

道路行政セミナー

ROAD ADMINISTRATION SEMINAR

2008
JUNE

6

目次

エッセイ うるわしの道ルネッサンス 上村 多恵子 1

■ 特集 ■ 車両制限令

車両制限令に定める基準等について 道路局
道路交通管理課 4

「新直轄方式」による事業区間の国による管理への移行
—秋田県内 日本海沿岸東北自動車道(にかほ～岩城間)を例に— 武藤 徹 15

新潟県の道路管理について 新潟県土木部
道路管理課 27

「道路整備費の財源等の特例に関する法律の一部を
改正する法律」の成立までの経緯と関係政令省令について 道路局路政課 35

道路法令関係Q&A 道路の管理に関する費用負担について 道路局路政課 44

訴訟事例紹介

歩行者が駒止に躓いて負傷した事故について
道路の設置・管理瑕疵が争われた事例 青柳 敬直 48
—駒止接触受傷事故損害賠償請求事件—

連載 道と人びと(その6) 預言者マホメットのイスラームの道 ... 三木 克彦 54

時・時・時 58



道路広報センターホームページにて、「道路行政セミナー」
創刊号からのバックナンバー目次がご覧いただけます。

URL <http://www15.ocn.ne.jp/~roadpr>

【表紙の写真】日本海沿岸東北自動車道・本荘ICを望む

2007年9月17日ににかほ市両前寺～岩城IC間の開通とともに供用を開始。本荘IC～岩城IC間は、「新直轄方式」により整備された道路としては、

車両制限令に定める基準等について

道路局道路交通管理課

はじめに

道路法第四十七条について、道路法解説には、道路交通はその基礎施設である道路と車両とによって形成される。したがって、すべての道路がいかなる車両に対しても、完全な収容力を保持することは一つの理想である。しかしながら、高速自動車国道から市町村道に至るまで、完全な道路構造を確保することは事実上不可能であるばかりではなく、経済的見地から適当とは言い難い。道路はその具体的な機能に応じた構造規格を備えることが必要であるが、かつ、それで足りるものと考えられる」と解説されています。

このように、すべての道路をどのような大型車両でも通れるようなスペック整備することは、現実的ではなく、それぞれの道路の役割、それに応じた利用方法の範囲で整備されています。

よって、この範囲を超える車両の通行は、道路に過大な負担を与え、その構造又は交通に支障を及ぼすおそれがあるということです。

このような状況に対応するため、車両制限令は、道路を通行する車両の寸法及び重量等について一定の基準を定め、道路構造の保全と交通の危険防止を目的として、昭和三六年制定されました。本編では、実務に携わる方も決して多くない分野ですが、道路管理において重要な役割を有しているので、この機会に、紹介させていただきます。

一 車両の通行制限に関する法令の体系(図1)

車両の通行制限については、道路法第四十七条第二項において「車両（人が乗車し、貨物が積載された状態）の幅、重量、高さ、長さ及び最小回転半径の最高限度を超える車両は、道路を通行さ

せてはならない」と規定されており、その具体的数値は「車両制限令」及び「車両の通行の許可の手續等を定める省令」で規定されています。

また、同上第三項では、道路管理者は、橋、トンネル等における重量、高さの最高限度について、個別に制限することができることとなっています。

これらの制限値を超える車両を通行させようとするときは、道路管理者から特殊車両の通行許可を受ける必要があります（道路法第四十七条の二）。

また、許可を受けずに通行したり、許可条件に違反したりした場合は許可取消しなどの監督処分を受けるほか、罰則の適用があります。

二 車両の制限

道路法第四十七条第一項の規定を受け、車両制限令では道路を通行する車両の大きさや重さを次のとおり制限しています。この制限のことを「一般的制限」といい、この制限値を「一般的制限値」といいます（ここでいう車両とは、人が乗車し、貨物が積載された状態をいい、他の車両をけん引している場合には、けん引されている車両を含みます）。

1 一般的制限値（車両制限令第三条一項）

一般的制限値の具体的数値は、**図2**のとおりです。

なお、高速自動車国道または道路管理者が指定した道路（重さ指定道路及び高さ指定道路）を通行する車両の総重量及び高さは

法：道路法 令：車両制限令 省令：車両の通行の許可の手續等を定める省令

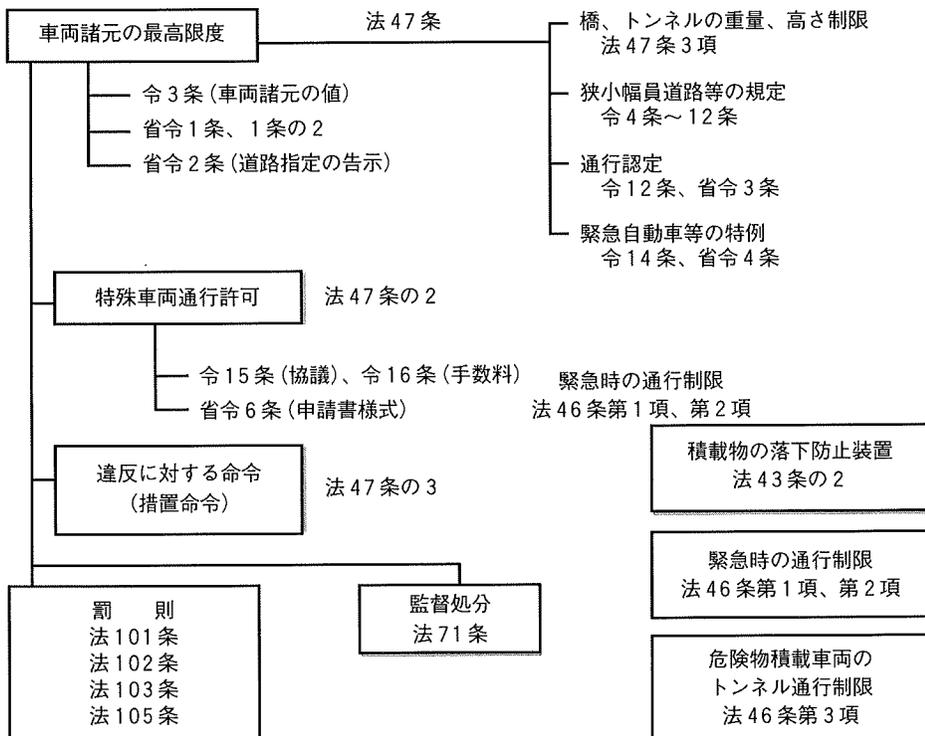


図1 車両の通行制限の関する法令の体系

車両の諸元		一般的制限値	
幅		2.5m	
長さ		12.0m	
高さ		3.8m（高さ指定道路は4.1m）	
重さ	総重量	20.0 t（重さ指定道路は25.0 t）	
	軸重	10.0 t	
	隣接軸重	隣り合う車両の軸距が1.8m未満	18.0 t [※]
		隣り合う車両の軸距が1.8m以上	20.0 t [※]
輪荷重	5.0 t		
最小回転半径		12.0m	

※ ただし、隣り合う車軸の軸距が1.3 m以上、かつ、隣り合う車軸の軸重がいずれも9.5 t以下のときは19 t

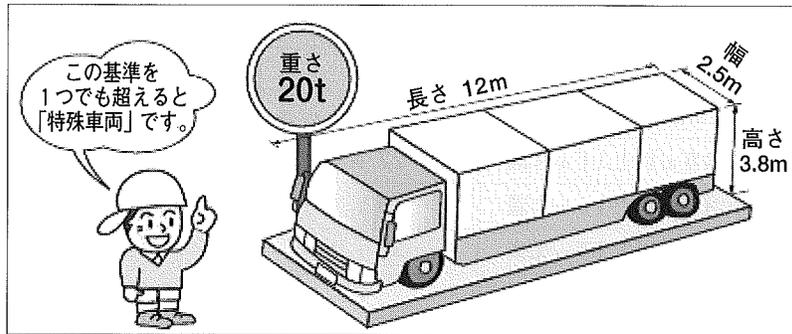


図2 道路法に定められた車両の一般的制限値

次に掲げる値となっています。

(1) 重さ指定道路

平成五年の道路構造令及び車両制限令の改正により、車両総重量にかかる基準を20tから二五tに引き上げました。これにより高速自動車国道や重さに関して道路管理者の指定した道路（重さ指定道路）においては、総重量が二〇tを超える（最大二五t）車両が自由に走行できるようにになっています（表1）。

(2) 高さ指定道路

物流の効率化を目的に道路法（車両制限令）に定める車両の高さの最高限度について、道路管理者が道路の構造の保全及び交通の危険の防止上支障がないと認めて指定した道路（高さ指定道路）を通行する車両については、四・一mに引き上げられています。（その他の道路を通行する車両にあつては三・八m）（表2）。

※ 高さ指定道路ついて、道

表1 重さ指定道路のネットワーク状況

道路種別	延長	備考
高速自動車国道	約 7,600 km	100%
一般国道（指定区間）	約 23,100 km	99%
一般国道（指定区間外）	約 13,700 km	43%
地方道等	約 12,600 km	都市高速道路含む
合計	約 57,000 km	

表2 高さ指定道路のネットワーク状況

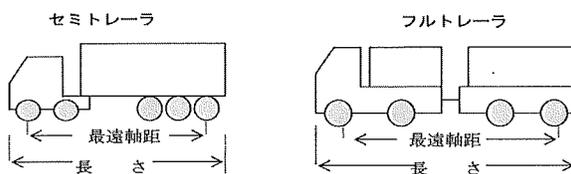
道路種別	延長	備考
高速自動車国道	約 7,600 km	100%
一般国道（指定区間）	約 20,200 km	90%
一般国道（指定区間外）	約 5,500 km	17%
地方道等	約 9,300 km	都市高速道路含む
合計	約 42,600 km	

表3 総重量の特例（車両の通行の許可の手続等を定める省令第1条2項）

道路種別	最遠軸距	総重量の制限値	総重量の制限値
高速自動車国道	8 m以上9 m未満	25 t	首都高速道路、阪神高速道路、その他の都市高速道路及び本州四国連絡道路は含まれません。
	9 m以上10 m未満	26 t	
	10 m以上11 m未満	27 t	
	11 m以上12 m未満	29 t	
	12 m以上13 m未満	30 t	
	13 m以上14 m未満	32 t	
	14 m以上15 m未満	33 t	
	15 m以上15.5 m未満	35 t	
	15.5 m以上	36 t	
重さ指定道路	8 m以上9 m未満	25 t	
	9 m以上10 m未満	26 t	
	10 m以上	27 t	
その他の道路	8 m以上9 m未満	24 t	
	9 m以上10 m未満	25.5 t	
	10 m以上	27 t	

表4 長さの特例（車両制限令第3条3項）

道路種別	連結車	長さ
高速自動車国道	セミトレーラ連結車	16.5 m
	フルトレーラ連結車	18.0 m



この特例は、積載貨物が被けん引車の車体の前方または後方にはみ出していないものの長さです。

図3

路管理者が当該道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため必要と認められる路肩の通行の禁止その他の高さが三・八mを超える車両の通行方法を定めたときは、当該道路を通行する高さ三・八m超の車両は、定められた通行方法に

よらなければならないこととなっています。
2 トレーラ連結車の特例
 セミトレーラ連結車及びフルトレーラ連結車は、通行する道路種

別ごとに総重量及び長さの特例が設けられています(表3・4)。

バン型、タンク型、幌枠型、コンテナ型、自動車運搬用のセミトレーラ連結車及びフルトレーラ連結車にのみ適用されます。

上記五車種のセミトレーラ、フルトレーラ以外の連結車並びにポールトレーラやダブルスなどがありますが、これらには特例が適用されません。

三 他法令との比較

道路法のほかに、道路交通法、道路運送車両の保安基準(国土交通省令)においても車両諸元についての制限があります。これらの法令は、それぞれの法の目的に応じて、車両の幅、長さ、高さ、重量などについて規定が設けられています(表5、図4)。

1 各法の目的

○道路法

橋梁、トンネルなどの道路構造への影響を勘案して車両の最高限度を定めています。

・車両の幅、重量、長さなどの最高限度は乗員、貨物を積載した状態

表5 法令の比較

	車両制限令	道路交通法	道路運送車両の保安基準
長さ	①貨物積載状態 12 m ②連結車の特例 高速自動車国道を通行する場合であり、かつ、貨物が前後にはみだしていないものに限り、 ・セミトレーラ連結車は連結全長が16.5 m ・フルトレーラ連結車は連結全長が18 m	①自動車の長さの10%を超えたはみ出しを禁止 ②他の車両をけん引する場合の全長25 m	①貨物積載状態 12 m ②連結車の特例 高速自動車国道を通行する場合であり、かつ、貨物が前後にはみだしていないものに限り、 ・セミトレーラ連結車は連結全長が16.5 m ・フルトレーラ連結車は連結全長が18 m
幅	貨物積載状態 2.5 m	貨物の幅は、車両の幅を超えてはならない。	貨物に関係なく 2.5 m
高さ	貨物積載状態 3.8 m (高さ指定道路においては4.1 m)	貨物積載状態 3.8 m (高さ指定道路においては4.1 m)	車両の高さ 3.8 m
総重量	①自動車の重量(自重)＋乗員の体重＋貨物重量 ・高速自動車国道及び指定道路：車長及び軸距に応じて20～25 t ・その他の道路：一律20 t ②連結車の特例 バン型などのセミトレーラ、フルトレーラ連結車に限り、最遠軸距に応じて ・高速自動車国道25～36 t ・重さ指定道路25～27 t ・その他の道路24～27 t	①規定なし 「貨物の最大積載量は、保安基準に準拠(車検証の記載値)」 ②連結車の特例 規定なし	①自重＋乗車定員の体重(一人当たり55 kg)＋貨物の最大積載量 ・車長及び軸距に応じて20～25 t ②連結車の特例 セミトレーラ(被けん引)は、連結中心から最後軸中心までの距離に応じ、20～28 t
運行	特殊車両通行許可を受けた一般的制限値を超える車両は運行可。また、緊急自動車や災害救助等の用務のために通行する車両は、車両制限令の適用外(車両制限令第14条)	制限外許可及び制限外けん引許可を受けた最大積載量を超える車両は運転可(道路交通法第57、59条)	保安基準の制限値を超える車両は認定をうければ基準緩和車両として運行可(保安基準第55条)

○道路交通法..

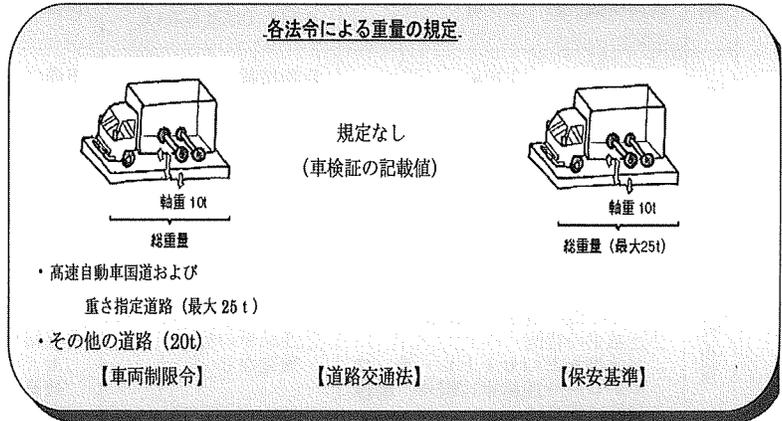
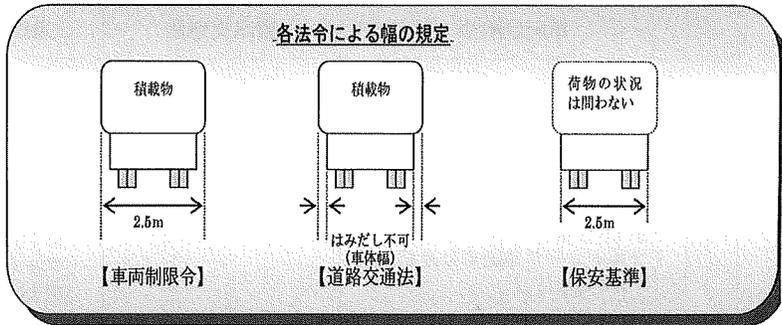
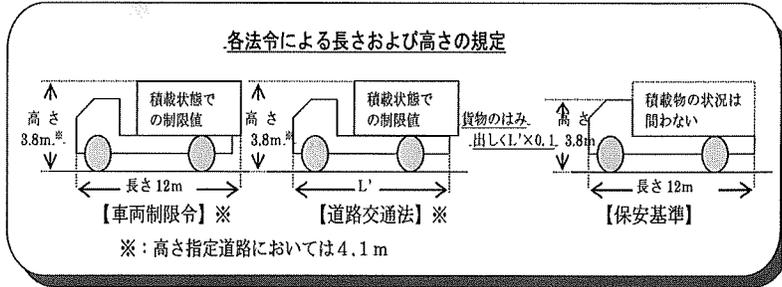
・連結車の重量、長さなどの最高限度も連結状態

交通安全上の観点から規定を定めています。

・道路における危険防止、交通の安全を図るため積載重

量違反（過積載）禁止

・他の車両の通行に支障が生じることがないように、貨物



○保安基準..

