道路行政セミナー

目的

エッセイ
参加型みちづくり考

松村 みち子

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 市 建 設 局土木部維持管理課 20

～千葉市院内地区での取組み～
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 権限の移譲について 国土交通省道路局 35

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

あんな福井、こんな福井（福井県）
山内 隆治夫 55

『奇跡の建物』鳥取にあり（鳥取県）
小 林 公 行 57

時・時・時

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

図1 交通事故死者数・死傷事故件数の推移

10,000
15,000
20,000

(人)

(千件)

1,500

(出典：警察庁資料)
### 表1 平成15年 都道府県別交通事故件数

<table>
<thead>
<tr>
<th>都道府県</th>
<th>15年</th>
<th>14年</th>
<th>対前年比率</th>
<th>15年</th>
<th>14年</th>
<th>対前年比率</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>北海道</td>
<td>28,811</td>
<td>28,674</td>
<td>1.006</td>
<td>新潟県</td>
<td>14,763</td>
<td>14,923</td>
</tr>
<tr>
<td>青森県</td>
<td>9,100</td>
<td>9,126</td>
<td>0.997</td>
<td>富山県</td>
<td>8,065</td>
<td>8,082</td>
</tr>
<tr>
<td>岩手県</td>
<td>6,087</td>
<td>5,923</td>
<td>1.027</td>
<td>石川県</td>
<td>8,699</td>
<td>8,998</td>
</tr>
<tr>
<td>宮城県</td>
<td>13,520</td>
<td>13,664</td>
<td>0.995</td>
<td>北陸管内計</td>
<td>31,527</td>
<td>32,608</td>
</tr>
<tr>
<td>秋田県</td>
<td>5,303</td>
<td>5,082</td>
<td>1.043</td>
<td>茨城県</td>
<td>8,140</td>
<td>9,376</td>
</tr>
<tr>
<td>山形県</td>
<td>9,368</td>
<td>9,134</td>
<td>1.026</td>
<td>岩手県</td>
<td>5,123</td>
<td>5,082</td>
</tr>
<tr>
<td>福島県</td>
<td>14,971</td>
<td>15,434</td>
<td>0.970</td>
<td>愛知県</td>
<td>58,593</td>
<td>55,652</td>
</tr>
<tr>
<td>東京都管内計</td>
<td>58,149</td>
<td>57,687</td>
<td>1.009</td>
<td>香川県</td>
<td>12,422</td>
<td>12,172</td>
</tr>
<tr>
<td>熊本県</td>
<td>23,840</td>
<td>24,699</td>
<td>0.965</td>
<td>福岡県</td>
<td>51,583</td>
<td>49,348</td>
</tr>
<tr>
<td>長崎県</td>
<td>13,320</td>
<td>12,864</td>
<td>1.035</td>
<td>佐賀県</td>
<td>10,492</td>
<td>10,443</td>
</tr>
<tr>
<td>沖縄県</td>
<td>14,971</td>
<td>15,434</td>
<td>0.970</td>
<td>宮崎県</td>
<td>8,531</td>
<td>8,797</td>
</tr>
</tbody>
</table>

（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。

### 図2 シートベルト着用率と自動車乗車中死者数

![図2 シートベルト着用率と自動車乗車中死者数](image)

出典：警察庁資料

### 図3 事故類型別事故件数と致死率①

![図3 事故類型別事故件数と致死率①](image)

出典：警察庁資料

致死率＝死者数／事故件数
図4 事故類型別事故件数と致死率①

図5 防護柵設置延長と路外逸脱事故件数

図6 状態別年齢別交通事故死者数
三 今後の方針

1. 行歩者の歩行の確保

あらゆる交通機関における歩行者の安全を確保するため、以下の策を講じます。

(1) 道路の整備

歩行者専用の歩道を整備し、歩行者の安全を確保します。

(2) 自転車の整備

自転車の整備を行い、歩行者との安全を確保します。

図7 あんしん歩行エリアの整備イメージ

図8 幅の広い歩道の整備

２. 交通のバリアフリー化の推進

交通機関におけるバリアフリー化を実現し、高齢者や身体障害者等に対する安全を確保します。
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、公共施設の位置等当該施設までのバリアフリー化網を適切に案内する施設整備等を併せて進めるほか、バリアフリーに対応型信号機に用いる携帯端末等の普及促進、駐車の車両停止のソフト施設についても積極的に推進する。
これからの対策により、平成一九年度までに、道路のバリアフリー化率を現在の約一・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。（図10）

(3) 安全・快適な歩行者通行及び自転車利用環境整備、快適な通行空間が十分確保された自転車歩行者等の交通事故が発生するおそれが大きいため、整備するよう、歩行者等の交通が分離されている場合、歩行者、自転車等が通行しやすい整備箇所においては、歩道、自転車歩行者道を整備される道路には、歩道、自転車歩行者道を整備される道路には、歩道、自転車歩行者道等を整備することができる。}

(2) 幹線道路等における交通の安全と円滑の確保

幹線道路等における交通の安全と円滑の確保

(1) 事故危険箇所対策の推進

事故危険箇所対策の推進

图11 道路部における道路延長と死傷事故件数の関係

(出典：国土交通省調査

图10 自転車走行空間の整備イメージ

图9 歩道の段差・傾斜・勾配の改善
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・道路箇所の管理が
必要な上、道路交通法や事故防止措置
などの対策を講じ、事故の防止対策に
向けた検討を進めることが求められている。

