

目次

特集／道路関係四公団民営化にあたって

道路関係四公団民営化にあたって…………… 谷口 博昭 1
 新会社発足にあたって…………… 八木 重二郎 3
 道路関係四公団の民営化について…………… 大塚 久司 5

首都高速道路及び阪神高速道路の新たな料金制度について…………… 八木 孝裕 10
 有料道路駐車場について構造改革特区で実施した
 特例措置の全国展開について…………… 青柳 敬直 19
 規制改革・民間開放推進三か年計画（改定）について…………… 道路局路政課 22
 平成17年度「道路ふれあい月間」地方行事報告について（西日本編）…………… 25
 平成15年度道路管理瑕疵実態調査について…………… 岡崎 之彦 33

訴訟事例紹介 鹿角市道車両転落事故損害賠償請求事件…………… 岡崎 之彦 43

連載 道と思想（その1）…………… 三木 克彦 47



北海道の道雑記（北海道）…………… 小林 敏克 51

「にぎわいの軸」の創出（札幌市）…………… 茂木 秀則 54

連載／社会実験 人と環境にやさしい交流の里づくり …… 島根県津和野町建設課 57
 ～第2回津和野町交通社会実験「津和野ぶらりウィーク」～

時・時・時…………… 65

道路関係四公団民営化にあたって

道路局長 谷口 博昭



道路関係四公団の民営化にあたり、ご挨拶を申し上げます。

また、皆様には平素より道路行政の推進につきまして、格別のご支援、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、既にご承知のことと存じますが、去る一〇月一日、道路関係四公団が民営化され、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及び本州四国連絡高速道路株式会社の各高速道路株式会社並びに独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構が新たに設立され、それぞれの業務が円滑に開始されたところです。

道路関係四公団民営化につきましては、行政の構造改革の一環として行う特殊法人改革の中で、郵政民営化と並んで最も重要なものと位置づけられており、

- ① 約四〇兆円に上る債務を確実に返済しつつ、
- ② 真に必要な道路について、早期に、できるだけ少ない国民負担の下で建設するとともに、
- ③ 民間のノウハウの導入の發揮により、多様で弾力的な料金設定、道路資産や関連情報を活用した多様なサービスを提供するという目的を実現するため、戦後の有料道路制度を初めて抜本的に改革する正に画期的なものです。

各高速道路株式会社は、高速道路の建設、管理の他に、S・A・P A（サービスエリア・パーキングエリア）をはじめとする収益事業を行うこととなりました。これらの事業によるサービスの向上は、高速道路株式会社が新たに担った重要な責務であります。

また、談合等不正行為防止策の実施、ファミリー企業の剰余金の還元等引き続き取り組む課題もあります。これらの課題については、極めて公共性の高い業務を担う会社であることから、国民や高速道路利用者理解が得られるようしっかりと取り組まねばなりません。

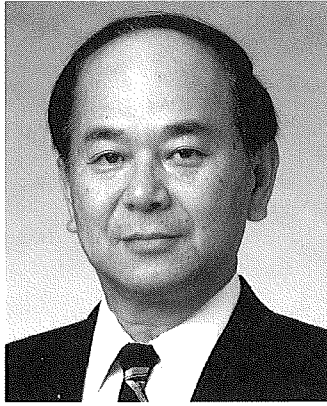
今後は、各高速道路株式会社においては、民間の知恵と工夫を導入することによって、改革の成果が一日も早く国民や高速道路利用者に実感して頂けるようご尽力いただきたいと考えております。また、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構においては、債務の確実な返済が図れるよう、情報公開を始め透明性の確保等に努めていただきたいと考えております。

最後になりましたが、引き続き道路行政に対する皆様のご理解とご支援を賜りたくお願い申し上げます、私の挨拶といたします

新会社発足にあたって

東日本高速道路株式会社代表取締役会長

八木 重二郎



平成一七年一〇月一日、道路関係四公団の民営化により、新たに独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下「機構」と東日本、首都、中日本、西日本、阪神及び本州四国連絡の各高速道路株式会社が発足しました。

この民営化の目的は、「民間にできることは民間に委ねる」との基本原則に基づき、約四〇兆円に上る有利子債務を確実に返済すること、真に必要な道路を早期にできるだけ少ない国民負担の下で建設すること、民間ノウハウの發揮により多様で弾力的な料金設定やサービスを提供することとされておりますが、他にも経営の自由度が拡大され、様々な事業を展開する事が可能になり、これまで以上に国民の皆様やお客様のお役に立つことができるようになります。

PROFILE

八木 重二郎 (やぎ じゅうじろう)

昭和17年7月12日生まれ。

40年3月 一橋大学商学部卒業

40年4月 八幡製鐵株式会社入社

平成11年4月 新日本製鐵株式会社 常務取締役
(関連会社部長委嘱)

13年4月 同 (エンジニアリング事業本
部副本部長委嘱)

15年4月 同 代表取締役副社長 (エンジ
ニアリング事業本部長委嘱)

17年4月 同 取締役 (社長付)

ました。

これらの民営化の目的を達成するためには、まず、顧客満足の向上を目指した、お客様第一の経営を行ってまいりたいと考えています。また、優れた安全性を備えた高品質な道路をご提供するとともに、効率的な事業を執行することで、機構との協定に基づく貸付料を着実に支払っていくことが必要です。さらに、これまでも各公団はコスト削減の努力を続けてきたところですが、新会社の中に物を安く買うこと、コストを下げることに對するインセンティブを確実につくり込んで行くことが求められています。そして、国民の皆様やお客様の利便性の向上を目指して、これまで各公団が培ってきた技術・経験を土台に、新たな民間ノウハウを積極的に導入してまいります。

私たちは、今、民営化という大きな転換期を迎え、これまでの高速道路事業の経験を生かしながら、業務プロセスの改善による効率化と更なる利便性の向上を追求するとともに、より地域に密着し、多様なサービスを提供することによって、日本経済の活性化に貢献したいと考えております。また、日本道路公団における談合問題等で揺らいだ国民の皆様及びお客様からの信頼を回復させるためにも、機構と新会社は力を合わせ、新たな有料道路事業の両輪となつて、国民の皆様やお客様へ高度なサービスを提供してまいれる所存です。

道路関係四公団の民営化について

大臣官房道路関係四公団民営化関係組織設立準備室 大塚 久司

一 はじめに

去る一〇月一日に、日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団及び本州四国連絡橋公団の道路関係四公団（以下「公団」という。）が民営化されました。ここでは、七月号に引き続き、各公団と連携しつつ進めてきた高速道路株式会社（以下「会社」という。）及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下「機構」という。）の設立手続についてご説明したいと思います。

二 会社の設立手続

会社の設立に当たっては、日本道路公団等民営化関係法施行法等の規定に従い、設立手続が行われました。

1 会社の会長及び社長の就任予定者

会社の設立に向けての具体的な手続は、四月五日及び五月二〇日に行われた会社の会長及び社長の就任予定者の公表により始まりました。

2 会社の設立委員会における審議

五月三〇日には、それぞれの会社ごとに、各会社の会長等就任予定者に加え、機構の理事長就任予定者、経済界の代表、関係審議会の代表、関係行政機関の代表、出資地方公共団体の代表等が設立委員に任命されるとともに、六会社合同の第一回設立委員会が開催されました。同回の委員会は、各会社の設立委員は、公団の現状と会社の経営方針等について説明を受け、その後の審議に資することとしました。



第三回会社設立委員会において挨拶をする北側一雄国土交通大臣

また、各会社の設立委員は、日本道路公団等民営化関係法施行法第三条第二項及び第四条第一項の規定に従い、道路整備特別措置法第六条第一項の会社と高速道路利用者との供用約款案及び会社

の定款案の作成を行い、七月二〇日の第二回設立委員会及び九月一五日の第三回設立委員会において、それぞれの審議の上、了承されました。

3 会社の定款及び供用約款の認可

第三回設立委員会です承された会社の定款及び供用約款については、同日、各高速道路の設立委員より国土交通大臣に認可申請され、九月一六日に認可されました。

4 会社の株式の割当て

各会社の定款において各会社の設立に際して発行する株式数が規定されていますが、当該定款の認可を受けて、各高速道路株式会社設立委員は、日本道路公団等民営化関係法施行法第六条第一項



奥田碩設立委員会委員長

の規定に基づき、公団に株式の割当てを行いました。

5 会社の創立総会

九月二日には東日本高速道路株式会社及び首都高速道路株式会社の創立総会が東京で、九月二七日には西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社及び本州四国連絡高速道路株式会社の創立総会が大阪で、九月二八日には中日本高速道路株式会社の創立総会が名古屋でそれぞれ開催されました。

各創立総会においては、認可された定款が承認されるとともに、各会社の取締役及び監査役の選



東日本高速道路株式会社創立総会の様子

任が決議され、また、役員報酬の総額についても決定されました。

6 会社の成立

そして、日本道路公団等民営化関係法施行法第七条の規定により各公団が行う出資に係る給付は、同法第九条の規定に基づき、同法の施行の時、すなわち一〇月一日に行われ、同日、会社が成立しました。

三 機構の設立手続

機構の設立にあたっては、独立行政法人通則法の規定によるほか、個別法である独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法等の規定に従い、設立手続が行われました。

1 機構の理事長及び理事長代理の就任予定者

機構の設立に向けての具体的な手続は、四月五日及び五月二〇日の会社の会長及び社長の就任予定者を公表した際に併せて行われた機構の理事長及び理事長代理の就任予定者の公表により始まりました。

2 日本高速道路保有・債務返済機構分科会

国土交通省独立行政法人評価委員会令に基づき国土交通省独立行政法人評価委員会の下に設置さ

れた日本高速道路保有・債務返済機構分科会の委員について、行政法、会計その他の各方面の専門家が任命され、七月六日には第一回分科会、九月一六日には第二回分科会がそれぞれ開催されました。

分科会においては、①機構が業務を実施する際に必要な基本的事項を定める業務方法書、②平成二二年三月までの四年六ヵ月間の業務に係る中期目標及び中期計画、③平成一七事業年度における長期借入金及び債券発行に係る計画、④同年度に係る返済計画、並びに、⑤役員報酬等支給基準について審議の上、了承されました。

3 機構の設立委員会における審議

五月三〇日には、機構の理事長就任予定者をはじめ、公団の総裁・理事長、関係行政機関の代表、出資地方公共団体の代表が機構の設立委員として任命されました。

九月二〇日には、設立委員会が開催され、主たる事務所の場所、資本金、役職員の構成等が記載されている起業目論見書や国土交通大臣への高速道路機構の設立準備の完了の届出及び高速道路機構の理事長となるべき者への設立に関する事務の引継の内容、手続き等について審議され、了承されました。

4 機構の成立

九月三〇日には、設立委員から機構の長となるべき者に対して事業の引継ぎが行われ、日本道路公団等民営化関係法施行法第二一条第一項の規定に基づき、一〇月一日、機構が成立し、同日、業務方法書の認可、中期目標の指示、中期計画の認可が行われました。

四 その他の設立手続

会社及び機構の設立にあたっては、上述のほか、以下に掲げる手続が行われました。

1 「実施計画」の認可

公団が民営化され会社及び機構が成立することとなる一〇月一日時点において、公団が現に行っている業務並びに公団の権利及び義務を会社及び機構に対し適正かつ円滑に引き継ぐため、七月一日に日本道路公団等民営化関係法施行法第三一条第一項の「基本方針」を定めるとともに、公団に対して同法第一四条第一項の「実施計画」の作成を指示しました。「実施計画」には、①会社及び機構に引き継がせる業務の種類及び範囲、②会社及び機構に承継させる資産、債務その他の権利及び義務、③その他会社及び機構への業務の適正かつ円滑な引継ぎに関する事項が記載され、その内容が基本方針に従い作成されたものであったこと

とから、九月一五日に国土交通大臣が認可しました。

2 資産評価委員会（承継資産額（暫定値）の了承）

高速道路株式会社及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構等資産評価委員会（以下「資産評価委員会」という。）では、日本道路公団等民営化関係法施行法第一五条第二項の規定により、公団から会社又は機構に承継される資産の価額が、会社及び機構の成立の日現在における時価を基準として資産評価委員会の評価委員が評価した価額とされていることから、六月三〇日の評価委員の任命を受けて同日に開催された第一回資産評価委員会、七月一三日の第二回資産評価委員会及び九月一二日の第三回資産評価委員会における議論を通じて、一〇月一日時点での会社の資産額の暫定値、機構が承継することとなる道路資産の評価額の暫定値等について了承されました。

なお、各公団の最終年度に係る決算が完了した後、に予定されている第四回委員会において、会社の資産額の確定値、機構が承継することとなる道路資産の評価額等について決定されることとなります。

3 暫定協定の策定

今般の道路関係四公団の民営化においては、新

会社の自主性を尊重する観点から、会社が、機構と締結する協定に基づいて、高速道路の新設等を行うこととしていますが、民営化後協定を締結するまでは一定の時間を要する一方、公団が現在供用中あるいは建設中の高速道路等の管理行為は継続する必要があることから、協定締結までの間は暫定的に、国土交通大臣が定めた暫定協定に基づいて、これらの高速道路の管理を行うこととしていきます。また、暫定協定は、①全国路線網、②地域路線網又は③一の路線に属する高速道路ごとに定める必要がありますが、その前提として、どの道路が全国路線網と地域路線網に属するかについては、国土交通大臣が具体的に指定することとされています。

九月三〇日、国土交通大臣は、全国路線網に属する高速自動車国道以外の高速道路及び地域路線網に属する高速道路の指定を行うとともに、全国路線網について三本、地域路線網について四本、一の路線について一〇本の計一七本の暫定協定を策定し、会社及び機構の設立委員に通知しました。暫定協定については、新協定で記載される事項と原則として同じものをその内容としています。あくまで新協定を締結するまでの暫定的な措置であることから、貸付期間及び料金の徴収期間を定めることなく、また、貸付料の額についても暫定期間中の想定料金収入から会社の想定管理費を減

じた額とされ、暫定期間内における債務返済についても着実にを行うこととしています。

道路関係四公団民営化に向けたスケジュール

1. 会社の設立関係

- 《5月30日》 会社設立委員の任命
第1回会社設立委員会の開催
- 《7月20日》 第2回会社設立委員会の開催
- 《9月15日》 第3回会社設立委員会の開催
- 《9月21日》 創立総会（東日本会社・首都会社）
- 《9月27日》 創立総会（西日本会社・阪神会社・本四会社）
- 《9月28日》 創立総会（中日本会社）

2. 機構の設立関係

- 《5月30日》 機構設立委員の任命
- 《7月6日》 第1回独立行政法人評価委員会分科会の開催
- 《9月16日》 第2回独立行政法人評価委員会分科会の開催
- 《9月20日》 第1回機構設立委員会の開催

3. 公団から承継する資産の評価関係

- 《6月30日》 資産評価委員の任命
第1回資産評価委員会の開催
- 《7月13日》 第2回資産評価委員会の開催
- 《9月12日》 第3回資産評価委員会の開催

平成17年10月1日 6会社・機構の設立

「日本道路公団等民営化関係法施行法の施行期日を定める政令」
において規定。

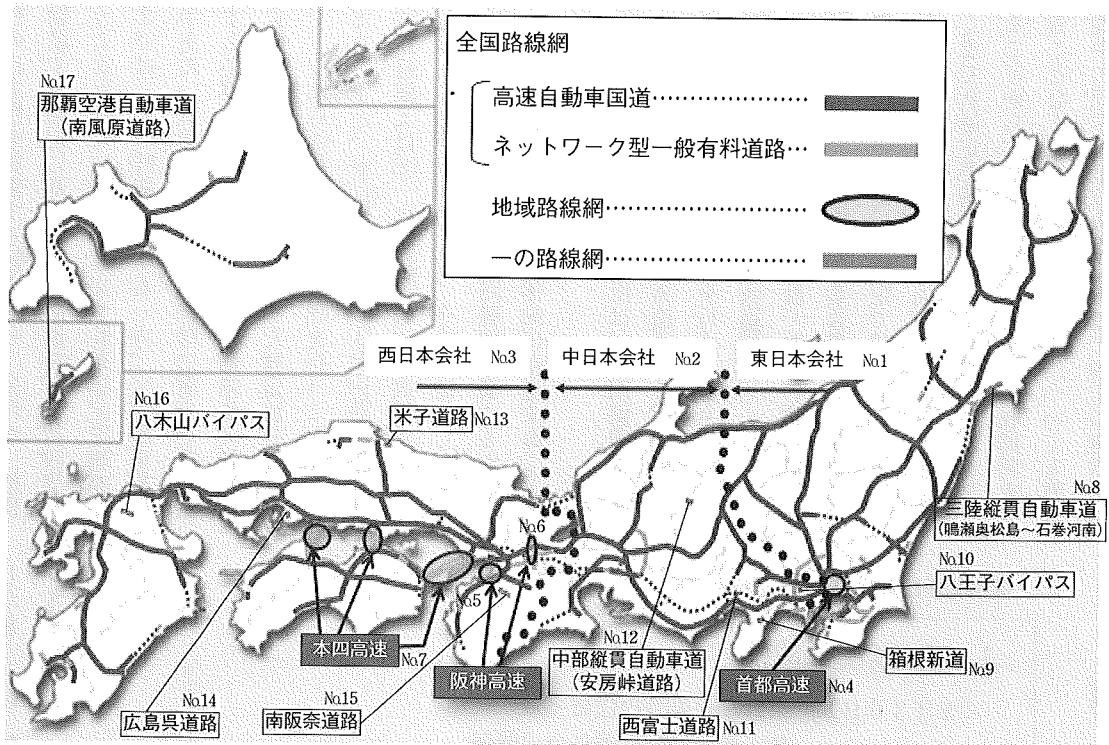


図 協定締結の範囲となる高速道路のイメージ

表 各暫定協定の内容

| | 会社名 | 暫定協定の名称 |
|---------------|------------------|---------------------------------------|
| 全国路線網 | 東日本高速道路(株) | 高速自動車国道北海道縦貫自動車道函館名寄線等に関する暫定協定 |
| | 中日本高速道路(株) | 高速自動車国道中央自動車道富士吉田線等に関する暫定協定 |
| | 西日本高速道路(株) | 高速自動車国道中央自動車道西宮線等に関する暫定協定 |
| 地域路線網 | 首都高速道路(株) | 都道首都高速1号線等に関する暫定協定 |
| | 阪神高速道路(株) | 大阪府道高速大阪池田線等に関する暫定協定 |
| | | 京都市道高速道路1号線等に関する暫定協定 |
| 本州四国連絡高速道路(株) | 一般国道28号等に関する暫定協定 | |
| 一の路線 | 東日本高速道路(株) | 一般国道45号(三陸縦貫自動車道(鳴瀬奥松島～石巻河南))に関する暫定協定 |
| | 中日本高速道路(株) | 一般国道1号(箱根新道)に関する暫定協定 |
| | | 一般国道16号(八王子バイパス)に関する暫定協定 |
| | | 一般国道139号(西富士道路)に関する暫定協定 |
| | | 一般国道158号(中部縦貫自動車道(安房峠道路))に関する暫定協定 |
| | 西日本高速道路(株) | 一般国道9号(米子道路)に関する暫定協定 |
| | | 一般国道31号(広島呉道路)に関する暫定協定 |
| | | 一般国道165号及び一般国道166号(南阪奈道路)に関する暫定協定 |
| | | 一般国道201号(八木山バイパス)に関する暫定協定 |
| | | 一般国道506号(那覇空港自動車道(南風原道路))に関する暫定協定 |

首都高速道路及び阪神高速道路の 新たな料金制度について

道路局有料道路課 八木 孝裕

一 新たな割引制度導入の背景

本年一〇月一日に、いよいよ道路関係四公団が六つの民営化会社としてスタートした。民営化に際し、有料道路の料金については、平成一五年一二月二二日政府・与党申し合わせ「道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて」において、民営化までにETCの活用等による弾力的な料金の導入と高速自動車国道における料金の平均一割程度引下げを実施するよう取り決めがなされたことを受けて、各会社においては、民営化前からETCを活用した多様な弾力的な料金の導入を進めてきたところである。

(参考)「道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて」(抄)

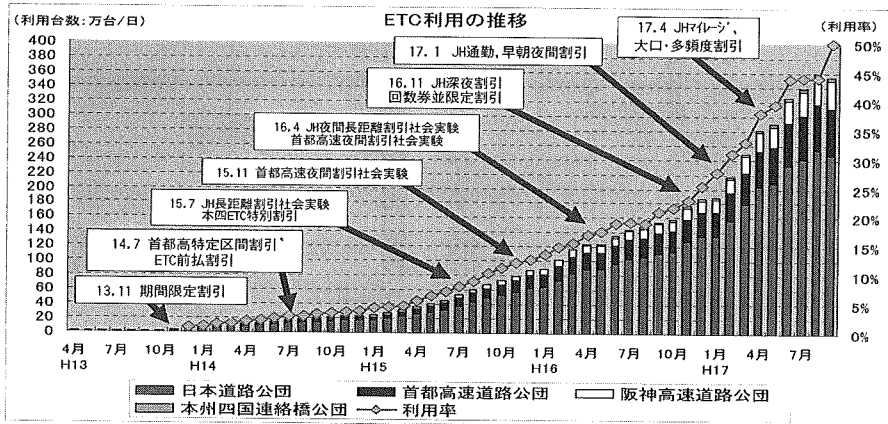
(平成一五年一二月二二日政府・与党申し合わせ)

- (2) 料金の水準
- ア) 民営化までに実現すべき措置
- ① ETCの活用等により、弾力的な料金を積極的に導入し、各種割引により料金の引き下げを行う。
- ② 特に、高速国道の料金については、平均一割程度の引き下げに加え、「別納割引」の廃止を踏まえ、更なる料金引き下げを実施する。具体的には、マイレージ割引、夜間割引、通勤割引等を行う。

このような弾力的な料金の導入に必要とされるETCは、道路の利用者にとって大変便利で快適なノンストップ走行を可能にするばかりでなく、渋滞の緩和やCO₂削減による環境改善等に効果があり、料金収受にかかる一層のコスト削減、さらには、利用履歴等の把握により多様な弾力的な料金設定に活用できるなど、単にETCを利用する人のみならず、ETCを利用しない人も含めた国民全体に大きなメリットがある。

このため、現在、その普及に全力を挙げて取り組んでいるところであり、各会社により引き続き普及促進策が実施され、現状では、全国の有料道路を利用者のうち、ほぼ二台に一台の方がETCにより通行されている。特に、首都高速道路においてはETC利用率が六〇%近くまで達し、やや

平成17年9月現在のETC利用率は 全国で49.9%、首都高速で58.6%



ETC利用率(平成17年9月2日-9月8日平均)

| | 日本道路公団 | 首都高速道路公団 | 阪神高速道路公団 | 本四連絡橋公団 | 全 国 |
|-----------|-----------------|-----------------|---------------|--------------|-----------------|
| ETC利用台数 | 約 2,461,100 台/日 | 約 656,100 台/日 | 約 384,100 台/日 | 約 39,500 台/日 | 約 3,540,800 台/日 |
| (通行総台数) | 約 5,092,400 台/日 | 約 1,118,700 台/日 | 約 805,700 台/日 | 約 76,200 台/日 | 約 7,093,000 台/日 |
| ETC利用率(%) | 48.3% | 58.6% | 47.7% | 51.8% | 49.9% |

図1 ETC利用率の状況

普及の遅れていた阪神高速道路においても五〇％程度に達するなど急速に伸びてきているが、両高速道路については、来年春季に八五％の達成を目標としており、なお一層の普及促進が求められるところである(図1)。

首都高速道路及び阪神高速道路においては、都市部における大量交通の円滑な処理等の必要から、開通当初より、入口において定額の料金を收受する均一料金制が採用されるとともに、多頻度利用者に対するサービスの向上や利用の定着と併せて料金所での渋滞緩和等を図るため、回数券が割引制度として広く利用されてきたところである。しかしながら、回数券については、近年、偽造券問題が発生し、これまでさまざまな対策が講じられてきたもの

の、昨年一二月には、額面総額約四〇億円に上る、これまでになく大規模かつ組織的な回数券の偽造グループが摘発されるなど、極めて深刻な事態を迎えることとなったため、本年一月末で販売を終了し、七月末をもって利用も停止された。

このような状況を受け、回数券利用者の円滑なETCへの移行が図られるよう、ETC車載器の購入支援策を積極的に推進するとともに、未使用回数券の券面額でのETCへの付替えサービスや昨年一月から期間限定で、高額回数券並みの割引率(一〇〇回券で約一八％引き)となる割引を実施するなどしてきたところである。

そして今般、民営化にあわせて両高速道路の一層の有効活用等を図るため、ETCを活用した割引制度全体の見直しの中で、時間帯等の割引と、利用頻度に応じた割引の二種類の割引を中心とする多様で弾力的な割引制度に再編成されたところである。

二 首都高速道路における新たな割引制度の内容(図2)

1 時間帯割引(曜日別・時間帯別割引)

首都高速道路においては、特定の時間帯に交通が集中することによる渋滞が頻繁に発生しているが、このような交通について利用時間帯の分散化を進めることにより、渋滞緩和による環境改善や

利用時間帯や利用金額等に応じた弾力的な割引を行い、首都高速道路の利用促進、有効活用を図る。

ETCクレジットカード利用者

一般向け割引

○一般利用者に対し前々月の利用実績に応じて割引

| 前々月の月間利用額 | 割引率 |
|------------------|-----|
| 5,000円未満の場合 | 0% |
| 5,000円以上1万円未満の場合 | 1% |
| 1万円以上3万円未満の場合 | 2% |
| 3万円以上5万円未満の場合 | 4% |
| 5万円以上7万円未満の場合 | 6% |
| 7万円以上の場合 | 8% |

ETCコーポレートカード利用者

大口向け割引

○大口利用者に対し当月の利用実績に応じて割引

| 当月の月間利用額 | 割引率 |
|-----------------|-----|
| 5,000円までの部分 | 0% |
| 5,000円超1万円までの部分 | 2% |
| 1万円超3万円までの部分 | 5% |
| 3万円超5万円までの部分 | 8% |
| 5万円超の部分 | 12% |