のはみ出しを制限

自動車本体における安全性の確保の観点から、主に単体での規制を行っています。

・連結車では、切り離れた状態での個々の車両について規定

図 4

四 その他の通行制限

1 道路の幅員と車両の幅の関係

車両の幅の最高限度（いわゆる一般的制限値）は、二・五m以内であるが、幅員の狭い道路においては、個々の道路幅員及び交通状況に応じた制限が必要となります。車両制限令第五条及び六条では、道路と車両との幅に関する基準を定めています（表6）。

※「極少指定道路」：

道路管理者が自動車の交通量がきわめて少ないと認めて特に指定した道路。

※「車道の幅員」：

歩道または自転車歩行者道のいずれをも有しない道路で、その路肩の幅員が明らかでないものまたはその路肩の幅員の合計が一m未満（トンネル、橋または高架の道路にあつては〇・五m未満）にもものにあつては、当該道路の幅員から一m（トンネル、橋または高架の道路にあつては〇・五m未満）を減じたもの。

※「市街地」：

商業、住宅地帯等相当広範囲にわたって人家が連たんし、歩行者の多い地域をいうので、市の行政区画内においても家屋が集まって、単に部落を形成しているに過ぎない地域については、市街地区域外として取り扱うこと。

表6

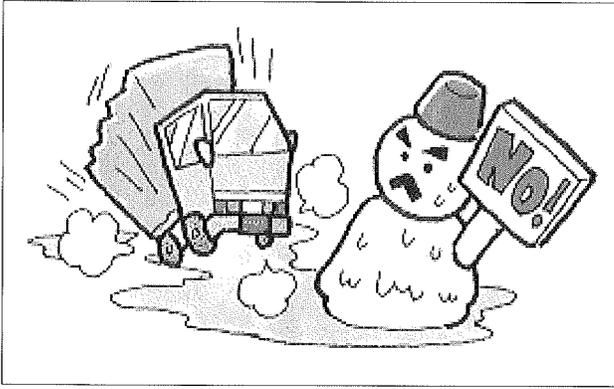
道路の区分		通行できる車両の幅
市街地区域内の道路	一般市街地道路	通常の道路（車両制限令第5条第2項） $\frac{(\text{車道の幅員} - 0.5 \text{ m})}{2}$ を超えないもの
		市街地区域内極少指定道路または一方通行とされている道（車両制限令第5条第1項） $(\text{車道の幅員} - 0.5 \text{ m})$ を超えないもの
	歩行者が多くて歩道または自転車歩行者道のない駅前・繁華街等の道路	通常の道路（車両制限令第5条第3項） $\frac{(\text{車道の幅員} - 1.5 \text{ m})}{2}$ を超えないもの
		市街地区域内極少指定道路または一方通行とされている道（車両制限令第5条第3項） $\frac{(\text{車道の幅員} - 1.0 \text{ m})}{2}$ を超えないもの
市街地区域外の道路	通常の道路（車両制限令第6条第2項） $\frac{(\text{車道の幅員})}{2}$ を超えないもの	
	一方通行とされている道路またはその道路におおむね300m以内の区間ごとに待避所がある道路（道路管理者が自動車の交通量が多いため当該待避所のみでは車両のすれ違いに支障があると認めて指定したものを除く。）（車両制限令第6条第1項） $(\text{車道の幅員} - 0.5 \text{ m})$ を超えないもの	
	市街地区域外極少指定道路（車両制限令第6条第1項） 車道の幅員を超えないもの	

2 その他の通行制限

道路の損傷等を防ぐため、以下のよう
な通行制限があります。

(1) 道路が水をかぶったような場合

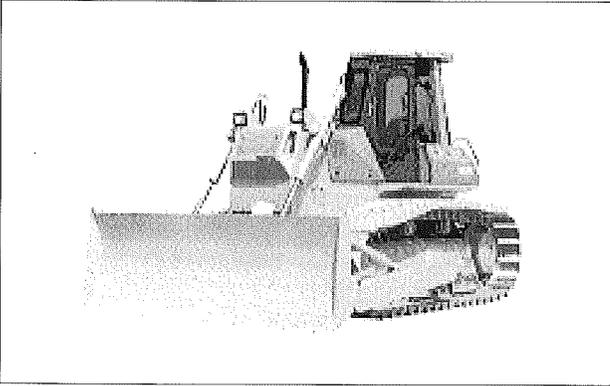
道路が危険な状態になっているときに
は、道路の損傷を防ぐため、車両の総重
量、軸重、輪荷重の制限値が定められて
います。これを超える車両は通行できま
せん（車両制限令第七条、第十二条）。



(2) カタピラを有する車両の通行の制限

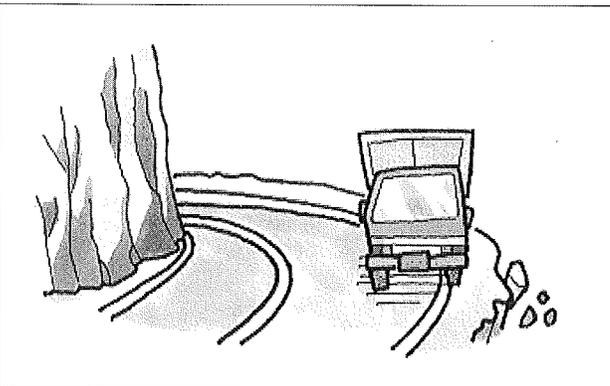
ブルドーザーや除雪車のようにカタピ
ラを有する車両は、次の場合を除いて舗
装道路を通行することは認められていま
せん（車両制限令第八条）。

- ・カタピラの構造が路面を損傷する
おそれがない場合
- ・道路の除雪に使用される場合
- ・路面に鉄板や板を敷いて損傷しな
いようにした場合



(3) 路肩の通行の制限

道路の両側に路肩と呼ばれる帯状の部
分があります。道路の主要な部分を守る
ために、または故障車が退避するところ、
あるいは余裕幅として設けられています。
そのため、この部分は車道より弱い構造
になっているので、通行することはでき
ません（車両制限令第九条）。



五 指導・取締り及び罰則

道路法に違反したものに對しては、指導警告及び措置命令等の罰則を課します。さらに重大違反を犯したものに對しては許可の取り消し及び刑事告発を行います。

1 指導・取締りの流れ

指導・取締りの対象者に対しては、その内容に応じて図5のような措置をとります。

2 道路法違反

道路法違反には、車両制限令違反、条件違反及び措置命令違反があります（表7）。

3 罰則

違反者に対しては、違反事由により下記の罰則が科せられます（表8）。

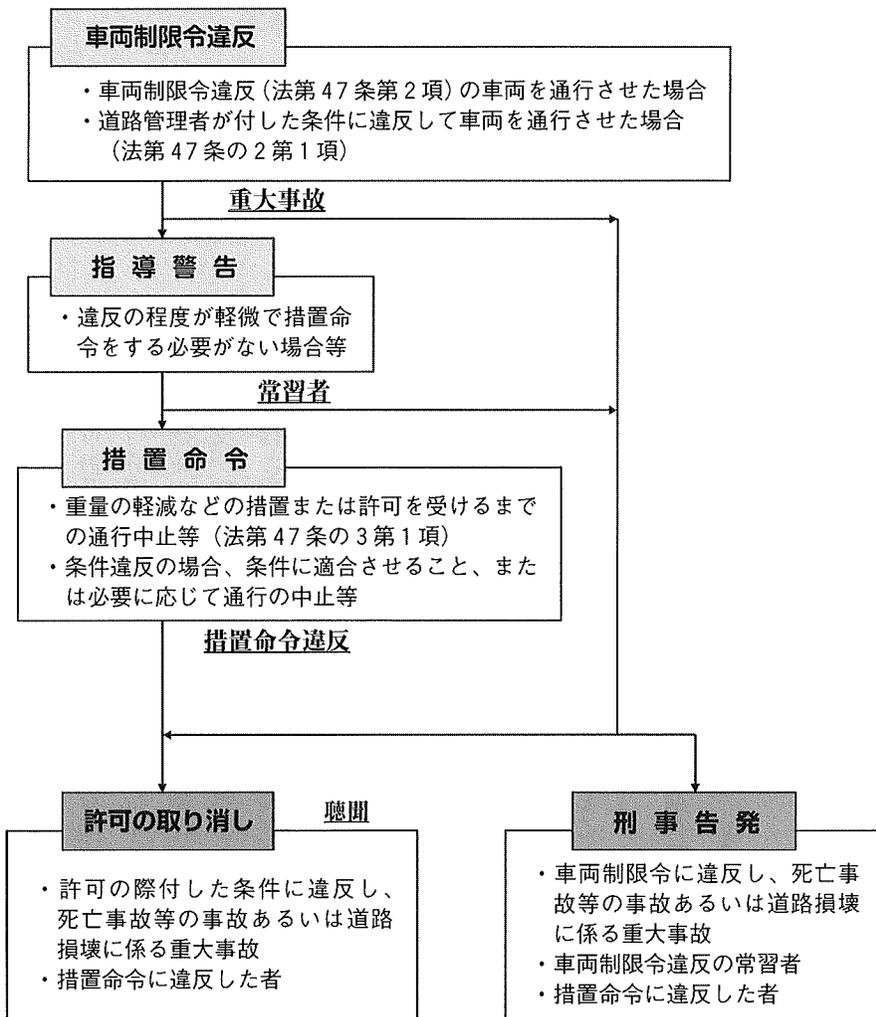


図5

表7

	内 容	具体例
条件違反	<ul style="list-style-type: none"> 道路管理者が、法等で定める最高限度を超える車両の通行を必要な条件を付して許可した場合において、その条件に違反して特殊車両を通行させた場合 	<ul style="list-style-type: none"> 徐行条件に違反して、徐行せずに特殊車両を通行させた場合 誘導車配置条件に違反して、誘導車を配置せずに通行させた場合 指定された通行時間帯に特殊車両を通行させた場合等
車両制限令違反	<ul style="list-style-type: none"> 法等で定める最高限度を超える車両を通行させた場合 	<ul style="list-style-type: none"> 特殊車両の通行許可を受けずに特殊車両を通行させた場合 申請した経路と異なる経路について、特殊車両を通行させた場合 申請した積載貨物と異なる貨物を積載して、特殊車両を通行させた場合 (分割不可能貨物で許可を得て、分割可能貨物を運搬した場合、申請した車両諸元を超えて、特殊車両を通行させた場合等)
措置命令違反	<ul style="list-style-type: none"> 上記違反を行った者に対して行った措置命令（通行中止、貨物の分割等）に違反した場合 	<ul style="list-style-type: none"> 通行中止命令に違反して特殊車両を違法に通行させた場合等

おわりに

車両制限令に定める寸法及び重量等の基準を超える車両の通行にあたっては、道路法第四十七条の二に基づき、道路管理者による通行の可否及び通行に必要な条件の有無等の審査を経て、特殊車両の通行許可（通行認定）を得て通行することとなります。

近年、物流の効率化による車両の大型化が進む一方で、道路構造の保全及び交通の危険防止も一層重要となつていますが、大型車両の通行と交通の安全確保をいかに両立させるかは今後とも課題であり、それぞれの道路の役割、それに応じた利用方法に応じた整備及び管理が必要となります。

なお、特殊車両が通行する主要な道路の情報を一元的に集録した「道路情報便覧」のように各道路管理者において毎年、最新の道路状況を踏まえ内容の更新を進めているところですが、このように、刻々と変化する道路の状況や交通の状況を把握し、自らが管理する道路の状況を的確に把握することが重要と考えております。

こうした観点から、次の機会には、通行許可の状況や違反車両の実態等について紹介させていただきたいと思っております。

表 8

違反事由		適用条項／違反内容	罰 則
一般制限違反		(法第 102 条第 1 項) ・ 幅等の最高限度を超える車両を許可を受けずに通行させた者 ・ 許可内容若しくは許可条件に違反して車両を通行させた者	100 万円以下の罰金
措置命令違反	一般制限	(法第 101 条第 5 項) ・ 措置命令に違反して車両を運行させた者	6 ヶ月以下の懲役または 30 万円以下の罰金
	橋梁等の制限	(法第 102 条第 3 項) ・ 橋梁等の制限基準を超える車両を通行させている者に対する措置命令に違反して車両を通行させたもの	50 万円以下の罰金
	幅の個別制限	(法第 103 条) ・ 幅等の個別制限基準を超える車両を通行させている者に対する措置命令に違反して車両を通行させたもの	6 ヶ月以下の懲役または 30 万円以下の罰金
橋梁等の制限違反		(法第 101 条第 4 項) ・ 道路管理者が道路標識によって通行を禁止または制限しているトンネル、橋、高架の道路等でその標識に表示されている制限値を超える車両を許可を受けずに車両を運行した者 ・ 許可内容及び許可条件に違反して車両を通行した者	100 万円以下の罰金
許可証不携帯		(法第 102 条第 2 項) ・ 道路管理者の特殊車両の通行許可を受け、当該許可に係る通行中、当該許可証を当該車両に備え付けなかった者	100 万円以下の罰金
法人両罰		(法第 105 条)	各条の罰則

一般制限違反と橋梁等の制限違反には、条件違反を含みます。

法人または人の代理人使用人その他の従業員の当該違反行為を防止するため、当該業務に対し相当の注意及び監督が尽くされたことの証明があったときは、その法人または人については、免責されます。

「新直轄方式」による事業区間の国による管理への移行

— 秋田県内 日本海沿岸東北自動車道（にかほ〜岩城間）を例に —

東北地方整備局秋田河川国道事務所
本庄国道維持出張所長 武藤 徹

一 はじめに

日本海沿岸東北自動車道は、新潟を起点として一部が東北自動車道と重複しながら、青森に至る高規格幹線道路です。

そのうち、秋田県内の日本海沿岸南部地域を通過する「本庄〜岩城間」（L＝21.6km）が昨年九月一七日に新規開通を迎えました。当該区間は、いわゆる「新直轄事業」として国が高速道路株式会社から事業を引き継ぎ開通し、管理する日本で最初の区間です。

今回は、新直轄区間と連続して同時に開通した「にかほ〜本庄間」L＝32.1・8km区間の管理に向けた準備や現状、今後の課題などを交えて紹介するものです。

二 直轄管理区間等の概要

新規開通した区間と位置は図1の通りで、秋田の県庁所在地で

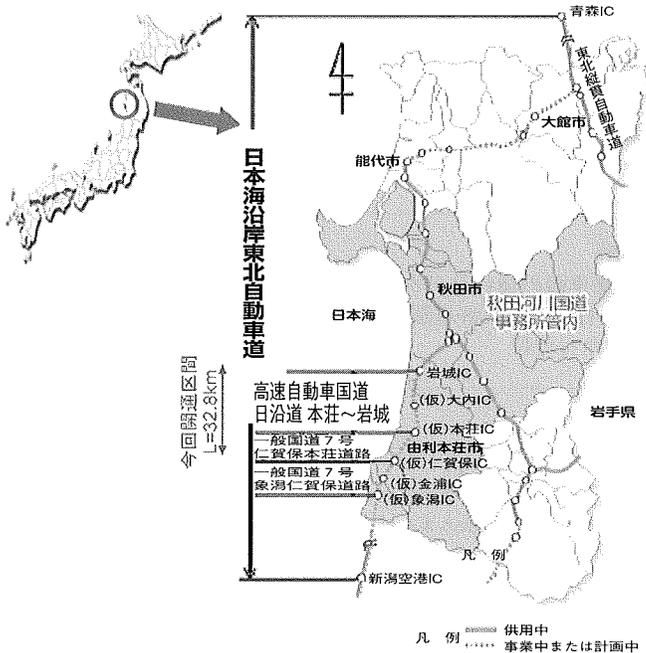


図1 秋田県内の高規格幹線道路網図

ある秋田市の南方に位置する由利本荘市とにかほ市に跨る区間で
す。

近年の市町村合併前(※1)は「由利郡」と呼ばれていた地域
です。南を山形県境と接する当該地方は二市合わせて約一二万人
が居住しています。

※1:由利本荘市⇨平成一七年三月二日に合併(一市七町)

にかほ市⇨平成一七年一〇月一日に合併(三町)

中でも由利本荘市は面積一、二〇九・〇四km²で秋田県の一〇・
七%を占め、県内一です。

西は日本海、南に秀峰鳥海山、東は出羽丘陵に囲まれ、春には
いち早く桜が開花し、秋田県内では比較的温暖な気候に恵まれて
います。

このような地勢の中、「より早く」「より安全に」「より快適に」
地域及び地域間の物流を担い、地域の経済や活性化の一翼を担い、
暫定二車線で開通した路線です。

開通した三二・八km区間は、北側をNEXC管理区間と接す
る共用インターチェンジ、中間では地域高規格道路と接続するジ
ヤンクション、市道と接続するインターチェンジ(※2)を經由
して一般国道七号に暫定的に取り付く構成になっています。

