

2007
AUGUST

8

道路行政セミナー

ROAD ADMINISTRATION SEMINAR

目次

エッセイ	アウトバーン速度無制限ゾーンを走る。……………	木村 薫子	1
交通安全対策特別交付金等に関する 政令の一部を改正する政令について	……………	道路局路政課	5
平成17年度道路交通管理統計の概要	……………	斎藤 清	14
平成19年度「道の日」中央行事実施報告 ～道が つなく ささえる 暮らしと笑顔 全国道の駅物産展～	……………	道路局総務課	24
道路法令関係 Q & A 道路管理者と管理の内容	……………	道路局路政課	29
現場の 取り組み事例	千葉市道路管理システムについて	千葉市建設局 土木部路政課	32
	豊中市の道路台帳システムについて ～基準点管理から地籍調査事業との連動へ～	小松 太郎	39
訴訟事例紹介 カーブにおけるガードレールが設置されていない地点から 自動車転落した事故について道路の管理瑕疵が争われた事例	……………	青柳 敬直	45
—静岡市道 自動車転落事故損害賠償請求事件—			
連載	道と思想 (その23)	……………	三木 克彦 51
とんび の広場	東京マラソン オモテとウラの話 (東京都)	……………	沖 あすか 55
	道の駅「うすい」を起点とした観光案内 (福岡県)	……………	大石 洋一 59
連載/社会実験 杜の都のまちなか自転車社会実験 (仙台市)	……………	遠藤 弘一	63
時・時・時	……………		73



道路広報センターホームページ
(<http://www15.ocn.ne.jp/~roadpr>)にて、
「道路行政セミナー」創刊号からの

交通安全対策特別交付金等に関する政令の一部を改正する政令について

道路局路政課

一 交通安全対策特別交付金制度の概要

交通安全対策特別交付金は、道路交通法附則第十六条の規定により交通反則通告制度に基づき納付される反則金収入を原資とし、地方公共団体が単独で行う道路交通安全施設の設置及び管理に要する費用に充てるための財源として、都道府県及び市町村に交付している。

具体的な使途としては、交通安全対策特別交付金等に関する政令第一条の規定に基づき信号機等や横断歩道橋等の設置費用等に充てられているものである。

二 当該交付金の算定方法

当該交付金額の算定方法については次のとおりである。

1 都道府県基準額の算定方法

交付金総額を人口集中地区人口、交通事故発生件数及び改良済道路延長を配分指標として、それぞれ1・2・1の割合により算定する。

都道府県基準額

交付時期ごとの交付金の総額 ×

$$\left\{ \begin{array}{l} \frac{\text{当該都道府県における交通事故の発生件数}}{\text{全国の交通事故の発生件数}} \times \frac{2}{4} + \\ \frac{\text{当該都道府県の人口集中地区人口}}{\text{全国の人口集中地区人口}} \times \frac{1}{4} + \\ \frac{\text{当該都道府県の区域内の改良済道路の延長}}{\text{全国の改良済道路の延長}} \times \frac{1}{4} \end{array} \right\}$$

指定都市基準額

関係都道府県の都道府県基準額 ×

$$\left[\frac{\text{当該都市における交通事故の発生件数}}{\text{関係都道府県における交通事故の発生件数}} \times \frac{2}{4} + \frac{\text{当該指定都市の人口集中地区人口}}{\text{関係都道府県の人口集中地区人口}} \times \frac{1}{4} + \frac{\text{当該指定都市の区域内の改良済道路の延長}}{\text{関係都道府県の区域の改良済道路の延長}} \times \frac{1}{4} \right]$$

市町村基準額

(関係都道府県の都道府県基準額 - 関係都道府県の区域内の指定都市の指定都市基準額の合算額) ×

$$\left[\frac{\text{当該市町村における交通事故の発生件数}}{\text{関係都道府県の指定都市以外の市町村における交通事故の合計数}} \times \frac{2}{4} + \frac{\text{当該市町村の人口集中地区人口}}{\text{関係都道府県の指定都市以外の市町村の人口集中地区人口の合計数}} \times \frac{1}{4} + \frac{\text{当該市町村が管理する改良済道路の延長}}{\text{関係都道府県の指定都市以外の市町村が管理する改良済道路の延長の合計}} \times \frac{1}{4} \right]$$

2 指定都市基準額の算定方法

各都道府県基準額を人口集中地区人口、交通事故発生件数及び改良済道路延長を配分指標として、それぞれ1・2・1の割合で算定する。

3 市町村基準額の算定方法

各都道府県基準額から指定都市基準額を控除した額を人口集中地区人口、交通事故発生件数及び改良済道路延長を配分指標として、それぞれ1・2・1の割合で算定する。

4 各団体の交付額

2の指定都市基準額の三分の一を市町村に、3の市町村基準額の四分の三を指定市に、3の都道府県に交付する(図1参照)。

個別市町村の交付額

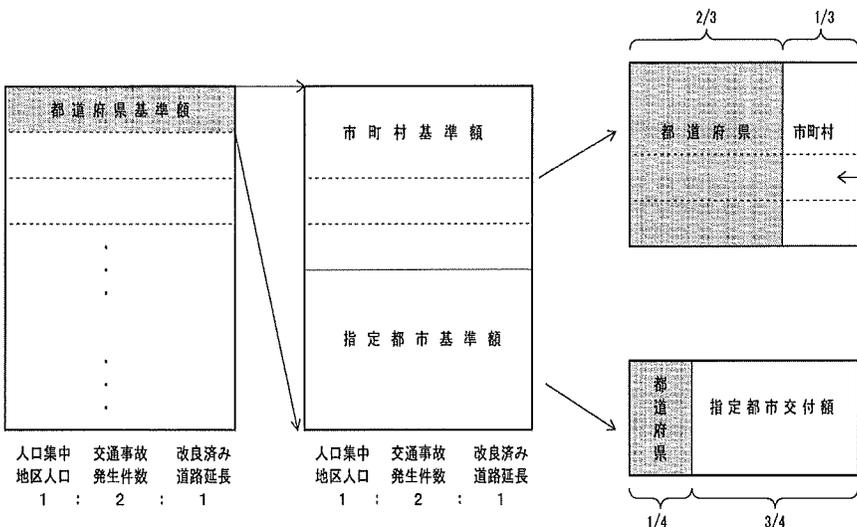


図1

3 改正理由

道路法第十七条第二項において、「指定市以外の市は、第十二条ただし書、第十三条第一項及び第十五条の規定にかかわらず、都道府県に協議し、その同意を得て、当該市の区域内に存する国道の管理で第十二条ただし書及び第十三条第一項の規定により当該都道府県が行うべきもの並びに当該市の区域内に存する都道府県道の管理を行うことができる」と規定されており、現行の制度においては、本規定の適用があった場合、指定市以外の市が指定区間外国道又は都道府県道を管理することにより都道府県が管理する改良済道路延長が短くなるにもかかわらず、当該都道府県に交付する交通安全対策特別交付金の額が従前と変わらないことから、都道府県分の交付金を当該市に配分することにより、交付額の適正化を図るものである。

4 改正内容

道路法第十七条第二項の規定により、指定市以外の市が指定区間外国道又は都道府県道を管理する場合、都道府県に交付すべき当該交付額から、指定区間外国道又は都道府県道の管理を行う市に加算する算定式を追加する。

《加算すべき交付額の算出の考え方》

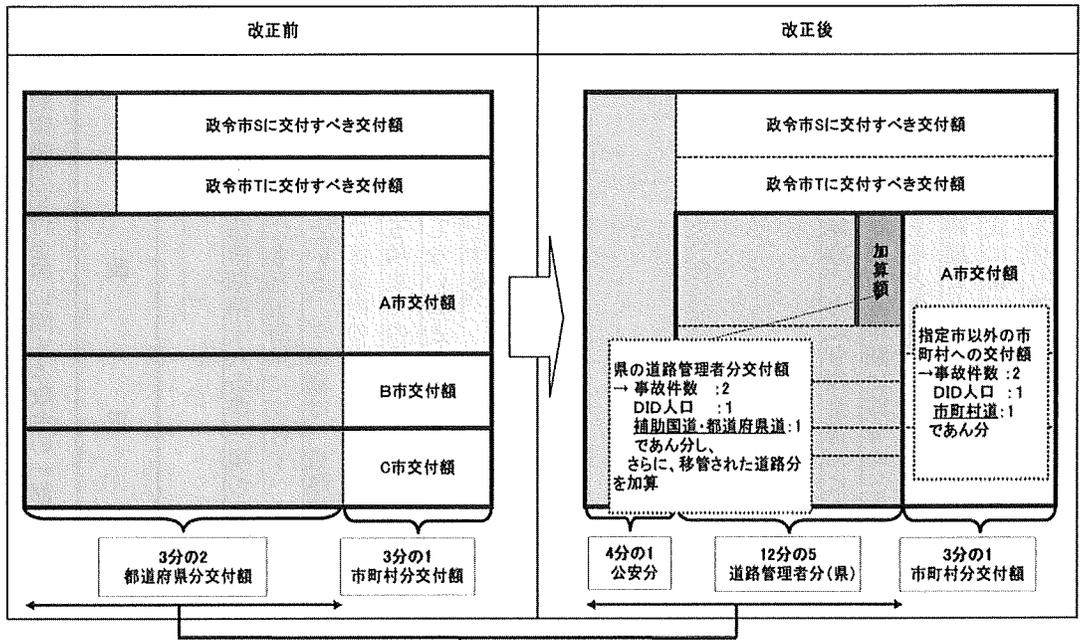
現行制度においては、当該都道府県の都道府県基準額から当該都道府県の区域内の指定都市の指

定都市基準額の合算額を控除した額を市町村基準額の合算額とし、市町村基準額の合算額に三分の一を乗じて得た額を当該都道府県の区域内の指定都市以外の市町村に交付すべき交付額の総額にしており、残りの三分の二を当該都道府県に交付すべき交付額としているところである。

また、指定都市基準額の四分の一を乗じて得た額を当該都道府県に交付し、都道府県公安委員会が設置する交通安全施設の整備に充てていることから、市町村基準額の合算額の二分の五が道路管理者としての当該都道府県に交付すべき交付額の総額であるとし、この額を当該都道府県の区域内にある指定市以外の市町村の区域毎に、人口集中地区人口、交通事故発生件数及び改良済道路延長を配分指標として、それぞれ1…2…1の割合で按分し、移管された改良済道路延長分を乗じることとした（図2参照）。

加算すべき交付額

$$\begin{aligned}
 & (\text{関係都道府県の都道府県基準額} - \text{関係都道府県の区域内の指定都市の指定都市基準額の合算額}) \times \frac{5}{12} \times \\
 & \left[\frac{\text{当該市における交通事故の発生件数}}{\text{関係都道府県の指定都市以外の市町村における交通事故の合計数}} \times \frac{2}{4} + \right. \\
 & \left. \frac{\text{当該市の人口集中地区人口}}{\text{関係都道府県の指定都市以外の市町村の人口集中地区人口の合計数}} \times \frac{1}{4} + \right. \\
 & \left. \frac{\text{当該市の区域内の改良済道路（指定区間外国道及び都道府県道に限る）の延長}}{\text{関係都道府県の指定都市以外の区域内の改良済道路（指定区間外国道及び都道府県道に限る）の延長の合計}} \times \frac{1}{4} \right] \times \\
 & \frac{\text{当該市が管理する改良済道路（指定区間外国道及び都道府県道に限る）の延長}}{\text{当該市の区域内の改良済道路（指定区間外国道及び都道府県道に限る）の延長}}
 \end{aligned}$$



現行通り、都道府県に配分された交付金の使途は、都道府県が自主的に決定

図 2

なお、道路法第十七条第
二項の適用がない場合は、
これまでの都道府県と指定
市以外の市との交付割合に
変更はない。

5 施行日
平成一九年八月三日から
施行されている。

改正案

(交付金の額)

第四条 毎年度、法附則第十八条第一項の交付時期（以下「交付時期」という。）ごとに各都道府県に交付すべき交通安全対策特別交付金（以下「交付金」という。）の額は、当該都道府県の都道府県基準額から当該都道府県の区域内の市（特別区を含む。以下同じ。）町村について次項から第五項までの規定により算定した額（第六項の規定により交付金を交付しないこととされる市町村に係る額を除く。）の合算額を控除した額とする。

現行

(交付金の交付の基準)

第四条 毎年度、法附則第十八条第一項の交付時期ごとに、各都道府県及び市町村（特別区を含む。以下同じ。）に交付すべき交通安全対策特別交付金（以下「交付金」という。）の額は、次の各号に掲げる区分に応じ、当該各号に定める額とする。この場合において、当該各号に定める額に千円未満の端数があるときは、その端数金額は切り捨てるものとする。

- 一 都道府県 当該都道府県の都道府県基準額から当該都道府県の区域内の市町村についてこの項及び次項の規定により算定した額（第三項の規定により交付金を交付しないこととされる市町村に係る額を除く。）の合算額を控除した額
- 二 指定都市 当該指定都市の指定都市基準額に四分の三を乗じて得た額
- 三 指定都市以外の市町村 当該市町村の市町村基準額に三分の一を乗じて得た額

2 毎年度、交付時期ごとに各指定都市に交付すべき交付金の額は、当該指定都市の指定都市基準額に四分の三を乗じて得た額（その額に千円未満の端数があるときは、これを切り捨てた額）とする。

3 毎年度、交付時期ごとに指定都市以外の各市町村に交付すべき交付金の額は、次の式によつて算定した額（その額に千円未満の端数があるときは、これを切り捨てた額）とする。

関係都道府県の指定都市以外の市町村の人口集中地区人口の合計数

$$1 \times \frac{1}{4} + \frac{\text{関係都道府県の指定都市以外の市町村の区域内の一般国道及び都道府県道に係る改良済道路の延長}}{\text{当該市が道路法第十七条第二項の規定により管理する一般国道及び都道府県道に係る改良済道路の延長}} \times \frac{1}{4} \times \text{当該市が道路法第十七条第二項の規定により管理する一般国道及び都道府県道に係る改良済道路の延長}$$

当該市の区域内の一般国道及び都道府県道に係る改良済道路に係る改良済道路の延長

良済道路の延長

5] 前各項に於いて、次の各号に掲げる額は、当該各号に定めるところによる。

一 都道府県基準額 各都道府県ごとに次の式によつて算定するものとする。この場合において、千円未満の端数があるときは、その端数金額は切り捨てるものとし、当該切り捨てた端数金額の合算額は、その算定された都道府県基準額が最も少額である都道府県の都道府県基準額に加算する。

$$\left[\frac{\text{当該都道府県における交通事故の発生件数}}{\text{全国の交通事故の発生件数}} \times \frac{2}{4} + \frac{\text{当該都道府県の人口集中地区人口}}{\text{全国の人口集中地区人口}} \times \frac{1}{4} \right] \times \left[\frac{\text{当該都道府県の区域内の改良済道路の延長}}{\text{全国の改良済道路の延長}} \times \frac{1}{4} \right] \times \text{指定都市基準額}$$

$$\left[\frac{\text{当該指定都市における交通事故の発生件数}}{\text{関係都道府県における交通事故の発生件数}} \times \frac{2}{4} + \frac{\text{当該指定都市の人口集中地区人口}}{\text{関係都道府県の人口集中地区人口}} \times \frac{1}{4} \right] \times \left[\frac{\text{当該指定都市の区域内の改良済道路の延長}}{\text{関係都道府県の改良済道路の延長}} \times \frac{1}{4} \right] \times \text{関係都道府県の都道府県基準額}$$

2] 前項において、次の各号に掲げる額は、当該各号に定めるところによる。

一 都道府県基準額 各都道府県ごとに次の式によつて算定するものとする。この場合において、千円未満の端数があるときは、その端数金額は切り捨てるものとし、当該切り捨てた端数金額の合算額は、その算定された都道府県基準額が最も少額である都道府県の都道府県基準額に加算する。

$$\left[\frac{\text{当該都道府県における交通事故の発生件数}}{\text{全国の交通事故の発生件数}} \times \frac{2}{4} + \frac{\text{当該都道府県の人口集中地区人口}}{\text{全国の人口集中地区人口}} \times \frac{1}{4} \right] \times \left[\frac{\text{当該都道府県の区域内の改良済道路の延長}}{\text{全国の改良済道路の延長}} \times \frac{1}{4} \right] \times \text{指定都市基準額}$$

$$\left[\frac{\text{当該指定都市における交通事故の発生件数}}{\text{関係都道府県における交通事故の発生件数}} \times \frac{2}{4} + \frac{\text{当該指定都市の人口集中地区人口}}{\text{関係都道府県の人口集中地区人口}} \times \frac{1}{4} \right] \times \left[\frac{\text{当該指定都市の区域内の改良済道路の延長}}{\text{関係都道府県の改良済道路の延長}} \times \frac{1}{4} \right] \times \text{関係都道府県の都道府県基準額}$$

$$\frac{\text{故の発生件数}}{2} \times \frac{\text{当該指定都市の人口集中地区人口}}{4} + \frac{\text{故の発生件数}}{4} \times \frac{\text{関係都道府県の人口集中地区人口}}{1} + \frac{\text{当該指定都市の区域内の改良済道路の延長}}{1} \times \frac{\text{関係都道府県の区域内の改良済道路の延長}}{4}$$

6| 第二項から前項までの規定により市町村に交付すべき交付金の額を算定する場合において、当該年度の九月に交付すべき交付金の額が二十五万円に満たないこととなる市町村があるときは、当該年度においては、当該市町村に対しては、交付金を交付しない。

7| この条において、次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。

- 一 指定都市 地方自治法（昭和二十二年法律第六十七号）第二百五十二条の十九第一項の指定都市をいう。
- 二 関係都道府県 当該市町村を包括する都道府県をいう。

$$\frac{\text{故の発生件数}}{2} \times \frac{\text{当該指定都市の人口集中地区人口}}{4} + \frac{\text{故の発生件数}}{4} \times \frac{\text{関係都道府県の人口集中地区人口}}{1} + \frac{\text{当該指定都市の区域内の改良済道路の延長}}{1} \times \frac{\text{関係都道府県の区域内の改良済道路の延長}}{4}$$

三| 市町村基礎額 指定都市以外の各市町村に於て次の式によつて算定するものとする。

$$\left(\frac{\text{関係都道府県の都道府県基準額} - \text{関係都道府県の区域内の指定都市の指定都市基準額の合算額}}{\text{当該市町村における交通事故の発生件数}} \right) \times \left(\frac{\text{関係都道府県の指定都市以外の市町村における交通事故の発生件数の合計数}}{\text{当該市町村の人口集中地区人口}} \right) + \frac{\text{関係都道府県の指定都市以外の市町村の人口集中地区人口の合計数}}{4} \times \frac{\text{当該市町村が管理する改良済道路の延長}}{4}$$

3| 前二項 の規定により市町村に交付すべき交付金の額を算定する場合において、当該年度の九月に交付すべき交付金の額が二十五万円に満たないこととなる市町村があるときは、当該年度においては、当該市町村に対しては、交付金を交付しない。

4| この条において、次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。

- 一 指定都市 地方自治法（昭和二十二年法律第六十七号）第二百五十二条の十九第一項の指定都市をいう。
- 二 関係都道府県 当該市町村を包括する都道府県をいう。

三 交通事故の発生件数 当該年度の初日の属する年の前年及び前々年に発生した法第二条第一項第十七号に規定する車両等の交通により人の死傷が生じた交通事故の件数を合算したものの二分の一に相当する数値をいう。

四 人口集中地区人口 最近の国勢調査の結果による人口集中地区人口をいう。

五 改良済道路 当該年度の初日の属する年の前年の四月一日以前において道路法第十八条第二項の規定による供用の開始があつた道路（総務省令で定めるものを除く。）のうち、道路構造令（昭和四十五年政令第三百二十号）の規定による基準に適合するもの又はこれに準ずるものをいう。

8 第三項から第五項までの改良済道路の延長は、総務省令で定めるところにより算定するものとする。

（廃置分合又は境界変更があつた場合の措置）

第九条 市町村の廃置分合又は境界変更（都道府県の境界にわたつて市町村の設置又は境界の変更があつたための都道府県の境界変更を含む。以下この条において同じ。）があつた場合においては、第四条第七項第三号に規定する交通事故の発生件数の算定の基礎として用いる交通事故の発生した年又は同項第四号に規定する人口集中地区人口の算定の基礎として用いる国勢調査の行われた年のいずれか早い年において既に当該市町村の廃置分合又は境界変更があつたものとみなして、同条第一項から第六項までの規定により算定した交付金の額を当該都道府県又は市町村に交付する。

三 交通事故の発生件数 当該年度の初日の属する年の前年及び前々年に発生した法第二条第一項第十七号に規定する車両等の交通により人の死傷が生じた交通事故の件数を合算したものの二分の一に相当する数値をいう。

四 人口集中地区人口 最近の国勢調査の結果による人口集中地区人口をいう。

五 改良済道路の延長 当該年度の初日の属する年の前年の四月一日以前において道路法第十八条第二項の規定による供用の開始があつた道路（総務省令で定めるものを除く。）のうち、道路構造令（昭和四十五年政令第三百二十号）の規定による基準に適合するもの又はこれに準ずるものの延長として総務省令で定めるところにより算定したものをいう。

（廃置分合又は境界変更があつた場合の措置）

第九条 市町村の廃置分合又は境界変更（都道府県の境界にわたつて市町村の設置又は境界の変更があつたための都道府県の境界変更を含む。以下この条において同じ。）があつた場合においては、第四条第四項第三号に規定する交通事故の発生件数の算定の基礎として用いる交通事故の発生した年又は同項第四号に規定する人口集中地区人口の算定の基礎として用いる国勢調査の行われた年のいずれか早い年において既に当該市町村の廃置分合又は境界変更があつたものとみなして、同条第一項から第三項までの規定により算定した交付金の額を当該都道府県又は市町村に交付する。

平成一七年度道路交通管理統計の概要

道路局道路交通管理課調整係長 斎藤 清

一 はじめに

道路交通管理統計調査は、全国の道路における道路の管理体制、道路管理施設の整備状況等の道路交通管理の実態を的確に把握するとともに、今後の社会情勢の変化に対応し、道路の実態に即した望ましい道路交通管理のあり方について検討するための基礎資料を得ることを目的として、毎年実施しているものである。

本調査の対象は、道路法に基づき指定又は認定され、道路管理者が管理しているすべての道路を対象としており、道路運送法に基づく一般自動車等は含まれていない。

調査項目については次のとおりである。

道路管理の現況

- ・道路監理員の任命状況
- ・道路管理用車両の保有状況
- ・道路パトロールの実施実績
- ・道路情報管理施設等の設置状況

異常気象時の対応

- ・道路災害の発生状況
- ・異常気象時の通行規制実績
- ・異常気象時の警戒・緊急体制の発動実績
- ・道路情報モニターの活動実績

違法車両の取締り等

- ・車両取締り機器等の設置状況
- ・道路標識による高さ、総重量等の制限の状況
- ・特殊車両の指導取締り実績

・路上放置車両の処理実績

二 平成一七年度道路交通管理統計の概要

1 道路管理の現況

道路交通管理統計においては、道路管理の現況を知るため、道路の管理体制、施設の整備状況について調査を行っている。

《道路情報管理施設等の設置状況について》

道路情報管理施設とは、道路管理者が安全かつ円滑な道路交通の確保のため必要な情報を収集し、又は道路利用者に当該情報を提供するために設置される施設であり、道路上の道路情報提供装置、車両監視装置、気象観測装置、緊急連絡施設等が含まれる。

(1) 道路情報板等の設置状況

平成一八年四月一日現在における主な施設の整備状況は、道路情報板が二万一、四一八基と最も多く、路側放送は五七七区間、ビーコンは二、九一六基等となっている。近年においては、高速道路や有料道路などにおける路側放送やビーコンといった、より高度な道路情報提供が推進されている。なお、施設全体としては、前年度並みの設置状況にある(表1、図1参照)。

(2) 気象観測装置の設置状況

平成一八年四月一日現在における主な施設の整備状況は、雨量計が七、三九二基、温度計が六、〇九五基、風速計が二、四三四基等となっており、積雪深計は前年度から減少しているものの、気象観測装置全体としては、増加の傾向にある(表2、図2参照)。

2 異常気象時の対応

《異常気象時における通行規制実施について》

豪雨、地震等の異常気象時において、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、各道路管理者は、通行規制基準、通行規制区間を定め、事前の通行規制を実施している。

平成一七年度の通行規制実績は、通行止回数で八、六四二件となっており、うち豪雨によるものが五、二三八件と全体の約六一%を占め、次いで

表1 道路情報板等の設置状況 (平成18年4月1日現在)

