

3

道路行政セミナー

2004 March

目次

エッセイ

参加型みちづくり考 松村 みち子 1

特集/道路交通安全対策

今後の交通安全対策について 道路局地方道・環境課 4

高速道路における交通安全対策について 日本道路公団保全交通部
交通管理課・交通対策課 10

首都高速道路における交通安全対策について 植田 和彦 15

安心歩行エリアの形成を目指して 千葉県建設局
土木部維持管理課 20
～千葉県院内地区での取り組み～

関東地域の直轄国道における交通安全対策 関東地方整備局
道路部交通対策課 27

平成16年通常国会提出道路関係法案の概要 道路局路政課 32

都市再生特別措置法の一部改正による道路整備に係る 国土交通省道路局 35
権限の移譲について

車高規制の見直しの実施について 道路局道路
交通管理課 38

論説・道路管理

ガードレール未設置による管理瑕疵について (その2) 北原 宗律 43

道路法令関係Q & A 道路の敷地等の帰属について 道路局路政課 47

道路占用Q & A (第30回) アーケードの占用について 道路局道路
利用調整室 50

訴訟事例紹介 宮城県盛土崩壊事故損害賠償請求事件 道路局道路
交通管理課 52

とんびの広場 あんな福井、こんな福井 (福井県) 山内 登喜夫 55

『奇跡の建物』鳥取にあり (鳥取県) 小林 公行 57

時・時・時 59

2003年度既刊号目次 61

今後の交通安全対策について

道路局地方道・環境課

一 昨年の交通事故の発生状況

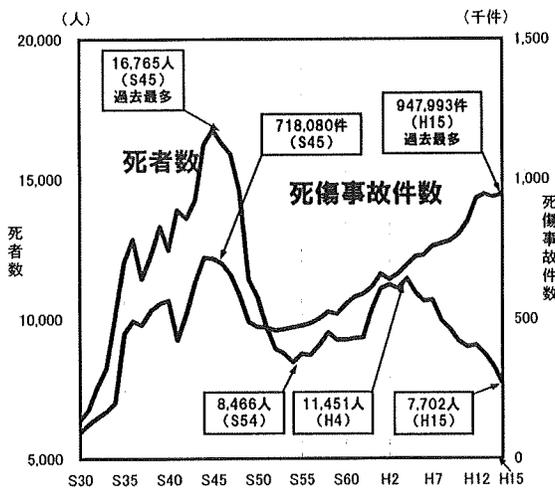
平成一五年年の交通事故死者数は、前年から六二四人減の七、七〇二人となっており、昭和三二年以来四六年ぶりに八、〇〇〇人を下回ったものの、交通事故件数は（人身事故）は、九四万七、九九三件と過去最悪を更新しており、厳しい状況が続いている（図一）。

昨年の交通事故件数を都道府県別に見ると、二五県で減少している一方で、二二県で増加している。増加した県の中でも、栃木県（対前年比二五％増）、香川県（同一五％増）、宮崎県（同一三％増）が大幅に増加している（表一）。

二 近年の交通事故の特徴

近年の交通事故の特徴は、図一からもわかるように、交通事故件数が増加する一方で、交通事故死者数は減少傾向にある。この理由は様々な要因が考えられる。例えば、シートベルトの着用率についてみると、平成四年から一四年の一〇年間で六〇％から八八％に向上しているおり、これにより、交通事故死者数を大幅に抑制できていると考えられる（図二）。

また、交通事故類型について見ると、致死率（死者数／死傷事故件数）が高い「人对車両」に比べ、致死率の低い「車両相互」や「車両単独」の増加が著しく、中でも、致死率の低い「追突」や「出会頭」が大幅に増加していることから、死



(出典：警察庁資料)

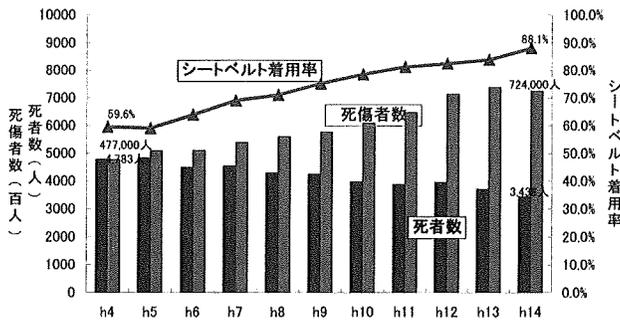
図1 交通事故死者数・死傷事故件数の推移

表1 平成15年 都道府県別交通事故件数

	15年	14年	対前年比		15年	14年	対前年比		15年	14年	対前年比
北海道	28,811	28,674	1.005	新潟県	14,763	14,923	0.989	鳥取県	2,934	3,075	0.954
青森県	9,100	9,126	0.997	富山県	8,065	8,082	0.998	島根県	3,256	3,258	0.999
岩手県	6,087	5,928	1.027	石川県	8,699	8,998	0.967	岡山県	21,196	21,344	0.993
宮城県	13,320	12,864	1.035	北陸管内計	31,527	32,003	0.985	広島県	22,223	22,344	0.995
秋田県	5,303	5,082	1.043	岐阜県	14,309	13,976	1.024	山口県	9,814	9,905	0.991
山形県	9,368	9,134	1.026	静岡県	41,242	41,082	1.004	中国管内計	59,423	59,926	0.992
福島県	14,971	15,434	0.970	愛知県	58,593	55,552	1.055	徳島県	6,583	6,793	0.969
東北管内計	58,149	57,568	1.010	三重県	12,659	12,048	1.051	香川県	12,922	11,272	1.146
茨城県	23,840	24,699	0.965	中部管内計	126,803	122,658	1.034	愛媛県	11,143	11,198	0.995
栃木県	16,028	15,450	1.037	福井県	5,123	5,261	0.974	高知県	5,319	5,362	0.992
群馬県	23,645	18,936	1.249	滋賀県	10,276	9,766	1.052	四国管内計	35,967	34,625	1.039
埼玉県	52,215	51,617	1.012	京都府	18,884	19,174	0.985	福岡県	51,523	49,348	1.044
千葉県	37,576	37,788	0.994	大阪府	66,392	63,802	1.041	佐賀県	10,492	10,443	1.005
東京都	86,118	88,512	0.973	兵庫県	43,104	43,064	1.001	長崎県	8,836	8,420	1.049
神奈川県	65,313	67,660	0.965	奈良県	8,951	9,250	0.968	熊本県	12,847	12,964	0.991
山梨県	7,696	7,534	1.022	和歌山県	8,531	8,797	0.970	大分県	7,700	7,778	0.990
長野県	14,391	14,543	0.990	近畿管内計	161,261	159,114	1.013	宮崎県	8,835	7,818	1.130
関東管内計	326,822	326,739	1.000				鹿児島県	12,870	12,884	0.999	
							九州管内計	113,103	109,655	1.031	
							沖縄県	6,127	5,759	1.064	
							全国計	947,993	936,721	1.012	

(注1)長野県で発生している事故については、すべて関東管内に含む。
 (注2)事故件数の前年同月比は、前年同月の確定数と比較。

(出典：警察庁資料)



出典) シートベルト着用率は運転者のデータ。JAF調べ。死者数、死傷者数は警視庁資料

図2 シートベルト着用率と自動車乗車中死者数

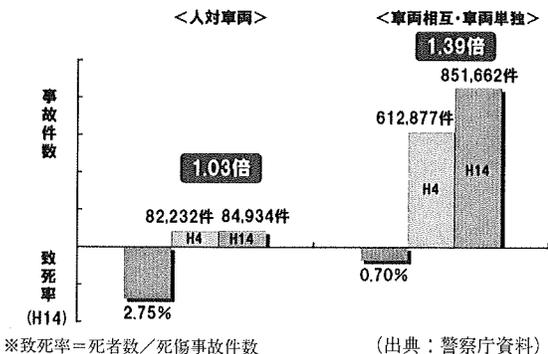


図3 事故類型別事故件数と致死率①

傷事故件数の増加ほど交通事故死者数が増加して
 いない一因となっていると考えられる(図3・
 4)。
 致死率の高い重大事故の割合が減少している理
 由の一つは、防護柵の設置や歩道整備など、これ
 まで実施してきた交通安全対策の一定の成果と思
 われる。例えば、防護柵の設置延長と路外逸脱事
 故を比較すると、防護柵の設置延長が増加すると

ともに路外逸脱事故の割合が減少している（図5）。今後の交通安全対策の実施にあたっては、こうした対策の実施効果をより詳細に分析し、効果的、効果的な対策の立案に積極的に活用することが望まれる。

次に、交通事故死者数を年齢層別に見ると、高

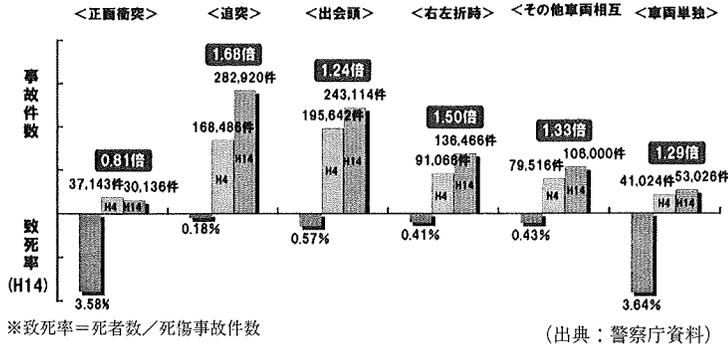


図4 事故類型別事故件数と致死率②

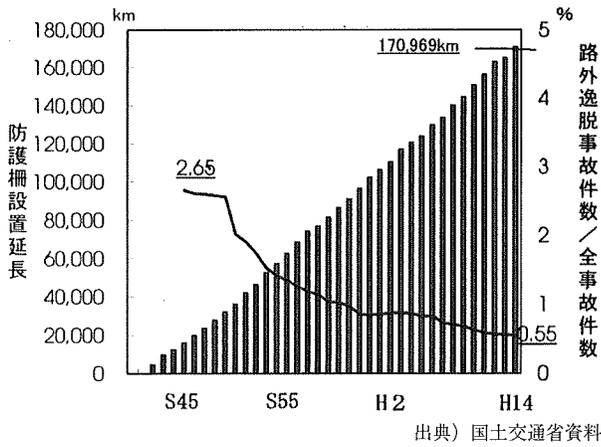


図5 防護柵設置延長と路外逸脱事故件数

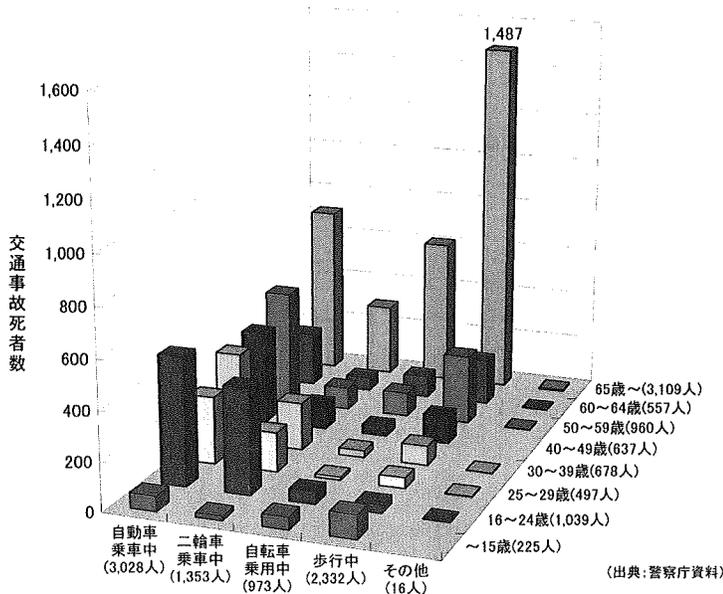


図6 状態別年齢層別交通事故死者数

齢者の交通事故死者、特に歩行中の交通事故死者が一、四八七人と多く、全交通事故死者数の約二割を占めていることがわかる（図6）。少子高齢社会に突入したことにより、高齢者の人口そのものが増加したことが主たる要因と考えられるが、歩行中の交通事故死者数の約六割が高齢者という

現実には、重く受け止める必要がある。今後、まずまず高齢化が進展することを鑑みれば、高齢者にとっても安全な道路交通環境の整備を着実に進捗して行くことが必要である。

三 今後の主な交通安全対策

今後、着実に交通安全対策を実施して行くため、昨年一〇月に閣議決定した「社会資本整備重点計画」においては、平成一五年度以降五年間に重点的に取り組む交通安全施設等整備事業として、以下の対策が記載されている。

1 歩行者等の安全通行の確保

(1) あんしん歩行エリアの整備

我が国では、交通事故死者数に占める歩行者と自転車利用者の割合が四割を超えており、欧米と比べて高い割合となっている。また、歩行中の交通事故死者の約六割が自宅付近で被害に遭っている。

こうした情勢を踏まえ、歩行者及び自転車利用者の安全な通行を確保するため、死傷事故発生割合の高い地区約一、〇〇〇箇所を指定し、都道府県公安委員会と道路管理者が連携して面的かつ総合的な死傷事故抑止対策を講じる。

具体的には、交差点改良や信号機、交通管制センター等の整備、駐車スペースの確保、道路交通情報提供等により外周道路の通行を円滑化し、エリア内への通過車両の流入の防止を図るとともに、最高速度規制や歩行者等を優先する道路構造の整備等によりエリア内の車両速度を抑制するは

か、歩道、自転車道等の整備、歩車分離式信号の導入、歩行空間のバリアフリー化等により誰もが安心して移動できる道路交通環境の整備を進める(図7)。

これらの対策により、死傷事故を約二割抑止するとともに、そのうち歩行者又は自転車利用者に係る死傷事故を約三割抑止することを目指す。

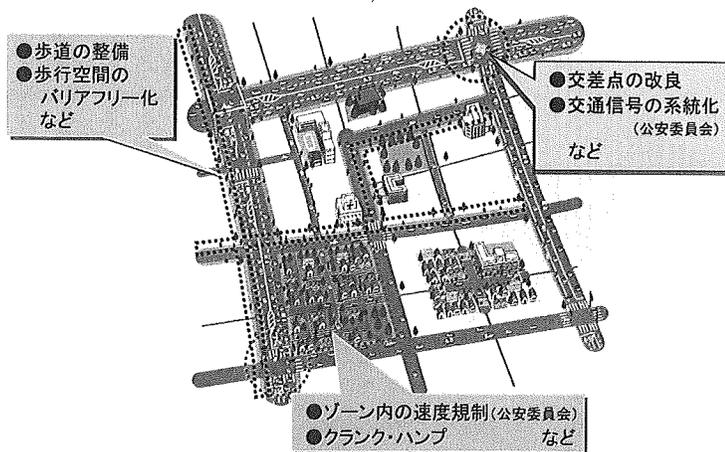


図7 あんしん歩行エリアの整備イメージ

(2) 歩行空間のバリアフリー化の推進

高齢者、身体障害者等に配慮した安全で快適な歩行空間を確保するため、いわゆる交通バリアフリー法の特定期路を構成する道路において、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、幅の広い歩道の整備、歩道の段差・勾配等の改善、エレベータの設置、放置自転車対策としての自転車駐車場の整備、音響信号機、高齢者等感應信号機等のバリアフリー対応型信号機の整備等を実施し、歩行空間のバリアフリー化を推進する(図8・9)。

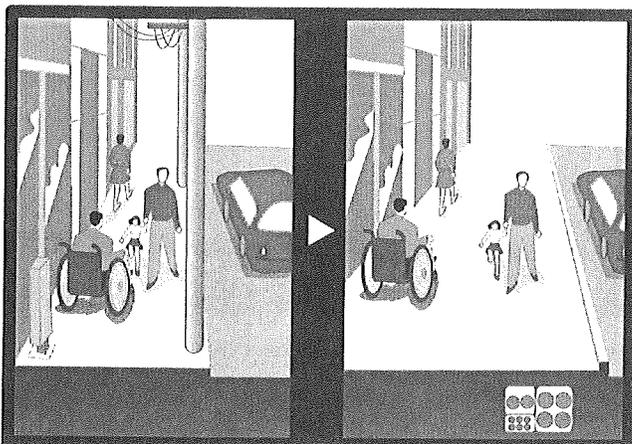


図8 幅の広い歩道の整備

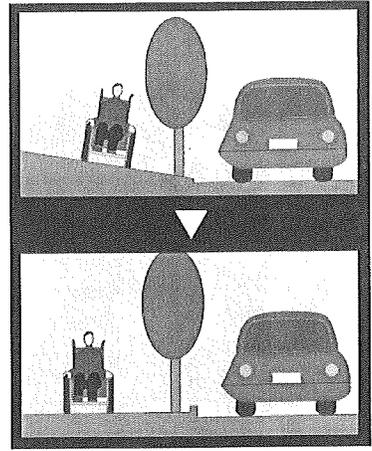


図9 歩道の段差・傾斜・勾配の改善

また、整備にあたっては、視覚障害者誘導用ブ
ロックや歩行者専用の案内標識の設置、電線類地
中化等による有効幅員の拡大、公共施設の位置や
当該施設までのバリアフリー経路を適切に案内す
る施設整備等を併せて進めるほか、バリアフリー
対応型信号機に対応する携帯端末等の普及促進、
駐（停）車禁止規制等のソフト施策についても積極
的に推進する。

これらの対策により、平成一九年度までに、道
路のバリアフリー化率を現在の一七％から約五割
へ、信号機のバリアフリー化率を現在の約四割か
ら約八割へ向上することを目指す。

(3) 安全・快適な歩行者通行及び自転車利用環境
の整備

車両と歩行者等の交通が分離されていないため
歩行者等の交通事故が発生するおそれが大いいと
認められる道路には、歩道、自転車歩行者道等を

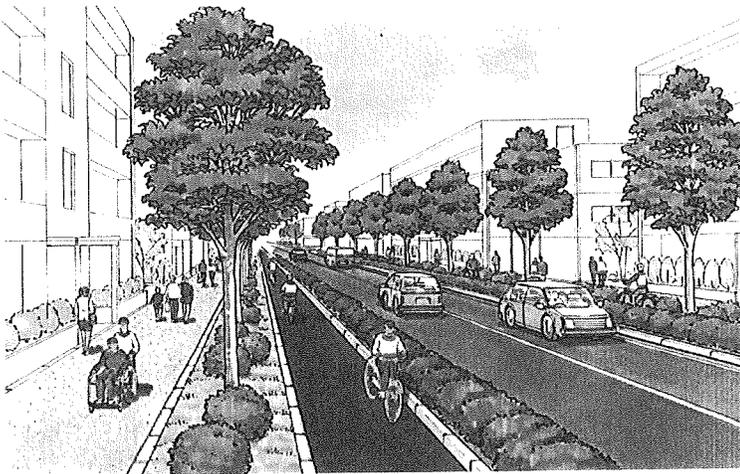


図10 自転車走行空間の整備イメージ

整備するほか、歩車分離式信号の導入を進める。
また、身近で地球環境にやさしい都市交通手段
である自転車の安全・快適な利用を確保するた
め、歩行者と自転車の通行が分離された自転車道
の整備、快適な通行空間が十分確保された自転車
歩行者道における自転車走行空間の明示等を推進
する(図10)。

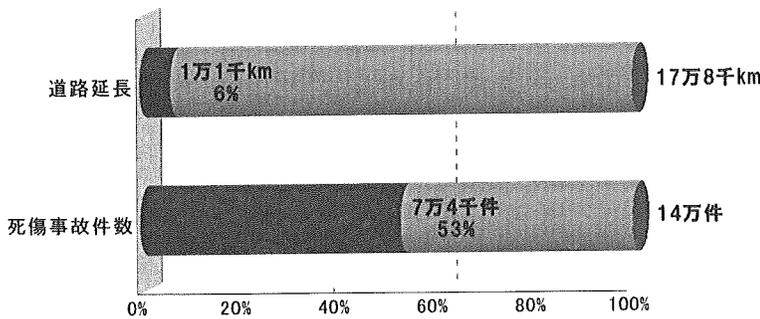
あわせて、鉄道駅周辺等の放置自転車が問題と

なっている箇所においては、放置自転車の発生を
抑止するため、地方公共団体が実施する放置自転
車の撤去活動等と連携し、自転車駐車場の整備を
推進する。

2 幹線道路等における交通安全と円滑の確保

(1) 事故危険箇所対策の推進

我が国における死傷事故は、ある特定の箇所



(出典：国土交通省資料)

図11 道路部における道路延長と死傷事故件数の関係

集中して発生する傾向がある(図11)。

このため、死傷事故率が高く、又は死傷事故が多発している交差点、単路約四、〇〇〇箇所を選定の上、都道府県公安委員会と道路管理者が連携し、交差点改良、右折レーン、道路照明、視線誘導標、区画線、信号機、道路標識、道路標示、交通管制センター等の交通安全施設等の整備を集中的に推進する(図12)。

また、対策の実施に当たっては、事故の調査・分析体制を強化するとともに、事前・事後評価への専門家の知見の活用等を進める。

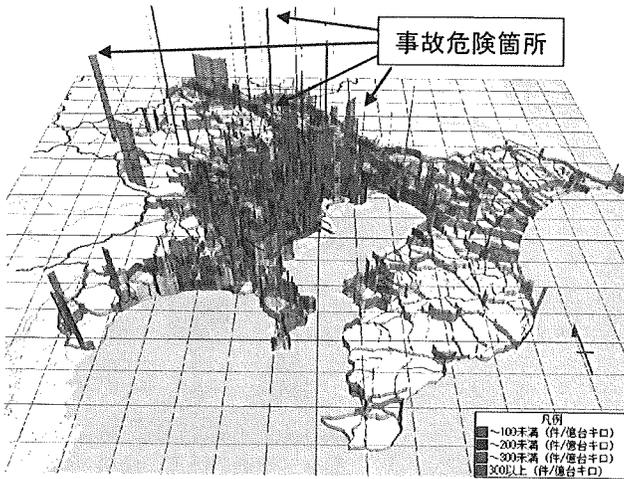


図12 事故危険箇所の抽出イメージ

これらの対策により、平成一九年度までに、対策実施箇所の死傷事故を約三割抑止することを目指す。

(2) ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

違法駐車は、幹線道路等における交通渋滞を悪化させる要因となるだけでなく、交通事故の原因ともなっている。また、違法駐車は歩行者の安全な通行の障害となるほか、緊急車両の走行に支障を及ぼすなど国民生活全般に大きな影響を与えている。

こうしたことから、幹線道路の交通の安全と円滑を確保するため、大都市圏等の特に違法駐車が著しい幹線道路において、荷捌きスペースの確保やカラー舗装による駐車禁止区域の明示、きめ細かな駐車規制の実施、違法駐車抑止システムの整備等の違法駐車対策を、都道府県公安委員会、道路管理者、地方公共団体等が互いに連携を図りながら集中的に実施する。

以上の対策の他、IT化の推進による安全で快適な道路交通環境の実現を目指すことも記載している。

四 おわりに

国土交通省では、公安委員会とも密接に連携しつつ、計画的かつ重点的にこれらの対策を推進することにより、道路における交通環境を改善し、

交通の安全と円滑の確保等を図ることとしている。残念ながら昨年の交通事故件数は過去最悪を更新したが、これらの対策を着実に実施していくとともに、幹線道路の体系的ネットワークの形成等により、交通事故件数を減少に転じるよう努めていきたい。道路利用者を含めた幅広い関係者の協力をお願いする。

高速道路における交通安全対策について

日本道路公団保全交通部交通管理課・交通対策課

一 背景

昭和三八年に日本最初の高速道路である名神高速道路の七一・一kmを供用したのを初めに平成一五年末には約七、三〇〇kmの供用延長となりました。一方、交通事故件数についても供用延長の増加に伴い増え続け、平成一四年には年間約四万件余りとなり、一日当たり一〇〇件余りの交通事故が発生する状況となっています。