※2:「地域活性化IC制度」の活用による由利本荘市長からの申請を
受けて追加設置したインターチェンジ。

当該区間は以上のような経緯を経て、既に直轄国道として管理
している一般国道七号(L1161・六km)と合わせた、約九五km

に及ぶ区間を当出張所で管理するに至ったものです。

以降では、当該路線の管理に至る諸準備、これまでの実際の管
理の実務から垣間見られる問題や課題を整理するものです。

三 「新直轄区間」管理への取組み(準備段階)

当出張所管内の直轄の道路管理ではこれまで「高速自専道」は
未経験のため、以降のスムーズな管理につながるような「管理に
向けた流れ」を構築することから始めました。

《高速自専道のイメージ》

(不安な要素)

- ・ 高速・自動車専用道路の管
理の「概念」、「規制速度七
〇km/h」
- ・ 「速度規制」の概念、「高
速交通警察隊」との関係
- ・ 「頻繁な通行止め」、「利用
交通一二、〇〇〇台/日」
(推計値)

実際に来たる管理に向けた取
組みの「流れ」として、以下の
ような項目を設定して関係者
共々、役割分担しながら準備に
当たりました(図2)。

先例地の視察や度重なる勉

先例地の視察・訓練

- (1)新直轄区間の管理に向けた基本方針(案)の作成
- (2)管理水準の設定
- (3)維持管理にかかるコストの目標設定
- (4)巡回回数と経路
- (5)管理区分
- (6)日常管理作業の実務
- (7)監視と設備管理
- (8)通行規制

図2



写真1 NEXCOセンター内の視察
(NEXCO東日本道路管制センター内)

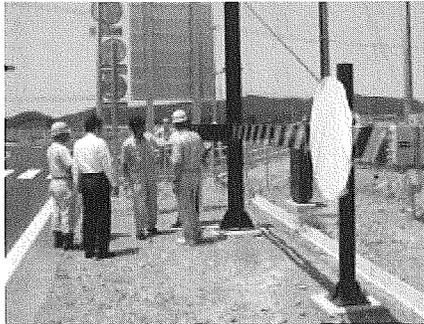


写真2 三陸縦貫自動車道(宮城県内)
の視察
(三陸縦貫道・桃生津山IC(現地視察))

強・訓練は、関係する他の機関から多大なご支援を頂きながら、「高速道路」「自動車専用道路」の特殊性等を十分に理解すること
に努め、管理のあり方を模索する上で大変な参考になりました。
これらの視察や勉強・訓練は、高速道路内での作業の困難性・危
険性を知り、現地・路上作業を安全にこなす能力を身に付けるこ
とを目的にしています。特に、暫定二車線の高速道の場合はその
必要性は極めて顕著だと感じています。また、現地で必要になる
装備や資機材類も一般道路の場合とは大分異なります。その様子
の一部を次に掲載してみました。

《参考1 先例地視察》(写真1・2)

- ・仙台西道路(仙台河川国道事務所仙台西国道維持出張所)
- ・三陸縦貫自動車道・石巻河南IC・桃生津山IC(石巻国道維持出張所)
- ・NEXCO東日本道路管制センター(仙台市)
- ・NEXCO東日本秋田管理事務所及び新規管理区間内

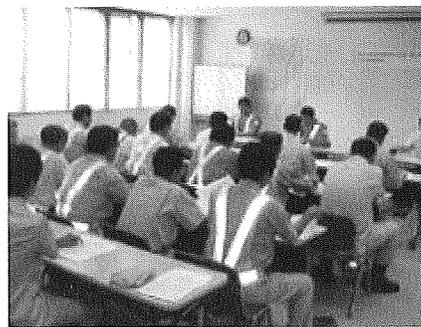


写真3 NEXCOでの講習
(NEXCO秋田での講習の様子)



写真5 実地訓練の様子
(供用前の日沿道本線内)

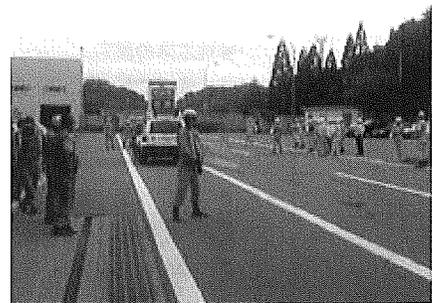


写真4 実地訓練の様子
(NEXCO秋田 構内)

《参考2 勉強会と訓練》(写真3・5)

・NEXCO東日本秋田管理事務所及び高速警察隊の協力を得
て多くの回数を実施。
これを受けて、「巡回班」「メンテナンス班」独自に更に訓練
と練習を繰り返しました。

四 管理体制の実務の検討と状況

現在に至る出張所の管理区間の概要は、国道七号（現道）と日本海沿岸東北自動車道ともに図3の通りです。これら、一般国道と高速自動車専用道路は利用・管理面で大きく異なるため、まずはそれぞれが「独立」した体制を構築することを念頭に、職員と業者の協力体制の一体的な整備・確立に努めました。

出張所の日常管理は二路線ともに現有の体制でカバーしつつ、次のような人員配置を整備しました。つぎの「ゴシック体」が日本海沿岸東北自動車道の専属スタッフになります（職員は両路線で発生する事象にその都度バランスを勘案しながら対応）。

《出張所の日常管理体制》

出張所長

事務係長(1)

技術係長(1)・・・現場技術員(2)

管理係長(1)・・・国道七号⇨管理補助員(1)、巡回員(1)

機械係長(1)・・・日沿道⇨遠方監視員(2)、管理補助員(1)、巡回員(1)

五 日沿道の監視体制と本線内路上作業の体制構築

日沿道の管理体制のうち職員の役割は前述の通りですが、工事業者と連携を図りながら、一体的な監視体制を構築しました。監視体制は、次のように「三つ」の班で編制されています（図4）。

「遠方監視業務」は、日本海沿岸東北自動車道の管理拠点にしている「本荘ステーション」（所在地・本荘IC）に常駐、二四時間フルタイムで道路を監視し、発生する事象の際には外部機関

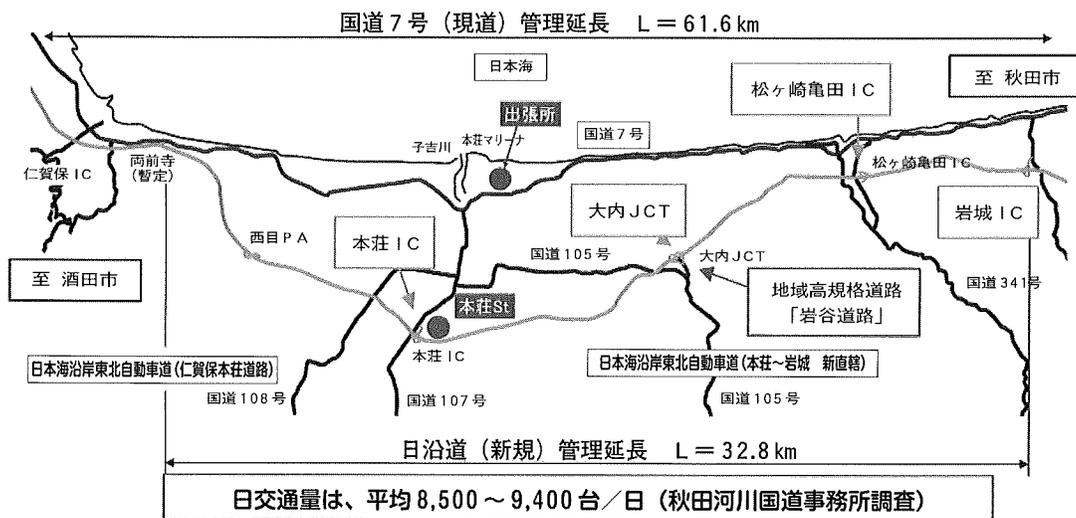


図3 本荘国道維持出張所の管理概要図

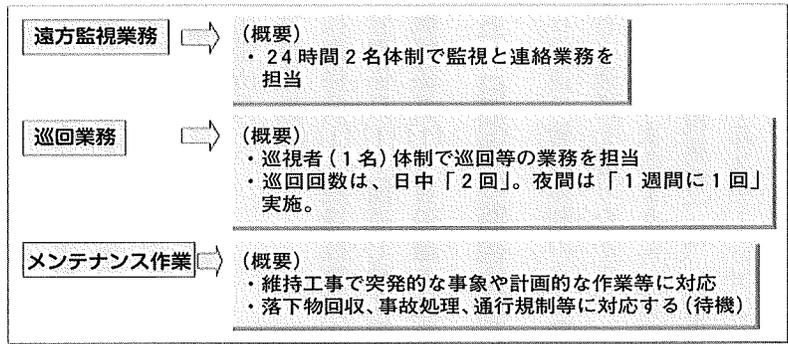


図4 監視体制の役割分担(主に外部の協力体制)

を含めた連絡中継業務を担当しています。当然、外部からの問い合わせにも的確な対応が求められます。

「巡回業務」は、二名体制で日常巡回・異常時巡回を行います。平時は日中二回、夜間は一週間に一回の巡回実施ですが、通報時、異常気象時等は必要に応じた巡回を指示し、履行に努めています。なお、落下物の処理や異常箇所の報告等の一般的な役割の他、事故発生時の通行規制や故障車両停車時の後尾警戒も重要な役割です。

「メンテナンス作業」は、一般道路で行われている維持作業と同じく道路の機能が確保されるように必要な維持修繕工事を行う他、前述の「巡回業務」と同様に、突発的な事象をサポートすることになります。特に、管理面で手薄になりがちな夜間でも発生する(事故・落下物等)事には迅速に対処することが二次的な事故を抑制することにつながりますので、極めて重要な責務を担っています。

このように本線内で発生する様々な事象への対応の詳細は後の

項で詳細に整理しています。

六 管理の基本方針等の検討と構築に至る取組み

管理のあり方は先の項で整理した「流れ」(八つの項目)を基に検討を重ねましたが、その概要を以下に整理してみました。

1 新直轄区間の管理に向けた基本方針(案)の作成

新直轄区間の管理に向けた基本方針(案)の検討に当たっては、次の「三つ」をポイントにし、今後の管理につなげるように意識しました。なお、各ポイントの概要を整理すると以下の通りです。

《三つのポイント》

- ①管理の基本方針作り
 - ②管理面での工夫、気づきや実践・チャレンジ
 - ③管理面での評価と再チャレンジ
- 《概要》
- ①管理の基本方針作り
 - ・ 現道(一般国道七号)並の管理レベルとそのあり方等を指
 - 向する。
 - ・ NEXCO管理区間とは、双方管理面での「調和」の維持に努めること。
 - ・ 今後とも「管理方針・管理基準・管理要領」の取り纏めや修正等に活かす。
 - ②管理面での工夫、気づきや実践・チャレンジ
 - ・ 高速、自動車専用道路の特異性と利用者の安全確保を十分に考えること。

・これらの要素と「コスト縮減」の余地や工夫をバランスさせること。

③管理面での評価と再チャレンジ

- ・取組みの結果を定性・定量の両面から検討、評価することの重要性を意識。
- ・管理の高度化・効率化を実現する『再チャレンジ』につなげる意識。(努力目標)

2 管理水準の設定

新直轄区間を含めた当該区間の管理は、『現道(国道七号)並の管理』を目指すのですが、先にも述べたように「高速、自専道の特異性」「NEXCO管理区間との調和」「利用交通量条件」等を考慮する必要があると考えます。そのために、当初の「比較管理水準」を様々な角度から検討・想定し、実際の管理に着手する必要があります。

管理水準の検討は、国管理の国道(現道)のほかNEXCO管理区間の各項目に応じた基準や設定を比較し、各路線の状況や交通面・気象面での特徴などを考慮しました。

これだけで管理水準全てを語ることは不可能ですが、比較項目は「交通量」「巡回回数」「防災・規制基準」「雪氷基準」等を対象にしました。

その中から交通量と巡回を例示してみました。総合的なバランスを考慮し、現道管理のそれより若干高い水準が必要との結論に至りました(新たな管理のスタートラインとして)(表1)。

3 維持管理にかかる

コストの目標設定

維持管理に要するコストの概念も管理着手前から想定しておくべき事柄です。これらは、時間の経過に応じて当然変化してくる性格のものですが、少なくとも初年度を含めた必要最低経費を想定しておく必要があります。

当面の間は、突発的な異常が発生しない限り「經常維持的な工事費」を新直轄区間の管理経費として着目することになります。中長期的には表2のような事象が発生することも予め想定しておくことで計画的な対応やコスト縮減の余地を残すことになると考えられます。

当然、舗装自体の補修が必要になれば管理コストを引き上げる一番の要因です。

表1 管理基準の比較(一例)

項目	NEXCO	新直轄区間	直轄国道(7号)	備考
交通量(参考)	(日沿道) 秋田空港～岩城： 972台/日 河辺JCT～秋田空港： 1,470台/日 (秋田道) ※最大区間(4車線) 河辺JCT～秋田南IC： 9,548台/日	[推計] 13,000～ 18,000台/日	8,897台/日 (にかほ市象潟)～ 2,1857台/日 (由利本荘市)	※ただし、 ①NEXCO数字はH18 ②新直轄はH19推計値 ③直轄国道7号はH17センサス値
巡回	日中：2回 夜間：2回	日中：2回 夜間：週に1回	日中：1回 夜間：月に2回	直轄国道の2倍頻度に設定

表2 管理基準の比較

	構成する工種のイメージ
経常維持的工事	維持工事／区画線工事／照明灯維持修繕工事／舗装維持修繕工事
中長期的補修工事	標識維持修繕工事／橋梁補修工事／構造物補修工事／塗装工事
突発的な対応工事	照明灯工事／標識工事／防災工事／災害復旧工事 など
対象外（歩道ほか）	歩道工事／交通安全工事

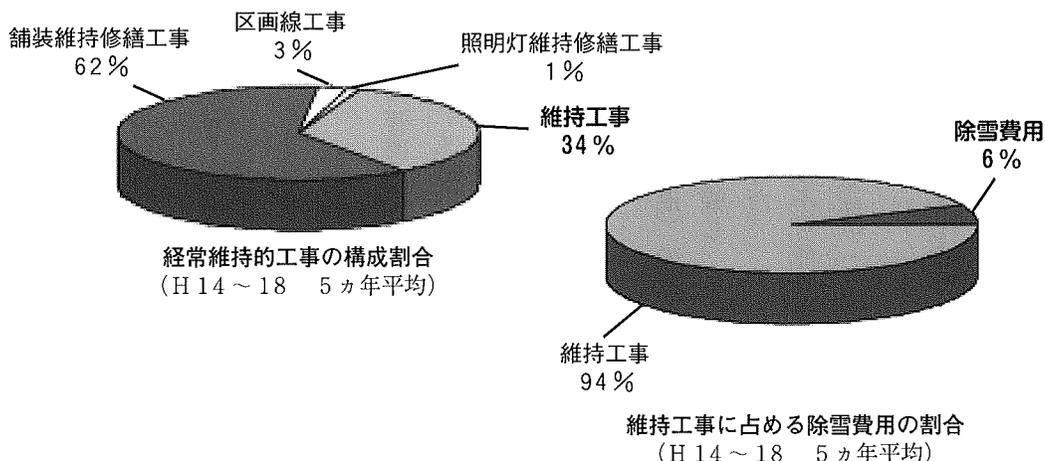


図5 国道7号(現道)の所要経費の割合

が、「予防保全」的な対応の是非がコスト管理のポイント(分岐点)になると考えました。

これらのことを想定するためには、現道管理にかかる経費を整理・分析することになりますが、最近五年間の費用を見た場合の割合(構成)の一部を参考に掲載してみました(図5)。

経常的な維持費として三割強、その内、除雪には一割弱を要している現状です。

4 巡回回数と経路

巡回回数は管理水準の項でも整理したように、「日中二回」「夜間は週一回」を基本にしています(現道は日中一週間に六回、夜間は二週間に一回。当該区間は、これの約二・三倍)。

経路設定は路線と立体交差の配置によって必然的に決定しますが、ON・OFFランプの介在により巡回効率が著しく低下するため、本線巡回に重きを置くことを含めて「複数パターンの経路設定」を効率良くローテーションさせるように努めています。

5 管理区分

開通した区間は「四区間」に分かれており、最南端は国道七号への暫定(平面)交差、最北端はNEXCO管理と共用する「岩城IC」が存在します。中間に二カ所ある松ヶ崎亀田IC、大内JCTは地方道路管理者である由利本荘市と秋田県が接続させたもので、これらは管理協定又は覚書を締結して管理区分を定め、それぞれの分担に依りて管理を履行することを基本に

しています。

6 日常管理作業の実務

日常管理の実務面は国道七号現道の経験を基本にしますが、頻繁に発生することが予想される「落下物」「事故」「通行規制」等には関係する機関の情報共有や相互の協力関係を確保し、普段から維持されることが重要です。

