

河川の自由使用に係る安全対策に関する検討会（第9回）

議事要旨

1. 河川管理における安全対策について

- 裁判所の考え方では、工事途中でも事故が起きたら責任を問われる可能性が非常に高い。ある程度看板なり注意喚起の仕組みがないと厳しい場面が出てくると思う。
- 利用ルールを決めると、逆に言うと「皆さんに利用してください」と言っていることになる。むしろ公園的な利用になる。ルールを決めるということは、利用を前提にした管理を逆に考えなければいけないことになる。
- 国賠になると、費用負担や国賠3条があるので、いずれにしても現実に管理行為をしていた自治体と整えた国の多分両方がどちらも責任を負う。現実のほんとうの最終的な責任がどこかというのは、このように重なって管理がある場合、問題になってくる。
- 水門では、人が立ち入らないことが前提の情報提供になるので、看板への記載内容など、情報提供の内容を考える余地がある。
- 実際にその河川を利用している一般市民の方々からの情報をいかに収集し、整理し、それを河川管理にどのように応用していくかの組織的な整備と問題点改善が必要ではないか。

2. 他分野における安全対策について

- 4つの分類は、うまく整理できていると思う。「1 一般人の利用に供している施設」、「2 一般人に自由に使用されている施設」、「3 管理のための施設であるが、一般人に使用されている施設」、「4 自由使用を想定していない施設」の4類型に分けて考えればよいと思う。
- 具体例の説明では下（自由使用を想定していない施設）ほど自己責任という考え方が比較的浸透しているのではないか。上（一般に利用に供している施設）の類型に関しては国側とか、いわゆる行政側の責任がかなり問われるようなものではないかと思う。上の類型については、同じ安全対策でもかなりのところまでやらなければいけない。下についてはそれほど重く考えなくてもいいと思う。要するにリスクの大きさから考えると、やはり上のほうだろうし、リスクマネジメントは結局そういうこと。リスクのないところにあまり負担かけても効果は上がらない。
- 行政の責任は上が高く、下が低いというのは多少疑問がある。例2番目の登山道。ここに位置づけるのがまず妥当なのか。逆に一番下の水門とか、あるいは農業用調整池は全く自己責任というふうに言い切れるか。例えば柵を立てる、立てないの問題もあるし、

その公物の環境とか状況というものも絡んでくる。自由使用を想定しているか、していないかという意図と責任の問題はまた別になると思う。

- 河川には、構造物がある場所よりも自然な場所の方が多いが、近年手をつけた場所と手をつけていない場所、同じ自然なところ、施設がなくても、構造物が必ずしも直接利用されなくても、形などの観点。水門に人工的に直に護岸が立っているところ、やや傾斜を持っているところ、施設の形態など、安全との関係での分類という観点では、これらもよく考えて整理する必要がある。
- こういう施設はこういうことが起こりやすいとかいう表があるとよい。人身事故は発生頻度が低いけど事故がおこると大きい。低頻度・高インパクトの事故は情報を集めて事故発生を防止する。しかし、河川での事故はそれに合致しないと思う。河川敷公園等では、人身事故まで至るものは少ない。
- 去年の資料と、今日のご議論の結果とあわせて分類するようなことを試みる。昨年タイプ別の事故類型みたいなものが出てきたと思うので、それも参考になる。
- 河川の場合は広範囲を対象としている。限られた予算で、巡視をより有効に行うための機能的な巡視体制について考える必要がある。
- 委託管理の公園は、ヒヤリハット情報は収集していないが、林道では情報を収集し、利用している。公園は限られたスペースが対象であり、お金を取ってプロが管理するため、プロだけで十分に足りる。林道は、目の届かないところがあり、プロの力と一般利用者の素朴な視点をも活用して、お互いが協力し合っている。まさに施設の管理対象の大きさによって情報に対するニーズも異なる。
- 河川では、いろいろな制約の中で巡視だけでは足りないところをどういうふうに補っていくかという視点が大事になると感じた。
- 他分野というところで、海岸とか港湾の事例が良いと考えるが、国交省内で検討会をしていないのか。
- 調べてみる。
- 予算のない中で、どうやったら利用者からの情報を積極的に吸い上げられていくのか。迅速に風通しよく、そこが黙殺されないできちんと管理につなげられるという仕組みはシステムとしては必要と感じる。
- 昨年整理した被害者の類型では子どもが多かった。子どもに対しては親、保護者の責任がある。問題となるのは、ある程度は分別がある子供の事故である。分別のある年の子から対応できる看板から対応すべき。
- 巡視を行う上で、PDCAの中のPとDだけ行っていると感じる。巡視による発見後、抑制策を取る。それが確実にやられたかどうかとか、そのリスクを踏まえて次にどういう改善措置をとるのかという、そういうものがここにはあまり見えてこない。PDCAのCとAのところをちゃんとやりましょうよという話になると、これはまた膨大な作業になる。

- 荒川下流では、広大な空間を1週間に1日1回、たった2人で、何班かで見ているだけで、都市公園の巡視とは全くレベルが違う。基本的には自由使用を建前、前提とした管理している。重点的な場所、箇所を決めなければ成立しない。
- 4つの分類について、利用者の身体なり生命に対する損害につながったというときには、国家賠償責任が不可避免的に発生してくる。その意味で責任のレベルでの違いをあらわすものではない。
- 対応策の違いを念頭に置いた図として見てみると少し意味があり、対応策が大分違ってくる。「自由使用を想定していない施設」では、自由使用をさせないようにしておけばいい。これはもう徹底的にそこを防いでしまった上で、それ以外については、そこからは逆に言うと、優先順位をつけていかざるを得ないような問題なのかもしれない。
- 一般的、抽象的なルールづくりをするというのは難しい。そのため、現場の方の力と一般利用者の力が必要になる。
- 危険な施設を自由使用に供させることは、自己責任を意味しない。法律の考え方は、危険な施設を利用させる人間は危険な施設から生ずる損害については全部自分で引き受ける。その覚悟がなければ自由使用、使わせてはいけないという発想に立っている。
- 鉄道の場合には過失責任だから、非常に重い注意義務が課せられるので、だからこそ一生懸命に安全対策を行う。河川の事故の場合にも一緒に、危ないものをそのままにしておいたら、利用させた側に一次的な責任があり、自己責任で完全免責ということはない。
- 管理用通路では、管理用に管理用通路をつくると、自転車がどんどん通るため、自転車対自転車の事故とか、自転車対歩行者事故が起きる。我々はサイクリングロードを管理する立場にはないので、職員もいないし、金もないため、対応について考える必要が出てくる。
- 今回のこの分類は、例えば今まで、昨年事故の発生場所とか、安全対策とか、既に分類して訴訟などを分析結果等の成果はある。更に、利用形態、抽象度を増した形で分類はしていくというのも一つの手段である。
- 海岸とか港湾なども類似施設として調整して欲しいという要望があった。

以上