（2）ハード・ソフト一体となった対策の推進

交通の安全と円滑の確保等を図ることとして
以下に示す対策を講じている。

国土交通省では、公共事業委員会とも適切に連携するこ
とにより、交通道路環境の実現を目指すことも記載して
いる。（図12）
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開通を契機に、高速道路の数が増加し、交通渋滞の問題が顕著となった。一方で、交通事故件数についても増加が見られ、平成一四年には死亡者数の約五倍を記録した。このように、高速道路の活発化は交通渋滞を含む様々な問題をもたらした。特に、大都市部における交通渋滞は深刻であり、公共交通機関の利用率の向上を求める声が高まっている。

昭和六二年以前の二倍以上となる四八人に達し、昭和六二年以前の約六倍を示した。この原因として、交通渋滞の問題、渋滞による燃料消費の増加、渋滞による時間の無駄など、社会的問題を生んだ。また、高速自動車整備の進歩により、平成一四年には約四四件が収められ、四九件に達した。この傾向は今後も続くことが予想される。

高速道路サービスの改善、施設の整備により、交通渋滞の問題が解消され、安全運転の環境が整うことが期待されている。高速道路は交通にもとづく経済活動の活発化に対し、重要な役割を果たしている。
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）

表2 (全国) 和 (高速)

- (全国)のデータは、平成22年度道路交通事故統計調査による。
- (高速)のデータは、高速道路公社の事故報告に基づいて作成された。

三 交通安全対策の取組み

1. 交通安全対策の歴史

昭和63年以降、死因事故が急増したため、1995年（平成7年）には交通政策実施法が改正され、交通安全対策が講じられるようになった。特に、事故多発地点の整備、交通安全イラストレーションの普及、運転者の注意喚起などが行われた。

2. 交通事故の約三割が速度超過

交通事故の約三割が速度超過であることから、速度管理の強化が重要であるとされている。特に夜間での事故件数が増加していることから、夜間運転の規制も必要であると考えられている。

3. 死亡事故の約三割が速度超過

交通事故の約三割が速度超過であることが明らかであることから、速度制限の厳格化が期待されている。特に夜間運転の事故件数が増加していることから、夜間運転の規制も必要であると考えられている。

装・高視認性信号機の設置、夜間の信号機の設置、事故後の処理の迅速化など、交通安全対策が講じられている。

更に平成28年度からは第二次の「交通安全対策」が実施される。これにより、事故減少のための対策が講じられることが期待されている。

なお、以上は概要であり、詳細については各地方自治体の交通安全対策に詳しくお問い合わせください。
大型車の数が90km/hを超えないようにリミッターや装置の義務付けが平成五年より施行されました。

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 事務所で準備した映品（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（疲れたたら休憩を）
増加傾向にある事故形態をターゲットに絞り、少なかったのメリハリのある交通安全啓発活動を行っています。

写真3-8）

四．交通安全対策工の効果分析

1．高機能舗装

平成元年から平成二、三年までに施工した箇所のうち、湿地事故の多い箇所（五二箇箇所、三三箇箇所）に比較すると対策前二、八箇箇所であっても、対策後五三箇箇所、六箇箇所（八箇箇所、減少しました（表1）。

これまでで交通事故対策として路肩の排水がしきく、道路部や反向点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から、平成二、三年一月より高機能舗装は全面採用

表1

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>対策前</th>
<th>対策後</th>
<th>増減数</th>
<th>増減率</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>湿地事故</td>
<td>3,180</td>
<td>530</td>
<td>▲1,650</td>
<td>▲53%</td>
</tr>
</tbody>
</table>

2．高視認性区画線

平成元年から平成二、三年までに施工した箇所のうち、夜間事故の多い箇所（二〇箇箇所におけ\n
表2

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>対策前</th>
<th>対策後</th>
<th>増減数</th>
<th>増減率</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>夜間事故</td>
<td>853</td>
<td>471</td>
<td>▲382</td>
<td>▲45%</td>
</tr>
<tr>
<td>湿地運転事故</td>
<td>657</td>
<td>364</td>
<td>▲293</td>
<td>▲45%</td>
</tr>
</tbody>
</table>
3．大型警戒標識（写真11）

平成元年から平成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が三七四件、対策後が三七件となり、対策後は対策前と比べて事故件数が九件減少しました。（表3）

表3

<table>
<thead>
<tr>
<th>増減数</th>
<th>増減率</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>▲99</td>
<td>▲29%</td>
</tr>
</tbody>
</table>

写真11 大型警戒標識

4．中央分離帯突発事故対策（重大事故対策）

中央分離帯を破壊した突発事故を防ぐため、対策は、中央分離帯を破壊した箇所を順次施工し、中央分離帯の保護を図ること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も、対策後は対策前と比べて事故件数が九件減少しました。（表4）

写真12 中央分離帯に設置された強化防護柵

今後の取組み

交通事象は、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、その対策に対して、平成四年には二四件と約五割に減少することができました。
表1 月別総事故発生件数（平成14年度）

<table>
<thead>
<tr>
<th>月</th>
<th>4月</th>
<th>5月</th>
<th>6月</th>
<th>7月</th>
<th>8月</th>
<th>9月</th>
<th>10月</th>
<th>11月</th>
<th>12月</th>
<th>1月</th>
<th>2月</th>
<th>3月</th>
<th>合計平均</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>各月の事故発生件数(件)</td>
<td>1,026</td>
<td>942</td>
<td>1,007</td>
<td>1,186</td>
<td>1,324</td>
<td>1,269</td>
<td>1,193</td>
<td>1,078</td>
<td>1,323</td>
<td>1,000</td>
<td>1,048</td>
<td>1,308</td>
<td>13,704</td>
</tr>
<tr>
<td>1日の平均事故発生件数(件)</td>
<td>34.2</td>
<td>30.4</td>
<td>33.6</td>
<td>38.3</td>
<td>42.7</td>
<td>42.3</td>
<td>38.5</td>
<td>35.9</td>
<td>42.7</td>
<td>33.2</td>
<td>37.4</td>
<td>42.2</td>
<td>37.5</td>
</tr>
</tbody>
</table>