頻度割引

重複適用により実質割引率がUP

時間帯割引

(休日割引)

○割引時間帯

日曜・祝日の終日

○割引率 20%
(社会実験を含む)

(平日オフピーク割引)

○割引時間帯

1 1時～15時
1 8時～22時

○割引率 10%
(社会実験を含む)

(夜間割引)

○割引時間帯

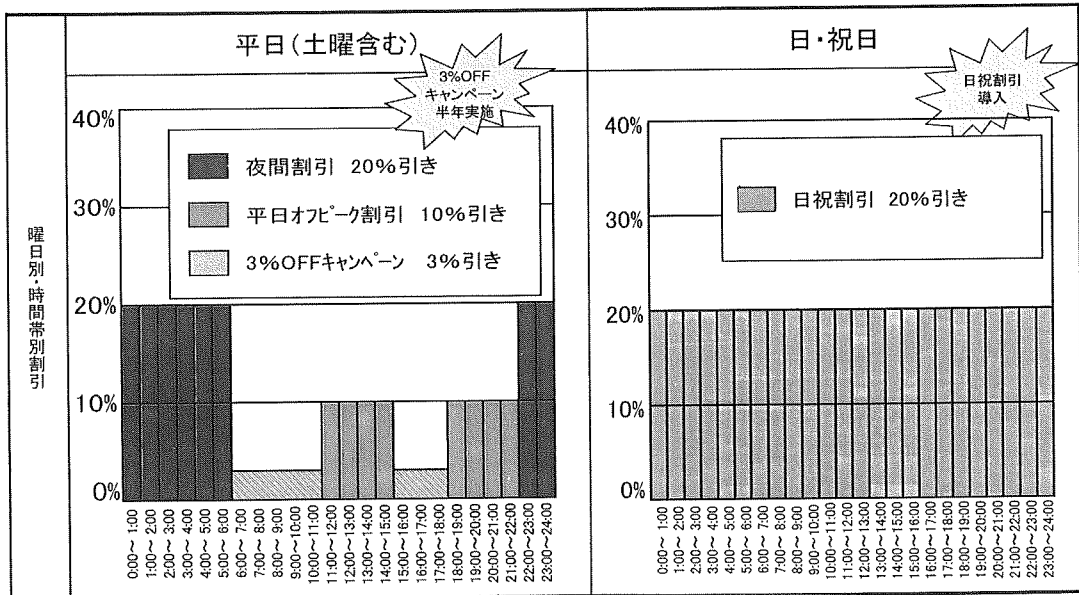
2 2時～6時

○割引率 20%
(社会実験を含む)

図2 首都高速道路における新たな割引制度

表1

| 区分 | 時間帯 | 割引率 |
|---------|-----------|-----|
| 平日 | 11時以後15時前 | 10% |
| | 18時以後22時前 | |
| 土曜日 | 11時以後15時前 | 10% |
| | 18時以後22時前 | |
| 夜間 | 22時以後6時前 | 20% |
| 日曜日及び祝日 | 0時以後24時前 | 20% |



3%OFFキャンペーンは、平成17年10月～平成18年3月まで

図3 首都高速道路における曜日別・時間帯別割引

利用者サービスの向上を図るとともに、比較的容量に余裕のある曜日・時間帯における道路の有効活用により、一般道路からの交通の転換を促進し、一般道路の混雑緩和や沿道環境の改善を図ることを目的として導入されたもので、社会実験とあわせて実施され、次の区分及び時間帯にETCを利用してノンストップで通行する場合に該当の割引率が適用される（前頁表1）。

なお、これ以外の割引がない時間帯についても、平成一七年度末まで、ETC普及促進の観点から三％の割引キャンペーンを実施している（図3）。

2 頻度割引（お得意様割引）

首都高速道路では、これまで一般・業務といった利用目的に関係なく、多頻度利用者向けの割引サービスとして回数券やハイウェイカードが利用されていた。しかし、偽造問題が発生し、これらが廃止されることになったことから、これに代わる割引として時間帯等の割引とともに当該高速道路の利用促進に資することを目的とする利用頻度に応じた割引が導入された。

この割引については、請求方法等の違いから一般利用者向けのETCクレジットカードと事業者向けのETCコーポレートカードにより内容が異なっているが、いずれもあらかじめ登録等の手続きを行うことなく、ETCを利用してノンストップ

プで通行すれば自動的に割引されることが特徴となっており、月に五、〇〇〇円以上利用した場合に割引が適用になる。

(1) ETCクレジットカードを利用する場合

ETCクレジットカードを利用する場合は、一カ月間の利用総額によって割引率を決定し、その翌々月の通行料金をその決定された割引率によって引きし、割引後の額を請求するという仕組みとなっている。

(2) ETCコーポレートカードを利用する場合

旧日本道路公団系の東日本高速道路株式会社・中日本高速道路株式会社・西日本高速道路株式会社の三社が発行する事業者向けのETCコーポレートカードを利用する場合は、一カ月間の利用総額について、利用金額の区分ごとに定められた割引率を適用し（例えば、五、〇〇〇円～一〇、〇〇〇円までの部分については二％割引し、一〇、〇〇〇円～三〇、〇〇〇円までの部分については五％割引するなど）、それぞれの区分ごとの割引額の合計額を当該月の利用総額から差し引いて請求する仕組みである。

なお、曜日別時間帯別割引と頻度割引は重複して適用される割引であり、利用方法によって、より大きな割引のメリットを受けることができるものとなっている。

三 阪神高速道路における新たな割引制度の内容（図4）

1 時間帯割引（土曜日割引、平日時間帯割引）

阪神高速道路においても首都高速道路と同様に、特定の時間帯に交通が集中することによる渋滞が発生しているが、このような交通について利用時間帯の分散化を進めることにより、渋滞緩和による環境改善や利用者サービスの向上を図るとともに、比較的容量に余裕のある曜日・時間帯における道路の有効活用により、一般道路からの交通の転換を促進し、一般道路の混雑緩和や沿道環境の改善を図ることを目的として導入されたもので、社会実験とあわせて実施されており、ETCを利用してノンストップで通行した場合に割引が適用される。

ただし、割引を適用する曜日、時間帯や割引率については、例えば、首都高速道路においては土曜日の交通量が多く、渋滞が発生するため、平日と同じ扱いとしているが、阪神高速道路においては、土曜日の交通量に比較的余裕があることから、日曜・祝日と同じ扱いにするとか、地元地域の環境問題等に配慮して料金圏別に割引率を設定するなど、それぞれの高速道路の実態に応じてきめ細かい設定がなされている（表2）。

なお、これ以外の割引がない時間帯についても、

利用時間帯や利用金額等に応じた弾力的な割引を行い、阪神高速道路の利用促進、有効活用を図る。

ETCクレジットカード利用者

一般向けマイレージ・ポイントサービス

- 基本ポイント：利用額100円ごとに3ポイントを付与
- 加算ポイント：下表の利用額に応じて付与
- 100ポイント=100円で還元（最低交換ポイント：500ポイント）
- ポイントは付与された翌年度末まで有効（最大2年間）

| 月間利用額 | 基本ポイント (100円につき) | 加算ポイント (100円につき) | 付与率 |
|----------------|---------------------|---------------------|-----|
| 1万円までの部分 | 3P | 0P | 3% |
| 1万円超3.5万円までの部分 | | 3P | 6% |
| 3.5万円超7万円までの部分 | | 5P | 8% |
| 7万円超の部分 | | 10P | 13% |

ETCコーポレートカード利用者

事業者向け多頻度割引

- 当月の利用実績に応じた割引

| 当月の月間利用額 | 割引率 |
|-----------------|-----|
| 5,000円までの部分 | 0% |
| 5,000円超1万円までの部分 | 3% |
| 1万円超3.5万円までの部分 | 6% |
| 3.5万円超7万円までの部分 | 8% |
| 7万円超の部分 | 13% |

頻度割引

重複適用により実質割引率がUP

時間帯割引

（土曜・休日割引）

- 割引時間帯
土曜・日曜・祝日の終日
- 割引率 20%（阪神西線は10%）
（社会実験を含む）

（平日オフピーク割引）

- 割引時間帯
11時～16時
- 割引率 10%
（社会実験を含む）

（夜間割引）

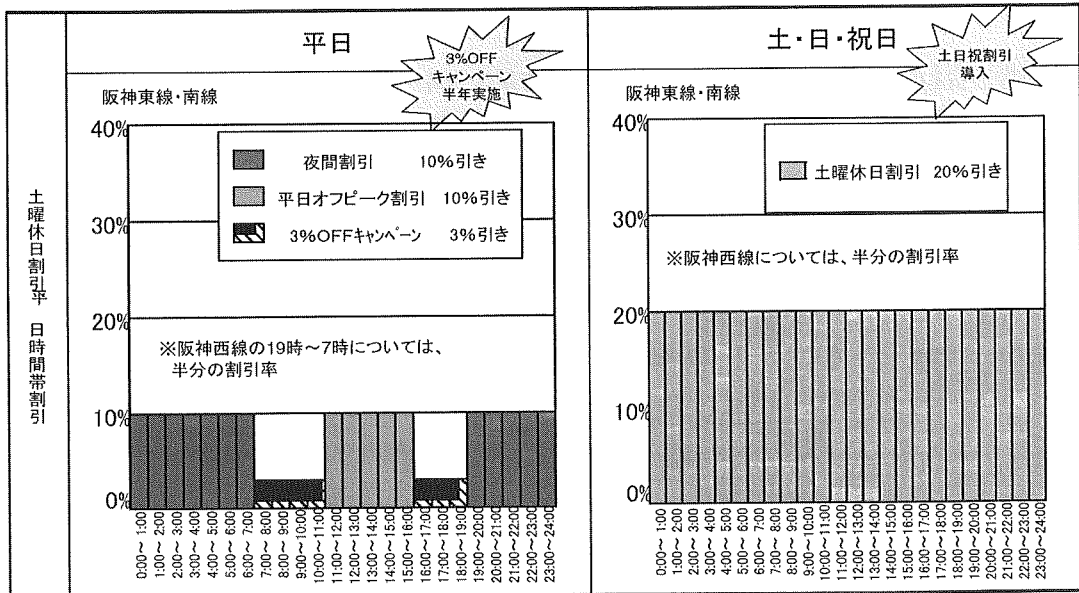
- 割引時間帯
19時～7時
- 割引率 10%（阪神西線は5%）
（社会実験を含む）

図4 阪神高速道路における新たな割引制度

表2

| 区分 | 時間帯 | 割引率 |
|-------------|-----------|------|
| 平日 | 11時以後16時前 | 10% |
| 平日夜間 | 19時以後7時前 | 10%* |
| 土曜日、日曜日及び祝日 | 0時以後24時前 | 20%* |

*阪神西線については記載の半分の割引率



3%OFFキャンペーンは、平成17年10月～平成18年3月まで

図5 阪神高速道路における時間帯割引

首都高速道路と同様に、平成一七年度末まで、ETC普及促進の観点から三%の割引キャンペーンを実施している(図5)。

2 頻度割引(一般向けマイレージ割引、事業者向け多頻度割引)

阪神高速道路においても、これまで一般・業務といった利用目的に関係なく、多頻度利用者向けの割引サービスとして回数券やハイウェイカードが利用されてきたが、偽造問題により、これらが廃止されることとなったことから、これに代わる割引として時間帯割引とともに道路の利用促進に資することを目的とする利用頻度に応じた割引が導入されたものである。

割引内容としては、一般利用者向けのETCクレジットカードについては、旧日本道路公団系三社や本州四国連絡高速道路株式会社がすでに実施しているものと同様に、利用金額に応じて付与されるポイントの蓄積により、通行料金への還元ができる「マイレージ割引」とし、事業者向けのETCコーポレートカードについては、首都高速道路と同様に、月間利用総額に対して、利用金額の区分ごとに割引率が変化する割引制度としており、いずれの割引についてもETCを利用してノンストップ通行する場合は対象となる。

(1) 一般向けマイレージ割引


この割引は、阪神高速道路を通行した料金に応じてポイントを付与し、一定のポイント数を通行料金として還元するものである。この割引を受けるには事前の登録が必要で、旧日本道路公団系三社や本州四国連絡高速道路株式会社が実施している「マイレージ割引」と共通の申し込みととなっている。

(図6)。


付与されるポイントは、基本ポイントとして一〇〇円につき三ポイント、加算ポイントとして月間利用総額に応じ、利用金額の区分ごとに所定のポイントが付与されることとなっており(例えば、一

1. お申し込み方法

(インターネット)

①  <http://www.smile-etc.jp> (阪神高速のホームページからもリンクしています。)

(郵送)

②  申込書は、阪神高速のパーキングエリア、会社事務所、営業所など、主なセットアップ店にも置いています

早くて便利

2. お問い合わせ先 (受付時間: 平日 9時~21時、土日祝日 9時~18時)

マイレージでGo!



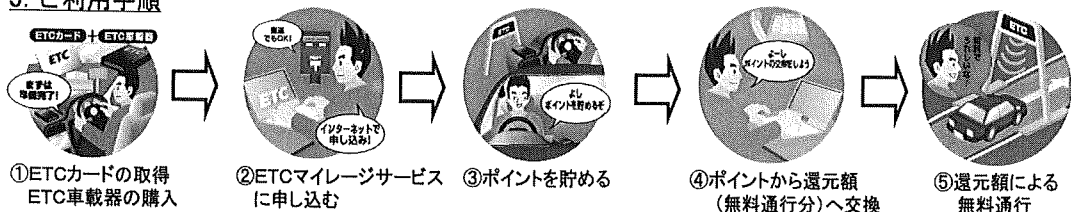
0570-010125

または、045-477-3793

(携帯電話、PHSなどからお掛けの場合)



3. ご利用手順



- クレジット会社へETCカードをお申し込みください
- カー用品店、カーディーラーなどでETC車載器を購入し、セットアップ(車両情報を車載器に登録)を行ってください

- インターネット又は郵送でお申し込みください
- 申し込みの際には、車載器管理番号、車両番号、ETCカード番号の入力は記入が必要です

- 原則として、ETC無検通行によりお支払いいただいた料金にポイントを付与します。ただし、ETC前払割引の前払金や回数券の付替額及びETCマイレージサービスの還元額によるお支払額にはポイントは付与されません

- 貯めたポイントは、インターネット又は電話で、所定の還元額に交換可能。ただし、阪神高速の場合、蓄積ポイントが500ポイントを超えると100ポイント=100円で還元額と交換できます
- 1000ポイント貯まると還元額に自動で交換できるサービスもご利用いただけます

- 阪神高速の利用で付いたポイントを交換した還元額は、阪神高速のほか、日本道路公団等が管理する有料道路等の通行料金の支払いにもご利用いただけます(一部ご利用できない高速道路もあります。)

※本サービスの詳細については、「ETCマイレージサービス利用規約」等をご確認下さい

ご注意 すでに東日本・中日本・西日本の各高速道路株式会社や本州四国連絡高速道路株式会社が実施しているETCマイレージサービスに申し込まれているお客様は、改めて申し込んでいただく必要はありません。

- ポイントの有効期間(還元額に交換できる期間)は最大2年間(ポイントが付いた年度(4月~翌3月)の翌年度末まで)
- 阪神高速で付いたポイントと他の高速道路等の利用で付いたポイントとは合算できません

図6 阪神高速マイレージサービスの申し込み方法

〇、〇〇〇円～三五、〇〇〇円までの部分については一〇〇円につき三ポイント、三五、〇〇〇円～七〇、〇〇〇円までの部分については一〇〇円につき五ポイント付与するなど）、ポイントの有効期間（還元額に交換できる期間）は、最大二年（ポイントが付いた年度（四月～翌年三月）の翌年度末まで。例えば、平成一七年一月二〇日に付いたポイントは、平成一九年三月末まで交換できる。）である。

また、ポイントを還元額に交換する場合は、インターネットか電話で交換単位毎に申し込み、五〇〇ポイント以上の場合に一〇〇ポイント＝一〇〇円で還元され、還元額については、阪神高速道路のほか、マイレージサービスに参加する高速自動車国道、本州四国連絡高速道路、一部の一般有料道路などで利用できる。

なお、一〇月一日からの一カ月間、民営化を記念するとともに、ETCの利用促進を図ることを目的として、土曜日、日曜日、祝日に利用した場合、基本ポイントを五倍付与するキャンペーンを実施している（図7）。

(2) 事業者向け多頻度割引

旧日本道路公団系三社が発行する事業者向けのETCコーポレートカードを利用する場合は、一カ月間の利用総額について、利用金額の区分ごとに定められた割引率を適用し（例えば、五、〇〇

公団民営化 & 阪高マイレージ導入記念！

ポイント5倍 キャンペーン 今だけ！

キャンペーン期間：平成17年10月1日～10月31日（土曜・日曜・祝日）

10月の土曜・日曜・祝日に阪神高速をETC無線通行すると
阪高マイレージサービスの基本ポイントを
100円につき **15**ポイント（通常の5倍）差上げます

※事前にETCマイレージサービスに登録したETCクレジットカードを使用して無線通行する自動車が対象です。

○ 阪神高速マイレージサービス（一般利用者向け）

■ ポイント付与

| 基本ポイント | 加算ポイント | |
|--|-------------------------|---------------------|
| | 月間利用額区分 | ポイント付与 (100円につき) |
| 一通行ごと 100円につき 3ポイント ↓ 15P | 10,000円以下の部分 | 0ポイント |
| | 10,000円超 ～ 35,000円以下の部分 | 3ポイント |
| | 35,000円超 ～ 70,000円以下の部分 | 5ポイント |
| | 70,000円を超える部分 | 10ポイント |

■ (参考) キャンペーン期間中に付与されるポイント

| 車種 | 普通区間 | 通常料金 | 土曜・休日割引 | | マイレージサービス (キャンペーン期間中) |
|-----|------|--------|---------|--------|--------------------------|
| | | | 10% | 20% | |
| 普通車 | 阪神東線 | 700円 | — | 560円 | 15P → 75P |
| | 阪神西線 | 500円 | 450円 | — | 12P → 60P |
| | 阪神南線 | 500円 | — | 400円 | 12P → 60P |
| 大型車 | 阪神東線 | 1,400円 | — | 1,120円 | 33P → 165P |
| | 阪神西線 | 1,000円 | 900円 | — | 21P → 135P |
| | 阪神南線 | 1,000円 | — | 800円 | 24P → 120P |

※土曜・休日割引...割引額に10円未満の端数が生じる場合は、10円単位に四捨五入

※マイレージ...ポイント計算において、100円未満の利用額は切り捨て

図7 阪神マイレージサービスポイントキャンペーン

〇円～一〇、〇〇〇円までの部分については三割引し、一〇、〇〇〇円～三五、〇〇〇円までの部分については六割引する(など)、それぞれの区分ごとの割引額の合計額を当該月の利用総額から差し引いて請求するものである。

なお、時間帯割引と頻度割引は重複して適用される割引であり、利用方法によってより大きな割引のメリットを受けることができるのも、首都高速道路と同様である。

四 民営化会社による今後の料金

首都高速道路及び阪神高速道路においては、高速道路の有効活用や利用促進につながることを目的としてこのような弾力的な割引制度を導入したが、今後とも、四五年間での確実な債務の返済を基本としながら、キャンペーン割引の実施や利用状況の変化等に応じた柔軟な割引制度の変更など、利用者ニーズに応じたさらなる多様で弾力的な料金施策が期待される(ところ)である。

一方、両高速道路は、ともにこれまで均一料金制を採用してきたが、ネットワークの拡大に伴い、利用距離のばらつきが拡大し、公平性の観点から、利用の程度に応じた負担という考え方に基づく料金体系の導入が求められており、前掲の政府・与党申し合わせにおいても、平成二〇年度を目標に対距離料金制への移行を図ることが決定されてい

る。このため、両会社では、積極的なETC普及促進施策を展開するとともに、国土交通省の「今後の有料道路のあり方研究会」(委員長・杉山武彦 一橋大学学長)において整理された、対距離料金制の基本的な考え方等に配慮しながら、検討を進めている(ところ)である。

(参考)「道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて」(抄)

(平成一五年一二月二二日政府・与党申し合わせ)

- (2) 料金の水準
- 1) 民営化後の料金

② なお、首都高速及び阪神高速については、貸付料の支払いに必要な適切な料金収入の確保を図りつつ、平成二〇年度を目標として、利用の程度に応じた負担という考え方に基づき、対距離料金制への移行を図る。

◆民営化に係る他会社の料金割引について

一〇月一日から六社の民営化会社の発足にあわせて、首都高速道路株式会社及び阪神高速道路株式会社以外の他の会社においても、キャンペーン割引を実施している。

旧日本道路公団系三社(東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社)では、本年四月から高速自動車国道等においてマイルレージ割引を開始しており、ETC普及促進等の観点から、九月末までポイント二倍キャンペーン(通常、通行料金五〇円につき一ポイント発行の(ところ)を、五〇円につき二ポイント発行)を実施してきたが、一〇月以降についても、来年三月末までキャンペーン期間を延長している。本州四国連絡高速道路株式会社では、本四道路周辺の観光資源を活かし、本四道路の利用促進を図るため、神戸淡路鳴門自動車道、瀬戸中央自動車道及び西瀬戸自動車道の三ルートにおいて、一〇月、十一月の二カ月間の期間限定割引を実施している。神戸淡路鳴門自動車道では、本州側又は四国側から出発し、淡路SAでUターン利用する軽自動車等や普通車について往復料金が五〇%引きとなるUターン割引(図8)、瀬戸中央自動車道においても同様に与島PAでのUターン割引を実施し(図9)、それぞれのSA・PAでは、期

与島PA Uターン割引50%割引

ETCマイレージ割引、ETC特別割引、ETC特別割引と併用できます。

ETCを併ってさらにお得に！
ETC特別割引とETCマイレージ割引併用で最大68%の割引！



児島IC～与島PA往復で最大1,897円相当のお得！
(普通車での通常料金3,200円⇒1,600円 ETC利用時⇒1,303円相当)

坂出IC～与島PA往復で最大2,312円相当のお得！
(普通車での通常料金3,900円⇒1,950円 ETC利用時⇒1,588円相当)

※ETC利用時…ETC特別割引5.5%+ETCマイレージ割引13.8%(最大)併用時

- 対象車種 【普通車】・【軽自動車等】
- 実施期間 平成17年10月～11月の2ヶ月間

*期間中、与島PAで土、日、祝日に「瀬戸大橋オータムイベント」を開催
季節応じた瀬戸大橋空中散歩が体験できる「与島橋ウォーク」や
北瀬戸大橋1Aアンテナレイジ(橋台)内部の一般開放など楽しいイベントを開催します。

本州四国連絡橋公団は平成17(2005)年10月1日をもって「本州四国連絡高速道路株式会社」に生まれ変わります。

NEXCO 本四高速

これを機に、ロゴマークを新設しました。本州と四国を結ぶ17の長大橋を良好に保つことで、広く社会に貢献する姿勢を表しています。

問い合わせ先
NEXCO 本四高速 広報課
TEL: 059-227-2111

図9 与島PA Uターン割引

淡路SA Uターン割引50%割引

ETCマイレージ割引、ETC特別割引、ETC特別割引と併用できます。

ETCを併ってさらにお得に！
ETC特別割引とETCマイレージ割引併用で最大68%の割引！



垂水IC～淡路SA往復で最大2,727円相当のお得！
(普通車での通常料金4,800円⇒2,300円 ETC利用時⇒1,873円相当)

鳴門IC～淡路SA往復で最大3,557円相当のお得！
(普通車での通常料金6,000円⇒3,000円 ETC利用時⇒2,443円相当)

※ETC利用時…ETC特別割引5.5%+ETCマイレージ割引13.8%(最大)併用時

- 対象車種 【普通車】・【軽自動車等】
- 実施期間 平成17年10月～11月の2ヶ月間

*期間中、淡路SAで土、日、祝日に行っているイベントも開催

本州四国連絡橋公団は平成17(2005)年10月1日をもって「本州四国連絡高速道路株式会社」に生まれ変わります。

NEXCO 本四高速


これを機に、ロゴマークを新設しました。本州と四国を結ぶ17の長大橋を良好に保つことで、広く社会に貢献する姿勢を表しています。

問い合わせ先
NEXCO 本四高速 広報課
TEL: 059-227-2111

図8 淡路SA Uターン割引

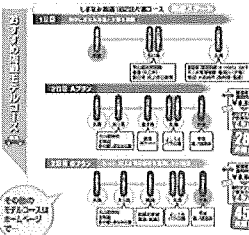
しまなみ海道周遊チケット

周遊区間(因島・生口島・大三島・伯方島・大島の間)が乗り放題



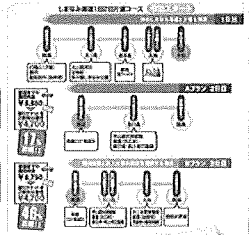
○対象車種 普通車・軽自動車等
○ご利用日 平成17年10月～11月の2ヶ月間の土、日、祝日
○有効期間 利用開始日を境に2日間
○販売場所 西瀬戸自動車道の各料金所、大穴PA・瀬戸上(下)PA及び東島海線SA
○販売期間 平成17年9月1日(木)～平成17年11月27日(日)まで

しまなみ海道(西瀬戸)コース



2日間 4,500円

しまなみ海道(東瀬戸)コース



2日間 4,500円

本州四国連絡橋公団は平成17(2005)年10月1日をもって「本州四国連絡高速道路株式会社」に生まれ変わります。

NEXCO 本四高速

これを機に、ロゴマークを新設しました。本州と四国を結ぶ17の長大橋を良好に保つことで、広く社会に貢献する姿勢を表しています。

問い合わせ先
NEXCO 本四高速 広報課
TEL: 059-227-2111

図10 しまなみ海道周遊チケット

間中の土・日曜日を中心として各種イベント等が開催されている。また、西瀬戸自動車道においては、軽自動車等や普通車を対象として、土・日・祝日等において連続する二日間、因島～大島の間が乗り放題となり、沿線の観光施設の割引券などもセットされた「しまなみ海道周遊チケット」を販売している(図10)。

