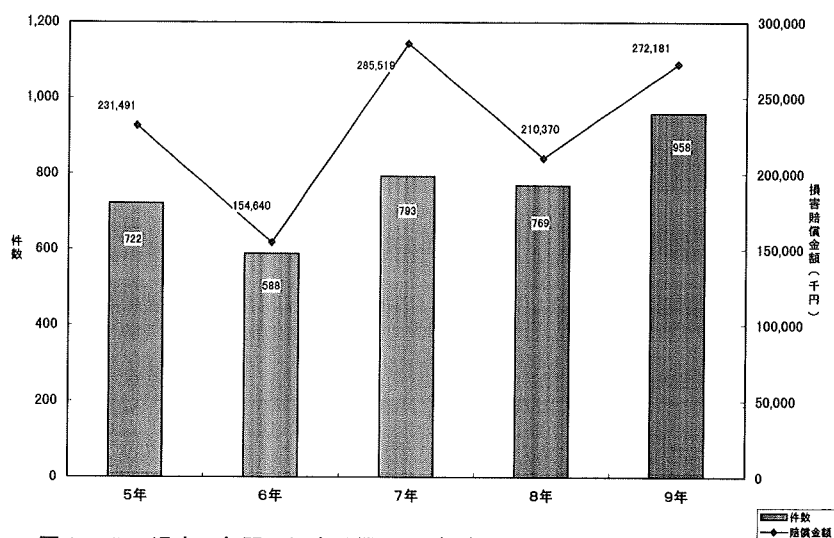


図 1 - 7 過去 5 年間の損害賠償状況 (市)

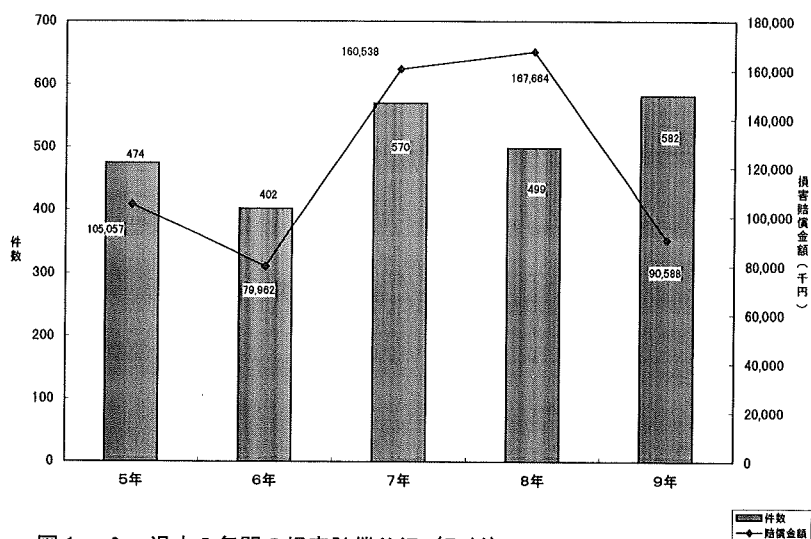


図 1 - 8 過去 5 年間の損害賠償状況 (町村)

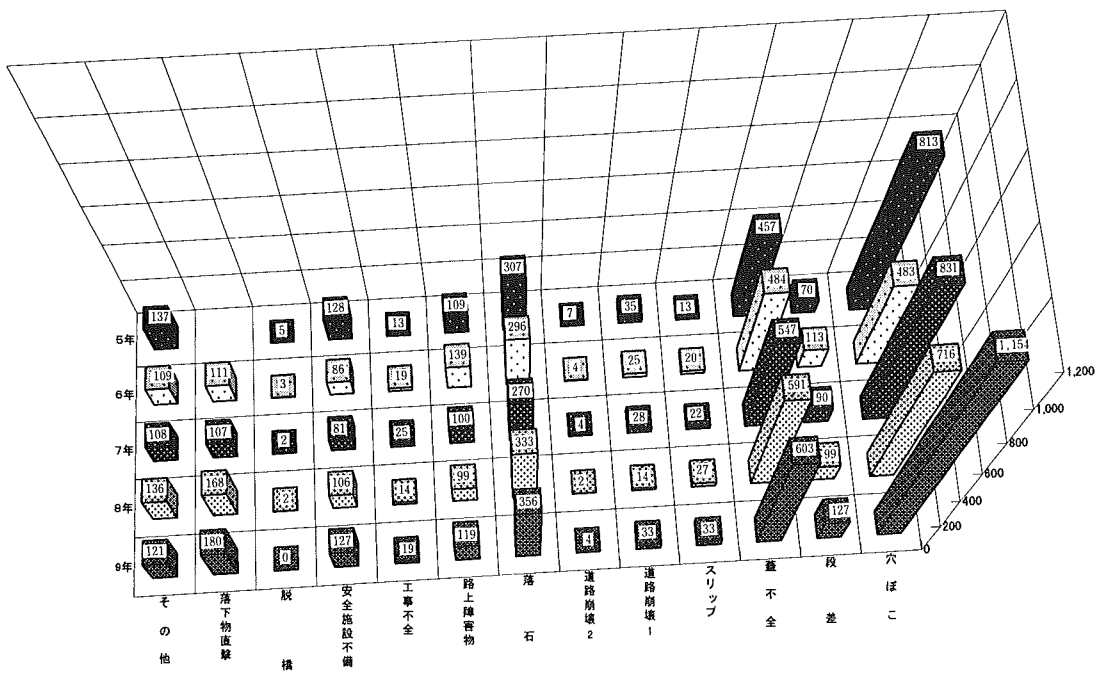


図1-9 事故態様別（件数・過去5年間）

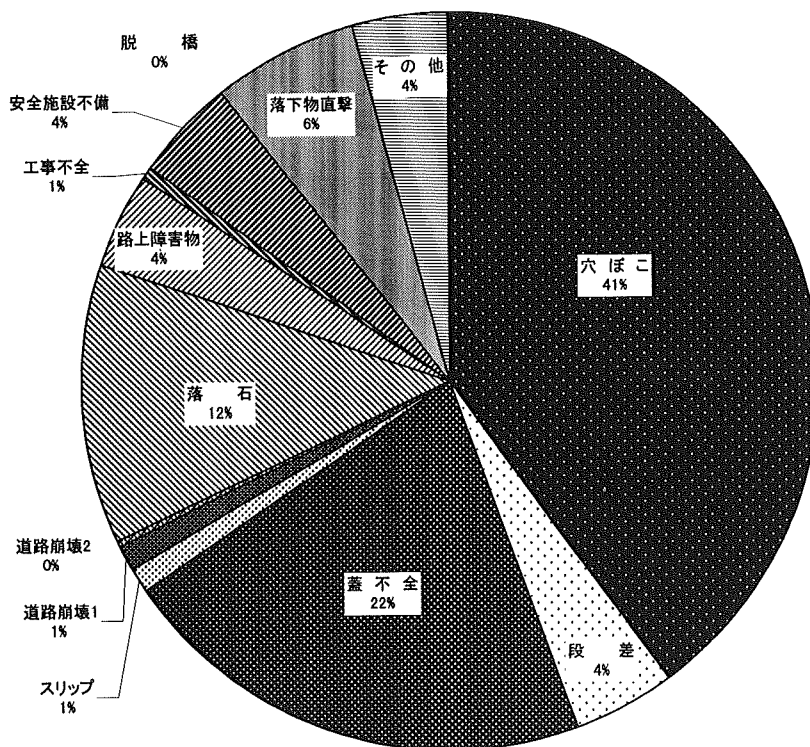


図1-9-① 事故態様別（件数・全国ベース）

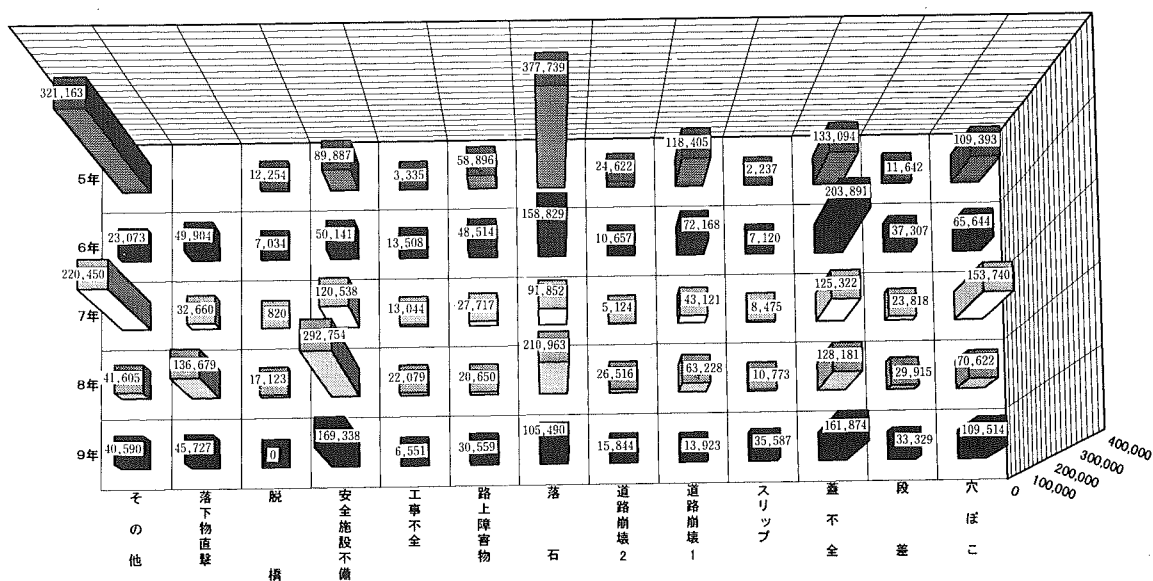


図 1-10 事故態様別（金額・過去 5 年間）

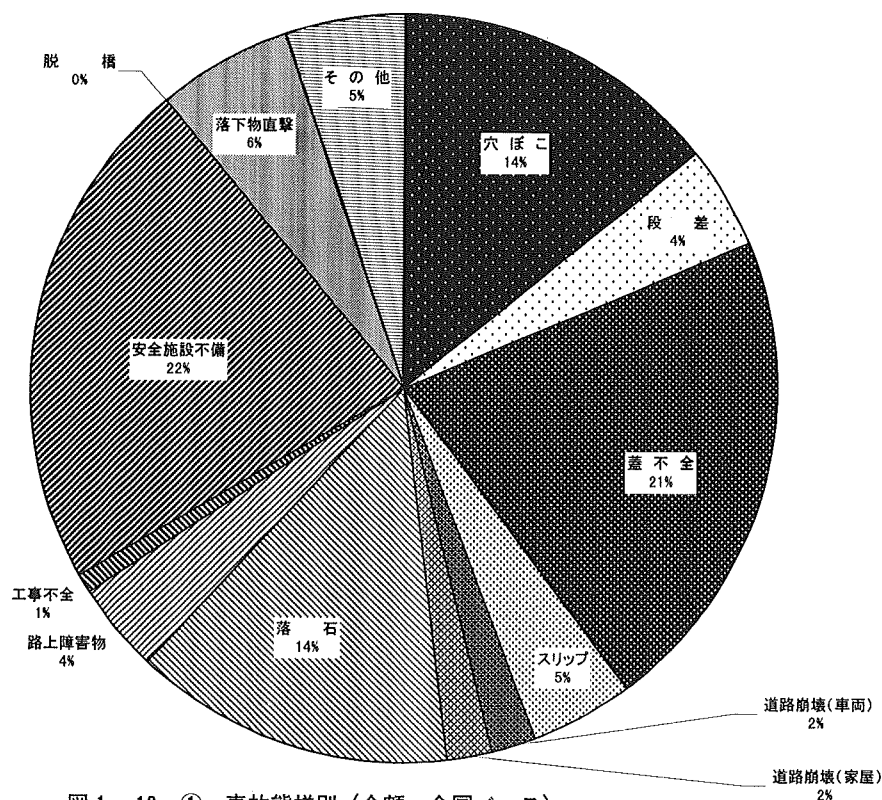


図 1-10-① 事故態様別（金額・全国ベース）

表2 事故態様別事例紹介(賠償額200万円以上)