表2 曜日別総事故発生件数（平成14年度）

<table>
<thead>
<tr>
<th>曜日</th>
<th>月</th>
<th>火</th>
<th>水</th>
<th>木</th>
<th>金</th>
<th>土</th>
<th>日</th>
<th>合計平均</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>各曜日の事故発生件数(件)</td>
<td>1,913</td>
<td>1,818</td>
<td>1,669</td>
<td>1,720</td>
<td>2,105</td>
<td>2,404</td>
<td>2,075</td>
<td>13,704</td>
</tr>
<tr>
<td>1日の平均事故発生件数(件)</td>
<td>36.8</td>
<td>34.3</td>
<td>32.1</td>
<td>31.1</td>
<td>40.5</td>
<td>46.2</td>
<td>39.9</td>
<td>37.5</td>
</tr>
</tbody>
</table>

図1 交通事故の形態

2 事故形態について
平成一四年度の総事故件数の内、運送の三が六(22%)、施設接触が三、三の五件(24%)、追突が六、三九一件(3.8%)、車両接触が三、三二件(3.3%)、夜間が三三、二件(1.2%)、雨天が三三、二件(1.2%)、晴れが三三、二件(1.2%)、その他の事故が一、六件(8%)を占め(図参照)。

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2となり、曲線半径が一〇〇m以上で事故率が大きく上昇しており、カーブ区間で発生する事故の割合は全総の約二倍となっている。

表3 曲線半径別の事故（平成14年度）

<table>
<thead>
<tr>
<th>曲線半径</th>
<th>総事故件数(件)</th>
<th>総事故率(件/億台キロ)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>R≤100 m</td>
<td>990</td>
<td>556</td>
</tr>
<tr>
<td>100m＜R≤150m</td>
<td>1,398</td>
<td>363</td>
</tr>
<tr>
<td>150m＜R≤200m</td>
<td>645</td>
<td>267</td>
</tr>
<tr>
<td>200m＜R≤500m</td>
<td>1,569</td>
<td>169</td>
</tr>
<tr>
<td>500m＜R≤1000m</td>
<td>969</td>
<td>115</td>
</tr>
<tr>
<td>1000m＜R≤2000m</td>
<td>553</td>
<td>99</td>
</tr>
<tr>
<td>2000m＜R</td>
<td>1,056</td>
<td>114</td>
</tr>
<tr>
<td>直線部</td>
<td>5,976</td>
<td>154</td>
</tr>
<tr>
<td>ランプ.PA</td>
<td>462</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>該当無し(不明)</td>
<td>87</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>合計</td>
<td>13,704</td>
<td>158</td>
</tr>
</tbody>
</table>
交通安全対策について

１ 道路交通管理体制について

交通事故対策として、下記の各種対策を実施している。

【交通管理】

① 高速道路の交通管理

ラジオ、テレビ、インターネットなどの多様なメディアを活用し、交通事故の予防と対策を実施している。

② 道路交通管理システム

交通管理システムは、交通量の変動、車両の運行状況、天候状態などをリアルタイムで監視している。

【緊急通信】

緊急時の通信手段として、携帯電話、無線機器、デジタルカメラ、GPS等を活用している。

２ 広報活動について

広報活動は、交通安全に関する情報を広く一般に向けて提供するもので、法改正、事故防止対策、交通安全の重要性を伝えるために行われている。

写真１ 交通管理室の状況

写真２ 交通事故の状況

写真３ 交通事故を防ぐための対策

写真４ 交通安全に関する情報の提供

写真５ 交通事故の発生状況

写真６ 交通事故の原因と対策

写真７ 交通事故対策の重要性

写真８ 交通事故の被害を防ぐために

写真９ 交通事故の対策と予防

写真１０ 交通事故の状況と対策
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、
識者者の意見や協力を得ながら調査研究を進め
ている。特にCITV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

図3 5号線（下り）竹橋JCT合流部の車線変更

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、
事案内の事故防止対策と多

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。

写真4 飛鳥山トンネル堀口の大型注意喚
起板（トンネル内のクレスタ、サス部の
説明）と天井部にプロビーム照明
図2 検討フローチャート

図3 危険と感じる箇所
道路のほとんどでは地域の住民が危険を感じており、これが分かっています。また、自由意見においても問題点の観点として、通学路の整備についての意見が強く出されていました。

3 まちあるき点検

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
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、アンケート調査の
速度調査の各調査を実施しました。

図5 まちあるき点検で抽出された危険・問題箇所

ヒヤリハット地図

ヒヤリハット地図とは、住民が通勤・通学途中的
など普段の生活のなかで「ヒヤリ」とした、危険
に気づく図のことで、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
ことにより事故の抑制を図ることを目的としてい
ます。このヒヤリハット地図は、図に示す流れに従って、
作成いたしました（図6.7）。

図6 ヒヤリハット地図（一部）

図7 ヒヤリハット地図作成の流れ

なお、このヒヤリハット地図は、今後の対象エリア
の安全対策を実施していく上で貴重な基礎
資料となります。
図8 安全対策の基本方針

幹線道路の円滑化および安全対策の実施

地区内の通過交通の排除

ヒヤリハット地図に掲げた地区内の危険・問題箇所の解消

図9 地区入口部での通過交通対策
○ 通電交通の間路上での対策（図10）

ガードレールの設置や歩道幅、側線等の整備により、車道の狭小化を図り、スピードが出づらう走行環境を確保し、路上駐車を抑える役割を果たす。スベードが出しやすい全幅、六、八m程度ある路線を対象に、道路の狭さや状況により、タクシー等の狭さを考慮し、歩道等の対策を検討するものである。

