

巻頭言 ■ 道路に付加価値を 共同通信社記事審査室次長 加藤宣利 1

特集 / 交通安全対策

第五次交通安全基本計画 道路局道路交通管理課 3

自動車の安全性の確保 運輸省地域交通陸上技術安全全部技術企画課 11

救急救命士制度(案)の概要 厚生省健康政策局指導課 15

第5次交通安全施設等整備事業五箇年計画の概要 警察庁交通局交通規制課課長補佐 青山研一 18

踏切道の改良による交通事故防止対策 道路局路政課交通係 24

「交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法の一部を改正する法律」「交通安全

施設等整備事業に関する緊急措置法施行令及び道路法施行令の一部を改正す

る政令」 道路法令研究会 26

☒法令ニュース☒

「国の補助金等の臨時特例等に関する法律」および「道路法施行令等

等の一部を改正する政令」について 道路法令研究会 35

違法駐車防止条例の制定と実践〜交通指導員による指導、啓発活動〜

武蔵野市建設交通部対策課主幹 茂呂修 47

■道路関係団体紹介■

財団法人高速道路調査会の機構と業務 財団法人高速道路調査会 52

シリーズ ■ 日本の道100選より

☒また、来なくなる道——国道二〇二号(虹の松原ロード)—— 佐賀県 57

◆道路法Q&A 10・14・51

◆時・時・時…… 62

第五次交通安全基本計画

建設省道路局道路交通管理課

一 はじめに

陸上、海上、航空交通の広範にわたる総合的な交通安全の大綱を定めた交通安全基本計画が平成三年三月一二日、中央交通安全対策会議（内閣総理大臣を会長とし、関係省庁の大臣等で構成される。）において決定された。

交通安全基本計画は、昭和四五年に制定された交通安全対策基本法に基づき、これまで四次にわたって策定されてきたが、今回、新たに平成三年度から平成七年度までの五カ年間に講ずべき交通安全施策の大綱として定められたものである。

近年、交通事故による死者数は増加傾向にあり、平成二年の死者数は二年連続して一一、

〇〇〇人を突破するなど、憂慮すべき状況にある。また、鉄軌道、海上および航空交通の事故件数は増加傾向にこそないもの、ひとたび事故が発生した場合には、事故の大型化は避けられず、多数の死傷者を生じる恐れがあり、さらに近年は、プレジャーボード等による海難の増加やヘリコプターによる死亡事故増加の兆しが見られるところである。

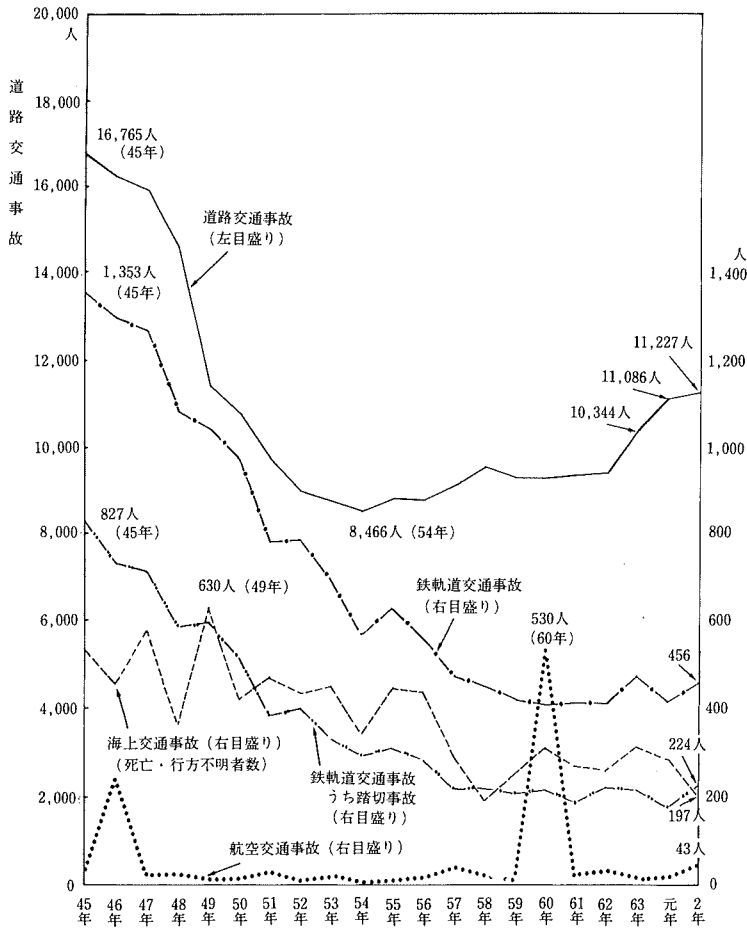
このような状況にかんがみ、交通事故の防止については、国、地方公共団体、関係民間団体、さらには国民一人一人全力をあげて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、引き続き、人命尊重の理念の下に、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的施策の大綱を定め、これら諸施策を一層強力

に推進していくこととされている。

以下、この基本計画作成の背景と概要について、本誌の性格上、陸上交通（主として道路交通）について解説する。

二 道路交通事故の趨勢と交通安全対策の今後の方向

我が国の道路交通事故による死傷者数は、昭和四六年以降着実に減少に向かい、昭和四五年に一六、七六五人を数えた死者数も昭和四四年には八、四六六人とほぼ半減した。しかしながら、その後増勢に転じ、平成二年には死者一一、二二七人、負傷者七九〇、二九五人と多数の死傷者を生ずるに至った。特に死者数は、平成元年以降二年連続して一一、



注 道路交通事故は警察庁資料、その他は運輸省資料による。

図1 交通事故死者数の推移
(道路交通事故、鉄道交通事故、海上交通事故、航空交通事故死者数の推移)

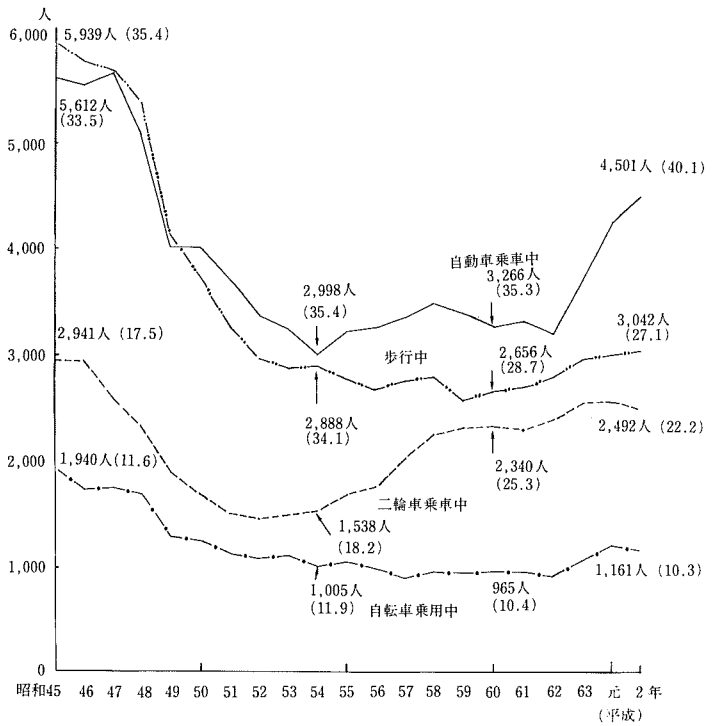
〇〇〇人を超え、第四次の交通安全基本計画の目標は遺憾ながら達成できなかった。
近年の道路交通事故の特徴は、①自動車乗車中の死者数の昭和六三年以降の急増、②高齢者を中心とした歩行中および自転車乗車中の死者数の増加、③若者を中心とした自動車乗車中の死者数の高水準、④夜間における

る死亡事故の増加、⑤高速道路における死亡事故の増加があげられる。これは、道路交通の量的拡大、運転者層および車両の多様化による道路交通の混合化、人口の高齢化の進展、国民の生活パターンの夜間化等による夜間交通量の増大等によるものと考えられる。
道路交通を取り巻く今後の状況は、運転免

許保有者、自動車走行台キロ、車両保有台数共に増加することが見込まれ、将来の交通事故の見通しについては、自動車走行台キロの伸びなどの交通事故の関係要因を一定の条件のもとに推計した場合、死者数は一三、五〇〇人に達するものと見込まれ、現状よりもなお一層憂慮すべき事態となることが懸念される。

第五次交通安全基本計画中における重点施策および新規施策は、

- (1) 交通事故の総合的な調査研究の推進
 - (2) 車両の安全性の確保
 - (3) 安全かつ円滑な道路交通環境の整備
 - (4) 交通安全教育の推進
 - (5) 効果的な指導取締りの実施
 - (6) 救助・救急体制の整備
 - (7) 交通安全推進体制の充実・強化
 - (8) 増加する顕著な事故態様および死者数の多い事故態様に対応した諸対策の推進
- であり、これら施策の推進により、当面、平成七年の死者数を一〇、〇〇〇人以下とすることを目指すこととされた。



注1 警察庁資料による。
 注2 ()内は、全交通事故死者数に対する各状態別死者数の構成率(%)である。

図2 状態別交通事故死者数の推移

三 第五次基本計画中に講じようとする施策の概要

1 道路交通環境の整備

(1) 交通安全施設等の整備

⑦ 交通事故を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するための抜本的対策として、次の方針により道路の新築事業を強力に推進する。

① 交通事故の多発している道路その他緊急に交通の安全を確保する必要がある道路について、平成三年度を初年度とする

自動車専用道路、バイパス等の整備、歩道等の設置を伴う既存道路の拡幅、小規模バイパスの建設、交差点の立体交差化等を推進するとともに、一般道路の新築に当たっては、交通安全施設についても併せて整備を図ることとする。

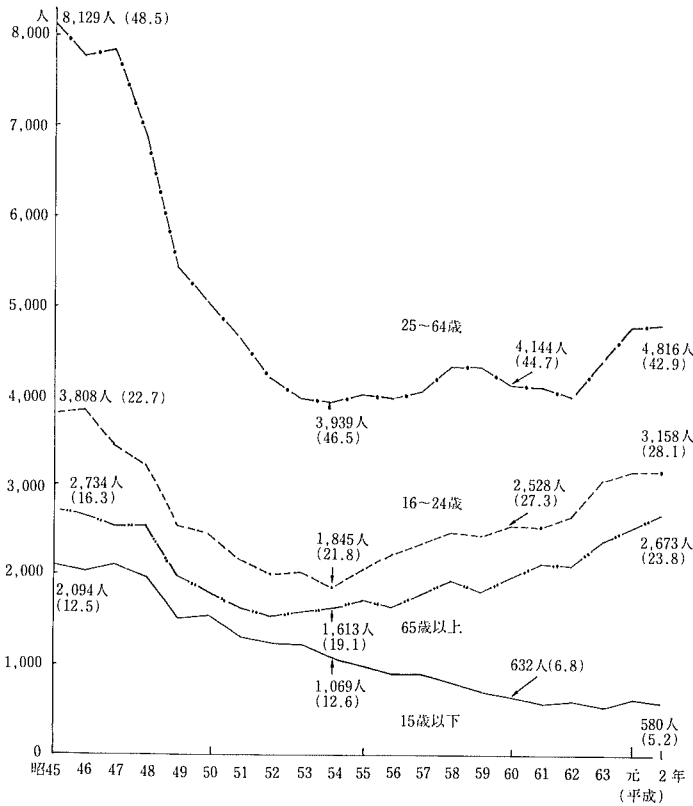
交通安全施設等整備事業五箇年計画を作成し、交通安全施設等を次の方針により整備する。

交通管制システムおよび信号機の充実・高度化を推進するとともに、歩道、自転車道等を重点的に整備し、歩道等の整備済み道路延長を平成七年度までに概ね一三五、〇〇〇kmに引き上げることを目指すほか、ロードピア構想を進めるため、コミュニティ道路の整備、歩道の拡幅、一方通行規制等を総合的に進める住区総合交通安全モデル事業の推進等を行う。

また、交差点の改良および登坂車線・付加車線、簡易パーキングエリア等の整備を推進するとともに、駐車場、路上駐車施設、駐車場案内・誘導システム、違法駐車抑止システム等の整備を図るなど総合的な駐車対策を推進する。

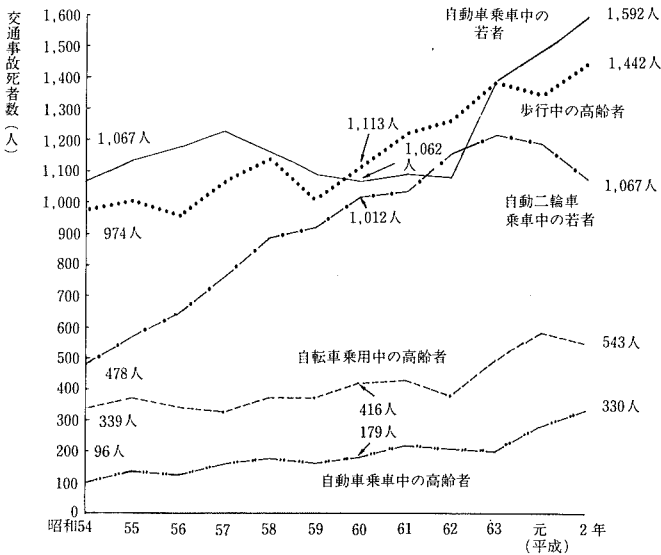
このほか、道路照明、高速走行抑止システム等の整備などの夜間事故対策を推進するとともに、系統的で分かりやすい案内標識の整備、道路情報提供装置、交通情報板、路側通信設備等の整備、キロポストの整備等を推進する。

さらに、交通事故多発箇所における調



注1 警察庁資料による。
 2 ()内は、全交通事故死者数に対する各年齢層別死者数の構成率(%)である。

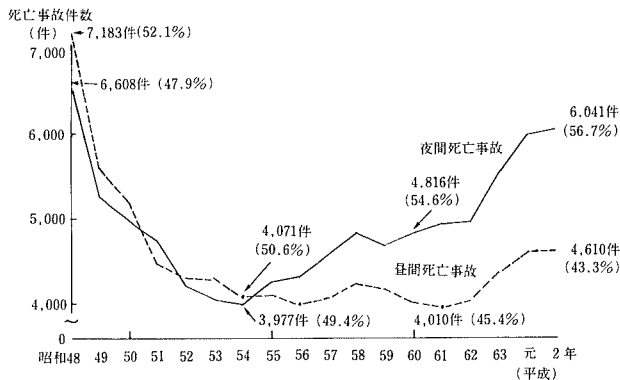
図3 年齢層別交通事故死者数の推移



注1 警察庁資料による。
 2 「高齢者」は65歳以上、「若者」は16歳から24歳の者をいう。

図4 若者および高齢者の状態別交通事故死者数の推移

- ⑦ 高速自動車国道においては、交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに、渋滞区間における道路の拡幅等の改築事業、適切な維持管理、道路交通情報の提供等を積極的に推進する。
- (2) 効果的な交通規制の推進
 - ⑦ 通過交通のための道路、地域交通のための道路および歩行者・自転車利用者のための道路
 - ⑧ 幹線道路については、速度規制等の見直しを行い、その適正化を図る。
 - ⑨ 新規供用の高速道路について適正な交通規制を推進する。
 - ⑩ 総合的な駐車対策の推進
 - ① 駐(停)車禁止規制の適切な推進を図り、
- ⑧ 高速自動車国道においては、交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに、渋滞区間における道路の拡幅等の改築事業、適切な維持管理、道路交通情報の提供等を積極的に推進する。
- ⑨ 安全で機能的な都市交通を確保するため、計画的な都市総合交通規制および路線バス等の安全・優先通行のための交通規制を推進する。
- ⑩ 幹線道路については、速度規制等の見直しを行い、その適正化を図る。
- ⑪ 新規供用の高速道路について適正な交通規制を推進する。
- ⑫ 総合的な駐車対策の推進
 - ① 駐(停)車禁止規制の適切な推進を図り、
- ⑬ 通規制を実施するとともに、既供用の高速道路について交通実態に即した交通規制となるよう見直しを推進する。
- ⑭ 交通事故多発地域等においては、最高速度の指定、右側部分のみ出し通行禁止等の効果的な交通規制を重点的に実施する。



注1 警察庁資料による。
 注2 ()内は全事故に占める割合である。

図5 昼夜別死亡事故発生件数の推移

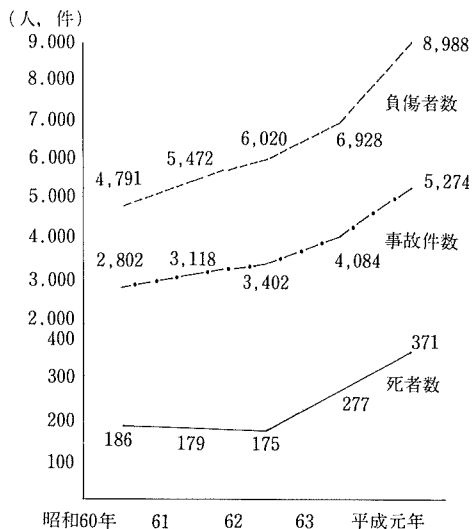


図6 高速自動車国道における交通事故(人身事故)発生状況の推移

注 発生件数、死者数、負傷者数は警察庁資料による。

(3) 運転免許制度の改善
 オートマチック車限定免許制度の導入等交

また、高齢運転者対策として、更新時講習における高齢者学級の拡充および科学的運動適正検査機器の活用等を推進するとともに、高齢者の希望に応じて随時、運転適正診断等を実施できる体制の整備を推進する。

そのための、自動車教習所の教習に関し、高速教習・夜間教習等の積極的推進、カリキュラムの見直し等、教習内容・教習技法の充実を図るとともに、安全運転中央研究所を活用した体験的な交通安全教育の充実を図る。

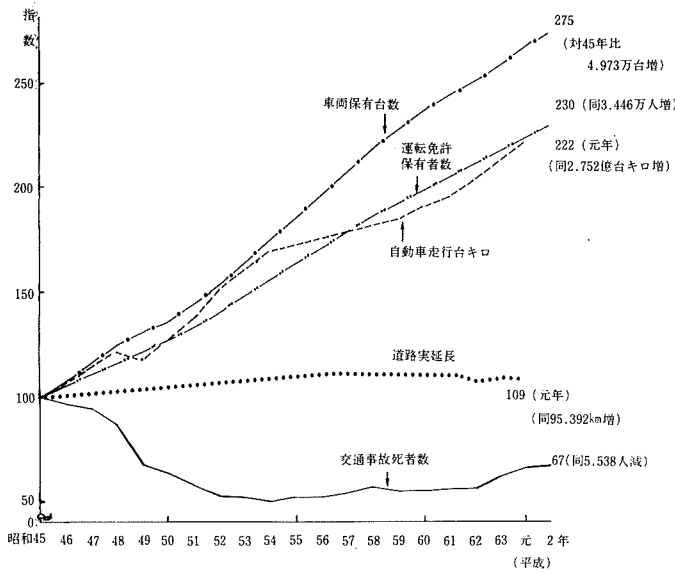
① 駐車場整備計画の策定および駐車場整備地区の指定を促進し、計画的な駐車場の整備を推進するとともに、附置義務条例の制定、融資等の助成措置等を活用した週末等における駐(停)車禁止規制の解除、パーキングメーター等の設置を推進する。また、交差点における違法駐車抑止システム等の整備を促進するとともに、駐車違反の取締りの強化、放置駐車違反に係る使用者責任の追及等を図る。

2 交通安全思想の普及徹底と安全運転の確保
 民間駐車場の整備を促進する。また、有料融資事業等を活用した公共駐車場整備、幹線道路における路上駐車施設の整備等を推進する。さらに、駐車場案内・誘導システム等の整備、立体道路制度を利用した駐車場整備等の都市空間の有効利用などを図る。

(1) 生涯にわたる交通安全教育の振興
 心身の発達段階、道路交通への参加の態様に応じた豊富な教育機会を確保するとともに、幼児から高齢者に至るまでの教育の一貫性の確保および家庭、学校、職場、地域等で行われる教育相互の有機的な連携を図る。

特に、高等学校においては、二輪車に乗車する生徒に対する実技を含む安全指導の充実を図る。また、大学等における交通安全指導の充実にも努める。

(2) 運転者教育の充実
 安全に運転しようとする意識および態度を育成するとともに、危険予知・回避能力の向上を図るため、運転者教育等の充実を図る。



- 注1 交通事故死者数及び運転免許保有者数は、警察庁資料による。運転免許保有者数は、各年12月末現在である。
- 2 車両保有台数は、運輸省資料による。原動機付自転車および小型特殊自動車の保有台数については各年4月1日現在、その他の保有台数は各年12月末現在である。
- 3 自動車走行台キロは、運輸省資料による。走行台キロには、軽自動車によるもの及び自家用貨物車による旅客輸送量を含まない。
- 4 道路実延長は、建設省資料による各年4月1日現在の数値である。

図7 道路交通指標 (指数：昭45年=100) の推移

3 車両の安全性の確保

自動車乗車中の事故死傷者数の増加等を踏まえ、夜間走行時における被認性、高速走行時における制動性能、衝突時の乗員保護性能等に関する車両の安全基準を総合的に見直し、これに沿って車両の保安基準の拡充・強化を図る。なお、これに先立ち、アンチロックブレーキシステムの装備および後部への大型反射器の装備等を大型車に義務付ける。

先進安全自動車 (ASV) を開発するとともに、自動車の技術安全情報の提供を行い、使用形態に適応したより安全な自動車の普及

このため、FM多重放送局、テレターミナルシステム、道路情報ターミナル、路車間情報システム等新たなメディアによる情報提供システムの実用化を促進する。

⑦ 自動車運送業者等に対する指導監督の強化等により、運行管理の徹底を図るとともに、貨物自動車運送事業者については、運行管理者の試験制度によるその資質の向上、貨物自動車運送事業適正化事