番号	事故分類	道路管理者名	区分	道路種別	事故発生日	事故の概要	その他特記事項	人的被害	物的被害	賠償額 (請求額)	瑕疵の判定理由	過失 有無	過失 割合	被害者の行動等
1	1:穴ばこ	香川県	示談	県道小浜前田東線	H 7. 5. 14	三木町水道による漏水に伴う仮復旧工事の箇所が、陥没し、車が再度レミによる応急措置、その後、大雨により再度陥没が発生した。		右大腿骨けい部及び右鎖骨の骨折(全治2〜3月)	なし	5,491,080 (16,449,875)	占用許可に係る水道管の占用者(三木町)との負担割合(0.55%解決済み)の問題はあるが、道路上の穴バコについては、道路管理者として管理瑕疵を認めざるを得ない。	有	30%	
2	1:穴ばこ	奈良県	示談	県道奈良精華線	H 8. 7. 27	被害者は当該道路を自宅方向へ通行中、歩道の穴ばこで転倒し、両手及び両肩を負傷し、その治療費及び後遺症に伴う休業損害等の請求がなされたものである。	当該箇所の歩道(幅員3.5m)上にできた穴ばこ(深さ約10cm、幅約15cm程度)で転倒。穴は、乗り上げる車の重みと下にいるため若干路盤が弱いものと推定される。現場付近には、道路照明はなし。	女性54歳、両手、両肩挫傷及び打撲等の負傷。	なし	3,142,748 (10,463,495)	当該歩道にできた穴バコに対し、応急措置等を講じておらず、放置していたことに道路管理上の瑕疵がある。	有	70%	被害者側においても、現場付近の状況は心得ており、また道路照明はなかったが周辺の商業施設の明かりもあるため、足元等に十分注意を払っていたら、本件穴ばこの程度で転倒することもなく、あるいは回避できたものと判断される。
3	1:穴ばこ	埼玉県	判決	市道D222号線	H 7. 9. 1	原告が原付自動車で市道を走行中、突然後方から乗用自動車から右側を会合もなしに追い越そうとしたため、原告は衝突を避けようとして左側にハンドルを切ったところ、車道の左端にアスファルトがはげていて、穴ばこがあったことによりハンドルを取られ転倒した。	本件車道の左端のアスファルト部分に長さ約1.7m、短径約0.7m、深さ最深部約12cmの半円形の穴が空いていた。	全治4ヶ月 右足骨折	なし	2,041,424 (3,562,573)	本件穴の大きさから、この穴を放置すれば、自動車の格別、本件道路を走行する自転車や原付自転車の車輪が穴にはまり転倒するといふ事故が起こりうること十分予測できるのだから、事故の発生を予防するため速やかに穴をふさぐ等、修復工事をするか、修復工事をするまでの間は本件穴の存在を警告する等事故の発生を防止すべき措置を執るべきであるにもかかわらず、何ら措置を講じていないのは、設置または管理の瑕疵がある。	有	20%	市道クラス以下の道路で簡易舗装の道路にあっては、予算不足や人手不足で道路の保全が行き届かず、直ちに瑕疵を修繕されることを期待できるような状態にないことは周知、利用権において常に道路の安全に注意を向け、安全運転を図るべき注意義務があるところ、前方注視義務違反、安全運転義務違反の過失がある。
4	1:穴ばこ	兵庫県 神戸市	示談	市道長田方面187号線	H 3. 10. 15	被害者が現場を歩行中、落ち葉が覆って陥没がわからない状態のくぼみに足を踏み入れ負傷した。		左足関節外 左骨折	なし	2,759,035	舗装道路に陥没部分があることは、管理瑕疵は免れない。	有	15%	前方をよく確認して歩行すべきである。
5	2:段差	東京都	示談	都道環状3号線	H 8. 1. 16	午後11時40分頃、都道環状3号線において、伸縮継手(縦継目)に溝(幅7.6cm、深さ2.5cm)が生じていたため、走行中被害車両のタイヤがその溝にはまり、ハンドルをとりきれ転倒し、左鎖骨を骨折した。		左鎖骨骨折 及び後遺障害による要 形		6,451,130 (12,902,260)	当該伸縮継手の一部は、経年劣化による溝が生じており、原動機付自転車のタイヤが挟まり、通常の走行を損ねる程の溝が生じている状況にあった。このような状態を道路パトロールにより発見できず放置していたことは、通常有すべき安全性を欠けている。	有	50%	被害者は常時当該箇所を通行しており、縦継目の溝の存在を以前から認識していたこと及び前方不注意の過失があるものと判断する。
6	2:段差	福岡県	示談	県道猪野篠栗線	H 8. 3. 19	被害者が町営バスから降車した際、路肩部分の段差で転倒し負傷した。	現場は歩道がなく、路肩部分(145cm、うち側溝部5cm)に段差(30cm×16cm下がりの斜め勾配)があるため、路肩の平坦部は50cm程度であった。	女性65歳、 左腕骨折 骨折	なし	2,190,000 (2,743,275)	交通の状況から、路肩の平坦部を歩行者が通行するには狭く不安定であり、段差部分を含めての通行は、その勾配のため同じである。	有	20%	被害者は、初めてこのバスに乗車し、現場のバス停の利用も初めてであったが、事故発生は昼間であり、被害者も路肩の段差が深いと気付いている。被害者の注意不足による過失も認められる。
7	3:蓋不全	秋田県 本荘市	示談	市道砂子下浜ノ町	H 8. 7. 16	被害者は市道砂子下浜ノ町橋を午後1時37分頃自転車走行中、道路側溝が合流し横断している箇所の蓋板がない部分に自転車の前輪を落として転倒し、重傷を負い後遺障害を負ったため、損害賠償請求がなされた。	事故発生箇所の車道幅は16.0mであり、外側溝より側溝までは約1.8mであり、中間の約1.5mの位置に電力柱が立っている。側溝が合流し、横断している箇所に蓋板がなかった。	頭蓋骨骨折、 頸部骨折、 頭部骨折による 両下肢機能の著 しい障害(2級)及 び両上肢機能の 軽度(6級)を負 った。		25,289,019 (54,508,168)	通常、歩行者などは外側溝と電力柱の間を通行しているが、電力柱の外側の狭い部分とはいえず、側溝の合流部に蓋板がないことはこの部分を通行していたと認められる。	有	50%	被害者は飲酒運転により酩酊状態であり、深夜、雨で濡れた路面を無灯火で、自転車を走行させていた。通常であれば危険な状態であることを認識出来た。
8	3:蓋不全	福島県	示談	県道飯坂瀬ノ上線	H 7. 11. 20	被害者(当時:短大生)は、友人宅から帰宅途中、県道飯坂瀬ノ上線の歩道として利用されていた側溝上(蓋板部)を自転車で走行していたところ、同側溝の無蓋部分に転落し、負傷した。	当該側溝無蓋部分は、幅74×190cmの大きさであった。	女性20歳、 下顎骨骨折、 顎関節部骨折、 歯牙骨折		4,825,694 (6,032,118)	無蓋であるにもかかわらず、何らの安全施設もなく、設置されることは、道路が通常有すべき安全性を欠いた状態であったと判断され、国家賠償法第2条の管理瑕疵を認めざるを得ない。	有	20%	自転車通行者は、道路状況に応じて安全運転をする義務がある。本件においては、被害者に飲酒等の過失は認められないが、前方を注意しながら走行していれば、転落を回避できた可能性は否定できない。よって、前方不注意による過失相殺を2割とする。
9	3:蓋不全	大阪府	示談	府道堺富田林線	H 8. 10. 1	被害者は、府道路側溝を走行中、側溝蓋(グレーチング)に足をかけたところ、突然蓋とともに側溝に落ち込み、左アキレス腱断裂の負傷を負った。		女性61歳、 左足アキ レス腱断裂		2,980,000 (2,980,000)	側溝コンクリート部が磨耗あるいは破断され、側溝蓋が簡単に落ち込む状況になっていたことは、通常有すべき安全性を欠いていた。	無	0%	横断にあり側溝蓋が外れることを予測することは困難であった。
10	3:蓋不全	大阪府 高槻市	示談	市道東五百住町203号線	H 8. 9. 1	自転車道市道を走行中、道路を横断して設置されていたグレーチングの隙間にタイヤが落ち、転倒し負傷した。		男性60歳、 顔面骨折等		4,300,353 (4,300,353)	①隙間が歩いていれば見えても、自転車で走っていると、自転車で走っていると、②隙間の方向とグレーチングの細目の方向が同じであったこと、③隙間の位置が道路の中央にあったことから、通常有すべき安全性を欠いていた。	無	0%	グレーチングの隙間にタイヤが落ちることを予測することは困難である。

11	3：蓋不全	近畿地方建設局長	示談	一般国道26号	H 9. 9. 26	被害者は一般国道26号上り沿道の店舗から北進しようとして車道に入ると、運転する普通乗用車の左前輪が路肩に設置された路面排水用のグレーチング(600×465)が、それを支える丁番及び鉄製L型アングルの腐食及び鉄製L型アングルを支えるコンクリートの欠損により安全性を欠いていた。	なし	普通乗用車(ベンツ500SL)のオイルパン及びエンジンの一部破損	2,311,187 (2,311,187)	グレーチングを支える丁番、L型アングルの腐食、コンクリート部分の欠損が起因してグレーチングの安定性を欠き事故が発生したのと思われる。歩行者、車両等がその上を通過するときにグレーチングの鉄ねじが上りより事故等が起る危険性があり、予見可能性もあった。	無	0%	本件事故の態様からみて、被害者が事故を回避するための手段をとることは極めて困難であると懸念されるため過失相殺は行わない。	
12	3：蓋不全	福岡県古賀町	示談	市道8号後半田大池線	H 6. 4. 24	被害者が道路橋の公衆電話をかけた後、歩道途中歩道の歩道に足をかけたところ鉄蓋がはずれ右足を落したものの、その時に大腸部を強打した。	鉄板の蓋は以前より変形していた。	右足大腸部の内臓筋の断裂	4,651,000 (5,650,000)	宙酔の蓋のかけ方が不完全であり、宙酔の深さも1m程度と深かったため瑕疵があると判断した。	無	0%	歩道内を通常歩行しており調査がはげずるところを見出すことは不可能と判断した。	
13	3：蓋不全	広島県大朝町	示談	町道輪崎線	H10. 1. 24	被害者は町道輪崎線を時速10km程度のスピードで登り方面へ除雪作業を行っていた。その際、町道に埋設してあるマンホールに機械の掘削機が引っ掛かり、掘削機が破損した。町道に設置してあるマンホールに接触したものの。	下水道マンホールは設計どおり設置されているが、マンホールの周りの舗装が陥没し、路面より3cm程度高くなっている状態であった。	なし	トラクターショベル排土板損傷、リフトアームの変形	2,110,000 (2,638,650)	マンホールの陥没に気づかず、舗装復旧をしないで除雪を委託した事、マンホールを管理している担当課には状況の悪いマンホールには標識を反置していたが、このマンホールはよいと判断し標識は設置していなかった。マンホール付近の町道の管理とマンホールのチェックを怠った。	有	20%	この道は以前から同業者が除雪を行っていた。降雪の前にあらかじめ除雪路線のチェックをする義務があると考えられる。
14	3：蓋不全	大分県	示談	県道山香一院内線	H 9. 9. 13	被害者は、上記県道を安心村町方面から院内町方面へ走行中、横断歩道上を通過しようとした際、同様の車が鉄ねじが上り後輪に乗り上げ、道路右側の雑木林に突っ込み普通乗用車が破損、被害者は全身打撲の傷害を負い車両修理代、治療費、休損の請求がなされた。	全身打撲、胸部骨折	普通乗用車全損	2,111,840 (2,111,840)	設置段階から不備が指摘され改良をしたが、完全な改良が行われてなかった。	有	10%	出動途中	
15	4：スリップ	長野県	示談	県道駒ヶ根長谷線	H 7. 12. 12	被害者は県道駒ヶ根長谷線を駒ヶ根市内から中央方面に向かい下り坂を時速40kmで走行中、道路側溝にピニール等が落ちていたためスリップし、回避できず擁壁に衝突した。	道路側溝にピニール等が落ちていたためスリップした。	男性64歳、右膝骨開放性骨折等	ホンダ軽トラクック車体全部破損(廃車)	5,819,347 (5,819,347)	道路側溝の詰まりにより路面が凍結した点から、道路管理上の瑕疵があったと判断した。	有	30%	側溝からの溢水による凍結で予測が困難であったが、被害者は現場を熟知しており、急坂であるため、注意義務を怠った過失があると考えられる。
16	4：スリップ	広島県広島市	示談	市道西5区西部流通環状線	H 7. 1. 14	相手方が、原動機付自転車で走行中、前方道路が凍結していることに気づいたが、ブレーキが間に合わず、凍結したハンドルを取られて転倒した。	道路の街路樹の植栽の中に設置された排水から漏水し、車道上が1〜2m、長さ10mにわたって凍結していた。	左肩脱臼、左足首骨折、打撲	原動機付自転車損傷	2,768,523 (3,460,654)	道路が漏水により凍結して危険な状態となっていたことは、道路が通常有すべき安全性を欠き、国家賠償法2条の管理の瑕疵に該当。	有	20%	相手方が、前方をよく注視して走行していただければ、道路の凍結を発見、回避することは容易であった。
17	4：スリップ	群馬県	示談	指定区間外国道353号線	H 9. 1. 16	被害者が現場を自動車で行き、カーブで制動していたところ、路面が凍結していたためスリップし対向車線に進入、それを見て停車していた乗用車に衝突した。	側溝に落ち葉が堆積し、排水が溢れ出し路面が凍結。	被害者死亡	車両大破	22,685,478 (45,370,955)	現場付近の側溝が折れ曲がった構造になっていて、ここに落ち葉が堆積していたために排水が道路へ溢れ出て、折からの寒気のため凍結したことにより発生したものである。従って通常有すべき安全性を欠いていたこの状況が瑕疵に当たる。	有	50%	路面の状況について相応の注意を払うべきところを、漫然と運転していたことに過失が認められる。
18	5：道路崩壊	大阪府摂津市	示談	市道国松13号線	H 9. 4. 5	道路路肩のくぼみに小型貨物車がより立ち発生していたところ、被害者が救出しようとして小型貨物車の横に立っていた時、突然路肩(長さ5m×幅1.8m×深さ0.9m)が崩壊し、約3m下に落下し、負傷した。	男性55歳、頭部・右足部・腰部・右膝打撲、右腕骨折、左肩脱臼、左足骨折	男性55歳、頭部・右足部・腰部・右膝打撲、右腕骨折、左肩脱臼、左足骨折	4,015,000 (4,015,000)	道路管理者として、常時道路の損傷状況を把握、発見し、維持管理に努めようとしていたが、道路の異常を発見できず事故が発生したものであり、道路設置の瑕疵に当たる。	無	0%	被害者が道路の崩壊を予測するのは困難であった。	
19	5：道路崩壊	宮崎県清武町	示談	町道山田線	H 8. 9. 27				2,957,951 (2,957,951)		有	0%		
20	6：道路崩壊その2	福岡県	示談	指定区間外国道305号線	H 9. 7. 17	梅雨前線の長雨による地盤の緩みと事故直前の集中豪雨により道路の路肩と法面が下方の民家敷地内に流出した土砂により、住宅の一部と自家用車2台及びオートバイ1台が大破したものである。	幅25m高さ10mにわたって崩壊。	住宅の一部、自家用車2台及びオートバイ1台大破	9,979,306 (15,888,145)	道路管理者は、未然に道路崩壊を防止すべき必要な対策を講じるべきである。	無	0%		
21	6：道路崩壊その2	東北地方建設局長	示談	指定区間国道7号線	H 9. 9. 2	一般国道7号の法面が一瞬にして崩壊し、被害者所有の車庫兼家庭の押しつぶし、さらに、被害者所有の母屋にぶつかり、壁に面して厚さ約1m堆積し止まった。なお、土砂の一部は玄関を押し破り、玄関及び台所に高さ約20cmほど溜り出した。	法面は幅10m、長さ24m、高さ3m(最大)、体積約250㎡	なし	母屋(家33)2F建て外壁及び壁内汚損、車庫兼住居(家22)1F車庫2F住居建物全損、車両の損傷全損	5,402,852 (5,402,852)	事故箇所周辺の地形は、路面排水が内側に集まりやすいため、崩落箇所付近の車道が窪んでおり周辺の雨が集中しやすい地形となっていたが、排水のため側溝が未設置であった。そのため、路面排水が法面に浸透する状態であった。昭和39年に地震による土砂崩落があり、その際に片盛土した箇所は路面排水が入り込み地盤がゆるみ土砂が崩れたものである。路面排水処理のため側溝を設置する等何らかの措置を講じておれば、今回の土砂崩落は未然に防止できたと判断される。	無	0%	本件災害現場付近で被害者が土砂崩落を事前に認識し、これを回避することは極めて困難なところであると認められる。

