

関東地方整備局における道路管理の取組み

～特殊車両通行許可制度の運用及びボランティア・サポート・プログラムへの取組み～

国土交通省 関東地方整備局 道路部 路政課

はじめに

関東地方整備局の管内は、一都八県（東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、茨城県、栃木県、群馬県、山梨県及び長野県）であり、国土の13.5%の面積に35%の人口が集中している地域になります。

管理している国道は23路線、延長2,375kmでどの路線も首都圏及び全国を結ぶ陸上交通の大動脈として機能しております。

当地整は首都圏から地方まで様々な道路沿道環境が混在しているため、日々の道路管理は広範囲におよび地域の方々から寄せられる声への対応等内容が多岐に渡るため、日々対応に苦勞しているところです。

本稿では、その中から現場の対応として「特殊車両通行許可制度の運用について」及び地域における「ボランティア・サポート・プログラムへの取組み」をご紹介します。

～特殊車両通行許可制度の運用について～

甲府河川国道事務所 道路管理第一課

① 特殊車両通行許可制度の概要

特殊車両通行許可制度は、道路法第47条の2に規定されている制度で、車両制限令に定める一般的制限値（※下記表参照）を超える車両（「特殊車両」）については、道路管理者の許可がなければ道路を通行できないとされており、道路構造の保全と交通の危険防止を図ることを目的としています。

近年の車両の大型化の進行に伴い、重量超過車両の無許可、通行条件違反通行による橋梁等の道路構造物や舗装への疲労の蓄積、それによる補修等に要する道路維持管理コストの増加は、厳しい財政事情の中で大きな問題となっており、経済的な道路管理を図っていくためにも本制度の適切な運用による道路構造

の保全が重要です。

また、昨年には大型トレーラが横転する交通事故が各地で相次ぐなどして社会的問題にもなりましたが、特殊車両の絡む事故は、死亡事故など重大事故にもつながりやすく、散乱した大量の積荷や車両の撤去作業のため長時間の通行規制を余儀なくされるなど社会経済活動にも多大な影響を及ぼします。

こうした昨今の状況からも、本制度の重要性は今後ますます高くなるものと考えられます。

※車両制限令（政令）に定める一般的制限値

車両の諸元	一般的制限値	
幅	2.5 ㍎	
長さ	12 ㍎	
高さ	3.8 ㍎	
重さ	総重量	20 トン
	軸重	10 トン
	隣接軸重	隣り合う車軸の軸距により
		18 トン～20 トン
輪荷重	5 トン	
最小回転半径	12 ㍎	

② 特殊車両の通行の現状について

前述のとおり、特殊車両の通行については道路管理者による許可制になっているにも関わらず、実際にはおよそ6割～7割の特殊車両が無許可もしくは通行許可条件違反などの違法状態で通行していると推定されています。

その原因としては、第一に、違法状態の車両の発見の困難、すなわち、違法車両の取締りに関しては、走行状態の大型車両を取締基地に引き込んで停車させ、許可証の有無や申請経路を確認し、寸法や重量等を計測する必要があるため、車両を停車させるための交通管理者(警察)の協力が必要であるばかりでなく、場合によっては、複数の車両について同時に許可証の確認、車両の寸法や重量等の計測を行うため、熟練した多数の道路監理員を必要とすること、また、取締りを実施することのできる取締基地の場所も限られており、さらには基地のスペースの問題から引き込み可能な車両台数も限られていることなど、人員確保の問題に加えて、空間的な問題もあり、取締りを機動的且つ頻繁に実施して法令違反者を発見することが困難となっているのが実情です。

また、第二の原因としては、特殊車両の通行許可申請の内容は複雑多岐にわたっている上、さらに近年の事業者のコンプライアンス意識の向上等により、申請件数は年々増加の一途を辿っています。しかしながら、現状では申請から許可が下りるまでにある程度の審査期間を要するため、許可を得る前に通行されるケースが絶えないということも挙げられます。

また、その他の原因としては、法令違反者に対する罰則の適用が極めて限定的と思われているため、取締りにより違反者を発見して指導や警告をしても、違反を繰り返す事業者も少なくないことなども原因の一つと考えられています。

③ 甲府河川国道事務所の取組み

しかしながら、こうした慢性的な違法状態を放置しては、違反車両が絶えず、道路構造や交通に支障を及ぼし続けることになるため、甲府河川国道事務所としては以下のような取組みを実施しています。