① 運転者の労働条件の改善を図るため、関係法令および自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の履行を確保するための監督指導を実施するとともに、関係行政機関の相互通報制度等の活用を図

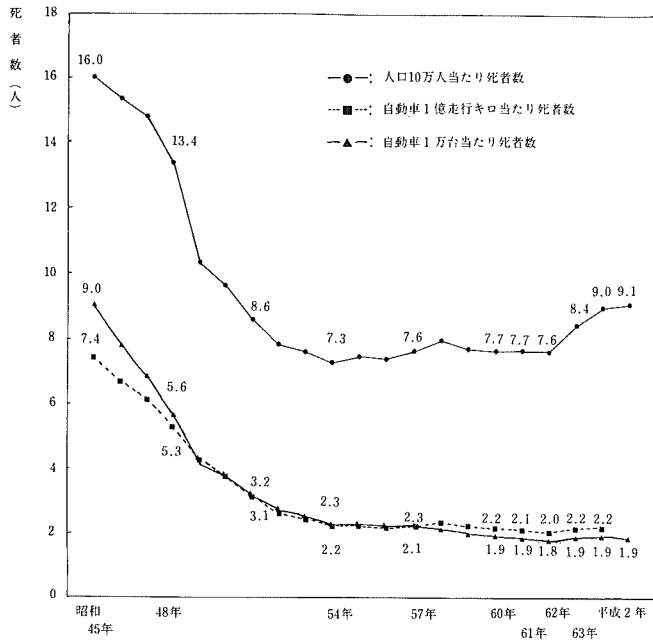
④ 運行管理の推進および運転者の労働条件の適正化

通情勢の変化に対応した運転免許制度の見直し・検討を行う。

① 運転者の労働条件の改善を図るため、関係法令および自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の履行を確保するための監督指導を実施するとともに、関係行政機関の相互通報制度等の活用を図

高度化、多様化する道路利用者のニーズにこたえとともにこれら道路利用者に対し、適時適切な道路交通情報を提供することにより、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、情報収集・提供体制の一層の充実を図り、道路交通情報提供システムの体系化・高度化に取り組む。

(5) 道路交通情報の充実



注1 死者数は警察庁資料による。
 2 人口は総務庁資料による。
 3 自動車台数及び自動車走行キロは運輸省資料による。

図8 人口10万人・自動車1万台・自動車1億走行キロ当たりの交通事故死者数の推移

拡大等を推進する。また、自動車製造事業者に対しては、自動車の構造・装置の安全性に係る研究開発の強化およびエアバック、後部三点式シートベルト等の装置を備えた車両の提供体制の整備について指導する。

4 道路交通秩序の維持

歩行者等の保護誘導活動の推進、悪質性・危険性・迷惑性の高い違反に重点を置いた指導取締りの強化等を図る。また、過積載等の

違反について、自動車の使用者等に対する責任追及等を徹底する。

5 救助・救急体制の整備

(1) 救助・救急体制の整備・拡充

⑦ 救助活動の増大等に対処するため、救急体制の整備・拡充を図る。

① 救助隊員の行う応急処置範囲の拡大、

新たな国家資格制度(救急救命士(仮称))の創設、医師や看護婦・士が直接現場へ

出動できるようなシステムの構築等により、救急現場および搬送途上における応急措置等の充実に図る。

⑦ 救助工作車、高規格の救急自動車、高度救命処置資機材等の救助・救急設備の整備および消防緊急情報システムの導入を進めることともに、離島、へき地等を

中心として、ヘリコプターの広域的運用体制の構築を推進する。

(2) 救急医療機関等の整備

休日夜間急患センターの設置促進等による初期救急医療体制の整備拡充、病院群輪番制等の第2次救急医療体制の整備および救命救急センターの整備による第3次救急医療体制の整備を図る。また、救急医療情報センターの整備充実に図る。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急関係機関の緊密な連携・協力関係の確保を推進するとともに、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図る。また、医師が同乗する救急用自動車の医療機関への配置、救急自動車に設置した電話等により医師と直接交信するシステムの活用など、医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら効果的な体制を整備する。

6 交通事故の総合的な調査研究の推進

交通安全対策の原点となる交通事故の総合的な調査研究の充実・強化を図る観点から、交通事故に関係する各種統計等の充実および交通事故、道路、車両等の諸データの有機的結合を推進し、統計分析の高度化を図るとともに、工学、医学、心理学等の分野の専門家との連携・協力の下、科学的アプローチによる交通事故の総合的調査研究を推進する。

四 おわりに

以上が、第五次交通安全基本計画に定める陸上交通関係（主として道路交通）の安全に関する主要な施策である。

国の関係行政機関（二二省庁）および地方公共団体においては、この基本計画に基づき、交通の状況や地域の実態に即して、有効適切な施策を具体的に定め、国民の協力を得て、これを強力に実施するものとしている。

道路法Q&A

Q

近年、都市景観に対する関心が高まるなか、夜間の景観向上を目指して街路樹に電飾を行いたい旨の要望が多いが、どのように対応すべきか。

A

街路樹に電飾を行うことは、昨今の流行になっていくらしく、各地で実例が出てきているのが実態である。

しかし、電飾はドライバーの視距の妨げとなり、街路樹にも悪影響があると考えられ、場合によっては交通の支障となることもあり得るの
で、道路管理上好ましくない物件といえ、設

置理由も商店街振興等が主な理由の場合には、公益性があるとも言え難く、極力抑制する方針で取扱うべきと考える。

なお、過去の設置事例では、占用許可で対応しており、「その他電線」として占用料は延長で徴収しているようである。



特集 交通安全対策

自動車の安全性の確保

運輸省地域交通局陸上技術安全部技術企画課

一 安全対策の概要

道路交通安全対策については、いわゆる「人（運転者、歩行者等）」・「道」・「車」の三面における対策が有機的に結びついた総合的な対策が有効であることは、よく知られています。最近の交通事故は極めて厳しい状況にあることから、運輸省としても、交通安全対策を進めるに当たっては、人・道・車の対策が有機的に結びついて実現するものであるとの基本的考え方に立ち、関係省庁と連携を取りながら、道路交通の安全性向上に積極的に取り組んでいるところです。

「車」の安全対策については、道路運送車両の保安基準の制定・改定や自動車製作者に対

する指導が中心となっており、道路交通環境、事故解析、自動車技術の進歩、基準の国際調和等を踏まえて推進していく必要があります。

具体的には、まず、事故を起こさない（事故回避）対策を基本とし、さらに、事故が発生した場合の被害を最小限にする（被害軽減）対策および車両火災の発生を防止する（火災防止）対策を講じています。【図参照】

日本では、交通事故の死者数における歩行者、二輪車乗員等交通弱者の比率が高いことから、交通弱者の関係する事故の防止対策に重点を置いてきており、大型トラックの左折事故対策を世界に先がけて実施する等先進的な施策を講じています。

一方、最近では、自動車乗車中の死者の比

率が徐々に増加し、欧米型の事故形態に近づいてきていることから、シートベルト装備の拡大、年少者用補助乗車装置の要件の新設等自動車乗員の被害軽減対策についても積極的に措置しています。

さらに、安全対策を推進するに当たっては、自動車事故の発生原因、メカニズム等事故の実態を把握することが不可欠であることから、運輸省は、昭和四八年から自動車工学、医学、道路工学等の専門家による詳細な自動車事故調査解析を実施しているとともに、その他安全研究についても、鋭意推進しています。

また、使用時における自動車の構造・装置に係る維持・管理については、時間の経過、使用状況等に応じて劣化する自動車の性能の

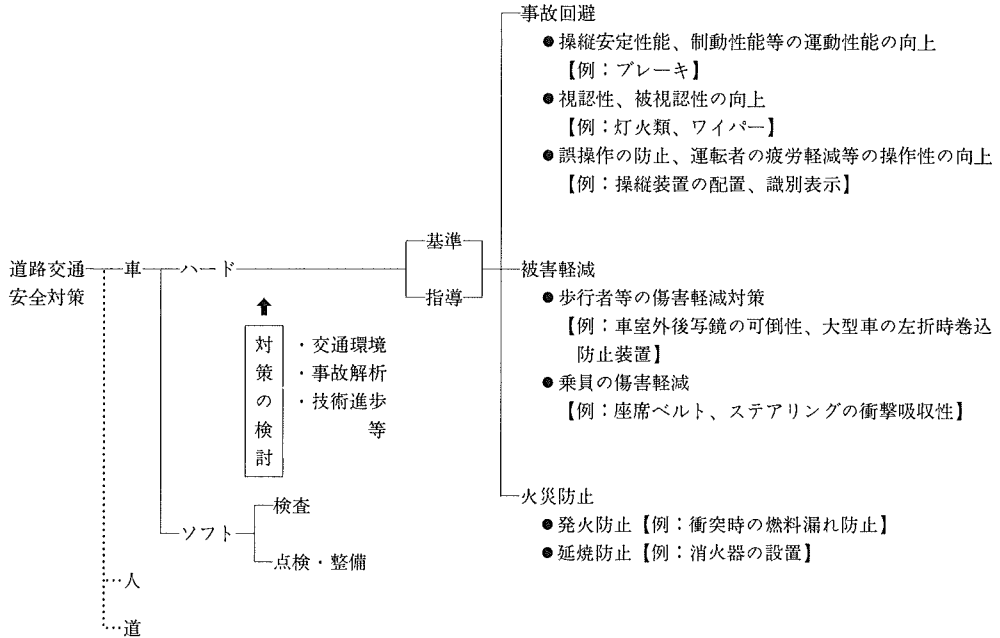


図 車両安全対策の概要

確認を行うため、国の実施する検査を定期的
に受けることとされている外、使用者による
運行前点検および定期点検整備を行うことと
しています。

二 安全対策の推進

交通事故の状況は、自動車乗車中の死者数
の増加、車両相互の死亡事故件数の増加、夜
間の死亡事故件数の増加等厳しさを増してお
り、交通事故に伴う死者数は昭和六三年に一
三年ぶりに一万人を超え、さらに、平成二年
には一万二二七人に達し、昭和五〇年以降
この一六年間において最悪の状況に至ってい
ます。

このような状況に対して、平成元年一月
に交通対策本部（本部長・総務庁長官）より
「交通事故非常事態宣言」が発せられ、交通
事故防止対策の一層の推進を政府として申し
合わせるとともに、平成二年三月に運輸省と
して「当面の交通安全対策の推進についての
行動計画」を策定し、今後、この計画に沿っ
て、次に掲げる諸施策を鋭意推進することに
より、事故防止と交通事故による死者数の低
減に向けて全力をあげて取り組んで行くこと
としています。

1 自動車の安全確保のための今後の技術的
方策について（運輸技術審議会への諮問）

近年の自動車保有台数の増大、経済活動の
活発化等に伴い道路交通量が増加するととも
に、高速道路の整備による道路交通の高速化
生活様式の夜型化、人口の高齢化等の進展に
伴い道路交通が質的にも変化しており、これ
らを背景として交通事故死者数が増加するな
ど道路交通の安全上厳しい事態に直面してい
ます。

このような状況に対処するため、自動車技
術の進歩、諸外国の動向等を踏まえつつ、今
後の自動車安全基準の拡充強化を中心とした
自動車の安全確保のための技術的方策を確立
する必要があることから、平成二年一〇月二
九日、運輸大臣から運輸技術審議会会長に対
し、諮問を行いました。

この諮問を受けて、運輸技術審議会におい
ては、平成三年度末の答申を目的に審議が行
われているところですが、審議に当たっては、
事故の態様を踏まえ、次に掲げる観点に留意
し、自動車の構造・装置面に関して、事故回
避対策、被害軽減対策、火災防止対策につい
て検討していくこととしています。

① 自動車乗車中の死亡事故の増加への対
応

（例…衝突時の乗員保護に係る車両の安全
性の向上）

② 夜間の死亡事故の増加への対応
（例…夜間走行時における被視認性の向
上）

③ 高速走行における死亡事故の増加への
対応

④ トラックへの追突などによる死亡事故
の増加への対応
（例…追突防止、被追突時の被害軽減等の
安全対策）

⑤ 若者および高齢者の死亡事故の増加へ
の対応
（例…二輪車の安全対策、運転操作の容易
性の向上）

⑥ エレクトロニクスの自動車への普及に
伴う安全対策
（例…エレクトロニクスの機能故障時の安
全対策の向上）

⑦ その他
（例…事故時の火災防止対策の強化）

装備義務付けの実施

制動時の車両の不安定な挙動（スリップ、
ジャックナイフ現象等）を防止することを目
的として開発されたABSについては、今後
の一層の普及を進めるため、事故時の被害が
特に大きいと考えられる危険物等運送大型連
結車、高速バス等に対する装備義務付けを行
うこととし、平成二年八月二日に道路運送車
両の保安基準の改正を公布し、平成三年一〇
月一日および平成四年四月一日に施行するこ
ととしました。

(2) 大型貨物自動車への追突防止等の対策

大型貨物自動車については、乗用車等が当
該自動車に追突した場合、乗用車等が大型貨
物自動車の後部にもぐり込み、追突した自動
車の乗員が死亡または重傷に至るケースが多
い状況にあることから、被視認性の向上対策
として新たに後部への大型の反射器の装備、
また、追突車の被害軽減対策として後部突入
防止装置の改善を行う必要があると判断しま
した。

このことから、平成三年度末を目的に、大
型貨物自動車に対し、「後部への大型の反射器
の装備」および「後部突入防止装置の改善」
の施策を実施することとしています。

2 当面の安全基準の拡充・強化
(1) アンチロックブレーキシステム(ABS)の

3 自動車製作者に対する安全対策推進の指導

平成二年三月、現下の交通事故の状況を踏まえ、各自動車製作者において、より一層安全性の高い自動車の供給を最重要課題として取り組むよう、(社)日本自動車工業会に対し指導しました。

具体的には、自動車の構造・装置の安全性に係る研究・開発を強化することおよび安全性の一層の向上に係る装置（エアバッグ、サイドドアビーム等）について自動車ユーザーの要望に応じこれらを備えた車両を提供し得る体制を整備することを要請しました。

4 その他の主な対策

(1) 事故調査解析体制の充実

事故の実態を把握し、有効な安全対策の推進に資するため、これまで実施してきている自動車事故調査解析について、平成三年度において、その充実強化を図ることとしています。

(2) 先進安全自動車の開発の推進

平成三年度から平成七年度までにおいて、従来の自動車技術による安全対策に加え、近年、急速に進歩している電子制御技術を応用し、車両の周囲の交通環境、路面状況等を検

知するセンサー、情報通信処理装置等を搭載することにより自動車を高知能化し、事故回避、衝突による被害の最小化等を目指して最も適切な安全動作を自ら行うことができる先進安全自動車（ASV）を試作し、実用性能評価の結果に基づき将来の理想的な安全自動車の技術開発指針等を示すことにより、安全面に関する技術開発の推進を図ることを目的として調査研究を行うこととしています。

(3) 自動車ユーザーへの安全情報の提供

自動車の車種毎の安全性に関する必要な情報をユーザーに提供することにより、より安全性の高い自動車の普及拡大が促進されるとともに、自動車製作者における安全な車造りの研究・開発の促進が期待されることから、平成三年度において、運輸省の指導の下、自動車事故対策センターにおいて、「自動車安全情報提供実験事業」を行うこととしています。

道路法Q&A

Q

宅地造成等の工事のため特定の業者が特定の道路を集中的に利用するため、路面が損傷される場合、当該反復集中通行を「他の行為」として、道路法第二二条に基づき路面復旧を命じたり、同法第五八条に基づき通常の維持補修費をこえる費用を負担した場合に原因者負担金として徴収できるか。

A

本来、道路は多くの自動車の通行を予定しているものであり、適法（車両制限令の一般基準に合致する車両による通常の通行形態）に通行するものであれば、その回数が非常に多くとも、原則として工事施行命令が発したり、負担金を徴収したりすることはできないと考える。ただし、その損傷が特に著しく、特定業者に負担させることが社会的公平にかなうと認められる場合には業者と協議し、その合意に基づき、一定の義務を負担させる方法をとるべきであろう。

救急救命士制度(案)の概要

厚生省健康政策局指導課

一 はじめに

救急医療体制については、昭和五二年以降、その整備を計画的に推進してきた結果、初期・二次・三次の受け入れ側の医療機関の体制は概ね整ってきたと考えられるが、その質的充実が求められる一方、人口の高齢化、疾病構造の変化等に伴う虚血性心疾患、脳血管疾患等の増大により、救急医療機関に運ばれるまでの間に呼吸・循環管理を必要とする患者が増大し、それらの患者に対する医療の確保が緊急の課題となっている。

二 経 緯

こうした社会的背景を踏まえ、平成元年九月に厚生省に設置された救急医療体制検討会において、高度の救急医療を行う救命救急セ

ンターや搬送途上における医療の在り方などを含め、二一世紀に向けての救急医療の在り方全般について検討が行われてきたが、平成二年の八月と二月の二度にわたり中間的な報告書がまとめられた。同報告書は搬送途上における医療を充実するためには、以下のような方策に取り組む必要がある旨を提言している。

① ドクターカー制度とホットライセンス
テム

搬送途上における医療を充実するためには、医師がこれに関与することが必要であり、高度医療機器を搭載した救急用自動車等に医師が同乗して出勤し、高度の応急処置を行うドクターカー制度の普及を図る必要がある。

また、これを支援するものとして、医

療機関と救急用自動車等との間で患者の状況を自動車電話または携帯電話により直接交信するシステム(ホットライセンステム)を活用することにより、医師の判断を直接救急現場に届けられるような体制の整備を行うことが必要である。

② 救急隊員の行う応急手当の範囲の拡大
救急隊員の行う応急手当については、

現在、比較的短時間に行うことができ、かつ、複雑な検査や器具の操作を必要としない範囲で行われている。しかし、今後の救急需要の高まりに対応するため、救急隊員の教育訓練を充実するとともに、手当を行っても生命に重大な危険を及ぼさないものに限定して、応急手当の範囲の拡大を図っていく必要がある。

③ 新たな資格制度の創設

心肺機能停止患者の救命率の向上のために必要性の高い除細動、輸液、気道確保の高度の応急処置については、各種の医学的判断を要し、かつ、処置による二次障害発生の危険性もあり、総合的な医学的知識および技能が要求されるものである。このため新たな国家資格制度(救急救命士制度)を創設する必要がある。

この制度により厚生大臣の免許を受けた者が救急用自動車等の中で医師と一体となって診療の補助として効果的な処置を提供することが可能となるほか、医師が同乗しない場合にあっては、ホットライオン等を活用して医師の指示の下に必要な処置を実施することが可能となる。

また、新たな国家資格制度創設の提言については、自民党社会部に設置された「救急医療に関する小委員会」においても検討がなされ、平成二年一月一五日小委員長見解として発表された。

これらを踏まえ、厚生省では平成二年三月一二日の閣議決定を経て、同日「救急救命士法」案を国会に提出したが、三月二六日参議院社会労働委員会と引き続き開かれた参議院本会議で全会一致で可決され、衆議院へ送付された。

三 救急救命士法案の概要

この法律案は、搬送途上における医療の充実に資するため、救急救命処置を医師の指示の下に行うことができる資格を新たに定めるとともに、その業務が適正に運用されるよう規律するものである。詳細については、次のとおりである。

1 定 義

この法律案で「救急救命処置」とは、その症状が著しく悪化するおそれがあり、又はその生命が危険な状態にある傷病者(重度傷病者)が病院又は診療所に搬送されるまでの間に、当該重度傷病者に対して行われる気道の確保、心拍の回復その他の処置であつて、当該重度傷病者の症状に著しい悪化を防止し、又はその生命の危険を回避するために緊急に必要なものをいい、「救急救命士」とは、厚生大臣の免許を受けて、救急救命士の名称を用いて、医師の指示の下に、救急救命処置を行うことを業とする者をいう。

2 免 許

(1) 救急救命士になろうとする者は、救急救命士国家試験に合格し、厚生大臣の免許を受けなければならない。

(2) 目が見えない者等一定の欠格事由(絶対

的欠格事由)に該当する者には、免許を与えず、罰金以上の刑に処せられた者等一定の欠格事由(相対的欠格事由)に該当する者には、免許を与えないことがある。

(3) 救急救命士が(2)の絶対的欠格事由に該当するに至ったときは、厚生大臣はその免許を取り消さなければならない。また、相対的欠格事由に該当するに至ったときは、厚生大臣はその免許を取り消し、又は期間を定めて救急救命士の名称の使用の停止を命ずることができる。

(4) 免許の登録事務に関しては、行革審の答申を踏まえ、行政の簡素合理化の観点から、厚生大臣は、その指定する者(指定登録機関)に登録の実施に関する事務を行わせることができる。

3 救急救命士国家試験

(1) 試験は、救急救命士として必要な知識及び技能について毎年一回以上、厚生大臣が行う。

(2) 試験の受験資格は、次のとおりとする。

① 学校教育法の規定により大学に入学することができる者で、文部大臣が指定した学校又は厚生大臣が指定した救急救命士養成所において、二年以上救急救命士として必要な知識及び技能を修得したものと