図10 ガードレール設置のイメージ

3 ハイライット地図に掲げた地内での危険・問題の解決

個々の危険要因もしくは対処要望や現地の状況に応じて、効率的な安全対策の立案実施する。個々の危険要因と対処要望を参考に、個々に適切な解決策を立案する。

今後、懇談会を通じて地域住民と一緒に案件、交通事件等の安全対策の一環を、どのように実施していこうかのプログラムの作成を行う予定です。通電交通の安全性を高めるためにも、地域住民の適切な参加を望むものです。

これまでの懇談会において、地域の実状に即した地域の住民と、安全対策を実施していく側の行政が、良好な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をさらに大切に育て、地域全体へ広げていく安全な道路をめざしていきたいと考えています。
表1 関東地域の「事故危険箇所」

<table>
<thead>
<tr>
<th>管内全体箇所数</th>
<th>内、横断道路箇所数（％）</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>交差点</td>
<td>785箇所</td>
</tr>
<tr>
<td>単路</td>
<td>481箇所</td>
</tr>
<tr>
<td>計</td>
<td>1,266箇所</td>
</tr>
</tbody>
</table>

表2 関東地域の「あんしん歩行エリア」内訳

<table>
<thead>
<tr>
<th>都県政令市</th>
<th>エリア数</th>
<th>内、横断道路関連エリア数</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>茨城県</td>
<td>22</td>
<td>10</td>
</tr>
<tr>
<td>栃木県</td>
<td>10</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>茨城県</td>
<td>16</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>千葉県</td>
<td>30</td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td>埼玉県</td>
<td>25</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>東京都</td>
<td>25</td>
<td>14</td>
</tr>
<tr>
<td>神奈川県</td>
<td>22</td>
<td>11</td>
</tr>
<tr>
<td>山梨県</td>
<td>7</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>長野県</td>
<td>8</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>さいたま市</td>
<td>6</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>千葉県</td>
<td>4</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>横浜市</td>
<td>20</td>
<td>10</td>
</tr>
<tr>
<td>川崎市</td>
<td>8</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>計</td>
<td>204</td>
<td>80</td>
</tr>
</tbody>
</table>

※）全国のエリア数は798
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松川地区では、現況道路の交差用河川の改修計画と防災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（一般国道二号東京都八王子市「八日町夢街道パーキング」、平成五年七月供用）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通じて来たところです。

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

写真8 八日町夢街道パーキング
辛　平成二十六年通常国会提出道路関係法案の概要

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、西日本高速道路株式会社、中日本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をすべる高速道路を設定し、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。

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、本四高速会社について、経営の安定性の確保が図られ、縦の二以上の株式を保有し、必要な措置を講ずる。

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）高速道路保有・債務返済機構設立。

（2）民営化を図るための制度の確立を図る。

（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）及び地域の路線網に係る条項を締結し、国土交通大臣の認可を受け、料金制度の変更を実施する。
【民営化のイメージ】

【会社】高速道路の建設・管理・料金徴収

【機関】高速道路の保有・債務返済

三

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

四

日本道路公団等民営化関係法施行

(1) 会社は、機関及び会社、道路管理者の権限の一部を代行。

(2) 業務の引継ぎ等経過措置

(3) 料金徴収取扱期間内に徴収するよう規定。

(4) 料金の額は、料金徴収取扱期間内に徴収するよう設定。

(5) 料金徴収取扱期間内に徴収するよう設定。

(6) 料金徴収取扱期間内に徴収するよう設定。

(7) 料金徴収取扱期間内に徴収するよう設定。

(8) 料金徴収取扱期間内に徴収するよう設定。

(9) 料金徴収取扱期間内に徴収するよう設定。

(10) 料金徴収取扱期間内に徴収するよう設定。

(11) 料金徴収取扱期間内に徴収するよう設定。

(12) 料金徴収取扱期間内に徴収するよう設定。

(13) 料金徴収取扱期間内に徴収するよう設定。

(14) 料金徴収取扱期間内に徴収するよう設定。
【資金の流れ】

1. 建設中・調査中の高速道路の完成後、資産・債務を機構に帰属
2. 社会資本整備審議会の意見を聴いた上で、建設計を行うことができない理由が正当ならば、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制。
3. 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。
4. 機構は、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、必要な措置を実施。

【会社と機構による事業実施のイメージ】
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

一．市町村施行国道等事業の考え方

道路法においては、道路の新設、改良等の事業

実施や占用許可、通行規制をはじめとする行政権

の行使を市町村長が一元的に行うことが原則と

されている。しかしながら、今回の改正において

市町村が実施することができるものである。

このため、市町村では市町村で計画し、実行する事を

するため、市町村は市町村の主体となって、市町村が実

行することができるものである。このため、市町村は市町村

で計画し、実行する事が可能である。

市町村が執行することができるものである。

市町村が執行することができるものである。

市町村が執行することができるものである。
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次提案再追加分）

<table>
<thead>
<tr>
<th>番号</th>
<th>事項名</th>
<th>規制改革の概要</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1215</td>
<td>車高規制の道路法第47条、車両制限令第3条</td>
<td>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運搬する車両）の通行に関する，安全性を確保し，物損を効率化するための車高規制の見直しを実施する。</td>
</tr>
</tbody>
</table>

平成15年度中 国土交通省

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>事項名</th>
<th>措置内容</th>
<th>改定計画等</th>
<th>実施予定時期</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>⑥車高規制（国土交通省、警察庁）</td>
<td>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運搬する車両）の通行に関し，安全性を確保し，物損を効率化するための車高規制の見直しを実施する。</td>
<td>重点・運輸6、全国実施10</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