また、高速自動車国道における交通事故死者数については昭和六三年以降急増し、平成三年には昭和六二年以前の二倍以上となる四一八人に達し社会的問題となりました(図一)。原因としては「車両の高性能化に伴う速度の上昇」「経済社会の活発化による無理な運行計画」「社会活動形態の

二四時間化による夜間事故の増加」「余暇活動の活発化による不慣れたドライバーの増加」などによる要因と言われています。その後様々な交通安全啓発活動などの取組みにより、平成四年以降事故急増に歯止めがかかり、平成一四年には死者数では二五九人となり最も多かつた平成三年の約六割まで減少しました。しかしながら、交通事故件数は依然として高い状態にあると言え、今後も更なる交通安全対策が必要であると認識しています。

二 高速道路の交通事故の特徴

これまでの交通事故から高速道路の交通事故の特徴を分析すると、一般的に雨天時、夜間時の死亡事故が多く、また速度超過による死亡事故は全体に占める割合が高いといった特徴があります。平

成一四年のデータを踏まえた特徴は次の三点です。

1 雨天時の死亡事故の発生率は晴天時の約五倍
死亡事故二六件のうち、雨天時(雨・雪・霧)と晴天時(晴・曇)とに分けると、雨天時が五五件、晴天時が一六一件となります。

平成一四年の全国アメダスデータによると、一年間の約七%が降水時間にあたり、雨天時の死亡事故件数を降水時間で各々割った値を比較すると、雨天時の死亡事故の発生率は晴天時の死亡事故発生率の約五倍となります。

2 夜間の死亡事故率は昼間の約三倍

死亡事故二六件を昼間(七時～一九時)と夜

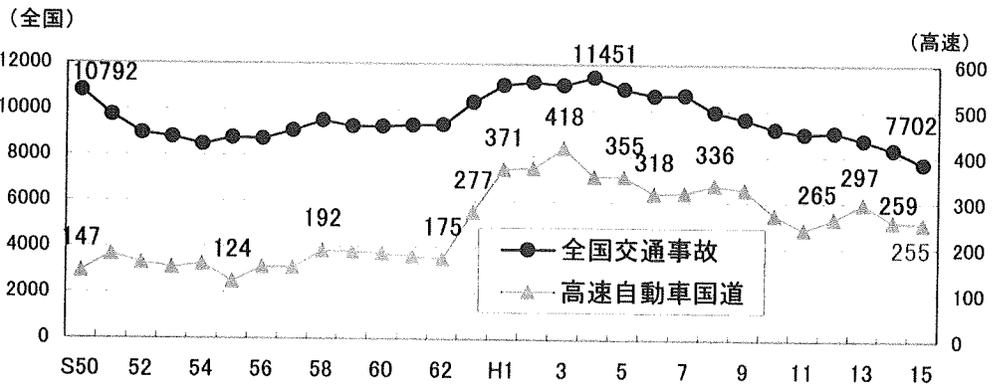


図1 高速自動車国道における死者数推移（全国実績との比較）

警察庁調べ

間（一九時～翌七時）に分けると、昼間が八七件、夜間が一二九件であり、平成二二年度道路交通セ

ンサスによる高速道路の昼夜率一・四六を用いて比較すると夜間の死亡事故率は昼間の約三倍となっています。

3 死亡事故の約三割が速度超過

事故の結果に対して最高速度違反（速度超過）が、最も影響を与えたものは、死亡事故全体の約三割（二一六件のうち六四件）、次いで前方不注意による事故（二一六件のうち六二件）となっています。

三 交通安全対策の取組み

1 交通安全対策の歴史

JHでは、昭和六三年以降死亡事故が急増したことや全国の交通事故死亡者が一人を超え政府から「交通事故非常事態宣言」が出されるといった非常事態を受け、平成元年に「交通安全緊急対策本部」を設置しました。翌年の平成二年度には「交通安全対策緊急三箇年計画」を策定し、平成三年度には「交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法」に基づく行政の施工計画に合わせ、先の三箇年計画を発展させた「高速自動車国道等における交通安全対策に関する事業計画（第一次五箇年計画）」をスタートさせました。この事業計画では、事故多発地点を抽出し、速度・雨・夜を要因とする徹底した事故分析の実施、排水性舗

装・高視認性区画線の試行採用、事故の特徴をもつて交通安全広報を実施するなどを柱に、雨天事故が多発する約一、〇〇〇箇所（溝切り工などの路面排水対策の緊急実施、警戒標識の設置、「雨天時の死亡事故の発生率は晴天時の約五倍」といった具体的内容を用いた安全運転の広報強化などを実施しました。これらの積極的な取組みが功を奏し死者数の増加傾向に歯止めがかかったところです。

更に平成八年度からは第二次の「高速自動車国道等における交通安全対策に関する事業計画（事業期間を二年間延長し平成一四年度までとする）」を策定し、交通安全施設の整備強化を推進しています。事業計画では第一次の事業計画を発展させ、事故状況の分析のもと、事故多発地点の緊急対策や重大事故防止対策などの実施のほか、VICSの整備を含む高度情報技術を活用した交通安全支援システムの構築などを盛り込んでいます。具体的には、多発地点対策としては夜間対策として高視認性区画線の整備、雨天時対策として排水機能を有する高機能舗装の整備、重大事故である中央分離帯突破対策として強化型防護柵の整備を実施しています。

また事故防止の観点から高速道路上の走行ルールの改正として大型貨物車の通行帯指定が平成九年より実施されるとともに、高速道路等を走行す

る大型貨物車が九〇km/h超とならないようリミッター装置の義務付けが平成一五年より施行されました。

2 交通安全対策のPR活動

JHでは「車外放出」や「週末に一度に複数名が死亡する事故」など、過去数年間程度の比較で



写真1 料金所入口でのキャンペーン



写真2 休憩施設内でのキャンペーン



写真3 事務所で準備した粗品(例)

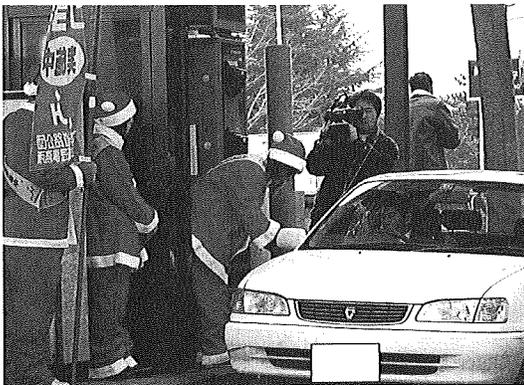


写真4 独自キャンペーン中にマスコミ取材



写真5 逆走防止ポスター



写真6 ポスター(全席シートベルトを)



写真7 ポスター(疲れたら休憩を)



写真8 各種小冊子

増加傾向にある事故形態にターゲットを絞り、少しでも多くのお客様に実態を知っていただくためのメリハリある交通安全啓発活動を各地で展開しています(写真1・2)。

最近では、より多くのお客様の注目を引くために印象的なデザイン・内容のポスター・チラシを採用する一方で、コスト削減の観点から現場で手作りの広報(チラシ・グッズなど)も行うなど、実効性や効率性を追求しつつ地域性・時事性を重視した草の根的なPR活動にも努めているところです(写真3〜8)。



写真9 高機能舗装

四 交通安全対策工の効果分析

1 高機能舗装(写真9)

平成元年から平成一三年までに施工した箇所のうち、湿潤事故の多い箇所(五二四箇所、三三九・五km)における施工前後一年間の事故件数を比較すると対策前三、一八〇件であったものが、対策後五三〇件と二、六五〇件(▲八三%)減少しました(表1)。

これまで交通安全対策として路面の排水がしにくいサグ部や反方向などを主体的に施工を進めてきましたが、雨天時の事故削減効果が大きいこと

表1

	対策前	対策後	増減数	増減率
湿潤時事故	3,180	530	▲2,650	▲83%

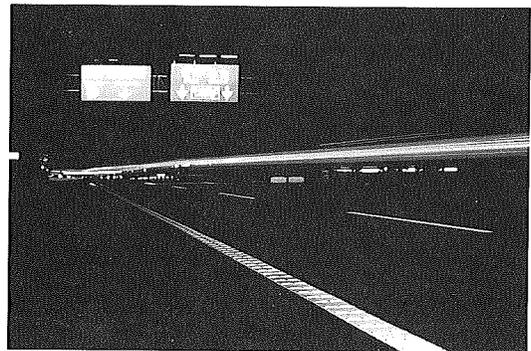


写真10 高視認性区画線

から、平成一〇年一月より高機能舗装は全面採用となりました。

2 高視認性区画線(写真10)

平成元年から平成一三年までに施工した箇所のうち、夜間事故の多い箇所(二〇二箇所)における施工前後一年間の事故件数を比較すると対策前八五三件であったものが、対策後四七一件と三八二件(▲四五%)減少しました(表2)。また、高視認性区画線上を走行すると、ドライバーに対し振動を与えられることから、居眠り運転、漫然運転の事故に対しても効果のあることが確認され

表2

	対策前	対策後	増減数	増減率
夜間事故	853	471	▲382	▲45%
漫然運転事故	657	364	▲293	▲45%



写真11 大型警戒標識

表 3

	対策前	対策後	増減数	増減率
速度超過事故	336	237	▲99	▲29%

ています。

3 大型警戒標識（写真11）

平成元年から平成一三年までに施工した箇所のうち、速度超過事故の多い箇所における施工前後一年間の事故件数を比較すると対策前三三六件であったものが、対策後二三七件と九九件（▲二九％）減少しました（表3）。

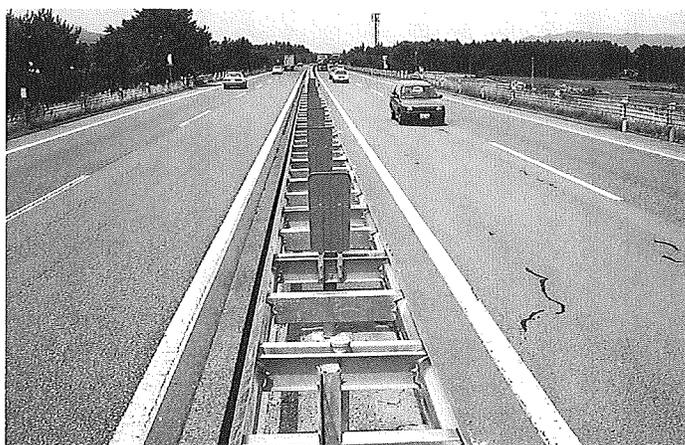


写真12 中央分離帯に設置された強化防護柵

4 中央分離帯突破事故対策（重大事故対策）（写真12）

中央分離帯防護柵を突破する交通事故は特に対車線を走行する第三者を巻き込む重大事故となる傾向にあります。この対策として、強化型防護柵を順次施工し、中央分離帯突破事故の削減に努めてまいりました。その結果、平成三年の四六件に対して、平成一四年には二二件と約五割に減少することができました。

五 今後の取組み

交通事故は「道路」「車両」「ドライバー」の三つの要因が関連して発生することから、その対策は関係機関との十分な連携・調整のもとで実施していく必要があると考えています。また、交通事故の形態は社会情勢の移り変わりと共に変化すると思われ、その傾向も少しずつ表れてきています。例えば、昨年社会的にも大きく取り上げられた大型車による渋滞後尾への追突事故、高齢者による交通事故の増加、週末（休日）における一度に複数名死亡事故の増加、シートベルト未着用による車外放死・事故の増加などが挙げられます。その対策は本来道路管理者として積極的に行っていくべき課題ですが、一方でドライバーのモラルの低下によるところも大きいことから、今後は交通安全PRだけでなく安全運転指導のあり方についても本質的に検討する必要があると思われま。

高速道路は一般道路を含む全道路と比較しても死傷事故率が一分の一と非常に低いものの、ひとたび事故が発生すると社会的に大きな影響を与えます。このため、常に総合的に交通事故を分析しながら交通安全対策を実施し、より安全で快適な高速道路をお客様に提供していきたいと考えています。

首都高速道路における交通安全対策について

首都高速道路公団業務部交通管制室管制技術課長 植田 和彦

一 はじめに

首都高速道路は、一都三県に及び供用延長二八
一km、一日当たり約一二万台の通行車両と約二
〇〇万人の利用者を抱える都市内の自動車専用道
路網であり、首都圏生活基盤の大動脈である。道
路の規格としては二種一級、二種二級の往復四車
線（湾岸線は往復六車線）であり、最高規制速度
が一般に六〇km/h、湾岸線と日本道路公団との
接続区間の郊外部が八〇km/h、都心環状線が五
〇km/hであり、道路網としては都心環状線を中
心に放射線がのびており、東側と北側では中央環
状線がネットワークを既に構成している。また、
新たな交通状況として、平成一三年のETCサー
ビス開始以来、全ての料金所でETCが整備され、

今年二月で約一八%の利用率となり、一日二〇万
台以上の車がETCを利用している。特にここ数
カ月は一カ月一%ずつ利用率が上昇している。

安心便利な首都高速道路を目指しているところ
ではあるが、交通事故の発生状況は近年減少方向
であるものの、依然として多く、このため交通安
全についても公団業務の目標の一つとして設定
し、多方面からの対策を講じている。平成一五年
度は昨年度の総事故件数（人身、物損含む）より
五%減の一三、〇〇〇件（以下に掲載する数値は
公団調べによるもの）以下にするとという事故削減
目標を設定した。より安心便利な首都高速道路と
なるよう、これまで蓄積されたデータを活用し、
交通事故の調査、分析、対策の実施及び評価する
ことにより、効率的な交通安全対策を実施してい

二 交通事故の現状と特徴について

平成一四年度は前年度より四三三件減少し一
三、七〇四件の総事故が発生しその事故率は一五
八件／億台km（平均走行距離：二二・二km）、人
身事故は一、四〇〇件（人身事故率一六件／億台
km）、死亡事故は一九件（死者二〇名、死亡事故
率〇・二件／億台km）となっている。なお、平成
一五年度は一六年二月末現在で総事故件数が対前
年同月までの累積と比較し、約三七一件減少（約
三%減少）している。事故の特徴については、交
通量の多さ、渋滞及び厳しい幾何構造線形となっ
ているため以下のような特徴が窺える。

表1 月別総事故発生件数（平成14年度）

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計平均
各月の事故発生件数(件)	1,026	942	1,007	1,186	1,324	1,269	1,193	1,078	1,323	1,000	1,048	1,308	13,704
1日の平均事故発生件数(件)	34.2	30.4	33.6	38.3	42.7	42.3	38.5	35.9	42.7	32.3	37.4	42.2	37.5

表2 曜日別総事故発生件数（平成14年度）

	月	火	水	木	金	土	日	合計平均
各曜日の事故発生件数(件)	1,913	1,818	1,669	1,720	2,105	2,404	2,075	13,704
1日の平均事故発生件数(件)	36.8	34.3	32.1	33.1	40.5	46.2	39.9	37.5

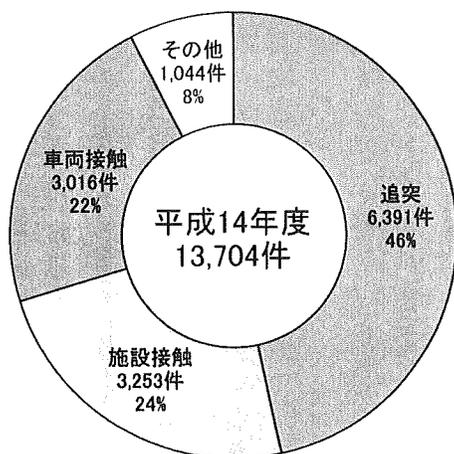


図1 交通事故の形態

1 月別、曜日別、時間帯別事故発生状況
 平成一四年度の総事故発生件数の内、表1・2より月別では八、九、一二、三月に、曜日別では平日より土曜日に事故が多く発生している。六時間毎の時間帯別では午前四、二七五件（三二％）、午後四、三三八件（三二％）、夜間二、八二〇件（二二％）、深夜二、二七一（一六％）となっている。

2 事故形態について
 平成一四年度の総事故発生件数の内、追突六、三九一件（四六・六％）、施設接触三、二五三件（二二・八％）、車両接触三、〇一六件（二二・〇％）で約九二％を占めており、追突事故が多く約半数を占める（図1参照）。

表3 曲線半径別の事故（平成14年度）

曲線半径	総事故件数(件)	総事故率(件/億台キロ)
R ≤ 100m	990	556
100m < R ≤ 150m	1,398	363
150m < R ≤ 200m	645	267
200m < R ≤ 500m	1,569	169
500m < R ≤ 1000m	969	115
1000m < R ≤ 2000m	553	99
2000m < R	1,056	114
直線部	5,975	154
ランプ,PA	462	-
該当無し(不明)	87	-
合計	13,704	158

3 カーブ区間の事故について

平成一四年度で見るとカーブ区間の曲線半径と事故率との関係は表3となり、曲線半径二〇〇m以下で事故率が平均より大きく上まわっており、このカーブ区間で発生する事故の割合は全線の約二倍となっている。

4 天候別（雨天時）事故について

平成一四年度の総事故発生件数一三、七〇四件の内、晴れと曇り時が一〇、九二〇件（七九・七％）、雨天時等（降雪含む）が二、七八四件（二〇・三％）等となる。雨天時の時間（降水量1mm/h以上）が年間四五五時間、晴天等の天候が八、三〇五時間である。天候別に見ると、雨天時の事故

件数が六・一二件/hであり、晴天等が一・三一件/時の発生となることから、四・七倍程度、雨天時の事故発生確率が高い。

三 交通安全対策について

交通安全対策として、下記の各種対策を実施してきており、交通の平穩化に努めている。ここでは公団独自の物を示す。

1 道路交通管理体制について

安心便利な道路交通を確保するために、車両感知器（全線三〇〇m間隔で設置）、テレビカメラ（約一、三〇〇ヵ所設置）、非常電話（五〇〇m間隔約一、五〇〇ヵ所設置）でリアルタイムに高速道路上のデータを収集し交通状況の把握と交通情報を提供する自動化された交通管制システムを構築している。このシステムを使用し二四時間体制で全線を交通管制室で職員がモニターしている。事故・故障・落下物等が発生し通報を非常電話や携帯電話で受理した場合、またはテレビカメラで確認した場合、警察・消防、レッカー会社に連絡するとともに直ちに公団パトローラーが現場に急行して、事案処理に当たる警察・消防と協力し交通整理、清掃、事故車両排除等を行い迅速に交通の復旧に努めている。平成一四年度は総事故件数一三、七〇四件に事故出動した。また、公団パ

トローラーによる落下物の（平成一四年度三三、二六〇件）の迅速な回収や故障車（平成一四年度一五、四三七件）の後方警戒支援等を実施している。それ以外に全線を定期的（概ね一日二回）に巡回パトローラーも実施している。

近年、携帯電話普及にともない、携帯電話による首都高緊急事案受付ダイヤル「#9910」（携帯電話で#9910を押すと公団の交通管制室につながる。）を設置し、利用者からの情報収集にも努めている。次に、交通事故、故障車及び落下物等の交通障害情報を文字情報板等（本線・入口約五〇〇ヵ所）でお客様に情報提供し二次的

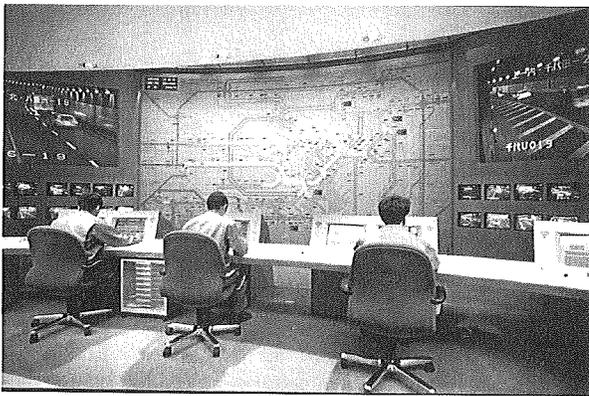


写真1 交通管制室の状況

事故の未然防止、経路変更（迂回）等に役立てている。なお、これらの情報は日本道路交通情報センター、日本道路公団、各警察等関係機関とオンラインリアルタイムで情報交換を行っている。

また、道路の構造保全及び交通の安全を確保することを目的として、公団単独または警察等関係機関と協力しながら本線料金所で指導取締りを行っている。これは道路法に基づく車両制限令、危険物積載等の禁止を違反した車両を対象としたもので平成一四年度は一、九〇一回（平均五・二回/日）実施している（写真1参照）。

2 広報活動について

公団においては各種交通安全施設の設置、指導取締りや二四時間体制で道路管理を行い、安全円滑な交通の確保に努めているところであるが、お客様自らが「交通安全」に対しての認識やご理解していただくための広報も非常に重要なものと考えている。

例えば、事故防止のための交通安全呼びかけのチラシ配布、横断幕の掲示を実施している。また、関係業界団体等を通じてのお客様への働きかけや交通安全に関する講習会を開催している。公団ホームページにおいても「二輪車事故注意!!」「事故多发地点マップ」等掲載し注意喚起に努めている（図2参照）。

事故多発地点マップ

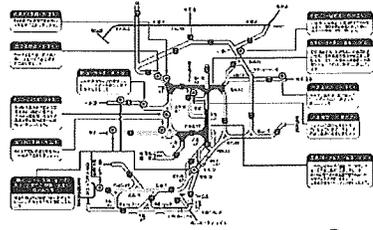


図2 公団ホームページにおける注意喚起

3 事故多発区間に対する交通安全施設の設置

事故多発区間について、調査、分析し事故の形態と事故多発区間の特徴等考慮しながら警察等関係機関と調整を図り、安全対策の効果を評価し対策を実施している。公団独自としては下記の対策があげられる。

(1) 渋滞末尾事故に対する安全対策

渋滞の末尾に車両が衝突し悲惨な重大事故につながる場合がある。この対策として恒常的に渋滞末尾となる区間に渋滞末尾情報板（一四カ所）を設置し、渋滞が発生すると車両感知器から情報を得て前方に渋滞あることを文字や図柄でお客様に情報を提供し注意喚起を促している。設置五カ所

の前後四年間の事故件数を比較すると設置前三三九件が設置後二二四件となり、約三割の事故削減効果が表れている（写真2参照）。

(2) カーブ区間の施設接触事故への安全対策

施設接触事故が多いカーブ区間及びその手前に、速度抑制のために薄層舗装（段差舗装）、道路



写真2 渋滞末尾情報板
 (渋滞の有無、渋滞末尾までの距離を表示)



写真3 大型注意喚起板とカーブ警戒ゼブラ板
 (急カーブ区間の明示)

線形の子告として大型注意喚起板、カーブ警戒ゼブラ板等を設置して注意を促している（写真3参照）。

(3) 車両接触事故に対する安全対策

JCT合流部での車両接触事故を削減するため、従来二車線同士で合流していた交通形態を一車線ずつで混じることなく合流できるようにチャネルゼーションを変更することで円滑性及び安全性の向上を図っている。しかし、車線数減に伴い渋滞を助長する場合もあり、慎重な検討が必要である。これまで、一ノ橋JCTの都心環状線から二号線（下り）合流部や谷町JCTの都心環状線から三号線（下り）合流部で実施しており、特に谷町JCTでは事故件数が五二件から五件に減少した（前後二三ヵ月比較）。なお、平成一四年度は江戸橋JCTの都心環状線（外回り）、一号上野線（上り）及び六号向島線（上り）の合流部で実施し、六号線（上り）を二車線から一車線へ変更した。二月末に五号線（下り）竹橋JCT合流部も二車線ずつの合流から一車線ずつの合流に変更した（図3参照）。今後も交通流を調査し前述の車線運用が可能であるJCT部の改善を関係機関と連携を図り実施していきたい。