- ② 学校教育法に基づく大学等において一年（高等専門学校にあっては、四年）以上修業し、かつ、厚生大臣の指定する科目を修めた者で、文部大臣が指定した学校又は厚生大臣が指定した救急救命士養成所において、一年以上救急救命士として必要な知識及び技能を修得したものを除く。）等において厚生大臣が指定する科目を修めて卒業した者
- ③ 学校教育法に基づく大学（短期大学を除く。）等において厚生大臣が指定する科目を修めて卒業した者
- ④ 消防法に規定する救急業務に関する講習で構成奨励で定めるものの課程を修了し、及び厚生省令で定める期間以上救急業務に従事した者であつて、文部大臣が指定した学校又は厚生大臣が指定した救急救命士養成所において、一年（当該学校又は救急救命士養成所のうち厚生省令で定めるものにあつては、六月）以上救急救命士として必要な知識及び技能を修得したものを除く。）
- ⑤ 外国の救急救命処置に関する学校若しくは養成所を卒業し、又は外国で救急救命士に係る厚生大臣の免許に相当する免許を受けた者で、厚生大臣が①～④までに掲げる者と同等以上の知識及び技能を有すると認定したもの
- (3) 厚生大臣は、その指定する者（指定試験機関）に試験の実施に関する事務を行わせることができる。
- 4 業務等
- (1) 救急救命士は、名称の使用の停止を命ぜられていない場合を除き、保健婦助産婦看護婦法の規定にかかわらず、診療の補助として救急救命処置を行うことを業とすることができるが、これは、保健婦助産婦看護婦法により、従来看護婦等の独占業務であつた診療の補助業務を、救急救命士の業務の範囲内で行うことを認めたものである。
- また、救急救命士は、医師の具体的な指示を受けなければ、厚生省令で定める救急救命処置を行つてはならないこととされている。
- なお、救急救命士は、救急用自動車等以外の場所においてその業務を行つてはならない。ただし、救急用自動車等に乘せるまでの間において救急救命処置を行うことが必要と認められる場合は、この限りではない。
- (2) 救急救命士は、その業務を行うに当たっては、医師その他の医療関係者との緊密な連携を図り、適正な医療の確保に努めなければならないこととなっている。
- (3) 救急救命士は、救急救命処置を行ったときは、遅滞なく厚生省令で定める事項を救急救命処置録に記載し、厚生省令で定める機関に勤務する救急救命士のした救急救命処置に関するものはその機関につき厚生大臣が指定する者において、その他の救急救命処置に関するものはその救急救命士において、その記載の日から五年間、これを保存しなければならない。これは、救急救命士の行つた処置について搬送される病院の医師に正確な情報を提供し、的確な診療に役立てること等のためである。
- なお、救急救命処置録に記載せず、若しくは虚偽の記載をした者、又は救急救命処置録を保存しなかつた者は、二十万円の罰金に処せられる。
- (4) 救急救命士は、正当な理由がなく、その業務上知り得た人の秘密を漏らしてはならず、救急救命士でなくなった後においてもそれは同様とする。
- (5) 救急救命士については、名称独占とすることとし、救急救命士でないものは、救急救命士又はこれに紛らわしい名称を使用してはならない。
- 5 施行期日
- 公布の日から起算して六月を超えない範囲内において、政令で定める日から施行する。

特集

交通安全対策

第5次交通安全施設等整備事業

五箇年計画の概要

警察庁交通局交通規制課長補佐 青山 研一

はじめに

我が国の道路交通は、交通事故死者数が昭和六三年以来連続して一万人を超えると共に、都市部における渋滞および駐車問題が深刻化していることから明らかのように、近年増々過密化、多様化の度を深めている。

このような背景から、警察庁では先端技術を取り入れた第5次交通安全施設等整備事業五箇年計画（以下「5次五計」と呼ぶ）を策定し、平成三年度から実施することとしている。

1 5次五計の背景

1 交通需要の増加

近年の内需中心型の経済への転換、余暇時

間の増加等の社会経済活動の変化は、我が国の自動車交通に依存している、いわゆる「くま社会」の定着化に拍車をかけている。

道路交通に対する需要を示すと考えられる運転免許保有者数、自動車保有台数、自動車走行台キロについて、昭和六〇年と平成元年とを比較すると（ただし、自動車走行台キロについては昭和六〇年と六三年との比較である）、それぞれ一三％、一三％、一二％の増加となっているが、これに対して道路実延長はほとんど変化しておらず、道路交通の過密化が一層進んでいることが明らかとなっている（図1）。

また第4次全国総合開発計画および関係機関の資料によると、運転免許保有者数、自動

車保有台数、自動車走行台キロは、一〇年後にはそれぞれ三三％、三四％、三三％増加す

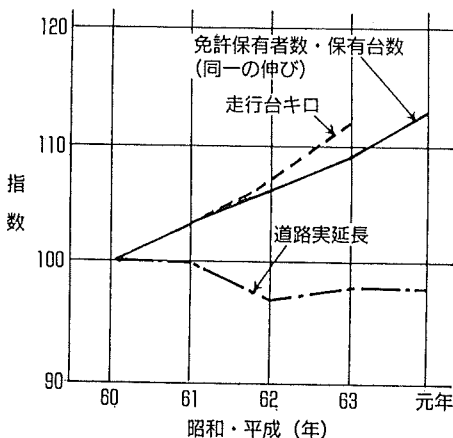


図1 走行台キロ等の推移

るものと予想されており、今後増々自動車交通への依存度が高まっていくものとみられている。

2 交通事故の急増

昭和四〇年代半ばまで漸増傾向にあった交通事故死者数は、昭和四五年には一六、七六五人とピークとなり、これ以降五〇年代半ばまで減少を続け、昭和五四年にはピーク時の半分の八、四六六人と過去最低となった。しかし、これ以後交通事故死者数は再び漸増傾向に転じ、昭和五七年の九、〇七三人以降は連続九、〇〇〇人以上、そして昭和六三年の一〇、三四四人以降は連続二万人以上となり、

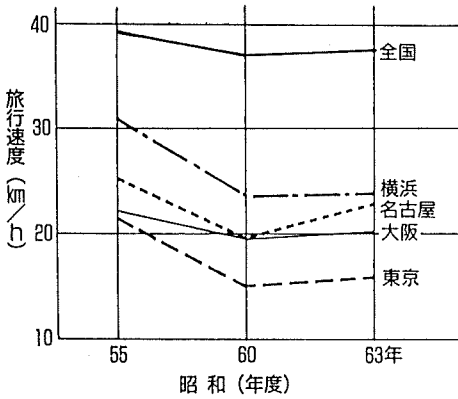


図2 一般国道の旅行速度の推移

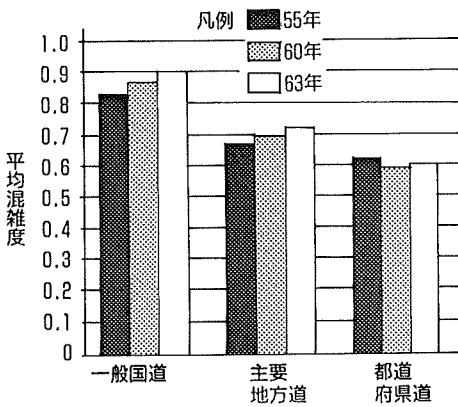


図3 道路混雑度の推移

平成二年には遂に一、二二七人と昭和五〇年代以降最悪を記録し、昭和四〇年代の状況に對して、いわゆる「第二次交通戦争」とも呼ばれる極めて憂慮すべき事態となっている。死者数が最も少なかった昭和五四年と一〇年後の平成元年について交通事故死者数、交通事故発生件数を比較すると次のとおりである。

交通事故死者数は三一%増(八、四六六→一、〇八六)で、その特徴は、若者(一六〜二四歳)、高齢者(六五歳以上)の死者数が増加していること、そして、自動車乗車中および自動車二輪乗車中の死者数が増加していることにある。

一方、死亡事故件数は三一%増であり、夜間事故、駐車関係事故、出合頭事故、右折衝突事故、正面衝突事故、交差点事故、そしてカーブ事故の増加が特徴となっている。

また平成元年中の一五〜一九歳の若者の死亡原因をみると約半分が交通事故であり、これは出生率の低下、高齢化社会の進展の中で大きな問題となっている。

3 交通渋滞の悪化

建設省道路局の「全国道路交通情勢調査」によると、一般国道の平均旅行速度(ピーク時)は、昭和六三年度にはやや回復したものの依然として低く、特に東京、大阪、名古屋等の大都市では約二〇km/時となっている(図2)。混雑状況を示す混雑度(道路の交通容量に占める交通量の割合)をみても、一般国道、主要地方道、都道府県道のいずれも増加している(図3)。

二 五次五計の基本方針

五次五計では、道路ネットワークに即して、交通流、交通量を適切に配分、誘導し、道路交通の安全を確保するとともに、自動車の有する利便性を生かして国民生活の向上を図ることを基本方針としており、以下の主要課題

表1 新五箇年計画の事業規模

(単位：億円)

区分	第4次五箇年計画 (昭和61～平成2年度)	第5次五箇年計画 (平成3～平成7年度)	倍率
特定事業	調整費	1,150	1.35
	計	200	0.50
地方単独事業	調整費	1,350	1.22
	計	3,680	1.35
		4,970	

(注) 道路管理者分としては、特定事業18,500億円、地方単独事業14,400億円が計画されている。

表2 平成3年度特定事業の事業費 (単位：億円)

区分	平成2年度 (当初)	平成3年度	倍率
公安委員会分	268	289 (うち生活関連分12億円)	1.08

(注) 平成3年度の道路管理者分としては、2,666億円が計画されている。

に配慮して交通安全施設等の整備を進めることにしている。

このような基本方針に基づき、5次五計では特定事業として一、六五〇億円(うち調整費一〇〇億円)、地方単独事業の四、九七〇億円の事業規模を予定している(表1)。なお平成三年度には、5次五計の初年度分として二八九億円の特定事業を予定している(表2)。

1 道路交通の安全確保

増加する交差点事故を防止するために、低

性能であるかまたは老朽化した信号機の高性能化を図ると共に、道路の新設、団地の造成等に伴う信号機の新設を行い、さらに見やすい道路標識、標示を整備する。

また、夜間の速度超過等による事故を防止するために、新規事業である高速走行抑止システムの整備も行う。

2 国民生活を支えるモビリティの確保

過密化、複雑化する都市交通に対処するために、低性能であるかまたは老朽化した交通管制センターを高度化し、コンピュータ制御信号機を拡大整備し、そして旅行時間等、ドライバーのニーズに合った交通情報の収集、提供機能の充実を図る。

3 違法駐車抑制および排除

交通事故、渋滞の原因となる違法駐車を抑制、排除するために、新規事業である違法駐車抑止システムおよび駐車誘導システムの整備を行う。

4 居住環境の改善

居住地区内の通過車両を排除し、歩行者等交通弱者を保護するために、視覚障害者用付加装置、弱者感応化(新規事業)等信号機の

高性能化を図ると共に、見やすい道路標識、標示を整備する。

三 5次五計における新規事業

前述のように5次五計では、道路交通の安全確保、国民生活を支えるモビリティの確保、違法駐車抑制と排除、そして居住環境の改善の四つの課題に取り組むことにしているが、その具体的な対策としては下記のように五つの新規事業を計画している。

1 高速走行抑止システム

高速走行車両を検出し、警告表示板で警告して安全運転を促し、自主的な走行管理を行わせ、さらに著しく速度が超過している危険車両を自動的に記録して取締り等に活用することにより、若者等の高速走行による夜間の死亡事故の抑止を図るものである(図4)。

2 違法駐車抑止システム

違法駐車による渋滞が発生している重要交差点にテレビカメラを設置して、違法駐車を監視するとともに、必要に応じて音声で警告することにより、違法駐車抑制を図るものである(図5)。

3 駐車誘導システム

駐車場の位置、駐車状況、渋滞状況等に応じた経路誘導情報をドライバーに提供し、交通渋滞の緩和を図るものである(図6)。

4 弱者感応化

視覚障害者、高齢者等が、信号機の押ボタンを直接押す代わりに、携帯している小型発信機を操作することにより、歩行者用信号機を青にするか、または歩行者用信号機の青表

示時間を延長するものである(図7)。

5 速度感応化

交通管制センター(サブセンターを含む)は、平成元年度末現在で全国一五四都市に設置されており、これによって約四万基の信号機がコンピュータ制御されている。このような交通管制システムの基本となる交通情報収集装置としては、これまで主として超音波式車両感知器が用いられてきたが、今後はマイ

クロ波を用いた新型の車両感知器を整備する予定である。

すなわち、従来の超音波式車両感知器では、反射波の遅延時間を測定することにより、通過車両の台数および占有率を計測するのに対し、マイクロ波式車両感知器ではこれに加えて車両の速度がリアルタイムで測定できるという点が大きな特徴となっているのである。

速度は交通流を表現するための最も基本的かつ重要なパラメータの一つであり、これを用いて信号の切り替えのタイミングを調整することにより、信号制御はもちろんのこと旅行時間の推定も可能となるため、5次五計ではマイクロ波式車両感知器を整備して交通管制システムの高度化を図ることにしている。

おわりに

これからの交通管理における重要な点は、自動車の有用性、ドライバーの利便性を最大限に活かしながら、一方でそのマイナス面を抑えていくことにある。そのためには、先端技術を導入した新しい交通安全施設等の整備充実を図ることにより、新しいくま社会を形成していく必要がある。関係各位のより一層の御協力をお願いする次第である。

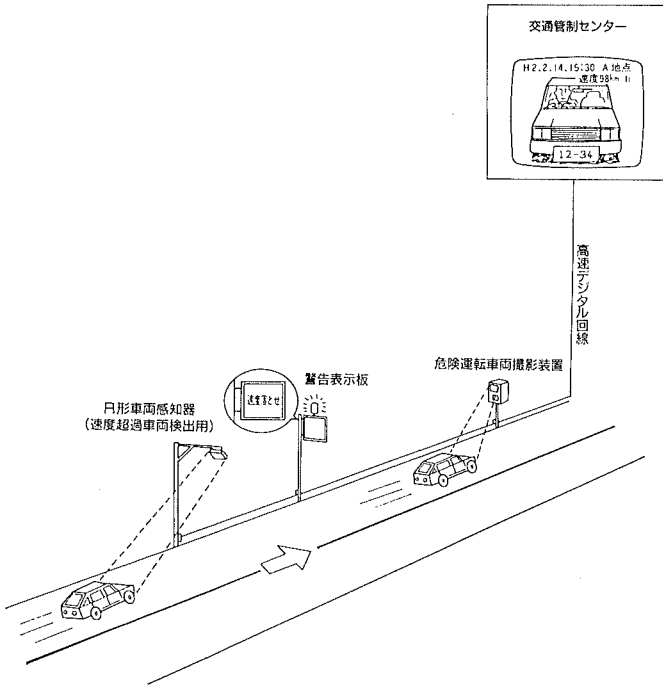


図4 高速走行抑止システム

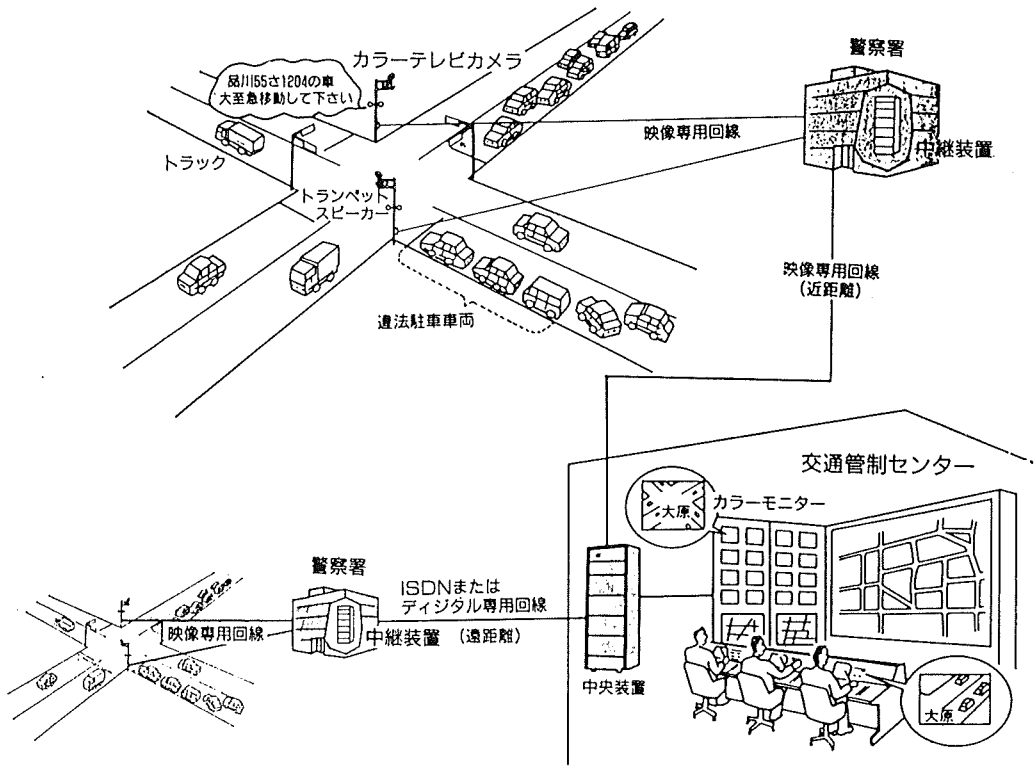


図5 違法駐車抑止システム

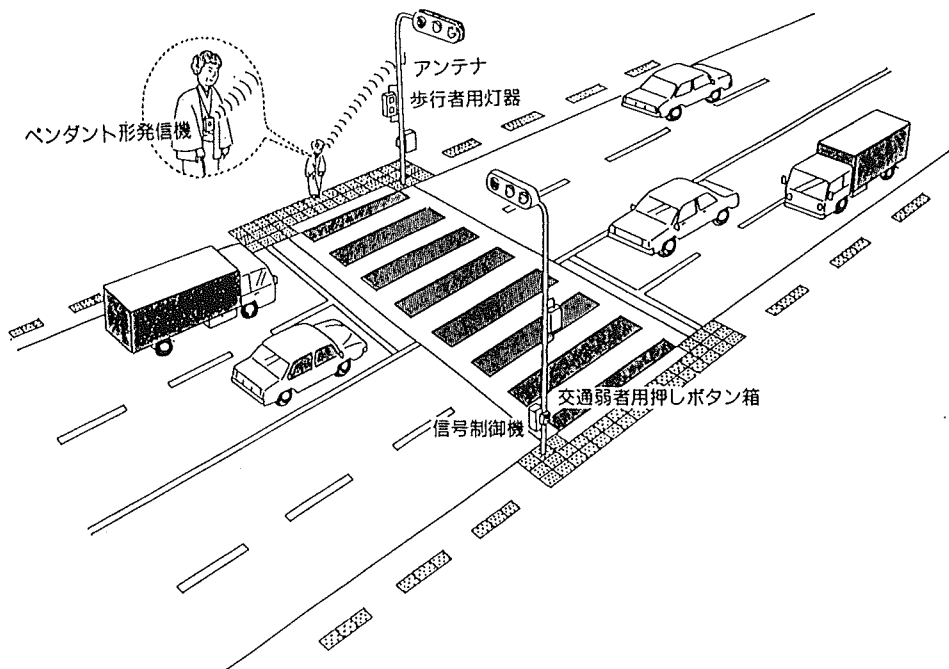


図7 弱者感応化

駐車誘導および交通渋滞表示システム構成図

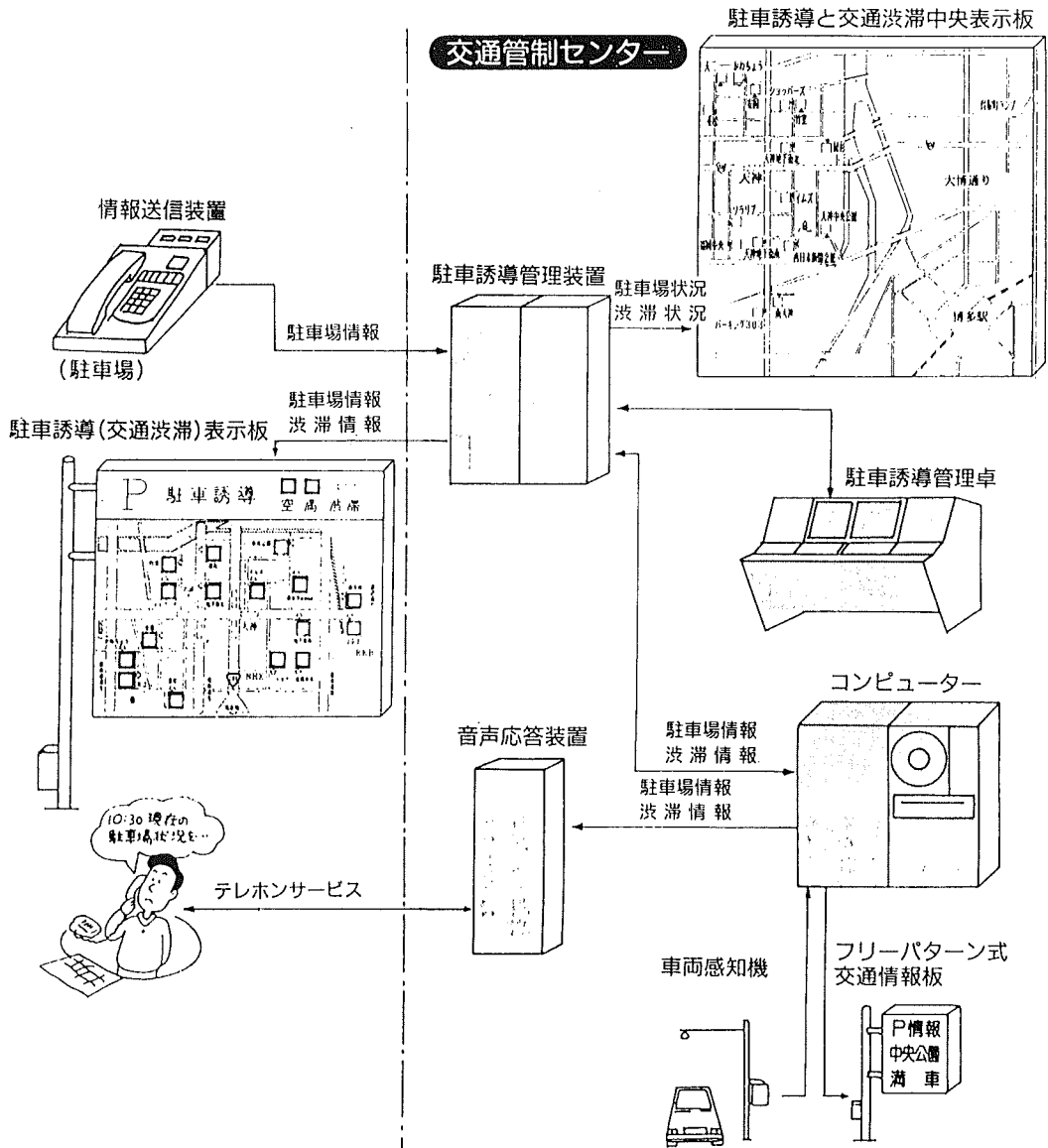


図 6 駐車誘導システム

踏切道の改良による交通事故防止対策

建設省道路局路政課交通係

一 はじめに

「踏切道改良促進法の一部を改正する法律」は、第一二〇回国会の審議を経て平成三年三月二六日に成立し、三月一九日に公布され（平成三年法律第二一号）、四月一日より施行されたところである。

