

┌┌┌┌

┌┌ ☆高速道路会社の取り組み

.....

◆◆◆「i-MOVEMENT (アイ・ムーブメント)」プロジェクト◆◆◆

－次世代技術を活用した革新的な高速道路保全マネジメント－

(中日本高速道路(株) 保全企画本部 i-MOVEMENT 推進室)

社会環境の変化、お客さまニーズの多様化、更新事業などの事業量増大に伴う労働力不足など、昨今の高速道路を取り巻く環境は激変のさなかにある。中日本高速道路株式会社では、こうした変化に対応しつつ、最先端のICT技術・ロボティクス技術の導入により高速道路モビリティの進化を目指す、「次世代技術を活用した革新的な高速道路保全マネジメント(i-MOVEMENT)」に取り組んでいる。本稿では、i-MOVEMENTが目指す将来像と、現在の取り組みの概要を紹介する。

┌┌┌┌

┌┌ ☆訴訟事例紹介

.....

◆◆◆道路に進入する際に側溝部分に車両前部が接触して損傷したことについて、国家賠償法2条1項に基づき損害賠償請求がなされた事例◆◆◆

――

(令和4年1月31日横浜地方裁判所第6民事部判決)

(国土交通省 道路局 道路交通管理課)

【事案の概要】

道路に進入する際に側溝部分に車両前部が接触して損傷したことについて、道路外出入車に対する十分な安全対策をとることなく、急勾配を放置したとして、国家賠償法2条1項に基づき損害賠償請求がなされた事例

(令和4年1月31日横浜地方裁判所第6民事部判決)

【判決要旨】

- 争点1 ・本件側溝部分は、本条例が施行されて以降、新設も改築もされていないから、本条例が直接適用されるとは認められない。
- ・しかし、本条例は道路法29条に基づき、安全かつ円滑な交通を確保することを目的として規定されているものであり、本基準は、本件側溝部分の瑕疵の有無を判断する基準となり得るものというべきである。

争点2 ・被告は、本件側溝部分は路肩に該当せず、本条例の適用はない旨主張するが、路肩上に設けられた排水設備であると認められる。

・本件側溝部分の横断勾配は、手引きの規定を 2.65 倍も上回っており、歩道切下げ工事の審査基準について見てもわずかに上回っている。

争点3 ・本件側溝部分は、通常有すべき安全性を欠いていた。

・本条例が施行されて以降、本件側溝部分について改良工事や補修工事を行っておらず、上記の横断勾配の状況が続いていたことも認められるから、設置・管理の瑕疵がある。

・被告は他原因の可能性を指摘するが、原告車両のほかにも複数の車両の車体部分が本件側溝部分に接触していたことがうかがわれることからすれば、被告の責任を否定する理由とはならない。



TOPICS ○○○。.. ○○○。



◆◆◆災害対策や防災・減災対策の推進に緊急予算を支援◆◆◆

～「防災・減災対策等強化事業推進費」のご案内～

(国土交通省 国土政策局 広域地方政策課 調整室)

防災・減災対策等強化事業推進費は、年度当初に予算計上されていない公共事業に対して、緊急的かつ機動的に予算を配分し、防災・減災対策等を実施するものであり、「災害対策事業」、「公共交通安全対策事業」、「事前防災対策事業」に活用できます。

令和5年度の募集にあたり、概要、募集スケジュール、活用事例等について紹介します。



☆地域における道路行政に関する取り組み事例



★橋梁100周年を活かしたにぎわい創出★°・*:.。

(北陸地方整備局 金沢河川国道事務所)

金沢河川国道事務所で管理をしている浅野川大橋が令和4年、犀川大橋が令和6年に架橋から100年の節目を迎える。100年にわたり多くの人々の生活や行動を支えてきた浅野川大橋、犀川大橋に思いをはせ、その功労をたたえとともに市民・県民のシビックプライドを醸成し、長く後世に伝えていくために、浅野川大橋百寿祭を中心に様々な取り組みを実施

した。

.....

★進化し続ける青森県の橋梁アセットマネジメントシステム★°・*!..

(青森県 県土整備部 道路課)

青森県では、平成18年度から全国に先駆けて橋梁アセットマネジメントシステムを導入しておりますが、定期点検における健全度の精度向上のため、今年度から、BMSへAIによる画像診断機能を追加しました。このほか、青森県の橋梁アセットマネジメントに関する改善事項について紹介します。

.....

★弘前市における「ゾーン30プラス」の整備について★°・

(弘前市 建設部 土木課)

城下町でもある弘前市は、狭い道や街並みが数多く残されており、生活道路として市民の日常生活に利用されています。一方で、これらの道路では、抜け道として利用する車やスピードを出す車などによって、未だに多くの交通事故が発生しており、生活道路以外の道路における交通死亡事故に比べて減少割合が小さいこともあり、一層の安全対策が求められています。本稿では、弘前市の城西地区における「ゾーン30プラス」の整備についてご紹介します。

「 「 「 「 _____

「 「 ☆編集後記

.....

この春、初マラソンの完走を果たすことができました。

ジョギングを始めたのは、コロナ禍で暇を持て余していたというのが最大の理由ではありましたが、もともと、身体を動かすことが苦にならないようで、自然と生活の中に走ることが根付きました。そして、マラソンの完走という目標ができてから、自身の身体と向き合う機会が増えました。「膝や股関節に違和感がある」、「足運びが遅い気がする」など、ちょっとした身体の異変に気付くようになりました。また、うまく言葉にできませんが、異変というほどではないものの、身体が重いような、なんとなく調子が良くないと感じる日があることに気づきました。もちろん、身体が軽く感じ、早く走れる日もあります。このような調子は心にも表れます。楽しく清々しい気持ちの時もあれば、あれやこれや考え事をしてしま

う日があります。これまで、身体と心と、きちんと向き合えていなかったのだと感ずることが増えました。これが、走り始めて、最大の気づきです。

また、大人になるにつれ、応援してもらえなことや、褒めてもらえことは、滅多になくなったことにも気づきました。今回のマラソンへの挑戦を通じ、友人や職場の仲間たちにたくさんのお援をもらい、完走後には「よくやった」「よく頑張った」と褒めてもらい、懐かしく思ふとともに、とてもとても嬉しかったです。

普段は多くの車が行き交う道路。マラソン当日は、ランナーだけが走ることが出来る空間となります。道路はとても広く、約 4 万人もの人が駆け抜けていく光景は圧巻で、その中に自分も存在していることにとっても感動しました。初めての経験で、かなり刺激的であったはずですが、現実離れしすぎたものだったからでしょうか。少し遠い記憶に感じています。

沿道で応援してくれた方からは、「来年のお援はこうしようと思ふ」という声をいただきましたが、今はまだそんな気持ちになれません。楽しかったことは間違いありませんが、とても長い道のりでした。42.195km。(U)