

道路管理瑕疵の未然防止に向けた 取組みについて

国土交通省 九州地方整備局 道路部 路政課

1. はじめに

「道路管理者は、道路を常時良好な状態に保つように維持し、修繕し、もって一般交通に支障を及ぼさないよう努めなければならない。」（道路法第42条第1項）

道路管理瑕疵は、道路利用者にも無用な損害を与えるものであり、また、その損害の賠償は公金を原資として行われるものであることから、道路管理者においてはその解消に向けた不断の努力が求められる。

このため、道路管理瑕疵案件への対応に際しては、生じた案件を適切に処理することもさることながら、処理事例から教訓等を真摯に汲み取り、以後の道路管理にフィードバックするといった視点が重要である。

以下では、当地整管理道路における道路管理瑕疵の発生状況・傾向を概観した上で、昨年度（平成26年度）に当地整管内で発生した道路管理瑕疵案件から得られた教訓等を抽出・紹介するとともに、得られた教訓等を現場の道路管理へフィードバックするための仕組みとして活用している「SSP（スムーズ解決プロジェクトチーム）」の活動を紹介する。

2. 道路管理瑕疵の発生状況について

当地整管理道路（管理延長約2,300 km（H27.4現在））において平成16年度以降に発生した道路管理瑕疵案件の発生状況は、表1のとおりである。

表1 国土交通省九州地方整備局における道路管理に係る事故発生件数

	穴ぼこ	段差	蓋不全	路上障害物	落下物直撃	安全施設不備	落石	スリップ	道路崩壊	法面崩壊	その他	合計
H26年度	4 (2)	1 (1)	0	4 (1)	1 (1)	1 (1)	0	0	0	0	0	11 (6)
H25年度	4 (4)	4 (2)	4 (4)	13 (6)	1 0	0	0	0	0	0	3 (3)	29 (19)
H24年度	2 (1)	0	4 (1)	5 (4)	3 (1)	0	3 (2)	0	0	0	2 (1)	19 (10)
H23年度	10 (6)	0	1 (1)	5 (2)	1 (1)	0	3 (1)	1	0	0	1	22 (11)
H22年度	0	2	1 (1)	5 (1)	5 (3)	1	4 (3)	0	0	1	0	19 (8)
H21年度	2 (1)	5 (1)	1 (1)	11 (2)	3 (1)	4 (2)	0	1	0	0	1	28 (8)
H20年度	5 (3)	4 (1)	6 (3)	11 (2)	3 (1)	0	1	1	1 (1)	0	1 (1)	33 (12)
H19年度	4 (2)	2	1	8 (2)	2 (2)	2 (2)	2 (1)	2	0	0	1	24 (9)
H18年度	6 (4)	7	4 (2)	12 (3)	0	3 (2)	1	1	0	2 (1)	5 (1)	41 (13)
H17年度	0	5 (1)	6 (2)	13 (2)	5	2 (1)	1	1	0	0	2 (1)	35 (7)
H16年度	4 (2)	4 (1)	2 (2)	6 (1)	5 (2)	3	2 (1)	3	1	0	6	36 (9)