22	7：落石	長野県	示談	県道松川大義線	H 9. 5. 12	被害者がダンプカーを運転し、松川町方面から大鹿村落合方面に向かい走行中、上記地蔵において突然左法面が崩落し、落石崩落土がロックネットを押し出してトラック左側面に直撃した。衝突のショックでダンプカーは約2m横に押出され停止。	モルタル吹付及びロックネット。	運転者が打撲、内出血、頸椎捻挫で入院20日、通院治療15日	ダンプトラック(全損)	4,092,044 (4,092,044)	予想される落石を防止できなかったことに瑕疵がある。	無	0%	落石の直撃であり、回避可能性がないことから、運転者に過失はない。
23	7：落石	滋賀県	裁判上の和解	指定区間外国道421号線	H 5. 2. 24	電線の架線作業のため、道路の路肩付近で作業していたところ、山間の斜面上部から落石がありその直撃を受けた。	崩落(L=25m・V=250%)	男性32歳、頸椎損傷、胸背部打撲、右肩打撲、重傷白全治2ヶ月	ユニック付き作業車四破損	4,940,000 (14,509,500)	事故現場周辺の他の斜面には落石防護ネットが設置されているが、当該事故現場には設置されていないことから、通常有すべき安全性が確保されていないことに瑕疵がある。	無	0%	和解
24	7：落石	北海道開発局長	示談	一般国道336号線(指定区間)	H 8. 11. 28	大型貨物車(トラクターセミトレーラー)が時速60kmで走行中、道路左側崖から落石が落下してくるのと路上に落石が崩落しているのを見、ハンドルをきったが間に合わず車輪が衝突、ブレーキ及びハンドルの操作が不能になりそのまま左側路肩壁に接触し停車した。トラクターは大破し、セミトレーラーが破損。運転手は左胸部打撲、同乗者は左手擦過傷を負った。	道路片側崖(高約20m)の岩盤が縦10m横20mに渡り割れ、金網フェンス等が突き破って車道に崩落した。事故現場一帯約15kmは海に面した崖壁に面してばらばらに崩落しているため、随所に覆土・擁壁・金網フェンス・警戒標識を設置していた。事故当日のパトロールでは異常はなし。	男性44歳、左胸部打撲傷及び女性44歳左手擦過傷	大型貨物車(トラクターセミトレーラー)のトラクターが大破し、セミトレーラーが破損	13,488,238 (16,860,298)	事故現場一帯は、北側が断崖、南側が太平洋に面し、風化作用により落石がしばしばあるため防護施設及び警戒標識を設置していた。しかし、道路左側崖の岩盤が縦10m横20mに渡り割れ、金網フェンスを破って車道に崩落。大量の落石が左側路肩壁をきき右側路肩壁にまで散乱し、通行車両が衝突したことは、道路として通常有すべき安全性に欠けていた。	有	20%	事故当時は深夜で曇り時々雨のため前方の見通しは良くなかったが、警戒標識も設置しており、前方を注視して運転していたれば事故を未然に防止できたにもかかわらず、これを怠り漫然と走行していたこと、状況に応じた適切な運転をしていれば被害を最小にできたものと推察されることから相当の過失がある。
25	7：落石	兵庫県神戸市	示談	県道神戸三木線	H10. 1. 15	A車が北進中、右法面から約1mの落石が防護ネットを突破して、A車右ボンネットに激突大破し、右車線に転がったところ、対向車線を南進してきたB車に激突、右フェンダーを損傷した。		頭部打撲	車両全損1台、右フェンダー部損傷1台	3,550,230	落石を防止できなかったことで管理瑕疵は免れない。	無	0%	被害者にとっては不可避な事故である。
26	7：落石	静岡県	示談	県道飯田富山佐久間線	H 7. 9. 17	被害者運転の車両が県道を走行中、左法面の高さ約30m付近から落石が崩落し、直撃を受けた。そのため、乗用車は大破し、被害者は重傷を負った。	落石の大きさ：15m、落石防止網設置済み	被害者の左足大趾部及び左鎖骨骨折、右手親指切断	小型乗用自動車1台全損	4,211,952 (4,211,952)	現場で発生した落石(岩)が巨大かつ多量であったため、落石防止網では支えきれず、通行車両及び運転者に被害を与えたもので、道路が通常有すべき安全性を欠いていた。	無	0%	被害者は県道を走行中、突然落石の直撃を受けたもので、事故回避は不可能であったと考えられる。よって被害者の過失は認められない。
27	8：路上障害物	東京都豊島区	裁判上の和解	区道31-690号	H 4. 1. 19	空母橋上での大型車両等の違法駐車防止を目的で歩道上に約5m間隔で、12本のセーフティーコーンが設置されていた。路面に固定していたコーンのうち1本が取れ、コーンの四隅に打ち込んでいた固定用ボルトが歩道上に約1.3m突起していた。被害者は事故当日の午後7時30分頃、歩行中にボルトに躓いて転倒し、負傷した。		右大腿骨頭部内側骨折		5,000,000 (69,335,224)		有	0%	
28	8：路上障害物	千葉県富里町	裁判上の和解	町道3-66号線	H 6. 2. 7	被害者は自転車走行中(飲酒あり)に路上設置車両の右後部バンパーに接触、転倒、約8時間後に死亡した。	舗装幅5mの車道の路肩に車両がはみ出して駐車していた。	男性死亡		3,000,000 (3,000,000)	(瑕疵の有無は問わず、和解)	有	0%	(過失の有無は問わず、和解)
29	9：工事不全	神奈川県横浜市中区	判決	市道花田北133号線	H 3. 11. 22	平成3年11月22日午後10時頃、青葉区あざみ野2丁目33番4号の舗装補修工事中の道路にあざみ野2丁目方面に走行中の、原告高野型車(当時19歳)の運転の乗用車が、補修工事により突き出たマンホールを避けようとしたところ、砕石によりスリップして80m先の道路左側路肩壁に激突し、負傷するとともに車両が大破した。	本件工事は、舗装業者が施工(舗装補修工事)の事故だが、請負業者が「倒産したため発注元の本市に損害賠償請求がされた。工事は昼間工事(夜間開放)で事故は夜間開放時(午後10時頃)に発生。入札と路面との接り付け処理は砕石、街路灯有り、スリッドの距離80m。	男性19歳、頭部外傷、頸椎捻挫、顔面挫傷	普通乗用車大破	2,267,969 (21,598,518)	①工事標示板及び予告板を掲示していたこと、及び路面とマンホールの段差を砕石により埋り付けしたことは認められるが、夜間運転に工事中有ることを明確に明示しようとする工事標示板等を設置した事実は認められず、また、埋り付け方法が仮舗装ではないため段差が生じていたことが認められる。したがって、このような状態でその通行を一般に開放したことは、道路の管理に瑕疵があった。②原告の損害額のうち、後遺症逸失利益18,023,648円は、これと原告の労働能力喪失との相当因果関係を認めるに足る証拠はなく容認せず、原告の損害額は3,514,420円とする。③仮執行宣言については、相当ではないから付さない。	有	50%	車両運転者の原告においても、明瞭ではないにしても道路工事の案内板の設置なられた本件道路を通過するについては、速度を調整して前方注視を充分するべきであったにもかかわらず、これらの義務を充分に尽くさなかった過失がある。
30	10：安全施設不備	高知県安芸市	判決	市道港町1丁目139号線	H 7. 12. 25	秋瀬滝産状態市道の途切れている地点(約1.7m下コンクリート製排水路)に転落し、約2時間後に凍死した。本市道には通行止め、又は転落防止の防護柵等は設置されず街路灯は設けられていなかった。		男性41歳死亡	なし	24,368,040 (51,239,489)	転落防止の柵又は金網等がなければ、人が約1.7mの排水路に転落し、負傷又は死亡する危険があったと考えられ、設置管理に瑕疵があった。又、転落により意識を失ったわけではないが、約1.7mの高さからの転落はそれなりの衝撃を与えるものと考えられ、転落と死亡との因果関係は認められる。	有	60%	被害者が本件事故現場で転落したことについて、また転落後に適切な脱出手段や救助を得る手段を採らず、同所で眠り込み、凍死に至ったことについて過失がある。

31	10：安全施設不備	千葉県柏市	示談	市道31-111号線	H 8. 5. 23	当該市道の車止め（コンクリート製）に接触したところ、車止めが倒れ左足を直撃して負傷したものの。	車道に沿って、路肩にコンクリート製の車止めが並んで設置されていた。	左足の負傷	なし	2,619,990 (2,619,990)	車止めの転倒が原因であり、道路が通常有すべき安全性を欠いていたものと判断される。	無	0%	車止めは外見で転倒が予測できるものでなく、過失は認められない。
32	10：安全施設不備	兵庫県三田市	裁判上の和解	県道黒石三田線	H 6. 4. 16	PM11:30頃、歩道を自宅からJR相野駅へ向かって自転車で行っていた当事者が、県道黒石三田線と市道中西田中線の交差点先約20mの区間の県道の歩道が未設置であったにもかかわらず、歩道が連続していると勘違いして進入した。	現地は、県道に市道が「丁」字で取り付く形の交差点で、当該交差点の県道終点側約20mの区間を除き歩道が設置されており、当該区間が約1.5mの落差を有する民有地であったにもかかわらず、転落防止柵や道路照明灯等注意喚起の措置をとっていなかった。	男性49歳死亡（頭蓋底骨折）	同	30,000,000 (122,953,531)	県道の歩道を進行した場合、歩道が連続していることと認識して、市道区域を横切って転落するおそれがあったにもかかわらず、転落防止柵の設置等の必要な措置を講じていなかった点に瑕疵がある。	有	30%	現場付近の県道には道路照明がなかったが、付近には街灯や自動販売機の灯りがあり、全くの暗闇というわけではなく、事故発生時刻においても前方を注視していれば歩道の延長線上に民有地の車庫の壁が白く見え、歩道が連続していないことは容易に判明する状態であった。また、事故現場の状況から、被害者は夜間であるにもかかわらず相当のスピードで走行していたことが想像される。
33	10：安全施設不備	兵庫県三田市	裁判上の和解	市道中西田中線	H 6. 4. 16	同	相談告である兵庫県とともに、それぞれ300万円を支払うことで和解成立。	同	同	30,000,000 (122,293,453)	市は、県道黒石三田線の歩道を直進してきた歩行者や自転車が市道の区域から転落する恐れがあれば、県と協議し、或いは県に申し入れ、市道の区域に転落防止柵を設置させる等の措置をとる必要があったということでの瑕疵がないとはいえない。	有	30%	同
34	10：安全施設不備	奈良県奈良市	示談	市道九条線	H 8.11.27	被害者は推定時刻午後5時頃、傘をさして転落現場付近を自転車で行っていたところ、市道九条線脇水路（深さ1.9m、水深3cm、幅1.6m）へ自転車ごと転落し、翌日午後3時10分頃通行人が発見したが、底に死亡していた。現場には傘と自転車落ちていた。	ガードパイプ欠損	死亡	同	5,000,000 (31,663,715)	当事者の過失と道路管理者の管理瑕疵との因果関係が明確でなく、市の道義的責任ということで当該金額で和解成立。	有		
35	10：安全施設不備	北海道岩見沢市	示談	市道岩見沢市道4条東町線	H 9. 6. 7	被害者が市道を留宿市に向けて、天候が悪い中で中央線、外側線を目印に走行中、突然外側線が消えており、縁石に衝突して破損したもので、修理代金の請求がなされたものである。	外側線整備不良	なし	普通乗用自動車の前輪部分破損。	2,080,000 (2,886,000)	外側線を引かず放置していたことは、国道路法2条1項という道路管理の瑕疵にあたる。	有	28%	被害者にも天候に応じた前方注視を怠った過失がある。
36	10：安全施設不備	広島県東広島市	裁判上の和解	市道上寺下見線	H 9. 3. 5	午後8時15分頃、無灯火で道路右側路肩を自転車で行き、市道を横断する箕谷川（W＝3.6m、水深約0.3m）に誤って転落し、頭を打って水死した。	道路横断部分の河川の下水道出口に防護柵がなかった。	男性20歳死亡	なし	40,000,000 (64,903,168)	①事故現場に防護柵・水路表示がない、照明施設もなかったため、自転車通行者が転落する危険があった。②自転車通行者は直線の道路の途中（路傍帯）がいきなり欠損しているとは予想し得ないのに障害物がない限りそのまま直進するものであり、その意味で転落の危険が高い場所であった。	有	38%	自転車も車両であり左側通行すべきであった（道路交通法第18条1項）。前照灯を灯火走行していた。
37	10：安全施設不備	長崎県	示談	指定区間外国道383号	H 8. 7. 19	夜、国道を散歩中、ガードレールが設置されていないところから川に転落。	ガードレール未設置、道下3.3m	女性48歳、第1腰椎圧迫骨折	同	6,830,000 (8,529,806)	ガードレール未設置。	有	20%	被害者の不注意。
38	10：安全施設不備	宮崎県高城町	示談	町道三条幹線北西線	H 9. 9. 16	台風19号の豪雨により県道が冠水していたため、本町道へ道路変更し、走行中町道に併行する用水路への転落防止施設の腐食損壊した格字枠の一部に接触し、水路に転落したのもと思われる。転落時、ネットフェンスの格字枠のフロントガラスを突き破り運転者の頭部に刺さった。	ネットフェンス（昭和51年度施行）	男性34歳、頭部外傷頭蓋骨陥没骨折・頸部打撲	車両、その他（ビデオ、カーナビ、携帯電話、PHS）	2,068,539 (2,068,539)	本線のネットフェンスは、老朽化のため地域住民、公民館長からも改善の要望を受け対策を検討中であった。	有	20%	運転者としては、台風襲来中でもあり水路等の増水、飛来物等に注意し適切に状況判断し、危険・事故発生を回避する義務があると考えられる。
39	10：安全施設不備	福岡県北九州市	裁判上の和解	指定区間外国道199号	H 2. 3. 3	勤務中であつた原告（被控訴人）が、同僚のトラックを追いかけようとして歩道上を自転車（時速25km）走行中、逆U字型の車止に衝突した。	中心性脊髄損傷	なし	同	3,550,000 (52,851,108)	道路管理瑕疵は認められないが、下記の理由により和解した。①一番の事実認定を覆す材料がなかったため、本市に有利な進展が望めない。②裁判所から、強く和解を勧告されている。③敗訴の可能性が高いと法務局の見解であった。	有	80%	
40	12：落下物直撃	群馬県水上町	示談	町道栗沢西線	H 8. 4. 9	事故当日所用のため町道栗沢西線を水上から藤原方面に向かって走行中前部フェンスに、トンネル上部防護フェンスに接触し、一部がフェンスを乗り越えて高さ1m巾10mに渡り路面に落下した。車の真上に落下車は路形なく大破した。	雪崩規制 全重量600m ³ 道路120m ² パトロール 3月まで毎日、4月週1回	男性29歳、第12胸椎、第1腰椎圧迫骨折	軽自動車前損	2,923,497 (2,923,497)	雪崩による落下で回避する時間もなく一瞬にして車が破壊したものであり、被害者に過失は認められず、道路管理者の責任において対処する。	無	0%	事故当日、交通安全には十分注意し走行していたにもかかわらず、雪崩が一瞬にして車が大破したものであり、過失は金くない。
41	13：その他	関東地方建設局長	示談	指定区間国道16号線	H 9. 8. 25	一般国道16号横須賀市新浦崎トンネル坑口の一方通行2車線部分において、大型車両が通行していたところ、左側の車両が右に寄ったため、右側の車両が危険を感じて右側に避け、路肩横上付近を走行したところ、大型車両の荷台が坑口側面に当たり、車両を損傷した。	トンネル内側面に建築限界の基準を測定しておらず、注意喚起の表示もしていなかった。	なし	車両（インサ・G I G A）損傷 プラスチック製ポンプ台全損	3,899,700 (6,499,500)	トンネル入り口の建築限界を調査したところ、基準を満たしておらず、また、注意喚起の表示もしていなかったため、道路が通常有すべき安全性を欠いており、国道路法2条1項の瑕疵に当たると判断する。	有	40%	被害者も、安全運転義務違反、路肩通行の制限で落ち度がある。

42	13：その他	日本道路公団	示談	高速自動車国道通関自動車道新開線	H 9. 9. 11	被害者は、一般国道17号から関越自動車道新開線へ入ろうと前橋1Cのランプを走行していたが、ランプ途中にあるカルバートボックスが冠水していたにもかかわらず、そのまま走行したところ、エンジンが止まり、車両は走行不能となった。被害者は停止した車両からすぐ離れたものの、水位は上昇し続け、残された車両は完全に水没した。よって車両等の修理代金の請求がなされたものである。	大雨により前橋1Cのランプ（C-BOX）にて国道17号を横断）が最大180cm冠水。	なし	普通乗用車全損（浸水により）	5,500,723 (7,858,177)	当該箇所の排水機能については、公団で定める基準を十分に満たすものであり、当日も正常に稼働していたが、102mm/hという異常降雨により、1C周辺が冠水する状況となり、実質的には排水機能がなくなっていた。しかしながら過去に冠水したことがあり、大雨時冠水の可能性を告知する等の予告看板が未設置であり、注意義務を怠っていたと思慮されるため、国賠法第2条1項の瑕疵に当たると判断した。	有	30%	運転者として、大きな水溜まりがあり、エンジンが止まる可能性があると認識していたにもかかわらず、侵入したという判断ミスがあったと考えられる。
43	13：その他	岡山県玉野市	示談	市道企業団地1号線	H 7. 8. 28	被害者が、自動二輪車（90cc）で出動先の大西建設から退勤途中、市道に二輪車専用走行帯で、道路白破線に沿って延長していた消防ホースのカップリング（組手金具）によって車両等の修理代金の請求がなされたものである。	道路白破線に沿って延長していた消防ホースのカップリング（組手金具）により転倒した。	男性63歳、右鎖骨骨折骨折	自動二輪車、前カゴ、ウインカー、前後破損	2,125,475 (4,250,950)	過去の判例を参考として、安田火災海上保険の顧問弁護士に相談の結果、市側の過失を最大限にみて5：5とした。	有	50%	運転者としては、前方及び後続車の動向に注意し、危険を回避し、事故発生を回避する義務があると考えられる。

