

道路損傷復旧における原因者施工の 試行について

松岡 未穂

近畿地方整備局 滋賀国道事務所 用地第一課 (〒520-0803 滋賀県大津市竜が丘4番5号)

道路損傷復旧については、一部の例外を除き、道路法第58条に基づき「道路管理者が施工」し、要した費用は、道路施設を損傷させた原因者から「負担金として請求」する方法をこれまで選択していた。しかしながら、他の整備局の過半や多くの地方公共団体においては、道路法第22条に基づき道路施設を損傷した原因者に施工を命じる「原因者工事」が主流である。

そこで、近畿地方整備局において、2018（平成30）年度より「原因者工事」の試行運用を行うものとされたため、今回、大阪国道事務所における事例の紹介と今後の課題等を考察したものである。

キーワード 道路管理者施工、原因者施工、迅速、確実

1. 道路損傷の実務

(1) 道路損傷事務とは

道路損傷事務とは、交通事故等の原因により道路（舗装、橋梁、トンネル等）および道路附属物（照明灯、防護柵等）が損傷、汚損を受けた場合、道路管理者が復旧工事を施工し、その費用を、必要が生じた限度において、その原因者に対して、「負担金」として徴収するか、損傷させた原因者に「工事施行命令」を課して当該道路施設を復旧させるか、いずれかの方法による処理のことである。「負担金」として請求するものが、道路法第58条に基づく「道路管理者施工」、「工事施行命令」を課すものが、道路法第22条に基づく「原

因者施工」となる。

費用負担の内容としては、損傷したガードレール等の復旧工事の他、石油類の多量流出、荷崩れによる積荷散乱等のために汚損した道路に係る通常の維持の程度を越えた特別の清掃行為なども含まれる。



写真-1 道路損傷の例（歩道柵）

(工事原因者に対する工事施行命令等)

第22条 道路管理者は、道路に関する工事以外の工事（以下「他の工事」という。）により必要を生じた道路に関する工事又は道路を損傷し、若しくは汚損した行為若しくは道路の補強、拡幅その他道路の構造の現状を変更する必要を生じさせた行為（以下「他の行為」という。）により必要を生じた道路に関する工事又は道路の維持を当該工事の執行者又は行為者に施行させることができる。

(原因者負担金)

第58条 道路管理者は、他の工事又は他の行為により必要を生じた道路に関する工事又は道路の維持の費用については、その必要を生じた限度において、他の工事又は他の行為につき費用を負担する者にその全部又は一部を負担させるものとする。

図-1 道路法第22条、道路法第58条 条文抜粋

(2) 負担の範囲

負担金あるいは工事施行命令における負担の範囲は、「必要を生じた限度」内であり、改良部分や機能増加分まで負担させることはできない。

しかし、損傷、汚損を受けた道路施設が老朽化していても、具体的撤去計画があった場合を除き、減価償却は考慮せず、機能復旧の観点から、新規の施設設置に係る費用が原因者の負担となる。

また、事故発生時に必要となる交通処理や清掃の費用については、日常の道路維持行為で対応できる範囲であれば道路管理者が負担するが、当該範囲で対応できないため作業員や作業車両を追加指示する等の新たな対応が必要となる場合は、原因者の負担となる。

(道路の維持又は修繕)

第42条 道路管理者は、道路を常時良好な状態に保つよう維持し、修繕し、もつて一般交通に支障を及ぼさないように努めなければならない。

図-2 道路法第42条 条文抜粋

2. 近畿地方整備局における道路損傷の現状

2017（平成29）年度以前、過去5年間における近畿地方整備局管内、同じく大阪国道事務所管内の道路損傷内訳は表-1、表-2 のとおりで、道路管理者が復旧し、要した費用を原因者に請求する道路法第58条に基づく処理が大多数となっている。

表-1 近畿地方整備局管内道路損傷件数

	H25	H26	H27	H28	H29
22条				4	1
58条	1,538	1,512	1,563	1,493	1,552
計	1,538	1,512	1,563	1,497	1,553