① 取締基地における指導取締の意欲的な実施

甲府河川国道事務所管内には国道20号に2箇所、国道52号線に1箇所の計3箇所の道路区域内取締基地があり、さらには国道138号、国道139号には、それぞれ沿線に市町村所有の比較的規模の大きい観光用駐車場があるため、市町村のご協力をいただき駐車場を車両の引き込み場所として指導取締りを実施しています。

人員確保には苦勞しているところですが、担当課職員、現場出張所等の理解と協力を得ながら、また、所轄警察署のご協力もいただき取締の実施回数を年々増加させています。

平成21年度は下記のとおり計12回の取締りを実施しました。

実施日	実施時間	路線名	実施場所	担当出張所
5月19日	14:00～16:00	国道20号	北杜市白州町	甲府
6月2日	14:00～16:00	国道20号	大月市笹子町	大和国道
6月10日	14:00～16:00	国道138号	南都留郡山中湖村	富士吉田国道
6月16日	14:00～16:00	国道20号	北杜市白州町	甲府
6月25日	14:00～16:00	国道52号	南巨摩郡南部町	峡南国道
7月1日	14:00～16:00	国道20号	大月市笹子町	大和国道

7月8日	14:00～16:00	国道139号	南都留郡富士河口湖町	富士吉田国道
10月15日	14:00～16:00	国道52号	南巨摩郡南部町	峡南国道
10月28日	14:00～16:00	国道138号	南都留郡山中湖村	富士吉田国道
11月25日	10:00～12:00	国道139号	南都留郡富士河口湖町	富士吉田国道
11月25日	13:00～15:00	国道139号	南都留郡富士河口湖町	富士吉田国道
12月2日	14:00～16:00	国道20号	北杜市白州町	甲府



平成21年11月25日 国道139号における取締実施の様子

② 違反者に対する指導の強化

取締りで違反が発覚した者については、従来、「指導警告書」や「措置命令書」の交付等、書面の交付による指導が中心でしたが、現実的にはそれだけでは遵法精神の向上には必ずしもつながらず、法令違反を繰り返す事業者が後を絶たなかったため、平成21年度からは書面の交付に加えて、必ず、運行管理者責任者に電話連絡等を行い、事情の聴取と違反の再発防止へ向けた指導を行い、その際の記録を残すこととしています。

そうした指導を粘り強く行うことで、従来全く許可を取得せずに通行を繰り返していた事業者が許可を取得するに至った事例もあります。

③ 通行許可申請に対する審査の迅速化

前述のとおり、特殊車両の通行許可申請の内容は複雑多岐にわたっており、審査は基本的には算定システムによる電算化がなされているとはいえ、実際には、近年の車両の大型化に伴い、現行の算定要領の範囲を超えるために算定システムでの算定ができない規格の大きな車両に関する申請も増加しています。また、算定のための基礎資料となるデータベース（道路情報便覧）に収録されていない道路が通行経路の一部となっているために算定システムでは全経路の算定ができない申請も多く、その場合には、通行する道路を管理している道路管理者へその都度個別に協議することとされているため、申請から許可が下りるまでに1ヶ月を超えるケースも珍しくないのが現状になっています。

申請から許可までの審査期間の短縮は、関係業界並びに申請者より従来から強く求められている問題でもあり、審査に相当な期間を要することが法令違反の一つの原因にもなっていることは前述のとおりです。

申請件数の増加に対応した事務処理の簡素化・効率化を如何にして図っていくかこそが審査の迅速化のための最大の課題となります。

そこで当事務所では、まず、山梨県内において道路情報便覧への未収録道路の収録について、平成

21年度より地方自治体とも協議を重ね、特に申請の多い事業者の事業所等の出入口となっている市町村道等から幹線道路までの未収録箇所については速やかに収録を促進していくこととしています。

これにより従来「個別協議」が発生していた箇所について、システムでの算定が可能となるため、相当な事務処理の簡素化・効率化、また、それによる審査の迅速化につながるものと期待しているところです。

また、特殊車両の通行許可申請にあたっては、通行する経路によって「個別協議」の件数に大きな差が生ずることで、道路管理者の事務処理量、審査に要する期間にも大きな差が生ずることから、申請者の皆様方には申請前に算定システムを有効に活用していただき、最適な経路により申請していただけるようご理解とご協力をお願いしています。