道路種別	道路情報板 (基)				警報表示板 (基)		車両監視用テレビ (台)			交通量測定器 (基)		路側放送 (区間)	ビーコン (基)	道路交通遮断装置 (基)				
	A型	B型	C型	電光式	計	トンネル	その他	計	トンネル	その他	計				料金所	その他	計	
高速自動車国道	8	62	0	4,808	4,878	931	0	931	1,885	600	2,485	0	3,211	3,211	177	1,599	137	
本州四国連絡道路	0	20	6	123	149	29	8	37	53	43	96	36	22	58	2	18	0	
都市高速道路	0	0	17	1,322	1,339	141	13	154	840	1,423	2,263	699	4,615	5,314	39	679	19	
一般国道	指定区内	82	74	23	3,035	3,214	1,375	123	1,498	1,707	5,261	6,968	0	1,037	1,037	106	472	660
	指定区間外	160	341	804	1,991	3,256	956	55	1,011	243	164	397	0	11	11	22	12	167
都道府県道	95	740	2,406	2,249	5,490	689	220	909	91	187	278	0	8	8	23	0	809	
市町村道	102	82	522	300	1,006	175	148	323	41	176	217	0	4	4	3	6	72	
有料道路	東・中・西日本高速道路株式会社	0	105	0	1,032	1,137	194	0	194	413	94	507	0	601	601	20	230	89
	地方道路公社	27	98	97	687	909	228	252	609	284	893	634	164	798	185	0	374	
計	474	1,522	3,876	15,547	21,418	4,718	691	5,309	6,882	8,222	14,104	1,369	9,673	11,042	677	2,916	2,317	

- 注(1)施設は道路管理者が所有しているものを計上し、警察等他機関に貸与しているものを含む。
 (2)道路情報板の種類は、「道路情報装置の規格について」(昭和47年9月27日付け建設省道企発第52号道路局企画課長通達)を基に、下記の区分とした。
 A型：オーバーヘッド型式のもの。 B型：路側設置型で表示幕により表示するもの。
 C型：路側設置型で表示板により表示するもの。
 電光式：オーバーヘッド型、路側設置型といった型式にかかわらず、電球又はLEDにより文字を形成するもの。
 (3)警報表示板は、専らトンネル内事故、雪崩等災害の発生を表示するものを、トンネル内事故発生を表示するため設置したものとその他のものを区別して計上した。
 (4)車両監視用テレビは、道路交通の状態を監視するため設置したテレビカメラで、トンネル内の状態を監視するためのものとのものを区別して計上した。
 (5)路側放送とは、路側に設置された中波放送機(モノポールアンテナ、誘導通信ケーブル)により、車載のカーラジオを通じて、道路交通情報を常時提供できるシステムをいい、中波放送機1基の放送区間を1箇所とし、同一区間であっても、2基の放送機によって上下線で異なる放送を行っている場合は、2箇所として計上した。
 (6)ビーコンとは、VICS(道路交通情報通信システム：電波を用いて、リアルタイムで道路交通情報等運転者が必要とする情報を車載のコンピュータに提供するシステム)における発信器として、道路管理者が路側に設置したものをいう。

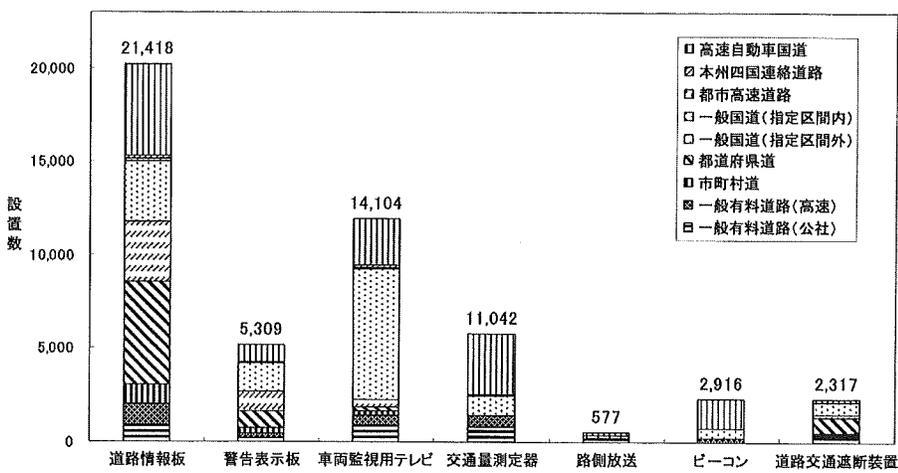


図1 道路情報管理施設等の設置状況 (平成18年4月1日現在)

表 2 気象観測装置の設置状況 (平成 18 年 4 月 1 日現在)

(基)

道路種別	雨量計			温度計			積雪深計			路面凍結観測装置			風速計			視程障害観測装置				
	道路管理者設置	その他の設置	計	自動伝達	その他	計	自動伝達	その他	計	自動伝達	その他	計	自動伝達	その他	計	自動伝達	その他	計		
	高速自動車国道	790	0	0	790	928	0	928	167	46	213	809	2	811	682	0	682	361	0	361
本州四国連絡道路	14	0	0	14	21	0	21	0	0	0	23	0	23	23	2	25	18	0	18	
都市高速道路	40	0	0	40	103	0	103	17	0	17	74	0	74	61	0	61	95	0	95	
一般国道	指定区間内	1,237	37	48	1,322	1,280	292	1,572	744	65	809	686	74	960	710	23	733	179	1	180
	指定区間外	165	138	697	900	405	879	1,284	446	56	502	311	46	357	98	37	135	49	2	51
都道府県道	419	138	1,307	1,864	608	955	1,463	591	144	735	425	103	628	212	73	285	216	39	254	
市町村道	401	422	1,411	2,231	231	263	497	115	222	337	68	27	95	188	132	320	0	1	1	
一般有料道路	東・中・西日本高速道路株式会社	90	0	0	90	93	0	93	10	0	10	109	0	109	77	0	77	24	0	24
	地方道路(公社)	97	36	5	138	88	46	134	12	11	23	68	13	81	106	20	126	143	9	152
計	3,253	771	3,368	7,392	3,660	2,435	6,095	2,162	544	2,646	2,773	265	3,038	2,147	287	2,434	1,084	52	1,136	

注 (1) 施設は道路管理者が所有しているものを計上し、警察等他機関に貸与しているものを含む。
 (2) 自動伝達式とは、テレメータ等により、自動的に道路管理者の事務所等に観測結果を伝達するものをいう。
 (3) 視程障害観測装置とは、透過率計、I T V等の霧、吹雪等による視程障害の程度を観測する装置をいう。

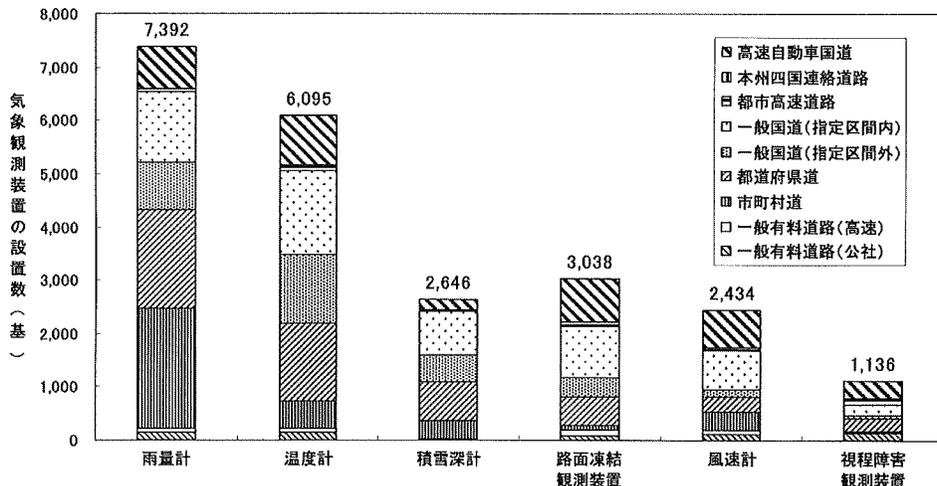


図 2 気象観測装置の設置状況 (平成 18 年 4 月 1 日現在)

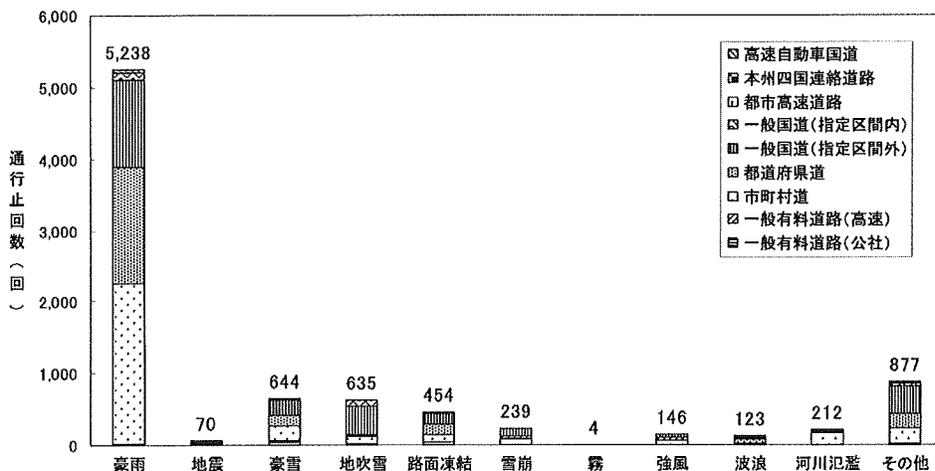


図 3 異常気象時の通行止実績 (平成 18 年 4 月 1 日現在)

表3 異常気象時の通行止回数（平成17年度実績）

原因		豪雨	地震	豪雪	地吹雪	路面凍結	雪崩	霧	強風	波浪	河川氾濫	その他	計	
規制区間内外の別														
道路種別														
高速自動車国道	内	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	外	32	32	0	0	0	0	0	0	0	0	2	66	
	計	32	32	0	0	0	0	0	0	0	0	2	66	
本州四国連絡道路	内	0	0	0	0	3	0	0	1	0	0	13	17	
	外	0	0	0	0	4	0	1	3	0	0	0	8	
	計	0	0	0	0	7	0	1	4	0	0	13	25	
都市高速道路	内	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
	外	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3	
	計	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	4	
一般国道	指定区間内	内	51	0	3	9	0	8	0	0	5	1	11	88
		外	46	0	16	87	6	5	0	5	17	6	31	219
		計	97	0	19	96	6	13	0	5	22	7	42	307
	指定区間外	内	440	4	37	38	36	17	0	9	0	3	38	622
		外	781	7	161	352	108	84	0	26	27	24	338	1,908
		計	1,221	11	198	390	144	101	0	35	27	27	376	2,530
都道府県道	内	1,423	6	103	23	107	28	1	42	45	11	145	1,934	
	外	198	1	45	10	39	21	0	4	9	4	64	395	
	計	1,621	7	148	33	146	49	1	46	54	15	209	2,329	
市町村道	内	342	2	28	9	35	7	0	2	1	14	34	474	
	外	1,894	7	178	77	70	69	0	44	14	149	176	2,678	
	計	2,236	9	206	86	105	76	0	46	15	163	210	3,152	
一般有料道路	東・中・西日本 高速道路株式会社	内	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		外	2	8	0	0	0	0	0	0	0	0	10	
		計	2	8	0	0	0	0	0	0	0	0	10	
	地方道路公社	内	25	2	68	15	40	0	0	6	5	0	22	183
		外	4	0	2	15	6	0	2	4	0	0	3	36
		計	29	2	70	30	46	0	2	10	5	0	25	219
計	内	2,281	15	239	94	221	60	1	60	56	29	263	3,319	
	外	2,957	55	405	541	233	179	3	86	67	183	614	5,323	
	計	5,238	70	644	635	454	239	4	146	123	212	877	8,642	

注(1) 道路管理者が道路法第46条に基づき実施した通行止を、主たる原因別に計上した。

(2) 規制区間内外の別の「内」は規制区間内で実施した規制を、「外」は規制区間外で実施した規制をさす。

なお、規制区間とは、「異常気象時における道路通行規制要領」（昭和44年4月1日付け建設省道政発第16号及び第16号の2建設省道路局長通達別紙）第二に規定する異常気象時通行規制区間及び「道路管理の強化について」（昭和45年9月18日付け建設省道政発第84号及び第84号の2建設省道路局長通達）記二に規定する特殊通行規制区間をいう。

(3) 規制区間内外にまたがった通行規制は、区間の長い方に計上した。

(4) 通例の積雪による冬季閉鎖など異常気象に伴うものでない通行止は計上していない。

豪雪、地吹雪の順となっている(図3、表3参照)。

3 違法車両の取締り等

(1) 特殊車両の取締りについて

① 特殊車両の指導取締り実績

道路管理者は、車両制限令の基準を超えている車両で、道路法第四七条の二第一項に基づく特殊車両通行許可(以下、「通行許可」という。)を受けずに通行している車両及び通行許可の条件に違反して通行している車両の指導取締りを行っている(表4、図4参照)。

② 違反車両の違反内容

違反件数については、通行許可を受けていない場合が八、二九九件(約七四%)、通行許可を受けている場合が二、九二九件(約二六%)となっており、通行許可を受けないで違反車両を走行させているケースが多いことがうかがえる。

違反内容としては、通行許可を受けていない場合においては、寸法超過が三、八八八件、重量超過が三、〇六三件となっており、両方の超過が一、三四八件となっている。通行許可を受けている場合においては、重量超過単独での違反が約四〇二件であり、全体の約一四%を占めている(表5、図5参照)。

表4 特殊車両の指導取締り実績(平成17年度実績)

道路管理者	取締り活動					措置内容						
	回数(回)	時間(時間)	人員(人)	対象車両(台)	違反車両(台)	指導警告(件)	措置命令(件)	許可取消		刑事告発		
								取締りに係るもの	事故に係るもの	取締りに係るもの	事故に係るもの	
東・中・西日本高速道路株式会社	東日本高速道路株式会社(高速自動車国道)	1,313	4,678	9,298	4,188	1,890	109	1,307	0	0	0	0
	中日本高速道路株式会社(高速自動車国道)	882	3,876	10,412	6,007	3,402	261	1,206	0	0	0	0
	西日本高速道路株式会社(高速自動車国道)	866	3,503	7,568	3,688	1,629	213	844	0	0	0	0
	小計	3,061	11,956	27,278	13,783	6,821	683	3,357	0	0	0	0
本州四国連絡高速道路株式会社	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
首都圏高速道路株式会社等	首都高速道路株式会社	1,141	2,325	10,875	2,607	235	0	294	0	0	0	0
	阪神高速道路株式会社	2,469	5,919	14,262	1,077	1,002	75	0	0	0	0	0
	名古屋高速公社	378	253	1,547	-	2	2	0	0	0	0	0
	広島高速公社	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	福岡北九州高速公社	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	小計	3,976	8,497	28,684	3,584	1,314	1,004	369	0	0	0	0
地方整備局等	北海道開発局	21	48	250	167	67	54	13	0	0	0	0
	東北地方整備局	60	100	1,001	417	106	66	32	0	0	0	0
	関東地方整備局	62	131	939	474	244	169	61	0	0	0	0
	北陸地方整備局	26	48	534	335	46	40	6	0	0	0	0
	中部地方整備局	54	135	508	303	193	90	81	0	0	0	0
	近畿地方整備局	183	406	2,308	1,088	617	575	9	0	0	0	0
	中国地方整備局	94	236	948	1,110	370	240	130	0	0	0	0
	四国地方整備局	33	66	417	121	40	40	0	0	0	0	0
	九州地方整備局	133	259	2,410	1,417	470	385	85	0	0	0	0
	沖縄総合事務局	16	30	125	89	19	16	2	0	0	0	0
小計	671	1,457	9,440	5,521	2,172	1,676	419	0	0	0	0	
都道府県	29	56	391	134	65	65	0	0	0	0	0	
指定市	1	2	37	17	6	6	0	0	0	0	0	
市町村	4	21	10	16	5	5	0	0	0	0	0	
一般有料道路	東日本高速道路株式会社	154	672	1,059	657	284	9	127	0	0	0	0
	中日本高速道路株式会社	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	西日本高速道路株式会社	128	641	1,628	1,687	561	70	230	0	0	0	0
	地方道路公社	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	8,024	23,203	66,527	25,399	11,228	3,417	4,602	0	0	0	0	

注(1) 許可取消、刑事告発以外の欄については、指導取締り基地等における取締りのみを計上し、他の業務に付随して行った取締り(例えば、料金収受業務中に、付随的に料金所の軸重計により違反者を発見し、措置を行った場合)は含まない。

(2) 許可取消、刑事告発の欄については、指導取締り基地における取締りの際の措置命令違反、常習違反による件数のほか、道路法47条第1項の規定又は許可条件に違反して車両を通行させ、重大事故を発生させたことによるものを含む。

(3) 措置内容の区分は、「車両の通行の制限について」(昭和53年12月1日付け建設省道交発第96号建設省道路局長通達)別添2「特殊車両の通行に関する指導取締り要領」による。

指導警告: 措置命令の必要がない程度が軽微である場合に、文書をもって再発防止等を指導警告すること。

措置命令: 違反車両に対し、車両構造の一部取り外し又は積載貨物の分割による重量、寸法の軽減措置、通行の中止、通行条件の遵守等を文書をもって命令すること。

(4) 東・中・西日本高速道路株式会社の違反車両台数には、口頭による指導警告台数(高速自動車国道:4,451台、一般有料道路:969台)は含まない。

(5) 首都高速道路株式会社の違反車両台数には、口頭による指導警告:2,375件は含まない。

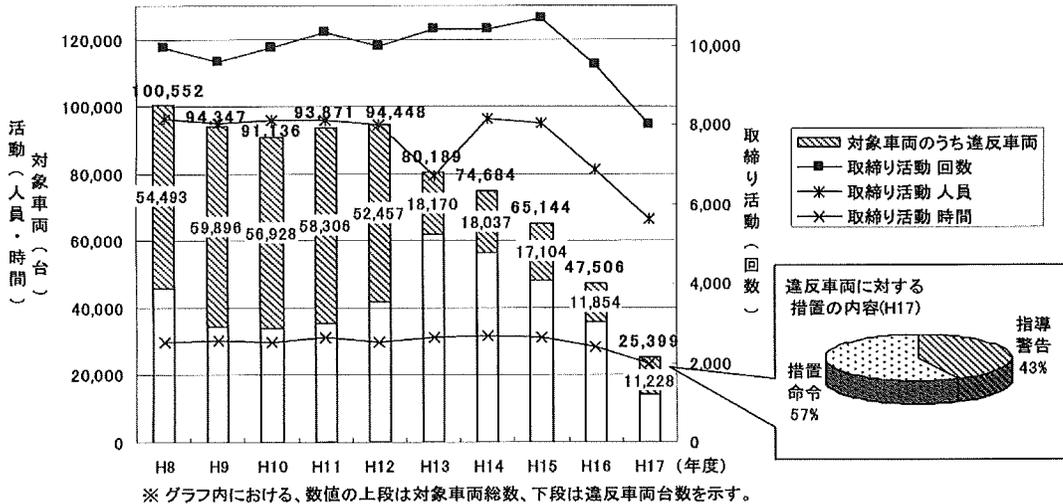


図4 特殊車両の指導取締り実績 (過去10年)

道路管理者は警察と協力しつつその排除に努めているものの、所有者の確認が困難な場合が多いため、道路管理者自らで廃棄せざるを得ない状況

平成一七年度の路上放置車両発見台数は全体で二万五、七九二台であるが、このうち八、八七四台(約三四%)が指定市におけるものである(前年度以前からの繰越分を含む)。また、市長村道一四、〇四八台のうち六、六五八台(約四七%)が、東京都、大阪府、愛知県の上位三都府県内におけるものであり、路上放置車両は特に大都市で問題となることがわかる(表7、図7参照)。

③ 車両取締り機器の設置状況
 道路法に違反して道路を運行する車両の指導取締りを行うため、道路管理者は、車重計、軸重計等の重量測定機器の設置を行っている。
 機器の設置状況は、都道府県道、市町村道に比較して高速自動車国道等でより進んでいる。また、設置基数については、軸重計の一、六七三基が最も多く全体の約五〇%を占めている(表6、図6参照)。
 (2) 路上放置車両の処理について
 近年、廃棄車両の処理費用の高騰等により、道路上に放置され一般交通の障害となっている車両(路上放置車両)が増加しており社会問題となっている。

にあり、それが更に路上放置を助長するという悪循環が生じている例も見受けられ、今回の調査時点においても、路上放置車両総数の約二〇%である五、二四八台が未処理状態となっている。このことから、道路管理者としては今後とも、関係機関との連携を緊密にし、路上放置車両対策に取り組む必要性が高いことを示している。
 なお、平成一七年一月一日から自動車リサイクル法が施行されたこともあり、平成一七年度の路上放置車両発見台数は、対前年度約一四・七%減の四、四三五台減少しているところである。

表5 違反車両の違反状況（平成17年度実績）

道路管理者	違反区分	許可なし(件)				許可あり(件)																計	合計						
		重量超過	寸法超過	経路違反	その他違反	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●			●	●	●			
						●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●			●	●	●	●	●	●
						●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●			●	●	●	●	●	●
東日本高速道路株式会社	697	666	186	1,549	0	0	6	43	7	10	73	61	0	24	21	96	0	0	0	0	0	0	341	1,890					
中日本高速道路株式会社	1,705	885	357	2,947	104	3	50	77	20	10	81	20	8	50	2	30	0	0	0	0	0	455	3,402						
西日本高速道路株式会社	381	584	111	1,076	73	35	57	25	43	10	20	25	3	114	26	10	12	0	0	0	0	453	1,529						
小計	2,783	2,135	654	5,572	177	38	113	145	70	30	174	106	11	188	49	136	12	0	0	0	0	1,249	6,821						
本州四国連絡高速道路株式会社	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
首都高速道路株式会社	17	125	19	161	1	0	2	2	0	0	1	0	20	48	0	0	0	0	0	0	0	74	235						
阪神高速道路株式会社	118	689	32	839	3	2	0	0	1	0	0	0	6	141	1	36	1	0	47	238	1,077								
名古屋高速公社	1	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2						
広島高速公社	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
福岡北九州高速公社	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
小計	136	814	52	1,002	4	2	2	2	1	0	1	0	26	189	1	36	1	0	47	312	1,314								
北海道開発局	0	24	8	32	2	0	0	3	0	0	0	0	1	0	2	0	1	0	26	35	67								
東北地方整備局	4	22	19	45	5	1	0	1	1	3	0	0	1	1	3	0	3	1	41	61	106								
関東地方整備局	7	89	35	131	28	5	1	3	0	4	1	0	17	0	1	0	17	2	34	113	244								
北陸地方整備局	2	6	6	14	7	1	3	4	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	12	32	46								
中部地方整備局	3	36	36	75	51	7	1	2	0	0	0	0	6	3	3	0	9	3	33	118	193								
近畿地方整備局	8	100	210	318	51	19	8	53	9	26	19	15	8	8	25	3	24	8	23	299	617								
中国地方整備局	5	126	46	177	57	2	1	9	0	1	0	0	5	0	2	0	16	1	99	193	370								
四国地方整備局	1	7	19	27	1	0	0	2	0	2	0	0	1	0	0	0	1	0	6	13	40								
九州地方整備局	7	190	79	276	17	2	0	5	0	3	0	0	4	0	2	0	19	1	141	194	470								
沖縄総合事務局	0	7	1	8	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	11	19								
小計	37	607	459	1,103	220	38	14	82	10	39	20	15	43	12	38	3	92	19	424	1,069	2,172								
都道府県	17	21	6	44	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	11	2	6	21	65								
指定市	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3	6	6								
市町村	0	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	5								
一般有料道路	東日本高速株式会社	43	119	47	209	0	0	0	2	2	9	2	20	0	18	4	18	0	0	0	75	284							
	中日本高速株式会社	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0							
	西日本高速株式会社	47	189	130	366	0	78	0	0	32	19	0	16	7	24	12	7	0	0	0	195	561							
	地方道路公社	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0							
小計	90	308	177	575	0	78	0	2	34	28	2	36	7	42	16	25	0	0	0	270	845								
計	3,063	3,888	1,348	8,299	402	156	129	231	115	97	197	157	87	431	105	200	121	21	480	2,929	11,228								