表-2 大阪国道事務所管内道路損傷件数

	H25	H26	H27	H28	H29
22条					
58条	201	198	218	192	179
計	201	198	218	192	179

3. 道路管理者施工の現状

(1) 道路管理者施工の流れ

道路利用者が道路施設を損傷した場合、できる限り早く道路を原状に復旧することが望ましい。

よって、2.に記載のとおり現状では道路法第58条に基づき道路管理者が施工し、要した費用を徴収する手法がほとんどである。（フローは図-3参照）

なお、出張所における事務の主な内容は以下のとおりである。※下記数字は図-3と対照

②現地調査

パトロール等で事故が判明すれば、現地で損傷物件を確認するとともに、所轄警察署で原因者を聞き取る。

所轄警察署で、交通事故の届け出の有無しか教示されない場合があり、その場合は事故証明の取得により原因者を調査する必要がある。

維持業者が現地調査することもあり、その場合、工事予定者の目で事前に確認することも可能となる。

③現認書徴収

事故の事実を確認させ、費用負担者、保険使用の有無等を明確にするための書類を送付する。返送がない場合、事故証明で代用する。保険を使用しない場合、費用負担の意思がなく、相手方から簡単に返送されず、手間と時間がかかることがある。

⑨復旧工事監督、検査

維持作業で対応可能な工事内容である場合、工事の指示を行い、監督・検査を行う。道路管理者が代替施工することから監督・検査は省略することができる。

また、指示内容についても仕様を熟知していることから時間を要しない。

⑩負担金上申

工事が完了し、要した費用が確定すると、原因者に負担金を徴収するための書類を事務所に上申する。

道路法第58条第1項に基づく道路損傷事故事務標準フローチャート

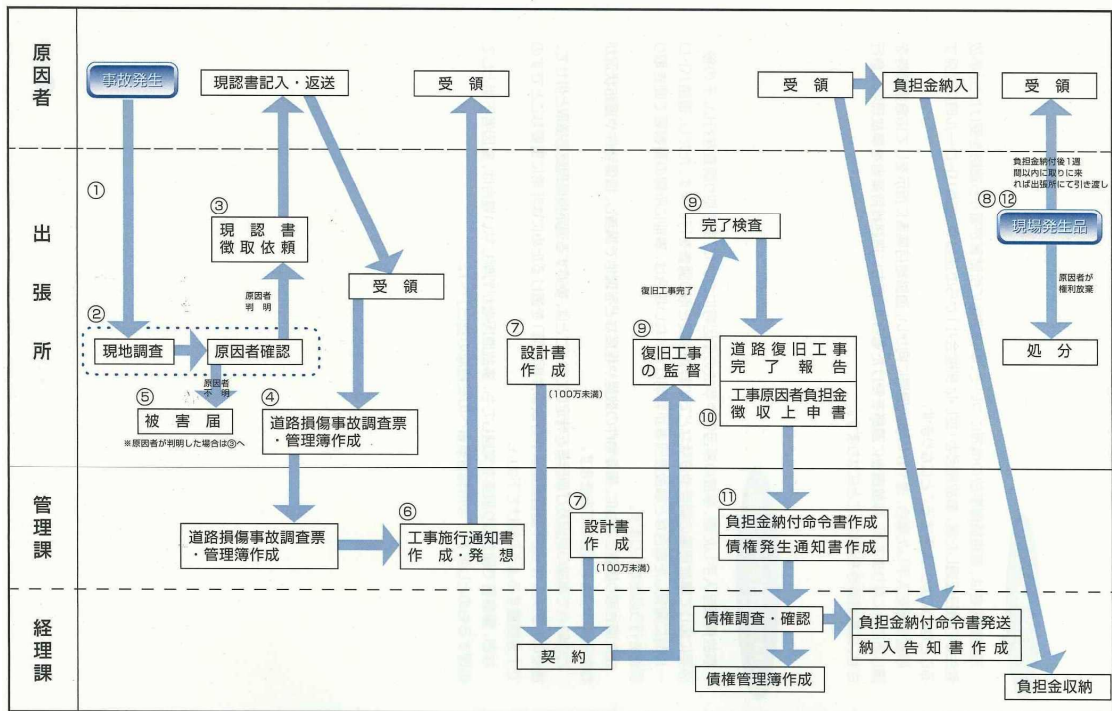


図-3 道路管理者が施工するフロー

(2) 道路管理者施工の利点

これまで道路管理者施工を行ってきたのは、道路管理者による施工が迅速かつ安全に施工できることによる。