有料道路駐車場について構造改革特区で 実施した特例措置の全国展開について

道路局有料道路課 青柳 敬直

構造改革特区は、「規制は全国一律でなければ

ならない」という考え方から、「地域の特性に応じた規制を認める」との考え方に転換を図り、地域の実態に合わせた規制改革を通じて構造改革を進めることを目的としている。地方公共団体や民間事業者等の自発的な立案により、地域の特性に応じた規制の特例措置を実施するための特定区域を設け、その地域での規制改革を進めていくというものである。

構造改革特区における特例措置の一つとして、道路管理者が道路整備特別措置法の許可を受けて整備する自動車駐車場（以下「有料道路駐車場」という。）における特別料金の設定・改廃に関する特例措置を実施していたが、今般、当該措置を構造改革特区に限定せず全国的に実施すること

したので、その概要について紹介する。

一 有料道路駐車場における特例

1 有料道路駐車場の料金の設定手続

有料道路駐車場の料金は、以下の二種類に区別される。

(1) 基本料金

駐車場の料金の基本となるものであり、単位時間当たり（三〇分、一時間が一般的）で設定される料金である。

(2) 特別料金

基本料金に付加して設定されるものであり、一定期間当たり（一ヵ月、三ヵ月等）の料金を定め定期料金、回数券等による割引料金、夜間の一泊料金等が該当する。

道路管理者が有料道路駐車場の新設又は改築を行う場合には、道路整備特別措置法（以下「法」という。）に基づき国土交通大臣の許可を受けなければならない（法第一八条第一項）。当該許可

を受けるためには、所定の事項を記載した申請書を提出しなければならないが、その記載事項の一つとして「料金」が掲げられている（同条第二項第五号）。また、料金を変更しようとする場合についても、国土交通大臣の許可を受けなければならない（同条第四項）。

また、有料道路駐車場の料金の額については基準が以下のとおり定められている。

(3) 償還主義

料金の額は、新設、改築、維持、修繕その他の管理に要する費用を料金徴収期間内に償うよう定

めなければならぬ（法第二三条第一項第三号）。有料道路駐車場においては、一般的に基本料金収入によって費用の償還がなされるかどうかを確認している。

(4) 便益主義

料金の額は、その利用により通常受ける利益の限度を超えないものでなければならない（同条同項第五号）。有料道路駐車場においては、付近に駐車場が存する場合はその平均駐車料金を「通常受ける利益（＝便益）の限度」としており、この範囲内で料金が設定される。

基本料金及び特別料金は、ともに申請書記載事項として、新たに設定する場合や変更、廃止する場合には、その都度許可を要するものとして取り扱われてきた。

2 構造改革特区における特例措置

有料道路駐車場における料金の設定は、以上のように道路管理者からの申請↓国土交通大臣の許可という手続を経て行われる。結果、手続に一定の期間を要することから、利用者のニーズや周辺の民間駐車場等が設定する料金に迅速に対応できない等、地域の実情に即応できず、有料道路駐車場の利用促進が図りにくいという面が見られた。

こうした背景から、平成一四年一一月から平成一五年一月にかけて行われた第二次特区構想提案

募集において、有料道路駐車場を管理している地方公共団体から有料道路駐車場の許可を受ける料金に一定幅を設け、その範囲内であれば、道路管理者の意思のみで料金の変更を行うことを可能とする特例措置が提案された。

同提案について検討した結果、基本料金に一定幅を持たせた額を設定することは、法第二三条第一項第三号に基づく料金決定原則（料金の額は一定の費用を料金徴収期間内に償うよう定められなければならない。）に反することとなることから、基本料金については特例措置の対象とはしないこととしたが、特別料金の設定・改廃については構造改革特区における特例措置を講ずることが可能であると認められるため、「道路管理者が設置する有料道路駐車場における特別料金の設定及び変更の手続の容易化事業」の名称により、特例措置として位置付けられることとなった（平成一五年七月閣議決定）。

具体的には、周辺の駐車場と適正な競争を確保する必要があり、許可を受けている償還計画に影響を与えないと地方公共団体が認めて構造改革特区の認定を受けた地域に存する有料道路駐車場における特別料金の設定・改廃については、道路整備特別措置法に基づき国土交通大臣の許可は要せず、届出で足りることとしたものである（表参照）。

この取扱いについては、平成一五年八月に有料道

表 構造改革特別区域計画基本方針（閣議決定）（抜粋）

| | |
|---------------------|--|
| 特定事業の名称 | 道路管理者が設置する有料道路駐車場における特別料金の設定及び変更の手続の容易化事業 |
| 措置区分 | 通達 |
| 特例措置を講ずべき法令等の名称及び条項 | 道路整備特別措置法第8条第4項 |
| 特例措置を講ずべき法令等の現行規定 | 道路管理者は、許可を受けた後、駐車場の料金を変更しようとするときは国土交通大臣の許可を受けなければならない。 |
| 特例措置の内容 | 道路整備特別措置法に基づき道路管理者が設置した駐車場（以下「有料駐車場」という。）の基本料金以外の特別料金の設定、変更について、周辺の駐車場と適正な競争を確保する必要があり、許可を受けている償還計画に影響を与えないと地方公共団体が認めて構造改革特別区域計画を申請し、その認定を受けた場合に、国土交通大臣の許可を要しないものとする。なお、本特例措置に基づき特別料金を設定したときは、料金の額及び料金の徴収期間について、国土交通大臣にすみやかに報告するものとする。 |
| 同意の要件 | 特になし |
| 特例措置に伴い必要とする手続き | 特になし |

路課長名の通達を発し、国土交通大臣の許可権限の委任を受けている地方整備局及び関係する各道路管理者あて周知を行っている。

「道路管理者が設置する有料道路駐車場における特別料金の設定及び変更の手続の容易化事業」の適用を受けた有料駐車場には、平成一五年に認定を受けた郡山駅西口駐車場（福島県郡山市）及び岐阜市駅西駐車場（岐阜県岐阜市）、平成一六年に認定を受けた熊谷市宮本町駐車場（埼玉県熊谷市）及び泉大津駅東側駅前広場地下駐車場（大阪府泉大津市）が挙げられる。

二 特例措置の全国展開について

1 特例措置の評価

構造改革特区については、「経済財政運営と構造改革に関する基本方針（骨太の方針）2003」（平成一五年六月閣議決定）において、「認定された構造改革特区において実施されている規制の特例措置について、評価のための委員会で特段の問題が生じていないと判断されたものについては、速やかに全国規模の改革につなげる。」とされている。

特例措置の評価に際して、規制所管省庁は、想定される弊害が生じているか否かを中心として調査を行うこととされている。そのため、国土交通省は平成一六年十一月、「道路管理者が設置する

有料道路駐車場における特別料金の設定及び変更の手続の容易化事業」における弊害の有無を把握するため、郡山駅西口駐車場（福島県郡山市）及び岐阜市駅西駐車場（岐阜県岐阜市）について、想定される弊害を以下のとおり設定して、調査を行った。

- ① 民間駐車場事業者の経営へ与える影響（民業圧迫となっていないか）
- ② 駐車場料金の変更に伴う駐車需要の変化に起因する周辺の道路交通への影響
- ③ 割引料金の設定による当該駐車場の償還

計画に与える影響

本調査においては、弊害は特段確認されないという結果が得られた。構造改革特区推進本部に設置された評価委員会は、この調査結果を踏まえて検討を行った結果、平成一七年一月、全国展開すべきとした評価意見書を構造改革特区推進本部に提出し、平成一七年二月、同本部において、全国展開を平成一七年度中に行うことが正式に決定した。

2 全国展開の実施

構造改革特区推進本部決定を受け、平成一七年九月、新たに有料道路課長名で通達を発し、平成一五年八月に発出した構造改革特区における取扱いを定める通達を廃止するとともに、平成一七年

一〇月一日から全国的に実施する旨、地方整備局及び関係する各道路管理者あて周知を行った。

また、有料道路駐車場の管理主体には道路管理者に加えて地方道路公社が該当するが、両者の有料道路駐車場を区別して取り扱う必要はないため、地方道路公社の有料道路駐車場についてもこの措置を適用することとした。

措置の内容は構造改革特区と同様であり、特別料金の設定・改廃について許可を不要とし、届出で足りるとするものであるが、そのためには、当該設定・改廃が、許可を受けている償還計画に影響を与えないことが必要であることとしている。定期料金や夜間料金を設定することにより新たな駐車需要を喚起し増収につながると想定される場合、減収が生じた場合には減収の補填が他会計から行われる場合等が該当すると考えられるところである。償還計画に影響を与える場合は、従前どおり許可を受けることが必要となるので、注意が必要である。

三 おわりに

本措置が全国の有料道路駐車場に適用されることにより、各有料道路駐車場において地域の実情に即応した料金設定がなされ、そのことにより有料道路駐車場の利用が一層図られることを期待している。

規制改革・民間開放推進

三か年計画（改定）について

道路局路政課

一 はじめに

平成一六年三月一九日に策定された「規制改革・民間開放推進三か年計画」の改定を行い、新たに「規制改革・民間開放推進三か年計画（改定）」（以下、「本計画」という）が策定され、平成一七年三月二五日に閣議決定された。以下、これまでの規制改革の流れ、新たに策定された本計画の概要、平成一七年度上半期の規制改革の動きについて説明する。

二 改定までの経緯

改定までの経緯を述べるにあたり、これまでの規制改革の流れについて紹介させていただきたい。規制改革の推進については当初、行政改革の

一環として取り組まれており、平成六年二月一九日に発足した行政改革委員会内に規制緩和と小委員会が平成七年四月一九日発足し、現在に至る規制改革の流れが始まったといえる。この行政改革委員会からは三度の規制緩和の推進に関する意見が提出され、その間に「規制緩和推進計画」（平成七年度から平成九年度まで）が策定されている。その後、内閣総理大臣を本部長とする行政改革推進本部の内に規制緩和委員会が発足（平成一〇年二月五日）（平成一一年四月六日「規制改革委員会」に改称）し、本委員会から「規制緩和についての第一次見解」「第二次見解」「第三次見解」が提出された。その間に「規制緩和推進三か年計画」（平成一〇年度から平成一二年度まで）が策定され、二度にわたる改定後、「規制改革推

進三か年計画」（平成一三年度から平成一五年度まで）が平成一三年三月三〇日に閣議決定された。平成一三年四月一日には規制改革委員会に代わる新たな調査審議機関として、内閣府に総合規制改革会議が設置された。この会議は三年間の期限付きの組織であったが、第一次から第三次の三回にわたる答申を内閣総理大臣に対して行い、その間「規制改革推進三か年計画」については二度にわたり改定され、平成一六年三月一九日には、新たに「規制改革・民間開放推進三か年計画」が閣議決定された。この計画の中で総合規制改革会議を引継ぐ組織として「規制改革・民間開放推進会議」を設置するとともに、関係閣僚から構成される「規制改革・民間開放推進本部」を設けることとされ、平成一六年四月一日「規制改革・民間開

放推進会議」が設置され、平成一六年五月二五日には内閣総理大臣を本部長とする「規制改革・民間開放推進本部」が設置され、現在の規制改革の推進体制が整備された。

平成一六年一二月二四日に「規制改革・民間開放の推進に関する第一次答申」（以下、「第一次答申」という）、平成一七年三月二三日には「規制改革・民間開放の推進に関する第一次答申（追加答申）」（以下、「追加答申」という）が内閣総理大臣に答申され、答申の内容及び規制改革・民間開放推進会議等に対して提出された内外からの意見・要望等を踏まえ、「規制改革・民間開放推進三か年計画（改定）」が策定されるに至った。

三 計画の目的

本計画は、①経済活性化による持続的な経済成長の達成、②透明性が高く公正で信頼できる経済社会の実現、③多様な選択肢の確保された国民生活の実現、④国際的に開かれた経済社会の実現等を図り、もって、生活者・消費者本位の経済社会システムの構築と経済の活性化を同時に実現する観点から、行政の各般の分野について、民間開放その他の規制の在り方の改革の積極的かつ抜本的な推進を図り、経済社会の構造改革を一層加速することを目的とする。

本計画は、こういった目的を達成するために、

当面の改革事項として、総合規制改革会議の「規制改革の推進に関する第三次答申」（平成一五年一二月二二日）、第一次答申及び追加答申を始めとするこれまでの答申、「構造改革特別区域基本方針」（平成一五年一月二四日閣議決定）、「規制改革集中受付月間」、「規制改革・民間開放集中受付月間」等によりこれまで明らかにされた規制改革関連事項について、これを平成一六年度から平成一八年度までの三か年にわたって取り組む事項として確定することにより、その着実かつ速やかな実施を図ることとする。

四 計画の概要

今回改定された本計画は、Ⅰ 共通的事項（計画の目的、規制改革の推進に伴う諸措置など）、Ⅱ 一六年度重点計画事項、分野横断的な取組（市場化テスト、官業の民間開放、官製市場改革など）、分野別各論（IT、エネルギー・運輸、住宅・土地・環境など）、Ⅲ 措置事項（各分野の措置内容と実施時期など）という構成になっており、Ⅱ 一六年度重点計画事項については、第一次答申、追加答申の「具体的施策」を列記し、Ⅲ 措置事項においては個別措置事項に関する三カ年の取組みについて定めている。

国土交通省所管の規制については、国民の安全の確保、環境の保全など社会的な規制の観点から

設けられているものが多いが、社会経済情勢の変化に的確に対応して、国民生活の質を向上させ、経済の活性化を図るといふ観点から、これまでも積極的に規制改革の推進を図ってきたところである。

五 主な道路関係の計画項目

本計画に盛り込まれた道路行政に関係する主な項目については次頁表の通りである。

六 本計画策定後の規制改革の動き

本年度においても昨年度同様六月の一カ月間を「規制改革・民間開放集中受付月間」として、規制改革・民間開放推進室と構造改革特区推進室とで共同して、広く一般から、規制改革・民間開放要望と構造改革特区提案が公募され、さらに今年度からは、平成一七年四月一日に設置された市場化テスト推進室も共同で、市場化テストを含む民間開放要望も公募された。こういった提案については、手続の公開の下、短期集中型の検討・協議を経て、平成一七年一〇月一日に対応方針として規制改革・民間開放推進本部、構造改革特別区域推進本部のそれぞれで本部決定がなされている。

表 規制改革・民間開放推進3か年計画(改定)の主な道路局関連事項

| 事項名 | 措置内容 | 実施予定時期 | | |
|---------------------------------|---|-----------------|--|------|
| | | 16年度 | 17年度 | 18年度 |
| 4 IT関係 | | | | |
| ア 情報通信ネットワークインフラの整備促進 | | | | |
| ①線路敷設の円滑化 | 冬期・年度末の路上工事抑制措置について、道路交通に及ぼす影響等をも勘案しつつ平成17年度までの間は試行的に緩和を図る。 | 措置(試行) | 措置(試行) 引き続き実施することについて検討・結論 | |
| ②高速道路の高架橋脚空間の活用 | 高速道路の高架橋脚空間への光ケーブルの敷設の方策について検討する。 | 措置 | | |
| ③IRU方式による芯線貸しに関する道路占用目的変更規制の緩和 | IRU(Indefeasible Right of User: 破棄し得ない使用権)方式による芯線貸しに係る道路占用の目的変更許可手続について、道路管理上特段の支障がある場合を除き、届出で足りることとする。 | 措置 | | |
| 9 医療関係 | | | | |
| ク その他(救急医療、小児医療、医療事故対策等) | | | | |
| ①救急医療の再構築 | c ドクターヘリを全国的に導入し、救命救急を要する患者が迅速に高度な救急医療を受けられる体制を早急に確立する。 d 救急搬送に関する各組織が効果的に連携して業務を行えるよう、諸外国の状況も参考に、その連携の在り方について検討し、所要の措置を講ずる。 | | 逐次実施 検討・逐次実施 | |
| 10 福祉・保育等関係 | | | | |
| ウ 障害者施策 | | | | |
| ①バリアフリー化等の推進 | 高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律(交通バリアフリー法)に基づき、公共交通機関、歩道、信号機等のバリアフリー化を推進するとともに、使いやすい情報通信関連機器、システムの開発等による情報バリアフリー環境の整備等を推進する。 | | 逐次実施 | |
| 14 エネルギー関係 | | | | |
| エ その他 | | | | |
| ②インフラ整備の促進 | a 電気事業における送電ネットワークやガス事業における導管ネットワークの整備に際して必要となる工事や土地利用等の規制について、インフラ整備を抑制している規制があれば、これを緩和する等の措置を講ずる。 b 熱供給事業法の対象外の小規模(21ギガジュール/hr未満)の熱供給導管についてもエネルギー政策等の観点から公共的性情報が法倉上位置付けられれば、義務占用に準じた道路占用を認めることを検討する。 | | 実際上の必要性が生じた場合に検討 実際上の必要性が生じた場合に検討 | |
| 15 住宅・土地、公共工事関係 | | | | |
| ウ 公共施設・サービス等の民間開放の促進 | | | | |
| ②公の施設の管理における「指定管理者制度」の活用促進 | 各種公物管理法により「管理者」が国や地方公共団体等に限定されている公の施設の場合、都市公園を除き、民間事業者が「指定管理者」としてその管理・運営を行うことが可能であるか否かは明確にされていないことから、本制度を地方公共団体が活用した場合には、当該地方公共団体が指定した「管理者」は、各種公物管理法に関係する公の施設等について、その管理・運営等を行うことが可能であることを必要に応じ通知するなど、所要の措置を講ずる。 | 措置 | | |
| ③道路占用許可、道路使用許可の弾力化 | a 道路の占用、使用については、民間事業者等が一時的なイベント等に限らず、地域の合意に基づいて、継続的かつ反復的に街の賑わいに資する多様な経済活動を行うことが可能となるよう、弾力性に関する一層弾力的な透明性の高い運用が図られる「使用許可」の両方が必要である場合について、両手続の統合の推進も含め、一層の簡素合理化を図る。 b 道路の占用については、その弾力化に併せ、地域の合意形成を適切に確保しつつ、利活用に伴う負担の適正化を図るため、占用者が、経済的観点を踏まえてイベント等への参加者により公平に選定することや、得られた収入を道路の維持管理活動等に還元することなどを可能とするスキームを検討し、結論を得る。 | 措置 結論・措置 | | |
| ⑤道路空間と建築物の立体的利用の推進 | 都市における土地の高度利用、街並みの連続性や賑わいを創出する観点から、良好な都市街地環境の形成や道路管理上支障が無く、都市計画上の位置付けが明確にされるなど一定の要件を満たす場合には、道路空間と建築物の立体的利用を図ることについて早急に検討を行い、結論を得る。 | 結論 | | |
| エ その他 | | | | |
| ⑧道路上の自転車駐車場設置の容認 | 道路上の自転車駐車場を道路の附属物として位置付ける。 | 措置 | | |
| 16 運輸関係 | | | | |
| ア 自動車交通等 | | | | |
| ②燃料電池自動車完成車輸送車両のトンネル通行の制限の見直し | 道路法(昭和27年法律第180号)上、一定量を超える水素を搭載する完成車両輸送(トレラー)については、水素トンネルの通行を禁止し、制限できるとしているが、車両輸送を円滑に実施する観点から、必要な実験の実施及びその検証・評価を行った上で、安全性の確保を前提として、搭載水素の制限数値を再点検し、必要な見直しを行う。 | 検討・措置 | | |
| 21高速道路料金軽減の軽微化 | 高速道路において、大口・多頻度利用者の利便を図るサービスとして、別給引制度を廃止し、ETC利用を前提とした新しい割引制度を創設する。 | 検討 | 措置 | |

平成17年度

「道路ふれあい月間」

地方行事報告について

西日本編

「道路ふれあい月間」・「道の日」の行事報告

近畿地方整備局

近畿地方整備局では、毎年八月の「道路ふれあい月間」、八月一〇日の「道の日」の趣旨に沿って、本局及び管内道路関係事務所において、関係機関の協力を得ながら様々な行事を実施しました。その一部を紹介します。

◆「みち」と「近畿」をテーマにしたショートストーリーコンテスト

近畿地方整備局では、「近畿の道」をテーマにしたショートストーリーを募集しました。この取り組みは平成一四年度から実施しており、今年度で四回目となります。普段利用している道や、新しくできる道についての思いを文章に表現していただくことで、作者の抱く道への思いを広く一般の読者の方々に伝え、作品を通じて読者の方々にも道路に興味を持っていただくことを目的にしています。

応募作品については、直木賞作家難波利三氏を審査委員長にお招きし、現在審査を行っています。今後、一〇月末を目処に入賞作品を決定し、ホームページへの掲載、書籍の発行等を通じて発表を行う予定です。

◆親子で楽しむイベント

滋賀国道事務所では、八月一日に同事務所で恒例となっている道路ふれあい月間イベント「親子ふれあい劇場」を滋賀県高島市今津町で実施しました。イベントには、NHK教育テレビ「おかあさんといっしょ」でお馴染みの、速水けんたろうさん、神崎ゆう子さんをゲストにお招きし、「夢ときめき！ファミリーコンサート」を実施するなど、親子そろって楽しみながら道路への興味を持っていただくことができました（写真1）。

◆伊能忠敬の近畿地方測量から二〇〇年

歴史の教科書にも登場する伊能忠敬は、江戸時



写真1 子どもに大人気のマスコット「こっちだヨウ平」と「こっちだコウ子」



写真2 大勢の方が参加したウォーキング・シンポジウム

代後期、今から約二〇〇年前に一七年間日本全国を歩いて測量し、正確な「大日本沿岸実測全図」を完成させました。今年は、近畿地方の測量を行った「第五次測量」から二〇〇年を向かえる節目の年です（内陸部の一部は「第八次測量」で測量を行っています）。

そこで、大阪国道事務所及び福知山河川国道事務所では、伊能忠敬の功績の紹介を通じて道路に触れあっていたらこうと、それぞれイベントを実施しました。

まず、大阪国道事務所では関係自治体等と実行委員会を設立し、八月二七日に「歩こう！ 話そ

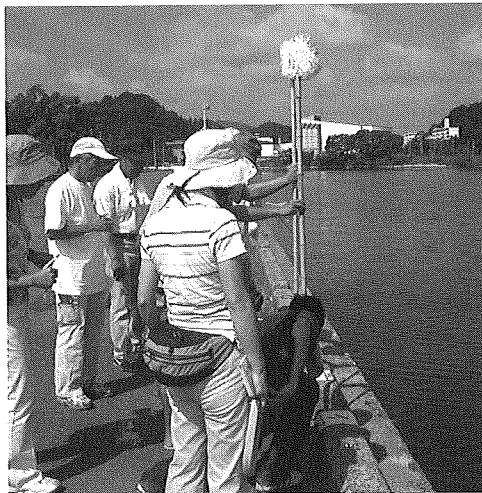


写真3 伊能忠敬の測量体験

う！ 私たちのみちとまちウォーキング・シンポジウム」を実施しました。ウォーキングでは、はじめに北側国土交通大臣にご挨拶をいただき、大阪府堺市の浜寺公園をスタート。熊野街道、美しい日本の歩きたくなるみち五〇〇選に選ばれた道、伊能忠敬の歩いた道等、歴史と文化を育んできた道を辿り、堺市の大浜公園までウォーキングを行いました。ウォーキングには谷口道路局長、藤本近畿地方整備局長にもご参加をいただきました（写真2）。

またウォーキングに引き続き、地域の歴史や文化を育んできた「みち」を通じて、未来のまちづ

くりについて考えるシンポジウムを開催しました。パネルディスカッションでは、パネリストの方々からそれぞれ地域住民、観光、地元企業、道路利用者としての観点から見た「みちとまちづくり」についての課題が出され、未来へ向けた取組みについて提言がなされました。シンポジウムの会場では、伊能大図等の展示も行われました。

次に、福知山河川国道事務所では八月七日に「伊能忠敬の測量体験」と講演会「伊能忠敬の測量とその素顔」を実施しました。測量体験では、現在のような測量機器のない時代に、どのような器具を用い、どのような方法で測量を行ったのか、伊能忠敬の実測を再現しました。続く講演会では郷土史家の横川淳一郎氏に、測量の話だけではなく、「忠敬は歯が悪かった！」「測量の費用はどれくらい？」などの話題も含めて、分かりやすく話をしていただきました（写真3）。

◆一斉清掃

道路ふれあい月間中には、広報の意味を込めたイベントの他にも、管内各地において地元住民、ボランティア団体と協力しての一斉清掃を行いました。大阪国道事務所における「御堂筋清掃大作戦」、京都国道事務所における「五条通一斉清掃」、九条通「一斉清掃」、和歌山河川国道事務所、紀南河川国道事務所を含む和歌山県内全域における

「紀州路クリーン大作戦2005」などがありました。

◆最後に

誌面では詳しくご紹介できませんが、他にも各地域において、清掃、広報活動、イベント等、多種多様な行事を実施しました。

今後とも、道路ふれあい月間及び道の日の機会を通じて、住民の方々に道路に対する関心を持っていただけるような活動を実施していきたいと考えています。

「道路ふれあい月間」・「道の日」の行事報告

中国地方整備局

中国地方整備局では、毎年八月の「道路ふれあい月間」、八月一〇日の「道の日」の趣旨に沿って、各地方公共団体等の協力を得て、本局及び各道路関係事務所において様々な行事を実施しましたので、その一部をご紹介します。

◆道路に関する作文・ポスターの募集

中国地方整備局の主催で、中国地方の小・中学生を対象に、道路に関する作文・ポスター募集を実施しています。今年度は、小学校一〇七校、中



写真1 道路に関する作文・ポスター表彰式

学校三五校と二団体から、作文一二〇編、ポスター一、三九四点もの応募がありました。その中から特に優秀な作品として、作文六編、ポスター九点を中国地方整備局長賞に決定し、八月一日に広島市内において表彰式を実施しました(写真1)。