(4) その他の安全対策

雨天時の安全対策として高機能舗装（排水性舗装）を順次整備を進め、現在約九〇kmを施工してきている。また、トンネル内の安全対策として前

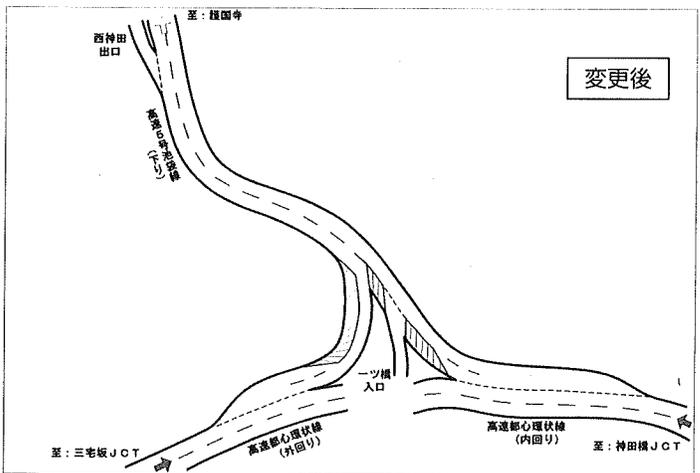
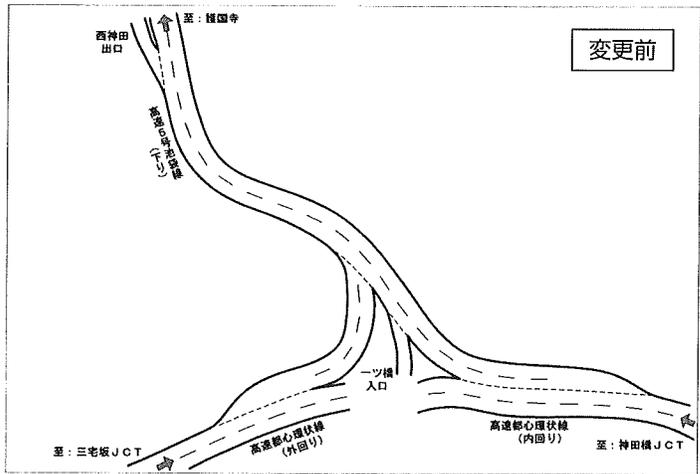


図3 5号線(下り)竹橋JCT合流部の車線運用変更

方走行車両視認性向上を図るためプロビーム照明や壁面に高輝度白色塗装を飛鳥山トンネルや東京港トンネルに整備した(写真4参照)。

4 最新技術の検討について

多角的、総合的な交通安全対策の確立に向け、近年の社会情勢やコスト削減等十分留意して、学識経験者の意見や協力を得ながら調査研究を進めている。特にCCTV画像を収録し画像解析技術

を適用し事故関係車両の挙動を解析し、事故原因を把握する研究を行っている。また、一五年度は国土交通省と協力し、AHS(走行支援道路システム)の実道実験を四号新宿線(上り)の参宮橋カーブ付近で実施した。結果として一カ月の実験期間中に三〇台の事故が観測されたが、そのうち通報があったのが一二台で残り一八台の事故は統計では把握できない隠れた事故であり、このようなカーブ区間では統計以上に事故が発生している



写真4 飛鳥山トンネル坑口の大型注意喚起板(トンネル内のクレスト、サグ部の明示)と天井部にプロビーム照明

四 おわりに

今後、事故削減のために検討すべき課題は、既存対策の評価、最新技術の導入と既存対策の融合、事業中の都市内長大トンネルの事故防止対策と多岐にわたる。また、既往の交通安全施設の清掃補修による機能維持を図ることも重要な施策と考えるところである。

最後にITS(高度道路交通システム)の進展化に伴い、人と道路と車両等を一体のシステムとして構築することにより、安全・円滑・快適な道路交通、渋滞の軽減による環境保全などの豊かな活力ある国民生活になることを希望する。

安心歩行エリアの形成を目指して

千葉市院内地区での取組み

千葉市建設局土木部維持管理課

一 はじめに

千葉市では、交通事故による死者数はピーク時から減少したものの、事故発件数及び死傷者数は増加傾向をたどっており、道路交通安全を取り巻く環境は、依然として厳しい状況となっております。

このような状況のなか、国土交通省及び警察庁では、平成一五年七月に、全国で七九六箇所を「あんしん歩行エリア」（簡単に言うならば、地区内の生活道路を「クルマ」中心から「ひと」中心の道路としたエリア）に指定し、総合的な交通安全対策を全面的に進めていくこととしました。

千葉市でも院内地区・こてはし台地区・千城台地区・鎌取地区の四地区が「あんしん歩行エリア」

として指定を受けており、平成一五年度よりJＲ千葉駅に近い院内地区で、全国でまだ検討事例の少ないなか、手探り状態での検討が進められることとなりました。

本稿では、千葉市院内地区での「あんしん歩行エリアへの取り組み」について紹介します。

二 千葉市院内地区の概況

あんしん歩行エリアに指定された千葉市院内地区は、千葉市の中心市街地に隣接した住宅地で、外周を中心市街地に向かう車で混雑する国道一六号、国道五一号、市道新町若松町線、市道西千葉駅稲荷町線などの幹線道路に囲まれた立地条件となっていることから、これらの道路の混雑を避ける車が地区内に入り込み、千葉県内でも交通事



図1 千葉市内院内地区の概況

三 検討の流れ

院内地区における「あんしん歩行エリア」の検討は、図2に示すフローチャートに沿い地元住民

故発生率の高い地区となっています（図1）。

との懇談会を開催しながら進めています。

地域の実状に詳しい地元住民と、行政とが相互に理解し合い、意見や情報を交換しあいながら、交通の実態確認から安全対策の立案に至るまでの検討を行うことにより、より実態に即した効果的な安全対策の立案を目指しています。

検討を進めるにあたっては、重要となる交通事故の発生状況の把握はもとより、地域住民等を対象とした「住民アンケート調査」や「まちあるき点検」、「懇談会やインターネットでの意見収集」などを実施し、事故として現れていない潜在的な危険箇所についても調査し、安全対策を実施して

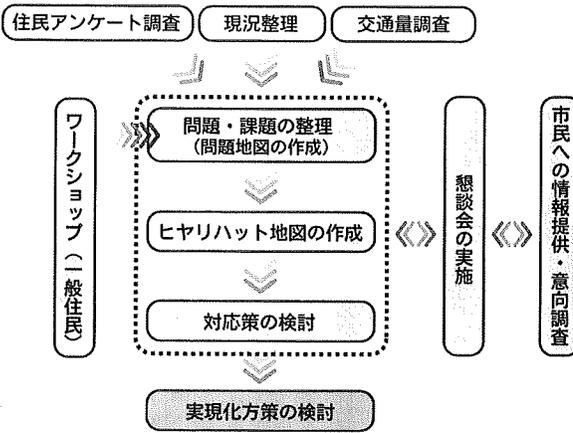


図2 検討フローチャート

いくこととしています。これらの調査概要と結果を次に紹介します。

1 交通事故の発生状況の把握

地域の危険箇所を抽出するにあたっては、まず、交通事故の発生状況を整理をしました。その結果、交通事故は交通量が多い幹線道路に多く集中していますが、幹線道路と比べ交通量が少ない地区内の道路も、抜け道として利用されている道路上や（後述のまちあるき点検や住民アンケート結果か

ら判明）、幹線道路と、この抜け道として利用されている道路との交差点部で、交通事故が多く発生していることが分かりました。

2 住民アンケート調査

平成一五年八〜九月にかけて、院内地区の自治会長や小学生の保護者約四五〇名を対象にアンケート調査を実施し、「よく利用する道路上で危険を感じる箇所」を地図上に落としただきました。その結果（図3）、この院内地区内の主要な

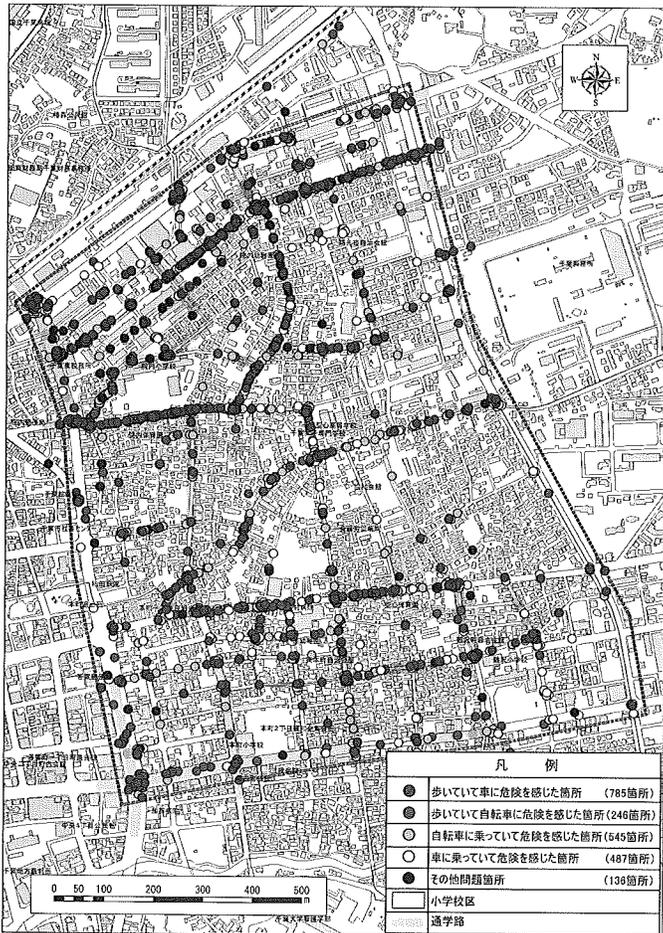


図3 危険と感じる箇所

道路のほとんどで地域の方々が危険を感じていることが分かりました。また、自由意見においても「路上駐車による見通し・通行の阻害」や「区内をスピードを出して走行する車両」の問題、「通学路等の整備」に関する要望など、切実な意見が多く出されました。

3 まちあるき点検

院内地区内の居住者や、同地区内の小学校に通学されている子どもをお持ちの保護者等に参加し

ていただき、院内地区の道路や交差点を対象に危険箇所等を点検していく「まちあるき点検」を、平成一五年の一〇月と十一月、小学校区ごとに二回に分けて実施しました。

点検作業は両日とも四つの班に分かれ、それぞれ異なるルートを点検しました(図4)。一つの班は、自治会の推薦者、学校関係者、公募市民、行政職員等の、合わせて一〜三名で構成され、午前中は道路・交差点などの危険箇所や交通安全施設などの問題点を現地点検、午後はワーク

ショップ形式で気づいた安全対策などをマップに書き込むなどのグループ作業を行いました。

点検の結果、出された意見は「路面標示やカーブミラー・車止め・標識等の不備」や「路上駐車が多い」、「歩行スペース・滞留スペースが狭い、ない」、「見通しが悪いなどの道路構造上の問題」、「支障物による歩行スペースの不足」など、もともと、この院内地区が有する問題が上位を占め、次いで、「スピードを出して通行する車両(おそらく抜け道利用者がほとんど)」や、「抜け道利用者の交通量が多い」など、外部の車両などに起因した問題が多くなっています。(図5)

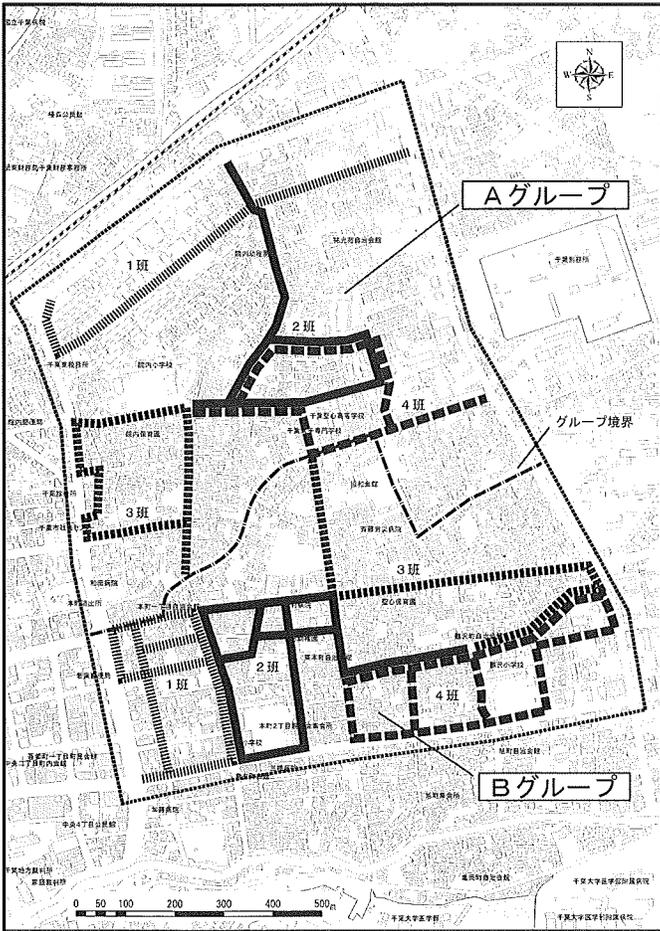


図4 まちあるき点検ルート



写真1 グループ作業の様子



写真2 グループ発表の様子

4 交通量等調査

アンケート調査等で指摘された「抜け道利用の実態を数量的に把握すること」と、「今後の整備効果の検討や事業評価にあたっての基礎資料を得ること」を目的に、ナンバープレート調査と走行速度調査の二つの調査を実施しました。

ナンバープレート調査の結果、院内地区における抜け道利用の状況（朝ピーク）は、上下方向の全交通量に対して抜け道利用車が約四〇～五〇％を占める状況でした。一方、走行速度調査の結果は、抜け道利用が多い地区内道路においては、車両の平均速度は約四〇km/hとなっており、これ

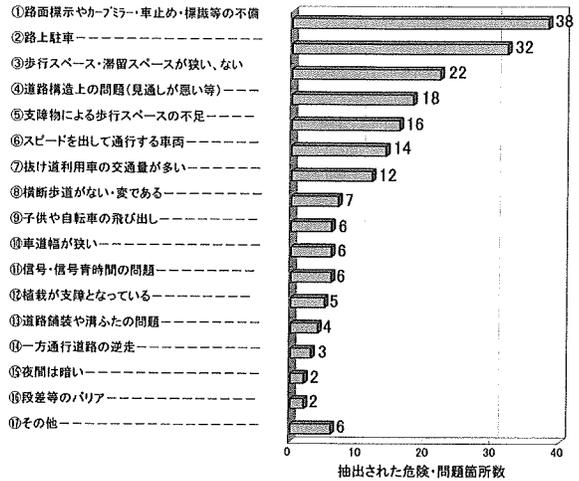


図5 まちあるき点検で抽出された危険・問題箇所数

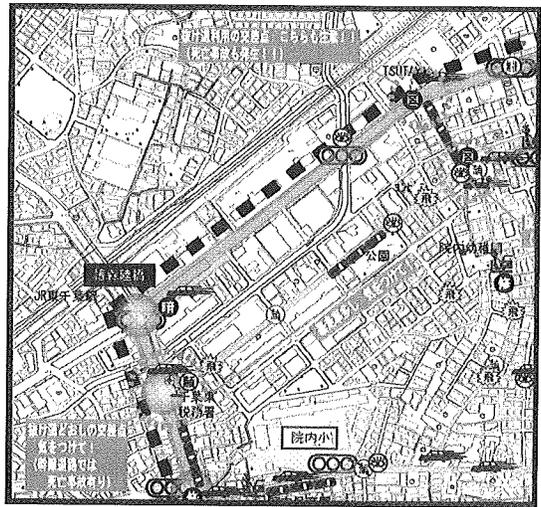


図6 ヒヤリハット地図（一部）

は法定速度（三〇km/h）を超える値となっています。また、観測された最高速度は七〇km/hとなっているなど、「スピードを出した車が通行して怖い」という地域住民の意見を裏付ける結果となっています。

四 ヒヤリハット地図の作成

ヒヤリハット地図とは、住民が通勤・通学途中など普段の生活のなかで「ヒヤリ」としたり、「ハッ」とするなど、危険と感じたポイントをマークした地図のことで、対象エリアにおける危険・問題箇所を明確にして、地域住民に公表する

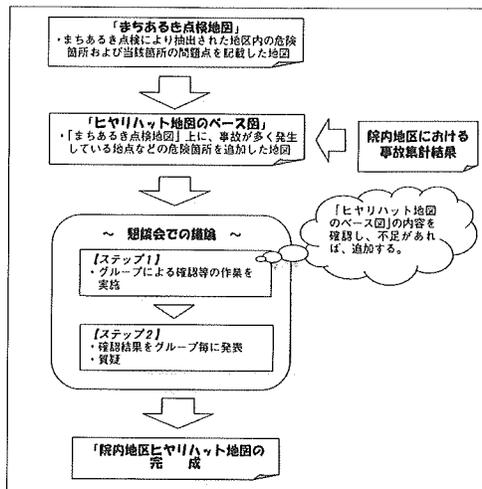


図7 ヒヤリハット地図作成の流れ

ことにより事故の抑制を図ることを目的としています。

また、このヒヤリハット地図は、今後、対象エリアの安全対策を実施していく上での貴重な基礎資料となります。

ヒヤリハット地図は、図に示す流れにそって、作成いたしました（図6・7）。

五 対応策の検討

ここまでのさまざまな現況把握結果から分析すると、院内地区が危険な地区となっている原因としては、ヒヤリハット地図で指摘されているよう

に、「路面標示やカーブミラー等の不備が多い」、「路上駐車が多い」、「見通しが確保されていない」「交差部が多い」、「歩車分離が行われていない」など、もともと交通安全対策が十分とは言えない地区内に、周辺の幹線道路の渋滞を原因とした通過交通（スピードを出した車が多い）が多く地区内に入り込んでいることが主な原因であるとの結果が得られました。

安全対策の基本方針

前述の分析結果を踏まえ、安全対策としては、危険な状況を作り出している原因を取り除くため、「幹線道路の円滑化（抜け道利用が発生する根本的な原因の排除）及び安全対策（幹線道路の事故抑制）の実施」と合わせて「地区内の通過交通の排除」、「ヒヤリハット地図に挙げた地区内の危険・問題箇所の解消」の三項目（図8）を安全



図8 安全対策の基本方針

対策の基本方針として、安全対策（案）を立案していくことが懇談会で位置づけられました。

六 主な安全対策（案）

安全対策の基本方針を踏まえ、実際にどのような安全対策を実施していくかを検討し、主な安全対策（案）を立案しました。具体的な内容を次に紹介します。

1 幹線道路の円滑化及び安全対策の実施

渋滞の原因となっている幹線道路とおしの交差点を対象に、専門技術的な検討と合わせて地域住民の声を聞きながら、交通流の円滑化（右折もしくは左折車線の設置や信号青時間の変更など）や安全対策の実施。

2 地区内の通過交通の排除方法について

- 通過交通の地区入口部での対策（図9）
- ・あんしん歩行エリアの明示（あんしん歩行エリアであることを標識や路面標示により明示し、地区内に用のない交通の進入を抑える）。
- ・地区内への流入規制（地区内へ流入する一定方向に対して規制をかける）の実施。
- ・ハンブの設置の検討。
- ・地域住民によるドライバーへの声かけ（ビラ配り）。

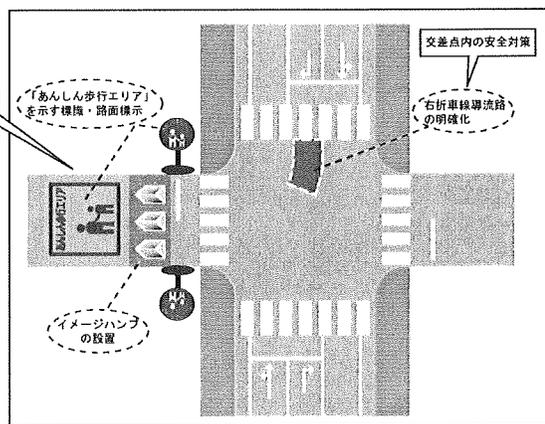


図9 地区入口部での通過交通対策

○通過交通の経路上での対策（図10）

- ・ガードレールの設置や幅広外側線+カラー舗装により車道の狭小化を図り、スピードが出しづらい走行環境とするとともに、合わせて、歩行スペースを確保し、路上駐車を抑制する。

※全幅六～八m程度ある路線を対象

- ・ハンブや狭さくの設定の検討。

- ・抜け道の一方通行化の検討。

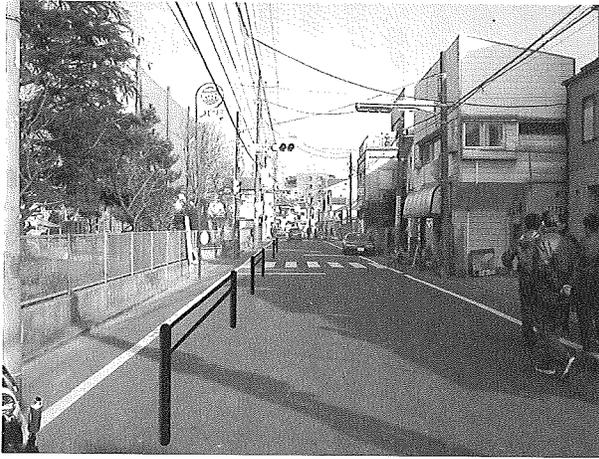


図10 ガードレール設置のイメージ

3 ヒヤリハット地図に挙げた地区内の危険・問題箇所の解消方法について

- ・個々の危険要因もしくは対処要望や現地の状況を踏まえ、安全対策一覧を参考に、個々に適切で効率的な安全対策案の立案・実施。

- ・路上駐車対策としては、「警察と住民による合同パトロールの実施」など、積極的に住民に参加していただく施策を行っていくことで、直接的な路上駐車対策のみならず、間接的に地域住民の交通安全に関する意識の高揚を目指す（その他の対策についても同様に、地域住民の積極的な参加を目指す）。

七 おわりに

今後は、懇談会を通して地域住民と一緒に立案された安全対策（案）を、どのように実施していくかのプログラムの作成を行う予定です。

交通事故は、道路構造や安全施設の改良だけではなかなか減少しません。当事者となる人間の安全に対する意識の高揚こそが事故の減少に寄与するものだと思います。

これまでの検討において、地域の実状に詳しい地元住民と、安全対策を実施していく側の行政とが良きパートナーとして意見や情報を交換しあいながら実施してきた結果、懇談会参加者においても、交通安全に対する意識が芽生えてきたと感じ

ております。今後、これら交通安全に対する意識の芽を大切に育て、地域全体へ広げていき、安全な千葉市を目指して行きたいと考えています。

関東地域の直轄国道における交通安全対策

関東地方整備局道路部交通対策課

一 はじめに

関東地域は、我が国の約二三％の面積に約四％の人口が居住し、政治・経済・文化の中心である首都圏を擁している一方、今後、全国に比べて高齢者数の増加が最も顕著になると見込まれています。また、平成一五年の交通事故による死者数は、二、二六四人と、全国の約三〇％、死傷事故件数は全国の約三五％を占めていることから、誰もが安心・快適に暮らせる地域の実現が望まれています。

関東地域の平成二年から一四年までの死者数は、全国と同様に減少傾向で推移してきましたが、近年は横這い傾向にあります(図1)。また、死傷事故件数は、近年は横這い傾向にあるものの、