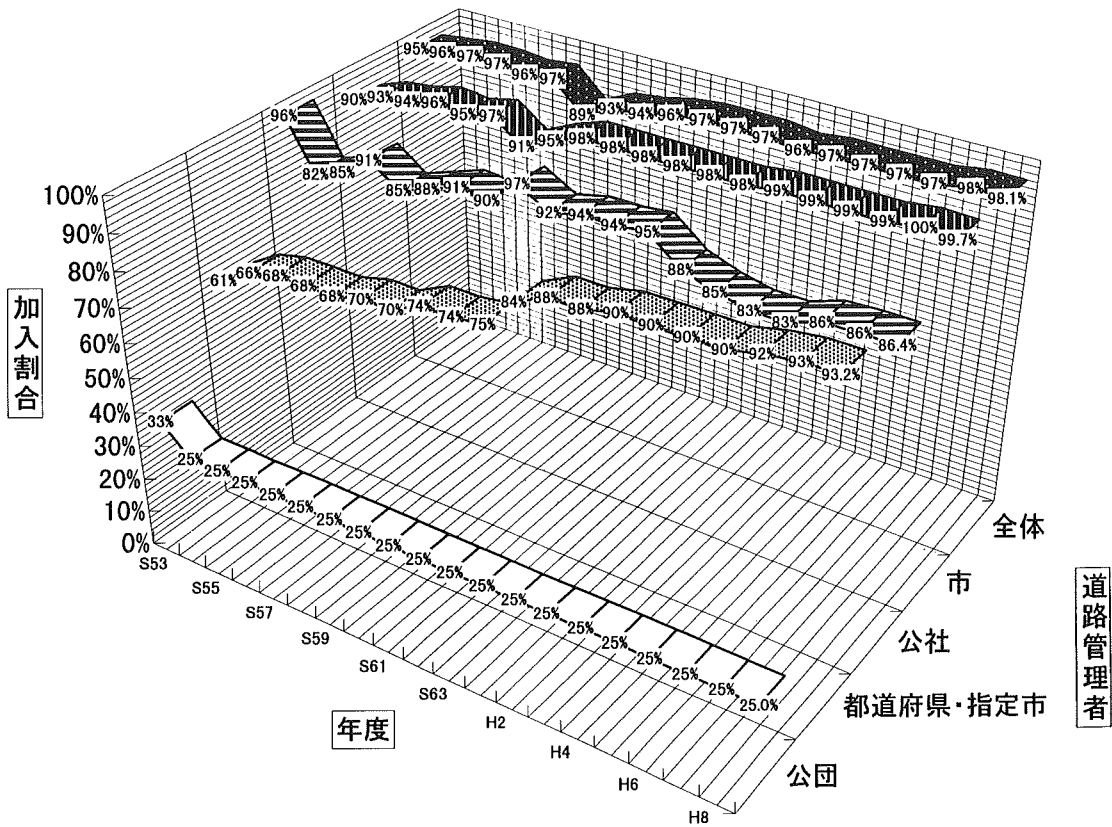


図 2 - 1 道路賠償責任保険加入状況の推移

表 3-1 損害賠償責任保険加入状況（平成10年3月31日現在）

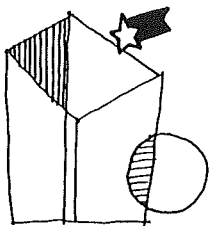
区分	団体数	調査回答数	加入している	近く加入する予定	加入していない	今後とも加入しない	加入率 (加入団体/団体数)
直轄	10	10	0	0	0	10	0.0%
公団	4	4	1	0	3	0	25.0%
公社	44	38	38	0	0	0	86.4%
都道府県	47	47	46	0	0	1	97.9%
政令指定市	12	12	9	0	2	1	75.0%
市 (特別区を含む)	681	681	679	0	1	1	99.7%
町	1,993	1,993	1,978	0	14	1	99.2%
村	569	569	550	1	17	1	96.7%
合計	3,360	3,354	3,301	1	37	13	98.2%

表 3-2 損害賠償保険加入有無による賠償状況比較

	加入団体別	団体数	保険料	全賠償 件数	賠償額	保険賠償 件数	保険による支払額	賠償件数 /団体数	賠償額 /団体数	実質負担額 = (保険料 + 賠償額 - 支払額)	実質負担額 /団体数
加入 団体	公団計	1	8,813,820	25	4,827,527	25	4,827,527	25.0	4,827,527	8,813,820	8,813,820
	公社計	43	7,955,447	7	1,450,653	7	1,450,653	0.2	33,736	7,955,447	185,010
	都道府県計	46	295,368,162	922	265,580,146	921	265,258,136	20.0	5,773,481	295,690,172	6,428,047
	政令指定市計	9	30,214,410	237	55,426,837	208	44,378,705	26.3	6,158,537	41,262,542	4,584,727
	市計	679	363,791,170	958	264,432,422	894	239,625,174	1.4	389,444	388,598,418	572,310
	町計	1,978	1,670,430,430	509	81,286,274	498	76,243,537	0.3	41,095	1,675,473,167	847,054
	村計	550	172,989,955	73	9,301,874	70	9,049,344	0.1	16,912	173,242,485	314,986
	加入団体計	3,306	2,549,563,394	2,731	682,305,733	2,623	640,833,076	0.8	206,384	2,591,036,051	783,737
未 加入 団体	公団計	3	0	29	11,187,818			9.7	3,729,273	11,187,818	3,729,273
	公社計	0	0	0	0					0	0
	都道府県計	1	0	19	12,789,412			19.0	12,789,412	12,789,412	12,789,412
	政令指定市計	3	0	24	6,228,963			8.0	2,076,321	6,228,963	2,076,321
	市計	2	0	0	0			0.0	0	0	0
	町計	15	0	0	0			0.0	0	0	0
	村計	19	0	0	0			0.0	0	0	0
	未加入団体計	43	0	72	30,206,193			1.7	702,470	30,206,193	702,470

五 おわりに

以上平成九年度道路管理瑕疵実態調査結果の概要を紹介したが、平成一〇年度分の集計を近々に各道路管理者にお願いしたいと考えているところである。



押印の見直しについて

一 押印の見直しの経緯

平成八年二月二五日に閣議決定された「行政改革プログラム」において、中央省庁再編や地方分権とともに、国民に対する質の高い行政サービスの実現として、行政事務手続の簡素化、統一化・共通化、電子化・ペーパーレス化などを進め、申請等に伴う国民の負担を軽減するため、平成九年一月末を目途に「申請等の国民負担軽減対策」（仮称）を策定することが決定された。

これに基づき、平成九年二月一〇日に「申請負担軽減対策」が閣議決定され、申請・届出の簡素化の一環として、「申請・届出に際しての押印の在り方を検討する。」とされた。

同年三月二八日には「規制緩和推進計画の再改

定について」が閣議決定され、分野別の基本指針等として、申請・届出等に際しての国民の負担の大幅な軽減を図り、申請等に伴う手続の簡素化、有効期間の倍加などを推進するため、「申請負担軽減対策」の指針を具体化した措置を実施し、また、当面、押印の見直しなどに重点的に取り組むこととされた。

二 押印見直しガイドライン

これらの閣議決定を受け、同年七月三日に「押印見直しガイドライン」が事務次官等会議において申し合わされ、見直しの方針が定められた。見直しは記名に押印を求めている場合と、署名に押印を求めている場合に分けて進めることとされ、

(1) 記名に押印を求めている場合

道路局路政課

ア 押印を求めている必要性や実質的意義が乏しく、押印を廃止しても支障のないものは廃止し、記名のみでよいこととする。

イ アにより記名のみでよいこととされる文書以外の文書についても、できるだけ記名押印又は署名のいずれかでよい選択制とし、押印の義務づけを廃止することとする。

① 閲覧・縦覧の申請書、施設の利用申込書等で、対象が不特定のものであり、押印を求めてまで本人を確認する必要のないもの

② 履歴書、住所変更届、廃業届等で単に事実・状況を把握することのみを目的としているもの

③ 各種の国の学校における学生・生徒の場合のように、国と継続的な関係にある者からの

届出・報告等で、当該本人からのものかどうかについて紛れのないもの

④ 受験願書、更新申請等で当該本人であることの確認が、一連の手続の過程で運転免許証、パスポート等を始めとする公的証明書の提示等の手段により可能なもの

(2) 署名に押印を求めている場合

原則として押印を廃止し、署名のみでよいこととする
とされた。

この方針に基づき、各省庁において押印の在り方の見直しが行われ、平成一〇年一月一二日その結果を総務庁がとりまとめた。国が国民に対し求めている認印については、記名押印を求めているものを記名のみでよいこととするものが一、二八二事項、記名押印を求めていたものを記名押印又は署名のいずれかでの選択制とするものが四、〇四八事項、署名押印を求めていたものを署名のみでよいこととするものが一二七事項となった(道路関係については表一)。これらについては、原則として一年以内に具体的措置を講ずることとされた。

三 省令改正による所要の措置

道路関係で、省令によって押印を求めていたものについては、軌道法施行規則については、平成

一〇年三月二六日に、自動車道事業報告規則、道路法施行規則及び車両の通行の許可の申請等を定める省令については、本年一月一日に改正され、同日施行された。

これらの省令の改正結果、道路の占用許可申請書及び変更許可申請書の様式については、署名又は他の方法により申請者の確認ができる場合には押印を省略できることとなり、特殊車両通行許可・認定許可申請書の様式については、署名による場合には押印を省略できることとなった。

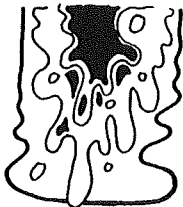
表1 各省庁の押印見直し結果報告書

建設省

通番	押印を求める書類名	おしんく	書類の提出を求める根拠法令等	区分	押印を求める直接の根拠法令等	区分	備 考
1	定款の謄本（会社設立のとき）	2（1）ア その他	軌道法第3条	法律	軌道法施行規則第1条第1項第5号	省令	
2	定款及び登記謄本（既設会社のとき）	2（1）ア その他	軌道法第3条	法律	軌道法施行規則第1条第1項第6号	省令	
3	決議要領書	2（1）ア その他	軌道法第3条	法律	軌道法施行規則第1条第1項第7号	省令	
4	運転事故届出書	2（1）ア②	軌道法施行規則30条	省令	軌道事故等報告規則第1～4号様式	告示	
5	運転阻害事故届出書	2（1）ア②	軌道法施行規則30条	省令	軌道事故等報告規則第5号様式	告示	
6	電気事故届出書	2（1）ア②	軌道法施行規則30条	省令	軌道事故等報告規則第6号様式	告示	
7	災害届出書	2（1）ア②	軌道法施行規則30条	省令	軌道事故等報告規則第7号様式	告示	
8	営業概況報告書	2（1）ア②	軌道法施行規則35条	省令	軌道事業の営業報告書及び実績報告書の様式を定める告示別表第1	告示	
9	営業収益表	2（1）ア②	軌道法施行規則35条	省令	軌道事業の営業報告書及び実績報告書の様式を定める告示別表第2	告示	
10	石油パイプライン事業許可申請書	2（1）イ	石油パイプライン事業法第5条第1項	法律	石油パイプライン事業法施行規則様式第1	省令	
11	事業用施設等変更許可申請書	2（1）イ	石油パイプライン事業法第8条第1項	法律	石油パイプライン事業法施行規則様式第2	省令	
12	輸送油種変更許可申請書	2（1）イ	石油パイプライン事業法第8条第1項	法律	石油パイプライン事業法施行規則様式第3	省令	
13	事業用施設保安措置変更許可申請書	2（1）イ	石油パイプライン事業法第8条第1項	法律	石油パイプライン事業法施行規則様式第4	省令	
14	事業用施設等軽微変更届出書	2（1）イ	石油パイプライン事業法第8条第2項	法律	石油パイプライン事業法施行規則様式第5	省令	
15	事業譲渡譲受認可申請書	2（1）イ	石油パイプライン事業法第10条第1項	法律	石油パイプライン事業法施行規則様式第6	省令	
16	合併認可申請書	2（1）イ	石油パイプライン事業法第10条第2項	法律	石油パイプライン事業法施行規則様式第7	省令	
17	事業休止（廃止）許可申請書	2（1）イ	石油パイプライン事業法第12条第1項	法律	石油パイプライン事業法施行規則様式第8	省令	
18	解散認可申請書	2（1）イ	石油パイプライン事業法第12条第2項	法律	石油パイプライン事業法施行規則様式第9	省令	
19	工事計画認可申請書	2（1）イ	石油パイプライン事業法第15条第1項	法律	石油パイプライン事業の事業用施設の工事の計画、検査等に関する省令様式第1	省令	
20	工事計画変更認可申請書	2（1）イ	石油パイプライン事業法第15条第6項	法律	石油パイプライン事業の事業用施設の工事の計画、検査等に関する省令様式第1	省令	
21	工事計画軽微変更届出書	2（1）イ	石油パイプライン事業法第15条第7項	法律	石油パイプライン事業の事業用施設の工事の計画、検査等に関する省令様式第2	省令	
22	事業用施設の検査申請書	2（1）イ	石油パイプライン事業法第16条第1項	法律	石油パイプライン事業の事業用施設の工事の計画、検査等に関する省令様式第5	省令	
23	事業用施設の一部検査申請書	2（1）イ	石油パイプライン事業法第16条第4項	法律	石油パイプライン事業の事業用施設の工事の計画、検査等に関する省令様式第5	省令	
24	検査申請書（工事を必要としない事業用施設）	2（1）イ	石油パイプライン事業法第18条第1項	法律	石油パイプライン事業の事業用施設の工事の計画、検査等に関する省令様式第5	省令	
25	工事計画認可申請書（法第15条1項本文に規定するもの以外のものであって「石油パイプライン事業の事業用施設の工事の計画検査等に関する省令」で定めるもの）	2（1）イ	石油パイプライン事業法第19条第1項	法律	石油パイプライン事業の事業用施設の工事の計画、検査等に関する省令様式第1	省令	

26	検査申請書（法第15条1項本文に規定するもの以外のものであって「石油パイプライン事業の事業用施設の工事の計画、検査等に関する省令」で定めるもの）	2（1）イ	石油パイプライン事業法第19条第2項	法律	石油パイプライン事業の事業用施設の工事の計画、検査等に関する省令様式第5	省令	
27	事業用施設軽微工事届出書	2（1）イ	石油パイプライン事業法第19条第3項	法律	石油パイプライン事業の事業用施設の工事の計画、検査等に関する省令様式第3	省令	
28	事業用施設緊急工事届出書	2（1）イ	石油パイプライン事業法第19条第3項	法律	石油パイプライン事業の事業用施設の工事の計画、検査等に関する省令様式第4	省令	
29	工事計画変更認可申請書（法第15条1項本文に規定するもの以外のものであって「石油パイプライン事業の事業用施設の工事の計画、検査等に関する省令」で定めるもの）	2（1）イ	石油パイプライン事業法第19条第4項（法第15条第6項準用）	法律	石油パイプライン事業の事業用施設の工事の計画、検査等に関する省令様式第1	省令	
30	工事計画軽微変更届出書（法第15条1項本文に規定するもの以外のものであって「石油パイプライン事業の事業用施設の工事の計画、検査等に関する省令」で定めるもの）	2（1）イ	石油パイプライン事業法第19条第4項（法第15条第6項準用）	法律	石油パイプライン事業の事業用施設の工事の計画、検査等に関する省令様式第2	省令	
31	裁決申請書	2（1）イ	石油パイプライン事業法第34条第7項	法律	石油パイプライン事業の事業用施設の工事の計画、検査等に関する省令様式第9	省令	
32	石油パイプライン事故年報	2（1）ア②	石油パイプライン事業法第36条第1項	法律	石油パイプライン事業の事業用施設の工事の計画、検査等に関する省令様式第6	省令	
33	石油パイプライン事故詳報	2（1）ア②	石油パイプライン事業法第36条第1項	法律	石油パイプライン事業の事業用施設の工事の計画、検査等に関する省令様式第7	省令	
34	請願工事の承認	2（1）ア その他	道路法第24条	法律	道路工事施行承認申請書の様式について（平成8年3月29日付建設省道政発第50号路政課長通達）	通達	
35	道路の占用許可	2（1）イ	道路法第32条第1項	法律	道路法施行規則様式別記第5	省令	但し、他の方法により申請者の確認が可能な場合は記名のみでもよい。
36	道路の占用許可申請事項の変更許可	2（1）イ	道路法第32条第3項	法律	道路法施行規則様式別記第5	省令	〃
37	特殊車両通行許可申請書	2（1）イ	道路法第47条の2第7項	法律	車両の通行の許可の手続きを定める省令 様式第1	省令	
38	特殊車両通行認可申請書	2（1）イ	道路法第47条の2第7項	法律	車両の通行の許可の手続きを定める省令 様式第1	省令	
39	道路予定区域の占用許可	2（1）イ	道路法第91条第2項（第32条第1項準用）	法律	道路法施行規則様式別記第5	省令	但し、他の方法により申請者の確認が可能な場合は記名のみでもよい。
40	道路予定区域の占用許可申請事項変更の許可	2（1）イ	道路法第91条第2項（第32条第3項準用）	法律	道路法施行規則様式別記第5	省令	〃
41	共同溝占用許可に基づく権利・義務の譲渡に関する認可	2（1）ア その他	共同溝の整備等に関する特別措置法第17条	法律	電気通信設備等に係る共同溝の占用許可に基づく権利及び義務の譲渡に係る認可の取扱について（平成9年3月14日建設省道政発第36号路政課長通達）	通達	
42	電線共同溝の占用予定者の地位の承継の届出	2（1）ア その他	電線共同溝の整備等に関する特別措置法第6条第2項	法律	電線共同溝整備道路の指定、電線共同溝の占用許可等の事務手続きについて（平成8年2月20日付建設省道政発第28号路政課長通達）	通達	
43	増設に係る電線共同溝の占用予定者の地位の承継の届出	2（1）ア その他	電線共同溝の整備等に関する特別措置法第8条第3項（第6条第2項準用）	法律	電線共同溝整備道路の指定、電線共同溝の占用許可等の事務手続きについて（平成8年2月20日付建設省道政発第28号路政課長通達）	通達	