その後、受賞者を対象とした現地見学会を行い、共同溝を探検しました。また、受賞作品は広島ステーションビルで展示するなど、管内の道路愛護を呼びかける広報活動で積極的に使用しました。

◆中国地方道路写真コンテスト

中国地方整備局と地方公共団体等の計九機関で



写真2 1日出張所長による街頭PR活動

構成された「道の日」中国実行委員会の主催で、中国地方道路写真コンテストを実施しました。中国地方における道路の役割や、私たちと道路との関わりなどを写真を通して、より鮮明にとらえていただくことを目的として行っております。「一般部門」、「ビギナー部門」に分けて実施し、一九回目となる今年度は、九六三点の応募がありました。その中から特に優秀な作品として、一般部門から最優秀賞一点、優秀賞五点、入選一〇点、ビギナー部門からビギナー特別賞五点を決定し、八月四日に広島市内において表彰式を実施しました。また、八月一二日から八月一八日までの間、

中国五県の「道の駅」を中心に計一二カ所で同時に受賞作品の展示をおこないました。

◆事務所における行事

中国地方整備局管内の各道路関係事務所においても、作文・ポスター事務所長表彰をはじめ、街頭PR活動、現地見学会、道路一斉清掃、地元行事への参加、一日出張所長による道路パトロールやPR活動（写真2）、講演会など各種の広報活動を行い、道路愛護精神の啓発と普及を図っています。

今後も、様々な活動を通じて、道路の役割や重要性について、広く国民の皆様の理解が得られるよう努めて参りたいと考えています。

「道路ふれあい月間」・「道の日」の行事の報告

四国地方整備局

四国地方整備局では、「道路ふれあい月間」及び「道の日」の制定趣旨を踏まえ、本局をはじめ各事務所でも様々な行事を開催しました。以下に本局主催で行いましたイベントについて紹介します。

◆四国の道フォトコンテスト

四国道路ふれあい協議会の主催、NPO法人四国の道路サポータークラブの協力により、「残していこう四国のかたち」をテーマに、四月から六月までの間一般募集を行い、一般部門二八三点、スナップ部門九六点の応募がありました。

七月に審査会を行い、厳正な審査の結果、金賞一点、銀賞二点を合わせて二七点の入選作品を決定し、金賞及び銀賞受賞者への表彰式を八月三日（水）に開催した。道路ふれあい月間オープニングセレモニーの中で行いました。また、入選作品は、当整備局HPへ掲載するとともに四国四県各地で写真展を開催しました（表参照）。

◆道路ふれあい月間オープニングセレモニー

四国道路ふれあい協議会が主催する平成一七年度道路ふれあい月間オープニングセレモニーが八月三日（水）午後一時三〇分から高知県立美術館において、受賞者、来賓及び会員に加え、一般参加者三二〇名の参加を得て会場もほぼ満席のうちに華やかに開催しました。内容は、開会宣言に始まり、来賓あいさつ、「道」のメッセージ、ミス高知による「道路ふれあい宣言」の後、道路関係功労者二三団体、「四国の道フォトコンテスト」金賞、銀賞受賞者に対する四国道路ふれあい協議会長表彰、平成一七年度道路ふれあい月間推進標

表 四国各県で開催された写真展の日程表

| 開催日 | 開催県 | 開催場所 |
|------------------|-----|--------------------------------|
| 8月3日（水） | 高知県 | 高知県立美術館美術館ホール 高知市高須363-2 |
| 8月4日（木） | 高知県 | イオン高知ショッピングセンター 高知市栗南町1-4-3 |
| 8月8日（月）～12日（金） | 愛媛県 | 愛媛県庁第1別館玄関ロビー 松山市一番町4丁目4-2 |
| 8月23日（火）～28日（日） | 徳島県 | フジグラン北島 徳島市板野郡北島町鯛浜字西ノ須174 |
| 8月29日（月）～9月2日（金） | 高知県 | 高知県庁1Fロビー 高知市丸の内1丁目2-20 |
| 9月5日（月）～16日（金） | 香川県 | 四国地方整備局玄関ロビー 高松市福岡町4-26-32 |
| 9月20日（火）～27日（火） | 香川県 | 高松空港ターミナルビル出発ロビー 香川郡香南町 |

語優良賞受賞者に対する道路局長表彰の伝達式を行いました。

次に、地元有名連「十人十彩」によるよさこい鳴子踊り（写真1）、福島敦子さんの記念講演会を行いました。

福島敦子さんは講演の中で、読売巨人軍の長嶋茂雄氏のワインにまつわる話から義弟の大リーグシアトルマリナーズのイチロー選手の話、また企業のトップとの対談の経験から「人と人が直接ふれあうことの大切さ、道路もまた人と人がふれあ

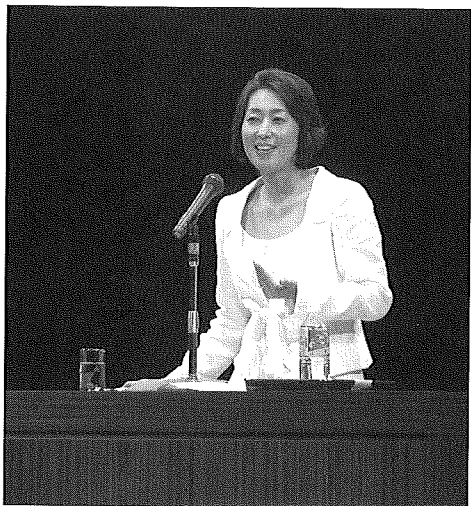


写真2 福島敦子さんによる記念講演

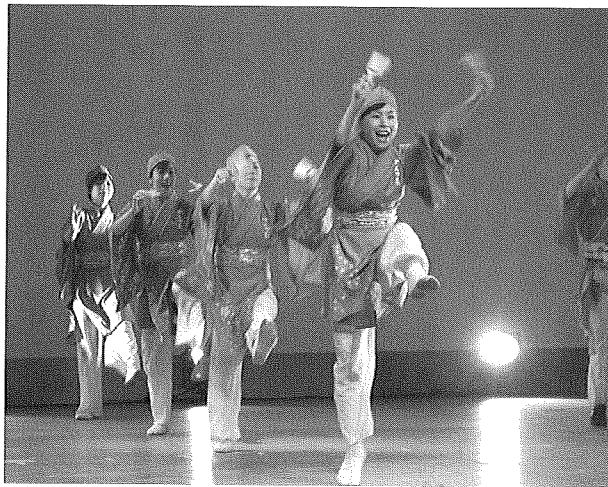


写真1 地元有名連「十人十彩」によるよさこい鳴子踊り

「この場所である」と話されました(写真2)。
このセレモニーは今年で二回目の開催となりま
したが、四国全体として「道路ふれあい月間」の
開幕と「道路ふれあい月間」の趣旨である、「改
めて道路とふれあい、道路の役割・重要性を再認
識し、さらには道路をいつくしむ」ということを
少なからず広報することができたのではないかと
思います。

◆「88クリーンウオーク四国」
はちふち

「88クリーンアップ四国をめざして」

八月八日(月) 早朝に、「88クリーンウオー
ク四国」を実施しました。「88クリーンウオー
ク四国」とは、四国八八箇所霊場にちなみ、また、



写真3 地元中学生も参加した「88クリーンウオーク四国」

四国8の字ルートの早期完成を祈願して、毎年八
月八日に、四国内を一齐に歩きながら清掃を行う
ボランティア活動で、八月の「道路ふれあい月間」
にあわせ、また四国の道の新たな取組みとして開
始したものです。平成一五年から始まり、今年で
三回目となりました。

今年、実施日が平日となったにもかかわらず、
昨年を大きく上回る二二、三二二名(昨年は九、
三〇四名、一昨年は六、一八四名)の参加申し込
みをいただき、一人のけが人もなく、無事実施す
ることができました(写真3)。

「道路ふれあい月間」・「道の日」の行事報告

九州地方整備局

九州地方整備局では、八月の「道路ふれあい月
間」及び八月一〇日の「道の日」の趣旨に沿い道
路の役割及び重要性を再認識してもらい、広く道
路愛護精神を高めるため、管内の道路関係事務所
において、関係機関及び民間団体の協力を得なが
ら、多彩な行事を実施しましたので、その一部を
紹介します。

◆メディアを通じた広報活動

九州の各地において行われるイベントの取材誘

致や、事前に各種番組内のコーナーにおいて、イベント関係の広報を行い、より多くの方々に参加頂けるようラジオを中心に視聴者やリスナーへの呼びかけを強化しました。イベント参加者の中には、メディアでイベント開催を知った人も多く、日頃から様々な広報活動の中で、メディアへの協力要請を働きかけることの重要性を再認識するケースも見受けられました。

◆ひとと交流する道路フェア

道路の意義・重要性に対し、国民に関心を持つ



写真1 NPO団体の方々による「環境戦隊アースマンショー」

てもらうため、直接国民とふれあい、交流する道路フェアを管内三カ所で開催。

トークをはじめとするステージショー、クイズ大会、パレード、地域住民による演舞、絵画コンクール及び道路愛護団体への表彰式など盛りだくさんのメニューで地域住民と交流を深めました。福岡県内で行ったフェアでは、NPO団体の方が演じる「環境戦隊アースマンショー」が催され、名前からもわかるとおり、環境問題に関して子供達の興味を引きつつ、わかりやすいショーとなりました（写真1）。

また、各地のイベントで振動実験車を設置し、



写真2 建設機械の体験作業

地震体験コーナーを設けました。昨今の地震報道の影響もあってか、各地で多くの参加希望者があり、阪神・淡路大震災の揺れを体験するなど大人から子供まで様々な表情でその感想を述べていました。

その他にも建設機械の展示や体験作業、日頃見ることのできない施工中の工事現場や道路施設の見学を行い、現在の「道路」の成り立ちを体験してもらいました（写真2）。

◆歴史街道散策ツアー

長崎では例年「歴史街道」を訪れるツアーを開催し、歴史上重要な外交拠点であった長崎の歴史とその街道を実際に散策しながら、歴史文化遺跡を訪ねる企画を地元歴史文化協会とタイアップして行っています。昨年まで「長崎街道」、「島原街道」と企画され、今年は「平戸街道」について散策を行い、参加者もその役割と重要性について再認識する機会となったようです。

◆地域住民と一体となった道路清掃活動

管内各所において道路清掃活動を実施しました（写真3）。参加者は、道守メンバー、ボランティア団体、関係行政機関が中心ですが、メディアを通じた呼び掛けに応じた一般の参加者も多く参加されました。その中で「道守会議」の存在を知り、



写真3 管内各所で行われた道路清掃活動

「今後参加していきたい」という意見もあり、次に住民の手による道路愛護の広がりにますます期待が持てるものとなりました。

その他、管内では住民と協働での不法占用取締り、様々なメディアを利用しての広報活動、親子通学路点検をはじめとする一日道路パトロール、「道の日」絵画コンクールを実施しています。

これからは、もつと住民が主体となるような行事ができるよう取り組んでいくことが大切です。今後の「道路ふれあい月間」・「道の日」の行事

の中で浸透させていくことも目的として、取り組んでいきたいと思えます。

「道路ふれあい月間」「道の日」の行事

沖縄総合事務局

沖縄総合事務局では、当事務局と沖縄県・県内各市町村・日本道路公団沖縄管理事務所、「道路ふれあい月間」沖縄推進協議会を設置し、「道の日」及び「道路ふれあい月間」において、様々



写真1 図画・作文表彰式

な行事を行いましたので、その中から主なものを紹介します。

◆ 図画作文コンクール

図画作文を通して道路の美化・愛護思想の普及を図るため開催いたしました。回も一九を数えるに至り、県内小・中学生から図画約三、三〇〇点、作文約五〇〇点の応募がありました。これだけの応募総数であるうえ、个性的で甲乙つけがたい作品の数々を目の前に、審査員の方々は苦労されたようです。上位入選者に対しては七月下旬に



写真2 道路愛護功労者表彰式



写真3 国際通りでの街頭活動



写真4 道路クリーン作戦

表彰式を行い、那覇市及び名護市において展示会を開催しました。作品の傾向としては道路をきれいにしていこう、という主旨のものが多いように感じられました。

来年は二〇回の節目を迎えますが、当コンクールを契機に、公共施設や公共事業の大切さを子供達に感じてもらう良い機会として、定着できればと考えています(写真1)。

◆「道の日」の開催イベント

八月一日の「道の日」にちなんで、八月一日に那覇市の国際通りにある那覇市ぶんかテンpus館にて、道路愛護功労者表彰式を行いました。

今年度は日本道路協会表彰四団体・沖縄地方推進協議会会長表彰四団体が表彰されました。表彰式終了後にミス沖繩 ミスコバルトブルーをはじめとして関係職員が会場周辺の国際通りへ出て街頭活動を行いました(写真2・3)。

また、国道事務所及び県土木事務所においては、県内の小・中学生を対象に、「一日道路パトロール」「夏休み親子道路施設見学会」及び県内の各

道路管理者が関係機関(所轄警察署、地元自治会)などの協力を得て、「不法占用物件の一掃」「道路清掃、除草、空缶収集」等の道路クリーン運動を、道路ふれあい月間の期間中県内各地で実施し、道路の正しい利用及び道路愛護・美化の啓蒙活動を行いました(写真4)。

平成一五年度

道路管理瑕疵実態調査について

道路局道路交通管理課 岡崎 之彦

一 はじめに

道路管理瑕疵実態調査の開始時期は不明であるが、道路の種類毎の管理瑕疵実態及び道路管理関係訴訟の判決等を把握し、これらを広く道路管理者に紹介することにより、各道路管理者において、今後の道路管理にあたっての留意点等の検討に資し、もって、各道路の構造の保全又は交通の危険防止に資することを目的としている。

また、同調査にあたっては、毎年、全国の各道路管理者（道路管理部局）に御協力いただき、各道路管理者からお寄せいただいたデータ等を当該において一月頃に取りまとめ、新年度に各道路管理者に配布している。

平成一五年度道路管理瑕疵実態調査（以下

「本調査」という。）は、本年三月に取りまとめ、六月に配布したところであるが、本稿において、その概要とポイントを紹介する。

二 調査結果の概要とポイント

道路の管理瑕疵により、賠償した事案の件数及び金額について、平成一一年度から一五年度までの五箇年を主に訴訟等と示談に分類し集計したものが「総括表」（表1）である。これは、事故態様分類別（道路管理者別）表2-1から表2-8までを総集計したものである。

表1中、「判決等」とは、判決のほか、裁判上の和解、調停による解決を含む概念として整理したものであり、「示談」とは、道路管理者と被害者等の間の民事上の和解による解決を示してい

る。この表では、賠償金を支払う管理瑕疵事案の中でも、訴訟等による解決は少なく殆どが示談による解決であることが窺える。特に、地方公共団体が管理する道路では、その状況は顕著である。

表2-1以降の調査結果の把握の前提となる事故態様の分類方法は「事故分類表について」に掲げるとおりである。

まず、表2-1の総括表は、国管理（いわゆる直轄）、公団、公社、地方公共団体（都道府県、指定市、市町村）の分類による統計である。

1 国が管理する一般国道（表2-2）（図2）
いわゆる直轄管理道路（指定区間道路）では、「穴ぼこ」が最も多く、次いで平成一三年をピークに減少傾向は示しているものの、「落下物」を

瑕疵原因とする事故が多い。以下「蓋不全」、「安全施設不備」、「落石」、「路上障害物」がそれに続くという傾向が窺える。特に「蓋不全」は増加傾向にあり、天候等による外的要因の大きいと考えられる「落石」は、毎年一〇件台半ばでほとんど増減が見られない状況で推移しているが、一五年度は若干減少した。

2 公団が管理する高速自動車国道又は一般有料道路(表2-3)(図3)

高速自動車国道又は一般有料道路では、「その他」が平成一四年度をピークに一五年度は減少しているものの依然として最も多い傾向が顕著である。これは、料金所に設置されている開閉バーの故障等に起因する事故などが挙げられ、近年のETCの普及等に伴い新たに多く見られるようになってきたが、その後の対策により件数が減少したものと考えられる。また、「落下物」は、「その他」に比べ顕著ではないものの、一五年度は若干減少しているが概ね増加傾向にあり、表の単位目盛の設定を斟酌し、一般国道と照らし合わせれば、依然として、道路本体の構造上の瑕疵としては最も多い事故原因であることが窺える。

3 公社が管理する一般有料道路(表2-4)(図4)

都道府県道路公社が管理する一般有料道路では、総じて、その年により、事故態様が大きく変動しているように見えるが、「公社」は全国の地方公共団体の公社全てを調査対象としていることから、各公社が管理する道路の地理的特性等の場所的環境や利用実態等を分析しないと傾向について何とも言えない状況である。ただし、全体を通じて、「落下物」、「落石」、「路上障害物」が上位を占めていることが窺える。

4 地方公共団体が管理する一般国道、都道府県道及び市町村道(表2-5)(図5)

地方公共団体が管理する道路では、表2-6以下でもほぼ同様の傾向が窺えるが、「穴ぼこ」と「蓋不全」の上位二つが不動の位置を占めている。地方公共団体の管理する道路の中でも、異なる特徴を見せるのが、都道府県が管理する一般国道・都道府県道(図6参照)であり、「落石」が全体で年間三〇〇件を越す状況で推移している。これは、都道府県が管理する各道路の地理的特性などの場所的環境にも大きな原因があることが予想される。

事故態様別分類について

| 分類番号 | 事故の概要 | 内 容 | 分類番号 | 事件の概要 | 内 容 |
|------|-------|---|--|--------|---|
| 1 | 穴ぼこ | 道路の穴ぼこに起因する事故。 例：道路上の穴ぼこ、走行に伴う道路の陥没 | 9 | 工事不全 | 道路工事中の通行車両等に対する安全確保の方法が悪かったために発生した事故。 例：工事中、工事箇所等を標示する標識等の不備、保安施設の損壊（工事中の段差、穴ぼこに起因する場合は工事中の安全確保が悪かったものとしてこの分類に入れる） |
| 2 | 段 差 | 道路の段差に起因する事故 | | | |
| 3 | 蓋不全 | 側溝、マンホール、排水口、通風口等の蓋、グレージング等に起因する事故。 例：側溝の蓋損壊、不存在、鉄板と路面との段差、グレージングの巻き込み、支持部分の欠損による蓋部分の陥没 | 10 | 安全施設不備 | ガードレール、標識等の安全施設の不備に起因する事故。（交通安全施設とは、道路構造令第31条に規定するものをいう。） 例：柵、ガードレール、照明施設、視線誘導標、駒止め、道路標識、道路反射鏡 |
| 4 | スリップ | 路面凍結、流出土砂、排水施設の不全等に起因するスリップ。 例：凍結によるスリップ、路面水に起因するスリップ、鉄蓋上のスリップ | 11 | 脱 橋 | 橋梁の流出・損壊に起因する事故。 |
| 5 | 道路崩壊1 | 道路の陥没、路肩崩壊等のため通行車両が路外に転落する事故。 | 12 | 落下物直撃 | 樹木・枝・雪氷・道路標識等が倒壊・落下等して通行車両、歩行者等に直撃した事故。 （落石、崩土による件は7に分類し、安全施設による件はこの分類に入れる。） |
| 6 | 道路崩壊2 | 道路の崩壊した土砂が沿道の家屋、田畑等に損害を与えた場合。 | | | |
| 7 | 落 石 | 落石、崩土に起因する事故。 例：道路区域外から道路上への落石・崩土、道路区域内法面からの落石・崩土 | 13 | その他 | 上記以外の道路の設置管理の瑕疵に起因する事故。 |
| 8 | 路上障害物 | 路上放置物、路上落下物（落石・崩土を除く）、道路の通行・通過の際の障害物放置に起因する事故。 例：放置車両、走行車両からの落下物、工事に際しての土砂放置・倒木・歩道上の雑草繁殖 | ①賠償件数及び金額について 年度内に終結したものを計上している。 したがって、年度内に終結していない案件は、含まれていない。 ②道路管理者について 市には、東京23区が含まれている。 ③処理区分について 「判決等」とは、判決、裁判上の和解、調停などをいう。 | | |

表1 総括表

| 道 路 管 理 者 | 処 理 区 分 | 11年 | | 12年 | | 13年 | | 14年 | | 15年 | | 合 計 | | |
|-------------|---------|-------|-----------|---------|-----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------|-----------|
| | | 件 数 | 賠償金額 | 件 数 | 賠償金額 | 件 数 | 賠償金額 | 件 数 | 賠償金額 | 件 数 | 賠償金額 | 件 数 | 賠償金額 | |
| 国 土 交 通 大 臣 | 判決等 | 2 | 16,370 | 1 | 449,480 | 6 | 0 | 2 | 0 | 5 | 53,582 | 16 | 519,432 | |
| | 示 談 | 105 | 47,173 | 127 | 161,016 | 151 | 45,234 | 107 | 199,550 | 144 | 37,490 | 634 | 490,463 | |
| | 計 | 107 | 63,543 | 128 | 610,496 | 157 | 45,234 | 109 | 199,550 | 149 | 91,072 | 650 | 1,009,895 | |
| 公 団 | 判決等 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 17,038 | 0 | 0 | 2 | 2,582 | 4 | 19,620 | |
| | 示 談 | 24 | 9,234 | 61 | 15,651 | 80 | 81,442 | 249 | 73,655 | 178 | 46,981 | 592 | 226,963 | |
| | 計 | 24 | 9,234 | 61 | 15,651 | 82 | 98,480 | 249 | 73,655 | 180 | 49,563 | 596 | 246,583 | |
| 公 社 | 判決等 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 示 談 | 17 | 2,841 | 19 | 7,974 | 17 | 9,261 | 26 | 3,859 | 19 | 3,885 | 98 | 27,820 | |
| | 計 | 17 | 2,841 | 19 | 7,974 | 17 | 9,261 | 26 | 3,859 | 19 | 3,885 | 98 | 27,820 | |
| 地 方 公 共 団 体 | 判決等 | 22 | 249,372 | 20 | 241,520 | 24 | 43,709 | 17 | 73,584 | 17 | 215,722 | 100 | 823,907 | |
| | 示 談 | 3,307 | 772,299 | 3,365 | 614,542 | 3,332 | 653,278 | 3,486 | 613,385 | 4,256 | 595,217 | 17,746 | 3,248,721 | |
| | 計 | 3,329 | 1,021,671 | 3,385 | 856,062 | 3,356 | 696,987 | 3,503 | 686,969 | 4,273 | 810,939 | 17,846 | 4,072,628 | |
| 内 訳 | 都道府県 | 判決等 | 6 | 219,799 | 8 | 123,751 | 6 | 20,347 | 7 | 47,756 | 7 | 196,703 | 34 | 608,356 |
| | | 示 談 | 1,056 | 349,482 | 1,060 | 209,109 | 1,109 | 242,206 | 1,120 | 274,920 | 1,416 | 232,340 | 5,761 | 1,308,057 |
| | | 計 | 1,062 | 569,281 | 1,068 | 332,860 | 1,115 | 262,553 | 1,127 | 322,676 | 1,423 | 429,043 | 5,795 | 1,916,413 |
| | 政令指定市 | 判決等 | 5 | 7,700 | 1 | 2,721 | 1 | 5,173 | 2 | 12,931 | 2 | 1,352 | 11 | 29,877 |
| | | 示 談 | 252 | 50,282 | 258 | 42,365 | 268 | 61,835 | 281 | 46,858 | 267 | 58,525 | 1,326 | 259,865 |
| | | 計 | 257 | 57,982 | 259 | 45,086 | 269 | 67,008 | 283 | 59,789 | 269 | 59,877 | 1,337 | 289,742 |
| | 市町村 | 判決等 | 11 | 21,873 | 11 | 115,048 | 17 | 18,189 | 8 | 12,897 | 8 | 17,667 | 55 | 185,674 |
| | | 示 談 | 1,999 | 372,535 | 2,047 | 363,068 | 1,955 | 349,237 | 2,085 | 291,607 | 2,573 | 304,352 | 10,659 | 1,680,799 |
| | | 計 | 2,010 | 394,408 | 2,058 | 478,116 | 1,972 | 367,426 | 2,093 | 304,504 | 2,581 | 322,019 | 10,714 | 1,866,473 |
| 全 国 計 | 判決等 | 24 | 265,742 | 21 | 691,000 | 32 | 60,747 | 19 | 73,584 | 24 | 271,886 | 120 | 1,362,959 | |
| | 示 談 | 3,453 | 831,547 | 3,572 | 799,183 | 3,580 | 789,215 | 3,868 | 890,449 | 4,597 | 683,573 | 19,070 | 3,993,967 | |
| | 計 | 3,477 | 1,097,289 | 3,593 | 1,490,183 | 3,612 | 849,962 | 3,887 | 964,033 | 4,621 | 955,459 | 19,190 | 5,356,926 | |