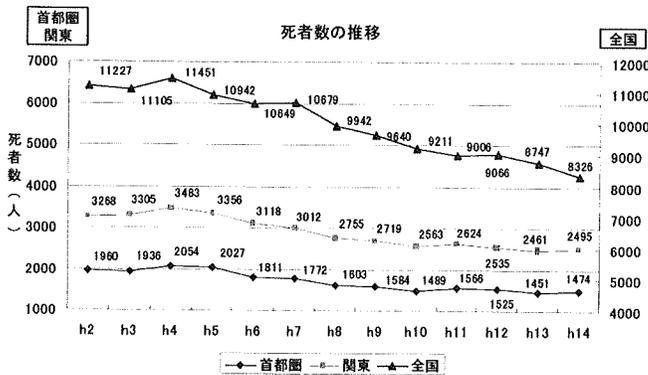


図1 死者数の推移

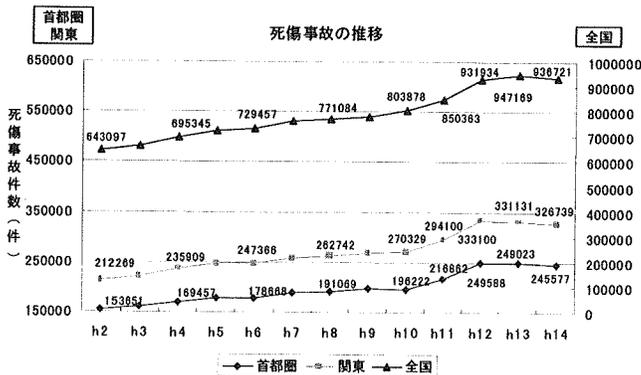


図2 死傷事故件数の推移

平成一二年までは増加傾向で推移してきており、依然として厳しい状況が続いていることがわかります（図2）。

※「首都圏」は、東京都、千葉県、神奈川県、埼玉県、千葉県、横浜市、川崎市、さいたま市。

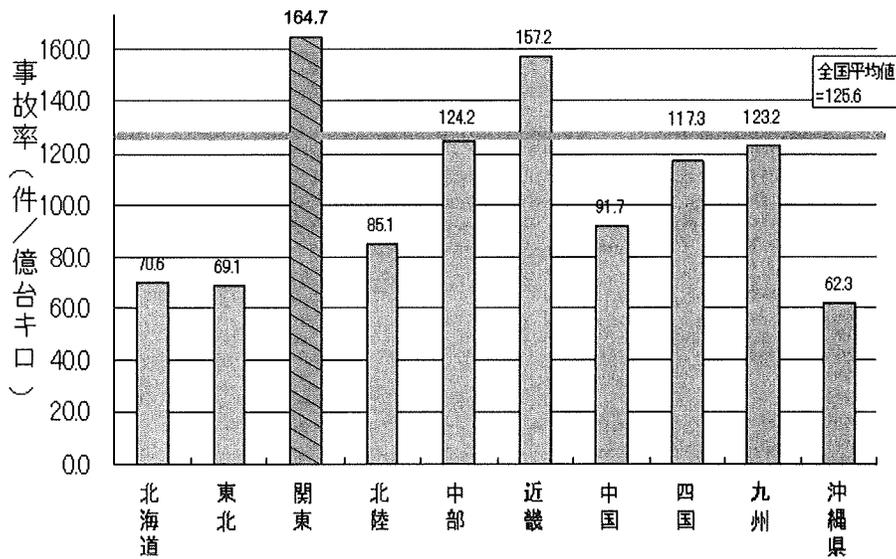


図3 地域別の死傷事故率（全道路、H13）

地域別の交通事故の現況を自動車走行台キロ当たりの交通事故件数で表す「死傷事故率」で見ると、関東地域は全国平均値を大きく上回っており、安全で快適な道路交通環境を実現するために

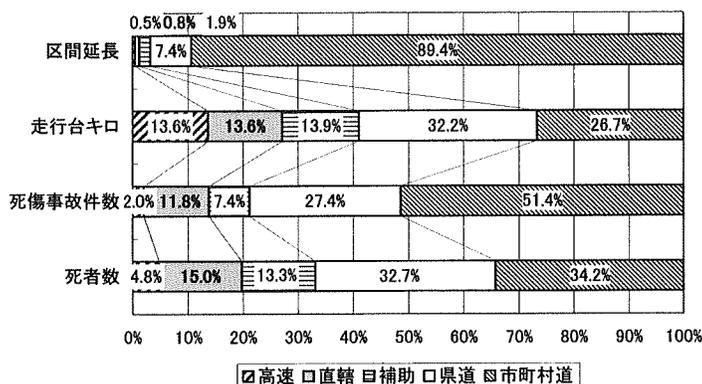


図4 延長比と事故状況（関東地方整備局管内：H13）

は、総合的な交通安全対策を強化することが緊急の課題となっています（図3）。

また、関東地域の道路種別ごとの交通事故の特徴を見ると、総走行台キロの約一四％を分担する自専道は、ほぼ同程度の交通を分担している直轄国道・補助国道に比べ、死傷事故件数が1/6〜1/4程度、死者数が1/3程度であることから、環状道路（圏央道、外かん、中央環状）をはじめとする体系的な道路ネットワークを整備して高規格道路の交通分担率を上げることが、交通安全上も重要なことといえます（図4）。

各交通安全施策の背景や具体的な対策メニューについては、別に掲載されていますので、本稿では、関東地域の直轄国道における主な交通安全対策の事例を紹介します。

二 事故対策（事故多発地点対策、事故危険箇所対策）

全国一律の基準によって抽出した関東地域の事故多発地点（平成八年度〜一四年度事業）一、一六九箇所（全国三、一九六箇所）の対策効果についてフォローアップ調査（二四年度）した結果によると、関東地域の直轄国道における対策箇所では、対策前に比べて▲一五・一％の事故削減効果が得られています（全国の削減効果は▲一一・五％）。なお、対策効果が十分発現していない箇所

所については、今後の「事故危険箇所」対策とあわせて、交通事故データの科学的な分析に基づいた効果的で効果的な対策を講じていくこととしていきます（表1）。

表1 関東地域の「事故危険箇所」

	管内全体箇所数	内、直轄道路箇所数 (%)
交差点	785箇所	251箇所 (32%)
単路	481箇所	107箇所 (22%)
計	1,266箇所	358箇所 (28%)

【事故多発地点対策の事例】

対策箇所…一般国道一七号 埼玉県北足立郡吹上町（下忍南交差点）

事故内容…右折車両に起因する追突事故や対抗直進車との衝突が多発

直進車との衝突が多発

対策内容…右折レーン設置、横断歩道位置の変更、右折矢印信号機設置（平成一〇年

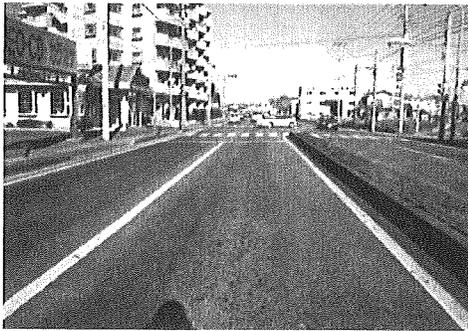
度）（写真1）

対策効果…（対策前）死傷事故件数一七件／四年

死亡事故件数二件／四年

（対策後）死傷事故件数二件／四年

死亡事故件数〇件／四年



（対策前）



（対策後）

写真1

表2 関東地域の「あんしん歩行エリア」内訳

都県政令市	エリア数	内、直轄道路 関連エリア数
茨城県	22	10
栃木県	10	2
群馬県	16	1
千葉県	30	7
埼玉県	25	6
東京都	26	14
神奈川県	22	11
山梨県	7	6
長野県	8	6
さいたま市	6	2
千葉市	4	2
横浜市	20	10
川崎市	8	3
計	204	80

※）全国のエリア数は796

日常的な生活域の安全を面的に確保する交通安全対策として、今年度から取り組んでいる「あんしん歩行エリア」の整備にあたっては、前述の事故対策の他にも外周道路の交通の円滑化、エリア内の移動経路の整備、ゾーン内の事故防止対策など、総合的な対策を講じる必要があることから、これまで以上に都県公安委員会はもとより、各道路管理者、住民、道路利用者等との連携、協働が必要とされています。

関東地域では、各道路管理者が都県公安委員会等と協働して懇談会やフォーラムの開催、先行実施エリアを設定してノウハウを取得するなどして、「あんしん歩行エリア」施策推進の仕組みづくりを進めてきたところですが、今後も関係者間の一層の連携、協働のもとに着実に整備を進めていきます（表2）。

三 バリアフリー化された歩行空間の整備

段差がなく勾配が緩やかで幅員の広い歩道の整備は、高齢者、身体障害者等、誰もが安心、安全に歩行する空間の提供という観点から、交通安全施設整備の主要事業の一つです。

関東地域の一当たりの平均利用者が五、〇〇人以上の旅客施設周辺等の主な道路のバリアフリー化率は、平成一四年度末時点で約二六％、また、「交通バリアフリー基本構想」を策定しているのは三〇自治体（平成一六年一月末現在）ですが、『重点整備地区内の主要な特定経路を構成する道路については、原則として平成二二年までに移動円滑化を実現する』との「交通バリアフリー法」の基本方針を踏まえて積極的に整備を進めていきます。

【バリアフリー歩行空間整備の事例】

東神奈川駅前歩道橋は、一般国道一号を横断してJR駅の連絡通路と直結していることから、利用者数が約二六、〇〇〇人／12時間（平成一〇年九月調査）と非常に多い上に、駅東口周辺の再開発事業によって、今後、利用者が増加すると予想されています。既設歩道橋はスロープもない上に幅員も狭く、老朽化も著しかったことから、平成

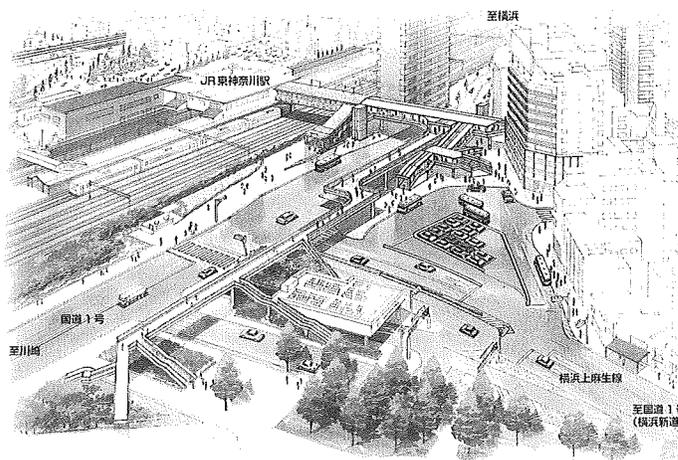


図5 完成イメージ（歩道橋手前は複合ビルに接続する）

一三年度よりエレベーター付き横断歩道橋架替え工事を進めています。

【バリアフリー歩行空間整備の事例】

一般国道四号栃木県小山市羽川地区の沿道は、小学校、郵便局をはじめ商店、民家が立地していることから、歩行者・自転車の通行は多いものの、現況歩道は幅員一・〇m以下が大半であることから、歩行者交通の安全確保などを目的に、歩道幅

員の狭小区間から優先してバリアフリー化歩道整備を進めています。

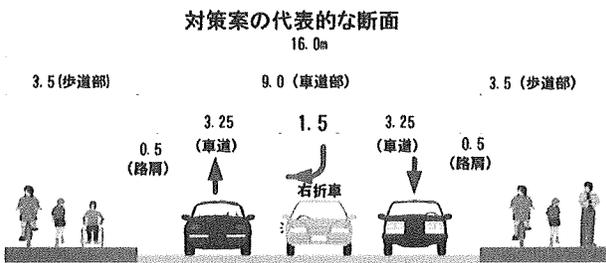


図6 歩道の計画断面



写真2 歩道の現況

【歩行者・自転車利用環境整備の事例】

一般国道四号埼玉県春日部市小淵地区では、現況道路脇の準用河川の改修計画と調整しながら歩行者専用道路と自転車道の設置を目指して整備を進めています

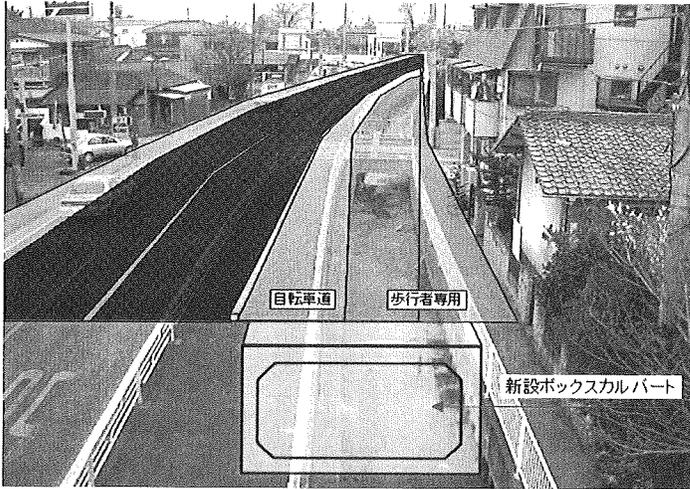


図7 完成イメージ

四 おわりに

紹介した事例の他にも路上駐車対策として地下駐車場（一般国道二〇号東京都八王子市「八日町夢街道パーキング」、平成一五年七月供用）の整備等、交通事故の削減、安心して暮らせる環境の実現に向けて取り組みを進めて来たところです



写真3 八日町夢街道パーキング

が、この願いが着実に、また出来る限り早く実現するように都県公安委員会、都県政令市等、関係者の皆さまの一層のご協力をお願いする次第です。

平成一六年通常国会提出道路関係法案の概要

道路局路政課

道路関係四公団の民営化を実現するための関連四法案が、平成一六年三月九日に閣議決定され、同日国会に提出された。以下、これら四法案の概要を紹介する。

一 高速道路株式会社法案

1 会社の事業等

- (1) 高速道路の建設・管理・料金徴収を行う特殊会社として、東日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社、本州四国連絡高速道路株式会社を設立。
- (2) 各会社が原則として事業範囲とすべき高速道路を設定。この事業範囲以外の高速道路についての事業実施も可能。

(3) サービスエリアの運営等の関連事業も実施。

(4) 会社は、機構と、貸付料、貸付期間等を内容とする協定を締結。

2 国との関係

(1) 政府（地方公共団体）は、総株主の議決権の三分の一以上の株式を保有。

(2) 代表取締役の選定、社債及び長期借入金等については、国土交通大臣の認可が必要。

(3) 当分の間、政府の債務保証が可能。

3 会社の合併

政府は、本四会社について、経営の安定性の確保が確実になった時点で、西日本会社との合併に必要な措置を実施。

二 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法案

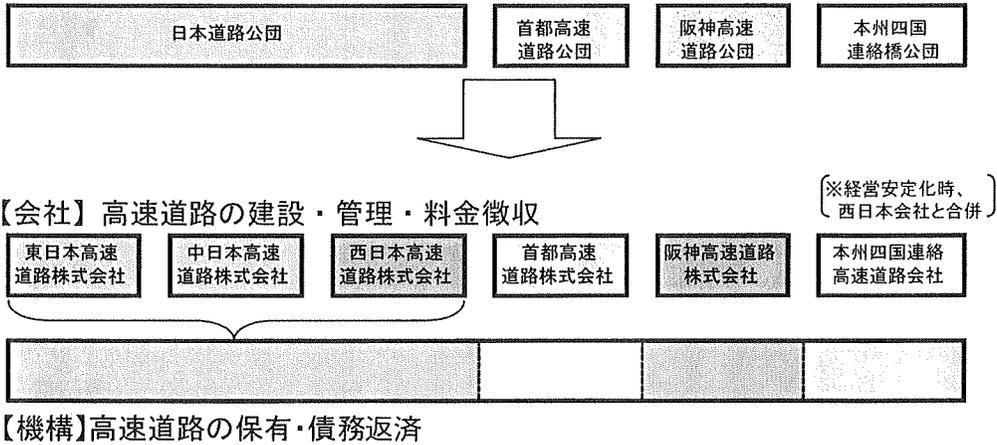
1 機構の業務等

(1) 高速道路に係る道路資産の保有・貸付け、債務の早期の確実な返済等を行う独立行政法人として日本高速道路保有・債務返済機構を設立。

(2) 民営化から四五年後までに、債務の返済を完了させ、解散。

(3) 機構は、会社と、機構の業務を一体として行う必要がある全国路線網（高速自動車国道及びネットワーク型一般有料道路）又は地域路線網ごとに協定を締結し、国土交通大臣の認可を受けて、貸付料、債務返済計画等を記載した業務実施計画を作成。

【民営化のイメージ】

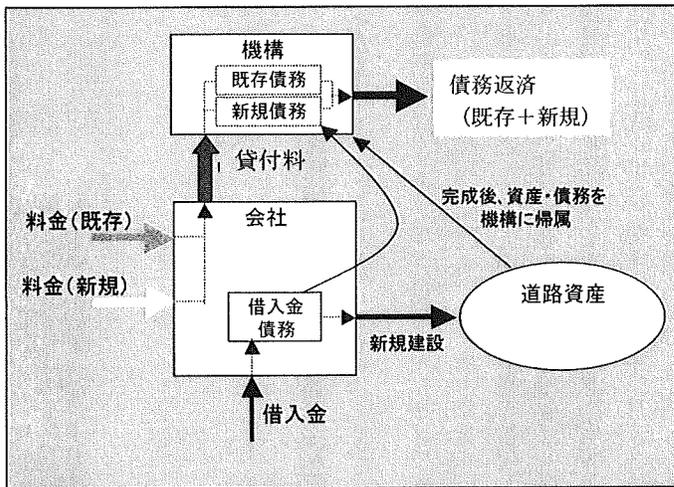


〔※経営安定化時、西日本会社と合併〕

【機構】高速道路の保有・債務返済

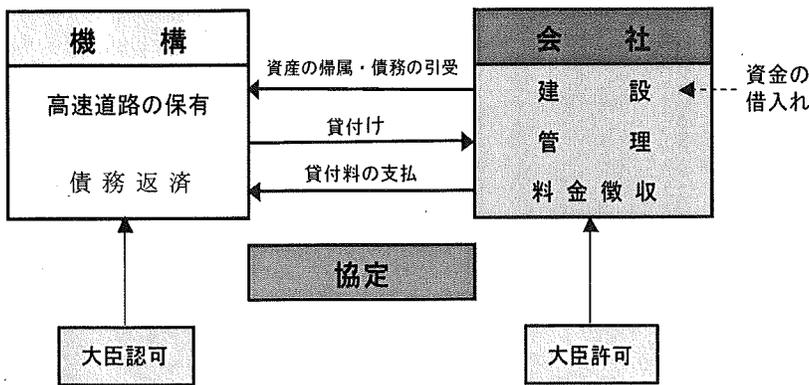
- 1 道路整備特別措置法の一部改正
 - (1) 会社は、機構と協定を締結し、工事の内容、料金等について国土交通大臣に事業許可を申請して事業を実施。
 - (2) 会社が建設する高速道路は、原則として、工事完了後に機構に帰属。
 - (3) 会社は、国土交通大臣の認可を受けて、供用約款を制定。
- 2 国との関係
 - (1) 政府等の出資及び災害復旧補助が可能。機構は、これらを財源として、会社に無利子貸付け。
 - (2) 長期借入金及び機構債券については、国土交通大臣の認可が必要。
 - (3) 政府の債務保証が可能。
- 3 日本道路公団等の民営化に伴う道路関係法律の整備等に関する法律案
 - 1 新たな組織の設立及び公団の解散に係る手続
会社及び機構の設立手続、公団から会社及び機構への権利義務の承継等並びに公団の解散について規定。権利義務の承継等については、国土交通大臣が基本方針を定め、公団が、国土交通大臣の認可を受けて、実施計画を作成。
 - 2 業務の引継ぎ等経過措置
 - (1) 供用中の高速道路
既に供用中の高速道路は、当該高速道路を事業範囲とする会社が管理・料金徴収を実施。
 - (2) 暫定期間中の取扱い
暫定期間中（民営化後原則として六月以
- 4 機構及び会社は、道路管理者の権限の一部を代行。
 - (4) 会社が建設した道路資産が機構に帰属するときに、会社が建設のために負担した債務を引き受け。
 - (5) 貸付料の額は、債務の返済に要する費用等を貸付期間内に償うよう設定。
 - (6) 料金徴収期間満了日は、民営化から四五年を上限。道路資産は、満了後に道路管理者に帰属（無料開放）。
 - (5) 料金の額は、貸付料及び会社の維持管理費用を料金徴収期間内に償うよう設定。

【資金の流れ】



- (3) 建設中・調査中の高速道路は、当該高速道路を事業範囲とする会社が、建設・調査を実施。
- ① 民営化後原則として四月以内に、国土交通

【会社と機構による事業実施のイメージ】



- 大臣が会社と協議して、会社が建設を行うべき高速道路を指定(複数の会社との協議制)。
- ② 社会資本整備審議会の意見を聴いた上で、建設を行うことができない理由が正当なも

- のであると認めるときは、指定できない。
- ③ 機構にも同様の手続きを実施。
- ④ 民営化後原則として六月以内に、会社及び機構は、協定を締結し、それぞれ国土交通大臣の事業許可、業務実施計画認可を受けなければならない。

3 道路関係四公団法の廃止その他関係法律の整備等(地方税等)

4 施行期日
 会社及び機構は八年三月三十一日までの政令で定める日に成立。

5 検討
 政府は、民営化後一〇年以内に、民営化関係法の施行の状況を検討して、必要な措置を実施。

都市再生特別措置法の一部改正による 道路整備に係る権限の移譲について

国土交通省道路局

一 都市再生特別措置法の一部改正案に ついて

「稚内から石垣まで」を合言葉に国を挙げて取り組んでいる「全国都市再生」の一層の推進を図ること等を目的として、「国の補助金等の整理及び合理化等に伴う国土利用計画法及び都市再生特別措置法の一部を改正する法律案（都市再生特別措置法の一部改正案）」が平成一六年二月三日に閣議決定され、現在開会中の第一五九回国会（通常国会）に提出されている。この法律案は、平成一六年度予算案関連の「日切れ法案（平成一五年度末までに成立を図る必要がある法案）」として国会に提出されているため、三月末までの法案成立が期待されており、また、本稿で紹介する道路整備に係る権限の移譲の部分については、公布の

日から三カ月以内で政令で定める日から施行することとされている。

改正案においては、「全国都市再生」の推進と併せて、「地方にできることは地方に」との原則の下、国の補助金等の整理合理化を行い、地方の自由度や裁量を拡大する「三位一体の改革」を進めていくため、

①地域の実情を熟知した市町村のまちづくりに関する権限の拡充

②市町村の創意工夫を活かせる「まちづくり交付金（平成一六年度予算案：一、三三〇億円）」の創設

等の措置を講じることとしている（別添イメージ図参照）が、このうち、①の措置の一つとして、

指定区間外国道（いわゆる「補助国道」）又は都道府県道の整備に係る権限を都道府県から市町村

に移譲することが盛り込まれている。

なお、これまで、都市再生は、民間による都市開発のポテンシャルが高い大都市地域を中心に、主として民間事業者主導型で進められてきたが、今回の改正案は、民間活力が十分でない都市を含む全国の都市において、地域の実情を熟知した市町村が一元的かつ効果的に公共公益施設の整備を実施すること等を通じて都市再生を推進していくとするものである。

二 今回の改正案のスキームについて

今回の改正案による上記①及び②のスキームは以下に示すとおりとなっている。

1 都市再生整備計画の作成

都市再生に必要な公共公益施設の整備等に関する計画（都市再生整備計画）を市町村が作成する

(第四六条第一項)。

【都市再生整備計画に記載する事項(第四六条第二項)】

①都市再生整備計画の区域(第四六条第二項第一号)

②都市再生整備計画の目標(第四六条第二項第二号)

③②の目標を達成するために必要な事業(第四六条第二項第三号)

(例) 道路をはじめとする公共公益施設の整

備事業、市街地再開発整備事業、土地区画整理事業等

(注) i まちづくりの推進を目的とするNPO

等の事業を記載することが可能(第四

六条第三項)。

ii 都市計画決定権限を都道府県から市町

村に移譲する事業及び当該都市計画の

決定期限を記載することが可能(第四

六条第五項)。

iii 整備権限を都道府県から市町村に移譲

する指定区間外国道又は都道府県道の

新設、改築に関する事業(「市町村施

行国道等事業)を記載することが可

能(第四六条第七項)。

④③の事業と一体となってその効果を増大させ

るソフト事業(第四六条第二項第四号)

