

道路管理における 道路占用・道路損傷について

橋本 嘉雄¹ 阿久澤 柊太¹

¹富山河川国道事務所 道路管理第一課 (〒930-8537 住所 富山市奥田新町2番1号)

富山河川国道事務所は5路線・217.1kmの道路について管理をしており、道路法では道路利用者が安全・安心に道路を利用できるよう、道路管理者がとるべき行為について規定している。本稿では、道路の管理に必要な行為として、道路法で規定された道路占用と道路損傷をテーマとする。

道路占用は、道路法で占用許可できる物件が列挙されており、それらが申請された際に許可条件に照らして審査した上で占用許可をし、許可できないものは不許可とする。

道路損傷は、交通事故等で道路及び道路附属物が損傷した際、二つの方法で早急な復旧を目指す。

今回は、道路占用及び道路損傷について、適切な道路の管理をする上での課題と対応策について論じる。

キーワード 道路管理, 道路占用, 道路損傷

1. はじめに

道路利用者が安全・安心に通行できるようにすることが適切な道路管理であると考える。さらに、直轄国道は緊急輸送道路として指定されており、緊急時に人流・物流を支える主要幹線道路となるため、日頃から適切な道路管理を行うことが重要である。

今回は、このような道路の管理に関する事務を行っていく中で、道路占用と道路損傷について課題を報告するとともに、対応策について論じていく。

2. 道路占用の課題

(1) 道路占用とは

道路占用とは、道路に一定の工作物、物件または施設を設置し、道路の空間を独占的・継続的に使用することである。道路法第32条では、「道路に一定の工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用しようとする場合においては、道路管理者の許可を受けなければならない」と規定している。道路占用の対象となるものについては道路法第32条第1項第1～7号に記載があるもの、すなわち、限定列挙しているところである。

限定列挙されている物件であれば、無条件に許可できるというわけではなく、それぞれに許可の基準があり、それに該当しなければ許可ができない。すべての物件の

許可に共通することとして、道路外に設置することができず、やむを得ず道路に設置しなくてはならないことが求められる（無余地性）。

つまりこれらの基準からわかるのは、道路上に物件は基本的に設置せず、設置する場合には申請を出し、許可基準に則って審査し、道路管理上問題ないことを確認した上で、許可を受け、設置する必要がある、ということである。

また、このような手続きを踏んで許可を受けた物件には占用期間がある。電線や水道管等公共的な物件については最長10年、その他の物件については最長5年と規定されている。なお、占用期間が満了する前に、占用者に対して占用更新の有無を確認しており、併せて道路法第39条の8に基づく占用物件の適正な維持管理を依頼している。占用料を徴収する占用物件については、一年に一回、今後も占用を継続するかを確認している。その際、同時に占用者情報の確認及び更新も行っている。

このように、占用許可済みの物件については許可後も道路管理上必要となる確認をしている。一方で、占用許可を受けていないにもかかわらず道路に設置された、いわゆる不法占用物件が問題となっている。

(2) 道路占用の課題「不法占用」について

前節で道路上に物件を設置する際には占用許可が必要であることを述べた。しかし、実際は許可を受けずに道路上または、上空を占用している状態のものがある。これを不法占用という。不法占用には大きく分けて二種類ある。許可基準は満たしているが許可を受けていないも

のと、許可基準を満たしていないものがある。

不法占用には以下の三つの観点で問題があると考えられる。まず第一に、公平性の観点からの問題である。占用者は占用許可後に道路法39条に基づき、原則として占用料を負担している。（占用料の免除または減額事由は道路法施工令第19条第3項に限定列举されている。）しかし、占用許可申請をしなければ占用料支払の義務は免れることになる。このような不法占用は、法令に基づき占用許可申請者が不利益を被ることになり、結果として道路占用許可制度への不信感につながってしまう。