注(1) 違反内容の区分については、以下のとおり。

- ①無許可：道路法第47条の2第1項に基づく特殊車両通行許可を有しない場合。
 - 重量超過—車両総重量、軸重、隣接軸重及び輪荷重について車両制限令第3条に規定する限度を超えて道路を通行していた場合。
 - 寸法超過—幅、高さ及び長さについて車両制限令第3条に規定する限度を超えて道路を通行していた場合。
- ②許可あり：何らかの特殊車両通行許可を有する場合。
 - 経路違反—許可証と通行経路が異なる場合。
 - 積荷違反—許可証の積載貨物と積荷が異なる場合。
 - 重量超過—許可証の許可重量（総重量、軸重等）を超える場合。
 - 寸法超過—許可証の許可寸法（幅、高さ及び長さ）を超える場合。
 - 条件違反—条件書の許可条件（徐行条件、時間制限等）に違反した場合。
 - その他—その他の許可証及び条件書の記載内容違反、許可証不携帯等。

(2) 1台の車両に複数の違反内容が該当する場合は、各々1件として計上している。

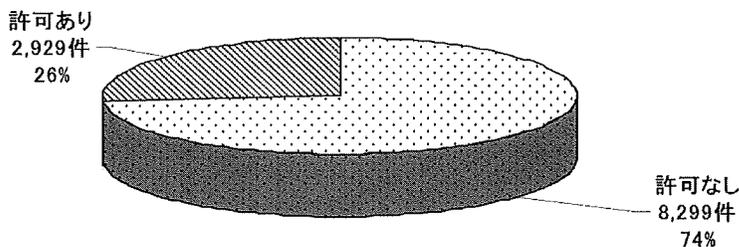


図5 特殊車両における違反車両の許可状況

表6 取締り機器（定置式）の設置状況（平成18年4月1日現在）

道路種別	車重計		軸重計		輪荷重計		車高計		計		
	箇所数	全基数 (カメラ付き)	箇所数	全基数 (カメラ付き)	箇所数	全基数 (カメラ付き)	箇所数	全基数 (カメラ付き)	箇所数	全基数 (カメラ付き)	
高速自動車国道	185	185 (0)	677	943 (0)	0	0 (0)	249	533 (0)	1,111	1,661 (0)	
本州四国連絡道路	6	6 (0)	27	27 (0)	0	0 (0)	33	57 (0)	66	90 (0)	
都市高速道路	7	7 (0)	227	503 (464)	1	2 (0)	336	597 (0)	571	1,109 (464)	
一般国道	指定区間内	102	105 (15)	33	49 (20)	6	4 (3)	30	37 (10)	171	195 (48)
	指定区間外	1	1 (0)	0	0 (0)	0	0 (0)	1	1 (0)	2	2 (0)
都道府県道	12	9 (1)	2	4 (0)	0	0 (0)	0	0 (0)	14	13 (1)	
市町村道	0	0 (0)	0	0 (0)	0	0 (0)	0	0 (0)	0	0 (0)	
一般有料道路	東・中・西日本 高速道路株式会社	13	22 (9)	40	144 (83)	0	0 (0)	15	103 (87)	68	269 (179)
	地方道路公社	4	4 (0)	1	3 (0)	0	0 (0)	14	33 (0)	19	40 (0)
計	330	339 (25)	1,007	1,673 (567)	7	6 (3)	678	1,361 (97)	2,022	3,379 (692)	

注(1) 管理を警察等他機関に委託しているものを含め、道路管理者が所有するものを計上している。

(2) 機器の分類は次のとおり。

車重計：車両総重量を一度に計測する装置

軸重計：一つの車軸の荷重を計測する装置

輪荷重計：一つの車輪の荷重を計測する装置

(3) 設置箇所数については、

①同一地点であっても、上下線それぞれに設置している場合は、2箇所

②料金所等に複数のブースがあり、各々に機器が設置してある場合は、全体で1箇所として計上している。

(4) 基数欄の()には、違反取締り用カメラを有するものを内数で示す。

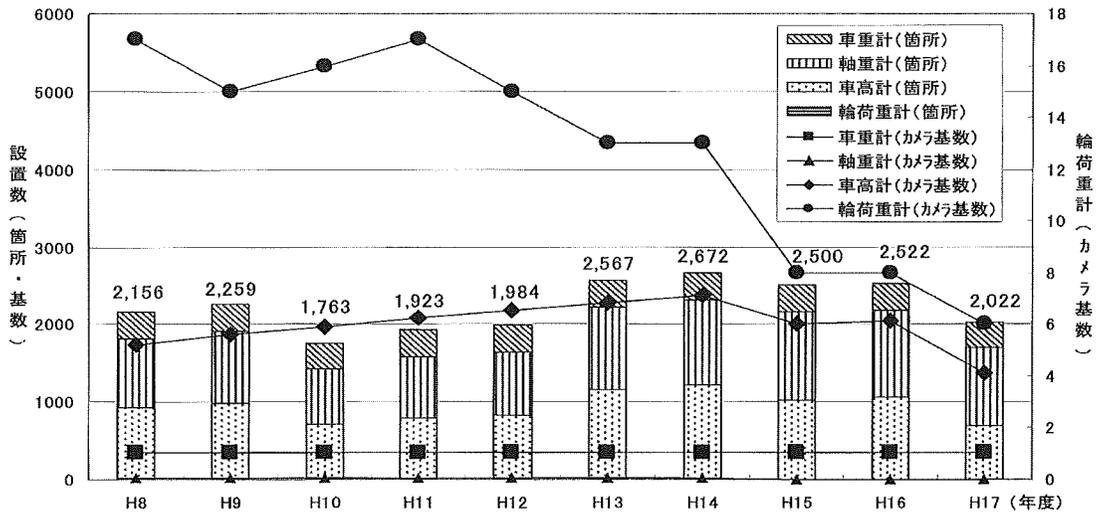


図6 取締り機器(定置式)設置の推移(過去10年)

表7 路上放置車両の処理実績(平成17年度実績)

道路管理者	放置車両 発見台数	放置車両処理台数						未処理	
		所有者 撤去台数	道路管理者撤去台数		清掃当局 撤去台数	警 察 撤去台数	計		
			廃棄物	違法放置物件					
東・中・西日本 高速道路株式会社	468 (514)	232 (181)	29 (15)	49 (44)	0 (0)	8 (0)	318 (240)	150 (274)	
本州四国連絡 高速道路株式会社	4 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	4 (0)	
首都・阪神高速 道路株式会社等	205 (0)	165 (0)	7 (0)	0 (0)	0 (0)	33 (0)	205 (0)	0 (0)	
地方整備局等	374 (155)	135 (33)	125 (27)	33 (30)	1 (0)	3 (0)	297 (90)	77 (65)	
都 道 府 県	903 (230)	362 (98)	341 (36)	37 (5)	5 (1)	3 (2)	748 (142)	155 (88)	
指 定 市	7,962 (912)	2,997 (142)	2,536 (164)	1,127 (8)	385 (23)	7 (0)	7,052 (337)	910 (575)	
市 町 村	11,385 (2,663)	4,638 (675)	2,671 (622)	1,667 (377)	277 (47)	122 (13)	9,375 (1,734)	2,010 (929)	
地方道路公社	12 (5)	3 (0)	2 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	5 (1)	7 (4)	
計	H17分	21,313	8,532	5,711	2,913	668	176	18,000	3,313
	繰越分	(4,479)	(1,129)	(865)	(464)	(71)	(15)	(2,544)	(1,935)
	合計	25,792	9,661	6,576	3,377	739	191	20,544	5,248

- 注(1)ここでいう「車両」には、自転車等の「軽車両」は含まない。
 (2)発見台数には、道路管理者がパトロール時等に自ら発見した場合のほか、通報を受けた結果発見した場合も含む。
 (3)所有者撤去台数には、所有者が判明し、道路管理者が所有者に撤去させたものを計上している。
 (4)道路管理者撤去台数には、道路管理者が費用を負担して(路上放棄車処理協力会から寄付を受けた場合も含む)、自ら又は回収業者に依頼して撤去した台数を計上している。
 (5)清掃当局撤去台数には、道路管理者が清掃当局に連絡して処理を任せたものを計上している。
 (6)警察撤去台数には、道路管理者が警察に連絡し、刑事事件にかかわる可能性などから警察が撤去する旨回答を得たものを計上している。
 (7)上段は当該年度分。下段括弧書きは、前年度以前からの繰越分。ただし、繰越分が把握できない管理者分は計上していない。

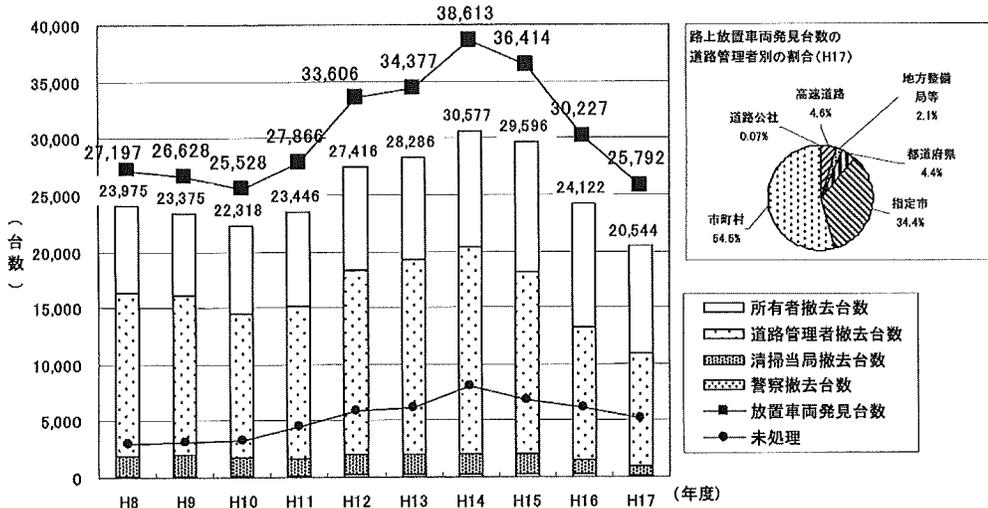


図7 路上放置車両の処理実績推移 (過去10年)

III さいご

我が国は、国土の四分の三が山地であり、かつ、豪雨、地震などの自然災害が頻繁に発生し易い条件の下にある。特に近年においては、自然災害が頻繁に発生しており、平成一七年度は台風の影響、集中豪雨、福岡県西方沖地震等の強度の地震により、全国各地に多大な被害をもたらした。こうした自然条件の下で、道路管理者は道路を良好に保ち、道路交通の安全を確保しなければならない。このため、道路管理者は豪雨等の自然現象により災害の発生の恐れがある箇所については、重点的なパトロール等を実施することにより常に異常の有無を把握し、異常が認められた場合は速やかに対策を講じる必要がある。

また、災害発生時においては状況を的確に把握して対処するために、関係機関との協力体制、情報収集・提供体制を整備する必要がある。

さらに、道路管理者は道路構造の保全、交通の危険防止のため、道路法に違反している車両の指導取締りを実施しているが、近年物流の効率化という観点から、車両の大型化が進展しており、それに伴い違反車両の増加が懸念されるところである。そのため、今後、指導取締り体制や関係機関との連携を一層強化することによって、より効果的に違反車両数の抑制を図ることが重要である。

近年、道路利用者の道路交通情報に対するニーズはますます高度化、多様化してきており、従来の道路交通情報をより充実させるとともに、高度化していくことが必要である。

以上のような道路管理上のさまざまな課題を検討するための資料として、全国の道路管理者に本調査結果を日々の業務に活用していただければ幸いです。

最後に、本調査にご協力いただいた全国のご担当者の皆様に、この誌面をお借りして御礼を申し上げ、本稿を終わることとする。

平成 19 年度

「道の日」中央行事実施報告

～道が つなぐ ささえる 暮らしと笑顔 全国道の駅物産展～

道路局総務課

昭和六一年度から始まった「道の日」中央行事も今年度で三二回目を迎えました。今年度は、六本木ヒルズアリーナにて、『道の日2007』道がつなぐ ささえる暮らしと笑顔 全国道の駅物産展』をテーマに開催されました。以下、当日の模様をご紹介します。

一 ステージイベントについて

◆オープニングセレモニー◆

午前十一時、平成一九年度「道の日」中央行事のスタートです。司会者から、道の日の意義、本日イベントの概要について紹介された後、和太鼓の勇壮な響きとともに、今年の「道の日」中央行事が始まりました。

◆トークショー◆

午後〇時、道の日実行委員会の齋藤事務局長から、「あまりに身近すぎて、普段見過ごされがちな道の重要性や意義について、本日のイベントを通じて来場される皆様の関心が深まれば。」との挨拶がなされました。続いて、齋藤事務局長からタスキがかけられ、タレントの眞鍋かをりさんが「一日道の駅六本木」の駅長に任命されました。

今年四月、都内で初めてオープンした、道の駅「八王子滝山」の芥川麻実子駅長もステージに上がり、眞鍋さん、芥川さん、司会者の女性三人に



眞鍋かをりさん、道の駅「八王子滝山」芥川駅長を交えて行われたトークショー



道の駅「六本木」1日駅長に任命された眞鍋かをりさん

よるトークショーのスタートです。本日のイベントで一日駅長を務めるにあたり、眞鍋さんは、道の駅「八王子滝山」を取材しました。その時の体験談などが展開されていきます。

道の駅「八王子滝山」は、地元産の野菜の豊富な品揃えが特色です。眞鍋さんも、その品揃えに圧倒されたとのこと、お米をお土産に購入したこと、レストランで食べた「トマトうどん」や地ビールの美味しかったことなど、楽しい会話が弾みます。

芥川駅長からは、休憩機能、地域の情報発信機能、地域との連携機能という道の駅の役割について紹介されました。都会型の道の駅として、地元八王子市民の方の買い物などのほか、子供を対象とした虫取りイベントなど、地域に愛される道の駅を目指しているとのことでした。

最後に芥川駅長から、人やモノ、文化、情報など、さまざまなものを運び、また、特に台風や地震などの災害時には、命を運ぶ貴重なインフラである道の役割について考えていただきたい旨、来場の皆様へのメッセージが伝えられました。

トークショーの後は、〇×クイズ大会です。「世界で最初の海底トンネルであり、海の底を歩いて渡れることもできる人道のトンネルは？」、「昭和三八年七月に日本で最初に開通した高速道路は？」など、三択形式での楽しいクイズが一〇問、正解者には、道の駅から提供された名産品がプ

ゼントされました。

◆道路ふれあい月間推進標語表彰式◆

午後一時、トークショー、クイズ大会に続いて、「道路ふれあい月間」推進標語の表彰式が行われました。今年は五、九一作品の応募があり、当日、プレゼンターも務めた山田美保子氏（放送作家・コラムニスト）ほかの審査員による審査の結果、最優秀賞一作品、優秀賞四作品、優良賞四作品が選定されました。



道路ふれあい月間推進標語表彰式

今年の最優秀賞は、埼玉県の西澤実月さん（七歳の男の子）の「また明日 元気に会おう この道で」が選ばれました。「いつもの道路で明日も元気に友達に会えるといいな、という気持ちで作りました。」という、かわいらしいコメントが印象的でした。最後に、プレゼンターの原田次長より、「道路ふれあい月間を通じて、人や車の通行だけでなく、ライフラインの収容空間、地域のふれあいの場など、道の様々な機能についての理解が深まってほしい。」との挨拶がありました。

◆「和太鼓おろち」パフォーマンスステージ◆

標語表彰式に続いては、和太鼓の実演です。都内を中心に活動する「おろち」、女性四人と男性一人のグループによる和太鼓実演です。来場の皆さんも勇壮な和太鼓の迫力満点の響きに圧倒されたように、食い入るように演奏を見つめていました。



勇壮な和太鼓の実演



日本道路交通情報センターによる
トラフィック・インフォメーション



エリック・バーグさんによる
ジャグリングステージ

◆ TRAFFIC INFORMATION ◆

午後二時からは、(財)日本道路交通情報センターによるトラフィック・インフォメーションです。都内の渋滞状況やお盆期間中の渋滞予測など、普段ラジオで耳にする道路交通情報を生で聞くことができます。

◆ 「エリック・バーグ」ジャグリングステージ ◆

トラフィック・インフォメーションに続いては、カルフォルニア出身のプロジャグラー、エリック・バーグさんによるステージイベントです。五つのボールを使つてのジャグリング(お手玉のようなもの?)、一輪車に乗つて三つの大刀を操つたり、軽妙なジョークを織り交ぜながらのパフ

ォーマンスでした。アシスタントに駆りだされた子供の笑顔や笑い声が印象的な楽しいステージでした。

二 道の駅物産展について

道の駅物産展には、北は北海道から南は沖縄まで、全国から四五の道の駅の出店がありました。以下、各エリアから、いくつかの道の駅を紹介します(誌面の都合上、すべての道の駅を紹介できないことをご容赦ください)。

これらの名産品は、生産地から各道の駅、そして、ここ六本木会場へと道路を使って運ばれています。道の駅物産展を通じて、道についての理解が深まればと思います。

《北海道…四駅》

「厚岸グルメパーク」では、地元名産の牡蠣を活かした佃煮が美味でした。そのほか、かきの燻製やかきスープカレーが売られていました。

《東北…二駅》

七駅が出店した青森県。「なみおか」のりんごシャーベットはりんごの果肉入りでした。福島県「にしあいづ」のトウモロコシも人気だったようです(一本一〇〇円)。

《関東…五駅》

茨城県の「いたこ」では、浴衣姿の店員がヨーグルト、朝採り野菜などを販売しました。

《北陸…四駅》

「新潟ふるさと村」では、お米のほか、銘酒「八海山」、「越乃寒梅」、「すず塩田村」(石川県)では、地元天然塩が出展されていました。

《東海…五駅》

食品を展示する道の駅が多い中、「五木のやかた・かわうえ」(岐阜県)では、染織物、木製品などの手工芸品が展示・販売されていました。「茶倉駅」(三重県)では、冷たい緑茶の味見・販売が行われました。

《中国…四駅》

「萩しーまーと」(山口県)では、萩の真ふぐが人気だったようです。

《四国…五駅》



道の駅物産展



東北エリア



北海道エリア



北陸エリア



関東エリア



中国エリア



東海エリア



九州・沖縄エリア



四国エリア

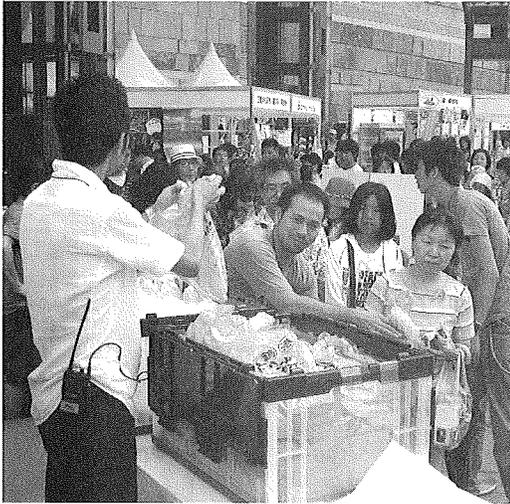
香川、徳島、愛媛、高知の各県ごとに県内道の駅が共同出店。オリーブ製品のほか、麺類などが販売されていました。

《九州・沖縄・七駅》

宮崎県からは三駅が出店。東国原・宮崎県知事の似顔絵をデザインした幟や地元特産の地鶏パックなどが印象的でした。「喜名番所」（沖縄県）では、泡盛が販売されていました。

《名産品無料プレゼント》

ステージでは、午後三時から、道の駅名産品の無料プレゼントがありました。多くの来場者が行列を作り、イベント中一番の盛り上がりでした。「京都舞鶴港とれとれセンター」の干しイカ、四



大盛況だった名産品無料プレゼント

国四県の道の駅から、オーガニック野菜、小豆島オリーブハンドクリームなどが提供されました。

三 道路施策展示ブースについて

例年通り、道路施策の展示ブースも行われました。今年、「道の駅」、「ETC」、「日本風景街道」、「踏切対策」、「通り名で道案内」、「道路標識」、「エコロード・キャンペーン」、「道路整備促進期成同盟会全国協議会」、「道路開発資金」、「西日本がおもしろい」、「市街地整備」、「VICS」など一四施策・団体の参加がありました。パンフレットの配布、ポスターの掲示などを通じて、道の意義・重要性や、各道路施策をPRしました。本州四国連絡高速道路㈱のマスケット・キャラクター



は、子供たちに人気でした。

四 最後に

午後六時、司会者のアナウンスにより、本年度の「道の日」中央行事は終了しました。当日は快晴で暑い一日でしたが、沢山の方々にご来場、楽しんでいただけました。本日のイベントを通じて、普段見過ごされがちな道の意義、役割についての理解が深まればと思います。

イベント全体として、大きな事故もなく、無事に終了することができました。ご協力いただきました関係者の皆様におかれましては、暑い中、本当にご苦勞様でした。この場をお借りして、厚く御礼申し上げます。



道路施策展示ブース

道路管理者と管理の内容

道路局路政課

四月に道路局路政課に配属された新人係員のシンイチは、今日も道路法について係長のダイ蔵に道路法について教わっています。

ダイ蔵

道路の種類は覚えましたが？

シンイチ

はい、高速自動車国道、一般国道、都道府県道、市町村道の四つです。

ダイ蔵

いいですね。それではそれぞれの道路管理者はわかりますか？

シンイチ

まず高速自動車国道に関しては、道路管理者は国土交通大臣ですね。これは高速自動車国道法で定められています。

ダイ蔵

そうそう。道路整備特別措置法においては機構又は会社が道路管理者となる場合もあります。今回の管理の話は、道路法にしぼって考えることにしましょう。

シンイチ

一般国道に関しては、まず新設・改築に関しては指定区間内外ともに国土交通大臣が行います。例外として、指定区間外の一般国道の新設・改築に関して工事の規模が小であるものその他政令で定める特別の事情により都道府県がその工事を施工することが適当なものに関しては都道府県が行うんですね。

ダイ蔵

道路法第十二条ただし書きの内容ですね。よく勉強していますね。政令で定める事項の中には、都道府県が自ら工事を施行するため調査、

測量、設計その他の工事の準備を行った場合などが定められています。

シンイチ

維持・修繕・災害復旧・その他の管理に関しては、原則的には指定区間内については国土交通大臣が、指定区間外については都道府県が行うんですね。

ダイ蔵

そうですね。例外的に、占用関係事務の一部に関わる事項については、指定区間内の国道において都道府県又は指定市が行うことができるという規定があります。また、工事が高度の技術を要する場合、高度の機械力を使用して実施することが適当であると認める場合又は都道府県の区域の境界に係る場合においては、指定区間外の国道の災害復旧に関して、国土交通大臣自らが行えるという規定もあります。

シンイチ

うーん、少しずつ複雑になってきましたね。残りの二つは、都道府県道の道路管理者は都道府県、市町村道の道路管理者は市町村でいいんですね？

ダイ蔵

そうですが、ここで大事なのが第十七条の管理の特例の規定です。まず第一項において、指定市の区域内に存する国道で指定区間外のもの

は、当該指定市が管理を行うこととなつていま
す。

シンイチ

なるほど、指定市を都道府県と同様に取り扱
うための規定ですね。

ダイ蔵

第十七条第二項においては、都道府県との協
議をし、同意を得た場合において指定市以外の
市にも指定市についての場合と同様の管理の特
例を定めています。

また今年の改正によつてできた第十七条第三
項においては、国道若しくは都道府県道の歩道
の新設、改築、維持又は修繕その他政令で定め
るもので都道府県が行うこととされているもの
について、都道府県に協議し、同意を得たうえ
で指定市以外の市町村がこれを行うことができ
ることとしています。

シンイチ

あと、地方公共団体の区域の境界に係る道路
については何か特例がありましたよね。

ダイ蔵

第十九条の内容ですね。地方公共団体の区域
の境界に係る道路については、関係道路管理者
が協議して別にその管理の方法を定めることが
できるとされています。同様の規定が第十九条
の二で、ここでは共用管理施設の管理について

関係道路管理者で協議して管理の方法を定める
ことができるとしています。共用管理施設とは、

並列する二つの道路の排水を一方の道路の排水
施設で一元的に行うものや、高架道路の裏面吸
音板などがあります。

シンイチ

なるほど、たしかにそれらについては別個に
管理するよりも協議を設けて統一的に管理する
方が道路整備の促進のためには適当であること
は想像できますね。

ダイ蔵

では、道路管理者についてはこのくらいにし
て道路の管理の内容について確認しましょう。
道路法上の道路の管理には、新設、改築、維
持、修繕、災害復旧、その他の管理があります
が、それぞれどんな内容かわかりますか？