※右欄（ ）が事故発生件数のうち道路管理瑕疵ありとした件数

道路管理瑕疵件数には毎年変動があるものの、概ね10件前後で推移している。なお、昨年度（平成26年度）の管理瑕疵件数は6件であった。

また、平成22年度以降の道路管理瑕疵案件を発生事象別に分類したものが、表2及び図1である。

表2 平成22年度～26年度発生事故件数の事象別内訳

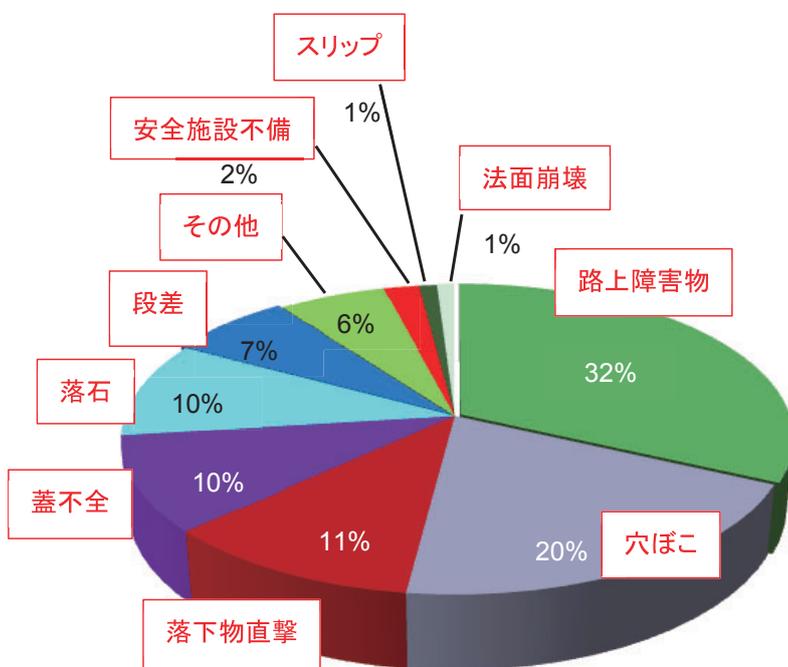
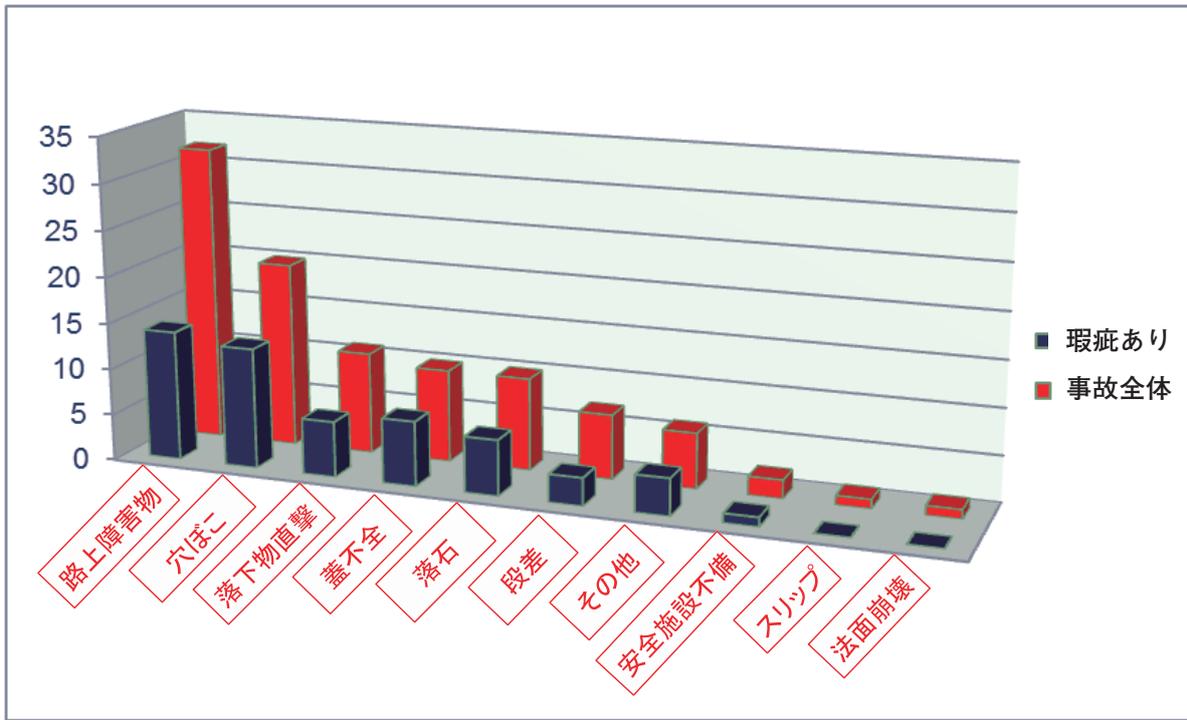


図1 平成22年度～26年度発生事故の事象別割合

路上障害物（倒木等）及び穴ぼこが過半数を占める状況となっている。

このうち穴ぼこについては、当地整管理道路（一般国道等）が幹線道路として大量の交通を担うものであることから、わだち掘れやポットホールなどが生じるのは避けられない状況にあることを踏まえた上での速やかな発見・補修が重要であると考えている。

また、路上障害物に関しては、道路区域外からの倒木等がかなりの割合を占めることから、道路交通の安全確保に支障を及ぼす可能性のある物件（樹木、置き石等）に対しては、道路区域外に存するものであっても常日頃からの状況把握が重要であると考えている。