また、これに先立ち、交通対策本部において第五次の「踏切事故防止総合対策」が二月一二日に決定されたところである。

本稿では、これら踏切事故防止のための対策について紹介することとする。

二 踏切事故防止対策の必要性

昭和三〇年代に入ってモータリゼーションの急速な進展とともに、踏切事故が多発し大きな社会問題となった。このため、「踏切道改良促進法」が制定（昭和三十六年）されると

もに、「踏切事故防止総合対策」が決定（当初昭和四六年）され、それぞれ五ヶ年間でその対策期間として、道路と鉄道とが平面交差する踏切道の立体交差化や構造改良の対策が行われてきた結果、踏切数および事故件数はいずれも減少してきている。

しかし、現在でも踏切は全国で約四万箇所（昭和三十六年当時約七万箇所）残されており、平成元年度において約八六〇件（昭和三十六年当時約五、五〇〇件）の踏切事故が発生し、死傷者は約五六〇人（昭和三十六年当時約三、九〇〇人）にのぼっている。また、都市部には一時間に数分しか通行できない、いわゆる「あかずの踏切」が今なお多数残されている。このような状況の中で、建設省では踏切道改良促進法および踏切事故防止総合対策等に基づき、交通事故の防止および交通の円滑化を図るため、踏切道の立体交差化等の事業を

推進しているところである。

三 踏切道改良促進法の改正

踏切道改良促進法は踏切道の改良を促進することにより、交通事故の防止と交通の円滑化に寄与することを目的として昭和三十六年に制定された法律で、踏切道の改良を進めるため、立体交差化、構造改良および保安設備の整備についてその改良方法を定めて指定するとともに、道路管理者および鉄道事業者に対して、指定された踏切道の改良計画の提出および当該計画の実施を義務付けている。

踏切事故は、ひとたび発生すると多数の死傷者を生じるなど重大な結果をもたらすものである。また、立体交差化、構造改良が必要な踏切道がなお多数残されている状況にあり、この法による措置を講ずる期間は平成二年度までの五箇年間となっていたが、平成三年度

以降においても、踏切道の改良を引き続き計画的に進める必要がある。このため、踏切道改良促進法を更に五箇年（平成三年度から七年度）延伸することとされ、改正法の内容としては、平成三年度以降五箇年において、改良することが必要と認められる踏切道について指定するものとするものとされたものである（新旧対照表を参照）。

四 踏切事故防止総合対策の決定

踏切事故の防止については、総務庁長官を本部長とし関係省庁からなる交通対策本部において、昭和四十六年以来、四度にわたって「踏

切事故防止総合対策」を決定し、これに基づき関係省庁が一体となり踏切道の立体交差化、構造改良等の対策を推進してきた。

平成三年度以降についても、引き続き踏切事故防止のための総合的な対策を強力に推進する必要があるため、平成三年度から七年度に五箇年間にわたる立体交差化、構造改良、踏切保安設備の整備等の各省庁にわたる踏切事故防止のための対策をまとめた第五次の「踏切事故防止総合対策」が去る二月一二日に交通対策本部において決定されたところである。

この踏切事故防止総合対策は、交通安全対

改正案	現行
<p>(指定)</p> <p>第三条 運輸大臣及び建設大臣は、踏切道における交通量、踏切事故の発生状況その他の事情を考慮して運輸省令、建設省令で定める基準に従い、平成三年度以降の五箇年間にわたる立体交差化又は構造の改良（踏切道に接続する鉄道又は道路の構造の改良を含む。）により改良することが必要と認められる踏切道について、その改良の方法を定めて、指定するものとする。</p> <p>2 運輸大臣は、踏切道における交通量、踏切事故の発生状況その他の事情を考慮して運輸省令で定める基準に従い、平成三年度以降の五箇年間にわたる保安設備の整備により改良することが必要と認められる踏切道について、その改良の方法を定めて、指定するものとする。</p> <p>(略)</p>	<p>(指定)</p> <p>第三条 運輸大臣及び建設大臣は、踏切道における交通量、踏切事故の発生状況その他の事情を考慮して運輸省令、建設省令で定める基準に従い、昭和六十一年度以降の五箇年間にわたる立体交差化又は構造の改良（踏切道に接続する鉄道又は道路の構造の改良を含む。）により改良することが必要と認められる踏切道について、その改良の方法を定めて、指定するものとする。</p> <p>2 運輸大臣は、踏切道における交通量、踏切事故の発生状況その他の事情を考慮して運輸省令で定める基準に従い、昭和六十一年度以降の五箇年間にわたる保安設備の整備により改良することが必要と認められる踏切道について、その改良の方法を定めて、指定するものとする。</p> <p>(略)</p>

策基本法に基づく交通安全基本計画（平成三年三月一二日作成）で定められた施策の一環として政府が示した踏切事故防止についての指針である。

このうち建設省関係では、この五箇年間にわたる踏切道の連続立体交差事業約三〇〇km、単独立体交差事業約二〇〇箇所、バイパス等の整備に伴う新設立体交差事業約四〇〇箇所、踏切道の構造改良事業約一、〇〇〇箇所を実施することとしている。

踏切事故防止総合対策による目標整備量の推移および今回決定された踏切事故防止総合対策（全文）を別に記載する。

五 おわりに

踏切道の改良を促進するために、先に述べた踏切道改良促進法、踏切事故防止総合対策、交通安全基本計画等が定められているが、事業を円滑に推進するためには、事業を実施する道路管理者と踏切を管理している鉄道事業者双方が協力して進める必要がある。

道路管理者と鉄道事業者は、交通事故の防止と交通の円滑化という共通の目的に向けて、お互い協力のうえ事業を進めていかなければならない。

特集

交通安全対策

交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法の の一部を改正する法律 交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法 施行令及び道路法施行令の一部を改正する政令

道路法令研究会

一 はじめに

第一二〇回国会の審議を経て平成三年三月八日に成立した「交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法の一部を改正する法律」(平成三年法律第四号)は、三月一五日に、また、「交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法施行令及び道路法施行令の一部を改正する政令」(平成三年政令第七八号)は、三月二九日に公布され、ともに四月一日に施行されたところである。

今回の法令改正の趣旨は、平成三年度以降五箇年間に於いて実施すべき交通安全施設等整備事業に関する計画を作成し、総合的な計画の下に交通安全施設等整備事業を推進する

とともに、あわせて交通安全施設等整備事業の範囲を拡大すること等により、交通安全施設等のより一層の整備拡充を図ろうとするものである。

本稿では、その概要を述べることにしたい。

二 交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法の制定の背景と改正の経緯

戦後、我が国の自動車保有台数は急激な増加を続け、昭和三〇年代の一〇年間で約五・

四倍の伸びを示すに至り、また、輸送構造も大きく変化し、国内輸送における自動車輸送の占める割合も著しく増加した。この自動車交通時代の到来に伴い、交通事故が激増する

こととなり、昭和三〇年代の一〇年間に交通事故件数は六・〇倍、交通事故による死傷者数は五・三倍に達した。

こうした交通事故の著しい増加の原因は、モータリゼーションが急激に進展する中で、低水準の交通モラル、人命軽視の風潮、交通安全教育の不徹底等ソフト面での対応が不備であったこともさることながら、とりわけハード面の交通安全施設の整備が不十分なことにありと考えられた。

交通安全施設等の整備については、もとより、都道府県公安委員会および道路管理者が既存の制度の範囲内で行ってきてはいたが、基本的に地方公共団体の責務と考えられ、また、道路整備の重点が主として道路改良の延

長を伸ばすことに置かれていたため、制度的にも予算的にも国の助成が十分に講じられておらず、さらに都道府県公安委員会と道路管理者との間において必ずしも緊密な連絡協調を行える体制になっていなかった。そのため、交通安全施設等の整備は十分には進まず、自動車交通時代に即応した道路交通環境の整備が著しく立ち遅れていたと言える。

このような事態に対処するため、国は、人命の尊重がなにもにも優先するという理念の下に、昭和四〇年一月一三日「交通事故防止の徹底を図るための緊急対策について」を決定し、その第一に「交通安全施設の整備・拡充」を掲げて、これを緊急かつ強力に推進することとした。

さらに、こうした施策を緊急かつ強力に推進するためには、国は、緊急に交通の安全を確保する必要があると認められる道路を交通安全施設等整備事業を実施すべき道路として指定し、その整備のための総合的な計画を定め、指定道路に係る交通安全施設等整備事業に要する費用について助成を行うこと等交通安全施設等の整備について所要の立法措置をとることが必要とされたものである。

こうした観点から、「交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法」（以下「交安法」と

いう。）は国会審議を経て昭和四一年三月三十一日に成立し、関連法令とともに四月一日に公布施行された。

その後、なお交通事故が多発する道路が多数残されていること等の理由により、制度の拡充が図られるとともに、昭和四四年、昭和四六年、昭和五一年、昭和五六年、昭和六一年の五度にわたって、法による措置を講ずる期間を延長する等の法改正が行われてきた（資料1参照）。

三 近年の交通事故をめぐる状況と改正の必要性

交通安全施設等の整備については、交安法に基づき、これまで二次にわたる三箇年計画および四次にわたる五箇年計画が策定され、これらの計画の下に都道府県公安委員会および道路管理者が協力して交通安全施設等整備事業の実施を推進してきた。

この結果、交通事故発生件数は、年々減少の傾向をたどってきたが、昭和五三年以降再び増加に転じ、また、交通事故による死亡者数も平成元年以降二年連続して一万一千人を超えるなど、交通事故をめぐる状況は、依然憂慮すべきものとなっている。

このような現状に対応するため、現行の第

四次五箇年計画に引き続き、平成三年度以降五箇年間において交通安全施設等整備事業に関する計画を作成するとともに交通安全施設等整備事業の内容の拡充等を行い、総合的な計画の下に都道府県公安委員会および道路管理者は交通安全施設等整備事業を強力に推進する必要がある。

四 改正の内容

1 交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法の一部を改正する法律について

本法は、交通事故が多発しているという緊急事態に対処するための措置を五箇年間に限り定めているものであることから、今回の改正の内容としては、平成三年度以降五箇年間において実施すべき交通安全施設等整備事業に関する計画を定めることとするものである。

2 交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法施行令及び道路法施行令の一部を改正する政令について

(1) 交通安全施設等整備事業の内容の拡充―

工種の追加（交安法施行令第一条関係）

交安法第二条第三項第二号は、「交通安全施設等整備事業」のうち道路管理者が行う事業

を、①横断歩道橋の設置に関する事業または歩道・自転車道の設置その他の道路の改築で政令で定めるものに関する事業（以下「交安一種事業」という。）、②道路標識、さく、街灯その他政令で定める道路の附属物または区画線の設置に関する事業（以下「交安二種事業」という。）とし、「道路の改築」および「道路の附属物」の範囲については、政令に委任している。

交通安全施設等整備事業の内容（工種）については、これまで、事故特性の変化等に応じて追加されてきたところであるが（資料²参照）、今回に掲げるように、いわゆる付加車線、自動車駐車場および地点標の設置に関する事業を新規工種として追加するものである。

① いわゆる「付加車線」の追加（第二項第一号）

令第一条第二項は、交安一種事業としての「道路の改築」の内容を定めるものであり、緊急に交通の安全を確保する必要がある小区間について応急措置として行う道路の改築を規定している。

近年、特に長区間にわたり追越しのためのはみ出し禁止等の交通規制がなされている道路等において無理な追越しによ

る事故が多発していることから、いわゆる付加車線すなわち「他の車両の速度よりも遅い速度で進行している車両を分離して通行させることを目的とする車線」を交安一種事業に追加するものである。なお、従来より規定されている「登坂車線」は、この定義に含まれることとなる。

目的地までの距離を確認するために利用することができ、あわせて事故発生地点の特定に役立つようないわゆるキロポストの整備を推進し、交通事故の間接原因となる迷走運転の解消、速やかな事故処理・的確な事故分析等の実施を図る等の必要がある。このため、道路法施行令第三四条の三第四号に規定する「地点標」を交安二種事業に新規工種として追加することとしたものである。

令第一条第三項は、交安二種事業に係る「道路の附属物」の内容を定めるものであるが、道路法第二条第二項および同法施行令第三四条の三に規定する道路の附属物のうち、安全な交通を確保するためのものを列挙している。

近年、路上駐車場起因する交通事故が多発している状況にかんがみ、道路管理者としても路上駐車車両を吸収するための駐車スペースとして積極的に自動車

（2）交安二種事業に対する国の助成措置の拡大（交安法施行令第二条の三関係）
 交安法第一〇条第二項および第三項は、指定区間外の一般国道、都道府県道および市町村道について実施する交安一種事業について、国の負担または補助の特例（交安法上は負担・補助率 $1/2$ ）の対象となる事業の範囲を政令に委任している。

駐車場を整備していく必要がある。このため、「道路法第二条第二項第六号に掲げるもの」（道路管理者が設ける自動車駐車場）を交安二種事業に新規工種として追加するものである。

今回、従来より交安二種事業とされている「街灯」および今回新規工種として追加される「自動車駐車場」について、その整備の促進を図るため、国の負担または補助の特例の対象とするものである。

また、道路利用者の利便性向上のニーズが高まる中、道路利用者が現在位置や

（3）道の区域内の道路に係る交通安全施設等整備事業に要する費用の補助の特例（道路法施行令第三四条の二の三関係）

道路法第八八条第一項に基づき、道の区域内の道路について実施する交通安全施設等整備事業の費用負担については、道路法施行令においてその特例が定められている。このうち、道の区域内の一般国道並びに道道および道の区域内の市町村道で建設大臣が開発のために特に必要と認めて指定したもの（いわゆる開発道路）については、一般国道に係る交安二種事業を除き、恒久的な高率の負担率が定められているが（道路法施行令第三一条、第三二条）、それ以外の道道および道の区域内の市町村道については、従来より、五年毎の交安法による措置を講ずる期間の延長に併せて交安法の定める措置と同様の助成措置を本政令において定めてきたところである。

今回、交安法の一部改正により同法による措置が五箇年間延長されることに伴い、従来と同様に、平成三年度以降五箇年間において内地と同様の補助制度を設けることとしたものである。

<資料1>

交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法の制定・改正経緯						
法律名	交安法の一部を改正する法律	交安法の一部を改正する法律	交安法及び踏切法の一部を改正する法律	交安法及び踏切法の一部を改正する法律	交安法の一部を改正する法律	
番号	41年45号	44年9号	46年27号	51年13号	56年7号	61年11号
改正概要	法制定 1 地方単独事業の追加 2 特定交安事業三ヵ年計画の作成 3 都道府県総合交通安全事業三ヵ年計画等の作成 4 交安事業の実施方法 5 費用の特例 6 地方単独事業への財政措置	1 46年度以降5ヵ年間の交安事業の計画の作成 2 都道府県公安委員会の事業範囲の拡大 3 総合交安事業計画の作成 4 北海道の費用負担の特例等	51年度以降5ヵ年間に実施すべき交安事業の計画の作成	56年度以降5ヵ年間に実施すべき交安事業の計画の作成	1 61年度以降5ヵ年間に実施すべき交安事業の計画の作成 2 道路管理者が指定区間外の一般国道及び地方道について、交通安全施設等整備事業として実施する一定の道路の附属物の措置に要する費用に関する国の負担または、補助の特例	

〈資料 2〉 都道府県公安委員会及び道路管理者が行う交通安全施設等整備事業の工種の変遷

	都道府県公安委員会	道 路 管 理 者		備 考
		一 種	二 種	
交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法（昭和41年法律第45号）	・信号機 ・道路標識 ・道路標示	・横断歩道橋	・道路標識 ・さく ・街燈 ・区画線	
交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法施行令（昭和41年政令第103号）		・歩道 ・緩速車道 ・分離帯 ・視距の延長 ・突角の切取り	・車道の拡幅 ・交通島 ・車両停車帯	第1次三計 (S41～S43) 第2次三計 (S44～S46)
道路構造令（昭和45年政令第320号） 附則		・緩速車道→自転車道 ・分離帯→中央帯 ） に変更		
交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法の一部を改正する法律（昭和46年法律第27号）	・交通管制センターの追加			第1次五計 (S46～S50)
交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法施行令及び道路法施行令の一部を改正する政令（昭和46年政令第60号）		・自転車歩行者道 ・自転車専用道路 ・自転車歩行者専用道路 ・歩行者専用道路 ） の追加		
交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法施行令及び道路法施行令の一部を改正する政令（昭和51年政令第61号）		・路肩の改良の追加	・自転車駐車場の追加	第2次五計 (S51～S55)
交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法施行令及び道路法施行令の一部を改正する政令（昭和56年政令第63号）		（「歩道」の新規運用として） コミュニティ道路の追加	・道路情報提供装置の追加	第3次五計 (S56～S60)
交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法施行令等の一部を改正する政令（昭和61年政令第64号）		・登坂車線の追加		第4次五計 (S61～H2)
交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法施行令及び道路法施行令の一部を改正する政令（平成3年政令第78号）		・いわゆる付加車線の追加	・自動車駐車場 ・地点標 ） の追加	第5次五計 (H3～H7)

交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法の一部を改正する法律 新旧対照条文

○交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法（昭和四十一年法律第四十五号）（抄）（傍線の部分は改正部分）

改正案

（市町村の交通安全施設等整備事業に関する計画の案）

第三条 都道府県公安委員会及び市町村道の道路管理者である市町村は、協議により、国家公安委員会及び建設大臣が定める基準に従い、緊急に交通安全を確保する必要があると認められる市町村道（建設大臣が道路管理者である市町村道を除く。）について、平成三年度以降の五箇年間に於いて実施すべき交通安全施設等整備事業に関する計画の案を作成し、平成三年六月三十日までに、都道府県公安委員会及び道路管理者である都道府県に提出しなければならない。

（総合交通安全施設等整備事業五箇年計画）

第四条 都道府県公安委員会及び道路管理者（市町村道の道路管理者である市町村を除く。）は、協議により、前条に規定する基準に従い、緊急に交通安全を確保する必要があると認められる一般国道、都道府県道及び建設大臣が道路管理者である市町村道について、平成三年度以降の五箇年間に於いて実施すべき交通安全施設等整備事業に関する計画の案を作成し、当該計画の案と前条の規定により提出された市町村の交通安全施設等整備事業に関する計画の案とを調整して当該都道府県の交通安全施設等整備事業に関する総合的な計画（以下「総合交通安全施設整備事業五箇年計画」という。）を作成し、平成三年七月三十一日までに、当該計画を国家公安委員会及び建設大臣に提出しなければならない。

（特定交通安全施設等整備事業を実施すべき道路の指定）

現行

（市町村の交通安全施設等整備事業に関する計画の案）

第三条 都道府県公安委員会及び市町村道の道路管理者である市町村は、協議により、国家公安委員会及び建設大臣が定める基準に従い、緊急に交通安全を確保する必要があると認められる市町村道（建設大臣が道路管理者である市町村道を除く。）について、昭和六十一年度以降の五箇年間に於いて実施すべき交通安全施設等整備事業に関する計画の案を作成し、昭和六十一年六月三十日までに、都道府県公安委員会及び道路管理者である都道府県に提出しなければならない。

（総合交通安全施設等整備事業五箇年計画）

第四条 都道府県公安委員会及び道路管理者（市町村道の道路管理者である市町村を除く。）は、協議により、前条に規定する基準に従い、緊急に交通安全を確保する必要があると認められる一般国道、都道府県道及び建設大臣が道路管理者である市町村道について、昭和六十一年度以降の五箇年間に於いて実施すべき交通安全施設等整備事業に関する計画の案を作成し、当該計画の案と前条の規定により提出された市町村の交通安全施設等整備事業に関する計画の案とを調整して当該都道府県の交通安全施設等整備事業に関する総合的な計画（以下「総合交通安全施設等整備事業五箇年計画」という。）を作成し、昭和六十一年七月三十一日までに、当該計画を国家公安委員会及び建設大臣に提出しなければならない。

（特定交通安全施設等整備事業を実施すべき道路の指定）

第六条 国家公安委員会及び建設大臣は、道路における交通事故の発生状況、交通量その他の事情を考慮して総理府令・建設省令で定める基準に従い、緊急に交通の安全を確保する必要があると認められる道路を、平成三年度以降の五箇年間に於いて交通安全施設等整備事業でこれに要する費用の全部又は一部を国が負担し、又は補助するもの（以下「特定交通安全施設等整備事業」という。）を実施すべき道路として指定するものとする。

2・3 (略)

(特定交通安全施設等整備事業五箇年計画)

第七条 国家公安委員会及び建設大臣は、協議により、第四条の規定により提出された総合交通安全施設等整備事業五箇年計画に係る交通安全施設等整備事業のうち、前条第一項の規定により指定された道路について、平成三年度以降の五箇年間に於いて実施すべき特定交通安全施設等整備事業に関する計画（以下「特定交通安全施設等整備事業五箇年計画」という。）の案を作成しなければならない。