シンイチ

まず、新設は道路法上の道路を新たに設ける
ことですね。

ダイ蔵

そうですね。また、これは新たに道路を築造
する工事で改築の範囲外のもの及び既設道路
(私設道路を含む。)を道路法上の道路とする場
合を含む概念です。すなわち新設には、実際の
道路工事だけではなく土地の買収等による権原
の取得、登記などの諸段階が含まれるのですね。

シンイチ

次は改築ですか。「改」っていうからには改
良とかそういう意味でしょうか。

ダイ蔵

道路法上の改築とは、既設の道路法上の道路
の効用、機能等を原状より良くするための工事
をいい、その内容は多種にわたります。道路の
線型改良、拡幅、舗装はもちろん、道路の区域
変更によるバイパスの新設も多くの場合におい
て改築に含まれます。

シンイチ

バイパスの「新設」なのに管理の種類として
は改築である場合もあるんですね。

ダイ蔵

そうですね、一般的に路線の指定等又は変更
に伴い新たに道路が築造される場合は新設、区
域の変更に伴い道路が新しく設けられる場合は
改築と扱われます。区域の変更に伴う道路の新
設は道路の幅や長さが広がるということだろう
から、新たに道路を設けるといふ新設よりも、
道路の機能性のアップという改築のイメージに
合っている気がしますね。

シンイチ

維持についてですが、改築が道路の機能性の
向上なら、維持は道路の機能性の保持といった
ところではないでしょうか。

ダイ蔵

鋭いですね、その通りです。維持とは、撒水、除雪、砂利の補充等反復して行われる道路の機能保持のための行為を指します。では、修繕はどうでしょうか？

シンイチ

うーん、改築が道路の機能性の向上、維持が道路の機能性の保持ときたら、修繕は道路の本来的機能の回復でしょうか。

ダイ蔵

そうですね。修繕とは、当初築造した道路の損傷した構造を保持、回復する工事のうち、災害復旧に含まれるもの以外のものを指します。具体的には、穴ができていたりところや摩滅した路面を舗装し直すことや、ゆるんだ路盤を整えることがこれにあたります。

シンイチ

なるほど。でも、よく考えてみると修繕と維持との違いは何ですか？ 道路の状態を保つための行為という点で、どうもイメージがかわってしまっているんですね。

ダイ蔵

維持と修繕との決定的な違いは「工事」を伴うかどうかということです。維持はその内容に工事を含んでいませんが、修繕はそもそも工事であることが前提です。

シンイチ

では、改築と修繕の違いは何ですか？ 両方工事であるという点で近いもののように感じられるのですが。

ダイ蔵

そうですね。改築と修繕はたしかに工事という点では同じです。しかし、その工事の性質が違いますね。改築は原状よりも道路としての機能を向上するための工事です。それに対して修繕の目的は道路の損傷した構造の保持、回復をすることです。損傷した状態にある道路を原状に復旧する工事が修繕であるわけですね。

シンイチ

なるほど、そのような整理になっているんですね。次に災害復旧ですが、これは読んで字のごとく災害が起きて壊れた道路を直すことでしょうか。修繕とどうして区別されているのですね。

ダイ蔵

災害復旧とは、公共土木施設災害復旧事業費 国庫負担法第二条第二項に規定する災害復旧事業、すなわち災害によって必要を生じた事業で災害を被った施設を原形に復旧することを目的とするものを指します。修繕とはほぼ同義ですが、その発生原因の異常性による損傷状態の緊急性が災害復旧の特徴です。そのために、国庫負担

の率が一律に高くなっていること、国土交通大臣が自ら復旧することができること、兼用工作物の場合であっても道路管理者が自ら行うことなどの特別な規定が定められているのです。

シンイチ

では、最後にその他の管理についてですが、これはここまで列挙されている管理行為の他に、道路管理行為一般を総称したものです。具体例がバツと出てきませんが……。

ダイ蔵

これに含まれるものの例としては、道路の区域の決定及びその公示、道路の供用の開始及び廃止、道路管理者以外の者の行う道路に関する工事又は維持の承認、道路台帳の調製及び保管、占用関係事務、沿道区域の指定、通行の禁止又は制限、連結関係事務、受益者負担金の徴収に関する事務、公用負担に関する措置、監督処分等があります。

シンイチ

本当にたくさんありますね。道路管理と一口に言ってもこんなに多くの内容を含んでいるとは……。あらためて道路法、そして道路行政の奥深さを再認識した気がします。家に帰って今日教わった内容を復習しようと思います。

千葉市道路管理システムについて

千葉市建設局土木部路政課

一 千葉市の位置、地勢、特徴

千葉県千葉市は、東京湾の港奥部に面し、東京都心部から東に約四〇km、千葉県のほぼ中央部に位置します(図1)。千葉市の市域面積は約二七二km²、市の西側、臨海部には三四km²に及ぶ埋立地帯が広がり、旧臨海地域と合わせて広域に渡る平地を形成しています。一方、内陸部は丘陵地帯となり、現在でも豊かな自然が残されています。総人口

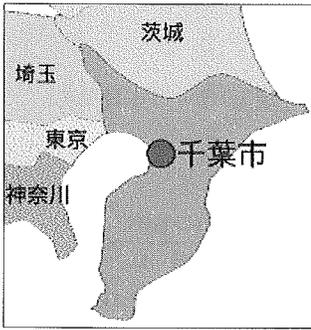


写真1 千葉市の位置図

は全県の約一五%を占める九三万人(平成一九年四月一日現在)を擁し、平成四年に全国で一二番目の政令指定都市となりました。

千葉市では、市内の各地区の特性に応じ、さまざまな土地利用計画を進めています。臨海地区においては「幕張新都心地区」、「蘇我副都心地区」の二地区を先端成長産業・研究開発の中心地と定め、都市機能整備を進めています。また、旧臨海地区であり、現在でも県内における交通、業務、商業の中核拠点である「千葉都市地区」では、更なる商業の集積、利便性の向上を目指し、交通アクセス網の整備(立体交差点の建設、都市計画道路の整備)を行っています。他方、内陸部においては集合住宅地の整備を進め、住民の生活環境の充実を図っています。

二 千葉市のあゆみ

千葉市は、大正一〇年(一九二二年)一月一日、市制施行により千葉町から誕生しました。当時の市域面積は約一五km²、人口三万三、〇〇〇人、市内には師範学校、医学校など多くの学校や病院、陸軍歩兵学校などの軍事施設が建設され、医療の街、軍隊の街として栄えました。しかし、太平洋戦争の最中の昭和二〇年に、二度の空襲により中心市街地の約七割が焼失し、多くの尊い人命と貴重な都市施設を失いました。戦争が終結すると、市民は復興に立ち上がり、戦災復興事業に着手するとともに、将来に向けた新生を図るため、近代的工業都市を目指し、臨海部への主要産業の誘致や、千葉港の整備を進めるなど、現在の千葉市の

《千葉市の概要》

人口：931,943人（平成19年4月1日現在）

面積：272,08km²

表 道路の内訳（平成18年4月1日現在）

	路線数	延長
市道	13,151 路線	3,048.6 km
国道	2 路線	7.0 km
主要地方道	12 路線	79.5 km
一般県道	11 路線	24.5 km
計	13,176 路線	3,159.6 km

都市機能の基礎をつくりあげました。

三 千葉市における道路台帳の管理

地域の都市機能や住宅環境の整備に伴い、道路をめぐる住民とのトラブルの件数も増加してきています。このような状況を受け、本市では、従来の紙ベースの道路台帳をコンピュータ上で一括管理することができる「千葉市道路管理システム」を構築してきました。この「千葉市道路管理システム」を活用することで、道路利用者に必要な情報を迅速かつ正確に提供することが可能になりました。

四 千葉市における

道路台帳管理方法の変遷

千葉市では、昭和五八年度から、それまでに調製された各種道路台帳資料を基に、当時市内に存在していた認定道路一、二、五二九路線、総延長三、一三七・七kmについて道路台帳（図面及び調書）の再整備を開始しました。そして、平成二年度までに、市内全域の道路について1/500スケール図面の調整及び認定路線の延長、幅員、起点地番、終点地番の再調査、修正を完了しました。なお、当時調整した道路台帳はすべて紙ベースでした。

その後、平成三年度に、平成二年度までに作成された道路台帳の経年変化修正の手法について検討を行い、道路台帳のデータ化及び台帳管理システムの構築が決定されました。決定の理由は、第一に、道路台帳データを必要に応じて加工すること、他部署でも活用が可能であることから、全庁的に有益な効果が期待できること、第二に、データ形式を採用することで道路台帳の修正・更新・検索・集計が簡易、迅速に行えること、第三に、紙ベースに比べて維持費、更新費の節減が期待できること等が挙げられます。以上の経緯を経て、平成八年度から現在の「千葉市道路管理システム」の運用が開始されました。

五 千葉市道路管理システムの概要

「千葉市道路管理システム」は一言で言えば、道路に関するさまざまな情報を相互に結びつけ、分かりやすく表示するシステム（ソフトウェア）です。

「千葉市道路管理システム」内にはさまざまな種類のデータが格納されています（現況図面、認定路線名、道路幅員、道路区域の境界、道路区域の境界の座標値等）。システム内のデータには大きく分けて、図形データと属性データがあります。前者は文字通り図形を表すデータ。後者は図形についてのさまざまな情報や説明のデータです。

図形データは主にベクタデータという形式で保存されています。ベクタデータ形式では、まず複数の任意の点に座標値を持たせ、座標値を持つ同士の結びことで、ディスプレイ上に図形を表現します。この特性を応用することで、諸々の図形群を共通の座標系に組み込み、図形同士を正確に重ね合わせることができます（例えば、図2のように図面を重ねることが出来ます）。

一方の属性データは、主にテキストデータとして保存されています。ある属性データは、特定の図形データに関連付けられており、図形データから属性データを引き出したり、逆に属性データの内容から図形データを検索、特定することができ

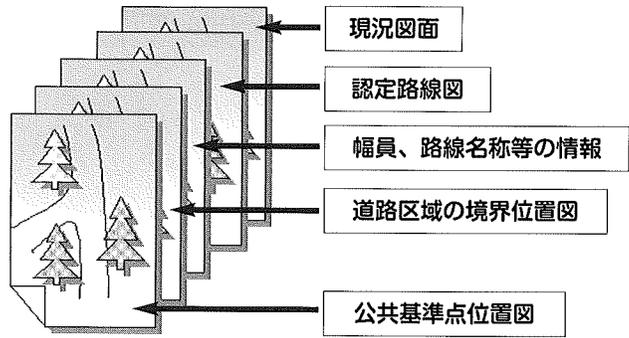


図2 図面の重ね合わせイメージ

ます。
 この他にも、住宅地図データ、公図（ラスタデータ（※）、航空写真（ラスタデータ）等が図面としてシステム内に保管されています。これらも上記の図面と同様、重ね合わせて表示することが可能です。

※：ラスタデータは画素（ドット）の集まりで表現されるデータ形式です。ラスタデータは、それ自体に座標系を組み込むことは出来ません。そのため、ラスタデータの図面を重ね合わせると、若干のズレが生じます。

六 千葉市道路管理システムの操作 及び機能

① 路線の検索（図3）

初期画面で検索する路線の番号を入力します。千葉市内の認定路線には、路線番号が割り当てられており、検索画面で路線番号を入力するとその路線にジャンプします。今回は千葉市道幕張西七六号線（H13076）を例に説明をし



図3 路線検索画面

たいと思います。

② 現況図面の表示（図4）

これは現況図面です。この図面が「千葉市道路管理システム」における基図（骨格になる図面）となります。

③ 認定路線図の表示（図5）

この図面で、幕張西七六号線の位置を確認できます。丸印マークが認定路線の起点、矢印マークが終点です。

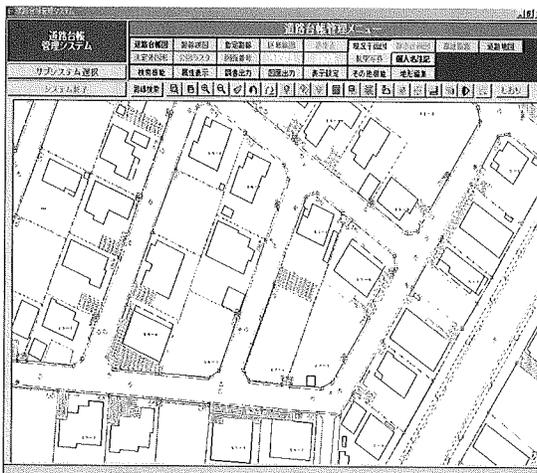


図4 現況図面

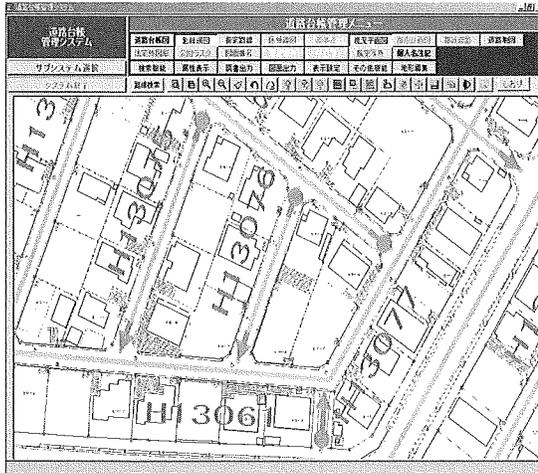


図5 認定路線図

④ 道路幅員及び路線名の表示(図6)
 現況図面に、道路幅員、路線名等のデータを重ね合わせて、一つの図面にすることができま
 す。こうすることで、道路上のどの位置の幅員
 を表示しているのか正確に読み取ることができ
 ます。
 ⑤ 道路区域の境界位置図(図7)
 現況図面と道路区域の境界位置図を比べるこ
 とで、道路区域と現況の道路状況との比較がで

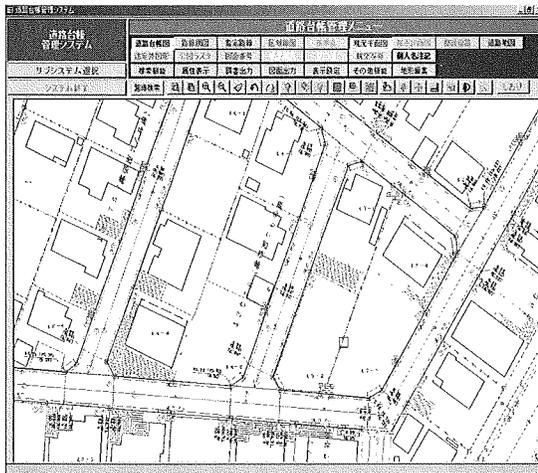


図6 道路幅員及び路線名の表示

きます。現況図面データを非表示にして、道路
 区域だけの図面を表示させることも可能です。
 なお道路区域の境界位置は道路境界標(38頁写
 真1・2参照)を線分で結んで図面化しており、
 各道路境界標にはそれぞれ公共座標値が属性デ
 ータとして付されています。この座標値データ
 は、後述の方法で一覧表にすることができます。
 ⑥ 座標値の抽出
 図8のように出力範囲を指定し(黒線枠部

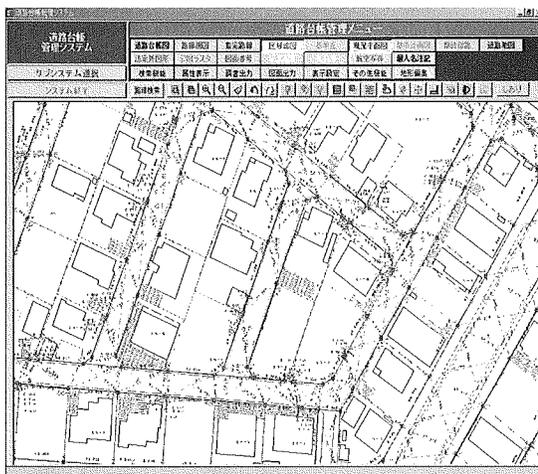


図7 道路区域の境界位置図

分)、指定範囲内の道路境界標座標値の一覧表
 (以下、区域線調書と呼びます)にして出力す
 ることができます(図9)。
 ⑦ 公共基準点の表示(図10)
 現況図面と公共基準点(38頁写真3)の整理
 番号、座標、位置データを重ね合わせて表示
 します。現況図面と公共基準点位置を重ねて表示
 することで、道路上のどこに公共基準点が存在
 するか、正確に把握することができます。また、

公共基準点の整理番号から、公共基準点の位置を特定することも可能です。

⑧ 道路台帳図面等の印刷(図11)

一連の道路台帳図面及び区域線調書はすべてプリントアウトすることが可能です。図面については網掛け部分を操作して印刷範囲を指定し、直接データをプリンタへ出力することができます。道路台帳を紙ベースで保管していた時代と違い、手作業でコピー作業をする必要が無いため、道路台帳図面や区域線調書の交付事務を迅速に行うことができます。

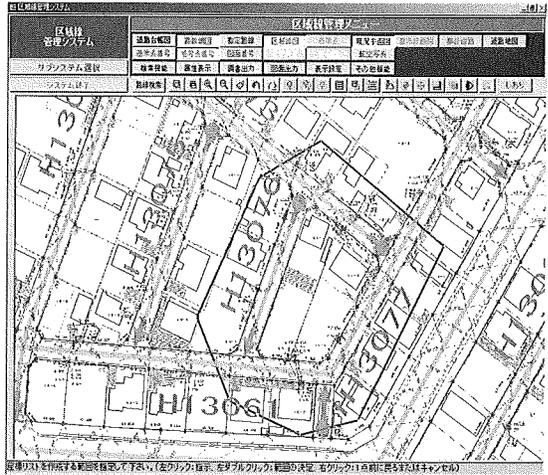


図8 座標値の出力範囲指定

「境界点座標リスト」

基準点名	X座標値	Y座標値
HI3065-0007	-37906.376	18873.772
HI3065-0009	-37921.088	18626.059
HI3065-0008	-37932.782	18639.417
HI3065-0041	-37944.919	18555.700
HI3065-0043	-37949.693	18247.183
HI3065-0045	-37949.457	18241.189
HI3065-0046	-37949.131	18339.602
HI3065-0049	-37946.074	18335.604
HI3065-0055	-37943.394	18222.229
HI3065-0057	-37947.422	18122.266
HI3065-0069	-37941.375	18112.214
HI3065-0062	-37941.141	18222.230
HI3065-0064	-37942.725	18331.632
HI3065-0050	-37942.529	18334.032
HI3065-0044	-37943.519	18242.332
HI3065-0042	-37942.183	18241.063
HI3065-0040	-37937.170	18243.342
HI3065-0007	-37936.502	18243.325
HI3065-0005	-37927.637	18254.617
HI3065-0004	-37917.734	18291.888
HI3065-0001	-37917.687	18281.534
HI3065-0030	-37916.658	18281.631
HI3065-0038	-37908.216	18287.244
HI3065-0032	-37906.216	18287.244

図9 座標値一覧

七 千葉市道路管理システムの活用状況

1 窓口業務

「千葉市道路管理システム」内の道路台帳情報は、当初閲覧のみとしましたが、道路台帳資料を交付して欲しいとの要望が増えたため、平成一五年度から窓口において即日交付事務を開始しました(写真4・5)。「千葉市道路管理システム」を使用することで、資料を素早くプリントアウトできるため、窓口での対応を迅速に行うことができます。交付対象資料は道路区域図面、区域線調書、公共基準点位置図面、道路幅員図面の四種類

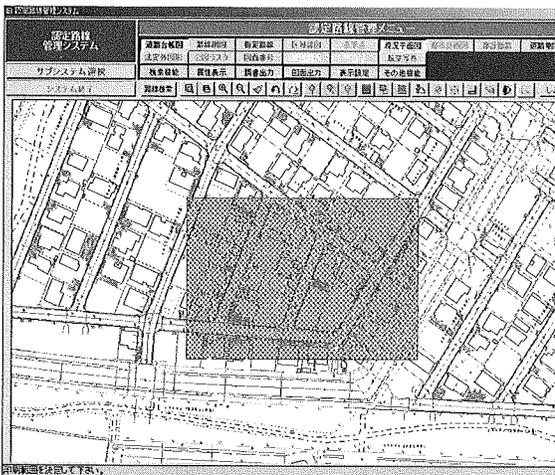


図11 印刷範囲の指定

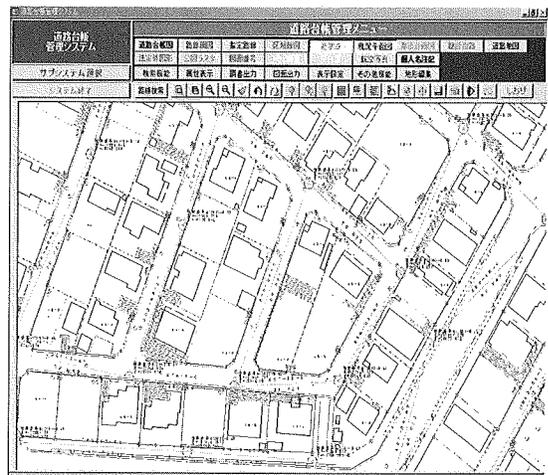


図10 公共基準点位置の表示

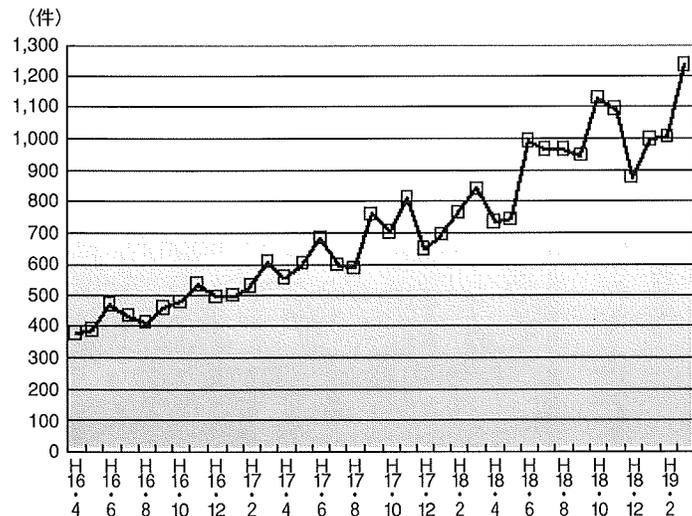


図12 各月における道路台帳図面等交付申請処理件数推移
(道路区域図面、区域線調書、公共基準点位置図面、道路幅員図面等)

で、交付手数料の徴収は行っていません。また、道路台帳図面等の交付申請処理件数については、集計ソフトに随時記録しています。

グラフ(図12)は、平成一六年四月から平成一九年三月までの、各月における「千葉市道路管理システム」による道路台帳図面等交付申請処理件数の推移を表したものです。平成一九年三月の交付申請処理件数が一、二〇〇件を超えています。

これは平成一六年四月の交付件数三七七件に比べ、三倍以上の件数です。

なお、現在も道路台帳図面等の交付申請件数は増加傾向であり、将来的にはさらに増加していくものと思われます。

2 統計のための各種数量集計業務

「千葉市道路管理システム」内には、通常業務で使用されるものとは別に、道路統計に使用するための数値等が属性データとして保管されています。例えば、所定の操作をすることで、千葉市内の認定路線数、道路ヤトトンネル、橋梁等の総延長及び総面積、道路の舗装延長、公共基準点の個数等の情報を、抽出することができます。この機能を活用することで、道路統計年報等各種統計に必要な数量を正確に算出することができます。

3 その他の業務

上記の使用例の他に、道路区域証明事務、道路測量委託業務、市有地払い下げ業務、用地移管業務等幅広い分野で「千葉市道路管理システム」が活用されています。

八 今後の課題と展望

これまで「千葉市道路管理システム」についてご紹介してきましたが、「千葉市道路管理システム」

「活用にあたっては、まだいくつかの課題があります。」

1 道路台帳データの更新について

道路台帳システムは現地の状況を正確に反映してはなりません。平成一七年度まで本市では一年ごとにデータ更新をしていました。しかし、道路状況の変化とデータ更新にタイムラグがあり、更新頻度を増やして欲しいという要望もあつたため、平成一八年度からはデータ更新の頻度を増やし、四月と一〇月の年二回、データを更新しております。今後も現地の状況をより正確にシステムに反映するため、更新頻度を増やしていく予定です。

2 システム操作方法周知の不徹底

現在「千葉市道路管理システム」は本庁、出先機関を含め複数の部署に配置されています。道路台帳システムにはさまざまなデータが格納され、多くの情報を管理できる利点がある反面、操作方法がやや煩雑であるという難点があります。このため、システムを頻繁に使用する職員でないと、十分にシステムの機能を使いこなせない場合があります。現在、各部署へシステム操作方法を配布し、システム操作方法の周知を図っていますが、今後はシステムの使用に不慣れな職