特に、事故による通行規制時には速やかで確実な初動が求められるため、その体制や行動のパターンを予め構築し、十分に確認しておく必要があります。各関係機関との連絡体制は以下に示した異常時の情報連絡体制のイメージです。なお、高速道路交通警察隊は、秋田市に拠点を置く本体から派遣される分遣隊方式です。(図6)。

7 監視と設備管理

本荘IC内の「本荘ステーション」が監視(管理)のメインステーションです。ここで、CCTVを始めとした設備類で「遠方監視」による一元管理するシステムを構築し、情報共有・効率的な管理を目指しています。管理区間内には二三の橋梁と五つのトンネルを抱えています。

なお、設備(橋梁等重要構造物・非常時対応機器類)は、現道国道七号と同様な「点検・保守」を行うことを基本にしています(図7、写真6)。

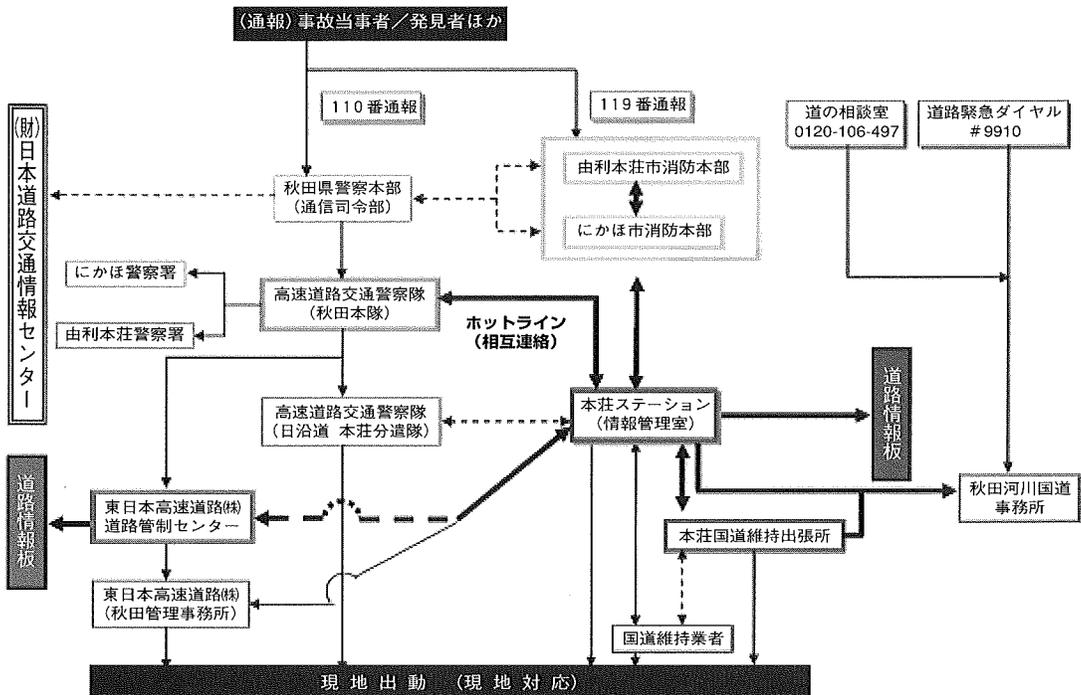


図6 災害・事故による通報時の情報連絡体制図

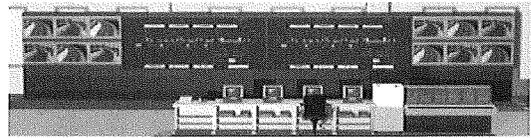


図7 監視設備のイメージ

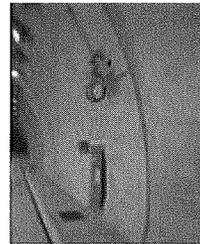
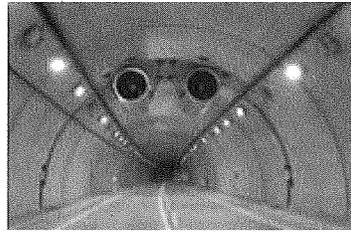


写真6 トンネル内の
ジェットファン(上)と
CCTV(一例)

8 通行規制

通行規制は当然事故等により突発的に発生することが多くなりますが、道路管理者が主体になり高速警察隊とも相互に協力しつつ速やかに必要な体制や措置に移行するよう確認と訓練を継続しています。代表的なIC区間の規制のイメージを図8に示しました。

七 路上作業の実際と今後の課題

日常管理として路上で発生する(必要な)作業は次のように分類することが出来ます。

- (1) 落下物(小動物の死骸含む)の処理対応(回収・処理まで)
- (2) 故障停車車両の調査と後尾警戒対応

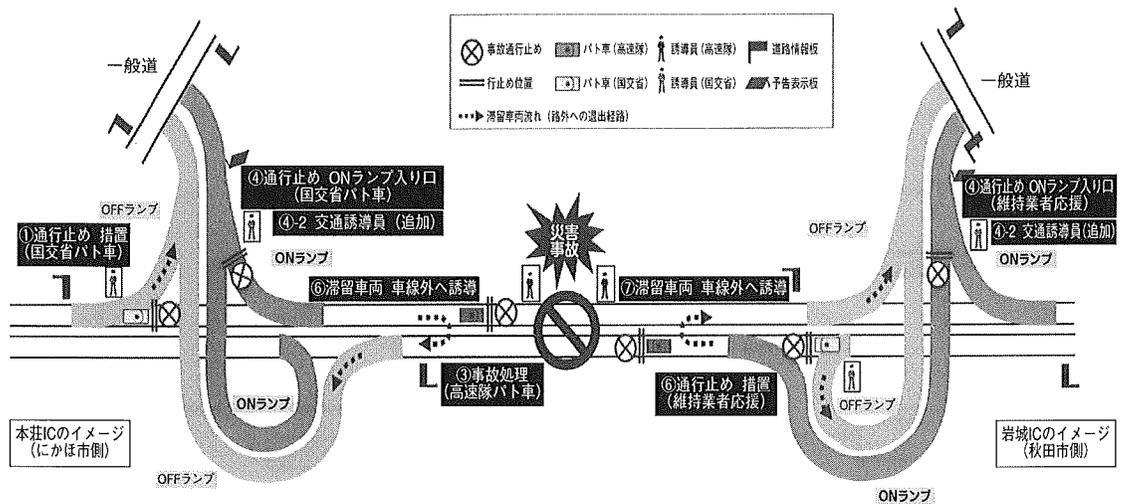


図6 通行止め時の対応と人員・機材配置のイメージ

表3 発生事象毎の対応割合

事象	回数	時間	1回あたり所要時間
落下物	822	269:56	0:19
死骸	132	40:24	0:18
動物	1	1:14	1:14
停止車	101	44:41	0:26
故障	89	85:06	0:57
事故	26	26:03	1:00
物損	22	4:20	0:11
規制	27	60:38	2:14
パト	262	361:09	1:22
調査	255	111:17	0:26
その他	123	94:03	0:45
合計	1,860	1098:51	0:35

(3) 交通事故等による通行規制・通行止めへの対応（お互いの応援含む）

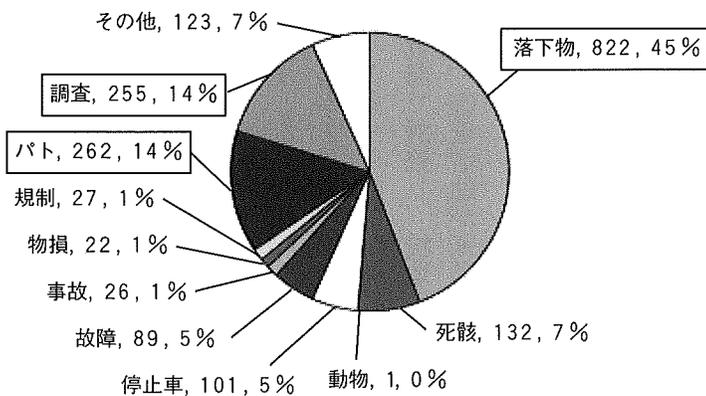
(4) 調査、その他の必要（要請）に応じて対応
 開通から四月末までの七・五カ月間で発生した全ての作業行為を分類整理すると表3の通りです。

出勤総回数Ⅱ一、八六〇回
 一カ月平均Ⅱ二四八回
 一日平均Ⅱ「八・二回」
 総対応時間Ⅱ約一、〇九九時間。

対応すべき事象が「事故」や「規制」に関係する場合は、対応時間が総じて平均的に長時間必要になっています（一〜二時間要）。

事象毎の対応割合（図9）では、最大が「落下物処理」八二二回（四五％）。次いで、「巡回・調査」の五一七回（二八％）で、この二事象で全体の「七三％」を占める結果になっています。なお、巡回・調査には初めての冬期路面管理のための「雪氷巡回」に関する行動を含んでいます。

日常管理の中、現地で発生する作業からは他にも種々のデータを取得・整理しています。



【整理しているデータ例】

- ・事象発生の「種類」「場所」「時間帯」
- ・落下物・小動物死骸処理の「種類」「場所」
- ・停止車両や故障車両の「場所」「原因」
- ・逆走（誤侵入）車両の「発生場所」「行動」
- ・情報板の操作（表示）回数と「内容」
- ・高速警察隊との連絡内容 …etc

※ データ＝巡回業務とメンテナンス作業の合算値で通常巡回のみ除く（出張所集計）

図9 事象毎の作業回数内訳

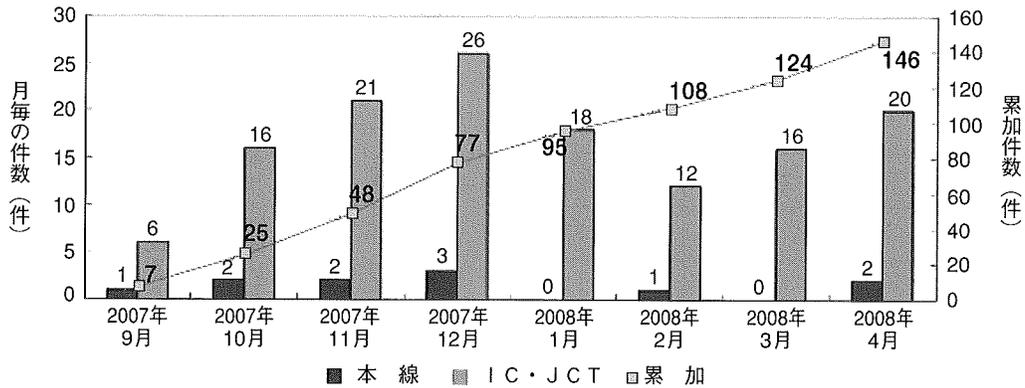


図10 逆走(誤侵入)の視認回数

【対策例1】イメージ標識(市道部)



【対策例2】平面交差点への導流ライン



写真7 現地対策の状況

これらのデータを整理してみると、いくつかの課題が見えてきます。落下物や故障車両、何れかの原因による停止車両は利用者に注意を促し、その機会の減少が通行の安全向上につながることに。小動物は種類や場所の特性に応じて、侵入対策を適切・計画的に施す必要があること。なお、元々、それだけで通行の安全を著しく阻害する恐れのある逆走(誤侵入)車両の視認状況を上に例示してみました(図10)。

開通直後から年末の回数が顕著です。冬期間に減少傾向を見ましたが、春先から再び増加に転じています。その間、関係する道路管理者間で調整し、現地の防止対策を施すことや各種機会を通じた広報・啓蒙活動が重要であること等が考察されています(写真7)。

次に、二つめの例示として道路情報板の有効活用の試行です。道路情報板は道路利用者に予め、行く先の道路情報(状況)を現地で提供することが目的ですが、平時(特段の表示情報がない場合)の情報板を有効に活用することで、路上のトラブルを未然に防ぐことが出来る余地の確保につながるよう試行しているものです。

具体例は以下に示す通りですが、「安全運転に関すること」「運転のモラル向上に関すること」「車両の点検義務に関すること」に大別してみました。これが利用者への注意喚起のツールの一つとして有効に働き、路上で発生するトラブルが減少することで安全で円滑な道路機能が維持されることを期待しているものです(写真8)。

【表示例2】 停車禁止 (モラル)



【表示例1】 わき見注意 (安全運転)



【表示例3】 車両点検 (モラル・点検)



写真8 注意喚起の表示例

八 管理面の今後の課題

— 終わりに —

開通以来現在までに八カ月が経過し、日々様々な事への対応が発生しています。幸いにして死亡事故は発生していませんが、前記の通り多くの課題が顕在化しています。課題に対する現場レベルと施策レベルの対応と取組みを整理すると以下のようにになると考えます。

1 現場での対応として

- ◆ 「安全の確保」「管理のレベル」「コスト縮減」のバランス
- ◆ 関係機関との緊密な情報連絡・現地体制の保持(高速警察隊、消防署、NEXCO、県・市)
- ◆ 降雪期を含めた交通傷害・規制対応等への確実な対応・準備
- ◆ 落下物、飛散物防止に向けたPRや啓蒙(一日で多頻度の出勤機会の低減に向けて)
- ◆ いわゆる「ロードキル」への対応(減少に向けた防護対策等)
- ◆ 「逆走車両」(誤進入)の防止対策

2 施策的な取組みとして

- ◆ 「新直轄管理の基準(案)の検討・作成(今後の指針となる取組みとデータの取得・整理)
- ◆ 管理水準の設定(隣接NEXCO管理区間との「調和」の確認・設定)
- ◆ 維持管理にかかるコストの目標設定(国道七号現道とのバランス)

新直轄区間を含めた日本海沿岸東北自動車道の管理を担当して日も浅く、まだ途に着いたところ中です。更に管理を実践する中で生じる新たな課題にも可能な限り対応し、今後開通を迎える他の区間の試金石になればと思いつつ、事例報告とさせて頂きま

新潟県の道路管理について

新潟県土木部道路管理課

新潟県は、日本海側の中央よりやや北側に位置しており、全国第五位の面積（一二、五八三km²）を有し、人口は約二四〇万人で全国第一四位となっています。

本県における高速交通ネットワークの状況は、全国的に見ても恵まれており、東京まで二時間足らずで結んでいる上越新幹線や建設が進む北陸新幹線に加えて、北陸、関越、磐越及び上信越の各自動車道が開通し、北陸、関東、東北、中部の各地域と直結しています。こうした高速道の供用延長は北海道に次いで全国第二位で、さらに日本海東北自動車道や地域高規格道路の整備も進められています。

このほか山形、福島、群馬、長野及び富山の隣接各県に通じる一般国道を基幹道路として、その他の一般国道、主要地方道、一般県道及び市町村道がネットワークを構成し、県民の日常生活や経済活動の基盤を形成しています。

このうち本県が管理する道路（平成一九年四月一日現在）は、

五一六路線五、三八七・五kmとなり、その延長は北海道、福島県に次いで全国三番目となっています。

それでは、本県における道路管理のトピックスを紹介いたします。はじめに、公道では全国初の取組みとなる「道路の通称名のネーミングライツ導入」について紹介します。

一 新潟県の道路のネーミングライツ導入の

取組みについて

1 導入の経緯について

ネーミングライツ（命名権）とは、スポーツ・文化施設などに、企業名などを冠する権利をスポンサー企業に与えることで協賛金（契約料）を得る制度です。本県の管理する施設では、平成一九年三月から新潟スタジアム（契約者：東北電力株式会社、施設名称：東北電力ビッグスワンスタジアム）、平成二〇年八月オープン予定の県立長岡屋内総合プール（契約者：ダイエ

ープロビス株式会社、施設名称：ダイエープロビスフェニックス
プール)の二つのスポーツ施設で導入しています。

道路行政を取り巻く環境は、三位一体改革に伴い、これまで道路の維持管理費用に充てられてきた地方交付税交付金が削減される一方で、高度経済成長期に建設した道路施設が老朽化し、これに係る補修・改修費が年々増加していくことも見込まれることから、道路の維持管理予算の確保は喫緊の課題となっています。

本県ではこのような状況を踏まえ、限られた予算の中での道路の維持管理のあり方について、別途検討するとともに、新たな歳入確保策の一環として、道路の通称名のネーミングライツ(※)に着目しました。

※ 道路の通称名のネーミングライツ

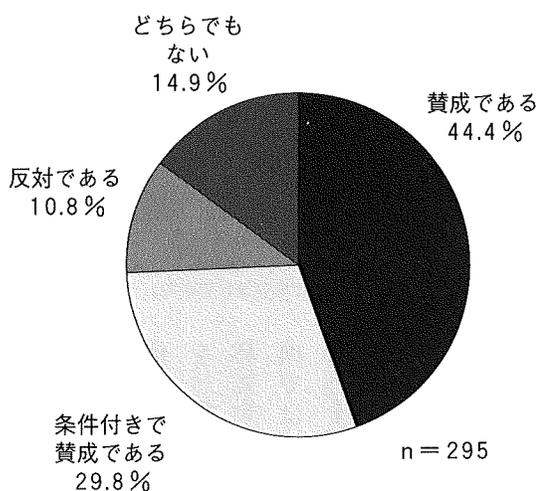
…道路の路線名を変更することは道路法上困難であるため法的制約のない、通称名を募集対象としました。便宜上、以下「道路のネーミングライツ」と記載します。