表2-1 事故態様別：全道路

(単位：千円)

| 分類 | 事故態様 | 処理区分 | 11年 | | | 12年 | | | 13年 | | | 14年 | | | 15年 | | | 計 | | | |
|----|-------------------------|------|-------|-----------|---------|-------|-----------|---------|-------|---------|-------|-------|---------|--------|-------|---------|---------|--------|-----------|--------|-----|
| | | | 件数 | 支払額 | 平均 | 件数 | 支払額 | 平均 | 件数 | 支払額 | 平均 | 件数 | 支払額 | 平均 | 件数 | 支払額 | 平均 | 件数 | 支払額 | 平均 | |
| 1 | 穴バコ | 判決等 | 1 | 900 | 900 | 2 | 3,987 | 1,994 | 2 | 7,138 | 3,569 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2,950 | 1,475 | 7 | 14,975 | 2,139 | |
| | | 示談 | 1,362 | 122,539 | 90 | 1,289 | 186,424 | 98 | 1,267 | 236,127 | 186 | 1,244 | 98,915 | 80 | 1,898 | 179,631 | 95 | 7,060 | 763,636 | 108 | |
| | | 計 | 1,363 | 123,439 | 91 | 1,291 | 187,411 | 101 | 1,269 | 243,255 | 192 | 1,244 | 98,915 | 80 | 1,900 | 182,581 | 96 | 7,067 | 778,611 | 110 | |
| 2 | 段差 | 判決等 | 5 | 17,070 | 3,414 | 5 | 26,616 | 5,323 | 2 | 1,220 | 610 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1,623 | 1,623 | 13 | 46,529 | 3,579 | |
| | | 示談 | 179 | 26,030 | 145 | 191 | 33,988 | 178 | 187 | 79,331 | 424 | 221 | 60,668 | 275 | 224 | 33,353 | 149 | 1,002 | 233,370 | 233 | |
| | | 計 | 184 | 43,100 | 234 | 196 | 60,604 | 309 | 189 | 80,551 | 426 | 221 | 60,668 | 275 | 225 | 34,976 | 155 | 1,015 | 279,899 | 276 | |
| 3 | 蓋不全 | 判決等 | 3 | 13,416 | 4,472 | 3 | 4,050 | 1,350 | 4 | 4,562 | 1,141 | 7 | 26,009 | 3,716 | 2 | 15,027 | 7,514 | 19 | 83,064 | 3,319 | |
| | | 示談 | 729 | 142,721 | 196 | 781 | 151,554 | 194 | 750 | 120,877 | 161 | 851 | 134,969 | 159 | 729 | 130,618 | 179 | 3,840 | 680,739 | 177 | |
| | | 計 | 732 | 156,137 | 213 | 784 | 155,604 | 198 | 754 | 125,439 | 166 | 858 | 160,978 | 188 | 731 | 145,645 | 199 | 3,859 | 743,803 | 193 | |
| 4 | スリップ | 判決等 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 350 | 350 | 2 | 350 | 175 | |
| | | 示談 | 19 | 5,185 | 273 | 34 | 11,440 | 336 | 33 | 8,935 | 271 | 43 | 8,240 | 192 | 44 | 12,325 | 280 | 173 | 46,125 | 267 | |
| | | 計 | 19 | 5,185 | 273 | 34 | 11,440 | 336 | 33 | 8,935 | 271 | 44 | 8,240 | 187 | 45 | 12,675 | 282 | 175 | 46,475 | 266 | |
| 5 | 道路崩壊 (通行車両 の被害) | 判決等 | 1 | 218 | 218 | 1 | 56,250 | 56,250 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 139,548 | 139,548 | 3 | 195,016 | 65,005 | |
| | | 示談 | 32 | 18,875 | 590 | 36 | 25,069 | 696 | 37 | 17,940 | 485 | 41 | 14,195 | 346 | 18 | 4,921 | 273 | 164 | 81,000 | 494 | |
| | | 計 | 33 | 19,093 | 579 | 37 | 81,319 | 2,198 | 37 | 17,940 | 485 | 41 | 14,195 | 346 | 19 | 143,469 | 7,551 | 167 | 276,016 | 1,653 | |
| 6 | 道路崩壊2 (沿道家屋 等の被害) | 判決等 | 1 | 16,000 | 16,000 | 1 | 79,783 | 79,783 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 95,783 | 47,892 | |
| | | 示談 | 7 | 38,782 | 5,540 | 3 | 640 | 213 | 7 | 3,851 | 551 | 2 | 714 | 357 | 2 | 6,701 | 3,351 | 21 | 50,691 | 2,414 | |
| | | 計 | 8 | 54,782 | 6,848 | 4 | 80,423 | 20,106 | 7 | 3,851 | 551 | 2 | 714 | 357 | 2 | 6,701 | 3,351 | 23 | 146,474 | 6,368 | |
| 7 | 落石 | 判決等 | 1 | 194,841 | 194,841 | 0 | 0 | 0 | 2 | 15,740 | 7,870 | 1 | 419 | 419 | 1 | 15,000 | 15,000 | 5 | 226,000 | 45,200 | |
| | | 示談 | 392 | 229,469 | 585 | 389 | 83,373 | 214 | 416 | 92,994 | 224 | 432 | 340,941 | 789 | 451 | 77,977 | 173 | 2,080 | 824,754 | 397 | |
| | | 計 | 393 | 424,310 | 1,080 | 389 | 83,373 | 214 | 416 | 92,994 | 224 | 432 | 341,360 | 788 | 452 | 92,977 | 206 | 2,085 | 1,050,754 | 504 | |
| 8 | 路上障害物 | 判決等 | 3 | 3,342 | 1,114 | 1 | 1,323 | 1,323 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 2,602 | 867 | 8 | 7,267 | 908 | |
| | | 示談 | 142 | 27,960 | 197 | 156 | 33,949 | 218 | 182 | 27,949 | 154 | 223 | 43,479 | 195 | 198 | 37,798 | 191 | 901 | 171,135 | 190 | |
| | | 計 | 145 | 31,302 | 216 | 157 | 35,272 | 225 | 183 | 27,949 | 153 | 223 | 43,479 | 195 | 201 | 40,400 | 201 | 909 | 178,402 | 196 | |
| 9 | 工事不全 | 判決等 | 0 | 0 | 0 | 1 | 30,000 | 30,000 | 1 | 0 | 0 | 2 | 25,971 | 12,986 | 2 | 6,500 | 3,250 | 6 | 62,471 | 10,412 | |
| | | 示談 | 20 | 5,791 | 290 | 39 | 7,583 | 194 | 20 | 8,849 | 442 | 16 | 879 | 55 | 11 | 1,518 | 138 | 106 | 21,620 | 232 | |
| | | 計 | 20 | 5,791 | 290 | 40 | 37,583 | 940 | 21 | 8,849 | 421 | 18 | 26,850 | 1,492 | 13 | 8,018 | 617 | 112 | 87,091 | 778 | |
| 10 | 安全施設 不備 | 判決等 | 1 | 81,259 | 81,259 | 5 | 38,143 | 7,629 | 4 | 20,347 | 5,087 | 5 | 20,478 | 4,096 | 8 | 78,155 | 9,769 | 23 | 157,123 | 6,831 | |
| | | 示談 | 167 | 1,259 | 487 | 169 | 211,305 | 1,250 | 140 | 56,615 | 404 | 146 | 29,123 | 199 | 177 | 55,491 | 314 | 799 | 433,793 | 543 | |
| | | 計 | 168 | 81,259 | 484 | 174 | 249,448 | 1,434 | 144 | 76,962 | 534 | 151 | 49,601 | 328 | 185 | 133,646 | 722 | 822 | 590,916 | 719 | |
| 11 | 脱橋 | 判決等 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | | 示談 | 1 | 302 | 302 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 57 | 57 | 1 | 1,148 | 1,148 | 3 | 1,682 | 561 | 6 | 3,189 | 532 |
| | | 計 | 1 | 302 | 302 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 57 | 57 | 1 | 1,148 | 1,148 | 3 | 1,682 | 561 | 6 | 3,189 | 532 |
| 12 | 落下物 直撃 | 判決等 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | | 示談 | 210 | 62,177 | 296 | 257 | 56,921 | 221 | 306 | 74,292 | 243 | 302 | 69,177 | 229 | 262 | 57,547 | 220 | 1,337 | 320,114 | 239 | |
| | | 計 | 210 | 62,177 | 296 | 257 | 56,921 | 221 | 306 | 74,292 | 243 | 302 | 69,177 | 229 | 262 | 57,547 | 220 | 1,337 | 320,114 | 239 | |
| 13 | その他 | 判決等 | 8 | 19,955 | 2,494 | 2 | 450,848 | 225,424 | 16 | 11,740 | 734 | 3 | 707 | 236 | 3 | 11,311 | 3,770 | 32 | 494,381 | 15,419 | |
| | | 示談 | 193 | 70,456 | 365 | 238 | 56,937 | 250 | 234 | 61,395 | 262 | 346 | 88,001 | 254 | 580 | 84,011 | 145 | 1,581 | 360,800 | 228 | |
| | | 計 | 201 | 90,411 | 450 | 238 | 507,785 | 2,208 | 250 | 73,135 | 293 | 349 | 88,708 | 254 | 583 | 95,142 | 163 | 1,613 | 855,181 | 530 | |
| | 判決等 | 示談 | 24 | 265,742 | 11,073 | 21 | 691,000 | 32,905 | 32 | 60,747 | 1,898 | 19 | 73,594 | 3,873 | 24 | 271,896 | 11,329 | 120 | 1,382,950 | 11,458 | |
| | | 計 | 3,453 | 831,547 | 241 | 3,572 | 799,183 | 224 | 3,580 | 789,215 | 220 | 3,868 | 890,419 | 230 | 4,597 | 633,573 | 149 | 19,070 | 3,993,967 | 209 | |
| | | 計 | 3,477 | 1,097,289 | 316 | 3,593 | 1,490,183 | 415 | 3,612 | 849,862 | 235 | 3,887 | 964,033 | 248 | 4,621 | 935,459 | 207 | 19,190 | 5,356,926 | 279 | |

表2-2 事故態様別：一般国道(国管理)

(単位：千円)

| 分類 | 事故態様 | 処理区分 | 11年 | | | 12年 | | | 13年 | | | 14年 | | | 15年 | | | 計 | | | |
|----|-------------------------|------|-----|--------|-------|-----|-------|-----|-----|--------|-------|-----|-------|-----|-----|--------|-------|-----|--------|-------|-------|
| | | | 件数 | 支払額 | 平均 | 件数 | 支払額 | 平均 | 件数 | 支払額 | 平均 | 件数 | 支払額 | 平均 | 件数 | 支払額 | 平均 | 件数 | 支払額 | 平均 | |
| 1 | 穴バコ | 判決等 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | | 示談 | 31 | 4,067 | 131 | 23 | 8,875 | 386 | 21 | 2,852 | 136 | 9 | 835 | 93 | 40 | 6,367 | 159 | 124 | 22,996 | 185 | |
| | | 計 | 31 | 4,067 | 131 | 23 | 8,875 | 386 | 21 | 2,852 | 136 | 9 | 835 | 93 | 40 | 6,367 | 159 | 124 | 22,996 | 185 | |
| 2 | 段差 | 判決等 | 2 | 16,370 | 8,185 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 16,370 | 8,185 | |
| | | 示談 | 1 | 79 | 79 | 4 | 1,135 | 284 | 5 | 738 | 148 | 5 | 4,524 | 905 | 8 | 1,274 | 159 | 23 | 7,550 | 337 | |
| | | 計 | 3 | 16,449 | 5,483 | 4 | 1,135 | 284 | 5 | 738 | 148 | 5 | 4,524 | 905 | 8 | 1,274 | 159 | 25 | 24,120 | 965 | |
| 3 | 蓋不全 | 判決等 | 3 | 13,416 | 4,472 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 15,027 | 7,514 | 3 | 15,027 | 5,009 | |
| | | 示談 | 9 | 2,830 | 314 | 9 | 2,913 | 324 | 16 | 3,317 | 207 | 14 | 5,160 | 390 | 19 | 2,118 | 111 | 67 | 16,638 | 248 | |
| | | 計 | 9 | 2,830 | 314 | 9 | 2,913 | 324 | 17 | 3,317 | 195 | 14 | 5,160 | 390 | 21 | 17,145 | 816 | 70 | 31,665 | 452 | |
| 4 | スリップ | 判決等 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | | 示談 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 1,294 | 431 | 2 | 607 | 304 | 5 | 2,246 | 449 | 10 | 4,147 | 415 | |
| | | 計 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 1,294 | 431 | 2 | 607 | 304 | 5 | 2,246 | 449 | 10 | 4,147 | 415 | |
| 5 | 道路崩壊 (通行車両 の被害) | 判決等 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | | 示談 | 1 | 1,508 | 1,508 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 87 | 87 | 3 | 1,595 | 532 | |
| | | 計 | 1 | 1,508 | 1,508 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 87 | 87 | 3 | 1,595 | 532 | |
| 6 | 道路崩壊2 (沿道家屋 等の被害) | 判決等 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | | 示談 | 1 | 1,934 | 1,934 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1,934 | 1,934 |
| | | 計 | 1 | 1,934 | 1,934 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1,934 | 1,934 |
| 7 | 落石 | 判決等 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | | 示談 | 20 | 18,582 | 929 | 14 | 7,497 | 536 | 13 | 15,071 | 1,159 | | | | | | | | | | |

表2-3 事故態様別：高速自動車国道・一般有料道路（公団管理）

（単位：千円）

| 分類 | 事故態様 | 処理区分 | 11年 | | | 12年 | | | 13年 | | | 14年 | | | 15年 | | | 計 | | |
|----|-----------------|------|-----|-------|-----|-----|--------|-----|-----|--------|--------|-----|--------|-------|-----|--------|-----|-----|---------|--------|
| | | | 件数 | 支払額 | 平均 | 件数 | 支払額 | 平均 | 件数 | 支払額 | 平均 | 件数 | 支払額 | 平均 | 件数 | 支払額 | 平均 | 件数 | 支払額 | 平均 |
| 1 | 穴ぼこ | 判決等示 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | 示 | 1 | 652 | 652 | 17 | 2,988 | 176 | 10 | 63,797 | 6,380 | 12 | 5,792 | 483 | 26 | 9,768 | 376 | 66 | 82,997 | 1,258 |
| 2 | 段差 | 判決等示 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | 示 | 6 | 960 | 160 | 1 | 13 | 13 | 1 | 266 | 266 | 1 | 1,800 | 1,800 | 1 | 21 | 21 | 10 | 3,060 | 306 |
| 3 | 蓋不全 | 判決等示 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1,298 | 1,298 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1,298 | 1,298 |
| | | 示 | 0 | 0 | 0 | 1 | 940 | 940 | 1 | 12 | 12 | 2 | 481 | 241 | 2 | 1,187 | 594 | 6 | 2,620 | 437 |
| 4 | スリップ | 判決等示 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | 示 | 0 | 0 | 0 | 1 | 775 | 775 | 1 | 425 | 425 | 4 | 878 | 220 | 1 | 545 | 545 | 7 | 2,623 | 375 |
| 5 | 道路前後(通行車両の被害) | 判決等示 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | 示 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6 | 道路前後2(沿道家屋等の被害) | 判決等示 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | 示 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 7 | 落石 | 判決等示 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 15,740 | 15,740 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 15,740 | 15,740 |
| | | 示 | 4 | 361 | 90 | 0 | 0 | 0 | 4 | 2,915 | 729 | 1 | 995 | 995 | 1 | 426 | 426 | 10 | 4,697 | 470 |
| 8 | 路上障害物 | 判決等示 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | 示 | 1 | 8 | 8 | 0 | 0 | 0 | 3 | 999 | 333 | 8 | 9,212 | 1,152 | 7 | 4,818 | 688 | 2 | 2,582 | 1,291 |
| 9 | 工事不全 | 判決等示 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | 示 | 1 | 8 | 8 | 0 | 0 | 0 | 3 | 999 | 333 | 8 | 9,212 | 1,152 | 9 | 7,400 | 822 | 21 | 17,619 | 839 |
| 10 | 安全施設不備 | 判決等示 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | 示 | 0 | 0 | 0 | 1 | 35 | 35 | 1 | 68 | 68 | 4 | 4,961 | 1,240 | 2 | 234 | 117 | 8 | 5,298 | 662 |
| 11 | 脱橋 | 判決等示 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | 示 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12 | 落下物直撃 | 判決等示 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | 示 | 5 | 481 | 96 | 10 | 2,761 | 276 | 11 | 3,392 | 308 | 34 | 9,287 | 273 | 19 | 5,770 | 304 | 79 | 21,691 | 275 |
| 13 | その他 | 判決等示 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | 示 | 7 | 6,772 | 967 | 30 | 8,139 | 271 | 48 | 9,568 | 199 | 183 | 40,249 | 220 | 119 | 24,212 | 203 | 387 | 88,940 | 230 |
| | | 判決等示 | 24 | 9,234 | 385 | 61 | 15,651 | 257 | 80 | 81,442 | 1,018 | 249 | 73,655 | 296 | 178 | 46,991 | 264 | 592 | 226,963 | 383 |
| | | 計 | 24 | 9,234 | 385 | 61 | 15,651 | 257 | 82 | 98,480 | 1,201 | 249 | 73,655 | 296 | 180 | 49,563 | 275 | 596 | 246,583 | 414 |

表2-4 事故態様別：一般有料道路（公社管理）

（単位：千円）

| 分類 | 事故態様 | 処理区分 | 11年 | | | 12年 | | | 13年 | | | 14年 | | | 15年 | | | 計 | | |
|----|-----------------|------|-----|-------|-----|-----|--------|-----|-----|--------|--------|-----|--------|-------|-----|--------|-----|-----|---------|--------|
| | | | 件数 | 支払額 | 平均 | 件数 | 支払額 | 平均 | 件数 | 支払額 | 平均 | 件数 | 支払額 | 平均 | 件数 | 支払額 | 平均 | 件数 | 支払額 | 平均 |
| 1 | 穴ぼこ | 判決等示 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | 示 | 1 | 652 | 652 | 17 | 2,988 | 176 | 10 | 63,797 | 6,380 | 12 | 5,792 | 483 | 26 | 9,768 | 376 | 66 | 82,997 | 1,258 |
| 2 | 段差 | 判決等示 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | 示 | 6 | 960 | 160 | 1 | 13 | 13 | 1 | 266 | 266 | 1 | 1,800 | 1,800 | 1 | 21 | 21 | 10 | 3,060 | 306 |
| 3 | 蓋不全 | 判決等示 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1,298 | 1,298 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1,298 | 1,298 |
| | | 示 | 0 | 0 | 0 | 1 | 940 | 940 | 1 | 12 | 12 | 2 | 481 | 241 | 2 | 1,187 | 594 | 6 | 2,620 | 437 |
| 4 | スリップ | 判決等示 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | 示 | 0 | 0 | 0 | 1 | 775 | 775 | 1 | 425 | 425 | 4 | 878 | 220 | 1 | 545 | 545 | 7 | 2,623 | 375 |
| 5 | 道路前後(通行車両の被害) | 判決等示 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | 示 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6 | 道路前後2(沿道家屋等の被害) | 判決等示 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | 示 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 7 | 落石 | 判決等示 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 15,740 | 15,740 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 15,740 | 15,740 |
| | | 示 | 4 | 361 | 90 | 0 | 0 | 0 | 4 | 2,915 | 729 | 1 | 995 | 995 | 1 | 426 | 426 | 10 | 4,697 | 470 |
| 8 | 路上障害物 | 判決等示 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | 示 | 1 | 8 | 8 | 0 | 0 | 0 | 3 | 999 | 333 | 8 | 9,212 | 1,152 | 7 | 4,818 | 688 | 2 | 2,582 | 1,291 |
| 9 | 工事不全 | 判決等示 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | 示 | 1 | 8 | 8 | 0 | 0 | 0 | 3 | 999 | 333 | 8 | 9,212 | 1,152 | 9 | 7,400 | 822 | 21 | 17,619 | 839 |
| 10 | 安全施設不備 | 判決等示 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | 示 | 0 | 0 | 0 | 1 | 35 | 35 | 1 | 68 | 68 | 4 | 4,961 | 1,240 | 2 | 234 | 117 | 8 | 5,298 | 662 |
| 11 | 脱橋 | 判決等示 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | 示 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12 | 落下物直撃 | 判決等示 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | 示 | 5 | 481 | 96 | 10 | 2,761 | 276 | 11 | 3,392 | 308 | 34 | 9,287 | 273 | 19 | 5,770 | 304 | 79 | 21,691 | 275 |
| 13 | その他 | 判決等示 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | 示 | 7 | 6,772 | 967 | 30 | 8,139 | 271 | 48 | 9,568 | 199 | 183 | 40,249 | 220 | 119 | 24,212 | 203 | 387 | 88,940 | 230 |
| | | 判決等示 | 24 | 9,234 | 385 | 61 | 15,651 | 257 | 80 | 81,442 | 1,018 | 249 | 73,655 | 296 | 178 | 46,991 | 264 | 592 | 226,963 | 383 |
| | | 計 | 24 | 9,234 | 385 | 61 | 15,651 | 257 | 82 | 98,480 | 1,201 | 249 | 73,655 | 296 | 180 | 49,563 | 275 | 596 | 246,583 | 414 |

表2-7 事故態様別：一般国道・都道府県道・市道（政令指定市管理）

（単位：千円）

| 分類 | 事故態様 | 処理区分 | 11年 | | | 12年 | | | 13年 | | | 14年 | | | 15年 | | | 計 | | |
|----|---------------------|------|-----|--------|-------|-----|--------|-------|-----|--------|-------|-----|--------|-------|-----|--------|-----|-------|---------|-------|
| | | | 件数 | 支払額 | 平均 | 件数 | 支払額 | 平均 | 件数 | 支払額 | 平均 | 件数 | 支払額 | 平均 | 件数 | 支払額 | 平均 | 件数 | 支払額 | 平均 |
| 1 | 穴ぼこ | 判決等示 | 1 | 900 | 900 | 1 | 2,721 | 2,721 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 3,621 | 1,811 |
| | | 計 | 104 | 18,142 | 174 | 116 | 12,860 | 111 | 79 | 11,769 | 149 | 82 | 7,311 | 89 | 105 | 13,377 | 127 | 486 | 63,459 | 131 |
| 2 | 段差 | 判決等示 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | 計 | 13 | 1,766 | 136 | 17 | 2,253 | 133 | 27 | 6,620 | 245 | 36 | 5,750 | 160 | 19 | 6,513 | 343 | 112 | 22,902 | 204 |
| 3 | 蓋不全 | 判決等示 | 13 | 1,766 | 136 | 17 | 2,253 | 133 | 27 | 6,620 | 245 | 36 | 5,750 | 160 | 19 | 6,513 | 343 | 112 | 22,902 | 204 |
| | | 計 | 49 | 11,141 | 227 | 40 | 9,511 | 238 | 67 | 9,133 | 136 | 66 | 15,987 | 242 | 53 | 10,045 | 190 | 275 | 55,817 | 203 |
| 4 | スリップ | 判決等示 | 50 | 14,778 | 296 | 40 | 9,511 | 238 | 67 | 9,133 | 136 | 68 | 28,918 | 425 | 53 | 10,045 | 190 | 278 | 72,385 | 260 |
| | | 計 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5 | 道路陥穽 (通行車両の被害) | 判決等示 | 1 | 26 | 26 | 1 | 900 | 900 | 1 | 20 | 20 | 1 | 46 | 46 | 1 | 276 | 276 | 5 | 1,268 | 254 |
| | | 計 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6 | 道路陥穽2 (沿道家屋等の被害) | 判決等示 | 1 | 26 | 26 | 1 | 900 | 900 | 1 | 20 | 20 | 1 | 46 | 46 | 1 | 276 | 276 | 5 | 1,268 | 254 |
| | | 計 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 7 | 落石 | 判決等示 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | 計 | 1 | 1,200 | 1,200 | 2 | 151 | 76 | 5 | 1,080 | 216 | 3 | 372 | 124 | 3 | 207 | 69 | 14 | 3,010 | 215 |
| 8 | 路上障害物 | 判決等示 | 2 | 3,163 | 1,582 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 20 | 20 |
| | | 計 | 21 | 3,574 | 170 | 16 | 2,862 | 179 | 31 | 6,298 | 203 | 42 | 7,227 | 172 | 27 | 3,374 | 125 | 137 | 23,335 | 170 |
| 9 | 工事不全 | 判決等示 | 23 | 6,737 | 293 | 16 | 2,862 | 179 | 31 | 6,298 | 203 | 42 | 7,227 | 172 | 28 | 3,374 | 121 | 140 | 26,518 | 189 |
| | | 計 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 10 | 安全施設不備 | 判決等示 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1,332 | 1,332 |
| | | 計 | 22 | 4,195 | 191 | 18 | 4,229 | 235 | 8 | 989 | 124 | 10 | 2,695 | 270 | 23 | 11,381 | 495 | 81 | 24,489 | 290 |
| 11 | 脱機 | 判決等示 | 22 | 4,195 | 182 | 18 | 4,229 | 235 | 8 | 989 | 124 | 10 | 2,695 | 270 | 24 | 12,713 | 530 | 83 | 24,821 | 299 |
| | | 計 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12 | 落下物直撃 | 判決等示 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | 計 | 23 | 5,173 | 225 | 26 | 5,204 | 200 | 37 | 8,433 | 228 | 31 | 5,534 | 179 | 20 | 8,361 | 418 | 137 | 32,705 | 239 |
| 13 | その他 | 判決等示 | 23 | 5,173 | 225 | 26 | 5,204 | 200 | 37 | 8,433 | 228 | 31 | 5,534 | 179 | 20 | 8,361 | 418 | 137 | 32,705 | 239 |
| | | 計 | 16 | 3,499 | 219 | 17 | 3,211 | 189 | 7 | 17,061 | 2,437 | 8 | 1,737 | 217 | 13 | 4,539 | 349 | 61 | 30,041 | 493 |
| | | 判決等示 | 16 | 3,499 | 219 | 17 | 3,211 | 189 | 8 | 22,334 | 2,779 | 8 | 1,737 | 217 | 13 | 4,539 | 349 | 62 | 35,220 | 568 |
| | | 計 | 5 | 7,700 | 1,540 | 1 | 2,721 | 2,721 | 1 | 5,173 | 5,173 | 2 | 12,931 | 6,466 | 2 | 1,332 | 676 | 11 | 29,877 | 2,716 |
| | | 判決等示 | 252 | 50,282 | 200 | 258 | 42,365 | 164 | 268 | 61,835 | 231 | 281 | 46,858 | 167 | 267 | 58,525 | 219 | 1,326 | 259,865 | 196 |
| | | 計 | 257 | 57,982 | 226 | 259 | 45,066 | 174 | 269 | 67,008 | 249 | 283 | 59,789 | 211 | 269 | 59,877 | 223 | 1,337 | 289,742 | 217 |