4 おわりに

特殊車両通行許可制度の目的は、国民の共有の財産である道路を適切に維持していくこと、そして国民の安心と安全を守っていくことにあります。

この制度はまだまだ十分に認知されているとは必ずしもいえない状況にあり、また、制度の運用にあたって議論が必要な点が多々あります。

如何にして制度をより深く広く周知し、事業者の皆様方に守っていただけるか、そのための議論を全国的に深めていければ幸いと考えております。

～ボランティア・サポート・プログラムへの取組みについて～

道路を慈しみ、住んでいるところをきれいにしたいという自然な気持ちを、形あるものにしようと考え出されたのが、「ボランティア・サポート・プログラム」です。アメリカでの、ボランティアの人たちが道路を我が子のように面倒を見ている「アダプト・ア・ハイウェイ・プログラム」からヒントを得ています。



● カリフォルニアテイストな装いで街の活性化国道16号（横田基地前）にヤシの木を植樹

相武国道事務所 管理第一課

一般国道16号の沿線自治体である福生市では「花とみどりで街の活性化」事業を進めるなかで、当該地区の商店街（横田基地前商店街連絡協議会〔横田商栄会・福生武蔵野商店街振興組合により構成〕）から要望のあったヤシの木の植樹を検討してきました。

この取組みは、福生市が国道16号福生市横田地区の街路樹にヤシの木を植樹し、カリフォルニアテイストな装いをつくり、街の活性化をめざす事業の一環として進めているものです。

市では福生市まちづくり景観基本計画の「丘の手ゾーン・FUSSA」の景観づくりの方向性とも照らし合わせ、ヤシの木はこの地区の市の景観計画にも合致することからこの事業を予算化しました。

道路管理者を含めた検討の結果、五丁橋通り入口



交差点付近から松林通り入口交差点付近までの約2kmの区間に、福生市が平成22年2月末までにヤシの木を35本植樹することになりました。さらに、街路樹（ヤシの木・ハナミズキ）の根元には季節毎の花が植えられ街を彩り、この地を訪れる方を楽しませてくれることになります。

その後の維持管理については、ボランティア・サポート・プログラムを活用して行っています。

相武国道事務所・福生市・横田基地前商店街連絡協議会が一体となって取り組むことにより、この地域の活性化とより良い道路環境の維持保全が図られることが期待されています。

● 循環型社会への転換に向けて ～花苗種類の見直しによる経費縮減～

宇都宮国道事務所 管理第一課

昨今の公共事業費とりわけ道路関係予算を取り巻く厳しい状況は、これまでの活動に少なからぬ影響を与えております。

道路管理者としては、道路愛護団体等地域住民とのコミュニケーションは非常に重要であると考えており、ボランティアによる道路美化活動を継続していただくことによる道路の維持管理経費の縮減にも繋がると思われます。

一方で季節ごとに1年草の苗を提供し続けることは、道路の美化・緑化といった面からは効果的ですが、経費の面では課題となります。

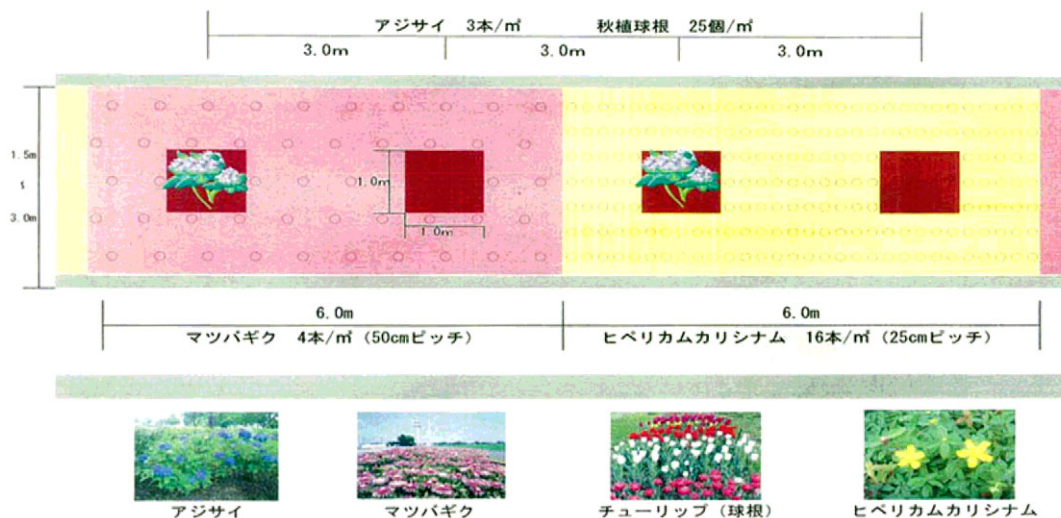
当事務所では循環型社会への転換を目標に掲げ、従来提供してきた花苗の種類について見直しを検討することとなりました。

