

「スムーズ解決プロジェクトチーム(SSP)」 の取り組みについて

九州地方整備局 道路部 路政課

1. はじめに

事故が発生し、当事者から『事故の原因は道路管理者側にある』と主張され損害賠償請求の申し出があった場合には、早急かつ的確な対応が必要となる。九州地方整備局道路部では、早急かつ的確な対応を行うためには担当職員の専門知識の向上が必要と考え対応策として、スムーズ解決プロジェクト（Smooth Solution Project「通称：SSP」）チームを立ち上げ、道路の設置又は管理の瑕疵（その疑いが存するものを含む。）を主要因として発生した事故について、事務所をサポートし、もって事務所及び本局における初期対応等の関連業務を適正化・迅速化・効率化を図っている。

以下、SSPのサポート体制、活動内容・実績等をご紹介します。

2. 背景

九州地方整備局道路部では、国民から求められている公共工事の品質確保、コスト縮減、工期短縮、適切な維持管理等を行うためには、職員の専門知識の保持・向上とその活用が必要不可欠と考え、様々な分野での検討体制を構築している。検討体制は、道路工事関係事故再発防止対策検討会や道路計画検討委員会など併せて12分野に及び、その一つにSSPチームがある。各委員会では、担当する案件について専門的な視点から広範な議論を行い、意見を取りまとめ道路部長へ助言等を行っている。

平成21年度 専門分野に関する検討体制

専門分野	委員会等名
公衆事故防止	道路工事関係事故再発防止対策検討会
トンネル	トンネル切羽判定検討会
管理瑕疵	スムーズ解決プロジェクトチーム
道路計画	道路計画検討委員会
環境影響評価	環境影響評価検討委員会
橋種選定	橋梁比較設計検討会
大規模仮設	仮設構造物検討会
岩判定	岩判定検討会
路上工事縮減・舗装工事	路上工事縮減・舗装工事検討会
橋梁点検補修	橋梁点検・補修検討会
道路交通情報システム	道路交通情報システム検討会
防災対策	道路防災対策検討会

3. SSPチームとは

SSPチームとは前述のとおり、道路の設置又は管理の瑕疵（その疑いが存するものを含む。）を主要因として発生した事故について、初期対応等の関連業務を適正・迅速にかつ効率よく行うための組織であり、管理経験の豊富な職員により委員等を構成している。その委員は、路政調整官を筆頭に、路政課長、路政課長補佐、道路管理課長、道路管理課長補佐の職にある者が任に当たっている。また、その下には、専門

委員が配置され、道路管理の十分な経験を有する事務所副所長・課長の職にあるものがその任に当たっている。さらに、その下に運営幹事が組織されており、各事務所で実務として管理瑕疵事案等に従事している事務所建設専門官等がその任に当たっている。管理瑕疵が関係する事案が発生した場合は、各事務所及び出張所からのその要請を受け、対応策を助言し、また、解決策に疑問を感じた際には、事務所の枠を越えて、専門委員等へサポート要請を行い、早期解決を目指すことを目的として組織されているものである。

また、現在では、事故発生後の対応の助言等を行うばかりでなく、事故発生を未然に防ぐためにはどのような体制を取るべきかなど、過去発生した管理瑕疵事案を参考に各ブロック単位（北九州ブロック、南九州ブロックなど5ブロック）に分け、管理瑕疵研修会を年2回程度実施し、管理瑕疵事案に関する専門的知識、経験を身に付けることを目的とした業務支援も行っている。

役 職	委 員
委 員 長	路政調整官
委 員	路政課長 路政課長補佐 道路管理課長 道路管理課長補佐
特 別 委 員	地域道路調整官
専 門 委 員	北九州国道 事務副長 福岡国道 管一課長 佐賀国道 管一課長 長崎河川国道 道管一課長
運 営 幹 事	宮崎河川国道 建設専門官 福岡国道 道路管理指導官 大分河川国道 道路管理指導官 佐賀国道 道路管理指導官 鹿児島国道 建設専門官 熊本河川国道 建設専門官
事 務 局	路政課 行政第一係

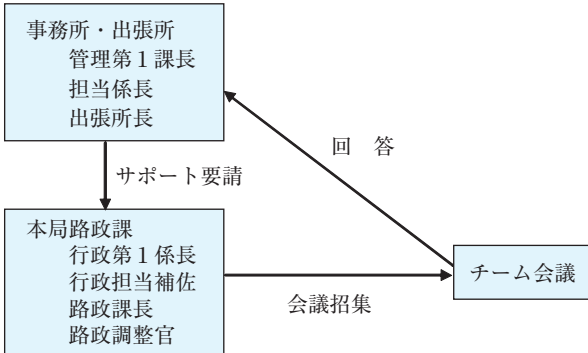
4. 管理瑕疵事案に係るサポート体制について

管理瑕疵事案に係るサポート体制については、管理瑕疵事案を現場の最前線に対応している事務所及び出張所への全面的支援を主眼として実施している。その形態は大別すると三種類に類別される。