原因者が施工できるのは、照明会社の車両が照明灯を損傷した場合等、道路管理者が施工するより早く復旧できる場合に限定されている。

項目	利点
施工時間	維持作業で施工可能な項目は、指示できれば時間を要しない。
施工能力	一定の能力があることが契約の前提となっている。
施工図面	現地調査結果に基づく簡易な図面により、各種仕様書に基づく施行が可能
監督・検査	仕様を熟知していることから、写真による確認等簡易な対応可能
負担金徴収	工事完了～負担金徴収まで時間を要しないが、未納となることがある。

図-4 道路管理者施工の利点

4. 原因者施工への動き

(1) 他整備局の状況

過半の整備局において、原因者施工が主流となっているが、道路管理上問題が生じていない。

(2) 保険会社等からの強い要望

他の整備局の過半や多くの地方公共団体で活用されていることから、実質的に費用を負担する保険会社から、なぜ自ら工事することができないのか問合せが多くあがっている。

また、請求額の根拠等について理解が得られづらい状況がある。

(3) 迅速な復旧

道路管理者が工事するための予算が枯渇し、まとめて処理した方が安価なため施工指示ができない期間が発生し、迅速な復旧ができない場合が生じている。

以上の要因から、2018（平成30）年度より

- ・道路管理上支障がない
- ・行為者が迅速かつ確実に施工できるものについて、試行を行うものとされた。

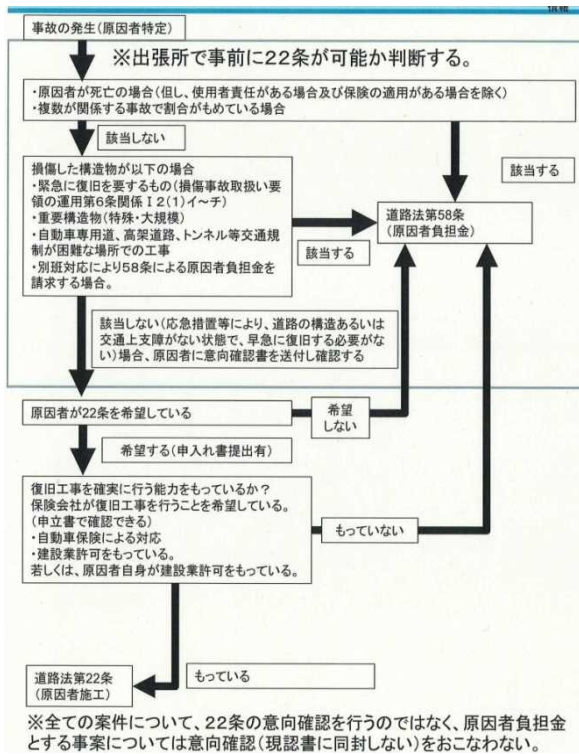


図-5 原因者施工の試行判断フロー

5. 試行に当たっての整理

(1) 原因者施工の条件

図-5のフローにより原因者施工が可能な内容か否かを判断したうえで、可能と判断したものに限定して、希望の有無を確認することとなる。

「道路の構造あるいは交通上支障がなく、早急に復旧する必要がない」を厳格に運用すると、対象がなくなり、試行できなくなるため、まず歩道柵、クッションドラム等、軽易で道路交通への影響が少ないものから、原因者施工の意思を確認することとした。