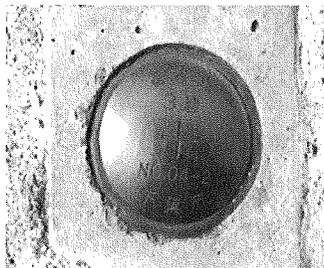


写真3 千葉市公共基準点

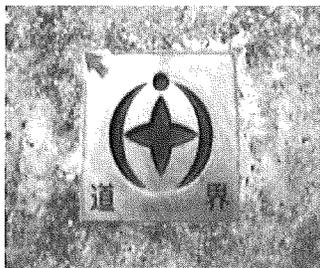


写真2 千葉市道路境界標②



写真1 千葉市道路境界標①

員を対象に操作説明会などを開き、操作方法の更なる周知を図っていきたくと考えています。

3 窓口における業務量の肥大

先に述べた通り、近年急激に道路台帳資料の交付申請数が増加しております。沢山の方にシステムを利用していただけるのは喜ばしいことですが、人間的に資料交付申請の処理能力には限界があります。このまま窓口業務が肥大化し続けると、通常業務に影響を与えかねません（現に窓口当番



写真4 窓口での対応状況①



写真5 窓口での対応状況②

の職員は、一日窓口から離れられないのが現状です。このため、本市では現在、インターネットを利用した道路台帳データ配信等、窓口での業務量を軽減する方法を検討しているところです。

以上、三点について触れましたが、これらの課題を一つ一つ解決し、千葉市における道路行政サービスの質を少しでも向上させることができるよう、職員一同尽力して参りたいと思います。

豊中市の道路台帳システムについて

基準点管理から地籍調査事業との連動へ

豊中市土木下水道部道路管理課 小松 太郎

一 道路区域確定と基準点・境界点管理の解決策としてスタート

大阪府豊中市における道路台帳システムの検討は、平成三年からスタートしました。

当時、土木部には、昭和四九年度から実施してきた道路区域確定業務により整備・蓄積された基準点（一～三級）約八〇〇点と、道路境界点約六万点がありましたが、これらの成果は積極的に活用されず、メンテナンスも十分に行なわれていませんでした。また、それまでは、年度・区域毎に基準点を設置していたため、設置年度が異なる区域間では基準点の整合性を保つことも困難でした。

そこで、これらを解決するため、平成三年度か

ら三カ年で、市全域に二級基準九〇点、三級基準点二二〇〇点を新たに設置し、道路に関連する測量業務（用地測量、一筆明示、寄付、帰属、移管など）については基準点使用を義務づけるとともに、それらの成果を収集し、一元的にデータ管理を図る計画を立てたのです。

そして、それら膨大なデータを管理できるGISを用いたシステムを構築することにより諸課題を解決しようと、道路総合管理システムと道路台帳付図のデジタル図化（DM500）の調査研究が始まりました（表1）。

二 基準点座標から道路台帳調査までを

幅広くカバー

昭和五三年度に市域全域の航空写真測量による

表1 豊中市GIS構築経過

年度	内容
平成3年	道路台帳システム構想計画立案
	情報政策研究会で「地図情報部会」設置
平成4年	「土木部 地図研究会」の設置
	「地図情報部会」の運営
平成6年	「地域情報化計画」で「都市情報システム」を位置づける
	航空写真撮影
平成7年	土木部で「道路台帳システム」研究会を設置
	デジタル図化着手
平成8年	道路台帳システム稼働
	デジタル図化2年目
平成9年	情報政策推進会議に「都市情報システム部会」の設置
	基本図データベース構築完了
平成10年	基本図データベースを情報政策課に移管

表2 基準点の整備経過

年度	作業	内容
昭和49年～平成2年 <明治成果>	道路区域確定による基準点測量	・1級基準点測量(38点) ・2級基準点測量(78点) ・3級基準点測量(761点)
平成3年～5年 <平成成果>	細密測地網2次基準点による基準点の測量・改測・改算	・1級基準点改測・改算 ・2級基準点測量 ・3級基準点測量・改測 ・道路境界点測量及び改算
平成6年～7年 <H7成果>	阪神・淡路大震災による基準点の改測、改算	・基準点検測量 ・震災による基準点測量・改測・改算
平成11年～15年 <測地成果2000>	測地成果2000の対応による基準点の改測、改算	・測地成果2000対応測量 ・世界測地系へ座標変換試行 ・世界測地系へ座標変換
平成14年～16年 <リアルタイム成果>	電子基準点による基準点の改測、改算	・1～3級を電子基準点成果に ・4級基準点、境界点の座標変換
平成18年～ <FKP成果>	GPS測量による基準点の改測、改算	・基準点・境界点の改測、座標変換

表3 道路台帳システムの機能概要

機能	機能概要
基準点管理	基準点・基準点網情報入力・表示
	SIMA・国交省数値成果形式で入出力
	成果表・点の記表示、印刷
境界点管理	境界点・境界線情報入力・表示
	SIMA形式で入出力
境界確定	境界確定情報登録・表示
	明示業務 受付・起案入力
	〃 決裁支援
	〃 窓口支援
	〃 資料整理
	〃 境界証明図印刷
	地番ポイント管理
路線	CSV形式で情報取込み
	路線情報管理、告示調書印刷
	路線図形の編集・管理
道路台帳	路線告示履歴管理
	区間の横断要素の管理
	橋梁、トンネルなどの台帳管理
敷地	道路法、国交省や総務省調書集計・印刷
	道路敷、歩道部等図形の編集・管理
	公共用地情報表示管理
	CSV形式で情報取込み
	筆界図形の編集・管理

道路台帳付図の全面図化を、そして昭和五七年度から平成五年度まで毎年更新を行ってきましたが、再三の原図修正による精度の劣化が進んだため、新規に図化する時期を当時迎えていたことも、デジタル図化とシステム化に踏み出す要因の一つでした。

平成三年からの全市域への基準点設置や平成七

年の阪神・淡路大震災による基準点の改測・改算等の基準点整備作業(表2)を経て、道路台帳付図のもととなる基本図データベース(DM500ファイル)は、平成七年から三年をかけ、道路台帳項目を重点に道路、道路施設、公共施設や家屋など三三〇項目を、航空写真からデジタルマップピ

ング手法により作成しました。隠蔽部の補備測量

は、市全域に整備された基準点及び約七万二、〇〇〇点の道路境界点をベースに、T S地形測量よりデータを取得しています。平行して、基準点・境界点管理や境界確定、道路敷地管理、路線認定支援、道路台帳管理などの各システム構築とデータ整備を行ってきました。

このような経緯から、豊中市の道路台帳システ

ムは、道路管理業務の基礎となる基準点測量とデジタルマップを出発点として構築してきたため、基準点や道路境界点などの位置参照点の座標管理機能から道路台帳調書等の出力機能までを広くカバーするものとなっています(表3)。

三 日常業務の中でデータを更新できるシステム

システム構築にあたっては、職員がシステムやデータを単に利用するだけでなく、職員自らが日常業務の中でデータを登録・更新していくことが可能なシステムとなることを重視しました。

境界確定(明示業務)支援機能では、通常の明示業務がシステムに組み込まれており、受付↓業務支援↓起案↓業務処理↓データ更新↓納付書発行・手数料徴収という、一連の流れがうまく働いています。

一年間で明示申込が約七〇〇件、道路敷の寄付や帰属が約一〇〇件あり、それに伴い、職員が登録する境界点や境界点結線は六、〇〇〇図形を超えます。担当職員の負担が大きくなると思われるかもしれませんが、既明示資料や敷地所有者の検索等の資料抽出にかかる時間がシステム化により、大幅に軽減されており、標準的な処理時間は以前に比べ、若干ではあります。SIMAフォー

マット、国土交通省公共測量作業規程に準拠したフォーマットでの入出力が可能で、測量業者とのデータの受け渡しや、大量の境界点をシステムに登録する際に大いに利用されています(図1)。

これら日々蓄積される境界点のデータは、道路台帳付図更新時には道路線や側溝線の基準の線となり、道路法に基づく道路区域決定の際の区域線となるなど、境界確定業務以外にも用いられるこ

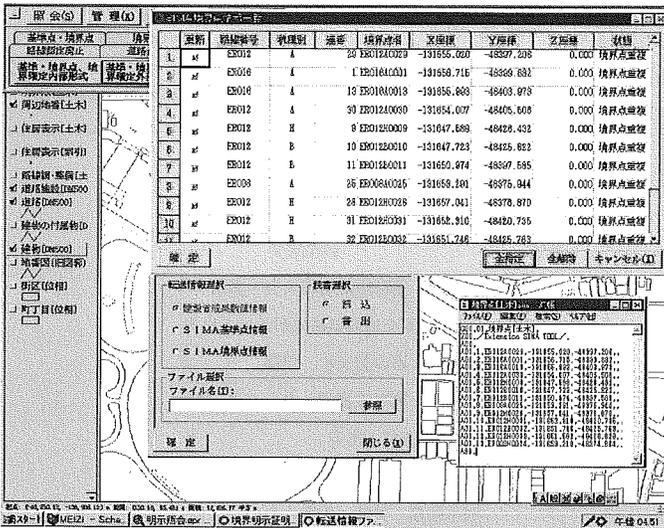


図1 SIMAファイルから境界点を登録

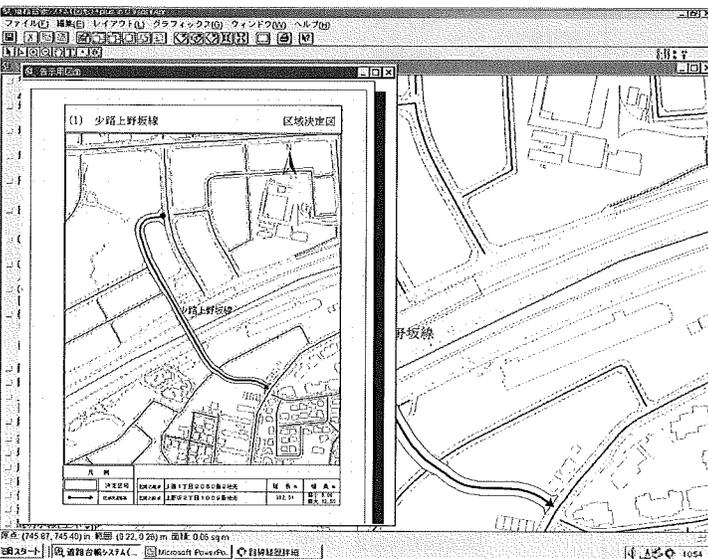


図2 区域決定告示図の印刷

ととなります。

市道の新規認定や路線変更等の告示資料作成時には、路線認定業務支援システムを用います。ここで、市道路網図形や認定履歴等が更新されます。職員が登録したこれらのデータは、そのまま、市のインターネットの路線情報に利用されます(図2)。

システム導入前は、道路台帳調書等の数値は、

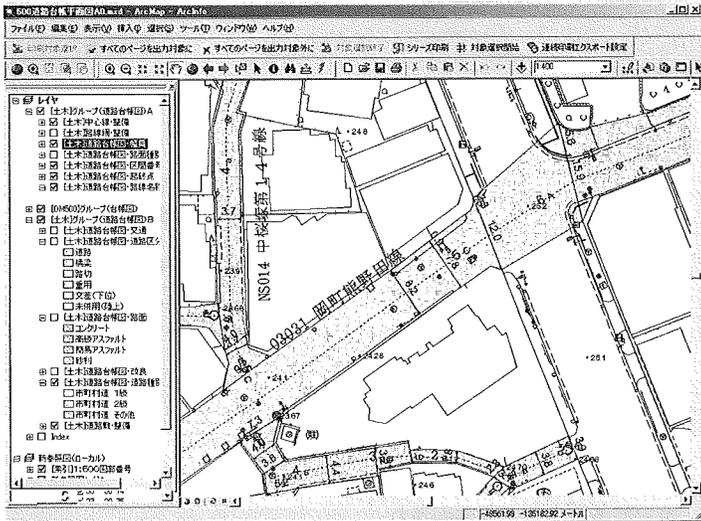


図3 道路区間ポリゴン図形

表4 電子基準点フリーネット成果移行の背景

- ◆阪神・淡路大震災後の平成7年成果移行時に行った改測・改算が混在する区域で現地と成果にずれが生じている。
- ◆電子基準点公表成果（1997.1.1）と日々座標に差異が見られ、RTK-GPS測量においてFIXに時間がかかる。今後、FIXしない地域がみられる可能性がある。
- ◆豊中市では、過去の観測データで改算作業を多数行っている。
- ◆現在の方法では、観測時点での電子基準点と観測点の位置データが存在せず、今後の測量（未来・過去に遡っての改算作業）に活用できない。

を行っているところとす。

平成一八年度から開始し、現在、基準点永久標約七〇〇点の観測を終え、成果の計算作業とまとめ

観測は、職員自らが行いました。三脚を正しく据えることとPC操作を覚えれば誰でもできるので、慣れれば一点の観測時間も移動時間を含めて、約一分と短時間で済むものとした（写真）。

これは、電子基準点の日々座標を利用した一点固定のフリーネット網（関西の二〇点網）によるFKP観測成果値に、電子基準点公表成果との差分を加減（コンタ図による補正）することにより基準点成果を求めるものです（図4）。

測地成果2000へのいち早い対応はもちろん、RTK-GPS測量（FKP方式）の実験や精度検証を平成十一年から行い、電子基準点成果への移行やGPS測量を用いた道路台帳更新作業を実施してきましたが、現在、豊中市では、基準点に係る諸課題（表4）を解決するため、RTK-GPS測量（FKP方式）による基準点の改測作業を実施しています。

包しているため、基準点の精度を常に新鮮で高精度なものとして維持させていくことがシステム自体の存続条件となっています。すなわち、市の道路管理行政の基盤となっている基準点のメンテナンスに不断の注意を払っていかねばならないことを意味しています。

間ポリゴンや道路中心線、幅員線等についても、システムを利用して、職員による図形の作成や更新、区間情報等の修正が可能となっています。

四 GPS測量による基準点の改測作業の実施

このように、豊中市の道路台帳システムは、高い精度で作成された基盤地図の上に構築され、かつ、基準点及び境界点の管理機能をシステムに内

もつばら地方交付税の算定数値として利用されるだけであります。それは、道路台帳のデータ類を委託業者が保管していたため、職員自らが、適宜、必要とする集計・解析、帳票類の出力ができず、道路台帳を有効にかつ多目的に利用できる状態になかったからです。現在は、道路区間ポリゴン図形の整備とそれと連動した台帳数値は、道路計画や都市計画部門等全庁的にさまざまな利用のされ方をしています（図3）。これらの道路区

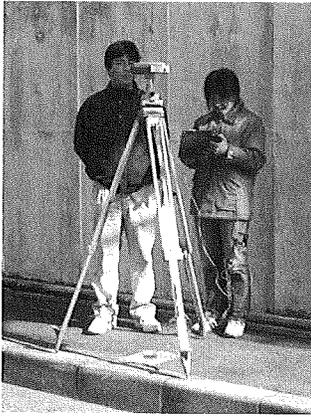


写真 F K P 観測
(昼間は 2 人 1 班体制)

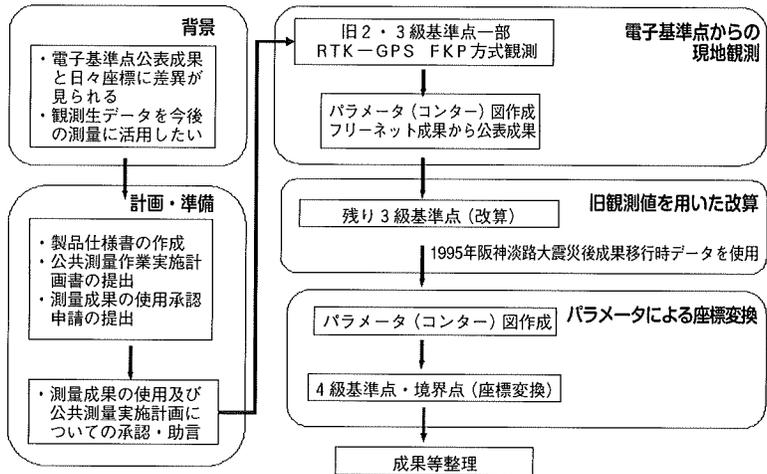


図 4 豊中市基準点改測作業の流れ

なお、四級基準点や境界点座標の改算は、コンタ図を用いた補正値により座標変換を行います。GISソフトを応用した変換ツールを用意し、旧成果から新成果への変換や変換後データの道路台帳システムへの登録をスムーズに処理できるように工夫しています。

五 地籍調査支援システムとの運動

冒頭に紹介した道路区域確定業務は、平成一六年度から、都市再生地籍調査事業（官民境界等先行調査）に移行しました。この事業は、一筆調査に先行して官民や官官境界の調査・測量を実施するもので、道路区域確定業務と同じ効果が得られ、しかも国と府が経費の3/4を補助するものです。

それに伴い、道路台帳システムのうち、道路区域確定業務を支援する機能を、地籍調査を支援するものに全面的に差し替えるためのシステム開発を行っています。

地籍調査支援システムは、単に事業完了後の成果を蓄えておくだけののではなく、事前の資料収集や準備段階から職員の事務をバックアップできるように、法務局等から取り寄せた土地所有者情報や調査素図の元となる地番図の帳票類の出力や調査素図の元となる地番図の修正等が行えるとともに、筆界確定にかかる情報を、道路台帳シ

表 5 地籍調査支援システムの機能概要

地籍調査情報表示	
調査支援	外部データ取込み
	名寄せ
	説明会準備
	立会計画
	立会準備
	立会準備・結果入力
	境界確定情報登録
未承諾箇所入力	
地籍フォーマット2000の取込み	
筆界図形の編集・管理	

システムの境界確定支援機能と連動させ、通常の明示情報と垣根なく検索・照会が可能な設計としています（表5）。

官民境界等先行調査により官民境界が確定した街区については、今後、街区内の地積測量図の土地異動情報を追跡し、民境界座標をシステムに登録していくことにより、ゆくゆくは十四条地図として完成されたものになっていくと考えています。

六 システム稼働一〇年目に

大規模な改修を実施中

平成八年度から稼働している道路台帳システムは、当時のハードウェアやGISソフトウェアによる制限が避けられないものですが、システム稼働一〇年目を機に、ハード・ソフト両面の進化

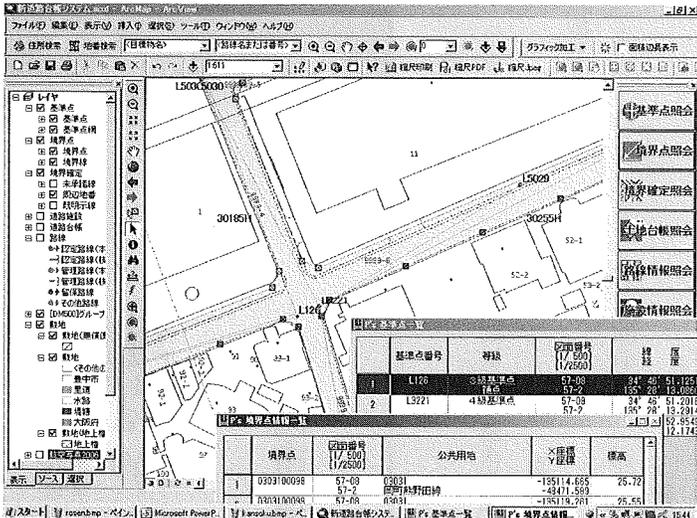


図5 新道路台帳システム(開発中)

に合わせて、システムを大規模に改修することにし、現在その開発作業を行なっているところですが、ユーザの操作感はそのままに、システムの基幹部分を従来のスタンドアロン型から複数ユーザが編集可能なクライアントサーバ型に、またGISソフトも最新のものに置き換えることになりました(図5)。

このシステムは、豊中市と(株)バスコが共同して開発したものではありませんが、パッケージとして

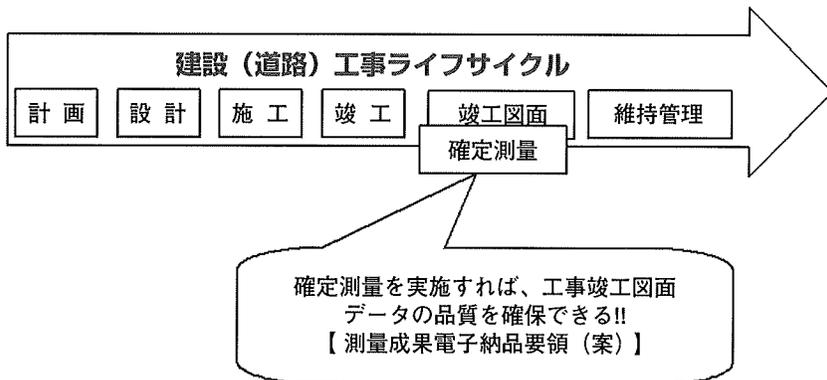
の配布を豊中市が制限を加えることはせず、どの行政機関等でも使用可能なものとしています。

七 道路台帳システムの発展

～工事図面データとの相互連携に向けて～

国のGISアクションプログラム2010の施策一覧において、工事で電子納品されるCAD図面の情報を活用し、基盤地図情報を円滑に更新する技術や基準の開発が掲げられています。

豊中市では、道路台帳付図のデジタル化とともに、工事担当部門がDMデータを設計図面として利用する事例が増えるとともに、DM500データファイルの市民への頒布(CADファイル形式での頒布は平成一八年から)も行ってきました。しかしながら、工事部門で加工された竣工図面データを道路台帳付図の更新に用いるところまでは至っていません。竣工図が確定測量によるものではないことやCADファイルが国家座標に連結されておらず、DMデータへの標定が困難である等の課題を解決する必要があり、国レベルで検討されている基準づくりに学びながら、建設工事から維持管理という道路のライフサイクルにおける測量業務の位置づけを明確にし(図6)、実業務でCAD・GISの相互連携を図り、地図更新に係る費用の軽減や迅速化をさらに進めていきたいと考えています。



建設CALSによる新しい業務プロセスを実現することが重要

図6 建設ライフサイクルにおける測量の新しい位置付け

訴訟事例紹介

カーブにおけるガードレールが設置されていない 地点から自動車が転落した事故について

道路の管理瑕疵が争われた事例

— 静岡市道 自動車転落事故損害賠償請求事件 —

道路局道路交通管理課 青柳 敬直

〔一審判決〕

平成一八年六月二八日 静岡地裁 請求棄却

〔控訴〕

〔控訴審判決〕

平成一八年一〇月二五日 東京高裁 請求棄却

〔確定〕

おこし

国家賠償法二条一項に規定する瑕疵とは、公の営造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいい、瑕疵の判断は、当該営造物の構造、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具体的、個別的に判断すべきであり、通常の用法に即しない行動の結果生じた事故について、設置管理者が責任を負うものではない、とされている。

今回紹介する事例は、カーブにおいてガードレールが設置されていない地点から自動車転落したものであるが、当該事故が通常の用法に即した走行ないし道路の使用の際に発生した事故とは認められず、また、転落現場周辺の防護施設の設置状況等から、道路管理者に瑕疵はないとして無責任となつた事例である。

し、国家賠償法二条一項及び民法七百七十七条一項に基づく損害賠償を請求した事案である。原審は、亡Xが転落を開始した道路部分（以下「本件道路」という。）が道路として通常有すべき安全性を欠いていたということはできず、被告に上記道路部分の設置管理の瑕疵はないとして、本件請求を棄却した。

原告が控訴。

1 事例の概要

本件は、亡Xの乗車する自動車静岡市道A線（以下「A線」という。）を走行中崖下に転落し死亡したことに関し、亡Xの相続人である原告が、上記事故の原因は、A線の設置管理者である被告静岡市が転落箇所ガードレールを設置することなく放置したことにより、公の営造物である市道の設置管理に瑕疵があったと主張して、被告に対

2 事実関係（一部実例から簡略化しています）

(1) 本件道路及びその付近の状況

① A線は、カーブが多い川沿いの山間道路であり、大井川側は急勾配の崖となっている。本件道路の東側は崖下約二〇〇mに大井川が流れ、西側は山である。

本件道路は、アスファルト舗装された

幅員約五・三mの平坦な市道で、中央線等の表示のない単路である。本件道路の亡Xの進行方向は、右曲がりの直角に近い急カーブで前方の見通しが悪く、勾配率二・五％の下り勾配である。本件道路に交通規制はない。