2 導入に向けた研究について

道路のネーミングライツは、私道では神奈川県内の有料道路で導入事例があるものの、国や地方公共団体が管理する公道では全国初の試みとなるため、導入にあたっては詳細な検討が必要となりました。そこで、平成一九年に土木部道路管理課内に職員による「ネーミングライツ研究会」を立ち上げ、ネーミングライツ導入に向けた課題の抽出と検討を行いました。検討する前提として、道路は公共性の高い公の営造物であることから、道路利用者である県民の皆様の意識を把握するとともに、スポンサーとなる企

業・団体の意見を把握する必要性から、県民アンケート及び企業アンケート、有識者ヒアリングを実施しました。

県民アンケート(調査期間：平成一九年六月二三日～二七日、調査方法：郵便)において、ネーミングライツの導入についての考えを尋ねたところ、「賛成である」との回答が、四四・四%、「条件付きで賛成である」が二九・八%を占めており、七割強の県民がネーミングライツの導入に概ね賛成しているという結果となりました(図1)。賛成理由として最も多い意見は「税金から支出されている維持管理費が賄われる」ことであり、対象道路として最もふさわしいと思われるのは「観光道路」でした。一方、反対理由として最も多い意見は「道路の名称に企業名が付けられることへの抵抗」であり、賛成意見・反対意見ともに「道路名が



※ 対象：県民アンケート調査協力員 330名

図1 道路のネーミングライツ導入について

類繁に変わることによる県民、観光客等の混乱」を懸念する意見がありました。

また、県内の主要企業等二一六社を対象としたアンケート（調査期間・平成一九年六月一九日～七月一二日、調査方法・郵便及びメール）を実施しましたが、回答数は七十二社（三三・三％）と少なかったものの、「関心あり（四社）」と「条件次第で関心あり（二〇社）」を合計すると、二四社の企業が関心をもっていることが確認できました。さらに、県経済界、学識経験者、道路利用者団体の代表者の方々からヒアリング形式で様々なご意見をいただきました。県民アンケート及び企業アンケート、有識者ヒアリングの結果を踏まえ、七つの課題（地域住民等道路利用者の理解、ネーミングライツ導入対象路線等の決定方法、募集条件の設定、スポンサーメリット（特典）の提示、道路標識の張替え・新設に係る費用負担、契約料の用途の明確化、契約料の帰属先）を抽出し、解決策を検討しました。

検討の結果、県民アンケートの結果から、七割強の県民が賛成していること、企業アンケートの結果において、関心のある企業が存在しており、公道では全国初の試みということから、注目度が高く、複数の企業の応募が期待できること、さらに、上記の七つの諸課題について検討した結果、大きな支障がないことから、道路のネーミングライツ導入は可能と判断しました。

3 募集内容について

上記の検討結果を踏まえ、平成二〇年四月一日より、県内有数の観光道路である、奥只見シルバークライ（県道小出奥只見線の



写真1 奥只見シルバークライ

尾瀬への入り口であり、スキー場や奥只見湖など観光地に繋がる。

一部区間、総延長二二・六km（写真1）と、魚沼スカイライン（県道田沢小栗山線、総延長一八・八km）（写真2）を対象にネーミングライツの募集を開始しました。募集要項では、「適正な道路の維持管理を図るため、長期的・継続的に安定した財政基盤を確立するとともに、あわせて当事業を契機として、県・地域

住民（市町村）・スポンサーが協力して地域の活性化を図ること」を目的としています。契約料の設定については、平成一八年度現在、本県管理の国県道全体で一km当たりの維持管理費が約八〇万円となっており、その半分の四〇万円を契約料でまかなうという趣旨から、路線の延長五kmまでは年間二〇〇万円以上、延長五kmを超える場合は、一kmにつき四〇万円を加算する額としました。募集する二路線については、奥只見シルバークライが年額一、〇〇〇万円以上、魚沼スカイラインが年



写真2 魚沼スカイライン

越後三山と魚沼盆地を望み、雄大な景色を楽しむことができる。

額八〇万円以上という希望契約料を設定しています。また、県民アンケートの結果で道路名が頻繁に変わることを懸念する意見が多かったことから、一〇年以上の長期契約を希望条件としています。命名条件として、「当該道路固有の歴史や文化を考慮したものとし、公序良俗に反しないものとする」という規定を設け、地域住民に受け入れられ、親しまれるネーミングとなるように配慮しています。今後、応募のあった企業・団体について、審査の上、契約者を決定することになります。契約者は、道路の通称を命名することができるとともに、道路施設への企業名の入ったロゴの貼り付けや道路占用料の減免など、県と協議の上で、特典が与えられます。

本県では管理施設のマネジメントの一つの施策として、道路のネーミングライツを導入しました。道路施設の老朽化、補修・改修費の増加は各地方自治体の共通の課題と考えられます。今後その効果・問題点を検証し、今後の施策に生かしていきたいと考えています。

つづいて、全国的な取組みとなっている、「橋梁維持管理計画の策定状況」について紹介します。

二 新潟県の「橋梁維持管理計画の策定」について

1 橋梁を取り巻く環境

本県が管理する橋梁は三、八四五橋（平成二〇年四月一日時点）あり、信濃川、阿賀野川など数多くの河川を持つ本県にとって、道路交通に欠かせない重要な社会基盤となっています。これらは

全橋梁数：3,853橋
（138橋は建設年次不明）

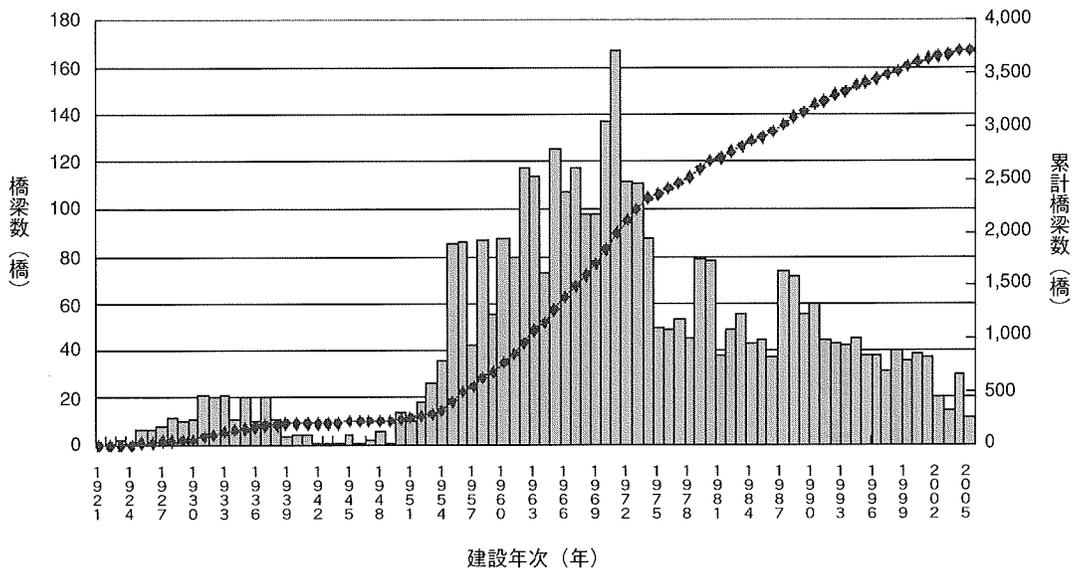


図2 建設年次別橋梁数の推移（平成19年4月1日現在）

図2のとおり、特に一九五〇年代後半から一九七〇年代前半に集中的に建設されており、橋令五〇年を超える橋梁が急激に増加していることから、今後老朽化による問題が顕在化することが想定されます。さらに本県は海に面しており、佐渡島を含めると約六〇〇kmもの海岸線を持つため、特に冬の飛来塩分量はかなりのものとなります。また、山間部は日本有数の豪雪地帯であり、凍結防止剤の散布などにより橋梁の置かれている環境は非常に厳しいものとなっています。

2 効率的な維持管理計画の策定が急務

このことから、今後も橋梁を健全な状態に保つていくためには、維持・更新費など総管理費用の縮減や予算平準化の実現を目的とした、維持管理計画を策定することが不可欠となりました。平成一八年度から基本方針の検討に着手し、平成一九年度からは国の長寿命化修繕計画策定のための補助制度も活用し、計画策定を進めています。平成二一年度までに、全管理橋梁の長寿命化修繕計画を策定することを目標としています。

計画の策定はアセットマネジメントの考え方を導入し、中長期的な橋梁の劣化傾向も踏まえ、県管理橋梁全体の必要予算や健全度の推移を考慮した計画づくりを目指しています。昭和六〇年から実施してきた橋梁点検の方法も再検討し、より効果的なデータ収集を、より効率的に行える手法を検討しているところです。

同時に、様々な損傷種類や劣化要因に対して、長寿命化に有効な補修工法や材料の選定についても検討していく必要があります。特に日本海側で問題となる塩害については、沿岸部の橋梁に

おける路線単位での調査や対策方針の検討も実施し、効果の高い補修対策が可能となるよう検討していきます。

3 今後の課題と方向性

計画は策定して終わりではなく、毎年実施する点検や補修のデータを確実に蓄積し、更新をしていく必要があります。これを継続することが最も重要なことであり、そのためには実施可能な計画とすることを念頭に置くとともに、それを確実に進めていく体制づくりが不可欠となります。

維持補修の分野はまだ発展途上であり、今後も試行錯誤しながら取り組んでいくこととなります。このため、関係機関とも協力して、各種データや補修技術などを継承できる持続可能なPDC Aサイクルを構築し、県民の生活や経済活動に欠かせない基礎的な社会基盤である道路ネットワークの保全に努めていきたいと考えています。

つづいて、道路の維持管理のあり方に関する取組みを紹介いたします。

三 新たな道路維持管理体制を目指して

1 検討の背景 1.. 持続可能な維持管理にむけて

本県は平成一六年七月の豪雨に始まり、二度の地震（平成一六年中越大地震、平成一九年中越沖地震）、二年連続の豪雪（平成一七、一八年）と度重なる自然災害に見舞われ、危機管理体制の更なる強化が求められている一方で、厳しい財政状況に加え職員

の大量退職が見込まれ、近い将来、これまでの道路維持管理体制を保持できない状況が予想されます。

このような情勢の中、今後もよりよい行政サービスを提供できるよう、持続可能な新たな道路維持管理体制を確立することが喫緊の課題となっています。

2 検討の背景②・維持管理の現状

これまでの道路維持管理業務は、対象道路の個別具体的な多くの要因（交通量、地形、気候等）を考慮する必要があることや、異常を導く要素が多岐にわたり、その発生予見性が低いことなどから具体的な管理水準が示されておらず、現場担当者の技術力と経験に多くの部分を頼ってきました。このことは、道路法第四十二条第二項に規定されている「道路の維持又は修繕に関する技術的基準その他必要な事項に関する政令」が未だ制定されていない点にも垣間見ることが出来ます。

このような状況下では、全県を対象にした管理水準の均一化を図ることは困難であり、そのバラツキが地域間格差にもつながるおそれもあり、決して行政サービスの望ましい姿とは言えないものとなります。

望ましい「道路維持管理業務のあるべき姿」を求めることは、限られた予算の中で効率的、効果的な道路の維持管理を行い、県民や道路ユーザーに対し公平・公正な質の良いサービスを提供するため、行政として避けて通れない課題であると考えています。

3 検討の方向性

そこで、昨年度より新たな道路維持管理体制を見据え、「道路維持管理業務のあるべき姿」の検討を始めました。

本年度は、県として提供すべきサービス水準（＝管理水準）を見極めるために維持管理業務の現状を分析し、計画的業務（草刈り、側溝清掃、路面清掃、街路樹管理など）では工種毎の具体的な基準を設けることとしています。

その他の予見不可能な業務（穴ぼこ、落下物、死骸処理など）については道路構造や交通量などの「道路特性」と沿道環境や路線の性格などの「道路利用」の二つの観点から水準を設定し、その水準に見合う異常発見の確率（＝パトロール頻度）を設定する予定です。

この結果、メリハリのある管理水準に基づく新たな道路管理体制が構築できるものと考えております。

最後に、本県を代表する観光スポットである佐渡島の道路を管理している佐渡地域整備部の取組みを紹介します。

④ 道路の走りやすさマップを作成し、

観光振興に取組みました

1 現状の問題点と課題

佐渡島内の観光客は年々減少しており、最盛期の平成三年度の一二三万人から平成一九年度には半分の六一万人に減少し、島内経済に大きな影響を与えています。

観光客から道路行政に対しても幅広い意見・要望があります

が、地域整備部で対応できる問題として下記の二点が挙げられました。

① 道路の幅員が狭く、走りづらい

② 観光地までの行き方が分からない

①については国道・主要地方道でもまだ十分な整備水準に達していない道路もあり、道路改良を進めていますが、それにかかるコストと時間が問題になります。

②についてはピクトグラムを付した案内標識の設置を行っていますが、そのピクトグラムを観光マップに掲載するなどして、更なる浸透を図る必要があります。

また、本年秋には「朱鷺の自然放鳥」を控えており、県と佐渡市では「佐渡金銀山」の世界遺産登録を目指して活動していることから、佐渡観光を推進する施策を進めていく必要があります。

2 安価ですぐに対応できるソフト対策を

↳道路の走りやすさマップ

道路ユーザーにとっては、道路管理者が誰であるかということよりも、道路の幅やカーブの大きさといった「実際の走りやすさ」が重要な情報であり、この情報をユーザーに提供する必要があります。

本土では国土交通省により「道路の走りやすさマップ」が作成されていますが、佐渡版は未作成でした。そこで、昨年度「佐渡版・道路の走りやすさマップ」(図3)を作成し、観光地へのアクセスマップとしての機能も同時に持たせました。

3 作成時の工夫

国土交通省では、プロンプカー等を用いてマップの作成をしていますが、低コストで必要な機能・情報取り込むため、既存資料(道路台帳等)を有効に活用し走りやすさのランク分け作業を行い、その後の走行調査により、その妥当性の確認を行いました。

また、佐渡市観光課・佐渡観光協会と連携し、主要な観光名所である「佐渡百選」も掲載することで、観光情報をより入手しやすくし、「佐渡百選」のピクトグラムがあるものはマップに記載し分かりやすくしました。

4 道路の走りやすさマップ佐渡版の今後の展望

佐渡市観光課・佐渡観光協会では、観光パンフレットとして使用することにしており、今後はアンケート形式で道路ユーザーの意見を収集し、佐渡市観光課もと連携しより良いマップになるよう取り組むこととしています。