3. 平成 26 年度処理事例から得られた教訓等

平成 26 年度に発生した道路管理瑕疵 6 件からも、事故の未然防止に資すると考えられる教訓が得られているので、紹介することとしたい。

【事例 1】安全施設不備

■概要： 歩道端末部において、歩行者等がそれより先へ進入しないよう仮設の防護柵及び進入禁止の看板を設置していたところ、防護柵がずれて 90 cm 程度の隙間が生じていたほか、看板もはずれて表示面を下にして歩道脇に放置されていた。

また、車道部にあった仮設ガードレールが前方で開口していたこともあり、あたかも通り抜けできるような外観を呈していたところに自転車が本件隙間から進入し、斜めに横断する形で歩道縁石に接触し転倒、自転車を損傷するとともに運転者も負傷した。



■問題点： いつ頃から防護柵がずれ、看板がはずれていたのか把握できていなかったこと。

これは、巡回時において、本件防護柵及び看板の本来の設置状況や、その状況については常日頃から確認すべきことなどが、十分に把握されていなかったことによるものと考えられる。

■教訓： 道路巡回においては、仮設物についても、その可動性に鑑み、設置状況等を十分確認することが必要。

【事例 2】路上障害物

■概要： 車道路肩の幅員が、一部において自動車の駐停車が可能な程度まで広がっており、その近傍にゴミ集積所がある箇所において、自動車がゴミ出しのために一時停車しようとしたところ、マウンドアップした歩道縁石の横から飛び出していたボルトに接触し、タイヤがパンクした。



- 問題点： 本件ボルトの存在を把握できていなかったこと。
本件ボルトはその設置位置や大きさ等から、発見することは容易ではないと考えられる。
しかしながら、本件箇所はゴミ集積所に近く、路肩幅員が広がっていることから自動車の駐停車が予見される場所、自動車運転者は通過車両に配慮すれば歩道に極力幅寄せして駐停車しようとするものと考えられ、こうした行動まで想定した上での安全性の確保が求められる箇所であると考えられる。
- 教訓： 自動車の駐停車が想定される箇所では、自動車の車道端への幅寄せ等まで想定した安全確認が必要。その際、本件ボルトのような突起物の存在にも注意が必要。

以上のような案件処理の過程で得られた「気づき」については、このままでは直接携わった職員や部署にとっての教訓にとどまってしまう。こうした教訓を組織的に活かすことが、現場管理全体の底上げに結びつくとの考えのもと、活用している仕組みが「SSP（スムーズ解決プロジェクトチーム）」である。

4. SSP の設置・運用について

(1) 概要

SSP は、「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、事故現場での初期対応を始めとした関連業務を迅速かつ円滑に行うことができるように事務所をサポートし、もって事務所及び本局における事務処理の適正化及び迅速化並びに効率化を図ることを目的」として設置されている組織である。

SSP の活動は、管理瑕疵対応マニュアルの作成や、出先事務所・出張所等からの個別相談への対応をはじめとして多岐にわたっている（詳細は本誌 2009 年 10 月号で紹介）が、近年は現場における対応能力の向上に力を入れている。

現場対応におけるスキルアップ項目としては、初動対応の段取りから相手方への接し方、証拠保全手法などの案件処理に係るもののほか、巡回時における着眼点等を対象としている。こうした部分に実事例から得られた教訓をフィードバックすることで、管理瑕疵案件そのものの防止が少しでも図れればと

考えている。

(2) 具体的な取組み

- ① 四半期に1回程度、SSPメンバー（整備局本局と管内事務所における管理瑕疵事務担当者と構成）が一同に会し、発生事例の紹介、案件処理過程における効果的な対応方法や問題点、得られた教訓などについての分析、情報共有や意見交換等を行っている。
- ② 各事務所においては、管内出張所ごとに年1回程度、管理瑕疵研究会を開催し、事故発生時の初期対応をはじめ、国家賠償法の基礎、瑕疵事例紹介などの講義をSSPメンバーが中心となり実施している。

今年度（平成27年度）は全出張所（33出張所）において、約360名が参加した。

なお、この研究会は巡回業務の委託業者にも参加の途を開いているほか、必要に応じて本局から講師派遣を行っている。

5. さいごに

当地整では上記のほか、道路管理瑕疵案件毎に管理瑕疵カードを作成し、マニュアルや研修資料などとともにイントラネット上で掲示板を設け情報共有することにより、担当者が常時関連情報にアクセスできる仕組みを構築しているところである。

今後も有効な方策を模索しながら、道路管理業務の向上ひいては道路管理瑕疵の減少に向けた取組みを進めてまいりたいと考えている。