A線は、B地区方面とC地区方面を結ぶ地域の主要道路であるが、交通量は日中でも少ない。

本件道路のあるB地区付近は、雨や霧が多く、冬場は最低気温が氷点下となる地域である。

本件転落地点は、カーブの終点であつて、カーブの始点よりも曲率の程度は緩やかになっている。

② 本件道路には、別図（50頁参照）のとおり、カーブ中央に未舗装の待避所が設けられ、待避所中には土盛りがされてカーブミラー及び電柱が設置され、本件転落地点には、丸形反射板（以下「デリネーター」という。）付きの路側ポールが四本設けられていたが、ガードレールは設けられておらず、その直近のC地区方向にガードレールが設けられていた。

③ 本件転落の前年に、A線の本件転落現場よりC地区寄りの地点で、ガードレールの

隙間から自動車転落したことがある。ただし、自殺という噂が流布していた。

④ A線が林道から市道に移管された平成六年以降、被告において、平成七年度から市道の整備事業を継続的に行つてきたが、本件転落後間もなく、A線道路改良工事の一環として、本件転落地点にガードレールが設置された。

(2) 本件転落の態様等

① 亡Xは、平成一四年八月三一日から同年九月二日までの間に、車検切れの普通乗用車を運転して、A線をB地区方面からC地区方面に向けて走行していたが、本件転落地点から車両ごと転落し、亡Xは死亡した。亡X運転車両は、路外逸脱後、約四〇m下方の地点に第一転落をした。第一転落地点から上方に垂線を引くと崖端から二八mの地点であつた。

亡X運転車両は、崖下約一八〇m地点に、車両底部を上にして転覆、大破しており、前照灯のスイッチはオフになっていた。

② 本件転落地点に設置されたデリネーター付きの路側ポール四本のうち、C地区寄り的一本が崖下方向に曲損していたが、路面に亡X運転車両のスリップ痕等顕著な痕跡はなかつた。

③ 亡X運転車両の路外逸脱速度は、第一転落地点が崖下約四〇m、崖端から二八mであることから、三五・二八km/hと算定される。

本件道路の曲率半径は17Rであり、限界旋回速度は三八・九km/hと算定され、路外逸脱速度がこれを下回っていることから、本件転落の原因は速度超過ではない。

④ 本件転落が発生したと推定される平成一四年八月三一日から同年九月二日までの間、本件転落地点付近の天候は、晴れて風もなく、霧も発生していなかつた。

⑤ 亡Xは、かつて運送の仕事をしてきたことがあり、自動車の運転には熟練していた。

3 争点

(1) 本件道路の設置管理に瑕疵があつたか。
(2) 損害額（本稿において略）

4 原告の主張

(1) 本件道路は、山間道路の危険要素をすべて充足しており、A線は当該地域の主要道路であつて、道路状況を承知しない観光客なども通行する道路であるから、本件道路を設置管理している被告において、路外逸脱の危険を除去、防止すべき義務があつたにもかかわらず

ず、被告はガードレールその他の防護設備を
設置することなく放置し、亡Xは、本件道路
の設置管理の瑕疵により死亡するに至った。

(2) ガードレール設置の必要性は、当該道路の
客観的状況（危険性）によって判断されるべ
きところ、本件道路は、法令を受けて定めら
れた防護柵設置基準（以下「設置基準」とい
う。）第2章2-1-1によると、ガードレール
を設置しなければならない区間であり、路外
の危険度が特に高い区間としてガードレール
の設置が特に必要とされる区間であった。

設置基準に抵触する場合には、当該道路の
安全性の欠如と道路の設置管理の瑕疵が推定さ
れるのであり、被告の責任は明らかである。

(3) そもそも、ガードレールなどの道路安全設
備は、運転の誤りを前提として、運転者の生
命・身体の安全を確保するために設けられる
ものである。亡Xは、限界旋回速度（三八・
九km/h）を下回る約三五・二八km/hで走
行していたと推定されるところ、この速度で、
何らかの運転の誤りによる路外逸脱は、通常
起こり得る事故であつて、ガードレールによ
つて、運転者の生命が保障されるべきであり、
それは可能であつた。

(4) デリネーターやカーブミラーは、雨、霧な
どの気象条件下においては事故を防ぐ効果は

なく、「通常運転」や「遵法運転」の指標で
あつて、路外逸脱事故の発生において運転者
の安全を確保する設備ではない。

5 被告の主張

(1) 本件道路が殊更危険な道路であることは否
認する。本件道路は、幅員が五・三mと比較
的広い上に待避所も含めて緩やかな右カーブ
になつており、四〇km/h以下の速度であれ
ば曲がりきれないカーブではなく、通常の運
転では転落する危険性がない。

本件転落地点は、カーブの終点であつて、
カーブの始点よりも曲率の程度は緩やかにな
つており、本件道路を一定の速度で進行して
きて、制動措置をとらなかつた場合に、遠心
力が最大になるのは待避所中央辺りであつ
て、本件転落地点では転落の危険は小さい。

(2) 営造物の設置管理の瑕疵の有無は、当該営
造物が具体的、個別的に通常予想される危険
の発生を防止し得るものであるか否かによつ
て判断すべきものであり、具体的事故との関
係で厳密に吟味されなければならない。

本件転落は、亡Xが運転する車両が走行中
に路外逸脱した交通事故であるかどうか不明
であり、本件転落がガードレールによつて
防止できたかについても一切不明である。

また、本件転落は、速度超過による路外逸
脱ではないことが判明しており、デリネータ
ーによつて左側路肩の位置が明らかであつた
から、ガードレールが設置されていなかった
ことと本件転落との間には因果関係がない。

(3) 道路構造令は、道路の新築、改築の場合に
おける構造の一般的基準を定めるものであ
り、道路の高度の安全性を追求する行政上の
立場から定められたものであるから、設置基
準を満たしていないからといって、当該道路
が直ちに安全性を欠き、設置管理に瑕疵があ
ると推定されるものではない。

本件道路のカーブ中央には待避所があり、
待避所中には土盛りがされてカーブミラー及び
中電柱が設置されていること、本件転落地点に
は、デリネーターが設けられていることからす
ると、ガードレールが設置されていなくとも、
本件道路の安全性に欠けるところはなく、被告
の本件道路の設置管理に瑕疵はない。

(4) 亡Xには多額の借財が存し、亡Xが運転し
ていた車両は車検切れであつた。本件転落地
点にスリップ痕等のトラブルの発生を示す痕
跡が存しないこと、速度超過による路外逸脱
の可能性がないことに照らせば、本件転落は、
運転者の著しい前方不注意又はハンドル操作
の誤り、あるいは、カーブを曲がり終えてか

6 裁判所の判断

ら殊更にハンドルを切り返したことにより発生したものである。

- (1) 国家賠償法二条一項にいう瑕疵とは、公の営造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいい、その判断は、当該営造物の構造、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具体的、個別的に判断すべきであり、通常の用法に即しない行動の結果生じた事故についてまで、設置管理者が責任を負うものではない。

したがって、道路におけるガードレールの設置については、通常予想される危険の発生を防止するに足りると認められる程度のものを必要とし、かつ、これをもって足りるといふべきである。

そして、道路の設置管理者が発生した事故について責任を負うのは、設置管理の瑕疵、すなわち当該道路の危険性と因果関係のある範囲のものに限られる。

- (2) 前記認定事実を前提として、本件道路について、道路が通常有すべき安全性を欠いていたかどうか、被告が設置管理者として責任を負うべきかについて以下検討する。

① 本件道路の地理的条件は、東側は崖下約

二〇〇mに大井川が流れており、急勾配の崖となっていたから、左側に路外逸脱した場合には、本件転落のような運転者、同乗者の生命にかかわる重大な結果が生ずる危険性のあることが認められる。ただし、このことは、本件転落地点に限らず、A線の他の部分についてもいえることであって、市道に移管されて以来、被告において、平成七年度より継続的に整備事業が進められてきた。

- ② 本件道路自体は、アスファルト舗装され、幅員も約五・三mある平坦な道路で、下り勾配ではあるが、その勾配率は二・五一％である。

本件道路のカーブの曲率半径は17Rであり、確かに急カーブではあるものの、本件転落地点は、カーブの終点であって、カーブの始点よりも曲率の程度は緩やかになっている。

そして、本件道路のカーブ中央には未舗装の待避所を設けて、減速せずにカーブに進入した車両の安全を確保し、待避所中にはカーブミラーを設置して、カーブについて運転者に注意を促すと共に、対向車が確認できるようにしている。さらに、本件転落地点には、デリネーター付きの路側ポー

ルを四本設けて、夜間でも前照灯を点灯していれば左側路肩の位置を把握できるようにしており、その数メートル先にはガードレールが設置されていたから、本件道路を走行する自動車の運転者は、通常の注意を払っていれば、左側路肩の位置を把握することが可能であったといえることができる。

- ③ A線は、地域の主要道路ではあるが、平成六年までは林道として管理されていた道路であり交通量は日中でも少ない。A線は、本件転落地点に限らず、カーブの多い典型的な山間道路であって、誰にとっても一見して明らかに高速度で走行すること自体が不可能な道路といえる。また、本件道路のあるB地区付近は、山間部であることから、雨や霧も多い。

④ ガードレールの主な設置目的は、路外への逸脱による人的被害の防止であり、設置基準によると、本件転落現場の場合は、路外が崖であって危険度が高いこと、川に近接していること等から、道路及び交通の状況に応じて原則としてガードレールを設置すべき場所ということが出来る。また、設置基準によると、道路及び交通の状況が同一である区間では、ガードレールは原則として連続設置すべきこととされている。

しかしながら、前記設置基準は、道路が通常有すべき安全性を満たすための基準を定めたものではなく、より高度の安全性を旨とした基準を一般的に定めているものではないと解されるから、前記設置基準を満たしていないことから直ちに本件道路の設置管理に瑕疵があるということはできず、本件道路の形状、構造、ガードレール以外の防護設備の設置状況、場所的環境及び利用状況等に照らして、道路が通常有すべき安全性を欠いているかどうかを具体的に検討する必要がある。

⑤ 前述した本件道路の状況に照らし、本件道路を走行している車両が路外逸脱をする可能性としては、速度を十分に落とさずにカーブに進入したためカーブを曲がりきれない場合や、雨でスリップしてカーブを曲がりきれない場合、濃霧や豪雨でカーブを認識できなかつた場合などが考えられ、これらの場合に最も効果的な防護設備は、カーブ中央に設置された待避所であるということができるといえる。

また、夜間の走行に際しては、デリネーターで左側路肩の位置を知ることができる。このように、本件道路は、本件転落地点にガードレールが設置されていなくとも、

他に通常予想される危険の発生を防止するに足りる防護設備が設けられて、当該箇所に対応した安全性を備えていたといえるべきであるから、本件道路を通行する車両の運転者が、本件道路のような条件の道路を走行する際に通常要求される注意義務もつて運転すれば、当該車両が本件転落地点から路外逸脱する一般的危険性があるものということはできない。

原告は、デリネーターやカーブミラーは、雨、霧などの気象条件下においては事故を防ぐ効果はなく、路外逸脱事故の発生において運転者の安全を確保する設備ではない旨主張するが、そもそも天候に関する前記認定によれば、本件事故当時本件道路付近が原告主張のような気象条件にあったとは認められない上、仮にこの点を措いても、雨、霧といった条件下においても事故を防ぐ効果がないとまではいえないし、また、直接に路外逸脱を防ぐ設備ではないにしても、上記のとおり運転者に注意を喚起するなどして、路外逸脱事故を防止する機能を有しているといえるべきであり、いずれにしても控訴人の上記主張は理由がなく失当である。

なお、本件転落現場へのガードレールの

設置は、平成一四年度のA線道路改良工事として本件転落前から予定されており、本件転落後間もなく実施されたが、これは、被告において、待避所やデリネーター、カーブミラー等を備えていた本件道路の安全性をより高めるために行ったものであり、平成七年度から危険度が高いと思われる箇所から順次実施されてきた整備事業の中で、八年目に位置付けられたものであったというのであるから、このことからすれば、被告が本件転落後にガードレールを設置したことを根拠として、それ以前のガードレール不設置の状態が安全性を欠いていたということはできない。

⑥ また、本件転落の発生については、その発生日時は不明であり、夜間か日中かも不明である（前記認定によると、亡X運転車両は発見時、前照灯がオフになっていたことが認められるが、車両の損壊が激しく、またフィラメントの燃焼の有無を確認する資料も残されていないこともあり、その一事のみから本件事故が日中に発生したと断定することはできない）。

本件転落の態様については、前記認定のデリネーターの曲損状態及び亡X車両の発見地点からすると、曲損していたデリネー

ターを押し倒し、道路と直角に近い角度で転落したこと、その際に亡Xは急制動の措置をとっておらず、三五km/h前後の速度で路外に逸脱したことが推認される（前記のとおり亡X運転車両は、減速することなく路外に逸脱し、別紙図面記載A地点が第一転落地点であることからすると、上記態様で転落したと考えることが合理的である。）が、それ以外については不明であり、転落に至るまでの走行態様も不明である。

本件転落の原因については、速度超過によるものではないという以外、亡Xの故意によるものか、又は、いかなる過失によるものかを含め、一切不明である。

結局、本件転落の詳細は不明であるが、前記認定によると、本件転落が発生した可能性がある期間の本件転落地点の天候は晴れて風もなく、霧も発生しておらず、亡Xは、自動車の運転に熟練していたにもかかわらず、速度超過でもないのに、カーブの終点である本件転落地点から制動措置もとらずに直角に近い角度で転落したというのであるから、これを本件道路の通常用法に即した走行ないし道路の使用をしていた際に発生した転落事故と認めることはできないというべきである。

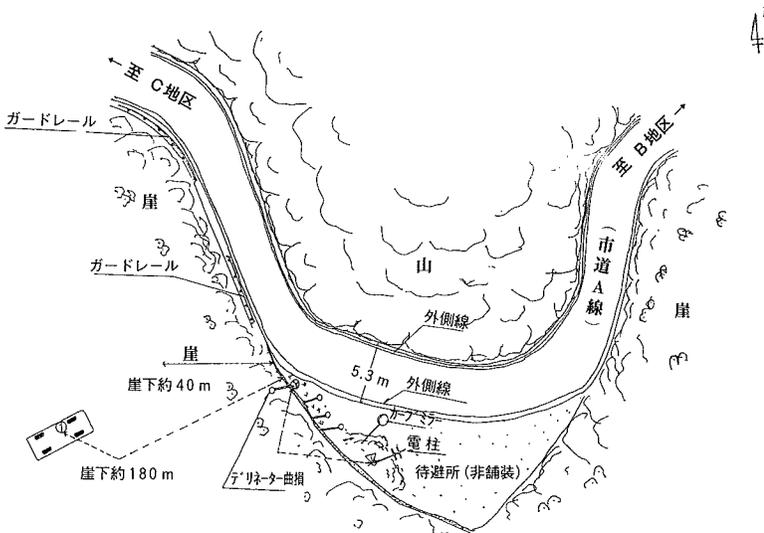
しかも、前述のとおり、本件転落の原因は、速度超過によるものではないという以外一切不明なのであるから、本件転落地点にガードレールを設置することにより、転落を防げたものと認めることはできず、本件転落地点におけるガードレール不設置と本件転落との間に直ちに因果関係を認めることもできないといわざるを得ない。

(3) 以上によれば、本件道路の形状、構造、ガードレール以外の防護設備の設置状況、場所的環境及び利用状況等を総合考慮すると、本件道路が通常有すべき安全性を欠いているということはできない。また、道路管理の視点から本件道路におけるガードレール不設置の点をみるのに、前記認定の本件道路の状況、本件各証拠によつて認定できる限度での事故態様に照らして考察すれば、本件道路における本件事故発生の具体的危険性、本件事故発生の予見可能性及びガードレール設置による事故発生防止の可能性等の道路管理責任を問う上で前提となる主要な要因を認めることは困難であるから、本件道路について管理の瑕疵を認めることもできない。

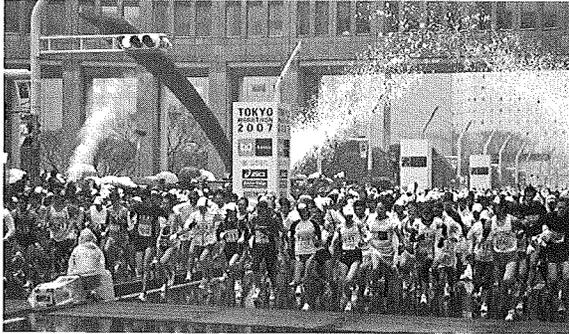
したがって、被控訴人が、本件事故により生じた損害について国家賠償法二条一項（公の営造物の設置管理の瑕疵については民法七

百七条一項の特別法として国家賠償法二条が適用されるから、本件において民法七百七条一項の適用は問題とならない。）に基づく責任を負うものではない。

(4) 以上によれば、控訴人の請求は理由がないから棄却すべきであり、これと同旨の原判決は相当である。



別図



写真提供：東京マラソン事務局

写真1 冷たい雨が降りしきる中、スタート



写真提供：東京マラソン事務局

写真2 ボランティアの方々による給水

東京マラソン オモテとウラの話



東京都建設局 沖 あすか

◆三万人が都心を走る！

東京マラソンは、参加者三万人を誇る国内最大規模のマラソン大会であり、二〇〇七年二月一八日に第一回大会が開催され

ました(写真1)。

三万人の市民ランナーが、東京のど真ん中を走りぬけ、テレビ中継でも平均視聴率二二・三・六%(瞬間最高視聴率三一・

三%)を得るなど、大変好評だ

ったこの大会について、オモテの話と、道路管理という面から見たウラの話を見せていただきます。

◆大会概要

参加エントリーは、男女フルマラソン、男女一〇km、車椅子フルマラソン、障害者(車椅子、視覚障害者、知的障害者、移植者)一〇kmと幅が広いのが特徴です。特に、男子フルマラソンは、前年までの東京国際マラソンに代わる大会として、八月に行われる世界陸上競技選手権大会(大阪)の代表選手選考会を兼ねており、一流選手が顔をそろえました。コースも、通常で

表 東京マラソン2007大会結果

東京マラソン事務局ホームページより

出走者	出走者	マラソン	26,058人	10km	4,812人
	出走者合計	30,870人			
完走者	完走者	マラソン	25,102人	10km	4,720人
	完走者合計	29,822人			
	内訳	マラソン完走率	96.30%	10km完走率	98.10%
		マラソン男女比率	男子77.7%/女子22.3%		
10km男女比率		男子72.5%/女子27.5%			
マラソン完走記録3時間未満		495人	2.00%	(男子 479人/女子 16人)	
完走記録3時間以上4時間未満		5,926人	23.60%	(男子 5,274人/女子 652人)	
完走記録4時間以上6時間未満		9,136人	36.40%	(男子 7,208人/女子 1,928人)	
完走記録5時間以上6時間未満		6,992人	27.90%	(男子 4,908人/女子 2,084人)	
完走記録6時間以上7時間未満		2,553人	10.20%	(男子 1,636人/女子 917人)	

あれば走ることの出来ない銀座や浅草など都心の道路を走行できるといふことで、多くの市民ランナーの注目を集める大会と

なりました。合計で九万五、〇〇〇人を超える参加応募があり、抽選によって三万人余りのランナーが選ばれました。

当日は朝から冷たい雨が降る悪天候でしたが、警察関係者の協力により制限時間を異例の七時間としたこともあり、マラソンの完走率は九六%を超え、一〇kmコースでも九八%に達しました。また、この大会は多くのボランティアに支えられた大会でもありました。大会事務局が把握しているだけでも一万二、〇〇〇人以上、それ以外に沿道住民の皆さんが様々な差し入れをしてくださったとか。東京下町の皆さんの温かさを感じた大会でもありました(写真2)。

◆道路管理者としての対応

二〇〇五年秋に大会開催が決定し、二〇〇七年二月の大会開催までに道路管理者として、様々な事項に対応しました。

コース詳細は、図1のとおり

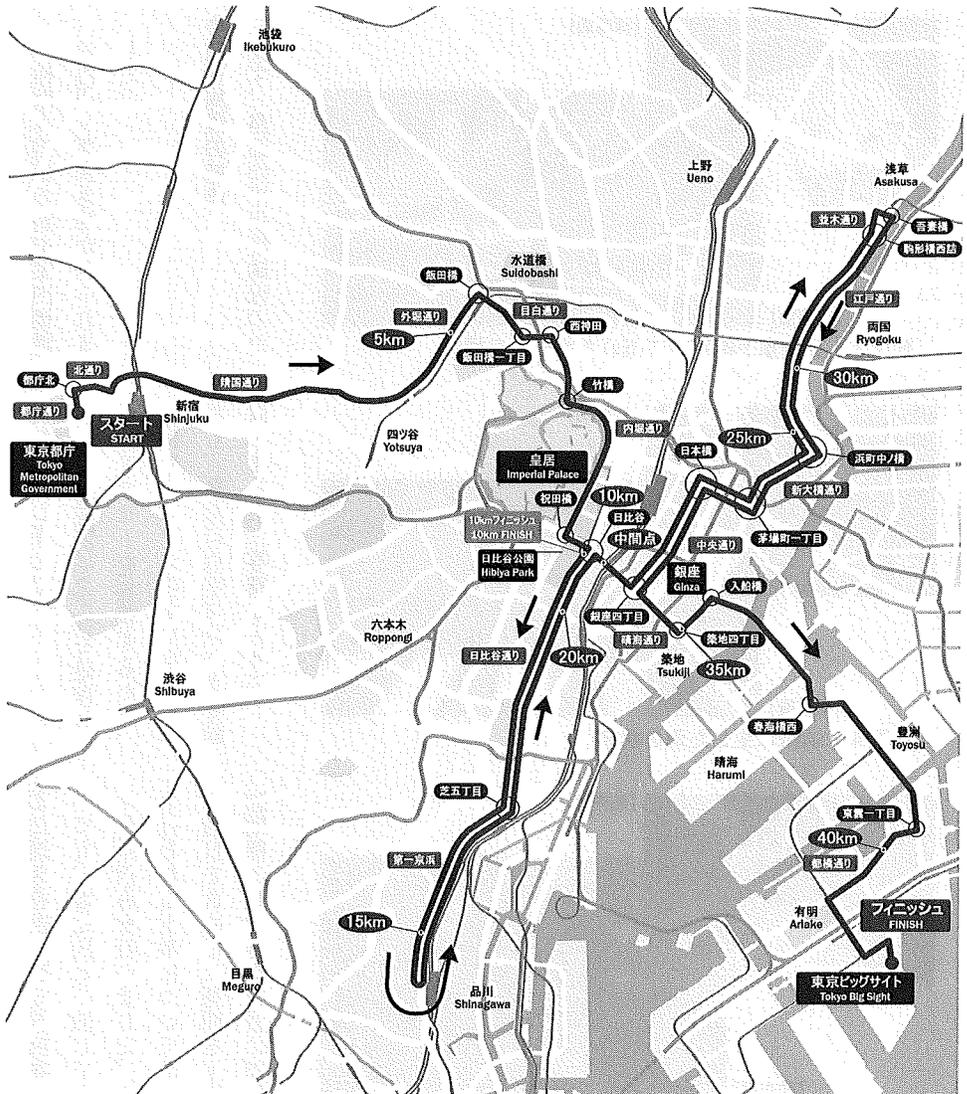


図1 東京マラソンコース図

で、新宿の東京都庁をスタートし、飯田橋、皇居前、日比谷、品川、銀座、日本橋、浅草雷門

、築地、豊洲、東京ビッグサイト(フィニッシュ)の四二・一

都庁、飯田橋、皇居前、日比谷公園というコースでした。

九五km。一〇kmコースは、東京

四二・一九五kmのうち、東京

都が管理する都道は約二五km、コースの約六〇%を占めました。

◆コースの点検

二五kmに及ぶ都道コース全線について、事前点検を前年四月にかけて実施しました。

また、大会には車椅子のランナーが出場し、段差への対応をより適切に行う必要があることから、車椅子走行に伴う調査も実施しました。コースの点検は大会直前まで繰り返し行いました。