※ 佐渡版道路の走りやすさマップは下記ホームページからダウンロードできます

【新潟県佐渡地域振興局地域整備部ホームページ】

http://www.pref.nigata.lg.jp/sado_seibi/

以上、四つの取組みを紹介させていただきました。読者の皆様から、参考意見などいただければ幸いです。

(新潟県道路管理課メールアドレス)

ngt080040@pref.nigata.lg.jp

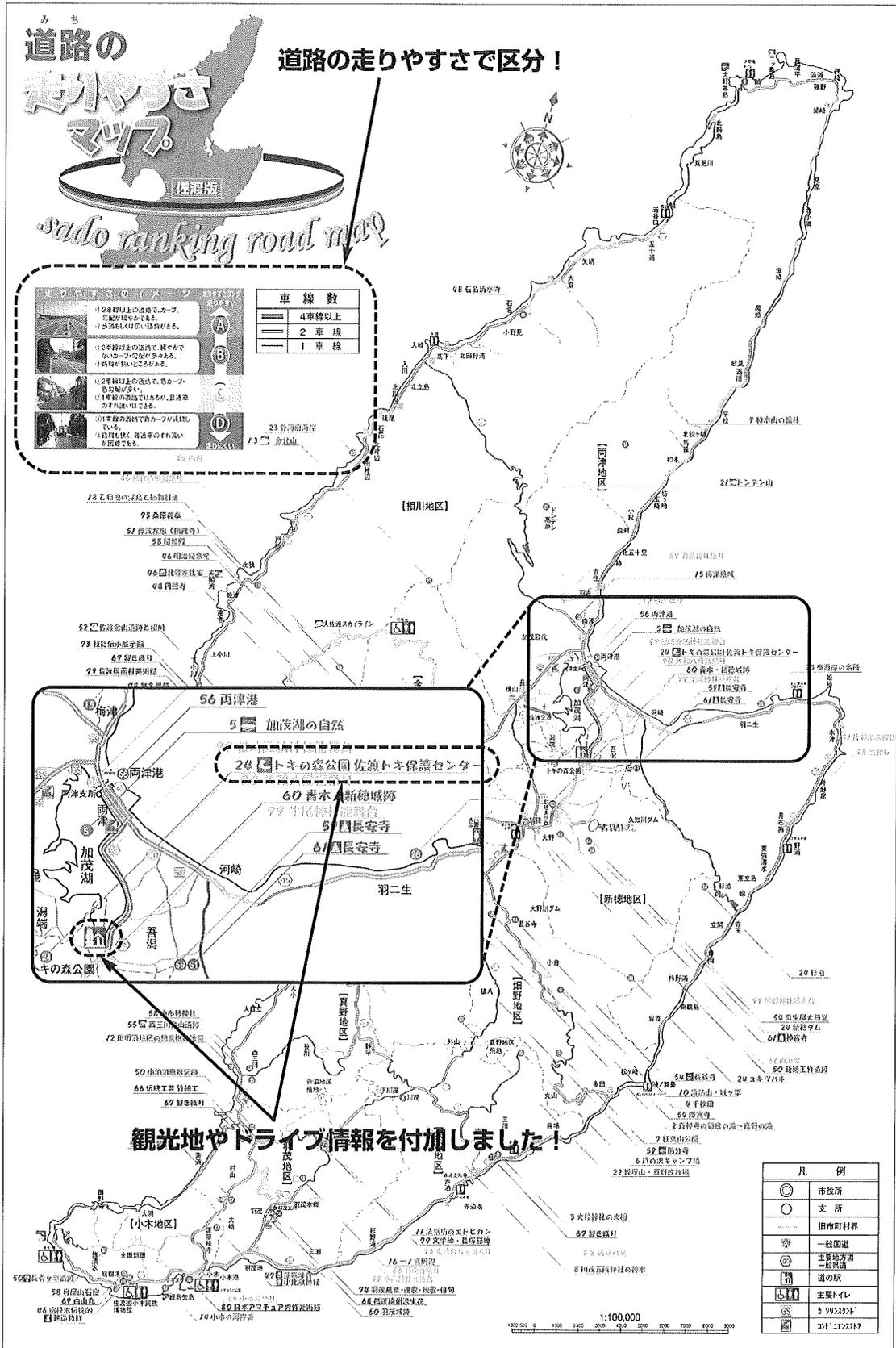


図3 マップ作成時の工夫ポイント

「道路整備費の財源等の特例に関する法律の一部を改正する法律」の成立までの経緯と関係政令省令について

道路局路政課

一 法案成立までの国会審議等の経緯

「道路整備費の財源等の特例に関する法律の一部を改正する法律」は五月一三日に成立しました。

この法案は、平成二〇年一月二三日に閣議において決定され、同日国会に提出、衆議院では二月二二日に国土交通委員会に付託され、五日間、参考人質疑を含む二〇時間に及ぶ質疑が行われ、三月一二日に委員会において可決、本院においては三月一三日に可決されました。

三月一三日：本会議 民主・共産・社民反対 可決

また、同日に参議院に送付され、四月一六日に財政金融委員会へ付託された後、四月二三日に財政金融委員会・国土交通委員会連合審査会において提案理由説明が行われたのを皮切りに、同審査会において二日間、合計六時間審議が行われ、五月九日に財政

金融委員会において否決、五月一二日には本院において否決されました。

五月一二日

…本会議 民主・共産・社民・無所属反対（一部賛成）、
国民新党欠席 否決

衆議院と参議院が異なる議決を行ったことから、五月一三日に衆議院において再議決の動議がなされ、憲法第五十九条第二項の規定に基づき衆議院において出席議員の2/3以上の多数で可決され、平成二十年法律第三十一号として成立し、同日に公布・施行される運びとなりました。

【詳細】

五月一三日

…本会議 民主・共産・社民・無所属（反対） 再議決

二 法律の内容

道路整備費の財源等の特例に関する法律の一部を改正する法律による改正後の道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律の概要については、道路行政セミナー平成二〇年三月号で示したとおり（一月二三日の閣議決定の際からの変更なし）であり、また、その全文については、別添のとおりですのでご確認下さい。

三 「道路整備費の財源等の特例に関する法律の一部を改正する法律の施行に伴う関係政令の整備等に関する政令」の概要

この政令においては、道路整備費の財源等の特例に関する法律施行令など二〇政令について改正を行っています。

実質的な内容を含む代表的なものとして、道路整備費の財源等の特例に関する法律施行令の一部改正について紹介すると、その内容は

- ① 政令の題名を「道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律施行令」に改めること
- ② 道路整備費の特例及び地方道路臨時交付金の対象となる都道府県道又は市町村道を以下のとおりとする（現行のとおり）
 - I 道路法五十六条の規定により国土交通大臣が指定する都道府県道又は市道
 - II Iのほか、国の施策上特に整備する必要があると認めら

れる都道府県道又は市町村道

- ③ 高規格幹線道路等について国の費用負担の割合の特例の対象とするともに、費用負担割合のかさ上げ措置を講ずる（高規格幹線道路の改築は2/3→7/10）（現行のとおり）
 - こと
 - ④ 地方道路整備臨時貸付金の償還方法を均等年賦方式とする
 - こと
- 等となっております。

このほか、この政令の中では、道路法施行令、予算決算及び会計令等について所要の改正を行っています。

四 「地方道路整備臨時交付金に関する省令等の一部を改正する省令」の概要

「道路整備費の財源等の特例に関する法律の一部を改正する法律」の施行に伴い関係省令について所要の改正を行うものであり、その概要については以下のとおりです。

- ① 高速道路利便増進事業の対象となる高速道路と道路とを連結する部分をスマートインターチェンジとすること
- ② 高速道路利便増進事業に関する計画に定める事項として、法第七条第二項各号に掲げるもののほか、高速道路利便増進事業の実施体制に関する事項等を定めること
- ③ 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構から振替機関等に対して振替機構債券等に関して行う通知及び振替機関等から求めるべき報告の内容について定めること

五 施行ロジック

「道路整備費の財源等の特例に関する法律の一部を改正する法律」の施行日は平成二〇年四月一日とされています。

また、法律の公布（平成二〇年五月一三日）にあわせて、「道

路整備費の財源等の特例に関する法律の一部を改正する法律の改正に伴う関係政令の整備等に関する政令」及び「地方道路整備臨時交付金に関する省令等の一部を改正する省令」についても、公布され、同日に施行されています。

〔別添〕

道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に

関する法律（昭和三十三年法律第三十四号）

（目的）

第一条 この法律は、道路（道路法（昭和二十七年法律第八十号）による道路をいう。以下同じ。）の交通の安全の確保とその円滑化を図るとともに、生活環境の改善に資するため、道路整備費の財源に関する特例その他道路整備事業に係る国の財政上の特別措置を定め、もつて国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与することを目的とする。

（定義）

第二条 この法律において「道路整備事業」とは、次に掲げる道路の新設、改築、維持及び修繕に関する事業並びに当該道路の公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法（昭和二十六年法律第九十七号）

第二条第二項に規定する災害復旧事業をいう。

一 高速自動車国道

二 一般国道

三 都道府県道又は市町村道であつて、政令で定めるもの

2 この法律において「道路整備費」とは、道路整備事業の実施に要する国が支弁する経費をいう。

3 この法律において「揮発油税等の収入額の予算額」とは一会計年度の揮発油税の収入額の予算額の全額に相当する金額及び当該会計年度の石油ガス税の収入額の予算額の二分の一に相当する金額の合算額をいい、「揮発油税等の収入額の決算額」とは一会計年度の揮発油税の収入額の決算額の全額に相当する金額及び当該会計年度の石油ガス税の収入額の決算額の二分の一に相当する金額の合算額をいう。

4 この法律において「高速道路利便増進事業」と

は、次に掲げる事業又は事務であつて、高速道路株式会社法（平成十六年法律第九十九号）第一条に規定する会社（以下単に「会社」という。）が行うものをいう。

一 高速道路株式会社法第二条第二項に規定する高速道路（以下単に「高速道路」という。）のうち当該高速道路と道路（高速道路を除く。）とを連結する部分で国土交通省令で定めるものの整備に関する事業（これに附帯する高速道路の車線の増設に関する事業その他の事業を含む。）であつて、高速道路の通行者及び利用者の利便の増進のため必要と認められるもの

二 高速道路の区間を限つた特別な高速道路料金（独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法（平成十六年法律第九十号。以下「機構法」と

いう。)第十三条第一項第七号に規定する料金をいう。以下同じ。)の額の設定(同号に規定する徴収期間を通じた高速道路料金の額の合計額を減少させることにより高速道路の通行者及び利用者の負担の軽減を図るものに限る。)であつて、当該高速道路を含む道路の自動車交通の円滑化のため必要と認められるもの

(道路整備費の財源)

第三条 政府は、平成二十年度以降十箇年間は、毎年度、次に掲げる額の合算額に相当する金額を道路整備費の財源に充てなければならない。ただし、その金額が当該年度の道路整備費の予算額を超えるときは、当該超える金額については、この限りでない。

一 当該年度の揮発油税等の収入額の予算額

二 当該年度の前年度以前で平成二十年度以降の各年度の揮発油税等の収入額の決算額(当該年度の前年度については、揮発油税等の収入額の予算額)の合計額が当該各年度の道路整備費の決算額(当該年度の前年度については、道路整備費の予算額)の合計額を超えるときは、当該超える額

2 当該年度の前々年度の揮発油税等の収入額の予算額が、同年度の揮発油税等の収入額の決算額に不足し、又は当該揮発油税等の収入額の決算額を超える場合における前項の規定の適用については、同項中「合算額に相当する金額」とあるのは、「合

算額(当該年度の前々年度の揮発油税等の収入額の予算額が同年度の揮発油税等の収入額の決算額に不足するときは当該合算額に当該不足額を加算し、当該年度の前々年度の揮発油税等の収入額の予算額が同年度の揮発油税等の収入額の決算額を超えるときは当該合算額から当該超える額を控除した額)に相当する金額」とする。

3 政府は、平成二十九年度末における第一項各号に掲げる額の合算額が当該年度の道路整備費の予算額を超えるときは、平成三十年度以降の各年度の道路整備費の予算額の合計額が当該超える額に相当する金額に達するまでの間、毎年度、当該超える額の全部又は一部に相当する金額を道路整備費の財源に充てなければならない。

4 政府は、平成二十年度以降十箇年間は、第一項(第二項の規定により読み替えて適用する場合を含む。以下この項及び次項において同じ。)の規定による措置を講じてもなお道路整備費の財源に不足を生ずると認められるときは、第一項に定めるもののほか、財政の許す範囲内において、道路整備費の財源につき必要な措置を講ずるものとする。

5 国土交通大臣は、第一項及び前項の規定による措置を講じて平成二十年度以降十箇年間に行うべき道路整備事業の量の案を作成し、閣議の決定を求めなければならない。

6 前項の道路整備事業の量は、社会資本整備重点計画法(平成十五年法律第二十号)第二条第一項

に規定する社会資本整備重点計画に即したものでなければならない。

7 国土交通大臣は、第五項の規定による閣議の決定があつたときは、遅滞なく、同項の道路整備事業の量を都道府県知事に通知しなければならない。

8 国土交通大臣は、第五項の規定による閣議の決定後五年を目途として、社会経済情勢の変化を勘案し、同項の道路整備事業の量について検討を加え、必要があると認めるときは、当該道路整備事業の量の変更の案を作成するものとする。

9 第五項から第七項までの規定は、第五項の道路整備事業の量の変更について準用する。

(国の負担又は補助の割合の特例)

第四条 平成二十年度以降十箇年間における地方公共団体に対する道路の舗装その他の改築に関する国の負担又は補助の割合については、道路法(第八十八条を除く。)及び土地区画整理法(昭和二十九年法律第九十九号)の規定にかかわらず、十分の七(土地区画整理事業に係るものにあつては、十分の五・五)の範囲内で、政令で特別の定めをすることができる。

(地方道路整備臨時交付金)

第五条 国は、地方公共団体に対し、平成二十年度以降十箇年間は、毎年度、第二条第一項第二号又は第三号に掲げる道路の舗装その他の改築又は修繕に関する事業で次に掲げる基準に適合するものうち、当該十箇年間に実施する必要があると認

められる事業（以下「交付金対象事業」という。）に要する経費の財源に充てるため、交付金を交付する。

一 当該事業の規模が国土交通大臣の定める基準を超えないものであること。

二 公共施設その他の公益的施設の整備、管理若しくは運営に関連して、又は地域の自然的若しくは社会的な特性に即して行われるものであること。

三 地域住民の日常生活の安全性若しくは利便性の向上又は快適な生活環境の確保を図るために行われる必要があると認められるものであること。

四 一定の地域において一体として行われるものであること。

五 重点的、効果的かつ効率的に行われるものであること。

2 前項の交付金（以下「地方道路整備臨時交付金」という。）の総額は、当該年度の揮発油税の収入額の予算額の四分の一に相当する額を限度とする。

3 当該年度の前々年度の揮発油税の収入額の予算額が、同年度の揮発油税の収入額の決算額に不足し、又は当該決算額を超える場合における前項の規定の適用については、同項中「予算額」とあるのは、「予算額（当該年度の前々年度の揮発油税の収入額の予算額が同年度の揮発油税の収入額の決算額に不足するときは当該年度の揮発油税の収入

額の予算額に当該不足額を加算し、当該年度の前々年度の揮発油税の収入額の予算額が同年度の揮発油税の収入額の決算額を超えるときは当該年度の揮発油税の収入額の予算額から当該超える額を控除した額」とする。

4 地方公共団体は、地方道路整備臨時交付金を充てて交付金対象事業を実施しようとするときは、各年度ごとに、その年度の当該交付金対象事業の実施に関する計画を作成し、これを国土交通大臣に提出するものとする。

5 地方公共団体は、前項の規定により当該地方公共団体が道路管理者（道路法第十八条第一項に規定する道路管理者をいう。以下この項において同じ。）である道路以外の道路の交付金対象事業の実施に関する計画を作成しようとするときは、あらかじめ、当該道路の道路管理者に協議しなければならない。

6 地方道路整備臨時交付金は、第四項の規定により当該年度に提出された計画に基づき、地方公共団体ごとに交付するものとし、その額は、第二項（第三項の規定により読み替えて適用する場合を含む。）の規定による地方道路整備臨時交付金の限度額に配分割合（第四項の規定により当該地方公共団体から提出された計画に基づく交付金対象事業の実施に要する費用の額を同項の規定により提出されたすべての地方公共団体の計画に基づく交付金対象事業の実施に要する費用の合計額で除した

割合をいう。）を乗じた額を基礎とし、当該地方公共団体における道路の整備の状況その他の事情を勘案して国土交通省令で定める基準に従い補正した額とする。ただし、その額は、第四項の規定により当該地方公共団体から提出された計画に基づく交付金対象事業の実施に要する費用の額を超えることができない。

7 地方道路整備臨時交付金を充てて実施する交付金対象事業に要する費用については、道路法、道路の修繕に関する法律（昭和二十三年法律第二百八十二号）その他の法令の規定に基づく国の負担又は補助は、当該規定にかかわらず、行わないものとする。

8 前各項に定めるもののほか、地方道路整備臨時交付金の交付に関し必要な事項は、国土交通省令で定める。

（地方道路整備臨時貸付金）

第六条 国は、都道府県又は道路法第十七条第一項の規定により一般国道の管理を行う指定都市（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に規定する指定都市をいう。）に対し、国土交通大臣が一般国道の新設又は改築を行う場合における道路法第五十条第一項（同法第十七条第五項の規定により読み替えて適用する場合を含む。）の規定に基づく負担金の納付に要する費用に充てる資金の一部を、予算の範囲内において、無利子で貸し付けることができる。

2 国は、地方公共団体に對し、次に掲げる事業に要する費用に充てる資金の一部を、予算の範囲内において、無利子で貸し付けることができる。

一 当該地方公共団体が行う一般国道の新設又は改築に関する事業

二 当該地方公共団体が国の補助を受けて行う都道府県道又は市町村道の新設又は改築に関する事業

三 当該地方公共団体が地方道路整備臨時交付金の交付を受けて行う交付金対象事業

3 前二項の規定による貸付金（以下この条において「地方道路整備臨時貸付金」という。）の貸付けの決定は、平成二十五年三月三十一日までに限り行うことができる。

4 地方道路整備臨時貸付金の償還期間は、二十年（五年以内の据置期間を含む。）以内とする。

5 前項に定めるもののほか、地方道路整備臨時貸付金の償還方法、償還期限の繰上げその他償還に關し必要な事項は、政令で定める。

（高速道路利便増進事業のための一般会計における独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の債務の承継等）

第七条 政府は、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。）の債務の負担の軽減により、高速道路利便増進事業のために必要となる高速道路貸付料（機構法第十三条第一項第六号に規定する貸付料をいう。以下この条に

おいて同じ。）の額の減額を機構が行うこととした場合における機構法第十二条第一項第二号及び第三号の業務の確実かつ円滑な実施のために必要なその財政基盤の確保を図るため、平成二十一年三月三十一日までの間で国土交通大臣が財務大臣と協議して定める日（以下「承継日」という。）において、承継日における次に掲げる機構の債務（以下「機構債務」という。）で第四項の同意（第八項の変更の同意を含む。）を得た次項の計画（以下「同意計画」という。）に定められたものを、一般会計において承継する。