⑤計画期間(第四六条第二項第五号)

⑥その他(第四六条第二項第六号)

2 まちづくり交付金の交付

都市再生整備計画を作成した市町村は、計画に

基づく事業等にまちづくり交付金を充てようとする

場合、国土交通大臣に対して都市再生整備計画

を提出する。国は、当該計画に基づく事業等の実

施に要する経費に充てるため、予算の範囲内で、

市町村に対してまちづくり交付金を交付できる

(第四七条)。

3 都市計画決定権限の移譲

上記1③iiに関し、市町村は、都市再生整備計

画への記載に当たって都道府県の同意を得ること

とし、都市再生整備計画に定められた都市計画決

定期限内に限り、本来都道府県が決定すべき都市

計画を自ら決定することができる(第四六条第五

項・第六項、第五一条)。

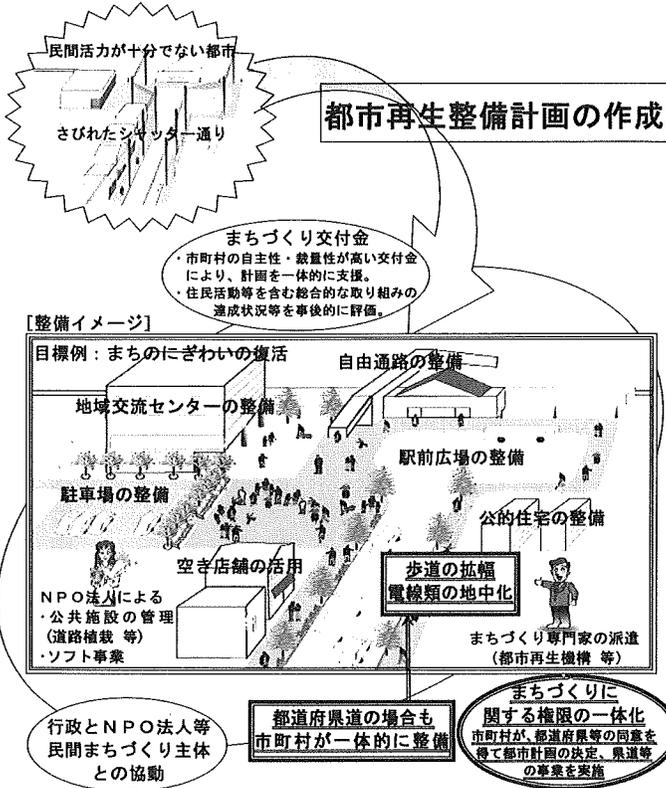
4 道路整備に係る権限の移譲

(市町村施行国道等の事業)

上記1③iiiに関し、市町村は、都市再生整備計

別添 都市再生特別措置法の一部改正案のイメージ

全国都市再生の推進のため、地域の実情を熟知した市町村が一元的かつ効果的に公共公益施設等の整備を実施



画への記載に当たって都道府県の同意を得ることとし、都市再生整備計画の計画期限内に限り、市町村施行国道等事業を実施することができる（第四六条第七項・第八項、第五八条）。

三 道路整備に係る権限の移譲（市町村施行国道等事業）について

1 市町村施行国道等事業の考え方

（第四六条第七項・第八項、第五八条）

道路法においては、道路の新設、改築等の事業実施や占用許可、通行規制をはじめとする行政権の行使を道路管理者が一元的に行うことが原則とされている。しかしながら、今回の改正案においては、市町村が主体となって地域の実情に応じた都市再生を図るため、本来は都道府県が道路管理者である指定区間外国道又は都道府県道の新設、改築に関する事業について、道路法の特例として市町村が実施することを規定したものである。このため、市町村施行国道等事業を都市再生整備計画に定める際には、道路の安全かつ円滑な交通の確保等に責任を有する本来の道路管理者（＝都道府県）の同意を要することとしている。

なお、政令指定都市（地方自治法第二五二条の一九第一項に規定する市）については、現状においても、道路法第一七条第一項の規定により指定区間外国道及び都道府県道の管理を行うこととさ

れているため、今回の特例の対象外となっている。

2 市町村施行国道等事業の範囲

（第四六条第七項の政令）

市町村施行国道等事業の具体的な範囲については政令で定めるところとされているが、上記1の考え方に基づき、市町村の創意工夫によるまちづくりの推進といった都市再生の観点から市町村が実施することが必要であると認められる事業に限定する予定である。具体的には、主として、歩行者又は自転車の快適性の向上を目的として行われる事業や、道路景観の整備を目的として行われる事業などを政令又は政令によりさらに委任を受けた省令で規定する予定であり、自動車専用道路や大規模バイパスの新設、改築などは市町村施行国道等事業として想定していない。

市町村施行国道等事業として定めることができるのは道路の新設、改築であり、これら以外の維持、修繕、災害復旧などに関する工事については、都市再生の観点から市町村が実施する必要があるとは認められないため、特例の対象外とされている。

3 市町村施行国道等事業に関する公示

（第五八条第三項）

市町村は、市町村施行国道等事業を実施しようとするとき、及び市町村施行国道等事業の一部又は全部を完了したときは、その旨を公示しなければならないこととされている。これは、本来道路

管理者以外の者が道路整備に係る権限の一部を行使していることを「公示」という方法で示すことにより、道路利用者をはじめとする一般公衆の利便を図るものである。

4 市町村施行国道等事業を実施する場合の市町村による道路管理者の権限の代行

（第五八条第四項）

市町村施行国道等事業を実施する場合、市町村は、工事実施に必要な範囲で道路管理者の権限を代行することとされている。市町村が代行する権限の具体的な範囲については政令で定めるところとされているが、政令においては、工事実施に伴って必要となる最小限の権限を規定することを予定しており、占用許可をはじめとする通常の維持管理に伴う権限は市町村による代行の対象としない予定である。

5 市町村施行国道等事業の費用負担

（第五八条第五項）

市町村施行国道等事業の費用は、事業を実施する市町村が負担することとされている。しかしながら、都市再生整備計画に基づく事業にはまちづくり交付金が活用できるため（第四七条、上記二二参照）、市町村施行国道等事業は、まちづくり交付金により実施されることが基本になるものと考えられる。

車高規制の見直しの実施について

道路局道路交通管理課

車高規制（道路を通行する車両の高さの最高限度）については、「規制改革推進3か年計画（再改定）」（平成一五年三月二八日閣議決定）において、その見直しを平成一五年度中に検討・実施するとされたことを踏まえ、安全性を確保しつつ物流を効率化することを目的とした規制の見直しを実施しました。

本稿では、規制の見直し内容及び高さ指定道路の概要等について紹介させていただきます。

一 車両の通行制限と特車制度

道路は、一定の規格の車両（道路構造令に定める設計車両）を想定して、この規格の車両が安全かつ円滑に通行できるように設計されており、規格を超える車両の通行は、道路の構造の保全又は交

通の危険防止の観点から支障があるため、車両制限令により車両諸元の最高限度を定めて、当該車両の通行を制限しています（表1参照）。

ただし、道路法に規定する特殊車両通行許可制度により、道路管理者は、車両の構造又は積載する貨物が特殊（分割できない）であるためやむを得ないと認めるときは、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため必要な条件を附して、車両制限令で定める車両諸元の最高限度を超える車両の通行を許可することができます。

二 車高規制の見直し

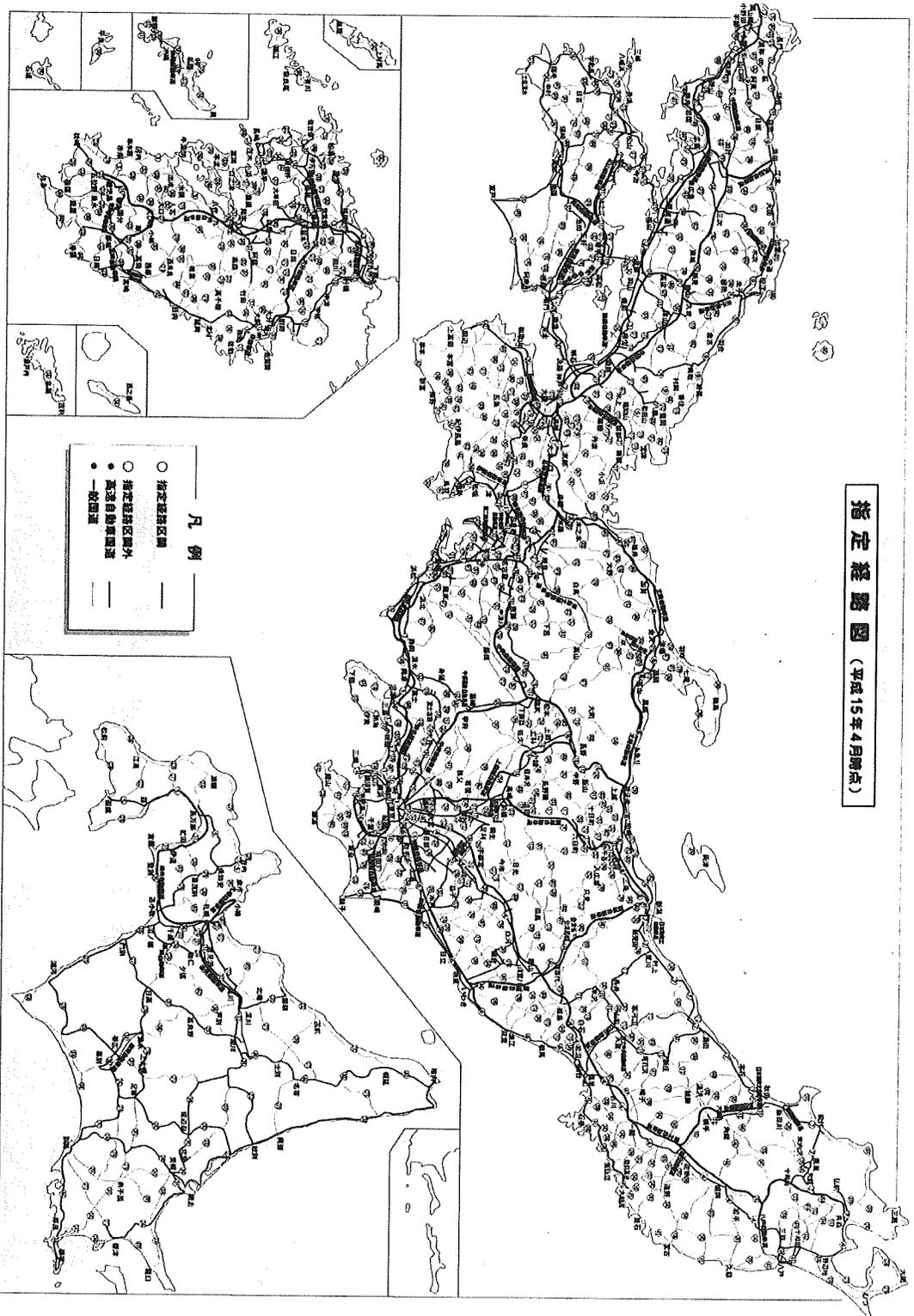
1 従来の取扱い

道路を通行する車両の高さの最高限度については、改正前の車両制限令第三条第一項第三号の規

表1

最高限度の例	車高：3.8メートル
	車幅：2.5メートル
	車長：12メートル
	総重量：単車（連結車を除く車両）
	最大 25トン（高速自動車国道及び指定道路）
	20トン（上記を除く道路）
	特例5車種（トレーラ連結車）
	最大 36トン（高速自動車国道）
	最大 27トン（上記を除く道路）
	軸重（1軸に架かる重量）：10トン
※特例5車種：パン型、タンク型、幌枠型、コンテナ用、自動車運搬用のトレーラ連結車は、「車両の構造が特殊であるためやむを得ないもの」として道路種別毎に特例が設けられている	

指定避難圖 (平成15年4月時点)



定により三・八メートルと定められ、車両の構造又は車両に積載する貨物が特殊であるためやむを得ないと道路管理者が認めるときに限り、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため必要な条件を附して、当該車両の通行を認めてきました。

また、積載貨物が定型化しており、かつ、特殊車両通行許可申請の頻度が高い背高海上コンテナ積載車両（高さ四・一メートル）については、貨物が特殊であるためやむを得ない（分割できない）ものとして特殊車両通行許可の対象とするともに、許可を得て走行できる経路（約三〇、〇〇〇キロメートル）を指定経路として公表してきました（図一参照）。

2 規制の見直しの理由

車高規制については、民間事業者団体からの物流の効率化を目的とした規制緩和要望が高まる中で、「構造改革特区の第2次提案に対する政府の対応方針」（平成一五年二月二七日構造改革特区推進本部決定）（表2参照）において、全国を対象として、積載時の車高が三・八メートルを超える車両（コンテナや完成自動車を選搬する車高四・一メートルの車両等）の通行に関する規制の見直しを平成一五年度中に検討・実施することと位置付けられ、また、「規制改革推進3か年計画（再改定）」（表3参照）においても同様に決定されたこと

表2 全国で実施することが時期、内容ともに明確な規制改革事項（第2次提案追加分）

番号	事項名	規制の根拠法令等	規制改革の概要	実施時期	所管省庁
1215	車高規制の見直し	道路法第47条、車両制限令第3条	積載時の車高が3.8メートルを超える車両（コンテナや完成自動車を選搬する車高4.1メートルの車両等）の通行に関し、安全性を確保しつつ物流を効率化するための車高規制の見直しについて検討し、実施する。	平成15年度中	国土交通省

を踏まえ、安全性を確保しつつ物流を効率化するための規制の見直しを実施することとしました。

3 見直しの内容（イメージ図：図2参照）

(1) 車両の高さの最高限度の引き上げ

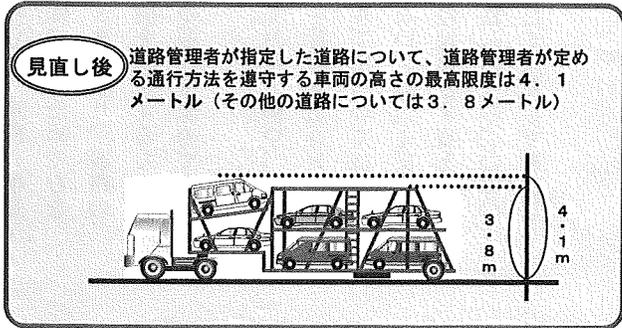
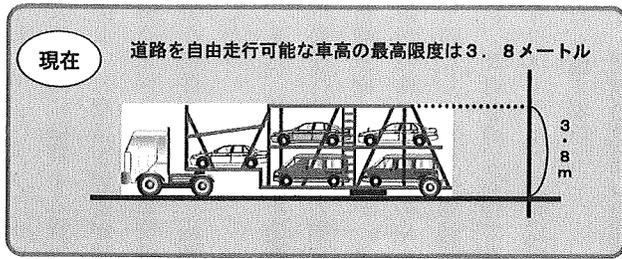
車両の高さの最高限度について、道路管理者が道路の構造の保全及び交通の危険の防止上支障が

表3 規制改革推進3か年計画（再改定）[平成15年3月28日閣議決定]

IV 分野別措置事項

11 運輸関係 (3) 個別事項 ア トラック事業等

事項名	措置内容	改定計画等との関係	実施予定時期		
			平成13年度	平成14年度	平成15年度
⑥車高規制（国土交通省、警察庁）	積載時の車高が3.8メートルを超える車両（コンテナや完成自動車を選搬する車高4.1メートルの車両等）の通行に関し、安全性を確保しつつ物流を効率化するための車高規制の見直しについて検討し、実施する。	重点・運輸6、全国実施103、1215			検討・実施



※イメージ図は自動車を運搬する車両の場合

図2 見直しの内容

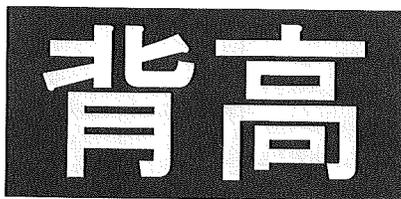


図3 後方警戒措置として高さ3.8メートル超の車両の後方に取り付ける標識（背景：黒、文字：黄）

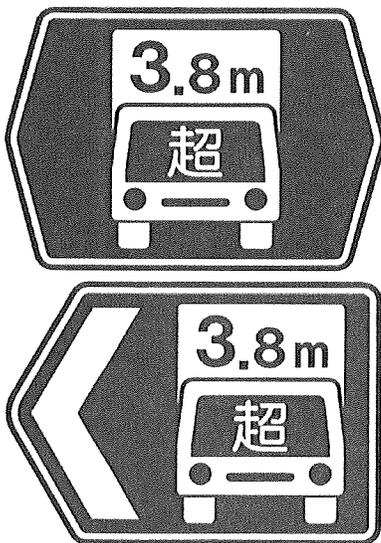


図4 高さ指定道路に設置する標識（一般道路の例）

ないと認めて指定した道路（以下「高さ指定道路」といいます。）を通行する車両にあつては、四メートルに引き上げることとしました（その他の道路を通行する車両にあつては三・八メートル）。

【車両制限令第三条第一項第三号（改正）】

(2) 必要な通行方法の指定

高さ指定道路について、高さが三・八メートルを超え四・一メートル以下の車両の通行に関し、道路管理者が当該道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため必要と認める通行方法（路肩の通行の禁止、後方の車両に対する警戒措置

（図3参照等）を定めたときは、当該道路を通行する高さ三・八メートル超四・一メートル以下の車両は、当該通行方法によらなければならないこととしました。【車両制限令第一〇条第一項（追加）】

(3) 高さ指定道路等の公示

道路管理者が高さ指定道路を指定又は解除しようとするときは、あらかじめ、指定する道路の路線名、区間等を公示しなければならないこととし、また、上記(2)の通行方法を定めようとするときは、当該通行方法を事前に公示しなければならないこととしました。【車両の通行の許可の手続等を定める省令第二条（改正・追加）】

(4) 案内標識の設置

道路管理者は、高さ指定道路を案内するために、案内標識（図4参照）を設置することとしました。【道路

標識、区画線及び道路標示に関する命令別表第一及び第二（改正・追加）】

(5) 道路交通法施行令の改正

道路を通行する車両の高さの制限については、道路交通法施行令においても三・八メートルと定められていましたが、警察庁においては、同令の一部を改正し、都道府県公安委員会が道路又は交通の状況により支障がないと認めて定める自動車にあつては、車高の制限値を三・八メートル以上四・一メートルを超えない範囲において公安委員会が定める高さとし、具体的には、都道府県公安委員会が規則において、車高四・一メートルの自動車の通行に支障がない道路として示す道路を通行する自動車について、車高の制限を四・一メートルに引き上げることとしました。

三 高さ指定道路について

1 指定の状況

高さ指定道路の指定については、従来の背高海上コンテナに係る指定経路を中心として、高速自動車国道の全路線及び直轄国道の六割以上を含む全国で約三一、五〇〇キロメートルが、平成一五年三月二二日に初回指定分として指定されました（官報及び各都道府県の公報等で公示）。

また、今後も、高さ指定道路としての指定に関するニーズを踏まえつつ、高さ指定道路がネットワークを構成する等のために道路管理者が必要と認める道路であつて道路構造の保全及び交通の危険防止上支障がないものについて、追加指定を実施することを予定しています。

なお、従来の背高海上コンテナに係る指定経路については、高さ指定道路が新たに指定されたことを受けて廃止することとしました。

2 指定経路との相違点

従来の背高海上コンテナに係る指定経路は、高さ四・一メートルの車両の通行が可能であるとともに、フル積載状態（車両総重量四四トン以下）の海上コンテナ積載車両が重量・長さ等についても一定の条件の下で通行できることをあらかじめ確認していましたが、新たに指定する高さ指定道路は、高さ四・一メートルの車両の通行に関して、

高さについて通行が可能であることを確認していますが、その他の車両の諸元（重量、長さ等）については確認していません。

このため、高さ指定道路を通行する車両であつて高さ以外の諸元が一般的制限値を超えているものについては、特殊車両通行許可が必要であるとともに、許可申請があつた場合は、「特殊車両通行許可限度算定要領」により審査し、審査の結果、通行が認められる場合には、必要な条件を附して通行が許可されることとなります。

四 分割可能貨物を積載する車両に関する留意事項

分割可能貨物を積載する車両であつて、高さが三・八メートルを超え四・一メートル以下の車両は、高さ指定道路を通行することができませんが、その他の道路を通行することはできず、また、特殊車両通行許可の対象にはなりません。

五 その他の規制緩和

車両の通行制限に関しては、車高規制の見直しのほかに、平成一五年度中に以下の規制緩和を見直しを実施しました（一部実施予定）。

(1) エアサスペンション装備車の軸重制限の緩和

【平成一五年五月実施済】

国際海上コンテナ用セミトレーラを牽引するト

ラクタのうち、一定の要件を満たすエアサスペンション装備車の駆動軸重について、一一・五トンまで通行を許可することとしました。

(2) セミトレーラ等の積載条件（車両総重量）の見直し

【平成一五年一〇月実施済】

イ 分割可能貨物運搬車両の許可限度重量の引き上げ

分割可能貨物を運搬する特殊車両（特例八車種）の許可限度重量を、分割不可能貨物を運搬する場合と同様に、徐行等の必要な通行条件を附して、連結車両総重量四四トンを上限として引き上げました。

ロ 高速自動車国道等における走行制限の緩和
特殊車両の高速自動車国道等における走行を、連結車両総重量四四トンを上限として、フル積載国際海上コンテナ積載車両と同様に許可することとしました。

(3) 特殊車両通行許可手続の見直し

【平成一六年三月実施予定】

特殊車両通行許可手続について、特車オンライン申請システム電子申請の導入（平成一六年三月二九日）と合わせて申請書類の電子化、審査期間の短縮、提出部数の削減等の簡素化について平成一五年度内に検討・措置することとしています。

ガードレール未設置による 管理瑕疵について (その2)

広島修道大学教授 北原 宗律

四 道路の「安全性」の制約条件

1 絶対的安全性と相対的安全性

道路の絶対的安全性は、あらゆる交通上の危険に対処し、これを防止できる程度の設置・管理が施されている道路についていえるものである。ここでいわれる「あらゆる交通上の危険」とは、常識的秩序ある利用方法によって生じた危険から異常な利用方法によって生じた危険まで、すべての危険を含んでいる。そうすると、このようなすべての危険を防止できる設備・管理が施された道路を現実

に設置できるとは考えられない。「あらゆる事態に備えてあらゆる箇所につき安全対策をすることは望ましいことには違いないが、それは、全体としての道路行政に関する事柄に属し、また各道路の設置管理者において相当の裁量をもって優先順位を定めうる事柄であって、現に事故を生じた箇所において特別の安全対策がないからといって、直ちにそれが瑕疵にあたるわけでもない」(中央自動車道プリンカーライト注衝突死亡事故損害賠償請求事件、東京高裁⑩六五七九・七一三・三)。

2 予算制約について

予算制約による免責について裁判所は極めて消極的である。「経済的水準、予算措置などからみて事故現場付近に施した道路の補修以上のものを

望むことは不可能である旨を主張するが、予算措置がないために本件道路の補修を怠っていたと認めるべき証拠はない」(仙台市道穴ぼこ事件、仙台高裁⑨六三五〇)。同じ事件について、最高裁も、「地方公共団体が予算の範囲内で道路の管理をすれば道路に瑕疵があっても国賠法二条にいう道路の管理に瑕疵があるとはいえないとする道路管理者の所論は採用できない」とする(仙台市道穴ぼこ事件⑨六三六四)。