4 4	占用予定者又は増設に関する占用予定者に対する電線共同溝の占用許可	2 (1) イ	電線共同溝の整備等に関する特別措置法第10条	法律	電線共同溝整備道路の指定、電線共同溝の占用許可等の事務手続きについて（平成8年2月20日付建設省道政発第28号路政課長通達）	通達	但し、他の方法により申請者の確認が可能な場合は記名のみでもよい。
4 5	占用予定者であった以外の者による電線共同溝の占用許可	2 (1) イ	電線共同溝の整備等に関する特別措置法第11条第1項	法律	電線共同溝整備道路の指定、電線共同溝の占用許可等の事務手続きについて（平成8年2月20日付建設省道政発第28号路政課長通達）	通達	〃
4 6	電線共同溝の占用に係る変更の許可	2 (1) イ	電線共同溝の整備等に関する特別措置法第12条第1項	法律	電線共同溝整備道路の指定、電線共同溝の占用許可等の事務手続きについて（平成8年2月20日付建設省道政発第28号路政課長通達）	通達	〃
4 7	許可に基づく地位の承継の届出	2 (1) ア その他	電線共同溝の整備等に関する特別措置法第14条第2項	法律	電線共同溝整備道路の指定、電線共同溝の占用許可等の事務手続きについて（平成8年2月20日付建設省道政発第28号路政課長通達）	通達	
4 8	許可に基づく権利の全部又は一部の譲渡の承認	2 (1) ア その他	電線共同溝の整備等に関する特別措置法第15条第1項	法律	電線共同溝の占用許可に基づく権利の一部の譲渡に係る承認の取扱いについて（平成9年3月14日付建設省道政発第37号路政課長通達）	通達	
4 9	電線共同溝敷設工事の届出	2 (1) イ	電線共同溝の整備等に関する特別措置法施行令第7条第2項第1号	政令	電線共同溝整備道路の指定、電線共同溝の占用許可等の事務手続きについて（平成8年2月20日付建設省道政発第28号路政課長通達）	通達	但し、他の方法により申請者の確認が可能な場合は記名のみでもよい。
5 0	営業概況報告書	2 (1) ア③	道路運送法第94条第1項	法律	自動車道事業報告規則第2条第2項第1号様式	省令	
5 1	自動車道事業供用実績報告書	2 (1) ア③	道路運送法第94条第1項	法律	自動車道事業報告規則第2条第2項第2号様式	省令	



平成一〇年中の交通事故の発生状況

警察庁交通局交通企画課資料

警察庁はこのほど「平成一〇年中の交通事故の発生状況」をまとめた。交通事故の特徴は①死亡・重傷事故は人対車両の事故を中心に減少 ②軽傷事故は、人対車両を除き増加。特に追突事故、出合頭衝突事故の増加が著しい ③出合頭衝突事故は、市街地の信号なし交差点で増加傾向 ④原付以上の運転者が第一当事者となった事故は、安全不確認と脇見による事故が増加。最高速度違反、飲酒による事故は減少 ⑤歩行者が第一当事者となった事故は、飛び出し、乱横断を中心に減少傾向——となっている。要旨は次の通り。

一 平成一〇年中の交通事故発生状況

○発生件数	前年比	八〇万三、八七八件
○死者数	前年比	十二万三、四七九件 十三・〇%
○負傷者数	前年比	九、二二一人 九、二二一人
○重傷者数	前年比	七万四、二四七人 七万四、二四七人

○軽傷者数	前年比	△二、〇三四人 △二・七%
○死者数	前年比	九一万六、四二八人 九一万六、四二八人

交通事故の発生件数、負傷者数とも過去最悪を更新したが死者数、重傷者数は減少した。

二 事故類型別にみた特徴

(1) 事故類型別交通事故件数
平成一〇年中の全交通事故を事故類型別にみる

と、車両相互の事故が、六二万二、一一三件と最も多く、全体の八四・九%(負傷事故は八五・三%、死亡事故は四六・九%)を占めている(表一)。

(2) 死亡・重傷事故は、各事故類型とも減少傾向
死亡・重傷事故は増減を繰り返しながらも減少傾向にあり、平成一〇年中の交通事故を前年と比較すると、△二、二六九件(△二・八%)と三年連続の減少となっている。

死亡・重傷事故の推移を事故類型別にみると、車両単独事故が増加ないし横ばいの状況にあり、平成一〇年中は、前年に比べ減少した。他の事故類型では概ね減少傾向にあり、特に車両相互正面衝突の減少(平成二年の〇・七八倍)が顕著である。

(3) 軽傷事故は、追突事故が特に増加
軽傷事故は一貫して増加しており、平成一〇年

中の交通事故のうち軽傷事故を前年と比較すると十二万五、七四八件（十三・七％）の増加となっている。

軽傷事故を事故類型別にみると、人対車両事故が平成八年以降減少をみせており、中でも「その他横断中」の事故類型が減少傾向（平成二年の〇・八四倍）にある。一方、他の事故類型は、追突事故（平成二年の一・五四倍）、出合頭衝突（同一・二六倍）の増加が高くなっている（表2）。

(4) 出合頭衝突の五割は市街地の信号機なし交差点で発生

出合頭衝突事故を地形別・道路形状別にみると、交差点における発生率が九二・一％を占めており、中でも「市街地の信号機なし交差点」における事故の発生率が（全体の五二・八％）高くなっている。前年と比較すると、特に「市街地の信号機なし交差点」の増加（十二、一八六件、十二・〇％）が顕著である（表3）。

三 第一当事者からみた交通事故の特徴

(1) 当事者（種別）別にみた特徴

○自家用乗用車が増加、自家用貨物車は減少

平成一〇年中の交通事故を当事者（種別）別にみると、自家用乗用車が五万二、九四四件（構成率六三・八％）で、中でも、普通乗用車が（四万六、一八九件）と最も多くなっている。前

表1 事故類型別交通事故件数の推移

事故類型		年 平成 2年	3年	4年	5年	6年	7年	8年	9年	10年	増減数	増減率
人 対 車 両	対面通行中	3,510	3,490	3,581	3,649	3,549	3,844	3,732	3,737	3,850	113	3.0
	背面通行中	6,438	6,621	6,839	6,844	6,760	7,049	6,784	6,930	7,036	106	1.5
	横断歩道中	17,540	18,329	18,851	19,771	18,288	18,895	19,620	19,673	19,862	189	1.0
	横断歩道付近	5,648	5,712	5,312	5,413	4,981	4,922	4,798	4,297	4,172	-125	-2.9
	横断歩道橋付近	772	738	794	748	735	692	592	582	557	-25	-4.3
	その他の	32,657	33,169	33,478	33,817	31,997	31,418	30,007	28,528	27,029	-1,499	-5.3
	小計	56,617	57,948	58,435	59,749	56,001	55,927	55,017	53,080	51,620	-1,460	-2.8
	路上遊戯中	2,205	2,205	1,784	1,641	1,611	1,632	1,512	1,312	1,221	-91	-6.9
	路上作業中	1,345	1,382	1,359	1,454	1,495	1,543	1,529	1,421	1,501	80	5.6
	路上停止中	2,010	2,099	2,142	2,234	2,202	2,397	2,225	2,031	2,039	8	0.4
車 両 相 互	路 上 の そ の 他	7,509	7,563	8,092	8,597	8,622	8,557	9,308	9,923	10,229	306	3.1
	人対車両計	79,634	81,158	82,232	84,168	80,240	80,949	80,116	78,434	77,496	-938	-1.2
	正面衝突	36,159	36,423	37,143	37,179	35,245	33,624	33,620	32,384	41,954	-430	-1.3
	追突	25,533	25,574	26,133	27,118	28,019	27,796	28,675	29,206	30,817	1,611	5.5
	進行中の他	128,720	134,360	142,353	153,797	159,456	173,578	182,578	188,956	203,552	14,596	7.7
	小計	154,253	159,934	168,486	180,915	187,745	201,374	211,253	218,162	234,369	16,207	7.4
	出合頭衝突	177,536	184,643	195,642	204,862	205,606	206,568	210,305	212,168	215,932	3,764	1.8
	追越・追抜時衝突	12,026	11,260	11,506	10,847	11,259	11,385	11,582	11,907	11,575	-332	-2.8
	すれ違い時衝突	5,811	5,951	6,432	6,566	6,598	6,598	6,779	7,369	7,442	73	1.0
	その他の	141,314	144,283	152,644	157,039	160,648	178,303	174,020	176,035	180,841	4,806	2.7
車 両 相 互 計	車両相互計	527,099	542,494	571,853	597,408	606,831	637,852	647,559	658,025	682,113	24,088	3.7
	電柱衝突	4,570	4,751	5,156	5,578	5,290	5,245	5,116	5,163	5,026	-137	-2.7
	電線衝突	848	917	1,013	1,043	1,016	1,088	1,143	1,165	1,120	-45	-3.9
	標識衝突	1,534	1,770	1,677	1,749	1,625	1,710	1,629	1,727	1,709	-18	-1.0
	防護欄衝突	6,354	7,209	7,331	7,888	7,504	7,479	7,361	7,305	7,476	171	2.3
	分家衝突	2,570	2,804	3,088	3,215	2,965	3,079	3,053	3,022	2,971	-51	-1.7
	橋梁衝突	683	733	718	817	783	684	702	749	703	-16	-6.1
	その他の	3,097	3,205	3,458	3,656	3,738	3,891	4,269	4,615	4,740	125	2.7
	小計	19,656	21,389	22,441	23,946	22,921	23,176	23,273	23,746	23,745	-1	0.0
	駐停車両衝突	2,597	2,566	2,602	2,457	2,410	2,639	2,705	2,628	2,574	-54	-2.1
車 両 相 互 計	路逸衝突	3,400	3,420	3,533	3,572	3,585	3,283	3,290	3,216	2,969	-247	-7.7
	外脱衝突	2,223	2,421	2,524	2,420	2,486	2,274	2,210	2,123	1,111	-11	-0.5
	小計	5,623	5,841	6,057	5,992	6,071	5,557	5,500	5,339	5,081	-258	-4.8
	転倒衝突	6,180	6,641	7,698	8,151	8,600	9,021	9,249	9,445	9,950	505	5.3
	その他の	2,050	2,078	2,226	2,337	2,175	2,430	2,507	2,639	2,773	134	5.1
	車両単独計	36,106	38,515	41,024	42,883	42,177	42,823	43,234	43,797	44,123	326	0.7
	列連	258	221	236	216	209	165	175	143	146	3	2.1
	合計	643,097	662,388	695,345	724,675	729,457	761,789	771,084	780,399	803,399	23,479	3.0

注：増減数、増減率は前年との比較である。

年と比較すると自家用乗用車が増加（十二万七、一六四件、十五・六％）し、自家用貨物車（△二、八七二件、△一・九％）が減少している（図一・表４）。

(2) 車両一〇万台当たりの事故発生状況

○車両一〇万台当たりの発生件数は事業用乗用車が高い

原付以上の第一当事者の当事者（種別）別発生件数を、各車種保有台数一〇万台当たりの発生件数で見ると、事業用乗用車と事業用貨物車が他の当事者者別と比べて高くなっている。

最近の推移を見ると、事業用乗用車（平成二年の一・二五倍）、原付自転車（同一・四一倍）が特に増加傾向にある。

(3) 自動車走行一〇〇万km当たりの事故発生状況

○自動車走行一〇〇万km当たりの発生件数は自家用乗用車と事業用乗用車が高い

原付以上の第一当事者の当事者（種別）別発生件数を、自動車走行一〇〇万km当たりの発生件数で見ると、自家用乗用車と事業用乗用車と事業用貨物車が他の当事者種別と比べて高くなっている、特に事業用乗用車は増加傾向を示している。

(4) 年齢別第一当事者の免許人口当たりの事故発生状況

○死亡・重傷事故は若者が特に減少傾向

表 2 追突事故の地形別・道路形状別事故件数

地形	道路形状		年	平成	3年	4年	5年	6年	7年	8年	9年	10年	増減数	増減率
			2年											
市街地	交差点	交差点内	信号機有	13,684	15,942	17,002	18,092	18,127	19,371	21,210	22,898	23,972	1,074	4.7
		交差点内	信号機無	8,375	8,938	9,514	10,515	10,449	10,634	11,016	11,381	11,669	288	2.5
		小計		22,059	24,880	26,516	28,607	28,576	30,005	32,226	34,279	35,641	1,362	4.0
		交差点付近		29,065	28,234	29,275	30,454	30,691	33,041	33,573	34,203	38,173	3,970	11.6
		交差点小計		51,124	53,114	55,791	59,061	59,267	63,046	65,799	68,482	73,814	5,332	7.8
	単路	トンネル		310	349	328	383	299	369	357	457	422	-35	-7.7
		橋		1,648	1,517	1,576	1,583	1,748	1,995	2,091	2,100	2,204	104	5.0
		カーブ・屈折		1,803	1,789	1,882	1,937	1,819	1,767	1,741	1,800	1,834	34	1.9
		一般単路		53,724	55,555	60,158	65,303	68,437	73,805	77,725	81,319	87,287	5,968	7.3
		単路小計		57,485	59,210	63,944	69,206	72,303	77,936	81,914	83,676	91,747	6,071	7.1
その他	踏切		10	6	7	15	13	16	18	22	21	-1	-4.5	
	その他の場所		190	188	217	216	241	310	371	417	528	111	26.6	
市街地計				108,809	112,518	119,959	128,498	131,824	141,308	148,102	154,597	166,110	11,513	7.4
非市街地	交差点	交差点内	信号機有	2,761	3,274	3,339	3,741	3,891	4,334	4,601	4,670	5,007	337	7.2
		交差点内	信号機無	4,269	4,747	4,950	5,120	5,211	5,565	5,643	5,520	5,675	155	2.8
		小計		7,030	8,021	8,289	8,861	9,102	9,899	10,244	10,190	10,682	492	4.8
		交差点付近		8,180	8,488	8,537	9,255	9,896	10,054	10,829	11,462	12,268	806	7.0
		交差点小計		15,210	16,509	16,826	18,116	18,998	19,953	21,073	21,652	22,950	1,298	6.0
	単路	トンネル		430	530	489	536	590	657	639	590	690	100	16.9
		橋		1,094	1,027	991	1,096	1,183	1,172	1,192	1,069	1,204	135	12.6
		カーブ・屈折		2,542	2,509	2,342	2,566	2,524	2,630	2,731	2,473	2,508	35	1.4
		一般単路		26,066	26,718	27,764	29,986	32,219	35,476	37,352	37,561	40,644	3,083	8.2
		単路小計		30,132	30,784	31,586	34,184	36,516	39,935	41,914	41,693	45,046	3,353	8.0
その他	踏切		6	1	3	3	1	2	10	10	9	-1	-10.0	
	その他の場所		96	122	112	114	136	176	154	210	254	44	21.0	
非市街地計				45,444	47,416	48,527	52,417	55,651	60,066	63,151	63,565	68,259	4,694	7.4
市街地・非市街地	交差点	交差点内	信号機有	16,445	19,216	20,341	21,833	22,018	23,705	25,811	27,568	28,979	1,411	5.1
		交差点内	信号機無	12,644	13,685	14,464	15,635	15,660	16,199	16,659	16,901	17,344	443	2.6
		小計		29,089	32,901	34,805	37,468	37,678	39,904	42,470	44,469	46,323	1,854	4.2
		交差点付近		37,245	36,722	37,812	39,709	40,587	43,095	44,402	45,665	50,441	4,776	10.5
		交差点計		66,334	69,623	72,617	77,177	78,265	82,999	86,872	90,134	96,764	6,630	7.4
	単路	トンネル		740	879	817	919	889	1,026	996	1,047	1,112	65	6.2
		橋		2,742	2,544	2,567	2,679	2,931	3,167	3,283	3,169	3,408	239	7.5
		カーブ・屈折		4,345	4,298	4,224	4,503	4,343	4,397	4,472	4,273	4,342	69	1.6
		一般単路		79,790	82,273	87,922	95,289	100,656	109,281	115,077	118,880	127,931	9,051	7.6
		単路小計		87,617	89,994	95,530	103,390	108,819	117,871	123,828	127,369	136,793	9,424	7.4
その他	踏切		16	7	10	18	14	18	28	32	30	-2	-6.3	
	その他の場所		286	310	329	330	377	486	525	627	782	155	24.7	
合計				154,253	159,934	168,486	180,915	187,475	201,374	211,253	218,162	234,369	16,207	7.4