一 長期借入金に係る債務及び当該債務に係る利息（承継日以前に発生している利息のうち、承継日以後に支払われることとされているものに限る。）に係る債務

二 日本高速道路保有・債務返済機構債券及び日本道路公団等民営化関係法施行法（平成十六年法律第百二号）第十六条第二項に規定する道路債券等（以下「機構債券等」という。）に係る債務（承継日前に支払期が到来した利息に係るものを除く。）

2 機構及び会社は、共同して、当該会社が道路整備特別措置法（昭和三十一年法律第七号）の規定に基づき管理を行つている高速道路（当該高速道路については二以上の会社が管理を行う場合にあっては、それぞれその会社が管理を行う高速道路の各部分。以下この条において同じ。）に係る高速道

路利便増進事業に關し、次に掲げる事項を定めた計画を作成し、国土交通大臣に協議し、その同意を求めらるものとする。

一 当該高速道路について特に必要と認められる高速道路利便増進事業に関する事項

二 前号の高速道路利便増進事業のために必要となる機構による高速道路貸付料の額の減額に関する事項

三 機構が前号の高速道路貸付料の額の減額を行うこととした場合における機構法第十二条第一項第二号及び第三号の業務の確実かつ円滑な実施のため、前項の措置によりその負担の軽減を図ることが必要となる機構債務に関する事項

四 計画期間

五 その他国土交通省令で定める事項

3 機構及び会社は、前項の計画を作成しようとするときは、あらかじめ、国民の意見を反映させるために必要な措置を講じなければならない。

4 国土交通大臣は、第二項の計画が次に掲げる基準に適合すると認める場合に限り、これに同意をすることができる。

一 当該計画の実施が当該高速道路の通行者及び利用者の利便の増進並びに機構法第十三条第一項第七号に規定する徴収期間を通じた高速道路料金の額の合計額を減少させることによる当該高速道路の通行者及び利用者の負担の軽減を図る上で適切かつ効果的であると認められること。

二 当該計画の実施が当該高速道路を含む道路の交通の安全の確保とその円滑化を図る上で適切かつ効果的であると認められること。

三 当該計画の実施による機構債務の負担の軽減が第二項第二号に規定する高速道路貸付料の額の減額を行うこととした場合における機構法第十二条第一項第二号及び第三号の業務の確実かつ円滑な実施のために必要かつ最小限のものであると認められること。

四 当該計画の実施のため必要となる機構法第十三条第一項に規定する協定の変更の案について機構及び当該会社が合意していることその他確実かつ円滑に実施されると見込まれるものであること。

5 国土交通大臣は、前項の同意をしようとするときは、あらかじめ、財務大臣に協議しなければならない。

6 機構及び会社は、第二項の計画について第四項の同意を得たときは、遅滞なく、これを公表しなければならない。

7 機構は、第二項の計画を作成するために必要があると認めるときは、第一項第二号に掲げる債務に係る機構債券等のうち社債、株式等の振替に関する法律（平成十三年法律第七十五号。以下「社債等振替法」という。）の規定の適用があるものを取り扱うことについて社債等振替法第十三条第一項の同意を与えた振替機関（社債等振替法第二条

第二項に規定する振替機関をいう。以下同じ。）及び当該振替機関の下位機関（社債等振替法第二条第九項に規定する下位機関をいう。以下同じ。）に対し、資料又は情報の提供その他必要な協力を求めることができる。

8 機構及び会社は、第四項の同意を得た第二項の計画の変更をしようとするときは、国土交通大臣に協議し、その同意を得なければならない。この場合においては、第三項から前項までの規定を準用する。

9 国土交通大臣は、承継日を定めたときは、これを公示しなければならない。これを変更したときも、同様とする。

（政府が承継した機構債券等に係る国債に関する法律の適用等）

第八条 前条第一項の規定により政府が承継した同項第二号に掲げる債務に係る機構債券等については、国債に関する法律（明治三十九年法律第三十四号。第六条及び第八条を除く。）、社債等振替法、特別会計に関する法律（平成十九年法律第二十三号）その他の法令中国債に関する規定を適用し、次の各号に掲げる機構債券等の区分に応じ、それぞれ当該各号に定める法律の規定は、適用しない。

一 日本高速道路保有・債務返済機構債券 機構法第二十一条（第四項及び第五項を除く。）

二 日本道路公団等民営化関係法施行法第十六条第二項に規定する道路債券等 同条第一項

2 機構は、前条第四項の同意（同条第八項の変更の同意を含む。）を得たときは、直ちに、当該同意計画に定められた同条第二項第三号に規定する機構債務に係る機構債券等のうち社債等振替法の規定の適用があるもの（以下この条において「振替機構債券等」という。）を取り扱うことについて社債等振替法第十三条第一項の同意を与えた振替機関（以下この条において「同意振替機関」という。）に対し、振替機構債券等の種類及び当該種類ごとの金額その他振替機構債券等に関し国土交通省令で定める事項（次項において「振替機構債券等の種類等」という。）を通知するとともに、社債等振替法第五条第五項に規定する振替機関等（以下この条において単に「振替機関等」という。）が振替機構債券等の振替を行うための口座を開設した者（以下この条において「特定加入者」という。）の氏名又は名称その他前条第一項の規定による振替機構債券等に係る機構債務の承継のために必要なものとして国土交通省令で定める事項（以下この条において「特定加入者の氏名等」という。）について報告を求めなければならない。

3 前項の通知を受けた同意振替機関は、直ちに、その直近下位機関（社債等振替法第二条第八項に規定する直近下位機関をいう。以下この条において同じ。）に対し、振替機構債券等の種類等を通知するとともに、特定加入者の氏名等について報告を求めなければならない。

4 前項の規定は、同項（この項において準用する場合を含む。）の通知があつた場合における当該通知を受けた口座管理機関（社債等振替法第二条第四項に規定する口座管理機関をいう。以下この条において同じ。）について準用する。

5 第二項又は第三項（前項において準用する場合を含む。）の規定による報告を求められた同意振替機関、直近下位機関及び口座管理機関は、速やかに、当該報告をしなければならない。その報告をした特定加入者の氏名等に変更があつたときも、同様とする。

6 機構は、前項の規定による報告を受けたときは、速やかに、特定加入者に対し、承継日の二十日前までに機構に対し振替機関等により当該特定加入者のために開設された振替機構債券等の承継日以後における振替を行うための口座（当該口座の必要がないときは、その旨）を通知すべき旨を通知しなければならない。

7 振替機構債券等については、承継日の一月前の日から承継日までの間、社債等振替法第二百二十条において準用する社債等振替法第七十条第一項又は第七十一条第一項の振替又は抹消の申請（相続、遺贈、合併その他これらに準ずる事由による振替又は抹消の申請を除く。）その他社債等振替法又は社債等振替法に基づく政令の規定による申請であつて政令で定めるものをする事ができない。

8 機構は、承継日の二十日前までに、次に掲げる

事項を財務大臣及び国土交通大臣に通知するものとする。

一 振替機構債券等の名称

二 特定加入者の氏名又は名称

三 特定加入者ごとの振替機構債券等（当該特定加入者が質権者である場合におけるその質権の目的である振替機構債券等を除く。）の金額

四 特定加入者が質権者であるときは、その旨及び質権の目的である振替機構債券等の金額

五 特定加入者が信託の受託者であるときは、その旨並びに第三号及び前号の金額のうち信託財産であるものの金額

六 特定加入者から通知を受けた第六項の口座（当該通知がないときは、特定加入者から同項の口座の必要がない旨の通知を受けた場合を除き、機構が次項に規定する振替機関又は当該振替機関の下位機関から特定加入者のために開設を受けた振替機構債券等の承継日以後における振替を行うための口座）

七 その他前条第一項の規定による振替機構債券等に係る機構債務の承継のために必要な事項

9 財務大臣は、前項の通知を受けたときは、承継日の二週間前までに、国が社債等振替法第十三条第一項の同意を与えた振替機関に対し、次に掲げる事項を通知しなければならない。

一 前項第二号から第六号までに掲げる事項

二 振替機構債券等の承継日以後における名称及び

記号

三 その他振替機構債券等の承継日以後における振替のために必要な事項

10 前項の通知を受けた振替機関は、承継日までに、当該通知に係る振替機構債券等について、次に掲げる措置を執らなければならない。

一 当該振替機関が第八項第六号の口座を開設したものである場合には、次に掲げる措置

イ 当該口座の第八項第三号に掲げる事項を記載し、又は記録する欄における当該口座の特定加入者に係る同号の金額の増額の記載又は記

録

ロ 当該口座の第八項第四号に掲げる事項を記載し、又は記録する欄における当該口座の特定加入者に係る同号の金額の増額の記載又は記

録

ハ 当該口座の第八項第五号の信託財産であるものの金額の増額の記載又は記録

ニ 当該口座の特定加入者に対する第八項第六号に掲げる口座に関する事項及びイからハまでの記載又は記録に関する事項の通知

二 当該振替機関が第八項第六号の口座を開設したものでない場合には、次に掲げる措置

イ その直近下位機関であつて特定加入者の上位機関（社債等振替法第二条第七項に規定する上位機関をいう。）であるものの口座（当該

口座管理機関又はその下位機関の特定加入者

が振替機構債券等についての権利を有するものを記載し、又は記録する口座に限る。)における特定加入者に係る第八項第三号の金額及び同項第四号の金額の合計額の増額の記載又は記録

ロ イの直近下位機関に対する前項第一号及び第二号に掲げる事項の通知

11 前項の規定は、同項第二号ロ(この項において準用する場合を含む。)の通知があつた場合における当該通知を受けた口座管理機関について準用する。

12 承継日以後における社債等振替法の国債に関する規定の適用については、振替機構債券等は社債等振替法第九十一条第三項第二号ニに掲げる振替国債と、第十項(前項において準用する場合を含む。)の規定による記載又は記録は当該振替国債についての社債等振替法第九十二条第二項(同条第三項において準用する場合を含む。)の規定による記載又は記録とみなす。

13 振替機関等は、承継日に、当該振替機関等が備える振替口座簿(社債等振替法第十二条第三項又は第四十五条第二項に規定する振替口座簿をいう。)中の振替機構債券等についての記載又は記録がされている口座において、当該振替機構債券等についての記載又は記録(第十項(第十一項において準用する場合を含む。))の規定による記載又は記録を除く。)の全部を抹消するものとする。

14 前各項に定めるもののほか、前条第一項の規定による債務の承継に関し必要な事項は、政令で定める。

附則

1・2 略

3 同意計画に定められた第七条第二項第三号に規定する機構債務に係る機構債券等のうち、承継日において現に証券決済制度等の改革による証券市場の整備のための関係法律の整備等に関する法律(平成十四年法律第六十五号)附則第三条の規定によりなおその効力を有することとされる同法第三条の規定による廃止前の社債等登録法(昭和十七年法律第十一号)の規定による登録を受けているものについては、承継日に、当該登録を行っている登録機関は、当該登録の抹消を行うとともに、当該登録を受けている事項を日本銀行に通知するものとする。

4 日本銀行は、前項の通知を受けたときは、当該通知を受けた事項の登録を行うものとする。

5 前項の規定による登録は、国債に関する法律の規定による登録とみなす。

6 附則第三項に規定する機構債券等については、承継日以後二週間、国債の登録(相続、遺贈、合併その他これらに準ずる事由による移転の登録を除く。)を請求することができない。国債の登録の除却についても、同様とする。

道路の管理に関する費用負担について

道路局路政課

六月、新人研修に行っていたサトシは、路政課に帰ってきました。今日もサトシは、ユウスケ先輩の下で道路法の勉強に励んでいます。

ユウスケ サトシ君、路政課の雰囲気にもそろそろ慣れてきたかな？

サトシ はい。路政課のある種独特な雰囲気や、厳しい先輩方も段々慣れてきたと思います。たまに怒られすぎて落ち込みますが…。あと、毎日省内を駆けずり回るので、コンディションがかなり上がってきました。やっぱり走り込みは重要ですね！

ユウスケ ハハハ。それはよかった。恐らくもう二kgほど絞れば、ベストな体重に持っていきけるはずだ。あ、怒られた時は気にしないことが一番だよ。最初は大変だけど、直に慣れるからさ。

さて、道路法の知識も少しづつ身に付いてきたかな？

サトシ ユウスケ先輩のご指導のおかげで、徐々に道路法にも慣れてきたと思います。ただ、まだまだ理解が足りない部分が多いので、日々努力する必要があると痛感しています。

ユウスケ その心意気を忘れないことだね。君にも早く一人前になってもらいたいからね。道路法の中で、どこか、難しいと感じている所はあるかな？

サトシ そうですね、道路の管理に関する費用負担のところが難しいように感じます。

ユウスケ なるほど。費用負担は一見取っつきにくいからね。道路管理の費用負担は、原則的にどう定められているか知ってるかな？

サトシ 道路の管理に要する費用の負担者は、当該道路の管理者になるといのが原則で、道路法第四十九条に規定されていま

す。

ユウスケ その通りだね。で、その原則にはたくさん例外があるけど、どんなものがあるかな？

サトシ そもそも、道路法にも例外が規定されていて、第四十九条の次の第五十条第一項で規定されている国道の管理に関する費用負担が挙げられると思います。

ユウスケ そうだね。第五十条第一項では、国土交通大臣が国道の新設又は改築を行う場合、当該新設又は改築に要する費用は、国が三分の二、都道府県が三分の一を負担するとされているね。また、同項では、都道府県が国道の新設又は改築を行う場合においては、国及び当該都道府県が、それぞれ二分の一ずつ費用を負担する、ということも規定しているよ。ただし、道路法第五十条第一項の規定は現実に用いられることは少ないんだ。なぜだか分かるかい？

サトシ えーと…。

ユウスケ 生ぬるい！ こんなことぐらい即答できないと、課長に詰められたら五時間じゃ済まないよ！ いいかい、一般国道の改築については、各種法律で、道路法第五十条第一項の規定する国の負担割合の特例を設けているものがあるんだ。例えば、道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律及び同法施行令では、高規格幹線道路の国の負担割合が一〇分の七とかさ上げされていて、負担割合を三分の二とする道路法五十条第一項よりも高い負担割合が定められているんだ。

サトシ 大変勉強になります。

ユウスケ ちゃんと覚えておかなきゃだめだよ。ところで、国道の維持、修繕その他の管理に要する費用の負担割合はどうなっているんだっけ？

サトシ はい、指定区間内の国道については国が一〇分の五・五を、都道府県が一〇分の四・五を負担し、指定区間外については全額都道府県の負担とされています。なお、これらは、五十条第二項で規定されています。質問なのですが、やはり、国道の維持、修繕その他の管理の費用の負担割合も、他の法令によって、異なる負担割合が定められている場合があるのでしょうか？

ユウスケ いい質問だね。国道の維持等の費用の負担割合についても、道路の修繕に関する法律による特例など、いくつかの特例が存在しているよ。注意が必要だね。ところで、道路に関する費用の補助はどうなっていたんだっけ？

サトシ 道路に関する費用の補助ですか…、分からないです…。

ユウスケ 分からないだと！ 片腹痛いわ！ よし、腕立て伏せ一〇回追加だな。いいかい、道路法第五十六条には、道路に関する費用の補助についての規定があつて、国土交通大臣の指定する主要な都道府県道若しくは市道を整備するために必要がある場合、道路法第七十七条の規定による道路に関する調査を行うために必要がある場合又は資源の開発、産業の振興、観光その他国の施策上特に道路を整備する必要があると認められる場合においては、国が、道路管理者に対して、管理費用を補助することができるかとされているんだ。この場合の補助率はいくら

か知ってる？

サトシ 二割八分九厘です。

ユウスケ は!? 全然違うよ？

サトシ あ、今のは昨日までのイチローの打率でした。

ユウスケ スクワットしてて。補助率は、道路の新設又は改築の場合二分の一、調査の場合は三分の一、修繕の場合は二分の一とされているんだ。あと費用負担で他に重要な論点として、原因者負担金の制度があるけど、これはどういうものだったかな？

サトシ 原因者負担金の制度は、第三者が道路に関する工事の施行又は維持の必要を生じさせた場合には、その費用の全部又は一部を第三者に負担させるというものです。費用負担の額は、道路に関する工事等の必要を生じた限度においてということになります。

ユウスケ その通りだ。条文ちゃんと読んでおけよ。絶対だからな。読まなかったら、あとでお仕置きしてやる！

サトシ 了解しました。

ユウスケ よし。他に聞きたいことはあるかな？

サトシ 最後に、道路法第六十五条に定められている、義務履行のために要する費用について教えて頂きたいです。

ユウスケ 道路法の規定による義務、道路法に基づく政省令若しくは条例の規定による義務又はこれらの規定に基づく道路管理者の処分によって命ぜられた義務を履行するために要する費用は、その義務を課せられた者が負担しなければならない、とい