それまで当事務所で提供してきた花苗の多くが1年草であったことから、春植えの草花は当然冬には枯れてしまい、その都度、新たな花苗を提供するなどして来ましたが、このままでは、経費の節減は一向に見込めません。

また、冬枯れした箇所では、景観が悪化し、心ないドライバーの捨てるゴミが絶えない状況が見られました。

そこで平成20年度は、提供する花苗について1年草をやめ、全て多年草や球根類など、翌年以降も引き続き開花が見込まれるものに変更し、ボランティアの人たちに植えて頂くこととしました。

種類や配置計画については、彼らの希望を考慮して決め、マツバギク、ヒペリカムカリシナム、あじさい、チューリップ、ビオラ、葉ボタン、ランタナ、サルビアなどです。



植栽の計画例

ところが、これらのうちランタナやサルビアなどは、結局ほとんどが冬枯れしてしまいました（根は生きている部分もあると思いますが、写真右のように表面上枯草のように見えます）。

また、他の種類についても、場所によって根付き方が様々（3割～9割）でした。これには、主に2つの要素があると思われます。

一つには選定した花が冬枯れしやすいものであったこと、もう一つには定期的な水やりなどの手入れ不足が考えられます。



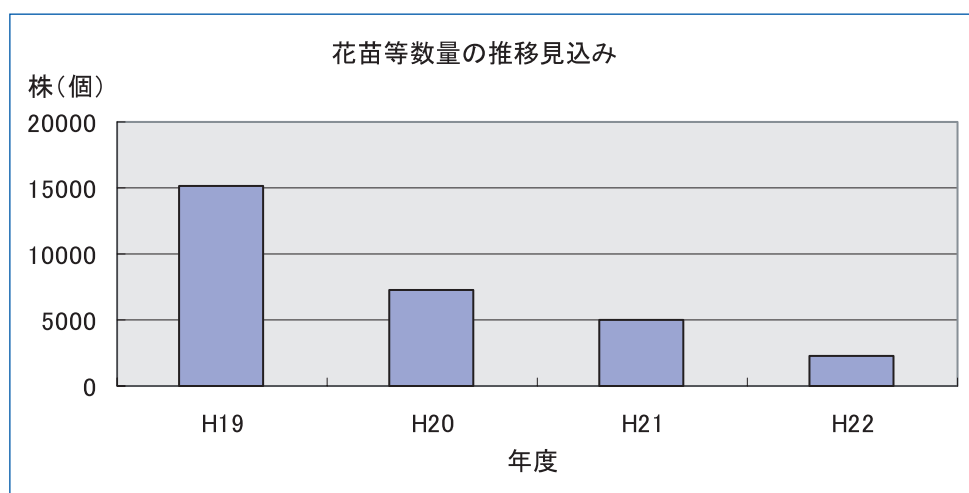
写真 春に植えた花（左） 冬枯れした状況（右）

●今後の課題と期待される効果

今後はこういった反省も踏まえて提供する苗の種類や手入れ法について、ボランティアの人たちとともに話し合いや勉強を重ね、冬でも緑を保ち続けるような多年草を増やすことが出来ないか目下検討中です。

それによって冬季の景観も良くなり、ゴミの減少に繋がることで、結果的には経費縮減となるのではないかと考えております。

また、花苗等の種類の見直しにより苗等の単価自体は上がりますが、翌年度には根付かずに枯れた部分への補植程度に留まり、提供数量は減少し、今後費用の面でも縮減が期待されます。



●おわりに

道路は供用した後は、維持管理して行かなくてはなりません。しかも、利用者や地域住民にとって、安全・安心で快適なものであることが求められています。

そんな中で、道路を愛護する気持ちをもって清掃・除草などをしていただいているボランティアの方々の果たす役割は益々重要となってくることは間違いないことですし、道路管理者としては出来る限りの支援を今後も継続して行きたいと思っております。