原付以上の第一当事者の年齢別発生件数を、

免許保有者人口一〇万人当たりの発生件数でみると、死亡・重傷事故は全体として減少傾向であり、特に一六～二四歳の年齢層が他の年齢層と比較して高くなっているがこのところ減少傾向が顕著である。一方、軽傷事故をみると全ての年齢層で増加傾向にある。

(5) 法令違反別にみた特徴

① 自動車運転者の安全不確認の違反による事故が増加

平成一〇年中の原付以上の運転者が起こした交通事故を法令違反別にみると、安全運転義務違反が五三万七、五四〇件（構成率六九・七％）と最も多い。その中でも、安全不確認（一九万九、九八八件、構成率二五・九％）と脇見運転（一四万四、二七二件、同一八・七％）による事故が突出している（表５）。

最近の推移をみると、最高速度違反は減少傾向（平成二年の〇・五三倍）にあるものの、安全運転義務違反は増加傾向（同一・六〇倍）にある。

② 危険認知速度別では低速は増加、高速は減少

原付以上の車両が第一当事者となった交通事故を危険認知速度（運転者が危険を認知した時点の速度）別にみると、30 km/時以下の速度が著しく、81 km/時以上の高速時の減少が顕著である。

表 3 出合頭衝突事故の地形別・道路形状別事故件数

地形	道路形状		年										増減数	構成率
			平成 2年	3年	4年	5年	6年	7年	8年	9年	10年			
市	交差点	交点 信号機有	26,374	27,549	29,017	30,962	31,132	30,583	31,586	32,213	32,827	614	15.2	
		差内 信号機無	93,730	97,523	104,248	108,797	108,614	109,994	111,630	111,740	113,926	2,186	52.8	
		小 計	120,104	125,072	133,265	139,759	139,746	140,577	143,216	143,953	146,753	2,800	68.0	
		交 差 点 付 近	1,784	1,838	1,816	1,837	1,824	1,669	1,677	1,945	2,102	157	1.0	
		交 差 点 小 計	121,888	126,910	135,081	141,596	141,570	142,246	144,893	145,898	148,855	2,957	68.9	
街	単路	ト ン ネ ル	2	0	0	4	2	6	14	21	19	-2	0.0	
		橋	7	4	3	7	9	16	25	24	19	-5	0.0	
		カーブ・屈折	343	360	345	365	310	313	314	294	320	26	0.1	
		一 般 単 路	9,285	9,616	10,274	10,919	11,160	11,109	11,429	11,431	11,743	312	5.4	
		単 路 小 計	9,637	9,980	10,622	11,295	11,481	11,444	11,782	11,770	12,101	331	5.6	
地	踏切	そ の 他 の 場 所	2	0	1	1	3	3	2	5	2	-3	0.0	
			258	271	273	363	358	381	483	590	659	69	0.3	
	市街地計		131,785	137,161	145,977	153,255	153,412	154,074	157,160	158,263	161,617	3,354	74.8	
	非市街地	交差点	交点 信号機有	6,763	7,081	7,231	7,851	7,970	8,054	8,198	8,481	8,559	78	4.0
差内 信号機無			34,856	36,293	38,080	39,482	39,728	40,193	40,568	40,907	41,016	109	19.0	
小 計			41,619	43,374	45,311	47,333	47,698	48,247	48,766	49,388	49,575	187	23.0	
交 差 点 付 近			432	449	464	418	462	380	361	425	475	50	0.2	
		交 差 点 小 計	42,051	43,823	45,775	47,751	48,160	48,627	49,127	49,813	50,050	237	23.2	
街	単路	ト ン ネ ル	0	1	0	0	2	3	4	8	4	-4	0.0	
		橋	5	2	3	6	5	5	2	5	4	-1	0.0	
		カーブ・屈折	369	343	368	370	357	288	332	316	310	-6	0.1	
		一 般 単 路	3,206	3,191	3,362	3,328	3,479	3,353	3,425	3,513	3,631	118	1.7	
		単 路 小 計	3,580	3,537	3,733	3,704	3,843	3,649	3,763	3,842	3,949	107	1.8	
地	踏切	そ の 他 の 場 所	1	2	1	0	0	0	0	2	0	-2	0.0	
			119	120	156	152	191	218	255	248	316	68	0.1	
	非市街地計		45,751	47,482	49,665	51,607	52,194	52,494	53,145	53,905	54,315	410	25.2	
	市街地・非市街地	交差点	交点 信号機有	33,137	34,630	36,248	38,813	39,102	38,637	39,784	40,694	41,386	692	19.2
差内 信号機無			128,856	133,816	142,328	148,270	148,342	150,187	152,198	152,647	154,942	2,295	71.8	
小 計			161,723	168,446	178,576	187,092	187,444	188,824	191,982	193,341	196,328	2,987	90.9	
交 差 点 付 近			2,216	2,287	2,280	2,255	2,286	2,049	2,038	2,370	2,577	207	1.2	
		交 差 点 計	163,939	170,733	180,856	189,347	189,730	190,873	194,020	195,711	198,905	3,194	92.1	
単路		ト ン ネ ル	2	1	0	4	4	9	18	29	23	-6	0.0	
		橋	12	6	6	13	14	21	27	29	23	-6	0.0	
		カーブ・屈折	712	703	713	735	667	601	646	610	630	20	0.3	
		一 般 単 路	12,491	12,807	13,636	14,247	14,639	14,462	14,854	14,944	15,374	430	7.1	
		単 路 計	13,217	13,517	14,355	14,999	15,324	15,093	15,545	15,612	16,050	438	7.4	
踏切		そ の 他 の 場 所	3	2	2	1	3	3	2	7	2	-5	0.0	
		377	391	429	515	549	599	738	838	975	137	0.5		
合 計			177,536	184,643	195,642	204,862	205,606	206,568	210,305	212,168	215,932	3,764	100.0	

注1 「踏切」とは、踏切上の事故で、当事者が列車でない場合も含む。

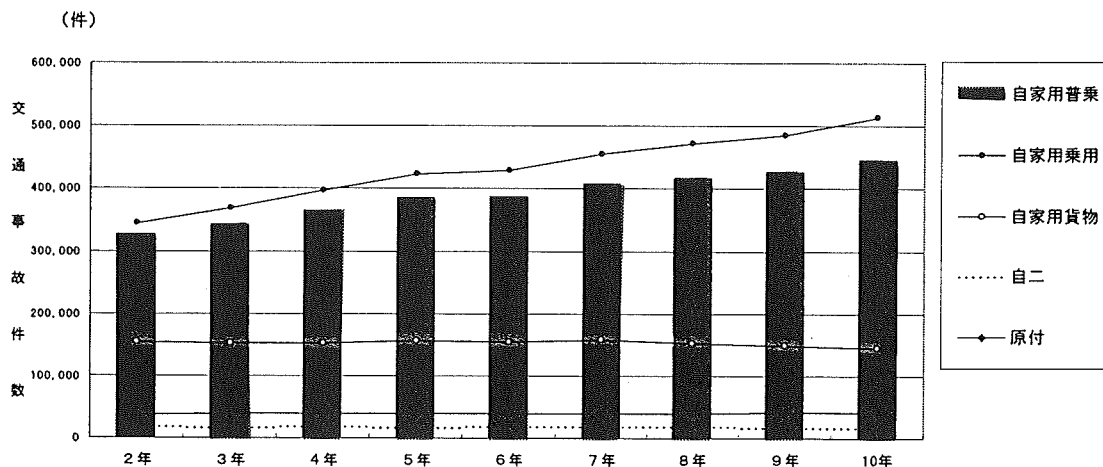


図1 第1当事者別交通事故件数の推移

表4 第1当事者別交通事故件数

当事者種別			年	平成 2年	3年	4年	5年	6年	7年	8年	9年	10年	増減数	増減率
自 家 用	乗 用	バ ス	182	196	185	173	169	119	122	123	109	-14	-11.4	
		マイク ロ	546	538	569	608	571	689	654	661	662	1	0.2	
		普 通	326,747	343,072	364,382	384,920	387,614	408,006	418,330	426,531	446,189	19,658	4.6	
		軽自動車 乗用車計	16,951	24,065	30,939	36,963	40,854	46,500	52,755	58,475	65,994	7,519	12.9	
	貨 物	政令大型	344,426	367,871	396,075	422,664	429,208	455,314	471,861	485,790	512,954	27,164	5.6	
		大 型	1,805	1,851	1,833	1,767	2,073	2,576	2,437	2,325	2,109	-216	-9.3	
		トレーラー	1,535	1,650	1,601	1,567	1,806	1,748	1,694	1,722	1,487	-235	-13.6	
			448	377	362	373	364	249	248	275	270	-5	-1.8	
		普 通	69,219	69,864	70,864	74,033	74,667	77,977	76,254	74,741	73,714	-1,027	-1.4	
		軽自動車	81,525	78,033	77,016	77,837	74,767	74,725	72,230	69,154	67,765	-1,389	-2.0	
		貨物車計	154,532	151,740	151,676	155,577	153,677	157,275	152,863	148,217	145,345	-2,872	-1.9	
		自家用計	498,958	519,611	547,751	578,241	582,885	612,589	624,724	634,007	658,299	24,292	3.8	
事 業 用	乗 用	バ ス	2,272	2,317	2,418	2,550	2,684	2,534	2,524	2,497	2,536	39	1.6	
		マイク ロ	50	33	53	43	51	155	193	227	269	42	18.5	
		普 通	16,609	16,054	16,208	16,881	17,931	18,756	18,763	19,776	20,872	1,096	5.5	
		乗用車計	18,931	18,404	18,679	19,474	20,666	21,445	21,480	22,500	23,677	1,177	5.2	
	貨 物	政令大型	3,938	3,896	3,720	3,919	4,548	5,509	5,406	5,402	5,619	217	4.0	
		大 型	3,398	3,296	3,352	3,389	3,560	3,466	3,578	3,695	3,404	-291	-7.9	
		トレーラー	1,333	1,361	1,420	1,387	1,550	1,797	1,822	1,902	1,800	-102	-5.4	
		普 通	15,299	14,843	15,202	15,563	16,456	17,068	17,296	17,454	17,263	-191	-1.1	
		軽自動車	2,129	2,009	2,066	2,108	2,261	2,552	2,665	3,027	3,037	10	0.3	
		貨物車計	26,097	25,405	25,760	26,366	28,375	30,392	30,767	31,480	31,123	-357	-1.1	
		事業用計	45,028	43,809	44,439	45,840	49,041	51,837	52,247	53,980	54,800	820	1.5	
		ミニカー	117	18	6	18	4	20	23	19	42	23	121.1	
特殊車	農耕作業用	215	228	253	212	266	217	194	213	216	3	1.4		
	大 型	233	235	268	275	302	327	396	297	276	-21	-7.1		
	小 型	148	155	126	151	147	182	191	171	202	31	18.1		
	特殊車計	596	618	647	638	715	726	781	681	694	13	1.9		
自 動 車 計			544,699	564,056	592,843	624,737	632,645	665,172	677,775	688,687	713,835	25,148	3.7	
二 輪 車	自 二 輪	小型二輪	6,315	5,731	6,192	6,197	7,074	7,307	7,366	7,157	6,976	-181	-2.5	
		軽二輪	7,429	7,188	7,383	6,517	6,364	6,018	5,576	4,956	4,678	-278	-5.6	
		二種原付	4,776	4,674	4,798	4,863	4,863	5,289	5,060	5,033	5,023	-10	-0.2	
		自二計	18,520	17,593	18,373	17,577	18,301	18,614	18,002	17,146	16,677	-469	-2.7	
	原 付	38,245	38,796	39,904	39,143	38,704	39,901	39,411	40,474	40,514	40	0.1		
二輪車計			56,765	56,389	58,277	56,720	57,005	58,515	57,413	57,620	57,191	-429	-0.7	
自 動 車 等 計			601,464	620,445	651,120	681,457	689,650	723,687	735,188	746,307	771,026	24,719	3.3	
自 転 車			24,353	24,611	27,127	26,500	25,229	24,527	23,404	22,540	21,498	-1,042	-4.6	
そ の 他 の 車 両			38	31	47	34	41	36	31	37	27	-10	-27.0	
歩 行 者			14,641	14,572	14,319	13,733	11,697	10,856	9,333	8,054	6,949	-1,105	-13.7	
不 明			2,601	2,729	2,732	2,951	2,840	2,683	3,126	3,461	4,378	917	26.5	
合 計			643,097	662,388	695,345	724,675	729,457	761,789	771,084	780,399	803,878	23,479	3.0	

主1 平成3年までの政令大型の数値は、特定大型の数値である。

2 増減数は、前年との比較である。

表5 自動車等（原付以上）運転者の違反別交通事故件数の推移（第1当事者）

	平成 2年	3年	4年	5年	6年	7年	8年	9年	10年	増減数	増減率
信号無視	25,159	26,314	27,543	29,045	28,773	29,760	30,020	30,285	30,545	260	0.9
通行区分違反	10,169	10,175	10,468	10,435	9,213	9,541	8,932	8,562	8,035	-527	-6.2
最高速度違反	14,675	15,508	15,049	13,449	11,933	10,806	9,035	7,774	7,826	52	0.7
横断・転回違反	12,584	11,936	12,144	11,322	10,316	8,570	7,670	7,177	6,486	-691	-9.6
車間距離不保持	6,958	7,337	8,510	7,153	7,079	6,729	6,388	5,102	5,916	814	16.0
追い越し違反	6,799	6,148	6,233	5,617	5,496	4,950	4,428	4,282	3,801	-481	-11.2
踏切不停止	171	147	161	153	136	119	123	115	107	-8	-7.0
右折違反	8,296	8,028	8,279	7,646	6,734	7,426	6,358	5,812	5,917	105	1.8
左折違反	10,629	9,668	10,095	9,093	8,702	9,107	8,262	7,538	7,339	-199	-2.6
優先通行妨害	30,611	28,946	30,543	29,795	28,059	26,425	23,006	21,373	20,311	-1,062	-5.0
交差点安全進行	33,056	34,070	35,469	36,344	36,413	37,977	35,535	37,222	38,725	1,503	4.0
歩行者妨害等	16,767	17,230	17,673	17,632	15,906	16,059	16,030	15,425	15,442	17	0.1
徐行違反	19,899	20,322	20,965	20,630	20,403	20,812	20,733	20,243	20,077	-166	-0.8
一時不停止	45,344	47,485	48,862	49,569	48,830	49,496	48,056	46,057	45,160	-897	-1.9
整備不良	285	253	225	272	253	237	188	158	147	-11	-7.0
酒酔い運転	3,092	2,939	2,609	2,255	1,958	1,664	1,358	1,171	1,101	-70	-6.0
過労等運転	1,951	1,720	1,471	1,246	1,220	1,055	919	818	803	-15	-1.8
安全運転義務違反	運転操作	28,817	31,361	32,840	36,921	38,993	41,889	45,141	49,578	4,374	9.7
	漫然運転	34,957	35,259	37,543	40,741	41,728	44,071	43,148	44,124	1,544	3.5
	脇見運転	103,471	108,518	114,369	122,055	126,417	135,920	138,531	141,308	2,964	2.1
	動静不注視	44,681	46,375	49,368	54,065	56,516	60,065	64,509	69,540	5,586	8.0
	安全不確認	103,821	111,433	119,920	134,196	143,313	158,029	174,820	187,790	12,208	6.5
	安全速度	12,185	12,187	11,325	11,738	12,786	15,967	17,453	15,813	-452	-2.9
その他	7,787	8,505	10,047	10,703	9,706	7,615	7,384	7,503	7,537	34	0.5
小計	335,719	353,638	375,412	410,419	429,459	463,556	490,986	511,282	537,540	26,258	5.1
その他の違反	18,838	18,223	18,945	18,758	18,195	18,400	16,244	15,150	14,898	-252	-1.7
違反不明	462	358	464	624	542	998	917	1,150	850	89	11.7
合計	601,464	620,445	651,120	681,457	689,650	723,687	735,188	746,307	771,026	24,719	3.3