(2) 施工会社の能力

対物保険(任意保険)に加入し、保険会社が履行を保証することを前提とし、保険会社が請負契約した請負者が建設業許可を受けていることを要件とした。

(3) 監督、検査等の方法

道路管理者施工であれば復旧仕様、復旧範囲、工事監督、完了検査等、復旧工事に係る事務負担は、必要最小限で済んでいるが、原因者施工に係

る施工業者へは、復旧仕様の提示、復旧範囲等の現地立会い、施工中の監督確認、完了検査が必要となる。

しかし、道路管理者施工であっても維持業者への履行確認は必要であり、道路法第24条に基づく原因者工事と同様の工事監督、完了検査を行うことにより大幅な負担増とはならないと推測された。

当面、歩道柵、クッションドラム等軽易な物件で問題点の洗い出しを行うこととした。

6. 試行結果

上記を踏まえた試行結果は、以下のとおりである。

(1) 試行件数

対物保険に加入しており、歩道柵等軽易な構造物を対象に、道路法第22条による原因者施工の意思を確認したところ、大阪国道事務所管内では49件において、道路法第22条で実施したいとの申し出があった。(表-3参照)

大阪国道事務所損傷件数 197 件に占める割合は 24.8%に及んだ。

費用を負担する保険会社は、保険金を負担金として支払うより、自ら施工する方が契約者への説明・責任が果たせることから原因者施工を選択する例が多いと思われる。

表-3 2018年度大阪国道原因者施工内訳

項目	件数	内施行済	平均施行日数
歩道柵	28	16	57.5
横断防止柵	4	2	55.5
クッションドラム	3	1	45
ポストコーン	3	1	43
植栽	3		
ガードレール	2	1	40
緑石	2		
ブリンカーライト	2	1	54
その他	2	2	64.5
計	49	24	56.6

(2) 早急な復旧について

原因者施工の問題点として、道路管理者による施工と比べて早急な処理が望めないのではない

か、したがって、早急に復旧する必要がないものに限定して原因者施工をさせるべきとの意見もあった。

表-4 2018年度大阪国道損傷施工日数比較(歩道柵)

原因者施行(22条)		道路管理者施行(58条)	
件数	平均施行日数	件数	平均施行日数
16	57.5	45	71

しかしながら、表-4は、道路法第22条による施工の内、件数が一番多い歩道柵の施工日数を、道路法第22条は、命令～引継書交付まで、道路法第58条は、維持業者への復旧指示～復旧完了報告までを比較したものであるが、道路法第22条による施工の方が、平均で13.5日短縮できていることを示しており、問題はないことが立証された。

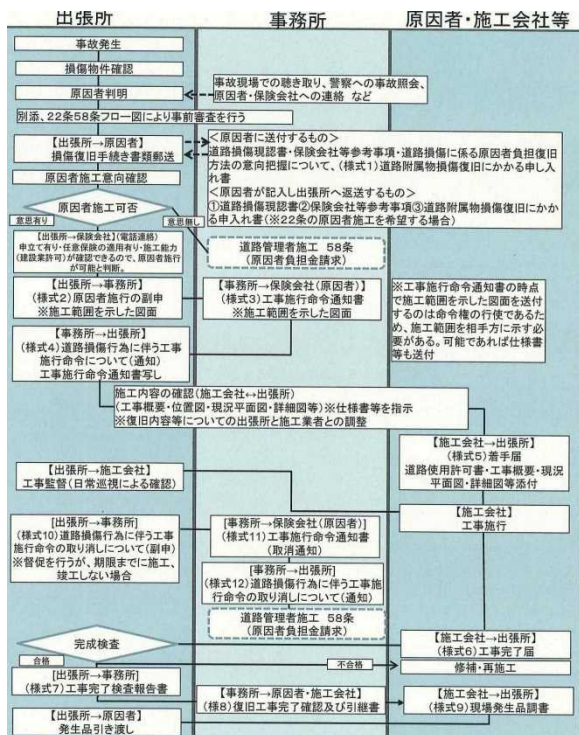


図-6 原因者が施工するフロー

(3) 工事・監督検査について

原因者施工に係る工事施行命令後、施工会社は、着手届に添付する工事概要、詳細図を作成するため、施工範囲、仕様の確認等の事務が生じる。

また、施工中は必要に応じて、施工状況を確認するとともに、工事が完了すれば、施工前、施工

中、完了後の写真、施工仕様等を添えて工事完了届を提出させ、施工に問題はないか検査を行う必要がある。(図-6 原因者施工フロー参照)