高知県須崎市・一級国道五六号土砂崩壊・落石事件において、最高裁は、「本件事件における防護柵を設置するとした場合、その費用の額が相当のほり、上告人県としてその予算措置に困却するであろうことは推察できるが、それにより直ちに道路の管理の瑕疵によって生じた損害に対する賠償責任を免れうるものと考えすることはできない」といい、日本坂トンネル車両火災事故損害賠償請求事件において、東京地裁は、「トンネルの安全体制を構成する物的設備に関する技術の進歩向上によりこれを改修ないし更新することによって当該危険の回避がより一層確実に可能となることが明らかであるときには、右改修ないし更新をすることが必要であるといふべきであって、そのため当該トンネルの設置者において負担することが必要となる費用あるいはその予算上の制約のあること等によって左右されるものではないとい

うべきである」と述べている。

札幌自動車道エゾシカ衝突損害賠償請求事件において、札幌地裁は、「本件事故現場付近に防護フェンスなどの防護設備が設置されておらず、それが道路の設置又は管理の瑕疵にあたる」とされたからといって、被告が管理する高速道路全体について防護設備の設置の必要性が生じるわけではない。また、防護設備の設置に多額の費用を要するとしても、そのことにより直ちに道路の設置又は管理の瑕疵によって生じた損害賠償責任を免れるものと考えすることはできない」と判示している。さらに、「エゾシカが出現する蓋然性が低く、他方、防護設備の設置には多大な費用を要するといような費用効果の考え方によって、高速道路の安全性が十分に確保されないということがあったとすれば、それは、まさに利用者の容認するところではない」と付け加える。

予算の制約を認めるものもある。「道路の整備も予算によって制約され、道路管理者は交通の事情等を考慮しその必要性に応じて順次これが整備をなせば足りる」(東京都道・浦安線穴ぼこ事件⑨六四一九・二)。

3 予見可能性について

鹿児島日豊本線車両転落事件において、福岡高裁宮崎支部は「道路管理者は、車両運転者が通常

予測し得る範囲の違反行為や不適切・粗暴な運転行為に対してもその交通状況を考慮して、それによる通常の衝撃になお対応し得るだけの余裕をもって車両等の交通の安全を確保しておく義務がある」というが、最高裁は、「本件事故においてダンプ運転手のとった措置は極めて異常かつ無謀な運転行為であつて県道管理者において通常予測することのできない行動であり、本件事故はこの行動に起因するものであった」とした。甲府国道二

〇号自転車側溝転落事件において、甲府地裁は、「灯火をつけて通行したとしても、本件側溝のようは無蓋で一度転落すれば生命をも失い兼ねない営造物が行手に存在することは通行上極めて危険であることは一見明白である」と判示し、東京高裁は、「本件側溝はその位置、形状、構造からすれば自転車で通行するものにとつて危険であることが当然予想されるところであるから本件側溝は設置、管理につき瑕疵がある営造物である」と判示した(⑫七二七九・四五一・三三)。兵庫県道交差点車両衝突事件においては、「特殊な利用形態や特別な事態のもとにおいて発生する可能性のある事故まで想定して安全設備を必要とするものではない」として、「交通事故ではねとばされた被害者が付近の池へ転落する場合があることまで想定して、防止設備を設ける必要はない」と判示した(神戸地裁、大阪高裁、最高裁⑫七三〇九)。

高速道路上のエゾシカに自動車衝突した事故において、札幌地裁は「本件の事故現場付近は他の地域と比較してエゾシカが出現する蓋然性が低かったということが理解できるとどまり、それをもってエゾシカ出現の予見可能性がなかったということはできない」と判示した。

五 防護柵未設置と管理瑕疵

1 防護柵の設置基準とは

「防護柵」とは、主として、進行方向を誤った車両が路外、対向車線又は歩道等に逸脱するのを防ぐとともに、車両乗員の傷害及び車両の損傷を最小限にとどめて、車両を正常な進行方向に復元させることを目的とし、副次的に運転者の視線を誘導し、また、歩行者及び自転車の転落もしくはみだりな横断を抑制するなどの目的をそなえた施設をいう。車両用防護柵の形式として、ガードレール、ガードパイプ、ボックスビーム、ガードケール、及びコンクリート製壁型防護柵がある。防護柵の設置基準とは、防護柵の設置の適正を期するための一般的技術基準を定めることを目的としたものである。すなわち、防護柵設置基準は、防護柵の必要な箇所を特定し、設置される防護柵の形式等を確定するものである。

2 防護柵設置基準の性格

防護柵設置基準について、裁判所はどのように判断しているのだろうか。「建設省通達の防護柵設置基準は道路の危険箇所に対する防護柵設置をなすべき場合に関する一般的な目安を定めたものに過ぎず、道路管理者は別に道路法四二条により個々の道路の具体的な構造及び交通の状況に応じて適切な措置を講ずるべきであって、右防護柵設置基準に該当しないことのみをもって管理義務を免れうるものではない」（滋賀県道スリップ転落事件⑩六五七七）。防護柵設置基準が防護柵を設置する場合の「一般的な目安」であるというのは、同基準の目的に「防護柵の設置の適正を期すための一般的な技術基準を定めること」と記されているので、そのように判断されたのである。しかし、ここでは、同基準に合致する以上に道路法四二条に基づく適切な措置を要求している。道路法四二条は、その第一項で、道路を常時良好な状態に保つよう維持・修繕するという道路管理者の努力義務を規定していることからすると、防護柵設置の判断は、むしろ、防護柵設置基準に拠った方がより具体的な判断ができるのではないだろうか。「道路の設置又は管理について要求される危険防止のための防護施設等については、およそ想像しうるあらゆる危険の発生を防止しうることを基準として抽象的画一的にこれを決すべきでない、一般的には、当該道路の構造、設置されてい

る場所の地理的条件、利用状況等諸般の事情を総合的に考慮したうえで具体的に通常予想される危険の発生を防止しうる程度のものをもって足りる」（福井県道ガードレール不備車両転落事件、福井地裁⑫七二七九・二四七）。「行政上の防護柵設置基準は、単に道路が通常備えるべき安全性の条件を満たしていればよいという見地から定められているのではなく、より高度の道路の安全性を旨としているものと解すべきであるから、右基準によれば防護柵の設置が相当とされる箇所に防護柵が設置されていなかったからといってそのことから直ちに道路の設置、管理に瑕疵があるということではできない」（福井県道ガードレール不備車両転落事件、名古屋高裁金沢支部⑫七二七九・二五三・二）。なお本件事故現場付近の道路条件のもとにおいて認定されたような態様の路外逸脱事故が発生することは、通常の運転技術を前提とする限り予見可能性の範囲外にあるべきであるから、右逸脱箇所に防護柵がなかったことと車両が路外に転落したこととの間に相当因果関係の存在は認められないと判示された。「単車等車両の通行が比較的多いことをも考え合わせると約一・六mのすき間とはいえ、そこから路外に逸脱する車両があるであろうこと、そして川に転落した場合の危険性は非常に大きなものがあるであろうことは十分予想しえた」（兵庫県道ガードレール

ル不全事件⑫七二七九・二八一）。「幅員六mで交通量がさほど多くない道路なので転落の可能性は通常考えられない。また強風下であれば通行者はそれなりに一層注意すべきである。本件程度の危険性は田園や山地の道路については随所にみられる。仮に防護柵を設けるとすると長さは一三〇mにも及び自動車と防護柵との間に挟まれる可能性が出てくる」（山梨県道防護柵不備事件⑫七二七九・六六四）。「防護柵設置基準によれば、路側の高さが二m未満の場合には、防護柵設置を義務づけられる路側危険区間に含まれないことになっているため、本件側溝は、法令上防護柵設置を義務づけられる形態の側溝には該当しない。本件事故以前に、側溝での転落事故が発生したとの報告はなされておらず、また、近隣住民から防護柵等の設置要望もなされたことはない」（直方市道歩行者側溝転落事件、福岡地裁直方支部、福岡高裁、最高裁⑩六五七九・九五七・三）。「道路構造が、道路構造令の要件を満たしていたとしても、具体的な道路状況に即して、当該道路の安全性を考えなければならず、歩車道の区別がなく、路端に接近して、車両走行が可能である本件道路の場合、急激な幅員減少を示す道路状況は安全性に欠けるものがあつたといわざるをえない」（岐阜県道一九号ガードロープ端末支柱衝突

事件⑩七二七九・一三・二。

防護柵設置基準を防護柵設置の「一般的目安」と性格づけられるならば、それは、「単に道路が通常備えるべき安全性の条件を満たしている」に過ぎないということ、より高度の基準が必要になってくる。その場合には、防護柵設置基準のみに頼ることでは不十分であるという判断になる。反対に、防護柵設置基準が「より高度の道路の安全性をめざすもの」という性格が与えられるならば、一般的目安で防護柵の設置が必要とされる箇所であっても、その箇所に防護柵が未設置の場合でも、道路の管理瑕疵は問われない。

「防護柵設置要項及び建設省道路局長通達」防護柵の設置基準の改訂について」は単に道路が通常備えるべき安全性の条件を満たしていればよいという見地からガードレール等の設置基準を定めたものではなく、より高度の安全性をも目ざした基準を定めているものと解するのが相当であるから、右基準に反しているからといって、直ちに本件事事故現場及びその付近の設置・管理に国家賠償法二条一項所定の瑕疵があるものということにはできない」（国道一五六号自動車転落事故損害賠償請求事件、名古屋地裁⑩七八一〇）。「本件急カーブのうち本件擁壁上の部分が、建設省道路局長通達「防護柵設置要項」（主として車両の逸脱防止するため、道路及び交通状況に応じて原則として防護柵を設置する）道路の区間」の『路側が危険

な区間①に該当することは披控訴人国も認めるところであるが、右区間に該当する箇所であっても、例外なく防護柵を設置することが法的に義務づけられているわけではなく、その具体的な必要に応じて設置すれば足りることは明らかである。うえ、通常では予想できない異常な走行又は異常な原因によって発生したものであるという外はない本件事故において、被害車の転落の経路及び態様も不明である以上、本件カーブのうち右区間に該当する箇所にガードレールが設置されていれば本件事故を防止できたとはいえないから、その不設置が本件国道の設置又は管理の瑕疵になると仮定しても、本件事故との間の因果関係を肯定することはできないといわなければならない」（国道一五六号自動車転落事故損害賠償請求事件、名古屋高裁⑩七八二七・三）。

「道路の問題の箇所に防護柵を設置すべきことが法令上義務づけられていなかったとか、或いは道路が道路構造令等によって定められた基準に合致し、さらには基準に合致する設備を具備していたとしても、それだけではいまだ道路として具有すべき安全性が確保されているとは当然には言い切れないのであって、道路の安全性の有無の判断は、道路とこれらの基準との合否が一つの手掛かりにはなるものの、結局は具体的、個別的な見地からする危険の有無との関係において判断されることとならざるをえない」（久慈市道貨物自動車

崖下転落事件、仙台高裁⑩七二七九・六〇一・三）。「道路の特定の部分が道路として具有すべき安全性を具備しているか否かを判断するにあたっては、該部分が一般的に法令上の安全基準を充たしているか否かの点ばかりでなく、具体的事故との関係においても、また、公衆の交通により通常生ずることが予想される危険を防止しえたものであるか否かを考慮のうえ判断すべきである。そして、ここにおいて公衆の交通により通常生ずることが予想される危険のなかには、道路交通者の過失に起因しないで生ずる危険ばかりでなく道路交通者の過失に起因して生ずる危険をも含むものとして解するのが相当であるが、しかし、およそ生じうるあらゆる危険を想定して考慮のなかに入れるべきではなく、その危険は道路交通によって生ずる危険のうち通常生ずると予想される範囲内の危険に限られるものと解すべきである。どこまでが通常生ずる危険として防止の対象となり、どこからが異常希有事態にもとづく危険としてその対象外とされるかは、結局、当該道路の構造、規模、用法、場所的環境及び利用状況等諸般の事情を総合判断して具体的、個別的に判断するほかないのである」（久慈市道貨物自動車崖下転落事件、仙台高裁⑩七二七九・六〇一・三）。

本稿は執筆者が個人の責任において自由な立場で執筆いただいております。

道路法令関係Q&A

道路の敷地等の帰属について

道路局路政課

やすお けんたくん、もう少いで研修も終わりだねえ。一年間やってきてどうだった？

けんた 無我夢中でやってきましたから、長かったのか、短かったのか…でも、本当に楽しかったですね。

やすお 勉強にもなつたろう？（微笑）

けんた 本当に勉強になりました！（何か嫌な予感がするなあ、あの笑顔…）

やすお そこで、一年間の研修の成果をここで読者の皆様に披露するっていうのはどうかな？

けんた ええっ、な、何をすればいいんですか？（やっぱりなあ…）

やすお 道路って誰のものなの？

けんた それはやっぱり「みんなのもの」なんじゃないんですか？みんなの税金で造っているわけだし…

やすお それはそうだね。でも、道路には所有権の觀念は働かないわけかい？

けんた それはあるでしょうねえ。道路を新設するときには、用地を取得するわけですし。

やすお それなら、そういう意味でやっぱり誰かのものなんじゃないの？

けんた ということは、道路は道路管理者のものってことですか？

やすお こういふときは…

けんた はいっ、条文ですね。ええと… あっ、ありました！ 道路法第九十条です。

〔道路の敷地等の帰属〕〔抄〕

第九十条 国道の新設又は改築のために取得した道路を構成する敷地又は支壁その他の物件（以下これを「敷地等」といふ。）は、国に、都道府県道又は市町村道の新設又は改築のために取得した敷地等はそれぞれ当該新設又は改築をした都道府県又は市町村に帰属する。

なるほど、やっぱり道路は「道路管理者」のものなんですな…

やすお ちよつと待った！ よく読んでごらん。

「道路管理者」って書いてあるのかい？ そもそも「道路管理者」って何なのかな？

けんた たしか「道路の管理権限や管理行為を行う者」をいうんじゃないんですか？

やすお じゃあ、定義規定は？

けんた ええと… あっ、ありました！ 道路法第十八条です。

〔道路の区域の決定及び供用の開始等〕〔抄〕

第十八条 第十二条、第十三条第一項若しくは第三項又は第十五条から前条までの規定によつて道路を管理する者（指定区間内の国道にあつては国土交通大臣、指定区間外の国道にあつては都道府県。以下「道路管理者」といふ。）…

〔後略〕

やすお まあ、そうだね。厳密に言えば、権限の一部代行や委任っていうのもあるけどね。話を簡単にするために「原則的に管理を行う者」ということにして、道路の種別ごとに「道路管理者」を整理してみるかい？

けんた わかりました。じゃ、国道から…

国道の道路管理者は、①指定区間内が国土交通大臣で、②指定区間外が都道府県ですね。新設又は改築については第十二条、維持修繕その他の管理については第十三条にそれぞれ規定されています。

〔国道の新設又は改築〕

第十二条 国道の新設又は改築は、国土交通大臣が行う。ただし、工事の規模が小であるものその他政令で定める特別の事情により都道府県がその工事を施行することが適当であると認められるものについては、その工事に係る路線の部分の存する都道府県が行う。

〔国道の維持、修繕その他の管理〕〔抄〕

第十三条 前条に規定するものを除くほか、国道の維持、修

續、公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法（昭和二十六年法律第九十七号）第二条第二項に規定する災害復旧事業（以下「災害復旧」という。）その他の管理は、政令で指定する区間（以下「指定区間」という。）内については国土交通大臣が行い、その他の部分については都道府県がその路線の当該都道府県の区域内に存する部分について行う。

やすお そうだね。もう答えがでちゃったね。

けんた ええっ？

やすお 何か気がつかないのかい？

けんた ええっと… あっ、そうか！ 必ずしも

「道路管理者」に帰属するとも言い切れないわけなんですね。そうすると、道路管理者と敷地等の帰属者（所有者）が異なる場合も出てくる

ってことなのか…

やすお そうだね。国道といっても国土交通大臣が道路管理者なのは指定区間内だけだからね。

ついでに都道府県道と市町村道についても見ておこうか。

けんた 都道府県道の道路管理者は都道府県、市町村道の道路管理者は市町村です。都道府県道については第十五条、市町村道については第十六条にそれぞれ規定されています。

（都道府県道の管理）

第十五条 都道府県道の管理は、その路線の存する都道府県が行う。

（市町村道の管理） 〔抄〕

第十六条 市町村道の管理は、その路線の存する市町村が行う。

やすお そうだね。それじゃあ、有料道路についてはどうなっているんだろう？ ええっと、道路整備特別措置法…

けんた 第二十八条ですよ。

（公団等が取得する有料の道路の敷地等の帰属） 〔抄〕

第二十八条 公団等が道路の新設又は改築のために取得した道路を構成する敷地又は支壁その他の物件は、当該公団等に帰属する。

やすお そうだね。この他にも…

けんた 道路法第十七条がありますね。

（管理の特例）

第十七条 指定市の区域内に存する国道の管理で第十二条ただし書及び第十三条第一項の規定により都道府県が行うべきもの並びに指定市の区域内に存する都道府県道の管理は、第十二条ただし書、第十三条第一項及び第十五条の規定にかかわらず、当該指定市が行う。

2 指定市以外の市は、第十二条ただし書、第十三条第一項及び第十五条の規定にかかわらず、都道府県に協議し、その同意を得て、当該市の区域内に存する国道の管理で第十二条ただし書及び第十三条第一項の規定により当該都道府県が行うべきもの並びに当該市の区域内に存する都道府県道の管理を行うことができる。

3 前二項の場合におけるこの法律の規定の適用については必要な技術的読替は、政令で定める。

やすお この場合はどうなるの？

けんた 第三項の政令である、道路法施行令第一条の五による読替により、第九十条第一項の規定中「都道府県」とあるのが、①第一項（指定市）の場合は「指定市」と、②第二項（指定市以外の市）の場合は「指定市以外の市」が帰属

者となることとなります。

やすお そうだね。よくできました！

けんた なるほどねえ… それで第四条の規定が意味を持つてくるんですね。

（私権の制限）

第四条 道路を構成する敷地、支壁その他の物件については、私権を行使することができない。但し、所有権を移転し、又は抵当権を設定し、若しくは移転することを妨げない。

道路を造るときはきちんと権原を取得するはずなのに何でこんな条文があるんだろうっていう疑問に思っていたんですけど…

やすお まあ、要するにそういうことだね。「行使することができない」って書いてあるだろ？

公物たる道路を構成する敷地等にも私権が観念し得る以上、私権を「有している」こと自体については、道路管理者と対抗関係が生じないから何ら問題ないわけだからね。ただし書が言わんとしていることはそんなところでもあるんだよ。

けんた そうなんですか… まだまだ勉強しなきゃいけないなあ。

やすお まだまだそこで納得しちゃいけないよ。

何か忘れ物はないかい？

けんた まだ何かあるんですかあ？

やすお よく考えてみれば…

けんた ええっと… なるほど！ 第九十条は「新設又は改築のために取得した」とあります

ね。そうかつ、この書き方からすれば、当該物件を「新設又は改築」を行った者がもとも有している、道路敷地等のために貸した形になって、地上権などの「利用権」設定によって用意されているような場合には、第九十条によって「利用権」が帰属することは格別、所有権そのものが原始的に帰属するようなことはないんだよ。道路（区域）に入ったからといって、それだけで他人様のものでいきなり全部おいらのものって法はいくらなんでもないからね。

けんた そりゃそうでしょう、さすがに。
やすお 判例においても、私権の制限と敷地等の権原を道路管理者が有しているかどうかというのは別問題ってされているんだよ。

「正規の手続を経て当初適法に供用開始行為がなされた以上、当該道路敷地については公物たる道路の構成部分として道路法第四条の制限が加えられることとなるが、この制限は、当該道路敷地が公の用に供された結果発生するものであって、道路敷地使用の権原に基づくものではない」（最高裁昭和四十四年十二月四日判決・民集二十三卷十二号二千四百七頁。）

やすお ところで、旧道路法を見てごらん。現行法第九十条に該当する規定はないよね？

けんた そうですねえ… どうしてかなあ…

やすお それはね、昔は道路の種類を問わず、すべて「国の営造物」と観念されていたからなん

だよ。道路の管理についても現在と違ってすべて「機関委任事務」とされていたしね。

けんた そうか、そうなれば当然、そのために取得した財産も国のものってなるってわけですね。でも、現行法なら都道府県、市町村の財産となるはずなわけですから… その点の経過措置は何かなされているんですか？

やすお 例によって…

けんた 条文ですね。条文と… ああ、これですね。道路法施行法第五条第一項…

第五条 新法施行の際、現に旧法の規定による府県道、市道の規定により都道府県道又は市町村道（第三条の規定により路線を認定されたものとみなされるものを含む。）の用に供されるものは、国有財産法（昭和二十三年法律第七十三号）第二十二条の規定にかかわらず、新法施行の際、当該都道府県道又は市町村道の存する都道府県（新法第七条第三項に規定する指定市の区域内の都道府県道については、指定市。以下本条中同じ。）又は市町村（新法第八条第三項の規定により路線を認定された市町村道については、これらの管理者である市町村）にそれぞれ無償で貸し付けられたものとみなす。〔後略〕

やすお そのとおり。これこそ道路の国の営造物と観念されていたことの名残だね。法律が変わったからといっておいそれと帰属を変更できるわけじゃないからねえ… とりあえずみなし規定を設けておいて、順次、「譲与」の手続を経

て地方に移管されていくことを期待したんだね。現に法定外公共物の譲与促進と軌を一にして、その手続を簡便なものとして一層の推進を

図っているところなんだよ。ところでもう一つ、条文をよく注意して読んでもらいたんだけど…

けんた 「…の用に供されている国有に属する土地」ってありますね。ということは、旧法下でも道路の敷地で国有財産じゃないものがあったっていう証拠ですね。なるほど。

やすお よく気がついたね。これで君も免許皆伝だね！（笑）あとはすべてこの「改訂3版道路法解説」（道路法令研究会編著・大成出版社）の中に充分解説されているからね。ほらっ、（といって手渡す）お錢別。

けんた なあーんだ、ちょっとずるいなあ（苦笑）。でも、ありがたく頂戴します。この一年間本当にお世話になりました。

やすお こちらこそ。本当にお疲れさま。

（終）

アーケードの占用について

道路局路政課道路利用調整室

(ある日の朝)

菊池課長

坂上さん、ちょっとお話があるんだけど。

坂上係員

はい、なんでしょうか。

(課長の前に立つ坂上係員)

菊池課長

実は、異動の内示なんだよ。四月から本局の路政課で勤務してもらうことになりました。

坂上係員

えっ！私ですか？

菊池課長

今より忙しくなるかもしれないけど、坂上さんなら大丈夫、僕が保証するよ。今までどおりに頑張ってください。実際の異動まではまだ時間があるから、それまでに担当の業務は、大野君に引き継いでおいてね。

坂上係員

わかりました。いろいろとお世話になりました。

大野係員

(自分の席に戻る坂上係員)

坂上さん、何の話だったんですか？

坂上係員

私、本局に異動することになったの。

大野係員

えっ、そうなんですか！

坂上係員

というわけだから、何か相談したいことがあったら、早めに私に言うのよ。しかし、私がいなくなったら、大野君はどうなってしまうのかしら。心配だわ。

大野係員

そんなに心配しなくても大丈夫ですよ。ところで、早速、ひとつ御相談していいですか？アーケードの占用についてなんですけど。

坂上係員

アーケードがどうかしたの？

大野係員

駅前大通りの歩道にアーケードを整備したい

ということ、商店街の役員の方から占用申請に当たったの相談を受けたものですから、自分に考えを整理してみたいです。内容について確認していただきたいと思ひまして。

坂上係員

ひとりで考えて整理するなんて大野君もなかなかやるわね。この事務所に赴任してきた時はどうしようかと思つたけど。そうねえ、あのころは：

大野係員

(まずい、話が長くなる。)じゃあ、説明しますね。まず、この道路の概要なんですけど、道路の幅員は一七メートルで、うち歩道部分は、片側それぞれ三・五メートルとなっています。

