

「 「 「 「

「 「 ☆高速道路会社の取り組み

.....

◆◆◆高速道路の事故対策◆◆◆

(東日本高速道路株式会社)

東日本高速道路(株)は、北海道・東北・関東・新潟エリアの高速道路約3,940 km (2024年9月末現在)を維持・管理している。管内の高速道路のうち約6割が積雪寒冷地を通過することなど、多様な条件下での適切な道路管理が求められる。本稿では、これまで実施してきた安全対策のうち、(1)逆走対策、(2)暫定2車線区間における正面衝突事故防止対策、(3)人等の立ち入り対策について紹介する。

「 「 「 「

「 「 ☆訴訟事例紹介

.....

◆◆◆歩行者が側溝に転落し負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がなされた事例◆◆◆

(令和6年3月27日和歌山地方裁判所田辺支部判決)

(国土交通省 道路局 道路交通管理課)

【事案の概要】

歩行者が側溝に転落し負傷したことについて、道路が通常有すべき安全性を欠きその設置・管理に瑕疵があるとして、国家賠償法2条1項に基づき損害賠償がなされた事例

(令和6年3月27日和歌山地方裁判所田辺支部判決)

【判決要旨】

- ・ 営造物の設置又は管理の瑕疵の存否については、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ものである。
- ・ 事故当時、側溝の転落場所側には防護柵はなく、縁石及びポストコーンが設置されていたのみで、歩行者が本件側溝内に進入することは極めて容易であり、かつ、その可能性を否定することができない状況にあった。
- ・ 側溝付近は、夜間において歩行者がその存在を認識するのに十分な明るさが確保されていないと認められ歩行者が側溝内に転落して死傷する等の事故が発生する可能性が客観的に存在し、かつ上記事故の発生は通行の予測の範囲を超えるものでないというべきであ

るから、道路管理者は、事故の発生を未然に防止するための安全施設を設置する必要があり、本件道路は通常有すべき安全性を欠いていた。

- ・原告は、本件側溝の存在に気づかずに、ポストコーンの間を通り抜け、さらに縁石を乗り越えて転落したというのであるから、原告は前方に注意を払って通行していれば、転落を回避することは十分に可能であった。本件道路の設置又は管理の瑕疵の内容や、原告の注意義務違反の内容及び程度を考慮すれば、本件事故についての原告の過失は 5 割と認めるのが相当である。



☆☆ ☆地域における道路行政に関する取り組み事例



★「防災道の駅」うきはのとりくみについて★・*:.。

(国土交通省 福岡国道事務所 交通対策課)

「道の駅」うきはは、福岡県南部の大分県に隣接するうきは市に位置し、平成 11 年 8 月の第 15 回の登録回において登録され、福岡国道事務所管内で初めての直轄一体型として、平成 12 年 4 月に福岡県内の 5 番目の道の駅として供用されました。

国道 210 号浮羽バイパス終点の古くから「西見台」と呼ばれ親しまれてきた大原野大地北西端の高台にあり、国重要文化財「くど造り民家」をモチーフにした趣のある木造建築の施設です。北側の展望デッキからは、広大な筑紫平野が一望できます。

本稿では、「道の駅」うきはの整備概要や、「防災道の駅」としての活用・支援実績等についてご紹介します。



★東京都の道路管理者としての地震時の対応について★°・*:.。

(東京都 建設局 道路管理部 保全課)

今後 30 年以内に、マグニチュード 7 クラスの首都直下地震が発生する確率は、70%程度とされる。また、地震はいつ、どこで発生してもおかしくない。このため、都は国（国土交通省関東地方整備局）が中心となりとりまとめた「首都直下地震道路啓開計画」、いわゆる「八方向作戦」の実施に向けた準備を進めるとともに、「東京都地域防災計画」に基づき、約 2000 km の道路（高速道路、国道等を含む）を緊急輸送道路に設定し、地震時における道路啓開を、関係者が連携し、必要に応じて実施する体制を整えている。本報告では、その概略を示す。



☆☆ ☆編集後記



42.195km。一昨年の冬に初めて挑戦したマラソン。その距離が長すぎることから、もう走ることはないだろうと思っていましたが、再び挑戦してみることになりました。一度経験したとはいえ、体力は持つだろうか、気力は続くだろうか、脚や膝は痛くならないだろうかなど、練習を重ねてはいても、不安だらけでした。今回挑戦したのは、ちばアクアラインマラソン 2024 で、神奈川県川崎市と千葉県木更津市を結ぶ東京湾アクアラインの橋梁部（木更津側）を走ることができる大会です。自動車専用道路であることから、普段は歩くことも叶いませんが、大会当日は、交通規制が行われ、ランナーだけが走る／歩くことができます。まるで、海の上を走っているような気分が味わえると人気が高いマラソン大会です。

開通した翌月の 1998 年 1 月号の道路行政セミナーに、「東京湾アクアライン開通までの歩みと今後の期待」という記事をご寄稿いただいたことがあり、読み返してみたところ、調査開始から 31 年、着工から 8 年の歳月を経て開通された道路であるとともに、渋滞緩和、産業・経済の発展など、多くの期待を集めていた道路であることを再認識いたしました。当初は、湾中部に二つの人工島を設けて沈埋トンネルで結び、両側を橋梁とする計画であったようです。その後、川崎側から約 10km を世界でも画期的なシールドトンネル工法という手法で海底下のトンネルを造ることとなり、木更津側から約 5km を橋梁とし、トンネルの中央部と、トンネルと橋梁の接続部に、それぞれ人工島を造るという、現在の形となりました。

当日は、風が穏やかで、気温は 15 度程度。曇り空であったこともあり、ランナーにとっては嬉しいマラソン日和となりました。「がんばれ〜」「ファイト〜」という途切れることのない沿道応援の迫りに圧倒されっぱなしでした。メガホンを持った地元の小中学生の大声援、和太鼓・お囃子・ダンスなどの応援、大きなスピーカーで応援ソングを流してくれた方や、生歌で応援ソングを披露してくれた方など、こんなにも多くの方が応援してくれる大会なんだと、とても新鮮な体験でした。地元の小中学生とのハイタッチが思い出深く、「がんばりま〜す」と応援に応えることもできました。また、友人たちも駆けつけてくれ、応援をチカラに最後まで楽しく走りきることができました。

走りきれた爽快感が心地よく、とても楽しい経験だったのですが、後半を走っている最中から翌々日にかけて、全身の筋肉が悲鳴をあげました。そのため、マラソンが身体に良いの

か悪いのが、未だ判然としませんが、ココロにはとても良い気がしています。長く生きていればこそ、モヤモヤしたり、ウジウジしたり、ココロが晴れない時が、何度となく訪れます。そんな時には、身体と呼吸が苦しくない速さで、少しの距離でもよいので走ってみてほしいなと思っています。走ることが心地よく感じなければ、無理は禁物。やめてしまえばいいのです。(U)