2・5 (略)

交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法施行令及び道路法施行令の一部を改正する政令 新旧対照条文

○交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法施行令（昭和四十一年政令第百三十三号）（抄）（傍線の部分は改正部分）

改 正 案

第一条 (略)

2 法第二条第三項第二号イに規定する道路の改築で政令で定めるものは、次に掲げるものとする。

現 行

第一条 (略)

2 法第二条第三項第二号イに規定する道路の改築で政令で定めるものは、次に掲げるものとする。

第六条 国家公安委員会及び建設大臣は、道路における交通事故の発生状況、交通量その他の事情を考慮して総理府令・建設省令で定める基準に従い、緊急に交通の安全を確保する必要があると認められる道路を、昭和六十一年度以降の五箇年間に於いて交通安全施設等整備事業でこれに要する費用の全部又は一部を国が負担し、又は補助するもの（以下「特定交通安全施設等整備事業」という。）を実施すべき道路として指定するものとする。

2・3 (略)

(特定交通安全施設等整備事業五箇年計画)

第七条 国家公安委員会及び建設大臣は、協議により、第四条の規定により提出された総合交通安全施設等整備事業五箇年計画に係る交通安全施設等整備事業のうち、前条第一項の規定により指定された道路について、昭和六十一年度以降の五箇年間に於いて実施すべき特定交通安全施設等整備事業に関する計画（以下「特定交通安全施設等整備事業五箇年計画」という。）の案を作成しなければならない。

2・5 (略)

一 歩道、自転車道、自転車歩行者道、他の車両の速度よりも遅い速度で進行している車両を分離して通行させることを目的とする車線（登坂車線を含む）、中央帯、自転車専用道路、自転車歩行者専用道路若しくは歩行者専用道路の設置、路肩の改良又は視距を延長するための道路の改築のうち、道路構造令（昭和四十五年政令第三百二十号）第三十八条第二項の規定により同令の規定による基準によらないことができるもの（これらに要する費用の額がそれぞれ建設大臣が定めた額を超えないものに限る。）

二・三（略）

3 法第二条第三項第二号ロに規定する政令で定める道路の附属物は、道路情報提供装置、道路法（昭和二十七年法律第八十号）第二条第二項第六号に掲げるもの及び道路法施行令（昭和二十七年政令第四百七十九号）第三十四条の三第二号から第五号までに掲げるものとする。

（都道府県等の負担）

第二条 都道府県又は道路法第七条第三項に規定する指定市（以下「都道府県等」という。）が法第十条第一項の規定により負担する負担金の額は、同項に規定する費用の額（道路法第五十八条から第六十二条まで又は首都高速道路公団法（昭和三十四年法律第三百三十三号）第四十条、阪神高速道路公団法（昭和三十七年法律第四十三号）第四十条若しくは地方道路公社法（昭和四十五年法律第八十二号）第二十九条の規定による負担金（以下「収入金」という。）があるときは、当該費用の額から収入金の額を控除した額。以下「都道府県等負担基本額」という。）に、法第十条第一項に定める都道府県等の負担割合を乗じて得た額（以下「都道府県等負担額」という。）とする。

2・3（略）

（法第十条第二項及び第三項に規定する政令で定める事業）

一 歩道、自転車道、自転車歩行者道、登坂車線、中央帯、自転車専用道路、自転車歩行者専用道路若しくは歩行者専用道路の設置、路肩の改良又は視距を延長するための道路の改築のうち、道路構造令（昭和四十五年政令第三百二十号）第三十八条第二項の規定により同令の規定による基準によらないことができるもの（これらに要する費用の額がそれぞれ建設大臣が定めた額を超えないものに限る。）

二・三（略）

3 法第二条第三項第二号ロに規定する政令で定める道路の附属物は、道路情報提供装置並びに道路法施行令（昭和二十七年政令第四百七十九号）第三十四条の三第二号、第三号及び第五号に掲げるものとする。

（都道府県等の負担）

第二条 都道府県又は道路法（昭和二十七年法律第八十号）第七条第三項に規定する指定市（以下「都道府県等」という。）が法第十条第一項の規定により負担する負担金の額は、同項に規定する費用の額（道路法第五十八条から第六十二条まで又は首都高速道路公団法（昭和三十四年法律第三百三十三号）第四十条、阪神高速道路公団法（昭和三十七年法律第四十三号）第四十条若しくは地方道路公社法（昭和四十五年法律第八十二号）第二十九条の規定による負担金（以下「収入金」という。）があるときは、当該費用の額から収入金の額を控除した額。以下「都道府県等負担基本額」という。）に、法第十条第一項に定める都道府県等の負担割合を乗じて得た額（以下「都道府県等負担額」という。）とする。

2・3（略）

（法第十条第二項及び第三項に規定する政令で定める事業）

第二条の三 法第十条第二項及び第三項に規定する政令で定める事業は、道路標識、街灯、道路情報提供装置、道路法第二条第二項第六号に掲げるもの又は道路法施行令第三十四条の三第五号に掲げるもので安全な交通を確保するためのものの設置に関する事業とする。

○道路法施行令（昭和二十七年政令第四百七十九号）（抄）（傍線の部分は改正部分）

改 正 案

現 行

（道の区域内の道路に関する費用の補助）
第三十四条の二の三（略）

2 国は、平成三年度以降五箇年間に於いて、道路管理者が道道又は道の区域内の市町村道について実施する交通安全施設等整備事業のうち交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法第二条第三項第二号に掲げる事業及び交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法施行令（昭和四十一年政令第百三十三号）第二条の三に規定する事業に要する費用については、法第五十六条及び第八十五条第三項の規定にかかわらず、予算の範囲内において、その二分の一（道路管理者が同令第四条に規定する通学路に該当する市町村道について実施する交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法第二条第三項第二号に掲げる事業に要する費用については、その三分の二）をその費用を負担する地方公共団体に対して補助する。

（道の区域内の道路に関する費用の補助）
第三十四条の二の三（略）

2 国は、昭和六十一年度以降五箇年間に於いて、道路管理者が道道又は道の区域内の市町村道について実施する交通安全施設等整備事業のうち交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法第二条第三項第二号に掲げる事業及び交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法施行令（昭和四十一年政令第百三十三号）第二条の三に規定する事業に要する費用については、法第五十六条及び第八十五条第三項の規定にかかわらず、予算の範囲内において、その二分の一（道路管理者が同令第四条に規定する通学路に該当する市町村道について実施する交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法第二条第三項第二号に掲げる事業に要する費用については、その三分の二）をその費用を負担する地方公共団体に対して補助する。

「国の補助金等の臨時特例等に関する法律」および「道路法施行令等の一部を改正する政令」について

道路法令研究会

はろしあ

道路事業に係る国の高率(二分の一を上回る率)の補助率または負担割合については、昭和六〇年度以降平成二年度まで暫定的に引下げられてきたところであるが、平成二年一月二二日に閣議了解された「平成三年度以降の補助率等の取扱いについて」により、平成三年度から平成五年度までの暫定措置として、原則として昭和六一年度に適用された率まで復元することになった。

この方針を受けて、「国の補助金等の臨時特例等に関する法律」(平成三年法律第一五号)および「道路法施行令等の一部を改正する政令」(平成三年政令第九八号)が、三月三〇日に公布されたところであるが、以下それぞれについて解説していき

いと思う。

一 「国の補助金等の臨時特例等に関する法律」について

平成三年度から平成五年度までの補助率等の引下げについては、「国の補助金等の整理及び合理化並びに臨時特例等に関する法律」(平成元年法律第二二号)と同様、各省庁が各自で法律案を提出する形式をとらず、「国の補助金等の臨時特例等に関する法律」により一括して措置することとなった。

今回、道路局所管法律で改正の対象となったのは、道路法、積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法(以下「雪寒法」という)、道路整備緊急措置法(以下「緊措法」という)、奥地等産業開発道路整備臨時措置法(以下

「奥産法」という。)および交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法(以下「交安法」という。)の五法である。以下それぞれについて略述する。

(1) 道路法の一部改正

道路の管理に要する費用は、当該道路の道路管理者が負担するのが原則(道路法第四九条)であるが、道路整備の緊急性、地方財政の現状等に適合させるため、様々な特例規定が設けられている。このうち、道路法においていわゆる国の高率の補助率等が規定されているのは、以下のとおりである。

① 一般国道の新設または改築に要する費用は、国が直轄でこれを行う場合においては、国がそのを負担する(道路法第五〇条第一項本文)。

② ①のうち長大橋、トンネル等の特に大規模な工事に係るものにあつては、国がその $\frac{3}{4}$ を負担することができる（道路法第五〇条第一項ただし書）。

今回、対象となつたのは、以上の負担割合であり、平成三年度から平成五年度までは、 $\frac{3}{8}$ を $\frac{10}{100}$ 、 $\frac{3}{4}$ を $\frac{75}{100}$ と、昭和六一年度と同率まで還元することとしている。

(2) 雪寒法の一部改正

雪寒法においては、国の費用負担の特例として、積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画に基づいて実施する除雪、防雪または凍雪害の防止に係る事業に要する国の負担割合または補助率を $\frac{3}{4}$ としている（同法第五条の二、第六条）。

このうち、今回、対象となつたのは、建設大臣以外の道路管理者が実施する防雪または凍雪害の防止に係る事業に要する費用に対する補助率についてであり、平成三年度から平成五年度においては、 $\frac{3}{8}$ を昭和六一年度から平成二年度に引き続き $\frac{3}{8}$ を $\frac{10}{100}$ とすることとしている。

(3) 緊措法の一部改正

緊措法においては、国の費用負担の特例として、昭和六三年度以降五箇年間に於いて道路整備五箇年計画（同法第二条）に基づいて実施する道路の

改築および修繕については、法定上限（改築については $\frac{3}{4}$ （土地区画整理事業に係るものにあつては $\frac{2}{3}$ ）、修繕については $\frac{1}{2}$ ）の範囲内で政令で特別の定めをすることができることとされている（同法第四条）。

今回、対象となつたのは、改築についての法定上限であり、平成三年度および平成四年度においては「 $\frac{3}{4}$ 」を「建設大臣施行の改築については $\frac{3}{8}$ 、その他の改築にあつては $\frac{2}{3}$ 」に、「 $\frac{2}{3}$ 」を「建設大臣施行の改築については $\frac{10}{100}$ 、その他の改築にあつては $\frac{75}{100}$ 」とすることとしている。

なお、本法の改正は、原則として昭和六一年度と同率まで還元したものであるが、緊措法施行令の附則で半島振興法第一〇条に規定する半島循環道路等（地方道および土地区画整理事業に係る道路に限る。）について、一般道よりも補助率の下げ幅を小さくなるよう措置するため、昭和六一年度より法定上限を引き上げている。

(4) 奥産法の一部改正

奥産法においては、国の費用負担の特例として、奥地等産業開発道路の新設または改築に要する費用に係る国の負担割合または補助率については、 $\frac{3}{4}$ の範囲内で政令で定める特別の定めをすることができることとされている（同法第五条第二項）。今回、対象となつたのは、この法定上限であり、

平成三年度および平成四年度においては、「 $\frac{3}{4}$ 」を「建設大臣施行のものについては $\frac{3}{8}$ 、その他のものにあつては $\frac{2}{3}$ 」と昭和六一年度と同率まで還元することとしている。

(5) 交安法の一部改正

交安法においては、国の費用負担の特例として、道路管理者が行う特定交通安全施設等整備事業について、以下のように定められている（同法第一〇条）。

① 指定区間内の一般国道に係る交安二種事業については $\frac{1}{2}$ （同条第一項）

② 指定区間外の一般国道に係る交安二種事業については $\frac{1}{2}$ （同条第二項）

③ 都道府県道及び市町村道に係る交安一種事業及び二種事業については $\frac{1}{2}$ 、ただし、市町村通学路に係る交安一種事業については $\frac{3}{8}$ （同条第三項）

今回、対象となつたのは、市町村通学路に係る交安一種事業の補助率についてであり、平成三年度から平成五年度においては、 $\frac{3}{8}$ を昭和六一年度から平成二年度までと同率の $\frac{10}{100}$ とすることとしている。

なお、一般国道に係る交安一種事業については、同法に費用負担の特例がないことから、道路法第五〇条第一項により、建設大臣施行のものにあ

つては、 $\frac{3}{8}$ 、知事施行のものにあつては $\frac{1}{2}$ を国が負担することとされており、補助率等の引下げについても道路法の規定が（道路法附則第二項および第三項）適用されている。昭和六二年度から平成二年度までは、交安法附則第四項により、指定区間内の国道における交安一種事業に係る負担割合については、引き下げ幅を小さくなるよう措置されていたが、今回道路法の規定による補助率等が昭和六一年と同率に還元されることにより、交安法における措置はなされないものである。

一 「道路法施行令等の一部を改正する政令」について

「国の補助金等の臨時特例等に関する法律」の施行に伴い、政令で措置する必要があるもののうち、建設省関係政令について一括して改正を行うものである。

今回、道路局所管政令のうち改正の対象となつたのは、道路法施行令、道路整備緊急措置法施行令（以下「緊措法施行令」という。）、奥地等産業開発道路整備臨時措置法施行令（以下「奥産法施行令」という。）、および交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法施行令（以下「交安法施行令」という。）の四政令である。

以下、それぞれについて略述する。

(1) 道路法施行令の一部改正

道路法第八八条においては、北海道の区域内の国道、開発道路、道道および市町村道の新設、改築等に対する負担割合および補助率について特別に定めることができる等の規定を設けており、具体の補助率等については、政令（道路法施行令第三一条、第三二条及び第三四条の二の三）に委任されている。これらの規定による補助率等は、北海道の気象条件の厳しさ、財政的能力を勘案して、内地に比して高いものとなっている。

このうち、今回の対象となつたのは、同令第三四条の二の三第二項に規定する道道または道の区域内の市町村道（通学路を除く。）について実施する交安事業に要する費用に関する補助率（ $\frac{1}{2}$ ）以外の補助率等についてであり、（詳しい補助率等の引下げ内容については、表3参照、いずれも昭和六一年度と同率まで還元するというものである。

(2) 緊措法施行令の一部改正

緊措法第四条においては、道路の改築、修繕について法定上限を定めているが、具体の補助率等については政令（緊措法施行令第二条、第四条）に委任している。

同令においては、以下のように国の負担割合および補助率が定められている。

① 国道 改築（特殊改良および交安事業を除く。）

$\frac{3}{4}$ （同令第二条第一項）
ただし、都市計画事業等に係る改築

$\frac{3}{8}$ （同令第二条第二項）

土地区画整理事業に係る改築

$\frac{3}{8}$ （同令第四条）

② 地方道 改築（特殊改良および交安事業を除く。）

$\frac{3}{8}$ 以内（同令第三条第一項）

ただし、土地区画整理事業に係る改築

$\frac{3}{8}$ 以内（同令第四条）

修繕 $\frac{1}{2}$ 以内（同令第三条第二項）

なお、特殊改良事業については、道路法の原則に戻り、同法の規定による補助率等が適用される。また、北海道の区域内の道路については、道路法第八八条の規定に基づく道路法施行令の規定による補助率等が適用される。

以上のうち、今回引下げの対象となつたのは、改築に係る補助率等であり、いずれも原則として昭和六一年度と同率まで還元するというものである。ただし、半島振興法第一〇条に規定する半島循環道路等（地方道および土地区画整理事業に係る道路に係る。）の改築については、昭和六三年度から平成二年度までと同様に一般道よりも補助率の引下げ幅を小さくなるよう措置している。

(3) 奥産法施行令の一部改正

奥産法第五条第二項においては、奥地等産業開発道路の新設または改築について法定上限を定めているが、具体の補助率等については政令（奥産法施行令第四条）で $\frac{5}{10}$ と定めている。

今回、この率が対象となり、昭和六一年度と同率の $\frac{5}{10}$ まで還元されることとなっている。なお、国の補助金等の臨時特例等に関する法律により奥産法が改正され、同法の附則により奥地等産業開発道路のうち、建設大臣施行のものについては、他の道路より補助率の引下げ幅を小さくしているが、政令においては、同様の措置はなされていない。これは、現在奥地等産業開発道路として一般国道が指定されていないため、政令であえて措置する必要がないためである。

(4) 交安法施行令の一部改正

交安法第一〇条第一項ただし書においては、北海道の区域内の一般国道に係る交安二種事業の補助率等について、政令で定めるところにより $\frac{5}{10}$ をこえる特別の割合を定めることができることとしており、交安法施行令第二条の二においては、補助率等は、 $\frac{5}{10}$ とするものとされている。

今回、この率が対象となり、昭和六〇年度から平成二年度までと同率の $\frac{5}{10}$ まで還元されることとなっている。

なお、北海道の区域内の道路に係る国の補助率

〈参考〉 道路局関係地域特例法令による負担割合・補助率推移表

〔離島振興法〕

事業名	原則	60	61	62・63	元・2	3・4
主要地方道等の新設または改築	3/4	2/3	6/10	5.75/10	→	6/10

〔奄美群島振興開発特別措置法・施行令〕

事業名		原則	60	61	62・63	元・2	3・4
法律	道路の新設、改築、修繕	9/10以内	8/10	7.5/10 (大臣施行8/10)			→
	一般国道						
政	新設または改築（区画整理特殊改良、交安を除く）	9/10	8/10	7.5/10 (大臣8/10)	7.25/10 (大臣施行7.5/10)	→	7.5/10 (大臣8/10)
	特殊改良	2/3	6/10	5.5/10 (大臣6/10)	5.5/10	→	5.5/10 (大臣6/10)
	修繕	6.5/10	6/10	5.5/10 (大臣6/10)	5.5/10	→	5.5/10 (大臣6/10)
	県道						
令	新設または改築（区画整理特殊改良、交安を除く）	9/10	8/10	7.5/10	7.25/10	→	7.5/10
	特殊改良一、二、四種	2/3	6/10	5.5/10	→		
	災害防除	6.5/10	6/10	5.5/10	→		
	市町村道						
	新設または改築（区画整理特殊改良、交安を除く）	7.5/10	2/3	6/10	→		
	特殊改良	2/3	6/10	5.5/10	→		
土地区画整理事業に係る道路の改築	※				55/10 (大臣施行6/10)	→	

※緊措法・施行令の原則が適用される。（S60、61、H3、4同じ）

等については、原則として道路法第八八条およびそれに基づく道路法施行令の規定によって定められ、特措法、奥産法、雪寒法等の規定は適用されない。交安法の規定についても、交安法第一〇条第四項の規定により、同法第一〇条第一項に規定される上記の補助率等を除いて、北海道の区域内の道路については適用除外となっている。同法第一〇条第一項についてはのみ適用があるのは、道路法第八八条の規定は、国が道路法における通常の負担割合等以上の補助を行うものであることから、通常の負担割合等よりも低い負担割合等(指定区間内の一般国道に附属する道路の附属物の新設又は改築に要する費用は、国が負担することとなっている。(道路法第八五条第三項))を同条に基づき政令によって規定するのは適切でないと考えられるため、交安法の体系で措置したものである。

三 各地域特例法令における道路事業に係る負担割合および補助率について

各地域特例法令における道路事業に係る負担割合および補助率については、道路法および道路整備緊急措置法(両法に基づく政令を含む。)の規定の特例を設け、補助率等をかさ上げしている。これらについては、参考を参照されたい。

おわりに

以上、改正内容について略述したが、法令を理

解する上で必要と思われることについては簡単に説明を加えたつもりである。最後に参考のため、補助率等の推移表、新旧対象条文を掲げる。

〔沖縄振興開発特別措置法・施行令〕

	事業名	原則	60	61	62・63	元・2	3
法律	道路の新設・改築・修繕・指定区間内国道の維持	10/10以内	9.5/10	9/10 (国の行う事業9.5/10) →			
政	一般国道						
	・新設、改築、修繕、指定区間内の維持	10/10	9.5/10	9/10 (大臣9.5/10)	大臣施行9/10 (交安9.5/10) 知事施行8.75/10(交安9/10)		9.5/10 9/10
	・区画整理に係る新設または改築	9/10	→				
	・市街地再開発事業に係る新設または改築	8/10	→				
令	県道						
	・新設、改築(交安を除く)修繕	10/10	9.5/10	9/10	8.75/10 →		9/10
	・区画整理事業に係る新設または改築	9/10	→				
	・市街地再開発事業に係る新設または改築	8/10	→				
市町村道							
	・新設、改築(交安を除く)	8/10	→				
	・特殊改良	2/3	→				
	・区画整理事業に係る新設または改築	9/10	→				
	県道または市町村道のうち建設大臣が指定した区間に係る新設または改築(大臣施行)	10/10	9.5/10	9/10(交安9.5/10) →		9.5/10	

〔備考〕 法律においては、県・市町村道(建設大臣大行)の金額負担規定の60・61・元・2における適用除外を定める。

〔新東京国際空港周辺整備のための国の財政上の特別措置に関する法律・施行令〕

事業名	原則	60	61	62・63	元・2	3～5
空港周辺地域整備計画に基づく事実のうち						
県道の新設または改築（五計対象）	3/4	2/3 →				
市町村道の新設または改築（五計対象）	8/10	7/10（町村道8/10） →				
市町村道に係る特殊改良および交安事業	2/3	→				

●なお、緊措令附則による補助率等引下げは、空港周辺地域整備計画に基づく事業には適用しない。

〔明日香村における歴史的風土の保存及び生活環境の整備等に関する特別措置法・施行令〕

- 明日香村整備計画に基づく道路の改築(特殊改良および交安事業を除く。)で五計対象となるもの(明日香村が昭和55年度から平成11年度までに行う事業に限る。)に係る国の負担割合または補助率については、首都圏、近畿圏及び中部圏の近郊整備地帯等の整備のための国の財政上の特別措置に関する特別措置法第5条の規定の例による。
- 明日香村整備計画に基づく道路の改築については
 - ① 緊措法、同法施行令による負担割合または補助率の引下げは都市計画道路を除き適用しない。
 - ② ただし、緊措法施行令第3条に規定する地方道の改築に係る補助、第4条に規定する地区区画整理事業に係る国の負担または補助の割合の昭和60年度から平成4年度についての適用については、10分の6とする。
 - ③ 都市計画道路については、下表による。