1215 記 | 検討・実施
図2 見直しの内容

図3 後方警戒標識として高さ3.8メートルを超える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）
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道路を中心に、高速自動車道の全国線及び直轄国道の六割以上を含む国全体で約一〇〇キロメートルが、平成四二年三月三日に黒川指定として指定されました。

2. 指定道路との相関点

従来の背高海上コンテナに係る指定道路は、高さ四・メートルの車両の通行が可能であることが、高さ二・メートルの車両の通行が可能であることが、高さ一・メートルの車両の通行が可能であることが、高さ四・メートルの車両の通行が可能であることが、高さ二・メートルの車両の通行が可能であることが、高さ一・メートルの車両の通行が可能であることが、高さ四・メートルの車両の通行が可能であることが、高さ二・メートルの車両の通行が可能であることが、高さ一・メートルの車両の通行が可能であることが、高さ四・メートルの車両の通行が可能であることが、高さ二・メートルの車両の通行が可能であることが、高さ一・メートルの車両の通行が可能であることが、高さ四・メートルの車両の通行が可能であることが、高さ二・メートルの車両の通行が可能であることが、高さ一・メートルの車両の通行が可能であることが、高さ四・メートルの車両の通行が可能であることが、高さ二・メートルの車両の通行が可能であることが、高さ一・メートルの車両の通行が可能であることが、高さ四・メートルの車両の通行が可能であることが、高さ二・メートルの車両の通行が可能であることがある。

3. 四分割可能貨物を積載する車両に関する留意事項

(1) エアサスペンション装備車の車両規制緩和

平成五年五月実施施行

(2) セミトレーラー等の積載条件 (車両総重量の上限)

(3) 特殊車両運行許可手続の見直し

(4) 特殊車両運行許可手続の見直し

(5) 車種 

(6) 車種 

(7) 車種 

(8) 車種 

(9) 車種 

(10) 車種 

(11) 車種 

(12) 車種 

(13) 車種 

(14) 車種 

(15) 車種 

(16) 車種 

(17) 車種 

(18) 車種 

(19) 車種 

(20) 車種 

(21) 車種 

(22) 車種 

(23) 車種 

(24) 車種 

(25) 車種 

(26) 車種 

(27) 車種 

(28) 車種 

(29) 車種 

(30) 車種 

(31) 車種 

(32) 車種 

(33) 車種 

(34) 車種 

(35) 車種 

(36) 車種 

(37) 車種 

(38) 車種 

(39) 車種 

(40) 車種 

(41) 車種 

(42) 車種 

(43) 車種 

(44) 車種 

(45) 車種 

(46) 車種 

(47) 車種 

(48) 車種 

(49) 車種 

(50) 車種 

(51) 車種 

(52) 車種 

(53) 車種 

(54) 車種 

(55) 車種 

(56) 車種 

(57) 車種 

(58) 車種 

(59) 車種 

(60) 車種 

(61) 車種 

(62) 車種 

(63) 車種 

(64) 車種 

(65) 車種 

(66) 車種 

(67) 車種 

(68) 車種 

(69) 車種 

(70) 車種 

(71) 車種 

(72) 車種 

(73) 車種 

(74) 車種 

(75) 車種 

(76) 車種 

(77) 車種 

(78) 車種 

(79) 車種 

(80) 車種 

(81) 車種 

(82) 車種 

(83) 車種 

(84) 車種 

(85) 車種 

(86) 車種 

(87) 車種 

(88) 車種 

(89) 車種 

(90) 車種 

(91) 車種 

(92) 車種 

(93) 車種 

(94) 車種 

(95) 車種 

(96) 車種 

(97) 車種 

(98) 車種 

(99) 車種 

(100) 車種
道路の「安全性」の制約条件

広島修道大学教授 北原 宗徳

ガードレール未設置による管理瑕疵について（その2）
3 予見可能性について

実際の事故事例を元に、経験を通じて、予測が可能であるような事象の予見可能性について考察する。特に、交通管理や運転者の行動等に対する予見性について検討する。

(1) 予見性の定義

予見性とは、事故が発生する可能性を予め把握する能力を指す。これは、事前に事故に至る要因を予想し、対策を講じるためのものである。

(2) 予見性の重要性

予見性のない場合には、事故の発生を阻止することができず、重大な被害を招く可能性がある。したがって、予見性を高めることが重要である。

(3) 予見性の向上策

予見性を向上させることに、次のような対策が考えられる。

- 事故データの分析
- 交通管理の改善
- 運転者の教育

4 予見性の実際的な例

(1) 交通管理の例

交通管理は予見性を向上させるために不可欠である。交通量の変化を予測し、適切な交通管理を施すことで、事故を防ぐことができる。

(2) 運転者の行動

運転者の行動も予見性を向上する要素である。運転者の意識の向上や、適切な運転の習慣を形成することは、予見性を高めることが可能である。

(3) 事故データの分析

過去の事故データを分析し、予見性を向上させることが可能である。事故の模式を把握し、対策を講じることで、次回の事故を防ぐことができる。

五 防護箇所の設置基準

1 防護箇所の設置基準とは

防護箇所の設置基準とは、安全確保のためのものであり、事故の発生を防ぐために設置される基準である。

(1) 防護箇所の必要性

防護箇所の必要性は、交通量の増加や視界の不良により、事故の発生を防ぐために不可欠である。

(2) 防護箇所の設置基準

防護箇所の設置基準は、事故の発生を防ぐために、下記の基準を満たすことが必要である。

- 交通状況
- 視認性
- 車両の位置

(3) 防護箇所の設置位置

防護箇所の設置位置は、事故の発生を防ぐために、車両が接近する箇所や、視認性の悪い箇所に設置することが必要である。

2 防護箇所の設置基準の性格

防護箇所の設置基準の性格は、安全性を確保するために重要な基準である。設置基準を満たすことで、事故の発生を防ぐことが可能である。
防護柵設置基準にある、裁量はどのよう