表2-8 事故態様別：市町村道

（単位：千円）

| 分類 | 事故態様 | 処理区分 | 11年 | | | 12年 | | | 13年 | | | 14年 | | | 15年 | | | 計 | | | |
|----|---------------------|------|-----|---------|--------|-----|---------|--------|-----|--------|-------|-----|---------|-------|-------|---------|-------|-------|---------|--------|--------|
| | | | 件数 | 支払額 | 平均 | 件数 | 支払額 | 平均 | 件数 | 支払額 | 平均 | 件数 | 支払額 | 平均 | 件数 | 支払額 | 平均 | 件数 | 支払額 | 平均 | |
| 1 | 穴ぼこ | 判決等示 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1,266 | 1,266 | 2 | 7,138 | 3,569 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2,950 | 1,475 | 5 | 11,354 | 2,271 | |
| | | 計 | 959 | 76,474 | 80 | 907 | 77,798 | 86 | 886 | 73,289 | 83 | 902 | 65,441 | 73 | 1,293 | 114,697 | 89 | 4,947 | 407,699 | 82 | |
| 2 | 段差 | 判決等示 | 959 | 76,474 | 80 | 908 | 79,064 | 87 | 888 | 80,427 | 91 | 902 | 65,441 | 73 | 1,295 | 117,617 | 91 | 4,952 | 419,053 | 85 | |
| | | 計 | 3 | 700 | 233 | 5 | 26,616 | 5,323 | 2 | 1,220 | 610 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 28,536 | 2,854 | |
| 3 | 蓋不全 | 判決等示 | 127 | 20,422 | 161 | 130 | 24,507 | 189 | 123 | 66,624 | 542 | 146 | 44,178 | 303 | 156 | 21,585 | 138 | 682 | 177,316 | 260 | |
| | | 計 | 130 | 21,122 | 162 | 135 | 51,123 | 379 | 125 | 67,844 | 543 | 146 | 44,178 | 303 | 156 | 21,585 | 138 | 692 | 205,852 | 297 | |
| 4 | スリップ | 判決等示 | 524 | 104,938 | 200 | 561 | 101,826 | 182 | 520 | 85,717 | 165 | 597 | 87,732 | 147 | 499 | 77,992 | 156 | 2,701 | 458,205 | 170 | |
| | | 計 | 524 | 104,938 | 200 | 563 | 105,276 | 187 | 522 | 88,981 | 170 | 601 | 100,210 | 167 | 499 | 77,992 | 156 | 2,709 | 477,397 | 176 | |
| 5 | 道路陥穽 (通行車両の被害) | 判決等示 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | | 計 | 9 | 1,908 | 212 | 24 | 4,981 | 208 | 14 | 2,650 | 189 | 24 | 2,049 | 85 | 18 | 4,158 | 231 | 89 | 15,746 | 177 | |
| 6 | 道路陥穽2 (沿道家屋等の被害) | 判決等示 | 9 | 1,908 | 212 | 24 | 4,981 | 208 | 14 | 2,650 | 189 | 25 | 2,049 | 82 | 19 | 4,509 | 237 | 91 | 16,096 | 177 | |
| | | 計 | 1 | 218 | 218 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 218 | 218 |
| 7 | 落石 | 判決等示 | 17 | 12,250 | 721 | 24 | 16,718 | 697 | 20 | 13,790 | 690 | 31 | 11,158 | 360 | 13 | 1,565 | 120 | 105 | 55,481 | 528 | |
| | | 計 | 18 | 12,468 | 693 | 24 | 16,718 | 697 | 20 | 13,790 | 690 | 31 | 11,158 | 360 | 13 | 1,565 | 120 | 106 | 55,699 | 525 | |
| 8 | 路上障害物 | 判決等示 | 1 | 16,000 | 16,000 | 1 | 79,783 | 79,783 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 95,783 | 47,892 |
| | | 計 | 2 | 35,047 | 17,524 | 2 | 2,255 | 128 | 4 | 2,334 | 584 | 2 | 714 | 357 | 1 | 5,885 | 5,885 | 11 | 44,235 | 4,021 | |
| 9 | 工事不全 | 判決等示 | 3 | 51,047 | 17,016 | 3 | 80,038 | 26,679 | 4 | 2,334 | 584 | 2 | 714 | 357 | 1 | 5,885 | 5,885 | 13 | 140,118 | 10,771 | |
| | | 計 | 50 | 11,795 | 236 | 67 | 22,909 | 342 | 71 | 16,083 | 227 | 70 | 12,241 | 175 | 50 | 10,118 | 202 | 308 | 73,146 | 237 | |
| 10 | 安全施設不備 | 判決等示 | 50 | 11,795 | 236 | 67 | 22,909 | 342 | 71 | 16,083 | 227 | 71 | 12,660 | 178 | 50 | 10,118 | 202 | 309 | 73,565 | 238 | |
| | | 計 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 11 | 脱機 | 判決等示 | 65 | 11,551 | 178 | 58 | 12,458 | 215 | 75 | 7,862 | 105 | 71 | 9,390 | 132 | 70 | 13,882 | 198 | 339 | 55,143 | 163 | |
| | | 計 | 65 | 11,551 | 178 | 58 | 12,458 | 215 | 75 | 7,862 | 105 | 71 | 9,390 | 132 | 70 | 13,882 | 198 | 339 | 55,143 | 163 | |
| 12 | 落下物直撃 | 判決等示 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | | 計 | 15 | 5,032 | 335 | 31 | 6,406 | 207 | 11 | 7,161 | 651 | 9 | 223 | 25 | 8 | 1,124 | 141 | 74 | 19,916 | 270 | |
| 13 | その他 | 判決等示 | 15 | 5,032 | 335 | 31 | 6,406 | 207 | 11 | 7,161 | 651 | 9 | 223 | 25 | 9 | 7,624 | 847 | 75 | 26,446 | 353 | |
| | | 計 | 0 | 0 | 0 | 2 | 3,333 | 1,667 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | 6,738 | 3,368 | 6 | 10,669 | 1,778 | |
| | | 判決等示 | 92 | 35,556 | 386 | 91 | 63,524 | 698 | 60 | 40,336 | 672 | 79 | 14,848 | 188 | 80 | 20,721 | 259 | 402 | 174,985 | 435 | |
| | | 計 | 92 | 35,556 | 386 | 93 | 67,457 | 725 | 61 | 40,336 | 661 | 80 | 14,848 | 188 | 82 | 27,457 | 335 | 408 | 185,654 | 455 | |
| 11 | 脱機 | 判決等示 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | | 計 | 1 | 302 | 302 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 57 | 57 | 1 | 1,148 | 1,148 | 3 | 1,682 | 561 | 6 | 3,189 | 532 |
| 12 | 落下物直撃 | 判決等示 | 1 | 302 | 302 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 57 | 57 | 1 | 1,148 | 1,148 | 3 | 1,682 | 561 | 6 | 3,189 | 532 |
| | | 計 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 13 | その他 | 判決等示 | 51 | 16,236 | 318 | 64 | 13,130 | 205 | 72 | 12,488 | 173 | 80 | 17,94 | | | | | | | | |

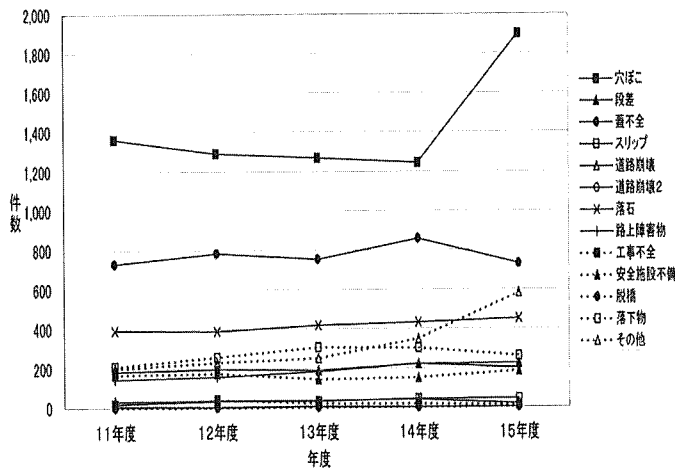


図1 全道路

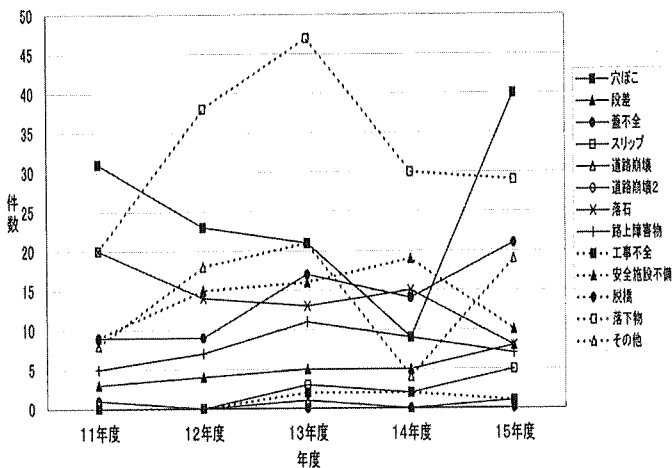


図2 一般国道 (国管理)

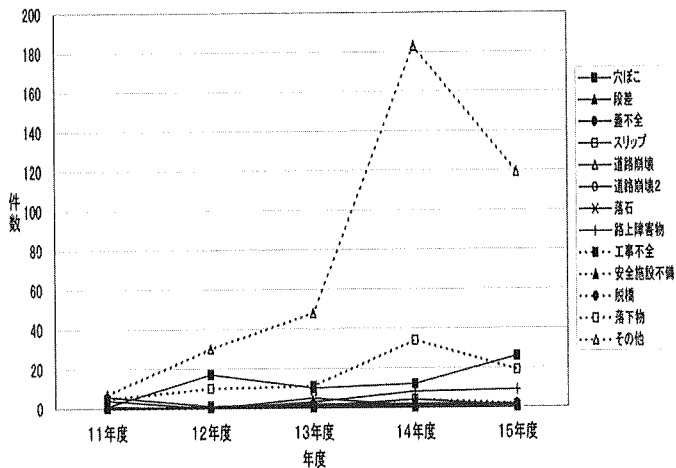


図3 高速自動車国道・一般有料道路 (公団管理)

表3-1

| | 11年度 | 12年度 | 13年度 | 14年度 | 15年度 |
|--------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 穴ぼこ | 1,363 | 1,291 | 1,269 | 1,244 | 1,900 |
| 段差 | 181 | 196 | 189 | 221 | 225 |
| 蓋不全 | 732 | 784 | 751 | 858 | 731 |
| スリップ | 19 | 34 | 33 | 44 | 45 |
| 道路崩壊 | 33 | 37 | 37 | 41 | 19 |
| 道路崩壊2 | 8 | 4 | 7 | 2 | 2 |
| 落石 | 393 | 389 | 418 | 433 | 452 |
| 路上障害物 | 145 | 157 | 183 | 223 | 201 |
| 工事不全 | 20 | 40 | 21 | 18 | 13 |
| 安全施設不備 | 168 | 174 | 144 | 151 | 185 |
| 脱橋 | 1 | 0 | 1 | 1 | 3 |
| 落下物 | 210 | 257 | 306 | 302 | 262 |
| その他 | 201 | 230 | 250 | 349 | 583 |
| 合計 | 3,477 | 3,593 | 3,612 | 3,887 | 4,621 |

表3-2

| | 11年度 | 12年度 | 13年度 | 14年度 | 15年度 |
|--------|------|------|------|------|------|
| 穴ぼこ | 31 | 23 | 21 | 9 | 40 |
| 段差 | 3 | 4 | 5 | 5 | 8 |
| 蓋不全 | 9 | 9 | 17 | 14 | 21 |
| スリップ | 0 | 0 | 3 | 2 | 5 |
| 道路崩壊 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| 道路崩壊2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 落石 | 20 | 14 | 13 | 15 | 8 |
| 路上障害物 | 5 | 7 | 11 | 9 | 7 |
| 工事不全 | 0 | 0 | 2 | 2 | 1 |
| 安全施設不備 | 9 | 15 | 16 | 19 | 10 |
| 脱橋 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 落下物 | 20 | 38 | 47 | 30 | 29 |
| その他 | 8 | 18 | 21 | 4 | 19 |
| 合計 | 107 | 128 | 157 | 109 | 149 |

表3-3

| | 11年度 | 12年度 | 13年度 | 14年度 | 15年度 |
|--------|------|------|------|------|------|
| 穴ぼこ | 1 | 17 | 10 | 12 | 26 |
| 段差 | 6 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 蓋不全 | 0 | 1 | 2 | 2 | 2 |
| スリップ | 0 | 1 | 1 | 4 | 1 |
| 道路崩壊 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 道路崩壊2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 落石 | 4 | 0 | 5 | 1 | 1 |
| 路上障害物 | 1 | 0 | 3 | 8 | 9 |
| 工事不全 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 安全施設不備 | 0 | 1 | 1 | 4 | 2 |
| 脱橋 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 落下物 | 5 | 10 | 11 | 34 | 19 |
| その他 | 7 | 30 | 48 | 183 | 119 |
| 合計 | 24 | 61 | 82 | 249 | 180 |

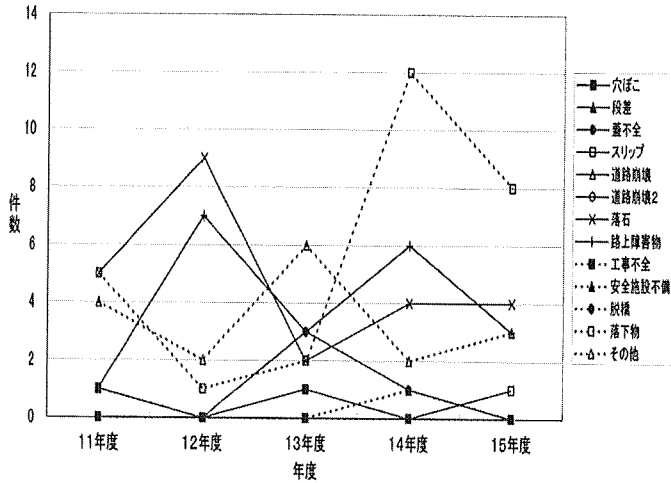


図4 一般有料道路 (公社管理)

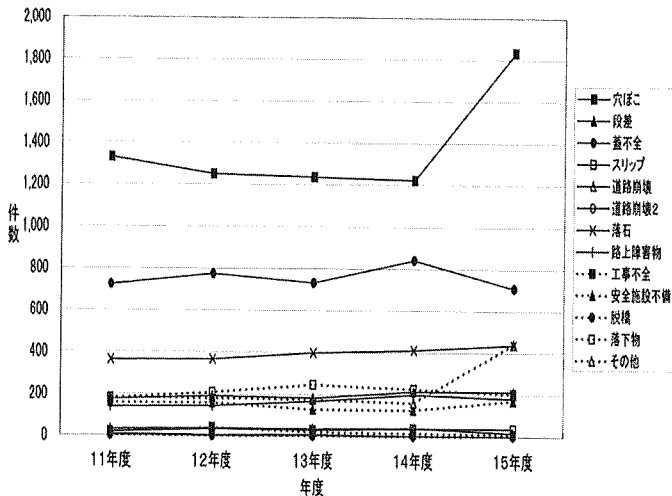


図5 一般国道 (都道府県・政令指定市管理)・都道府県道・市町村道

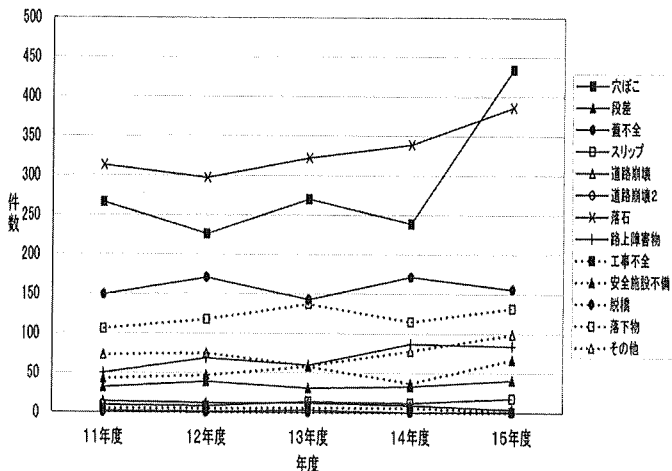


図6 一般国道 (都道府県管理)・都道府県道

表3-4

| | 11年度 | 12年度 | 13年度 | 14年度 | 15年度 |
|--------|------|------|------|------|------|
| 穴ぼこ | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 段差 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 蓋不全 | 0 | 0 | 3 | 1 | 0 |
| スリップ | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 道路崩壊 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 道路崩壊2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 落石 | 5 | 9 | 2 | 4 | 1 |
| 路上障害物 | 1 | 7 | 3 | 6 | 3 |
| 工事不全 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 安全施設不備 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 脱橋 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 落下物 | 5 | 1 | 2 | 12 | 8 |
| その他 | 4 | 2 | 6 | 2 | 3 |
| 合計 | 17 | 19 | 17 | 26 | 19 |

表3-5

| | 11年度 | 12年度 | 13年度 | 14年度 | 15年度 |
|--------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 穴ぼこ | 1,330 | 1,251 | 1,237 | 1,223 | 1,834 |
| 段差 | 175 | 191 | 183 | 215 | 216 |
| 蓋不全 | 723 | 774 | 732 | 841 | 708 |
| スリップ | 19 | 33 | 29 | 38 | 38 |
| 道路崩壊 | 32 | 37 | 36 | 41 | 18 |
| 道路崩壊2 | 7 | 4 | 7 | 2 | 2 |
| 落石 | 364 | 366 | 398 | 413 | 439 |
| 路上障害物 | 138 | 143 | 166 | 200 | 182 |
| 工事不全 | 20 | 40 | 19 | 16 | 12 |
| 安全施設不備 | 158 | 158 | 127 | 127 | 173 |
| 脱橋 | 1 | 0 | 1 | 1 | 3 |
| 落下物 | 180 | 208 | 246 | 226 | 206 |
| その他 | 182 | 180 | 175 | 160 | 442 |
| 合計 | 3,329 | 3,385 | 3,356 | 3,503 | 4,273 |

表3-6

| | 11年度 | 12年度 | 13年度 | 14年度 | 15年度 |
|--------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 穴ぼこ | 266 | 226 | 270 | 239 | 434 |
| 段差 | 32 | 39 | 31 | 33 | 41 |
| 蓋不全 | 149 | 171 | 143 | 172 | 156 |
| スリップ | 9 | 8 | 14 | 12 | 18 |
| 道路崩壊 | 14 | 12 | 12 | 9 | 4 |
| 道路崩壊2 | 2 | 1 | 3 | 0 | 1 |
| 落石 | 313 | 297 | 322 | 339 | 386 |
| 路上障害物 | 50 | 69 | 60 | 87 | 84 |
| 工事不全 | 5 | 5 | 6 | 6 | 1 |
| 安全施設不備 | 43 | 47 | 58 | 37 | 67 |
| 脱橋 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 落下物 | 106 | 118 | 137 | 115 | 132 |
| その他 | 73 | 75 | 59 | 78 | 99 |
| 合計 | 1,062 | 1,068 | 1,115 | 1,127 | 1,423 |

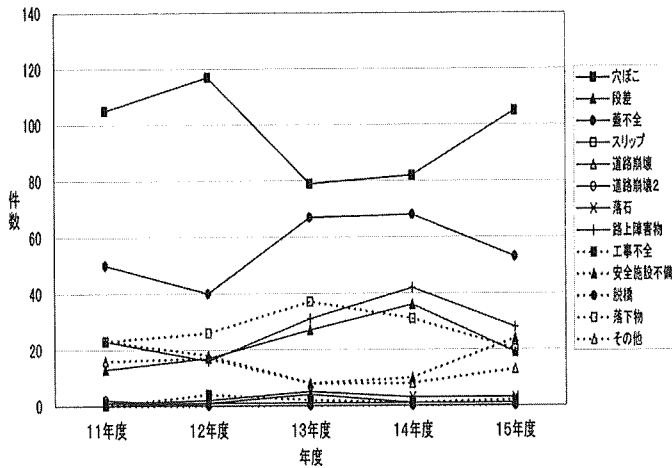


図 7 一般国道・都道府県道・市道（政令指定市管理）

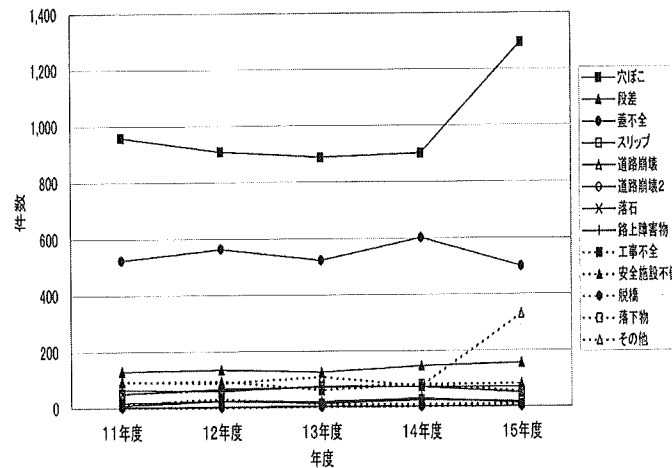


図 8 市町村道

表 3-7

| | 11年度 | 12年度 | 13年度 | 14年度 | 15年度 |
|--------|------|------|------|------|------|
| 穴ぼこ | 105 | 117 | 79 | 82 | 105 |
| 段差 | 13 | 17 | 27 | 36 | 19 |
| 蓋不全 | 50 | 40 | 67 | 68 | 53 |
| スリップ | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 道路崩壊 | 0 | 1 | 4 | 1 | 1 |
| 道路崩壊2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 落石 | 1 | 2 | 5 | 3 | 3 |
| 路上障害物 | 23 | 16 | 31 | 42 | 28 |
| 工事不全 | 0 | 4 | 2 | 1 | 2 |
| 安全施設不備 | 23 | 18 | 8 | 10 | 24 |
| 脱橋 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 落下物 | 23 | 26 | 37 | 31 | 20 |
| その他 | 16 | 17 | 8 | 8 | 13 |
| 合計 | 257 | 259 | 269 | 283 | 269 |

表 3-8

| | 11年度 | 12年度 | 13年度 | 14年度 | 15年度 |
|--------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 穴ぼこ | 959 | 908 | 888 | 902 | 1,295 |
| 段差 | 130 | 135 | 125 | 146 | 156 |
| 蓋不全 | 524 | 563 | 522 | 601 | 499 |
| スリップ | 9 | 24 | 14 | 25 | 19 |
| 道路崩壊 | 18 | 24 | 20 | 31 | 13 |
| 道路崩壊2 | 3 | 3 | 4 | 2 | 1 |
| 落石 | 50 | 67 | 71 | 71 | 50 |
| 路上障害物 | 65 | 58 | 75 | 71 | 70 |
| 工事不全 | 15 | 31 | 11 | 9 | 9 |
| 安全施設不備 | 92 | 93 | 61 | 80 | 82 |
| 脱橋 | 1 | 0 | 1 | 1 | 3 |
| 落下物 | 51 | 64 | 72 | 80 | 54 |
| その他 | 93 | 88 | 108 | 74 | 330 |
| 合計 | 2,010 | 2,058 | 1,972 | 2,093 | 2,581 |

三 おわりに

道路は、供用されている以上、歩行者、自転車、車両の大小を問わず、二四時間、交通の用に供しており、広く一般の利用者においても、道路が「通常有すべき安全性を欠く」（最判昭和四五年八月二〇日高知国道落石事件）ものと到底考えられず、道路は原則として安全であるとの認識をもつて利用している。一方で、歩行者や大型車両運転手など道路利用者又は天候や地形等周辺事情ごとに、各々の利用者が払うべき通常の注意義務や場所的環境等に応じた「安全性」の概念には差があるものと考えられており、营造物の瑕疵の判断に当たっては、「構造、用法、場所的環境及び利用状況等諸般の事情を総合考慮して具体的個別的に判断すべき」（最判昭和五三年七月四日大阪国際空港事件）とのメルクマールが判例上も定着していることは広く知られている。本調査結果が多少なりとも各道路管理者の参考となり、今後の適正な道路管理の一助となれば幸いです。

最後に、御多忙の折、当課の依頼により、情報提供をいただいている地方公共団体を始めとする各道路管理者に、この場をお借りして御礼を申し上げます。

鹿角市道車両転落事故

損害賠償請求事件

道路局道路交通管理課 岡崎 之彦

〔一審判決〕平成一六年二月一日
横浜地方裁判所 請求棄却（確定）

はじめに

營造物の設置又は管理の瑕疵は、營造物が通常有すべき安全性を欠いているかによって判断されるものであり、このうち營造物の危険性については、個々の營造物について、周囲の状況等を総合的に考慮しながら、個別具体的に判断される。道路についていえば、当該道路の交通量・使用状況、不良状況の性質・程度、舗装の有無などの要素をもとにして、道路利用者に期待される利用方法を前提に個別具体的に判断されることになる。

今回は、事故現場付近の道路に穴があったことや舗装が簡易で道路の強度が低かったことなどの道路状況ではあったものの事故の発生との間の因

果関係が認められず、道路管理者に管理瑕疵が認められなかった事例を取り上げることとする。

一 事件の概要

本件は、被告が管理する市道から道路下の休耕田に転落した車両の使用借権者（所有権留保付車両売買の使用者）である原告が、転落は道路管理の瑕疵により生じたものであるとして、被告に対し、国家賠償法（一条一項に基づき、損害賠償金（修理費、休車損害等）合計五十二万八千二百六円及びこれに対する転落事故の日から支払済みまで民法所定の年五分の割合による遅延損害金の支払を求めたものである。

（前提となる事実）

(1) 転落事故の発生（以下「本件転落事故」という。）

ア 場所…秋田県鹿角市内
イ 転落車両…自家用普通貨物自動車

（以下「原告車両」という。）

運転者…原告代表者

ウ 態様…原告車両が、上記場所において、上記市道から道路東側にある休耕田に転落した。

エ 結果…原告車両は破損した。

(2) 原告車両が転落した道路は、鹿角市が管理する総延長八七五・九〇メートルの市道中ノ崎線（以下「本件市道」という。）である。

(3) 原告車両は、乗車定員三名のバン型の普通貨物自動車で、所有者はクレジット株式会社、使用者は原告である。

二 主な争点

(本件転落事故は、被告の道路管理の瑕疵により生じたか。)