第二に道路上の事故発生の観点である。前述のとおり、占用物件には許可基準というものがある。これらの基準に違反した物件により、事故が発生する可能性がある。道路法第42条は「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に努めなければならない。」としている。そのため、不法占用物件により、事故が発生した場合、道路管理者にも管理瑕疵責任が発生するおそれがある。

第三に法令遵守の観点である。占用許可する際に道路管理者は許可条件を付しており、占有者の維持管理義務や関係法令の遵守等が記載されている。占用許可を受けていない場合、道路管理者として法令遵守を確認・指導することができないため、法令に則って占用している者と開きが生じてしまう。

(3) 不法占用物件を早急に排除することの重要性について

前節で不法占用物件の危険性を述べた。本節ではその不法占用物件によって引き起こされた事故の事例を基に、不法占用物件を排除することの重要性について論じる。

2018年4月14日、三重県伊勢市の県道において、走行中の路線バスが県道沿いにあった石灯籠に接触し、弾みで落下した石灯籠の上部が歩道にいた男性の頭部に直撃し、その男性が死亡する事故が発生した。この石灯籠は1955年に民間団体が寄付を募り、建立したもので、占用許可を受けていたが、占用許可期間が満了後、更新しなかったことに加え、この民間団体が解散し、占用物件の管理者が不明の不法占用物件になってしまった。市は、これらの物件を極めて危険な状態のものについてのみ撤去していたが、この事件を受け、市内にある石灯籠をすべて撤去した。

道路法第39条の8には占有者に対する占用物件の維持管理義務が規定されており、道路法第39条の9には占有者が占有物件を適正に維持管理していないとき、道路管理者が是正のための措置を命ずることができると規定されている。そのため、この石灯籠が占有物件であれば管理者も明確であり、これらの道路法を基に管理するよう指導を行えたが、不法占用物件であったため、管理者を

把握することができず、適正な管理がされなかったことも事故の一因であると考えられる。

よって、今後このような事故を発生させないためにも、不法占用物件に対して、許可できる物件は管理者を明確にし、申請をさせた上で占用許可により占有物件とすること、占用許可できない物件は速やかに撤去を指導することが重要である。

3. 道路占用の課題への対応策

前章で道路占用において不法占用物件の課題を論じた。本章では不法占用物件を排除する対応策である不法占有パトロールについて論じる。

(1) 不法占有パトロールとは

不法占有パトロールは、徒歩で歩道を中心に巡回し、不法占有物件を発見した場合、寸法を計測し、管理者に事情を聴取した上で、申請または撤去の指導をするというものである。物件管理者への説明時にチラシ（図1）で説明し、占有許可申請が必要であることを認識してもらっている。



図 1 不法占有パトロールで配布したチラシ



図 2 不法占用パトロールの様子

(2) 不法占用パトロールの実績と浮かび上がる課題

不法占用パトロールで把握する不法占用物件数は大きく減少している（図3）。2018年度末時点で把握していた不法占用物件数は59件であったのに対し、2023年度末には27件となっており、半数以上がこの6年間で撤去もしくは占用許可申請をしたことになる。このように不法占用物件数が減ることは、適正な道路管理をする上で重要である。

また、その不法占用物件の内訳であるが、看板がいずれの年度においても最も多く、いままで多くの人が指導に応じている。また日除けについても6年前と比較するとかかなり減少している。しかし、投光器については大きな変化は見られない。これは電気系統ということもあり、容易に撤去できないため、長らく不法占用物件として残ってしまっていることが考えられる。また、その他の物件については、店舗営業中のみ歩道上にはみ出して商品を陳列している棚や、エアコンの室外機、アンテナ等が含まれる。これらについても指導を行っているところではあるが、長らく撤去をしてくれていないものや、パトロールにて新たに発見したもの等、実態は様々である。