① 【SSP チームへの要請】

過去の事故事例に照らし瑕疵判断を行う際、困難が予想される事案や既存の通達等について問題点を検証し整理の上、必要に応じて改善を図る必要がある場合などは事務所・出張所のサポート要請に基づき SSP チーム会議を招集し解決を図るものである。

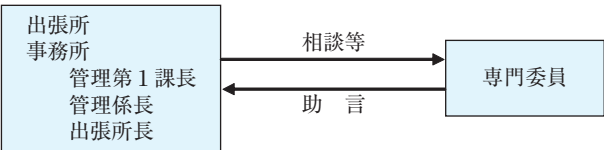
SSPチーム サポートフロー【チームへの要請関係】



② 【専門委員への相談等】

事故発生～事故調査、そして被害者への対応及び瑕疵判断の検討・通知までの一連の過程において発生する疑義等について、各事務所及び出張所の管理瑕疵事案の担当職員が専門委員へ直接、相談及び問い合わせ等を行い指導及び助言を受けることより業務の効率化を図るものである。初期対応時の被害者への対処方法及び事故調査における正確な現場検証などは、その後管理瑕疵を判断する上で重要となるものであるので事務所の枠を越えて、相談・問い合わせが可能な体制作りを行っている。

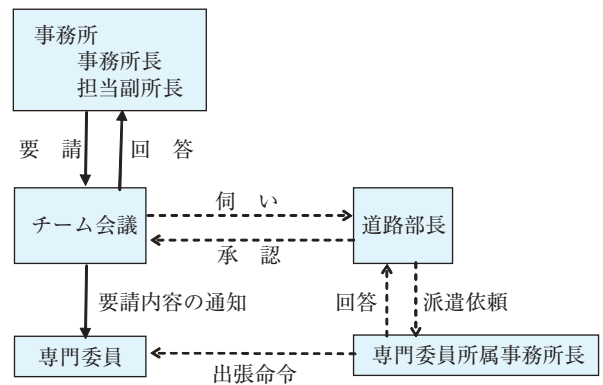
SSPチーム サポートフロー【相談・助言】



③【現場への派遣要請】

困難を有すると考えられる事故調査等について事務所長等から SSP チーム会議へ、管理瑕疵事案について専門知識・経験を持つ専門委員の現地等への派遣要請を行うものである。上記②による指導及び助言に加えて、現地による事故調査に立会い、適切に指導及び助言を行うものである。

SSPチーム サポートフロー【現場への派遣要請】



5. 活動内容・実績

SSP チーム会議は前述した構成メンバーにより、委員長である路政調整官が招集し四半期毎に開催している。本会議においては、SSP 構成メンバーへのより高度で専門的な管理瑕疵事案の検証をはじめ、各現場の悩みを吸い上げ管理瑕疵対応マニュアルの作成などを行っている。また、各ブロックで実施する管理瑕疵研修会の研修内容の検討、過去5カ年度のワースト事例の収集及び事故態様別に整理した事故事例集の作成などを中心に行っている。その中で、当局管内道路関係全事務所において実施した管理瑕疵研修会等の内容について紹介する。

① 管理瑕疵研修会について

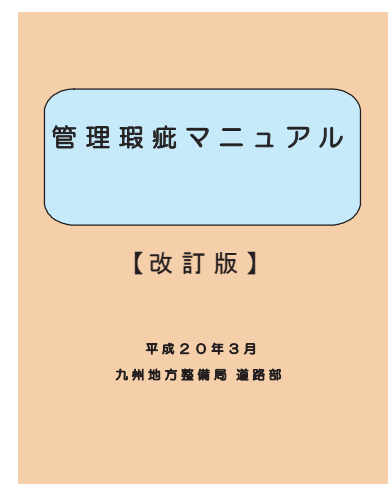
管理瑕疵研修会は上半期と下半期に実施している。当局管内の道路関係全事務所（10事務所）において SSP メンバーを講師として行っている。出席者は出張所をはじめ、道路管理担当課、交通対策課及び委託業者（道路維持業者を含む）であり、過去の管理瑕疵に繋がった事例を知ることにより、事故の未然防止について理解を深めている。殊に、年度当初の4～5月期は、人事異動の時期であり、危機管理上のウィークポイントとなるおそれがあることから、新たに管理瑕疵業務に従事する担当職員をサポートする点、管理瑕疵に繋がる事故を未然に防止する点、さらに、管理瑕疵に繋がる事故が発生した場合の初動体制の構築（対応）という観点から、管理瑕疵研修会を年度当初に実施することは、その有効性が大きいものと考えられる。

出席者からの感想（声）としては、「事故対応時の補償要求の有無についての確認方法はどうすべきか」、「管理瑕疵案件は初動体制が非常に大きなキーポイントである」あるいは「事故事例を通じて道路附属物等の点検項目と頻度について再認識した」など、日頃の業務で感じている疑問点が多数寄せられ、貴重な意見交換の場として大変有意義なものとなっている。