◆施設の状況

点検・調査の結果、大会実施までに対応すべきものとして次のものを把握しました。

① レースの安全性確保

主に車道については、車道クラックやマンホールの周りのがたつき、防護柵の破損などがみられました。

② 観客などの安全性確保

歩道の段差や平板のがたつき、点字ブロックの破損がみられ、また、放置自転車や置き看板が多数みられました。

③ 景観配慮の視点

横断歩道橋の錆や案内標識の汚損・落書き等がみられました。

◆道路施設の補修

まず、路面の平坦性確保のため、路面補修やクラック等の部分補修などを実施しました。さらに、道路施設の補修として、防護柵やポストコーンなどの不良を改善しました。

また、道路の安全性を確保し、バリアフリーを実現するため、舗装やブロックのがたつきを改善し、新たに点字ブロックを設置しました(写真3・4)。

◆道路管理の対応

放置自転車は、大会直前に都の建設事務所と地元区でコース上から撤去しました(写真5)。また置き看板・捨て看板等についても、地元区と共同して撤去や是正指導を行いました。道路上行われる工事については、大会当日を含めた二週間を工事規制期間とし、各事業者に周知を



写真3 自動車が衝突して折れたボールを補修

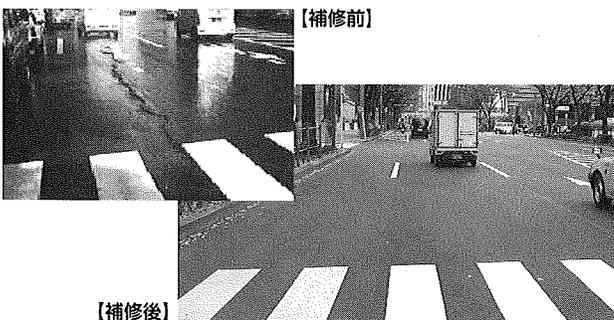


写真4 道路に生じた溝を補修

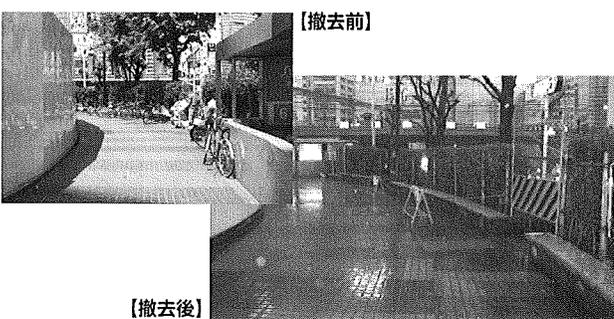


写真5 放置された自転車は当日に移動

行い、大会実施に影響が出ないよう調整を図りました。

◆大会当日

マラソンのスタート時間は午前九時でしたが、道路状況の把握や障害物の撤去のため、スタート地点の担当職員は午前五時

にはスタンバイしました。万全を期して対応した結果、快適にレースを行うことができました。

◆東京マラソン2008

現在、二〇〇八年二月一七日に開催される、東京マラソン2008に向けて着々と準備・調

整を進めているところです。

マラソンコースは、二〇〇七年大会と変更はありません。道路管理者といたしましたは、二〇〇七年大会以上に、関係各部署と連携し、決め細やかな対応をしていく所存です。

なお、参加申し込みは八月一

七日にすでに締め切っております。

参加受付開始約二週間の六月末には、マラソンの申込者数が三万人を突破し、早くも抽選が決まるほどの人気ぶりです。多くのランナーがまた都心を駆け抜けます！

二〇〇八年大会のテレビ中継は、日本テレビ放送網が実施する予定で、ほぼ一日がかりで特集番組を組むとのことです。皆さんもぜひ沿道やテレビでの応援にご参加いただき、大会を盛り上げてください。



写真6 青梅街道を走るランナー



写真7 車椅子ランナーも都心を疾走

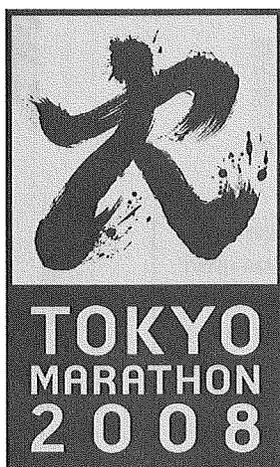


図2 東京マラソン2008ロゴ



道の駅「うすい」を起点とした観光案内



福岡県東京事務所 大石 洋一

みなさんこんにちは。福岡県東京事務所で国土交通省を担当しております大石と申します。

よろしく申し上げます。私も上京してはや三年目を迎え、今年度が最終年度(?)となりました。この機会を利用していただき、我が福岡県で一番新しい道の駅「うすい」を起点とした観光案内をしたいと思います。

◆福岡県の概要

福岡県は九州北端に位置し、北を玄界灘と響灘、東を周防灘、西を有明海により三方を海で囲まれ、筑紫山地、脊振山地、耳納山地、英彦山地などの山地と筑後川、矢部川、山国川、遠賀川をはじめとする河川流域に発

達した肥沃な平野など自然に恵まれたところであります。

また、北九州市、福岡市の一〇〇万人都市に代表される、いろいろな施設が集積した「都市部」地域とその周辺に広がる豊かな自然を持つ「地方部」地域を適度に併せ持ち、両方を身近に味わえるところでもあります。

地理的には東アジアと近く、韓国のソウルまでは五四〇kmで大阪までの距離とほぼ同じ、中国の上海までは八七〇kmで東京よりも近い距離となっております。

本県の人口は約五〇五万人で、毎年、若干ではありますが増加しております。とはいえ詳

細に調べてみると、都市部は増加、郡部は減少しており、都市部への集中、郡部の過疎化は、例に漏れず進んでおります。

なお、市町村数は合併特例法改正前の平成十一年三月の九七から、現在は六六となっております。

◆福岡県の「道の駅」

福岡県内には、現在九カ所が「道の駅」に登録されており(表参照)、そのうち「原鶴」、「小石原」、「うすい」、「おおむた」、「歓遊舎ひこさん」の五駅が県管理道路に設置されてい

ます。 県管理道路に設置されている五カ所の各駅それぞれに観光ス

ポットが数多くあり、全て紹介したいところですが、今回は特に一番新しい「うすい」についてホームページには出てこな

表 福岡県内の「道の駅」一覧

道の駅	路線名	設置	所在地	登録年月日
原鶴	国道386号	福岡県	朝倉市杷木久喜宮1665-1	平成8年4月16日
小石原	国道211号	福岡県	朝倉郡東峰村大字小石原941-3	平成10年4月17日
おおむた	主要地方道南関大牟田北線	福岡県	大牟田市四箇新町2-1	平成12年8月18日
うすい	原道穂波嘉穂線	福岡県	嘉麻市上臼井328-1	平成17年8月
歓遊舎ひこさん	主要地方道八女香春線	福岡県	田川郡添田町大字野田1113-1	平成17年8月
豊前おこしかけ	国道10号	直轄	豊前市大字四郎丸1041-1	平成10年4月17日
しんよしとみ	国道10号	直轄	築上郡上毛町大字大ノ瀬304-1	平成11年8月27日
うきは	国道210号	直轄	うきは市浮羽町山北729-2	平成11年8月27日
たちばな	国道3号	直轄	八女郡立花町大字下辺春315-1	平成16年8月

い、とっておきの観光スポットを紹介いたします。

○道の駅「うすい」の概要

道の駅「うすい」は、かつて日本の産業を支えた「石炭」を

産出していた「筑豊炭田」を有する福岡県筑豊地方の主要地方道穂波嘉穂線沿いにあり、福岡県のほぼ中央に位置しています。ここは平成一七年一月五

日にオープンした福岡県内で一番新しい道の駅です。道の駅の建物は美術館をイメージした平屋建てで、近くに(徒歩五分ほど)は一つの建物に図書館、美

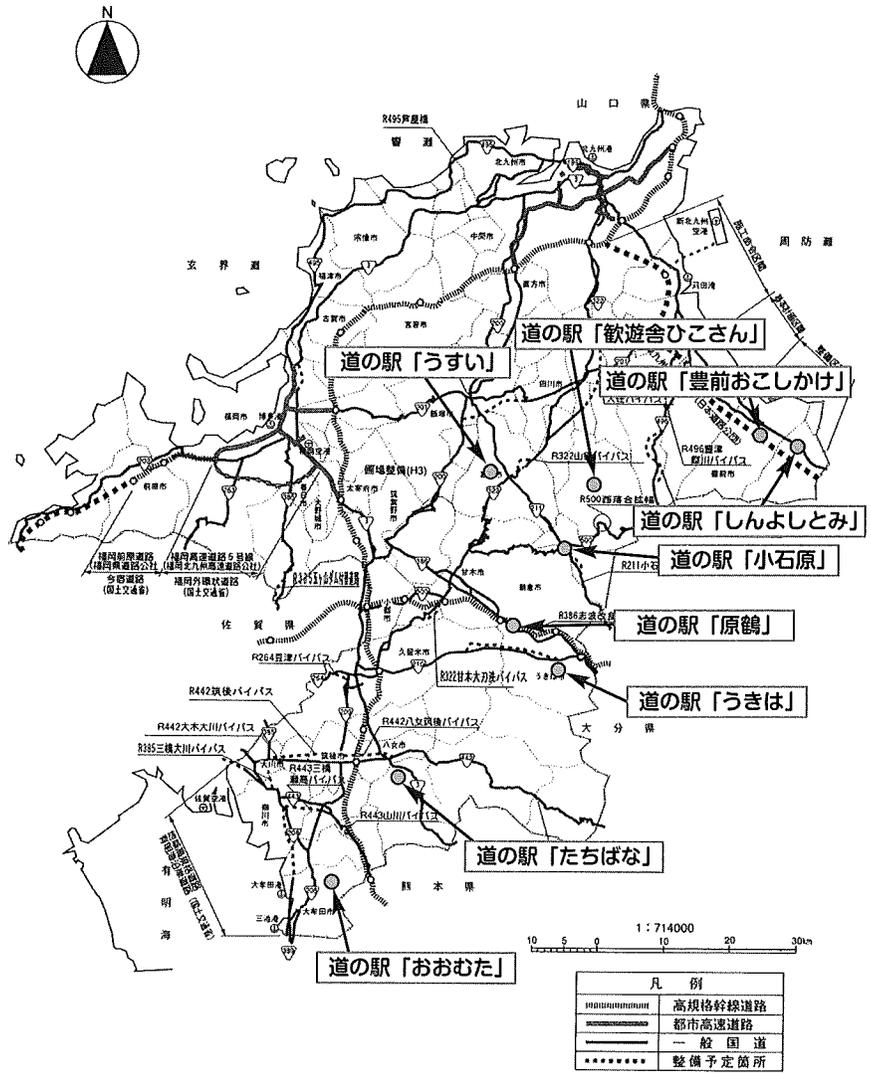


図1 福岡県内の「道の駅」位置図

術館、郷土館、平和祈念館が入っている嘉麻市立碓井琴平文化館があります。

○道の駅「うすい」を

起点とした観光スポット

《その1》

ここを起点としてまず行っていただきたいのは、筑豊の石炭王・伊藤伝右衛門邸です。

伊藤伝右衛門邸は、今年四月二日から一般公開されている新しい観光スポットです。公開以来、ひと月平均二万五、〇〇〇人が訪れる人気スポットとなっています。

伊藤伝右衛門は明治から昭和にかけて、筑豊の石炭産業で財を築いた人ですが、その人生は波瀾万丈そのものです。零細炭坑主だった頃から苦楽をともにした、先妻ハルに先立たれ、後妻として大正天皇のいとこであり、大正三美人の一人に数えられるほどの艶姿の持ち主、歌人・柳原白蓮を迎えるのですが、この美しい妻のために改装



写真1 伊藤伝右衛門邸

し、一〇年間共に暮らした伊藤家の広大な屋敷がここなのです。大理石のマントルピースやアールヌーボー調の応接室など、まさに贅の限りを尽くした建築物です。また、壮大な庭園もすばらしく必見です。石炭での大成功に美しい妻、ここまで聞けばうらやましい限りなのですが、実はあまりの忙しさでかまっていられなかったためか、「華族気質」と「川筋気質」（遠賀川周辺の豪快な人の気質）が合わなかったためか、白蓮を東

大の学生・宮崎龍介に奪われてしまい、挙げ句の果てに新聞紙上で公開絶縁状をたたきつけられてしまうのです。とにかく豪快な人の建てた豪華な建物です。一見の価値ありです（写真↑）。

スヌメです。かの有名な炭坑節に出てくる二本の旧三井炭坑の煙突がそびえる石炭記念公園の中にある石炭・歴史博物館。館内には石炭の成り立ちや石炭がどのように採掘されたかを人形模型などで説明しており、筑豊の炭坑の歴史などが一目でわかります。また、七〇歳から絵を書き出した山本作兵衛さんの炭鉱記録画はリアルで当時の状況が良く分かります。昔は女性も坑内で過酷な仕事に従事していたようです。

『伊藤伝右衛門邸』（飯塚市辛袋）道の駅「うすい」から主要地方道穂波嘉穂線、一般国道二一〇号を経て約二〇分

入館料：大人二一〇円、高校生一〇〇円、小中学生五〇円

開館時間：午前九時三〇分～午後五時
休館日：火・水曜日、年末年始（二月二十九日～一月三日）

入館料：大人三〇〇円
小中学生一〇〇円

入館料：大人三〇〇円
小中学生一〇〇円

入館料：大人三〇〇円
小中学生一〇〇円

○道の駅「うすい」を
起点とした観光スポット

《その2》
田川市石炭・歴史博物館

石炭王・伊藤伝右衛門のお屋敷を見た後は、石炭つながりで田川市にある「石炭・歴史博物館（旧三井伊田炭坑跡）」がオ

田川市伊田（旧三井伊田炭坑跡）道の駅「うすい」から主要地方道穂波嘉穂線、一般国道三

二二号を経て約二〇分
開館時間：午前九時三〇分～午後五時三〇分

休館日：国民の祝日及び休日の翌日、年末年始（二月二十九日～一月三日）

入館料：大人二一〇円、高校生一〇〇円、小中学生五〇円

○道の駅「うすい」を
起点とした観光スポット

《その3》

道の駅「うすい」のある嘉麻市には、昭和六三年に廃線になった国鉄上山田線の線路のうち、枕木の保存の良好な七〇〇mを利用してトロッコ列車が運行されるイベント「トロッコフエスタ in YAMADA」（平成一九年度は一月二十八日開催）があります。線路を利用したイベントは全国でも珍しく、毎年、多くの人で賑わっています。

《その2》
田川市石炭・歴史博物館
田川市伊田（旧三井伊田炭坑跡）道の駅「うすい」から主要地方道穂波嘉穂線、一般国道三

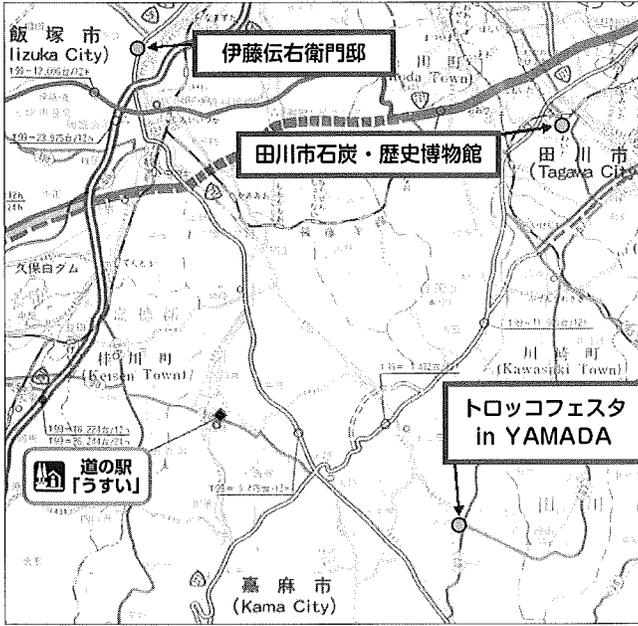


図2 道の駅「うすい」を起点とした主な観光スポット



写真2 道の駅「うすい」全景

この秋は是非、福岡県の「道の駅」を起点に観光をお楽しみください。

- ・ 福岡市から
九州自動車道福岡IC・一般国道二〇一号八木山バイパス・一般国道二〇〇号で車で約一時間
- ・ 北九州市から
一般国道三三二号・県道九〇号で車で約一時間半

「トロッコフェスタ

in YAMADA

(嘉麻市熊ヶ畑)

開催日…

平成一九年一〇月二八日

道の駅「うすい」から主要地

方道穂波嘉穂線・一般国道二

一一号・主要地方道田川桑野

線で車で一五分

なお、おみやげには道の駅

「うすい」がある嘉麻市のお隣

の飯塚市発祥の銘菓「ひよ子」

をどうぞ。飯塚での創業後、東

京に進出したので「ひよ子」は

東京にも工場があります。東京

土産としても有名になったこと

から東京銘菓と思われがちです

が(現に福岡に来るときにおみ

やげで「ひよ子」を持ってきた

という笑い話もあります)、実

は飯塚市が発祥の地なのです。

ちなみに東京の「ひよ子」は

「株式会社東京ひよ子」という

グループ会社の製造です。飯塚

の「ひよ子」には「東京ひよ子」

にはない商品もありますので、

是非どうぞ。

〈道の駅「うすい」

インフォメーション〉

路線名…

主要地方道穂波嘉穂線(県

道九〇号)

駐車場台数…一七五台

インフォメーションセンター

情報提供時間…

午前九時三〇分～午後六時

三〇分

アクセス…

・ 福岡市から

九州自動車道福岡IC・一

般国道二〇一号八木山バイ

パス・一般国道二〇〇号で

車で約一時間

・ 北九州市から

一般国道三三二号・県道九

〇号で車で約一時間半

杜の都のまちなか自転車社会実験

仙台市都市整備局総合交通政策部交通政策課推進係長 遠藤 弘一

一 はじめに

定禅寺通や青葉通のケヤキ並木や青葉山・広瀬川などに代表され、「杜の都・仙台」として全国的にも広く知られている仙台市は、東北地方の中心地として、行政・経済・産業など多様な都市機能が高度に集積した都市である（人口…一、〇二万五、〇九八人、市域面積…七八八・〇九㎢）。自転車利用の視点から本市の特性をみてみると、地理的には比較的高緯度に位置するが、太平洋に面した海洋性気候のため寒暖の差が少なく、冬季の積雪も比較的少なくなっている。また、比較的平坦で、都心部では主要な地区が概ね直径三km程度の範囲に収まり、幹線道路は基盤の目のよ

うに整備されているなど、自転車が比較的に利用しやすい環境になっている。

都心部における自転車利用は他の交通手段と比較して高く、駐輪場整備も推進してきたが、依然として放置自転車が多い状況になっている。

二 仙台市の自転車に対する交通施策

本市では、平成一〇年に「仙台21プラン【仙台市基本計画】」を策定し、過度に自動車に依存しない都市づくりとして、軌道系交通機関を基軸とした集約型の市街地形成を進めるとともに、土地利用や交通需要との管理手法の複合化など新たな視点に立った、公共交通を重視した総合交通体系の構築を図っている。

その中で、便利で身近な乗り物である自転車は、地球環境にやさしく短中距離の移動にも優れているなど、本市の目指すまちづくりや地形的にも適した交通手段であることから、平成一八年に、自転車をまちなか移動の重要な交通手段として位置づけ、走行の安全性確保、路上放置対策及びルール・マナーの啓発を柱とする「杜の都のまちなか自転車プラン【仙台都心部自転車利用環境基本計画】」を策定し、自転車に関する適正で安全・快適な走行環境整備を進めることにしている。

三 自転車プランに基づく

走行環境整備への取組み

自転車は車両であり、本来車道を走行すべきも



写真1 東二番丁における通行空間の分離
(国土交通省事業)

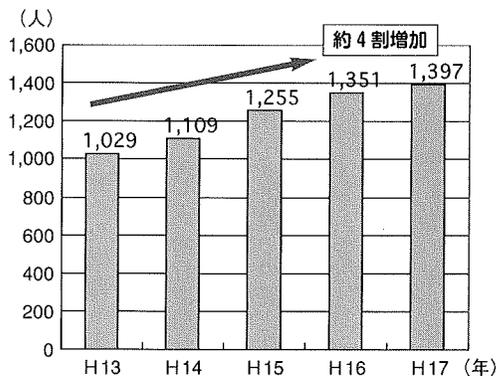


図1 仙台市内における自転車事故による死傷者数

のであるが、都心部では自動車交通量の増大に伴い、歩道内を歩行者とともに通行することが一般的となっている。その結果、近年、自転車利用者の交通ルール無視やマナーの欠如が原因で発生する交通事故や危険・迷惑行為が社会問題になっている。

本市でも、自転車に関連する交通事故による死傷者数が増加傾向にあるとともに(図1)、都心部を中心に歩行者に対する自転車の危険・迷惑走行が多く見られることから、このプランでは、仙台都心部を対象に幹線道路を自転車走行ネットワーク形成路線に位置づけ、広幅員歩道部での自転車走行空間の整備を進めることにより、歩道を歩行者が安心して歩くことができ、自転車も安全に走行できるようにすることを走行環境整備の基本的な考え方としている。

広幅員歩道部での整備については、一般的に自転車走行空間と歩行者通行空間を物理的に分離する手法が、本市をはじめ全国各地で広く行われているところであるが(写真1)、一方、歩行者が極めて多い歩道など、歩行者と自転車の物理的な分離が難しい箇所での整備手法が課題となった。

また、自転車は自在性の高い乗り物でもあり、幹線道路以外の細街路においても、

通勤通学時間を中心に、多くの自転車が車道部を自動車と混在しながら走行している状況にあり、その対策も必要となった。

このようなことを踏まえ、本市では、物理的な分離が困難な広幅員歩道部及び細街路の車道部における自転車走行空間のあり方についてハード・ソフト両面で検討するため、国土交通省・宮城県警等の道路管理者・交通管理者のほか、広報啓発担当部署や地元商店街代表等からなる検討組織(杜の都のまちなか自転車走行実験実行委員会)



図2 実験箇所位置図

を設置するとともに、平成一八年度国土交通省道路局の社会実験に採択され、平成一八年一月八日から二一日までの一四日間、東二番丁通（国道四号）と東三番丁通（市道東三番丁線）において「杜の都のまちなか自転車社会実験」を実施した（図2）。

四 自転車走行実験プログラム

1 東二番丁通（国道四号）における

自転車降車等に関する実験

(1) 基本方針

自転車走行空間と歩行者通行空間を物理的に分離することが難しい歩道では、自転車走行を不可にすることも考えられるが、そのような箇所では通常自動車交通量も多く、車道上で自転車走行空間を確保することは困難である。また、自転車迂回ルートの確保など新たな問題も生じることから、歩道内での対策を基本として、視覚的な分離による自転車と歩行者との通行空間分離及び、特に歩行者が多い箇所での自転車降車誘導実験を実施することにより、歩道内での安全性向上に向けた自転車走行空間確保のあり方を検討することにした。

(2) 実験箇所の選定

仙台都心部を南北に貫いている東二番丁通は、道路幅員約五〇m、歩道幅員片側約九mの直轄国

道で、仙台都心部と周辺市町村を結ぶ広域ネットワーク路線として自動車交通量が非常に多い路線で、特に青葉通から広瀬通までの区間については、自転車通行量も多い他、一日五、〇〇〇人以上の乗降客数がある路上バス停や商店街出入口があり、歩行者も非常に多く、歩行者と自転車との交錯の危険性が高くなっている。

また、当該路線の青葉通以南については、既に物理的な分離による自転車走行空間整備が実施されている（写真1）ことから、その連続性を確保することなどを考慮して、東二番丁通（国道四号）の青葉通から広瀬通までの西側歩道約二二〇mを実験箇所に選定した。

(3) 実験実施概要

青葉通からマールロード大町商店街（アーケード街）入口まで、並びに電力ビル前バス停から広瀬通までの合計約七〇mは、歩行者・自転車通行分離区間として、白線により歩道を区分し、路面標示・サイン看板等の設置により自転車は車道寄り・歩行者は民地寄りを通行するように促した。また、その間の商店街入口からバス停までの約一五〇mについては、自転車降車区間として、音声案内や路面標示・サイン看板等の設置により、自転車利用者に対して自転車を降りて通行するように促した（図3、写真2）。

実験前及び実験期間中には、自転車のルールに

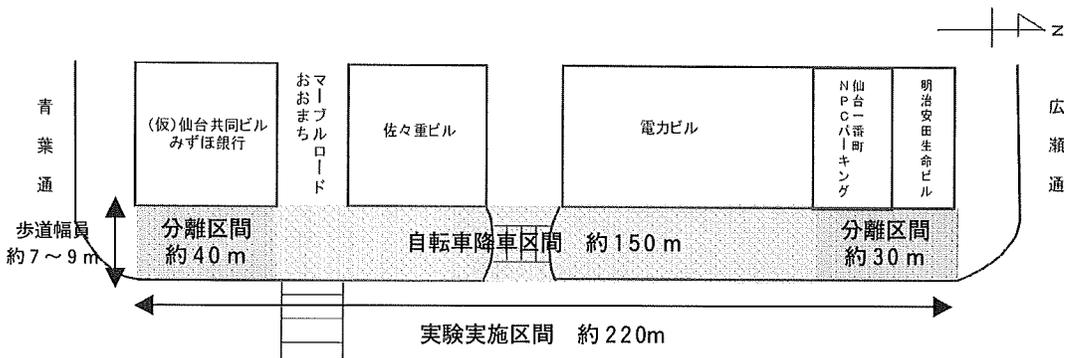


図3 東二番丁における実験概要



《実験中》



《実験前》

写真2 東二番丁における実験前・中の状況(自転車降車区間)