1 原告の主張

ア 本件転落事故現場付近の道路幅員は約二・七メートルで、道路上には深さ約九センチメートルの穴を含め、数多くの穴があった。原告は、対向車との衝突を恐れ、道路左側に寄って徐行していたところ、左後輪下の切削材利用舗装が剥離、崩壊して地盤が崩れ、これにより原告車両は休耕田に転落した。

イ ところで、道路法一九条は、「道路の構造は、当該道路の存する地域の地形、地質、気象その他の状況及び当該道路の交通状況を考慮し、通常の衝撃に対して安全なものであるとともに、安全かつ円滑な交通を確保することができるものでなければならぬ。」と規定し、また、同法四二条は、「道路管理者は、道路を常時良好な状態に保つように維持し、修繕し、もって一般交通に支障を及ぼさないように努めなければならない。」と規定しているから、本件市道を管理する被告には、本件市道を、安全かつ円滑な交通を確保することができる構造に

するとともに、道路を常時良好な状態に保つように維持、修繕し、一般交通に支障が生じないようにする義務がある。しかるに、被告は、本件事故現場付近の市道の舗装を、切削材利用舗装という簡易舗装により一段と耐久性の低い構造にしたうえ、本件転落事故当時本件道路には多数の穴が生じ、かつ、雨水の影響により地盤が軟弱になっているのを放置していた。その結果、原告車両が本件転落事故現場付近道路左側部分を徐行して走行していた際、原告車両右後輪が道路に空いた穴に落下した反動で左後輪に過大な加重がかかったことや、穴から脱出するためのアクセルにより駆動輪である左後輪がスリップしたことなどにより、切削材利用舗装が剥離し、雨で崩れやすくなっていた路盤が崩壊して、本件転落事故が発生した。

ウ また、道路法第四五条は、道路標識等の設置につき、「道路管理者は、道路の構造を保全し、又は交通の安全と円滑を図るため、必要な場所に道路標識又は区画線を設置しなければならない」と規定している。そして、本件事故当時、本件事故現場付近の道路には多数の穴が空き、路盤や舗装が崩れやすくなっていたのであるから、被告は、

2 被告の主張

こうした点につき運転者の注意を喚起させる標識等を設置すべきであったのにこれら一切しなかった。

エ 上記のとおり、本件事故現場付近の道路には、道路が通常有すべき安全性を欠く瑕疵があり、その瑕疵により本件転落事故が発生したといえる。

ア 原告は本件道路の路盤が崩れたと主張するが、路盤は崩れてはいない。本件事故は、原告代表者が、不注意により運転を誤り、原告車両を道路の左端に寄せ過ぎて脱輪させ、原告車両を道路下の休耕田に転落させたもので、原告代表者が道路の状況に応じた通常の運転をしておれば、起きるはずのないもので、被告には何ら責任はない。

イ また、営造物につき、国家賠償法二条一項の瑕疵の有無、換言すれば「通常有すべき安全性」を備えているか否かの判断は、営造物の構造、用法、場所的環境及び利用状況等諸般の事情を総合考慮して個別具体的にすべきものであるところ、本件市道は行き止まりの全長約八七六メートルの道路で、途中に集落はなく、往来は一日約一〇名程度の温泉の宿泊客が主という交通開

散な道路である。本件市道のように山間僻地の交通開散な道路について十分な維持管理を求めることは困難であり、舗装が通常の舗装材よりも弱い切削材（高速道路のアスファルトの廃材）によることも許される。

本件事故現場付近の道路は従来砂利道であったが、平成一三年七月一日、切削材により表面を簡易舗装した。切削材は通常の舗装材よりもろく、山側からの水の流入により湿潤となった箇所を工事用のダンブカーが通行したことにより道路表面に数個の穴が空いた。しかし、この穴があっても通常の運転による通行に差し支えはないから、本件転落事故現場は通常有すべき安全性を有しており、簡易な舗装をしたことや穴が空いていることをもって瑕疵ということとはできない。したがって、本件転落事故が道路の瑕疵により生じたものということとはできない。

三 争点に対する裁判所の判断

1 主文

原告の請求を棄却する。

2 本件転落事故は被告の道路管理の瑕疵により

発生したかについて

(1) 争いのない事実等、証拠及び弁論の全趣旨によれば、以下の事実が認められる。

ア 本件市道は、もとは公園上赤道とされる

国有の里道であったが、昭和五九年三月二

九日被告により市道として認定された全長

八七五・九〇メートルの行き止まりの道路

である。本件市道のうち、簡易舗装部分は

一二九・五メートル、切削材利用舗装部分

は一三〇メートル、砂利道部分は六一〇・

四メートルで、橋が六メートルとなっている

。道路幅員は、全長の約九割にあたる七

七三・三メートルが四メートル未満である

。本件転落事故現場付近の道路幅員は約

三・六メートルで、山側となる西側は急な

斜面となっており、その上の方は大きな木

が道路に覆い被さるように枝を伸ばしてい

る。東側は一段低くなった休耕田となっ

ている。道路と休耕田の高低差は目測で一

いし一・五メートル程度である。本件転落

事故現場付近の道路は、平成一三年七月一

一日、同年三月に本件市道付近に開設され

た温泉の利用客の利便のため、高速道路の

アスファルトの廃材である切削材を用いて

表面が簡易舗装された。しかし、舗装され

た部分の外側には砂利部分が残され、休耕

田側のそれは幅が約三〇センチメートル

で、休耕田側に傾斜している。この砂利部

分から更に休耕田に続く部分は斜度約三〇

ないし四〇度の斜面となっている。本件転

落事故当時この斜面は草に覆われていた。

イ 本件市道における切削材による簡易舗装

は、切削材を搬入し、それをバックホウ及

び人力で敷き均し、振動ローラーで転圧し、

乳剤及び砂を人力で散布するという工程で

行われた。しかし、切削材舗装はもろい上、

本件転落事故現場付近は西側の山の斜面か

らのわき水により地盤が緩くなっていたた

め、工事用の大型車の往来により、舗装後

わずか一カ月で、道路には最大で深さ約九

センチメートル、直径三〇センチメートル

程度の皿状の穴が約七カ所生じた。うち六

カ所は道路中心より山側に寄った部分にあ

った。また、西側の山林からの湧き水や降

雨のため、本件事故当時穴には水がたまっ

ていた。

ウ 原告代表者は、平成一三年八月三日、鹿

角市内での仕事を終え、本件市道に入り、

原告車両を運転して、本件転落現場を通過

し温泉に赴いた。本件市道を走行するのは

初めてであった。原告代表者は、温泉で入

浴後、原告車両を運転して再度本件転落現

場を通過しようとしたが、原告車両は、進

行方向左側の休耕田に左側面を下にして転落した。転落事故後、業者が原告車両をレッカーで引き上げようとしたが、途中でワイヤーを設置していたフックが外れ、原告車両は再度、休耕田に転落し、二度目の牽引で引き上げることができた。

本件事故直後の写真には、本件転落事故現場付近の道路東側（休耕田側）の舗装面から砂利部分にかけて、二カ所、路面が削り取られたような痕跡が存在するが、路盤、路肩が崩壊した形跡はない。また、上記二カ所の痕跡の間隔は、原告車両のホイールベースと同じ間隔である。

エ 原告代表者は、本件転落事故直後、被告の職員から、本件転落事故現場付近の道路の休耕田側斜面の草が生えた部分に残っていた車両の走行したタイヤ跡を示されて、ここから落ちたのではないかと指摘されたのに対して、そのタイヤ跡が自分のものであるか証拠はないと述べたが、タイヤ跡があったこと自体は認めていた。

ところで、原告は、本件事故の発生状況について、本件転落事故現場付近の道路左側を徐行して走行していたところ、原告車両右後輪が道路に空いた穴に落下した反動で左後輪に過大な加重がかかったことや、

穴から脱出するためのアクセルにより駆動輪である左後輪がスリップしたことなどにより、切削材利用舗装が剥離し、雨で崩れやすくなっていた路盤が崩壊して、原告車両が休耕田に転落した旨主張し、原告代表者はこれに沿う供述をする。しかし、そもそも、原告が主張するように原告車両が徐行して走行していたのであれば、高速で走行するのとは異なり、最大深さ九センチメートル、直径三〇センチメートル程度の皿状の穴に右後輪が落ち、そこから出たとしても、それにより左後輪に大きな荷重がかかるとは考えにくいこと、本件転落事故現場付近には路盤、路肩が崩壊した痕跡がないこと、道路東側の端付近の二カ所の削り取られているような痕跡も、その形状や間隔からして、原告車両左側の前後輪に大きな力が加わって道路の一部を削り取ったと見るよりは、原告車両の左側の前後車輪が路肩と休耕田の間にある斜面を走行し、原告車両がそのまま休耕田に転落した際、原告車両右車輪内側が大きな力で道路を擦り、その一部を削り取ってつけた痕跡とみるのが自然であること、実際本件転落事故直後休耕田側斜面にタイヤ跡があったことからすると、本件転落事故は、原告代表者

が運転を誤り、原告車両を道路左側に寄せ過ぎて、原告車両を休耕田に転落させた事故とみる余地があり、他に的確な裏付けのない本件において、原告代表者の上記供述により直ちに原告の上記主張事実を認めることはできず、他にこれを認めるべき証拠はない。

そうすると、本件転落事故現場付近の道路に穴があったことや舗装が簡易で道路の強度が低かったことなどの道路状況と本件転落事故の発生との間の因果関係はこれを認めることができないから、被告の道路管理の瑕疵により本件事故が発生したということとはできない。

3 結論

以上によれば、その余の点について判断するまでもなく、原告の請求は理由がないことになる。よって、原告の請求を棄却することとし、主文のとおり判決する。



北海道の道雑記



北海道東京事務所 小林 敏克

◆北海道の道路は広くない？

東京はこれから紅葉の季節を迎え、冬はまだまだという感じですが、私の出身地の北海道は、広葉樹の葉も散り、もうまもなく雪が降ってもおかしくないような風景になってきています。

雪は、スキーなどのウィンタースポーツや、雪まつりなど、今や北海道の冬の観光に欠かせないものとなっています。

一方、北海道で生活するものにとつては、雪は、非常にやっかいなものでもあります。

雪が多量に降り積もったときは、家の前の歩行路の確保や、車が安全に車道を通行するため、住民と道路管理者が一緒になって除雪を行います（一般的

には、家の前は、個人で、車道部等は道路管理者が除雪を行うルールになっています）。

大雪が降ったときは、一日に四、五回の除雪行うこともあり、そんな日は、とても憂鬱な一日となります。

雪が積もってくる様子をみながら、このまま放置すると、後でたいへんなことになると思ひ、一大決心をして、「さあ、除雪だ！ みんな行くぞ！」と家族を巻き込みながら外に出て、除雪をします。

これが一日に四、五回あると、家族みんなの体は疲労でだるくなり、休んでいる時間も当然多くなり、ガラガラとした一日を過ごし、今日はとてももったいな

い一日だったと嘆くこともあります。

しかし、北海道での暮らしにあって、雪との付き合いは、避けて通れないことです。

道路について言えば、積雪の少ない地方の人たちから見ると、北海道の道路は、真っ直ぐで、路肩の幅も十分確保された道路が多く、高速道路などは必要のないのではないのかと聞かれることもあります。

しかし、雪が降り、積雪が進むと、道路の路肩部や歩道に、家庭から押し出した雪と、車道部の除雪した雪が、人の背以上に積まれた状態になります。

こうなると、まず、交差点の見通しが悪くなり、車の運転を

している際には、道路が滑ることも相俟って、非常に気を遣い、疲労がとてまありません。

また、雪のない時期は、片側二車線確保できていた道路でも、この時期には、一車線道路と同じ状態になってしまう道路も多く、ひどいところは、対向車同士がすれ違うことも困難な道路もでてきます。

これを解消するには、道路脇に積まれた雪を、頻繁に「排雪」すればよいのですが、これには非常にお金がかかるので、積雪の状態などを見ながら（当然、地先からの苦情も受けながら）、実施している状況です。

「排雪」とは、溜まった雪をダンプトラックに積み込み、排雪用に確保した敷地に捨てていくことです。

ちなみに、札幌市を例にと、年間約一五〇億円の除雪用の予算を確保している内、車道や歩道の除雪に約三〇億円、排雪費用に敷地の管理費も含め、

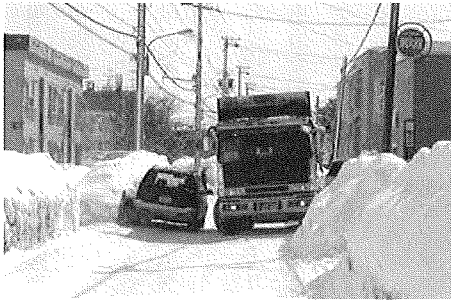


写真2 (積雪時) 路面がツルツル、すれ違いも困難



写真1 (積雪前) 快適に運転ができる

約五〇億円のお金を使っています。

北海道全体で約二〇〇市町村あることを考えると、膨大なお金が雪の対策に投じられていることが分かると思います。

この莫大な除雪費を軽減するため、我慢できるぎりぎりまで、排雪作業を抑えざるをえません。このため、冬の北海道の道路は夏のイメージとは異なり、とても狭い状態になっているところが目立ちます。

このような状況を見てみると、積雪地においては、道路の構造について、冬の積雪時の状態をあらかじめつくる段階で考慮できれば、維持費の軽減を図りながらも、安全の確保ができる道路ができる可能性があるのではないのかと思ったりもします。

◆北海道で健康になろう！

暗い話題が先行し北海道のイメージを悪くしかねないので、次に、明るい話題を紹介したい

と思います。

北海道の観光といえば、車を利用して、広範囲を移動しながら、雄大な自然に親しんだり、温泉地を巡ったり、訪れた地域のおいしい食べ物を食べたたりといった観光が主流になっています。

このように北海道といえは、自動車での移動というイメージを抱くと思いますが、実は、自転車を利用して観光される方も多く、毎年、「ツール・ド・北海道」が開催されていることから、自転車への関心が高いことが伺えると思います。

そこで、最近完成した自転車道で、札幌近郊にあり、北海道の自然を感じながら、気軽にサイクリングを楽しめる場所を紹介したいと思います。

昨年一〇月、「一般道道札幌恵庭自転車道線」が供用を開始しました。

札幌市と近郊のベッタタウン北広島市を結ぶ約二二kmの自転

車道です。

この自転車道は旧鉄道用地を利用してつくられており、ほぼ現在のJR千歳線と並行した位置にあります。

供用されている道路の約三分の一が、一部特別天然記念物に指定されている野幌原始林を背景とする森林を走り抜けるため、まさに北海道の自然を満喫しながら、様々な動植物と触れ合える素晴らしい環境が提供されています。

この自転車道の整備に合わせて、北広島市では付加価値を高めるべく、自然体験や学習機能を併せ持つ休憩施設である「学習の森」や「水辺の広場」を整備しています。

また、市民が末永く愛着を持てるように、市のイメージキャラクターであるエルフィン（森に棲む妖精）の名を冠して「エルフィンロード」と名付け、併せてシンボルマークも定めました。

開通した翌日には、北広島ハーフマラソン大会が開催され、四二〇人の参加者が紅葉の森林を快走しました。

開通後の利用者への調査では、森林の景色と自動車交通との完全分離が好評であり、朝の通勤時は駅まで徒歩により自転車道を利用するなど、サイクリング以外でも、多様な使われ方がなされています。

今後は、車いすマラソン、親子サイクリング、フォトコンテストなど、様々なイベントでの使用も予定されており、札幌圏の新たな観光開発など地域の発展への貢献についても期待されています。

自転車は環境への負荷が少なく、健康増進にも役立ちます。

札幌に観光で長期滞在する折には、自転車を使つての郊外散歩なども、健康的で、爽快な、自動車を使った観光では味わえない北海道を感じることができるとは思いませんか。



写真4 障害者も参加する市民マラソン大会

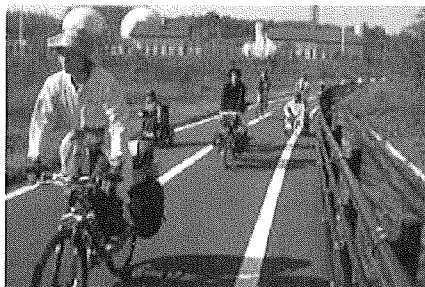


写真3 車いす利用者も元気に走行



写真6 冬は歩くスキーで健康増進



写真5 晩秋の光景 (右上方がJR千歳線)

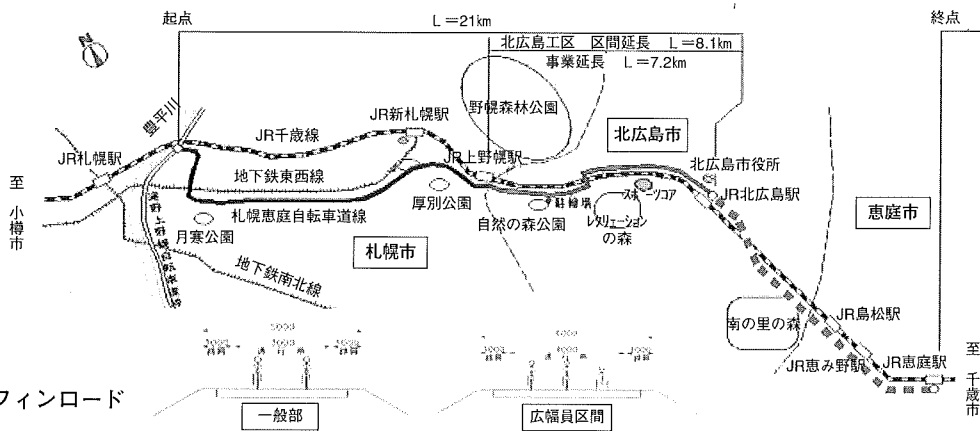


図 エルフィンロード概要図

「にぎわいの軸」の創出 — 札幌駅前通地下歩行空間 —



札幌市東京事務所 茂木 秀則

◆道都「札幌」の役割

「試される大地。」これは北海道イメージアップキャンペーンのキャッチフレーズですが、長く景気が低迷する中、ただ埋もれてしまうだけではなく、道民一人ひとりが果敢に何かにチャレンジして行かなければならぬという気持ちが進められた、大変素晴らしい言葉だと思います。

まさに今、北海道は大きな転機を迎えようとしているところです。

他力本願だった経済から自立型経済へ転換を図っていく必要があります。また世界に開かれたグローバル化の時代にふさわしい地域づくりを推進していかなくてはなりません。

そばなりません。

そうした中、道都「札幌」は言うまでもなく北海道全体の牽引車の役割を果たしていかねばならず、魅力的で夢のあるまちづくりが求められています。

◆都心まちづくりの必要性

札幌がより魅力的なまちへと生まれ変わって行くためには、まず都心部のあり方を今一度見直す必要があります。

市民生活の質の向上がまちづくりの重要な目標となる中で、都心には消費、文化、娯楽、新しいビジネス、居住などのさまざまな面で多様な選択性を確保することが求められています。

また、このような質の高い生

活の場であることに加え、札幌の特質や美しさ、投資対象とし

札幌市では、第四次札幌市長期総合計画で掲げた「魅力的で

ての魅力などが都心で端的に表現されていることが、札幌を世界にアピールし、都市間競争の時代に確固たる地位を築くためには不可欠なのです。

◆「にぎわいの軸」

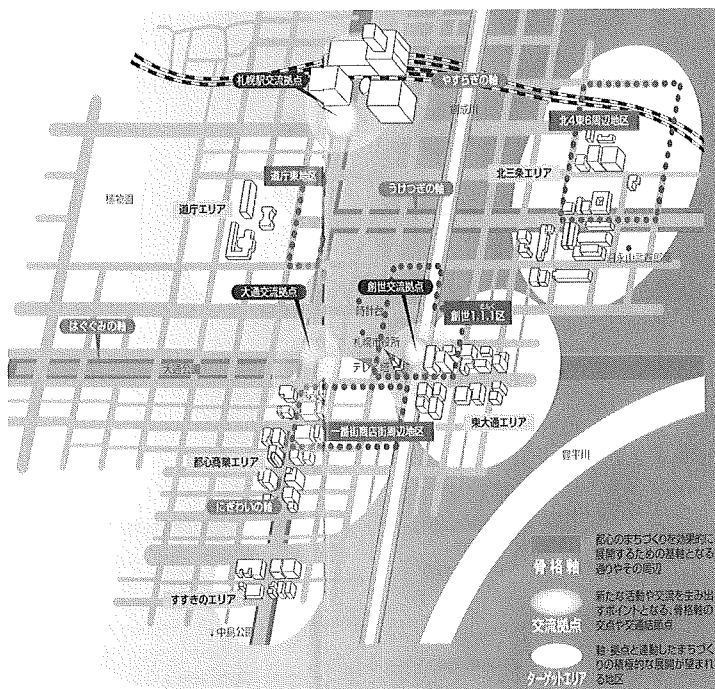


図1 札幌駅周辺の概要



図2 バリアフリー歩行空間

活力ある都心の整備を受けて、都心まちづくり計画を策定し、様々な事業を展開しています。計画では都心の構造として四本の骨格軸を設定しており、中でも北はJR札幌駅から南は「すすきの」までを結ぶ「にぎわいの軸」は特に重要な役割を担っています。

そこで、「にぎわいの軸」に更なるにぎわいを創出するための手段として、現在「札幌駅前通地下歩行空間」の整備が進められています。

これは、季節や天候によって左右されず、お年寄りや車椅子の方など、誰もが快適に移動できるバリアフリーな歩行空間です(図2)。

平成二二年に実施した市民意識調査でも、整備に肯定的な意見が多く、整備後の往来は夏季で二倍、冬季で四倍になると試算されています。

◆札幌駅前通地下歩行空間事業計画の概要

区間…地下鉄南北線さっぽろ駅

～大通駅間
延長…四六〇m(国道区間約一六〇mを含む)
幅員…二〇m
幅員校正…歩行のための必要幅は一・二m、両側に四mずつの憩いの空間を設置します
事業期間…平成一七年度～二二年度(予定)

◆市民意見を計画に反映
「札幌駅前通歩行空間」の計画策定にあたり、平成一三年度に公募市民五〇名に参加していただき、ワークショップを開催し、施設づくりについて議論しました。

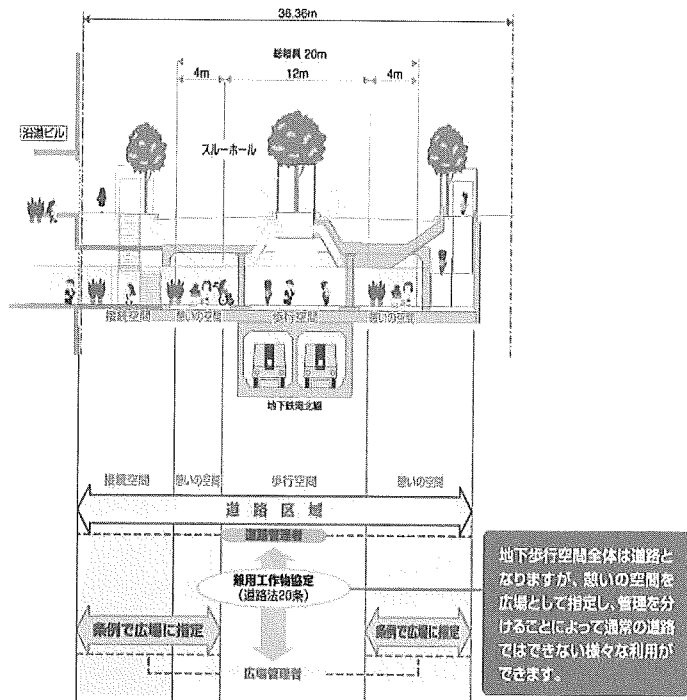


図3 「札幌駅前通地下歩行空間」事業計画の概要

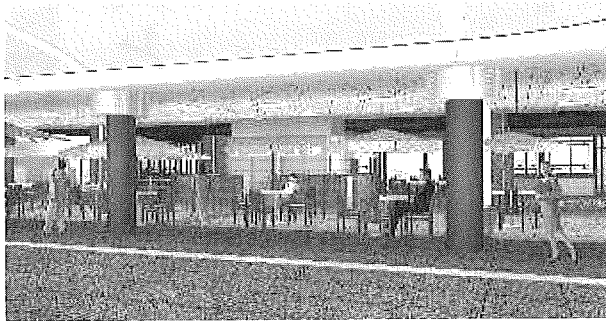


図4 オープンカフェ（イメージ）

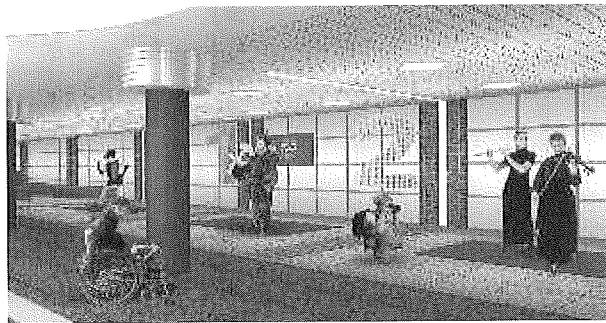


図5 文化・芸術等の市民活動（イメージ）

議論の末に、「狭くて暗い、歩くだけの通路」にせず、沿道のビルの地下とつないだ地下街のような空間にしようということになりました。

そこで、沿道のビルとのつながりを重視し、横への広がりを感じられる、ビルと一体的な空間づくりをコンセプトの一つとしました（図3）。

また、全体幅員二〇mのうち、歩くための空間（一二m）のほかに両側四mずつの「憩いの空間」を設置し、オープンカフェ的な使い方や文化・芸術などの市民活動ができる空間として賑わいを創出するとともに、ビルの地下の店舗等のにぎわいも感じられるように考えました（図4・5）。