注：増減数、増減率は前年との比較である。

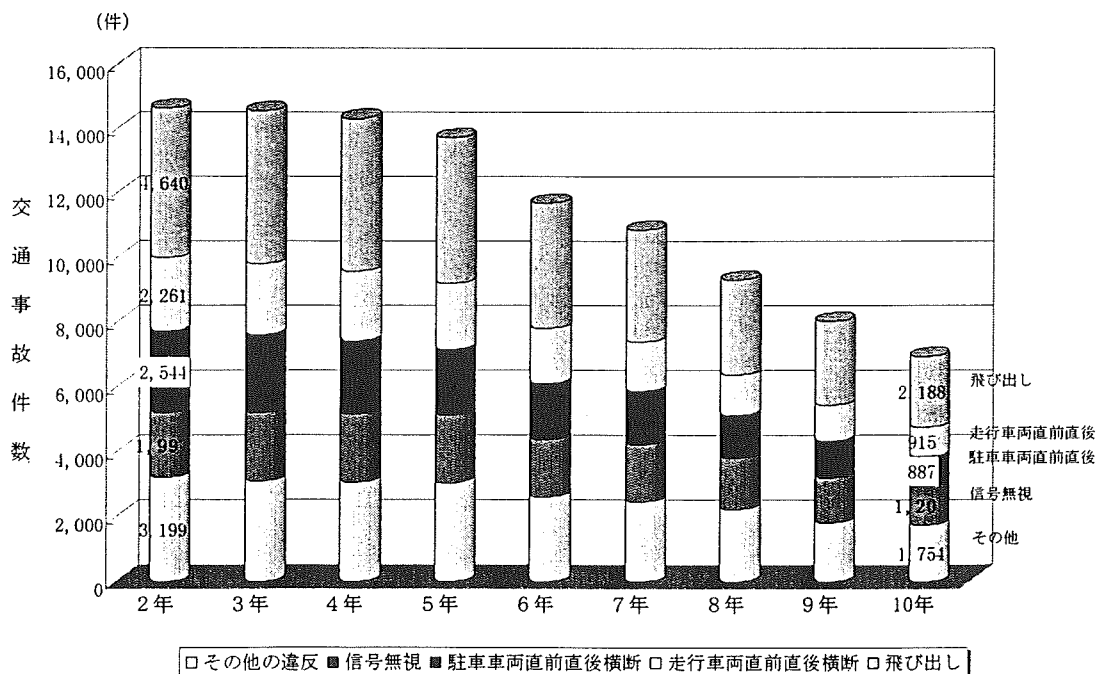


図2 歩行者（第1当事者）の違反別交通事故件数の推移

③ 歩行者が原因の事故は減少

歩行者が第一当事者となった交通事故は総じて減少しており、法令違反別にみると、特に駐車車両の直前直後横断（平成二年の〇・三五倍）、走行車両の直前直後横断（同〇・四〇倍）、飛び出し（同〇・四七倍）等の減少が顕著である（図2、表6）。

四 交通事故死傷者の特徴

(1) 自動車乗車中の軽傷者が一貫して増加

状態別死傷者を死亡・重傷と軽傷に分けてみると、死亡・重傷者は全体的に減少傾向をみせており、中でも自動二輪車乗車中と歩行中の減少が顕著である。一方、軽傷者は、自動二輪車乗車中で減少傾向にあるものの、自動車乗車中（平成二年の一・四一倍）、自転車乗車中（平成二年の一・三四倍）の増加が顕著である。

(2) シートベルト非着用死傷者の構成率は減少傾向

自動車乗車中死傷者をシートベルト着用の有無別にみると、死亡・重傷者は、平成五年から着用者の割合が増加し、平成八年以降五〇％を超え、増加傾向を示している。一方、軽傷者は非着用者に比べて着用負傷者が多く、着用負傷者は自動車乗車中死傷者の八〇・〇％を占めており、その構成率は平成五年以降増加傾向にある（図3）。

（文責 編集部）

表6 歩行者の違反別交通事故事件数（第1当事者）の推移

違反	年	平成 2年	3年	4年	5年	6年	7年	8年	9年	10年	増減数	増減率
信号無視		1,997	2,111	2,094	2,092	1,771	1,755	1,563	1,394	1,205	-189	-13.6
通区分												
左側通行		24	26	27	24	34	32	14	9	10	1	11.1
車道通行		84	86	93	75	61	52	61	64	55	-9	-14.1
その他の		9	5	8	7	7	5	9	10	11	1	10.0
横断歩道												
横断歩道意外		664	716	752	834	648	674	543	462	473	11	2.4
斜め横断		336	229	293	275	241	196	191	139	115	-24	-17.3
駐車車両の直前後		2,544	2,411	2,264	2,036	1,723	1,675	1,321	1,131	887	-244	-21.6
走行車両の直前後		2,261	2,202	2,162	2,031	1,695	1,522	1,250	1,071	915	-156	-14.6
横断禁止場所		738	701	648	640	626	587	522	460	391	-69	-15.0
幼児のひとり歩き		357	340	331	365	291	268	266	187	207	20	10.7
踏切不注意		39	37	43	31	31	19	22	17	12	-5	-29.4
酩酊徘徊		345	302	292	269	222	206	153	127	128	1	0.8
路上遊戯		398	384	350	308	263	224	199	128	104	-24	-18.8
路上作業		36	33	45	33	34	32	39	30	26	-4	-13.3
飛び出し		4,640	4,759	4,734	4,533	3,896	3,444	2,961	2,628	2,188	-440	-16.7
その他の違反		167	167	181	178	150	161	213	191	218	27	14.1
不明		2	2	2	2	4	4	6	6	4	-2	-33.3
合計		14,641	14,572	14,319	13,733	11,697	10,856	9,333	8,054	6,949	-1,105	-13.7

注：増減数、増減率は、前年との比較である。

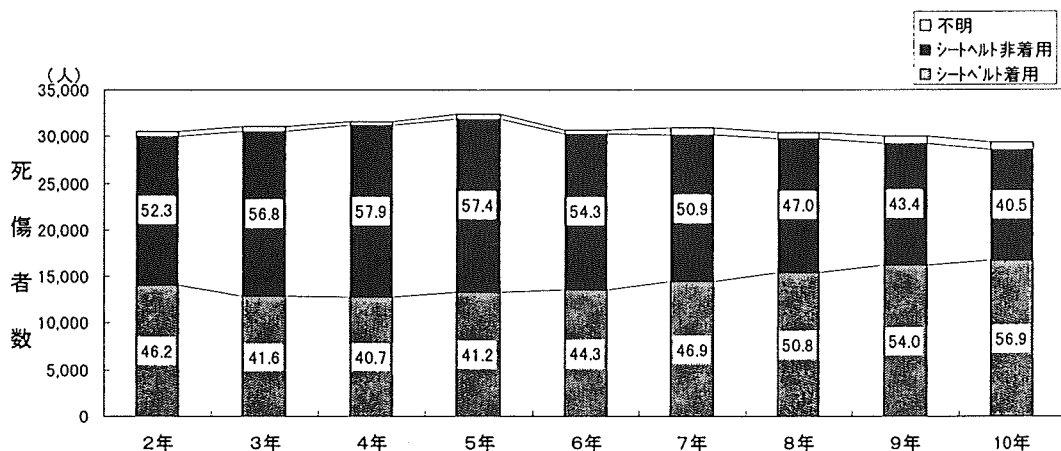


図3 シートベルト着用有無別 自動車乗車中死亡・重傷者数の推移

新都市像(新都市イメージ図)の パンフレットについて

総理府国会等移転審議会事務局

一 はじめに

国会等移転審議会では、①国政全般の改革の促進、②東京一極集中の是正、③国土の災害対応力の強化を図る首都機能移転について、

移転先にふさわしい地域を選定する作業が進められています。首都機能移転とは国会並びに行政及び司法に関する機能のうち、中核的なものを東京圏以外の地域に移すことで、「国会等の移転」ともいわれています。

分かりやすくいえば、国会や衆議院・参議院の事務局、内閣や政府の中核機能、最高裁判所を移転することです。

二 首都機能移転の経緯・スケジュール

平成二年に国会決議が行われて以降、議員立法の「国会等の移転に関する法律」に基づいて、各方面で本格的な議論が進められています。

特に平成七年には、移転の意義・効果や移

転先の選定基準等に関し詳細なとりまとめが行われ、現在は国会等移転審議会(総理の諮問機関・森亘会長)で移転先にふさわしい地域を選定する作業が進められています。

平成2年11月

衆参両院による「国会等の移転に関する決議」

平成4年12月

議員立法により「国会等の移転に関する法律」制定

平成5年4月

国会等移転調査会の発足へ移転の意義・効果、移転先の選定基準を検討

平成7年12月

同調査会の報告書を内閣総理大臣に報告

平成8年12月

国会等移転審議会の発足へ移転先の候補地について調査審議中

今後は移転先の選定基準を踏まえ、国会等移転審議会が候補地を選定し、内閣総理大臣

へ答申することになります。その後、国民合意形成の状況、社会経済情勢の諸事情に配慮し、東京都との比較考量を通じて、移転を決定する場合には国会において移転先について別に法律で定められることとなります。

三 新都市イメージ図の

パンフレットの概要

(1) ねらい

国会等移転審議会においては、新都市の姿をイメージしつつ候補地選定の作業を進め、国民的な議論を高めるため、移転先の新都市像に関する検討を行ってきました。

今回、昨年四月に公表した中間とりまとめに対して、国民や専門家から寄せられた意見を踏まえ、イメージ図を向上させるとともに内容の充実を図り、平成十一年一月に新都市像(新都市イメージ図)のパンフレットが作成されました。

このパンフレットを広く国民の皆様にご覧いただくことにより、これまで以上に首都機能移転に対する国民的な議論が高まり、より一層理解が深まることが期待されます。

(2) パンフレットのポイント

○臨場感の高い雰囲気を出すためにコンピュータグラフィック等を駆使するなど様々

な工夫をしています。

○新都市の具体的なイメージをより明らかに示すため、四つの基本的コンセプトを設定し、データ等を示しつつ、イメージ図の解説をつけています。

「国民や世界に開かれた政治・行政」

「にぎわいと文化の香り」

「やさしさに満ちたコミュニティ」

「自然環境との共生」

○首都機能都市としての理解を深めるため、新都市づくりの基本的な考え方なども合わせて記載しています。

(3) 新都市のイメージ図について

ここではパンフレットに描かれている新都市イメージ図の一部について紹介します。

図1のイメージ図は山の彼方から春の朝日が立ち上る新都市の鳥瞰図です。日本的な原風景を受け継ぎながら未来に語りかけ、共生していく新都市のイメージが描かれています。

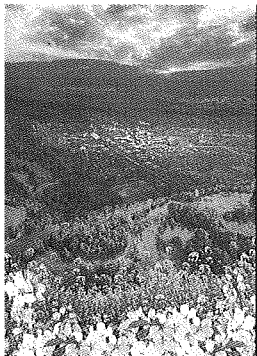


図1 緑につつまれた
国会都市

図2は新しい国会議事堂前のイメージ図です。「国民に開かれた政治・行政」のシンボルにふさわしく、威圧感のある外観を避け、国民が親しみやすさや解放感を抱けるデザインが採用されています。

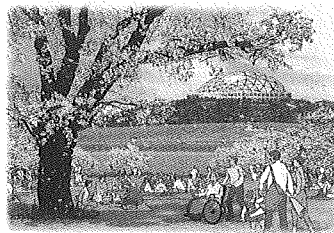


図2 新しい国会議事堂前

図3は緑と水につつまれた住宅街区のイメージ図です。集合住宅と戸建住宅が混在した、ゆたかな緑につつまれた住宅街はゆとりとつながりに満ちています。

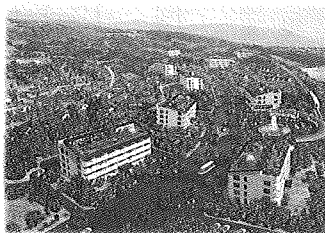


図3 ゆたかな緑につつまれた
住宅街区

これらのように、このパンフレットでは、首都機能移転に関して、新時代の国家像、社会像、価値観をリードし、環境・都市・情報などの各種技術、生活様式などを開発・創造する新都市について、その新都市の理念が多彩なイメージ図で示されています。

四 問い合わせ等

今回作成したイメージ図は全部で二五枚あり、これらは首都機能移転に関する色々な情報とともに、インターネット(アドレス: <http://www.nla.go.jp/daisnu/index.htm>)でご覧になれます。また、パンフレットを希望の方は、二四〇円切手を貼った返信用封筒(A4サイズが入るもの)に郵便番号、住所、氏名をご記入の上、次の問い合わせ先までお送り下さい。

さらに今回作成したイメージ図やパンフレットに対するご意見・ご感想も郵送、FAXにて受け付けております。是非、国会等移転審議会事務局までお寄せ下さい。

○問い合わせ先

国会等移転審議会事務局担当…岡 日置

〒一〇〇一八九七二 千代田区霞が関一―二二

TEL 〇三―三五九三―三三二一

(内線七六七八、七六七五)

FAX 〇三―三五〇一―五四八一

E-mail: itenka@nla.go.jp

世界の動き		月・日	事 項
20	19	1・24	○国際オリンピック委員会（IOC）の臨時理事会が、二〇〇二年のソルトレークシティ冬季五輪招致で買収疑惑のある一四委員（うち一人は死亡）のうち六委員を追放するなどの処分案を決定。三月の臨時総会で正式決定。 ○自動車大手メーカーで世界二位の米フォードが、スウェーデンの自動車メーカーで世界一位のボルボの乗用車部門を約六四億五、〇〇〇万ドル（約七、四八〇億円）で買収することと合意した。 ○クリントン米大統領が、二〇〇〇会計年度（九九年一月～二〇〇〇年九月）の予算教書を発表。歳入は前年度比四・三％増の一兆八、八三〇億ドル、歳出は同二・三％増の一兆七、六六〇億ドルで、財政収支は一、一七〇億ドルの黒字を予想している。 ○クリントン米大統領に対する弾劾裁判は、上院で偽証と司法妨害の訴追二項目について採決が行われ、いずれも無罪が確定。 ○米商務省発表の貿易統計によると、九八年一年間の貿易赤字は、前年より五三・〇％増の一、六八五億九、〇〇〇万ドルにのぼり、過去最高を記録。 ○主要七カ国蔵相・中央銀行総裁会議（G7）が、ドイツのボンで開かれ、成長政策の重要性を確認などの共同声明を採決して閉幕。日本は総合的な景気対策を説明、九九年度の〇・五％成長実現を公約した。
16	15	1・26	○政府の中央省庁等改革推進本部（本部長、小淵首相）が「中央省庁等改革大綱」を決定。現在の二府二省庁を一府二二省庁に変える法案などの概要を示したもので、四月に関連法案を国会に提出の方針。 ○日本自動車工業会の発表によると、九八年の国内自動車メーカー一社の生産台数は一、〇〇四万九、七九二台で、前年比八・四％減。前年を下回ったのは三年ぶり。特にトラックは二〇・〇％の落ち込みで、四年連続のマイナス。 ○政府が閣議で「生活空間増進戦略プラン」と「産業再生計画」を決定。生活空間増進プランは住宅の一人当たりの床面積を欧州レベルに拡大するなどが目標。 ○日本銀行が短期金融市場の金利誘導目標について当初〇・一五％前後を目標に引き下げ、その後もさらに下げていくとの意向を表明。長期金利の上昇を食い止めるため。 ○大蔵省発表の九八年の国際収支統計によると、経営収支の黒字額は前年比三八・七％増の一五兆八、六〇八億円で過去最高。 ○宮沢喜一蔵相が三月発行予定の二〇年物長期国債の一部を中期国債に振り替えるとともに、資金運用部による国債の買い入れを二―三月には再開する方針を発表。長期国債の相場の下落を防ぐなどが狙い。
		1・28	○渥美半島と志摩半島を結ぶ伊勢湾口道路の整備効果を考えるシンポジウムが名古屋市内のホテルで開かれた。 ○ITSの本格的な実用化に向け、道路局長の私的諮問機関となるスマートウェイ推進会議が開かれた。六月を目途に実用化に向けた提言をまとめる予定。 ○北陸自動車道上越IC―朝日IC（延長五〇・四km）の四車線化に伴う春日山トンネルが貫通。