② 管理瑕疵事故未然防止のための取組みについて

SSP では管理瑕疵対応マニュアル、損害賠償金算定マニュアルなど各種マニュアルを作成しており、そのマニュアルを活用することにより事故後の対応の迅速化・効率化を図っている。

管理瑕疵対応マニュアルについては、関係者との対応における心構え、一般的な言葉使い、事故発生時の初期対応及び被害者との示談交渉及び示談締結に至るまで、また、Q & A を作成し管理瑕疵担当者が日頃感じている各種の疑問について、対応方法の例示などを掲載している。



また、過去5年間（平成16年度～平成20年度）に発生した、事故の概要等について年度別、事故態様別（穴ぼこ、蓋不全及び路上障害物等）に分類し、管理瑕疵の有無（過失割合）を記入した管理瑕疵カードを作成し、イントラネットに掲載している。管理瑕疵カードを閲覧することにより、いつ、どこで、どのような事故が発生したかを確認でき、通常道路巡回で行う上での着眼点の再確認を行うことができる。なお、事故が発生した場合における瑕疵判断や過失割合を判断する上でも積極的に利用されている。（下図：管理瑕疵カード）

31	樹木落下による車両損傷事故		事故の種類	落下物直撃				
事故発生日時	平成 20 年 6 月 2 日	年時 5時18分頃	天候	雨				
事故発生場所	一般国道 220 号 28 k 450 m 右 宮崎県日南市大字伊比井地先							
事故の概要	被害者が南郷市から宮崎市方面へ走行中、事故発生箇所において左道面上部より落下してきた樹木が車両に直撃し、車両が損傷した。事故原因物である樹木は、事故発生箇所直近の道面上部に自生していた自生林より落下したものと推定されている。当該樹木は腐朽が数箇所認められるが、周囲の樹木が一面に生い茂っており、道路本線からの視認は困難な状況であったため、当該樹木の腐朽を事前に把握することはできなかった。また、当該樹木が自生していた箇所を含む事故発生箇所周辺は、官民境界が確定されていない箇所であったため、安易に土地の形質を変更したり樹木等の伐採を行うことは出来ない状態となっていた。							
被害者	性別	男	年齢	24 才	職業	会社員	賠償申立の有無	有り
被害状況	人損	無し						
	物損	車両ポンネット、フロントガラス、サイドウィンカー、CDチェンジャー損傷						
瑕疵認定内容	管理瑕疵の有無	有り						
	事故原因物である樹木は、腐朽箇所が数箇所認められること、事故当時は強風激雨注意報が発令されていたが、異常な気象状況ではなかったことから、腐朽により自然に折れたか、通常吹くことがあり得る程度の風によって折れて落下したものと推定される。また、当該樹木が自生していた箇所は官民境界が確定されていない箇所ではあるが、道路合幅に明確で示されている線は、当該樹木が自生していた箇所よりも更に道路本線より離れた道面の奥に設置されている。よって、当該樹木が自生していた箇所は、道路管理者が維持管理を行う箇所であると考えられる。当該樹木はその大きさや形状から、落下し、通行車両を直撃すれば、車両に損傷を与える危険性を有していたと考えられる。また、事故原因物が自生していた道面上部の山林については、事故発生時以前より十分な管理が行われていなかったことが認められるため、当該山林内に腐朽した樹木が存在している可能性は十分に存在し、その腐朽した樹木が道路本線内に落下し、車両に損傷を与える事故が発生することは予見可能であったと考えられる。そして、道路管理者としては、点検等を行い、事前に腐朽した樹木を発見することは可能であり、腐朽した樹木の切除等を行う事で事故を回避することは可能であったと考えられる。							
被害者の過失	過失割合	0 割						
本件は、被害者が運転中に突然樹木が落下し、走行してきた車両に直撃したものであり、被害者が事故の回避措置をとることは困難であったと考えられる。よって、本件事故については、被害者の過失は認めないものと判断する。								
事故年月日	平成 21 年 1 月 30 日							
事故の再発防止策	・宮崎県川辺道事務所管内において、同様の箇所が無いのか、点検を実施。 ・樹木の危険性が確認された箇所については、伐採をおこなう。 ・各出張所の巡回実態を再確認し、異状箇所が発見された場合には迅速かつ適切な対応が図れるよう、体制作りを行う。							



6. まとめ

事故が発生すると被害者側はもとより道路管理者側としても、数多くの困難に直面することになる。事故発生時の対応、事故調査、管理瑕疵の判断、賠償金算定及び示談交渉など、その心理的負担は計り知れない。事故を未然に防止することがもちろん一番大事なことであるが、管理瑕疵事故が発生した場合でも正しい知識と理解の上に立ち、迅速に初期対応等を行うことができれば、被害者側の心情や証拠物件の保管等に良い影響を及ぼすことになり、ひいては示談交渉の進行にも影響をすることとなる。今回紹介した九州地方整備局における SSP の取り組みが、各道路管理者において業務の一助となれば幸いである。