事業名	原則	60	61	62・63	元・2	3～5
都市計画道路						
一般国道の改築 (区画整理を除く。)	2/3	6/30	5.5/10 (大臣施行6/10)	5.25/10 (大臣施行5.5/10)	→	5.5/10 (大臣施行6/10)
地方道の改築 (区画整理を除く。)	2/3	6/10 →				
区画整理事業に係る改築	2/3	6/10 →				

〔琵琶湖総合開発特別措置法・施行令〕

- 琵琶湖総合開発計画に基づく道路の改築については道路法附則、緊措法附則、同法施行令附則による昭和60年度から平成3年度までの負担割合または補助率の引下げは適用しない。

〔水源地域対策特別措置法・施行令〕

事業	国の負担割合の範囲	指定年度から平成2年度まで	59年度以前の指定ダムの補助率	60年度指定ダムの補助率	61年度指定ダムの補助率	62・63年度指定ダムの補助率	平成元・2年度指定ダムの補助率	備考
		平成3年度から平成5年度まで	59年度以前の指定ダムの補助率	60年度指定ダムの補助率	61～平成5年度指定ダムの補助率	—	—	
指定ダムのうち政令で指定するものの建設に対応する整備事業のうち、地方道の新設・改築(特改、交安を除く。)	法律	4分の3以内	4分の3以内	3分の2以内 〔雪寒道路は、4分の3以内〕	10分の6以内	10分の6以内	10分の5.75以内	
	政令	4分の3	4分の3	3分の2 〔雪寒道路は、4分の3〕	10分の6 〔雪寒道路は、3分の2〕	10分の5.75	10分の5.75	

補助率等引下げの推移（法律によるもの）

法律名	事業名	根拠条文	本則補助率	60	61	62・63	元・2	3～5年度補助率※	備考
道路法	一般国道の新設								
	直轄	50条1項	2/3	6/10	6/10	5.5/10	5.5/10	6/10	
	直轄（大規模）	50条1項	3/4	2/3	2/3	6/10	6/10	2/3	
	交通安全一種事業								
	直轄	50条1項	2/3	6/10	6/10	6/10	6/10	6/10	
	道路整備緊急措置法※※	一般国道の改築							
	直轄	4条	3/4 (法定上限)	2/3 (法定上限)	2/3 (法定上限)	2/3・3/4 (法定上限)	6/10 (法定上限)	2/3 (法定上限)	
	補助	4条	3/4 (法定上限)	2/3 (法定上限)	6/10 (法定上限)	6/10・3/4 (法定上限)	5.75/10 (法定上限)	6/10 (法定上限)	
	地方道の改築	4条	3/4 (法定上限)	2/3 (法定上限)	6/10 (法定上限)	6/10・3/4 (法定上限)	5.75/10 (法定上限)	6/10 (法定上限)	
	土地区画整理事業に係る改築								
一般国道（直轄）	4条	2/3 (法定上限)	6/10 (法定上限)	6/10 (法定上限)	6/10・2/3 (法定上限)	5.5/10 (法定上限)	6/10 (法定上限)		
一般国道（補助）	4条	2/3 (法定上限)	6/10 (法定上限)	5.5/10 (法定上限)	5.5/10・2/3 (法定上限)	5.5/10 (法定上限)	5.75/10 (法定上限)		
地方道	4条	2/3 (法定上限)	6/10 (法定上限)	5.5/10 (法定上限)	5.5/10・2/3 (法定上限)	5.5/10 (法定上限)	5.75/10 (法定上限)		
積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法	雪寒事業								
	補助（防雪または凍雪害の防止に係るもの）	6条	2/3	2/3	6/10	6/10	6/10	6/10	知事施行
奥地等産業開発道路整備臨時措置法※※	補助（除雪に係るもの）	6条	2/3	2/3	2/3	2/3	2/3	2/3	知事施行
	奥地等産業開発道路の新設または改築								
交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法	直轄	5条2項	3/4 (法定上限)	2/3 (法定上限)	2/3 (法定上限)	2/3・3/4 (法定上限)	6/10 (法定上限)	2/3 (法定上限)	
	補助	5条2項	3/4 (法定上限)	2/3 (法定上限)	6/10 (法定上限)	6/10・3/4 (法定上限)	5.75/10 (法定上限)	6/10 (法定上限)	知事施行
交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法	交通安全一種事業 市町村道通学路	10条3項	2/3	6/10	5.5/10	5.5/10	5.5/10	5.5/10	

※ 緊措法および奥産法については平成3・4年度補助率

※※ 緊措法および奥産法については昭和62年度、昭和63年度の補助率引下げは、政令政で措置。

補助率等引下げの推移（政令によるもの）

政 令 名	事 業 名	根 拠 条 文	本則補助率	60	61	62・63	元・2	3～5年度 補助率	備 考
道路法施行令	〔いずれも北海道の特例〕								
	一般国道の新設	31条表1の項	9/10	8/10	8/10	3/4	3/4	8/10	
	一般国道の改築	31条表1の項	9/10	8/10	8/10	3/4	3/4	8/10	
	二次改築（四車線以上のもの）又はバイパスの設置	31条表2の項イ	8.5/10	3/4	3/4	7/10	7/10	3/4	
	一般国道に係る交通安全一種事業	31条表2の項ハ	8.5/10	3/4	3/4	3/4	3/4	3/4	
	一般国道の維持、修繕その他の管理	31条表3の項	7/10	6.5/10	6.5/10	6/10	6/10	6.5/10	
	地方道の新設								
	開発道路	32条1項表1の項	9/10	8/10	8/10	3/4	3/4	8/10	
	地方道の改築								
	開発道路（維持線以外）	32条1項表1の項	9/10	8/10	8/10	3/4	3/4	8/10	
	開発道路（維持線）	32条2項	8.5/10	3/4	3/4	7/10	7/10	3/4	
	開発道路以外（特殊改良を除く）	34条の2の3 1項	3/4	2/3	6/10	5.75/10	5.75/10	6/10	
	地方道に係る交通安全一種事業								
	開発道路	32条1項表2の項	8.5/10	3/4	3/4	3/4	3/4	3/4	
	開発道路以外の市町村道・通学路	34条の2の3 2項	2/3	6/10	5.5/10	5.5/10	5.5/10	5.5/10	
	地方道の維持修繕その他の管理								
	開発道路	32条1項表3の項ロ	7/10	6.5/10	6.5/10	6/10	6/10	6.5/10	
	地方道に係る交通安全二種事業								
	開発道路	32条1項表3の項イ	7/10	6.5/10	6.5/10	6.5/10	6.5/10	6.5/10	
	雪害事業								
一般国道	31条表2の項ロ	8.5/10	8.5/10	8.5/10	8.5/10	8.5/10	8.5/10		
地方道（開発道路）	32条1項表2の項	8.5/10	8.5/10	8.5/10	8.5/10	8.5/10	8.5/10		
道路整備緊急措置法施行令	一般国道の改築								
	直轄	2条1項	3/4	2/3	2/3	6/10	6/10	2/3	
	補助	2条1項	3/4	2/3	6/10	5.75/10	5.75/10	6/10	知事施行
	地方道の改築（半島循環道路等を除く）	3条1項	2/3以内	6/10以内	5.5/10以内	5.25/10以内	5.25/10以内	5.5/10以内	
	半島循環道路等	3条1項	2/3以内	—	—	5.5/10以内	5.5/10以内	5.75/10以内	
	土地区画整理事業に係る改築								
	一般国道（直轄）	4条	2/3	6/10	6/10	5.5/10	5.5/10	6/10	
	一般国道（補助） （半島循環道路等を除く）	4条	2/3	6/10	5.5/10	5.25/10	5.25/10	5.5/10	知事施行
	地方道（半島循環道路等を除く）	4条	2/3	6/10	5.5/10	5.25/10	5.25/10	5.5/10	
	半島循環道路等	4条	2/3	—	—	5.5/10	5.5/10	5.75/10	
	都市計画事業等に係る国道の改築								
	直轄	2条2項	2/3	6/10	6/10	5.5/10	5.5/10	6/10	
補助	2条2項	2/3	6/10	5.5/10	5.25/10	5.25/10	5.5/10	知事施行	
奥地等産業開発道路整備臨時措置法施行令	奥地等産業開発道路の新設または改築								
地方道（特殊改良を除く）	4条	3/4	2/3	6/10	5.75/10	5.75/10	6/10		
交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法施行令	交通安全二種事業								
北海道の一般国道	2条の2	7/10	6.5/10	6.5/10	6.5/10	6.5/10	6.5/10		

※緊措法施行令および奥産法施行令については平成3・4年度補助率

「国の補助金等の臨時特例等に関する法律」新旧対象表（抄）

改正案

現行

第二十三条 道路法（昭和二十七年法律第八十号）の一部改正

附則

- 1 略
- 2 第五十条第一項の規定の昭和六十年、昭和六十一年度及び平成三年度から平成五年度までの各年度における適用については、同項中「三分の二」とあるのは「十分の六」と、「三分の一」とあるのは「十分の四」と、「四分の三」とあるのは「三分の二」とする。
- 3 10 略

第二十四条 積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法（昭和三十一年法律第七十二号）の一部改正

附則

- 1 略
- 2 第六条の規定の昭和六十一年度から平成五年度までの各年度における適用については、同条中「三分の二」とあるのは、「十分の六（除雪に係る事業に要する費用にあつては、三分の二）」とする。
- 3 7 略

第二十七条 道路整備緊急措置法（昭和三十三年法律第三十四号）の一部改正

附則

- 1 4 略
- 5 第四条の規定の昭和六十一年度、昭和六十二年、平成三年度及び平成四年度における適用については、同条中「改築については四分の三（土地地区画整理事業に係るものにあつては、三分の二）」とあるのは、「建設大臣が行う改築については三分の二（土地地区画整理事業に係るものにあつては、十分の六）、その他の改築については十分の六（土地地区画整理事業に係るものにあつては、昭和六十一年度及び昭和六十二年において十分の五・五とし、平成三年度及び平成四年度においては十分の五・七五とする）」とする。

第二十八条 奥地等産業開発道路整備臨時措置法（昭和三十九年法律第一百五十五号）の一部改正

附則

- 1 3 略

附則

- 1 略
- 2 第五十条第一項の規定の昭和六十年及び昭和六十一年度における適用については、同項中「三分の二」とあるのは「十分の六」と、「三分の一」とあるのは「十分の四」と、「四分の三」とあるのは「三分の二」とする。
- 3 10 略

第二十一条 積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法（昭和三十一年法律第七十二号）の一部改正

附則

- 1 略
- 2 第六条の規定の昭和六十一年度から平成二年度までの各年度における適用については、同条中「三分の二」とあるのは、「十分の六（除雪に係る事業に要する費用にあつては、三分の二）」とする。
- 3 7 略

附則

- 1 4 略
- 5 第四条の規定の昭和六十一年度及び昭和六十二年における適用については、同条中「改築については四分の三（土地地区画整理事業に係るものにあつては、三分の二）」とあるのは、「建設大臣が行う改築については三分の二（土地地区画整理事業に係るものにあつては、十分の六）、その他の改築については十分の六（土地地区画整理事業に係るものにあつては、十分の五・五）」とする。

6 略

附則

- 1 3 略

「道路法施行令等の一部を改正する政令」新旧対象条文(抄)

改正案	現行
<p>第一条 道路法施行令(昭和二十七年政令第四百七十九号)の一部改正</p> <p>附則</p> <p>1. 6 略</p> <p>7 第三十一条、第三十二条第一項及び第二項並びに第三十四条の二の三第二項の規定の昭和六十一年度及び平成三年度から平成五年度の各年度における適用については、第三十一条の表及び第三十二条第一項の表中「十分の九」とあるのは「十分の八」と、「十分の八・五」とあるのは「十分の三(除雪事業等に要する費用にあつては、十分の八・五)」と、「十分の七」とあるのは「十分の六・五」と、同条第二項中「同項の表」とあるのは「附則第七項の規定により読み替えられた前項の表」と、「十分の九」とあるのは「十分の八」と、「十分の八・五」とあるのは「四分の三」と、第三十四条の二の三第二項中「三分の二」とあるのは「十分の五・五」とする。</p>	<p>附則</p> <p>1. 6 略</p> <p>7 第三十一条、第三十二条第一項及び第二項並びに第三十四条の二の三第二項の規定の昭和六十一年度における適用については、第三十一条の表及び第三十二条第一項の表中「十分の九」とあるのは「十分の八」と、「十分の八・五」とあるのは「四分の三(除雪事業等に要する費用にあつては、十分の八・五)」と、「十分の七」とあるのは「十分の六・五」と、同条第二項中「同項の表」とあるのは「附則第七項の規定により読み替えられた前項の表」と、「十分の九」とあるのは「十分の八」と、「十分の八・五」とあるのは「四分の三」と、第三十四条の二の三第二項中「三分の二」とあるのは「十分の五・五」とする。</p>

<p>4 第五条第二項の規定の昭和六十一年度、昭和六十二年、平成三年度及び平成四年度における適用については、同項中「四分の三」とあるのは、「十分の六(建設大臣が行うものにあつては、三分の二)」とする。</p> <p>5 略</p> <p>第三十一条 交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法(昭和四十一年法律第四十五号)の一部改正</p> <p>附則</p> <p>1. 2 略</p> <p>(昭和六十一年度から平成五年度までの特例)</p> <p>3 第十条第三項の規定の昭和六十一年度から平成五年度までの各年度における適用については、同項中「三分の二」とあるのは、「十分の五・五」とする。</p> <p>4. 9 略</p>	<p>4 第五条第二項の規定の昭和六十一年度及び昭和六十二年における適用については、同項中「四分の三」とあるのは、十分の六(建設大臣が行うものにあつては、三分の二)」とする。</p> <p>5 略</p> <p>附則</p> <p>1. 2 略</p> <p>(昭和六十一年度から平成二年度までの特例)</p> <p>3 第十条第三項の規定の昭和六十一年度から平成二年度までの各年度における適用については、同項中「三分の二」とあるのは、「十分の五・五」とする。</p> <p>4. 9 略</p>
---	--

8 第三十四条の二の三第一項の規定の昭和六十一年度、平成三年度及び平成四年度における適用については、同項中「四分の三」とあるのは、「十分の六」とする。

9 15 略

第四条 道路整備緊急措置法施行令（昭和三十四年政令第十七号）の一部改正

附則

1 4 略

5 第二条、第三条第一項及び第四条の規定の昭和六十一年度、平成三年度及び平成四年度における適用については、第二条中「四分の三」とあるのは「十分の六（建設大臣が行うものにあつては、三分の二）」と、「三分の二」とあるのは「十分の五・五（建設大臣が行うものにあつては、十分の六）」と、第三条第一項中「三分の二」とあるのは「十分の五・五（平成三年度及び平成四年度においては、半島振興法（昭和六十年法律第六十三号）第十条に規定する道路の改築に係るものにあつては、十分の五・七五）」と、第四条中「割合は三分の二」とあるのは「割合は十分の五・五（建設大臣が行うものにあつては、十分の六）」と、「率は三分の二」とあるのは「率は十分の五・五（平成三年度及び平成四年度においては、半島振興法第十条に規定する道路の改築に係るものにあつては、十分の五・七五）」とする。

6 第二条、第三条第一項及び第四条の規定の昭和六十二年年度から平成二年度までの各年度における適用については、第二条中「四分の三」とあるのは「十分の五・七五（建設大臣が行うものにあつては、十分の六）」と、「三分の二」とあるのは「十分の五・二五（建設大臣が行うものにあつては、十分の五・五）」と、第三条第一項中「三分の二」とあるのは「十分の五・二五（半島振興法第十条に規定する道路の改築に係るものにあつては、十分の五・五）」と、第四条中「割合は三分の二」とあるのは「割合は十分の五・二五（建設大臣が行うものにあつては、十分の五・五）」と、「率は三分の二」とあるのは「率は十分の五・二五（半島振興法第十条に規定する道路の改築に係るものにあつては、十分の五・五）」とする。

第六条 奥地等産業開発道路整備臨時措置法施行令（昭和四十年政令第十二号）の一部改正

附則

1 3 略

8 第三十四条の二の三第一項の規定の昭和六十一年度における適用については、同項中「四分の三」とあるのは、「十分の六」とする。

9 15 略

附則

1 4 略

5 第二条、第三条第一項及び第四条の規定の昭和六十一年度における適用については、第二条中「四分の三」とあるのは「十分の六（建設大臣が行うものにあつては、三分の二）」と、「三分の二」とあるのは「十分の五・五（建設大臣が行うものにあつては、十分の六）」と、第三条第一項中「三分の二」とあるのは「十分の五・五」と、第四条中「割合は三分の二」とあるのは「割合は十分の五・五（建設大臣が行うものにあつては、十分の六）」と、「率は三分の二」とあるのは「率は十分の五・五」とする。

6 第二条、第三条第一項及び第四条の規定の昭和六十二年年度から平成二年度までの各年度における適用については、第二条中「四分の三」とあるのは「十分の五・七五（建設大臣が行うものにあつては、十分の六）」と、「三分の二」とあるのは「十分の五・二五（建設大臣が行うものにあつては、十分の五・五）」と、第三条第一項中「三分の二」とあるのは「十分の五・二五（半島振興法（昭和六十年法律第六十三号）第十条に規定する道路の改築に係るものにあつては、十分の五・五）」と、第四条中「割合は三分の二」とあるのは「割合は十分の五・二五（建設大臣が行うものにあつては、十分の五・五）」と、「率は三分の二」とあるのは「率は十分の五・二五（半島振興法第十条に規定する道路の改築に係るものにあつては、十分の五・五）」とする。

附則

1 3 略

<p>4 第四条の規定の昭和六十一年度、平成三年度及び平成四年度における適用については、同条中「四分の三」とあるのは、「十分の六」とする。</p> <p>5 略</p> <p>第八条 交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法施行令（昭和四十一年政令第百三十三号）の一部改正</p> <p>附則</p> <p>1・2 略</p> <p>3 第二条の二の規定の昭和六十年度から平成五年度までの各年度における適用については、同条中「十分の七」とあるのは、「十分の六・五」とする。</p> <p>4 8 略</p>	<p>4 第四条の規定の昭和六十一年度における適用については、同条中「四分の三」とあるのは、「十分の六」とする。</p> <p>5 略</p> <p>5 略</p> <p>附則</p> <p>1・2 略</p> <p>3 第二条の二の規定の昭和六十年度から平成二年度までの各年度における適用については、同条中「十分の七」とあるのは、「十分の六・五」とする。</p> <p>4 8 略</p>
---	---



違法駐車防止条例の制定と実践

交通指導員による指導、啓発活動

武蔵野市建設部交通対策課 主幹 茂呂 修

一 はじめに

最近の都市における路上駐車は、交通渋滞や交通事故の原因になるなど市民生活に大きな影響を及ぼしている。武蔵野市は、一地方自治体として少しでも現状を改善し、快適な生活環境を確保しようと「違法駐車防止に関する条例」を平成二年一〇月に制定した。

現在、条例に基づき重点地域に交通指導員を配置して違法駐車を防止するための指導、啓発活動を行っている。条例施行から五か月活動は四か月経過しただけであるが、条例制定の経過、活動の状況、反響、今後の課題等について簡単に述べてみたい。

二 武蔵野市の概況

武蔵野市は、東京都杉並区の西隣に位置し、南北二km、東西六km、面積一一km²、人口一三万五千人の過密都市である。JR中央線が東西に走り、吉祥寺、三鷹、武蔵境の三駅がある。市の大半は住宅街であるが、駅周辺は時代と共に大きく変貌し、特に吉祥寺駅の周辺は新宿以西で最大の商業、金融の街となっている。

三 条例制定の背景

各駅の周辺には車や自転車が集中し、交通に大きな影響を及ぼしている。特に、吉祥寺駅周辺は、路上駐車が渋滞の原因になっている。

るほか、バスや緊急車両の通行に支障があるなど、このまま放置できない状況である。

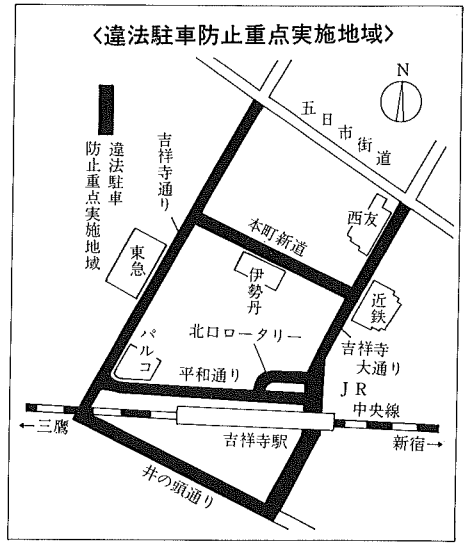
また、毎年、市が実施している市政アンケート調査では、「重点的にすすめてほしいこと」の第一位が、ここ一〇数年来、交通対策（自転車、違法駐車など）が占めている。

こうした駐車の実態と市民要望等から、市の長期計画においてもソフト面での市独自の対策実施が明記され、その具体的方策を模索してきたものである。

四 条例制定の過程

1 対策の基本的事項

平成元年度から資料の収集や調査を行うとともに、対策実施に向けて検討を進めてきた。



その結果、次の基本的事項を決定し、具体的な検討に入ることとした。

- 法的根拠を明確にするため、条例を制定する。
- 人を配置して、直接駐車を防止する方法とする。
- 配置する職員は委託とする。
- 当面、吉祥寺駅周辺を対象とする。
- 地元に、関係者で駐車対策協議会を設置する。