次に設置予定箇所についてですが、商店が連なっている部分で、延長が片側約五〇メートルで、他の道路と交差、接続していたり、屈曲している道路とはなっていません。

また、アーケードの構造なんですけど、柱部分が歩道の車道寄りに設置され、路面からの高さが五メートルで、建築基準法や消防法等の道路法以外の観点からの基準は満たしているようですので、安全性や耐久性等については特に問題はないようです。なお、今回のアーケードの占用主体は商店街振興組合の代表者となつていて、占用許可条件に付すこととなるアーケードの維持管理については、振興組合が対応するこ

とになると思われます。

それで、占用許可基準との適合性については、
ですが、アーケードの占用許可基準としては道路
法第三三条第一項の規定による許可基準に加え
て、具体的な取扱いを定めた通達があります
〔「アーケードの取扱について」(昭和三〇年二
月一日付け国消発第七二号、建設省発住第五号、
警察庁発備第二号国家消防本部長、建設事務次
官、警察庁次長通達)〕ので、これらの基準との
適合性を確認する必要があります。

坂上係員

そこまではわかったわ。続けて。

大野係員

最初に、道路法第三三条第一項の規定による
許可基準については、物件該当性について
は、道路法第三二条第一項第四号に規定する
「歩廊、がんぎその他これらに類する施設」に
該当します。

次に、無余地性については、このアーケード
が商店街を利用する歩行者の利便性を向上させ
るために設置される施設でもあることから、歩
道上に設置することはやむを得ないと思いま
す。

さらに、道路法施行令や通達による許可基準
との適合性についてチェックしてみます。

まず、アーケードの柱部分については、歩道
の車道寄りに設置されるといことなので、道

路法施行令第一〇条第一項第一号の規定に適合
しますし、路面からの高さが五メートルとなっ
ていますから、同項第二号の規定にも適合しま
す。それから、同条第二項では、道路が交差し、
接続し、又は屈曲する場所の地上には占用物件
を設けてはならないとなっていますが、今回の
アーケードはこのような道路とはなっていないま
せんで、この規定にも抵触しません。(※)

※ 道路法施行令第一〇条第一項、第二項

1 占用物件(かっこ内略)を地上に設ける場合
においては、次の各号に掲げるところによらな
ければならない。

一 占用物件の地面に接する部分の位置は、法
面、側こう上若しくは路端寄り又は歩道(か
っこ内略)内の車道(かっこ内略)寄りとな
ること。(後略)

二 地面に接しないで設けられる占用物件(か
っこ内略)の最下部又は地面に接して設けら
れる占用物件の地面に接しない部分(法敷等
の上空にある部分を除く。)の最下部と路面
との距離は、四・五メートル以上とすること。
ただし、歩道を有する道路の歩道上において
は、二・五メートル以上とすることができる。
2 道路が交差し、接続し、又は屈曲する場所の
地上には、占用物件を設けてはならない。た
だし、電線及び電柱については、この限りでない。

それから、アーケードの通達別紙「アーケ
ードの設置基準」では、設置基準2において「道
路の一侧又は両側に設けるアーケードの場合」
の設置場所等について規定されているなど様々
な基準が設けられています。今回のアーケ

ードについては、これらの基準を全てクリアして
います。

加えて、アーケードの構造については、道路
法施行令第一四条において規定されています
が、今回のアーケードについては、安全性や耐
久性が認められるようなので、特に問題はない
ものと思われます。

以上より、今回のアーケードについては、設
置に当たり、特に問題となるような点は見受け
られないことから、占用を認める方向で検討し
ていきたいのですが、いかがですか。

坂上係員

結構ちゃんと整理できてるじゃないの。よく
ここまでひとり考えてたわね。これなら私がい
なくてもひとりあえずは安心ね。

大野係員

とりあえずって何ですか。大船に乗ったつも
りでいてくださいよ。それにしても長い間いろ
いろとお世話になりました。今後もし指導の程
よろしくお願いします。

坂上係員

こちらこそよろしくね。わからないことがあ
ったら、すぐ連絡するのよ。ピッシピッシ指導
してあげるから、覚悟しておきなさい。

大野係員

アイタタタ： (この項おわり)

宮城県道盛土崩壊事故損害賠償請求事件

— 崩壊した私有地の盛土が家屋を崩壊させた事例 —

道路局道路交通管理課訟務係

〔一審判決〕平成八年五月三〇日

仙台地方裁判所 請求棄却（原告控訴）

〔二審判決〕平成一三年一月二二日

仙台高等裁判所 控訴一部認容

（被控訴人上告）

〔最高裁判決〕平成一六年一月三〇日

最高裁判所 上告棄却

1 今回の訴訟事例紹介について

今回紹介する事例は、私有地である道路沿い斜面の盛土が豪雨により崩壊し、当該斜面下方に存する家屋が倒壊した事例である。

本事例においては、

①降雨による流水が集中する谷筋に設置された当該道路に十分な排水施設が設置されていたか、

②道路管理者に「公の営造物」ではない私有地の

盛土の崩壊を防止する義務があるか、

が争点となった。本事例は、法面の崩壊に起因する事故に関するものであるが、春を迎えるこの時期、雪解けや雨の影響により、特に、軟弱、急峻

な地形に存する道路においては地盤等に崩壊が生じ、管理瑕疵が問われる事態が生じることが考えられることから、今回、本事例を紹介することとした。

2 事件の概要

被告宮城県の管理する県道女川牡鹿線（以下、「本件道路」という。）において、本件道路沿いの斜面（私有地。以下「本件土地」という。）に盛土された土砂（以下、「本件盛土」という。）が、豪雨により崩壊し、当該斜面下方に存する原告ら所有の家屋を倒壊（以下、「本件事故」という。）させた。原告らは、本件事故が、被告の営造物である本件盛土又は本件道路の設置、管理の瑕疵により、本件盛土内部に多量の雨水が流入した結果発生したものであるとして、被告に対し、国賠法第二条第一項による損害賠償を請求した。

（請求額…二億四、九七五万二、一五五円）

3 原告の主張

① 本件道路の排水施設について

本件事故は、本件道路下に浸透した雨水によって地下水位が上昇し、本件盛土下部の含水量が増大したことに起因するものである。本件事故現場付近において、本件道路は谷筋を横断する形で設置されていたことから、降雨時には多量の雨水が本件道路手前で地下に浸透し本件盛土の下に伏流するため、本件道路を設置するに当たっては、道路部分の地下の水抜きトンネル等の排水施設を設置し、地下水により本件盛土下部の地盤が脆弱化することを防止する必要があるにもかかわらず、このような排水施設が設けられていなかった。また、本件道路海側に設置された側溝（以下、「海側側溝」という。）の流末部から雨水が集中的に本件盛土上に流下し、本件道路山側に設置された側溝（以下、「山側側溝」という。）からの溢水が本件盛土上に大量に流入したことも本件事故発生の原因となっている。本件事故当時、海側側溝は、流末部が本件盛土の上に開口し、流水を斜面下方まで導水する配水管等の流末排水施設が設けられておらず、本件盛土上にたれ流しの状態で放流されており、山側側溝は、落葉や雑草、泥等が堆積し、排水施設としての機能を果たしていなかった。

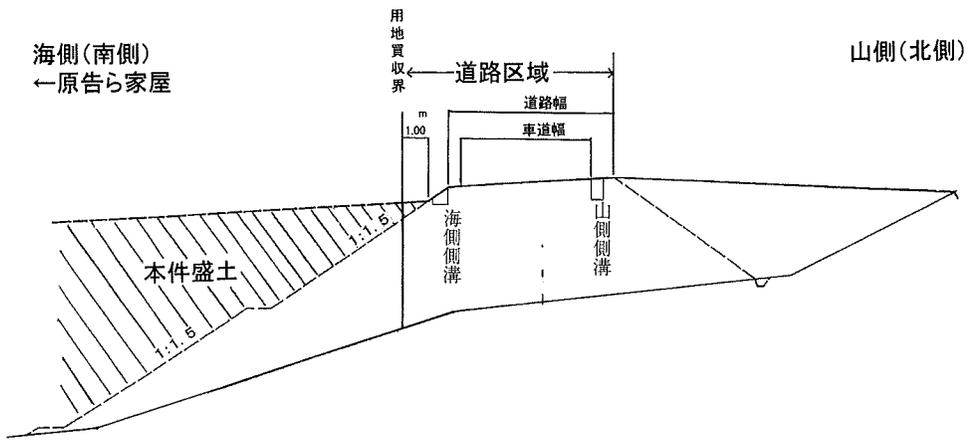


図1 本件事故現場付近断面図

② 本件盛土の崩壊に関する道路管理者の責任について

本件盛土は、本件事故以前に本件道路北側法面が崩壊し崩土が路面を覆った際、当該崩土を投棄するため、被告が本件土地所有者の許諾を得て盛土工事を行ったものである。盛土された箇所は、約六〇度の勾配を有する急峻な斜面であることから、するに当たっては、盛土が不安定化することを防止するため、盛土内部に地下水の排水施設を設置したりする等の措置が必要であったが、このような対策は全く行われていなかった。

また、本件盛土が私有地内に存し、被告の所有ではないにしても、本件道路に崩落した土砂を交通開放の目的で捨土してできたものであり、道路排水の流末処理場として利用してきたことからすれば、本件道路の維持管理上の施設の一部とみなすべきであり、本件道路と一体をなす「公の営造物」に当たる。

このように、本件事故は、公の営造物である本件盛土又は本件道路の設置、管理の瑕疵により、本件盛土内部に多量の雨水が流入した結果、発生したものである。

4 被告の主張

① 本件道路の排水施設について

本件道路は、谷筋に設置されているが、流水の

形跡はなく、本件事故の際に、本件道路の一部でも崩壊した事実はない。本件事故当時、豪雨の影響により多量の雨水が流下したが、その大部分は、本件道路の盛土で堰き止められ、その一部は山側側溝に流入していたと考えられる。雨水が道路下をくぐって流れた事実はないか、あってもごくわずかであり、本件道路に地下水排水施設を設ける必要はなかった。

また、本件事故当時、山側側溝が土塊、落葉等の堆積物で埋まっていたという事実はなく、海側側溝も、流末部は本件盛土から一四、五m離れており、流水が本件盛土上に放流される状態にはなかった。

② 本件盛土の崩壊に関する道路管理者の責任について

本件盛土は、本件道路の改良工事の際に、本件土地所有者から当該工事により生じた残土を盛土してもらいたい旨の要請に応じて、被告が盛土工事を行ったものである。盛土工事について被告が関与していたとしても、本件盛土は、私有地内に設置されたものであることから、形成されると同時に本件土地に附合することとなり、被告がその所有権を有するものではなく、また、本件盛土は、専ら本件土地所有者において維持、管理されてきたものであり、被告にその管理の権限も義務も存

しない。さらに、本件盛土は、本件土地の宅地化の目的でされたものであり、本件道路維持のためのものではない。よって、本件盛土は、「公の営造物」に当たらず、仮に、本件盛土の崩壊を防止すべき義務があったとしたら、それは所有者の義務であるといわざるを得ない。

5 判決のポイント

① 本件道路の排水施設について

本件道路は、本件事故現場付近において、本件道路の海側法尻に接続して本件盛土が造成されることを前提としたものであり、その斜面の下方には原告らの家屋が存在したことから、本件道路の排水機能が十分でなく、降雨等の影響により本件盛土が崩壊した場合には、原告らの家屋、生命等に危険が及ぶことが予想されるため、本件道路の排水施設の整備については特段の注意が必要であると考えられる。

被告は、本件事故現場付近の本件道路において、その海側と山側に側溝を設置していたが、海側側溝は、流末部が本件盛土付近に開放されることなく、本件道路に沿って谷部を横切る形で設置されていたならば、本件盛土内への雨水の流入を軽減できたものと考えられ、流水が集中する谷部に設置された本件道路の要所に水抜き施設が設置されていたならば、地下水水位の上昇を抑える機能を有

したであろうと考えられる。

② 本件盛土の崩壊に関する道路管理者の責任について

本件盛土は、被告が所有権を有するものではないことから、本件盛土の崩壊を防止するため本件盛土に水抜き施設や擁壁を設置する義務は、被告にはない。しかし、本件道路は海側法尻に接続して本件盛土が造成されるのを前提とし、しかも、本件盛土工事は被告が実施したものであり、本件道路及びその排水施設の設置状況は前記のようであったことから、被告は、本件道路を設置したことに伴う降雨時の流水の本件盛土への影響を検討し、その崩壊の危険性について検討すべきであった。そして、本件盛土に水抜き施設や擁壁を設置すべきものと判断した場合には、本件盛土の所有者に対し、そのような施設の設置を要請すべきであった。仮に所有者がその要請に応じないのであるならば、本件道路に接続して降雨時に崩壊の危険性のある盛土があることを前提として、その危険を防止すべき排水施設等の設置を検討すべきであった。つまり盛土の現状を前提にして本件道路の管理を考えなければならぬというべきである。

以上によれば、本件事故の発生が予想されたにもかかわらず、本件道路は、極めて不十分な排水

施設しか備えないものであったということができ、るから、本件道路の設置及び管理には瑕疵があったといふべきである。

なお、被告は、本件盛土が国賠法第二条第一項にいう「公の営造物」に当たらないことを理由に責任を免れることはできない。

あんな福井、こんな福井



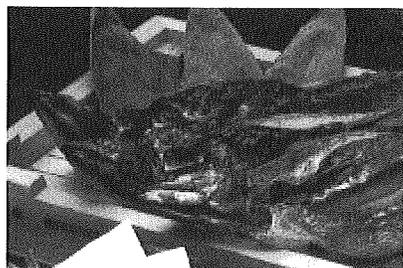
福井県東京事務所 山内 登喜夫

みなさん、はじめまして。福井県東京事務所の山内と申します。花のお江戸に住むのも単身の寂しさも毎日の満員電車も全てが初体験の中、八カ月が過ぎようとしています。未だに独特の福井なまりを守りながら、毎日坂の多い東京を歩き回っています。

今回、貴重な紙面を使わせて頂けることになり、我がふるさと福井に少しでも興味を持ってもらえればと拙文を投稿させていただきます。

◆空弁ブームの火付け役

空弁：今、羽田空港でブームになってますよね。有名デパートの駅弁フェアにも特設空弁コ



浜焼き鯖

ーナーが設けられるほどの人気とか。その火付け役が「若狭の浜焼き鯖寿司」。浜焼き鯖は、採れたての新鮮な鯖を開いて丸ごと竹串に刺し、高度な包丁入れと絶妙の火加減で焼き上げた絶品の味。それが福井産コシヒカリを使ったお寿司として手軽に食べられるとあって一日千五



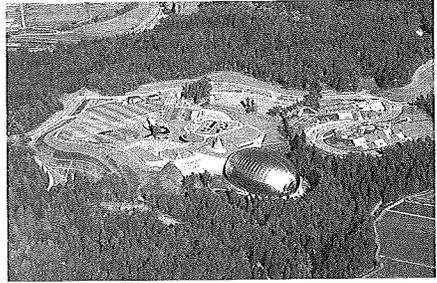
越前おろしそば

百個も売れる大ヒット。できれば福井でアツアツの浜焼き鯖を召し上がっていただきたいのですが、とりあえずは羽田空港利用の際に是非お試し下さい。福井にしかない味といえば「越前おろしそば」。これからは新そばが美味しくなる季節。おろした大根をたっぷり入れたつ

◆恐竜王国なのだ

日本の恐竜化石のほとんどは福井県勝山市で産出されています。現在では肉食草食合わせて八種類の恐竜が確認されているとか。そう、福井は恐竜王国なのです。二〇〇〇年七月には国内初、世界でも有数の恐竜博物館がオープン、貴方を太古の恐竜の世界に連れていってくれます。施設は体験型となっている

ゆと色が濃くコシの強い麺にネギとかつおぶしが基本の越前おろしそばは一度食べるとヤミツキになること間違いなしです。それにもう一つ「ソースカツ丼」。私などは、カツ丼は卵とじが一般的なんだと東京に来て初めて知ったほど。秘伝のソースに浸した大三枚のカツが山盛りご飯に乗って出てくるカツ丼は福井だけの常識だったようでもみなさまにも一度は体験していただきたい。味のカルチャーショック間違いなしです。



恐竜博物館全景

ので、お子様も大興奮のこと間違いなしですよ。

◆雪国福井にも春が

この号が出る頃には雪国福井にも春がやってきます。春といえば桜。市内をゆったり流れる「足羽川の桜堤」はもう絶景です。見頃は二週間程度と短いのですが、この華やかさと果敢なさが桜の醍醐味。JR福井駅から歩いて一〇分程度の場所です。四月上旬に来福される方は是非桜吹雪の下を散策してみてください。

◆福井ドットコム

ふるさと福井のことを紹介し出せばキリがありません。そこでみなさまに是非見ていただきたいのがインターネットサイト「福井ドットコム」。とても良くできたサイトで、福井の自然・味・見どころ・訪ねどころなど色々な福井を見つけることができます。

(<http://www.fuku-e.com> 携帯サイト <http://www.fuku-e.com/c/>)

中でもお薦めはバーチャル体験ツアー。越前和紙の紙すき・越前竹人形作り・越前焼陶芸・手打ちそば道場などを画面で体験、すると本当に体験したくなるはずですから直ちに福井へGO!! 旅先で造った作品は思い出の一品になること間違いなし

です。もちろん福井にしかない味も楽しみに、みなさま一度ふるさと福井に足を運んでみてください。



足羽川の桜堤

あなたの知りたい「福井」へアクセス!



『奇跡の建物』鳥取にあり



鳥取県東京事務所 小林 公行

◆はじめに

読者の皆様こんにちは。鳥取県の小林と申します。家族を地元に残して上京し、とんび会員となり二年目が過ぎようとしているところです。三年目に突入するかどうかは現在未定ですが、発刊の頃には決まっています。残留であれば、本省道路局の皆様には、引き続きよろしくお願ひ致します。

◆鳥取県ってどこ?

さて、鳥取県の紹介をさせていただきます。読者の皆様は鳥取県の位置を間違ふことはないと思いますが、一般の国民の方々の認識は実に怪しいものがあります。山陰地方であると連

想できた人でも、日本地図で鳥

根県あたりを指さして、「鳥取砂丘はこの辺ですか」なんて、隣の県と勘違いしていたり。

そんな鳥取県ですが、鳥取砂丘以上に皆さんに紹介したい場所があるのです。

◆三徳山・三佛寺

鳥取県の中中部・倉吉市の南側にある三朝町。ラジウムの含有量が世界有数である三朝温泉といえはご存知の方も多いのでは。その三朝温泉街から、カジカガエル、ゲンジヨタルの棲息する美しい清流である三徳川を上流へ車で一五分程行った所に、三徳山・三佛寺があります。三朝温泉の歴史は八〇〇年以

上と言われていますが、三徳

山・三佛寺はさらに古く、今から約一、三〇〇年近くも前の白鳳時代にあたる慶雲三(七〇六)年に修験道の開祖、役行者によって開かれたと伝えられています。

三徳山には、国宝の投入堂があり、自分の目で見ることをお

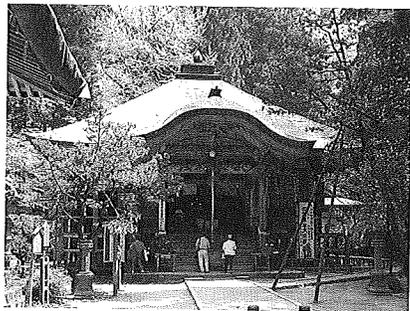


写真1 三佛寺本堂

勧めします。

投入堂へは、本堂(写真1)から先の山道が参道で、往復に一時間半ほどかかります。道中四つの難所があり、かずら坂、クサリ坂、平岩、牛の背・馬の

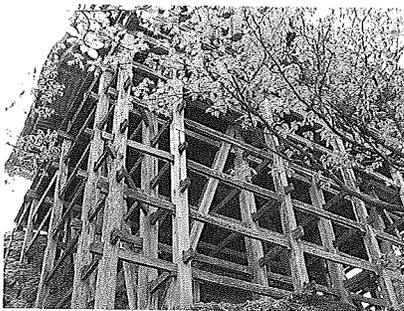


写真2 文殊堂

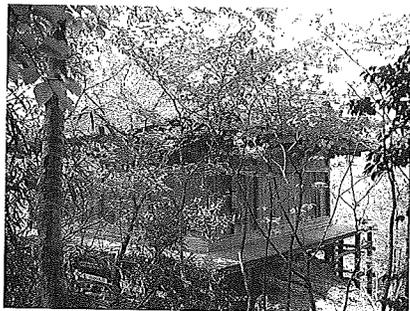


写真3 地藏堂

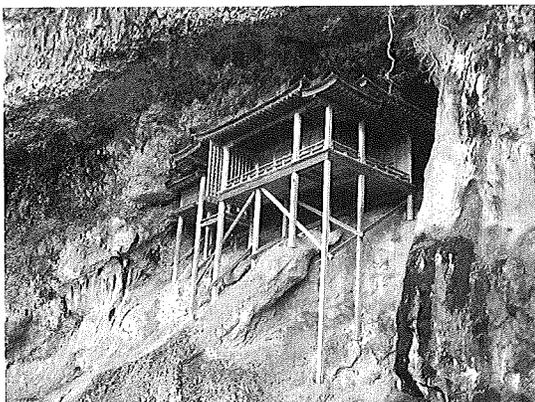


写真5 投入堂

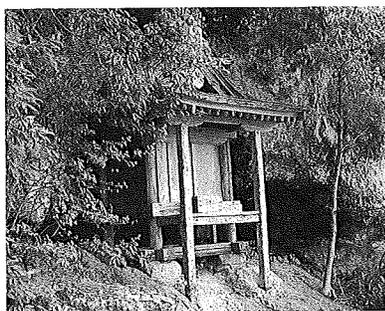


写真4 納経堂

背といわれています。国の重要文化財に指定されている文殊堂（写真2）、地藏堂（写真3）、

納経堂（写真4）等を順に経て、最後に岩角をまわると国宝・投入堂（写真5）に到達します。投入堂が目の前に現れたときがまさに感動の瞬間です。これらは平安後期山岳仏教の全盛期を物語る建造物でもあります。

◆奇跡の建物・「投入堂」

「投入堂」は、断崖絶壁の急斜面に奇跡的なバランスで存在しています。その建築方法は未だに解明できていません。ふもとで組み立てたお堂を、役行者が法力で投げ入れたという伝説からこの名が付けられています。平成一三年に行われた年輪年代測定で、平安時代後期の建物であることが分かりました。

◆世界遺産登録への取組み

平成一三年から一四年にかけて、年輪年代法による科学的調査により、投入堂に安置されていた蔵王権現立像が、木造の蔵王権現像では国内最古となる平

安後期の作と判明したこと、三徳山三佛寺に伝来する銅鏡が中国・浙江省出土の銅鏡と兄弟鏡であることが判明したことなどもあり、三徳山一帯は専門家が世界遺産に匹敵する価値があると認めているのです。

このような状況の中、三徳山開山一三〇〇年を迎える西暦二〇〇六年の世界遺産登録へ向け、県と地元三朝町が中心となつて運動をスタートしています。

皆様も日本の歴史の一端を三徳山で体感してみたいかがでしょうか。

◆三徳山への道

さて、県外の人が三徳山へ行くにはどうするか。飛行機で鳥取空港へ行くか、JRで乗り込むか。また、自家用車で訪れる方法もあります。しかし、県外から車で訪れるにはまだまだ遠い鳥取県なのです。それは、県内の高速道路整備

が遅れており、県庁所在地さえ通っていないと言う現実があります。公共事業をめぐる環境が年々厳しさを増す中、特に高速道路整備の先行きは不透明な状況となっています。私が東京へ赴任して以来、鳥取県では、これでは遅れている地方がさらに取り残されるといふ危機感から、地方の声を国だけでなく、広く国民の皆様発信する機会を模索してきました。

早期に高速道路を整備してきた都市部周辺に対して、順番待ちをしてきた地方を切り捨てるようなことになれば、公正さが保てません。高速道路の整備は国の事業なんです。約束は守られるべきです。

◆おわりに

今回、鳥取県の歴史・文化の一例を紹介しました。三徳山は国宝のある山です。入山される人、たばこは置いて登りましょう。

「道路行政セミナー」二〇〇三年度既刊号目次

(肩書は執筆時のものです。)

巻頭言

○年頭の挨拶

道路局長 佐藤 信秋 15年1月号(第154号) 1頁

○エッセイ

○駅伝道路をつくってみたい

ジャーナリスト 岡崎 満義 15年4月号(第157号) 1頁

○地図とカーナビのあいだ

東北芸術工科大学教授 赤坂 憲雄 15年5月号(第158号) 1頁

○東海道五拾三次ミステリー

東京工業大学教授 山室 恭子 15年6月号(第159号) 1頁

○自転車道路って?