防護柵設置基準に、則して、裁量はどのよう

防護柵設置基準は道路の危険箇所に対する防護柵設

防護柵設置基準は道路の危険箇所に対する防護柵設

防護柵設置基準は道路の危険箇所に対する防護柵設

防護柵設置基準は道路の危険箇所に対する防護柵設

防護柵設置基準は道路の危険箇所に対する防護柵設

防護柵設置基準は道路の危険箇所に対する防護柵設

防護柵設置基準は道路の危険箇所に対する防護柵設

防護柵設置基準は道路の危険箇所に対する防護柵設

防護柵設置基準は道路の危険箇所に対する防護柵設

防護柵設置基準は道路の危険箇所に対する防護柵設

防護柵設置基準は道路の危険箇所に対する防護柵設

防護柵設置基準は道路の危険箇所に対する防護柵設

防護柵設置基準は道路の危険箇所に対する防護柵設

防護柵設置基準は道路の危険箇所に対する防護柵設

防護柵設置基準は道路の危険箇所に対する防護柵設

防護柵設置基準は道路の危険箇所に対する防護柵設
道路の敷地等の帰属について

道路局政課

やすお けんだくん、もう少しで新設が終わったら？

けんだ わしも夢中でやってきてしまったから、長かった。
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 勉強にもなったろう？（微笑）

けんだ しかも新設で、一年間の研鑽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？

やすお 本当に勉強になりました！（何か嫌な予感があるなぁ、あの笑顔）

けんだ ってことですか？

【道路の敷地等の帰属】

【道路の区域の決定及び用地の取得に係る事】

第一条 道路の区域の決定及び用地の取得に係る事について

第二条 道路の区域の決定及び用地の取得に係る事について

第三条 指定区域内が新設されている道路について

第四条 指定区域内が新設されている道路について

第五条 指定区域内が新設されている道路について

第六条 指定区域内が新設されている道路について

第七条 指定区域内が新設されている道路について

第八条 指定区域内が新設されている道路について

第九条 道路の区域の決定及び用地の取得に係る事について

第十条 道路の区域の決定及び用地の取得に係る事について

第十一条 道路の区域の決定及び用地の取得に係る事について

第十二条 道路の区域の決定及び用地の取得に係る事について

第十三条 道路の区域の決定及び用地の取得に係る事について
ようなね。そう答えたのがちょっと。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ので
けんたです。そうすると、道路管理と敷地等の帰属者（所有者）が異なる場合も出てくることになるのか？
そうだね。国鉄ということも言い切れないので
けんた、道路第十七条がありますね。
このようなね。この他にも：
および会社の役目である：
道路交通法施行令第一
条の五による読替えに基づく、第二項（指定市）
条の規定に対する道路管理の行政としての
べきな点を設けたものである。
けんた、この場合はどうなるの？
この場合の指定市以外の市の場合は、「指定市」と、「第二項（指定市）」が帰属

このようなね。よくできました！

このようなね。よくできました！

このようなね。よくできました！
アーケードの占用について

（ある日の朝）

道路局路政課道路利用調整室

坂上係員

（課長の前に立つ坂上係員）

実は、異動の内試なんだよ。四月から本局の
路政課で勤務してもらうことになります。

坂上さん、ちょっとお話をあるんだけど。

坂上さん、何の話だったんだですか？

坂上係員

ああ、なんでしょうか。

坂上係員

え！私がですか？

坂上係員

（自分の席に戻る坂上係員）

もっと考えて整理するなんて大野君もなか
なかやるわね。この事務所に配任してきた時は
どうしようかと思ったけど。そうね、あのこ

大野係員

（すずい、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が、道路
に当たっての相談を受けたものですから、自分
なりに考えを整理してみたんです。内容につい
て確認していただきたかいと思います。内容につい
て確認していただきたかいと思います。

坂上係員

というところで、商店街の役員の方から占用申請
に当たりの相談を受けたものですから、自分
なりに考えを整理してみたんです。内容につい
て確認していただきたかいと思います。内容につい
て確認していただきたかいと思います。

大野係員

（すずい、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が、道路
に当たっての相談を受けたものですから、自分
なりに考えを整理してみたんです。内容につい
て確認していただきたかいと思います。内容につい
て確認していただきたかいと思います。

坂上係員

（すずい、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が、道路
に当たっての相談を受けたものですから、自分
なりに考えを整理してみたんです。内容につい
て確認していただきたかいと思います。内容につい
て確認していただきたかいと思います。

大野係員

（すずい、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が、道路
に当たっての相談を受けたものですから、自分
なりに考えを整理してみたんです。内容につい
て確認していただきたかいと思います。内容につい
て確認していただきたかいと思います。

坂上係員

（すずい、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が、道路
に当たっての相談を受けたものですから、自分
なりに考えを整理してみたんです。内容につい
て確認していただきたかいと思います。内容につい
て確認していただきたかいと思います。

大野係員

（すずい、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が、道路
に当たっての相談を受けたものですから、自分
なりに考えを整理してみたんです。内容につい
て確認していただきたかいと思います。内容につい
て確認していただきたかいと思います。
そこで、占用許可基準との適合性についてで
す。アーケードの占用許可基準としては道路
法第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
（アーケードの取扱いについて（昭和三〇年二
月一日付け國贈発第七二号）。建設省発第三五号）。