2 プロジェクトチームによる検討

平成二年五月、法規担当課長を中心にプロジェクトチームを結成し、条例案と実施案について本格的に検討を開始した。何度か顧問

弁護士も加わった。

条例案は、約四か月にわたる検討を経て市長に提出され、市議会定例会に上程された。建設委員会の審議を経て本会議で可決され、一〇月一日、公布、施行された。

3 警察との協議

条例と道路交通法との整合性や実施段階での問題点について、所轄警察署および警視庁の担当課と数回にわたって協議した。この中で、プロジェクトチーム案にあった、道路交通の「円滑化」とか、違法駐車車の「整理、誘導」といった用語について論議されたこともあったが、全体として非常に好意的に対応していただいた。

4 罰則規定について

罰則については、①この条例は、違法駐車車の取締りを目的にしたものではないこと、②罰則は、道交法が定めており、同法にいう「違法駐車」に対して市の条例がさらに罰則を科すことは、法的にも問題があることなどからこれを規定しないこととした。

五 条例の内容

名称は「武蔵野市違法駐車防止に関する

条例」とし、九条からなる必要最小限の成文にとどめた。主な条項は次のとおりである。

○目的（第一条）

違法駐車を防止して道路交通の適正化を図り、市民の安全で快適な生活環境を確保することを目的とした。

これは、「地域の交通ルール」を確立することによって、安全で快適な生活環境を確保す



ることであり、その手段として違法駐車を防止しようとするものである。

○違法駐車防止重点実施地域（第五条）

市長は、違法駐車が著しく多いと認める地域を「重点地域」に指定することができることとした。

市長は、この規定に基づいて、違法駐車が特に多いと認める一定の地域を「重点地域」に指定し、その地域に限って、必要な措置を講ずることになる。

○事業者の責務（第六条）

事業者は、重点地域において事業に使用する自動車等の駐車場所の確保等に努めるものとした。

この規定は、重点地域には大型店や商店が多いことから、事業者は、仕入れの際の荷さばきのための駐車スペースの確保などに努めるべきである、としたものである。

○重点地域での措置（第七条）

市長は、「重点地域」において違法駐車を防止するため、指導、啓発等を行うことができることとした。

この条項は、第五条の「重点地域」とともに本条例のポイントで、市長は、この規定に基づいて違法駐車に対する「指導、啓発」を行うことになる。

具体的には、規則で「交通指導員」制度を創設し、その指導員が実際の指導等を行うことになる。

○公共的団体の育成（第八条）

市長は、重点地域内で違法駐車を防止するために活動する公共的団体を結成、育成、助成することができることとした。

これは、地域の交通ルールを確立するためには、地元住民や関係機関の協力が不可欠であり、協力体制の整備を図ったものである。

六 実施体制

1 駐車対策協議会

一〇月六日、条例第八条に基づいて、「吉祥寺駅周辺駐車対策協議会」が発足した。市では、「重点地域」として吉祥寺駅の周辺を予定しており、条例制定作業と並行して設立の準備を進めていたものである。

この協議会は、市、警察署、バス会社、大型店、商店会などで構成し、市が実施する駐車対策への協力体制を取ってもらうとともに、条例第六条に規定する事業者の責務等について独自の活動を行うものである。

2 重点地域の指定

条例第五条の「違法駐車」が著しく多いと認

める地域」として市は、吉祥寺駅周辺の五路線一広場（ロータリー）を指定した（図1参照）。この地域は、バス路線が集中し市内でも通行量が多いうえ、交通渋滞も激しい地域である。平成二年二月の市の調査では、吉祥寺駅周辺に五六七台（日曜日、一八時）の駐車があり、特に多い道路では一〇〇m当り一台（片側）という状況で、いわば駐車無法地帯である。

ちなみに、この地域の駐車場の収容可能台数は約一、六〇〇台である。休日は満車で思うようには入れない状況であり、端的に言って駐車場は不足である。

七 交通指導員制度

1 警備会社への委託

重点地域において、市長は、条例第七条の規定に基づき違法駐車の防止に関して指導、啓発等を行うことになるが、その措置の実施については、警備会社に委託することとした。指導、啓発は市職員が行うのが望ましいが、そのためには多くの職員を採用する必要がある、さらに実施日時の問題もあるため交通誘導の知識と経験を有する警備員の活用を図ることとした。

2 実施内容

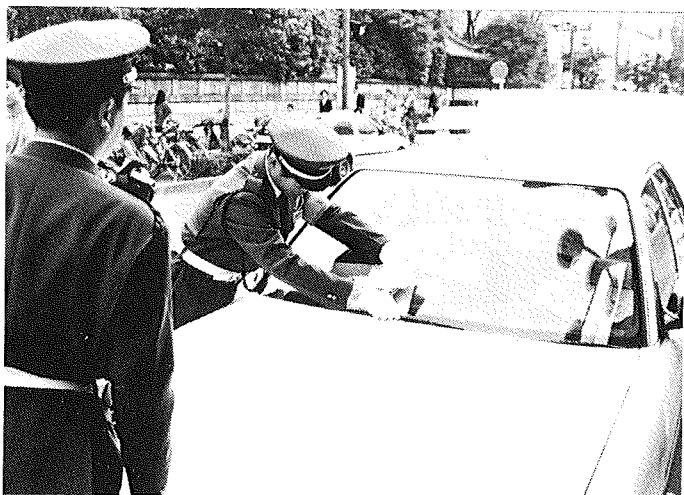
指導、啓発活動の実施内容は次のとおりである。

(1) 実施日時

土曜、日曜、祝日、年末（二九～三一日）
午後一時～六時

(2) 指導員の配置

指導員は約二〇名である。重点地域を五区に分け、三～六名の班を編成して状況に応じて巡回、定点指導等を行う。



(3) 主な活動内容

○ 駐車しようとしている車に対して、駐車禁止であることを知らせ、かつ駐車は交通の支障になることを告げ協力をお願いする。

○ 駐車場マップを渡し、駐車場の利用をお願いする。

○ 運転者がいない場合は、ステッカーや駐車場マップをウインドワイパーに挟み、注意を促す。

○ 状況によりセフティコーンの有効利用を図る。

○ 再三の指導に協力しない車や著しく迷惑な駐車は、状況により警察に通報する。

(4) 指導、啓発活動の基本的姿勢

○ この活動により、吉祥寺が『怖い』『暗い』『厳しい』といったイメージが印象づけられないようにする。

○ 取締りではなく、モラルに訴えるものである。

○ 『ウエルカム吉祥寺！』を常に念頭におく。

○ 『吉祥寺の新しい交通ルール』が生まれることを期待する。

八 実施状況

一二月三日、重点地域において指導員によ

る活動が開始された。それから四か月間の結果は次のような状況である。

○ 駐車台数は、活動開始直前の一〇月二八日（日曜日）の同時刻の調査結果と比較すると、一月は七五％、二月は六三％、一月は七三％、二月は七四％の減少となった。予想以上の結果であった。

○ 警察への通報は五件で、そのうちレッカー移動は二件であった。

○ 一日の指導件数は、平均約一、五〇〇台。そのうち七〇％はすぐ移動するが、三〇％はそのまま停車するか、強引に駐車された。

○ バイクの駐車はあまり減らない。これは、バイクの動きが素早く指導しにくいのと、バイクの駐車場が少なく説得が難しい、等が原因と思われる。

○ 土曜日は荷さばき車が目立つ。しかし、目的地の近くに止めやすくなって荷さばきの時間が短くなった。

○ 工事車両は長時間駐車が多い。場所によっては影響が大きい。

○ 指導員とドライバーとのトラブルは少ないが、『駐車場がどこも空いてない、どこへ止めればいいのか』といった苦情はある。

○ 周辺地域への車の流入はないとはいえ

ないが、特定道路への集中はないようだ。
○活動時間が過ぎると駐車が増える。

九 反響

駐車対策協議会での意見やマスコミ報道などを総合すると、一般市民、商業関係者、バス会社等の反響は、条例および指導員制度に対しておおむね肯定的、好意的であるが、その主なものは次のとおりである。

○重点地域、実施時間の拡大を望む。

(一般市民)

○周辺地域への影響に配慮してほしい。

(一般市民)

○入店客の減少はない。(大型店、商店)

○店の周囲が明るく清潔になった。

(大型店、商店)

○道路の反対側から店が見えるようになった。
た。

(商店)

○バスの通行がスムーズになった。

(バス会社、市民)

○吉祥寺への乗客が増加した。(バス会社)

○運輸業者が、荷さばきに気を使い始めた。

(警察署)

一〇 今後の課題

この制度を継続的でより効果的なものにす

るため、いくつかの課題をあげたい。

○大規模駐車場は将来の課題だが、少しでも駐車スペースを増やす必要がある。バイクの駐車場も必要だ。

○駐車が少なく荷さばき車が非常に目立つ。荷さばきは、いつでも、どこでも自由とはいかない。合理化を地域全体で検討する必要がある。

○周辺地域への影響が徐々に出ることも考えられるが、その対策は難しい。

○重点地域、活動日時は現行でいいの。

○慣れによる居すわり駐車が出ることも予想されるが、効果的な対策はあるのか。

○未経験の指導員に対する教育等、指導員の資質の向上を図る必要がある。

○駐車対策協議会を通じ、地元の自主的な活動を活発にしなければならない。

一一 おわりに

交通指導員制度は発足してまだ日も浅い。また、あくまでもソフト面の対策である。それだけに一層根気よく、さまざまな試行錯誤をくりかえしながらも、本来の使命である地域の交通ルールの確立とその定着に取り組んでいきたい。

道路法Q&A

Q 地方公共団体が主催する博覧会等のイベントの案内看板や、地域の観光産業振興のための看板など、地方公共団体が公共的目的をもって設置する看板の道路占用について

A

地方公共団体が公共的目的をもって設置する観光看板等であっても、基本的には抑制すべきであり、公共的であることを理由に長期間の占用を認めるような解釈は慎む

べきと考える。

ドライバーに対する案内等道路管理上必要なものは、道路標識を拡充整備していただきたい。

財団法人高速道路調査会の機構と業務

財団法人 高速道路調査会

一 設立趣旨と目的

財団法人高速道路調査会は、昭和三二年一〇月七日に設立の許可申請を行い、同年一二月二七日設立許可され現在に至る財団法人である。

当調査会の設立趣旨は、

『我が国の高速道路は、昭和三十一年に日本道路公団が発足し、同三十三年には「国土開発縦貫自動車道建設法」、「高速自動車国道法」などが成立して、その整備の基本方針が決まった。

当時の我が国は、モータリゼーションがようやくその緒にいたばかりで、高速道路の必要性、その効率的な整備方法、それを前提とした新しい産業立地や地域開発のあり方などを研究すべき交通経済学、土木計画学、交通工学、地域学などが、

ほとんど未開拓の分野であった。

一方、高速道路と深い係わりのある自動車関連産業や輸送産業などにおいても、来るべき高速時代への対応が急がれていた。

こうした状況の中で、日本道路公団、交通経済学会、日本自動車工業会、石油連盟、日本土木工業会、ならびに日本ゴム工業会等から、高速道路に関連する経済、技術、交通管理、輸送、自動車工学等の諸問題についての官民合同の調査機関の設立が発議され、昭和三二年一二月に(財)高速道路調査会が設立された。

その後、今日まで、当調査会は、先駆的な業績を積み重ね、学会をはじめとする交通経済、道路計画、道路技術分野における研究者の育成はもちろん、高速道路をはじめとする道路網の整備、自

動車交通の発達および諸外国との技術交流に大きな貢献をしてきた。』

であり、その目的は、「この会は、我が国および諸外国における高速道路および高速道路に関する自動車、燃料等についての経済的、技術的な調査研究を行い、道路および交通の発達ならびに道路交通に関する知識普及に資するとともに国際経済社会に協力することを目的とする。」である。その目的を達成するため、次の事業を行う。

- ① 我が国における高速道路の経済的、技術的諸問題の調査研究
- ② 高速道路とその他の交通との関係に関する調査研究
- ③ 高速道路に関する自動車並びにその燃料およびタイヤに関する調査研究

- ④ 高速道路交通における事故防止に関する調査研究および啓蒙
- ⑤ 我が国および諸外国における高速道路に関する図書および資料の収集・保存および研究
- ⑥ 道路等交通に関する国際協力
- ⑦ 高速道路沿道住民および一般国民に対する交通思想の啓蒙
- ⑧ 前各号に関連する諸問題の研究會、報告會等の開催および報告書、PR書類等の刊行頒布
- ⑨ 前各号に関連する委託された事項の調査研究および業務の執行
- ⑩ その他この会の目的達成に必要なと認められる事業

二 機構、組織

当調査会は、東京都千代田区霞が関に事務所を置き、平成元年度の年間予算はほぼ九億二千万円である。この予算は、基本財産（一三〇、〇〇〇、〇〇〇円）の運用収入、六〇〇社を超える賛助会員からの会費収入、関係機関からの研究助成金および受託事業の収益により賄われている。賛助会員は、公益団体、建設関連会社、設計会社、道路管理関連会社、電機・機械関連会社、金融・商事会社、運輸関連会社などにより構成されている。機構は、表1のとおりである。会長には、設立

表1 機構

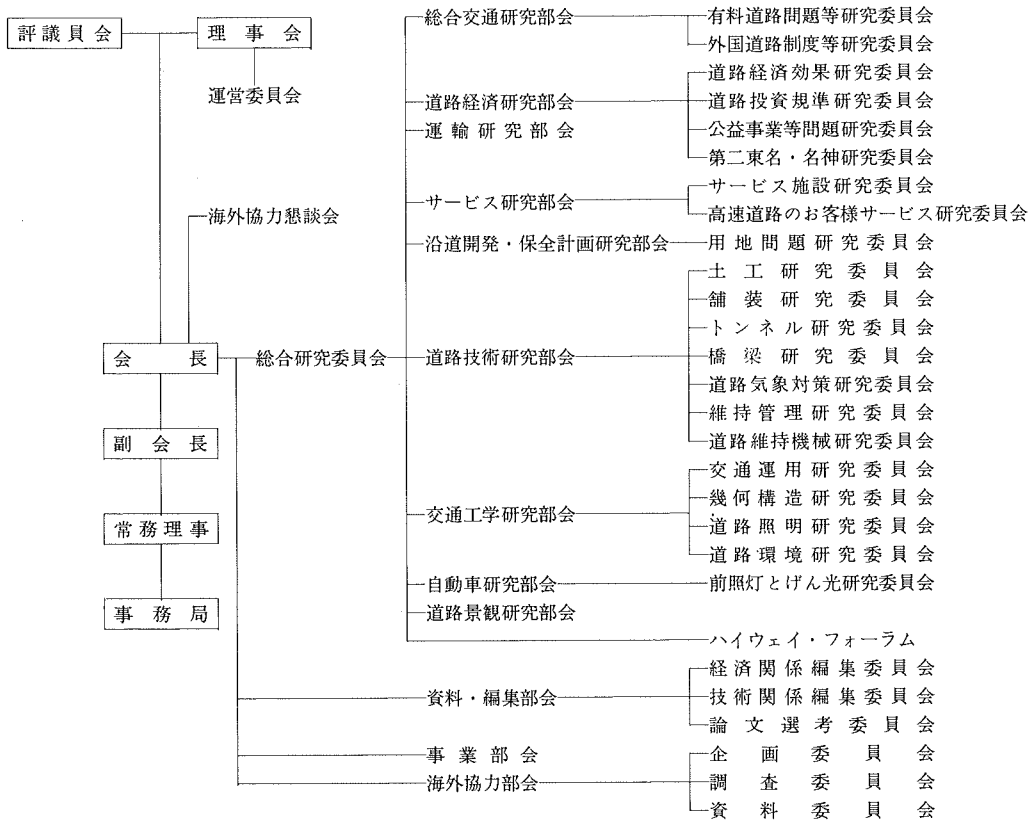
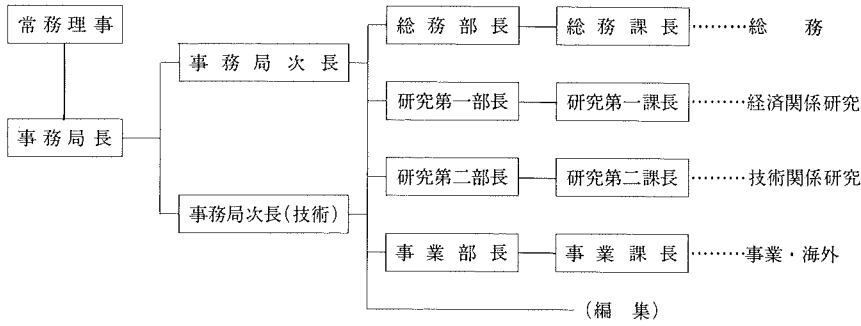


表2 事務局の組織



以来、経済団体連合会会長に就任をお願いしてきており、理事会、議員会は、前記各界の有力な方および交通経済学、交通工学、土木工学等の高名な学者等で構成している。また、調査、研究として総合研究委員会の下に、九部会、二一委員会が

表3 近年の主な刊行物

(平成3年3月1日現在)

図 書 名
●「高速道路と自動車」機関誌(月刊)
● Expressway Signs
● 構造物の非破壊検査手法の適用性に関する研究報告書
● 高速道路の橋
● 統計とグラフでみる高速道路
● 東南アジア地域有料道路事業調査資料集
● 高速道路の景観
● トンネル照明設計指針
● 道路照明設計指針
● 世界の高速道路 (次頁にて紹介)

ある。機構中の事務局の組織は、表2のとおりである。

三 業務内容

1 研究活動

(1) 自主研究

主に高速道路に係わる交通政策、地域開発、道路技術、交通工学、道路環境、自動車関係等の広範な分野にわたる諸問題について、専門の学者、研究者、実務家からなる各研究部会および各研究委員会を編成し、調査研究を行っている。

なお、これまでの研究成果の多くは、調査研究報告書に取りまとめられており、当調査会の賛助

会員をはじめ各界に広く利用されている。

(2) 受託研究

建設省、日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団、本州四国連絡橋公団、(財)道路施設協会、地方公共団体、(財)プレスレスト・コンクリート建設業協会、(財)日本橋梁建設協会、東京湾横断道路(株)等の各機関から各種の調査研究の委託を受け、自主研究の成果や研究体制を活かしながら、それぞれにプロジェクトチームを編成して実施している。

2 出版・広報

調査研究の成果を随時出版して、広く高速道路に関する知識の普及に努めている。

また、機関誌「高速道路と自動車」を毎月発行し、アカデミックな研究、実践的な政策論、豊富な関連情報を提供している。本誌は、広く、一般にも販売している。

毎年、当該年度中に掲載または投稿された研究論文のうち優秀な作品には「道路と交通論文賞」の表彰を行っている。

これらの業務は、主に資料・編集部会によって実施されている。

3 研修事業

賛助会員の方々のために、事業部会では道路に

直接、間接に係る演題での講演会の開催（年
三回）、高速道路見学会（年二回）、外国語講座（年
二講座）の実施等の事業を行っている。

(1) 講演会の最近の主な演題

- ・「首都高速道路の渋滞対策」
- ・「路車間情報システムの現状と将来展望」
- ・「高速道路の現況と将来展望」
- ・「Post Interstate の道路政策の中心課題」
- ・「タンザニアの道路事情について」
- ・「アメリカ人から見た日本の文化と建設市場
制度について」

(2) 最近実施した高速道路見学会

昭和六三年度：北海道縦貫自動車道（千歳～旭
川南）、北海道横断自動車道（札幌～小樽）、道央
自動車道、札幌自動車道、山陽自動車道（岡山～山
口）

平成元年度：近畿自動車道 名古屋大阪線 清
洲東～名古屋、東海北陸自動車道一宮JCT～岐
阜各務原、東北横断自動車道、東北縦貫自動車道、
山形自動車道

(3) 最近実施した外国語講座

英語中級講座、中国語初級講座、スペイン講座、
フランス語初級講座

4 海外業務

海外情報の収集のため、海外道路事情調査団、

(紹介)

『世界の高速道路』

編集・発行／(財)高速道路調査会
A 4 判製本420ページ／領価10,000円（税込み、送料実費）

最新の幅広い情報 収録国は最多34カ国
道路関係者はもちろん道路に関心を持つすべての人におくる——
世界の高速道路情報の決定版

●主な内容

〈各国の高速道路〉

1. 各国国勢
2. 道路交通現況
3. 道路行政、有料道路制度、高速道路の歴史と
現況
4. 将来計画、建築・管理の状況
5. 最近の話題など

〈国際道路網〉

1. ヨーロッパ国際道路網
2. アフリカン・ハイウェイ
3. アジア・ハイウェイ
4. パンアメリカン・ハイウェイ
5. アマゾン横断道路

〈統計編〉

●収録国

アメリカ、イギリス、イタリア、フランス、西ドイツ、日本、スウェーデン、ノルウェー、オランダ、ベルギー、オースト
リア、スイス、スペイン、ポルトガル、アルジェリア、エジプト、モリタニア、スーダン、ケニア、タンザニア、ザンビ
ア、ジンバブエ、カナダ、メキシコ、中国、大韓民国、台湾、フィリピン、タイ、マレーシア、シンガポール、インドネシ
ア、オーストラリア、ニュージーランド

申込先 (財)高速道路調査会総務課 〒100 東京都千代田区霞が関3-7-2 UBEビル8 F (03)3504-0671
FAX (03)3504-0675

交通事情調査団を主に欧米先進諸国に、また、道路専門家調査団を東南アジア諸国を中心に、毎年派遣している。このほか、諸外国の道路関連情報の収集整備の一環として、昭和六三年一〇月から日本貿易振興会（JETRO）ニューヨークセンターおよび平成二年一〇月から国際観光振興会パリ事務所へ駐在員を派遣し、情報資料等の蓄積を行っている。