うのが原則だよ。ここで原則としているのは、道路法に特別の規定がある場合はこの限りではないからなんだ。費用と関連のある義務として代表的なものには、道路法第四十条第一項の道路占有者の原状回復義務や、同法第二十二條第一項の工事施行命令を受けた工事原因者の義務があるよ。また、この法律の特別の規定としては第六十条がこれにあたるかと考えられているんだ。他の義務や特例についても、しっかり勉強しておくんだよ。

サトシ はい！ ユウスケ先輩、今日は色々と教えて頂いて、大変勉強になりました。本当にありがとうございます。

ユウスケ 今日言ったことを忘れないようにね。そして、色々な解説書や道路行政セミナーのバックナンバーをしっかりと読んで、日々鍛錬を怠らないようにするといいと思うよ。あ、次に行く研修で知識が抜けないように、テキストを持っていくのを忘れないようにね。

サトシ はい。了解しました。また今度わからないことがあったら、ご指導のほどよろしく願います。

道路法

(原状回復)

第四十条 道路占有者は、道路の占用の期間が満了した場合又は道路の占有を廃止した場合には、道路の占有をしている工作物、物件又は施設(以下これらを「占有物件」という。)を除却し、道路を原状に回復しなければならぬ。但し、原状に回復することが不適當な場合においては、この限りでない。

(道路の管理に関する費用負担の原則)

第四十九条 道路の管理に関する費用は、この法律及び公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法並びに他の法律に特別の規定がある場合を除くほか、当該道路の道路管理者の負担とする。

(国道の管理に関する費用)

第五十条 国道の新設又は改築に要する費用は、国土交通大臣が当該新設又は改築を行う場合においては国がその三分の二を、都道府県がその三分の一を負担し、都道府県が当該新設又は改築を行う場合においては国及び当該都道府県がそれぞれその二分の一を負担するものとする。

2 国道の維持、修繕その他の管理に要する費用は、指定区間内の国道に係るものにあつては国がその十分の五・五を、都道府県がその十分の四・五を負担し、指定区間外の国道に係るものにあつては都道府県の負担とする。ただし、第十三条第二項の規定による指定区間内の国道の維持、修繕及び災害復旧以外の管理に要する費用は、当該都道府県又は指定市の負担とする。

3 第一項の場合において、国道の新設又は改築に因つて他の都道府県も著しく利益を受けるときは、国土交通大臣は、政令で定める基準により、そ

の利益を受ける限度において、当該国道の所在する都道府県の負担すべき負担金の一部を著しく利益を受ける他の都道府県に分担させることができる。

4 前項の規定により国土交通大臣が著しく利益を受ける他の都道府県に国道の所在する都道府県の負担すべき負担金の一部を分担させようとする場合においては、国土交通大臣は、関係都道府県の意見を聞かなければならない。

(道路に関する費用の補助)

第五十六条 国は、国土交通大臣の指定する主要な都道府県道若しくは市道を整備するために必要がある場合、第七十七条の規定による道路に関する調査を行うために必要がある場合又は資源の開発、産業の振興、観光その他国の施策上特に道路を整備する必要があると認められる場合においては、予算の範囲内において、政令で定めるところにより、当該道路の新設又は改築に要する費用についてはその二分の一以内を、道路に関する調査に要する費用についてはその三分の一以内を、指定区間外の国道の修繕に要する費用についてはその二分の一以内を道路管理者に対して、補助することができる。

(義務履行のために要する費用)

第六十五条 この法律に基く命令若しくは条例又はこれらによつてする処分による義務を履行するために必要な費用は、この法律に特別の規定がある場合を除く外、当該義務者が負担しなければならない。

歩行者が駒止に躓いて負傷した事故について 道路の設置・管理瑕疵が争われた事例

— 駒止接触受傷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〕平成一七年一月二六日 名古屋地裁 請求棄却

(原告控訴)

〔二審判決〕平成一八年五月二五日 名古屋高裁 控訴棄却

(原告上告)

〔上告審決定〕平成一八年一月二四日 最高裁 上告棄却

(確定)

はつめい

道路附属物として設置される駒止(道路法二条二項一号)の形状、設置場所等は必ずしも一様ではなく、個別具体的な状況に応じてその設置態様は様々である。

今回は、駒止についての設置・管理瑕疵が争われた事例をとりあげ、駒止に係る「通常有すべき安全性」(「国家賠償法二条一項の営造物の設置又は管理の瑕疵とは、営造物が通常有すべき安全性を欠いていることをい」う。『高知落石訴訟』最判昭和四五

年八月二〇日民集二四卷九号一二六八頁)について裁判所が示した判断の一事例を紹介することとしたい。以下、本件について確定した控訴審判決を紹介する。

一 事案の概要等

1 事案の概要

本件は、原告が、道路上に設置されたブロックにつまづいて受傷したとして、道路及びブロックを設置管理する被告(N市)に対し、道路又はブロックの設置管理に瑕疵があったとして、国家賠償法二条に基づき一〇〇万円の損害賠償を求めたところ、原審が請求棄却の判決を言い渡したので、これに不服のある原告が控訴した事案である。

2 前提事実（争いがなく、証拠及び弁論の全趣旨により容易に認められる事実）

(1) 被告は、平成一六年三月、被告が管理する市道（以下「本件道路」という。）において、北進一方通行の右側（東側）に樹脂製ポール一一九基及びブロック四〇基（以下「本件ブロック」という。）を設置し、これらを管理している。

(2) 原告は、平成一六年二月一七日午後八時ころ、本件道路を横断した際、同所に設置されたブロックに躓き、段差のある歩道に顔をぶつけて受傷し（以下「本件事故」という。）、翌一八日、N市立大学病院歯科口腔外科を受診し、下顎骨打撲傷、口唇割創、歯牙破折の診断を受けた。

3 争点

(1) 本件道路及び本件ブロックの設置・管理に瑕疵があったか
ア 原審における原告の主張

被告土木事務所職員によると、違法駐車排除のためのブロックで受傷したのは原告で三人目であるとのことであり、本件ブロックの危険性は明らかである。また、本件事故現場には、本件ブロックと段差のある歩道が二列に並んでいるため、原告は大けがをしたものであり、非常に危険な状況である。さらに、本件ブロックが設置された道路区間には、その存在を知らせる案内が全くなく、そのこと自体も重大な瑕疵である。被告は、本件ブロックの危険性を知りながら故意に放置したものであり、被告による本件道路及び本件ブロックの設置・管理には瑕疵がある。

被告は違法駐車排除のため本件ブロックを設置したと主張するが、本件ブロックが設置された後も、本件道路にはいつも違法駐車車両があり、また、壊れて撤去されたブロックがあるなど、本件ブロックは、違法駐車排除に役立つおらず危険なだけである。

被告は本件ブロックの視認性が優れていると主張するが、本件事故の現場は自動車を通らない限り暗く、本件ブロックに塗られた蛍光塗料は、自動車のライトが当たらない限り、ほとんど確認できないのが実情である。横断歩道も消えかかっており、目視しにくい状態にあった。

イ 控訴審における原告の主張

本件ブロックは、道路法や道路構造令において設置することができると記載されているものではなく、本件ブロックを設置したこと自体に違法（瑕疵）がある。すなわち、道路法十六条には市が道路の管理を行うと記されているだけで、どこにも市が勝手にブロックを設置できるとは記されていないし、本件ブロックは道路構造令上の道路設備にも該当しない。

被告は、法令の根拠無く、危険性のある本件ブロックを設置したこと、又は本件ブロックには危険性があるのに標識等により本件ブロックが設置されていることを周知させるなどして安全を確保する行為をしなかったことにより、原告を受傷させたのであるから、損害賠償を求め（その根拠として、原告は民法七百九条及び七百十条を指摘するが、その主張内容からして国家賠償法一条に基づく請求を

しているものと解される)。
ウ 原審における被告の主張

本件ブロックの設置は、本件道路右側の違法駐車を排除するために必要かつ有効な方策であり、本件道路及び本件ブロックの設置・管理に瑕疵はない。

本件ブロックは、その上部にオレンジ色の蛍光塗料を施されており、視認性に優れている。また、本件事故の現場で、本件事故の時刻とほぼ同じ時刻ころに、照度を測定したところ、歩行に十分以上の明るさがあり、原告が本件ブロックを目視することに何ら障害はなかった。

したがって、一般の歩行者が通常の注意を払っていれば、容易に本件ブロックの存在に気づくはずであったにもかかわらず、原告は、前方への注意・確認を怠り、漫然と通行した結果、本件ブロックにつまづいてしまったものである。また、原告は、道路交通法に違反し、横断歩道からほど近い場所において、その横断歩道によることなく車道を斜め横断したために、本件ブロックに躓いてしまったものであり、原告の受傷の責任は、原告自身が負うほかない。

エ 控訴審における被告の主張

被告は、道路法十六条一項に基づき、市道の管理者として、道路に附属して設けられている本件ブロックを含め、本件道路の管理(道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他全ての道路法上の管理行為)を行っている。本件ブロックは、道路法二条二項の道路の附属物のうち、同項一号に規定される「駒止」に該当し、道路構造令二条十八

号に規定された路上施設に該当する。そして、道路の附属物の構造に係る技術水準について定めた政令は未制定であるところ、被告は、現地の場所的特性、合目的性などを踏まえ、道路の保全と道路交通の円滑に寄与するよう、本件ブロックの構造を決めて管理を行っている。

本件ブロックに危険性はなく、被告が本件ブロックを設置管理していることは何ら不法行為には当たらない。

(2) 原告が被った損害の額 略

二 裁判所の判断

1 争点(1)について

(1) 前記認定事実並びに証拠及び弁論の全趣旨によると、以下の事実が認められる。

ア 本件道路は、N市中心部の繁華街に位置し、従来より違法駐車車両が多い道路であった。被告は、本件道路を道路法十六条に基づき管理しているところ、平成一二年に、本件道路からほど近いN市甲区乙二丁目のビル火災が発生した際、違法駐車車両が存在したために緊急車両の消防活動が阻害されるという事態が発生したこと等を契機にその対策を取ることとし、平成一六年三月、違法駐車排除を目的として、高さ六五cmの樹脂製ポール一九基及び高さ二五cm、長さ二m、幅一〇cmのブロック四〇基(本件ブロック)を本件道路の車道外側線の外側の道路部分(以下「本件車道外側線部分」という)に設置した。本件ブロックの上

部には、オレンジ色の蛍光塗料が施されていた。

イ 本件道路のうち、本件事故が発生したN市甲区丙三丁目一〇番区画と同九番区画の間の道路は約八〇mの区間であり、同区間の両端（北端及び南端）の交差点には、横断歩道が設置されている。同区間には、樹脂製ポール一七基及び本件ブロックのうち一基が設置されていた。本件事故現場付近の車道幅は約七mであり、本件ブロックと東側歩道との距離は約一・六mである。上記区間は、繁華街で両側には飲食店等の店舗が建ち並び、発光性の看板、広告塔があるほか、街路灯も設置されている。

ウ 原告は、平成一六年一月一七日、N市甲区丙三丁目の飲食店で、夫とともに食事をし、同日午後八時ころ、飲食店を出て、本件道路の上記区間西側歩道を歩行していたが、夫が本件道路を東側に向かって横断したのに続いて、本件道路の上記区間の南端から約一・五mあるいは約二五・六mの地点から北東方向に向かって斜めに横断した際、本件ブロックのうち一基につまづき、段差のある歩道に顔をぶつけて受傷した。原告がつまづいたブロックの正確な位置は不明であるが、原告の記憶によると、上記区間の最も南側に設置されたブロック（以下「ブロック①」という。）か、上記区間の中間付近に設置された南側から六番目のブロック（以下「ブロック⑥」という。）のいずれかである。原告は、同月二八日、被告土木事務所の職員から、本件ブロックで躓いたという通報を受けたのは、原告で三人目であると電話で告げられた。

エ 被告において、平成一七年五月二四日午後八時ころ、ブ

ロック①及びブロック⑥のそれぞれ中央上部において、照度計を用いて照度を測定したところ、ブロック①においては二ルクス、ブロック⑥においては四〇ルクスとの測定結果が得られた。また、被告において、同日、上記区間端（南端と推測される。）の横断歩道中央部で、同様に照度を測定したところ、二〇ルクスとの測定結果が得られた。（社）日本防犯設備協会が編集・発行した防犯照明ガイドによると、水平面照度（道路の路面上の平均照度）三ルクスで、四m先の歩行者の顔の向きや拳動姿勢がわかり、水平面照度五ルクスで、四m先の歩行者の顔の概要（目・鼻・口の位置）が識別できるとされている。

(2) 国家賠償法二条一項にいう営造物の設置又は管理の瑕疵とは、営造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいうと解される。

そこで、上記瑕疵の有無について検討するに、上記(1)で認定したとおり、本件ブロックは、違法駐車排除を目的として、樹脂製ポールとともに設置されたものであるところ、その上部にはオレンジ色の蛍光塗料が施され、視認性の向上が図られているほか、本件事故現場は、両側に飲食店等の店舗が建ち並び繁華街であり、発光性の看板、広告塔や街路灯が設置されている、夜間における照度測定結果も、四m先の歩行者の顔の概要が識別できる程度の明るさを大きく上回る照度が確保されていたものである。そうすると、一般の歩行者が通常の注意を払っていたら、夜間であっても本件ブロックの存在に気づくことは容易であったといえるべきであり、本件ブ

ックが歩行者にとって危険な営造物であるということはできないから、本件ブロック及び本件事故現場の道路が、通常有すべき安全性を欠いていたとは認められず、その設置・管理に瑕疵があったと認めることはできない。むしろ、本件事故は、原告が、近くに横断歩道があるにもかかわらず、本件道路を斜めに横断し、その際前方への注意が不十分なものであったために発生したものであると推認される。

これに対し、原告は、上記一―3―(1)アのとおり、本件ブロックは危険なものであり、被告による本件道路及び本件ブロックの設置・管理には瑕疵があったと主張する。しかし、上記のとおり、一般の歩行者が通常の注意を払っていれば、夜間であつても本件ブロックの存在に気づくことは容易であつたといふことができるから、本件事故以前に、原告以外に二名の者が本件ブロックに躓いたことがあつたからといつて、直ちに本件ブロックが危険であるといふことはできず、そうであれば、本件ブロックと段差のある歩道が二列に並んでいることをもつて特段危険な状況とはいえないし、本件ブロックに塗られた蛍光塗料もほとんど確認できないと主張する点も、客観的な証拠の裏付けを伴わない主観的な主張にとどまり（証拠によつても、蛍光塗料は視認性を高めていると評価することができる。）、前記(1)で認定した事実を照らし採用することができない。さらに、本件ブロックが違法駐車排除に役立つていないとの点についても、確かに、証拠によると、本件ブロックの設置により本件道路における違法駐車を完全に排除することができたわけではないことが認められる

が、だからといって、本件ブロックが違法駐車排除の機能を有していないといふことができるわけではなく、むしろ、証拠によると、本件ブロックが違法駐車排除に相応の寄与を果たしていることが認められ、本件ブロックが無用の物であるとの前提で、その設置・管理の瑕疵の有無を論じることにはできない。

その他、原告が主張ないし指摘する点を参酌しても、本件ブロック及び本件道路の設置・管理に瑕疵があつたとは認められない旨の前記判断は左右されない。

2 控訴審における原告の主張に対する判断

(1) 原告は、被告が何らの法令上の権限なく本件ブロックを設置しており、設置自体に違法（瑕疵）がある旨主張する。しかし、本件道路は、一般の用に供されている道で、道路法二一条一項、三条四号に定める「道路」であり、本件ブロックは、同法二条二項一号に定める「駒止」であり（書証）、道路法上、道路の附属物として「道路」に含まれるものである。したがつて、被告は道路法に基づき本件道路の管理者として、その設置管理の一環として本件ブロックを設置しているものであつて、設置したこと自体に瑕疵や違法があるとはいえない。

(2) また、原告は、本件ブロックには危険性があるのに標識等により本件ブロックが設置されていることを周知させるなどして安全を確保する行為をしなかつた違法がある旨主張する。

しかし、本件ブロック及び本件事故現場の道路が、通常有すべき安全性を有していることは原判決説示のとおりであり、これに加えて原告主張のような措置を講じるのでなければ安全性に欠けるとは認められない。

また、本件ブロックは本件車道外側線部分に設けられており、本件車道外側線部分は、本件道路の両側に歩道が設けられていることから、道路交通法二一条一項三号の四に定める「路側帯」には該当せず、歩行者が通行又は横断することが予定されている部分に設置されているわけではないから（道路交通法十条、十二条）、被告としては本件ブロックなされている以上に歩行者の安全に配慮すべき義務があるとも解されず、原告の主張は理由がない。

3 以上によれば、原判決は相当であり、本件控訴は理由がないから棄却することとし、主文のとおり判決する。

参考条文：道路法（抜粋）（昭和二十七年六月一〇日法律第百八十号）

（用語の定義）

第二条

2 この法律において「道路の附属物」とは、道路の構造の保全、安全かつ円滑な道路の交通の確保その他道路の管理上必要な施設又は工作物で、次に掲げるものをいう。

一 道路上のさく又は駒止