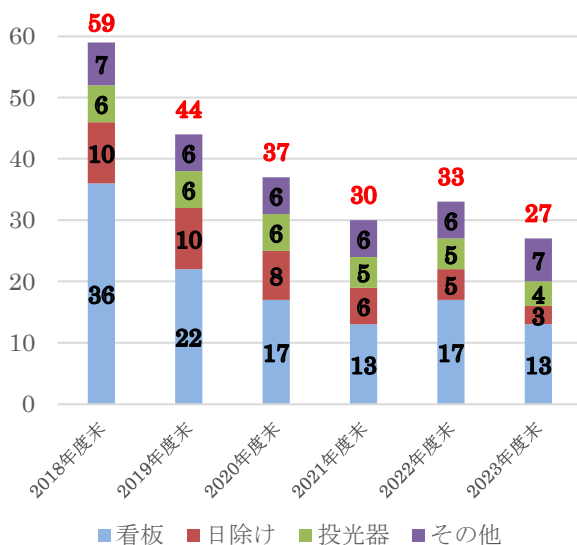


図 3 富山河川国道事務所の不法占用物件数の推移

め、このように数に変化が見られないと考える。

このように、占用許可申請を出さない、または撤去しない不法占用者への対応は今後の課題にもなっている。彼らの主張は「昔から設置していたのに今更なにを言っているのか。」、「占用料をとられたくない。」、「他に置き場がない。」等がある。

(3) 不法占用パトロールにおける改善策について

今後の不法占用パトロールについて改善策をこの項で論ずる。

パトロールの改善として、関係自治体や警察との合同パトロールを実施することが有効と思われる。例として、富山県景観条例第39条に「知事は、景観作りを推進する上で著しい支障があると認める建築物等、土地又は物品の所有者または管理者に対し、（中略）必要な措置を講ずるよう要請することができる。」とあり、富山県道路交通法施行細則第25条の道路における禁止行為に「交通の妨害となるような方法で、みだりに物件を道理に突き出すこと。」と規定されている。これらをもとに合同パトロールをすることで、不法占用が是正され、景観の保全、交通の安全確保、適切な道路管理が同時に達成されるのではないかと考える。

(4) 結論

不法占用者に対しては、繰り返し指導し、申請または撤去してもらうことが最善の手段であると考え。その際に、道路法に違反していること、また、許可できる物件であれば占用許可申請の手順や占用料についての説明を行い、納得を得ることが重要である。また、占用許可申請時に必要書類の作成などをサポートすることで許可まで円滑に進み、占用者から感謝されたこともあった。今後不法占用物件を減らすためには、粘り強く、不法占用者に対して向き合うことが重要であると考え。

4. 道路損傷復旧の課題

(1) 道路損傷の復旧について

道路損傷の復旧とは、自動車事故等によって道路または道路附属物に損傷が生じた際に、その物件を復旧し、道路または道路附属物としての機能を回復させることである。

道路損傷の復旧において重要なことは速やかに復旧することである。道路や道路附属物が損傷していると、通行人・通行車両が被害を受ける恐れがある。加えて、道路法第42条により、道路損傷が原因で道路管理に瑕疵があったと認められる可能性がある。道路損傷が発生した場合、応急処置をし、速やかに道路損傷復旧手続きを進め、速やかに復旧することが重要である。



図 5 損傷復旧前後の写真

原因者が判明した場合、復旧方法は道路管理者施工と原因者施工の二つがある。

道路管理者施工とは、国が復旧工事を発注・施工し、復旧完了後、原因者に対して復旧費用に事務的経費を加えた金額の費用負担を命令するものである。これは道路法第58条の原因者負担金制度を根拠としている。

原因者施工とは、原因者が復旧工事を発注・施工し、復旧完了後、国による検査合格後、引き渡しを受けるものである。これは道路法第22条の「道路管理者は、（中略）道路を損傷し、若しくは汚損した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を行為者に施工させることができる。」を根拠としている。原因者施工で復旧することに適している道路損傷の復旧事例として視線誘導標やクッションドラムの損傷等、比較的軽微なものが挙げられる。