また、地上の各交差点付近には換気と採光を目的とした「スルーホール」を設置するとともに、地上へ出る出入口については、上屋などを透明にして陽光や屋外の風景や季節感を感じられる、開放感のある明るい空間になるようにしました。

◆予算の集中投入による事業化

札幌市では、厳しい財政状況や公共施設が一定の整備水準に達している現状から、今後は公共事業費を抑制していくことを基本方針としています。

そうした中、莫大な費用を要する事業を新たに立ち上げようというのは、矛盾しているのではないかとすることは、大変な議論になりました。

もちろん、道路整備に係る予算も少しずつ削減されてきてはいますが、これまで積極的に進められていた、郊外の幹線道路の整備がある程度落ち着いてきたこともあり、今後は都心部の

魅力を高める事業に集中的な投資ができる状況になってきています。

そこで、「札幌駅前歩行空間」の整備は、予算の集中投入により、これまでの枠を大幅に逸脱することなく実施することとしました。

◆札幌の顔として

今年度、事業はまだ始まったばかりで、今はひっそりと事業区間にある街路樹を移植するための根回し作業や、地下埋設物の移設が行われているところです。

でも、ほんの五年もすると、そこはきつと今とはまるで違う別世界に生まれ変わっているはずです。

北海道、札幌の顔として、ふさわしい美しく魅力に溢れる駅前通とその地下歩行空間がそこにあり、多くの市民が集い、そして、かつてない賑わいが創出されていることでしょう。

人と環境にやさしい交流の里づくり

第二回津和野町交通社会実験「津和野ぶらりウィーク」

島根県津和野町建設課

一 はじめに

津和野町は、平成一〇年に「人と環境にやさしい交流の里づくり」を基本理念として掲げ、「津和野町の21世紀を開くみちづくりによるまちづくり」を合言葉に、歩行者や自転車を優先する道路づくりを進めています。

具体的な施策として、津和野市街地の交通量抑制による安全性の向上策となる「パーク&ライド」、歩行空間を確保して、安全性と快適性を確保する策となる「トランジットモール」を展開する事としています。また、「パーク&ライド」による代替公共交通機関であり、住民の生活の足にもなる津和野市街地での「循環バスの運行」も施策として展開していく事としています。

平成一五年度には、国土交通省の「くらしのみちゾーン・トランジットモール地区」事業に応募を行い、津和野町津和野地区が登録されました。

「車中心から人中心の道路整備」というくらしのみちゾーンの考え方と津和野町の歩行者や自転車を優先する道路づくりを進めていく方針には通じるものがあり、この共通項が登録の要因であったと思われます。

二 第一回交通社会実験の実施

「くらしのみちゾーン・トランジットモール地区」に登録された平成一五年に、津和野町では、歩行者や自転車を優先する道路づくりを進めていく施策を試行的に実施し、地域住民の反応や津和野町での施策の適合性などを検証するため、秋の

観光シーズンである十一月一日～一六日までの六日間に第一回交通社会実験を実施しました。

第一回交通社会実験では、「パーク&ライド」「循環バスの運行」「トランジットモール」「デバイス」という四項目の施策について実験しました。第一回交通社会実験では、

- 交通抑制施策による安全性・快適性の向上
 - 交通社会実験を通じての人と人との交流増加
 - 交通社会実験による地域の活性化
- という効果を確認することができ、津和野町の将来交通体系の実現に向けた最初の一步を踏み出す事ができました。

また、「パーク&ライド機能の強化」「道路空間利用による地域活性化」「公共交通機関と連携した観光ルートの形成」などの具体的課題も抽出さ

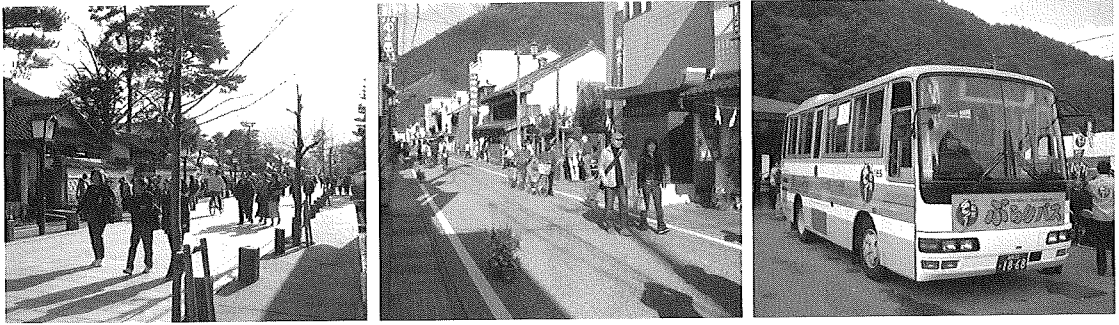


写真1 第1回交通社会実験の様子

(右：循環バス、中：トランジットモールの様子(本町通り)、左：トランジットモールの様子(殿町通り))

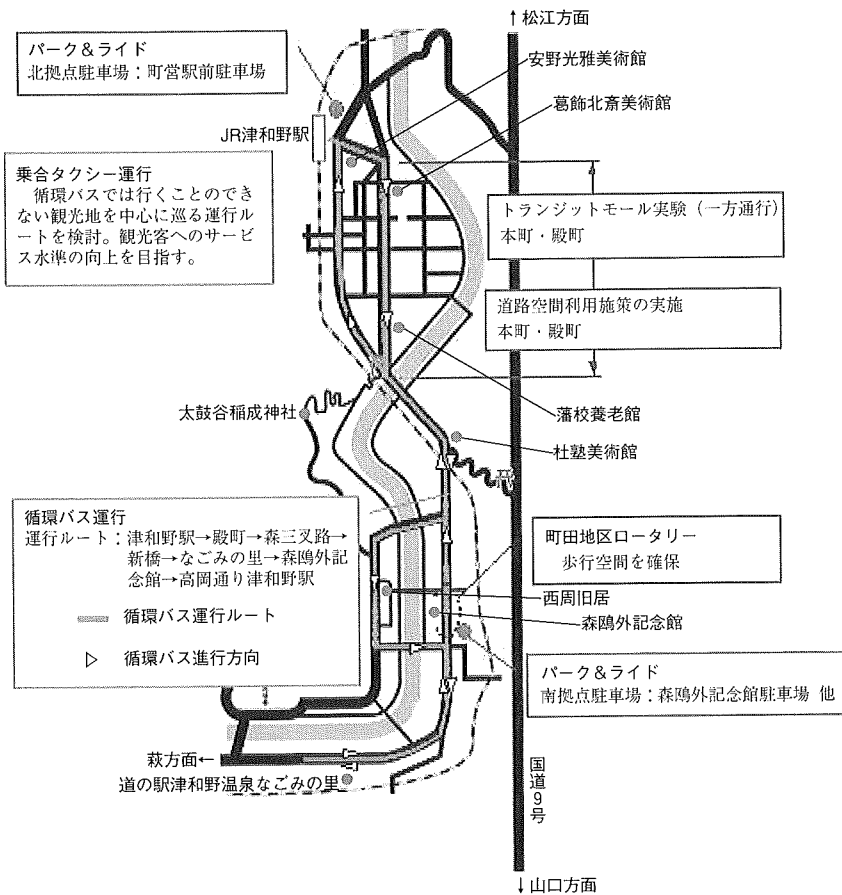


図1 交通社会実験概要図

れました(写真1)。

三 第二回交通社会実験の実施

津和野町では、第一回交通社会実験の課題を踏まえ、引き続き平成一六年一月三日に第二回

交通社会実験を実施しました(図1)。

第二回交通社会実験では、次の四施策六項目の実験を実施し、その効果を検証しました。

「交通量抑制施策」

パーク&ライドの実施（期間中金土日実施）

トランジットモールの実施（二日間実施）

【速度抑制施策】

町田地区ロータリーの実施（二日間実施）

【道路空間利用施策】

店舗店先販売（オープンカフェ、エコシヨツ

プ）、休憩所設置（二日間実施）

【観光振興施策】

案内所設置（期間中実施）

循環バスと連携した観光コースの設定（期間

中実施）

四 第一回交通社会実験での課題と第二

回交通社会実験での対応・効果

第一回交通社会実験では、下記の課題が抽出されました。

◆第一回交通社会実験における課題

- ① 住民の交通抑制施策への理解を得る
- ② 循環バスの採算性の確保
- ③ 積極的なパーク&ライド誘導による交通抑制効果の向上
- ④ 観光ニーズに合ったパーク&ライド拠点の選定
- ⑤ トランジットモールで創出された空間の活用

表1 第一回交通社会実験で得られた課題と第二回交通社会実験での対応・効果

| 第1回交通社会実験の課題 | | 第2回交通社会実験への課題への対応とその効果 | |
|---------------------------|--|--|---|
| | | 対応策 | 効果 |
| 住民の交通施策への理解 | 地元住民や商店の深入り抑制や通行規制による「来訪者の減少」というマイナスイメージをなくす 津和野町の将来交通体系が、津和野町の活性化のために有用な施策であることを住民に理解してもらう | ・地元住民や商店に対し、早期の住民説明会を開催 | ・流入抑制や通行規制について理解を得ることができた |
| | | ・住民主体による実行委員会を設立 ・循環バスにより取入面において影響を受けたタクシー事業者に配慮し、「乗合タクシー」という新公共交通を導入 ・流入抑制や通行規制による商店への商売に対する売上げへの影響を把握するため、アンケート調査を実施 | ・第2回交通社会実験の成功に大きく貢献した ・利用が少なかった ・アンケート結果より、流入抑制や通行規制による商店への商売に対する影響はほとんどないことを確認した |
| 循環バスの採算性の確保 | 採算を確保できる実現可能な運行体制を構築する。 | ・SL運行日の運行を実際に実施 ・第1回交通社会実験で乗降の少ないバス停を廃止し、新たなバスルートを設定し費用負担を軽減させた | ・利用者数は2,862人、平均乗車密度は12.0人/便であった ・実験の結果を踏まえた採算の検討から、年間の運行費用は3900千円となり、1便あたり19人の乗車によって、運行費用を運賃で補うことができることがわかった（第1回交通社会実験における平均乗車密度18.0人/便に近い利用者が乗れば運行費用を運賃で補うことができる） |
| 積極的なパーク&ライド誘導による交通抑制効果の向上 | 交通抑制効果を更に向上させるシステムの構築 | ・パーク&ライド誘導看板を効果的な位置に配置 | ・安全性と快適性が確実に向上した ・パーク&ライドを利用する観光客の観光行動範囲が広がり、滞在時間も長くなった |
| 観光ニーズに合ったパーク&ライド拠点の選定 | パーク&ライド拠点として機能が十分に発揮される箇所の検討 車を停めて歩きたいような拠点の形成 | ・第1回交通社会実験では、津和野市街地の南端にある道の駅を南側P&R拠点・駐車場としたが、中心地から距離があり、回遊の結びつきが弱いため、第2回交通社会実験では、市街地に近い「森?外記念館周辺」をP&R拠点・駐車場とした ・森外記念館前に新たに循環バス専用バス停を設ける | ・「森外旧田舎周辺」に拠点及びパーク&ライド専用駐車場を設けたことで、観光回遊範囲が広がり、自家用車から歩いて観光する傾向が顕著に現れた |
| | | ・津和野市街地への雨の玄関口としての機能を強化するため、一方通行、ロータリー化、安全快適な歩行空間確保を行ない「ゲート」としての機能を備えた ・地元の町田地区の住民の一方通行やロータリーに対する評価についてのアンケート調査を実施 | ・拠点としての安全性と快適性が向上した ・地元の町田地区の住民の一方通行やロータリーに対する評価は悪い |
| トランジットモールで創出された空間の活用 | トランジットモールによって確保された歩行空間の有効活用を検討する | ・道路空間を利用した施策を沿線商店会主体で実施 | ・来訪者とのコミュニケーションの場を創出し、地域の活性化に寄与した（オープンカフェ、外店舗、休憩所） |
| 徒歩と公共交通を組み合わせた新しい観光ルートの設定 | パーク&ライドやトランジットモールなどの将来交通体系を活かした新しい観光ルートや観光周遊方策を検討する | ・津和野ボランティアガイドの協力により、循環バスと徒歩を組み合わせた観光ルートマップを作成 | ・周遊範囲の拡大に寄与した |
| 観光案内を充実し、津和野の魅力をアピールする | 観光案内を充実させることにより津和野の魅力を見込みに伝え、リピートの増加や滞在時間の増加につなげる | ・津和野ボランティアガイドの会を中心として、観光案内所をパーク&ライド拠点及び実験本部前に設置 ・観光案内所の必要性について、観光客に対し、アンケート調査を実施 | ・観光案内所の重要性と必要性を再認識できた ・観光客に対するアンケート結果による観光案内に対する評価は高い |

⑥ 徒歩と公共交通を組み合わせた新しい観光ルートの設定

⑦ 観光案内を充実し、津和野の魅力をアピールする

第二回交通社会実験では、第一回交通社会実験で得られた課題に対応することで、より効果的な交通システムの構築や地域住民活動を活かした交通社会実験を実施し、課題への対応による新たな効果を得る事ができました(表1)。

五 第二回交通社会実験の具体的効果

1 「行政主導」から「住民主導」へ

第一回交通社会実験は、「行政」が主体となり、実験の実施計画を立て、住民説明会を通して交通

社会実験についての理解を促しました。しかし、実験実施直前での住民説明会であり、計画の修正が十分にできず、最低限の住民意見を反映するにとどまりました。

第二回交通社会実験においては、実施計画策定段階から住民に参画してもらい、住民の意見を反映した実施計画を検討するため、住民説明会を早期から開催し、住民の理解と合意を得ました。また、住民中心とした、「交通社会実験実行委員会」を立ち上げました。実行委員会では主に、「実験広報物のデザイン検討」「実験本部前での案内業務」「観光案内看板の企画・作成・設置」「バス車内での一日券の販売」などの活動を行ない、行政と住民が一緒にな



写真2 住民説明会の様子

真2。

2 乗合タクシーの導入

一〇〇円という低料金
の循環バスによる影響に
対するタクシー事業者の
新たな交通システムとし
て乗合タクシーを実施し
ました(写真3)。料金
は低設定としましたが、
出発時間、ルートが限定
されていること及び、



写真3 乗合タクシー

「予約制システム」が周知されなかったことで、
残念ながら、利用客は少ないという結果となりま
した。

3 交通抑制による商店への売上げの影響

地元住民や商店の流入抑制や通行規制による
「来訪者の減少」というマイナスイメージに対し、
トランジットモールを実施する商店への売上げ状
況調査を実施しました。調査の結果、トランジッ
トモール施策による商店への影響は少なく、流入
抑制や通行規制によって商店の売上げに悪影響を
与えることがないことが確認できました(図2)。

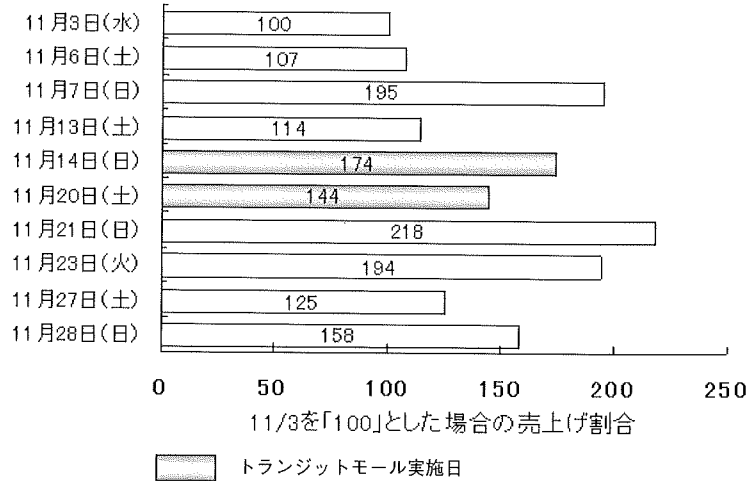


図2 津和野地区の観光客主体商店売上げ割合

4 循環バスの採算の確保(写真4)
 第一回で一六日間の毎日、運行を行ない運行後の採算性検討の結果、SL運行日による運行で収支がプラスになる結果となりました。第二回でSL運行日(金・土・日・祝日の一四日間)に運行を実施しました。

第二回のバス利用者数をベースに年間の全SL

運行日でのバス運行の採算性を検討した結果、年間約一三〇万円のマイナス収支となり、採算が確保できないという予測結果を得ました。循環バスの採算を確保するためには、底辺となる観光客の増加とバス運行のPRを積極的に行なう必要がありました。



写真4 循環バス

5 パーク&ライド拠点変更による周遊範囲拡大
 パーク&ライド(以下、「P&R」という)は、津和野市街地の南北にそれぞれ「駐車場」を設け、観光目的の車を止め、バス・タクシー・レンタサイクル及び徒歩で市街地観光エリアを周遊してもらうものです。

第一回交通社会実験では、津和野市街地の南端にある道の駅を南側P&R拠点・駐車場としましたが、中心地から距離があり、回遊の結びつきが弱いため、第二回交通社会実験では、市街地に近い「森鷗外記念館周辺」をP&R拠点・駐車場としました。

第一回交通社会実験において、P&Rによる交通抑制効果は得られており、歩行者の安全性の確保には有効な施策であることがわかっています。

第二回交通社会実験では、南側のP&R拠点・駐車場の位置を「森鷗外記念館周辺」としたことによる、観光客の周遊範囲拡大効果を検証しました。観光客への周遊状況のアンケート結果から、周遊範囲は飛躍的に広がっていることがわかりました。鷗外記念館前、鷗外旧居前バス停の利用率が高かったことや、周遊範囲が広がったことから、森鷗外記念館周辺がP&Rの拠点として機能することも確認できました(図3)。

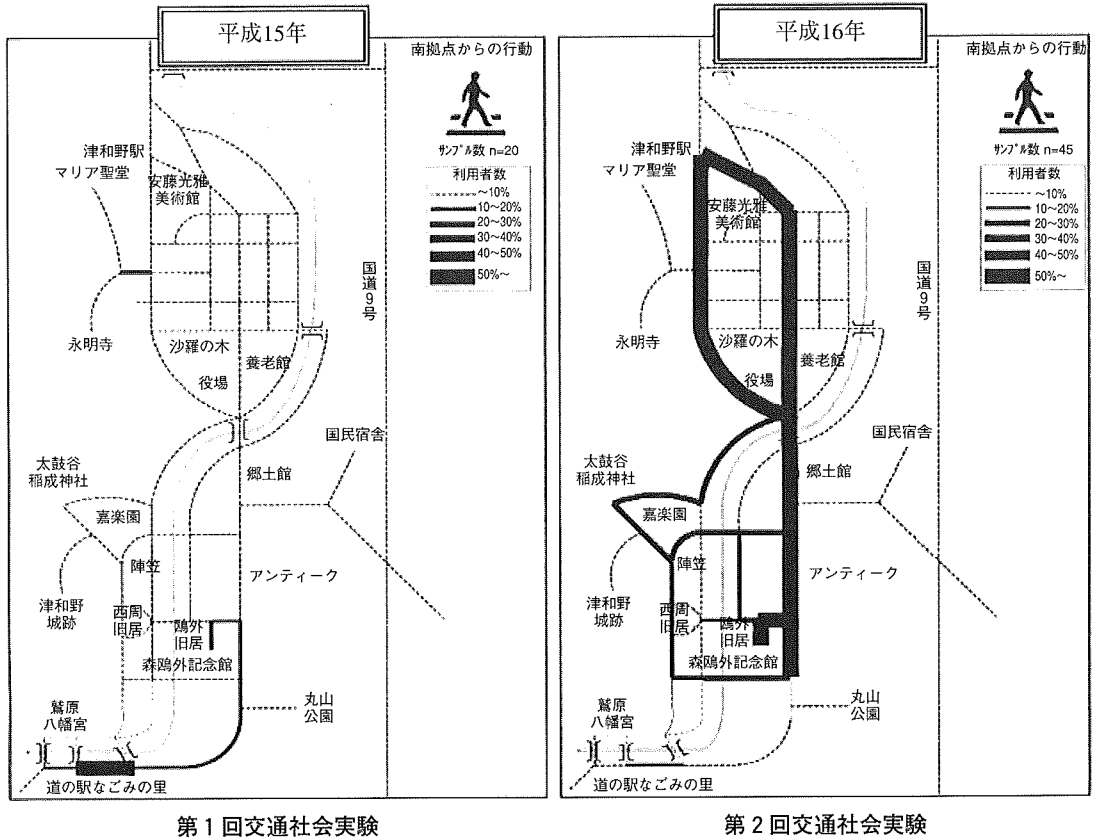


図3 パーク＆ライド南拠点からの観光周遊密度

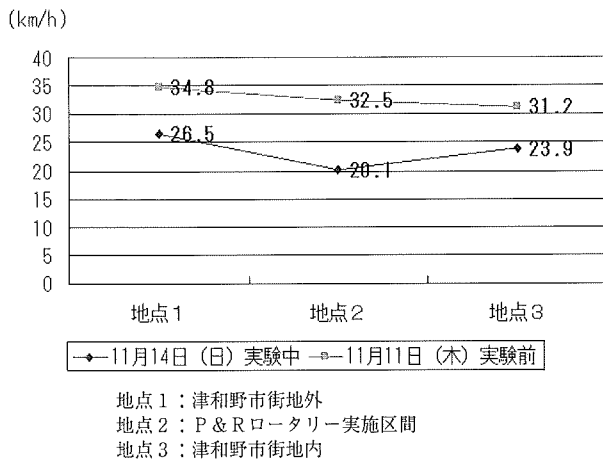


図4 津和野市街地内外での自動車走行速度

6 パーク＆ライド南拠点のロータリー化による「ゲート機能」

P&R南拠点となる「森岡外旧居周辺」において、新たな施策として、ロータリー実験を行ないました。P&Rの拠点であり、市街地流入の南の玄関としての役割をもち、安全な歩行空間を確保し、ロータリーという「ゲート機能」を設けました。

ロータリー区間（一方通行）とその前後の観測地点において、実験前と実験中で走行速度を調査しました。その結果、走行速度は実験中で低下し

ているのがわかりました。走行速度の低下は、歩行者・自転車の安全性向上に繋がることから、車道縮小によるロータリー化（一方通行）が「ゲート機能」を設けるために有効な施策であることが確認できました（図4）。

7 トランジットモールで創出された空間活用

トランジットモールによる歩行空間の確保により、歩行者の安全性と快適性が向上したことは第一回交通社会実験で確認されました。第二回交通社会実験では、トランジットモールによって確保された歩行空間の有効活用を検討し、地元商工会・商店会・地元有志などが積極的に「オープンカフェ」「エコショップ」「お茶のサービス」を展開



写真5 オープンカフェ（本町通り）

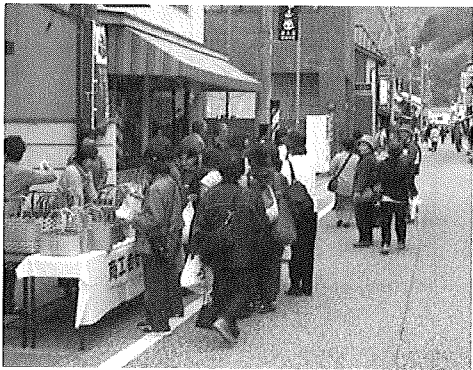


写真6 エコショップ（本町通り）



写真7 休憩所の様子（殿町通り）

開きました。また、殿町通りでは、観光客の休息の場として「休憩所」を設けました（写真5～7）。観光客へのアンケート結果から、観光客の九割は歩行空間の有効活用に対して、必要と感じています。今後、商工会や地元有志などのまちづくり活動に取り組む姿勢が、少しでも多くの住民に浸透していくことを期待したいと思います。

8 観光振興施策の結果

観光振興施策は、平成一六年四月に立ち上げられた「津和野町ボランティアガイドの会」の協力により、交通社会実験中のP&R拠点の観光案内所で観光案内を実施しました。また、循環バスの

観光周遊に役立つ観光案内チラシも作成しました。

観光客の方の中には、観光目的地を決めていない方が多く、観光案内所で詳しく説明を受ける光景が目立ちました。「観光案内所」の必要性・重要性をこの交通社会実験で認識することができました（写真8）。

六 将来交通体系の実現に向けて

津和野町では、二回にわたる交通社会実験を実施し、将来交通体系の構築に必要な「パーク&ライド」「循環バスの導入」「トランジットモール」という具体的施策の試験的实施による検証を行いました。



写真8 観光案内所の様子



写真9 トランジットモールの様子
(上：殿町通り、下：本町通り)

1 パーク&ライド実現に向けての課題

交通社会実験では、「自動車交通量の減少による歩行者・自転車の安全性の向上」「観光客周遊範囲の拡大」「滞在時間の拡大」の効果が得られ、施策の有効性を確認する事ができました。

P&Rの課題として、自家用車からの乗換移動手段としての「循環バス」について、民間事業での採算性が得られないという課題があり、完全民営化事業としての実施を目指した検討が必要となります。

また、新たに設定されたP&R南拠点・駐車場については、新たな人の溜まり場として、安全で快適な空間を創出するための道路整備などの検討が必要となります。

2 トランジットモール実現に向けての課題

交通社会実験では、「自動車交通量の減少による歩行者・自転車の安全性・快適性の向上」「観光客主体商店の売上げ増加による観光振興」「道路空間を住民が活用することによる地域の活性化」の効果が得られ、施策の有効性を確認する事ができました。

トランジットモールの課題として、「完全な住民組織による住民のための運営に向けた検討」「トランジットモールの定着化のための促進」があり、住民のまちづくりに対する意識の高揚が必要です(写真9)。

七 おわりに

津和野町は、国土交通省道路局の「スーパーモデル地区」事業に公募し、登録されました。「スーパーモデル地区」事業は平成一七年から一九年の三カ年事業であり、P&R、トランジットモールの実現に向けた検討を今後もこの事業を通じて実施していく事としています。