今回の試行において、施工会社は事前の現地調査を行い、施工仕様や影響範囲も案を作成したうえで打合せが行われたため、道路管理者施工に比べて負担増ではなかった。

また、パトロール等で施工状況を確認したが、特に問題もなく、工事完了届の提出や施工中の写真、現地施工結果等も大きな問題は生じなかった。写真については、高さや深さなど詳細が分かるものを添付させた。(完了届添付図 図-7、8、9 参照)

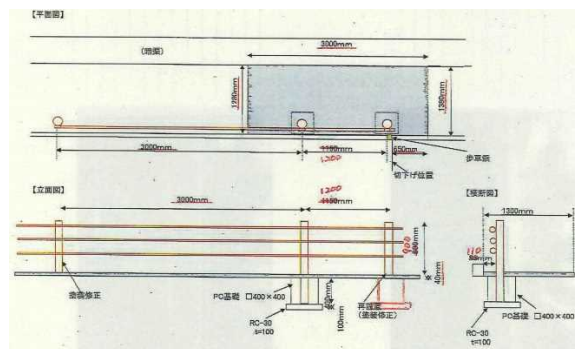


図-7 完了届添付施工図 (出来高を赤色表示)



図-8 施工中写真 (一例)

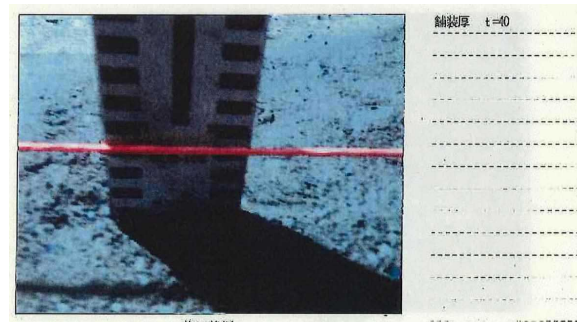


図-9 施工中写真 (一例)

(4) 問題点

a) 施工期間

大阪国道事務所管内では、試行の施工期間を工事施行命令書の発出日から原則 60 日と定めた。しかし、不測の事態等で間に合わない場合があり、期間を延長する方法がなかったため顛末書で対応した案件があった。

b) 年度末の対応

年度末は、多くの業者が人員の確保や材料の手配に時間を要すのだが、原因者施行では、年度末も通常と同様の施工期間としたため、施工会社に負担をかける案件があった。

また、工事抑制期間中の施工についても、今後検討すべきと考える。

c) 出張所内の情報共有

原因者施工については、出張所内で情報の共有がきちんと出来ておらず、外部からの問合せ時に混乱することがあった。

d) 現場発生品の管理

損傷を受けた歩道柵等の発生品を、事前に維持業者が撤去し、基地内に保管することがあり、その管理に手間を取られることがあった。

e) 工場検査

照明灯など工場製作の場合、検査がどこまで出来るのかという問題点がある。

7. まとめ

2018（平成 30）年度における 1 年間、主に歩道柵等の軽易的構造物を対象とした試行を行ったが、事前に危惧した問題点はほぼ解消でき、道路管理者施工と比較して負担増ともならなかった。現地での施工も問題なく、トラブル等も発生していない。

今後、新たな問題点への対応が必要とはなってくるが、現場を預かる出張所としては、自動車専用道路での復旧や道路情報板等重要構造物を除けば特に問題はなく、予算等の問題から、さらなる対象の拡大が必要と考える。

最後に、本報告は発表者が 2018（平成 30）年度まで所属した、大阪国道事務所高槻維持出張所における所掌内容について取りまとめたものであることを申し添える。

謝辞：本報告にあたり、ご助言、ご協力をいただきました皆様に、ここに感謝の意を表します。

参考文献

- 1) 道路損傷事故事務マニュアル 近畿地方整備局道路部 2006 年 7 月
- 2) 道路法第 22 条に基づく工事原因者に対する工事施行命令について（試行）事務連絡 2018 年 3 月 30 日