編集雑記

古今東西、戦争になると真先きに橋が破壊される。水面をワタルことが如何に大変なところか、知っているからである。川をワタルにはいろいろの方法が考えられ、同時にそれに相応しい文字が作られた。特に象形文字の場合、見ただけで内容が理解できるから便利である。浅い川なら歩いてワタル。この場合は「と」歩くの合字渉を使う。渉外という熟語は外部と連絡することだが、乗物などを使わずに歩いて相手先を訪ねたときの言葉だったのだらう。道具を使ってワタルのは「と」度の合字渡を使う。度は度量衡などというようにに道具のことで、舟を使えば渡舟（船）になるし、馬などを道具とみてこれでワタれば渡河になる。渡船を表した文字はもう一つある。ちよつとややこしいが互という。この字は二と舟（舟の象形）の合字互で、二は兩岸にある乗船施設を表すと考える。従って互は兩岸の間を常時往來する渡船ということになる。たゞこの字には「と」がない。これだけの理由ばかりではないが、互の字が常時運行する渡船の象形化だったことをふまえて常という意味

に転化するのである。これに心を意味する心をつけた恆は、「心変らず常なること」という観念的な語になる。互の類似に亘がある。亘は二と回との合字回二を上と下にあるものとみ、その二つのもの、間をめぐって物をモトメル意味である。だから互と亘はもとく意味が違うのである。漢和辞典は「互を俗に亘と書けど亘と混するが故に互を書くをよしとする」と注意している。が、当用漢字音訓表では恒と（恆）を同音同意の語としている。漢字の字画の煩らわしさに辟易して、混用を認めたと言ったところかも知れない。さて「心変らず常なること」を表した恆の字は、自然現象に使われると天地の恆久、常に位置が変らない恆星、一定の季節にやって来る貿易風や梅雨のような恆風、恆雨など、常に変らないことの意味に使われるようになる。「心変らず常なること」これを人間関係として扱えたとき、どんなものがあるだろうか。親子、師弟など思い浮かぶが、これとて当人達の間だけで関係は断絶してしまう。いささか観念的だが死んだ後も一緒、偕老同穴の諺がある夫婦。これにこそ恆の「心変らず常なること」の精神が活かされる関係は外にない。易の雷風恆という卦は、夫婦の心構えを述べ

た卦と言われるのもこのような理由による。ではこの卦は一体どんなことを言っているのか、長くなるので数回に分けて説明したい。易では「と」のマークのついた算木という道具を使う。三本一組の「と」の組合せでは八つの象が出来るこれを卦象という。雷風恆は八卦の雷と風を組合せたもので算木で表すと「と」恆となる。雷は空気層の中に発生する放電作用である。主として山岳地帯と平野部の境目などに発生するが、その発生は春先きとか夏など常に決まっている。また風も気ま、に吹くように思われるが貿易風や春を告げる嵐のように決まった季節に吹くのである。雷も風も一見無秩序に発生するように見えるが、年間を通してみると恆常性がある。従って自然現象の雷と風を組合せたものに心変らず常なる意味を持つ恆という文字を充てたことは不自然ではないのである。ではこの卦をなぜ夫婦の卦としたのかは後に述べる。

― 地雷復 ―

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：宇田 洋一 道路広報センター

〒102-0082 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

「道路行政セミナー」一九九八年度既刊号目次

(肩書は執筆時または座談会実施時のものです)

巻頭言

- 建設省五〇年に想うこと
- 年頭のあいさつ

平成十一年度道路関係重点施策

- 平成十一年度重点施策について
21世紀への展望を開く活力ある国土の構築
- 総合的な交通基盤の形成
- 自立的な地域社会の形成
- 豊かな生活空間づくりを支援する道路空間の利活用
- 道路交通システムの高情報化(ITS)の推進
- 社会実験の推進

平成十一年度道路関係予算

(1)概算要求

- 平成十一年度道路関係予算概算要求の概要
- 一般国道関係予算の概要
- 有料道路関係予算の概要

道路局道路総務課	杉岡 浩	10年7月号(第100号)1頁
道路局局長	井上 啓一	11年1月号(第106号)1頁
道路局企画課道路経済調査室		10年9月号(第102号)1頁
道路局企画課道路経済調査室		10年9月号(第102号)5頁
道路局国道課		10年9月号(第102号)8頁
道路局国道課		10年9月号(第102号)11頁
道路局道路環境課		10年9月号(第102号)15頁
道路局地方道課		10年9月号(第102号)18頁
道路局道路総務課	吉田 光市	10年10月号(第103号)1頁
道路局国道課	上野進一朗	10年10月号(第103号)15頁
道路局国道課	酒井 利夫	10年10月号(第103号)20頁
道路局有料道路課	伊勢田 敏	10年10月号(第103号)20頁
道路局高速国道課	後藤 貞二	10年10月号(第103号)20頁

○地方道関係予算の概要

(2)予算

○平成十一年度道路関係予算の概要

○一般国道関係予算の概要

○高速自動車国道関係予算の概要

○有料道路関係予算の概要

○地方道関係予算の概要

新道路整備五箇年計画

○新道路整備五箇年計画の概要

○新積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画について

○新奥地等産業開発道路整備計画の策定及び奥地等産業開発道路整備臨時措置法第二条第三項の地域を指定する政令の一部改正について

道路審議会答申等

○より良い沿道環境の実現に向けて

○直轄管理区間の指定基準について

道路関係法令改正

○道路整備緊急措置法及び奥地等産業開発道路整備臨時措置法の一部を改正する法律について

○道路法施行令の一部を改正する政令について

道路局地方道課	縄田 正	10年10月号(第103号)26頁
道路局地方道課	藤森 祥弘	10年10月号(第103号)26頁
道路局道路総務課	吉田 光市	11年2月号(第107号)1頁
道路局国道課	上野進一朗	11年2月号(第107号)15頁
道路局国道課	酒井 利夫	11年2月号(第107号)21頁
道路局高速国道課	後藤 貞二	11年2月号(第107号)28頁
道路局有料道路課	伊勢田 敏	11年2月号(第107号)35頁
道路局地方道課	縄田 正	11年2月号(第107号)35頁
道路局地方道課	藤森 祥弘	11年2月号(第107号)35頁
道路局企画課		10年7月号(第100号)7頁
道路局企画課道路防犯対策室		10年7月号(第100号)42頁
道路局地方道課		10年7月号(第100号)48頁
道路局道路環境課		11年1月号(第106号)3頁
道路局道路環境課		11年1月号(第106号)11頁
道路局路政課		10年4月号(第97号)1頁
道路局路政課		10年4月号(第97号)10頁

- 道路標識、区画線及び道路標示に関する命令の一部を改正する命令について
- 高速自動車国道法等の一部を改正する法律について(下)
- 高速自動車国道法等の一部を改正する法律について(下)
- 高速自動車国道法施行令等の一部を改正する政令について

共同溝、電線共同溝

- 共同溝及び電線共同溝の制度の概要について
- 共同溝の整備
- 電線類地中化の推進について
- 都市活動を支える共同溝事業
- 横浜みなとみらい21の供給管共同溝

中心市街地の活性化を支援する道路整備

- 中心市街地の活性化を支援する道路整備について
- 松江市における中心市街地活性化の取り組み
- 「郡山市中心市街地活性化基本計画」の概要

夏期の道路管理

- 道路の防災・震災対策
- 平成九年台風一九号による国道二二六号前之浜地区の災害
- 本州四国連絡橋の長大橋管理
- 高速道路における渋滞予測

道路局路政課 企画係 長	古橋 季良	10年4月号(第97号)	18頁
道路局路政課 課長 補佐課	油谷 充寿	10年7月号(第100号)	53頁
道路局路政課 課長 補佐課	油谷 充寿	10年8月号(第101号)	33頁
大臣官房政策課 課長 補佐課	油谷 充寿	10年10月号(第103号)	30頁

道路局路政課道路利用調整室		10年11月号(第104号)	1頁
道路局 国道課		10年11月号(第104号)	5頁
道路局道路環境課		10年11月号(第104号)	9頁
関東地方建設局横浜国道工事事務所		10年11月号(第104号)	14頁
横浜市道路局建設課	藤江 千瑞	10年11月号(第104号)	20頁

道路局国道課道路整備調整室		10年12月号(第105号)	1頁
松江市都市建設部中心市街地整備課		10年12月号(第105号)	9頁
郡山市中心市街地活性化対策室		10年12月号(第105号)	17頁

道路局企画課道路防災対策室		10年6月号(第99号)	1頁
九州地方建設局鹿児島国道工事事務所長	森 将彦	10年6月号(第99号)	5頁
本州四国連絡橋公園維持施設部		10年6月号(第99号)	11頁
日本道路公団保全交通部		10年6月号(第99号)	20頁

冬期の道路管理

- 北海道開発局の冬期道路管理の取り組み
- 中国地建による冬期の道路管理

道路と環境

- 道路緑化等を活かした自然にやさしい道づくり
- 環境影響評価法に基づく主務省令の公布・施行について
- 住民参加の道路緑化で美しい道づくり
- 景観舗装のいろいろ
- 新宿区の街路樹

道路の行事等

- 「道路をまもる月間」について
- 「道の日」(八月一日)について
- 道路ポスター作品集
- 「道の日」フェスティバル'98
- 平成一〇年度「道の日」中央行事報告
- 平成一〇年度「道路をまもる月間」行事報告
- 地方行事報告 北海道開発局・各地方建設局・沖縄総合事務局
- 平成一〇年度 全国の「道の日」行事
- 道路ポスター制作の経緯と手順
- 「対談」道路をデザインすれば

北海道開発局建設部 道路維持課課長補佐	伊藤 清治	10年12月号(第105号)	25頁
中国地方建設局 道路管理部係長	森脇 広志	10年12月号(第105号)	34頁

道路局道路環境課		10年8月号(第101号)	9頁
道路局路政課		10年8月号(第101号)	16頁
埼玉県土木事務所 課長	山口 稔	10年4月号(第97号)	41頁
長谷川体育施設 取締役技術部長	鈴木 敏	10年4月号(第97号)	46頁
東京都新宿区土木部計画課長	杉田屋 宏	10年5月号(第98号)	43頁

道路局道路交通管理課		10年7月号(第100号)	65頁
道路局道路総務課		10年7月号(第100号)	69頁
道路局道路総務課		10年8月号(第101号)	口絵
道路局道路総務課		10年9月号(第102号)	口絵
道路局道路総務課		10年9月号(第102号)	21頁
道路局道路交通管理課		10年9月号(第102号)	23頁
道路局道路総務課		10年9月号(第102号)	25頁
道路局道路総務課		10年12月号(第105号)	41頁
道路広報センター		10年8月号(第101号)	1頁
道路広報センター		11年3月号(第108号)	8頁

○平成一一年度「道路をまわる月間」推進標語の募集について

道路局道路交通管理課

11年2月号(第107号) 48頁

明石海峡大橋

○神戸淡路鳴門自動車道全通

○神戸淡路鳴門自動車道全通

本州四国連絡橋公団総務課

10年5月号(第98号) 口絵
10年5月号(第98号) 1頁

道路関係争訟

○平成八年度に言い渡された判決について(その2)

道路局道路交通管理課

10年4月号(第97号) 32頁

○川崎訴訟(第二次)第四次地裁判決について

道路局道路交通管理課

10年10月号(第103号) 46頁

その他

○車両の大型化への取り組み

道路局道路交通管理課

10年4月号(第97号) 22頁

○地下街に関する規制緩和について

道路局路政課道路利用調整室占用係長

10年4月号(第97号) 27頁

○高速自動車国道の施行命令について

道路局高速国道課

10年5月号(第98号) 22頁

○21世紀社会に向けた高速自動車国道の整備

道路局高速国道課

11年1月号(第106号) 19頁

○防護柵の設置基準の改訂について

道路局道路環境課

11年1月号(第106号) 28頁

○新道路技術五箇年計画について

道路局国道課道路整備調整室課長補佐佐

11年2月号(第107号) 39頁

○道路特定財源制度について

道路局道路総務課道路資金企画室

11年3月号(第108号) 1頁

○押印の見直しについて

道路局路政課

11年3月号(第108号) 38頁

○平成八年度道路管理瑕疵実態調査結果について

道路局道路交通管理課

10年5月号(第98号) 26頁

○平成九年度道路管理瑕疵実態調査結果について

道路局道路交通管理課

11年3月号(第108号) 20頁

○平成八年度道路交通管理統計の概要

道路局道路交通管理課

10年8月号(第101号) 52頁

○伊勢湾岸道路開通について

道路局有料道路課

10年5月号(第98号) 16頁

○平成一〇年国土建設の現況(建設白書)の概要

道路局道路総務課

10年8月号(第101号) 35頁

○電子申請の事例紹介

福岡市におけるオンライン電子申請システム

福岡市土木局管理部長

10年6月号(第99号) 26頁

○足立区における電子申請システム

東京都足立区土木部道路管理課占田係長

10年6月号(第99号) 30頁

○ハイウェイ花咲く列島キャンペーン

日本道路公団サービス推進企画室

10年6月号(第99号) 34頁

○日本道路公団本社組織の再編

日本道路公団総務課

10年8月号(第101号) 59頁

○平成一〇年度「道路防災週間」について

道路局企画課道路防災対策室長

10年11月号(第104号) 25頁

○平成一〇年中の交通事故の発生状況

警察庁資料

11年3月号(第108号) 43頁

○北欧三カ国の道路事情

道路局路政課

11年1月号(第106号) 38頁

○足立区がごみのポイ捨て等禁止条例

フリージャーナリスト

10年4月号(第97号) 55頁

○時代とともに進化を遂げるカーナビゲーション・システム

フリージャーナリスト

10年5月号(第98号) 49頁

○宅配便の現状と仕組み

フリージャーナリスト

10年5月号(第98号) 56頁

○マンホールのデザイン

編集部

10年6月号(第99号) 39頁

○自転車の変遷と流行

自転車文化センター運営課長

11年1月号(第106号) 49頁

○電話ボックスのいろいろ

フリージャーナリスト

11年2月号(第107号) 58頁

○首都機能移転先の新都市イメージ図の公表と意見の募集

国会等移転審議会事務局

10年6月号(第99号) 60頁

○新都市像(新都市イメージ図)のパンフレットについて

国会等移転審議会事務局

11年3月号(第108号) 50頁

有料道路制度の基礎知識

○有料道路制度の概要(第1回)

有料道路制度研究会

10年7月号(第100号) 72頁

○有料道路制度の概要(第2回)

有料道路制度研究会

10年8月号(第101号) 61頁

○有料道路制度の概要(第3回)

有料道路制度研究会

10年9月号(第102号) 44頁

○有料道路の償還制度(第4回)	有料道路制度研究会	10年10月号(第103号)	50頁
○有料道路の償還制度(第5回)	有料道路制度研究会	10年11月号(第104号)	32頁
○有料道路の償還制度(第6回)	有料道路制度研究会	10年12月号(第105号)	47頁

道路管理事務に係る事例研究

○道路と鉄道の交差部分等における占(使)用料の取扱いについて	道路局 路政課	10年10月号(第103号)	56頁
○原因者負担金制度の事例研究	道路局 路政課	11年1月号(第106号)	46頁

道路管理事務担当者便り

○宮城県における福祉のまちづくりにむけた道路整備	宮城県土木部道路管理課	10年6月号(第99号)	45頁
○防災カルテを活用したパトロール体制の確立	大阪府土木部 道路課 維持係 後藤 徳哉	10年7月号(第100号)	77頁
○「魅力ある田園都市香川」の形成を目指した道路整備	香川県土木部道路保全課	10年9月号(第102号)	54頁
○「親しみと潤いのある道づくり」を目指して	長崎県土木部道路維持課	10年11月号(第104号)	36頁
○山形県における道路の維持管理	山形県土木部道路維持課	10年12月号(第105号)	52頁
○地域とともに歩む道づくりをめざして	山口県土木建築部道路整備課	11年2月号(第107号)	51頁

地域活性化促進道路事業

○鳥取県における「地域活性化促進道路事業」	鳥取県土木部道路課	10年5月号(第98号)	60頁
○富山県における「地域活性化促進道路事業」	富山県土木部道路課	10年6月号(第99号)	53頁
○京都府における「地域活性化促進道路事業」	京都府土木建築部道路建設課	10年7月号(第100号)	85頁
○愛知県における「地域活性化促進道路事業」	愛知県土木部道路建設課	10年8月号(第101号)	66頁
○高知県における「地域活性化促進道路事業」	高知県土木部道路課	10年9月号(第102号)	62頁
○広島県における「地域活性化促進道路事業」	広島県土木建築部道路建設課	10年10月号(第103号)	60頁

○和歌山県における「地域活性化促進道路事業」	和歌山県土木部道路建設課	10年11月号(第104号)	44頁
○静岡県における「地域活性化促進道路事業」	静岡県土木部道路企画課	10年12月号(第105号)	57頁