関するチラシ(図4)を配布し広報啓発活動を行うとともに、自転車利用者をはじめ、歩行者・バス利用者へのアンケート調査や自転車降車率・走行遵守率・錯綜回数などの現地調査を実施した。

(4) 自転車降車等区間設定の考え方

歩行者・自転車通行分離区間については、限られた歩道空間を有効に利用するため、道路交通法のルールである自転車の車道寄り走行と併せて、「歩行者は民地寄り通行」という歩行者に対するルールを設定して、分離誘導を図った。

降車区間の設定に当たって、近接する二カ所の



図4 自転車ルールに関するチラシ(東二番丁)

(5) 実験結果の概要

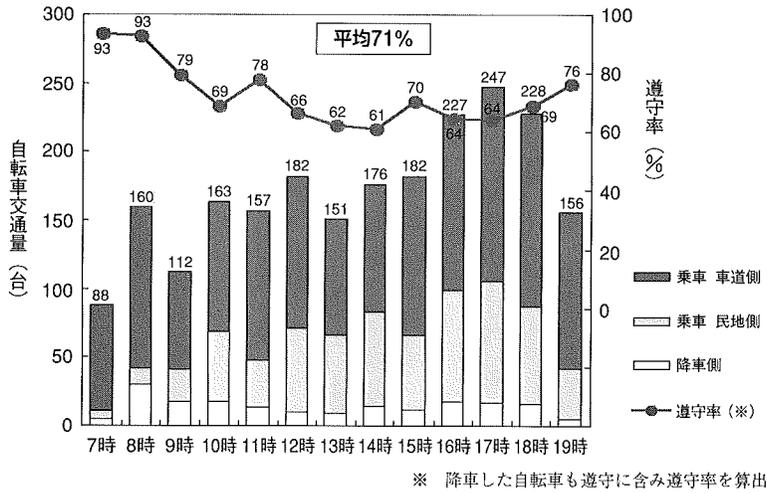
対策をその中間も含め連続的に行うかどうかが問題となったが、実行委員会では、強制力のある交通規制(自転車通行可の解除)ではなく、自転車利用者に対するルール・マナーとして、降車を誘導する仕組みであることから、簡単でわかりやすい内容のほうが利用者の協力を得やすいとの考えから連続的に行うこととし、結果として、自転車降車区間が約一五〇mとなった。

通行分離区間での自転車走行遵守率は平均で七一%、ピーク時では九三%と高く(図5)、歩行者の安全度を測る指標として定義した錯綜回数も約五割減少した(図6)。また、自転車降車区間での降車率は平均二〇%、ピーク時でも二五%にとどまったが(図7)、錯綜回数は実験前と比べて約七割減少するなど(図6)、両区間で歩行者の安全性が向上した。

意識調査でも、区間全体で歩行者の半数以上の方が「安全性が向上した」と回答し、九割以上の方が継続すべき意向を示し、今回の取組みについ

て大きな効果があったといえる。

一方、降車率が低かったことについては、本格実施に極力合わせた条件とするため、実験期間中、現地での直接呼びかけなどをほとんど行わなかったことや案内のためのサイン看板・路面標示が小さく見にくかったこと、さらには降車区間が長かったことなどが要因として考えられる。



※ 降車した自転車も遵守に含み遵守率を算出

図5 通行区間分離での自転車走行遵守率(みずほ銀行前)

2 東三番丁通における 自転車走行レーン設置に関する実験

(1) 実験の基本方針

一般的に自転車に走行できる空間を確保するための最良の方策は、用地買収等によって道路を拡幅し、道路構造令の基準を満たした自転車専用道を整備することである。

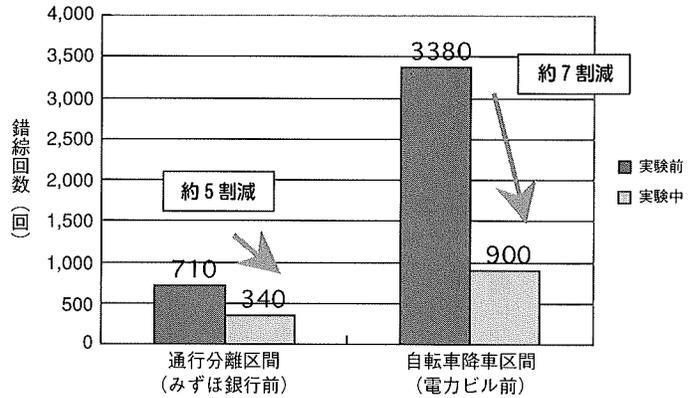


図6 東二番丁における錯綜回数

しかしながら、都心部での道路拡幅は、土地整理事業など面的な再整備を除き、現実的に極めて困難な状況にあることから、自転車専用道を設置するのではなく、路肩を優先的な自転車走行空間として確保して、積極的な自転車誘導実験を実施することにより、車道部内での安全な自転車走行空間確保のあり方を検討することとした。

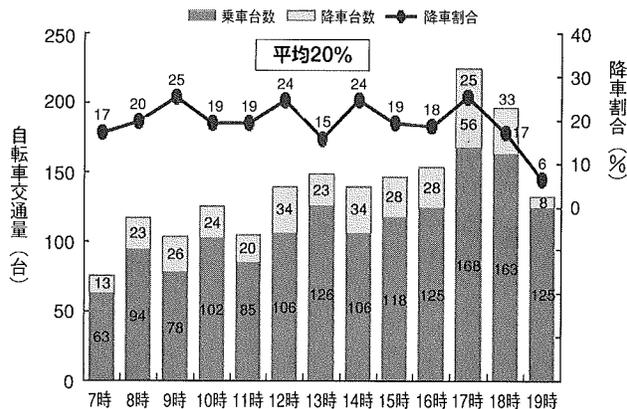


図7 自転車降車区間での降車率(電力ビル)

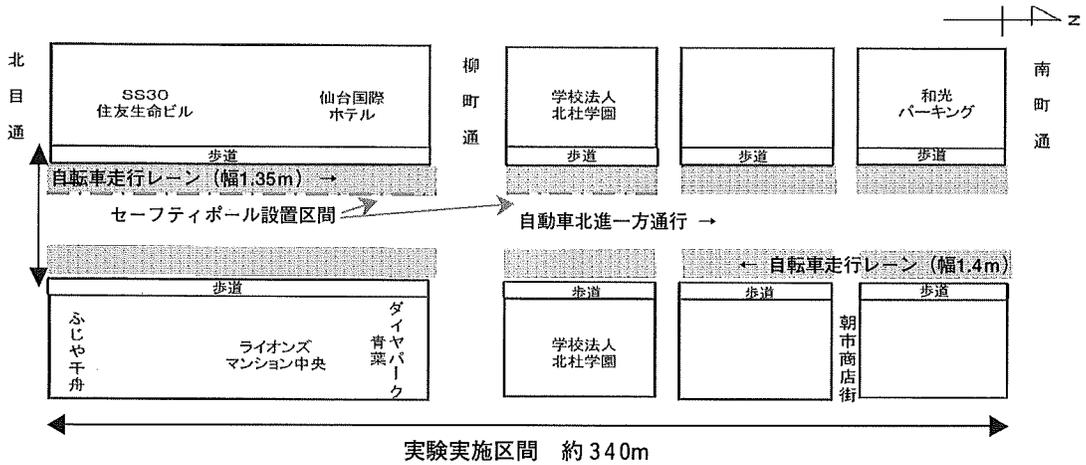


図8 東三番丁における実験概要



《実験中》



《実験前》

写真3 東三番丁における実験前・中の状況（自転車走行レーン）

(2) 実験箇所を選定

東三番丁通は、東二番丁通（国道四号）の東側を平行する道路幅員約八・五mの細街路で、南部の都心周辺住宅地と仙台合同庁舎・宮城県庁などの官公庁街を結ぶ道路として、朝夕の通勤時間帯を中心に自転車利用者の多い路線である。

同路線は車道幅員五・五m（歩道幅員片側一・五m）で、自動車は北進方向の一方通行規制になっており、南側の二街区ではパーキングメーターが設置され、路上駐車が可能となっている。

今回、細街路の中でも自転車利用者が多いことや、細街路の典型的な断面構成として成果が他路線に反映しやすいこと、さらには、付近に民間駐車場があり、パーキングメーター休止による同スペースの活用が可能であることを考慮して、東三番丁通の北目町通から南町通までの約三四〇mを実験箇所を選定した。

(3) 実験実施概要

実験区間において、白線により車道部分を自動車走行空間と自転車走行レーンに区分して、路面標示設置やサイン看板等の設置により、自転車の走行空間確保を図った（図8、写真3）。また、パーキングメーター（実験期間中休止）が設置されている南側二街区の約二二〇m区間については、白線上にセーフティポールを設置し、物理的な分離を行った（写真4）。

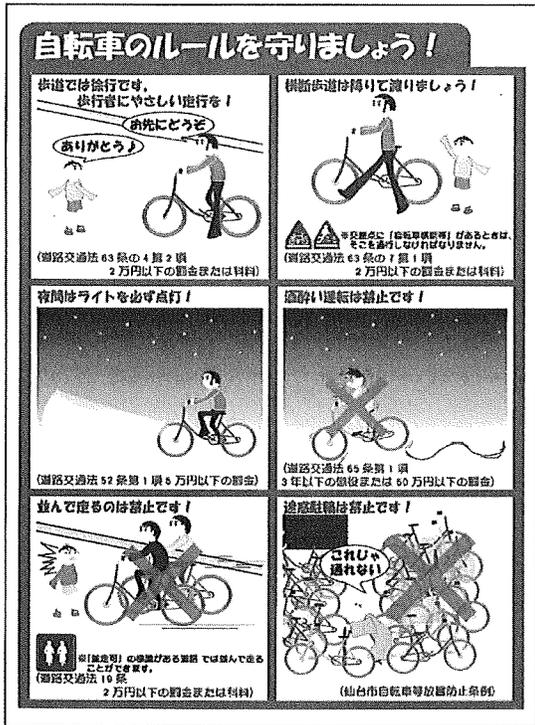


写真5 自転車ルールに関するチラシ(東三番丁)



《実験前》



《実験中》

写真4 東三番丁における実験前・中の状況
(セーフティボール設置区間)

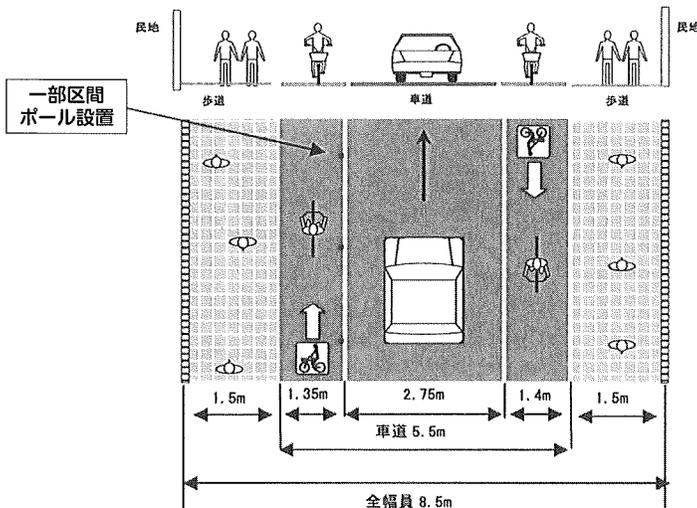


図10 実験中の幅員構成

東二番丁通の実験と同様、実験前及び実験期間中に自転車のルールに関するチラシ(図9)を配布し、広報啓発活動を行うとともに、自転車利用者、歩行者などへのアンケート調査や走行遵守率・錯綜回数などの現地調査を実施した。

(4) 自転車走行レーン設置の考え方

自動車走行空間の幅員については、最低限、道路構造令を満足することから、実験簡

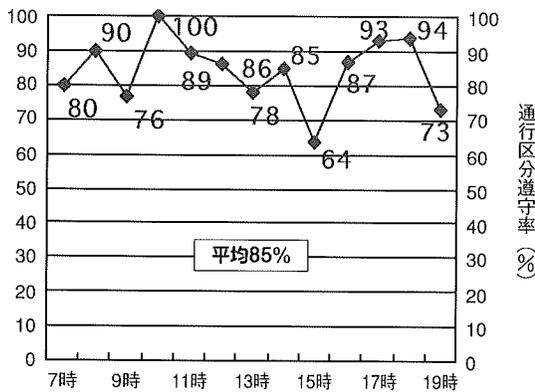


図11 自転車走行レーン遵守率 (南進)

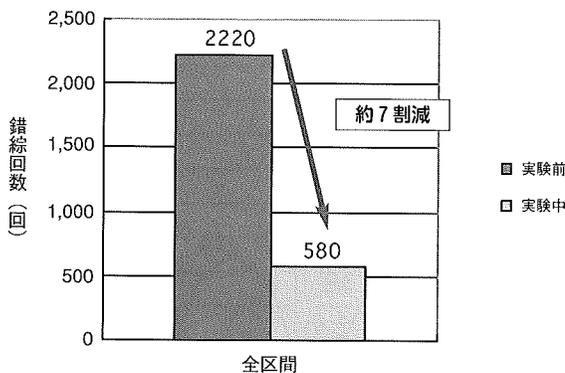


図12 東三番丁における錯綜回数

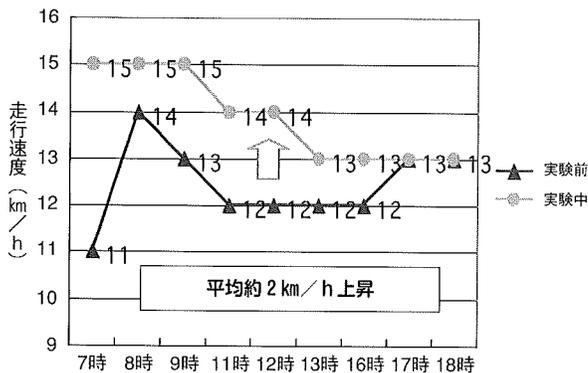


図13 ポール設置区間における自転車の走行速度

所の状況から適用できる最低幅員として小型道路の基準である幅員二・七五mを採用した。また、残存幅員を両側に配分して方向別の自転車走行レーンとする際には、自動車が進歩方向の一方通行であることから、対面することになる南進方向の自転車走行レーンを若干広く設定した(北進方向一・三五m、南進方向一・四m)(図10)。

なお、自転車走行レーンは専用道ではなく、交通規制上、自動車のレーン進入を排除できないことから、セーフティポールの設置は約一六m間隔とした。

(5) 実験結果の概要

自転車走行レーンの南進方向遵守率が平均八五%と非常に高く(図11)、錯綜回数は実験前と比べて七割程度減少するなど(図12)、自転車利用者の安全性が著しく向上した。また、自転車の走行速度も最大二km/h程度上昇し(図13)、自転車走行の快適性も向上し、セーフティポールを設置した区間では、未設置区間と比べて、駐停車両が大きく減少した(図14)。

意識調査では、自転車利用者約八割の方が「安全性、快適性が向上した」と回答しており、

また、歩行者に関しては、約四割の方が「安全性が向上した」と回答し、七割以上の方が走行レーン設置の取組みを継続すべき意向を示す等、今回の取組みについて大きな効果があった。

なお、市民から休止したパーキングメーターに対する苦情や問合せなどもほとんどなかったことから、実験箇所のような道路外での駐車供給量の高い地区では、パーキングメーターから自転車走行レーンへの切り替えについても、ある程度市民の理解が得られたものと考えられる。

一方、方向別遵守率を比べると、北進方向が南

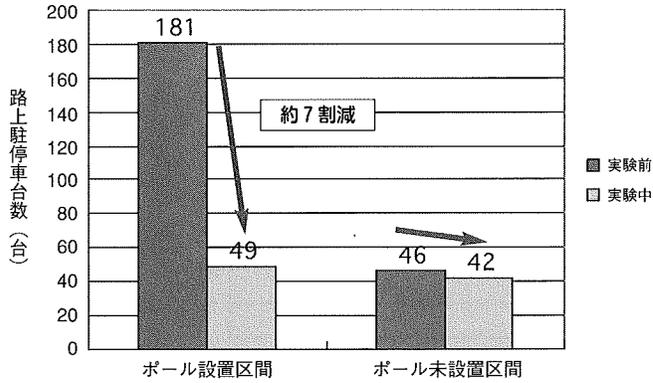


図14 自転車の路上駐停車台数

進方向よりも低い値(平均四一%)を示しており(図15)、その要因として主に自転車走行レーン内の駐停車車両による走行阻害などが挙げられ、少数の駐停車車両であっても、自転車走行には大きな影響を与えることが分かった。

五 実験後の展開

今回の実験では、歩行者・自転車とも非常に多

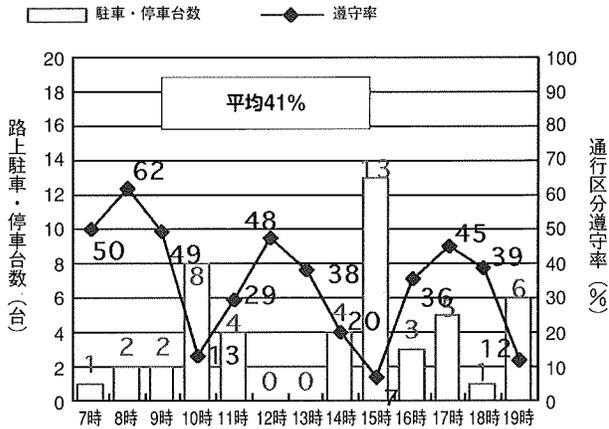


図15 自転車走行レーン遵守率(北進)

く、交錯による危険性が高い歩道では、歩行者と自転車の通行空間の視覚的な分離や自転車の降車など、自転車交通量の多い細街路では、パーキングメーターの活用も含め、既存の車道空間を効率よく自動車走行と自転車走行を区分することにより、限られた歩道空間や車道空間であっても、歩行者の安全性向上と自転車の走行環境改善が図ら

れることが検証された。

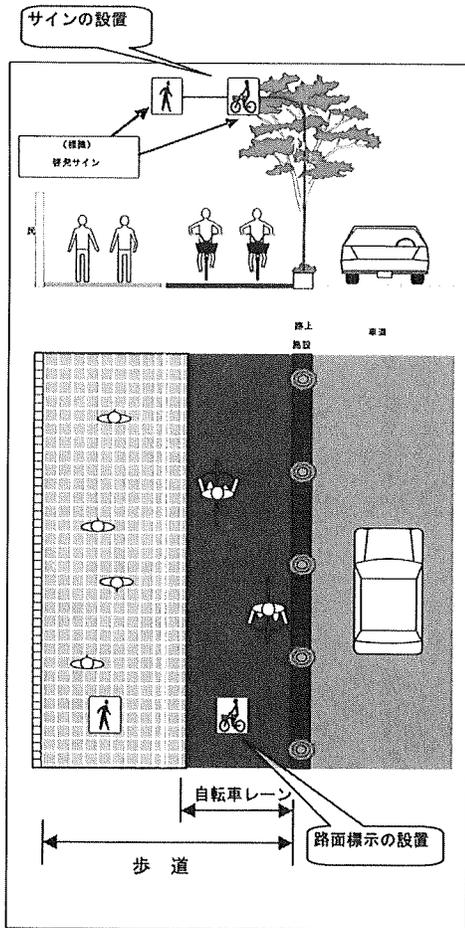
実行委員会では、自転車利用者から長すぎるとの意見が多かった自転車降車区間や、レーン内の駐停車車両による自転車通行の阻害など、明らかになった課題を整理するとともに、視覚的な分離のためのカラー舗装化やわかりやすい路面標示・サイン看板の設置など施設整備(図16・17)と自転車走行に関するルール・マナー啓発活動の強化などの取組みを組み合わせることにより、一層の効果が期待できるものと捉え、最終的に、これらの取組みを自転車走行における整備のあり方として取りまとめたところである。

六 おわりに

今回の社会実験や整備のあり方の取りまとめに当たっては、都心部において自転車道整備に伴う新たな道路空間確保が非常に困難であることから、交通規制による強制ではなく、ルール・マナーによる誘導を取組みの基本としている。

これらの取組みを効果的に進めていくためには、自転車利用者のルール遵守及びマナー向上が重要であるとともに、道路利用者全体の自転車走行に対する理解も必要になってくることから、引き続き関係行政機関などと連携して、施設整備と合わせた効果的な広報啓発活動に努めていきたいと考えている。

《基本的な整備イメージ》



《局所的な整備イメージ》

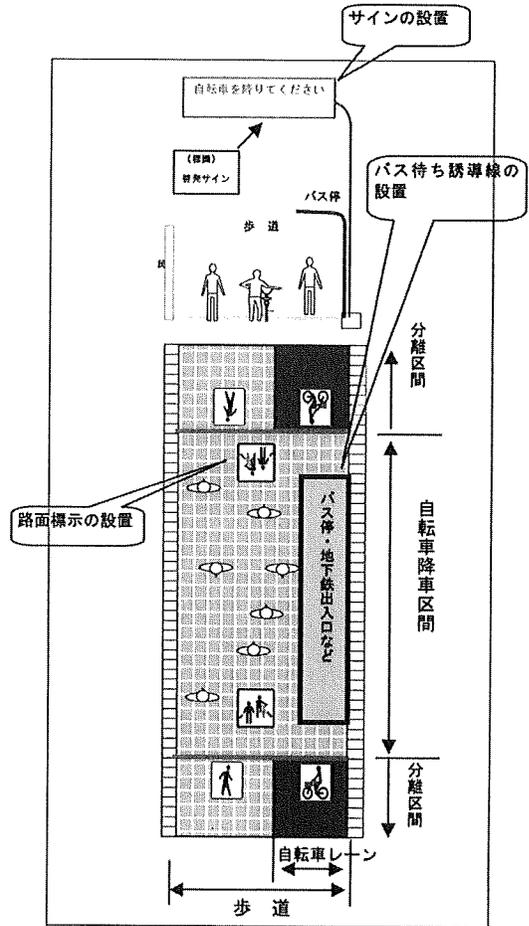
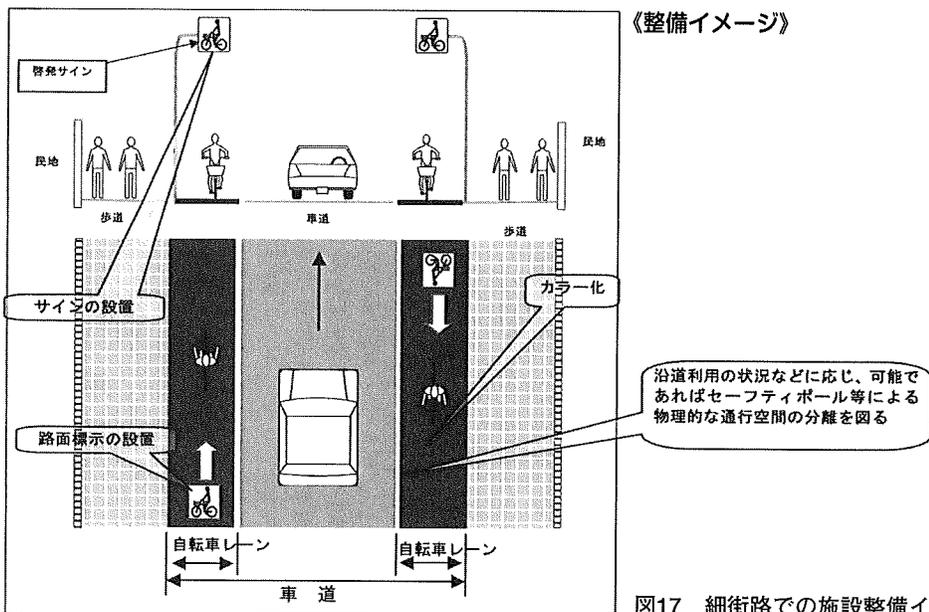


図16 幹線道路での施設整備イメージ



《整備イメージ》

図17 細街路での施設整備イメージ