そこで、占用許可基準との適合性についてで
すが、アーケードの占用許可基準としては道路
法第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
（アーケードの取扱いについて（昭和三〇年二
月一日付け國贈発第七二号）。建設省発第三五号）。

そこで、占用許可基準との適合性についてで
すが、アーケードの占用許可基準としては道路
法第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
（アーケードの取扱いについて（昭和三〇年二
月一日付け國贈発第七二号）。建設省発第三五号）。

そこで、占用許可基準との適合性についてで
すが、アーケードの占用許可基準としては道路
法第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
（アーケードの取扱いについて（昭和三〇年二
月一日付け國贈発第七二号）。建設省発第三五号）。

そこで、占用許可基準との適合性についてで
すが、アーケードの占用許可基準としては道路
法第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
（アーケードの取扱いについて（昭和三〇年二
月一日付け國贈発第七二号）。建設省発第三五号）。

そこで、占用許可基準との適合性についてで
すが、アーケードの占用許可基準としては道路
法第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
（アーケードの取扱いについて（昭和三〇年二
月一日付け國贈発第七二号）。建設省発第三五号）。

そこで、占用許可基準との適合性についてで
すが、アーケードの占用許可基準としては道路
法第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
（アーケードの取扱いについて（昭和三〇年二
月一日付け國贈発第七二号）。建設省発第三五号）。

そこで、占用許可基準との適合性についてで
すが、アーケードの占用許可基準としては道路
法第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
（アーケードの取扱いについて（昭和三〇年二
月一日付け國贈発第七二号）。建設省発第三五号）。

そこで、占用許可基準との適合性についてで
すが、アーケードの占用許可基準としては道路
法第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
（アーケードの取扱いについて（昭和三〇年二
月一日付け國贈発第七二号）。建設省発第三五号）。

そこで、占用許可基準との適合性についてで
すが、アーケードの占用許可基準としては道路
法第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
（アーケードの取扱いについて（昭和三〇年二
月一日付け國贈発第七二号）。建設省発第三五号）。

そこで、占用許可基準との適合性についてで
すが、アーケードの占用許可基準としては道路
法第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
（アーケードの取扱いについて（昭和三〇年二
月一日付け國贈発第七二号）。建設省発第三五号）。

そこで、占用許可基準との適合性についてで
すが、アーケードの占用許可基準としては道路
法第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
（アーケードの取扱いについて（昭和三〇年二
月一日付け國贈発第七二号）。建設省発第三五号）。
訴訟事例紹介

宮城県道盛土崩壊事故損害賠償請求事件

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、当該斜面下方に存在する家屋を倒壊した事例である。

【本件事案】

【被告】宫城県の管理する県道女川町線

【事件の概要】
1. 降雨による流出が集中する谷筋に設置された当該道路において、盛土が雨により崩壊し、当該斜面下方に存在する家屋を倒壊した。
2. 被告は、私有地である道路沿い斜面の盛土が雨により崩壊した事案で、被告は盛土の管理を担当していた。

【証拠】
1. 被告の管理許可書や関連書類
2. 被告の盛土の管理方法に関する書類
3. 盛土の崩壊の状況調査報告書

2 被告の管理に関する事案
被告は、私有地である道路沿い斜面の盛土が雨により崩壊した事案で、被告の管理に関する事案に関する事案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、転落、土砂崩れの危険を懸念する必要がある。

3 原告の主張
1. 本件事案において、盛土の管理が不十分であり、事故の原因となった。
2. 被告の管理方法が問題であり、事故の原因であった。
3. 原告は、損害賠償を求める。

【請求額】
1. 本件道路の排水施設について
図1 本件事故現場付近断面図

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、本件道路の一部であって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数の雨水が流出したが、その大部分は側溝に流入していたと考えられる。雨水が道路を側溝に流入していたと言え、あてもくかく変わらぬ事実である。なお、本件道路の側溝内に多量の雨水が流入した結果、発生したものをである。

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、本件道路の改良工事の際に、本件盛土又は本件道路の設置、管理の瑕疵により、本件盛土内に大量の雨水が流入した結果、発生したものをである。盛土工事について被害が発生した事実である。盛土工事について被害が発生した事実である。
5 判決のポイント

① 本件道路は、本件事故現場付近において、本件道路の海側法面に接続して本件盛土が造成される道の還流が十分であって、降雨等の影響において本件道路の排水機能が十分でない。廃壊の予想されるため、本件道路の海側側に住宅があることから、本件道路の質をもつことを前提としたものであり、その斜面の下方に危険が及ぶことが予想されるため、本件道路の排水機能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。

② 本件事故現場付近の本件道路において、その海側側に住宅があることから、本件道路の海側側に接続して本件盛土が造成される道の還流が十分でない。廃壊の予想されるため、本件道路の海側側に住宅があることから、本件道路の排水機能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。
囲から来から

とんびの広場

題名

著者

発行日 2004年3月

56
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

◆ 福井ドットコム

ふるさと福井のことを紹介し

サイト（http://www.fuku-e.com）携帯

中でもおやめはパチパチ体

手打ちそば道場などを画面で体

味・見どころ・訪ねどころなど

手打ちそばを実際に体験して

色んな福井を見つけることが

できます。もちろん福井にしか

味も楽しむ、みなさま一度ふ

っこうさ福井に足を運んでみて

ください。

あなたの知りたい「福井」へアクセス！
読者の皆様こんにちは。鳥取県あたらしい地図として、鳥取県の中心部、倉吉市の南側に位置する「三朝温泉」は、世界有数の温泉郷として知られています。年々修復工事の名古屋、旅館業者の皆様に使われて、美しい清流である三朝川を流れてく、五分遅れた所に三徳山、三仏寺があります。三朝温泉の歴史は八〇〇年以