スポーツ・レジャープロデューサー 土屋 朋子 15年7月号(第160号) 1頁

○通学路での道草から

民俗学者 神崎 宣武 15年8月号(第161号) 1頁

○道を歩く心、出会う楽しみ

国際日本文化研究センター 千田 稔 15年9月号(第162号) 1頁

○橋の記憶

劇団四季広報 アドバイザー 飛田紀久子 15年10月号(第163号) 1頁

○かつて道は世界だった

編纂士学研究所所長・帝塚山学院大学教授 松岡 正剛 15年11月号(第164号) 1頁

○ヴェネツィアの道風景

東京藝術大学教授 尾登 誠一 15年12月号(第165号) 1頁

○道を楽しむ

青山学院大学教授 井口 典夫 16年2月号(第167号) 1頁

○参加型みちづくり考

タウンクリエイター 松村みち子 16年3月号(第168号) 1頁

歩行者・自転車優先のみちづくりについて

○歩行者・自転車優先のみちづくりについて

道路局地方道・環状課 15年4月号(第157号) 4頁

○津和野町くらしのみちゾーンにむけて

鳥根県津和野町建設課 15年4月号(第157号) 8頁

○京都市の花見小路景観整備事業

京都市建設局道路部道路維持課 15年4月号(第157号) 13頁

○那覇市国際通りトランジットマイル社会実験の結果と今後の課題

那覇市国際通りトランジットマイル実行委員会 15年4月号(第157号) 19頁

○海外におけるトランジットモール導入事例の紹介

国土技術研究センター調査第一課 15年4月号(第157号) 25頁

有料道路施策の新しい展開

○有料道路施策の新しい展開について

道路局有料道路課 15年5月号(第158号) 4頁

○特別寄稿Ⅱ 有料道路制度

東京大学名誉教授 岡野 行秀 15年5月号(第158号) 9頁

○道路関係四公団の民営化に関する最近の動き

道路局路政課 15年5月号(第158号) 13頁

○新直轄方式の導入について

道路局高速国道課 15年5月号(第158号) 17頁

○本四公団の債務処理と本四架橋の通行料金引き下げについて

道路局路政課 15年5月号(第158号) 20頁

○有料道路の多様で弾力的な料金設定に向けた社会実験事例等について

道路局高速国道課 15年5月号(第158号) 24頁

○ETCの普及に関する取組みについて

道路局有料道路課 15年5月号(第158号) 31頁

道路管理における住民参加

○ボランティア・サポート・プログラムについて

道路局国道・防災課 15年6月号(第159号) 4頁

○除雪は子供たちのために

北陸地方整備局金沢河川国道事務所 15年6月号(第159号) 9頁

○「ふれあい海道」花いっぱい運動

高知県奈半利町立奈半利中学校教頭 大谷 岩夫 15年6月号(第159号) 14頁

○私たちの田辺市を花でいっぱい

近畿地方整備局紀伊中川国道事務所建設専門官 東田 宏幸 15年6月号(第159号) 20頁

○地域の皆さんと共に

関東地方整備局道路部道路管理課 15年6月号(第159号) 23頁

○ボランティア・サポート・プログラム新たな取組みについて

東北地方整備局道路部 15年6月号(第159号) 28頁

平成一四年度社会実験結果取りまとめ

○平成一四年度社会実験結果とりまとめについて

道路局地方道・環状課地域道路調整室 15年7月号(第160号) 5頁

○湯布院町交通安全実験

大分県湯布院町総合政策局長 佐藤 純一 15年7月号(第160号) 9頁

○高齢化社会に対応した病院循環バス社会実験

いわき商工会議所公共交通システム研究会 15年7月号(第160号) 13頁

○魅力ある回遊型の創出社会実験

大阪市計画調整局開発企画部都市デザイン課 15年7月号(第160号) 21頁

○エコ松山における「歩いて暮らせる街づくり」の実現に向けた社会実験

松山市都市整備部都市政策課 15年7月号(第160号) 27頁

○地域協力による道路づくり

北海道開発局留萌開発建設部道路第一課 15年7月号(第160号) 34頁

○有料道路の料金に係る社会実験の実施状況について

道路局有料道路課 16年1月号(第166号) 44頁

○留萌市における「歩いて暮らせる街づくり」の実現に向けた社会実験

相原 孝雄 15年7月号(第160号) 27頁

○地域協力による道路づくり

北海道開発局留萌開発建設部道路第一課 15年7月号(第160号) 34頁

○有料道路の料金に係る社会実験の実施状況について

道路局有料道路課 16年1月号(第166号) 44頁

夏の道路管理

- 高速道路における夏季交通混雑期の渋滞対策及び交通事故対策について
- 軽井沢町における夏の道路管理について
- 夏季繁忙期における道路休憩施設の管理について

TDMへの取組み

- 道路交通の円滑化と交通需要マネジメント施策について
- 金沢市におけるTDM施策について
- 福岡都市圏の交通円滑化への取組み
- 国外におけるTDMへの取組み「ロンドン混雑料金施策の紹介」
- 国内におけるTDM取組み事例の分析

道路における環境対策

- 道路環境施策の基本的方向
- 東京地域の沿道環境改善のための道路整備等の方針
- ディーゼル微粒子除去装置の導入支援について
- 道路における環境対策技術の開発
- 緑の回廊構想と緑陰道路

社会資本整備重点計画

- 重点計画の概要について
- 「暮らし」生活の質の向上
- 「安全」道路防災対策について
- 「安全」総合的な交通安全対策
- 「環境」社会資本整備重点計画における環境の指標と施策について

日本道路公団保安交通部
交通管理課・交通対策課

軽井沢町社会実験実施協議会

（財）道路サービス機構事業環境部環境整備課

道路局企画課道路経済調査室

金沢市都市政策部交通政策課

九州地方整備局
福岡国道事務所
調査第一課長

谷口啓二郎

倉内 文孝

「活力」道路交通の円滑化等について

- 「活力」地域間交流について
- 路面電車と道路行政
- 路面電車のこれまでの経緯と現況
- 路面電車に対する支援制度について
- 路面電車のバリアフリー化について
- 路面電車 都市再生に
く第六回路面電車サミットin函館大会
- 生まれ変わる駅前広場と「市電」
- 軌道交通における新たな取組み
く高知市内における軌道緑化の試験施工

道路政策評価

- 中央政府における政策評価制度について
- 「道路行政マネジメント」の取組みについて
- 「成果主義」の道路行政への転換
- みえ政策評価システムについて
- 川西市における行政評価の取組みについて
- 道路行政マネジメントへ向けた金沢河川国
道事務所取組み
- テキサス州における成果買い取り型予算に
ついて

大都市部における沿道環境対策について

- 大都市部における沿道環境対策の現状と課題
- 川崎市南部地域における沿道環境対策について
- 名古屋南部地域における沿道環境対策について
- 一般国道四三号大阪市西淀川区における沿
道環境対策について
- 一般国道四三号尼崎市・神戸市間における
沿道環境対策について

道路局企画課道路経済調査室

道路局国庫・防災課

道路局路政課

全国路面軌道連絡協
議会事務理事

都市・地域整備局街路課
特定都市交通施設整備室

路面電車サミットin
函館大会実行委員

吉村富士夫

吉田 敏浩

15年11月号（第164号） 23頁

15年11月号（第164号） 27頁

15年12月号（第165号） 4頁

15年12月号（第165号） 9頁

15年12月号（第165号） 17頁

15年12月号（第165号） 20頁

15年12月号（第165号） 24頁

15年12月号（第165号） 29頁

15年12月号（第165号） 33頁

16年1月号（第166号） 4頁

16年1月号（第166号） 8頁

16年1月号（第166号） 14頁

16年1月号（第166号） 19頁

16年1月号（第166号） 24頁

16年1月号（第166号） 34頁

16年2月号（第167号） 11頁

16年2月号（第167号） 17頁

16年2月号（第167号） 23頁

道路交通安全対策

○今後の交通安全対策について

道路局地方道・環境課

16年3月号(第168号) 4頁

○高速道路における交通安全対策について

日本道路公団保安交通部
交通管理課・交通安全対策課

16年3月号(第168号) 10頁

○首都高速道路における交通安全対策について

首都高速道路公団
業務部交通管理室
管制技術課長

16年3月号(第168号) 15頁

○安心歩行エリアに形成を旨指して

千葉市建設局土木部維持管理課

16年3月号(第168号) 20頁

○関東地域の直轄国道における交通安全対策

関東地方整備局道路部交通対策課

16年3月号(第168号) 27頁

道路の行事等

○「道路ふれあい月間」推進標語について

道路局道路交通管理課

15年7月号(第160号) 58頁

○「道の日」(八月一日)について

道路局総務課

15年7月号(第160号) 60頁

○「道の日」ステージ2003

道路局総務課

15年9月号(第162号) 口絵

○平成一五年度「道の日」中央行事報告
くもつと身近に道のこと

道路局総務課

15年9月号(第162号) 43頁

○平成一五年度「道路ふれあい月間」行事報告

道路局交通管理課

15年9月号(第162号) 46頁

○地方行事報告(東日本)

道路局交通管理課

15年9月号(第162号) 48頁

○地方行事報告(西日本)

道路局交通管理課

15年10月号(第163号) 39頁

海外視察報告

○フランス・イタリアの高速道路料金及びETCの現況について

道路局有料道路課
課長 補佐

15年6月号(第159号) 48頁

○ドイツにおける大型車対距離課金制度の導入について

道路局企画課道路経
済調査室課長補佐

15年7月号(第160号) 50頁

○欧州三カ国における道路事情の調査を終えて

道路局路政課課長補佐

15年11月号(第164号) 39頁

○欧州の海外調査団に参加して

道路局路政課道路利用
調整室専門官

15年12月号(第165号) 42頁

○道路関係予算

道路局路政課

15年9月号(第162号) 39頁

○速報版 平成一六年度道路関係予算概要要
求の概要

道路局路政課

16年1月号(第166号) 49頁

規制改革

○規制改革推進三か年計画(再改定)について

道路局路政課

15年4月号(第157号) 31頁

○構造改革特区における重量物輸送効率化事業の実施について

道路局道路交通管理課

15年6月号(第159号) 37頁

○セミトレーラ等の積載条件(車両総重量)見直しの実施について

道路局道路交通管理課

15年11月号(第164号) 35頁

○構造改革特別区域内の道路管理者が設置する有料道路駐車場の特例について

道路局有料道路課

15年12月号(第165号) 39頁

○車高規制の見直しの実施について

道路局道路交通管理課

16年3月号(第168号) 38頁

法令関係

○平成一五年度通常国会成立法律の紹介(道路整備緊急措置法の一部改正
交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法の一部改正)

道路局路政課

15年5月号(第158号) 36頁

○道路構造令の改正について

道路局企画課

15年8月号(第161号) 28頁

○平成一六年度通常国会提出道路関係法案の概要

道路局路政課

16年3月号(第168号) 32頁

○都市再生特別措置法の一部改正による道路整備に係る権限の移譲について

国土交通省道路局

16年3月号(第168号) 35頁

環境・景観

○緑陰道路プロジェクト

道路局地方道・環境課道路環境調査室

15年6月号(第159号) 42頁

○「美しい国づくり政策大綱」について

道路局地方道・環境課道路環境調査室

15年8月号(第161号) 46頁

○景観に配慮した防護柵の整備ガイドライン(案)の策定について

道路局地方道・環境課

15年10月号(第163号) 34頁

○「日本の道と街並みを考える会」について

道路局地方道・環境課

16年2月号(第167号) 35頁

路上工事縮減

○路上工事縮減施策について

道路局国道・防災課

15年5月号(第158号) 46頁

○「ユアザ」の視点に立った道路工事業マネジメントの改善委員会」の施策提言

道路局国道・防災課

15年11月号(第164号) 30頁

その他

○道路と鉄道との交差に関する協議等に係る要綱について

道路局路政課

15年4月号(第157号) 36頁

○平成一四年度国土交通白書について

道路局総務課

15年4月号(第157号) 42頁

○不正通行者に対する未納通行料金の強制徴収について

日本道路公団経理部管財課

15年4月号(第157号) 51頁

○「道路構造物の今後の管理・更新等のあり方に関する提言」について

道路局国道・防災課

15年5月号(第158号) 40頁

○道路行政の評価に関する動き(事業評価システムの改善と行政マネジメントシステムの導入)

道路局企画課道路事業分析評価室

15年6月号(第159号) 32頁

○スマートコミュニケーション

国土技術政策総合研究所ITS研究室

15年7月号(第160号) 40頁

○「三位一体の改革」について

道路局 総務課 15年7月号(第160号) 44頁

○「地方公共団体における道路占用許可電子申請システム」について

道路局路政課道路利用調整室 15年7月号(第160号) 46頁

○大規模地震に対する道路防災対策の推進

道路局国道・防災課道路防災対策室 15年8月号(第161号) 22頁

○道路特定財源制度をめぐる最近の動向について

道路局総務課道路資金企画室 15年8月号(第161号) 32頁

○地方道路整備臨時交付金の運用改善について(地方の裁量の大規模拡大)

道路局地方道・環境課 15年8月号(第161号) 38頁

○平成一六年度道路関係重点施策について

道路局 総務課 15年8月号(第161号) 41頁

○尼崎大気汚染被害防止あっせん申請事件の終結について

道路局地方道・環境課道路環境調査室 15年8月号(第161号) 51頁

○よみがえる沖繩の軌道交通

道路局国道交通管理課 15年8月号(第161号) 54頁

○平成一三年度道路交通管理統計の概要

道路局国道・防災課 15年8月号(第161号) 60頁

○新道路技術五箇年計画の事後評価と主な研究成果について

道路局国道・防災課 15年9月号(第162号) 31頁

○我が国における道路に対する満足度の実態(平成一五年度「道路利用者満足度調査」の結果報告)

道路局企画課道路事業分析評価室 15年9月号(第162号) 35頁

○第一回国土開発幹線自動車道建設会議について

道路局高速国道課 16年1月号(第166号) 39頁

○北海道における冬期道路管理の新たな取組み(札幌都市圏を中心として)

北海道開発局建設部道路維持課 16年2月号(第167号) 41頁

○みちづくり交付金事業

道路局地方道・環境課 16年2月号(第167号) 47頁

論説・道路管理

○車両積載物の落下に伴う道路管理者の責任について(その1)

鹿児島大学教授 土居 正典 15年10月号(第163号) 45頁

○車両積載物の落下に伴う道路管理者の責任について(その2)

鹿児島大学教授 土居 正典 15年11月号(第164号) 45頁

○車両積載物の落下に伴う道路管理者の責任について(その3)

鹿児島大学教授 土居 正典 15年12月号(第165号) 49頁

○ガードレール未設置による管理瑕疵について(その1)

広島修道大学教授 北原 宗律 16年2月号(第167号) 52頁

○ガードレール未設置による管理瑕疵について(その2)

広島修道大学教授 北原 宗律 16年3月号(第168号) 43頁

道路法令関係Q&A

○道路特定財源の使途の見直しについて

道路局路政課 15年4月号(第157号) 53頁

○本州四国連絡橋公団の債務の負担の軽減を図るために平成一五年度において緊急に講ずべき特別措置に関する法律

道路局路政課 15年5月号(第158号) 51頁

○高速自動車国道法及び沖繩振興特別措置法の一部を改正する法律について

道路局路政課 15年6月号(第159号) 53頁

○一般国道の指定区間を指定する政令の一部を改正する政令について

道路局路政課 15年7月号(第160号) 62頁

○道路法と車両積載物落下防止措置

道路局路政課 15年9月号(第162号) 54頁

○市町村合併と路線認定基準

道路局路政課 15年10月号(第163号) 51頁

○高速道路はなぜ有料?

道路局路政課 15年11月号(第164号) 50頁

○道路の不法占有の放置と住民監査請求

道路局路政課 15年12月号(第165号) 56頁

○国土開発幹線自動車道建設会議について

道路局路政課 16年1月号(第166号) 52頁

○道路の敷地等の帰属について

道路局路政課 16年3月号(第168号) 47頁

道路占用Q&A

○道路管理者間の協議(その2)

道路局路政課道路利用調整室 15年4月号(第157号) 55頁

○占用の場所(その1)

道路局路政課道路利用調整室 15年5月号(第158号) 54頁

○占用の場所(その2)

道路局路政課道路利用調整室 15年6月号(第159号) 55頁

○占用の場所(その3)

道路局路政課道路利用調整室 15年7月号(第160号) 64頁

○占用の場所(その4)

道路局路政課道路利用調整室 15年8月号(第161号) 66頁

○占用物件について(その1)

道路局路政課道路利用調整室 15年10月号(第163号) 54頁

○占用物件について(その2)

道路局路政課道路利用調整室 15年11月号(第164号) 53頁

○占用物件について(その3)

道路局路政課道路利用調整室 15年12月号(第165号) 59頁

○鉄道の道路占用について

道路局路政課道路利用調整室 16年1月号(第166号) 54頁

○アーケードの占用について

道路局路政課道路利用調整室 16年3月号(第168号) 50頁

訴訟事例紹介

○宮城県道四五号原付自転車転倒事故損害賠償請求事件

道路局道路交通管理課訟務係 15年4月号(第157号) 57頁

○倉敷市道街路樹自動車衝突事故損害賠償請求事件

道路局道路交通管理課訟務係 15年5月号(第158号) 56頁

○神奈川県道一三八号土石流自動車転落事故損害賠償請求事件

道路局道路交通管理課訟務係 15年6月号(第159号) 57頁

○京都市道歩行者転倒事故損害賠償請求事件

道路局道路交通管理課訟務係 15年7月号(第160号) 66頁

○東京国道一四号原付自転車転倒損害賠償請求事件

道路局道路交通管理課訟務係 15年8月号(第161号) 68頁

○奈良国道二五号損害賠償請求事件

道路局道路交通管理課訟務係 15年9月号(第162号) 56頁

○長崎国道三四号側溝転落事故損害賠償請求事件

道路局道路交通管理課訟務係 15年10月号(第163号) 56頁

○原因者負担命令取消請求事件	道路局道路交通管理課訟務係	15年11月号(第164号)	55頁
○福井国道二七号凍結スリップ事件	道路局道路交通管理課訟務係	15年12月号(第165号)	61頁
○中国縦貫自動車道清掃車砂ぼこり追突事件	道路局道路交通管理課訟務係	16年1月号(第166号)	56頁
○東京国道四六八号(圏央道)一部執行停止決定に対する抗告事件	道路局道路交通管理課訟務係	16年2月号(第167号)	57頁
○宮城県道盛土崩壊事故損害賠償請求事件	道路局道路交通管理課訟務係	16年3月号(第168号)	52頁
とんびの広場			
○浮き世を離れて花の名所へ	秋田県東京事務所	高橋 正弘	15年4月号(第157号) 59頁
○春分の日は伝統産業の日	京都市東京事務所	橋本 浩之	15年4月号(第157号) 62頁
○悠久の歴史を散歩できる町	奈良県東京事務所	芦村 好高	15年5月号(第158号) 58頁
○佐賀の「道」と「よかところ」	佐賀県東京事務所	三橋 武芳	15年5月号(第158号) 60頁
○新潟の新しいシンボル「朱鷺メッセ」	新潟県東京事務所	畑山 武志	15年6月号(第159号) 59頁
○踊る阿呆に見る阿呆、同じ阿呆なら踊るにやせんぞん	徳島県東京事務所	徳永 雅彦	15年6月号(第159号) 62頁
○「さっぽろ」トビックス	札幌市東京事務所	土井 勝雄	15年7月号(第160号) 68頁
○「不易流行」山梨県	山梨県東京事務所	姫野 俊明	15年7月号(第160号) 70頁
○ゆとり都・山形	山形県東京事務所	齋藤 博	15年9月号(第162号) 58頁
○幻想的大自然「奄美大島・加計呂麻島」へどうぞ!	鹿児島県東京事務所	立元 聡	15年9月号(第162号) 60頁
○出張用務後は「るーぶる仙台」に乗ってみては	仙台市東京事務所	藤原 知明	15年10月号(第163号) 59頁
○よみがえる「宇都宮城」	栃木県東京事務所	渡辺 富男	15年10月号(第163号) 61頁
○高野・熊野を世界遺産に!	和歌山県東京事務所	児玉 隆也	15年11月号(第164号) 57頁
○のんでみんさい 広島酒	広島県東京事務所	友道 康仁	15年11月号(第164号) 59頁
○万葉の時代の道―アクアライン―	千葉県東京事務所	小林 政夫	15年12月号(第165号) 63頁
○なごや いいとこ!	名古屋市中区事務所	小島 章徳	15年12月号(第165号) 65頁
○三重県の観光地と言え	三重県東京事務所	鈴木 雅也	16年1月号(第166号) 60頁
○美ら島、「春到来」	沖縄県東京事務所	奥間 正博	16年1月号(第166号) 62頁
○はじめまして!	さいたま市東事務所	辻村 公雄	16年2月号(第167号) 60頁

○「三浦半島がさらに便利に」	神奈川県東京事務所	遠藤 創	16年2月号(第167号) 62頁
○あんな福井、こんな福井	福井県東京事務所	山内登喜夫	16年3月号(第168号) 55頁
○「奇跡の建物」鳥取にあり	鳥取県東京事務所	小林 公行	16年3月号(第168号) 57頁
連載 社会実験			
○広域連携と官民協働による自転車の走るまちづくり	代表特定非営利活動法人トリアル理事	上門 周二	15年4月号(第157号) 64頁
○飛鳥地域における歩行者・自転車ナビゲーションシステムについて	奈良県道事務所	富永 安弘	15年5月号(第158号) 62頁
○大阪市・東大阪市パッケージアプリによる企業参加型広域TDM社会実験	大阪府土木部交通道路室道路整備課	菅 忍	15年6月号(第159号) 64頁
○高速道路の長距離割引社会実験について	道路局高速国道課	菅 忍	15年8月号(第161号) 70頁
○E・T・C長割“社会実験の実施”による高速バス利用促進等による広域交流及び交通円滑化実験	宮崎県唐津町	菅 忍	15年9月号(第162号) 62頁
○「地域に密着した都市型コミュニティサイクル・システム」の概要について	東京都台東区都市づくり部道路交通課	菅 忍	15年10月号(第163号) 63頁
○歩行者系と自転車系のリンケージモデルの創出	特定非営利活動法人まちづくりネットワーク	楠井 利幸	15年11月号(第164号) 62頁
○ITSを用いたインターモビリティの社会実験	九州地方整備局福岡国道事務所調査第一課長	谷口啓一郎	15年12月号(第165号) 67頁
○交通渋滞対策のための移動方法転換実験	大分県市地域振興部産業・交通課	宮崎 征一	16年1月号(第166号) 64頁
○「オレンジ街道」交流街道化社会実験	特定非営利活動法人みちしるべ会議(オレンジ街道推進協議会)	古賀 方子	16年2月号(第167号) 64頁