また、海外における道路関係のプロジェクト調査を実施しており、昭和六二年度から平成元年度においては、開発途上国における有料道路事業に関する技術指導業務を行った。

以上のほか、国際協力事業団（JICA）の依頼による道路専門家の海外長期派遣、海外留学生の渡航費補助、海外事情に関する講演会や講習会の実施、海外からの道路専門家の研修、IRF、REAAA、TRBの一員としての国際交流等、幅広い業務を行っている。

これらの業務は、海外協力部会および事業部会で実施している。

●海外有料道路事業の技術指導業務実績
インドネシアの有料道路の建設・管理運営に関する技術指導業務を行った。

（昭和六二年度～平成元年度）

●海外留学生への渡航費の補助実績

昭和四一年度～平成元年度で延べ一五三人に支給

●海外長期専門家の派遣実績
昭和五三年度～平成元年度で延べ九ヶ国へ三五人を派遣

平成三年三月一日現在、フィリピン、マレーシア、インドネシア、ケニア、トルコへ七人を派遣中

四 おわりに

高度情報化時代の今日、(財)高速道路調査会としても、情報の確な把握と迅速な提供により一層努めるとともに、国際化が急速に進展する現在海外に対しても、引き続き東南アジアなどへ海外技術協力推進のため専門家を長期派遣し、また、海外の情報・資料などの収集整備を積極的に進めたいと考えている。

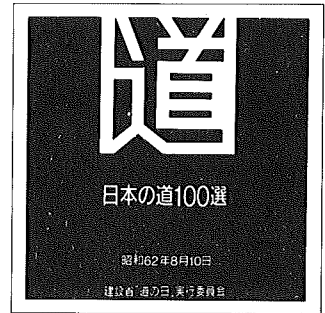
今後とも、関係機関、各位のご指導、ご支援を得て、新しい時代の要請にマッチした高速道路の整備運営に貢献してまいりたいと存じます。

皆様のご理解とご指導のほどよろしくお願いいたします。



また、来たくなる道

—国道202号(虹の松原ロード)—



佐賀県

唐津市は九州の表玄関・福岡より玄界灘に沿って西下すること一時間余、距離五五kmに位置する、佐賀県西北部の中核都市であり、観光都市です。人口は八万人。

いにしへの昔より唐大陸との縁が深く—唐に渡る港—ということから唐津の地名は起こりました。西九州でも随一の景勝地であり、古代文化と歴史の香り立つところですよ。

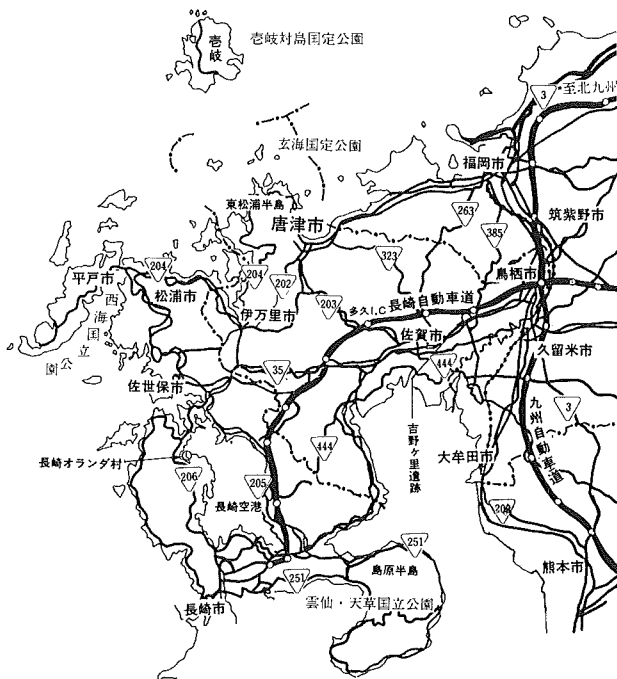
ここ唐津には「日本三大の……」と世にいわれるものが三つあり、ひとつは日本三大悲恋ロマンで万葉集にも数多く詠われた「松浦佐用姫物語」、ふたつは日本三大松原と世に名高い「虹の松原」、最後は、一楽二萩三唐津といわれ、茶陶として有名な「唐津焼」です。

この虹の松原(延長五km・幅七〇〇m・広さ二三八ha)の中央を貫通しているのが、国道二〇二号です。いわゆる虹の松原ロードといわれている国道であ

り、道の両側を松の太木が覆いかぶさり、一回でも通ったことのある人にとって、忘れ得ない印象深い道といえます。慶長・文祿の役に太閤秀吉が通ったときの面影を今なお、残っており、車で通過するのが勿体ないような道で、車を降りて、ぜひ歩いていただきたいものです。この虹の松原を上から見渡せるのが、

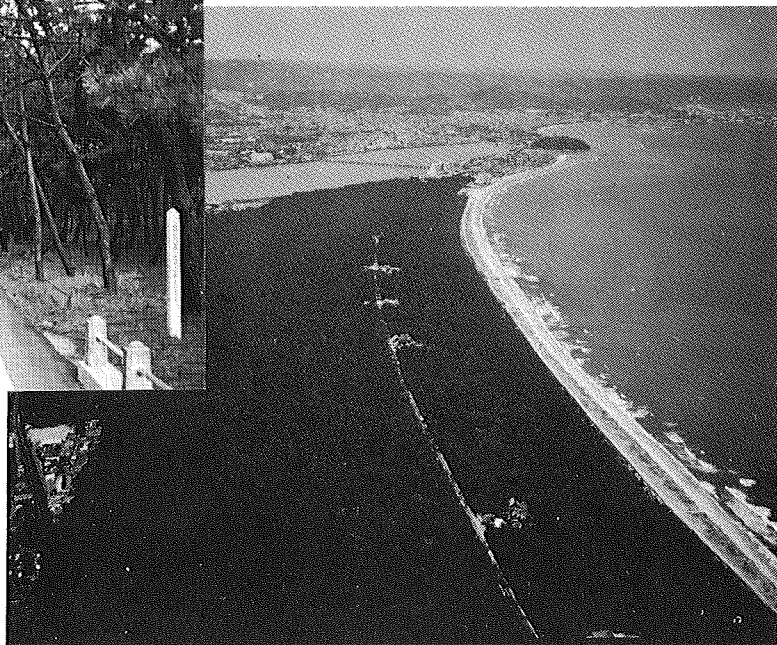
松浦佐用姫物語の舞台となった鏡山です。佐用姫が恋しい夫、大伴狭手彦との別れを悲しみ、千切れるばかりに布を振ったところから、領巾振山とも呼ばれる虹の松原を眼下に、玄海の絵姿のひとつである松浦瀉を望遠できる山でもあります。

今回紹介する国道二〇二号は福岡県・佐賀県・長崎県の三県





松原ロード
松原を貫通する国道202号線



虹の松原の中央を貫通する国道202号

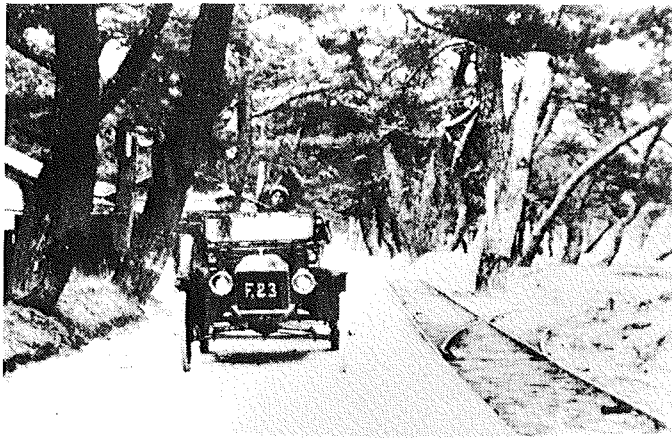
にまたがる全長約二〇三kmの国道です。福岡県の福岡市・前原町・二丈町から佐賀県の浜玉町・唐津市・北波多村・伊万里市・西有田町・有田町を通過し、長崎県に入る。長崎県は波佐見町・佐世保市・西海町・大瀬戸町・外海町・時津町を経て長崎市まで、まさに西九州の玄界灘・角力灘の海岸線を横に眺めながらの観光ルート線ともいえます。また、福岡市と唐津市の道は藩政時代より唐津街道と呼ばれ重要な街道でした。昔、「天正一四年の春、松浦唐津村を出行して、同満島（現東唐津）より船に乗り、筑前加布里に着、それより陸路を上り……」と博多の豪商神谷宗湛が唐津との往來の模様を日記に書いています。それより時代はぐっと近まり、明治四年には唐津藩英語学校教師として唐津に赴任して来た高橋是清は、海路神戸から長崎に上り、長崎から唐津に入っています。なぜか。当時の陸上道路

というのは未開発で、海上よりもかえって難渋したものでないかと推察されます。話は前後しますが、秀吉も二回肥前名護屋にきています。天正一〇年（一五九二年）の三月二六日に京都を発ち、同四月二五日に名護屋に到着しました。博多から唐津街道を通ったものと思われれます。国道二〇二号は昭和二八年に県道であった、伊万里→早岐線、唐津→伊万里線、唐津→福岡線が二級国道の福岡→有田線となり、同三九年に国道二〇二号線となりました。全般的に幅員は狭く、急カーブも多く各所で交通渋滞が起きていました。このため昭和四二年度から伊万里バイパス、昭和四四年度には虹の松原の混雑を避けるための唐津バイパスの事業化がなされました。

国道二〇二号と並行して走るJR筑肥線も昭和五七年に唐津市内の高架事業さらには昭和五八年には博多駅から姪の浜まで

は福岡市営地下鉄線、姪の浜から唐津まではJR筑肥線という相互乗り入れ、あわせて電化事業も完成し、福岡市と唐津市の距離が飛躍的に短縮され、県こそ遠く唐津市は福岡市圏の仲間入りを果たしたといえます。

さて、国道二〇二号が昭和六年八月一〇日に「日本の道一



大正一〇年頃の国道二〇二号

〇〇選」の指定を建設省から受けました。その蔭の功労者が虹の松原です。

虹の松原砂丘に最初に松を植えたのは、初代唐津藩主寺澤志摩守広高でした。藩内の食糧確保のため、湿地を水田にし、さらには塩害から守るため松原植林の大事業を文禄四年（一五九五年）から元和二年（一六一六年）まで約二〇年をかけた事業であったといわれ、その遺産は今立派に後世に残っています。しかしながら、いつの時代にも無法者はいるもので、せっかく植えた松の枝を折ったり、切り倒す者もいたようです。

そのため寺澤公はこのようなお触れを出しました。「松原の中には余が可愛いがついている七本の松がある。その松を折ったり、切り倒した者は打首……」。不心得者は捕えられ寺澤公の前に引き出されましたが、寺澤公は、「その松は余の七本の松ではない」と、罪を問わなかったのだ

す。この繰り返しに、寺澤公の気持ち分った人々は、寺澤公の温情に感謝すると共に、いつとはなしに松の大切さを分るようになり、不心得者は姿を消しました。七本の松がどの松であったのかは誰も知りません。寺澤公は誰にも教えなかったそうです。

虹の松原の松のほとんどは黒松です。黒松が塩害に強いからです。黒松は枝張りがよく風を防ぐのに適しているし、根の張りもよく、やせた土地のわずかな栄養分で生きる強い生命力があるからです。玄海の北西の強い季節風によって、松はいつしか海岸とは反対の方向に背を向けるようになり、永い年月によって、中には地を這うように横たわっているものもあります。千差万別、一本として同じ姿の松はありません。ここで、太閤たか眺みの松の物語……とは。太閤秀吉は天正二〇年（一五九二年）肥前名護屋城に向う途中、虹の

松原を通り、はるか西の名護屋を望みましたが雄々と背を伸す松に視界を遮られ、名護屋を望めず太閤は怒ったといいます。松どもに「頭が高い」と一喝。恐れをなした松は一斉に頭を下げ、低くなったといいます。太閤に怒られたものだから、虹の松原の松は高くないとか。

藩政時代、松原は御用林として周辺の村々の必要量にに応じて松葉かきをしていました。この習慣がいつしか入会地をつくりました。宝暦一四年（一七六四年）に虹の松原は唐津領と公領に分けられ、その境界は砂子村と鏡村の松葉かきの入会地の境目とされました。国道二〇二号の道路脇に今も残る「従是東対州領」と刻みこまれた石柱があります。対州というのは対馬のことです。

虹の松原はキノコの宝庫です。キンタケ・アマタケ・シロナバ・ネズミタケ・ハリサシ・シモフリナバ、ところによってはマツ



日本の道100選：選定記念碑

タケもあるという。このうち全体が金色をしたキンタケとアミタケは食べられます。しかし松原のキノコの王者は何といても松露です。

松露は直径一から二cmの小さな球形で表面は白っぽい淡茶色をしており、初春ごろ、松の下の砂地に少しだけでもぐりこんでいます。雨上りの砂地を良く見ると分るといわれ、そのさまは夜露が地上に転げているかに見えるので「松露」と呼ばれます。昔は松原中で素人でも子供でも

採れました。今はなかなか採れません。松葉かきをしなくなつたので松原の土が肥え過ぎたため、悲しいことです。

以上のように、虹の松原のことを書いたのは、国道二〇二号にとつて、この虹の松原が大事なものだからです。松浦潟の風景と虹の松原の安らぎが、幹線国道ではあるにしても、通過するドライバーの心をいかばかり安らげてくれることでしょう。近年、この虹の松原も新しい問題を抱えています。松葉のた

い積、ニセアジアや雑草の繁茂、松くい虫による松枯れなど。これらを解決しなければ、虹の松原を子々孫々に残すことや地域活性化につなげる松原の活用などはおぼつかないことです。そこで、唐津市の松原環境整備の一端をここで簡単に紹介しましょう。昭和六〇年と六一年の二年間に総額六、〇〇〇万円をかけて、国道二〇二号の北側つま



松原内の句碑

松原の茶店はいいね
やかんからは湯気がふいている
娘さんは裁縫している
松風、波音……

山頭火

り海側の約五〇haのニセアカシアを伐根しました。つまり、このニセアカシアは切っても切っても根の一部がある限り生きつづける厄介な木で成長も早いので掘り起して根こそぎ取らなければ根絶できないのです。それから現在までその時見越したニセアカシアを毎年取っています。これが第一段階で、ようやく国道二〇二号から松林越しに松浦

瀉が垣間見えるようになりまし
た。第二段階として、雑草取り
です。昭和六三年からシルバー
人材センターや造園業者を使っ
ての大々的な雑草取りを開始し
ました。総額四、〇〇〇万円で
平成二年度までに雑草をこれま
た根こそぎ退治しました。しか
し、この雑草取りは根気よく続
けていかなければ。

それedyouやく、松原の活用
と虹の松原を人々に開放する舞
台が整ったことになります。そ
こで、平成三年三月二四日に開

催した「91虹の松原春まつり」

の開催ということになりました。
このまつりは日本の道一〇〇選
記念行事としての開催でした。

建設省九州地方建設局、佐賀国
道工事事務所の全面的な協力
により虹の松原内の国道二〇二
号（浜玉町から唐津市まで・延
長四・五km）を午前一〇時から
午後二時まで交通規制、さらに
熊本営林局佐賀営林署のご配慮
による虹の松原全域の解放など、
関係機関の協力がなくては到底
できない祭りでした。国道二〇

二号と虹の松原を楽しく歩いて

貰うことが今回の一番の目的で
あり、楽しく歩いていただくた
めに数多くのイベントを配した
ものです。午前一〇時の火矢を
合図に、唐津側の二〇二号道路
上でテープカットをし、歩行者
天国の始まりがこの祭りのスタ
ートです。終日にぎわい、公式
発表一三、〇〇〇人が森林浴を
楽しみました。日本の道一〇〇
選の写真展が佐賀国道工事事務
所の主催で展示され、多くの人
が観賞しました。今、いかに多
くの人が自然と共に遊ぶことを
欲しているか、今更ながら認識
した一日でありました。長く続
けるべき行事であると同時に、
国道二〇二号と虹の松原の美し
さを再認識して貰うため、また
自然保護の呼びかけ、清掃ボラ
ンティアの啓発の場として活用
していききたいものと思ってお
ります。

て終りといたします。

○名勝

大正一五・一〇・二七

内務省

○特別名勝

昭和三〇・三・二四

文部省

○玄海国定公園

昭和三一・六・一

厚生省

○日本の自然一〇〇選

昭和五八・一・一一

朝日新聞社

○日本の名松一〇〇選

昭和五八・五・一八

(社)日本の松の緑を守る会

○森林浴の森一〇〇選

昭和六一・四・一九

緑の文明学会

○白砂青松一〇〇選

昭和六二・一・一一

(社)日本の松の緑を守る会

○日本の道一〇〇選

昭和六二・八・一一

建設省



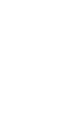
91虹の松原春まつり
国道202号の歩行者天国を楽しむ人々

最後に、国道二〇二号と虹の
松原の指定・選定一覧を紹介し

時・時・時・時・時・時・時・時……

日・月	世界動向	国内動向	事項	日・月	事項	日・月	事項
2・24	米海軍兵隊、蘇聯海岸艦隊に空襲	米海軍兵隊、蘇聯海岸艦隊に空襲	米海軍兵隊、蘇聯海岸艦隊に空襲	3・6	第二次正副補給車、多國結団	3・6	第二次正副補給車、多國結団
3・3	ソ連海軍艦隊、日本艦隊に挑発	ソ連海軍艦隊、日本艦隊に挑発	ソ連海軍艦隊、日本艦隊に挑発	7	林業協会の結成	7	林業協会の結成
3・12	高速度列車の運転開始	高速度列車の運転開始	高速度列車の運転開始	8	三機工場の建設	8	三機工場の建設
3・19	近畿自動車線、近畿自動車線に延伸	近畿自動車線、近畿自動車線に延伸	近畿自動車線、近畿自動車線に延伸	13	建設費の削減	13	建設費の削減
3・20	山陽自動車線、山陽自動車線に延伸	山陽自動車線、山陽自動車線に延伸	山陽自動車線、山陽自動車線に延伸	14	自衛隊の小松基地への移転	14	自衛隊の小松基地への移転
3・27	山陽自動車線、山陽自動車線に延伸	山陽自動車線、山陽自動車線に延伸	山陽自動車線、山陽自動車線に延伸	14	自衛隊の小松基地への移転	14	自衛隊の小松基地への移転

時・時・時・時……



編集雑記

道路整備促進期成同盟会全国協議会が毎年頒布している道路手帳、道路施設協会が発行している手帳、また首都高速道路公団が作っているカレンダーには、日付曜日のほかに先勝、友引、先負、仏滅、大安、赤口の六輝(六曜ともいう)が付いている。気をつけて市販の手帳類を見ると大方これがある。六輝の中で馴染みがあるのは大安と友引だろう。「本日はお日柄もよく」とは結婚式の冒頭語だし、当事者にとつても皆が納得する日に新しい門出を祝いたいというのは理屈抜きの人情だ。かくして大安吉日は盛況となる。友引の日に葬式を控えるのは、友を引くとの言い伝えより、世間の人やらないことは避けるという生活の知恵だろう。だからこの日は理屈抜きで火葬場は休みとなる。これらを迷信として片付けるのは簡単だが、人の集まりで成り立つ儀式を、多くの人がいやがる日に行うことはなからう。先勝、先負、仏滅、赤口はこれらほど親まれていないが、土木や建築の現場では結構使われている。

先勝(せんがち)

急ぐことよし。午後悪し。訴訟事吉。

友引(ともびき)

昼凶。朝夕吉。事に用いてよし。葬式は凶。

先負(せんまけ)

午前中悪し。静かなることによし。

仏滅(ぶつめつ)

凶日。万事用うべからず。

大安(たいあん)

慶事祝事によらず用いてよし。

赤口(じやくこう)

昼ばかりはよし。夕は凶。

六輝は旧暦の朔(太陰暦の各月の第一日。ついたちともいう)を基準にして配列されている。

一月と七月の朔は

先勝からはじまり友引先負とつづく

二月と八月の朔は

友引からはじまり先負仏滅とつづく

三月と九月の朔は

先負からはじまり仏滅大安とつづく

四月と一〇月の朔は

仏滅からはじまり大安赤口とつづく

五月と一一月の朔は

大安からはじまり赤口先勝とつづく

六月と一二月の朔は

赤口からはじまり先勝友引とつづく

太陽暦を使っている現在、暦では各月の上段を新暦の日付、下段に旧暦の日付を書き、暦注に六輝などを入れて新暦でも使えるようにしている。

明治六年我が国はそれまでの太陰暦を太陽

暦に改めた。改暦の太政官布告は、月の朔望

(満ち欠け)を基準とする太陰暦はでたらめ

であり、「人智の開達ヲ妨ルモノ少シトセズ」とし、「自今旧暦ヲ廢シ太陽暦ヲ用ヒ、天下永

世之ヲ遵行セシメン」と宣言している。近代

国家建設のため暦を欧米並みとすることに国民は忠実に従った。だが百余年たった今日でも、かくれたベストセラーといわれる暦を見れば、九星相性、六輝、干支など旧暦による吉凶判断が、依然として大衆の中に生きていることがわかる。人々は理性としての太陽暦と、感性としての太陰暦を巧みに使い分けて日々を暮らしているのである。

(が)

5月号の特集テーマは

「道路占用の最近の動向」

の予定です。

月刊「道路行政セミナー」

監修：建設省道路局

発行人：中村 春男

道路広報センター

〒102 東京都千代田区平河町1-9-3 愛三ビル2階 TEL03(3234)4310・4349

定価700円(本体価格679円)

FAX03(3234)4471

〈年間送料共8,400円〉

〔政府刊行物サービスセンター取扱〕

(株)建設総合資料社

〒101 東京都千代田区西神田3-7-7

文祥西神田ビル

電話 03-3262-5788