三徳山には、国の宝の投礼堂がありますが、自分の目の前で見ることをお勧めします。
<table>
<thead>
<tr>
<th>ページ</th>
<th>内容</th>
</tr>
</thead>
</table>
| 1       | 道路行政セミナー 1993年度第1号号次
| 2       | 有料道路施設の新しい展開について
| 3       | 道路管理における住民参加
| 4       | 道路管理の多様で効果的な制度設定について
| 5       | ポータル・サポート・プログラムについて
| 6       | ポータル・サポート・プログラムについて
| 7       | ポータル・サポート・プログラムについて
| 8       | ポータル・サポート・プログラムについて
| 9       | ポータル・サポート・プログラムについて
| 10      | ポータル・サポート・プログラムについて
| 11      | ポータル・サポート・プログラムについて
| 12      | ポータル・サポート・プログラムについて
| 13      | ポータル・サポート・プログラムについて
| 14      | ポータル・サポート・プログラムについて
| 15      | ポータル・サポート・プログラムについて
| 16      | ポータル・サポート・プログラムについて
| 17      | ポータル・サポート・プログラムについて
| 18      | ポータル・サポート・プログラムについて
| 19      | ポータル・サポート・プログラムについて
| 20      | ポータル・サポート・プログラムについて
| 21      | ポータル・サポート・プログラムについて
| 22      | ポータル・サポート・プログラムについて
| 23      | ポータル・サポート・プログラムについて
| 24      | ポータル・サポート・プログラムについて
| 25      | ポータル・サポート・プログラムについて
| 26      | ポータル・サポート・プログラムについて
| 27      | ポータル・サポート・プログラムについて
| 28      | ポータル・サポート・プログラムについて
| 29      | ポータル・サポート・プログラムについて
| 30      | ポータル・サポート・プログラムについて
| 31      | ポータル・サポート・プログラムについて
| 32      | ポータル・サポート・プログラムについて
| 33      | ポータル・サポート・プログラムについて
| 34      | ポータル・サポート・プログラムについて
| 35      | ポータル・サポート・プログラムについて
| 36      | ポータル・サポート・プログラムについて
| 37      | ポータル・サポート・プログラムについて
| 38      | ポータル・サポート・プログラムについて
| 39      | ポータル・サポート・プログラムについて
| 40      | ポータル・サポート・プログラムについて
| 41      | ポータル・サポート・プログラムについて
| 42      | ポータル・サポート・プログラムについて
| 43      | ポータル・サポート・プログラムについて
| 44      | ポータル・サポート・プログラムについて

（各ページは詳細内容を含む）
<table>
<thead>
<tr>
<th>テーマ</th>
<th>内容</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1.</td>
<td>データベースから学ぶ地方改革の実行方針</td>
</tr>
<tr>
<td>2.</td>
<td>一般道路のための新たな政策の推進</td>
</tr>
<tr>
<td>3.</td>
<td>路面電車における新たな政策の推進</td>
</tr>
<tr>
<td>4.</td>
<td>高速道路における新たな政策の推進</td>
</tr>
<tr>
<td>5.</td>
<td>道路交通の円滑化に関する報告書</td>
</tr>
<tr>
<td>6.</td>
<td>道路交通の円滑化に関する報告書</td>
</tr>
<tr>
<td>7.</td>
<td>道路交通の円滑化に関する報告書</td>
</tr>
<tr>
<td>8.</td>
<td>道路交通の円滑化に関する報告書</td>
</tr>
<tr>
<td>9.</td>
<td>道路交通の円滑化に関する報告書</td>
</tr>
<tr>
<td>10.</td>
<td>道路交通の円滑化に関する報告書</td>
</tr>
<tr>
<td>11.</td>
<td>道路交通の円滑化に関する報告書</td>
</tr>
<tr>
<td>12.</td>
<td>道路交通の円滑化に関する報告書</td>
</tr>
<tr>
<td>13.</td>
<td>道路交通の円滑化に関する報告書</td>
</tr>
<tr>
<td>14.</td>
<td>道路交通の円滑化に関する報告書</td>
</tr>
<tr>
<td>15.</td>
<td>道路交通の円滑化に関する報告書</td>
</tr>
<tr>
<td>16.</td>
<td>道路交通の円滑化に関する報告書</td>
</tr>
<tr>
<td>17.</td>
<td>道路交通の円滑化に関する報告書</td>
</tr>
<tr>
<td>18.</td>
<td>道路交通の円滑化に関する報告書</td>
</tr>
<tr>
<td>19.</td>
<td>道路交通の円滑化に関する報告書</td>
</tr>
<tr>
<td>20.</td>
<td>道路交通の円滑化に関する報告書</td>
</tr>
<tr>
<td>21.</td>
<td>道路交通の円滑化に関する報告書</td>
</tr>
<tr>
<td>22.</td>
<td>道路交通の円滑化に関する報告書</td>
</tr>
<tr>
<td>23.</td>
<td>道路交通の円滑化に関する報告書</td>
</tr>
<tr>
<td>24.</td>
<td>道路交通の円滑化に関する報告書</td>
</tr>
<tr>
<td>25.</td>
<td>道路交通の円滑化に関する報告書</td>
</tr>
<tr>
<td>26.</td>
<td>道路交通の円滑化に関する報告書</td>
</tr>
<tr>
<td>27.</td>
<td>道路交通の円滑化に関する報告書</td>
</tr>
<tr>
<td>28.</td>
<td>道路交通の円滑化に関する報告書</td>
</tr>
<tr>
<td>29.</td>
<td>道路交通の円滑化に関する報告書</td>
</tr>
</tbody>
</table>