(2) 道路損傷復旧の課題

前節で道路損傷復旧の概要と復旧方法について述べた。本節ではそれら復旧方法の問題点について論じていく。

a) 道路管理者施工の課題

道路損傷の復旧にあたり、道路管理者施工を採用した場合の課題は三つあると考える。

第一に事務手続きが煩雑な点である。道路損傷が発生した際に原因者からの報告徴取、道路損傷の復旧に係る発注手続、復旧工事の施工管理、原因者へ費用負担命令、費用の納入といった一連の手続きが発生する。金額の大小に関わらず、多くの手順踏んでいるため、早急な復旧ができなくなってしまうことが考えられる。

第二に、予算の制約がある点である。道路管理者施工において道路損傷の復旧工事費用は国の予算から支出す

るため、復旧費用を予算確保できない場合や工期を確保できない場合には早急に復旧をすることができない。

第三の問題は復旧費の未納である。道路損傷の復旧後に原因者に対して、費用負担命令及び納入告知書を送付するが、様々な理由により支払われない場合がある。

b) 原因者施工の課題

道路損傷の復旧にあたり、原因者施工を採用した場合の課題は二つあると考える。

第一に道路管理者施工と同様に、事業者に復旧工事を発注するまで時間を要する点である。原因者施工の場合、原因者が物損を補償する保険に加入している場合、保険会社が損傷復旧工事を発注する。任意保険会社に当該道路損傷復旧工事と同様の事例がない場合には、復旧までに時間を要してしまう場合がある。原因者が事業者を選定する場合でも、必要書類の提出・審査に時間を要する場合がある。

第二に、原因者施工の手続きに必要な書類が多い点である。原因者施工の場合、原因者・事業者には様々な書類を提出させ、さらにこれらを審査する必要があるため、時間を要してしまうことがある。

c) 富山河川国道事務所の現状と課題

前項までで、道路損傷復旧に関する課題を論じたが、本項では富山河川国道事務所の現状と課題を北陸地方整備局管内全体の状況と比較して論じていく。

北陸地方整備局の管内で復旧した損傷の合計数については図5のとおりである。2018年では道路管理者施工が大半を占めており、原因者施工は全体の1.4%であった。2023年12月末時点では原因者施工が55.8%と過半数を占めている。これは、2021年3月に北陸地方整備局路政課から、原因者施工の手続等を定めた「原因者施工の手引き（案）」が試行され、必要書類が記されたためと推測する。

ここで、富山河川国道事務所の状況を紹介する。近年の損傷復旧件数の内訳は図6のとおりである。（2024年

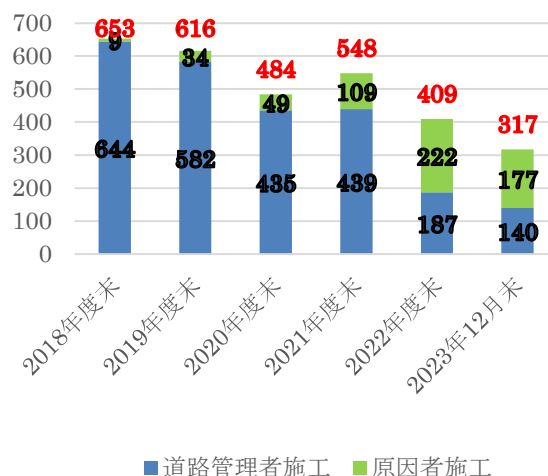


図 4 復旧方法の内訳（北陸地方整備局管内）

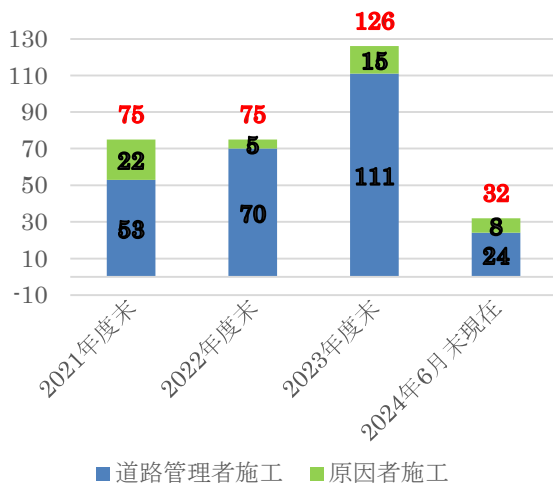


図 6 復旧方法の内訳（富山河川国道事務所管内）

度については復旧見込み分も計上している。）2023年度の損傷復旧件数における原因者施工の割合は11.9%と、整備局全体のものとかなり乖離があることがわかる。道路管理者施工で復旧した物件の中には視線誘導標やクッションドラム等、比較的軽微な損傷も含まれているが、これらの物件の復旧作業は複雑ではないため、原因者施工で復旧することが可能と考えられる。については、富山河川国道事務所における道路損傷の復旧においては、原因者施工が可能な案件については原因者施工で復旧し、原因者施工が困難な場合は道路管理者施工で復旧するという対応を検討したい。

5. 道路損傷復旧の課題への対応策

前章において富山河川国道事務所の損傷復旧の課題として、原因者施工が少ないことを指摘した。しかし、前述のとおり、原因者施工で道路損傷を復旧できない事例もあり、その場合は道路管理者施工をせざるを得ない。本章では原因者施工を推進するための対応策を論じてく。

(1) 書類の簡素化やマニュアル作成

前述のとおり、原因者施工により復旧工事をするまでに時間を要してしまう。時間を要する原因として、施工業者に提出を義務づけている書類が多い。加えて、事務所から発出する書類においても、内容に重複が見られる。それら書類を準備するための時間を要していることが考えられる。

この課題を解決するため、軽微な損傷を定義した上で軽微な損傷については、書類の簡素化を図ることで、事務処理の負担を軽減と迅速化が図られると考える。

また原因者及び事業者向けに、統一された説明資料やマニュアル等を作成しておくことで、復旧工事へ着手するまでの時間が短縮され则认为る。

(2) 結論

以上のように、原因者施工の手続きや書類を省略したり、マニュアルを作成することで、早急な復旧が可能となるため、現在富山河川国道事務所の課題である原因者施工の割合が低いという状況が改善され则认为る。

しかし、原因者が無保険のときや、損傷場所が自動車専用道路のとき、道路利用者の安全な走行において重要な役割を担うものであるため、より迅速な復旧が必要なときは、道路管理者施工での復旧をすることは必要である。そのため、案件によって、臨機応変に復旧方法を判断することは必要であり、かつ、道路管理者施工で復旧する際は、滞りなく契約手続きをすることは必要である。

6. まとめ

道路利用者が安全に利用できるように道路を管理することが適正な道路管理である。しかし、不法占用物件が放置されていたり、道路附属物が復旧しないままであれば、安全・安心に道路利用することができない。適正な道路管理としては、道路占用であれば、不法占用物件を減らしていくこと、道路損傷であれば、損傷したものを早急に復旧することである。適正な道路管理をすることで、道路利用者の信用も得ることができると考えるので、これからも適正な道路管理に努めていきたい。

謝辞：本文を作成するにあたり、ご指導・ご協力頂きました皆様に深く感謝申し上げます。

参考文献

- 1) ぎょうせい 『道路法令総覧 令和4年度版』
- 2) ぎょうせい 『道路管理事務必携 別巻 道路の占用』
- 3) 伊勢市公式ホームページ『産業建設委員協議会記録』2018年5月8日
- 4) 大成出版『改訂6版 道路法解説』
- 5) 行政代執行法
- 6) 国土交通省 道路の不法占用対策に係る専門部会（第1回）資料『不法占用の現状等について』2012年4月25日
- 7) 北陸地方整備局道路部路政課『令和6年度道路管理担当者研修会 道路損傷復旧について』
- 8) 財政法
- 9) ぎょうせい 『道路管理事務必携』
- 10) 北陸地方整備局道路部路政課『道路損傷復旧事務における原因者施工の手引き（案）【試行版】』